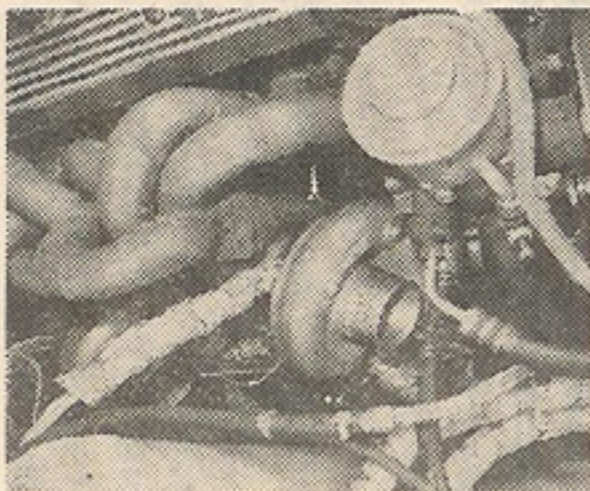




316.066km/h (CA)

トラスト大川ツアラ2800GT
トラストのプライド、再び王者に帰り返く!



ホリデーオートでも余りに有名なトラスト大川ツアラ。300以上になるとドアの窓ワクが外側にむけ始めたという

5M-Gフルメカチェーンにグレッディツインターポキット (TD06) を装着して、585ps+αのCカー並のパワー

'85~'87



次は320km/hが目標だ!
闘いは限りなく……

その次セリカが走れず、急ぎよ大川サン自身のソアラが走ることになる。セッティングを兼ねてのため大川サン自身が乗ったが、結果的には300・500km/hとまずまずの数字を出し、この日、3台目の300オー

バーとなり幕を閉じた。悔しさをかみしめた御三家、笑った牧原さん。300オーバーは、当然、最高速御三家かと思っていたところに、ダークホース的な存在の

トライアルがタイトルを持っていった。東の3人は、かなりくやしい面持ちであった。逆に西の牧原さんは、最高速といえは関東といわれていただけに、それに対する意地があったと、後に彼は語っている。

次々と300km/hオーバーを果す各チューナー!

記録は破られるためにあるではないが、約半年後、最高速のタイトルは、西から東へ再び移った。前に300オーバーを果している大川サンのトラストのソアラ5M-Gツインターポが309・278km/hをマーク

して頂点に立ったのである。スピードを知らされた瞬間、メカニックの鈴木クンと平田クン、抱き合っただけという感動的なシーンもあった。一般的にチューニングなんてというかも知れないが、彼ら

証言

最高速トライアル・マシンに乗る①
やっぱり飛ばすだけじゃ駄目なんだよネ!

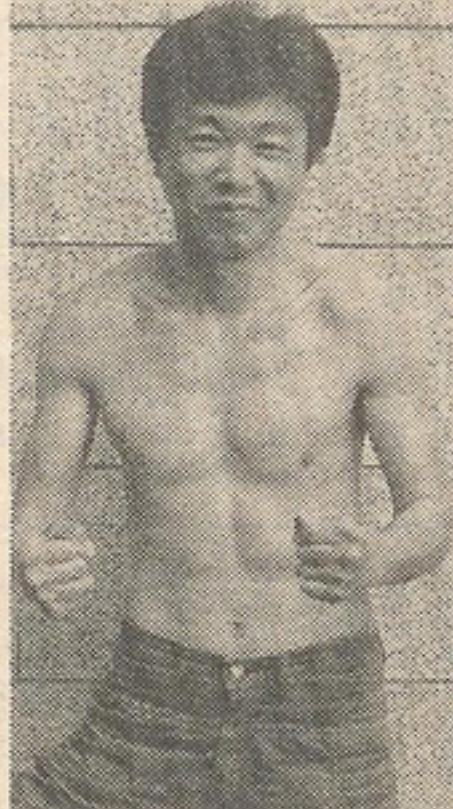
最高速トライアルにそんなに難しいテクニックがあるとは思えないけど、ただアクセル踏んでりゃいいってもんじゃないんだ。

まず直線からバンクに入る時。度胸は当然必要だけど、ミッショングが弱いましんについてはちょいアクセルをオフしてやるんだ。あとは出る時だ。バンクから直線

●最高速トライアル 井上剛男さん

路に入る際の内側に切れ込むタイミング。そしてバンク部にもあるガイドレールがなくなるので横風の発生にも気をつけなくちゃならない。バーストにも要注意だ。

それから足の固いマシンでは、常にハネた時のハンドルの修正を注意してなくちゃならない。ウーン、結構忙しいんだネ、俺って(笑)。



S30年生 血液B型 富士フレッシュマン、耐久レースなどのレーサーとしても活躍。身長168cm、体重57kg、体力作りのため拳闘道を修業中

にとつては、たかがではなく、

0Zである。

また、この日に300・250km/hをいきなりマークして、最高速軍団に仲間入りしたクルマがあった。これが313

HKSとトラスト、共にターボキットやパーツなどでライバル同士でもあるが、こと最高速の世界でもライバル同士になっているのだ。

・315km/hの最高速を7ヶ月後の1986年1月25日にうち立てる、HKSのサービスマスターのひとつのHKS千葉サービスマスターがチューニングした、L型3リッターツインターポ13

そして、またまた、そのライバルが奪い返した数字は、316・066km/h。2年前に309・278km/hをマークしたのと同じソアラ。しかも、一度もオーバーホールもすること

