



第27回 ガラスコートとブレーキキャリパー。

連載

太田哲也の

フェラーリ ニッポン ストラダーレ

TEZZO F 360
ストラダーレ
製作プロジェクト

今月はふたつのテーマを同時展開。まずはボディ、ガラス、ホイールに施したガラスコート。そして上の写真で太田とメカニックが何やら相談しているブレーキキャリパーの話題である。そして話題は、かつてレース参戦したF40へと及んで行く。

著者プロフィール 隠岐麻里奈
サッカーなどを中心としたスポーツドキュメントを得意とするスポーツライター。ほかに、一般誌で著者インタビューなどの連載ももつ。

隠岐麻里奈●文 text by Marina Oki
青山勝己●写真 photographs by Katsumi Aoyama
テツオ●写真&協力 photographs&cooperation by TEZZO
☎045-948-5535 / HP=<http://www.tezzo.co.jp>

ガラスコーティングを実施

前号で、360の経年劣化によるスイッチ類のネバネバを解消したりフレッシュアップランを紹介した。内装が美しくなったことで、今度は色褪せてきたボディが気になってきた。

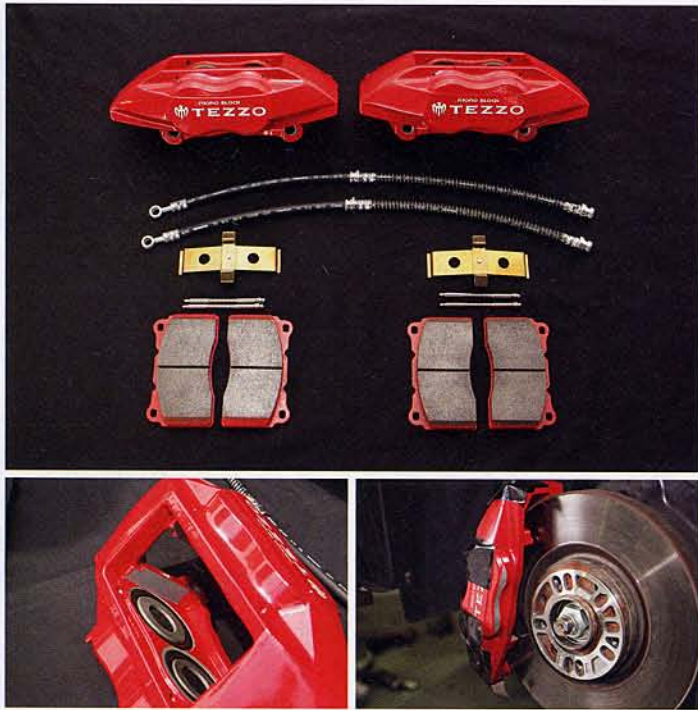
そこで、「ガラスコーティング」を施すことにした。最近ポリマーに代わって注目のガラスコーティングだが、どの程度の効果があるのだろうか？

ガラスコーティングといっても、いろいろな種類がある。実は、本物のガラス素材を本格的に使用したものは少ないという。さらにガラス素材を使えばいいか？という単純なことでもないらしい。というのは、ガラス素材は「輝きが増す」長所と「親水性のために水を弾きにくい」弱点の両面があるからだ。

今回、TEZZO F360に施すガラスコーティングは、フッ素を組み合わせたことで撥水性も兼ね備えている。また塗装上にガラス皮膜ができ強靱になり、キズがつきにくい。さらに紫外線防止効果があり、何より、持続効果も高いのだという。そこで、モテナを新車みたいにキレイにしようということになった。

実は、太田が一番興味をもったのは、ホイールのコーティングだった。この処理をすると、簡単な水洗い程度でホイールについたブレーキパッドのダストが落ちるようになる。

最近では、ダストを嫌うオーナーが増えている。とはいえ、ヨーロッパでは、汚れという観点よりも「効き」を重視する考え方が主流である。とくに、フェラーリだったら、なおさらそうあるべきだろう。



