

カラフルなボディカラーのZはボンネットをFRPにして軽量化している。



オーナーから一言

ケンメリ30に乗っていたけどよりポテンシャルの高いZにした。より速いクルマを求めてここまでやってきたが今年の8月には2953ccに排気量アップしてゼロヨン11秒台、最高速は250km/h以上をねらっている。今のエンジンはオーバーホールなしでもう4万8,000キロも走っているよ。



バランスを考慮して2868ccに拡大したエンジンは、L28用バルブ、チャレンジ・オリジナルのカムを組み込み、11.2の圧縮比をもつ。出力はソレックス44φにより230ps/6700rpm。

過去の経験から、チューニング・エンジンは、どちらかといえば混合気が薄めの方がパワーが出ることを私は知っている。点火プラグの内部碍子が白っぽくなっている程度が良い。ただし、この状態は下手をするとピストンやバルブを溶かす危険があり、一発勝負以外はお勧めできない。

エンジンのレブリミットは、トルク特性とストロークの長さによるピストン速度、クランクシャフトやコンロッドの機械的な強度で決められるが、エンジンの振動で大体の見当はつくものである。

この点で、このクルマのエンジンは極めてスムーズに回るので、8000rpm近くまで引っぱることが可能であった。L28のエンジンは一応7500rpmが通常のレブリミットであるが、この回転に達しても振動が急激に大きくならないので、プラス500rpmで8000rpmまでブン回した結果12秒台という素晴らしいタイムが記録できたのだ。

このままのエンジンでキャブレターのセッティングを変え、谷田部のテストコースで試したら、12秒の前半は可能であろう。

一方、サーキットランでは、サスペンション・チューニングが良く決まっていることが確かめられた。コーナリング中に適当なトルクをリアタイヤに与えておけば、弱アンダーを示し、リバースポイントは相当高い所にある。前後輪のサスペンションのバランスが良く取られているので、コーナリング中に不安定になることはない。

たった1ラップしか走っていないので正確には判明しないが、ギアレシオはFISCOに対し、ややハイギアードのようで、多分このままでは5速を使う時間がごく短いのではないかと想像している。

小排気量（といっても2868cc、3000ccを越えていないという意味）ながら、極めてスムーズに高回転まで吹けるチャレンジのエンジンには好感が持てた。FISCOの0-400mで、12秒台のタイムはフェアレディZとしては驚異的である。（米村）

が大きくなるので、このZではそれを2.8とにおさえトルクより回転馬力を得ようとしたわけだ。

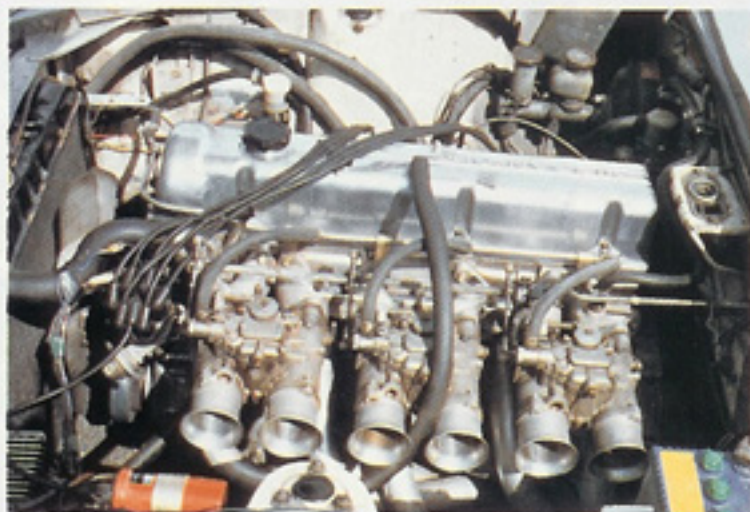
圧縮比11.2、カムシャフトはリフトとオーバーラップ角を拡大したチャレンジのオリジナル品。キャブはソレックスの44φの3連、タコ足のデュアルエキゾーストを採用。ビッグバルブ等エンジンのチューニングは完璧である。

0-400mのテストで感じたのは、エンジンの吹き上がり極めて軽快で、振動が少なくスムーズなことだ。3と以上の排気量を持つエンジンに比

べてトルク感は小さいのだが、高回転まで一気に吹けるので、好いタイムが出せるのだろう。

ゼロヨンでは後輪にレーシングタイヤで幅の広いスリックを用意して、ベストコンディションを狙っていた。FISCOは海拔が高いので、平地のキャブレター・セッティングでは本格的なパワーが引き出せない。そこで、チャレンジは当日の早朝から、入念に調整をしていたという。セッティングの方向としては、気圧が低いので、ガスを絞って混合気が薄くなるようにしたようだ。

3100ccにアップしたエンジンにF1オリジナルのピストンを組み込み、10.5の圧縮比とする。ポート研磨ももちろん行ない、ソレックス50φキャブ、ウルトラCの出力を得ている。



タイヤハウスからの放熱アウトレットを設けているのがF1Zの特徴。



オーナーから一言

ジャパンからZへと乗り替えて4台目です。Zは好きですし、排気量をだんだんアップして3.1とにした。車高をやたらに低くしたりすることは好まないで、外観はワンポイントに絞った。L型のトップにしていきたい。



ビレリP7をRSオリジナル・ラリーマグにはかせている。



ステアリングはパーソナル・フィッティバルディ、シートはメキシカンGT。

に感心した。入念なバランス取りが効果を出しているのだろう。

400m地点では3速ギアで、7500rpmに達したが、ファイナルの選択が適当でないと4速へシフトする必要が出てくる場合がある。シフトするたびに0.2-0.3秒は損するので、このクルマのレシオはこの点でピッタリである。

このZはチャレンジのZ同様13秒を切るタイムを叩き出しており、その速さもボディの仕上げ同様ファンタスティックだ。

サーキットランでは、直進安定性に多少の欠点を感じられた。現在、FISCOの路面は相当荒れ

ており、この凸凹によってステアリング・キックバックが大きく、フラフラすることがあった。普通のクルマならショックアブソーバーの効きが悪いと同じ現象が出ることもあるが、もしこのクルマにZ用のレースサスペンションが組込まれているとしたら、多分タイヤとのアンバランスが原因だと思われる。

本格的なレース用のサスペンションは、グリップが強く、横剛性の高いスリックタイヤに合わせてチューニングされている。

ビレリのP7はロードバージョンのタイヤなので、乗心地とハンドリングの調和を考慮して意識

的に横剛性が低められているので、このミスマッチが原因かも知れない。

たった1周の試乗なので良くわからないが、タイヤとサスペンションのマッチングについては、さらにチューニングの余地があるように感じた。サーキットを速く走るのならばレースサスとレーシングタイヤとの組合せがベストだが、ロードバージョンとしては、総合的な見地から決める必要がある。

このクルマのサスペンションが決まったら、美しい外観と共にベストGTカーと呼ぶにふさわしくなることは間違いない。（米村）