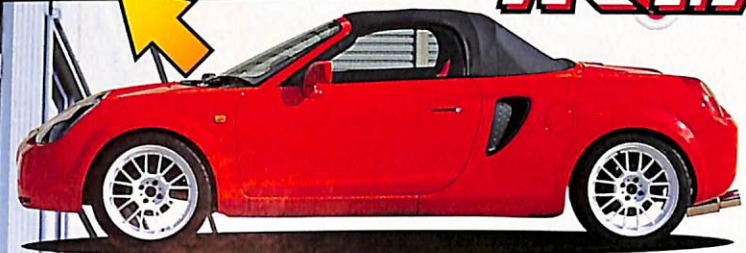


NEW GENE
SPORTS
MR-S
ACT.7

やんちゃな 改造計画



今年の春、ココ岡山県のTIサーキットで吸排気+足まわりというライトチューンMR-Sの実力測定をして以来、ついに3ZZエンジンをかきつけてドライアルMR-Sは帰ってくる事ができた。「あの2リッターエンジンを作ったMR-Sはどんなになったんや?」と気になっていたみなさん、忘れないうれやうございました。あいにくの雨模様だけど、興味シンシンの3ZZパワーを発揮する日がきたぜ!

痛快な加速の高回転はサイコー! byヨッチン

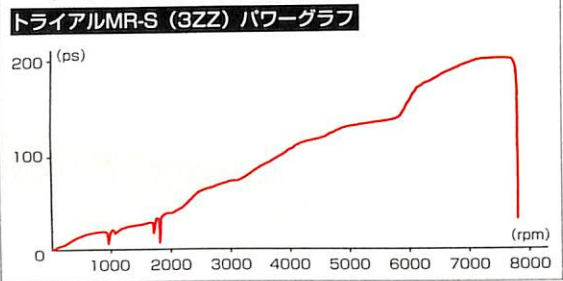
3ZZZ搭載のMR-S見参!

新作エアロをまどとつて

1ZZはシフトアップで回転が落ち込むと加速感が薄くなってしまうところ、2はアクセルのツギが良くなったように加速をしてくれそうです。シーケンシャルMR-S特有のシフトアップ時のもたつき感も、パワーのおかげでかなり解消されました。可変バルタイでもフラットな特性の1ZZに対して、この3ZZのVTECの切り替わりは、まるで過激なVTECというかんじ。ターボ車とはちがう、NAならではの2輪のような上昇感、乗っけておもしろいですね。ただ、シフトアップで6000rpmのパワーバンドからははずれてしまうので、もう少し中回転域の立ち上がりが早くなるか、シフト回転を上げられるとイイんですけど。ウエントだから3コーナーを2速でまわっても、先のバックストレートエンドで180km/h以上出るのにはオドロキです。ストレートの伸びはEK9やDC2よりもあつたと思います。いままでホンダ車に「やしい思い」をさせられてきたトヨタ派にとって、うれしいクルマになりそうですよ。

1ZZエンジンvs3ZZエンジン出力比較表

回転数 (rpm)	1ZZ		3ZZ	
	出力 (ps)	トルク (kg-m)	出力 (ps)	トルク (kg-m)
2500	39.7	11.38	62.6	17.93
2600	42.2	11.63	65.1	17.94
2700	44.8	11.87	66.3	17.58
2800	53.2	13.60	68.8	17.60
2900	55.9	13.82	71.2	17.59
3000	59.7	14.25	73.2	17.46
3100	62.9	14.53	73.6	16.99
3200	66.7	14.93	76.0	17.00
3300	70.1	15.21	80.4	17.44
3400	75.9	15.36	84.7	17.83
3500	75.8	15.51	89.1	18.22
3600	78.1	15.53	92.2	18.34
3700	80.7	15.62	95.3	18.44
3800	83.0	15.63	98.6	18.58
3900	86.6	15.90	102.3	18.77
4000	91.8	16.44	106.5	19.07
4100	96.3	16.82	110.3	19.27
4200	99.4	16.95	113.0	19.25
4300	101.4	16.90	115.0	19.15
4400	103.1	16.78	116.5	18.97
4500	105.3	16.76	118.2	18.80
4600	107.6	16.75	119.5	18.61
4700	109.3	16.66	123.1	18.75
4800	111.3	16.60	126.0	18.79
4900	113.4	16.56	128.9	18.83
5000	115.9	16.60	130.5	18.69
5100	118.7	16.66	131.6	18.47
5200	121.2	16.66	132.4	18.22
5300	123.5	16.68	133.8	18.08
5400	125.7	16.66	134.2	17.79
5500	128.1	16.67	135.2	17.60
5600	130.1	16.63	136.4	17.44
5700	131.4	16.50	137.1	17.22
5800	133.1	16.44	138.4	17.09
5900	134.5	16.33	145.1	17.61
6000	136.6	16.31	155.4	18.54
6100	137.9	16.19	165.7	19.45
6200	138.2	15.96	172.2	19.88
6300	138.3	15.71	176.0	20.00
6400	137.2	15.35	178.4	19.96
6500	136.4	15.02	182.1	20.06
6600	135.2	14.66	185.2	20.09
6700	133.2	14.24	188.2	20.11
6800	131.0	13.80	191.0	20.11
6900			193.7	20.10
7000			195.9	20.04
7100			198.3	20.00
7200			199.4	19.83
7300			199.7	19.59
7400			200.0	19.34
7500			200.2	19.11
7600			200.8	18.92
7700			200.2	18.62
7800			189.4	17.39



パワーはバッチリ!

