

### 会長一番弟子の和田GT-Rは 足回りを変更してのトライだ。



瑞浪は1月から走り始めたという会長一番弟子の和田さん。目標タイムは36秒前半だ。



チャージノーマル強化アクチュエーターに変更。

節度と同じ標準サイズの029Rを履く。

GT-ROMAN会長一番弟子を名乗る和田さん。和田さんのGT-Rも、ダンパーを主オフィスタイプIIからテインの車高調整式に変更している。これは、チャージでアクチュエーターを強化し、トラストDOT5でブレーキ関係も武装。今後はLSDを強化したいそうだ。

### GT-Rのコンピュータチューンなら マインズのオリジナルが気になる。



あくまでストリートの走りを目指しているのがマインズGT-Rなのだ。



ニスモ改タービン、本体ノーマルメタルなど。



左から代表の新倉氏と、スタッフの志和氏。

下から上までキレイに回すVX-ROM。車検対応スタンレスサイレントマフラー。

コンピュータチューンと言えばここマインズだ。コンピュータの緻密なチューンには定評がある。ニスモ改タービンとVX-ROMと呼ばれるオリジナルコンピュータ(過給圧1kg/cm)で400馬力オーバーを発揮している。サスはマインズ・エスタ・ショック&スプリングで、このダンパーはオーリングをベースにスペシャルチューンしたもの。スプリングはフロント12kg/mm、リア10kg/mm。サス関係では、エスタスポーツリンクという強化プッシュ入りアームを採用する。

### ストリートでも十分満足な トライアルのサスキットなり。



ストリートで乗りやすく、あくまでノーマルの限界を上げていく仕様が信条だ。



オリジナルリップスポイラー(4万4000円)。

オリジナルインテーク(30万円)。

ノーマル車の素性の良さを生かしながら、限界性能を高めるチューニングを得意とするトライアル。サスペンションキットは、スプリングがフロント9kg/mm、リア8kg/mmという設定で、ダンパーは伸び側を中心にチューン。ロールスピードを抑え、挙動を安定させる方向だ。エンジンはニスモタービンに、HKSのEVCとF-CON、オリジナルマフラー、オリジナルコンピュータでチューン。穏やかなトルク特性を狙っている。ストリートでの使用に耐える味付けとなっている。

### チャージの瑞浪スベシヤル GT-Rはココがポイントだ。



コンピュータには徹底的にこだわり、念入りなテストを行っている。



HKSのパーツがベース。タワーパーは試作の段階。



ロムチューンに熱中の服部愛二郎氏。

GT-R用コンピュータは、今までに100数十個を試作。そのノウハウは膨大だが、今瑞浪に持ち込んだGT-Rは瑞浪スペシャルで、瑞浪スペシャルのコンピュータをはじめ、エンジン関係では88.5mmピストン、272度カム、H断面コンロッド、強化アクチュエーターというメニュー。これで過給圧2kg/cmで、600馬力を発揮するという。サスはHKSキットを使い、スプリングはフロント5kg/mm、リア4kg/mmと比較的ソフトなセッティングとしている。

### 公認GT-Rといっついに注目の HKS関西の自信作GT-R。



クルマの良きでタイムを出す。スタイルもエアロボンネットが個性だ。



エンジンは4100PS仕様。これで公認を取っている。

スーパードバンを履く。足はアウトバインサス。

日本有数のチューナーである向井氏率いるHKS関西サービスのGT-R。公認車両という点が大のポイントで、ステージを選ばず誰もが乗れ、壊れないクルマというのがコンセプトだ。エンジンはT3Gのスペシャルタービンを使い、256度カム、インタークーラー、CPV、F-CONでチューン。ビッグパワーではなく、全域でトルクを発揮するセッティングという。それでもパワーは過給圧1.0kg/cmで410馬力を発揮。サスペンションキットはHKS製で、スプリングはフロント、リアとも4kg/mmを装着している。

### レースのノウハウが生かされた オートセレクトのGT-Rは?



パイルホワイトにカラーリングされたボディが個性的かつ美しい。



鈴鹿フレッシュマンからのノウハウを注ぐ。



メカニックを助める澤英一郎氏。

NI仕様のGT-Rでレースに参戦するオートセレクト。レースからフィードバックされたノウハウを基に、実戦向きの速くて曲がるGT-Rチューンを行う。エンジンは2.7Lにボアアップされ、スクーデリアの66度カムを組み、オリジナルコンピュータとF-CONでセッティング。過給圧1.6kg/cmで550馬力を発揮。サスはオリジナルのNI用ショックに前後とも10kg/mmのスプリングを組み。足回りのセッティングポイントはアライメントにあるという。