



4連スロットルが超魅力。

## コンセプト

トライアル・ロードスターは、改造車検を取得しているので何の後ろめたさもなく公道をビンディング走ることができる。中身は立派なレーシングバージョン。1722cc+ハイカム+注目の4連スロットルシステム装着と、エンジンだけを見ても目一杯力が入っている。トライアルの牧原社長いわく「公認サンデーレース仕様」だが、ロードスター日本最速車を本気で狙っている一台だ。

室内はレカロSPGに4点ハーネス、ロールバーはマツダスピードの6点式を装備。ラジオはもちろん、エアコンも取り外されているのだ。中央のエアコン吹き出し口にはエキストラメーターが埋め込まれ、その下にはオイルクーラー用の電動ファンスイッチまで装着されているという凝りようだ。

エンジンは、4A-G用ピストンを加工してボアアップした1722ccにIN-E-Xとも264度のカム、これにオリジナルの4連スロットルを装着している。スロットルボディはSK製の45mmを流用し、これにオリジナルのインマニとファンネルをドッキング。ポートに対してガスがストレートに噴射するようにインジェクターの位置を調整したりアウターベンチュリーリーを装着したりと、高回転域はもちろんのこと、低中速域の扱いやすさを狙っているのがシステムの大きな特徴だ。マフラーもメガホン形状をさらに追求したオリジナルを市販化に移すなど、トライアルのヤル気はとどまる所を知らない。

足回りはT-サークットで鍛えられたオリジナルサスキット。スプリングはフロント10kg・リア8kg/mmをメインに様々な特注ショックを組み合わせてテストを続けている。オリジナルサスキットも、いよいよ市販化が開始された。

## インプレッション

まるでレーシングカーのようなハード仕上がりながらトライアル。聞けば、完全なサンデーレース仕様ということでエアコ

ンもなければ、ヒーターもない。コクピットはいかにもレース仕様らしい油っぽい雰囲気で満たされている。

走りの味も過激そのもの。特に、1722ccに4連スロットルが組み合わされたエンジンは、4500rpm付近からトップエンジンまでストレスなく過激に吹け上がる。チューンの効果は歴然で、トルクは固太い。

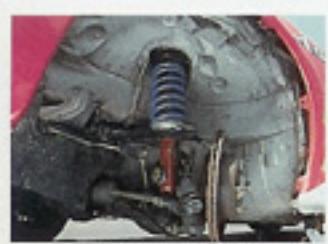
それでいて高回転になつても回転の上がりが渋くならないのは、誉められる。音質も荒々しく、回転に伴つて増すパワーに比例して、かつてのソレタコデュアルを彷彿させるサウンドを発して加速するのだ。ただ走り味はロール感もあるしステア特性も極度にシャープじゃないのが意外だった。非常に面白いクルマだ。

## TUNING SPEC.

- スポーツインジェクションキット 19万8000円
- コア増しラジエター 6万3000円
- アクロスマフラー 7万8000円
- アクロスリップスパイダー 3万3000円
- オリジナルサスキット 25万8000円

- Z1-Rセンターロックホイール 4万8000円

- エンジン系 排気量1722cc (81×83.5mm・4GZEピストン)、圧縮比10.9:1、HKS製3.6mmバルガスケット、カムIN&EX-HKS製272度(中心IN110度・EX117度)、HKS製スライド式カムスケート、アルズ製オイルクーラー、オイルクーラーファン、トラスト製クロモリフライホイール(8kg)、マツダスピード製メタルクラッチトーチ&燃焼室加工、各種バランス取り、NGKシングルプラグ8基、ナブロ5W60
- 燃料・吸排気系 スポーツインジェクション、HKS製VPC+F-CON+GCCII、RS-R92(4-1)、アクロスマフラー
- サスペンション系 オリジナルサスキット、フダスピード製スタビライザー(F206・F116)、ロワームブッシュ&アッパーマウント
- ロールバー マフダスピードキヤード式
- ブレーキ系 アベックスブレーキパッド、アルスブレーキホース、アップドOOT4
- タイヤ&ホイール グローバル(F185/50R17 14+35mm)、ボルクレーシング・グループNII



いよいよ発売が開始されるサスペンションキット。もう1年近く徹底したデータ取りが行われている。



トヨタ足にはRS-Rの4-1タイプを採用。トライアル・オリジナルの製作も検討されている。



トライアル独自のメガホン形状マフラー。パイプ径は3段階で大きくなり、出口は幅員長で90mmになる。



4連スロットルキットは、ド迫力度では文句なしのNo.1。高速域のパワーはもちろん、リセットイングによって下からの扱いやすさも同時に実現している。