

DAY5

Stage6

最高速

in YATABE

最終ステージはOPT名物、もちろん最高速アタック！もう、これしかないでしょ。フツの最高速トライなら、いわゆる最高速スペシャル仕様での一発勝負もありだが、今回はすでに2400kmものロングランステージを走り抜いてきてのアタック。耐久性その他に逃げ道はない。これでワン・ラップ・オブ・ジャパンも達成だ。

ここ谷田部は、参加できなかったヴェイルサイドスーブラのお膝元。最高速といえは欠かせない人物、雨さんのFD（super G7）や、OPT12月号で300km/hオーバーを達成し、今回さらに上をねらってきたエスプリS14も、このステージにたどり着けなかったのがとても残念。

勝負の方は、やはりトリアルVSマインズのGT-R対決が見どころNo.1。見どころNo.2は、GT-Rにパワーで負けないレイブロススーブラ&最高速仕様に作り上げたガレージ福井MR2の勝負。早朝6時、まだ空が暗いので速度レベルが比較的低いセリカからアタックに入る。ここまでのドライバは各チューナーが務めているが、危険を伴う最高速のドライバだけはこの人しかいない、もちろん、Daiこと稲田大二郎。計測は光電管による200mの平均速度とする。

だがしかし、パワー、足、加速力とすべてが頂点に達してこそ最高速が伸びる。ファイナルステージには、スピードが出れば勝ち、が一番ふさわしい!!



OPTセリカは過去にブースト1・2kg/cm²で242km/hをマーク済み。しかし、今回は同じ仕様のものに247km/h。これに対し、ブリッツセリカは同じ仕様のものに242km/hなのは、オーストラリアでさんさんブン回していたOPTセリカの慣らし勝ち？ストリートと峠仕様の主オフィスシルビアは238km/h。MR2には注目が集まる。パワフルなのはゼロヨンで証明されていたからだ。しかし、超高速で直進性には一抹の不安があったのも事実。案の定「踏めないよ」。バンクで260km/hが目いっぱい」とDai。パワー的に余裕はあったものの、285km/h止ま

(レイブロス・スーブラ)
ビッグシングルターボで
パワーじゃ負けない!!

295.57km/h



F225/45-17、F245/40-17のタイヤを履いてのチャレンジ。抵抗を減らすための扁平小径タイヤが目に出る、300km/hオーバーならず。だが、ダークホースの噂もあり、2番手スピードを達成。K27MOJにブースト1.4kg/cm²をかけ、500psオーバーの戦闘ポテンシャルは十分だ。

(ガレージ福井SPL・MR2)

300ねらいもまっすぐ走らず!!

285.37km/h



このステージまでにさんさんハードに走ってきたので、タコ足が割れて排気漏れを起こしてしまっていた。T04Sにブースト1.5kg/cm²かけてのトライは、助手席からの燃料コントロールで一発勝負。「300km/hをねらうパワーを出しても、ストレートでさえ、どこに横っ飛びしていくかわからないから危ないです。排気漏れもしてるし、あかん、くやしいです」と越前屋横山。Daiにも「こりゃバンクの中でおつかないよ」と、お島(？)をいただいた。

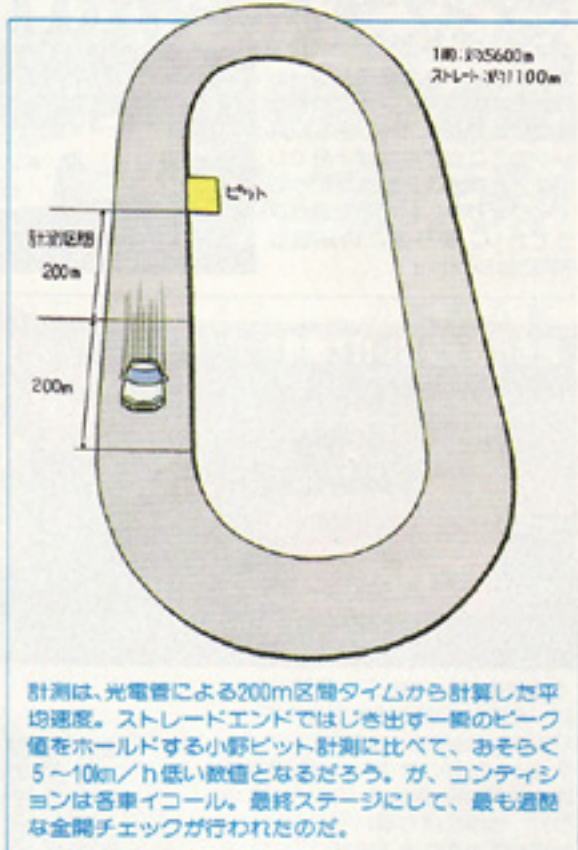
タコ足が割れちゃってトホホ……



(マインズGT-R)

カミソリの切れ味、クラッチに泣く!

ん!? クラッチが滑ってる!?



238.44km/h

「このクルマはいつ乗っても気持ちがいい。まるでカミソリの切れ味なんだ。結構で、すべてが熟成されている」と、Daiを言わしめたほど。今回、EXマニ系にニューパーツ、スーパーアウトレットを装着し、低中速のピックアップ、ピークパワーともにアップしたのだが、最高速ランでニスモのメタルクラッチを滑らせてしまうくらい強烈だった。公称500psというが、実際はもう50psくらいオーバーしているようだ。300km/h以上は確実視されていただけに、残念だった。