

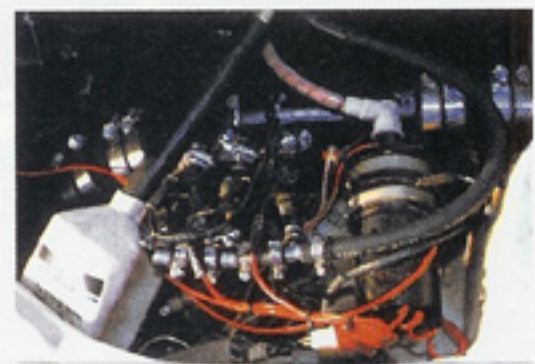
チューンドS130

トライアルN30・iとターボ

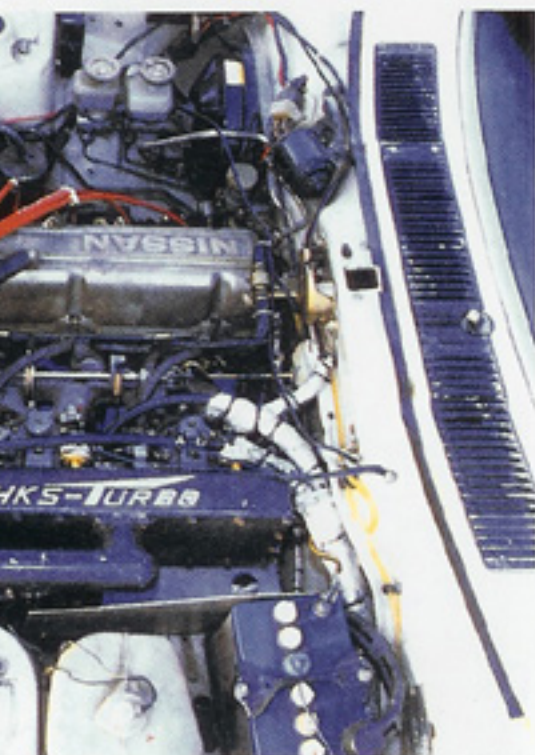
279km/hの実力者現わる

シングル・ターボ最速の座に!

関西のチューニング魂は燃えているか。あの過激だったL型Z軍団の姿が誌面を飾らなくなって久しい。最高速チャレンジばかりでなく、ゼロヨン・イベントでも独特の個性をかもし出す有名ショップのマシンが数少なくなっている。



インタークーラーからの吸気パイプに3本のインジェクターを装備。ブースト0.8kg/cm²で作動。



L型3.18エンジンはソレックス+ターボで310馬力。カムはオリジナルで、中空の吸気バルブは44排気φ、排気36φ。ノーズにインタークーラーのパイプ、左下はリザーブタンク。

その久かたぶりの挑戦者が、あのトライアル乙だ。かつてチョップドZを製作して、意欲的にスピードの壁にトライし、キャブ・チューンでは260km/h台の実績を上げていたことを覚えておこう。

そのトライアルは、その後、ターボ・チューンに的を絞る、チャンスをつかっていたのだ。

チューニング・ベースのモデルもS30ZからS130Zに変わった。57年式のTバールーフ仕様とそれほど古くないので、安心して乗れるのがいい。

日産直6のL型パワーはターボ・チューンだが、基本的にはこれまでのキャブ仕様のノウハウを生かしながら、ターボで武装している。基本的には伝統的な関西L型チューンがベース

者達は牙を磨いていた。

そのパワー・フィ

リングはかなりのものだった。レバード用ミッションと3.364のファイナルギヤながら、スムーズに加速する。

ターボ・パンチは4000rpmあたりから強烈になる。

ブースト圧は約1kg/cm²だ。

レプリミットは6600rpmという

が、引っぱれるので6500rpmでシフトアップしながら、5速0.752のギヤにたたき込む。スピードの乗りはますますだ。

5500rpm(約260km/h)でバ

ンクに突っ込む。しかし、固めてあるとはいえず、ちとサスがソフト気味だ。それと加速しながらバンク出口に向かうと、アンダーステア気味というか、パワーがフロントを押し出していく。それでも直線でのびる。計測地点はタコメーターの針が5000rpmを

OPTアイ
関西Z軍団
ナンバーワン



THE BEST OF ROAD