

必読! 0円データロガーで簡単タイムアップ術

レブスピード 8月号 (毎月26日発売) 6月26日発売 第19巻第8号 1991年9月2日第3種郵便物認可

REV SPEED

8

AUGUST
2009
No.224

「タフで、速くて、楽しい」知的チューニング情報満載!

特別付録

DVD 付き
ドラテク上達誌



本格映像

200分超



ブレーキングで 差をつける!

誌面運動DVD特集

大井貴之&木下みつひろの
ブレーキングが得意になる
ドラテク&
セッティング実習

青木孝行/荒 聖治/片岡龍也
菊地 靖/佐々木孝太/谷口信輝

プロに訊く
ブレーキングの極意
あなたの「悩める選択」をお手伝い
人気パッド9銘柄
同一条件テスト

今月の特典映像

突っ込みどころ満載の
つかポンFD3S×岡山国際
Battle of REV in 筑波1000
アマチュアレーサーの
ドラテク徹底解析

人気シリーズ

車載映像の宝庫

ロータス2イレブンCUP in もてぎ

誌面イチオシ企画

澤圭太のブレーキング・ビギナーレッスン
CLUBMAN-SPEC SPECIAL Z&ROTARYで走ろう!



軽快な走りを実現する超軽量ハードトップ

純正が廃盤になることもあり、トライアルにはMR-Sユーザーから「軽いハードトップが欲しい」というリクエストが多数寄せられていた。このカーボン製の超軽量ハードトップはそんなユーザーの声に応えたアイテム。軽快感はソフトトップ仕様と変わらない。



カーボン ハードトップ

●価格:29万4000円
ガラス部分はポリカーボネイト。簡単な工具で取り付けOK。お値打ちなFRP製も用意する



ノーマルのルーフだと……重いとロール大

岡山国際サーキットで
BestLap

1分58秒65

ルーフの軽量化で
0.9秒アップ!

BestLap

1分57秒56

乗り心地重視派にもうれしい機能だ



トライアル
川端弘祥さん

テスター
大井貴之

純正との挙動の違いは歴然。ステアリングを切ってから少し間を置き、後を追うようにロールの波がやってくる純正に対し、カーボン製はロールの発生がダイレクト。ロール量も抑えられており、まるでサスの剛性を高めたような印象。逆にいえば、このルーフを付ければアシはさほど硬める必要なし。街乗り派にもメリットがあるね。(大井)

「走りの気分を盛り上げてくれるレーシーなデザインもグッド。ただ、後方視界が純正品に比べて劣るのがちょっと残念」と大井プロ

■MRS spec.

パワー&トルク	152ps/19kg-m
エキマニ	TRIAL オリジナル
マフラー	TRIAL オリジナルチタン(メイン60φ 出口100φ)
触媒	TRIAL メタルキャタライザー
L.S.D	ATSカーボン 1.5way
ミッションオイル	ルブテック 75W90 SYN
車高調	HKS HIPER MAX2 F.6kg /an R.8kg /ea
ブレーキパッド	ディクセルZ (F&R)
ブレーキローター	ディクセル
ブレーキフルード	ディクセル328Racing
タイヤ	ADVAN NEOVA 205/45R16 (F&R)
ホイール	Weds SA97F 16x7J38 (F&R)
エアロパーツ	TRYFORCE フルエアロ
シート	RECARO TRIAL SP-GT2

さらに軽量化メニューを推し進めるなら



MR-Sが搭載する1ZZ型エンジンは排気系に手を入れるだけでもフィーリングが激変。エキマニやキャタも、ぜひやりたいポイント。とくにエキマニは、純正比で軽い点も見逃せない



エキゾーストチューンで10psものパワーアップが実現するMR-S(後期)。チタンマフラーなら同時に軽量化を図ることもでき、パワーウエイトレシオをさらに稼げる!

ハードトップ仕様にはできないアイテム。ちなみに純正ハードトップとの重量差は、なんと10kgもあるのだ。ノーマルのハードトップはこれだけの重さで、コーナリングの度にアタマの上でアッチにいたり、コッチにいたりしていたことになる。これを軽量のカーボンハードトップに交換すればコーナリング時の挙動が安定することは必至だ。

実際に行ったプロドライバーによるサーキットテストでも、軽量なほうが操作に対するクルマのリアクションなど、フィーリングに関する部分がかなりよくなるという結果に。ルーフの軽量化はやはり吉とでた!!

軽量化推進でMR-Sはさらに楽しく進化 ルーフの軽量化で クルマの動きはシャープになる!!

by TRIAL

軽量カーボンルーフだと……
軽くてロール量も減った!?



チューニングを語るうえで、軽量化が効果的なゴトは周知の事実
ライトウエイトモデルには一層効果的で、軽くなるのがクルマの上側なら、より効果的なのは間違いない
いったいどのくらいフィーリングが変化するのか? その気になるところを検証してみた

対純正10kgの違いは
想像以上にデカかった!

絶版から2年。ライトウエイト
スポーツを嗜好するユーザーから
いまも高い支持を得るトヨタのオー
ブン2シータースポーツがMR・S
だ。トリアルがこのクルマに施し
たのは、軽量化。先代のMR2にも
勝るファンロードドライブの世界を提
供するために、シェイプにシェイプ
を重ねたボディのウエイトはじつに
1tを切る980kg!(MT車)。

搭載されている1ZZ型エンジ
ンは最高出力こそ140psと、いま
となつては非力な部類に入ってしま
うが、軽量化のおかげもあって走り
は元氣そのもの。ワインディングを
流すのが、これほど楽しいと思える
クルマはない。もちろん、ミニサー
キットを走るのも得意中の得意。大
きなサーキットに持ち込んでタイ
ムにさえ大きくこだわらなければ、
十分スポーツドライブینگを満喫で
きるレベルに落ち着いている。

ただ、ライトウエイトを武器に運
動性を高めたクルマだけに、ちょ
っとした重量増でも走る楽しさが大
きくスポイルされてしまう。たとえ
ば、空力面の強化を狙って純正のハ
ードトップを装着したときのドライ
ビングフィールは、それまでと大違
い。とくにルーフは重量物を上のほ
うに載せることになるので、コーナ
リング時のロール量が増えてしまっ
たり、クルマの挙動が大きく変わっ
てしまうことになってしまうのだ。

MR・Sのオリジナルパーツを数
多く展開するトリアルがラインア
ップする、オリジナルのカーボンハ
ードトップは、MR・Sの持ち前の
ライトウエイトさを活かすことな