

Gr.A ENGINE 再生計画

5VALVE 4A-G編

by RACING PROJECT
BANDO & CARBOY



▲エンジン抜きにしてもなかなかカッコいいハチロク。ボンネットはマニアが泣いて欲しがる? TRD製。スポイラーは江花工業製。

やっぱり見せなきゃ話にならないでしょう
最終段階に入ったマサハチロクを
坂東親分が厳しくチェックする!





▼残っていて動くのはたぶんこれ1基。このエンジンを組むのにも、数カ所からパーツをかき集めている。壊せないエンジンだ。



▲今は4スロがむき出しのままだけど、ここはインタクションボックスが付く予定。その前にファンネル仕様も試してみる。

◀EXマニは4-2-1だが、この部分はセッティングを担当するウエタケエンジニアリンクから4-1タイプへ変更依頼が出ている。



▲インパネはN2風の作り。材質はカーボン。これは坂東商会オリジナル。メーターはモータックのタッシュロガーを使っている。



▲そしてコンピュータはモータックM4。エンジンコントロールだけでなく、トラクションコントロールなんかも使えるようにする。



◀タイヤサイズアップと、トレッド拡大のためオーバーフェンダーを採用。N2風ではなく、ランチアデルタのようなフイスター。



▲ミッションはTRD製のクロスを組んでいる。今のところ減速ギヤキットに合わせたギヤ比の設定。これは新品を付けている。



◀リヤも同様。このフェンダーはノーマルを切断し、中にステーを入れてカタチを作っている。板金仕上げのフェンダーなのだ。

ず

いぶん長いことかかっちゃったけど、あとは走って具合を見るだけという段階まできた。グループAエンジン搭載のハチロク。ライバルシビックのほうも同じように準備万端らしいから、いよいよ対決の時間が近づいてきたね。

でも、ハチロクにはまだ大事な用事が残っていました。そう、このエンジンの本当の所有者？ 坂東親分のチエックをクリアしないと「できました」とはいえないのだ。

なにせレースシーズン中は忙しい坂東さん、ハチロクの進行具合をいちいちチエックできなかったんだよ。で、レースも終わってようやく体が空いたので、ちよいとご足労願ってイロイロ見てもらうことにしました。いつもは「成り行き」な取材時間を過ごすママも、今日はせっせと

クルマをふいたりしてます。そして坂東さん登場。家族連れが

悪い時間を過ごす公園の一角が今回の撮影場所だけど、怖いおじさんの登場に遠くで子供が泣き出しませんでした。ウソです。

そしてクルマをじっくり見たあと、坂東さんは……オット、そこをいきなり言いちや楽しみもなくなるから、まずはチエックが入る前の仕様というのをおさらいしておこうか。

エンジンはホントにグループAを走っていたAEROのもの。当時のパーツを組み合わせて再現した。

ちなみに4A・GのグループAエンジンは4バルブのものとして5バルブがあり、4バルブ時代はTRDからグループA専用パーツとして発売されていた。そのためブライベートチームも使っていたので、今でも4バ

ルブのグループAエンジンはあると思う。

しかし、5バルブになってからはパーツ市販はせず、すべてTRDから指定チームのみに供給される形態に変更。そのため作られた数は4バルブより全然少なく、しかもかなり前に終了したレース用。残っているのはこれ1基だけだろう。相当貴重品です。

このエンジンを動かすためには当然コンピュータが必要なんだけど、グループA当時のものはそのころこそ最先端だったろうが、今となっては古い。

となると、コンピュータを最新のものにすれば、当時のポテンシャル以上を出せる可能性がある！

そこでママが選んだのがモータック。GTマシンにも使っているこのコンピュータなら、当時よりきめ細かいコントロールが可能なので期待は大。

まだコースでの実走セッティングをしていないので、煮詰めてはいないが、それでもパワーは約210馬力。しかもEXマニやインマニは仮のもの&レブを抑えてこの数字。



▲ドアはFRP製でウインドはホリカーボネートなので超軽量。フロントウインドもGTマシンに使っているのと同じ材質だ。



▲ホイールはウエッススポーツのMA86。この企画のなかでデザインを募集して作ったもので、市販もしたが予定数を完売！



▲シートはブリックのカーボン。ベルトはタカタ製。ボディもフルスポット増しになって、車体は本気仕様です。

とまあ、エンジン関係は機能一辺倒でいっているが、車体はちよいと遊びが入っています。

タイムだけ狙うならボディもAEROにするべきだけど、あえてハチロクボディ。このクルマを任せられたママはレース屋さんの家系ながら、ストリート派。それだけにタイム出しだけに縛られるのではなく、ストリートでかっこいいボディを選んだということ。このへんがママ流のこだわりです。

