

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横木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Sタイヤ装着を想定して足まわりを組む。当然、足を固め、バネレートもストリートの2・5倍強化する。「……うーん、固さはよいとしても、その前後配分でいいかなあ」。

横木から報告を聞いた仕様は、こうだった。

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。他社チユ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。そのどこが問題なのだろうか。太田に聞いた。

エだつ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だいから、シェイクダウンだし、とりあえずそのレートで走つてみよう」。

筑波へ向かう道中にて
太田はメカを躊躇に乗せ、ステアリングを握つて走り出した。サーキット走行は開発実験の場。あくまでも、めざすはストラダーレなのだから一般道での乗り心地は大切な要素のひとつだ。



横木「シムは、何十種類という大きさと各3種類の厚みがあります。だから、天文学的な組み合わせのなかから、チョイスしていくことで、乗り心地や減衰力が変わるんですよ。そのノウハウが腕のみせどころでしょう。結果、データで評価するのではなく、人間が評価するものですからね。伴侶を選ぶのにそれぞれ好みがあるでしょう？ クルマだって同じ。乗り手がどんな乗り味を求めているのかを聞いて、それに応えていくのが私たち開発スタッフの仕事なんですよ。」

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」

「それでは、具体的にはどんな特別なことが行なわれているのだろうか? 横木「10~20年前のショックは、造り方もバラバラだったけれど、いい物に追随するようになって構造的には同じになっていますね。むしろシムの組み合わせが重要だよね」

北見(開発担当)「はい。2枚目のシムを工夫して減衰は上げましたが、ビストンがよく動くようにもしました。ビストンのすべりをよくしているのも、バニシング加工をしているからです。街乗りでこつこつしないようにて太田さんに言わせていましたから」

実は最初は意外に思ったのだが、太田は乗り心地と走りのバランスをものすごく重視する。

もらつた。確かに腰はあるが、こつこつ感は不思議となかつた。

太田「バネを固くしたから、こつこつするとは限らないんだ。むしろこつこつ感は、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つてしまつことにより強く感じることが多いから。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

雨の筑波サーキット

たら、特別なことはやつてないって言うんだよね。最初の動き出しが、しとつ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つてたよ。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ね」。

横木「減衰には、伸び側と縮み側があるけれど、その組み合わせでクルマの動きが変わってくる。太田さんのリクエストや味付けは、シムの組み合わせによつて反映されているんですよ」。

太田が求める乗り心地に開発が応え、モノ造りが完成度を高めていく。モノ造りの醍醐味が、そこにはある。最初の試作なのに高いレベルに仕上がっていることは、ふたりの表情から私も伝わった。

text by Marina Uki
青山勝己／宮門秀行●写真
photographs by Katsumi Aoyama/Hideyuki Miyakado
テツゾウ／ディーン・ブロ●協力
cooperation by TEZZO 03-5465-2553/DEEN-PLO.CO.,LTD. 03-64
*テツゾウ・フェラリー専用サイト
HP=<http://www.tetsuzo.jp/EZ2-project/>

橋本「アルミシリンドラーの場合、203万kmでダメになることが多いけれど、バニシング仕上げをすると鉄と同じぐらいの耐久性になるんです。レース専用なら100~200万円かけて皆造っているけれど、一般的なショックで耐久性と滑りを追求している、こうした仕様のショックはなかなかないと思いますよ」。

ダンパーはオイル容量を増やすため別タン式を採用した。ダンパーは、いわば熱交換器であるため、オイル量は多いほうが温度が安定する。つまり、粘度が下がってオイルがサラサラになってしまい抵抗が少なくなることによる減衰力の変化を防ぐのだ。

橋本「たっぷりの油で揚げた天ぷらのほうが美味しく仕上がりますよね？ それと同じことですよ」。

それにしても、サーキットのSタイヤに合わせた2・5倍のバネを入れても、乗り心地がこつこつしなく、当たりが柔らかい、と聞いてもにわかには信じがたい。そこで、私は隣に乗せて

