



トライアル

街乗りでも扱いやすかったトライアルの4連スロットル。本来の1722cc仕様ではどんなポテンシャルを発揮するか?

Dジェトロの完成度はきわめて高い。ノーマルエアフロ仕様のタックイン99 (1722cc+ハイカム) とプラスONEアオキ (1680cc+ハイカム) は、上位3台に比べるとこと言って力強さはなく、スリパチコーナーではひたすら我慢だった。ガバッと開けようが2速で回ろうがパワーもトルクも今ひとつというところで、パワーが付いてきてくれるのを待つしかないのだ。

勘違いしないでほしいのは、今回の結果でチューニングの優劣を付けているのではないということだ。チューニングの度合いもそのコンセプトも各車違っており、単純に優劣を付けてもほとんど意味がない。そうではなく、キミが今後エンジンチューニングに手を出したいと思った時、各仕様によってどんな効果が現れるのか、その客観的なデータとして今回のテストを役立ててもらいたいと思う。

付け加えておけば、RSアイザワとトライアルはエアコンも内装も取り払ったレースカーに近い仕様。他の4台はエアコン付きの標準仕様だ。ともかく、非力なB6もチューニングによっては大きく変貌する。これもまたロードスターの世界だ。
(瀬在仁志)



- ①タイムアタッカーは、ご存じ瀬在仁志選手。おそらく瀬在さんが日本で一番、チューンド・ロードスターをとっかえひっかえ全開ムチ打っているだろう。
- ②今回の全開バトルの仕掛け人、トライアルの牧原社長。僅差でアタックに破れた瞬間、悔しさのあまり自ら再アタック。瀬在選手に肉薄するタイムを叩き出したのはサスガ。その負けん気がステキです。
- ③データレコーダーから情報をパソコンに読み取るRSアイザワ号。アクセル開度、負荷、空燃費etc.といった細かい情報が、秒単位で瞬時に現れる。エンジンセッティングの秘密兵器。
- ④アイザワのファクトリードライバーたる柳沢選手。セッティングに大活躍。

HKS関西

ピークパワーでは最高レベルだったHKS関西の4連。低中速域の扱いやすさが加われば、鬼に全棒だ。



4連、Dジェトロハイカムetc.
B6はここまで変貌する

タックイン99



デモカーではなくオーナーカーで参加したノーマルエアフロ仕様。タックインオリジナルの81φピストンを入れ、排気量を1722ccへとアップ。カムはIN264°EX256° (共にHKS製) で、カムプリーはオリジナルを使用。排気量アップとハイカムによる燃調はF-CONとGCCIIで取り、点火時期も13°へと進めている。さらに各部のバランス取りを行い、滑らかなエンジンフィールを狙っている (ポートは未加工)。今回の参加車の中では最大排気量。パワーアップに伴い、ラジエターをコア増している。圧縮比は10.5へとアップ。

プラスONEアオキ



ノーマルエアフロ仕様。オリジナルの80φハイコンピピストンを入れ、排気量を1680ccへとアップ。0.8mmのヘッドガスケットとの組合せで、圧縮比は10.5まで上げている。インジェクターを霧化効率の高い4穴タイプへと交換したり、燃圧を調整するフューエルレギュレーターを装着したりと、アオキ独自のノウハウが見られる。カムはIN・EXともに256°を使用。



右がフューエルレギュレーター。バルクヘッドには燃圧計が。

デイシサイス



ノーマルエアフロ仕様。他の5台に比べると最もノーマルに近く、オリジナル・ハイコンピピストン (ノーマルポア/圧縮比11.5) にオリジナル・チューニングコンピュータ、そしてオリジナルのステンレスマフラーを組合せた仕様にとどめている。軽いバランス取りも施しているが、他はすべてノーマル。コンピュータはダイヤルで点火時期と燃調を調整できる。



オリジナルCPU。各9チャンネルの調整ダイヤル付き。