

少し見にくく、ブレているのだが、左の写真は安藤選手のESCORTタイプMがゴールした直後にコンクリートウォールに激突した瞬間の写真である。その右上の電光掲示板を見ると、ゴール時の記録が掲示されている。「8.78」「255」というのは、E/Tタイムと終速を表わしている。つまり、ゴールラインを時速255km/hで通過した次の瞬間に、コンクリートウォールに激突した……ということを示している。幸いなことに、安藤選手のマシンは、コンクリートウォールに斜めに当たったこと、コクピットにはロールケージだけではなく、ドライバーを守るバードケージが設けられていたことによって、安藤選手は無傷。マシンは転がらなかったため、フロント部分を修整して、来シーズンに向けてモディファイに入っているという。

だが、8秒台に入るということは、これだけのスピード領域に、足を踏み入れるということなのだ。万が一のクラッシュ、転倒、斜行……そういうトラブルに対して、真剣に装備を考え直す必要がある。

来シーズンは、全クラスにドラッグスリック着用が認められる。安藤選手も当初ドラッグスリックに乗ったときに「カウンタ

ーで修整できる範囲は非常に狭い」ということを身をもって知ったという。

それまでのラジアルタイヤとは違って、サイドウォールが柔らかいバイアス&ドラスリの場合、振れ始めたらステアリングで修整するという作業は、非常に困難になる。というか、振れを止めようとする動作が、余計にクルマを不安定にしてしまうのだ。だから、速いマシンでドラッグスリックを装着するという事は、マシンの直進性がシッカリしているということが前提条件となる。これからのマシン作りは、この鉄則を踏まえて行なっていきたい。

仙台ハイランドでのJDDA最終戦は、8秒台ラッシュで幕を閉じた。GT-R勢がこぞって8秒中盤のタイム領域に進出、そしてトップレコードが8.414という、ひと昔前のPRO GT-Rに迫るところに到達。

また、それだけに終速もどんだんと伸びている。コース整備も大切な要素だが、マシンの剛性、直進性能といったものは、これまで以上に重要になってくる。ただただ、タイムが上がったというだけではないということを理解していただきたい。



817	斉藤暢樹	0.744	8.437	0.189	8.658
882	立松 歩	0.885	8.592		
888	渡辺一守	0.520	8.824	0.584	16.067
834	加藤浩介	0.657	8.655		

WINNER!
 834
 加藤浩介

※タイムは上段RT下段ET



■DATA 1100kg RB26DETT改2.8L
 HKSピストン T51R SPL BB フース
 ト1.8k NOSシングル レンコ5速 プ
 ラックマジックSPLダンパー ミッキ
 ーET Drag 28.0-10.5-15



810 ESCORT TYPE-M

Driver 安藤佳樹
 BEST E.T. 8.780

■造急なPRO8バトルの先陣を切っていた安藤選手だが、今回の予選で、まさかのクラッシュ。他のライバルが好タイムをマークし続けてきたプレッシャーが、ちょっと無理をしすぎた原因か? シリーズ確実と見られていた大本命が、最後の最後で脱落。



888 SAURUS☆884R☆KAZUMORI-R Driver 渡辺一守

BEST E.T. 8.614

■今年9月にまで食い込んできた渡辺選手。昨年末にONTTOに換えて、バイアスタイヤでのチャレンジ。地道にタイムを縮めてきた。コンスタントにスタートできるようになったのが、今年の収穫か。2007年PRO8クラスのシリーズチャンピオンを獲得!!

■DATA 1250kg RB26DETT改2.6L 1215馬力 ザウルス87&ピストン&ビッグバルブTD06 25G×2 フースト2.3k ORC SPLクラッチ OS 6速 ミッキーET 28-11.5-16

931 TEX-Progress SX-R

Driver 森 健太郎
 BEST E.T. 8.969

■それまでPRO9で走行していた森選手だが、最終戦で念願の8秒台に突入。ドラッグスリック装着とはいえ、2リッター4気筒マシンでの8秒入り、これは快挙です。これまで様々なトラブルを克服しての8秒入りだけに、非常に評価が高い。これからの戦いに期待したい!!

■DATA 1050kg SR20DETT改2.1L 750馬力 T88・34D フースト2.4k NOS全開 ORCトリプル ジェリコ5速エア デフロック N1ダンパー M&H 10.5-28-15

