

The First Motor Sports Magazine

1 March 1985 390yen

AUTOSPORT

毎月2回1日・15日発行 昭和60年3月1日発行 第22巻5号 通巻415号 昭和41年5月4日第3種郵便物認可 昭和58年3月8日国鉄首都特別換紙承認証6724号

特集 関東のレース・ショップ&サーキットめぐり

特別企画

TOYOTA DOME 84C全解剖

精密イラスト/マシン解説/設計者・林ミノル

異色対決 Gr.Aローバー&セリカトラック・テスト



人物: ステファン・ヨハンソン/ゴードン・マレー

'85鈴鹿シルバーカップ・シリーズ第1戦



ブリヂストン
'85レース活動の全貌

トヨタ童夢84Cを設計した林ミノルを直撃!

「ル・マンは飽きるまでやる」

ル・マンへのあくなき挑戦を続けてきた童夢が、耐久レースの盛り上がりと歩調を合わせるように国内での活動を深めてきた。童夢

はレーシングカーを製作できる数少ない会社であり、これを率いる林ミノル社長の存在は、ますます注目されるものになってきた。

本誌:石塚博一

年に一度のル・マンが、唯一のレース活動だった

1978年2月に、株式会社・童夢が発足し、早いもので7年が経過した。当初は、高性能スポーツカーの少量生産メーカーを目指していた童夢も、現在では、自動車のパーツ類を設計、開発する会社としてユニークな存在である。

と同時に、童夢の名を決定的にイメージづけているのが、ル・マン挑戦を軸とするレース活動だ。もともと、童夢の林徳(ミノル)社長とレースとは、因縁浅からぬ仲がある。わが国のレース界が、まだメーカー中心であった黎明期において、プライベートながら、市販車のモディファイをいち早く手がけたのが、実は林ミノルである。子供の時から模型づくりに夢中になり、長じて以後もオーディオやオートバイいじりに熱中していた彼は、やがてレーシングカーに手を染めるようになる。

今から20年前、1965年当時の日本のレース界は、スカイラインGTやブルーバード、ベレット、ホンダS600といった、市販スポーツモデルが中心のレースだった。ようやく鈴鹿サーキットが営業を始めていたが、富士スピードウェイは、まだ建設中であり、関東のレースのメッカは般橋サーキットだった。

こうした時代に、ホンダS600をベースにした、今でも語り草になっているモディファイド・マシンがある。通称「カラス」と呼ばれた故浮谷東次郎の黒いS600だ。このマシンは、浮谷の友人達がアイデアを出し合い、実際の製作は林ミノルが担当した。

当時では珍しかったファストバック・スタイルを持ち、フロント・ノーズが突き出した「カラス」は、浮谷東次郎によって、第2回クラブマン鈴鹿レースのGT-Tクラスに優勝している。浮谷東次郎の数少ない勝利記録とともに、「カラス」もまたエポックメイキングなクルマだった。

林ミノルが童夢を設立し、ジュネーブ・ショーに童夢・零を出品した時、そのセンセーショナルな話題もさることながら、レース関係者の中には、童夢が独自のレーシングカーを作る会社であると理解した人も少なくなかった。林ミノルの実績に加え、何しろ、発足当時の童夢には、三村建治、小野昌朗、林将一、入交昭廣という、そうそうたるメンバーが取締役として名を挙げられており、レース界の頭脳をそっくり集めてしまったかのような印象さえあった。これでレースをやらなければおかし、と思われたのも事実である。

しかし、実際に童夢のこれまでの軌跡を見てみると、毎年ル・マンへ挑戦を続けてきたものの、それは明らかに一般のレーシング・チームとは違うものだった。

白けたい方をすれば、と前置きして、林ミノルは次のようにいう。「うちはレース専門の会社ではない。レースをやることは経済的にリスクがあり、会社の経済を考えれば、やらない方がいい。これまで、ル・マンしかやらなかったのは、年に1回ル・マンをやる力しかなかった。国内で、何かシリーズ戦を戦うより、ある時期集中してル・マンをやった方がやりやすかった」

