

オレ流

エタニティ宮川の チューニングプロジェクト ス〜イスイ ス〜プラで行こう!

第十回

いよいよ、最終パワフル仕様へGO!
インジェクターの容量アップで
高回転域での伸びを狙う!
油温も下がってバッチリよ〜ん、の

参



空燃比計他の計器類を取り付け、しっかりとデータをとる。これをもとにセッティングをすすめるワケだ。今回は壊れずにパワーを出すためレギュレーターで油圧を高め、空燃比を11.8とやや濃いめのセッティングにした。

おなじみエスプリの前川大先生。本日は企業機密なのだ、A/Fの値やエスプリ流セッティングの秘訣など、チューニング初心者のおいででさらわけるように包み隠さずいいいに教えてくれる。



ここが問題の軽量のパイプの先端。ここにはめていたシリコンキャップが抜けて、圧が逃げてしまっていたのだ。ブリストがからなくなるわけでは無いが、これではプライマリからセカンダリーとのツインへと移行するときスムーズにブリストが上がりなくなるワケだ。



春雨に濡れてちよつとカゼ気味だったスーブラちゃんも鈴鹿の前川さんち(エスプリ)でリフレッシュ休暇をとって元気1000倍ノ。富士スピードウェイ&西仙台ハイランドでの走り込みもばっちりこなしてまさに絶好調。問題になっていた油温もNEWタイプの水冷式オイルクーラーでクリアノ。仕上げまであともう一歩ってところまで来たゾ!!

ウー、今月は鈴鹿に富士に仙台と大忙しの1カ月だったけど、その疲れもフツ飛ぶほどスーブラちゃんは絶好調ノ。先月のスポーツランド山梨の後スーブラちゃんのサンデーレースデビュー戦となるはずだったAMエキサイティングモーターズポーツフェス第1戦では、ブリスト上がらない病にかかってしまったものの(山沢大先生、迷惑をおかけしました)リセッティングを兼ねた鈴鹿のエスプリ参りのおかげで、一発で治っちゃったよーん。

症状としてはセカンダリーに入ってからブリストの立ち上がり鈍く、1kg/cm²までしかブリストが上がらなかつたんだけど、完全にイッてるというほどではない。どこから圧が逃げてしまつて、タービンが回りきつてないという感じだったんだ。

エスプリに持ち込んで前川さんに相談してみたところ、原因は意外と早くにつかめた。タービン、アクチュエーターの上を通っている制圧制御のパイプがあるんだけど、EVCに制圧を回すために行つた目止めの部分に問題があったんだ。サーキット走行でアクセルのON、OFFを頻繁に行っていたために目止めに使っていたシリコンキャップが抜け落ちてしまったのだ。

対策としてはパイプの先端にゴムホースを5cmほどつけ足し、その先で目止めを行った。ゴムのたわみによって圧がかかるのを逃がしてやるワケだ。これですっかりスーブラちゃんは元を取り戻してくれたゾ。

で、せっかく鈴鹿まで来たんだし、「そろそろ最高速でもやろうか」って話もある

ので、前川さんをお願いして、さらなるパワーアップを図ってみることにした。今回のメニューはインジェクターの容量アップにともなう、コンピュターのリセッティング。いままではノーマルインジェクターを100%使っている状態だったので、上の回転域でパワーを出そうとしても「もう限界」って状態だったのだ。

そこで440ccのノーマルに換えて、550ccのインジェクターを投入。これは、前川にやった燃料ポンプ&レギュレーターと同様にキット化されて、エスプリからリリースされる予定だ。

これで高回転域でもインジェクター容量の85%で、従来以上の燃料を噴射できるワケだ。当然、このままでは全体の燃調が濃くなってしまうので、コンピュターのデータを書き替えて、シャシダイ&実走でのセッティングってことになる。

しかし、ここでひとつの壁に当たってしまった。オイラのクルマに付けている触媒付きの車検対応のマフラーでは、高回転までパワーアップをねらっていくと、排圧が上がってしまう。思うようにパワーが伸びきつてくれないのだ。サーキット走行を考えると、中間域のレスポンス重視の、抜けすぎないマフラーを選択したワケだけど、最高速パワーチューンを考えると、そこがネックになってしまっているのだ。

これじゃせっかくなのインジェクター交換の意味がなくなってしまう。思わず頭を抱え込んでしまうオイラ。そこへ前川大先生の暖かい言葉が、「うちのスーブラにつけてるスポーツマ

ろそろ最高速でもやろうか」って話もある

ので、前川さんをお願いして、さらなるパワーアップを図ってみることにした。今回のメニューはインジェクターの容量アップにともなう、コンピュターのリセッティング。いままではノーマルインジェクターを100%使っている状態だったので、上の回転域でパワーを出そうとしても「もう限界」って状態だったのだ。

そこで440ccのノーマルに換えて、550ccのインジェクターを投入。これは、前川にやった燃料ポンプ&レギュレーターと同様にキット化されて、エスプリからリリースされる予定だ。

これで高回転域でもインジェクター容量の85%で、従来以上の燃料を噴射できるワケだ。当然、このままでは全体の燃調が濃くなってしまうので、コンピュターのデータを書き替えて、シャシダイ&実走でのセッティングってことになる。

しかし、ここでひとつの壁に当たってしまった。オイラのクルマに付けている触媒付きの車検対応のマフラーでは、高回転までパワーアップをねらっていくと、排圧が上がってしまう。思うようにパワーが伸びきつてくれないのだ。サーキット走行を考えると、中間域のレスポンス重視の、抜けすぎないマフラーを選択したワケだけど、最高速パワーチューンを考えると、そこがネックになってしまっているのだ。

これじゃせっかくなのインジェクター交換の意味がなくなってしまう。思わず頭を抱え込んでしまうオイラ。そこへ前川大先生の暖かい言葉が、「うちのスーブラにつけてるスポーツマ