



おふしょん!

Option

やっちまえ〜っ★

MONTHLY MAGAZINE
APRIL 1994
450YEN

4



新車ばかりが能じゃない!?

現役バリバリQカーチューニング

FJ20/RB20/7M-G/5M-G/1G-G

みんなのマシンは、こんなに元気っ!

オービスの光り方、教えます!?

OPT流賢い走り屋養成ガイドス!

オービス、ゴマメ&チューニング・トラブル、
走り屋の3大ショック、実戦グラフ!

使いこなせば福が来る!

集中特集今時の工具完全Manual

スープラ(GA70)の場合

by トライアル

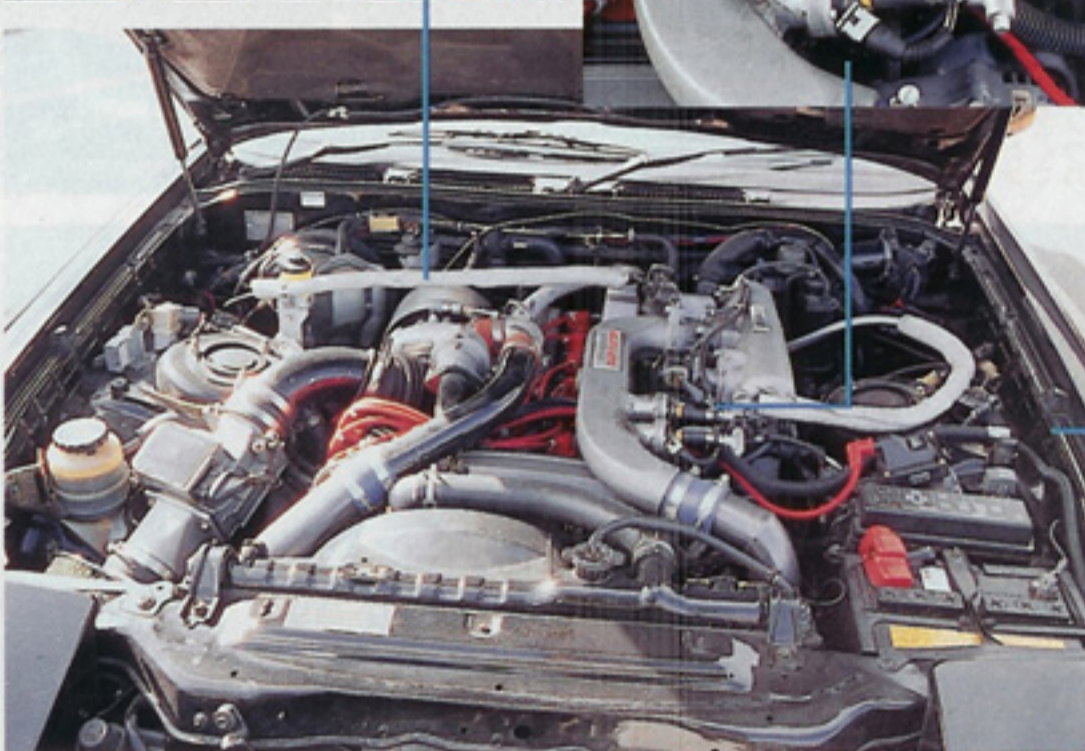
HKSのEXマニにT300タービンをセット。ウエストゲートもHKS製。EVCを使い、最大1.3kg/cm²のブーストをかける。

トルクが細い1G-GTは排気量アップが不可欠。最新タービンでブーストをかける!!

