



ったが、改善の方向性は見えてきた。スプリングレートは今回よりも少しだけ下げた24kg/mm辺りが良さそうな感触。それに合わせてダンパーはリアのバンプ側の特性変更を行う事にする。動き始めの低速域は現状位が良いが、高速域はもう少し減衰力をUPしたいと感じたからだ。

それから約7ヶ月後の先月末、この取材によって久しぶりにそのステアリングを握った。まだNEWエンジンの慣らし中という事でブーストは封印。それでも以前よりもスムーズに回るエンジンフィールを僕は感じ取った。パワーを落とす事でバランスを取るのではなく、あくまでパワーに耐えられるエンジンを作る事で、一段階上のバランスを取る。詳細な説明を受けなくても、そんな“作り手の意気込

み”を感じる事が出来た。

次回のテスト日程は未定だが、以前のパフォーマンスを凌ぐ事は必死だ。サスペンションセットの方向性も見えて来た今、アタック用のSタイヤを履きフルラップを行った時、このZ33はいったいどんなタイムをたたき出すのか？ 最高速は何km/hまで伸びるのか？ 非常に楽しみであると同時に、ひしひしとプレッシャーも感じる。エンジンとタイヤが最高の状態である時に、ミス無く1周のスーパーラップをまとめる事が出来るのか？ しかし、そのヒリヒリするような感覚こそが、トータルZ33の魅力であり、魔力だ。このモンスターマシンとドライバーである僕がリンク出来た時、このZ33ターボがZ33の歴史に新たな1ページを開く事になるはずだ。



**Driver**  
間野敏和  
Toshikazu MANO

第2特集でも登場していただいたBROSのイケメン店長・間野さんは、このトータルZ33の足まわりもプロデュースしている。もちろんサスペンションは「TWIN-SYSTEM」。涼しくなったところに、再アタック！