



進化の足跡 R35 GT-R 3年めの真実

Exciting Car Magazine
オプション

OPTION 2010年12月号
(毎月26日発行) 10月29日発売
定価580円 送料407円
1981年8月5日 創刊 編集長 藤原浩

Option

進化しつづける
パワー系チューン

2010 **12** DECEMBER 定価580yen
<http://www.jdm-option.com/>

AMG C36ターボ仕様を捕獲
IMPORT CAR TUNE



最新CPチューンの“裏側” ~投稿~
パワーマネージメント

600km/hオーバーのストリームライナーも
ボンネビルスピードウィーク2010
最高速マシン型録

The Golden Age

“プチQ世代”の
チューンドベース

ジャパニーズ80'Sにハマれ!!



C280に搭載された2.8リッターをベースに専用ピストンとクランクシャフトでボア、ストロークアップを図り、排気量を3.6Lまで拡大したM104型エンジン。随時調整やCPも見直され、ノーマルの280D5/3.6、2kgmを突破する。そのボルトオンターボ仕様。エンジン本体は、ノーマルより0.2mm厚く設計されたリソウムタルガスケットで圧縮比を落とすなら、過給時のガスケット抜けを防止している。



タービンはボルシェB30ターボ純正のKKK製3LDZを流用。ウエストゲートは大型開放式とされる。最大ブースト0.8kg/cm²で350psをマーク。

AMG C36 [202A36S]

AMG C36 SPECIFICATIONS

全長×全幅×全高：4495×1770×1350mm
 ホールベース：2690mm
 ホッド(F/R)：1510/1480mm
 車両重量：1560kg
 エンジン型式：M104
 エンジン形式：直列6気筒DOHC
 ボア×ストローク：——
 排気量：3506cc
 圧縮比：10.5:1
 最高出力：280ps/5750rpm
 最大トルク：39.2kgm/4000rpm
 トランスミッション：4速AT
 サスペンション形式(F/R)：ダブルウィッシュボーン/マルチリンク
 ブレーキ(F/R)：ベンチレーテッドディスク/ディスク
 タイヤサイズ：F225/45-17 R245/40-17



足まわりは、ノーマルでビルシュタイン製AMG専用ダンパー&スプリングが装着され、アーム類の固りつけ位置なども変更。F/Rにリンクと乗り心地を高めしレベルでもとめあげたワークス系メーカーならではの洗練セッティングで、ボルトオンターボ化にあたってはストリートを走る人にも不慣れなく、また、ブレーキもノーマルでフロントに8クワス12割増モデル用4ポットキャリパー、リヤにE400用2ポットキャリパーがセットされるなど、重量アップが図られている。

ホイールはディッシュタイプのノーマル17インチから18インチのAMGスタイルリング5に交換。22本の筋、スポークを持ったデザインが足もとに軽快感をあたえている。



ステアリングやパネル類にウッドが施された落ち着いた雰囲気のインテリア。ハイパフォーマンスカーでありながら、C36はラグジュアリーセグメントとしての側面も持っている。ダッシュボード中央部に装着されるのはオートゲージの油圧、ブースト、排気温度計。



スポーツモデルらしく、サイドサポートを大きく取ったセミバケットタイプのシートを標準装備。リクライニングも前後のサイドサポートが備えられたセパレート式となるため、乗車定員は4名だ。ちなみに、4.3EVOを搭載する後継モデルC43はリクライニングが変更され、乗車定員が5名に変更。

70psアップを実現したポルトオンターボ仕様 現行スポーツモデルに 匹敵する動力性能を獲得

Tuned Import Car

3L DZが装着される。もともと排気量3.3Lのフラット6エンジンに組み込まれるタービンだから、C36の3.6L直6ではピークパワーだけでなく、低中速トルクの向上も図れるというところでチョイスされたモノだ。

また、タービンの過給効果を高めるため、パイピングまでくめられたワンのオフの前置きインタークーラーをセット。現状、最大ブースト圧は0.6kg/cmに設定され、ノーマル比70psアップとなる350psを発揮する。

かつてAMGはエンジン本体に手をくわえるNACHUNを基本としてたけど、このところターボやスーパーチャージャーなど過給機チューンを推し進めてきている。モアパワーを求めたC36オーナーがターボ化に踏みきったことは、図らずもいまどきのAMG流エンジンチューンに合致してたりする。

さっそうと試乗。15年落ちで走行距離も18万kmに達しているのに、いまだきのメルセデスベンツやAMGではずいぶん希薄になった硬い金属質なドア閉閉音は健在だし、走ってもボディのヤレをかんじることはない。さすが当時、ホワイトボディ状態でスポット溶接まじりや各部補強がはとこされただけのことである。かつて、開発費を販売予定台数で割って車両価格を決めていたといわれる、コストは二の次と考えていたメルセデスベンツのクルマづくり。その最後の世代がW202...という話は、新車時から10数年が経つた、いまだからその理解できる。

エンジンは、ゼロブースト付近の燃調が濃いみたいで、マフラーから黒煙を吐くなどCPセマティンクにはまだ煮つめる余地があるけど、過給が立ちあがる3000rpmあたりからの加速感ではノーマルを大きく上回る力強さを披露。エンジン本体に手をくわえてないポルトオンターボ仕様で設定ブースト圧も低めにおさえられているから、パワー特性はマイルドで、あつかいにくさをかんじることは皆無といつていい。いや、むしろノーマルより乗りやすく感じるにちがいない。

