

太田が考えていたTEZZO F360の方向性とは、「安心してアクセルを踏めるクルマ」にすることだった。それを実現するため、前回まで伝えてきたように足回りとエアロパーツを開発、そして煮詰めてきた。太田のなかには、「トラウマ」があった。雨のシェイクダウンで筑波のダンロップコーナー先でスピンしてしまったことだ。「オレがスピンしちゃうようなクルマに誰が乗れるんだ(笑)。限界は高くてもそれを越えるとききなりスピンしてしまうようなクルマじゃだめだ」。

太田にとって本当のフェラーリらしさを引き出すために、どうしても改善しなければならなかった。「だって、どんなスーパーなクルマだってアクセルが踏めなければストレスフルだよ。フェラーリをフェラーリらしく走らせてエンジョイしたい。どんな女でもお食事だけじゃつまらないからね」。

雨のシェイクダウン以降、神経質な360を改良しようというのが最大のテーマとなった。そして今回、太田は、足回りとエアロパーツをつけたTEZZO F360をワインディングロードで走らせてみた。クルマから降りた第一声はこうだった。「安心して踏めたよ」と笑顔。

連載
太田哲也の

第19回 公道試乗で見た完成度

フェラーリ ニッポン ストラダレ

TEZZO F360
ストラダレ
製作プロジェクト

著者プロフィール 隠岐麻里奈

サッカーなどを中心と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も持つ。

隠岐麻里奈●文
text by Marina Oki

齋藤 正●写真
photographs by Tadashi Saito

テツツオ●写真&協力
photographs&cooperation by TEZZO
HP=http://www.tezzo.co.jp

足回りとエアロのアップデートを終えたところで、今回はTEZZO F360をワインディングへと持ち込み、太田が公道試乗を行なった。果たしてそこから見えてきたのは思惑どおりのものだったのだろうか、それとも？
12月10日にオープンした、ショールームも合わせて報告。

太田が一般道で「OK」を出した意味は、とてつもなく大きいようだ。「だって、サーキットよりも公道の方が悪いもの」。

一般道は路面が凸凹だし滑りやすい。落ち葉があり、濡れていることも多い。要は路面条件の危険要素は、サーキットより多いのだ。また、一般道では、フェラーリの下面のダウンフォースだけではリヤが安定しない。ギャップが大きい場合、サスペンションも大きくストロークするしなやかな足回りでないとい安定したグリップが得られない。もしも、ドライな路面のサーキット重視の限界頼りのクルマであれば、そうした条件下では恐くてドライバーはアクセルを踏めないだろう。では、どういふ足回りが望ましいのか。

「それは仮に車体が滑ったとしても、クルマが立て直してくれるような要素だね。フェラーリをサーキットで速く走らせるにもこれがないとね」。

太田の方法論は、こうだ。安心して走れるからタイムを出せる。そのためには単に足を固めるのはダメで、前後のバランスの最適化を図る。そして雨の日でもオールマイティに安定して走れることを狙う。そういう手法で、かつてフェラーリF40GTやF355GTのレースカーを開発し、煮詰めてきた。その方法論は公道でも効果が得られることが確認できた。今回のテストでは、TEZZOの方向性が合っていることがわかった。だからこそその笑顔なのだ。

そこで、私はふと疑問が湧いた。太田がフェラーリで培ってきた経験がTEZZOの足回りの方向性に反映されているのなら、何かキッカケなどあったのだろうか。「そうだなあ、オロフソンのひとことが大きかったかなあ」。

そう言って、太田は語り出した。1995年、太田はフェラーリの準ワークスの存在、ミケロットがメンテ

ナンスをするフェラーリ・クラブ・オブ・イタリア・チームのF40GTEDでル・マンに参戦した。GTクラスでポールを獲得したことを記憶の方もいるだろう。そのチームのエースドライバーが故アンダース・オロフソンだった。その後、フェラーリ・クラブ・オブ・ジャパンのF355GTの太田のチームメイトとして全日本GT選手権で活躍したことは記憶に新しい。

