

最強のSR20を求めて!!

## VEヘッド換装術

SR20DET改2.2L 約600ps P12用VEヘッド移植 HKS-G  
T3240タービン ハイカム FコンVプロ EVC オイルクーラー  
5速シフトゲアボックス D2モーターワークスフルエアロ  
チタンマフラー TE37SL ハンコック・ペンタスTD(295/  
30-18) ほか



タービンはGT3240で、サージタンクはVEヘッド化を機に、ハイパーチューン製へと変更した。安心して高回転を使用できることで、ドリフト・グリップ共に走りに磨きをかけることができたとのこと。

## ドリフト&グリップの両立のため P12用VEヘッドで高回転化に対応

D2モーターワークスの180SXは、ドリフトとタイムアタック、そして周回レースをマルチにこなすハイチューンマシン。以前は現在とほぼ同じ仕様のDETヘッドを使っていたが、ロッカーアームのトラブルを繰り返したため、VEヘッドの流用へと踏み切り、問題を解決した。現在は2.2ℓ化+GT3240タービンで約600psほどだが、国際規格のサーキットでGT-R勢とも対等に張りあうべくパワーアップも検討中だ。

## 搭載マシン アルバム D2 Motor @ works[RPS13]

D2モーターワークス ☎072-646-8666 <http://www.d2motorworks.com>



## 搭載マシン アルバム AUTECH[S15]

オーテック。 ☎052-401-7500 <http://www.autech-car.com>



SR20DET改2.2ℓ P12用VEヘッド移植 GTX2867Rタービン×2 ターボスマートレースポードプロ-オフ IRエキマニ  
ハイパーチューンサージタンク 90gスロットル 水平マウント  
インタークーラー フロントセミアイアプレーム カーボンサイクルフエンダー ほか



水平マウント(Vマウント)化することで、インタークーラーやパイプへに充填効率を高め、ツイン装着したタービンでレスポンス良く加給することを目指す。チャレンジするステージは、製作を進めながら選定したいとのこと、完成が楽しみな1台だ。

## 最強パワー狙いのツインターボ サーキット&ドラッグにも挑戦したい!!

ピークパワー狙いでGTX2867タービンをツイン装着したのは、愛知県のオーテック。2012年後半から作り始め、ようやくエンジンの主要パーツが整って、精力的に仕上げ作業に励んでいるところだという。最終的にはタイムアタックやドラッグなど、ステージを選ばずエンジンパワーを活かしたチャレンジをしてみたいという。積極的に舶来パーツを取り入れ、新しいSR20チューンの手法を模索していきたいという。



サージタンクはアームズオリジナルの試作品。タービンは同じ排気量のままレスポンスを追求しGT3037→GT2835→GT-RSとサイズダウンを重ね、フィーリングを追求した。目標はストリート仕様、ラジアルタイヤでの筑波1分切り。



## ピークパワーよりフィーリング NAのようなフケ上がりを目指すVE仕様

エアコンやオーディオのついたストリート仕様には排気量アップ+ポン付けタービンというS15は、長野県のアームズ。ワイドバンドを求められるストリート仕様にとって、低速カムのあるVEヘッドの恩恵は大きい。スペックからも分かるように、ピークパワーを求めず、低速からNAのような吹け上がりを目指しVEヘッドを採用した数少ない例といえるだろう。サーキットを目指したメイキングだが、その往復もバッチリ楽しめる1台だ。



## 搭載マシン アルバム ARMS[S15]

アームズ ☎026-252-5220 <http://www.arms.ne.jp>

SR20改2.2ℓ(最大ブースト圧1.6at-420ps)  
SR20VE用ヘッド流用 GT-RSタービン P  
12プライマールカム 燃焼室加工 ARMS試  
作サージタンク LAP・エキマニ APEX・パワ  
ーFC HKS・インタークーラー・スタブ ほか