

FOR MOTOR SPORT TRIAL CARS

高度なエンジンチューニングと
ハードサスペンション。加速に絶対の強味

チャレンジ・サニー1300cc
0~400m 15.14sec
最高速 166.09km/h



■A12、OHVエンジンを1298ccに拡大。ビッグバルブ、74°カム、ソレックス44²連、50⁴のタコ足等の装着によって0~400m加速はなんと15秒台の快速ダートラマシンに変身している。足回りも素直。

**ルーキー・カローラ
レビンTE27**



0~400m 16.12sec
最高速 170.01km/h

■ハイコンプリェストンとラリー用カム、50⁴のオリジナル直管タコ足等で1400HP以上にパワーアップ。チューニング費用は約35万円。

サンユー・ジェミニLS
0~400m 14.10sec
最高速 163.08km/h



■排気量は1953cc、ソレックス2連のサンユーパワージェミニはダートラでの常勝マシン

FOR MOTOR SPORT RALLY CARS

ラリーカーの足回りは絶妙だ。クロスミッション
装着も手軽にできる一つのチューニング方法



■数多いTE71勢の中で足回りのセッティングはピカイチ。ノーマルエンジンだが、3速クロスにより0~400mは16.92秒に向上。最高速163.64km/h



■エンジン性能は国内ラリー車No.1。足回りも開発が進み素直なものになってきた。サスはオリジナル、ショックはトキコ。0~400mは16.11秒、最高速は163.27km/h、デフは5.28

晴らしく魅力的であった。トムのスターレットは1390ccにボアアップし、ポート研摩とカムを古いKP47のものにした程度で、もともと軽快なスターレットがよりいっそうスポーティになっている。このクルマに乗るとほんのチョッとしたチューンアップがいかにクルマを楽しくさせるかがよく解る。

最後は本格的コンペティションカーで、ラリーカーがワークスマジヨルカの新しいレビンとタルボから今連勝中のジェミニ。人気のダートトライアルカーはルーキー・カローラレビンTE27、サンユー・ジェミニLS大阪のチャレンジ・サニー300の3台である。

これらのコンペティションカーはチューニングの目的がハッキリしている。競技に勝つことだからチューニングもそのルールの範囲内で行なわれる。

竹平氏のマジヨルカレビンはローからサードまでのギアレシオを変えているし、ダートトライアルのマシン連はドライバのハンドリングの好みをハッキリしているところが面白かった。これらのコンペティションカーは0~400mがどうだの最高速がどうだのは問題にしている。勝つことが大切なのだ。

そして、これからのコンペティションカーははじめに登場したスーパーチューニングカーの迫力は持っていないが、勝つ者が持つとぎすまされたシャープさが魅力である。

★テスト条件 0~400m (ドライ・ウェット) 最高速 (超ウェット) 撮影/新美久始/サイトウサダチカ