



右(奥)がすでにフラケットを取り外した180SXに装着したシルビア用バズーカ。左(白)の180SXが装着しているのが180SX専用設計のバズーカだ。

ありそうでなかった シルビアと180SXの別設計

#S13のシルビアと180SXのマフラーは、ほとんどのメーカー、共通だということを知っているかい？

シルビアも180SXも、マフラーの取りまわしが同じというが、基本ボディが同じものだから共通のもの不思議なことじゃないんだけど、唯一の違いがマフラー出口の真上のけん引フラケットの大小なんだ。

パンバー形状の違いから、シルビアのフラケットは小さいんだけど、180SXは大さい。その差は約1印だ。

で、これがマフラー交換のときにシルビアな問題になるわけ。

出口がデューアル(二本)のマフラーだったらほとんどの問題はないけど、流石の、一本出し極太マフラーに交換しようとしたとき、180SXは出口がけん引フラケットに当たって、L型パン、と音が出るんだよね。

この問題については、マフラーメーカー各社も色々な対策を講じている。たとえば、

(1)180SXに装着してもフラケットに当たらないようにテールパイプが下めについている。

(2)当たる場合はフラケットを取り外してくれ、と説明書に書いてある。

(3)テールパイプにフラケットの逃げが作られている。

(4)そもそもここにしない。

(1)の対策法は、180SXの専用設計ともいえる方法だから、干渉はないんだけど、シルビアに付けたときは、なんか出口がやたら下にあつて開けらんないがする。

(2)は対策方法としてはいいのかもれないけれど、せかづいているフラケットを外すのももったいない。素直ならけん引フラケットの大切さは身にしみていいるよね。

(3)は今のところ、もっとも有効な対策方法みたいだけれど、採用しているマフラーは、よくへい一瞬、騒音レベルが上がるかきりでは、H&R

のスーパードラッカーだけじゃないかなあ。きつと加工代が高いから普及しにくい。ほんたいていの音や振動は真にならないうちはこれでもいいんだけど、一般的に対策とはいわない。

と、こんなところ。

この中に、シルビアと180SXを別々に設計している、というのがなかなかの、けっこう不思議だったんだけど、やはりコストの問題とかで、やりたくてもできなかったんだよね。

それが、ここへきてついに登場。

トライアルプロジェクトがリリースしている極太マフラー「バズーカ」がシルビアと180SXが個別の専用設計となったのだ。

写真を見てもらえばわかるように、180SX用マフラーはフラケットをかわすためにサイレンサーごと少し下がっているんだ。

180SXでも、すでにフラケットを取り外してある場合(チューンナップ車に多い)、やっぱりあのコシツツ音は気になるから、みんなフラケットを取り外しちゃったよね。

は、シルビア用を使うことになる。この場合はシルビア同様、パンバーにリッターリファイアさせることが出来るのだ。

