

個性的なデザインや希少性がお気に入り  
ボクにとっては1分の1のオモチャです！



めずらしいクルマで、オーナーの愛着もあから、ムリなチューニングはしとらね。むかしの特選を参考に、当時のラリーカーのカラーリングを再現したりとか、スチールホイップを再現してついでにドバイピングランプを再現したりとか、まあいろいろやっただけね。



トリアル  
マンキー牧師

「クルマは純正のままでいい。チューニングは基本だ。アフターパーツはほぼ皆無。そこでM X 63リカ水X純正の水

**3** 人のオーナーとして岡村は22年前。トリアルとのかきあいもそのころからにある。「トヨタがサブアリアリで3連勝した名車ですから心踊りましたね。前のふたりのオーナーはダート走行でましたけど、ボクは街乗りのみ。とにかく長く楽しめるように手直しします」と岡村さん。

すでに前のオーナーのとき、5速クワトロと機械式S/D、TRD強化フレーム、FRPボンネットなどが装着されていた。岡村さんの手にも、やっけてからは、メンバをかねて1マイルでは不足しないぶんをおきながらチューニングが基本だ。というよりもアフターパーツはほぼ皆無。そこでM X 63リカ水X純正の水

OWNER  
岡村サン



Feature  
02

TOYOTA  
**CELICA**  
GT-TS [TA64]

Tuned by TRIAL

トリアル 大阪府堺市美原区月上87-1 ☎072-369-3539  
<http://www.trial.co.jp/>

What's TA64

発売年月 1983年10月

黄金世代度 ★★★★★

レア度 ★★★★★

チューニング適応度 ★★★★★

200台限定のグループBホモログモデル。エンジンは3T-GT(1770cc)のボアを0.5mm拡大し、排気量は1791ccとした4T-GTを駆動する。スベックは160ps/21.0kgmで3T-GTと共通。また、競技ベース車両のため、密着型フロントフェンダーやリジッドボディサスをそなえるのがベース車TA63とのちがひだ。



4T-GTはノーマルでインタークーラーが装備されていないため、MA63専用冷却系を標準。ラリーエターも、ノーマルと2段階式+電動ファン仕様として冷却性能を高めている。また「車中コンラップ」を装着して、エンジンルームに火災が起つては、なんと日本デンソー製のフォーークリフト用が流用されていたりする。

競技ベース車両らしく耐久化やメンテナンスの向上をねらい、セムレーシング試からリフトアップ式に改良されたリフトサスからTA64が標準。マフラーもメーカーが提供したため、トリアルでフッ素樹脂製のステンレス製を装着する。



オイルは0.2リットル(サーブリスモGTを標準。GD/CEGA前の方も標準と30mlスプレーを介してオフセット量を修正している。足まわりの最新TRDのラリー用で、純正スプリングが組みかわされる。



メインメーターはスタック製に交換され、タコメーターも中央にファイブスピードと衝突設計をヤマト、運転席はパコSPのクランクスを付したフルハース。助手席は870mm×900mmのフルハースが装着される。また、TA63用オートエアコンを流用調整して快適性も高めている。

冷気インタークーラーを追加し、ラリーエターは純正を2段階式に改造してトヨタの他車種用ファンを流用したり。5年ほど前にメインメーターが動かなくなったときは純正メーターが絶版だったため、50万円かけてスタックのオリジナルタイプを導入してたり。といったかんじ。

岡村さんいわく「以前、ドリアーを買ったんですけど、国内に残っている最後のモノだったようで、なんと1割5万円、左右で10万円です。また、ボクにとってTA64は1分の1のオモチャみたいなもので、これからもがんばって乗りつづけていきますよ」とのことだ。