

546A18

特選

てっぺん

コンプリート



天下公認、  
サンデーレース仕様  
ロードスターで、  
GT-Rをブッチする!?



日本中のサーキットを  
征服するぜ! 闘志に  
燃えるポツキー牧原で  
あった。

# トライアル おちやめ ロードスター

それにしても、ここまで完璧な公認サンデーレース仕様ってのは初めてだ。もちろん、いままでにもこの手のマシンは何度か見たことはあるけど、そのほとんどは「車高調は公認とってます」とか、「ロールバー入れて乗車定員を2名に変更してます」とか、その程度のものが多かった。

が、コイツときたら車高調のサスペンションはもちろん、1722ccにポアアップされたエンジン、コテコテのレーシングカーばりのインテリアまで、隅から隅まで完璧な公認車というわけだ。

ただし、排気量は2.0以下だし、別にワイドボディというわけではないのに、なぜか3ナンバー。実は改造車検を受けるときにはオーバーフェンダーを付け、3ナンバーを取得したのだが、サーキットでは、みんなに「何で?」と思わせようと、あえてフェンダーを外して走っている。(要はウケねらいネ!? OPT注)ちなみに、もし、このままストリートを走ったら、車幅が足りなくて捕まっちゃうというから、笑わせてくれるぜ!

ところで、このクルマは、サンデーレース大好きなポツキー牧原が「楽しくサンデーレースするために開発・製作しました」というもの。事実、T&

ーサーキットで開催されている「ユーノスロードスターレース」に参加してデータを蓄積し、作り上げたというから、その意気込みはハンパじゃない。それだけに、エアコンはもちろん、ヒーターという最低限の快適装備まで軽量化のために排除している。

だから、ストリートを走るときは、暑さ、寒さ、やかましさを「ガマン」しなくちゃならないけど、サーキットではまさに「水を得た魚」。ナンバー付きたが実は、サーキットランだけがターゲットというのが本音だ。

で、実際に中山サーキットで全開してみたが、さすがに走った回数なら誰にも負けない「Z&A」サーキットの主と異名をとるポツキーが入念に走り込んでセッティングしたサスペンションは、スベックを疑いたくなるほどしなやかで扱いやすく、乗り心地もいい。出力特性がフラットなわりにピーク163psを発するB6改との組み合わせで誰が乗っても楽しく速いロードスターの完成だ。

デビュー選のOPTとトロフィー第1戦M・P・C・バトルロイヤル(中山サーキット)でさっそく4位に入賞するという健闘ぶりを見せた。熟成が進めば無敵のサンデーレース仕様になること間違いなしだ!



サーキットにこそセッティングを要するレーシングカーに車高調は常識。オーリンズをベースにしたトライアルオリジナル車高調キットが装着されている。今回の仕様は、フロント10kg/車、リヤ8kg/車となっている。でも、乗り心地はこのスベックが信じられないほどいい。