



遊びとしても1番!  
やあしてや、ええやろー



## 無駄を省いた クレバーな走りが基本

マイズGT-R:コース脇で見ていると、ライン取りにも迷いは感じず、気合が入っているのが伝わってくる。2トライ目は、シフトミスで若干タイムを落とした。アーティサE-TSコントローラーを操作して、フロントへのトルクを10%増しにしての3トライ目は自己ベストの35秒061を記録。残念の2位。

## 4駆には迫力で 勝ちでっしゃるー



レイブロススープラ:スタート地点は大迫力モノ。「キャキヤキャキヤ……」と、アフターファイアードとタイヤのスキール音、それにエンジン音がガカラミつつ、猛烈にケツを振って発進していく。が、スタート地点から見ていると、思いの抱きスピードは乗っていない。原因はなんとTCS(トラクションコントロールシステム)スイッチのON。トボホ。

## 地元走り屋も飛び入り挑戦! GT-Rパワーで好タイム をマーク



ベストタイム:35秒893

(特別参加)スタートレーシングGT-R:高野クンは、地元のショップ「スタートレーシング」のスタッフ。「思い切って読んで行けて楽しいよ。なんだって、ブースト1.5kg/dtでコーナーに突っ込むなんて、普通のやじやできないでしょ?」と、興奮気味。

### ステージ2 ヒルクライム リザルト

トップタイム:トライアルGT-R・34秒897  
(☆——ベストタイム)

順位	マシン	1回目	2回目	3回目
1	トライアルGT-R	35秒874	35秒035	34秒897☆
2	マイズGT-R	36秒393	35秒754	35秒061☆
3	HKS関西ランエボ	37秒631	37秒252☆	37秒349
4	DaiセリカGT-FOUR	39秒833	39秒112	38秒702☆
5	ブリッセリカGT-FOUR	39秒753	39秒290	39秒057☆
6	生オフィス・シルビア	40秒614	40秒005	39秒484☆
7	レイブロススープラ	43秒107	41秒827	39秒575☆
8	エスプリ・シルビア	53秒346	41秒441	40秒809☆
9	ガレージ福井MR2	45秒231	42秒152	41秒180☆



## 光電管に突撃! レブカットで捨て身のアタック

HKS関西ランエボ:パワーで圧倒的に勝るGT-R勢に対して、大健脚したのがこのランエボ。△チャネル突っ込みは避けて、立ち上がり加速重視のドライビングはスムーズ。が、3トライ目にブツチリ切れた公認はレブカット! グローバーをズルズルさせて抜けた最終コーナー。あわやゴール地点の光電管を爆破するところだった。でも、公認内井は終始笑顔で、「楽し〜♪ おもういわー」を連発。

## マキ足が冴える!

トライアルGT-R:34秒台に入ったのはマッキー牧原だけ。S字の入口でシリシリと向きを変えつつ進入。立ち上がりに向けてのライン取りも正確で、さらに立ち上がりが速い! 見ていて気持ちいいまじなドライビング。



## セイヨン/最高速仕様 で山はナイでしょー!



ガレージ福井MR2:最高速&ゼロヨン仕様のセッティングがなされていて、鋭いステージとなつた福井MR2。ブーストがかかり、パワーハンドにのれば速いけど、コーナーの度に失速してしまう。横山さんも「私は直線以外はダメですか」と、ドライバーも最高速&ゼロヨン仕様らしく、このこともタイムガイマイチ伸びない原因。

## 勢い余って ヒット＆エラー! 気持ちちは上向きで あ~悔しい



## アクチュエーター を殺せば、 トップは 頂きたった。 でも、ここで オシマイ だつただろーな

エスプリ・シルビア:なんと、1トライ目に2コーナーを曲がりきれず土手にガツンと一発かましてしまったエスプリ。フロントスポイラーをこすつただけでトラブルはなかつた。S字で見ていると、どうも走りに精彩がない。それもそのハズ、最高速に照準を合わせたギヤレシオが、アクセル開度に対してのツキの悪さとなっていた。

トップが決定した。  
結果、このステージもGT-Rが  
トップを独占したのだが、リザルトに注目して欲しい。3位にランエボ、4位DaiセリカGT-FOUR、5位ブリッセリカGT-FOURと、上位5台がすべて4WDによって占められている。このコースは路面がバンビでグリップしづらかった。それにDによってコーナーのイン側に行くくに加えてコーナーのイン側に行くくに



ブリッセリカGT-FOUR:「コースは道幅も広くて、度胸一発が肝心。相当無理してもコースアウトの心配はモチロン、崖から転落つて言う心配もないから面白いヨ」と話していたブリッセリカ。ブーストは1.2kg/dtまでかけての挑戦。が、最終コーナー出口でのアンダーに終始悩まされていたようだった。

## Daiに負けるか!



## パワー+テク+肝っ玉 でトライ!



Daiセリカ  
参考タイム:38秒702

けつこう好評だったのが、ヒルクライム・アタックだった。スタートから3速まで全開なので、試走した時から「パワー勝負になる」とは思っていたけど、反面、パワー+テク+肝っ玉でトライ! けつこう好評だったのが、ヒルクライム・アタックだった。スタートから3速まで全開なので、試走した時から「パワー勝負になる」とは思っていたけど、反面、パワー+テク+肝っ玉でトライ!

従つて、実はカント状に路面が盛り上がっていた部分もあり、ヒルクライムに慣れていないチューナー達がサーキットの感覚でコーナーのインとインを結んだラインで走っていると、FR車はトラクションがかかる場合もある。すると、盛り上がりを越えるために、よりトラクションの大きさをかけられる4WD勢に自然と有利になつたのだ。FR勢はまずスタートから3速まではパワー勝負だ。確かに3速まではパワー勝負だが、そのまま高速コーナーに入るのは度胸と細心のステアリング・ワークが必要なんだ。その後のシケインみたいなS字に、グングン回り込んでいくに従い深くなるコーナーもあった。ボクなんか最後のアタックはゴールの光電管を弾き飛ばしそうになつたもんね。

強烈レイブロススープラの新波社長以下、みんなが「面白い」といってくれたのは、テクだけじゃなくチューニングカーのパワーも満喫できるコースだったからじゃないかな。

ドで苦労して、コース中でもフロントにトルクがかからないから、盛り上がりを越えるときスピードが乗らない。コーナーのRがキツければ、曲がりにくい4WDには不利になつたのだろうが、このコースは高速コーナーの連続。結果、小回りの利より、トラクションの利で、4WD勢が上位を占めることとなつたのだ。コーナーのRがキツければ、曲がりにくい4WDには不利になつたのだろうが、このコースは高速コーナーの連続。結果、小回りの利より、トラクションの利で、4WD勢が上位を占めることとなつたのだ。