

モータックできめ細かい制御を実現

鈴木 AE86 レビン



洗い銀のハチロクでサーキットを駆け回るオーナーの鈴木さん



駆下はノーマル、IN288度8.35mmリフト/EX272度8.35mmリフトカム、ヘッド面研、AE92用強化クラッチなどでチューニング。ファイナルは4.7をセットしている



スロットルボディはAE101純正40φを使い、モータックできめ細かい制御を行っている。これだけでパワーもレスポンスも大きく変わる



タコ足はフジツボ50.8φ、マフラーは筒集スポーツオリジナル54φを装着している。ダイレクトイグニッションなのでコード類が無い

ラジアルタイヤのみの装着が許されるクラスに出場している鈴木AE86はフロント10k/リヤ8kスプリングにTRDスタビライザーを組み合わせる



タコ・油圧・水温の各メーターを追加し、バケットはブリッド、ペルトはシンプソンとなっている



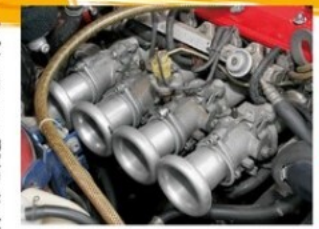
エンジンルーム内フレームとバルクヘッドの接続部分を補強し、クラックが入るのを防止する

チューニング初心者から走りのエキスパートまで、走り好きにはたまらない魅力があるAE86。チューニングレベルが高くて低くても、楽しめるのが人気の秘密だろう。賀集スポーツ日光最速戦に集まったそれぞれのAE86を紹介しよう

全開上等AE86



駆下ノーマル、INノーマルX度カム、ヘッド面研、AE92用強化クラッチ、AE92用クラッチなどでチューニングされている



4スロを装着し制御はフリーダムで行っている。スロットル部に空気を取り入れるため、ジャバラのインレットを取り付けてある



サーキットにハマり快適仕様のAE86をこの仕様に仕上げたShikaさん



フロアは密着増しされた品式ロールバーで補強されている。追加メーターがタコ油圧・水温・電圧計で、ステアリングはOMP、シートはブリッド、SPRINGはインソスタートコロンを適用している



走り定番車として人気が高いAE86。ノーマル4A・Gは手に余るようなハイパワーはないが、アクセルを床までペタリ全開に踏んで走ることが出来る。特別に優れたサスペンションではないので、コーナーリングスピードが異常に高い訳でもない。だがその分、素人には扱いやすく走りを楽しめる。でもAE86の人気の理由はそれだけではない。友人が真剣に作る今や筑波サーキットで一分を切る走りも出来るのだ。チューニングレベルを上げれば、それだけ速さになって返ってくる。それが人気の本当の理由だろう。アクセル全開で走る楽しさを覚えたら、簡単には辞められそうにない。

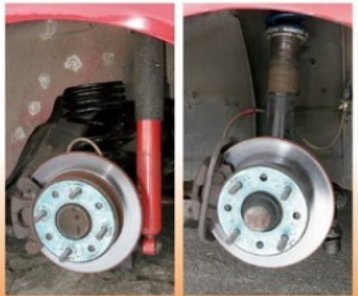
おもいっきり走るのがハチロクの楽しさだ

快適仕様からサーキット仕様に変身

shika AE86 レビン



跳ね上げマフラーは54φステン、タコ足はフジツボ50.8φステンを装着している



車体裏側には、ミッションをまたいでフロアを橋渡しして補強してある。これは体感出来るほど効果のあるパーツで、剛性アップに貢献している

CASHIEW 日光最速 GC 最終戦



数多くの速い猛者が集まる賀集スポーツ日光最速シリーズ。今シーズンの最終戦ということもあって、フレッシュマンクラスからTSクラスまで、各クラスとも大盛況だ。合計100台近くが集まってきたのでコースのいたる所でバトル勃発!

※このコーナーはG-ワークス2008年2月号に掲載したものです。



大内 AE86 レビン

筑波サーキットで59秒3の記録を持つ大内さん

筑波サーキット AE86 記録ホルダー登場!!

IN NIKKO CIRCUIT



全開上等 AE86



タコ足は45φ-60φステン。パワーが出そうな綺麗な仕上がりが



キャブはFCR41φを使用する。燃圧は0.28kに設定される

KMSピストン、ライシクコンロッド、KMSオリジナルIN312度/EX304度カム、ポート研磨、TRDリテーナー等



マフラー出口は腹下にある。レースカーらしいサウンドだ



元はレース用ボディだったのでドライサンプオイルタンク跡が残っている



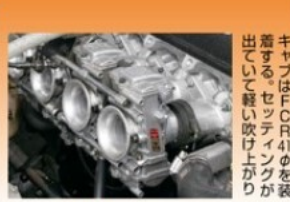
ロールオーバーによる重量増加を嫌い、必要最低限にして、最大の効果を発揮する補強がなされている



タコ、油温、油圧、水温、燃圧の各メーターが付き、ラップタイムを表示するP-LAPⅢが付く。ダッシュボードはカーボンパネルで作られているので非常に軽量だ



KMS (コシモズモータースポーツ) オリジナル83φピストン、KMSコンロッド、KMSオリジナルIN312度/EX304度カム、ポート研磨、TRDリテーナー等



キャブはFCR41φを使用する。燃圧は0.28kに設定される



素早いコーナリングと、コーナー立ち上がりでグイグイ前に出て行くNEULO (ニューロ) サスペンションにしたお陰で大きくタイムアップした



リアには等長リンクBOXが取り付けられ、等長リンクBOX自体の動きを抑えるパーも取り付けられている



サーキット専用なので、走りに必要な物以外は無い。助手席下のアルミの箱はバッテリーBOX、バケツはブリッドを装着する。各部にスポット増しを施し剛性を上げている

カーボンパネルにはデフイが揃えて付けられ、余分な物は付けずスッキリしたレイアウトだ

写真左側のダイヤルはブレーキバランスで、右側のレバーは油圧リヤサイドブレーキだ



筑波サーキット 1分切りの実力車!!



筑波サーキット59秒9の公式タイムを出すオナーの選手は、マシンに勝つのは当然だが、胸がなげられただけのタイムは不可能だ

フロントロアアーム、スタビのロッドもピロになっていて、リアはラテラルロッドが調整式になっている



5バルブ+圧縮比12.1
190ps & 9000rpm オーバー!

▲戸田レーシングの82φハイコンピピストンで、排気量は1627cc。単体で圧縮比11.8を狙えるピストンだが、このエンジンはさらに12.1まで圧縮を上げている。排気量アップのお陰で低速からトルクがあり、街乗りが快適になるようにエアコンとパワステも装着した。ひとたびアクセルを踏めば9000rpmまでパワーが付いてくるのに、下からフレキシブルに乗りやすいため、いつどこを走っても楽しいクルマに仕上がっている



▲ダイレクトイグニッションはE&E製の5バルブ4A-G用。燃料が気筒別のシーケンシャル制御になっただけでなく、点火時期も気筒別制御となる



▲この車両は街乗りでのトルクや発進加速に不満がないように、低速トルクを出すべく4-2-1タイプのエキマニを装着。4-1集合にしたさらさら上のパンチが出る



▲111用の48φ4連スロットルを装着。111のスロットルは大径だが、101用の45φより低中速域でもトルクアップするため、OZでは装着率が非常に高い。オーナーの好みに装着されたカーボン製のロングファンネルとの相性も抜群



▲超高回転までシッカリと回り、パワーもキチッと付いてくるエンジンをコントロールしているのは、E&Eのフリーダム。吸気圧とスロットル開度で制御できるため、エアフロのない多連スロットル仕様のセッティングも得意



▲マフラーはオリジナルのデフ上タイプ。デフ下ストレートほどのパワーは出ないが、静寂性を気にする大人向けマフラー



オリジナル H断面

ハイパワーに必須のアイテム

92後期と比較して101や111など5バルブエンジン用のコンロッドは、純正とは思えないほどに軽量化され、まさに劇的な進化を遂げていると言っても過言ではない。高回転時のフリクションを徹底的な軽量化で低減させようとした結果、見て判るほどに肉が削り落とされ、軽量化という目的は十二分に達成されている。が、超高回転域を常用するとアッサリと折れてしまう。エキスパートOZのH断面コンロッドは、設計の時点で驚異的な剛性を確保している上に、重量は軽量化で111用を重かに超える。組んでしまえば開けるまで見えないパーツだが、超高回転域の常用を可能にする秘密は、こんなところに隠されていた



111用



101用



92後期

高回転高出力に不可欠なストレート排気システム

単に太くすれば抜けが良くなってパワーが出るという物ではないのがNAの難しいところ。4A-Gの性能を追求し続けるOZでは、専長集合のエキマニ、触媒サイレンサー、デフ下ストレートマフラーをセットで設計することで、乗りやすさとパワーの両立に成功!



オリジナルマフラー

9000rpm常用を可能にする!

4A-Gでハイパワーを目指すとなると、AE111用4連スロットルと5バルブエンジンへのスワップだろう。12年の進化でエンジン内部パーツの軽量化や圧縮比が大幅に変わり、111用エンジンは驚くべきパフォーマンスに仕上がっている。だが載せ替えて高回転を常用すると、アッサリとコンロッドが折れてしまう。これはコンロッドが軽量化されたことで耐久性がダウンしたためだが、重い旧型用コンロッドを流用して回らなくなってしまうのは本末転倒。様々なコンロッドをテストした結果、エキスパートOZで辿り着いた結論が、オリジナルのH断面コンロッドだった。H断面の剛性はノーマルの比ではないため、超高回転域を常用しても安心だが、ボインとはコンロッド単体の重量。剛性を確保した上で、4A-G最軽量の111用純正コンロッドより遙かに軽量化に仕上がっているため、より高回転化が期待できる。さらに圧縮比を12まで上げたことで、全域でパンチがある上に9000rpmの常用をも可能にする。

ハチロクはまだまだ現役!

Hi-Power AE86

ハチロクは軽量ボディを生かしてコーナリングを楽しむ最高のFRマシン。グリップでもドリフトでも自由自在に楽しめるが、大排気量エンジンのライバルと戦うには、今となってはパワー不足の感否めない。6気筒をスワップするような邪推な真似はせず、あくまでハチロクの持ち味を生かした上でハイパワーを達成している4AG究極の111仕様、腰下7Aに92ヘッドを搭載した7A-G、そして最新5A-Gチューン+NOSで武装した3台を紹介!

超高回転の常用可能!!

EXPERT OZ

(エキスパートOZ)

58年式 佐々木AE86

OZ流 4A-G



▲足は定番の92ショートで、バネはフロント8kg/mmリヤ6kg/mm。フロントタイヤは185/60-14のポテンザRE01



▲メーターは10500rpm表示のスタックSTB100。表示の数字はタテではなく、必要に迫られての選択というからスゴイ



▲基本的にはオリジナルの内装を残した状態をキープしているが、ロールオーバーの装着、ステアリング変更、カーボンダッシュボードなど、思わず目を止めてしまう個性が光る変更を各所に行っている



▲リヤは195/60-14のアドバンネオバ。ホイールは前後で色違いのスピードスターMK-2を履く



▲カーボンダッシュに取り付けられたカーボンメーターパネルとDefiのBFメーターがシブクキマリすぎ!

※このコーナーは2009年G-ワークス8月号に掲載されたものです。

TEC-ART'S

(テックアート)

61年式
雄田AE86

9000rpmオーバーまで 一気にフケる驚異の7A改!



92後期ヘッド+腰下7A 223ps/23.4kg-m!

▲ ストローク81.5mmの7Aと、オリジナルの83φピストン+7A用強化H断面コンロッドで腰下を強化。ヘッドは92後期改で、IN312度、EX304度のTRDカムと強化バルブスプリングを使用。223.4ps/23.4kg-mを発揮しているが、修正面研と0.8mmガスケットで最大12.3~12.5まで圧縮比を上げられるため、まだまだ底は見えていない



▲ スロットルはAE101用を、オリジナルのインマニキットで92後期ヘッドに装着。ファンネルはハチロク用では世界最大級!?とウワサされるカールタイプ



▲ タコ足はオリジナルの45φ→60φ等長タイプ。低回転よりも中高回転でのパワーを重視した設計で、排気量のある7A改との相性も抜群



▲ 超高回転まで一気に回ってしまうため、MSD 6ALとモジュールセレクターを使用。9200rpmで点火カットしている



▲ さり気なく装着されている赤いコイルは、MSDのプラスターコイル。安定した火花に定評のあるコイルだ



▲ ヘッドの上にあるのは、キャッチタンク兼オイルセパレーター。ブローパイプと一緒に噴いたオイルが、アクセルオフで戻る設計

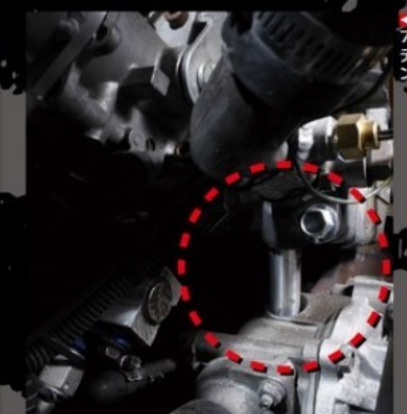


▲ プーリーはオリジナルのアルミ削り出し。慣性重量の低減で、驚くほどエンジンが軽く回るようになる

83φピストン



オリジナルピストンは81.5φ・82φ・83φの3種類。ノーマルが約322gなのに対して、今回使用している83φは295gと、強度アップと一緒に軽量化も果たす。排気量が増えるだけでなく、重量低減によってフリクションロスが減ることも超高回転の常用には不可欠だ



▲ サイズが同じなので、外部から4Aと7Aのプロックを見分けるのは難しいが、テックアート製作の7Aではウォーターポンプ部分にアルミパイプが装着されている

▲ 点火カットのリミッターはMSDで行っているが、エンジン制御はすべてパワーFC。ハチロク用は販売されていないため、SW20用を改造して使用する

驚異の1850ccエンジンが 高回転まで一気に突き抜ける

82φの1600cc・7A、83φで1665.6ccと、オリジナルの鍛造ピストンを使った排気量アップが得意なテックアートの、徐々に入手が困難になりつつある92後期エンジンに替わり、入手が容易でハチロクにもイージーに搭載できる7Aに注目。7Aは4Aと同じボア81φで、ストロークが45mm長いので排気量が1762ccとなる。同じA型なのに4A・7Aのヘッドが小加工で搭載できるため、合体させることで7Aの完成となり、排気量が増えるためトルクが厚くなるわけだ。ロングストローク化の弊害で回転は二カ手そうだが、エンジン内部パーツの軽量化や圧縮比アップが効いて、セッティングの際に一気に9500rpmまで回ってしまい、慌ててリミッターを設定するほどに仕上がっている。ブロッカーが4Aと同じなので、エンジンが大きくなった印象は受けにくい。83φピストンで1849.5ccという、4Aでは不可能な排気量になるのも新たな境地といえるだろう。



▲ テックアートのフルエアロに、クリスタルボディ横浜のオーバーフェンダーを装着。タイヤは前後195/60-15のピンソ



▲ ホイールはエキップ03の8.5J。オフセットは前-6、後-22。ドリフトをする際は、リヤのエア圧を4kg/cmまで上げて使うと履きムクモク!



▲ FRPリヤゲートはクリスタルボディ横浜のスポイラー一体式。ストリート仕様なのでアクリルは使用せず、純正ガラスを使っている



▲ エンジン内部を強化しても、油温が高ければ高回転でブローが待っている。トラストの16段オイルクーラーでも油温管理は万全だ



▲ 軽量化のためにアンダーコートまで剥がされたスリラン室内だけを見ると、完全なサーキット仕様と感してしまいが、このまま車検場に持って行って堂々と車検ラインを通過できる完全合法仕様。この辺がテックアート流の仕事だ



▲ ダッシュボードは純正だが、メーターはDefinに交換されている。メーターの配置はステアリングを装着した状態で確認して、ドライブ中に一番見えやすい位置に微調整してある

DROO-P
【ドルービー】

61年式
日比野AE86

2ステージNOSドライショット!
力で曲げるD1マシン



5A-G230ps
+
NOS噴射=370ps!

