

ベンツ兄弟船

第7回

でレース参戦!!

190E 2.3-16で目指すはセパン24時間!?

不惑の年からのプロレーサー育成講座

MERCEDES-BENZ
190E 2.3-16

リフレッシュ&レースへの

道



idlers Games 夏の12時間+9分耐久 本番直前に本庄サーキットで 状態チェック!

いよいよ「idlers Games 夏の12時間+9分耐久」まで残すところ4日。まだステアリングを握ったこともないドライバーを交え、テスト走行と最終チェックを兼ねてやってきたのは本庄サーキット。本番用のカラーリングをする前に、ドライバー全員で試走。とその前に、モディファイ箇所のおさらいをしてみましょうか。内外観、見事レース仕様に生まれ変わった2.3-16の勇姿をとくとご覧あれ。残すは本番用のカラーリングのみ。

次のページからは、本番がいきなり始まっていますヨロシク!

文●武井寛史 撮影●村上 豊

取材協力●スピードジャパン tel:03-3555-8865 http://www.speedjapan.co.jp
エスペランサ tel:048-478-6485
G-SONIC http://www.g-sonic.jp/
S-FACTORY tel:03-5636-5122
公式ブログ http://ameblo.jp/190race-project/

残す不安は13万kmオーバーの
エンジンと駆動系トラブル

レース3日前と切迫したスケジュールの中、シェイクダウンを行った190号車。持ち込んだのは、前回スピードジャパンカップが開催された本庄サーキット。

写真を見れば一目瞭然、モディファ

イされた190は全くの別モノ。短い期間でマシンのモディファイを行ったのは、スーパーカーレースGTをはじめ国内のトップカーティヨーのメンテを生業としているRSファイン。実績と技術では申し分ないファクトリーだ。レースカーとなる190の製作コンセプトは、12時間という長丁場にも耐えうるマシン作りとレースディスタンスでドライバーの負担を軽減するシステムを導入する方向に決まった。その中で最も効果的なのがクールスース。草レースのマシンに採用するのはウチのチームくらいだろう。不惑のおやじメンバーにはとても有難いシステムだ。

テストには190号車をドライブするドライバーが全員集合。みんなのやる気が伝わる。まずはフジアルタイヤでチエック走行。まずはフジアルタイヤでチエック走行。とても乗りやすいと上々の評価。そして本チャン用のセミスリックタイヤを装着してさらにテスト走行を重ねる。クルマのバランスは悪くない。とても20年前のクルマとは思えない仕上がりだ。

印象としては、限界域がとても高くクルマが安定している。だからコナーのアプローチから立ち上がりまでの各セクションで不安を感じさせない。さらに良いのはブレーキ。急遽ブロジエクト上で製作してもらったブレーキパッドは、前後バランスが出ていて良く止まる。プロジェクトの開発技術の高さを感じさせた。

G-SONIC エフロード190号のモディファイ箇所



【リアウイング】

サーキット走行には空力バーツは必需品。今回装着したのは近年ツーリングカーでは主流となっている3D形状のウェットカーボン製GTウイング。欲をいえばフロントのダウンドロースも欲しいところ。



【ステアリング】

ステアリングはMOMO製GT08。グリップはスウェード製。手のひらにフィットしてグリップ感は最高。誰でも操作しやすいステアリングなのでドライバーが数人で乗り替わる耐久レースには適している。



【ラップモニター】

サーキットを走るならこのシステムは絶対に付けたい装備。毎ラップ、タイムがモニターに出るので、自分のペースが把握できる優れモノ。日本全国ピーンが設置されているサーキットであれば使用可能だ。



【ドリンク・システム】

モータースポーツは最も水分を失うスポーツと言われている。スーパーグTやスーパー耐久などのツーリングカーには必ず装備される真夏の必需品。スイッチを押すとポンプが動き水分が口に入ってくる。ちなみに車内は水分補給に最適なオリンピック公式飲料のスポーツドリンク。



【シート】

バケットシートといえばやっぱりRECARO。数あるアイテムの中からセレクトしたモデルはRS-WS。カーボンシェルで軽量かつ剛性もある。ホールド感を損なわずドライバーチェンジも容易なフルバケットタイプのシートだ。<http://www.recaro.com>



【クールスツ・システム】

真夏のコクピットは灼熱地獄。そこで190号車にクールスツ・システムを装備することにした。システムはアメリカ製で価格は約20万円。高温状態で長くドライビングするドライバーの判断能力が鈍るのを防止する優れモノ。<http://J-Gear.jp>問い合わせ先:(株)ジェーポイント(tel:0550-78-1522)



【タイヤ】

タイヤは“ADVAN 050”セミslickタイヤをセレクトした。サイズは215/45R17。コンパウンドが柔らかいので減りは早いが、レース距離が長いのでコーナリング中に余計なステアリング修正を軽減する目的で高いグリップ性を選んだ。

【ホイール】

バネ下を考慮してどうしても軽量ホイールが装着したかった。そこで長年レースでも実績のあるメーカー、ENKEI製のホイールをチョイス。モデルはRS-05。ノーマルフェンダーの190Eに入るサイズは7J-17+35。<http://www.enkei.co.jp/jp/index.html>

【オイル】

すでに13万キロオーバーの190Eが12時間の長丁場を完走するためにはオイルは最も重要なバーツ。様々な要因を考えセレクトしたのが“RED LINE Oil”。エンジンには10-30Wを入れ、ミッションは耐久レースに適したショックブルーフがセレクトされた。<http://www.redlineoil.co.jp/>



