

**トライアル
出展車両**

S15シルビア快適ストリート仕様
JZA80スープラ・3Sターボ
その他4台はユーザーカーを中心に選択中

今年のプレゼントキャンペーンは
MR-Sが当たるでえ。
詳しくはブースまで来てちょうダイ

トライアル/マッキー牧原



トライアル

この3日間ショップは休業して
オートメッセに集中しまっせ

毎年、派手なブースで賑わっている
トライアルは今年もパワー全開、この
3日間はショップを休業し、全スタッフ
でオートメッセに全力投球する予定だ。
出展されるクルマは計6台。アベック
スAX53B70、クアンタムサスペンショ
ンキット、トライフォースエアロパーツ
&レカロなどを装着したS15シル
ビアのストリート仕様は3S-G+GT
3240をスワップしたおなじみの

JZA80スープラ走行会仕様。そして
後の4台はまだ未定、ストリート仕
様のユーザーカーを主体にこれからセ
レクトすることになる。一方ブースの方は、
オートメッセならではの超低金利即売
会の他に今年1年間をかけてMR-S
が当たるプレゼントキャンペーンがこ
ころからスタートすることになる。もち
ろん4~5人のキャンペーンギャルが
ブースを盛り上げてくれるぞ。



TD05ターボをフルに
使うための5E換装！
ピーキーさが消えた！



エンジン本体は1.3リッターの4Eからサイノスβ用の1.5リッター5Eに換装。圧縮比は8.7の設定。4Eの時はブーストアップで160ps、タービンのみTD05に交換した時点で187.5psだったのが、一気に282.47psまでパワーアップ！同時に低速トルクもアップし、乗りやすさも向上しているのだ



タービンはTD05。下も重視というので、それほど大きくはないがブースト1.2kg/cm²で282.47psを絞り出す

下からスムーズに出るトルク特性をめざしました

「このボディで300psというのはなかなか初心者には危険な仕様ですね。まあ彼(引田サン)なら大丈夫だろうという信頼の元に作ってますが、やっぱり雨の日は乗らないほうがいいかも…。それでもできるだけ下からトルクの谷がないように乗りやすく仕上げます」

パワーに負けないボディチューンも満載!!

ウレタン補強



「実用性を犠牲にしなかったの…」ということで、ロールバーを入れずに施した。効果は十分体感できるぞ!

どんどんエスカレートしていっちゃうんです!

「今は4000rpmから7300rpmあたりがパワーバンドなんですけど、ハイカムを入れて8500rpmくらいまでは回りたいですね。あとはAE111の6速ミッションも入れたい。もちろんその時にはクラッチやデフもやらなきゃいけないでしょうけどな」

クスコのロアアームバーは加速時に足が開くのを抑える。ハイパワー&ハイグリップゆえの対策なのだ



Fタワーバー

Fタワーバーはクスコのカーボン製のものが入っている



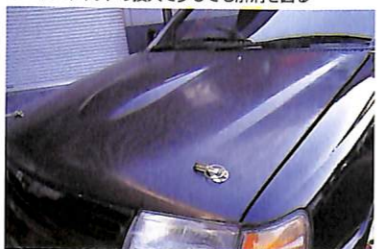
ロアアームバー



Rタワーバー

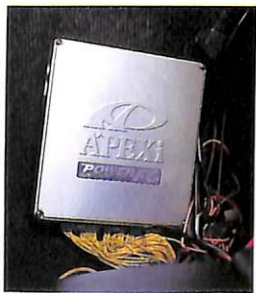
ワンオフの3点式Rタワーバー。3点式にすることでリアのバタつきが大幅に少なくなったそうだ

FFSスポーツで問題となるのが、フロントヘビーの重量配分。カーボンボンネットの投入で少しでも解消を図る



インタークーラーはJAMの前置きタイプに変更済。オイルクーラー、ラジエーターなどクーリングパーツも対策済

アベックスのパワーフレッドは低速重視のセッティングがとくに良かった



187.5psというから、まずまずだと思っただけ、4Eのコンロッドはどっちもピーキーで乗りにくくなってしまうのだ。そこでキャバシティアップこそ最も効果的なチューニングとの言葉を信じて、エンジンをサイノスβ用の5Eへと換装。タービンはステップアップせず、あえてそのままのTD05。かねてからの課題であったドライバビリティーの向上を狙ったのだ。結果、これが予想以上のベストマッチ。低速から十分なトルクが出てくるし、ピーキーさを感じさせず、スムーズに高回転まで回っていく。しかもパワーは282.47ps、たった200ccにしては上々の効果ではないか。もちろん足回りもそのパワーを受け止めるように強化されている。ただあまり硬いのは街乗りできづくなるからということでスタビやロアアームバーで処理し、パネレーター自体は柔らめ。

「小さなクルマは少しシジッただけでも効果がすぐに現れるから楽しいですね。ちょっと変えてもすぐに効果が体感できる。それに振り回せるところがいいですね。もっともこれだけパワーがあると乗れない時は、ホントじゃじゃ馬で難しいんですけどね。でも実用的なところと静かなところはともに入っているんです。ひかえめなサウンドで爆音車に勝つなんてちょっとオシャレでしょ」。

確かに静かですが、ちっちゃいクルマで大型の爆音車に勝つなんてカッコイイけど、ちょっと意地悪なんじゃないですかね。でもそこが小型車の魅力なんだよね。気合が入ってないと乗りこなせないじゃあ馬。でも乗れる時は、その軽いボディにビッグパワーを活かして、かなりブイブイいわせられるハズ!

5E換装+TD05で282.47ps!

炸裂!! トライアルEP82スターレット

TD05 16G TURBO Turbine

クルマを楽しむ
倍増計画

TUNING WAVE

外観はカーボンボンネットとリアスポがちょっと気になる程度なんだけど、実はコレ、282.47psという超強烈なチューンが施されたFFモンスター。サイノス用5E換装EP82なのだ!

トライアルスタッフ
川端弘祥サン

FFで約300ps!
禁断の仕様です

次はハイカムや~
まだまだイクで!

EP82オーナー
引田耕生サン

外観はさりげない仕様、実はバカっ速なんです!

TUNE DATA
5E-FE換装 HRFピストン、ヘッドガスケット サイノス純正カムシャフト 圧縮比8.7 アベックス・パワーFC HKSパワーフロー サードマフラー、ウエストゲート タービン:TD05-16G EXマニ ホールド:HRF JAMインタークーラー アルミ2層式ラジエーター TRDクラッチ、LSD 車高調 キット:ティンHA (F)8kg/mm (R)7kg/mm AE101純正キャリバー&ローター ブースト1.2kg/cm² MAX283ps

結構を機に峠を卒業するつもりでスーパーからEP82に乗り換えたという引田サン。ところが、奥さんの「何でこんな小さくて遅いのにしたん?」という一言をきっかけに復活。手始めにタービンをTD05に換えてみたが、どうもこれが美味くない。パワーは

