

かつて「日本一のフェラーリ遣い」と呼ばれた太田哲也のことを私はリアルタイムで知らない。私を知るのは、彼が療養中に書き下ろした著書「クラッシュ(幻冬舎)以降のことになる。Jリーグ川崎フロンターレのボランチ中村憲剛選手(現日本代表)が「クラッシュ」に感動し、それについて私が記事にしたことがきっかけ。だから、太田をはじめ取材した場所は、サーキットではなく、サッカースタジアムだった。私には、この連載を担当するにあたり知らなければならぬことがある。太田哲也は、なぜ「日本一のフェラーリ遣い」と呼ばれたのか。1回目はその歴史を紐解いてみたい。

太田哲也とフェラーリの出会い、93年のこと。それは、ロンドンからの一枚のFAXが始まりだった。「9年ぶりにフェラーリがル・マンに戻る。プライベートチームだけじゃ乗らないか?」

後に、彼にとってフェラーリが重要なキーワードになるとは、このとき本人も想像しえなかっただろう。もちろん、数々の伝説が生まれていくということも……。

太田は、日本人ではじめてフェラーリのステアリングを握りル・マン24時間レースに出場するドライバーとなった。翌年、全日本GT選手権でタイヤサンF40を駆り、数々の入賞をフェラーリにもたらした。さらに活躍の場はレースだけにとどまらなかった。フェラーリ・チャレンジの講師役を指名され、テストドライバーとしても開発、改良にも携わるようになる。モータージャーナリストとしても、姉妹誌「カー・マガジン」「テイポ」に掲載され、「フェラーリで限界ギリギリ」(弊社刊)にまどめられた太田によるインプレッションは、フェラーリ乗りのバイブルとされた。

95年のル・マンではフェラーリの準ワークス的存在、フェラーリ・クラ

48LMは鉄の塊となり、チームメイトは病院に搬送される事態に。名譽のスタートドライバーを務めるはずだった太田は、スタートグリッドに並ぶことすらできなかった。

失意のうちに帰国した太田を待っていたのはフェラーリ・チャレンジの講師役とタイヤサンF40のドライバー兼開発ドライバーとしてのポジションだった。これも、きっかけはフェラーリとの縁が引き寄せたものだった。チーム・タイサン監督である千葉泰常氏がロンドン滞在中の定宿に使っていたパークレイホテルの支配人が、あのフェラーリ348LMのオーナー、ステファン・セバスチアーニだったのである。千葉は、ステファンから太田を推薦されたのだ。

日本で初めて通年でフェラーリのレース参戦となった600PSを超える怪物マシンF40だが、ベースはあくまでも市販車。それでも、日産のワークスチームが製作した本格的なレーシングカーと真向勝負を繰り広げ、数々の入賞、優勝を果たした。この頃には太田はモータージャーナリストとして348スパイダー、F355などの新型車を次々とフィオラノで試乗するなど、フェラーリを訪れる機会もぐっと増えていた。いわば、本国にも認められる存在になっていたのだ。

そして97年、折しもフェラーリ生誕50周年の年に太田は自らのチームを立ち上げたのも運命を感じる。すでにGTレースからフェラーリは撤退していたなか、GTカーをもう一度復活させようという使命感とそれを望むフェラーリ・クラブ・オブ・ジャパンの有志の思いが太田を後押ししたのだ。夢を乗せて走るプロジェクトだったが、その実情といえば難題も多かった。自動車メーカーや企業広告のためのレースという位置づけが常識の日本で、フェラーリを愛する人たちの情熱だけを頼りにしたチームだった。資金的にもギ



新連載

第1回 かつて日本一のフェラーリ遣いと呼ばれた男。

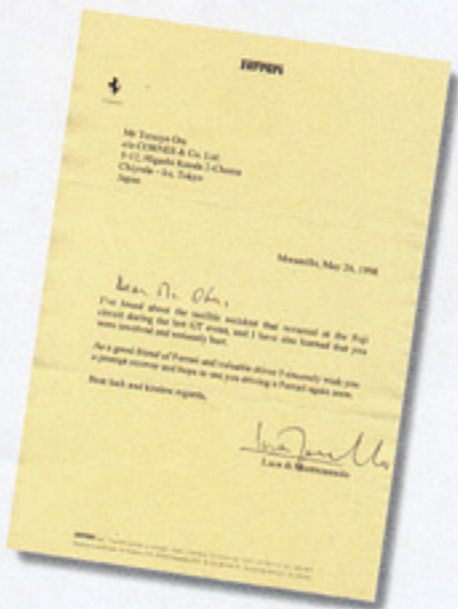
太田哲也のニッポンストラダレ



[TEZZO F 360ストラダレ製作プロジェクト]

