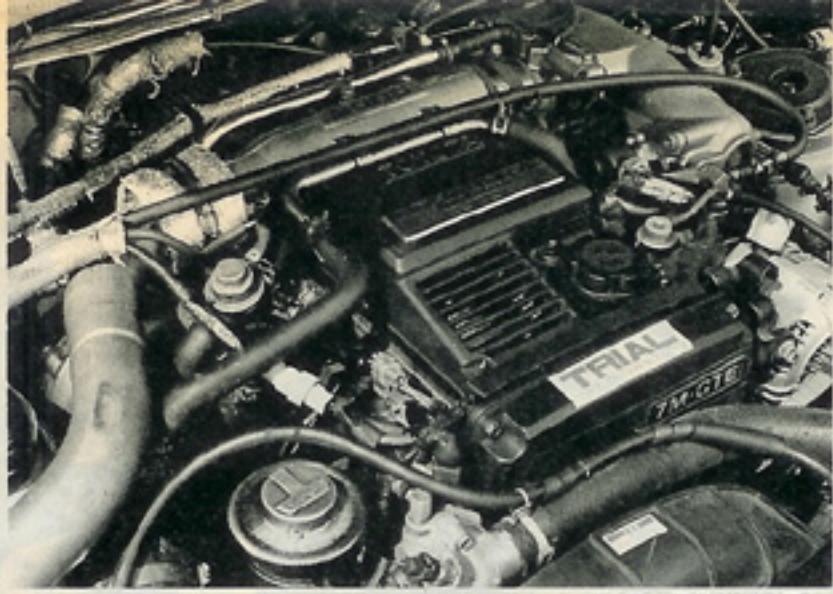


# クアチチュードバイス、失敗しない クルマ作りが大切です



エンジンルームのレイアウトにもノウハウがある。やっぱり見た目に美しいエンジンルームだと、普段のメンテナンスにも力が入るというものが、熱対策の方法なども最高運のノウハウが生かされている。

タービンや燃調ハーツも、エンジンにマッチしたものを選んでベストな状態に保っていく。バーツ点数が少なくてすむほどトラブルが少ないのでいいまでもない。お車さんの好みでこっちのバーツを使ってほしい、などと迷うときは、適当にアドバイスを加えながら

最初のブーストアップ仕様の予算は30万円位。次の足回りはトライアルオリジナルのビルシュタイン仕様が19万8千円。そして、これからAT車チューンには不可欠といえるATミッションの強化、これがおよそ30万円だ。そしてブレーキの強化だが、これもトライアルオリジナルBigrローター&キャリバーが15万円で、パッドも当然スポーツパッド。

最初のブーストアップ仕様の予算は30万円位。次の足回りはトライアルオリジナルのビルシュタイン仕様が19万8千円。そして、これからAT車チューンには不可欠といえるATミッションの強化、これがおよそ30万円だ。そしてブレーキの強化だが、これもトライアルオリジナ

ルBigrローター&キャリバーが15万円で、パッドも当然スポーツパッド。

AT車チューンで一番重要なのはやはり燃調で、これはNAエンジンに比べるとずっとシビアなものが要求される。

ターボ車チューンで一番重要なのはやはり燃調で、これはNAエンジンに比べるとずっとシビアなものが要求される。燃圧の確保ということもそれと同じで、ものすごく大切なのだ。

インタークーラーはHKS3層レーシング、オイルクーラーもHKS製。インタークーラーはターボの吸気効率に大きく影響するし、オイルクーラーは高温になるタービンの冷却・保護の面からもき

そのステップアップをしたマシンとい

えるのが、このトライアルスープラだ。

エンジンから見ていくと、排気量はボア

アップにより3.1Lにアップ、これは

もう7Mチューンの定番になりつつある

## トライアル スープラ3.0GT (7M-GTE)

### フルチューン

#### トータルバランス重視の7Mの作り方

7M-GTEというエンジンは、チューニングの目的と方法によって様々な特性を見せるが、このトライアルスープラはストリートでの使用をメインに、乗りやすさと中間加速を重視した作りだ。どんなクルマでもそうなのだが、ます

7Mの場合はノーマルタービンを使い、EVC、FICON、ピクトリーマフラーでのブーストアップ仕様がオススメという。これでブースト1.2kg/cm<sup>2</sup>にセットの場合追加なしで80psはアップする。これだけやった後は、そのパワーを支える足回りや、ブレーキ、ATの強化などのチューニングを進めていくわけ。

最初のブーストアップ仕様の予算は30万円位。次の足回りはトライアルオリジナルのビルシュタイン仕様が19万8千円。そして、これからAT車チューンには不可欠といえるATミッションの強化、これがおよそ30万円だ。そしてブレーキの強化だが、これもトライアルオリジナ

ルBigrローター&キャリバーが15万円で、パッドも当然スポーツパッド。

AT車チューンで一番重要なのはやはり燃調で、これはNAエンジンに比べるとずっとシビアなものが要求される。燃圧の確保ということもそれと同じで、ものすごく大切なのだ。

インタークーラーはHKS3層レーシ

ング、オイルクーラーもHKS製。イン

タークーラーはターボの吸気効率に大

き影響するし、オイルクーラーは高温に

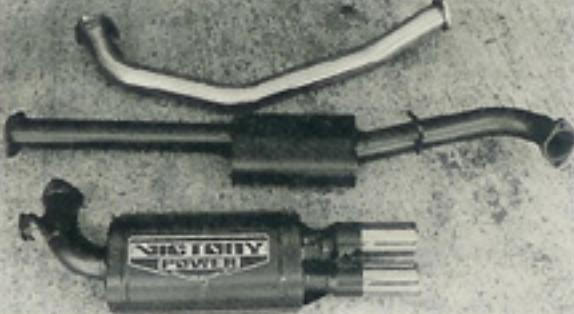
なるタービンの冷却・保護の面からも

運転席から見やすいように、オフセットして取り付けられたメーター。チューンドカーの場合、ノーマルと違ってクルマのコンディションを知るためにも各種メーター類は必要なのだ。



トライアルのオリジナルマフラー「VIC-TORY」。パイプ径は76mm出口金メッキというのがいかしこう。

しかし今回のこのスープラには94mm特注が装着されている。76mmの方は8万4000円だ。



### ●エンジン

オリジナル85mmピストン、T04E、オリジナルステンレス足、ピクトリー-94mmマフラー、3層レーシングインタークーラー、HKSオイルクーラー、MFC、レビック、追加インジェクター380cc×6、追加ポンプ、EVC、ブースト計、AT強化、各部強化

### ●足まわり

ビルシュタインオリジナル加工サスペンションキット、オリジナル大径ローター、エンドレスブレーキパッド。

### ●工具込み350万円~

ボテンシャルが高い場合、パワーの追求よりもそのパワーを楽しむためのチューニング、つまり、足まわりの強化やATの強化、ブレーキの強化などに目を向けることが、今後更に重要になってくる。そんな好例がこのマシンというわけだ。

7M-GTEのようにノーマルエンジンのボテンシャルが高い場合、パワーの追求よりもそのパワーを楽しむためのチューニング、つまり、足まわりの強化やATの強化、ブレーキの強化などに目を向けることが、今後更に重要になってくる。そんな好例がこのマシンというわけだ。