▲AE111の5バルブエンジンをベースに、オリジナルのキットで5A-G化。排気量1710ccで230psと、申し分のないパワーを発揮するが、さらにナイトロ噴射で常用270ps前後、ステアリングのバドルスイッチによる2ステージで最大370psを叩き出す。820kgまで軽量化された車重でこのパワーは、乗り手を驚かす驚異的な数字。ここまでのパワーを完全に使いこなせるトータルバランスで、5月24日に開催された「TOKYO DRIFT inお台場」では、ダントツの予選トップ通過を果たした

▲タコ足は戸田レーシングで特注製作したビッグポート用。ポートから出た部分の形状がストリートに伸びた形状で、とにかく高回転時の抜けがいい。実質的に排気量アップと同じ効果のあるNOSとの相性を考えて選択された

▲4連スロットルはAE111用。スロットルの下に見える細い配管と青いノズルがナイトロガスのライン。各気筒それぞれに装着された2本のラインに、常用分と2ステージ分のガスを流し、燃料はVプロでインジェクター増量させている

▲Vプロ制御に際し、スプリットファイアのスーパータイレクトイグニッション(SR用)を装着。NOSのシステムを装着してパワーを上げているため、ダイレクトイグニッション化は綺麗な点火時期調整だけではなく、失火対策も兼ねている

AE86 4AG まだまだ先がある
ハイパワーチューニング

ハイパワー車の追走やスピードに乗せたい時に、スクランブルプーレストのようにNOSを噴射していますが、NOSはナイトロガスの圧力でパワーが変わるのが難点。ガスのボトルに替えてヒーターを制御しながら使っていますが、これが結構電気を削り出しているんです！もうすぐ発売します！



松岡さん

耐久性を無視すれば 圧縮13:1までいけます
4AGは高回転まで回して楽しむエンジンなので、ピストンやコンロッドの軽量化はやめた方がいいですね。これまた4AGは数百基組んできまじが、ストリートも走りたいという人には、今回紹介したエンジンが一番のお勧めです。圧縮比12で組んでいますが、耐久性を犠牲にしてもタイムを狙うエンジンの場合は、参考にならないかもしれませんが、13まで圧縮を上げて220psまで行けます。オーナードライブで筑波2秒台のお客さん多いですが、本当に耐久性を犠牲にするので万人向きは言えません。あくまで4AGのままパワーを絞り出した人の最終手段といったところです。高回転よりも街乗りメインで低回転域を多用する人は、11よりも92後期の4連スロットルを付けたエンジンの方がお勧めです。11は下が無いから、92後期の方が乗りやすいですよ。

EXPERT OZ
小澤さん

食うからオルタネーターも交換してあります。パワフルには70ps出しますが、ガス圧の関係で常用では340psくらいです。エンジンは削り出したコンロッドの耐久性を、ターボの450ps以上にも耐えられるように設定しているの、壊れる心配はしていません。そうそう、このハチロク製作中に、クロスミッションをバンバン壊しながら使ったなら、シーケンシャルの方が結局安くから載せ替えました。20kg重くなるから戦闘力と引き替えにコストを取る決断だったのですが、いざ載せると前後重量配分が50対50になって、驚くほど戦闘力がアップ！かなりイイ感じですよ(笑)

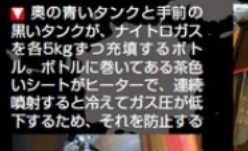
92後期エンジンのスワップはハチロクの定番チューニングなんですから、そもそも92後期エンジンが少なくなってきたんです。92後期は圧縮比アップや細径ポートの流速効果で、ノーマルのままでハチロクのエンジンと戦え替えるというわけなんです。92後期に替わるエンジンとして注目なのが、排気量もアップできる7Aです。ストロークで排気量が増えているので、普通に考えたら高回転が二ガ手な印象があると思いますが、チューニングすることでパチンと9000rpmオーバーまで回るエンジンに仕上がります。オリジナルの83のピストンを組んだ7Aは1849・5ccまで排気量が上がるので、4AGと比較すると40cc近く排気量アップです。街乗りから段違いのトルクです。これからは4AG・ハチロクに7Aの腰下を組み合わせた7AGを流行らせて行きたいですね！

TEC-ART'S
鎌田さん

▲ステアリングの切れ角を増やすべくスペーサーで70mmも延長しているため、プレーキが異常なほど奥に見える。タイヤは前後215/45-17のディレッツァZ1



▲奥の青いタンクと手前の黒いタンクが、ナイトロガスを各5kgずつ充填するボトル。ボトルに巻いてある茶色のシートがヒーターで、連続噴射すると冷えてガス圧が低下するため、それを防止する



▲後部座席部分に装着されたNOSのタンクからエンジンまでは距離があるため、いきなり噴射しようとしても、配管距離の分だけタイムラグが発生する。走行前に空噴射してエンジンルームの配管までナイトロガスを充填させるパーツ(バルブ)は、見た目は派手だが機能パーツ。マシンガンのように連射する機能を搭載する



▲エンジンコントロールはFコンVプロ。ドライショットで噴射するナイトロに合わせてメインインジェクターの噴射を増量するなど、NOSも含めて完全制御している



▲ミッションはHKSのFC3S用6速シーケンシャルを、イケアフオームユラのパーツを使って装着する。シフトノブの前面に見える青いメーターは、ナイトロガス圧を見るNOSの圧力計



▲ミッションはHKSのFC3S用6速シーケンシャルを、イケアフオームユラのパーツを使って装着する。シフトノブの前面に見える青いメーターは、ナイトロガス圧を見るNOSの圧力計

削り出し5A-Gクラシクと
ナイトロ噴射で最強を狙う

国松-改全開仕様 ハチロク最速を目指した究極のREスワップ仕様

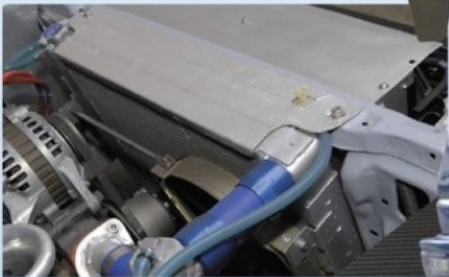
ハチロクで速さを追求していくとプチ当たるパワーの壁。92後期エンジンや111の5バルブ4A-Gへの換装など、一步上を行く速さを手に入れようとするならエンジンスワップが必須となる。大阪の国松自動車では、ロータリーエンジンをスワップして、一気に4A-Gを超える超パワーに変身させた

ホーシング世界最速それがハチロクだ!

スポーツカーの足回りといえは、そのほとんどが4輪独立懸架。いや、実はリジッドアックスルのスポーツカーも数多くあるが、そのほとんどがスポーツカーとは名ばかりのコーナリング性能しか持ち合わせていない。しかしハチロクだけは別格。リジッドアックスルの鈍重なホーシングのある車種では、恐らく世界最高のコーナリング性能と断言してもいいほどの完成度だ。それはホイールベースやトレッド、そして車重を含めた、AE86というパッケージが、奇跡の黄金律となっているからに他ならない。しかし、発売から26年が経過した今となっては、ライバルとのパワー差を埋めるのが難しい。国松自動車ではクロスポート化した13Bをスワップし、爆発的なパワーと低重心化を実現。ポータブルチューンしたロータリーエンジンにしては比較的大人しい240psという馬力設定は、ボディや足回りのバランスや、エンジンの耐久性を考えると最適な数字。マージンを残しつつも4A-Gのフルチューン以上の出力をカク出すあたりがロータリーエンジンの恐ろしさと言えるだろう。240psのパワーに840kgの車重は、まさにモンスターだ。



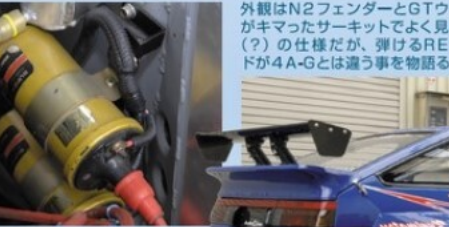
キャブはウェーバーダウンドラフト48φにカーボンファンネルを装備。エキマニはワントップの完全等長にモーターを巻いて、ロータリーの高温排気道に対応している。



サイドタンク式のアルミレーシングラジエターまで導風板で仕切ること、走行風が確実にコアを抜ける。サーキットを何ラップしてもオーバーヒートとは無縁だ



助手席足下にKOEIのCDIが2基設置される。ここで増幅された電圧が、2基のスーパーキャパシタールに送られ、強い火花となる。



外観はN2フェンダーとGTウイングがキマったサーキットでよく見る普通(?)の仕様だが、弾けるREサウンドが4A-Gとは違う事を物語る



ワークのエクイップゼロスリーに前後 205/50-15のグッドイヤーレブスペックを履く。ブラックカットクリアのカラーが足下を引き締める



初代REハチロクは、適当なボディに現成のエンジンを搭載した状態で岡山国際サーキット48秒。パランス的に行けるが、フル補強したボディを新規に製作したのがこのハチロク。ロールオーバーはピラミッドと完全に固定され、ワントップのタックシヨボードにはDefierのスーパースポーツクラスターを装備する。ロールオーバーとボディの接合部は、単にボディパネルに溶接するのではなく、台座を作って接合部自体の剛性も上げる。レース界では常識の作業も、国松自動車では当たり前。



ラゲッジスペースのスペースアタイ搭載部分には、安全燃料タンクを搭載。燃料レイアウトはシンプルだが、ポンプに耐燃ラバーを巻くなど細部まで丁寧な作り込み



軽量化のためトアの内張りにはドライバーポン板に変更。単なる軽量化ではなく、丁寧な仕上げがカスタムカー的な雰囲気も醸し出している

※このコーナーは2009年G-ワークス8月号に掲載されたものです。

オリジナルN3
フェンダーが自慢

AE86

MEETING

夜会 AE86を愛して
やまない人達



N2フェンダーよりさらに広いカス
タムカラーSPEEDオリジナル
のN3フェンダーが迫力満点だ

メーターパネルは大きく作り直され、
カーボンをベースにしたカラーを各
種セットして、レシーな雰囲気満点



ホイールはフロント9Jオフセット-19/リヤ11Jオフセット-38のRS
ワタナベにフロント205-50-15/リヤ225-50-15を履いている

フロントフェンダーはオリジナル
のN3フェンダーをベースに、リア
フェンダーはオリジナルのN3
フェンダー



CA88エンジン、HKS883
マフラー、タコメーター、SK45
カム、N2スタスタコ定、
フロントサブコン、T-エアク
レター



サーキットなどに走りに行くと、気軽にオーナー同士で話をす
る雰囲気ではないこともあるけど、ミーティングでなら興味を
もったエンジンの仕様や、ホイールのサイズなんて細かいこと
も質問出来る。そんな同車種同士の情報交換が出来るのがミー
ティングの魅力だ



ホワイトの外観とは逆に、内装
はフロアやロールバーが鮮や
かなグリーンで塗られている



非常に低い位置に
4AGはマウント
されている。コーナ
リングは楽々

クリスタルボディヨコハマの代表小田さんも登場
した。もちろん注目の的になっていた



現役が走るクルマには自然と人が集まり、エンジン仕様
やサスペンションセッティングなどの話になる

前回のG-ワークス登場の大層
さんも参加、盛りだくさん
な夜会



ホームは茂原のドリフトレビン



AE101の20Vエンジン搭載。アルテッ
ツアのダイレクトイグニッション、
IN304度/EX288度カム、フリーダム



バックセツは左右フリ
ット、ロールバーは
7P溶接留め

N3フェンダーでさらにワイド



エスコート82φピストン、272
度カム、AE101用4スロ、フリー
ダム制御、N2スタスタコ定、T-
R60φチタンマフラー。スポット
増しボディ、有線ロールゲージ7
P等でチューンされた走行会仕様



バナナスポ
ット×R10J
セット
6030
×15を履く



トヨタ82ピストン、JUNコンロッド、AE111ク
ランク、296度9.5mmリフトカム、TRD5速等



マフラーは80φ、ロ
ールバーはクロモリ
7P溶接留め

筑波タイムアタック仕様!!



夫婦でドリフトが好き
な様子の長谷さん。
AE111スロ、金プロ制
御、アラノスタサス



レース用ハチロウの技術を ストリートに フィードバック



ホーシング脱着 第4話

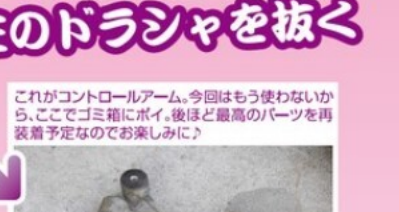
走りのキモとも言えるリヤデフを搭載するホーシングを、今回は全バラにしてオーバーホール。リヤ足の動きが重要なのは言うまでもないけど、ホーシングは後ろから見えるボディパーツだから、綺麗に仕上げてください。そして、白熱のD1最終戦の模様も同時にお伝えしていこう



本来はブレーキ、ドラシャ、デフを抜いてから降ろすけど、松岡さんはベンチプレス100kg案勝につき、いきなり降ろす!



ホーシングが外れたら一緒に降りてきたコントロールアームのボルトを抜いて、バールでこじってアームを4本ともはずす



ボルトを抜いてキャリアを外す。本来は車載状態の作業だけど、裏側が丸見えだから作業しやすい。キャリアは問題がなければ再使用する予定



キャリアの次はブレーキローターを外す。ハブボルト付近にある2カ所のサービスマネットをネジ込んで交互に回していくと徐々に出てきて取り外せる



ハブの裏側にある4本のボルトを抜く。固着しているようなら潤滑スプレーをタップリと吹いてから外そう



スライディングハンマーを引っかけて気合を入れて引き抜く。抜けない時は潤滑スプレーをタップリ!



ローター面がかなり磨耗していたため、純正のサービスマネットは新品に交換予定。純正をうちかた外品にするかは今のところまだ未定



固定して抜ける気配がないから本腰を入れる。車載状態の方が抜きやすいので、なるべくこの状態で抜きたい。ホーシングを壊さないことと効果絶大



外してみると、ハブベアリングが猛烈にサビ付いていた。これじゃ抜けるわけないよ。ハブベアリングは、問題がないから、そのまま交換はなし

右のドラシャを抜く



右はガンガンやっても抜ける気配がないからトーチでベアリングの部分を加熱。膨張したところでガンガンやれば簡単に抜けるハズだ



スプリングマウントは特にサビやすい。ファイファイマシンで洗って、スプレーで乾燥させる



サビを落とすなら、脱脂です。今使用したのは板金用の脱脂剤だけど、無ければパーツクリーナーでゴシゴシしても大丈夫。脱脂が終わった場所は、手の油が付くから塗装が終わるまで絶対に触らないこと



純正コントロールアームも一般的に市販されている。コントロールアームとも違うドローバーオリジナルの秘密兵器を装着!



ジャッキで持ち上げて組み付けるのが一般的だけど、ベンチプレスの要領で松岡さん上げてもらうと早い!

ホーシングをバラす



何度ガンガンやっても抜けなかったのが、暖めたら一発で抜けた。こっちはハブベアリングも強烈にサビていた。これじゃマジで抜けるワケない



左右のドラシャが抜けたら、いよいよデフを取り出せる。ホーシング中央のデフケースのボルトを全部抜けば、ケースに付いてLSDが出てくるハズ



デフはATSを使うのが決まっているし、何かいいのが入ってたら読者プレゼントしよう!と盛り上がるが...



脱脂が終わったらデフケースの開口部をマスキングテープで覆う。シャワーシラックが付かないようにマスキングする



マスキングが終わったら、ホーシング全体にシャワーシラックをスプレーする。今回使ったのはSOFT99製



抜いたドライブシャフト。本来は新品に交換だね



マスキングは専用のテープでもガムテープでも大丈夫。貼り付いたら余った部分はカッターでカットしておこう



この時に、脱脂した部分には絶対に触らないこと。適度にマスキングすると仕上がりがきれいになるから、テープカットは慎重に!



マスキングが終わったら、ホーシング全体にシャワーシラックをスプレーする。今回使ったのはSOFT99製

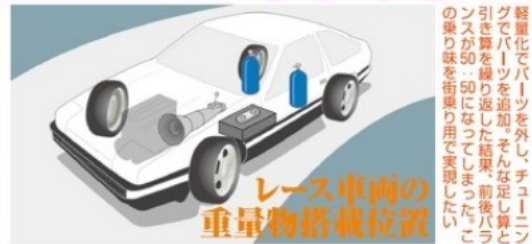


コントロールアームとホーシングを2本とも脱着。次はシャフトとホーシングを脱着。左側は取りあえず、本脚めは右側が終わった後でも大丈夫



コントロールアームとホーシングを2本とも脱着。次はシャフトとホーシングを脱着。左側は取りあえず、本脚めは右側が終わった後でも大丈夫

D1ハチロクの戦闘力の秘密は50:50!



重量バランスを見直して性能向上

FRレイアウトこそハチロク人気の最大要素だけど、その欠点はフロントヘビー。しかしD1マシンは前後重量配分が50:50。極限の軽量化、X剛性ロールケージ、シーケンシャルミッションの搭載、後席に2本搭載したNOSのボルトなど、重量の差引きの結果、偶然の産物として手に入れたバランスだ。前後にウェイトを追加することで、コースに合わせて簡単に重量バランスを調整できるのも強味。これを街乗りのハチロクでも実現できたら面白いなはずだ!



キャリパーオーバーホール



サビたベアリングは要交換



ハブベアリング交換



製作状況の予定表

- 12月 X剛性いよいよ完成
- 1月 内装リフレッシュ
- 2月 エンジン完成&搭載
- 3月 シェイクダウン
- 4月 長距離遠征!?

上記予定はあくまで予定なので、製作進行上大きく変更されることもあります。サーキットテストでは、各地のサーキットだけではなく、公道サーキット(?)でのテストもやるかもしれませんが、やらないかもしれません(笑)

日比野選手の猛烈な走り、結果はシリーズ5位。しかし、ここまで来れたハチロクの戦闘力は本当に凄いな!



第1戦がノーポイントだったにも関わらず、ハイパワーなライバルが持ち味を生かせるサーキットで、ことごとく雨が降るといいうラッキーが重なり、トントン拍子でシリーズランキング2位まで上り詰めたX剛性ハチロク。最終戦の富士も雨模様なので、これは優勝の可能性もあるぞ!と思いきや、前日の練習走行でまさかのエンジントラブル。原因はバルブの破損で、ここまでの無理が祟ったのか、直接的な要因は謎のまま。徹夜でヘッドを降ろし、バルブスプリングを指で押しつけて修復するも、本調子を出す事はできず、結果はシリーズ5位。

ギリギリの状態でも最後の最後まで戦う

夜のハチロク

深夜のパーキングに、迫力の4A-Gサウンドを轟かせ集まる。真っ暗な闇に怪しい光を放ち、昼とは違うハチロクの顔がここにはある...

11月11日(日) 0:00
○○○○パーキングハチロクミーティング



夜のパーキングに集まるハチロク...



夜のパーキングでは、昼間とは違う種類のハチロクが集まる。HIDにLEDなど光系の強化も夜には欠かせない。しかし、昼も夜も共通しているのは、どのハチロクも走れる仕様だということ

一番右がオーナーの清水さん。このハチロクターボのポイントは2ファンターによる大幅なワイド化を確保してフルチューン



N2仕様の見た目とターボの組み合わせが最強!!

3ドアレビン
昭和61年式



N2フェンダーでかなりワイド化されて、逞しい印象のハチロク。フロントバンパー・ポイラー&リヤスポイラーもN2仕様に合わせてパーツになっている。ボンネットもFRP製で軽量化もバッチリ



真っ赤なバケットシートはフルチューン。これではかなりハードな走りになる



前は、激レア14インチのテクノレーシング! 後ろは、16インチのSSRメッシュ



トラスト製TD05-18Gタービンを組み合わせた4A-Gターボ。インタークーラーはトラスト製のS15シルビア用を流用する。ブーストは0.8kg/cm²に設定し、NAにはないVW感を実現

昼と夜 AE86の顔

某漫画の影響もあり一時は驚くほどの値上がりを見せたハチロク。軽量なボディに気持ちいいエンジン、素直なハンドリング特性を持ち、走りを感じる入門用からレースまで、様々なシチュエーションで活躍する車。そんなハチロクも、今では手に入れやすい価格帯になり、手軽に楽しめる車としてはかなり注目すべき存在。ここではとても魅力的な、昼と夜ハチロクのいろんな顔を紹介するぞ!!

