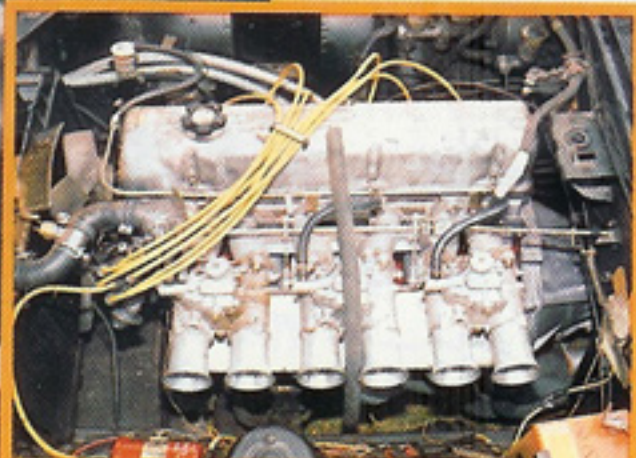




ソレックス50φの3連、デュアル50φエキゾースト、コージェ C D Iを装着したL型3097ccは、推定で250 P S 前後の性能を発揮する。

チャレンジ・フエアレディ240Z-G

前面投影面積の減少を狙い、 1フを低め、たチョップピングZ

Zのルーフを低め、全高が80mm近くも低くなった車である。コックピットに納まってみると外見の低さとは裏腹に、ヘットクワアラフンには案外余裕があり、ルーフの低さを気にせずにドライビングすることができた。

排気量は3097ccに拡大され、最高出力は250 P S 前後に高められている。

この車は前回のテストで最高速253 km/hをマークしており、その時のデフ比が3.700対1。今回はそれを3.545対1に替えてのトライアルである。

しかし、このセッティング変更は裏目に出た。計測値のベストは251.75 km/h。

前回のデータより1 km/h進下回ってしまった。5速で6400 rpm程度。前回は6500 rpmであったから、この回転数でサチュレートするならば、デフ比を小さくした方が良いという判断であったが、その見当が外れたわけである。

面白い方向からアプローチした甲斐があったというものである。

タイヤはミシュランXWXを装着。フロントは195/70VR14、リアは205/50VR14をそれぞれ6J、7Jホイールに装着。

今後はバルブタイミング、圧縮比などを多角的に検討し、入念なベンチテストの成果を踏まえて260 km/hにチャレンジすべきだ。



深夜にデフ交換作業をするチャレンジのメカニック。3.700から3.545に交換したが、この設定は裏目に出たようだ。

