

エタニティ宮川の今月のゲット ②01

プロティクス 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、剛性を抑えたタイプ。低速から高速までバッチリ効いて、しかもキーキー言わない。これなら街中でもグッド。



これはプロティクスから売り出されたシフトノブ・OPTスーブラちゃんのパネルとお揃いのモノホンのカーボン仕立てになっている。カラーラインアップも豊富でちゃんと赤もあるのだ。これは迷わず、買いだ。お値段は8500円。



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

新素材採用！ 鳴きが少なくてもストロッピング性能はバッチリだ

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。以前から指定にしていたプロティクスから、ストリート用のハイストロッピングパワー版であるタイプ303がリリースされた。こりゃ放っておく手はないってワケでさっそくサーキットテストで使ってみた。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ブレーキが鳴くことがない。やっぱりキーキー言わないパッドはいいネ。



コントロールラブルな柔軟仕上げて、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低コーヒ一片手にできちゃいそう。



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/cm²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だつてくれた。Cカーでル・マンに参加した人達でスグエ腕が立つ。リヤのショック交換はわずか12分でこなしてしまうし、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と共同で、足。を作ったんだ。

そもそも80スーブラの場合、ノーマルのビルシユタインショックの出来がいいだけに、確実にポ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スーブ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パシバシ意見を言わせてもらった。こうすりゃ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ってもんだしね。

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に、クルマを操ることを楽しめる足を目指した。

とは言ってもね、これがなかなか大変だったんだ。スーブラクラスの重量のあるクルマともなると、いくらデータをもとにバッチリ作ってきても、そう簡単には決まらない。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ィッシュボーンだってこと。ダブルウィ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。したがっ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になってくるんだ。

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、ギャ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スルドイってやつスね。

で、TRDが試作の1発目を作ったわけだけども、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ゃった。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とはとてもじゃないけどベケ。