出力特性を握るはVTECリーマップ
パワーグラフとデータ表にあるとおり、MR-Sは実測で200psまで出ている。ドライアルでは、セリカ(ZZT231)の3ZZで220psオーバーしているけど、前も説明したように、このMR-Sはシーケンシャル制御のために1ZZの小さい電子スロットルを使わざるえない。それが20psほど出力が低い原因だ。

注目は、低回転域からパワー&トルクとも1ZZを大幅に上まわっていること。それでピーク1700rpmが5800rpmから高速用カムに切り替えるポイントが6000rpm。高速用カムは純正部品とは思えない作用角とリフト量を持つだけに、ココにパワーの段付きがあるのはとうぜんなんだけど、同時に絶妙な可変バルタイの制御を入れる

ことで、ノーマルはうまくパワーの段付きを消しているのだ。村山メカに聞いたところ「IN/EXカムのタイミング、オーバーラップ量、カムの切り替わりポイントをコントロールしているVTECリーマップをセッティングすれば、5000rpm前後のグラフをもっと上げるようにできると思いますわ」とのこと。車重990kgと、インテRやシビックRよりもパワーウエイトレシオは上。次回、T1サーキットのタイムが楽しみだね。

シエイクダウンで3ZZの威力は!?
今日は3ZZエンジンの調子、レプリミットが1ZZよりも約1000rpm上がっているの、シーケンシャルシフトの具合を見ることが目的だ。ほんとうなら細かいセッティングを済ませ、テストも完全に済んだ状態でサーキットのタイムアタックというのが雑誌の企画っぽいけど、これ以上休むわけにいかないのが連載の宿命だ。ホントの初走行から報告させてもらおう。さっそく「レブ」は82000に入れてありますけど、今日のところは78000rpmで説明を受けて、ヨッチンがスタイルも新しいMR-Sに乗り込みコースイン。いよいよ全開走行スタートだ。

エアロも完成してガンガン走れませえ!



MR-S担当 村山メカ

MR-S開発ドライバー ヨッチン

OPT2 WEST JAPAN SERIES 4th ROUND Trophy



ウェットだから今日は安全運転で!
ウエストスポーツBNR34 2分06秒616

装着タイヤ FR:フォーミュラD01J(265/35-18)

本日の
ベストタイム



装着タイヤ FR:ポテンザRE-01(255/40-17)

2回目は
クラッシュ
覚悟で
行くてえ〜!



本日の
2分06秒908
ベストタイム

銭谷ワークス
34R



パワースレーシングR32

装着タイヤ FR:アドバンA048(265/35-18)



明日の
ガチンコに
残りたいな...
2分06秒031
本日の
ベストタイム



本日の
2分08秒621
ベストタイム

今日はまったくダメだね
雨はこわいよお〜



フルステージ
32GT-R



本日の
2分07秒088
ベストタイム

雨やけんあぶなかったら
やめるかも....



キャンデー
M.SGT-R

装着タイヤ FR:アドバンA048(255/40-17)

装着タイヤ FR:フォーミュラD01J(265/35-18)



NA最速ホルダーの意地にかけて
ターボ車を追いまわし...たい!!

S4クラス最速!!
NSXの3.ポイントチューン



本日の
2分09秒316
ベストタイム



純正の外観は壊さないというこだわりから、必要最低限のエアロでまもっている。注目するところは、リアの無限のアクリルwindウインドウにインターダクトをワンオフで取り付けただこと。ルーフを通ったフレッシュエアが、ダイレクトにエンジンに入るようになっているんだ。



レスポンスアップと、見た目(?)を重視したというボルシェ用の6連スロットル。しかし横置きV型エンジンのNSXは、エンジンが大きく傾斜しているため、インマニの製作には苦労したそうだ。

リアにもフロントと同サイズのブレンボ4ポキキリバを装備。ミッドシップマシンならではのフレキシビリティなんだけど、サイドブレーキ機能がなくなってしまう。このままでは車検に通らないから、リアローダウンではなく、サイドブレーキ用の小さいキャリパーで対応している。



ガレージ トライアルNA1

TUNING SPEC

C30A改(最大出力338ps/8000rpm 最大トルク38kg-m/6000rpm) ワンオフピストン/インマニ 3.2L用メタルガスケット ボルシェ用6連スロットル タイタ・マフラー HKS-FコンVプロ ATS1.5WAY-LSD クwantum車高調+ノバスプリング(FR:20kg/mm) F:ポテンザRE540S(235/40-17) R:フォーミュラD01J(265/35-18) ほか