

10秒勝負!

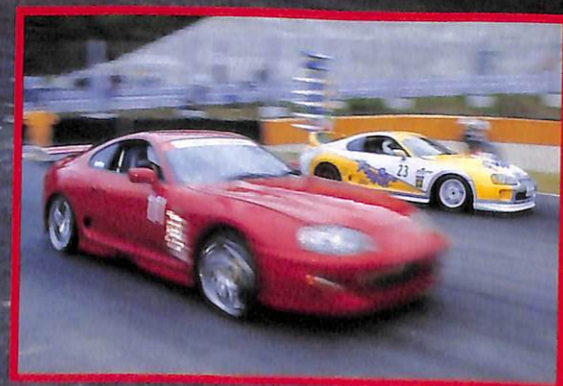
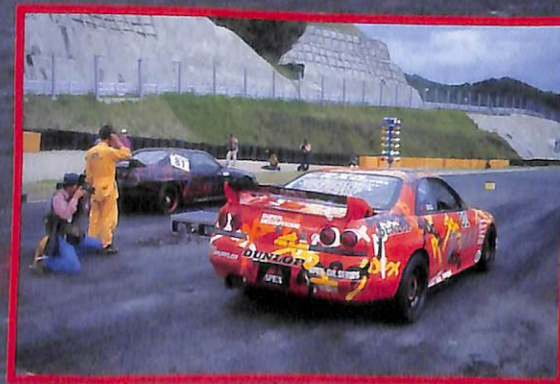


SUPER 0-400m FESTIVAL Rd2
5月25日セントラルサーキット

シヨップ対抗ゼロヨン対決ウォッチング

1/4マイル(402.335m)の距離をわずか10秒で駆け抜ける
しかも"サシ"で勝負ができる。そんな競技がゼロヨンだ
日本では富士や仙台ハイランドなどでの開催がおなじみだが
昨年完成した兵庫のセントラルサーキットでも盛んになっている
ゼロヨンは手軽に参加できる競技であるだけでなく
有名シヨップのチューンドカーのスピードに酔いしれることもOK
では迫力ある競技光景をのぞいてみよう

Photos / Kiyoshi Kawabata, Shin-ichi Tsutsumi, REV SPEED



197 8A v v "

"97 8A v v "

③トップフューエル・シビックターボ
2大ステージ仕様徹底比較

同じEG6を、ゼロヨン/サーキット別にチューンしていくとどんな仕様の差が出るか?を徹底研究。意外とその差は大きかったぞ!



②GT-Rゼロヨン対決



①GT-Rサーキット対決

どう違う? どう変わる? ステージ別チューンノウハウを手に入れて最速マシンをゲットせよ!

ゼロヨン仕様 VS サーキット仕様

ゼロヨンとサーキット、どちらを制するにせよそのステージを真に理解してチューンを進めなければ速くてキモチイクルマは絶対に造れない。そこで、両ステージで要求される性能の違いは? どう造ればカシコイ? などの疑問に答える「ステージ別チューン徹底比較」をまずはお送りしよう

Text / Kazuhiko Kiuchi

大対決!

ゼロヨンとサーキット
それぞれ何が要求される?

「ゼロヨンはパワー、サーキットは総合バランス」とよく言われる。と同時に「ゼロヨンでもピックアップのいいエンジンの方が速い」とか、「サーキットだってパワーは必要」と言われたのを聞いた人も多いだろう。それじゃ結局、ゼロヨンとサーキットの明確な差ってなんなの? ってのが、今までのチューニング雑誌の情報では正確に把握しにくかったはずだ(コメン)。

たとえば、実際に走ってる現場では、ゼロヨンの「ピックアップがいい」はパワーバンドに入る6000~8000回転の間のパワー特性を指す。ゼロヨンはクラッチで回転をコントロールできるから、オアシイパワーバンドは2000回転あれば良く、

その中で立ち上がりスピードが速いエンジンの方がクルマも速くなるわけだ。サーキットにおけるパワー表現も「あった方がいいパワー」は、7000回転時の100馬力より、ヘアピンなどで一番回転が落ちた3000回転周辺の150馬力の方だったりする。常にピークを保てないサーキットでは、そんな感じでピークまで全体的にパワーが上乘せられている方が、速さにつながるってことなんだ。

