

# VTECをブチまかせ B6メカチューンの可能性を開く

豪華付録

もう少しパワーがあったら……もうちょっと気持ちよく伸びてくれたら……VTECのようなエンジンが搭載されてたら……。よくそんな言葉を耳にする。もしも、もしも……。本当に不満があるのなら、手を加えればいい。指をくわえて我慢するのはやめようぜ。B6はノーマルで乗るべきだ、なんてルールはどこにもない。B6を自分のフィーリングに合わせよう。簡単なリファインからヘビーチューンまで、一気に大公開。

またしてもビッグモニタープレゼント!

Photos/Toshio Matsubara

取材協力/RSアイザワ(☎0462-54-8798)、HKS関西サービス(☎07438-4-0126)、タックイン99(☎0798-36-1299)、トライアル(☎0722-54-7039)、ビットクルーレーシング(☎0593-78-7444)、プラスONEアオキ(045-575-3956)、プロショップ・ニックイ(☎045-441-1171)、ユアーズスポーツ(☎03-3424-3771) [アイエオ順]

## VTEC



可変バルブタイミング・リフト機構を持つホンダの新鋭エンジン。低速/高速2種類のカムを使い分けることで、低速域を犠牲にすることなく、9000回転まで一気に吹き上がるレスポンスとパワーを実現している。



## B6



これといった特徴のない、さわめてオーソドックスなロングストローク・エンジン。有効に使えるのは6500回転まで。それ以上は慣性で回るだけで、パワーはついてこない。VTECと比較すると、様々な箇所に設計の古さが見られる。とはいえ、オーソドックスゆえにメンテナンスはしやすく、手も加えやすい。ファミリアがBPに移した今、1600ccのB6を搭載するのはロードスターだけだ。

## トライアル、いきなり日本最速ロードスター宣言。 スポーツインジェクション+VPC+1720cc.etc. 熱血チューンはどこまで世界を拓けるか。



思わず目がいく4連スロットル。アダプターを付けて斜めに突き出させているので、なおさら迫力モノだ。エアクリ・ナーはフォルザを使用する。4連スロットルがもたらす低回転域のツキの悪さはこの撮影後、スロットルとの間にアウターベンチュリーを入れ、流速を速めることで解消を図っている。



4連スロットルの負圧はここで一つにまとめられ、VPCのセンサーへとつながる。



VPCの負圧センサーはバルクヘッド右側に固定。感知したデータをVPCに送る。



タコ足はRS-Rが引いていたが、オリジナルを作ることになるかもしれない。

の81φを使用(マイナー前のピン径18mmのもの)、ピストンクーラーの逃げ加工やバルブリセス加工といった必要な加工を行い、排気量を1720ccにアップ。ピストンとブロック上面の位置合わせは、クランクに偏心ブッシュを入れブロック上面を0.1mm削ることで対応している。

各部重量のバランス取りと研磨は当然として、カムはIN・OUTともにHKS製272度コンカムに交換。同じくHKSのスライド式カムブリーを使っ、バルブタイを取っている。他の主だったところでは、ARC製の1mmメタルガスケット、トラスト製のクロモリ4.

8kgフライホイール、マツダスピードのメタルクラッチを使用。バルブ周りはノーマルだ。

排気量アップに合わせ、吸気側ではエアフロを取払ってHKSのVPCに交換。F-CONとGCCIIで燃調を取った上で、最後のダメ押し、SKの4連スロットルで燃焼室にドバツと空気を送り込んでやろうというわけである。排気系はタコ足がRS-R、マフラーがアベックスのメガホンだ。

しかし、牧原社長はそれだけでは納得しない。何とこの過激仕様で公認を取得(ノ)。さらにボディにはアベックスのカラーリングが施され、今後、地方サーキットの草イベントになぐりこ

み(?)をかけることになるのである。トライアルならではの、何とも面白いプロジェクトなのだ。

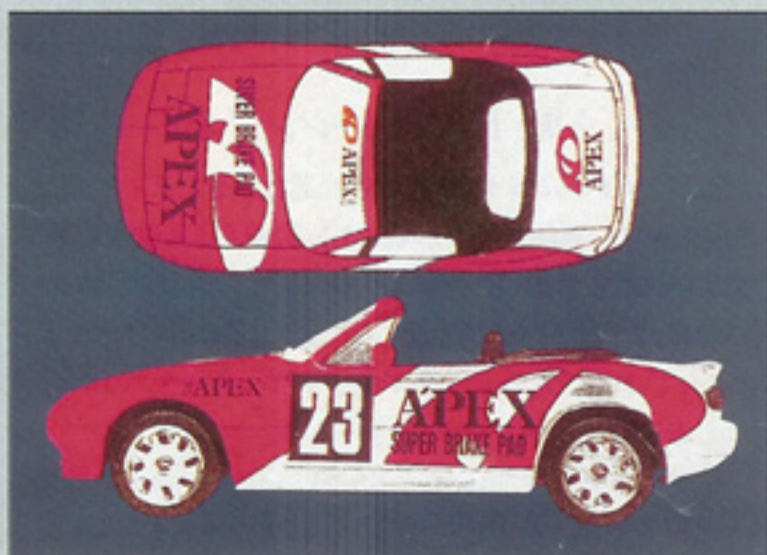
果たして、エンジンはどう仕上がるか? 4連スロットルのままだと低回転域のつきがなく、アクセルを踏むとキャブ車のように一瞬ポポッとぐずついでしまう。対策として、ファンネル内のスロットルとの間にベンチュリーを入れ、エアの流速をアップさせている。効果はかなりあったらしい。

牧原社長+トライアルの日本最速ロードスター宣言。他のショップが黙っているはずがない。ここ数カ月の動向に注目すべし。誌上バトルが始まるぞ。

大阪のチューニングショップのメッカ・トライアルが、いま、超過激なロードスターを造っている。レースカーではなく公認を取得したナンバー付きロードスターで、日本最速を目指す! そのイサギよい心意気のもと、今はエンジンの組み上げも終了、ワインディングとTTサーキットをフルに使ったセッティングの段階に入っているのだ。

まずは、エンジンをご覧あれ。ドヘンと目に飛び込んでくるのが、誇らしげに突き出した4連スロットル。これはSK製のロードスター用スポーツインジェクション「FIT」をさらにリファインしたもので、本来ならインテークポートに水平に付くところを、見栄えとハタハリ(?)を考慮してインマニにアダプターを装着、レーシングカーのように斜めに突き出させている。トライアルの牧原社長は、決して見栄えもおろそかにしない。

エンジンの仕様を説明しよう。ピストンは4A-G



ど〜だ! アベックスカラーだぞ。ナンバー付きのロードスターがこのカラーリングになって地方サーキット遠征に出るのだからスゴイ。ドライバーはもちろん社長だ。