

チューニング費用一覧

品名	単価	小計
*ADVAN 021R(185/60R14)×4	31200円	124800円
*エンケイ RC-S(6JJ)×4	32000円	128000円
合計①		252800円
*オーリンズ ガスショック		148000円
*オーリンズ サスペンション		48000円
*トラスト GREX PRO(F&R)		50000円
*トラスト スーパー DOT4(1ℓ)		3800円
*フィールド 技研 アクティブROM(ノーマル下取り時)		120000円
*フィールド 技研 レブカウンターRC-1	25000円	38000円
*クスコ ロードスター用機械式LSD		75000円
*HKS NALレーシング(4ℓ罐)		8800円
*HKS ギヤオイル(1ℓ罐)		3000円
*アイメック OTF(4ℓ罐)		7500円
合計②		502100円

エンジンはオーバーホール&パランス取りまでしたかったが、「そこまで予算がない」のひと言で却下。そのかわり、オイルはメイイッバイこだわってHKSのNALレーシングをチョイスした。

今回、一番のポイントとなるのはアライメントとトレッドの設定だ。マッキー牧原先生曰く「これで2秒は速くなるでえ」という秘密のセッティングを施したのだ。フロントはトーアウト気味に振り、キャンバーはネガティブ側に一度30分。キングピンも寝かし気味にする。リヤはトーゼロに近づけ、キャンバーはネガティブ側に3度とキツめた。

「トレッドがキモや。フロント/リヤで10mmの差が出ればノーマルのアンダー症状が消えて、メチャ曲がりやすくなる」と言う。そこで、ホイールはエンケイに特注でオフセットの変更をもらい、

ヘルメットを新調し、カラーリングも施した。元フィンランドの走り屋ニイチャンで、雪上でドリフトしまくっていたというF1ドライバー、ミカ・ハッキネンのデザインをいただき。なんつって予選じゃセナとタメ勝負だモンね。この気分チューンで1秒は速くなったぜ。



フロントはオフセット25。リヤは19と設定した。マシンの組み上げはトリアルさんのほうでお願いし、この他にも、もろもろの細かい処理を施していただいた。さあ、あとはシエイクダウンしてデータをとり、レースのシミュレーションを組みだせ!

シエイクダウンは順調。タイムもそこそこで、コリヤ勝てるかもしれないゾ!

シエイクダウン前日、トリアルでの作業は深夜までおぼんだ。最後の仕上げ、ステッカー貼り、指示するマッキー牧原シェンシエイ、オー、腰が入ってへんぞ、腰が、って、腰入れてどうするんでせう?



やっとの思いで走りだすOPTION走り屋ロードスター。エタニテイ宮川のドライブでT1サーキットでは2分3秒台という上々のタイムを記録した。

これがワザの追加剤OTF。アルコール系合成でオクタン価を上げ、燃焼温度を下げる効果がある。限られた条件の中でパワーを稼ぐためには有効で、2輪レースやターボなどでは相当の成果を上げており、最近、注目度が高くなっているブツだ。シエイクダウン時のラップタイム差ではラップに1秒はアップしており、その効果は目を覚ますものがある。



助手席の足元には空燃比計を設置し、データも取った。この結果からコンピューターのセッティングを割り出し、もっともパワーがあり、燃費にもすぐれたセッティングへと詰め直す。結構、本格的でしょう。

シエイクダウンはレースの前々日、T1サーキットで行なうことになった。今日は空燃比計まで持ち込み、コンピューターのセッティングを見る予定だぜ。

トリアルさんの検メカに各部をチエックしてもらい、エンジンに火を入れる。ノーマルマフラーなので音はしょぼいが、走りだしてみると、これがなかなか速い。フィ

マッキー牧原シェンシエイと秘密の作戦会議を行なう二人。「ここまでやったんやから、絶対に表彰台、登らなあかんぞ。もしダメだったら、うちで1日テッチ奉公や」と、ゲキを飛ばされる。

ワールド技研にあらかじめ作っておいてもらったコンピューターに変更してからはさらにタイムが縮まっていた。フィールドのアクティブ・ロムに仕込んだ4バターのセッティングを走行しながら切り替え、データを取る。一番タイムが出て、空燃比が薄く(燃料の総量規制があるから)、レスポンスの良いセッティングを探すのだ。

セッティングパターンはハイエンドでのピークパワー重視型と中間域のレスポンス重視型が2種類ずつ。事前にシャシダイチエックも行っておいたが、パワーは128ps程度は出ていたゾ。

