

あの313km/h Zも
デビューは
番外インプレだった



MAX SPEED
285.941km/h
296.052km/h
by HKS千葉サーブス

L型3.0ツインターボのフェアレディZは、VOL32、VOL33と続けて番外インプレで登場した。記録も285.941km/h、296.052km/hと尻上がりにはデータを伸ばし、その後の最高速トライアル (VOL42) で313.315km/hをマークしたことを記憶している読者も多いことだろう。

0→400m 15秒749



MAX SPEED 191.489km/h
by プライベート

番外インプレダイジェスト

1985年6月号、VOL32で紹介したジェミニZZTRは、番外インプレという意味では、セルボ以上にそれらしい一台だ。というのも、セルボ自体はともかく、エンジンの12Aはチューニングの世界でメジャーであるのに対し、ジェミニは全体がマイナーという印象があるからだ。もちろんFRのジェミニでエンジンはG180・1800ccのツインターボ。これにトモエの88のピストンを組み入れ、1996ccまでスケールアップしている。



番外車も7thスカイラインのオリジナルボディのままだが、ホイールカバーやエンブレムなどは輸出仕様が付く



室内もほぼノーマル。ミッションも5速マニュアルではなくオートマのまま



3.0のエンジンはRB20Eとまったく変わらず。乗せ換えてもオリジナルコンピュータでインジェクションのまま

チューニングの基本ともなった 輸出仕様の3リッター



ジャパンプロダクトのフロントスポイラーを装着。グリル、ライトも変更している



スピードメーターがないインパネは、異様な雰囲気だ



ジェミニの2リッターというだけでも稀少価値がありそうだ

ライホイール、5速のクロスタイプミッションの伝達系、3・58とハイギアード化された駆動系に加えRSRの50mmマフラーなど、フルチューンと呼べるメニューだ。その走りは、ターボ車では味わえないもので、忘れていたメカチューンの醍醐味を味わわせてくれた。

変則バッテリーのシフトに少し戸惑いながらも、7000rpmまで気持ちよく伸びていくのが確実に感じられたのが、このジェミニの一番の印象だ。マキシマムは191・489km/hだったが、もつと伸びそうな印象を受けた。0→400mは15秒749であった。いずれにせよ、ターボ流行の中でターボでは味わえないものを与えてくれたのが、この2リッターのZZTRであった。

メカチューニングの醍醐味を忘れさせてくれた渋いジェミニZZTR

VOL44の番外インプレからは7thスカイラインHTGTバサージュの3.0仕様だ。この3.0のRBはシングルカムノックターボのRB20Eと外観はそっくりで、ボンネットをあげただけでは普通の2.0と大差ないのだ。それもそのはず、この3.0は国内仕様にはない3.0なのだ。この3.0はオーストラリア向けの輸出エンジンで、エ

性能的には0→400mが、4回トライしてベストが16秒290。マキシマムスピードが193・236km/hであった。2.0からは0→400mが2秒、マキシマムスピードも20km/h近くアップ



0→400m 16.290sec

MAX SPEED 193.236km/h
by スピードショップクボ

ンジンマウントなどはほとんど変わらず、そのまま載ってしまっただけだ。ボア、ストロークは87mm×83mmで総排気量は2953cc。特にエンジン内の変更はなく、コンピュータをオリジナルのものにしたのみ。さてこの3.0スカイラインのRB30Eの走りだが、2.0と比較するとパワフル&トルクフルといった感じで、中・低速域は特にこの部分を体感することができ

た。一年近く前はこの3.0の仕様。今では当り前になりがちな仕様だが、一年近く前ということを考えればチューニングの基本ともなった一台である。

MAX SPEED 268.656km/h



MAX SPEED 288.692km/h



仕様によるそれぞれの味。VOL35、44の番外インプレでトリアルフェアレディZが走ったVOL35のZはインジェクションのTO・4改ターボを使ったシングルターボ。VOL44のZはソレックス44PHHのTD・08シングルターボである。

インジェクション仕様の方はセツティング不良にもかかわらず268・656km/hをマークし、キャブ仕様は288・692km/hをマークしている。どちらもシングル仕様だが、吸気系とターボの連動でそれぞれの味を出すことに成功し、どちらも安定した実力を持っていた。