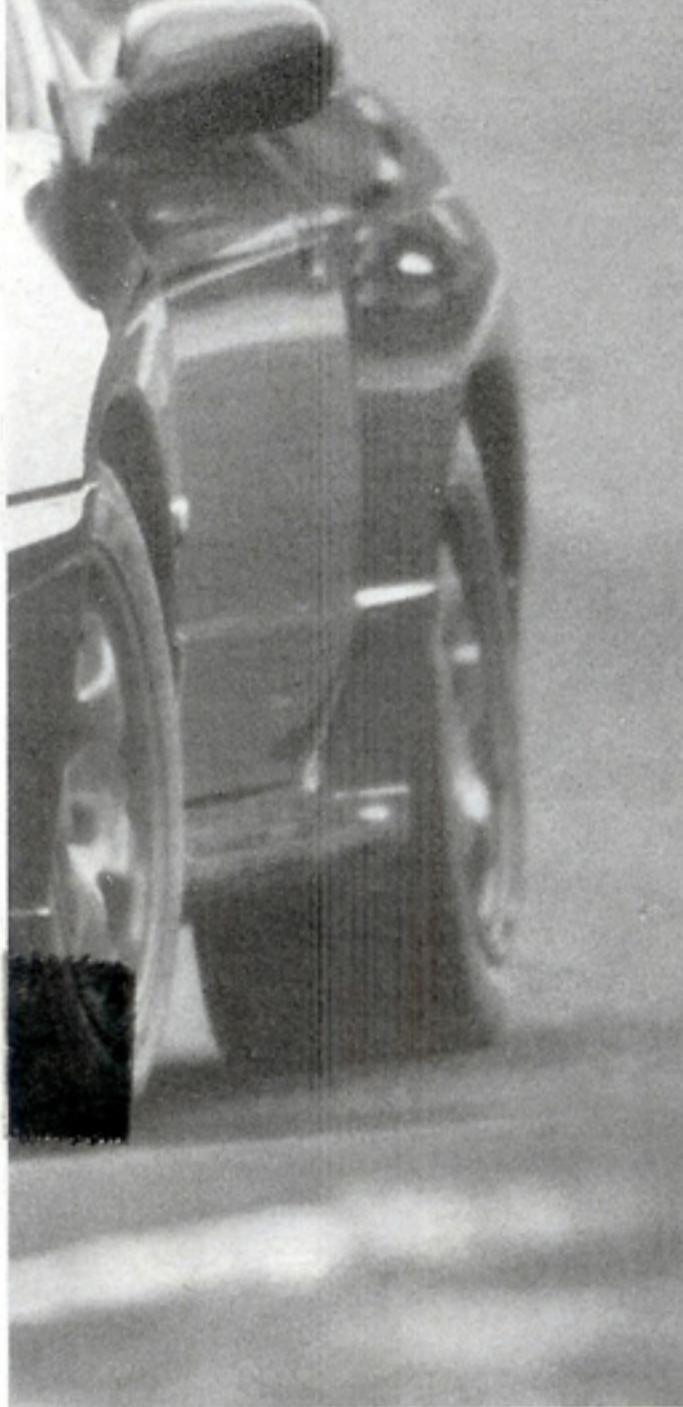


# TUNING NEW Mode



ライバーはトライアルのスタッフおよびF3レーサーの金久憲司。ベストラップは1分51秒台を計測したが、このサスペンションキットはテスト中ということもあり、今の段階ではセッティング不足だ。ノーマルよりは確実によくなっているものの、まだアンダーの特性が残っており思うように曲がってくれない。

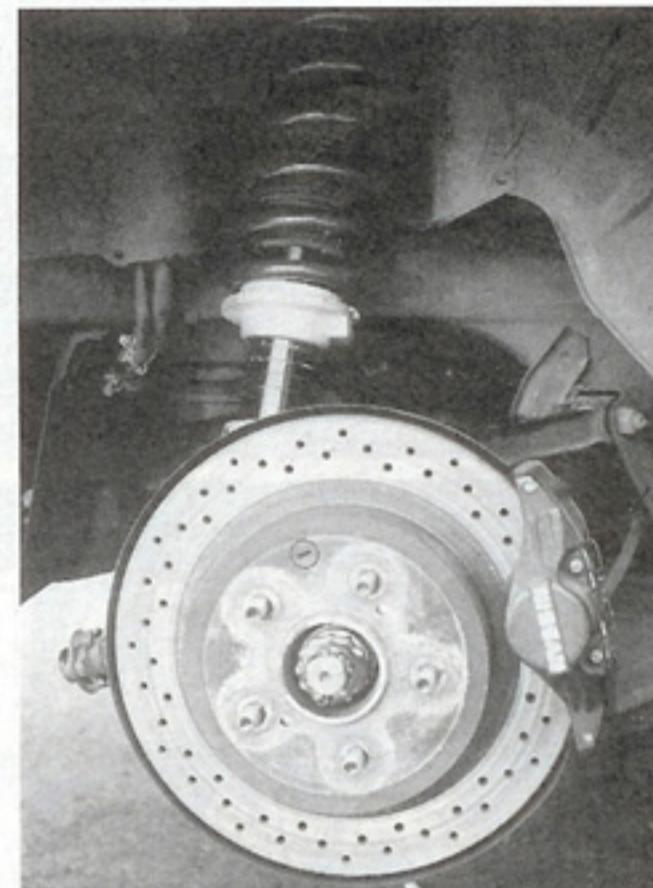
その原因としてまずあげられるのがバンブラーのセッティングミス。これによりショックの縮み側が不足してしまっているのだ。そしてキャンバー角ももう少しとてやった方がいい。またコイルスプリングのパネレートも11kg/mmあたりまで上げてやり、理想とする弱アンダーに近づけていく予定だ。

