

OPTION通巻200号 突破記念プロジェクト

# Cannonball Run '94~'95 Lap of Japan



新世代チューニングの快感度は、  
走り込んで実感すべし!!

## 競技ステージワン・ラップ・オブ・ジャパン

Marlboro Marlboro



Stage5 タイムアタック in T1



Stage3  
0-400m in HiLand



Stage1  
ジムカーナ in YATABE

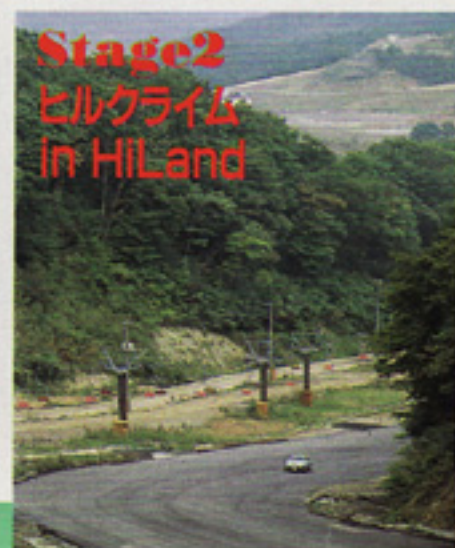


Stage6 最高速 in YATABE



Stage4

チューナー'sパフォーマンス  
in EBISU



Stage2  
ヒルクライム  
in HiLand

各ステージを結ぶ距離は、トータルで約2400km。その間6ステージで激走を誇る競技が展開。さあ、今からスタートだ!!



チャレンジャー：RE両宮自動車・両宮勇美(RX-7)/エスプリ・前川(シルビア)/HKS関西サービス・向井敏之(ランエボ)/ガレージ福井・横山耕治(MR2)/圭オフィス・北原慎一(シルビア)/トライアル・牧原道夫(GT-R)/ブリッツ・金子豊(セリカGT-FOUR)/マインズ・新倉通蔵(GT-R)/レイブロス・新波眞澄(スーブラ) 特別参加：OPTION・稲田大二郎(セリカGT-FOUR)&地元走り屋

# Tuners' One

昭和56年にクルマの改造雑誌としてOPTIONが創刊された。巻頭の企画で超強行に日本列島激走キャンノンポールを實行ノ、もちろん合法かどうかなんて関係ない、下北半島大間岬→下関・関門橋1800kmを22時間で走破(マシンは両宮チューンのSA22RX)だノ、これは、その当時だったから成せた企画だったかもしれない。(創刊号が発売された後に、業界の内外に波瀾が及ぶ)。あれから



15年、その走り屋の夢が、今、形を変えて蘇った。チューニングカーというストリート・ロード・ゴーイングカーが社会的に認知され始めた現在、合法性さえ備えた、その名もチューナー'sキャンノンポール・ラン ワン・ラップ・オブ・ジャパンが実現したのだ。本場USAのワン・ラップ・オブ・アメリカのノリで、オーストラリア・キャンノンポール・ランを経験したOPTのDa-iがルートと競技を設定。5日間でラリー区間に設定されたルート約2400kmを走破。その間に、ジムカーナ(谷田部)、ヒルクライム(仙台ハイランド)、ゼロヨン(仙台ハイランド)、ドリフト(エビスサーキット)、サーキット・タイムアタック(ティーサーキット英田)、最高速(谷田部)と、6ステージをこなす。これは、速さにプラス、耐久性も重視され、マシンとドライバーの総合的なバランスの高さが、合法キャンノンポールを制するキーポイントになる。ドライバーはもちろんタフでなきゃダメ、マシンは速いことが基本。でも、クルマが壊れたらオシマイノ

この2000号突破記念プロジェクトに果敢に挑戦してくれたドライバーは、Da-iのオーストラリア・キャンノンポール・ラン参戦に協賛していただいたチューナーの面々。OPT創刊キャンノンポールからのお付き合い、RX-7を駆るご存じ雨さんを筆頭に、エスプリチューンのS14シルビアで乗り込む前川勝。異色のランエボで挑戦のHKS関西サービス・向井敏之。ゼロヨン最高速仕様のMR2でGT-Rをカモるガレージ福井の横山耕治。圭オフィスの北原慎一は足で勝負のS14シルビアで参加。トライアル・牧原道夫はバリチューンのGT-Rで勝ちぬけ。ブリッツの金子豊は、オーストラリアの大地を疾走したDa-iのマシンと同等性能のセリカで日本版のキャンノンポール・ランにアタック。マインズ・新倉通蔵はCPチューンが基本のGT-Rで自社のチューニングコンセプトも同時にアピール。レイブロス・新波眞澄は、Bigパワーのスーブラで他車をねじ伏せる勢い。

このチューナー'sキャンノンポール・ランワン・ラップ・オブ・ジャパンは、OPTがともに歩んだチューニングカー文化の成育とともに、クルマを取り巻く時代も移り変わった象徴とも言える。現代は、クルマに乗る時代から、クルマで遊び楽しむ時代に、確実に変化してきているのだ。クルマの楽しさを今、思う存分謳歌しようではないかノ

スピード、ハンドリング、加速G、減速キャパシティー、コントロール・レスポンス、そしてリングランによる快適性&耐久性が気持ちいい。東西2400km走破のマルチステージで、チューンドパワーの真価をバトル!

