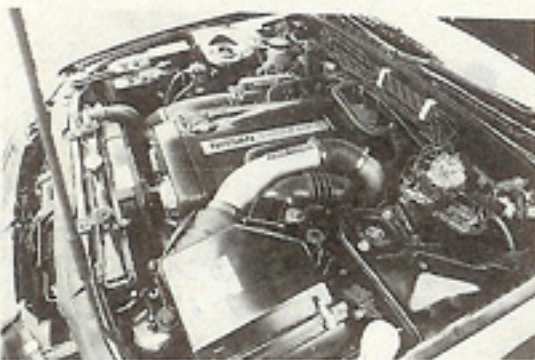




●柿本レーシング

☎0722-64-7392

ニスモタービン改×2 EVC(過給圧1.5kg/cm²) オリジナル80φマフラー オリジナルコンピュータ メインインジェクター変更

組み替えてしまうのだ(この際多少の加工が必要)。レスポンスはノーマルと同じながらも、吸入エア量は稼げるという、一石二鳥バージョンのできあがりだ。これで4速、中間域ぐらいまでは満足できるはずだ。

場合、他のツインターボ車と違って、エアフロメーターもツイン化されているので、他のツインターボ車のような吸入抵抗によるシングル化のメリットは薄いと思われる。

TD05G

絶対パワーを望む場合には、今まで書いてきたタービンでも、やっぱり役不足だ。パワー重視のタービンチョイスは、4速、5速にポイント

を絞っている。

ノーマルタービンで420ps前後のパワーを発生するエンジンに、TD05Gを装着したら、過給圧1.5kg/cm²の状態では約550~600psのパワーを絞り出すことが可能だ。ノーマルの1速、2速の瞬発力が、TD05Gでは4速、5速でも発生しているというわけだ。

TD05Gの場合4速8000rpmから5速にシフトアップした時に、ちょっとだけ(0.5秒位)ターボラグが発生する、これはノーマルギアの4速と5速の間がオープン気味のためと思われる。あんまり気にするほどの事はないが。

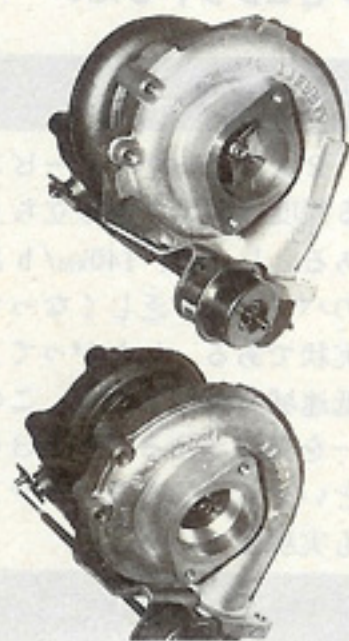
TO4Sシングル

TO4SのマキシムパワーはTD05Gと同等レベルのところにある。ただ、どちらのタービンでも言える事なんだが、絶対過給圧が低かったら、TO4Sらしさが味わえないと言うことだ。高過給圧でハイパワーというスリリングな特性を求めるオーナーにはオススメの仕様だ。

インタークーラー

インタークーラーの種類は空冷式と水冷式とがありGT-Rに採用されているのは空冷式のインタークーラーだ。大きさだけでいえばノーマルでもかなり大きい。

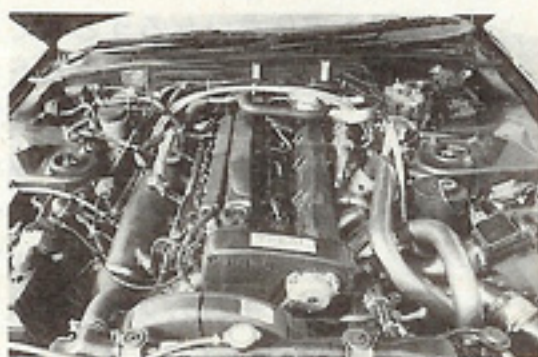
高効率なターボで圧縮された空気は、当然のことながら熱くなる。圧



(下)ノーマルタービン、(上)ニスモタービン。外観上、ニスモタービンのEX側は大きくハイパワーを絞り出すことが可能だ。しかし低速域が扱いにくくなることから、タービンのEX側を絞って使うのが一般的

TO4Eシングル

GT-Rのツインターボをシングル化させたらどうだろう。レスポンスを失わずに、シングル化させるのであればTO4Eがベストチョイスだ。とにかく中・低速が楽しいクルマができあがる。しかしGT-Rの



●トライアル

☎0729-65-6823

42.8φステンレスEXマニホールド TD05G×2 トラストレーシングウエストゲート オリジナルインタークーラー EVC(過給圧1.4kg/cm²) オリジナルコンピュータ トラスト80φマフラー