

タービン交換で大馬力を目指す! テリR最後のパワーアップ大作戦開始!

大容量インタークーラー装着



純正インタークーラーとの比較。これはデカイ。が、デカけりゃいいコイ! これの事実!

タービンの大型化にともない、インタークーラー交換とパイピングも行わなければならない。そこでプリッツの前置きタイプのインタークーラーをドッキングすることにした。Kカーのバンパー内に収まる大きさで、できるだけ大きくカッコよく見えることって理由でのチョイスだったが、ハッキリ言って大きすぎ! コアの奥行きは同等なものの面積はこらんのとおり、3倍はゆうにある。

ここまでであるとタービンやエンジンとのマッチングもとても気になるのだが、そこはいつものハチャメチャなノリでなんとかクリアすることにしてしまおう。



メンテナンス性が悪いのはダメ



インタークーラーの前置き化にともないインテークを作る。

スロットルの口に角度を合わせ、インタークーラーもリターン式のパイピングにすればスムーズな配管になるのだが、そうするとプラグを見るのにいちいちパイプを外さなくてはならない。なのでムリに曲げた配管することに決定。



はそれぐらい必要だろうってことで計画を練っていたのだ。200psをたたき出すにはどうするか。でっかいタービンつけるっきゃないでしょう! Z32のタービン(片バンク1500cc用)ならイケるんじゃないか? ということで、さっそく入手してきました!

そして、今回はいよいよタービンのドッキングだ。タービン容量的には200psは楽勝、のハズ。なんだかわくわくしてくるぜ。

取り付けのほうは、後戻りできないが純正のエキマニにこのタービン用のフランジをくっつけタービンアウトレットもZ純正のフランジ部分だけを流用して製作。

インタークーラーも薄型で面積の広いタイプのほうが見た目に迫力があっていいってことで、プリッツのコアを採用している。

あとはパイピングをうまくつないで、コンピューターセッティングすればOK。最悪トヨタのカルディナあたりのインジェクターでも流用してやれば200psは達成できるのではないかと踏んでいるのだが、さてどうなるか。

んで、200ps仕様テリR! が完成したら、次号ではその走りっぷりをまたまたマナビー鈴木のドライブでチェックしてみたいゾ。

タービンの装着



インジェクターはいっぱい使えば足りると思うのだが、万が一不足となれば、カルディナあたりの大きめのものを流用する予定。



ガシガシと組み付けると、ほーら出来上がり!



Z32のタービンを取り付けるには純正のエキマニのタービン側フランジを切り落とし、新たにZタービンに合うフランジを溶接。これで取り付け可能になる。



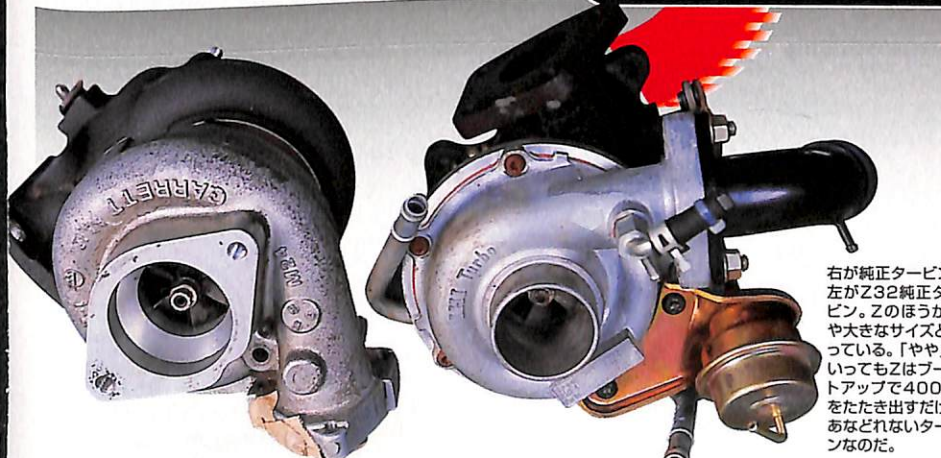
タービンアウトレットもZのものフランジのみを生かしてパイプを溶接し製作。左手に持っているのが切り落とした元のパイプだ。

タービン装着といってもこれがまたなかなか大変。なにせベルトオンのタービンなんてないもんだから、いくつかのポイントを加工して装着しなくてはならない。まずはタービンを取り付けるエキマニだ。これは純正タービンのタービン取り付けフランジを切り落とし、Z32タービンに合う形状のフランジを新たに溶接。そして、アウトレットもZ純正のものフランジだけを流用してパイプを溶接。テリのボディ形状をクリアする角度にして装着することになった。このようにタービンひとつ装着するのにも面倒な作業が必要になってくるのだ。

目指すは200ps!

