

製作をしていただいたトヨタのデザイナー牧原大先生からは「エアロは搬入日当日に会場で付けるしかないなあ」と、言われてたもんだから、もうドッキドキもん。実物がどーなるか一度も見てなかったからね、そりゃ不安にもなるっでもんよ。

みんなにスーブラのデザイン画を描いてもらったのが昨年6月。で、オイラのスーブラ企画がスタートしたのが8月なわけだけど、その間、編C長のヨッチがいろいろと各方面に調整をし、やっとのことでこのエアロパーツも製作にかかったわけでしょう？ いわば、オレ連OP Tとみんなの夢がここに実現したわけじゃん。これってなにげにスゴイことだよ。だって、デザイナーでもチューナーでもないフツツのみんなが描いた絵がモノホンのパーツになっちゃうんだぜ。こいつはグレートってもんだよ。

で、今回、そのグレートなデザイン画を描いてくれたのが大阪府の葦原浩史くん(21)だ。クルマのデザイン画なんて一度も描いたことなくて、今回初めての挑戦だったんですよ。まさか自分の描いた絵が本物のパーツになるなんて思ってもみなかったから」と、驚きを隠せない様子。

But、もっとラッキーなことにオートサロンの2日目、1月8日に大阪からご招待。そしてポッキー牧原大先生から大賞受賞の表彰と、副賞のナ、ナ、ナント10万円の旅行券をプレゼントされてしまったのだ。いい絵を描いてくれてありがとう。ラフな絵やけどセンスは抜群や。支人でもあはいかんで」と、ポッキーに誉められ、ちよつと恐縮気味の葦原くん「どんな風になったのかな？ っと思ってたんだけど、実物は予想以上にカッコ良くて驚きました。すっごくウレシイです」と、ニコニコ。

ウーン、良かった良かった。トヨタ純正のサイドスカートとのマッチングもバッチリで、スタイルもキマったって感じだよな。ここまできればあとは足まわり

「エアロパーツの装着が難しいから、みんなの夢がここに実現したわけじゃん。これってなにげにスゴイことだよ。だって、デザイナーでもチューナーでもないフツツのみんなが描いた絵がモノホンのパーツになっちゃうんだぜ。こいつはグレートってもんだよ。」

