

タイム計測をしてみようということまでこぎつけたのだ。

テストコースは、トライアルお得意のT1サーキット。本番テストの前日に軽く試走してみたところ、ウエット路面にも係わらずタイムは、2分4秒となかなかのもの。幸い明日は晴れだっというし、これは期待してもよさそうだぞ！

翌日はバッチリ晴れ、コースもところどころ濡れているけど、ほぼドライコンディションだ。

ドライバーは、トライアルの開発ドライバーの金Qさんだ。

数周のアタックであっさり1分55秒58をマーク。これは、T1サーキットの2とターボのコースレコード、1分53秒台（HKS関西の向井さんがランエポで記録）まで、あと2秒というものだ。サスのストローク量やタイヤサイズ、エンジンのフィーリングについてもまだまだこれから、ということなのでレコードを塗り替える日も近い、といったところだ。

ドライバーの金Qさんに、これからのチューニングポイント、さらに課題を聞いてみよう。

トライアル開発・ドライバー 金久憲司



今回はオートサロンに出展する状態で走ってみただけで、サーキットでタイムを出そうと思ったらまだまだやるべきことがある、ってかんじで



「まずはノーマルで走って……」の予定通り、ノーマルのデータを取ったみたら1分59秒だった。オーリンズサスを入れたところ、ナント実質4秒ものタイムアップが果たされたことになるんだな、これが。

すね。これからの煮詰め段階です。215の17インチのタイヤを使っていますけど、タイムアタックには幅を広げて225の16インチを使ったほうがいいんじゃないかと思えます。

足まわりは、ブッシュ類がまだノーマルだし、スプリング（現仕様はF9kg/■、R8kg/■）もいろいろ試してみないとダメですね。セブラにガンガン乗り上げてコーナーリングできるようなにならないと、タイムも詰まってこないでしょう。

コーナーの立ち上がりで早めにアクセルを開けると、アンターが出てしまうFFっぽいところもあるから、フロントに1ウェイのLSDが欲しいところですね。

50秒台を狙うためにはエンジンのパワーがもう少し欲しいですね。FF感覚で走れるクルマですから、キマれば誰が乗ってもグリップ走行で速いクルマになりそうですよ。

トライアルインプレッサが「T1サーキットで50秒台を目指す」とはいいっても、ストリートでの使い勝手を犠牲にしたチューニングはしない、というのがコンセプト。だから内装などはそのまま、しっかり5人乗れる状態なのだ。OPT2インプレッサの「オールマイティな使い方のできるクルマ」というコンセプトに対して、オールラウ



なんとカオトサロンにドレスアップパーツはすべて間に合った。リヤスポイラーもサイドステップも、ストリートで使えるさり気ない形に仕上がったでしょ！

エンジンルームではアベックスのスーパーインタークーラーを装着したところまで、タービンなどエンジン本体によるパワーアップはこれからの楽しみ！



エアクリナーを高効率なモノにしたことにもなって、アベックス-AFC（エアフロコンバーター）によりエアフロ信号の補正を行い、燃調はFマネージ・Q/NとAIDで取る。そしてブーストをAVCRにより0.9kg/cm²まで高めている。



T1サーキットの目標は
あくまでも1分50台！