コンパクトFR☆改計画

連載⑩『200ps化計画とエアロ仮組みだ』



右が純正タービン。左がZ32純正タービン。Zのほうがやや大きなサイズとなっている。「やや」といってもZはブーストアップで400psをたたき出すだけにあなだれないタービンなのだ。

Kカーをベースに最強マシンを作ろうという本作戦も、いよいよ最終局面に突入だ。なんだかんだといいながらも、エアロパーツやエンジンチューンの最終形が見えてきたゾ。今回はさらなるパワーアップとエアロチューンの片鱗をお見せしよう!

というのも、メタルガスケットがどこにもないのでハイブリスト仕様ついても無理だし、タービン交換するにもエキマニなどをどうするかという問題もあったしね。

その仕様でダイハツチャレンジャカップに出場したものの、コースがタイトなカートコースだったために、ボディの重さ、ハンドルのロックトゥロックが大きいなどの関係でなかなか順位的にはキビシイものがあつた。

そこで、もっと大きなコースでもって大パワーで走れば、シビックの足まわり仕様と同等に走れるのではないかと考え、結論は最終目標200ps! 1tのこのボディを引っ張るに

- 提供&ご協力感謝
- クアンタムジャパン ☎0550-89-9966
 - 日本精機 ☎03-3835-3639 (お客様相談室)
 - オクヤマ ☎045-934-5334
 - オーツタイヤ ☎0070-800-325536
 - HKS ☎0544-29-1100 (お客様相談室)
 - エクセディ ☎072-824-7138
 - プロジェクトM ☎0120-44-3688
 - レイズ ☎06-6746-1010
 - GTO ☎045-912-7892



C-CUP 市販予定バージョン

エアの導入を考慮し、できるだけ開口面積を大きくしたデザイン。両脇の丸い穴には純正のウインカーをビルトインするようにしている。



リアはレーシングスタイルをねらっているため、あえてスペアタイヤを取り外すことを前提に製作した。なのでタイヤを収める切り欠き部分はありません。純正バックランプを取り付ける穴もしっかり用意してあるゾ。

**サーキット専用
レーシングバージョン**
(オバフェンナシ状態だが)

こちらがサーキット用レーシングスタイル。リップとサイドが大型なので車高もグッと低くなる。これがあのRV車のテリオスキッドだとど誰が思うだろうか!



急ピッチで押し進めてきたエアロパーツ製作。今回、ノーマルのボディに合わせた前後バンパーと、サーキット仕様リップ、大型サイドステップが完成した! あとはオーバフェンダーとレーシンググリルの完成を待つのみといった状況だ。

というわけで、黒ゲル仕上げの状態のままだが、さっそく仮留めで装着してみることにしたゾ。



装着は純正を外し、そのままボルトオン装着が可能。ネジ位置をそのまま使うので取り付けに困ることはない。

今回の実走テストではスタイルも最終仕様で臨めようと思うので楽しみにしてちょ。



でもねになっっているせいか、大型バンパースポイラーがえらく似合っているじゃないの。これならオナーチャン、オナーチャンだけじゃなく、パバさんになっつてウケそうじゃね。

で、レーシングスタイル最新線をねらうリップとサイドを装着。これらはオーバフェンダーを装着することを前提に横幅を広げたデザインになっている。

リップはバンパースポイラーのリップ部分にかぶせる形で取り付ける。サイドステップは純正と交換で装着。こちらは

**出来たてホヤホヤ・エアロパーツ装着
ナローボディのままでも
レーシーですツ!**



**へーい
お待ち!**

**やや
あの物体は!?**