

B6をもっと心地いいエンジンに

えっ、ロードスターのエンジンをチューンするだって？ そりゃ確かにB6は今ひとつ物足りない。でも、ロードスターはカリカリにチューンするクルマじゃないよ。ノーマルのパワーをフルに引き出して走ってこそ面白いんだ。

キミはそう思うかもしれない。確かにそれも一理ある。好みは人それぞれだから、そもそも正解なんてものはない。ただ、この事は知っておいてほしい。ロードスターの足をセットアップしていけば走り面白くなるのと同様に、エンジンチューンを進めて、より「気持ちいい」エンジンに仕上がれば、ロードスターの楽しさはさらに大きく、広がっていくのだ。

ロードスターも発売以来3年が過ぎて、足をセットアップしたクルマもかなり増えてきた。もう、エンジンチューンにじっくり目を向けていい頃だ。中古車も出回っているから、中古で買って、浮いた予算を足とエンジンに回すという手だってある。そんなわけで、B6エンジンチューンのA to Z、基本的な入門編から現在最先端を行くチューニングまで、信頼すべき8ファクトリーのノウハウを合体させて、今からたっぷりお教えしよう。

フィールアップを図るためのライトチューン

話は全くのドノーマルからスタートだ。エンジンフィールをリファインするには、まずエアクリナーを吸気抵抗の少ないものに交換し、マフラーとタコ足も換える。プラグも一つ番数を上げて7番にする。これが大前提、基本中の基本だ。パワーフローやM'sのようなむき出しタイプのスポーツクリナーを付ける場合、タコ足には必ず遮熱板を付けること。バタフライタイプのロードスターのエアフロではさほど影響は受けないにせよ、それでも特にアイドリング時などは熱の影響を受ける。ちなみに、エンジンルームの熱を逃がすためにバルクヘッドのラバーを外す人がいるが、停車時ならまだしも、走り始めると正圧と負圧の関係で効果はあまり期待できない。

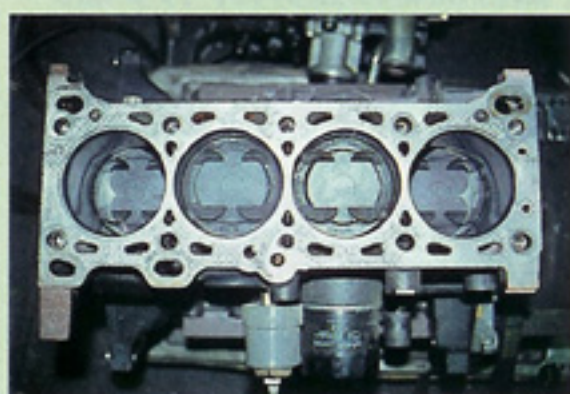
大前提のパーツ交換は行った。では、次に関心を持つ人が多いバルブタイミングの変更はどうか？ 厳密に言えば、バルブタイミング変更はハイカムとの組み合わせで初めて大きな効果を発揮する。では、ノーマルカムでバルブタイミング変更しても効果はないかと言うと、そうでもない。

ヘッドを面研して少し圧縮比を上げてからバルブタイミングを変更すると、中速域のトルクが太り、レスポンスも良くなる。サーキットを走ったとしてもタイム差としては現れないが、体感的には違いがはっきりわかるはずだ。ただ、バルブタイミングの変更は、固体系もあるので一概にこれとは言えない。信頼のおける

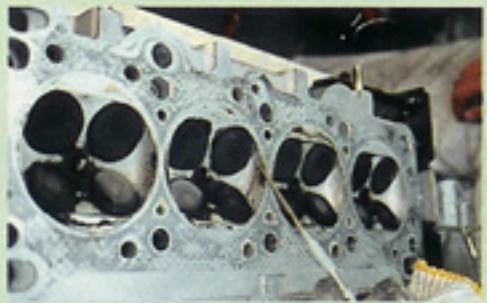
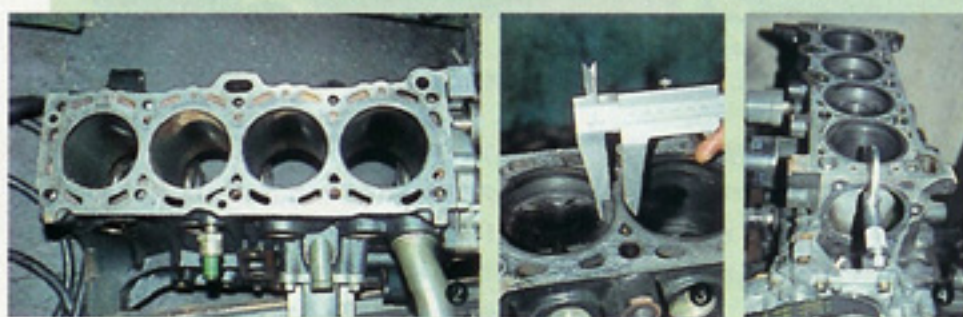


