

ライアルのアナラ

ここ数年間の間にチューニングは飛躍的に進歩した。また、チューニングにも一つの流行があり、ユーザーの要求とこれに添えようとするアフターマーケットのレースが繰り広げられている。

しかし、この流行の発端地を見てみるとほとんどが関西からの流れなのだ。あの、キャブ・タコ・デュアルにしても、ハイパワーなゼロヨンマシンも関西が先行していた。最近では軽自動車のチューニングがやはり関西から流行ってきている。

今回の取材先であるトライアルもその昔(ちよつとオーバー?)はギンギンのチューニングショップであったことはみんなも知っていると思う。が、最近の谷田部テストに実にフライングチューニングなクルマを持ち込みOPPTのスタッフを驚かせた。

この辺も関西系らしく、末端ユーザーの最近の要求であるフライングチューニング中心の動きをいち早くキャッチした結果でもある。

ちよつと大阪のチューナーにご無沙汰していた我々は東大阪のトライアルに顔を出してまず驚かされたのが、「それらしい」クルマが工場に一台もなく、ソアラやマークIIの外観は全くノーマルのクルマが並べられていること、以前はキャブやシリンドラーが所狭しと並べられていた場所がレーシングファクトリーのようには整頓されていたことだ。

そして、今回の取材のテーマであるポ

ツシユのエンジン・アナライザーとシャシーダイナモが工場の中心にセットされていた。

さて、エンジン・アナライザーとはいったい何なのだろうか?

見えない電気を制するシステムだ

このメカニズムを知る前に、現在のクルマの頭脳が何であるかを確認しておいたほうがいい。ハイパワーを求める上でターボやスーパーチャージャーが大きな顔をしているが、そのすべてをコントロールしているのがコンピュータであり、ここからの電気信号(パルス)でエンジンの性能そのものがコントロールされていると言っても過言ではない。

さらに、チューナーはよりハイパワーを求めてDコンやリターダーなどを追加するのだが、この電気信号は目で見える訳もなく、思ったように働いているかを確認するのはテスト走行に頼らなくてはならない。

これでわかったと思うけど、現在のハイパワーを制するには電氣的な動きを完璧に制御し、監視することが求められているのだ。そして、エンジン・アナライザーなるメカニズムはこの電気をチューニングするためのメカなんだ。

目に見えない電気の流れをオシロスコープにグラフとして表わすことで、的確に状況を把握することが可能なのだ。点



チューニングショップというよりファクトリーと呼びたい。



火時期やコイルの電圧、各シリンドラーのばらつきなどが一目瞭然となる。さらに、コンピュータの命令をグラフ表示できるので、インジェクターの噴射量などもわかり、シャシーダイナモと組み合わせることでより回転と噴射量を的確にコントロールすることが出来る。

この辺はいままではチューナーの勘に頼る部分だったのだが、チューニングがより高度になり、より高回転、高回転が要求されてくると低速と高速のガス供給の差も大きく、上ではマッパするが下では濃いか、ガスの量がスムーズに増量しないためのギクシャク感などの問題が起こってきているのも確かだ。

さらに、ガスのコントロールを一つ間

違えるとターボエンジンは希薄燃焼となり短絡的にブローにつながるという危険性もはらんでいる。が、いままでは、このセッティングで「いけるやろう」といった多少の勝負があったのだ。

ところがアナライザーでチェックしながら一つのデータとして把握してしまえば、過給圧によってのノズルの選定からコンピュータの噴射量のセッティングまでがテスト走行なしにできてしまうというわけ。

このようなセッティングで重要なのが、とにかくガスと電氣的なもので、この2点を押さえれば確実にパワーに変化させることができるトライアルでは自信をもっている。