

ビルドファクトリー 野谷



マの足回りではパワーが出た時に追いついて行けなくなっちゃうので、足回りのチューニングも考えた方が良さそう。エンジンチューニングに合わない足回りのチューニングはバランス上問題が多すぎるから20%~30%ぐらいのパワーアップに足回りをプラスしていくチューニングがベストだろう。

と野谷氏は言う。ビルドファクトリーではトータルなチューニングを勧め、乗り易く速いチューニングをモットーとしているので野谷氏は今後もパーツの開発が進むまではしばらくNewエンジンのフルチューニングをやらないと言っている。

「L型サニでゼロヨンチャンプになった、ビルドファクトリー野谷氏。Newエンジンのチューニングはあまり考えていないが、やるとすればターボ車が多いのでターボ周辺のパーツをチューニングして行きたいと話してくれた。」

「今のエンジンはマフラー、VVCぐらいで十分だね。それ以上チューニングして行くと乗りにくくなってしまいうのでストリートチューンとしては不向きといえる。しいてこれ以上やるなら、エンジンの内部を少しやるぐらい、あまり過激なチューニングだとカムが問題になってくるから。それと最近のクルマの足回りではパワーが出た時に追いついて行けなくなっちゃうので、足回りのチューニングも考えた方が良さそう。エンジンチューニングに合わない足回りのチューニングはバランス上問題が多すぎるから20%~30%ぐらいのパワーアップに足回りをプラスしていくチューニングがベストだろう。」

スピードショップターボ 渡辺 昇



メーカーを限らず国産車などなんでもOKのスピードショップターボ。その社長である渡辺さんに今後のNewエンジンチューニングを聞いてみた。

「どんなエンジンでも手がけるけど、やっぱりやってみたいのは7M-GとRBだね。7M-Gの方はノーマルでもかなりパワーがあるのでチューニングして行く場合はタービンをよりいいものに変えたい。たとえばTD-07とかね。他はピストンを鍛造にしハイカムや強化バルブスプリングなどでヘッド回りも少しいじりたいね。やっぱりターボは鍛造品がいいね、ピストンもかなり上げられるし、トラブルもセッティングしだいでないに近いしね。RBの方はエンジンバランス取りからして、できれば2・4のキットにオリジナルでカムを入れたいね。でも2・4にするなら鍛造のピストンができてからの方がいい。それしたらステンレスでオリジナルマニを作ってTD-05を組んでみたいね。燃料系はサブインジェクターでAICを使ってコントロールすれば問題ないね。やっぱりターボエンジンでも他のエンジンでもそうだけど燃料がキメ手だね」と渡辺氏はこの2つのエンジンに関して話してくれた。もち他のエンジンでも予算に応じてイロイロな相談に乗ってくれるので相談して欲しいそうだ。

「メーカーを限らず国産車などなんでもOKのスピードショップターボ。その社長である渡辺さんに今後のNewエンジンチューニングを聞いてみた。」

「どんなエンジンでも手がけるけど、やっぱりやってみたいのは7M-GとRBだね。7M-Gの方はノーマルでもかなりパワーがあるのでチューニングして行く場合はタービンをよりいいものに変えたい。たとえばTD-07とかね。他はピストンを鍛造にしハイカムや強化バルブスプリングなどでヘッド回りも少しいじりたいね。やっぱりターボは鍛造品がいいね、ピストンもかなり上げられるし、トラブルもセッティングしだいでないに近いしね。RBの方はエンジンバランス取りからして、できれば2・4のキットにオリジナルでカムを入れたいね。でも2・4にするなら鍛造のピストンができてからの方がいい。それしたらステンレスでオリジナルマニを作ってTD-05を組んでみたいね。燃料系はサブインジェクターでAICを使ってコントロールすれば問題ないね。やっぱりターボエンジンでも他のエンジンでもそうだけど燃料がキメ手だね」と渡辺氏はこの2つのエンジンに関して話してくれた。もち他のエンジンでも予算に応じてイロイロな相談に乗ってくれるので相談して欲しいそうだ。

