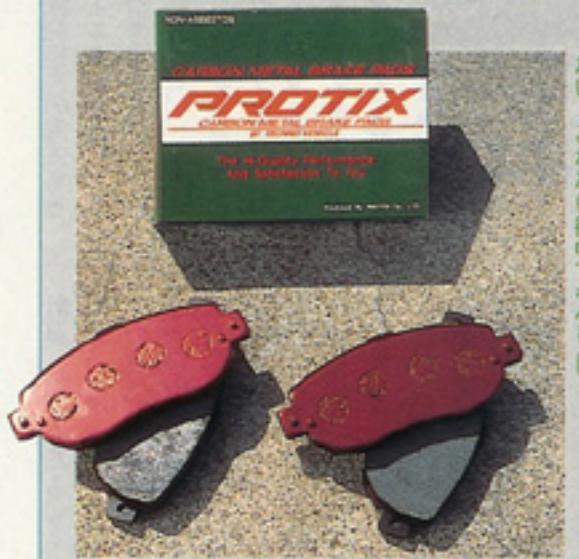


エタニティ宮川の今月のゲット その1

プロテックス タイプ303
価格 フロント用 3万円
リヤ用 2万8000円



タイプ303はサーキットユースのタイプ304の材質に手を加え、鳴きを抑えたタイプ。低溫から高温までバッヂ効いて、しかもキーキーがない。これなら街中でもグッド。



これはプロテックスから売り出されたシフトノブ。OPT-SIのモードのインパネと組み合っている。カラーラインアップも豊富で、やうりんと赤もあるのだ。これは迷わず「買いたい」だ。



対温度性能も高い。サーキット走行後でローター温度は442度。これでもフェードすることなく、バッヂ効いている。

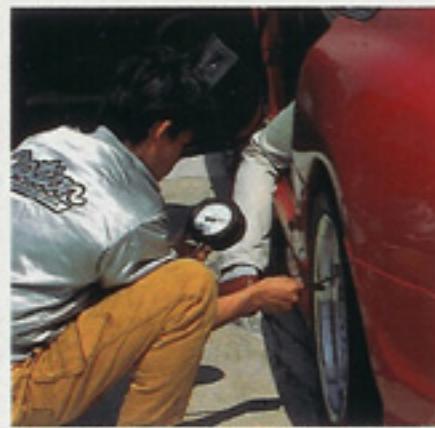
**新素材採用/
ストッピング性能はバッヂだ**

足まわりのテストにあたって、ブレーキパッドも変更してみた。以前からご指定していたプロテックスから、ストリート用のハイストッピングパワー版であるタイプ303がリリースされた。こりや放つておく手はないってワケでさつそくサーキットテストを使ってみた。完全なレース仕様とも言える、タイプ304には劣るもの(今まで使っていたヤツね)、ノンアスベストとしては、かなり高いレベルの制動力を発揮。熱ダレにも強く、またハードな走行後でもフレーキが鳴くことがない。やっぱキーキー言わないパッドはいいね。

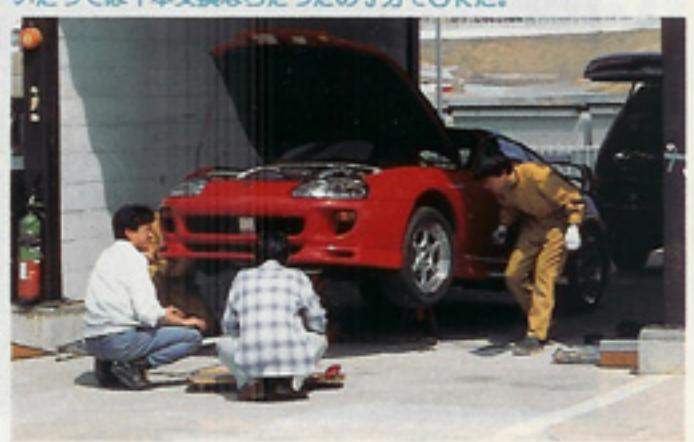


コントローラブルな柔軟仕上げで、速い！

オイラが乗っても速い！ うまい人が乗ればドリフトなんて任コヒー片手にできちゃいそうだ。



テスト条件を均一にするため、タイヤのエア管理も厳しく行った。テストの結果、ベストのエア圧は2.5kg/㎡と、かなり高めな数値が出た。



テスト時のメカニックはトヨタのベテランのレースメカがあたってくれた。Cカーでル・マンに参加した人達でスッゲエ腕が立つ。リヤのショック交換はわずか12分でこなしてしまったし、スタビにいたっては1本交換ならたったの5分でOKだ。

つたとおり、TRDと共に「足」を作ってきたんだ。
そもそも80スープラの場合、ノーマルのビルシュタインショックの出来がいいだけに、確実にボテンシャルアップさせる足まわりってのは、各チューナーの先生方をしても「難しい」と言わせていたほど。それ故にOPTスープラならではの出来のいい足が欲しかったんだよね。そこへTRDが「ヤルッ！」っていうもんだから渡りに船だ。試作品をテストするって条件でバシバシ意見を言わせてもらつたゾ。こうすりや走り屋にふさわしいアグレッシブな足まわりに仕上がるつもんだしね。

目標はサーキット走行までこなせるストリート仕様のショック&スプリング。ノーマルのハチロク的な味を消さないよう、クルマを操ることを楽しめる足を目指した。

とは言つてもね、これがなかなか大変だったんだ。スーパーラクラスの重量のあるクルマとなると、いくらデータをもとにバッヂ作つても、どう簡単に決まらない。おまけに、ことをさらに難しくしているのがサスペンション形式がダブルウイッシュボーンだつてこと。ダブルウイッシュボーンの場合、テコの原理でタイヤの動くスピードよりショックの動くスピードが遅い。したがつてショックがゆっくり動いたときの減衰力の設定がより重要なってくるんだ。

具体的に言うと、高速走行時の細かい入力に対しては、ショックはグッと踏張り、ギヤップを乗り越えるような大きな入力に対しては、しなやかにストロークしてくれなくちゃならない。俗に言う初期の立ち上がりがスルドイってやつですね。

で、TRDが試作の1発目を作つてたわけだけど、初期の立ち上がりを重視したら、そのまんま減衰力が上がりすぎちまつた。スタート時にジャダーを起こすね、乗り心地もイマイチだわ、これじゃストリートはとてもじゃないけどベケ。