スマートはもともとリヤエンジンのため、イギリスSmartuki製の専用サブフレームを使ってGSX-R1000のエンジンをミッションを搭載。ただ、そのままボンづけできると思いきや、かなりの加工が必要だったという。また、こちらもリバースギヤ内蔵のクワイフ製デフを使用し、チェーン駆動を採用している。

■SPECIFICATIONS

車両本体価格	2560×1550×1550mm
ホイールベース	1810mm
トレッド(F/R)	――
車両重量	600kg
エンジン型式	Suzuki GSX-R1000
エンジン形式	水冷直列4気筒DOHC16バルブ
ボア×ストローク	φ73.4×59mm
総排気量	998.6cc
圧縮比	12.8:1
最高出力	175ps/11000rpm
最大トルク	――
ミッション形式	6速シーケンシャルドグ
サス形式(F/R)	ストラット/――
ブレーキ(F/R)	ディスク/ディスク
ホイールサイズ	F7.5J R8J
タイヤサイズ	F160/40-17 R225/35-17
車両本体価格	――

ものの、精度や仕上げがイマイチでまともに装着すらできなかったという。が、そこであきらめることなく、各部の寸法の見直しや改良を重ねた結果、ようやく換装に成功したのだ。

エンジンは、スーパーバイクのなかでもとりわけハイパワー指向のスズキGSX-R1000をチョイス。ストック状態で175psを発揮し、レブリミットは1万3000rpmオーバー。ノーマルにくらべて3倍ちかくなるパワーにくわえて、バイクならではの超高回転型ユニットの特性は、ドリフトにもマッチしているという。

また、トレッドを拡大することで安定感をアップさせ、ついに本格的なドリフトをスタート。

しかも、サーキット走行にも積極的に参加し、データを集めている最中。いまでは富士スピードウェイにおいて、ストレートエンドで230km/hオーバーのトップスピードをほこるそう。ただ、これはギヤ比の都合でフケ切ってしまった状態だというから、そのポテンシャルはまだまだ計りしれない。

小粒ながら、その破壊力は絶大。現在、キット化を前提に最終チェックを行っているというから、今後の動向もぜひ注目していきたい。

スマートの常識をくつがえす
1万3000rpmオーバーのエンジンが炸裂!

smart fortwo

問いあわせ:ハートネット　神奈川県横浜市中区元浜町3-21-2 ヘリオス関内ビル4F　☎0570-06-4147　http://www.heartnet.info

レブリミットは1万3000rpmのため、ダッシュボード上には16000rpmまで刻まれたスタック製タコメーターを装着。また、これにあわせてカプラーオンでギヤポジションが表示できる、バイク専用シフトインジケーター「GIPro」も装着される。

内装は、運転席にレカロSP-G、助手席にエボ10純正レカロを装着。シフト操作にはレバーを使用したシーケンシャル方式を採用するほか、純正フットレストを撤去してクラッチペダル新設している。

まなビー's Check!

コンパクトカーの新たな方向性をかんじたね

スマートってかわいいしルックスだし、さぁ走りもおとなしいのかなーなんて思ったら大マガイ! もうね、トンでもないジャジャ馬なのよ。

外から見てたら"意外とイケるかも!?"なんてカンちがいしそうだけど、乗りこなすには高度なテクニックが必要。ホイールベースが短くてハイパワーなエンジンを搭載しちゃったもんだから、気を抜いたらどこへフッ飛んいくかわからない(笑)。ちょっと乗ったラディカルSR4とは、まったく正反対のキャラクターなんだ。

フツーの乗用車感覚で乗ってしまうから、思わず9000rpmあたりでシフトアップしちゃうんだよね。ただ、このエンジンは1万5000回以上で真価を発揮するもの。そこで1万2000~15000までまわしてみたんだけど、まわすことがこんなに楽しいなんて! って、乗っていて笑いがとまらなかったもん。

現在はテスト段階だという、メカニカルなふたはまだまだ荒削り。ただ、これだったら規模もあるから通勤にも使えて、なおかつサーキットでもじゅうぶん楽しめちゃう。

いままで、どんなクルマでも味わったことのなかったフィーリング。こんなクルマが主流になることはないだろうけど、プチューンドカーではもの足りないひとにはうってつけなんじゃないかな。

リヤからサイレンサーが顔をのぞかせるていどで、いたってノーマル然としたルックス。ちなみにリヤフェンダーにはプラパス製を使用し、バランスをとるためにフロントもワンオフでワイド化。それにあわせてハーマン製のフロントリップも横方向に延長加工がほどこされている。

マシン製作のキッカケはスポーツ走行がしたいから

もともと、スマートはリヤに698ccの直3ターボエンジン&6速シーケンシャルATを搭載したクルマ。ただ、その状態でドリフトができるか、といわれれば答えは「NO」だった。

エンジンのパワーアップも検討していた最中、イギリスで発売されていたバイク用エンジンへ換装可能なキットパーツに注目したのだ。

さっそく取りよせてチャレンジする

ヘッドライトには、HI/Loともにクルーズ製HID(1万2000K)に交換。「もともと、ウチはHID屋なんですよ。デモカーとしてつくったら、逆にクルマのほうが目立ちすぎちゃって…」と、ある意味ウレシイ誤算(?)だったようだ。

ノーマルでは3穴だが「どうしても8BSのLMが履かせたかった」ということで、ワンオフのPCDチェンジャーで5Hに変換。しかもリヤは9Jのため、イタリアマランゴーニ製の「ZETA LINEA」というマニアックなタイヤチョイスもポイントだ。

Ultimate Light Sports
―英国からの刺客―

助手席側のリヤウォーターガラスをつぶし、ワンオフでインレットダクトを設置。ここから取り入れたエアは直接スロットルまで導かれるため、エンジンルームの熱気を逃うことなく安定したパフォーマンスを発揮することができる。