Tommykaira

SUPER SPORTS **TUNED SILVIA**

COUPE M20Si SPECIFICATION : Straight 4-Cylinders 1998cc DOHC 16valves. MAX power(net) 175ps/7000rpm, MAX torque 19.6Kg-m/4900rpm, 16inch wheels & brake system : 2pinston aluminium caliper + ventilated disk completed by Tommykaira.

S

NORMAL ASPIRATION ECSTACY
MORE POWER & BEST HANDLING
TUNED BY TOMMYKAIRA

Tommykaira

SUPER SPORTS **TUNED SILVIA**

COUPE M20Si SPECIFICATION : Straight 4-Cylinders 1998cc DOHC 16valves turbocharger with intercooler, MAX power(net) 235ps/6200rpm, MAX torque 29.5Kg-m/4900rpm, 16inch wheels & brake system : 2pinston aluminium caliper + ventilated disk completed by Tommykaira.

S

M20Si

M20Si

Tommykaira

トミーカイラM20Si ／STAGE 2 BY RECARO SPORTS SEATS OPSION

TOMITA 夢工場

Tommykaira

SUPER SPORTS TUNED SILVIA

COUPE M20Si SPECIFICATION : Straight 4-Cylinders 1998cc DOHC 16valves turbocharger with intercooler, MAX power(net) 235ps/6200rpm, MAX torque 29.5Kg-m/4900rpm, 16inch wheels & brake system : 2pinston aluminium caliper + ventilated disk completed by Tommykaira.

M20Si

つぎつぎとFF化されていく中で、毅然とオーソドックスなFRレイアウトを踏襲してきたシルビア。二代目はいよいよ待望のSR20DE(T)を搭載して、全車2000ccとなりました。我々は、初代シルビアをベースとした「トミーカイラM18Si」に引きつづいて、このSR20DE(T)を素材に、あらたに「トミーカイラM20Si」を開発。ベース車両は、基本的にエンジンのみが変更されたマイナーチェンジですが、トミーカイラではチューニングの主眼をエンジンとしながらも、総合的な見直しをはかって、2車種4タイプ(合計8モデル)を新しくラインナップしました。

●熟成され、洗練されたエアロフォルム。

エアロパーツは、大きく6つの部分から構成されています。まず、フロント・スポイラーは、大径のエアインテークをもった迫力じゅうぶんなデザインが特長です。左右はフロント・フェンダーの下部までまわり込んで、フロント部分との一体感を造形しています。曲面を多用した立体的なフォルムは、とくに濃度の高いボディ塗色でその美しさをより強くアピールします。ふたつめの構成パーツは、ヘッドライトにはさまれたフロントマスク。ボディと同色塗装されたうえにTommykairaの金属エンブレムが装着されています。ルームミラーに映るトミーカイラ M20Si の「顔」は、このふたつのエアロパーツが主役です。

さて、高速道路で、もしあなたがトミーカイラM20Siと出会った場合、オーバーテイクされたあと、これみよがしに見せつけられるのが、このリアビューでしょう。フロントと同様のイメージで造形されたリア・スカートは、ライセンスプレートのサイズまでも意識したもので、ちょうどグループCカーのリアのイメージを導入。これもサイドまでまわり込んだ一体式で、きわめて迫力のあるデザインとして完成されています。

●テールフィンは、フォーミュラーマシンゆずり。

最大の特長は、リア・スポイラーです。これには2タイプあって、ひとつは「テールフィン」(ステージ2仕様に標準装着)。センター部分をアルミ製のステーでトランクに固定するデザインはあのフォーミュラーマシンのリアウィングに見られる手法です。きわめつけは、レーシングカーと同様にフィンの角度を無段階で調整できる機能にあります。しかも、ジョイント部分はピロボールという凝りよう。遊び心とモータースポーツのイメージを育んでくれる最高のエアロパーツです。

●うしろ姿を、見せつけろ!「ウィング・ロボ」。

さらに、もっと過激なのが「ウィング・ロボ」(ステージ3仕様に標準装着)。この電動式の可変リア・スポイラーは、運転席からウィングの角度を3段階に調整できるタイプで、ハイマウント・ストップランプ付き。高速走行時のダウンフォース効果は強烈!のひとことです。全体にハイデッキスタイルを強調するこのふたつのリア・ウィングは、スポーティなイメージを演出しながら、他にはない個性的な遊び感覚を表現しています。

