

# 決勝 全開バトル

車、シグナルがグリーンに変わつていつせいにスタート。ストリートカーと言えども、300ps前後のパワーのあるクルマのレーシングスターは迫力モノ。トライアル牧原が出遅れた。トップのジャム山沢はダンロップコーナー立ち上がりで、オイルに乗つて一気にテールが流れる。なんとかフルカウンターで切り抜けた。第2ヘアピンでは5位につけていたナイトスポーツ松井がスピinn! 最終コーナー進入で2位のユアーズ石川のインをRE雨宮江藏が狙つてゐる。ユアーズ石川は少しラインを外すと、マシンの姿勢が乱された。こらえきれずスピン。1位のジャム山沢は2位以下を大きく引き離してホームストレッチに戻ってきた。その後方はフジタエンジニアリング藤田、RE雨宮江藏、トライアル牧原、ATS-BM福嶋、ナイトスポーツ松井、ユアーズ石川の順。



レッドシグナル点灯、いよいよスタートだ

**問答無用、言い訳なし。  
JJCラップ真剣勝負の始まりだ。**



真剣バトルで見えてきたもの

開  
した。

## FDチューニング傾向と対策① サスペンション

木下選手が指摘するようにFDの場合、ターンインでのシャープさはノーマルで十分にある。問題となるのは立ち上がりでの唐突なパワーオーバーだ。エンジンパワーが上がっていれば、さらに挙動は激しくなるはず。それに対して各ショップでいろいろなアプローチがみられる。サスペンションに関して、やはり一番注目されるのは前回に続いて今回もトップのジャムレーシング。仕様を変更し、今回は開発中のノーマル形状ダンパーでレースに臨んだ。サーキット走行だけを考えるなら車高調整の方が、車高の設定の自由度やスプリングレートを選びやすいという点で優れている。しかしつリートユースを考えると、やはりノーマル形状が望ましい。各車のバネレートを見てみると、フジタEng・F 14 (kg/mm) R 10、ジャムレーシング・F 約10R 約9、トライアル・F 10R 8、RE雨宮・F 9.5 R 8.5、ATS-BM・F 8 R 7、ナイトスポーツ・F 8.1 R 5.6、ERC・F 7 R 6、ユアーズスポーツ・F 6 R 4.8、レーシングピート・F 5.02 R 3.75、という数値だ。さらにレーシングピート、RE雨宮はスタビを強化していた。それぞれの方向性、考え方によってレートにも違いがみられる。

またナイトスポーツ、ジャムレーシング、トライアルRE雨宮はリアのトーコントロールを規制していた。ユアーズスポーツでは、さらに前後ブッシュをビロボール化したが、トーコントロールを規制するのは、FDのピキーな動きを抑えるには有効な手段かもしれない。車高はタイヤが干渉してしまうため自由度は少ない。各車10~20mmダウンというところだ。



ノーマル形状はセッティングに時間がかかる。



サーキット走行ではやはり車高調整の方が有利だ。



タイムアタックも全開バトルも制したジャムレーシング。出るからには負けられない。バトルにかける意気込みには並々ならぬものがある。ピットで給油していたので、エルフのスペシャルガソリンを使っているのかと思ったら（ジャムはエルフオイルを使っている）たんなるガス欠だって。なあーんか