結果は意外にもレスポンス重視型のほうが安定して、いいタイムが出るのが判明。ピークパワー重視型は予選スペシャルとし、本戦にはこちらのレスポンス重視型で、4000~5500rpmの中間域で燃調をさらに3%ほど薄くしたセットで挑むことになった。タイム的にも「まあ、合格点やな。これだったら表彰台も狙えるな」と、牧原先生に太鼓判を押してもらった。

最終兵器としては、最高速チャレンジで愛知のアイメックが使っていた究極の追加剤OTFも入手。コイツがあればノーマルガスもエルフのスペシャルガスに早変わりってなシロモノで、アイメックの時実さんの「これで、5psはアップします。ストレートはブッチギリです」の言葉どおり、ストレートエンドでの回転数もかなり高めることができた。

低予算でなんとかマツダスピードのキットと同レベルのクルマに仕上げることはできた。あとはドライバーのウデ次第。残すは10月16日の本戦だけだ。果たして結果は?

メディア対抗ユーノスロードスター4時間耐久レース参戦記

各スポンサーの皆様
ありがとうございました♡



レース前、完全に仕上がった状態のOPT走り屋ロードスター。決まってるぞ。

レース前、スコラに乗り換える位
厚上。相手はあのカレラカップの半
度チャンプ、サーキットの90%の
実力と見られてた。

真鍮1'12.276のラップ
で見事3番グリッドを
ゲットした北澤ちゃんの
超ホットな走りだ。



オレが6年落ちの
マシン(FJ)で
ポールをゲットする
北澤だっ!



スタートは旧ル・マン式、スタン
ドからピット前に並んだマシン
に駆け込むツウワケ。

オレ達や~ 足だって速いせ!

さんせんと輝くセッケン "2"
オレ達、OPTIONが
No.1だ!



レース開始1時間後、
オレ達は当然トップ、
一方、OPT2は2位、
元祖の面目全失だぜ。

あ〜あ
あいつのせいで
終わったヨ



数々の違反行為は全てミッシェー三島のせい、「どうかしてくれよ〜」のピットクルー。

ユーノスロードスター4時間耐久レース正式結果

位	車番	車名(別称)	周回	所用時間	トップ差
1	1	スコラチャレンジ(スコラ)	183	4:07:31.404	
2	22	ティールポTRロードスター(ティールポ)	183	4:07:40.575	0'09.172
3	21	WPB.黒RO-ドスター(黒利プレイボーイ)	182	4:01:39.223	1Lap
4	23	REV RS アイザワロードスター(REV SPEED)	181	4:00:59.026	2Lap
5	15	マツダロードスター(マツダ広都)	181	4:01:08.220	2Lap
6	7	GOLDDOT ヨコハマロードスター(ゴールドカートップ)	180	4:00:59.290	3Lap
7	12	カートップアドバンロードスター(カートップ)	179	4:00:47.641	4Lap
8	10	LV SPORT ロードスター(ル・ボラン)	178	4:01:12.325	5Lap
9	14	OPT2 A'PEXロードスター(OPTION2)	177	4:00:41.755	6Lap
10	5	BMDラテック特製ROADスター(ベストモータリング)	177	4:00:54.592	6Lap
11	3	AUTO SPORTロードスター(オートスポーツ)	175	4:00:32.398	8Lap
12	6	スピードマインドロードスター(スピードマインド)	175	4:00:47.517	8Lap
13	2	OPTION2のロードスター(OPTION)	175	4:01:29.274	8Lap
14	15	Car EXレリックロードスター(Car EX)	174	4:00:54.283	9Lap
15	8	オートメカニックロードスター(オートメカニック)	173	4:00:39.199	10Lap
16	11	アルシンド ユノス(?)	173	4:01:18.556	10Lap
17	17	アドバンCSチキチキロードスター(カーセンサー)	173	4:01:49.194	10Lap
18	13	カー8ドライバーロードスター(カー8ドライバー)	171	4:01:33.132	12Lap
19	19	ユーノスロードスター(カーマガジン)	167	4:00:59.916	16Lap
20	20	driver EMJロードスター(ドライバー)	144	4:00:42.284	39Lap



速さは1番、ペナルティーも1番、
とにかく1番ってのは、いいことなのだ!?

