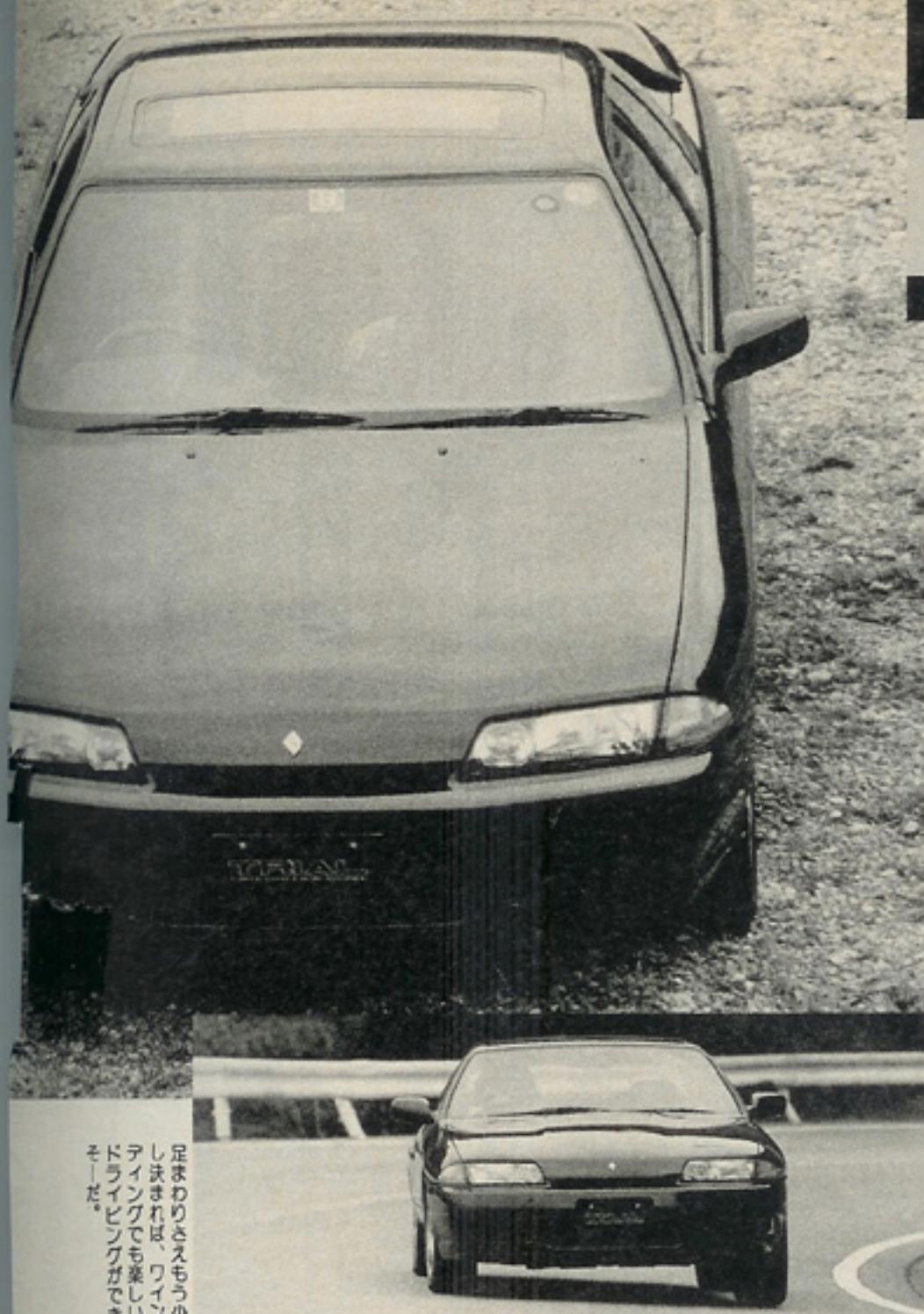


トライアル スカイライン GTS-t type M

FRの持ち味をターボチューンで
生かす!

OPTアイ Rに負けるなFRチューン



足まわりさえもう少し
しまれば、ワインディングでも楽しい
ドライブができる
そだ。



中速域にポイントを置いた、気軽に乗れるストリートマシンだ。

関西のトライアルといえば、トヨタ車チューンが多かったが、最近はやはり人気のニッサン車が多い。その中でも、ダンツはスカイラインGT-Rだ。これは関東、関西を問わず、目下チューニング戦線の超目玉なのだ。

この風潮に対して、「実際は、スカイラインでもやはりFRのtype Mが50%を占めるくらい多い。チューニングもFRの良さを生かしながらRに近づけたいらしい。」

で、トライアルでは2台のtype Mを用意して、ターボチューンの見本を見せてくれた。

一台はT3Gタービンを使つたライトチューンで、もう一台が2・4l版のT04Sタービン仕様だ。「うちのターボチューンの特徴は、どんな要望にも合わせられるところ。最高速でも、ゼロヨンでも、ストリートでもなんでもコインです」

(牧原社長)

T3Gライトチューン

まず、ライトチューンから試乗してみるが、T3Gタービンでもブースト1・2kg/cm²で300psを絞り出す。このくらいのブースト圧ならチューニングカーチューンでは高回転型になることが多い。

ところが、2500rpmあたりで正圧がかかり、3500rpmではもう0・8kg/cm²くらいかかるので、とても乗りやすいのだ。そして、トルクバンドが広い。まるでノーマルみたいなエンジンが小さいのでノーマルとどう変わらないが、誰でも乗れるターボチューンの見本みたいなクルマだ。

このT3Gタービンとの組み合わせは、HKSアルミナライズマフラーに、燃料系はFコン+トラストRebicによる追加インジェクターのコントロールだけだが、スムーズな燃調が好感。

チューニング初心者にはおススメの仕様だと思う。

ただ気になるのは足まわりで、ノーマルでもちょっと固めたい足なのに、ターボチューンしてもノーマルなのが惜しい。コーナーでパワーをかけると、すぐリヤがブレーキしてしまうからだ。初心者仕様だからこそ足をチューンすることをスメたい。



「ウチはコレで0-300km/h、狙いますよ」というトライアル牧原社長。燃調を看詰め、ぜひ、谷田間に挑戦して下さい!

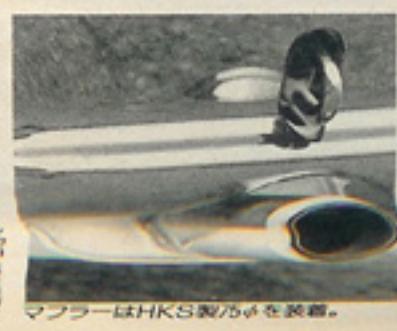
T04Sフルチューン

T3Gチューンに対して、まったく逆のフルチューンがコイツだ。T04Sのタービンもさることながら、エンジンも

2・4lにスケールアップしているのだ。このスケールアップは、かくの大容量タービンを手はシジンキヤバシティもつむべストだからだ。あくまでこれはHKSの81mmボアでアストラクション、バルブを整備。でも、もともとT04Sタービンは4kg/cm²まで、コンロード率はやはり、ドライバー、オーナーとしてコントロールする。コンロード率はやはり、ドライバー、オーナーとして



ドライバーズシートは、



マフラーはHKS製マフラーを装着。



ライトチューン版はT3Gタービン(A/R63)を装着する。燃料をF-CON、追加インジェクター(380cc×2)はRebicでコントロールされる。

PHOTO 齋藤 正

64