Battle in WEST JAPAN

TIサーキット

いっぱい応援ありがとう!! 大変だったけど楽しい全国ツアーでした

塚田代表　タカミっちゃん

5連勝+2位!! オーテックツカダのチャレンジ全国ツアー、完結

準優勝!!

ATTKD's　タカミっちゃん

ベストタイム: 1分37秒635

サンデーレーサーの店長(愛称⬇タカミっちゃん)のドライブで、全国のOPT2トロフィーに挑戦してきたオーテックツカダ。途中、多くの仕様変更をしながら、さらにこの1年間もマシンを煮詰めてきた。また、慣れないコースに悩みながら、地元のショップ&サンデーレーサーとふれあってきたタカみっちゃんは、ひとまわり立派な店長へと成長したもようだ(?!)。密かに6連勝も狙ってきたみたいだけど、今回はトライアルのGT-RとワダQの組み合わせに完敗、でも破れて悔いなし"の好バトルが思い出に残ったそうだよ。

優勝!!

トライアル33GT-R (BCNR33)

ドライバー：ワダQ

ベストタイム: 1分35秒631

■TUNING SPEC■
RB26改2.8ℓ(700ps)　T51R・KAI・BB　最大ブースト圧1.5kg/㎠　HKS・V-camキット(IN/EX:272度)/FコンVプロ/6速ミッション/EVC-Pro MoTeCダッシュロガーシステム　インフィニティ用シングルスロットル　クァンタム・トライアルバージョン車高調　エンドレスブレーキキャリパー　アドバンA048(F/R　265/35-18)　ほか

SHOP 激戦!! 過給器 CLASS

オーテックツカダの6連覇を阻んだ本気のトライアルGT-R&ワダQの関西黄金コンビ!!

「最近は、記録狙い的なことしてなかったんやけど、今年は直球勝負の年にしようと思うとるねん。だから今回もRを持ち込んで、徹底的にリメイクしてきたんよ。このクルマ、まだまだ速うなりそうなんでな、今年のトライアルに期待したってくださいね!!(代表、マッキー牧原)」

エンジンや各部の温度はもちろん、サスペンションストロークやアクセル開度、ブレーキングまでデータ化して、走りを解析。カンだけに頼らずデータに基づいたセッティングで確実な速さを手にしている。

決勝時にははずしてしまったけれど、アンダーパネルを用意して、床下の空力に関しても本格的にテストしているようす。今回用意したフラットパネルは、走行風を駆動系に導なかったため各部の油温を安定させられなかったそうだ。

今年のトライアルは攻めのチューンでいくでぇ〜!!

オーテックツカダの6連覇を断固阻止すべく、本気でマシンを仕上げてきたというのがトライアル。デモカーのBNR33は今回に向けて仕様変更がなされ、新しい試みも盛り込まれている。

たとえば、エンジン。HKSの2・8ℓキットに組み合わされたヘッドには、可変バルタイシステムのVカムが組み合わされ、チューンドRB26の弱点といわれていた低回転のもたつきを克服。

また、まだテスト段階ということで決勝時にははずしてしまったんだけど、フロアにアンダーカバーを製作し、フラットボトム化にも挑戦。結果は悪くなかったんだけど、走行風が流れなくなるミッション&デフ周辺が過熱してしまったため、今後は必要な部分にエアを流せるよう形状を変更し、エアロパーツの最後の聖域ともいわれるアンダーフロアのチューニングを解析していきたいそうだ。

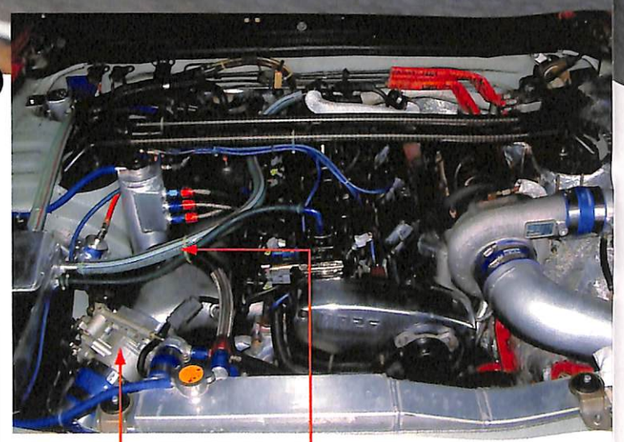
そしてインパネには、トライアルではおなじみのダッシュロガーを装備し、走行データを完全にロギングしていたぞ。

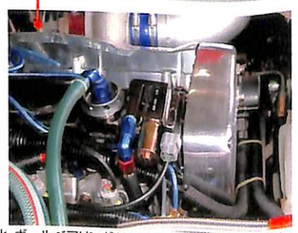
ドライバーはご存じお笑いプロドライバー(関西風味!?)のワダQ。OPT2トロフィーのショップクラスは特別ルールがないかぎり、プロもOKというところをついて、オーテックツカダ6連覇絶対阻止の構えを見せた。

その結果は、なんとTIサーキットのコースレコードに迫る1分35秒631(予選)と2位のタカミっちゃんに2秒のアドバンテージを発揮した。

決勝レースでは、走りかたを変えて挑んだタカミっちゃんRが、ワダQの一瞬のミスをついて一時は順位を入れ換えたものの、すぐに順位を挽回しみごとトップでのゴールを果たした。

ブレーキキャリパーはエンドレス製。また、キャリパーに導風することで、フェードを防いでいるのがわかるかな。こまかなことの積み重ねで、安定した速さも狙っているんだ。





排気量アップ、可変バルタイ化、ボールベアリングターピン、シングルスロットルなど、考えられるかぎりのチューニングを施したRB26。特に、新しくデリバリーが開始されたVカムの効果はバツグンで、シフトアップ時の回転数ドロップももう恐くなくなったとのこと。年内にTIサーキットのレコードを更新する可能性も高そう。

ワダQ&タカみっちゃんのTIサーキット ココがポイント!!

「TIサーキット攻略のポイントはバックストレート〜最終コーナーまでのインフィールド。特に8番コーナーは2WDはアクセル全開、4WDはこらえてバーシャルと乗りかた、ラインがちがってくるから注意してね。続いて登りセクションのコーナーはフロントに荷重がかかりすぎ、リヤサスが動いてくれないんで挙動がみだれがちだ。最終コーナー手前の12番コーナーは、減速のしすぎでタイムロスする場合が多いよ(ワダQ)」

「チョンブレで入る2番コーナーから6番コーナーまでの区間は踏みっきり。バックストレートで6速フケ切りの250km/hがウチのマシンのトップスピードだ。あまりに速いもんで、その後のインフィールドではスピード感を失ってブレーキミスを起こしそう。また、インフィールドは4WD泣かせで、ガマンして侵入してクリップをうまく取ることに徹したほうがよさそうだ。ワダQさんの言うとおり、12番コーナーは軽いブレーキングだけにして最終コーナーのスピードをのせなくちゃタイムを出せなそうだね(タカミっちゃん)」