

# チューナー's パフォーマンス

in EBISU



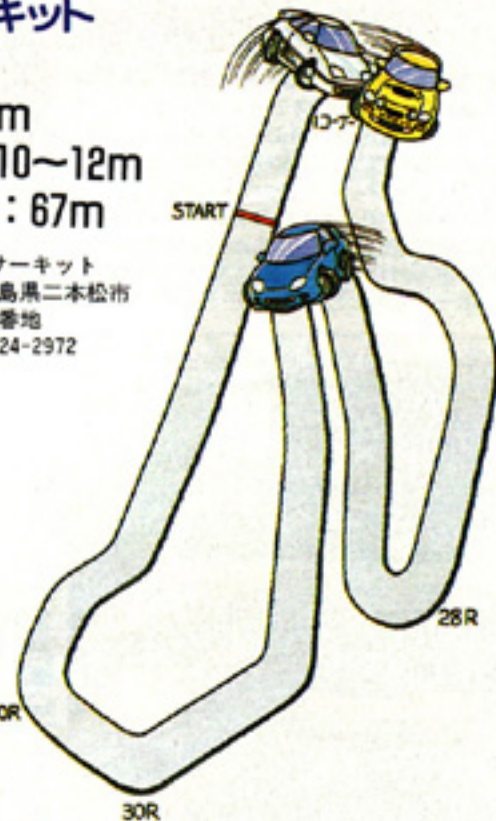
自慢のマシンをテクで魅せる、大演会!  
駆動方式とサービス精神、度胸がキモ!?  
慣れない動きにチューナーも一発発起、  
魅せる走りは、もっと突っ込め~!

このドリバフオでは、走り以外のパフォーマンスも審査対象になるとあって、けっこう笑える行動に走るチューナーが続出。成果はあったかな?

**ドリフトのためなら  
1つでも  
点数かせぎたい!**

ハイランドでの0-4000mは、キレたエスプリがブリストアップで勝負。けっきょくリタイア。けっこうみんな、疲れも見え始めたマシンに活を入れながら、やってきました。エビスサーキット。ハードにこなす、それがキャンノンボールの醍醐味。第4ステージは、チューナー・パフォーマンス(ドリフト)だ。そういえばそう、ドリフトしているチューナーって、あまり見たことがないような感じ

**エビスサーキット  
東コース**  
全長: 2061m  
コース幅: 10~12m  
最大高低差: 67m  
取材協力: エビスサーキット  
〒964 福島県二本松市  
沢松倉1番地  
☎0243-24-2972



アップダウンがきつくと、各コーナーのつながりをうまくコントロールする必要のあるテクニカルなコースだ。エビスサーキットには、他にも西コースがある。もちろんドリフトもOKの、どっちも面白いコースだ。ぜひチャレンジしてみよう。

評判が良ければ 売り出すかも……



「エスプリのドリフトシャフト専用VXR-ROOMでパーツリデュー」と新商品。果たして効果は……

が……。果たして、ココまで追い込まれて、チューナーはパフォーマンスできるのか!? コレでやらなきゃ天下分け目のチューナーじゃない!

**キマンねーは  
横向かネー!**

「ドリフト? おいおい、そんなのやったことないよ」とチューナーは口々に……。前日の谷田部&ヒルクライム、そして一夜開けての仙台ゼロヨンと、息つく間もない

く、今度はエビスサーキットへ。チューナー全員から疲労の笑みが見えに浮かぶ。

「エビス(東)コースでのステージは、ドリフト&パフォーマンス。やはり、これをやらないわけにはいかないでしょ。何しろ、全国の走り屋の信望を集めている面々なんだから。」

ところが、ところが、みんな口々に冒頭のセリフをつぶやく。明らかに他のステージとは違う、自信のなさが感じられるの。

ま、そりゃそうかもしれないよね。チューナーのみならず、夜な夜な時に行つて、ケツを流す練習をしているとはとても思えないし(中には毎日のように行くチューナーもいるけど)。

しかし、そんなのは知らない、キャンノンボール・ラン。確かに駆動方式による有利不利もある。だから、ドリフト以外でも、何かパフォーマンスをすればポイントとして認める、という特別ルールも誰かが設定した、誰だろ。

ドリフト審査コーナーは、ピット前広場から見下ろせるギャラリィへアピン。が、コーナーでも、「オレはこゝしかできねーんだ」というワガママつてやつが連発し、OKとした。競技は審査ポイントで勝負が決まるが、審査員は、応援に来てくれた読者のみんだ。

練習走行の後、約5周のドリフトアタックを開始。が、みんな相当苦労している。やはり、セリカ、ランエポのFFベース4駆勢が悪戦苦闘。サイドを引いて、一瞬流れた後にアクセルを開けても、すぐにフロントが強力に路面をグリップ、何事もなくクルマは直進状態に。4駆といっても、セリカやランエポは、Fドリ感覚じゃない

と曲げられないといった具合だ。コーナーにムリしてオーバースピードで突っ込んだセリカのブリッツ・金子さんは、派手な音を立ててスピン。Daiセリカは、サイドを引いてマシンを内側に向けたあと、そのまま直進、何度もコーナー内側のダートを走行。ギャラリィへアピン手前の28Rが、下りのかなりキツイコーナーなので、ここでスピードが一気に落ちてしまうのも、ドリフトをしづらくさせる原因のようだ。

