



TRIAL LEGACY B4

スポーティなフォルムを生み出す フィット感抜群のハイクオリティアロが決め手

まるで純正オプションのように違和感なくクルマのラインにマッチしながら、それでいて、どっしりとした安定感たっぷりのインパクトあるスタイルを形成。まず、この地味すぎず派手すぎずの、絶妙なバランスでデザインされたエアロに注目してもらいたい。

装着されたエアロパーツはフロントバンパー、サイドステップ、リアバンパーの3点。それぞれ単体で見ると、けっこう凝ったラインが採用されて「瞬間」やりすぎか!?と思えるほど。けれど、プレッシャーイメージはない。ところが、クルマ全体を離れたところから眺めてみると、これが驚くほど自然なかんじでマッチしているのに気づく。アークの強さも受け取れる特徴的なフロントのダクト、サイドのカーボンパネル、リアのデフューザー形状が、ポリウム感不足の否めない車体下半分に、さり気ないアクセントとなって効果的に効いているのだ。

それほどローダウンされているわけではない(約30mmダウン)のに、ノーマル時に感じる腰高感がすっぱり解消されているのだから、ドレスアップ的には二重丸と言っていざらう。ボディサイドに入れられたピストンストライプもプラスして、どこなく品のある欧州チューンドっぽさをも出し出している。

対してパワーユニット。こちらもハードに数字を追い求めたものではなく、あくまでもフィーリング優先のモディファイが施される。吸排気の高効率化、それとV型ポートによるエアフロレスの的確な燃料&点火コントロールにより、シーケンシャルターボ特有のトルクの谷をなくし、中速域からの一段とシャープな吹け上がりを実現している。

やりすぎず、やらなすぎず。 “さり気なさ”こそが B4メイクのニュースタンダード

レガシイというクルマが持つキャラクターをしっかりと見定めたくえでドレスアップ&ライトチューン。気持ちよくシャープに吹け上がるパワーユニットとスポーティさを演出するエアロがポイントだ。

EXTERIOR

- ① デザイン自体はけっこう派手めなんだけど、ラインに違和感がまったくないため「いかにも付けました」といったかんじはまるでしない。フィッティング感、表面のキレいさも申し分ない。純正フォグランプ対応で、7万8000円。
- ② リヤバンパーはマフラーテールエンド下までまわりこんだ凝ったディフューザー形状が採用され、さり気なくお洒落。ディフューザー部分をブラックアウトすることで、グッと引き締まったリヤビューを演出している。7万2000円。
- ③ トライアルレガシィいちばんのアイキャッチポイントが、おそらくこのサイドステップだろう。カーボン製のサイドプロテクターがデザイン的にも色合い的にもいい味出しまくり! こういった処理は今後流行りそう。6万8000円。
- ④ ホイールはトライアルオリジナルのセルダマグナム(7.5J-18)。組み合わせるタイヤはファルケンジークス(215/40-18)だ。カラー&デザインが濃紺のボディカラーにマッチして、うまいこと軽快感を引き出している。



