

# サーキット重視かトータルバランスか まずは狙いをしっかりと定めること

5/60R14(フロントは標準)というタイヤサイズも興味深い。リアサスはコーナードガチツと路面をホールドし、旋回が始まったその瞬間からパワーオンを可能にしてみた。リアはまったく遊ぶことなく、ラインをピタッとトレースしてくれる。

T1向けに高レートのスプリングを装備したRSアイザワは、タイトターンを重視したアライメント設定のためかパンプステアが大きく、高速ターンでの進入で姿勢が崩れやすかった。ブレーキングと同時にハンドルを切っていくとリアが予想以上に流れてしまつてロスが大きく、本来持っているはずのポテンシャルをフルに発揮できなかったのが残念。HKS関西の場合はリアの滑りがタイトタ

ーンでピタリとマッチし、インフィールドではタックイン99に続く扱いやすさを見せた。ただブレーキがフェードしやすくコントロール性にも難があったので、その扱いやすさがタイムにははつきりと出なかった。ストレートの伸びの良さが、ブレーキングで相殺されてしまったのである。

また、HKS関西は唯一15インチ50タイヤを装着していた。前後195、前後205、前195後205と比較テストしてみたが、リアのみ205という設定ではタイヤが温まっていけない状態でも荷重をかけた時の踏ん張りがあり、トラクションもしっかりと出ている。このパワユニットには、むしろ前後195よりも合っていたようだ。もう数周あれ

ばRSアイザワのタイムに肉薄していたはずである。14インチ前後異形サイズが主流の中にあつて、これも興味深いトライだ。

トライアルはここのT1で徹底テストを続けているだけに、扱いやすく粘り強いのが印象的だった。テスト車はサーキット専用スペックとでもいべき仕様だが、豊富なセッティングデータを蓄積しているだけに、間もなく発表されるといふオリジナル・サスキットの出来が楽しみである。

サーキット走行に的を絞ればパワフルさやハードなサスも重要なポイントになるだろうが、タイトターンやコーナりの数が多いケースでは、その差はさほど大きくは出ない。それに足を固めれば固めるほど、乗り心地は犠牲になる。一般ユースを含めて考えた場合、突出した性能を与えることはロードスターにはむしろデメリットだ。そんな中、タックイン99の足が通常のワインディングからサーキットまでこなし、しかも乗り心地を犠牲にしていないのは極めてあげたい。もう少しパワーがあれば、RSアイザワのタイムをマークするぐらいの潜在能力はある。



①トライアルの看板娘のアイちゃん。ビートを売ってロードスターに買い換えたってんだから、エライよ!  
②育中はHKSの向井サン。滞在選手の試乗フィールを細かく聞き出しているのはサスガ。  
③デイスサイズのセッティング風景。ドライバーはこのクルマのオーナーでもある斎藤選手。  
④最速決定戦のレギュレーションは日光最速バトルと同じ。触媒を装着して、タイヤは市販ラジアルに限る。それ以外はチューニング無制限。アタック前日には、自由参加のセッティング走行日も設けた。

ロードスターはトータル性能が命だ。パワーアップを図るなら、サスにも気を配ることを絶対に忘れちゃいけない。サスが決まればタイムは稼げる。ロードスターはそれだけ高いポテンシャルを秘めているのだ。うまくセッティングアップすれば、ワインディングからサーキットまで、全てを高い次元でこなすことが可能だろう。

(瀬江正志)

## トライアル



シートはレカロSP-Gで4点式ハーネスはパイロテクト。ロールバーはマツダスピードの6点式が付いている。

## HKS関西



シートは同じレカロSP-Gで4点式ハーネスはサベルト。ロールバーはオリジナルのアルミパイプ仕上げ4点式。

## RSアイザワ



シートはプロショップニックイ製で5点式ハーネスはサベルト。ロールバーはT-HOUSEのキャメルバーだ。

## タックイン99



シートはマツダスピード製フルバケット。ロールバーはオリジナルの「ルーファ」。斜めのステーを外している。

## デイスサイズ



シートはブリッドのベイス・ロードスター。ロールバーはオリジナルのステンレス。インターコムが面白い。

## 会員じゃなきゃT1は走れないって? と〜んでもない。西日本のみんな、いまT1に注目すべし、だぞ。



豪華で超本格派のT1サーキット。会員じゃなきゃ走れないと思ってる人が多いけど、実はそうじゃない。2周¥1,000という体験走行(ベースカー先導、ヘル

メット&グローブ不要)だってあるし、AIDA RACING CLUBに入会すれば(初年度費用は計¥51,500)、30分わずか¥5,150でJAF規定の競技車両を存分にドライブできる。ロードスターレースも人気だし、T1はモータースポーツに気軽に参加できるサーキットなんだぞ。■T1サーキット・英田/岡山県英田郡英田町滝宮1210 ☎08687-4-3311

## ■サスペンション

	ハンパリング (サーキット)	ハンパリング (ワインディング)	スタビリティ	トラクション	回頭性	乗り心地 (アッパー・ローバーの組み合わせ)	乗り心地	扱いやすさ	合計ポイント	ブレーキ	(タイヤ)
タックイン99	4.5	5	5	5	4.5	4.5	4.5	38	4	フォーミュラW-1 ②185/60R14③205/60R14	
プラスONEアキ	4	4.5	4	4	4.5	4.5	4.5	34.5	4	グローバ ①③185/60R14	
トライアル	4.5	4.5	4	3.5	3.5	4.5	3.5	32	4.5	グローバ ①185/60R14②195/60R14	
HKS関西	4	4	4	4	3.5	4	4	31.5	3	グローバ ①③195/50R15他	
RSアイザワ	4	4	4.5	4.5	4	4	3	31.5	4	フォーミュラW-1 ②185/60R14③195/60R14	
デイスサイズ	3	3	3	3	3	3	3	24	3	RE710 ①185/60R14②195/60R14	

サスペンション設定は、サーキット重視か一般道ユースかで、仕様が大きく異なっていた。興味深いのはサーキット重視の場合のスプリングレートで、タックイン、トライアル、RSアイザワともにほぼ同じレートを選んだのが面白い。いわゆるT1仕様か。