



[連載] Vol.37

TEAM KEEP ON RACING & TEZZO

デザインと機能性を追求した究極のスポイラー

太田が幾度となく試行錯誤を繰り返し、ようやく完成した159用のフロントリップスポイラー。デザインだけでなく、機能性もしっかり盛り込まれた自信作は、サーキットにおいてもその効果が実証されているという。前回に引き続き、その製作過程を追う。

文：岡崎麻里奈 撮影：伊藤嘉彦 取材協力：フィアット・グループ・オートモービルズ・ジャパン/チェッカーモータース



今年のテーマは軽量化

ストリート仕様のデータ採取のために、TEZZOは今年もアルファ・チャレンジへ参戦。159の3.2を投入したが、昨年のアルファGTより約300kg（！）も重く、まずは軽量化が最大のテーマとなった。そこで今回は、各部のパーツ交換で40kgの軽量化を図った。レースは予選前にリアデフにトラブルが発生。最後尾からスタートした決勝では、13台を抜いてクラス3位までポジションアップ。次戦はさらなるバージョンアップを施して挑む予定だ。



159用のTEZZOフロントリップスポイラーは、9月下旬の発売予定。素材はFRPあるいはカーボンで、黒と純正色がラインナップ。また、続けてサイドステップ、リアスポイラーも登場する予定だ。問：TEZZO TEL：03-5405-2553

森田は粘土で形状の修正を重ねながら何日も考えた。そしてある形状に辿り着いた。サイドは張り出すが、フロントへつなげる際に途中でマイナスに角度をつけて一度中折れさせ、そこからノーズに

太田の意見を聞いた森田は、試作二号をどういう形状にすべきか悩んだ。そこで、出っ張りを抑えるために中央は長さを出さずにサイド部分だけ前にせりだし、直線状にした形状をワーカブル（樹脂粘土で盛ってみた。しかし今度は太田から「角張ってていて芝刈り機みたい」と言われてしまった。

原因は、純正バンパーが尖っていることとにあった。試作一号はバンパーに沿って形成したので、ノーズ先端が尖ってしまっただけで、これでは太田が望むコーナーでのダウンフォースが得られない。だからと言って、サイドを大きくするとそれだけノーズ部分も飛び出してしまおう。太田の意見を聞いた森田は、試作二号をどういう形状にすべきか悩んだ。そこで、出っ張りを抑えるために中央は長さを出さずにサイド部分だけ前にせりだし、直線状にした形状をワーカブル（樹脂粘土で盛ってみた。しかし今度は太田から「角張ってていて芝刈り機みたい」と言われてしまった。

太田は森田が作ったリップスポイラーの試作一号を見て満足できなかった。

向かって直線的につなげるのだ。試作二号を仕上げて太田に見せた。今度は「おお、カッコイイじゃん。発想の転換だね。形状に機能が表現されて説得力もある」と満足を度した。

このフロント部分が出ていない形状は、ロードクリアランス確保にも有効である。というのは、一般的にリップスポイラーを装着すると、段差などにぶつけてしまう可能性が出てくる。ところが、試作二号は中折れさせてからラインをつなげたことで、ノーズ先端部分の出っ張りが抑えられている。さらにバンパーサイドにかぶせる手法をとったため、視覚的には車高を低くみせながら、ノーマルバンパーと同等のロードクリアランスを保つこともできた。

そして8月3日、森田は仙台ハイランドにいた。アルファチャレンジ東北第二戦を観戦するためだ。自分が作った作品のサーキットでの耐久性と効果を実際に知りたかったのだ。

太田はこの日、159・3・2の開発車両で参戦した。TEZZO 0159・2・2とまったく同じ形状で色違いのリップスポイラーが装着されている。レース後、太田は森田に報告した。「ハンドリングが安定して、しっとり感が増えた。フロントのダウンフォース効果が上がっているようだ」

縁石に激しく乗り上げても問題はなかった。耐久性のテストもクリアできたようだ。森田の表情に安堵の色が浮かんだ。エアロは、機能を追求めていくと、あるとき美しく必然性のある形が現れてくる。太田と森田のやりとりは、まるで最初から「あるべき形」は決まっていた、そこに向かって形を掘り当てていくような感じだった。

レース後、今度はサイドステップ、トランスポイラーの製作についてもふたりは話し合っていた。その様子もレポートしていきたい。