

白い森小国から

冬になると大雪に見舞われる小国町。そこから逃げ出すわけではないのだが、ほぼ毎週のように遠方へ出かけている。もちろん仕事で、それもジムニーに関することだ。何をしているかと言うと…。

文／今修
写真／K-PRODUCTS



予想以上にヒット！

毎年1月～4月までの間は、各メーカーの展示会や大きいイベントが集中する時期であり出張が多い。また、シーズンに向けてのレースカーの修理であったり、レースカー作りであったり意外に忙しい。k-proのNewマシンももうすぐ完成の予定だが、いつも通りにすなりと事は進んでいない。さらにJB23用Newパーツの開発&販売も重なり、九州、大阪、関東と動き回っている。

さて、1月中旬から販売開始した【リアルブースター】だが、予想以上の売れ行き

にちょっとビックリ！ 今月号のスーパーズージーの103ページでも紹介されているが、どんな商品が簡単に説明しよう。これは簡単にブースト圧を上げられる商品だ！…だけではあまりにも簡単過ぎる説明なので(笑)、もうちょっと説明しておこう。

新車の場合アクチュエーター本体の調整値は、ブースト圧0.8 kgf/cm²前後が多い。ところがメーカーのサービスマニュアル指示データを確認すると、正常値0.7～1.25kgf/cm²と約2倍近い許容範囲が記載されている。そのぐらい範囲に幅があるなら、できる限りブースト圧を上げたいじゃないか！そ

れじゃ～ノーマルのアクチュエーターのロード部分を切って、ネジ山作って調整式にすればいいんじゃないの？ と思いがちだが、標準装着のアクチュエーターはダイヤフラムの対応能力が、1.1 kgf/cm²で設定されており、サービスマニュアルにも「作動点検時に1.1kgf/cm²を超えて加圧するとダイヤフラムが破損する恐れがある」と書かれているのでノーマルのアクチュエーターでの対応は難しい…。そこでできたのが【リアルブースター】。スプリング張力20%UP(ノーマル比)、ダイヤフラムのゴム厚1.5倍(ノーマル比)の強化タイプで、ターンバックルによる調整が可能となっている。0.7 kgf/cm²と1.25 kgf/cm²では最大出力やトルクの発生に大きな違いが出ることは明白だ。

もうひとつは、3月中旬に販売予定のボンネットエアダクト。インタークーラーを冷やすための外気を取り込む商品だが、リフトアップした場合これが邪魔になり前方の障害物が確認しにくくなってしまう。特に平成19年1年以降の車両に関しては、エアダクトが邪魔をして前方の障害物(高さ1m、直径30cmの円柱)が確認できないと車検に通らない。また前方の障害物を確認する場合、運転者の目の位置(基準アイポイント)も決められている(この辺に触れると長くなるので今回は割愛)。以前もこのページで採り上げたが、リフトアップした車両の車検対策品として作ったのが今回の商品である。

実はフロント用のカメラとかも考え、試作でカメラとモニターを作ってテストを行った。しかし、カメラ自体の性能とか、モニターの大きさや取り付け位置によって検査結果が変わるとのことなので、結局高さの低いエアダクトになったというワケである。

ターボも開発中！

あと今もっとも気になっているのはJB23-5型以降のタービン。まだテスト中なので詳しいことは語れないが、あらかた出来あがっている。このタービンを設計したのは九州のブレイクスルーさんで、アジアラリーやBaja1000、スモークンホイールに参戦している車両のチューナーとして、知っている人は多いだろう。ブレイクスルーさんの基本姿勢は、どんなに過酷なレースに出場する車両であっても、決してスペシャル的なタービンではなくて、市販モデルを取り付けること。それがチューナーとしての拘りであり、得られたデータは全て新たな商品へフィードバックされているのだ。

レースの場合、コーナーリング後に少しでも他車より前に出るため、一瞬、ほんの一瞬だが一段下のギアを使う時がある。場合によっては強制的にタービンを立ち上げらせるために半クラッチを使う場合もあるが、現

在テスト中のこのタービンに関しては、そんな事をする必要がないぐらいに豊かなトルクを発揮する。

JB23の1型～4型と5型以降ではギア比が違う。そのため5型以降の方がターボラグが少なく、低速は前型よりも良くなっているが、中速から上の伸びにストレスが感じられる。ターボラグが少なくなったとはいえ、全くないワケではなく、これをギア比を変えて感じにくくしているのだ。

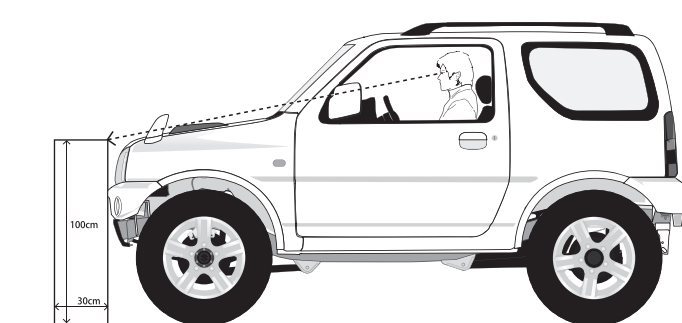
そこで、このタービンを取り付ければ低速トルクはさらに太くなり、そこからストレスなくスムーズに高速域まで到達する。それがあまりにもスムーズ過ぎて、タービンを変えていることを感じないほど。以前読んだ某チューニング雑誌で「早い車は遅く感じる」と書かれていたのを思い出したが、ターボラグを少なくすると、まさにそういった感覚に陥る。