その点、FRは圧倒的に有利。下馬評でも優勝候補だった圭オフの現地人北原は、「(北原は)できて当たり前なんだから、フツのドリフトやったら減点だろ」と出走前にDaiから牽制をくらい、慣れない直ドリに挑戦。S14を必死に横に向ける。レイブロス、スーブラの代打元木も、ハイパワーに物を言わせて、豪快なドリフトを披露。きつかけをつかんだ後は、アクセルワークでドリフトを維持。やっぱりドリフトにはFRだよな。

しかし、このステージで一番光っていたのはやはりマッキー牧原だ。GTRをFRにし、コーナー入口から出口までキレイなドリフトを連発。見事読者審査員の評点で1位を獲得した。

「やっぱりオーバースピードで進入して、リヤを流して、後はアクセルワークやね。サイドは引いてへんよ。最初は北原クンの後ろについて様子うかがってたんやけどね、あまり振ってないから、コイツはいけるかな。ま、サンデーレーサーの強みかな。ハデな走りはまかしといてや」とゴキゲンマッキー牧原。うまいドライバ&速いクルマのコンビで、好成績を上げるトライアル。この快速撃に待ったをかけるのは誰?

堂々とドリバフェスティバル1位(暫定)を獲得したマッキー牧原。マシンコントロールの上手さは際立っていた。「みんなおっかなびっくり走っているよね。もっとスピード出して入らなアカン。3速くらいまでのドリフトなら危かない。今回はタイヤ(520S)がハイグリップ過ぎたんでちょっとしんどかったけどな。それに、山が減ってくるとだんだんグリップが良くなってくるんや。だから走るたびに進入速度を上げていった。ショックはリヤの方がフロントより10%くらい固めかな。ま、40歳過ぎには見えん走りやろ。」

### トリアル・牧原道夫



とにかくオーバースピード

なに！サイド引いてからハンドルから両手を離すと！んなことできねーよ！

### 圭オフィス・北原慎一

タイヤサイズを間違えなければ、もっとスモークだったのに



ピットから出走直前にのむ犬(ご存じいか天のヒーロー)に電話する現地人北原。効果アリ!?

急ぎよ直ドリに挑戦するため、携帯電話で、のむ犬からアドバイスを聞きつつ走った北原さん。「ホント、難しいね。ドリフトのうまい人って尊敬しちゃうよ。最初は後ろのショックを固めにして、途中から柔らかくしたりと、いろいろ試してみたんだ。で、後で気がついたんだけど、リヤのタイヤサイズ、本当は245なのに、255で走ってたんだ。どうりでリヤがよく粘ると思ったよ。あれさえなければ、もっとうまくいったと思うんだけど。」

### ブリッツ・金子 豊

サイド引きすぎで、ひじが痛い



必死にサイドを引くが、クルマがセリカGT-FOURだけに、ドリフトはかなり苦しかったようだ。「サイドを引くと、左のひじがバケットシートのサポート部分にあたるんですよ。もう途中からひじが痛くて、オーバースピードで入るとフロントが飛んでしまい、サイドを引くとスピンしてしまう。4駆でドリフトは難しいですね。」

### レイブロス・元木(代打)

社長に怒られずに済みそー

ハイパワーFRならではの、豪快なパワードリフトが印象的だった。「すごく楽しめましたよ。ドリフトはあまりやったことないんですけど、FRはアクセルワークでイけるから、いいですよ。でも途中で牧原さんに「もっとスピード上げて突っ込まなきゃだめや」って言われてね。これくらいのできなら、社長に怒られないでしょう。良かった、良かった。」



### マインズ・新倉通蔵

グリップ走行で目立つ



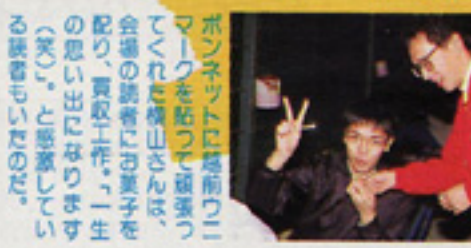
さすがの腕前！特別参加ゲストの読者代表、切れたドリフトはカッコイイ！

このステージは、模範演技として、ふたりの読者代表にも走ってもらったのだ。180SXの渡辺くん、ハチロクレブンの三浦くんは、エビスがホームコースという走り屋。さすがにそのドリフトは素晴らしい、チューナー達も感心することしきりだった。

サーキットではかなりの速さを見せるニヤ磨クラゾーも、ドリフトには苦しんだ。「今までのステージの中で一番疲れたよ。途中から2駆にして走ってもみだんだんけど、やっぱりダメだね。出口付近でヤヤテールが流れるのが精一杯だよ。こういうのは普段から練習しないと。ボクはグリップ派なんだよ。ま、ここでヘンな癖がつくと、T1でタイムが出ないからな。ドリフト専用VX-ROM? うーん、とりあえず発売は延期しましょう。」



「フチのかわいいベットのど、特別ゲストの読者代表、というわけで、向井さんのシカくんを1名様にプレゼント。希望者はハガキに住所、氏名、年齢、職業、希望車を明記して、OPTI-ON編集部、〒1月号赤良土産のシカくん欲しい!」



