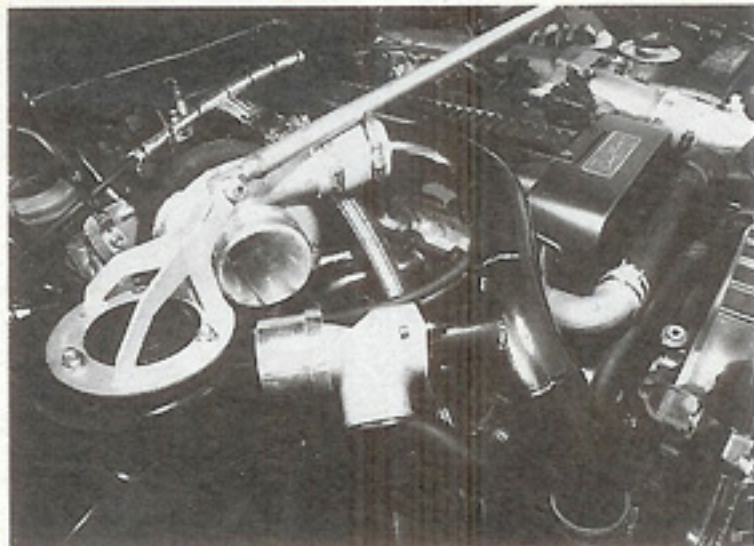
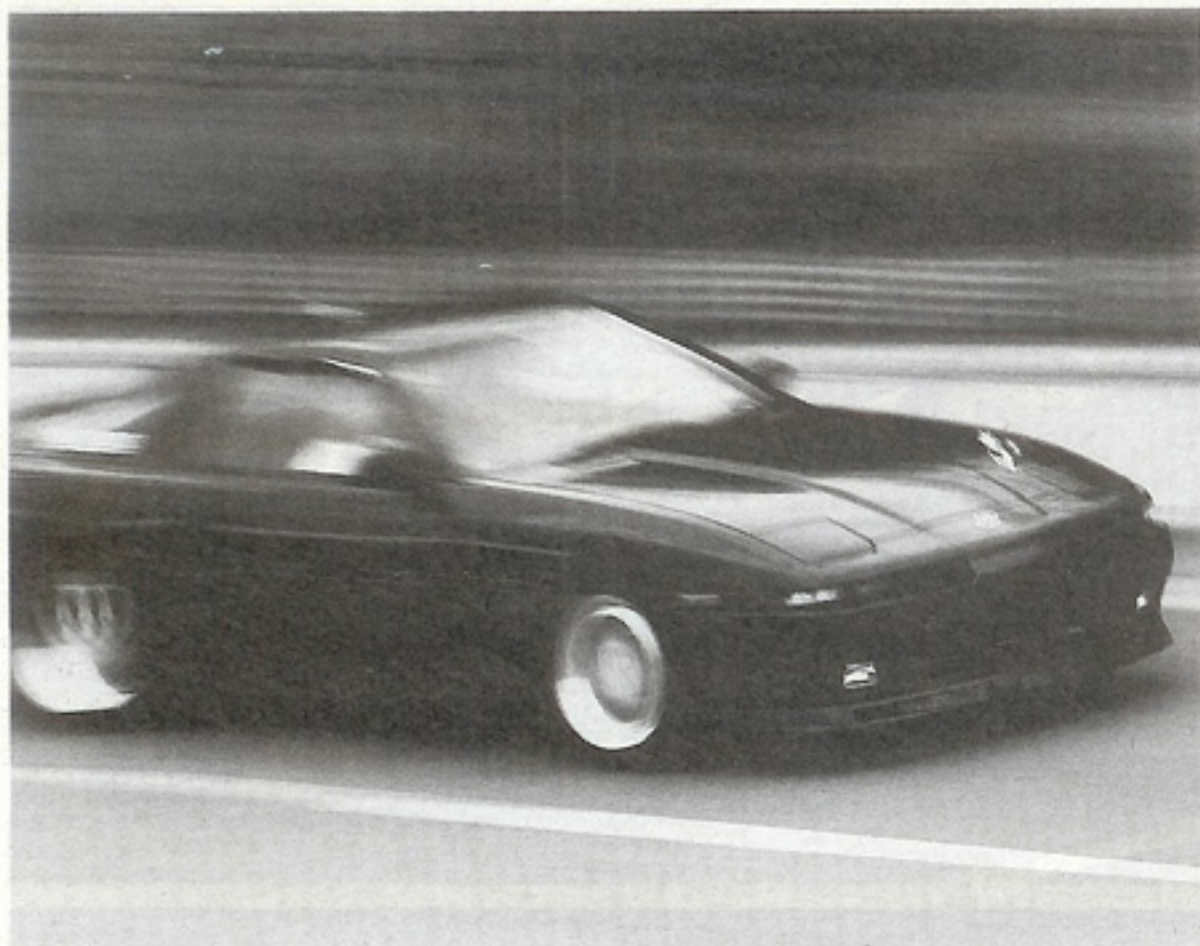




