

フルチューン20バルブ4A-G型 + フルボディ補強 + エクイップ40を ワイドボディに搭載したAE86に大興奮!

ほぼノーマル状態で手に入れたハチロクをボディからフルレストア。20バルブ4A-G型のスワップに、現行ハチロク用6速ミッションを投入。ハチロクの弱点を見事に克服するとともに、より長くその性能を楽しめるカスタムを施す。さらにハチロクならではの操る楽しさをとことん追求したこのレピン。ハチロクの時代はまだまだ終わらない。ほつきりとそう思わせるトータルバランスに優れたチューンナップに迫ってみる。

TEXT: SHINYA KUSHIURA / 車道編集長
PHOTO: RYOTA RAW SHIMIZU (FOX BOOKS) / 清水良太郎 (フォックス ブックス)
COOPERATION: WORK/Wアーク <http://www.work-wheels.co.jp/>
GARAGE WATANABE/ガレージワタナベ TEL072-422-1750 FAX072-457-8604

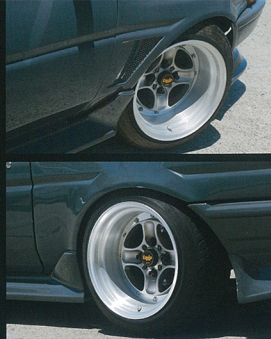


約40mm拡大されたエンジン・エアリダが収まるワーク エクイップ40。細ディンプルが空気をあてて開閉を助けたヒースホルトが、80年代のスタイルを現代によみがえらせている。



NEBR CAROLLA LEVIN GTV



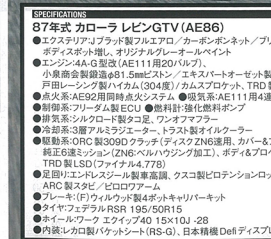


1 プラダのプリスターキットでワイド化されたフロントフェンダー。そこに収まるワウフのエアインテークは、フロントと両側15x10J、28、足下を立てるとボリューム感も考慮。またこの2クワイクリアエアロのカラーが後述のセンターオーナメントは固定でリブスされたもの。

リアファンターもプリスターファンター化に加え、10Jのリアホイルは専用ディザイナースは迫力高良。ボディ色は白りまでワイドレッド化された現行ハチローでは決して不可能な、80年代後半からでは硬派なスタイルだ。



80年代のフォーミュラマシンに搭載されたホイールをモチーフに、コンケイブデザイン・クロススポークを採用。段付の超ディープリムや開閉を広くし、本数を減らしたヒースベルトなど、80年代らしいフォルムが今の時代にはかえって新鮮だ。



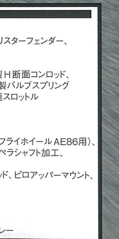
08 エンドレスのファンクションZEL車高調を独自に加工。フロントは110kg/mm、リアは8kg/mmのスプリングとスプリングと組み合わせる。またフロントアッパーにはキャンバー調整式のピロアームを採用。09 ストックパーツの一部はほか、あらゆる部分的なボグも選り行われたボディ。このハチローキットを製作するうえで、最も重要なのはボディの納得だ。

04 エンドレスのファンクションZEL車高調を独自に加工。フロントは110kg/mm、リアは8kg/mmのスプリングとスプリングと組み合わせる。またフロントアッパーにはキャンバー調整式のピロアームを採用。09 ストックパーツの一部はほか、あらゆる部分的なボグも選り行われたボディ。このハチローキットを製作するうえで、最も重要なのはボディの納得だ。

06 長年の酷使で、キャリパーが腐り、錆びたハチローも多い。そのため、フロントブレーキはワイヤウレグのキットを使い4ボルト化。07 クラス最高のアンチロールロッドやピロアーム式のロアームが組み込まれたフロントの足まわり、リアのリアクックもすべてにローボール化し、足回りの動きをよくすることで、サスペンションの性能フルに発揮させている。

リアファンターもプリスターファンター化に加え、10Jのリアホイルは専用ディザイナースは迫力高良。ボディ色は白りまでワイドレッド化された現行ハチローでは決して不可能な、80年代後半からでは硬派なスタイルだ。

80年代のフォーミュラマシンに搭載されたホイールをモチーフに、コンケイブデザイン・クロススポークを採用。段付の超ディープリムや開閉を広くし、本数を減らしたヒースベルトなど、80年代らしいフォルムが今の時代にはかえって新鮮だ。



08 エンドレスのファンクションZEL車高調を独自に加工。フロントは110kg/mm、リアは8kg/mmのスプリングとスプリングと組み合わせる。またフロントアッパーにはキャンバー調整式のピロアームを採用。09 ストックパーツの一部はほか、あらゆる部分的なボグも選り行われたボディ。このハチローキットを製作するうえで、最も重要なのはボディの納得だ。

