

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にしたスポーツドキュメント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

テツゾ●写真&協力 photographs&cooperation by TEZZO  
☎045-948-5535 / HP=<http://www.tezzo.co.jp>

## ガラスコートを実施

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、『ガラスコート』を施すこととした。最近ボリマーに代わって注目のガラスコートだが、どの程度の効果があるのだろうか？

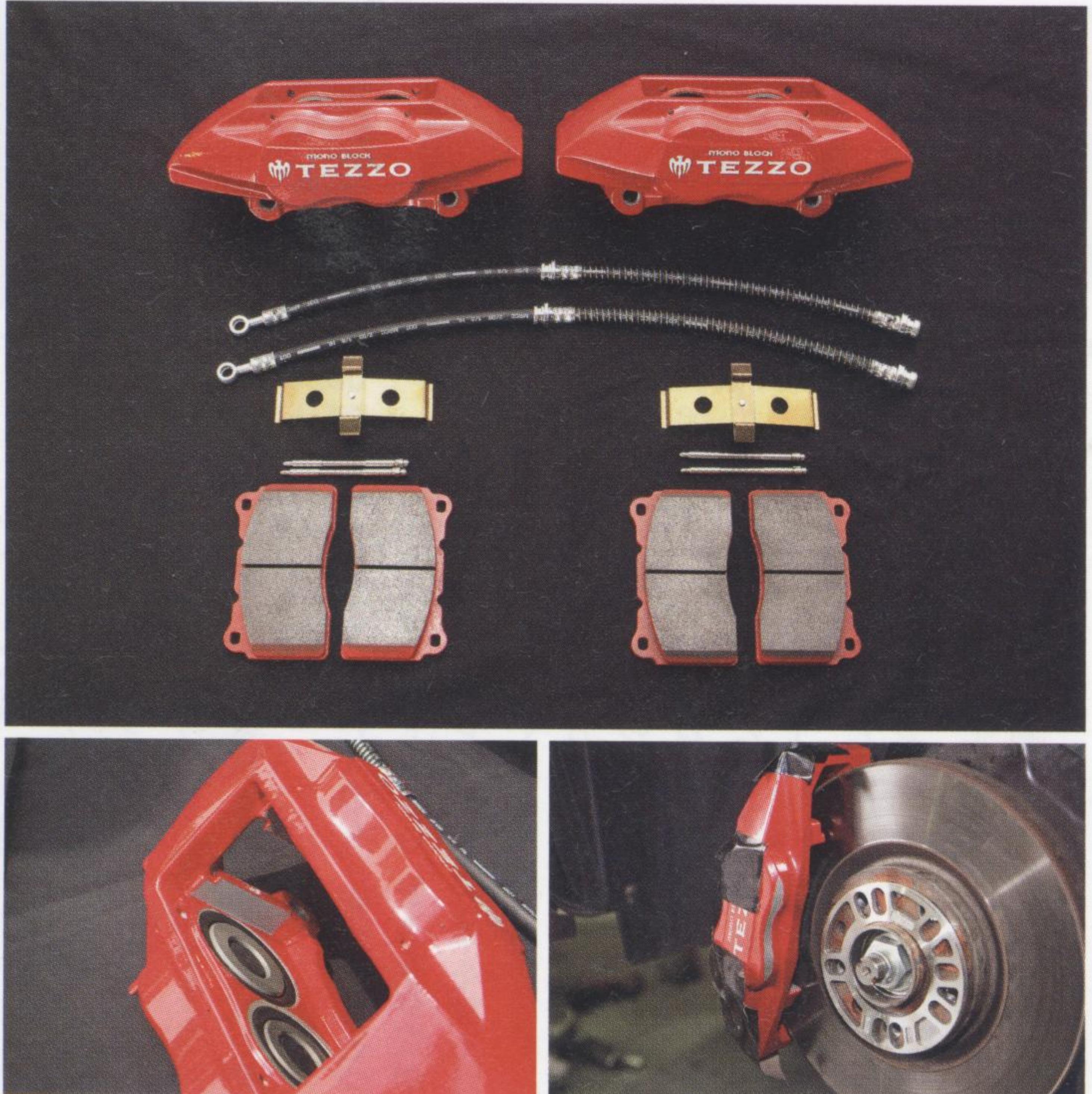
ガラスコートといつても、いろいろな種類がある。実は、本物のガラス素材を本格的に使用したものは少ないという。さらにガラス素材を使えばいいか？という単純なことでもないらしい。というのは、ガラス素材は『輝きが増す』長所と『親水性のために水を弾きにくい』弱点の両面があるからだ。

