

MENU 1

タイヤ
交換

アライメント調整の前にタイヤ交換

先月号でアライメント調整できなかつたワケは……このボルトだ!!

← テスタのホイールボルト
1本ナント
3万5000円!!



写真一番上の単体:問題のホイールボルト。1本3万5000円のフェラーリ純正品。ネジ山が切ってある部分の部分が50mm以上なければテスタロッサのノーマルホイールを取り付けることは出来ない。

写真二番目:日本で販売されていた社外製。価格はリースナブル。

写真三番目:メセデス用の純正品。これでもテスタロッサのノーマルホイールに対応可能だということが解った。ホイールを締め付けるボルトはネジピッチとクビの部分のテーパー角度が合っていればOK。

写真四番目と五番目:3本の比較。ホイールに合わせてみるとこんな感じ。



B-DYNAへ乗せる前の下準備



アライメント測定を開始する前の行程。
①タイヤの空気圧をメーカー標準値に合わせる。
②足回りのガタ点検。
③ホイール接地面の計測。
④ホイールベースの計測。
⑤データをコンピュータに入力。
⑥測定開始。
⑦現在のアライメントデータが判明。

ガレージウイングが所有する4輪トータルアライメントテスター「B-DYNA」の最大の特徴は、1G(4輪が路面に接地している)の状態で測定が出来るので正確なデータが読み込める事。また、テスター上でタイヤを回すことで、さらに正確な測定と調整が可能だ。アライメントはクラマの微妙な動きで変化してしまうので、常に一定の条件下で測定&調整する必要がある。B-DYNAは、その条件に唯一合致しているテスターなのだ。

[フェラーリ・テスタロッサ新車に戻すぞHow much!?]

FERRARI TESTAROSSA Refresh Plan

テスタロッサ・リフレッシュ計画

文●半谷範一(P70-73)/武井寛史(P67-69)

撮影●内藤敬仁(P70-73)/村上 豊(P66-69)

取材協力●株スピードジャパン TEL:03-3555-8865

<http://www.speedjapan.co.jp>

株チューンナップセンター TEL:047-435-2111

(有)エーアーフォルク tel:0568-22-7785

ガレージウイング TEL:048-477-0099

<http://www.jade.dti.ne.jp/g-wing/>

日本ミシュランタイヤ株 tel:0276-25-4411

<http://www.michelin.co.jp>

最終回
アライメント調整そして最終試乗へ!

ついに、いよいよ、テスタロッサのリフレッシュ計画が終了する。消耗品関係のパーツを交換し、どのくらい新車の状態に近づけることが出来るのかを試みたこの企画、いかがだったでしょうか。最終回となる今月のメニューは、先月号でお届けできなかつたアライメント調整。そして最終試乗となる。パーツ代250万円以上つき込んだテスタロッサ、果たしていかなる走りを魅せるのか——!?



アライメント調整

正しいアライメント調整 四苦八苦!

これが
調整前のデータ

| TESTAROSSA Alignment Data | | |
|---------------------------|---|--|
| タイヤ | Michelin MXX | Goodyear Eagle/Bridgestone RE71 |
| 前輪 | ト一度 2.5mm(±0.5) キャンバー -0° 40'(±10') キャスター 5° 30' | 3.0mm(±0.5) -0° 30'(±10') 5° 30' |
| 後輪 | ト一度 2.5mm(±0.5) キャンバー -1° 10'(±10') | 2.0mm(±0.5) -0° 50'(±10') |

測定を何度か繰り返し、現在のアライメント数値がモニター画面に表示される。写真上がトーン。タイヤが進行方向に対してIN/OUTのどちらに向いているかを測定。写真中がキャンバー角。タイヤの傾き角度。マイナス方向に行けばハンドリングが良くなる。下がキャスター角。直進安定性を左右する。



いよいよアライメント調整開始。テスターに基本となるテスタロッサのデータ(上の表)を入力し、現在のアライメント数値を測定する。測定方法はテスターに装備されたローターがタイヤを回転させ走行状態を再現する。この測定方法だと正確なデータを得ることが可能なのだ。



