

# A CLASS

FRターボ・大排気量NA

1'00"797



1'01"689

外観はフェンダーなどGT-R用を移植してワイド化。ミッションはJZ480スーパードライブに使い、VQ用ATのおかまを組み合わせたニコイデム。もちろん駆動はリヤのみとなる。

## TOP SECRET VQ34GT-R (ER34)

コンパクトなVQエンジン搭載で作り込み度満点のオーバーハング

車重と旋回性が重要視されるサーキットアタックでは、なかなか活躍の場を得られなかったFRスカイライン。しかしGTカーで実証されているとおり、コンパクトなVQを載せることで、オーバーハングをこっそり軽くでき「コーナーでこんなに頭が叩いていくクルマはない」ほど、ハンドリング面は向上した。

アタック時はブースト1.3kg/cm<sup>2</sup>をかけて600psまで攻めた結果、ノーマルのVQエンジンはブロー。幸いブローは持ちこたえたものの、ここまで来るとやはり強化ピストンが必要になるようだ。ただし、逆に言えばこの問題が解決できれば、現状、軽量化はほとんどナシの状態のため、さらなるタイムアップの余地もじゅうぶん残されている。



全長の短いV6エンジン搭載により、ノーマルのスペースをふんだんに活用。グリルの下端を傾に、インタークーラー、ラジエーター、オイルクーラーへの導風口を完全に仕切るカタチでマウントしている。機能性はもちろん、GTカルックで見栄えも満点なのがトップシークレットらしい。



Y33用VQ30エンジンをスワップし、オリジナルN1 SPLタービンをついでに装着。タービン容量的には600ps以上をねらえるのだけど、ネックになるのはピストンとブロー。もちろん強化の鍛造ピストンなどないため、この馬力を常用するとなれば作るしかない。

## スカイラインに新たな可能性 シャープなハンドリングを持った 重量級FR



純正3.2Lエンジンのコンロッドとクランクを使い、ポート、燃焼室、カム、バルブなどをノーマル加工した排気量アップエンジンは7600rpm時に360psをたたき出し、最大トルクは36kgmに到達。スロットルには米TWN社製ポリシエ用6連スロットル(50φ)を加工して取り付けるなど、ワンオフを多用したパワーユニットになる。



このクルマの最大のポイントは、最大限にパフォーマンスを追求した181mmの径のブレーキディスクと、181mmの径のブレーキキャリパー。

マフラーはメインテール60φのタイタ製を使う。外装もマルガリスのリヤウイング以外、すべてタイタでそろえている。

## TRIAL NSX (NA1)



## 下サーキットNA最速のNSXが ツクバでもNAレコードタイムを樹立!

強化パーツが追いつかない異次元のコーナリングスピード。NA車のなかでは間違いなくトップのポテンシャルを持つNSXのツクバレコードは1分1秒台。しかしサーキットでNA最速の看板を掲げるこのクルマは、1分の壁を破ることを目標にアタックを行った。ツクバを走るのこれが最初というところで様子見のアタックを仕かけるも、タイムはあっさりと0秒台のNSXレコードを記録。結局これが正式の記録として残った。しかし、フロントの剛性がやや足りずノーズが入り込んで行かないという課題は残り、これを詰めることができれば59秒台もじゅうぶん見えてきた。

対策としてはスタビの強化が考えられるが、そのパーツ自体市場にはないという。つまり、他のNSXは対策品が必要ないほどのコーナリングレベルともいえ、このことから、このクルマのコーナリングスピードの高さがうかがい知れるだろう。

## クラス内外の争いは さらに激化の様相!

56秒台という常軌を逸したタイム争いも見物だけど、1分を境にしたタイム争いや、車種や型式が違うもの同士によるタイム争いなど、見どころはじゅうぶん。

FRターボ車がメインとなるAクラスでは、昨年度に出されたRE雨宮FDのタイムは別格として、FDとシルビアがシノギを削る展開となっている。ともにターゲットタイムが58秒台に底上げされ、コンマ数秒内で優劣が決まる厳しいタイム争いになりそう。またタイム的にはやや劣るものの、NAで今後1分を切って来そうなNSXやVQコンバートというウルトラDで重量級FRの負目を払拭したFRスカイライン、そして今後チューニングの進行に伴って続々と登場すると思われるZ33など、バリエーションさまざまのタイムトライアルが期待できる。

さらにBクラスとなるFFターボ車に目を向けると、デイスイドEG、シグナルEKという旧型シビック同士の主権争いに目がとまる。どちらもVTECターボを武器に、1分を切る59秒台、そしてトップフェューエルEK9が持つ59秒6というタイムを念頭に置いてマシン



1'04"424

## 現時点での Z33最速タイム! アムューズ350Z [Z33]

オリジナルマフラー&CPで実測303psまでアップさせたパワーユニットに、オリジナル車高調とエンドレスCCRブレーキパッド、そしてSタイヤ装着で出されたこのタイムは、新型Zの基準タイムとも言うべきもの。もちろん現時点での最速タイムとなる。

念頭に置いてマシンの熟成をはかっている。

さらにBクラスとなるFFターボ車に目を向けると、デイスイドEG、シグナルEKという旧型シビック同士の主権争いに目がとまる。どちらもVTECターボを武器に、1分を切る59秒台、そしてトップフェューエルEK9が持つ59秒6というタイムを念頭に置いてマシンの熟成をはかっている。

さらにBクラスとなるFFターボ車に目を向けると、デイスイドEG、シグナルEKという旧型シビック同士の主権争いに目がとまる。どちらもVTECターボを武器に、1分を切る59秒台、そしてトップフェューエルEK9が持つ59秒6というタイムを念頭に置いてマシンの熟成をはかっている。

さらにBクラスとなるFFターボ車に目を向けると、デイスイドEG、シグナルEKという旧型シビック同士の主権争いに目がとまる。どちらもVTECターボを武器に、1分を切る59秒台、そしてトップフェューエルEK9が持つ59秒6というタイムを念頭に置いてマシンの熟成をはかっている。

さらにBクラスとなるFFターボ車に目を向けると、デイスイドEG、シグナルEKという旧型シビック同士の主権争いに目がとまる。どちらもVTECターボを武器に、1分を切る59秒台、そしてトップフェューエルEK9が持つ59秒6というタイムを念頭に置いてマシンの熟成をはかっている。

さらにBクラスとなるFFターボ車に目を向けると、デイスイドEG、シグナルEKという旧型シビック同士の主権争いに目がとまる。どちらもVTECターボを武器に、1分を切る59秒台、そしてトップフェューエルEK9が持つ59秒6というタイムを念頭に置いてマシンの熟成をはかっている。

# 気量NA、FF、NOS搭載車 トマジンから話題の新型車まで まざまにサーキットアタック!