

DRIVER'S VOICE

0→300km仕様に製作したT51SのシングルからGT3037Sツインに変更しての初めてのゼロヨンだったため、200mから上の高回転の伸びは問題なくセッティングどおりだったが、200mまでに車速を乗せることができなかったため、今後の課題になりました。エンジンも3年が経過しているので、フレッシュエンジンのトライも考えています。



杉田 浩

GT3037Sを使って エンジンの限界に挑戦!



関 西のR33に詰められているR B 26はゼロヨンの計画も数え切れず、テストでも全開走行を繰り返している3年前に組まれた0→300km/h用のエンジン。トラブルこそないものの、内部はかなりくたびれた状態になっている。実際に走行した後にはオイルキャッチタンクにブロイパイが溢れんばかりだから、どれだけ消耗しているかは想像できるだろう。

そのエンジンにGT3037Sをツインで装着し、T51Sとの比較

BEST **10"505**

0-201.16m 201.16-402.33m 終速
6"960 **3"545** **226.94km/h**
[SPEC]

HKS874ステップ2ピストン、H断面コンロッド、フルカウンタークランク 1.2mmヘッドガスケット HKSステップ2カムシャフト(IN/EX272) GT3037S(56T 0.87)タービン×2 メインインジェクター890cc/min HKS・EXマニ HKSレーシングウエストゲート オリジナル5速クロス OSトリプル オリジナルショック&HKSスプリング ヨコハマA032R(245-45-17) etc 最大ブースト1.6kg/cm² MAX800ps



HKS関西サービス ☎07438-4-0126



全開走行を繰り返した
テストエンジンでも
このタイムは立派!

Kansai R33GT-R

GT3037Sタービン

BEST **10"941**

0-201.16m 201.16-402.33m 終速
7"151 **3"790** **211.68km/h**
[SPEC]

東名ピストン H断面コンロッド 1.4mmヘッドガスケット 東名カムシャフト(IN272/EX280) GT3037Sタービン×2 メインインジェクター720cc/minオリジナルCP ブリッツEXマニ、ウエストゲート、オリジナルインタークーラー OSトリプル ルート6クロスMT クアンタムショック+ティンズスプリング ヨコハマA032R(245-45-17) etc 最大ブースト1.7kg/cm² MAX700ps



トライアルプロジェクト ☎0722-54-9777

ゼロヨンを目的に
仕上げた足まわりで
スタートタイムを稼ぐ

トライアル R32GT-R

最 初からゼロヨンを目的にエンジンとサスペンションを仕上げていたため、タイム的にはまったく納得のいく感じだった。というのも九州で計測したときには10秒1までタイムを詰めていたという実績があったからだ。ドライバを担当したトライアルの嶋仲さんいわく、「ドライバが悪いねん、ドライバさえうまければ0.5秒は確実に詰められるはずや」と自分のドライバをひたすら責めていた。

DRIVER'S VOICE

「すべて自分のせいです。スタートさえ決まれば10秒台の前半は堅い車なのに、ワシがへたやったばかりにこのタイム。情けなくてほんま悔しいわ。エンジンのパワーはもう少し欲しいのは事実なんですけど、それを十分カバーできるサスペンションですから、うまい人が乗れば絶対にもっといいタイムは出ます。7500回転でつないだのが失敗やったわ」



嶋仲直樹



エンジンパワーをサスでカバー