



タイムアップに賭ける強者たち

黒船モンスター 筑波を襲撃!!

イギリス&オーストラリアから5台のマシンがスーパーバトルに参戦

今回の筑波スーパーバトルのもうひとつの目玉といえるのが海外チューナーの参戦だ。国内のチューニングとはまったく異なるアプローチで仕上げられたマシンはタイムアタックの聖地「TSUKUBA」でどんなパフォーマンスを見せたのか?!



今回の筑波スーパーバトルには、海外チューナーの参戦が大きな話題の一つとなっている。国内のチューニングとはまったく異なるアプローチで仕上げられたマシンは、タイムアタックの聖地「TSUKUBA」でどんなパフォーマンスを見せたのか?!

今回の筑波スーパーバトルには、海外チューナーの参戦が大きな話題の一つとなっている。国内のチューニングとはまったく異なるアプローチで仕上げられたマシンは、タイムアタックの聖地「TSUKUBA」でどんなパフォーマンスを見せたのか?!

今回の筑波スーパーバトルには、海外チューナーの参戦が大きな話題の一つとなっている。国内のチューニングとはまったく異なるアプローチで仕上げられたマシンは、タイムアタックの聖地「TSUKUBA」でどんなパフォーマンスを見せたのか?!

今回の筑波スーパーバトルには、海外チューナーの参戦が大きな話題の一つとなっている。国内のチューニングとはまったく異なるアプローチで仕上げられたマシンは、タイムアタックの聖地「TSUKUBA」でどんなパフォーマンスを見せたのか?!

黒船軍団を支えた強力なサポーター

今回イギリスチームが筑波スーパーバトルに遠征するに当たって、そのサポートを行ったのが、TOYO TIRESやブリッツ、HKSをはじめとするさまざまなメーカーだ。イギリスチームにとってはまったく初めてのコースで、しかもテスト期間もごく限られた状況の中で最高のパフォーマンスを発揮することができたのも、こうしたバックアップ体制が取られたお陰といえよう。アタック当日もサポートカーが入り、ここだけは異国のような雰囲気だった。

タイヤはTOYOがサポートカーを導入
イギリスチームが使用したタイヤは、すべてTOYO TIRESで、状況に応じて同じPROXES R888とラジアルのR1Rを使い分けていた

燃料はハイパワー対応のSUNOCOを使用
イギリスのチューニングカーの特徴が、レースガスを基本にセッティングしている点だ。ガソリンは全車SUNOCO製を使用する

当日のバドックは完全サポート体制!!
練習走行から本番までセッティング変更やピットサービスなどを、日本国内のさまざまなメーカーショップがサポートした

- ### 筑波スーパーバトルまでの道のり
- 9月3日 タイムアタックUK第4戦
 - 9月15日 筑波スーパーバトル参戦決定
 - 10月11日 イギリス&オーストラリア出発
 - 11月29日 横浜港発
 - 11月30日 車両移動
 - 12月2日 チームスタッフ来日
 - 12月3日 走行準備開始
 - 12月4日 イギリス組筑波初走行
 - 12月5日 イギリス&オーストラリア組練習
 - 12月6日 筑波スーパーバトル本番
 - 12月9日 イギリス組帰国

Time Attack とは?

英国版のスーパーバトル!
イギリスのタイムアタック・シリーズは、シルバーストーン、フランスハッチ、ドニントンパーク、ノックヒルの各サーキットにおいて年間4戦の転戦スタイルで争われ、そのトータルポイントによってシリーズ優勝が決められる

<http://www.timeattack.co.uk/>

今回の筑波スーパーバトルには、海外チューナーの参戦が大きな話題の一つとなっている。国内のチューニングとはまったく異なるアプローチで仕上げられたマシンは、タイムアタックの聖地「TSUKUBA」でどんなパフォーマンスを見せたのか?!

今回の筑波スーパーバトルには、海外チューナーの参戦が大きな話題の一つとなっている。国内のチューニングとはまったく異なるアプローチで仕上げられたマシンは、タイムアタックの聖地「TSUKUBA」でどんなパフォーマンスを見せたのか?!



エンジンブローという苦難を
乗り越えて見事58秒台達成!!

Time **58.534**

Top Speed **218.138** km/h

ZEN Performance IMPREZA [GC8]

Driver **Philip Glew**

Maxpower **608**ps

Weight **1157**kg

Web: <http://www.zenperformance.co.uk/>



エンジンはEJ22ブロックをベースに、ワイセコの98φピストンにEJ25のクランクとコスワースのコンロッドを組み合わせたスペシャルだ。そして圧巻なのは、GT40Rという巨大なタービンとその取り回し。水平対向という独特のレイアウトからタービンまわりの設計には日本のチューナーも様々な試行錯誤を行っているが、ZENではコアサポートをバツパリと切断し、ラジエーターを前進させることでスペースを確保するというなんとも大胆な手法を採用している。



ZENインプレッサに装着されるのは、インプレッサ用としてはやや控えめな235サイズのR888だ。国内のGC8では255サイズが装着されることも多いだけに、このタイヤでのタイムと考えるとその可能性は底知れない



