

サーキットとは環境が異なるストリートにこだわる!!

イタリア車オーナーであれば、TEZZO (テツツオ) というチューニングブランドのことはご存知だろう。本誌でも度々紹介してきたが、元レーシングドライバーで現在はモータージャーナリストとしても活躍する、太田哲也氏がプロデューサーするブランドだ。

テツツオがイタリア車の魅力をさらに高めるモディファイへのスタンスは、ちよつと独特だ。

「いつも『自分の愛車をイジるんだ』という視点でモディファイを考えてます。いかに速く走るのが楽しいクルマにしようとしても市販車とレーシングカーとは違いますよね。まず何よりクルマが壊れちゃ困るんです。市販車はエンジンのオーバーホールなんてしません。だからエンジンの寿命を縮めるようなチューニングは、やっではないけないんです」

車高調などの足まわりにしても、ナンバー付きなら乗り心地などのバランスが大事。勢いでハードな仕様を選ぶユーザーも多いが、しばらく経ってから後悔しないための仕様に仕立てている。

「マフラーも最初は排気音が大きめのモノを選びがちですよね。だけど日常的に乗り回していると、音が大きいマフラーは疲れている時に運転するのは辛いし、色々気を使うことにもなります」

テツツオのマフラーも開発を重ねる度に、音量はジェントルになっていったそうだ。しかし音質は研ぎ澄



まされ、トルクが豊かになったことで、走りはより楽しく、飽きることのないクルマに仕上がると言う。

クルマの耐久性や信頼性は損なうことなく、モディファイによって速さを実感できて、日常的に楽しめる。これは理想的とも言えるが、正直言って、かなり開発のハードルは高い。モノづくりの楽しさと難しさの両面を知る太田さんだからこそ、妥協出来ない部分や程良いチューニングとの折り合いをつけた商品開発ができたのだろう。

「オレはレース現役のときもそうだったけど、開発作業ではかなり口うるさい方ですね。だからスタッフやブレーンはよく付き合ってくれるな、と思いますよ」

そんなコンセプトでイタリア車の走りを充実させてきたテツツオが、新たなフィールドを手に入れた。

今度はVWゴルフ、すなわちドイツ車を素材にしようというのである。「フェラーリがゴルフを仕立てたらこんな風になる、というコンセプトで開発しています。ゴルフはクルマがしっかりしているので、楽しさやエモーションという点をイタリア車に近付けたいですね」