が、しかし……そのこだわりの部分に坂東さんのチエックが入ってしまいました。そのへんは次のページで紹介しましょう。



一発OKはやっぱり無理だった……

坂東親分指摘のダメ出しPOINT

「安全面の配慮と空力対策が足んね～んだよ」

マサカ
坂東商会
TEL 734-9389

ガソリンパイプの振動対策



●出来はすごくいいんだけど、出来が良すぎるためパイプの取りまわしに逃げがない。そのため走行中の振動がもろに伝わりそれでパイプが割れる恐れもある。流れているのはガソリンだけに、これはたしかに危ないですね。

▲これが問題になったガソリンの配管。見た目はすごくカッコいいけど、パイプが長すぎるので振動でクラックが入る恐れもある。

▶これが対策の図。パイプを途中で何か所か切断して、そこにゴムホースをかませる。これが振動を吸収してくるということ。



下面エアロで空力対策



▲エンジンばかりに気がいっていただけで、それ以外は空力対策も必要だね。マサもCBも言われて初めてそのトコに気がついた。

●エンジンにはモーターックという最新アイテムを組み合わせたけど、ボディは手つかずでした。駆動方式からしてシビックより不利なので、空力を良くしてストレートもコーナーも速くする。ハチロクにこれは効くかも。



▶フロントスポイラーの下側からアルミ板などまでアンダーボディを覆うようなパネルを作る。これがダウンフォースを確保するのよ。

坂東 東さんが指摘した部分、それは2点あった。まず最初は安全面での問題点。
このクルマはノーマルタンクを外し、安全タンクを装備しているけどその配管に「これじゃ燃えるぞ」というチェックが入ったのだ。
タンクからはアルミパイプでガソリン配管が引きまわしてあるが、パイプ部分が長いので振動でここにクラックが入る恐れがある。
この対策として、パイプの一部にゴムホースの部分をつける。ここで振動を吸収すれば、パイプ自体にストレスはかからないというわけ。
次に指摘されたのが空力面の不足。たしかにこのハチロクにはフロントスポイラーと小ぶりなりヤスポイラーしか付いていない。
そこで坂東さんからの提案は、ポデイ下面を覆うアンダーカバーやサイドステップを装着すること。

アンダーカバーを付けることでポデイ下面を流れる風が整流され、そのときに発生する負圧でポデイを路面に吸いつける。
そしてサイドステップはポデイ横から下に流れ込もうとする風を遮断し、下面の流れを乱さない役目。
で、こういう組み合わせなら、ハチロクのポデイラインを崩さずにエアロの効果を出せるのだ。「タイム出すのにハチロクはダメだろう」とポデイ自体、否定的な言い方をしていた坂東さんだけど、そこはトヨタ車ひと筋できた人。それだけに、ハチロクには「ゴテゴテ付けるのは似合わねーよ」という意味も含んでいるんだらう。
ということ、とりあえずこの2点で済んだけど、シェイクダウンで坂東さんにも乗ってもらうことになりそうなので……ほかにも出てきそうなの予感も、します。



▲サイドステップなしのスタイルもずっきりしていないんだけど、シビックに敵わないためにはエアロの導入はありでしょう。



▲このエンジンのホテシヤルをラブルに引き出してタイムを狙うなら、FFのほうがいい。ただどあえてFRでいくのも面白いでしょう。



▲前をやるのと車のダウンフォースも必要なので、どどはGTやインダでいくポデイユーザーでいくかは、これから考えましょう。



▲そういうのはノーマルのアンダーカバーすら付いていない、しっかり路面が見えています。こういう部分も対策が必要だね。