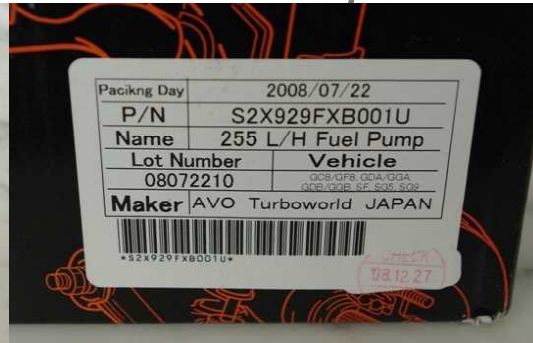
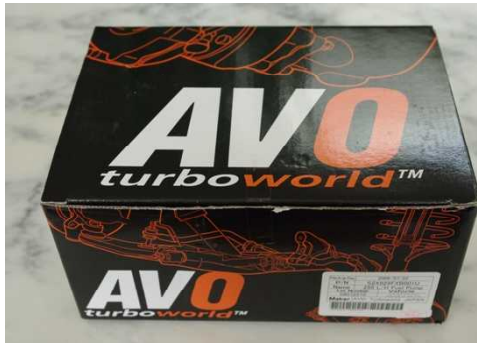


SUBARU Impreza WRX STI spec C type RA-R

AVO turboworld
High-Flow Fuel Pump



フューエルポンプ
[255 l/h]
[S2X929FXB001]

¥25,200

在庫あり

【イメージを拡大】

HIGH-FLOW フューエルポンプ
今一燃料が足りない車両には、キャブONタイプのポンプ交換によって走りもセッティングにも安心です。燃圧を落とせずにノッキングを防止しましょう！
燃圧は約3kg/cm²・255L/hの流量で約40%増量します。スリルチューニング車の必須アイテムです。
この商品は2009年4月24日 土曜日 にカタログ外に登録されました。

2009年2月21日 本日は20日に注文したAVO製のFuel Pumpが到着したエンジンのノッキング対策用である。ノーマルポンプの3.06kgf/平方cmと燃圧についてはほぼ同等ながら、流量は130L/hに対して、255L/hのハイフロータイプである。

これで6,000rpm以上のノッキング傾向が改善されればと考えている。しかし、これでも改善が出来ない場合は、プレッシャーレギュレーターの交換や、インジェクターをさらに大容量のものに交換する予定である。付属のパーツにガスケットがなかったので、三重スバルで取り寄せてもらい、この週末の28日土曜日にディーラーにて装着する予定となっている。はたして効果の程は…。またZERO/SPORTSでチェックの必要が…。

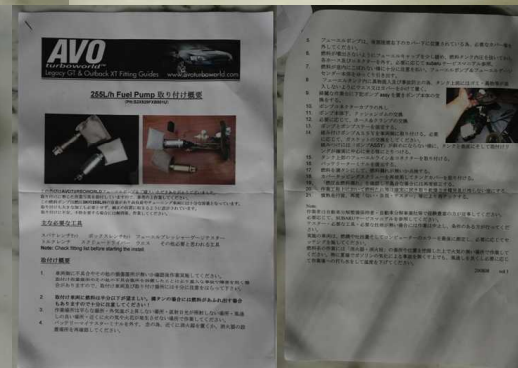


Fuel Pump本体

付属パーツ一式



クッションゴム



SUBARU Impreza WRX STI spec C type RA-R

AUO turboworld
High-Flow Fuel Pump



2009年2月23日 本日は先日購入したAVO製Fuel Pump装着のため、午前10時に三重スバルを訪れた。早速にメカの山本さんが作業に取り掛かってくれた。spec Cのトランクのウォータータンクはデカいので、フューエルポンプのユニットを抜き取るのに邪魔になるので、まずこれを取り外した。続いてリヤシートを全て取り外した。これでトランクスルー状態になったが、まだリヤシートのステーが邪魔しているので、これも右側を取り外した。これでフューエルポンプを取り外すための障害物は無くなった。次はいよいよフューエルポンプの取り外しだ。まずフューエルタンクが見えるように上蓋を取り外し、フューエルポンプのユニット上部をさらけ出した。





