

絶対スピード限界よりも扱い易さを主眼にしたターボ仕様

HKSスプリットターボの延長線上にあるマシンである。すなわちターボとしてはそれほどハイチューンされておらず、十分に市街地巡航の可能なコンディショニングにある。

ただ過給圧リフトローラー付きなので、テスト走行ではブーストを0.8気圧にアップしていた。インタークーラー付、そしてターボのエキゾーストハウジング、コンプレッサーはHKS製。したがってターボマッティングはベスト、低回転からのブーストの立上がりは申し分なく、また高速時も安定した力量を発揮した。

最高速230.03km/h、0~400m 14秒49と満足し得るデータをマークした。

エンジンはL24ベースでHKSピストンとLD28クランクとの組合せにより、ボア・ストローク83×83mmで、排気量2700cc。したがってブーストが立上らない2000rpm前後でも、かなり強力なトルクが発生する。

有効ブーストが発生するのは2500rpm以上、2800rpmではターボ特有の加速感が味わえるようになる。

最高速時は5速の6000rpmでサチュレートした。この速度では十分に静粛性が保持され、またニースカイラインボディであるからリフトも小さく、ハイキャスタという要因も加味されて高度の直進性を維持した。

空力付加物としては、フロントに大柄エアダム、リアにはリアウィング、後端に比較的平らなスポイラーを付けてあり、これも空力特性を大いに高めていたようである。

る。

ただ、この車の問題として、装着タイヤが、アトバンHFであったことが挙げられる。

サイズ規格はフロントが205/60HR14、リアが225/60HR14。すなわちH規格としては210km/hまでが保証速度であり、230km/hレベルの車に使用することは甚だ好ましくない。

60規格であるからメーカーサイズでは230km/h近辺までは使用

に耐え得るキャパシティを与えている筈であるが、この速度域で完全に安全が保証されているわけではない。

高速域でのバワフルなことはもちろんであるが、低速からの立ちがりの速さは印象的であり、これがポルトオンキットということが信じられないくらいである。最近のストリートターボキットのレベルの高さを実証した車といつてよからう。



こちらも深夜のサスペンション交換作業。カヤバのモータースポーツ用ダンパーをセット。

