

大阪は越えたけれど

大阪のトライアルが持ち込んだ。330 km/hを目標としていただけに、今日再びチャレンジャーとして谷田部にやつて来たのもうなずける。

仕様は基本的には前回と変わらず、7M-GT改3・1&TD-08のシングルターボ。ヘッドガスケットやメタルなど、細部を見直してのチャレンジだ。

1周目からアタックして、305・862 km/hをマーク。2周目は注目されたものの、逆に297・274 km/hとスピードダウンしてピットイン。

牧原さんも厳しい顔つきで、スープラの助手席から降りて来た有馬クンと何やら言葉をかわしていた。

数台のインターバルを置いて、2度目のトライアルを開始。

しかし、そのまま1周してピットへ戻つてしまつた。サーキモスクットが不

トライアル・スープラ3.0GT(AT) 305.862km/h



317 km/hはAT車チャンプだ

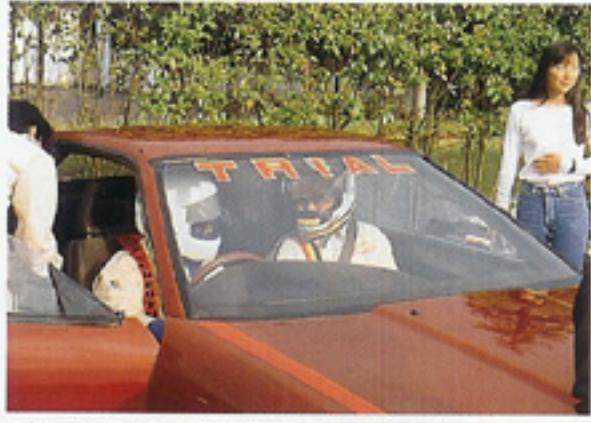
オートセレクト・スープラ3.0GT(AT)

トストロークコンロッドで排気量は2・9Lとなり、より高回転型でパワーが出るようになり、TO-4SタービンもA/R1・15とSタービンの中では最大のサイズのものをドッキング。ATながら430PS以上のパワーで200マイルを狙おうというワケだ。

さて、スープラの走りだが、見ていてとにかく安定して速さを保っているという印象を受けた。その印象はそのままデータにも表われ、1周目にイキナリ314・136 km/hをタタキ出した。そして、2周目はさらにスピードアップして317・740 km/h。オートセレクトのスタッフは手をたたいて喜んだ。

前々回のSタービン特集で、290・322 km/hをマークしたオートセレクトのスープラ。この時はエンジンが

ノーマルだったが、今回は仕様を変更してのチャレンジだ。この時はエンジンが85 mmの鍛造Jストローク5M改のショー



スタート前にドライバーと最終確認を行なう有馬クン



車から降りたドライバーカから話を聞く牧原さん。どんな細かい事でも今後のデータとなるのだ

調らしく、オーバーヒートの症状が出てしまつのだ。

