

2003年型
ダッジ・ラム・
ピックアップ
長期ロードテスト
in CALIFORNIA



WORLD FASTEST REPORT

TECH-NUTSに贈る ハイテック・ヘダースと キャタバックの効果とは如何に？

今回は先月号で予告したとおり、エキゾーストへのトリックを企ててみた。テストカーの走りをより楽しくするには、HEMIのさらなるパワーアップが必要と感じ、その結果、排気にも手を加えてみることになったのである。そして、ここで登場するのが、業界初となる“ログヘダース”なるもの。ハイテックやテクノロジーにこだわるTECH-NUTSたちに送る世界一早い(1?)レポート。そして、なんと今回は本国のあのトラッキン・マガジンとのコラボレーションも実現!!

■SPECIAL THANKS/GIBSON PERFORMANCE EXHAUST (<http://www.gibsonperformance.com/>)
Truckin' MAGAZINE (<http://www.truckinweb.com/>)

■REPORT/T.A

HEMI
2003 DODGE RAM 1500
ROAD TEST in CALIFORNIA
Volume #026 66606~67120mile

数ある候補の中から ギブソンの最新ヘダースを選択

まず最初に、今回の企画に全面協力してくれた排気系パーツの大神所「GIBSON PERFORMANCE EXHAUST（以下「ギブソン」）」にこの場を借りてお礼を申し上げる。

そんなわけで、今回テストカーに装着するヘダースはもちろんギブソン社の新製品。その名も「LOG HEADERS（以下「ログヘダース」）」である。本誌「PFコーナー」で紹介して以来の知人となるオーナーの息子SHAWN GIBSON氏から、約1年近く前から聞いていた待望の新製品。もちろん新開発の秘密兵器で、度肝を抜くような代物だという。今回の企画を実現するにあたって、筆者は色々なメーカーに声を掛けた。

そして、実際にエーデルbroックやダグ・ヘダースなどからオフアアがかったのだが、本誌ならではの内容を熟慮した結果、一番面白そうなものにトライすることにし、ギブソンのログヘダースを採用することにしたのだ。

ログヘダースと聞いてピンときた人はかなりの通。こいつは昨年のSEMAショーでも話題になったので、読者の皆さんの中にも既にご存知の方もいるだろう。そもそも5・7&HEMI

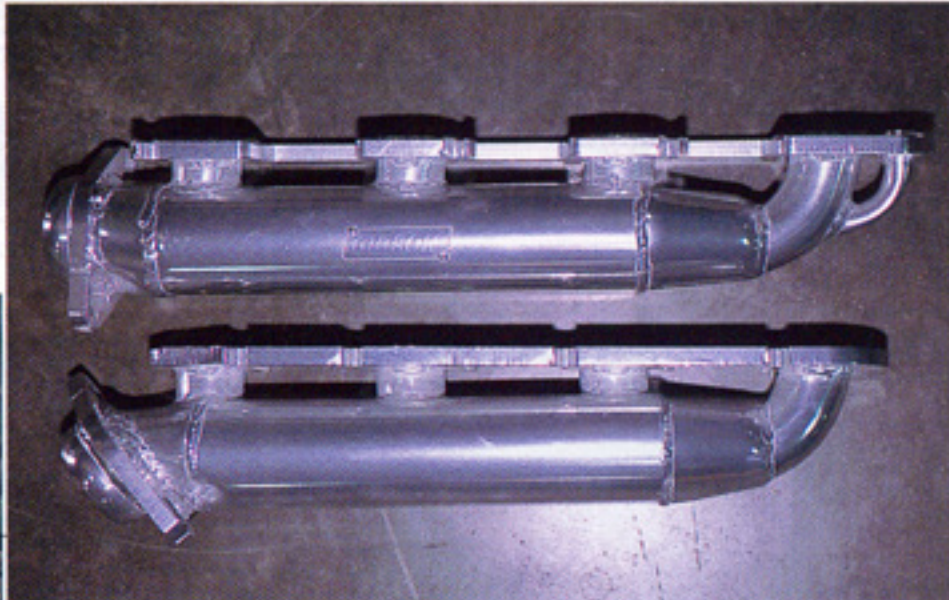
を搭載するラム・ピックアップの欠点に、エンジンベいのノールーム（狭さ）

がある。要するに、エンジン排気バンクとフレイムメンバーとの間にあまり隙間がなく、ピシッとした等長管タコ足が作りにくいのだ。そこで、メーカー各社は苦勞して研究&開発し、補器類やホースなどから約1インチは離さなくてはならない掟を破り新製品を開発する。しかし、それだとしてもブレーキラインが加熱したりスターターモーターをダメにしたりしてしまう。そのように各社が苦勞する中、約1年半の月日を費やし、ギブソンは5・7&HEMI用のログヘダースを開発したのである。

