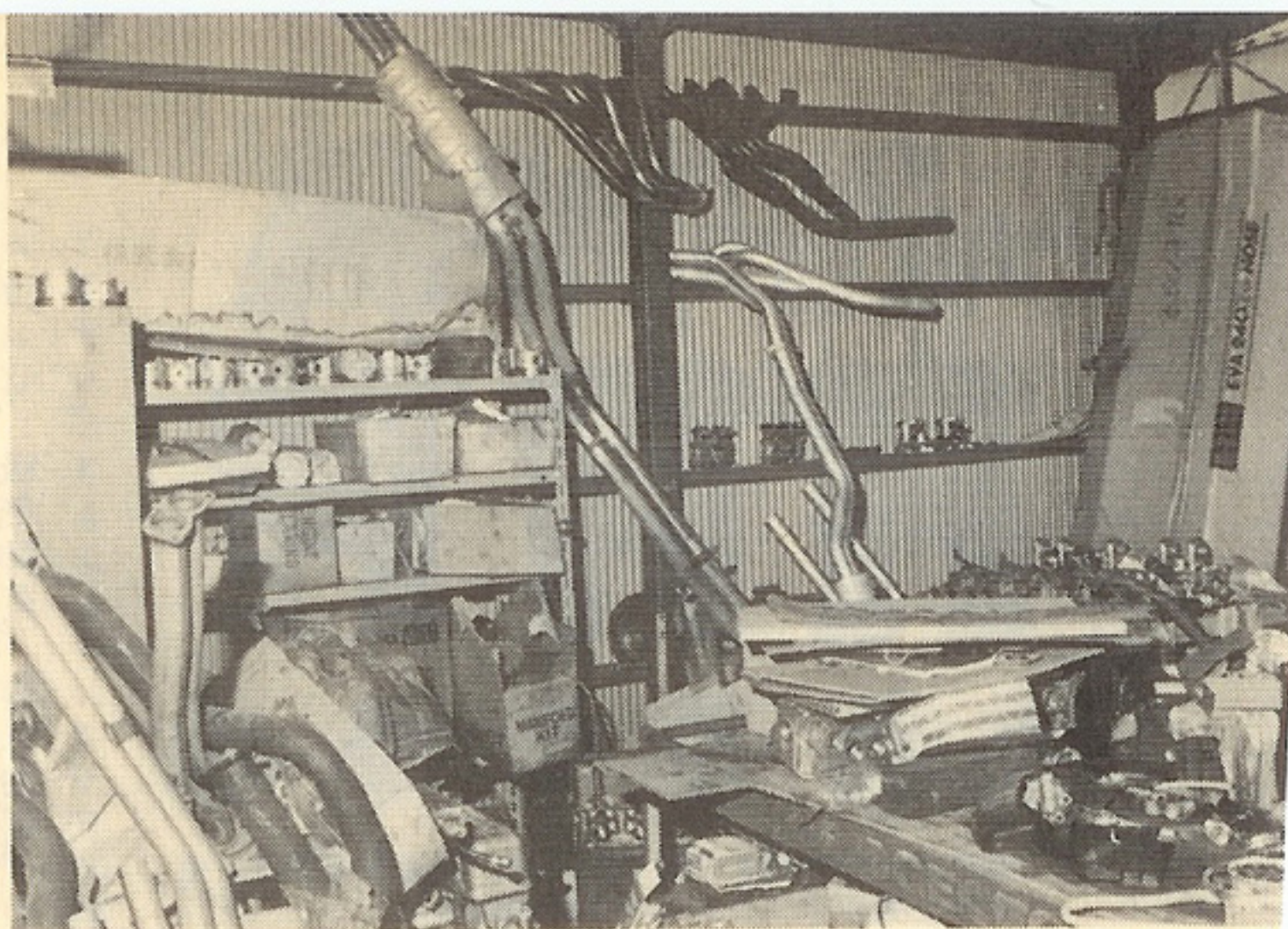




▶ガレージ内には、タコ足、マフラーなどのオリジナルパーツが所狭しと並んでいる。

のは、排気量をおさえていかにパワーを引きだすかにかかってるんじゃないですか。それに耐久性というこ

とですね。その点、3・1ℓ、3・2ℓのエンジンだとクランク、ブロックがこれ以上パワーを引き出した場合、限界ですね」。価格と耐久性を考えた上で各部のパーツを選択してゆくわけだが、そういった面でチャレンジは妥協をゆるさない。

ゼロヨンチューンの最大ポイントについて牧原さんは、「そうですね、やっぱりエンジンのトータルバランスですね。それに中間からの吹け上がりタイムに大きく影響します」。いくらパワーを上げても、高回転からのパワーだけではゼロヨンマシンとしては失格だということになる。

「それから、パワーを伝える足まわり、それにタイヤも、しっかりしていなくてはだめですね」

エンジンチューンに関しては、ボアアップとヘッド加工、つまり、ポ

ート、燃焼室加工が必要である。「それと同時にクランク、フライホイール、プーリーなどの動く部分のバランスが大切ですね」。中速からの吹き上がりをよくするためのポイントとしては、「コンロッド、ピストンのクリアランスとプレッシャー圧のかねあい、回すエンジンのテクニクですね」

チャレンジのオリジナルパーツは各種用意されているが、中でも、3・1ℓ用のオリジナルコンロッドとピストンは、トルクアップには欠かせないパーツだ。このエンジンは、ボア89mm、ストローク83mmで3098cc。バルブはマツダ車のものが使われている。スペシャルパーツを使用したチャレンジ3ℓスペシャルには、一步譲るものの、耐久性においては、バツグンの信頼度を誇り、なおかつ、