向井さんは、奈良土産のシカを貼りつけて走る。風圧でシカの旗が引けているのが見えるゾ。

思い立ったがDai-稲田プリント・インフレ 4駆ドリはFドリと一緒だね

ハッキリ言って、このステージはみんな苦手だったはずだ。ドリフトなんてやったことないよ。というのがボク達、オジン・チューナーの本音だ。だってドリフト・ブームってのは最近の話で、オジン時代は、速く走るには、「いかにケツを潰さないか」と練習してきたんだからね。

ハチロクの三浦英之くん(24歳)は、サイドドリフトをほとんどやらない。カムやガスケットなど、エンジンにも多少手が入っている。タイヤはフロント、リヤとも185/60-14のM3だった。「人が見てると緊張しちゃって……」としきりに顔を見ていたゾ。



余裕のドリフトを見せる渡辺180SX。



180SXに乗る渡辺広志くん(19歳)。サイドドリフトで、エビスではドリフトばかりしているという。フロントに205/60-15のRE71、リヤは195/70-14の中古タイヤを履く。エンジンはクリーナーと車検対応マフラーくらいで、ブーストもノーマルのままだ。

### HKS関西・向井敏之

4駆の中でトップなわええわ〜



セリカGT-FOURと同じく、4駆のランエボは大苦戦。「ダメや〜。サイド引いても、ブレーキ踏んでも止まるだけや。やっぱ4駆はキツいな〜。アクセル開けるとすぐタイヤがグリップするし。それがランエボの利点とも言えるから仕方ないか。でもガンバったから努力貰くらいくれてもええやろ。GT-R以外の4駆の中でトップになれば……、えっ、それも嬉しい? あちゃ〜!」

ま、ここで頭角を表すのは圭オフィス北原くんしかない。だって長野の山崎ちゃんも。それでもパワーにまかせてマッキーがまく走っていたのが印象的だった。ボクも初めての4WDセリカを曲げようと、サイドドリフトにアタックした。最初のうちはスピードが足りず、ケツを振ってもアクセルを入れるとフロントが駆動してグリップしてしまうけど、4駆ドリ

### ドリバフェスティバル リザルト

順位	社名	読者採点ポイント
1位	トリアル	9.5
2位	圭オフィス	8.08
3位	レイブロス	7.3
4位	D&I	7.0
5位	HKS関西	6.15
6位	マインズ	5.78
7位	ブリッツ	5.5
8位	ガレージ福井	5.09
欠場	エスプリ	—

採点ポイントは、10点満点で評価。これはあくまで読者の読者のみんなの点数を平均したもので、ドリフト以外のパフォーマンスは考慮されていない。だから、最終ポイント集計では、この順位に変動があることも十分可能性あり! エスプリの欠場は、第3ステージのゼロヨンでのトラブルのため。



当日、会場のエビス東コースには、たくさんの読者が応援に駆けつけてくれた。みんなには審査員もお願ひしてしまっただ。楽しかった? ガツかりした?

### ガレージ福井・横山耕治

MR2でチャレンジするが、ほとんどドリフト走行はできなかった。「うーん、アンダーが出ちゃってねえ。難しいな。ボクらはフルマを作る側だから、ボンネットのウニマークで勘弁してちょよ。」



ウニパワーもドリフトには通用せず!



自作スピンドールだぜ

Daiは、サイドのリリースボタンをゴムテープで固定してチャレンジしたのだ。

# DAY3 & EVERYDAY

## ツーリング in JAPAN

ツーリング区間2250km 実走トータル2400km!  
ココを制覇する者がクルマ付き合いの達人!!  
たんたんと走るだけじゃない  
各ポイントには、ストップウォッチ片手に  
オフィシャル隊がバックリ口開けて待つ  
厳しくも楽し〜いステージなのだ!

### 最速競技長 Dai

各ポイントからの出走前、チューナーには入浴に「ここはラリー区間だからネ、飛ばしても意味ナシよ」と釘を刺す。でも、Daiがいつも区間賞!



オシの出番!

OPTION整備のSSR(94全国オービス大全科&ハイウェイオービスマップ)が各チューナーに配られ、大活躍/制限速度守っていれば必要なし……だよネ。

### ルート

## 谷田部 → 仙台

### 消費燃料

1	ブリッツ	35Q	燃費10でこの区間1等賞
2	Dai	38Q	素速くても燃費はいい
3	HKS 関西	40.5Q	ランエボで燃費9はエライ
4	ガレージ福井	42Q	トラブル抱えけっころ飛ばす
5	エスプリ	42.5Q	ルート間違え407km走行
6	レイズ	43Q	スーパで燃費8.6、どうだ/
7	番オフィス	43Q	レイズと同様の6位
8	マイナス	44Q	GT-Rではこんなもん
9	トライアル	46Q	確かに速いが燃費は最下位

※約370kmの道のりを5時間内で、全車受付規定時間内に到着。ブリッツは燃費ダントツで区間優勝。IC見逃しでルート間違いのエスプリ、トライアルはマイナス・ポイント。



へーキじゃ  
ネーよな  
こんだけ有れば



DAY3、ワン・ラップ・オブ・ジャパン3日目はステージ競技はなく、エビスからTへ向けての丸一日ツーリングだ。が、もちろんコイツもマシン(とドライバー)にとっては、そのポテンシャルが見え隠れする重要なステージには違いない。で、ここでは全行程2400km走破のドキュメントといこう。

