

ARMS S15“アタック号”は走る実験室

可変カムEgでS15の可能性を探る2011年



日産エクストレイルのヘッドを流用し、そこに日産純正のカムを組み合わせたオリジナル溢れるエンジン。「可変カム機構があるから速いと思われていますが、ターボにとってハイカムはあまり必要なかったですね。特注のインマニも高いので、来年はSR20DEに戻します」とARMS丸山サン。いわばこれは、ハイパワーでも壊れないキットをつくるための実験だったのだ



写真左：強度を保つためアルミ削り出しでつくったインマニ。価格が高額なため、キット化はしないことに。写真右：今回タービンを小径化。ピークパワーよりもピックアップとブーストの立ち上がりを優先した

ブレーキは純正GT-R用キャリパーで対応



ブレーキシステムはR33GT-R用のブレンボキャリパーとローターを装着。また今回は、30kgの重量増を承知でABSユニットを再装着し、より一般的な仕様。「車重も増えたので本当は2ピースローターを用意したかったのですが、もうちょっとのところで間に合いませんでした(笑)」それでも結果的には昨年を上回るタイムを達成

空力は一番最後にバランスさせるのが木下流



メカニカルグリップで出すべき安定性を、最初から空力で補ってしまえば、路面状況の変化に対応できないマシンになってしまう。しかしメカニカルグリップが確保されていれば、空力はプラスアルファの要素として幅広いセッティングで使えるようになる。それが木下プロのセッティングポリシー。そのうえで選んだのはエスプリのGTウイングだ

スーパーバトル前の筑波テストでは、あえて使い込んだハンコック Ventus R-S2 (265/35ZR18) も装着。路面状況やタイヤを選ばない足まわりをつくるのが、一般ユーザーにとっての「乗りやすさ」につながるからだ。たとえアタックマシンといえども、特別なものにはしない。ARMSと木下選手とのコンセプトは、しっかりと貫かれているのである



「せっかく調整式ダンパーを使うのだから、すべてのダイヤルを使えなければ意味がない」と木下プロがいい続けられたコンセプトが具現化されたのだ。

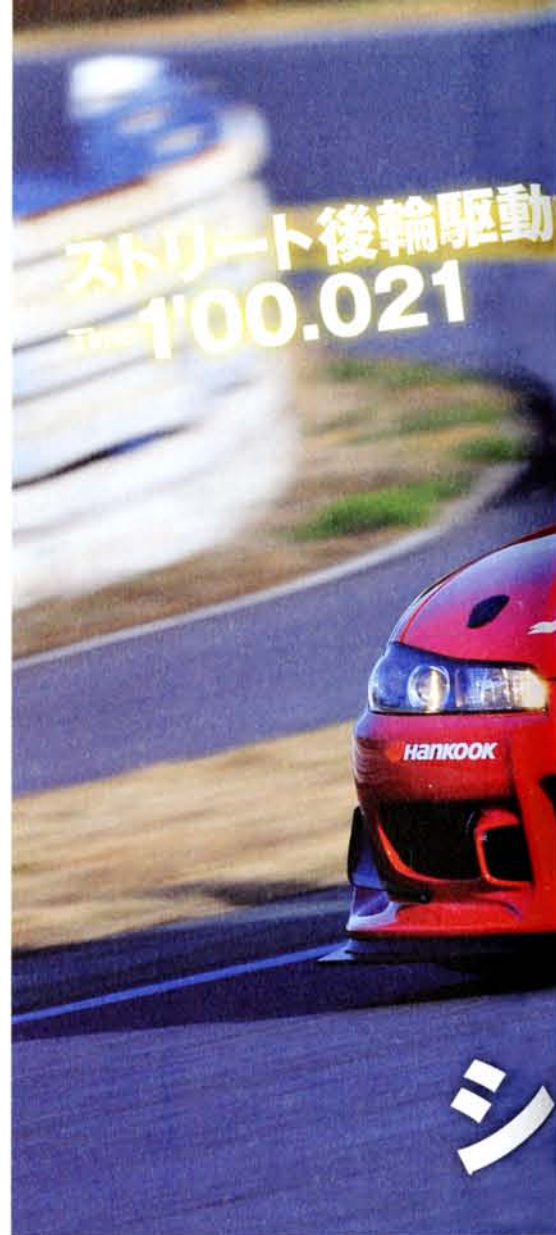
これは木下プロがつねに開発目標に掲げていたことでもある。減衰力が最弱の状態でも、ロールは大きい。クルマの挙動に破綻がなく、ダンパーを締めるほどにロールスピードが遅くなって、タイヤに荷重がシッカリ掛かる。減衰力が最強に近くなるほどアンダーステア傾向になるのは、今回のようにレートを上げた場合や、タイヤのグリップが上がった場合を想定してのこと。だからといってダイヤルを締めてもダンパーが突っ張り、クルマが跳ねないのは、その低フリクション性能が高いから。

