

チューニングSPEC
しめて サツと
60万円

燃料系は追加インジェクター2本とAI-Cでチューン



マフラーはHKSの55φ、2本出しの出口はほとんどノーマルと変わらない



タービンはより容量の大きいTD06に交換。トラスト製VVCとHKSのウエイストゲートを装着。最大ブーストは11kg



エキマニはステンレス製に交換。エンジン本体はガスケットまで全くのノーマル。ICもノーマルだ



オーナーの三谷くんは23歳。ノーマルの状態で2000kmほど走ってすでにチューンUP



3000psいけば4000psは目の前やワ。ノーマルに比べ、このくらい速くなつたぞ!

このクルマは、現在の進んだチューニング技術をもってすれば、エンジン本体を開けないポルトオンターボでも、3000psくらいはラクに出る、という見本やな。

やってみることは、タービンをより高速型にして過給圧を上げ、それに見合ったガソリンを供給する、ということなんやけど、それだけでもビックリするくらいパワーが上がる。

このクルマはオートマやから、スタートこそやのっさりした感じやけど、3000回転以上になってブーストが本格的に立ち上がってきたときのパワー感は、やはりノーマルの比やないで。テールをグツと沈めて、あの重たいスカGが軽々とダッシュしよる。

さすがにデカイタービンはブーストが立ち上がるまでにちよつと間があるから、ワインディングにはあんまり向かないかもしれへんけど、ふだんATでラクしとして、イザというとき高速道路でブツギリというような使い方がピッタリのエンジンやつたな。

レポート ● 鈴木直也



シートはノーマル。ベルトをシュロスに取り替えて、必要最低限の安全配りチューン



ホイールとタイヤ以外は前から見ても後ろから見てもノーマル一色



今のクルマはエンジン本体はノーマルでも補器類のチューンだけで充分や。とは牧原社長の井ノナルティの奥にブースト計。下にはAIC、ターボタイマー、VVC

エンジンいじらんでも高速じゃ負けへん

チヨイと過給上げりやあ

Max. Power = **330**ps



スカイラインTD06GTS

by トライアル
トライアルのSHOP紹介は39ページです
アウトストラダのアルミにピレリP600

