

# トライアル

JZA70スープラで  
タイヤのグリップ差による  
違いを試す!

## (実験メニュー)

ストリートラジアル  
P-ZERO (225/50-16)  
セミレーシング  
RE610S (225/50-16)

## (結果)

P-ZERO	9秒311
0-200m	9秒592
0-400m	
RE610S	
0-200m	8秒568
0-400m	12秒335



「やっぱり、このスープラにはRE610SがBESTだね。」

## 『2種類のタイヤでゼロヨンタイムはどう変わるのか?』

1993.9 OP2  
「キュキキイ」とホイールスピンさせてスタートしていくゼロヨンマシン達。よくゼロヨン会場で目にする光景だ。ハテほど“スケー速そ”に思えてしまうけど、実際、400m先に早く到達することを考えみると、あまり効率のいいことではなさそうだ。

ゼロヨンといえば「パワー競争だ!」っていう気になってしまふか、ライバルに車を考えてみる必要がある。ここではタイヤのグリップによる加速の違いを比べてみたぞ。

タイヤのグリップによる違いを試すテストは大阪のトライアルにお願いした。

テストに用意された車はスープラ2・5ツインターボRをベースに400万円ほどかけてチューニングしたマシンだ。

この車は、特にゼロヨン仕様というわけではなく、ゼロヨン会場にもサーキットにもこのま

まの仕様で現れている。オールマイティなストリートチューンだ。

具体的なチューニングに付いては58ページを見ればわかるけど直接パワーアップにつながっているチューニングは、タービン交換だ。RHC7のシングルに換装、最大フーストー・5kg/mmで推定500psを絞り出している。

さて、本日の主人公であるタイヤだが、標準的な225/50-16を前後に装着している。

今回はタイヤをいつも履いているストリートタイヤのP-ZEROと、セミレーシングタイヤのRE610Sでグリップによる差をチェックするわけだが、

## P-ZEROで 全開発進!



ボテンザRE610Sでスタートダッシュ。

少しでもタイムのつまるパーツをチョイスするのが、ゼロヨンで勝利をあらめ第一步だ。



タイヤを交換して少し機動でチャレンジだ。さて結果は?

見ても違いがわかる。少し白煙をあげながらホイールスピンしてはいるけど、スピンしながらもタイヤが路面をしつかれて走っているように感じる。さらにドライバーの「納得いかない」という意見で、エア圧を2・6kg/mmから2・0kg/mmへ落として再チャレンジ。記録は12秒335だ。

グリップによる差は、1秒257ものタイム短縮という形で現れたことになる。

いかにゼロヨンタイムにタイヤのグリップ性能が影響するかの当たりにすることができる結果だと思うけど、タイヤ自体の性能以外にも駆動輪のホイールアライメントでも、グリップ性能は左右されるという。

後輪駆動車では発進加速時、リヤが沈み込み、キャンバーがネガティブになることを見越して、ポジティブキャンバーをつけておけば、テールがスクォートしたときに、タイヤが路面に対して垂直に接するというわけだ。FF車などはこの逆になるのかも。

どんなにエンジンをパワーアップしても、その出力を路面に伝えるタイヤのキャビンティを超えてしまっていたのでは、余ったパワーがタイヤスマートとなってしまうだけなのだ。

ストリートでは、スタートダッシュの苦しいFF車でゼロヨンしている読者に、特に要チューニングの人が多いんじゃないかな?

ぜひ、実験してみて。

## RE610Sで スタート!



2速ではホイールスピンしきばなし、2速へシフトしてもおさまらない。テールを左右に振りながら加速していく。ステアリング修正とアクセルワークがいそがしそうだ。

2本走って13秒592がベストだった。

1速ではホイールスピンしきばなし、2速へシフトしてもおさまらない。テールを左右に振りながら加速していく。ステア

リング修正とアクセルワークがいそがしそうだ。

結果からいうどきなりの12

まずはP-ZEROで軽くタイヤを温めてからスタートライントをミートさせると、激しいホイールスピンを残してスタートしていく。

すぐにジャッキアップしてタイヤをRE610Sに交換。最初と同じように少しタイヤを温めてから再度アタックだ。

結果からいうどきなりの12

ぜひ、実験してみて。

ぜひ、実験してみて。