

2007年5月11、13日。東京ビッグサイトのスペシャルインポートカーショーにてTEZZO F360ストラダーレが登場することになった。遡ること2ヵ月前のある日、開発が決まった間もない日に、TEZZOホイールを担当するジャパニーズホイールブランド「ニーズ」の大森健吾から、インポートカーショーで展示してほしいという申し出があったのだ。

当日、足を運んでみると緑色のニーズ・カラーのブースの一角に、赤のTEZZOコーナーが設置されていた。急ぎょショーに製作した試作型となる前後バンパーとサイドステップをまとった車両には、オリジナルの鍛造マグネシウムホイールが装着され、独特の鈍い光を放っていた。

ホイールを通じた出会い

会場内で親しく歓談する太田と大森の様子から、もう長年のつき合いなのだろうと私は感じた。ところが、ふたりが直接顔を合わせたのは、太田の復帰後なのだという。でも、インタビューをしていくと、私が感じた印象は的外れではないことがわかった。

「ホイールを通して、太田さんを以前から知っていたのです。(大森)」

それは、1997年のことなる。太田が立ち上げたチーム・フェラーリ・クラブ・オブ・ジャパンのフェラーリF355GTに使用するホイールを、大森が長い付き合いがあり開発にも携わってきた「鍛冶舎」がサポートすることになった。鍛冶舎は、ケニニッピ・ブランドでホイール販売の権利を獲得。ブランドイメージの向上のため、太田のフェラーリにサポートすることにしたのだ。

デビュー戦に間に合わせるため、雨天も含めて数セットを急ピッチで製作することになったのだから、大変な作業だったことが想像できる。大森はスタッフからその苦労話を聞いた。

なった予選用ホイールを履き、太田はアタックした。テレビ放映されたその車載映像は、いまでもフェラーリ・ドライバーの参考になっている。

10年経過してもなお

事故から5年後、太田がアルファロメオでサーキットに戻ることを聞いた大森は、すぐにサポートを申し出た。「太田さんは、夢を持ち続けている人です。その夢に共感しました。アルファロメオにはマグを使用する程の必要はないかもしれないし、コスト的には断然高くなるけれども、それでも太田さんにはマグを履いてほしい、と伝えました。」

そして今回、大森は太田がフェラーリの開発をするのと知り、TEZZOホイールのサポートも引き受ける。10年経過してもなお、大森の脳裏には、「太田哲也『フェラーリ』マグ」という情報が強く残っていたのだ。

「フェラーリのイメージは太田さんです。速かったしね。やっぱり、太田さんがフェラーリを手がけるといって、その意味の大きいですよね。今回のインポートカーショーも、太田さんのフェラーリの話を聞いて、企画を大幅に変更したんだよ」と言って、柔和な顔をさらにはほころばせて笑った。

太田の要望を大森が聞きディスプレイを繰り返して製作する。

「TEZZOの場合は、サーキットでもロードでも使えるようにしています。具体的には、サーキットと違って石ころなどの障害物が多いので、強度を上げています。(大森)」

その話を聞いて太田は思い出した。「以前、某スーパースポーツで石ころを踏んでしまったら、トレッドをつきやぶってホイールが破れてしまったことがあったなあ。」

太田はTEZZOホイールについて、「速さだけでなく乗り心地もよくなるんだ。フェラーリのノーマルホイール



TEZZO

第3回 ホイールを通じた10年越しの信頼関係。

フェラーリ ニッポン ストラダーレ



かつて「日本一のフェラーリ嫌い」と呼ばれた男、太田哲也のフェラーリでの新たな挑戦を、太田流360モデナの開発を通じて追っている当連載、その第3回は、アルファロメオでもサポートを受けていたホイールブランド「NEEZ(ニーズ)」の大森健吾と太田の関係をクローズアップ。そこにはTEZZO F360ストラダーレ完成には欠かせない、実力と信頼関係があった。

隠岐麻里奈●文 text by Marina Oki
 篠原晃一●写真 photographs by Kouichi Shinohara
 テツゾ●写真&協力 photographs&cooperation by TEZZO HP=http://www.tezzo.jp
 林部研一●イラスト illustrations by Kenichi Hayashibe

