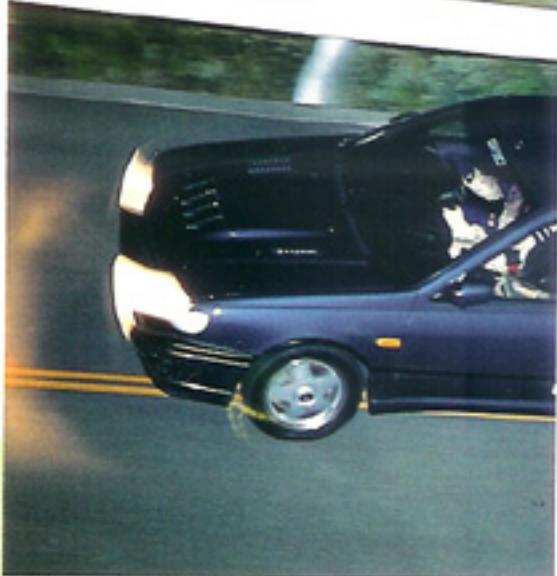




DDCフルードローラー、ソフトドライブ、カム表
示、注目! ハイブリッドコンバーチブルマークII
基調、スピードメーターは240km/h表示のオ
リジナルマーカーだ。



(グリッドオートテクニカル 2103-939-8973)

GRIDといふは、HKSに次いで早くからデジタル・ブーストコントローラー、DBCを発売していたエレクトロニクス・チューナーだ。そのグリッドもバルサーGT-Rを線に最初から参入。クルマそのものはほとんどノーマルのままで、CP関係だけをチューニングしている。

CP一体のROMチューンはまだ完全に名前付いていないというが、得意のD-Cでブーストを1.0kg/cm²にアップしてのテストだ。BCでアーティストを1.0kg/cm²から上までフラットトルクで回り、とても使いやすいのに驚く。ワインディングでも回転のスムーズな吹けだいをするから走りやすいのだ。

だから動力テストで出すまでの結果を出してくれた。最高速240.7km/h(2速7000rpm)という数値は初のシティクダウンでは立派なものだとと思う。

GRIDでは、得意の電子ベースだけでなく、2タイプのスプリングも開発中で、その他マフラーなどハードバーブーも意気込みを見せる。要チェックだ。

柔軟な特性アップを見せるコンピュータードライバーのOPEDO。オーダーメイドも可能だ。

ゼロヨン、ゼロセンなどの加速テストではおよそスタート・ミスしたのでタイムは参考にならないが、0-200km/hは22秒台と速く、全体的にはマイナスGT-Rに匹敵するはずだ。



ピアのタイプロボイドランローフォールドロード、195/55R15をセッティング。

メイキング コンセプト Check GRID

GRID
杉村公一



「使い古された言葉だけど、走ることが楽しい車を作りたい。だから乗りにくくなるチューニングだけは避けたいね。G

R-I-Dのチューニングコンセプトはあくまでもノーマル特性を生かした状態でドライブの楽しみを追及することです。G-I-DによるブーストアップとK&Nのエアクリーナーのみで、燃調を若干、変更している程度ですが、この状態でもブースト1.0kg/cm²まではいけますね。

よりパワーアップを狙うと、ネックはエアフローメーターの吸気抵抗です。この対策に現在ダイレクトフローを開発中。年内には発売できる予定です。その他にもギヤに応じて設定ブースト圧を変えることができるブーストコントローラーなどを企画しています。GT-Rはバーブー開発もおもしろいです。

東 東 東

GRID

その3 WRC制覇仕様 グループA パルサーGT-R



4WDシステムはトルクスプリットタイプになる。

ミッションは6速、クラッチはツインプレート。シフトレバーはリバースギヤシフト用だ。

300PS/35kgmの最大スペックを発揮するグループAチューンエンジン。テフ、ミッション、エンジンとすべてにオイルクーラーが装着されている。

タコは1万回転まで、ブーストはエンジンの圧縮比を6.0に落とし、1.5kg/cm²を狙う。ハイブーストを

やつぱり選択はグループA、WRC制覇がGT-R-Rをプロデュースしない。日本車の本気なのだ。ボディからエンジン、足まわりのセットアップからフロントエアダム、大型リヤウイングまで、す

べてこのグループAを既存の作り込みがあったのはいつまででもない。

GT-R-Rエンジンは300PS/6400rpm、35kgm/5200rpmで、240km/h(目表示のオ

リジナルマーカー)は240km/h(目表示のオ

リジナルマーカー)だ。

GT-Rでは、得意の電子ベースだけでなく、2タイプのスプリングも開発中で、その他マフラーなどハードバーブーも意気込みを見せる。要チェックだ。

一式第7戦、モントレー印で、早くもバルサーGT-R-Rがラリーテレビ。ラリース、フルーバードを駆りシリーズチャンピオンに王手をかける戦績を納めてきた凌駕美津雄選手が、その重要な一戦に新バルサーで参戦し、「ひいあえすあるバーブーを付けてきただけ」という7割方の仕上がりながら、結果は3位入賞となりました。

気になるマシンはもちろんクロスミッシュ付きのベース仕様で、N-10MOより市販のラリーオブションパッケージバー、アンダーガード、クラッチカバー＆ディスク、エンジンマウント、「のロ」はフロント、リヤとも強域式、センター「のロ」もビスカス式の強化品、そしてサスペンションを装備、

「ロロ」と「フルーバード」(30000-15000)より、高回転のためかなりのテクニカルが必要。さらに、後部選手をして「まだ、コーナリングスピードの限界がつかめないんだ」といわせる限界性能の高さは、ドライバーにとってもその限りがある。しかし、「ロロ」と「フルーバード」は、トルクの一一番もホイールベースの違いはあるものの、期待は大きい。

わざと、このサスペンションの熟成もホイールベースの違いはあるものの、セッティングを試みる時間はながつた」という状況でのこの戦績は、もちろんボテンシャルの高さの証明だが、さぞこ足あたりを中心とした煮詰めでさらなる期待は大きい。

むつとも、このサスペンションの熟成もホイールベースの違いはあるものの、だしこのGT-R-Rは、トルクの一一番もホイールベースの違いはあるものの、あいしいところが、50000-75000ロールゲージやガード類など、ラリーパーツはN-10MOからすべてはプリースされている。



耐久性アップの別オイルタンク式のショックを持つ。車高士40mmの調整式だ。サスペンション方式はストラット&パラレルリンク式ストラットとノーマルと同じだが、アーム長はセッティングされる。



ギリまで可能という軽量化ボディとの組み合わせで最強のボテンシャルを持つ。操縦性でも、サスペンションセッティングはもちろん、要の4WDシステムはアーティサE-15を採用し、電子制御トルクスプリットで前後トルク配分を3:7(7:3)の間でコントロールするなどのシステムに変更、非常にコントローラブル、且つ攻撃的に仕上げられる。

マシンメイク&セッティングは現在すでに始められているが、ホモロゲの生産500台をクリアする期間を計算すると、「9年のサファリラリー」がデビューになる予定。GT-R-Rの完璧チューニングの形としてオレ達も熱くなるぜ!