Photos Yukio Yoshimi, Shin-ichi Tsutsumi

DEMO CAR FILE001

トライアル PHONE 0722-54-9777

ワゴンの使い勝手の良さを残し サーキット走行も楽しめる

今やチューニングカーファンの間では、知らぬ者がいないほど有名なトライアル。そのトライアルが、インプレッサのデモカーを完成させた。しかもスポーツワゴンをベースにしてだ。

このスポーツワゴン、一見、最近はやりのエアロチューン車に見えるけど、実はエンジン、足まわりなどの細かい部分にトライアル独自の味付けが施されている。

まず、エンジンは――その中身はノーマルのままだけど――きっちりバランス取りが行われている。そして、それをさらに気持ちよく回してやるために、エンジンルーム内には新たにオイルクーラーを追加。なお、このエンジンはブーストを1・0kg/cm²までアップさせて、250馬力を発生している。

一方、足まわりは、クァンタムのショックにノーマルスプリングという組み合わせだ。さらに、前後サスにピロアッパーマウントを装着して、よりダイレクトなハンドリングを実現している。ちなみに、現在は、この足のセッティングを煮詰めている最中だという。

ブレーキは、マイナーチェンジ後の後期型用4ポッドキャリパーをフロントに装着。ブレーキパッドは、前後ともトライアルのオリジナルパッドが装着されている。

そして、タイヤ&ホイールは、アドバン・ネオバ(215/45 R17)とトライアル・オリジナルのトライフォース・ゼルダ(8J×17+45)をチョイス。

エクステリアは、オリジナルのフルエアロキットでまとめている。その内容はフロントリップスポイラー、サイドステップ、リヤハーフスポイラー、そしてオーバーフェンダーの4点で、いずれもレーシーかつエレガントな形状に仕上がっている。なお、オバフェンはフロント20mm、リア15mmワイドになる。

ちなみに、このデモカーは、ストリートユースをメインに、ミニサーキットでのタイムアタックまでをカバーすることを想定して作られている。つまり、ワゴンとしての使い勝手を決して損なうことなく、いざとなったら、かなりの走りっぷりを見せられる、そんなクルマに仕上がっているのだ。

「アクセルワークでアンダーにもオーバーにもできる。ウエットでもパワーをかけていくと弱アンダーになる感じで、前後のバランスがすごくいい。全体的に見て、足まわりがワンランク上になったような気がする。ゴツゴツとした感じがないし、路面が荒れているところでも安心感が高い。ハードなイメージではなくて、コントロール性の良さを追求している感じだね」と山路慎一氏。

今後は、エンジンをマイチェン後の後期型に載せ換え、ついでにタービン交換もして、300馬力を目指したいとのこと。さらに、より運動性能を高めるために、リアに機械式LSDを入れる予定もあるという。今後のさらなる熟成が楽しみだ。

(木内和彦)

エンジンはノーマルだが、オイルクーラーを追加。

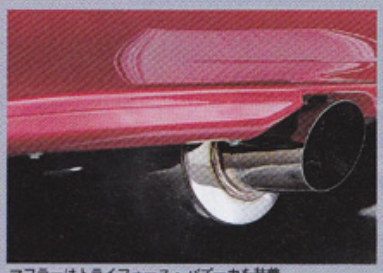
非常に走りやすい。前後のバランスもとてもいいようだ

主なチューニング内容

●エンジン	オイルクーラー追加
●足まわり	クァンタムショック+ノーマルスプリング ピロアッパーマウント F4ポッドキャリパー オリジナルブレーキパッド(F2万7000円、R2万6000円)
●吸排気系	マフラートライフォース・バズーカ(8万5000円) フロントパイプ(3万5000円)
●ホイール	トライフォース・ゼルダ(8J×17)
●ボディ	リップスポイラー(3万8000円)、サイドステップ(5万8000円)、ルーフスポイラー(5万8000円)、オーバーフェンダー(7万8000円)

※今後はエンジンを後期型にし、タービン交換、LSDなどを予定

クァンタムのショックにノーマルのスプリングという足、マイチェン後の後期型用4ポッドキャリパーをフロントに装着している。パッドもトライアルオリジナルのものだ。



マフラーはトライフォース・バズーカを装着

'97 8月しゅ