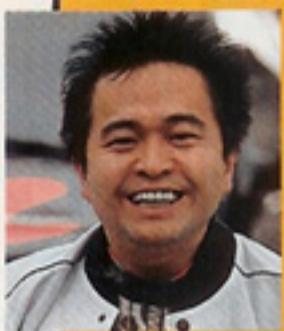


# '92チューンド最前线

●'92 オレはこう思う!  
牧原社長



今後もGT-Rに  
関しては、ゼロヨ  
ンや最高速などの  
"圧倒的速さ"を徹  
底追求していきたい。  
それとセブン  
も手掛けるけど、  
こっちは走りのト  
ータルバランスを  
とった上の"速さ"を目指す。  
デザインもブッ飛んだ、ギョッ  
とする様なエアロでキメたいね

## SHOPガイド

### トライアル

〒578 大阪府東大阪市菱江780-1  
☎0729(65)6823(写真は南大阪店)  
☎0722(54)7039



旧チャレンジ時代  
からオーバー300  
km/hチューナーと  
して確固たる地位  
を築いてきたトライ  
アル。オリジナル・タービン(3  
S-GT用)の開発  
など、関西のターボ  
チューナーの雄として人気が高い



■インパネ■ コクピットの雰囲気満点!

ブースト計、燃圧計、排気温計など、計8コのメーターがズラリと並んだインパネ。スピード計も260km/hスケールに交換され、助手席側には燃調関係のコントローラーがセットされる

GT-Rチューン オリジナルの おススメセット (400ps仕様)	
オリジナル・ステンレス・マフラー	¥210,000
オリジナル・CPU	¥137,000
HKS EVC	¥ 92,000
HKS M40プラグ	¥ 15,000
HKS パワーフロー	¥ 42,000
取付け工賃	¥ 88,000
アナライザー・セッティング	¥ 40,000
合 計	¥ 624,000

意地を賭けた83  
ロード。意外にスト  
リートで乗り易い

ノーマル車の性能アップとコンピュータチューンの進歩で、世の中はライトチューンが全盛。エンジン本体を開けるというのは、いまやNAのハイチューンか、よっぽどの好き者でないとやらなくなってしまった。