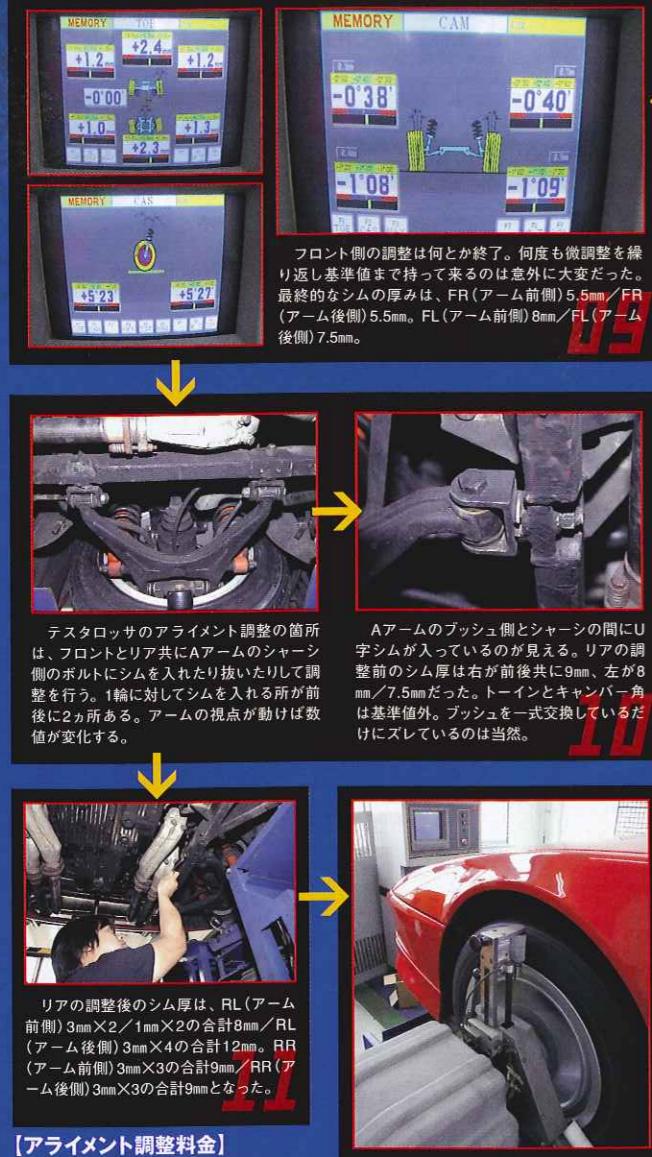
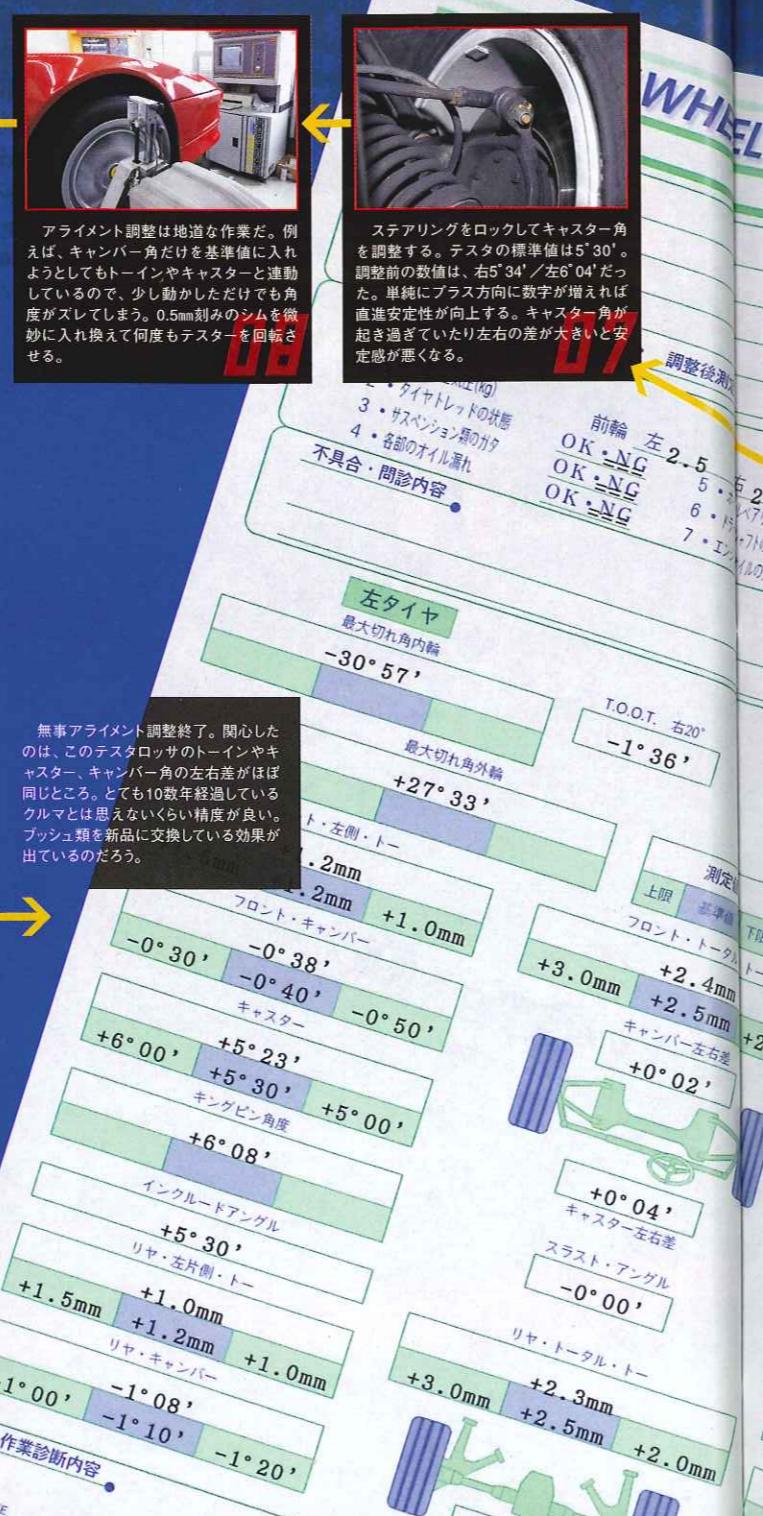
ローター上をタイヤが回転している間にセンサーが数値を読み込む。センサーからタイヤのサイドウォールに接するローラーが伸びて測定する。センサーをホイールのリムに装着して計測するテスターもあるが、精度が悪い。常に一定条件で測定できるテスターは信頼性がある。