今回、TEZZO F360に施すガラスコートは、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る強靭になり、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、モデ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つたのは、ホイールのコートだった。この処理をすると、簡単な水洗い程度では、ホイールのコートだつた。このダストが落ちるようになる。

最近は、ダストを嫌うオーナーが増えている。とはいっても、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。ところに、フェラーリだつたら、なおさらそうあるべきだろう。

「それは言つても、ダストには油も



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。ローターレスオプションもある。



今回の作業ではワンラップコートをベースに、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トで、施工を受付けている。

**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パンジで塗り始めた。  
その傍らで、太田と技術者がアルファ・ブレラを前になにやら話しこんでいる。

この日、ブレラのブレーキに改良を加えていたのだ。実は、ひょんなことから知りあつ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。

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。

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つたのはむしろ最近のことだという。2年前にゴルフGTIカップに参戦したこと。ワンメイクレーで、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

含まれていて落ちにくくなってしまう。掃除が楽にこしたことはないよね」。  
(太田)

違ひがあるのだろうか。  
「それは、もう圧倒的に耐久性だよね」。

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。中空タイプのピストンが大きいためにパッドを押せる面積が大きくなる。これにより4ボットで十分過ぎるほどの性能が出せることがわかる。

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、出すぎで首を振り出してしまうトラブルを誘発しやすい。その状態を避けたためには、パッドが半分減つたら交換する、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。

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

(次ページへ続く)

今、147に注目する理由。

今日はアルファ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

ホビダス 51882206

アウターカールの大胆さとバ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

ホビダス 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)。

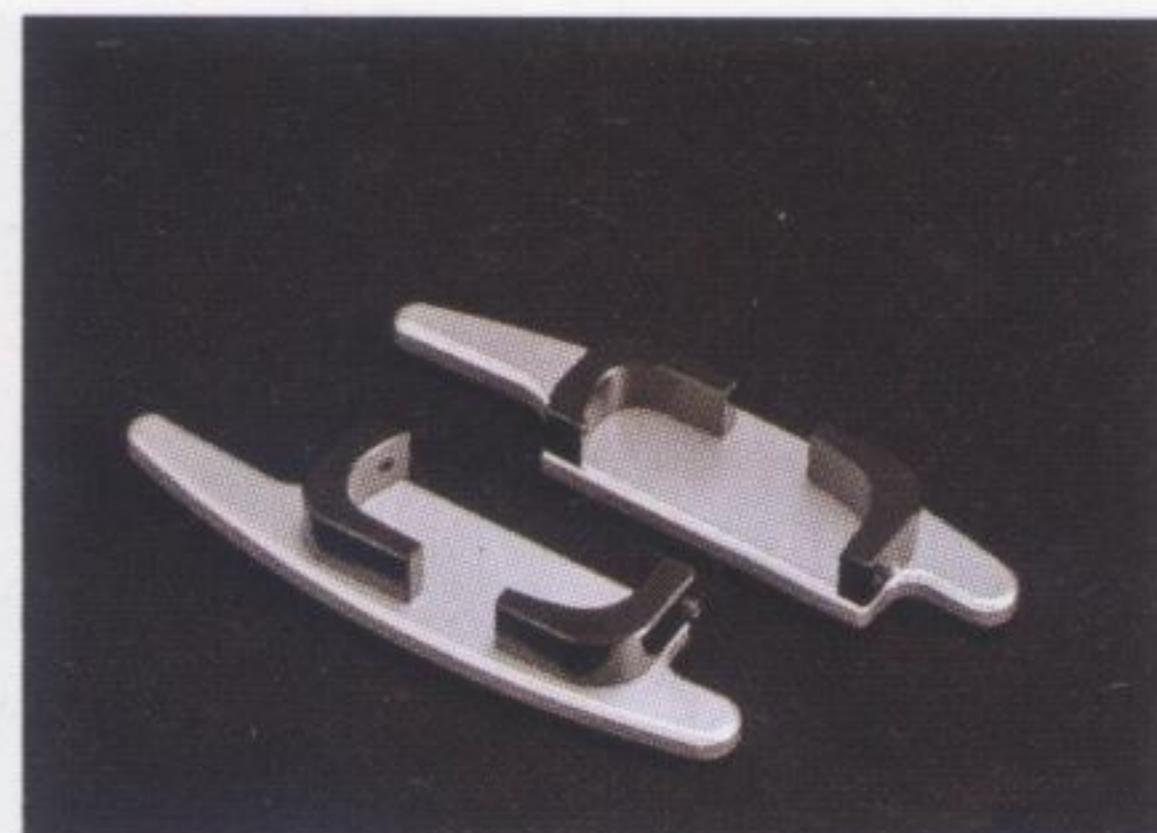


TEZZO Sports マフラー

価格: 8万9250円

ホビダス 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、スラン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

