

# タイフーンファンネル エアクリナーシステム

外見を小さく、デザイン優先で作られたという「タイフーンファンネル・エアクリナーシステム」。しかしその実「パワーアップ・燃費向上・完全燃焼」という思わぬ副産物を手に入れた。ハードコアシリーズの新たな刺客は「世界初!!」と言っても過言ではない、ミラクルなエアクリナーだった。



「13馬力アップ!!」そんな広告を見ずぐに飛びついた我が編集部。これは試さなければならぬだろう。ジャパンドラッグ(以下:JD)から登場した「タイフーンファンネル・エアクリナーシステム」。

JD代表の小川氏曰く、「S&Sのティアドロップエアクリナーよりも小さくて、デザイン的にもカッコ良く、さらに機能的に従業員に負けないモノを作りたかった(笑)」とのこと。

装着は完全ホルトオンで、メンテナンスに慣れていない人であれば装着はたった5分。キャブセッティングは一切換えずにプラス13馬力が手に入るならそれほどこいこいではない。今までパワーアップを望むのであれば吸気、排気、点火を変更し、さらにそれ以上を目指すのであればエンジン内のカム、ピストンを変更とエンジンチューンの道はイバラの道であった。それがこのシステムを装着すれば料金的には爆発的に安い。

15万キロオーバー&エンジンフルオーバーホール未経験のEVOエンジンを使用した長距離インプレッションでは、新しいパーツがついた喜びという十αを差し引いても、そのパワー感は装着前と装着後では歴然と乗った直後に体感できるそれは、今まで明らかにロスしていたパワーを取り戻している感じ。

「パワー」大きさ、という概念を覆したこのタイフーンファンネル・エアクリナーシステム。小川氏によれば、吸い込む空気をタイフーンファンネルカバーで回転させ、さらにタイフーンファンネルで一気に取り込む。そうすることでロスを少なくして理想的空燃費率を実現しているらしい。

パワーアップ・燃費向上・完全燃焼。世界初の体感できるエアクリナーの登場。これを逃す手はないだろう。

「13馬力アップ!!」そんな広告を見ずぐに飛びついた我が編集部。これは試さなければならぬだろう。ジャパンドラッグ(以下:JD)から登場した「タイフーンファンネル・エアクリナーシステム」。

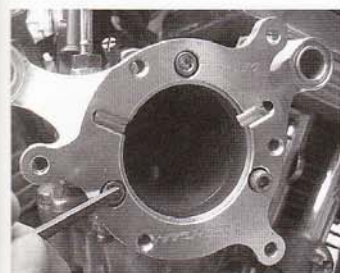
JD代表の小川氏曰く、「S&Sのティアドロップエアクリナーよりも小さくて、デザイン的にもカッコ良く、さらに機能的に従業員に負けないモノを作りたかった(笑)」とのこと。

装着は完全ホルトオンで、メンテナンスに慣れていない人であれば装着はたった5分。キャブセッティングは一切換えずにプラス13馬力が手に入るならそれほどこいこいではない。今までパワーアップを望むのであれば吸気、排気、点火を変更し、さらにそれ以上を目指すのであればエンジン内のカム、ピストンを変更とエンジンチューンの道はイバラの道であった。それがこのシステムを装着すれば料金的には爆発的に安い。

15万キロオーバー&エンジンフルオーバーホール未経験のEVOエンジンを使用した長距離インプレッションでは、新しいパーツがついた喜びという十αを差し引いても、そのパワー感は装着前と装着後では歴然と乗った直後に体感できるそれは、今まで明らかにロスしていたパワーを取り戻している感じ。

「パワー」大きさ、という概念を覆したこのタイフーンファンネル・エアクリナーシステム。小川氏によれば、吸い込む空気をタイフーンファンネルカバーで回転させ、さらにタイフーンファンネルで一気に取り込む。そうすることでロスを少なくして理想的空燃費率を実現しているらしい。

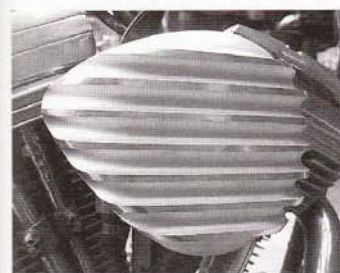
パワーアップ・燃費向上・完全燃焼。世界初の体感できるエアクリナーの登場。これを逃す手はないだろう。



