

5位

CPチューンで余裕を得る

快適なドライバビリティを生むCP(コンピュター)チューン。交換も簡単だ



'88・6/26号登場

CPチューンド・シーマ

爆発的なパワーを得るチューニングももちろん結構。だが、さり気なく中身の濃いチューンも魅力的である。インバル・シーマはまさに後者。コンピュターを交換して、最大過給圧を0.8kg/cm²にしただけ。だが、低中速トルクのアップは明確で、同時にレスポンスもグンと向上している。

ピークパワーは、25psのアップにとどまる。されど、そのドライバビリティはバカにできないものがある。エアサスをさらにきめ細かく調整できるサス装置もマルだ。

TUNING MEMO

ハイパワーコントロールユニット/スーパーサスペンションユニット/260km/hスピードメーターetc

インバル：☎03(439)1122

ノーマルの車高だとこれくらい。走っている写真では、もっと車高が低いのがわかる？



Dr.ヤマダの内申書

これからのチューンで主流となるのは、こういったさり気ない方法かもしれない。過激なだけがチューンじゃないという好見本。

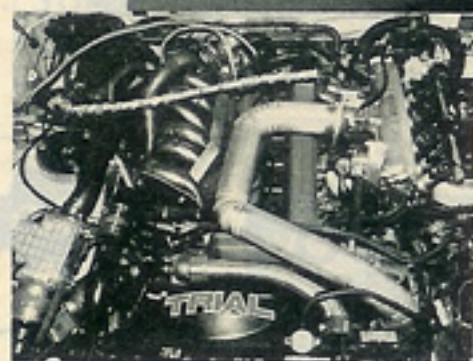
2.4Lの1G-GTは絶品

1G-Gは、2.4Lに何が何でもしたいと思う程の出来の良さ。ターボ効果もピンピン!



'88・5/26号登場

トライアルソアラ2.4GT改TD-05x2



ツインターボとバイピンクでギツシリの1G-GT改。5000rpm以上でパワー爆発だ

TUNING MEMO

HKS製2G(2.4L)キット/TD-05タービンx2/264カム/HKS製3層インタークーラー/80ピクトリマフラーetc

トライアル：☎0729(65)6823

あれ、いつ、こいつは3Lエンジンじゃないの……、そういいたいくなるほど低回転域のトルクがビシバシと太っている。1G-Gといえは低速がまるでダメ男だったが、それが一変して東大出の秀才に。もう、これだけでも十分に表彰状モノ。トリアル・ソアラはなんとそのあと、正確には5000rpmを境にターボがグググ……と効き出す。TD-05のツインターボ仕様で、最大過給圧1.4kg/cm²、オーバー400ps。扱いやすさとバカッ速が両立されているあたりは、さすがに関西で実力トップクラスのトリアルだ。

Dr.ヤマダの内申書

8.7と高めの圧縮比で街乗りもラクチン。それでいて400psオーバーの大パワーを出すセッティングは見事。どこまでも伸びる味を持つ

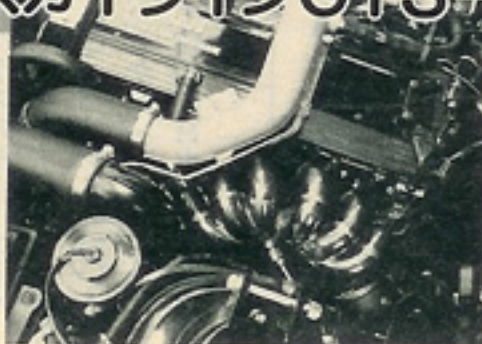
先取りのF1タービン"R"

オリジナルのサスとも相まって、高速での安定性は抜群。ノーマルの3速増速のスピード感だ



'88・5/10号登場

マインズ
スカイラインGTS-R+IHIF1"



エンジン本体はノーマル。ステンレスのオリジナルタコ足が非常に美しいのも特徴

ご存知だろうが、ホンダF1に装着されているターボはIHFI製。通称F1タービンってやつなんだが、さすがに4000rpm中盤からじゃないとターボに勢いがつかないが、勢いづくともう止まらない。そのパワー感もさることながら、レスポンスも上等にいい。0.8kg/cm²の過給圧といえはノーマルに近いんだが、それでも300ps前後をマーク。F1タービンをうまく使いこなしたところに、まずは拍手を送りたいね。

TUNING MEMO

IHI F1タービン/オリジナルEXマニ/ROM交換50°オリジナルマフラー/オリジナルサスペンション/HICASコントローラーetc.

マインズ：☎0468(57)3313

Dr.ヤマダの内申書

現在のIHIタービンブームを先取りしたという意味で、このGTS-Rはスゴイ。パイオニアながら、使いこなした技術力に敬意を表したい。