

「スペシャルティ・カー」

日産のL型エンジンは4気筒の1・4ℓから6気筒の2・8ℓまで、ほぼ2000ccきざみで用意されており、このシリーズの中の部品を適当に交換すればこれらのオリジナルの排気量からさらに容量をアップできる。

この2プラス2のエンジンはL28、2・8ℓの容量を増大して2953ccにしてキャブレタをソレックス44PHHを3個に変更、オーバーラップの大きいレース用カムシャフト、軽量で圧縮比の高くなるレース用ピストン、パワー増大に伴う発熱量に対処してレース用ラジエター

を装備している。

最高速、ゼロヨンから判断してもこのエンジンは所定のパワーを発生していないようだ。少なくとも見積つても230PS位は出ているべきであるが、調子が悪く、とても200PSも発生していないだろう。

半周のウォーミングアップ走行の後、残りの半周を全開でバンクに進入してみた。5000rpm以上の高回転域でエンジンが重い。

油圧計を見ると先ほどの半周から次第に低下しているのを発見した。油圧低下は人間でい

ば血圧の低下と同じで臨終を意味する。直線部分に設置された400mの計測区間を何とか通過したが、もう数ラップこのままトライしたら確実に焼付きを起こすので回転を極端に下げピットインした。

この後、調べて見るとこの車にはオイルクーラーが付いていないことを知り、油圧低下は当然の事と思われた。

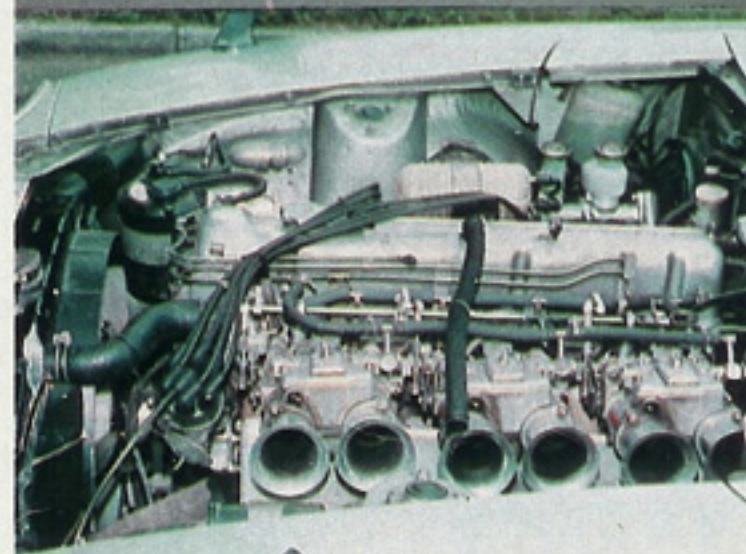
ノーマルのエンジンでも谷田部のような高速テストコースを連続して走行するときは、オイルクー

ラーを付けてエンジンの内部からも冷却してやらなければならぬ。昔オイルクーラーの無いエンジンのオイルパンの中の油温を測定したことがあったが、連続高速走行時には150度C迄のメーターがスケールアウトしてしまつた。エンジンオイルの限界温度はせいぜい120度Cであるから、ましてチューニングを施したエンジンにはオイルクーラーは不可欠である。

この車の足まわりはオリジナルのままでタイヤをダンロップのDR70HR-14に変更してある。残念ながら改造の内容の割りには性能がアップしていないようで、もう一度エンジンを分解してチェックした方が良さそう。

その時はオイルクーラーを取付けるのを忘れてはならない。

フェアレディZ-L2/2 (小島氏所有)



このマシンは浜松の山本氏自らのチューニングによるもので、徹夜で組み上がったばかりのエンジンのならしをしながら谷田部へ到着した。

最高速テストは196・4km/hでエンジンが重く十分なラップが行なわれていないことをフィードバックでも感じ取ることができた。テストラップは1周しか試さなかったのはならしが十分でないエンジンを無理に回して、せつ

