

凄ぜ!! コイツはグレート

300km/hクルージングで開く
ナカミチサウンド

by トライアル ☎0729-65-6823

何も知らずにこのフェアレディZをドライブしたとする。まずコクピットに坐わり、インテリアに目をやるとレカロリシート左右とナカミチマルチシステムがセットされている。なかなかミハナヤツと思うかもしれない。

次にイグニッションキーをON。やけにズタイエキゾーストノートが気になる。ギアをローに入れるが、どうもクラッチ系は強化されているようだ。アクセルを徐々に踏み込むとマシンはなめらかに動き出した。そして、次の瞬間、ダッシュボードに組み込まれたブースト計が正圧を示すと強烈な加速Gが襲ってきた。その加速は衰えることなく、逆に倍増されて窓の外の風景はふっ飛んでいった。

マシンから降りてボンネットを開けると曲がりくねったEXマニにウエストゲートがセットされたツインターボが……。

エレガントなマシンで軽くオーバー300km/h。それがこのマシンをビルドアップしたトライアルの開発コンセプトだ。したがってドライバビリティも重視し、これまでに得た最高速トライアルのノウハウで中低速をも十分使えるセッティングが施されている。現在の仕様で200マイル(321.8km/h)は十分可能。そして最終目標は340km/h!!

オーバー300km/hマシンがそれほどめずらしくなくなった今日、パワーユニットだけの機能美を追及するのではなく、インテリアさえもこだわったスペシャルティカーだ。



↑RB20DET改2.4ℓ HKS・RB2.4キット (81mm鍛造ピストン、H断面コンロッド、76mmクランクシャフト) HKS256°/256°カムシャフト 燃焼室改 HKS2mmメタルガスケット 圧縮比8.5 オリジナルステンレスEXマニホールド TD-06 (19C・10cm) ×2 HKSレーシングタイプウエストゲート 過給圧1.4kg/cm² HKS4層インタークーラー F-CON GCCII メイン380cc/分×6 AIC+380cc/分×6 76φピクトリーパワーマフラー OS技研トリプルプレート ビルシュタインショック改 オリジナルコイルスプリング



シングルターボでキメる強化ATでドライバーはアクセルを踏むだけ

ブリッツ大阪ワークス ☎06-845-2646



ツインターボで武装して最高速オーバー300km/hってのも、もちろんグレード。だけど、ちょっと目先を変えて、中間加速を楽しむシングルターボってのはいかがかな。

7M-Gの腰下は85mm鍛造ピストンで3.1ℓにスケールアップ。そしてヘッドは264°/264°カムシャフト、燃焼室改などを施し、ターボパワーを100%引き出せるようにセットしてやる。

セレクトされたタービンはクレマーボルシェにも採用されているK26・3070GGD。サイズのにはそれほど大きくもなく、中間加速を重視したオーバー400ps仕様だ。

コイツを48φ手曲げEXマニホールドにドッキングし、バルブ径が拡大されたタイプRCウエストゲートを伴って1.2kg/cm²の過給圧をかけている。燃料系もブリッツお得意の電気リックパーツMFCとSICでバッチリ。

そしてATミッションはオーバー400psに対応させるため、その内部はもちろん強化されている。

強力なパワーユニットを搭載したATマシン。ドライバーはただアクセルを踏むだけで、異次元の強烈な加速Gを楽しむことができる。

↓電気リックパーツ、ブースト計排気温度計をセットしたコクピット



←7M-GT改3.1ℓ カールシュミット85mm鍛造ピストン 1.5mmメタルガスケット ヘッド面研0.5mm 燃焼室改 圧縮比8.4 ビッグバルブ 264°/264°カムシャフト 48φステンレス手曲げEXマニホールド K26・3070GGDタービン タイプRCウエストゲート (バルブ径改) 過給圧1.2kg/cm² 3層スペシャルインタークーラー MFC SIC+350cc/分、550cc/分 80φマフラー 強化ATミッション STS TRDショック+コイルスプリング

