



本来の庭、
T-1での挑戦を
あえて外した
トライアルR。
こんな真剣な
マツキー、
初めて見たぜ！

ザ・挑戦／初登場のトライアル
Rの本来のテストステージは、
「サーキット英田」。足まわりから
エンジンセッティングまで、すべ
てが「T」を走るために施されてい
る。

しかも、トライアルRはもちろん、ドライバ―の金Q（金久）選手（FJ、FM、そしてF3へとステップアップ、'95年度はN2シルビアに挑戦のトライアルお抱えドライバ―。ちなみに、ウンナンのウツちゃんに似てる）もこの大分阿蘇レーシングパークは初走行セッティングをしつつ、金Q選手の慣熟走行からスタートだ。今回は時間もタツプりある。じっくりとアタックしていく作戦に出る。

一方、RXも初走行inレーシングパーク。が、ドライバの且雄選手はドリコンのデモ走行やヨコハマタイヤのイベントなどで走行経験がある(と言っても1~2度)。しかし、スーパードラッグを出さなければいけないというプレッシャーは、当然、いつものことな前半はツイストゲートの不調により悩まされ、ブーストが上がり過ぎるといふトラブルが発生したRX。が、素早いピットワークでアタックを再開した。

がらのしかかっている。

しかも、今回のRX遠征隊長は開発キャンプ・ドナドナ平田に代わり、トラスト・キャンプ大川、大御所登場！「チューンド」と言うより「レーシング」に近いマシン（JUNスーパーレモンGT-R）に苦しくも2連敗のRX……。だからこそ、いつも以上に気合が盛じられてしまうのだ。

意外にも低リ路
しかも超テクニカル
なコースは
走り甲斐があるワノ

F-1開催ノ を目指し造られた旧オートボリス(いまだに各所に名残があるゾ)、現大分阿蘇レーシングパークは、ストレートも約900mとけっこう長い。こんなニダダッ広いんだから、高速型のサークキットなんだろうな」と思いがちなんだけど、実際には30、40Rの低速と、50、60Rなどの中速コーナーが入り混じっているというとてもテクニカルなサーキットなのだ。

しかも、このタイムアタック専
有時間の前枠にはレーシングカー
トが走行していただけに、コース
が滑りやすくなっている、という
オマケまで付き、初走行の金0選
手はもとより、1〜2度の走行終
験があるタケの且雄選手でさえ、

限界アタック前の体慣らしに余念がない。何だか今回のザ・挑戦／は、トラスト、トライアルともいっても以上に闘士の炎がメラメラと感じられる。これは面白くなりそう。

いよいよアタックノ
1発勝負の
繰り返して
コマ数秒の戦いに
ワックワック!!

まずは、いつものようにライトチューンドGTRの参考タイム用、OPTやすのGTRからタイムアタック。

実は出走直前まで、オイルエレメントのトラブルで（予備パーツがない）、あたふたしていたのだ。だが、そのトラブルも解消が、念入りに油圧をチェックしつつ、前回のＴーサーキットからの強い味方、よりサーキット向けのアドバン・グロバ（255/40-17）やジーベック製ヘリカルＬＳＤも効きまくりのタイム、2分16秒90をマーク。ＯＰＴシルビアが2分20秒87つてのを考えると、ブースト1・0 kg/cmならまあこんなモンかなア。

トライアルRは、金Q選手の慣熟走行を終え、ブーストを1・35kg/㎡にセット。2分13秒台から10秒台へと徐々にアップさせていく。

が、ここでもんでもないトラブル／ その第1発見者はギャラリイしていたHKS関西サービス・公爵向井。「ちょっと牧ヤン、このタイヤ、ヤバイんとちゃう？」左フロントタイヤを見ると、積載トラックに載せる際に付いたと思われる亀裂寸前のキズをサイドウォールに見え。

「限界アタック中にバーストしたた

「限界アタック中にバーストした」



KKK3 K27 MOJタービンを組み合わせたトライアルR。T1サーキットをメインにテストが繰り返されたRB26エンジンは約530psを発生、各部にスペシャルパーツが盛り込まれている。



サ・挑戦!マシン *check!*

トライアルGT-R

タイム: 2分08秒60

ドライバー：金Q恵司

(ドライ/グローブ/'94.10.29.)

チューナー'sキャノンボールも
総合優勝GET!

ツキまくりのマッケーのおモチャ
RXにコンマ2秒突き放す!!

'95年もウチは
このまま
突っ走ったる
デ〜!

*13474-GT-0

SPECIFICATION	
システムインジェクション	オールラウンドフルチューン仕様
エンジン形式	B6308C17
最大パワー	130kw
タービン	6AR, 421 (2400 RPM)
ワズイストゲート	アジャストワズイ
最大ブースト	1.3kg/cm ²
ブーストコントローラー	505
ワズイストゲート	アジャストワズイ
ピストン	直径47φ
バルブスプリング	直径6
カム/バ/バ	244度/244度
バルブロッ	105mm程度
クラッチ	ノーマルバランス5速
サスサット	直径1.5mm
ボアメスロープ	87mm×72.5mm
互換性	9.9
メインインジェクター	100mm×8mm
燃料コントロールバグ	オリジン(200)×400×200×アベック&MC
燃料ポンプ	ボックストン&メキ
燃料プラグ	ブリックワース
ワズイター	オリジンバル
インタークーラー	ARC Type IIレーシング
オイルクーラー	スエス
エンジンオイル	モタゼータ
エグゾーストマニホールド	オリジンバル ステンレス42.5φ
ワズイ	オリジンバル ステンレス42.5φ×100φ
スチアリング	ビートル25φ
シート	レオパード
シートベルト	ワイラズ
ブレーキローター/ディスク	アベック/Veragon
ブレーキキャリパー/ディスク	ブレンボディスク/Veragon
ブレーキパッド	アベックス製ライアル&P
ブレーキホース	アールズ
ブレーキオイル	ロッキー
クラッチ	505製トリプルブレーキ
シャフト/ディスク	オリジンバル/オリジンバル
コイル/ディスク	サイジン/アイン (717キャット目録)
バルブ	5179オリジンバル&アール(200)×(200)×(200)
タイヤ	アベック/ディスク/244/40-17
ボディ機軸	エグゾースト 21 2700mm×100mm
エグゾースト	オリジンバル&アール(200)×(200)×(200)
その他	オリジンバル&アール(200)×(200)×(200)

