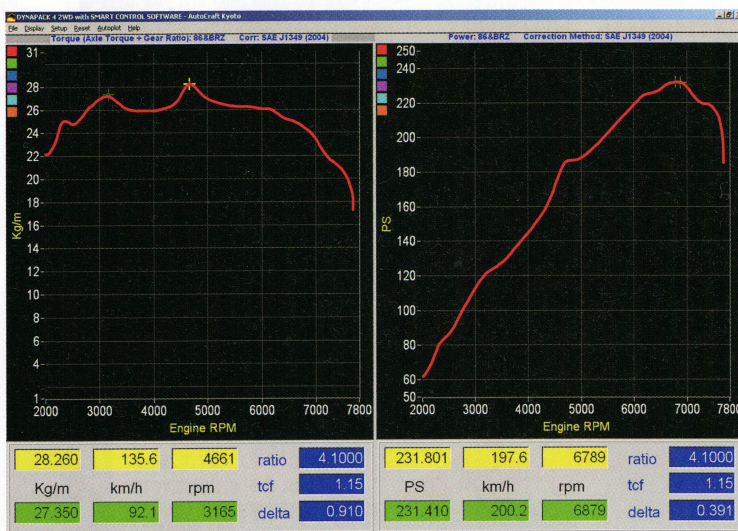


# コスパ抜群の前期制御×FA24換装で トルクマシンマシンの走りを手に入れる!!



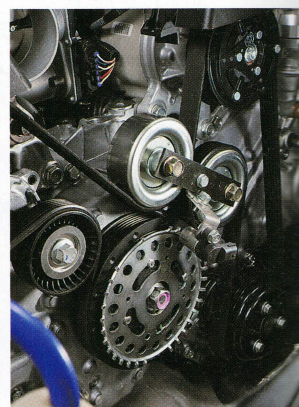
FA24はZ#6前期のFA20と同じ樹脂インマニということもあって、ボンネットを開けた際のイメージは大きく変わらない。現状、FA24は補機類がセットされた新品エンジンのみのデリバリーとなっているが、単体入手が可能となれば不要な補機類が省けるためスワップ費用も抑えられていくだろう。



**A.G.E.** Folder: B6&BRZ  
Auto Draft Evolution Run ID: legame-FA24-11  
Date: 2023-10-03 14:40:33

**Dynapack**  
DYNAMIC PERFORMANCE SOFTWARE

吸排気&ECUチューンによって231.8ps/28.2kgmを発生。前期制御のままでもFA24のポテンシャルが全域で余さず引き出されていくため、仕様によってはフトワークのセッティング見直しやボディ補強などの必要性を痛感するほどだ。



前期制御でのFA24スワップで最大の難関だったクランク角センサー方式の違いは、クランクプーリーへのピックアッププレート移設により電磁タイプのマグネットセンサー踏襲を実現している。

ども加えて、Z#6前期制御×FA24を実現したのだ。  
尚、気になるスワップ価格は、FA24の新品エンジンや各種加工や脱着工賃まで含めて約160万円。FA24のポテンシャルを發揮させるECUセッティングが約20万円、公認車検に必要な書類作成の約11万円まで加えるとトータル約

191万円のメニューにはなるが、FA20とは比較にならないトルクフルさやタフなエンジン設計、将来的な過給機チューンでの拡張性まで考えると、コスパ上々な注目メニューと言える。「最近エンジンがくたびれてきたかな」と感じているZ#6前期オーナーなら、オートクラフトが確立したFA24スワップを最有力候補に加えておこう!

## IMPRESSION by OPTロオリイ

ZN6でFA24の性能が味わえるとあって、期待していた今回の試乗。ところが、前後に265/35R18のアドバンネオバAD09を装着したワイドボディ仕様は、明らかにタイヤグリップ強すぎ⇒ステアリング重すぎ…で、正

直なところワインディングでは乗りにくかった。

とはいえ、FA24自体は吸排気チューンの効果で吹け上がりも鋭く、間違いなくトルクフル。

低速域からの広いトルクバンドのおかげで、なんとかスポーツに乗りこなせたという印象だ。これが20NAのままだったら…。1速下のギヤを駆使しなきゃいけないだろうし、ギクシヤクした走りになっていたのは確実。開発車両は過給機装着を計画しているというから、その際は改めて走りを試したい。

