

Zをどうチューニングする？

CPにタービンに…、俺なら

山本豊史さん

RSヤマモト

埼玉県新座市 ☎0484(77)7561



まずはタービンとC/Cを
効率のいいモノに変える！

パート1でも既報のとおり、CPチューナー
しただけでも、軽く260km/hをオーバー
するニユーズ。ギンギンに入れたら一体

どうなっちゃうか、とっても興味のあるところ。
チューンドZ32の戦闘力／について、東西の名チューナーに聞いてみた。

ニユーズのチューニングはこれ
からのお楽しみ

現時点では、まだニユーズが手元にないので具体的には何とも言えないけど、まず手を加えるのはコンピューターのリミッターカットでしょう。ニユーズのリミッターは184km/hで作動してしまうから、これではたるべき真のパワーが発揮できない。

ウチにくるオーナーの話によると、170～180km/hまでの加速、クルージングでは、他のクルマにまず負けない、とのこと。足まわりもパワーに見合ってマッチングが良いと聞いている。

ツインターボであればタービンの換装やエキゾースト系のチューンなどに伴い、足まわりもショック交換程度は必要となつ

久保靖夫さん

スピードショップ・クボ

東京都足立区 ☎03(857)0316



タービンのサイズアップから徐々に発展



源 明朝さん

カーショップF1

東京都江戸川区 ☎0725(22)2214



ノーマルでも確かにパワフルだけど、エンジン特性がマイルド過ぎるよね。やっぱりあのド狭いエンジンルーム内にあれだけの大きいエンジンを入れるとなると、タービンもインターフォードもあれくらい小さなものにせざるを得なかつたのかね。素材としてはスゴク良いエンジンだから、何かもつたないって感じがするんだよなア。

チューンは、まずエンジンをおろして、あのスペースの中にに入る小型で効率の良いタービンを選ぶことから始めるつもり。今までのようないきなり大きなタービンをつけるって事はハナつから無理。そして次はそれに伴ってインタークーラーの変更。

これまでのZは良くも悪くもドライバーズシートに腰掛けただけで「いかにもゼット」という印象があったけど、今度のニユーズはいい意味で真のGTカーだと思う。

Zみたいなハイパワー・ハイパフォーマンスマシンという、マフラー交換だけでおわり、というような人が結構いるんだけど、ウチで手を加えるとしたら、まずタービンをワンサイズ上のものにしてEVCを装着する。これだけで10-