

の程度をコントロールするのが難しい。タバコを吸っていても、ちょっと強く吸い込めば、大きく燃えるでしょ？ それと同じで管理が難しい環境にも悪い。

そして、レースの世界で使われるスプリングは硬さが高くて、そういう製品を作ろうとすると、同じ物でも確実に作れるような製造設備がないとムリだし、必然的に熱間よりも冷間製法に変わらざるを得ない。冷間製法に変わると、今「フォーミュラ」か「GT」などのレースで使われているスプリングっていうのは、100%冷間製の製品です。日本で冷間製法で作っているのはウチともう1社くらい、日本製のスプリングは、熱間製法で作られているもののほうが多いよ。

コイルスプリングって、見た目はクルクル回ってるだけの金属なだけけど(笑)、中身は全然違う。同じ巻き数、同じ線径で巻いて、リールド巻をちょっと立ててみると、多くのノウハウが詰まっているものなんです。



冷間製法への移行を機に、温室内自社工場を建設。ここからタナへのさらなる快進撃が始まる。

## アブソルバーと共同開発への挑戦

そんなダウンサス時代の到来を前に、タナへはひと足早次の時代を見据えていた。コイルスプリングと対になるショックアブソルバーへの進出だ。

「最初は『硬すぎず、下げます』ってだけでコイルスプリングは売れてたんだけど、90年くらいから前後バランスポイントとかオーバーステア、アンダーステアなどにまで注目が付くようになってきた。ユーザーさんも業界も成長してきたおかげで、足回りに対する要求が高くなってきたワケです。それにはもうスプリングだけでは対応できないから、『ショックアブソルバー』も開発しよう。スタビも開発しよう』っていうふうになっていき、KYBさんでショートストロークのケースを作っていたので、92年からアブソルバーのブランド、サステック、スタートさせました」

「この過程で、実はタナへはもう一つ重要なものを得ている。モータースポーティングとの共同開発という、新たなアブローチ方法だ。」

「創業当時からブランドを売るための広告塔としてレーシングカーにロゴを貼って宣伝していたんだけど、徐々に『アチの商品を使ってもらいたい』ドライバーに我々のものづく

## 「ダウンサスの多くは、単体のスプリング」。それに対してボクらは、クルマのスプリングを造ってる」失敗を糧にオーバークオリティへ

同じように見えるコイルスプリングだが、製造方法によってまるで別物になる。うつつらではあるが理解できた。だが、タナへの商品のスコアは、ここ終わりじやあなかった。

「実は歴史うめばれたというが、商品にエラーを出したことがあったんです。寒冷地で使われる融雪剤が想像以上にきつくて、ユーザーの方に迷惑をかけてしまったんです。でも、自社製である強みを生かして、そのエラーをものづくりに反映させ、今では問題点を全部クリアにできました。『お客さんに迷惑をかけるに、安心安全で長く使ってもらおう』っていうのが基礎じゃないと、どんなにいいもの作ってもダメですからね」

おかげでタナへの現在の製品クオリティは、群を抜いている。いや、抜きまくって、という言い方もいい。問題となった融雪剤に対しては、下地処理にリン酸処理をする事で対応。これは港産の工事現場で使われる建築資材にマストで使われている技術で、錆びないようなコーティングをしているのだ。さらに、一般的なコイルスプリングではチチン電着塗装か粉体塗装のどちらか一つしか行わないのに、タナへは両方塗装

今や自動車ボディと遜色ない塗装を行い、徹底的に劣化への防御を固めているという。

以上に加えて、ショットピーニングも並べない。これはコイルスプリングの表面に無数の小さな金属粒(ショット)を打ち付けて、スプリング表面に凹凸を発生させることで、表面応力を向上させ、飛躍的に疲労強度(耐ハタリ性)を向上させる技術のこと。通常は大きなハコの中にコイルスプリングを入れて、ハコの中の定位から金属粒をぶつけるため、どうしても金属粒の当たるところと当たらないところができてしまっていた。そこでタナへでは、ベルトコンベアの上でコイルスプリングを回転しながら移動させ、そこに一定方向から金属粒を当てることでムラのないショットピーニングを実現させることに成功。しかも、2回に分けて大きな異なる金属粒を打ち付けているのだ。

「コイルスプリングにここまで手間をかけるなんて、オーバークオリティもいってトコよ(笑)。でもウチの商品なんて、クルマを走らせるだけだったら全然必要ない。それでもお客様が買ってくれるのは、付加価値があるからなんです。工業製品は、どんなに検査を徹底しても必ず

エラーが出ます。でも、エラーを出さないために自分たちがどこまで突き詰めたか? 責任を全うしたか? それを会社の精神として社員全員が共通でできているか? そこが大事。そうでないって(笑)。だから会社は『ヘルメットは守る。常服は超える』にしている。どんなに小さなが意識してははからんけど(笑)」