トラストステンレスEXマニ トラストレー
シングウエストゲート TD07S(25G-14)
過給圧1.4kg/cm² トラストインタークーラー
トラスト80φマフラー MFC S レビック
+450cc/min×2 OSツインプレートクラ
ッチ——エンドレス☎078-991-5711

ービンで風量を稼いでやっても、そのタービン性能を生かしきることはむずかしいんだよね。

でも1JZ-GTにオススメのターボチューニングはちゃんと用意されているので心配御無用。

まず中低速域をできるだけ殺さずに、スムーズに吹け上がるフィーリングを求めるのであれば、ツインならT3G、TD04H、シングルならTO4E(A/R50)、TD06SH-20Gといったところ。3000rpm前後からのブーストポイントで、ATでももたつくことなくスポーティランが楽しめるはず。

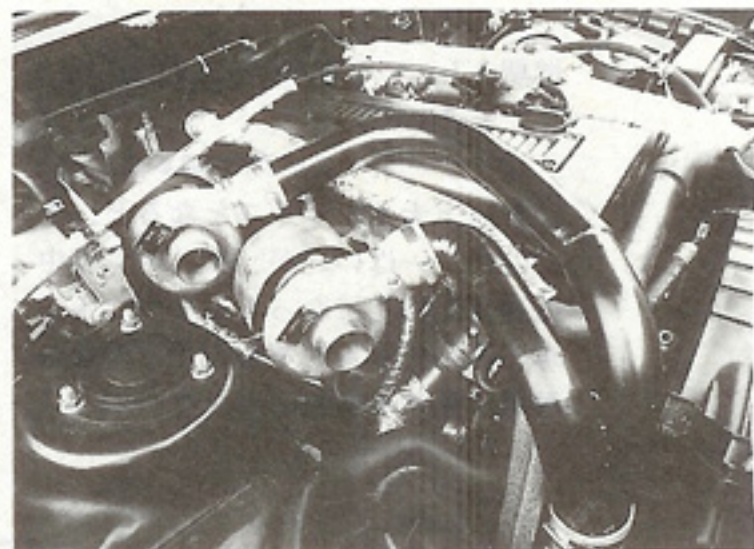
そしてドッカンターボ気味に力強

さを求めるのであれば、ツインならTD05G、シングルならTD07S(25G-14)、RHC7(724G)……。ブーストポイントは4500rpmあたりからとなる。ただこれらのタービンの場合、先に言ったようにそれなりのエンジン本体であれば、もっと上がおいしくなるのだが……。

タービンバリエーション、チューニングノウハウが豊富な今日、微妙な差はあるものの、シングルでいくかツインでいくかはオーナーの好みしだい。ただ差がつくとすればコスト面だ。中心となるタービンが2つになるツインの方が高くつくのは仕方ないところ。

1JZ-GTはこのタービン交換において大きなメリットがある。それはエアフロメーターのないDジェトロシステムであることだ。このおかげで、レイアウトの自由度がグッと広がることになる。エアクリナーも装着せずにダイレクト吸気も可能だが、EXマニからの熱や砂/ホコリを考慮すればサクショパイプ+エアクリナーで十分に冷えた走行風を導いた方がいいだろう。

過去のスポーツエンジンがファインチューニングにスタートしてやがて煮詰まっていたように、1JZ-GTもこれからステップアップしていくに違いない。



トラストステンレスEXマニ トラストレー
シングウエストゲート TD05GX2 アル
ティア80φマフラー F-CON AIC+
450cc/min×2 SKシングルクラッチ——
フォルトカンパニー☎078-946-1807