

余裕ですわぁー

NAのまま  
セリカ&トリアルを  
迎えうちますよ!  
トップフューエル 平野さん

NAチューンでGO!

インテRは  
バラバラ...



逃げるか?

# インテR セリカ SS-II

INTEGRA TYPE-R IDC51  
VS  
CELICA SS-II  
IZZT2311

トリアルのイジで  
セリカのイメージを  
変えたるんやあ!  
トリアル 牧原さん

セリカも  
バラバラ...



スーパーチャージャーで  
猛DASH!

## ボディチューンから 勝負開始の巻

先月号からスタートした、インテRとセリカの、いやいやトップフューエルとトリアルの異色対決企画。セントラルでのポテンシャル比較から約1ヵ月後に2軒のショップを訪ねてみると……! な、な、なんと2台ともクルマは完全にバラバラのホワイトボディ状態。OPT2が話を強引に(!?) 対決企画にしてしまったために、両車ともに引くに引けない状態で気合い入りまくりというわけだ。う～ん、こりゃOPT2の思惑以上におもしろい展開に発展しそうな予感がするぞ!

追い越したるでえ!

対決プロジェクト  
@CENTRAL CIRCUIT

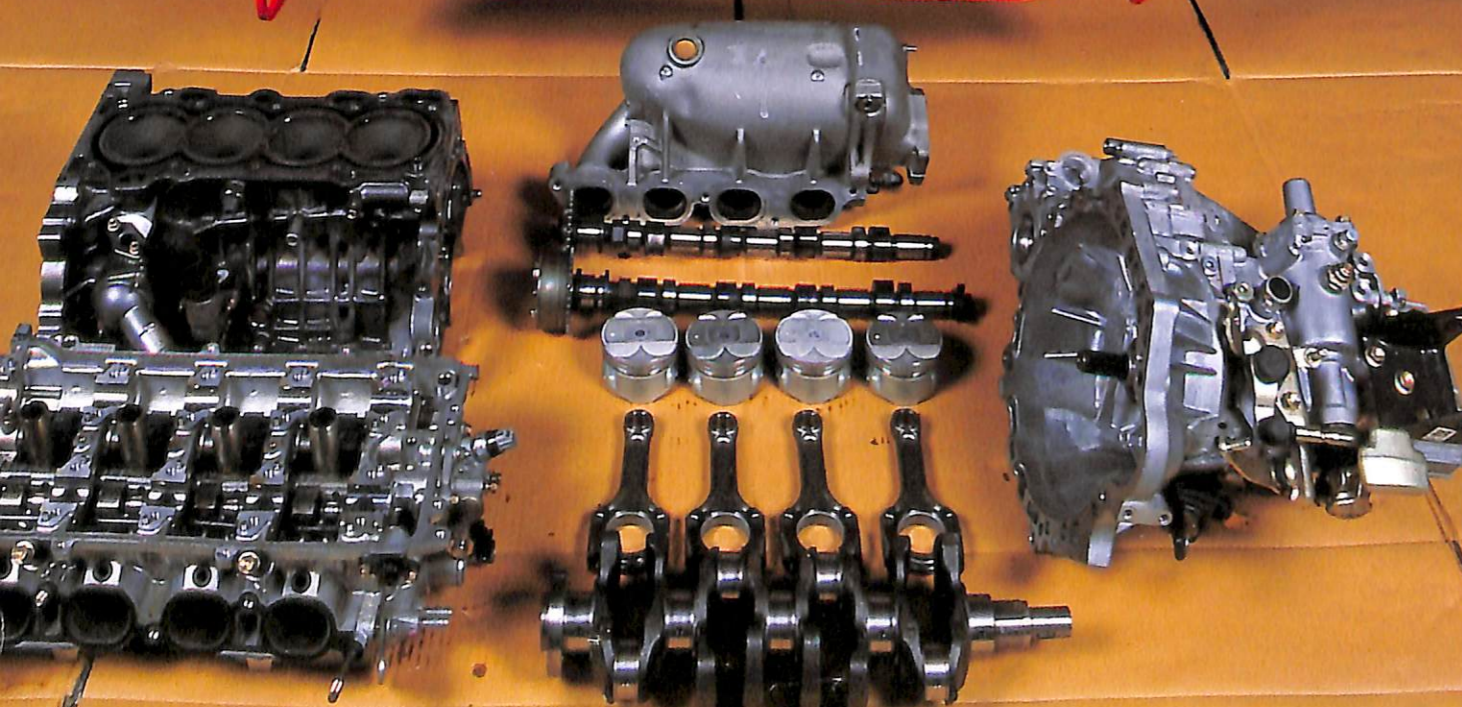


# ボディ加工はほぼ完了 エンジンチューンも 同時進行中だ!!



担当の中村メカニック

セリカの製作を担当するのは、中村メカ。ボディ補強から、エンジンの製作までこのところ、セリカに付きっきりでアレコレと画策している。牧原さんの片腕として、打倒インテRに執念を燃やしているよ。



さて、最初に行ってきたのはトリアール。先月の比較走行からちょうど1カ月でここまで作業が進んでいるかな? と思つたら、アンダーコートはがしはもちろん、溶接によつて完全に固定されたロールケージ、各パネルの溶接やスポット増しなどの補強はすでに終了。さらに、室内はきれいに再塗装され読者に自信をもって公開できる状態。

また、サスペンションメンバーやダンクノードなども装着され始め、順調に作業が進んでいるようすだ。ボディチューンの目的は、強度を上げてサステューンの下地を作ると同時に、ノーマルの状態でインテグラRより90kg以上も軽かった重量差をさらに広げることとエアロにしているそう。

