

中速加速、
これが
ホンモノですよ。

EGIでも
煮詰めれば
パワーはすごい!



記録されるパワーは増加の一途をたどり、オーバー400馬力のマシンが続出している。しかし、パワーチェックが浸透した結果、「よりオールマイティに」、「より扱いやすく」といったチューニングが欲しくなってきたのだ。

というわけで、'85年の目玉チューンは、中速域のフィーリングアップ、なのだ。

その代表的な例として試乗してみたのが、307km/hの最高速記録をもつトリアルがつくったゼロヨン13.14秒マシン(?)だ。

見た目の派手さはないが、日常の足として、あるいは、全開するときも、ある程度のパワーが……これは、ボくらが本当に望むチューンドカーじゃないだろうか??

さて、前口上はこんくらいにして、トリアルのEGI仕様3.1ターボのイグニッションキークを回してみよう。

さすがEGI、アイドリングはビタリと1000回転で安定している。大容量インジェクタ

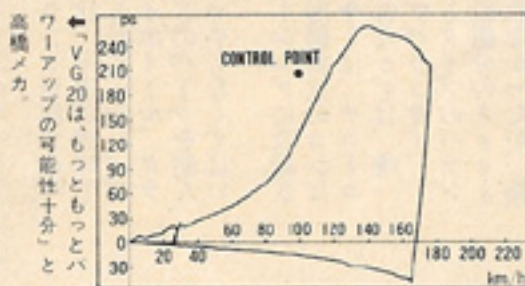
ーに変更しているというのに、これはさすがだ。おまけに2000回転そこそこの低回転でのトルクもめつぱう強力。レスポンスも104タービンとは思えないほどいいのだ。なによりも好感がもてたのはそのスムーズな走りっぷりだ。パワーの立ち上がりから、高回転まで、二次曲線的にスワットとパワーがでてくる。

この中間加速は、フルチューンマシンに近い鋭さもあわせもっているから、ストリートで大



VG20チューンがイッキにON

VG20純正ターボ283.2馬力byオートプライド
〒344 埼玉県春日部市八木崎町8-1 ☎0487-61-4854



■主要諸元■VG20ET改
VG30ET用タービン |
N/EX66度カム HKS
インタークーラー VVC
追加インジェクター1本
(FJ20ET用) Fコン
5.5マフラー

きな力を発揮するのだ。アクセルワークに直結した思いどおりの加速感、これは、本当に扱いやすいし、乗りやすい。

たしかに高回転までメチャ回るといふエンジンではないが、200km/h内外までの鋭い加速があれば、ストリートでは十分だろう。中速域でのセッティングのよさ、パワーのノリは、マシンを軽く感じさせる。

ストリートで、気を遣わず、自由自在の加速がきく、こんなチューンにCBは注目したい!

このオートプライドの高橋メカが手がけたVG20ETは、シャシダイナモで、VG20ダントツの283.2馬力を発揮! もともとVGのプロックは強度が高く、熱効率もよいといわれる。ターボチューンにはもってこいのプロックなのだ。

ターボチャージャーはVG30ETの純正。チープチューンとしては最高だ。これにヨロツバ仕様の66度カムというのがベイス。

フルブリストで1.1kg/cm²、ストリートでは0.8kg/cm²におさえているが、それでも3ナンパーを軽くブツチギリ、ポルシェに肉薄する加速感。いよいよVG20の時代がやってくるんだ!