~10月16日 夢の筑波サーキット~

苦勞してマシンを作り、ドロドロになったミッシェー三島とエタニティ宮川。どうにか生きてレース当日を迎えることができたこのふたりは、ダチの元FJ東北チャンプと共にJAF公認レースを闘った。すんげえドラマチックな、サッカーのワールドカップ予選、日本対イラク並みのレース運び? を報告するぜ。

10月16日、オレは万感の想いで筑波サーキットに立っていた。10月に入ってからというものの、このレースのために徹夜徹夜の日々。肉体が限界に達しかけていたレース前夜、オレの目の前は真っ暗になる。スピード違反で捕らえられたのだ。1年間ステアリングを握ることができなくなるかもしれない

い...いやそれだけじゃない、レースに果たして赤キップで出場することができるとか? もはや気力さえも尽き果てかけていた。今回の4時間耐久を闘うOPT1-ONのドライバーは3人、オレ、編集部のミッシェー三島、編集スタッフのエタニティ宮川、そして、オレ達のダチで元FJの東北シリースのチャンプ、北澤和則だ。北澤ちゃんはスゴいゾ、なんてたって6年落ちのマシンでポールを取った男、ハンパじゃないぜ。とはいえ、周りはグループAを始めとした現役レーサー、黒沢元治、生沢徹といった往年の名レーサー、その他、走り定評のある自動車評論家がゴロゴロ。クルマだっただけでオレ達より気合入れてバリツとチューンしたヤツも結構いる。でも勝つ、それでも勝つ、オレ達はこれを合言葉にレースに臨んだのだ。

とりあえず頑張ってみました~



終わってみれば2時間終了後のトップから13位(20台中)。まあ、目立ったからいいか?

冷静さを欠いたオレに代わったエタニティ宮川は、ステディな走りであまりフオーロしてくれなかった。しかし、またもやペナルティー。再びマシンに乗り込んだオレの休憩時間が短かったのだ、ウソだろ!。それにつけて今度は燃費を見つつ冷静に走ったオレが、ピットインで隣のピットに頭半分オバーラン、そして痛恨のバックギヤ、もうペナルティーの山...。結局は20台中13位。でも速さじゃ一番だったよ、オレ達が...。(ミッシェー三島)

おろか、うまくやりや、優勝だつて狙えるぜ。ヤツたネ! 決勝のスタートは旧ル・マン式、つまり予選順に並べられたピット側のマシンにスタンド側から走っていったり込むヤツだ。ここでもキツチり決めたのは北澤ちゃん、うまく飛び出た4番、5番グリッドのヤツらに続き3番手をキープ。ここからがスゴい。あつという間に先行する2台をブチ抜きトップをゲットしてしまうのだ。

1時間を経過した頃、50分以上を一人がドライブしてはいけな...という突然のオフィシャルの言葉に、オレ達は一気に歓喜の絶頂から失意の淵まで押しやられた。おろか、うまくやりや、優勝だつて狙えるぜ。ヤツたネ! 決勝のスタートは旧ル・マン式、つまり予選順に並べられたピット側のマシンにスタンド側から走っていったり込むヤツだ。ここでもキツチり決めたのは北澤ちゃん、うまく飛び出た4番、5番グリッドのヤツらに続き3番手をキープ。ここからがスゴい。あつという間に先行する2台をブチ抜きトップをゲットしてしまうのだ。

若葉をはずせ! コシで完璧、 走り屋ギヤルの ドラテク教室!!



第2回：ブレーキ講座の

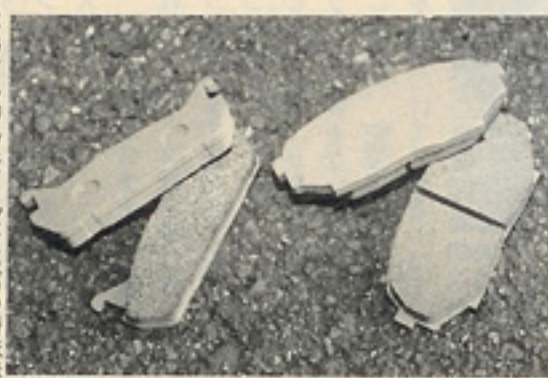
巻 前編

講師：ブリーチしようかな、のターザン山田先生



ノーマルは表面がつるつるでしょ、素材の違いがここにも出るのだ。低コストで作ってるから、それほど素材にこだわってられないのもわかるけどね。

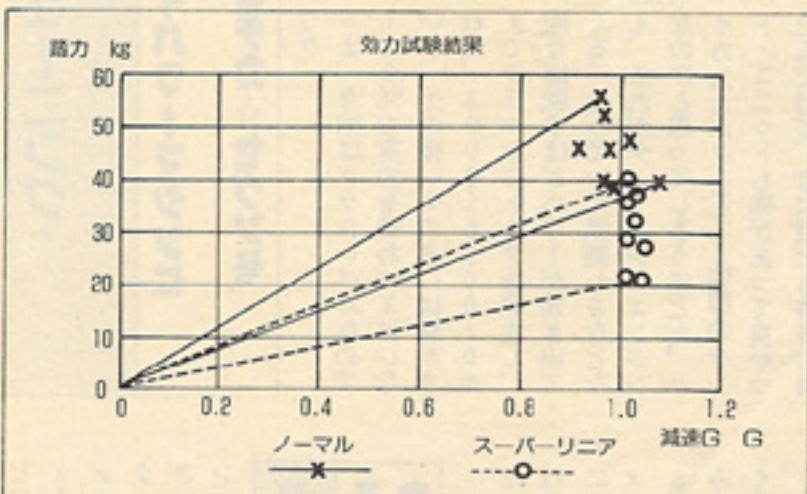
下リインジションモールドと云う特殊素材を用いたスーパーリニア。パッドの色はきれいなグリーンで、カラーで見せられないのが残念だ。



