今、最高にDクラスが面白い!

YH TRUST CUSCO WRX

谷田川敏幸 Tosiyuki Yatagawa

豪華ひしめくDクラスで2年連続チャンピオンを獲得
3シーズン目を迎えてもその輝きが衰えることのない
谷田川インプレッサGVBの秘密はどこにあるのか?

2.5ℓエンジンEJ25を左右逆向きに搭載。そのパフォーマンスを生かし切る

豪快な走りを支えるEJ25

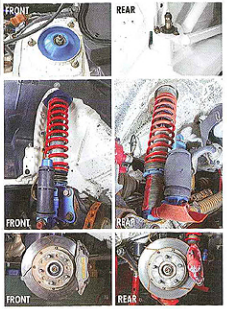
多くのダートラファンのみならず、ライバル選手達をも魅了する谷田川敏幸の豪快な走り。いつからか「谷田川走り」と名付けられたそのドライビングスタイルは、本人曰く「日々進化している」そうだ。「常に走行前というイメージがあると思うんですが、走行データを見ると、実はものすごく繊細にコントロールしてるんです」とテーフメがも証言するように、ドライビングテクニックに対する谷田川のこだわりはすさまじい。毎年、猪平湖の氷上で行う練習では新しいテクニックを試したり、時には他の選手を真似してみたりして、より「速く、カッコ良く」走る方法を模索しているのだそうだ。

マシンに関しても、「GDBでできなかったことを、このGVBではトライしている」と谷田川は言う。大きな特徴は2・5ℓ仕様のエンジンに換装した点で、さらに軽量かつ低重心化が図られた。GVBはGDBと比べると、「マシンの動きがマイルドでキビキビ感が少ない」ことだが、現存も低重心化による高いトラクションと性能と個性性のバランスを追い求めているそうだ。

常に向上心を持ってダートラに取り組むチャンピオンは、Dクラスの魅力を「自分の走りに合った自分だけのマシンを作る。それができるのがこのクラスの醍醐味」と語る。谷田川走りの進化はまだまだ止まらない。

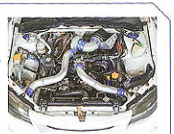
リヤサスはロングストロークのSTI製R4仕様を採用

軽量化と剛対策が施された下まわりとサスペンションまわりを見てみると、フロントのダンパー取付位置こそノーマルのままだが、リヤはアッパーマウントの取付位置が55mm上部へと変更され、ラテラルリンクもSTI製R4用に変更されている。これによりダンパーストロークとレバー比が変わり、トラクション性能が変化。また写真では確認できないが、マフラーもテールまで出さずにセンターマッドフラップの手前で落としている。



ココがこだわり!!

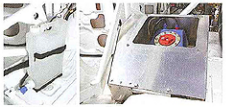
「ダートラではピークパワーはあまり関係ない。重策視しているのは下からのトルクと扱いやすさ」と語る谷田川のGVBは2.5ℓのEJ25を左右逆向きに搭載。燃料配管などを加工しなければいけないが、意外とすんなり納まるそうだ。これも谷田川がGDBから乗り換える際にやりたかったことのひとつだ。



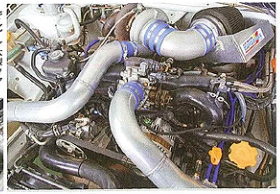
(写真左)コクピットのインパネまわりにはタコメーター、水温計、油温計といった必要最小限の計器類と操作スイッチがシンプルに配置され、トラスト製Vi-Pec ECUが左側に置かれる。(下)サイドブレーキは直立式、ギヤボックスはキャロッセ製のドグミッション。

豪快なドリフトと"速さ"を兼ね備えるMr.Dクラス

今年でJDC歴27年目を迎える谷田川敏幸は、その長いキャリアのほぼ半数にあたる12回ものシリーズチャンピオンを獲得している。ダートラを始めたのは大学の自動車部に所属していた頃で、全日本初出場は1989年のオールスター。C組仕様のマツダ・ファミリア(BFMR)で出場した。翌年からシリーズ化された全日本選手権第8戦大知で、全日本戦初優勝を果たした。



室内助手席側にインタークーラー用ウォータースプレータンク(写真左)、荷油部に10ℓ容量の安全燃料タンクを設置(右)。両方とも、マシン全体の重量バランスを考慮しちょうどのレイアウトだろう。

中径シングルターボで低速のツキを強化

トルク重視で製作されたEJ25エンジンは、450psの最高出力と60kgf・mの最大トルクを発生。タービンはトラスト製のTD-06SH 25Gを装着し、インテークマニホールドとスロットルはGDBのアプライド型のものが使われている。