

’90年代の
走りはコレ!!

公道を走るレーシングマシン“GT-R” をチューンアップ!

スカイラインGT-R



by HKS関西サービス
トライアル

ヘタに手を加えれば かえって性能ダウン

ついに登場したスカイラインGT-R。レーシングマシンそのもののようなこのクルマの一番いいところは、とにかく、ニッサンが一生懸命になって、それこそ必死になつて作ったんだろうっていうのがよくわかるってところ。ツインカム・ツインターボのエンジンはもちろん、スーパーハイキャップ付きのサスペンション、トルクスプリット4WDを備えたパワートレーン、剛性を高めたボディ……など、速く走るためにメカニズムとテクニックが措しみなく注ぎ込まれている。

このGT-Rが、いよいよチューニングシーンにも顔を出してきた。ノーマルの出来があまりにハイレベルなため、ヘタに手を加えてもかえってバランスを崩すだけになつてしまうのだけど、そこは百戦練磨の各チューナー。「それこそやりがいがある!」とばかり、自慢のウデを振るう。今回は、そんななかから、“HKS関西サービス”と“トライアル”に話を聞いてみた。

シングル、ツイン、
シーケンシャル
いろいろトライしていく
—HKS関西サービス—

HKS関西サービスでは、先日、谷田部のテストコースで走行を行うなど、現在、ノーマルの基礎データの集収に力を注いでいる。とにかく、エンジンをはじめ、ノーマルのもつボテンシャルがあまりに高いため、チューニングをするにも従来の感覚で手をつけるわけにいかないのだ。

↓すでにノーマルタービンを外したエンジンルーム。シングルターボ用のTO4Sを手にするのが、GT-Rをメインで担当する杉田メカニック



なんせ、ヘタにマフラーだけを換えたりすると逆にパワーが落ちてしまったりするほど。ブースト圧のアップも、すぐにタービンのトラブルにつながってしまう。ようは、ノーマルのバランスを崩さないように、各部をまんべんなく強化していくのが必要。

時間をかけていろいろなやり方をテストしていくようだが、まず第一弾は、マフラー、F-CON、EVC、SLDだけでセッティングを煮つめていく。

その後に、シングルターボにトライ。これは、TO4S (A/Rは3種類ほどを試

↓研究用にバラバラにされたRB26DET。ほかにはちょっとない極太のチャンバーバイプや凸形のハイコンブピストンなど、そのボテンシャルの高さがうかがえる