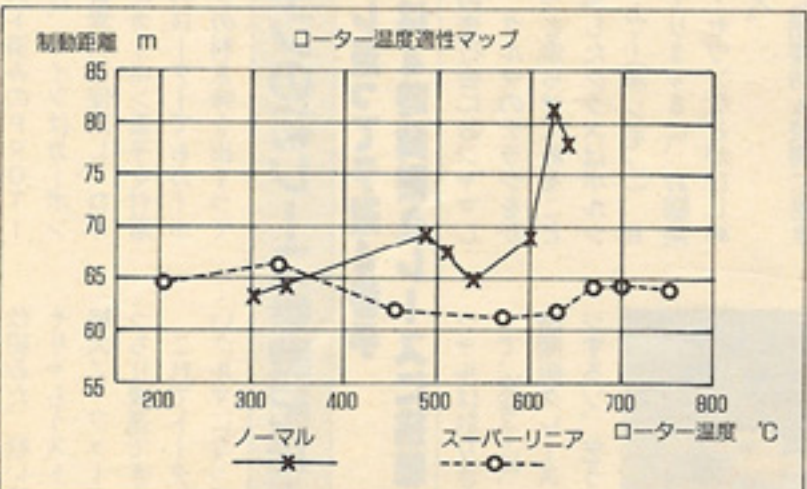
腕磨き前の 腹ごしらえ、 頭磨いて

CARごしらえだ! 編

男走り屋軍団に負けるもんか! の、ドラテク教室。第2回はブレーキを伝授する予定だったが、ふいに「ブレーキって、なじえ止まるんだろ?」の疑問が。やっぱりある程度の構造は、押さえおかきゃ! というワケで、テク磨きの前にまずは基本メカのお勉強。ついでにこいつは重宝、DIYパッド交換も、走り屋気取るなら、ぜひマスターだ!



同じ踏む力に対して、減速の割合がこんなに違う。例えば、0.6の減速Gは、スーパーリニアだと10kgちよいで踏めば得られるのに、ノーマルは倍、20kg以上の踏力が必要になる。どっちがすぐ止まるかは明瞭だ。



どっぴゃあ!! この跳ね上がり、ノーマルは600°Cを超えると一気に制動距離が延びる、つまり効かなくなるコトを示している。スーパーリニアは大変安定しているのがわかるでしょ。これだったら、峠の下りで、ブレーキフル活動のすらい高温状態でも、余裕のブレーキングができて安心だ。

*2つのデータは、ノーマルとスーパーリニアをそれぞれ8回ずつテストした結果だ。テスト車両はPS13シルビア。(HKS社内データ)

ブレーキチューンは パッドから!

一般車のブレーキは万人向けだけあって、ブレーキを酷使する走り屋諸君には「高速でもっと効いて欲しいのに」など不満が出るもの。なら自分好みにチューニング

グノ。そこで一番に手掛けたのがパッド交換だ。ブレーキシステムの主役はやはりパッド。そもそもブレーキは回転する金属(ローター)に摩擦材(パッド)を押しつけ、この摩擦によって熱が発生。つまり走る運動エネルギーが、摩擦による熱エネルギーに変換されることで、速度が落ちる理屈だ。だから、ハードブレーキを頻繁に使う走り屋は、高熱に耐えてくれるパッドが欲しいとこだよね。

とは言え、常に攻めるワケじゃない。街中ではのんびり走ったりするし、低温でも良く効いてくれた方が安心だ。そんな人におススメなのは、ストリートを基本的に幅広い場面を想定し開発されているスポーツパッド、なのだ。んで、この11月に「より、コントロール性能を高めた」HKSスーパーリニアが発売。まさにドラテク磨きとタイムリッツんで、コイツでノーマルとの差をじっくり

り検証だ! さらに、よく知りや簡単、「パッド交換」もこの際、自分でやってみよう。付いた物を外し、あつた通りにくっ付けるだけだもん、できなきゃ走り屋ギヤルは語れないよお!