そのため、特注で作られたオリジナルエアロは1プラインの軽量仕様。また、フロント以外のガラスは、アクリルでワンオフ製作しているところだつていうから驚き。

もちろん、エアコンなど装着しないので、仮に重量差を150kgまで広げるだけで、パワーエイトレシオは約5.6ks/psと加速力でインテRを引き離せる数字がハジきだされるんだ。実際はロールバーの重量増を計算しても100kg以上の軽量化は楽に達成できるハズ。

また、同時進行でエンジンも分解すでにT3ZZの製作準備も整つている。2ℓ仕様で220psの数値ができれば、パワーエイトレシオはさらに4.8ks/ps近くまで持ち込める。もちろん、220psの数値もムリのない現実的なものだよ。

この数値に、Sタイヤとブレーキチューンをプラスすれば...まだマシンはできていないというのに、ニヤリとほほえむ牧原さんの気持ちもじゅうぶんよくわかる状況だ。

# 危うし、インテR!?



**NAのままでもインテをいわたる自信があるぞ!!**

「どや? トップフェルのみなさん、わしがホンキでやつてるのが、伝わったんとちゃうかな。まずは、軽量化をコンセプトに作り込んでいきますわ。おそらく、スーパーチャージャー付ける前に、インテRのノーマルは軽く越せるのはまちがいなしやわ。インテRは強敵やけど、トリアールに勝負挑んだのは、まちがいやつかもしれへんで。(ホントはブレンボやらなんやらうらやましいん、やけどな...ガン(して))」



**ブレーキはどうしよう?**  
ブレーキチューンは、タイヤ(ホイール径)を決めてから、ローター径やキャリパーサイズを決定する。というわけで、シェイクダウンはあえてノーマルブレーキで挑む予定。その後、セリカオーナーが喜ぶブレーキチューンを...密かに計画中。



# 潜入! TRIAL



**オリジナルエアロの軽量特注バージョン!!**  
完成したオリジナルエアロはバトル用に1プラインの軽量バージョンを特注となく、インテRとの勝負は更なる軽量化からというのがトリアールの方針だ。