

覚醒チューンド GT-R 軍団

川崎独白

印象に残ったマシンはトライアル。でも、10秒台突入は驚異的



▲本チャンのドラッグレースと違い、余裕しゃくしゃくのポーズ

ドラッグマシンは別として、市販車ベースのチューニングカーで“ゼロヨンが速い”といえるのは、どのあたりのタイムを出すクルマだと思う？ボクはいろいろなチューンドでゼロヨン計測を経験したけれど、FR（後輪駆動）だったら13秒を目安にしている。

Rの場合、後輪のすべりが多いから12・5秒を出すのは結構至難の技と思うんだ。ましてや12秒を切るのはドラッグスリックタイヤをはかさなければ無理だと思うね。

で、スカイラインGT-R。コイツは知つてのどおり電子制御トルクスプリット4WD（E-ATTESA）を採用し、FRに比べトラクションは比較にならないほど高い。このRのチューンドに限つていえば、11秒前半を出すマシンはかなりの手が加わっているハズだ。10秒台？それは驚異的だよ。実馬力で600馬力は出でないと、Rといえども10秒台には突入できない。柿本サンのマシンなんか、それほど調子が良さそうじゃないのに10秒台、それも前半を出しているんだから、パワー800馬力というのは偽りないところだね。



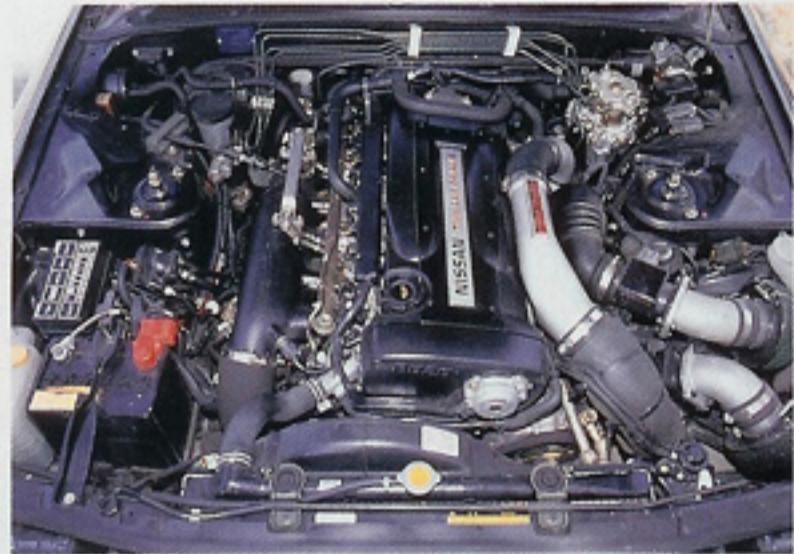
▲お茶目な川崎選手。記念写真を撮ろうとしているのに、一人だけソッポを向いているようだ……

今回はショップの人人がドライバーを務めるのが基本だということで、3台しか乗らなかつたけれど、経験上、エンジン音や走る姿をみて、ホテンシャルは大体想像できる。印象に残ったのは、柿本サンと山本サンのマシン。ま、これは両方とも10秒台を出している。あのマシン、乗りたかったんだよな、ホント一は。ドライバーの人には悪いけれど、10秒台に入るマシンだよ。エンジンも良く回っていたし、何といっても走っている格好が良い。安定しているんだよ。

ゼロヨンを速く走るコツ？それは一口にいつちやうと0→100mをどれだけ大事に走るかにつきる。エンジンの特性（最大パワーの回転数やトルクバンド）を理解して、丁寧かつ大胆なアクセルリングを行なうことだ。

▼Bee Racingの川崎スペシャルコントロールユニットが目玉。何かスペシャルかというと、川崎選手の街乗り向けに低中速域を重視したセッティングになっているから。HKS・EVCはブースト圧1.0kg/cm²で360馬力

RRCD 通勤快足



▲自ら“通勤快足号”というだけあり、インバネは全くのノーマル。でも、パワーは一応360馬力を出している



▲室内で唯一変わっているのが、センターコンソール右に取り付けられたEVC。一発勝負ではブーストをもっと上げるのか？！



▲グリットオリジナルの80Φマフラー。ターボ車はマフラー交換でパワーが増加する。これチューニングの基本



▲初っぱなは12・493秒、そして12・162秒と大幅にタイムを縮めたのだが…

パワートレーンチューニングmemo
エンジン本体ノーマル 日産川崎スペシャルコントロールユニット HKS-EVC(1.0kg/cm²)
HKSパワーフロー カストロールOil ブラグNGK9番 GTRオリジナル80Φマフラー OSクロモリフライホイル&ツインクラッチ 360馬力

