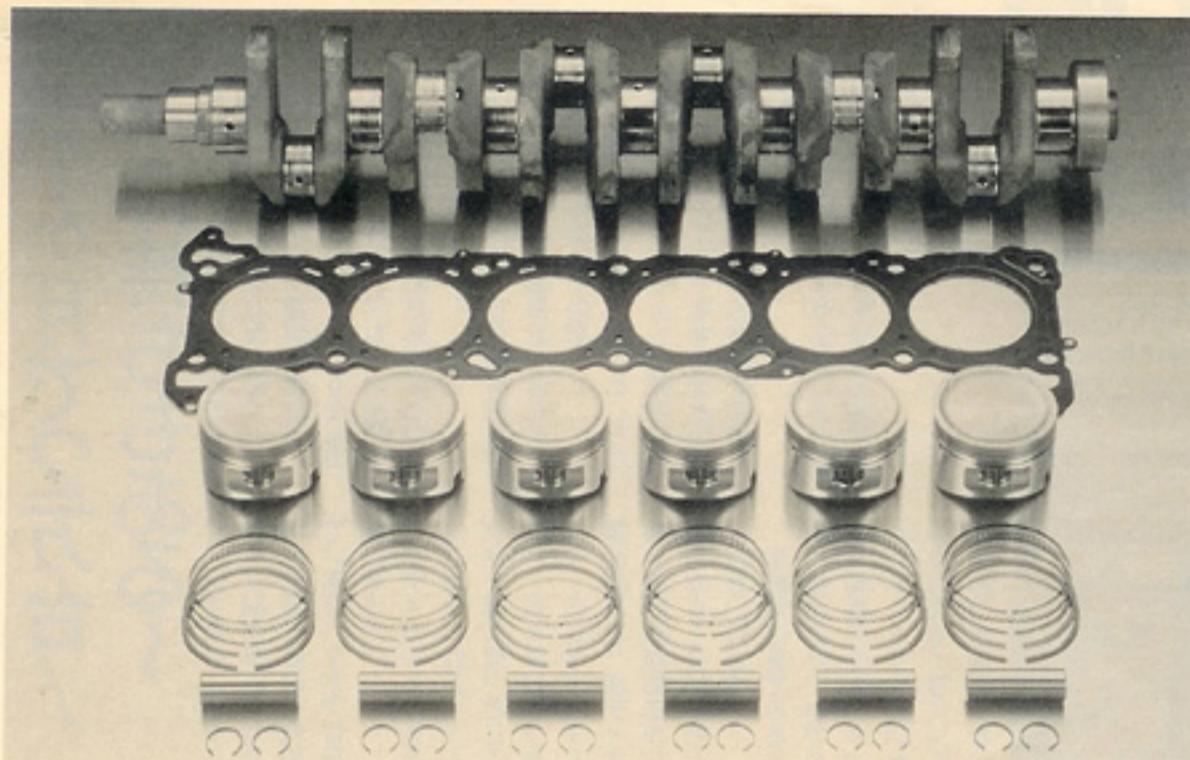


# Newスカイラインチューン発進!



かなり熟成されている。今までの技術をそのまま活かせば、さほどの困難はないハズである。

もしも、今までのチューンがそつくりそのまま活かせるのなら、例えば、マフラー、チューンで220 kp/hの旧GTSから単純にパワーアップ分の換算を行うと(230 kp/h)はラクにマークできるし(当然もつと出るハズ)、もし、O誌で311 kp/hをマークしたHKSのGTS-Rと同様の2・42+TO4Sチューンをしたならば、200マイル(320 kp/h)をオーバーするんじゃないかなと夢も膨らんでくる。

しかし、「こ」で考えたいことがある。本当に今までのチューニング、いや、パ

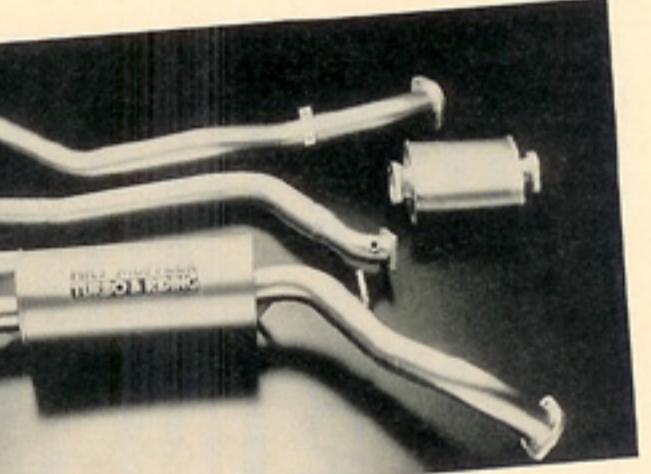
ーツはそのまま使えるのだろうか?これは要チェック! ということで、早速各メーカーに問い合わせてみた。

その結果、エンジン本体に関するバーツ、例えばピストン、クラランク、コンロッドをはじめ、カムシャフト、ヘッドガスケットなどはそのまま使用可能と/or。つまり、2・29や2・42への排気量アップは問題なし」と。

