

第17回 スポイラーとウイングが完成。

# フェラーリ ニッポン ストラダレ

TEZZO F 360  
ストラダレ  
製作プロジェクト

前号、前々号とお伝えしてきた開発ストーリーを乗り越え、ついにフロントスポイラーとリアウイングが完成。果たして最終的な仕上がりはどんな出来栄を見せそして太田哲也は何を感じたのか？ それぞれの項目に分けてレポートを始めた。

「スポイラー・フロントスポイラー」  
太田は、中央高地を西に向かつてクルマを走らせていた。森田から「エアロの試作を装着したので見てきてください」と連絡が入ったからだ。  
太田はファクトリーに到着すると、エアロがついたTEZZO F360フェラーリ360モテナに近づくと、森田は、黙って太田の第一声を待った。  
「おお、かっこいいね」  
太田が言うと、森田は明らかに緊張がゆるんだ様子で、「いや、ホントにしましたよ。どんな言葉が出てくるのかなとドキドキしていましたから」と笑った。  
前号で森田がフロントスポイラーの試作製作を繰り返した模様を書いたが、その試作1個目が今回装着された。

隠岐県産産 ●文 text by Marina Oki  
青山勝巳 ●写真 photograph by Kazumi Aoyama  
フェアースポーツ ●写真協力 photograph cooperation by FireSports Corp  
0142-496-1283 / HP: http://www.fire-sports.co.jp/  
テゾロ ●協力 cooperation by TEZZO  
011-5465-2553 / HP: http://www.tezzo.co.jp

著名プロフェッショナル 隠岐県産産  
サロカーはどきどきしたスロウダウンイベントを準備するスポーツライター。  
3月1日、一部で撮影インポート車一台の撮影も。



影があるウイングが装着された。太田「森田が、モテナをカッコよくないかと思っていた点は、ウイングがついていないことだ。ランズのダウンフォースが不足したランズの取れないカタチに足らなからだった。今回、ウイングを付けたことで前後のダウンフォースのバランスがとれてグッドとスタイルが引き締まって見えるようになった」。森田にとっては、太田の合格点が出たことはいえ、試作をつけた段階では、また仕事は半分も終わっていないという気持ちだった。一体自分が造ったエアロが実際にサーキットで効果を発揮するのか。

試作1個目から比べると、ずいぶんと形も変わった。中心部に向かつて丸みを帯びていたライオン、太田のアドバンスによりスパットシガーになった。さらにサイドの張り出し部分も、なくなった。  
太田「真ん中が出てい意味が感じられなかったんだ。コナナリク中にダウンフォースが欲しいわけで、まっすぐ走っているときは真ん中が出ていても抵抗になるだけだから。現実的にも真ん中を膨らませてはダメと見えないほうがいいから切っちゃおうよと言ったんだ」  
アドバンスを膨らめたら、それだけに終わらないのが森田という男である。太田の意見を聞いた後、さらに何か工夫を加えられないかと森田は考えた。森田「さういふときは、一体さみないにひたすさみさみです」  
そして、両側面を膨らませることでまっすぐ切ったことをより強調するデザインを考えたのだ。しかも、その部分をカーボンにすることで左右分派式のスポイラーをつけているように見える視覚効果も狙った。  
森田「エアロダイナミクスを理論をきちんと入れながら、カーボン部分で効果をデザイン的に強調できたと思えます」  
これには太田も満足そうだった。  
「かっこいいよね。樹が入ることで中乗乗車のような刃がパンと出ていある極のヤバさが醸し出された。カーボンの黒が張り付けた赤のせりあがりや強調して見せてくれていいね」  
Saber 2 ●リアウイング

「実は今回、森田はスケジュールを早めてウイングの試作も進めていた。それは、太田から聞いた「リアウイングは本気で走る人には必需品だ」という言葉が頭から離れなかったからである。太田の説明によると、リアのダウンフォースは床面を流れる空気がリヤ  
ディフェンダーで発生されることで得られる。だからリアウイングは不要というフェラーリの理論は、あくまでも鏡のような平坦な路面での机上の空論で、ギャップの大きい実際の路面では、つじつまが合わないとい。  
森田は、ウイングを縦に切った断面図を両用紙に書いて、上と下の空気取込に差が出るようにイメージを膨らませていた。  
太田「単に見た目だけのウイングを造つていたときは、上も下も同じだけの空気の流れ方になってしまっても空にならない。でも、太田さんが言うようにきちんとダウンフォースが出るように空気の流れ方を変えてみて、空気が決まると、それがまっすぐ面白いんですよ」  
太田からのリクエストはウイングの断面形状だけではなく、全体のフォルムにも加えられていた。それは、G T U ウイングのようなら、それは、G T U ウイングはひとつとなら……もしもこのポデイトについていたかのような印象を与えた。  
そのためには、フェラーリ F360 のように翼板がウイングを支える形状が理想的だ、といつもさ360はリアワードの閉鎖があるため、リアワードに支柱を立てる方が改造が少なくて済み、強度的にも有効だ。そこで、支柱はリアワードから立てるけれど、あたかも翼板がポデイトと連続しているような面を造ることにしよう、現実的なポデイトの一体感を出そうと森田に提案した。  
さらに細部にもこだわった。それは、空気の流れをサイドへ逃がさないように、翼板の接合部をキュッとせり上げるデザイン



ついに完成した360モテナ用のフロントスポイラーとリアウイング。代表の森田産産（写真右）乗っているフェアースポーツの制作現場と、太田の開発経験が現車輸出したカタチだ。リアウイングは写真のようにまず左側で形を造り、機密漏れで得意も逃げたそう。特に得意を空気の流れる方向に左右に上げるように造り出した。翼板の形状も、リアワードとフィットするよう、やはりデザインが決められた。フロントスポイラーはセンター駆動がカーボン製で造り出し、そこにTEZZOのロゴが入っている。左右のアンダーリップはご覧のように少し前方に出ておりダウンフォース向上に貢献するはずで、今からサーキットテストが楽しみだ。