

SUBARU Impreza WRX STI spec C type RA-R

FUJITSUBO
SPORTS CATALYZER
& Super Ti

2008年11月30日

本日は、とうとう念願だった、マフラーをFUJITSUBOのSuperTiに換装すべく、打ち合わせのために、三重スバルを訪れた。

併せてFrontPipeも同じくFUJITSUBO製SPORTS CATALYZERに交換することに。

チタンマフラーによる軽量化で、我がRA-Rはさらなるパフォーマンスアップが図れることになった。たぶん今週末には装着することになるだろうが、装着後のパワーチェックがこれまた楽しみである。はたしてどんなエグゾーストノートを響かせるのか…。

Super Ti



この車両はFUJITSUBOのデモカーであるが、S耐レーシングカーそっくりである。

FUJITSUBO

SPORTS
CATALYZER



FrontoPipeも換装する。



これが今回装着予定のFUJITSUBO製SuperTiマフラーだ。ストレート出し112φのチタン製で超軽量。



これまで本当によく仕事してくれた純正スポーツマフラーだが、愛車に装着された姿はこれが見納めだ。ありがとう！



SUBARU Impreza WRX STI spec C type RA-R

FUJITSUBO
SPORTS CATALYZER
& Super Ti

2008年12月13日 この日は待ちに待ったFUJITSUBO製 SPORTS CATALYZERとSuperTi MUFFLERを装着しに、三重スバルに午後2時前ごろに訪れた。ビットでリフトアップされ、さっそく商品の梱包を解くと、中からすばらしい仕上げの美しいFUJITSUBO製 SPORTS CATALYZERとSuperTi MUFFLERが姿を現した。それと、ZERO/SPORTS製のVツープイントマフ



FUJITSUBO

SPORTS CATALYZER



FUJITSUBO

SuperTi



ZERO/SPORTS RACING DEVELOPMENT



Vツープイントマフラーアース

純正SPORTS MUFFLERもこれで見納めた。



スカートリップの取り外し



ラーアースもパッケージを開けて、中身を確認した。実際、チタン製のマフラーなのでFRONT PIPEだけの効果しか期待できそうにないが、この際装着することにし、もう一つはフロントアンダースカートのラバー製スカートリップの接着が一部剥がれていたのと、接着の位置決めが不均一で気に入らなかったの、やり直するため、リフトアップしたついでに、最初にスカートリップを取り外した。後日、19日に1年点検があるので、そのときに取り付けることにした。それにしても純正のSPORTS MUFFLERはこれまでよく働いてくれたが、ステンレス製のサイレンサーの下部に少し錆が浮いて出ているのが気になった。たかだか2年程で錆びるものなのかと考えると少々残念な気がした。外したMUFFLERは後日、浅野さんが家まで届けてくれることになっている。左の画像は愛車に装着された純正SPORTS MUFFLERの最後の姿になるだろう。これまで特にこれといって不満があったわけではないので、愛車のさらなるパフォーマンスアップのためには、絶対必要な作業とはいえ少々寂しい気がしてしまった。今回新たに装着されるFUJITSUBO製 SPORTS CATALYZERとSuperTi MUFFLERに後を譲って、ゆっくり眠りについてくれるだろう。2年間という短し間だったが、過酷な環境に耐えてしっかり役割を果たしてくれた純正SPORTS MUFFLERに、ここで改めて感謝したいと思う。2年間本当によく働いてくれた。ありがとう！

SUBARU Impreza WRX STI spec C type RA-R

AMITSUBO
SPORTS CATALYZER
& Super Ti

フロントパイプとメインパイプを切り離す



メインパイプを切り離した純正フロントパイプ。



O₂センサーの配線のカブラーを外す。



インタークーラーとタービンの遮熱板を取り外す。



O₂センサーは熱で固着しているので、フロントパイプを外してから取り外すことに



フロントパイプの遮熱板を取り外す。



外したフロントパイプのイン側ポート

フロントパイプを外したタービンのアウト側ポート。



O₂センサーを取り外す。



2003年12月13日

まず、フロントパイプとメインパイプを分離して、マフラーを外した。次にフロントパイプをタービンから取り外すのだが、これが思っていたよりもそうとう手間の掛かる作業で、インタークーラーを外してから、タービンの遮熱板と純正フロントパイプの遮熱板を取り外して、さらにリフトを上げたり下げたりを数回繰り返し、エンジンルームの上から下から手を入れて、結合部のボルト・ナットを緩めていき2時間ほど掛かってやっ

