連載

太田哲也のフェラーリニッポンストラダーレ

第15回 エアロ職人との出会い。

これまでエクステリアにおいては、ホイールをテーマにしたことがあったが、今月からはアピアランスにより大きな影響を及ぼす、エアロをテーマとした新展開となる。舞台は、東京・八王子のファイアースポーツ。

[TEZZO F 360ストラダーレ製作プロジェクト]

隠岐麻里奈●文 text by Marina Oki　青山勝己●写真 photographs by Katsumi Aoyama
ファイアースポーツ●協力 cooperation by Fire Sports.Corp
☎042-696-7383 / HP=http://www.firesports.co.jp/
テッツォ●協力 cooperation by TEZZO
☎03-5465-2553 / HP=http://www.tezzo.co.jp

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、一般誌で著者インタビューなどの連載をもつ。

レポート車である360モデナを前に太田と森田代表。ディスカッションは取材以降も何度か続いており、これからどんな方向へ向うか楽しみである。

取材当日、太田とファイアースポーツのスタッフ。この赤いロータス・ヨーロッパは森田代表の所有車で、いろいろと細部に秘密がありそうな個体。

太田は、フェラーリ360モデナを走らせていた。向かった先は、エアロパーツ専門のファクトリー「ファイアースポーツ」。到着すると、スタッフ全員が駆け寄り、太田に挨拶している。まるで体育会の部活を思わせる清々しさだった。スタッフはフェラーリの周囲をすぐに取り囲んだ。皆の表情がパッと明るくなったのをみて、私はフェラーリのパワーを感じた。

太田が、ここへ来た目的は何か。前号でも書いたが、太田はこのプロジェクトを通じて、自分が何を造りたいかだけでなく、能力のある造り手に出会い、いかに彼らが高いモチベーションで造り上げていくか。それが大事なのだと考えるに至った。そして、エアロパーツ製作は、ファイアースポーツの森田悟史に託した。

森田は、太田に出会う前のある日、会社のスタッフに太田の映画『クラッシュ』のことを口にした。そのスタッフは実はたまたま太田の元担当編集者で、転職して森田のスタッフとなっていたのだ。

「太田さんなら、僕知り合いです」。

そのスタッフが森田と太田を引き合わせた。そして、ふたりは意気投合し、TEZZOデモカーのエアロパーツを共同して製作することになった。森田は、フェラーリのみならず太田が手がけるTEZZOアルファ159のエアロパーツも製作する。

森田は20歳から13年間、国産自動車ディーラーの営業マンを勤めていた。聞くところによると、営業成績はかなり優秀だったという。その後、貿易の仕事を経て、12年前にファイアースポーツを立ち上げた。

クルマの営業マンからエアロの職人へ、という森田の転身は、一見すると意外に思われるかもしれない。だが、森田は、小さい頃からプラモデル作りが大好きった。父がエンジニアだったこともあり、家には工具がたくさんあった。森田少年はミニカーを本物に近づける作業に没頭した。いまでもエアロ製作に入る前は、モデルカーをベースに粘土や紙で理想の型を一晩中考えるという。職人への転身は、彼の素養を考えると自然な流れだったのだ。

ファイアースポーツは、国産自動車メーカーの純正エアロ製作やオリジナルブランドを手がけている。また、ジャッキー・チェンの愛車であるランエボ用にオリジナルエアロを製作している。カーボンを贅沢に使ったランエボは注目を集めた。中国や香港へも販路は広がっていった。

森田は、日本だけでなく中国にも70名の工員を採用し、自社工場を造った。現在は、両国を行き来する忙しい日々を送っている。そして、このプロジェクトに参加するに当たり、両国のファクトリーで、スタッフに太田の映画をみせたという。

森田「この人の仕事をやれるんですか？と泣きながら聞いてきたスタッフもいました。もちろん僕は太田さんのことはフェラーリ時代から知っていました。本物のレーサーに満足してもらえるエアロを造る。それは、スタッフにとっても僕自身にとっても高いモチベーションになるんですよ」。