エンジン制御はAutronic社製のフルコンで行われる。SM4はその最も高性能なバージョンで、ラウンドコントロール機能やミスファイヤンシステム、データロギング機能などを備えるほか、NOSの制御も可能だ



内装は完全にストリッピングされたうえで、F1Aのレシーブションに合わせたカラーリングが組み込まれるが、その中でも目立つのはドライバーの足元にあるフルスロットルペダルだ。これは、競技性の向上には必要がない

そのマシンメイクの方向性は、徹底した軽量化によってGC8ボディの長所を最大限に引き出し、600psオーバーという強力なエンジンによって加速させるというハイパワー4WDのセオリーにならう。EJ22のクランクストローク

を拡大させたエンジンに組み合わされるのは、ギャレットのGT40Rという日本には導入されていない巨大なタービンだ。NOSやレースガスの使用によるベシヤルなセッティングが施されるもの、そこから引き出される600psという強大なパワーは、日本のスバルチューナーにとっても驚異的な数値といえよう。

しかし、そのハイパワーゆえに今回のアタックではトラブルを多く抱えていたのも事実。今回の遠征中で2度エンジンブローに見舞われるなど、かなりリスクなセッティングが行われていた模様だが、それだけ本気のアタックを行っていた証でもある。今回の58秒5というタイムは、まさにそうした努力の結晶でもあり、イギリスチューナーの底力を知らしめる十分な結果といえよう。

イギリス勢の中でも、最も高いポテンシャルを秘めていたのが、ZENパフォーマンスのGC8インプレッサだ。昨シーズンのタイムアタック・シリーズにおいても、4戦中3度の優勝を決めて圧倒的な速さを誇ったZENは、ドライバーにブリッッシュジュニアを起用するだけでなく、総合力でも一歩抜きん出ている印象だ。

底力を知らしめた!!

ZENパフォーマンスが克服した筑波の壁



筑波の主からの攻略を伝授
マシンだけでなく、ドライバーにとっても初めての筑波であったが、山田栄二選手からの貴重なアドバースがライン取りの参考になったようだ

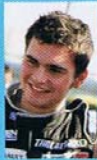


2度に渡る早朝までの修理
本番前のテスト走行はたったの2日間だったのだが、ZENインプレッサはいずれもトラブルが発生し、徹夜続きの作業でようやく復活できた過酷な状況であった

Driver's Voice / フィリップ・グロウ

筑波はトリッキーで、攻めがいのあるコース

「今回の遠征でのさまざまな苦勞を考えると、タイムにはとても満足しています。筑波はとてもトリッキーなコースで、ブレーキを強しながら曲るコーナーが多く、見た目以上に攻め甲斐のあるコースだと感じました。とくに最終コーナーのライン取りは日本のドライバーからのアドバイスが参考になりましたが、もう少しダウンフォースが得られればコーナー立ち上がりから、より積極的にアクセルを開けていくことができたと思います」



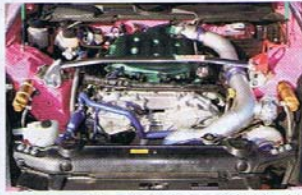
SPECIFICATIONS

EJ22R、ギャレット GT40Rタービン、Twin 38mm/2 エストガード、ワイセコセラミックコート 98φピストン、コスワースコンロッド、EJ25用(79mm)クランク、Kent ZENハイカム、ZEN960ccインジェクター、BOSCHポンプX2、NOS、噴霧式ウォーターインジェクション(50%メタノール配合水使用)、Autronic SM4 CPU、GDBノーマル流用6速PPG 5速ドグ、EXEDYカーボントリプルプレートクラッチ、ZEN強化ドライブシャフト、EXE-TC RS04ダンパー、アライオン調整式スタビ、STOPTECH 4POTキャリパー、Pagidパッド、PROXES R888(F&R-235/40R17)、Rota Force rims(F&R-17X 8.0J)、Dunlopサイドスカート、カーボンエア、etc

タイムアップに賭ける強者たち



タイヤは標準と同じくOYO-TIREのSSのタイヤが装着されている。路面状況に応じてかわるかわるのR1Rに反応するあたりで、ドライバーのテストを行っていた。



HKSヨーロッパによって組み上げられたエンジンに組み合わされるのは、GT3240タービンだ。低速からシッカリとパワーが立ち上がり、610psという数値から想像されるよりも扱いやすい仕様に仕上がっている。

SPECIFICATIONS

VQ35改、HKS GT3240タービン(191cc)エレクトロニクスF-conV Pro, Sumo Power 炭素ピストン、EXEDYカーボンインククラッチ、KAAZ LSD、OHLINE GTダンパー(4way)、アイバックスプリング、CUSCOフロントキックンバーキット、alconキャリパー(F-6POT R:4POT)、PROXES R888 (R:245/40R18 R:275/35R18) Du-luck Double Six(F:16X 8.0J R:18X10.0J)、Du-Luck エアロ、etc