プロジェクトM 平林一成



「プロジェクトMといえどどんなエンジンでもチューニングしてくれ、オーナーを限らず満足させてくれるショップで有名だ。そのプロジェクトMのメカニックであり、オーナーでもある平林氏にNewエンジンのチューニングを聞いてみた。平林氏は、パワーがあり乗り易く壊れないといったエンジンがモットーであり、またそのモットーがそのまま生かせるエンジンはやはり7M-Gが一番だろうと言う。仕様はまずエンジンがノーマル。どうしてノーマルなんですか?と聞くと、ある程度までならターボ周辺パーツだけで十分壊れずパワーも出るからと語っていた。もちろんさらにパワーを出し壊れず耐久性を上げるならピストンは鍛造、スペシャルな3層のインテーククーラー、サブインジェクターにオリジナルカムを組み込んだツイスターポといった方法を取り、最低でも4000PSオーバーといったチューニングも可能だ。MAXスピードを、300km/hオーバー目標としたエンジンも作ってくれる。ツイスターポのタコ足をステンレス製のものにし、TD-06の19の8cmや17Cの10cmといったものを使った手法だ。」

今のNewエンジンは少ないが、今後増えてくるものを考え、Newエンジンの研究も日夜しているのが平林氏である。

「プロジェクトMといえどどんなエンジンでもチューニングしてくれ、オーナーを限らず満足させてくれるショップで有名だ。そのプロジェクトMのメカニックであり、オーナーでもある平林氏にNewエンジンのチューニングを聞いてみた。平林氏は、パワーがあり乗り易く壊れないといったエンジンがモットーであり、またそのモットーがそのまま生かせるエンジンはやはり7M-Gが一番だろうと言う。仕様はまずエンジンがノーマル。どうしてノーマルなんですか?と聞くと、ある程度までならターボ周辺パーツだけで十分壊れずパワーも出るからと語っていた。もちろんさらにパワーを出し壊れず耐久性を上げるならピストンは鍛造、スペシャルな3層のインテーククーラー、サブインジェクターにオリジナルカムを組み込んだツイスターポといった方法を取り、最低でも4000PSオーバーといったチューニングも可能だ。MAXスピードを、300km/hオーバー目標としたエンジンも作ってくれる。ツイスターポのタコ足をステンレス製のものにし、TD-06の19の8cmや17Cの10cmといったものを使った手法だ。」

テクニカルサービス トライアル 牧原道夫



ボツシユのシャーシダイナモ、エンジンアナライザーを使って極め細やかなチューニングを施してくれるトライアル。その社長とメカニックを兼ねている牧原氏。エンジンチューニングは最近のエンジン傾向に伴ってツイスターポのタービンチューンから、このタービンを交換するだけでエンジン自体のレベルがどんと上り、パワーもかなり得られると言っている。たとえば7M-Gなどはマフラー、VVC、AICだけでも十分なパワーを得られるし、タービンを交換することによって400PS以上のパワーアップも可能だと言っている。ここまでパワーは出さなくても300PSぐらいで十分だろうとも考えている。これは耐久性の問題ともいえるからだ。7M-Gだけでなく、1G-GTなどのツイスターポも同様なチューニングで、あまりレベルアップしすぎると壊れるケースも出てくるので、ファイナルチューン程度にとどめておいた方がいいと言っている。もちろんお客さんの注文に応じることもできるが、パーツが出揃うのを待ち、トラブルをなくすパーツを使ってチューニングを進めていく方がいいだろうとのこと。トヨタ系のエンジンでなくニッサン系のRBやロータリーのファイナルチューニングなどもやっているのだから聞いて欲しいとのことだ。

