

# ADVAN CLUB CUP

## '93走り屋チューナー

東西チューンド  
パワー炸裂!

# 日本一 決定戦

協賛：横浜ゴム株/株阿部商会/株アベックス/株アリゲーター/株アルテア/株イマージュ/株HKS/株クリムソン/株スピードスター/株スポーツニッポン新聞社/株ティースピード・インターナショナル/株テレビ大阪/トキコ株/株トラスト/日本特殊陶業株/株ブリッツ/株プロフ/ユーロオイルジャパン株/株レイズ/株ワーク

日本一速い  
チューナー  
目指して、  
いざ出陣!

ADVAN CLUB CUP  
'93走り屋チューナー日本一決定戦



もう、不況だなんて言っちゃらんない。何かやらなきゃチューニングスピリットが腐る。というワケで、関西走り屋チューナーを中心、バトル魂が自然発火。OPT主催の'92走り屋チューナー日本一決定戦”でのベスト4を招待し、「ほな、ホンマの日本一を決めたるやないか」となだれ込み。もちろん、ただの遊びじゃない。これを機に、ユーザーに再度、チューニングの面白さを知らしめようという真の趣旨に、あの横浜ゴムを初めとする、各パーツメーカーも大賛同。コイツはただで終わるワケがない。その走りに、メカに、バトルに、オレ達の目はもう、クギ付けだ!

### OPT推薦 TIサーキット英田の見どころGUIDE

#### レギュレーション & ルール

ラジアルタイヤで  
触媒付き本人ドライブ。  
要するに、走り屋オヤジの  
走行会なのですか?!

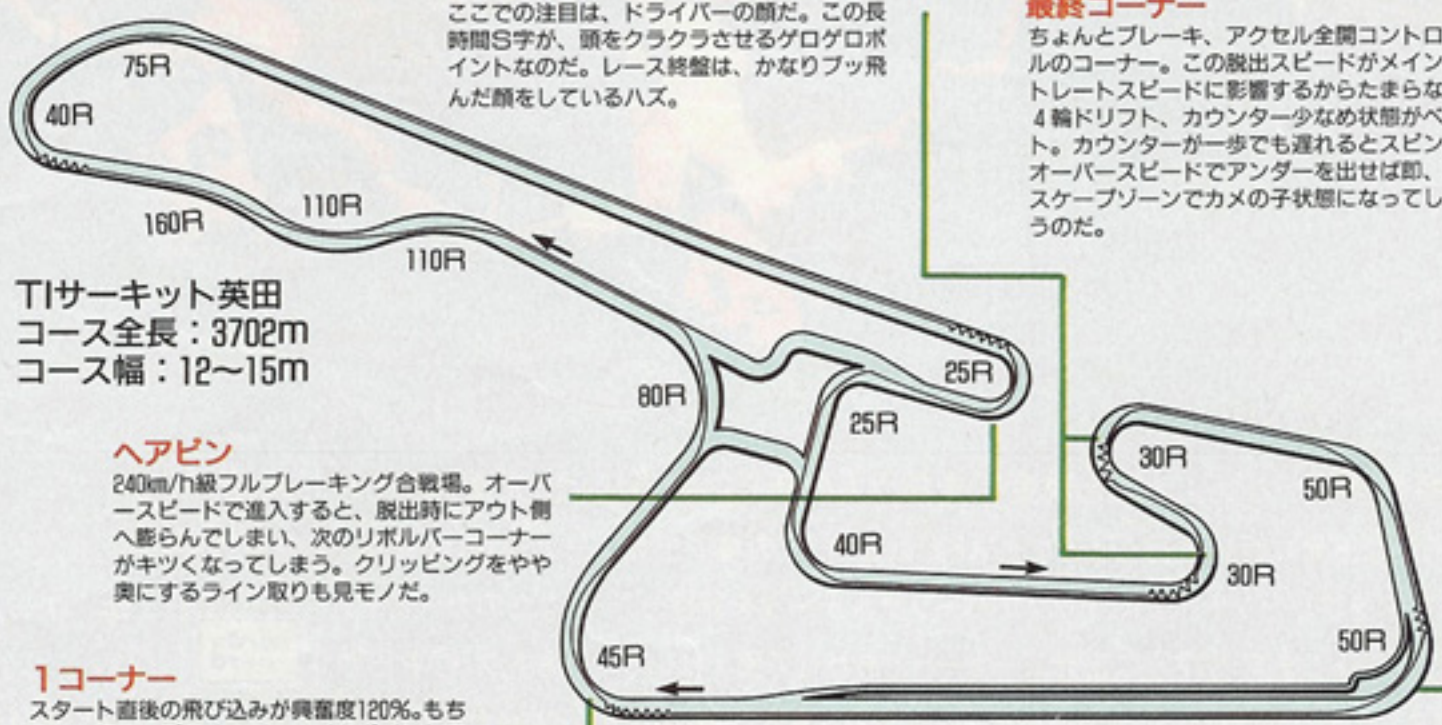
- ★レギュレーションの目録
- ドライバー チューナー本人、もしくはそのショップの社員に限る。基本的に社外ドライバーは認めない。
- マシン ナンバー付きに限り、さらに車検証の車体ナンバーと、マシンの車体ナンバーが一致していることが第一条件。さらに、触媒が付いていることが義務なのだ。
- タイヤ 市販ラジアルに限る。もはや生産中止のSタイヤは禁止。

