TRF-スタッフ全員のデータが前住車をサポートしたのだった

確かな手応えを得た全日本選手権

日本のトップドライバー達がひしめき合うJMRCA全日本選手権。サーキットは走る実験室の言葉通り、貴重なデータを得ることができた。このレースで見事Aメインに入った前住選手の414Xが、国内市販バージョンTRF414のベース車両となったのであった。

チームメイトのTRFメンバーが全日本選手権という実戦でのデータを集めて作ったバッテリー超低重心。これというて特別な加工はしていません。モーターはオーソドックスなカーボンセンス仕様を使用。ダンプは1段中の最新バイスと、トップドライバーらしいセッティングをメーカーがサポートしている

メインシャシーは低摩擦アリーナが高速コースということもあり、できるだけ低い重心を実現するために、バッテリースロットの低絞をカットしているのが分かる。他のシャシーと見比べてみればその違いも分かるだろう

TRF414Xのシャシーは、まだ本年度最多Aメインを誇っていた414XBでした。国内市場を開発するためのデータをビッシリ収集した

TRF414X
JMRCA全日本仕様車

TRFメンバー全員で挑んだ全日本選手権

414の誕生を語るには、'99JMRCA全日本ツーリングカー選手権を抜きにはできない。開発陣を全国内転戦に駆り切らせたキッカケといっても過言ではないレースなのだ。この選手権で見事総合3位に輝いた、TRF前住選手にレースを振り返っていただくことにしよう。

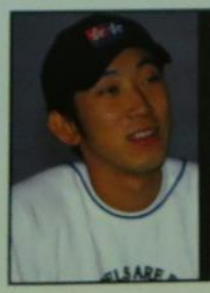
「結論から先に言ってしまうと、Aメインに残れたのが奇跡に近いかもしれません。予選の行われた中京地区のサーキットや、タミヤサーキット、それに練習に通った谷田部アリーナでは、かなり調子良かったんです。でも、全日本の決勝前日、プラクティスになったらいきなり走らなくなってしまいました。これは確実なセッティングデータが少ないから起こったことで、今まであるデータでは対応しきれなかったんです。でもチームメイトが自分を犠牲にしてまでも、データを僕のために提供してくれたから、ある程度煮詰められて、決勝Aメインにやっと滑り込めたという感じなんです」

グリップがどんどん上がっていった路面に、バネ下重量の重さから切り返しの遅さ、絶対的な路面追従性の悪さが勝えきれなかったようだ。

「決勝はひどいものでした。レースはありませんでした。惨敗でしたよ。ロスの少ないまから、ちょっとずつ最後の一周まで粘って、そこでやっとできたマシンきて、3位に入ることが作戦がやっと、現状ではそれしか位に食い込める可能性はなかったです」と、Aメインまで行けるかもシャシルを持ちながら、勝負にかった悔しさがあったという。

「最初のヒートはそんな感じでくいきましたが、決勝に残って人達は日本を代表するトライバすからね。同じ間違いというわけ度としない。でも逆に僕のマシン走るたびにマシンセットが合ないというのが、見ていたギーにも分かったんじゃないです悔しかったですね…」と、今振り返って、悔しそうに語る。

その全日本の経験からシ



TRF前住選手が語る TRF414と全日本仕様車

414を何台か組み立てて、同じ仕様で走らせても走行フィーリングは全く同じなんですよね。このシャシーは、それだけ加工精度が高いということなんです。精度が高いということもあって、フリクションロスも少ない。僕はこれを一番嬉しく思いたいですね。だから全日本の時も、TRFのメンバーがいろいろセットを教えてくれて、僕の車に反映できた。全日本は、僕の力じゃなくてTRF、タミヤ全員で勝ち取ったと言えるでしょうね。

生まれた、実戦で磨き抜かれた経験があるからこそ妥協を許さず、さらなるポテンシャルアップが可能となった、今回発売された414はベースマシンがUS仕様の414Xというより、この全日本仕様の前住車がベースとなったと言った方が正解なのである。