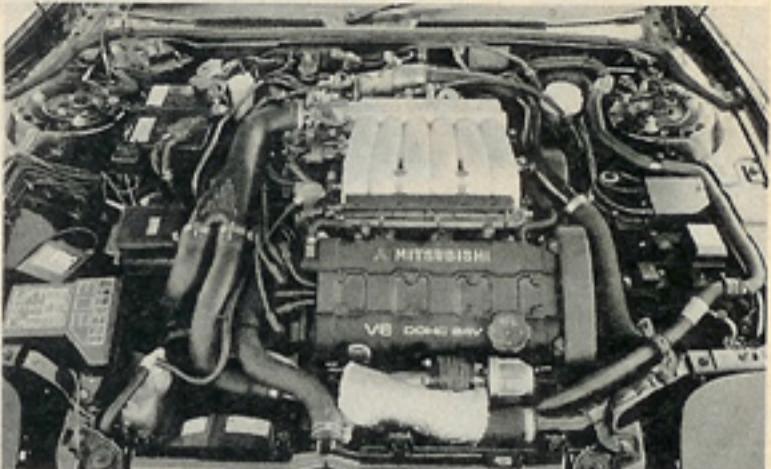
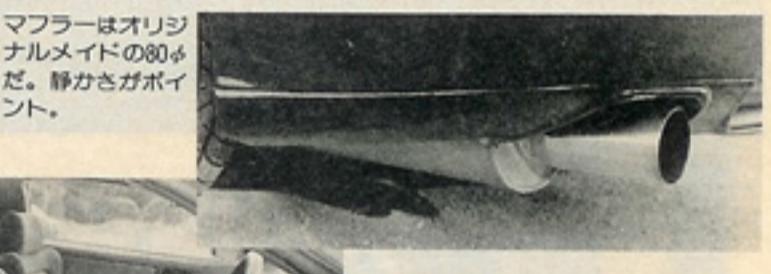


OP2 92/12月号
対オマワリさんチューン GTO
トライアル



手前バンクのウエストゲートが目立つくらいで、さほどチューンドを感じさせない。



追加メーターや電子パーツはグローブボックス部に収められ、シンプルにまとめている。

窮屈なエンジンルームのおかげでチューンドを意識させず！



足はHKSのナスキットを組んでいる。

車の持つ性格やオーナー層からして、あんまりスバルタンなチューニングがされることのないGTO。ちょっと特異な雰囲気は持っているものの、チューニングベースとしての素質は充分だ。

車格からライバルをGTRあたりにもつくるとなると、チューニング内容は、タービンをはじめ、補機類の性能アップが中心になってくる。

このトライアルチューンの推定490psというGTOの場合もそうで、ステンEXマニとともにタービンがTD05G(16G-6cm)に交換されている。ブースト制御はトラストウェストゲートとE-SBCだ。

さらに、ARCのコアを使つたオリジナルインタークーラーが効率の良いセンターに装着されている。

ノーマルよりはるかに効率が良さそうなインタークーラー。

スタリオン改

これでもオマワリさんはフリーパス！



オーバーフェンダーが超強烈！

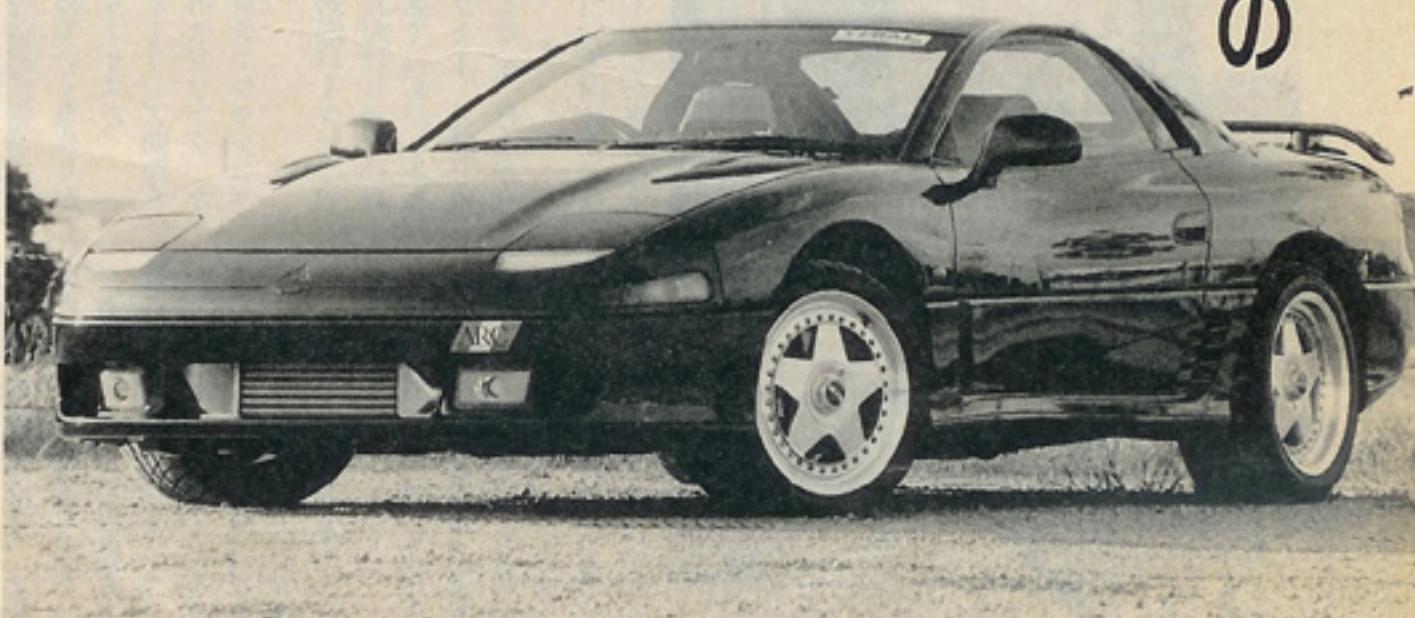
それに、標的にされやすい足まわりやマフラーの交換にしてノーマルよりはるかに効率が良さそうなインタークーラー。

足はHKSのナスキットを組んでいる。のチューニングであって、結果的にオマワリさんに捕まつたとしてもわかりづらいんじゃないの、という感じになつただけなのだ。

捕まる、捕まらないは別として、このGTOのようにきちんと手抜かりないチューニングがされ、なおかつ音量面なども保安基準内に納まっているとなれば、それだけオーナーにとっては心強いつもりだ。

「例えば、なにから今までまったく同じチューンした車を一台作るとする。それで一台だけは書類を出して公認取ったとする。どう？ 一台は完全な合法改造車扱いでもう一台はなんもおとがめなし。安全性なんか同じなんだけどね。なにか悪くてなにがいいのかよくわからんわ。ジレンマやね」(牧原社長談)

このスタリオンはトライアルがチューンし、公認を取つてある。そう、これで違法改造車じゃないのだ。誰か見ても捕まる車に見えない？



「なにしろ目立つのですぐ止められます」とオーナー。