

# 時間はない、予算もない、でも勝ちたい。 わがままたっぷりぶりのOPTチームに 強力な助っ人登場!?

9月下旬、マツダ主催でユーノスロードスターの4時間耐久レースがあり、しかもクルマは自分達でいじれるという情報を入手。過去、'90年&'92年に同様のレースは行われていたのだが、その時はド・ノーマルのクルマだった。

しかし、今年からN1車両規定に基づいて改造が可能とのことらしい。これはヤルしかないぜ! OPTチームはあわててドンケツでエントリーすることになった。

が、しかしレース車両を作るなんてやったことがない。ただチューニングするだけならなんでもアリアリだけど、レースじゃ車両規定に合わなかったら予選すら走らせてもらえない。コリヤドーやって作ればいいんだ? ってことになった。

そこで、T1サーキットのユーノスロードスターレース用車両を作り、しかもそいつで公認まで取ってしまったサンデーレース界の星一徹、トリアルルのマッキー牧原先生に相談してみた。

「そら、マツダスピードのAキット(レース用パーツ)を組み込むのが一番速いのんと違う?」と牧原先生。で、費用を聞いてみたら、これがナント、パーツ代だけで88万円なり!

エエツ、聞いてないよ。そんな予算ナイから無理だよ。「そこをなんとか...。お金をかけずに速くする方法はないんですか?」と、お願いしてみると、「そうか、それやったらちよつと考えてみるわ。その代わり、自分らもちゃん

と考えるんやで」と、寛大なお言葉。OPTチームはない頭をしほりながら、特別規則書とJAFのオレンジブックを片手に対策を練った。

そして、第1回作戦会議は開かれた。OPTチームのエタニティ宮川とミツシー三島に、大阪から電話で参加の牧原先生というメンツ。ユーノスはパワーないからタイムを出さずやったらコーナーでつめるしかないな。マツダスピードのキットもそうやけど、足はきっちり固めなあかん。車高もできるだけ落としたいな。そうなるタイプヤも踏んばりの効くタイプやないと...。とずばずばポイント指摘される。ウーン、心強いわん。

で、パーツが次々と決まったわけだ。まずはタイヤ。グリップがもっとも高いものでN1の規定内でみるとレインSってことになる。メーカーはやっぱりヨコハマだな。ADVANの021Rならグリップ力に遜色はないし、なによりサイドウォールの剛性が高く、腰砕けにならないからコーナースピードを高く保てる。これはキマリだ。

足はこのタイヤに負けず、クルマの挙動をしっかりと受けとめられないといけない。ロードスター用のショックで、バルブ特性にすぐれ、しなやかに動いてくれるものとなるとオーリンズしかいない。本来なら車高調整式といきたいところだが、賢沢は言えないのでストリート用をモディファイし、減衰力をアップする。スプリングも

と考えると、寛大なお言葉。OPTチームはない頭をしほりながら、特別規則書とJAFのオレンジブックを片手に対策を練った。



デフはクスコの機械式LSDをチョイス。インシャルトルクは12だが、今回は1段あげて効きを強めた。アンダーが出やすくなるが、そこはきっちり固めた足まわりで受けとめ、高いコーナーリングスピードを維持。コイツは欠かせないパーツだぜ。

もともと特注オフセットのエンケイのホイールに、さらにスペーサーをスポット溶接して、オフセット値を変更。フロント25、リヤ19とし、トレッド幅を調整。フロント、リヤで12mmの差となり、曲がりやすく、クリッピングでの踏んばりもひと味違う。



タイヤは横浜ゴム製のADVAN021Rを採用。サイズはフロント、リヤ共に185/60-14。グリップレベルが高い上、サイドウォールの剛性が高いのでOPTが狙った「コーナーで踏んばらせ、高いスピードを維持する」にはぴったりなタイヤだ。レース時はハードコンパウンドを維持する、にはびつたりのタイヤだ。が、タレも少なく、後半30分の間に足元を救われることもなかった。ホイールはエンケイのRCS。軽量化でハネ下重量の軽減に効果アリ。レーシングフィールドでも大好評だ。

オーリンズで合わせ、フロント11kg、リヤ8kgのレート設定にした。サーキットに照準を合わせた仕様としては柔らかめだが、予算の都合上、タワーパーもテンションロッドも装着できず、スタビもノーマルのままなので、ヘタに固めるよりは素直にロードスターの挙動を出してやろうというところ。ローはしても粘る足まわりにすればいいってことで決着がついた。



ブレーキはパッドとフルードを交換。パワーがない分、スピードを殺しすぎないように、制動力よりはコントロール性にポイントを置き、トラストのGREX PROのスポーツパッドを選択。プレードもトラストのスーパーDOT4とした。予算の都合上、ブッシュもノーマルのまま。いちおう新品に交換したが、足まわりはこんなもんだ。

夜間の燃費レースなので、正確に回転数を合わせたシフトポイントとなる。そこでフィールド技研のレバカウンターをステアリングラック上にマウント。コイツを付けていればひと目で回転数がわかるし、シフトポイントもあらかじめ設定しておけば、プザーで教えてくれる。今回のレースではかなりお世話になったゾ。



パワステオイルやブレーキフルードのリザーバーはガムテとタイラップでしっかりと目張りする。漏れ部のさびは、以前これをやらずにサーキットを走らせたために、エンジンルームがオイルまみれになってしまった。走行会の時などは気を付けましょう。



ノーマルではオーバーヒート症状を起こしやすいロードスター。ラジエーターのコア増しで対応したが、これでバッチリ。レース中の4時間、水温はびったり適温だった。走行会仕様で流用したいポイントだ。

エンジンルームの中はいたってノーマル。エアクリナーの中は空にしてあるが、あとは見た目のまんま。できればエンジンをばらしてバランス取りをしたかったのだが、なにせ低予算なもので...。お金がなくてタワーパーも付けられまへん。