

広くて  
気持ちがいね!

OPT  
新走り屋  
チャレンジ  
SPECIAL

# せーぜー めー番!



多数の90度コーナーが  
攻め込みのポイントだ!

走り屋VS  
ターザン山田

サーキット別

## ベストラップ タイム★バウト

OPTシルビアbyターザン山田  
ベストラップ: **2分35秒71**  
(コース状況: ドライ)



OPTスーブラbyターザン山田  
ベストラップ: **2分32秒35**  
(コース状況: ドライ)

**第14回** 十勝インターナショナル  
スピードウェイ  
PRODUCE: プロジェクト4  
MACHINE MAKE: GTO  
☎044-856-5900



フルコースで5100mもある  
十勝インターナショナルスピー  
ドウェイ。この季節は気候もい  
いし攻めるにはちょうどいいな。

いかにも北海道な、どてかいスケールのサーキット! 大パワー車ほどタイムは稼げるが、小排気量車でも乗り方次第で面白みワクワク! コースもキレイだから、愉快爽快に走り込めるゾ!!

**シルビアはモアパワー! スーブラは油温対策が必要か!?**

帯広の雄大な大地のなかにある、1周5.1kmの十勝インターナショナルスピードウェイ。高低差も少なく、ほとんどフラットに近いサーキットだ。この時期の気候の良さだけでなく、走っていても本当に気持ちの良いコースだネ。

コースレイアウトは直角コーナーが多くストレートも長いので、トップスピードもかなり伸びる。走ってみての印象は、シルビアではややパワー不足を感じたナ。ブリスト庄をもう少し上げてトップスピードを稼いだかったネ。こういったコースだから、エンジン特性も下を犠牲にしてもいいから、高回転域を良くしたほうがいいだろう。

サスペンションでは、フロントのspringsをメインズの4・7kgに変更し、フロントのロール剛性が上がりコントロールしやすくなった。今回は横Gを一定に保つコーナーが多いため、フロントのショックを硬めに、リヤのショックをやや硬めにセットすることで直角コーナーに対処した。

ブレーキはプロテイクスの304のタイプIIIというヤツに交換。これは効きが良く、効きの立ち上

がリスピードも速い。連続走行させると熱が溜まってくるにしたがい、だんだん効きが甘くなって初期の効きをキープできなくなってきたが、極端に落ち込むことはなく、コンスタントに走らせることができた。

また、タイヤはおなじみのファルケンGRβRSチューン。今回も前後とも215/60-15での走行だったが、こういった高速コースでは、50サイズのほうが横剛性のあるぶんいいような気がしていた。が、実際は、もともとコントロール性の良いファルケンGRβだから、それでも十分速く走らせることができた。

一方、スーブラは今までテストを重ねてきたサスペンションだけにまったく問題なく、高速コーナーでも踏んでいけるし、トラクションもうまくかかる(430ページのOPTスーブラページを参照してね)。アンダーが出てパワーでオーバーにもっていか、もう言うことはないネ。

ただ、今回はなんだか油温が特

にキツく、すぐに140℃に達してしまい、その熱ダレでアクセルに対するビクアップが悪かった。まあ、スーブラのパワーを十分に使い切ることができなくてとて残念だったナ。もし、調子が良かったら、この足から見ても、20秒台に入ってもおかしくなかったぜ!