**新発売、HKS
スーパーリニアを
検証だ!!**

新製品のパッド「HKSスーパーリニア」はストリート派をターゲットにしたノンアスベストパッド。読んで字のごとく、ドライバードラテクが踏んだ分だけ止まってくれる、リニアな感触を楽しめるブレーキパッドだ。

適応車種はロードスター、FC3S、Z32、PS13、R32、GTR、AE86、AE88、シビックEF8、9。価格がフロント2万3500円、リヤ2万2000円。全車種とも共通だ。



見よっこの
フロント荷重!?

ターサン山田先生、今月のひと言

ノーマルパッドとHKSスーパーリニアを
ロードスターで比較!

「安定した効き味で、
反応もおみこしい!」

制動距離は、ローター温度によ
って変化するが、HKSのパッド
はローターが低温でも高温でも効
きがよい。かえって高温になると
制動距離が短くなっていく。高温
で効くのは耐フェード性にも優れ
ている証明で、ワインディングも
安心。ガンガン踏めるソ!

このパッドは踏む力(踏力)に反
応も効きも早い。ロードスターと
のマッチングはローター温度が上
昇すると、少しフロントがロック
しやすく、フルブレーキングした
時の制動距離が安定しなかった。
これは車重が軽いため、もっと
重い、パワーのあるクルマに装着
すれば良い性能を十分発揮できる
ハズだ。コントローラ性もノーマ
ルより数段上だったソ!

「反応の早さがチョイスの
ポイントだよ!」

ブレーキパッドは、種類によっ
て効き方が違うし、好みもあるの
で自分に合った物をチョイス。が、
女性は特に踏む力に対して反応の



早いパッドを選んで欲しい。男性
に比べ、ペダルを踏む力が低いた
め制動距離が延びてしまうので、
踏めばスグ効くってのがグー。

ちなみにボクの好きなパッドは
効きが早くシビアなブレーキング
踏力を要求されるパッド。コント
ロールがシビアでも、使いこなせ
れば、サーキットではかなりのタ
イムアップが望めるのだ。

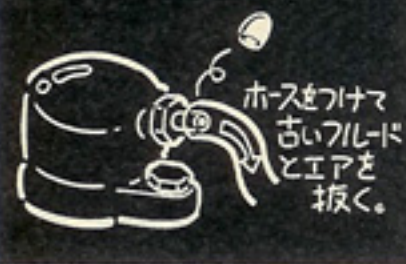
制動機構のブレーキは、実は速
く走るにも強い味方。ブレーキ
を残してコーナーに入るテク
は、立ち上がりで大きく差が出る
し、ぜひ身に付けて欲しい。次回、
教えるから待っててね。

～トカゲでもできる
ブレーキパッド交換術～

女のこだって
プライベート
チューナーだ!

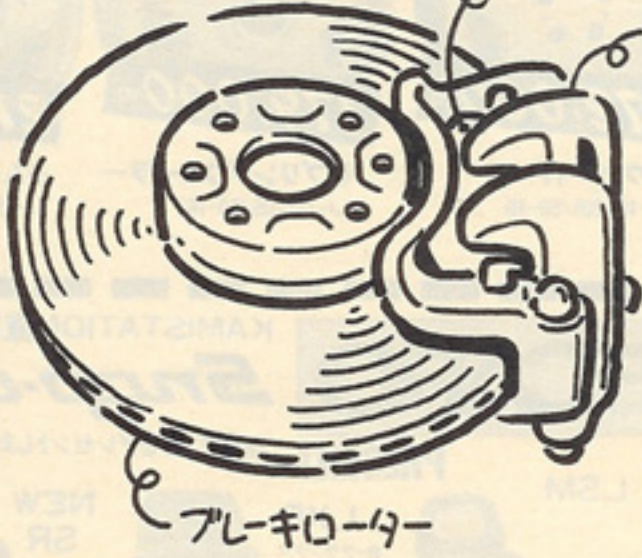
エア
抜きて
何?

ブレーキフルードは、熱の影響で
気泡(エア)が生じたりする。こ
のエアは、ブレーキペダルを踏ん
でキャリパーに伝える圧力を減少
させるので、抜くコトが必要だ。
サイズの合うホースをつなげて、
ブリーダーを緩めればOK。コイツ
を緩める時、ブレーキペダルを
キッチリ踏まないで、逆にエアが
入るので、助っ人を頼み踏んでい
てもらおう。あと、出てきたフル
ードは、ボディの塗装をはがすか
らこぼすなよ。ホースから出き
たフルードは、可燃ゴミと一緒に
できる廃油箱(ホームセンターと
かで売ってるよ、400円位)など
を利用し、処理すれば完璧!

