

TO-4Eタービンで パワーの特性を変える

デジタルメーターの数字が、180を表示すると作動するスピードリミッター。これをカットしてやっただけで、224・719km/hのマキシマムスピードをマークした。これが、7M-GTソアラのステップ1。

次なるステップ2は、純正ターボのチューニングの典型ともいえるタービンの交換、排気系、燃料系を中心としたチューニングで、272・934km/hのマキシマムスピードとなり、純正ターボチューニングとしては、さすが7M-GTのポテンシャルが高いということを証明した。

そして、7M-GTのステップアップチューニングのステップ3は、ステップ2の最後でも言ったとおり、今年、注目されているニュータービンのTO-4EタイプEを装着して、さらに性能アップを狙った。

TO-4Eといえば、チューニングファンには、もうすっかり名の知れたアメリカの、ギャレットエアリサーチ社のタービンで、知名度、実績度とも実証済といえるもの。

そのTO-4Eは、従来のタイプをタイプBというが、注目を集めているのは、昨年の秋に登場したタイプEである。



エンジン内はフルノーマル。タービンをTO-4Eに換え、サブインジェクターを追加した



ステアリングはノーマル。その他、室内はノーマル。燃しているが、グローブボックス内にはFCON、EGCIE、AICや各メーター類が収まる。



タービンをTO-4Eに換えて、マニホールドもHKS製を使用した

注目を集めている理由は、タイプBに對して、ハウジングの形状や、タービンブレード(羽根)の形状などを変えることによつて、一段と効率を向上させたことだ。チューニング面のメリットとしては、パワーが出しやすい、ターボ特有のターボラグが少なくなったことなどがあげられる。

ノーマルの倍近いパワーを TO-4Eタービンで得た

ニュータイプのタービンであるTO-4Eタイプタービンは、HKSの7M-GT用のパワーアップキットであるフルタービンキットを用いた。普通、タービンを交換するとなると、

各種のパイプやジョイントなどを、交換するものに合わせて作らなければならず、そうなるコストも重むが、それ相応のkitとなると、装着するためのパーツは全てあるのだから、装着に関しては何の心配もいらずに装着出来るところが有難い。

この「フルタービンキット」以外ではインタークーラーを交換。ノーマルの容量が小さ過ぎるため、HKSのインタークーラーに交換した。

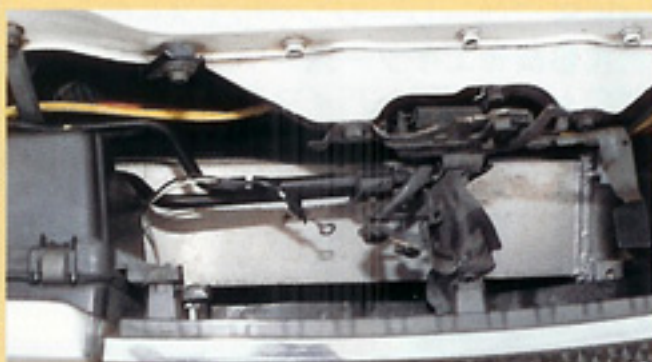
その他では、ステップ2でやった排気系のピクトリ75マフラー、燃料系の2本のサブインジェクター、ターボのTVVC、そして、AIC、PFC、FCON、SLDに加えて、EVCIIの電子バルブも装着した。

以上が、7M-GTのステップ3チューニングの内容である。

ステップ3の効果を確認すべく、シャシダイナモにかけてのパワー測定であるが、430・00PSを記録した。この数字は、ステップ2のTD-07よりも27・0PSアップした。

また、TD-07、TO-4Eタイプのタービンの性格の違いが、シャシダイナモのラインを通してわかることも面白い。

とにかくツインカム4バルブインタークーラーターボの7M-G、ノーマルの状態でのパワー測定でのシャシダイナモでは、218PSであったので、ス



インタークーラーはHKSの3層レーシング。効率はノーマルの比ではない



マフラーはトリアルオリジナルのピクトリーパーワー75を装着している

高回転域で、特に パワフルさを感じる

ステップ3を終えた段階では、212・0PSのパワーアップとなったわけである。

TO-4Eタイプタービンのフィーリングだが、とにかくパワフルでその感じは、ATミッションのODレンジが、まるで5速マニュアルの3速、2速のよう



外觀はノーマル然としたもので、大きな変更はない