## チューナー'sキャンノンポール・ランワン・ラップ・オブ・ジャパンレギュレーション

車両：ナンバー付きならなんでもOK。チューニング程度に制限なし。  
メンテナンス：工具及び交換パーツは、あらかじめ車載してあるものを使用に限る。ただしT1サーキット、谷田部ステージのみ、安全を考慮し、車載以外のタイヤ交換を認める。  
競技：各ステージでの獲得ポイント及びツーリング区間での加点減点ポイントを集計し、総合勝者及び総合順位を決定する。(加点減点ポイントの集計発表は次号で。表彰式は'95オートサロン会場にて)



# DAY 1

## Stage 1

# ジムカーナ in YATABE

### 熱戦の火蓋はここから本番!! 縦横無尽に激走開始だ!

10月19日、時間は午前4時30分……。まだ夜の明けきらぬ谷田部テストコース。ステージ1・ジムカーナに向け、集まったエントラント達は9チーム。周囲の暗闇を際立たせるかのようなピット照明の下、マシンの準備に余念がない。

静寂の中、タイヤのエア圧チェックなど、作業を黙々と進めるその姿は、チューナー&メカニック達の“ちっくしょ〜眠いよ〜”という、怒りにも似た本音を感じ取らせずにはいられない。

と同時に、この緒戦にむけ、ドライバーであるチューナー達全員の胸中に、鳴り響く“言葉”は、ただひとつ!

「コース、覚えられるだろうか……」

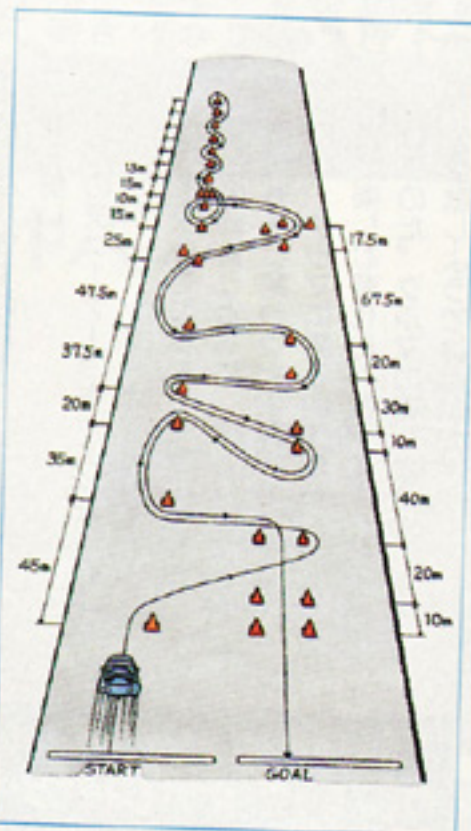


ジムカーナ タイムアタック リザルト

順位	エントラント	マシン	タイム	ミス	総合タイム
1位	マインズ	GT-R	1分49秒258	0	1分49秒258
2位	エスプリ	シルビア	1分54秒739	0	1分54秒739
3位	圭オフィス	シルビア	1分55秒950	0	1分55秒950
4位	Dal稲田	セリカGT-FOUR	1分56秒996	0	1分56秒996
5位	ガレージ福井	MR2	2分05秒189	0	2分05秒189
6位	HKS関西	ランサーエボリューション	1分55秒813	1	2分25秒813
7位	ブリッツ	セリカGT-FOUR	2分07秒584	1	2分37秒584
8位	レイズ	スープラ	2分08秒353	2	3分08秒353
9位	RE雨宮	FD3S	2分18秒608	4	4分18秒608
10位	トライアル	GT-R	1分41秒002	6	4分41秒002

※結果は2トライで速い方のタイム。ミスコース1回につきゴールタイムに30秒加算。ミスコースしても、もとの位置に戻ってやり直した場合はミスコースとの判定はしない。

というわけで始まった、ジムカーナ・アタック。まずはゼッケン①RE雨宮RX7のトライ。雨宮オリジナルのビーボーフライホイールが、「ビヨウ、ポー、と唸り、グリーン線のセブンがコースを疾走する。そのサウンドはまるで、ヒョイヒョイ〜ン(まったくよ〜)、ポオー(誰だよ)、ヒョホホホー(こんなコース作ったのは)、ババントツ(ケツノ)と、ドライバー全員の気持ちをそのまま音で表していたかのようだった? 最初のパイロンを難なくクリア、



## コンビネーション抜群!

ブリッツ・セリカGT-FOUR:「パイロンに数字でも付いておればいいのに、コースがなかなか覚えられなかったよ。でもナビの森本君と気合で頑張りました。TRDの調整式ショックを柔らかめの2番にして、ブレーキングでフロントがフックと込み込むようにセット。が、元々がFFベースの4WD。純粋ド・アンダーなのが苦しそうだった。



森本君のナビは、ナビの森本君と気合で頑張りました。



ツッ  
覚えきれん……  
ウリヤー、アツチだあ〜!!