チューニング&
ドレスアップ最前線

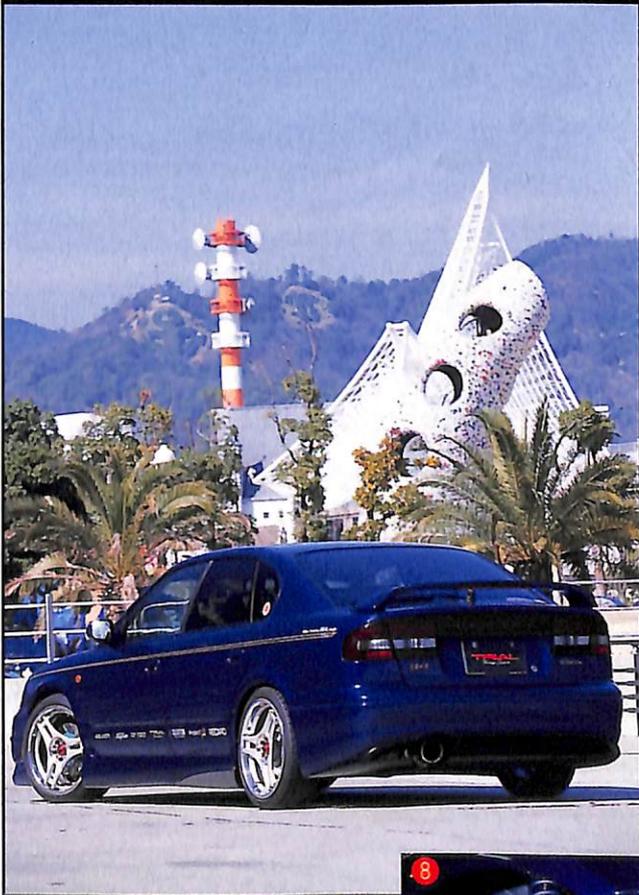
My Favorite Style

TRIAL LEGACY B4

ENGINE

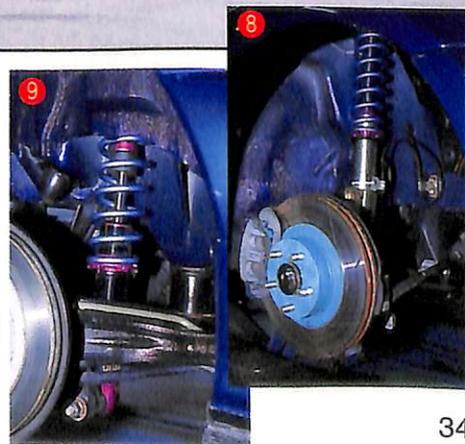


- ⑥ 吸排気の見直し、VプロによるDジェトロ制御によって、ブーストはそのまま(1.0kg/cm²)で約250ps(ノーマル時実測)から287psまでパワーアップ。3500rpmより上が明らかに軽いフィーリングになっている。
- ⑦ エキマニはシムス製。斜熱バンテージを巻いて使う。全域の排気効率アップが望めるのはもちろんのこと、シーケンシャルターボ特有のトルクの段付きを解消するのに効果的とのことだ。ボクサーサウンドが失われるようなこともない。
- ⑧ マフラーはSTI製を装着。もちろん爆音系の類いではないけど、静かすぎて味気ない、なんてこともない。これが思ったより車室内に独特のドドド...という歯切れのいい低音が侵入してくるので、走り強く意識させられる。



SUSPENSION

- ⑨ サスペンションはクワンタムRM(減衰力非調整)。ストリートでの乗り心地を確保したうえで走行会レベルの走りまで余裕でOK。バネレートはフロント6kg/mm、リヤ4kg/mmだ。このクワマのキャラにぴったりの足といえる。



TRIAL

174800ス



ベストタイムを出すことに集中し
各パーツのバランス合わせを
徹底して行った生粋の
サーキットスベック!

コンパクトな600psを
可能にする3S-GTE換装TUNE
ボディ&サスペンションの作り込みがタイムをさらに削り込む!!



センターパネルのスイッチ類やダッシュボードの3連メーター類がある以外は、カーペットも敷いてあるストリートカーへの作り。でも、助手席の代わりにバッテリーが移動されていたり、ロールバーが溶接留めされているあたりは、サーキットを意識した本格派の作りといえるだろう。また、さり気なくタコメーターも視認性のいいタイプに交換されている。



トライアルエアロをベースに、カナードやブレーキダクトの増設など、空力と冷却を考えたエクステリア作り。リアアンダーのディフューザーも非常にきれいな作りだ。フロントはフェンダーを外にズラす加工、リヤはフェンダーのたたき出し加工がほどこされている。ボディの重量バランスは50:50に限りなく近い数値に収められているようだ。

