

燃料&点火系はGTR用Vプロでエアスロレス化も

かつて「世界最速のロード「コーキングカー」といわれたポルシェ911ターボだけど、最終型でさえ20年落ちとなったいま、コンディションを崩した個体も多かつたりする。今回取材したト台も、日によってエンジンの始動性がわるかったり、調子が油温に左右されるなど「乗りたいときに気持ちよく乗れない」状態だった。それを解消するためガレージトータルに持ちこまれたのだ。

「当時は最先端だったのかもしれないですけど、いまとなっては制御系が古すぎますね。経



排気系はEXマニからマフラーまでガレージトータルで製作。パイプ径はEXマニが42.7φ×3→50φ、タービン後のマフラーがメイン80φ、テールエンド90φとなる。ちなみに、左右両出しだけマフラーのテールエンドは右側だけ。左側はウエストゲートの大気開放パイプだ。



運転席の後ろにセットされたVプロ。その下はGTR純正Vプロで、小里さんいわく「はじめはVプロを使って、GTR純正CPDのシフトロ制御を考慮していたんですけど、その名残で「Vプロ」

年劣化もふくめて調子がよくない原因はそこにあると思ったので、国産車用のパーツを使って制御系を全面的につくり直すことにしたんです」とガレージトータルの小里さん。そこでRB26DET用のパーツが流用されることになった。

まず燃料系は、制御が粗い機械式インジェクションのボツシユKEシフト口に代えて、インマニやデリバリーパイプをワンオフ製作した上で4400ccインジェクターを装着。インマニ圧力をもとに燃料噴射量を決めるDシフト口(ニアフロレス)式の電子制御インジェクションに改められた。

また、点火系はデスビを廃してクランク角センサーを加工装着。点火タイミングの最適化を実現すると同時に、高回転域でのカクジツな点火を約束してくれるダイレクトイグニッション化も図られている。これらを制御するのはおなじみのFコンVプロで、追加セン



911の伝統といえる5連メーター。センターのタコメーターはデフィ1万1000rpmフルスケールタイプに交換され、もともとアナログ式の時計が入る右端にはブリッツブースト計が装着されている。

サー類のハーネスはGTR用を間引いてワンオフ製作されたモノになる。こうしてポルシェのフラット6を「GTRの頭脳」で動かしてというワケだ。

内容的には決してハードじゃないけど、ガレージトータルがほとんどしたのは「調律する」という本来の意味でのチューニングなのだ。

小里さんいわく「制御系をつくり替えたことで911ターボが持つ性能を安定して引き出せるようになりましたね。オーナーのかたも「いつでも調子よく乗れる!!」とよろこんでくれますよ」とのこと。

排気系チューンと制御系の全面的な見直しで本来のパフォーマンスを安定して引き出す

