

# エコジーマフラーで他人に差を付ける!

## ガナドール 4WD パーテックス 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。

●問い合わせ: マツ ショウ  
TEL: 049-935-1130 <http://www.gunadool.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ものが直接影響を及ぼしていることを日本国民が知るようになった。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は車体が大きく、もちろんエンジンの排気量もそれなりにあるため、実際の燃費もコンパクトカーのようなわけにはいかず、燃料の高騰も含めてユーザーの財布の紐は締まるばかり。

で、交換するのも気が引けてしまうような状況にある。自動車メーカーもすでにエンジンパワーなどの技術に関してはピークを迎え、現状の主流であるレシプロエンジンから絞り出せるパワーは、市販車としては上限の数値となっている。カスタマイズの楽しみであるアフターメーカーも実際には厳しい状況で、特に機能を重視したものは業界全体の動きが淡くなっているのが現状だ。そういった中で、今までのようにパワーの数字競争をしてもまったく意味がなくなり、それがユーザーを惹き付けることにはならないというのを理解し、より高度な技術が要求される開発へと方向転換を余儀なくされている。今年の4月1日からの騒音規制によって、生産車種型式ひとつに対してひとつのマフラーが認可される型式となったので、アフターメーカーは国の基準というお墨付きを受けた中で、より新しい方向性を持ってユーザーに優

### テールエンドを豊富に揃える

#### 美しい焼き色がウリのブルーテール



#### 素材の良さを生かしたポリッシュテール



P.B.S マフラーは、2種類のカラーリングと3種類のテールエンドを設定する。色はステンレスならではの鏡面のような輝きを放つポリッシュテール、スポーティな演出で魅了するブルーテールから選べる。テールエンドは純正マフラーの切り欠きにピッタリとフィットする100φ右シングル出し(9万9750円)、デュアルテールで迫力アップに貢献する右ダブル出し(13万4400円)、出口を左右に振り分けてインパクトを追求した左右2本出し(14万4900円)からセレクト可能。

### 「絵柄」と「機能」を 兼ね備えたマフラーが重要

マフラー交換をしたい、と思うオーナーは少なくないはず。あらゆる情報ネタを駆使して、自分にあつたマフラーを求めたいが、まずは具体的な「絵柄」を想像し、さらにはカタログで研究し、または実際に装着されたクルマを目撃して、自分のスタイルにあつた「絵柄」を作り出しているはず。

それは左右出しだったり、オーバルだったり、スクエアだったり、デュアルだったりと思像は膨らむ。そして、サイレンサーの位置にもこだわらる。そこがステンレスでヘッドライトに反射するの、その造りは……などなど、やはり「絵柄」だ。ここであえてデザインといわなかったのは、マフラー本体のデザインではなく、あくまでも装着した時の全体のイメージなので「絵柄」ということにした。

もちろんマフラーだから、機能はかなり重視されている。性能向上はもちろんだが、実際にはマフラー交換の目的は「乗りやすさ」にあるともいえる。日頃の使い勝手が一番重視される発進加速。この部分を満足させたいというオーナーが多い。ピークパワーアップという目的ではなく、低速から中速域のトルクとレスポンスを実際には欲



真横から見ても、キラリと輝くサイレンサーと焼き色が際立つので、「マフラーを交換した」感が十分に味わえる。また、路面とのクリアランスも十分に確保しているのが安心。

しいのだ。  
D5の場合は車柄に対して小さめのエンジンであり、発進加速は想像以上にダルなイメージがある。必要以上にアクセルを踏み込んで望む速度域に無理矢理到達させている感が強い。その部分が解決されれば、アクセルを無駄に踏む必要がなくなるので、燃費にも貢献できる。さらには高速道路で不利なボディ形状で、全面投影面積が大きいから、速度域が高くなるほど空気の壁に対向していかなくてはならない。巡航の場合は常にアクセルをオンでいかなければ、定速度巡航が辛くなり、追い越し加速に物足りなさを感じることも多いはず。

御をダルにさせているのも現実だ。ラフロードやワインディング、そして市街地の交差点などすべての立ち上がりレスポンスが向上してくれば、きちんとアクセルコントロールができるために、クルマはスムーズに走ってくれることになり、アクセルワークがよくなり、細かい細かならう。  
「絵柄」は当然のことながら、使わないうパワーではなく、実際の交通シーンに合わせた「機能」を併せ持ったマフラーが現状として一番ユーザーに要求されている。



P.B.S マフラーが持つクオリティの高さを熱く語って頂いたマツ、ショウ開発部の鴨狩さん。カスタマイズビギナーからこだわり派まで納得する自信の逸品を、愛車で存分に堪能してはいかがだろうか……。

の強さを立ち上げ、より効率の良いマフラーを立ち上げたのは約5年前のこと。外観からの特徴であるスパイラルフィンに関してはこの時すでに開発がされており、排気効率をアップする手段として製作されていたという。ただ、このシステムを開発するに当たり、世の中の時流にそぐわなかったという。当時はまだターボチャージャー全盛の時であり、排気に関してはエンジン側のエキゾースト側にターボチャージャーという見かけ上の「蓋」が存在していたため、マフラーに求められる性能は、できるだけ排圧を落とすような大径のマフラーが主流だったためである。

ところが、ターボチャージャーによる小排気量大パワー・大トルクの時代は、エコモードになった世の中では通用しなくなり、ディーゼルエンジンは別として、ガソリンエンジンは燃焼効率を高めたコンピューター制御の自然吸気エンジンが時代の主流になってい

とパワーの向上が見られ、それによってアクセルの踏み込み量が減少するために、トータルで燃費が向上しているという結果になっている。そして排気音量もノーマルと同等ながら、サウンドコントロールがされて魅力的な仕上がりになっている。  
**エンドパイプ内部に  
スパイラルフィン**  
ガナドールP・B・Sは、通常のマフラーとどこが違うのだろうか。見た目にはほとんど変わらないのだが、その特徴は一体どこにあるのだろうか。P・B・S マフラーの装着は、基本的に触媒の後ろからセンターパイプを経た後部に装着される。D5の場合左右2本出しとしたために開発は苦労が伴っているという。ノーマルマフラーの性能がかなり計算されていて、エンジン性能をさらに引き出すという部分での取り回しに苦労したという。後部に接続されるパイプはガナドールお得意のステンレスパイプで、取り