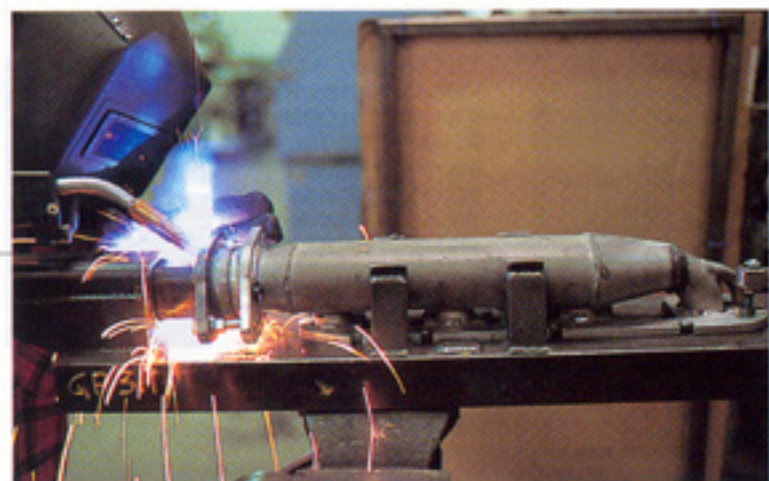
ゼルに求め、等長ラム管十オールのエクスパンション・チャンバー・デザインを採用したログヘダース。ちなみに、ラジカルなこのデザインを担当したのはギブソンのリサーチ&デベロップ部門に所属するGUY PARSONS氏。ハイエンド時の最高出力よりも現実に必要なフラットトルクを重視したトリック・デザインとなっており、さらに内壁にはサーモ・バリヤー・コーティングが施されているため、温度の上昇も防ぎスグレモノ。ジェットホット・コーティングの409ステンレススチールで作られ、見た目もアルミ色のストリートロッド・ヘダースのようで実にゴージャスだ。



ヘダースやマフラーの取り付け作業をする際には、事前にホコリやグライム（オイルが混同したダスト）を落として清潔にしておくのは、カーガイとして当然のこと。必ずエンジンが冷えているときに行ない、グリーンマジックなどのクリーナーを吹いて冷水でクリーニングすること。エンジンコンパートメントが熱い状態でクリーニングを行なうと、トラブルの原因となるので注意してほしい。しかし、今回はホースの水圧が強すぎてオイルクーラー・コアを傷めてしまった……。3つのクーラー・ラジエターが前面に鎮座しているため、ここにも注意が必要だ。そういえばマスの大きなオリジナルのグリルメッシュで、小石が入ってダメージを受けたクルマをこれまで何台か見ている。



こいつが昨年のSEMAショーで話題になり、量産化が待たれていた業界初のニューヘダース「ログヘダース」。今回は試作品として、当企画のためにラム・ピックアップ1500用のものをワンオフ・オリジナルで製作してくれたのである！ かなりのハイクテク製品ながら、オリジナルコンセプトを1930～40年代のレースカーやターボディーゼルのテクノロジーに求めたやんちゃな(?)代物だ。



最新ハイテック・ヘダースが テストカーに装着された!