そして2本目も、……速い! が、3本目のパイロンから、やはり迷宮に突入してしまふ雨宮さんであった……。その後のチューナー達のトライも似たりよつたりの状況で、ナビの同乗を許可したにも関わらずミスコースが続出。コースをトレースするのを途中であきらめ、好き勝手に走り出すレイブロス・斯波やトライアル・牧原。間違っても真面目にバックして元に戻りトライを続けるHKS関西・向井、ゆつくり走ってパイロンを確認しながらコースを回るガレージ福井・

横山など、性格が、これほど見事に走り表れるとは! ほとんどのチームがミスコースする中で、1回目、2回目ともにノミズだったのは、なんと大穴のDaiセリカ。そんなDaiは「クルマのセッティングや能力よりもチューナーの脳力がポイントみたいだナー」なんて燃発発言も。でもソレは当たり前、です!?

ただし、パイロン設置に時間がかかったためスケジュールがきつくと、慣熟走行が満足にできなかったという事実も、チューナーの名譽のために記しておこう。かくして、延べ5日間わたる熱戦の火蓋は切って落とされた。待ち受ける2400km走破の長距離ツーリング、数々の競技。マシンの性能と信頼性、自己のテクと体力、未体験のビッグステージランを目前に、自信と不安が各々の胸を駆け抜ける。が、後へは引けないぜ。次なるステージ、仙台ハイランドレースウェイへ向かって、……激走開始だ!

## 真剣にコースを覚えたのに……

HKS関西ランエボ：「パイロンで規制されたコースを走る経験は少ないんで、ちょっと苦労したな。でもコースは一生懸命覚えたんで、1回目はなかなかだったでしょ。タイヤ(グローブ)と路面温度を覚えてショックを柔らかめにしたんで、フィーリングは良かった。しかし、2回目にミスコース。待ち時間に参考のため他の人の走りを見ていた公野向井、逆に間違ったコースを覚えても……」



## 最高速仕様でトライ!

エスプリ・シルビア：「コースが難しいよ、覚えられないもん。もうパイロンをひとつ間違えると、後は真っ白……。でもね、シルビアだったらスラロームなんかは速く走れるはずだよ。FRだしサイズも適度に小さいしね。が、足まわりもデフも最高速用のまま、特にギヤ比が合わなかったのが辛かった。本当ならデフをもうひとつ用意するはずだったが、車載スペースの関係でポツになってしまったのだ。」



意外にも、本当に意外にも1番コース覚えが良かったDai。



## トップタイムをマーク!

マインズGT-R：「何度かジムカーナはやってたけど、長すぎるよこのコースは。ま、今回はボクのドライビングだったから派手な走りではできなかったけど、この前、全日本ジムカーナの葉山選手に乗ってもらったら、もうめちゃ面白いの、ポテンシャルはあるんだよね。絶対的にデカイってのはあるけど、GT-RはFRベースでテールも流しやすいから、ジムカーナもいけるんだよね。」

## 足まわりはいいけど、コースがねエ……

レイブロス・スーブラ：レイブロススーブラの装着しているサスペンションは、フォーミュラベースのグレサス。が、この細かいコース設定に加え、「覚えられないよ、コレ」と悩む新波社長に、その実力は発揮されずじまい。ナビにレイズ大宮営業所の女性社員新村さんを乗せ、万全の体制をひいたのだが……。



## ジムカーナもイケるッス!

RE両宮RX-7：「ジムカーナは初めてだけど、なかなか面白かったネ。でもボクの場合、道端とか公道のヒトだからね。そっちで速いほうが気持ちいいの。ただ、もっと走ればタイムも良くなったと思うよ。でもコースが難しい。トシをとると覚えが悪くてネ。やっぱりみんな、トシとってる順に間違ってたでショ。」



## ネライすぎてハズしました!?

主オフィス・シルビア：「ジムカーナの経験はワリとあるんで、実は密かにネラってたんで。シルビアは、集まったクルマの中で1番ジムカーナ向きでずからね。で、1回目は路面温度も低いから捨ててたんだけど、ネラってた2回目、1本目のパイロンでミス。コース復帰の時間がなかったら1番のタイムが出たね。そう思うと、納得いかない。最初のターンが良かったのがイケなかったんだよね。悔しい〜」



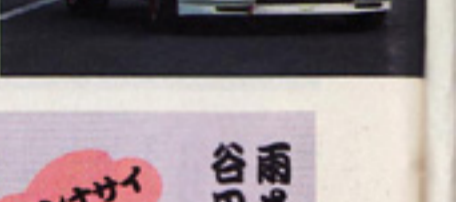
## 性能優秀のナビを搭載しました

ガレージ福井SPL・MR2：「ボクは基本的に真っ直ぐに走るのが得意なんで、曲がるのは苦手なんです。サーキット走行会も行ったことないし。足まわりは最高速仕様のままだったんで、アライメントなんか曲がりにくいセッティングになってました。ただ、ナビがちゃんとコースを覚えていてくれて、思ったよりうまくいきましたワ。」



