

# Vitz & bB

カッコよく決める!

DRESS UP&LIGHT TUNING GUIDE

# STYLE BOOK

driver

ヤエスメディアムック

定価 940円(税別)

## ちょっと過激なVitz&bBに乗る ドレスアップ&チューンアップ モデルアルバム



☆マフラーほか  
BIGプレゼント



CAR AUDIO  
グレードアップ作戦

【自分でやるドレスアップ】

### パーツ交換・取り付け徹底ガイド

人気マフラー10本装着テスト

SPORTS WHEEL マッチング大図鑑



足まわり実践テスト

＜ストリートでのベストセッティングを探る＞

ドレスアップ&チューンアップPARTSカタログ

# Netz CUP VITZ SERIES

見るだけじゃつまらない。思いきってレースに参加してみませんか？

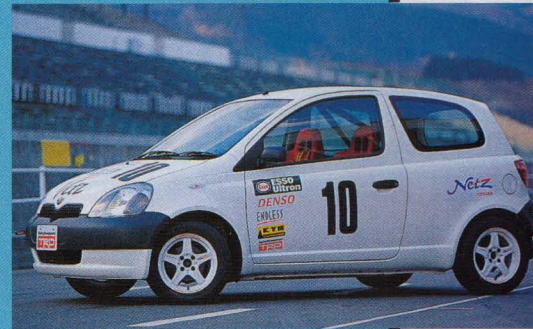
## Vitzワンメイクレースの魅力

text&photo : 鈴木悦夫

ナンバー付きのクルマで争われる新しいカテゴリーとして話題のヴィッツレースがスタートした。ベース車両が安く、低コスト化のために改造範囲やパーツが制限されているので、初心者でも気軽にできるのが魅力。開幕戦から61台が出走、車両の供給が間に合わないほどの驚異的な人気を集めている。

### EXTERIOR/SUSPENSION

エクステリアは基本的にノーマル。前後に装着される赤く塗られたけん引フックが唯一レース車両らしいイメージを与える。エアロパーツは純正部品と純正オプションに限って取り付けが可能だ



●サスペンションは、純正品かT.R.A. (トヨタカーズ・レース・アソシエーション) 認定部品 (TRD製サス) のみ使用可能。コイルスプリングも純正品かT.R.A.認定部品しか使えない。ブレーキパッドは純正品交換タイプなら、どんなタイプでも交換が可能。前後のけん引フックは、サーキット以外では外さなければならない

今年からスタートしたナンバー (自動車登録番号標) 付きのクルマで争われる通称Nゼロレースは、モータースポーツの底辺を拡大、レースの健全な発展を図るという意味を持っている。参戦している人の半分以上がレース初心者というから、Nゼロの登場はレースを身近なものにしたのは確かだ。ヴィッツは、車両の改造範囲をできるだけ抑えて、コストの低減を図っている。また、自走することでマシンの運搬費を節約できるという利点もある。レース用に販売されるヴィッツ TRD-MSBは、ロールオーバーや4点式シートベルトなどが装備されたベース車両で、10モデル (3ドア、ムーンルーフなし) の各グレードから選べる。レースに勝つためなら、パワーステアリングとパワーウィンドーがないBの2人乗車用を選ぶのがベスト。レース

### ENGINE

イコールコンディションを保つためにエンジン関係はノーマル、外観にも差はない。エンジンマウントはT.R.A.認定部品の強化タイプに交換できる。プラグやフィルター類は純正品交換タイプならOK。



●エンジンルームはシンプルだ。フロントタワーバーはT.R.A.認定部品の3点支持タイプ (TRD製) か、それ以外は2点支持のみが装着可能  
●マフラーは純正品のままでもいいが、T.R.A.認定部品のTRD製ハイレスポンスマフラーにのみ交換できる

### ●Vitzワンメイクレース今後の開催予定

- 第4戦 8月5～6日 (土、日) 富士スピードウェイ
- 第5戦 9月9～10日 (土、日) TIサーキット
- 第6戦 9月23～24日 (土、日) 仙台ハイランドレースウェイ
- 第7戦 10月21～22日 (土、日) 鈴鹿サーキット
- 第8戦 未定

### ライセンスはどうすればいいの？

レースに出場するには、普通免許のほかにJAF (日本自動車連盟) が発行するA級ライセンスが必要だ。それには、まずB級ライセンスを取得しなければならない。講習会 (受講料約1万円、2時間程度の講義で試験はない) を受講する、クロースド競技会 (ライセンスなし) を受講する、参加できる) に参加して出場証明を手に入れる、準加盟を除く登録クラブの推薦を受ける、という3つの方法がある。