ボツシユのシャーシダイナモ、エンジンアナライザーを使って極め細やかなチューニングを施してくれるトライアル。その社長とメカニックを兼ねている牧原氏。エンジンチューニングは最近のエンジン傾向に伴ってツイスターポのタービンチューンから、このタービンを交換するだけでエンジン自体のレベルがどんと上り、パワーもかなり得られると言っている。たとえば7M-Gなどはマフラー、VVC、AICだけでも十分なパワーを得られるし、タービンを交換することによって400PS以上のパワーアップも可能だと言っている。ここまでパワーは出さなくても300PSぐらいで十分だろうとも考えている。これは耐久性の問題ともいえるからだ。7M-Gだけでなく、1G-GTなどのツイスターポも同様なチューニングで、あまりレベルアップしすぎると壊れるケースも出てくるので、ファイナルチューン程度にとどめておいた方がいいと言っている。もちろんお客さんの注文に応じることもできるが、パーツが出揃うのを待ち、トラブルをなくすパーツを使ってチューニングを進めていく方がいいだろうとのこと。トヨタ系のエンジンでなくニッサン系のRBやロータリーのファイナルチューニングなどもやっているのだから聞いて欲しいとのことだ。

レーシングサービス FACTOR 松下寛



市販されていないため補修品のチューニングパーツを考案しているが、エンジンパーツが出しだいたいエンジン各部を強化し、圧縮比を高めることによって、ピストン圧を1kg/cm以上上げて行くとも言っていた。もちろんこれらのパーツを交換するにあたりカムやバルブスプリングなどのヘッド周辺パーツも変えていくはずだ。他ではメカチューニングの好きな松下氏らしく、RB20DEのチューニングもやりたいと言っている。RB20DEのDOHCをメカチューニングで仕上げる方法で、まずピストンをハイコンプに。もちろん鍛造品で、キャブ仕様か、メカニカルインジェクション仕様に仕上げて行きたいとのことだ。これは他ではないので仕上げる時が楽しみだ。トヨタの7M-Gもやってみようという話も言っていた。

市販されていないため補修品のチューニングパーツを考案しているが、エンジンパーツが出しだいたいエンジン各部を強化し、圧縮比を高めることによって、ピストン圧を1kg/cm以上上げて行くとも言っていた。もちろんこれらのパーツを交換するにあたりカムやバルブスプリングなどのヘッド周辺パーツも変えていくはずだ。他ではメカチューニングの好きな松下氏らしく、RB20DEのチューニングもやりたいと言っている。RB20DEのDOHCをメカチューニングで仕上げる方法で、まずピストンをハイコンプに。もちろん鍛造品で、キャブ仕様か、メカニカルインジェクション仕様に仕上げて行きたいとのことだ。これは他ではないので仕上げる時が楽しみだ。トヨタの7M-Gもやってみようという話も言っていた。

TBO 菊地敏明



12C-14C程度の6cm仕様を考案している。このサイズであれば上の回転が弱いツイスターカムRB20の欠点を解消でき、スムーズな吹上げを確保できるからだ。他にはインテーククーラーをスペシャルサイズで。燃料関係をサブインジェクターで補なうチューニングを考案している。インテーククーラーだが、まず純正のインテーククーラーではあまりにも容量が小さすぎて、タービンの容量に追いついて行けなくなるため、燃料関係をサブインジェクターで補なうのはメインの容量はある程度余裕があるため。サブインジェクターは700ccを2本Rebicで調整を行なう。このGTSの他にもスーブラの7M-Gなどチューニングを行なう予定だ。

東京江戸川でショップを開いているTBOの菊地氏。ゼロヨンで国内最高記録を持っているチューナーだ。ニューモデルの中でチューニングベースとして考えているクルマはスカイラインのGTSだ。もちろんツイスターカム24バルブのセラミックターボがベース。オリジナルの75φターボマフラーの開発やステンレスエキゾーストマニホールドなどを製作している。このステンレスエキゾーストマニホールドはシングルターボ用でなく、ツイスター用のものでタービンは三菱のTD-05を使用し、下から上までバンチのあるエンジンを製作している。タービンサイズは