太田哲也とフェラーリ。あの事故を考えれば、禁断ともいえる組み合わせ。しかし彼は、フェラーリの世界に戻ってきた。レーサーとしてはなく……。まずは連載を始めるにあたり、太田哲也とフェラーリの関係を紐解きたい。

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



モンテゼモロからの手紙。

事故の後、療養中にフェラーリのモンテゼモロ会長より太田に送られた手紙。その文面は、「フェラーリの貴重なドライバーでありパートナーである君が、復帰してみたいフェラーリのステアリングを握ってくれることを心より祈っております」というものだ。そして太田は当計画で、ついにフェラーリのステアリングをふたたび握る日がやってきたのだ。

告知 | インポートカーショーにTEZZOコーナーが登場。

5月11~13日に東京ビッグサイトで開催されるインポートカーショーの「ニスズ」ブースに、TEZZOコーナーが登場。当連載のテーマとなる360モナコ展示や、パーツ、グッズ、太田氏の著書なども展示販売される。また、同日開催されるガレージショーの「文化シヤッター」のブースにもTEZZOアルファGTを展示予定。もしブースに本人がいればサインに応じて頂けるそうなので、本誌や太田氏の最新刊「知無せ口からのクルマ遊び」を持参で!

ブ・オブ・イタリア・チームに合流、日本人唯一のドライバーとしてミケロットがメンテナンクスするフェラーリF40GT Eを駆る。ル・マンには通算4回フェラーリで出場した。そして、97年にはフェラーリ・クラブ・オブ・ジャパン支援のもと、自らのチーム「チーム・フェラーリ・クラブ・オブ・ジャパン」を立ち上げ、全日本GT選手権に参戦。市販のフェラーリF355をベースに改造したマシンで、最終レースで優勝に導く。

こうした事実を並べていくと「日本一のフェラーリ遣い」と呼ばれたことにも納得がいく。しかし、「伝説」として強烈に記憶されたのは、単にそうした事実からではなく、彼とフェラーリが、たくさんの奇跡とドラマを生んできたからなのだと思ふ。

太田が、一枚のFAXを手にル・マンに乗り込んだときは、不安だらけだったという。なにしろ、はじめてのヨーロッパだけのチーム、はじめてのコース、はじめてのフェラーリだったのだから。マツダのワークスドライバーとして、Cカードドライバーの実力を買われたからとはいえ、極東からやってきたドライバーが最初から歓迎されるわけもなかった。太田自身もなにより、コースに不安があった。1周約13km。その大半が公道であるため練習走行はいいさもなく、300km/h、5速全開で谷底へ駆け下りていくような高速ブラインドカーなど通常のサーキットとは桁違いの難しいポイントがいくつもある。その状況で、太田はほとんどぶっつけ本番で予選のアタックに臨むことになるが、次のコーナーが右か左かもわからない視界不良の間のなか、前をいくボルシェに食らいつき、チーム内でベストタイムをマークする。しかし喜びも束の間、決勝前のウォーミングアップ中にチームメイトが接触されてしまうという信じられないアクシデントが起きる。美しいフェラーリ3

リギリだったが、有志たちが資金援助を次々と申し出てくれた。ロードカーであるフェラーリF355をバラバラにして、日本でイチから開発しレーシングカーを製作するという途方もない開発技術が必要とするプロジェクトだったが、妥協する者はいなかった。

F355GTのデビュー戦は、予選最後尾からのスタートだった。圧倒的に遅かった。レースの世界では漫画とは違って遅いものが一発逆転で速くなることはなかなか起こりえない。ところが、チーム代表兼ドライバーを務めた太田を中心としたスタッフは毎戦毎に改良を重ね、F355GTの戦闘力を高めていった。そして、最終戦で優勝を果たしたのだ。ピットは狂喜乱舞、観衆はどよめき、あちこちでスタッフや支援者が抱き合い、握手を交わった。

太田は、そのとき「闘う」感動を自分だけに教えてくれたエンツォ・フェラーリへの50周年のささやかなプレゼントが贈られたような気がしていた。

その年スウェーデンから届いたクリスマスカードには、こんな文面があった。「10秒も遅かったクルマが最後に優勝するなんて誰が信じるだろう。ドライバーするたびにクルマは速くなっていった。君とスタッフ、そして支援者の努力に敬意を払う。このプロジェクトに参加できたことを誇りに思うよ。」

アンダース・オロフソン。太田のチームメイトであり97年ル・マンGT優勝ドライバーその人からだった。

翌98年、マシンの戦闘力もあがり、新たな応援者も増え、シリーズチャンピオンを目指しスタートを切った。そしてあの事故が起きたのはシーズン第2戦のことだった。

あれから9年、沈黙を破ってフェラーリ生誕60周年の年に、フェラーリの世界に男は戻ってきた。数々のドラマを生み出してきた太田哲也が、いま新しい計画を始動させようとしている。

(文中敬称略)