その後、ラリー、ジムカーナ、サーキットトライアル、ダートトライアルのJAF公認競技会に1回以上参加して出場証明をもらう。そして、国内A級ライセンス講習会 (受講料約2万円、簡単な筆記と実技試験がある。競技会を同時開催する講習会もある) に合格すると、A級ライセンスを手に入れられる。また、JAF登録の公認クラブ、特別団体の推薦でも取得できる。各サーキットが発行するサーキットライセンスも必要だ。

# 皆さん、思いきり レースを 楽しんでいます



谷口 いづみさん  
「富士や筑波でレースの経験があるので、冷静にバトルができました。ヴィッツはスピードが遅いけど、十分に面白いです。これをきっかけにうまくなりたい、速くなりたくと思う人がたくさん参加してくれればいいな。女性に期待しています」



筒井 紀美子さん  
「鈴鹿でシビックレースをやっていた。富士での予選落ちがショック。コースにもクルマにも慣れていなかった……。でも、とても気持ちよく走れました（コンソレーション優勝）。クルマをマイカーローンで買えるところが魅力的かな」



高田 英明さん  
「これが初めてのレースです。マイカーのアルテッツァを売ってヴィッツを買いました。勝敗にこだわらないで、レースを楽しみたいですね。クルマを壊さないように頑張ります。長く続けられる趣味にしたいですね」



内田 真人さん  
「走行会の参加経験はありますが、レースはこれが初体験です。コーナーで頭を入れられるかどうかのギリギリの争いが面白いけど恐いです。このヴィッツは、レースに1年間使ったら、妻の買い物クルマにするつもりです」



松尾 龍宏さん  
「岡山から1人で自走してレースに来ました。前からレースをやりたいだったので、ヴィッツの話聞いてスグに決めました。レースは面白いですね。なるべくコストを抑えるために、これから家までの1100kmは、全部一般道を走って帰ります」



でも、日常の足にも使いたいなら、実用性の面から、5人乗車用やBより上のグレードを選ぶことになるだろう。だが、一度でもレースに出場すれば、クルマのメーカー保証は切れてしまう。さらに、レースに出るためには、各種パーツを組み込む必要がある。車高調整式サス、スポーツシート、マフラー、強化ブッシュ類など、必要なパーツは多い。レースで使ったタイヤは、安全のために公道を走ることはできないので、レース用タイヤとホイールが別に1セット必要になる。ほかにレーシンググスツ、グローブ、シューズ、ヘルメットなど、最低でもトータルで200万円近くの予算は見込んでおきたい。あとは参加費が1大会3万5000円、交通費や宿泊費など、それなりに諸経費がかかる。だが、趣味として気軽にレースを楽しめる環境は整いつつある。思いきってレースをやってみるのもいいだろう。

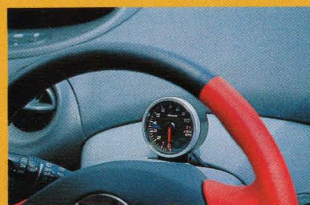


室内でノーマルとは大きく違うのがロールケージの存在だ。これで車体の剛性を高めて、ドライバーを万一のアクシデントから強力にガードする。また内装はほぼノーマルだが、フロアの表面にアンダーコートは施されていない。

## INTERIOR

●ロールケージは2人乗車用と5人乗車用の2タイプがある。上の写真は2人乗車用のロールケージだ

●レースにタコメーターは必需品。レスポンスがよく視認性の高いメーターを選ぶ



●ヴィッツTRD-MSBIは4点式シートベルトが標準装備されるが、シートはノーマルのまま、ホールド性の高いスポーツシートにしよう。保安基準適合品なら交換可能だ



どれくらい必要？  
ヴィッツのレース用車両の改造範囲は、かなり抑えられている。その規定に沿ってTRDが開発したベース車両のヴィッツTRD-MSBIは、トヨタモテリスタインナーショナルを通じて、全国のネットトヨタ店で発売中だ。  
これには、ロールケージ、4点式シートベルト、フロント&リヤけん引フック、フロントスタビライザー、フロントスタビリティブレース、リヤアクスルビームレースなどの最低限のパーツを装備。改造のベースは、ヴィッツの1.6の各グレード（3ドア、ムーンroofなし）から選べる。価格は、各グレードの22万1000円高（2人乗車用、5人乗車用はさらに7000円高。Bの2人乗車用なら10万6000円高。あくまでもベース車両なので、これに車高調サスペンション、スプリング、LSD、スポーツシート、ブレーキパッド、タコメーター、ブッシュ類などの機能向上パーツや強化パーツ類を組み込まなければ、実際にはレースを戦えるクルマにならない。