

のセラミックタービンをフルに生かしてコレだから、やっぱりターゲットをゼロヨンに絞るとタービンを交換するしかないよね」と話してくれた。

トリアルがこのMR2に組み付けたタービンはK3T-3070。その特性は中速域に入ってからブーストが立ち上がったいく高回転型のタービンだがMR2に装着した場合は低速域でもタルさはそれほど感じないらしい。

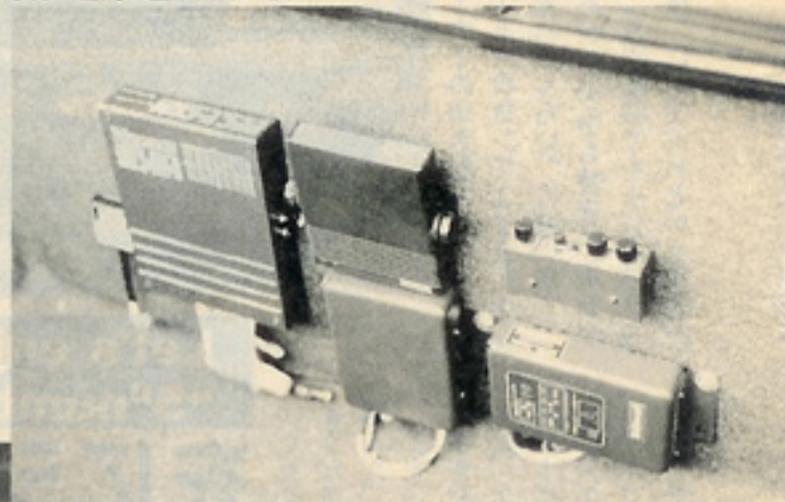
これは、ノーマルカムが低中速型に作られ、なおかつギヤ比が全体的にローギヤードに設定されているからなのだ。このカムとギヤ比のおかげでシャープな吹け上がり感を崩すことなく高速域まで一気に加速していく特性が手に入ったというわけだ。ノーマルの特性を徹底的に知った上でのこの選択はさすがといえる。

このK3TタービンをマウンとしているEXマニホールドはノーマルのままで。しかし、排ガスの流れを良くする意味で純正マニには研磨処理がされている。

燃料系は、メインインジェクターをノーマルのまま残し、380ccの追加インジェクター2本で補う形を取った。ここでポイントになるのが追加インジェクターを打つ位置。追加を打つ場合に一番安全な場所はマニだけど、スロットルに近いから乱流が起るんだ。だからウチではマニには打たずにパイプに打つようにしているんだ」と牧原さん。

これらをコントロールしてい

MR2のCPIはトランクに設置されているので各補器類はトランクルーム内に置かれている。



Let's enjoy "5" number

ノーマルの持ち味を生かしたチューニングで3リターボと渡り合おう!

るのはFicon、GCCII、レピックの3点だ。

この領域に入るとインタークーラーの交換も効果的だ。MR2の場合はリヤ右側のダクトからエアを取り入れているので冷却効率はかなり悪い。最低でもこのMR2が装着している純正交換タイプの3層構造インタークーラーくらいは装着したい。これだけでも10~15psのパワーアップにつながるらしいぞ。

トのTRD強化クラッチを装着しているが、これでも高回転でつなげば滑ってしまうらしいから、ツインプレート装着するのが得策だ。

伝達系のチューンはトラクションの掛かりがいいぶん強化する必要はある。それが今回のようなゼロヨンチューンともなればノーマルでは完全に役不足だ。このMR2にはシングルプレー

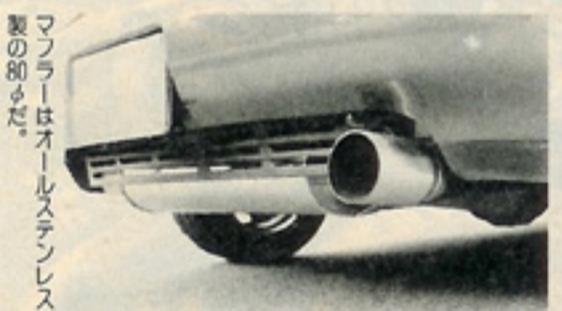
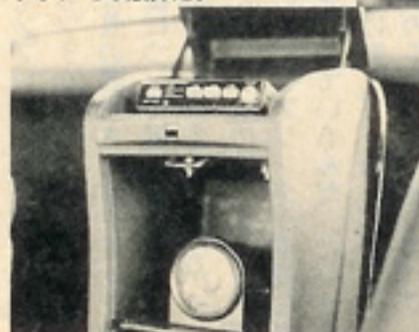
今後トリアルでは、もう一度このMR2を見直し、カムのプロフィール変更によるエンジン特性の違いをハッキリと出し、一般ユーザーのために役立てていくそうなので期待したい。

この仕様での最大出力は、MAXブースト・4kg/cm²時に330ps。足まわりを含めたセッティングが煮詰めればゼロヨン1秒後半はマークするだろうとのことだったから、その実力は3リターボと渡り合うには十分だといえる。

ホイールはSSRを装着している。



EVCで高められるブーストは1.4kg/cm²。これがノーマルガasketでの限界だ。



マフラーはオールステンレス製の80mmだ。



レカロシートはトリアルチューンを受けた車には必ずといっていいほど装着されている。



MR2