

Gr.A ENGINE 再生計画

5VALVE 4A-G編

by RACING PROJECT BANDO & CARBOY

ずいぶん長いことかかったけど、ようやく筑波サーキットに来ることができました。

そう、今回はマジの全開です。シコシコと製作を進めてきたグループAエンジン搭載ハチロク、こいつにどれくらいのポテンシャルがあるのか? これはハチロク乗りじゃなくても興味あるところでしょう。

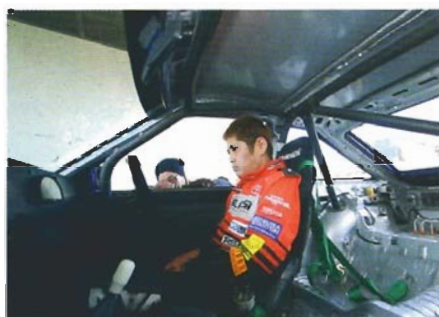
ハイ、注目されるのは百も承知なので、恥ずかしくない結果を出すために秘密兵器も用意しておきました。ドライバー、織戸学です。

CB生まれの坂東育ちで、独り立ちしてからは育ちすぎというくらい

……というのは走行当日朝の話。サーキットにはクルマも到着しているし、オリドさんもいる。だからもちろん余裕なんだけど、じつは前の日、いや、当日の午前3時ごろまではけっこう緊迫した状況だったのだ。

ひととおり完成していたハチロクだけど、変更したほうがいい部分や見直す必要のあるところは残っていた。が、この業界の人たちは、自分のクルマに関して「余裕を持って整備」とか「前々から用意」とかいう言葉は知らない!

そのため直前になってアレコレ始めがちなんだけど、そういうときに限ってなにか起こる。そう、今回もなんとエンジンがかからないという大問題が発生していたのだ。



●オリドさんがこのクルマに乗るのは初めて、というか本気で走らせるのも初。そこで今回はタイムより問題点チェックが課題。



●置いてきたタイヤはネオバ。スヘアもネオバのみ。アタックはこれで行う。余裕と見ろかきらめと見ろか……結果は次のページで。



●ついにグループAハチロクが筑波サーキットにコースイン。このタイムは世間的な基準なので、実力測定にはもってこいです。

実戦仕様に細部をチェンジ!



パツと見は変わっていないけど、オイルクーラーの取り付け、ファンネル装着、EXマニ変更。ブレーキバランス装着。ファイナル5.375の筑波仕様に。LSDをTRDから耐久性と効きの良いカーツに。といった細かい部分の修正をしてきたハチロク。実車は坂東商会のショールームに置いてあるので行って見てよ。

●これまでは4・2・1のステンEXマニを使っていたが、なんと1チャンの4・1・1EXマニを付けてきた。坂東商会の試作車だ。



●本当はサージタンクを装着したいところだけど、ブレーキマスターとの干渉など問題が残っているので、今回はファンネル仕様で。



●ウエタケエンジニアリングのエンジンベンチで、暫定セッティングながら210馬力を超えたエンジン。燃調は若干変更している。

まずは当時のハチロクGr.Aのタイムが目標!

ついに最終兵器、織戸学を投入!
大注目の筑波サーキットシェイクダウン!!

ハチロクチーム紹介

ドライバー 織戸学

(GTドライバー)

●今回の秘密兵器がこのオトコ。スーパーGTのスーパーに乗る織戸学。激戦のレースだけど、今年もお立ち台、期待しましょう！



セッティング担当

植竹康弘

(ウエタケエンジニアリング)

●こちらも秘密兵器です。モータースポーツセッティングの名手、植竹さん。エンジンチューナーでもあるのでメカも頼りになります。



製作費調達&雑用その他

マサ

(坂東商会)

●朝、とりあえずクルマふきから始めたマサ。今回の豪華メンツではポジションはココか。でも、普段は一生懸命頑張っています。



●少し走ってはピットインを繰り返すオリドさん。この間、植竹さんはロガーデータをチェックして修正を行ったりする。



●コースインして数周はクルマの状態を見る走行。この段階ではエンジンのまわりが若干重いのと、足が決まっていないことを指摘。

結局スターターのトラブルということが判明したんだけど、このトラブル解決に時間を費やしてしまい、予定していたダイナパックでのセッティング出しやウイングの装着などが時間切れでアウト。
でも、現状で十分攻め込める仕上がりになっているし、ドライバーはオリドさん、イケますよ！
というわけで、ピットでは着々と走行前の準備が行われている。オリドさんもレーシングスーツに着替えて準備万端。
そしていよいよエンジンに火が入った！ ストリートチューンの4A-Gとはまるで違う力強い排気音！レーシングエンジン独特の鋭いレスポンス！と一気に気分が盛り上がってきましたよ〜！
さあ、ついにこのハチロクの実力が披露される……いったい何秒出るんだっ！





魅カビンビン! 伝説のSPORTS ユニット

取材協力
坂東商会
☎042-734-9389

Gr.A ENGINE 再生計画

5VALVE 4A-G 編

by RACING PROJECT BANDOH & CARBOY

●ストレートでランエボと同等の加速をしていたこのエンジン。最終コーナーの立ち上がりの差もあるけど速さは持ってます。



出たっ!