#### レッドマンコーナー&ホプスコーナー

ここでの注目は、ドライバーの顔だ。この長時間S字が、頭をクラクラさせるゲロゲロポイントなのだ。レース終盤は、かなりブッ飛んだ顔をしているハズ。

#### 最終コーナー

ちょっとブレーキ、アクセル全開コントロールのコーナー。この脱出スピードがメインストレートスピードに影響するからたまらない。4輪ドリフト、カウンター少なめ状態がベスト。カウンターが一步でも遅れるとスピン。オーバースピードでアンダーを出せば即、エスケープゾーンでカメの子状態になってしまうのだ。



TIサーキット英田  
コース全長：3702m  
コース幅：12~15m

#### ヘアピン

240km/h級フルブレーキング合戦場。オーバースピードで進入すると、脱出時にアウト側へ膨らんでしまい、次のリボルバーコーナーがキツくなってしまう。クリッピングをやや奥にするライン取りも見モノだ。

#### 1コーナー

スタート直後の飛び込みが興奮度120%。もちろん、毎ラップのオーバーテイクポイントでもある。

6年1月号

最新の電子制御システム「ABS」搭載の  
 最新型「ABS」搭載の電子制御システム「ABS」  
 最新型「ABS」搭載の電子制御システム「ABS」  
 最新型「ABS」搭載の電子制御システム「ABS」



車番	ドライバー	チーム	エンジン	トランスミッション	タイヤ
1	佐藤 信	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
2	山本 隆	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
3	鈴木 健	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
4	田中 誠	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
5	高橋 健	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
6	佐藤 信	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
7	山本 隆	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
8	鈴木 健	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
9	田中 誠	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
10	高橋 健	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
11	佐藤 信	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
12	山本 隆	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
13	鈴木 健	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
14	田中 誠	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
15	高橋 健	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
16	佐藤 信	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
17	山本 隆	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
18	鈴木 健	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
19	田中 誠	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN
20	高橋 健	ADVAN CLUB CUP	トヨタ	5速MT	ADVAN



ADVAN CLUB CUP 2000 大会  
 優勝者：佐藤 信 (トヨタ)  
 準優勝者：山本 隆 (トヨタ)  
 3位：鈴木 健 (トヨタ)

ADVAN CLUB CUP 2000 大会  
 優勝者：佐藤 信 (トヨタ)  
 準優勝者：山本 隆 (トヨタ)  
 3位：鈴木 健 (トヨタ)

# 必勝マシン メカ図鑑!

チューナー伝家の宝刀マシン  
その作り込みから  
秘伝のノウハウを盗め!!

