



TEAM KEEP ON RACING & TEZZO

目指すのはクールでスポーティな159

【連載】Vol.30

TEZZO第二弾となる159の開発がスタートした。今回はアルファGTとは異なるアプローチで、他社の製品も積極的に採用していく方針となったが、太田さんが得意とする足周りは、やはりTEZZOオリジナルで開発することが決定。まずはデータ取りから始まった。

文：陸岐里章 撮影：伊藤高梧
協力：テックカーモータース、エヌケイ企画、ブリヂストン、プロクルース



約30mmローダウンした159。ブレーマとは別々にかたまりな安定感のあるサスペンション。しかし、太田さんよりも少し下げた様子だった。



車高が落ちた時の乗りやスタイルを確認するために、今週はローダウンスプリングを装着。サスペンション調整で、ブレーマとの違いを確認しつつ、TEZZOの方向性を探っていた。果たしてどんな姿に？

1 59をいろいろいる場面から走らせるために、今週は太田さん。どうやら具体的なイメージも湧いてきたようだ。サーキットをカンカン走る仕様ではなく、TEZZOのクールスポーツっぽくセクシイに走るというコンセプトに沿ったクルマに変えていくという基本的な方向性は定まった。

まず最初に行いたいのが、車高を下げる。こと「走り」も「ルックス」のどちらもよくする相乗効果があるから。フェン

ダーとタイヤの隙間が狭くれば見た目のカッコよさも増すはずだ。このうえで、既存のTEZZOレイアウトサスペンションのように直進では乗り心地がよく、でもコーナーではロールをさせないという「律反」の要素をバランスさせるという欲張りな仕様にしていく。レイアウトサスペンションの構成は、(1)ダウンバー(2)車高調整式Cリフトアップキット(3)バンブラバ(4)ピロロールスタビリティコントロール(5)改良スタビライザーとなるが、これは159にも譲渡していく予定だ。その開発の手始めにローダウンスプリングを装着してみた。装着した理由は、構成されるパーツの効果をひとつずつ確認するため。どのような挙動が出るのか、どのくらい車高が下がるのかを調べてみるという訳だ。

装着したローダウンスプリングは、30ミリ程度下がる予定だったが(実際は20ミリ程度か)というのが太田さんの印象。でも、私からみればタイセラエントナーの隙間が狭くなって、ぐっぐっとなった。

では、実際に乗った印象はさらさらうか？

ブレーマより硬めで、腰があつてスポーティな感じだった。

この日、筑波サーキットではTEZZOドライビング講習会も行われたの



TEZZOドライビング講習会開催!

12月9日に筑波サーキットにてTEZZOドライビング講習会を開催しました。当日はTEZZO RACERS CLUBのメンバーを中心に13名が参加。太田さんによる最新レクチャー(「筑波サーキットの走り方、スロージャンプの走り方」など)や、アウト・イン・アウトなどの走りやすい間違ったコーナリング(FFとFRの走り方の違い、荷重移動を使ったコーナリングなど)、同乗走行、カルガモ走行、フリー走行と充実の内容でした。参加者からは、「太田さんの後ろについてライン取りさせてもらって自分の間違いがわかりました」「同乗走行で自分の走り方が、思いのほか、クイックで楽になりました」「FFとFRの走り方の違い、荷重移動を使ったコーナリング(FFとFRの走り方の違い、荷重移動を使ったコーナリング)など、とても勉強になりました。今後とも活動していく予定です。興味がある方は、info@tezzo.jpまたは電話03-5465-2553まで。」

で、どこにせな155も走らせようというところになった。太田さんでは、TEZZO RACERS CLUBのメンバーたちと一緒にコースへ、159を筑波サーキットで走らせるのは、二度目だろうか？

「前回159で筑波を走ったときより3秒で明らかに足がつからなくなった。スプリング交換したからフロントのロールは大きいね。ホウイのゆれのおさまりもどうにかかな」

目標とする運動性までは、やはり手に入れられなかったものの、テスト段階としては、まずまずの結果だったようだ。「乗り心地に関しては、市街地を走る限りでは、思ったよりもいいね」

ローマダンバーを使うことのメリットが出たようだ。モノチューブ式のダンパーでゴツゴツ感が出しちゃうもの、TEZZOが目指す「セクシイドライブ」にはローマダンバーは流石として各部のバランス取りがやはり好都合のようだ。

こうして、細かい点に改良を重ねてセッティングして進ませていくのがTEZZOの足周りの作り方。次はロールを抑え、コーナリング性能向上と高速連踏の安定感を手に入れる方法を考えていく。これからどんどん進化していくと思のので、お楽しみに。