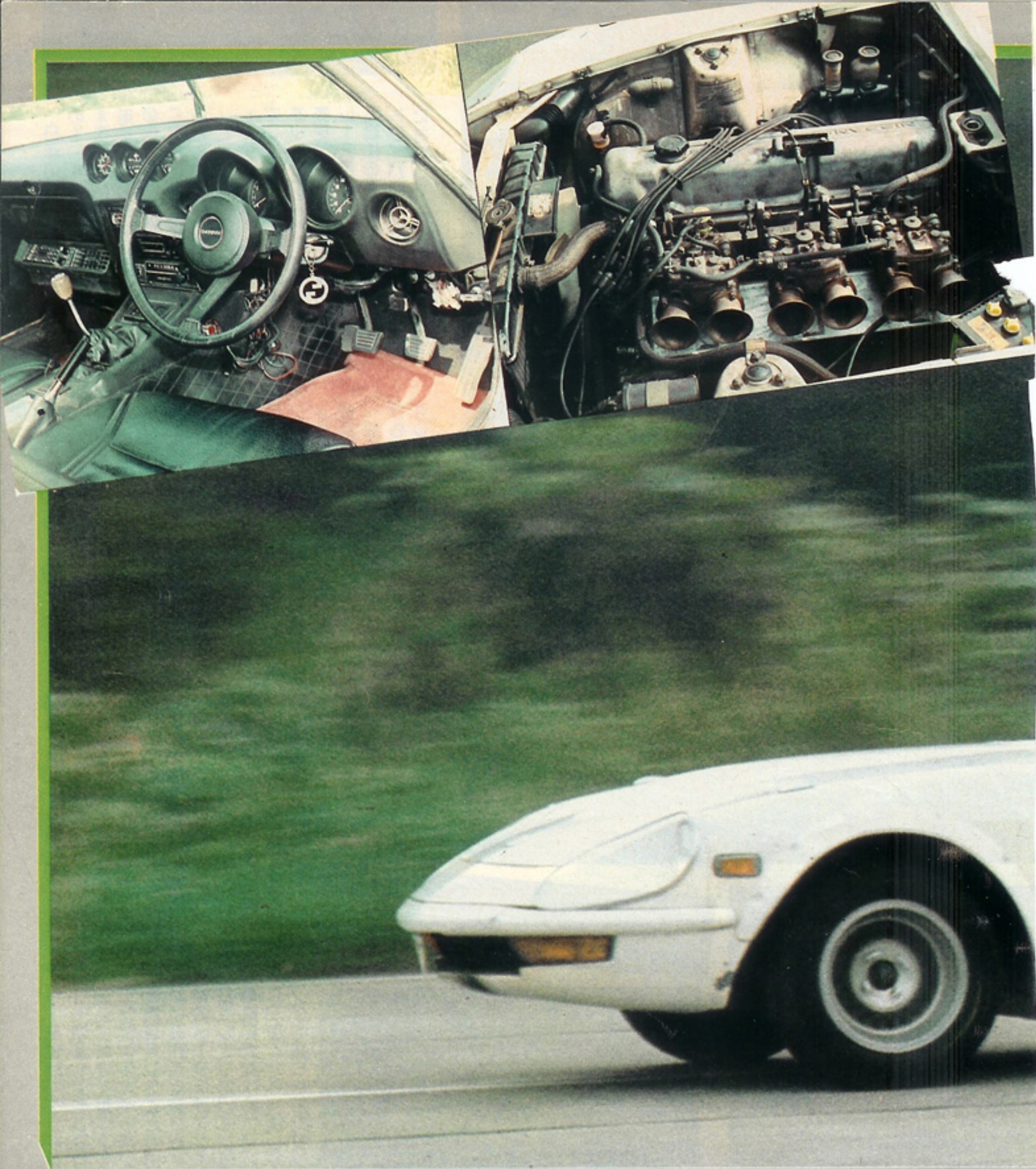




ルマフラーにしている。

圧縮比を高めるために1mmの面研がなされている。以前は面研といえばシリンドラヘッドと決まっていたが、最近のアルミ合金のヘッドは面研によつて剛性が低下し、ガスケットの吹き抜けを起こすので、シリンドラ・ブロックを研磨することが多い。

オリジナルのサスペンションのパネを改造して車高を下けている。タイヤは前輪がダンロップレーシングマークⅢ4・75/10・00-14、7インチ幅のリム、後輪が同じくCR92、2・15/5・90-14 8インチ幅である。

半周のウォーミングアップ後、裏の直線からアクセルを全開でバンクに進入した。エンジン回転は6000rpm以上を示している。

400mの計測区内ではタコメーターは6500rpmを指し、スピードメーターは230km/hを示していた。

レーシングタイヤは偏平率が大きく直径が小さいので実際の速度よりオーバーにメーターを振らす。

ベストが208・0km/hであった。ゼロヨン15秒の中頃といったところ。ほとんど手を入れていないL26型エンジンでは適当な値だろう。以前のテストで240ZGのエンジンはそのまま、キャブレターの交換とマフラーの交換のみで、これとほぼ同一のラップを記録したことがあるが、夏のテストは温度のためパワー低下があるので2・6ℓのエンジンでも208km/hは仕方のないことも知れない。

最後にリアのCR92レーシングタイヤはスリックに近いタイヤで一般道路の走行は感心しない。HRまたはVRのラジアルタイヤがベストチョイスだろう。