SPORTS CATALYZRのイン側ポート。既にO₂センサーが取り付けられている。



SPORTS CATALYZRをタービンに仮止めした状態。



と純正フロントパイプが外れた。O₂センサーをフロントパイプから取り外し、SPORTS CATALYZRに取付た。そしてタービンとの結合だ。

仮止め状態のSPORTS CATALYZR



遮熱板のブラケットと共に徐々に本締めしていく。



タービンの遮熱板を取付け、インタークーラーを戻して、エンジンルーム内の作業は完了



SUBARU Impreza WRX STI spec C type RA-R

FUJITSUBO
SPORTS CATALYZER
& Super Ti



サイレンサーの干渉を避けて遮熱板を説明書の指示通り前方に折り曲げた。



付属のガスケットを取り付ける。



サイレンサーに付属の専用ブラケットを取り付ける。位置決めはぴったりだ。



片手で軽々と持ち上げられるほどの軽さだ。



SPORTS CATALYZERに仮止め。



2008年12月13日 SPORTS CATALYZERの装着も終わって、いよいよFUJITSUBO SuperTi MUFFLERの取付だ。試しに純正スポーツマフラーと重量を持ち比べてみたが、流石にチタン製のFUJITSUBO SuperTiの重さは、明らかに純正の半分以下だった。メカニックの山本さんも、ご自分で持ってみてその軽さに驚いていた。また、作りの良さも丁寧な溶接やヘアラインの表面仕上げに、メカニックの何方かが思わず「綺麗」と声を上げたほどだった。さらにφ80mmのメインパイプと細めの砲弾型のサイレンサー、φ112mmのテールエンドの外観は、FUJITSUBO最強モデルの名に恥じない迫力のあるものだ。うたい文句である中・高回転域の抜けの良さは、その外観からも一目瞭然だ。ただ、残念なことにSTI製強化マフラーブラケットハンガーの入荷が間に合わなかったため、19日の1年点検時に間に合えば取り替えることにして、今回は取りあえず前のパーツを継続使用することにした。とにかくこれでまたワンランク上のパフォーマンスを手に入れることが出来たことは間違いのないだろう。今後は純正ECUのセッティングが鍵だ。

作業終了！



ZERO/SPORTS製Vツープイントマフラーアースの取付ポイント



マフラーアースの取付完了。





2003年12月13日 ついにFUJITSUBO SPORTS CATALYZERとSuperTiの装着が完了した。時計をみると午後7時半になっていて、ほぼ5時間半の長丁場になってしまった。お世話になった三重スバルのスタッフの皆さんには本当に感謝します。帰路の途中、大和石油に寄って給油したのだが、後ろから見た迫力がまた一段と増して、止まってもただならぬ雰囲気伝わってくるほど、φ112mmのSuperTiのテールパイプは存在感が抜群だった。気になっていた音量は、純正スポーツマフラーの時より、室内でも外からでもむしろ静かになったような気がした。走っても、以前、impreza MAGAZINEのDVDの付録で新井選手がコメントしていた通り、「静かなのだけど速い」という言葉がピッタリ当てはまるような、エンジン回転の下から上まで全体のトルク感が一回り太ったような感じがした。これからは純正ECUが徐々に学習していくはずなので、学習が終わるまではしばらくこのまま走らせてみようと思っている。しかし、Boostがやはり思ったとおり、前よりさらに跳ね上がってしまうようだ。帰路でもBoost計の針が1.6を簡単に振り切る場面が見られたので、やはりその辺を考えてアクセル全開時の4,000rpm.付近のBoostをもう少し抑えてやる必要がありそうだ。これからの純正ECUの書換をLoggDataをとりながら、じっくりと煮詰めていこうと考えている。