ホビダス 51852893

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



TEZZO オイルフィラーキャップ  
(for TS/JTS エンジン車)

価格: 1万500円

ホビダス 51852910

細部の造形の美しさにまでこだわった、純アルミ削り出しが特徴のフィラーキャップ。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

ホビダス 51852965

TEZZO  
鍛造アルミホイール  
18インチ

価格: 26万4600円

ホビダス 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 レイアウトサスケット  
(for 147 2.0/156 2.0/GT2.0)

価格: 13万8600円

ホビダス 51852886

乗り心地がよくかつ姿勢安定性が高いという、相反する要素を両立。ロールが抑えられ絶妙なセッティングバランスを誇るサスペンションキット。



TEZZO オリジナル別  
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

ホビダス 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、走りと乗り心地の高いバランスを実現している。(3.2l用もあり)



TEZZO クァンタム  
車高調キット

価格: 39万3750円

ホビダス 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、安定していく何周走つても制動力が変わらないこと」。だつたが、太田は、最後の方でブレーキフィールが落ちてきていると感じていた。

3月15日、富士でデモランをしたときのこと。あのとき、順調に周回を重ねていたTEZZO F360だが、太田はブレーキにまだ手を加えないと話していたからだ。

「俺が考えるブレーキは、一発が効くことより、安定していく何周走つても制動力が変わらないこと」。だつたが、太田は、最後の方でブレーキフィールが落ちてきていると感じていた。

3月15日、富士でデモランをしたときのこと。あのとき、順調に周回を重ねていたTEZZO F360だが、太田はブレーキにまだ手を加えないと話していたからだ。

「俺が考えるブレーキは、一発が効くことより、安定していく何周走つ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ポッド

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

用のものだけどね」。

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、あ

のF40でさえ、キャリパーは6ポッ

トではなかつた。むしろ、4ポッド

でモノブロック化することで信頼性

をあげていたのだ。

そうした太田のブレーキ観を突き詰めていくと、キャリパーはやはり

6ポッドである必要は必ずしもない

ということ。

例えば、1994年からGT選手

権に参戦していたチーム・タイサン

のF40。このとき、太田はロードカー

をレーシングカーに仕上げるマシン

開発とドライバーを担当した。

「そうそう、この間、千葉さんとF

40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ポッド

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

用のものだけどね」。

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、あ

のF40でさえ、キャリパーは6ポッ

トではなかつた。むしろ、4ポッド

でモノブロック化することで信頼性

をあげていたのだ。

そうした太田のブレーキ観を突き詰めていくと、キャリパーはやはり

6ポッドである必要は必ずしもない

ということ。

例えば、1994年からGT選手

権に参戦していたチーム・タイサン

のF40。このとき、太田はロードカー

をレーシングカーに仕上げるマシン

開発とドライバーを担当した。

「そうそう、この間、千葉さんとF

40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ポッド

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

用のものだけどね」。

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、あ

のF40でさえ、キャリパーは6ポッ

トではなかつた。むしろ、4ポッド

でモノブロック化することで信頼性

をあげていたのだ。

そうした太田のブレーキ観を突き詰めていくと、キャリパーはやはり

6ポッドである必要は必ずしもない

ということ。

例えば、1994年からGT選手

権に参戦していたチーム・タイサン

のF40。このとき、太田はロードカー

をレーシングカーに仕上げるマシン

開発とドライバーを担当した。

「そうそう、この間、千葉さんとF

40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ポッド

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

用のものだけどね」。

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、あ

のF40でさえ、キャリパーは6ポッ

トではなかつた。むしろ、4ポッド

でモノブロック化することで信頼性

をあげていたのだ。

そうした太田のブレーキ観を突き詰めていくと、キャリパーはやはり

6ポッドである必要は必ずしもない

ということ。

例えば、1994年からGT選手

権に参戦していたチーム・タイサン

のF40。このとき、太田はロードカー

をレーシングカーに仕上げるマシン

開発とドライバーを担当した。

「そうそう、この間、千葉さんとF

40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ポッド

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

用のものだけどね」。

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、あ

のF40でさえ、キャリパーは6ポッ

トではなかつた。むしろ、4ポッド</