もちろん、足まわりだって同じ。ゼロヨンの「柔らかめ」がイイって、シフトの度に前後に揺れるほど柔らかいのはパワロスの原因になる。サーキットの「ガチガチの足も、バンブで跳ねられてパワーを路面から逃がすほど硬いのはボツ」。

つまり両方の仕様とも総合バランスは重要だし、パワーもピックアップも必要という点では共通しているのだ。

とはいえ、ストレートの加速タイムをこことん突き詰めるゼロヨンと、減速・コーナリング・加速が連続するサーキットでは、そのセッティングの方向性はまったく違う。それをキチンと見極めて、金のないオレらでもポイントでどこも楽しめるクルマに仕上げられればイイよね? そこで今回は3通りのゼロヨン仕様vsサーキット仕様を対決させながら、ゼロヨン仕様を楽しむにはどういったクルマが理想的か? またサーキット仕様だったらどーなのかな? なんてことをお見せしていくぞ。

マインズvsトリアル
それぞれのRチューン
ノウハウを大公開

Rチューンの代表格、マインズとトリアルがセントラルサーキットに集結。ゼロヨン&サーキット仕様の造り方を、それぞれのアプローチで徹底伝授。マインズは足だけアステージを席巻し、トリアルはそれぞれ究極ストリートマシンで走りまくってくれた。はてさて、結果は?





エンジンはHKS製ピストン、GTタービンを主にチューン。牧原さんいわく「吹け上がり重視のセッティング」にしているようだ。なお、パワーは750~800馬力程度。また、スタートから20~30mまでの加速をより高めるために、ミッションはローとセカンドがクロスしたものを搭載している。なお、頻繁な減速が要求されないゼロヨン仕様なので、ブレーキはノーマルのまま。



セントラル・ゼロヨンタイム 11秒267

セントラル・ゼロヨンフェスティバルで、前出のメインズとトライアルのGT-Rのタイム勝負が実現。この勝負、慣れないツリ型スターターに手間取ったメインズ新倉がスタートに失敗。直接対決はならなかったが、タイムではメインズが優勝。



ゼロヨンで大切なのはパワーとトラクション

トライアルが今回持ち込んでくれたマシンは、共にお客さんから借りてきたもの。ワンオフのスベンシャルでなく、実際にお客さんにしてあげられる仕様の見本として、ゼロヨン用にR32、サーキット用にR33を持ち込んでくれた。この2台から、僕たちにもできそうなゼロヨン/サーキット仕様の姿を見つけていこう。

とかく比較されるR32とR33だが、ゼロヨン用ではやはりR32の方が俄然有利、と牧原さんは言う。やっぱり、ゼロヨン用にするのを考えた時、ボディウエイトは軽い方がいいよね、その点で言えば、R33よりもR32の方が有利。だって、車重で100kgほど差があるからね。

また出力特性、足まわりのセッティングについても、ゼロヨン仕様には独自のノウハウがあるらしい。「エンジン特性で言えば、ゼロヨン仕様はパワーバンドをかなり上に振っている。具体的には、回転が6500~8500rpmくらいになったときに、最もパワーが出るような設定やね。まあ、ちよつとヒークキーになるけど、サーキットのようにアクセルのオン・オフがあるわけじゃないから、パワーバンドの範囲は2000回転もあれば十分なんや。

足については、ゼロヨン用はトラクション重視でいきなりから、ダンパーの減衰力なんかはノーマル1.5α程度のものでもいい。それは、キャンバーも極力立てるようにして、なるべくタイヤの全面が路面をグリップするようにしているんや。

つまり、「エンジンの軽い吹け」と「ロスなくパワーを路面に伝える足」、これを重要視しているわけだ。逆に曲がることを考えた仕様ではないので、このままでサーキットは危なくて走れないとか。

サーキットでは曲がる止まるの能力も重要だ

エンジンパワーを生かして、ストレートをとにかく速く駆け抜けるのがゼロヨン仕様の理想の姿だとすれば、一方のサーキット仕様には、ストレートスピードの速さ以外にも求められる要素はたくさんある。

