

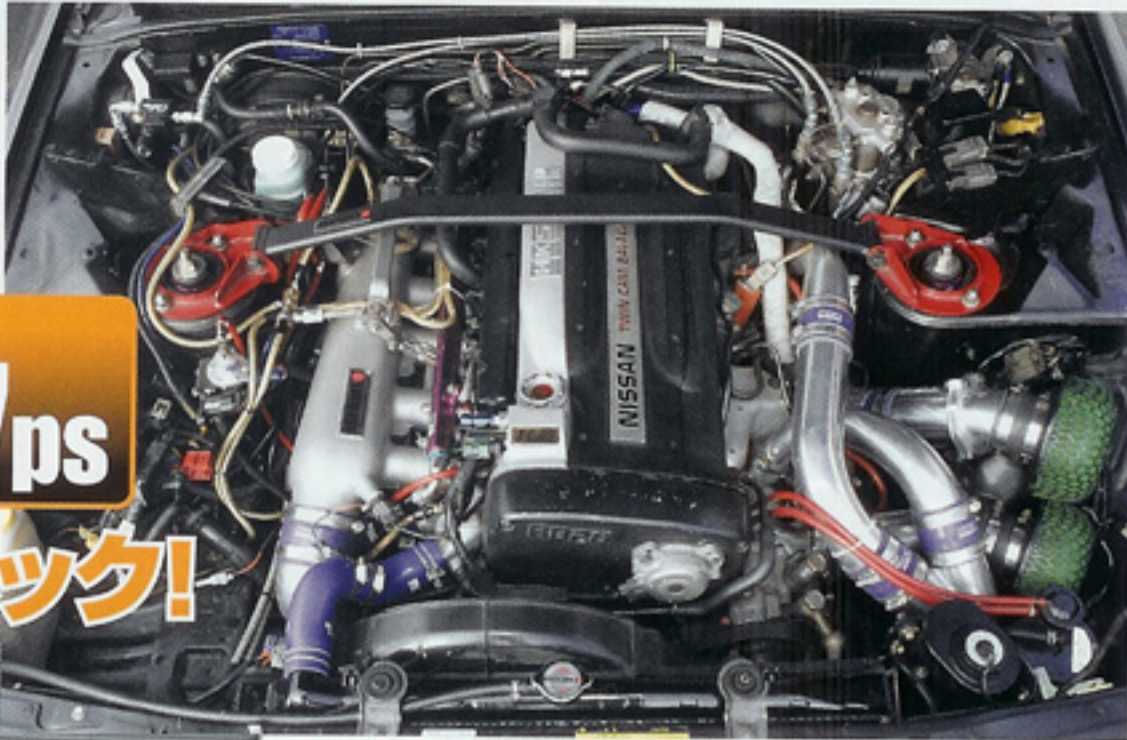
スカイラインGT-R [BNR32]

藤井勝也さん

POWER SPEC

RB25DET改(2800ccターボ・最大ブースト圧1.2kg/cm²) ニスモGTブロック HKS2.8Lキット(STEP3) ポート研磨 フルバランス取り HKS-GT-RSタービンX2/Vカムキット(STEP2) リーカルマフラー/エキマニ/インジェクター ニスモ・サージタンク/燃料ポンプ アベクセラ・キャタライザー プリップ・フロントパイプ トライアル・ビッグスロットル ARCインタークーラー ほか

強度や加工精度の高いニスモブロックを使用し、ポート研磨やフルバランス取りまでキッチリされたRB26改2.8L仕様。街乗りメインなので、低中速を重視してアクチュエータ式のGT-RSタービンをセレクト。当然ながら、スポーツ触媒付きの合法スペックだ。



2.8L&Vカムで
超あつかいやすい

計測結果

617ps

BNR32の
最新ストリートスペック!

