

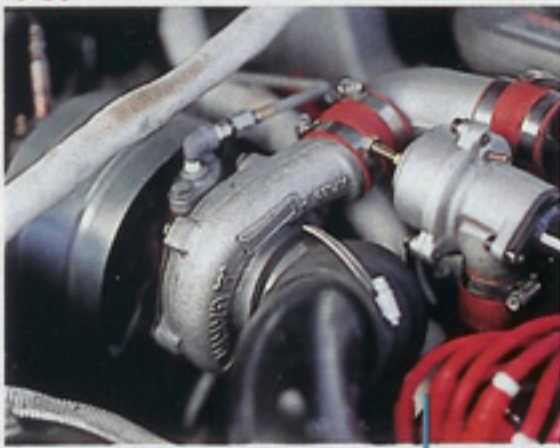
スープラ(GA70)の場合

by トライアル

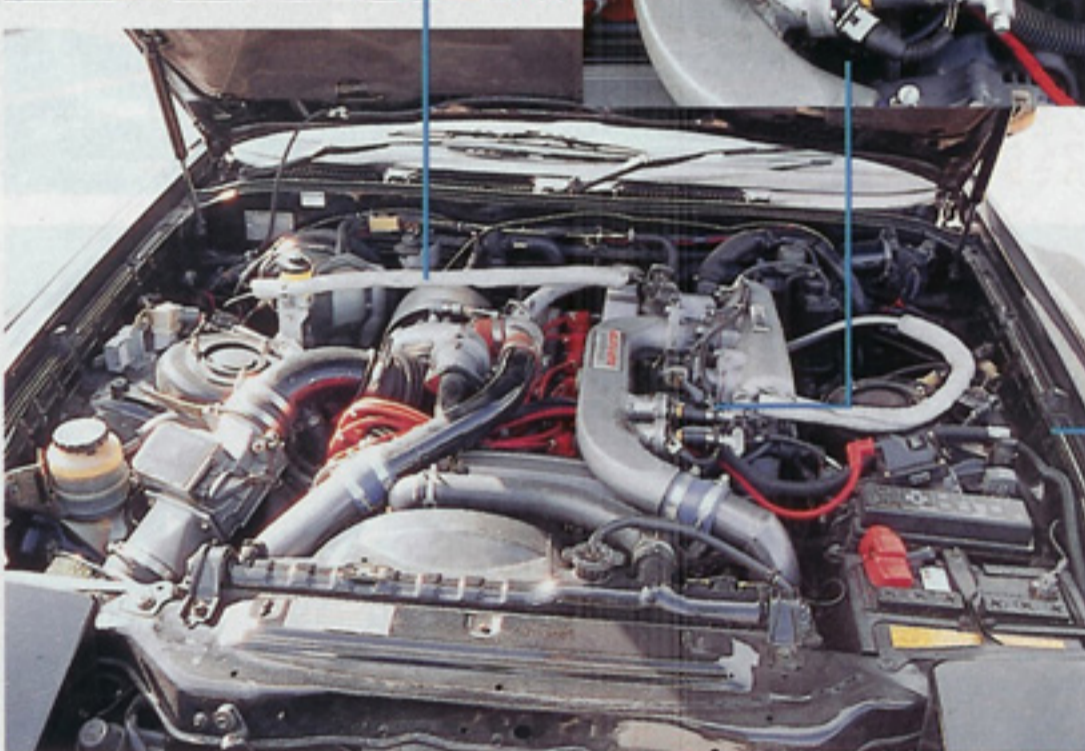
HKSのEXマニにT300タービンをセット。ウエイストゲートもHKS製。EVCを使い、最大1.3kg/cm²のブーストをかける。

トルクが細い1G-GTは排気量アップが不可欠。最新タービンでブーストをかける!!

'88年に1Gエンジン最速306km/hをマークし、今なお1G歴代2位の記録を保持し続けるトリアル。その時の仕様は1G-GT改2・4とTD05ツインだった。75mm×75mmのスクエアボア×ストロークを持つが、回らないわりにトルクもない、と現在では不評の1G-GT。だが、排気量アップによって、まだまだ現役イケイケマシンに仕上げる事が可能だ。その第1ステップはボアアップによる2・2と化。78φピストン



燃料系は、メインインジェクター360cc×6本をF-CONで、380cc×2本の追加をAICでコントロール。燃料ポンプはGT-R用に交換されている。



カールシヨミット製78φピストンを使い2.2ℓ。カムはIN264度、EX264度だ。1JZ用のインタークーラーを流用するなど、コストパフォーマンスが高い。

を使い、コンロッドはノーマル、クランクはノーマルをバランス取りしてやる。さらに第2ステップは、さらにクランクを交換し、ストロークを稼いだ2・4と。いわゆる2Gがこれにあたる。当時は2・4と全盛であったが、現在ではタービンの性能もアップし、2・2でも十分楽しめる仕様になる。ブーストをガンガンかけて、高回転をキープできればコッチのモンだ。

メーターパネルにブースト計、グローブボックスには排気温度計、EVC、GCC II、AICをセット。



マフラーはアベックスのメガホンだ。

