



4連スロットルが超魅力。

コンセプト

トライアル・ロードスターは、改造車種を取得しているので何の後ろめたさもなく公道をビシビシと走ることができ、中身は立派なレーシングバージョン。1722ccハイカム+注目の4連スロットルシステム装着と、エンジンだけを見ても目一杯力が入っている。トライアルの牧原社長いわく「公認サンデーレース仕様」だが、ロードスター日本最速車を本気で狙っている一台だ。

室内はレカロSPGに4点ハーネス、ロールバーはマツダスピードの6点式を装着。ラジオはもちろん、エアコンも取り外されているのだ。中央のエアコン吹き出し口にはエキストラメーターが埋め込まれ、その下にはオイルクーラー用の電動ファンスイッチまで装着されているという凝りようだ。

エンジンは、4A-G用ピストンを加工してボアアップした1722ccにI-N-E Xとも264度のカム、これにオリジナルの4連スロットルを装着している。スロットルボディはSK製の45φを流用し、これにオリジナルのインマニとファンネルをドッキング。ポートに対してガスがストレートに噴射するようにインジェクターの位置を調整したりアウターベンチユリを装着したりと、高回転域はもちろんのこと、低中速域の扱いやすさを狙っているのがシステムの大きな特徴だ。マフラーもメガホン形状をさらに追求したオリジナルを市販化に移すなど、トライアルのヤル気はとどまる所を知らない。

足回りはT-サーキットで鍛えられたオリジナルサスキット。スプリングはフロント10kgリア8kg/mmをメインに様々な特注ショックを組み合わせてテストを続けている。オリジナルサスキットも、いよいよ市販化が開始された。

インプレッション

まるでレーシングカーのようなハードな仕上がりなのがトライアル。聞けば、完全なサンデーレース仕様ということで、エアコ

ンもなければ、ヒーターもない。コクピットはいかにもレース仕様らしい油っぽい雰囲気も満ちたされている。

走りの味も過激なもの。特に、1722ccに4連スロットルが組み合わされたエンジンは、4500rpm付近からトップエンドまでストレスなく過激に吹け上がる。チューンの効果は歴然で、トルクは図太い。

それだけで高回転になっても回転の上昇が渋くならないのは、誉められる。音質も荒々しく、回転に伴って増すパワーに比例して、かつてのソレタコデュアルを彷彿させるサウンドを発生して加速するのだ。ただし、走り味はロール感もあるステア特性も極度にシャープじゃないのが意外だった。非常に面白いクルマだ。

(木下)

TUNING SPEC.

●スポーツインジェクションキット	19,900円
●コア増しラジエター	6,300円
●アクロスマフラー	7,900円
●アクロスリップスボイパー	3,200円
●オリジナルサスキット	26,500円
●Z1-Rセンターロックホイール	4,900円

■エンジン系 排気量1722cc (81×83.5mm・4A-Gピストン)、圧縮比10.9:1、HKS製3.6mmメッシュガスケット、カムIN&EX-HKS製272度(中心IN110度・EX117度)、HKS製スライド式カムシャフト、アールズ製オイルクーラー、オイルクーラーファン、トラスト製クロモリフライホイール(4.8kg)、マツダスピード製メタルクラッチと燃焼室加工、各種バランス取り、NGKシングプラグ8本、キャブ5W60
 ■燃料・吸気系 スポーツインジェクションキット、HKS製VPC+F-CON+GCCII、RS-Rターボ(4-1)、アクロスマフラー
 ■サスペンション系 オリジナルサスキット、マツダスピード製スタビライザー(F204・R14)、ロワアームブッシュ&アッパーマウント
 ■ロールバー マフダスピード6点式
 ■ブレーキ系 アベックスブレーキパッド、アールズブレーキホース、アジップDOT4
 ■タイヤ&ホイール グローバ(F185/60R14 R195/60R14)、ボルクレーシング・グループ7N(14+35mm)



いよいよ発売が開始されるサスペンションキット。もう1年近く徹底したデータ取りが行われている。



タコ足にはRS-Rの4-1タイプを採用。トライアル・オリジナルの製作も検討されている。



トライアル独自のメガホン形状マフラー。パイプ径は3段階で大きくなり、出口は精円長で90φになる。



4連スロットルキットは、下迫力度では文句なしのNo.1。高速域のパワーはもちろん、リセッティングによって下からの扱いやすさも同時に実現している。