

N E は い ら な い ！ ?

# TURBO!!

ストリートオンリーのターボチューン。こいつが、新世代のチューニングだ！限界性能は控えめに、そのぶん中速域のトルクと扱いやすさ……こいつがエンジンノーマルでOKとくりゃ、ボクは明日からターボチューンに夢中だ〜!!

## E/Gノーマルターボはフル!?

ノーマルターボじゃ物足りない。かといって、なにがなんでもフルチューンってのも、ちよつと……こんなふうな考え方をするひとが多くなってきたようだ。

時代が変わった。こいつは、チューニングカーだけではなく、ノーマルカーがピンピン変わってきたというのだ。

日産がL20にターボを装備し、市販車として初めてのターボバージョンを世に送り出したころとは、雲泥の差なのだ。

CBがストリートの走り屋に提案してきた、NEO STREET FIGHTERに、もうひとつのバージョンを付け加えよう。エンジンはノーマル状態のまま、ターボチャージャーをはじ

めとして、補機類の交換、そしてセッティングでターボファイリングを楽しもう、っていうのが、それだ。

エンジンがノーマルっていう理由は、なんたってエンジンをバラしてチューニングし、組み上げてやると、金がかかるってのが第1。そして、現在のノーマルエンジンのポテンシャルがなかなかのものをもって、いる、ということが第2の理由だ。

昔のエンジンと比較すると、現在のそれは、材質の向上、ウォータージャケットやヘッドボルトの位置など、ターボパワーに対して、十分の強度をもっている。

だから、エンジンによつては、1kg/cm<sup>2</sup>のブースト圧をかけて3000馬力を発生するノーマルエンジンってのもある。

## 牧原道夫 (トライアル)



「リアルタイムレスポンス」こいつが、現在のクルマには欠かせない条件やね。ストリートユースのクルマには、「ある程度」

以上のパワーは必要ないと思う。昔は、MAXパワーだけを追いかけていたけど、いまは、それじゃ通用しないね。中速域のレスポンス、低速→中速のつながり、そんなものをもったエンジン特性に仕上げないと、いまのクルマじゃないね。

ターボをチューンしていく場合でも、ノーマルエンジンのセンを崩したらダメ。ノーマルのよさを生かしたチューニングをしてやらないとね。

また、電気やガス、バルブタイミングなど、細かいセッティングをカッチリとやることで、同じ仕様とは思えないほど「味」が出てくる。こいつが、最高におもしろいね。

## 新感覚TURBO証言!

ただ、気をつけなくてはいけないのは、ノーマルとはいっても、ターボモデルのエンジン（FJ20ET、VG30ETなど）以外のエンジンは、なんらかの方法で、ターボチューンを施してやらなければいけない。ヘッドガスケットを厚いものに交換してやるなどして、圧縮比を低めに設定してやるのだ。

今回、テスト&試乗したクルマに搭載されたエンジンは、腰下部分はすべてノーマル。ヘッドも、ほとんどのものがノーマルだ。メタル製のヘッドガスケット（2×2.5mm）を使って圧縮比を落とすだけのエンジンが、アクセルをグンと踏み込んでやるだけで、純正ターボとはまったくケタ外れのレスポンス&パワーを発生するようになる。

ハッキリいって、これほどのパワー&レスポンスは、ノーマルターボに乗っている人間には予測もつかないほどハイレベルなもの。これだからチューニングはやめられない。

## 補機類を重視 ！こいつが通だ!?

もうひとつ注意したいのは、ドライビングを「楽しむ」かどうかという問題だ。いくらパワーがありレッシングカー並みのレスポンスがあるといっても、ドライブするだけで疲れるようなクルマは、欲しくない。ノーマル風クラッチで、耐久性があり、街中でも扱いやすい……こいつが、これからのストリートモデルじゃないだろうか。

もちろん、フルチューンエンジン