

防ぐためオイルクーラーを装着している。

以上のエンジンチューニングに対して足まわりは、カヤバSRスペシャルガスショックとオリジナル不等ピッチコイルスプリング、それとオリジナルストラットバーというセッティングだ。

これは、あくまでも乗り易さ、扱い易さを重視したため、今回のタイムトライアルではやや不向きであった。

そこでオートマック2では、あくまでも競技用の不等ピッチコイルスプリング（ノーマルオイルショックを流用）、車高調整式FショックASSYの開発をすでに進めている。

このパーツは乗りにくくはなるが、タイムトライアルなどのスポーツ走行にはベストだ。

そして、EBに関しては登場以来ウワサされている800ccキットを計画中、早ければ来春には登場する予定だ。これまでにないフルスケールのイエローパワーが期待できる。

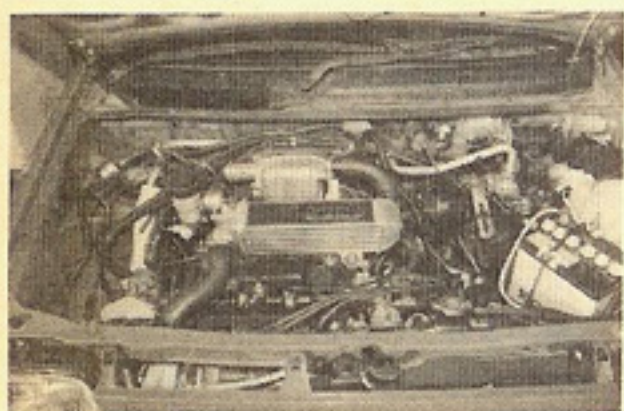
EB
100psを目標とする
TD-04ターボ
高度なセッティング技術を
Kcarへフィードバック
トライアル

あらゆるマシンにターボパワーを注ぎ込み、最高速トライアルへチャレンジするトライアル。その高度なチューニングノウハウは軽自動車にもスライドされている。

以前、基本ベースを崩さずに補機類で強化したチューンドEBを紹介したが、今回、ターボ系の大幅な改良が加えられたステップ2が完成した。

EXマニホールドは排気ガスの流れを計算して製作された30.5φ等長タイプで、高過給圧を安定させるためHKSのウエストゲートが組み込まれている。

ドッキングされるタービンはTD



↑トライアルのステップ2チューニングが施されたEB



⇒EXマニホールドは30.5φの等長タイプだ



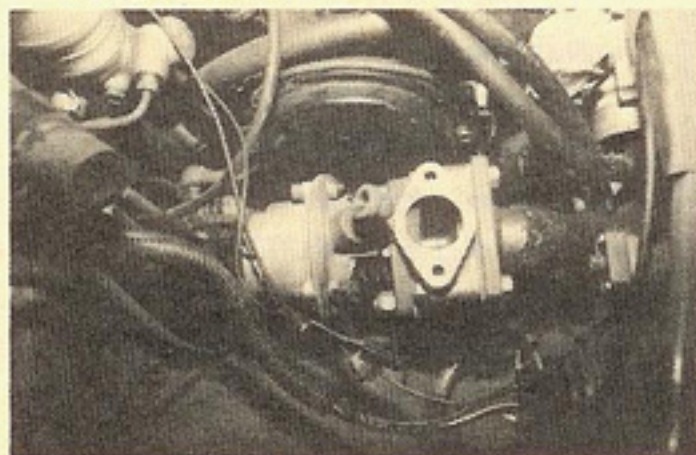
-04、過給圧はトラストのVVCで1.2kg/cm²に設定されている。このタービンはメーカー公表によれば適合排気量は750~1500ccだ。これを550ccのキャパシティーでスムーズなセッティングにもっていく所がトライアルの技といえよう。

追加インジェクターは180cc/分をサージタンク手前に1本セット。噴射タイミングは、HKSのAICで過給圧0.8kg/cm²からと回転数5200rpmからとでコントロールしている。

そして、マフラーは大容量タービンとのマッチングを考慮した50φオリジナルだ。

このステップ2のチューニングは現在、最終的なセッティング段階でシャシーダイナモ100psを目標としている。これまでのデータから、けっして無理なスペックではないとのことだ。

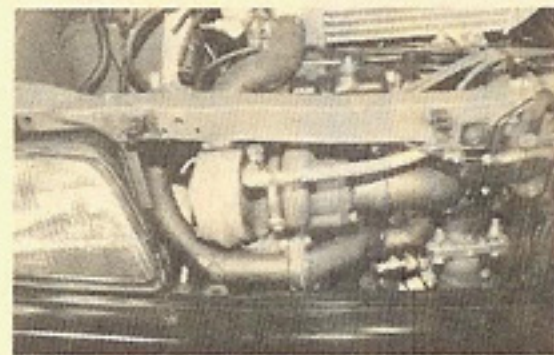
↓高過給圧を安定させるためEXマニホールドに組み込まれたトラストのウエストゲート



このステップ2が完成すれば、当然、次はエンジン内部まで手が加えられるステップとなる。

ターボ系はそのまま、スライドされ、620ccピストンキットでスケールアップして、ガスケットで圧縮比を落とせば、過給圧は1.8~2.0kg/cm²近くまでアップされる。そして、そのエンジンに応じたAICの追加インジェクターやターボ系の細かなセッティングが行われるわけだ。

トライアルによるフルチューンドEBは、驚異的なまでのイエローパワーを絞り出すにちがいない。



↑タービンはTD-04を使用。550ccのキャパシティーながら、スムーズなセッティングを実現している。

取材協力
サンバード 池田市神田1-876-2 ☎0727-53-5094
クリエイティブボックス・ノブ
豊中市箕輪2-1-1 ☎06-855-3218
オートマック2
摂津市鳥飼本町4-20-13 ☎0726-54-2111
トライアル
東大阪市菱江780-1 ☎0729-65-6823