



MENU 9 タイヤ選択

標準装着タイヤと同一ブランドをチョイス そして同一ブランドをチョイス

タイヤの選択は自分の主な使用目的を考慮してチョイス

エンジンパワーや直進安定性などを考えた結果、テスタロッサに装着するタイヤは「ミシュラン ハイロットスポーツ」をチョイス。サイズはノーマルと同じフロント225/50ZR16、リア255/50ZR16だ。ハイロットスポーツは、路面に粘り強く吸い付くグリップ感を発揮しシャープなハンドリングとコントロール性を実現している。またウェット路面での磨耗性も高く高速走行でも安定した性能を発揮してくれる。スポーツカーを始めセダン、クーペまでトータルバランスに優れているタイヤなのだ。

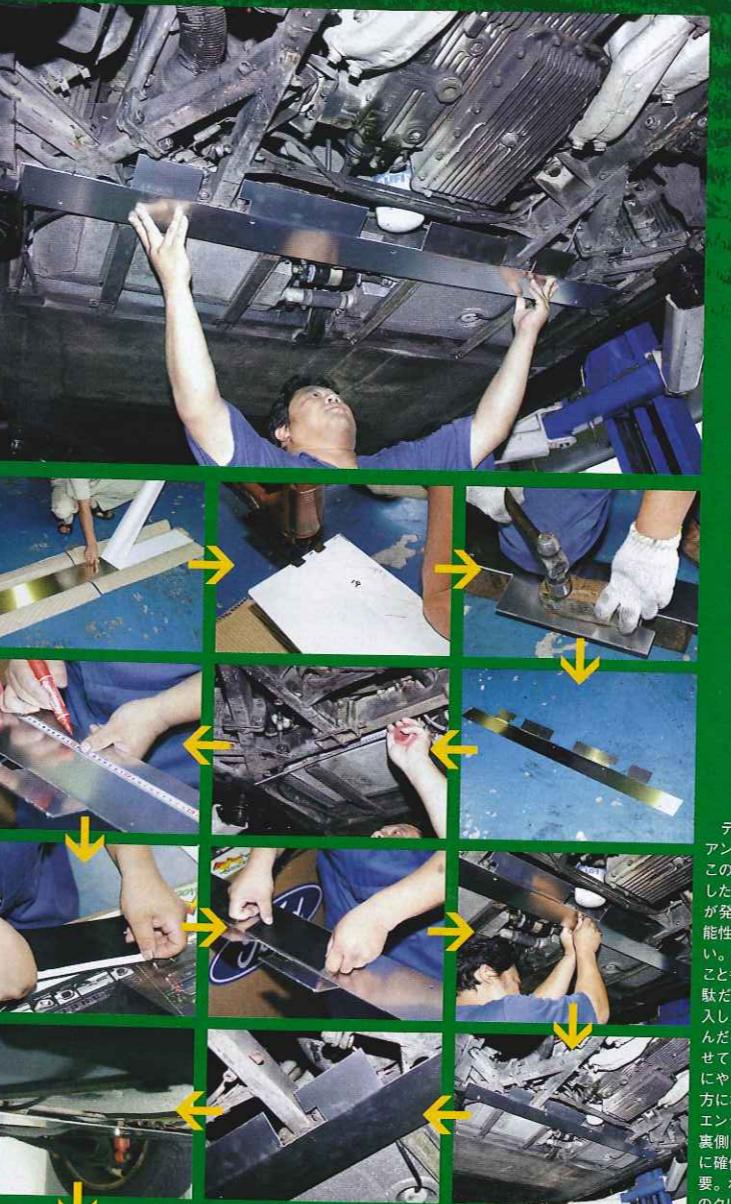
ハイロットスポーツへと交換

今さらですが：自動車というのはエンジンの出力がトランスミッションを通じてドライブシャフトに伝わり、駆動して動く乗り物。これは數千円するスーパーカー～数万円の中古の軽自動車でも基本的に同じ。クルマが動くためには、様々なセクションが連動して立っている。でもクルマが動く上で一番重要なパーツといったら、常に路面に接地している黒くて丸いモノ。それは“タイヤ”です。だけど、タイヤって色々なメーカーから同じサイズが発売されていて、イマイチどのタイヤを選択して良いか悩むバツでもあります。そこで、このページではタイヤ選択について考えてみた。

本誌でも毎月掲載されているインプレッション記事、運動性能や乗り心地などを紹介するページであるが、クルマのスペックによって評価はまちま

ちなみにこちらはテスタロッサを購入した時に付いてきた純正ホイールと標準装着タイヤのセット。テスターは現在17インチのホイールに純正よりも極太のタイヤを履いている。せっかくのタイヤ交換なので、より純正に近づけようと、倉庫で眠っていた純正ホイールをチョイス。タイヤサイズも新車当時と同じにした。銘柄もミシュランで一握。新車時に付いていたタイヤはMXXで、今回屋替えるのは、その後継モデルであるハイロットスポーツだ。

