



旬なFRスポーツZ34最新TUNING

ベースとしての素性が見えてきた!

平成21年5月1日発行
(毎月1日発行)
第29巻5号 通巻369号
昭和56年8月3日
第3種郵便物認可

Exciting Car Magazine オプション

Option

MAY 2009 定価580yen **05**

<http://www.jdm-option.com/>

オリジナルの
ワンオフ品も夢じゃない
パーツを
つくる
パーツカーボン製

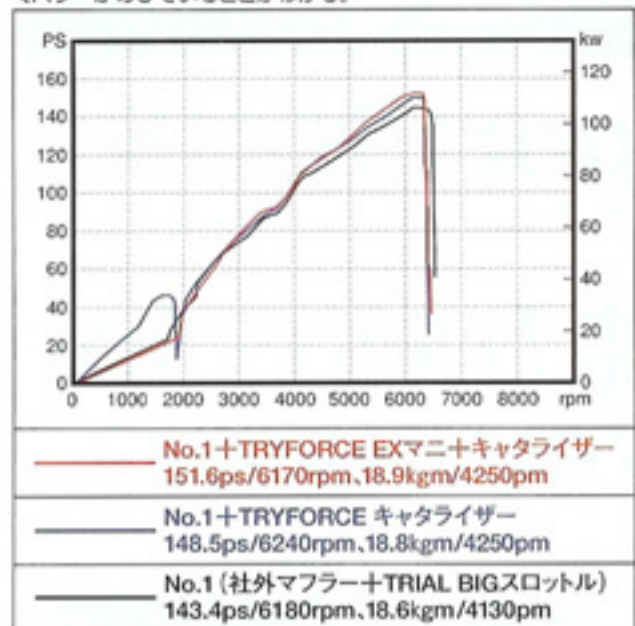


機能よし、ルックスよし
**GTウイング
カタログ**

エンジントラブルで愛車の
泣かないために
“危険値”を知る

最高速 ニッポンのチューニング史

社外マフラーとトライアル製ビッグスロットルを装着したMR-Sをベース(黒)に、スポーツキャタライザーのみの装着(青)、スポーツキャタライザーとともにEXマニもトライフォースに換装(赤)と、比較したパワーグラフ。キャタライザーのみで5.1ps、さらにEXマニで3.1psが上乗せされ、143.4psからの8.2psアップとなれば、その変化をしっかりと体感することが可能だ。どちらも2800rpmあたりでベースに差をつけ、VVT-iが切り替わった4200rpm付近で大きくパワーが伸びていることがわかる。



レイアウトはパワーに定評のあるトライフォースのステンレス製マフラーを踏襲。メイン径60φ、テールエンドは100φの泡弾デザインとなる新作のチタンマフラー(13万2000円)。また、触媒にメタルを採用したスポーツキャタライザー(12万7500円)は、セリカ(ZZT231)につづく2車種の設定。まず後期6MT仕様からラインアップされ、つづいて前期5MTが追加される予定だ。

排気チューンで激変するパワー&トルク 1ZZ-FEの実力を存分に引き出す!



「旧車ははじめからオートコラしさがブンブンしてると、トヨタ車、とくにMR-Sはここが女性らしさがあるクルマなんよな。でも手をくわえてやることでオートコラしさが漂ってくるのがオモシロイ。排気チューンで可能なだけパワーを引き出しながら、さらに軽さもツメとるから、1ZZ-FEエンジンのままで踏むのが楽しくなると思うよ」。

トライアル
牧原サン

ハードトップは写真のカーボン製(29万4000円)にくわえ、カーボンケブラー(31万5000円)、FRP製(21万円)の3種がラインアップされる。リヤガラスはポリカーボネイト製で、これをギリギリまで小窓化することで、純正オプションのハードトップに対し、カーボン製で10kgのアドバンテージを持っている。また、小窓化はリブを大きくとることにも貢献し、さらに窓枠部をカーボン2層として強度を徹底的に追求。なお、純正アタッチメントで脱着できるほか、純正ハードトップのルーフィニングも移植可能だ。



OPTロオリのストリートインプレ!

中回転域の勢いある吹けあがり エキゾーストノートが痛快だ!!

まず先に、MR-Sをまともに運転するのは初体験だったため、比較インプレをお届けできないことを謝っておきますが、いや~MR-S、イイじゃないですかあ。

なんといってもボディが軽い!! ハードトップ化はかなり効いていると思うけど、1トン弱のボディにリヤミッドシップエンジンっていうパッケージングはそれだけでオモシロい。

ほとんどストレートのみの試乗だったんだけど、レカロのフルバケが入っていたこともあって、挙動がわかりやすく伝わってくるし、こいつを振りまわして遊んだら相当楽しそうだ。

それに4000rpmあたりからのエンジンの伸び感が最高!! “グワッ”と勢いよく加速していき、あわせて後方からエンジン音とともに届けられる排気音もあって、思わずアクセルを踏みこみたくなります。この加速フィールとサウンドは、マジで気持ちイイ!!

