連載 太田哲也の

第16回 エアロ職人との真剣勝負。

フェラーリ ニッポン ストラダーレ

TEZZO F 360 ストラダーレ 製作プロジェクト

前号で出会いを果たしたエアロ職人・森田。今月はその森田の意外な行動から、ストーリーは始まる。森田をはじめとしたファイアースポーツのスタッフがこの計画にかける情熱たるや、どうやら並ではないようだ。果たしてエアロパーツ製作の方向は、何処に向っているのだろうか？

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●写真&協力 photographs&cooperation by FireSports Corp
☎042-696-7383 / HP=http://www.firesports.co.jp/
テッゾォ●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ももつ。

TEZZOのエアロ製作をファイアースポーツが担当することに決まった。しばらくして、太田が電話をすると社員から「いま社長は長期休暇です」という返事が返ってきた。

「えっ、この時期になぜ？」。

その理由が森田から太田へ送られた1通のメールで明らかになった。

「僕はいま、お遍路をしています」。

四国にある弘法大師（空海）ゆかりの88箇所を巡る全長約1400kmにも渡るお遍路の旅。一見、エアロとは何の関係もないように聞こえるが、実はそうではなかったよう。

「TEZZOのエアロを製作するに当たって気合いを入れるため」だというのだ。会社を立ち上げてから12年、不休で働いてきた森田にとって、初めての長期休暇だった。海外でバカンスを過ごすのではなく、精神修行に出かけるとは、なんとも森田らしい。毎日約30kmを歩く行程は、まさに修行そのものだったという。そんな道中、香川県のコンビニで何気なく手にとった本誌を見て、森田は驚いた。そこには、「次号、新展開」と書かれていたからだ。

『早く帰ってTEZZOのエアロ造らなくちゃって、残りの旅にさらに気合いが入りましたよ』。

約1ヵ月強に渡ったお遍路を終えた森田は、猛然とエアロ製作にとりかかった。芯をベニヤで造り、粘土で形を造っていく。固まりきらない半乾きの状態で、ナイフでスパッと切りとる。さらに、面取と言われる作業は、左右の均等、ラインの滑らかさなど職人技が必要とされる。こうした製品の根幹を成すマスター製作は、神経を集中させる作業が続く。

まず太田と森田で製品のイメージを話し合い、それから森田がデザインをおこしてリップスポイラーの試作1個目を造った。すぐに太田がチェックしたが、イメージにズレがあった。太田はサイドを跳ね上げ全幅からはみ出したデザインに違和感を覚えたのだ。

森田は、すぐにサイドの張り出しを抑えた2個目の製作にとりかかった。

お遍路は、森田にとってモチベーションを高める修行（？）の旅でもあった。森田と太田は、お互いに刺激し合う存在だ。合えば夜に夜通せず議論を繰り返す。

だが、これもOKとはならなかった。太田から「ダウンフォースはない方が、直線スピードは出る。コーナーに入るときからダウンフォースが欲しい。重要なのはサイド部分だ」とリクエストを受けた。そこで、中央の膨らんだ部分をカットするとともにラインを滑らかに修正した。

そうしてやっと3個目の試作ができあがったのだが、今度は現物を見た森田が、突然、まっぷたつにリップスポイラーを折ってしまう。工員たちは、社長が突然怒り出したのかと、その様子を固唾をのんで見守った。

『なんか、納得できなくてね。ちくしょーって言って割っちゃいました。1個目を流用しながら直していくと、デザインに縛られてしまう。それなら、ゼロの状態から新たに造って完成系となる形をめざしたい』。

そうして森田は、4個目の試作を作り始めた。徹夜が何日も続いた。

森田は、今回の試みを通してさまざまなことに気がついた。一番影響を受けたのは、太田からエアロダイナミクスが実際の運転に及ぼす影響について聞いたことだった。太田自身、ルマンをはじめとする数々のサーキットをフェラーリで走ってみての実戦経験を通して知ったことだ。さらに森田は、雑誌などを念入りに調べてフェラーリについて勉強した。そして、360からチャレンジストラダーレ、そして430からスクーデリアへとクルマが進化していくと、コーナリング中のダウンフォースを高めるようにエアロの形状が変化していることがわかった。

