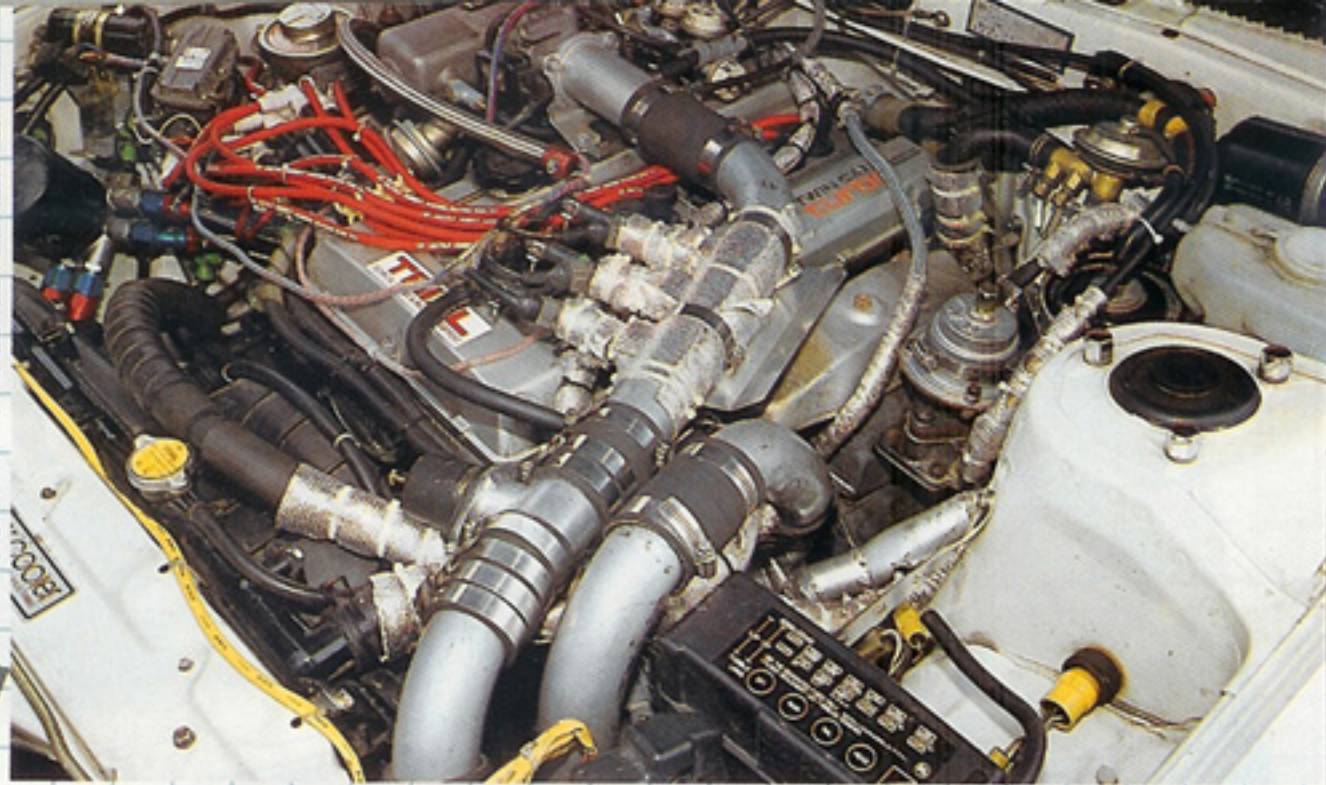


# 瞬間反応。 底力!

トヨタ自動車株式会社  
エンジン部  
エンジン開発課



ステアリング下にブースト計、インパネ上に油温メーターを並べる。ステアリングはイタルボランテだ。



ビルシユタインのショックアブソーバは世界一級品で固め



ゼロセン  
インパネ

## 「リミッターが効かなきゃ、 25秒台は出ているネ」

ツインカムエンジンとしては、吹け上がりやレスポンスに物足りなさを感じさせる、3T-GTがガラリと性格を変え、チューンドらしさを一番印象づけたクルマだ。

4000rpmを境にして、急激にパワーを盛り上げる。スタート時など、その大トルクにリアサスが負け、windアップを起こす。シフトアップ直後のレスポンスもピカイチ。ただ、ピークパワーを6000rpm前半に設定しているらしく、7000rpm前後からの伸びはイマイチ。

約500m地点で、180km/hのリミッターが作動、スピードが乗らないままで、ゼロセン27秒07は凄まじい。リミッターを殺せば、25秒台はマークできる、怖い3T-GTだ。(山田)

史上最速のチューンドマシンでおなじみの「トリアル」の名チューナー、牧原氏が手がけたマシン。ストリートユースに加えて、誰でも速く走れるマシンが開発目標だ。まずボアアップは、肉厚の薄い3T-GTのブロックから5T-GTのブロックに変更し、1920ccを実現。蓄積された2T-GTチューンのノウハウが生かされているのは、いうまでもない。ターボはロトマスター製で、HKSのインタークーラー&オイルクーラーを装備する。インジェクターも日本追加し、ブーストに見合った燃料を供給する。このクルマのエンジンはエアフロメーターの位置変更。吸気抵抗軽減に工夫を凝らしている。今後はタコ足や大型タービンを装着し、300km/hマシンにする予定もあるので、楽しみ!



強大なトルクでスタートはwindアップ気味



思いっきりよくアクセルを踏み、チューニングに詳しいレポーター、山田昇氏。「これからは、ツインカムの時代だよ」



レース、テストドライブと忙しいが、いつも元気一杯の走りを見せてくれるレーシングドライバーの茂木和男氏。「チューンのレベルは上がったね」

## スーパーツインカムレビュー ドライバー& 編集部対談

### 今や4バルブ DOHCは当たり前。 ちよいとチューン すれば、倍の排気量 もぶつちぎり!

編集部(以下編) ●今回は、スーパーツインカム特集。ということ、様々なチューンドツインカムに乗っていただいたわけですが、どうでしたか。

茂木(以下M) ●正直言ってどの車も速かったですね。まあノーマルのタイムを上回るのの当たり前として、特にゼロセンが速いですね。

山田(以下Y) ●ゼロヨンもそうだけど、ゼロセンが速いってことは、高回転域で確実にパワーが出てるんだよ。今回はターボやSCなんかの補償系チューンが多かったけど、高回転に強いのはやっぱりツインカムの特徴だね。

M ●中にはシグマのセリカXXの様に、セッティング不調でも、あっさりノーマルのタイムをクリアするのもあったし。

Y ●そう、そう。絶対的な速さじゃ、ノーマルなんかメジやない。ノーマル最速の300ZXのゼロセンが27秒91。一方、HKSのCR-X Siターボは、25秒41。約半分の排気量の車に2秒半の差をつけられている。こりやもう、ぶつち切られっぱなし。その内、見えなくなっちゃうね(笑)。何だっとうもう200km/hオーパーの世界だからね。

編 ●速さということ以外に感じられたことはないでしょうか。

M ●それはズバリ、乗り易さだね。少し前のチューンドカーは、速いことは速いけど乗り辛かった。今は、誰にでも乗れて速いんだ。チューンの技術が上がったみたいですね。

Y ●確かにチューンドカーに限らず、車のレ