'88年に1Gエンジン最速306km/hをマークし、今なお1G歴代2位の記録を保持し続けるトリアル。その時の仕様は1G-GT改2・4とTD05ツインだった。75mm×75mmのスクエアボア×ストロークを持つが、回らないわりにトルクもない、と現在では不評の1G-GT。だが、排気量アップによって、まだまだ現役イケイケマシンに仕上げる事が可能だ。その第1ステップはボアアップによる2・2と化。78φピストン



燃料系は、メインインジェクター360cc×6本をF-CONで、380cc×2本の追加をAICでコントロール。燃料ポンプはGT-R用に交換されている。



カールシヨミット製78φピストンを使い2.2ℓ。カムはIN264度、EX264度だ。1JZ用のインタークーラーを流用するなど、コストパフォーマンスが高い。

を使い、コンロッドはノーマル、クランクはノーマルをバランス取りしてやる。さらに第2ステップは、さらにクランクを交換し、ストロークを稼いだ2・4と。いわゆる2Gがこれにあたる。当時は2・4と全盛であったが、現在ではタービンの性能もアップし、2・2でも十分楽しめる仕様になる。ブーストをガンガンかけて、高回転をキープできればコッチのモンだ。

メーターパネルにブースト計、グローブボックスには排気温度計、EVC、GCC II、AICをセット。



マフラーはアベックスのメガホンだ。

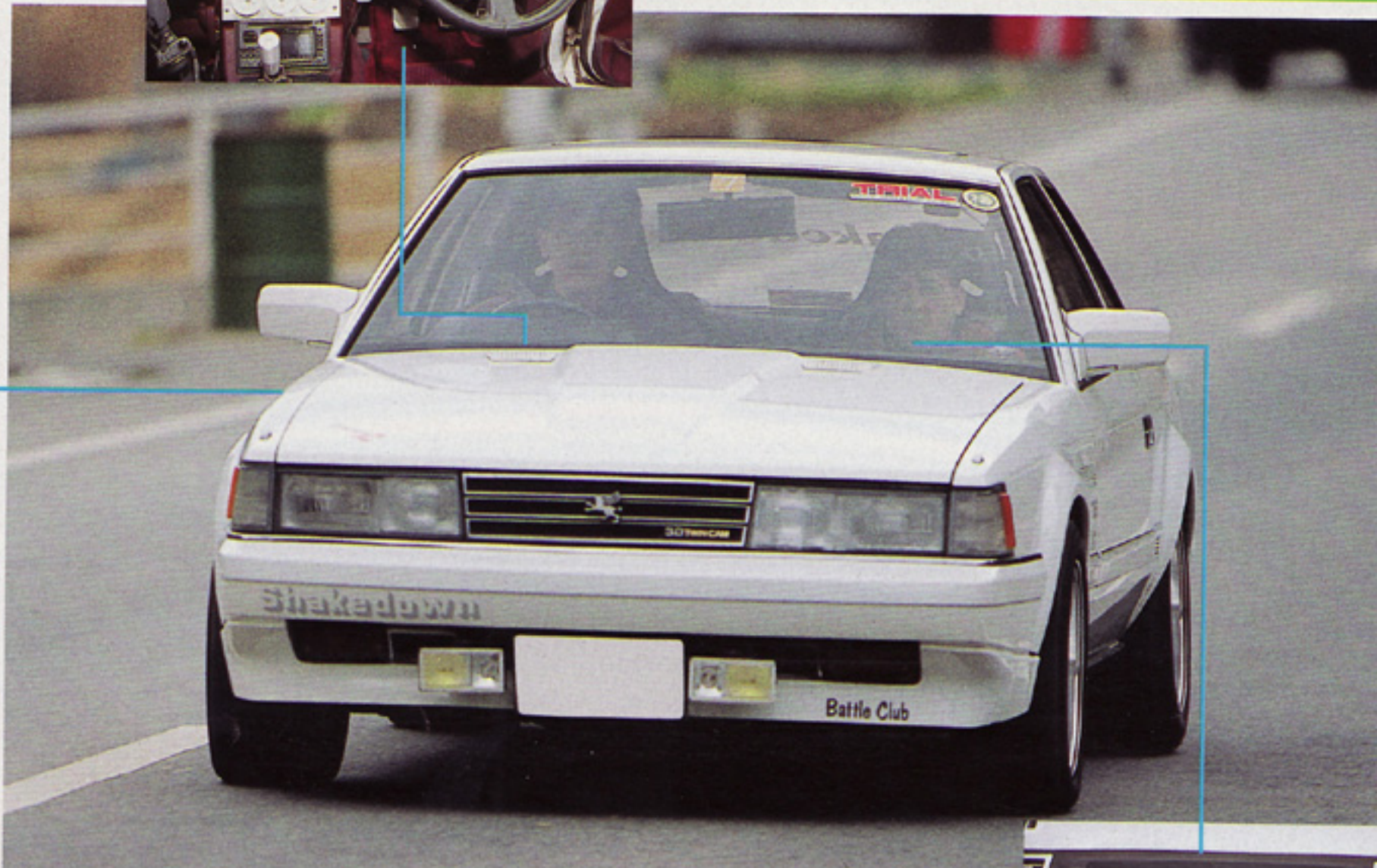


鉄板引き出しのメーターパネルには油圧計、油温計、水温計が取り付けられている。さらに、GPS+TVモニターも最新チューン!



ソアラ2.8GT (MZ12) の場合

by トライアル



5M-G 2.8 liter、1N2500rpm、EX264度のカムを組み、フリッツ製の強化バルブスプリングをセット。もちろんワランクのバランス取りやボルトの股付き修正は欠かせない。燃費は55.0cc X 6本のメインインジェクターをF-CONとGCC IIで制御する。



グローブボックスにブースト計、排気温度計やEVCなどのコントロールユニット部をセット。

