

エンジン/タービンをノーマルのまま よりスリリングなライトウェイトスポーツへ

面がある。しかし、このボディサイズからは1.8ℓがベストで、ハイウエーからワインディングまでオールマイティーな走りが可能だ。

エンジン特性はRB20DETの4気筒版のように、フラットトルクで高回転域までよく回る。ただノーマルで装着されているTO25タービンは中低速重視であるため、エンジン回転にタービンがついてこない面が見られる。モアパワー化を図るなら当然タービン交換は必要となってくる。

今回のステップ1はセオリー通り

ノーマルタービンのまま、過給圧アップとスポーツマフラーだ。

過給圧アップはHKS EVCによりLOW=0.7kg/cm²(ノーマル)、HIGH=0.9kg/cm²、MANUAL=1.1kg/cm²にセットされる。MANUALではノーマルタービンの性能を最大限に引き出すように1.1kg/cm²となるが、これがノーマルタービンの限界過給圧と見ていいだろう。

マフラーはHKS 75φシングル出し。過給圧アップに伴うパワーアップをアシストしている。

燃料セッティングには、ブリッツのサブコンピューター・MFCを使用。これにはブーストリミッターカット、レブリミッターカット機能も内蔵されている。ボリューム調整により増量パターンを変化させることができ、ステージに応じた細かなセッティングが可能だ。

ノーマルタービンの場合、過給圧1.0kg/cm²以下であれば、燃料増量はさほど必要ではない。ただ、高過給圧での連続走行を考えると、ステップ1での装着となった。ステップ2におけるタービン交換でこのMFCが威力を発揮するはずだ。

インテリアには、HKSのブースト計、排気温度計(共にピークホール

ドタイプ)をセットし、エンジンコンディションの確認はぬかりない。

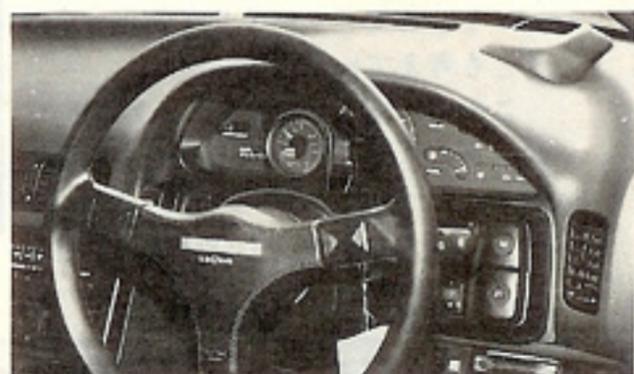
以上のチューニング内容でパワーはノーマル時の164psから201psへアップ。このスペックがノーマルタービンでの限界であろう。

ステップ2におけるタービンはすでにセレクトされている。TD-06(14C 8cm)だ。その特性は4500rpm以上の高速狙いとなる。

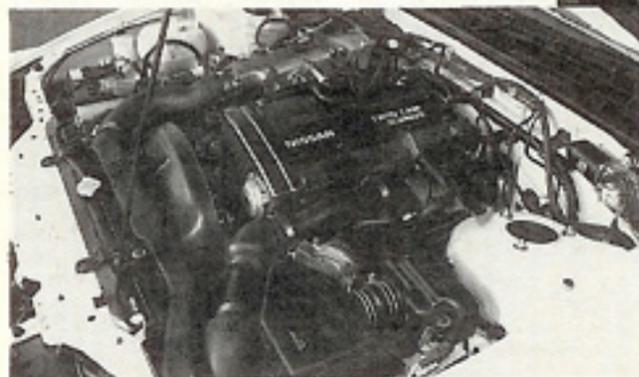
さて、フットワークの方だが、シルビアのFR特性はAE86に比べ、コントロールしやすいオールマイティーなセッティングといえる。ただターボエンジンであるため、トルク変動の際にはやや、ふり回される面がある。

そこで、コイルスプリングにはフジツボをセレクト。バネレートはノーマルの約20%程アップでマイルドな味つけとなっている。

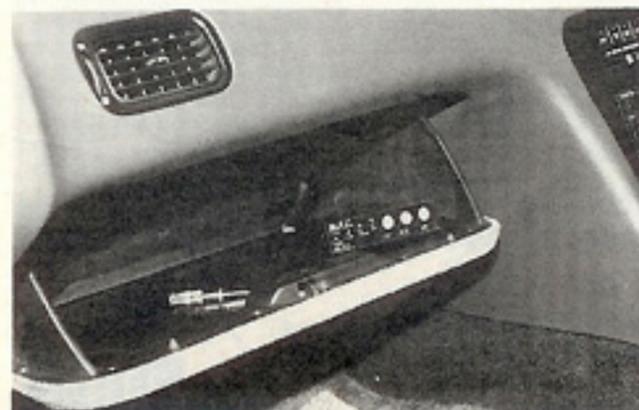
タイヤはビレリーP ZERO、[®]20



↑ステアリングボス上にセットされたブースト計。ピークホールドのため、視認性はイイ



↑EVCで過給圧を1.1kg/cm²に高め、MFC、75φマフラーにより、オーバー200psを計測



↑燃料系をコントロールするMFCはグローブボックス内にしまわれる



↑EVCは操作しやすいようにステアリング下にセット