【エア導入ダクト】

キャリバーとローターは変更してあったが、ツインリンクもてぎはブレーキにかなり負担かかるコース。ファインの社長の提案で急速ブレーキダクトを付けることに。安全対策は万全だ。



【ブレーキパッド】

ブレーキに辛いサーキットということでブレーキパッドをプロジェクトμで製作。長い距離を走り続ける耐久レース用ではブレーキは重要なバーツだ。プロジェクトμが製作してくれた耐久用パッドは効果と耐久性に優れている。



【サスペンション】

ダンパーはノーマルより若干硬めのコニ製。車高が調整できるアダプターを使いSWIFT製の直巻サスを採用。レバー比やストローク量などを考慮して出された車高&バネレートのマッチングはGOOD。今後はコイルオーバーにする予定。<http://www.tohatsu-springs.co.jp/swift.html>



【カーボンボンネット】

willコボレーションから発売されている190用カーボンボンネットを装着。ボンネットが軽量できたことはマシンパフォーマンスに直結する効果的なモディファイ。開発されたばかりのドアミラーも装着させて頂いた。<http://will-inc.com/index.html>



【マフラー】

当初はノーマルで走る予定だったマフラーはRSファインの提案によりワンオフで製作することに。最適な排気効率を計算して製作されたマフラーは2日間という短期間で完成。中間トルクが太くなりトップスピードまでのピックアップが飛躍的に向上。



【通信システム】

KETLから発売されている携帯電話を使った無線システム。無線は耐久レースには必需品。ヘルメットに装着するスピーカーとマイクは簡単に付けることができる。ちなみにヘッドセットはボス松原がカスタマイズ。

秘密兵器のクールスツ・&ドリンクシステムも問題なく作動。テストは無事終了した。残す不安は13万kmオーバーのエンジンと駆動系トラブル。真夏の12時間を走りきれるかが疑問。頼みの綱はRED LINEのオイル。さらにはRED LINEのオイル。燃費も計れてないからどうなる事やら。まあ、みんなで丁寧に乗つてバトンを繋げばきっと良い結果がつくるはず。ちなみに191号車のコンセプトは“街乗り仕様”。ラジアルタイヤでここまで健闘するか楽しみだ。



これがG-SONICエフロード190号のスタッフ面々。1等賞を目指すぞーって1本指にするはずが2本指の人もいたりする愛すべきチーム。



チ○ボが出てますけど…。

スタッフおよびドライバーの確認は公式ブログ(<http://ameblo.jp/190race-project/>)にて。

チームスタッフの
キャンギャルちゃん
とピースサイン
はボス松原。これ
かう乗り込むって
のにこの余裕は何
なんでしょうか!?



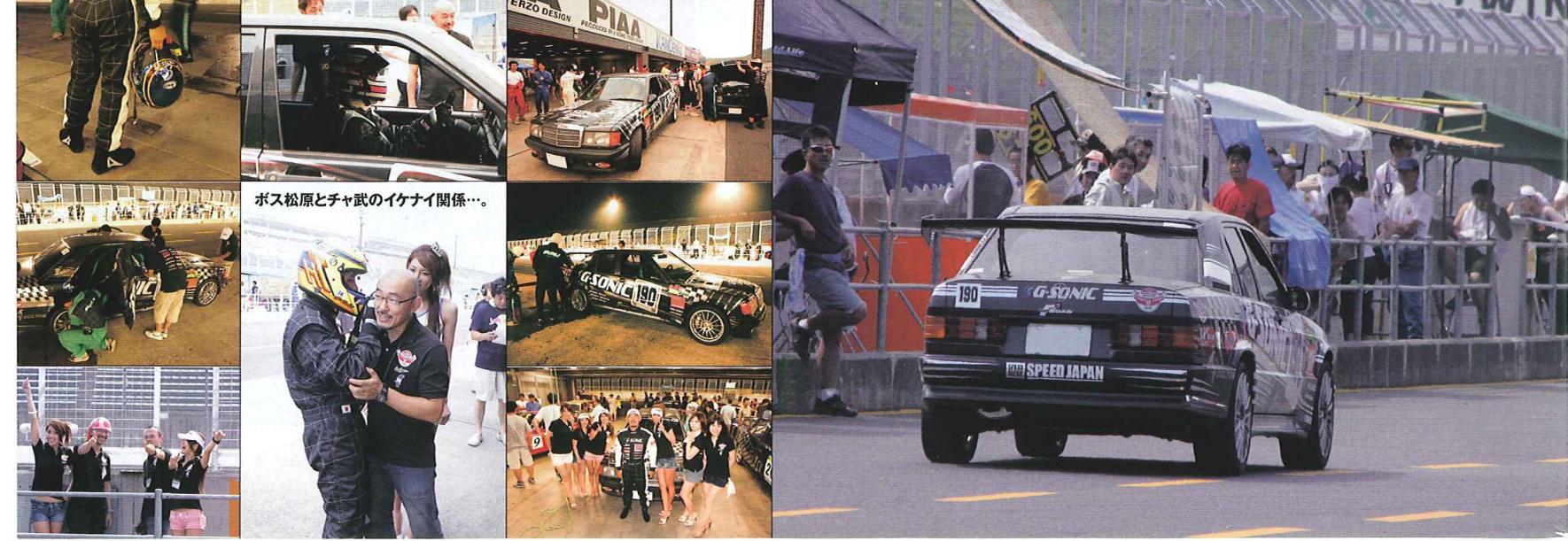
男の背中…。

このカラーリング、カッコ良すぎませんか？



親父と息子…?
似てないし…

ボス松原とチャ武のイケナイ関係…。



いよいよ感動のゴール!!

次回は来年2月の
セパン24時間耐久でお会いしましょう!

