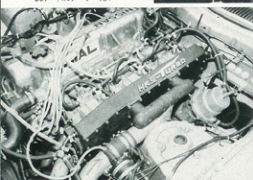
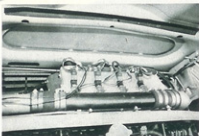


# TWIN VS ターボ激突!

◆インタークーラー上のパイプに4本の追加インジェクターもセットする。フレッシュアースにも運動する。

●L28改3は、1.7kg/cmのフルブーストで駆動。最高速307km/hのパワーだ!

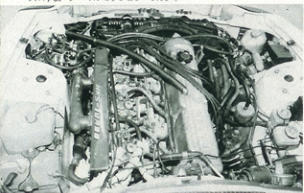


■トワイアルL28主要諸元  
L28改3007cc 実重894kg(ストン) ビッグバルブ オリジナルカム L28タクトランク 圧縮比8 最大過給圧1.4kg/cm<sup>2</sup> 追加インジェクター(0.5kg/cm<sup>2</sup>×2) T04×2 HKS・SPLインタークーラー×1 OER50φキャブ オリジナル90φマフラー HKSレースウエストゲート 東名強化クラッチ ノーマルミッション 3.3デフ

## トワイアル

〒578大阪府東大阪市美田2-780-1  
☎0729-65-6823

■トワイアルL型主要諸元  
L28改3007cc 89kg(ストン) 東名ビッグバルブ オリジナルカム L28タクトランク 圧縮比8以上 最大過給圧1.05kg/cm<sup>2</sup> 追加インジェクター(0.7kg/cm<sup>2</sup>×2) HKS・SPLインタークーラー T04×1 オリジナル90φマフラー 東名強化クラッチ ソレック s44少改 ノーマルミッション 3.3デフ



◆追加インジェクターで、ブースト時の出力を増加させる。

●28改3のL型エンジンをベースとし、追加インジェクターもは別件だ。



国産ストリートカーとして最も速い307・95km/hをマークしたのが、L28改3もツイントボ仕様でトワイアルZだ。東名の95km/hのトンネルをベースに組んだL28改3、ひとりの手が加えられているとはいえず、一般的なチューニングと、そまわりはない。

しかし、ふそのトラククの排気管を利用した90番を通るEXマニートは、ダウンドロップで、最速カミの雰囲気は満点だ。

ターボの過給圧が1.9kg/cm<sup>2</sup>の状態が、420馬力をマークするツイントタイプで、本日は軽くつながら、耐久性は、最高速実証済み。

エンジンのレスポンスは抜群で、マシンのレスポンスを聞いてやること、素晴らしい吹き上がりも示す通りだとして、低速トルクも示すくらい強力な、4速ギア30km/hも

OK。このスムーズさは、ツイントボの効果もさることながら、エンジンの中身に関係していると思う。カムシャフトは、試乗した際にはカムバラツクも大きくなく、70度あたりでのフリーラングで、圧縮比も8以上あると、このあたりでのセッティングが、中低速でのイキのよさを生んでいるのだろう。

アクセルを踏んだら、5500回転あたりから、アウターノイズと強烈なバワーが降ってくる。2基のT04が同時に爆発的な駆動力を開始した。そんな過激な走り、そのままた3000回転まで、という。

このマシンは、速いことには確かに違いが、それ以上に印象に残るのはトルクが団体でなっつてやってくるようなフリーラングだ。

この秘密は、どうもEXマニートノードの形状や長さ、そしてエンジン仕様がそのマフリングにありそうだし、排気系がキレイに2基のターボを回し、かついて、回りの軽さやレスポンスのよさにつながっているのだと思うし、1.9kg/cm<sup>2</sup>のブースト圧が最大限に活用されているエンジンといえそう。

## T04ツインで 307km/hの走り!

## 完成度の高い L型シングル

ツイント比較すると、このシナ性は、L型よりシングル、このシナ性、このL28改3はターボも、シングルターボもこれはトワイアルの279km/hをマークするマシンだが、そう思わすにはいられない。

ターボはT04を使っているが、A/R比は高気流型がセッティングされている。エンジンに能力(排気量)に対してキャパシティが不足している。試乗すると、そんな感じを受けたり、ツイントボのほうが、できすぎているので、そういう感じを受けるのだと思う。

T04ターボまでのEXマニートは、42φの径をも、形状にも苦心のあとがみられる。このEXマニート、排気効率をぐんと向上させている。だから、ターボチャージャーも、もったわりそうに印象を受けるだろう。

ソレックス44φは、ベンチユリー37φ、M/J23φ、A/J25φにセッティングされていて、1kg/cm<sup>2</sup>のフルブーストを超えると180cc/分の追加インジェクターが射撃される。

そして、7000回転でキレイに吹き切り、ガス不足はない。低中速トルクは、ツイント比較すべくもないが、5000回転を超え、その差はグンと縮まってくる。3.3のデフを組んでいるにもかかわらず、ちよつとしたストリートさである。3速はすぐに使い果たして4速にはいつてもいい。オーバードロップの世界だ。

渋滞路でもなんら苦にならないフエ踏めは、1kg/cm<sup>2</sup>のフルブーストが爆発する、このシングルターボは、カムと高い圧縮比、そしてEXマニートのパワースタが高次元でセッティングされているのが原因だろう。圧縮比は、ツイントよりも高めに設定されているようだ。

イグニッションタイミングは、最大45度、アイドリング時は20度、オリジナルのデフを使っているのが注目される。もうすぐキャパシティのあるターボチャージャーが付けば、もつとツイントに迫れるだろう。

85年 ホンダ 3月号