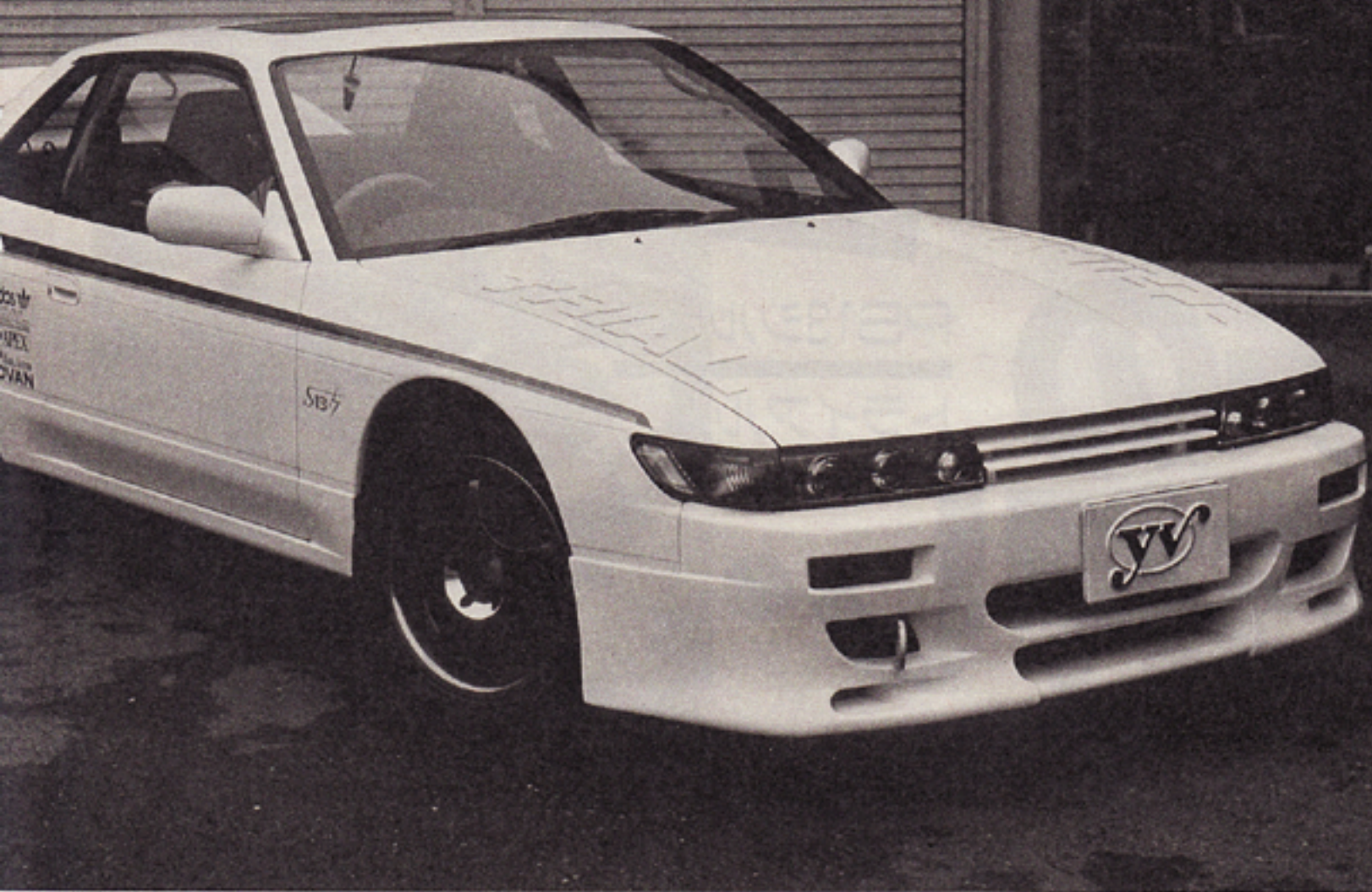


流シルビア
の場合



2000ps

吸・排気系のチューンがメイトのシルビアチューンメニューだ

AVC-R装着が ブースト圧のタレ を少なくするコツ

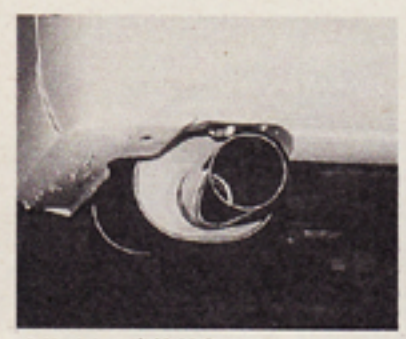
トリアルが教えてくれたのは、PS13に搭載されているSR20DETのチューニング。とはいっても、決してむずかしいものではなく、一番手始めとしてオススメが、お決まりのバターンといえるライトチューン。最近の傾向は、アベックスのパーツを使って仕上げるバターンが多いことだぞ。

具体的な内容は、エアクリナー／オリジナル車検対応マフラー／VVC/Fマネージ/AFC、そしてレーシングプラグという、吸・排気のグレードアップを中心にしたもので、バツ代だけで約35万円。この仕様でブースト圧1.0〜1.1

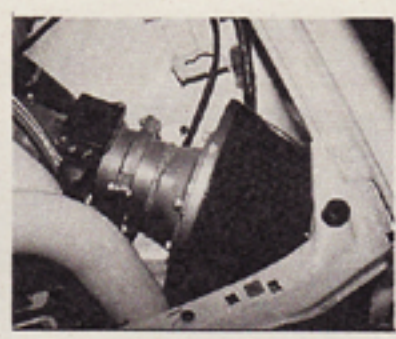
kg/cm²にセットすると、およそ250〜260psにまでパワーアップ可能なんだってさ。

このメニューで使うパーツとしてトリアルがすすめてくれたのはAVC-R。SRエンジンは、ノーマルのアクチュエータースプリングが弱いから、せっかくブーストアップしてもブースト圧のタレが大きくなってしまふ。そのネックを完璧に解消するワケにはいかないけれど、AVC-Rを使うとブースト圧のタレが少なくてすむというワケ。

ここから上の仕様を求めるとなると、タービン交換を考慮することになるが、走りのステージによってかなり仕様は変わってくる。サーキットやワインディング派にピッタリというのが、S14用純正タービンを使っただ、オリジナル13・5キットだ。



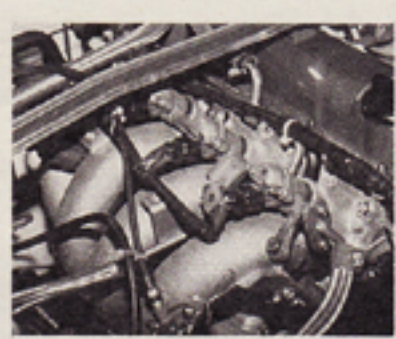
オリジナル車検対応マフラーはメガホンタイプ。メインサイレンサー90φ、テールは大迫力の115φシングル



エアクリナーは、トラストのエアインテックスを装着。吸気系チューンのグレードアップとして貢献してるぞ



13.5タービンキット(14万7000円)に、トラスト・ブローオフバルブと、前置きインタークーラーでレスポンスUP



444cc/分×4本のメインインジェクター(2万8000円)、GT-R用燃料ポンプ(3万8000円)を装着だ