



徹底的にエアロ・チューンされたボディ。フロントはチエンシアップレーシングV G30用スポイラーを使用、サイドとリアアンダーはシグマ製、リヤ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1バンスが良い。



ステアリングはナルディ、シートガアプロに改造された以外はほぼノーマルの室内。

リヤはP7の225/50-16にサザンウェイの8.5Jを装備。ショツクはビルシュタイン。



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

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・シユートインク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

この実力が発揮されたといえども、トリアルなしに走破するのも、またむずかしいのだ。チューニングというのは単にパーツを組めばいいというわけではない。とくにフルチューンのターボ化では、期待した性能をマークできる例が少ない。



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。牧原氏の実験に余裕がうかがえる。

シングル・ターボの最速車という記録もマークした。2周めは200rpmくらい上げてバンクに入り、ステアリングでアンダーステアを押しながら加速するが、マキシマムの5900rpmに早めに達するだけで、それ以上はエンジン回転が上がらない。完全にサチュレートしているわけだ。スピードも1周めとまったく同じだった。それでもし型キャブ・ターボの好記録なのはいうまでもない。トリアルのターボ・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。

総排気量は89×83mmのボア・ストロークで3096cc。ソレックス44φキャブと、ギヤレットT04ターボ・ユニットの組み合わせだ。タービンのA/Rは0.84と高回転型になっている。圧縮比は6.2・1。驚くような加速でないのは、この低圧縮比のためだ。むしろ、エンジンのシリンダー・ヘッド回りやクランクシャフト、コンロッド類も入念なチューニングが施されているのは当然だ。パワー的にはシャシーダイナモ測定で、ブースト0・75kg/cm時、310馬力という。

★トリアルフェアレディZ S130

| SPECIFICATION | |
|---------------------|-------------------|
| タイプ | S130 |
| 全長 (mm) | 4,335 |
| 全幅 (mm) | 1,690 |
| 全高 (mm) | 1,295 |
| ホイールベース (mm) | 2,320 |
| トレッド (mm) 前/後 | 1,385/1,340 |
| 最低地上高 (mm) | — |
| 車両重量 (kg) | 1,190 |
| 乗車定員 (名) | 2 |
| エンジン型式 | 1.25+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 |
| キャブレッション | ソレックス44φ |
| 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) 60km/h | — |
| 変速能力 (km/h) | — |
| 最小回転半径 (m) | — |
| トランスミッション | 1速 3,062 |
| (5速マニュアル) | 2速 1,858 |
| | 3速 1,308 |
| | 4速 1,000 |
| 変速比 | 5速 0,745 |
| | 後進 3,026 |
| 減速比 | 3,364 |
| ステアリング形式 | ラック&ピニオン |
| 懸架方式 前/後 | ストラット/セミトレ |
| ブレーキ形式 前/後 | Vディスク/ディスク |
| タイヤ | P1: 225-15/225-16 |

トリアル
〒578 大阪府東大阪市長江780-1 ☎0729-65-6823

進めると、新たなトリアルが生じるという。追っかけっこなのだ。トリアルは「なんとカシノグル・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イト・クラッチは310馬力のパワーに申し分ない。