ル・マンのみを執ように追求するというレース活動は、やはり異色な

ことだ。少なくとも、これまでの童夢は、国内のレース界とはほとんど接触のないまま、ル・マンを戦ってきた。

「いろいろな言われましたよ。ル・マンをなめるんじゃないとか、もともと国内でちゃんとやっつてからル・マンへ行くべきだとかね」

そうした声にもかかわらず、毎年ル・マンだけをやってきたのは、童夢としても、それしか余裕がなかったということらしい。

確かに、国内の耐久シリーズを戦うとなれば、マシンの他に専従のスタッフもそろえねばならず、資金的にもより苦しくなる。同じ赤字を背負うなら、ル・マンに集中して、というのが林ミノルの考えだった。「なんにもない所から始めたわけですよ。ギリギリ(の予算で)作ったマシンで、ル・マンへいきなり行って、一か八かやってみるしかなかった」

なぜそこまでしてル・マンに出るのだろうか——という疑問がある。「最初の動機は本当に単純なことだったんですよ。昔から自動車レースというところ、ル・マン24時間とインディ500が代表的なものであった。だから誰でも知っているル・マンをやってやろうということだったんです。やってみよう、今では意地とか情性もあって毎年ル・マンへ行ってますよ」

年に一度のル・マンといっても、童夢は常にニュー・マシンを準備している。これはたいへんなエネルギーだ。林ミノルは「意地もある」という。その意地が何を意味するのか想像してみると、コンストラクターとしての童夢、レーシングカー・デ

ザイナーとしての林ミノルの、常に「こんなはずではない」という悔いではあるまいか。

彼自身「マラソンに片足で参加しているような歯がゆさがある。欲求不満があるから、(ル・マンを)やめられない」ともいう。

童夢のル・マン挑戦は、必ずしも好結果を得ているわけではない。いやむしろ、これまでは惨たんたる結果といっても過言ではない。だが、その悪い結果が、次の童夢のエネルギー源になっていることも、また確かなのだ。負けても負けても立ちむかっていく、そんな不屈のスポーツマンのような、さわやかささえ感じ

レーシングチームとしての体制を強化

日本のレース界の中であって、童夢は一種孤高の存在であった。だが、ここ数年、童夢はあきらかに変わってきた。それは、国内レース界に、はつきりと参戦してきたことである。

昨年の国内耐久レースは、ポルシェ対トヨタ/ニッサン・エンジンのCカーという図式に終結した。結果的にはポルシェ956の独壇上であったものの、トヨタ84Cの活躍は特筆すべきものがあった。この84Cはエンジンとトランスが担当し、シャシはおよびボディの設計を童夢が担当したマシンだ。

国内のコンストラクターが、一時期ほどの隆盛を見せていない現在、国産マシンとして、きわめて高いポテンシャルを持つトヨタ84Cは、ひとつの成功作といえる。

このトヨタ84Cは、トムスをして





1979年、童夢が初めてル・マンへ送り出したマシン、童夢ZERO-RL。

チーム・イクザワ、それに童夢自身の手によって84年のWECジャパンに出走した。この時、童夢のマシンには、女性下着メーカーの「ワコール」がスポンサーとしてつき、レース関係者の目を白黒させたのは、まだ記憶に新しい。

童夢が、直接国内レースに出てきたという点。これが問題である。しかも、コンストラクターでありながら、レーシング・チームとしての陣容も整備されつつある。スポーツでル・マンを戦っていた童夢が、国内シリーズに積極的に参戦してきた背景には、いよいよ童夢が本格的に

レッシング・ビジネスに乗り出すのでは、といった期待が持たれた。だが、林ミノルはこうした推測を時期早尚という言葉で否定する。それより、童夢が国内のレースに出てきたのは、これまでのル・マン挑戦の反省からでもあるのだ。

苦労はなかったという。さて、そこで今シーズンのル・マンを童夢はどうするのだろうか。「できればトヨタのエンジンでル・マンを走りたい」というのが童夢の希望である。いずれ正式な発表が行なわれるはずだが、童夢なりトムスなりがトヨタ・エンジンを搭載したマシンでル・マンに出場ということになれば、これは単なるプライベーター・チームのル・マン挑戦ということだけではすみそうにない。やはりトヨタがル・マンに挑戦。という受け取り方もされるに違いない。

