



着々と進んでいるTEZZO159の開発。しかし今月は開発の手を休め、メーカーが作り上げた2台のコンプリートカーに試乗した。TEZZO仕様との違いを確認しつつ、フィアット・グループ・オートモビルス・ジャパンが作ったサスペンションに注目してみた。

TEAM KEEP ON RACING & TEZZO メーカーチェーンのアシを試す

【連載】Vol.31

文：隠岐麻里幸 撮影：阿部景也 協力：チェッカーモータース、フィアット・グループ・オートモビルス・ジャパン

ク

ルマの開発は全体のスケジュールに基づいて、理想と妥協点のせめぎ合いで現実的な線に落ち着いて完成するものなほう。とよめるが、太田さんの場合には、発想と追求型、なにかを思いついてはとことん試している。足踏りの研究に余念がない太田さんを見かねた担当サトウさんがひとこと、「マフラーも進めません」。

現在、コフホリトするメーカーと折衝中なので新たな展開については次号以降お伝えできる。また、「他の試乗も見てみた」といふ太田さんのリクエストにより159T1試乗し、さらに正規代理店のフィアット・グループ・オートモビルス・ジャパン(以下、FGAJ)がビルシュタイン・ニカルセンターと共同開発したサスペンションキットが装着された159も併せて、開発中のTEZZO159との比較をした。

FGAJが新たにアフターパーツとして売り出したサスは、モノチューブ式で

ンバーでオリジナル車高調整式。すこい興味深い。いねが太田さんの第一。これまで本国仕様のみの扱っていたFGAJが、自らチューニングパーツを手がけたとは画期的だ。早速、話を聞きたい。

「メーカー自身がカスタムする方向に時代背景も変わったので、社内でも追い風になりつつと開発担当。156からサスが大きくなった159に軽快さを取り戻さという趣旨もあった。たとえば、開閉の姿勢を聞くこと、重量感やゴツゴツ音を出さない、フリーリグにするための樹脂化をしました。途中、高速コーナーでポンボとよめる挙動を抑えるのを苦心しましたね」

その結果、「幅広いニーズに応えるコンフォート指向に仕上がった。実際には太田さんが持った印象は「モノチューブ式」と高速度でガンガンがまらちかだけと、これは初期の当り方と乗りかたスミズ、コンフォート志向なのは同乗者にも受け入れられる。でも、ロール感はかなりあるね」

口オオ(トランスアクスル差し)に回帰して、あえて自然なロール感を残しているという。あとは、好みの問題になってくると思うのだが、太田さんはどちら方向にふついているのだろうか。

「日本でアルファが好きなら人は、アルファにスポーティさを求めていると思う。またフェラーリに対しては昔からの気持ちもあるはず。だからこれはフェラーリのようにロールを減らし、くるとまわつていけるようなものを出したい。そうすると、スピードを出して得意移動させて走らなくても気持ちよく曲がれる。運転が不慣れな人も楽しめるしね。それが狙い。そのためには、スピードの効果も強化してバネをタンパーの力を補ってあげるのが理想的だと思う」

そこで、TEZZOの試みとしては、スタビリクを新たに開発、装着してみた。ジョイント部分を樹脂化でピロピロ方式の金属に変更。スタビライザーを強化し、乗り心地はそのままに、コーナーでのロールを抑える効果も増した。GTとの違いはスタブーツを装着したこと。太田さんは、しばらくクルマを走らせたい。「その後の開発タフと効果は、しばらく話し込んでみました」

「フロントのスタビをコアラームに当たらないギリギリまで伸ばして、さらに効果も高めるようにしてみました」かと開発担当、スタビリンクの長をギリギリまで伸ばして再装着した。

TEZZOの再開発は、ノーマルダンパーを流用して一部のバランスをとり、ローダウンスプリングで車高を出して見た目をセクシ、スポーティさを演出。さらにスタビリンクでロールを抑える。見た目が引き締まるハードン取りでTEZZOがめざす、マカシドリアンと近づいたようだ。来月は、タイヤとホイールのマッチングも予定で準備を進めているのでお楽しみに。



FGAJが159の為に開発したスポーツバンプ、ビルシュタインベースのサスペンションは、クルマのキャラクターに合わせてスポーティかつ乗り心地の良いとも実現した自信作。さらに専用開発された独自のエアロパーツも用意される。



昨年末に追加設定されたT1、3.2をベースにした19インチの太く専用サスペンションが搭載される。室内も専用アイテムが装着される。奥側にあるのがスタブーブンプ。左側がビルシュタイン専用サスペンション。TEZZOで開発したもので、車高に合わせて調整することが可能。

準備を進めているのでお楽しみに。