

# ツトはこの2台の晴舞台!

サーキットで走ってはじめてGT-Rとスープラの本当のチカラがわかる。チューンドカーを極めた形のひとつがこの2台なのだ!



▲2JZ-GTEに、オリジナルのヘッドガスケットやコンピュータを組み込んだグレコスーパー。結果、500ps以上というパワーを絞り出している



▲バックスキン仕上げのステアリングは36φ。その他バケットシートなど、インテリアはN1仕様らしくレーシーな仕上がりに



▲出口80φという径を持つマフラー。グレコレーシングのオリジナルだ



## グレコレーシングスープラ

ベストLAP=1'15"83(ウエット)平均速度=97.09km/h

■94年4月19日計測 ドライバー：小幡 栄

■エンジン&駆動系■グレコスーパーレスポンスマフラー80φ=10万円 オリジナルコンピュータ18万円 T-RDクラッチディスク/カバー=試作品 オリジナル4層ラジエーター=30万円 ■足回り■車高調整式オリジナルショックアブソーバー/コイルスプリング=

試作品 エンドレスブレーキパッド=フロント2万6000円 リア2万6000円 ■インテリア■オリジナルバックスキン36φ ステアリングホイール=試作品 コンペティションバケットシート=試作品

コレなら売ったる!

1300万円

「ホイールは、ポルクレーシングのデイトナ。9JJJ17の2ピースに、トランビオNS1をはく」

「出口80φという径を持つマフラー。グレコレーシングのオリジナルだ」

「走り出してまず驚かされたのが、一気に1・6キロにまで跳ね上がったブースト。……いっと、メーターを疑った瞬間、強烈なホイールスピンの、3速はおろか、4速でも真すぐに走らないのだ。」

「もっともパワフルなのが5000〜7700rpm付近で、ノーマルとは比べモノにならないパワーが出ている。とは言え、シーケンシャルターボの切り替わり感もまったくなく、よく仕上げられている。あとはタイヤがレイン用なら……。」

「操作系は自然で扱いやすく、ブレーキのタッチもGOOD。しかし、ドライ路面を想定すると、ブレーキ容量の不足が予想され、17インチホイールと大型ローター&キャリパーの投入が待たれるところだ。」

「全体的にドライバビリティも高いので、N1がますますおもしろくなりそうだ!」

「N1仕様のグレコレーシングスープラ。徹夜に次ぐ徹夜のセットUPの末、この日がシェイクダウンとなった。が、路面はあいにくのウェット状態。レイン用タイヤが間に合わず、そのままコースイン。」

「又レヌレでズリズリっ!? ハイパーチューニングのN1!」

■94年3月15日計測 ドライバー：茂木和男

旧型に比べ、S14シルビアのパワーは確かに上がっているけど、ボディもひと回り大きくなって、いわゆる「行って来い」状態。そ

## ウッドベルシルビアS13.5

を切ってもロールは少なく、荷重

「再チャレンジも雨…。ワンモアChance!」

■94年2月2日計測 ドライバー：茂木和男

ベストLAP=1'08"35  
平均速度=107.71km/h

コレなら売る! 460万円

■エンジン&駆動系■オリジナルCP=未定 40~42φマフラー=未定 ■足回り■オリジナルショック&スプリング=未定 プレンボアレーキシステム未定 ■エクステリア■ニスボホイール=1万6000円 タイトスターター=6万5000円 FCインジェ=3万8000円 ナクリル=2万5000円

## 再チャレンジも雨…。ワンモアChance!

■94年2月2日計測 ドライバー：茂木和男

ベストLAP=1'08"35  
平均速度=107.71km/h

コレなら売る! 460万円



## ウッドベルシルビアS13.5

「ネダンも車格もお手頃なスポーツというば、シルビア! 貴重なFRってのもあるけど、チューニングベースとしてもポテンシャルはなかなかのもの。ここでは1分5秒のカベに挑む、3台のチューンドをご紹介します。」

「20スポーツなら、シルビア改がハエ〜!」