

創刊35周年記念 第3弾 スペシャルDVD

禁断のストリートステージ潜入記 ほか 100分オーバー

特別付録



WTAC

速報!! アンダー鈴木  
VS 谷口信輝

Real Tune & Exciting Car Magazine [オプション]

12  
2016 December

option

驚異の  
公道バトル特集!!  
ZENKAI STREET BATTLE

ストリート  
スーパーlapup開催

車種別



禁断のストリート行脚  
Daiちゃんとチューナーの  
公道天国 潜入記

□谷口信輝のチューンド試乗  
Monster Sport NX19-200 SWIFT SPORTS

□因縁のR35GT-Rチューナー対決!!  
TM WORKS vs SABLIVE

TRY Hard  
ストリートチューン  
イッキ乗り!!

谷口信輝／和田 久／井入宏之

□第二世代GT-Rの選び方  
by グローバルオート

□READY FOR WTAC 2016  
他 100分オーバー!!

SUPER TUNING DVD Vol.3

オプション 2016年12月号特別付録

禁断のストリート行脚  
Daiちゃんとチューナーの  
公道天国 潜入記

□谷口信輝のチューンド試乗  
Monster Sport NX19-200 SWIFT SPORTS

□因縁のR35GT-Rチューナー対決!!  
TM WORKS vs SABLIVE

TRY Hard  
ストリートチューン  
イッキ乗り!!

谷口信輝／和田 久／井入宏之

□第二世代GT-Rの選び方  
by グローバルオート

□READY FOR WTAC 2016  
他 100分オーバー!!

禁断のストリート行脚  
Daiちゃんとチューナーの  
公道天国 潜入記

□谷口信輝のチューンド試乗  
Monster Sport NX19-200 SWIFT SPORTS

□因縁のR35GT-Rチューナー対決!!  
TM WORKS vs SABLIVE

TRY Hard  
ストリートチューン  
イッキ乗り!!

谷口信輝／和田 久／井入宏之

□第二世代GT-Rの選び方  
by グローバルオート

□READY FOR WTAC 2016  
他 100分オーバー!!

教えて!!  
SHOP名の由来

エンジン搭載!!  
レクサスRC F改R35GT-Rキラー計画  
REエンジンのOH & FD3Sリフレッシュプラン  
注目のNEWタイヤ  
アドバンA052比較テスト  
世界の一級チューンド  
ワールドオプション





1 エンジン関連はVマウントシステムやサクション、FコンISとEVCなど全てをHKSで統一。ブースト圧1.0kg/cm<sup>2</sup>時に361psを発生させたブーストアップ仕様だった。今はエンジンオーバーホールに合わせ、タービン交換仕様へとステップアップすることにした。

2 装着ホイールはT6→SA3/バージョン2→RS→RZ→RS-D→TCⅢ(写真)→RGⅢという変遷を辿っている。ビュアル重視の19インチと走り勇姿の18インチを腰分けしているものだ。サスペンションはHKSのハイパーマックスⅢで、フレーキはプロジェクトム(F4ボット+355mmローター R2ホット+331mmローター)のキャリパーシステムを装備。

3 レーシングスバルコのステアリングに、ナイトスポーツの4点式ロールケージ、そしてHKSの追加メーターなど、インテリアにもひと通り手が入れられている。シートはブルーのプリペイド製フルパケット。

4 GTウイングは萩原さん自らデザインを手掛け、パルススポーツで製作したドライカーボン製のオリジナル。上段だけでなく下段にもボディラインに沿わせたウイングを設けて、フォーミュラ風の多段タイプに仕立てられた。こちらも今回のリメイクで、フジタエンジニアリングのワイドシングルタイプに変更された。

## ポルシェGT3に負けない スーパーストリートRX-7を目指す!!



横浜ゴム 萩原 修さん

かつてはレーシングドライバーとして、グループA時代の93年JTC第3戦SU GTOにおいて、HKSのスカイラインGT-Rを駆り、劇的な逆転優勝を飾ったことでも知られる萩原さん。現在はアドバンレーシングやAVSなどのヨコハマホイールのデザインを手掛けている、数多くのトレンドを生み出している。もちろん、大のチューニングカー好きであり、FD3Sは初期型、2型、6型と3台を乗り継ぐRX-7フリークだ。