## タイムもミスコースもダントツ!!

トライアルGT-R：「覚えられんでこんなコース。ナビもやっぱりわからなくて、横で“無口”になっとった。それに朝早くて、まだまだ脳ミソが起きてないよ。慣熟歩行でも間違えてたから。でも、タイムもミスコースもダントツやる。オレは後戻りの人生は歩みとらないから、ミスコースしても絶対にバックはせえへんねん。人生やっぱ、ノルカソルカのふたつにひとつやで。」



## 雨さん、腰痛でグロッキー 谷田部で速攻リタイヤ!



コメントサイ  
ちゅめ〜

雨さん、すみません、前日遅くまで仕事をしていたのと、今日のジムカーナではしゃぎ過ぎたせい、腰痛がひどくなっちゃって、これから走る日数、走行距離を考慮して、ここで(守屋SA)リタイア届けを出すことにしました。ボクとしても日本中の公道を全開で走りまくるっていうんで(そーじゃなくても楽しみにしていた企画だったんだ。やっぱりトシには勝てないのかな。代役たてて走らせようとも思ったんだけど、手の空いてるウチの若い衆もいなくて……、ホントにコメントね。こんな楽しい企画なら次は絶対に参加するので、また声をかけて下さい。今回はガンバリマス。

※雨さん、次は頼みますヨノ  
by OPT

## Driverはやっぱりいなただーインブレマシンの「能」力よりもドライバーの「能」力が勝負の分かれ目だ!

まいったね。初っぱなから競技進行がアタフタしちゃった。なにしろマトモにジムカーナができるチューナーがいないんだから。もうミスコースばかりだ。ボク、チューナーのウテのことはカリ気にして、頭の程度、忘れていたよ(笑)。

考えてみれば、クルマの改造やる人に、まるで暗記力のテストみたいなコース図を覚えろ、なんて無理な注文だった、頭悪いもんね。特にマッキー牧原の駆逐艦の少なさが群を抜いてたね。逆に湘南ボーイのVX新島は、さすがに胃の良さを感ぜさせてくれた。というのはいわゆる、ハッキリ言ってコース作りの失敗だった。頭脳が商売(?)のボク(一応評論家で食べてます)だって、ゆっくり走り

コースはあつて、2のきで……

新島くん、ボクはもう覚えたヨ



ってやっと合格したくらいだから、本気でタイムアタックすると絶対ミスするよ。  
3リクラスのハイパワー車と2リクラスのクルマのハンテを調整しようと考えて、複雑なコースを作ったオレとオフィシャル(コメントサイ) OPT注のミスだ。競技にならなくてコメント。

Stage2

# ヒルクライム

in 仙台ハイランド

オーバー200km/h  
でカウンター!  
ハイスピード・  
ヒルクライムは  
チューナー達も



ビビりまくりの初体験!  
度胸1000発でコーナーに突入、  
ハイパワーコントロール  
がキメだ!



## 仙台ハイランド レースウェイ ヒルクライムコース



取材協力：仙台ハイランド・ヒルクライムコース  
〒989-34 宮城県仙台市青葉区新川早坂12  
☎022-395-2120

今回、ステージ3の会場となつた仙台ハイランドのヒルクライム場は、ダートラップ場へと向かう全長1.06kmのコース。  
もちろん、一般にも開放されていて、走行一回につき、料金はなんと格安の500円。光電管によるタイム計測をする、走行一回につき1000円となる。

走行可能な車種は、ナンバ付きであれば何でも可、このことからバリバリの走り屋マシンでもバッチリOK。勾配がかなりキツイからパワーがあればあるほど面白いんじゃないかな。  
コース幅も広いから、危険度も低くて、自由自在にクルマを操って楽しめるm。

**コメン!**  
チューナー's  
キャノンボール・ラン  
急進エントリー  
取り消しの  
ヴェイルサイド。  
が、雪辱戦は  
ヨレシクだぜ!

「今度はもっと速いマシン、開発中です!」

谷田部のジムカーナを終えると速攻で仙台へGO。ドンブラコックとOPT隊がサービスマーカーのボンゴブローニーで60マイルクラ

ブ殿堂入りをしながら走っている間に、チューナー達は気分もパビュンとサービスマーカーをプチ抜いて仙台へ。

今回のワン・ラップ・オフ・ジャパン。実はヴェイルサイドの出場も、前々から予定されていたのだが、これは代表の橋本さんの体調不良やスケジュールの都合などで、どうしても参加できなかったというのだ。期待していたみんなにはゴメン。橋本さんからは「みなさんには迷惑をかけたけど、次回には必ず参加しますから、その時は応援をお願いします」とメッセージが届いている。圧倒的なパワーと迫力センスのマシン作りが魅力のヴェイルサイドだけに、次の機会には、きっとオレ達をビックリさせてくれるハズだ!