の性能が良ければ、ドライバーに伝わる評価も自然と良くなる傾向にある。ひとつ例をあげてみよう。極限のスピードでサーキットを疾走するレーシングカー。同じセッティングを施したマシンにコンバウンドが異なるレーシ



結果

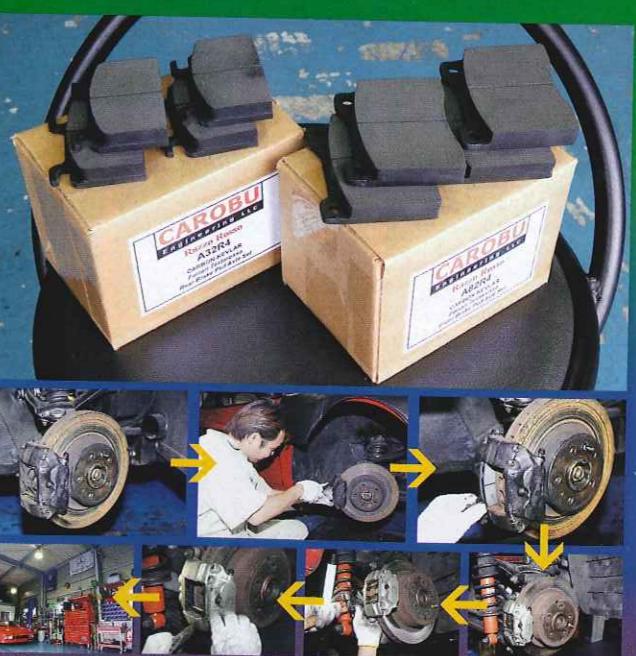
小澤さんの話によると渋滞に巻き込まれると110℃近くまで水温が上がるという。しかし1ヶ月生活中、真夏の大渋滞に巻き込まれても水温は90℃をちょっと超えた辺り(写真参照)から上がることはなかった。フレッシュエアを導入するほどスピードが出てないのに水温上がりらず。よって自作の導風版の威力とは思えにくいのだが…。この調査は引き続き続行する。

再度のパッド交換でブレーキの効きをより強力にする!

MENU 8 パッド交換②

レースパッドを 装着してみる 結果は次号で報告

あれ?と思った方もいるかもしれないが、ここで再度ブレーキパッドを交換した。前回のボターフィールドはスポーツパッドとはいっても、ブレーキダストが出にくいタイプ。つまりその制動力は特徴にされている。そこで、ここではカリヨルニアにあるキャロブ・エンジニアリングで販売しているラッソ・ロッソというカーボンケブラーのレース



MENU 7 オーバーヒート対策

渋滞にはまつたりすると水温が110℃前後まで上昇する症状を改善したい!! 作った導風板を装着して様子を見る!

一度上がった水温が戻らない

このテスタロッサは、以前から水温がやや高めになる傾向があった。オーバーヒートした経験こそないが、渋滞にはまつたりすると水温が110℃前後まで上昇する。いくら大丈夫だといわれても、やはり高めになる傾向がある。オーバーヒートした経験こそないが、渋滞にはまつたりすると水温が110℃前後まで上昇する。オーバーヒートした経験こそないが、渋滞にはまつたりすると水温が110℃前後まで上昇する。オーバーヒートした経験こそないが、渋滞にはまつたりすると水温が110℃前後まで上昇する。オーバーヒートした経験こそないが、渋滞にはまつたりすると水温が110℃前後まで上昇する。オーバーヒートした経験こそないが、渋滞にはまつたりすると水温が110℃前後まで上昇する。

度水温が110℃まで上昇してしまうと、中々水温が下がらない(4速100km/h巡行で走行しても、中々元に戻らない)という点も気がかりだ。すでにサーモスタットも一番低い(ヒートしにくい)温度で開く75℃が組み付けられているので、とりあえずエンジンルームの下にアルミの板を作った導風板を装着して、エンジンルームを少しでも冷やしてみよう。

テスターの場合、本来ボディの裏面に3分割のアンダーカバー状のフレートが装着されているのが、このクルマの場合は最初からそれが無かった。もしかしたら、それが原因となってエンジンルーム内に乱流が発生して熱気が上手に抜けなくなっているという可能性もある。しかし、どうせなら別な方法を試してみたい。最初はどこかに穴を開けて熱気を外に排出することも考えたが、やはり外気が導入されない限りは無駄だろう。そこでボディの下側からフレッシュエアを導入し、上方に抜くという方法を考えてみた。素材に選んだのは3mm厚のアルミ板。これを現物の寸法に合わせてカットし、ブレーキの穴を利用して、ボディの下面にやや隙間を開けて装着する。アルミ板の後側は上方に折り曲げてあり、入ったフレッシュエアはそのままエンジンルームに導入されるというわけだ。ボディの裏側に少し出てしまうので、ロードクリアランスを十分に確保しながら、適度なクリアランスを設けることも必要。ボディとの間に2mmのゴム板を挟み、吸気部分のクリアランスはワッシャーを使って調整した。