Spirit



中古で買って6年目という藤井さんの愛車は、パツと見はノーマルふうのGT-R。だけど、ボルクレーシングの最新モデル「RE30」を履いていたり、フェンダーが微妙にワイド化されているなど、ツウ好みの仕上がり。それもそのハズ、このマシンはいわゆる「羊の皮をかぶった狼仕様」ってヤツを狙って、エンジンにはニスモのGTブロックにHKSのステップ3キット、Vカムキットなどを組み込んだ、可変バルタイ付き2.8Lのフルチューン。これにGT-RSタービンをつイン装着することで、下から乗りやすい600ps仕様を実現しているんだ。

しかも驚いちゃうのは、安全マージンをタツプリ残してこの馬力ってこと。長く乗り続けるために、最大ブースト圧も1.2kg/cm²とあえて控えめに設定しているとか。てなわけで、サーキットやゼロヨンなどステージを限定することなく、ストリートメインで作られたこのマシン。気になるフィリングはと言うと「3000rpmもまわってれば、グングン加速していくし、トルクフルだから街乗りでもあつかいやすいですよ」と藤井さん。フラットなトルク特性なので、たまに走りに行くワインディングでも安心してアクセルを踏み込んでいけちゃうそうだよ。

プリップのスーパーチャージャーキットにトライアル特注の2本出しマフラーなどで、220psをマークした小満さん。ヘッドカバーや樹脂パーツをボディカラーに合わせてコーディネートしているのがオシャレだ。

セリカ [ZZT231]

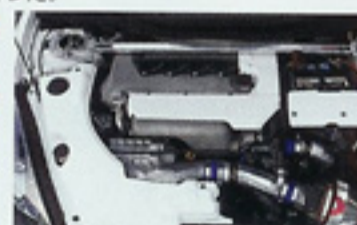
小満竜治さん

POWER SPEC

2ZZ-GE改(1800ccスーパーチャージャー・最大ブースト圧0.4kg/cm²) プリップ・スーパーチャージャー トライアル・特注2本出しマフラー/エキマニ プリップ・エアクリナー/インタークーラー ほか

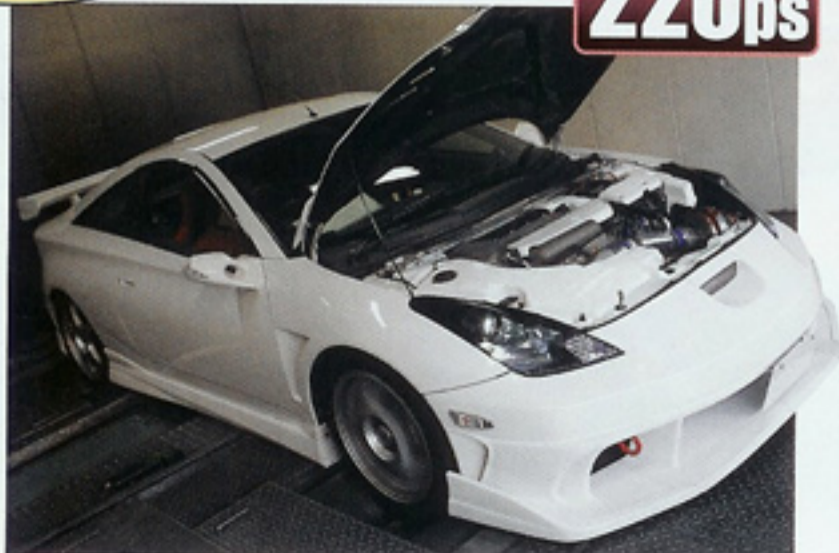
計測結果

220ps



次は3ZZエンジンで250psを狙ってます

スーパーチャージャー化で低速から鋭いダッシュを実現!



タモンデザインのワイドボディが迫力でしょ

見た目もパワーも
目指すはGT500仕様!?

スープラ [JZA80]

山本正浩さん

POWER SPEC

2JZ-GTE改(3000ccターボ・最大ブースト圧1.1kg/cm²) HKS-GT3240タービン/カムシャフト(IN&EX:294度)/エキマニ/FコンVプロ サード・スポーツ触媒 プリップ前置きインタークーラー ニスモ燃料ポンプ ほか



スタイルもパワーもGT500を目指している山本号。タービンは買ったときに付いていたTO4RからGT3240にあえてサイズダウンしたところ、狙いが的中。低速トルクがアップして街乗りやミニサーキットでの走りがラクになったそうだよ。