ちなみに中古相場をインターネットで調べたら、後期6MTの走行2万kmの極上モンが80万円くらいで買えることが判明。もともとルックスは大好きだし、個人的にかなりソノられてしまいましたよ。

装着されているEXマニ(13万6500円)も、TRYFORCEのオリジナル1ZZ用。純正はパイプ内径が34.8φとかなり細くしぼりこまれており、これを40.3φとして排気効率を高めている。トルクは落とさないどころか実用回転域で向上させることに成功していて、ピークパワーとともに街乗りでのあつかいやすさも追求された逸品だ。



MR-Sには、排気量1794cc、ボア×ストロークはφ79×91.5mmというロングストローク型で、最高出力140ps/6400rpm、最大トルク17.4kgm/4400rpmの1ZZ-FEのみが搭載された。このデモカーはあえてノーマルエンジンのまま、吸排気チューンのみでパワーアップを敢行している。

比較的手軽に購入できるスポーツカーがすくなく、車重増加の一端をたどる現状を考えれば、MR-Sはいまこそ“オイシイ”チューンドベースだろう。トライフォースエアロでスタイリングを決め、まず吸排気チューンで純粋にリヤミッドシップを楽しみ、さらにエンジンチューンでモアパワーを……と、豊富な提案がトライアルにはそろっているのだ。

R-Sは年式的にもサーキットニーズが高まるとるんよな。でも、オープンやからロールオーバーをつけなきゃならん。そうなるよ、ライトウエイトスポーツっていう魅力が半減してまうやろ?」と牧原サン。

ハードトップ化ならソフトトップを取りはずすことができるので、むしろ軽量化することが可能。また、純正オプションのハードトップよりも軽量なのはもちろん、リブを大きくとることで強度も徹底的に考慮するなど、トライアルがサーキットでテストを重ね、性能を熟成させてきた自信作だ。

TEST ON ROAD

TRIAL MR-S (TA-ZZW30)

徳トリアル 大阪府堺市美原区丹上87-1 ☎072-369-3539 <http://www.trial.co.jp>



リヤミッドシップであることをほころように、大胆かつ効果的に排熱ダクトをレイアウトしたリヤバンパーなど、機能をデザインに変え、ゆたかな表情を持たせたトライフォースエアロ。テールレンズカバーの装着で、リヤビューは圧巻の存在感を見せてくれる。なお、ホイールはレイズの新作「VR.G7」をセレクトし、PCD100の4穴というMR-Sながら18インチの装着に成功。



目玉がMR-Sオーナーから要望の高かったハードトップのリリースだ。「M

軽さという持ち味をいかし弱点の排気系を全面見直し

最終型セリカやMR-Sは、先代や前身が排気量2ℓの3Sエンジンを搭載していたのに対し、1.8ℓのZZエンジンにスケールダウン。さらには、ターボグレイドの設定がないばかりか、MR-Sは140psの1ZZ-FEのみをラインアップだ。両車ともに先代から車重が大きくしほりこまれたものの、非力さが否めないのは正直なところ。

歴代セリカに注力してきたトライアルは、そんなZZ系エンジン搭載車に対しても多角的なチューニングを行ってきた。とくに、190psの2ZZ-GEをベースに2ℓ化を図り、241ps/19.9kgmを発生させる「3ZZエンジンキット」が爆発的ヒットとなっている。

今回紹介するMR-Sに関しては、2ZZ-GEへの載せ換え需要も高いそうだけど、もっと気軽にチューニングを楽しみたいという要望に応じていくために、新たに1ZZ用のチタンマフラーとスポーツキャタライザーを「トライフォース」ブランドからリリースしたのだ。

素材に純チタンを採用することで軽量化を実現するチタンマフラーは、1mmという肉厚がキモとなり、乾いた甲高いエキゾーストサウンドを轟かせてくれる。

「イマどきのクルマは排気音が静かめでモノ足りないよな。だから、迫力と聴かせる音にこだわって製作してるんよ。それにMR-Sは排ガス規制の兼ねあい、純正の排気系はキャバがおさえられとるから、排気チューンはかなり効果的。だったら、スポーツキャタもやらないとあ!!ってことになつたんよ」とは、トライアル牧原サンのコメント。

スポーツキャタライザーは純正触媒のセル数に対し、約3分の1となる150セルを採用。ギリギリまで排気抵抗を低減し、積極的にパワーアップをねらって開発されており、スポーツキャタライザーのみの換装で5.1ps、スポーツキャタライザーとトライフォースEXマニの組みあわせで8.2psの向上が、シャシダイテストで実証されているのだ。

そして、もうひとつの