



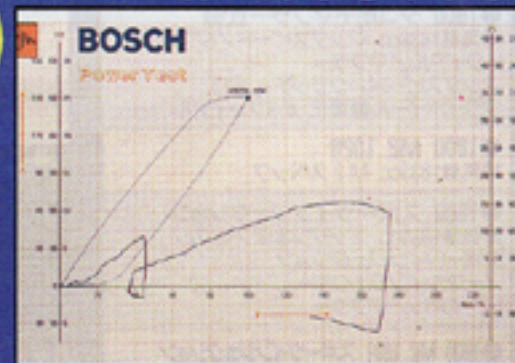
F4やJTCCといったレースで活躍するエンジンだけに、チューニングベースとしてみても面白いエンジンだ。

合になっている。
1800の不満点であるモッサリ感がずいぶん消えて、かなりイイ具合になっている。
それら、直接パワーには影響しないけど、20%軽量化したフライホイールのおかげで回転の上昇も結構鋭い。これとファイナルをノーマルの4・1から4・3に変更したことで、加速感はなかなかシャープだ。
1800の不満点であるモッサリ感がずいぶん消えて、かなりイイ具合になっている。

1800+タコ足&マフラー 136.0ps

カタログデータでは130psと謳われているBPエンジンだけど、だいたいノーマルの状態でカタログデータくらいのパワーを(シャシダイで)マークできるクルマはほとんどない。それを考えると、マフラーとタコ足だけの排気系チューニングで136psをマークしたのは立派。

ノーマルはこんなものかな



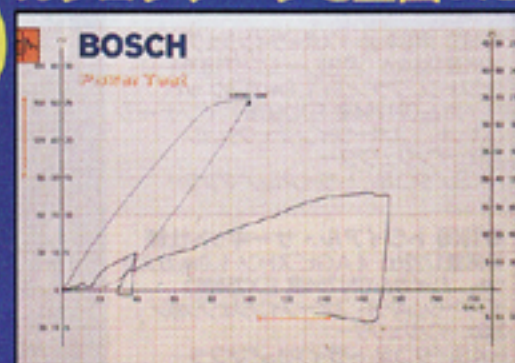
M2チューンの実力は侮れない。トライアルでも、なるべくエンジンの中をいじらない方向を勧めているという。

吸排気系よりもさらに踏み込んでエンジンの中身まで手を加えているM2のBPエンジン。今回はまったくのノーマルということだったが、カタログデータの140ps以上出した。
142・8psという好データを叩き出した。
しかも数値以上に、中間のレスポンスがいいということで、大半のオーナーが充分満足しているということも納得できる。
BPのヘッドチューンでも同じような結果になるはずで、ひとつの目安としてはいいデータとなるだろう。また、マフラーの造りがいいのが、燃焼の状況がいいのか、排気音も独特でソソる音を奏でていた。

1800 M2 1028 142.8ps

吸排気系よりもさらに踏み込んでエンジンの中身まで手を加えているM2のBPエンジン。今回はまったくのノーマルということだったが、カタログデータの140ps以上出した。

カタログデータを上回った



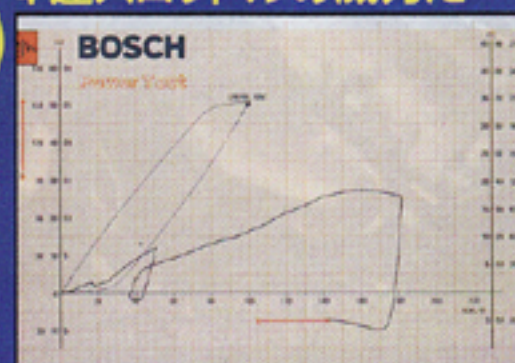
今回BPのフルチューンはなかったけど、4連スロットルだけで、ここまでパワーが出れば充分といえるだろう。

もちろん、トライアルではこの数値は計算通りということだが、4連スロットルを付けただけで、ここまですべてのパワーが上がるとは……。特に上の方でパワーの頭打ち感が消えているのがオイシイところだ。
反面、4連だけでは低回転域のトルクが薄くなりがちで街中が辛くなるという。が、その対策は次のM2・1001+4連仕様の結果を見てもよーい。

