

ドライバー兼ナビのPマン北原。最後まで、たったひとりで走りきった(エライ!!)。非情なまでに過酷な試験だったが、きつと報われることもやっぱりないだろう。

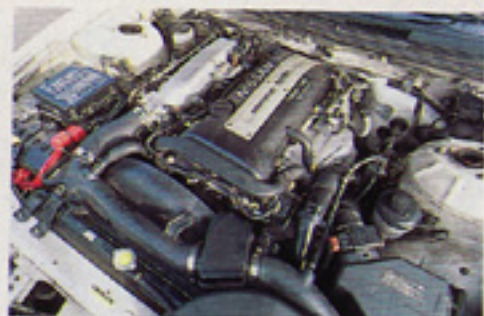
ゼッケン⑤

主オフィスS14シルビア

ドライバー:北原慎一
ナビゲーター:北原慎一



ストリートそのまんま仕様、でも、足まわりには自信アリ



約300psを発生するエンジンだが、エアクリナーが汚れて詰まってしまう、サクションパイプが破れてしまうことが発覚。ツーリング区間以外では、取り去って走っていた。



室内もエンジン同様、トヨタの部品はK1(角川)の部品は多く、土屋圭吾の領文でテザインのシートが入る。



換気パーツは、これだけ。どうやら、ジムカーナ、ドリフト以外は使っていないらしい。

本日はGTRで出場予定だった主オフィス。しかし、マシントラブル発生で急遽S14シルビアにチェンジ。
仕様は、4400ccメインインジェクターをメインズVXスペシャルROMで制御、VXフィルター、メインズ強化アクチュエーター、ブリッツレーシングプラグなどでブースト・0kg/cm²で300psを発生。ホントに本当の定番ストリート仕様といえる。
足まわりは主オフィスのオリジナルのプロトタイプで、5段階調整式ショックに、スプリングはフロント2.5kg/リヤ2.6kg/4.9kgのバリアブル(ツインコイル式)を組み合わせたもの。基本的にはストリート仕様だが、筑波サーキットレベルまでパッチリ対応する。つまり、乗り心地対応のイケイケ仕様足まわりだ。
「エンジンがライトチューンでしょ、だから、勝てると思ったらジムカーナだけ、このクルマだったらイけるはず……」とかなりリキが入っていたPマン北原だったのだ。結果は非情であった。

ゼッケン⑥

トライアル"豪邸"GT-R

ドライバー:牧原道夫
ナビゲーター:中村知二

気の入れようはナミじゃなかったマッキー牧原。中村知二ナビはトライアルの開発専門メカニック。その他、出張と文句言い担当。



豪邸GT-Rも耐久性アップでMOJパワーを使いこなせるゾ

マッキーのオモチャ、豪邸GT-Rも裏面に熟成を重ね、パワーはもちろん、耐久性に気を遣った仕様に変化してきた。
エンジンには、油温対策として、オイルポンプ強化はもちろん、オイルの漏れを防止するための細かなパッフルプレートオイルパン内に設置したりと、信頼性のアップに努めた仕様だ。
K27 3470 MOJタービンを含む中速重視のエンジンは、

8000rpmリミット、ブースト・3kg/cm²時に500psだが、この一番という時は、ブースト・1.5kg/cm²、550psを発生し、9000rpmまでOKだ。
オーリンズベースの足まわりは、一段ごとの変化量の大きいトライアルスペシャル。広範囲にセッティングが可能なのだ。
またトルク配分のコントロール、ウォーターインジェクション(インタークーラー、オイルクー



写真では2本しかタイヤが写っていないけど、T1では4本積んでいた。これもリヤシートを取り去って、2名乗車で公認を取っているからできるワザだ。



ヘビータッチのステアリング、内、デュータ集めのための開発車つていふもあさるね。



大型インジェクター、ウォーターインジェクション、インタークーラーとオイルクーラーなどを備え、油温対策はパッフル・ポンネットのタクトもかなり効く。

ラー)なども装備し、ロールバリアシートレスの2名乗車で公認を取っている。