TRF414

セッティングを幅広く そんな意味を込めて

414Xと414。この二つのシャシーはどこがどう違うのだろうか。ひとつはアメリカで発売され、もうひとつは日本で発売される。見た目に分かるシャシー各部の違いには、それぞれにどんな意味があるのだろうか。二つのシャシーをじっくり見てみることにしよう

414Xは414へと、どのように進化してきたのか

「このマシンを日本で発売するにあたって、'99年JMRCA全日本電動ツーリングカー選手権用の前仕車やTRFが走らせた414Xが基準となって、開発をすすめることになったんです」と、開発担当の安井氏。全日本選手権ではデータ不足から、路面のグリップ力の変化に対して、マシンのセッティングが決まらず、苦い思いをした。そのデータが少ないことが414Xにとって、最大の敵とも言えたのだ。さらにセッティングの死角というか、壁になっていた要素が「足の重さ」だった。MCナイロン削り出しのサスアーム、アルミ製のアップライト、Cハブなど、剛性を優先させたパーツのネガティブ面が出てしまったようだ。

そこで安井氏らは、サスアームを軽量な樹脂成型品に、アップライトやCハブをも樹脂製にし、全パーツで20gもの軽量化を成功させた。足を軽くしたことによって、シャシーにも変更が加えられた。414Xの場合、シャシー剛性重視で設計してあり、シャシーロールというコーナリング時におけるシャシーのねじれよりも、サスペンションにロール動作の全てを委ねた作りとなっていたため、アッパーデッキが左右非対称でも問題はなかった。これを414では、セッティング範囲を幅広くするという意味合いも含め、シャシーロールを有効的に使いたいユーザーのために、左右のねじれを均一に保つよう、アッパーデッキを左右対称の形状へと変更している。さらにロールセンターの変更（キットにはフロント用に2種類のロールセンター位置が選べるパーツを用意している）、フロントバルクヘッドの軽量化、前後同じユニバーサルシャフトが使えるようにと、ベアリングも1150サイズに変更するなど、バネ下の軽量にとどまらない、細かな部分での変更が施されている。

414の基準はあくまでも全日本の前仕車。414Xではないのだ。レースという実戦の中で常に進化していくシャシーなのである。次のページからは414X以前の404X、そして国内のビッグイベントに参加してきた414Xが、414へと進化するためにどう変化してきたのか、これまでの過程を見てもらうことにしよう。

剛性重視だったアルミ製アップライトとCハブ。MCナイロン削り出しのサスアームは剛性もさることながら、柔軟性も持ち合わせており、ダメージにも強い。グリップ力を重視していればこちらのパーツで問題ないことは、各レースで実証済みの剛性重視の作り込みがされている

アルミ並の剛性と、それ以上の軽さを手に入れるため作られた樹脂成型部品。サスアームに関しては材質の違う2種類をキットに収め、セッティングの幅を広げる。細かいところではフロントナックルのベアリングサイズを見直し、前後同じベアリング&ユニバーサルが使用可能となる