

エキマニやタービンの違いにより、古いという印象もあるGDBのA/B型に搭載されたEJ20エンジン。しかしアルミ鍛造ピストン(C型以降は鋳造)を採用するなど見るべき点があるのも事実だ。



ノーマルタービンの容量が大きい丸目モデルは最新のバルコンとセッティングで見違えるフィールに変身

「チューニングの素材として見たときに、もっともオイシイのは初期のA/B型でしょ」と驚きの発言をするのはテックスモディファイ代表・大木茂氏。大木氏といえば極限のエンジンチューニングが求められるドラッグレースの実績もあり、またD1GPに参戦中のチームオレンジ・FRインプレッサのメカニックを務めている。そうした経験を元に、GDB Bチューンのベース車両として初期型をすすめているのだ。単純に中古車相場に値頃感があるからといった理由ではない。

しかしA/B型というと、タービンのレスポンスがイマイチで、さらに低速トルクがないというのが一般的な評価。そうした素性の悪いと思われるエンジンをいくらチューニングしても、C型以降のモデルに勝るのは難しいのではないかと思うのも自然だろう。なにしろC型以降には一等長等爆エキゾーストマニホールドやツインスクロールドターボが採用され、よりトルクが厚くなっている。しかし大木氏は、それは違うという。

「そもそも初期型は低速トルクが薄いということが、実は勘違いなのです。急発進時にスタートでもたつくと、トルク不足と思ってしまうかもしれませんが、問題はエンジンではありません

HKSも「GDBの場合、年式の古い車両に対しては特に効果的」と謳うのがバルタイコントロール「バルコン」。純正のAVCSを、エンジン回転速度軸、エアフロ出力電圧軸による三次元マップにより制御することでキメ細かなバルタイを実現する。



原因はエアフロセンサーにあります。つまり、こういうことだ。アイドリング状態からアクセルをガバッと開いて吸気の流量が増える。するとエアフロセンサーが不安定になってしまい、一瞬エンジンがストールするような症状があらわれ、それを低速トルク不足とユーザーは感じてしまう、ということだ。そうした症状を「低速トルク不足」と表現するユーザーの声を、真摯に受け止めたSUBARU開発陣はエンジン特性として低速トルクを太くしようとしたのではないだろうか。

「単純に考えれば低速トルクを太くするにはブーストの立ち上がりを早くすればいいわけです。結果としてC型以降はエンジンの能力に対してタービンが小さいといえます。だからブーストアップしても5000rpmくらいまではパワーを上げられますが、7200rpmまで気持ちよく回せるかという……違うわけです。ですからC型以降については、ブーストアップは手軽にパワーアップが味わえるチューンではありませぬ、むしろエキマニから交換したビッグタービン仕様のほうが自然で乗りやすいくらいです」。

そうしたC型以降のエンジンにおけるウィークポイントを逆に見れば、すなわちA



たとえばトラストがインプレッサ用にラインアップするタービンキットは写真のTD06 L2のほかT67やTS182などだが、いずれもGDBのA/B型には対応していない。もっともテックスモディファイでは独自のノウハウによってC型以降にセットすることも可能だという。

「B型のメリットとなる。つまりシングルポートのタービンはブーストアップの効果を感じやすく、また高回転までスッキリとしたフィールングが味わえるということだ。もっとも単なるブーストアップではエアフロセンサーの問題は解決できない」。

「ですからアクセル開度と連動できるブーストコントローラー(HKS EVOVが唯一の選択肢)を使ったり、またサブコンなどで制御系に手を入れることが理想となります。またエンジン制御でいえば初期型はAVCS(可変バルタイ機構)のツメが甘いと感じる部分があつて、それがレスポンスの悪さを生んでいるのでしょ。HKSのVALCONなどを使ってバルタイを詰めていけば、かなり面白いブーストアップ仕様を作ることができま」と大木氏。さらにチューンを発展させようとしたときもA/B型はフルタービンキットが豊富に揃っているのも見逃せないし、また必要とあれば等長エキマニもアフターパーツで見つけることができる。ブーストアップの効果味わいやすいという点や、そうしたトータル的な発展性まで考慮したうえで冒頭の発言につながるというわけだ。まさに今だからこそ丸目チューンに注目である。

チームオレンジの田中選手がインプレッサにスイッチしてから、SUBARUを本格的にチューンし始めたという大木氏。走り重視のインプレッサの信頼を集めている。

