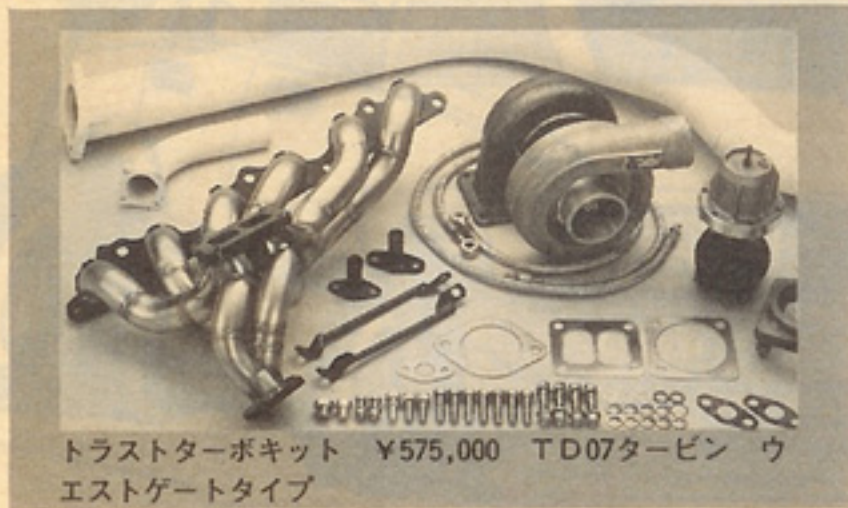


### STEP 3

大容量のタービン、インタークーラー  
によるオーバー420ps仕様  
チューニング費 約¥1,300,000 (STEP 1+2+3)



トラストターボキット ¥575,000 TD07タービン ウエストゲートタイプ

以上のノーマルベースのチューニングから、ステップ3ではいよいよタービン、インタークーラー交換となってくる。

使用するタービンはギャレットT04E、あるいは三菱TD-07。チューンドターボの場合、使用するタービンによってエンジン特性は変わるが、今回取材したトライアルでは過給圧0.8~1.2kg/cmならT04E、1.2kg/cm以上ならTD-07を使用し、ビッグなターボパワーを引き出している。タービン交換により、風量が増した分、当然インタークーラーはHKS 3層タイプで大容量化され、冷却効果を高めることになる。

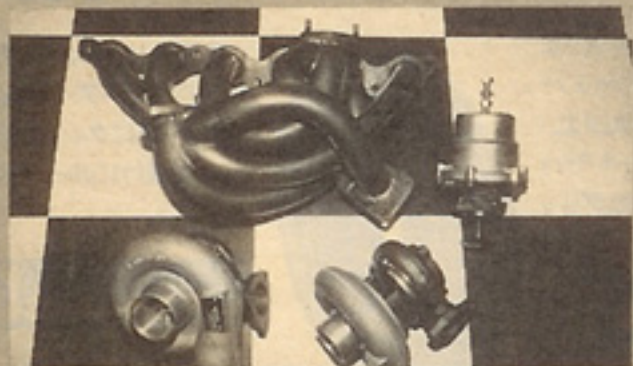
この過給圧は1.0kg/cm以上にセットする場合、VVCは細かく、正確にセットできる電子制