その求められる要素の中でも、トライアルが現在、最も力を注いでいるのが足まわりの熟成だ。

「R33の場合、タイトコーナーでアンダーが出やすいという性格を持っているんやけど、それを防ぐためにはフロントの車高を落としたい。だけど、車高をどんどん落とすといくと、ロールセンターは逆にながってしまふので、これが走行中のアライメント変化を招いてしまふんや。結局、これを解決するには、ロアアームをそっくり交換するしかない。そこで、今、ウチでは試作品のアームを作って、テストしている最中。」

なおこれと並行して、ダンパーとブレーキのテストも行われている。「サーキットを走るなら、ダンパーの減衰力はノーマルの2.5倍くらいはアップさせたい。それと、足まわりのセッティングで重要なのは、ストローク量とアライメントとの関係やね。コーナーでパンプしたときのアライメント変化が大きいと、アンダーになることがあるから、ブレーキは、フロントをプレッポに換えているんやけど、今、パッドによって前後の最適なブレーキバランスを探っているところなんや。」

ちなみに、エンジンはカムシャフト、タービン交換などを行い、約550馬力を発生。これはゼロヨン車に比べるとやや低い数字だが、あくまでも、ロスボスを重視した結果で、すべてを面でバランスが重要だということなのだろう。



エンジンのパワーバンドは4000~8200回転と、ゼロヨン仕様と比べるとずっと広く取られている。これは、タイトコーナーの立ち上がりなどで大きな効果を発揮するはず。オリジナルマフラー「バズーカ」は、メインパイプ径が80mmから90mmへと徐々に太くなるメガホン構造を採用。出口径は140mmだ。フロントブレーキは、プレッポの4ポッドキャリパーと大径ディスクに交換している。

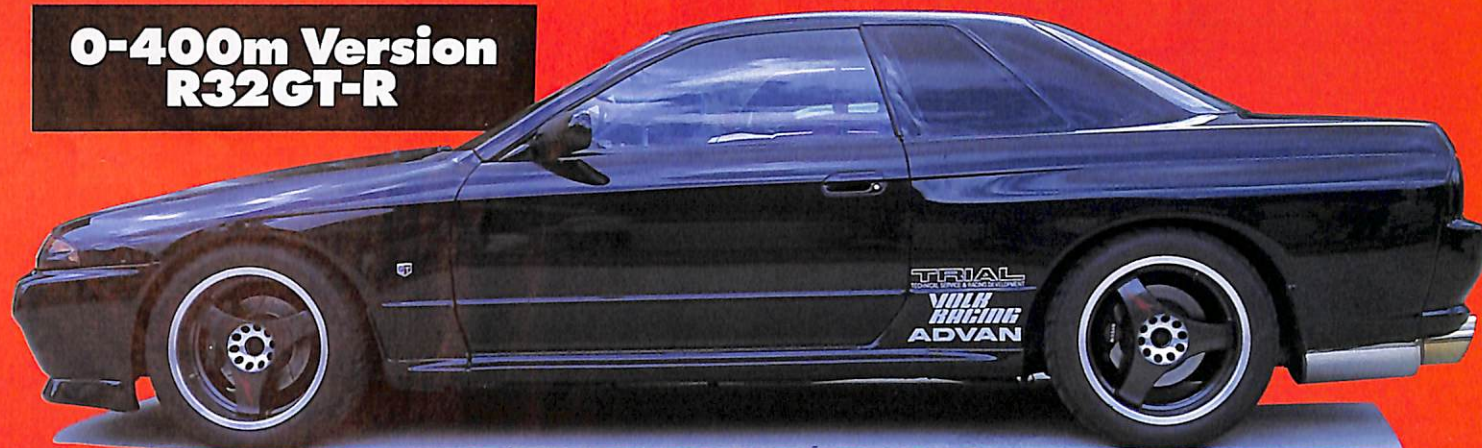


セントラル・サーキットタイム 1分30秒2 (ハーフウェット)

翌日、トライアルはR33サーキット仕様を持ち込みラップタイム対決。走り慣れたトライアル牧原が早々に1分30秒台に突入するが、その直後トラブル。このコースは初というメインズ新倉も1分32秒台に突入したところで雨。勝負はドローとなる。



0-400m Version R32GT-R



ゼロヨン仕様のR32は、ノーマルのリアウイングを取り払って、ストレートでの抵抗を極力少なくしたスタイリングを持っている。

対決 ② トライアルGT-Rチューンの場合

ユーザー注目! 新旧各ステージマシンの造り方教えます!

