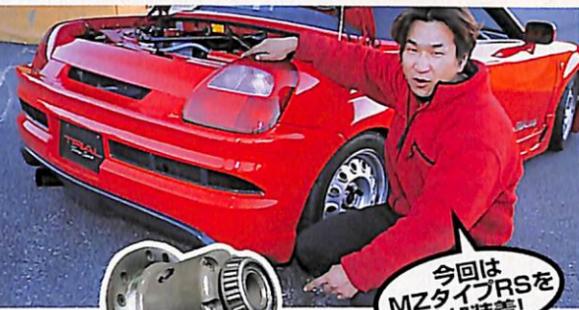


フロントの荷重が少ないミッドシップだけに、コーナー進入をSR0が効いてアンダー横回となるのを嫌う。トリアル村山さんはウエストの1ウェイを指定。



今回はMZタイプRSを追加装着!

NEW GENE SPORTS MR-S ACT.8

# やんちゃな改造計画

## BEST TIME 1'53"668

前回のシェイクダウンで、軽量のMR-Sに200psの2リッターエンジン(3ZZ)という組み合わせは、関係者の予想をも上回る手ごたえを發揮した。2ZZ改3ZZ換装とシーケンシャルシフトのコンビネーションには長いこと苦勞させられたけど、全国MR-Sファンみんな、もう安心してもらってOKだぜ。

# AT免許でOKのシーケンシャルシフト仕様 トリアルMR-Sの実力を「で試す!」



<http://www.TRIAL.co.jp/>

## マッキーの総括!!

最近の若い世代がAT限定免許を取っているのを見て、このシーケンシャルシフトのMR-Sをチューニングしようっしょーことにしたんやけど、「失敗したわあ!」てくらい制御が複雑やったのは計算外やったわ。それでもエアコン付き、ボディ補強や軽量もなしで1分53秒が出せるクルマになれば、じゅうぶんとちゃう? あとは、ミッションのコンピューターの解析にも挑戦して、シフト時間やシフトダウンを自由自在にコントロールできるところまで開発できたらエエやろなあ。



さっそへんフロントを10mm下げ、逆に5mmの前さかりにしてみると、高速時のリフト感が消えて、コーナーの進入時にアンダー気味だったのもなくなり前後バランスはバツリ。ただ、こんどは立ち上がりアキセルONでリヤがバタつく。そこでリヤダンパーの伸び側減衰力を上げて落ち着かせる。こんなセッティング変更で1分54秒後半に突入。クルマの動きはイイ感じになってきている。あと走っていてどうにもならないのが、シーケンシャルシフトのコンピューターが必要以上に車速が落ちないとシフトダウンしてくれないこと。というのも、3ZZは8000rpmまで常用なのに、シフトダウン時はレブが6500rpm(1ZZのノーマル)と覚えてるので、衰しくなるほど車速を落とさないと、シフトダウンしてくれないんですね。じゃあってんで、シフトダウン時にコーナーに進入してみようとチャレンジ。Tサーキットの1コーナーは3速に落として曲がっていくと、4速のままブレーキングだけで減速して、やって覚悟で進入! コーナリ

乗りがやすいし、走るのが楽しい! 走るのが楽しい! 走るのが楽しい!

今日は、いよいよ私のホームコースでもあるTサーキットでタイムアタック。天気もヨシ!

先月のシェイクダウンで、雨のなか走った感じからすると、1分55秒くらいの感覚はありましたからね。ちなみにTサーキットで1分55秒という、だいたいシビツクやインテグラで走っているひとの平均的なタイムくらいかな。極端にボディ補強したり軽量化した走行会マシンで50秒前後というタイムでしょう。

まずコースインして感じたのは、5000rpm付近からパワーが出ていて、高回転域との段つきが消えていること。トリアル村山さんの話では、前からバルタイ点火燃調を変更して6000rpm付近のパワーカーブを上げたら、ピークパワーも10ps上がったらしい。最高出力が210psにアップしているとか。広くなったパワーバンドをボンボンとシフトアップしていくと、前回バックストレートエンドで180km/hだったのが、完全にメーターを振りきってる! (でも、ココのトップスピード差だけを計算すると、タイム的には1分55秒くらいしか出ないモノなんです。

そのほか前回の変更点は、待望のシムにコレがなきゃダメのLSRDが装着されたこと。タイプはクスコの1WAYをチョイス。シーケンシャルシフト仕様でも、ふつうのマニュアルシフト用が使えるんぞ。

足まわりに関しては、いつものアゼニスT15からSTタイヤに履き替えるのアップのため、スプリングレートをF16kg/mm R18kg/mmからFR110kg/mmにレートアップ。足まわりが硬くなったことで車高をさらに下げることができて、わたしは嫌いなロール感もすいぶん軽減されたみたい。

とにかく走っていて振りまわす感じが気持ちイイ、楽しいクルマになってきましたよ!

