

スポーツラジアルタイヤを装着するナンバー付きの公道走行可能な後輪駆動車両。
過給器付きもしくは排気量 2500cc以上の NAエンジンを搭載

STREET FR1 CLASS

ARMS S15

アームズ 長野県長野市北尾張部 382-1 TEL.026-252-5220
http://www.arms.ne.jp/

ストリート FR1クラス



59.660

Dr.木下みつひろ



速くて壊れない、そしてコントロールする楽しみも味わえる、シルビアの魅力を伝えようと、エアコン&カーステ付きのデモカーで筑波1分切りを目指してきたアームズのS15。今回のアタックで念願の59秒台入りを果たしたのは先月号でもお伝えした通り。タイムアップの原動力となったのは、トラクションが掛かるようセットアップされたマシンメイクにある。具体的には、タービンをGT-RSからGT2835プロSにサイズアップすることで、インターセプトが500rpmほど高回転寄りになるよう変更。さらにエンジン回転数に応じてブースト圧が高まるようセッティングを施すことで、コーナー立ち上がりでのホイールスピンを抑制、パワーをムダなく使い切れるよう味付けた。また、装着タイヤのハンコックR-S3についても、その性能を使い切るべく、さまざまな工夫を凝らしている。そのひとつがタイヤ温度の安定化で、自作タイヤウォーマーにより50℃前後まで暖めることで、ベストなコンディションでアタックに臨むことを可能にしている。さらにタイヤサイズを265/35R18から275/35R18に変更し、タイヤ外径を約1.5mm大きくしたのもポイント。タテの接地面積が増えたことで制動距離が短くなったほか、ワイド化により旋回速度もアップしたそうだ。そうして得たFRマシンとしては驚異的ともいえるラジアルでの筑波1分切り。一歩進んだシルビアの最速テクノロジーをエンドユーザーには提供してくれることになるだろう。

Feedback Technology

トラクション重視のメイキングでラジアルで筑波1分切りの快挙!

Machine Spec.

- 車重 1169 kg
- 最高出力 420ps ブースト 1.5 kg / cm
- エンジン 排気量: 2164 cc、タービン: HKS GT2835PRO S、ピストン: HKS、コンロッド: HKS H断面、ヘッドガスケット: 1.2mm、バルブスプリング: HKS、バルブ: NAPREC、カム: IN & EX264度、インタークーラー: ARC、オイルクーラー: HPI 13段、ラジエーター: オリジナル、マフラー: オリジナル、エキマニ: AP BOSS、触媒: APEX、エアクリナー: BLITZ SUS パワー、燃料ポンプ: ニスモ、インジェクター: 850cc/分、ブーストコントローラー: BLITZ SBC
- ECU APEX 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 2way
- 足まわり ショック: オリジナル、スプリング: KYB (F: 13 kg / mm R: 12 kg / mm)
- ブレーキ キャリパー: F & R: 33GT-R 純正レンボ、ローター: R33GT-R 純正、パッド: オリジナル、ブレーキホース: オリジナル
- タイヤ・ホイール タイヤ: HK Ventus R-S3 (F & R: 275/35R18)、ホイール: ENKEI RPF1 (F & R: 18 x 10.5J 15)
- エアロパーツ フロント・サイド・リア: C-WEST、ウイング: エスプリ、ボンネット: j-blood



以前は可変カム付きのVEヘッド仕様だったアームズのS15。オーバーレブした際のロッカーアーム飛びのリスクが減るうえに、カム切り替えによる低速トルクの向上もメリットもある。だがインマニを製作する必要があるなどコスト的に現実的でない面も。さらにVEヘッドはノーマルSRとは排気ポートが異なっており、ピクバル化するうえで制約が出るのが判明(スペースの関係であまり大きくできない)。そこで、今回はノーマルヘッドに戻してタイムアタックを実施した。約2年もの間、VEヘッドを試したアームズ丸山さんいわく「高回転まで回すハイチェーンならいざ知らず、現状の420ps仕様ではノーマルヘッドで十分」との見解だった