RX-7以外に所有するクルマとしては、RX-8からBMW M3(E92)、そして現在のポルシェ911 GT3を乗り継ぐ。世界最高峰スーパースポーツの走行性能に対しても、FD3Sは別次元の走りの楽しさがあり、さらにその魅力を堪能するために、今回のフルリメイクに至ったわけだ。



ここで紹介するのは、2012年当時の萩原さんのFD3S(6型)の勇姿。エアロはC-WESTで基本をまとめ、もともとイノセントブルーだったボディカラーは、BNR34純正のベイサイドブルーにオールペイント。今回のオーバーホールに合わせ、エクステリアも大幅なリメイクが行われる。

## RE:make

～RX-7フリーク・横浜ゴム 萩原氏の選択～

アドバンレーシングに代表されるヨコハマホイールのデザインを手掛ける、横浜ゴムの萩原さんが愛機、FD3Sを藤田エンジニアリングでエンジンオーバーホールすると同時に、エクステリアのリメイクを行うと言う。12年5月号において当時の仕様を紹介しているが、新スペックは一体どうなるのか? FD3Sにこだわる理由とは何か? まずは萩原さんのインタビューからお届けしよう!

**魅力と好きになった原点**

ロータリーエンジンは、乗つたことのない人には一種のアレルギーがあるかもしれませんね。「よく回るけど、トルクの盛り上がり感が乏しく、ピックアップが悪い」とか。

でも乗ってしまえば、それほど特殊なことはないんです。僕のレースの経験からも、SA22Cの富士フレッシュマン、同じく12Aを積んだレーシングカーリー「RS」クラスの卒業直後に、全日本F3で直4レシプロエンジンに乗りましたが別に戸惑うことはなかったですね。

確かにトルクの盛り上がりはレシプロほどなく、高回転まで回すことによって始めてロータリーの良さが發揮されるのは事実です。フレッシュマンSA22Cも9000rpmシフトで、富士のストレート4では4速ホールドの方がトップスピードは出したからね。

使ったタイヤ幅は富士175、筑波185。富士で185を使つと途端にタイムが落ちたのもトルクのない証拠です。それでも「ビーン」って回る爽快感はロータリー工房ならでは。

RSの12Aはエンジン単体だとベンチで180ps(N.A.)を超えていて、富士のスポーツ走行ならF3もストレートで力もれた。そんな時は「やっぱロータリーでしょ!」って。SA22Cの富士フレラップタイムは、AE86クラスよりも1秒以上早く、フレッシュマンレンース中最高。そんなところも、SA22Cクラスを戦つて連中の自慢だったから、僕のロータリー好きになんて凄いんだろうって期待してたんだけど、どうも乗つてそれほど楽しくない。GT3を乗りこなしていいないと黙りてしまえば、世界最高峰のスポーツカーワークマニアを手に入れることができた。それでまだけど、クルマから体に伝わってくる感じがどうもよそよそしい。

一年前、僕はちょっと分不相応なポルシェ991 GT3というクルマを手に入れることができた。去年は「やっぱロータリーでしょ!」って。FD3Sに乗り換えてみると、これが手足のように運転できる。どちらが速いとかそういうことじゃなくて、クルマとの一体感がまるで違う。GT3はマジンガーリーみたいな巨大ロボットを操縦している感じなのに對して、FD3Sはアイアンマンみたいに自分自身がマシンになる感じなんですよ。

で、FD3Sに乗り換えてみると、これが手足のように運転できる。どちらが速いとかそういうことじゃなくて、クルマとの一体感がまるで違う。GT3はマジンガーリーとホイール交換しかしなかった。当時はレースに夢中だったからね。それが、2型になつてナイトスポーツのエアロをつけて、HKSでタービン交換して…と少し本格的にじる様になつた。

