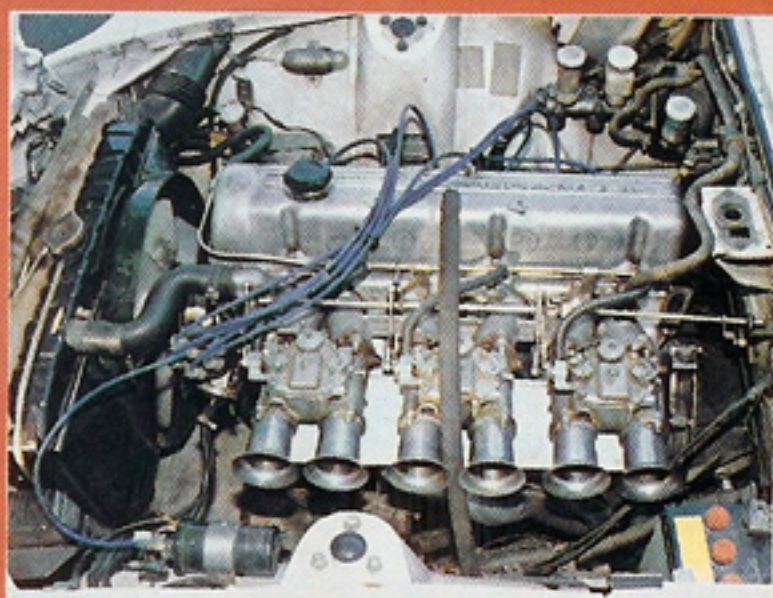




フェアレディZ 3Lスペシャル



関西のカーショップ・チャレンジによるチューンを受けたL型2868ccエンジン。キャブはソレックス44を3連装、これにタコ足型エキゾースト・マニホールドをコンビ。

これぞL型チューニングの真価だ！

遠路大阪からの参加車である。ホットチューンZの最も標準的な仕様で、排気量は2868cc、カムシャフトはリフトアップおよび開度をやや拡大したカーシヨップ・チャレンジのオリジナル品、そしてタコ足、背圧減少マフラー、気化器はソレックス44。

ギア比に関しては、ミツシヨンがノーマル、ファイナルが3・9対1という設定であつた。

0-400mでは、3回のトライアルでベストが13秒63。しかしこの計測値はこの車本来の性能を発揮したわけではなく、もう少し短縮される筈である。

これは3回の計測値を検討すれば明かで、1回目から順に14秒62、13秒63、14秒12と並ぶ。

14秒台に落込んだ理由は、クラッチの切れが悪く、そのためにトルクがフルにかかつている状態において、ギアシフトが非常に重くなる。特に1速から2速へのシフトアップの抵抗が強く、クラッチを切つて一寸待たないとシフトアップできない。

2回目のベストタイムのときは、そのギアシフトが

フェアレディZ3Lスペシャル



0-400mの加速テストは13・58秒がベストであつたが、カリカリのレースチューンでないフレキシブルな特性の割には良い結果だ。

今回のようなチューニングカーのトライアルを行なうと、ゼロヨンと最高速を少しでも良くしようとチューニングの度合もエスカレートして、低

回転では使い物にならない本格的なレースチューンが登場する。これならば計測数値が高くなるのは当然であり、排気騒音を含めて何らかの歯止めが必要ではないだろうか？

このマシンはナンバー付きらしく、エンジンのフレキシビリティも合格であり、関東の久保氏のチューニング同様

グッドバイ・ポルシェを 謳うフルチューン3L！