

D ジェッ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(1
722cc+ハイカム)とプラスONEアオキ
(1680cc+ハイカム)は、上位3台に比
べるとどこと言つて力強さはなく、スリバチ
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。

そのためストレートエンドでは思った通り
に回転がアップしてくれず、ディシサイスと
同レベルの6400回転止まり。インフィー
ルドではHKS関西と1秒の差もないのに、
トータルでは2分2秒台に甘んじる結果とな
つてしまつた。

勧遠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つており、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ンに手を出したい
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もチュニ
ングによつ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)



トライアル

街乗りでも扱いやすかつたトライアルの4連スロットル。
本来の1722cc仕様ではどんなボテンシャルを發揮するか?



- ①タイムアタッカーは、ご存じ瀬在仁志選手。おそらく瀬在サンが日本で一番、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、悔しさのあまり白ら再アタック。瀬在選手に内導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。アクセル側度、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横井選手。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、鬼に金棒だ。



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81mm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、カムブー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、ラジエーターをコア増ししている。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80mmハイコンプレッションピストンを入れ、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とともに256°を使用。

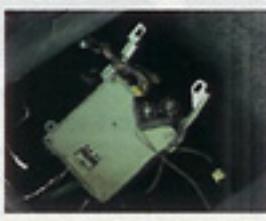


右がフュエルレギュレーター、
バルクヘッドには燃圧計が。

ディシサイス



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・ハイコンプレッションピストン(ノーマルボア/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。