



TRIAL S13 SILVIA

トリアル プロジェクト 問い合わせ/☎0722-54-9777

これが、生粋のトリアル チューンは、純正パーツを多用



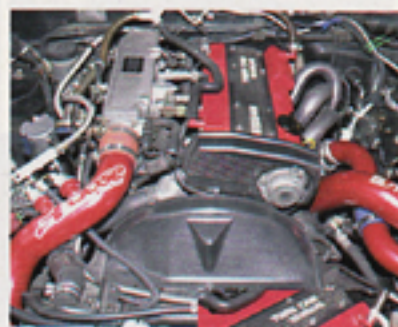
リアスタイルはバンパーからウイングまですべて純正。横ツキだけのトランスフォームはオーナーのこだわり。

TRIAL S13 SILVIA TRANSFORM DATA

オリジナルフロントスポイラー	7万9000円
S13.5ブレーキシステム	27万8000円
K3Tタービン	22万8000円
ブリッツEXマニホールド	16万円
オリジナルマフラー	7万9000円
HKSインタークーラー	17万8000円

ホイールはAVLレボリューション。タイヤはダンロップのW1スベックRを履いている。

メーターと時計類で埋め付くされている内装がチューンドマシンらしい。



タコ足はトルク重視タイプ。K3Tタービンの装着でも、このタコ足を使えば興りにはくはない。



CAエンジンはちょっとブン回すとすぐにオイルが上がってくるので、オイルキャッチタンクは絶対に必要だ。



メインパイプ70φから115φで抜くオリジナルマフラー。排気効率をとことん達及したモデルだ。

エッジを利かせて押し出しの強さを見事なまでに演出している。左右、センターのダクト処理は絶妙だ。



S13 SILVIA 変身術

トリアルではS13.5というユニークなネーミングを与えたオリジナルパーツをリリースしている。その内容は、SRタービン改に容量を上げたインタークーラー、インテークパイプとS14用ローター&キャリパーを流用したブレーキシステムだ。どのパーツもトリアルが純正交換タイプとしたもので、加工は一切必要としないから、完全ポルトオンで装着可能な優れモノだ。

今回は、当然このS13.5のキットを組み付けていたS13シルビアの紹介を予定していたのだが、残念ながら修理に入ってしまった。そこで、トリアルが、それとは別にもう一台のシルビアを急、用意してくれた。ベース車両はCA搭載のシルビアだが、そのチューニングメニューが凄い。CAエンジンは内部までカリカリの状態。排気量はそのままだが、圧縮比もかなり上げられている。

パワーを引き出す要となるタービンについては、K3Tタービンに交換されている。エンジンルーム内を見て、特に印象的だったのが、このタービンを固定しているEXマニホールドの形状だ。シルビアに関しては、今までも色々なタイプのEXマニホールドを見てきたが、ここまで長く、しかも曲げの付いたタコ足を見たのは初めてだ。トリアルのチーフメカである島中さんの話によると、この部分で排気抵抗を作ることによって、意図的に排圧を高めて、低中速域でのスカスカした感じをなくしているとのことだ。

CAエンジンというヤツはノーマル状態でも低速トルクが細い。しかもタービン交換を施せば、そのトルクが細い部分がモロに現れる。そうした部分を補うためのチューニングもしっかりと行うあたりはさすがだ。トリアルのクルマが速く、しかも乗りやすい理由のひとつは、こういったデメリットを徹底的に解消させるメニューが組まれているからなのだ。キットをポン付けするだけでは速いクルマは生まれにくい。そのキットをどのようにうまく使うかがチューナーとしての腕のみせどころ。そうしたトリアルの主張が、このクルマのいたるところに感じられる。