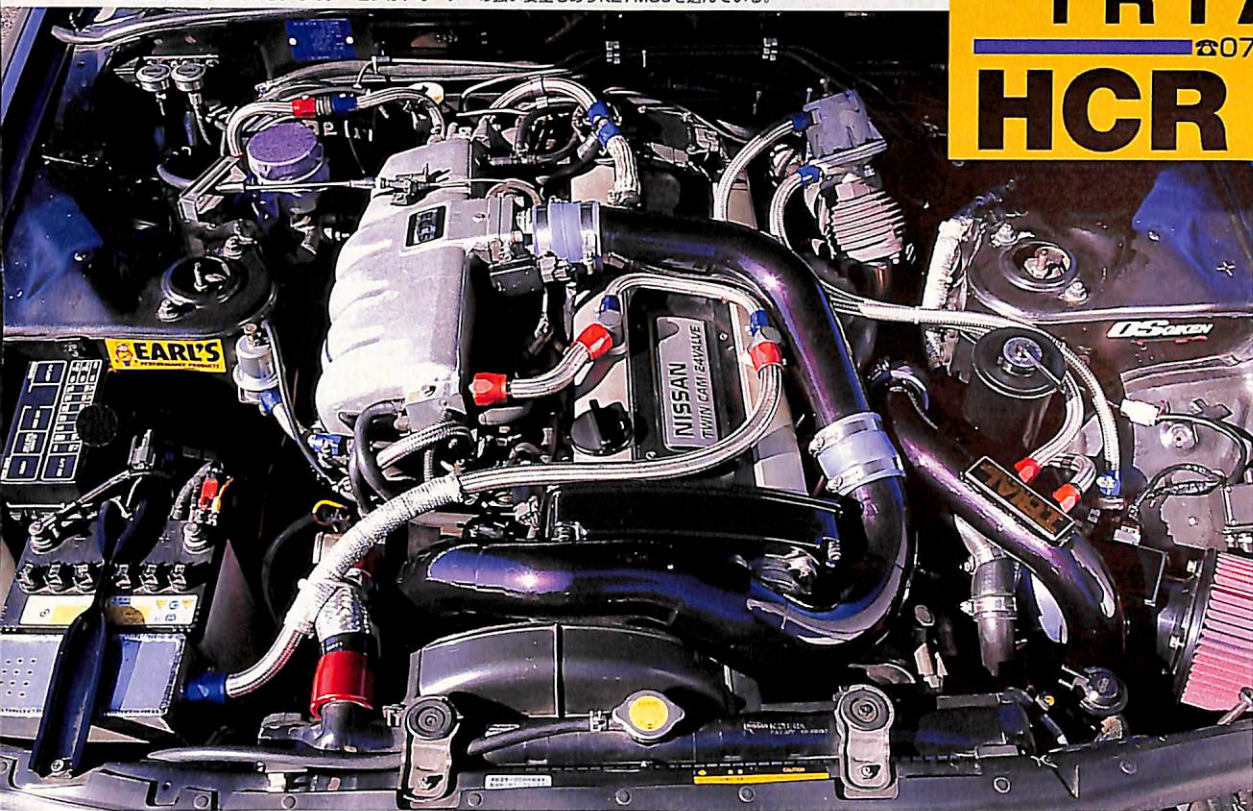


エンジン本体は東名のピストンおよびバルブスプリングを用いている。圧縮比は、ノーマルとほぼ同じ8.4:1となっている。これは、エンジン本体のレスポンスを無くさないようにするためだ。ガスケットは1.0mmとなっている。なおタービンは、オーナーの強い要望もありK27MOJを選んでいる。

TRIAL

☎0722-54-9777

HCR 32



素性のよさを伸ばす方向で 仕様にチューニングする

エアロパーツもトライフォースのフルエアロでぼっちりきめている。トライアルでは速くてカッコいいクルマ作りをしている。



シートはレカロのA-8を2脚。クルマはエンジン、エアロパーツ、そしてコックピットとトータルで手を加えていくのがトライアル流なのだ。

街乗りからストリートゼロヨンまでオールマイティに楽しめる

このマシンは、トライアルのお客さんのものであるため、カリカリの仕様にはなっていない。名付けて「チヨイ0400m仕様」だ。通勤にも使うし、ストリートゼロヨンも楽しめるという、おそろしくユーザーが多いと思われる範囲のチューニングが施されている。

まず、エンジン本体には東名のピストンを用い、8.4と少し、エンジン自体のパワー/トルクのアップを図っている。また、カム（IN256度/EX264度）を使い、高回転までしっかりとパワーが付いてこれるように調整されている。

さらに、エンジン自体のレスポンスをなくさないように、圧縮比はノーマルとほぼ同じ（8.4）に設定されている。一方、タービンはK27MOJを選択。これは、オーナーが「どうしてもタービンを付けたい」と懇願（？）したこともあるが、タービン特性が、ビッグシングルのわりにパワーの出力がフラットで、ハイブーストにも対応されるといふ理由もある。ちなみに、このマシンの最大ブーストは1.7kg/cm²であるが、オーナーは1.8kg/cm²・8000rpmまで回していることもあるとか。タービンを制御しているのは、HKS EVCだ。ウエイストゲートはブリッツのタイプE、プロオファバルブはHKSレーシングとなっている。マフラーはトライアルオリジナルパーツであるTRRY FORCEバズーカだ。

エンジンだけでなく外装パーツも取り入れ、マシン一台トータルで仕上げる

次に、パワーアップに伴う冷却系だ。どんなエンジンにも言えることだが、エンジンのパワーを上げていくと、どうしても油温は上昇していく。そこで、オイルクーラー、ラジエーターの強化をはじめ、いかに効率よく熱を逃がしてやるかがポイントになってくる。オイルクーラー、ラ