

フルチタンマフラー (CL7)

一般的に「フルチタンのストレート構造」＝「爆音」という印象を受けますが、M&M フルチタンマフラーはアイドルリングや街乗りでは非常にジェントルで、心地よいスポーティーなサウンドですね。室内への耳障りな籠もり音もなく、音楽を聴きながらのドライブも快適です。

一方で、サーキットなどでひとたびエンジンを回すと、チタン特有の乾いたサウンドを奏でるレーシングマフラーに変貌！ストレート構造で抜けも良く、高回転域での吹け上がりやレスポンスもすごく気持ちいいです！！（ハイカム導入や排気量アップを考えている方は「抜け」は絶対に必要です！）

マフラーの重量がノーマルの 22kg からフルチタンの 6kg へと軽量化されるので、特にアコードのような重い車両には、加速・コーナリング・ブレーキングのすべてに大きな効果があると思います。

嬉しいのは、フルチタンのストレート構造にもかかわらず保安基準適合音量なので、インナーサイレンサーを持ち運んだりすることもなければ、近隣の人たちの顔を気にする必要もないことですね。

また経年劣化で音量が大きくなる社外マフラーがありますが、このフルチタンマフラーは装着してすでに 4 年半が経過していますが、音量は装着当初から変わらず！これは驚きです！

サーキットでの高回転域はもちろん街乗りでの低～中回転域でも高い性能、心地よいサウンドを実現しているフルチタンマフラーに死角なし！唯一のネックは…価格が高いことですかね。(汗)

オーリンズ・サスキット (CL7)

以前、友人の CL1 ユーロ R に試乗したときに M&M オーリンズ・サスキットの乗り味に一目惚れし、自分の CL7 にも迷わず装着！サーキット仕様にしたところですが、普段の通勤にも使う車なのでその両立を目指しました。オーダーメイド・セッティングなので、自分が目指す仕様に最適な足回りを手にすることができるのが嬉しいところですね。

車高はネジ式全長調整が可能で、減衰力も 20 段で細かく調整が可能。シーンに合わせて自分で微妙な調整ができます。車重のある CL7 ですが、街乗りではしなやかでタイトなドライビングを、またサーキットでは路面にしっかり追従して安定したコーナリングを実現していますね。例えば、オートポリスの 2 コーナー立ち上がりにある路面のバンプ。ここでも挙動を乱すことなく、安心してアクセルを踏んでいけます。

サーキット走行のために街乗りでの快適性を犠牲にすることもなく、また逆に乗り心地を確保するために楽しいスポーツ走行を犠牲にすることもなく、M&M のオーリンズ・サスキットは 1 本 (4 本?) で 2 度おいしい最高の足回りですね♪

AP レーシングブレーキ・キット (CL7)

車重が重い CL7 は当然、止まるのが苦手。街乗りではそれほど感じませんが、スポーツ走行ではノーマルブレーキの制動力不足は明らかでした。「走る・曲がる・止まる」という車の基本動作の一角を担うのがブレーキ。特にスピードレンジの高いサーキットでは減速～止まることは非常に重要な要素です。

AP レーシングブレーキ・キット装着で、ローター大径化とキャリパーの大型化を同時に行い、圧倒的な制動力を得ることができました。車重の重い CL7 も制動距離をかなり短くなります。現在、ダクタイル鋳鉄製ローターにフェロド製パッド DS2500 を組み合わせていますが、街乗りとサーキットの

どちらでも踏み心地に違和感はなく、両方のシーンで交換することなく使用できるのがいいところですね。

K20A 2150ccKIT

愛車 CL7 も 4 年半が経過して走行距離が 75,000km を超えたことと、度重なるサーキット走行でエンジンにもかなりの負担がかかっていたと思われ、エンジンをオーバーホールすることに。その際に「どうせエンジンを降ろしてバラすなら…」ということで、思い切って 2150cc 化しました。

ノーマルとの差は 150cc ですが、この 150cc が街乗りでの発進加速などでもジワリと効いているのがわかりますね。さらにスポーツ走行となるとノーマルとの差は歴然！特に VTEC がハイカムに切り替わってからは異次元のフィーリングです！

現在は 2150ccKIT+TODA 製ハイカムに無限エアクリ BOX、M&M フルチタンマフラーという組み合わせですが、オートポリスの自己ベストを約 4.5 秒更新！（もちろん様々な要因が組み合わさってのタイムなので単純比較はできませんが…）レブリミットは 9000rpm ですが、レブリミットが上がったことよりも VTEC 作動回転数の低回転化と 6000rpm 付近のパワーアップの効果の方が大きいですね。コーナー立ち上がりの加速性能が上がって、例えば「NA 泣かせ」のオートポリスの第 3 セクターではその効果がはっきり体感できました。

チューニング・エンジンというと「パワーアップするけど扱いにくいエンジンなのでは？」と思う人も多いと思いますが、K20A 2150ccKIT は K20A の素性を損なうことないので、ドライビング・フィールはノーマルエンジンのまま。同乗した友達も、普通にドライブしている姿とエンジンのあまりの静かさに「チューニング・エンジンとは思えないですね！」と言うほどです。

組み込まれるパーツは性能や耐久性を追求したもので、またエンジンを組み上げるのは高い技術が要求される作業になります。それゆえに料金も高いものになりますが（汗）全域にわたってスムーズに、力強く吹け上がるエンジンを手にできたのでとても満足しています。ちなみに…こんなスーパーなエンジンですが、燃費は 2150cc 化する前とほとんど変わっていませんね。すごい！