GT-R 対決!



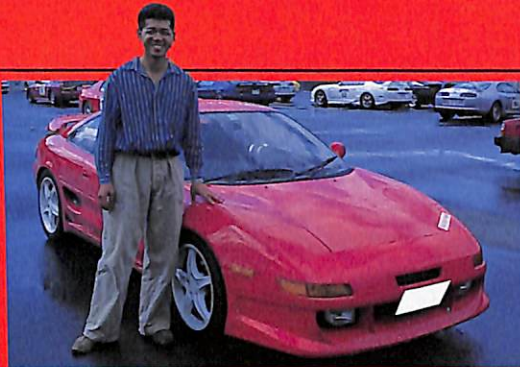
講師: トライアル牧原氏

GT-Rゼロヨンvsサーキット対決2発目は、トライアルR32vsR33ステージ別仕様比較。ゼロヨンとサーキットの各仕様で、チューンする時にどこから始めたらいいの? また、どんなとこに気をつけるべきか? などを徹底比較してみたぞ。走り屋キングのRチューンを始める時、さて、キミならどっちのステージを取る!?

Circuit Version R33GT-R



一方、特に高速コーナーでのダウンフォースが要求されるサーキット仕様のR33では、前後に大きめのスポイラーが装着される。



とにかく まっすぐ速い 仕様にしてます

高橋一広クン/SW20
●タービン/T04S
●エンジン/フルチューン
「アライメント調整で、とにかくまっすぐに走るようにしています。この仕様ならホントは11秒台に入れたいですね」

いま欲しいのは1万1000rpmの「オートメーター」だ

エンジンもタービンもベストの仕様。腕を磨いてタイム更新したい。

スーブラ用 6速ミッションを 載せたい

有平正徳クン/JZX100
●マフラー/HKS
●スプリング/APEXI
「いまほとんどノーマルです。でもゼロヨンが楽しいのでこれからチューンしていきます。まずはスーブラ用6速に載せ変えたい」



現在の仕様で14秒48がベスト。ほとんどノーマルならこんなもの。

これから エンジンチューンを やってみよう

橋谷弘規クン/インテグラ
●エキマニ&マフラー/無限
●サス/サステックプロ
「クルマをひと通りチューンしたところで、その力試しにゼロヨンを楽しんでいます。エンジンがNAなのでメカチューンでパワーを出したい」



「FFハイパワーはスタートが辛いね」と横谷クン(左)



強烈な加速が 楽しめるから ハマってます

水上宏之クン/S14
●ブーストアップ、大容量燃料ポンプ&インジェクター、マフラー等
「ゼロヨンは以前やってたんですけど、ちょっと時に浮気して……。事故ってクルマを作り直すのをきっかけに、また戻りました」

ざっと200万円はかけているというのが水上クンのシルビアだ。



「GT28クラスのタービンをツインで装着する予定」の井上クン。

今はまだ ブーストアップ だけだけど……

井上健一クン/R32GT-R
●ブーストアップ/HKS EVC
●マフラー/トライアル /ズーカ
「ゼロヨンの面白さはパワーがそのまま勝負に結びつく所。ボクもこれからタービンを交換して、クロスミッションに変える予定です」

ほとんど いじってないけど 楽しい!

渡辺和則クン/インテグラR
●ボンネット/スプーン
●オイルクーラー/スフィード
「ほとんどいじってないんですが、なにが手を着けたところといえば、オイルクーラーぐらい。サーキットを走るのなら必要な、と思って」



次はエキマニやコンピュータをチューンする予定。

NAだけど サーキットは 楽しいよ

油田文人クン/S14
●サス/テイン車高調キット
「エンジンはNAノーマル。やっていることは吸排気系チューンと足まわりぐらいです。でも、サーキットを走るのは楽しいですよ」



エンジン本体をメカチューンして、キャブ仕様にしてみたいなあ。



サーキット制覇は オレの最終目標

上田俊文クン/R32GT-R
●エンジン/フルチューン
●サス/テイン車高調
「初めにいきなりエンジンをフルチューンしたんです。タービンはTD06-20Gのツインでね。サーキットで全開にするのは楽しいよ」

クワンタムの車高調。フルピロの足まわりにするのが次の課題。



次は足まわりをテインの車高調キットH2あたりにしてみたい。

NAのSW20だっ てイけるぜ!