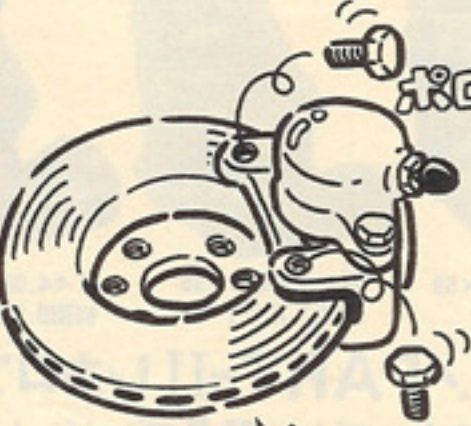
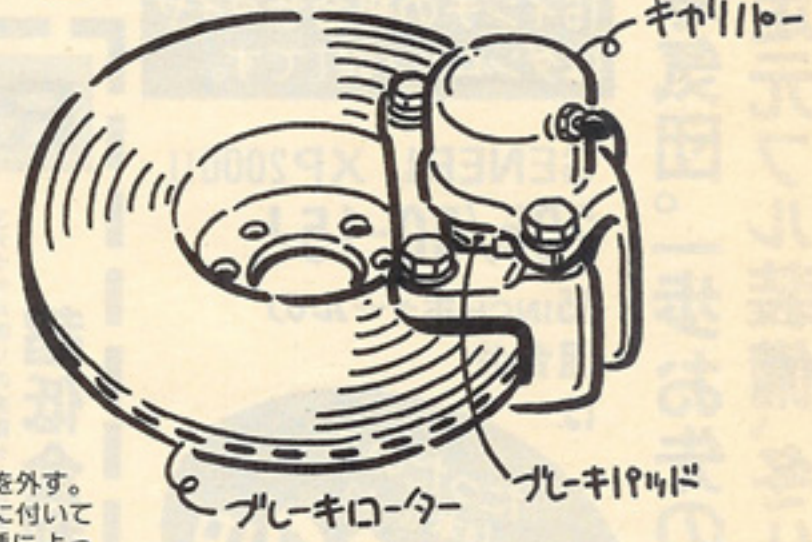


ホースをつな
ぎ古いフルード
とエアを
抜く。

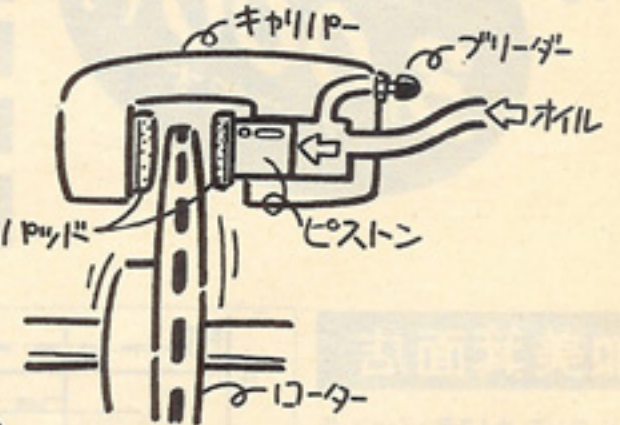
表



裏



①キャリパーを外す。
ボルトが裏側に付いて
いるので(車種によっ
て1本か2本)それを
緩めれば、外れるよ。



④パッドが減ると、それを押さえるピストン
が出っ張ってくるので、きちんとキャリパー
の中に戻してやる。でないと、おニューのパ
ッドが入らないよ。
⑤ピストンを引っ込めるのが、硬くて大変。
エア抜きの手順でブリーダーを緩めれば、手
でも押せるので頑張ろう。



そおっかね!

②キャリパーを外すとパッド
が取れる。パッドは割れ
やすいから気を付けてね。
③装着されていた通りに、
新しいパッドを組み込んで
あげる。裏表、間違えんじ
ゃないソ!

③: 普通はこっちのボルトを外した方が、パッドが取りやすい。でもロードスターの場合は、図の通りキャリパーを丸ごと外さないといけないのよ

さあ、基本メカニズムをさらっ
とでも頭に入れてくれた? 何は
ともあれ、多少は仕組みも知っ
ておかなきゃね。ターボってどうな
ってるの? とか「ガソリンのハ
イオク、レギュラー。どう差があ
るの?」などなどの質問も、当然
生徒も大募集続行。がんばり屋さ
んは、「ドラテク教室係」まで、応
募してね。いよいよ次回は「ブレ
ーキングの巻、後編」テク磨き実
践編」をやるよーッ! おっ楽し
みにね♡

OPTION新装快進撃記念特集
走り大好き派の 本音実況ナマ報告

オレ達

「こんなクルマに 乗りたい!」

ドキ
ドキ♡

もう、ありきたりじゃ～満足しない、
新世代のクルマ作りは、本音で勝負だ!