ひと口に2400kmと言っても、ただ走るだけの単純なものじゃない。ラリー区間、つまり決められたルートを、規定内の時間に到着しなければもちなす・ポイント。燃費の良さはプラス・ポイント。マシンも人間も休息したい時に、ラリーをやらすところが、ワン・ラップ・オブ・ジャパン。フルステージでの勝者を争う競技の一貫だ。意地悪と言えばそれまで、が、そーじゃない。笑い、感動、

友情が入り交じり、クルマの付き合い方が見える、人間臭い魅力のスペシャルステージなのだ。

ルートは谷田部から仙台は約360km(常磐道から東北道)、仙台からエビスが約120km(東北道)、続いてのロングランはエビスからTサーキット(磐越道→R49号→磐越道→北陸道→名神高速→中国道)を約960kmをイッ気13時間。そして最後はTから谷田部(中国道→中央道→首都高→常磐道)へは800km12時間といったロングランツーリングだ。

(T→谷田部間はルートは自由とし、ラリー区間としない)。疲れのたまってきたドライバー達が、いかに走りきるか? これは、そのマシンの快適性をも見極めるポイントでもある。はしゃいだ顔してるのは誰だ? 油断できないゾ!

燃費の燃料カット症状に悩むガレージ福井。何度かSAに駆け込むが、なんとか規定時間内に到着。



アチャ〜

キャノン・ボールに中山律子いるの!?

SAに飛び込めば、パシビの人だから、珍しいのか迷惑なのか。



ハイウェイがめいめいの雨さん、こSSRで別れ、残念!



温泉にて……。こんなハズじゃなかったのに、真の下、2400kmの彼方に。



## 社宅モバイル・キャビン オレ達もキャノン・ポール・ラン



選れたチューナーの焦った顔が、長旅の疲れを越す、アプナイOPTサービス隊。



オトナ4人が時々自適な生活を送れるマツダのモバイル・キャビン。上段/下段ベッド、冷蔵庫、水道、シャワー、テレビのラグジュアリーでどうだ。

チューナーより先に現着が使命、のオフィシャル移動マシン。ノンストップで常に先回り、チェックポイントで待ち構える隊が快撃!

## ルート

# 仙台→エビス

### 消費燃料

1	ブリッツ	10Q	燃費12、またもや1位
2	Dai	10Q	走行距離がブリッツより短く2位
3	HKS関西	12Q	5速5500rpmで走行中
4	圭オフィス	13Q	眠気に燃費運転に徹する
5	マイنز	14.2Q	GT-Rで5位、立派
6	レイズ	14Q	順位不動
7	ガレージ福井	—	オドメータ戻し間違え
8	エスプリ	—	リタイヤ
9	トライアル	—	牧ヤン首痛のトラブル発生!

※約120kmの道のりを2時間以内で、全車受付時間内に到着。トライアルは虫歯トラブルでルート変更を余儀なくされ、由医者に直行でマイナス・ポイント。

エスプリはエビスまでたどり着くが、ゼロヨンで燃費したエンジンが限界となり、強急減速の連続運転。



焦らず慌てず丁寧に、これがロングランの基本

あつ!こんな田舎で渋滞!後ろでマッキーが怒ってる



石橋叩いてニヤ倉クラソ一。完璧なルートと低燃費走法で960kmをなんなく走破。マイナス・ポイントなしはさすが。

峠越えからPR4000に下りる。地元でありGPS付きの超前置横山、ゆうゆう先導するが、それが大きな間違いの元。マッキー、公道向井、いつまでもひとりぼっち現地人北原が犠牲者だ。



豪雨に襲われ、全車ハイドロ気味で悪戦苦闘! まだまだひとり走り切る現地人北原、たまらず北原道でハーフスピン。



こっちちゃうんかー!



ハマッマ

## ルート

# エビス→TI

## ロングラン・ツーリング960km イッ気イッ気

### 消費燃料

1	圭オフィス	93Q	超燃費クロスシフトで1位
2	マイنز	99Q	沈着し燃費走行に徹する
3	トライアル	105Q	反省し燃費走行に徹する
4	ガレージ福井	103Q	GPSに頼ってハマる
5	レイズ	120Q	スーブラで燃費8をキープ!
6	HKS関西	123Q	友情芽生え減点覚悟でルート変更
7	ブリッツ	—	急用によりやむなくルート変更
8	Dai	—	飛ばし過ぎで申告漏れ

※ガレージ福井、トライアル、圭オフィス、単なる付き合いの関西がルート変更でマイナス・ポイント。この中の3台は受付時間内に到着できず、さらにマイナス・ポイント加算で大減点。

ハローダイヤルで確認しますわー

ひとりぼっち北原、敢闘賞!



