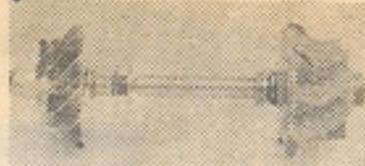




「ウチやつたらターボをTD06にしてエ、もつと上のパワーを稼ぐんだがな」

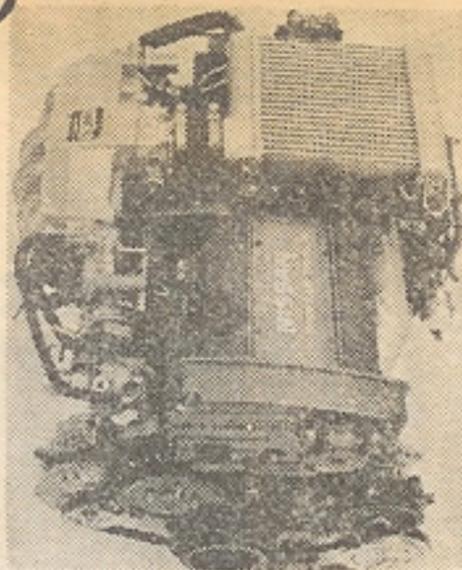
トリアルアル牧原流チューン

「4500rpm以下ならイイかもしれんけど、上はアカンなア。とくに7000rpmまでがよー回ってないな。ウチやつたらターボを三菱のTD06をシングルにしてもつと上のパワーを稼ぐんだがな。」
これが牧原流のチューンだ。



▲タービン側にセラミックを使ったセラミックターボ。コンプレッサ側はアルミだ

セラミックのタービンなどのオイシサが加わったらしく注目してんだ——山本氏



「エアロキットは、個人の好みにお任せだろう。でもボクなら、純正スポイラーをすすめる。実際、ウチの3リッターZも、リアは純正タイプだけで十分なくらいだ。」

フロントの処理は、基本的にはノーマル重視。でも最高速トライとなれば、ライト周辺をエアロ化させたいね。大型のフロントスポイラーもいい。
エンジンは、スカイライン搭載型よりも良くなってるみたいだ。まず、セラミック製のタービンは、軽量、耐久性に優れてるんで、初歩の段階までだったら十分に対応できそう。
でもそれ以上となれば、高速側に期待のもてる三菱製TD06型のタービンがいいだろう。

7thスカイラインがZマイルド & パワーに变身 by ゴーイング東京



ターボチューンのメッカ・ゴ—ング東京・代表・持田一臣氏

そのためにチューンアップとなるけど、ゴ—ング東京流にやるなら、まず、コンピューターからだろう。よく知ってる通り、キャブに代わるEGI、EFIの燃料設定をするのがコンピューターのロム。つまりキャブのジェットと同じ役目をする。このロムを解析してやれば、RB20DETだつてチューンアップの度合で、燃料を増量してやれる。これに合わせ、カムシャフトのハイルフト化もできそう。エンジンのバラツキを抑える、というところからいけば2ミリア

そしで、インタークーラー、マフラーは、欠かせない交換パーツ。チューンアップされると、容量不足になるインタークーラーは、いまのところスペース的問題さえクリアできれば、即始

めたい。マフラーはすでに70φのオリジナルを開発中だ。これで、180ps(ネット)のRB20DETが、よりパワフルに变身でき、250km/h台のマシンになるのも可能だろう」

「まずコンピューターからだ。ハイカムと合わせれば結構イケルと思う」

「最近のニッサン車は大きいボディで豪華になったみたいだね。その分、操縦安定性はずい分と良くなったみたいだ。でも、ノーマルパワーだけじゃ、逆に重いボディが災いして今イチのパンチ不足。とくに7山スカイラインなんて、そのイメージが強いんだよね。」



チューン次第で、真っすぐ走る安定感のあるマシンに仕上げられる——持田氏談

「基本的にはエンジン自体のチューンアップは、できないと思っ
ていい。でも、無理矢理にやるなら2.2l→2.2lへの排気量アップもできそうだ。
タービンは、Zで採用になったセラミック製タービンだったら面白かった。
が、スカイラインのは、交換が必要だろう。
目的に応じたタービンを、ゴ—ング流にチューン。マイルド&パワーがモットーなので、ツインターボよりシングルだ」
(堀越保)

2.2lへのポリウムアップもできそう——持田氏談(写真はRB20DE)

