

2010年6月11日 いよいよ間近になったSYMS EXマニホールドのリリースだが、どうやら今月の下旬ごろになりそう。そこで、ちょっと予約注文してからこれまでの流れをもう一度整理しておこう。

まずSYMSのデリバリーに向けての経過は、BP/BL LEGACYについては既にデリバリーされており、6月20日をメドにGDBについてもspec Cなどのオイルクーラー配管とのマッチングを鋭意調整中とのことで、解決され次第デリバリーされる予定である。2枚の掲載画像は現在デリバリー中のBP/BL LEGACY用のものであるが、GD/GR IMPREZA用もほぼ同じだ。

そして当初、現品を個人で注文した上で、届いた製品に自分で耐熱バンテージを巻く予定で、バンテージやステンレスタイラップを購入し、準備

SYMS



この素晴らしい仕上がりEXマニホールドが、耐熱バンテージで隠れてしまうのは、何とも勿体ない話なのだが…



を進めていた。しかしSYMSにデリバリーの正確な情報を問い合わせた際に、耐熱バンテージについていくつかの質問をしたら、デリバリー後の初期ロットの製品については、希望があればサービスでバンテージ巻きを行うということが判り、さらにどういう巻き方なのか教えて欲しいと伝えると、米田さん(電話の相手)と仰る方が丁寧にメールでお送り下さったのが、左上の画像である。

見ると米田さんが仰ってみえた通り、明らかに全巻きではなく部分巻きになっている。そのメールには「全巻きをすると熱がこもり、EXマニ本体自体の寿命が縮まる可能性が高いため、弊社としては全巻きは推奨しておりません」と記されていたので、当初、自分で全巻きを行うつもりでいた私は、本日またSYMSに直接電話で質問をした。すると米田さんは不在だったため別の方に伺ったのだが、EXマニの冷却により排気流速が落ちて、Turboの充填効率が落ちるのではとの私の問いに対して、確かにそういう通説はあるが、実際全巻きしているものと、部分巻きのものとの程度差があるかということ、具体的な答えは出ないだろうということ、またその不確定な要素を優先するよりも、全巻きしたときに起こる破損等のリスクのほうが、より大きな問題であるとお聞きして、耐熱バンテージ巻きについては全てお任せすることにした。つまりSYMSでは、EXマニホールドのような高価な商品は、長期間の使用を前提に考えていて、ユーザーの立場に立てば、これ(部分巻き)が最良の選択肢だということである。流石はSUBARU車のTUNINGを長く手がけてきた老舗である。メーカーとしての良心が伺える内容の答弁として、私は本当に充分納得がいった。

ということで、折角購入した耐熱バンテージだったが、補修用としてストックすることになってしまった。しかし、同時に購入したThermo Tecの耐熱コートは、活用する予定である。また購入に関しては個人で注文するより、装着を三重スバルで行う予定なので、当然三重スバルを介して注文・取り寄せする方が、何かと都合が良いということも電話で確認済みである。

今回の耐熱バンテージの件では、実際に自身でネットで検索したりして、いろいろと事前に多くの情報を仕入れたのだが、結局当初の予定とはかなり違った内容となってしまった。私がまだまだ認識不足だったということに他ならない。後はデリバリーされるのを待つだけだが、裸のEXマニの画像は多分これっきりになるだろう。

2010年7月2日

いよいよ待ちに待った、SYMSのEXマニホールドがリリース間近になった。昨日SYMSの米田さんからのメールで、先日工場から製品があがったそうで、ここ2、3日中にはGDB（オイルクーラー装着車）への装着が確認出来るそうで、遅くとも4日には連絡できるだろうというお返事があった。ここまでずいぶん長い道のりであったが、やっと我が愛車へのEXマニ装着が、たぶん来週中には実現できそうだ。

その際にCARBING OKUYAMA製アンダーパネルを装着することにした。

当初純正アンダーカバーに耐熱シートを貼り込んで使用しようと考えていたのだが、やはりEXマニの熱対策を考えた場合には、やや心許なく火災等のリスクもあるため、このさいアルミ製のアンダーパネルに取り替えることにした。

以下はOKUYAMAのHPより引用した文章である…。

CARBING

GDB専用アンダーパネル



OKUYAMA



「アンダーパネルはエンジンルーム下部へ流れ込む空気の整流効果をアップさせるパーツです。車両下部をフラット化することで、中・高速走行時に発生するエアだまり（空気抵抗）を無くします。