V6エンジンが幅をきかせているいま、世界的に見ても直6エンジンは稀少で、高回転域までよどみのない回転フィールや調律の取れたサウンドなどが独自の魅力。それがAMG製となれば、なおさらだ。

パフォーマンス的にはノーマルでもじゅうぶんなエンジンをターボで武装。フライリングの変化を最小限におさしながら速さが格段に向上したC36は、過去の名車として語られる存在ではなく、いまでも通用する一級級の性能を持った一台として生まれ変わったのだ。



ノーマル仕様後のセンターパイプからつくり直されたワンオフマフラー。テールエンドはノーマルのデュアルスクエアから一時的なシングル出しに変更される。前向きは車種にあわせておくおさえられ、じゅうぶんな使用性能を獲得。美観にスポーティなサウンドで、お乗りで耳ざわりをかんじることはない。

エンジン制御はモーターがM48とイグニッションエキステンターが制御、燃調はエアフロメーターを採り、圧力センサーを軸としたロジック制御に変更されている。



フロントバンパーにインタークーラダクトを追加して、その裏にワンオフインタークーラーをセット。別個でポルトオンターボ仕様であることをアピールする唯一のポイントだ。



ワークス系メーカーが手がけたスポーツモデル AMG C36とBMW M3の 走りを磨きあげる



るまでにはあつという間。そこからもうスルスルと伸びつづけ、なんなく240km/hに到達してしまつた。C280に搭載された2.8と直6をベースにボア&ストロークアップを図り、ピストンやクランクシャフト、カムを専用用品に交換した3.6と直6エンジンはもたらす動力性能は一級品だ。

それ以上に、剛性感あふれるボディや路面をカクシツにとらえるしなやかな足まわり、ズバ抜けて高い直進安定性などが、その速度域でも破綻のきざしすら見せないことにオドロいた。

メルセデスベンツとAMGの実力を肌でかんじ、こつこつクルマがカタカタモデルとして存在する事実を覚えてくれた1台。C36の印象がいまでも強烈に残っているのは、そんな思い出があるからだ。

**KKK製タービンを装着
まさしく、オニに金棒だ**

トライアルでこのC36を発見したのは1年前。「チューニングショップにめずらしいクルマがあるな」と思つて見ていると、フロントバンパーに「ニスモ風ダクトが追加され、その奥にはなんとインタークーラーがかまえてあること」に気がついた。

「あ、見つけちゃいましたか。ポルトオントナーボ仕様なんですけど、ガスケツト抜け対策とCPセッティングであずかっているんですよ」とトライアル川端メカ。

この1年でメタルヘッドガスケツトをワンオフ製作し、CPはモータックでの単体制御とすることで、ようやく走れる状態に仕上がつたのだ。

エンジン本体はヘッドも履下もノーマルで、ワンオフEXマニを介してボルシエ930ターボ純正のKKK製

Tuned Import Car

メルセデスベンツのチューニング部門といえる「AMG」と、BMWのハイパフォーマンスモデルを手がけると同時に、モータースポーツ向けのアフターパーツ開発も行う「M」。両社から輩出される各モデルはエンジンや足まわりに手が入ったいわば生まれながらにしてのメーカー直系チューニングカーで、専用の内外装も持つなど、ベース車をはるかに凌駕する走りの性能と存在感、さらにプレミアム性までもがあたえられたモデルになる。ここで取りあげるのは、AMGとメルセデスベンツがタッグを組んで開発した初めてのモデルで、日本へは94年から導入されたW202型「C36」と、エンジンチューンをさらに煮つめてパワーアップを図りながら、カーボンパーツの多用でベース車M3に対して100kg以上の軽量化を達成した限定モデルE46型「M3 CSL」の2台だ。それぞれをベースとしたチューニングカーの詳細を見ていこう。



いまだ鮮明によみがえる
新車当時のインパクト

いまからもう10数年前、たしか96年か97年だったと思う。当時、いちばん下っぱの編集部長という立場ながら、先輩にたのみこんで「JAA-A（日本自動車輸入組合）試乗会」とつれてつてもらった。

大磯プリンスホテルの駐車場には「おいそれと手を触れちゃイケナイんじゃないか？」と思うくらい（試乗会だから、そんなことはないんだけど）、ピカピカの輸入車が勢ぞろい。その雰囲気は圧倒されるながら、先輩やカメフランの手伝いでいそがしく飛びまわってた。

試乗してインプレを書くのは先輩の仕事だ。超タイトなスケジュールのなか、予定どおり取材をおわらせるには、とうぜん下っぱ編集部長がステアリングを握らせてもらえる時間的余裕なんてあるはずがない……と思ってた。先輩から「いちど乗った」とあるクルマだし、いい機会だからひと走りしてくれば」と予想もしてなかったけど、それがAMG C36だった。

あたえられた時間は正味40分しかなかったけど、試乗できるんだから、時間が長いとか短いとかはどうでもよかった。

大磯から西湘バイパスに乗って西へ。流れにあわせてクルージングしてるとき、こくまっとうな4ドアセダンという印象しか受けない。

ところが、前方が開けたのをカクニンして、アクセルペダルを床まで踏みこんだ瞬間、C36は態度を大きく変えた。3速へのキックダウンと同時に、カタクク値で280PSとは思えないほどの力強い加速がはじまる。スピードメーターの針が200km/hをこえ