

エンジンの改造をしたクルマをテストするにはまさにピッタリのコースだ。

しかし、大雨のおかげでコース内は川のように水が流れ、ハイパワーのクルマは、スピンの連続で、テストを一時中断することもあるほど。怖い怖い。

今回集まった改造車は、スカGが3台、サバンナRX-3、サニー、ローレル、そしてダイトラ仕様のブルーバードが各一台の合計7台である。

テストは48年型サニーから行なわれた。オーナーは安田司さん(30歳)、トラックスの運転手だ。改造箇所は、キャブをソレックスの40に交換し、デフを日産純正のLSD(4・625)を装着している以外は、まったくのノーマル。足回りは全然いじっていない。改造費は15万円ほどである。

改造の目的は、「いずれダートマシンにしたいんですが、今は、六甲山近くのワインディングロードを走るのが楽しみなんですよ」。

54年型スカG・2000GT-EXの改造は強烈だ。オーナーの佐原薫くん(23歳)もトラックスの運転手だ。

エンジンはL28を3にボアアップし、バルブやハイカムなどのパーツは純正のレース用パーツを使用している。

キャブはソレックスの50φ3連装で、ミッションはフェアレディ240Z用のものを流用。デフはLSD(37)。排気系は、

ステンレス製タコ足に50φのディアルマフラーを装備。足回りは強化サスにF・R共、コニのショックだ。

強化サスは1巻き切断して装着している。シャコタンだ。改造費は、約250万円。

「ともかく走ることが好きなので速いクルマにしたかった。だから高速重視のエンジンに仕上げ、平日の深夜になると大阪中、飛ばしまくっています」。

ちなみに230馬力(推定)はあるそうだ。

にフルチューニング。キャブはソレックスの44φを3連装。排気系はタコ足に50φのディアルマフラー。デフはLSD(37)。

足回りは、レース用サスにカヤバのレース用ショック。前軸クンの改造費は約200万円ほど。

改造目的も「やはり速いクルマにアコガれるからかな。運転手で稼いだ給料はほとんどクルマに注ぎ込んでいますよ」。

「このクルマの車検が切れたらサルンカーレースに出場したいですね。だからエンジンはまったくのノーマルです」と話してくれた諏訪喜章くん(23歳)は、



●諏訪喜章サバンナRX-3(GS・II) ラップタイム1分19秒19 区間最高速78.26km/h 改造費は約30万円

■エンジン12Aノーマル ■キャブ・排気系ノーマル ■サス強化サス(H150) ■ホイールF・BSスポーク6、R・スピードスターマークII ■タイヤF・アドバンHF、R・GTスペシャル



直進安定性を良くするためにフロントには、175/70HR13サイズのタイヤを履く。車高に変化はない



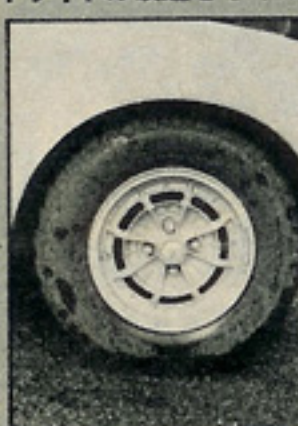
リアのグリップを増すために、205/60HR13サイズのタイヤを履く。フロント用もあるがあまり使用しない

車検が切れたらサルンカーレース出場する予定なのでエンジンはノーマルのままだ

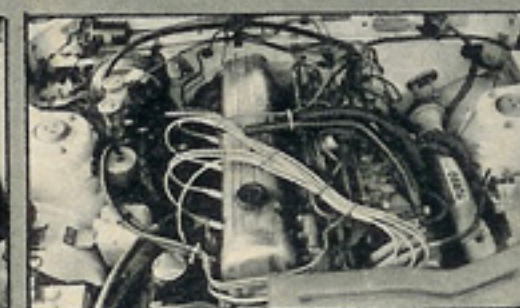


●森 健スカイラインGTターボ ラップタイム1分18秒72 区間最高速80.92 km/h ヘッドライトの改造とオイルクーラーが装着されている

■エンジンL20+BMCTターボ ■サス強化サス ■ショックF・コニ、R・ハヤシ ■タイヤダンロップSPフォ



ホイールはカンパニョーロを使用



ターボユニットはアメリカ・ロトマスター製。過給圧は0.45kg/cmに設定



自作のエアスクープがきまっている

サバンナRX-3のオーナーだ。50年型サバンナRX-3(GS II)は、彼のいうとおり、足回りを改造しただけで、エンジンはまったくのノーマル。サスを強化サス(H150)に、ショックをカヤバのスポーツ用に変更している。

「ノーマルのL20エンジンはかったるくらい乗ってられない。これで少しは走りが良くなった」と語る彼も運転手である。エンジンは、BMCのターボを取り付けた以外にはまったくのノーマル。足回りは強化サスと、フロントにコニ、リアにハヤシのショック(F・R共、調整式)を入れた程度の改造だ。改造費は70万円位。

52年型のローレル2800SGLのオーナーは、歯科技工師の陸野豊彦くん(22歳)だ。

このローレルは、ポート研磨や面研(0.5mm)、68のハイカムを入れてある程度のヘッド回