

ター最強マシンとなりうるのか!?

トータルバランスの優れた
乗って楽しいマシンに

PRODUCED BY トリアル ☎0729-65-6823



EVC (過給圧1.2kg/cm²) 70⁺オリジナルマフラー パワーフロー70⁺GT-R用改 SLD ブースト計 IPモニター ボルクレーシンググループC (6.5J-15) イーグルVR (205/50VR15)

HKS関西サービスと同じく、このトリアルのGTI-Rもターボエンジンのステップ1チューニングといえる過給圧アップとスポーツマフラーという仕様だ。マシンを問わず、オールマイティなチューニングを見せてくれるトリアルだけに、今後

のチューニングが楽しみ。タービン、エンジン関係もこれからじっくりと検討し、とにかく乗って楽しいクルマにフィニッシュしていく予定。エンジンだけではなく、もちろんGTI-Rならではのフットワークにグレードアップされるぞ。

マフラーというステップ1のチューニングでやっとGTI-Rらしくなったね。

村山 ええ、上でつまっていたような感じがなくなり7500rpmまでキッチリ回るようになった。この仕様でシャーシダイ250ps。プロペラシャフトを外して計測しましたよ。でもレースを前提としてメタルのタービンなども使っているのだから本領はこれからじゃないですか？

鈴木 エンジンのポテンシャルは高いよね。ストレート状のインダクションボックスなどはまるでレーシングエンジン。でもラジエーターが小さいのが不満だね。

村山 今後300psは軽くクリアできるはず。

モータースポーツ色の強いGTI-Rからして最高速仕様じゃダメ。かといってストリートオンリーでもダメ。これからいろいろテストして乗って楽しいクルマに仕上げたいですね。

鈴木 そうだね、300psは軽い。でもビークパワーばかりじゃなく、シャーシダイグラフの三角形が大きな特性がいい。つまりアクセルを踏んですぐについてくるようなピックアップのいいエンジンを作ればおもしろいはず。

村山 後はブレーキも忘れないこと。パワーが上がってきたらシングルポットのブレーキじゃ絶対ダメ。

鈴木 そしてスタイルも何とかしたいね。大げさなリアスポイラー、でっかいエアインテーク。走ったとら虫が入ってきてしゃーない。

村山 まあGTI-Rは今後やっていかなければならない点がたくさんあって、お互いにこのクルマがどうなっていくか楽しみですね。

鈴木 ユーザーの方はまずドライブしてみて不満点を見つけてもらいたいですね。そしてお互いユーザーの要求に応じたチューニングをやっていきましょう。