12月26日(日) 8:00
筑波サーキット AE86祭り

4連スロットルの痛快なサウンド、激しいスキル音...。真っ昼間のサーキットに集まる。ハチロク昼の顔

昼のハチロク



サーキットを攻めるハチロク



ホイールは、前後ワック製の14インチ。前後6.5Jオフセット-5。サスペンションはトキコのHTSダンパーにTRDのスプリングを組み合わせる

綺麗な純正スタイルに拘るオーナーの根木さん。今や希少な純正スタイル、これからは大切に



ナルティのエアリングに、カゴレスト、大森製追加メーター、6速式ロールオーバー防止機構

綺麗なクーペスタイルを保つハチロク

2ドアレビン
昭和61年式



白黒ツートンの綺麗な外観は、純正のフロントスポイラーが付いた状態。リヤにも純正のスポイラーが付いていたが、今はあえて取り外している

夜のハチロク



インジェクションからソレックス44φに変更。これでほかのハチロクとは違う吸気音を表現



メッキのヘッドカバーを装備する4A-Gは、0.5mm面研済みで、メタルにはTRD製を使用する。組み合わせるカムはIN/EX共に304度でリフト量は11mm



CBYのバンパースポイラーに、パーフェン、リヤウイング、エアロミラーなどを装備し、戦闘力が高そうな見た目の3ドアトレノ。それもそのはず、このトレノは神奈川県八チロクショップ、クリスタルボディ横浜(CBY)のデモカーなのだ。オーナーはCBY代表の小田さん



ホイールは前後16インチのパナスポーツG7。タイヤサイズは225/45で前後AO48を履く。ブレーキはウィルウッドの4ポッド

4A-G+ソレックス44φの組み合わせが気持ちいい



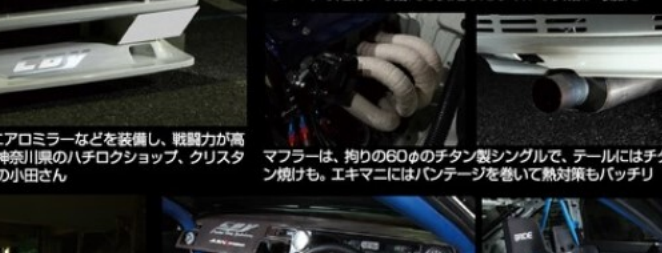
チャンパンゴールドのボディにパーフェンがビシッとキマった原田さんのハチロク。2人の息子さん(和馬くん(左)と拓海くん(中央)達も、もちろん将来はハチロクに乗りになる予定!



内装は、6点式のロールケージを装着しながらも、ナビやオーディオも付く快適仕様。シートはレカロ製のSR系セミバケットシートを2脚装着する



83φピストンに83mmクランクの1800ccで通称5.5A-G。大きなインジェクションボックスの隙間から見える4連スロットルは、バイクの車からの流用品。さらにドライサンプ化まで施し、これでハードな走行にも耐える安定したオイルの供給が可能だ

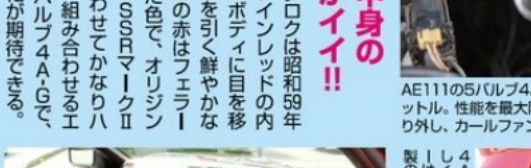


内装はダッシュボード貫通タイプのロールケージに、複数の追加メーター、ドライサンプ化したことにより追加されたオイルタンクなど、レーシングカーさながら

鮮やかなフェラーリレッドが目を引くハチロク



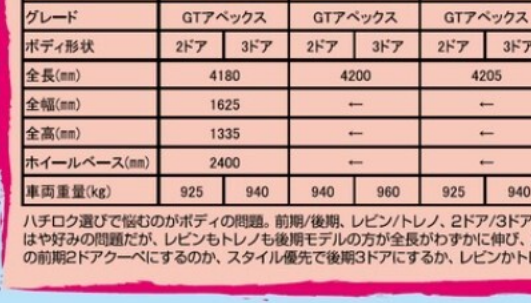
藤巻さんのハチロクは昭和59年式の前期型で、ワインレッドの内装が前期型の証。ボディに目を移すと、とにかく目を引く鮮やかなボディカラー。この赤はフェラーリをイメージした色で、オリジンのホイールと合わせ、SSRマークIIのホイールと合わせてかなりハイセンスな外観。組み合わせるエンジンは最終5バルブ4A-Gで、今後さらなる進化が期待できる。



AE111の5バルブ4A-Gなので標準装備の4連スロットル。性能を最大限に引き出すためエアクリは取り外し、カールファンネルを装着する



内装は、モモの真形ステアリングに、レカロSRシリーズを2脚装備し、走るための基本装備はバッチリ。内装色のワインレッドは前期のみであった当時のトヨタの定番カラーだ



ホイールはSSRのマークII。前後共14インチでリム幅8Jのオフセットは-12。タイヤサイズは185/60という定番サイズにアドバンネオ(AO)7を履く

昼のハチロク



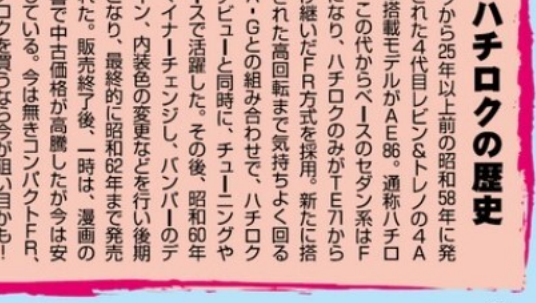
ハチロクに乗る前から入らなで、峠を走っていたこともあるオーナーの藤巻さん。今はフェラーリレッドのこのハチロクを大切に持っている



黒ヘッドのエンジンはAE111に搭載されている最終型5バルブの証。基本はノーマルだが、東名/パワードのタコ足など吸排気は一通り手に入る



4A-Gとの組み合わせで、ハチロクはデビューと同時に、チューニングやレースで活躍した。その後、昭和60年にマイナーチェンジし、バンパーのデザイン、内装色の変更などを行い後期型となり、最終的に昭和62年まで発売された。販売終了後、一時は、漫画の影響で中古価格が高騰したが今は安定している。今は無きコンパクトFR、ハチロクを愛する今が狙い目かも!



ハチロク選びで悩むのがボディの問題。前期/後期、レビン/トレノ、2ドア/3ドア...。どちらにするかは好みや好み問題だが、レビンもトレノも後期モデルの方が全長がわずかに伸び、重くなっている。最軽量の前期2ドアアクーベにするのか、スタイル優先で後期3ドアにするか、レビンかトレノか...。悩まどころだ

見た目と中身のバランスがイイ!!

ハチロクの歴史

	前期レビン		後期レビン		前期トレノ		後期トレノ	
グレード	GTアベックス		GTアベックス		GTアベックス		GTアベックス	
ボディ形状	2ドア	3ドア	2ドア	3ドア	2ドア	3ドア	2ドア	3ドア
全長(mm)	4180	4200	4205	4215				
全幅(mm)	1625							
全高(mm)	1335							
ホイールベース(mm)	2400							
車両重量(kg)	925	940	940	960	925	940	940	960

夜のハチロク

D1出場権も獲得したドリフト仕様!!



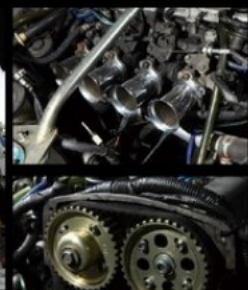
2ドアレビン
昭和60年式

オーナーのマツモトさん(写真右)は、自分で出来る作業は全て自分で行うプライベート。溶接はもちろんCPUのセッティングも自らこなす

マフラーはテールにチタン焼けが入ったタイプ



5Vレブの4A-Gを搭載し、TRD製の0.8mmヘッドガスケット、カムはIN、EX共に304°でリフト量は9mm。CPUはフリーダムでエンジンを制御する



4連ハットには従来のマンネルを破棄し、バルブタイミング調整し、EX側に吸気弁、バルブ



太めのグリップに赤ステッチのパーソナルのステアリング、Defin製のリンクメーター、自作ロールオーバー、ブリッドのフルバケを装備し、それ以外の無駄な物ははぎ取られ軽量化された内装。走るために必要な最低限の装備のみを残す



ホイールは前後1クマスタで前8.5Jオフセット、後ろは9J、オフセット25J。足回りはGOMメーターを装備



**出来ることは自分でやる
ハチロクドリフター**
以前はセラーロヤシルビアでドリフトをやっていたマツモトさん。当然ハチロクに乗っても、もちろん走りはドリフト。現在はハチロク一筋で、今の仕様は全て自分で仕上げたという。元々ドリフトをやっていることもあり、足回りに特に拘っている。そんな甲斐もあってか昨年未に行われた日光のD1選考会では、見事3位になり、D1の出場権を獲得。そんなマツモトさんは現在D1に出るが悩み中で、出場するのならエンジンをさらにパワーアップし、当たって砕けるの精神で挑む。

ハチロクはもちろん、KPR01やナマルカローラなど、ハチロク以前のトヨタ車にもエンジンスワップされている4A-G。その歴史は、ハチロクのデビューと同時に幕を開ける。21Gの後継モデルという形で開発され、95年にてデビューしたAE111型レビン/トレノの販売終了まで、約20年以上にわたり製造されたこともあり、当然その間には多くのチューニングパーツ、方法が生まれてきた。その結果、現在もパーツの豊富さは断トツなのだ。パーツが多いだけでなく、4A-Gはハイアスとして魅力的な存在と言える。

ハチロクのエンジン 4A-Gの歴史

搭載車種	AE86	AE92前期	AE92後期	AE101	AE111
ボア×ストローク	81.0×77.0	←	←	←	←
排気量	1587	←	←	←	←
圧縮比	9.4	←	10.3	10.5	11
最高出力ps/rpm	130/6600	120/6600	140/7200	160/7400	165/7800
最大トルクkm-m/rpm	15.2/5200	14.5/5200	15.0/6000	16.5/5200	16.5/5600

ハチロク以降のレビン/トレノに搭載された4A-Gのスペックがこれ。実際にハチロクに5Vレブの4A-Gを搭載している場合が多いが、それはノーマルでリッターあたり100馬力を誇るハイパワーだといふのも理由のひとつ。初代ハチロクから比べると最終4A-Gはノーマルで35馬力もアップしている

最強プライベート、オーナーは奥さん 昼のハチロク



3ドアトレノ
昭和61年式



リヤまわりにはハッチにリヤスポとGTウイングをダブルで装着。ボディ全体のエアロと、黒いボディカラーでサイズ以上の迫力を感じる



ホイールは前後17インチでSSRプロフェッサー。前7.5Jオフセット+37、後ろ8Jオフセット+40

FRP製のエアロで外装をキメた桜花さんのトレノ。黒いボディはなんと自家塗装で、桜花さんは整備士の旦那さんを見て、パーツ交換などの作業をなんでも自分でやってしまうという、頼もしいプライベートナーなのだ



女性オーナーならではの綺麗な室内だが、ドア周辺のスポンジ増しや、7点式のロールオーバーゲージなど補強系も万全



シートは、ブリッドのリクライニング可能なバケット



以前はカムも変えソレックス44φで乗っていたが、現在はインジェクション仕様の4A-G。吸排気系は、K&Nのエアクリ、リポバール製のタコ足、HKSのハイパーマフラーを装備



3ドアハッチバックのレビンのリヤに付くのはN2タイプのリヤスポ。3ドアのリヤには抜群のフィット感だ



絶版ホイールが当時っぽさを出す

3ドアレビン
昭和62年式

オーナーのranさんと奥さん。ranさんは以前FRPパーツ屋で働いていたことを活かし、なんとハチロクのボンネットは自分で製作したという拘りもよっ



ホイールはホシノレーシングの14インチで、前7.5J、後ろ8J。オフセットは共に0。足回りは、オーナーがとて走りやすいというビルズ製を前後に装着する



エンジンはAE92後期ベースのハイコン仕様で、インジェクションからウェーバー45φのキャブ仕様に変更。カムはIN264°のEX260°



砲弾マフラーは自分で溶接して製作したオリジナル品



サーキット仕様なので、オーディオもエアコンも無し。ステアリングはモモ製のディーブタイプ。シートはブリッド製のフルバケ。追加メーターは純正に吹き出し口に埋め込まれている



ボディ修復&TUNING を行っているトレノ



こちらはただ今作業中の3ドアハチロクトレノ。ボディフロアやリア回りがサビでかなり状態が悪く、まんさく自動車・レストア.comの鋼板パーツや匠のドライバーポンパーツを導入し甦える。そしてエンジンも製作し完成が待ち望まれる1台。このようにオーナーの要望を聞きつつ、最適にパーツを選びながら車両を作っているのもRS Sansaiの魅力の1つ

AE86系 オリジナル パーツも豊富



各種
鍛造ピストン

ピストンは他ショップに頼まれ、要望にあったものを製作したり、ユーザーのエンジン仕様に合わせてピンハイトやトップ形状など細かく設定し、製作/販売を行っている



各種H断面コンロッド

使用するクランクやピストンによってジャーナル径の設定、芯間距離なども(A用も)設定し販売。このようにエンジンパーツの設定は過去の経験豊富なデータからそのエンジンに合わせた最適なものを製作/販売している



各種
クランクシャフト

現在在庫のあるクランクは、こちらの55mmストロークのフルカウンタークランク。35万円(税別)その他にも設定したクランクも多数存在するので、エンジンパーツ等欲しい方は相談してみてください

RS Sansaiで 全てが完結

ハチロク専門というわけではないけど、工場には4A-6など組み立て途中のエンジンなどがいっぱい。奥に見える青い箱と手前の紺の箱のは車軸(ハブ)に取り付けるタイプ(4駆対応)のシャーシダイナモも完備。板金塗装ブースもあるの、自社で全てがこなせる。ハチロクはもちろんだけど、北陸地方でショップを探している方は是非、行ってみてください



こちらは山際さんのストックしていた貴重パーツを取り付けた。搭載を待つエンジン。キャプターボからTWMスロットルに変更し、それに合わせて各部も仕様変更。ユーザーの希望に合った仕様の提案もしてくれる頼れるショップだ

- ← シャーシダイナモ
- ← 板金/塗装ブース
- ← エンジン製作

2024年現在
問い合わせ大歓迎!!

RS Sansai

●石川県 野々市市

AE86
に強い

ショップ

塗装板金ブース、
シャーシダイナモも完備



第2工場兼置き場
第2工場も追加され、車両の安全な保管からシャーシや大型の工作機械の導入予定など、山際社長の更なる完成度の高さへの情熱は尽きない

エンジンチューンからレストアまでこなす

北陸・石川県で先代社長が30年以上前に開業し、サニーやラリーなどのレースを精力的に行ってきたRS Sansai。AE86 新車発売当時からオリジナルパーツ等を製作し、車両オーナーの要望に応え支持されてきたショップだ



▶右写真左から2番目の山際修平さん。左は、先代社長の山際外喜夫さん、社長右隣写真がスタッフの中山裕平さん。RS Sansaiの屋号は姓の山際(ヤマギワ)を呼びやすいSansaiと呼んでいたのがそのまま会社の名前となったそう

一般車検、競技車両とクルマの 作業全般に精通する RS Sansai



AE86 2ドアトレノ

RS Sansaiでボディから5バルブエンジンの全てを行った2ドアトレノ。小田さんちのオーバーフェンダーを取り付け、暗めのグリーンでシブく仕上げている。ZN6の6速を取り付ける予定で今回入庫

▶オーナーの小原巧生さん



原の無い作りはハチロクを存分に楽しめる仕様で、ストリートからサーキットまでオールマイティに使える

●RS Sansai 石川県野々市市押野 4-50
Tel.076-294-1881
HP <http://www.rssansai.com> 定休日 不定休

一般整備から車検、そしてハードなチューニングまで対応するぞ!!
小学生の頃からTVを見ながら、エンジンヘッドを研磨していたという現社長・山際修平さん。父がチューニングをしていた側にずっと居て、サーキットなども通っていたからそれが普通の生活となり、令和が始まる直前に社長としてRS Sansaiを引き継いだ。RS Sansaiにはハチロク最速を誇る強者が、父が社長の時代から通っており、アブ組みなど様々な作業を依頼されこなしてきた。上の写真でも見えるようにレースカーを現在も製作しており、そのノウハウは豊富で一般ユーザーへのフィードバックも多い。しかし、一般車検整備もおこなっており、地域との密着も欠かさない。自分のクルマ製作に理想を持っている人、アドバイスを聞きながらいいクルマを作りたい人などユーザーの気持ちに添って製作してくれる頼もしいショップだから、1度相談してみてください

*このコーナーは2024年G-ワークス7月号に掲載されたものです。



AE86&トヨタ系チューニングが得意 もちろん他メーカーも大歓迎!

顧客はLINK制御の4A-G搭載車が圧倒的多数だが、ゴリゴリのドリフト好きから快適装備を満載した街乗りスタイルまで、モディファイの趣向は三者三様。シングル、多連とスロットルの仕様も一つ取っても一台一台が異なる。写真のように常連ユーザーの車両が揃うタイミングで訪問することができれば、自分のクルマ作りの方向性を見定める上での参考になるだろう



こちらのAE86トレノもLINK制御による現役バリバリのドリフト車。中古車市場では複数オーナーに乗り継いで来られた個体も多く、正体不明の配線がそのまま残されているケースも。長く乗り続けるなら、適当なタイミングで電装系の総点検を行いたい



セオリー無視の魔改造系チューニングもゴーストタウンの得意とする分野。右奥のミニはRX-8用13B-MSPロータリーを搭載すべく、フロア周りの大改修の真っ最中だった



以前本誌でも紹介したアルテッツァ用300cc+16連ミッション換装のカーイナ、ECUはLINK GXモンスーンを使用し、高年式車庫負けのバフォーマスを発掘。OBD経由での診断機能も備える

2024年現在
問い合わせ大歓迎!!

Club GHOST-TOWN

●福岡県 飯塚市

LINKのセットアップ ならおまかせ!



河口社長の愛機86。マウント加工により搭載位置が低められたエンジンはAE92後期用4A-G。カムシャフトを戸田レーシング(IN272/EX288)に変更した以外、排気量はノーマル。4連スロットルはAE101用で、インジェクターはサードの300ccを使用。バッテリー電圧に十分余裕がある時はオルタネーターの駆動をカットする機能も盛り込む

AE86 に強い ショップ

レトロな昭和喫茶風の店舗外観から、一見サンにはちょっとハードルが高めな印象も受けるゴーストタウン。実態はそんな先入観とは正反対。120%ユーザーサイドに立った、楽しくコワレにくいクルマ作りに日々、奮闘中なのだ!

クルマにバイク、音楽、奇想天外な発明(笑)が大好きな河口社長。お店は木曜日が定休日となっている

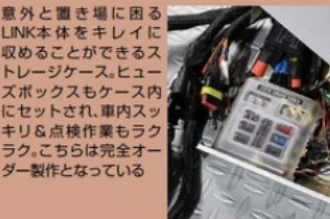


●クラブ ゴーストタウン 福岡県飯塚市
有井 354-17 Tel.0948-43-9648
HP <https://www.ghost-town.club>

AE86系 パーツ おすすめ



交換用のハーネスやケーブル類も豊富にストック。配線を完全に引き直すリフレッシュパックも用意。好みの取り回しの要望にも応えてもらえる。AE86の場合、現車合わせ仕様での費用の目安は12~13万円(パーツの使用点数により多少前後あり)



意外と置き場に困るLINK本体をキレイに収めることができるストレージケース。ヒューズボックスもケース内にセットされ、車内スッキリ&点検作業もラクラク。こちらは完全オーダー製作となっている

各種LINKを取扱中。河口さんの車両は開発デモカーとしての役割を兼ねているためG4Xシステムを使用しているが、モンスーンやアトムといった機種でもメリットは十分得ることができる。ぜひお試しを!