## 交通安全Dai福田!! 事故なきことが一番だね



この日本版キャノンポールでボクが一番やりたかったこと、そして一番心配したこと——が、このツーリング・ステーションだった。各ステーションを結ぶ一般公道は短くて120km、最長が3日目の福馬工

ビスサーキットから岡山サーキットまでの約960kmだ。なんでもこんなロングツーリングにこだわったかというと、日本の高度成長時代の中、ボクたちはクルマを貴重なモノ、あるいは性能至上主義、走りの追求というところから楽しんできた。これはこれでいいんだけど、A点からB点への便利な道具としてや人間の足としてのクルマの基本を忘れていたような気がしてならない。ボクはオーストラリアのキャノンポールに出で思い出した。ロングドライブは運転の楽しみとともに一種のクルマとの格闘でもある。これをチューナーにも味わってもらいたかった。そのバックボーンにある交通安全というテーマとともに。



「受付時間終了の後に、サーキット内コテージにて、レイズ主催の豪華パーティーが催される。当然、選れたチームはいいね!」



夜になっても、ツーリングはとんとんと続く。

# DAY4

## STAGE5

# タイムアタック

in TIサーキット 英田

マシンセッティングの完成度が、如実に現れる

サーキット・タイムアタックが、ウラをかかれたウエットコンディションには、チューナーの経験度で勝負。走り込みに賭ける!!



TIサーキット 英田コース図



コース全長:3702m  
コース幅:12~15m

みんな知っているとおおり、TIサーキットは'94年はF1も行われたコースだ。ふだつのストレートとテクニカルな低速、中速コーナーで構成されていて、走ってみるとメチャ面白いのだ!

取材協力: TIサーキット英田 ☎08687-4-3311

ガビーン!? なんとウエットだッッ。やっぱり路面は乾かなかったか。昨日は夕方からだいぶ降ったからねえ。ガレージ掘井のウニ横山は、ツーリング区間の中国道では100km/h弱でもハイドロブレーキングでビビってたもんね。ま、それだけ降れば、今はまだ、夜明け頃だから乾いてなくても当然か!?

それぞれアタックの時間は、15分間が2回。その前に、マシンのコンディションをみるために30分のフリー走行が設けられた。しかし、まあ、さすが。みんな気合が入っているだけあって、サスペンションのセッティングやタ

ま、皆さん昨夜は、「コースが乾いたら、タイヤはとりあえず新品にして、足はこうしよう」とか考えてましたけど、ああ残念。ウエットのT1を走ったことのあるのはマッキーくらいのもんだから、このアタックは覚れそうだし。それでは、タイムアタックに入ろうか。まず、チューナー集団を4台ずつのAグループとBグループのふたつに分ける。これは、コースコンディションも考え、とにかくクルマ同士の事故がないようにしたいし、クリアな状態で思いっきり走ってもらおう、ということ。で、Aグループはガレージ掘井、圭オフィス、ブリッツ、Da i。BグループはHKS関西、トリアル、マインズ、レイズ、と分けられた。そして、Bグループには大阪から来てくれた、読者チャレンジヤーの川井英樹くん(S13シルビア)もチューナーに混じってアタックだ。

その前の段階で、即時赤旗中断でDa iを引き上げ、再アタックとなった。Da iはジャリを落とす作業が必要で、一回目のアタックはこれでオシマイ。そして、Bグループ。注目は、今までのステージでマッキー牧原に惜敗しているニヤ倉クラゾーが相当アツくなっていること。マッキーに挑戦状をたたきつけてしまったからね。ましてや、同じグループだから、けっこう激しいバトルウノーズのバトルになったりして……。

いざアタックに入ると、さすが日頃からサーキットを走り込んだりしているだけあって、各チューナーはスピンすることなく攻めている。が、な、な、なんと、Da iはコースに飛び出すと、ピットレーンからそのままコーナーのサンドトラップへとまっしぐら。最初のコーナー進入のブレーキングでタイヤをロックさせ、まるでゴルフのごとく、飛距離が出すぎてバンカーに入ってしまったのだ。

そんなこんなでタイムアタック終了。結局、トップはトリアル牧原のマッキー牧原。やっぱりこのコースの走り込みがハンパじゃないだけに、全開で攻めて余裕のタイム差をつけての1位だ。2位には意外にも(失礼!)レイプロス・スーブラ。FRながらこの路面でもしっかりと攻め込んだゾ。パワーオーバーのマシンでドライバリーのウデが光った。

その注目のマインズが3位。ニヤ倉クラゾーにしてみれば初めてのウエット路面でのサーキットアタックだし、この順位はいしたかたないか!?

ま、順位をみると、やっぱりGT1Rが上位にきたな、って感じだけど、FRのスーブラだって2位だし、FRベースでパワーも出ていて、って方がいいのかね。他のチューナーはけっこうアンダーだったり、アンダーから急にオーバー

イヤの交換に余念がない。ピットにクルマを入れたのはまだ東の空も暗いうちなのに、全車ボンネットを開けたりワマでクルマを上げたりしているもんな。その気合が走りが出るか。

他のチューナーも同一銘柄タイヤでサイズを変更したりして、なんとか攻めている。特に、こんな路面じゃ、リヤドライブのスーブラやMR2、そしてS14じやキツいやね。アクセルコントロールも相当神経質にならないといけないだろう。

オマケに言うておくと、4駆にもかわらず、Da iは2回目のアタックでもコーナーをすぎてスグの2コーナー入口でグラベルベッドに突っ込み、1回も計測できず……。みんなが「奥のWヘアピンが……」とか言いあっているも、「そんなコーナーがあるの?」と話題についていけなかったのだ!