結果、34秒937という圧倒的に有利なタイムをたたき出す。これであるはメインズ・クラゾー。最終トライでオーリンズショックをFR共に5段階として、S字を今までで最も速いペースで抜ける。が、出口でスピードが乗りすぎてゴール寸前、100km/hオーバーでカウンターを当てたまま、ゴールに飛び込む。タイムは35秒06。これでトリアルGTRの

DAY1、ステージ2は仙台ハイランドに場所を移しての、ヒルクライム競技。スキー場のゲレンデを下から登るというコースは全長1kmちょい、パワーのみならず、チューナー自身のワテも試されるステージ。まさにワン・ラップ・オフ・ジャパンにはピッタリのバトルだ。  
コースに到着したチューナー達は、即、慣熟走行へ。慣熟練習走行では、参考タイムを計測したが、やはり大パワー+4WDのおかげか、GTRが上位に。トリアル、メインズが37秒台。それに続くは38秒730と健闘のHKS関西ランエポ。本チャンはこの3台の動きに注目か?  
本チャントリアル&2トリアルの各車の様子を見てみよう。注目のHKS関西ランエポ。タイムは37秒63と慣熟より1秒以上のタイムアップで公闘向井も満足ホクホク。が「最終コーナー立ち上がりでちょうど、レブが入ってしまふ。あれがなければ……、とも漏らす。  
トリアルはなんとイッキに35秒台にステップ。これに闘志をメラメラと燃やすのはニヤ倉クラゾー。コーナーリングスピードも安定し、確かにウマイ。が、この路面だと、サーキットに照準を合わせた足まわりでは固すぎるかな?これだったら、ストリート用セッティングがベストかも」とニヤ倉クラゾー。  
ミッドシップエンジンのコーナーリング性能が有利かと思われたが、レイジ福井MR2だが、確かにスタート後の直線、ブーストがかかる部分では速い。が、コーナーの出口でのシフトアップ時に6000rpmから7000rpmまで回っていたエンジンが、3000

rpmまで落ち込んでしまう。これは、比較的ハイギヤードなMR2にも問題はあるが、勾配のキツさがその主な原因だろう。  
ラストアタック。各チューナーともベストタイム続出。HKS関西ランエポ、公闘向井は最後の駆けとして、バンビいな路面に対応するためにFR共にショックの減衰力を2段階として、なんとしてもトラクションを上げようとする。そして作戦その2が、レブリミッターカット。2ステージ目にしてすでに、ぶっ壊れてもしょーがない仕様でGTRに挑む。丁と出るか半と出るか……?  
レブカットのおかげで9000rpmオーバーでS字を抜けたHKS関西。ショックの2段階としては成功。トラクションはかかるようになったが、今度はそのパワーに対して完全にタイヤのグリップがブアな状況に。ズリズリ滑らせながら、ゴール地点の光電管に突っ込んで行く。アクセルを仕方なく緩めて、ゴール。タイムは37秒348と、健闘したけれどラップバトルから脱落してしまつた。  
さて、GTR頂上決戦。まずはトリアル。S字入口のコーナーではブリストの落ち込みを防ぐために、ブリッピングしながら(いわゆる「マキ足」)コーナーを抜けて立ち上がりで速度を稼ぐ。  
結果、34秒937という圧倒的に有利なタイムをたたき出す。これであるはメインズ・クラゾー。最終トライでオーリンズショックをFR共に5段階として、S字を今までで最も速いペースで抜ける。が、出口でスピードが乗りすぎてゴール寸前、100km/hオーバーでカウンターを当てたまま、ゴールに飛び込む。タイムは35秒06。これでトリアルGTRの



遊びとしてもう1番/  
やらしてや、ええやろー

ボクの思い描くような  
パーフェクトな走りが、  
1度もできなかった……  
ROM換えちゃおー!



### 無駄を省いた クレバーな走りが基本

マイナスGT-R：コース脇で見ていると、ライン取りにも迷いは感じず、気合が入っているのが伝わってくる。2トライ目は、シフトミスで若干タイムを落とした。アテサE-TSコントローラーを操作して、フロントへのトルクを10%増しにしての3トライ目は自己ベストの35秒081を記録。残念の2位。

### 4駆には迫力で 勝ちでっしやろー



レイブロススーパー：スタート地点は大迫力モノ。「バキバキバキ……」と、アフターファイヤーとタイヤのスキール音、それにエンジン音がからみつつ、猛烈にケツを振って発進していく。が、スタート地点から見ていると、思いの外スピードは乗っていない。原因はなんとTCS(トラクションコントロールシステム)スイッチのON。トボホ。

### 地元走り屋も飛び入り挑戦! GT-Rパワーで好タイム をマーク



ベストタイム：35秒893

(特別参加)スタートレーシングGT-R：高野くんは、地元のショップ「スタートレーシング」のスタッフ。「思い切って読んで行けて楽しいよ。なんだって、ブースト1.5kg/分までコーナーに突っ込むなんて、普通の峠じゃできないでしょ？」と、興奮気味。

ステージ2 ヒルクライム リザルト  
トップタイム：トライアルGT-R・34秒937  
(☆ — ベストタイム)

