

ECU リプログラミングの 作業工程は?

車両のFCU(コンピュータ)のノー マルデータの抜き出しやリプログラ ミングしたデータの書込みにはディ アブロスポーツやSCTといった市 販されているデバイスを使用する。



ECUのリプログラミング作業を行 う前には車両状態をチェックし、必 要に応じてエンジンオイルやプラグ を新品に交換する。車両の状態が悪 い場合には施行を断る場合もある。



最初にノーマル状態でパワーチェッ クを行う。次にデバイスにプリイン ストールされているチューニングデ ータでテストし、さらにプログラム を変更しながらデータを作る。



燃調や点火タイミングのプログラム を細かく変更し、その都度パワーを 計測する。これを繰り返してナイン レコードオリジナルのベストのチュ -ニングデータを完成させる。

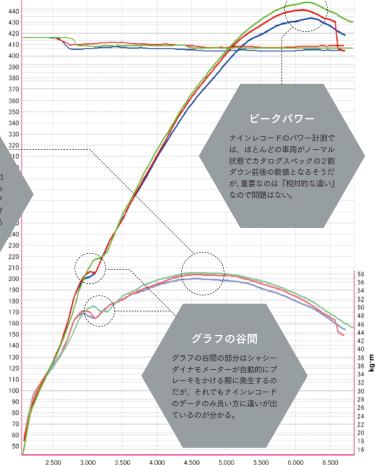


タの完成後もユーザーがデバイ スを操作する事で、ECUのプログ ラムをナインレコードで制作したデ ータからノーマルデータやプレイン ストールデータに戻す事も可能。

2010 CHEVROLET CORVETTE ZO6

パワー&トルクはどれだけ変わる?

今回取材したのはフルノーマ ルのC6Z06。Z06はノーマ ルでも高度なセッティングが 施されているようで、一般的 なアメ車ほどの違いは出なか った。ただのC6の場合は最 低でも24ps前後はパワーア ップするとのこと。



ピークトルク

一般のユーザーが確実に体感出 来るのはトルクの違い。それも ピーク時の数値ではなくトルク カーブの変化なので、どれだけ 全般的にトルクを太く出来る か?が重要となる。

EngineTorque:58.3Kgm@4567rpm ンをたっぷり取ったセッティングと

EnginePower:433.9Cv@6236rpm

EngineTorque:56.8Kgm@4541rpm

EnginePower:441.0Cv@6075rpm

EngineTorque:57.8Kgm@4593rpm

EnginePower:448.0Cv@6164rpm

9RCORDSOriginal

パーツ交換と同時

なってくるのがECU 事は出来ないばかり てしまう事さえある。 てはノーマルよりもパワーダウン ,回取材させていただいたナ とんどのアメ車は安全マ のコンピュ のリプログラミン ータ担当者いわ か そこで重要に (車載コンピ 場合によ ク ĺ

りすれば、 交換しただけでは十分な効果を得る するユーザー なくとも、 ワーアップすることは 装着するだけでも、 した現代のアメ車の場合、 ーアップしたような気になって満足 実際には大してパワーは上がってい しかし、 それだけで何となくパワ 爆音マフラーを装着した コンピュータ制御の発達 も少なくな じある。 また、

はエンジンの精度が飛躍的 場は決まって た現代でも変わっていな 60 確かに高性能なアフターパ そしてこの傾向 十のチュ ノーマル ーツ交換と相 に向 んよりパ

70年代のマッスルカー

4輪シャシーダイナモメーター



ナインレコードではFCUの プログラム変更時に常時4輪 をシンクロ回転させるシャシ ーダイナモメーター『DIM-TECH社製DYNORACE を使用。正確な計測器がある からこそ確実なチューニンク が行えるのだ。

を目指している人も ップを図りたい人は、 純粋に速さを求めている人は 走行時のフ せてみてはいか 愛車の性能ア がだろう

ありません」とも、

プするモデルもあります」とのこと 更することにより、 は考えられないくらいパワー に性能が向上するモデルも少 ログラミングするだけで飛躍 「ノーマル車でもECU 日本車や欧州車

7*^7/