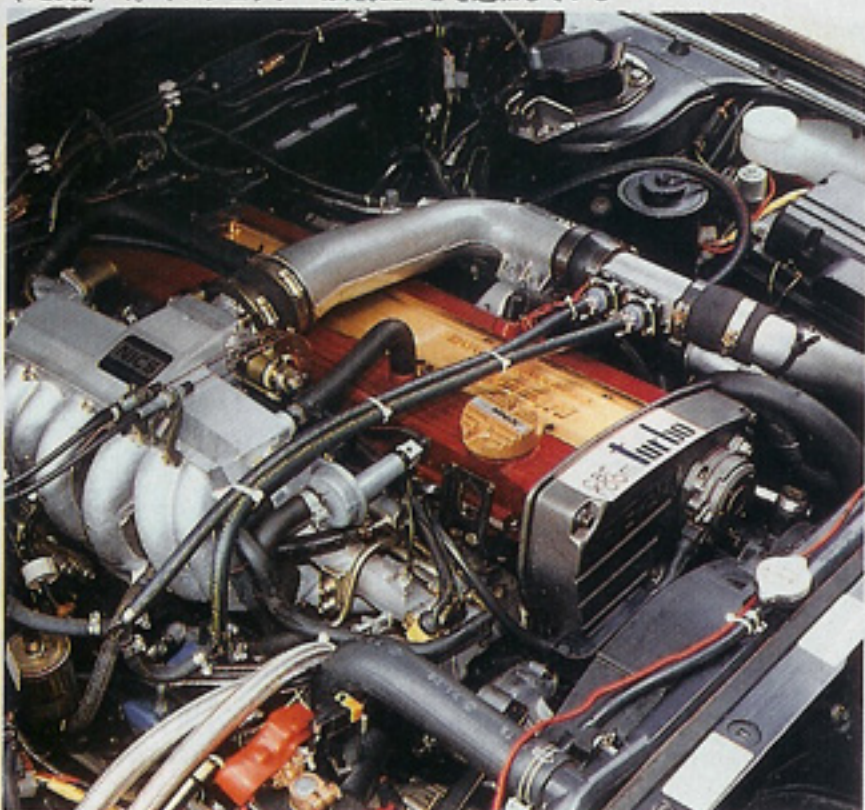


最強チューンドが手に入る!

チューンドにとって400万円というのは、大きな意味を持っている。クルマ代込みで400万円というのは、本格的チューンの足がかりの金額であり、チューンだけで400万円というのは究極チューンドの金額でもあるからだ!

ENGINE

最高速トライアル用の500ps、F1タービン×2のユニットから、そのノウハウを踏襲したデチューン版。DOHC24バルブ3.2ℓは変わらずだが、タービンはF1タイプ(K26改)×1。インジェクターは720cc×2を追加している



COCKPIT

ナルディのステアリングとブリッツのVV C、SICタイプIIが並ぶ。シートはノーマルだがウイランズの4点が装着されていた



セントラル20の新製品、GTS用の240km/hスピード&タコメーターキット。価格は各4万円だが、ノーマルは下取りしてくれる

TUNING MEMO

- ▶メカニカル関係 RB32ターボ・エンジン
コンプリート約100万円
- ▶ターボ関係 F1タイプタービン他
補器類含む 約40万円
- ▶燃料関係 約10万円
- 総費用 約150万円

さすがに3・2ℓターボ。加速は5速でも3速並み!

6/26号で紹介したセントラル20の最高速トライアル用ユニットは、RB20DETをベースにした3・2ℓツインターボ。500psを目標に、この秋、200ZRに搭載されて谷田部チャレンジが決定しているけど、目的はもちろん320km/hの日本記録達成だ。セントラル20では、このユニットに傾けた技術と情熱を、少しでも安価にユーザーに味わってもらおうと、3・2ℓのデチューン版エンジンを併行して開発、その1号機がスカイラインGTSに積み込まれたのだ。

DOHCのヘッド関係、インタークーラー等はノーマルだが、3・2ℓへのスケールUPとF1タイプタービンの架装で、パワーは120ps、トルクは13kgm近い向上を記録。車両本体込みで約400万円というチューン価格は、この性能とファントドライブ度から見て、大バーゲンと言えるんじゃないかな?

3・2ℓの余裕はハンパじゃない。アイドリングからのスタートでも、スロットルをほんの一踏みしただけで、一瞬にしてクルマを押し出す感じで飛び出していく。

過給が立ち上がるのは、3500rpmくらいからだけれども、なにせトルクがもともとたっぷりな上に、ノーマルの低いギアリングときているから、低回転域からのレスポンスも抜群。そして3500rpmを過ぎたあたりで、ブースト計の針が引っ張られるように、あっという間に0・7kg/cmを指す(今回は慣らしということもあってブースト圧はやや低めの設定)とロケット加速の開始だ。7000rpmまでイッキに吹き上がり、4速、5速になっても加速は衰える感じはまったくなし。100km/hは5速で3200rpmだけで、ここからは5速で2ℓスポーツの3速並みの加速をしちゃう感じだ。

街中での抜群の使いやすさと、炸裂パワー。この両方がどっちも文句無しってところが、セントラル3・2ℓRBターボ・ストリート仕様の持ち味なのだ。

(S・S)

さすがに3・2ℓターボ。
加速は5速でも3速並み!

♡♡♡♡♡ Dream Come True, If You Get ¥400 MAN



ぜいたくは素敵だぜ!
最強、最高のソアラ

TUNE総額
約414.2万円

ソアラ
3.0GTリミテッド
(エアサス仕様)
byトライアル
エアサスを最もハードに固定するSTS+トライアルサスKITで堅めた足はスバルタン