



ハットは新発売のアベック
ス製をチヨイス。コントロ
ール性などが魅力という。



スプリングの遊びはないから驚きだつ
て怖くない。目々見えるのはarcの
ハイプスだ。

強化ショック
¥198000

ハイスピードクルージング仕様

Z32

Zの車格を考えた 大人の足

今回お邪魔した
東大阪店は土曜
日ということも
あり大にざわい
だつた。



アライメントカ
ラ考えても車高
はノーマルが基
本。Zはそれで
も充分カツコ良
く仕上がるソノ

マツキー牧原率いるトリア
ルにお邪魔したのだが、今回は
いつもの南大阪店ではなく、久
しぶりの東大阪店をたずねてみ
ることにした。

今回紹介するのは足まわり特
集には少数派(?)のZ32、し
かも走りとはちょっとイメージ
が……というAT車なのである。

Z32チューンといえば、ゼロ
ヨン仕様、最高速仕様などエン
ジンチューンに関してはガンガ
ン盛り上がりしているんだけど、
どうも足まわりチューンはイマ
イチ元気がない。特に1・5t
を越える超ヘビウエイトが足
まわりをセッティングする上で
大きなネックとなっているよう
だ。

このように足まわりチューン
適応度が低いとされるZ32をト
リアルではどのようにチュー
ンしたのかとても楽しみだ。

まず、トリアルではZ32は
サーキットを全開で攻めるクル
マではなく、街乗りから高速ま
でをメインとするハイスピード
ツアラードというところにセッ
ティングのポイントを決めた。

そのため、あえて車高調整式

ノーマル然としたエンジンル
ムだが、実はT3Gチューンの
430PS仕様。これぐらいのパワ
ーになると足まわりチューンは
必須項目となる。



室内はレカロでキメ/ この車
はCクラシックが2脚セット
されていた。リッチやねえ。



マフラーは5次元ポーター
のシングル出し。同じルッ
クスの中核対応もあるらし
いので、近々チエンジする
予定だそう。



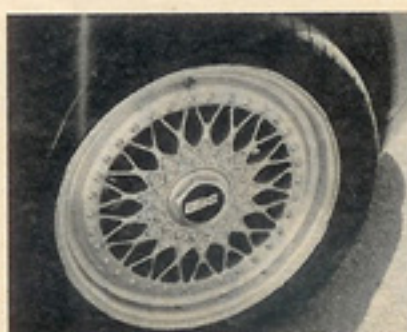
を使わずにノーマル形状のショ
ックにこだわってパーツのセレ
クトをしたのだそう。

まずショックだが、先程から
何度もいっているようにZ32は
車重が重いために十分な容量と
初期からの減衰力が必要となっ
てくる。そこで、トリアルで
はビルシユタインを勧めている
のだが、この車に装着されたス
タンダード仕様の他に、もうひ
とつ減衰力がアップされたトラ
イアルのスペシャルバージョン
が用意されているのだ。

今回取材に同行して下さった
村山さんによれば、この2種類
でだいたいのお客さんの好みを
カバーすることができるとい
うことだったが、あくまで調
整式にこだわるのならオーリン
ズなども良いフィーリングとい
うことだった。

Z32は4輪マルチリリンクの
ためにGTRと同様でフロン
トのキャンバー調整ができない
という弱点がある。そのためむ
やみに車高を下げるとキャンバ
ーが付きすぎてタイヤの偏磨耗
や、直進性が悪化してしまっ
たりする。

そのためトリアルでは車高
がほぼ下がらずに程よくレイト
アップができるHKS製クラ



ホイールはBBS、タイヤはRE71をチヨ
イス。足元は信頼性が一番ノ

イムーのスプリングを使うのだ
そう。

これならば性能以外にも、絶
対に遊ばないので取締りの厳し
い大阪でも安心して走ることが
できるので、大きなメリットと
いえるのではないだろうか。

実際に試乗してみると、そん
なに硬くはないのだが、かなり
ショックの効いた安定指向とい
うことがすぐにわかる。しかも
この車はarcのバイプスタビ
がセッティングされていたので、乗り
心地のわりにはロールも少なく
コーナーもかなりイケるような
感じだった。

このようにZ32は車体剛性と
いう面からもあまりハードにし
ない方が乗りやすく、トリア
ルのいうとおりコーナーをガン
ガン攻めるのではなく、街乗り
から高速主体のユーザーならば
車高調整式は必要なのかもしれ
ない。

今回の足まわりにはオリジナ
ルの製品というのが使われてな
かったが、ちゃんとしたコンセ
プトとノウハウから選ばれた物
だけにその性能はかなりのもの
のようだった。

しかし、今度取材する時は完
全オリジナルっていうのもお願
いしますね、牧原さん!

そのためのトリアルでは車高
アップができるHKS製クラ

そのためのトリアルでは車高
アップができるHKS製クラ

934月 OPT2