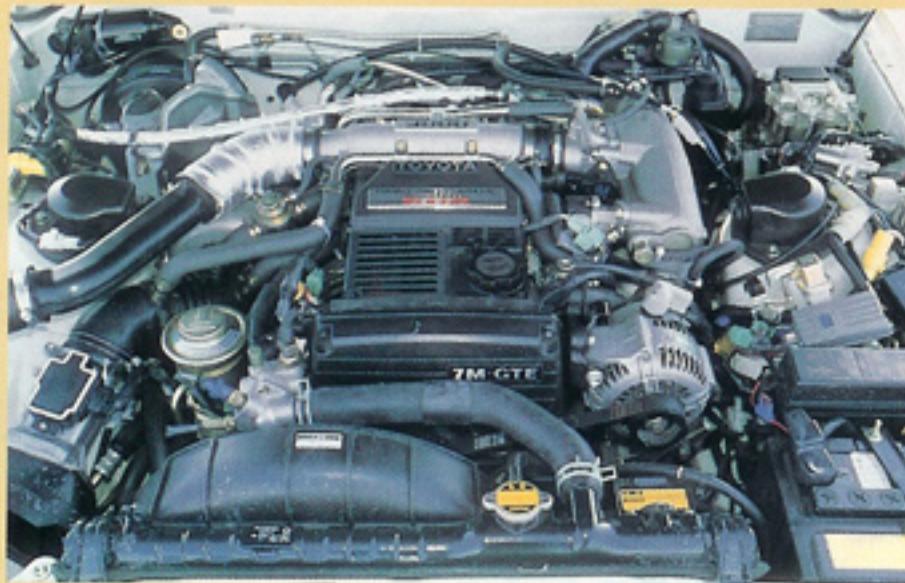


ピックキャバのエンジンに TD-07でさりにグレードに



現在の国産パワーユニットで、最強という形容がピッタリ当てはまるのが7M-GTで、これに口をはさむものはいないはず。

3リッターのピックキャバシティに、4バルブのツインカムのメカニズムに加えて、付加物のターボチャージャーと、インターフーラーまで、ノーマルで備えているのだから、最強にふさわしいものだ。

さて、最強エンジンの7M-GTのソアラ、完全なノーマルでの状態では、デジタルメーターの数字が180を表示

→フル装備のインパネ周りには、トラストのVVCと白いブーストメーターが付くだけで他はない



→フル装備のインパネ周りには、トラストのVVCと白いブーストメーターが付くだけで他はない

ツ大容量タービンといった具合でのメニューとして行なった。

結果的には、エンジンノーマルのままで、272・934km/hのマキシマムスピードまでアップしたのである。

マフラー+タービン交換が今回のステップ2だ

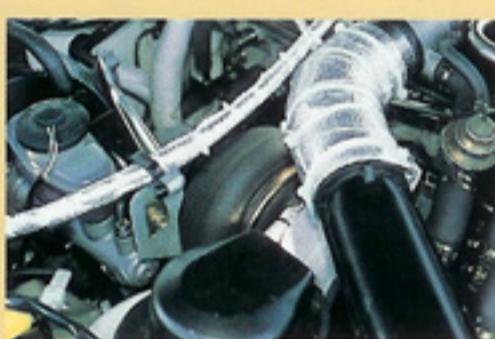
さて、今回の「チューニングマニュアル」の7M-Gソアラのステップ2のチューニングだが、手つとり早く、しかも安い費用で出来て、そのうえ効果があがるとなると、やはり排気系のマフラーを交換してやるのがベストな方法だが、このマフラー交換についてはこれまでに数多くやつていて、効果も出ているので、今回はマフラーも含むが、さらにタービンの交換も入れたメニューを、ステップ2とした。

理由は、確かに、7M-GTはノーマルでTD-07タービンは25Aの120トで稼いでいる

→TD-07タービンは25Aの120トで、HKSのニューウエストゲートが付いている

→700ps/曲のサブインジェクターが2本追加され、A.I.Cで調整される

→マフラーは、オリジナルのビ



燃料系は、700psの吐出量のインジェクターを2本追加し、A.I.CやFコンなどの電子バーツで、細かなセッティングが可能なように装着した。

最後に、排気系のマフラーだが、オリジナルのマフラーで、「ピクトリーパワーアイアル」とチャレンジで共同開発したオリジナルのマフラーで、「ピクトリーパワー」

パンチ力が増大!!

TD-07タービンとオリジナルマフラーによってチューニングされたソアラ7M-GTを、シャーシダイナモにかけてパワー測定した。計算された数字は、403PSとなつた。ノーマルの7M-GTのシャーシダイナモによるパワーは218PSであるから、ステップ2でのチューニングをこなすことによって、185PSものパワーアップとなつたのである。

400PSの大パワーを得たソアラ7M-GTの走りっぷりは、ノーマルとはうつてかわって目覚しいものだ。ノーマルでは、ブースト圧が効き出すと、メーターバネルのランプが点灯して、ブースト圧が効き出すのがわかるが、この場合、点灯したランプを見て始めてわかるのであって、乗っている側の人の身体には、ほとんど感じないマイルドなものであり、それが残念なところでもあった。しかし、ステップ2チューニングをこなした後は、ノーマルのマイルドさは一変して、過激



→グローブボックス内には、HKSのA.I.Cがセットされている



→コントロールの脇に付き、これでブースト圧を高める