月見里 光康クン/SW20
●エキマニ、マフラー、エアクリクーラー等
「ボクのクルマはNAなんで、メカチューンしたエンジンを載せたいですね。でも本当はMC後の元気のいいエンジンが欲しい」

走行会に割り切った 激安仕様

後藤直久クン/EF8
●エンジン/ボート研磨、ヘッドシグスケット等
「前に乗っていたCR-Xをつぶしちゃったんで、このシビックを激安で手に入れてエンジン(150psは出ているZC)だけ載せ変えたんです」



エンジンだけ引き残っていたのでスワップ。ラッキーかもしれない。走行会ならこんな割り切った仕様もあり。どうせ……だしね。



セントラルアタックは2回目

山路勝久クン/180SX

- エンジン/フルチューン
- タービン/GT3037S

「エンジンはフルバランス取りしてカム、ピストン、コンロッド、ラッシュキラーなどやっています。この仕様でベストは12秒9ですかね」

「もっと大きいインタークーラーにしたいです」という山路クン(左)。

サーキットとゼロヨンと両方楽しんでいます

田村正和クン/JZZ30

●タービン/T300S
●サス/クワンタム+バステックス

「T1や瑞浪なんかのサーキットも走ります。ゼロヨンにはゼロヨンの楽しさがあります。だから、どちらも楽しめる欲ばり仕様になってるんです」



「スープラの6速MTに変えてみたい」というソアラの田村クン。

2JZを積んだすごいマシン

別所信博クン/クレスト

- エンジン/2JZ改
- タービン/TA51S

「12秒半ばで走るよ。2JZに載せ変えてフル公認仕様。初めはブーストアップ仕様だったんだけど気がついたらこうなった」



ゼロヨンはシンプルだけど奥が深いよね。タイム出すのは大変。



カムは292度、インタークーラーはトヨタGT-R用を流用。



兄弟でGT-Rに乗ってるよ

田辺純志クン/R33GT-R

- タービン/GT2530ツイン
- コンピュータ/トライアルSPL

「ホントはボク、サーキット派なんです。だからサーキット重視の仕様なんです。でもゼロヨンって面白い。チューンしてまた来たいです」

兄弟でGT-R/ ウーン夢のようだ。次は腰下チューンを予定中。

ロールバーが美しい仕上がり

首藤広樹クン/インテグラR

- サス/ZEALファンクション2
- その他/ロールバー

「エンジンは結構いいんで、まずは足まわりから手を入れてみました。でも次はエンジンもやってみたくですね」



インテグラタイプRのいいところは、そのままでも充分楽しめる点。



サーキット無ならロールバーや足まわりにお金をつぎ込みたい。

富士と筑波を楽しめる仕様で〜す

金子 明クン/S13

- タービン/GT2530
- サス/テインH1改車高調

「初めは広場で振り回すことを覚え、いまは富士と筑波に的を絞って走り込んでいます。あっ、シートとステアリングは真っ先に変えましたよ」



「もっとエンジンの耐久性を高めたい」という。この日は表彰台に。



シートを何とかレカロSP-Gにしたいんですけど

野武紀之クン/JZA80

- コンピュータ/AB-FLUG
- ブーストアップ/EVC

「ほとんどノーマルのままでもサーキットは楽しめるんですけど、シートだけは交換したいです。レカロのSP-Gあたりが欲しいなあ」

ノーマルのビルシュタインショックは結構お気に入り

サーキット仕様定番のチューニングメニュー

秋山博則クン/FD3S

- ブーストアップ/BLITZ ツインSBC
- サス/テイン車高調

「ブーストをアップして、JAMのコンピュータ入れて、エアクリナーはRE兩富で、サスペンションはテインの車高調。なんか定番っほいでしょ」



「O社のショックよりテインの方がサーキットにマッチしてる」