



DAIHATSU

COPEN

パワーアッププログラムで体内すっきり フットワークも軽いぞー!

低中回転のトルクに
変化が現れた!

前号で報告したエンジンコンプレッションの測定後、ニューテックのパワーアッププログラムが無事に完結だ。「名古屋インターを過ぎたあたりで、右足のリミッター解除ですかね」との戒め? の言葉をスタッフから

いただき、そのまま取材を兼ねて中部・関西方面へ向かった。

カーボンやスラッジを綺麗に取り除いたところで添加を施す圧縮圧力回復剤「NC-202」は、磨耗により表面が凸凹になったシリンダーやピストンの表面をコーティングし、修復する作用を持つ。それゆえにコンプレッションが最適な値に近づくわけだけど、新車時と同じで最初が肝心だという。エンジン回転を抑えて走り、なじませてやらなければならぬ。

本来は1000kmもこなせば充分でも、施行直後に一定速度で長距離を走れるまたとない機会だから、慎重に臨んでみた。

現時点での結果を話すと、低中回転域、特に3000~4000rpmのトルク上昇時にメリハリが加わり、念のためにEVC5にノートPCを接続してブーストの様子を確認すると、掛かり出しが明らかに早まっていたんだ。シリンダー内部の機密性が確かに高まった、と結論できそう。

あと、ZZ51改ATFの交換効果も見逃せない。4速定常走行からキックダウンで3速に落ちたときの変速ショックが和らぎ、良好なドライブフィールだよ。

(えっち)

良好なコンディションを得るまでの道乗りだ



①NC-120インジェクションクリーナーをスロットル直前に差さっているバキュームホースからエンジンへ向けて注入。スロットルなどに付いたカーボン、スラッジを取り除く



②NC-120注入中は、このようにマフラーのテールから白煙がモクモク。落ちた汚れが排気ガスに混ざって出てくるわけ。当然、この作業はエンジンをかけながら行う



③続いて燃焼室、バルブ、ピストントップに堆積したカーボン、スラッジを落とすため、泡状のNC-900リ・パワーカーボンリムーバーをプラグホールから4気筒全部に注入



④ちなみにこの工程ではプラグを取り外す必要があるため、エンジンは停止する。1時間程度放置した後、専用ツールで液化したNC-900をプラグホールから吸い出す



⑤容器の底に見える茶褐色の粒が、エンジン内部に潜んでいたカーボンやスラッジである。編集部のコペンは幸か不幸か、それほど多く抱え込んでいなかった様子



⑥NC-900のこの上ない洗浄力? をこの目で確認するべくプラグの洗浄を試みた。カーボンが完ぺきに取れてしまった



⑦パワーアッププログラムを確かにするため、油脂類もリセット。エンジンオイル、ATF(オートマのオイル)を交換する



⑧抜き取ったATF。新品時はもう少し澄んでいて、さらさらした感触だった。1年で1万5000kmを走行し、油温も何度か上げたことから、さすがに劣化が進んでいた



⑨ローフリクションを目論み、エンジンオイルはニューテックのZZ-01(5W-35)を選ぶ。フィルターも換えため、使用量は約3L



⑩ATFはスポーツフィールが臨め、トップスピードをも伸ばす効果で評判のZZ-51改。交換にはオイルチェンジャーを使う



⑪メインイベントともいふべき、圧縮圧力向上剤NC-202の施工。1気筒あたり約10ccの量を注入する。軽くクランクを行い、ピストンリングとシリンダー間になじませる



⑫プラグを組み付け、しばしアイドリング。NC-202が磨耗したシリンダーをコーティングし、イメージ的にいえば凸凹を埋めてくれる。余剰分のNC-202はこんな感じで煙に



⑬全工程を終え、コンプレッションを確認。結論は表のとおり、4気筒の値がほぼ揃ってしまった。基準値よりも上にあるので、誤差を考えてもコンディションは復活だろう

シリンダー	施行前	施行後
No.1	12.0	12.8
No.2	12.0	13.0
No.3	12.4	13.0
No.4	12.1	12.8

※メーカー基準値は11.0

12後半~13とメーカーの基準値をはるかに超えている点は、コンプレッションゲージの性格などが原因としてあげられるかな。まあ、細かいことは抜きにして、結果ヨシということにしましょう