タイムねらいやったら軽さは絶対条件やね!

フィーリング的には一長一短なんだけど・・・・

純正ホイールと軽量ホイールにおなじタイヤを履き替えてサーキットでラップタイムアタック

軽量ホイールの効果

パフォーマンステスト11発目!!

キミはホイールを選ぶときに、なにを基準に選んでいる? デザイン? 値段? カラー? 重量? 今回はそのホイールの重量に関係するテストをしてみようってことなんだ。

で、みんなバネ下重量って言葉を聞いたことあるかな? サスペンションやタイヤ&ホイールなどの部分の重さのことなんだけど、これが重いのと軽いのとでは、クルマの運動性能がずいぶん変わってくるってハナシなんだ。

軽いほうがサスペンションの動きがよくなって、タイヤの路面追従性があがるために、より速く走れるということなんだけど、実際に比較してみないとなかなか実感できないよね。

そこで、重たい純正のホイールと、軽量ワンピースホイールで比較テスト。テスト車両は2台。パワー、重量ともあるセリカと、軽量でアンダーパワーなヴィッツを用意。それぞれ、おなじタイヤを使って、純粋にホイール交換のみで比較してみることに。

数字的な比較はそれぞれの重量とサーキットのラップタイム。それだけじゃわからないフィーリング的な部分を、ドライバーインプレッションにまとめてみたよ。

結果的には、やっぱり軽いほうがラップタイムは勝っていた。しかし、フィーリング的には、軽さが絶対的正義というわけではなさそうなんだ! また、ドライバーのレベルによっても重たいほうがいい部分も見つかった。

そのあたりは、まさに、自分に合った自分なりのホイール選択ということができそう。

というわけで、純正vs軽量ホイールバトルの結果やいかに。ドライバーはトライアルのマッキー牧原さんと、トライアルからヴィッツカップに参戦している松村幸憲くんで、いざ勝負。

TEST PARTS
RAYS VOLK RACING CE28N
サイズ：5.0J-14インチ～10.5J-19インチ
※14～16インチの4穴は8本スポーク、15～19インチの5穴（いちぶ4穴も）は10本スポーク（35サイズで各種オフセットあり）
カラー：ブロンズアルマイト／ゴールド／チタニウムシルバー（特注カラーは3000円アップ）
価格：3万1500円～7万4550円（1本）
問レイズ ☎06-6747-1103

TEST PARTS
RAYS VOLK RACING TE37
サイズ：5.0J-13インチ～10.5J-19インチ
（33サイズで各種オフセットあり）
カラー：ブロンズ（アルマイト）／ホワイト（特注カラーは3000円アップ）
価格：3万450円～8万850円（1本）
問レイズ ☎06-6747-1103

タイヤ＋ホイール重量比較

CE28N：10.0kg

純正（スチール）：13.5kg

ヴィッツ用 1本あたり3.5kgの差（4本合計で14kgの差）

TE37：15.0kg

純正（アルミ）：18.0kg

セリカ用 1本あたり3kgの差（4本合計で12kgの差）

軽量ホイールを履いただけで、サーキットのラップタイムがよくなるってホント? たしかにサーキット走行をねらったホイールは、超軽量なんてのがウリになっている。ということはホイールの軽量化は何らかのメリットがあるってこと、だよね。では、重いモノと軽いモノ、履き替えることで具体的にどんなちがいがあるのか、実際に履き替えてタイムアタックしてみよう!

撮影：山下和宏

徹底比較 PARTS&TUNE パフォーマンステスト

20連発!!

ヴィッツでCHECK by松村選手

非力なクルマほど軽いホイールでキビキビ感が出せる!

