スイフトに興味が無かったオーナーがターボ化に至るまで

程よく下げられた車高、ダウンフォースに効きそうなリアウイング、そしてボンネットを開ければタービンが装着されていて、サーキットをガンガンに攻める本気仕様と見て疑わないスイスポが一台。

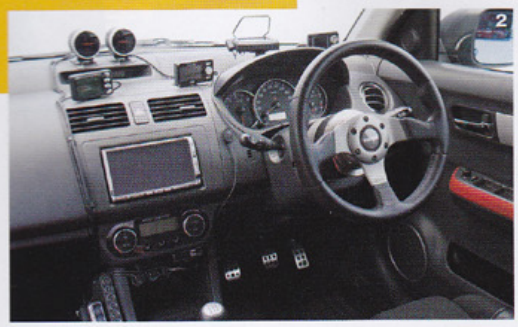
実際、オーナーのMuーerさんは月に1度のサーキット走行を楽しんでいる。鈴鹿サーキットの本コースや岡山国際サーキットなど、国際コースを走るともなればターボ仕様もうなづける。

だが、今回スイフトマガジンが一番興味を惹かれたのは「スイフト購入時はすぐ乗り換えるつもりでしたよ」という意外な？　言葉だった。ここまでヘビーにチューニングしているのにも関わらず、初回の車検で手放すつもりだったという当時から、現在に至るまでのストーリーに俄然興味が沸いた。

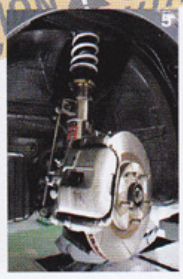
ずっと乗り続けるつもりだった前の愛車である、ZZT231型セリカを全損させてしまったMuーerさん。他に変わるクルマが見つからないほど、お気に入りだったらしい。スイフトとの出会いのキッカケは近所のディーラーへ出向き、とりあえず走れれば何でもいいというつもりで車種を物色しはじめた。もともとドライブ好きということもあり、MTの設定がある車種という消去方でZC31Sを購入。この時点ではピンと来ないくらいスイフトは魅力的ではなかったらしい。

それが、のめり込むキッカケとなった鈴鹿の本コースでの走行後、少し「楽しいかな？」と心情に変化が……。その後、峠でトーションビームを曲げる程の自損事故を修理する頃にはもう「ずっと乗り続けよう」と決心。後戻りできないようにとHKSのタービンキットを装着。これでロングサーキットのストレートでの不満も解消。一度のエンジンブローを体験しながらも見事に復活を果たしている。

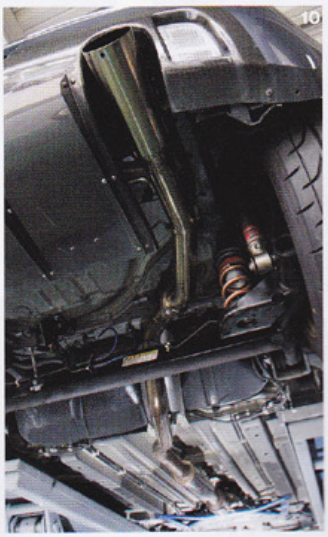
ちなみに今後もエアロボンネットの装着、ギア比変更、フロントタイヤのサイズアップに伴うフェンダー加工までを予定しているというから、まだまだスイスポとの付き合いは長くなりそうである。



1. 運転席はレカロのRS-GSを装着。レザーパッド装着で耐久性も高い。2. ドライビングポジションに向けられたメーター類が特徴的なコクピットまわり。3. リアのタワーバーはクスコ製をチョイス。体感できるパーツのひとつだという。



4. 装着した体感効果が高いというクスコのロアアームバーは日常のドライビングでも車両の動きがダイレクトになりオススメのパーツとのこと。5. ダンパーはHKSのハイパーマックスIIIを装着。スプリングはSwift製でフロント9kg/mm。ブレーキは「効きすぎる」というトップフューエルのビッグブレーキキットが奢られている。6. リアのスプリングは10kg/mmを装着。ブレーキローターはFCR、パッドはディクセルのCFタイプ。



7.8. ノーマルとの違いがひと目でわかるパイピングがターボ装着の証。ブローオフのリサーキュレーションパイピングはトライアルのオリジナルアイデアにより自然な収まりを見せる。9. 前置きインタークーラーが控えめにバンパーから覗くダクトまわりのメッシュ化により冷却効率もアップ。10. アールズのフロントパイプ、SARD製のセンターパイプと組み合わせられるのがトライアルオリジナルのタービンアウトレットと直管ルックスのリアマフラー

取材協力：トライアル　大阪府堺市美原区丹上87-1　☎072-369-3539　http://www.trial.co.jp/

Text:Taichi Akasaka, Photo:Noboru Ikemoto