



400psと300psのS15シルビア 進化しているのはどっちだ?!

ARMS
丸山淳一さん

「S15シルビアは100点満点のクルマです。サーキットを楽しく走れて、そのうえ壊れない」と語る丸山さん。そうした思いがチューニングにも込められている



クイックで攻める甲斐がある
その分、操作はシビア

シーウエストのエアロボディにポルテックスのGTウイング、大きなアウトレットを持つボンネットを開ければ真赤に塗られたカムカバーと適度の焼けたエキマニが見える……まさに典型的なチューンドシルビアといった風情のマシンはアームズのユーザーである中澤さんの愛車。つい最近までS14シルビアで走りを楽しんでいた中澤さんだが、やんごとなき事情でS14を失ってしまったそこで、HKSの2835タービンをはじめS14に使っていたパーツを移植することで走りを楽しもうという理由から選んだのが現・愛車であるS15。街乗りとサーキット走行をバランスよく楽しめる仕様という。

試乗ステージとなった本庄サーキットは、中澤さんがターゲットとしているコースのひとつ。30℃半ばという気温のためにビッグタービンの本領を発揮できない状況ではあったが、山田プロはそのポテンシャルをいかに感じ取ったのか?

「たしかにサーキットを走ることが楽しいキャラクターに仕上がっている。ただし、その楽しさは難しさと表裏一体だ。たとえばステアリング操作に対する反応はクイックで攻め甲斐はあるけれど、その分だけシビアな操作が必要。エンジンは2速でホイールスピンするほどトルクフルだけど、パワーが盛り上がりすぎるのは4500~5000rpmあたりから。そこから上の回転域をキープして走らないと、せっかくのビッグタービンらしさが活かせない」と山田選手。いい悪いという話ではなく、そういうピンポイントなドライ

ビングが速く走るためには必要なキャラクターというわけだ。

では、こうしたチューニングカーを走らせるときのドライビングに関する注意点は何だろうか。

「進入で頑張り過ぎてアンダーを出してしまうのが最悪のパターン。フロント荷重をいったん抜いてしまうと、もう一度荷重を乗せるまで待つしかなく、その間にエンジン回転が落ちてしまうのでパワーバンドを外すという悪循環になってしまう。逆に理想的なのはコーナーの立ち上がりから次の減速ポイントまでの加速区間を長くとり、エンジン性能を活かす走らせ方。加速を活かすイメージで走ることが大切」と山田プロはアドバイスする。

そうしたドライビングに向けて重要なチューニングとは?

「ミスが許されないクルマの場合、ドライバーが頑張るのが難しい部分のコントロール性を上げたり、マイルドにすることが有効だ。このクルマならブレーキをマイルドな方向に持っていけば、もっともっと乗りやすくして速いタイムを安定して出せるだろうと思う。ブレーキがマイルドで効くようになればフロント荷重を適切に掛けることができるし、それによって進入でのミスを誘発することも少なくなる」。

期せずしてシルビアでのタイムアタックにつながる話になったが、ラップタイムを刻むという視点で、このマシンを見るとポイントになるのはリアに装着されたGTウイング。「本庄のようなショートコースでもブレーキング時の安定性、トラクション性能の向上は感じられる。有効だし、必要だ」とのこと。



オーバーフェンダーに収まるタイヤはディレツァZ1☆(255/40-17)、9.5-17(18)ホイールに組む。前後同サイズはランニングコスト低減も意識したチョイスだ



開発段階では前後10kg/mmのスプリングにもなったというが、街乗りを意識した結果フロント7kg/mm、リア6kg/mmに落ち着いた新しい車高調。価格は19万4250円



ブリッドと共同でオリジナルスベックのバケットシートを開発中。サイトサポートの形状を工夫することでロングドライブでの疲労を減らし、サーキットでのホールド性と両立を狙っている



ストラットタワーの奥に見えるのが山田プロも絶賛するミッションオイルキャッチタンク。なおキャンバーは3.5度、フロント・トーゼロ、リア・トーインのアライメントにセットする



エンジンはブーストアップ仕様だが、純正比で重量半分の軽量フライホイールを採用したメタルクラッチがレスポンス向上に有効。ラジエターはオリジナルのアルミタイプを装着する



GT2835タービンを中心に、BOSSやヤシオ、GPスポーツといったシルビアの定番ブランドで排気系をグレードアップ。エンジン制御はアベックスのパワIFCでセッティング



