チューンポイント

外装
ノーマル

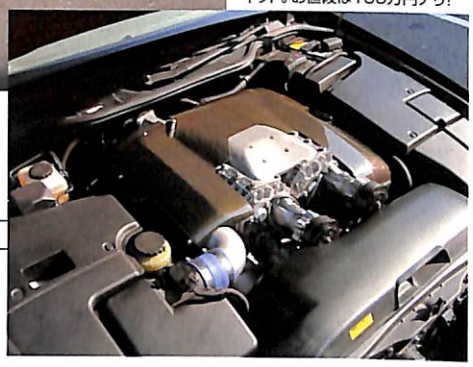
内装
ノーマル

エンジン&吸排気系
ブリッツスーパーチャージャーキット

サスペンション&駆動系
エアサスコントローラー／オリジナルAPレーシングブレーキキット（F6POT＋355φローター R4POT＋332φローター）

タイヤ&ホイール
ウェッズクレンツェLXG（F8.5J R9.5J）／DNA dB（F245/40-19 R275/35-19）

パワー&トルクアップだけでなく、見ためのインパクトもキョーレツなブリッツスーパーチャージャーキット。お値段は100万円ナリ!



TRIAL セルシオS／C（UCF30）

大阪府・マッキー牧原サン

取材協力：トライアル　大阪府南河内郡美原町丹上87-1　☎072-369-3539　http://www.trial.co.jp

オーナーコメント

まいど! ここんとこサーキットにどっぷりハマってるトライアルのマキハラです〜。50歳すぎても「若いモンには負けへんでぇ〜」ってないきおいでデモカーのレッドタイガー（800psのBCNR33ね）なんかをころがしてますわ。まぁいくつになってもホンマ、チューニングとか走ることに対する気持ちはおとろえんもんやね。

そんなふうにサーキットで思いっきり走っとるぶん、ストリートでは目ぇツリあげて走らんでもエエから、ふだんは快適でラクチンなセルシオをアシにしとるんよ。ただ、ワシくらいいそがしい身（?）になると、それこそ分きざみのスケジュールで（??）動かなあかんやろ。移動時間のタイムロスをなくすためにも、速いクルマでないとダメってワケやね。

そこで、まずはスーパーチャージャー装着や。パワーは330psくらいやけど、もともと排気量が4.3ℓもあるからトルクがスゴくて、どこから踏んでもドーン!と加速してくれるよ。ただ、車重が2トンちかくあるからブレーキがノーマルだとアブなくって飛ばせんのナ。そこでオリジナルのブレーキキットまで開発してもうたんよ。フロント6ポット、リヤ4ポットでローターもデカイの組んどるから、高速でもガツンと効いてくれるで。

ホンマ、このセルシオなら名古屋でも東京でもひとっ飛びや。どや、ちがいのわかるオトナのクルマやろ?

快適なだけじゃあモノたりない 速さもかね備えたスーパーセルシオ!

インテリアはいたってノーマル。チューニングカーらしさをかんじさせるモノはなにひとつとしてなく、ラグジュアリーそのもの。

ホイールの奥にのぞくキャリパー&ローターが抜群のストッピングパワーを発揮。フロント用60万9000円、リヤ用54万6000円で、前後セットなら105万円だ。

講評

オレもこの業界のひとの例にもれず、仕事柄クルマでの移動がほとんどである。場所によっては飛行機や新幹線なんかに乗ることも多いが、極端な話それ以外は絶対クルマ。カラーリングの施工に出かけるときなんか山ほどの荷物を積み込んで、職人拾ってバビューンと現場へ。もしくはV-OPTの早朝ロケなんかも、エビスに筑波に遅刻することなく瞬間移動だ。それだけにサーキットで走る仕様とはまたちがった性能がアシグルマには求められるんだな。荷物が積めて何人かが快適に座れて、アベレージ100km／h＋αは楽勝で渋滞でも楽チン!（これが大事だ）という条件だ。あっそれと立体駐車場に入らないとアウトなんで車高も大事。

で、いまんとこオレのアシはオデッセイアブソルート。ちなみに腰がわるいんで（ジジ臭ッ!）オプションのレカロ仕様だ。今後やりたいことはリミッターカット…って、そういえばオレのクルマのハナシじゃなかったよ。

これこれ、マッキーおじちゃんのセルシオスーチャー仕様ね。とにかくチューナーはじぶんとこのお客以上にわがままだから大変だよね。それにあまりにビンボーくさいクルマだとカッコつかないから、それなりに見ばえも重要。そんなことからいうと、これはビッタシだね。おまけになんとも高価なブレーキシステムがスゲェ〜! 外見も適度なシャコタンにステッカーなんかもぜんぜん貼ってないシンプルぶり。いいねーっていうか、チトこわそうなんですけど。できれば名神や大阪環状なんかではお会いしたくない1台です。

追伸：この間名古屋でお会いしましたが、お元気そうでなによりです。幅広いチューニングには感服しております。