

99年チューニング事始の
その式

本誌オラ高橋がパワーFCイジルに挑戦 FCコマンダーでベストセッティングを探し出せ!

パワーFCは別売りのFCコマンダーを使えば、自分でいろいろイジれるのが最大のウリの1つ。オラもビコビコイジって「セッティング」をしてみっかたFCコマンダーを手にとってみただけど、何せシロートだけに壊すのは簡単にできるといことでアベックスにヘルプをお願い。そしたらエンジンの調子が以前よりだいぶ良くなってきた感じ。これはマジでおもしろい。

アッソコはイジってはいけません!



「セッティングを出す」なんて言っても、おいそれとできるモンじゃあナイ。そこでアベックスの子会社APエンジニアリングの電子担当、薬師寺さんに助っ人になってもらい、自分好みの女の子のように「開発」していかうのが今回のテーマだ。中でも即席で速くできるブーストレプリミット回転数アップには興味シンシン。オラWRXはノーマルクラッチなので設定は1・1kg

FCコマンダーで好みのエンジンに

セッティングの前にまずは基本設定

①モードは「Setting」を選択。②セッティングの初期メニュー。「Air Flow」を選択。③エアフロはZ32用に変更済なので「80cc VG30」。④⑤の画面に戻って「Injector」を選択。ノーマル440ccから550ccに変更済なのでNo.1-4(気筒数分)を80%に、-0.08msは「ノーマル交換後のインジェクターの無効噴射時間アクセルON-噴射までの時間の差」。⑥レプリミッター、アイドリング回転数の設定。2と3段目はアクセル全閉時の燃料噴射復帰回転数の設定。

設定ブーストが簡単に換えられる!

⑦⑧の画面から「Boost」を選択。4つのブースト圧の中から「1.2g/cm²」を選んだ。この数値は変更可能で2.0とかにもできる……。「Monitor」モードでデジタル式のブースト計の他に、過去10秒間のブースト圧の変化も見られる機能もある。

加速時燃料増量でレスポンスアップ自在だ

⑨⑩の画面から「Accelerate Inj. Time」を選択。これはアクセルを全開にした時のエンジンのレスポンスを良くするために、噴射時間を長くする項目。で、もともとパワーFC内に入っているデータから10%時間を長めにしてみた。1000回転単位で設定することができる。

cm²。WRXは常にオーバードライヴ気味なので1・15くらいまではいいけど、今回は1・2、レブを7000から8000にアップしてベタ踏み。すると気持ちいいの何のついでに、4000から上しかないのは相変わらずだけど、ここから7000すぎまでが別モン。サーキットや峠を走る時には強力な武器になるはずだ。さらに調子ブツについて燃調にも手を出してみた。コンピュータをイジるといふこの征服感。これこそパワーFCの醍醐味だ。今日もセッティング出しに行くぞ!



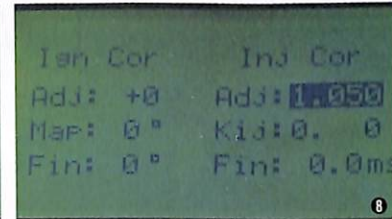
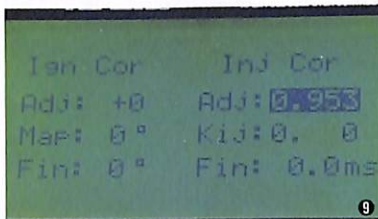
Boost Pressure	46	255
1. 0.80 ka/cm ²	46	255
2. 0.90 ka/cm ²	52	255
3. 1.00 ka/cm ²	58	255
4. 1.20 ka/cm ²	72	255

rpm	ms	ms	ms
5000rpm	3.4ms	1.9ms	1.3ms
4000rpm	4.0ms	1.3ms	1.3ms
3000rpm	4.7ms	1.8ms	1.8ms
2000rpm	4.8ms	1.8ms	1.8ms
1000rpm	4.7ms	2.3ms	2.3ms



ヤバイノッキングレベルにあっても知らせてくれて安心

⑪⑫の画面「etc.」→「Function Select」で「Knock Warningアリ」にすると、ノッキングレベル安全基準値を超えた時にメーターパネル内のエンジンチェックランプを点灯させる。⑬⑭のマップを讀んでいるかを表示。讀んだマップ位置の記憶も可能。



燃調薄めを試すと調子が良くなったぜ

⑮同じ画面で今度は全回転域で0.047だけ減らしてみた。これで走ると、ノーマルより明らかにアクセルレスポンスは鋭くなっている感じを受けた。0.050増やした時とはだいぶ違う。テストモードなのでさらに薄くしてもそれほど影響はなさそうだけど、薬師寺さんからは「それくらいでやめといた方がいいですよ」とクギを刺された。

燃調テストモードでレスポンスを試せるぞ

⑯⑰の画面から「Ign. Inj」を選択。点火時期のテストも可能だけど、今回は燃調だけをテスト。噴射時間を全回転域で1000分率で0.050だけ増やした。これで走ってみたら、2000~3000回転くらいではノーマルよりホンの少し「モタツ」した感じがした。4000回転から上はブースト1.2が効いてか、何も感じられなかった。

■APエンジニアリング(*)/神奈川県厚木市上依知2981-1 TEL0462-44-1350



走りながらイジるのは危ないで、信じてるの時とかにデータを変更しよう。ただ、走りながらデータがすぐ分かったらね。

from STI

「センターデフロック」(A-F型のMT車用、機械式、競技専用)はCデフをロック前後軸を直結。ダートなどでのトラクション向上を図り、コーナリング時のアクセルによるコントロール性能を上げる。6万5000円。リア機械式LSD用「プレッシャーリングセット」(RA STI系、Type-R (D-F型)用、競技専用)はPリングのカム角を純正45度から65度に変更。トルクバイアスレシオをRt=2.8から8へ高め、低いイニシャルトルク時でも高いロック性能でトラクションを向上。2万5000円。「スピードメーター&タコメーターASSY」(STI系のE型用)はボルトオンOK。3万5000円。■STI/TEL0422-33-7848

from TRIAL

5ナンバー枠に収めているトライアルのエアロ。ワゴン用に続いてセダン用も登場。「サイドステップ (Type-II)」(6万8000円)、「リヤウィングスポイラー (可変式)」(9万4000円)、フロントバンパースポイラー (9万2000円)など。他にもセダン・ワゴン共用で豊富に揃っている。■トライアル/TEL0723-69-3539

今月の NEW PARTS