ングタイヤを装着するとタイムに差が出る。レーシングタイヤのコンパウンドによってブリーリングが全く変化してしまうからだ。予選などに使用するスペコン（スペシャルコンパウンド）を履くとグリップ感が高いのでコーナリングスピードが上げられる。従ってタイムも速くなるというわけ。こうした傾向は市販車でも同じ。コンパウンドの柔らかいタイヤをチョイスすれば、

ば、摩擦力が向上してステアリングの接地感やブレーキング性能さらにコナーリング中の粘りが飛躍的に良くなる。では、全ての車種にハイグリップタイヤを装着すれば？ という疑問が浮かんで来る。しかしクルマというのは、そんなに単純なモノではない。非力なクルマにハイグリップタイヤを装着すると摩擦力でパワーが食われてしまう。結果遅くなったり燃費悪化

の原因になる。逆にピックパワーの原因になる。逆にピックパワーのクルマに細くてローブリップのタイヤを装着すると、滑ってしまい上手くパワーを路面に伝えることが出来ない。こうした観点からすると、自動車メーカーでは闇雲に標準装着タイヤを決めていた訳ではないことが解る。車重（輪廻重）やエンジンパワー、目的用途など様々な要素を加味して装着するタイヤの銘柄やサイズが決められて

いるのだ。では、同じ銘柄のタイヤをチョイスすれば問題ないのか？ 結論は問題ない。でも、せっかく国内外にはたくさんタイヤメーカーがあるのだから、自分の使用目的によって装着するタイヤを変更することをお勧めする。同じサイズのタイヤでもブランドが違えば、いつも乗っている愛車のブリーリングがガラリと変わる。タイヤは製造

メーカーによって構造が異なり、また同じメーカー内でもブランドによって性能に違いがある。ブレーキなどの立て方向に強いモノやコナーリング中の横方向に強いタイヤ、ウエット性能が高いタイヤ、ロードノイズが少ないタイヤなど色々なタイプがあるので。タイヤを選択する際は、自分のドライビングスタイルを考えてチョイスするべきだ。



MENU 10 タイヤ交換・バランス調整

ミシュランMX-XXからパイロットスポーツへとタイヤを履き替えて… アライメント調整で最終試乗！

アライメント調整は左下のボルトにあります



アライメント調整はおあずけ

その理由は左下のボルトにあります

タイヤ交換をする人物は、久しぶりにエフロードに登場の私「チャ武」こと武井寛史。大人の事情があつてボクがテスターのタイヤを交換することになった。実は黄、タイヤショップに勤めていた経験があつて、こんな所で役に立つとは（笑）。

さて、何故テスターのタイヤ交換することになつたかといふと…。リフレッシュ企画内でブッシュ交換作業をして足回りをバラしている。そこでアライメント調整しようという話

が持ち上がった。アライメントを調整するなら、現在装着されている17インチのホイールから標準装着の16インチの方が、よりリアルな情報がお伝えできると思いノーマルに戻すことにした。でもノーマルサイズのタイヤは劣化と摩耗で使える状態ではない。そこで新品のタイヤに交換することになった。アライメント調整は新中タイヤのほうが正確な数値が計測できるのである。そんなこんなで大汗をかきながらタイヤ交換を無事に終了。早速、ホイールを交換しよとしたのだが…（涙）。アライメント調整の記事は次号にて！



アライメント調整が来月号になったワケ…。

アライメント調整が出来なかった理由はホイールを固定するボルトにあり、17インチのアルミホイールに使われていたボルトをそのまま使用できると思っていたら甘かった。ボルトが短過ぎてノーマルホイールの装着ができなかつた。テスターのノーマルホイールはオフセットが+方向にあるため長いボルトでないとダメなのだ。ノーマルからアルミに交換する場合、ナットやボルトが使えないという話はよくある。でもその逆は希なので誰も疑いすらしなかつた。テスターのノーマルボルトは長いという知識がひとつ増えた。

いよいよ来月号で最終回！
アライメント調整と
最終試乗をお楽しみに！

今回お世話になったこのSHOPで
来月はアライメント調整、そして最終試乗!!



GARAGE WING
ガレージ・ウイング

アライメント調整をお願いしたガレージウイングは、その音チャ武が筑波のレースで前人未到の7連勝を挙げチャンピオンを獲得した時のマシン製作&メンテナンスをしていたショップだ。エンジンからサスペンションまでレースで培ったノウハウは豊富。世界各国のスーパーカーから日本車までアライメント技術は最高。

●埼玉県新座市野火止1-7-19
TEL:048-477-0099
<http://www.jade.dti.ne.jp/g-wing/>