

三菱レーシング・チーム

トラスト大川流1G-Gツインターボ



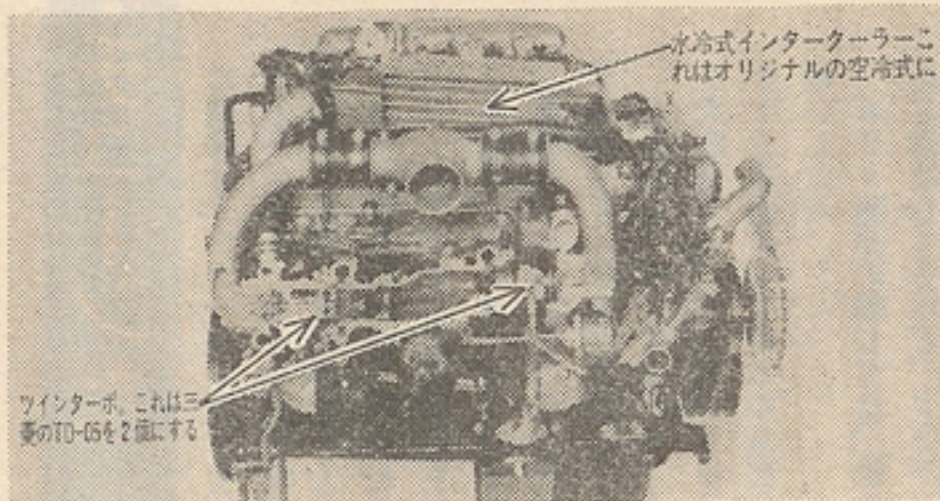
ただ今最高速チャンプ。トラスト大川氏

「うちの御家芸であるマフラーは即開発。70φのシングルタイプで……」

トラストの大川氏といえば、300km/hオーバーのグレッディ・ツインターボソアラのチューナーとして有名。その大川氏にトヨタの1G-GT、ツインターボをシミュレーションでチューンアップしてもらった。「エンジンは良くできてるみたいだ。特にシリンドーブロックは、従来型よりも強化されてるんじゃない。それに、細部の熱対策がずいぶん良くなって来たみたいだ。グレッディターボキットの開発で、苦労していたことを

全部ヤッタって感じは、さすがメーカーなんだよな。もつと言え、それだけチューンアップがやり易くなったからウレシイともいえるけどね。

ただ、一方じゃ、チューンの幅は減ってるワケだけど、まず、うちの御家芸であるマフラーは、即、開発をはじめたいモノだ。ボディ寸法の変更はなさそうだから、70φシングルタイプがメインになりそう。インタークーラーは、ソアラのM型ターボと同様の水冷式が付いている。ノーマルの過給圧なら充分でも、1km/cm²ぐらいまで上げるチューンアップなら、さらに効率のいいウチのオリジナルの空冷インタークーラーにしたいね。ライトチューンを脱したいなら、タービンの交換も考えたい。みたところタービン同士の干渉がありそうで、今イチって気がする。



そこで、もう少しタービンのレイアウトを変えるマニホールドで、三菱製TD-05を2個マウントさせればイケそう。もちろん、低速からのレスポンスが効き、高速側でも伸びの良いツインターボになると思う。足まわりは、リアの強化がされているみたいだけど、チューンアップしたいならトラスト・オリジナルのサスキットが、お

ターボのフロントテイル・HK05は……

高速をパワフルにするためセラミックのツインターボをトライ中。ターボキットの老舗のHSKでは、すでにツインターボキットが市販されていた。そのHSKが、トヨタのツインターボをチューンすると……。

「見た限りでは、2φのツインターボじゃメリットがあまりない。たぶん中低速が重視されてると思うので、ウチでは高速側をパワフルにするために、セラミック製タービンを開発している。これで、純正ツインターボのチューンアップも、充実したバリエーションを揃えられるだろ。」

すすめていうところだ。

ターボチューン用としては、細部の熱対策などがされて熟成度の高いエンジンだ。その分、ターボだね。」

RS山本のZチューン



Zチューンの名手・RS山本 代表・山本豊史氏

「スカイラインに直6、ツインカムが復活するっていうんで、ずい分と期待してたんだけどね。でも実際には、重くなった

「高速側に期待できるTD06タービンが良い。マフラーは70φのオリジナルを開発中だ。」

車重で、210PS(クロス)のパワーとは思えない、走りのニブさに幻滅しちゃったよ。そのRB20DETが、フェアレディZに載るっていうから、はつきりって期待度は少なかった。ところが、聞くところでは、セラミックのタービンなど