



# COCKPIT館林

## EDGE SKYLINE R33タイプM

↑エモーションRオリジナルスポイラーキットを装着。インタークーラーはGT-R用だ。



# TRIAL

## TRIAL R32 タイプM

↑オリジナルのフルエアロを装着し、ノーマルのラインを生かしながらドレスアップされている。

- 仕様
- メタルヘッドガスケット
  - カムシャフト (IN/272度、EX/264度)
  - トラスト・TD06H・25G
  - オリジナルコンピューター
  - ニスモ・555ccメインインジェクター
  - ニスモ・フューエルポンプ
  - レビックIII&シミュレーター
  - 380ccインジェクター×2本 (追加)
  - トラスト・ステンレスEXマニタイプCウエストゲート
  - トラスト・BL SUSエポリユーションマフラー
  - M's・エアクリナー
  - トラスト・GT-R用インタークーラー
  - オリジナルバイピング
  - ティン・Hiダンパーキット
  - OS・ツインプレートクラッチ
  - ニスモ・LSD
  - レカロ・アバンギャルド
  - ブリッツ・ブースト計、排気温度計、油温計、油圧計、水温計
  - オートメーター・タコメーター
  - エモーションR・EDGEスポイラーキット
  - 最大出力・482馬力
  - 最大過給圧・1.4kg/cm<sup>2</sup>、etc

**ゼロヨン&ストリート仕様の482馬力マシン**

コクピット館林のGT-Rの目標はズバリGT-R。ゼロヨン&ストリートにターゲットを絞り、上が回らないというノーマルの欠点をカバーし、レスポンスとピクアップの良いエンジン作りを目指した。

チューニングのポイントには点火時期で、マフラーとクリナー交換でコンピューターの書き換えが必ず必要になってくるという。この調整がカギを握っている。

また、足回りはノーマルの良い点をさらに向上させ、欠点を補うようにセッティング。スプリングのレートあまり上げすぎないようにしている。アライメントのセッティングもポイントだ。

タービンはTD06H・25Gを採用。最大過給圧は1.4kg/cm<sup>2</sup>となっている。

「外観に見合った走りができ、ピクパワーよりも走って速いクルマ」だという。



↑キレイに見やすく配置された追加メーター。この位置ならドライバーから見やすい。

Jを装着し、エンジンには東名の82psiストン、H断面コンロッド、RB26用クランクシャフトが組み込まれ、トルクの向上を図っている。

また、オリジナルコンピューター、F-CON、GCCII、BF Cの4つのサブコンピューターで燃料系をコントロールし、エンジンチューニングに対応している。

そのほか、吸排気系、足回り、クラッチもチューニングされ、トータルなチューニングメニューとなっている。

オリジナルのフルエアロを装着した外観もキレイな仕上がりになっている。

**5ナンバーで速いクルマが目標のRB20チューニング**

RB20にこだわったチューニングで仕上げられたGT-Rがトリアル。R32タイプMだ。オーナーの希望を踏まえて街乗りでも使えて、かつ、ココ一発のときは速いクルマを目指したという。

純正でもチューニングパーツになるRB26のクランクシャフトや触媒を流用。それに、RB20の弱点である低速トルクが細く、軽快さに欠ける点を補うように手が入られている。

タービンはK27・3470MO

- 仕様
- RB20DE T改
  - 東名・82psiストン
  - H断面コンロッド
  - RB26用クランクシャフト
  - 東名・カムシャフト (IN/256度、EX/264度)
  - 東名・バルブスプリング
  - ポート研磨
  - 東名・ヘッドガスケット (1.0mm)
  - フルバランス取り
  - HKS・オイルクーラー
  - KKK・K27・3470MO J
  - オリジナルコンピューター
  - F-CON
  - GCCII
  - 550ccインジェクター×6本
  - アベックス・BFC
  - 200psi/hフューエルポンプ
  - ブリッツ・手曲げステンレスエキマニ
  - アベックス・RSマフラー
  - ブリッツ・タイプEウエストゲート
  - GT-R用触媒
  - アベックス・スーパーインターク・ワンオフ
  - バイピング配管
  - HKS・Rブローオフバルブ・ワンオフ
  - バイピング配管
  - ビルシュタイン・ショック、etc



↑レカロのシートを2脚装備しているほかはほぼノーマルのままの車内。ちょっと意外な感じだ。



↑ピストン、コンロッド、クランクシャフト、カムシャフトなどをチューニングすることでパワフルなエンジンを実現。

# Rに迫る

**Gに見る最新GT-R**

年に一度のチューニングカーのお祭り「オートサロン」で、今年目立ったクルマといえばやっぱりGT-Rだろう。そんな会場の中で、表立ってはいないが、GT-Rに迫るポテンシャルを秘めたGT-Rも何台か出展されていた。このページではそんな「R魂」を持つGT-Rを紹介しよう。GT-Rに負けない気合いが感じられるぞ。