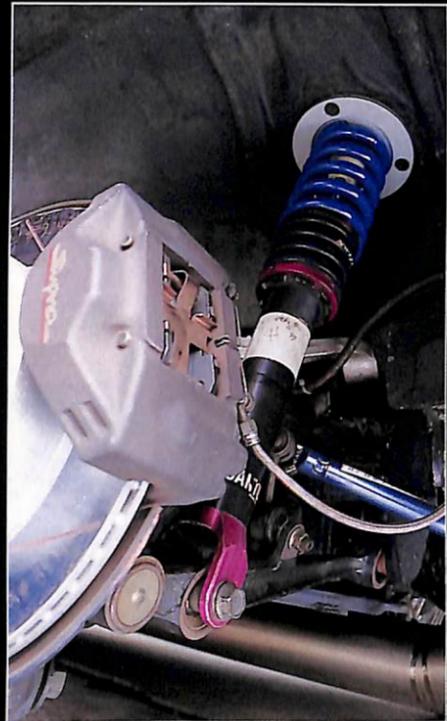


ストリートの延長線上にあるデザインながら サーキット1分38秒台を支える 本格派のエアロダイナミクス



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

足まわりはクアンタム車高調にノバスプリングという最強の組み合わせ。筑波サーキットでのパネレートは「ヒミツ」とのことだけど、非常にしなやかに安定していた動きが印象的だった。また、足まわりのジオメトリーも徹底的に変更され、ノーマルとはまったく違う動きになっているという。ブレーキはF50プレンプをフロントに装着。パッドはPFCだ。また、LSDはTRD製を使っている。



BAZOOKAフレアがきれいに取まるリヤバンパーホイラーは、トヨタの「TRY FOR THE TOP」の愛力特許はもろもろの「トヨタ」的なイメージを演出している。

Sタイヤを使うてサーキットでタイムを出すときに必要なモノは「600PS前後でフラットに立ち上がるパワー」「軽くしつかりしたボディ」、そして「パワーとボディに合せてしっかりとセッティングされたサスペンションとブレーキ」だ。

この要素をJZA80スープラのパッケージングで考えた場合、その気になれば1000ps以上までパワーは出せるけど縦長で重たい2JZはデメリットも多い。

そこでトリアルが取った手段が、鼻先を軽くするための4気筒3S-Gへの換装だった。排気量が小さくなるとはいえ、2.2ℓ化やタービン交換によるチューニングで600psはじゅうぶんに出せる。あえて最大パワーに上限を設けるという逆転の発想によって、標準車ではなし得ないハイレベルなバランス性能をねらったわけだ。

