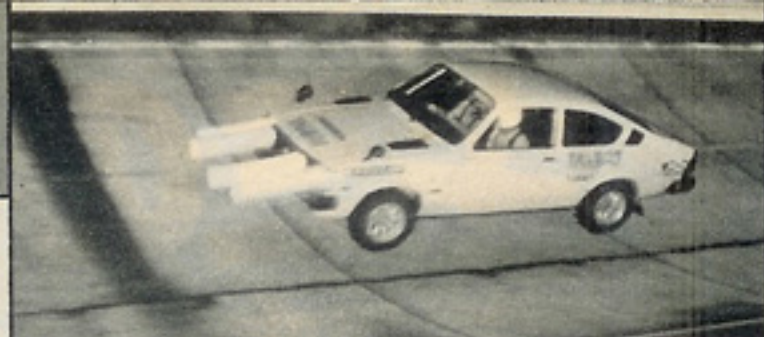




国内最強ラリーマシンと呼ぶにふさわしいジェミニZZの走り

タルボ・ジェミニZZラリー仕様

現在、日本のラリーはジェミニZZRがそのパワーで主導権を握っているという。島田氏の乗るこのタルボジェミニはその有力マシンである。

トランスミッションのレシオはGT、デイズは5・28と低い。もちろんエンジンはノーマルのままで手は入っていない。

ヘビーデューティのラリーサスペンションは、ラリーショップタルボのオリジナルで、ダン

パーはトキコを使用している。

このクルマのパワーはライバルのカロラ／レビンと比べてひとまわりも上だ。特に中速トルクの太さが目立ち、そこから高速域まで一気に持ち上げる。

ハンドリングは、舗装路ではやはりアンダーだが、これを強力なトルクとリミテッドスリップデフでドリフトに持ち込むのである。

ステアリングもクイックでフルターンは半分ほどステアリングを切り、あとはスロットルコントロールで回り切る。

それにしても現代のラリーカーというのはよくできている。

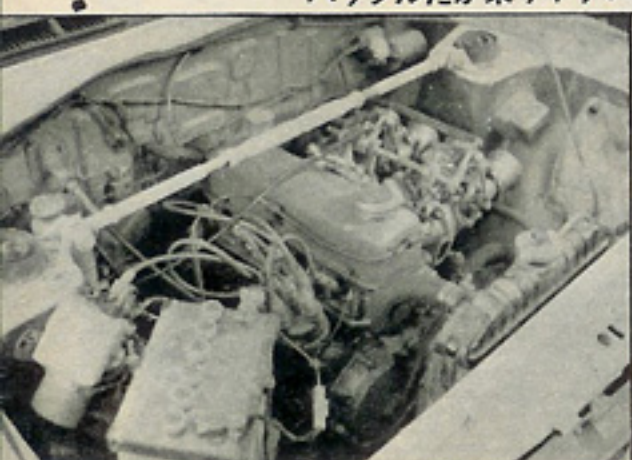
チャレンジ・サニー1.3とダートラ仕様

大阪のチャレンジはもう一台のマシンを持ち込んだ。それは、サニー2000のダートラライアルマシンである。1.3に拡大し、カムシャフト交換、ピツグバルブ、そしてこれも44という大型キャブレター、フライホイールも軽量化されている。

トランスミッションは5スピード、ファイナルは4・1である。

充分に速く(0-400m、15秒14なのだから)、パワフルなのはダートライアルマシン共通のことだが、その上、このサニーは乗りやすい。エンジンのチューンが中速トルクを犠

パワフルだが乗りやすい



牲にせずにでき上がっている。残念なことはステアリングの剛性が少し不足していること、これはオリジナルの1.0型サニーのウィークポイントでもある。こういうクルマで一度ダートラとやらに出てみたいものだと思わせる。

