



トリアル MR2

速さだけを追求した 峠チューン!

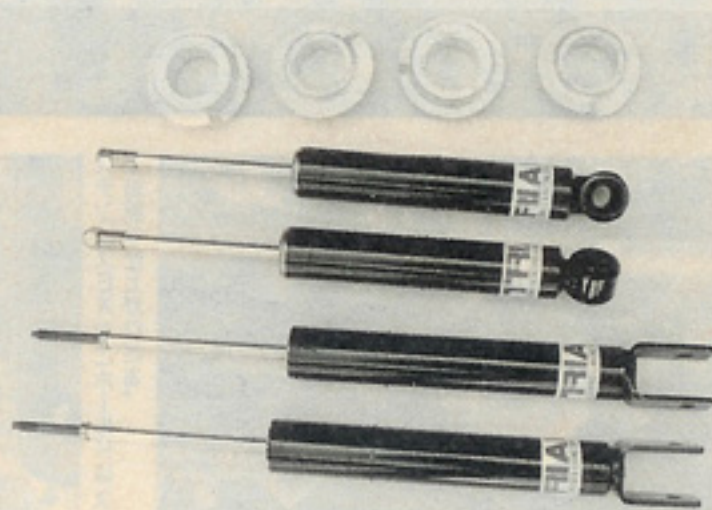
どちらかというと大排気量ターボ車をベースとしたパワーチューン屋さんというイメージが強いトリアルだが、実際には峠仕様というような車も多く存在する。

その中でもトリアルの峠チューンを代表する一台がこのMR2。取材に行った時にはまだ、ステップアップチューンの途中ということだったので、ここでは今後の予定などを交え、まずはスベックから紹介することにしてしよう。

MR2をベースとしてトリアルが組んだ峠チューンのメニューの中には、足まわりだけでなく、以外にもエンジンチューンが含まれていた。

3SGTはノーマルでも25psを誇るユニット。峠を走る上でこれだけのパワーがあれば十分なのではないだろうか、

ビルシユタインベースのオリジナルショックはオーバーホール可能なので、ヘタッても安心だ。

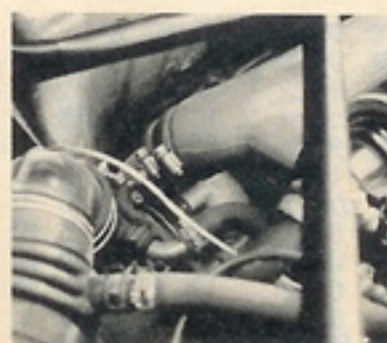


と思う人もいるはずだ。

しかし、このMR2のターゲットはチューンドFC3S。

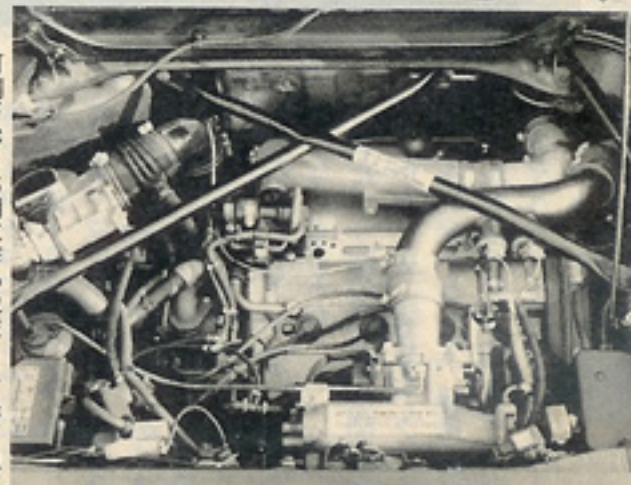
峠でこいつをプチ抜く。このテーマにもとづいて製作された峠マシンゆえにエンジンチューンも施されているというわけだ。

エンジンチューンといっても大幅な変更ではなく、タービンをオリジナルのTC28Sに交換した仕様。峠での走りや立ち上がり、低速コーナリでは、かなりつらくなる。かといって小さめのタービンを付けたのでは、逆に高回転域が使えなくなってしまう。そういった意味では、容量を上げたコンプレッサハウジングとノーマルのエキゾーストハウジングを組み合わせたTC28Sタービンはまさにベストセレクトといった感じだ。



峠仕様のSW20にTC28Sタービンはベストマッチだ。

打倒FC3S用に作られた3SGTユニットは320psをマークしている。



これに合わせた燃調は、430cc/minのメインインジェクター×4と380cc/minの追加インジェクター×2で補い、それぞれの制御をFiconとレビックが務め、最大パワーは320psにも達する。

これが、チューンドFC3Sをプチ抜くためにトリアルが組んだエンジンスベックだ。

次に峠仕様の車にとって最も重要な足まわりを見ていこう。

一番の肝であるショック&スプリングは、オリジナルの高圧ガスタイプのショックとF3kg/mm、R6kg/mmのスプリングとの組み合わせだ。足まわりの味付けに関しては、ショック