

# 筑波LAPバトル

モンクなし!

# サーキット

「バキーン」とくぐるミッドルックが絶!

エンジンパワー追求型という印象が強いビーレーシングのGT-R。しかし、サスセッティングも、驚くほど良好で、ハーフウェット路面でもグッドバランスだった。エンジンデータは、ブースト圧1.2キロで5000PS



◀フルバランスオーバーホールをはじめ、各所に手が入ったエンジン。パワーは538psにまでスーパUPされている

▼OZフツツラ9J-17+ヨコハマのレーシング250/640-17で、路面をガッチリつかむ



オーバーというモノ。オーバーブースト1.3キロ、8000rpmまで回してみると、「あつ」という間に、裏ストレートエンドで4速・200km/hオーバー。緊張の一瞬だ。弱アンダーのハンドリングは、パワー特性とほど良くバランスされている。適度のロールが荷重移動と合って、ターンインとトラクションを助けてラップタイムに貢献している。車高調整タイプのオリジナルダンパーは、サーキットごとに短時間でセットでき、タイムUPに有利のようだ。強いて挙げれば、ノーマルのままのブレーキに不満が残るところか。何せ、パワーとサスがあまりにも決まっただけで、仕上げの良さに感心してしまった。

(小幡 栄)

■93年6月29日計測 ドライバー：茂木和男 コレなら売った、

3500万円



## ビーレーシングGT-R

ベストLAP=1'02"98 平均速度=116.89km/h

■エンジン&駆動系■オリジナルロム(ノーマル下取り)=1万8000円 ■オリジナルホフフィルター=9500円 ■オリジナルブローオフバブル=2万8000円 ■インジェクター=5万6000円 ■オリジナルステンレスポーツマフラー(出口100φ)=24万円 ■オリジナルパイプ&エキマニホールドセット=26万円 ■オリジナルピロピロシフト=6万8000円 ■足回り■オリジナルサスペンションKIT(フロント14段・リア10段調整オリジナルアンバー付き)=未定 ■ブレーキキャリパーKIT ■インテリア■オリジナルスーパーローポジションシートステー=2万円 ■オリジナル7Pロールバー=未定

フルチューニングが施されたR26 DEET。ベンチテストでは、ブースト圧1.8Kでなんと811ps!



▲7点式のクロスロールバーが、いかにもソレっほい。インジケーター類も、DTM風でカッコいいよね!

## ビーレーシングアニバーサリー

ベストLAP=1'06"33 平均速度=110.99km/h



コレなら売った、  
3300万円

■94年3月23日計測 ドライバー：茂木和男

## ドイツ風味のGT-R

DTM(ドイツツーリングカー選手権)風のルックスに仕上げられたビーレーシングのGT-R。エンジンも、T300という大型タービンをはじめ、内部までかなりチューンされている。で、この日がシェイクダウンだったわけだけど、それでも6秒台のタイム。これからどん詰めて……と、期待しようぜ!

■エンジン&駆動系■オリジナル競速ピストン(87.5/88φセット)=24万円 ■オリジナルチタンコンロッドセット=48万円 ■オリジナルオイルポンプ=24万円 ■オリジナルバルクカウンタークランク=60万円 ■オリジナルカムスプロケットセット=3万円 ■オリジナルハイカム(864/EX70)=各1本8万円 ■バルブスプリング=3万8000円 ■オリジナルメタルヘッドガスケット(0.8/1.0/1.2)=各3万8000円 ■90φステンレススポーツマフラー=24万円 ■オリジナルスペシャルフロントパイプ=8万9000円 ■オリジナルサーキットコンバーター=1万8000円 ■足回り■オリジナルレーシングサスKIT(F14段・R17段)=未定

## +70万円でGT-Rとタメ張る!

ベストLAP=1'07"23

意外に安く  
300万円



■'94年2月2日計測 ドライバー：瀬在仁志

■エンジン&駆動系■コントロールOP-VXロム(ノーマル下取り) VXエアフィルター=1万2500円 ■大容量インジェクターキット(340cc×4)=26万8000円(ノーマル下取り) ■サイレンスVXマフラー(車検対応80φ・出口115φ)=未定 ■ダイレクトシフト=1万8500円 ■足回り■ESTAスペシャルショック(20段減衰調整)=未定(スプリングのみ)=5万8000円 ■ESTAスポーツリンク=22万6000円 ■インテリア■オリジナルメーター=LCDブースト計3万9500円 LCDインジケーションモニター=3万9500円

ROM交換と吸排気系、足回りの軽いチューンでノーマルGT-R並みのタイムを出したことで、S14のポテンシャルの高さを証明することに成功した。マインズ・シルビアの良さは、ノーマルに比べて6500rpm以上で格段に増したパンチ力と、FRならではの

のダイゴ味が味わえる足回りだ。少しテールを滑らせながらコーナーに入っても、急激にグリップを失なうことなく前へ進んでくれる。ピックアップもNA並みにいから、テールの滑りをコントロールするのめたやすいのだ。

