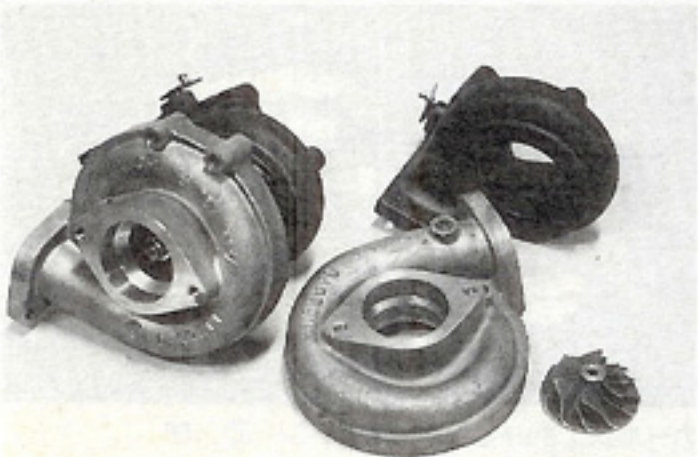
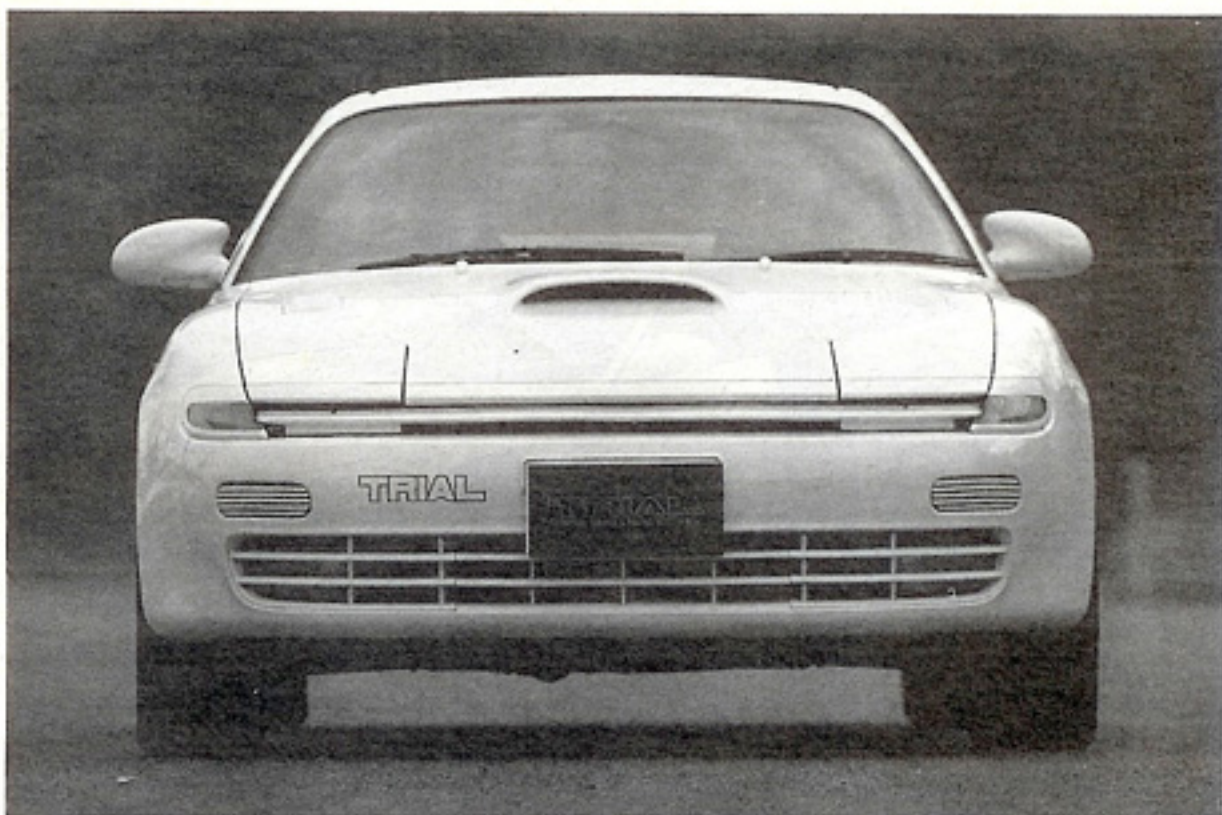


TC28Sタービン EVC(1.0kg/cm<sup>2</sup>) F-CON パワーフロー 65φリーガルマフラー  
——トライアル南大阪 ☎0722-54-7039



T25+T3Gタービン EVC(1.0kg/cm<sup>2</sup>) F-CON パワーフロー 75φマフラー  
——HKS関西サービス ☎07438-4-0126



きる。

ピストン、カムシャフト、バルブスプリングにアフターマーケット製0.6mmヘッドガスケットの変更で圧縮比10.5の150Psといったところ。バランス重視のハイコンプチューニングだ。パワー志向のEXマニホールドやマフラーが組み合わせればいいのだが……。

ハイカムシャフトも発売されていないことはないが、この価格帯のチューニングに燃料系の変更を求めると辛いものがある。ハイカムシャフトの変更はターボチューニングで燃料系も触らざるを得ないときに考える。

3S-Gのメカチューニングはこれからちょっと流行りになる可能性ア

りなのだ。FISCOのフレッシュマンレースで始まったMR2のワンメイクやロータリー——辺倒だったRSに3S-G搭載車が始めて走ったりと、これから3S-Gを煮詰めるレーシングガレージは多くなるはず。おのずと、メカチューニングのノウハウも出てきやすくなるというわけだ。

## ■ 3S-GTと好マッチングを見せる TD05Gタービン

さて、それではおまじかねのターボチューニングにいてみよう。マフラー&VVCでブーストアップするか、それともコンピュータ制御でVSVバルブをコントロールしてブーストアップという手もあるが、セリカもMR2もマフラー&VVC以

上に効果があるパーツとして、インタークーラーの変更を第一に上げてみたい。

マフラー、VVCと続いてインタークーラー、スポーツタイプのエアクリナーまでやったとして、もうF-CON、もしくはコンピュータで

燃料調整は必要になってくる。これは、過給圧1.0kg/cm<sup>2</sup>のレベルでの話だ。これ以上のチューニングはすべて燃調の変更が必要になってくる。

次のステップとしては、ブリッツのBAGターボを組んだ過給圧1.0kg/cm<sup>2</sup>の仕様に挑戦してみたい。ノーマルのCTタービンも捨てたもんじゃなと思わせる高回転側での加速が味えるぞ。