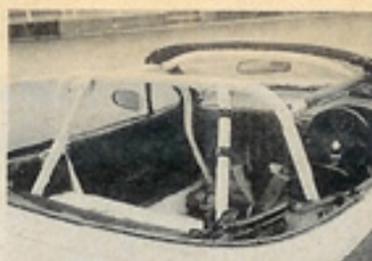




TI仕様はSタイヤ(レイン)の威力を発揮して断トツのタイム。



TI仕様車。サスペンションはN1規定の範囲で何を使用しても自由だが、車高はノーマル並み(従来品のマツダスピード製スポーツサスの高さ)に制限されている。マフラーはマニホールドを除いて自由で、今回乗ったトライアル仕様ではトルクを重視し、太さを巧みに変化させていた。コンピュータは純正ノーマルのみ。ロールバーは従来品のマツダスピード6点式が採用されている。タイヤはダンロップ・フォーミュラRのワンメイク。来年からは車高も富士仕様にする予定なので、TI仕様の戦闘力はさらに高まるだろう。ちなみに、試乗車のスプリングレートはF10、R8kg/mm(ホイールレート=F5.8、R6.72kg/mm)。ショックはコニGPショックを使用していたが、この後カヤバ製に変更されている。



## 気になるクルマのセッティングはこうなっていた。

### 柳沢 充(RSアイザワ)

予選1位/2分04秒193  
決勝1位/2分03秒733 (ベストタイム)



セッティングデータに関してはP69にある通り。第1戦時のデータがベストというわけではなく、次は全てをゼロに戻してセッティングを詰め直すという。いま決定しているのは、ホイールのリム幅を6JJから6.5JJへと上げてタイヤの横方向の剛性を上げ、リアスタビを11φへと細くすること(本当はもっと細いスタビが欲しいそう)。車高を前上がりにするという鉄則は変わらない。

### 羽岡俊樹(RS松元)

予選2位/2分04秒325  
決勝2位/2分03秒286 (★ベストタイム)



今回最もベストセッティングに近かったと思われるのがこのクルマ。詳細を聞く機会は逃してしまいましたが、トラクションを活かすために車高を前上がりとし、リアのネガキャンは目一杯近くまで付けていた。タイヤの空気圧はF2.0、R1.5kg/cm<sup>2</sup>で、ホイールのリム幅は6.5JJ(+35mm)。リアスタビは11φを装着している。TIのトップランカーだけに、セットノハウも豊富に違いない。

### 鈴木雄二(プロショップ・ニッケイ)

予選3位/2分05秒283  
決勝5位/2分05秒675 (ベストタイム)



ニッケイのクルマも車高が前上がり。予選上位3台がすべて前上がりとなったのは、きわめて興味深い。このクルマのキャンバーは前後-2°でリアのトーはイン2mm。キャスターはノーマル値としている。ホイールは6JJで、オフセットは特注オリジナルの+20mm。今後6.5JJ+25mmという特注バージョンも追加・テストしていく予定だ。空気圧はRSアイザワ同様に前後2.3kg/cm<sup>2</sup>。

### 江蔵 智(RE雨宮)

予選11位/2分07秒699  
決勝6位/2分06秒283 (ベストタイム)



雨宮の特徴は前後にオリジナルタワーバーを入れる(前のそれはかなり太い)。キャンバーは前後ともなるべく付けないようにセッティングしていること。時間がなくてベストは出していないが、とりあえずF1°30'、R1°50'で走っている。トーはFがイン2~3mmでRがゼロ。ホイールは6.5JJ(+35mm)で、空気圧は温度で2.2(冷間1.9ぐらい)。リアタワーバーが興味深い。

### 井上晴男(アクティブ)

予選12位/2分07秒756  
決勝7位/2分05秒802 (ベストタイム)



当初マツダスピードの基準値で乗ると、大アンダーが出て乗れなかったという。そこでキャンバーをつけてアンダーを消したが、次にはアクセルオンでオーバーの兆候が出てきたそう。キャンバーの考え方は前が大き目では後ろはなるべく少な目というもの。Fが-3°でRが-1°だ。興味深いのはフロントのトーをアウト30°にしていること。サイドスリップの抵抗をなくすためらしい。

