

タケヤリ
山路の

チューンド

必殺仕事人

代理

特別編

オイ! タケヤリ!
今月だけだぞ!
ココはオレの
指定席だゾー

ラーマン山田

チューンド業界の謎という謎をすべて引き受け、しかもその謎をたちどころに解決してみせる、それがチューンド界の必殺仕事人! いったいあのクルマはどれだけタイムが出るのか、あのクルマのチューニングの秘密はなんなのか、チューニングカーにまつわるすべての謎を伝説の仕事人が...お留守です。てなわけで今回の特別編は、急きょ、代理仕事人タケヤリ山路を起用してお届け。ターゲットはトライアルのJZS161アリストだ!

オレは
JZS161アリスト
乗ってたから
ウルサイよー!



SAMPLE.1 BOOST UP TUNE



SAMPLE.2 SINGLE TURBO TUNE



SAMPLE.3 TWIN TURBO TUNE

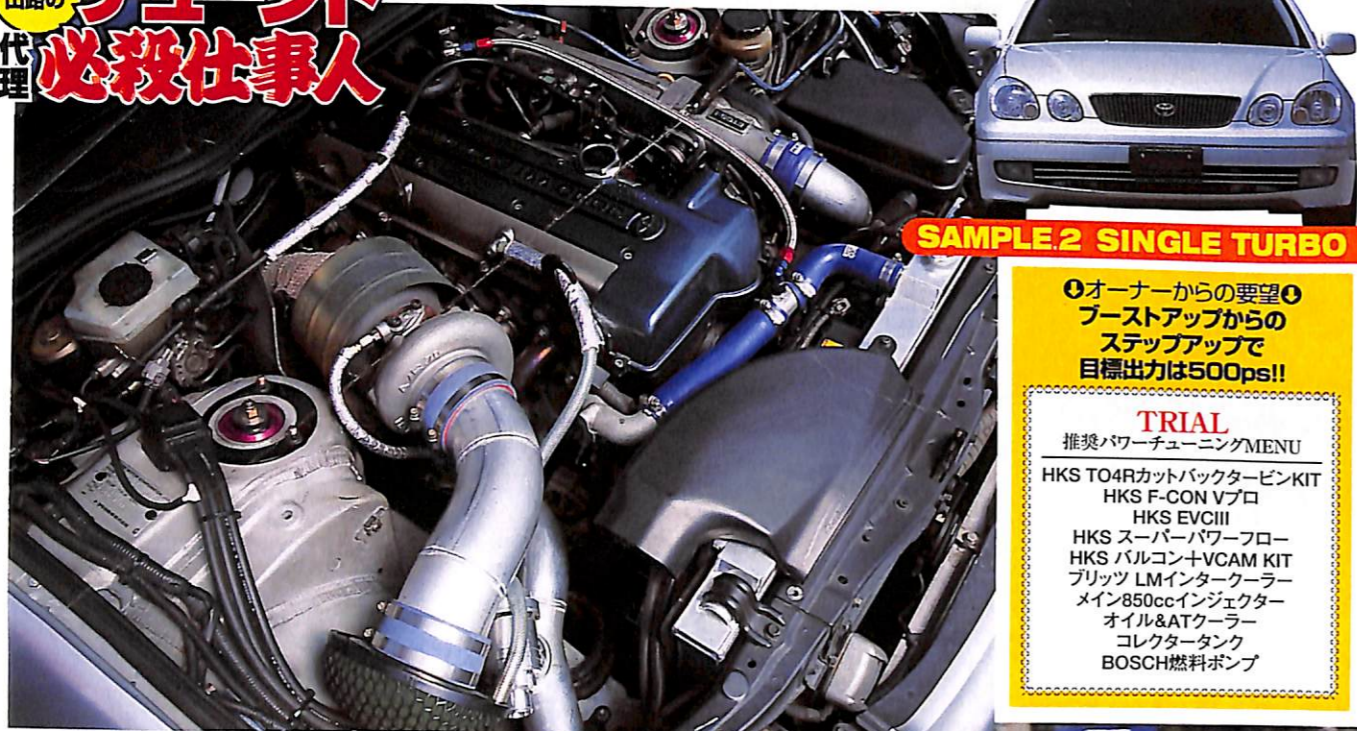
JZS161 ステップアップチューン3段活用 異なるエンジンスペックの ポテンシャルをすべて暴く!