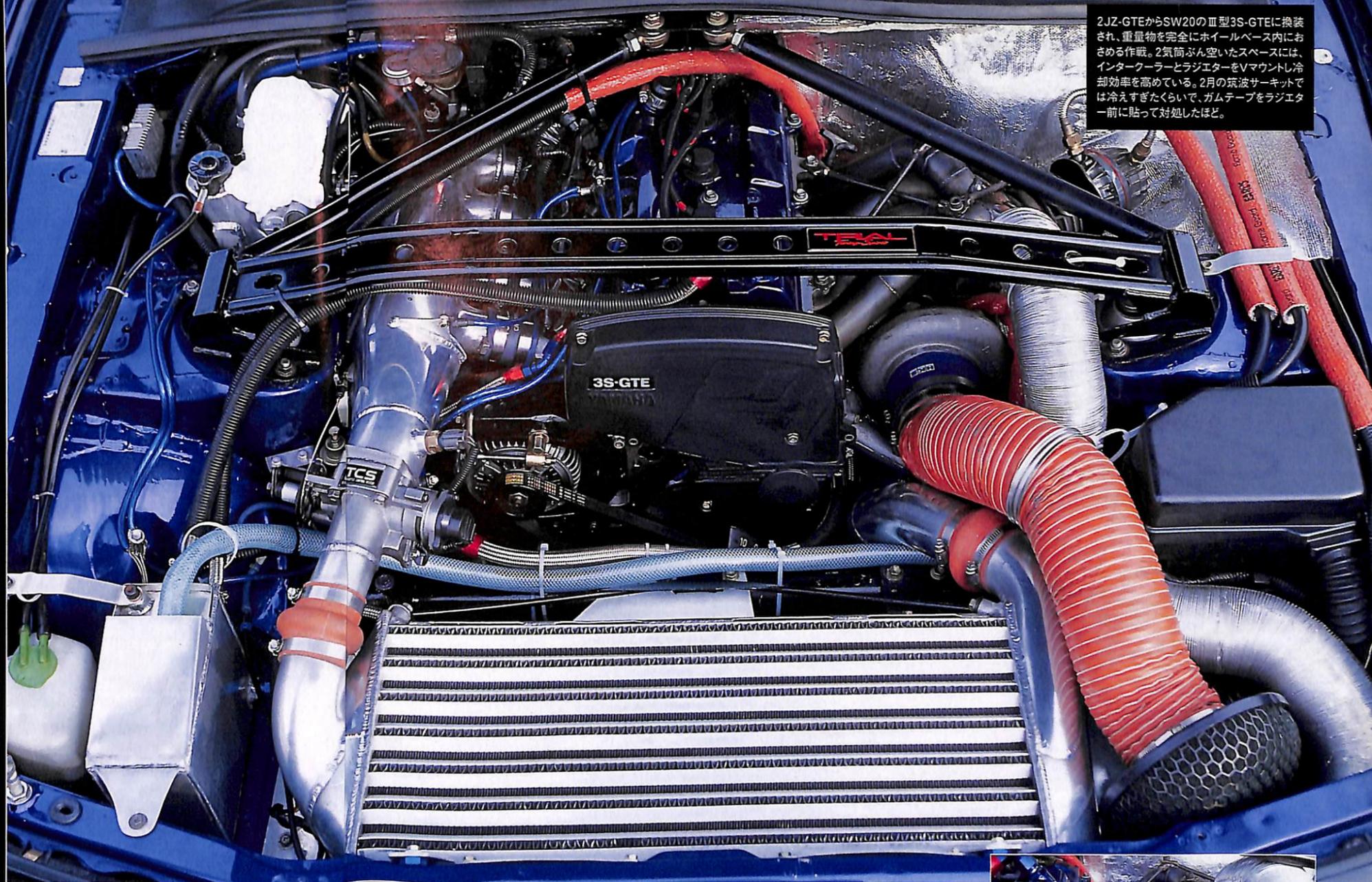
「軽いから3Sを載せたというだけではなく、エンジンが完全にホイー

ルベース内におさまることでのステアリングフィール向上や、ブレーキパランスがよくなること、そして、600ps以上のパワーはいらないことを考えると、JZA80にはコレになるんですよ」とは、トリアルの中村サン。速さに必要な要素を考えれば考えるほど、3S-Gへの換装はメリット大という。

このエンジンセレクトに加え、ボディは一度外せるモノをすべて外してロールバーを溶接。しかも、これでもかというほどのスポイト増しをしたあと、室内のカーペットを敷き直して、室内の美観まで考えて作られている。作りや考え方は完全レースカーなんだけど、あくまでもチューニングカーらしさは失ってはいないのだ。



リヤのボディよれが大きいハッチバック車なので、ハッチまわりやトランク内のスポイト増しはハンパじゃない。ふだんはカバーが被せてあるということなので、真正正銘の羊の皮をかぶったオオカミ仕様のボディなのだ。



2JZ-GTEからSW20のⅢ型3S-GTEに換装され、重量物を完全にホイールベース内におさめる作戦。2気筒ぶん空いたスペースには、インタークーラーとラジエターをVマウントし冷却効率を高めている。2月の筑波サーキットでは冷えすぎたくらいで、ガムテープをラジエター前に貼って対処したほど。



ホイールとF-CON V-Proの組み合わせは、おのの冷却効率をあげるだけでなく、サクショパイプのショート化という役割も担っている。これによってサーキットに必要なレスポンスが生み出されるのだ。



高回転の伸びと、気筒ごとに均等な燃焼を得るため、サージタンクはワンオフされている。スロットルは2JZのものを使用。また、850ccのメインインジェクターを使い、F-CON Vプロで制御している。



ボア87φ×ストローク91mmの2162ccに排気量アップされ、カムはHK Sの272度を使う。組み合わせられるのは、低回転からの立ち上がり定評のあるGT3240タービン。最大ブースト1.6kg/cm時に約600psものパワーを発生する。エキマニには数々の補強ステーが入れられ、重たいタービンをしっかりとさえる。



2JZから3S-GTEに換装して、2000rpmから2000rpmのエンジンハーネスを引き、SSSのVプロによって燃調や点火時期のセッティングが行われている。パワバンドは4500rpmと非常に広い。

2.2ℓ>3240タービンの組み合わせが4200rpmからのトルクフルな特性を実現する