

ガ レージトータルからZ33ターボのテストドライブ及びサスペンションセッティングを依頼されたのは約1年前。初めてそのマシンと対面した時は、まだエンジンが載っていない状態だった。しかしその時既に、このZ33からは何とも言えない威圧感を感じたのを覚えている。それから数ヶ月後、筑波サーキットのパドックで再会した時、エンジンルームの中身を見なくても自分にはその威圧感の理由がどこからくるのかが分かった。

シェイクダウンの儀式であるレブリミットや温度関係の注意点を聞き、エンジンを始動する。Z33特有のNAエンジンとは、根本的に音が違う。聞き慣れたVQ35の“それ”では無かったのだ。安定しないアイドリングに戸惑いながらゆっくりコースイン。1コーナーをインキープで立ち上がり、アクセルを入れる。ブーストが掛かった瞬間、あの威圧感が何だったのかがすぐに分かった。強烈なパワーとトルクで、タイヤは全くグリップしない。あの威圧感は、僕に対するマシンの挑発だったのだ。

Tuned  
Z33  
Special!

# TOTAL Z33 Turbo Super Impression

## 4速でもかまわずホイールスピンする トータルのZ33ターボ 失われつつあるチューンドの刺激

### SPECIFICATION

#### ENGINE

- HKS FORGED(鍛造)ピストンKit(ローコンプ)  
圧縮9.0 排気量3513cc
- HKS 断面コンロッドセット
- メタルヘッドガスケットφ97×0.7mm
- HKSバルブコブラス ブイカムKit Pro  
IN264×10.5mmリフト EX264×10.2mmリフト
- NISMOバルブスプリングセット
- NISMOオイルポンプ
- NISMOクランクメタル
- NISMOコンロッドメタル  
その他加工多数
- インジェクター:サード製850cc
- レギュレーター:サード製
- タービン:HKS TO4Z 63T オリジナルKit
- HKS GT2 W/G(ウェストゲート)
- HKS GT インタークーラー GT-R用
- ファンインタークーラー/バイピンング
- 燃料ポンプ:サード製
- HKS 15段#12オイルクーラー
- コヨー ラジエーター銅3層
- TOTAL EXマニホールド/アウトレット/Fバイパ
- 制御:HKS Fcon V PRO  
HKS EVCS  
HKS ナビゲーター PRO  
ピリオン・ファンコントロール
- クランクバイス:SHウォータースプレーX2(Forインタークーラー/Forラジエーター)

#### SUSPENSION

- TOTAL レーシングギア ダンパーKit:F14kg/mm R 27kg/mm  
(BROS直巻きスプリング対応リア車高調バー)
- フロントAアーム:TOTALアッパーリンク
- スタビライザー:オートリファイン
- ホイール:RAYS TE37 10.5J×18 OFF+15

#### BLAKE SYSTEM

- F フレンボ8ピストンφ380 Rフレンボ 4ピストンφ355

#### AERO PARTS

- ingsタイプE フロントバンパー/カーボンボンネット/サイドステップ/GTウイング
- エスプリ:FRPリアゲート

「おまえ乗れんのか?」と言わんばかりの圧倒的なパワー。ラジアルタイヤでは、真っ直ぐ走らせるときでさえ気が抜けない。マジで乗りこなせるのか? そんな不安と戦っていた僕だったが、先に根を上げたのはマシンの方だった。あつという間の水温上昇。全開のアタックでは、1周もたないのだ。

とはいえ僕の仕事はサス・セッティングにある。そこですぐさまフルラップは諦め、セクターごとのアタックでセットを見直す事にした。

トータルのZ33ターボは、同じ車種でも通常のNAとは全く違う動きをする。ブーストが掛かった瞬間、ウイリーしてしまうかのごとく一気にリアが沈み込み、リアタイヤはいとも簡単にブレイクしてしまう。スプリングレートが全く足りていない。完全な腰砕け状態だ。実はこのマシン、いち早くリアに直巻きツインスプリングを試着していたのだが、狙っていたグリップが全然得られない。この時のメインスプリングは18kg/mmだったのだが、すぐさまレート不足と判断し22kg/mmに変更を試みた。しかし、それでもまだ全然足りない。1コーナーやヘアピンの立ち上がりは、ハーフ・スロットルでもホイールスピン

が止まらない。シフトアップでこれを止めようにも、ブーストが掛かれば再びスピニングが始まる。バックストレッチでは4速ギアのまま、リアタイヤを空転させながら最高速が200km/hを超えた。ラジアルではなく、グリップの高いSタイヤ等に替えたらいったい何キロまでその最高速が伸びるのだろうか? そんな疑問を残しつつ、一回目のテストは終了した。

それから約1ヵ月後、トータルは水温対策を施し、僕はリアのメインスプリングを27kg/mmにまで上げ、2回目のテストを向かえた。だが残念な事に、1周のフルラップもする事なく今度はエンジンブロー。暴力的なパワーとトルクに、今度はタービンとエンジン本体が根を上げたのだ。サスペンションの感触は前回より良かっただけに残念な結果とな

