

そんなことで、エンジン特性も—I—G—I—G—Iよりは回らないし、7M—G—Tほどトルクはない。でも、それなりにチューニングをしてあげたら、7M—G—Tのようなトルク感を出だすことができ、なおかつ—I—G—I—G—Iのようによく回るエンジン特性にすることができるんじやないかという考から、トライアルでは次のメニューを完成させた。

『全域に渡つてどこから踏んでもフランットに立ち上る特性のエンジン。……』の条件を満たすためには、チューニングの要ともいえるタービンのセレクトが最も重要だ。

RHC7だったといふことだ。
しかし、ただ單にRHC7が
エンジンとの相性がいいからと
いって、これに合う適當なEX
マニホールドを付けねばいいと
いうものではない。そのエンジ
ン、そのタービンに合ったバイ
ブの長さや径なども考へて装着
しなければ意味のないものにな
ってしまう。

分を補うために追加を使つていいというわけだ。

スープラのフロントマスクに迫力感をあたえるバーツ、それがトライアル自慢のフロントリップスポイラーだ。



のひとつだ。
スープラに関しては、今ま
にも何百台というチューニン
を手がけてきただけに、さま
まなデータ、ノウハウを持つ

いる。それだけに、ユーザーのニーズに答え、その中でトータルバランスのいいハイレベルなチューニングをトライアルではしてくれるはずだ。

ストリート仕様 乗り手を満足させる チューン!

このスーパーでチューインガムを求めるのはなく、ストアでいかに速いか、という手が取られた。それを一つも4.2坪といふ。



マフラーはオーナーの好みから
アルテアの80%を整備している

ブ径が42・6 もので、その性能だけに重点が置かれ作られている。つまりこのタービンを使つて太いトルクを生み出すためには、この46・6 もどいう径がいろいろと試した結果、一番いいということが判明し、採用されたというわけなのだ。

メインインゴットの
一の品質を上回る。
他製のGR.つや足り
ツキが悪くなる。も
のな」とねじ止め
8メートルの鋼鉄ヤンバル
ヘッドーを導入。

☆トライアル推奨キットバーツ
1JZストリートチューニングキット
価格350万円

**1JZストリートチューニングキット
価格350万円**

☆トライアル推奨キットバージ

**1JZストリートチューニングキット
価格350万円**