ただ、トラブルも多かつたから最終型は買つ前からキツチリと計画を立て、究極のストリートFDを作ることにしたわけです。

エクステリアは、當時一番カッコ

は、このレース経験によって決まつてしまつたと思います。

**FD3Sの楽しさ**

今の筑波のラップタイムで、1分切りしている車種で圧倒的なのはFD3Sですよね。この事実からも分かるよう、FD3Sの旋回性能は、ある意味ひとつ頂点に達したレイアウトじゃないでしょ? が。サスペンションの設計が積んだレーシングカーリー「RS」クラスの卒業直後に、全日本F3で直4レシプロエンジンに乗りました。でも、FD3Sならノーマルターボで4速ホールドの方がトップスピードは出したからね。

同じ1分切りでも、BNR32は500ps以上ないとそこまでもつていけないと、ブループラグT-Rのポールタイムは56秒台だった。でもFD3Sならノーマルターボブーストアップの350ps程度で腕のあるヤツなら行ける。まさに「コーナリングマシン」の面目躍如ですね。

**現在のスーパーカーにはない人馬一体の走りが味わえる**

僕はストリート用として、いままで5台のRX-7に乗り換えてきた。SA22C、FC3S、そしてFD3Sが3台。一時期はFDと並行してRX-8も持っていたから、ロータリー車は計6台になります。

レースを引退してからは、サンキットでクルマを走らせることは少なくなったけど、クルマそのものをカッコよくし、大事に乗るということは純正タービンが良くなつたこともあり、HKSのサブコンでベースアップに留めることに。結果、できあがった青いFDは本当にカッコよかつたので、これは一生モノだと思った次第です。

でも、15年以上の時が流れ、その後もBNR34のベイサイドブルーへのオールペイントや、HKSのスマウントに変更するなどのエディファイアはあつたものの、エンジン3に負けない、スーパーストリートRX-7!。

いかんいかん、RX-7は僕が得意とする証のようなくルマ。ここでフレッシュしておかない、一生後悔することになる。

そこで、目指すは「ポルシェGT3」。NOB谷口選手のS15本當は、HKSのオールペイントの装着、エンジンルームレイアウトも変更することにしました。

みたいに、ボディをドンガラにして、見た目もリヨーナーとして、「やつぱりセブン、ドシ」という気持ちを再び味わいたい。というわけで、藤田さん、よろしくお願ひ致しま

## フジタエンジニアリングが出した オーバーホール＆リメイクの内容

エンジンのリフレッシュを機に、徹底的に自分好みの仕様へと、愛機FD3Sを作り込むことを決意した横浜ゴム萩原さん。飽きたことなく、長く乗り続けるためにも、旧知の仲であるフジタエンジニアリングの藤田さんには、「ポルシェGT3にも負けない」スープーストリートRX-7に仕立て欲しい」と伝えた。

そもそもは、15年前に新車で購入した萩原さんのFD3Sも走行距離が8万kmに達し、アイドリングが不安定になりエンジンのオーバーホールを決意したことにはじまる。高速、フジタエンジニアリングでエンジンをバラして計測してみると、いずれのハウジングにもある程度の歪みが生じていた。摺動面の研磨などを施せば再利用できなくもないが、「このFD3Sとは一生付き合っていきたい」という萩原さんの意向もあり、ハウジングはすべて新品に交換。結果的にエンジンで再利用するのはエキセントリックシャフトのみとなつた。

あくまでも「ストリートメインの快適仕様」というオーダーながら、「ポルシェGT3と対峙したい」というリクエストにも応えるため、ポーターはフジタエンジニアリングで「タービン交換車向けの定番サイドポートメニュー」と位置づける「スペック5」をセレクト。タービンは各部への熱害を軽減するため、純正ツインターボからシングルターボのTO4Sへと変更。設定ブーストやセッティングにも

よるが、450～480psが狙える公算だ。「FD3Sはポルシェよりも軽いので、このあたりのパワーが引き出せれば、GT3とも互角の勝負ができると思いますよ」と、藤田さんも太鼓判を押す。

目標出力から逆算し、インジェクターはプライマリー側を550ccから850ccに拡大。コンピュータもこれまでのブーストアップ仕様ではFCONV-Sで制御していたが、サブコンでは大容量インジェクターへの対応が難しかったため、FCONVプロを導入した。

