走りを変えるチューニング&メンテナンス②

エコロジーマフラーで他人に差を付ける!

ガナドール 4WD バーテックス P.B.S

スポーツマフラーの老舗として P&D マガジン読者に圧倒的な支持を得るガナドールブランドから、様々な規制に縛られる昨今のマフラー業界に一石を投じる「P.B.S マフラー」を開発。今回はビジュアルと機能性を高次元で両立した、P.B.S の魅力にとことん迫る。

●問合先:マツ・ジョッグ
TEL:048-835-1130 http://www.gaudeller.co.jp/

マフラーの開発に新たな方向性が求められる

ここ数年、クルマを取り巻く環境が大きく変化し、地球規模での環境問題にクルマという物が直接影響していることを日本国民が知ることとなった。燃料の高騰を始めクルマユーザーにとっては直接的、間接的にダメージを受けることが多くなっている。SUV車体が大きく、もちろんエンジンパワーが大きいことは嬉しいが、ユーザーとしては最終

ならではの美しさを見ることができる。

サイレンサーは専用設計で、ここで排圧を上手くコントロールして、スポイラルファンに導いている。

ルファンインパルは内巻きカーボンのエキゾーストパイプ。内部のパイプには10枚の羽根で構成されたスパイラルファンが装着されている。この羽根と排気を滑流することで、騒音と中央部分で圧力差を利用して排気を引き出すことができる。高回転になるほど排気管中のガスを効果的に引き出すことができるようになっている。逆に低回転では圧力差が少なくなって、十分な排圧を確保できるために、エンジンが持つエネルギー変換効率が大幅に上昇して、パワーとトルクを理想的に向上可能になったという。

羽根の長さや角度などは、多くのテストを繰り返して決定され、現在のパイプ内の羽根は見えなくなるほど長くなっている。そしてエンドパイプ内の羽根は見えるほど短くなっている。これは、エンドパイプ内の羽根の位置が、実際には外から見えないところにあるのだが、やがては黒くなり見えにくくなってしまうのだが、性能上この位置しかないということがあるのだ。

アクセルを踏み込んだ時の心地良いサウンドに感動！

リフトアップしてP・B・SにC交換。フロアの下の雰囲気が違うね。コレだけで満足しちゃいそうなほどだ。リフトから降ろして、車体後部を見ながらパワー上部からサイレンサー部分がハスの蕾と、エンドパイプ後部がプルルとなっているのはなんとも、カッコイイ。左右とちらに回って同じ位置の蕾構造。内部のパイプにはカルな輝きがあって、ここまでで完璧。ナンボ、まずはエンジン始動から。

アイイドリングの時はまだ特かで、データ通りノーマルと同等である。ちょっとアクセルを踏み込むと、ノーマルとは違ったサウンドに気付く。

ノーマルはいちちちかというと乾いた高めの音で、エンジンのメカライズに混じったエキゾーストノートなのだが、ガナドールP・B・Sは低音で引き締まった感触のサウンドだ。またアクセルを踏み込んだ時の印象がまったく違って実に気持ちいい。ステレスを踏みつけると、スタートダッシュ。早速引出しつけるとスタートからなかなかショートシフトなくらいトルクが出ているのが分かる。CVTの場合、回転は一定で速度上昇があとからついてくるのだが、チョンとアクセルの足を乗せただけで、クルマがスイッとあがってくるのだ。ノーマルでは前にはいくらいくらいくら