というわけでログヘダースを取り付けてみたので、ここではその模様をお届けしよう。その前に一つビッグニュースを。なんと、あのU.S.トラック・マガジンが今回の企画を聞きつけ取材したいということになったのだ。2ヶ月後の号にインスタレーション記事として掲載されるというので、機会があったら皆さんもチェックしてみたい。

では、取り付け作業に入ろう。まずはじめにパッセンジャー側のバンク、そしてドライバー側のエキゾースト・

ヒートシールドを取り去り、両方のエキゾースト・マニフォールドを丁寧に抜き取る。このとき注意するのは、エキマニがあとこちに当たってしまうので、うまい具合にねじ回しながら取ること。そして薄い鉄板ともう一枚、計2枚のエキゾースト・ガスケットも取り外す。ちなみに通称ヘッドパイプは2in1となっているため、まとまったところにダイレクトに触媒コンバータが溶着されていることや排ガステスト対策などから改造できない。ギブソンのログヘダースはこれにピッタリと合うように設計製作されているため、そのままボルトオン・リプレースメントの格好となり、



ギブソン本社裏にあるリサーチ&デベロップ部門のファクトリーにて、今回の作業は行なわれた。



ストックのエキゾーストマニフォールドを外す。リアに繋がる2in1パイプ(ヘッドパイプ)をまず左右2本ずつのボルトで外し、ヒートシールドを取り除く。



まずエキゾーストマニフォールドのボルト側に2列あるボルトを外す。そして、すべてのボルトを外してエキマニを外す。

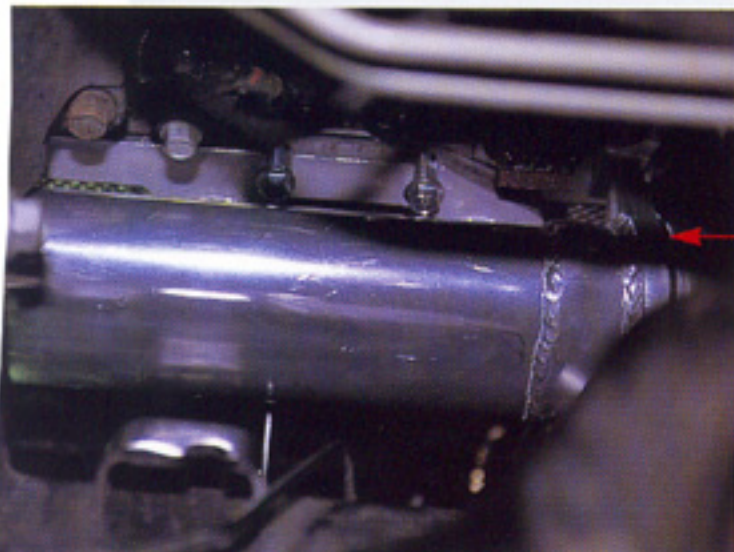


この日は朝の7時から作業を開始。そして8時30分頃、ちょうどエキゾーストマニフォールドが外れる直前にトラック・マガジン編集部のMARK HALVORSEN氏がやってきた。ナイスタイミング!

SCENE 2



OEMマニフォールドとログヘダースとの比較。確かにこの形状だったら、ノールームのHEMIラムでもどこにも干渉することはない。



で、装着完了。幅広いメンバーとフレームの深くにモーターが沈んでいるセッティングだから、手が入りにくく写真も撮りにくい……。

そして取り付け。マニフォールド側のボルトは締め付けにくく、均等に締めていくのは至難の業。全部が全部ではないのだが、何本かのボルトはかなり手の届きにくいところにある。OEMのエキゾーストマニフォールドのボルトの方が断然締めやすい。



2003 DODGE RAM 1500 HEMI
ROAD TEST in CALIFORNIA
Volume #026 66606 ~ 67120mile

続いてギブソンの エキゾーストシステムを装着!

というわけでログヘダースを取り付け、今回はあえてシングルタイプのマフラーを装着する。数あるものの中からこれを選んだのは、最もベストに近いパフォーマンスを排出できるから。これは数々のテストからも実証されており、格好からするとやはりリア2本出しなどがないのだが、パワーが減少するというのでシングルタイプにしたのだ。見かけにこだわりの悪くはないが、やはりこだわりの

すぎてパワーロスしてしまったら元も子もない。

409ステンレス・スチールでできたヘダーに対して、すべてのパイプはキャタリック・コンバータの後方から3インチという大径パイプで引かれている。このパイプはアルミ素材を鉄の表面に付着させているため非常に錆びにくく、一切潰れや変形のないマンドレル・ベント(砂曲げのように効率がよい)に作られている。さて、次はエキゾーストシステムの装着。ストックのラム1500・HEMIには、実は2種類のマフラーが存在する。