森田にとっては、太田の考えるフェラーリのエアロ製作を手がけるのは、大いなる挑戦だ。

「フェラーリは、誰しも興味があるクルマ。未知の世界ですよね。でも、だからこそ恐い部分もあります」。

その話を聞いていた太田が言う。

「それでも、やっぱりフェラーリをやるべきだと思う。知らないで終わるのはもったいない存在だよ」。

フェラーリの魅力は、『パッチ』ではなく、プロダクトそのものにある。だから、つきあいが深まるほどに惚れることになるのだ。

実は、太田もパッチに憧れをもっていた根っからのフェラリスタだったわけではない。キッカケは、あくまでも偶然の産物だった。レーシングドライバーだった太田にとっては、ル・マン24時間レースに参戦することのほうが『フェラーリに乗る』ことよりもはるかに重要だった。極論すれば、ポテンシャルがあれば車種はどれでもよかったのだ。だが、そんな太田もフェラーリとのつきあいが始まると、その魅力に取り憑かれていった。

「俺の考えでは、フェラーリを憧れの存在に止めるのではなく、自分の『モノ』にしたいと思う」。

例えば、憧れていたフェラーリを手に入れたとしよう。とことん、走らせてみるのもよいだろう。あるいはモディファイするのも『モノにする』ことになるだろう。

「どちらにしても、素のままで飾っておくだけじゃもったいない。使い尽くすことで、フェラーリの本質に近づくことになると思うんだ」と太田は言う。

とはいえ、フェラーリを自分好みに仕上げていくのは、また違った勇気がいることだろう。とくに、エアロパーツにおいては、性能だけでなくデザインセンスも問われるからだ。そんな話題になったとき、森田が、苦笑しながらも大きく頷いた。

「オリジナルを超えたものを造らなければならないわけですからね。だからこそ、やりがいもあるし、僕のノウハウもすべて注ぎ込みたい。やるからには、とことんやってみたいですね」。

決めたら即実行が森田の行動パターンだ。まずは、森田が考えた形状でリップスポイラーの試作1個目を造ってきた。太田がそれを細かくチェックする。だが、やはり1回の試作ですぐに満足いくものとはならなかった。

太田「ユーザーの目が高いから、やっぱりクオリティで勝負だよね」。

太田の意見を聞き終えると、森田はすぐに次のスケジュールを組んだ。行動が早い。さすが、元トップセールスマン。そして、前向きである。

森田「製品力と性能の両方が必要ですね。太田さんが納得してくれるものを、何度でも造り直しますよ」。

森田が、次の展開として「フロントスポイラーとウイングをつけて、サーキットで走らせたいですね」と提案した。森田にとって、太田が考える空力学やエアロダイナミクスの話はとても興味をひくものだったからだ。

360モデナは、フロントに比べてリヤのダウンフォースが足りない。フェラーリによればリヤのダウンフォースは床面を流れる空気がリヤディフューザーで発散されることで得られると説明されている。理論的にはそうなのだが、路面のクリアランスが変わってしまうと極端に薄れてしまう。

「リヤウイングは本気で走る人には必需品だよ」と太田。

森田「太田さんのクルマをどうやって速くしようか。サーキットで耐えうる製品にするために、FRPの中にどういう配分で樹脂を入れようか。それともカーボンか。どうやって、サーキットでコーナースピードを稼ごうか。そんなことを毎日考え続けていますよ」。

会うたびに、太田と森田はデザインスケッチもその場で始めるなど話は尽きないようだ。森田の情熱と行動力が、太田との出会いによってどんな風に形になっていくのか。

この日の会話のなかで、太田がふと漏らした言葉が私は印象的だった。

「理想は360で、430に勝つクルマ。355のチャレンジが志し半ばに終わった。もう一回チャレンジしたいんだ」。

その夢に近づくため、どうやらエアロが重要な役割を果たしそうだ。

（文中敬称略）