出来立てのころは強化サスと呼ばれるアイテムが、いつの間にかダウンサスと呼ばれるようになった経緯についても、田邊サンには一つの想いがあるという。

## ダウンサス登場の功罪

「96~98年くらいは、実は残念な時代だった。法改正があって、『車高が下がれば低い、バネが遊ばなかったらいい、最低地上高90cmを保持すれば車検も通ります』っていう時代になったんですよ。それによってスプリングのマーケットは確かに大きくなった。猫もシャクシもだれでもダウンサスを組んだから(笑)。」

でも、ダウンサスの多くは、『バネが遊ばない、車高がこれだけ下がるとどうなるか?』という考え方で作られた。単体のスプリングなんですよ。それに對してボクらは、『車高がこれだけ下がるとどうなるか?』という考え方で作った。つまり、ほとんどのダウンサスはただのスプリング。ボクらはクルマのスプリングを作ってる。

「車高が下がれば低い、安かったらいい。っていう時代が、強化サスの呼び方をダウンサスへと変えていってしまった(笑)」

## 毎年違うレース用ホイール

最後にホイールの話にも触れておこう。同じリットを使って商品を海外に送っていた経験もあり、2007年、タナへは倒産の危機にあったホイールメーカー「スピードスター」の買収に乗り出す。これは単なるビジネスで、必要とされる技術、ホイールもその一つなんだ。トライしてみることにしました。

「基本的に『重がかかると部分の商品は面白』って思ってた。それはクルマの動力が電気ならろうが水素になろうが、必要とされる技術、ホイールもその一つなんだ。トライしてみることにしました。」

ホイールもスプリングと同じで、見た目にそんなに違わない。でも実は、毎年毎年レーシングカーの姿更に合せて変わってるんです。エアドライナミクスが変わって、車速は速くなり、マシンを路面に押し付けようとする、タイヤに強いワケです。すると、タイヤに対する入力も変わってくるから、タイヤとシャシーの間にあるホイールが、どういう役割をしたらいいかも変わってきます。同じデザインで毎年やってますが、実はまったく違うホイールになってます。

「その質問をよく受けるけど、答えはだれにも分からない。ボクが40年前にこの業界に入ったときなんて、それこそ粗悪な製品も多かったと思うよ。でも、今はそれはいらない。工業的に進歩したのもあるけど、社会が許してくれないよね。40年前の感覚でやったら、事業として成り立たない。だから今後10年20年で、また違った世界になってくるんだらうね。」

でも確かに言えることは、自分たちがやるべきことをキチンとやること。それが商品に伝わっていったら、社員も会社も成長していくと思う。ラッキーなんじゃない、今を突き詰めることで次の課題が生まれてくるし、やるべきことが見えてくる。」

「正解が何なのか分からないが、備える道はある。一緒に歩んでくれるスタッフたちがいる。この先もタナへが、社会が許してくれないと、このインテリジェントを押し通して確実に伝わってきた。」



タナへの現役最速車高調。それが「GTフロントライドダンパー」だ。全長調整を採用し、コイルスプリングはもちろん冷間製法で作られ、ダブルショットピーニング、カチオン電着塗装と粉体塗装、同社の技術でアルケルで塗られている。スプリングの上下にサイレントブラーを巻いて、音漏れ防止する編組もアリ。アブソルバーは40段調整式。専用ゴムアッパーマウント付き。17万3800円。

市販品のプロフェッサーでそこま



縁が少しばかりスピードスターのウリじゃない。最新のライナー タイプ10Sにはモータースポーツの戦場で得たノウハウがフルに詰め込まれ、ルノーの車やBMWの競輪車などとして品質が保証されている。19x8.0J ~ 11.0J (7万7000 ~ 8万3800円)、20x8.5J ~ 11.0J (8万9100 ~ 9万4600円)。このほか、18 ~ 19インチのリバーシブルとなるタイプ10Rも用意。



2014年より新たに現役版フォーミュラメッシュをリリース。16x5.5J ~ 9.5J (6万4900 ~ 7万3700円)、18x7.0J ~ 13.0J (8万8000 ~ 10万1200円)、19x7.0J ~ 12.5J (9万7800 ~ 12万2100円)を用意。見た目には昔のあんでも、リムの形状など、品質は当時物より格段に上がっている。新形のクルマに履かせると、ぜひおニューのヤツを選びたい。なお、写真は昨年数量限定で復刻したフォーミュラメッシュ15インチ。実注開始日に即完売( )する伝説を生んだ。



'81年ごろに配布されたスピードスターマーク1(左)とフォーミュラメッシュ(右)のパッケージ。モデルになっているクルマがS1302&ダイハツさん。ボクシキ930&W126のメルセデスアッパに時代別がはれる。



こちらはダブルショットピーニングの工程を終えたバネ。表面に入れるセラツツが、疲労強度が上がったことの動かし難い証拠だ。



製品へのこだわりはバネへのリソ加工。カチオン電着塗装、粉体塗装とで実現化する。一般的には、ここまで手をかけて作れることはないという。