## No.36 ガレージ伊藤GT-R



ガレージ伊藤の公道車出場の増本選手がドライバーだ。

ドライバー：増本千春

日本一決定戦：1位

西日本一決定戦：2位

予選タイムアタック：1分50秒868(2位)

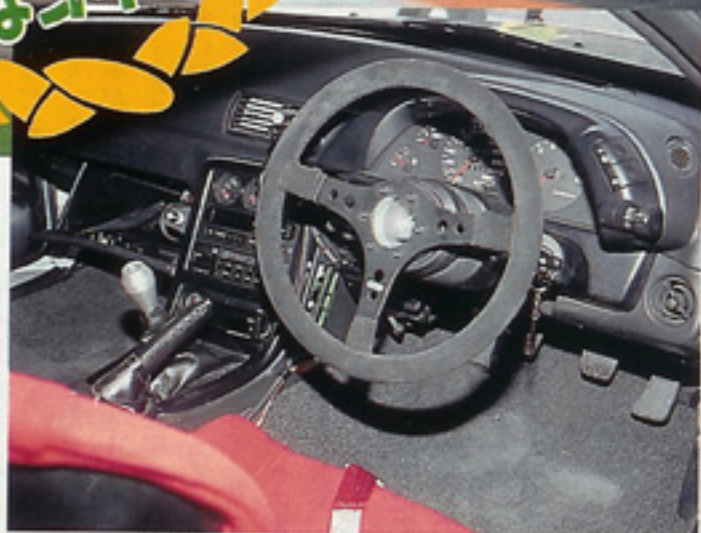
一見、何でもないエンジンルーム。ブースト1.1kg/cm<sup>2</sup>に落としていたが、最後は1.4kg/cm<sup>2</sup>まで上げ、バトルに挑んでいた。

セレクトGT-Rの失格で、首位を得た感じだが、これは決してタナボタではない。常にトップを奪っていた実力によるものだ。



祝! 総合優勝!!  
走り屋チューナー  
日本一はコイツだ!!

スバルコのシートガスバルタンだ。



シフトノブの形状に注目。どこかで見たことあると思ったら「トランスの6速ミッションです」。これも速さの秘訣。スクランブルブーストコントロールも装着されるが、今回は使わず。



# 時間はない、予算もない、でも勝ちたい。 わがままたっぷりぶりのOPTチームに 強力な助っ人登場!?

9月下旬、マツダ主催でユーノスロードスターの4時間耐久レースがあり、しかもクルマは自分達でいじれるという情報入手。過去、'90年&'92年に同様のレースは行われていたのだが、その時はド・ノーマルのクルマだった。

しかし、今年からN1車両規定に基づいて改造が可能とのことらしい。これはヤルしかないぜ! OPTチームはあわててドンケツでエントリーすることになった。

が、しかしレース車両を作るなんてやったことがない。ただチューニングするだけならなんでもアリアリだけど、レースじゃ車両規定に合わなかったら予選すら走らせてもらえない。コリヤドいやって作ればいいんだ? ってことになった。

そこで、T1サーキットのユーノスロードスターレース用車両を作り、しかもそいつで公認まで取ってしまったサンデーレース界の星一徹、トリアルルのマッキー牧原先生に相談してみた。

「そら、マツダスピードのAキット(レース用パーツ)を組み込むのが一番速いのんと違う?」と牧原先生。で、費用を聞いてみたら、これがナント、パーツ代だけで88万円なり!