排気量に見合ったタービンが、全域でパワーを絞り出す!!

5M-Gエンジンと考えると、8とはダテじゃない。特に、ターボは排気量がモノを言う。排気量が多ければ多いほど、タービンの選択肢が増えてくる。その上、タービンの種類が当時の何倍にもなった現在では、好みに合ったチューニングが可能だ。

まずは、エンジン本体のポテンシャルアップ。5M-Gはもともとノンターボなだけに、ピストンの強度が低いのでターボ用に作られたピストンを使ってやる。で、現代のハイパワー車と渡り合うため

にはボアアップの2・9とがベスト。さらに6M-G用のクランクを組んで、ストロークアップしてやることも可能だ。

このソアラはカールシュミット製ピストンにノーマルクランクを使った2・9とだが、現代のビッグタービンであるKKKのMOJを装着している。以前装着していたH-1のC7より、低回転からスムーズで乗りやすくなっているのが特徴だ。

今の新鮮な空気を吹きかけて、5Mパワーを蘇らせろ!!

エアフロは押し込み式(インタークーラーとスロットルの間に設置)。

タービンはKKKのMOJ。コイツはK27.2より大きなタービンだ。オリジナルのステンレスタコ足にセットし、ウエイストゲートはフリッツのEタイプを使う。ブースト1.2kg/cm²時に400psを発生。

イケイケギャルの ウケも上々。

最強の走行会メンバーに なる前に

鬼のナンパマシンに なっちゃまいんだ。

「ウーン、すっげえカッコ良くなったぜ」と自画自賛していても、小心者のオイラはやっぱり人がどう思っているのかはとーっても気になる。特にスーブラちゃんのギャルウケ度はとーかかってのはハズせないポイントだね。で、ついついステアリングが夜の街へと向いてしまおうオイラ。ここは一発、夜の街でスーブラちゃんのポテンシャルチェックだ！

まずは、六本木の交差点辺りをゆっくりと流す。オオッ、視線の嵐、嵐、嵐。はつきり言って100人いたら36人はオイラのスーブラちゃんを見るね。なかなかギャルウケ度も良いようで、歩いていても振り返るようにして見てるギャルも数組。こりやイケそうだな(なにがイケそうなんだ?)

