

ベストタイム

1分29秒230

スーパーチャージャーの作動ポイントや、タイヤセレクト、サスペンションや車高のセッティングなど、今回はメニューが山盛りすぎて完全に消化することができず。しかし、方向性が見えてきたので次回の勝負までに、独自のテストでクルマをしっかり煮詰めてくるから問題なしとのこと。



リアのGTウイングはトリアルのオリジナルで、セリカ用もあり。フロントのカナードとあいまって、強力なダウンフォースを発生しているぞ。

安全タンクで重量バランスを改善

左リアシート部に燃料タンクを移設することで、全体の重量バランスを改善している。軽量化と同時にバランスも、コーナリングマシンの重要なファクターになるからね。



異世代間

スワップ

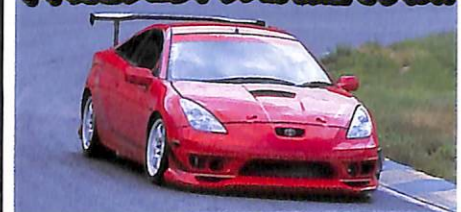
さて、先月予定していたテストが1ヶ月延期になったトリアルセリカ。実は、先月のテストに現れなかったのは、いちど製作したワンオフのスーパーチャージャー仕様が気に入らず、パーツセレクトやレイアウトをいちらから見直し、完全に作り直していたという理由らしい。とにかく、勝負に妥協はしたくない!! という気合いの入りがたがヒシヒシ伝わってくるよ。

そして今回のテスト。この日はトリアルの休業日ということもあって、現場にやってきたのは……メカニックと応援団(?)をあわせて、なんと10人以上。実はこの企画、担当だけでなく、シヨップ一丸となつて「打倒トップフューエル」つてムードが高まっているらしい。

テストドライバーは草池のライバル!?



斧 隆幸 (おのたかゆき)
今回スケジュール調整のつかなかった草池の代役、ドライバーをつとめてくれたのは、斧 (おの) さん。富士チャンピオンシップ(ロードスター)では、シリーズチャンピオンに輝いた実績もあるスゴ腕アマチュアドライバーだ。実は、草池と同じシリーズを戦った経験もあり、いいライバル関係を築いていたこともあるぞ。



ブレーキはバッチリ
ギヤ比とフロントサスが課題ですね!!

「NAの時の独自テストではバツグンのバランスだったんですが、今回はトラクション性能が不足してパワーを持ってあまる部分があったことと、テクニカルゾーンのギヤ比があわないところが気になりました。フロントのサスセッティングがこのクルマのポテンシャルを引き出すカギになりそうぞ。新しいブレーキキットは、バツグンの効きです。ブレーキングの不安は解消されましたよ」

ところで、今月の目玉は、スーパーチャージャー仕様のエンジンと同時に、懸案となっていたブレーキのキャパ不足の解決策。この部分は高価な舶来品で、次号に迫った勝負の結果は? どうぞ期待!!

ただし、セッティングの方向性は見えたし、最後のステップ(2L仕様のT3ZZ)という最終手段が残っているというから……まだまだタイムアップの余地はじゅうぶん残されているぞ。さて、次号に迫った勝負の結果は? どうぞ期待!!

キャリパーではなく、みんなにフィードバック、というマツキーの考えから、ST205用のキャリパーを流用して、つい先日試作品が完成したというんだ。

しかも、16インチホイール対応なので、より多くのユーザーに使えるはずだよ。でも、16インチ仕様じゃ少し小さいのでは? と聞いてみたところ、車重が軽いので問題なし(だろう)とのこと。それに、このセリカでだいたいぶなら、どんな仕様にも通用しそうだね。

さて、肝心の結果のほうは増えたパワーや特性の変わったエンジンと、サスのセッティングがイマイチ取りきれず1分29秒230とトップフューエルのテスト結果(1分28秒499)に一歩およばず。

逃げるか? インテグラTYPE-R vs セリカSS-II 違い越せ!!

どうや? CELICAの浮き文字がたまらんやろ!!



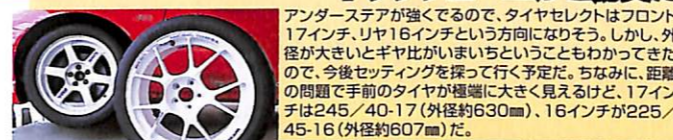
トリアル マツキー牧原

今月の目玉は、この企画から誕生した市販化パーツの第1号の紹介。サーキットへやってきたトリアルスーパーチャージャーセリカには、できたてホヤホヤの試作キャリパーキットが装着されていたんだ。これで、パワーアップしたセリカの不安要素も解決、思いっきりセッティングに打ち込むことができる!! とマツキーも思わずニンマリ自信作だ。

ZZT231用
流用4ポットキャリパーキット
価格未定

ブレーキ問題解決♥ 誰でも手の届く キャリパーキット完成!!

前後異径タイヤで
トップフューエルと勝負だ



アンダーステアが強くなるので、タイヤセレクトはフロント17インチ、リア16インチという方向になりそう。しかし、外径が大きいとギヤ比がいまいちということもわかってきたので、今後セッティングを探っていく予定だ。ちなみに、距離の問題で手前のタイヤが極端に大きく見えるけど、17インチは245/40-17(外径約630mm)、16インチが225/45-16(外径約607mm)だ。



写真がブレている……わけじゃないぞ。短時間のスポーツ走行タイムに、多くのセッティングメニューをこなすための必殺兵器、エアジャッキだ。さらにメカニックの体力消耗も最小限ですむし、なによりカッコいいと思わない?



よろしまよー!!

秘密兵器 その2
エアジャッキ

ワンオフ!! スーパーチャージャー仕様完成



「エアコンをはずし、レイアウトが自由になった」ので、当初からの設計通りスーパーチャージャーはワンオフ仕様。その結果、サージタンクは純正サイズのまま(キットでは小型のものに交換する)、容量を確保することができたんだ。今回はハイコンプの仕様なので、ブースト圧は0.4kg/cmにおさえられているけど、実はハイブースト用プーリーもすでに用意されているらしい。インタークーラーは小型のものをワンオフし、フロント左側にマウントされているぞ。

10mmのサージタンクがポイントになります!!



セリカ担当 鶴田メカ



秘密兵器 その1
モーテック タッチュロガー

エンジン制御はパワーFCによるものだけど、モーテックのタッチュロガーを装着している。これは、ヒルトインのオールインワンメーターと、多機能データロガーシステムがドッキングしたハイテク装備で、エンジンの状態はもちろん、アクセル開度やブレーキングGなどドライブ状況を記録し、モニターすることができる装置だ。

ギヤ比がちょっとキツいかな……