



車両を担当したRSエ
クセルの隠岐。入念な
作業の跡が随所に見受
けられ、彼の仕事場は
サーキットでも評判だ



Bドライバーの後ろに見え
ているのがシグナルサイ
ン。唯一、ドライバ
ーの意思を伝えるもの
で、隠岐の発案という



ドライバーが3名なの
は、富士のレースを終
えたままの状態という
意味。この後、ツクバ
仕様への改造を受ける

9-hours Endurance in Tsukuba at night

何度も走っている「ツクバ」だが、最終的なチェックと新た
な問題点を探り出すため、全員が集まってテスト走行を行う

180kgもの軽量化を図る

本戦が間近に迫った7月の下旬。車両の製作を担当し、これまでのレースでビットクルーを務めてきた「RSエクセル」を訪ねた。

このRSエクセルでは、ベースとなったレガシイをいったんシャシーだけの丸裸にし、すべてのパーツをチェックしながら再びマシンとして組み立てるという作業を行なっている。

今回のレースに向けては、重要な部分の再チェックと、セッティングの変更などが主な作業。細部のパーツまで熟知しているメカニックの隠岐武嗣の目には、レガシイはどう映っているのか。そして筑波に向けてのセッティングは……。その辺りを探った。

「レガシイは、ボディの剛性がしっかりしてるんですよ。ほかのクルマだと、1レース走るとドアの縮まりがわるくなったりするんですが、レガシイはそんなことはありませんからね。このクルマなんか、最初の9耐からずっと使ってるんですよ。それと、サスペンションの基本がしっかりしているという感じを持っています。もともと曲げやすいクルマですから、さらに乗り易くするのは割と楽でしたね。そうそう、最初にクルマを造る時に苦労したのは、アンダーコートを剥がす作業でした。ふつうならパキパキって感じで剥がれるんですが、新しい材質だったみたいで、ネバネバしちゃう。3人で作業をして、まるまる一週間も掛かっちゃいましたよ」

隠岐はレガシイと他のクルマとの決定的な違いは、ボディとサスペンションの基本的な出来の良さにあると明言する。メカニックとして作業に携わらなければ知ることのできない、貴重な意見だ。

それにしても、車内騒音を軽減するためのアンダーコートに手を焼くなど、予期せぬ苦労に悩まされたというものの、苦労に見合っただけの効果も少なからずあった。レースにとってはクルマの軽量化がとても重要だからだ。

クルマが重いということは、加速が鈍くなるだけでなく、ブレーキやタイヤへの負担を増やし、決定的な弱点である「曲がりにくさ」に結びついてしまう。メカニックとしての隠岐のポリシーは、徹底的

にクルマを軽く、そしてキレイに仕上ること。この点についてはサーキットでも評判で、失礼ながら男性的な風体とは裏腹に、各部への細かい配慮の後がこちらこちらに窺える仕上がりのようだ。これがドライバーとの信頼感につながり、太く強いきずなしとして実を結んでいるのである。

仕上がりの良さやドライバーへの配慮という点で一番関心させられたのが、燃料タンクと車内を仕切っている、アルミ板の上部のブラック・アウトだった。ここがアルミ地のままだと、太陽が反射してミラーで後方を確認する時に視認性がわるくなってしまふのである。ほんの些細なことだが、こうした配慮が随所に見受けられるのだ。

そして、重量に関しては、さらに徹底して手を加えた。その最も代表的な部分が、一本一本のボルトの余分な部分を削り落とす、ボルトカットである。

この地道で気の遠くなるような作業によってもたらされた軽量化は、たった3キロ。一本のボルトから数グラムしか削り取れないことを考えると、まさしく塵も積もれば……。の世界だ。

最終的には、120ℓの安全燃料タンクや、ロールバーなどの安全装備を装着した状態で、マシンの重量は1132kg。この車重は、市販状態と比較すると、実に大人3人分にも匹敵する約180kgもの軽量化が図られたことになり、ほかのN-1マシンが100kgから多くても150kg程度の軽量化に留まっていることを見れば、いかに徹底した作業を行なったかがうかがい知れる。

メカニックとしてのもう一つの重要な作業に、マシン・セッティングという問題がある。最近では、各チームともコンピュータを使い、セットアップまでの時間が短縮されてきているという。というのも、車両重量からタイヤにかかる荷重を割り出し、それにコーナリングGなどを掛け合わせることで、バネレートやダンパーの減衰力が算出できるからだ。

実際にはこうして求めたデータを基に、何種類のパーツを試作する。そして、サーキットを走りながらドライバーとメカニックとが細かい部分を煮詰めていくのである。

隠岐もこの方法を採用した。コンピュータが弾き出