最後は、サイドステップです。フロントからリアにかけてのホイールアーチの流れを自然流にデザイン。そのまま整流効果をもたせて造形しています。トミーカイラのエアロパーツはすべて、オリジナルの外寸をいっさい超えることなくサイズ内に収めてありますので、取りまわしや駐車時にも安心です。

●チューンドカーのあかし「ボディ・ストライプ」。

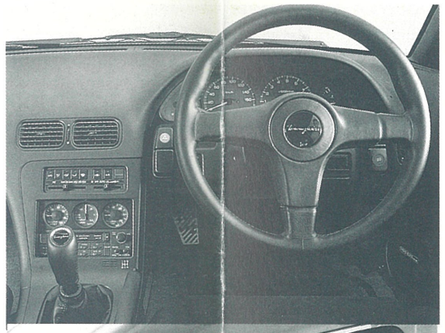
チューニングされたコンプリートマシンに、オリジナルのストライプを入れたメーカーは、たしかドイツのアルピナ、そしてハルトゲでした。エンブレムやステッカーで、チューニングカーの性能や歴史を語ることはできませんが、ヨーロッパのチューニングメーカーの系譜を伝えるトミーカイラにも、ボディストライプが採用されています。フツーとはちがうチューニングマシンの誇りを内に秘めて……。

●自在にあやつる愉悦。そのテイスト。

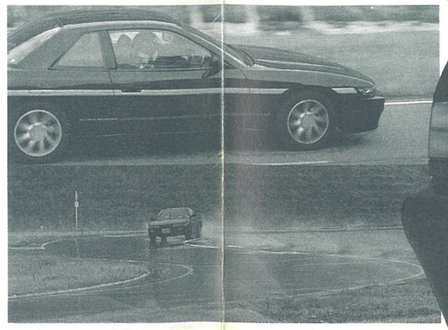
レーシングドライバーなら、まさにここが仕事場。それがM20Siのコックピットです。日産純正の装備品に替えて、あるいは加えられるトミーカイラのオリジナルパーツ。その代表的なものをご紹介しましょう。すでに機能性とデザインにおいて好評の「ステアリングホイール」。本革巻の太いグリップ。36.5cm径の3本スポークタイプです。全体に丸みを帯びたフォルムがシルビアのインテリアにベストマッチ!

「シフトノブ」も、本革巻製です。(マニュアル車のみ)操作フィーリングにすぐれた質感は、まさに仕事場にふさわしいアイテムです。

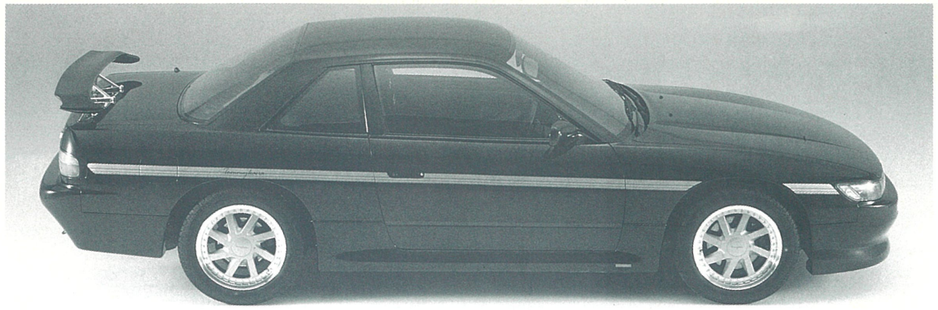
スポーツ走行にかかせない「フットレスト」も、オリジナルです。アルミ製の大型タイプで、左足をがっちりホールド。ハードな走行時に威力を発揮します。



(上)●ステアリング・ホイールとシフトノブ。そのむこうには3連メーター。ドライバー側にアルミ製のフットレスト。ドライビングマットも。(下)●ドイツ・レカロ製のスポーツシート(SRタイプ)には、トミーカイラのロゴがつく。(ステージ3に標準装着)



