



安定性とルックスを左右する足回り。サスペンションはGTでも好評を得ている。TEZZOエアロササキットを新たに開発する予定。ホイールは選手中。



TEZZOのオリジナルアイテムの中で、一番の人気アイテムとなったF1タイプ・パドルシフトも開発する模様。その他のアイテムは現在開発中とのこと。



TEAM KEEP ON RACING & TEZZO 159の方向性が決まった!

アルファGTに続き、TEZZO第二弾となるクルマがアルファ159に決まったのは前々号でもお伝えした通り。そして今回は今後のプランに加えて、GTの時とは異なるアプローチでモディファイを手掛ける予定だという。その真相とは……。

ローダウン化を願いつつ、アクセントとなるようなエクステリア系パーツの改善も考えている。



エンジン自体には手を加える予定はないものの、マフラーの交換でサウンドチューニングも実施予定。

TEZZOをノーマルと比較



これまで一度も試したことがなかったのが、ノーマルとTEZZOアルファGTとの比較。実際に比べてみると、その差は明らか。車高の高さだけでなく、ホイールアーチとタイヤとの隙間が狭くなったことで、全体も引き締まった印象となっている。

■アルファスタイル HP: <http://www.keep-on-racing.com/alfa-style/index.htm>

ア ルファ159がTEZZOに、来てから2ヶ月。太田さんは、159をどうするかと考えていた。まず、欲求サキキットに159を持ち込み、ノーマルの状態から走らせてみた。20分間の走行を終え、159に戻ってきた太田さんは、「159の本質が、よくわかってきたので、ひとこと。」

「やっぱりサキキットでタイムを削って走るかなタイプのカルマではないかね。そういう気遣いはいままでのアルファに大きく違う。目標も高いし、全開でクリアする8割くらいでペラペラ揺れる。」

それを聞いて、私はなるほどと思った。実はTEZZOスタッフも、サキキットまで159で高速度移動する際、GT(TEZZO)じゃないんですか?とカウラーに聞いた。GTの方が路面にはたりのく、GTの方が接地面はたりのく、走って気持ちいいし、楽に運転できる気がするんです。159はなんというかペラペラしちゃうし、重いんですよ……」

太田さんは言う。

「やっぱり、姿勢安定性の面で前車は落ちたのかな。足元もちょっと固くゴツゴツしているから、そこも改善しないよな。」

もちろん、車高を下げて足回りを整えるの見え目もくんとカッコよくなる。太田さんも最初が気に入ったのは「見た目」だったという。

「GT(TEZZO)と比べると、まるでミパンみたい(笑)。ホイールチとタイヤとの間隙の広さが気になるときは、これを狭めたい。」

開発車両を提供してくれたチエッカー・モータースの人たちも、「たしかに車高を低くするのはカッコよくない、いいですね。見た目はお喜ばしくなるけど、大事な点な思いますが」と同意してくれた。

「159は、長距離を気持ちよく走れる、格好いいクルマにするのだ。」

それでは、159を開発していくに当たって、その手法はどのようにするか?

「実は、アルファGTを1年間に渡って開発してきた、自費の得意、不得業分野が見えてきたんだよね。モノを作るのってコストとのバランスが大事なよね。でも、俺はこればかりで何回も製作を改良して、ダメだしを繰り返してこころがあった。その辺の目標めが大事」

このやり方では、また出来上がるまで1年か時間がかかってしまいました。時間を縮めるための方法とは、一体どんなにやっていたのだろうか?

「足回りはサキの得意分野だからGTのZ.O.の開発をするけど、それ以外にZ.O.の意とは違っていて、いろいろメーカーのものごとをどんどろ取り入れていく。159に早く通じけるようにしようと思んだ。具体的に、アクセルリレーに関しては、既存のものをセレクトしていくのも楽しいんじゃないかと思った。つまり、159に関してはTEZZOオリジナルパーツを含めて、セレクトショップのよさを改めて159の魅力を目の肥やりに仕上げたいと考えているのだ。」

「そうそう、159/ペラペラユーザーにも意見を聞いてみたいね。物足りないところは補いつつ、159の魅力は残したまま、あくまでも自分が乗りたい理想のクルマを造っていききたい。」

GTとは違うアプローチを開発する159は、「一体どんな感じで仕上がるのだろうか?」太田さんは理想となるクルマ通りの完成形を想像すると、今からワクワクする。

[連載] Vol.29

文: 藤城麻里奈
撮影: 青山勝己(走り) / 宮崎孝政(ディテール)
協力: チェッカーモータース/エヌケイ金属