

ドライビング&チューニング

特別
付録

壁掛けカレンダー

特別
付録

DVD

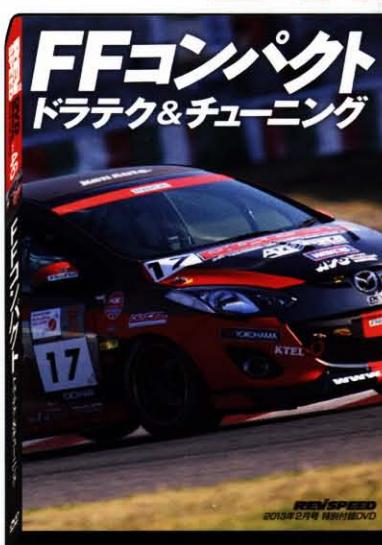
REV SPEED

February 2013 No.266 2

2013 CALENDAR



モデル: 現役女子高生 レースクイーン 荒井つかさ



DVD CONTENTS

特集

FFコンパクト
ドラテク&チューニング
スーパー耐久 第5戦 鈴鹿
POLO Cup China 上海国際

秘伝

クルマを減らさない
サーキットの走り方

サーキットライフをもっと彩るための 最新レーシングギアカタログ

第23回筑波スーパーバトル

名勝負&名場面





念願のストリートラジアルで目標の59秒台を実現!

「連載マシンの集大成」
スーパーバトルかく戦えり

今回筑波で59秒台を叩き出したデモカーで使われているアームズのオリジナルパーツは、サーキットでの速さと走る楽しさの両立を目指した連載号に装着されるのとまったく同じものだ

筑波59秒台のデモカーにも装着! 注目のアームズ・オリジナルパーツ

ブレーキパッド 價格:(前後各)純正キャリパー用1万3650円、GT-Rブレンボ用1万8900円



高調サスペンションキット 價格:21万円



カーボンシングルクラッチ 價格:17万7450円



圧倒的な軽さを実現したカーボンディスクの効果によって、素早いシフト操作を可能にしてくれるのがカーボンクラッチだ。クラッチのミートがマイルドなため、半クラッチの操作がしやすく街乗りで扱いやすいのはもちろん、変速時のシンクロへの負担を減らす効果も期待できる。カバー圧着力を1600kgに設定することで、シングルながら450psにまで対応する容量を確保している

ミッションオイルキャッチタンク 價格:1万8900円



S15のウイークポイントとして挙げられることが多い6MTだが、トラブルの最大の要因と考えられるのが、ミッションオイルの容量不足だ。そこで、アームズではミッションオイルの容量をノーマルの1.8ℓから3.0ℓに増やすことができるキャッチタンクを開発した。油量が増えることで、油温上昇が抑えられ、シンクロへのダメージを軽減することができる

エンジンコンピュータ セッティング 價格:8万9250円(実走行テスト含む)



ターボ車のエンジンチューニングには欠かせないECUセッティングだが、アームズでは、アベックスのパワーFCを使ってセッティングを行っている。まずは、ダイナパック上で基本となるデータを作成したうえで、全車実走行によって現車合わせを行うため、トラブルが出ないのはもちろんだが、そのクルマの仕様に合わせた最適なセッティングを実現できるのが最大のメリットだ

リアメンバーカラー 價格:1万6800円



リアメンバーとボディの接合部にセットされるブッシュの剛性が低く、ハードな走行ではメンバー自体が動いてしまいやすいシルビア系のリア・マルチリンクでは、このメンバーブッシュを強化するカラーの装着が定番となっている。アームズでは、カラーを装着してもロールセンター高が変化しないよう、S15のメンバー形状に合わせて設計したS15専用品をリリースした

マフラー 價格:7万9800円



地上高が低くなりがちな従来の社外マフラーではマフラーをヒットしやすく、その衝撃でエキマニにダメージがおよぶというトラブルがしばしば見られた。そのため、アームズでは、マフラーをできるだけプロアに近づけるようにレイアウトし、最低地上高を確保できるものをオリジナルで開発。最低地上高の確保だけでなく、排気効率やカン高いエキゾーストサウンドにもこだわった逸品だ

「速さ」を証明したアームズS15。今後は走りの楽しさという部分を

運転車両で突き詰めていく。

「まず」とさうに自信を深めた様子だ。開発コンセプトのひとつである「速さ」を証明したアームズS15。その後は走りの楽しさという部分を

しました。この速さを支えたオリジナルパーツの性能を、ユーチャーの皆さんにも感じていただければと思います」とさうに自信を深めた様子だ。

これまでの集大成といえる仕様で臨んだ「直前のテストでもフラットしか出た。走っていても、これは行つたな」という手応えがありました。この速度を支えたオリジナルパーツの性能を、ユーチャーの皆

