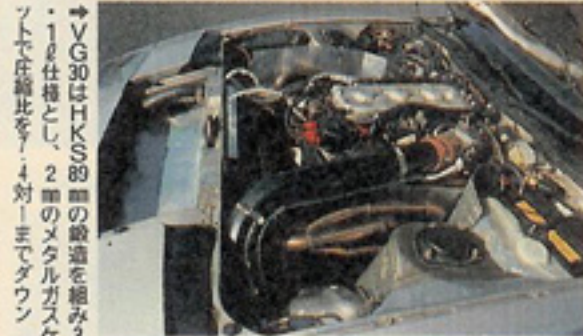




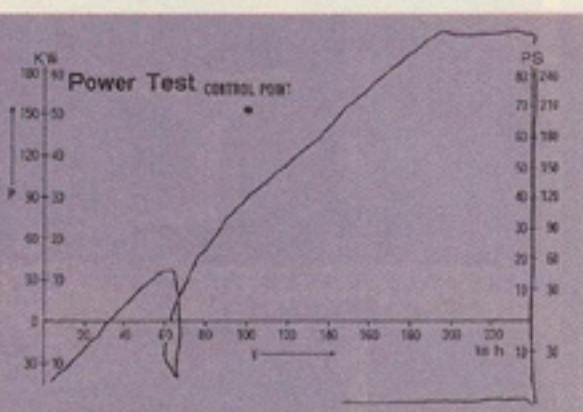
↑ニスモのステアリングが室内をスパルタンに仕上げる。他の変更はブースト計の追加とケイニッヒのシートぐらい



↑トラストのレピックでサブインジェクターの燃料を調整し、ブーストメーターはブリッペンジェクターの燃料を調整し、ナセル内にベストなエンジン状態にする。ナセル内にキレイにセットされていた。



↑VG30はHKS 89mmの鍛造を組み3・1の仕様とし、2層のメタルガスケットで圧縮比を4対1までダウン
↑インテーククーラーはトラストの4層スペシャルサイズで吸入温度を下げる



↑インテーククーラーはトラストの4層スペシャルサイズで吸入温度を下げる

●エンジンスペック●

- エンジン VG30ET改3.1φ
- ピストン HKS鍛造89mm
- カムシャフト ヨーロッパ仕様
- 吸気系 メインインジェクター 340cc/min×6
サブインジェクター 380cc/min×4
トラスト レピック
- 排気系 オリジナルステンレスマニホールド
オリジナル94φマフラー
- タービン TD-06 19C 8cal×2
- ウエストゲート トラスト
- 伝達系 ジーベクトトリプルプレート
ファイナル 3.1
- 補機類 トラスト4層スペシャル
HKSエアロオイルクーラー
- ブースト圧 1.2kg/cf



↑フロントのスポイラーはセントラル製を改造している。他の変更点は少ない



↑SSRメッシュの7.5Jと8JにHF-Dの225を組み合わせている。ショックはノーマルを加工、サスはトヨタが入る



↑純正のスポイラーが付くリア回りはとてもツインターボとは思えない



↑VGのZではスペース的にツインターボはむずかしいとされていたが、マニホールドを前方に延ばしTD-06をセットしてツインターボ仕様になっている



↑TD-06は19Cの8calでステンのパイプによってトラストのレーシングウエストゲートがセットされる



↑ステンのマニホールドはかなり前方に延びるが等長タイプとなっている。



↑マフラーはTAG'Sオリジナルの94φで振替も音質も良い

谷田部最高速トライアル

MAX SPEED 288.000km/h

フェアレディ300ZX by タッグス



最高速初トライながら288km/h! 今後のチャレンジに注目だ!

ピットから

谷田部を走るのが初めてであることはもちろん、本誌で紹介するのも全く初めてのシヨップであるタッグス。しかし、チューナーには、谷田部、本誌上どちらでも十分の実績がある神保くんが加わっており、その意味では期待できる場所であった。記録の方もまずまずのレベルで、288km/hをマーク。これがフロックではないことが、前に書いたことでもわかってもらえるだろう。最高速トライアルでは新興勢力となるタッグスだが、これからの伸びに注目したいものである。

チューナーの声(走行前)

今日のところはやってみないとなんともいえない。やはり一バツ勝負で今日はやってみます。このツインターボは昨日組み上げたばかりなの

コックピットから(井上晴男)

「タッグスのZ、お店自体が最高速トライアルに挑戦というところもあってボクも手探りの状態だった。1周目はウォーミングアップを兼ねて様子をつかがい、2周目から全開というスケジュールで乗り込んだ。結果は6000rpm強までエンジン



タッグス 神保義則

で調子もイマイチですネ。でも目標はやはり300km/h。セッティングさえ合えばかなりいいところまで行くと思うんですけどネ。

が回って288.000km/hをマーク。初挑戦ということ考えると立派なものといえる」

チューナーの声(走行後)

ダメでした。300km/hは当面の目標にしたいと思えます。セッティングが合ってなかったし、ウエストゲートのパイプから過給圧が逃げてしまっ、思うように過給圧が上ってくれず。まったく残念です。最高速をやるからにはトラストの316を超えたいですネ。

バックストレートから

ニューフェイスグループのタッグスのフェアレディZ。この車は波を打つような風切り音が気になったが走りの方は力強さを感じた。いずれにしろ今回が初トライだったことを考えれば今後には十分な期待が持てることは間違いない。