ドライビングシミュレーターを2基完備

アセットコレクターのソフトを用いたドライビングシミュレーター。実在のサーキットコースが忠実に再現されている他、ステアリングへのキックバックなどの操作フィードバックも実走さながらのリアルさ!



基本利用料金:ゲスト価格
1ドリンク(¥200)+¥500
10分間
お得なメンバー会員も大募集。詳しくはお店まで



使用する車両の設定もリアル。写真は河口社長のレビン。ボディサイドのグラフィックまで再現されている



最近ではシミュレーターの利用を目的に来店する方も増えているというゴーストタウン。自家焙煎の美味しいコーヒーは一杯200円。店内にはステージも設けられ、貸切ライブの相談にも応じている



LINK制御のダイレクトイグニッション化がもたらす効果は絶大で、バイクのようなレスポンスを楽しむことができる。不要な配線を整理できるのも大きなメリットだ



オイルクーラーはリア側にマウント。フロア下から風を取り入れると共に、トランク内のファンで強制冷却。リアウィンドウは放熱効果を高めるため閉閉式となっている

FRスポーツの王道として世代を問わず、衰え知らずの人気ぶりを見せるAE86。載せ替えやボアアップ、過給機の追加など、エンジンチューニングの手法も数えきれないほど存在しているのはご存知の通り。そんな中、福岡のゴーストタウンが進めているのがLINKによるフルコン化。

「ここ数年、ハーネスに起因するトラブルの相談が本当に多く寄せられています。AE86も最初期モデルになると年式的に40年落ち。ハーネスやケーブルなどは、電気系統の経年劣化はある意味、あって当然。そこで当店では配線関係のリフレッシュとセットアップの拡張性という両面からLINKの装着をお勧めしています」と語るのは、同店代表の河口さん。

LINKがもたらすメリットは広範囲に渡り、ダイレクトイグニッション仕様とすることで、レスポンス向上、気筒別シーケンシャル燃料噴射&点火時期制御

「REV設定により暖機が不十分なままアクセルベタ踏みした時に回転を抑えたり、ポンプの不調で燃圧低下を察知すると点火をカットしたりと、パワー一辺倒ではなく異常時にはエンジンを守る、という発想が基本にあるのでドリフト派、ノーマル派を問わず様々なニーズに応用できると思います」(前出、河口さん)

「ここまで読んで「いきなりフルコンは…」とお悩みの方は、まずはゴーストタウン自慢の自家焙煎コーヒーを巨量に、一度遊びに出掛けてみては? お店は国道20号線、近畿大学交差点のすぐそばだ。

「REV設定により暖機が不十分なままアクセルベタ踏みした時に回転を抑えたり、ポンプの不調で燃圧低下を察知すると点火をカットしたりと、パワー一辺倒ではなく異常時にはエンジンを守る、という発想が基本にあるのでドリフト派、ノーマル派を問わず様々なニーズに応用できると思います」(前出、河口さん)

など、壊れにくく楽しめるクルマ作りに絶大な効果を発揮。街乗りでは燃費重視のエコモードに、サーキットでは全開本気モードのオリジナルマップに、というひと味ヒネリを効かせたセッティングも可能。使用するLINKの機種やベースエンジンのコンディションにより金額は若干異なって来るが、調子の悪いエンジンを対症療法で維持していく手間と苦労を考えれば23~24万円前後という基本コストも十分納得できるはず。

乗り手の使用環境に合わせた ベストなメニューを提案

※このコーナーは2024年G-ワークス7月号に掲載されたものです。

“タイパ”に優れたホワイトボディ & リビルトエンジン



サビや腐食などが激しいAE86のボディ(写真上)。トミサトレーシングサービスでは修理 & 補修、さらに錆止めコーティングなどを施したボディのみを販売。このフレッシュボディにパーツなどを移植する箱替えで納期を短縮。ただしボディを変えるので新たに登録が必要なので要注意。また箱替えのタイミングでその他パーツの交換 & 修理なども可能(別途料金が必要)。価格はボディ本体が150~200万円で、移植工賃が89万円(税別)

ボルト一本にいたるまでパーツを一度すべて分解。必要に応じてパーツ交換などをして、新しく生まれ変わったAE86の4A-GE型のリビルトエンジン。新車状態のフィーリングが楽しめる。AE86以外にもAE92、AW11のリビルトエンジンもある。価格は4A-GE型で45万円(税別)で、エンジンの下取りがあれば33万9000円(税別)

ハイクオリティなボディリペアを可能にする 秘密兵器“カーベキュー”



トミサトレーシングサービスの高品質なホワイトボディやボディリペアを可能にするのが、このカーローター & ベンチ、通称“カーベキュー”。巨大なバーベキューの回転ロースターのような装置で、ボディを前後から挟んで固定。ちょうど牛を丸焼きするようにボディを回転させることで、ボディ底などそのままだと見落としがちな細かな箇所までチェックが可能。またムラなくボディの隅々までコーティングなどが行える

街乗りからサーキット仕様まで あらゆるニーズに対応



車両販売からレストアなどの修理 & 整備、さらにはチューニングまで行うトミサトレーシングサービス。富里氏がレース活動で得たノウハウを活かしたサーキット走行用のチューニングもお手の物



エンジン回りの修理、チューニングもOK。用途に応じた仕様などのアドバイスも行なってくれる

2024年現在 問い合わせ大歓迎!!

トミサトレーシングサービス

AE86 に強い

ショップ

●愛知県 東郷町

“ハチロク”ユーザーに朗報! ホワイトボディ & リビルトエンジン



塗装ブースなども備えたピット。AE86はもちろんMR2(AW11)も得意車種。ミッドシップという特殊レイアウトに他店で修理などを断られたオーナーが全国から訪れると噂

ハチロクで得たノウハウが満載のショップ
トヨタのお隣元・豊田町にほど近い愛知県東郷町に店を構えるトミサトレーシングサービス(スズカ) Z(A80)やMR2(AW11)をはじめとするスポーツ系車両の販売からレストア & 修理・整備、さらにはチューニングなどを幅広く行うプロショップだ。なかでも75%ほど占めると言うAE86は最も得意とする車種で、その評判は全国からユーザーが問い合わせしてくるほど。

代表を務める富里靖氏は、幼いころから大の車 & バイク好き。AE86のレーシングが高じて、自動車関連の会社から独立したが2004年のこと。レースで得たノウハウをフィードバックしたチューニングはもちろ

ろん、ユーザーの用途に応じたボディ補修など富里氏ならではの技術が光る。そんなトミサトレーシングサービスが、全国のハチロクユーザーから注目を浴びているサービスが、ホワイトボディ & リビルトエンジンの販売だ。AE86のコアなユーザーならご存知かと思うが、発売から約40年経つAE86のボディはサビなどでかなり劣化が進んでいる。場合によっては床下などボディに穴が空いている車両も珍しくないとも言う。それをフルレストアしようと思えば金額はもちろん納期も1~2年かかるものも少なくない。当然、その間は愛車に乗ることができない。そこでトミサトレーシングサー



●トミサトレーシングサービス
愛知県愛知郡東郷町大字春木字下鏡田
446-698
Tel.0561-42-5702
HP <https://www.tomisatoracing.jp>
営業時間: 10:00 ~ 17:00
定休日: 月曜日・火曜日・水曜日・祝日・レース開催日

2024年現在
問い合わせ大歓迎!!

カーランド

AE86 SPECIALITY SHOP ●京都府 京都市

AE86
に強い
ショップ



現状車はエンジンや足回りはもちろん特に状態が悪いのが内装(写真左下)。純正パーツのストックも多く、カーランドではこれら内装も綺麗に仕上げている



常時20〜30台あるAE86。「頭文字D」の影響もあり、その大半をトレノが占める。在庫状況などホームページに掲載中なので興味のある人は要チェックだ。またカーランドでは京都地区限定でAE86のレンタカーもやっている。もちろんタイプは人気のバンダトレノ

カーランドを象徴する『頭文字D』仕様のAE86



綺麗に整備されたエンジンルーム。もちろん4A-GEエンジンもオーバーホールをするなど抜群のコンディションを誇る

エンジンなどパーツを一度すべて下ろし、ボディをリペア。ほぼフルレストアと言ってもいい状態で初めて車両を販売



海外からもファンが訪れる“ハチロク”専門店のパイオニア

車両販売をメインにレストア&チューニングなどを行う京都のカーランドは、全国的にも知られるAE86専門店だ。そのカーランドを語る上で欠かせないのが、漫画&アニメ『頭文字D』だろう。実写版『頭文字D』のキャンペーン車両の製作をはじめ、主人公の声優・三木眞一郎氏がここでプライベートのAE86を購入したの有名な話。また2010年の大阪オートメッセなどのトヨタブースで新型86(FT86)のコンセプトカーと一緒に並んで展示された。D仕様、のAE86もカーランドが製作した車両である。そんなカーランドの創業



●カーランド 京都府京都市南区
上鳥羽北花名町 45 Tel.075-682-3444
HP <http://www.carland86.com>
営業時間: 10:00 ~ 19:00 定休日: 月曜日

ここで、AE86の専門店は全国的にも珍しく、車両販売をメインとした専門店は無数であった。まさに、ハチロクショップの、パイオニア的存在だ。カーランドが最も得意とするのが、まるで新車のようフルレストアされたAE86の車両販売。価格は600〜800万円。この金額だけを聞くと一瞬高く感じる人もいると思うが、現在AE86の現状車価格は300〜500万円と言われている。販売終了から40年近くも経った車両なので、その状態は想像に難くない。しかもワンメイクレースのブームの影響で、レースに使われていた車両も多いと聞く。まず現

は1989年。当初はAE86だけでなくGT-R(R32)やシルビア・180SX(S13)などのFRスポーツ全般を扱っていた。しかし代表の得知雅人氏の「ハチロク愛」が理由で、4〜5年経ったあたりから車種をAE86に絞り、気が付けば専門店と言われるようになった。当然「頭文字D」の連載開始前のAE86の専門店は全体的にも珍しく、車両販売をメインとした専門店は無数であった。まさに、ハチロクショップの、パイオニア的存在だ。カーランドが最も得意とするのが、まるで新車のようフルレストアされたAE86の車両販売。価格は600〜800万円と言

「昔はレースや走りにお客さんがほとんどでしたが、いまは『頭文字D』や父親の影響で最近ハチロクを求める若い人も多そうですね。レースをするなら、ノーマルの状態で街中を走るなり、まずはもともと走るハチロクに乗ってみたらどうですか」と得知氏。海外からもAE86を見に来る人も多いというカーランド。すでに乗っている人ももちろん、これから購入を考えているハチロク好きはぜひこの『頭文字D』の聖地に訪れてほしい。

国内外のファンを沸かせた新旧“ハチロク”の共演!



頭文字Dの影響でAE86の代名詞ともなったバンダトレノ。2010年の東京オートサロン&大阪オートメッセを皮切りに、2017年の中国・上海E-Tourショーのトヨタブースで、新型86(FT86)のコンセプトカーと並び、カーランド製作のAE86が展示された。もちろんD仕様のバンダトレノで、この新旧ハチロクの共演は国内外のファンを沸かした。

オリジナルパーツに注目



日光を受けるタッシュボードはとくに劣化が激しいパーツの一つ。カーランドでは純正と同じ型のオリジナルタッシュボードを販売。質感や色なども限りなく純正に近い逸品だ。価格は18万円(税別)〜19万円



純正パーツから型取ったオリジナルターンレンズ。このターンレンズも経年による変色が激しいパーツで人気が高い。価格は左右で4万5000円(税別)

プライベートー百物語 第19回 中里 正樹



全国各地に点在するプライベートーのチューニング現場にお邪魔し、愛車の仕様とその人柄、ライフスタイルまでを細かに紹介していく“プライベートー百物語”。今回はハチロクに乗るドリフター、中里さんの登場だ。駐車場兼、チューニング場では何やら作業中の様子



クスコアームでテンションロッド回りを補強する。ブレーキ時の挙動変化はドリフト、グリップ共に重要なところ



ボディ同様に塗られたエアロミラー、ボンネットはカーボン製に交換する。フロントバンパーはランフリーを装着

加工ナックルを装着



ロールセンターアダプターに中里さんオリジナルの純正加工ナックルで切れ角などを変更する。テンションロッドはピロ、スタビライザーは純正。ブレーキパッドは前がプロジェクトミュウ、後ろがドリフトD1を使う



定回りは前後トラストのパフォーマンスダンパーを組む。前のスプリングはスイフトの8キロに変更。ホイールはRSワタナベ8.5Jの15インチ(オフセット-6)。タイヤは195-50サドリフトD1を使う

ストラット上部にはシャッキリプレート装着して補強。バルクヘッド側は溶接止めでその補強効果を上げています。ブレーキマスターにはストッパーを装着



新車当時から変わらない位置づけ
軽量でコンパクトなFR車、AE86。トレンとレビン、ハッチバックとクーペボディなど種類はいろいろあるけど、いつの時代でも走り車としてのハチロクの位置づけは変わることがなかった。レースで裏付けされているように、実際ハチロクのポテンシャルが高いことも事実。さらに、足回りからエンジンまで各社から市販される様々なチューニングパーツが、現在でもその戦闘能力を上げ続けてきている。そういったこともあり、ハチロクという車は異例とも言えるほどの長いチューニングベイス車となり、多くのプライベートーから愛されてきた。ここに紹介するレビンも昭和59年式という四半世紀も前の車ながら、走行会では高年式車を相手にして対等以上にハトる現役の走り車だ。



マフラーはGPRスポーツのラフド60φ。ちなみにISOはTRR、ファイナルギヤは47/78が組まれている

ハチロクと



気ままなスタイル



5バルブ4A-G載せ替えに付きもの、冷却水取り回しの逆転配管の様子。耐久性とパワーを存分に使うことを考えると、5バルブ換装が現在は主流になっているかもしれない



カムスプロケは戸田の可変式に変更。フロントカバーに穴開け加工してあるので見た目もバッチリ、バルタイ調整もこれで簡単?



タコ足は独特の曲がり形状をしたテックアートの4-1を装着する。45φパイプ-60φ集合のステン製で高回転向けに作られた人気の定番パーツだ



5バルブ4A-G

エンジン本体には1.8割度Ex強カム、ヘッド0.5mm研削、TRR08ヘッドガスケット、尾川ピストン、H形断面コンロッド、バランス取りと曲がり修正済みクランクなどが組まれている。フリーダム制御でパワーは高回転、トルクは21キロ



オイルクーラーは定番のトラスト。冷却系はこれで問題なし。冬場になると水温はやや冷えすぎるのでラジエターには目張りをして対策する

中里さんのチューニングの場は...



基地 (通称)

5台分の車庫を安く借りてますよ



この現状の車庫をチューニングガレージとして愛用する中里さん。雨の日など車庫内で作業するところでは大きな利点だ。と中里さんは自慢が来た時だか...

さりげなく置いてある万力の台座は、中里さんが以前乗っていたというシボレー・インパラのブレーキドラムを利用したもの



車庫前には車を停めるスペースの他、ウマやジャッキ、輪留めなど車いじりに使われる一通りの工具が置かれている

ピストンがポコッとハマ込まれた4AGブロックも置かれていた。野ざらしに見えるけど再利用されることもある...かもしれない



駐車場の敷地内にはホーシング、マフラーなどハチロクパーツがあちこちに転がっている



この車に埋もれがちなグレスタも中里さんがハチロクの前に乗っていたリフト車。ちなみに、ボディカラーはライトブルーメタの下派手な仕様だ

内装も走行会仕様でバッチリ!



ロールケージは7点式を装着。走行会には頻繁に行くけど基本的には街乗りもするストリート仕様。天張り、カーペットなど内張り類は残されている



センターコンソール、オーディオ類などが取り外された室内回り。エンジン換装の関係もあり、この車はエアコンレス仕様となっている。つい最近も走行会に行ったばかりらしく、ナビ側の座席はまだ取り外された状態のまま



追加メーターは純正ダクト部をタップしてDefiの水溫計を埋め込む。コラムにタコと油温・正面に油圧計をセットする



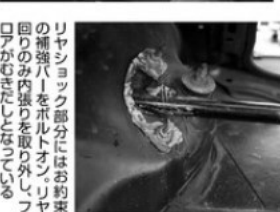
バッテリーは助手席部分の後ろに移設。中里さん曰くこの位置は荷物積むのに結構「ジャマ」とのこと



運転席は使い込まれた感じのブリッドフルバクシートベルトは純正を使う



ドリフト車には必須のスピンドルノブを装着し、シフトノブはTRDを装着。この丸いノブは人気の形状だ



リヤシヨック部分にはお約束の補強バーをホルオン。リヤ回りのみ内張りを取り外し、リアアがもさだしたとされている



リヤシートとリヤ周りの内張りは取り外され、走行会に行く時の荷物などが積まれている。タイヤ、ガソリン携行缶、工具類などなど

この実は借り物



ギブアンドテイクのノリと幌ガレージ

というわけで、前ページで紹介したレビンも実は借り物で、左上の写真にある白のレビンが中里さん本来のレビンとなる。テールランプなどが外されている状態からわかるように、このハチロクはただ今オールベンなどの作業真っ最中。その間のつなぎとして仲のよいハチロク仲間へ借りて乗っているらしい。借り物とは言ってもこのレビンで中里さんは走行会に参加することもあつたし、整備をしたりして、借りている間は自分の車のように扱っている。逆に、中里さんが相手へ自分の車を貸すパターンになる時もあることもあつたと言つた。ここまで親しい関係の

車仲間がいるのは珍しいが、中里さんの人柄とノリが伺えるエピソードだとも言えるだろう。

そんな中里さんのチューニング場は5台分の車庫スペースを借りた月極駐車場。借りる際に駐車場のオーナーと交渉して了承を得、ここに幌タイプの簡易ガレージを2つ分建てて、その中に、パーツや機材などを収納している。仲間うちでの通称は「基地」。元々は幌タイプの車庫一つの中に車体と工具を一緒に収納していたのだが、そのうち工具やストックパーツがあまりにも増えてきたので幌車庫が2つに増えたというのが現状。そして、そのうちの一つの壁部分がぼろぼろになってきたので片方は屋根だけを残し、現在は車は外機材が中という状況になっている。

片方は取っ手部分だけ、もう一つが側面も付いたカレージ状になっている機庫庫が2つ並んで重なる中里さんのチューニング場。その内部には町の整備工場願負の機材が揃っているのだ



オールペン中の中里号

あれれ...



一応、マスキングをしてから塗装作業をしたものの、よく見ると、タイヤも白く塗られてますけど...そんな細かいことは気にせず、これでOKらしい

今回のオールペン作業は中里さんが仕事でいない間に、ハチロク仲間が車庫に集まってオールペンしたのだとか...お互いの信頼関係があってこそ、できることだと言えるだろう

機庫庫の前に留められたオールペン途中の2ドアレビンが中里さんの愛車。元の色は濃いブルメタだったのが真っ白にオールペンされたばかりだ。これ、ついさっき仕上げたばかりらしい

中はこうなっている...