3台それぞれが
まったく違うコンセプト
今回用意した3台のJZ
S161アリストは、それ
ぞれブーストアップ、シングル
ターボ、ツインターボと段階
もパワーも乗り味も、まった
くちがう仕様になっただけのよ。
すべてオーナーの意向がちゃ
んと反映されるワケな。
いままでアリストとい
うと車両のハイソなイメ
ージと新車価格の高さか
ら、ドレスアップ路線のオ
ナーが多かったんちゃ
うかな。せやけど最近
ようやくチューニングす
るオーナーも増えてきた
ね。

TUNER'S VOICE TRIAL・牧原サン

シングル&ツインターボ仕
様は、オーナーの要望に合わ
せてタービンを選んだ。どっ
ちも500ps超えとるけど、
アリストは400psを超える
ようなら冷却系がとくに重
要になってくるのな。大容量
ラジエター&ATクーラーは
必須やね。それ以上、つま
り600psを超えるとなる
と強化ATが絶対条件。
そのあたりは気を配って
やる必要があるよ。
ウチはトータルでチュ
ーニングを考えると同時
にブレーキや補機のキャ
パをアップさせることをス
スメとる。せえへんかった
らよう扱えんクルマにな
ってしまふやん? とく
にアリストは純正ブレ
ーキのキャパがたりんし、パ
ワーを上げたら絶対やらな
あかんと思えるね。
今回の3台はどれもパワ
ー特性がまったくちやうし、
それぞれ個性が出ると思う。
乗りくらべてもらえばハッ
キリわかっただらえらんち
やう?





SAMPLE.2 SINGLE TURBO

①オーナーからの要望①
ブーストアップからの
ステップアップで
目標出力は500ps!!

- TRIAL**
推奨パワーチューニングMENU
- HKS T04RカットバックタービンKIT
 - HKS F-CON Vプロ
 - HKS EVCIII
 - HKS スーパーパワーフロー
 - HKS バルコン+VCAM KIT
 - ブリッツ LMインタークーラー
 - メイン850ccインジェクター
 - オイル&ATクーラー
 - コレクタータンク
 - BOSCH燃料ポンプ



SAMPLE.1 BOOST UP TUNE

①オーナーからの要望①
長距離移動をもっと短縮
するために速くしたい

- TRIAL**
推奨パワーチューニングMENU
- HKS F-CON Vプロ
 - HKS EVCIV
 - HKS スーパーパワーフロー
 - HKS 264度ハイカム
 - ブリッツ LMインタークーラー
 - JZA80用ビッグキャリバー&ローター移植

**ブーストアップ+カム交換で
2JZのおいしい潜在能力を引き出す**

**低速トルクを犠牲にせず
中高速域で圧倒的な
加速力をGET**

ブーストアップ仕様からのステップアップとなると、目標出力によって仕様は大きく変わってくる。このクルマのオーナーの出したオーダーは「ノーマルの低速トルクを確保しながら、中間域でパワーが出る500~550psあたりの仕様」だった。そこでTRIALがチョイスしたタービンは、3&4クラスで扱いやすいレスポンス型のT04Rカットバック。T04R自体、600psはネラえるビッグタービンなんだけど、設定ブースト



ノーマルからのステップアップとして、TRIALがオススメしているパワーアップメニューがコレ。ノーマルCPを活かしてVプロをサブコンで使用し、EVCでブースト圧1.0~1.2kg/cm²に設定することで、実測400ps+をネラうという快速ブーストアップ仕様だ。



タケヤリCHECK

強烈な中間からの加速性能にはビックリ!

