

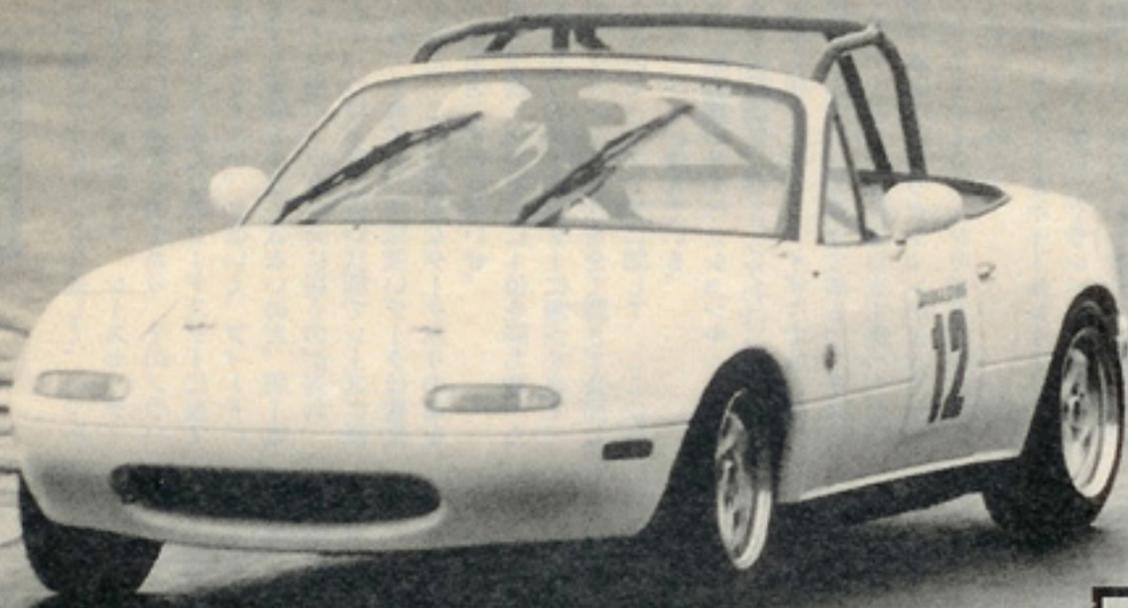
フレッシュマン仕様の実力やいかに?

TRIALの全面協力のもと、

TI仕様、REVロードスターをまじえて、

雨のサーキットで全開比較を敢行。

関東の富士フレッシュマン、そして関西のTI。ロードスターワンメイクレースは、これで東西2カ所で開催されることになる。他のサーキットからもラブコールがかかるなど、いま、ロードスターレースは赤丸急上昇。だからこそ、その実力を徹底的にチェックする。



富士仕様の足はウェットコンディションですぐにテールがスライドし、思うようにアクセルオンができなかった。

W-1の性能をいかに引き出すか。全てはそれにかかっている。



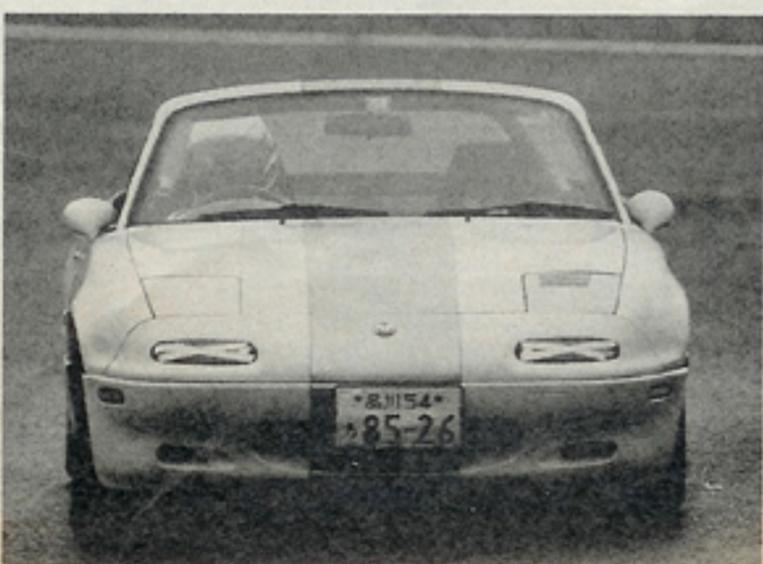
今回の試乗を準備して下さった神トリアルの牧原代表。トリアルではTIを利用して、目下複数の車種を走らせている。

TIサーキット・ベストタイム

(ウェット/ドライバー: 瀬在仁志)

TI仕様	2分10秒60
富士フレッシュマン仕様	2分18秒48
REVロードスター	2分16秒19

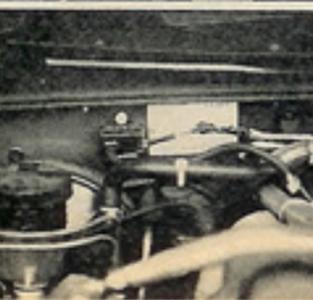
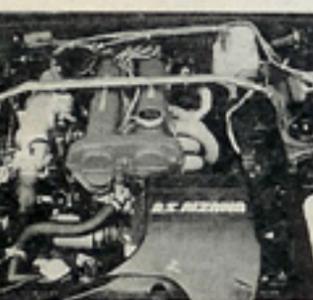
富士フレッシュマン仕様車。スプリングはF13・R11kg/mmで、ショックは4段階調整式の車高調。足は指定なので変更はできない。マフラー、CPU(レース対応品)も指定。パーツとして変更できるのは、前後スタビライザー、タワーバーというところで、TI仕様よりも手を加えるところが少ない。外観上の大きな特徴は、高く張り出した専用6点式ロールバー。転倒時もドライバーの顔を保護するよう、ここまで高さが確保された。車両の規定最低重量は850kgだが、ロールバーが数十kgもあるため、いくら軽量化を図ってもそこまで軽くなることはない。スプリングをホイールレートに換算すると、F7.54、R9.24kg/mmとかなりリアが固い。



暫定で足を変更したが、REVロードスターも同様にオーバーステアに見舞われた。

ロードスターのN1レースバージョンであるTI仕様と富士フレッシュマン仕様は、いったいどんなポテンシャルを持っているのか? そのポテンシャルは市販車と比べてどうなのか? これはぜひとも確かめてみたい事柄だ。そこで比較用にREVロードスターも加え、一路岡山にあるTIサーキットへと向かった。

間もないW1を履く。タイヤのポテンシャルの違いは大きい。比較試乗当日は、あいにくのウェットコンディション。したがって、最大の興味の的であった足の性能比較は、残念ながら満足には行えなかった。3台の中で最もファイアリングが良かったのは、当然ながらセミレーシングのラインを履いたTI仕様である。



TI仕様とフレッシュマン仕様の一番大きな違いは足とタイヤにある。TI仕様は足は自由だが車高は固定、対する富士仕様では足は固定で車高が自由である。タイヤはともにダンロップのワンメイクだが、TIはセミレーシングのフォーミュラR、富士はデビュー

TI全開走行に備え、REVロードスターの足をRSアイザワ製に変更(特注ショートケースオーリンズ+FR、R4kg/mm、ホイールレートH2.9、R3.36kg/mm)。さらにエンジンには、テスト中のDジェトロを組み込んだ。グリップしない状況での富士仕様とのタイム差は、Dジェトロの直線での加速力によるところが大きい。