## TIならウエットだろーが スノーだろーが イタダキや

トリアルGT-R:「こんな路面やから、セットアップが難しいな。でも、ちょうど前乗りの足くらいがええねん。いつもより1000rpm早くシフトしてみたで。ま、アクセルコントロールが大変やったけど、マキ足(セナ足に似た言葉)が200回くらい出てもーだで」とマッキー。1回目でできるとこまでセッティングをつめて、2回目は慎重に……。いかかと思ったら、「もうバクチャノ」と全ラップ全開で攻めまくっていた。

またもや牧ヤンにヤられたー！  
ウエットはテレテレで  
もう頭の中がクラ倉クラソー



マイズGT-R:「いろいろセッティングを試みただけど、タイヤの温度が意外と上がらずグリップが上がらなかつたね。もう油の上を走っているみたい。TIも1年ぶりだったし、クラッチのコンディションもイマイチ。ドライでやりだした。でもマッキーは速かった……」とニヤニヤクラソー。メカの軽部さんによると、アライメントはこのTI用にセッティングしてきたとのことだったが、やはり、この路面が影響したようだ。

有終の  
Tだった  
ハスが……！

なんとかは  
無理無駄無茶ナシ  
ステディー  
なんです  
ワッハッハ  
FRで2位  
ゲットで満足

レイブロス・スーブラ:「ダークホースのレイブロスのスーブラ。みんなトリアルとマイズスの対決に注目だったからね。新波さん曰く「やっぱ、パワーオーバーだから特にアンダーで困ったってこともなく、コントロール性も良かった。スーブラには有利な条件だったね」とのこと。



ファーストinコースアウト  
のDaiには勝った！

ブリッツ・セリカGT-FOUR:「弱アンダーのマシンなんだけど、3周でタイヤは終わっちゃうし、コーナーでは入口オーバー、出口アンダーとめっちゃくちゃだったね。でも、楽しかった！ Daiさんはコースアウトで勝負にならずでした」とブリッツ金子。

ま、こんなもんで  
そんなもんデス



## アリ地獄のどっこいしょ

HKS関西サービス・ランエボ:「Wヘアピンがアンダーでしゃーないねん。足を柔らかめにセットしてなんとか走ったけどな……」とちよつとがっかり気味。実際、フエットでこれだけ決まった4駆のマシンだから期待も大きかったんだけどね。付けたばかりの新しいデフのセッティングも出ていなかったそうだし、それで4位は立派!? でも、Wヘアピン手前で砂利地獄へ……。



おーい、ここやー！ 助けてー

## ヤルことはやりました…… 残すは最高速で勝負です

ガレージ福井SPL・MR2:「パッドの交換、タイヤのエア圧やサイズ変更と忙しくやっていたガレージ福井。でも走ってみると、タイヤが温まってきた頃にブレーキがフェードと、手こずっていた。「もう、フロントが逃げちゃってダメ」と越前屋横山。



だったりで四苦八苦していたもんな。特に、半キャップで張り切っていた(よいこのみんなはマネしないよーに)越前屋横山はMR2で泣きそうでした……。  
というわけで、今回のこのウェットコンディションでは、マシンのポテンシャルというより、チューナーがどれだけこのコースとコンディションに経験があったかということが、勝敗を左右する要因となった。

## ド・アンダーが消えない!

圭オフィス・シルビア:「ド・アンダー! もう裏ストレートのおとはWヘアピンまで滑りっぱなし。でも、ストリートショックでここまでやれば十分でしょ?」と現地人北原はなにやらイイワケがましいことをのたまってます。やっぱこの路面はFRにはシンドイ。



読者代表デブなしで勝負!



こんな路面は  
勉強になりますネ

(特別参加)川井クンS13シルビア:大阪から来た読者の川井クン。マシンはS13のシルビアで、ライトチューンを施したマシンだ。今までのこのTIは10周回走っているというが、今回のようなハーフウエットは初めてとのこと。川井クンによると「ノンスリがないからコーナーでテールが出ると、まるでスローモーションでした。タービンも調子悪いし、なんせタイヤがタイヤですからね〜(RE810S)。でも、走り終わってから気付いたんですけど、レコードラインの部分はところどころ乾いていたんですね……」とのことだった。

サーキット タイムアタック  
リザルト

順位	エントリー	ベストラップタイム
1位	トリアル	1分52秒291
2位	レイズ	1分55秒090
3位	マイズ	1分59秒259
4位	HKS関西	2分04秒408
5位	圭オフィス	2分06秒714
6位	川井クン	2分06秒954
7位	ブリッツ	2分07秒225
8位	ガレージ福井	2分10秒984
8位	Dai	——

※ブリッツとHKS関西は赤旗無視で周回したため、減点ポイントが課せられる。

最近、サーキット走行やサンテレーリス流行りで、チューニングカーのテストもサーキットが多い。これだけ性能が上がれば当然のことだね。チューナーにしてもサーキット通いに精を出している。中でも、T1決戦と聞いて張り切っていたのは関西勢でT1の会員でもあるトリアル・マッキー牧原&レイブロスの新波社長。これに切り込むのがサーキットに強いマイズスの新倉クンだ。

しかし、当日は路面がハーフウエットで、走り込みの差でマッキーに軍配が上がった。ボクに言わせれば、あんな路面で全開する頭を疑っちゃうよ。ま、野性vs理性でマッキーの野性が勝ち、シムカーナの仇をうったってところか。

