

まずはエントリー車のスペックを細かくチェックしよう

老舗の実力ままざまざ!! ノーマルからフルチューンまで、段階の違う6台が一挙集合

というわけで今回のシャシダイGPのポイントは4連スロットル。段階的にチューニングの度合いの違うクルマを集めたことで、その実力を浮き彫りにすることができた。エンジン本体ノーマルからフルチューン仕様まで、一体どこをいじっているのだろう。

ライトチューン仕様の1800と、ややハードな1600の6台だ

エントリーしたクルマは全部で6台。ベースは1800と1600が

それぞれ3台ずつだ。

順にみていこう。まずは、タコ足とマフラーだけという、ほぼノーマル仕様。そして、M2がエンジンのパランス取りや吸排気系、そしてヘッ

ドまわり中心のライトチューンを施

したM2・1028。そして、エンジン本体はノーマルながら、ワンオフで造ったインタークーラニホルドを介して(まだB6用しかインタークーラニホルドが無いから)4連ス

ロットルを取り付けたクルマの3台

だ。このノーマル、ライトチューン、ノーマル+4連スロットルという3台を比べることで、4連スロットルの位置づけがハッキリと見えてくるだろう。

まで戸田レーシングのキットを組み

込んだ1854cc仕様プラス4連スロットル。そして、4AGのピストンでボアアップして1722ccに排気量を上げ4連スロットルを装着した、おなじみのトライアルのデモカ

ベースは1800(BP)と1600(B6)の2種類

1800にタコ足にマフラーのよくある仕様



BP 1839cc

杉本直幸サン
エンジンチューン費用 約20万円

このクルマは排気系だけ手を加えた、ほぼノーマル状態。今回のシャシダイGPすべての基準になる。タコ足を交換しているのはロードスターならでは!? 走行距離1万5067km。

M2・1028フルノーマル吊るし仕様



BP 1839cc

鍋谷 忠サン
エンジンチューン費用 0円

1600のロードスターから乗換え、その時に使っていたオーリンズのショックを移植した以外は完全ノーマルのM2・1028。稀少な限定車の1台だ。走行距離は1万2872km。

1800エンジン本体ノーマル+4連仕様



BP 1839cc

城野サン
エンジンチューン費用 80万円

ワンオフのインマニで4連スロットルを装着。ただしエンジン本体はまったくのノーマル状態だ。ロードスターにしては珍しく!? タコ足はノーマルのまま。走行距離は1万1432km。

M2・1001+中速域も欲張った4連仕様



B6 1597cc

小野康弘サン
エンジンチューン費用 約50万円

M2・1001に4連スロットルを装着したクルマ。このテストの直前に中速域を改善するためにドック入り、アウターベンチュリーに手を加えたところ。走行距離は2万9534km。

1600ボア・ストロークアップ+4連仕様



B6 1854cc

明石 勝サン
エンジンチューン費用 約200万円

とにかく目標が180km/h? ということで、あらゆるところに手を加えたフルチューン仕様。すでに排気量はノーマルのB6よりも大きくなってしまっている。正確な走行距離は不明。

1600ボアアップ+4連フルチューン仕様



B6 1722cc

トライアル号
エンジンチューン費用 約150万円

トリを弱めるのは、おなじみトライアルのロードスターだ。エンジンは上のクルマと違いボアアップのみ。完全な準レース仕様でマツキー牧原のオモチャ。正確な走行距離は不明。

