



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スボイラー（価格4万4千円）の影響か。それにしても、これだけでも最高感が解消され、アグレッシブなスタイルになるものだ。

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、ハンバはキライのトライアルチューンの神髄を、キツチリ、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一体、どういうものか、興味しんしん。なんだつて最近のストリートでは、C

トライアルスープラ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。

まず、エンジンは基本的にノーマル。タービンをIHI・RHG-7に換装し、シングルターボ化。これは、タービンを大柄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RHG-7はどちらかとていうと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。

たた、心配していたとおり、低速トルクがやはり不足気味で、誰にても乗りやすいって感じじゃない。クラッチがトリブルだってこともあるが、発進にけっこ

BSエフスペディア(F:235/45-17 R:255/40-17)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80mmのストレートタイプだ。

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

グローブBOXを外し、メーターホルダーハウジングを装着。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。

この辺は、チューンド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。

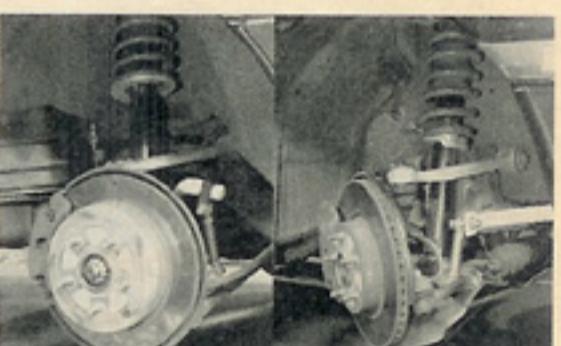
スープラ2.5ツインターボ byトライアル

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!



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らしい。



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スタビガコーナリング時にさっかり、足を引き締めてくれる。ブレーキはホース(アールズ)&パッド(オリジナル)のみ交換。

う気を遣うのは確かだ。
が、この辺は、チューンド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」という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つてみて体感できるくらいじゃない」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ナー効果で、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、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ッショナル考へるか、それともパッションを求めるのか、さあ、キミはどうだ?