新品ガスケット



フューエルリッドも開放



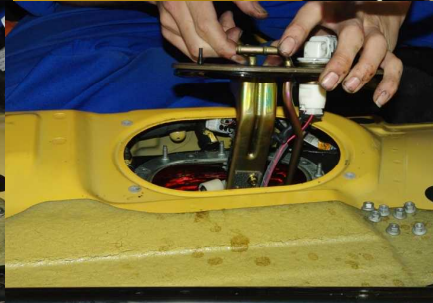
固定ナットを外す



勢いよく吹きこぼれる燃料



ユニットの取り外し



2009年2月28日 次はいよいよフューエルポンプユニットの取り外しだ。まずユニットの蓋部分を固定しているナットを緩めて、フューエルホースのクランプを外して、燃圧が高まったプレッシャーを減圧する必要があるために、しばらく時間をおくことにした。その間にフューエルリッドを開けたり、リターンホースを少しづつ抜いたりして、徐々に圧力を下げていった。しかしそれでも充分ではなかったらしく、メインホースを外そうとした瞬間に勢いよく燃料が吹き零れてしまった。完全に圧が抜けてから、フューエルポンプユニットを固定しているナットを全て外し、ユニットをフューエルタンクから引き抜いた。それからユニットに固定された、フューエルポンプのフィルターに被せてある樹脂製のカバーを外し、フューエルポンプの本体をユニットから取り外した。取り外されたポンプのフィルターは意外にもけっこう汚れていた。それにAVO製の形状の違いが気になった。



