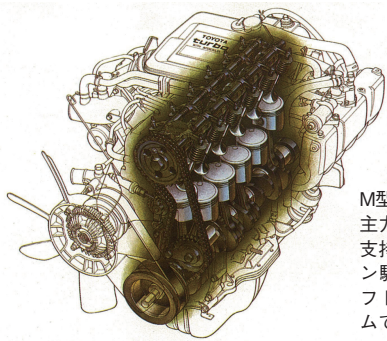
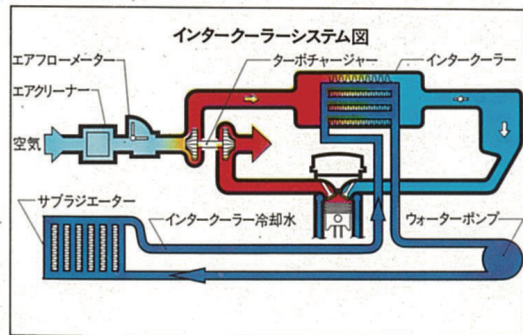




M型エンジンはトヨタの主力エンジンとして長年支持されてきた。チェーン駆動で1本のカムシャフトを回し、ロッカアームでバルブを駆動する。



1983年のマイナーチェンジでは、過給効率を上げるためにインタークーラーが装着され、最高出力160psへと向上した。ATは電子制御式に。

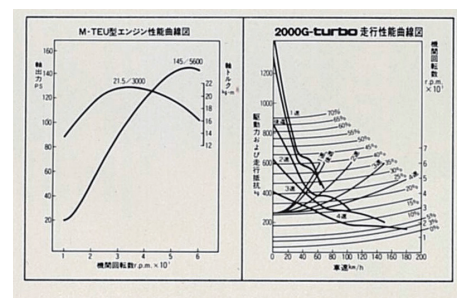
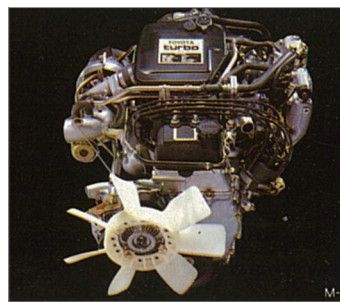


前期型のGターボ。turboのエンブレムがフロントグリル左側にひっそりと主張をしているが、それ以外は他グレードと見分けがつかない。



セリカXXはスパルタンに乗りたい層とゆったりと乗りたい層の両方が存在した。Gターボ、Sターボは後者を受け持つグレードと言える。

160psを発生する後期型のインタークーラーターボエンジン。他メーカーだと空冷インタークーラーが多いが、トヨタの場合、水冷を積極的に使う傾向だ。



比較的低回転からトルクが盛り上がる典型的なターボエンジンの特性を示す。パワーの盛り上がりは、4000rpmあたりから鈍る感じだ。

2L直6SOHCでは物足りないという声に応える

M-TEU型直6ターボと4速ATの組み合わせで豪快かつ快適なクルージングを可能とした!

この効果は動力性能を大幅に高め、最高出力160ps/5400rpm、最大トルク23.5kgm/3000rpmというハイスペックをもたらした。

最後まで4速ATのみに採用されたというのも残念な気がするが、XXのGTカー的な面を特化した仕様といえるだろう。

1983年のマイナーチェンジ時には、インタークーラー付ターボに進化している。この時、水冷式インタークーラーを装着することにより、コンプレッサーで圧縮された熱を持った吸気を冷やすようにした。ブリストアップをしながらもノッキングのコントロールがしやすくなったのだ。

また、M-TEU型にはエンジンオイルクーラーが設置されていることも見逃せない。ターボエンジンにありがちなエンジンオイルの高温によるターボへのダメージを軽減するのに必須のアイテムと言える。

燃料供給は先述のとおりEFIが用いられた。自然吸気エンジンに比べてより多くの空気を取り込むターボエンジンには緻密なコントロールによる燃料噴射が欠かせない。この辺はアナログ式のキャブレターだと難しいが、電子制御のEFIだからこそターボエンジンの性能が活かせるという部分だ。

シリリンダーヘッドには、独自の吸気スワールポートを設けたのも特徴だ。これはターボのコンプレッサーによって圧縮された空気に渦流を発生させる機能を持つ。より燃焼しやすい状態が作られ、ストレーポートに比べ低中速域での燃焼が改善されて、トルクアップが可能となっている。

すると点火時期を調整（遅角）し、常にエンジン保護しながら最適な点火時期で燃焼させる。

み合わせで豪快かつ快適な

デビュー時はインタークーラーレスターボということで、ブリストをかけたときのノッキング対策が求められたが、シリリンダーブロックにツイン・ノックセンサーを採用することでクリアした。これで過給圧の高まりにより、圧縮時のノッキングを感じ

ターボ装着で存在感を増す! ATとの組み合わせで余裕の走り

セリカXXのパワーユニットは前述した2800GTの5M-GEU型に加え、2000Gなどに搭載された1G-GEU型2L直6SOHCというラインアップから始まった。とくに後者は最高出力125ps/5400rpm、最大トルク17.5kgm/4000rpmと、XXにとっては非力な感否めなかった。

そんなファンの声を反映してか、デビューから約7か月後の1982年2月に追加されたのが「Gターボ」「Sターボ」というターボエンジン搭載グレードだった。これらにはS110系クラウン、Z10系ソアラ、X60系マークII、チェイサー、クレスタに搭載されたM-TEU型2L直6SOHCターボエンジンが搭載されていたのだ。

M型エンジン自体はトヨタ初のSOHCとして1965年に登場。もちろん直列6気筒で総排気量1988cc。ボア×ストロークは75mm×75mmのスクエア。カム駆動がチェーンというのもコンサバティブな構造だ。燃料供給に連綿と改良が続けられたEFIを装着することによりM-TEU型となり、53年排出ガス規制をクリアしていた。これにターボを付けて、最高出力145ps/5600rpm、最大トルク21.5kgm/3000rpmまでパワーアップしていたのがM-TEU型になる。

M-TEU（前期型スペック）

Capacity:1988cc

Maximum Power:145ps/5600rpm(グロス)

Maximum Torque:21.5kgm/3000rpm

2L直6SOHCターボで過給したM-TEU型エンジン。すでにソアラ、マークIIなどに搭載されて好評だった。4速AT車のみの設定なのはトルコンの緩さでターボの強烈な過給をソフトに受け止める意図があるのだろう。