●開発時のテスト風景/(上)高速テストをするテストドライバー。耐久性、安全性などを重点的にタイヤのマッチングなどもチェックする。(下)スキッド・コースで低ミュー路における操縦安定性や、ハンドリング特性をテストする。



トミーカイラの「ドライビングマット」は、4点セット。ウール100%で耐久性とインテリア効果を兼ねそなえています。特にドライバーにとってはマットも重要なチューニングパーツ。トミーカイラの思想がここにも貫かれています。

ドイツ・レカロ社製の「スポーツシート」を、トミーカイラのオリジナル意匠で制作しました。背あての中心にTommykairaのロゴを縫いとったSRタイプ(黒)です。(ステージ3に標準装着)がっちりと乗員の身体をホールドして、スポーティな走行に対応。リクライニングタイプのため体格にあわせて調整も可能ですから、疲れません。

●レーシングカー式のサスペンション・チューニング

ホイール、タイヤ、サスペンションを総合的に考え、フロントの「回頭性」「横剛性」「コントロール性」といった全体のバランスを向上させるために、パーツのすべてをバランス良くセットアップしている点が、トミーカイラのコンプリートカーの特長です。ドライバーがコントロールしやすいこと。つまりフロントの回頭性能(ステアリングレスポンス)の良さと、リアの流れ出しのわかりやすさが、トータルでバランスされています。トミーカイラのアルミロードホイールには、これまで、チューニングカーづくりでつちかってきたノウハウと、サーキット&レースシーンからのフィードバックをもとに設計制作されています。まさに、チューニングされたホイール。M20SiとNAシリーズには、トミーカイラ・オリジナルの鍛造アルミ製の3ピースホイールが、標準装着されています。(ベーシックモデルをのぞく)

●ベーシックモデルなら、¥2,680,000から!(NA)トミーカイラM20Siシリーズは、大きく分けて「ターボ仕様(K's ベース)のSi」と「ノーマル・アスピレーション仕様(Q's ベース)のNA」の2車種があります。

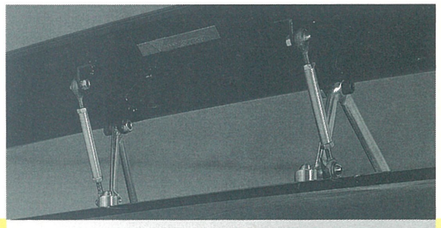
"チューニングカーのすばらしいのはよくわかった。でも、価格がね……"そんなユーザーのご要望にお応えして、今回から「ベーシックモデル」を発売することになりました。これは、チューニングカーの根本であるエンジンチューニングと基本性能のすべてを完璧にコンプリートしたもので、最高出力やトルクといったスペックは、他のモデルとまったく同じです。つまり、『最小限の予算で、トミーカイラのおいしいところはすべて網羅している!』と、いうわけです。