このガレージには200V電源が引かれていて、コンプレッサーはご覧のとおり、業務用の本格的な物が装備されている



内部には作業机や工具、ケミカル類などがところ狭しとひしめき合っている。入り口を入れてすぐ横には数々のストックM/Tが並び、奥にはバラされたデフ類、冷蔵庫まで装備されていたりする。中里さんによると、この車庫自体の値段はそれほど高くはないけど、左のように喉の骨組みを補強するために後から購入した鉄パイプ代の方が高くてついたらしい



何と
タイヤチェンジャーが!!



この日もハチロク仲間の田所さんが数本持ってきた自身のタイヤ交換をおこなっていた。オールペン作業をした代わりにタイヤチェンジャーを借りている...といったりなのだ



このドラム缶は物置として置いてあるのではなく、中身はエンジンオイル。中里さんはエンジンオイルをドラム缶買って、仲間と共同で分け合っている。「その方が結果的に安上がり」

中身はちゃんと作り込んであるのだ

中里さんのレビンも5/ULP4A-Gに載せ換えられていて、室内には追加メーターが装着されるなど一通り手が入った仕様だ。もちろんエンジンからボディ回りまでプライベートチューンで仕上げられている



バラバラ...

ライトなど一通りの灯火類は取り外してからの作業となった

オールペンしたのはこの人たち



イイ感じに仕上がってますね~

思い切りの良さとか仲間たちの協力
かくして、中里レビンのオールペン作業はオーナーが仕事から帰ってくるまで(ほぼ)完了していたのであった...
仲間と物を共有して作業などを効率的にするのはプライベートにたちらに共通して見られる方法だが、中里さんの場合はちよいとすい。1人で5台分という車庫の借り方やエンジンオイルの購入の仕方などからわかるように、思い切りの良さが功を奏しているのだ。一結

果的には安上がりになることは頭ではわかっていても、なかなかそうできないのが人間というもの...しかし、それを素早く実行してしまいう行動力と思い切りの良さで、中里さんのチューニングライフは成り立っている。中里さんの周りにはそのノリに共感したハチロク仲間が集まっていて、今回のようにお互いの車を交換条件のようなかたちで仕上げることもあつる。同じようなノリでストックパーツを物々交換することもあつる。まさにギブアンドテイクのノリで車いじりを楽しんでいるのだ。

突貫のオールペン作業を敢行したのはこちら、左からハチロク仲間の松本さん、田所さん、早勢さんの3人。早朝からの車庫に集まり、先ほどまで作業をおこなっていた。「オールペンの準備がもうしてあると思ってここまで来たら、ただ車が置いてあっただけだからびっくりしたよ...」と松本さん談

ジャーン!!



車庫に停められていたS14シルビアのボンネットを開ける中里さん。そのエンジンルームに収まっていたのは...



エンジンはずでに降ろされていて、ハチロクホーシングの収納用スペースとなっていた!!このシルビアは元々、S1420をハチロクに載せようかな?と考えて知り合いからタダでもらった車らしい



辺りにはガレージジャッキやエンジンクレーンなどが置かれ、一通りの作業は一人でこなすことができる環境となっている

気ままな 休日のスタイル



料と電気代を合わせても、それほど高額にはなっていないらしい。自分の生活スタイル内で負担にならない程度に車いじりをする。これもプライベートチューンには重要なことかもしれない。実際、中里さんの周りの仲間たちも同じようなノリで車いじりを楽しんでいる。

例えば、ロールケージのやり取り一つをとってみてもこんな感じ。中里「あの松本さんのロールバー、3000円くらいでいいですか？」松本「……」

中里「じゃあ一万円くらい」「松本「一万円は多すぎるな……」という短いやりとりを経て、この日、オイル交換と引き替えに中里さんはロールケージを譲り受けることになった。そこには損得とはまた違う、仲間内ならではのギブアンドテイクの関係がある。

元々、中里さんはダットラやインバラなど、走り車とは限らず色々なジャンルの車に乗り継いできたクチだ。しかし、どんな車に乗っても自力でチューニングするという姿勢は同じだったようだ。ただ、そのライフスタイルまでが一変するのは180SXに乗るようになってから。ある時、ドリフトをやってみたくなってインバラから180SXに乗り換えたのが大きな転機となる。180SXに乗り換えるとハチロク乗りの松本さんに誘われ、サーキットにも一緒に行くようになる。松本さんは仕事を通じての元々の知り合いで車仲間だ。その松本さんの影響もあってか、



それからはドリフト仕様様のGX71クレスト、ハチロクと中里さんはFR車に乗り継ぎ現在に至っている。

そうしてハチロクを自分の手でいじり、サーキットへと走りに行くうち、近所から遠方まで多くのハチロク乗りとも知り合うようになる。それと並行するかのようになら。ロールケージ関連のストックパーツや工具はご覧の通り、モノすごい量となってきた。

このケージと工具、そして車いじりのノウハウを駆使して基本的にどんな作業でも一人でこなしてしまふプライベートター、中里さん。でも、時には仲間と共に何かの作業をすることもあ。この日のように走行会の合間となる休みの日にみんなで集まり、ワイワイと車いじりに励む。この空間にあるのはプライベートターたちの至福の時間だ。



心機一転、真っ白にイメージチェンジした中里さんの180SX。よく行く日光、霞ヶ浦サーキットの走行会。その走る姿が見られる日も近いはずだ。



走行会が近い時などは雨が降っても幌の中で作業をおこなうこともあると言う



オイル交換をするのは松本さんのしごと。松本さんの持っているオイルクーラーオイル交換機というパーツ付きのオイル交換機も、中里さん



上抜き用のオイル交換ツールは中里さんオススメの一品らしい

本日の作業



中里さんが手に持っているのは、ついでこの前の走行会で折れてしまった自作加工チタール。溶接強度がいまいち足りなかったらしい



この前の走行会で…

ハチロクチューンの拠点となるガレージ

テント状のガレージを2連結して片方をパーツ用に、片方を簡易的な屋根代わりに使用したチューニング場でプライベートチューンを進める中里さん。車いじりの拠点ともなっているガレージだが、これだけの車庫スペースがあると、まず困らないのがパーツの置き場だ。大物から小物まできちんと整理して収納することができるスペースがあると、自宅内がストックパトツだらけ……というプライベートターならではの乱雑ぶりを解消し、作業的にも効率がよくなる。更に、場所があるということは大物工具の購入などに踏み切ることが出来るキッカケともなる。やはり、自分だけのチューニングスペースが確保できていると、それだけ車いじりにも幅が出るものとなる。

自宅から通える範囲で月極駐車場として借りることのできる空き地を探す。そして、そこで数台分のスペースを借りてガレージ的な物を建てる……。これもプライベートチューニングのための場所を作る一つの方法だと言えるだろう。とはいえず中里さんのように、ここまで思い切った車庫計画を進めるのはなかなか勇気がいることかもしれない。中里さんはこの駐車場を借りる以前も、実は同じような感じで5台分の車庫を借り、幌タイプのガレージを一つ置いていたらしい。そこはワケあって場所

を要することになり、今回も格安で借りることのできるこの場所を探し当てた。借りる条件は土地のオーナーと交渉。「1日中、サンダーで物を削るような作業をする感じじゃなければOK」というお墨付きで借りることになった。以前から使用していた幌はだいぶ痛んできたのでもう一つ同じ物を購入。5台分の車庫のうち、2台分のスペースにコンクリートを流し込み（これももちろんオーナーの許可済み）、そこにアンカーを打って新しい方の幌ガレージを奥に建てる。古い方の側面の布は取っ払って屋根だけにして新しいテントに連ねた。更に、今回は電力会社に200Vも引いてもらうようにするなどして、着々と快適な車いじりの環境を整えていった。この車庫は自宅からそれほど近いわけではないけど、駐車場の質





新連載!!

AE86・LEVIN&TRUENO

ハチロク道

元気なFRでトコトン楽しむ

第1回 まずは

ハチロクを知ろう!!

さあ、いよいよ始まりました、G-ワークスのハチロク企画!!
乗って楽しい、改造って楽しいハチロクの魅力を、余すところ無く
皆さんにお伝えしていきます~!! 連載第一回は豆知識満載の
“ハチロク大図鑑”で、いきなりハチロク通になってしまおう!

G-works
X
TOYOTA
AE86
LEVIN

① シンプルなサスペンション

グリップからドリフトまで、いろいろなステージで遊べるサスペンションがハチロクの大きな魅力のひとつ。シンプルな方式でモディファイがしやすいということも、支持された理由だ

高速での直進性を狙ってキャスター角を緩かせ気味の4度に設定。サスペンションのストロークは186mmと、オフロードもこなせそうな長さで確保されている



ストラット・サスペンション

フロント

進行方向

フロントはベアリングとストラット方式、ロアアームとサスペンションノット、ストラットノットの3点のみという、シンプルな構成だ。手軽に改造れるところが、イチバンの魅力だろう



大きく角度が付いたロアアームを見ると、ストロークの長さ分かる



リア

コイルスプリング+4リンクリジッド

ピンク色の部分(わかりやすいように着色してあります)がホーシングを支えるリンク部分。上下2本ずつ装着されている

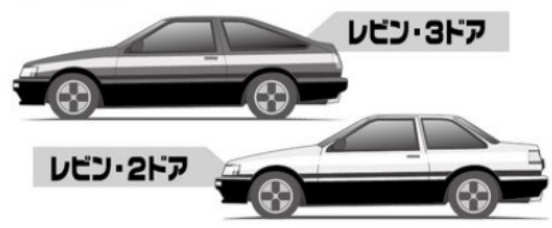


ショックアブソーバーはスプリングを別々に装着できるタイプ。構造的にシングルにできるのがメリット。ショックの位置より内側に取付けられるので、レバ1本の関係でスプリングレイトは高めた

基本は左右の車輪がパイプ状のホーシングでつながった“リジッド”サス。それを左右各2本ずつの計4本のリンクで支える“4リンク”方式を採用している。今となっては古い構造だが、当時はラリーなどで活躍したスポーツサスペンションとしての位置づけだったらしい

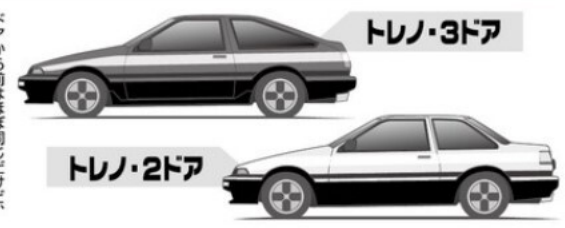
① ボディタイプは4種類

ハチロクといえば“レVIN”と“TRUENO”...というのは皆さんご存じのハズ。そしてそれぞれに3ドアハッチバックと、2ドアクーペのボディに分かれ、好みによって、大きく4種類の中から選べるラインナップとなっている



レVIN・3ドア

レVIN・2ドア



TRUENO・3ドア

TRUENO・2ドア

ドアから後ろはほぼ同じだけど、そこから後ろのスタイルの違い、けっこう印象が違う。当時方はスポーティな3ドアハッチの方が人気が高かったみたいだ

② エンジンはもちろん4A-G!!

走りのイメージを左右する大事な要素、エンジン。ハチロクには“名機”と言われる4A-Gを搭載! ハチロクの人気を支えていたのはこのエンジン、と言っても過言ではない!



5バルブエンジン

「もっとパワーを!」の人には... AE111用5バルブエンジンは、従来の4バルブエンジンへ較べ替えることで、熱が入りやすくなることで、燃焼効率が高くなる。つまり、同じ排気量でも、出力が高くなる。しかも、構造がシンプルで、メンテナンスがしやすいというメリットがある。



7A-G仕様



T-VIS・可変吸気機構

低中速トルクの厚さは可変吸気機構「T-VIS」によるもの。低回転で吸気通路を片方塞ぐというシステム。また、高回転で吸気通路を両方開くことで、吸気量が増える。高回転での吸気量が増えることで、出力が増える。



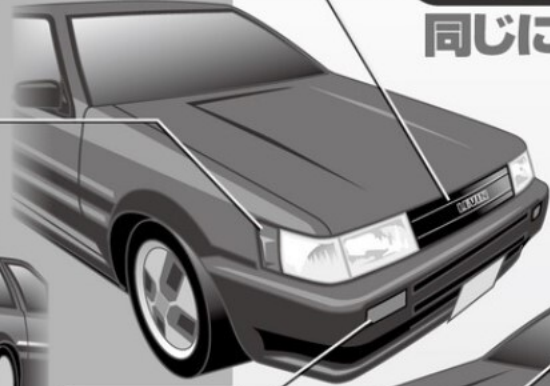
名機・4A-G!

カタログ数値は-排気量: 1,587cc、ボア×ストローク: 81.0×77.0、最高出力: 130ps/6,600rpm、最大トルク: 15.2kg・m/5,200rpm。“ツインカム”の威力で高回転まで気持ちよく回るレスポンスの良さや1600クラスとは思えないトルクが特徴のエンジン

LEVIN 前期

エアロダイナミック・グリル
前期の秘密兵器(?)エアロダイナミックグリル。速度が上がると風圧でグリルが閉まり、冷却風を取り込む仕掛けだ。何故か後期では廃止されてしまった装備。また、前期はSEなどの廉価版のルーバーグリル流用も人気が高い

サイドマーカー
ココにも細かい違いが。ヘッドライト脇のサイドマーカーの出っ張り。前期は中央のみなのが、後期は全体が盛り上がりしている形状



ツートンの塗り分け
ガーニッシュ部分は、前期は無塗装だが、後期ではライト下部を黒く塗って締まり感を強調している

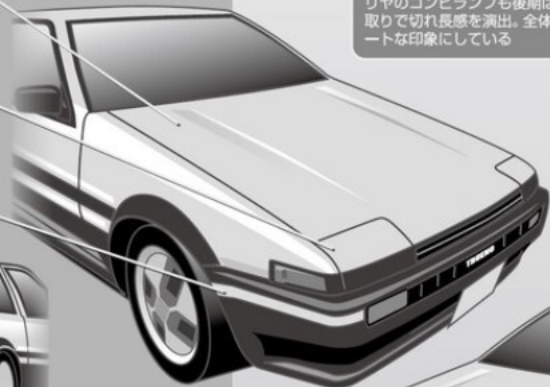
ウインカー
意外と顔つきの印象に影響が大きいウインカー。前期はオチョボくちのような小振りなもの。後期はサイドまで回り込む

TRUENO 前期

ボンネット・バルジ
トレノの場合前期/後期での形状の差は見られない

ヘッドライト
形状は変わらないが、下部のパネルの処理が違い、後期はウインカーに合わせたオレンジ系のパネルが付く

ツートンの塗り分け
前期はバンパー側面に、ボディ色の塗り分け部分があるのが外観のポイント



ウインカー
レビン同様に、前期のウインカーはバンパー前面に付く小振りなモノで、後期はサイドにコーナーリングランプが追加され、スマートな印象に

細かい違い、わかったかな?ここであげたのは主な部分だけなので、他にもグレードによる違いなどがあるかもしれない。興味があればカタログなどを調べてみてくれ!

③年式による外観の違い 同じに見えて、けっこう違う!

LEVIN 後期

ボンネット・バルジ
レビンはボンネットが前期と後期で異なる。微妙な違いだけど、前期は中央が凹んでいるのに対して、後期は出っ張っているのだ

ヘッドライト
顔の印象を決めるライトも違う。後期はアラインのような黒いフチで切れ長に見せる工夫がされている

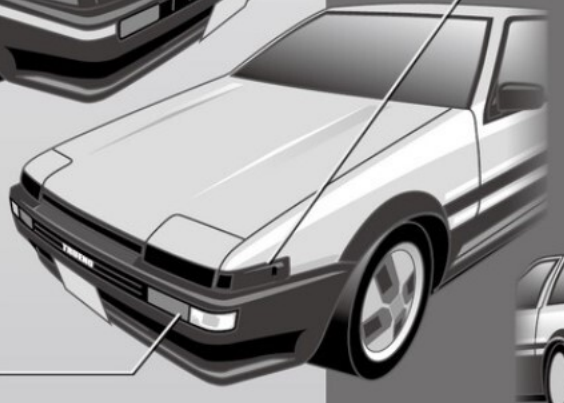


リヤ・ガーニッシュ
リヤのコンビランプも後期は黒い縁取りで切れ長感を演出。全体をスマートな印象にしている

TRUENO 後期

サイドマーカー
形状は前期も後期も同じだが、後期は端めなマークタイプのレンズを採用して締まり感が増している

リヤ・ガーニッシュ
トレノのリヤガーニッシュは、上1/3ぐらいが横一線の赤いパネルになっている。その下のボディ部分を黒く塗っているのはレビンと同じ



③ミッション/デフ(駆動系)

ハチロクで元気に走るなら、やっぱりマニュアルミッションだね。スポーツモデルだけに、5速ミッションが標準搭載だ!(あたりまえか...)ここではその駆動系の特徴について見ていこう

ミッションは4速が直結(減速比1.0)の5速オーバードライブ仕様。5速で最大出力発生回転の6,600rpmまで回ったとすると190km/hオーバーの速度が出る計算だ。吸気デバイスのおかげで低中速トルクはあるほうなので、このあたりのデータからも、街中から高速までキビキビ走れる仕様だということが見える



前期モデルは硬派にマニュアル1本(1500は除く)だったけど、後期になると、走行モードが選べる“マイコン制御”のオートマが用意されたようだ。今でも中古を探すと、ごくたまにオートマ仕様が見つかることもある



リヤはホーシングのリジッド形式。標準ではオープンデフが装着されている。その最終減速比は4.3だけど、前期には4.1の高速重視仕様があったらしい!この件については調査して分かり次第紹介していく!

走りを磨くならLSDは必須!

標準ではオールマイティなオープンデフだけど、ハードな走りをするならLSDは装着したい。今でもいくつかのメーカーから発売しているので、順次、試していく予定だ!

