

快適だからこそ速く走れる! それが……

木下みつひろ
プロジェクト



ラジアル最速S15のノウハウを注入!

昨年の筑波スーパーバトルでストリートラジアルクラス最速となる1分0秒818のタイムをマークしたデモカーのノウハウで、中古S15の走りが見違える!?



シルビアマイスターの丸山サンと
長くタッグを組む木下選手



「ビギナーの中には、本当にノーマルでサーキットに来ちゃう人もいるから、最低限やるべきところを知ってほしい」というのが、木下プロがこの企画を立案した理由だという

ベース車はノーマルに近い
S15シルビアspec R

中古で購入してきたばかりというベース車のS15は、走行4万kmと程度は極上。ローダウンにパッド交換という仕様は、まさに中古車で一番ありがたい状態だ。まずはベース仕様の問題点から探る



S15シルビア 最新版チューニング

by CUSTOM ENGINEER ARMS

**第1回 中古車に最新の車高調とブレーキパッドを組む
タイムも操りやすさもあっさり向上!**

S15シルビアで、FRのラジアル最速タイムをマークした木下みつひろ&アームズが再びタッグを組む! 今回は、サーキット初心者に向けて、S15でサーキットを走行を楽しむには、どこから手を付けていけばいいのかを解説。最新のチューニング技術によって開発されたパーツを使って、いまどきなS15のファーストステップ・チューニングのメニューを提案していく

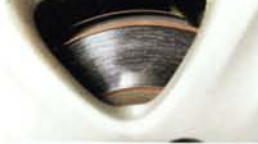
サーキット走行でまず必要なのは、アシとブレーキ

中古車市場でも価格のこなれてきたS15シルビアは、これから走りを楽しむベースとして、初心者にもオススメの1台だ。でも、クルマを買ったはいけど、どこから手を付けていったらわからないという人もいるのでは? そんなサーキットビギナーに向けて、S15で筑波のFRラジアル最速記録を持つアームズとそのドライバである木下みつひろプロが再びタッグを組み、楽しく走れる、ドライビングの上達にもつながるクルマづくりのノウハウを紹介していく。

この企画のサンプルとして用意したのは、中古で購入したばかりのS15ターボ。ローダウンサスと純正形状ダンパーをセットし、スポーツパッドに交換されている以外は、タイヤサイズも含めてフルノーマルという中古車ではありがちな仕様だ。普通なら、アシもブレーキも入っているし、とりあえずこれでサーキットに行ってみようか、となりそう。そこでまずはこの状態でサーキットを走ると、どうなのか? というところから検証してみようとした。

テストを行ったのは、本庄サーキット。10周のアタックを行った木下プロにその様子を訊いてみると、「ブレーキのコントロール性なんかは悪くないんだけど、熱に対する変化が大き過ぎる。最後はフルードがベーパーロックして、ペダルが床まで踏み抜けてしまった。サスペンションはピッチングが大きくて、リアが唐突に抜けてしまうし、ステアリング操作に対するレスポンスも鈍い。全

アームズ・ブレーキパッド



アームズのパッドに交換して走行すると、ローター表面が徐々にきれいになってきて、最終的にはシッカリとカーボンの皮膜が形成された

不明スポーツパッド



もともと入っていたスポーツパッドでは、ローターの表面が荒れて、制動フィールが安定せず、ジャダーなどが発生しやすい状態だった



ARMS ブレーキパッド 価格:1万3650円(前後各)

純正キャリパーをベースに、ストリートでも気をつかうことなく使用でき、サーキット走行にも対応できるパッド。ABSの介入を最低限に抑え、ブレーキングに神経を使わずに走れる特性を目指して開発された

フルードもサーキット対応品に! ACREフォーミュラリキッド 価格:3675円/ℓ

対応温度域の高いスポーツパッドに、純正フルードの組み合わせは危険だ。スポーツパッドに交換したら、フルードも沸点の高いサーキット用に交換したい。フォーミュラリキッドは、DOT5オーバの性能とDOT4並みの扱いやすさを両立した