「最初にル・マンへ行ってみて驚いたのは、ボディの耐久性が非常に大事なこと。それまでのレース経験からボディ強度を割り出して作って行っただけですが、ピットインしてくるたびにボディにクラックがはいつたりして無惨な姿になっていた。日本では、ボディがギリギリに破れるなんてことは考えられないでしょう。構造的におかしな所もあったんですけど、それだけボディにかかるストレスが大きいということなんです。」

「うちは設計、開発、製作はできる。マネージャーもいる。ドライバーもいる。そこで一番何が不足しているかというところをメカニックなわけですが、メカがそろえば、一応レーシング・チームとしてカッコがつく」というように、まずチーム体制を確立し、レースを続ける中から設計にきちんとフィードバックするものが得られるようになれば、ビジネスとしてクルマを売ってもいいという。反面、現実的な問題としては、童夢が現在の仕事を続けながら、F13なりCカーを作り出すとなれば、たいへんなコスト高になってしまうという。つまりは、コンストラクターとしてレーシングカーを作って売るということだろうか。

「4T-Gを使うという事は、基本的にエンジンのパワー不足という重荷を背負っていることなんです。だから、500馬力前後のエンジンに合せてクルマを作るしかない」と4T-Gというエンジンを使ってCカーを作るという点では、童夢は多くのデータを持っているし、現在の国産Cカーの中では群を抜いたクオリティを持っているのは間違いない。童夢とル・マン、このイメージの連なりは、一般的にも良く知られており、これまでもその知名度ゆえに、スポンサーの獲得などで大きな

「だから何回も出てる割には、きちんとしたデータが得られなかった。ほとんどシヤシーの限界点をつかむ前にリタイアです。」

「最初の3年間ほどは、ル・マンはストレートでスピードを稼ぐ直線高速型のマシンの方がいいという考えに固執していた。その方がドライバーもクルマも楽だし、コーナーでサスにストレスをかけるよりいいと思っていた。実際ストレートでは、それなりに速いマシンを作った。でも今にして思えば、その方針は間違っていたようなんです。」

「けっきょくル・マンといえども、他のサーキットで速いクルマがやっぱり速いという感じでですね。すくなくともマシンのレイアウトについては、そういえると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」



国内耐久の常連となってきた童夢。林ミノルの姿をサーキットで見かけることも多くなってきた。

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

「ボクは、レース界がどうのとか、大上段からかまえる気持ちは、まったくない。極端なことをいえば、好きなことができればいいんだ。ル・マンだって、それが面白いから毎年やってみるわけで、たぶん飽きるまでやると思う。」

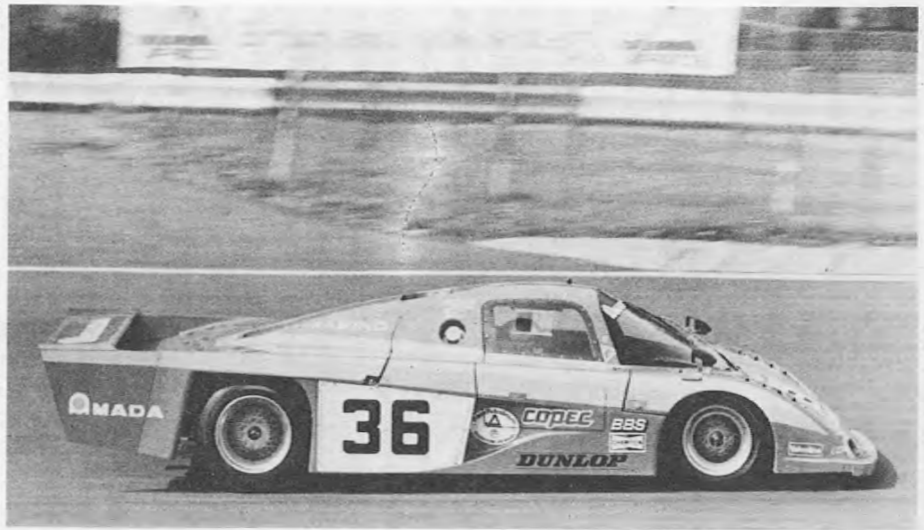
少なければ、ビジネスとしてはなりたない。マーチのように初めから50台も作るというのなら、コストダウンもできるが、1台や2台作っていたのではだめなはずよ」

トヨタ84Cは、今シーズンさらに出場台数が増えるが、結果的に増えていくのはコストダウンに結びつかないという。計画生産はコストダウンという原理は、レーシングカーの世界でも同じなのだ。

