

オフロード 1月号 1992年

スープラ2.5ツインターボ byトライアル

ナンパなストリートランナーに喝!
これがトライアル流過激ストリート仕様だ

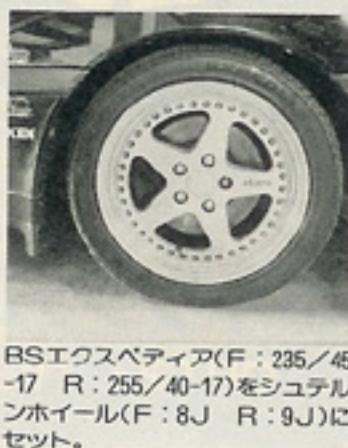
OPTアイ パワー感に感激!



一見、車高短に見えるが、これはオリジナルフロントリップ(ボイラー価格4万2000円)の影響か。それにしても、これだけでも腰高感が解消され、アグレッシブなスタイルになるものだ。



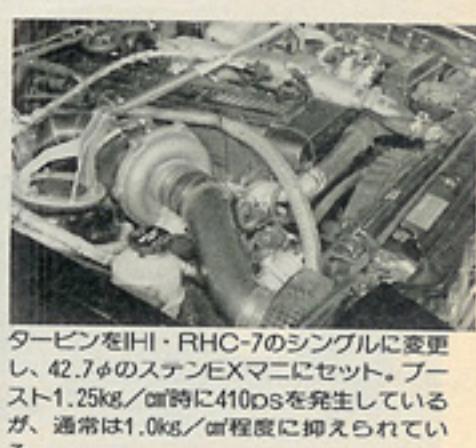
高速ツーリングはお得意のスープラだけに、イザとなれば踏み込める余裕が頗もしい。



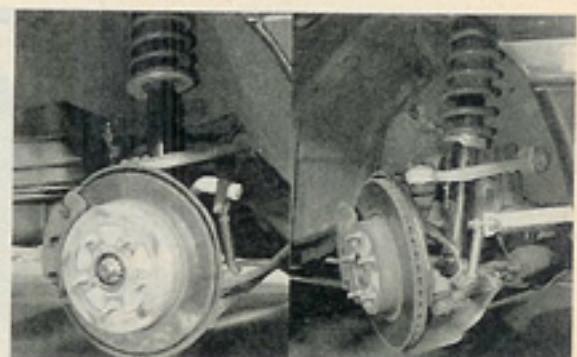
BSエクスペティア(F:235/45R17 R:255/40R17)をシユテルンホイール(F:8J R:9J)にセット。



マフラーは人気急上昇中のアルテアマフラーをチョイス。サイズは入口から出口まで80cmのストレートタイプだ。



タービンをIHI・RHC-7のシングルに変更し、42.7kgfのステンEXマニにセット。ブースト1.25kgf/cm²時に410PSを発生しているが、通常は1.0kgf/cm²程度に抑えられている。



足まわりはビルシュタインショック(伸び側40%アップ、縮み側25%アップ)にRSSTサス(F:8kg R:3.6kg)の組み合わせ。乗り心地重視のセッティングだが、arcスタビガコナーリング時にきつたり、足を引き締めてくれる。フレーキはホース(アールズ)&パッド(オリジナル)のみ交換。

トライアルスープラといえば、以前0-300km/hに挑戦してきた7MG版が印象に残っている。惜しくもエンジントラブルにより298km/hで失速したもの、回転を稼ぐためにショートストローク化するなど、ハンパはキレイのトライアルチューンの神髄を、キッチリ、見せてくれからだ。さて、このマシンは、1JZ-GTEエンジンを積んだニュータイプ。ストリート仕様とはいうが、相変わらず過激が売りのトライアル流ストリートチューンとは、どういうものか、興味しんしん。なんだって最近のストリートでは、C

P十マフラー程度のライトチューンが主流だからね。

が、しかし、さすがはトライアル。C P十マフラーならやんない方がマシ、とばかりに、お得意のターボチューンでスープラをよりパワフルに仕上げてくれた。

また、エンジンは基本的にノーマル。タービンをIHI・RHC-7に換装し、シングルターボ化。これは、タービンを大型化することで高回転パワーを稼ぐというコンセプトだが、なにしろRHC-7はどちらかというとMAX SPEED重視のタービンだけに、街乗りには不可欠の低速レスポンスの悪化が気になるところ。

しかし、コイツはいま時めずらしいドゥカンターボ的なパワー・フィーリングだ。ブーストが立ち上がるのは3500rpmあたりだが、実際に加速を始めるのは4000rpmから。そこから突然、強烈に加速するという感じ。さらに踏み込むとタコメーターは一気に6500rpmまで回り、しかも、そのパワーの盛り上がり方には堪えろしいものがある。どちらかといふとこのクルマは、高速道路メインのストリート仕様つてところだろう。

グローブBOXを外し、メーター類を装着。左からEVC、Rebic II、PFC F-CON、排気温度計、ブースト計だ。



レカロシートにサベルトの4点式シートベルトは、もうトライアルチューンの定番。

う気を遣うのは確かだ。
が、この辺は、チューニングカーに一家言を持つ牧原社長にいわせれば、「このくらい乗りこなせなきゃ走り屋じゃない」とことになるのだろう。ちなみに、そのエンジン特性も、「チューニングは実際に乗ってみて体感できるくらいじやないと意味がない」という彼ならではのセッティングなのである。

足まわりは、乗り心地がいいわりに、コーナリングでけつこう踏ん張ってくれる。もちろん、スープラ特有のアンダーライザ効果で、安定感がかなりアップしている気がする。が、そのかわりに、傾向を解消するほどじゃないが、スタビライザ効果で、安定感がかなりアップしている気がする。

発進時にフルパワーをかけると唐突にリヤが暴れる傾向がある。この辺はたぶん、スタビの逆効果だと思われるが、セッティング次第で解決できるだろう。

とにかく、明らかに最近流行のライトチューンとは一線を画す、このスープラ。あくまでもチューニングの面白さにこだわるトライアルのコンセプトが100%生きられたクルマであることは間違いない。チューニングをファンションと考えるが、それともパッションを求めるのか、さあ、キミはどっちだ?