

エンジンには、通常の通りノーマル・ピストン、クランクシャフト、カムシャフトが採用されている。



ブリッツ・セリカGT-FOUR

ゼッケン⑦

ドライバー:金子 豊
ナビゲーター:宮田 昇

同級サーキットのチューナーバトルに出場した金子さんがドライバー。ツーリング区間のドライブ入定として、ナビにはブリッツの企画広報から宮田くんが任命された。

Daihatsu セリカの兄弟分は ライトチューンで頑張った。

このセリカは、ほぼDaihatsuセリカと仕様が同じだ。つまり、ごく一般的なライトチューンドってことになる。

Daihatsuセリカと異なるのは、CPにアクセスの一般市販品をそのまま採用していることだ(Daihatsuセリカは、数個のスペシャルROMをオーストラリアで試したから)。そこに、リアライズマフラー、E-8BCでブースター・2kg/cm²で約290psと、まったく

タガネ、ハンマー、ウマ等々、揃えあれば、いざというときに、そこまですぐにトラブルがあるとは思っていただろうかな。金子さんのドライビングに……



センターコンソールのカーボンパネルが目立つが、室内はやっぱりノーマル。



のストリートチューンドだ。足まわりはTRDの試作品を使用。5段階調整だが、今回は最終2番のストリートセッティングで走り抜いた。しかし、生来のアンダーステアの性格はなかなか頑固なようで、ジムカーナやドリフトにはかなり苦労していた。



ノーマル然としたエンジンルーム。今回は新開発のスーパーアウトレット+フロントパイプも装備。コイツがよく効く。

ナビゲーターを務めるのは、軽部チーフディレクター。いつもショップにいるばかりなので、「これで外に行ける」と単純に喜んでいただけ、やはり辛い旅路も一部あったようだ。

ゼッケン⑧

マインズVX GT-R

ドライバー:新倉通蔵
ナビゲーター:軽部孝司

ノーマルポテンシャルの 究極の磨き上げチューン



LCDメーターやレカロSP-Gを装着する室内は、シンプルで上品な印象。やはりチューナーの性格を反映するの(か?)、要はGT-Rとは正反対だね。



ステージ別にベストなセッティングをねらって、サスキットもワンセット揃っていた。

おなじみのマインズ・ニスモ改タービン装着のN1-GT-R。それほど派手なチューンではないが、ノーマルを磨き上げ、ポテンシャルを余すことなく発揮させるという、マインズチューニングの最高峰に位置するクルマだ。タービンのバランス取りや、アクチュエーターの強化、スイングバルブ穴(排気パイプ)拡大など使用パーツはノーマルだが、細部に渡って「磨き上げ」を受け、伝家の宝刀(ボクの宝刀もイイモノありますよ、でも妻だけがですヨ。新倉クラーノ注)・VX-ROMで総仕上げだ。これで、ブースト1・2kg/cm²時に500ps、ゼロヨンでは1・6kg/cm²かけて約520psを発揮させていた。

その他、ESTAサスキット、ダイレクトシフトなど、気になる部分はパッチリとアレンジ済み。しかし、ニスモのメタルクラッチが予想外の疲労度で、イッてしまったため(ゼロヨンでの負担のためか?)、惜しいところで、その実力は発揮できずじまい。

こうなったら、VXクラッチキットを作るしかない!!