



徹底的にエアロ・チューンされたボディ。フロントはチェンジアップレーシングVG30用スポイラーを使用。サイドとリアアンダーはシグマ製。リアスポイラーはワタナベ製だ。ボディのダウンフォースは実にバランスが良い。



左より水温計。リターダー、ブースト・コントローラー、ブースト計が助手席に置かれる。

ステアリングはナルディ、シートがアプロに変更された以外はほぼノーマルの室内。

リアはP7の225/50-16にサザンウェイの8.5Jを装備。ショックはビルシュタイン。



この実力が発揮されたといえはそれまでだが、トラブルなしに走破するのも、またむずかしいのだ。

この実力が発揮されたといえはそれまでだが、トラブルなしに走破するのも、またむずかしいのだ。



Daiにマシンの説明をする牧原氏(中央)とオーナーの陸野氏、牧原氏の笑顔に余裕がうかがえる。

維持して走りきった。279.07km/h! トライアルZとしては長いトンネルを抜けた新記録だ。もちろん、関西Z軍団、シングル・ターボの最速車という記録もマークした。

それでもL型キャブ・ターボの好記録なのは、うまでもない。トリアールのターボ・チューンが気になる。しかし、その中味は正統的なチューニングにすぎないのだ。

★トリアルフェアレディZ S130

| SPECIFICATION | |
|--------------------------|--|
| タイプ | S130 |
| 型式 | S130 |
| 全長(m) | 4.335 |
| 全幅(m) | 1.650 |
| 全高(m) | 1.255 |
| ホイールベース(m) | 2.320 |
| トレッド(m) 前/後 | 1.365/1.380 |
| 最低地上高(m) | — |
| 車両重量(kg) | 1,100 |
| 乗車定員(名) | 2 |
| エンジン型式 | L28+ターボ |
| 総排気量(cc) | 3,096 |
| ボア×ストローク(mm) | 89×83 |
| 圧縮比 | 6.2 |
| キャブレション | ソレックス44 |
| 燃料タンク容量(l) | — |
| 最大出力(ps/rpm) | 310 |
| 最大トルク(kgm/rpm) | — |
| 燃料消費率(km/l) 10モード@90km/h | — |
| 登坂能力(sinθ) | — |
| 最小回転半径(m) | — |
| トランスミッション(4速マニュアル) | 1速 3.062 2速 1.858 3速 1.308 4速 1.000 5速 0.745 後速 3.020 |
| 変速比 | 減速比 3.364 |
| 減速比 | ステアリング形式 ラック&ピニオン |
| ステアリング形式 | 懸架方法 前/後 ストラット/セミトン |
| 懸架方法 | ブレーキ形式 前/後 Vディスク/ディスク |
| ブレーキ形式 | タイヤ F7 225-15/225-16 |
| タイヤ | |

しかし、この好記録で関西L型Z軍団が新たな闘志を燃やすのは必定だ。これまでのキャブ・チューンからターボ・チューンへ移行するかもしれ

トリアルは「なんとかシングル・ターボでツインをぶち抜きたい」という。新たな挑戦が開始されるわけだ。このS130Zについては、もう少し、サスペンションが固いほうがバンク走行に適していると思われる。OS技研製のツインプレート・クラッチは310馬力のパワーに申し分ない。

燃料系の増量対策やブースト圧とのマッチングなど、おそらく、トリアルでもトリアル・シューティング時間がかかったと思われる。そして、さらにチューニングを進めると、新たなトラブルが生じるといって、追っかけっこなのだ。

ない。それにしても、このトリアルZの登場で気になるのが、関西の実力ナンバー1といわれる柿本レーシング。最近、ゼロヨンで活躍しているだけに最高速も注目ものだ。

