

比較テスト

編集部が密着取材でP.B.Sマフラーの性能を目撃!!

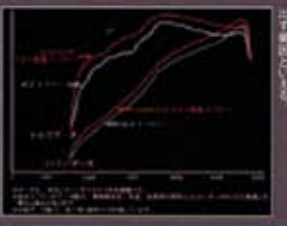
実際にP.B.Sマフラーのテストに同行。ノーマルとP.B.Sマフラーを比較するためマツショウ本社から筑波山を2往復した。こんな地道な作業を繰り返して製品化しているのだった。その結果、驚きの燃費数値が出た!!



測定データ(平成22年6月25日 晴れ 気温26℃~33℃)

ノーマルマフラー (走行距離:148.9km) 給油:14.10ℓ 燃費:10.6km/ℓ	P.B.Sマフラー (走行距離148.8km) 給油:10.98ℓ 燃費:13.6km/ℓ
--	--

結果 **ナント、28.3%燃費が向上!!**



株式会社マツショウ 開発部 課長 柴 光男 さん
 既存品のなかにも燃費テストをしたらよい結果が出たものがありました。そこで、パワーアップのためだけにチューニングではなく、燃費がよくなるマフラー遊びもキーワードに開発しました。ウェルファイア(アルファードも同じ)用は4本出しですが、このほうが燃費の数値がよい結果となりました。



燃費の向上が目的という新斬な発想で実現した性能。投機やらの影響もあつてか、近ごろガソリン代が再び値上がり傾向にある。車両重量が必然的にかさむミニバンは燃費、燃料代が気になるところ。とりわけ1.5リッターには耳の痛い話だ。

カスタマイズを楽しむにせよ、ランニングコストを抑えらるるに越したことはない。燃費の抑制は地球環境だけじゃなく、お小遣いにも優しい。たとえば、スタイリングがよくなくて、さらに燃費が向上するマフラーなんてあれば理想的。それが、実際にあるではないか!

ガナドールでおなじみマツショウのP.B.S(パワーブーストシステム)マフラーがこれだ。クルマの燃費を向上させる。

特長は、車種別専用設計のサイレンサーと、テールエンド内部にこのマフラー特有のスパイルフィン(スパイルフィン)を採用しているところ。このふたつが燃費にどのような影響をもたすというわけだ。

従来の市販マフラーは、排気効率の改善によってパワーとトルクのアップを引き出すという、スポーツチューニングの発想だった。P.B.Sマフラーもその点は同じだが、この、パワーとトルクのアップに着目し、「燃費の向上」という性能をも付加したのが、従来にはなかったところ。マツショウは以前から燃費についての研究開発をおこなっており、エコーと呼ばれる今、スタイリング、サウンドに加え、パワーとトルクのアップを燃費の向上に生かせるマフラーを、本格的に製品化したのだ。

テストは、同一のウェルファイアを使って、ノーマルマフラーとP.B.Sマフラーの燃費を比較。マツショウ本社を出て、高道道を走って筑波山山頂までの約100kmの行程を、同一条件(乗車定員、最高速度、給油方法等)で、ノーマルマフラーとP.B.Sマフラーそれぞれで往復した。レポーターを含めて3名乗車で2往復したわけだが、結果として、P.B.Sマフラーが13.6km/ℓとなり、なんとP.B.Sマフラーが28.3%も向上したではないか。ノーマルの10.6km/ℓもよい数値だと思いが、13.6km/ℓはインパクトが大きい。当日は2往復ともドライコンディションだった。もちろん、道路の湿潤状況や、風向きなど条件の違いもあつたし、運転の仕方もある。それなのに、あくまでも参考数値として扱っていただきたいのだが、ウェルファイアによる過日のテストや、他車種のテストでも、同様に燃費が向上している結果も踏まえて、「P.B.Sマフラーで燃費は確実によくなる」と断言できる。

要因は、P.B.Sマフラーの特性にあり。ノーマルマフラーではアクセルを踏み込まないと加速しないような場面でも、P.B.Sマフラーは、パワーとトルクのアップを生かす設計だから、ノーマルほどアクセルを踏み込まなくても同じように加速していく、「こわすかな差であるが、ちりも積もれば山となる」の如く、燃費に差が付くというわけだ。

