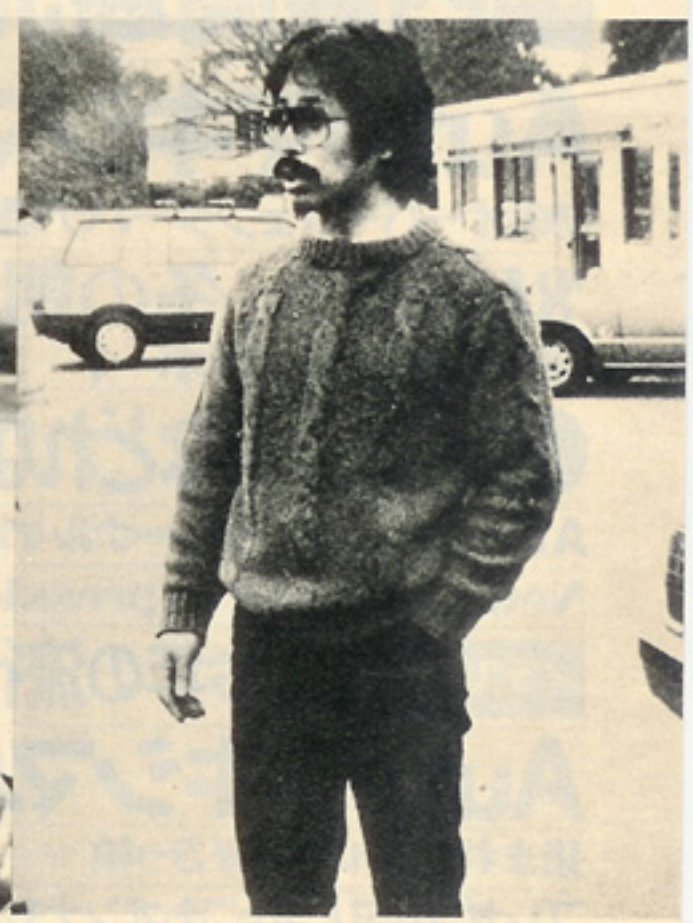
85年 3月号 VOL29

84年暮れ、冬の朝 3つの記録

国内最高速樹立 現場レポート



既存の記録を破る、それが最高速トライアルの目的であり意義である。新しい記録が生まれた瞬間に、生まれ得なかった瞬間にも様々なドラマがある。それらのドラマが、どのような瞬間にどのようにして起きているのかを知ってほしい。

目標はただ、300km／h

12月21日金曜日、午前4時30分、84年最後の最高速トライアルである。気温は摂氏4度。

参加チューナー及びマシンは、RSヤマモトのフェアレディZ／L3・0ℓツインターボ、RE雨宮のサバンナRX-7／12Aツインターボ、トラストのセリカXX／5M-Gツインターボの常連御三家。加えて大阪よりトライアルのフェアレディZ／L3ℓツインターボを迎え、計4台。当初はこの4台の他に、4バルブのスカイラインRS／FJ2・2ℓツインターボ、ABRのフェアレディZ／L3ℓツインターボの2台の参加も予定されていたのだが、残念ながらセッティングの段階においてトラブルが発生。常連プラス1の4台には、とりあえずトラブルの声なし。前回、5月5日に行なって以来、半年振りの最高速トライアルとなるこの日、特に御三家にとってはまさに正念場である。山本／雨宮／大川の3氏参加トライアルが開始されてからすでに足かけ3年、回数にすれば10数回に及ぶ。それだけに最高速トライアルにおける彼らの存在を証明するのは300km／hという数字しかない。前回のトライアル終了後に3氏が口を揃えて「今日で十分に感触がつかめた。ひと夏を置けば絶対に、意地でも」と言ったのを、

3周に的を絞る長期計画
——トライアル・牧原氏

トライアルと聞いても、ピンとこないだろうが、本誌・最高速トライアルに過去3回出場している。むかしの名前、チャレンジと聞けば解る方もいると思う。

「ウチのクルマは、まず第一に安全面のことを考えて、いままで谷田部を走ったクルマのデーターを色々集めてきた。だから、タイヤも不利だったが、前は他のクルマよりもワンサイズ広いタイヤを使うなど、万一の場合に備えている。

エンジンの負担を軽くするために、チューンアップ後も5000km走らせただけで、オートマキシマムの最高速トライアルの日程に合わせてセッティングしてきた。

いってみれば、長期に渡る計画だったワケ。だから、今回300km／h出なければ、このZはダメだったろうね」

これが本意ってわけじゃない
——RSヤマモト・山本氏

山本氏は300km／hオーバーに全く感激を見せない。L型トップチューナーとしての意地が、トライアルに先を越された自分を許さないのだろうか？

「いや、出たのはうれしい。だけど数字的にはそれほど感激できるものじゃない。できればウチが、最初に最高の記録をと思っていたし。ターボの容量に限界を感じたね。もう一度ターボを交換してトライしたい。次の目標ってのは特にない。除々に記録を伸ばしてゆくだけだ。とりあえず今日のことが心残りでしか