森田は自分自身をデザイナーであり、エアロ製作者であると自負している。実は、試作1個目には自信があった。太田に見せる前に数人にみせたところ、「かっこいい」とお墨付きももらっていた。だから、「すぐ造り直しますよ」と明るく言いつつも内心ではショックも受けていたという。だが後日、森田は友人のパイロットにその自信作をみせたところ、太田と同じ空力学の話を聞くことになった。

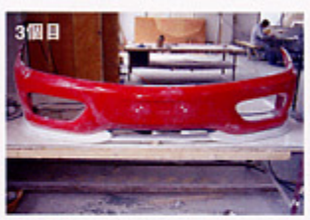
「1個目を世の中に出したら僕が恥ずかしい思いをしたかもしれません。太田さんは僕らの考えと違う視点から見ている」とモチベーションを高めた。

ファイアースポーツは、国産自動車メーカーのスポーツコーナーからOEMを受託している。いままでに300個のマスターを製作してきた経験あるプロフェッショナル集団だ。それでも向上心が尽きない森田の姿勢に、インタビューをしていた私自身、驚いた。そう伝えたところ、笑顔をみせた。

「いやぁ、僕だって会社を造って12年、社員にも『ああしろ、こうしろ』ということはあっても、自分が指摘を受けることって、いままではもうないんですね。だから、新鮮な体験でしたよ。これをみせたら太田さんからどんな反応が返ってくるのかドキドキします」。

それを聞いた太田は、「最初は俺も遠慮していたけど、やっぱり本音で話し合わなければ未来がないからね」と言った。

いま、日本のパーツメーカーは、潮流が変わってきている。これまでは納入先の自動車メーカーから依頼されたものを納めていればよかった。ところが、ドイツの足まわりメーカーのザックスが国産車にも採用されるなど、ここのところ海外部品メーカーの参入が目立ってきた。そしてそれは、提案型が主流だ。依頼人を満足させるのではなく、ユーザーが感動する、さらにその上を狙って製品開発しなければ生き残れない時代に突入したのだ。



フロントリップスポイラーは、試作1個目から4個目まで森田が納得いくまで改良が重ねられた。森田の経験に太田の実戦から得たエアロダイナミクスの理論が融合し、製品が造られていく。その間、森田をはじめスタッフは何度も徹夜した。決して自分に妥協しないのは、物造りの真髄だ。

森田は今回、いままでならOKを出していたであろう出来映えであっても、10回以上のやり直しを工員に命じるなど妥協しなかった。

その理由は何か。徹底的にいい物を造ってみようという森田のモチベーションが高かったからだろう。

一方の太田も、森田から連絡が入るたびに、忙しいなかすぐにファクトリーに駆けつけた。太田もこれまでとは変わってきているように私には思えた。どうやら、森田の「即実行」のやり方に影響を受けたようなのだ。

「森田くんを見ていて、今日できるけど明日にまわしてもいいかもしれないことがあるなら、今日やってしまうことにしたんだ」。

太田はこのプロジェクトを通して、人の強い思いが物造りには大事で、いい造り手と出会うことが必要なのだという結論にたどり着いた。そういう意味で、TEZZOのエアロパーツを最大限のモチベーションで造り上げてくる森田との出会いは大きかった。

これが、例えば足まわりであれば、セッティングの要素も大きく、太田の能力が存分に活かされる。バネレートを数値で指示すれば、前後のバランスを整えてパーツの完成度を高めていくことができる。だが、マフラーやエアロは、違うようだ。

「うん。エアロは造る人の腕と思いがすべてだと思う」と太田。

森田はそれを聞いて頷いた。

「確かに、これでいいかなと思ってしまえば、それで製品になる。今回の製作は大変だったけど、匠の技で勝負したかった」。

今回、森田はフロントスポイラーとともにウイングも同時に製作してきた。

「早く太田さんに見てもらいたいですね。楽しみです」。

そしてその日を、まもなく迎えようとしている。

（文中敬称略）