と考えるんやで」と、寛大なお言葉。OPTチームはない頭をしほりながら、特別規則書とJAFのオレンジブックを片手に対策を練った。

そして、第1回作戦会議は開かれた。OPTチームのエタニティ宮川とミツシー三島に、大阪から電話で参加の牧原先生というメンツ。ユーノスはパワーないからタイムを出さなきゃならぬから、つめるしかないな。マツダスピードのキットもそうやけど、足はきっちり固めなあかん。車高もできるだけ落としたいな。そうなるもタイヤも踏んばりの効くタイプやないと……と、ずばずばポイント指摘される。ウーン、心強いわん。

で、パーツが次々と決まったわけだ。まずはタイヤ。グリップがもっとも高いものでN1の規定内でみるとレインSってことになる。メーカーはやっぱりヨコハマだな。ADVANの021Rならグリップに遜色はないし、なによりサイドウォールの剛性が高く、腰砕けにならないからコーナースピードを高く保てる。これはキマリだ。

足はこのタイヤに負けず、クルマの挙動をしっかりと受けとめられないといけない。ロードスター用のショックで、バルブ特性にすぐれ、しなやかに動いてくれるものとなる。オアリンズはいい。本来なら車高調整式といきたいところだが、賢沢は言えないのでストリート用をモディファイし、減衰力をアップする。スプリングも

と考えるんやで」と、寛大なお言葉。OPTチームはない頭をしほりながら、特別規則書とJAFのオレンジブックを片手に対策を練った。



デフはクスコの機械式LSDをチョイス。インシャルトルクは12だが、今回は1段あげて効きを強めた。アンダーが出やすくなるが、そこはきっちり固めた足まわりで受けとめ、高いコーナリングスピードを維持。コイツは欠かせないパーツだぜ。

もともと特注オフセットのエンケイのホイールに、さらにスペーサーをスポット溶接して、オフセット値を変更。フロント25、リヤ19とし、トレッド幅を調整。フロント、リヤで12mmの差となり、曲がりやすく、クリッピングでの踏んばりもひと味違う。



タイヤは横浜ゴム製のADVAN021Rを採用。サイズはフロント、リヤ共に185/60-14。グリップレベルが高い上、サイドウォールの剛性が高いのでOPTが狙った、コーナリングをばらばらせず、高いスピードを維持する。にはびつたりのタイヤだ。レース時はハードコンパウンドを維持する。にはびつたりのタイヤだ。が、タレも少なく、後半30分の間に足元を救われることもなかった。ホイールはエンケイのRCS。軽量化でハネ下重量の軽減に効果アリ。レーシングフィールドでも大好評だ。

オアリンズで合わせ、フロント11kg、リヤ8kgのレート設定にした。サーキットに照準を合わせた仕様としては柔らかめだが、予算の都合上、タワーパーもテンションロッドも装着できず、スタビもノーマルのままなので、ヘタに固めるよりは素直にロードスターの挙動を出してやろうというところ。ローはしても粘る足まわりにすればいいってことで決着がついた。

ブレーキはパッドとフルードを交換。パワーがない分、スピードを殺しすぎないように、制動力よりはコントロール性にポイントを置き、トラストのGREX PROのスポーツパッドを選択。ブレーキフルードもトラストのスーパードOT4とした。予算の都合上、ブッシュもノーマルのまま。いちおう新品に交換したが、足まわりはこんなもんだ。

夜間の燃費レースなので、正確に回転数を合わせたシフトポイントとなる。そこでフィールド技研のレバカウンターをステアリングラック上にマウント。コイツを付けていればひと目で回転数がわかるし、シフトポイントもあらかじめ設定しておけば、プザーで教えてくれる。今回のレースではかなりお世話になったゾ。



コンピューターはフィールド技研の協力のもとにデータを全面的に見直した。シエイクダウン時はアクティブフロムで4種類のデータを比較、もっともタイムが出て、燃費の良いセッティングを探ってみた。マツダスピード製はA/F値が11と濃いめだが、OPTチームは高負荷時でA/F12.5と、薄めにしてパワー&燃費をかせいだ。

ノーマルではオーバーヒート症状を起こしやすいロードスター。ラジエターのコア増しで対応したが、これでパッチリ。レース中の4時間、水温はびったり適温だった。走行会仕様で流用したいポイントだ。

パワステオイルやブレーキフルードのリザーバーはガムテとタイラップでしっかりと目張りする。漏C部のさびは、以前これをやらずにサーキットを走らせたために、エンジンルームがオイルまみれになってしまった。走行会の時などは気を付けましょう。