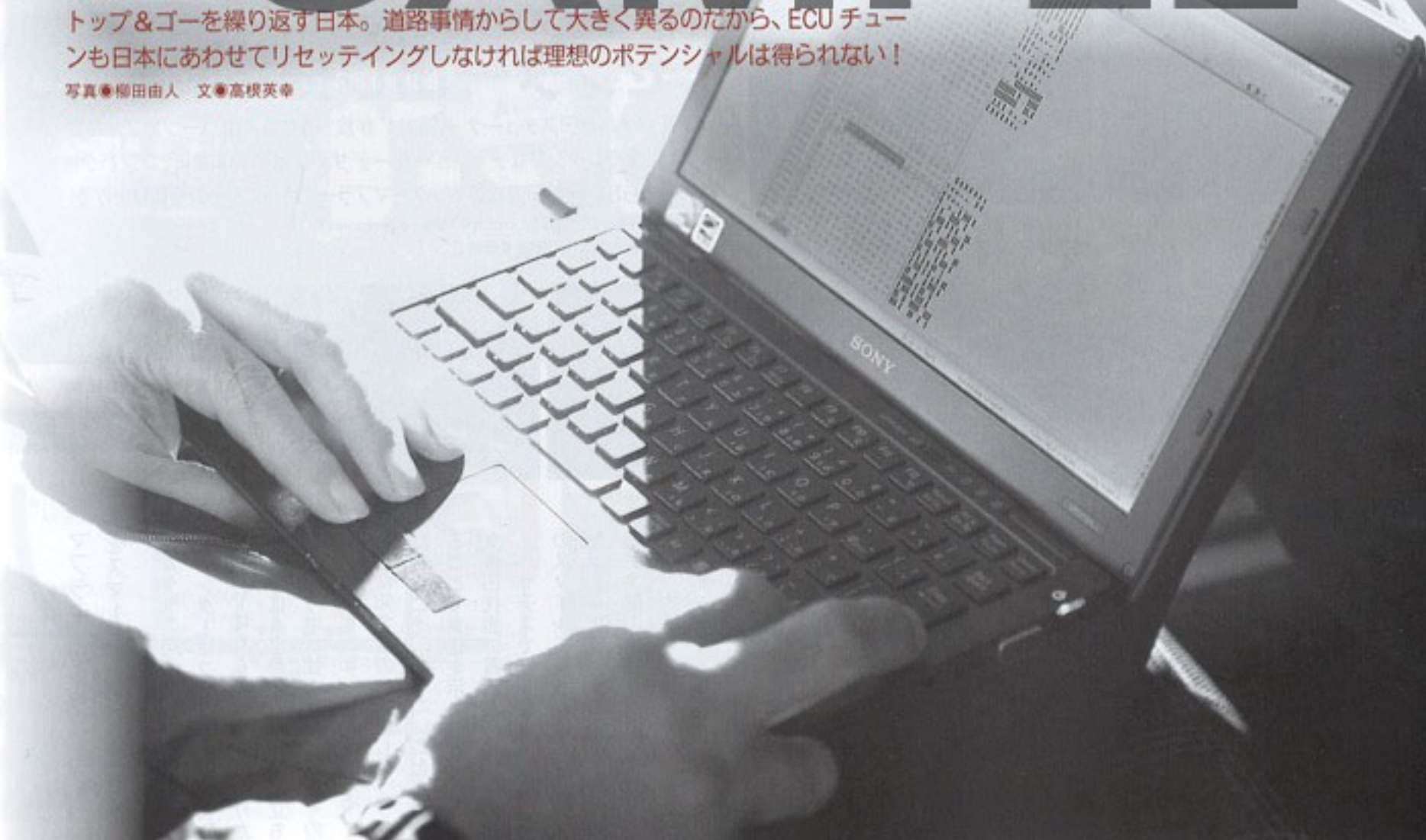
これまでイタリア車では走りの楽しさという持ち味を活かしながら、

日本での扱いやすさ最優先のエンジン制御

一瞬の速さより継続できる楽しさを狙う!

1回走りだすと減速なことでは止まらないヨーロッパと、渋滞が多くて絶えずストップ&ゴーを繰り返す日本。道路事情からして大きく異なるのだから、ECUチューンも日本にあわせてリセッティングしなければ理想のポテンシャルは得られない!

写真●柳田由人 文●高橋英幸







日本流のモノづくりで走りを洗練してきたが、ドイツ車であるゴルフ7 GTIではカチツとした作りの高性能車をベースにラテンの華やかな走りの楽しさを演出させようとしている。ある意味、これまでとはまったく逆方向からのアプローチでテツツオらしいゴルフ7 GTIのチューニングを進めているのだ。

**TEZZOと制御のプロ集団  
デジテックが手を組んだ!**

そんなゴルフ7 GTIの走りの楽しさを高めるモディファイに貢献するであろうメニユーが、ECUチューンである。ところが太田サン、実は以前までECUチューンに対して否定的な考えをもっていたそう。だ。『だって自動車メーカーが念入りに開発したエンジンとその制御システムをイジるのは、リスクが高すぎるでしょう。例えばレブリミットを引き上げるのはライフの短縮につながるから、ユーザーにとってはデメリットも大きいんです。パワーやトルクを高めれば駆動系への負担も気になりますしね』。

それでもデジテック・パフォーマンスの中川 仁サンと話をするうちに考えが変わったとか。それはデジテックならではの、高い信頼性と豊富なノウハウを知ったからだ。『現在のところデジテックは世界で唯一、ドイツの認証機関TUVのソフトウェア認証を受けたコンピュータ・チューナーなんです。TUVで認証を得るためにはエンジンや駆動系の耐久性が問題ないことも証明しなければなりません。それくらい、審査は厳格なんです』(中川サン)

そんなデジテックとテツツオがジョイントして2年前にスタートしたのが、DTT(デジテックbYTEZZO)というECUチューンのメニユーだ。

目指したのは、体感出来る性能アップ。ピークパワーを伸ばしたところでストリートで受けられる恩恵は、ほとんどない。それよりも大事なのは低中速域のトルクアップ。そこそそが加速フィードバックを改善し、実際の楽しさにつながるといのが太田サンの考えだ。

しかも走らせ方を工夫すれば燃費さえも向上すると言う。それはストリートにおける、もうひとつの走りへの愉しみ方にもつながるのだ。『太田サンの要求はホント厳しく

# SAMPLE

て、最初にアルファロメオのECUチューンを手がけた時、試乗しても良かったら、これじゃノーマルと大して変わらない!とやられてしまいました。そこで色々細かい部分を煮詰めて再度試乗してもらったら、中間域の補正で燃料が濃いという指摘。実際に補正マップを見るとリッチになっているんですよ。さすが鋭いなあと思いましたね』

現在開発中のゴルフ7 GTI用では、デジテックのECUチューンをベースに、さらにDTTとしてモータールク&省燃費を実現すべくセッティングを進めている。

『メインマップを巧みにモディファイすることで定速巡航時の燃費向上を目指し、さらに補正機能のパラメーターを変更して加速時のトルクアップを実現させるのが基本です。しかし、その間の過渡特性をいかにスムーズにもっていくかにセッティングの難しさがありますね』

デジテック・パフォーマンスは独自に、自ら開発もこなせるスキルとノウハウがある。DTTも腕の見せ所

だがTUVの関係上、本国のデジテックとも常に連携しているそう。『1300rpmから1500rpm近辺のトルクを太らせたいと思っているんですが、その場合通常ではスロットル開度を増やすことで対応させています。しかしDTTの場合にはテツツオのスロットルコントローラーを併用することも考えているので、何とか別の方法でやろうと検討中です。またパワーを上げるとタービンに熱が溜まりやすいので、現在の対策を含め、本国のデジテックと話し合っているところです』

すでにフィアット&アルファロメオの多くのモデルでDTTを展開中で、評判は上々、トラブルは一件もない。ゴルフ7 GTI用が完成する時を楽しみにしていよう。



**TEZZO**  
TEL.045-948-5538  
<http://www.tezzo.jp>

自動車メーカーが提案した美点を損なわずに欠点を補うアプローチがテツツオの使命だ。ユーザーのライフスタイルや価値観に合わせてクルマをセットアップ。イタリア車ばかりでなく、ついにゴルフにも着手だ

