

総合4位

Type III DOHC (ボルトオンターボ) ソアラ2800GT (HKSターボ)



オーナー：長谷川浩之
チューニング：HKS

推定出力 230 ps
0~400m 13.11sec
Max Speed 222.2km/h

本格的なターボチャージド・チューンのソアラである。もともとソアラはDOHC、2.8ℓ、170PSと、ハイパワーエンジンであるが、そのエンジンにターボを取りつけたのであるから、このクルマのすさまじさは想像がつく。

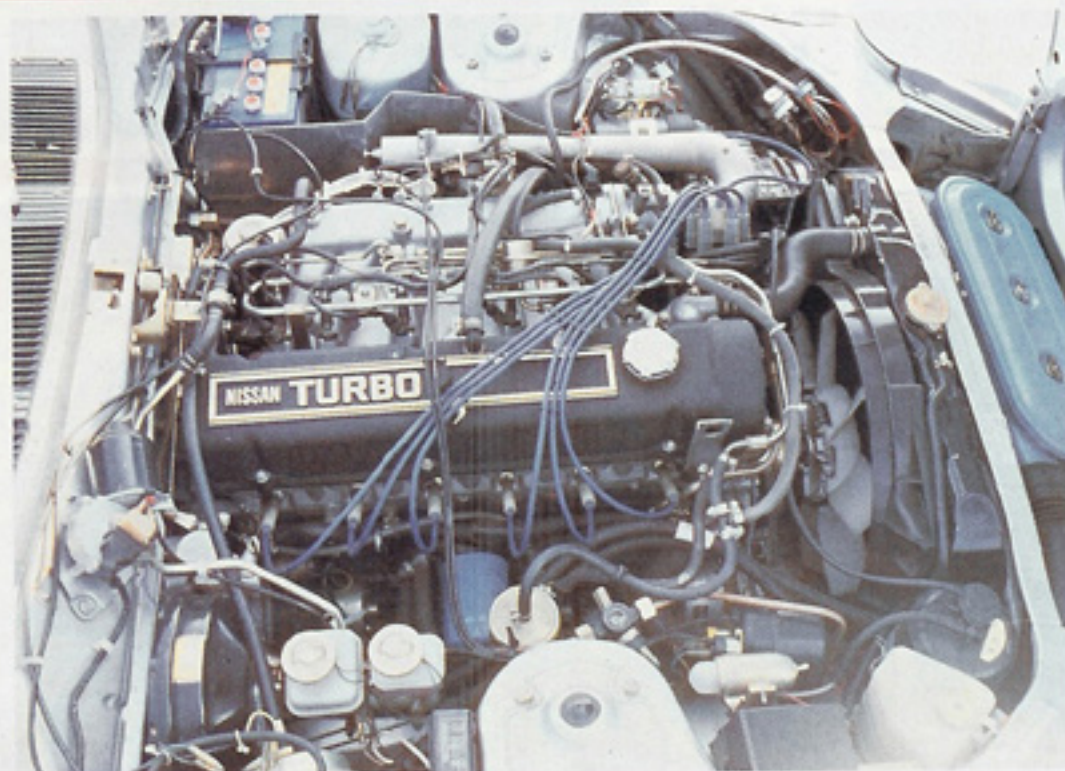
HKSのこのソアラは、特製ピストンとガスケットにより圧縮比を7.8に落とし、ターボのチャージ圧を高めて、ターボ効果をより高めるようデ

ザインされた本格的ターボ仕様である。さらにレーシングバージョンのそれのようにインタークーラーさえ備えられているのだ。

インタークーラーは、ターボでは圧縮された空気が発熱し、そのため膨張してしまい、空気密度が希薄になるのを防ぐと同時に圧縮比が高くなるのもおさえている。もしインタークーラーがなければ、ソアラの5M-Gエンジンはノッキングが起き、

せっかくのパワーがダウンしてしまうわけだ。これを防ぐためにターボとインタークーラーとの間にインタークーラーを置き、加熱されたエアを冷やすのである。

さてこのインタークーラーはラジエーター前面にエンジン冷却用のそれとほぼ同じサイズのものが増設される。当然エアパイプはターボから伸ばされてクーラーに入り、そしてエンジンのインター



ステアリングとブースト計以外は全くノーマルのインパネ。

L28型エンジンは3.0ℓにボアアップしてHKSターボの組み合わせ。

山本チューナーの手になるモンスターZがこのマシンである。

エンジンはSOHCのL28型であるが、オーバーサイズピストンをぶち込み、3ℓのビッグボアのパワーユニットに化けて、更にHKSターボで活を入れられて230PSものパワーを絞り出しているのがチューニングのすべてである。

また、このエンジンの圧縮比も7.6に落されている。これは高いチャージ圧がかかっても、圧縮比が高くなりすぎないための処置なのである。

ターボチャージャーは強制的にシリンダー内に空気を押し込み、シリンダー容積以上の混合気に満たすためパワーがその分多く出る。しかし、あまり詰め込み過ぎると圧縮比が高くなりすぎて異常爆発してしまうために逆にパワーダウンしてしまう。これを防ぐためにあらかじめ圧縮比を下けているわけだ。

さてチャージ圧のコントロールはサージタンクに付けられたオーバープレッシャー・リリーズバルブで行ない、0.65kg/cm²の圧力に押えている。

さて走りはさすがに3ℓだけあってトルクフルだ。ただし、2000rpm以下では当然ながらどんな

にフルスロットルにしてもそのチャージ圧計はビクともしない。しかし2000rpm以上となればビクッと針は動き始め、ターボの圧力が高まり始めてくる。2000rpm以上で効くターボは一般道路では実用的で非常に扱いやすい。

ターボ仕様のこのエンジン回転は2500に達すると、0.1kg/cm²、3000rpmでは0.3kg/cm²とすでに有効な圧力に上昇していて、グーッと加速力は高まり出す。3500から4000rpmではマキシマムの0.65kg/cm²に達し、加速力は最大に達する。

この時のアクセルの踏み込みは50~60%以上の踏み込みが必要で、それより少ないとエンジンの排気圧力が少なく、従って十分にタービンが回らず、チャージ圧は上らない。

だが、2000rpm以上で常時アクセルを全開に開いているとターボの効きは良く、今回のゼロヨンテストでは14秒を軽くマークしている。ただ、全開時以外のハーフスロットル時は少々、吹けが悪く、スムーズさに欠けるきらいがある。

また、2500rpmあたりでは、全開にすると完全にエンジンはストール（吹けなくなる）してしまう。恐らくこれはインジェクションのセッティン

280Zの前はキャブ仕様の2.8ℓローレルに乗っていました。でもエンジン音が大きすぎて…。それで静かなターボ付きにしたわけです。この次は再びキャブ仕様3.2ℓのZに乗りたいと思っています。ターボは運転がむずかしいから。

オーナーから一言



7F
50・5J
の組み
合わせ
にビレ
ンダグ
P7、
2FR
5共

グをリッチにしてあるためだろう。ただし4000rpm以上では快調で全く問題はない。やはり、このターボエンジンもどちらかといえば高速タイプということになろう。

もうひとつ気になるのは全開からアクセルを閉じたり、スロットルをコントロールする度に完全に