

純正比2倍の大容量で 新型スイスポのオーバーヒートによる パワーダウンを完全阻止

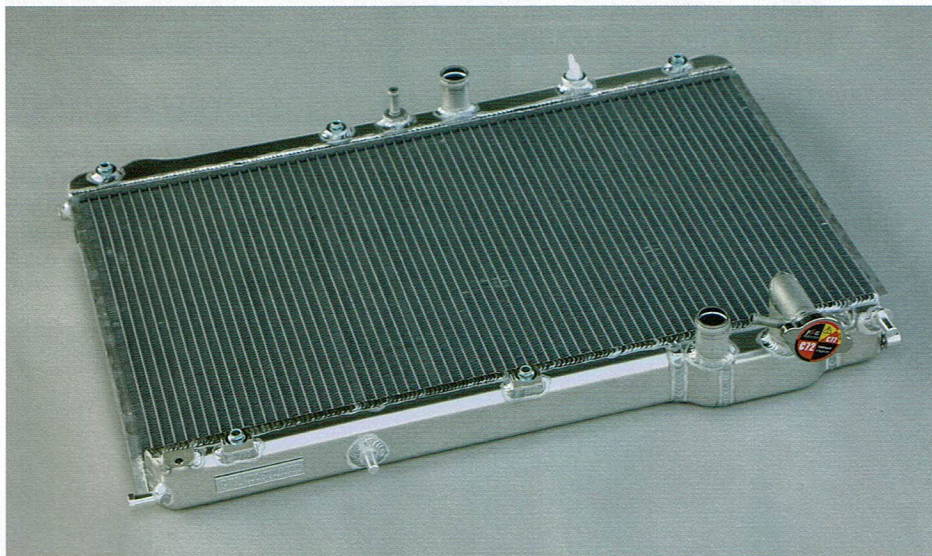
K&G

for **SWIFT Sport (ZC33S)**

K&G C72大容量アルミラジエーター

ターボ化により水温の不安が高まったスイフトスポーツ。そこで、K&G が ZC33S 用の強化ラジエーターを早々に開発

純正比約 2 倍の大容量で、オーバーヒートによるパワーダウンを確実に抑え込む!



COOLING

通風性に優れた2層式タイプ
純正比約2倍の大容量で
理想の水温を維持

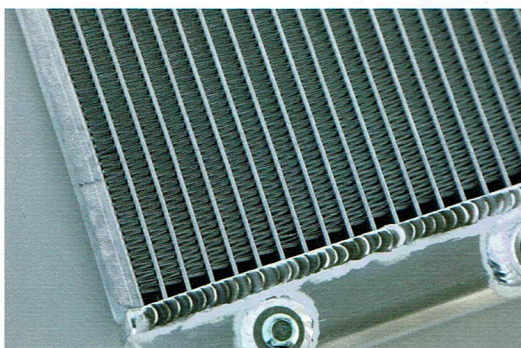
ZC33Sのクーリング装置の配置はフロントからインタークーラー、エアコンのコンデンサー、そしてラジエーターの順。走行風が当たりにくい点もオーバーヒートしやすい要因のひとつだ。K&Gの『C72アルミラジエーター』は純正比2倍の大容量設計でクーリング力を強化。LLCの量が稼げるぶん、水温の変化が緩やかで適正値をキープしやすいところも利点だ。

春秋ならオイルクーラーが
必要なほどの冷却力

K&GがデリバリーをスタートするZC33S用のアルミ製大容量ラジエーターは、ガレージフラックスのデモカーを開発車両に製作されている。同車での検証によれば、純正ラジエーターはミニサーキット5周程度で水温は100℃



純正と比較し2倍以上のコア幅を持つK&GのZC33S用『C72ラジエーター』。材質は軽量なアルミ、構造は通風性に優れた2層式を採用する。角のない一体成形プレス製のタンクは、フレックスランド加工と言われる特殊な工法で製造されており、冷却水の流れが極めてスムーズ、これもこのラジエーターの大きな特徴といえるもの



を突破(外気温22℃時)。筑波サーキットにおけるテストでも3周でオーバーヒート領域となつて補正が入り、強制的にパワーダウン(外気温15℃時)するという症状が出た。ターボ化によって速さは確実に上がったものの、オーバーヒートするリスクは高まり、パワーを使いきるにはクーリングシステム強化は必須といえる結果だ。

トを走っても水温は適温の80、100℃にきっちり収まり、周囲を重ねてもパワーダウンの徴候はないという。K&Gの脇田一輝代表によれば「クーラントは純正品を使用しており、効果を高める余力はまだある。より高い効果を求めるユーザー向けに、オイルクーラー内蔵品も開発中」とのこと。補正が入るためオーバーヒートによるエンジンブローの心配はないが、しかしパワーダウンしてしまつたのではサーキットの楽しさは半減。夏を前にラジエーター強化で先手を打ちたい。

総論 新型スイスポで サーキットを走るなら ラジエーター強化は 必須メニュー

ECUでフル制御する現代のクルマはオーバーヒートでエンジンを壊す心配はまずない。オーバーヒート対策はパワーダウン対策というのはいまの考え方で、水温が厳しい新型スイスポでサーキットを楽しむならラジエーターの強化は必須と考えるべき。



テストコースは美浜サーキット、外気温は17℃だ。テスト車はサーモが82℃タイプに交換されていた。「走り込んでも水温は終始90℃付近で安定していた。インラップでアクセルを緩めるとスッと86℃までダウンする。そこに冷却能力の高さを感じた」とテストの元嶋佑弥選手はコメント