

# HA86号の進化を スパタイGP でチェック!

スーパータイムアタックグランプリ

▶テストはレース経験もある副編カトー。86ではこの袖ヶ浦FRW、富士スピードウェイ、筑波サーキットも走行済みだ

純正OP「ザックス」の足はそんなにイイのか…?

がんばって  
テストします!



▲純正オプションのザックス製ダンパーに交換。1台分で7万5600円という価格も魅力だ

先月号でお伝えしたように、HA86号はサスペンションをザックス製ダンパーに交換した。で、気になるのはその走りだが、副編カトーがさっそくサーキットを全開で攻めてきた。



# SAMPLE

▲86は初期型のノーマルのサスペンションだとかなりオーバーステアだったが、ザックス製ダンパーに変更すると、弱オーバーに変化。これがバランスしている感じで楽しかった

■文：加藤英昭（本誌） ■写真：小平寛

これまでHA86号に装着していたポルドワールドの車高調キットは、ドライのサーキットでの走りはすこぶる良かった。とくにドライグリップが上がったポテンザRE71Rとの相性は抜群。かなり高い次元でのコーナリングが可能で、20分×3本もサーキットを走ると、そのGでなまった身体では翌日まで疲労感が残ってしまうほどだった。

と、サーキットではイイのだが、一般道では硬めの乗り心地がちょっとツラかった…。ということとは、これまでも何度かレポートしてきたとおり。そこで、3年目の車検を迎えるにあたり、純正オプションの「ザックス製ダンパー」に交換した。

車高がド・ノーマルに戻ったHA86号は、見た目に「弱っちー」イメージがあることは否めないが、では肝心の走りはどう変わったのだろうか？

まず、一般道での印象だが、ストロークが増えたおかげで、これまでのように「ガツン」とくる衝撃はほとんどなくなり、ストレスなく走れるようになった。ノーマルよりはダンピングを高めており、コツコツとした小さな入力は伝わってくるものの、その振動をすぐに吸収して残さないのが、不快感は少ない。では、サーキットでの走りは

ウェットでの走りが  
すこぶるイイ!



▲ウェットでは適度なロールで挙動が掴みやすく、とても走りやすかった

どうなのか？ 今回、それをテストするために、おなじみ太田哲也ドラレスの「スパタイGP」に参加させていただいた。

朝まで降っていた雨は、走行が始まる午後には上がってくれたものの、路面はウェットという状況から慣熟走行が始まった。

**ドライでは弱オーバー  
でけっこう楽しめる!**

まずは肩慣らしの意味も込めて、グリップを確かめながら流す程度のペースで走ってみる。気温が低かったせいもあってかなり滑りやすい路面コンディションだった。ウェットではこれまでよりも圧倒的に走りやすくなっていた。というのも、ストロークが増えているおかげで、コーナーでもしっかりロールしながら、濡れた路面をきっちり捉えてくれるのだ。



# Tetsuya OTA ENJOY & SAFETY DRIVING LESSON

にオジャマしました  
@袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ



▲太田哲也校長の講義では、車両の荷重移動やタイヤの摩擦円といったクルマとドライビングの基本をきっちりと教えてくれる

## クラス分けがあるから初心者でも安心!

本誌とのコラボでもおなじみの「Tetsuya OTA ENJOY & SAFETY DRIVING LESSON」。午前中は座学でドライビングの基本からサーキットマナー、さらにはサーキット攻略法まできっちり学び、午後からは「ベーシック」「アドバンス」「スパタイGP」の各クラスに分かれてのプログラムとなる。ベーシックはサーキット初心者を対象として、急制動、旋回ブレーキ、パイロンスラロームなど基本的な車両挙動が学べるので、いきなりサーキットを走るのにはコワイという人にオススメだ。実際、ベーシッククラスで学んで、ステップアップしてアドバンスクラスでサーキット走行を楽しんでいる人たちがたくさんいるというので、ぜひどうぞ!

## スパタイGP入賞のみなさん



▲マセラティ幕張、アルファロメオ松崎のご協力で、ギブリやグラントウーリズモ、アルファロメオ4C、ジュリエッタQVのプロドライバーによる同乗試乗を実施。サーキットサファリでは、間近でその走りを見ることができた



▲スペシャルゲストのケンオクヤマ氏によるトークショーを実施。特別講師としてモータージャーナリストの桂伸一氏がサーキット攻略法などを伝授した

## ST2000クラスで見事優勝!

▲2200cc未満の「ST2000」クラスで、HA86号+副変カトーは見事クラス優勝のタイムをマーク。賞典外ですが、表彰台だけ上らせていただきました(^o^)



### ■スパタイGPリザルト

クラス・順位	ドライバー名	参加車両	タイム+ハンデ
ST5000-1	渡辺雄一	ケイマン	1'21.939+1秒
ST3000 (賞典外)	郷田鉄生	ゴルフGTI	1'22.468
ST5000-2	鈴木堅之	フェラーリF430	1'23.507+3秒
ST3000-3	清水 航	レガシィ	1'23.775+3秒
ST2000 (賞典外)	加藤英昭	86	1'24.098
ST3000-1	政木邦靖	NSX-R	1'24.352+1秒
ST3000-2	柴崎 明	アルファロメオGTV3.0	1'26.067
ST2000-1	堀口 潤	アバルト500	1'26.193+4秒
ST5000 (賞典外)	萩原 充	BMW M3クーペ	1'27.382
ST3000 (賞典外)	鈴木竜太	フェラーリ328GTB	1'32.858
ST3000-4	布井秀雄	アルファロメオGTV2.0T	1'34.957
ST2000-2	小林浩輔	NBロードスター	1'36.225
ST2000-3	稲葉 央	アバルト500	1'36.773
ST5000-3	竹内直記	フォーカス	1'37.207
ST2000-4	小嶋隆行	エリーゼ	1'43.013

※前回の優勝者は、2位との差をハンデとして課せられる。表彰は賞典外の選手を除き繰り上げる。

これまでの足だとウエットでは硬すぎて恐くて攻められなかったが、その恐さは半減。徐々にペースアップしてみるが、変な挙動を見せることもなかった。フリー走行2回目からは、路面がところどころ乾いてきて、いよいよ全開走行に。これまでによりストロークがある↓ロールが大きくなるわけだが、正直ドライではRE71Rのグリップ力を生かし切れずに、これまでの車高調のコーナリング限界には及ばなかったように思う。ただ、コーナー進入時にフロントの沈み込みをうまく利用した走りをする、弱オバーステアで結構楽しめる挙動になっていたの

は興味深かった。そして迎えたスパタイGP本番。本来ならひとり1周のアタックだが、まだ路面が濡れている部分があり、15分間のタイムアタックとなった。走り方のコツをつかんできたので、タイヤを途中クールダウンさせながら、最後に渾身のアタックを掛けると、なんとクラス優勝のタイムが出てしまった(嬉)。

ノーマル形状のザックス製ダンパーに変更しただけで、正直ここまではパフォーマンスが上がるとは思っても見なかった。一般道での乗り心地とのバランスを考えると、この選択は間違っていないかと思つた。