

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



関西のトリアルといえば、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
ントツはスカイライン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。

1台はT3Gタービンを使ったライトチューンで、もう1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ノです」

(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・2 kg/㎡で300 psを絞り出す。このくらいはブースト圧ならチューニングカーとしては高回転型になることが多い。

ところが、2500rpmあたりで圧がかかり、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特性で、パワーだけ増えているって感じがする。もちろん、高回転域はタービンが小さいのでノーマルとそう変わらないが、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、ノーマルでもちよつ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、すぐリヤがブレイクしてしまうからだ。初心者仕様だからこそ足をチューンすることをススメたい。

「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

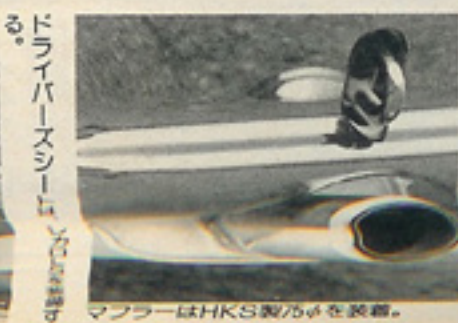
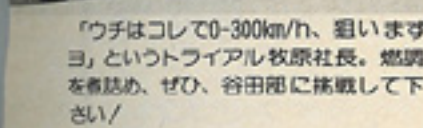


PHOTO 齊藤 正

11' 7A OPT