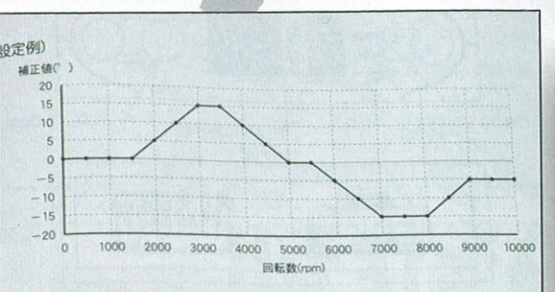
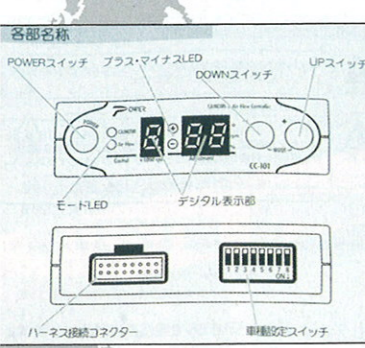


NEW NEW NEW  
**注目の CONTROL PARTS!**

distinguish parts  
**Selection Skill**



バルタイ設定は500rpm刻みだが、このグラフのように、4200rpmなどの中間点はスムーズに調整されたデータとなる (この場合は+8%)。



デジタル表示は、モードLEDがCAMCONで点灯しているときはバルタイ、AirFlow点灯ならAFCの状態を表す。デジタル点滅中は、両セッティングモードとなる。



bbなどのミニバン系車種にも、カムコンは効果絶大。もちろんVVT-i車なら、アルテッツァだってスーパラだって取り付けOKだ。

写真はAFCモードのセッティング中、左の表示が5500rpm、右の表示が5500rpmを意味する。写真の右表示が+9%なのは、増量9%の燃料増減あり、バルタイの進角は、+1ポテンションだ。



疑似信号を出力するだけでは、可変バルタイは制御できず、開発には1年半以上を費やした。セッティングデータを上書き可能にするため、フラッシュROMを採用している。

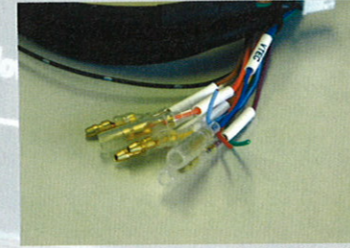


**取材協力**  
**パワーエンタープライズ**  
 ☎0545-66-0707  
 ■CAMCONのバルタイと燃料補正の各種セッティングデータは、パワーエンタープライズのHPからダウンロードすることができる。もちろん、カムコンを取り付けるクルマの個体差や、装着パーツによる違いもあるから、このデータがベストマッチとはいかないかもしれないが、白紙の状態からセッティングを煮詰めていくより、このデータをベースに、気になる部分を変更していくほうが、はるかにベストセッティングまでの近道になるはずだ。挑戦してみてください。  
<http://www.power-enterprise.co.jp>

タイを変更できるようにすると、純正のバルタイでは、低回転域ではトルクをわざと絞る方向になっていたことが判明したのだ。  
 自動車メーカーにとっては、低燃費&クリーン排ガスを実現しなくちゃならない問題もあるようだが、ユーザーサイドとしては、愛車のエンジンのポテンシャルはもっと引き出して楽しんでやりたいというもの。カムコンを使えば、わざと抑えられている低回転域でのトルクを、バ



本体は1/4 DINサイズと小型で、取り付け場所に悩まずに済む。7セグの表示も視認性にすぐれている。イグニッションオンで点灯するモニターも楽しみのひとつ。



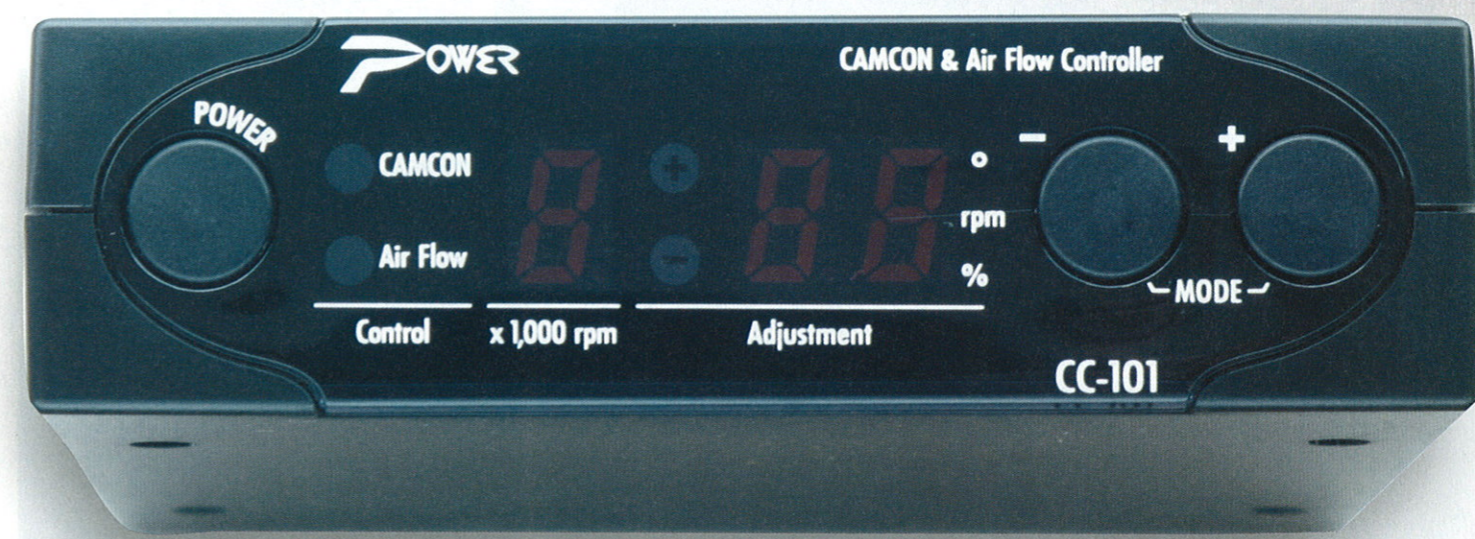
純正のカム角信号とエアフロ信号を取り込み、演算処理してアウトプットする。配線は、アースとIG12V以外に、両信号のINとOUT、回転信号など6本が必要だ。