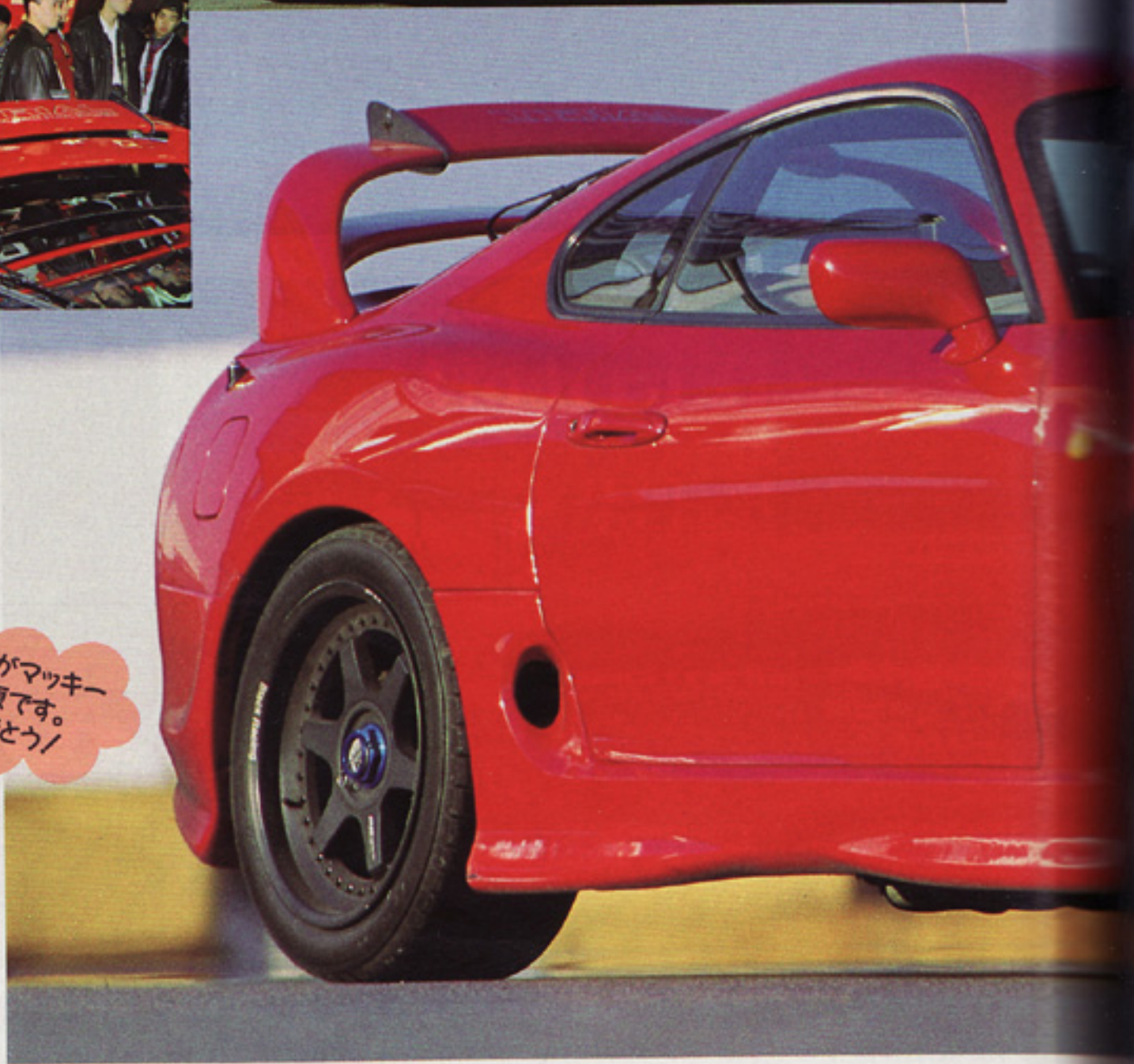


をキメて、上がり気味の油温の問題を解消すればクルマもほぼ出来上がりってところまで来た。借金の山は増えていくばかりだけど、日に日にスーブラちゃんが増えて、カッコ良くなっていく姿を見てはニタニタしているオイラなのであった。P.S. オートサロン搬入日という忙しい中、オイラのクルマにフロント&リヤスポを取り付けてくれたトリアルの様さん、本当にありがとうございます。また、大阪に遊びに行きますんでその時はよろしく願います。

実物とご対面した葦原君。「おおっ、ここはカーボンで作ってあるんだ」な〜んて開心しまくっていた。ちなみに隣にいるのは彼女。



ワテがマツキーボキ原です。おめでとう！



OPT
新走り屋
チャレンジ
SPECIAL

めざせ
一番!

サーキット別

走り屋vsターザン山田

ベストラップ
タイム★バウト!!



細かいコーナーを
連続攻め!!

第10回

那須
エクスプローラー
サーキット

DRIVER: 山田英二
PRODUCE: プロジェクト4
MACHINE MAKE: GTO
☎044-856-5900



2

細かいターザンに
ターザン山田も
攻めきれず!?
が、やっぱり速い!

前回のエピソードでは走り屋のみならずガツンといかれてしまったので、今回からはちよつと気持ちも入れ換えて、またまたドツカーンノ、といってみるぞ!

今回、シルビアの場合、パワー的には問題ないが、重量的な問題でクルマの動きが鈍く感じられ、どうしてもステアリングが切り遅れ気味になってしまふ。

あわててステアリングを切り足

OPTシルビアbyターザン山田
ベストラップ: **50秒64**
(コース状況: ドライ)



シルビアはフロントブレーキがまだロックしてしまふ状況が出てしまふた。フロントのバッドをストリート用のもので交換して対処した。

してアクセルを開けると、オーバーステアが出て前に進まないケースが多かった。セッティングの方向としては、トラクションを重視

走行会も盛んなスモールコース、シルビアはそこそこだけど、スープラが苦戦のアタックだ！が、自慢のパワーでハビューンと、みんなも喜んで元気出せー！！



レースから生まれたホイールは、カッコも性格もいいソ！



この回から、OPTシルビアの足元を飾るのは、RACING WHEELSのTYPE2だ。ホイールはファッション性がばかりでなく、レースなどでその性能が磨かれた強靱なスベックを持って