エンジンルームの中はいたってノーマル。エアクリーナーの中は空にしてあるが、あとは見た目のまんま。できればエンジンをばらしてバランス取りをしたかったのだが、なにせ低予算なもので…。お金がなくてタワーパーも付けられまへん。

fromメディア対抗  
ユーノスロードスター  
4時間耐久レースin筑波

# サーキットマシン 実戦チューニング講座

## 速い、安い、おもしろい! サーキットで楽しい ロードスターは こう作れ!



テンハチバージョンの登場で、またまた人気に火のつきそうなユーノスロードスター。走行会を始め、各サンデーレースでも小さい体に大きな闘志をみなぎらせ大活躍、なのだ。そこで、「オレ達も1台、サーキット仕様を作ってみよう」というわけで、マツダスピード主催の4時間耐久レースにエントリー。“速い、安い、おもしろい”をコンセプトにサーキットチューニングにチャレンジだ。そりゃ、お金をかければいくらでも速くなる。でも、200万円のクルマには、それなりのチューニングがあるはず。キミもぜひ、参考に、成り金マシンに追い込みをかけるべし!

ショックはオーリンズのストリート用ガスショックを採用。減衰力は最大280kg(0.3m/s)までアップさせたが、サーキット走行ではもう少しふんばらせたいので、組み合わせるスプリングをフロント11kg、リア8kgと硬めにした。バルブ特性に優れたオーリンズの味を生かしつつ、路面からの大きな入力にもガッチリと応えられるセッティングだ。



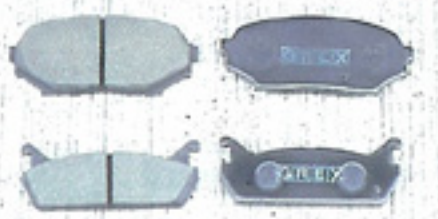
オイルはHKSのNALレーシング。100%化学合成オイルで、温度による劣化が少なく、エンジンをきっちりガードしてくれる。4時間もの耐久レースとなるとオイルで泣きを見ることも少なくない。レギュレーション上、オイルクーラーの増設が不可だったが、油温、油圧ともに安定していた。



パワー不足は足でカバー  
踏んばりのきつトレッド&  
アライメント設定がキモやア~



ブレーキパッドはトラストのGREX EX-PPR。Oカバースト、パワーのないロードスターの組み合わせ、コーナリーの進入で速度を殺しすぎないようにするために、ここ1発の制動力より、コントロール性を重視する。4時間、サーキットを走りぬいても、ほとんどフェードを起こさず、ブレーキタッチも良かった。



ブレーキフルードはトラストのスーパーDOT4。ドライ沸点312°C、ウェット沸点200°Cという最上級のフルード。レースでもそのスーパーな実力をいかんなく発揮し、エアーレーションも起こさず、GREX PROのスポーツパッドとともに大活躍してくれた。左はブレーキのダストもキレイさっぱり落としてくれるトラストのスーパーブレーキクリーナー。メンテナンス時には欠かせない。



		左			右		
		基準値	調整前	調整後	基準値	調整前	調整後
F	トーイン	3	左右 $\pm$ 1mm	トアウト1mm	左に同じ	—	—
	キャンバー	0°25'	0°	-1°30'	0°	-1°30'	-1°30'
	キャスター	4°30'	4°	5°	4°	6°	6°
	キングピン	11°20'	8°	12°	6°	12°	12°
R	トーイン	3	左右 $\pm$ 1mm	トイン1mm	左に同じ	—	—
	キャンバー	-0°45'	-30'	-3°	-30'	-3°	-3°
	キャスター						
	キングピン						

タイヤ	サイズ	185/60-14	ノーマル仕様 トレッド (5.5J-14 +45)	レース(4h耐久)仕様 トレッド (F: 6J-14 +25) (R: 6J-14 +20)
メーカー		ヨコハマ ADVAN 021R		
ホイール	サイズ	6JJ		
メーカー		エンケイRC-S		