

第3次ブームへの違和感

「フェラーリ360モデナに、太田哲也がゆっくりと近づいていく。フェラーリ・レッドが艶やかなモデナと太田哲也。この連載の主人公たちの初対面は、懐かしい友に出会ったかのよう。しつくりと馴染んでいて、両者の係わり合いの深さやその軌跡そしてこれからの期待を改めて感じさせられた。

最近、第3のスーパーカーブームのようだ。バブルが再加熱しているような勢いで、スーパーカーの売れ行きも爆発的だ。3000万を越えるフェラーリ599も納車待ちの状態だという。しかし、以前のブームとは少しニュアンスの違いがあるのかもしれない。太田は、そこに違和感を覚えるという。「最近のスーパーカーブームには、疑問と不安を感じるんだよね。いったい誰がこんなパワーのクルマに乗るんだろうって。そもそも500psとか600ps、700psといったら、僕らが乗ってたレースカーと同じパワーレベル。でも、レースカーは強烈なダウンフォースとレーシングタイヤがあって、すごいシャシー性能をもっているからこそ、そのパワーを受け止めることができたんだ。市販車のタイヤはロードタイヤだから、あのパワーを受け止める能力はない。それなのに、ついているパーツやスベックもほとんどすごくなっちゃって、本当によく動作できるかも疑問だね。いったいどこに行こうとしているのか。その先に何があるのか見えてこないんだよね」。

太田は繰り返す。「クルマは、スベックがすべてではない。動かしてみてなんぼのモノなんだ」と。そのときに大事なものは、クルマの「バランス」だ。例えばブレーキでいえば、いくら強烈なストップピングパワーを持っていても、性能がよくても、前後のバランスが崩れていたら、フルブレーキを踏むことさえままならない、まさに宝の持ち腐れ。まともに運転できるとは思えない、というわけだ。

「そう。だから、いまのスーパーカーはスピン防止装置など電子デバイスが満載だね。それがなければ、クルマが成り立たなくなってしまう。本来、電子デバイスって予期せぬときにドライバーを助けるための装置でし

よう。その意味での電子デバイスは、必要だとは思う。でも、すべての場面でそれが前提とならなければ成り立たない現代のスーパーカーの方向性は正しいんだろうか。だって、横滑りしないスポーツカーってなんだろうって思うよね。本領を知ることができず、実際に走ることを無視した直線番長みたいなクルマって、僕は漫画の世界に思えてしまう。やっぱりスポーツカーは、

プロジェクトに使用される360モデナと、全員ではないが、プロジェクトに関わるスタッフの集合写真。今後このモデナがどのように実装していくのか、楽しみでならない。太田の表情も心なしか嬉しそうだ



プロジェクトに使用される360モデナと、全員ではないが、プロジェクトに関わるスタッフの集合写真。今後このモデナがどのように実装していくのか、楽しみでならない。太田の表情も心なしか嬉しそうだ

「フェラーリって、けっこうツツコミどころ満載なんだよね。昔からフェラーリは、デイトナや308や328や348の頃から、理想を追求した面があるから造りや素性は素晴らしいけど、セッティングは甘かった。そもそもイタリア人って理想を追うことは好きだけど、細かい詰めが甘いんだよね。例えば、僕がル・マンで走ったF40GT Eは、ノーマルブースト圧0.7barから2.2barまで引き上げていた。ストレートが速いからマクラーレンF1さえストレートでぶち抜いたけど、ターボラグが大きくて、コーナーではとても遅転しにくかった。それに、24時間もつはずだよ」。

TEZZOチーフメカニックであり、数々のフェラーリをレストアしてきた並木剛夫はこう指摘する。「昔のフェラーリをレストアすると、驚くくらいきちんとした造りをしてましたね。ミッドシャフトとかエンジンのムービングパーツとか職人のこだわりが感じられて、うれしくなってしまうんですよ。でも、最近のは手抜きを感じてしまうんですね」。

フェラーリの理想主義はすばらしいところだ。でも、最近はそのに加えて、造り自体にも甘さを感じてしまう。理想主義だけでなく、きっちりした信頼性もほしい。その溝を埋められないかと太田は考えた。

