

driver 森 健太郎

BEST E/T  
8.969

931 TEX Progress SX-R

1150kg SR20DET改2.2リター 850PS 80kg/cm2 N14A\* 27 MoTeC M800 T88 38GK 2.5kg/cm2 NOS 3層インタークーラー HKSドラッグダンパー フォーチャラジアル325-50R15

JAPAN DRAG LEGEND  
心を知る日本ドラッグBATTLE  
JDDA DRAG BATTLE  
in Japan Drag Raceway

# 4気筒SR POWER 遂に8秒台!!

どこまで進化する…… 国産DRAGGER!!

**タ** イムというのは、非常に面白い性格を持っている。目標として掲げたタイムに、限りなく近づきながら、どうしてもクリアすることができない。何人ものドライバーが、様々なアプローチで挑戦するもの、どうしても達成することができない……それが、ある日、誰かがフックとマークした瞬間から、雪崩を打って同じ記録が生まれていく。これまでのドラッグ史のなかで、何度も繰り返されてきた現象である。

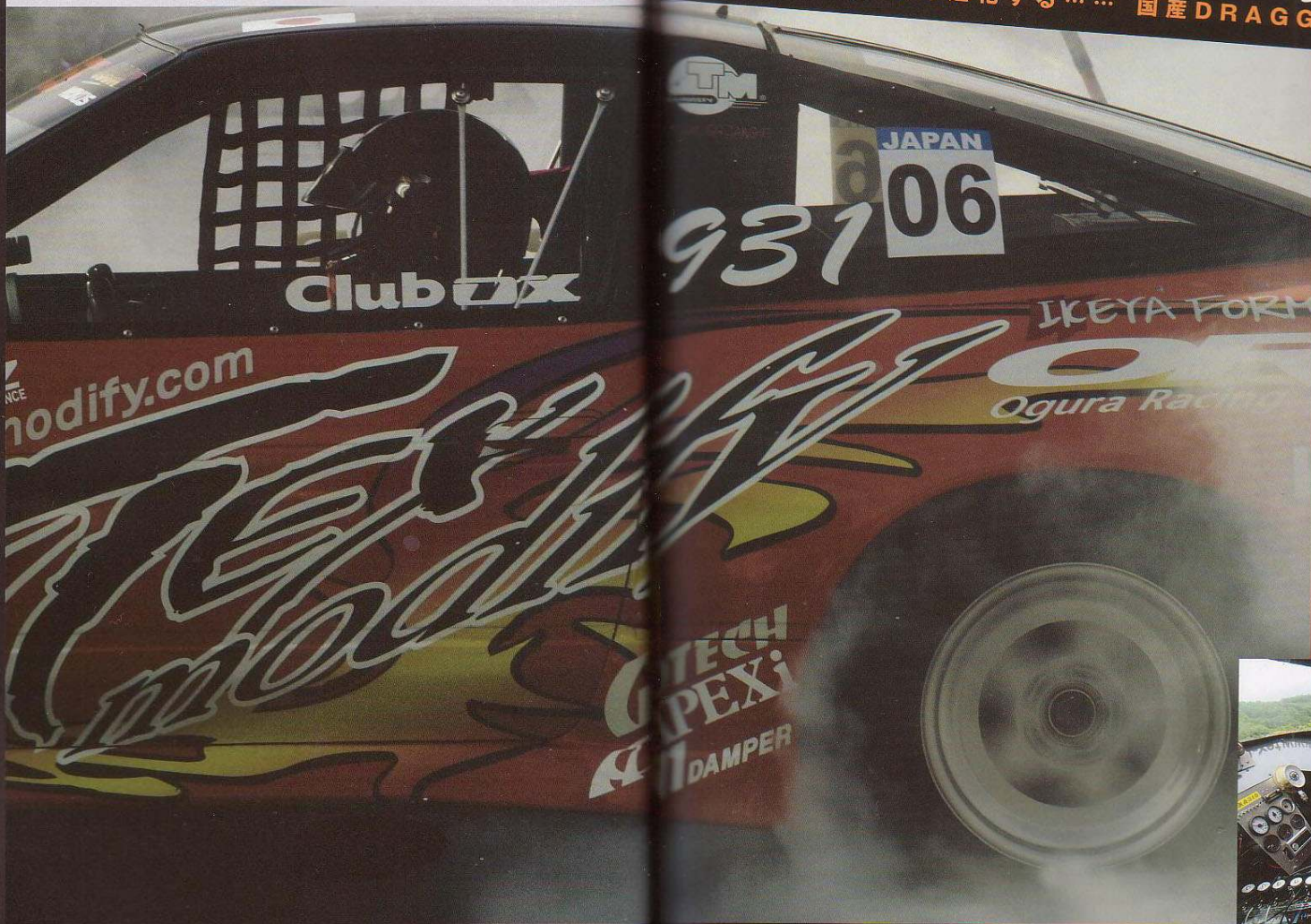
2007年度のJDDA EAST最終戦で、森選手のTEX Progress SX-Rがマークした8.969というE/Tタイムは、ある種、そういう性格を持ったタイムだということができるかもしれない。

「以前9秒0をマークしたときは、たまたまエンジンが調子よく出たという感じでしたが、今回は、クルマの動き出しが非常によくて、50~100cmの感触が非常によかったです。足まわりを改良した成果がシッカリと出ているという感じでした。エンジンの的には予定の2.4Kブーストがかからず、1.9K程度でしたから、このあたりを今シーズンの課題としてセットアップしていけば、けっこうタイムアップが狙えると思ってます」とは森選手の感触。

TEXの大本さんは「34Dと2.1Lの組み合わせで、8秒の8~7は確実だと思いますが、それだけではなく、ドライバーの森君が安定してスタートできるようになってきたというのが、いい感触です。パワーFCからVproに代えて、いろんな制御をドライバーに負担にならないように改良したので、スタートに余裕が出てきました。2008年の目標は、安定して8秒後半のタイムがマークできることです」という。

このマシンには、2.2Lの38GKタービンという強力な組み合わせが、満を持して活躍の舞台を待っている。マシンの挙動や、スタートの安定感が本格的になれば、続いて投入される強力なパワーユニットを使って、選考するRB26DET勢に対抗することも不可能ではなくなる。

4気筒エンジンとしては、国内最速となる8秒入り。タイム差としては、自己ベストと



●2.1LのSR20DET改はT88 34Dタービンをベースに、JERICHO流エアシフトターミッション、GRCTリフルプレートクラッチ、タイヤサイズはMSH10.5-28-15ドラッグスリックを組み、ボディ重量は1060kg、パワーは750PS/8200rpm、N1タンパーにピロポール仕舞。リヤはデブロック、これまでの自己ベストは9.061だった。今回のタイムはブーストが1.9kg/cm2での記録。まだまだエンジンのセットアップでタイムアップは望める状況だ。



わずか10分の1秒差……だが、この10分の1秒は、非常に大きい。

まもなく2008年度のドラッグシーンが開幕する（この号が手許に届く頃には始まっているでしょうが）。そのなかで、SR20DETをベースにした4気筒パワーが、

RB26DET勢を追って、猛烈な追い上げを……そういう気分がさせてくれる8秒台の記録なのだ。9秒0では、そういう気になれない。ひとつの壁を超えたからこそ、ドライバーもビルダーも、そしてギャラリも「その気」になるのだ。8秒後半のタイムが

当然のようにマークされるようになれば、その先はどんどん拓けていく。

なぜだかはわからないのだが、Drag Race史上では、そういう場面に何度も遭遇した。非常に不思議ではあるのだが、ドキドキさせてくれることは……事実!

