

ビッグキャパのエンジンは 7D-07でもさらにグレードに

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リッターのビッグキャパシティに、4バルブのツインカムメカニズムに加えて、付加物のターボチャージャーと、インタークーラーまで、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



エンジンにはノーマルでタービンがTD-07に交換された他、HKSのニューレーシングウエストゲートが付く

フル装備のインパネまわりには、トラストのV.V.Cと白いブーストメーターが付くだけで他はまんまソアラだ



してからスピードリミッターが数秒後に作動してしまい、176・730km/hのマキシマムスピードしか出せなかった。ネット値230PSのパワーは眠ったままである。そこで、スピードリミッターをカットしたステップ1で、やっと7M-GTを眠りから起こすことに成功。結果は、224・719km/hのマキシマムスピードをマークしたのだ。

この224・719をベースに、ステップアップチューニングをしていくのだが、7M-GTのソアラのステップアップチューニングは、昨年の「チューニングマニュアル」でもやった。メニューとしては、ノーマルスピードリミッターカット、75φマフラー、燃料系、電子バ

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-GT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っていて、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



TD-07タービンは25Aの12cmで、HKSのニューウエストゲートで挟んでいる



700ccのサブインジェクターが2本追加され、AICで調整される



マフラーは、オリジナルのピクトリーパー75φ

ルでも速い。しかし、パワフルさはともかく、パンチ力に欠けるので、パワフルさを、より一層強くすると共に、パンチ力をつけてやれば、恐いものナシになるからだ。

そのチューニングメニューは、タービンは、三菱のTD-07タービンで、コンプレッサーは25A、ハウジングは12cmのスベックで、0・73のA/R比を持つ中高速タイプのタービンと、HKSレーシングのウエストゲートなどが、ターボ系のメニュー。

燃料系は、700ccの吐出量のインジェクターを2本追加し、AICやFCONなどの電子パーツで、細かなセッティングが可能のように装着した。

最後に、排気系のマフラーだが、トラ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、「ピクトリーパー」



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



トラストのT.V.V.Cはセンターソールの脇に付き、これでブースト圧を高める

と呼称され、特徴は、フロントパイプからメインのマフラーまで76φの口径であること。

以上が、ソアラ7M-GTに施されたステップ2のチューニングのメニューである。

走りにも 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となった。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ったのである。

400PSの大パワーを得たソアラ7M-GTの走りっぷりは、ノーマルとはうってかわって自覚しいものだ。ノーマルでは、ブースト圧が効き出すと、メーターパ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