

GARAGE ITO

●ガレージ伊藤 大阪府茨木市島3-3-20
☎072-637-8511 http://www.garage-ito.com

86 [ZN6]

Best Lap **1'32.855**

使用タイヤ：エクスタV700 F255/40-17 R255/40-17



SPECIFICATIONS
 ●エンジン：アベックス エアクリーター 5ZIGEN EXマニ
 ●カレージ伊藤 ワンオフフルチタンマフラー トラストオ
 イルクーラー▶ドライブシャフト：ORC SEクランチ クス
 コ LSD 4.556ファイナル▶サスペンション：クワンタム
 車高調(F：T5-RS R：T4-LM) ハイバコ スプリング
 (F9kg/mm R12kg/mm) ガレージ伊藤 フロントローア
 ームピロロトルクアップ▶ブレーキ：ディスクローター
 ハイボク(FR：Z44F)▶ホイール：SSR707セッサーMS
 1R(FR9.0J+37)▶タイヤ：エクスタV700(FR255/
 40-17)▶エキスタリア：ディレクト フロントバンパー、サイ
 ドステップボイラー、リヤバンパー ガレージ伊藤 フロント
 トカナーD C-WEST GTウイング インテリア：ブリッド
 ジータSPORC-C/ウイラズシートベルト

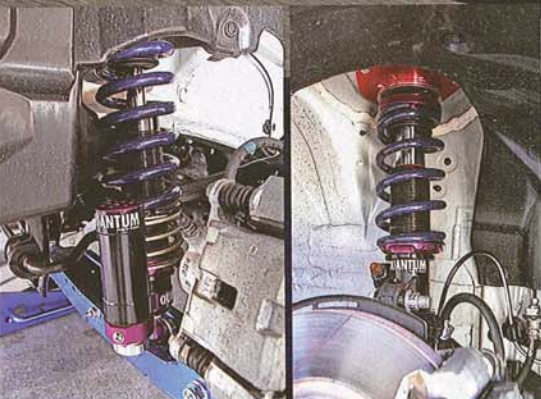


~自然呼吸格闘倶楽部~
 FIGHT CLUB

17インチでのテストデータを精力的に収集して、現在は前後とも255/40-17のエクスタV700を使う。ホイールのリム幅は9.0Jだが、タイヤのヨレ感を払拭させるため、9.5Jか10.0Jあたりもテストしてみたいそうだ。



トーは前後とも0度を目安にセッティングを施す。キャンバー角は調整式ピロアッパーマウントを導入するフロントを4度に設定。リヤはロウアームをクスコの調整式に変更し、3度30分にセッティングしている。



クワンタムはフロントがT5-RS、リヤはT4-LMをベースに仕様変更を重ねる。メインスプリングはハイバコを使い、伸び剛のストロークを確保するためデンダースプリングも併用。車高のダウン量は50~60mmだが、リヤに若干のバツキを感じていて「もう少し下げてもいいかも」と考えている。

SHARK'S VOICE
 この86にはシェイクダウンの時にも乗っ取るけど、その後EXマニなど変更されたこともあって、格段にピックアップが良くなったわ。ファイナルや排気系を見直した効果は4500~6000rpmあたりで顕著に表れとって、アクセルの踏み返しにも素早く反応してくれる。レブリミットが変更されるとからスムーズにないでいけるし、シフトチェンジをするタイミングも自由度が広がって乗りやすくなったわ。足まわりも以前はフロントのストロークが少し不足とったけど、突っ張り感がなく、旋回中にグリップを活かせるようになって、ハンドリングはかなり素直やね。それにリヤもフロントに合わせて、抵抗にならない程度に接地感が高められているから、危うさや不安を感じることもなかった。

「現在はなるべくユーザーに近い仕様でテストを重ねようとしているのですが、特にタイヤとホイールの導入コストを少しでも抑えるため、17インチでの走行データを集めているところです。ちなみに、タイヤは255サイズとワイドですが、インセットの選択で干渉を回避していますよ。」



ガレージ伊藤 伊藤 隆

イクするように仕様変更を重ね、シートストローク化が図られている。タイヤは235、245、そして現在の255と、これまで複数のサイズを試してきたが、いずれも17インチを選んできた。あくまでもユーザーへのフィードバックを目的としているため、デモカーのタイムアタックでトレンドとなっている18インチではなく、あえてコスト的な負担が少ない17インチにこだわっているのだ。

実際に今回のアタックでも、255/40-17で自己ベストを1秒以上も更新する1分32秒855をマークしてみせた。いずれは18インチもテストする予定ではいるが「リム幅の違いによるフィーリングの変化などもデータとして残しておきたい」と語る伊藤さん。まだしばらくは17インチでの限界を探求していくようだ。

17インチ仕様での限界に挑む 排気系やサスの仕様変更を重ね



さらなるタイムアタックにはパワー不足の弊が欠かせない。劣るガレージ伊藤 隆はシフトの駆動を広げるために急遽、リミットを調整した程度だったが、今後は燃費や点火時期の見直しというECUチューニングにも力を注いでいく予定だ。

クランクとウォーターポンプのプーリーはアルミのプレジジャーレーシングサービス製へ置き換える。純正よりも大幅に軽くなっているため、エンジン抵抗の軽減につながり、体感できるレベルのレスポンスアップが期待できる。

吸気系ではサクシオンパイプをプレジジャーレーシングサービスのSCカットインテークチャンバーに変更する。サウンドクリエーターをカットし、さらに吸気経路や材質もイチから見直すことで、吸気効率の向上を図っている。

中間域以上のパンチと伸びを底上げするため、5ZIGENの試作EXマニを導入した。大きな抵抗となる第1触媒が撤去され、パイプ径やパイプレイアウトも効率を重視した仕様へと見直される。



デモカーに装着するエアロは、ガレージ伊藤がダイエーモータースや私人スポーツと共同で展開するディレクト製。C-WEST製GTウイングと空力バランスを調整するために追加されたカナードはガレージ伊藤のオリジナルだ。

サーキットでの過酷なハードテストに備え、弱風振がセットになったトラストのオイルクーラーキットが組み込まれる。さらに水温対策としてサードのローテンパーモスタットも導入している。

足回りは当初からアンダー傾向に苦しんでいたが、タイヤのグリップ性能を活かしてコンパクトに曲がっていくため、徐々にキャンバー角を増やしていき、4輪の接地性を高めていった。また、車高調はクワンタムをベースとしているが、低重心を追求した低車高セッティングでも適度にストロ

不足が否めない86で出力差を補うツイルとして選んだのが、4.556ファイナル。Gグレード純正の3.727と比較すると大幅なローギヤード化となるが、高低差が大きいセントラルの上リセクシヨニヤタイトなヘアピンの立ち上がりでは、加速の停滞感を補う心強い武器となっているのだ。

排気系もEXマニは5ZIGENがテストを重ねている試作品へと変更。それ以降はフルチタンの1ピースマフラーをワンオフ製作し、軽量化と排気効率の改善を図る。

同時にシフトの選択幅を広げるため、レブリミットの書き換え(500rpmアップ)も実行。それにより、立ち上がりの不安定な姿勢でシフトアップする必要があったコーナーでも2速で踏み切れるようになり、ドライビングに集中できる環境を整えている。

86の潜在能力を見極めるため、関西勢では先陣を切ったキットアタックに取り組むガレージ伊藤。すでにセントラルでは1分33秒864、筑波への遠征でも1分37秒503と、いずれも好タイムを残している。ただし、あくまでもユーザーの指標となるべく、現段階では極端な軽量化は避け、最小限のパーツ変更でタイム短縮を狙っているのがポイント。