

組上がったばかりのTEZZOクアントムがフェラーリ360モデナに装着された。太田は、その様子を感慨深く見つめていた。

前号でクアンタムを手がけるQRS岩田と太田との出会い、そしてフェラーリ360の本性と足まわりの改善点をふたりの視点から語った。太田はドライバーから、岩田は技術者の視点から360の評価をし、それがほぼ同じだった。フェラーリの理屈が必ずしも現実世界で安定して發揮されない「理屈と現実のギャップ」が判明した。トフバケトリーザーのレースという言い訳がきかない実践の場で培われた「基本」が積み上げられたふたりが携わるならば、方向性はすぐに見つかるだろうと私は話を聞きながら感じていた。

今回は、TEZZOクアンタムの具

体的な方向性と製品の特徴をお伝えしたい。その前にクアンタムの歴史とダンパー本体の特徴を紹介しよう。

1989年、ヨーロッパに満在していた岩田のもとに一本の電話がかかる。岩田は、かつてノバエンジニアリングのメカニックだったのだが、電話の主はその当時に担当したドライバーで、後にフェラーリF1にも乗ったステファン・ヨハンソンだった。岩田もよく知る、フェラーリやマクラーレンを渡り歩いたエンジニアのケン・アンダーソンがクアンタムを設立した。それを日本でやらないか?といふハンソンからの誘いだった。

英国でレーシングカー用ダンパーの設計と開発をするクアンタム。その製

品の特徴を岩田に聞いてみた。

①低圧ガスモノチューブ(單筒構造)

通常の車高調(高圧ガス封入式モノチューブ)と違って、セカンドビスト

ンを有することが特徴。シャフトの反

力が小さくできるので、フレクションが少なく(7~10kg)、微少入力でもスムーズに動く。だから、純正比2.0

0%以上に減衰力を上げても、かどの



今回装着したデモカー両の製作は、データ採取のため別タンクを持ち、ロースピードに加えてハイスピードのジャッキもついた仕様がおこられる。もちろん、別タンク内にクアンタムの特徴であるセカンドビストンを有する仕様だ。ここでデータ採取した仕様は、シングルボディにも反映される。丁寧に時間をかけて造り上げた究極の定まりである。

これは、ややもするとタイヤを引き上げてしまうことにもつながりスライドしやすかった。90年代以降は、伸び側は弱めにし、縮み側の減衰力を強くする考え方が主流です。外側タイヤを上から押しつける作用があるので、最大限のメカニカルグリップを得られます」

②20種類以上のピストン

通常1種類のピストンで強弱をつけ

るメカ一が多いなか、実に20種類以

上の特性の違うピストンから選きださ

れる減衰力特性から、クルマに合った

セッティングを設定していく。その第

一步は、1G状態(床に静止した状態)

で計測したバネ上荷重とサスペンショ

ンのレバーピ(ダンバーストローク・

ホイールストローク)の計測だ。それ

に基づいてバネレートを割り出す。

例えばフェラーリの場合、フロント

はダンパーが1動くとホイールは1・

6動く。リヤは1・1・8という数字

だ。つまり、同じバネレートを使えば

リヤのほうが柔らかく感じられる。

「360モデナは、フロントならダン

パーがホイールに対して1・6しか

動かないという特性をもとにセッティ

ングを考える必要があります。すべて

のレバーピが1・1なら1種類で強弱

をつけねばいいのですが。特性を踏ま

えてF/Rのレートを考えないと、車

に比率で上げてもダメなんです」

クアンタムは構造上、乗り心地が確

保できるので、逆に言えば単筒高圧式

ダンパーと同じ乗り心地であれば、減

衰力はより高めに設定することができます

。本来相対する乗り心地と接地面の

バランスを同時に高められるのだ。

岩田の考えは、硬いバネを入れるが

ブリロードをかけないので、低圧式の

特徴といいままで低速域でこうこし

ない。太田が初めてアルファGTでク

アンタムを体験したときも「跳ねない

乗り印象。減衰あげても初期の動

きが決くならない」と評価していた。

今季、太田はアルファ159TEZZO

OSポーツのレース佳境においてもク

アンタムを装着している。その乗り心

地と操縦安定性の両立は、試乗した誰

もが驚くほどだった。太田もアルファ

0モデナがクアンタムとのコラボレートで生まれ変わる。次回、走らせた太田からどんな言葉が出てくるのか、楽しみに待ちたい。

(文中敬称略)

**連載
太田哲也の
フェラーリ
ニッポン
ストラダーレ**

第15回 クアンタムでのトライ&エラー [TEZZO F360ストラダーレ製作プロジェクト]

丸い乗り心地を実現でき、コーナーでもハネにくい。複雑式のしなやかさと着された。太田は、その様子を感慨深く見つめていた。

前号でクアンタムを手がけるQRS岩田と太田との出会い、そしてフェラーリ360の本性と足まわりの改善点をふたりの視点から語った。太田はドライバーから、岩田は技術者の視点から360の評価をし、それがほぼ同じだった。フェラーリの理屈が必ずしも現実世界で安定して發揮されない「理屈と現実のギャップ」が判明した。トフバケトリーザーのレースという言い訳がきかない実践の場で培われた「基本」が積み上げられたふたりが携わるならば、方向性はすぐに見つかるだろうと私は話を聞きながら感じていた。

今回は、TEZZOクアンタムの具体的な方向性と製品の特徴をお伝えしたい。その前にクアンタムの歴史とダンパー本体の特徴を紹介しよう。

1989年、ヨーロッパに満在していた岩田のもとに一本の電話がかかる。岩田は、かつてノバエンジニアリングのメカニックだったのだが、電話の主はその当時に担当したドライバーで、後にフェラーリF1にも乗ったステファン・ヨハンソンだった。岩田もよく知る、フェラーリやマクラーレンを渡り歩いたエンジニアのケン・アンダーソンがクアンタムを設立した。それを日本でやらないか?といふハンソンからの説得だった。

英国でレーシングカー用ダンパーの設計と開発をするクアンタム。その製

造上がりたばかりのTEZZOクアントムがフェラーリ360モデナに装着された。太田は、その様子を感慨深く見つめていた。

前号でクアンタムを手がけるQRS岩田と太田との出会い、そしてフェラーリ360の本性と足まわりの改善点をふたりの視点から語った。太田はドライバーから、岩田は技術者の視点から360の評価をし、それがほぼ同じだった。フェラーリの理屈が必ずしも現実世界で安定して発揮されない「理屈と現実のギャップ」が判明した。トフバケトリーザーのレースという言い訳がきかない実践の場で培われた「基本」が積み上げられたふたりが携わるならば、方向性はすぐに見つかるだろうと私は話を聞きながら感じていた。

今回は、TEZZOクアンタムの具体的な方向性と製品の特徴をお伝えしたい。その前にクアンタムの歴史とダンパー本体の特徴を紹介しよう。

1989年、ヨーロッパに満在していた岩田のもとに一本の電話がかかる。岩田は、かつてノバエンジニアリングのメカニックだったのだが、電話の主はその当時に担当したドライバーで、後にフェラーリF1にも乗ったステファン・ヨハンソンだった。岩田もよく知る、フェラーリやマクラーレンを渡り歩いたエンジニアのケン・アンダーソンがクアンタムを設立した。それを日本でやらないか?といふハンソンからの説得だった。

英国でレーシングカー用ダンパーの設計と開発をするクアンタ