

何やかんや詰まっかけていて、コリヤ遊べるわと思いましたがよ。

RE雨宮 雨宮さん (以下雨宮)

俺も実際に乗ってみて、確かに速いと思っただ。でもさ、型が悪いよ。要するにカッコ悪い。それにハンドリングのシャープさにも欠けるしね。

マインズ 新倉さん (以下新倉)

僕も初めて見たときの印象は、カッコ悪いなって(笑)。

でも、人の目って面白いもんで、だんだん見慣れてくると、カッコ悪いと思っていた部分が、迫力ある。みたいに見えるるんてすよね。気が付いてみたら3台もGTR買ってましたよ。

トリアル 牧原さん (以下牧原)

僕は逆で、ブサイクなところが好きやったね。そうやな、女にたとえるなら、見た目は悪くても付き合っているうちにイイ味出してくる。みたいな。GTRはそんな感じの車ですわ。

ヴェイルサイド 横幕さん (以下横幕)

もともとZチューンが好きだったんですけどね。でも、GTRは少しイジっただけでグンと速くなる。なにしろ素性の良さみたいなものがあるって、いい車だなぁって思いました。フジタエンジニアリング 藤田さん (以下藤田)

セブンと違って、オジサンも乗れるという良さがありますね。もちろんセブンにはセブンの良さがありますが、感覚的にかなりの違いがあると思います。見た目以上に中身がしっかり出来てますよね。FRベースの4駆というところで路面に食いつく力強さは魅力ですよ。

Dai みんなの意見を総合すると、「GTR」ってというのはとにかく今までの市販車とはまったく違う車だったことだよ。昔の箱スカRもそうだったけど、サーキット

ト生まれの車って、日本にはGTRしかないからね。そんな意味でも「GTR」って大変な車なんだよね。

「最高速だけでは語りつくせない魅力だっている」



Dai 「GTR」のチューニングが進んでいくにしたがって弱点も出てきたし、方向性もいくつか見えてきた。パワー追求型あり、トータルレベルアップしていくバランス重視型ありで、良く言えば、一番いい所。乗りやすくてパワーが出ている。に落ち着いたのかもしれない。でもさ、悪く言えばマンネリ化してきたって感じもしてるんだけど、そういう時期に、「アンファイニRX7」の登場はいいカンフル剤になるんじゃないかと思うんだけど。

雨宮 FDになったといってもエンジンは13Bのままだし、パワー的には負けちゃうよね。最高速が出るわけでもない。ただし、ハンドリングのシャープさでは大勝ちだね。

藤田 絶対的な速さでは、やっぱり勝ち目はないですよ。実際に乗ってもブレーキなんか思ったほど良くはなかったし。ただ素材としてFDはいい車だと思うから、どこかでパワーも上げていきたいですけどね。



雨宮 谷田部って直線だけじゃなく、高速性能はつかめても、コーナーリング性能はつかめないんだよね。FDの良さってそれじゃあ出てこないと思うんだ。だからチューニングカーの評価方法も0-300km/hだけじゃなくて、チューナーが自分の作った車をドライブしてサーキットでレースっていうかタイムを競うみたいなのがあればいいな。

Dai 確かに、チューニングカーの性能競争といえば、OPTが提案した0-300km/hがメインだったんだけど、これだと最

向かうところ敵なし! レースのために生まれた「チューニングするのための車」に不可能はない。

GT-R

ノーマル最強の座こそRX7に奪かされてしまったが、チューニングベースとしては、未だに「最強」であると自信を持っていることができる。

その秘密は、やはりレーシングエンジンをデチューンしただけ、というRB26DETと、大パワーを確実に地面に伝えることのできるアテサーE-TSに尽きる。

トップチューナーの手に掛ければパワーは600psとも800psともいわれており、まさに最強のチューンドカーなのである。



語りつくせない