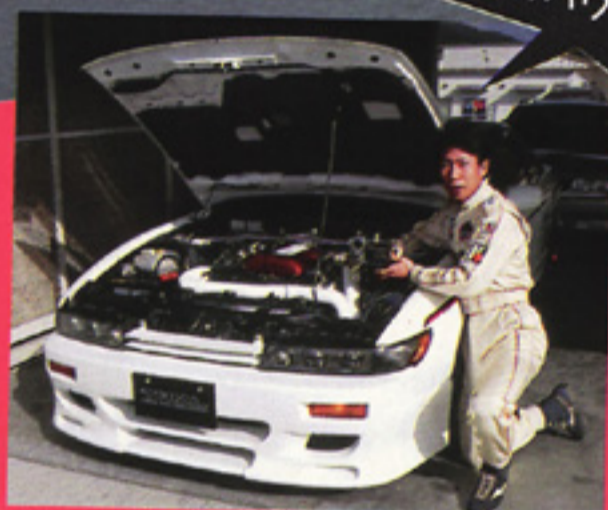


TTサーキットベストラップ: **1分51秒20!!**

(ライの豪邸1軒分GT-Rの1分52秒13は何やがたやろ??? ホッキー注)



S14タービンを
もりもりパワーアップ!!



S13なのに
4ポッド5穴だ!

TTサーキット攻め込みチエック!! byターザン山田

広域パワーでブレーキも安定!
バランスがキマって、ホイップは速いゾ!!

しかし、今回試乗したトライアルS13・5シルビアの性能に驚かされた。

コンプレッサー容量が大きくなることでパワーを稼ぎながらも、軸受けのボールベアリングによって低回転域からのレスポンスも失わない、つてのが狙いだ。さらに足まわりは、フロントがナックルからロアアームまでがこれまた簡単な加工で流用可。リヤはローターとハブがポルトオン。ここでの狙いは、フロントのローターサイズが280φ×22mmから280φ×30mmになることだ。一見ローター径は変わらないが、厚みが36%アップ。これでブレーキの熱容量が大幅に増え、耐フェード性能がドーンと向上。それと、4ポッドキャリパーになっているのも見逃せない。

ここで5穴ホイールが履けるようになるのもミソ。大径アルミは圧倒的に5穴が多いんだけど、これで履けるホイールの選択肢が広がるってモンだ。ローターサイズが変わらないリヤのブレーキ流用は5穴ホイールを履くためだと言っている。ここで、出来上がったS14パーツ流用のS13、名付けて、S13・5。どうなるかはわからないけど、とりあえずやってみよう」という、いつもはドン底にハマるポッキー牧原の好奇心旺盛な行動が、このS13・5に関しては大当たりノハイバランス、ハイコストパフォーマンスチューニングのフィーリングチェックは、元S13オーナーのターザン山田におまかせだ!!

ブリストル・0kg/m²で、300PS馬力のS13・5シルビアの加速は強烈ではないが、3000rpmから7500rpmまで幅の広いトルク特性で、非常に扱いやすい。例えばコーナーで、2速だと回り過ぎるし、3速だとかつたといいた時、S13・5シルビアなら3速を迷わず使うことができる。それだけ低回転域でのトルクがあり、7000rpm付近での高速回転域においてもパワーがあるんだ。

足まわりはストリート用に開発してあるだけに、サーキットでタイムを出すにはソフトな感じがするが、フロントとリヤのバランスが良く、コーナーでスムーズに加

速。低速コーナー、中速コーナー、高速コーナーすべてで安定し、普通に通走しても思っていた以上のタイムでビックリだよ。

タイム★バウトでS13を走らせているとドリフトさせた時タイムが一気に落ちてしまうけど、S13・5はドリフトさせても安定した速いタイムをマークする。それは、S13・5シルビアはフロントの接地が非常に良く、S13によく見られる初期アンダーステアが出ないからなんだ。

ブレーキの方は、バランス的にややフロントが勝っていたが、TTサーキットを全開で数ラップ走らせても、効きが極端に落ち込むことなく安定したブレーキングができる。

クルマを速く走らせるために大切なのは、エンジンのパワーやタイヤのグリップ力に合ったサスペ



ここがポイント



足まわりはオーリンズのトリアルスベシャル車高調整、ティンクのスプリング(前8段、後7段)をセット。5穴ホイールが履けるようになったので、ホイールはセプリング・チームオーストリア(前7J、後8J)、タイヤはアドバンプロバ(前205/55-18、後225/50-16)をセット。インションとブレーキを備えること。今回試乗したトリアルS13・5シルビアは、そのバランスの良さがラップタイムで証明できた。これは、マッキー牧原氏が自らサーキットでクルマを走らせている賜物だろう。

「サーキットで見つけたセッティングをチューニングカー作りに活かす」というトリアル流の開発方法に、プロのレーシングドライバーであるボクもすっかり感心してしまった。ホント、速くてビックリしたよ!