Cmへと段階的に高めるようにEV Cをセット。これによって、「低速からシッカリとパワーが出るような特性になつたが、タイトコナーの立ち上がりでアクセルを開けたときにタイヤサイズも、従来の265/35R18から275/35R18へとアップ。これは外径を上げることでコーナリングパワーのアップを狙つた変更だ。タイヤのグリップ性能向上にともなって、フロントのバネレートのみ13kg/mmへと2kg/mm高められたが、ダンパーのセッティングは吊るしのまま、減衰力調整のみでアジャストした。

この結果、筑波スーパー・バトルのアタック本番で59秒660というタイムを記録、ついに目標を達成した。直前のテストでもフラットしか出たなかつたので、確実に行ける自信はなかつたが、本番では1本目の走行ですべての条件が整つた感じだった。走っていても、これは行つたな」という手応えがありました。この速度を支えたオリジナルパーツの性能を、ユーチャーの皆



ARMS S15 SILVIA Dr.木下みつひろ

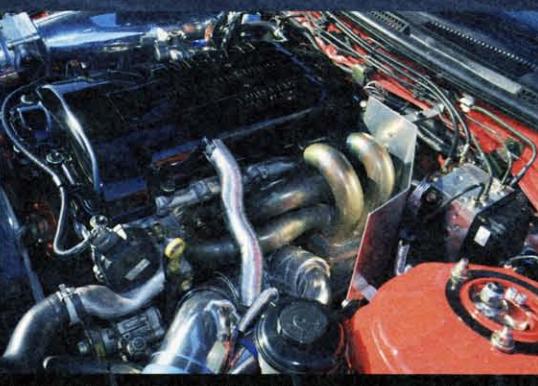
59.660

マシンスペック

- 最高出力 420ps
- エンジン ピストン:HKS鍛造、コンロッド:HKS H断面、クラシク:HKS鍛造、カム:HKS STEP2(IN/EX264度)、バルブスプリング:HKS、バルブ:NAPRECビッグバルブ、タービン:HKS GT2835PRO S、アクチュエーター:HKS強化、エアクリーナー:BLITZ SUSバワ、サーボタクン:オリジナル、エキマニ:BOSS、フロートパイプ:オリジナル、マフラー:オリジナル、ECU:アベックス・パワーFC
- 駆動系 ミッション:HPI 6速クロス、クラッチ:ATSカーボン、L.S.D.:オリジナル、ファイナル:4.083
- 足まわり ショック:オリジナル、スプリング:KYB(F:13kg/mm、R:12kg/mm)
- ブレーキ キャリパー:R33GT-R用ブレンボ、パッド:オリジナル、ローター:R33GT-R純正
- タイヤ・ホイール タイヤ:hankookペンタスR-S3(F&R:275/35R18)、ホイール:ENKEI RPF1(F&R:18×10.5J 15)に変更している



タイヤはペンタスR-S3。従来の265/35R18よりも15mmほど外径の大きい275/35R18に変更。それに合わせてホイールも、価格と性能のバランスに優れたエンケイRPF1(18×10.5J 15)に変更している



最新の技術で仕上げたオリジナルパーツを装着した中古シルビアの走りを磨く連載プロジェクト。今回はそのオリジナルパーツのポテンシャルを最大限に引き出したデモカーでの筑波アタックにクローズアップした

悲願の分切りを実現!

最新の技術でセッティングされたパーツの装着で、S15シルビアは速さと乗りやすさを両立したもっと楽しいクルマになる。それがこの連載の大きなテーマだが、今回はこれまでの連載車両から筑波アタックに挑戦したアームズ・デモカーへと視点を移し、連載のテーマのひとつである速さという部分での成果に注目してみた。

11年の筑波スーパー・バトルにおいて、クラス最速の1分0秒021というタイムをマークしたアームズS15だが、今年の目標は何といっても「最高の分切り」だ。もちろん、コンセプトはこれまで通り、すでに市販しているオリジナルパーツそのまま使い、スペシャルなチューンは一切なしで速さを追求するという

ものの。では、分切りに向けて、今回さらに磨きを掛けたのはどの部分なのか? まずは、エンジンの仕組みを昨年までと大きく変更。これまで可変バルタイ機構、ネオV型を備えたヘッドに換装してチューニングを進めてきたが、高回転域ではピックアップがよく、最大パワーを出すには有効だったVVLヘッドにN/A領域でのレスポンスが不足している。まずは、エンジンの仕組みを昨年までと大きく変更。これまで可変バルタイ機構、ネオV

V型を備えたヘッドに換装してチューニングを進めてきたが、高回転域ではピックアップがよく、最大パワーを出すには有効だったVVLヘッドにN/A領域でのレスポンスが不足している。