04 エンドレスのファンクションZEL車高調を独自に加工。フロントは110kg/mm、リアは8kg/mmのスプリングとスプリングと組み合わせる。またフロントアッパーにはキャンバー調整式のピロアームを採用。09 ストックパーツの一部はほか、あらゆる部分的なボグも選り行われたボディ。このハチローキットを製作するうえで、最も重要なのはボディの納得だ。

06 長年の酷使で、キャリパーが腐り、錆びたハチローも多い。そのため、フロントブレーキはワイヤウレグのキットを使い4ボルト化。07 クラス最高のアンチロールロッドやピロアーム式のロアームが組み込まれたフロントの足まわり、リアのリアクックもすべてにローボール化し、足回りの動きをよくすることで、サスペンションの性能フルに発揮させている。

リアファンターもプリスターファンター化に加え、10Jのリアホイルは専用ディザイナースは迫力高良。ボディ色は白りまでワイドレッド化された現行ハチローでは決して不可能な、80年代後半からでは硬派なスタイルだ。

80年代のフォーミュラマシンに搭載されたホイールをモチーフに、コンケイブデザイン・クロススポークを採用。段付の超ディープリムや開閉を広くし、本数を減らしたヒースベルトなど、80年代らしいフォルムが今の時代にはかえって新鮮だ。



08 エンドレスのファンクションZEL車高調を独自に加工。フロントは110kg/mm、リアは8kg/mmのスプリングとスプリングと組み合わせる。またフロントアッパーにはキャンバー調整式のピロアームを採用。09 ストックパーツの一部はほか、あらゆる部分的なボグも選り行われたボディ。このハチローキットを製作するうえで、最も重要なのはボディの納得だ。

04 エンドレスのファンクションZEL車高調を独自に加工。フロントは110kg/mm、リアは8kg/mmのスプリングとスプリングと組み合わせる。またフロントアッパーにはキャンバー調整式のピロアームを採用。09 ストックパーツの一部はほか、あらゆる部分的なボグも選り行われたボディ。このハチローキットを製作するうえで、最も重要なのはボディの納得だ。

06 長年の酷使で、キャリパーが腐り、錆びたハチローも多い。そのため、フロントブレーキはワイヤウレグのキットを使い4ボルト化。07 クラス最高のアンチロールロッドやピロアーム式のロアームが組み込まれたフロントの足まわり、リアのリアクックもすべてにローボール化し、足回りの動きをよくすることで、サスペンションの性能フルに発揮させている。

1 987年に惜しまれつつもF.F方式のAE92へとバトンタッチ。以来、数々のプリムとともに、86レヒ的なマニアを生み出したAE86レヒさん&レノ。今回紹介する競逐者一閃さん、そんな完成し沼のちやんハチロクの魅力にどっぷりとハマりこんだひとり。すでに20年以上ハチロクを所ひし続け、「ガレージワタナベ」の代表として、モーターサイクルからハチロクを含む旧車を扱うショップの代表として活躍する今も、5台ものハチロクを所有しているそうだ。

そんなガレージワタナベのデモカー兼愛車として製作されたのが今回紹介するレノだ。ベース車はそのままのGTVで、ウダアに比べ開口部が大きい、決して剛性が高いとはいえないボディは、レノとアと同時にフルスロット増しで補強された。フロントのフルエアロの装着に加え、前後のプリスターファンター化によるワイドレッド化は、コナリシグ性能アップを狙ったもの。そんなプリスター仕様のボディの足下に装着されるのは、ワークのエキイップ40。かつてフォーミュラカーのホイールに使われたセンターロッククロスタウンを、当時のスタイルそのままだに現代風にアレンジしたもの。旧車に、現代意識、ワッシャー付きのラジアルスポルターに加え、その取付もこだわった作り込み。またワイドレッドペイントに好意を寄せたディスク裏面の形状も、タイヤ手感を追求するうえで、いい機能といえるだろう。

搭載するエンジンは、AE111に搭載された2バルブ4A-G型で、搭載時にフルレバー1ホールを実地、排気筒こそほぼ16cmまでだが、小泉

01 エンジンルームの物を排出するダクトが設けられたカーボンボンネット。冷却性能を高めるだけでなく、ボンネット自体の軽量化により、ハンドリング性能も飛躍的に向上。

02 すでに錆びてしまっているクルマが多いリアアッパー。このレノの上にはワイプ付のFRP製と交換すれば、空力特性やスタビリティアップに加え、リアまわりの軽量化にもなる。

03 小泉氏専用センサーに接続したエンジンが特徴的なステンレススプアワーは、レノで製作されたもの。排気効率を追求した、テフロンコート構造を採用。



前後プリスターに超ディープリムのエキイップ40 80年代の硬派なスポーツスタイルがここに復活!