★走り屋読者の
“ホントに乗りたいクルマ”Best5

1位	スカイラインGT-R (次期R33GT-Rも含む)	105票
2位	RX-7 (1B/RX-7、FC、FD)	61票
3位	外車 (ポルシェ、ベンツ、フェラーリ、BMW、その他)	43票
4位	シルビア (S13、180SX、ニューシルビア)	40票
5位	スープラ (初代スープラ、旧スープラ、ニュースープラ)	38票

※OPT編C部調べ。過去1年間の巻末モニターアンケート・プレゼント応募ハガキの中から、500選をサンプルピックアップし、「今一番興味あるクルマ」欄の車種をランキングデータとした。

さすが、というか何というか、OPTの読者様はやはりGT-Rがどうしよもなく好き。乗りたいクルマのナンバー1の栄冠に輝く。そして次はFD、FCを中心とするRX-7が2位でランキングイン。3位にやっと外車(車種いろいろ含む)ということで、いかにGT-RやRX-7が、そしてシルビア、スープラが走り屋にとって偉大であるかが分かる。続いて6位にNSX(31票)、7位にフェアレディZ(Z30、31、32)(29票)、8位ユーノスロードスター(1600、1800)(27票)、9位にMR2(AW11&SW20)(23票)と続き、すべて走り屋系のクルマで、チューニングカーのベースとして大活躍している車両ばかりなのだ。ちなみに、その他の車種は100票以上になり、多岐にわたっている。

第30回東京
モーターショー VS
'94東京
オートサロン
VS プレヴェュー

走り屋の
全開ステージ

3本立て広域マルチ調査決行!

走り、快適、コーディネート、環境、スタイル、マネー、燃費、クルマのイキとチョイスの条件は千差万別イロイロだけど、何が流れるか、どーやっちゃうか、気になる新時代チューンのトレンドをチェッパ。キョーカイのスペシャル・イベント、東京モーターショーに、もう今からワクワク東京オートサロン、そして、スダフリ派も熱い話題のレース・イン。期待も興奮もドッキドキ、アイデアも趣味嗜好も、なんでもアリアリの未来派コンセプトには、本音チューンで速攻だ。オレ達やっぱり「こんなクルマに乗りたい」大特集、本音実況ナマ中継。メーカーも、チューナーも、走り屋も、ただの走り好きも、やっぱり魅力興奮100%、オレ流の究極の1台を目指せ!



PART I

緊急突撃 f「@E男女混合社り屋のヤリ屋が盛り上がりスポット
「走りたいクルマを攻めたい」「走りたいクルマを攻めたい」実録ナマ集計

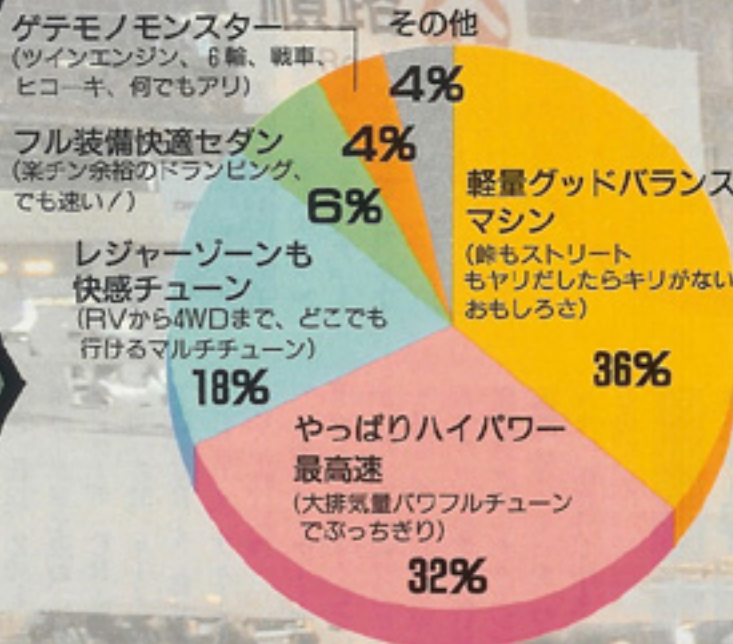
やっぱりノってる走り屋ステージ、自慢派もお目立ちくんも、実は気になる人気度チェック。というわけで、まずはオレ達流のターゲットをアンケート分析。攻め方はいろいろだけど、ベースポテンシャルは要ポイントだ。オツと忘れちゃいけない、ハードボイルドの走り屋だって、やはり気になるギャルの視線。いったいどんなクルマがウケルのか？ シーン別「イケル」クルマにピンポイントだ！

走り屋も攻めまわす！全開ステージで聞へ、乗りたいクルマ人気注目度Check!

