

谷田部最高速トライアル



↑ウエストゲートはHKSのレーシング。高くなった排圧を逃がし、タービンとエンジンを保護する



↑ツインパワーはHKSのもの。CD Iひとつのトラブルもゆるぎないのて確実なものが必要だ



↑フロントの開口部はかなり大きく、エアが集中的に集まり、オイルクーラーやインタークーラーを冷却させる



↑エンジンは東名の89mm鍛造ピストンを組み込んで圧縮比を下げ、カムはHKSのコンカムを組むキャプターボ仕様



↑OER50のキャブにはHKSのサージタンクが付く。ハイブーストに耐える製品でなくてはならない



↑3層のインタークーラー上にサブインジェクターを4本追加している。もちろんインテークのパイプ側だ。



MAX SPEED
304.826km/h
フェアレディZ 280Z by トライアル

記録更新ならずも安定した
実力を発揮のトライアルZ



↑ジャパンプロダクト製のリアスポが唯一の変更点。ブラックボディのため精悍に見える



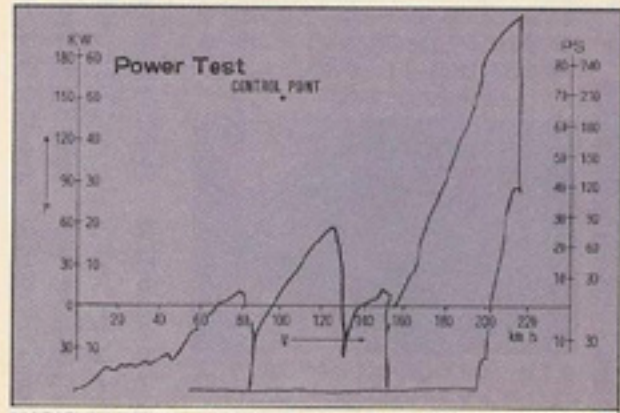
↑トファイアルの文字がサイドに貼られる。ホイール、タイヤが変更されるサイド回り



↑フロントスポイラーはチェンジアップレーシングのZ31用を加工

チューナーの声(走行前)
今日はスピードを出したい。前回の谷田部では300km/hをオーバーはしたものの、まだ満足だけへんからな。問題は風の強さだネ。

ピットから
つい2カ月前、自己記録を更新したトライアル・Z。本命と注目される1台であったのはもちろんのこと。今回も、安定した記録を出し、耐久性の高さを示したものの、最高は304km/hにとどまってしまったのは、牧原さん自身、残念であったろう。しかし、当日の強風を考えると、まだまだ記録に期待がもてることは確かだったのだが。



チューナーの声(走行後)
このZの最後のシメやネ。まあこんなもんだろうけどまだ満足してない。今度は車種を変えてまた最高速やりたいと思います。やはり300km/hからのセッティングはむずかしいネ。このZでとりあえずはひと区切りがついたので次の車種をじっくり選びたいと思います。

バックストレートから
最高速トライアルではおなじみになったZ。過去のトライアルにおいて耐久性の高さを証明済みだけあって裏ストレートを走る姿も安心して見ていられる。それだけに今日の304km/hは物足りないような気もした。

- エンジンスペック●
- エンジン L28改3ℓ
 - ピストン 東名鍛造89mm
 - カムシャフト HKSコンカム70'
 - バルブ L28用加工
 - バルブスプリング HKS強化
 - 吸気系 OER50φ HKSサージタンク加工 サブインジェクター 180cc/min×4 HKS AIC
 - 排気系 オリジナルスチールマニホールド オリジナル88φマフラー
 - タービン HT-18×2
 - ウエストゲート HKSレーシング
 - 伝達系 東名ツインプレートクラッチ
 - ファイナル 3.3
 - 補機類 HKS3層インタークーラー マツダスピードオイルクーラー
 - 点火系 HKSツインパワー
 - ブースト圧 1.4kg/cm²



↑ナルディのステアリングの他、各メーターが並び、300km/hマシンを思わせる雰囲気をもつ室内



↑V.V.C.バルブはトラスト製。キャパシティのある確実なパーツのひとつ



↑排気温度計は2つ。エキマニの出口と、集合部の2つの位置にセンサーが付けられている



↑上はサブインジェクターコントロールのAIC、下はウルトラのターボタイマー



↑油温計、油圧計が並び、エンジンオイルの動きが目で読める



↑ブースト計はステアリングポスト上で1.7までカウントできるもの。設定は1.4kg/cm²だ