

GT-R

Magazine
076 2007/Sep

平成19年9月1日発行(奇数月1日発行)通巻61号 第11巻 第5号
平成10年9月18日第3種郵便物認可

スカイライン生誕50周年記念企画

LIVE HEAVEN

第 3 幕

捧げた情熱

GT-R Tuningの変遷

第1章 | 時代の主役—**Glorious Hero**

第2章 | 調律の手法—**Advanced Tune**

HKS ZERO-Rの遺伝子
EDITION3
誕生前夜

Nür心臓手術に続け!

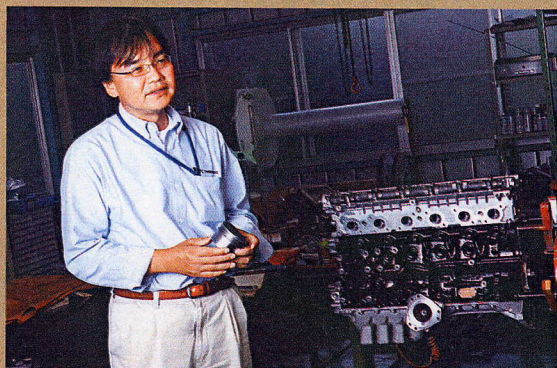
2007
リフレッシュ
大作戦!!



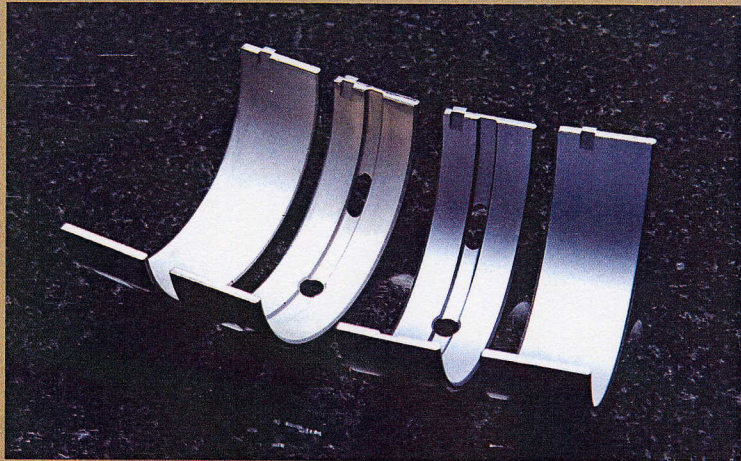
最先端技術 二硫化モリブデン処理とは？

固体潤滑剤でフリクション低減！

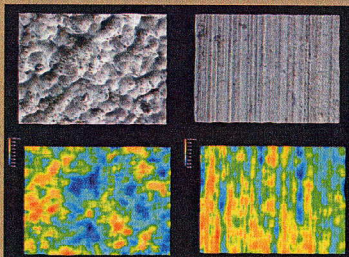
金属の耐久性向上のため多数の表面処理が存在する。最近良く聞くのがWPC。ショットピーニングよりも細かい0.2mm以下の粒子を高速で金属表面につける。瞬間的な熱処理も加わり表面の組織を微細化できるのもWPCならではで摩擦抵抗を大幅に減らす。さらに技術は向上の一途を辿っている。EDITION 3のエンジンに採用された二硫化モリブデンショット処理である。二硫化モリブデンとは北米に地層のある鉱石。世界で一番フリクションの少ない物質である。オイルが液体潤滑剤なのにに対し固体潤滑剤と呼ばれているもの。表面に打ち込むことで浸透しコーティングのように剥がれることなく半永久で効果を持続。耐久性とともにフリクション低減＝レスポンス向上を約束する



「表面がツルツルでは抵抗になってしまいます。細かい凹凸があったのが摩擦熱も起きにくいのです」WPC処理加工一筋の下平英二代表。☎不二WPC ☎046・246・1191



右が二硫化モリブデン処理したメタル。コーティングではいずれ剥がれてしまうがWPC同様打ち込んでいるので効果は半永久で持続するのも嬉しい。若干紫がかって見えるのが二硫化モリブデン処理済みの証拠なのだ



