

きもちよく、かっこよく、インポートカーならではの美チューニングによるゼロヨン、スプリント・グランプリを開催。新連載、巻頭企画に続く、特集として、afインプチューニング・ワールドを紹介していきたいと思います。今回はイケメン・レーシングドライバー谷口信輝選手にインプレッションをお願いして、第一回afインプ・ゼロヨン・グランプリ、開催です!!

第1回 afインプ・ゼロヨン・グランプリ開催!!

やっぱり輸入車も走ってナンボ!!  
ブッチギリだぜ! 直線番長決定戦

PHOTO●大西靖 田村弥 REPORT●谷口信輝 COPY●高根英幸

- AC SCHNITZER TENSION Street ver.
- HEICO SPORTIV HS7
- A\_R\_T G-Class
- Cruze Smart
- J Factory TT
- EA Tuning 135i
- REVO TECHNIK A4
- DeeMark Golf GTI



スペシャルゲスト  
谷口信輝  
選手!



↑今期スーパーGTでユニケル/パワータイサンボルシェに乗る谷口信輝選手がゲスト。D1やS耐での優勝、筑波レコードホルダーなど、ステージやクルマを選ばないプロドライバー、というわけで今回は直線番長にトライ!



チューンド2リッターターボ対リッターバイクエンジン

4位は本誌には何度も登場しているディーマークのゴルフV GTI。チューニングの熟成ぶりを裏付けるかのように、14秒台を切るかという駿足を見せてくれた。

「低回転からパワーフィールがいいですね。どこからでもスグに加速する感じ。かなりパワーフルだからアクセルコントロールは必要ですけど、それも気難しいことなんてないし。」

と、パワーユニットに関しては高評価。パワーユニットに関しては、と断ったのは、このGTIがサーキット走行をメインのステージにしていることを伝えた途端、谷口選手から鋭い指摘を受けたからだ。

「コーナリング時のABS介入が、ちょっと早過ぎる気がしますね。ターニンでブレーキを残しているとABSが邪魔をする感じがです。」

いわゆるスポーツABSは、ヨー(旋回G)を検知すると作動を抑えてドライバーの操作領域を確保してくれるモノだが、この機能が活かし切れていない、というのである。しかも、その原因についても分析してくれた。

「多分、リアサスのリバウンドストロークが不足気味なんだと思います。ターニンでフロント外側が沈み込んだ時に、内側のリアタイヤが浮き気味になってロックを誘発しているんです。これを解決してやれば、ライバルのインを差す時に有利になると思いますよ。」

対策としてはリアサスのリバウンドストロークを伸ばす(スプリングの自由長やダンパーのストローク、車高を見直す)か、フロントのロール剛性を上げることだと言う。それにしてもゼロヨンの復路でスラロームを数回行なっただけで、ここまでクルマの状態

を把握して、その対策までアドバイスしてくれるとは...さすがGTドライバー、といったところか。

「ホクは真つすく(直線)じゃなく、コーナーが得意なんです」とは試乗の際に幾度も口をついて出るセリフだったが、それは直線だけではクルマのオーナーとは差が出ていくための言い訳ではなく、コーナーを走らせればこれだけのマシン分析ができるという自身の能力のアピールでもあったのだ。

さて、5位に入ったのはJファクトリーのアウトディTだ。

「Tはカッコいいね。置いてあるだけでイイと思います。」

映画「アイロボット」のアウトディR SQにシビれた谷口選手は、その先祖(?)とも言えるTのスタイリングを手放しに評価する。

「いやーこれもジャジャ馬ですね。ホ

イルルスピが激しくって、楽しいクルマです。ブレーキも長く効きますね。」

ただ車高が低過ぎると、19インチホイールを組み合わせて街乗りでの乗り心地を確保しようとしているためか、足回りのセッティングにはやや不満の様子である。

「足が動くワリにパンタッチが早いので、クルマの動きが落ち着かないですね。ロールしてからの反応は速いんですけど、ちょっと勿体ないなあ。」

そして6位には、あのクルマが食い込んだ。ハートネットが作り上げたスパーなスマートである。

「このスマート、スゲーカッコいい。フロントまでワイドフェンダーとしたことで、スマート独特のシフトボデイはさらに強調、前後17インチの引っ張りタイヤによるルックスは、谷口選手の嗜好をジャストミートしたようだ。

だが、ゼロヨンを想定した作りではないため、独特なシステムが思わぬ難点を表面化させることになったのだ。

「スタートが難しい〜」

本来はハンドルのレバーで操作する湿式多板クラッチをペダル操作に改めているため、感触が希薄なだけでなくペダルの実質的なストロークが極端に短いのだ。最初のスタートでエンストしなかったことすら、さすがの音が拳がったほど、通常の発進も難しい。

そもそもバイク用のエンジンゆえ、パワーはあってもトルクがない高回転型であるから、唐突につながることで回転が大きくドロップして失速してしまうこと数回。このクルマだけは何度かスタートをやり直したのであった。

「でも意外といい感じですよ。ちょっと乗りにくいけど、楽しいですね。」

↑バイクのエンジンを搭載するスマートの運転方法をショップの人から聞く谷口選手。誰もが興味津々に覗き込んでいた



リッターバイクエンジンを積んだスーパースマート!  
BEST time:15.212  
6位 Driver谷口選手BEST time:15.612

池杉裕二さん HEARTNET CRUIZE MCC smart fortwo

今回の目玉とも言えるのがこのスマート・フォーツ。スズキGSX-R1000というバイクのエンジンに換装し、ノーマルの61psから3倍近い、175psというハイパワーコンパクトに生まれ変わっている。そのポテンシャルは会場にいる全員が気になるところ。しかし発進時にはコツを要し、なかなか上手くロケットスタートが切れず、惜しまれるタイムとなった



↑トランクから溢れんばかりに搭載されるスズキGSX-R1000のエンジン。リストリクターのように見える吸気ダクトが迫力。しかし車内の熱気もスコイとか