

せっかくのGT5なんだから、GT-R仕様フロントバンパーじゃなく、GT5ならではのカッコにしたいよね。って話で、トライアルフォースエアロなのだ。インタークーラーは、アルファードのGT-R用を使っている。

TEXT :

トライアル
お客様仕様

R32タイプM



RB20DETベース

2.4Q+K27・3470MOJタービン



エアコンは？と聞いたら、コンソールボックスにしっかりと移動されている。エアコン付きがストリートの基本。

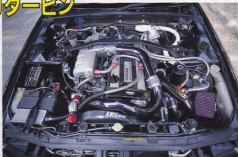


運転席は左ハンドル・GT-R、助手席はA-8を改造している。

アホでそれってくらいいい。サークル140のマフラーは、もちろんトライアルフォースの「V」マーク。メインパイプは804-954だ。



スタアリングコラムはアースロ、センターコンソールには換気扇、油圧計、水温計、スーパーAFCをセット。



ブッといちゃんパイプが設置したエンジンルーム。最低をさぐりすぎたため、とにかくパイプのピンクすることを入れている。エアロもインフィニティ用のものを、エンジンにはもちろんランタス取り入れ。IN256度/8.5mmリフト、巨文26度/8.5mmリフトの素人カラムを用い、550ccのメインインジェクター・モトリアルオリジナルコンピューターで制御。

まずはエンジン。2.4Qは、東名の82cc換気システムを使い、コンロッドとクランクはR26純正を適用。これで82mm×73×7mmで2335ccになる。ちなみに、231で最高速を競っていたころのR24だったのは、東名の82cc換気システムと73×7mmクランクを使った2335cc、HKSの81・25cc換気システムと76mmクランクを使った2364ccがあったんだ。当然、82cc×76mmなら2407ccで考えもあつたんだけどね。そんな時代から考えたら、R26純正コンロッドとクランクを使うのはチューニング費用も安上がり。R25に載

R20DETのブリストアブもそろそろ飽きてきたことだろう。R20ベースで考えるなら、こんな仕様がフルチューン。



足まわりはワンタム車高調、ノバのスプリングはフロント8球。ホイールはトライアルフォースゼルダ（8J-17）、タイヤはネスバQ15/45-17。

タイプMのよさを残して
チューンなら、RB24&
フルエアロでキメろ！

るのだ。エキスタリアは、トライアルフォースフロントバンパーとサイドステップとリアバンパーマフラーで、さりげなくキメている。R32タイプMのRB20や、GT5のボディを走らしたままストリートチューンするのだ、こんなクルマに仕上が

せ換えるか、R20改2・4までいくかはキミ次第。このオーナーは、競い合えるストーンの道を選んだってワケ。



リヤは6球のスプリング。ゼルダ（8J-17）に、ネスバ（25/45-17で、前後ともトライアルフォースカーボンバンドを使っている。