

# ウソ

速さの秘密を公開しよう。  
これが優勝車の  
セットアップデータだ。

1992年10月

富士仕様のセッティングを通して、いったい何が見えてくるだろう？ レースセッティングは確かに特殊なものであり、そのノウハウがそのままみんなのロードスターに当てはまるわけじゃない。とはいえ、フィードバックできる要素も少なくはないのだ。第1戦ではレース用バーツが手元に届くのが遅れ、どこもぶつけ本番に近い状態でレースに臨んでいる。それでも、興味深いデータは豊富に出てきた。こんな貴重なデータ取りの場を、だまつて見過ごす手はないぜ。

R S アイザワのロードスターを全て隠さず公開し、そのセッティングデータを全て隠さず公開しよう。足のセッティングデータを全て隠さず公開しよう。足のセッティングデータを全て隠さず公開しよう。足のセッティングデータを全て隠さず公開しよう。

R S アイザワのロードスターに焦点を当て、そこにはいろんなヒントが満ちている。

まず、車高調のサスペンションキット（シヨック4段階調整、スプリングF 13、R 11 kg/mm）は早く届いたので、アイザワではこのサスを組み込んで日光＆筑波で前もってテストすることができた。最初は日光で走ったが、前後同一車高ではトラクションがまるでかかるない。コーナー立ち上がりでリアがズルズル滑ってしまうのだ。

スプリングレートをホイールレートに換算すると（詳しくはロングランページ参照）F 7・54、R 9・24 kg/mmとなり、リアの方がかなり固い。このレートがオーバーを生む一因となっているはずだ（何でこの設定になつたのだろう？）。とはいっても足は固定なので、リアのスプリングを柔らかくするワケにはいかない。そこで、日光では以下のようなセッティング変更をトライしている。

① 日光でのセッティング出し  
② 車高は前後同じのまま、リアのスタビを外す→立ち上がりオーバーがやや消える。

③ スタビを外したままリアの車高を少しづつ落としていく→オーバーが徐々に消える。リアにトーンをつけていく→オーバーは

さらにおさまる。

④ さらにフロントのスタビも外す→これがペストで、テスト中のDJETロードシステムとの組み合わせで45秒15をマーク。

⑤ トーンを目一杯つけてから車高を落とす→ステアリングレスポンスが悪くなり、操縦性は最悪になった。

結果、日光では前上がりの車高で前後スタビ無し（タワー・バーも無し）がベストだったが、これはあくまで暫定セッティングに過ぎない。この時のW-1のエア圧は冷間で前後2・0。また、ガスが満タン時と半分近く減った時とでは、後者の方が1秒前後速かった。

## ■ 築波でのセッティング出し

① 日光の時のベスト車高でスタビを前後装着。タワー・バーを付けたり外したりする。エア圧は冷間で前後2・0→最終コーナー立ち上がりでオーバーが出る。

② エア圧を冷間で前後2・3にアップ→1分11秒82というベストラップを記録（DJETトロ仕様）。

エア圧を2・3に上げたことでタイヤの食い付きが急変し、コントロール性が大きくアップした。W-1の内圧は走行後もさほど上がりはない。タイヤ表面が溶けるだけだった。筑波での目的は富士に近い最終コーナーにいかにセットを合わせるかだったが、オーバーはやはり消えない。タワー・バーを付けるとフロントのボディ剛性が上がった感じで、修正舵を当てた時のレスポンスもよくなつた。