★チューナーに聞いた、「ホントにやりたいクルマ」のクラフ

「ハンパはツマンナイ、じっくり作るか、あとは奇抜でウケ狙い!?」

※東京オートサロン'94出展予定チューナー50人に聞く



チューンの魅力はやっぱりパワー、最強パワフルマシンを作りたい、っていうチューナーも多いけど、軽量でバランスに優れたマシンがいろいろ考えも急上昇だ。このバランスってのがポイント。パワー、足まわり、ブレーキ、その他もろもろの釣り合いがとれてないと走りづらいクルマになってしまう。そこをうまくチューンするのがチューナーのウデの見せ所でもあるわけだね。それで軽いクルマなら峠を走るのも一層楽しいし。意外な人気にビックリしたのはRV。プライベートでの遊び用に1台欲しいってところかな？でももちろんパワフルチューンをキメての話。このところ流行りのフル装備マシンだが、実は意外にイマイチ。これはもう、新しいモノをやりたいということの裏返しかもしれない。

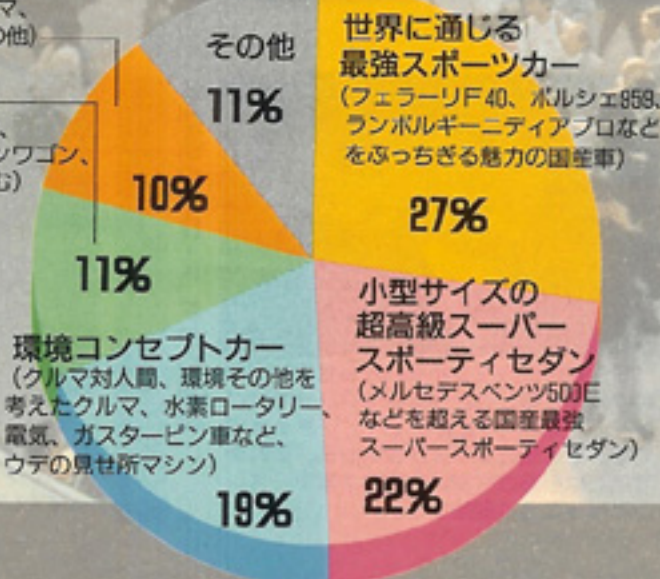
★メーカー関係者に聞いた、「ホントに作りたいたクルマ」のクラフ

「やっぱり乗る楽しさを、生かしたい！」

※第30回東京モーターショーにて、各出展メーカー関係者50人に聞く

ターゲット絞り込み
ハードメカニカルマシン
(狙い目ジャンルを絞り込んだクルマ、スーパーセブン、ラリー仕様車その他)

遊びに使えるピークル
(いろいろな用途に使えるクルマ、ツーリングワゴン、ステーションワゴン、RVワゴンその他、ジープも含む)



「やっぱり」と言っちゃあなんだけど、クルマはやはり楽しくなくっちゃ、と各メーカー人も思ってるのだ。で、ダントツはやはりスーパースポーツカー。国産車で世界のスーパーカーを超えるクルマ(単に動力性能だけじゃないってところがミソ)を皆さん、作りたいたいと思ってるんだね(ウレシイ)。続いて小型サイズの最強スポーツセダンを、という返答が2位。これは、これからのクルマは、走りもユーティリティも、もっともっとオールラウンドに使える、すべての面で満足したい、ってことがポイントになっているのだ。で、小型サイズ、ってところにメリットを出しているコトがポイントだ。たとえば、中身GT-10スペックのプリメーラとか、セルシオと同性能でサイズはカローラといったノリだ。その次はメーカーならではの返答で、コンセプトカー。電気自動車などの環境コンセプトカーや、新メイン・ターゲットになりつつあるRVなどが続く。が、すべてに共通するポイントは、やはり乗って楽しいクルマってこと。当たり前のように、重要ポイントだネ。

その1男のゴ人気編

「乗りたいクルマに
乗せたいクルマ、
やっぱり自分流
チューンが最高さ！」

ドリフト派も賑わう攻め込みステージ。まあ、予想通りと言っちゃあなんだけど、みんなに共通した答が、「チューニングカーです」だったな。

どりのこりの言ったって、走り屋あつてのチューニング、その逆も真なり。だ、こんな時代だからこそ、この答にはなんだか安心したのだ。クルマは何だかんだ言っただけ面白くなくちゃクルマじゃやないもんネ。みんなこれからは頑張ってくれ、だぜい。

現役バリバリ走り屋タンの、乗りたいクルマ、ってのは、夢のクルマ、はあ