逆にタービンキットやインタークーラーキットなどに関しては各メーカー共に、「これから開発をし直さなければダメ」と口を揃える。

これは、R31とR32のRBではバイピングに違いがあるために、もしそのままキットを使おうとすれば加工が必要になるからだ。たかがバイピングの加工と思うかもしれないが、ビタツと装着できるのがキットのメリットである以上、新たに製作し直さなければならぬだろ

う。



また、設定されているタービンのサイズやインタークーラーの「ノントローラー」などは、ほとんどが適合しないというのだ。ただ一部のスピードリミッターカットのバーツに関しては使えるらしいので、ぜひ使いたいという人はショップやメーカーの確認をとつてみるといい。また、セフィードのコンピューターは新タイプなので、これが使えるという話もあるが、こちらも要確認だ。

話は変わって、足回りのバーツとなると、こちらはR31とR32では全くの別ものなので、ジッと待つしかない。ただ、今回足回りはハイレベルな設定なので、そこそこパワーアップならば、ノーマルでも十分対応してくれるそうだ。とにかく、RBチューンに関するノウハウは各シヨウツとともに豊富に蓄えていられるハズなので、あとはバーツが出揃いさえすれば、ライトチューンからハイレベルなチューンまで、オーナー好みのままのスカイラインに仕上がるには間違いがない。早速チューンを、と考えているキミ達、メーカー シヨウツの動きをよくチェックし、じっくり相談しなきゃダメゾ!

2モータースでも十分イケる  
セントラル20 田中克典

「RBは前と同じとは思えないほど良くなりましたね。パワー指向に振られている。足も相当いいですヨ。チューニングを考えるなら、4WDよりも2WDの方がコスト的にもいいし、逆に2WDで十分ですよ。『ハイブリッターチューン+ブーストアップだけでも30PSはアップするし、相楽しいですよ。2モータースとしてもかなりのレベルまで持つて行けるはずだと思いますが、ネックはブースト、排温、燃調などのバランス。これが難しいですね。

ウチでは近いうちにバケモノ(30)に仕上げますヨ。GT-Rはもちろん、ウチの持つている記録(303 kp/h)を更新したいと思っているんですよ。楽しみにしていて下さい。

完成度の高いクルマだ  
カメラード 渡辺和美

「ボディ、エンジン、タービンなどは前モデルと比べると軽さを感じますね。タービンの立ち上がりはいいし、足は相当良くなりましたわ。ブレーキもいいですよ。

ただ、その軽さの分、やっぱリトルク感がね、不足しますよね。ノーマルタービンの良さを残したまま、トルクを出してやるようなタービンを選んでやりたいんですが、TO3のハイブリッドかTO4Eが迷っています。不満を挙げれば、ミッションがもう少し入ボーティなフィーリングになれね、前よりはモチロンいいけれど。それは、コンピューターを筆頭とした電子バーツだ。汎用のものは別として、ノーマルのコン

ジックリ吟味してから手をつける  
トライアル 牧原道夫

「新しいZが出るまでは、比べる国産車がなかつたほど、完成度はズバズケていね。スカイラインというと、どうしていつもGT-Rに心が動くけど、2WDのボディシャルでも十分過ぎるところがうう。当然、スカイラインをイジってくれつていうお客様が来ると思うけど、今現は、どんなチューニングがオススメかハッキリ言えない状態だね。なんといつてもノーマルでよく仕上がっているので、ヘタにイジつたら、バランスがくずれてマイナスになっちゃうよ。とにかく今までのチューンは欠点を補う感じだったけど、このクルマはいいところをのばす子

スカイラインのコトをよくわかっているうちに、そこをこうしてなどへタなコトをいつたら、日産のスカイライン開発スタッフに申しわけない、そう思われるクルマだね。

とにかく開発には時間かかるつもりや」といふ具合で、チューナーサイドでも、スカイラインチューニングの構想はすでに出来上がっているというワケだ。

いずれにしろ、どのような指向でチューニングしていくのかは、オーナーであるキミ達次第なのだから、「ここはチューナーの意見をジックリと聞いて参考にしてない手はないゾ。あくまでライトチューンで抑えるのか、はたまたハードに攻めてGT-Rを目指すのか。

これからスカイラインチューンを看詰めて行くためにはメーカーとチューナーの力はモチロン必要だが、やっぱリトルク達が望むチューニングというものをハッキリと示さなければダメだ。

チューナーも認めるスカイラインのボディ、シャル、どうせなら大いに活かしてやろうじゃないか。

のまま活かせるのなら、例えは、マフラー、チューンで220 kp/hの旧GTSから単純にパワーアップ分の換算を行うと(230 kp/h)はラクにマークできるし(当然もつと出るハズ)、もし、O誌で311 kp/hをマークしたHKSのGTS-Rと同様の2・42+TO4Sチューンをしたならば、200マイル(320 kp/h)をオーバーするんじゃないかなと夢も膨らんでくる。

しかし、「こ」で考えたいことがある。本当に今までのチューニング、いや、パ



田中克典  
セントラル20

（略）



牧原道夫  
トライアル

（略）