カンガルーバンパーが付いたままのマシンがサーキットを走っているとけっこうミスマッチでオカシイ。でも、1周も計測ができなかったのはやっぱり曲がったものがキライなセイカクだからでしょう。コースインしてスグにコースアウトを2回も経験してしまうなんて……。まっボク稲田だからなせる技だな。



Daiセリカ参考タイム:未計測(1周もできず)

NEW! 稲田選手

# DAY5

## Stage6

# 最高速

in YATABE

最終ステージはOPT名物、もちろん最高速アタックノ、もう、これしかないでしょ。フツの最高速トライなら、いわゆる最高速スペシャル仕様での一発勝負もありだが、今回はすでに2400kmものロングランステージを走り抜いてきたアタック。耐久性その他に逃げ道はない。これでワン・ラップ・オブ・ジャパンも達成だ。

こゝに谷田部は、参加できなかったヴェイルサイドスーブラのお膝元。最高速といえは欠かせない人物、雨さんのFD (super G 7) や、OPT12月号で300km/hオーバーを達成し、今回さらに上をねらってきたエスプリS14もこのステージにたどり着けなかったのがとても残念。

勝負の方は、やはりトリアルvsマインズのGT-R対決が見どころNo.1。見どころNo.2は、GT-Rにパワーで負けないレイブロススーブラ&最高速仕様を作り上げたガレージ福井MR2の勝負。早朝6時、まだ空が暗いので速度レベルが比較的低いセリカからアタックに入る。ここまでのドライバは各チューナーが務めていたが、危険を伴う最高速のドライバだけはこの人しかいない、もちろん、Daiこと稲田大二郎。計測は光電管による200mの平均速度とする。

**だがしかし、パワー、足、加速力とすべてが頂点に達してこそ最高速が伸びる。ファイナルステージには、スピードが出れば勝ち、が一番ふさわしい!!**



OPTセリカは過去にブースト1・2kg/cm<sup>2</sup>で242km/hをマーク済み。しかし、今回は同じ仕様なのに247km/h。これに対し、ブリッツセリカは同じ仕様なのに242km/hなのは、オーストラリアでさんさんブン回していたOPTセリカの慣らし勝ち? ストリート&峠仕様の圭オフィスシルビアは238km/h。MR2には注目が集まる。パワフルなのはゼロヨンで証明されていたからだ。しかし、超高速で直進性には一抹の不安があったのも事実。案の定「踏めないよ」。バンクで260km/hが目いっぱい」とDai。パワー的に余裕はあったものの、285km/h止ま

### (レイブロス・スーブラ) ビッグシングルターボで パワーじゃ負けない!!

295.57km/h



F225/45-17、F245/40-17のタイヤを履いてのチャレンジ。抵抗を減らすための幅狭小径タイヤが目に出る、300km/hオーバーならず。だが、ダークホースの噂どおり、2番手スピードを達成。K27MOJにブースト1.4kg/cm<sup>2</sup>をかけ、500psオーバーの戦闘ポテンシャルは十分だ。

300ねらってます



100km/hでんの?



ん!?

クラッチが滑ってる?



### (ガレージ福井SPL・MR2) 300ねらいもまっすぐ走らず!!

285.37km/h



このステージまでにさんさんハードに走ってきたので、タコ足が割れて排気漏れを起こしてしまっていた。TMSにブースト1.5kg/cm<sup>2</sup>をかけたトリアルは、助手席からの燃料コントロールで一発勝負。「300km/hをねらうパワーを出しても、ストレートでさえ、どこに横っ飛びしていかかわらないから危ないです。排気漏れもしてるし、あかん、くやしいです」と越前屋横山。Daiにも「こりゃバンクの中でおつかないよ」と、お島(?)をいただいた。

タコ足が割れちゃってトホホ……

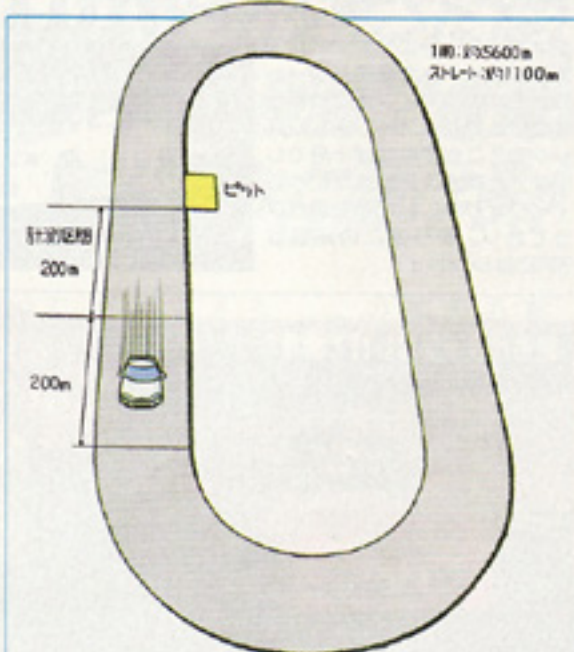


### (マインズGT-R) カミソリの切れ味、 クラッチに泣く!

238.44km/h



「このクルマはいつ乗っても気持ちがいい。まるでカミソリの切れ味なんだ。結構で、すべてが熟成されている」と、Daiを言わしめたほど。今回、EXマニ系にニューパーツ、スーパーアウトレットを装着し、低中速のピックアップ、ピークパワーともアップしたのだが、最高速ランでニスモのメタルクラッチを滑らせてしまうくらい強烈だった。公称500psというが、実際はもう50psくらいオーバーしているようだ。300km/h以上は確実視されていただけに、残念だった。



計測は、光電管による200m区間タイムから計算した平均速度。ストレートエンドではじき出す一瞬のピーク値をホールドする小野ビット計測に比べて、おそらく5~10km/h低い数値となるだろう。が、コンディションは各車イコール。最終ステージにして、最も適切な全開チェックが行われたのだ。

## (HKS関西 サービス・ランエボ)

吹けきりで、連続全開はキツイ!