順位	マシン	1回目	2回目	3回目
1	トライアルGT-R	35秒9874	35秒9035	34秒937☆
2	マイナスGT-R	36秒393	35秒754	35秒081☆
3	HKS関西ランエボ	37秒631	37秒252☆	37秒349
4	DaiセリカGT-FOUR	39秒633	39秒112	38秒702☆
5	ブリッツセリカGT-FOUR	39秒753	39秒290	39秒057☆
6	主オフィスシルビア	40秒614	40秒005	39秒484☆
7	レイブロススーパー	43秒107	41秒827	39秒575☆
8	エスプリシルビア	53秒346	41秒441	40秒809☆
9	ガレージ福井MR2	45秒231	42秒152	41秒180☆

### 光電管に突撃! レブカットで捨て身のアタック



HKS関西ランエボ：パワーで圧倒的に勝るGT-R勢に対して、大健闘したのがこのランエボ。ムチャな突っ込みは避けて、立ち上がり加速重視のドライビングはスムーズ。が、3トライ目にブッチリ切れた公断はレブカット/グローバをスルスルさせて抜けた最終コーナー。あわやゴール地点の光電管を突破するところだった。でも、公断内井は終始笑顔で、「楽しー♡ おもしろいわー」を連発。

### マキ足が冴える!

トライアルGT-R：34秒台に入ったのはマッキー牧原だけ。S字の入口でジリジリと向きを変えつつ進入。立ち上がりに向けてのライン取りも正確で、さらに立ち上がりも速い! 見ていて気持ちいいまじなドライビング。



### せねヨシ/最高速仕様 で山はナイでしょー!



ガレージ福井MR2：最高速&ゼロヨン仕様のセッティングがなされていたので、厳しいステージとなった福井MR2。ブーストがかかり、パワー/ハンドにのれば速いけど、コーナーの度に失速してしまう。横山さんも「私は直線以外はダメですから」と、ドライバーも最高速&ゼロヨン仕様らしく、このこともタイムがマイチ伸びない原因。

主オフィス・シルビア：全体的にはツボを抑えたドライビングでスムーズなのだが、コーナーにオーバースピードで突っ込みすぎて、あわやハーフスピンってな場面もあった。S字の立ち上がりでも少しスピードが上げれば38秒台も夢じゃなかった!? と現地人北原。



### アクチュエーターを殺せば、トップは頂きだった。でも、ここでオシマイだったらろーな

### Daiに負けるか!



ブリッツ・セリカGT-FOUR：「コースは道幅も広くて、度胸一発が肝心。相当無理してもコースアウトの心配はモチロン、崖から転落って言う心配もないから面白いヨ」って話していたブリッツ金子。ブーストは1.2kg/分までかけての挑戦。が、最終コーナー出口でのアンダーに終始悩まされていたようだった。

### パワー+テク+肝っ玉 でトライ!



Daiセリカ  
参考タイム：38秒702

「ただならぬ準備で下のクラスはテックが使えず又出出るかな、と心配もあったのだ。確かに3連まではパワー勝負だが、そのまま高速コーナーに入るには度胸と細心のステアリング・ワークが必要なんだ。その後のシケインみたいなのS字に、グングン回り込んでいくに従って深くなるコーナーもあった。ボクなんか最後のアタックはゴールの光電管を弾き飛ばしそうになったもんね。強烈レイブロススーパーの斯波社長以下、みんなが「面白い」といってくれたのは、テクだけじゃなくチューニングカーのパワーも満喫できるコースだったからじゃないかな。」

### 勢い余って ヒット&エラー! 気持ちは上向きで あ〜悔しい



エスプリ・シルビア：なんと、1トライ目に2コーナーを曲がりきれず土手にガツンと一発かましてしまったエスプリ。フロントスポイラーをこすっただけでトラブルはなかった。S字で見ていると、どうも走りにも精彩がない。それもそのハズ、最高速に標準を合わせたギヤレシオが、アクセル開度に対してのツキの悪さとなっていた。

トップが決定した。結果、このステージもGT-Rがトップを独占したのだが、リザルトに注目して欲しい。3位にランエボ、4位DaiセリカGT-FOUR、5位ブリッツセリカGT-FOURと、上位5台がすべて4WDによって占められている。このコースは、路面がバンビードでグリップしづらかった。それに加えてコーナーのイン側に行くに

従って、実はカント状に路面が盛り上がりつつあった部分もあり、ヒルクライムに慣れないニューナードがサードギヤの感覚でコーナーのインとインを結んだラインで走っていると、FR車はトラクションがかからない場合もある。すると、盛り上がりを超えるために、よりトラクションの大きくなければならぬ4WD勢に自然と有利になったのだ。FR勢はまずスタ

ートで苦勞して、コース中でもフロントにトルクがかからないから盛り上がりを超えるときにスピードが乗らない。コーナーのRがキツければ、曲がりにくい4WDには不利になったのだから、このコースは高速コーナーの連続。結果、小回りの利より、トラクションの利で、4WD勢が上位を占めることになったのだ。

# DAY2

## Stage3

# ゼロヨン

in 仙台ハイランド

ピンポイント  
アタックの福井MR2が  
ドラッグレコード樹立  
(ストリート・クラス)  
無念! エスプリはエンジン  
トラブルでリタイア



やっぱり

走り屋チューナー。

ゼロヨンは超お得意

メニューでひとときわ熱い!