空気を整流化させることでフロントが路面に吸い付き、適切なダウンフォースを得ることが出来ます。

また、エアを整流化することで空気の流速を高め、エンジンルーム内の熱気を効率よく排出。

オーバーヒート防止や、水温・油温の安定性が向上します。

CARBINGアンダーパネルの材質は、軽量で耐久性に優れたA5052のアルミ材（厚さ：2mm）を採用。

最低地上高を確保した高品質な造りにしています。

パネルにルーバー処理を施すことで、積極的にエンジンルーム内の熱気の排出を促し、より空気抵抗の低減を実現。

オイル交換がしやすいように、ドレーンボルト並びにオイルフィルターの下にサービスホールを設けてあります。

また、ジャッキアップする際に直接フロアジャッキがかけられる様、ジャッキアップポイントを追加しました…。」

このように純正アンダーカバーに比べて、ほとんど重量増はないと考えられ、車種別に機能的な工夫もなされていて、まさにうってつけのパーツであると思っている。

もとより懸案であったEXマニ装着に伴う熱の問題は、これで完全に解消出来るはずである。

後はSYMSのHP上でEXマニホールドのリリースがアップされるのを待って、三重スバルより発注するだけだが、CARBINGのアンダーパネルが、三重スバルと取引のある部品業者で、取り寄せが可能かどうかは現時点で未確認である。

もしも取り寄せが出来ないとすると、個人購入しなければならないので、多少時間が掛かるだろう。

尚、アンダーパネル装着については、専用品なので問題は無いはずだが、サブフレーム装着車についての記述が無いので、少々気に掛かるところであるが、これは正直なところ実際に装着してみなければ分からないだろう。購入時にOKUYAMAには確認してみるつもりだ。

いずれにしても、SYMS EXマニホールドの装着までもう少しのガマンであらう。

どんなパフォーマンスを発揮してくれるか、今からとても楽しみである。



SYMS

2010年7月4日 一昨日、やっとSYMSの米田さんよりEXマニホールドのRA-Rへの装着確認が取れたとの連絡があった。本日は三重スバルの山本さんに発注の依頼を行った。パーツセンターからの専用フォームで、正式に発注するそうだ。これで、あとはパーツの到着を待って、三重スバルで装着する前に、バンテージに耐熱コートを施すだけだ。



なんとか積み込めた



2010年7月12日 本日は三重スバルに到着したSYMS EXマニホールドを受け取りに行ってきた。出掛ける際に、昨日届いたLAILEのアンダーパネルを積み込んだ。残念ながら箱入りのままでは乗らなかったの、中身を出して積み込んだら、なんとかぎりぎりで積み込めた。三重スバルに到着すると、早速山本さんが中身を確認して欲しいと、SYMS EXマニホールドが梱包されたダンボール箱を持ってきてくれた。早速梱包を解いて中身を

客は私だけだった。

梱包を解く

確認すると、ダンボールの仕切で綺麗に小分けされたパーツが現れた。とても丁寧な梱包である。耐熱バンテージ巻きを確認しようと、一番大きな仕切を開けると、EXマニホールドの本体がビニール袋に入った状態で現れた。サポートパイプは別になっていた。その後、浅野さんが帰って見えて、取扱説明書のコピーを取って預け、余分に必要ないパーツがないか確かめて貰うことにした。LAILEのアンダーパネルを預かって貰い、18日に換装作業をする予約を入れた。

