



クを上げた方がいい。トルクとパワーの変動をもうちょっと少なく、つまりフラットにした方が、気軽にドライブできるはず。ほぼノーマルでありながらも、強烈なエンジンには驚かされる。ただ燃料がやや濃いようで、高回転域において黒煙が出ていたのが気になるところ……。

足回りはビルシュタインをベースにトライアルが改良を施したショックにHKSのコイルスプリングをセットしている。ストリートでのトータルバランスを考えると、及第点に達していると思う。ただ欲を言わせてもらえば、特にフロントの車高をあともう少し上げた方がいいんじゃないかな。ストロークが不足しているためにコーナー入口でアンダーステア気味になってしまっている（コイルスプリングはカットしていない

ので、スプリングシートを上部に変更すればいい）。

またコイルスプリングは、ノーマルがフロント・5.3kg/mm、リア・2.6kg/mmのバネレートに対し、フロント・6.5~11kg/mm、リア・2.5~4.9kg/mmの可変レートに変更されている。特にフロントはステアリング初期の反応をよくするためにも、標準タイプにした方がいいと思う（たとえ11kg/mmのコイルスプリングを入れたとしても、これくらいの車重があれば、コイルスプリングの変更だけで、乗り心地の違いが分かる人はまずいない）。

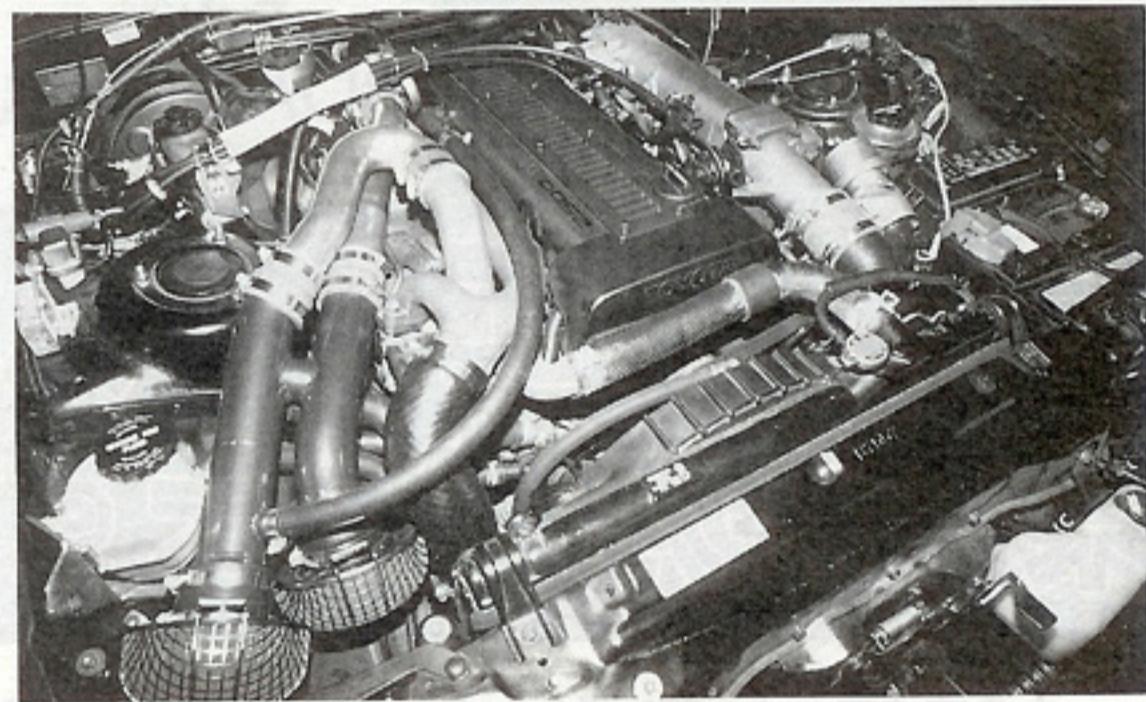
簡単に言えば、このクルマのコーナリング特性は入口少しアンダー、

旋回中はアンダー、出口はパワーによる大オーバーとなる。が、ドライで走ればこの特性はもう少しマイルドなものになるだろうし、無茶をしなければ結構乗りやすいセッティングかもしれない。しかし、限界で攻めるなら、このクルマにはグループAカー並の足回りとタイヤが必要になってくるはず。

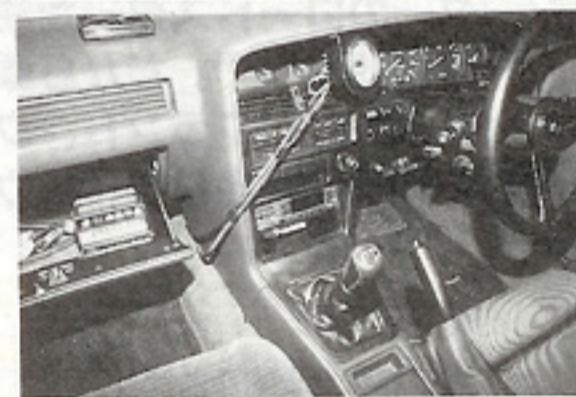
それとこのパワーにブレーキがノーマルというのは、ちょっといただけない。せめてパッドとオイルぐらいは交換した方がいい。

足回りとブレーキをあと少し煮めたら、ドライで思い切り攻めてみたくなるクルマだ。

DATA——INバイピング変更 パワーフロー×2 EVC(1.2kg/mm) F-CON GCC II IPモニター ピクトリー76.3φマフラー トラストブースト計 オリジナルビルシュタイン改ショック HKSコイルスプリング タイヤ：ポテンザRE71 225/50R16



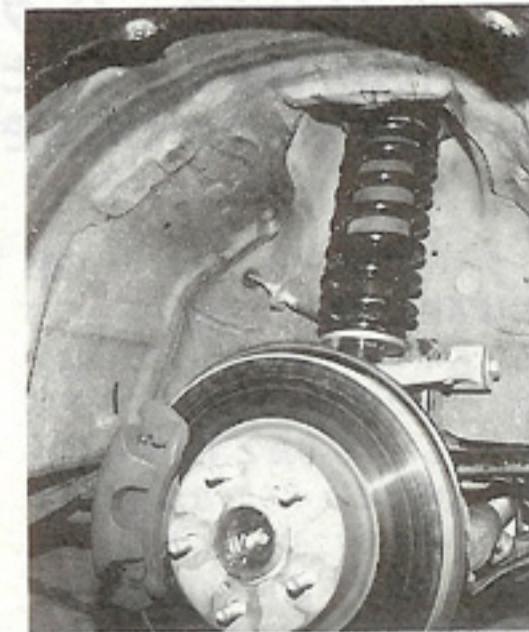
1JZ-GTはDジェット口であるため、パワーフローを2つセットしてそのままダイレクト吸気となる



トラストブースト計の視認性はいい。グローブボックス内にセットされるのはEVC、GCC II、IPモニター



マフラーはピクトリー76.3φ。ファインチューニングに見合った十分な抜けを確保している



サスペンションはビルシュタインベースのショックにHKSのコイルスプリングをセット。ブレーキはぜひとも強化したいところだ