しかし、もし日本でレーシングカー専門メーカーができるとしたら、童夢はその有力な候補ではあるまいか。童夢は自社製のマシンで国内レースに参加してきた。童夢ワークスのレース活動は、ル・マンというスポーツ的なものから、耐久レースをターゲットにしたマシンの生産供給という分野にまで幅を広げてきた。

「童夢はコンストラクターです」という林ミノルの言葉からも、こんこの方向がある程度うかがい知れる。レース活動とレーシングカーの生産が一体となって回転し始めた時、童夢の存在はますます大きなものになっていくに違いない。

〈文中敬称略〉



↑1982年ル・マンを走る童夢RC82。直線高速型のマシンから、コーナリング性能も重視する設計に変わってきた頃のマシン。

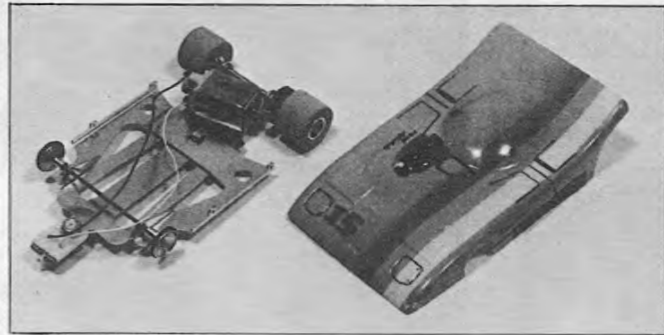


NEW SLOT CAR RACEWAY

1/32, 1/24, HO SCALE RACER



Flexi-Kar™ from PARMA!!



1/24 SCALE RACER ¥6,900 (完成車)

H-O SCALE RACER



通信販売 在庫ご確認の上、現金書留にてお願い致します。何台でも送料800円

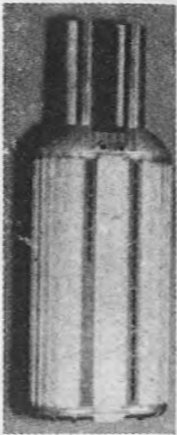
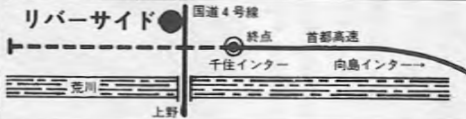
River Side オリジナル

H-Oクリアボディ 各¥300

- ACコブラ
- ミニクーバーS
- トヨタ2000GT
- ホンダシビック
- シティターボ
- ポルシェ956
- フォードGT40
- トヨタS-800
- ホンダS-800
- ロード-M379
- フェラーリ512BB
- 7ルッポロGT-S
- VWワーゲン
- アバルトTCRコルサ
- ルノー5ターボ
- スカイラインターボ
- ポルシェ928
- TS-スターレット
- ロータス91
- アルビノA110
- ポルシェ906
- ポルシェ911R
- ポルシェ356
- フィアットアバルト605
- ルノーRE30B
- ウィリアムズFW07
- アルファロメオ182
- リジェJS17
- ロータス91
- フェラーリ126C
- マクラーレンM29
- ポルシェBT50

HOBBYSHOP & RACEWAY

River Side
〒123 東京都足立区梅田1-1-20 ☎03-848-2888



カーブ オールアルミニウムアラマー
60.5φ 17車種統一価格 ¥98,000



SWORD SPORTS
ジャケットシート

タイフラー ¥28,000
タイフレス ¥30,000
タイフエンデュランス ¥78,000

ウェアー用血液型ネーム
ラップ ¥1,200

TOM PRYSE
RH-AB

ヘルメット

- SIMPSON MODEL62 ¥48,000
- MODEL32 ¥55,000
- ARAI GP-U ¥93,000
- GP-N ¥58,000
- GP-New Expert ¥32,000

THE MAN

- レーシングウェアー
- トリプル ¥80,000 (白,赤,青)
- ダブル ¥60,000 (赤,青)
- シングル ¥32,000 (赤,青)
- " STD ¥27,000~¥30,000 (白,赤,青)
- グローブ
- ショートM,L ¥8,000~¥8,500 (白,赤,青)
- ロングM,L ¥14,000~¥15,000 (白,赤,青)
- ロングM,L (白,赤,青)

