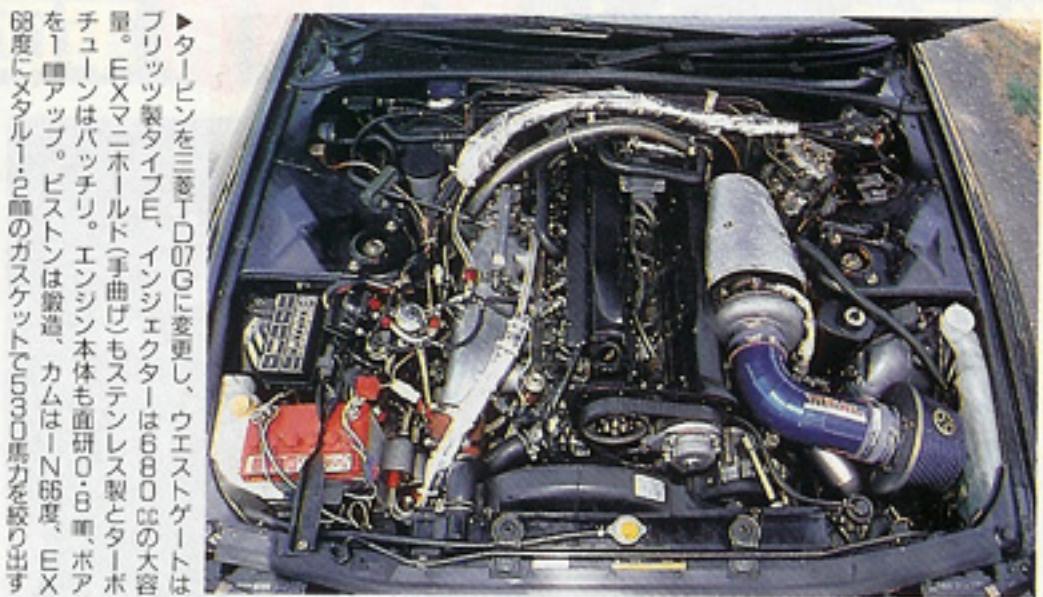


トライアル GT-R

1992年6月 HA



◀フロントウインドウ及びボディサイドに「TRIAL」のステッカーチューン、リア左部にゴールド地の「ヒコセロ」エンブレムでドレスアップ。シブい仕上げだが、走りは「マシンそのもの」

ゴール一直線。3速全開の 加速は超一級品!!



▶オリジナルの前後ダンバーキットを組み込み、街乗りにも対応。アーティサE-TSは加速時のトルク配分は0:100~50:50と変化するが、ゼロヨン加速タイムは、このバランスが大きく影響する



◀前後タイヤはヨコハマAVS255/40ZR17、ホイールはバナスポーツG7前9.5J、後10J×7

関西のターボチューナーとして名をはす「トライアル」。530馬力仕様の「R」を用意してくれた。しかし、このトライアルGT-Rのセールスポイントは、パワーだけではない。

街乗りからゼロヨン、峠、どこを走っても楽しく乗れるクルマ。とアピールするだけあって、パワーと乗りやすさを両立させている。そのチューニングは、シリンドラーのボアを1mmアップし、面研を0・8mm施す。ビストンは87.0mmのオリジナル。カムはIN 66度、EX 68度に変更し、リフト量は9・5だ。その他、オイルポンプはレース用、ガスケットはメタル1・2mmを組む。得意のターボは、タービンを三菱TD07Gの大型に変更、ウエストゲートはブリッツのタイプE、HK-Sリーガルインタークーラー等を装着。手曲げのステンマニホールド、ラジエータはオリジナル、インジェクターは大容量の680ccに変更、追加は行なっていない。コンピュータ制御はFコンをベースとしたオリジナルだ。それらすべてのパーツ価格は250万円強となる。

エンジン以外ではサスのバネ&ダンバーがオリジナル、ブレーキローターはN1用、パッドはエンドレス、ホースはアルズと抜かりない。

計測は合計7回行ない、ベストタイムは4回めに出た11・415秒。他も11・5秒前後で安定していた。しかし、それにも増して素晴らしいのは、200→400mの中間加速で4秒を2度切っていることだ。530馬力はダテではないことを証明している。ショックの人の「タイムはまあまあ、満足している。でも、もうちょっと縮まると思います」というのが、率直なところだろう。

トライアルGT-Rのエンジンパート250万円の530馬力仕様

関西のターボチューナーとして名をはす「トライアル」。530馬力仕様の「R」を用意してくれた。しかし、このトライアルGT-Rのセールスポイントは、パワーだけではない。

街乗りからゼロヨン、峠、どこを走っても楽しく乗れるクルマ。とアピールするだけあって、パワーと乗りやすさを両立させている。そのチューニングは、シリンドラーのボアを1mmアップし、面研を0・8mm施す。ビストンは87.0mmのオリジナル。カムはIN 66度、EX 68度に変更し、リフト量は9・5だ。その他、オイルポンプはレース用、ガスケットはメタル1・2mmを組む。得意のターボは、タービンを三菱TD07Gの大型に変更、ウエストゲートはブリッツのタイプE、HK-Sリーガルインタークーラー等を装着。手曲げのステンマニホールド、ラジエータはオリジナル、インジェクターは大容量の680ccに変更、追加は行なっていない。コンピュータ制御はFコンをベースとしたオリジナルだ。それらすべてのパーツ価格は250万円強となる。

エンジン以外ではサスのバネ&ダンバーがオリジナル、ブレーキローターはN1用、パッドはエンドレス、ホースはアルズと抜かりない。

計測は合計7回行ない、ベストタイムは4回めに出た11・415秒。他も11・5秒前後で安定していた。しかし、それにも増して素晴らしいのは、200→400mの中間加速で4秒を2度切っていることだ。530馬力はダテではないことを証明している。ショックの人の「タイムはまあまあ、満足している。でも、もうちょっと縮まると思います」というのが、率直なところだろう。