



テールパイプは内側から外側に向けて径がテーパ一状に広げられたメガホン構造。これも、より甲高い音を作り出すための工夫のひとつ。外側のパイプは視覚的な満足度を高めるために取り付けられているチタン製のカバー。



Y字パイプで集合し、テール部分で再び分かれる2本出しというノーマルと同じレイアウトを採用。センターパイプはやや細めの70φだが、低中速のトルク感が太く乗りやすい。

こだわりを実現させるための1stステップ

HR用デュアル・サウンドマフラー(仮) プロトタイプがまず完成!



テール部分がこのマフラー最大のポイント。パイプのレイアウトに注目して欲しいのだが、サイレンサーに入っていくのは左側のみ。サイレンサーの内側はパイプがUターンするようなレイアウトになっているため、高い消音効果を発揮。右側の入り口にはアクチュエーターが装着され、パイプ内側の弁の開閉を行っている。この弁が開くと、リアサイレンサーを通らない迫力のレーシングサウンドとなる。バンパー出しを見越して薄く作られているのもポイント。いい音にはセンターのサブサイレンサーの役割も大きいのだとか。

HRとキャタライザーの関係は VQよりも淡泊???



Z33スポーツキャタライザー

●価格:14万5000円(税込み)

VQからHRにエンジン変更された際、ノーマルの排気系もかなりのリファインを受けたが、触媒もそのひとつ。前期280psモデルの長く詰まった触媒は、抜けのいいスポーツ触媒に変更してやるだけで、8psほどのパワーアップが実現したという話もあるほどの、きわめて大きな効果の期待できるパーツだった。しかし、HRの純正触媒は短くなったせいか、触媒だけの交換ではVQ前期モデルほどの効果は得られなくなっているらしい。だが、絶対的な排気効率が高まることは今でも間違いない。

結 論から言うと、今回は時間の関係で、バンパーの内側を通すプランを実行することはできなかった。しかし、そのプロトタイプとなるマフラーが完成した。このテールの長さを変え、標準車に対応したマフラーは、ほぼこのままの形で先にリリースされることになっている。

このマフラーはの特徴は、触媒以降からすべてを交換するタイプである。よって既にリリースされている触媒やエキマニを組み合わせることで、排気系を“フル・トータル”にすることも可能だが、小里さんがまず感じてほしかったのは“いい音がする”ということ。それを裏付けるように、70φとされたメインパイプや、部分的な絞り込みなど、効率最重視

のマフラーとは違ったアプローチも見られる。「HRって、もともとそんなに速いエンジンじゃないでしょ? それを目一杯排気効率を上げたところで、劇的に速くなる訳じゃないし、上が回ると言っても、9000rpmとかそういうレベルでもない。高回転に合わせた太いパイプ径のものでも、よくなるのは最後の少しだけ。だから、そういう部分より、踏んだ時にいい音がしたり、走ってて楽しいと感じるような音作りにこだわってみました」

バランスパイプ付きY字パイプで集合した排気は、センターパイプのサブサイレンサーに導かれる。いい音の実現に、ここの役割は大きいらしい。「具体的にどうなっているかは企業秘密なんですけど、この内部にはかなりこだわってますよ」

という自慢のポイントでもある。さらにその先、右側出口に向かうパイプが絞り込まれていたり、出口パイプもテーパ一状のメガホン構造とされているなど、甲高い音を生み出すための加工はあちこちに見られる。そして、最大のトピックは、2つの音が楽

しめること。デフ直後で別れた左側のパイプはそのままリアサイレンサーへと導かれ、消音された後、排出される。一方、右側はリアサイレンサーを通らずにそのまま排出されるため、スポーティかつ迫力のサウンドを奏でる。右側の入り口には、アクチュエーターによって制御された開閉する弁が取り付けられており、任意で開閉させることで、音を選ぶことができるのだ。その開閉はキーレスのようなリモコン操作で行うため、気が向いたらすぐにサーキット仕様の音が楽しめるし、逆に静かな状態に戻したい時は、もう1度リモコンのスイッチを押すだけでOKというお手軽さ。こんなギミックが付いているというだけでも、欲しくなりはしないだろうか?

さて、そもそも話の出発点だった、バージョンニスモのバンパー出しだが、リアサイレンサーが薄く作られていることにお気づきだろうか? そう、これはまさにバンパーインのための布石なのだ。当初の計画通りのスタイルが実現するのも、それほど先の話ではなさそうだ。

弁の開閉(音の切り替え)を行うリモコン。乗ったままスイッチを操作するだけで、音が変わるから面白い。全開時など排圧がかかっている状態では作動しない。エンジン始動時には自動的にサイレンサー仕様に戻る。