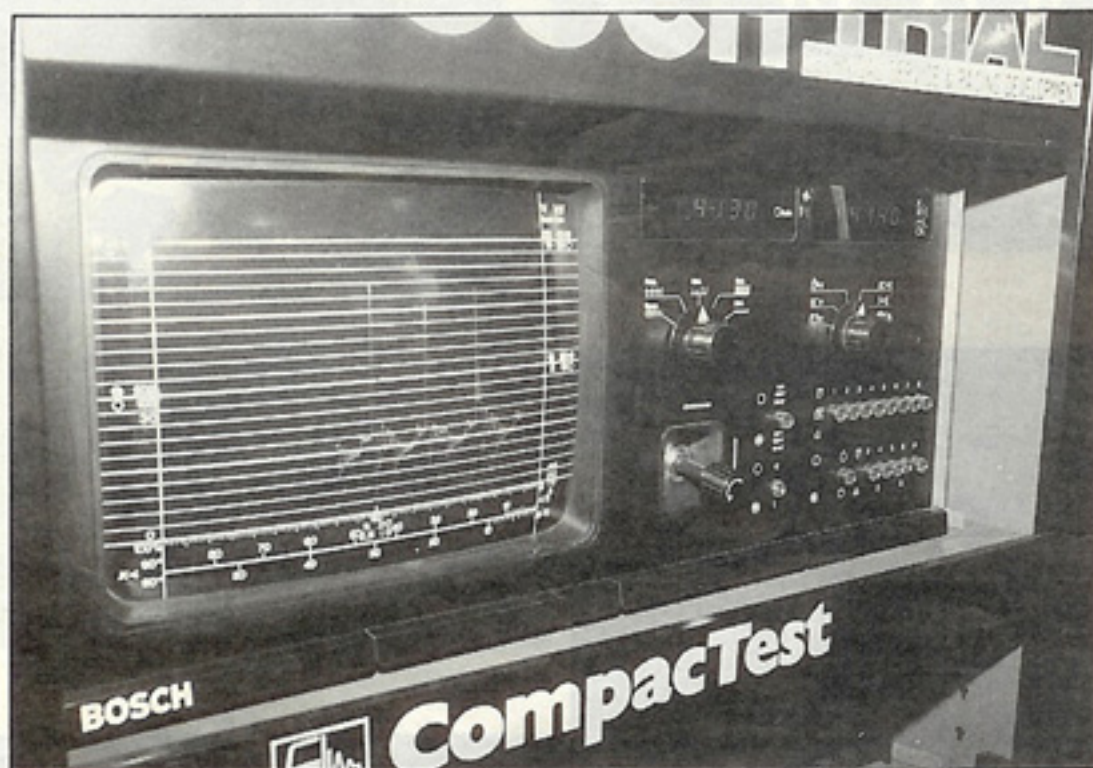


モを組み合わせるにより、点火タイミング、要求電圧、燃料の濃薄、各気筒の燃料バランスなど、トータル的なエンジンチェックが可能となる。

これにより、ノーマルエンジンのコンディション調整はもちろんのこ

と、電子パーツ盛りだくさんのチューニングエンジンのセッティングも行えるのだ。

そこで今回、エンジンアナライザーによって2台のチューンドマシンの最終セッティングを行ってみた。



TEST 1

シャレードGT-ti TUNING DATA

グレッディタービンキット (TD-04) レビック+380cc/分×1
EVC リミット60マフラー



①まず、無負荷の状態におけるバランスチェック。これにより要求電圧のばらつきが見られ、2番シリンダーの電圧が異常に低い。プラグコード、プラグを点検するとプラグギャ



ップの過小と分かり、シクネスケージで点検、および調整を行った。



②次にシャシーダイナモにより負荷をかける。すると点火電圧が高いのでこれは燃料が薄いと判断。追加インジェクター・レビックの噴射タイミングと量を変更し、理想の点火電圧にセッティングした。



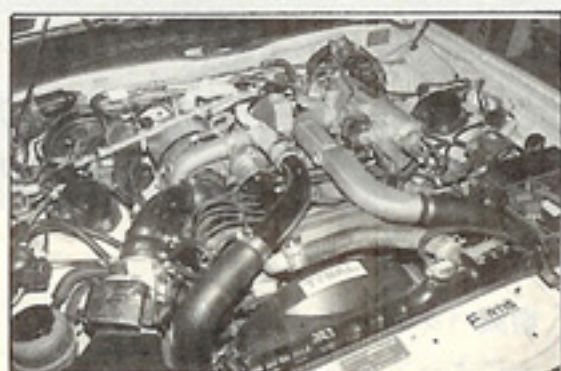
●POWER CHECK MAX POWER



TEST 2

ソアラ2.0GTツインターボ TUNING DATA

タービン: TO-4E (A/R50)
HKSスタンダードタイプウエストゲート HKS75マフラー EVC F-CON



①点火タイミングをチェック。これはノーマル値の10°であったが、仕様が変わったので当然、それに合った点火タイミングが必要となる。パワーを有効に引き出すため14°に設定した。



③EVCで過給圧をセッティング。このシャレードのメインインジェクターはノーマルであり、燃料増量は追加インジェクターのみにたよっている。この際、過給圧を上げすぎると点火電圧にばらつきが見られた。そこで点火電圧がばらつかない1.1kg/cmに過給圧を設定した。

150 ps

BOSCH