ギヤ比が低いランエボは、最高速テストにはちよつと不利。しかし、「7500rpm吹けきりで、255km/hくらいか? それ以上回して最高速をねらうクルマじゃないからね。すぐ吹けきってしまうから、バンクの出口から加速すれば、十分やで」と、公野尚井。が、Daiのひと踏みにエンジンが熱ダレ!? 7100rpmで計測ポイントを通る。「Daiちゃん、無理せんでええよ。壊れても一だら、奈良から鹿さん呼んでこないと怖れなくなってしまうから」と、おあとがよろしいようで……。

## (圭オフィス・シルビア)

乗りやすい足は、谷田部でも通用する!



圭OFF現地人北原によれば、「ウチは最高速をやり続けていますから、マア350km/hクライデスカネ。ブースト/110kg/psiダス」と。日本語に訳すと、「ストリートをアダルトに流し、サーキットでも楽しく操れる仕様です。最高速は240km/hで十分ですから、ブーストは1kg/psiで誰でも踏んでいけます」となる。Daiによれば、「クルマとしてのバランスがいい。なかなかいい足してるよ。長野仕様で谷田部でもOKだ、安心して踏める。だけど、そんなにスピード出てないっちゃうコトぞ」とのコト。

## (トリアル GT-R)

ナタの切れ味、実力発揮!

ブーストを1.3kg/psiから1.5kg/psiに上げてのトライ。サーキット走行用タイヤともいえるRE520Sが相当な抵抗になり、310km/hの目標には届かなかった。「マインズGT-Rに対して、コッチは刃をナタでストーンとカチ割るような切れ味だね。爽快というか大味というか、チューナーの性格がそのままクルマに出てるよ」と、Dai。



まあ、まあ、まあ、仲良くやりましょーや。

コラ、100年早いワ!

ウチもこれからは最高速を極めて、テストね……



## (ブリッツ・セリカGT-FOUR)

フェンダーが干渉、バンクで踏めず!



OPTセリカとほとんど同じ仕様で、ブースト1.2kg/psi。したがって、パワーもまったく互角。しかし、バンクで右フロントタイヤとインナーフェンダーが干渉し、思い切った踏み込めない。6000rpmでバンクを脱出し、そこからの加速に賭けるが、6400rpm止まり。応急手当ができれば、これ以上のスピードアップも望めるが、車載工具の装備では無理だった。

さあ、イッてみよう!



エンジンだけはよく回る、オーストラリアで慣らしは完璧!?

## 特参のDaiセリカ GT-FOUR

247.08km/hをマーク



オーストラリアの荒れた路面をカッ飛び、ずいぶんと酷に使ったので、ボディはガタガタ。まるで10年落ちのクルマに乗ってるような感覚だ」と、Dai。デフもウィーンと唸り、今にも壊れそう。だけど、オーストラリアでの全開慣らしが効いてる(?)ため、エンジンだけは絶好調。オーストラリアでの227km/hなんて鼻噴まじりに軽〜くオーバ〜!

終わり良ければ Dai 稲田 最後の勝負は 名物最高速 スピード=ポイント 単純明快だろ!?

無事に終わって ホッとらたよ!!

キャノンボールの締めくくりは、最高速で決めていた。最高速がそのままポイントになるってワケ。どーだ? わかりやすいだろ。最高速ってのは、ピークパワー、加速力、足まわりと3拍子そろわないとダメなんだ。だから、チューナーは最高速を追い続けているのだ。まあ、今回は最高速をねらうためにチューニングしたのではない(ある?)。だろうから、そのクルマの総合体力測定みたいな感覚だ。だけど、最高速といえは欠かせ

ない雨さん、最近絶好調のエスプリ、地元ヴェイルサイドが来れなくなっちゃったのが本当に残念。雨さん、今度は本当に頼むよ。最高速ステージで光ったのがレイブロススーパー。もう少しでGT-Rももつとこころだった。2RのしかもMR2とながら、最高速に挑戦してきたガレージ福井も立派だった。なにとはもあれ、無事に終わって良かったよ。長い旅に付き合ってくれたチューナーのみなさん、どうもありがとう!!



最高速リザルト

順位	車名	ゼッケン	最高速
1位	トリアルGT-R	6	302.90km/h
2位	レイブロススーパー	9	295.57km/h
3位	ガレージ福井SPL-MR2	4	285.37km/h
4位	DaiセリカGT-FOUR	200	247.08km/h
5位	ブリッツセリカGT-FOUR	7	242.59km/h
6位	HKS関西サービスランエボ	3	240.00km/h
7位	マインズGT-R	8	239.44km/h
8位	圭オフィスシルビア	5	238.33km/h