

4A-GEEU改T04

■六甲を攻める4A-Gの最速車！
■こいつがT04ターボの目標だぜ！！

このトリアルチューニングの4A-Gのコンセプトは、単純明快だ。「峠を走る4A-Gの最速マシンをつくる！」

このために、HKSのシステムIIIキットをベースに、峠道仕様のセッティングが行なわれている。

T04タービンは、1G-Gと同じく、やや高速タイプがセットされているものの、あくまでも中速トルクの向上とレスポンス&パンチ力が追求されている。だから、ピークパワーは、220馬力と控えめ(?)ながら、峠ではコーナーの立ち上がりなど、メチャ速のエンジンに仕上がっている。

ブーストのかかりはじめは3500回転あたりだが、4000~5000回転になると、グングン迫力が増してくる。

しかも、オーナーの要求で、T04らしい荒々しいワイリーングが残されている点もうれしいところだ。

足まわりやエンジンセッティングは、関西の名所「六甲」用に設定したもので、六甲のコースを知りつくしたオーナーが、AE86を操る楽しさを求めてチューニングを煮つめた。

しかし、2mm



↑AICでコントロールする2本の追加インジェクター。

のメタルガasketを入れただけのノーマル4A-Gでは、すこしばかりトルクが足りないってのが本音のようだ。

ターボがパワーバンドにのついているときはいいが、タイトなコーナーや、パワーバンドを外れたときに、排気量の力で、なんとかタイムをロスをさせない……そんな欲も出ているようだ。

燃料のコントロールは、メインノズルが210cc/分×4、サブが180cc/分×2。AICとFコンのロム変更したものでコントロールしている。

4A-Gや1G-Gのように、もともとターボモデルじゃないエンジンベースにターボチューニングを行なう場合、低速域でのトルク不足という問題が出てくるのはしかたのないところ。欲ばるとキリがないけど……ね。

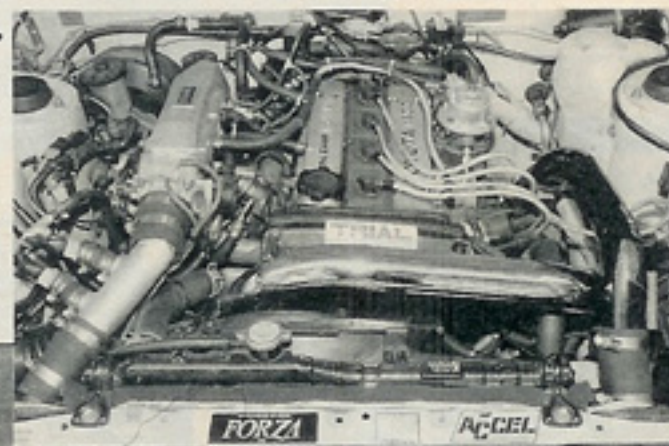
使用パーツ	価格(円)
HKSシステムIIIキット	540,000
(HKSインタークーラー、オイルクーラー)	—
(HKSウエストゲート)	—
HKS VVC	28,000
HKS AIC	62,000
追加インジェクター×2	24,000
タービン組み替え	50,000

⇒4A-Gエンジンは、メイン210cc/分×4、サブ180cc/分×2のノズルでコントロール。

⇒コックピットには、VVCやブーストメーターなど、スッキリとレイアウトされている。



⇒ウエストゲートは、HKSのものでバルブ径は35φ。ブースト圧は1kg/cmだ。



TRIAL