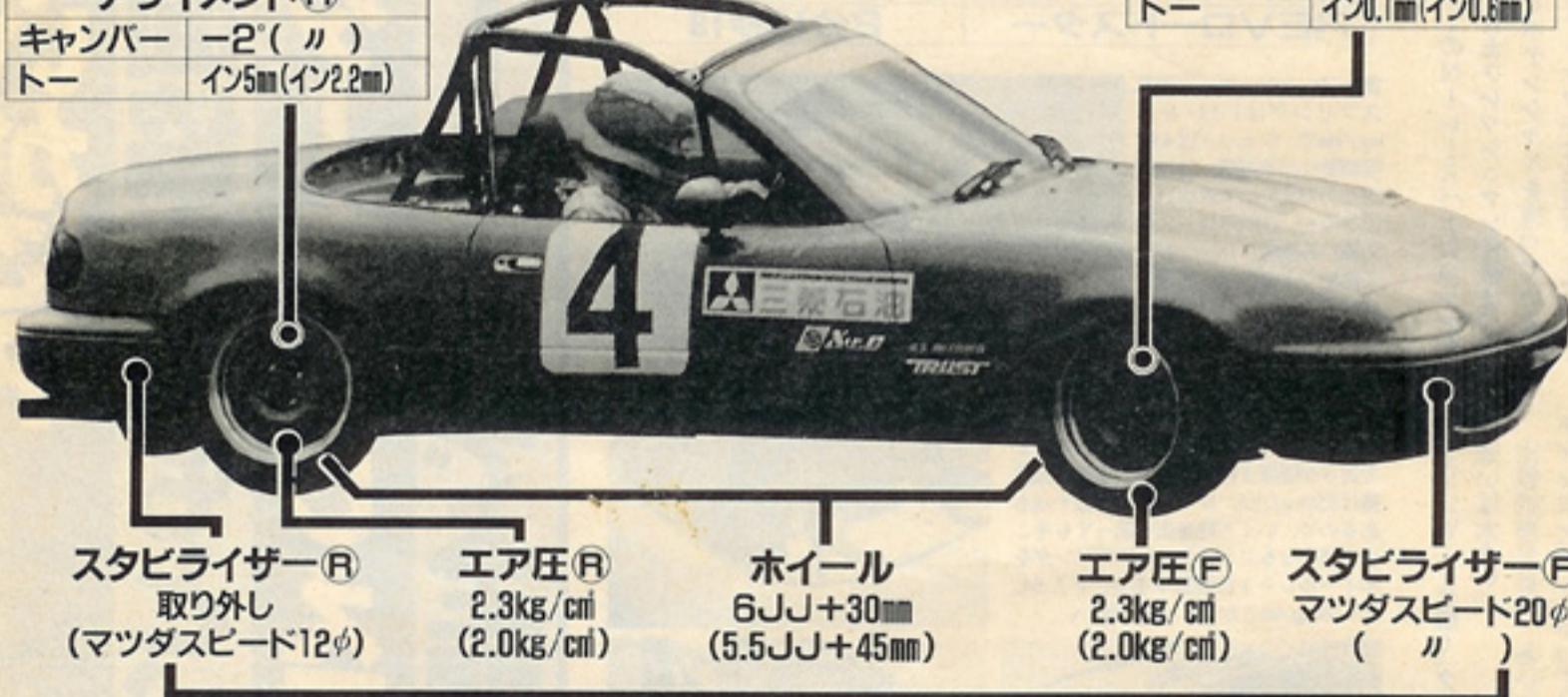
トロ仕様。

エア圧を2・3に上げたことでタイヤの食い付きが急変し、コントロール性が大きくアップした。W-1の内圧は走行後もさほど上がりはない。タイヤ表面が溶けるだけだった。筑波での目的は富士に近い最終コーナーにいかにセットを合わせるかだったが、オーバーはやはり消えない。タワー・バーを付けるとフロントのボディ剛性が上がった感じで、修正舵を当てた時のレスポンスもよくなつた。

## 優勝車RSアイザワのセッティングデータ

〔※( )内はマツダスピードによる基準セット値〕

アライメント(R)	
キャンバー	-2°(リ)
トー	イン5mm(イン2.2mm)



■ 富士でのセッティング出し  
○ 従来のベスト車高からリアのみスタビを外し、リアのトーをイン5 mmと大きくつける。さらに車高を前後5 mm下げて、予選・決勝に挑んだ。

アライメント(F)	
キャスター	3°40'(4°)
キャンバー	-2°50'(-2°15')
トー	イン0.1mm(イン0.6mm)

スプリング	F 13kg/mm R 11kg/mm
ダンパー	① 伸325-圧165 ② 345- 170 ③ 365- 175 ④ 385- 180 (0.3m/sec)

マツダスピード  
強化アッパーマウント  
強化ロアアームブッシュ  
強化テフマウント  
強化エンジンマウント

ショックは最弱の1段を選んでいるのも他チームとの違いのひとつ。ちなみに、柳井選手は予選時では意識的にコーナー進入時にリアを流しC.P.からグリップに移るという走法を取ったが、その走り方だとW-1は3周でグリップが低下した。決勝ではグリップ走法に切り替えたが、やはりリタイムはその方が上がっている。

