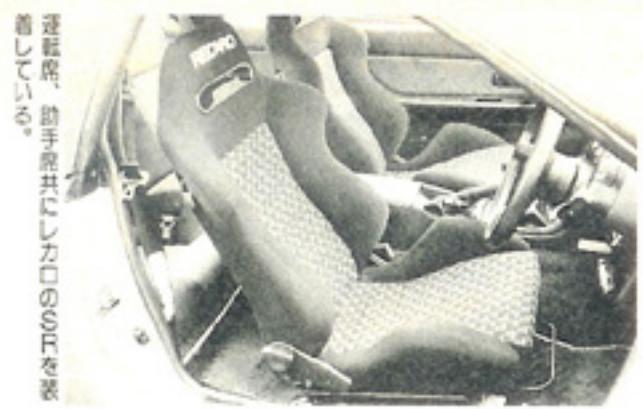


ショップオリジナル スーパーGT-Rチューニング



ズに立ち上がるエンジン特性にするためには、やっぱりオーバーラップの少ないカムをセレクトするのがポイントなんだ。それに今回の場合は、ピックターピンだから低速トルクが細くなってしまっているんだよね。それを捕らうためにもオーバーラップの狭いカムを選んでるんだよ』(牧原さん)

もちろん、エンジンの強度という部分もこのくらいのチューニングレベルに達した車には必要だ。強度をしっかりと確保しておかないと、せっかくの大風量タービンが意味のないものになってしまいます。

トライアルがこのGT-Rに施した強化策は、実際に何十基ものエンジンを壊した結果から生まれたものだ。燃焼温度などの影響を一番受けるピストンは、オリジナルの鍛造でサイズは一回り大きな87mmを組み込み、排気量は2・7lになっている。この排気量がノーマルブロックでの限界だそうだ。クラシックはノーマルながら

kg/cm²時に580ps。ゼロヨンは10秒後半で走りきってしまう。絶対の安全マージンを考えた場合、現時点ではこれが限界だ。というのも、ミッションがパワーに完全に負けてしまう上に、オイルポンプの圧力不足でメタルがすぐにイカれてしまうのだ。その辺の対策が今後の課題でもある。

トライアルではいま、ノーマルミッションを使っての9秒台を目指してフランをねつていて、最中。今後もトライアルから目離す。助手席共にレカロのシートを装着している。

ビンだから低速トルクが細くなってしまっているんだよね。それを捕らうためにもオーバーラップの狭いカムを選んでるんだよ』(牧原さん)

もちろん、エンジンの強度とタービンが意味のないものになってしまいます。

トライアルがこのGT-Rに施した強化策は、実際に何十基ものエンジンを壊した結果から生まれたものだ。燃焼温度などの影響を一番受けるピストンは、オリジナルの鍛造でサイズは一回り大きな87mmを組み込み、排気量は2・7lになっている。この排気量がノーマルブロックでの限界だそうだ。クラシックはノーマルながら

オリジナルのCPとFEICONがこの車の燃料制御を勤める。これは、気圧の変化によるセッティングのはらつきを防ぐためだ。

コンロッドを強度の高いH断面に交換している。もちろん各部のバランス取りもしっかりと行われている。

燃料系は、追加インジェクターを使わずに680ccのメインインジェクターだけだ。メインCPのセッティングだけではフローできない細かい部分はFEICONで制御している。この方法ならメインCPでは制御しない(決してできないわけではないが)気圧などの変化にも、FEICONのチャンネルによってセッティングを自由に変えることができる。そんな理由から、この燃料制御方法をとっているというわけだ。

この仕様でブースト1・5

kg/cm²時に580ps。ゼロヨンは10秒後半で走りきってしまう。

絶対の安全マージンを考えた場合、現時点ではこれが限界だ。というのも、ミッションがパワーに完全に負けてしまう上に、オイルポンプの圧力不足でメタルがすぐにイカれてしまうのだ。その辺の対策が今後の課題でもある。

トライアルではいま、ノーマルミッションを使っての9秒台を目指してフランをねつていて、最中。今後もトライアルから

RE雨宮

東京都江東区東砂3-29-17 ☎ 03-3649-1604

FD3S 高バランスなスーパー ハンドリングマシン!

納車直後のショット。FD3Sはアマさんの理想とする『バランス&ハンドリング重視』に限りなく近いマシンだ。



打倒GT-Rはこの車だ!

RE雨宮には、12月中旬にはFD3Sが納車されていた。さすが、RX-7のスペシャリストだけあって対応は速いのだ。

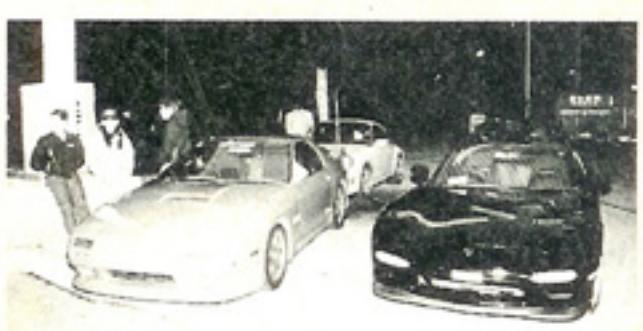
納車後さっそくリミッターをカットするため、シャシダイでのテストに入つており、現在は既に仕上げという段階に入っているというのだから、RE雨宮の開発能力はさすがだ。FD3S用のCPは近日中に発売される予定なのだが、オリジナルマフラーとセットで販売することになるらしい。

その他にも足まわり、エアロ、メーターコンソールなどを開発

中で、夏頃までにはフルRE雨宮仕様のFD3Sがバッチリ完成する予定だ。

このFD3Sという車は、アマさんが以前から提唱していた『パワー至上主義から脱皮したバランス&ハンドリング重視』にかなり近いらしい。

実際、アマさんが納車直後に



FC3SからFD3Sへ、アマさんのチューニングはどんな展開を見せるのか。

ナラシをかねてワインディングを攻めた感じでは、今まで持ち込んだ車の中では飛び抜けた速さ&フィーリングだったという。いくらシーケンシャルツインターボといえども、2ドアクーペのままではRB26DETTを越えるパワーを出すのはむずかしい。パワーがためでもハンドリングでは、軽量でかつ素晴らしいバランスを誇るFD3Sに分がある。だからこの部分を徹底的にチューンしていく、ということなのである。

もちろん、アマさんの『だわりと、限界への挑戦』という意味をこめた0・300km/h仕様や最高速仕様も作っていくとのことなので、これも期待だ。

取材したときはまだ一台しか納車されてなかつたけど、実はもう一台FD3Sを購入していくそうで、これから目標に向かって開発は急ピッチで進むことだろう。

昔からロークターの神様となるのだ!

REサロンで公開されたFC3SのFD3S。納車から1か月弱でここまでやるアマさんとスタッフのみなさんは本当にすばらしい。