軽量化と20バルブならではの高速回転で、16Jの4A-G型と同期排気量も確保しているほどの軽快さとハンドリング性能を実現。

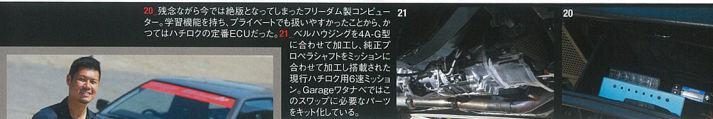


N2マシンとまではいかないが、プリスター化されたライトボディは迫力満点。またテールレンズは後期トレン用へと変更している。

NEO R
CAROLLA
LEVIN
GTV



14 ナルディラックのステアリングに延長ボスとハチロクの定番アイテムでカスタムされたインテリア。フロアのアンダーコート割がしにカーペットの除去といった地道な軽量化も仕上がり行われる。15 レカロのフルバケットシートは、レカロ純正シートレールで装着。16 ボーティオがもたらした直線に設置された追加ゲージ。油圧と油圧は0.01のデジタルメーター。その横のアナログメーターは水温計として使用している。17 電動リウスタ化で、GTVの重いハンドルを解消。Garageワタナベでは電動パワステのボルトオンキットも12万円程度。効き具合を調整するコントロールで、重さや軽すぎない温度な調整を実現。18 シフトレバー位置が変更されるため、フロアパネルの取付も必要。取付後では違和感があるかもしれない。特に慣れるはず。また、6速化はスポーツ走行のみならず燃費の面でも思惑は大きい。19 ボーティオレストアとともに、フォルスボリが塗装されたボディ2Dモデルに比べ個性に欠けるボディカラーは、長い専用がたっくまででは無いが、その外観イメージで満足ではない。



20 20バルブ搭載の4A-G型エンジンを搭載したエンジンルーム。21 ベルハウジングを4A-G型に合わせて加工し、純正プロペラファンをミッドエンジンに合わせて加工し搭載された現行ハチロク用6速ミッション。Garageワタナベではこのミッションと交換するパーツをキット化している。



OWNER
渡邊隆一朗さん(大阪府)

大阪府岸和田市にあるGarage ワタナベの代表でもあり、20年以上ハチロクを乗り回している生粋のハチロクファンである渡邊さん。さらに現在このハチロクは自ら、本格的なカスタムを施した自らのハチロクを所有している。まさにハチロクのすべてを知り尽くしているエキスパートだ。

の価値のあめニューンといえる。

15万円、20万円というのを考えれば、決して高くはない価格設定も嬉しい。

すでにチューニングショップと保存庫に二つに分けているハチロク。しかし、ガレージワタナベは今後も長いハチロクを楽しもうで、どちらのオーナーにも一考



08 フォーミィカーのようにファンネルがずり落ちたんだがインテークハチロクにとってはヨチヨチ正チューニングエンジンと呼ばれるほど、ノーマルのままで高回転の4A-Gはスワップしにくい。この4速プロペラファンはアルミ製で軽量化の一つ。

09 20バルブ搭載の4A-Gの構造は、AE99スーパーチャージャー純正の同時点火システムを踏襲した。予点火ピッチは空燃比を調整することで対称。そのためのバルブヘッドには、プラグコードを通すための穴開け加工が施される。

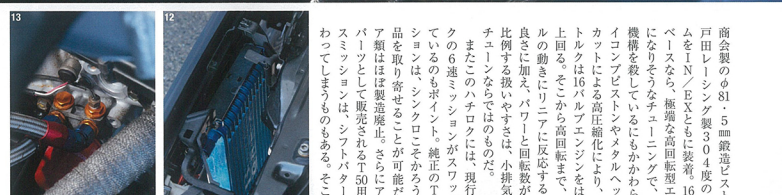
10 フレーキのマスターシリンダーは、すべて新品に交換済み。ただしこのレベルも他車と異なり、内部のパーツのみ部品共販で取り寄せが可能だ。

11 本来は積荷のための、ハチロクは未開のラインが豊富だが、これを解消するものが搭載されている空間開けなし。大量の3速アルミファンターに電動ファンで冷却効率をアップ。

12 ファンション性を追求した?と聞かれる後期グリルが、スリット式の前期グリルに代わり、エンジンルームへの空気の通りをよくするとともに、オイルクーラーを格納し隠す。

13 オイルフィルターとエンジンブロックの間に、オイルファンを採用。オイルクーラーの配管も追加メーターのセンサーが装着される。

同じ排気量と思えないトルクとパワー感で 不満を一気に解決する20バルブ4A-G型換装



商売のめり81=5=製造コストに、戸田レーシング製3.04馬力のハイカムをIN/EXともに装着。16バルブベイスなら、極端な高回転型エンジンになりそうなるチューニングで、VVT機構を殺しているにもかかわらず、ハイコンプレッションやバルブヘッドガスカットによる高圧縮化により、低回転トルクは16バルブエンジンをはるかに上回る。そこから反応するアクセルの動きにリアに反応する気持ちに良さに加え、パワーと回転数が見事に比例する扱いやすい、小排気量メカチューニングならではのものだ。

またこのハチロクは、現行ハチロクの6速ミッションがスワップされているのもポイント。純正のT50ミッションは、シフトロクこそそうして新品を取り寄せることが可能だが、ギアを限り廃止、さらにワタナベとして販売されるT50用クロスミッションは、シフトパターンが変更してしまうものも少なくない。