

してみて、ベストなものを決定する)を使ったもので、この本がキミの手元に届く頃には結果が出ているはず。

さらに、ツインターボを数種類トライし、最終的にはシーケンシャルターボまで手掛ける予定。このシーケンシャルターボは、おそらく来年のオートサロンショーにてお目にかかるのはずだ。エンジンについても、2.8リッターと2.9リッターへの排気量アップを考えている。

今後、このHKS関西サービスのGT-Rについては詳しくその動向を追っかけてみるつもりなので、こうご期待!

### オリジナルの フルコンピュータで 徹底的にチューンアップ —トライアル—

トライアルでも、ノーマルのデータ取りがほぼ完成、いよいよ実際のチューニングにとりかかった。まだ具体的な内要は未定だが、とりあえずはシングルターボへの交換を考えているという。偶然にもHKS関西サービスと同じようなことを考えていることになったわけだが、これは、ツインターボ用のベストなタービンが、現状ではなかなか見つからないというのが理由のひとつにあるからだ。

トライアルでは、GT-Rのチューニングについてはかなり自信をもっている。というのは、もともとここがL型エンジンのチューンからはじめ、RB20系エンジンなど直6レイアウトのエンジンチューンを得意としているからだ。GT-RのエンジンRB26DETも直6レイアウト、もちろん内要は全く違うにしても、かなりのノウハウが生かせるようだ。

ただ、このエンジンは、ポテンシャルが高められているぶん、タービンも含めてかなりデリケートにできているようなので、そのあたりを注意して、トータルバランスを考えた仕上げが必要だ。

そういう部分も含めて、現在、オリジナルのコンピュータを開発しているところ。これは、ノーマルのメインコンピュータにプラスする形のサブコンピュータではなく、全く交換してしまうフルコンピュータになる。チューニングにオリジナリティをもたらせる意味でも、大きな武器のひとつになるはずだ。

## HKS Kansai Service

# どんなに変わっても やっぱ'Zは チューンが似合う!



## フェアレディZ300ZXツインターボ

### チューン次第で引き出せる 未知のポテンシャル

11月号でも紹介した、エンドレスのNewフェアレディZ300ZXツインターボ。さらにチューニングが煮つめられて、よりパワフルに進化! まず、タービンを5MT車用(NewZのタービンは、MT車とAT車ではA/Rやブースト圧が違う)に交換し、ATもフルードの交換、油圧ラインの強化でパワーアップ。さらに、試作品として装着されていたHKSアルミナライズマフラーも、メインマフラー部のパイプ径を大きくするなど改良されて、完成状態になっている。

EVCでブーストを1.0kg/cm<sup>2</sup>に上げ、F

by エンドレス

- CONとGCCⅡで燃調、約360馬力となった。とにかく、驚異的なポテンシャルを秘めたVG30DETだが、どうやら、エンジンの出来の良さに比べてタービンがちょっとリブアだということがわかつてきた。そのあたりを重点的に強化してやれば、NewZはどこまでも飛んでってくれそうだ。



↑左右完全独立のHKSアルミナライズマフラー。前回では試作品だったが、ついに完成。2シーター用と2by2用の2タイプ揃い、価格はともに¥120,000



↑グローブボックスには、ブースト計、排気温度計、ターボタイマー、EVC、GCCⅡが整然と並べられている