●NISMO : 03-3767-1123

## NISMO 400R



**なんと価格は1200万円！  
99台の限定発売**

昨年（2000年）のオートサロンでは「400Rプロト」として参考出展されていた400Rが遂に完成、発売された。

87φ鍛造ピストンや鍛造クランクシャフトなどの400R専用パーツで組み上げられた2771ccエンジンは、N1仕様メタルタービンに1kg/φのブリストを掛け、400馬力を発揮。足まわりはF7kg/mm、R8kg/mmのニスモ特注ビルシユタイン・シヨックとタイプD・スプリングで固められ、カーボン製のプロペラシャフトまで採用するという凝り機。車体価格は1200万円。99台限定発売で、現在受注受け付け中だ。

●RSヤマモト : 0484-77-7561

### RSヤマモト

## 山本氏

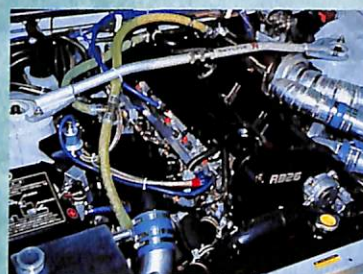
### 本気になったRS 山本の技術を見る

「このR33は記録を狙うために作ったクルマ」とはRSヤマモトの山本氏。技術に定評あるRSヤマモト渾身の作だけに、どのような記録を刻むか、楽しみなどところだ。当然、本誌の谷田部テストでの計測も予定している。

仕様はJUN・88φピストン、コンロッド、トラスト・ハイカムなどを組んだメカチューンに、TD06SH・20Gをツインで組み込むというもの。実に700馬力を発生させるモンスターに仕上がっ



←エアロとのマッチングもいい、トライアルのR33 GT-R。



↑TD06SH・20Gツインという、ツインターボとしては大きめの設定がパワーを絞り出す。



↑「このクルマは記録狙いで仕上げました」と山本氏。

Rだ。ているという。あの山本氏を本気にさせるというのは、やはりGT



→264度カム、87・5φピストンなどのメカチューンを施し、RX5ツインタービンを回し切る。



↑「R33チューンが本格化するには、しばらく待たないとね」と牧原氏。

### オートサービスモリ

## 森氏

### コンピュターはちゃんどイジれ!

メカチューン+T88のGT-Rを持ち込んだ森氏。T88との組み合わせは、ビッグシングルではベストマッチングだという。足まわりがR32とは別モノだから、R33GT-Rチューンでは、そこがキーポイントになるとも。

R33チューンの現状には、ちょっとひどいという森氏。「R33で16ビットに進化したコンピュターを、今だにイジれないシヨップが多すぎる。わざわざ8ビットのR32用コンピュターに

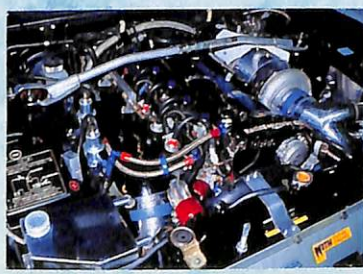
### トライアル

## 牧原氏

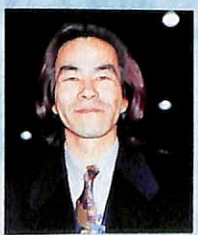
### 大人びたR33には大人のチューンを

今年のオートサロンでは、オプション誌と合同でGT-Rワゴンを作ったトライアル。「あのクルマは遊びの要素が多くて、作りながら楽しめたクルマだったね。こちのGT-Rは現実的なチューンという意味で作っているよ」と牧原氏。R33GT-Rオーナーが楽しめる、見て参考になるクルマ造りという意味合いがある。

クルマ自体の話になると、R32GT-Rと比べると、R33GT-Rでは「悪っばさ」が薄れていると



↑T88はさすがにデカク感じる。それを使い切るために、エンジンもパッチリイジられている。



↑「元からいいモノが付いているなら、それを使うのがセオリー」と森氏。

交換するなんて、チューニングとして間違っているんじゃない？」と手厳しい意見だ。

いう。同じGT-Rでも、随分と大人っぽくなった印象があるそう。これはスタイルだけの話ではなく、ボディ剛性が上がったたり、ホイールベースの延長などで、乗り味自体が以前より洗練されたという意味も含んでいる。

「R33GT-RのチューンがR32GT-R並に盛り上がるためには、やっぱり若いユーザーが買えるくらいレベルになるまで待たないとね。現在はライトチューンが主体。少しずつステップアップしているっていう状況だね」とのこと。デモカーではメカチューン+H1・RX5ツインという仕様で、これはストリート向けに乗りやすさを念頭に置いて開発している。上品なエアロとともに、洗練された走りが楽しめる仕様だ。