金属表面の顕微鏡写真。左がWPC処理後。オイルを考えると右では筋に沿って流れてしまうが、WPC処理で凹凸が出来るとオイル溜まりになって潤滑性を維持



右が二硫化モリブデン処理後。1ミクロンの中に1600枚もの層が重なっている。打ち込みにノウハウがあり国内でも確実に処理が施せる会社は数少ないのが現実

究極の手組みRB26DETT

「ZERO SPEC ENGINE」発進！

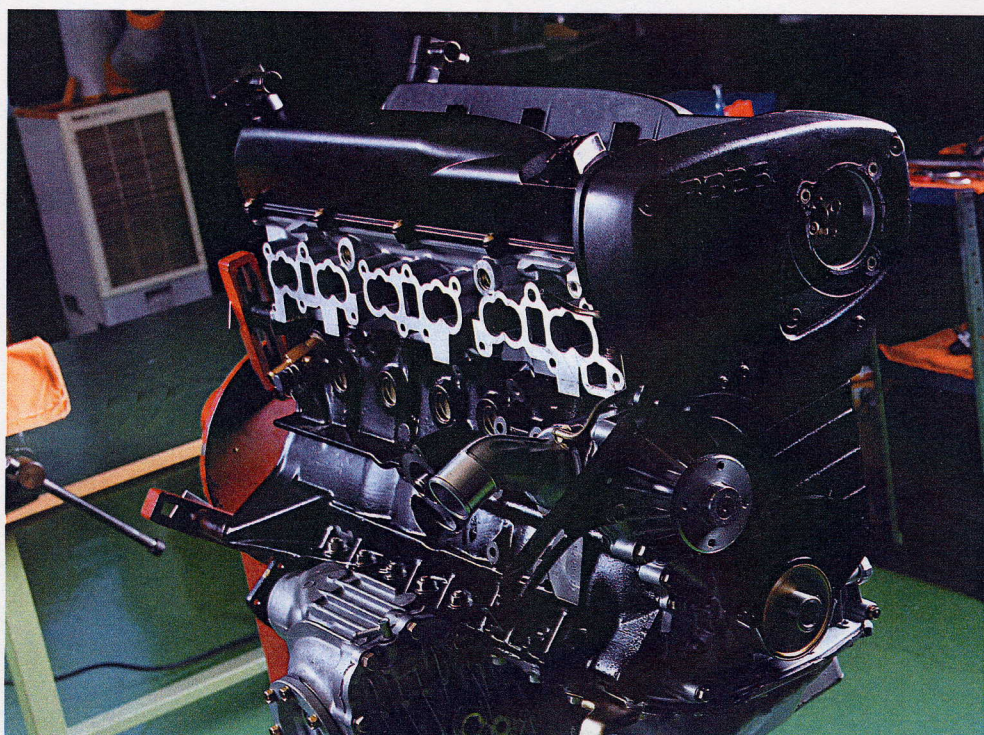
ZERO-R EDITION3のエンジンを愛車に！ 最先端の処理と職人の技が光るコンプリートエンジンが発売される。「ZERO SPEC ENGINE」はあくまでノーマルを全分解し組み直したものの。ただし将来的なチューニングを考慮してリリーフ圧や強化タイミングベルト、メタルヘッドガスケットは変更済みだ。もちろんノーマルのまま長く乗り続けたいオーナーが載せ換えるのにもお勧めしたい。精度の高いエンジンでRB26DETT本来の力強さを味わおう！ 専用シリアルプレート付きだ

主要スペック

シリンダーブロック:N1
ピストン:N1/WPC(二硫化モリブデン処理)
ピストンリング:N1専用
コンロッド:スタンダード
コンロッドメタル:N1専用/WPC(二硫化モリブデン処理)
カムシャフト:スタンダード
ウォーターポンプ:N1専用
オイルポンプ:N1専用(リリーフ圧変更)
タイミングベルト:HKS強化
ヘッドガスケット:HKSメタル(=1.2)
コンロッドメタル、メインメタル、組み付けクリアランス精度向上
カムシャフト、組み付けシム測定調整
ブロック洗浄
各部面取り(水穴、シリンダーブロック、下面等)
オイルポンプ分解、点検、面取り、組み付け
ガラスボルト→六角ボルトに変更
ポート加工 (INポート:ガスケット形状に合わせたラウンド加工/ EXポート:コブ取り及びガスケット形状合わせ拡大)
燃焼室ラウンド加工
クランクシャフト曲がり、振れ測定
フロントファイナルギア比:BNR32/BCNR33:4.111/BNR34:3.545
専用シリアルプレート(製造シリアルナンバー入り)

※ZERO-R EDITION3はカムの変更を行っています。

ZERO1 SPEC ENGINE 89万2500円 (BNR32/BCNR33)
ZERO2 SPEC ENGINE 89万2500円 (BNR34/受注生産)



「チューニング本来の楽しみを多くの人に知ってもらいたい」菊池代表が自信を持って勧めるHKSテクニカルファクトリー初のコンプリートエンジン