④ブレーキは前後ディスク

いくらパワーがあっても、止まらないのではただの特攻マシンになってしまう。ハチロクのブレーキは、賢沢に前後ともディスクブレーキを装備していて、こも走りに対する本気度を感じる部分だ



GT&1500ccモデルはリヤがドラムブレーキ

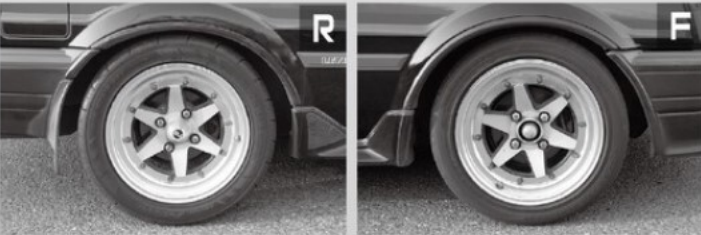
リーズナブルな入門用の位置づけである廉価版グレードの2ドアGTと1500ccモデル(ハチゴってヤツ)は、リヤブレーキがドラム仕様だ。軽くて効きも良いらしいんだけど、コントロール性が良くないので、嫌う人も多い

ディスクローターの径はフロントが約235mm(ベンチレーテッド)/リヤは約230mm(ソリッド)と、やや小振り。このままでもノーマル車ならよく止まる性能を持っているけど、チューニングしたり、ハイグリップタイヤでコースを走ったりとすると、とたんに心細くなるサイズだ。各ショップから大径ローターキットも出ているようなので、それも試してみたい!

ローターは放熱性に優れたベンチレーテッドだけど、キャリパーはシングルポッドのシングル物なので、負荷が大きくかかる場所ではフェードが心配

④ホイール/タイヤサイズは?

走行性能はもちろん、走りのフィーリングや外観の印象も決めるホイール&タイヤは、モディファイするなら真っ先に手を付けた部分。まずは標準状態のチェックから!



※写真のホイールはサンプル車両のもの(15インチ・ロンシャン)で、純正とは異なります

走りのGTVのみ14インチ

走り重視の硬派グレードであるGTVのホイールは、標準で前後14インチの設定。扁平が60の薄いタイヤで、走りのキレを出している。ただし、ホイールはアルミではなくスチールだ

標準サイズ:前後185/70-13-5J

ハチロクの時代、標準サイズはまだ13インチで、オープンデフでやっと14インチを選べたという状況だった。そのため、タイヤも70扁平という厚いモノで、今見ると野暮っぽい。これを50扁平の15インチに換えるだけで、走りも外観の印象もガラッと変えられる

※装着可能なホイールは、車両の仕様によって異なります

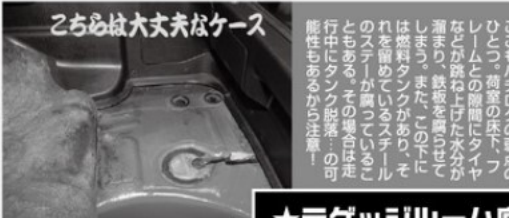


見極めたい

程度の差はハチロクを

⑨ 中古車のチェックポイント

さあ、そろそろハチロクが欲しくなってきたかな?…って、まだ早い? でもし、中古車を探す機会があったら「このあたりはチェックしておいた方がいいかな?」というポイントをいくつかリストアップしたので参考にして欲しい! もう持っている人も、自分の愛車をチェックしてみよう!



こちらは大丈夫なケース

ここもハチロクの弱点的ひとつ。荷室の床、トリアームとの隙間にタイヤなどが挟まれた水分が溜まり、鉄板を腐らせます。また、この水分は燃料タンクがあり、それを腐めているスチール製のフューエルラインにもある。その場合は走行中にタンク脱落の危険性もあるから注意!

★ラゲッジルーム底面のサビ・腐り



ボロボロ...

5段階☆☆☆☆

★リアハッチのフタのサビ



3ドアの外装でダメージが出やすい部分がこのリアハッチの蓋板が当たる部分だ。これは原状から進入した雨水や、湿気が結露した水分がここに溜まり、サビが発生する。

5段階☆☆

★給油口まわりの状態



給油口周りも要チェック! 溜まったガソリンや水を抜く通路が詰まっているとサビが出やすい状態だ。

5段階☆☆

★ダッシュボードの割れ



ダッシュボードは目立つ部分だけに、ダメージが気になる。しかし年式を考えると、ヒビや凹みなど、何かしらのダメージはあると思っておいた方がいい。新品はもう入手困難らしいが、中古ならそこそこ出回っている。程度の良いものを探して交換してしまおう!

5段階☆☆



5段階☆☆☆☆

★前フレームとバルクヘッドのつながり目のサビ・ヒビ

ここもたまたまダメージを受けている車両を見かける。場所はエンジンルーム奥の壁の下の方だ。もしグズグズに腐っている場合は、フレームの基部だけに、大がかりな補修となって出費もかさんでしまうので、必ずチェックしておきたい。もし気付かないで飛ばしたりすると、大変なことにもなりかねないぞ!

旧車と言ってもいい年式だ

1983年の発売開始から26年。もう立派に(?)旧車の仲間入りを果たしているハチロク。さすがに程度の良い中古は少なくなってきているが、タマ数は多いので、じっくり探せばいい出物にもまだ出会えるだろう。あせらず根気よく探してみよう!

⑥ 内装はグレードや年式で違う

乗ればいつも目にする部分だけに、内装は特に気になる部分だ。ここは年式による違いに加え、グレード毎に素材や配色が違っている。主な部分を見てみよう

当時はパーソナル無線がOPだった

ハチロクのカタログを見ると、装備の中に選んでなんと、パーソナル無線が載っている!扱いは「販売店オプション」となっているけど、当時のクルマ乗りの趣向が伺えるアイテムだ



ラウンジ・リヤシート

APEXグレードの証、ラウンジ・シート。トリムと一体感のある造形が特徴だ。他のグレードの部品とは互換性はないので、トリムのみ交換、などの場合は注意しよう!



前期は茶or青

カタチは同じハズなのに、色が違うだけで印象はかなり違って見える。なんとなく前期の色つきの方が旧車っぽい雰囲気だ



ドアトリム(内張り)も素材の違い他に、彫りが深い成型タイプもあるのもアリアガみで付け替えるのもアリアガみできない



後期は黒ハース

前期と後期で大きく違うのは、ダッシュボードトリム上部の基本色。前期は茶系と青系の色付けタイプで、後期になると黒で統一される。座席に座ると最も目立つ部分なので、外観以上にその差を実感するだろう。何色にも合う後期の黒タイプが人気で、前期から交換するケースも多いとか

⑧ グレード・装備・オプションなど

他にもまだまだ違いはあるぞ!ここではその主なところだけピックアップしてみた。それでもココまで読めばもう、ハチロク通の仲間入り!?

ステアリング **GTV**
ロックtoロック3.0回転
走り重視のGTVのみ、ステアリングのギヤ比をクイックにした設定がされていた

エレクトロニックディスプレイメーター **APEX**
前期のAPEXにのみ標準装備されていたのがこのデジタルメーター。当時はこういった仕掛けが人気だったようだ。時代を感じる部分だね

レビンとトレノの車重の違いは?
意外にもレビンとトレノで車重の差は無いようだ。しかし、グレードの違いは大きく、APEXとSR(1500)では差が70kgにもなる!

ブロンズガラス **APEX**
APEXは、高級感のある茶系のブロンズガラスを装備するので、見分けるポイントになる



コーナリングランフ (後期のみ)
一時期流行ったこの装備、ウインカーと連動して曲がる方向を照らす機構。後期からの装備で、当時最新のアイテムだったようだ

パワーステアリング&パワーウィンドウ **APEX**
最上グレードのAPEX(頂点という意味)には、快適装備が満載だ。今では当たり前だが、パワステ。(ワンタッチ式)パワーウィンドウは、この最上グレードにしか標準装備されていなかった

希少!ホイールアーチモール
後期モデルのオプションのみに用意されていた14インチ(195タイヤ)のイントラ製ホイールを選ぶと、セットで付いてくるモール。これを装着すると、左右で計20mm幅が広がる設定。なかなかレアなアイテムらしいぞ!

スーパーチューンドサスペンション **GTV**
GTVは、他の装備はAPEXに劣る代わりに、走りには特化した装備を充実させたグレード。その装備のひとつがこのスポーティな味付けのサスペンションだ。バネ、ショック共に固めの設定

編集部にはハチロクが来たぞ!!

乗ってみよう!!



この車両を購入したのは、富士宮にある佐藤商会。ロータリーチューンで有名なこのショップにたまたまあった車両を、スタッフが覗きつけ、入手した。この写真は、そこから出発しようとしているところ

編集部には赤黒のレビンがやってまいりました!
スタッフも、気になっていた車種だけにみんな興味津々で、各自車両のチェックに熱が入ってしまう。結果は良好!値段のワリに内外装の程度も良く、エンジンも好調なようだ。そうならば走ってみてみるのが、クルマ好きにとってのも。早速このハチロクに乗って、あちこち走ってみよう!



程度良いじゃん!

おれこれいいぞ

どうですか?

さっそく編集長とスタッフでチェック大会。なかなか程度が良かったので、みんなうれしそうに覗き込んでます

AE86・LEVIN&TRUENO

第2回 ハチロク道

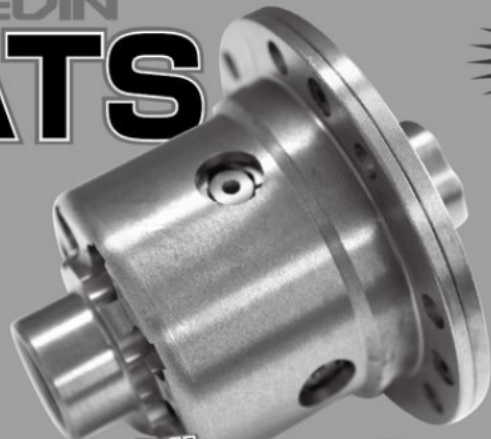
元気なFRでトコトン楽しむ道



G-works
TOYOTA
AE86
LEVIN

あれをテストしてくれ!ハチロクはどういった趣旨でいじっていくんですか?7A-Gを積んで欲しい...などなど、初回から大反響の「ハチロク道」、今月はオリジナルコンディションを取り戻すメンテをしたのだ!!

ATS



カーボンLSD



オリジナルハチロクの性能にワクワク

先月号で細かく紹介した、ハチロク。どんなハチロクがあったらいいか、という性格なのか、みんなも分かったと思うけどハチロクは発売されてかなりの長い年月を経ているわけだから「そんなの知っているよ」という人もいまして。まああせらない、あせらない。何事も基本を知ってこそ、その楽しみも倍増するし間違った方向にチューニング...ってことも無くなるはず。だって、パーツを取り付けてノーマ

ルよりもダメだったなら全く意味はないし、お金と労力の無駄。そうならないためにG-ワークスでは様々な部品をテストし、みんなに伝えていくつもり。

人によって楽しみ方は様々だけど、ハチロクはやっぱり走ってなんぼだし、FR特有のハンドリングやコンパクトの車体を活かした走りを持たせたいと考えている人は多いと思うから、そのあたりに重点を置いてやっていく。

まず最初は上の2点から。さあ、どういった結果になるんでしょうか。



その前に、すでにテスト商品が到着!!ハチロクのアフターマーケットパーツはホント、天国!!欲しいモノがいっぱい、取り付けたいモノがいっぱいだから、そういうことを考えているだけでもワクワクしてくるよね!!G-ワークスハチロクは様々なモノをテストしていく予定だけど、まずはこの2点を紹介



まずはハチロクって言えばデフでしょって感じで、いきなりデフテストをするためにLSDが到着した!!もともとG-ワークスのハチロクにはLSDが入っていたようだから、入っているLSDを基準にしつつ、今話題のATSカーボンデフをフルテスト!!なんと木下みつひろ選手をドライバーに起用し、サーキットや市街地などガンガンテストします!!

▶ ATS tel : 086-286-9331



RAYS

TE37V

最新技術を駆使した、軽量・高剛性ホイールとしてデビューした、レイズTE37Vをハチロクに取り付けてテスト!!持ってみたいと言わんばかりにデビューしたホイールだけに、期待も高まる!!持っただけであまりの軽さに驚いたけど、走り出したら...このあたりもテストやインプレッションをお伝えするゾ!!

▶ RAYS tel : 06-6787-0019

RAYS
www.rayswheels.co.jp

乗ってみなきゃわかんねーぞ! 番外編

ハチロクってどんなクルマ? 乗ってみよ〜♪



走る!

編集長・石川と、担当NUKUが試乗したゾ

編集部にやってきたハチロクを駆り出し、暖機もそこそこ、まずは街中を軽く走ってみた。

石川編集長(以下:石) 意外と下からトルク出てるから、発進もラクだし乗りやすいね。

担当NUKU(以下:ぬ) そうだね、テノロクとは思えないくらい力強くてちょっと驚きました。石 キミのローレルより速いんじゃない?

ぬ (カチン) そ、それはさすがに無いでしょ、あつちは仮にも2.0だし...でも低燃費はダメかも...

石 ま、いいけど。それにしても



こうして街中を流すだけでも、しっかりと低速トルクがあつてアク上がりもイイエンジンのおかげで、キミキミ走れてなかなか楽しい。クラッチも軽いので、多少の渋滞なら苦にならないだろう。

やっぱハチロクって楽しいね〜♪

走る!

ちよつとぐるぐる回っただけなのに、キビキビ走るのが充分伝わってくるな。やっぱりハチロクって、楽しいね〜♪

ぬ ホントですね。なんででしょうね、特にすごい造りでは無いんですけど、ボディのシッカリ感もあつて、ちよつと飛ばしたくなるこの感じ...連転が上手くなったような気にもなってますまね。

石 あ、それは勘違いだよ。じゃあ軽くワインディングコース行ってみようか。

ぬ 続いては、軽くコーナーが続くコースを流してみた。

ぬ お〜!! 高回転まで回してちよつと振り回すと、さらに楽しいですね!! サイェ感もちよつとイイ感じだし。いいな、コレ!

石 頭がニヤケてるぞ、でも言いたいことはわかる。回頭性が良いから切り返し易い、接地感もあるから、安心して踏める。

ぬ ハチロクで走り目覚めたって言うハナシも、あながちワソではな。さすがにタイヤの限界近くまで振り回すと、ちよつとボディがヨコれる感じが出てるけど...

ぬ あ、そんなに飛ばさなくても、ダメですよ。まだ初日なんですから、様子見ながら走らないと、でもコイツが「踏め」って言うてるんだよね...

石 そう言う自分が飛ばしてるとじゃねえか。だれも踏めなんて言っていないし...。ともかく、このハチロク、サスはノーマルじゃないみたいだけど、このままサーキット持ち込んで、けっこうイイペースで走れそうだな。よし、今度テストしてみよう。

ぬ イイですね〜行きましよう! 飛ばしましよう!

石 壊すなよ。心配だな...

ぬ と、そんな感じで、楽しい試乗はまだまだ続いていったのだ。

ハチロク道

元気なFRでトコトン楽しむ道

今後の展開をお楽しみに!

ハチロクを改造って楽しさを追求する!

さて、ついにG-ワークスでハチロクの連載が始まりました。このコーナーでは、そのハチロクの持ち味である、操る楽しさ、そこそこ追求めることをテーマに、走り直結するエンジン、足まわり、ブレーキのチューニングはもちろんのこと、シートやステアリングを始めとする操作系のテストなどもバシバシやっていく予定!

そして、乗ること、自らの気持ちよさをアップさせるために、見た目にもこだわって、外装&内装のカスタムや、修復。そしてナビ、オーディオ、その他アイテムの装着レポートなどもやっていこうと思ひます。

「ゴキモ大それたけど、クルマに乗るのって楽しいじゃん!」

そんな感じでハチロクを改造して行くので、ハチロク乗りも、そうでない人も、今後の展開をお楽しみに!

海外直撃取材第4弾

オートメーター



毎回、海外の気になるメーカーを直撃してそのパーツに迫るこのコーナーの第4弾は「オートメーター」だ。ドラッグレースではもはやメーターの代名詞とも言えるほどの支持を受けるこのメーカーだけど、その人気はどこからくるのか、そのワケに迫ってみたい!

We featuring Auto Meter gauges!

Introduction

It was the first time that we saw AutoMeter product at Drag car race track. The huge 5 inches meter was so impressive. And the meter had small item which shows shift timing. The item is called "Shift light". It is also AutoMeter's epoch-making device which shows accurate shift point when the car is running with very high speed. Then we understood that AutoMeter item is made for true racing drivers and be loved by enthusiasts.

AutoMeter is very popular not only in the US also in Japanese drag racing scene (including our G-works drag race event). And a lot of old car enthusiasts put AutoMeter products into their car if the meter is too "modern" for the old car.

Why AutoMeter is used by many drivers and tuners? We want to find the reason and try to make a contact to AutoMeter. After having interviews and communications to AutoMeter, we recognized that they have long history and their products are very high level. So we are going to show you AutoMeter products, company, people and etc.



このカマロが現役だった時代のさらに昔から、ドラッグレーサーに愛用され続けてきたオートメーター。こんなマシンに付いているっていうだけで、欲しくなってくるね

なぜこれほど人気があるのか、気になるパーツだ
 最初にこのメーターを見かけたのはやはりドラッグレースでのワンシオンだった。ダッシュボードに収まるのを嫌がるような巨大なボディのメーターの存在に思わず目を奪われ、さらにその脇に付いた見慣れぬ筒に興味をそそられたのを覚えている。後で聞いたらその筒は、任意の設定回転数直前で光り、ドライバーにシフトのタイミングを知らせるライトだと判明。首を回すのも気合いがはいるほどの強烈な加速の中で、的確にシフトタイミング

を知らせる合理的なシステムだという。その現場の必然から生まれたアイデアをカタチにしたところに、人気の秘密の一部を見た気がする。このAuto Meterはもうろんだけど、日本のドラッグレース（G-ワークス・ドラッグもね）でも、オートメーターは高い装着率を誇っているようで、雰囲気壊すのを嫌うような旧車ですら、装着率はなかなかだ。では、いったいその人気の理由はどこにあるのか？ 上位マシンに好まれる性能はどんなモノだろうか？ そのあたりに迫ってみたい!!



こちらはNASCARのメーター周り。すごくレーシーな雰囲気。ドラッグスターとコクピット。自然と絵になるのもこのメーターのセールスポイントだろう

テストをするのでまずは現状をオリジナルに近づける!!

