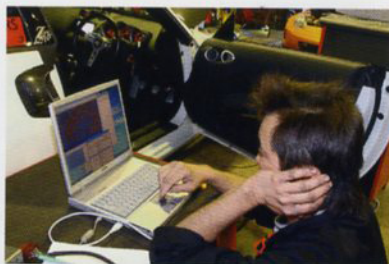


マフラーの特性を活かしきるために

TEPSでCPUを 現車セッティング

ECUの調整を行うTEPS岩橋さん。マフラーの交換だけでパワーが上がればそれに越したことはないが、それだけで明確な結果が出ることは少ないので、マフラーに合わせてECUを最適化してやる。



MAXパワー&トルクは 260.5PS / 30.8kg-m を達成!

しかし、求めたのはピークパワーではない。

NAエンジンのZはマフラー交換だけで劇的なパワーアップは望めない。そんなことはよく分かっている、やはり心情的には『〇〇psアップした』みたいな結果が欲しいもの。マフラーを製作した小里さんも「トップエンドのパワーは追いかけてない」と言いながらも、やはり多少は気になる様子。という訳で、千葉市にあるレーシングサービスTEPSにクルマを持ち込み、ダイナパックによる計測をしてみることにした。実は排気系交換による結果を数字で出すため、あらかじめ交換前の状態で計測してあって、その時の結果が約248ps。辛い数字が出ることの多いダイナパックだが、HRエンジンの平均的な数値だという。新しいトータルマフラーの実力はどれほどのものだろうか？少なくともレーシングサウンド状態の音を聞いている限り、パワーが出そうな気になってくるのだが……

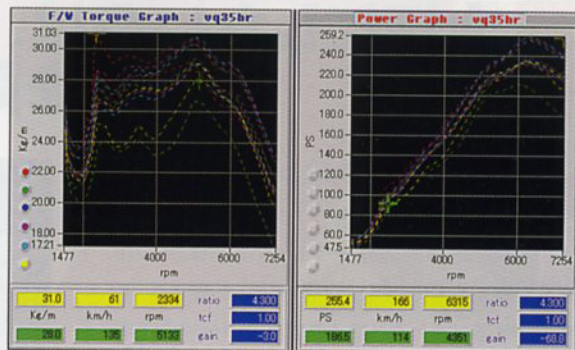
ダイナパックにセットし、早速計測。すると、何度か回してみても、結果は交換前とほとんど変わらない数値が並ぶ。だが、ここでそれが性能の出ないマフラーだと判断するのは早計だ。Zに限らず、今のクルマはどれも純正ECUの能力が高く、どこかの効率が上がっても、それを補正してしまい、設定された通りの状態にエンジンを制御してしまう

のだ。そのため、排気効率が高まったことで特性が変わり、体感できるほどのフィーリングの変化があったとしても、それをECUが帳消しに(補正)してしまうことで、最高出力という形でデータには出にくい。

そのため、高まった効率をきちんと活かすためには、それに合わせてECUを調整してやる必要がある。幸い、TEPSは数多くのZユーザーが集まるショップであり、ECU調整もお手の物ということで、マフラーに合わせて調整を施してもらい、その後再びパワーを計測。すると今度は最高で260ps、平均して250ps後半の数字を叩き出し、10psほどのパワーアップを実現したことが実証された。「まあ、こんなもんでしょ!!」というのがパワー計測を行ったTEPS岩橋さん、マフラー製作者である小里さんの共通見解。性能面でも不足のないものに仕上がっていることが証明された。ちなみに、計測はレーシングサウンド状態で行っている。今回はエキマニや触媒がノーマルのまま(触媒はZレースのレギュレーションの関係で必要)での計測となったが、これらも変更されていれば、もう少し出ただろう、とのこと。

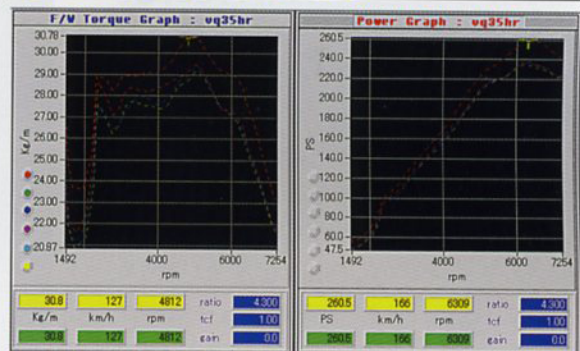
また、パワー計測時には、小里さんが狙っていた効果も現れた。計測を行っていた岩橋さんがク

純正CPU×トータル・マフラー



ECUを調整せずに、マフラーのみのデータがこちら。マフラーそのもののパワー&トルク特性は下のグラフと変わらない点に注目してみたい。数値状のパワーは出ていないが、体感できるフィーリングの変化は起きているはずだ。

TEPS CPU×トータル・マフラー



ECUを調整した後の計測データ。基本的な特性は変わっていないので、乗ったフィーリングは変わらないが、体感できる変化に数字が付いてきたといったイメージ。グラフの線が2種類あるのは、サーキットモードと静かモードの違い。

ルマから降りるなり「このマフラー、いい音するねえ」との感想。当日、TEPSに来ていたZ乗りのお客さんも、その音に惹かれるものがあつたらしく、計測で何度か回している内に「欲しい!!」と口にしてくれた。音の効果、恐るべし、である。原稿や写真で音のよさをお伝えできないのは残念な限りだが、イベントなどでZマガジン号を見つけた時は、是非、その音に注目してみたい。



日産系チューニングを得意とするプロショップ。CPUセッティングのみならず排気からエンジンパーツ、ブレーキシステム、エアロパーツなどオールラウンドにオリジナルパーツを取りそろえている。

●SHOP DATA
RACING SERVICE TEPS
千葉市花見川区三角町596
Tel.043-258-7640
http://www.teps.co.jp/