猛烈な加速のダートラジェミニ



OHV、1.6を2.0に拡大、ソレックスの44DCORという大ぶりのキャブレター、スポーツカムシャフト、高圧縮比など

サンユー・ジェミニ2.0とダートラ仕様

で180馬力を得ている。

これはサンユーのダートライアル用のワークスマシンである。足まわりもビルシユタインダンパー、ラリー用サスペンション、ブッシュ類の交換などでガチガチ。ボディもできるかぎりの軽量化が行なわれている。

そのパワーのすさまじさは0-400m、14秒10というタイムで充分に理解できよう。

ハンドリングもコントルローラルだがステアリングが低速で少し忙しい。おそらくダートライアルではパワーで強引にステアするのだろう。コンベテションカーはそれでいい。

ルーキー・TE27ダートラ仕様

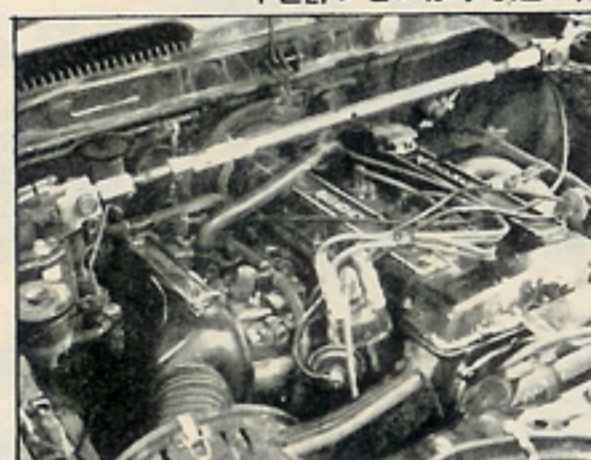
ルーキーのTE27レビンはエンジンに687ccに拡大、高圧縮のピストン、ハイリフトカムシャフト、それにルーキーのエキゾーストパイプを与え、フライホイールをけずっている。

パワーは140馬力ほどというから、この種のクルマとしてはマイルドな方だ。

サスペンションはルーキー製オリジナル、ダンパーはTRDである。トランスミッションはローギアを2・900に上げている以外は標準。

このクルマのドライバーはおそらくものすごい力持ちだろう。ステアリングがすさまじく重

TE27レビンは今も速い!!



いのである。キャスターアクションも弱いからとが大変だ。もっとも、このマシンもアドヒージョンの低いダートで戦うのだから、実際のステアリングアクションは少ないのだ。

サスペンションのチューニングも地味だがとても効果はあるものだ。今回参加してくれたラリーカー、ダートラカーはおそらくそのドライバーの好みをハンドリングに生かしているのだろう。自分のテクニクに合ったマシンに乗る喜びは大きい。それには自分のテクニクをしつかりと分析する冷静さがある。もっと基本的なことを言えば自分のテクニクを磨かなければクルマばかりチューンアップしてもそれを生かすことはできない。

エンジンをチューンするためにはカムシャフトを換える。これをやるとトルク特性が変わる。シフトポイントも変わってくる。キャブレターを複数にする。当然ミクスチャーは濃くなるからカブリやすくなる。ヘビーデューティサスペンションを与えれば乗り心地は悪くなる。しかもブッシュ類を換えればステアリングのキックバックが強くなる。こういうことを知った上でチューンアップをやってもらいたいのだ。

経済的にチューンアップを行なうには良いチューナーを見つけ、そことじっくり相談して、そのクルマの最終目的を決め、段階的にステップアップして行くことがいいだろう。

第一ステップはパワー／トルクを15%ぐらい上げる。たぶん吸気系を中心にやろう。次はもう少しエンジン音をいじる(カムシャフト、フライホイール研磨など)。

こうなるともうオリジナルのサスペンション、ブレーキではついていけなくなるからそれを行なう、といったぐあいである。

チューンアップは単に速いクルマを持つというだけではない。自分のクルマを作るといふ楽しみも同時に享受してもらいたい。だからテストドライブをくり返し、少しずつ小石を積み上げるような努力でやってこそ成功する。