

ATとの マッチングを考えた ファインチューニング

TUNING NEW MODE

セミラックタービンをツインで装着する1JZ-GTはレスポンスも良く、上でもなかなかのパワーを絞り出してくれる好評のパワーユニット。コイツのノーマル特性を大切にちょっぴりパワフルなスパイスを効かせたのがこのマークIIだ。シャシダイナモのパワーチェックでは350ps。扱いやすくてトルクフル、今風のとってもおいしい仕様といえるね。

タービンはノーマルのまま、EVCによって過給圧を1.0kg/cm²にセット。またSBCのトリガースイッチにより1.2kg/cm²のこー一発ブーストアップも可能にしている。マフラーはアルティマ80φだがノーマル触媒はそのまま流用している。というのも抜けを抑えて、セラミックタービンの耐久性を高めているのだ。

エアクリナーはもちろんパワーフローに交換している。1JZ-GTはエアフロメーターなしのDジェ

トロシステムだから効果はてき面。これのおかげでタービンの吸入抵抗はほとんどなくなるってわけ。だからレスポンスもいいんだよね。

燃料系は過給圧アップに対し、F-CONとGCC IIによって増量されている。そして室内にセットされたIPモニターによりパーフェクトなセッティングが可能になるというわけだ。

エンジン本体に関してはノーマルだが、プラグはHK S スーパーレーシングM40に交換されている（ノーマルプラグの熱価は6番。M40は8番となる）。ファインチューニングでもパワーが350psとなれば、デトネーション対策および耐久性を高めるためにもプラグは交換した方がイイ。

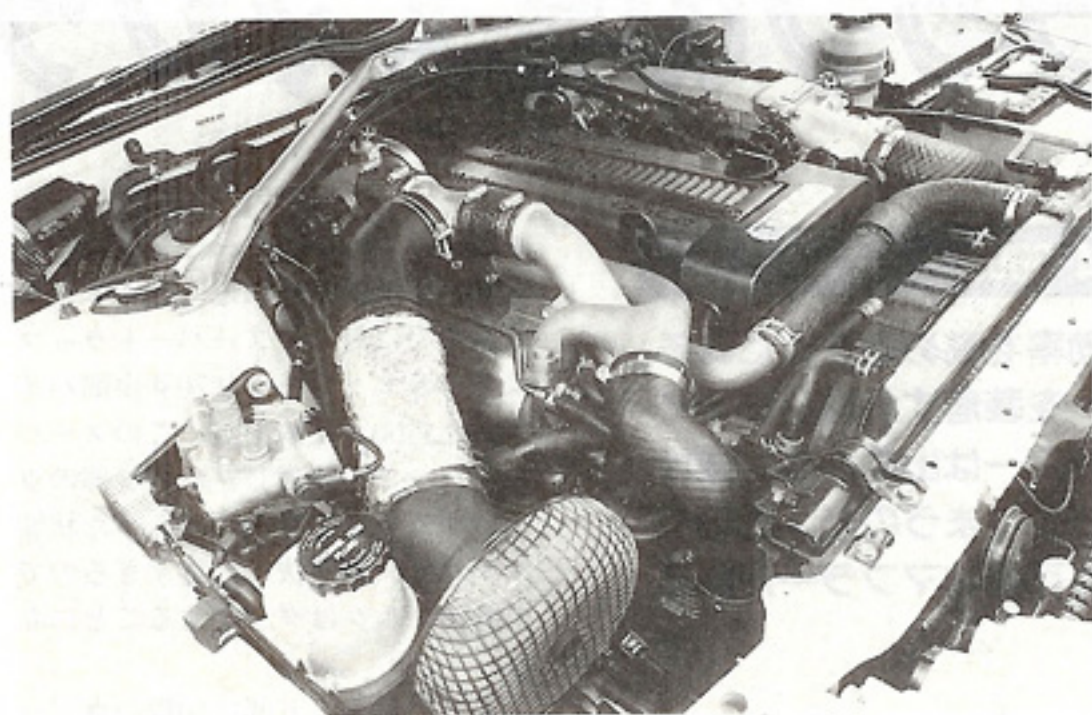
このマークIIはAT。1JZ-GTに組み合わされるATは以前に比べ性能も高く、この350psのファインチューニングとの相性はいい。A

Tによく見られたもったりとした特性もなく、アクセルワークに応じたスポーティかつ俊敏な走りが楽しめるぞ。

1JZ-GTの次のステップアップチューニングは当然考えられる。ミッションがMTならもう少しハードなチューニングを施した方がいいだろう。トライアルでもすでにスーブラ2.5GTツインターボを購入し、チューニングを進めているところだ。

タービン交換でオーバー400psを狙うとなればいろいろなタービンがチョイスできる。ツインでいくならTD05系、シングルならIHI RHC 7、TD06あたりが面白いはずだ。

1JZ-GTは次期ソアラにも搭載されるというウワサでトヨタの主力パワーユニットになることは間違いない。今後のトライアル流1JZ-GTチューニングに注目!!



1JZ-GTはエアフロメーターのないDジェトロだからパワーフローによって吸入効率はグーンとアップする



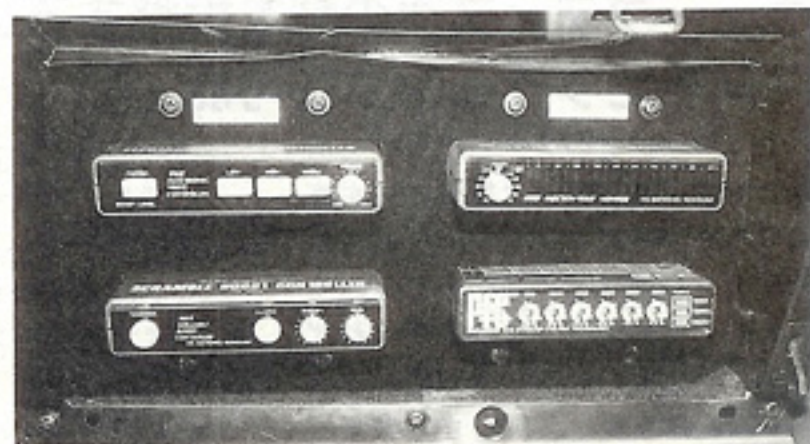
インテリアにはカロツツエリアのオーディオシステムが組まれる。SBCのトリガースイッチはATシフトの横



マフラーはノーマル触媒を残してアルティマ80φに交換



ブースト計は視認性のいい、メーター前にセットされる



グローブボックスはモデファイされEVC、SBC、GCC II、IPモニターをセット