

Sporting
Tipo ALFA 159 × TEZZO

思いつきからスタートした ユニークなプロジェクト

TEZZOのプロデューサーである太田哲也氏が、159のQ4をベースにFR化にチャレンジした速さではなく、楽しさを追求するために挑んだ新たな挑戦。その走りを確認する。

文：橋本洋平 撮影：佐藤正樹
取材協力：TEZZO/ 株式会社フォレストレースウェイ



橋本洋平

Yoshihiro Hashimoto

見と目とは裏腹に、モータージャーナリストでは若手に入る橋本さん。その穏やかな雰囲気から想像できないほど、熱い走りを探る。



F

Rのアルファ・ロメオといえは、近年では8Cなどが頭に浮かぶが、それ以外のほとんどのモデルはFFレイアウトを採用する。派生車種として4WDは存在するものの、テールを振り出すような挙動を可能にするFRモデルは存在しない。生産効率、そして高速安定性などを考えれば、その流れも仕方ないところだが、走りを楽しむアルフィスタの中には、やはりFRアルファへの思いを抱いている人々が少なからず存在するのでないだろうか。

その代表的存在が、ご存じ太田哲也さんだ。イタリア車をメインにチューニングやレース活動を行っているTEZZOのプロデューサーとして活躍している太田さんは、159を仕立てて行く過程でFRにしてみたら面白いのでは? と思いつき、駆動力配分改良プロジェクト「DTT:WDチューン(Direct Tece by TEZZO)」がスタートした。

とはいえ、相手は電子制御。そう簡単にはプログラムの変更を行えるような代物ではない。159が搭載する4WDシステムは、各種センサーの情報を拾い上げて駆動力配分を行っている。これをリアに対して多く駆動力配分してやろうというのが今回のプロジェクトだ。実際の作業を行う中川さん曰く「DTTECUがパワーアップだけでなく、信頼性も担保することを証明したいという思いもありDTT:WDでは、駆動系などの耐久性も模索しながらセットアップしている。現状では完全なるFRにはなっていない」とのこと。それでも、通常走行時の43:57の駆動力配分から何らかの入力があれば8:92の配分へ素早く移行するようセットしているそうだ。

早速、その効果を確認するため、ウエット路面の袖ヶ浦フォレストレースウェイを走り出す。すると、まず感じるのは、アクセルをきつかけにリアを振り出すようなことはないということだ。完全なるFRではないためと思われるが、どちらかと言うとまだまだ4WDっぽい



車高調は前後に別リンクを搭載。減衰力はフロント40段、リア40段の調整幅。タイヤは前後225/45R18のBS-FE-11を装着。ホイールは鍛造の8J18+35。低ダスト仕様のブレーキパッドは、ストリート向け。



TEZZOのステアリングホイールは、グリップが厚い太さで握りやすい。アルファチャレンジに参加していた名残りで装着されているというオリジナルのフルバケ。今後はラグジュアリー路線を目指すためにノーマルに戻す予定らしい。TEZZOでは左足が不自由な人でもMTが楽しめるガイドシンプレックスを装着している。前部にあるレバーを握るとクラッチが切れる。オリジナルのアルミペダルを装着。ブレーキとクラッチもウインナップあり。ガイドシンプレックスを操作するとクラッチペダルは奥に沈む。

カーボン製のケースに収められたオリジナルのエアクリナーは、バンパー内部にセット。



市街地での快適性向上を狙い、デジテックと共同開発のDTT ECUチューンにより中低速トルクを増大している。スロットルコントローラーによりもっさり感を解消。ジェントルをサウンドを楽しめるマフラー。

ところが残っている印象だ。ただ、ステアリングの素直さだったり、ターニングの向きが変わるようなところは、駆動力配分を変更した結果が感じられた。FRといえばドリフトばかりが目されるが、実際にはこんなメリットも存在するのだ。とはいえ、ドリフトを行った時にどう動くかを見てみたいと思うのが人情ってもの。そこで走り方を変えてブレーキングドリフトに持ち込んでみると、その効果の一端は見ええた。それはスロットルを入れる方向でドリフト状態が維持しやすいのだ。試しにフルにトルクをかけてみると、最終的には4WDっぽく姿勢がカククンと戻ってしまうのだが、ハイフスロットルでコントロールして行けばドリフトの飛距離を伸ばすことも可能だ。だが、ハッキリ言えば速さには、ほぼ寄与していないと思えるこのシステム。けれどもこの走行感覚はかなり新鮮。ニッコリできるハンドリングがある。太田さんが狙ったところも、おそらくこんなところなのだろう。手放して面白いと拍手したい気分だ。今後、耐久性などの検討が済んだ後には、8:92の駆動力配分に固定したバージョンも仕立てて、もっとクルマを振り回せるようにして欲しい。これからの期待が膨らむシステムだ。