そこで、だ。

「イタリア人の美意識と理想。日本人の繊細さと技術力。その両方を融合させた究極のストラダレを造ってみようかなと思ったんだ。周囲のフェラーリ関係者に話したら、みんな「おもしろ

連載 太田哲也の

# フェラーリ ニッポン ストラダレ



第2回 第3次スーパーカーブームへの想いと決意。

**[TEZZO F 360ストラダレ製作プロジェクト]**

前号よりスタートした当連載は、かつて「日本一のフェラーリ」と呼ばれるあの事故でその運命が大きく変わってしまった太田哲也、そんな彼の新たな挑戦を報告するものだ。しかもそのテーマは事故以来、基本的に遠ざかっていた「フェラーリ」である。果たして彼は、何のためにフェラーリの世界へ舞い戻ってきたのか？ 連載第2回は、現在のスーパーカーに対する太田哲也の想いから始まる。

隠岐麻里奈 ● 文 text by Marina Oki  
神村 聖 ● 写真 photographs by Satoshi Kamimura  
林部 研一 ● イラスト illustrations by Kenichi Hayashibe

援 | 者 | 「太田さんにその思いを託しました」。(中本周作氏)



「僕は今までポルシェに乗ってきましたけど、フェラーリには興味はなかったんです。でも、それは見て見ぬふりしていただけ。嫉妬ですよ。やはりスポーツカーの最高峰はフェラーリ。僕は子供の頃和歌山の田舎に住んでいたんですが、デパートでモーターショーがあってそこではじめてスポーツカーをみたんですよ。夢でしたから。最後はフェラーリに乗らないとクルマ遍歴は終わらないよなって思ってた。でも躊躇するのはその完成度なんです。フェラーリをポルシェのように信頼性のあるクルマにできたらおもしろい。それが日本発なら、なおさらです。」

ろいね、やろうよって協力してくることに。レッシングカーじゃなく、普段乗りとしてきちんと性能を引き出して運転して楽しめる究極のフェラーリ。公道もサーキットもどちらも満足できる本場のスーパースポーツ。そこをめざしたいよね」。

太田哲也と彼をとりまくフェラーリストだからこそこの切り口と発想、そして日本が誇る技術者たちが結集した「究極のストラダレ」。それが、TEZZO F360製作プロジェクトだ。一体どんなクルマになるのだろうか。私は、その全容を見届けることに、好奇心が尽きないでいる。(文中敬称略)

理想と信頼性のバランス

2005年、太田は「TEZZO(テツオ)」ブランドを立ち上げた。最小のチューニングで最大の効果をあげ、「究極のストラダレ」製作をめざす。これまではアルファロメオをベースに、サーキットを実験の場としストリートカーにフィードバックする手法でTEZZOアルファを手がけてきた。そんなTEZZOのブレーキを担当するPFC JAPANの増田充は、360を見てこう語る。普段はGT500のワークスカーへ供給する立場だ。「きょう、じっくりフェラーリを見させてもらいました。別の意味で驚きです。前後同一のこの小さいサイズのディスクは、コスト意識が行き届きすぎ

カクログ上のスベックよりも、自分が乗ってエンジンイできたいとね」。

コーナーで本来の限界性能を引き出すときなど「こそ」の場面で電子デバイスが介入されてしまっただけは、「スポーツ」とは言えないだろう。いくらすごいスベックでも試すことができないのであれば、単なる記号に過ぎない。そもそも故エンツォ・フェラーリが本当に造りたかったフェラーリとはどんなクルマだったのだろうか。フェラーリといえば、エンツォが抱いた不屈の精神と情熱と魂が込められたクルマ。そして、オーナーは純粋で無骨なまでに彼のクルマを愛し、ビュアな気持ちで走らせた。もちろん上手に駆るためには、テクニクが必要とされることもフェラーリ独特の魅力であったことは言うまでもない。太田は、懐かしそうに振り返る。

「昔のスーパーカーってやっぱり、僕たちが子どもの頃、「これに乗る人は、きっと運転がうまいんだろうな」と思わせてくれる尊敬される存在だったんだけどな」。