1分4秒604!!

タイヤはネオバだし、
セッティングはまだ発展途上、
だけどいきなりこのタイム……
本物Gr.Aに並んだ!

ち なみにこの時点でオリドさん
から言われたことは……まず
高回転の伸びが良くないこと。

じつは筑波サーキットの騒音規制
に合わせ、内径の細いマフラーに替
えてきていたのだ。それがふん詰ま
って上が重いつてこと。

でも、一度走った結果、いつもの
マフラーでも問題はなさそうだから
次の走行時間には戻しましょう。

あとは指摘されたのが、ボディが

しつかりすぎているところ。

今時のクルマならそれもいいが、
ハチロクはとくにリヤの足まわりの
作りが古いだけに、ボディはある程
度よれてくれたほうが、足まわりの
性能の低さをカバーできる。つまり
適当なフアジーさが必要なのだ。

実際、コーナリングではオーバー
が強かったようで、とくに進入は攻
め切れなかったという話でした。

とまあ、そんな問題は出てきた
けど、現場でできる修正はやった。
そして満を持してコースイン。クリ
アラップを取りアタック!

出たー! 1分4秒6! これは当
時のグループAハチロクと同等タイ
ムだよ。ちなみにあつちはスリック
でこっちはネオバ。しかもシエイク
ダウン。4バルブと5バルブの違い
はあるけど、この結果は予想以上に
スゴイといえるものではないか。

しかも……じつはハチロクにはオ
ルタネーターが発電しないというト
ラブルが起きていて、アタック中は
バッテリーの電気だけで動いていた。
クルマっていうのはある意味電気
で動いているようなモノなので、電
圧が低いとパワーも出にくい。そん
な状態でもこのタイム、つまりこり
や相当イイです! オリドさんも
「次、3秒台いけるよ」と言うほど
の手こたえをつかんでいた。

が、結局ココまで。そのオルタネ
ータートラブルが直らず、最後の走
行では途中、電池切れで1周を走り
切れない状態に……でも、十分結果
は出せたし、問題点もわかった!
グループAハチロク、このクルマ、
まして速いみたいですよ!

●最後の走行時間。ハチロクはゆっくりピットアウトしていった。いろいろと対策をしただけに……この走行にはみんな期待していた。



●またしてもスターターが回らなくなるトラブルが発生。そのためピットから出るときは押しがけ。ここはちょっとカッコ悪い。



●そしてマサはというと、ピットロードでサインボード出し。1分4秒が出たときは相当喜んでいました。予想以上だもんね。



●3秒台に入る可能性があった最後のアタックだったけど、電気系トラブルでコースインしたものの途中でストップ。ここで終了。

●問題はスターターではなくオルタネーターだった。これが発電していない様子。植竹さんが知り合いに手配してスペアを調達。



●1回目の走行で足が堅いと言われたため、フロントのスタビの効きを落とし、リヤスプリングも交換。車高も変えた。



●モータックで確認すると、オルタネーターを替えたあとも発電されていないことが発覚。植竹さんと坂東のメカ、宮原さんが探る。



●オリドはこういうアウトコマです。ドライバーだからといって見ていだけでなく、みんな忙しそつに動いていたら自分も手を出す。



●ちょっと悔しい結果になったが、それでも収穫はあった。問題点を直し、タイヤもネオバからA048に変えればフラットもイける？

本気で走ったからわかった！ 今後の対策

エンジンはそこそこ速いけど、本領発揮までいっていない。その原因のひとつが、ファンネル仕様というところ。見た目ほど吸入効率は良くないし、吸気温度も高くなる。ここはサージタンク仕様にする。サスはとくにリヤ。ここのトラクション不足が深刻だ。これだけ速いと、ショックやスプリング変更だけでなく、リンク角度の変更なども必要になる。



●筑波で速いハチロクはほとんどN2リンク化しているが、このクルマはノーマル。ここをN2仕様にするのも検討しないと。



●やはりリアファンネルでは吸気温度のデータも取れるので、サージタンク装着も急いで行いたいところ。



●各部の対策をしてアタック！ 1分4秒台を2連発したけど、このときはバッテリーの電気のみでの走行。パワー不足だったはず。

●リヤのトラクション不足用応急措置で、スペーサーを入れトレッドを広げた。良くなるはずだったが、電池切れトラブルで試せず。



●当日、ハチロクN2仕様と一緒に走っていたのでちょっと見学。このクルマは「ハチロクの旅」にも登場した水上自動車のクルマ。