



1月23日、TIサーキットで行われたショップ合同テスト。崎折、雪が舞うという状況の下で、トリアル80スーブラは1分38秒622というタイムをマークした



TRIAL JZA80 SUPRA

TUNE DATA
 ベースエンジン・3S-GT HKS87φピストン クランクシャフトフルバランス HKS1.2mmヘッドガスケット HKSカムシャフト(IN/EX272度) ワンオフサージタンク F-CON Vプロ 850cc/minメインインジェクター GT3240タービン(54T-0.84) ワンオフEXマニ HKS・GTウエストゲート OS ツインクラッチ 80純正MT TRD2ウェイLSD クwantum車高調 ノバスプリング(F20kg/mm R18kg/mm) F・R TRDスタビ PFCパッド プレンボF50+355φローター 520ps ブースト1.2kg/cm²

「熟成されたエンジン&シャーシ性能は byワダQ GTマシンも真っ青!?!のパフォーマンスでおます」



バッテリーモナビシート後部に移動されたコイツの荷重バランスは51:49。ほぼ理想的な重量配分によって挙動は80とは別ものだ。ステア特性はFDをも上回るシャープさ

F-CON Vプロによって低中速域をより重視したセッティングが施される。4200回転あたりから抜群のレスポンスでブーストが立ち上がり、非常に扱いやすい仕上がりだ

3S-GTをフロントミッドに搭載することでI/Cとアルミ3層ラジエターをV字型にレイアウト。走行風を最大限にコアに導き、オリジナルボンネットのダクトで抜いてやる



「これで市販モデルのスペックを開発した」というクwantumダンパーは、初期からフルバンプまで文句なしの減衰力特性。こんなに乗り心地が良くて、タイムが出るなんて!!



ブレーキシステムはフロント・F50プレノボ+355φローターの組み合わせ。リアは純正ノーマルだ。前後ともPFCブレーキパッドをチョイスする



フロントミッドに3S-GTを搭載し500psオーバーを発生。加えて車重も1300kgまでシェイプアップが図られたトリアルの80スーブラ。すでにデモカーとしては馴染みの深いマシンだけど、じっくりと熟成されているだけあり、その走りはGTマシンを彷彿させるほどの

抜群の荷重バランス51:49
 T-テストで1分38秒6をマーク!

高いレベルに仕上がっている。腰下までひと通り手を加え、強化された3S-GTの排気量は2160cc。コイツにGT3240タービンをドッキング、Vプロによって制御することで最大ブースト1.6kg/cm²時に600psものパワーを発生。今回、T-サーキットでのテストで

取材協力/トリアル
 大阪府南河内郡美原町丹上87-1 ☎0723-69-3539



タックは幸先のいいスタートを切った。と同時に今後、対応すべき細かな課題も見つかった。コーナー進入時ブレーキングを詰めていくとほんの少しインリフトし、タイヤが空転。このロスをなくするためLSDのインシャル変更、或いはスタビライザーセッティング等の対策をしてやる必要があるそうだ。これら細部の煮詰めがキマれば、まだまだ上が狙えるハズ!! (byワダQ)

エンジン、シャーシと基本的にはほぼ完成の域に達しているトリアル80スーブラ。今回のテストでも目標である38秒台を連発し、1分38秒622のベストも記録。02年の初ア

前後の荷重バランス51:49という理想に限りなく近い配分、さらに市販品の開発モデルであるクwantum車高調の味付けも文句のつけようがない仕上がりで、ドライビングフィールは「まるでFD」のように軽快かつシャープ。80スーブラの重量級ボディなんてこれほっちも感じさせない。乗り心地は驚くほど快適で、ストロークし始めはスッと沈み込む。そして、ある程度沈み込んでからググッと踏ん張り感が立ち上がり、そこから路面を確実に捉える。特に、滑り出す限界付近でのコントロール性の高さは素晴らしい一言!!だ。言葉で伝えるのは難しいんだけど、全ての動きがナチュラルで、それでいて十分な剛性感……ハッキリって「これだけ快適で、タイムが出せる」サスペンションは今まで乗ったことがない。

は1.2kg/cm²での走行だったが、低中速域を重視したエンジン特性が実に使いやすい! 4200回転あたりからキッチリとブーストが立ち上がり、図太いトルクを発生。アクセルバーシヤル付近でのコントロール性が抜群で、高いコーナリングスピードに結びついている。以前ドライブした時は7000回転からでもガンガン伸びる、どちらかというと高回転指向のエンジン特性だったんだけど、そこからパワーバンドをかなり下に振った今回のセッティングはタイムアップに大きく貢献しているといえるだろう。