ちなみに、テストカーに装着されていたのはタイコが大きなタイプ。これでもかなり勇ましい音がしていたので、これより小さいギブソンのタイコはどんな音になるのだろうか? ここで簡単に解説すると、マグナフロー製や一部のマフラーはいまだにグラスウールなどをバックした詰め物による消音となるが、この場合タイコの中にはメタルのパーツしか入っていない。では、今回採用したものはどうやって消音や排気効果を上げられるかというと、穴の開いたルーバーがたくさん付いたインナーパイプを使い平射板式な

物理的結果を出すのだ。すなわち排気はインナーパイプの先に付いた無数のルーバーから外に出るとそこはタイコの中で、別室から排気されるというわけ。

エキゾーストシステムは簡単に装着できるが、今回はロワリングしてあった分だけテールパイプが前側のみ上部がクリアランス不足となるため、ヘッドパイプを5cmほどカット。マフラーとデフを逃がした曲がり全体を前にずらし完璧に装着した。そして今回は念のため、クランプではなくすべてを溶接でフィニッシュ。エンドはゲージで水平を出したあとに溶接した。仕上げにはT-304エアクラフト・クオリティといわれるステンレスをピカピカにポリッシュしてマウント。

これにて無事に全行程が終了した。

果たして、排気性能はどれぐらいアップしているのか? そして、エキゾーストはどんなサウンドを奏でてくれるのか? 今回のダイノテストが楽しみである。



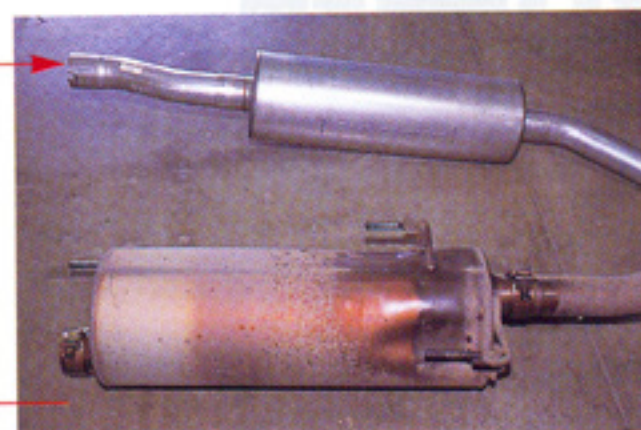
今回はキットに内封されるバンドタイプのクランプで締めつけるのではなく、すべてをしっかりと溶接してもらった。外すときは大変になってしまうが、この方が排気漏れもなくベターなのである。



ゲージで水平を出してエンドを装着。これにて完成。



これがギブソンのCAT BACKシステム。アルミナイズ・コーティングされ、パイプやタイコすべてがクリーンに仕上がっている。スペシャルテクニックを誇るギブソンならではの逸品だ。



外したストックのタイコ(手前)とギブソンのタイコ(奥)。タイコの大きさが違うのが分かる。



ヘッドパイプを嵌めてマフラーを装着する。この際、しっかりと所定の位置までスリーブ・インすることが重要。



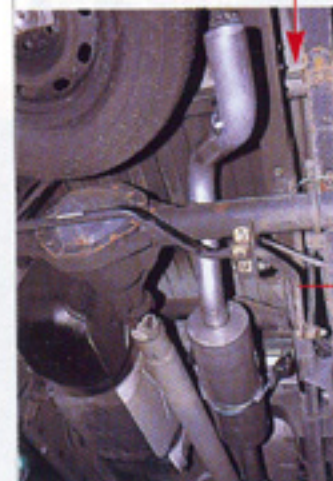
CRCスプレー・ループなどをポイントごとにつけておくと外しやすくなる。



タイコの下にスタンドをかけて、前方側からパイプを外してやる。



SCENE 3



どのように取り付けられているか、下から撮影する。後はエキゾーストエンドを取り付けるだけだ。

MAN BEHIND SCENE



Mr.GUY
(GIBSON
PERFORMANCE
EXHAUST)



Mr.SHAWN
(GIBSON
PERFORMANCE
EXHAUST)



Mr.MARK
(Truckin'
MAGAZINE)

THANKS A LOT!