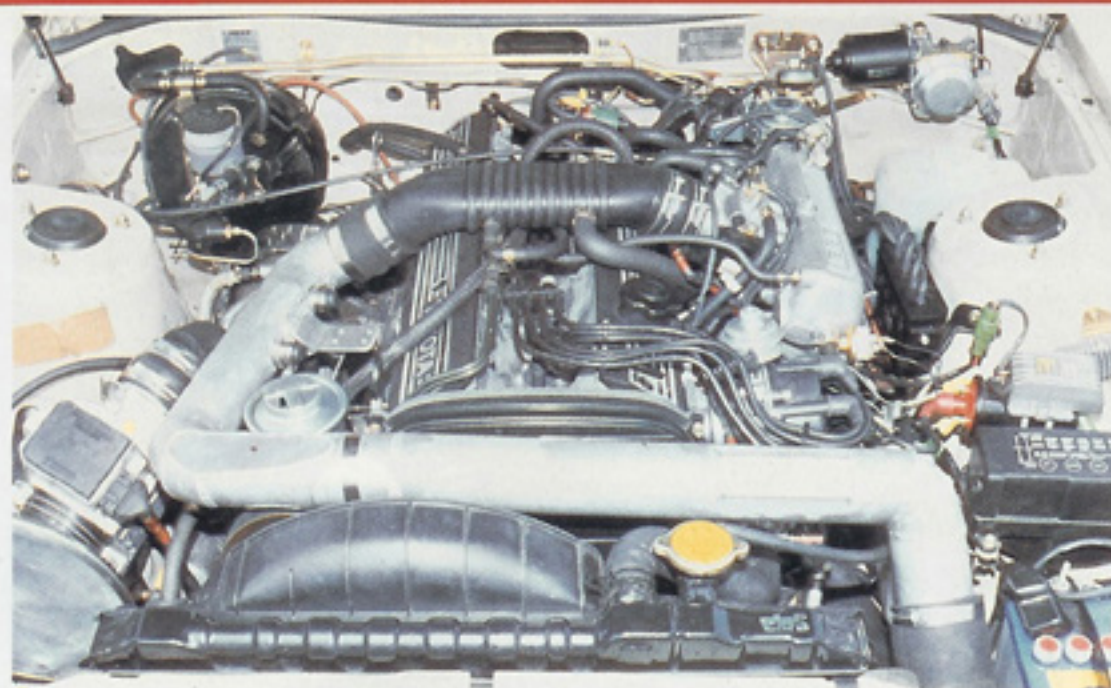




クマニフォールドへと取りまわされている。

エンジンルームのそれとは別に、コクピットは意外にノーマルのままなのに驚かされる。ただ、センターコンソール右側にチャージ圧計が加えられているのとチャージ圧のコントローラーがあるのがノーマルとの違い。このコントローラーは自由にターボ圧をアジャストでき、パワーをコントロールする。これはBMWのアルピナあたりでも採用されているシステムだ。

さて走り出すと、意外や低速域では緩慢で、出足は鈍い。3000rpmを越えるても60%以上のスロットル開度でなければチャージ圧は上らない。4000rpmで0.4kg/cm²、5000rpmに達してから急激な加速がおそって来る。この時のチャージ圧は約

0.7kg/cm²と高い。

大型のロットマスターのターボは、かなり高速タイプで、4000rpm以下ではその真価は発揮しない。しかし、高速での伸びは抜群で、ATにもかかわらず、13.11秒のゼロヨンタイムをマークしてしまった。

マキシマムスピードも222km/hという信じられない速度を出したモンスターマシンである。エンジン特性はレーシングターボのように急激にある回転で立上るクセのあるいかにもターボらしいものであった。

外観が全くノーマルのソアラにボルトオンターボ、洗った仕上りのチューニングカーの一台である。(津々見)

市販車そのままのソアラ。タイヤ&ホイールもメーカーお仕着せのまま。



一般市販車が2000rpm以上でターボが働くのに対し、HKSのそれは3000rpm以上でなければ作動しない。それもスロットル開度

オーナーから一言

クルマのポテンシャルが高いのでチューニングに興味を持った。HKSターボをボルトオンしているが、外観、足回りとも全くのオリジナルのままにしている。オートマなのでゼロヨン13秒、最高速222kmに満足している。さすがソアラだね。



インパネ左下にブースト圧計とそれをコントロールする調整ツマミがつく。

総合5位

Type I SOHC (チューン+ターボ)
フェアレディ280Z
(3.0L+HKSターボ)

推定出力 230ps
0~400m 13.28sec
Max Speed 206.9km/h

ストールすることだ。その度に操縦性が大幅に変化してしまうことである。

サスは強化サスとコニーのアブソーバーでチューンされているが、少々固めのセッティングで、もう少しマイルドな方がグリップは良くなるであろう。リアの滑り出しが早いうえに、先ほど述べたように、アクセルを少々もどし気味にすると、エンジンが完全にストールして、その瞬間にテールスライドが起きてしまい、かなりのオーバーステアに思わず驚かされるのである。

それ以外の操縦性での印象は良く、レスポンスの良いフロントはコーナリングのきっかけをつく

りやすく、好みのラインに乗せやすい。ナルディの小径ステアリングもサーキット・ドライブでは扱いやすかった。もう一步のファインチューニングが、エンジンとサスペンション共に施されればベストであろう。

この280Zはストリート仕様を目的にチューニングされているので、今回の富士のテストは少々酷だったかも知れない。セッティングを富士のコースに合わせれば上記のデータはいとも簡単に書き換えられるものと思われる。ゼロヨン13.28秒、最高速206.9km/hは富士という条件を考えれば相当速いデータである。(津々見)



外観はただの280Z。タイヤが若干太めかな〜といった程度で、こんな怪物とは誰も知らない。

オーナー：沢田 正
チューニング：RSヤマモト