

Tuning & Dress-up Car Magazine

Special cars

[スペシャルカーズ] Produced by GENROO

2009 No.6 定価 7

ヨーロッパ 最新トレンド New Comer From EUROPE

早くも登場したチューンド・パナメー
800psのEクラス! とことん
ヨーロッパ・チューニング最前
テックアート/ブラバス/ハーマン/マン



今が旬の
ポルシェ997
チューニング

フォルクスワーゲン
最前線 シロココにゴルフGTI……
国内、海外の最新チューンド&ドレスアップを追う!

徹底検証!
コンピューターチューンの効果
方法は? 効果は?
サーキットでの走行テストでCPUの効果を検証!

即効! ターボ& スーパーチャージャー

ノーマルターボ・チューンから後付けスーパーチャージャーなど、
トレンドとなりつつある過給器の魅力に迫る。

GパワーM3/GパワーX5/RUF987S/C/アイコード911S/C



550psの
モンスタービートル
ただいま製作中!



ターボはギャレット製のHGP-R30というモデルだ。アクチュエーター一体式のタービンになる。EXマニホールドはキットに付属する。



速いというイメージのないニュービートルに、550psのエンジンを積むなんて、普通では考えられないだろう。それを可能にしたのは、カナダ・HPAモータースポーツのエンジン&タービンコンプリートキット。無類のパワーは海の向こうからやってくるのだ。

TEXT&PHOTO◎斉藤精一郎 (Seiichiro Saito)

Dee Mark

Beetle TURBO

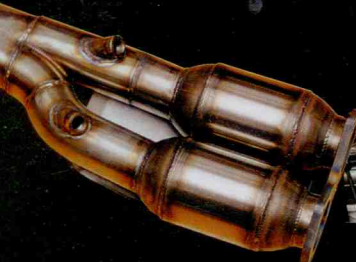
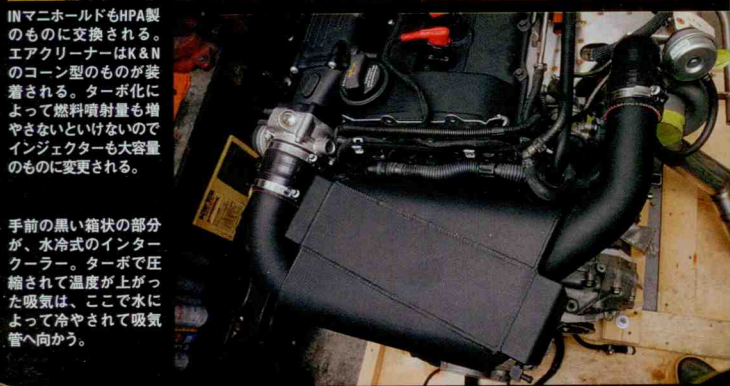


INマニホールドもHPA製のものに交換される。エアクリーナーはK&Nのコーン型のものが装着される。ターボ化によって燃料噴射量も増やさないといけないのでインジェクターも大容量のものに変更される。

手前の黒い箱状の部分が、水冷式のインタークーラー。ターボで圧縮されて温度が上がった吸気は、ここで水によって冷やされて吸気管へ向かう。



ピストン、コンロッド、カムなどはノーマルのまま、メタルが変更されて強化され、ガスケットの変更でターボ用に圧縮比が下げられている。ミッションはノーマルだが、クラッチはノーマルのままでは滑ってしまうので、シングルの強化タイプに交換されている。



排気管もキットに含まれる。センサーパイプ部分には、メタルキャタライザーが備えられている。ビートルRSIは純正でレムスのマフラーがついていることもあり、オーナーの要望で、テール部分はノーマルのマフラーを生かすという。

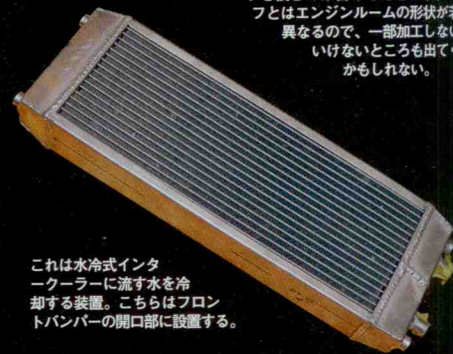


うと、正気の沙汰ではないと思うかもしれない。もっとも、ベース車両の素性を知れば、少しは安心するだろう。ベース車両はビートルのRSI。3・2ℓのV6エンジンを積み、4輪で駆動する、世界で250台のみ生産された限定モデルだ。とはいえ、ノーマルの馬力は225ps。それを倍以上までパワーアップさせるのだから、方法としてはただひとつ。ターボチューンである。このチューニングを手がけるのはDee Mark。VWとアウディであれば車検整備からサーキット仕様の製作まで、すべてを熟知している彼らは、以前にもゴルフIVのR32で465psのターボ仕様を作ったことがある。これはVW&アウディのV6エンジンのチューニングを得意とするカナダのHPAモータースポーツという会社のエンジン&タービンキットを使ったものだ。実はいま北

米ではVWのチューニングが盛んで、質のいいチューニングパーツも数多くリリースされているのだという。このビートルRSIのオーナーは、そのターボチューンのゴルフIVの情報を見て「同じようにターボチューンできるだろうか?」と問い合わせしてきた。ゴルフIVのR



実はHPA側もビートルRSIにこのキットを積むのは初めてだという。キットはエンジンルームの形状が異なるので、一部加工しないといけないところも出てくるかもしれない。



これは水冷式インタークーラーに流す水を冷却する装置。こちらはフロントバンパーの開口部に設置する。

32とニュービートルRSIのエンジンは基本的に同じなので、ターボチューンも可能。そこでこの計画が始まった。その間にHPAからは、550psというさらに強大なパワーを可能にするキットがリリースされていた。ビートルRSIには、その「ブラックジャック」という名のキットが搭載されることになった。

キットには、必要なものが一式含まれている。ターボ用にモディファイされたエンジン本体とタービン。そしてインテーク/エキゾーストのマニホールドや配管類。エンジンを制御するためのコンピューターも、このキット専用にも書き替えた

は水冷式のため、吸気系の配管はシンプルなものになっている。「ブラックジャック」というキットのためか、ヘッドや吸気管は黒く塗装されています。ごみを醸し出している。このコンプリートエンジンはゴルフ4のエンジンをベースにしているが、基本的にRSIとは同じエンジンなので載せ換えも問題はない。コンピューターもゴルフIVのものだ。これからハーネス等も引き直し、実際の搭載作業に移る。また、このクルマはこれまで普通のストリート仕様だったが、オーナーは今後サーキット走行も視野に入れているそうなので、合わせて各部のチューンナップも行なう予定だという。

実際、こういったNAエンジンにターボチューンをする場合は、馬力が一気に増えることになるため、タービンチューンが必要になる。合わせて必要になってくるメニューも多いので、予算は応談とのこと。一方ゴルフVの2ℓターボなどは、コンピューター&吸排気系チューンで50psくらいは楽にパワーアップするし、予算も40万円くらいに抑えられるという。

いまVW、アウディをガンガン走らせたい人には、ターボチューンは大いに魅力的な選択肢というわけだ。



「400psオーバーのパワーを求めるならターボしかないですね!」というメカニックの中村さん。