



によるノッキング（ターボ車・デトネーション）を防ぐため、インタークーラーはオリジナルの大容量タイプにし燃焼効率を高めている。



ここ中山サーキットの場合、低速ギアを多用するため、シリンダーブロックが非常に過酷な状態にさらされ、セッティングが不完全であるとよくエンジンプローを起こすが、トライアルが最高速チャレンジで得たノウハウはここでも十分に発揮されていた。しかし、パワーチェック300psを計測しているものの、ここ中山ではストレートが短いため、ターボ車が有利とする後半での伸びが発揮できず、4速でのパワーが体感できなかったのが残念であった。



ターボ車のパワーアップに必要な不可欠なマフラーは、オリジナル80φの大口径のため、やや低速ではトルクレスを感じるが、フルブースト時の高回転域におけるピックアップは非常に好感がもてる。

このスカイラインターボRSは補機類の充実により、パワーアップが図られているが、エンジン本体までチューニングを施すことで、よりパワフルになることは確か。しかし、扱いにくさを伴ったマニアックな特性に変貌することから、オーナーの心得たチューニングといえよう。



## 本格的なサーキット走行となれば 今以上のサスペンションチューニング が必要



増大したパワーを確実に路面へ伝達するため、クラッチディスクのみを東名メタル製に交換している。現時点でのサーキットランではスベリもなく、確実なクラッチミートを可能にしている。



ブレーキ系は使用目的に合わせ、パッド、およびブレーキオイルの変更により、周回数を重ねた後でも特にフェード現象は感じられなかった。ただ、ブレーキングの際にシフトチェンジを同時に行うと、エンジンマウントの剛性不足によるシフト抜けが発生した。強化エンジンマウント、ミッションマウントが欲しいところだ。



サスペンションは純レース用とまではいかないが、なかなかコントロールしやすいセッティングである。しかし、レーシングラジアル装着によるハイグリップのため、周回を重ねるごとにややショックのタレを感じた。低く、バネレートの高い方が



レーシングラジアルならではのクイックなハンドリングが可能になると思われる。



インテリアはブースト計、排気温度計により、エンジンコンディションがひと目で管理できる。しかし、シート、ステアリングがノーマルであったことから上体部、特に腕部にコーナリング中の横Gがかかるため、ステアリングワークにやや無理がある。サーキット走行ではやはりスポーツタイプへの交換が望ましい。

○総評：各ポイントにいい部品を使用することで、そのもたらす相乗効果はたとえベースエンジンがノーマルであってもパワフルかつドライバビリティに仕上がっている。エンジンに関しては無駄、片寄りのない完璧なチューニングといえよう。



ただ単にハイパワー化するなら、排気量アップ、ツインターボ、キャブレター化、などのさまざまな方法

