

TO-4改とAICによりターボのセッティングは完璧

ターボチューニングに関しては、全国でもトップレベルの実力を持つトライアルによってチューニングされたスカイラインターボRS。チューニングベースに最適なFJ20ETの耐久性を損うことなく、タービン変更（TO-4改）、過給圧アップ（0.78kg/cm²）をし、それによって増大する風量を計算して、圧縮比を7.8:1へ落としている。そしてフルブースト時のガス不足に対応するため、追加インジェクター用コンピュータ

ー・AICと2本の追加インジェクター（180cc/分）で回転数4000rpmと、過給圧0.35kg/cm²により微妙なガスコントロールを可能としている。サージタンクには耐久性および設定過給圧維持のため、リリーフバルブ装着とぬかりない。

ブーストがかかるまでは圧縮比の低下、タービンの大容量化により、ややパンチ不足を感じるものの、インターセプトポイントを過ぎると、さすがに変更された補機類が効果を

発揮、何のストレスなくレッドゾーンまで吹き上がり、ノーマル車にありがちな高回転域でのガス不足も感じられなかった。

通常、市販されているタービンをそのままドッキングすることで、容量だけを増大するチューニングが多い中、ベースエンジンの特性に合わせ、ハウジング交換によりベストなセッティングに持っていく技術はさすがといえよう。

過給圧アップに伴う酸素密度低下

引き出した ング

スカイラインターボRS
FJ20ET

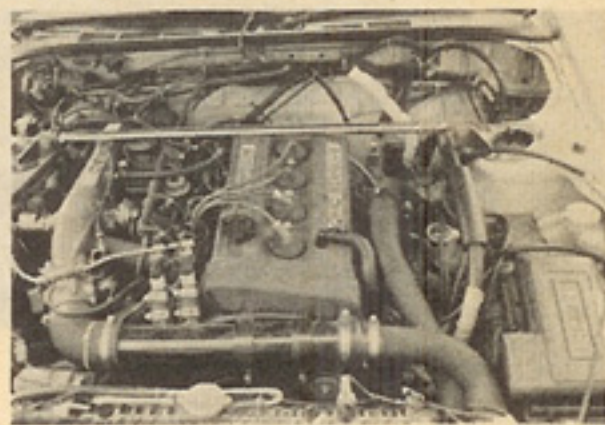
ットラン

チューニング・データ

スカイラインターボRS（58年式）

●エンジン：FJ20ET

HKS 2mmガスケット 圧縮比：7.8 タービン：TO-4改 A/R：0.7 過給圧：0.78kg/cm² HKSフューエルコンピューター AIC+追加インジェクター×2（180cc/分）トラストリリーフバルブ トライアルORGインタークーラー トライアルORG80マフラー

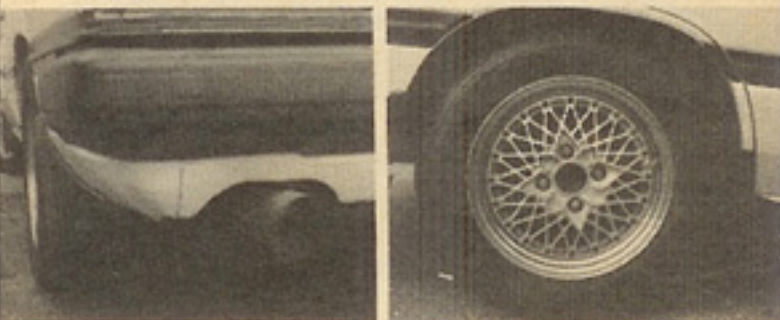


●伝達系

東名メタルクラッチディスク

●足まわり

サスペンション：F/R共にホシノインバル ショック：F/R共にトキコ ホイール：F/R共にBBS 6.5 J-15 タイヤ：F/R共にアドバンHF-DR 205-60-15 ブレーキ：フェロードDS11 オイル：DOT4



●室内

トラストVVC ブースト計 排気温計