EXマニホールド

サポートパイプ

その他付属のパーツ



一旦家に持って帰った

SYMS EXマニホールド



サポートパイプ



SYMS EXマニホールド

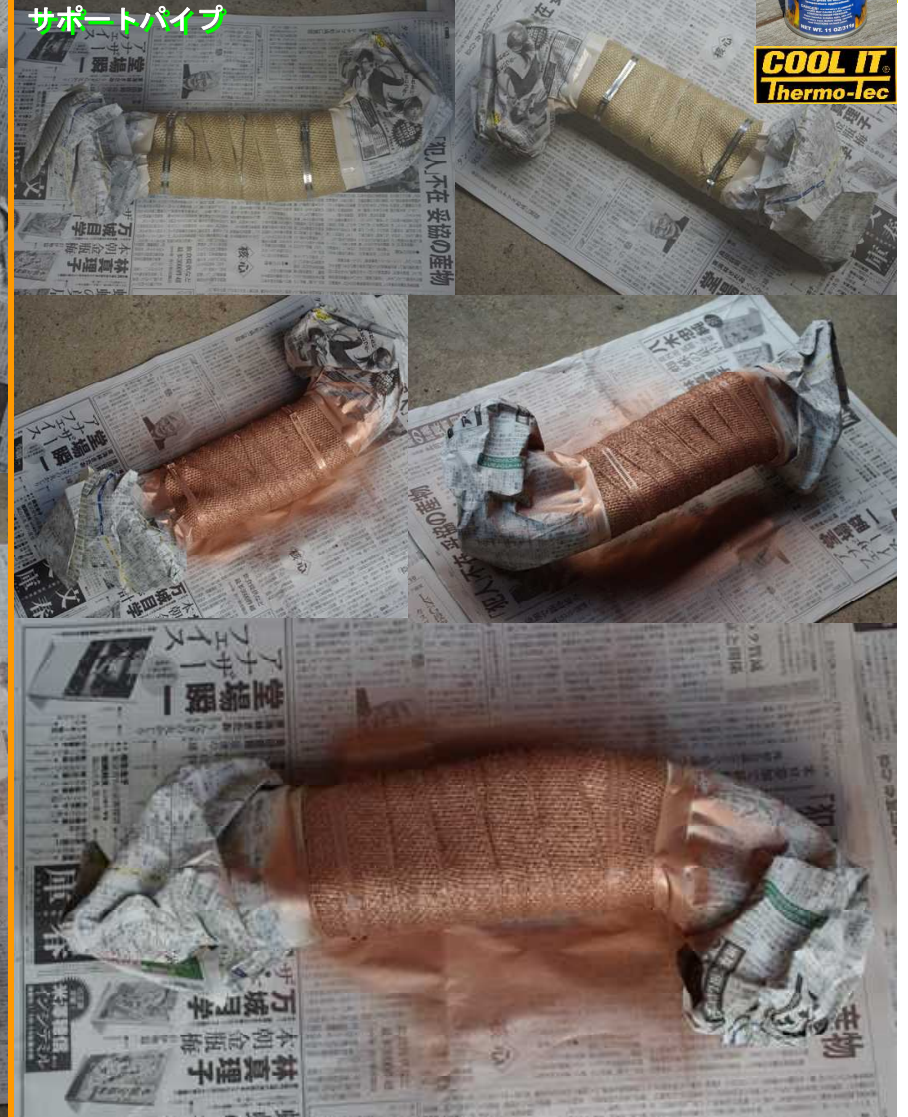


2010年7月12日 三重スバルから家に戻ると、早速居間で耐熱バンテージに、既に購入済みのThermo-Tec製COOL IT (カップ)耐熱コートをスプレーするため、剥き出しのパイプ部分を、耐熱コートが直接パイプに付着しないように、新聞紙とテープで慎重にマスキングを行った。その後雨も収まっていたので、速やかに屋外の軒下で、コーティング作業を行った。ほぼ1缶使い切るつもりで、ムラにならぬよう注意しながらたっぷりと塗布し、後は時間を掛けて乾燥させるために、作業後は屋内に移して保管した。



COOL IT Thermo-Tec

サポートパイプ



SYMS



2010年
7月14日 今日
日は先日耐熱コー
ティングを行った、
EXマニホールド
を再び梱包して、
18日の装着に備
えた。耐熱コー
トは完全に乾燥し、
これで確実にカ
ッパーの耐熱コー
トが耐熱バン
テージの耐久性
を伸ばし、遮熱
UPにもなるはず。



【昨年4月の広告】



GDB/GRB Impreza 完全等長 4-2タイプ ツインスクロールターボ用 EXマニホールド



～開発に当たって～
SWRT『スバルワールドラリーチーム』が2008年12月16日、WRC『世界ラリー選手権』撤退となりました。当社は長年に渡り、WRC用排気系開発・製作に携わって来ました。スバルがWRCを撤退した事は誠に残念ではありますが、長年WRCで戦い続けたスバルの技術をストリートへ受け継ぐべく、今回GDB/GRBインプレッサ用EXマニホールドを開発する事となりました。WRCで長年に渡り戦い続け、得られたノウハウと、様々な開発ストーリーを盛り込み、ストリートユーザー向けに開発を進めています。開発途中ではありますが、プロトタイプの画像を公開致します。最終段階まで来ておりますので、発売までもう少々お待ち下さい。

～特徴～
・限られたエンジンルームスペースの中で、最大限管長を取り、全回転域でのパワーアップとトルクの向上を目指しました。
・フランジ内側溶接部の段付を研磨し、排気抵抗を減少。
・ツインスクロールターボの性能を、最大限引き出すレイアウト。
・セカンダリーパイプ径を拡大する事により、排気効率を向上。
・オールSUS304TP研磨仕上げ。
・フランジはマシニングセンターにて総削りだし。

～パイプ径～
・プライマリーパイプ: φ38.1
・セカンダリーパイプ: φ41.3

レーシングパーツ同等の加工工程にて、軽量・高効率・そして美を追求し、ストリートマシンへWRCの技術を継承します。

質問、お問い合わせ等は下記連絡先まで
〒373-0057 群馬県太田市本町43-15
SYMS Racing
TEL:0276-25-1055 FAX:0276-25-1089

SUBARU Impreza WRX STI spec C type RA-R

SYMS Exhaust Manifold

2010年7月15日 左が昨年の4月にSYMSのHPに掲載された、EXマニホールドの発売予告である。coming soon!!の文字が見える。そして、下が昨日掲載されたばかりのデリバリーの告知である。