また、エンジン製作と並行して、エクステリアのリコーアルにも着手。ストリートチューンを極めた藤田エンジニアリングの魔王号をモチーフに、同社のフロントカウルバリジョン2タイプRとフロントブリスタークリップを組み込む。ただし、リヤフェンダーは「後付け感をできるだけ避けたい」という萩原さんの要望で「ブリスタークリップではなく、純正フェンダーの叩き出しによって車幅の拡大を図る。ホイールはこれまでフロント9J×19+25、リヤ10J×19+25のアドバンレーシングRGIIIを装着していたが、これもボディのワイド化に伴つて見直す予定。いまのところは前後とも10Jで統一するつもりだが、銘柄やインセットなどは完成した愛車を見てみて、ベストチョイスをじっくりと見極めるつもりだ。

**RE:make**  
～RX-7ブリーク・横浜ゴム 萩原氏の選択～

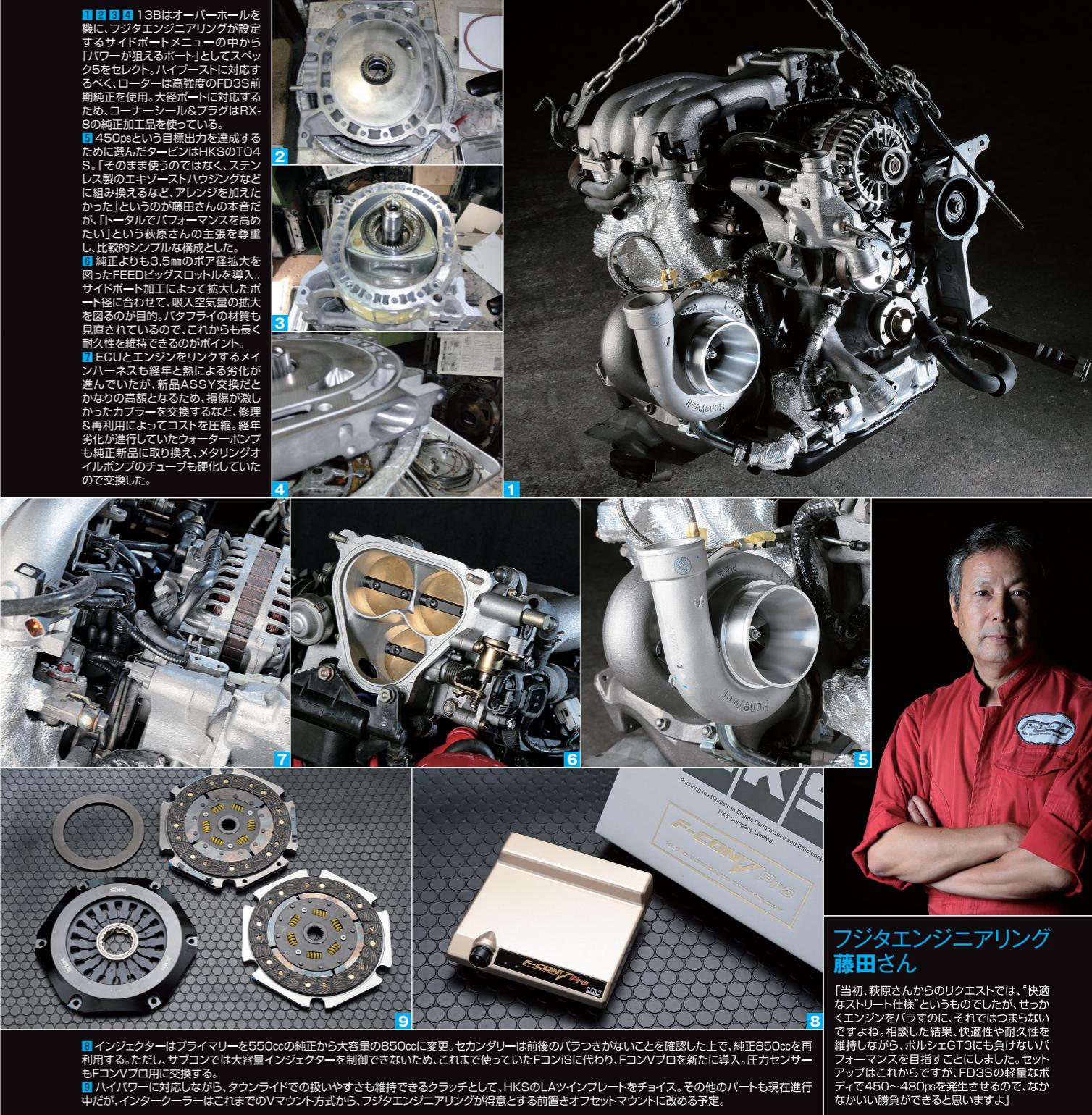


⑩⑪⑫フロントセクションは藤田エンジニアリングの魔王号と同じく、フロントカウルバージョン2タイプRとフロントブリスタークリップで構成。19インチ&ワイドサイズの装着に対応するため、フロントのインナーフェンダーはアルミで再構築する。一方、すでに叩き出しによって片側10mmのワイド化を図っていたリヤフェンダーも再度叩き出し加工を行い、拡大幅を15mmまで広げる予定だ。



～RX-7ブリーク・横浜ゴム 萩原氏の選択～

## サイドポート仕様&TO4Sタービンで 目標出力を450psに設定!! FD3Sの軽さを武器にGT3と対峙する



1 13Bはオーバーホールを機に、フジタエンジニアリングが設定するサイドポートメニューの中から「パワーが狙えるポート」としてスペック5をセレクト。ハイブーストに対応するべく、ローターは高強度のFD3S前期純正品を使用。大径ポートに対応するため、コナーシール＆プラグはRX-8の純正品を使っている。  
2 450psという目標出力を達成するために選んだタービンはHKSのTO4S。「そのまま使うのではなく、ステンレス製のエキゾーストハウジングなどに組み換えるなど、アレンジを加えたり」というのが藤田さんの本音だが、「トータルでパフォーマンスを高めたい」という萩原さんの主張を尊重し、比較的シンプルな構成とした。  