御のHKS・EVCを動めている。

チューンドターボの排気温度はパワーの面において重要視される。850℃を目安にセッティングできるように排気温度計はセットしたい。

以上のチューニングでひと昔前まで驚異的とも思われたオーバー400psのパワーを絞り出すのが、7M-GTEUはより以上の可能性を秘めているのだ。

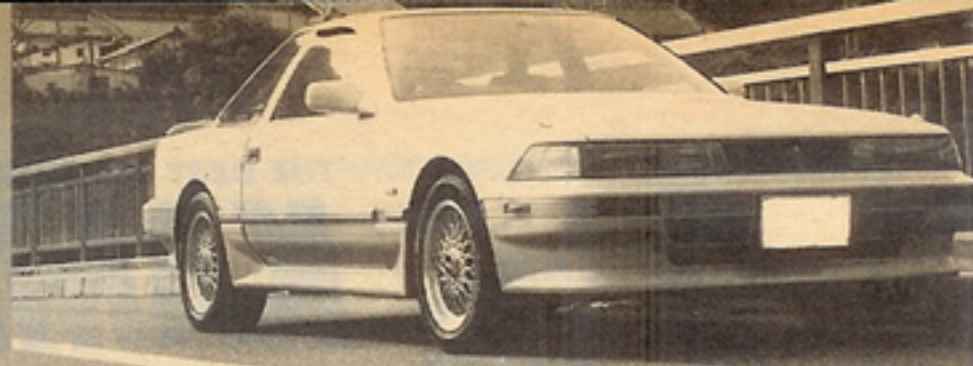
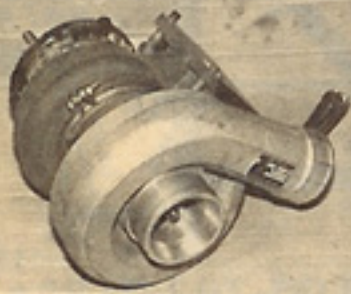
ターボ関係は、シングルならTD-08、ツインならTD-06×2、そしてインタークーラーはダブルで装着する。当然、エンジン内部は鍛造ピストン、メタルガスケットで強化してやることになる。モアパワーを狙うなら吸入効率を高めるカムシャフト、バルブ系のヘッド系チューニングも必要となってくる。



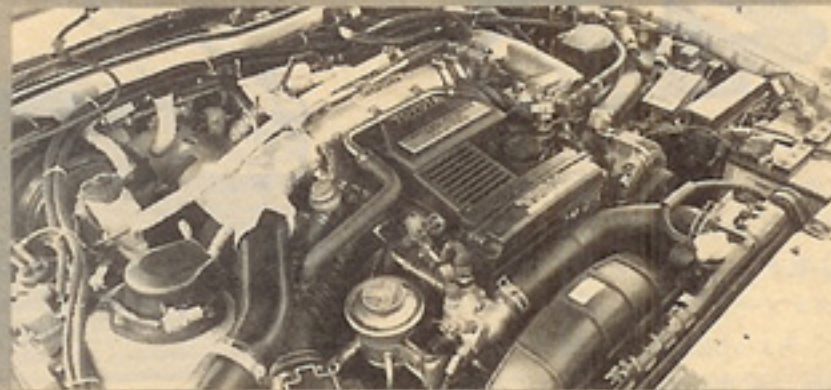
7M-GTEUのパワーを最大限に引き出すにはツインターボだ。写真はTD05・06の合体ツインターボ

TD07タービン ¥250,000

T04Eタービン ¥225,000



トライアルにより、ステップ3のチューニングが施されたソアラ。タービンT04E (A/R84) 過給圧1.1kg/cm HKSスタンダードタイプウエストゲート HKS 3層インタークーラー HKS・Fコン+GCC II AIC+700cc/分×2 76φピクトリーパーマフラー エアサス改



これらに点火系、燃料系、燃圧系など細かなセッティングがベストマッチすればオーバー500psも可能だ。そうなれば、ハイパワーに見合った伝達系、駆動系、サスペンション系が必要となるのは言うまでもない。

チューンド7M-GTEUマシンは最高速トライアルでオーバー300km/hを計測しているが、ファイナルギアしだいでオーバー320km/hも十分可能とのことだ。

ダッシュボード内にセットされたFコン、GCC II、AIC、EVC、ブースト計、排気温度計。これらにより最適のセッティングを得ている



### トライアル ☎0729-65-6823

(左)から牧原店長、松村サン、嶋仲サン、有馬チーフ、山田サン



7M-GTEUは3ℓのキャパシティーがあり、トルクフルなことは確か。しかし、ターボエンジンとして見れば、ノーマル過給圧が0.3kg/cm (メーカー発表は0.41kg/cm) ほどしかなく、そのフィーリングはやや物足りない。チューニングしてやればオーバー300psはすぐに出るが、デリケートなエンジンだけにセッティングいかんによっては、ピストンのタナ落ちなど耐久性に欠ける面があるね。燃料系、点火系はバッチリとキメておきたい。また、トヨタのクルマは全体的にサスペンション系が弱い。エンジンパワーに見合った足が欲しいね。チューンド7M-GTEUは最高速トライアルにおいておもしろい素材だ。究極のチューニングを施してやればオーバー320km/hはいくだろう。トライアルもいずれはチャレンジしますよ。