



**Sタイヤ&サーキット走行を前提に  
スパイスを効かせたサスキット**

1.フロントのアッパーマウントはピロ調整式。今回はサーキット走行に合わせてF=3度とかなりネガティブにセッティングされている 2.ロアシートのみ車高調整のため前後共ヘルパースプリングをセットしてスプリングの遊びを無くしている 3.スプリングはスイフトのF14/R16kg-mm。今後パワーを引き出していけばフロントのバネレートはもっと高めていくことになる。また今回、車高はF=50mm、R=40mmダウンにセッティングされていたが、ターンインでのプッシュアンダーがキツイためフロントはもう少し上げた方がいいとのこと 4.ストラット方式の足はブラケット部に大きな負担がかかってくる。そのため補強リブが加えることで十分な強度を確保しているのだ

→ハイグリップのA048 (245/40-17 Mコンパウンド) を履いてのサーキット走行を前提にしているためサスキットのセッティングはおのずとハードになってくる



→ブレーキはパッドのみをPFCサーキットに変更。「踏み始めから中ストロークあたりまではすこくコントロールしやすい。周回を重ねても終始安定した効きが得られるパッドだね」



# トライアル TRIAL CT9A/LANCER EVOLUTION VIII

TUNING DATA  
クアンタムRS (トライアル鳥取店オリジナルバージョン) アドバンA048  
PFCサーキットパッド



## トライアル鳥取店がランエボVIIIを磨く!! まずは挨拶代わりに サステューン!



### 足回り系のチューンだけでも十分楽しめる

「ノーマルでもパワーがあってボディ剛性も高い。足回り系のチューンだけで十分楽しめます」という秋下店長。ハードにセッティングされた足はワダQも納得

最終目標は軽量化無し  
のストリートスポーツ



オートメッセのトライアルブースにS15を出展していた鳥取店だが秋下店長は「今年はランエボVIIIでとことんやる!」って決めてたんだよね。そして今回、納車されたばかりのランエボVIIIにさっそくサステューンを施してまずはステップ1仕様を完成させたってワケ。なぜランエボVIIIかっていうと、秋下店長はこれまでランエボVをマイカーにしてチューニングノウハウを蓄積してきた。それをランエボVIIIにフィードバックさせて煮詰めていこうってこと。選択したのはコンペティショナルなRSだが、鳥取店としてはあくまでもユーザーの参考になるように市販パーツを使い、軽量化することなくT1で1分40秒を切るマシンへと仕上げていく予定だ。

「これまで乗ってきたクアンタムのサスキットの中では初期から減衰力が効いてかなり硬く感じるワ。Sタイヤを履くことを前提にサーキット走行を意識した足やね。これくらいはスベックを持ったキットなら今のステップアップにも十分対応しているはず。ただホイールは245サイズをセットするには8Jでは狭く、ちよっと張りすぎてタイヤがヨレる感がある。それとフロントの車高が低くストローク不足からちよっとプッシュアンダー気味になっている。現状のままでも、もっとネガティブ

化して煮詰めていけば44秒台も十分可能だ。それとRSの6MTはギア比がちよっとT1に合わない。2コーナーや最終コーナー手前では3速で吹け切ってしまう、4速ではタリい。うん、ギア比的にはGS Rの方がエエかも。」  
とは言いながら、今回ワダQのドライブによって計測されたタイムは1分46秒656、まあ挨拶代わりにサステューンにしては上出来なタイム。「次はブーストアップにLSDあたりで40秒前半を狙いますよ」と秋下店長はかなりの手応えをつかんだようだ。



昨年までホワイトのカラーリングであったR33タイムアタック仕様。今年はレッドに変えてイメージを一新し、本気でT1最速タイムを狙っているぞ。HKS2.8リッターキット+T51RボールベアリングをF-GON Vプロでコントロールし、今回はシェイクダウンながら1分37秒392を計測している。

### トライアル本店は 本気でT1最速タイムを狙う!