①ダッシュボード交換

早速テスト!と言いたいところだけど、そんな状態でもないのがG-ワークスハチロク。扉面に出しても恥ずかしくない状態、仕様に戻してからテストすることになります。まずはスタボロだったダッシュボード



上に被さっていたカーペットを剥がすと...割れとヒビ、接着剤が...こ、これは使えないので交換することにした
 とにかくダッシュボードに付いているボルト類を外す。86整備書を手に入れたのでそれをある程度見ながら作業
 メーター回りは難しい。以前Droo-Pのハチロクページでも行っていたので、それを見ながら「んっ、こうか...」
 買ったものはオートエアコン用の最後期用では無かったので、温度センサーの穴がない。メーターパネル横同じ位置に開ける
 やっと取り付けたダッシュボード。取り付けには3時間くらい掛ったかな...間違いないくらいは新鮮です
 2時間ほどで何とか外れました。ホコリが被っているので各部をキレイキレイにしておきます
 上が手に入れた中古ダッシュボード(2万だった)。下が取り外したモノ。上も程度極上とは言えないが下よりはいい
 なんかシフトが固いし、スムーズに(特に3速)入らないと思ったらどうやらクイックシフトに変わっているようだ。とりあえずノーマルに戻す
 センターコンソールを外してシフト回りのボルトを外していくと取れる。左が付いていたクイックシフト、右がノーマル。クイックシフトは下駄を履かせて支点が長くなっているの、操作する距離が短くなるのだ
 取り外した部分はガスケットなどを取り除いておく
 ノーマルのシフトを入れて液体ガスケットが回りにつかないように注意
 ボルトを締めていきこちらは1時間ほどで完成

②ノーマルシフトに



③オリジナルにオールペン

各部の点検も おおまかにOKだ!
 実際はエンジン系、駆動系はすぐぶる快調!いろいろ点検したけど、悪いところは無くても念のために各部のオイル交換を行ったのみ。実際、チューナーに試乗してもらったエンジンはトルクがあつていいよとお墨付き。と、いってもノーマルの話。その時に今回交換したクイックシフトの指摘をもらい、それらを交換していったのだ。後は各部のブッシュも交換して販売当時の性能に戻した上で、各パーツのテストを行っていく予定。いろんな人に乗ってもらったり、各イベントにも出る予定のG-ワークスハチロク。ゆくゆくはイベントでみんなにも乗ってもらおう機会を作ろうと思ってるから、それも含めて楽しんでいくわ!



赤というカラーはどうしても色あせてしまうようで、ルーフなど日が直接当たる部分のクリアが剥がれていた...とありあす、赤のボディ部分はオリジナルの赤でオールペン!! 見事に蘇ったのだ!!

Street Rod
MCX



Street Rod
Golden Oldies



Street Rod
Designer Black II



Street Rod
Designer Black



Street Rod
Arctic White



Street Rod
Antique Beise



Street Rod
American Platinum



Ultra Nite



Ultra Lite
Digital



Ultra Lite II



Ultra Lite



ultimate II



ultimate



オートメーターは知ってるけど、こんなに種類があるなんて知らなかった！全シリーズを一挙掲載！！

Street Rod
Old Tyme Black



Street Rod
Old Tyme White



Street Rod
Old Tyme White II



Traditional
Chrome



Z-Series



Sports Comp Digital



Sports Comp II PC



Sports Comp II



Sports Comp



Pro Comp



Phantom II



Phantom



NU



Nexus



Metric



GS



Ford Racing



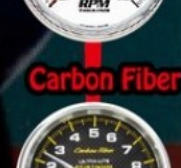
ES



Cobra



Auto Gage



The technology that how excellent Auto Meter is!

センサー類



Sensors or senders as we often refer to them are a key component to electrical gauges. They directly measure the medium that the gauge is designed to monitor and transmit this information via electrical signal to the gauge which then translates/transmits this information into a pointer movement or a digital display reading which the driver is able to view.

センサー、またはセンサーは電子式ゲージのキーともいえるパーツで、エンジンの回転を電気信号に変換してメーターに送り、ドライバーに知らせる。ここで紹介するセンサー類は、厳密なテストを実施した結果、採用されたものだ。

取り付け



Auto Meter has got a lot of mounting solutions. So you can find the mount which suit for your car.

単なる金具状のタイプから、スタイリッシュなデザイン重視のマウントまで、メーターを装着するクルマに合わせるためのさまざまな取り付け用パーツも用意されている。

オートメーター どこがスゴい? シフトライト



As cars got progressively faster and gearbox ratios tighter, the driver's ability to change gears at the optimum point based on the tachometer reading while also controlling the vehicle became more difficult. In order to help drivers focus on getting the car down the track, the shift light was created. The light is set to the point where the driver wants to change gears. Then when the light comes on while the car is racing the driver knows it's time to shift.

メーターパネル

For high vibration applications and also those that require environmental sealing, Auto Meter creates Liquid Filled Mechanical Gauges (the gauges you saw the silicone oil poured into). Examples would be land speed cars that run at Bonneville, desert race vehicles that run at Baja and drag race engines such as on the back of the

読み取りやすさが最優先されるメーターパネル。多様なデザインバリエーションを持つオートメーターのパネルは、シルクスクリーンによってプリントされている。また、振動による作動の不安定さを解消するため、パネル内にシリコンオイルを充てんしたモデルもラインナップされる。

メーター駆動部

High performance gauges are required reliability and accuracy. Then Auto Meter decided to make an electrical gauge to control needle movement. Also Auto Meter is doing check and calibration before selling the products. It makes their products reliability.

エンジン回転数の変化に素早く対応し、正確な数値を表示するためにメーター(ニードル)の動きは精密にコントロールされる。現在のメーターでは、メーター本体内部に備えられた電子回路がニードルの動きを制御するが、オートメーターはこうした電子式のメーターを早くから開発し、他に先駆けて市場に登場させている。もちろん、オートメーターでは出荷前の製品をすべて徹底的にチェックし、その動作が確実であることを確認している。

制御・警告系

Auto Meter has been developing products to help alert drivers more quickly and visibly to problems as they arise while allowing them to focus their attention on the track, as well as features that allow the gauges to control other electronic devices on the vehicle via relays (such as electric fans being controlled by the water temperature gauge, or an ignition cut switch controlled by the oil pressure gauge to prevent engine damage).

オートメーターの高級タコメーターには、ドライバーに現在のエンジン回転数だけでなく、そのほかにも必要な情報を伝え、場合によっては水温や油温などを自動的にコントロールする機能を持つものもある。また、デュアルレンジタコメーターと呼ばれるタイプでは、走行中の最高回転数やシフトポイントを記録し、走行後にそのデータを呼び出すことも可能だ。

オートメーター製品紹介

introduces the Typical product of AutoMeter.

Auto-gage

オートゲージ

The Autogage product line is designed for a street performance vehicle owner on a budget. These products are built and tested by an outside supplier to specifications engineered and established by AutoMeter. In this way AutoMeter is able to offer a lower cost solution for someone who needs

コストを重視する公道車オーナーに向けて作られたのがこのオートゲージシリーズだ。この製品は、オートメーターの委託を受けた外部のエンジニアによってテストと製作が行われており、チューニングに興味を持ち始めたエントリーレベルのユーザーに最適。

入門機



Ultra-Lite II

ウルトラ・ライトII

高機能

Mountable in every conceivable position, the versatility and durability of our Pedestal Mount tachometers have made them a race proven favorite for over 30 years. Digital, Liquid Filled Mechanical, In-Dash Tachs and Speedos and etc. Offer a variety of performance oriented options from shift lights to memory recall functions.

ラインナップにメートル式 (km/h) 表示スピードメーターも備えるシリーズ。信頼性と耐久性はともにハイレベルで、激しい振動下においても安定した動作を見せる。取り付けの自由度も高く、シフトライトが最適な変速タイミングをドライバーに指示してくれる。また、STACK のシステムと連携。レース中の様々なインフォメーションを管理し、各デバイスの制御も可能な高機能シリーズだ。



Other

リノクセイヒン

Street Rod Old Type White II

ストリートロッド オールドタイム・ホワイト



レトロな雰囲気で作られたストリート用メーター。速度、回転、オイルプレッシャー計などが同梱されるキットと、単体での販売も行われる。

細かい回転数設定や、データ管理ができるモジュールが用意されていて、レースで威力を発揮する。また、高性能なバッテリーチェッカーなどもある。

What kind of company is AutoMeter?

オートメーターってどんな会社?

History of AutoMeter

オートメーターの歴史



Founder: Vern Westberg
創始者: ヴァーン・ウェストバーグ

In the heart of the Midwestern United States, about 60 miles West of Chicago, IL, in the small town of Sycamore, Auto Meter Products, Inc. has been revolutionizing the way race car drivers and vehicle tuners think about instrumentation and automotive electronics for over 50 years.

Auto Meter was founded in 1957 by founder Vern Westberg, in Arlington Heights, Illinois, a suburb of Chicago, when he created the first Auto Meter electric tachometer. Since that time Auto Meter has been driven to provide performance enthusiasts with the information they need to win.

Vern loved tuned vehicles and race cars and felt that the instruments / meters of the day did not adequately communicate the information a driver needed to make split second decisions quickly or accurately enough and was determined to improve upon these areas so that drivers could more properly understand what was going on inside of their engines. Vern poured sand castings in the family back yard to make the tachometer mounting bases and his sons John and Ralph helped assemble products in the family basement at night.

Very Early Auto Meter Tach



ごく初期の製品

手作りに近いかたちで生産された会社創立直後のオートメーター製タコメーター。8000rpmまでのシンプルなメーターだが、当時の製品としては正確性が高く、出荷前に完璧なキャリブレーション(調整)が行われていた。取り付けの際に特殊な工具が必要ないというのも特徴の一つだった

ALL NEW AUTO TACH KIT

You Assemble You Save
Price Complete \$29.80



AUTO METER PRODUCTS

520 East Haven Street • Arlington Heights, Illinois

ごく初期の製品を掲載した当時のチラシ

伝統の街で生まれた高性能メーター
アメリカの伝統ある都市、イリノイ州シカゴから60マイルほど西にある小さな町、シカゴ東部オートメーターは誕生した。オートメーターは、1957年にヴァーン・ウェストバーグが最初の電気式タコメーターを作ったことにより設立された。チューンドカーマニアであったヴァーンは、当時使われていた計器の正確性に不満を持っており、ドライバーがエンジンの状態を正確に把握できるよう、自らメーターを開発することを決意したのだ。当時は夜になると、自宅のバックヤードでヴァーンがメーター本体を自身の手によって製造し、彼の息子であるジョンとラルフが配線と組み立てを行っていた。こうして作り出されたのがオートメーター製品の第一号だ。当初はサーキットや市場においてなじみのなかった電子式メーターだが、次第にその性能がドライバーたちに理解されるものとなり、現在ではオートメーターといえば高性能メーターの代名詞と呼ばれるまでになっている。



初期の製品

上写真の製品からしばらく経って販売されたタコメーター。一部のデザインやカラーなどが変更されているものの、仕上げの美しさは変わっていない



最初の5インチ

And, a present AutoMeter co.,Ltd becomes it so.

In 2007 AutoMeter expanded its performance family to include two new companies with the acquisition of Stack, Ltd. of England, whose roots are in Formula 1 instrumentation and are famous for their dash displays and data acquisition system, and Dedenbear Products, a company renowned for throttle stops, delay boxes, and drag racing electronics. AutoMeter is excited about the opportunities presented in these partnerships and are bringing to market several new and exciting designs and technologies including the Ultra-Lite Pro Data Acquisition System, the Dedenbear STS Throttle Stop, and Stack Pro-Control Professional Stepper Motor Gauges. AutoMeter is one of leading gauge company today. They are producing over 50 Monster Tachs and test equipments. In addition to the more commonly known Auto Meter High Performance division focused on performance and racing automotive instruments, Auto Meter also includes four additional branches that cater to specialty markets.

創業から50年を迎えた、07年、オートメーターは、イギリスのSTACK(レーシングゲージ)、イボックス、ドラッグレース用電子機器で知られるディンパープロダクツをグループに加えて規模を拡大、オートメーターはこの提携によって、データ収集システム、ステッパーモーターゲージなどのハイテク製品を市場に送り出すこととなった。本流であるメーター部門においても、50を超えるバリエーションを誇るモンスタータコメーターや、電装部品のリストアップを確固たるものにした。

そして現在もオートメーターは発展を続け、公道車製品の開発・販売をはじめ、世界各国で行われているレースにおいても活躍を演じているのだ。



現在は...



stack Marine Motor cycle Dedenbear Products

ハチロク道

第5回 元気なFRでトコトン楽しむ

サーキットテスト Part.2!

普通なストリート仕様の足の実力をチェック!



ども!今回ドライバーを務める賞輪です

ハチロクで〜す

RAY'S・TE37V

BILS・40段調整式ダンパー

CUSCO・調整式ピロアッパー

アーカイブ⑬P.61ではサーキットでハチロクを思いっきり走らせ、その実力を知ることができたんだけど、今回もサーキット!キビキビ走るハチロクをもっと楽しいクルマにするために、新たなテストを迎えて気になるパーツを試してみるぞ!

ドライバーは、メンテコーナーでお馴染みの賞輪氏だ!



HEYMAN PRODUCTS 代表 & 現役ドリドライバー
HEYMAN PRODUCTS Tel:042-569-2152

今回のお題は...

① ロンシャン+中古50タイヤ → TE37V+新品55タイヤ

② ノーマルショック+ダウンスプリング → BILSダンパー+車高調 + CUSCOピロアッパー+マウント

コースは本庄サーキット



今回は一周のラップタイムの他、S1、S2、S3と区間を分けて計測した
前回に続き、今回のテストも埼玉県・本庄市にある本庄サーキットで行なった。緩急のメリハリがあるレイアウトなので、パーツ変更の効果が比較的わかりやすいコースだ!
▶埼玉県本庄市児玉町高柳 883

ストリート仕様を意識



今回のテストでは街中を走っている公道仕様のハチロクを意識して、パネや車高、キャンバーなどのセッティングなど、実際にありそうな仕様をちょっと想定してテストを行った。参考にしてもらえたらウレシイです!

※このコーナーは2010年G-ワークス10月号に掲載したものです。

AutoMeter is being supported by such a cool staff.

オートメーターはこんなスタッフたちに支えられている!!



I would love to visit Japan and check out the drag racing scene there! I hope that if you come to the US that you'll come visit me at an NHRA race! いつかそっちに行って、日本のドラッグレースをチェックしたいな! もしアメリカに来ることがあったら、NHRAレースの会場でお会いしよう!

Mark Ericson
Director of Motorsports

Thank you for supporting Auto Meter! We are proud to be able to supply instruments to racers around the world who share our enthusiasm for the automotive hobby! オートメーターを支持してくれてありがとう! オレらは世界中のレースを愛する人々に製品を提供できることを誇りに思っているぜ!!

kris carlson

HELLO! I'm Kevin Cothn... やあ、私が社長のケビン・コスナ... いや、ジェフキングです!

jeff king
C.E.O



Hey! I'm here. オレもいるよ~
Matt Martin
National Sales staff

性能・品質への自信と、想像以上のラインアップ。★正直なところ、驚いた! 先ずはそのラインアップの多さ。バイクやマリノ用を入れると、軽く50種はあるという。日本で見るとは数種類だけなので、コレには驚いた。そして、ポップな外観と、ワイルドなドラッグレースで人気だというイメージから、カッコとノリがいちばん重視されているのでは? なんて勝手な想像で挑んだ取材だったが、話を聞くにつれ、その性能への自信はかなりモノだと言ったことが分かってちょっと驚いた。そしてそれは、紛れもなく、現場で性能が支持されているからこそその自信なのだとも思った。考えてみれば、メーター一筋で50年も続けてきているのだから、性能へのコダワリは当然だろう。長い歴史の中、メーターのおかげでタイムが大幅に塗り替えられたことだっただけかも知れない。そんなメーター様を捕まえて「驚いた」なんて表現は失礼でした。安易に決めつけてすみません。ともあれ、つくづく永く愛用され続けている製品というのは、確かにその支持される理由というのがあるのだなあと、感じさせられる取材でした。このコーナーでは毎回言ってますが「オートメーター、欲しいなあ〜」...次回も請うご期待!

テスト走行開始時の基本データ

今回は猛暑が予想されるため、気温が上がり切る前の午前中にテストを終える作戦だ。とはいえ、9時の時点でもう30℃超え…はたしてタイヤやブレーキ、エンジン、そしてドライバーが保つだろうか…心配だ

気温: 31℃
湿度: 78%
路面温度: 41.8℃

今回使用した計測機器

コース標準計測器
コースで貸し出してある計測器。これでコースタイムを計測する。

デジスパス
GPSを使ったクルマの動きを記録してくれる。ランの確率に合わせた計測が可能。

ドリフトボックス
モーションセンサーとGPSでいろんな挙動を記録できる。走行中のGはこれで計測した。

意外とやんちゃな走り

1本目は前回のテストと同じ仕様だけど、この日の基準タイムとすることで改めて走行し、一通り計測を行った。心配されるのは気温の影響だけ、この時間ですでに30℃を超えてはいるものの、まだ厳しいと言っただけではなく、初乗車となる箕輪氏のウォーミングアップにはちょうど良いコンディション。実際に20分弱の走行を終えて戻ってきたとき、箕輪氏もハチロクも、共にケロツとしていた。しかし走りの方は気温より熱く、縁石にバンバン乗り、1本目からいきなり本気タイムを叩き出したのはさすがと言ったところ。この調子なら2本目も期待できそうだ!

最高ラップタイム(区間)

S1	S2	S3
20.965sec	7.666sec	22.759sec

S1がストレート2本の高速区間で、S2がヘアピンの低速、S3はヘアピンからS字を切り直し最終コーナー立ち上がりまでの中速区間だ。区間ごとに細かく比較するといういろいろ見えておもしろいぞ

最高G 1.090G

ココでのGは最もコーナーがキツイ第2ヘアピンでのコーナーリングGを比較する。どれだけタイヤのグリップを使って回っているかの目安になるだろう。中古タイヤだが、1Gのボーダーラインを超えた

ロンシャンXR-4

前後: 15インチ 7Jオフセット+25
前: POTENZA RE750 195/50-15
後: ADVAN Neova 205/50-15

ホイール6.5kg+タイヤ

前: 4.5kg 後: 9.3kg
タイヤ外径: 前: 563mm 空気圧: 前: 1.8kpa 後: 2.5kpa

中古で購入したときに履いていたタイヤとホイールのセット。リヤにはNeovaを履くが、いかんせん年季が入ってるし、さらに前後別銘柄というチグハクな組み合わせだが、実際はどうだろうか?

箕輪氏、どうですか?

オモロいハチロク

ハチロクは自分でも持っているのでもうちょっと乗ってます。これはノーマルエンジンだからパワーが無いのはわかっていましたけど、この時期にこれくらいのパワーだと、この中古タイヤでも食い過ぎるくらいですね。



最高ラップタイム

51.715sec

様子を見ることもせず、コースイン1本目から52秒台でラップ。そのアタックの中でこのベストがこのタイム

平均ラップタイム

52.449sec

明らかに前のクルマに捕まっちゃった周を除いて平均を出したのがこれ。最高ラップとの差が少ないのは安定している証だ

最高速

111.77km/h

2空で最終コーナーを立ち上がり、1コーナーで減速する直前でこの速度をマークした

まずは現状の走りから!

