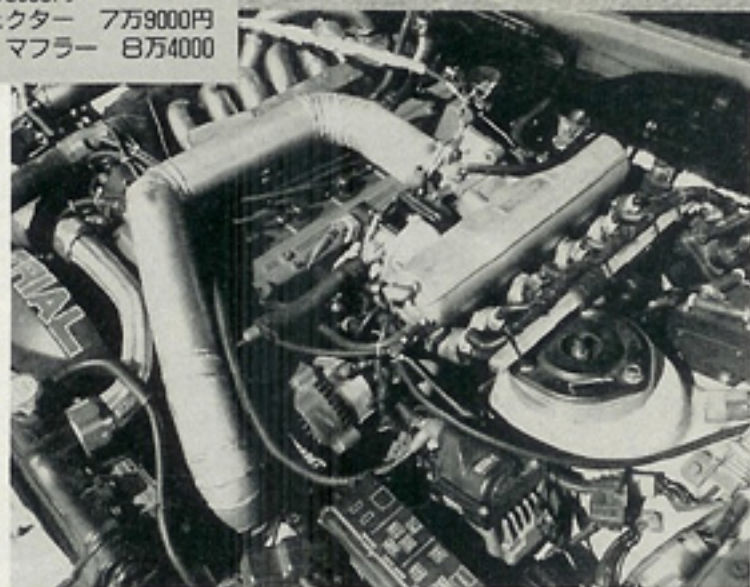


88' OPTION
10月増刊

○RBチューン 80万円コース (工賃込み)

ギャレットT04E 32万円
Fコン8万8800円
GCC 4万5000円
追加インジェクター 7万9000円
オリジナル・マフラー 8万4000円



エンジン・ルームも太いパイピングとタコ足が目につく。

最高速仕様のソアラはさすがに高回転ターボ・パワーだ。

1G-GTなら自信あり。 ソアラ/スーブラの足もGOOD トライアル SOARER(1GGT)

フェアレディ30Zで、300キロ・オーバーの関西第一号車を作ったトライアル。現在もソアラ/スーブラが得意車種だ。

「1G-GTの特性を生かすには、本当ならカムなどのヘッドまわりをいじりたいところですが、これはステップ3の段階に

可能という。この80万円コースの特徴はインテーク・ラーをノーマルでカバーしている点。これでもパワーは3200~3500psまで可能という。

そのストリート仕様では、やはり5ナンバーの1G-GTを80万円くらい(工賃込み)の予算で速いマシンに仕立ててくれる。「1G-GTなら一応、限界までやったら、どんなセッティングの注文にも応じられます」とは有馬店長の弁だ。

1G-GTの場合、ノーマル・タービンでもかなりチューンすることは可能だが、高回転型のエンジン特性を生かすには、T04Eタービンを使って、燃調などは追加インジェクターとFコン、GCCなどでセッティングする。もちろん、マフラーはオリジナルの76φを使っている。



オリジナル・マフラーは76φのダブル出し。



「1G-GTには絶対自信がある」と有馬店長。



テイルルームもあるシャシをお店に持っている。

「今後やりたいのは、ニッサンRBですね。まだパーツが少ないからむずかしいですが、ツインターボにしてみたい。今、グロリアでRBやってる状態はT04E(14B/18)のブリストを0.6にして230キロ仕様です」

そのサス・キット、フツの車高調整式のフロントは直巻スプリング+ビルシユタインの調整式ダンパーの組み合わせでストリート用にして、TEMS対応は全体的にハードな低圧ガス・ダンパーを選んでいる。なおスプリング・レートは前後8/5kgくらいだ。ソアラ・クラスでもスプリングに直巻を採用するのはシビアなレート設定ができるからだ。

このほか、トライアルのおススメはソアラ/スーブラ用のTEMSサスのチューニング。このクラスはいかにパワーに合ったサスを作れるかがカギです。うちは谷田部でのセッティングが多かったの

で、高速直進性なんか神経を配ってます。タイヤもゴーマルを履くのでサスを交換するだけでなく、アライメント調整がポイントですね。