

その3 MZ20ソアラの場合

ゼロヨンタイム：12.747秒

ドライバー：筑波 崇クン

●装着タービン
トラス
T88
最大ブースト：1.3kg/cm²
最大パワー：550ps

7MGTUから2JZに換装し、T88タービンを装着しているソアラだ。ミッションもATからJZ用のマニュアルミッションに交換し、走りもバッチリ。見た目はノーマルに近いものがある、なかなかここまで仕様がとれぬところが素晴らしいね。

エンジンのフィードバックは、とくに2速の伸びがいいという。というも7Mのときのサスセッティングのままなので、1速ではホイールスピンの嵐らしいのだ。

また、高回転域ではよく回ってくるんだけど、まだまだタービンを使い切っていないらしく、ブーストをさらに上げてみたいとのこと。

しかし、今の仕様は街中でもけっこう乗りやすく、使い勝手もいろいろいい。



燃料ポンプはボッシュ製を2基がけ。コレクタータンクも装備。しかし、トランクのマットを敷いたままだと、なんとも「へん」な感じだ。



けっこうシブなインテリア。ステアリングの向こうにはオートメーターの回転計がドーンと



エンジンは2JZに換装。鍛造ピストンにIN、EXとも272度のカムを入れる。タービンはトラスT88-34D。メインインジェクターを860ccに換えモータックでコントロールする。



サージタンクはちよつと太めのトラス製。これもけっこうキレイに吸い込んで具合がいいらしい。

その4 S14シルビアの場合

ゼロヨンタイム：15.030秒

ドライバー：安部 祐司クン

●装着タービン
トラス
T78
最大ブースト：1.5kg/cm²
最大パワー：480ps

下からけっこう乗りやすいというこのS14。スムーズに吹け、6000rpmくらいからフルパワーがかかり、上では爆発的なパワーだという。パワーからみても相当な加速感が味わえることが想像できる。最大ブースト1.5kg/cm²でセッティングをとったときには570psだったというからこれは強烈だ。

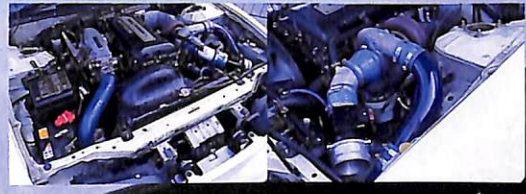
しかし、今回のイベントではエアフロの配線が断線しかり、タイム的には不本意な結果に終わってしまったが、いつもなら12秒フラットくらいはコンスタントに出せるマシンといえる。



エンジン本体はHKSの鍛造ピストンにH断面コンロッド、ラッシュキラー、ノーマルバルタイのステップ3カムを入れる。燃焼室加工もぬかりない。タービンはトラスT78。そして、メインインジェクターをスモ555ccに交換、260ccの追加も打つ。コントロールはメインコンピューターと追加コントローラーのAICだ。エアフロはZ32用。クラッチはOSツイン、ミッションもOSのクロス。



オートメーターの回転計は、やはりゼロヨン仕様には欠かせないアイテムだね。



R32GT-Rの場合 その5

ゼロヨンタイム：10.468秒

(オーバーオールトップタイム)

ドライバー：吉田 充洋クン

●装着タービン
IH
RX6ツイン
最大ブースト：2.1kg/cm²
最大パワー：677ps

ピークパワーはそれほど、というかタービンが小さめなので、1速、2速でのスタートタッシュで一気に差をつけて勝つというセッティングになっている。ちなみに、6000rpmからフルブーストということだ。



ステアリングのところにシフトタイミングのランプをつける。コントロールパーツ類はグローブボックスの下にキレイに吊る。



エンジンはワイセコの87mmピストンにマツオカコンロッドを使った278度、JUNの272度カムをIN、EXにセット。エアフロは取り外しHKS VPCにしている。タービンはIH-RX6ツイン。インジェクターはメインをノーマルで、追加に純正の440ccを6本つけている。追加のコントロールはHKS AIC。燃料ポンプはノーマルはそのままで、ボッシュを1基追加している。クラッチはOSTリプル、ミッションはトラス6速だ。



せっかくのGTSなんだから、GT-R仕様フロントバンパーじゃなく、GTSならではのカッコにしたいよね。ってなワケで、トライフォースエアロなのだ。インタークーラーは、アベックスのGT-R用を使っている。

TEXT :