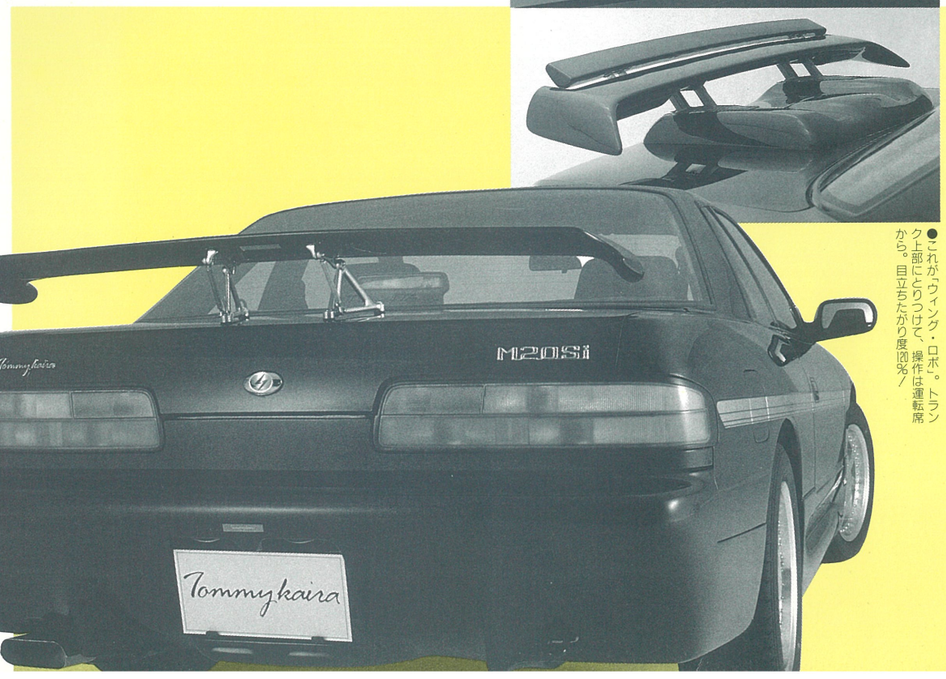
価格だけではありません。"性能は魅力的なんだけど、ホイールは他のブランドにしたい"とか、"派手なエアロで外観を変更するのはちょっとね"というユーザーの方に、無駄な出費をお願いしなくてもよくなりました。

バリエーションは、Si、NAともにベーシックモデルのほかに「ステージ1~3」までのメニューをご用意。詳しい装備や価格、オプションについては別紙の資料をご覧のうえご検討ください。

●購入した後も安心!保証は走行2万キロ、あるいは1年間。

●テール・フィンの取付け調整部分/ピロボールを介して、ウィングの角度を調整する。これは、F-1エンジニアフィーリングだ!





●これが「ウィング・ロボ」。トランク上部にとりつけて、操作は運転席から。目立ちたがり度200%!

TURBO TUNED FIGHTER

MAX. POWER & PHYSICAL FEELING

235PS/6200rpm・29.5kg-m/4900rpm

TUNED SILVIA

たがいにゆずれない魅力がある。ターボ&ノーマルアスピレーション。
どちらも、すべては心地よい走りのために…ONLY FOR YOU.