今回試乗したトライアルのGT-Rは、そんな風潮に反発するがごときハイチューンモデル。

0→300km/hタイムアタックにショップの意地を賭けて、RB26DETをカリカリに仕上げた本格派である。

そんなワケだから、エンジンに関しては、やつていいところはない!』というのが正直なところだ。

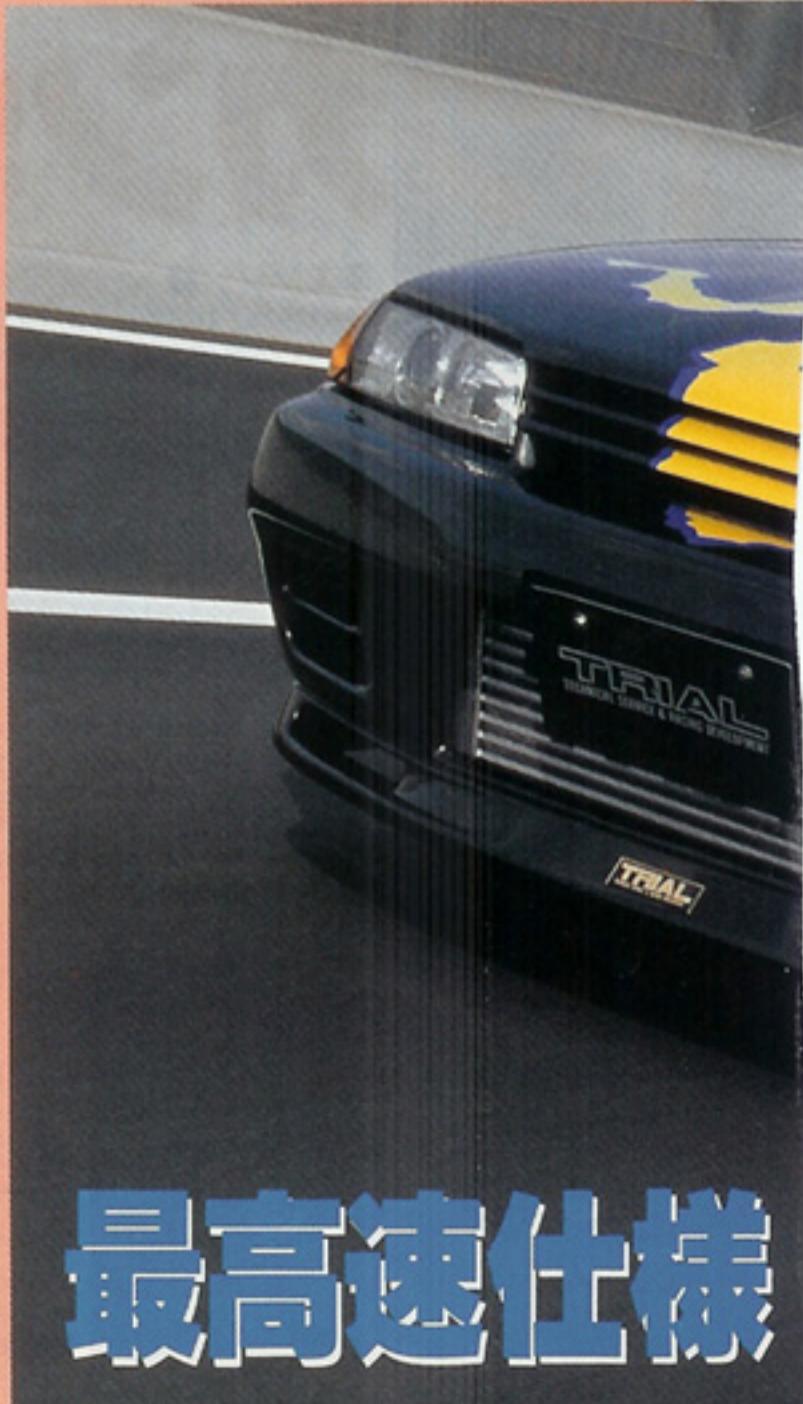
ビストンは87mm(オリジナルで排気量は2624cc)。カムはIN68°/EX70°のハイリフト。コンロッドはHKSのH断面。ステンレスタコ足にマウントされるタービンはKKKのK26をツイン装着etc....。コストと手間を惜しまないこのチューニングメニューによって、目標パワーはブースト2kg/cm<sup>2</sup>で830ps!まさに正真正銘のモニスター。に仕上げてある。

これほどのスペックだから、実はかなり緊張して試乗に出かけたのだけれど、ほどなく、通常の走行ではそれほど身構えなくてもいいクルマであることが分かつてひと安心だった。トンでもないトルクを伝達するため、クラッチにはOSのメタルトリブルが使われているから、発進時にはちょっとだけ気を遣つてやる必要があるが、走り出してしまえばコイツは3000rpm以下でも十分走行可能な柔軟性を持っている。

## “牙”をむくのは6500回 転から。徹底したフルチューン

キツカリ6500rpmからだ。

これまでキャバシティのデカイタービンの中をそよそよ吹き抜けていた感じの排気ガスが、この辺からようやくタービンを力いつぱい駆動するエネルギーに満ちてくる。と同時に、ブーストの上昇にもみるみる拍車がかか



最高速仕様

コイツがこの羊の皮をかなぐり捨てるのは、  
これほどのスペックだから、実はかなり緊張して試乗に出かけたのだけれど、ほどなく、通常の走行ではそれほど身構えなくてもいいクルマであることが分かつてひと安心だった。トンでもないトルクを伝達するため、クラッチにはOSのメタルトリブルが使われているから、発進時にはちょっとだけ気を遣つてやる必要があるが、走り出してしまえばコイツは3000rpm以下でも十分走行可能な柔軟性を持っている。

時代を反映して、世の中のチューニング力

がみんないい子ちゃんになりつつあるい

ま、ここまで徹底してパワーを追いかけたマシンは久々の感動モノ。

“チューニングはロマンやでえ”

そう言ってニヤリと笑うトライアル社長牧原さんの気持ちが、とつてもよく表現された硬派のGT-Rだった。

(鈴木直也)