

注目G00DS先取り情報! エアバッグ対応スポーツ ステアリング遂に完成!

イタリアの
クラフトマン
シップが
磨く新作だ

使用に耐えるのが一番で、万
一に備えてエアバッグ付きステア
リングは装着しておくが、R・ワ
ゴン系、今回は3連軸のマテリア
ルの中から、高級感溢れるウツ
ド/レザーのコンビネーションを
チョイスした。これは4ドアチ
ーンにも似合ふようだね。V
c-toria Airbag S
ystemの価格は5万6000
円(ウツド/レザー)、5万2000
円(カラーレザー)、4万
8000円(エアレザー)とな
っている。



GT-Rスピードワゴンのインテリアの目玉のひとつであった、
エアバッグ対応ステアリングがついに完成した!

これだけ時間がかかってしまったのは、ステアリングの開発が
全てイタリアで行われていたというのが原因。やはり、革を使っ
たこういう製品はイタリアものが間違いないからね。

しかも、今回のステアリングはエアバッグ部から完全オリジナル
にするという案もあったのだが、あえて純正のエアバッグを流
用するという方法を採用。これはGT-Rワゴン専用ということでは
なく、同形状のエアバッグが使われている日産車ならばみんな
に使ってもらえるようにという配慮なのである。ニクイでしょ?

しかも、GT-Rワゴンに装着したウツド/レザーのコンビネー
ションだけでなく、カラーレザーコンビ、エアレザーコンビとい
う計3種類が完成しているの、好みに合わせて選べるようにな
っているんだ。

交換作業はエアバッグの取扱いに細心の注意が必要だが、親切
な説明書が付属しているので心配はいらない。ステアリングボス
も一体化しているので、まさにこれだけあれば、インテリアドレ
スアップの鬼門となっていたエアバッグ付きステアリングがググ
ッとオシャレになってしまうのである。

ま、エアバッグを殺すという手もあるけど、せっかくついでに
安全装備なんだから、生かしたままというのが絶対にカシコ
イよね。

O-300km/h最強軍団 HKSの完全サポートで 世界最速ワゴンの座へ

GT-Rの道きどころともいえる
クラッチも交換。Dialのロケ
ットスタートにも耐えられるよ
うにツインプレートで決まり
だ!



設定ブースト圧をダイヤルに入力
できるEVCはとっても便利。ちなみに
R・ワゴンはストリートでは1.0kg
1.0kg/㎡、H-111は1.2kg/㎡と
いて設定が1.2kg/㎡だ。



燃調は当然F-CON Vで制
御。パワーライターによって550
ccインジェクターに對應できる
ようにデータを変更してあるの
が特徴なのだ。



ハードな走りにはオイルクーラー
は必需品。この車種別キットは取
り付けが簡単に行えるようにフイ
ッティングパーツもセットになっ
ているだけでなく、より効果を上
げるための導風板までセットにな
っているのが、嬉しいのだ。



GT-RスピードワゴンSTEP1パーツリスト

GTスポーツタービンキット (GT2530)	33万8000円
強化アクチュエーター	3万5000円
GTインタークーラーキット	19万6000円
エクステンションキット	4万8000円
メタルガスケット (1.0mm)	3万2000円
ハイカム (256)	4万8000円×2
スライド式カムスプロケット	1万2000円×2
スーパーパワーフロー	3万9000円
HKSフロントパイプ	
F-CON V	10万0000円
EVC	7万4800円
550ccインジェクター	
車種別オイルクーラーキット	9万9000円
メタル触媒	
スペシャルパイピングフルセット	近日発売予定
8.5インチクラッチキット	19万8000円
スーパーファイヤーF45	1800円×6

キミもGT-Rを ワゴンにして街の話題を 独占してみないか!

特報



シロマでは勇気とお金のある R32、R33オーナーを待っている

GT-Rスピードワゴンのでき映えはご覧のとおり素晴らしいもの。この奇跡に近い完璧なボディワークを仕上げたのは、静
岡県は御殿場市のシロマだ。

シロマではこの仕事で得たノウハウをこの1台限りで終わりに
するのは惜しいということで、第2、第3のGT-Rワゴンを作っ
てみたいと意欲を燃やしている。

というわけで、R33&R32 (4ドアも可) のオーナーでぜひと
も愛車をワゴンにしてみたいというキミ、今すぐシロマさんに行
ってみよう。費用は仕様により応相談とのことだが、大体公認費
用まで含めて、約400万円 (応相談) とのことだ。

自立しようと思うなら、絶対今が旬。レッツ・メイク・スピード
ワゴン、やるっきゃないね。

1・2kg/㎡に抑えたのである。

今回はあくまでファーストステップ。
さらにストリート仕様ということ、セ
ッティング自体もおとなしく、最高
速スペシャルとはしなかったのだ。
具体的にはバルタイもトルク重視の
セッティングだし、ブーストだって
1・2kg/㎡に抑えたのである。

ブーストは
たったの1.2kg/㎡
まだまだ余裕の
470PSだ!

シートに換装。こういう細かな配慮も、
みんなに見習って欲しいポイントだ。
使っているパーツは別表のとおりで、
近日発売予定のパイピングキット以外
は既にリリースされているものばかり。
作業はスムーズに終了した。

ボディこそ大幅にモディファイして
いるGT-Rワゴンだけど、パワートレ
イン関係はスタンダードのままなので、
全てのパーツがジャストフィット。さ
すが、HKSだね!

やる気になれば、ガスケットもメタ
ルに交換しているし、インジェクター
だって550ccに容量アップ済みとな
っているの、こころ一発に現ればター
ビン自体の限界である1・5kg/㎡程
度までブーストをかけても大丈夫なエ
ンジンには仕上がっているのだ。

しかし、この状態でも470PS/
51・0kg/㎡というパワーが出ているの
でファーストドライブには十分。カムを
換えてバルタイを見直し、ブーストを
上げれば550PSクラスのメニューを
ある意味デチューンしているの、耐久
性はバググンのエンジンなのである。
時間がなかったせいで、F-CON V
によるセッティングもまだ煮詰める余
地が残されていたにもかかわらず、ス
トリートでの使い勝手も問題なし。

しかし、これでも最高速は289
km/h。300km/hオーバーまでは
もうちょっとだけど、この仕様で安
心&安全で結構おすすめてはいいかな
あ、とOPTでは思ったのであった。