③トップフューエル・シビックターボ 2大ステージ仕様徹底比較

同じEG6を、ゼロヨン／サーキット別にチューンしていくとどんな仕様の差が出るか？を徹底研究。意外とその差は大きかったぞ！

どう違う？ どう変わる？ ステージ別チューン

ゼロヨン仕様 VS サーキット仕様

**ゼロヨンとサーキット、どっちを制するにせよ
そのステージを真に理解してチューンを進めなければ
速くてキモチイイクルマは絶対に造れない
そこで、両ステージで要求される性能の違いは？
どう造ればカシコイ？ などの疑問に答える
「ステージ別チューン徹底比較」をまずはお送りしよう**

Text/Kazuhiko Kiuchi

ゼロヨンとサーキット それぞれ何が要求される？

「ゼロヨンはパワー、サーキットは総合バランス」とよく言われる。と、同時に「ゼロヨンでもピックアップのいいエンジンの方が速い」とか、「サーキットだってパワーは必要」と言われたのを聞いた人も多いだろう。それじゃ結局、ゼロヨンとサーキットの明確な差ってなんなの？ ってのが、今までのチューニング雑誌の情報では正確に把握しにくかったハズだ（ゴメン）。

たとえば、実際走ってる現場では、ゼロヨンの「ピックアップがいい」はパワーバンドに入る6000〜8000回転の間のパワー特性を指す。ゼロヨンはクラッチで回転をコントロールできるから、オイシイパワーバンドは2000回転あれば良く、その中で立ち上がりスピードが速いエンジンの方がクルマも速くなるわけだ。

サーキットにおけるパワー表現も、「あった方がいいパワー」は、7000回転時の＋100馬力より、ヘアピンなどで一番回転が落ちた3000回転周辺の＋50馬力の方だったりする。常にピークを保てないサーキットでは、そんな感じでピークまで全体的にパワーが上乗せされている方が、速さにつながるってことなんだ。

もちろん、足まわりだって同じ。ゼロヨンは「柔らかめ」がイイったって、シフトの度に前後に揺れるほど柔らかいのはパワーロスの原因になる。サーキットの「ガチガチの足」も、バンプで跳ねられてパワーを路面から逃がすほど硬いのはボツ。

つまり両方の仕様とも総合バランスは重要だし、パワーもピックアップも必要、という点では共通しているのだ。

とはいえ、ストレートの加速タイムをどこまで突き詰めるゼロヨンと、減速→コーナリング→加速が連続するサーキットでは、そのセッティングの方向性はまったく違う。

それをキチンと見極めて、金のないオレらでもピンポイントでとことん楽しめるクルマに仕上げられればイイよね？ そこで、今回は3通りのゼロヨン仕様vsサーキット仕様を対決させながら、ゼロヨン仕様を楽しむにはどういうクルマが理想的か？ またサーキット仕様だったらどーなのか？ な〜んてことをお見せしていくぞ。

マインズvsトライアル それぞれのRチューン ノウハウを大公開

Rチューンの代表格、マインズとトライアルがセントラルサーキットに集結。ゼロヨン＆サーキット仕様の造り方を、それぞれのアプローチで徹底伝授だ。マインズは足だけで両ステージを席巻し、トライアルはそれぞれ究極ストリートマシンで走りまくってくれた。はてさて、結果は？

'97 8月レッ