まずは159&ブレラ用からリリースされるTEZZOモノブロックブレーキキャリパーセット。高価なレース用として採用されるモノブロックキャリパーを低価格で実現し、チューニングパーツとして多用される2ピース量産型との圧倒的な実力差が体感できる。価格42万円。ロータースオプションもある。



今回の作業ではワンラップコーティングをベースに、用途によって溶剤をプラスすることで改良し施した。ホイール、足まわり、下まわり、ボディ、ウインドウなど、それぞれで使い分けることによって、効果を長持ちさせる効果があるのだ。TEZZO STYLEでは、選りすぐりのガラスコーティングで、施工を受けている。

キャリパーの重要性とは

私が取材のため工場に到着すると、すでに磨き処理が済んでいた。そして、ホイール、ボディ、ウインドウとそれぞれ専用の溶剤を使い分けて、コーティング剤をメカニックがスポンジで塗り始めた。

違いがあるのだろうか。「それは、もう圧倒的に耐久性だよな。」

太田によると、モノブロックキャリパーは、耐久性だけでなく剛性感も優れているという。現在開発中の製品は、パイプ内蔵式、ピストン中空化、大径化が大きな特徴だ。さらに、ピストンシールの耐久性も向上させてある。中空タイプはピストンが大きいためにパッドを押せる面積が大きくとれる。これにより4ポットで十分過ぎるほどの性能が出せることになった。

その傍らで、太田と技術者がアルファ・ブレラを前ににやにや話している。

この日、ブレラのブレーキに改良を加えていたのだ。実は、ひよんなことから知りあったメーカーとモノブロックキャリパーを共同開発することになり、試作でのテストを終え、カラーリングが施された二次試作品を装着することになっていた。

さらに、開発中の159/ブレラ用は、専用設計にもこだわった。というのもブレーキローターは、28mm、32mmなどいろんな厚さがあるのだが、厚さに応じてキャリパーをいちいち造り替えるのは大変なため、汎用品を利用するケースが多いが、そうするとピストンを飛び出させて使用してしまうこととなる。そのため、パッドが減つてくると、出すぎて首を振り出してしまうトラブルを誘発しやすい。その状態を避けるためには、パッドが半分減ったら交換する、などして対処するしかない。また、「げた」を履かせて装着することとなるため本来の性能が出にくくなる。

そもそも、太田はキャリパーの重要性についてどう考えているのだろうか。なぜ、モノブロックなのか聞いてみた。すると、意外な答えが返ってきた。

「実際に試作品をつけて街中を走ってみたけど、ノーマルは踏んだ瞬間は効きが甘くて、ずーっと踏んでいった先で効き始める。モノブロックは踏んだ瞬間からリアに効くよ。」

太田は16年間プロのレーシングドライバーとして数々の経験を重ねてきたが、キャリパーの重要性を知ったのはむしろ最近のことだという。

その点、専用設計であれば厚みを最適化でき、また「げた」を履かせず直付けができるため安定した効きが得られる。

2年前にゴルフGTIカップに参戦したときのこと。ワンメイクレースで、ノーマルの2ピースキャリパーがついていたのだが、2ピースだと激しいブレーキングでキャリパーが開いてしまうという経験をした。

「なかには1レースごとにキャリパーを新品に代える人もいたからね。」

では、2ピースに比べて、モノブロックキャリパーの性能はどれ程の

(次ページへ続く)

**TEZZO
STYLE**
— MODIFY PARTS —

今、147に注目する理由。

今月はアルファ147 2.0特集。TEZZOでは147 2.0をデモカーに採用。コンプリートカーとしても販売予定だ。小排気量ながら、街乗りでは乗り心地もよく快適。しかもサーキットでも楽しめる。こんな不況だからこそ、敢えて走りを楽しみたい!