普通タービンを純正品から社外品に交換した場合、ある回転域に達すると『ガツン!』とタービンが効きだして、そこからビューンっ

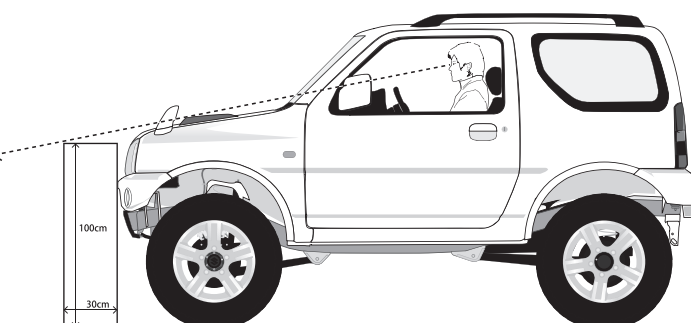
と加速するのが一般的。『ガツン!』と効きだすのは、エンジンの回転数が問題。これはある程度エンジン回転数が上がった頃に、ようやくタービンが効きだすから感じる挙動で、俗に言う「ドッカンターボ」である。とくに排気量の小さいジムニーは、タービンが立ち上がるまでは本当にトロいので、低回転からタービンが効きだした方が絶対に効率は良い。

現在テスト中のタービンはガツンがない、即ちアクセルをチョンと踏み出した時から完全にタービンが効き始めるセッティングだ。低回転からタービンが効きだし、高回転で頭打ちせずにしっかり伸びるのが狙いである。ジムニーのために作った、まさに専用設計のタービンで、下取りのコアは必要なし！ 今年の夏頃 K-pro から発売予定となっている。

この他にも今年はJB23の新しいパーツをどんどん販売していく予定だ。期待してお待ちいただきたい！

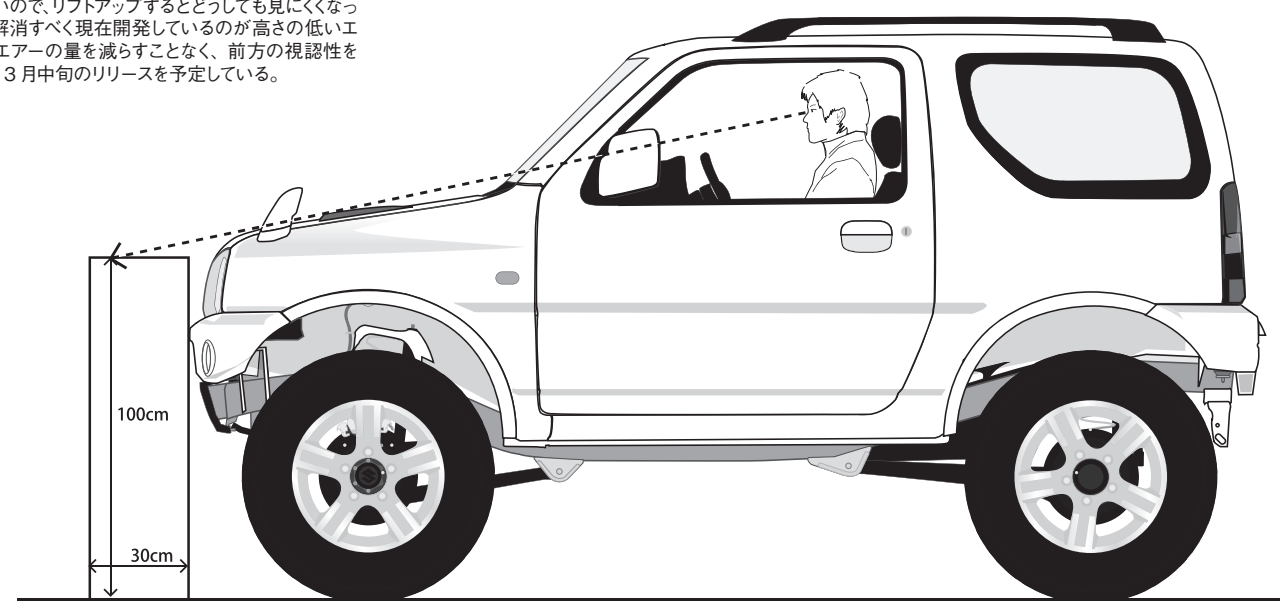


純正車高



2～3インチ

リフトアップした場合の前方視界はこのようにチェックする。JB23はエアダクトが大きいので、リフトアップするとどうしても見にくくなってしまふ…。それを解消すべく現在開発しているのが高さの低いエアダクト。取り込むエアの量を減らすことなく、前方の視認性を高めるのだ。これは3月中旬のリリースを予定している。



2～3インチ（インテーク交換後）

現在開発中のJB23-5型以降用のタービン。全域でのトルクを高め、ターボラグの減少を追求している。街乗りではより快適に、レースではより速くを実現すべく、色々とテスト中。