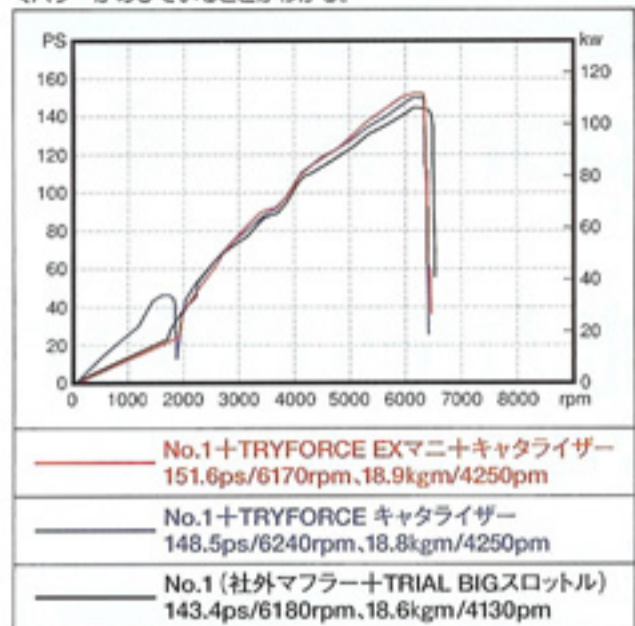


社外マフラーとトライアル製ビッグスロットルを装着したMR-Sをベース(黒)に、スポーツキャタライザーのみの装着(青)、スポーツキャタライザーとともにEXマニもトライフォースに換装(赤)と、比較したパワーグラフ。キャタライザーのみで5.1ps、さらにEXマニで3.1psが上乗せされ、143.4psからの8.2psアップとなれば、その変化をしっかりと体感することが可能だ。どちらも2800rpmあたりでベースに差をつけ、VVT-iが切り替わった4200rpm付近で大きくパワーがのびていることがわかる。



レイアウトはパワーに定評のあるトライフォースのステンレス製マフラーを踏襲。メイン径60φ、テールエンドは100φの泡弾デザインとなる新作のチタンマフラー(13万2000円)。また、触媒にメタルを採用したスポーツキャタライザー(12万7500円)は、セリカ(ZZT231)につづく2車種の設定。まず後期6MT仕様からラインアップされ、つづいて前期5MTが追加される予定だ。

排気チューンで激変するパワー&トルク 1ZZ-FEの実力を存分に引き出す!



「旧産車ははじめからオートコラしさがブンブンしてると、トヨタ車、とくにMR-Sはここが女性らしさがあるクルマなんよな。でも手をくわえてやることでオートコラしさが漂ってくるのがオモシロイ。排気チューンで可能なだけパワーを引き出しながら、さらに軽さもツメとるから、1ZZ-FEエンジンのままで踏むのが楽しくなると思うよ」。

ハードトップは写真のカーボン製(29万4000円)にくわえ、カーボンケブラー(31万5000円)、FRP製(21万円)の3種がラインアップされる。リヤガラスはポリカーボネイト製で、これをギリギリまで小窓化することで、純正オプションのハードトップに対し、カーボン製で10kgのアドバンテージを持っている。また、小窓化はリブを大きくとることにも貢献し、さらに窓枠部をカーボン2層として強度を徹底的に追求。なお、純正アタッチメントで脱着できるほか、純正ハードトップのルーフィニングも移植可能だ。



OPTロオリのストリートインプレ! 中回転域の勢いある吹けあがり エキゾーストノートが痛快だ!!

まず先に、MR-Sをまともに運転するのは初体験だったため、比較インプレをお届けできないことを謝っておきますが、いや~MR-S、イイじゃないですかあ。

なんといってもボディが軽い!! ハードトップ化はかなり効いていると思うけど、1トン弱のボディにリヤミッドシップエンジンっていうパッケージングはそれだけでオモシロい。

ほとんどストレートのみでの試乗だったんだけど、レカロのフルバケが入っていたこともあって、挙動がわかりやすく伝わってくるし、こいつを振りまわして遊んだら相当楽しそうだ。

それに4000rpmあたりからのエンジンの伸び感が最高!! “グワッ”と勢いよく加速していき、あわせて後方からエンジン音とともに届けられる排気音もあって、思わずアクセルを踏みこみたくなります。この加速フィールとサウンドは、マジで気持ちイイ!!

ちなみに中古相場をインターネットで調べたら、後期6MTの走行2万kmの極上モンが80万円くらいで買えることが判明。もともとルックスは大好きだし、個人的にかなりソノられてしまいましたよ。

装着されているEXマニ(13万6500円)も、TRYFORCEのオリジナル1ZZ用。純正はパイプ内径が34.8φとかなり細くしぼりこまれており、これを40.3φとして排気効率を高めている。トルクは落とさないどころか実用回転域で向上させることに成功していて、ピークパワーとともに街乗りでのあつかいやすさも追求された逸品だ。



MR-Sには、排気量1794cc、ボア×ストロークはφ79×91.5mmというロングストローク型で、最高出力140ps/6400rpm、最大トルク17.4kgm/4400rpmの1ZZ-FEのみが搭載された。このデモカーはあえてノーマルエンジンのまま、吸排気チューンのみでパワーアップを敢行している。

R-Sは年式的にもサーキットニーズが高まるとなるんよな。でも、オープンやからロールオーバーをつけなきゃならん。そうなるよ、ライトウエイトスポーツっていう魅力が半減してまうやろ?」と牧原サン。

ハードトップ化ならソフトトップを取りはずすことができるので、むしろ軽量化することが可能。また、純正オプションのハードトップよりも軽量なのはもちろん、リブを大きくとることで強度も徹底的に考慮するなど、トライアルがサーキットでテストを重ね、性能を熟成させてきた自信作だ。

比較的手軽に購入できるスポーツカーがすくなく、車重増加の一端をたどる現状を考えれば、MR-Sはいまこそ「オイシイ」チューンドベースだろう。トライフォースエアロでスタイリングを決め、まず吸排気チューンで純粋にリヤミッドシップを楽しみ、さらにエンジンチューンでモアパワーを……と、豊富な提案がトライアルにはそろっているのだ。