[TEZZO F 360ストラダーレ製作プロジェクト]

ニーズの大森健吾と太田哲也。



東京スペシャルインポートカーショー会場で話をする太田とニーズの大森。「太田さんの夢をもってチャレンジする姿勢にも共感するし、ホイールを通して名前だけを長い間知っていたことにも縁を感じています。マグの伝道師とも見える専門家大森と、「日本一のフェラーリ嫌い」と言われフェラーリを拒み続けた太田とのコラボレートが生まれるモノ、それがTEZZOホイール。

インポートカーショーのニーズ・ブースに展示。



まずは試作ということで、フロントバンパーとサイドステップとリアバンパーを製作し取りつけたものを同ショーに出展。リヤウイングも試作型でギリギリの完成となり、支柱が張りぼての未完成状態だ。TEZZOオリジナル鍛造マグネシウムホイールは、軽さと強さを両立し、さらに剛性があるのが特徴。定価103万2400円(4本)。

「大森さんは、本当にホイールが好きなんだよね。ホイールについて話し出すと、止まらなくなる(笑)。研究心、探求心が旺盛だから任せられるんだよね。だって、ホイールってプレキキと命を預けているんだもの。信頼が大切だよ。」

TEZZOフェラーリの鍛造マグネシウムホイール。これをどういうユーザーに使ってほしいのだろうか。太田はそのイメージを膨らませる。「ファッショントとしては19インチ、20インチがカッコいいけど、実際に走ることを考えると乗り心地、速さともに360には18インチがぴったりだ。それにSタイヤは18インチしかないしね。だからホイールは普段用とサーキット用で2セットもっていて履きかえるのが、タイヤ代を考えるとコスト的に結局、安上がりだろうね。サーキットでは軽量ホイール。そして普段のロードユースではファッショ性に富んだデザインホイールをコンフォート志向のタイヤと組み合わせる。それがベストではないかと思う。次は、大森さんに普段用のTEZZOホイールを造ってもらわないと(笑)。」

人と人のつながりが「モノ」を生み出し、そしてブランドが作られていく。夢のクルマ造りがいよいよスタートを切った。

「太田さんのフェラーリに使って頂いたホイールは画期的だったんですよ。当時は、ワンオフもセンターロックのノウハウもまだなかった時代です。削りだして造るのも珍しかった。スタッフが何度も富士のガレージまで往復していましたよ。必死で完成させたと思ったらキャリパーが変わって、また徹夜で作り直しだ、なんてこともあったそうですけどね(笑)。」

まだF1でもマグネシウムホイールが浸透していなかった時代である。その後、鍛冶舎がOZに鍛造マグの技術について話をすることがきっかけで、OZがF1でも鍛造マグを採用することになったことから、いかに画期的だったかがわかる。

「いままでの常識とは違う発想をクリアしたことが、現在の鍛造マグの完成度につながっているのです。(大森)」

そもそも鍛造マグネシウムホイールの性能と、その魅力とはなにか。

「端的に言えば、マグネシウムはアルミよりも剛性があり、強い。サーキットでは最高の素材で、レース走行では微妙な空気圧調整も可能です。また、遠心力がかかりタイヤが楕円形に歪むと、柔らかいアルミだとタイヤと一緒にホイールもひずみが出ます。でも、マグの場合はホイールの剛性がタイヤの歪みを受け入れないので、丸い形を保持したままキレイに回転してくれるのです。(大森)」

話を当時に戻すが、太田の駆るフェラーリF355GTは、常勝ポルシェ相手にギリギリの戦いをしていた。ストリートスピードは速かったものの、重量ハンディはいかんともしがたい。立ち上がり加速が鈍いのだ。そこでアタック2周のためだけに、予選用超軽量ホイールがオーダーされたという。バネ下重量の軽減効果は、ボディの3.5倍に相当する。といっても、メーカ側からすれば強度は絶対だ。こうして、技術者の苦勞と知恵の結晶と