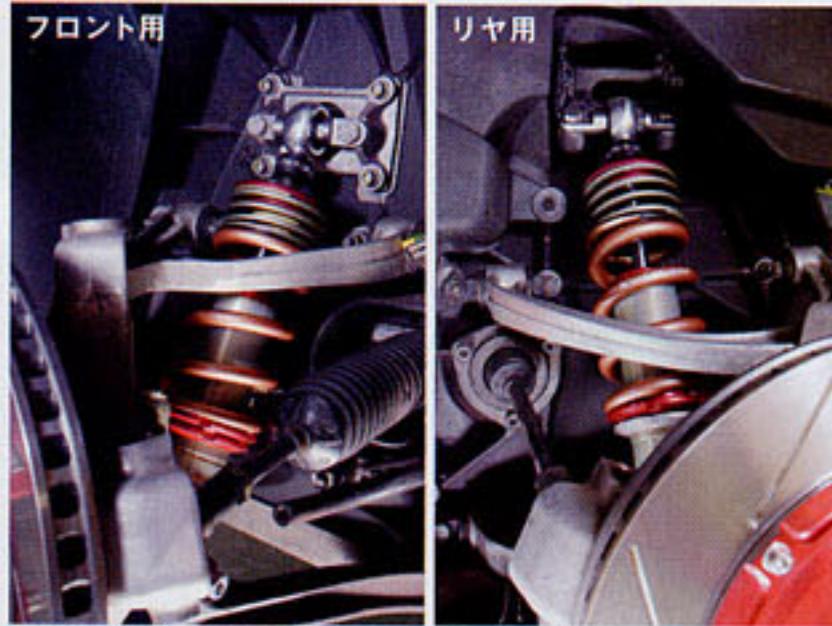
ルファロメオ・レイアウトサスキットを開発したTEZZO開発部だ。今回ワンオフで製作したダンパーは、別体タンク付きの高圧單筒式でレーシングカーに採用される形式だ。材質は、ボディにアルミのジュラルミン(2017という素材)を使用して軽量化。シリンドラーの壁面にバニシング仕上げという加工を施している。シリンドラー内をツルツルに仕上げるボーニング加工は一般的にも行なわれているが、専用工具や特別な技術が必要なバニシング加工は、内側の真円度と面相度をあげ、滑らかにする作用がある。これによって、アルミシリンドラーの弱点である耐久性が格段に向上するのは特筆すべき特徴である。

■ 360モデナ理想の足まわり。(前編)

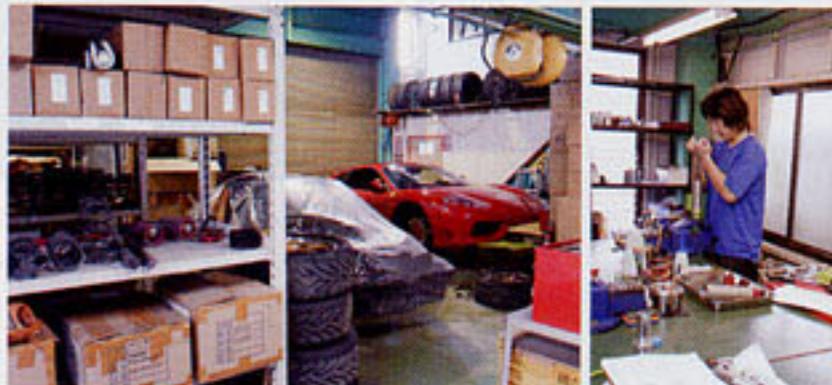
田哲也の フェラーリ ニッポン ストラダーレ

[TEZZO F 360ストラダーレ製作プロジェクト]

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。



360モデナ用に別体タンク付き高圧単筒式ダンパーをワンオフで製作。シリンダーの端面には、特殊なバニシング加工でアルミの弱点である耐久性を上げているのが特徴だ。太田が求める乗り心地と操性のバランスを具現化するため、緻密な作業が行われる。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。エアを鳴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