フューエルポンプユニット



ポンプのフィルターカバー取り外し



フィルターの汚れが目立つ



ポンプ本体の取り外し



AVO製 Fuel Pump



新品ガスケットの装着



2009年2月28日 フィルターカバーを半ば強引に取り付けるが、ブラケットの位置がズレてしまったので、取付位置を変更するためステーに別穴加工を施した。



フィルターカバー約8mmほど上にずらした。

タップでネジを切った。

ブラケット固定用ネジで馴染みをつける。

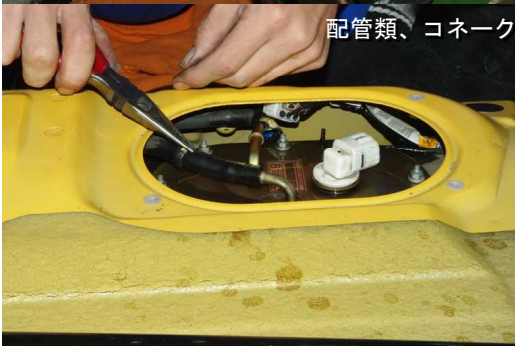


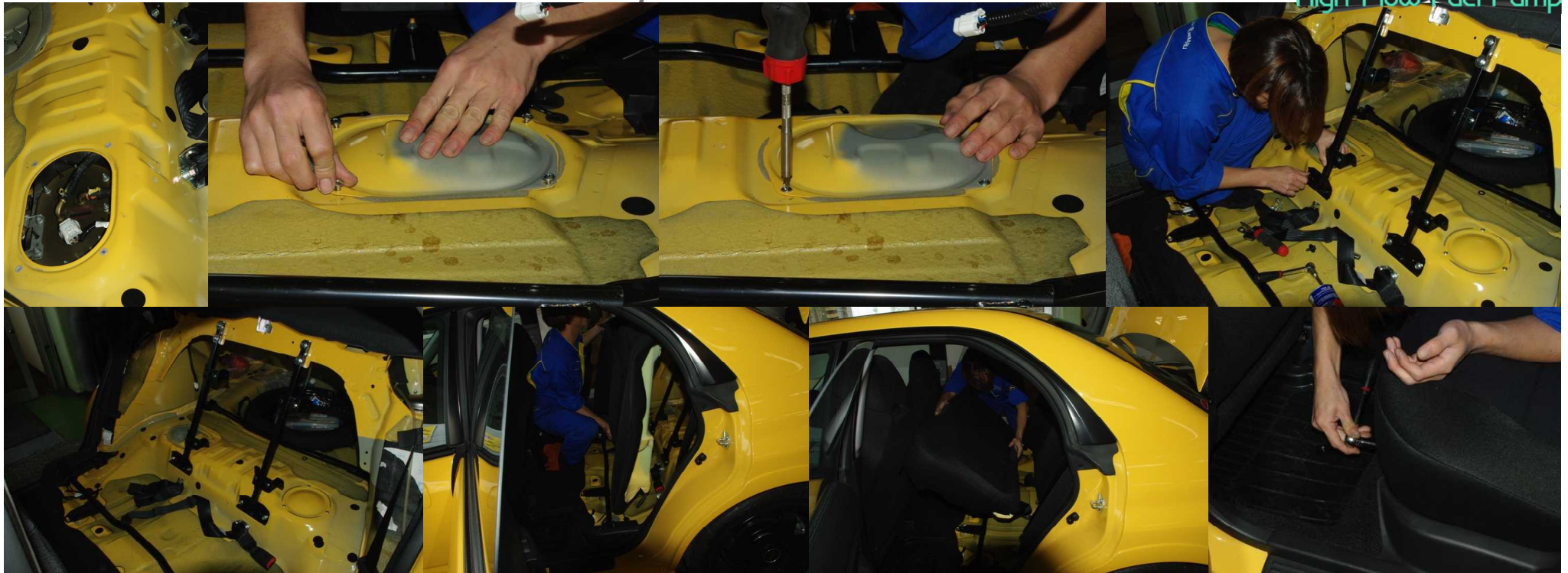
無事ブラケット固定完了！



フューエルポンプユニットをタンクに戻して、固定用ナットを慎重に締め付ける。燃料漏れがあつては大変だ。

配管類、コネクターを元通りに接続して、大体の作業は完了だ。後は上蓋を固定するだけとなった。





2009年2月28日 フューエルポンプのセットが無事完了して、ついに作業は最終段階に入った。フューエルタンクの上部蓋パネルをネジ止めし、リヤシートのステーを元通りに固定し、リヤシートを元に戻し、トランクルームのウォータータンクを元に戻して、全ての作業が終了した。気が付いたら時計は午後2時になっていた。当初2時間で終わるはずだったのだが、ポン付けの筈だったAVO製Fuel Pumpのユニット固定に加工が必要になったため、結局4時間の作業時間になってしまった。社外品にはよくあることだが、事前にしっかりリサーチしておかなかった私の責任だ。他にも途中ポンプとユニットを結ぶケーブルが、こちらの思いこみでAVO製品付属のハーネスを使用したのだが、結局純正ハーネスが合うことが判明して元に戻すというハプニングもあった。なにはともあれ無事Fuel Pumpの換装が終了したわけだが、フューエルタンクの蓋をする前に燃料漏れがないか、エンジンを掛けて慎重に確認することは忘れなかった。フューエルポンプの作動と燃料漏れのチェックも終了して、いよいよ帰路で試走となったわけだが、交換前と変わったことはほとんど体感することはなかった。なんとなく高回転でのアクセルレスポンスがさらに鋭くなったような感じがしたが、これも単に換装したという思いこみから来ているのかも知れない。実際にはノッキングチェックを実施するしか効果を確認する術はないと考えている。これで6,000rpm以上のノッキング傾向が無くなれば結果としてFuel Pumpの換装は効果があったということになるのだが、実際にはそう簡単にはいかないかもしれない。山本さんの話では点火時期を再セッティングしたほうが効果的かもしれないと言われたし、それも視野に考えていかなければならないと思っている。

