



JAM ☎03-3690-1610 パルサーGTI-R

最高出力:350ps
 エンジン:SR20DET
 ガスケット:メタル
 タービン:TO4Eスペシャル
 最大ブースト:1.3kg/cm²
 (コントローラー:EVC)
 インタークーラー:トラスト改
 (バイピング:オリジナル)
 EXマニ:オリジナルSPLステンレス
 マフラー:オリジナルSPL76φ(ワンオフ)
 テール90φSUS
 オイルクーラー:アールズ
 ラジエーター:容量アップ
 燃料コントロールパーツ:
 オリジナルコンピューター
 メインインジェクター:550cc×4
 クラッチ:ニスモメタル
 フライホイール:純正軽量
 タイヤ:アドバンA029R
 フロント/リヤ共205/55-15
 ホイール:アドバンARS
 フロント/リヤ共6.5J-15
 足まわり:ショックアブソーバー:フロント/リヤ
 共オリジナル車高調整SPLキット
 スプリング:
 フロント6kg/mm リヤ5kg/mm
 ブッシュ:ピロボール多数
 ブレーキ:フロント/リヤ共ウィンマックスN1
 フルード:ロッキード550レーシング
 シート:FETブリリレグX2
 メーター:オリジナルA/Fモニター

テクニカルショップ アンフィニ ☎0482-94-6161 シルビアK's



最高出力:400ps
 (推定=燃料計算による)
 エンジン:SR20DET
 圧縮比:8.2
 ピストン:パルサー用純正
 ガスケット:メタル1.6mm
 カム:SR20DE用(IN側のみ)
 タービン:TD06SHG
 最大ブースト:1.5kg/cm²
 (コントローラー:EVC)
 ウェストゲート:トラスト

インタークーラー:オリジナル3層
 EXマニ:オリジナルステンレス等長
 マフラー:オリジナルステンレス80φ
 オイルクーラー:アールズ25段
 燃料コントロールパーツ:
 E.C.N.(アクセス)
 追加インジェクター:380cc×4本
 (コントローラー:レビックII)
 クラッチ:OSツインプレート
 テフ:ニスモ機械式
 タイヤ:アドバンタイプD
 フロント205/55-16
 リヤ225/50-16
 ホイール:アッソ フロント7J-16
 リヤ8J-16
 足まわり:フロント/リヤ共:
 車高調整Kitアバンセ
 スタビ:arc
 ブレーキ:JFZ
 アールズステンメッシュ
 エアロ:フロント/リヤ共 アバンセ
 シート:レカロ

Bee★R ☎03-3483-0471 ランサーエボリューション

最高出力:290ps/6600rpm(推定)
 エンジン:4G63(バランス取り)
 カム:IN/66度 EX/64度
 タービン:ノーマル加工
 最大ブースト:1.2kg/cm²
 (コントローラー:EVC)
 ブローオフバルブ:BRブローオフバルブ
 マフラー:HKS VR-4用改
 ステンレス60φ→75φ→90φ→100φ
 燃料コントロールパーツ:BR-ROM
 エボリューションII仕様

タイヤ:パフォーマ8000
 フロント/リヤ共205/50-16
 ホイール:BRS M10 7J-16
 足まわり:BRサスキットPRO試作品
 ブレーキ:イマージュ試作パッド

エンジン関係のパーツは納車
 早々バラバラにされ、各パーツの
 バランス取りが徹底的に行われフ
 リクションロスを最小限にとどめ
 るチューニングが施されている。
 基本的にはノーマルながら、精
 度の高いこれらの作業で、オリジ
 ナルを40ps上回る290psにまで
 高められている。
 ノーマルで13秒中盤をマークす
 るランサーエボだけにメーカー側の
 チューニングも相当なものだ。
 この車をロムだけで12秒5まで
 もっていくBee★Rのチューニ
 ングノウハウはさすがだ。



発売まもない
 ランサーエボを
 ロムチューニングで
 パワーアップ!

Bee★Rからは今年の見玉
 ランサーエボリューションのロム
 チューニングの紹介だ。
 なにせ登場したばかりのラン
 サーエボだから、この車もまだ新車同
 様、走行距離はたったの800km
 だった。ナラシ運転途中のタイム
 アタックで少々辛い面もあるかと
 思われた。

トリアル ☎0722-54-7039 スープラ

OP2
 199S,2

「今年もスープラだ」と、スー
 プラチューニング大得意のトリアル
 が持ち込んでくれた2.5ツイン
 ターボRは、カムシャフト以外ま
 ったくのノーマルの1JZに1.5
 5kg/cm²のハイブーストをかけた5
 00psものパワーを絞りだしてい
 る。

「1JZはハイブーストに強くて
 きてる」(1?)とマッキー牧原さ
 ん。その根拠は「だって今まで壊
 れてない」という非常に明確なも
 のだ。今後、このスープラにブー
 スト・8kg/cm²かけてさらにタ
 イムアップを狙うという。

ターボRといえば、純正レカロ
 にピルシユタインショックが標準
 装着されているが、シートもラ
 ジュアリーなノーマルをリクライ
 ニングなしのフルバケットタイプのレ
 カロに交換し、一層スポーティ度
 を増している。

信頼性重視のノーマル1JZ
 ナハイブーストチューニング!

最高出力:500ps/7000rpm(推定)
 エンジン:1JZ-GTE
 カム:HKS264度
 タービン:IHI RHC7シングル
 最大ブースト:1.5kg/cm²
 (コントローラー:E.SBC)
 ウェストゲートタイプ:ブリッツ タイプE
 インタークーラー:オリジナル(ワンオフ)
 EXマニ:オリジナルステンレス手曲げ42.7φ
 マフラー:アルテア80φ(出口100φ)
 燃料コントロールパーツ:FCON.GCC II
 メインインジェクター:440cc×6本
 追加インジェクター:380cc×2本
 (コントローラー:レビックII)
 燃料ポンプ:GT-R用
 クラッチ:OSTリプルプレート
 ミッション:7M-G用MT
 タイヤ:RE610S
 フロント/リヤ共225/50-16
 ホイール:GT-R用純正
 足まわり:ショック/トリアルオリジナル
 スプリング/HKS
 スタビ:arc
 ブレーキ:エンドレスTypeR
 エアロ:トリアルオリジナルフリップ
 シート:レカロ