1800+ 4連スロットル 151.0ps

なかなかパワフルだったM2・1002よりも、さらに10ps近くもパワーの出ているのがノーマルエンジン+4連スロットル仕様だ。そのパワーは151ps、と期待以上のものだった。

4連スロットルの威力だ



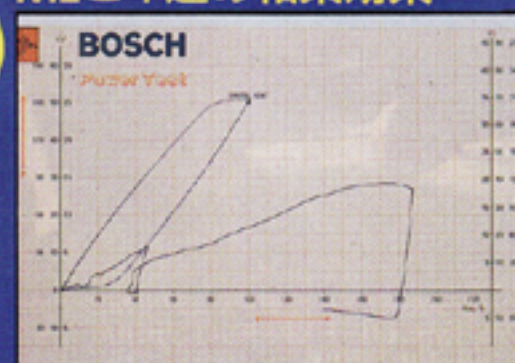
美しいエンジンルームを見るのが1001オーナーの楽しみ!? 4連スロットルが加わってさらに魅力的に。

上の1800ノーマルとベースの出力が同じなので、パワー的にはちょっと不満かもしれない。が、その理由はアウターベンチユリーにある。スペックのところでも説明したけれど、通勤にも使いたいというオーナーの要望で、中低速のトルクを稼ぎ出すためにアウターベンチユリーの径を加工して34mmにまで絞っているからだ。パワーとトルクの妥協点とも言えるが、このあたりのノウハウはキャブに通じるものがある。

1800 M2 1001+4連 146.9ps

120psのB6をベースにM2が手を加えたM2・1000。カタログ上では130psを誇っている。これに4連スロットルを付けることで得られたパワーが146・9psだ。

M2と4連の相乗効果



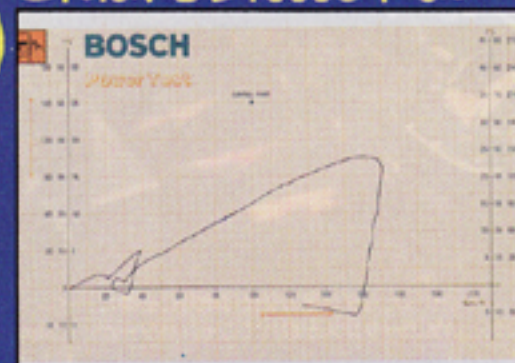
排気量アップは外観からはその姿が見えないのが、ちと悲しいところ。そこに行くともっと4連は説得力がある。

カムは下のトライアル号と同じなので、パワーの出方自体はどちらも似ている。ただ、こちらの方が中速域から全体的にトルクフルで、ストロークが増え排気量のアップした効果は想像以上に大きなものだった。

1600 排気量アップ 4連仕様 172.0ps

B6エンジンをベースにNAで何がなんでも190psを!! というオーナーのたっての願いが盛り上がったという、このクルマ。
エンジンブロックの許す限りのギリギリまで排気量を上げ、手を入れられるところすべてに手を加え、その結果が172psという数字に現れたのだった。しかも、ストロークアップしているのに7200回転まではユルユルなのだ。

これは、もう1600じゃない



ここまでやると熱の問題が起きてくるために、大容量のラジエーターやオイルクーラーが必要になってくる。

NAエンジンのチューニングといえば、パワー&トルクアップのためには排気量を大きくする、というのが基本。その基本を忠実に守ったのがこのエンジンだ。
その結果が183・6ps。カムが入っていることからパワーの出方も変わってくる。上の方までストロークなく回ってゆくフィードバックは、これぞNAといったところか。

1600 ボアアップ 4連仕様 183.6ps

B6のフルチューンエンジンを代表するトライアル号。ボアアップで1722ccにまで排気量を上げることでトルクアップを狙い、ストロークを伸ばさないことで感性に訴えかけてくる回転の上がり方を殺さないというのがトライアルの考え方。

ボアアップの実力発揮!!