**操作法に合わせた走り方が必要!?**

はじめの走行でのタイムは、1分55秒半ば(予想どおりに、ちよんショック……)。

どうもストレートエンドの高速域でフロントがリフト気味なため、操舵感が乏しくなる。フロントバンパースポイラーは効いているハズだしオカシイ? と思っていいたら、前回LSRDナシでトラクションが掛からないからって、フロントの車高を5mm上げた前あがりの姿勢にしてみたんだ。

### TUNING SPEC

●エンジン&ドライブトレイン  
最大出力320ps(最大ブースト1.0kg/cm) アベックスAX53B60タービン/パワーFC/3  
期インタークーラー メイン650ccx4 オリジナル3期ラジエター アルズ16段オイルク  
ーラー HKS5速ドグミッション エンジンフルバランス ポート修正 ほが  
●サスペンション&タイヤホイール  
FR:クアンタム車高調+/ハスプリング(F:10kg/mm R:8kg/mm) F:BNR32キャリパー  
&プロジェクトμローター FR:アドバンネオバ(F:215/45-17 R:265/35-18) ほが



### ここがウチのイチオシ!!

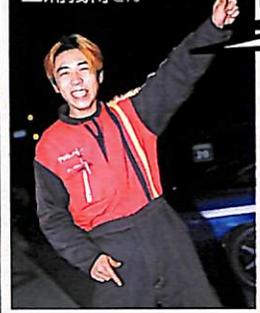
トランクをのそくと安全タンクとコレクタータンクがまる見え! トラック時代の名残なんだって。軽量化と重量バランスの適正化に効果を発揮することで、イチオシポイントとしてチェックしたソ。

8秒00  
所要距離  
344.5m

### 三浦Voice:走行前

「今回の参加マシンを見選すと、ウチだけドリ車って感じですね(笑)。パワーも半分以下じゃないですか! こうなったらタイムは二のつぎ。ユーザーカーに限りなく近い仕様でフルチューン勢にどこまで追われるかに挑戦しますよ。ドグミッションが入っているので重要シフトにも期待してくださいね!」

### 三浦義博さん



サーキット仕様の底力を  
120%引き出しますよ!

### 三浦Voice:走行後

「ウチのタイムは何秒でしたか? えっ、8秒ジャストですか。遅っ(笑)。一応、3速なりゆきで加速をはじめて7100rpmでシフトチェンジ。5速7200rpmで200km/hに達したと思います。緊張しましたが1本目の走りがベストだったようですね。ボン付けタービン仕様なので満足してますよ!」



GT-Rメンバーの流用で  
トラクミッションを稼ぐ!

「この180SXって、ドラッグ仕様じゃないの?」とピンツきた人は、かなりのゼロヨンマニア。その昔SR20改2.2ℓエンジン&T51Rkaiタービンの組み合わせで、ゼロヨン10秒4(セントラルサーキット)をたたき出したモンスターマシンだったんだ。とはいっても、現在は阿讃サーキット仕様(グリップ)に変更されているので中身は別モノ。

エンジンは、フルバランス加工が施されたSR20にアベックスAX53B60タービンをボン付けして、燃調はパワーFCでコントロールしている。タイヤはタイム狙いのニッターを履かず、街乗り用のラジアルタイヤでの参戦。

パワーはブースト1.0kg/cmで300ps。「オレ達のマシン代表」って感じで親近感がわいてくるでしょ。安全タンク、コレクタータンク、GT-Rリヤメンバー、HKSドグミッションはドラッグ仕様の名残だ。

今回記録した8秒ジャストは、ミドル級クラスの中では比較的平凡なタイムに見えてしまうけど、実はロー

タリーのビッグシングル仕様に迫る勢い。

速さの秘訣を探るとミッションにあった。ドグミッションの特徴は、クラッチを切らなくても回転さえ合わせればシフトチェンジできる。ガレージトリアルの三浦さんは、ドグミッションの仕組みを理解した上、アクセル全開のままクラッチを踏まずにシフト操作したため、ツアツアツでも大幅なタイムアップを実現したってワケ。また、ドラッグ時代に試行錯誤したGT-Rメンバーの流用や、サスペンションのジオメトリー変更も効果的に機能したんだね。