



ヘッド専用のロングポートインマニをワンオフ製作、プリメーラ用のカムを流用するなど細かい作り込みを重ね、3500rpm、7000rpmという幅広いパワーバンドを獲得してきている。

②2.2ℓ仕様のSRと組み合わせるタービンはGT3037やGT2835を経て、現在はなんとGT-RSまでサイズダウン!?。徐々にサイズダウンしたのは、パワーよりレスポンスを重視するほうがラジアルタイヤでのタイムアタックに向いていたから。全回転域スキなしの420ps仕様ってワケ。

③オリジナルのミッション/オイルキャッチタンクも後箱。油量が増えることでミッショントラブルを予防するほか、シフトの入りもよくなる。特にS15の純正6速にオススメだという。

SR20改2.2ℓ+GT-RS



仕様
⑥7油圧ライン加工やインマニ製作などを経て搭載されたエクストレイル用のSR20VEヘッド。マルチスリットタイミングシステムにより、カム切り替えタイミングも変更可能にした。レプリミットは8500rpm。

⑧VEヘッド専用となるアルミ削り出しのインマニ&大容量サージタンクはワンオフ。ただし、VEヘッド化はコスト面などを考えると、ユーザーレベルではあまり現実的な選択ではないかも!? と丸山さん。



⑨C-WESTのワイドフェンダーに収まるのは人気のTE37SLの18インチ。ブレーキはBCNR33用のブレンボキャリパーを移植。タイヤはハンコック製をチョイス。

⑩ラジアルタイヤとのマッチングを追求した20段減衰力調整式の車高調もオリジナル。積極的にアシを動かすセッティングになっており、吊るしのままで筑波1分1秒を刻む。

SRチューンの可能性を追求していきます!
by ARMS 丸山さん

PRODUCED BY
ARMS
長野県長野市屋島2336-8
☎026-252-5220
http://www.arms.ne.jp/
創業から10年目となる長野県長野市のアームズ。日産ディーラーのメカ出身でシルビアチューンも大得意な丸山代表は、パーツ取り付けからワンオフ製作までお任せ。車高調やABSキャンセラーなど、シルビア用のオリジナルパーツも数多くリリースする。



S15 SILVIA

油圧制御によりローカムとハイカムを切り替えるVEヘッドでは、低回転域から効率良くパワーが引き出せるほか、その構造上、ロッカーアームが飛ぶ心配がないのもメリット。



- ①自走でサーキットの往復も可能なエアコン&オーディオ付きの快適仕様。出力向上に伴い、ミッションは耐久性の高いHPI製6MTに変更される。
- ②マフラーはメイン95φ・テール115φのAPEX製。スポーツキャタライザー付きのリーガルスベックだ。
- ③エスプリのカーボンGTウイングにより強烈なダウンフォースを獲得。なお軽量化はほとんど行っておらず、車重は1160kg。



全域スキのない加速を目指して 可変カム仕様のVEヘッドを移植!



■TUNING SPEC
SR20改2.2ℓ(最大ブースト圧1.6cℓ・420ps) SR20VE用ヘッド流用
HKS-GT-RSタービン HKS2.2ℓキット P12プリメーラ用カム(IN:278度 EX:280度) 燃焼室加工 ARMS試作サージタンク LAP・エキマニ/850ccインジェクター APEXマフラー/パワーFC ニスモ燃料ポンプ
HKS・インタークーラー・Sタイプ/EVC6 HPIオイルクーラー ATSカーボン
ツインクラッチ HPI強化6MT ARMS車高調/パッド KYBスプリング
(F:11kg/cℓ R:12kg/cℓ) BCNR33純正ブレンボキャリパー&ローター
レイスTE37SL(10J+20・スパーサー7mm追加) ハンコックR-S3(265/35) プリットZETAⅢ Defi追加メーター Cウエスト・フルエアロ/前後フェンダー エスプリGTウイング jbloodカーボンボンネット ほか