ル・マンで太田が700ps超のF40GTEDを運転することになったとき、オロフソンにアドバイスを求めたことがあった。彼はこう言った。「パワードリフティング」。

そのアドバイスは、その後、太田がフェラーリを駆るうえでキーワードとなった。フェラーリは、グリップの限界をあげて、そのなかで走ろうとしても速く走れない。安心して踏めないからだ。パワーオンでドリフトにも立ちこむことができるような安定性がないと速く走れないのだ。踏めばパワースライドするけど、戻せばグリップする、そんな足だ。そのために、足回りにおいてはとくにノーマルのバネレートの前駆配分を単にあげていくというセットではなく、故意にフロントはしっかりと安定させる。リヤはしなやかに動かすセッティングにしている。

これは、世界耐久選手権のチャンピオンであり、日本で太田とF40で一緒に組んだオスカー・ララウリのセッティングもそうだった。

「そのころ、まだ俺はフェラーリのことをよく知り抜いてはいなかった。結局は彼らが求めていたものは限界をあげることでではなく限界領域で安心してアクセルを踏めるようなクルマだったんだ。それはサーキットだけでなく公道でも通用するんだよね。彼らが教えてくれた。オロフソンは2008年に亡くなってしまったけど……」。

オロフソンが太田に残した「遺産」は大きいようだ。



太田によると、348も355もイタリア人が造ってきたチャレンジ仕様はすべて同じ方向性だったという。「いくつか日本のチューニングカーも乗ったけど、サーキットではオーバーステアが強く安定してはいなかった。やっぱり答えはそこにあると思う」。

結局、ダンパーメーカーは数あるが、要はセッティングが大事なのだ。極論するなら、シビックなら足を固めて限界を高めるだけでタイムは上がるが、フェラーリのようなスーパーなクルマはセッティングが決まらないと全然踏めないクルマになってしまう。それを太田は実践で知ってきた。

TEZZO F360は、これからさらにセッティングを煮詰めることになる。サーキットも走るようになる。テストを重ねて熟成したセッティングをユーザーに乗ってもらい、「フェラーリ」怖いではなく「フェラーリ」楽しい」と思ってもらいたい。太田はそう考えているのだ。

追記

12月10日、太田がTEZZO F360を横浜のとある場所につけると、近所の子供たちが集まってきた。太田はこの地で新たにTEZZOのショールームを開いたのだ。

実は、かつてF355をGT選手権で走らせ、チャレンジの先生をやっていたときに、太田をキャラクターにしたフェラーリの発信基地としてショールームを造ろうという話もちあがっていた。ところが、あの事故でその計画は直前で頓挫してしまった。

10年を隔てて、太田はあの時にとまったページを新たにめくることになったのだ。

フェラーリを囲んだ子どもたちが興奮して話をしている。

「カッコいい」。

「車高が低いな。サスペンションをい

じっているのかな」。「俺、はじめてフェラーリを近くでみたよ」。

いま若い世代がクルマに興味がないと言われているが、太田はクルマ好きの子どもたちを増やしていきたいと思っている。それとともに、フェラーリのもつ精神性の高さを伝えていきたい。「格好だけ」というフェラーリのイメージではなく、フェラーリの感動のスピリットを伝え、少しでもいまの日本を元気にしたいのだ。

(文中敬称略)

Information

TEZZOのショールームがオープン。

TEZZO STYLE

- 所在地=〒224-0006 神奈川県横浜市都筑区荏田東1-9-40 ☎045-948-5535 / FAX045-948-5536
- 定休日=月曜日、レース日など (来店の際はHPなどでご確認を)
- 営業時間=13:00~19:00(平日) / 13:00~18:00(日曜・祝祭日)
- 業務内容=フェラーリ、アルファロメオのチューニングパーツ製作及び販売をはじめ、カーライフスタイルやモータースポーツをトータルサポート