通常、アライメントを調整する方法は、アームのロッドやタイロッドを回して調整する車種が主流。だが、テスタロッサの場合にはシムを使って調整する。U字型のスチール製の平板がトーンやキャンバーを調整するシム。1.0mm~3.0mmまでの5種類と、3.25mmの計6種類のシムを用意。左右に丸穴が開いた長いブレードはキャスター角の調整用のシム。テスタロッサのアライメント調整を行う時は必ず用意しなくていいわけがないバーツだ。もしショップにアライメント調整の作業をお願いする時は事前に確認して予約すること。アライメントを扱っているショップには、テスタ用のシムの在庫は無いので注意が必要だ。



アライメントとは、クルマの直進安定性や旋回性、ブレーキ安定性などを左右する、クルマにとって最も重要なセクション。アライメントが狂つていると以下①~⑤のような症状が現れる。(1)タイヤの偏摩耗。(2)轍(わだち)でハンドルが取られる。(3)真っ直ぐ走っている時、常にハンドルが左右どちらに曲っている。(4)ステアリングの応答性が左右違う。(5)フルブレーキング時に真っ直ぐ停止できない。このような症状があるクルマはアライメントが狂っている可能性がある。車検時にサイドスリップテストでハンドルが真っ直ぐであるかの検査はあるが、検査で合格しても実際はアライメントが狂っているクルマが多い。メークから出でてきたばかりの新車でも狂っているケースがあるので、調整することをお勧めする。



【アライメント調整料金】

テスタロッサはシム調整式なので5万円。シム調整式でなければ2万円でお釣りが戻ってくる程度。古い車種はシム調整式が多いので事前に確認した方が良い。

※スピーディジャパンから、今回取材に使って余ったテスター用のシムを読者にプレゼント。ガレージウイングでアライメント調整がてみたかったテスタロッサもしくは512TRのオーナーさん1名様限定。

540P

GARAGE WING
ガレージウイング

先月のタイヤ履き替えに続きアライメント調整をお願いしたのがガレージウイング。エンジンからサスペンションまでレースで培ったノウハウは豊富。世界各国のスーパーカーから日本車までアライメント技術は最高。

埼玉県新座市野火止1-7-19
TEL: 048-477-0099
http://www.jade.dti.ne.jp/g-wing/

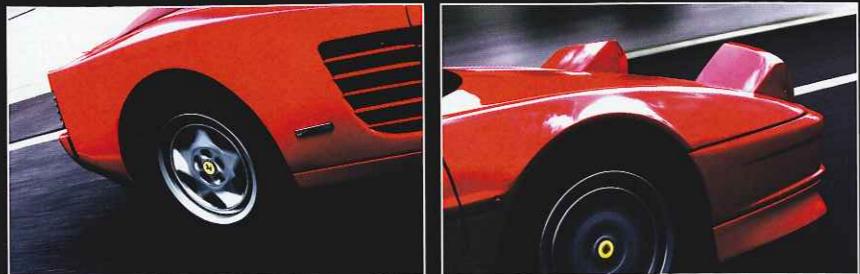
でハンドルが取られる。(3)真っ直ぐ走っている時、常にハンドルが左右どちらに曲っている。(4)ステアリングの応答性が左右違う。(5)フルブレーキング時に真っ直ぐ停止できない。このようないくつかの症状があるが、検査で合格しても実際はアライメントが狂っている可能性がある。車検時にサイドスリップテストでハンドルが真っ直ぐであるかの検査はあるが、検査で合格しても実際はアライメントが狂っている。メークから出でてきたばかりの新車でも狂っているケースがあるので、調整することをお勧めする。

ちなみにテスターの調整前の症状は(1)直進で常に右にハンドルを取られる。(2)轍でハンドルを取られる。(3)フルブレーキで左リア方向にテスラライドする。さて調整結果はいかに!

真っ直ぐ走る! 真っ直ぐ止まる! これがテスタ本來の走りなのか!!

MENU 3

試乗



テスタロッサ・リフレッシュ計画に快く協力してくれた(この企画のためにテスタロッサ買ってしまったくらいです)スピードジャパンの小澤さん(写真左)と、メインライターの半谷さん(真ん中)と、走りに関する部分で協力してくれた武井さん(写真右)。小澤さんと半谷さんはサスペンションのブッシュ交換前の状態、交換後の状態を知っている。武井さんは17インチ時代の状態を知っている。そこで今回テスターとして、この3人にタイヤ交換そしてアライメント調整後のテスタロッサを試乗して感想を聞いてみることにした。



テスタ最終試乗