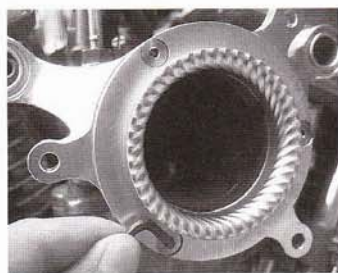
②その上にブリーザーブラケットをセット。真鍮のブリーザーボルトがアクセントを与える。



①キャブに直接ステーをセットするのではなく、しっかりとガスケットを挟む。

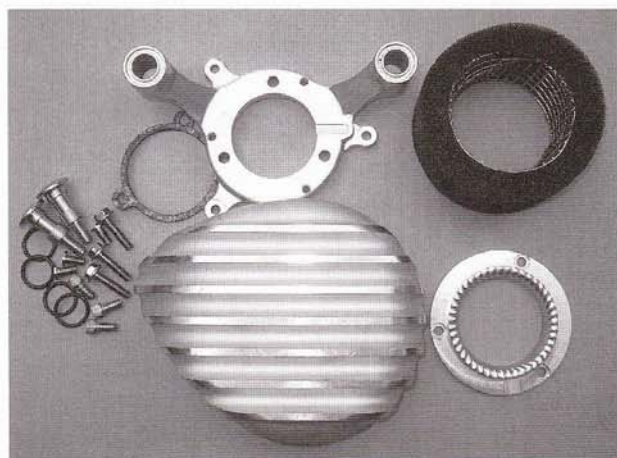


④最後にエアクリナーエレメントを仕込んだカバーを装着して完成。



③タイフーンファンネルを3本のボルトで固定。ここにはミリネジを使用。

取付行程は超簡単!!



「タイフーンファンネル・エアクリナーシステム」  
CV・EFI用/サンダンスFCR用/S&S-E・G用/旧車SU用/ミクニHSRにはアダプターにより使用可能。  
ポリッシュ 7万350円 ブラック 5万7750円 シルバー 5万7750円  
問合せ: ジャパンドラッグ  
☎049-246-3528 www.japan-drag.com





## つねにジャンプダイノ

「パワーが確実に上がった」という感覚的な感想ではそのすこさは伝えづらいもの。そこでより説得力のある数値で示すべく、シャーシダイナモに乗せてパワー測定をしてみることにした。

実験車両は15万キロオーバーの古びたEVO。新車のツインカムやO/H直後の程度のいい車両ではないが、より現実的かもしれない。キャブはS&S製スーパーE。

実験材料としてJD製、S&S純正ティアドロップ、それと以前企画で小さく作ったワンオフモノを用意。

結果はJD製がパワー52・65・トルク69・62。S&S製がパワー51・88・トルク67・55。ワンオフがパワー46・53・トルク67・08という結果になった。かなりの低いレベルで争っているにしろ、結果JD製が一番の数値を残していることがわかる。

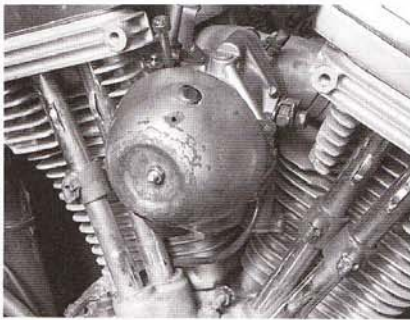
ちなみに「13馬力UP」というのはウソではなく、'09年式のインジェクション車を使用し、ノーマルエアクリナーと比較した際の数値。今回の結果は「S&S」という世界に名だたるエアクリナーをも凌ぐ実力があることを証明してくれた。



