

TIサーキット攻略法

前半の高速部はトラクション重視。
ヨーの発生も一定にすること。
対する後半はスピードが落ちる。
アクセルの開けすぎによる
オーバーステアに注意すべし。

ナーのアプローチでは前荷重だとステアリングの効きも確かに、レスポンスは悪くない。だからターンインでは下り勾配が味方してくれる。しかし、立ち上がりは逆に上りになつたフロント側のグリップが低下し、リヤから押し出されるようにアウトにはらんでいつてしまうのだ。

また、ウェット時にはアップダウンが災いして水が溜まりやすく、ラインをたくみに考へていかないとベストの走りは期待できない。今は降つたり止んだりというコンディションだつたため、路面のミューが極めて低い上に川の状況が千変万化といった調子で、毎週毎週が勝負の連続だった。今までの地方の星とは違い、本格サーキットならではのスピーディングの高さ、シビアなライン取りなど、どれをとつてもノウハウをフルに活かさなければ攻略できないほどの難コースなのである。

ストレートから1コーナーにかけてもわざかに下り勾配が続いている、1コーナーは45°-100Rと連続した複合コーナー。立ち上がりに向けて徐々にRが大きくなっているレーアウトである。ブレーキングポイントは、

ナード持続としては50mの看板までの間だ。

ウェット時でだいたい100mの看板を越え、クリップが見つけにくいため、今回は2速までシフトダウンなどのブレーキングを行つて、インを長めにトレースするラインを取つてみた。それでもアクセルを開けるタイミングが遅くなることはなく、しかもステアリングを無理に切り足す必要がなかつたため、タイム的には良さそうだ。

なにしろ、タイムを出すにはトラクションを重視し、いかに早めにアクセルを開けるかが勝負である。それさえできれば無理にアウトにすることもなく、この先が左コーナーであることを考えれば、立ち上がりで左側1車身ぐらいため残しておく方が理想的だ。

続く2コーナーは、このコースの最も難所の一つ。アウト側のエスケープゾーンが少ない上にクリップが見つけづらいコーナーで、ここではN1レースでも随分と手を焼いた。

まず、入口のアプローチでは80Rのラインに逆らわず、右側に半車身近くを残してターンイン。入口でちょこっとブレーキを踏み適切なスピードにした後で、トラクションを十分にかけて徐々にRが大きくなっているレーアウトである。ブレーキングポイントは、

までアウトにつかない方がいい。

ストレートエンドのヘアピンからはいよいよインフィールドに入るが、ここからはアーチが落ちて2・3速が主体になるため、アクセルの開けすぎによるオーバーステアが何よりも怖い。前半の8・9コーナーは多少流れても下り勾配なのでロスは最少限にとどめられるが、10・11のWヘアピンは上り勾配のためついにアクセルを開けすぎてしまう。

11コーナーはフィーリングとしてはカウンター気味の方が速い印象を受けるが、クリップから先でアンダー気味で立ち上がったのとでは出口で100回転近くの差があった。

12・13コーナーはいかにアクセルを開けてい

る時間

を長く取れるかが鍵となる。

ショートサーキットではヨーを素早く発生させタイトにコーナーを回つていくのが鍵となるケースが多いが、このような本格的なサーキットになると、Rが大きいためにヨー発生が早いとオーバーステアになりやすく、タイムは一向に速くならない。

ショートサーキットでタイムが頭打ちになつてしまつた人や、ウェットの走り方をいまいちつかみ切れない人は、一度このような本格的サーキットで弱アンダーでタイムを出す走りを経験してみるといい。見違えるほどスマーズさが増し、一皮むけた走りが身に付けられるに違いない。

基準設定 ラップタイム 2分16秒195



★地星の星チャレンジの レギュレーション

- 1 公道を走れる市販車に限る。N1などのレース専用車は不可。
- 2 車種・排気量は不問。チューニングの範囲は個人の良識にゆだねる。
- 3 ラップタイムは自己申告制とする。
- 4 タイヤはストリート用に限る。ただしSタイヤは不可。
- 5 必ず写真(車+本人)も同封すること。

め、大雨の時は川の手前で強めに踏んで、ハーフアクセルで通過し再びコーナー直前でブレーキング、という長めのアプローチを取る。入口は40R、出口が20Rでしかも上り。当然出入り口に向けて早めにアクセルを開けなくてはならず、その分だけブレーキングが非常に重要な要になる。立ち上がりではストレートに出るまでアウトにつかない方がいい。

ストレートエンドのヘアピンからはいよいよインフィールドに入るが、ここからはアーチが落ちて2・3速が主体になるため、アクセルの開けすぎによるオーバーステアが何よりも怖い。前半の8・9コーナーは多少流れても下り勾配なのでロスは最少限にとどめられるが、10・11のWヘアピンは上り勾配のためついにアクセルを開けすぎてしまう。

11コーナーはフィーリングとしてはカウンター気味の方が速い印象を受けるが、クリップから先でアンダー気味で立ち上がったのとでは出口で100回転近くの差があった。

12・13コーナーはいかにアクセルを開けている時間

を長く取れるかが鍵となる。

ショートサーキットではヨーを素早く発生させタイトにコーナーを回つていくのが鍵となるケースが多いが、このような本格的なサーキットになると、Rが大きいためにヨー発生が早いとオーバーステアになりやすく、タイムは一向に速くならない。

ショートサーキットでタイムが頭打ちになつてしまつた人や、ウェットの走り方をいまいちつかみ切れない人は、一度このような本格的サーキットで弱アンダーでタイムを出す走りを経験してみるといい。見違えるほどスマーズさが増し、一皮むけた走りが身に付けられるに違いない。

(瀬在仁志)