



中間域の立ち上がりを少しおさえているぶん、高回転域がノビていく特性がよくわかる。立ち上がりでのアクセルコントロールを最小限におさえつつ、本当にパワーが必要なストレートではグングン加速できるパワーも両立させることができるのだ。

インプレ当日はテストのためにオリジナルサージタンクを装着していたけど、パワーチェック時はエンジン本体はノーマルのまま、タービン以外はZ32エアフロや大容量インジェクターの装着など、400psクラスの定番チューンが施されているだけの状態で行った。



ルでタイムアタックをする、リヤにトラクションを掛けながら全開で立ち上がりたいにもかかわらず、ブースト圧が急に立ち上がるとホイールスピンがはじまってしまう。それじゃせっかくのトラクションが逃げちゃうから、アタック時にはコーナーの立ち上がりでかなりアクセルコントロールしているんだ。さらに、低〜中間域で鋭くブースト圧が立ち上がるタービン

は高回転域でのパンチが弱く感じてしまう場合も多く、ストレートでのノビという面でも気になることが多い。つまり、そのあたりをどうにかできないかと開発したのが、このYPTタービンというわけなのだ。誤解しないでほしいのは、別にふたりは中間域がピンピンになるタービン選択とセッティングが悪いって言うてるわけじゃないってこと。ドリフトなどではアクセルオンでパンチとホイールスピンさせられるトルクは大きな魅力だし、そういう特性を狙ってタービン選択だけじゃなくNOSを追加したりしてトルクを稼いでいたりするくらいだからね。

つまり、こういった特性がタイムアタックとなると決してベストではないってこと。立ち上がりをホンの少しだけマイルドにしつつ、そのぶん高回転域でノビていくようなファイリングのタービンのほうがタイムアタックに向いているって考えたというだけなのだ。

しかし、実際に探してみるとなかなか気に入った特性のタービンがない。そこで新しいタービンをリリースすべく、タービンメーカーにいくつも試作をオーダーしながらテストを繰り返していたってわけ。

「要するにドリフトを楽しむたいならやっぱり中間トルクはたくさんあったほうがイーンだけ、タイムアタックではそれがアタになる場合があるってだけ。まあ、タイムアタックとドリフト

GTレーサー NOB谷口の 本気インプレッション!

乗りやすいクルマは速いのさ!

中間域がマイルドな特性になっているけど、ぜんぜんスッカスカってワケじゃなく必要なトルクはじゅうぶん確保されている。このあたりの微妙なサジ加減に悩んでいたら開発に時間が掛かったんだらうね。なんか最近では中間からピンピンくるのに慣れちゃっていたから忘れてたけど、タイムアタックならこれくらいのほうが乗りやすいのは確かだよ。イイ感じでトルクが出てくるからアクセルを踏みながらムダにスライドさせずにクルマを前に進めやすいもん。せっかくブースト圧の掛かりがよくてもアクセルコントロールしていると、それを活かして見直してやるってのは、とても意味があることだと思うよ。さすが、シルビア&180SXマニアのふたりがこだわっただけのことはあるね。まあ、マニアはオレも負けてないけどさ(笑)。

走るステージに合わせてエンジン特性まで見直してやるってのは、とても意味があることだと思うよ。さすが、シルビア&180SXマニアのふたりがこだわっただけのことはあるね。まあ、マニアはオレも負けてないけどさ(笑)。

では、乗りやすいエンジン特性がチがうってただけのこと。ハイカムを組み合わせたらすればもっと上のパワーも出せるし、ラップタイムを狙いたいというのなら、このタービンは使いやすいと思っぜ」と岡チャン&フュージョン勢。

ふたりによるとピークパワーの数値自体はそれまで使っていた中間域がピンピンのタイプとそれほど大きくかわらないにもかかわらず、YPTタービンは立ち上がりをホンの少しだけマイルドにしただけなのにグンと乗りやすくなったということ。登りのストレートがある間瀬サーキットでは高回転のノビも効果が大きくラップタイムが1秒もアップしちゃったというんだ。

からスゴイよね。さてそんな新しいコンセプトで開発されたニュータービン。果たして本当に乗りやすくてタイムが出るようになるのか、NOB谷口にインプレッションしてもらおう。



コーナーからの立ち上がりで過剰なホイールスピンに悩まされることなく、スムーズに加速体制に入ることができるのだ。数字上のパワー&特性じゃなく、実際の乗りやすさは違さにつながるってコトなんだよね。



必要な部分で
必要なトルクを絞り出す

“リニア感”を重視した タイムの出るタービン!



**Yashio Factory & GP SPORTS
YPタービン**

価格：18万5000円
問い合わせ：ヤシオファクトリー ☎048-997-3510 <http://www.yashiofactory.co.jp>
GPスポーツ ☎0256-36-7773 <http://www.gpsports.co.jp/>

シルビア&180SX大好きなヤシオファクトリー岡チャンとフュージョン勢が共同プロデュースしたのが、この「YPタービン」という新製品。以前からふたりが各地を走りまわって仕様を検討し、いよいよ発売となった注目のアイテムを筑波サーキット・コース1000にてNOB谷口がドライブインプレッションだ!



やけに自信マンマンじゃん
(まあ、いつもだけど……笑)

乗りやすいから
ダメされたと思って
乗ってみよう!

中間域を控えめにしたぶん高回転でのパワーを重視!

最近では鋭いブースト圧の立ち上がり&中間トルクがモリモリなんてのをキーワードでチューニングが進んできたけど、そこにちよっと疑問を持ったのがヤシオファクトリー岡チャンとフュージョン勢のふたり。ノーマルタービンや3000psちよとくらいまでのサイズならいざしらず、400ps以上を狙えるサイズのタービンで中間域をピンピンに仕上げちゃうと、コーナーリング中や立ち上がりの初期でパワーが出すぎて乗りづらく感じる時があるというのだ。特にSタイヤではなく最近流行っているハイグリップラジ