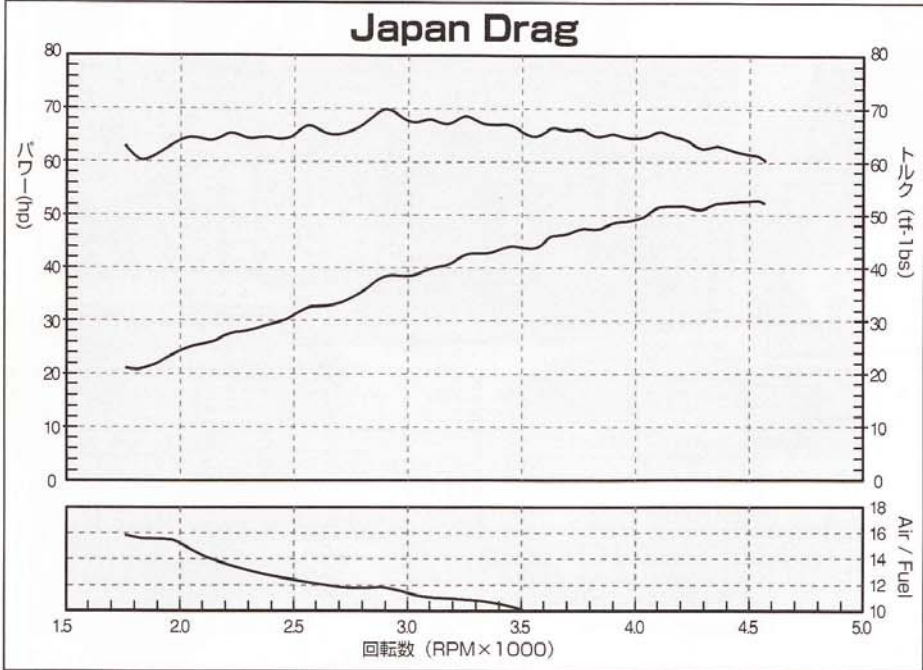
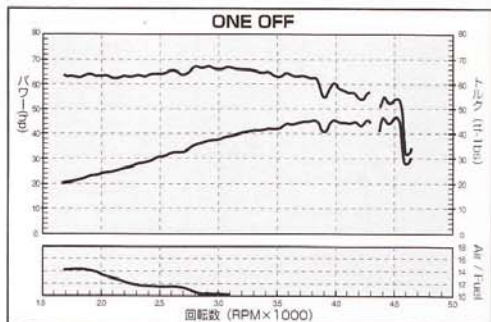
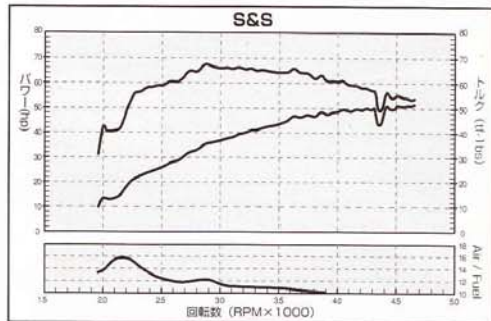
表面のフィン加工も空気の冷却効果に役立っている。膝が干渉しない角度もGOOD!!



言わずと知れたエアクリナーの王道。S&S製オリジナル。装着率はNO.1。



以前企画で作った見た目重視の小ぶりのワンオフエアクリナー。結果は一目瞭然。



## シヨベル+CVに装着。その効果は!?

現在我がシヨベル(1340cc)は、CVキャブ+S&Sエアクリナーを装着している。エレメントを入れてないため、吸気効率は悪くないと思われる。今回のインプレはその状態との比較である。タイフーン装着にあたり、体験できるか少々疑問があったが、出だしからいきなり「やられた〜。すみません小川さん」というほどに押し出し感が強くなった。CVキャブ特有のワンテンポ遅いレスポンスはかなり反応が良くなり、回転もスムーズについてくる。以前CVキャブにダイノジェットを組んだことがあったが、それに近くなった感じだ。高速もストレスなくまわり、とても安定している。ジェット類やミクスチャーをいじらずに、エアクリナーのみの交換で、しかもこの小容積でここまでパワーが変わるものかと正直驚きを隠せない。エンジン始動時や街中でのCVキャブの扱いやすいところはそのままに、マイナス要素になることは一切なく、本当に走りを楽しめるエアクリナーだと思う。イタズラにキャブを交換をするよりこのパーツはお勧めできる。(編集部・OOZY)

シヨベルにCVキャブを装着するにあたり、キャブを固定するステーが必要になる。写真のステーは自作したもの。

