

CARBOY

平成17年6月16日発行(毎月1回16日発行) 第28巻第5号(通巻323号)
第三種郵便物認可 第28巻第5号(通巻323号)

<http://www.microbrain.org/CARBOY/>

別冊付録

SPORTS
TIRE & WHEEL

完全試乗主義読本

5

MAY
2005

特別定価550yen

CB流ベースマシン解放宣言
外車の攻め方!

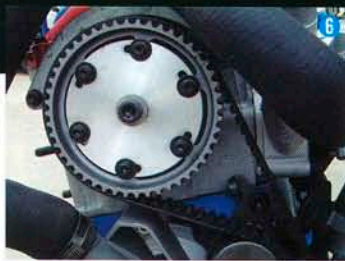
SWITCH to IMPORTS

3号連続集中企画 vol.2

名車TUNE [今昔]
MZ20 / Z31



2005 バトドリGP開幕戦



6



7



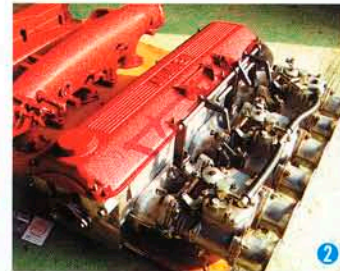
5



3



1



2



①入手したエンジンは、省燃費エンジンのイーター-2.7L。これのブロックとクランクシャフトを使い、320の2Lヘッドと組み合わせる。②ストロブで温めて結晶塗装を施した2Lヘッドに、ソレックス44φをドッキング。③国産流用の86φピストンを2L用のコンロッドと組み合わせたところ(左)。ピン寸法が短いので、ブロック上面を3mm面研してピストントップを面一に。④水穴も2Lヘッドとドッキングするために加工を施した。

⑤完成した2.9L仕様。フライホイールを加工してOS製ツインプレートとドッキングさせた。⑥ブロック上面を面研したためタイミングベルトが余る。そこで純正スプロケットを長穴加工してバルタイを取るように改造した。⑦ちよいと時間と頭を消費(?)したキャブのリンケージ、各部にビロボールを使い、同調をしっかりと取れるように剛性を追求。⑧片押しの大容量キャリバーを探して装着。アルピナホイールは内寸が小さいのだ。サスはAE86用のHTSダンパーを流用。



8



TOMIMATSU
BMW
TUNE
DATA



ベースエンジン	●イーター-2.7L
排気量	●2823cc
ピストン	●国産流用86φ
コンロッド	●2L用純正
クランク	●イーター-2.7L 81mm
カムシャフト	●シュリックハイカム

少 しばらく前の話になるが、C.B誌上でBMWのE30改のNAチューンを連載していた。格安で巷にあふれていたBMW320の2.0をベースにして、2.5L用のクランクを使い大排気量を実現しようというものの……この記事を見て「これだっ! これは面白い!!」と、320のMT仕様を購入したので今紹介する富松さん。そして、ロングストロークのクランクを組んだブロックを探しているうちに遭遇したのが、BMWのイーターエンジンだった。省燃費タイプの2.7Lで、ストロークの長いクランクが組まれている。

ETAクランク流用で大排気量実現 プライベートが楽しみながら作る!!

「これだ! こいつを使えば、C.Bより大排気量だ!!」と感激タイプの富松さんは、さっそく入手した。最初からキャブでいこうと決めていたから、エンジンさえシッカリと作っておけばOKという見通しでチューン開始。基本的にパーツは流用で、自分でできる範囲のことをする富松さん。これこそが今回取り上げた最大の理由だが、それだけに久しぶりのいかにもプライベート1然とした人物の作品であります。ブロックとクランクはイーターのものを流用し、コンロッドとヘッドはもともと搭載されていた2L用。これをドッキングさせるわけだが、ポイントになるのはなんとこちらもピストン。いろいろと寸法を探しているうちに、国産のNA用86φを発見して採用している。だが、このショートピストンヘッドのピストンは、ロングストローククランクでもトップがブロック上面に届かない。結果的には、ブロックを3mm面研することになった。ガスケットは32.5用84純正を、ピストンと当たりそうな部分だけはピストン側を面取りして使った。そして2L用のヘッドとイーターブロックは、水穴を加工してドッキング。スポーツ走行に使いたかったので、ヘッド後部やインマニ中間部からオイルパンに直接オイルを戻すパイピングも作った。

自宅でやる 全塗装方法!?

●友人宅で全塗装を行ったBMW改は、色つやもいいしメタリックもシッカリとしている。その秘密は、思い切って購入した100Lのコンプレッサー。最初は小さいものでやっていたのだが、クルマの全塗装ともなるとどうにもダメ。ガンと塗料もプロ仕様にしてやると、ググッと仕事のレベルが上がった。あとは腕がついてくれば……と言う富松さんだが、すでになかなかの熟練ぶり。以前はトヨタS800のレストアをしていた。





上のエンジンルームの写真を見てもらえはわかるように、エンジンまわりの補機類は非常にシンプルに構成されている。キャブを使ったということが最大の原因だが、コイツがインポートチューンの可能性をグッと広げてくれるのだ。

ただし、ツインチョークなどだけに、全体の同調をシツカリと取ることは肝要。リンケージが市販されてはいれないのだが、BMW用のソレックスインマニなんてないから、リンケージとともに自作した。ヘッド側のフランジを製作してソレックスマニと溶接するのだが、リンケージはなかなかの難物だった。

だが、完成したリンケージは、各所にピロボールを使い、シャフトの剛性も確保されている精度の高いものだ。おっと、エンジンルームの写真を見て「ソック・デスビはどこにあるの？」と思議に思ったフライベイト上級者の皆さま

取材協力 OS技研
☎086-277-6609



SWITCH to
BMW



BASE KNOWHOW
●以前CARBOY誌上で行っていたE30のBMW320iチューンは、純正エンジンを流用した仕様。同じ6気筒で違うストロークのものをいれと組み合わせることで、ベースの2.0を大排気量の2.7仕様にまでもっていくことができる。今回紹介している富松さんのインタークランクは、それ以上の排気量を実現している。

E30 325i改3.0

んに報告です。BMWはカムにオイルポンプがセットされているが、ブロックのメクラプタを外すとドリブンギヤがあるので、これにL型改のデスビを突っ込んで完成……。これはちよつと手間がかかっていますよ!!

このBMW改は、街乗りだけでなくスポーツ走行にも使うため、サスペンション&ブレーキにもこだわっている。

でも、アルビナホイールが履きたかったんで、ビッグキャリパーは入らない。そこで街中に止まっているクルマをいろいろと実測(ホントに測ったらしい)、結果ヒッター要求を満たすアリストのやつに決定した。1.7弱のボディだから、この片押し大容量キャリパーでもガツツリと効いてくれる!

一方サスペンションは、A E86用トキコH.T.Sダンパーを車高調整リングをくっつけて組み付けた。しなやかな無段階調整が可能なショックは、フリーリングもいい。

これで3.20改2.0が完成したわけだが、富松さんの頭のなかには次の計画が進行中。ビッグバルブの3.25ヘッドとウエーバー48φへのステップアップだ。「やっぱりガンガン回していきたいですから〜」と意欲満々!!