### 斎藤 聡(driver誌)

予選5位/2分06秒216  
決勝9位/2分05秒931 (ベストタイム)



REVでも馴染みの斎藤師匠はドライバー誌からエントリー。調子いいのは編集部が安全監督(元気がいい?)。セッティングは基準値から車高のみ前後20mm下げたもの。これだとフロントが追いつけずからさらにリアが滑り出すので、次回はもう少し車高を下げてキャンバーを変更していきたいということだ。リム幅は6JJから6.5JJに変更すると、圧倒的にグリップ感が出たという。

### 有泉 渉(ユアーズスポーツ)

予選4位/2分05秒433  
決勝9位/2分05秒207 (ベストタイム)



フロントとリアのロール剛性に違いがあり、W-1はSタイヤに比べるとグリップが劣る。そこでいかにセッティングを出すか? ユアーズがまず設定したのは、キャンバーF-1°でRが-2°。トーはフロントがゼロでリアにイン10°付けている。車高は前後ほぼ水平。エア圧はウェット時に冷間2.3で走って高すぎたので、予選では前後2.9に設定し直している。今後の熟成が楽しみだ。

### 喜多昌司(タックイン99)

予選14位/2分08秒153  
決勝11位/2分07秒418 (ベストタイム)



ドライバーの喜多社長は富士初体験。しかもセットアップの時間がまったく取れなかったのが、第1戦のセッティングはマツダスピードが用意した基準値にそって設定している。100Rは全開で行けたので、基本的にはこのセットも悪くないだろうとの意見だ。ホイールは6.5JJ(+28mm)で、エア圧は前後2.0kg/cm<sup>2</sup>。第2戦にはエンジンオーバーホールした上で臨むという。

### 松村善夫(トライアル)

予選16位/2分08秒302  
決勝リタイア/クラッシュ・ストップ



W-1の特性に慣れるのに時間がかかりそう、というのはドライバーの松村さん。いかにスライドを抑えて前にトラクションをかけていくかが決め手となる。第1戦のセッティングは、キャンバーが前後1°30'でトーが前後ともにゼロ。ショックの減衰はF4段、リア3段というもの。スタビはマツダスピード純正品で、タイヤのエア圧は前後2.1kg/cm<sup>2</sup>。アライメントは今後どう変わるか?

ライを想定してみれば、レース仕様の要とも言えるトラクションが十分に期待できるため、タイム的にも相当煮詰まってきたであろう。対する富士フレッシュシマン仕様は、暫定セッティングというところもあって前後のロールフィールが悪かった。フロントはステアリング保舵力の変化が大きく、グリップが一定しない。そのため応急処置としてキャスターを起こしてもらったが、今度は逆に巻き込みが大きくなってしまった。シャープなレスポンスを示すW-1の影響もあると思うが、フロン

トのキャスター角ひとつでステアフィールは急変する。高速コーナーが多くステアリング舵角の小さな富士では、キャスター動量を小さくして、タイヤのキャバシティを上手に引き出してやる必要がある。REVロードスターは同じW-1を履いていることもあって、フィールは富士仕様と似ていた。今回はドライのT-1を想定してF5、R4kg/mmというスプリングに交換していたが、ウェットでは前後ともロール剛性がタイヤのグリップレベルを越え、ターニン

ンでフロントが逃げやすく、クリップあたりからはリアが早めにスライドアウトした。つまり、アンダー・オーバーが連続してやってきてしまうのである。セッティングの基本は、タイヤの性能をいかにスムーズに引き出すかにある。ウェットに限って言えば、W-1はトラクションが不足気味なので、ロールをスムーズに進行させて適度なスリップアングルのキープし、最大限のグリップを発揮させる必要がある。スリップアングルがつかずすぎてしまうロール剛性の

高い足はお勧めじゃない。そんな意味では、F13、R11kg/mmに固定された富士仕様では、セッティング出しに苦労しそうだ。サーキットをマジで攻めるとなれば、シチュエーション別にロールを管理していかなくてはならない。スタビの選り分けは当然として、ミューとスリップアングルの関係を常に頭に叩き込んでセッティングすることが大切である。T-1&富士仕様は、今後どんな進化を見せていくだろう。もう一度、今度はドライで走り比べてみたいものだ。(瀬在仁志)