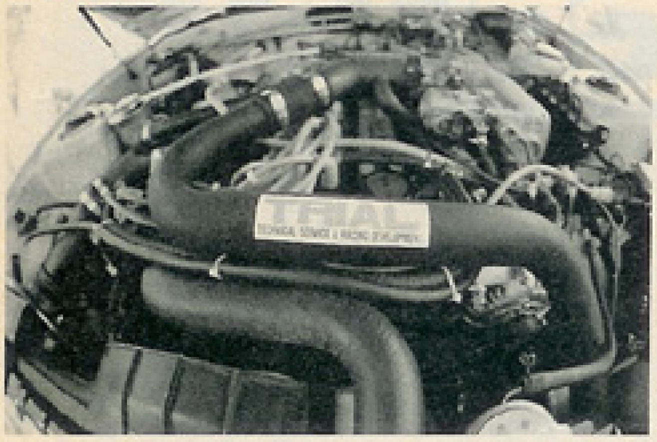
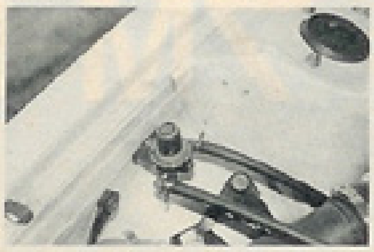
1G-GEU改T04

⬆インタークーラーは、SPLタイプの大容量をセットする。



⬇1G-Gエンジンに2㎜のヘッドガスケットを入れただけなのに、トルク感があり、乗りやすい仕様になっている。



⬇ブースト圧を0.6kg/㎠にセットして、225馬力をマークする。

➡タービンは、T04の改造品。A/Rは0.50。コンプレッサーが大きいタイプ。

使用パーツ	価格(円)
HKSシステムIIインタークーラーなし	439,500
HKS SPLインタークーラー	168,000
AIC、ノズル×6	158,000
HKS VVC	28,000

■■バルブタイミングのセット次第で中速トルクと高速のパンチ力が!!

「これが1G−Gのボルトオンターボなの⁉」と思わず聞いてしまうようなクルマ……これが、このソアラの狙いだ。

HKSの1G−G用T04キットシステムIIをくっつけただけ……じゃない。やはり、トライアルの〝味つけ〟が、1G−Gをグイッと変身させているのだ。

T04は、コンプレッサーを大きいタイプに変更して、A/Rは0.5。高回転域のパンチ力と、中速からのトルク&パワーを狙った結果だ。

もちろん、燃料を制御するFコンのロムは、仕様に合わせて打ち替え済みだ。

メインノズルは210cc/分を使い、ブースト圧は0.6kg/㎠。この状態で発揮するパワーは、225馬力と、すこし控えめだ。

しかし、いたずらにパワーアップばかりを狙ったエンジンは、ストリート用としては少々乗りにくくなることが多い。

トライアルとしても、「1G−Gベースで300馬力をマークすることは簡単だが、ストリート用に照準を絞ると、このような仕様がベストだ」といいきる。

バルブタイミングの変更で、お客さんの要求に合わせていくトライアル式のチューンは、下で扱いやすく、1G−Gの泣きどころの低速トルクのなさをカバーし、しかも、高域でもそこそこ楽しめるという、トータルバランスの高いもの。

初めて乗ったひとが、違和感なく乗りこなせるエンジンでありながら、単なるボルトオンとはひと味違う個性……こいつは、なんとも大魅力のチューニングだ。

マキシマム性能を追うばかりじゃない。大人のチューンかもね。

気温が上がってきて、エンジンルームの中は、アッチッチの季節を迎えるが、熱はターボの大敵。

熱対策をキッチリやってるかどうかで、ターボシステムのパワーは大幅に左右される。たとえば、インタークーラーのセッティングは、インタークーラーの前方に邪魔物がないかどうかということはもちろん、"抜け"がいいかどうかが、重要な問題だ。

また、アフターマーケットの電動ファンを付けているクルマで、水温が異常に上がるものも要注意。メカチューンとは違うので、ファンの能力によっては熱を逃がすことができないのだ。こんなときは、純正に戻すとウソみたいに水温が下がることもあるよ。