



ノーマル・サスで不利ながら**14秒74**



チャレンジZはソレックス50φキャブ付きの3096cc、270~280馬力というのは250km/hオーバーで証明された。

純正ターボをHKSでチューンしたスカGジャパンのエンジン・ルーム。スカG用のインタークーラーが効率よく収まっている。



0→400m加速は振わず**13秒50**がベスト。

回転あたりはガスが濃い目でもたつく。6500回転でキャブはジャスト・セッティングだった。

スピード的には3もロングストロークではこの253km/hあたりが限界に近い感じで、ノビても数キロではないだろうか。しかし、このエンジンで6500回転まで回り、操縦安定性、直進性も良く、95点をやる仕上がりだ。リヤ・タイヤに細めのミシュランXWX205VR14を選んだのも成功している。

スカGジャパン・ターボ

純正ターボも今や10機種近く発売されているが、その性能に満足できないマニアも多い。市販のモデルとして燃費面もカバーしてあるから、低・中速タイプになるのはしかたない。

この純正ターボをHKSでチューンしたのがこれ。ベースのL20E型はビッグ・バルブのL26型ヘッドを組み、これに83mmストロークのLD型クランクシャフトで83×83mmの2700cc。ピストンはHKS製で圧縮比を7・8に落している。カムは68度。ターボ本体のチューニングは純正のエアリサーチ社製ながらエキゾースト/コンプレッサー・ハウジングとインペラを大容量タイプに変更しているのが特徴だ。過給圧は0・8kg/cmに設定している。空冷インタークーラーはHKS製のスカイライン用である。純正ターボといってもチューニング度はすこぶる高い。

このターボ車のポイントは信頼性が高い点に驚く。全開周回の連続でも水温、油温、油圧は正常そのもの。デトネーションもない。しかも、ターボ効果は2800回転あたりから出て、3500回転でフルブースト。最高速の233km/hは5速6000回転でマークした。この高速時の直進性/安定性も文句なしだ。サスペンションはノーマルなのにバンクも全開で突っ込めた。セダン・ボディには前後にボルク・エアロのスポイラーが控え目に付いているが、効果は抜群である。

点数的には90点。タイヤがHR規格のアドバンで、68度カムが入っているなら6300回転くらいまで回ってほしい。エンジン振動も意外と大きかったからだ。が、ストリート・ターボとしてのポテンシャルは一級品だろう。

(インサイド・レポートは31ページ)

81年12月号