

SPEC

HKSカムシャフト(IN/EX264) GT3037Sツイン アベックスウエストゲート
オリジナルINパイプ、マフラー メインインジェクター950cc/min F-CON V
ブリッツI/C OSトリプル タイヤ・F M7 (245-40-17) R FM9 R (225-50-17)
最大ブースト1.8kg/cm²

トライアルプロジェクト ☎0722-54-9777

トライアル80スープラ

BEST 11"527

0-201.16m	201.16-402.33m	終速
7"653	3"874	197.80km/h

DRIVER'S VOICE

「最初のトライでバーンアウト時にブレーキを焼きすぎて、あやうく1コーナーの餌食でした。それで2回目では「ビビリ」が入ってタイムが落ち、3回目は800回転ほどミート回転を変えてみたんですが結果的にホイールスピンが多く逆にロスしてしまいました」

朝見智裕



ノーマルサスでも
目標の11秒台をクリア!

HKSの264度カム以外にはエンジン内部に一切手を入れていない状態で、GT3037Sツインで装着するトライアルスープラ。ヘッド未加工のためこのタービンのサイズだとかなり大きめのはずで、美味しいパワーバンドも狭くなっているはずだが、今回は1本目からドライビングスタイルを変えたために以前より0.200mで0.3秒も速くなった。

そのため目標である11秒5はこれまで走行した中でもベストタイムだったという。サスペンションに一切手を入れない状態と考えれば十分ともいえるタイムだろう。これからさらに手を入れてタイムアップを狙う予定だが、まずはサスペンションを決めて、このタイムをクリアしたいという。

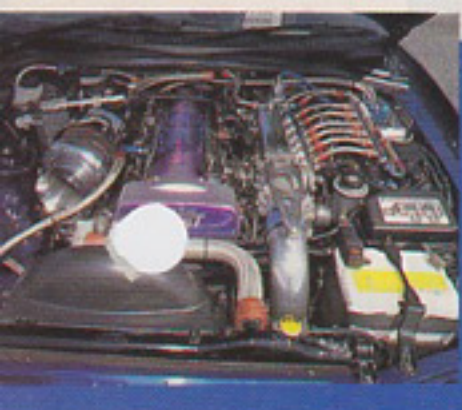


カムだけのエンジンに900psオーバーを可能にするGT3037ツインは大きめだが、今後手を入れていく予定だ

'97CRゼロヨン

P R O S H
T U N E D ターボ

難しいFR駆動のスタートは
ハイパワー化でシビアさ倍増



カムとガスケットを組み込んだエンジンにT88をボルトオン。2.4ブーストで700馬力だ



平岡清樹

「路面温度が高く、タイヤのグリップも良かったんですけどホイールスピンを抑えられなかったのが悔しいです。2回目はミスで、3回目ではスタートを6000回転に落とし本日のベスト。これで3速からブーストが2kg/cm²に上がってくれば最高だったんですけど……」

DRIVER'S VOICE

272度のカムを組み込んだエンジンに

T88タービンビックシングルのボルトオン

腰下ノーマルでブースト2.4kg/cm²は驚異的!

圧縮比を1.4のヘッドガスケットで圧縮比を落とし、264/272度のカムを組み込んだだけのエンジンでありながら、2.4kg/cm²まで高められたブースト設定ということだが、これで壊れないのが不思議なフィーストスープラ。2JZ-GEはノーマルでもかなり強いと評判だが、それでもここまでブーストを高めているエンジンはまずない。

今回はスタートで1.4のブーストに落とし、ホイールスピンを抑えようとしたが1回目、2回目ともにミス。3回目では0.200mのタイムこそアップしたものの3速からブースト2kg/cm²の予定が1.7kg/cm²と低く高回転で伸びがなかったという。路面コンディションがいい状態だっただけに悔やまれる結果だ。



フィースト ☎089-985-0504

フィースト80スープラ

BEST 11"812

0-201.16m	201.16-402.33m	終速
7"911	3"901	208.63km/h



SPEC

HKSカムシャフト(IN264/EX272) 1.4mmヘッドガスケット T88-34Dタービン トラストEXマニ、タイプCウエストゲート オリジナルINパイプ、マフラー
メインインジェクター550cc/min F-CON V 追加インジェクター210cc/min×6
レビックIIIアールズ36段I/C OSトリプル デフ輸出用3.1 バーディクラブゼロヨンSPL タイヤ・RE710kai(F245-40-17 R265-40-17) 最大ブースト2.4kg/cm² MAX715ps