'84 トライアルZが、いきなり307km/hでオーバー300突入！

そして、あっさりと記録は破られたのだった

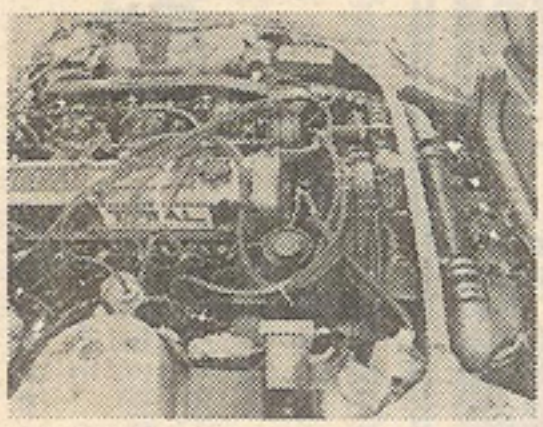
ところがだ！ 最高速御三家がトラブル続きで関心の方もやや下火になったかと思う時に、301km/h台という、国産車としては初の300km/hオーバーが出たのだ！ 正確にいえば、301・25km/hだ。

9年前に、ターボチャージャ1を1920ccにスケールアップした2T−Gにドッキングさせて243・240km/hをたたき出した、あのHKSのマシンだ。M300とニックネームされた、セリカXXをベースにしたものだが、各地方で展示されていたので覚えている人もいるだろう。

しかし、このM300、トライアルした時はレーシングのスリックタイヤ、ボディもフロント部などはFRPの一体カウル、レーシングカー顔負けのコクピットなど、ナンバー付きからはほど遠いものだった。

そしてストリートカーの300km/hオーバーは、もう少しばかり時を必要とする。

関東勢が地だんだ踏んだ 関西の雄の速さ！


L28をベースとしたL30。OERの50φキャブ×3にツインターボ。推定500ps以上のパワーだ

ナンバー付のストリートカーが、300km/hの壁を突き抜けたのは、1984年の12月21日であった。

チューニング専門誌のオートマキシマム誌がやった最高速トライアルの時のことだ。常連の御三家は、RX−7の12Aツインターボ（RE雨宮）、フェアレディZの3リッターツインターボ（RSヤマモト）さらに、セリカXXの5M−Gツインターボ（トラスト）が参加、それに加えて西の大阪からは、トライアルがL型3リッターツインターボを参加させ始まった。

1番手に走ったのは、RSヤマモトのZ。2周目では299・750km/hをマークするが、3周目はスピードダウンする。次にトラストのセリカXX。リアから白い煙を吐いてのトラブル。原因はタービンだった。3番目はトライアルのZ。1周目は297・520km/h、そして2周目のことだ。バンクから出てくる感じは1周目より速い！ 結果は、307・955km/h!!

この時、チューナーの牧原さんは、周りの人達から握手ぜめ、周囲はまるでお祭りさわぎ。

それと対称的だったのがRSヤマモトの山本さんで、煙草を地面にたたきつけ、くやしさを全身にあふれさせていた。

次は12Aツインターボだったが、ミッショントラブルのため計測出来ずに、雨さん、ガックリと肩を落した。その後、ヤマモトのZが再び走り出す。300・751km/hをマークするが、盛り上がりは今イチ。

関東VS関西スピード合戦

どっちが速い!! やや関東が優勢なれど、侮れない実力秘める関西勢

最高速の舞台となるのが関東の谷田部であるため、地の利から言っても東勢が断然有利なのは当り前。それだけ多くの最高速トライアルの機会があるからだ。事実、最高速トライアルが始まった当初は、関東勢が圧倒的に数の上からも多かった。

だが'81年頃からは、逆に関西勢の方が最高速に対する意欲が強くなって来る。それを受けて東勢も西を意識するようになり、ライバル意識が露骨になって来た。

例えば、トライアルが307・955km/hを出した時、当の牧原サンも、最高速と言えば東といわれた事の悔しさを踏み台にしたと言ってるし、逆に東のチューナーは持っていたタバコを地面にたたきつけるほどだった。

また昨年、トラストの316km/hが出た時、西のあるチューナーは、記録が気になって、数日前からカゼをこじらせて高熱を出していたのに、医師同伴で谷田部にやって来たほどの執念だった。

最後に、技術の差は全くない。

関西勢の中でも、特に有力視されるトライアルの牧原道夫サン