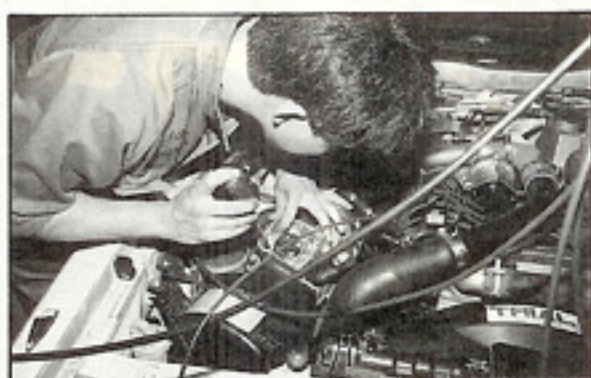
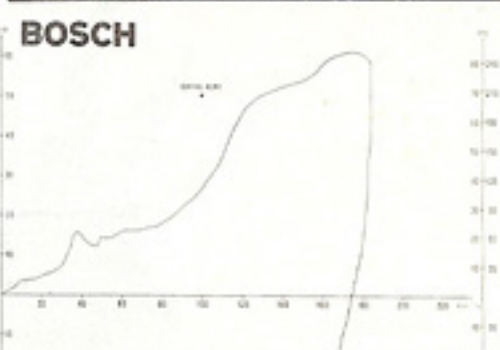




②1G-GTの純正コンピューターは中間が濃いという燃料特性を持っている。このソアラはF-CONをドッキングしているため、その中間がさらに濃くなっている。そこでエアフロメーターを調整することで中間を絞り、かぶり現象を無くして全域に渡るスムーズな燃料配分を行ってやる。過給圧はTEST1と同じ方法で0.8kg/cmに設定。

●POWER CHECK

MAX POWER **285** ps



→(左)松村サン、中村サン、山田サンの各メカニック



最近では、純正からチューニング車まで電子パーツが多用されているが、エンジンアナライザーはその状況が目に見えて分かることから、たいへん便利なメカニズムですね。

また、これまでチューンドエンジンのセッティングは勘、経験にたよっていたんですが、エンジンアナライザーでベストなセッティングが可能になりましたね。

トライアルではチューンドエンジンはもちろんのこと、ノーマルエンジンにも使用し、パワーアップを図っています。

PART III

点火系はもちろんエレクトリックチューンだ

HKS大阪営業所 ☎0727-28-3663

HKSでは点火系パーツに関してもシステム化を図っており、チューニングエンジンのポテンシャルを最大限に引き出している。

まず、同時点火システムがDIS(ダイレクト・イグニッション・システム)だ。

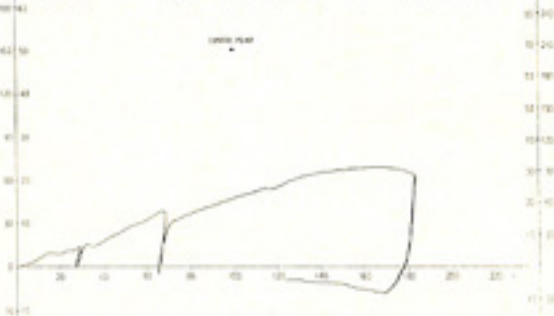
これには2タイプがあり、R-D

●POWER CHECK

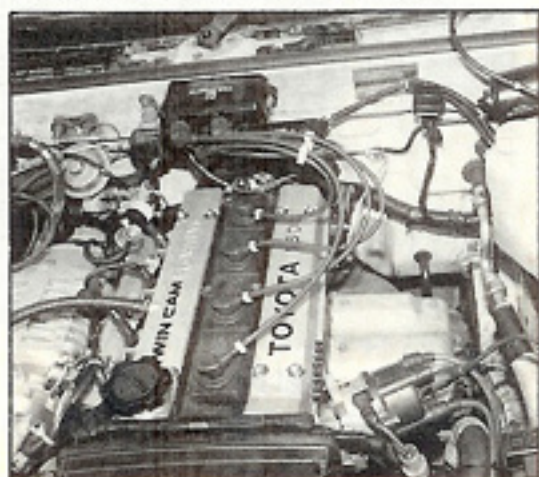
4-G E-DIS ライディング
ダスポーツマフラー

MAX POWER 125ps

4A-G E-DIS ライディング



4A-GにセットされたE-DIS。各プラグへの配線はディストリビューターからではなくE-DIS本体からなる



ISはクランクピックアップタイプのコンペティショナル用。E-DISはストリートユースを目的とし、ディストリビューターから1番、4番への信号をキャッチして各プラグへ電気を送っている。

このE-DISのみでも放電時間が長くなることで点火系のパワーアップが望めるが、オプションのEGC、GCC、ツインパワーでシステム化を図ることが可能だ。

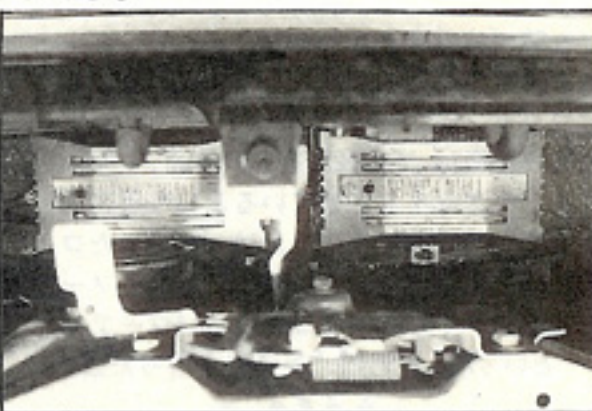
EGC(エレクトリック・ガバナ-・コントロール)はバキューム進

オプションとして用意されるEGC、GCC、ツインパワー。システム化を図ることによってより充実した点火系がビルドアップできる



角、回転進角、ブースト遅角、インシャル点火制御の4つの総合的制御は可能とするメカニズム。そしてGCC(グラフィック・コントロール・コンピューター)は、EGCにドッキングすることで、それらの4つの制御を1500回転ごとに進角、遅角ときめ細かくコントロールできる。

ツインパワーは知っての通り、CDIとフルトラをミックスした機能を持ち、安定した高圧電流をプラグに供給してくれるものだ。



同時点火システム(4気筒/6気筒)

- E-DIS ¥89,000/¥118,000
- タイプA(E-DIS、ツインパワー) ¥158,000/¥195,000
- タイプB(E-DIS、EGC) ¥126,000/¥150,000
- タイプC(E-DIS、EGC、ツ

- インパワー) ¥200,000/¥270,000
- タイプE(E-DIS、EGC、GCC、ツインパワー) ¥230,000/¥290,000
- タイプD(E-DIS、EGC、GCC) ¥165,000/¥189,000