TEZZOプレミアムマフラー
(for 147 2.0前期)
価格: 9万8700円
TEZZO 51882206

アウターカールの大胆さとパフ仕上げの上品さを融合し誕生。147を速くする極上の性能がそこに(前期モデル専用設計)。



TEZZOプレミアムマフラー
(for 147 2.0後期)
価格: 9万8700円
TEZZO 51882207

159プレミアムマフラーシリーズと同様のインナーファンネル構造を持ち、大径アウターカール採用する(後期専用設計)。



TEZZO Sportsマフラー
価格: 8万9250円
TEZZO 51842372

排気効率の向上により、ダルなエンジンレスポンスを解消。エンドは上品かつ個性的な、スラットファンネル形状を採用。



TEZZO F1タイプアルミパドルシフト
(for 147/156後期/GT2.0の各セレスピード)
価格: 1万9950円
TEZZO 51852893

コーナリング中の操作性を大幅に改善。摩耗を引くような手応えは、まさに快適。TEZZO拘りの、アルミ削り出しに注目。



TEZZOオイルフィルターキャップ
(for TS/JTSエンジン車)
価格: 1万500円
TEZZO 51852910

細部の造形の美しさにまでこだわった、総アルミ削り出しが特徴のフィルターキャップ。エンジンルームの雰囲気を一新!



TEZZO 鍛造アルミホイール
17インチ
価格: 24万6960円
TEZZO 51852965

TEZZO 鍛造アルミホイール
18インチ
価格: 26万4600円
TEZZO 51852984

軽量かつ8000tプレスで製作。レース仕様の鍛造マグをベースに材質をアルミにし、ストリートモデルとしてのリーズナブルさとスタイルを両立。



TEZZOレイアウトサスキット
(for 147 2.0/156 2.0/GT2.0)
価格: 13万8600円
TEZZO 51852886



TEZZOオリジナルタンク式車高調キット
(for 147 2.0/156 2.0/GT2.0)
価格: 39万9000円
TEZZO 51882208

別体タンク方式の採用で低圧ガス化が可能に。しなやかさが生まれ、走りや乗り心地の高いバランスを実現している。(3.2&用もあり)



TEZZOクワンタム車高調キット
価格: 39万3750円
TEZZO 51852985



TEZZOクワンタム車高調キット
価格: 39万3750円
TEZZO 51852985

モノチューブ構造による突き上げ感のなさが特徴。高圧式車高調と一味違う、角の丸い乗り心地のよさを実現する。

「俺が考えるブレーキは、一発が効くことより、安定していつ何周走っても制動力が変わらないこと」。

「そうそう、この間、千葉さんとF40に再会したんだ。そのとき、ブレーキを見て思い出したけど、4ポットのモノブロックキャリパーがついてた。ただし、量産品じゃなくレース

用のものだけだね」。

当時の富士スピードウェイを最高速300km/hでフルブレーキし、スリックタイヤで快走するような、あのF40でさえ、キャリパーは6ポットではなかった。むしろ、4ポットでモノブロック化することで信頼性をあげていたので。

「俺が考えるブレーキは、一発が効くことより、安定していつ何周走っても制動力が変わらないこと」。

「そうそう、この間、千葉さんとF40に再会したんだ。そのとき、ブレーキを見て思い出したけど、4ポットのモノブロックキャリパーがついてた。ただし、量産品じゃなくレース

用のものだけだね」。

当時の富士スピードウェイを最高速300km/hでフルブレーキし、スリックタイヤで快走するような、あのF40でさえ、キャリパーは6ポットではなかった。むしろ、4ポットでモノブロック化することで信頼性をあげていたので。

「俺が考えるブレーキは、一発が効くことより、安定していつ何周走っても制動力が変わらないこと」。

「そうそう、この間、千葉さんとF40に再会したんだ。そのとき、ブレーキを見て思い出したけど、4ポットのモノブロックキャリパーがついてた。ただし、量産品じゃなくレース

用のものだけだね」。

当時の富士スピードウェイを最高速300km/hでフルブレーキし、スリックタイヤで快走するような、あのF40でさえ、キャリパーは6ポットではなかった。むしろ、4ポットでモノブロック化することで信頼性をあげていたので。

TEST プレラで開発中。



プレラ2.2に装着してサーキットテストしたモノブロックビッグキャリパー。走行の度に温度を計測してチェックを重ねるのだが、結果温度は安定していた。

(文中敬称略)