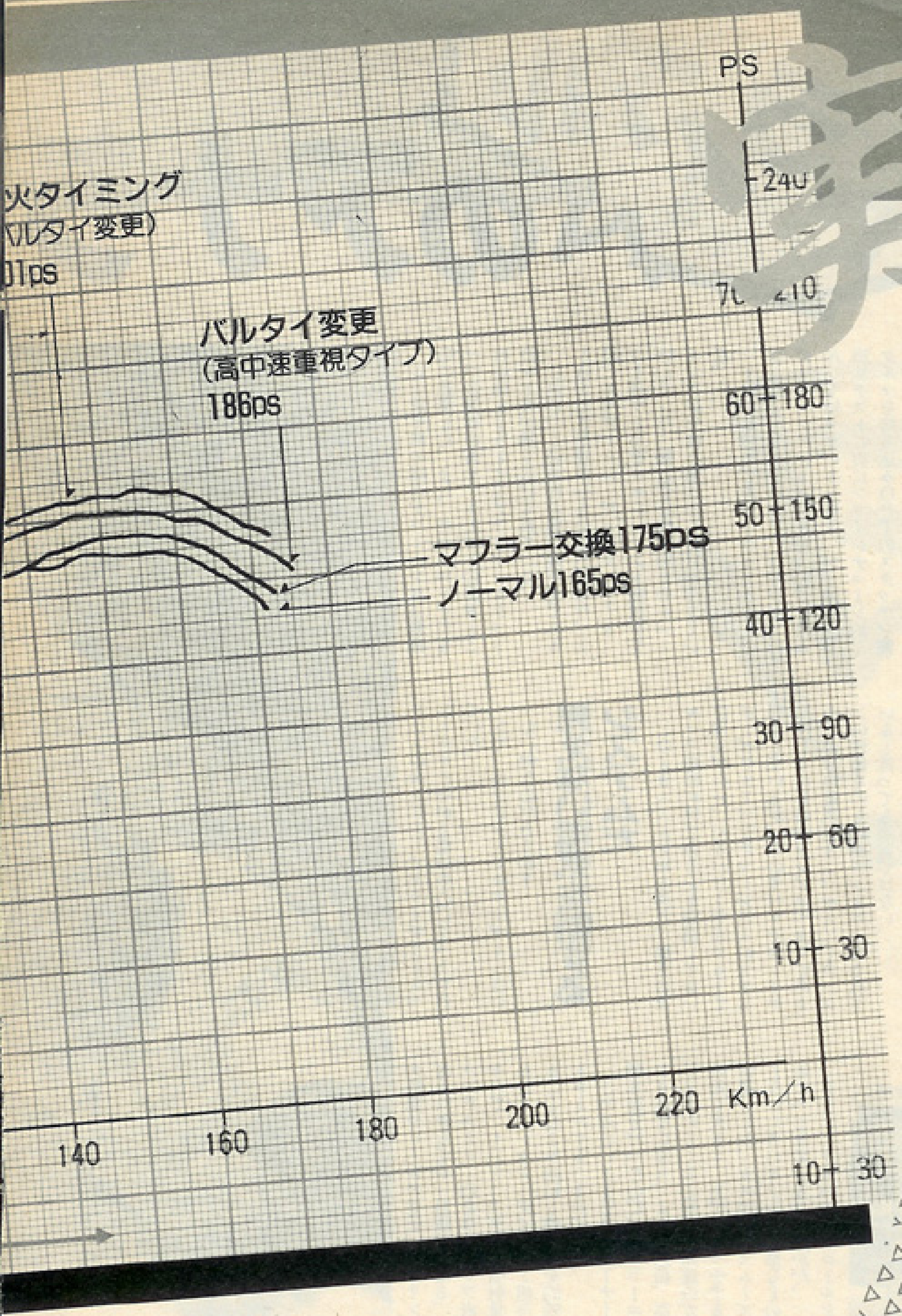
実録

ノーマル1G-Gツインが165馬力から、マフラー&イコライチューンで201馬力へ!



この自信を裏付けるために、今回は1G-Gツインターボをアナライザーによ り子細にセッティングしてもらった。まず、ノーマルのシャシーダイナモ計測では165馬力を発生していた。この時点でユーザーの要望でマフラーを交換。計測値は175馬力までアップした。

次にバルブタイミングを変更しながらノーマルカムからハイカムを入れたような仕様に変化させていく。これは常にシャシーダイナモでチェックしているので結果が面白いように変化する。チェックシートを見てもらうとわかるように、あるセッティングでは上を押さえて中間のトルクが太り、逆に中間を押さえても上の馬力を上げることが容易にできるのだ。

これで便利なのが、ユーザーに合わせたセッティングができる点。ノーマルになんら部品を付加することなく町中での走行が多く、中間を欲しいユーザーには上を多少犠牲にしてでも中間を太らせるし、高速走行が多いユーザーにはトルクバンドを多少上にずらすことも可能だ。

このように、クルマの持つ基本特性をユーザーの好みに合わせて変化させることがいとも簡単にできてしまう。

これで1G-Gはバルブタイミングの変化のみで186馬力にアップしている。この時の中間トルクは太っている部分が多少高回転域に移動しているのがわかる。

さらに、点火タイミングを4000回転以上100回転刻みでセッティングしていくと201馬力を記録した。この時点では中間トルクは全体的に落ち込みが見られるが、それでもノーマルよりは上回っていることがわかる。

さて、マフラー交換後のパワーが175馬力なので実に26馬力のアップになっているのだ。それでも1G-Gの場合は差が小さいほうで、FJ20ETあたりではノーマルの330馬力を記録していると いうから驚きだ。

この話を聞いていて、これが本来のチューニングであることに気がついた。今のチューニングはターボを付加したり、