

FDチューニング傾向と対策② エンジン

FD3Sは、一般的なターボ車のようにブーストコントローラーでブーストアップでお手軽チューンというのがどうやら通用しないらしい。規定値以上(条件によるがだいたい0.8kg/cm²)にブーストが上がるとコンピュータがフューエルカットしてしまうのだ。このため難解なノーマルコンピュータを解析して打ち変えるかサブコンでリミッターを解除しなければならない。また水温が上昇するとブーストがかからなくなるという傾向も



あって、実際、今回のテストでもその症状にみまわれたクルマも見受けられた。せっかくブーストを上げて、そのために水温が上りブーストがかからなくなると、結局なんのためのブーストアップかわからなくなってしまう。この辺もコンピュータへの対策で解決するようだが、どちらにしてもノーマルならいざしらずチューニングを進める上では、クーリング対策が是非とも必要と思われる。さらにサクシヨンパイプまわりの強化も、トラブルが出ればブースト低下だけでなくタービンブローにもつながるだけに重要だ。ノーマルのクリップタイプのホースバンドを、ブーストのかかる部分は小径のホースまでネジ締めタイプに交換した方がいい。

サクシヨンパイプまわりの強化の一例。ホースをバンドで締めるだけでも効果はある。ブローオフホースなど小径のバンドも要交換。

その状態で走行を続けたため、タービンに負担がかかりブローしてしまったようだ。雨宮も同様のトラブルで、こちらの場合はエンジン本体にダメージを受けたようだ。1台だけセミレーシングを履かす健闘したATS-BMも、レース中にホース外れのトラブルに見舞われたが、ブーストが低下しただけでタービンブローの難は逃れた。予選からブーストが0.5kg/cm²しか上がらなかつたユアーズスポーツの場合は、今回の走行でトラブルが発生したというより、それまでの走行でトラブルが発生しつつあったよう、エンジン本体の圧縮低下が原因だ。圧縮が低下した原因は特になく、ハードなテストによるものようだ。圧縮が低下すれば当然、排圧はかからなくなる。レース中に症状はさらにひどくなり、予選・決勝をとおり



スタート1周目、ジャムレーシングを先頭に第2ヘアピンを立ち上がり、最終コーナーに向かう。ジャムレーシング、ユアーズスポーツ、RE雨宮、フジタエンジニアリング、ナイトスポーツの順。ウツ、ナイトスポーツがスピン。その後ろにATS-BM、トライアルが続く。このあとナイトスポーツFDはクラッシュは免れ、無事、再スタート。これはお遊びなんじゃない。みんなファクトリーの威信をかけ、真剣そのもののバトルだ。



さすが関西ノリのユアーズスポーツ石川さん。魅せてくれます。最終ラップ、最終コーナーで大スピン。

て、本来の持てる力を発揮できなかった。また各車、水温、油温はかなり上がっていたようで、夏のサーキット走行を想定するとちょっと厳しそう。低いボンネットのお陰で、ラジエターの大形化などなかなか難しいものがあるが、エンジンルームからの空気の抜けをよくするなど、なんらかのクーリング対策が望まれる。また他車に比べてシーケンシャルターボのコントロール関係で、ブースト圧のかかる配管がかなり多い。ホース・パイプ類の強化は是非とも必要だ。

エンジン本体の耐久性はFCより上がっているはずだが、ノーマルでも205psから255psへ上がっていることもあり、そこからさらにパワーを求めるとなるとまだ未知数である。タービンに関しては今回、全車ノーマルタービンを生かす方法を探っていたが、このタービンの耐久性に関しても、どこら辺が限界か、これからチューニングが進むにつれて見えてくるであろう。

FD3Sリターンマッチ決勝結果

順位	ファクトリー	ドライバー	周回	所要時間	トップ差	ベストタイム
1	ジャムレーシング	山沢 正紀	5	5 41 15	0 00 00	1 07 15
2	トライアル	牧原 道夫	5	5 55 55	0 14 40	1 09 40
3	RE雨宮	江森 智	5	5 56 15	0 15 00	1 08 38
4	ATS-BM	福嶋 検大	5	5 58 47	0 17 32	1 08 17
5	フジタエンジニアリング	藤田 儀晴	5	6 02 42	0 20 27	1 10 18
6	ナイトスポーツ	松井 悟	5	6 02 56	0 21 41	1 09 40
7	ユアーズスポーツ	石川 仁	5	6 22 86	0 41 61	1 06 98
	ERCレーシングビート	出走せず				



「スピンしてもうた」「ワシはスタートで出遅れたわ」と言っていたかどうか分からないが、ゴール直後のフジタEng藤田さんとトライアル牧原さん。結構楽しんだようです。