



右がノーマルのサイレンサー、左がTEZZOの砲弾型サイレンサー。その大きさの違いは一目瞭然だ。性能や音質だけでなく、軽量化も実現した。



完成したマフラーを前に語る3人。今回はオーダーする側から明確なコンセプトと指示があったので、製作サイドも比較的スムーズに作業が進んだ。

## TEAM KEEP ON RACING & TEZZO アルファらしいサウンドとルックス

ハイベースで開発が進む159。エクステリアのパーツに続いて着手したのは、マフラーの開発だ。純正のマフラーがアルファらしさをスポイルしていると感じた太田さんと担当メカニックは、159の弱点を補うマフラーを作り出した。

文：隠岐麻里奈 取材協力：レブサファイアット・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ズ



[連載] Vol.38

写真では見にくいですが、サイレンサーの内部にもこだわりが隠れている。バンチングパイプとテールパイプの段差を無くすことで、よりスムーズな排気が流れるようにしている。また消音効果を高める、アダプターも付属されている。



佐藤は、まず巨大な湯たんぽのような純正マフラーを取り外して音量を確認。そして、長年の経験からサイレンサーはスリムな100mm径のサイズでいけるだろうと確信した。外向きカールという太田のリクエストについては、「あまりこの形状は使わないから」と最初は懐疑的だったが、実際に切りかき部分が75mm径のカール形状を当てると、159のデザインにしっかりと馴染んだ。試しにストリートカットを当ててみたら「やんちゃな走り屋みたい」な印象となった。外向

きマフラーを製作するにあたり、一番目立つテールエンドの形状について、太田は当初こう考えた。フレラが標準で4本出したから、159もそうしよう。しかしバンパーをよく見てみると、バンパーの下側面所まで一体物で、マフラーの切りかき部分の穴も小さい。そこに4本出しを収めると、パイプ径をかなり細くせざるを得ない。それでは貧弱なデザインとなるうえに、メカからは「径が細いと高回転でパイプが落ちてしまう」と言われた。それらを考慮し、159のマフラーは2本出しがベストであると判断した。

太田は佐藤に「軽量化」と「排気抵抗の軽減」を最重要項目として伝えた。具体的には、軽量化を図るためサイレンサーの形状は砲弾型に、そして排気抵抗の軽減のため、テールパイプは大径でエンド部分の形状は外向きカールタイプでオーダーした。

着々と開発が進むTEZZO 159が次に取りかかったのはマフラーだ。太田は今季、159・132でアルファアチャレンジに出場しているが、担当メカの稲垣からも「クルマが重い。エンジンの吹け上がりもよくない。アルファらしい快音もない」と言われ、マフラー改良の必要性を感じていた。稲垣メカとは旧知の「レブサ」の佐藤に話を持ちかけて開発がスタートした。

こうして、TEZZO 159マフラーは、予想以上に短期間で開発が完了。完成後、佐藤に話を聞いてみた。音質については、「中遠域での甲高い音を目指してパイプ径を細くしていたら、高回転で気持ち良い伸びは出なかったと思う。この重低音は心地いい」と2本出しに自信をもっていた。苦労した点も聞いてみたが、「太田さんのイメージがはっきりしていたので、意外と楽でしたよ」。

明確なイメージがあつて、経験豊富な技術者がいれば、すんなりというモノが生まれることもある。迷いなく生まれた必然の形。それが、今回のマフラーだ。

その結果、排気抵抗が低減すると共に、渦巻き状態がなくなって流速が速まり、より効率が向上した。完成後に太田がこのマフラーを装着してレースに出場した。純正から8kgもの軽量化による効果で、マシンの加速と運動性が向上。徹底的な排気抵抗の軽減により、エンジンの高回転域の伸びもよくなった。限界で走るサーキットで、そのどちらも確認することができた。

さらに排気抵抗の軽減のため、パイプの接続部分には、差込み式をやめて純正パイプと同じ径のパイプを段差をなくして溶接。またインナーファンネル構造を採用して、テールパイプとサイレンサーの接合部の段差もなくなった。