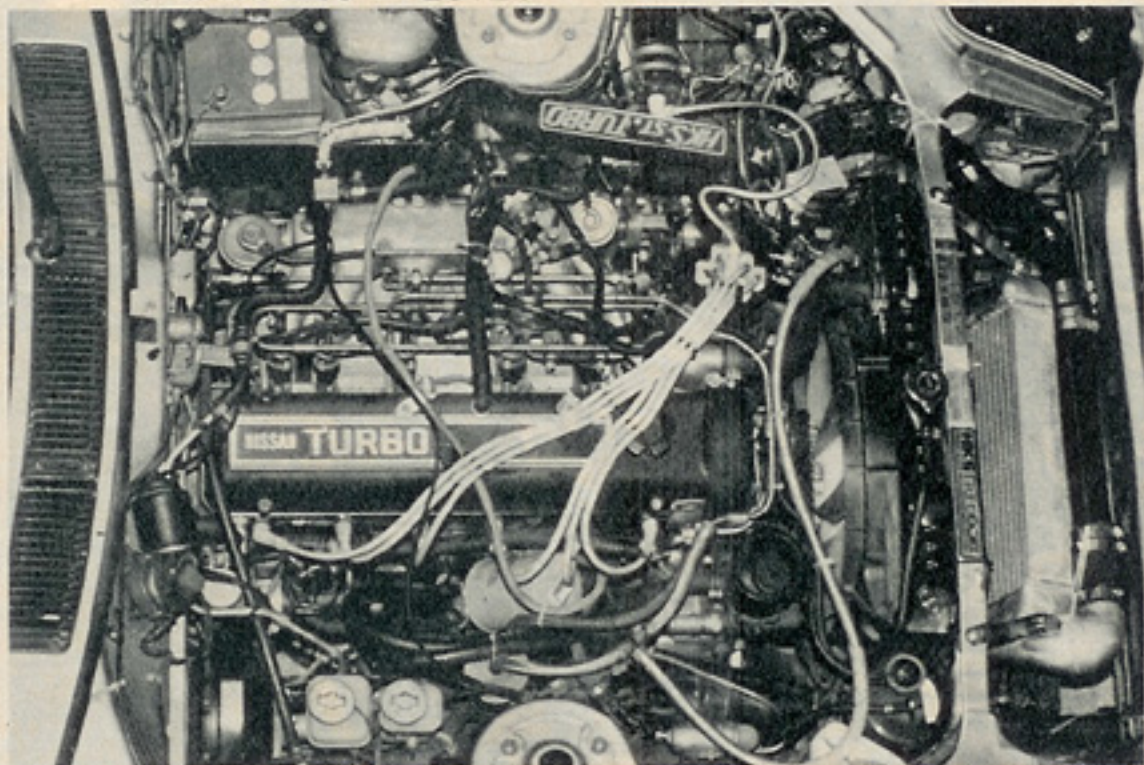


# EGIレスポンス! こいつが '85年チューンだ!!

L3.1QZ by トライアル

〒578 大阪府東大阪市菱江780-1 ☎0720-65-6823

■主要部材■ L28改3.1ℓ マーレー鍛造89φピストン LD28クランク 70度改カム ピックアップ  
PIN46 EX36.5φ 圧縮比8.5 T04ターボチャージャー 追加インジェクター2本 (180/220  
cc) 最大過給圧1.2kg/cm<sup>2</sup> EGI仕様



↑EGI仕様のL28改3.1ℓにT04ターボを装着するエンジンは、驚くほどスムーズなパワーの出方をする。中速域の加速はなかなかのものだ。

## 自在の中間加速だ!

ゼロヨン10秒! 最高速300 km/h!! もーメチャカッコいい世界だね。でも、チューニングカーってのは、速さだけじゃない。

「なにいつてんだよ。速くなきゃチューンドカーじゃねえよ」。待つてちょうだい。当然です。チューンドカーは、速くなくちゃチューンドカーとは呼ばない……これは絶対条件だ。

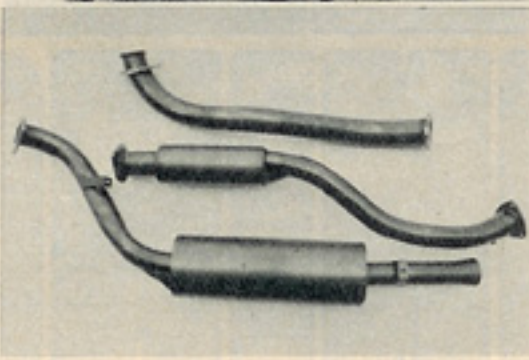
だけど、240 km/hの最高速を245 km/hにアップする

## レーシング・ノウハウをマフラーに

VG30ZX用byセントラル20  
〒162 東京都清瀬市上石原1-32  
☎0424-86-4454



VGチューンを着々とスリフアップするセントラル20の手作りターボマフラーが完成した。レーシングノウハウを生かしたパワーセッティングに加え、ターボサウンドを生かしながらも、あくまでもジェントルな



EXノートだ。ノーマルVG30ETで、過給圧0・45kg/cm<sup>2</sup>時に192・2馬力、0・75時に207・2馬力を発揮/60φで価格15万円。セントラル20は、VGのパーツ開発にも意欲的だというから楽しみ!

ことと、240 km/hのまんまで、中速域のビックアップをよくするなら、どっちがいい?? キャブレター全開の時代から、コンピューターの頭脳を利用する



時代になってきたいま、最大パワーだけ、最高速だけを追いかけるチューニングは、ちよつとひと休みしたいのだ。確かに、シャシーダイナモで

↑インジェクターは320ccという最大容量のものに変更。さらに2本の追加インジェクターを装備する。→室内はVVCをはじめ、計器類をセッティング。メーターによるチェックもターボの場合は重要だ。

