

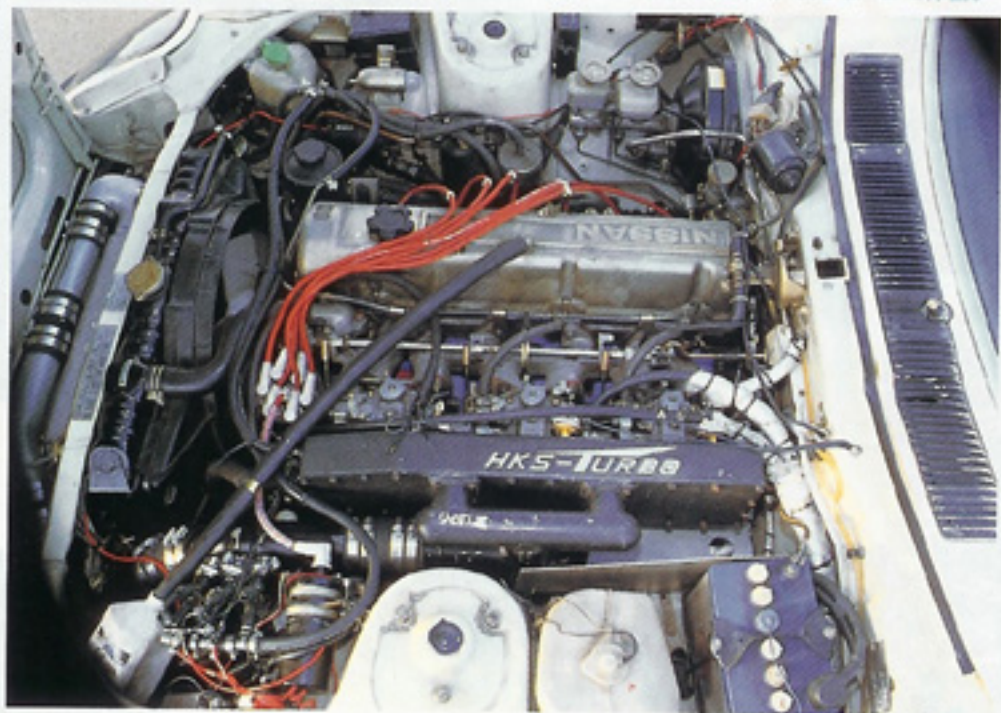
# TEST ON ROAD

チューンドS130

## トライアルNZ301ターボ 279km/hの実力者現わる シングルターボ最速の座に!



インタークーラーからの吸気パイプに3本のインジェクターを装備。ブースト0.8kg/cm<sup>2</sup>で作動。



L型3.1Lエンジンはソレックス+ターボで310馬力。カムはオリジナルで、中空の吸気バルブは44φ、排気36φ。ノーズにインタークーラーのパイプ、左下はリザーブタンク。

OPTアイ

関西Z軍団

ナンバーワン



関西のチューニング魂は燃えていた。あの過激だったL型Z軍団の姿が誌面を飾らなくなって久しい。

最高速チャレンジばかりでなく、ゼロヨン・イベントでも独特の個性をかもし出す有名シロップのマシンが数少なくなっている。

しかし、ドッコイ、実力者達は牙を磨いていた。

その久かたぶりの挑戦者が、あのトライアルZだ。かつてチヨップドZを製作して、意欲的にスピードの壁にトライし、キャブ・チューンでは260km/h台の実績を上げていたことを覚えていた。

そのトライアルは、その後、ターボ・チューンに的を絞り、チャンスをうかがっていたのだ。

チューニング・ベースのモデルもS30ZからS130Zに変わった。57年式のTバールフ仕様とそれほど古くないので、安心して乗れるのがいい。

日産直6のL型パワーはターボ・チューンだが、基本的にはこれまでのキャブ仕様のノウハウを生かしながら、ターボで武装している。基本的には伝統的な関西型チューンがベースになっているわけだ。

そのパワー・フィーリングはかなりのものだった。レパード用ミッションと3

・364のファイナル・ギヤながら、スムーズに加速する。

ターボ・パンチは4000rpmあたりから強烈になる。ブースト圧は約1kg/cm<sup>2</sup>だ。レプリミットは6600rpmというが、引っぱれるので6500rpmでシフトアップしながら、5速0・752のギヤにたまたま込む。スピードの乗りはまずまずだ。

5500rpm(約260km/h)でバンクに突っ込む。しかし、固めであるとはいえず、ちよっとサスがソフト気味だ。それと加速しながらバンク出口に向かうと、アンダーステア気味というが、パワ

ーがフロントを押し出していく。それでも直線でのびる。計測地点はタコメーターの針が5900rpmを維持して走り切った。

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。むろん、関西Z軍団