

TEC-ART'S AE86 N2 TRUENO

翻訳：井上清治

日本のとんでもないパープルモンスター

自然吸気の4気筒1600ccエンジンから239馬力なんて誰も信じられないだろう。テックアートの紫色のワイドボディ「ハチロク」は長年のファインチューニングの蓄積の結果である。この車はたったひとつの目的のために製作された — ホットバージョンの筑波N2決戦に勝つこと。スターティンググリッドに並ぶテックアート鎌田社長のマシンは疑いなくもっとも強烈だ。しかし、後ろに控える土屋圭市のTRD号を打ち負かすのは容易なことではない。年を重ねるごとに優勝争いはより熾烈なってきたが、2007年、ついに鎌田社長は勝利に手の届くところまできている。われわれは東京郊外にある家族経営のテックアートを訪問した。テックアートの親父さんはクラシックカーのレストアをする一方で、三兄弟は次男の芳徳を社長に、おもにハチロクのチューニングを手がけている。小さなショップは長年かけてこの業界でもっとも強烈な存在へと発展してきたが、それは4AGエンジンとAE86自体の限界をさらなる上の段階に押し上げたN2決戦に負うところが大きい。テックアートとハチロクとのかかわりはN2決戦だけではなく、D1GPでもテックアートのマシンは小師賢作のドライビングで日本のベストドリフト野郎たちと激しいバトルをしている。しかし、今回は、この紫のN2マシンの戦闘力の秘密を解剖してみたい。

発売されて20年以上も経つAE86はそのコンセプトにおいて古さを感じさせることがまったくない。車メーカーが必要以上に厳しい規制や安全基準に悩まされる前の時代であり、ハンドルやブレーキやエンジンなどが人工的にアシストされるのではなく、全てがもっと素直にドライバーに近く感じられた時代だったともいえる。軽量でFRというパッケージはもっとも楽しい車の形のひとつである。これらの要素を足して10倍するとこのページで紹介している紫の猛獣となるのだ。

鎌田社長はトヨタの小さいエンジンからすべてのパワーを絞り出すために多くの努力を重ねてきた。他の自然吸気エンジンと同様、多くの工夫がヘッド部分に施されている。たとえば、直径を広げたバルブシートがテックアートオリジナルのバルブキットに組み込まれている。ポートはエンジンの高回転時にベストパフォーマンスが得られるように研磨されている。実際、回転数は10,000rpm近くに達する！！テックアートオリジナルのチタン製リテーナは特性バルブスプリング、シート、TRDリフターと組み、オリジナルの吸気カムシャフト（300度）とTRD製排気カムシャフト（304度）によって制御される。吸気側でリフト量12mm、排気側11mmによって混合気をできるだけ早く吸い込み、燃焼後のガスを素早く吐き出すようにしている。ブロックもかなりの手が加えられている。冷却水の通路をスムーズにし、82mmの鍛造ピストンが入るようにボーリングと研磨がされている。JUNのチタン製コンロッドとバランス取りされたクランクシャフトが回転部分を軽量かつスムーズにしている。さらにパワーを絞り出すために、テックアートは4AG用のドライサンプを開発した。これによって、エンジンはより低くマウントされ、エンジンの各パーツの潤滑を良くしている。ドライサンプ化によってエンジンはクランクのカウンターウェイトをオイルパンのなか

に突っ込む必要はなく、より自由に回転することができる。給排気もこの手のエンジンには重要だ。テックアートは大径スロットルとアルミファンネルを組み合わせた4連スロットルも開発した。排気側はすべて手で溶接した排気抵抗のほとんどないタコ足がマフラーまでストレートにつながっている。クラッチと軽量フライホイールはOS技研のものを採用している。驚きはギアボックスである。鎌田社長は自作のアダプターをつかってQuaife製の6速シーケンシャルに載せ換えたのだ。この軽量かつ非常に高価なコンポーネントによってシフトロスをなくし、TRDの2way LSDとの相性もさらに良くなった。

次に注目すべきはこのモンスターマシンの軽さである。トヨタの古いシャシーの剛性はあまり高くなく、ロールゲージを溶接、各種のタワーバーやプレートの装着、スポット増しなどによって剛性をアップしている。窓ガラスも軽量化され、内装はすべて取り払われている。ダッシュボードはシンプルなオリジナルに交換され、Defiの追加メーターとUltraのタコメーターが埋め込まれている。運転席にはJuranの軽量バケットシートとMOMOのステアリング。ダッシュボードに設置されたPower FCのコントローラーでエンジンの状態を常にチェックできる。足回りはテックアートハチロクの鍵を握る部分だ。長年の開発期間を経て、完璧なハチロクを目指すハチロク乗りも購入できるようになった。重量が約750kgしかないのに、ブレーキはそれほど大きな問題ではないが、鎌田社長はFD35のキャリパーにスリット入りのローターを使っている。外観は非常に機能的だ。FRP製ボディキットは空気抵抗を減らすために開発され、超ワイドなフェンダーは17インチのWork製Meister S1ホイールとアドバンのスリックタイヤが収まるようになっている。カーボン製のリアウィングは軽いハチロクのリアを路面に押し付け、巨大なディフューザーはリアの挙動を安定させている。

鎌田社長は信じられないようなマシンを作り上げた。筑波でのN2決戦で優勝する準備は整った。しかし、マシンを作り上げるだけでは手強いライバルたちを蹴散らすことはできない。土屋圭市の顔をレース前に見つめるだけでも、けっこう厳しいものがある。サーキットで土屋を相手にレースしてこそ本当の仕上げなのだ。筑波のN2決戦で何が起こるか見届けるとしよう。