NORMAL ASPIRATION ECSTACY

MORE POWER & BEST HANDLING

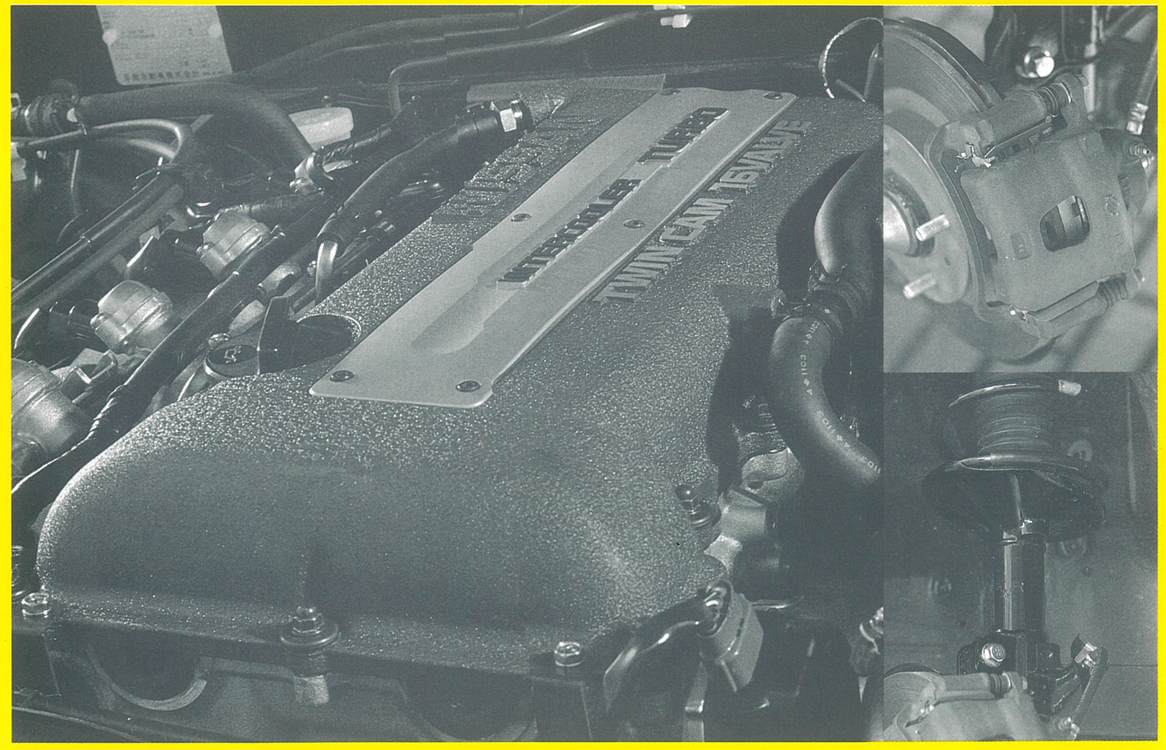
175PS/7000rpm・19.6kg-m/4900rpm

あやつる楽しさを伝えたいから、ターボも、NAフィーリング。

M20Siシリーズはターボエンジンですが、今回、旭上にのぼったSR20DETのターボに関しては、いっさいの直接的なチューニングを施していません。パワーアップのひじょうに簡便な方法としては、ターボを大型化したり、過給圧を増やしたりする作業が考えられますが、それではさまざまな部分に余計なストレスがかかることになり、耐久性や信頼性にかける状況が発生することがあります。また燃料消費の問題も残ります。さらに決定的なことは、あのターボ車特有のパワーのでかたです。たしかに、ある回転数からドッカーンとくるターボパワーを魅力と感じる人がいないこともありませんが、それは、いったん路上にでると、そのパワーを使いこなすことはプロドライバーにも難しい状況となります。サーキットのように常に管理されたコースを決まった条件で走るレースとは異なり、変化しやすい一般道路の路面状況や予測できない周囲の動きを考慮した場合、クルマの挙動はいつもドライバーのセイフティマージンの内にゆとりをもって入っていなければなりません。マシンをあやつる楽しさとは、勇気とか根性とかでエイッ、ヤッと駆けることではないはずです。トミーカイラのめざすチューニングは、そうしたこれまでのリスキーなターボチューンとは、あきらかに一線を画す、とここに断言します。

ターボらしくないターボチューン「SR20DET改」。

前置きが長くなりましたが、さて、それではトミーカイラ流のチューニング手法とはなにか。それは「かぎりなくノーマル・アスピレーションエンジンのフィーリングに近づけたメカニカルチューン」です。最近のターボ車は生まれつきナチュラルな性格をもっていますが、そのよい部分だけを延ばしたチューニングです。主な変更点を紹介すると、まず、カムシャフト。これは加工精度の高い、ワンランクうえのハイリフトカムとなっています。吸気側のカム角度を変更して、効率のよい、バルブの動きを実現しました。そしてエンジン・コントロールユニットの変更。これは総合的に燃料供給や点火時期、さまざまなエレクトロニクス部品をバランスよくチューニングするためのプログラム変更がおもな手段となっています。こうした変更に加えて、一台づつエンジニアが丁寧に調律した部品ひとつひとつの完成度の高さが、高品質・信頼性のあかしとなっています。以前から我々のチューニング手法の原則として「より少ない改造で、最大の効果」を、と事あるごとに訴えてきましたが、そのひとつのこたえが、SR20DETのチューニングにも発揮されています。つまり、変更箇所を減らすこと。それが信頼性、安全性に通じているということです。ハイパワーだけれど、ターボだから故障も多い、ターボだから燃費が悪い。そんな定説をひっくりかえすほどの説得力を秘めているのが、今回のSR20DETにおけるトミーカイラチューンです。



