第18回 クァンタム岩田との再会

連載 太田哲也の

フェラーリ ニッポン ストラダーレ

TEZZO F 360 ストラダーレ 製作プロジェクト

既に足まわりの話題は展開ずみなので、毎号お読み頂いている方は、
また足まわり？ と思われるかもしれない。
しかし以前はワンオフ仕様で今度は製品化がテーマ。
そこに登場したのがクァンタムである。

著者プロフィール 隠岐麻里奈
サッカーなどを中心にしたスポーツドキュメントを得意とするスポーツライター。ほかに、一般誌で著名インタビューなどの連載ももつ。

隠岐麻里奈●文 text by Marina Oki
近藤浩之●写真 photographs by Hiroyuki Kondo
クァンタム・レーシング・サスペンション／プローバエンジニアリング●協力
cooperation by Quantum Racing Suspension / PROVA ENGINEERING Co.,Ltd.
テッゾ●協力 cooperation by TEZZO
☎03-5465-2553 / HP=http://www.tezzo.co.jp

クァンタムと太田の出会い

TEZZOフェラーリ360モデナの足まわりに関しては、ワンオフで製作したが、「その足まわりはどこで買えるのか」という問い合わせがあり、量産化も見据える必要を感じてきた。

しかし量産化を考えたとき、ワンオフで作成した以前の足まわりでは、価格面が難しい。そこで今回、クァンタムを製作するQRS（Quantum Racing Suspension）代表であり旧知の仲である岩田政文が担当することになった。

岩田と太田の出会いは、約20年前に遡る。太田は1987年から1991年までF3000（現フォーミュラニッポン）に選手として出場していた。その後フェラーリのF1ドライバーともなったミカ・サロも出場していて、岩田は彼のマネージメントをしていた。太田のマネージャーと岩田が親しかったこともあり、太田が親指の骨折で1991年シーズン後半に休場を余儀なくされたとき、代役としてフィリップ・アダムスを岩田が紹介した。翌年、ロータスF1に乗ったことを記憶している人もいるだろう。

太田は事故の後、2002年よりアルファロメオ・チャレンジに参戦。2005年、アルファGTの足まわりを提供したのがクァンタムだった。フェラーリの塗装で有名なアライバンキンの荒井社長に「クァンタムを使ってみたら？　低圧式でいいよ」と紹介され、岩田と再会したのだった。

岩田は、「いつか太田さんはフェラーリをまたやることになるだろう」と感じていた。それが現実となった。

セッティングの方向性

岩田は、これまでにもフェラーリの足まわりを多数開発し、手がけてきている。その岩田に、まずは360モデナの印象を聞いてみた。

「360モデナはそれまでのフェラーリとは方向性が変わったんです。355以降、多く売るためには運転に慣れていない女性でも安心して運転できるようなクルマにしよう。それで荷重移動を知らなくても、ステアリングを切れば曲がるクルマになったんです」。

308以前フェラーリは、スキルの高い少数のドライバーに向けてクルマを造っていた。熟練したドライバーが「曲げる」運転をしてくれた。

一方360は、アクセルオフでステアリングを切れば曲がる。そのために、柔らかいバネが入っている。とくに、前を柔らかくすることで、そうしたセッティングが可能となった。

右ページの写真でもわかるように、こちらの国にレポート車に装着されている足まわり。別体ダンク式の美しいウィニッシュ。今回は装着前の話題で終わってしまったが、次号ではそのインプレッションも併の報告する予定。

だが、そういう足には短所がある。攻め込むとピッチングが大きくフロントが沈んでリヤが浮き、いきなりテールが滑り出すのだ。オーバーステアで、神経質な動きになってしまう。とくに、運転に慣れてきた人が、飛ばし始めるとそういう領域に入ってテールハッピーな経験をすることになる。

私はその話を聞いて、昨年の筑波でのシェイクダウンのことを思い出した。あのとき、雨の筑波で太田でさえもスピンをし、「俺がスピンをしてしまうクルマじゃ神経質過ぎるよ。360は挙動が不安定だね」と言っていた。そして、そのときテストを見に来ていたフェラーリ・オーナーは、「360は最初はよかったけど、慣れてきて走れるようになったら怖くなってきて手放してしまった」と言っていた。