決勝トーナメント表  
(単位:秒、○ - 勝者)

優勝: トライアル(11.580)

準優勝: マインズ(11.950)



3位決定戦 (エスプリはエンジントラブルでリタイア)  
ガレージ福井 (12.310: 3位) vs HKS関西 (13.395: 4位)

5位決定戦

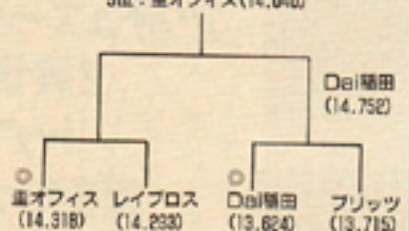
オフィスのレイプロス戦について

タイム的にはレイプロスの勝ちだが、今回はリアクションタイム+ゼロヨンタイムでの合計タイム(つまり、どっちが早くゴールラインを踏むかの単純勝負)が勝敗を決定する。

5位: オフィス(14.040)

リアクションタイム	ゼロヨンタイム	総合タイム(単位=秒)
オフィス 1.161	14.318	= 15.479
レイプロス 1.255	14.293	= 15.548

と、いうわけで、オフィスの勝ち。これがサドンデス・トーナメント方式のダイゴ様だ!



各車一回ずつの予選走行を終えて、トップタイム(11秒79)をたたき出したマインズがシードに。残る8台についてはランダムに対戦カードを組んだ。

第1戦を順調に消化して、残ったのはマインズ(シード)、HKS関西、ガレージ福井、エスプリ、トライアルの5台。いずれもステージ3開始前から、勝ち残り予想されたメンバーだ。

ガレージ福井MR2 vs エスプリ・シルビア。実は福井のMR2、正式車名は、GARAGE福井SPL打倒シルビア号、というのだ! 「あまりにメジャーで、軽くチューニングすればすぐハイパーになって、街にあふれているシルビアにこのMR2で喝を食わす!」と横山さんが言う開発コンセプト(?)のこのMR2、エスプリのシルビアやオフィス・

スタートに気を使ったエスプリ前川、6000rpmから慎重にクラッチミートさせるが、タイヤが軽く空転する。一方のガレージ福井横山は打倒シルビアの思いが強すぎたか、アクセルを開けすぎたようだ。リヤを振りながらのスタート。が、ブーストがかかって車速が乗ると、速い! ドギューンと、白い弾丸がコースを疾走。エスプリも十分に速いのだが、ガレージ福井MR2の速さには度肝を抜かれた。結局、ガレージ福井MR2が12秒76で勝って次へとコマを進めた。

ここで、なんとエスプリ前川は熱くなり、痛恨のエンジントラブル。そして、誠に残念ながら、そのままキャンポールからもリタイアとなってしまった。

第3回戦は、ガレージ福井MR2 vs トライアルGTR。マッキー牧原が勝ちを得るが、12秒342でゴールしたガレージ福井MR2には誰もがビックリ、ゼロヨン/最高速に賭けた福井・横山、気迫勝ち! 終始気が抜けている表情とは裏腹だ。

決勝戦。やはり、GTRの2台が勝ち残る。マインズ新倉は、ブースト圧をひそひそとアップ。マッキー牧原は決勝にウォータージェクションシステムを初めて使用する。最終兵器を出す。

## ライトチューンのS14は5位満足大満足!

オフィス・シルビア: 第1戦でホイールスピンからタイムを落とされた北原さん。5位決定戦ではこの反省から、4000rpmでクラッチをつないでいたのを3000rpmまで落としてチャレンジ。リアクションタイムも短くなって、5位入賞となった。



オフィスの北原さん、5位入賞を果たす。

ステージ3は、仙台ハイランドの日本ドラッグレースウェイを使つてのゼロヨンバトル。

ところで、今回のステージ3、ゼロヨンにはトーナメント方式を採用。だって、絶対的なタイムで競つたらGTRが有利。それじゃつまらないヨってことで、クルマのポテンシャルドライバーの精神的かけひきをも加えた、激しいバトルが期待できるトーナメント方式に決定。予選は、単純に、トーナメントの枠組を決めるためのモノだ。



シルビアには絶対負けられないと言う。

スタートに気を使ったエスプリ前川、6000rpmから慎重にクラッチミートさせるが、タイヤが軽く空転する。一方のガレージ福井横山は打倒シルビアの思いが強すぎたか、アクセルを開けすぎたようだ。リヤを振りながらのスタート。が、ブーストがかかって車速が乗ると、速い! ドギューンと、白い弾丸がコースを疾走。エスプリも十分に速いのだが、ガレージ福井MR2の速さには度肝を抜かれた。結局、ガレージ福井MR2が12秒76で勝って次へとコマを進めた。

マインズGTRは、今までより1000rpm高い6500rpmでクラッチをミート。スタートには成功したが、2速に入れた後、パワーをかけた過ぎ、クラッチが高回転で滑り、イッ気にも8500rpmまで回ったエンジンにレブが作動。車速がグリーンと落ちた。それを尻目にトライアルGTRが車速を乗せ、終速で196.76km/h、タイムは11.560秒で優勝。ヒルクライムに続いて連勝のトライアル。マッキー牧原は「なんつうの? もう、優勝には慣れちゃったカンジかな」と余裕発言。予想通りのGTR優勝で幕を閉じたゼロヨンだったが、予想外だったのがガレージ福井MR2。やはり、駆動輪に荷重をかけやすいミッドシップの利点を活かして大健闘。トラクションがかかれば、同じく有利な4WD勢に対しても、がぜん、パワーの差を見せつけられるというわけだ。このガレージ福井MR2の、鋭い加速は印象的だったね。



