

レースっていいよね

第47回 「もう～、大変です☆」の巻

97年に吉村選手のF4をメンテして以来、実はサーキットサービスはしていない。イギリスではずっと工場に缶詰だったし、NASCARでアメリカに居た時も、コースへは行っても、結局メカニックをやっていたわけではないから。(たまに修理手伝ってたけど・・・)

以降、御殿場でも作りモノばっかで、サーキットサービスや、メンテナンスは遙か記憶のかなたに葬り去られていた。

現ウエストレーシングカーズに復職してからも、作りモノに追われる毎日で(実際、忙しかった)もはやサーキットに出向くことは無かろう。とタカをくくっていたのだが、所がドッコイ！急遽「その時」がやって来てしまった。

こともあろうに、フォーミュラニッポンの前座(あ、後か！)のF4レースで、しかも初めての富士。ちなみに、97年以前はFISCO、SUGO、十勝でのレースは無かったのである。

ああ、それに・・・。モノは同じF4でも、LSD付いてるし、タイヤはラジアルに変わってるしで、自分の知っているF4とは「似て非なるモノ」なのである。過去のデータも役に立たないしね。有り難いことに、ドライバーの石田選手とは仲が良いし、彼のマシンはF4レースにおける最高傑作956で、しかもマツダのBPエンジン。この組み合わせは実は吉村選手と同じで馴染みがある。これがモデルチェンジ後の976や006シャシーになると、全く違うクルマになってしまうのだ。

でも、いくら慣れた956とはいえ・・・、である。名の通り、初期ロットは95年度のシャシー。この石田選手のシャシーも例に漏れず、初期ロットのモノコック。第一オーナーは水野ショウタ選手。この時大きなクラッシュをして、次に若ソネ選手が購入。しかる後、石田選手の手に移るのだが、先述の大きなクラッシュというのが、本当に酷い！

F4のモノコックは、コンストラクター各社例外無く、アルミ製モノコックである。ウチのは936、956、976、006とモデルチェンジは経てはいるものの、ツインチューブモノコックで、英国RALT社のF3、RT34を彷彿とさせる。

モノがアルミだけに、一度クラッシュしてモノコックにダメージがあると、元通り治すとなるとオオゴトなのだ。

特に、ウチのモノコックはインナー/アウターパネル共、継ぐことなく一枚のアルミ板から曲げて作ってるから、修理するとなると結局、新車を作るのと大差無い労力と材料が必要なのだ。

それが、アウターパネルのみの損傷ならまだしも、インナーパネルまで形が変わるほどの損傷である。このクルマで、FISCO走るの？ 250Km/hで走るの！？はっきり言って、「新しいモノコックにしようよ・・・遅いし、危ないし」ってのが本音。仮に、損傷が無くても8年以上使ってるフォーミュラのモノコックって・・・。

しかし、そこはF4。お金を出すのはお客さん。懐具合で態勢にかなり差が出てしまう。もっとも、全てのレースのエントラントには常に付きまとう問題だけど、トップフォーミュラに比べるとその貧困具合は涙モノである。

いずれにせよ、この 956 でレースに出ることは決定事項。ならば私が触る以上、極力金をかけず、しかも見栄えもソコソコに性能回復させるしかない。石田号がココロに火を付けた。

タイヤのラジアル化による影響は凄まじい。タイムに関わるのは勿論、メンテナンスにもこれほど影響が出るとは思わなかった。足廻り、特にアップライトのハブに凄くチカラがかかっている。交換。バイアスの頃はハブ交換なんて、よっぽどのことだったのに。

それにしても、である。ああ、これ駄目。これも使えない。ここへタッてる。これカッコ悪い。「メンテナンス作業」というよりも「製作作業」に近い。

石田選手の手へ渡ってから、ワケあってキチンとしたメンテをしてもらえなかったこの 956。スラッジやらダストのこびり付くこと、垢のよう。T/M 開けると、鉄粉でキラキラのオイルが出てくるし。ラジエーターのコアはほとんど壊れてるし、ゴミ詰まってるし。タンクとコアのハンダ、剥れてるし。え〜ん。

逆に、ここまでレス・メンテの状態でもよく何も壊れないな、と感心してしまう。956 はやっぱり、良く出来ている。

果たして、レース結果はどうなることやら。とにかく、今は少しでもデフォルト性能に戻すべく、頑張らねば。

続く。

