

SCOOP! ドリフトOKの新型ハイロース登場!!

T.U.F.バーストR

MONTHLY
MAGAZINE

平成14年11月24日発行
(毎月1回24日発行)
第4巻11号通巻42号
平成12年3月15日
第三種郵便物認可

DRIFT TENGOKU

最新型 2.0前マシンの 絶好調マイキングが 一挙公開!



古口美範の

ウアサの韓国&台湾
ダイヤの美かCHECK【後編】
KUMHO/NANKANG

DRIFT TENGOKU NOV. 2002
MONTHLY MAGAZINE
500V1EN

ヤル気仕様が大量合♪
ビバ! R34スカイライン
のむげんが激ドリ試乗2Dr×2+4Dr×2

脱・初心者のための陸上ドリテクレッスン
ミニサーキットのイケてる走りかた実例集

注目イベント速着REPORT ①R&Rミレーティングにドリフト侍乱入! ②エビスドリ小屋潜入体験記

速報!
GRAND PRIX
ROUND6
SEKIAHILLS
01

6発エンジンだつてVマウントにできませんよ!! エンジンルームが狭くても、 コアサポートを切断しちゃえばいいんです!!

テックアート・鎌田さん

ワイルドなマウント方法が本気でほめてカッコいい! オーバーヒート対策にメチャ有効というところで、インタークーラーの水平マウント(ラジエター位置との関係からVマウントとも呼ばれることも多い)はカクジツに流行しつつある。ローマシンのようなハイチューンドからストリート仕様まで「効率よく冷やすならVマウントに勝るものなし!」なんてこと、ドリテッポオならよく知っているよな。

しかし、水平マウントってのはR×Vやシルビアなどエンジンが比較的小さく、エンジンルームに余裕があるクルマだからできることだから、これまで6気筒エンジンで

打倒
トリ専SHOP発!
最新チューニングメニュー公開!
新型



TEC-ART'S発 RBエンジンのインタークーラー水平マウント化

- ### Vマウント化のいいところ
- ラジエターに直接風が当たるから、冷却効率がウンと高い!
 - サクショパイプを短くレイアウトできてレスポンスアップ!
 - ボンネットを開けたときの視覚的インパクトは抜群!
 - 高価なインタークーラーがブツけにくい位置に装着できる!?



パイピングはワンオフ。いかに太く短くなったか、スカイラインオーナーなら一目瞭然だよな。これがシャープな吹けあがり貢献するんだ。ラジエターは車種不明のアルミ3層タイプで、配管をワンオフして傾けてマウントしている関係上、クーラントからエアが抜けにくくなる。セパレーター(キャップがついたアルミの筒)は絶対に必要だ。

ナマにマウントされたラジエターを裏から見たところ。電動ファンで熱気を引き抜くようにしている。ラジエターガードなどのように溶接されているかわかりやすいね。かなり強度を考えているからコアサポートを切断したぶん補強としてはどうぶんすぎるんじゃないだろうか?

とにかく効果にはビツクリ! レスポンスアップもすごいんです!!

オーナー! 柳川くん

RBエンジンのインタークーラー水平マウント化って、見たことあるかな? スペースがないからムリだと思ってしまう。ところがこのスカイライン、しっかり成功しちゃってるのでありまーす! しかもコアサポをブツた切るだなんて、発想がすごすぎ!



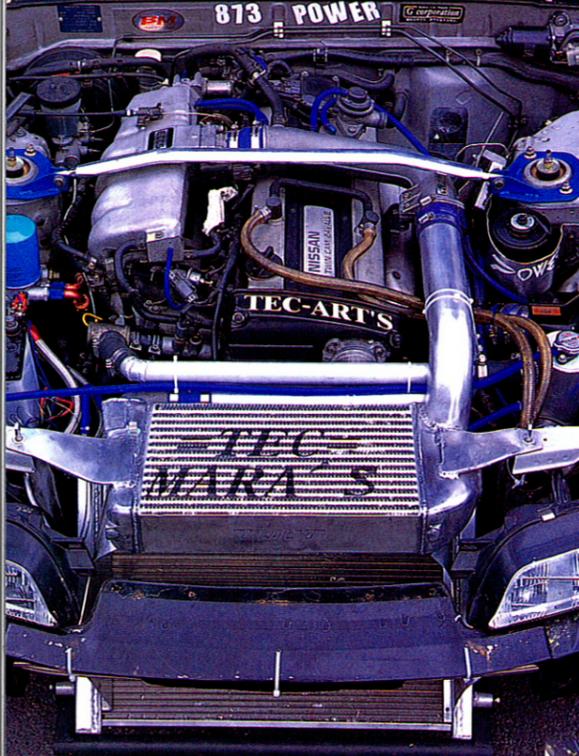
当たり前だけど、ボンネットはヘンに浮かさないでもちゃんと閉まる。この状態ではケリルからインタークーラーが見えないので、開けたときのインパクトはかなりのものだ。

は例がなかった。しかし、つい最近テックアートさんがRBエンジンのVマウントに成功しちゃったと聞いて、さっそく取材に行ってきたんだ。

話を聞いたときは「よく収まったなあ、よほど小さいコア使ってるんだろな」と思ってたんだけど、ボンネットを開けたらビックリ! ごくフワのサイズのインタークーラーがラジエターコアサポートを突き破ってマウントされているじゃないか! なるほどこの方法ならある程度大きなインタークーラーが使えるよね。それにしてもワイルドな方法だと思わない? 発想の転換とはまさにこのことだつてか?

コアサポートをハッキリ切断してしまつたため「強度が落ちたらイヤだなあ」と心配するひともいると思うけど、鎌田さんいわく「実際のところ、この部分にはあまり力加わってないんです。ヘッドライトとラジエターがちゃんと付けばいいワケですから、その対策だけしてあれば心配いりませんよ」とのこと。

たしかに言われてみればそんなモンかもしれないね。ただ、このクルマの場合はラジエターガードを



インタークーラーはトヨタのFC3S用。パイピングの取り出し口やタンクの形状を、このクルマに合わせて変更している。これだけの大きさならPE1420タービンで320馬力を発揮するこのクルマでも余裕で対応するだろう。もちろん脱着可能だ。



兼ねたバーでしっかり補強され2元の状態よりガッチリしててよかった。ま、とにかく見た目のインパクトは相当のモノだけど、このモティファイが本格的に効果を発揮するのはサーキットでの連続走行。まず、どんなに走っても水温が上がらない。気温27度の茂原サーキットのシイクダウン走行で、連続15分間の走行でも水温80度、油温90度におさまったという。それまではクーリングラップなしの15分の連続走行なんて絶対に考えられなかったというからすごい進歩だ。

さらに、サクショパイプが短くなったおかげで、エンジンレスポンスがすごくよくなるという副産物もゲット! オーナーの柳川くんも「レスポンスに関してはそれほど期待しなかつたのに、あまりの変わりように感激スス」と水平マウント化の恩恵をたっぷり体感しているのだ。

これですべてがワンオフにしたい製作例だから、製作費用も「10」で45万円くらいから相談ですね」とトチ高め。だけど、冷却関係のチューニングがまだのひとなら、合計金額と効果を考えると、この方法はじゅうぶんオススメだと思っぞ。