



TOM'S スターレット

することは無いが、スタートと同時にリアホイールはしっかりと路面をグリップし、少し鼻面を持ち上げて加速する。
160 km/h以上で最高速を走るときも耳もとでは軽飛行機のような爆音が聞える。これがけつして嫌な音でなく快適なのだ。ハンドリングもしっかりとしている。オーバースイズのホイール、タイヤを与えているが直進性は少しもそなわれず、160 km/hで手を離せそうなくらいドライバーは安心感に満たれている。
もともと、このX-9はも

ともと、こんな走り方をするスポーツカーではない。曲がりくねったワインディングロードをそのシャープなハンドリングを利用して駆けまわることがこのクルマの持ち味なのだ。
そのためのチューンアップとして、高回転域のパンチを得、ピレリP6のハイグリップを生かすサスペンションのチューンアップを行なったのであろう。
この点については時間も場所もなく味わえなかったが、今度ぜひ筑波サーキットを走らせて欲しいと希望しておいた。ちよつと欲しいクルマではある。

15~20万の投資でGTカー並みの走りが……



レーシングドライバーの館信秀君の主宰するトムスは、本格的なレーシングファクトリーであり、多くのレーシングカーを製作、調整し、ボスの館君をはじめとする多くのドライバーにマシンを用意している。
かつて館君がトヨタのワーク

スドライバーの一員であったことからトヨタ系のクルマを多く手がけている。
このトムスからは、かつて館君の足であり、現在スタッフの一員のものとなっているスターレットがテストに供された。
このスターレットが素晴し

いクルマなのだ。トータルバランスという点と、ストリートユースという点では今日のクルマの中でも最もいい感じのクルマなのだ。トツプエンドまでスムーズに活発にフケ上がるエンジン、そのパワーアップによってもっともシャープなハンドリングが生じる。
チューンアップの内容は1390 ccにキャバシテアアップ、ポート研磨、ヴァルブシート

のレビン/トレノより確実に速いのだ。サスペンションはノーマルだが、このぐらいのチューンなので不安はない。なおオーナーのドライブの好みだろう、リミテッドスリップデフを入れる。このトムスチューンのスターレットはまるで水すましのように走る。小さなサイズはこのクルマの敏捷な動きにとても助けになるし、ブンブンまわるエンジンは一昔前のライトウエイトスポーツカーを思わせる。
このクルマはライトウエイトスポーツセダンともいえるべきクルマなのだ。費用も15~20万円と安い。このクルマも欲しくな

すり合わせ、カムシャフトをKP47(旧スターレット)のものに交換している。トムスによればキャブレターを換えればもっとパワーは出るといえるが、今でも十分に速い。なにしろ0~400 m、16秒98、最高速は152・06 km/hなのだ。0~400 m、16秒98といえはノーマルのレビン/トレノより確実に速いのだ。サスペンションはノーマルだが、このぐらいのチューンなので不安はない。なおオーナーのドライブの好みだろう、リミテッドスリップデフを入れる。このトムスチューンのスターレットはまるで水すましのように走る。小さなサイズはこのクルマの敏捷な動きにとても助けになるし、ブンブンまわるエンジンは一昔前のライトウエイトスポーツカーを思わせる。
このクルマはライトウエイトスポーツセダンともいえるべきクルマなのだ。費用も15~20万円と安い。このクルマも欲しくな

モーター・スポーツは 日本のチューニングカーの原点

マジョルカ・T.E.71ラリー仕様

本誌でドライブテクニクのインストラクターを担当する竹平氏は、ワークスマジョルカの本邦第一級のラリードライバーでもある。

彼の武器は本年のJAF戦ラリーにミートするカローラ・レビンである。エンジンは一切いじらず、ギアレシオの1、2、3速を変え、ラリー用ハードサスペンション、リミテッドスリップデフを入れるにとどまる。

その操縦性は基本的にアンダーステイアだが、この方が彼の華麗なフォーウィールドリフトをしやすいのだ。
彼を嘆かせるのはエンジンのパンチのなさで、もし高回転域で15~20%トルクが上がっただけでもこのクルマの戦闘力は大きくアップするだろう。

非力だが操縦性はジェミニより上



それにしてもワクワクするほどの魅力に一つまれている車だ。

ベストチューニングとは？

日本にもチューニングアップの火を消せぬと、頑張っている多くのチューナーがいる。今回は、その一部のメーカーの自慢のクルマに集まってもらった。

正直いって、RE雨宮のRX-7が258 km/hを上回るスピードを記録したことは驚いた。しかも条件が悪く、バンクからの踏み込みでこのスピードが出たのである。レーシングに近いハイチューンのエンジンゆえのことだが、誰でもスピードには憧れる。そのスピードをトコトン追求したところに、このマシンの持ち味がある。そのスピード追求には、執念さえ感じられるが誰にでも乗れるクルマではない。ここまでやれるという目安とすべきだろう。

一方、VWビートルやフィアットX-9の組はきわめて趣味的である。VWビートルの可愛らしいスタイルやX-9のシャープなスタイルだけでは満足できない人達なのだ。ともかく、チューンアップというのは金がかかる。1馬力、10000円以上かかると思っているだろう。そして、パワーを上げれば上げるほどサスペンションやブレーキの強化が必要になり、高性能になればなるほどエアロダイナミクスが大切になる。

チューニングアップの第一はそれがストリートユースで使おうと思いかぎりクルマのバランスをくずさないように考えるべきである。それにはベースの選び方も大切だ。
スターレットのように軽いクルマは少しのチューンアップで効果が出るし、逆にスカGのようなクルマは少々のパワーアップでは車重が馬力をスポイルしてしまう。