ただし、ここまで走りを楽しめた理由は、ベースとなったクルマのチューニングレベルが高かったからということも忘れてはならない。別タンク式車高調は、スライドに持ち込む時のスピードが穏やかで扱いやすいセットアップ。だからこそ、ウエットであっても躊躇なくブレーキングドリフトに持ち込めたのだ。エンジンも吸排気系とDIT・ECUチューニングによって、中間トルクがかなり豊かになっていたのである。右足のコントロールに忠実に反応し、その結果が車両コントロール性に繋がったのだ。

つまり、サーキットという実戦でクルマを磨き上げたTEZZOだからこそ、このお遊び企画とも言える駆動力配分プロジェクトが可能になったというわけだ。



11 フロントスポイラーは、高速安定性に寄与。12 ナンバープレートの台座もカーボン製。13 サイドステップには、ブレーキ冷却用のダクトが備わる。14 カーボン製のトランクリッドは、スポイラー一体型。軽量化に大きく貢献する。

ALFA 159×TEZZO

実戦で磨いたベストセットがFR化プロジェクトを可能にした



「FRのアルファって面白そう」これが駆動力配分に手を付けた本当の理由だった

——まず、この159のコンセプトを教えてくださいませんか？
太田 159が登場した当時は、スポーティさがもっと欲しいと思ったんですよ。そこで足回りや吸排気系、エアロパーツの開発を行い、さらにアルファチャレンジにも参戦するまでになりました。つまり、ある程度スポーティさは突き詰めたんですよ。そこで次は、やはりラグジュアリーさも欲しいとなり、現在はどんなシーンでも満足した走り味が得られる究極のラグジュアリースポーツを作ろうと路線変更しました。
 ——今回は駆動力配分を変更するというこれまでにない取り組みをされていますが、これもラグジュアリースポーツ路線の一端なんですか？
太田 駆動力配分に手を付けたのは最近のことで、今は試作段階なんですけ

れど、これを始めたきっかけは単純で、「FRのアルファがあったら面白そうじゃない？」っていう思いつきだったんですよ。FRといえばドリフトができるのが一番の魅力だと思うんですが、語はそれだけじゃないんです。ハンドリングの自然さとか、スロット

ルを入れた時の乗り味だとか多くの魅力があるじゃないですか。それがラグジュアリースポーツというコンセプトにも響けると思うんですよ。
 ——足回りについてはどのような考えでセットアップしていますか？
太田 現在は別タンク式の車高調キットを入れているんですが、この足回りのメリットはガス圧を低圧化できることなんです。おかげで、レースシーンで使うことができるスプリングをセットしてスポーツ走行時の減衰力はしっかりとしながらも、日常域では走

り出しからマイルドな乗り味にすることができました。スポーツとラグジュアリーの間立といった感じですね。そして、今回トライしているFR寄りの駆動力配分なら、さらに足回りをソフトにしてもスポーツ走行時に耐えられるでしょう。以前のFF的駆動力配分では足回りをかなり引き締めないと曲がらないイメージだったんですが、今はその必要性をさほど感じなくなりましたからね。駆動力配分の変更により、今後さらにラグジュアリースポーツの領域を拡大できるでしょう。



太田哲也
TEAM OHATA

太田哲也率いるイタ車のプロ集団

TEZZO
テツォ

住所：神奈川県横浜市都筑区登田東2-9-1
 電話：045-948-5535
 HP：http://www.tezzo.jp/



国内外の一流サプライヤーと手を組み、太田氏が描く理想のクルマ像を追求するTEZZO。速さだけでなく楽しさや快適性を視野に入れたクルマ造りがモットーだ。