

SUBARU Impreza WRX STI spec C type RA-R



2007年12月15日

今日は午前中 Car care office 渋谷にTELして、PROVA forge 製強化アクチュエーターを注文した。22日に換装予定である。これでブーストアップに向けての環境が着々と整ってきた。まずは、純正 ECU のノーマルデータのまま、しばらく様子を見た上で、既に購入済みの Prodrive USA

PIERBURG 製

3 port boost solenoid

を純正パーツと交換するつもりだ。当然ノーマルの ECU データのままでは、オーバーブーストが予想されるので、あらかじめ作成しておいた、オーバーブーストを想定した上で若干のブーストアップをねらった設定の、オリジナルのデータ4を書込み、後は試走を繰り返しながら徐々に ECU をセットアップしていく予定である。

それにしても1年経つのは速いもので、もう師走だ。

愛車 RA-R を購入してからのこの1年間を振り返ると、RA-R のチューンアップに明け暮れた感がある。



既に私の頭の中は、来年の愛車のチューニングアップ・プランで一杯である。

左は以前のアルバムで紹介済みの PROVA 製オイルセパレーターである。

右は PROVA ENGINEERING のHPで見つけたヴォルテクス



PROVA
ENGINEERING



・ウォーター・タンクというパーツ。クーラントを渦流状に回転させ、冷却水と空気を積極的に分離することで熱容量・冷却効率の損失を最小限に抑えるというもので、純正リザーブタンクと交換するだけという取付容易なパーツ。

左のリアウイング (PROVED) も PROVA ENGINEERING 製で、どうやら、私の愛車 Impreza WRX STI spec C type RA-R に、ターゲットを絞った製品のように、カーボンファイバーの材質といい、そのフォルムといい、なかなか魅力的なウイングである。純正オプションのウイングより絶対このほうが我が愛車にお似合いだと思う。当に私の愛車のために創造されたようなものだ。ウイングの装着には、エクステリアパーツの中でも、特にセンスが問われる部分だけに、当初から随分慎重に物色してきたが、ひとまずこれでほぼ決まりだろう。このウイングならば、私の要求を完全に満たしているし、納得して購入装着できるパーツだ。尚、上記2点の商品はいずれも受注生産。



5段階調整アジャスター付

SUBARU Impreza WRX STI spec C type RA-R

2003年2月9日

本日は、1月23日に注文したPROVAの受注製作品のeifel vortex water tank ヴォルテックス・ウォータータンク (11130AR0010)が届いた。このパーツは純正のラジエーターサブタンクに替えてエンジン冷却水中に発生するエアを集めて分離する機能を持つため、キャビテーションによる水温上昇を抑え、オーバーヒートのリスクを大幅に軽減することが可能。また純正タンク 860g に対して 370g と、重量は純正の半分以下で軽量にできている。容積は逆に 100 cc ~ 150 cc Upしているが、総重量は純正タンクに比べてやはり相当軽い。

タンクのトップ位置は、パーツの性格上、縦長となって純正より 25 mm 程高くなるが純正位置からエンジンフード

eifel vortex water tank



上から見るとなかなかユニークな形をしている。



この角度からも楽しい



底の部分を見ても、相当手の込んだ造りであることが解る。



雪で到着がかなり遅れた。クロネコさんご苦労様でした。

本体説明書とは別に作業の具体的な手順を写真入りで記した丁寧な説明書が添えてあった。



厚さ3mmのスペーサー



まで 30 mm 以上クリアランスがあるため、干渉する心配はない。当初は本体の下にあるインジェクターカバー(スチール製)がホースクランプと干渉するのを避けるため、カバーを加工する予定になっていたが、取り付け位置を 3 mm 嵩上げて装着できるように、スペーサーを制作して

純正タンクとは全く違うフォルム



裏側



このようにスペーサーをあてがう

いただいたことで無加工で済んだ。それから先週末に注文しておいた補充用のZERO/SPORTS 製 LLC4₂を、大和石油の仙ちゃん(甥の豊川仙吉さん)に確認したところ、既に入荷しているということだったので、さっそく明日作業を実施することに決めた。しかし、冷却水を3₂程抜き取る作業があるので、車をリフトアップする必要が出てきた。自宅での作業はムリがあると判断し、急遽、仙ちゃんに無理をお願いして、大和石油のガレージでリフトをお借りすることに…。仙ちゃん！心よく引き受けてくれてありがとう！



SUBARU Impreza WRX STI spec C type RA-R



純正ウォータータンク



複雑な造形



意味がない？



どうしてこんな形に？



vortex water tank



仙ちゃんデス

補充用の LLC は、当然ながら ZERO/SPORTS Cool LLC を使用する。



本当に機能的なカタチをしている

ちょっとレーシーな雰囲気が漂う

2003年2月10日 今日は午前中は仕事で朝から津へ出かけた。午後からの約束だったので、帰宅してから準備をして大和石油へ着いたのが午後3時ごろ。随分遅くなってしまった。さらに作業の終了もGSの終業時刻を20分も超過させてしまって、仙ちゃんゴメン！

30分程掛けて冷却水温を下げた後、LLC 抜き取りのためにリフトを上げてもらった。さっそくフロントアンダーカバーを外し、ラジエターの冷却水ドレンコックを探すと、なんとサブフレームが邪魔して手が十分に入らない。狭いので仙ちゃんと交代しながら、ドレンコックを開けようと左に回すのだが狭くて手に力が入らない。作業が遅々として進まないの、とうとうサブフレームのボルトを全て緩めてやった。これで少しスペースが確保できたので、今度は手にも入って徐々にコックも回り出した。やがて冷却水が流れ出したが、やはりサブフレームが邪魔で排出する冷却水を受け止める方法がない。とりあえず仕方ないので直接ではないが用意していた漏斗とポリタンクで垂れてくる冷却水を受け止めることにした。ただこの方法は気休めにしかならず、半分以上外にこぼれてしまった。また、約3割を抜き取ることにしていたが、こぼれた分がどのくらいかわからないので、何割抜き取ったのか正確に計ることが出来ず、勘に頼るしか無かった。

大体の見当を付けて冷却水を抜き取り、ドレンコックを締めた。次にリフトを下るしてもらい、純正タンクの配管と本体を外した。

ここで以前インタークーラー取付の際に大いに苦労したので、その後PB製ホースピックを購入しておいたのは正解だった。固着したホースの抜き取りが簡単だった。冷却水は丁度良い減り具合で、ホース抜き取りの際も1滴もこぼれなかった。そしていよいよ vortex water tank の取り付けだ。試しにスペーサー無しで取り付け状態をチェックしてみると、やはり下側のホースクランプがインジェクターカバーに当たってしまうようだ。PROVA ENGINEERING の指示通り 3mm厚のアルミスペーサーを噛まして、純正ボルトで締め付けると終了だ。ところが取り付けてから、あるミスに気が付いた。それは上部の並行にならんだ2本のホースの上を、なんとアクセルリンケージのワイヤーが乗っかって、持ち上がってしまっているではないか。

これではまずいので結局ホース2本を抜いて、ワイヤーの下側を通るように着け直した。何故こうなったか考えると、なるほど純正タンクと vortex water tank では高さが25mmも後者の方が高いのだから、ホースとワイヤーの高さが逆になってしまうのは当然だった。後は用意してあった LLC を補充(約3割)し、再びリフトアップして、アンダーカバーを装着し、完了した。

果たしてその効果は...



この交差の上下が純正と逆



配管の様子がよく見える



存在感アリ！



この通りノーマルの面影は...