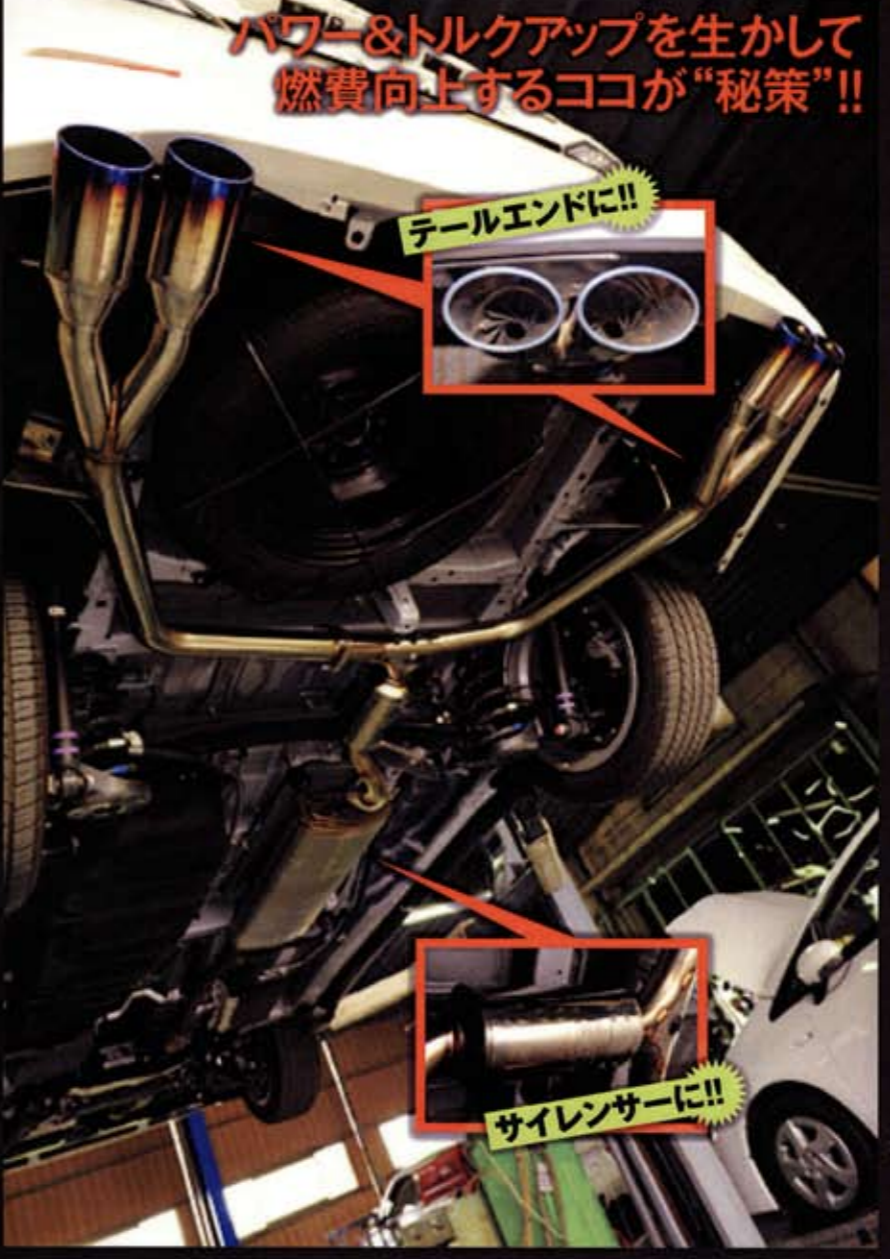
装着のP.B.Sマフラーは、テールエンドが焼き色美しいチタンチールを採用したP.B.Sマフラー。左右4本出しの見た目のカッコよさ、サウンドは室内にすかすかに聞こえてくるだけのシエントルなもので扱いやすい。そして、燃費も改善できる。これは魅力的。

P.B.Sマフラーは、今の今なら、40%のプライスOFF(ウェルファイア用PAE022SSTパンパシエード付き19万7400円→11万8440円)で購入できる(なお、20/30プリウス用インサイト用は2万9400円の特価販売中)。これは見逃せない。

GANADOR PASION P.B.Sマフラー

問:マツショウ ☎(048-935-1130 <http://www.ganador.co.jp>)

■アルファード、ウェルファイア(2.4L用) ■PAE022ST(3タンターム) 19万7400円(パンパシエード付き) 17万9400円(パンパシエードなし) ■PAE022(標準ターム) 18万8900円(パンパシエード付き) 14万4800円(パンパシエードなし) ■P.B.Sマフラーのその他の車種ラインナップ:エスティマ、プロシア、インサイト、テラゴRS



パワー&トルクアップを生かして燃費向上するココが“秘策”!!