これはマジで強烈だよ。とくに中間域からの加速性能がハンパじゃないんだ。チューニングカーらしいパワー特性だね。あまりに中間域が太いから、そのぶん低速トルクが細く感じちゃうんだけど、実際はノーマルと変わらないくらいあると思うよ。ゼロヨンでもサーキットでも、こういった仕様だと速いんだろうね。ただ中間域にパワーがあるからATとの相性はイイんだけど、全開にするとやっぱりスベっちゃう。AT強化しないと持たないよ。

圧はマジで強いのとって1.1kg/cm²にしている。それでも軽く550psを発揮してるんだからジューンすぎ。ちなみにJZS161の2JZエンジンと、T04Rカットバックタービンは相性がとてもイイらしく、このオーナーのように500psあたりをネラうならばベストマッチのことだ。その他、タービン交換と同時に、クアンタムCR車高調&



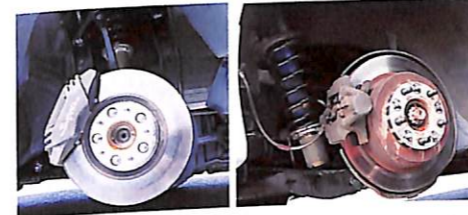
わかりにくいけど、グリル奥にはATクーラーが設置されている。これでも全開にするとスベってしまうのだ。



ベースが本革仕様だっというのに、ドライバーズシートはなんとフルバケのレカロSP-G! 3台のなかではもっとも走りを意識したモディファイを受けている。



ショックはクアンタムCR (F:18k R:16k)。ブレーキは前後ともF50プレノポキットが装着されている。ホイール&タイヤは、アリストには珍しいTE37LEとYHネオバAD07 (F235/40-18 R265/35-18) の組み合わせ。



ショックは本革仕様車高調。パワウィが上りたぶんフロントにJZA80ブレーキを移植して対応している。リヤはノーマルのまま。ホイール&タイヤはWOODRUFFの235/40-18 R265/35-18をネラわす。

インテリアはシートがレカロのセミバケに換えられている程度で超シンプル。これが400psオーバーなんて信じられない!

キモとなるのはこの時点でハイカムを入れること。VVT-1のおかげでオーバーラップを解消できるため、アイドルリングのバラつきを起すことなく6000rpm以上の高回転域でもパワーがタレずに伸びる特性が生まれるんだ。ブースト圧は、1.3kg/cm²までかけて440psというのも可能だけど、燃圧が不足するし体感的には1.2kg/cm²時とあまり変わらないという。しかもセラミックタービンの寿命を極端に縮めることからTRIALでは推奨していない。

このクルマの場合、インタークーラーは前置きタイプに交換されているものの、ATクーラーや大容量ラジエターといったクーリングパーツにはいっさい手を付けていない。そのため、全開走行を連続的につづけた場合はやっぱり温度面でキツクなるみたいなんだけど、高速道路などで瞬間的に全開する程度ならとりあえずは問題ない。

ノーマルからのステップアップとして、TRIALがオススメしているパワーアップメニューがコレ。ノーマルCPを活かしてVプロをサブコンで使用し、EVCでブースト圧1.0~1.2kg/cm²に設定することで、実測400ps+をネラうという快速ブーストアップ仕様だ。



タケヤリCHECK

タケヤリ山路の **チューンド** 代理 **必殺仕事人**

高いからなんだろう。驚かされるよな。

0-400 Trial計測結果考察

ゼロヨンタイムはシングルターボ仕様を取ったものの、他の2台と大きな差はなかった。タイヤのグリップ力が大きくタイムに影響しているので、あまり参考にはならないと思っ

ブーストアップ仕様		
加速距離	TIME	SPEED
0→20m	2' 442	
0→100m	6' 524	
0→200m	9' 630	129.74km/h
0→300m	12' 262	
0→400m	14' 464	164.91km/h
100m→200m	3' 106	
200m→400m	4' 834	
average speed	100.13km/h	

