

走行会も盛んなスモールコース、シルビアはそこそこだけど、スープラが苦戦のアタックだ！が、自慢のパワーでハビューンと、みんなも喜んで元気出せー！！



レースから生まれたホイールは、カッコも性格もいいソ！



この回から、OPTシルビアの足元を飾るのは、RACING WHEELのTYPE2だ。ホイールはファッション性がばかりでなく、レースなどでその性能が磨かれた強靱なスベックを持って

8交点メッシュ・2ピースで、ウエイト、バランス、耐久性、剛性、ブレーキ放熱性など、まさにサーキットを走るためのホイールといっている。また、4穴車用は8穴となっていて、交換作業の迅速化なども計られているのがある。カラーはこのパールホワイト、レッド、ブラックの3色。キミも足元にレーシングフィットルを感じてみてはどう？ 問い合わせはブリッツまで。



OPTスーブラbyターサン山田
ベストラップ: 49秒85
(コース状況: ドライ)

マシンコントロールがキモのスーブラ。大パワー車はアクセリングとステアリングワークがポイントだ。



ではなく、ターニングの時、少しでも速い姿勢変化をさせられる方向をねらいたい。バランス的には、全体的に固くするがフロントを柔らかくにしてフロントに荷重をかけやすくするほうがいいだろう。また、前回から15インチタイヤに交換し(もちろんフルケングR&RSチューンで、215の60だ)、ミニのような小さいサーキットなどでコントロール性が出てき

グリップも安定しているし、耐熱性にも優れているのがある。一方のスーブラだが、ここで速く走らせるのは難しいネ。やっぱり、450psも出ているとすぐに横を向いてしまうので、全然前に進まないんだよね。

また、コーナーが連続しているので、重量のあるスーブラには右から左に切り返すようなコーナーは向いていない。ホイールを速く走らせるには、一気に向きが変わるセッティングにしないとダメだ。どちらかといえば、ジムカーナ

的なセッティングだね。

今回もTRDの試作サスペンションが入っていたわけだが、ややスプリングが硬かったかな。こういう路面ミューの低いサーキットではフロントのグリップが肝心で、スプリングが硬いとターニングで向きを変えづらんだ。

今回はちよっと手こずってしまったね。もう少しトラクションをうまく伝えるには、ブリストルを落とすも良かったかもしれない。しかし、高速コーナーではこの足も安定感が良く、ドリフトさせてもコントロール性が良かったネ。タイヤ(ADVANグロバ)とのマッチングも良かったのかな。そのあたりのセッティングも大事だけど、パワーをうまくコントロールする技術をマスターするには、この那須EXサーキットでバッチリ練習するといいたいだろうネ。