ここまで1年3ヶ月掛かったことになるが、ずいぶん長く待たされたものである。

しかし、こうして出来上がってきたEXマニホールドを見ると、長く待った甲斐はあったと思う。

実際にリリース直前の、SYMSとの電話やメールでのやり取りを振り返ると、SYMSというメーカーがいかに自社製品のリリースに対して、責任を持っているかということがよく判った。

また製品の仕上がりを見れば、長い開発期間もさることながらそのことが物作りに反映されていることもよく判った。

こうなったら、一刻も早くその性能を試したいだけである。



【昨日の広告】



IMPREZA
GD type F.G

EXマニホールド



商品名	型式	適合 (グレード)	年式	年改区分	品番	税込価格 (本体価格)	備考
GDBインプレッサ EXマニホールド	GDB	STI	2002/11	C-G	Y0800GR007	¥207,900 (¥198,000)	バンテージ巻き仕様は追加で¥21,000 (税込) (弊社推奨巻き方になります)

SUBARU Impreza WRX STI spec C type RA-R

SYMS Exhaust Manifold



9:30に三重スバルに到着

2010年7月18日 本日はとうとう待ちに待った、SYMS EXマニホールド&サポートパイプの換装を、三重スバルにて実施することになった。ここまで本当に長い道のりだったが、今日やっとその念願が叶うのだ。朝1番に三重スバルに入庫し、早速作業に取り掛かった。まず初めに、インタークーラーを取り外し、続いてTurbo周りの遮熱板と取り付けステーを全て撤去した。エンジンをジャッキUPする必要があるために、ピッチングストッパーのエンジン側のボルトナットも取り外した。その後、純正サポートパイプを取り外すのに邪魔になるために、FGK SPORTS CATALYZERを取り外した。とにかく作業点数が多いので、手際よくサクサクと作業を進めていかなければならない。SPORTS CATALYZERを撤去した後、純正サポートパイプと純正EXマニホールドを切り離した。こうして書いているといたって簡単そうだが、特にTurbo周りの遮熱板の取り外しには、けっこう手間も時間も掛かるのである。一昨年、FGK SPORTS CATALYZERを装着した時も、なかなか大変な作業だったことを思い出した。その後純正EXマニホールドを取り外す作業に取り掛かった。



純正EXマニホールド



狭い隙間での作業は大変



TurboとSPORTS CATALYZERを切り離す



ピッチングストッパーのエンジン側を切り離す



SPORTS CATALYZERを取り外す



純正サポートパイプをTurboと切り離す



純正サポートパイプとEXマニホールドを切り離す



FGK SPORTS CATALYZER



SYMS RACING TEAM

2010年7月13日 純正EXマニホールドを取り外し、続いてエンジンマウントのボルトを外して、エンジンを少しジャッキUPしながら、純正サポートパイプを取り外し、ラジエーター遮熱板も取り外した。いよいよSYMSサポートパイプの取り付けだが、まずその前にTurbo側フランジに付属のスタッドボルトをねじ込んだ。専用ガasketを挟んで、Turboに仮止めた。そして、ラジエーターローアース等に付属のフレックスヒートシールドを被せた。エンジンの排気ポートがよく判る

排気ポートのフランジナットを取り外した

純正EXマニホールドを取り外した。

サポートパイプのフランジが引っ掛けて外れないので、エンジンを少しジャッキUPして取り出した



純正EXマニホールド



ラジエーターローアークの遮熱板



純正サポートパイプ



SYMSサポートパイプ



Turbo側フランジにスタッドボルトを取り付けた



SYMSサポートパイプを仮止めた



ラジエーターローアース等に、付属のフレックスヒートシールドを装着した



SYMS RACING TEAM

2010年7月13日 SYMSサポートパイプを仮止めして、いよいよSYMS EXマニホールドの装着である。エンジンオイルパンに、付属の遮熱シートを貼って、EXマニホールドをエンジンに仮止めた。次にサポートパイプとEXマニホールドを付属のボルトで結合し、サポートパイプのTurbo側フランジナットを本締めた。昼食を挟んで、残りのSPORTS CATALYZER、Turboの遮熱板、ラジエターの遮熱板、インタークーラー等を取り付けて終了！

SYMS EXマニホールド

SYMS EXマニホールド装着



サポートパイプと結合



フランジナットを本締め



サポートパイプのフランジナットも本締め

ここで昼食を挟んだ



SPORTS CATALYZERを装着
ピッチングストッパーを固定



最後にインタークーラー等を元に戻して...



作業終了！ エンジンを回す

Turboの遮熱板を装着



SUBARU Impreza WRX STI spec C type RA-R

SYMS Exhaust Manifold

2010年7月18日

