

挑戦こそが新たな流行を生む!

**スパイラルフィンで
排気効率を大幅に向上!**

それではガナドールP.B.Sマフラーを細かく見ていこう。P.B.Sマフラーの装着は、基本的に触媒の後からセンターパイプを経た後部に装着される。中央で接続されるパイプはステンレス製で、取り付けフ



P.B.S最大の特徴 それがスパイラルフィン

P.B.Sを外から唯一確認できるのが、テールパイプ内部のスパイラルフィン。スパイラルフィンは排気を回転させ、渦流となる。この渦流により外側と内側に圧力差が生じ、双方が引き合っ



ンジにも締め付けによる歪みを排除するためのリブが溶接されている。この辺りは他メーカーでは見られないガナドールマフラーの特徴と言える。そこからメインの巨大な膨張室に入り、左右出しマフラーは排気が2分割される。その後は、サスペンションストロークを考慮、特殊なD型をしたパイプを複雑な形

状に曲げて、最終出口付近で片側ずつ2分割されての左右4本出しとなる。さて、ノーマルは片側左出しなので、当然のことく右側にはマフラーハンガーが存在しない。そこで、ステンレスで造られたステーを車体に装着し、そこにマフラーを装着している。サイレンサーは専用設計で、



ノーマルは左片側出しなので、左右ダブル出しとなると右側にマフラーを吊るすハンガーを装着しなければならない(写真左)。左右ダブル出しで、迫力あるリアビューに(写真右)。

ガナドールP.B.Sマフラーはマフラー新規制対応



マフラー新規制に対応したマフラーに装着される「JOR」のプレート。2010年4月以降に生産されたクルマには、新規制に対応したマフラーでなければ、車検をクリアすることができない(写真はFJクルーザー用)。

ここで排圧を上手にコントロール。そして、エンドパイプは内巻きカールの二重管構造で、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ィンが装着されている。スパイラルフィンは排気を回転させ渦流を発生させ、この渦流により外側と内側に圧力差が生じ双方が引き合っ

位置もテストによって導かれたもの。ただ、マフラーエンドの中を覗き込むと、このスパイラルフィンが見えるので、スポーティ感溢れるドレスアップにも一役買っている。

規制をクリアしていないと車検に通らないマフラー

今、マフラーといえば気になるところが車検の話だろう。アフターパーツのマフラー装着は、2010年4月から状況が大きく変わっている。それは「2010年4月消音器に関する新規制」という、通称「マフラー新規制」が施行されているからだ。

このマフラー新規制は、加速走行騒音防止を目的とし、国土交通省認可の検査機関において加速騒音試験と近接騒音試験を行ない、認証を取得し表示するというもの。つまり認可がないマフラーは、車検に通らないということである。

ただし、この新規制には対象車両があり、2010年4月1日以降に生産された車両が新規制対象になる。つまり2010年3月31日までに生産された車両は、新規制対象外ということになる。もちろんガナドールマフラーは、きちんと認可を得得している車検対応品で、安心して装着することができる。

ガナドールマフラー最大の特徴 P.B.Sで性能アップを図れ!



Information
マツ、ショウ
〒340-0002 埼玉県草加市青柳8-64-2
TEL:048-935-1130 <http://www.ganador.co.jp/>

走行性能アップに切っても切れないのがマフラー。お世辞にも純正マフラーはコストを考え、性能や見た目は二の次。これでは折角のランクルも性能を発揮できないだけでなく、高級車としての魅力もなくなってしまふ。そこで、オススメしたいのが、マツショウがリリースする「ガナドール4WD Vertex P.B.Sマフラー(以下/ガナドールP.B.Sマフラー)」。性能だけではなく、燃費も向上する今一番注目のマフラーである。

ガナドール最大の特徴 「P.B.S」とは……

ノーマルからカスタムしようと考えた時、タイヤ&ホイール、サスペンションと並んで挙げられるのがマフラーだ。リアビューの見た目向上もそうだが、交換することで「出足が良くなった」「もっと走るようになった」など、機能パーツとしても華やかに挙げられる。ランクル200用のマフラーとして、絶大な人気を誇るのが、マツショウがリリースするガナドールP.B.Sマフラーだ。今やもう説明がいらぬほど、ランクル200の定番マフラーと言えるわけだが、それには

やっぱり訳がある。まず、ガナドールP.B.Sマフラー最大の特徴が、P.B.S(パワー・ブースト・システム)だ。これは、車種別専用設計のサイレンサーにテールパイプ内部のスパイラルフィンを組み合わせるもの……と言葉で言ってしまうと簡単なものだが、それこそサイレンサーの形状をどのようにするのか、テールパイプの取り回しや径の太さ、さらにフィンの形状や設置の場所など、それこそ星の数ほど組み合わせが存在する。

しかもノーマルは片側左出しだが、ランクル200用は左右出しもラインナップしており、左右の排気バランスを取りながら性能アップさせなければならぬという難題もあった。マフラー開発だが、造っては装着そしてテストの繰り返しと開発陣は非常に苦労したと語る。

このP.B.Sによって、パワーやトルクの向上といったアフターパーツのマフラーに求められる性能だけではなく、燃費も向上。実際、エンジン性能を引き出すことによって、低回転域では粘りのあるトルクによってアクセルの踏み込みが減少、また高回転域までストレスなくパワーカーブが続くので、アクセル開度が少ないという結果につながる。今や「燃費」はクルマにとって切っても切り離せない内容、ガナドールP.B.Sマフラーが人気なのも頷けるわけである。