次にブレーキパッド。トライアルではメタル、ノンアスペストといろいろテストしており、ストリート用として低温時から十分な効きを確保できるブレーキパッドを追求している。今回テストしたノンアスペストは耐久性を重視したあまり、まだ効きは甘く十分な制動力は確保できていない。

GT-Rの場合、パワーがあってウエイトが重く、そのうえ4WDということから他のスポーツカーのようにブレーキパッドの強化だけでは

つらいところがある。パーフェクトなブレーキを求めるなら、ブレーキホース/ローターも含めた全体のセットアップとなってくるのだ。しかしGT-Rオーナーなら、それなりに十分なブレーキパッドはぜひともほしいところだ。

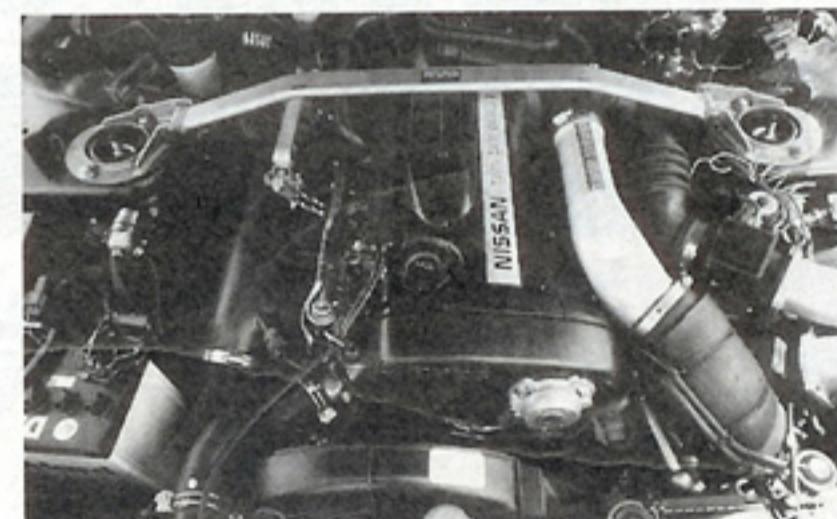
今回の取材以降もGT-Rのテストは続いている、サスペンションキット、ブレーキパッド共にかなり煮詰まってきたとのこと。TIサーキットで実証された高性能なパーツが近日中にリリースされる予定だ。



ビルシュタインの減衰力を変更し、F9.5kg/mm、R8.5kg/mmのコイルスプリングをドッキングしたトライアルのサスペンションキット。商品化される時は減衰力、パネレート共に変更される予定だ



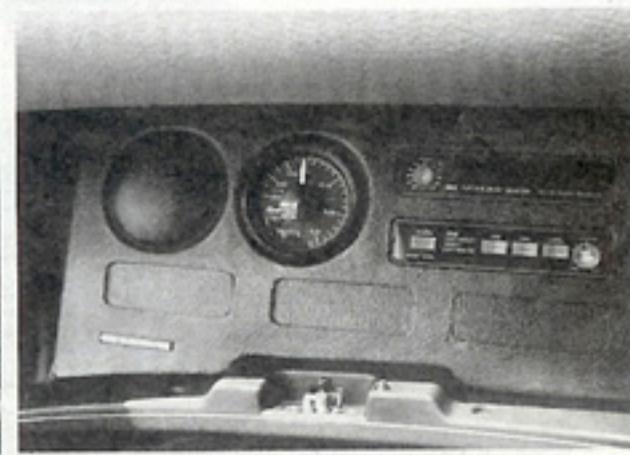
テスト時に履くタイヤはRE010S。このハイグリップタイヤでセッティングをとり、ストリートラジアルを履くとサスペンションはアンダー方向に特性変化する



ニスモタービン改に変更して450psというオーソドックスなチューニングが施されている



マフラーはアルティア80に変更され、十分な抜けを確保している



グローブボックス内にセットされるのは、EVC、ブースト計、IPモニター