

新型のイイトニスをいたただきい! ドリフト楽勝のバトルランナー!

TUNING DATA

- エンジン&ミッション
S14タービン(S13.5タービンキット) オリジナルインタークーラー (S13.5 I/C) トライアルエキゾーストシステム AVC-R AFC+Fマネージ 440ccインジェクター GT-R燃料ポンプ アールズエアロオイルクーラー NISMOクラッチ NISMO・LSD
- サスペンション&ブレーキ
オーリンズトリアルSPL (F) 8.0kg/㎢ (R) 6.0kg/㎢ S13.5ブレーキシステムキット アベックスブレーキパッド アールズブレーキホース
- タイヤ&ホイール
ADVANネクサス (F) 205/55-18 (R) 225/50-18 セグリングT/Aホイール (F) 7J (R) 8J
- インテリア&エクステリア
レカロシート ピクトールステアリング A closeフロントバンパースポイラー A closeリヤウイング

さて、なんでまたサーキットで激速のタイムを出したこの仕様がドリフト仕様になってしまったのか? というのが大きな問題だ(いいわけが苦しいわけじゃないぞ)。

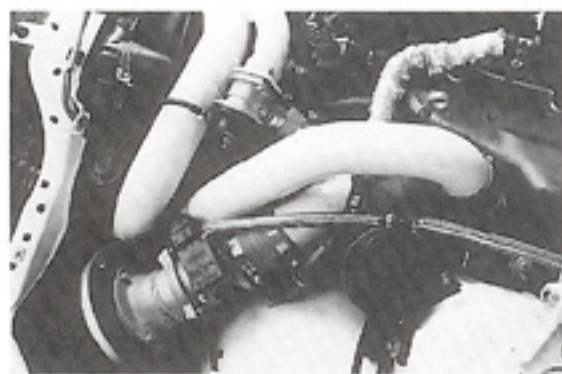
実際、このシルビアのパワーは大容量インジェクター、イン

タービン、4ポットキャリバーを流用する「S13・5ブレーキシステムキット」として、それぞれ話題になった流用ワザがキット化されて、市販されるようになったんだ。

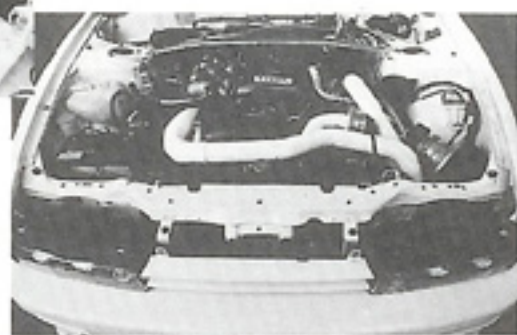
それにより低中回転域がトルクアップして、アクセルによるドリフトコントロールが楽にできるようになったという。

今は、純正S14タービンを流用する「S13・5タービンキット」、4ポットキャリバーを流用する「S13・5ブレーキシステムキット」として、それぞれ話題になった流用ワザがキット化されて、市販されるようになったんだ。

乗ってみると、チューンドカー特有のグイグイ加速するかんじは少なく、速いと感じにくい。全体的にひとまわりトルクを上乘せした雰囲気なのだ。



コストパフォーマンスを追求して開発された「S13.5タービンキット」はタービンに純正S14ノーマルを使い、エキマニはS13用純正、タービンのオイルドレンはS14純正、取り出し口の違いでサクシオンパイプとフロントパイプをオリジナルで製作したものだ。このクルマはさらに、I/C、インタークーラーパイプキットが装着されている。



エンジン本体はまったくのノーマルだ。燃圧を高めて440ccのメインインジェクターを使い、燃料コントロールにはノーマルCPにAFCとFマネージを組み合わせているのだ。



サーキットで操縦の速さを求めているS13・5だけだと、ストリートを走ることを優先している内装を剥がすようなことはしていない。オリジナルオリジナルのアクセロ、アクロスだ。



巨大な八ネもいけど、空力機能を持ったスポイラーでドリフト仕様に仕上げる。これが新しいんじゃない? トライアルオリジナルマフラーは70-75-85-90-出口115φのメガホン構造だ。



純正の4ポットキャリバーを流用するために開発されたのが「ブレーキシステムキット」だ。S14のハブまわりがほとんどそのまま使うことができたそうだが、ストラットのブラケット穴径はS13に比べてS14のほうが1mm大きい。ここは、ナックルにブッシュを圧入して合わせている。

シルビアK's

注: 撮影時は車検のため足まわりはノーマル。



タークーラー、アベックスの燃料・ブーストコントロール機器などにより、最大ブースト0kg/㎡で290psといったところが、極端にピークパワーは上がっていないのだ。

このS13・5シルビアがその典型といってもいいだろう。タービンによるパワー特性もいい。それにオーリンズベースのサスペンションがベストマッチして高速ドリフトも楽勝でこなせるマシンになっている。