11年の筑波スーパー・バトルにおいて、

速

後輪駆動1 4位
NOVUM mfs
1'03.181

初期型のR35のノーマルと同等のタイムを出したノウムIS-F。ローターとバッドの相性、車高調、ECU、マフラーがキモ



後輪駆動2 1位
arise motor sports
1'03.287

ピーキーな挙動が出がちなS2000をマイルドに仕上げるべくリアの減衰力特性にこだわる車高調を投入。お馴染みデカトナーの愛車だ



4WD 6位
スーパー オートバックスナゴヤベイ
1'03.578

市販パーツのみを使ってセットアップされてきたSA名古屋のGVBは、ついに目標とする筑波3秒台のタイムを実現した



後輪駆動1 5位
ノガミプロジェクト
1'03.599

スーパーチャージャーのセッティングは完璧。ロードスター チューンの新境地が見える「2.5ℓ + SC」で速さを身につけた



後輪駆動1 6位
ARM'z & フォルトカンパニー
1'03.608

ルーフをドライカーボンで貼り替え。エンジン内部にも手が入ったハイレベルな仕様。地元岡山での速さを筑波で発揮するのが課題



FF1 1位
SEEKER
1'03.766

街乗りから走行会まで1台でこなせるオールラウンダー。エアコン付きで約1.2tという車重に合わせて煮詰めた足まわりも自慢



後輪駆動1 7位
ガレージ・カ
1'03.808

Zチャレンジ仕様。エンジンノーマルで駆動系とサス、ブレーキチューンのみ。Z34オーナーにとって注目の1台だ



後輪駆動2 2位
OVER DRIVE
1'04.281

「街乗りもできてどこかのサーキットでも速い」がコンセプト。岡山、鈴鹿で好タイムをマークしたマシンで筑波初挑戦



4WD 1位
ATTKDオーテック
58.634

ストリート4WDクラスのレコードホルダー。仕的には前回とほぼ同じだがセッティングを煮詰めてタイムアップを達成



後輪駆動1 1位
ARMS
59.660

ラジアルで悲願の1分切りを果たしたアームズS15。その秘策は、タイヤ外径の拡大(265/35→275/35)によるブレーキ性能の向上だ



4WD 2位
Prodrive
1'01.244

オートプロデュースBOSSがつくるプロドライブGRB。2.5ℓにGT2835、そしてパリスのワイドボディキットを装着する



4WD 3位
ティーズスタイル
1'02.231

純正タービンを、絶対的な自信を持っているECUの現車セッティングでおいしいところを全部吸い尽くし、前に進むトルクフィールに



後輪駆動1 2位
スーパー オートバックスサンシャイン神戸
1'02.494

380RSベースで1分01秒台を狙う。タイヤサイズとファイナルレシオの見直し、ベストタイム更新は見えてきた



後輪駆動1 3位
ガレージ4413
1'02.562

どこのサーキットを走っても速い「トータルセッティング」が自慢のマシン。目標の2秒台前半はすべてが噛み合ないと到達しない



4WD 4位
ガレージKM1
1'02.907

倒立式の新しいオリジナルダンパー「TRダンパー」でハンドリングが好調。Fのカーボンデフと、Rのメタルデフの組み合わせも◎



4WD 5位
アドミクス
1'03.118

R32GT-Rチューンの原点であるRB26DETTブーストアップ仕様で挑む。外観ノーマル、タイヤも17インチで軽量化もない



FF 1位
ヴェンチュラー
1'01.370

大胆に軽量化されたボディと、APR製タービンで過給され、350psを出力する強心臓の組み合わせたモンスターゴルフ



ストリートクラス

ナンバー付き
合法チューニングカークラス。
Sタイヤ装着はSクラスとなる

ストリートS後輪駆動 1位
OUTER PLUS with Ti RACING
57.176

マーレーのピストンやノーマル改クラシク、オリジナルのビッグバルブとバルブS/Pなど腰下からヘッドまで手が入ったエンジンを搭載



ストリートS後輪駆動 2位
藤田エンジニアリング
57.479

シッカリとつくり込まれたボディに、得意のポートチューン+TO4Zの組み合わせ。ストリート仕様としてはハイレベルな1台



ストリートS4WD 1位
ディーランゲージ
58.367

2.2ℓ+フルタービンで520ps仕様。約80kgの軽量化を施し、タイヤを265から295にサイズアップ。Fカーナードも追加



ストリートSFF 1位
ディーランゲージ
1'01.281

HKSのGT-SSタービンを装着し、ブースト1.0kg/cmで330psを出力。トップフューエルの記録を上回った



ストリートS4WD 2位
J factory
1'01.974

ドイツ製ハイパー4WDをタービン交換で410psと、さらにハイパフォーマンスに。足まわりはジルベアードレスで強化



ストリートSFF 2位
コックス
1'03.187

ECUによるブーストアップで310psを出力。それを受け止めるのは、ザック製オリジナルサスと、得意のボディ補強バーツ