265幅のハンコックRS3タイヤを収めるべく、オーバーフェンダーがセットされる。前後のタイヤ・ホイールサイズが共通なのでローテーションも可能

ARMS SILVIA Spec.		
エンジン	S15用SR20DET	排気量1998cc
想定ステージ	街乗り〜サーキット	
エンジンチューン		
最高出力	414ps / 6724rpm	
最大トルク	47.6kg-m / 5240rpm	
過給器	HKS GT2835Pro S (設定ブースト圧1.2kg/cm)	
コンピュータ	APEXI パワーFC	
エアクリ/サクション	BLITZ SUS/パワー、ARMSサクション	
アウトレット	オートプロデュースBOSS	
エキマニ	オートプロデュースBOSS	
フロントパイプ	GP SPORTS	
触媒	ヤシオファクトリー	
マフラー	ORIGIN (材質:スチール ・メイン:80φ ・テール:115φ)	
カム	HKSステップ1 (IN:256度 10.5mm/EX:264度 10.0mm)	
スロットル	N15/バルス 70φ	
ピストン		
コンロッド		
クランクシャフト		
プラグ/電気系	HKSレーシングプラグ(8番)	
ヘッドガスケット	HKS 1.2mm	
ヘッドまわり		
燃料系	AP BOSS 850ccインジェクター、NISMO燃料ポンプ	
ラジエター	ARMS アルミ 1層	
インタークーラー	HKS Sタイプ	
オイルクーラー	TRUST 16段	
エンジンオイル	ARMS 5W-50	
駆動系		
ファイナル	4.083	
クラッチ	NISMOカップパーミックス	
フライホイール	NISMO	
L.S.D.	ATSカーボン(2way)	
ミッション	HPI 6速	
足まわりについて		
ショック	ARMS車高調	
スプリング	バネレート F:10kg/mm R:10kg/mm	
スタビライザー		
プッシュ/アーム類	NISMO&CUSCOアーム	
ブレーキパッド	F&R/ACRE	
ローター/キャリパー	F&R/BNR34 Brembo	
タイヤ	Hankook ventus R-S3 F:265 / 35R18 R:265 / 35R18	
ホイール	RAYS VOLKCRACING TE37 F:18x9J 12 R:18x9.5J 12	
補強		
タワーバー	F:CUSCO	
その他補強パーツ		
その他のチューニングポイント		
ARMSミッションオイルキャッチタンク、ARMSリアメンバーカラー		
内装・外装関連		
C-WEST GTタイプエアロ、VOLLTEX GTウイング、RECARO RS-G&SR-7		



アクチュエータのビッグタービンということで選ばれたGT2835 Pro。HKSではSR用キットが設定されていないため、オートプロデュースBOSSのエキマニを使ってセットアップ



ブーストアップ程度のパワーであれば純正キャリパー+スポーツパッドでカバーできるという判断だが、400psにはGT-R純正ブレムボを移植して対応している



吸気系でのハイライトは、バルサーの70mm大径スロットルを流用している点。パワー重視のエンジンキャラクターを意識したチューニングとなっているといえそう



トータルに乗りやすい
 ブーストアップ仕様

もう一台のシルビアはブーストアップ仕様。改めてシルビアのチューニングを見直すべく、あえてフルノーマルに戻してからステップアップ、というコンセプトで進化し続けているマシンだ。

「全体にマイルドで乗りやすい。ブーストアップらしく中速域のレスポンスがいいし、フロントの接地感も十分に感じられるし、ブレーキは踏



HKSインタークーラーとシーウエスト製バンパーのマッチングも上々。トラストの16段オイルクーラーもセットされているが、さすがに夏場はキビシイようだ



インテリアはシンプルにまとめられている。ステアリングコラム上に設置されたブーストコントローラーはブリッツ、その奥にはパワーFCのコマンドが確認できる

さらに続けて「シフトフィーリングが凄くいい。不思議な感触だけど、とにかく入りやすい」という。その秘密はミッションオイルの油量を増やすオイルキャッチタンクにありということだった。

「たしかに快適性を意識した軟らかさは感じる。だけどロールさせたときの内輪接地感があるおかげで、ただソフトなアシという印象はない。ちょうどいいところでバンブラバに当ててロールを止めている味付けが効いているのだろう。カム角に工夫ありというLSDのおかげでトラクションがスムーズに立ち上がるのも、マイルドな乗りやすさにつながっている」と山田プロ。

力に対するコントロール幅が広い。尖った部分はないけれど、ドライバが遊べるエリアが広い味付けになっている」と好印象のよう。

とくに丸山サンが自信を持っているのは新作の車高調で、街乗りの不快感を徹底的に排除したうえで、サーキットを楽しく走れるのが狙い。