ノーマルショック+不明ダウンスプリング & ロンシャン+中古タイヤ

Volk Racing TE37V

前後: 15インチ 8Jオフセット±0
TOYO PROXES R1R 前後: 195/55-15

ホイール4.9kg+タイヤ9.3kg
タイヤ外径: 595mm 空気圧: 前: 2.0kpa 後: 2.0kpa

軽量高剛性ホイールの代名詞と言っても過言ではないTE37。本来は軽量を活かすために50タイヤを履かせるところだが、今回はあえて入手しやすい55扁平のR1Rを組み合わせた

最高ラップタイム(区間)

S1	S2	S3
21.003sec	7.735sec	22.745sec

ノーマルショック

2本目はホイールとタイヤを交換した。まず変わったと感じるのが外観だ。ツライチで深リムがキマったスタイリングは文句無しにカッコイイ!そしてコレは見た目だけでなく、トレッドが拡大されたことで、走りにも効果が現れているだろう。実際の走行では安定感が出たためか、換える前より一層落ち着いた印象を受けた。それが好タイムにつながったのかも知れない。それと、外径が大きくなったことでギヤ比が変わった効果も見逃せない。同じコーナーを回るときにも、少し回転が低く感じた。

最高ラップタイム(区間)

S1	S2	S3
21.003sec	7.735sec	22.745sec

平均ラップタイム

51.928sec

ローテーションの関係で1本目比べて周回数が半分程度だったため数字は良い結果となったが、それでも53秒台に入ることなく、安定して周回していたのは事実だ

最高ラップタイム

51.573sec

この回は走行本数が少なかったのに、わずかながらタイムアップしていることから、1本目より限界が高まったと言っただけで間違いなさそう

最高速

110.98km/h

グリップで食われたせいか、タイムは上がっているのに最高速はやや低い結果となった

最高G

0.972G

こちらも意外と1本目より低い数値だった。ヘアピンのスピードが思ったほど乗らなかったのか…

VolK Racing TE37V

いまだにバックオーダーを抱えているほど人気のTE37V。旧車向けのイメージも強いが、実はハチロクがメインターゲットなのでは?と思っただけで、実はマッチングがイイこの光沢リムはややクラシカルな雰囲気も37Vならではの味わいだ

箕輪氏、どうですか?

もう一度50タイヤで乗ってみたいですね

カッコイイな、気になってるホイールなんです。実際に走った感想ですが、タイヤの変更が大きいので、ホイールが変わったと感じられるかどうかは難しいですね。グリップが高くなって、外径も大きくなっているため、走りはややモッサリしましたが、確実に限界は高くなっていると感じました。

2 ノーマルショック+不明ダウンスプリング & Volk Racing TE37V+TOYO PROXES R1R

タイヤとホイールでどう変わる?

走行時の基本データ
気温: 34℃ 湿度: 68% 路面温度: 42.4℃

走行後のタイヤ表面温度
前: 51.6℃ 後: 52.0℃

BILS 40段調整式ダンパー



性能とコストパフォーマンスの両立のため、単筒式にコダワリ、ダンパーをリリースしているBILS。今回装着したのは通常のタイプだけど、ハチロク用には他にもスプリング同軸のコイルオーバータイプ(リヤ)や、フロント獨立式ダンパー(テスト中)もある

現場でダンパー交換!



短時間でショック交換するためには人がかかる作業開始。熱を持ったブレイキに耐えられるも、なんとか1時間程度で交換作業を完了できた。

ドライバーの真実も助けてもらって、メンテは自分の物だけにメンテに心強かった!

区間ごとに見ても、やはり良い結果が出ている。特にS3はこの日のベストで、ここは切り返しが多い区間だけに、足まわりがしっかりしたことが効いているという証ではないだろうか

最高ラップタイム(区間)

S1	S2	S3
20.742sec	7.717sec	22.716sec

走行後のタイヤ表面温度・前:60.2℃/後:56.3℃

最高ラップタイム
51.443sec

クルマの動きが変わったなと思ったら、その変化はしっかりタイムに現れていた。こうして効果が結果に出るとおもしろい!

平均ラップタイム
51.996sec

平均タイムも最高タイムとの差が少ないタイムで、このことからマシンをより良くコントロールできていることが想像できる

最高G 0.987G

意外とコーナーリングGだけは最高値ではなかった。これは逆に、無駄なくスムーズにコーナーを回っていたため...ということなのかもしれない

最高速
111.86km/h

最高速はこの日のベストを更新。ダンパー交換のインターバルでクーリングされたことでエンジンの状態が戻ったことも、最高速が伸びた要因だろうか

NSRG調整式タイム!
箕輪氏のコメントにもあるように、ダンパーが効いたことでクルマの挙動がシッカリしたようだ。外から見ていて、明らかにロールが減っていることがわかるほど、動きに変化が見られた。そのことは、わずかではあるが測定結果にもしっかりと表れている。この日の最高タイムをマークすることなり、改めてダンパーの重要性を感じた。ちなみにこのときのダンパーの減衰量は真ん中より弱めのセットなので、さらに締め込んでいくことでの変化を試す余地はまだ残っている。

BILSショック+不明スプリング



減衰量 前・20ノッチ減し 後・15ノッチ減し
バネレート 前・8kg-f 後・調整無し

CUSCO調整式ピロアッパーマウント キャンバー0度
フロントには8キロ、リヤはノーマルレート+αでせいぜい3キロ程度のバネという、タイヤに負けずグハグハな組み合わせでトラバ。ストリートではこういう組み合わせもあり得るということで、ちょっと確かな仕様を試してみることにしたのだ

箕輪氏、どうですか?



交換作業も任せて!(笑)
けっこう変わりますね。全体的に動きがシッカリした印象で、ブレーキングや加速時の挙動がつかみやすいので、前のサスよりも思いっきり攻められる割合が増えました。でも、現状でリヤの車高が高く、落ち着かない部分は残ってます。ダンパーで固めていくよりも、前後の車高バランスを調整してやると、もっと良くなると思いますよ。



走行時の基本データ
気温:36℃ 湿度:65% 路面温度:51.5℃

ダンパーの効果は?

BILSショック+不明スプリング & ロンシャン+中古タイヤ +CUSCO調整式ピロアッパーマウント

3

4 BILSショック+不明スプリング & Volk Racing TE37V+TOYO PROXES R1R +CUSCO調整式ピロアッパーマウント

ダンパー+ホイールの相乗効果

走行後のタイヤ表面温度・前:63.0℃/後:67.1℃

走行時の基本データ
気温:38℃ 湿度:60% 路面温度:50.0℃



キャンバー角変更



ネガ方向に約1.5度
フロントフェンダーモールとタイヤの干渉を避けたかったのと、キャンパーの変化も試したいということもあり、せっかくなのでピロアッパーの限界付近(2目盛り残し・約1.5度ネガ)までキャンパーをつけてみた。これでハンドリングがどう変わるか見てみよう

最高ラップタイム(区間)

S1	S2	S3
20.881sec	7.864sec	22.766sec

全体的にどの区間も、タイヤ&ホイールを換える前に比べてコンマ1秒近くタイムが落ちている。実際の差はごくわずかしかないが、アクセルやブレーキのほんの少しの不安が、こうして結果に表れることもあるようだ

最高ラップタイム
51.855sec

ベストラップは交換前のコンマ4秒オチ。この差はストレートだと車体2台分くらいは空いてしまう計算になるので、レースになると大きい!

平均タイムも同じようにオチている。気温の上昇もあると思うが、アシのバランスの変化で、わずかに攻めづらくなったモノと思われる

平均ラップタイム
52.434sec

CUSCO 調整式ピロボールアッパーマウント



品質の高さには定評があり、競技車両にも装着率の高いCUSCOのピロアッパーマウント。それでいてコストパフォーマンスの高さも大きなポイントのひとつだ。今回は車高調と共に装着した

ベストの組み合わせをぜひと思いきや
ホイールとタイヤの変更。ノーマルサスではタイムが上がったので今回も、と期待されたがショック交換との組み合わせでは良い結果とならなかった。実際、右記のコメントにあるように、なんとなく箕輪氏の感触もあまり良くなかったよう、それがタイムに出たと書ってもコンマ数秒だけ...カタチとなった。
調子に乗ってキャンパーを付けたのがイケなかったのか、あるいは車高のバランスが良くなかったのか...似た状況に陥っている人もきっといると思うので、この対策は今後の課題としよう。

最高速
111.47km/h

最高速もオチているものの、その差はごくわずか。気温は確実に上昇しているが、エンジンにそれほど影響は出ていないようだ

最高G
0.970G

コーナーリングGも今回のテスト中いちばん低い数値だった。この数値からも、車輻に不安要素があることがわかる。数字は正直だ

箕輪氏、どうですか?



キャンパーを付けたことでハンドリングに変化が出たかどうかは、現状では微妙なところですね。むしろ外径の大きいタイヤに換えたことで、前後の車高のアンバランスさが大きくなった気がします。それと、セブラに乗って立ち上がる時などに、フロントの伸びストロークが足りなくて少し暴れているのが気になりました。

58年式 ジュビライド AE86レビン

ハチロクのパーツを数多くリリースするジュビライドで、オリジナルパーツを耐久テストするために製作されたマシン。7時間耐久などに積極的に参加することで、性能はもちろんのこと、途中でガタが出たり壊れたりというトラブルチェックを含めた、文字通りの耐久テストを繰り返している。注目ポイントは4連スロットルに装着された超ショートファンネルで、高回転域のレスポンスが激変する。



進化した足を生かしてコーナで勝負!



徹底した軽量化のため内装は一旦すべて撤去され、ドア内張りやインパネはアルミで製作。オートメータコ・水温・油温・油圧・空燃比計を装着する

Interior

ロールケージの他に、オリジナルのトライアングルバー、モノコックバー、シートバーを装着してフロア剛性を極限までアップ。斜めに装着することでロールケージと同じ効果があり、剛性と耐久性も折り紙付きだ



ディープなエキップ01のオフセットはフロント-16、リヤ-28。タイヤはF:205/50-15 R:225/50-15のD01J

Engine

輸出用ピストンで12.1に圧縮比を上げ、288/288カム、TRD0.8mmヘッドガスケット、オリジナルインマニを介してAE101スロットルを装着。組んでから15年経つが今でも絶好調!



点火系はMDIで強化。専用コイルをダッシュボード裏に設置しているため、プラグコードがダッシュ裏に伸びる



オリジナルのインマニアダプター、デリバリーパイプ、スリーブファンネルで武装したAE101スロットル

タコ足はフジツボの45φ等長、マフラーはオリジナルの60φストレートタイプを装着。サーモハンテックでエンジンルームの蒸気対策も

※このコーナーは2009年G-ワークス9月号に掲載したものです。

定点撮影で見る、姿勢変化の比較

ヘアピン出口 ヘアピン進入 ブレーキング

ステアリングの切り始めから大きくロールしならぬよう開始。ほぼそのままのロール量でヘアピンのアシンを伸ばしながら、ヘアピンを地した状態でコーンを回って、ヘアピン出口でしっかりとした動きだ

ヘアピンの入り口で、ロール量が増える。タイヤの外縁が大きくなったせいで全体的に車高が上がっているが、ノーズの沈み方自体にはほとんど変化が無いようだ。リヤは伸びる足なのでややフワつく傾向が

ブレーキング時の姿勢を比較。ここでは100km/hくらいから40km/hくらいまで一気に減速する。思ったほどノーズダイブしていないように見える

ヘアピンの入り口で、ロール量が増える。タイヤの外縁が大きくなったせいで全体的に車高が上がっているが、ノーズの沈み方自体にはほとんど変化が無いようだ。リヤは伸びる足なのでややフワつく傾向が

ヘアピンの入り口で、ロール量が増える。タイヤの外縁が大きくなったせいで全体的に車高が上がっているが、ノーズの沈み方自体にはほとんど変化が無いようだ。リヤは伸びる足なのでややフワつく傾向が

ブレーキング時の姿勢を比較。ここでは100km/hくらいから40km/hくらいまで一気に減速する。思ったほどノーズダイブしていないように見える

ヘアピンの入り口で、ロール量が増える。タイヤの外縁が大きくなったせいで全体的に車高が上がっているが、ノーズの沈み方自体にはほとんど変化が無いようだ。リヤは伸びる足なのでややフワつく傾向が

ヘアピンの入り口で、ロール量が増える。タイヤの外縁が大きくなったせいで全体的に車高が上がっているが、ノーズの沈み方自体にはほとんど変化が無いようだ。リヤは伸びる足なのでややフワつく傾向が

ブレーキング時の姿勢を比較。ここでは100km/hくらいから40km/hくらいまで一気に減速する。思ったほどノーズダイブしていないように見える

ヘアピンの入り口で、ロール量が増える。タイヤの外縁が大きくなったせいで全体的に車高が上がっているが、ノーズの沈み方自体にはほとんど変化が無いようだ。リヤは伸びる足なのでややフワつく傾向が

ヘアピンの入り口で、ロール量が増える。タイヤの外縁が大きくなったせいで全体的に車高が上がっているが、ノーズの沈み方自体にはほとんど変化が無いようだ。リヤは伸びる足なのでややフワつく傾向が

ブレーキング時の姿勢を比較。ここでは100km/hくらいから40km/hくらいまで一気に減速する。思ったほどノーズダイブしていないように見える

クルマの走りはバランスが大切だ

今回プロ(ロー)ドライバーに乗ってもらい、ホイール、タイヤ、ダンパー、ピロアッパバーをテストしてみ、改めて足まわりパーツの変更でガラッとクルマの挙動が変わるのだとどうとを実感した。これはサーキットでのテストだけでなく、パーツ交換の効果自体は街乗りレベルでも充分変化を体感できるものだった。

そして、実際にドライバーの話を聞いて、(自分でも体験して)感じたもう一つのこと、クルマはバランスが大事だということだ。今回のハチロクのように、前のめりだとリヤが落ち着かない傾向になったりと、場合によっては車高のバラツキや重量配分などを大きく、走りに影響を与えることもあるのだということを感じた。今後もしろんなパーツで積極的にサーキットテストをやっていくので、注目していきたい!

みんなの愛車、チーム大募集!!!

G-ワークス どちらも OK G-ワークスパイク 全国どこへでも行くよ!!

「G-ワークス」と「G-ワークスパイク」共々、みんなにより近い存在の本を目指しているから、日本全国どこへでも行って取材しちゃいます!! 我こそはと思う方々、ふるって応募しちゃってください。取材はチーム/個人は問いませんから、どしどしeメール送ってください!! ★写真も忘れずに添えてね!

応募はメールから!!

電話やFAXでも受付しています!!
G-ワークスパイク編集部
Tel:03-3522-6802
Fax:03-3522-6575

ショップやメーカーのすぐいクルマ/バイクだけではなく、みんなが普段乗っている&いっている車両を中心に、よりみんなに近い雑誌を目指しているG-ワークス編集部では、チーム取材や個人の取材などを大募集!! 我こそはと思う方々、どしどし応募してください!! イベントやツーリングなんかにも行っちゃいますよ~住所、氏名、年齢とクルマ/バイクの写真をeメールで(インターネット環境等がない方は、封書でも可能!!)自慢のポイントやアピールなども書いてくれると行く確率も非常に高くなるから!!

▶g-works@deesclub.co.jp ★全国のみんなに自慢の仲間と愛車を披露しよう★

以前のG-ワークスに掲載された、TUNEDトヨタAE86集合!!
G-ワークスアーカイブシリーズ⑬
TOYOTA AE86/85系
レビン/トレノ
AE86
ハチロク AE86/85 2Door/3Door

2024年9月12日発行
発行人 鈴木賢志
編集人 石川浩幸
発行 株式会社三栄
〒160-8464
東京都新宿区
西新宿6-22-1 新宿スクエアタワー 26F
受注センター TEL048-988-6011 FAX048-988-7651
広告部 TEL03-6897-4622 販売部 TEL03-6897-4611
編集 株式会社ディーズクラブ G-ワークス編集部
〒136-0082 東京都江東区新木場 2-10-1
G-ワークス編集部直通 TEL03-3522-6802
©SAN-EI CORPORATION
印刷:TOPPANクロレ株式会社 ○本誌掲載記事の無断複製、転載、上演などを禁じます

G-ワークスのエッセンスを凝縮したアーカイブシリーズ!
G-ワークス
お求めはお近くの書店又は三栄販売部まで



車種ごとのチューニングがこれだけまる分かり!!



Engine

92後期をベースにCA18改83φピストンを組み、排気量は5% (約80cc) アップの1666cc。1.2mm皿研と0.8mmガスクレツで圧縮比は12.8。304 / 304カムと101スロットルを装着する



時代と共に進化するレビン/トレノの魅力

意図的に2番と3番のファンネルのみ長くした不等長仕様のトルククックを装着している



セッティングはフリーダム。ジュビライドでセットアップしてもらった後も、自分で色々とりセッティングを楽しんでいる

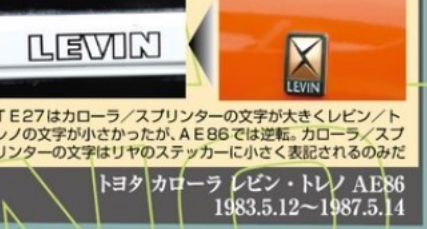
エアコンスイッチもワゴンオフの削り出し。ここも当初は赤だったが、ノーマル然としてしまったため青に変更した



シフトノブやサイドのボタンのワゴンオフの赤いアルマイトも1メーターのフルバネはほとんど見えない

レプリミットや点火遅角を設定できるMSDのデジタル6と、プリアスターコイルで点火を強化。これのせいで徐々に各パーツが赤くなり始めたらしい

27から86のココが進化!
カローラ/スプリンターの文字が小さく!



Interior 愛する4A-Gを赤く染め上げる!

ワークス仕様から受け継いだホイールは、F:10.5J、R:12Jとデカすぎ(笑) タイヤはF:215 / 50-15、R:225 / 50-15をモリツと引っ張ってド迫力!



60年式 田中 AE86トレノ

田中さんのトレノは12Jのハミっぷりが迫力だが、コダワリはボンネットの中に隠されている。MSDの赤に合わせて徐々に増えいった赤いアルマイトの削り出しパーツは、もう交換できる部品が無いほどちりばめられている。次はシルバーに見える鋳造アルミ部分を全部ブラックアルマイトにして、世界に1基だけの4A-Gに仕上げる予定だ。

21世紀究極のクルマ改造本!
G-ワークス

毎月21日発売



アナログの極み。



2024年9月号・発売中
最新刊



9784779650710



1929476013644

ISBN978-4-7796-5071-0

C9476 ¥1364E

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN TOPPANクロレ株式会社

雑誌 62277-97

定価1500円

(本体1364円+税10%)

2024年9月12日発行 発行人: 鈴木 賢志 編集人: 石川 浩幸 発行: S 三栄 三栄 〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1 新宿メディアタワー26F
受注センター: TEL048-988-6011 FAX048-988-7651 販売部: TEL03-6773-5250
編集: 株式会社エースクラフ 〒136-0082 東京都江東区新木場2-10-1 TEL03-3522-6802

SPN-EI
MOOK
G-WORKS 7-カーブ
H3A/E86 W/ NV