## マインズシルビアK's

■エンジン&駆動系■S13.5タービンキット=14万5000円 ■オリジナルマフラー=未定 440cc×4インジェクター=9万5000円 ■大容量プューエルポンプ=6万5000円 ■強化クラッチカバー&ディスク=6万3000円 LSD=8万8000円 ■足回り系■オーリス20段ショック35万5000円 ■オリジナルスプリング=3万6000円 S13.5キャリパーキット(ローター付)=2万7800円 ■エクステリア■Fパシパーエアロ=7万9000円 オドドライブキット=4万8000円

## T1英田で1分51秒出したんだぜ!

走りチューンだけなら  
250万円



ベストLAP=1'09"09  
平均速度=106.56km/h

13・5だ。T1英田サーキットでは、1分51秒20を記録しているから筑波なら1分5秒台は狙えるはずだったのだが、セッティング変更がウラ目に出て、9秒台に終わってしまった。それでも旧型K'sより、2秒以上ラップタイムは短縮されているから、旧型シルビアのオーナーは要チェックだ!



# ツトはこの2台の晴舞台!

サーキットで走ってはじめてGT-Rとスープラの本当のチカラがわかる。チューンドカーを極めた形のひとつがこの2台なのだ!



▲2JZ-GTEに、オリジナルのヘッドガスケットやコンピュータを組み込んだグレコスーパー。結果、500ps以上というパワーを絞り出している



▲バックスキン仕上げのステアリングは36φ。その他バケットシートなど、インテリアはN1仕様らしくレーシーな仕上がりに



▲ホイールは、ポルクレーシングのデイトナ。9JJ17の2ピースに、トランビオNS1をはく



## グレコレーシングスープラ

ベストLAP=1'15"83(ウエット)平均速度=97.09km/h

■94年4月19日計測 ドライバー：小幡 栄

■エンジン&駆動系■グレコスーパーレスポンスマフラー80φ=10万円 オリジナルコンピュータ18万円 T RDクラッチディスク/カバー=試作品 オリジナル4層ラジエター=30万円 ■足回り■車高調整式オリジナルショックアブソーバー/コイルスプリング=

試作品 エンドレスブレーキパッド=フロント2万6000円 リア2万6000円 ■インテリア■ オリジナルバケットシート36φ ステアリングホイール=試作品 コンペティションバケットシート=試作品

コレなら売ったる!

1300万円

「操作系は自然で扱いやすく、ブレーキのタッチもGOOD。しかし、ドライ路面を想定すると、ブレーキ容量の不足が予想され、17インチホイールと大型ローター&キャリパーの投入が待たれるところだ。全体的にドライバビリティも高いので、N1がますますおもしろくなりそうだ!」

(小幡 栄)

▲出口80φという径を持つマフラー。グレコレーシングのオリジナルだ

## ヌレヌレでスリスリっ!? ハイパーチューニングのN1!

N1仕様のグレコレーシングスープラ。徹夜に次ぐ徹夜のセットUPの末、この日がシェイクダウンとなった。が、路面はあいにくのウェット状態。レイン用タイヤが間に合わず、そのままコースイン。

走り出さず驚かされたのが、一気に1・6キロにまで跳ね上がったブースト。「……!?」と、メーターを疑った瞬間、強烈なホイールスピン。3速はおろか、4速でも真っすぐに走らないのだ。

もっともパワフルなのが5000〜7700rpm付近で、ノーマルとは比べモノにならないパワーが出ている。とは言え、シーケンシャルターボの切り替わり感もまったなく、よく仕上げられている。あとは、タイヤがレイン用なら……。

200スポーツなら、シルビア改がハエ〜!

ネダンも車格もお手頃なスポーツというば、シルビア! 貴重なFRってのもあるけど、チューニングベースとしてもポテンシャルはなかなかのもの。ここでは1分5秒のカベに挑む、3台のチューンドをご紹介します。

## ウッドベールシルビアK's

## 再チャレンジも雨…。ワンモアChance!

■94年2月2日計測 ドライバー：茂木和男

ベストLAP=1'08"35  
平均速度=107.71km/h

コレなら売る! 460万円



ウッドベールチューニングのシルビアは、ノーマルの良さをさらに伸ばす方向でなされている。サスストロークをしっかりと生かした上で、固められたダンパーは、ハードなコーナリング、特にタイトターンでは粘り強い。FRの良さが一層際立っている。

多少、クイックにステアリングを切ってもロールは少なく、荷重を残して徐々に切り込んでいくとロールは深まるが、姿勢を崩すことなくクリアする。立ち上がりでパワーをかけていけば、わずかなカウンをキープしながら、気持ち良く前へ押し出していったくれる。コーナーに合わせて、グリップからドリフト、カウナーまで何でもOKのライトチューンだ。(瀬在仁志)

## トリアルS・13・5

旧型に比べ、S14シルビアのパワーは確かに上がっているけど、ボディもひと回り大きくなって、いわゆる「行って来い」状態。そして、トリアルS

れならPS13にS14のタービンや足回りを移植して、両方のオイシイところをかつさらおう!としたのが、トリアルS

■94年3月15日計測 ドライバー：茂木和男