## マッキーの ドラッグ 大作戦!

センターコンソールのダイヤルがアテサーエ-TSのコントローラー。そして、ステアリング左下に見えるトグルスイッチでウォーターインジェクションのON/OFFを操作する。

マインズGT-Rを敗り、ヒルクライムに続いて2連勝を飾ったトリアルGT-R。決勝戦で出した最終兵器とは、フロントの減衰力をそのままに、リヤを4段階とし、さらに、リヤタイヤの空気を落とすとして、よりトラクションをかけるようにしたのだ。

そして、ゼロヨン本番では、アテサーエ-TSをコントローラー。スタート時には、ギアを100の状態にしてスタート。これは、クラッチへの負担を軽くするためだ。そして、スタートと同時に通常の4WD状態まで戻す。

## タイムは勝るも、勝負は負けた!

レイブロススーパー：5位決定戦で、タイムは14秒293。対するオオノは14秒318。が、400m地点の電光掲示板には、オオノの方に勝利を示すランプが点灯。リアクションタイムで、オオノが勝っていたのだ。がっかり胸を落とすレイブスの二セズ波（ズ波社長は、都合でゼロヨンはお休み、急ぎよ、代打の元木さんがドライブ）は、「社長に怒られるっすよー」と悲しげ。



## シングルメタルに泣き鳴く! そして滑る

マインズGT-R：決勝戦はvsトリアルGT-R。ブーストを1.2kg/φから1.4kg/φに上げてのトライもクラッチが滑って敗れた。決勝後に「チューン内容としては軽いモノなのに、ここまでタイムが出せたから立派ですよ。……本音を言えば、勝ちたかったー」と嘆く。



あまりの  
ショックに、  
未だにエンジン  
開けられません

## 男エスプリ前川怒って ブースト1.7に…… その心意気にカンドー! でもエンジントラブル

エスプリ・シルビア：結果から先に言うと、エスプリシルビアはこのゼロヨンを最後にリタイヤとなったのだ。ガレージ福井MR2との対戦後、4番シリンダーの圧の弱さが弱くなってしまった。原因はこの対戦の時に、それまでのブースト1.5kg/φからブースト1.7kg/φに上げてトライ、オーバーレブしたことによる、ピストンリングのタナ落ちだろうとのこと。残念! でもクール前川、ヤル時はヤル。



## トッチが師弟!?対決

ブリッツ・セリカGT-FOUR：ついに同じセリカ同士が戦うことになったのが、5位決定戦のブリッツvsDai。スタートの時点で、Daiがフルマ1台分のリード。そのままの態勢で400m地点を通過、ブリッツはタイムにしてコマ91差で惜敗した。

## 絶妙のスタートに 酔った公爵向井

HKS関西ランエボ：連戦での熱ダレが出て、vsマインズ戦ではタイムを落とした公爵向井。「ノーマルタービンでは、この辺が限界でしょ」と、意外にサッパリした表情。スタートのテクは年季モノ。



みんなゼロヨンは1台ごとのタイム計測と違っていたみたいだ。しかし、タイムだけなら単純すぎる。ここはドラッグコースなので、クリスマスツリーでスタートするトーナメント戦にしたわけ。スタート・テクの勝負もできるわけだ。

## 精神のかけひきが 微妙に勝敗を 左右する トーナメント方式 みんな、熱く なっちゃうんだよ

Daiセリカ  
参考タイム:13秒624  
トーナメント順位:6位

あって、好タイムだった。ボクはもっぱらグリーンランプからスタートまでのリアクションタイムの勝負に賭けた。なんたって本場ドラッグのライセンス保持者だから負けるわけにはいかないのだ。



ゼロヨンと最高速が、  
オイラのキャンボール!  
ならいの中ですよー

## ゼロヨンで イケれば、 それでイイ

ガレージ福井MR2：キャンボールが治まる前から、ゼロヨンと最高速で燃れると断言していた通り、ゼロヨンではGT-R時に続く3位と速さを見せつけたガレージ福井MR2。3速6000rpmでパワーが落ちてきたが、多分、福井でのセッティングが仙台に合わなかったからだろう。

(特別参加) 読者代表戸部 剛  
クン：地元のショップ、スタートレーシングのオリジナルCPや、ニスモタービン等使用でスペシャルチューンが施されたGT-Rを駆っての登場は、戸部剛クン(スタートレーシング)。スタートではDaiが1歩リードするものの、戸部クンのライトチューンドGT-Rがすくすく追いつくとそのまま、Daiに1秒以上の差を付けて12秒081でゴールラインを超えた、速い、Dai完敗!



## Daiと読者の一騎討ち 上出来GT-Rに乾杯 で、Daiは完敗!