



ボルシェとは違う

筑波サーキットでのテスト走行を前にTEZZOサスペンション開発部の榎本と電話で話していた太田は、考えていた。グリップのいいサーキットで、しかもスタイヤ装着を想定して足まわりを組む。当然、足を固め、バネレートもストロートの2.5倍強化する。「……うん、固さはよいとしても、その後配分がどうかね。」

前後軸重の配分をベースに考慮して、バネレートをその比率になぞらえた。他社チューナー足まわり製品のレートも概ねそういうレートだという。そこが問題なのだろうか。太田に聞いた。

「いや、理論的にはそうなんだ。ボルシェだったらそれで正解なんだけど、フェラーリの場合その配分だと、どうかなあと考えていたんだ。でも、360モデナは他のクルマとは別物かもしれないから、シイクダウンだし、とりあえずそのレートで走ってみよう。」

太田はこれまでF355、348、F40などのフェラーリをレーシングカーへと開発してきた。その経験から、フェラーリとボルシェは違っていると感じていたのだ。

筑波へ向かう道中にて

試作を担当したのは、TEZZOアルファ Romeo レイアウトサスキットを開発したTEZZO開発部だ。今回ワンオフで製作したダンパーは、別体タンク付きの高圧筒式でレーシングカーに採用される形式だ。材質は、ボディにアルミのジュラルミン(2017という素材)を使用して軽量化。シリンドラーの壁面にパニシング仕上げという加工を施している。シリンドラー内をツルツルに仕上げているホーニング加工は一般的にも行なわれているが、専用工具や特別な技術が必要なパニシング加工は、内側の真円度と面粗度をあげ、滑らかにする作用がある。これによって、アルミシリンドラーの弱点である耐久性が格段に向上するのは特筆すべき特徴である。

連載 太田哲也の

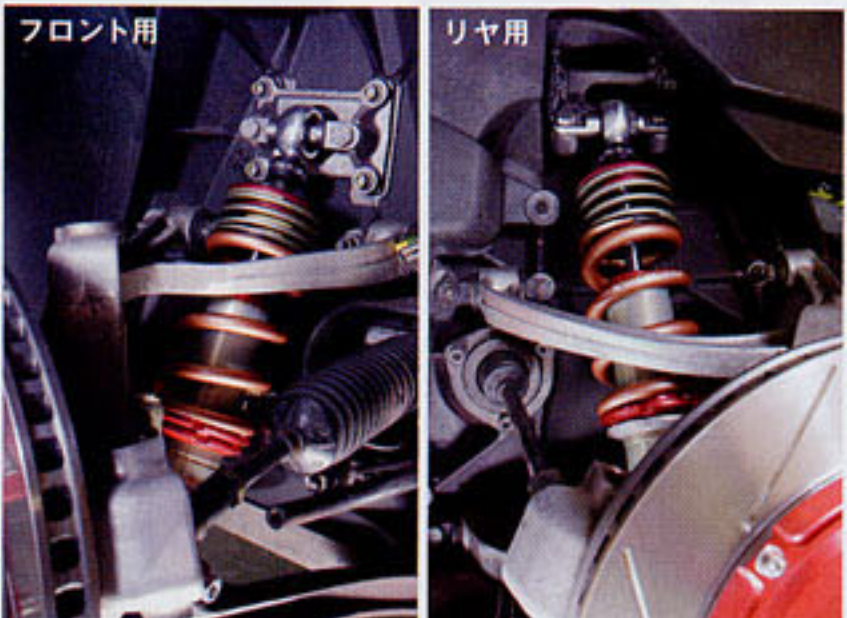
フェラーリ ニッポン ストラダレ

第8回 360モデナ理想の足まわり。(前編)

[TEZZO F 360 ストラダレ 製作プロジェクト]

前回テストしたブレーキに続いて、今回は足まわりのテストを敢行する。しかし長年エンジニアとテスターが思考錯誤を続けてきた奥深き世界、そう簡単には進まない。というわけで今月と来月の2回にわけて太田哲也が考えるフェラーリの理想的な足まわりについてレポート。まずはサーキットテスト前まで。

隠岐麻里奈 ● 文 text by Marina Oki 青山勝己 / 宮門秀行 ● 写真 photographs by Katsumi Aoyama / Hideyuki Miyakado テツゾ / ディーン・プロ ● 協力 cooperation by TEZZO ☎03-5465-2553 / DEEN-PL0.CO.,LTD ☎06-6420-7878 \*テツゾ・フェラーリ専用サイト HP = http://www.tezzo.jp/F27-project/



360モデナ用に別体タンク付き高圧筒式ダンパーをワンオフで製作。シリンドラーの壁面には、特殊なパニシング加工でアルミの弱点である耐久性を上げていくのが特徴だ。太田が求める乗り心地と操安性のバランスを具現化するため、徹底な作業が行なわれる。開発者としての経験値、技術力が問われる。



ダンパー内部にオイルを入れ、エア抜きをしている様子。エアを噛むとスカスカになり減衰が出なくなってしまうためだ。一見地味な作業だが、繰り返すことで効果が上がるのだという。このダンパーはTEZZOアルファ・レイアウトサスキットを開発したTEZZO開発部が担当。写真はそのファクトリー。

もらった。確かに腰はあるが、こつこつ感には不思議となかった。太田「バネを固くしたから、こつこつ感とは限らないんだ。むしろこつこつ感、ダンパーの減衰をあげることで初期の動き出しが渋くなってしまうことにより強く感じる人が多いから。スピードを出してコーナーを曲がれば動き始めるけれど、ゆっくりした速度だと路面のこぼれを拾ってしまう。だからといって減衰力を下げたら操縦安定性が落ちる。このバランスをとるのがダンパーの肝だね。」

ある、クラックラウアー氏と会った時の話を思い出していた。ザックスはフェラーリのF1マシンから市販車まで、世界中の自動車メーカーを顧客としていた。ザックスが採用され、日産デューアリスの乗り心地がぐんとよくなったことに太田は好奇心をもったのだ。「クラックラウアー社長に秘訣を聞いたら、特別なことはやってないって言うんだよね。最初の動き出しが、しつととした乗り心地になるのは、やっぱりシムの入れ方だと言ってたよ。動き出しをスムーズにしたいというのは、どの自動車メーカーもめざしていることだけれど、なかなかできていないのが現実だよ。」

雨の筑波サーキット