

# 2.6Lキットとハイフローターボを実装し スタイルとともに走りも鍛えたスポーツワゴン

コンプリートならではの  
トータル性能の追求

ハイフスボイラーにはじまり、排気系や足まわりなど、現行レガシイのデビュー直後から各種チューニングパーツを開発してきたトミーカイラ。

5速ATのツーリングワゴン(BR9)と6速MTのB4(BM9)の2台をデモカーとして導入しているが、アクトリイではそれぞれの製作状況に合わせて、何度となくエンジン脱着作業が行われてきた。なぜなら、走行テストや取材対応などで稼働させな

くてはならない一方、EJ25の2.6Lを軸としたコンプリートエンジンの開発を進めていたからである。

OPTではその開発状況を数回に渡って報告してきたが、ついにBR9にコンプリートエンジンが搭載。同時に、新設した前後バンパースポイラーがセットされ、いよいよ同社の最強コンプリートプランの詳細が見えてきたのだ。「ハイフローターボや排気抵抗を徹底的に低減させたオリジナルEJXマニも開発して、現在はセッティングを煮詰めている最中です。現行のBR/BMはAT車の比率が圧倒的に多いの

で、オートマ保護を考慮してちょっと苦戦しているんですけど」と語るのはメカニックの松本サン。

現状のスペックは、最大ブースト圧1.25kg/cm時に330ps/58kgm。鍛

造ピストンや強化メタルを投入してエンジン耐久性がアップしたぶん、本来ならもっと高ブーストをかけたところだが、これ以上ではATが滑り出してしまふのだ。

ATオイル各種もテストを進めて解決方法を模索しているそうだが、基本的に5速AT車は中間トルクで速さを演出する方向になりそう。一方、6速MT車ではハイフローターボの実力を存分に発揮させて、



## TOMMYKAIRA LEGACY RR [BR9]

トミーカイラジャパン 愛知県豊田市堤本町山畑7  
☎0565-52-8555 <http://www.tommykaira.com>



クランクを79mmストロークの純正8カウンターから81mmストロークのオリジナル4カウンターに換え、ピストンは純正のボア径99.5φから、ハイトを1mm短縮した99.8φ鍛造にスイッチ、コンロッドもオリジナルの鍛造H断面を投入する。排気量はノーマルの2457ccから2535ccにアップさせると共に、ムービングパーツの軽量化により回転レスポンスをアップ。合わせてメタルも強化品を投入して、EJユニットで発生しやすいメタルの流れを防止。制御はメインCPのROM書き替えて対応する。

# STREET IMPRESSION

by OPTオカリ

クルマ全体の動きが軽快で俊敏  
ぜひ6速MT車で味わいたい!

低回転域でのブーストレスポンスはノーマルに比べて若干キビしい印象はあるが、それ以上に、3400rpmあたりで急激にブーストが立ち上がってからのダッシュ力は、一度味わったら戻れない迫力。

まだセッティングが煮つまっていない状態で、また、ブーストコントローラーを使わないというこだわりもあって高回転域ではブーストのタレも目立つが、中間域の俊敏な挙動と加速フィールは、イイ意味でレガシらしくない魅力だ。

車高調はスポーツ走行時でもしっかりとストロークし、路面追従性もステアリングの応答性もバツグン。コンフォートな味付けではないが、決してハードすぎず街乗りでの快適性も申し分ない。

AT需要が高い車種とはいえ“MTで乗ってみたい”と思わせてくれる、その巨体を意識させない軽快感が車両全体で生まれているし、MTならブースト圧を制限する必要もない。これから着手していくという6速MT仕様のBM9の完成が楽しみだ。



“ハイパーユーロスポーツ”をコンセプトにデザインした、BR9用バンパースポイラーキット。前後ともに配置したホイールハウスのアウトレットダクトがサイドビューに抑揚をつけ、フロントのLEDスポットやリヤアンダーディフューザー、塗り分けによりディテールを強調するライン構成で、攻撃的かつ洗練された個性を見せつける。



デモカーの排気系は触媒をHK5メタルキャタライザーに交換した他、60φフロントパイプは純正のままセンターパイプをオリジナル60φに、リヤマフラーを50φ×2のオリジナル4本出しに交換。純正エキゾーストはリヤデフの直後あたりで90度曲げられているが、これをセンターからスムーズなレイアウトに見直すことで排気効率を大幅に高めている。



ハイパー化にもない新設定された、30段階の減衰力調整機構を持つ全長調整式車高調キット。スチールケースやブラケット部リブの採用に加え、フロント用は倒立部も50φと増強まで大きくすることで剛性を確保。スプリングはスウィフト製で、標準バネレートはフロント7kg/㎝リヤ5kg/㎝となるジャンパネットは、ワールドのケイスと赤いテフロンコーティングの鮮やかなカラーリングも特徴。



ブレーキキットも新作パーツのひとつで、フロントは6ポットキャリパー&355φローター。リヤには4ポットキャリパーと330φローターがセットされる。アルマイトのキャリパーとゴールドのベルハウジングで大人な仕上げ上げたが、カラーはオーダーも可能だ。

高回転域まで追従するパワーを追求していくという。  
なお、現状は暫定スベックながら、最大トルクはカタログ値の38.7kgmを大きく凌駕している。そこで、ケイスタ剛性からこだわった車高調やパワーに見合った制動力を持つブレーキキットも新設定し、走りの質を全面的に見直してきた。  
レガシらしさを重視しつつも、俊敏さとハードさが味わえる…。そんな質感と楽しさを両立させた、コンパクトカーならではの魅力を発揮するのはまもなくだ。



詳細は非公開だが、コンプレッサーインペラの大型化はもちろん、ハウジング研磨による排圧低減といった各種加工が施されたハイフロータービン。純正タービンが立ち上がり重視の設計であるのに対し、トミーカは風量重視してハイパワー獲得をねらった設計としている。



ノーマルEXマニはタービン手前で90度曲げられたレイアウトとなっており、排気干渉が大きい。そこで、ゆるやかなレイアウトでタービンに排気を導くために45φのオリジナルEXマニを製作。ちなみに、吸気系はビッグスロットルを導入している他はフルストックだ。