徐々にブレーキのタッチがフワフワとしてきて、10周目にはついにペーパーロックが発生して、ペダルが床まで入ってしまった。ビギナーはもちろん、プロでも危険な状態だ



ARMS 車高調サスペンションキット 価格:21万円



スピリットサスペンションをベースに、木下プロがストリートからサーキットまで、徹底的に走り込んで、セッティングを行ったサスキット。乗り心地はいいのに、サーキットでシッカリと粘る走りは、伸び側減衰力とバンブラバーの使い方がキモとなる。20段ある減衰力調整は最強から最弱までフルに使えるようセットされている。



今回のクルマに装着したのは、フロント6kg/mm、リア7kg/mmのスプリングをセットした仕様だが、ダンパーのセッティング自体はタイムアタック号とまったく同じだ

減衰調整で、タイヤとのマッチングを改善

今回はハイタが高い205/55R16サイズのタイヤに合わせて、減衰を緩めていったところ、フルソフトの状態ではタイヤの剛性と減衰がマッチし、クルマの動きが穏やかで、オーバーステアも自在に引き出せるセッティングにたどり着いた



サーキット対応のMT&エンジンオイルのテストも実施!

オイルメーカー、Motyl'sの協力のもと、ハードなサーキット走行にも耐えられるミッションおよびエンジンオイルのテストも、合わせて行われた。ミッションは75W-90の粘度で、高温にも対応しつつ、低温時の流動性を高めた特性で、「クラッチを踏まずにシフトアップしたりと、かなりハードな操作を試してみたけど、まったく金属的なフィールは出なかった」と良好なフィール。エンジンオイルは、オイルクーラーを付けなくてもミニサーキットで連続走行ができるよう15W-50の試作品をテストした。

- アームズ 長野県長野市北尾張部382-1 TEL026-252-5220 <http://www.arms.ne.jp/>
- アクレ TEL042-516-9600 <http://www.acre.co.jp/>
- MOTY'S JAPAN TEL03-3806-8787 <http://www.motys.jp/>

ベース車の仕様はこんな感じ



エンジンは、エアクリナーのみキ出しタイプに交換されていたが、本体はブースト圧も含めてフルノーマルの状態。純正ホイールにセットされていたタイヤは、ブリヂストンの直営店限定モデル、スポーツアラウ-MY-01でサイズもノーマルと同じ205/55R16だ。足まわりは、ローダウンサスに純正形状ダンパーというスタイリング重視のクルマにありがちな仕様。ダンパーもかなり年季が入っていた

体的に動きが大き過ぎて、正確なドライビングをするのに、その動きが邪魔になって、ドライビングをいろいろ試してみることもできない」とのこと。まずは最低限、ブレーキとサスペンションは、サーキット走行に対応したものに交換すべきという課題がハッキリと見えた。

これに対して、アームズ丸山サンが用意したのが、オリジナルのサスキットとブレーキパッド、それにアクレのフルードだ。オリジナルパーツに関しては、これまでデモカーで開発を進めてきたもので、いずれもアクレがベースだ。「これまでいろいろなメーカーの製品を検討してきましたが、アクレが最も私たちが考える理想の特性を実現できるメーカーだったことから、オリジナルパーツの製作を依頼しました」と丸山サン。さっそく、それらのパーツに交換した状態で走りをチェックしてみると、「S15では効き過ぎるパッドだと、つねにABSが効きっぱなしみたいな状態になってしまっただけど、このパッドはABSが入りにくく、コントロール性がいいから、曲げるブレーキも凄くやりやすい。アンもいろいろと減衰力を変えて試してみたところ、フルソフトの状態がとてもしっとりとして気持ちのいい乗り味になった。クルマの動きも穏やかで、タイヤの限界もつかみやすい。乗っけても凄く安心感があるから、リスクが少なく、ライン取りも自由に選べるね。あとはLSDを入れれば、もっと楽しめるようになるはず」と木下プロの評価も上々。実際にタイムもベース状態の50秒077から49秒176とコンマ8秒近くの短縮を実現した。