「昨年までの足まわりに対して、ステアリング舵角が減って、トラクション性能が上がった。全体的にマイルドなハンドリング。素直にフロントが入って行くんだけど、最後で踏んばってくれるのはバンブラーの影響も大きい」と語っている。

つまりバンブレーに依存せず、ダンパーがタイヤをグリップさせていることになる。

これは木下プロが「アタック号」も、F・11kg/mm、R・12kg/mm(リアは今回からシングルスプリングに変更)と、とりわけ高いレートのスプリングを使っているわけではないのだが、ます単純に倍近いレートまでカバリーして、なおかつ最速タイムという結果を出しているのだから驚く。

これに対して木下プロは「昨年までの足まわりに対して、ステアリング舵角が減って、トラクション性能が上がった。全体的にマイルドなハンドリング。素直にフロントが入って行くんだけど、最後で踏んばってくれるのはバンブラーの影響も大きい」と語っている。



快適だから、速く走れる。それが——

木下みつひろ プロジェクト

1クラス優勝!

ストリート後輪駆動 1'00.021

セッティングマスター
木下みつひろ
フォーミュラやGT
で得たセッティ
ングノウハウを注ぎ
込み、ドライバー
が安心して走れる
マシンメイクを行
うのが木下流。早
くも今回、TSBで
その成果が現れた

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4回：スピリット・ショックの理論が証明された!

連載を続けているブーストアップ仕様のARMS“白号”それとまったく同じダンパーを付けて、ARMS“赤号”がスーパーバトルに臨んだ。そこで刻んだタイムは、去年をコンマ8秒上回るタイムだった!



通常連載の白号は、255/40R17タイヤを履くためにオーバーフェンダー加工を施しながらも、エンジン本体はブーストアップのみ(約300ps)にとどめた仕様だ

連載する白S15と同仕様のダンパーでTSBクラス最速タイムをマーク!



スプリングレートをF:11kg/mm R:12kg/mmに変更

ARMS車高調キット 価格:19万4250円

アタックマシンである“赤号”(約400ps)のダンパーは、この連載でブーストアップ仕様の“白号”(300ps程度)に装着していたものとまったく同じ。つまりアームズの高調キットは、街中を快適に走れるレートから、アタック用のハイレートまで対応できる懐の深さを持っていることが証明された。自分の使用環境や、テクニックの上達に合わせてスプリングを選べる、長く使えるダンパー。まさにお値段以上なのだ

街乗り仕様から最速ラジアルマシンまで

ある意味今回の結果が、この連載における一番の説得力かも知れない。「値段以上の性能を」と開発し続けてきたアームズのオリジナル車高調キット(スピリット製・全長調整式。減衰力は20段階調整)が、そのまま筑波スーパーバトルに出場する赤いS15に装着され、ストリート後輪駆動1クラスでトップタイムを出したのである(ちなみに2年連続)。

記録は1分00秒021と、惜しくも悲願の1分切りにはわずかに届かなかった。しかし昨年から、じつにコンマ8秒もタイムを上げることに成功したのである。

これは我々アマチュアにとって、非常にうれしい事実を表している。つ