ノーマルの後近いパワーを逃がさないべく、ブレキは前後ともモリソン製。ロータリーは前とモリソン製。ローターは前とモリソン製。



インテリアでは、インパネまわりにわずかにオリジナルの雰囲気を残しながらも、徹底した軽量化が施されている。



Z33初の1分切りも見えるターボ仕様

Time **1.03.529** SUMO POWER FAIRLADY Z [Z33]
 Top Speed **197.802** km/h Driver **Andy Barnes** Maxpower **510** ps Weight **1365** kg
 Web <http://www.sumopower.com/>

SUMOパワーが立ち上がった筑波の壁



トラクション不足でパワーを活かせず当初からリアのトラクション不足が懸念されていたが、今回の限られた時間の中でそれを克服するのは難しかった。

Driver's Voice / アンディー・バーンス

筑波初走行で1分切りの難しさを実感
 「今回1分切りを目標としていましたが、実際に走ってみてそのハードルの高さを実感しました。想像していたよりもストレートが短く、このコースでタイムを出すためには、とくにコーナーから立ち上がりときのリアのトラクションを確保することが課題だと気付きました。」



全体的にアタックの方向に傾け、ブレーキシステムはフロントがロックス10ポット、リアがロックス10ポット。リアにリアサスペンションのモリソン製。ローターは前とモリソン製。



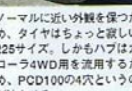
どこから手を入れたのか、TTEのグループAブロックをベースに2.1L化を施したエンジンには、ギャレットのGT35/42というひと際大きなタービンが装着され、600ps近くの大パワーを発揮する。

SPECIFICATIONS

3S-GTE換装、GT3542タービン、GE 鍛造ピストン、PIPER-FENSPORTハイカム、BLITZ 1000ccインジェクター、BLITZ Nur Spec Rマフラー、MoTec M400 Pro、FENSPORT 5速ドグトリプルクラッチ、TRDフロントLSD、CUSCOリアMZ LSD、AST3wayダンパー、Tarox GTキャリパー(F:10POT R:6POT)、PROXES R888(F&R:215/45R17)、RAYS TE37(17X 7.5J-35)、VARIS GTウイング/ボンネット、etc



スベアタイヤが収まるはずのスペースは、セリカGT4用のリアサブフレームを収めるため削除される。燃料タンクも後部シートがあった位置に移動してある。



ノーマルに近い外観を保つため、タイヤはちょっと寂しい225サイズ、しかもハブはカローラ4WD用を流用するため、PCD100の4穴というのが泣かせる。



3Sターボ&4WDシステムを搭載した異色マシン

Time **1.04.967** FEN SPORT CELICA [ZZT231]
 Top Speed **179.611** km/h Driver **Adrian Smith** Maxpower **584** ps Weight **1159** kg
 Web <http://www.fensport.co.uk/>

FENスポーツが闘った筑波の壁



スペシャルエンジンブローからの悪夢。練習走行時の悪態のシフトミスによって、本番エンジンをブローさせてしまったが、アタック当日には何とか復帰できた。

Driver's Voice / エイドリアン・スミス

完全な状態でアタックに期待して！
 「不運なトラブルで、本番エンジンはブローさせてしまいましたが、約半分ほどのパワーしか残っていません。アタック時の仕様でも改善を十分に楽しむことが出来ました。次はよりタイムアタックを重視した仕様につくり直して、チャレンジしたいと思います。」

ターボ化3ターボ あと1分トラクション

派手なルックスが目玉のZ33は、マシンメイクをイギリスのSUMOパワーが、エンジン製作をHKSヨーロッパが、そしてセッティングをドゥーラクが、それぞれ担当する。ここで完成した日英合作マシンだ。
 注目のエンジンだが、日本ではZ33といえはNAチューンが主流で、ターボ化を施す場合はハイコンプレッションのままのポルトオンターボが多い。SUMOではパワーにこだわったターボチューンを搭載、シッカリとブーストを掛けることができる。このエンジンをローコンプレッション各部も強化することで、Z33としては異常な500psオーバーを擁護する。現状ではこのハイパワーにトラクション性能が追い付いていない状態だが、確実に路面に伝えていることができれば、Z33の筑波1分切りも見えてくるはず。

外見はZ33セリカ その中身はGT4セリカ

Z33セリカというおまじこのスーパーバードには似つかわしくないクルマをベースに、誰もが驚きかつ妙に納得させられてしまう異色のチューンドカーを持ち込んだのが、イギリスのトヨタ車チューナー、FENスポーツだ。何とこのセリカ、3Sターボを搭載したうえで、駆動方式を4WDに変更したマシンなのだ。セリカに3S+4WD、ありそうでなかったこんな組み合わせをつくってしまおうセンスには、ちょっと脱帽だ。しかもこれだけの大掛かりなモディファイが行われているにもかかわらず、まったくそんなこととは想像がつかないほど、ノーマルっぽいルックスを保っているあたりもなかなか惜しい演出だ。もちろん、そこに搭載されるエンジンにも、イギリス流のパワーチューンが全開で施されているのはいうまでもない。