ボンネットピン ¥2,500



FERODO
MADE IN BRITAIN
ブレーキパッド
リブライニング
クラッチディスク
クランプ
クランプ
御連絡下さい

ADVAN
HF-R TYPED
175/70-12 ¥15,500
175/70-13 ¥16,000
185/70-13 ¥17,000
195/70-13 ¥20,000



DUNLOP
FM-V

185/60-14 ¥32,000
195/60-14 ¥35,000
205/60-14 ¥38,000
195/60-15 ¥38,500
205/60-15 ¥41,000

SPEED STAR EX-C

6.0JX15 ¥41,000 (1本)
6.5JX15 ¥42,000
7.0JX15 ¥43,000
7.5JX15 ¥44,000



SWORD SPORTS
スノーシュー ¥700

カットオフスイッチ ¥3,500



レーシングナンバー 0-9 4枚1組(白,黒) ¥1,000

1234567890
1234567890

BS RE88S

175/70-12 ¥15,000
175/70-13 ¥15,500
185/70-13 ¥17,000
195/70-14 ¥21,000

SPEED STAR
16INCH スターチューブ

発売間近!!
御予約はお早めに
東京堂各店へ

BS RET15

175/70-13 ¥16,000
185/70-13 ¥17,000

スプリングコンプレッサー ¥5,400



Speed Shop

東京堂

練馬店 〒176 東京都練馬区旭町1-21-10 ☎03(939)3361
多摩店 〒188 東京都保谷市柳沢6-7-7 ☎0424(63)0748
千葉店 〒280 千葉県千葉市都町1-99-1 ☎0472(32)5670
高崎店 〒370 高崎市中尾町字天神前391-1 ☎0273(62)2711
平 日AM10:00~PM8:00
日祭日AM10:00~PM6:00 月曜日定休

TELLO-ツOK!

※通信販売御希望の方は、現金書留に品名、氏名、住所、TELを書い
て代金を添えて、練馬店通販課ま
でお送り下さい。
総額3万円以上送料サービスです。
(一部地域除く)
気軽にTELして下さい、御相談にの
ります。



サイロボード
2段 ¥19,000
3段 ¥23,000



日頃の感謝をこめて東京堂多摩店にてラリー&トライアルパーツ在庫一掃セールを2月3日
日まで行なっています。あと残すところ数日になりました。ぜひ御来店下さい!!

速さのメカニズム その4

サスペンションは、マシンのハンドリングを決定してしまうものだ。だからこそ、もっとも望ましいハンドリングの感覚をつかんでおかなければサスペンションの設計もセッティングもままならないというわけだ。そこで今回は、ハンドリングとタイヤ&サスペンションの関係を探ってみよう。

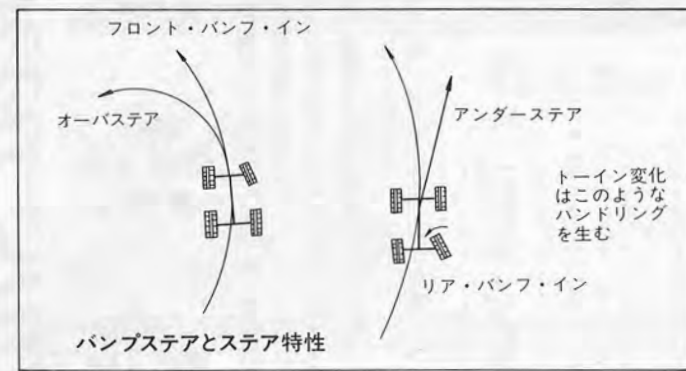


ハンドリング

乗用車では、ハンドリングに微妙な「味」が重視されている。たとえば、ステアリングホイールのグリップ感であるとか、ステアリング系の中立付近の剛性感であるとか、弱アンダーステアであるとかといったものだ。無論、レーシングカーにも大切なファクターではある。しかし、ここで問題なのは、ハンドリングの結果としてのラップタイムだ。いかに好ましい「味」を持っているにせよ、ラップタイムが悪いのでは意味がない。時には、最悪のハンドリングのマシンが、すぐれたレーサーの腕で最速のラップタイムをマークすることもある。限界の高いマシンのハンドリングがマイルドであるはずがない、という定説だ。あるのだから、だからといって好ましいハンドリングで悪いはずもない。限界が高く、しかも速いとなれば、それだけ決勝の時にはドライビングに余裕が生まれてくるはずだ。また、好ましいハンドリングであるということは、前後のタイヤに均等の負荷がかかっていくということでもあるのだから、タイヤの摩耗にも好ましい結果を与える。それはレース後半の作戦に有利なはずだ。したがって、レーシングカーにおいては、限界性能の向上、ラップタイムの向上、タイヤ摩耗の