ルタイを進角させてやることで、ググッと太らせることができるのだ。とくにNAエンジンの場合、低回転域のトルクがアップすると、高回転域までの立ち上がりもよくなる。かなりのフィーリングアップが期待できる。NA車の吸排気系パーツのみを交換すると、トップエンドでの抜けはよくなり、最高速は伸びるものの、低回転域ではスカスカ感があり、あんまり速くならないのは逆だと考えればいい。  
 もちろん、可変バルタイのセッティングで、高回転での伸びもアップもできる (こっちは遅らせる方向がよい結果が出ている) から、全域で加速感がアップするのだ (ターボ車の場合は、高回転でオーバーラップを多くする進角させる方向がよい結果を得られる)。  
 また「バルタイとかなんとかなんか、エンジンにはあまり詳しくないんだ」というアナタも安心。パワーエンタープライズがテストして、自信を持って公開できるカムコンのセッティングデータは、ホームページからもダウンロードできる。  
 このデータどおりにセッティングしてやるだけでも、フィーリングはずいぶん違う。もうちょっとトルクがあればいいなっていうミニバン乗りも、加速がかったらしくて失望気味のアルテッツァ乗りも、元気良く走る愛車に感動するはず!

**VALVE TIMING**  
**CAMCON**  
 ●カムコン POWER ENTERPRISE

**VVTiをコントロールすることで 自在にトルクフィーリングを 確保する最新コントローラー!!**

購入しやすい価格帯でリリースされたCAMCONは、その小さなボディに本格的な調整機能が満載されている。あえて7セグモニターを採用し、視認しやすいシンプル表示。また、ボタン&ツマミ操作も限界まで簡素化した。簡単操作で、低回転域のトルクアップから高回転域のパワーアップまで自在にエンジン出力をコントロール!



■可変バルタイコントローラーが、カムコン本来の機能なのだが……なんとA/F補正機能も「オマケ」として付いている! ただし、オマケとは名ばかりで、1000rpm~9000rpmの範囲、500rpm刻みで+20%~-10%まで燃料の増減もできるスグレモノ。500rpm刻みセットの間も、もちろんスムーズにされる。



付属のハーネス。車種専用変換ハーネスではないので、取り付けは純正コンピュータのハーネスに割り込ませるようには必要がある。車種ごとの配線図一覽も付属している。



左がハーネス接続用のケーブルで、右がメーカ一や車種、気筒数などを設定するディップスイッチ。基本的にトヨタVVT-i車は、すべてオフになっていればOKだ。



カー用品量販店などでも売れ行き好調のCAMCON。可変バルタイ車乗りで、トルク不足を感じているキミは、店頭でこのパッケージを見たら要チェック。この機能で3万9900円はかなりお買い得!

**そ**のときどきのエンジンの使用条件に合わせて、バルタイを最適な状態にする仕組みが、トヨタのVVT-iやホンダのVTECといった、可変バルタイシステムだ。これまでは、メーカが設定した可変バルタイをユーザーが制御することは難しいとされてきた。  
 が、パワーエンタープライズが開発した「カムコン」は、3万9900円という低価格で、可変バルタイのコントロールを可能にした。  
 この画期的パーツ、カムコンは純正設定された可変バルタイを基準に、2000rpm~9000rpmの範囲で、VVT-iなら500回転刻み最大20度まで任意でバルタイを進角&遅角させることができる。ホンダVTECなら、同じく2000rpm~9000rpmの範囲内で、カムコンの切り替えポイントで200回転刻みで変更できるのだ。  
 ちなみに、カムコンは汎用パーツで、VVT-iやVTEC車なら、スポーツカーからミニバン、ワンボックス車でも、ほぼ全車に取り付けができる。取り付け方法は、純正コンピュータのハーネスに、エレクタラップ&ギボシで割り込ませるだけ (取説には、車種別配線図一覽も付属)。本体も1/4 DINサイズと小型なので、コンソールへの取り付けも、使いやすい場所を、気軽に選ぶことができる。  
 とここで、自動車メーカーが設定した可変バルタイを、カムシャフトも交換せずに変更してメリットがあるのか?と疑うかもしれないが、可変バルタイに1年半も真剣に取り組み、カムコンを開発したパワーエンタープライズでは、そのメリットについて下記のように説明している。  
 可変バルタイの解析を進め、バル