

【TUNING SPEC】

B16A改1797cc B16Aヘッド B16Aプロ
ック ボアストローク81×87.2mm 圧縮比
11.0 B18Cピストン B18Cクランク ガ
スケット1.2mm IN272度/E X271度カム
HKSパワーフロー RS-Rタコ足 RS-
Rマフラー オリジナルコンピューター ウ
ィンスポーツクラッチ&カバー 最高出力
195.0ps/7530rpm 最大トルク19.3kg-
m/6770rpm その他

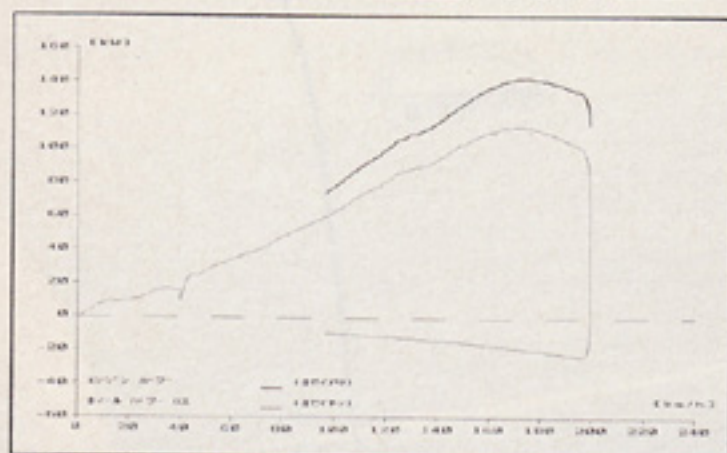
味を収める人にとつてバグッとし
ーは必需品だ。追加メーター
や電子パーツもないノーマル然と
した室内からは、このインテグラ
の実力は予想できない。



トリアル流

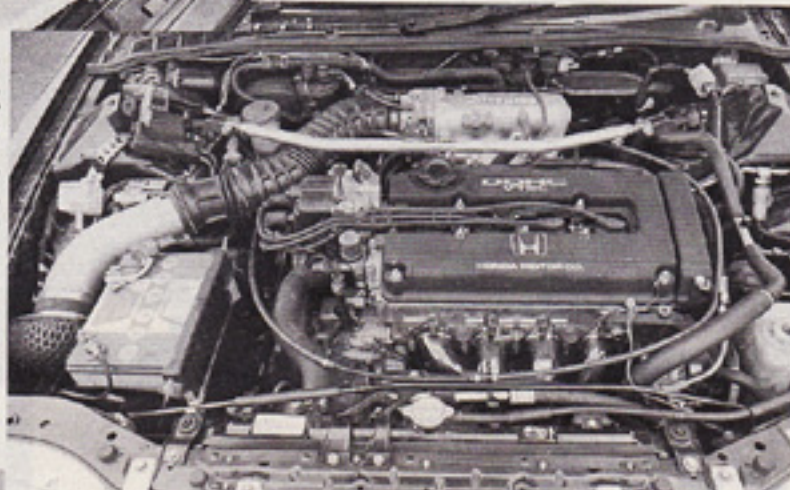
NAチューン

インテグラ(DA5)



**MAX POWER
195.0ps!!**

まるでノーマルのように振る舞ったチ
ューンB16A。うーん、オシャレだ。



廉価版で最上級グレードをカモる!!
コイツは快感だぞお!!

関西軍団

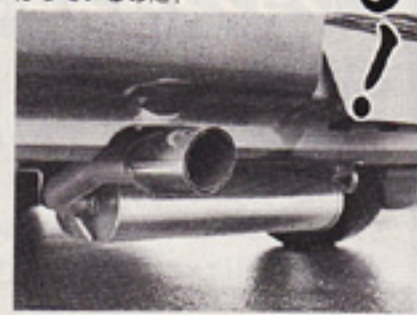


このインテグラのグレードは
ZXi。搭載されているエンジ
ンは、そうVTECではなく、
シングルカムのZCだ。
グロス135psのZCが初代
CRiXに搭載されて発表され
たときには、けっこうインパ
クトがあったんだけど、10
0psのVTECが発表されて以
来、めっきり影が薄くなり、い
まやマイナーグレード用のエン
ジンになってしまった。
インテグラZXiの、脱マイ
ナー作戦は、上級グレードに
搭載されているVTECのB16
Aにスワップされることからス
タートしたのだ。

とは言っても、それだけじゃ
NAバトルは戦えない。同型エ
ンジンのB18Cパーツを流用し
てビシバシチューンだ。
ストロークが長いB18Cのク
ランク、ピストン&コンロッド
を組み合わせることで排気量は
1797ccになる。これだけで
はただの「腰下B18C」なので
おもしろみに欠ける。
「ハイカムで上まで一気にまわ
せるパワフルなエンジンにしよう
う」ということで、カムをホ

B18Cのいいところだけ
流用チューンで驚きのパワー実現!

VTECとRS-Rマフラー
の組み合わせはまるでN1
シビックみたいなサウンド。
レスポンス向上にもひと役
かっているのだ!



ンダツインカム製のIN27
2/EX271(高速カム)に
交換した。
これでB16A改腰下B18Cは、
パンチのある、パワフルなエン
ジンに变身したわけだ。
これらのチューニングの成果
をパッチリ証明してくれたのが
パワーチェックの数値だ。実測
195psは1/100psを余裕
でオーバーする立派なものだ。
これだけのハイパワー化を実
現しながらも、エンジン特性が
ピーキーになっていないのは、
やはり排気量アップによる効果
が大きいね。
フーリングも最高で、低回
転から高回転までストレスなく
まわってくれるし、低速カムか
ら高速カムに移行する瞬間は、
エンジンごと変わるような激的
変化を体験できる。
当然ながら足まわりもこのパ
ワーに見合ったものが必要で、
オーリンズの車高調がチョイス
されているから、おもに峠を走
るといふオーナーにはトータル
でも満足いくクルマとな
っているのだ。

195 7A OPT2