均一化といったことを考えながら、ハンドリングを煮つめなければならぬ。では、実際にどういったことで、ハンドリングを煮つめていけば良いのだろうか。まず、狙ったラインを正確にトレースできるか否かといった、トレース性だ。これが完璧であればまず文句はない。あとはひとまず限界を高めてやれば良いのだ。次は、いずれにしてもギリギリまでコーナーを攻めたときの現象で判断しなければ意味はないということだ。そのためには、エンジンは予定していた通りのパワーを出してなければならぬし、タイヤもそのレースで使う予定のものでなければならぬ。その他にも、あらゆる部分で、レース・レベルで調整されている必要がある。まったくバランスを崩している場合は別であるが、ハンドリングで問題になるのは、一般的にはそのサーキットの1、2ヶ所のコーナーにおいてだ。したがって、その時のマシンの状態がどうかを正確に把握していなければならぬ。たとえば、ブレーキングしているのか、加速しているのか。当然、ハンドリングに対する対処のしかたが変わってくる。そこで、便宜上コーナーを次のように3つのブロックに分けて考えるとよいだろう。それは、進入部分・中央部分・脱出部分だ。これをそれぞれターンイン、ミドルオブコーナー、アウトオブコーナーと呼んでみる。それぞれについて、ハンドリングとタイヤ・サスペンションの関係を次に調べてみることにしよう。

ターンイン



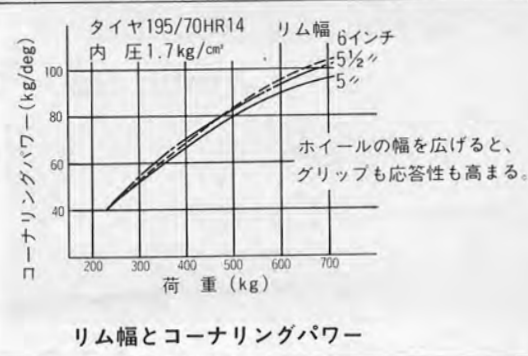
バンプステアとステア特性

ここではマシンのレスポンスが問題になりやすい。向きが変わりにくいと良く言われるのはこの部分においてだ。マシンが大きく重ければ、当然向きは変えにくい。それ以外の原因としては、フロントタイヤの応答性が考えられる。これが悪ければ、なかなかサスペンションでは解決できない。重量配分を変え、ステアリングのジオメトリを検討するといった大がかりな作業も時には必要なのだ。軽いアンダーステアであれば、サスペンションの出番だ。フロントでロール剛性を高める(スプリングスタビライザー)、ロール減衰を高めてやる(ダンパー)のが一般的で最初に行なわれる作業だ。アライメントでは、トーインの調整も効果がある。フロントをトーアウトに、リアのトーインを弱めるのが普通だ。ただし、

シャキッとしないというのであれば、リアのトーインは逆に強めたい。特に高速コーナーでは慎重に調整したいものだ。Sターンのように右、左と連続的にマシンの向きを変えるときでは、マシン全体の応答性が問題になる。が、ヘアピンのような比較的低速でタイトなコーナーでは、腕がものをいう。つまり曲がるきっかけとして、どの程度フロントタイヤに荷重を移動させてやるか、というところだ。そして、じつくりと向きが変わり始めるのを待つ忍耐力も欠かせない。それを考慮した上で、それでも向きが変わりにくいのであれば、この場合、次のミドルオブコーナーでの対策が有効だろう。つけ加えておきたいのは、各部の剛性。これはレスポンスに直接影響を与えてくる。向きが変わりにくいのであれば、フロント部のフレーム剛性をアップさせてやりたい。また、ホイールの剛性も見落すことができない。ヘアピンの話を戻せば、ブレーキ力の前後配分にも気を付けたいところだ。ドライコンディション、ハイグリップタイヤ、μの高い路面とグリップが高まれば高まる程、ブレーキ配分はフロントへと寄るが、それが過度になれば、進入時のアンダーステアを招くことになる。