シングルターボ仕様		
加速距離	TIME	SPEED
0→20m	2' 682	
0→100m	6' 564	
0→200m	9' 365	141.67km/h
0→300m	11' 746	
0→400m	13' 728	182.81km/h
100m→200m	2' 801	
200m→400m	4' 363	
average speed	105.50km/h	

ツインターボ仕様		
加速距離	TIME	SPEED
0→20m	2' 569	
0→100m	6' 557	
0→200m	9' 511	136.59km/h
0→300m	2' 032	
0→400m	14' 121	174.44km/h
100m→200m	2' 954	
200m→400m	4' 610	
average speed	102.56km/h	



800psを見越したRX6ツインターボ仕様



SAMPLE 3 TWIN TURBO

○オーナーからの要望○
ゆくゆくは800psオーバーのゼロヨン仕様をしたい

- TRIAL**
推奨パワーチューニングMENU
- APEX RX6タービンX2
 - APEX ウェイストゲート
 - ワンオフEXマニフォルド
 - ワンオフフロントパイプ&マフラー
 - ブリッツ LMインタークーラー
 - HKS F-CON Vプロ
 - HKS EVC III
 - HKS AIC
 - HKS バルコン+VCAM
 - HKSスーパーパワーフロー
 - 380cc追加インジェクターX6
 - BOSCH燃料ポンプX2
 - コレクタータンク
 - オイル&ATクーラー
 - オリジナル大容量ラジエーター
 - オリジナル強化AT

思ったより扱いやすい大パワーからのブーストのかりはシングルターボ以上!

これまたスコイね。600psもあるからブーストがかかり始めたらホイールスピンの塵だよ。ってゆーか、タイヤがとてつもなく古くしてしまってる(笑)。ゼロヨンは前に進むのが大変だったヨ。それでもこのタイムってのは、馬力のおかげだね。パワー特性はとにかくフラット。シングルターボのようなグアツとくるブーストレスポンスとは正反対で、JZS161純正に近い感じかな。低回転から過給がはじまって、そのまま高速域まで途切れないで引っ張られるかんじ。いったいどこまで加速するんだあ〜って思ったもん。3台のなかでドイツにだけ強化ATが入って、おかげでガンガンつながって加速してくれたから、サーキットランは気分いいよね。



インテリアは追加メーターをコンソールに埋め込んでいる程度。華張りの高級感あふれるシートはレカロSPJSDだ。



なんともヤル気を感じさせてくれるツインターボが組み込まれたこの黒アリはじつはNA(JZS160)ベース。「800psを前提としたツインターボのゼロヨン仕様」というオーナーからのオーダーによって、TRIALが作り上げたJZGTEスワップのターボチューン仕様だ。

タケヤリCHECK



cmまでおさえて約600psを発生しているという。まだハイカムさえ入れてない状態ってことを考えると、超ビーカーな乗り味なのでは?なんて思っちゃいがちなんだけど、TRIAL独自の緻密なVプロ制御によって限りなくフラットな特性を実現している。また、今回用意した3台のアリストで唯このクルマだけは、TRIALオリジナルの強化ATを導入している。しかし実際には800psとなると強化ATでも抑えられるレベルではないため、定期的なオーバーホールは欠かせない。そんなことから、このアリストのオーナーは800ps化すると同時にJZA80用ゲトラグへの載せ換えを考慮しているようだ。初期投資はかかるけど、強化ATのOHを繰り返すくらいなら載せ換えしちゃうほうが得策ってことだ。



総評
エンジンはむしろハイローギアエンジンだ

タービン交換の場合、シングルとツインターボで悩むところかもしれないけど、アリストオーナーが好みそうなのはツインターボ仕様かもね。フラットな特性で高回転まで突き抜けるようにまわるから。