テールエンドに!!

サイレンサーに!!

マフラーが燃費を改善する!!

結果からお伝えすると、ノーマル比で28.3%の燃費向上!! 3割近くもアップしたこの数値にマフラー開発担当者も戸惑うほど。燃費は使用条件に大きく左右される。とはいえ、燃費の向上を目的として開発されたマフラーなら、確実に燃費がよくなる。当然の結果なのだった!!

燃費向上を生み出す P.B.S(パワーブーストシステム)

P.B.Sマフラーの特色は、このテールエンド内部の構造だ。スパイルフィンによって排気ガスが渦を巻くように排出されることで流速を高める仕組みだ。これによって排気抵抗をアップさせる。車種別専用設計となったサイレンサーとの組み合わせによる燃費向上。パワー&トルクのアップを燃費改善へとつなぐ。

燃費の向上が目的という新斬な発想で実現した性能。投機やらの影響もあつてか、近ごろガソリン代が再び値上がり傾向にある。車両重量が必然的にかさむミニバンは燃費、燃料代が気になるところ。とりわけ1.5リッターには耳の痛い話だ。

カスタマイズを楽しむにせよ、ランニングコストを抑えらるるに越したことはない。燃費の抑制は地球環境だけじゃなく、お小遣いにも優しい。たとえば、スタイリングがよくなくて、さらに燃費が向上するマフラーなんてあれば理想的。それが、実際にあるではないか!

ガナドールでおなじみマツショウのP.B.S(パワーブーストシステム)マフラーがこれだ。クルマの燃費を向上させる。

特長は、車種別専用設計のサイレンサーと、テールエンド内部にこのマフラー特有のスパイルフィン(スパイルフィン)を採用しているところ。このふたつが燃費にどのような影響をもたすというわけだ。

従来の市販マフラーは、排気効率の改善によってパワーとトルクのアップを引き出すという、スポーツチューニングの発想だった。P.B.Sマフラーもその点は同じだが、この、パワーとトルクのアップに着目し、「燃費の向上」という性能をも付加したのが、従来にはなかったところ。マツショウは以前から燃費についての研究開発をおこなっており、エコーと呼ばれる今、スタイリング、サウンドに加え、パワーとトルクのアップを燃費の向上に生かせるマフラーを、本格的に製品化したのだ。

テストは、同一のウェルファイアを使って、ノーマルマフラーとP.B.Sマフラーの燃費を比較。マツショウ本社を出て、高道道を走って筑波山山頂までの約100kmの行程を、同一条件(乗車定員、最高速度、給油方法等)で、ノーマルマフラーとP.B.Sマフラーそれぞれで往復した。レポーターを含めて3名乗車で2往復したわけだが、結果として、P.B.Sマフラーが13.6km/ℓとなり、なんとP.B.Sマフラーが28.3%も向上したではないか。ノーマルの10.6km/ℓもよい数値だと思いが、13.6km/ℓはインパクトが大きい。当日は2往復ともドライコンディションだった。もちろん、道路の湿潤状況や、風向きなど条件の違いもあつたし、運転の仕方もある。それなのに、あくまでも参考数値として扱っていただきたいのだが、ウェルファイアによる過日のテストや、他車種のテストでも、同様に燃費が向上している結果も踏まえて、「P.B.Sマフラーで燃費は確実によくなる」と断言できる。

要因は、P.B.Sマフラーの特性にあり。ノーマルマフラーではアクセルを踏み込まないと加速しないような場面でも、P.B.Sマフラーは、パワーとトルクのアップを生かす設計だから、ノーマルほどアクセルを踏み込まなくても同じように加速していく、「こわすかな差であるが、ちりも積もれば山となる」の如く、燃費に差が付くというわけだ。

装着のP.B.Sマフラーは、テールエンドが焼き色美しいチタンチールを採用したP.B.Sマフラー。左右4本出しの見た目のカッコよさ、サウンドは室内にすかすかに聞こえてくるだけのシエントルなもので扱いやすい。そして、燃費も改善できる。これは魅力的。

P.B.Sマフラーは、今の今なら、40%のプライスOFF(ウェルファイア用PAE022SSTパンパシエード付き19万7400円→11万8440円)で購入できる(なお、20/30プリウス用インサイト用は2万9400円の特価販売中)。これは見逃せない。