「ねえねえ、彼女おっ」と、調子にのって、スーブラちゃんの窓を開けて、声をかけたはいいけど、ギャルは完全にシカト状態。アリアリヤリヤ、こりやマズイ。この方法じゃ大宮の駅前辺りを流してると同レベルになってしまうのではないか。ここは手法を変えて、再アタックだ。

まずは人通りの多いところへスーブラちゃんを停める。そして、観察。通りすがりにスーブラちゃんをじーっと見てるギャルがいたら声をかけて感想を聞いてみよう。

ひと組み、ふた組み、なぜかじーっと見ていくのは男ばかり。もしくははしたり顔で男が女の子に説明をぶっているカッブルがちらほらとところだ。やっぱそうだななんて嘆いてるところへギャルが登場。こ、こ、このクルマどう思いますか? 「エッ? これスーブラでしよう。カッコイイよね」「なんか派手ですよねえ」そう、わかる? 「まだ、あんまり走ってないからタダでさえ目立つのに、余計に目立つちゃうって感じだ。」

「うう、こりやイケるよお。つづいて、後ろのハネがすこいですね。これ動くの?」「なんかFみたい」「ソツキーじゃないですよね」違います。「これなら夜遊びに行っても、どこでもイバれるでしょう」

いやあ、好評でしゅよ、ポツキー牧



「これ、改造車なんですか? でもチバラギっぽくないし、素手〜って感じでカッコいい! このクルマなら、乗ってみたい〜! と、広子ちゃんにも選手ちゃんにもバカウケ。そうか、乗りた〜いのなら乗せてあげてもいいけど、その代わり……、デッヘへ。」



「このクルマ、なんでですか? スーブラ? エエツ、カッコイイ〜! 選手ちゃん、はあ? 選手ちゃんもスーブラならなんでもカッコイイのか? でも、許してやろう。ギャルなんてのはこんなものだ。」

インタークーラー交換で、 さらなるチューンアップ。 が、しかし、 インタークーラーパイプが ハズれて……

と、いうワケでナンバの話は置いて、いきなり話は前後しますが、インタークーラーも交換したんですよ。オイラがチョイスしたのはARCのレーシングタイプIIで、純正交換タイプのヤツね。コイツはコア厚100mmで容量はノーマルの比じゃないし、内部構造がファンネル形状になっているので、吸入空気の抵抗を抑えつつ、圧力も高まるので効率

原大先生、こりや空力性能より、ナンパ力性能のほうがアップしてるんじゃないッすか? ウィー。

これは前置きタイプにしろなくてもタービン交換をしてもこのまま十分にイケるハズ。オイルクーラーの設置場所も食われずに済むし、小さくても高性能。こりやいいよね。

で、さっき取り付けてもらって、テストへってことになってたんだけど、ここで問題が……。現在、スーブラちゃんは1.4kg/㎡というハイブーラスト仕様。これがたまたま、インタークーラーパイプがすっぽ抜けちゃったんだな。ちよつと具合を見ようと思ってストリートでガンガン踏んでいたら急にスコンって感じだね。いや、まいった。

エスプリの前川社長にも「ブーラスト1.2kg/㎡を超えたらノーマルパイプじゃ膨張するからダメだよ」とは言われてたんだけど、まだパイプを入手してなかったからね。残念ながら今月は時間切れなので、ここまでにしよう。来月にはかならずパイピングをかえて、再テストするから、結果報告みんな待っててね。では、パイプ!



どおっすか? 純正のサイドスカートともバッチリ合ってるし、全体のフォルムが引き締まってきたと思いませんか? オイラのスーブラちゃんもなかなか様になってきたと勝手に思いこんでるんっすけど……。



このようにチュッポン、ペロペロ〜とパイプが抜けてしまったのだ。とりあえずW/ンドで対処しようかな〜なんて思いつつ、ピクピクしながら走っている今日この頃です。