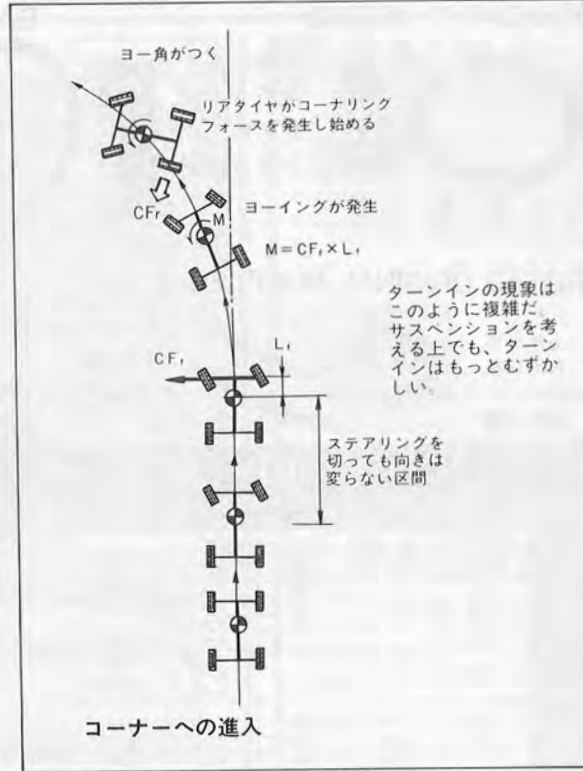
ミドルオブコーナー

ターンインでマシンのバランスがとれたら、まずミドルオブコーナーも問題なくクリアできるだろう。ただ、ここで気を付けなければならぬのは、前半はブレーキング、中間はアクセルオフ、後半はハーフスロットルと、同じミドルオブコーナ

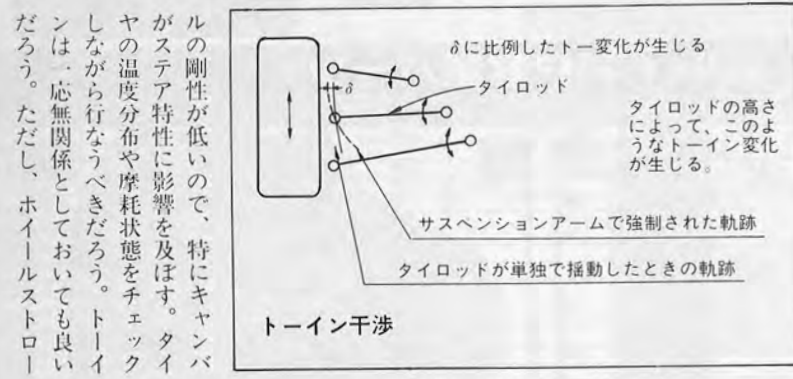


リム幅とコーナリングパワー

でも細かく分けてみれば、ドライバは違った操作をしているということだ。だから、その時、その時どんな操作をしているのかをドライバーにしっかりと確認させることが重要だ。一般的に言って、この部分では、マシンの定性的なハンドリングが問題となる。したがって、応答性はとりあえず除いて考えられ、アンダーステアであれば単にフロントのグリップ力を高める処置を施せば良いし、オーバーステアであればその逆を行えば良い。まず、タイヤの選択だ。幅、径、それともなうアスペクト・レシオ、そしてコンパウンドだ。もしもこれらの選択の幅が広くとれるならば、これだけで問題は解決してしまうだろう。次はホイールの幅だ。同じタイヤであっても、ホイール幅を変えることで、かなり改善されることもある。もちろん幅を広くすれば、グリップ力が増加する。同時にコーナリングフォースも



コーナーへの進入



トーイン干涉

クにもなつて大きくトーインが変化するようにならば、これを極力小さくするような調整をした方がベターだ。フロントであればライドロッドの高さが、リアならばリアアスロッドやフロントロールロッドの位置を調整する。トーイン変化が小さくなれば、過激なおかしな動きが解決できることも多い。

アウトオブコーナー