8交点メッシュ・2ピースで、ウエイト、バランス、耐久性、剛性、ブレーキ放熱性など、まさにサーキットを走るためのホイールといっている。また、4穴車用は8穴となっていて、交換作業の迅速化なども計られているのがある。カラーはこのパールホワイト、レッド、ブラックの3色。キミも足元にレーシングフィッティングを感じてみてはどう？ 問い合わせはブリッツまで。



OPTスーブラbyターサン山田
ベストラップ: 49秒85
(コース状況: ドライ)

マシンコントロールがキモのスーブラ。大パワー車はアクセリングとステアリングワークがポイントだ。



ではなく、ターニングの時、少しでも速い姿勢変化をさせられる方向をねらいたい。バランス的には、全体的に固くするがフロントを柔らかくにしてフロントに荷重をかけやすくするほうがいいだろう。また、前回から15インチタイヤに交換し(もちろんフルケングR&RSチューンで、215の60だ)、ミニのような小さいサーキットなどでコントロール性が出てき

グリップも安定しているし、耐熱性にも優れているのがある。一方のスーブラだが、ここで速く走らせるのは難しいネ。やっぱり、450psも出ているとすぐに横を向いてしまうので、全然前に進まないんだよね。

また、コーナーが連続しているので、重量のあるスーブラには右から左に切り返すようなコーナーは向いていない。ホイールを速く走らせるには、一気に向きが変わるセッティングにしないとダメだ。どちらかといえば、ジムカーナ

的なセッティングだね。

今回もTRDの試作サスペンションが入っていたわけだが、ややスプリングが硬かったかな。こういう路面ミューの低いサーキットではフロントのグリップが肝心で、スプリングが硬いとターニングで向きを変えづらんだ。

今回はちよっと手こずってしまったね。もう少しトラクションをうまく伝えるには、ブリスト圧を落とすも良かったかもしれない。しかし、高速コーナーではこの足も安定感が良く、ドリフトさせてもコントロール性が良かったネ。タイヤ(ADVANGローバ)とのマッチングも良かったのかな。そのあたりのセッティングも大事だけど、パワーをうまくコントロールする技術をマスターするには、この那須EXサーキットでバッチリ練習するといいたいだろうネ。

トリアルS13.5バージョン シルビア現る!



今年は
S13.5で
決まりやね!

**ポッキー牧原の大発見!
S13に、めわんとS14のタービン
&足まわりがボルトオン**

**'94年流用チューン・オフ・サ・イヤーは
これで決まり!?**

目下、史上最強のドリフトマシン。ポストハチロクとしても人気ナンバー1のS13 (PS13なども含めた総称で) シルビアだが、ニューシルビアのS14が登場し、意気消沈してしまうかと思えた。ところがフタを開けてみると、ボディサイズが大きくなってしまったのに、エンジンは2とそのまま。車重はたかが30kgアップくらいなのに、なんとなく取り回しが悪い。つまりか、峠マシンと言うよりは高速ツアラー。ハチロクよりも1リッターはスカGっぽくなってしまったのだ。



**S14用
タービンが
ぴったり
フィット!**

ETなのに……、おんなじマクファアソンストラット+マルチリンクなのに……。S13もS14も基本的には「おんなじ」。おーっと、もしおんなじだったら、まるでギャラリイコーナーでケツを流すかのごとく、とは全然意味が違うが、用途を流すつまり流用することができるとも!? なのである。



ここがポイント

フロントブレーキ部。ローターは変わらないものの、厚みは10mm増し。熱容量が上がり、耐フェード能力アップ。



ここがポイント

EXタービンの下に置いたのがS13タービン。コンプレッサーの大きさがT25改(A/R0.88)と、差がされている。S14タービンのコンプレッサーはT04B(A/R0.88)で、このコンプレッサー大径化でパワーを稼ぐのだ。



S14タービンを下ツキコンプレッサーのS13のSCORCHEY・新化RCWチータービンと交換。0.88/0.88の差が、実測2500rpmで4400rpmの差を生じ、オリジナルROMチューンで燃費を確保する。白いパイプはオリジナルキタウチの。

TTサーキットベストラップ: 1分51秒20!!