予選結果				決勝結果										
順位	車番	ドライバー	車名	ベストタイム	順位	車番	ドライバー	車名	周回	所要時間	ラップ	km/h	ベストタイム	周回
1	4	柳沢 充	RSアイザワロードスター	2'04.198	1	4	柳沢 充	RSアイザワロードスター	8	16'38.555		122.480	2'03.733	4/8
2	77	羽根 健樹	RS松元クエーカーロードスター	2'04.325	2	77	羽根 健樹	RS松元クエーカーロードスター	8	16'38.565	Lap	122.479	2'03.266	4/8
3	21	鈴木 雄二	NARプラス1アオキロードスター	2'05.283	3	白井 育男	オートロックDLロードスター	7	14'44.302	Lap	125.753	2'04.864	7/7	
4	27	有原 渉	ユーズースポーツ/ロードスター	2'05.433	4	3	吉富 韶	リスキーズHAIロードスター	7	14'46.000	Lap	125.512	2'05.358	7/7
5	11	斎藤 駿	driver★BPロードスター	2'06.216	5	21	鈴木 雄二	NARプラス1アオキロードスター	7	14'48.904	Lap	125.102	2'05.675	6/7
6	3	吉富 韶	リスキーズHAIロードスター	2'06.258	6	7	江戸川 智	RE西宮BOMEXロードスター	7	14'52.977	Lap	124.532	2'06.283	3/7
7	19	白井 育男	オートロックDLロードスター	2'06.961	7	16	井上 晴男	アクティブ☆ロードスター	7	14'53.043	Lap	124.523	2'05.802	6/7
8	2	川原ともひこ	丸鹿Zフォーカーロードスター	2'07.258	8	11	斎藤 駿	driver★BPロードスター	7	14'55.595	Lap	124.168	2'05.931	6/7
9	1	今井 清則	イケイケOPT2BRロードスター	2'07.299	9	27	有原 渉	ユーズースポーツ/ロードスター	7	14'58.666	Lap	123.739	2'05.307	2/7
10	7	吉原 一	バ尔斯ピードBPロードスター	2'07.546	10	2	川原ともひこ	丸鹿Zフォーカーロードスター	7	14'58.873	Lap	123.716	2'07.027	4/7
11	7	江戸川 智	RE西宮BOMEXロードスター	2'07.699	11	99	昌司 正見	タックイン99 ロードスター	7	15'06.495	Lap	122.675	2'07.418	2/7
12	16	井上 晴	アクティブ☆ロードスター	2'07.756	12	9	安藤 昭	ガレージラビットロードスター	7	15'08.403	Lap	122.417	2'07.418	2/7
13	22	横本 章	イエローボックスロードスター	2'08.102	13	22	榎本 誠	イエローボックスロードスター	7	15'09.028	Lap	122.333	2'06.924	2/7
14	99	首多 直司	タックイン99 ロードスター	2'08.155	14	1	今井 浩則	イケイケOPT2BRロードスター	7	15'13.024	Lap	121.797	2'08.142	3/7
15	5	桜沢 仁	ユース西東京ロードスター	2'08.233	15	5	柳沢 仁	ユース西東京ロードスター	7	15'14.212	Lap	121.639	2'07.403	7/7
16	12	松村 善夫	レカロ&TRIALロードスター	2'08.302	16	30	加藤 駿	コグピットテクニカユース	7	15'29.817	Lap	119.598	2'08.467	2/7
17	9	安藤 正義	ガレージラビットロードスター	2'08.488	17	48	井内 陸	ビーワーク☆M'sロードスター	7	15'32.661	Lap	119.233	2'09.849	6/7
18	10	加藤 敏	ROAD KIDS ロードスター	2'08.590	18	6	内野 康	バルスピードBPロードスター	7	15'51.594	Lap	116.861	2'08.435	4/7
19	61	内水 等	モチュール静岡ロードスター	2'08.629	19	17	真具 直行	ユースSHI ロードスター	7	16'21.612	Lap	113.287	2'14.571	7/7
20	25	大山 隆	Team MAG ロードスター	2'08.637	20	15	野崎 孝雄	ユーズースジュニアロードスター	6	16'23.951	2Lap	96.662	2'09.931	6/6
21	28	松本 等	ICMロードスター	2'08.921	21	55	松村 善夫	レカロ&TRIALロードスター	4	18	グラベルベッド・ストップ	2'09.112	4/4	
22	48	井上 雅一	コクピットテクニカユース	2'09.051	12	61	内水 等	モチュール静岡ロードスター	0	18	クラッシュ			
23	67	四本 敏	ファビリカ★ム★ロードスター	2'09.839	29	28	大山 隆	Team MAG ロードスター	0	18	クラッシュ			
24	55	野崎 泰輔	ユーズースジュニアロードスター	2'10.152	67	67	松本 等	ICMロードスター	0	18	クラッシュ			
25	6	内野 隆敏	ビーワーク☆M'sロードスター	2'10.685				ファビリカ★ム★ロードスター	0	18	クラッシュ			
26	15	真具 直行	ユース SHI ロードスター	2'11.852										

第1戦の勝者たち。左から2位の羽根選手、完全優勝の柳井選手、そして3位の白井選手。フレッシュマンでも超トップレベルのテクのやりとりだった。

第2戦は  
11月22日(日)  
だぞ