そこで、限界時に神経質な挙動をする360の足まわりの特徴と改善点について、岩田の意見を聞いた。

「ノーマルのスプリングは柔らかいためクルマが動き過ぎてしまうんです」。

ノーマルサスは、ひじょうに柔らかいスプリングを入れてあるが、強いプリロード（バネを巻いて縮めている）がかかっている。これによって動き出しが硬くなる。低速域での乗り心地がごつごつしているから、ドライバーには足が硬いと誤解されがちだ。それを錯覚してドライバーが攻めてしまうと車体が大きく動いてしまう。

すると、今度は路面とのクリアランスが変わってしまう。ご存知のように360にはリヤウイングがない。フラットボトム化によりボディ下面でのダウンフォースを前提にしているクルマだ。そういうクルマは、クリアランスが変化すると、グリップのバランスが崩れ、アンダーステアやオーバーステアが出やすい。

「この話は聞いたことがあるな」と私はデジャブのように何度も思った。

「俺がめざすのは、限界時にマイルドな動きで、安心してアクセルを踏めるようにすること」（太田）。

雨の筑波でスピンした後、「もっとフロントスプリングを硬くしてくれ」と太田はメカにオーダーしていた。そして、「ウイングもやっぱり必要だね」とも言っていた。

私は、360の足まわりをどうセッティングしていけばいいのだろうかと岩田に方向性を聞いてみた。

「まずは、前提として車高が大事なんです。フェラーリぐらい空力を考えているクルマはノーマルの姿勢が基本。タイヤサイズを変える人に多いミスとして、例えばリヤタイヤの外径を小さくしてフェンダーとの隙間が大きくなると、格好優先でリヤのみ車高を下げてしまう人がいる。でも、こうすると車体下面のクリアランスはフロントの方が高くなり、高速でフロントが浮き上りフラフラしてしまうんです」。

岩田の考えは、こうだ。①プリロードがかからない硬いバネを入れて、車高を常に安定させること。動き出しからしなやかにすることも得られる。

②単に足を固めてもダメ。ノーマルの前後バランスでその比率で固めても限界は上がるが、挙動の不安定さは増すだけで、よりシビアなクルマになってしまう。だから、前後のバランスをノーマルとは変える必要がある。

③360は、ストロークがクラウンみたいにあるわけではない。短いストロークのなかで動かしている。ノーマルは、伸び側はプリロード規制して伸びないようにしている。縮み側はバンプラバーでそれ以上縮まないように規制している。

「僕の考えは、伸び側はフェラーリと大きな考え方の差はありません。問題は縮み側で、コーナーでまわりこんでさらに切り足したいときに、ノーマルだとバンプラバーにあたりそれ以上ストロークしない。だからアンダーステアが出る。まだ縮む余力を残さなくちゃダメなんです。縮み側はバネで最大荷重を考えてセットアップします」。

他にもあるのだが詳細は省くとして、奇しくも岩田の口から出た方向性は、筑波テストでの太田の言葉「フロントにもっと硬いバネを」と同じだった。つまり、太田は運転の側面から、岩田は技術の側面から見た360の評価が一致していたのだ。このインタビュー中、そうした場面は何度もあった。岩田も太田も長い間、レースを生業としてきた。サーキットでは結果がハッキリと出る。そうした経験を積み重ねることで、「基本」が作られ、選択肢のなかから方程式のように答えがピシッと決まってくるのだろう。

そして、ふたりの話し合いは短時間で結論へと近づいた。

サーキットでの限界域で安定して走れる足。常にグリップバランスが変わらない。それでいてプリロードを抜くことで乗り心地もよい。さらに、太田からいくつかのオーダーがあった。

TEZZOクァンタムの具体的な方向性とそれを可能にする製品の特徴は次回レポートしたい。（文中敬称略）

右がクァンタム・レーシング・サスペンション（HP=http://www.qrs-j.com/）、左がプローバエンジニアリング（HP=http://prova-engineering.com/）のそれぞれ静岡県・御殿場市にある拠点。今回レポート車に採用した足まわりは開発を前者のファクトリーにて、装着を後者にて行なっている。