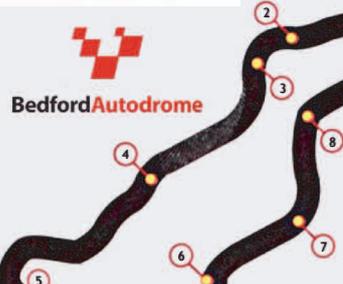
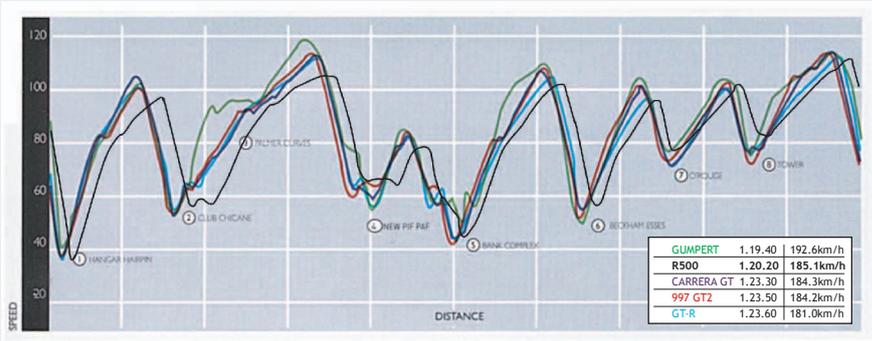


改装後間もない英国ベッドフォードにあるオートドローム（通称：ザ・ウエスト・サーキット）にて、ラップタイム計測が行われた。小型クーペ（シビック、350Z、クリオトロフィー、クリオ197）、GTカー（GT-R）、ライトウェイト（アトム、ブルック、R500）、スーパーカー（アポロS、カレラGT、997GT2）の計11台が、1.8kmの高速テクニカルコースにチャレンジした。



**CAR LAP TIME PEAK**

Gumpert Apollo S	1.19.40	192.6
Caterham R500	1.20.20	185.1
Ariel Atom 3	1.21.50	181.8
Brooke Double R	1.22.50	181.1
Porsche Carrera GT	1.23.30	184.3
Porsche 997 GT2	1.23.50	184.2
Nissan GT-R	1.23.60	181.0
Mitsubishi Evo X SST	1.29.30	158.9
Nissan 350Z	1.30.00	162.2
Subaru Impreza WRX STI	1.30.20	165.4
Honda Civic Type-R (JDM)	1.31.00	161.6
Ford Focus ST	1.33.60	154.4
Renault Megane dCi 175	1.33.80	149.9
Renault Clio Trophy	1.34.00	154.4
Renault Clio 197 Cup	1.34.20	154.4

R500の走行を終えたとき、その驚きを隠せませんでした。信じられないほど速く、いたる所で限界がそれ以上の状態にいるような感覚に襲われます。ストレートの加速時でさえそうなのです。車体後部は常に挙動を示しますが、コーナーの飛び込みでのアクセル操作やステアリング操作に素早く反応し、車体は思い通りの正しいライン取りが可能です。1分20秒2のベストラップは他のライトウェイトやスーパーカーにとって手強い水準となりました。ブレーキは他車と比較してバランスが取れているとは言いがたく、吸気音は恐ろしく煩く、インダクションは小さなスポンジが取り付けられてあります。

ECUスペシャリストのECUTEKから貸し出された日産GT-Rは、俊敏性を無視した1800kgもの車体を振り回すために473bhpにチューニングされていました。しかし、1周目を終わると太いブリヂストンのタイヤがその重い車体を支え、外気温が25にもかわらず全てのコーナーに4本の長いブラックラインを残すことになったのです。

GT-Rは運転するには決して重い車ではありません。ステアリング操縦性はよく、デュアルクラッチが軽い指先のパドルシフトを提供します。必要なのは正確にそれを誘導することです。本当に車量を感じさせるのは、オーバースピードでコーナーに侵入したときテールが流れ横向きの姿勢になったときです。後部タイヤはすぐに熱くなり、四輪駆動で前方に引っ張り続ける間、素早い適度なステアリング操作を何度となく必要とします。1分23秒6のベストラップはポルシェから遅れることわずか0.1秒です。少なくとも、350Zの二倍以上の価格は高いと言わざるを得ません。

（英国車雑誌「EVO」2008年7月号より抜粋）

