



左からアイちゃん、牧原社長、梅メカニック。■トライアル0722-54-7039

ロードスターオーナーにとって大注目したいのが、このトライアル。なにしろ牧原社長がロードスターにズッポリはまり込んでいて、目下、パーツをソクソク開発している最中だ。オリジナルの4連スロットルキットを始め、サスキット、4点式ロールバー、そして…(残念ながらまだ秘密。アツと驚くぞ)。サスキットとロールバーを組み合わせた状態で公認を取り、スポーツコンプリートとして新車販売もされる予定だ。

注目のスポーツインジェクションキット(スロットルボディ+マニホールド+ファンネル/アッセンブリー)は、インジェクター位置変更、ベンチュリー径変更など、市販までにさらにリファインが施される。市販タイプではエアクリーナーも設定されることになる。このデモカーはサンデーレースを楽しむためにチューンされた公認車検取得モデル。本来は4A-Gピストン改を使用した1722ccだが、全開テスト中にノーマルガasketが吹き抜けたため、今回は急きょ別エンジン(ノーマルボア)での参加となった。とにかくこのヤル気はハンパじゃない。注目度5重丸。



①スポーツインジェクションキットは6月末に発売予定。キットで¥198,000を予定。
②マフラーはアベックスのメガホン。タコ足はスペシャルの開発が予定されている。

チューニングスペック

■エンジン系/排気量1722cc (81×83.6mm; 4A-G改ピストン)、圧縮比10.9:1(ただしテスト時はノーマルピストン仕様、圧縮比11.5:1)、HK S製0.6mm メタルガasket、カムIN&EX・HKS製272(中心角IN110°EX117°)、HKS製スライド式カムブリー、NGKレーシングプラグ8番、オイル=ナブコ5W00、オリジナル・コア増しラジエーター、APP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、マツダスピード製強化クラッチ(メタル)、ポート&燃焼室加工、各種バランス取り
■燃料・吸排気系/オリジナル・スポーツインジェクションKIT(スロットルボディはSK製46、ベンチュリー径36)、HKS製VPC+F-CON+GOCII、タコ足=RS-R4-1、マフラー=アベックス・メガホンマフラー
■サスペンション系/Sp=オリジナルF10R8kg、ショック=特注カヤバ(他に特注オーリンズも併用)、マツダスピード製スタビ(F204R11) & アッシュ&アッパーマウント
■駆動系/マツダスピード製機械式LSD(2ウェイ)、デフ&ミッションオイル=ナブコ
■ブレーキ系/パッド=アベックス、ホース=アールズ、オイル=アッシュDOT4
■タイヤ&ホイール/グローバ(8/85/60R14) 185/60R14、ボルクレッシング・グループN(6×14+35mm)
■その他/アクロス・リップスボイラー(トライアル製)、レカロSP-G

HKS関西サービス ロードスターに全力投入のHKS関西。次号で第一弾発表!



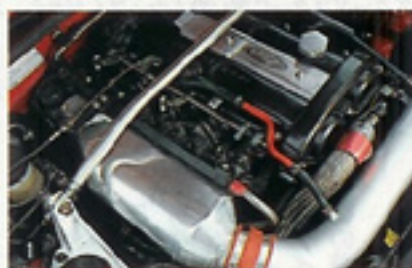
左から平井メカ、向井社長、佐馬メカ。■HKS関西サービス07438-4-0126

ウチはこれで公認を取っているし、TI用に仕様を変更する気はない。セッティング出しもしらないよ——と余裕たっぷりの向井社長。注目の4連スロットルは、ファンネルむき出しとサクショパイプ付き、インジェクターの位置の違いなど、トライアルとの相違点が興味深い。HKS関西の場合、パイプの長さはこれがベストで、もっと短くすると低中速トルクが細くなったらしい。このスポーツインジェクションも秋

には市販化の予定だが、パイプの容量を絞るなど、若干のリファインが施されることになるはずだ。トライアルの4連ともども、要注目なのである。

注目すべきパーツがもうひとつ。オリジナルの4点式ロールバーだ。従来の4点とは発想が異なり、一見フロア固定の2点式、実はシート後部の鉄板内をバーが横に貫通して高いボディ強度を生み出すという代物だ。詳細はあらためてお伝えするけど、アルミのパフがけで、美しく、軽い。

