



TEST 1

ノンターボ・MR2(4A-GELU)
トータル的なタイミング&バランス
102.0ps ⇒ 114.24ps

テスト1ではノンターボのMR2(4A-GELU)を取り上げてみた。60年式で走行は約25,000km。走行状態はレスポンスも良く、スムーズに吹き上がり、まったく異常なし。シャシーダイナモによるパワーチェックは102.0psであった。4A-GELUのパワーはシャシーダイナモによるとだいたいこの程度の数値が出るとのことだ。

次にツインカムエンジン



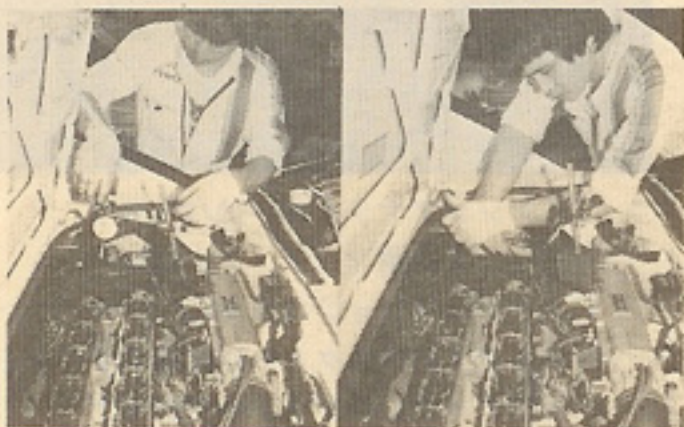
エンジンならではのカムタイミングのチェックだ。測定はピストンを圧縮上死点に持っていき、クランクプーリーに合わせた分度器で0を出す。そこを基準にカムシャフトのトップセンターをダイヤルゲージで確認しながらカムタイミングをとる。測定した所、カムタイミングに若干の狂いがあった。そこでカムタイミングはノーマル値に合わせてもパワー的に大きな差が出ないことから、トライアルのチーフメカ有馬氏のノウハウによるカムタイミングにセットした。



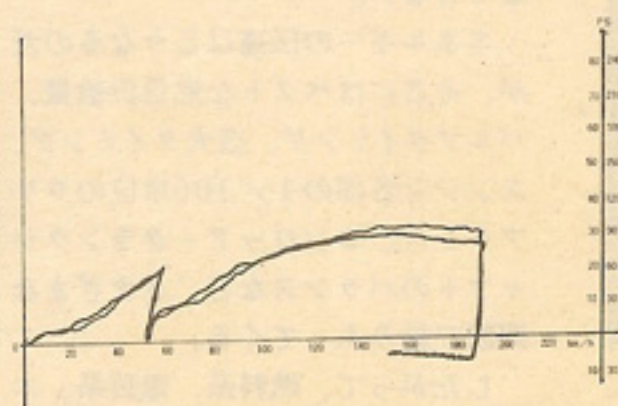
域から確実にパワーは盛り上がり、最大パワーは114.24psを計測した。約12psのパワーアップだ。これはカムタイミングの効果が大きいに発揮されており、ノーマルのカムタイミングなら110ps弱とのことだ。有馬氏によるカムタイミングのセッティングは吸気系、排気系のチューンを施した時の方がマッチング良く、よりパワーアップが期待できる。横軸110km/h時点でパワーが一度落ち込んでいるのはT-VISによるもの。



このエンジンをエンジンアナライザーでチェックしてみると、インジェクターの開弁時間にほんの微妙なバラツキがあった。しかし、コンピューター、インジェクターノズルをチェックするほどの大きなものではないのでそのままにしておく。そして、点火タイミングのズレが3°くらいあり、これは正常にもどした。その他に関しては別に異常なし。



以上のセッティングで再度、シャシーダイナモにかけてみると、中速



TEST 2

ターボ・スターレットターボ(2L-TELU)
過給機による空・燃比のバランスがポイント
104.02ps ⇒ 110.52ps



テスト2はターボ車ということでスターレットターボ(2L-TELU)をチェック。61年式で走行は約10,000km、走行状態はTEST1のMR2と同じくすこぶる良好。パワーチェックでも104.02psとカタログ

表示とほぼ同等の数値が得られた。2L-TELUはパワーチェックでだいたい100ps前後ということから、このスターレットターボは絶好調といえる。

さっそくこのスターレットターボをエンジンアナライザーでチェック

してみる。まず、点火タイミングだが、アイドリング時では正常ではあ

