

サスさえ決まれば  
FDなんか敵じゃない!  
発展途上仕様だが、  
中途評価は◎!!

# セリカ GT-FOUR

走りのデータ

TOTAL TIME 1'14"865

区間タイム

前半 42"934

後半 31"931

A地点速度 87km/h



エンジン＝ライトチューン  
足まわり＝ライトチューン



T04E並の風量が実現出来た理由は、コンプレッサーハウジングを大きくし、ブレードの枚数を増やしているからなのだ。



WRCCの活躍中のセリカと同じONレーシングのホイールを装着している。



HK5ターボマフラーで排気系をリファイン。

作戦!

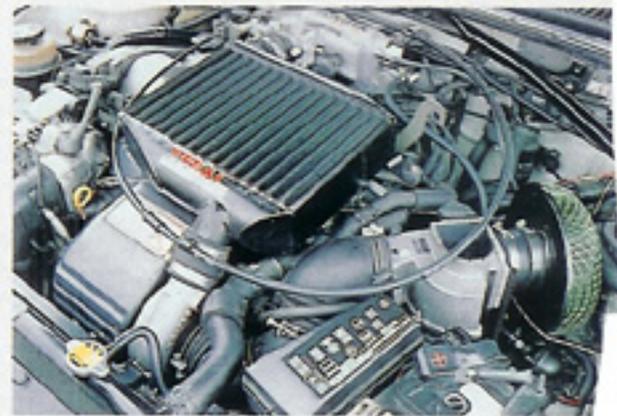
「低中速域では扱いやすく、  
高速域ではパワフル。  
二つの顔を持つタービンで勝負!」

インプレッション  
悔りがたしノ TC28S  
のハイレスポンス

エンジンのツキが良いだけに、サスペンションがショックのみの交換で設定がジムカーナには少しばかりつらいものだったので、4WDのメリットを

打倒FD3Sをテーマにトリアールが持ち込んだ車両は、オリジナルチューンドタービンTC28SでチューニングされたセリカGT-FOURだ。TC28Sと名付けられたこのタービンは、トリアル独自のノウハウから生まれたSPLタービン。そのベース

現段階では伝達系がノーマルのため270psiに抑えている。



活かしきれなかったのが残念だ。ストリート仕様というのを考えれば、無理もないことなのだが……。

それでも、ノーマルFD3Sに0.068秒差まで迫っているので成績としては十分だろう。

このエンジンのツキの良さの秘密は低回転から加給し、最大風量はT04Eにも匹敵するというオリジナルタービン。TC28Sにあるわけだが、2500回転あたりまで回転を落とすとしてしまってもアクセルに対してリニアに対応するハイレスポンスがジムカーナのようなステータスではありがたい。

A地点速度は、87km/hと侮れないものを持っているので、サスをジムカーナように変更していればFDは軽くブツちぎることができたはずだ。

に7M-GTの純正タービンであるCT26を使い、コンプレッサーハウジングの大きさを拡大、インペラーの枚数を増やすことでT04Eなみの高風量を得ている。大風量タービン＝高速高回転型、というのもこのタービンに関する限り、まったくの誤解で、ノーマルの

インタークーラーはエスプリオリジナルだ。



サスキット、コンピューター、EVVCにSBBC。まずはサスキットから。

今回、たまたまエスプリさんがFD3Sで会場に乗り着けていた。聞けばすでにインタークーラー、マフラー、コンピューター、サスを交換済というではないか。こいつはちょっと果ててみたいでしょー、ということでも試乗させてもらった。でも新しいからムチャは禁物というわけでEVVCはOFF。一回しか走らなかったのがタイム的には……だけど、ノーマルのタイムは4.5回走って出したものだからそれを考えれば上等というべきだろう。

エキゾーストハウジングを流用することで低・中速域でもレスポンス良く回るタービン特性としている。

燃調はFiconとGCCIIでセッティングを出し、燃圧の低下を防ぐために200cc容量の燃料ポンプに交換している。トリアル店長の有馬さんの話によると、富士でのテストに備えて、事前に燃調セッティングは減量マップにしてきたけど、予想を遙かに上回る空気の薄さに本領を発揮することが出なかったとのことだ。

この仕様でのパワーは、現段階ではクラッチがノーマルなので270psiに抑えている。トラクションのかがりがいいフルタイム4WDだけに、伝達系のチューニングは重要な鍵をにぎっている。

クラッチさえ強化品に交換すれば、現在のブリスト圧1kg/cm<sup>2</sup>から1.4kg/cm<sup>2</sup>にまで上げるのも可能だというから、そのパワーは300psオーバーと見て間違いないだろう。