純正ベストラップタイム 1分47秒862
軽量ベストラップタイム 1分47秒319

サンプル車両 トライアルヴィッツFK
純正vsTE37バネ下重量差：14kg

カップカーは810kgという最低重量が決められていて、コイツは811kgに調整されているほどシビアな車重コントロールがされている。エンジンは完全にノーマルで、パワーが75psしかないために、ちょっとした軽量化も大きく効いてくるよ。

ヴィッツクラスの鉄ちんホイールは小さいぶんそれほど重たくなかったりする。それでも、レイズ最軽量を誇るCE28Nホイールと比較すると1本当たり3.5kg軽いというのはオドロキ。CE28Nのバリエーションとは、ハイオフセット・ビッグキャリパー対応のCE28NFというのがあるよ。

重いのは、まったりしてる・・・。ストレートもぜんぜん伸びないし、荷重移動もがんばってブレーキングしないとダメ。振り返しも大きいし・・・。いや、はじめに軽いのに乗って、次に重たいのに乗ったからいちゃいましたよ。

悪い部分が目立っちゃいましたよ。

さらに比較していくと、コーナー進入では、やっぱり軽いほうが速い。重たいほうは安定していて、クルマが進んでいないぶんアクセル全開にできるから、なんとなく速く走っているような気になっちゃうけどね。

さらに重いほうはテールがゆっくり出てくるから、コントロールしやすくて運転がうまくなったような気がしちゃう瞬間があるのに驚き。でも、エンジン回転を落としてしまうと、立ち上がりが鈍く速度が乗っていかなくて、スピードにトレードスピードに大きく影響しているね。

ただし、重いのも悪いばかりじゃなくて、路面の起伏に対してはダルなのが安定につながることがあったり、鈴鹿サーキットの130Rのような高速コーナーは安定していけるから初心者にはいい面もあるかも。

また、コントロールしやすい面から雨の日の走行では、軽いホイールより速く走れるケースもあると思う。

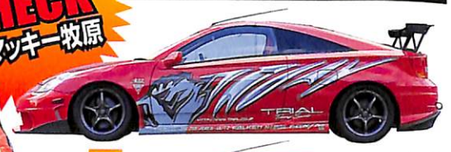
基本的には、パワーのないクルマほどホイールの重さでタイム差は広がっていくでしょうね。

速いクルマを作るならより軽いホイールでセッティングするのがええよ

セリカでCHECK by マッキー牧原

純正ベストラップタイム 1分33秒189
軽量ベストラップタイム 1分32秒415

サンプル車両 トライアルセリカ
純正vsTE37バネ下重量差：12kg



一世を風靡したTE37ホイール。軽量ホイールの代名詞的存在で、現在ではコンパクトカー用、4WD（6穴）、ポルシェ専用、マグネシウムなどバリエーションも豊富。今回比較した純正ホイールもおなじアルミ製なのに・・・・しかもスポークが1本少ないのに、TE37のほうが圧倒的に軽いんだ。

なんだか、重たいホイールはスプリングレートを3kgぐらい落としたかんじってゆうたらええのか、クイックさがなくなって緩慢な動きになるなぁ。

ボディとタイヤの動きがワンテンポずれてくるっちゅうのかな。

動きがダルなぶんコントロールしやすいから、重いほうが速い気がすんねん。ほんまは遅いんやけど。

軽いほうは実際に速くなるぶん、走行ラインがシビアになるけど、軽快な動きを活かして、それに乗せていけば確実にタイムは出るんよ。

だから、より軽いホイールでセットアップしていけば、タイムの出るクルマができるっちゅうわけやな。

重いホイールでドラテクを覚えていって、ある程度うまくなったら軽量ホイールにするなんていうレベルアップの方法はいいかもしれんな。

トライフォースエアロのバージョンⅡを装着（7万5600円）。リップ部分のカーボンのカバーはいまのところ価格未定。排気量が2ℓになる3ZZチューンエンジンに、ブリッツのコンプレッサーを装着し280psをたたき出すトライアルセリカ。ガルウイングも自慢だ。

取材協力：トライアル ☎072-369-3539