3 純正よりも3.5mmのボア径拡大を図ったFEEDビッグスロットを導入。サイドポート加工によって拡大したポート径に合わせて、吸入空気量の拡大を図るのが目的。バタフライの材質も見直されているので、これからも長く耐久性を維持できるのがポイント。  
4 ECUとエンジンをリンクするメインハーネスも経年と熱による劣化が進んでいたが、新品ASSY交換などかなりの高額となるため、損傷が激しかったカブラーを交換するなど、修理＆再利用によってコストを圧縮。経年劣化が進行していたウォーターポンプも純正品を取り替え、メタリングオイルポンプのチューブも硬化していたので交換した。  
5 ハイパワーに対応しながら、タウンライトでの扱いやすさも維持できるクラッチとして、HKSのLAツインプレートをチョイス。その他のパートも現在進行中だが、インタークーラーはこれまでのVマウント方式から、フジタエンジニアリングが得意とする前置きオフセットマウントに改める予定。  
6 インジェクターはプライマリーを550ccの純正から大容量の850ccに変更。セカンダリーは前後のバラつきがないことを確認した上で、純正850ccを再利用する。ただし、サブコンでは大容量インジェクターを制御できないため、これまで使っていたFCONV-Sに代わり、FCONV-Proを新たに導入。圧力センサーもFCONV-Pro用に交換する。  
7 ハイパワーに対応しながら、タウンライトでの扱いやすさも維持できるクラッチとして、HKSのLAツインプレートをチョイス。その他のパートも現在進行中だが、インタークーラーはこれまでのVマウント方式から、フジタエンジニアリングが得意とする前置きオフセットマウントに改める予定。  
8 フジタエンジニアリング 藤田さん  
「当初、萩原さんからのリクエストでは、“快適なストリート仕様”というものがしたが、せかくエンジンをバラすのに、それではつまらないですよね。相談した結果、快適性や耐久性を維持しながら、ポルシェGT3にも負けないハイパフォーマンスを目指すことにしました。セットアップはこれからですが、FD3Sの軽量IDADEで450～480psを発生させるので、なかなかいい勝負ができると思いますよ」