

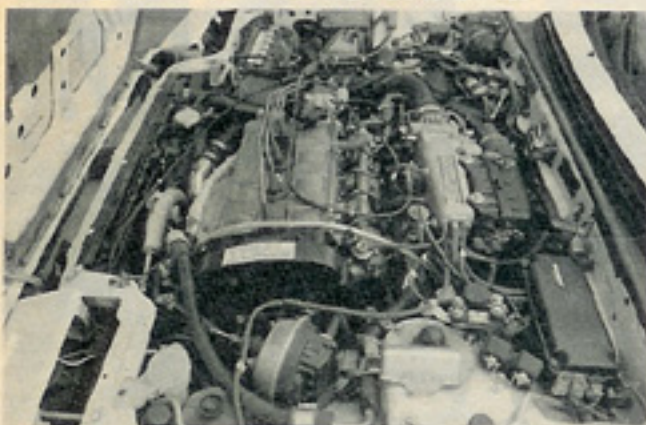


←インタークーラーは、あえてスタンダードサイズにしている。



使用パーツ	価格(円)
HKSターボシステムIII	580,000
(インタークーラー、マフラー)	—
(2.5mmメタルガスケット)	—
(Fコン、EGC)	—
VVC	28,000
トルコンクーラー	28,000
オイルクーラー	38,000

↓200馬力仕様のB20Aエンジンは、オイルクーラーとトルコンクーラーを装備する。ターボはHKSのシステムIIIだ。



←FコンやEGC、そしてVVCと、ターボチューンの霧散気漏点。ブースト圧は0.65kg/cm²。

ソフト&マイルドな時代の ジェントルFFターボだ!!

FF車の場合、ターボチューニングは、非常に難しい。といっても、パワーが出ないとか、トルクが太らないとかいってるんじゃない。

その反対なのだ。パワーもトルクも、おまけにレスポンスも、グンとよくなることは確実なのだ。

しかし、ここで問題になるのは、パワーが出すぎているFF車ってのは、非常に扱いにくいってことだ。だから、FF車をターボチューンするときのコツは、「パワーを出しすぎないこと」なのだ。もちろん、ある程度までのパワー&トルクアップは、スポーツマシンのため絶対必要だが……。

このプレリユードは、200馬力の上昇が期待されている。ソフト&マイルド仕様、につくノーマルの性能曲線やフューリングをベースに、チューニ

ングを進め、スムーズさと広いトルクバンドを狙ってセットアップされている。

タービンはTD05で、下からマイルドに効いてくるタイプだ。200馬力というピークパワーも、狭い回転域で発生するものではなく、あくまでもなめらかに、全域がトルクアップされている。

ブースト圧は0.65kg/cm²。外観もスタイリッシュになったプレリユードに合わせたセッティングが施されている。

ストリート用としてなんの不満もないばかりではなく、高速道路でのダッシュ力、最高速など、どの分野でもある程度納得させてくれるハイテクオリイマシンのように思う。こういうターボ仕様ならFFもいいな。

EXマニホールドとマフラーシステムは、ターボのパワーを決定する重要なパーツだ。見た目やテールエンドの形状だけで決めるのはちょっと待ってほしい。

EXマニは、等長タイプのものが多いが、一見等長、しかし実質はバランスの悪いものもある。また、排気漏れにも注意だ。こいつは致命的だもんね。マフラーシステムは、Fパイプ(タービンに付くところ)の径と形状が大切だ。できるかぎり太く、そして、曲がりの少ないものが理想。Rパイプは、シングルの大口径タイプがベスト。チューンしたタイプには60φじゃ細すぎる。70~90φは欲しいね。でも、過給圧が自然にUPするから注意だぜ!



B20A改TD05

