

東京オートサロン'95 総力パワフル大集合!

K27MOJパワーに、アテサコントロール 豪快、「ナタの切れ味」 フィールも、実は、 細かい作り込みの 結晶なのだ!

OPTION '95 3A

完全無欠GT-R



ピストン、クランク、コンロッド、カム、またオイルポンプの強化や、コナリング時のオイル漏れ防止の、オイルパンのバツフルプレート形状など、細々とした部分まで作り込まれている。これをK27・3470MOJで回してやる。MOJ仕様だとややマイルドで扱いやすい性格になるという。



オリジナルベースのシヨックは、オリジナルオリジナルスベックで、一段ごとの調整幅が通常より大きく、より幅広いセッティングができる。ブレーキは自慢のゴールドブレーキ。これはゴールドブローカーという豪華仕上げ。



(トライアル 09722-16-3000)

最新チューンドとしては、かなり濃い目のインテリア。まさにワークスチューンの実践の場って匂いがプンプン。



「トライアルの実験車両ってところだけど、やっぱり、補機類、冷却関連、足まわり、トルク配分コントローラーなど、細かい作り込みの積み重ねが、オールマイティで何でもこなせる仕様になっています。なんだってうちの社長が果てるくらいですもん。(中村知二)」

「谷田部の最高速の時とは違うぞ、ひょっとしたら、こいつかな」
——トライアルのGT-RをT-サーキットで走らせた時の率直な気持ちだ。
というのは、ボクにとって「最

パワー	550ps(推定)
エンジン	TOMEIピストン(87mm)/ノーマル加工クランク/H新造コンロッド/カム (in264度 ex264度)/KKK K27 3470 MOJタービン/メイン550cc/F-CON+GDCII/AFC/BOSCH燃料ポンプx2
吸排気系	オリジナルステンEXマニホールド/オリジナルステン80mmマフラー
シャシー・伝達系	SAFTY217Pロールオーバー/Oストリプルプレートクラッチ/4段可変式トルクスプリット
エクステリア	オリジナル・アクロスエアロ:フロントスポイラー
インテリア	ビクトールステアリング(35mm)/レカロSP-Rx2/ウィランズシートベルト
サスペンション系	オリジナル:オリジナルベース車高調整式
ブレーキ系	Oカー用ブレック/アールスブレーキホース
タイヤ	RE20S:245/45-17(FRとも)
ホイール	ボルクレージングGTPデイトナ:F8J,R8J



ボンネットはFRP製で、ランサーエボリューションのダクトが3点セットで付き、クーリングに貢献している。後ろ側のダクトはタービンのやや後方に付き「これもかなり効く」という。

その証明がOPTIIONキャンボン・ランの優勝だろう。やととメインズと並ぶ完全無欠のRが登場したわけだ。
高のチューンドGT-Rはどれかというのがここ2〜3年の関心事だったからだ。
最高速、ゼロヨン、サーキットといろんなRに乗った。速いやつはたくさんあった。その意味ではメインズのRが一番バランス良く速かった。
で、トライアルだ。3470MOJタービンでチューンされたRB26はブースター・3kg/cm²でレスポンス抜群だ。最大1.5kg/cm²までかければ、楽に300km/hオーバーする。当然ゼロヨンは1秒前後。そして、なによりも良く止まり、コーナリング・スピードが高く、コントロール性抜群なのだ。

完全に最高速ねらいで作られている、SUNYOUスーパー。注目したいのはエンジン向かって左に見えるタービン。これはターボネティック社という聞き慣れない会社の67-1Sというタイプ。型式名からわかるようにギャレット関連の会社製なのだ。このタービンは軸が太い信頼性が高く、ブローの心配が少ないのが特徴。また、タービン側に比べてインペラー側がかなり大きいので、タービン回転の立ち上がりが若干遅くなる傾向があるが、いったん回転が上げれば強烈にブーストをかける。サンユーオリジナルのサクションパイプやエキマニ等も装着しての推定出力は600psと十分だが、最終的には1000psオーバーを目指すという。

最高速ねらいのセッティング ターボネティックタービン使用 のドツカンパワーで 7000rpmまでイッキ! なのだ

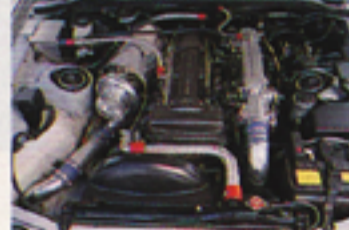
「目録3400rpm/1分仕様として只今製作中。実を言うと、作り始めて3カ月で、まだまだ調整途中です。今年にはエンジン内部にも手を入れて、最終をねらいます。(高橋誠雄)」



SUN YOUスーパー



(スピードショップ サンユー 0473-65-2221)



カーボンパネルが目立つインパネ。クロメーターは左から油圧、油温計、セントラルロック、ステアリング右には排気量計が並ぶ。

パワー	600ps(推定)
エンジン	IN272度、EX272度カム/ターボネティック67-1S(A/R0.96)/HK5ウエストゲートx2/540インジェクターx6本/BNR32用ポンプ/オリジナルOP
吸排気系	オリジナル42.74EXマニホールド/オリジナルメイン80mmターミナル120mmマフラー
シャシー・伝達系	OSTリプルプレート/クロモリファイナル
エクステリア	ZEEK F、Rスポイラー
インテリア	BBSステアリング/トラストビークホールド/ブーストメーター
サスペンション系	テイン:F14kg、R10kg/テインシヨック
ブレーキ系	エンドレスパッド
タイヤ	RE710:F245/40-18、R275/35-18
ホイール	BBS/RS-II:F8J、R10J

足まわりはそこそこ強化してあるけど、これもエンジンのチューニング度に従って作り込んでいく必要があるだろう。
これからタービンキットとして、いろんな車種に用意していくというから、期待して待っていきましょう。

チューニングショップとしては歴史の長いサンユーだけど、久しぶりのエントリーという気がする。このスーパーは95年に賭ける最高速仕様だ。
というのは、独自にターボネティック製のタービンを開発していくという大きな目標がある。乗ったあたりからスムーズにパワーがついてくる感じ。大容量シングルタービンの、ちょうどギャレットのT45みただけで、まだ開発中なのでブーストが足りず、本領発揮まではいかないのが残念だ。このサイズなら2kg/cm²くらいはかけられるという。
このスーパーは95年に賭ける最高速仕様だ。

ギャレットと関係のあるターボネティック社製の67-1S。店長の高橋さんは、「パワーの立ち上がりが急だから、街乗りには向かないかな?」と言っているが、パワーバンドに入ったときの加速感は強烈。このタービンを使ったキットも開発中だから、期待して待とう。