(ライの豪邸1軒分GT-Rの1分52秒13は何ヤリだたやろ???? ホッキー注)



S14タービンを
もりもりパワーアップ!!



TTサーキット攻め込みチエック!! byターザン山田

広域パワーでブレーキも安定!
バランスがキマって、コーンは速いゾ!!

しかし、今回試乗したトライアルS13・5シルビアの性能に驚かされた。

ブースター・0kg/㎡で、3000rpmのS13・5シルビアの加速は強烈ではないが、3000rpmから7500rpmまで幅の広いトルク特性で、非常に扱いやすい。例えばコーナーで、2速だと回り過ぎるし、3速だとかつたといいた時、S13・5シルビアなら3速を迷わず使うことができる。それだけ低回転域でのトルクがあり、7000rpm付近での高速回転域においてもパワーがあるんだ。

足まわりはストリート用に開発してあるだけに、サーキットでタイムを出すにはソフトな感じがするが、フロントとリアのバランスが良く、コーナーでスムーズに加

S13なのに
4ポッド5穴だ!

コンプレッサー容量が大きくなることでパワーを稼ぎながらも、軸受けのボールベアリングによって低回転域からのレスポンスも失わない、つてのが狙いだ。さらに足まわりは、フロントがナックルからロアアームまでがこれまた簡単な加工で流用可。リヤはローターとハブがポルトオン。ここでの狙いは、フロントのローターサイズが280φ×22mmから280φ×30mmになることだ。一見ローター径は変わらないが、厚みが36%アップ。これでブレーキの熱容量が大幅に増え、耐フェード性能がドーンと向上。それと、4ポッドキャリパーになっているのも見逃せない。

ここで5穴ホイールが履けるようになるのもミソ。大径アルミは圧倒的に5穴が多いんだけど、これで履けるホイールの選択肢が広がるってモンだ。ローターサイズが変わらないリヤのブレーキ流用は5穴ホイールを履くためだと言っている。で、出来上がったS14パーツ流用のS13、名付けて、S13・5。どうなるかはわからないけど、とりあえずやってみよう」という、いつもはドン底にハマるポッキー牧原の好奇心旺盛な行動が、このS13・5に関しては大当たりノハイバランス、ハイコストパフォーマンスチューニングのフィーリングチェックは、元S13オーナーのターザン山田におまかせだ!!

速。低速コーナー、中速コーナー、高速コーナーすべてで安定し、普通に通っても思っていた以上のタイムでビックリだよ。

タイム★バウトでS13を走らせているとドリフトさせた時タイムが一気に落ちてしまうけど、S13・5はドリフトさせても安定した速いタイムをマークする。それは、S13・5シルビアはフロントの接地が非常に良く、S13によく見られる初期アンダーステアが出ないからなんだ。

ブレーキの方は、バランス的にややフロントが勝っていたが、TTサーキットを全開で数ラップ走らせても、効きが極端に落ち込むことなく安定したブレーキングができる。

クルマを速く走らせるために大切なのは、エンジンのパワーやタイヤのグリップ力に合ったサスペ

S14から流用することによって、キャリパーは4ポッドに、ローターもスリット加工している。パッドはアベックスのカーボンパッドだ。



ここがポイント



足まわりはオーリンズのトライアルスベシャル車高調整、ティンクのスプリング(前8段、後7段)をセット。5穴ホイールが履けるようになったので、ホイールはセプリング・チームオーストリア(前7J、後8J)、タイヤはアドバンプロバ(前205/55-16、後225/50-16)をセット。

今回試乗したトライアルS13・5シルビアは、そのバランスの良さがラップタイムで証明できた。これは、マッキー牧原氏が自らサーキットでクルマを走らせている賜物だろう。

「サーキットで見つけたセッティングをチューニングカー作りに活かす」というトライアル流の開発方法に、プロのレーシングドライバーであるボクもすっかり感心してしまった。ホント、速くてビックリしたよ!