

総合2位

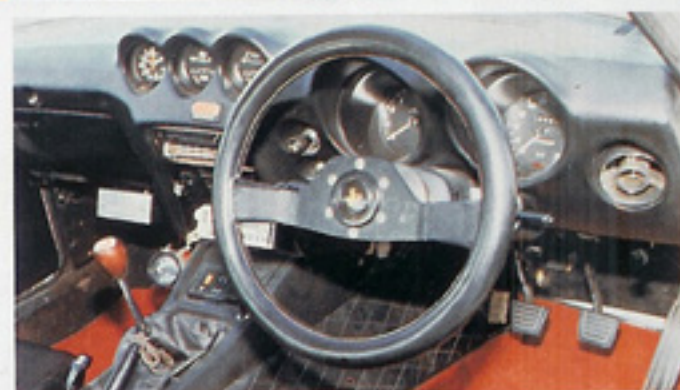
Type II SOHC (メカニクス)

フェアレディZ (2.86Q)

推定出力 230ps
0~400m 12.76sec
Max Speed 214.3km/h



オーナー：関口昌男
チューニング：オリジナルカーショップ・チャレンジ



ホイールはアウトバーンのエキサイティングX-1、タイヤはP7。ステアリングホイールはモモのジョン・ブレイヤー、シートはメキシカンGT。



大阪の吹田市にあるチャレンジによってチューンされたフェアレディZは、その性能が卓越しているので関東のチューナーを戦々恐々とさせている。

L系のエンジンは、直列6気筒のディーゼルエンジンL D28のクランクを入れることにより最大3.2ℓまで排気量が高めることが可能であるが、チャレンジはバランスを考慮して2868ccにしている。排気量が大きくすればその分パワーが引き出しやすくなるが、ストロークが長くなった分だけ振動

総合2位

Type II SOHC (メカニクス)

フェアレディ240Z (3.1Q)

推定出力 260ps
0~400m 12.76sec
Max Speed 214.3km/h



オーナー：源 隆二
チューニング：カーショップF-1

シルバーメタリックに塗られたこのフェアレディZのボディの仕上りは一流で、そのままショールームに置きたいほどだ。

チューニングショップ・F-1のボディワークは、タイヤハウスの中の熱を逃がすエア・アウトレットが特徴的で、これによって全体のフォルムを決して悪化させないばかりか、逆に美しさの中に精悍さを加えているようだ。

オリジナルのL28は3.1ℓまで拡大されている。オーバーサイズピストンと多分L D28用のクランクシャフトに組み入れているのだろう。圧縮比は10.5とチューニング・エンジンとしては比較的低

い。一方バルブは中空のナトリウム封入の本格的レース用を採用、吸気が44ℓ、排気が36ℓとのこと。

ピストンとカムシャフトはF-1のオリジナル品で、現品を見たわけではないので正確には判明しないが、エンジンの特性が優れていることから、素晴らしいものだろうと想像がつく。キャブレターはソレックスの50ℓ3連で、これに合わせてインレット・マニホールドも研磨されていることはいうまでもない。

点火系はC D I、ギアボックスは240 Z用。デフの比は不明だが、L S Dが組み込まれている。

0~400mのトライアルで感じたことは、3ℓオーバーのチューンドエンジンによる強烈なトルク感である。この絶大なトルクは3ℓ以下のL系エンジンでは味わうことができない。

スタートはエンジンを約4000rpmで空転させて、一気にクラッチを放す。ホイールスピンを半クラッチ代りにするのだが、この時点でのアクセル開度が微妙であり、多く開けすぎるとエンジンはオーバーレブしてしまうし、タイヤが空転するばかりで駆動力が弱ってしまう。

各ギアで一応7500rpmまで引っぱってみたが、3ℓオーバーのエンジンとしては振動が少ないの