

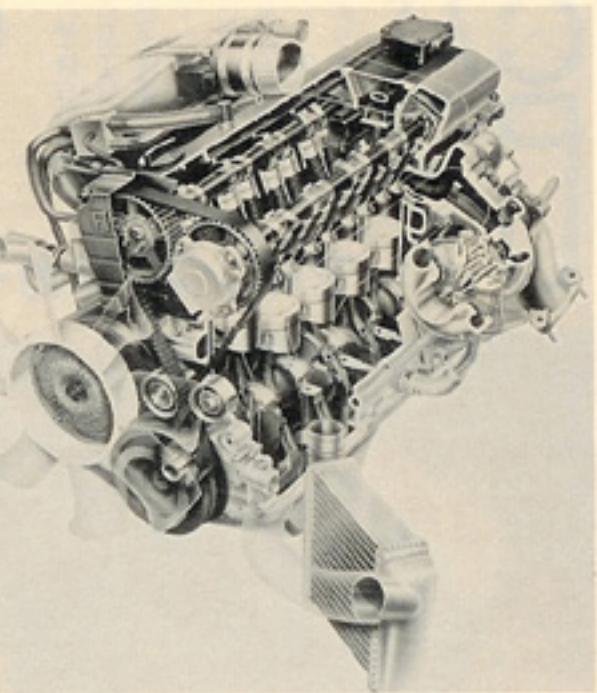
ニューRB20DET 前とはこれだけ 違うゾ!

8 代目スカイラインの魅力は多いが、そのひとつとしてパワーコードのR300ミリが挙げられる。

けグレードアップされたのだから、本体もそれに見合うだけの変更がなされている。

(d) ヘッド高められ、
ターボチャージャー
の性能を十分に引き
出している。

口入が大幅に軽減され、低回転域からの過給の立ち上がりがさらに磨かれた。



RB20DET自体はすでに4年前に登場したものだが、今回スカイラインに与えられたRBはリファインを受け、2ターボクラストップレベルのスカイラインにふさわしいパワーユニットに生まれ変わっているのだ。

では、205P.S仕様の旧RB20DE-Tから215P.S仕様のRB20DE-Tへ、どこが変わっているのか? ここではその違いをチェックしてみよう。

大きなポイントは、やはりターボチャージャー(CNR-1型)。セラミック製のタービンブレードの軸受部をフローティングメタルタイプからボールベアリングタイプに変更。軸受部のフリクション

さあ、チューニング！
でもその前に――。
「今までのパートつて

使えるの？

別項で述べたように、スカイラインの心臓RB20DETはひと味もふた味

「それだけに、チューニングフリークの我々としても興味津々で、今月早くも万台のチューンド・スカイラインが登場したことからも、スカイラインチューンの急ピッチ進行ぶりがうかがえる。

RBエンジン自体のチューニングは、

ツトされているそうだ。例えはスピーチリミッターといえば180km/hで作動するのが当たり前だが、その上に200km/hでも作動するなど、従来では見られなかつたものもある。全体的には従来の安全マージン確保型からパワー指向型へとセッティングが変更されているそうである。このことからも今度のスライラインがいかに「走り」を意識して作られたかが、分かるというものだ。

はいえ、本当に見違えるようにチューンナップを受け、スカイラインにふさわしいホットな心臓へと生まれ変わっているエンジン本体はセフィーロの登場とともに完成度が高いものとなつた。そしてこのスカイラインでターボ系も万全。ボディンシャルも大幅にアップし、まさに究極のRB20DETとなつてゐるのだ。

**チューナーも絶賛
構想も着々—の
スカイライン
チューニング法**

とにかく、使い勝手のいい、楽しいルームウェアではないよ。

新型スカイラインがいかに高性能かはよく分かつてもらえたかな？確かにノーマルで乗っていても十分なクルマであることは否定するつもりは全くないけど、逆に高性能なクルマだからこそ、我々チューニングフリークとしては黙つて指をくわえているワケにはいかないよね。

もう考えていてもちつともオカしくないもんね。

モチロン、チューナーだつて考えていることは同じ。これだけチューニングのしがいがあるクルマに興味を持たないということは考えられない。

そこで、5人のチューナーに新型フューラインのボディ・シャル、チューニングなどを語つてもらつたので、せひ聞いてくれ。

中間の使い勝手はいいネ

「トップス」ードまでの使い勝手はいいけど、最高速はセフィ一口なんか変わらないネ。タービンのせいもある。レスポンスはいいんだけどね。まあ足回りはいいし、乗って楽しめるクリ

マだと悪ひ。普通の
クルマとはチョット違
うよね。



バランスの取れたサス、高速だけでも程良いタービン、静かで高性能なマフラーなどですが、サスはスクエアサスに車検も取れるアブソーバーをキットとして出したいし、マフラーも開発中で、近いうちに発表できるでしょう。オリジナルのステアリングやホイールというのも考えていますし、とにかくマイナインズとしてのクルマ、時代を作つて行きたいですね。キレイでカッコイイ、スカイラインはそういうクルマに仕上げたいですね」