

木下みつひろプロジェクト

快適だから、速く走れる。それが



“木下ism”をパーツに徹底注入

性能のいいパーツを付けることで、快適に走る。快適に走れるから「もう少し走ってみよう」とチャレンジできる。木下プロジェクトは、厳選した素材を磨き上げ、この“木下ism”を各車に注入。過渡領域のマイルドさは共通に、それぞれの個性を伸ばすチューニング方法を提案していく!

お値段以上
チューニング連載

CUSTOM ENGINEER ARMSのシルビア・レボリューション!!

第1回: SPIRITショックの衝撃

■写真左上:現実的な仕様がワークアップを目指すというエンジン。■右上:オートプロデュース・ボスのチタムワラーはメインφ90mm■右下:パッドはアルドで削削。■255/40R17の21インチSPCを収めるワイドフエンダー



エンジンはまだ“ド・ノーマル”なARMS S15

テスト車両となったシルビアはARMS代表である丸山サンとの通勤カー。ワイドボディこそアタック号を彷彿とさせるが、GTウイングもなければエンジンもまったくのノーマル状態。丸山さんいわく今後は「タービン交換しても350psくらいで、皆サンに身近な仕様を考えています」とのこと

倒立式ダンパーの高い剛性がS15の頼りなさを消し去りピストン性能の高さが路面追従性を驚くほど上げる!

シルビアを仕上げて行っても、なかなかフロントの剛性感を出ない。軽快感はあるも、なんだか頼りない。それはシルビアが4気筒ターボとしてのノーズの軽さを持っているうえに、フロントサスの剛性が足りないことに起因している。そこでアクレは倒立式を投入し、ストラット剛性を高めた。フロントの軸足が強くなることで、ショックもスムーズに動く。そうなるとタイヤが路面に追従するようになる。初テストである今回だけでも「驚くほどいい」と木下選手。となると問題は価格だが、そこを抑えるのが今回の一大プロジェクト。こちらでも驚きのプライスを実現してくるはずだ?

アクレがリリースする高性能ダンパー SPIRITショック ARMS SPECプロトタイプ

快適なのにタイムが出る。おまけに価格が安い! 該のショックとしていま話題沸騰中のSPIRITダンパー。完全コスト度外視で性能を追求した結果「安過ぎて怒られたこともある(笑)」とはアクレ代表部材サンの方

木下プロジェクトを支える影の主役「アクレ」の技術力

この「お値段以上シルビア」企画を始め、コペンやZ46高直でもブレーキやサスキットが重宝されているアクレ。それは同社のパーツが、木下選手が求める「過渡領域をコントロールできる性能」をしっかりと持っていたから。安さだけではなく、技術力の高さが選定理由なのだ

路面状況やタイヤサイズ、フィリングの違いすべてに対応できるように20段階調整を使い切る!

SPIRITショックは、現状でもスムーズなストローク特性を持っている。しかしテスト当日は2回も前後サスを脱着し減衰力特性を変更。その理由は「フルハードにしたとき、動きが渋い部分がある」の一点。ちなみにテストタイヤは21インチSPC。その理由はいまあるタイヤの中トラックリとしたケース剛性を持っているから」とのことだ



十分に準備している」といふ。速さに対して車重が軽く、ノーズの入り方が軽快なシルビアだが、ブレーキからターニングでの挙動がどうしようもフラフラし、かつ、その倒立式にしたことで、フロントサスが路面に追従しきれず、タイヤが滑るという、減衰力特性もスムーズで、20段階の調整範囲内ではないが本車は、仕様変更を2回も行ったこと、それはなぜか? 「せっかく20段階も調整できるのに、これを全部使えないのはもったいない。現状だとフルハードにしたとき、リアウイング側がしんどい」をキリ、倒立式の後面に押し付けられ、一時フロントロッドが壊れてしまった。S字の切り直してはレスポンスも若干鈍る。タイミングでリア側バネの通過も、コナミロードリングも、ブレーキが失われそう、つまり、木下選手は、フルソフトからフルハードまで、基本特性を変えたい。その上で、基本特性をフルソフトからフルハードまで、いくつかのレベルは調整が変更できるようにした。現在のシルビアは、かつてのハチロクのような存在、ハイリには価格が安く、それが求められ、「遅いも遅い、ソフトも遅い、ハードも遅い」という風潮。しかし、価格があっても質の高さを求める傾向があつて、質の高い手も少なくなくなつてきている。これに対し、乗り心地がシビアな高性能ハイブリッドが求められ、それがハイブリッドも増えるだろう。新たな「お値段以上のシルビア」プロジェクトの狙い、シルビアの大人買いが始まる。