排気量アップで多く使われてきた4 AGピストン。マイナー前後で形状が違う。右はスーパーチャージャー用。

B6各部をチェックすれば、リファインのポイントが見えてくる。



●B6で●がバルサー1600のブロック。こうして比較すると、B6ではシリンダーピッチに余裕がないのがわかる。もちろんノーマルピストンでは何ら問題はないが、各シリンダー間の肉厚は8mm(①)、ウォーターポンプのある1番シリンダーと水路との肉厚は5mm(②)。しかも、ポアアップの限界をどこに持っていくかの踏み絵となる。熱的な問題も出てくるし、耐久性は絶対に無視できない。ここが判断の分かれ目だ。



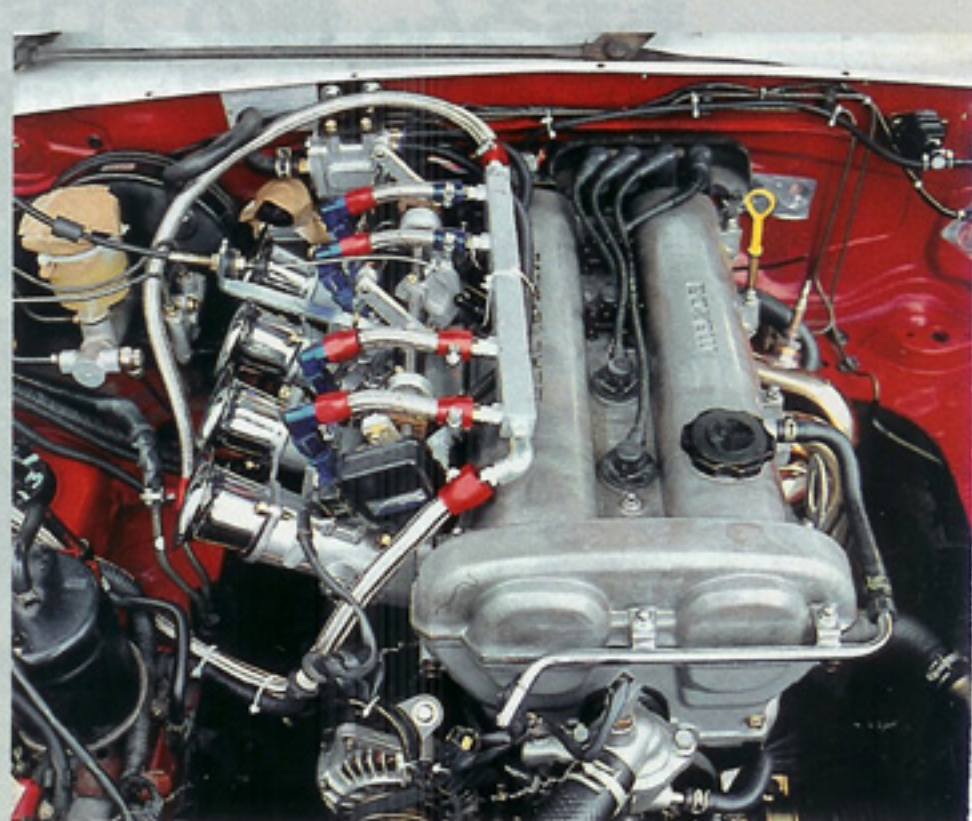
機械加工ではどうしてもこのように、シートリング周辺に段差ができる。この段差が吸気の抵抗になり、カーボンが次第にこの角の部分にたまっていく。



ピストンの一部に張り付いたカーボン。カーボンがたまると圧縮された際に着火してしまい、爆発のタイミングを狂わせる。



写真左がエキゾースト、右がインテークの各ポート。写真ではわかりづらいが、ポートの内部には段差やザラツキがあり、厳密に言えば空気のスムーズな流れを干渉してしまう。ロードスターのポートには特に形状の悪い部分があり、それをどう修正するかがポート研磨の鍵となる。



オプション流にマッキー牧原と呼ぶのがふさわしい社長とスタッフの面々。このノリ、好きだな。