

Vintage of the new era

全方位的に性能を高めた
R34チューニング理論



車種カテゴリーを問わないワーク製マイスターでコーディネイト
ニスモ製フロントフェンダーに一致するホイールはワークマイスター。そこに前後 275 / 30R19 サイズのヨコハマ DNA S.drive を組み合わせる。日常での利便性を忘れないシャコタンや引っ張り気味のタイヤチョイスは、ハコスカをリスペクトするオーナーの希望。

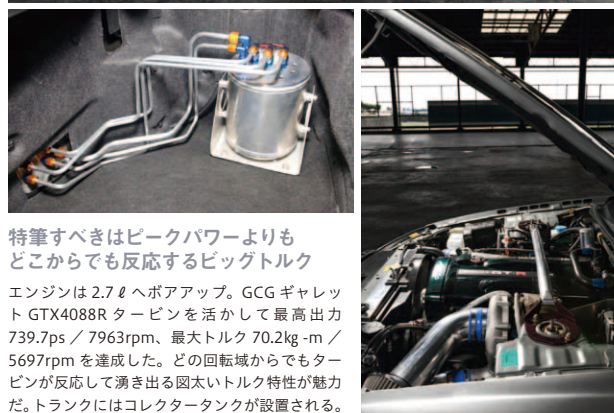


純正風情を残した“大人っぽい”インテリア

ニスモのフルスケールメーターや MOMO 製ステアリング、シートの交換程度で純正風情が買われる。これで 700ps を超えるマシンとは信じられない、その意外性が高い。

随所に小技を効かせたボディワーク

ニスモ製エアロを中心に取り入れロー＆ワイドを強調。リアウイングはあえて純正よりも低いステーとすることで“低さ”を強調する。これら小技の積み重ねが全体の雰囲気を整える。



特筆すべきはピークパワーよりもどこからでも反応するビッグトルク

エンジンは 2.7ℓ ヘボアアップ。GCG ギャレット GTX4088R タービンを活かして最高出力 739.7ps / 7963rpm、最大トルク 70.2kg・m / 5697rpm を達成した。どの回転域からでもタービンが反応して湧き出る図太いトルク特性が魅力だ。トランクにはコレクタータンクが設置される。

NISSAN SKYLINE

GT-R
[R34]

パワー＆
バランス。

日本のチューニングカー文化に支えられ、スカイライン時代の GT-R が世界的に注目を集める。だからこそ、今、日本の高い技術力を活かしてスマートに GT-R チューニングを味わいたい。AJITO が製作したこの BNR34 のように――

今、GT-R が面白い。スカイラインの頭文字を持つ R32、R34 時代の GT-R だ。高い潜在能力と拡張性を前に、海外での人気も頷ける。だからこそ、性能はおろか世界観の面でもセンスよく乗りこなしたい。
見本例ともいえる 1 台が、AJITO が製作したこの BNR34 だ。ドラッグからサーキットで減法速い GT-R らしさをお買物に出かけたり、疲れ知らずで数百 km のクルージングができる仕様を具現化した。つまり欧州製 GT-Car のように、全方位的な性能を持たせている。
仕様を見る限り、ピーキーなマシンを想像する。高回転転を貫くため、わずかにボアのみ拡張して 2・7ℓ 化。GCG ギャ

レット製 GTX4088 タービンを組み合わせて、最高出力は約 740ps にまで到達する。
しかし、電子制御技術を含めた調律の妙技で「速いけれども乗りやすい」を実現している。交通の流れがガラガラとした市街地で、6 速 2000rpm 程度から使える。どこから踏んでもブーストが立ち上がり、トックプエントで弾ける感覚は絶頂だ。ニスモパーツを使った外装にしても、純正＋α に止まる内装にしている。性能 2 次のドレスアップではないし、かといって純レーシングカーでもない。どこを取つてもちょうどいいチューニングカーだ。スカイライン GT-R の設計思想を、活かきつつかのような好例である。