絶対的なパワーとコントロールのバランス感覚をたいせつにした4モデル。

ターボエンジン。最近ではすっかりあたりまえになってきましたが、一般市販車レベルでは、まだまだチューニングに未開拓な分野が多いのです。F1に代表されるモータースポーツの世界でも、もはやただハイパワーだけのモンスターマシンは第一線を退き、トータルバランスに優れたマシンが注目を浴びています。これはレースをおもしろくするという意図のほかに、各社の技術力を試す場として大いに役立っています。トミーカイラM20Siシリーズでは、ターボ車のもつ絶対的なハイパワー感を損なわずに、ドライバーの右足に俊敏に反応するレスポンスのよさを念頭においてトータルにチューニングされています。そうした意味から、サスペンションのセッティングまでを考えて総合的に完成された「コンプリートカー」は、魅力的なクルマとして映るはずです。基本性能に優れたFRレイアウトのシルビア。この逸材を、チューニングカーのエントリーモデルとして位置づけたM20Siシリーズには、ベーシックタイプを基本にステージ3までの4タイプのモデルを設定いたしました。動力性能は全車共通。目的や予算にあわせて、トミーカイラのコンプリートカーの魅力を存分に味わってください。

〈右上〉●ブレーキパッドの交換などにより、ハイパワーを受けとめるに充分な性能にパワーアップされている(NAと共通)〈右下〉●スポーツ走行を前提としたサスペンションを装備。ベーシックモデルを除いてNAと共通。変更はショックアブソーバーと強化スプリング。〈ベーシックアブソーバーと強化スプリングのみ変更〉〈上〉●ブリティッシュ・グリーンに塗装されたSR20DETのヘッドカバー。それ以外に外観上の変化はないが、中身はそっくりトミーカイラチューン。パワーバランスのよさと信頼性の高さは、M18Siでも実証済み。最高出力は205ps。〈下〉●コンソールの中央、シフトレバーの手前に「排気温計」「油温計」「運転時間計」と3つのメーターがならぶ3連メーターパネルとセットで、ステージ3仕様に標準装着される。

TOMITA 夢工場

製造販売元・株式会社トミタオート／〒603 京都市北区衣笠御所ノ内町35番地 Tel(075)461-6290代
用品発売元・株式会社イージーライダース／〒150 東京都渋谷区南平台町4-8-708 Tel(03)3464-3095代

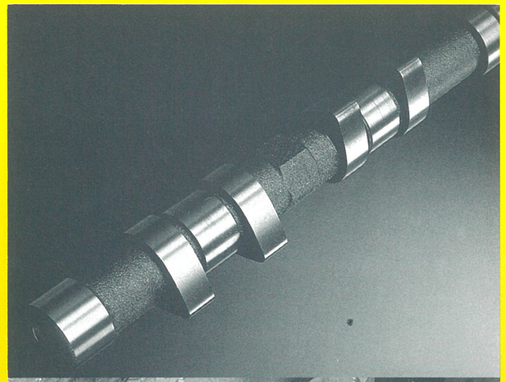
FR車にはN.A.がおもしろい。

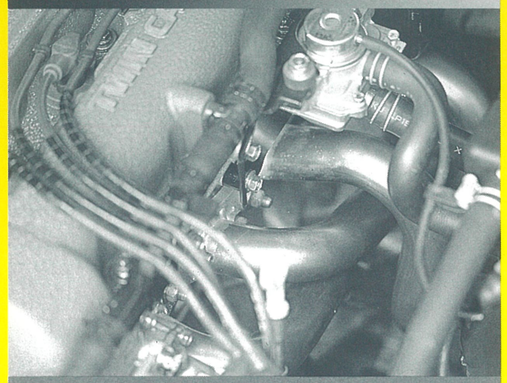
ノーマル・アスピレーション(N.A.)にこだわる人がふえてきました。いわゆる「ノン・ターボ」エンジンのことですが、それには明確な理由があります。まず、アクセル開度にリニアに反応する率直なパワーフィール。これが最大の理由です。直4、DOHC、2000cc程度のN.A.エンジンでは、そもそもそれほど過大な出力は望めません。にもかかわらずN.A.ファンが急増しているのは、自然なパワーのでかたと共に、それによるコントロールの楽しさに負うところが大きいような気がします。