トライアル
お客様仕様

R32タイプM



RB20DETベース

2.4 Q + K27・3470MOJタービン



エアコンは?と思いきや、コンソールボックスにしっかり移動されている。エアコン付きがストリートの基本。

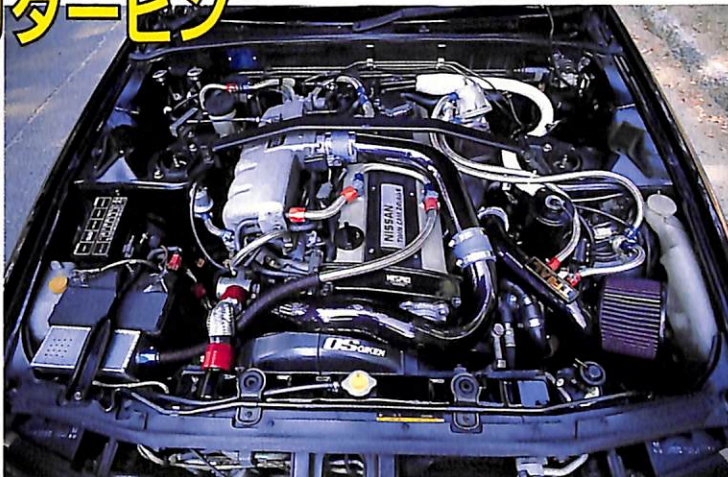


運転席はレカロSP-GN、助手席はA-8を装着している。

アホですな〜ってくらい太い、テール140φのマフラーは、もちろんトライフォースバズーカだ。メインパイプ径は80φ→90φだ。



ステアリングコラムにブースト計、センターコンソールには油温計、油圧計、水温計、スーパーAFCをセット。



フツといチャンバーパイプが目立つエンジンルーム。抵抗を少なくするため、とにかく太くパイピングすることを考えられている。エアフロもインフィニティ用の90φを使う。エンジンはもちろんバランス取りされ、IN256度/8.5mmリフト、EX264度/8.5mmリフトの東名カムを組む。550ccのメインインジェクターをトライアルオリジナルコンピューターで制御。

RB26純正コンロッド&クラ
ンクを使うのはチューニング
費用も安上がり。RB25に載

もあつただけだね。
そんな時代から考えたら、
RB26純正コンロッド&クラ
ンクを使うのはチューニング
費用も安上がり。RB25に載

た2335ccと、HKSの
81・25φ鍛造ピストン&76mm
クランクを使った2364cc
があつたんだ。当然、82φ×
76mmなら2407ccって考え
もあつただけだね。

ちなみに、Z31で最高速を
競っていたころのRB24つて
のは、東名の82φ鍛造ピスト
ン&73・7mmクランクを使つ
た2335ccと、HKSの
81・25φ鍛造ピストン&76mm
クランクを使った2364cc
があつたんだ。当然、82φ×
76mmなら2407ccって考え
もあつただけだね。

まずはエンジンを2・4ℓ
化。東名の82φ鍛造ピストン
を使い、コンロッド&クラン
クはRB26純正を流用。これ
で82mm×73・7mmで2335
ccになる。

チューン。
チューン。
チューン。
チューン。
チューン。
チューン。
チューン。
チューン。
チューン。
チューン。

RB20DETのブリストア
ップもそろそろ飽きてきたこ
とだろう。RB20ベースで考
えるなら、こんな仕様がフル
チューン。
チューン。
チューン。
チューン。
チューン。
チューン。
チューン。
チューン。
チューン。
チューン。

タイプMのよさを残して
チューンなら、RB24&
フルエアロでキメろ!



足まわりはクワンタム車高調。ノバのスプリングはフロント8kg。ホイールはトライフォースゼルダ(8J-17)、タイヤはネオバ(215/45-17)。



リアは6kgのスプリング。ゼルダ(8J-17)に、ネオバ(235/45-17で、前後ともトライフォースカーボンパッドを使っている。

るのだ。
るのだ。
るのだ。
るのだ。
るのだ。
るのだ。
るのだ。
るのだ。
るのだ。
るのだ。

エクステリアは、トライフ
ォーフロントバンパー&サ
イドステップ&リヤバンパー
マフラーで、さり気なくキメ
ている。R32タイプMのRB
20や、GTSのボディを生か
したままトータルチューンす
ると、こんなクルマに仕上が
るのだ。

テンレスEXマニに装着。ブ
ースト1kg/㎡時、推定
430ps。オールラウンドで
誰が乗っても楽しく快適に、
というコンセプトどおり、レ
スpons重視のセッティング。
圧縮比は8.6、ハイコンプ&
ローブーストでメイクアップ
されているのだ。

せ換えるか、RB20改2・4
とていくかはキミ次第。この
オーナーは、鍛造ピストンの
道を選んだってワケ。
タービンはK27・3470
MOJ(＃9)を手曲げのス

てんレスEXマニに装着。ブ
ースト1kg/㎡時、推定
430ps。オールラウンドで
誰が乗っても楽しく快適に、
というコンセプトどおり、レ
スpons重視のセッティング。
圧縮比は8.6、ハイコンプ&
ローブーストでメイクアップ
されているのだ。

オプション 197 11.

こちらから自然/スーカ、204-504のターボ14642。

TEXT: **10**
トライアル
お客様仕様
R33タイプM



足まわりはショックのみをビルシュタインに交換。フロントはトライフォースゼレダ(8J-17)に、ネオバ(8J5/45-17)の組み合わせ。



リヤもゼレダ(8J-17)に、ネオバ(8J5/45-17)の組み合わせ。フロントはトライフォースカーボンだ。



室内には、レカロSR IIを2脚。



RB25DETベース

カムチューン+K27・3470MOJタービン

R33タイプMチューンを始める。もともとRB25DETが搭載されているので、ハナシは早い。2・5リッターのエンジンを、R26純正パーツを採用して、6にすると、RB26用パーツを使っても2・7までヤルが、だ。

このオーナーは、最終ロヨンにマフラーを、ベストトアツバジャパーがけなし、マフラーコトになり、ファーンレスステップにして、この仕様になったという。HKKのカム、IN264



R33タイプMチューンを始める。もともとRB25DETが搭載されているので、ハナシは早い。2・5リッターのエンジンを、R26純正パーツを採用して、6にすると、RB26用パーツを使っても2・7までヤルが、だ。



R33タイプMの第一歩は、カムチューン+タービン交換で430PSをねらえ!

フロントバンパースポイラーは、(マイナー前、マイナー後)両方あるゾ!

R33用 トライフォース



マイナー後



マイナー前