

93 REV 1/82

SALE

29.1万円

トライアル

ネックのブレーキ、 デフ、ミッション それからサスペンション。



ニッサン・スカイラインGT-R

パーツ名	定価	売値	工賃
HKSパワーフロー	¥42,000	¥42,000	¥8,000
アベックス車検対応マフラー	¥98,000	¥98,000	¥10,000
DスピードNo.1ブレーキパッド(前)	¥32,000	¥32,000	¥8,000
〃(後)	¥38,000	¥38,000	
クスコ・ストラットタワーバー	¥18,000	¥18,000	
ブレーキフルード(DOT-4)	¥18,000	¥18,000	(工賃込み)
NAPRO・ミッション・デフオイル	¥35,000	¥35,000	(工賃込み)

合計 ¥291,000

まずスポーツ走行を前提に考えると、やらなければいけないのは、足回りでもエンジンでもなく、ブレーキだ。さらにブレーキ、ミッション、デフの各オイルも沸点の高いものに換えたい。これだけやれば、後のメニューは好みで選べばいいだろう。



メガホン構造で人気のアベックスマフラー。



吸気チューンの定番HKSパワーフロー。



剛性とドレスアップにクスコ・タワーバー。



ストリート重視のDスピードNo.1パッド。

SALE 29.0万円

トライアル

サスキットに テンションロッド ハイキャスにも手を。

パーツ名	定価	売値	工賃
トライアル・オリジナルサスキット	¥250,000	¥250,000	¥40,000

合計 ¥290,000

ブレーキなどの強化が済んでいてサスペンションのみで予算を組むなら、トライアル・オリジナルサスキットを勧めたい。これはGT-R特有のアンダーを消す方向でセッティングされ、どちらかというとグリップ走行に向いているという。スプリングレートは2種類。

開発中の暫定仕様ながらTTサーキットで1分50秒台を記録したという、トライアル・オリジナルサスキット。



GT-Rの場合、30万円でトータルにチューニングするのは辛いところだ。この予算でサーキットまで含めたスポーツ走行を考へてチューニングするのなら、サスペンションも強化したいが、それよりもまずGT-Rの弱点となる部分の強化をしたらどうだろう。

まず一番ネックとなるのがブレーキパッドだ。トライアルで、ストリートを重視してたまにサーキット走行という使い方を考えた場合に選ぶパッドは、D-speedのNo.1ブレーキパッド。鳴きなどの点でストリートで使いやすい。パッドとともに耐フェード性を考えてブレーキフルードもDOT4にぜひ換えよう。

ミッションにも弱点を抱えていて1万kmも走行すると、ベアリングから音が出たりギアからウナリ音が出てしまう。デフもサーキット走行すると油温が上昇して沸騰してしまいブリーダーから吹く場合がある。この対策としてミッションオイル、デフオイルはぜひ交換したい。トライアルで勧められているのはNAPROオイルだ。添加剤によって沸点が高くなっていて、油温が上昇

しても潤滑作用が保たれる。

ブレーキ・デフ・ミッションという弱い部分を抑えたら、サスペンションにいくかエンジンかというところだが、まずサスペンションで考えてみよう。

サーキットで煮詰めてきて絶対の自信を持つオリジナルサスペンションキットは予算に取まらないので、その他の組合せで考えて、ダンパーはビルシュタインを勧め、とくにGT-Rのような重量のあるクルマの場合、ダンパーの負担が大きく、物によってはすぐに抜けてしまう。その点ビルシュタインダンパーは耐久性も高く安心だ。また、他のスポーツダンパーに比べるとピストンスピードの遅い領域に減衰力を急激に立ち上げていないので、乗り心地が良くノーマルと比べても突き上げ感が消えていて良いくらいだ。スプリングをある程度ハードなものに交換してもマッチングには問題は無い。

スプリングはどのような使い方、走りを狙っているかによって選ぶものが違ってくるが、ストリートからサーキットまで無難

ブレーキパッドなど各部の強化をやった後、サスペンションチューンを30万円位で考えるなら、やはりトライアル・オリジナルサスペンションがお勧め。ダンパーはビルシュタインベースで、リングの位置を変えることで車高調整できるタイプ。スプリングレートはサーキット主体のレートと、ストリート主体のレートの2種類が用意されている。サーキットの方はF12、R10kg/mm。ストリートはF8、R7kg/mmだ。

さらに予算が許せば、テンションロッドのプッシュをニスモ製N1用強化プッシュ(1万7000円、工賃1万5000円)に交換したい。ステアリングレスポンス、直進性が向上する。

ハイキャスも手を加えたい。コーナー進入時に起こるリアタイヤの動きのあの違和感を消すために、東名自動車のハイキャスロック(7000円、工賃3万円)を使い、機能的にトーコントロールを止めさせる。



トライアル代表は牧原さん。最近ではサーキットでのテストを繰り返して、サスペンションチューニングに特に力を入れている。場と東大の2店舗がある。

にこなす仕様として勧めるのはHKSのスプリング。レートはフロントが4.18kg/mm。リアが4.07kg/mm。ストラットタワーバーも値段が手頃でいい。剛性アップの機能ももちろんあるが、エンジンルームのドレスアップにもなる。

また各部強化の残金で、サスペンションはノーマルで、まずエンジンチューンを考えるとすると、予算の都合でエアクリナーとマフラーの交換くらいまでしか出来ない。もちろんこれだけでも効果は上がるが、本格的なチューニングの準備という感じだ。エアクリナーはHKSパワーフロー、マフラーはアベックス車検対応マフラーがいいだろう。