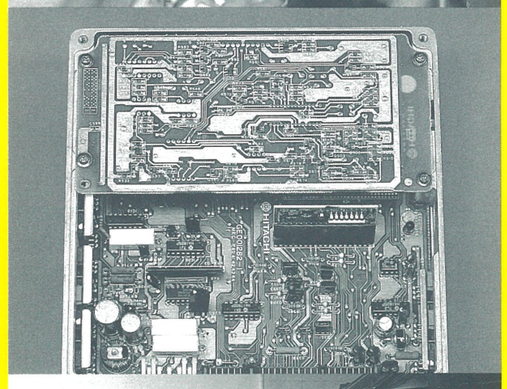
たとえば、コーナリングのアプローチで。ブレーキングをクリッピングポイントのぎりぎりまで残しながら少々オーバースピード気味に進入したあなたは、リアのグリップが減ってわずかづつアウトにリアが流れ出したのをきっかけに、ステアリングを修正しながら徐々にアクセルをふみはじめます。100回転刻みの微妙なリアのグリップ変化を腰に感じながら、視線はコーナーの出口へ。そんなとき、微妙なアクセルコントロールが心地よいコーナリング感覚としてドライバーに伝わります。けっしてクルマまかせにできない、あやつるたのしさがそこにあります。約25%アップした最高出力で、N.A.のFR車ならではの醍醐味を存分に味あわせてくれます。

トミーカイラのこだわり、N.A.チューン。

我々は、数字にこだわらないハードでテイスティなエンジンを創りたい、と考えました。フルパワーを望むユーザーにはターボ車をおすすめするとして、N.A.には基本的なフィーリングのたのしさをチューニングに盛り込みました。175psというデータは、N.A.車の総合的なバランスから考えて最高のスペックであり、これが実馬力として駆動輪に伝わっている本車では、一般走行時にパワー不足を感じることはありません。腕自慢の、あるいはこれから運転の技術を磨きたいと考えている人にとって、これは絶好のチョイスです。7000rpmで発生する最高出力。最大トルクは4900rpmで。これをフルに生かすよう高回転を維持して走るには、そこそこのテクニックが必要です。がんばれば、がんばっただけドライバーの腕に応えてくれるトミーカイラは、奥の深いチューニングカーです。







レスポンス&バランスの向上

アルミブロックを採用して、トルクとパワーが増大した新しいSR20型が、今回のエンジンチューンのベースです。これによって、前後の重量配分もふくめた、クルマ全体のバランスが向上。フロントの回頭性とパワーウェイトレシオに優れた仕上がりとなっています。派手なチューニングではありませんが、しかし、これが基本中の基本であるだけに、その仕上がりにはトミーカイラの技術が遺憾なく発揮されていて、ほかでは真似のできない完成度の高さを誇っています。吸気と排気の高効率化(燃焼効率の向上)をはかるために、ハイカムシャフトに変更しただけでなく、エキゾーストマニホールド(タコ足)からマフラーにいたる排気系のすべてをオリジナルに変更。エンジンコントロールユニット(コンピュータ・チューン)もふくめた総合的なメカニカルチューニングとなっています。N.A.エンジンのチューニングは、積み重ねです。これといった大技ではなく、小さく些細な部分の改良、変更、調整といった作業の集積が、パワーアップにつながります。「より少ない改造で、最大の効果」というトミーカイラの原則は、ここでも生かされています。

サスペンションとのバランスを重視。

自然なエンジンフィールの特性を引き出すために、トミーカイラではサスペンションも強化しています。オリジナルの設定によるスポーツショックアブソーバー(ベーシックモデルは除く)と強化スプリングの組み合わせできわめてコントローラブルな足まわりを実現。パワーを無駄なくトラクションとして路面に伝えます。グリップと滑り出しのコントロールをアクセルでたのしむことのできるコーナリングマシンN.A.には、ビスカスタイプのLSDも標準装備するなど、運転することの楽しさをこの一台に凝縮しています。

〈上より〉●プロフィールを変更したハイカム。N.A.チューンの基本でもある。●ステンレス製のエキゾーストマニホールド(タコ足)。N.A.は、ここからマフラーまですべて変更されている。●コンピュータ・チューニングは今や常識。エンジンコントロールユニットも、プログラム変更されている。●N.A.のあかしは、この小さなエンブレムのみ。外観上の違いはいっさいない。