15インチの採用もHKS関西ならではの、専用足を煮詰めれば15インチもマッチすることを実証してみせた。



①HKS関西のスポーツインジェクションキットは、この秋に発売が予定されている。間もなく発売されるオリジナル4点式ロールバー。アルミパフ仕上げで非常に軽量。

チューニングスペック

■エンジン系/排気量1800cc (78.5×83.6mm; オリジナル鍛造ピストン)、圧縮比10.6:1、HKS製1mmメタルガasket、カムIN&EX・HKS製284(中心角IN103°EX107°)、HKS製スライド式カムブリー、プラグ=HKS製M3517番、オイル=HKS 5W40、HKS製オイルクーラー、軽量フライホイール(30%)、マツダスピード製強化クラッチ、ポート&燃焼室加工、各種バランス取り
■燃料・吸排気系/オリジナル・スポーツインジェクションKIT(スロットルボディは46、チャンバー=入D704)、HKS製VPC+F-CON+GOCII、HKS製17ワフロー、タコ足=HKS製スーパースーパーヘッダー4-2-1、マフラー=HKS製リーガルマフラー
■サスペンション系/Sp=ロッドミレンF3.71kgR2.10kg、ショック=HKS、スタビ=ロッドミレン(F25.454R19.15kg、FRとも中空)リアのみマツダスピード製強化ブッシュ、エンジン&デフマウント
■駆動系/マツダスピード製機械式LSD(2ウェイ)、デフ&ミッションオイル=HKS
■ブレーキ系/パッド=イマージュ、オイル=HKS-DOT4
■タイヤ&ホイール/グローバ(FR185/60R15)、アドバンRS(6.5×15+35mm)
■その他/オリジナル・フロント/リアバー&4点式ロールバー(アルミ/ワ仕上げ)、ロッドミレンリアスポイラー、レカロSP-G

プラスONEアオキ エンジンのノウハウはきわめて豊富。安心して相談すべし。



左から縄島メカと青木社長。■プラスONE アオキ045-575-3956

豊富なレース活動に加え、メーカーのエンジン系パーツ開発にも携わっているプラスONEアオキ。ロードスターチューンの基本コンセプトは車検対応でセットアップしていくことで、今回のデモカーがその一般的な基本モデルとなる。これをベースに、264のカムやVPCというふうな、オーナーの要望に応じてバージョンアップしていくことになる。アオキはプロショップ・ニッケイのエンジンチューン部門も担当してお

り、ステージI~IVといった豊富なチューニングメニューもすでに設定されている。

エンジン仕様で興味深いのは、燃調を全域で微調整するミクスチャーコントロール(HKS製)と燃圧を調整するフューエルレギュレーターの採用、そして霧化効率の高いインジェクターへの交換だ。豊富なノウハウを持つアオキだけに、個々の状況に応じたベストセッティングを出してくれるだろう。

ちなみに次は足もヤルノと、青木社長もずっぱりロードスターにハマりそうだ。仕様が変更したら、ぜひ教えてください。いつでも取材に参ります。



①左がGCCII右がミクスチャーコントロール。後者は-10~+10%の範囲で燃調を調整。
②マフラーはHKSリーガルマフラーを装着。タコ足もHKSのスーパースーパーヘッダーだ。

チューニングスペック

■エンジン系/排気量1800cc (80×83.6mm; オリジナル804ピストン)、圧縮比10.6:1、HKS製0.8mmメタルガasket、カムIN&EX・HKS製256(中心角IN108°EX104°)、オリジナルカムブリー、プラグ=HKS製M3517番、オイル=HKS 5W40、HKS製オイルクーラー、オリジナルフライホイール(4.6kg)、マツダスピード製強化クラッチ(メタル)、ポート&燃焼室加工、各種バランス取り
■燃料・吸排気系/インジェクター(メイン)交換、HKS製F-CON+GOCII+ミクスチャーコントロール、FJ20用フューエルレギュレーター(燃圧2.7に調整)、HKS製17ワフロー、タコ足=HKS製スーパースーパーヘッダー4-2-1、マフラー=HKS製リーガルマフラー
■サスペンション系/Sp=HKS(F3.80kgR2.10kg)、ショック=HKS、スタビ=Fマツダスピード製204Rノーマル、プロショップニッケイ製トーカンセンター
■駆動系/マツダスピード製機械式LSD(2WAY)、デフ&ミッションオイル=HKS
■ブレーキ系/パッド=エンドレスTYPE-R、オイル=EP-DOT5
■タイヤ&ホイール/グローバ(FR185/60R14)、プロショップニッケイNAR(6×14+25mm)
■その他/ウインスポーツ4点式ロールバー(シロクマ)