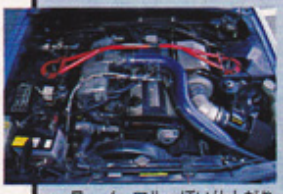
エンジンチューンだけでなく スタイリングまで完璧に仕上げる!! カッコ良さと速さを両立

トライアル

問い合わせ／トライアル
南大阪店TEL.0722（54）7039
東大阪店TEL.0729（65）6823

タービンは、T04Sをチョイス。かなりピーキーな感じはするが意外にも、マイルドな立ち上がりを見せてくれる。



一見、ノーマルっぽい仕上がりのエンジンルームではあるが、GT2535タービンでブースト1.3kg／㎠に設定している。

SPEC／ECR33

- 排気量：2500cc
- ピストン：ノーマル
- カム：ノーマル
- クランク：ノーマル
- コンロッド：ノーマル
- ガスケット：HKS製1.2mm
- クリーナー：HKS製パワーフロー
- インタークーラー：アペックス製ハイブリッドインタークーラー
- 過給器：GT2535タービン
- EXマニ：ノーマル
- ウエストゲート：ノーマルアクチュエーター
- マフラー：HKS製スーパードラッガー
- フロントパイプ：トライアル・オリジナル
- エアフロ：Z32用
- 触媒：ストレート
- ブローオフ：HKS製シーケンシャルブローオフ
- クラッチ：OS製ツインプレート
- デフ：ノーマル
- ポンプ：GT-R用
- インジェクター：ニスモ製550cc
- ラジエター：トライアル・オリジナル
- CPU：トライアル・オリジナルメインCPU
- 過給圧コントロール：HKS製EVC J
- 設定過給圧：1.3kg／㎠
- スプリング（F／R共）：ノーマル
- ショック：ノーマル
- ブレーキ：ノーマル
- ホイール：トライフォースゼルダ
- シート：レカロ×2

SPEC／HCR32

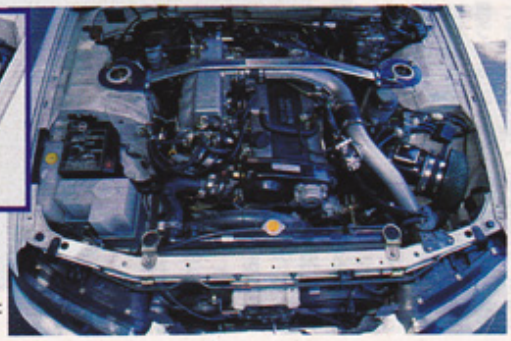
- 排気量：2400cc
- ピストン：東名製2.4ℓピストン
- カム：IN&EX264°
- クランク：GT-R用
- コンロッド：GT-R用
- ガスケット：HKS製1.0mm
- インタークーラー：トライアル・オリジナルSPL
- 過給器：T04Sタービン
- EXマニ：トライアル・オリジナルSPL
- ウエストゲート：HKS製レーシングウエストゲート
- フロントパイプ：トライアル・オリジナル
- エアフロ：アペックス製BFC
- 触媒：ストレート
- ブローオフ：HKSレーシング
- クラッチ：OS製トリプルプレート
- デフ：ニスモ製LSD
- ポンプ：GT-R用
- インジェクター：550cc／HKS製AIC 380cc×2
- CPU：トライアル・オリジナルメインCPU
- 過給圧コントロール：HKS製EVC
- 設定過給圧：1.0kg／㎠
- スプリング(F／R共)：ノバスプリング・フロント10kg／リア8kg
- ショック：クワンタム製車高調
- テンションロッド：ARC
- ブレーキ：トライアル・オリジナル
- エアロ：トライアル・オリジナルエアロキット
- ホイール：トライフォースゼルダ
- シート：レカロ×2

やみくもにチューンするのではなく目的を決めるコト

トライアルと言えば、GT-RやGT-Rワゴンを想い浮かべる人が多いハズ。しかし、なにもGT-Rだけにこだわっているワケでもなく、GTSにもトコトンこだわったショップでもあるのだ！　そこで、トライアル流快適チューンを施したR32・33GTS-tチューンを紹介しよう。トライアルの牧原さんいわく「まず、知っての通りR32・33は排気量が違うので、チューンの進め方も当然違ってくる。で、R32の場合は、トルクのあまりないエンジンなので、一番最初にタービンを選ぶ段階で、どういう仕様にするかで決まってくるんです。例えば、RB20のままでチューンを進めて行こうとするならそんなに大きいタービンは使えないし、逆に大きいタービンを使おうとするとピーキーになってしまうので、それを補うために排気量を4ℓへとアップするのが、R32をチューンする上ではワリと多いんじゃないですかね。それにR32の場合ですと年式的に見ても結構疲れがでているので、ヘッドをオーバーホールする際に極力ラッシュも新品に替えた方がいいじゃないかな。対して、R33のRB25エンジンの方は、エンジンに対してノーマルタービンのキャパシティが非常に小さいのがネックかな。特にマイナー後のタービンと言うのがどうしようもないタービンなので、どちらにしてもタービンを替えてやるだけで、かなりのパワーアップは望める。基本的にはRB25エンジンはタービン交換が大前提になってくるんじゃないかな？

ただ、マイナー前の方がまだマシなんですけど…マイナー後は樹脂タービンのため、例えブーストアップでも耐え切れないので、タービン交換は必要になってくる。それと忘れてはならないのがエアフロ&燃料系。R32・33ともにノーマルインジェクターの容量が小さいのとエアフロの計測範囲が狭いので、550ccインジェクターとZ32用エアフロ、GT-R用燃料ポンプへと交換。これは、チューニングの度合と言うかエンジンが出そうとするパワーに合わせるコトで、より確かなパワーを引き出すコトができる。また、ライトにしろハードにしろ確かなショップと走る目的と言うかステージを持ってチューニングを進めて欲しい」とのこと。

容量的にもキャパシティがあるZ32用のエアフロを装着。



細かい部分にまで、手を入れたエンジンルーム。

'97 11月 ap