

DATA

7M-GT オリジナル鍛造ピストン IN
EX264 フリツカムシャフト ビッグ
バルブ F-CON 550cc/mm K28MOJ
オリジナルマフラー HKSインタークー
ラー EVC ルート6・3速クロス……e
tc 最大ブースト1.3kg/cm²



DRIVER
朝見智裕

7M-GT改+K28MOJっていう組み
合わせによって、ゴキゲンなブーストパ
ワーを発生するこの朝見ソアラだが、今回
このT1サーキットでは、ファイナル3.4
ってことが裏目に出てしまい、タイムが伸
びず。せっかくのビルシュタイン+オリジ
ナルスプリングでキマった足回りセッティ
ングも生かし切ることができなかったよう
だ……。次回はぜひ豪快な7Mパワーを見
せてほしいよネ!



14秒361

トライアルソアラ
ギア比が合わず苦戦っ!

エンドレス

078-991-5711

HCR32

RB26DETT換装で
チューンドRをチギったるっ!



13秒306

キレイに叩き出されたフェンダーが迫力
のエンドレス・タイプM。スワップされた
RB26DETTをベースに、おなじみのド
派手なチューニングが施されたコイツだが
前回、五月場所ではウエット路面にビッグ
パワーがあり余ってしまい不本意な結果に
終わってしまっていた。で、気合いの入っ
た今回なんだけど、またしてもコンディ
ションは今イチ。そんな中で苦しみながらも
ベストタイム13秒306をマークしたのはさ
すが、来年も期待できそうだよネ!

DATA

RB26DETT ワイセコ88ピストン コ
ンロッド クランクシャフトノーマル加工
IN66 EX68 トラストカムシャフト
オリジナルメインコンピュータ メインイン
ジェクター720cc/mm VPC TD08 トラ
スト EXマニホールド、ウエストゲート、
3層インタークーラー オリジナルラジエタ
ー EVC...etc 最大ブースト1.8kg/cm²



DRIVER
永田 勉

L28改+44φソレックスで時代を超えた
パフォーマンスを見せてくれたメカチュ
ーンS30。独特のサウンドとともに加速して
いく様子は今回のエントラントの中でもお
目立ち度ナンバー1っていえるんじゃない
かな。で、驚くことにオーナーの横木サン
はコイツでT1を57秒台でラップするらし
い…。ウー、まだまだ健在L型パワー!
ゼロヨン初トライの今回は残念ながら燃料
系トラブル発生。それでも14秒台をマーク

カーショップフー
0725-22-2214

S30

14秒747

DRIVER
横木 誠



まだまだ健在!
L28メカチューンでいわしたるっ

DATA

L28 オリジナルピストン L14ノーマル加
工コンロッド クランクシャフトノーマルバ
ランス取り HKS1.0mmメタルヘッドガス
ケット 圧縮比12.5 44φソレックス オリ
ジナルマフラー OSトリプルクラッチ
240ZGミッション R200デフ……etc



トリアル 牧原道夫 社長 ☎0722-54-7039

オカマ掘られて開発ストップ! でも、やっぱりR33GT-R

'95年は散々な年やったな。特にR33GT-Rは、買って、ナラシ終わって、さあこれから…ちゅう時にオカマ掘られてもて、開発が全部ストップ! おかげでぜんぜん未完成なんよ。やっと年明けのオートサロンでエアロがデビューできるかな? ってとこやわ。それから足回りの開発やね。もちろん、ウチはクァンタムのダンパーを使って煮詰めていくよ。この開発用に、わざわざもう1台新車のR33GT-Rを買ったから、事故車の方は思いきってワゴンに改造するつもりやねん。世界最速のGT-Rワゴンなんてオモシロイやろ? 全然儲けにならんことやけど、こんな遊びゴコロも大切やと思うねん。

あと、ボクの足としてY33を買ってイジるつもり。大人のヤンチャなセダン…っていうんかなあ、見かけはフルエアロでいかついんやけど、ゆったり快適に乗れて、踏めば結構速いのがいいね。ナビゲーションとかもつけて、知らんとこへ行ってみたいなあ。いつもGT-Rやったらつついアクセル踏んでまうから、免許の点数も危なくなるけど…セダンやったら、カッコつけ

て飛ばさんでもええからな。オートマでゆったり走るのもええなあ…って、最近思ってるねん。



●エアロフルエアロオカマ掘られて、もう1台の新車のR33GT-Rを買ったから、事故車の方は思いきってワゴンに改造するつもりやねん。



オートセレクト 澤 誠二郎 代表 ☎0720-85-6206

R33GT-Rで オールマイティな戦闘力を追求!

'95年はR33GT-Rの開発で始まったようなもんやね。店で1台買って、今まで街乗りからサーキット走行までテストを繰り返してきたんやけど、完成するにはあともう一歩…っていうところやわ。それはズバリ言って、リアの足回りやねん。

GT-Rっていうクルマはパワーがあるから、みんな飛ばすんやけど、それに足回りがついていってないんやわ。チューニングしてパワーは出る、タイヤのグリップはいい、4WDやからトラクションも逃げへん…こうなったら、全部の負担はサスに集

中してしまうわな。サーキットやったら路面に継ぎ目とかないからセッティングしやすいけど、普通の道やったらギャップで跳ねたりするから、なかなか納得できる足が決まらへんねん。もう一歩、もうあとチョイってとこやねんけどなあ…ま、'96年には決まるわ。

エンジンは基本的にR32と変わらへんから、ノウハウはバッチリやね。ウチのR33のエンジンはフルチューンで、タービンは



ニスモの強化タイプを載せてるよ。パワーはだいたい600psチョイってとこかな。タービン換えるだけで、もっと出るようになるけど、オールマイティに楽しめるのが今の仕様かな。ゼロヨンだけとかいうワケにもいかないでしょ?

●デビューと同時にR33GT-Rを購入し、開発に着手。現在はリアサスペンションの最終的な煮詰めで残すのみ…というところまでこぎ着けている

