

5.7L HEMI V-8
1000hp build by 9

かつてフォード・マスタング・シエルビーGT500をベースに、最高出力約1000hp & 最大トルク約112kgmを發揮する超ド級のD1マシンを作り上げたナインレコードが、再び1000馬力級のモンスターマシンの制作に着手したという情報を得て、早速取材に飛んだ。

今回ナインレコードがベース車としてチョイスしたのは、SMSチャレンジャー570。本誌の読者であればご存知の方も多いと思うが、「SMS」はレーシングドライバーとしてもチューナーとしても有名なステューブ・サリンが起ちしたチューニング・ブランドであり、SMSとは Steve (Stephen) Mark Salean という彼のフルネームの頭文字を取ったものである。SMSにしろ「サリン」にしろ、ステューブ・サリン絡

みの情報について語り出すと簡単にページが無くなってしまふのでここでは割愛するが、SMS570はSMSの創設と同時に発表された同社初のコンプリート・カーであり、2010年型タッジ・チャレンジャーをベースに制作されている。

SMS570に搭載されるエンジンは、同年式のタッジ・チャレンジャーR/Tに搭載されていた5.7L V8・OHVのHEMIユニットにスーパーチャージャーを装着したもので、カタログスペックは最高出力500hp & 最大トルク71.9kgm。これはノーマルのR/Tの372hp & 55.3kgmはもろろん、同年式チャレンジャーの最強モデルであったSRT8の425hp & 58.0kgmをも軽く超える数値となる。

もともと、今回チューニングを開始するにあたって、ナインレコードが同社自慢の常時4輪シンクロ回転方式のシャシーダイナモーターでSMS570のフルノーマル状態でのパワ

を計測したところ、最高出力404.6hp、最大トルクは52.3kgmという計測結果であり、最終目標である1000馬力はもちろん、カタログスペックにも遠く及ばない数値しか計測されなかった。

スーパーチャージャーやターボといった過給器を使ったチューニングの場合、加給圧などのセッティング次第で、自然吸気のままのエンジンからは考えられないほどのパワーアップを図ることができるとは、さすがに400馬力弱のパワーしか發揮できていないエンジンを補器類の交換やセッティングだけで倍以上の数値まで持って行くのは至難の技となる。

そこでナインレコードでは、ヘッドとシリンダーブロックこ

How To Boost Engine Power?

ゴーナナマル改 ロクテンイチ。

D1やドラッグレースといったモータースポーツシーンで活躍した1000馬力のシエルビーGT500でお馴染みのナインレコードが、またもやとんでもないモンスターマシンを制作中。新たなベース車両はあのSMS570。今回の車両でも最高出力1000馬力の実現を目指す。

'10 SMS CHALLENGER 570 build by 9 RECORDS





現代のチューンの要、デジタル・デバイス。

現代の高度に電子制御されたハイパフォーマンスカーのチューニングで最も重要なコンピュタは、ナイティングが正規輸入しているディアブロスボックスを使用。

そのノーマルの5.7HEMIIのものをいっつも、クランクシャフトについてはSRT8が採用する6.1HEMIIのパーツを加工して流用。さらにはピストンやコンロッドといったパーツは鍛造でワンオフ制作。また、スーパーチャージャーについても、ケニーベル製に交換するなど、元々のSMS570とは全く異なる内容のエンジンに仕上げることで、最高出力&最大トルクを大幅アップすることを計画。現時点ではまだ仮組しただけの状態ながら、ここからナイティングがお得意のコンピュタのリプログラミングでセッティングを詰めて行けば、最終的に1000hp&100kgmオーバードまで十分に持つて行けること。



9 RECORDS



クーリング面も入念に対策済。

排気量を6.1ℓに拡大。スーパーチャージャーはケニーベルの2.8LCに換装。フューエルポンプはツインポンプに、インジェクターはノーマルの3倍という大容量のものに変更。エンジン出力の増大に伴う熱対策として、エンジンオイルクーラーやフューエルクーラーといった冷却系の装備も追加されている。足回りなどは現時点ではまだSMS570のものをそのまま使用している。



うのだが、実は今回ナイティングがSMS570をチューニングのベース車両にしたのは、オーナーのたつての希望があったから。同社の長池氏曰く、「1000馬力クラスにまでパワーをアップする場合、エンジン本体にも手を入れるし過給器なども変更するので、予算や手間を考えれば普通はSRT8をベースにすることを勧めます。今回はオーナーさんのコダワリを尊重しました」とのこと。ちなみにSRT8は年式によって6.1ℓと6.4ℓの2つの排気量があるのだが「それぞれ一長一短あるので、チューニングのベースとして一概にどちらが適しているとは言えませんが、費用を考えれば、ベース車が安くVVTが付いていない6.1ℓがお勧め。費用や手間を考えないのであれば6.4ℓ392がお勧め。さらに、なるべく短時間で仕上げられるという意味では、最初から過給器付きとして製作されているヘルキャット用の6.2ℓが最高です。もちろん高額にはなりますが(笑)」とのことである。

全国に提携ショップもあり。

エンジン内部にまで手を入れるほどのヘビーチューンの場合にはナイティングで現車セッティングを行うしかないが、吸排気系の交換程度のライトチューン車であれば、同社と提携している全国各地のショップでも可能だ。



1000hpの実現へ
プロジェクトNOW。

How To Boost Engine Power?
'10 SMS CHALLENGER 570
build by 9 RECORDS