

TEZZOクアンタム車高調を製作、装着していた間、エアロパーツも新たにサイドステップを製作し、ウイングの修正なども行っていた。

そして、太田は9月に中国・上海から西へ200km離れた蘇州に赴いた。その話を聞いた本誌編集長の平井大介は、驚いた。

「へえ、太田さん、わざわざ中国まで行ってたんですか!」

一般的に、中国での物造りは「安い」「荒い」というイメージがあるが……。太田の旅の目的は、何だったのだろうか。平井とともに私も興味をもった。

そもそもTEZZO F360エアロの製作過程は、日本で森田が試作のおおまかなラフを作り、図面を引くなど肝となる部分を行なう。そして、中国工場での製作や量産を行なうまで。森田の号令のもと、OKが出るまで工員たちは、ひたすら作業を続ける。

これを日本ですべてやろうとするとマスターを造り直したり、仕上げに手間暇がかかるため、膨大な時間やコストがかかってしまう。そのため、安易に妥協してしまうことになりかねない。

それを解消するため、森田は自社工場を中国に造った。いわば大海戦術で、コストとクオリティアップのバランスを考えたのだ。だが、中国で作業を行なう難しさも森田は知っていた。太田の視察は、中国人の性格をよく知る森田からの依頼でもあったのだ。

太田が中国に降り立つと、先に日本を発つていた森田と中国人の工員80人が迎えた。森田は、事前に工員たちに太田の映画クラッシュをみせていた。そして、実際に太田に合わせることに、常に工員たちを働かせるのにつきまとうモチベーションの問題をクリアしようと考えたのだ。また、工員たちはフェラーリを実際に見たことがない。空力効果とはどんなものかも知らない。そこで、森田は太田に試作品を

足まわりの製作と同時進行で、TEZZO F360はエアロパーツをさらにアップデートしていた。そこで今回は、ファイアースポーツ代表の森田悟史が再登場。太田の同社中国工場訪問を通じ、開発の裏舞台を明らかにする。

隠岐麻里奈 ●文 text by Marina Oki  
齋藤 正 ●写真 photographs by Tadashi Saito  
ファイアースポーツ ●協力 cooperation by FireSports Corp  
☎042-696-7383 / HP=http://www.firesports.co.jp/  
テツゾ ●写真&協力 photographs&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。

# 連載 太田哲也の フェラーリ ニッポン ストラダレ

第20回 エアロ完成は大陸を越えて  
【TEZZO F360ストラダレ製作プロジェクト】

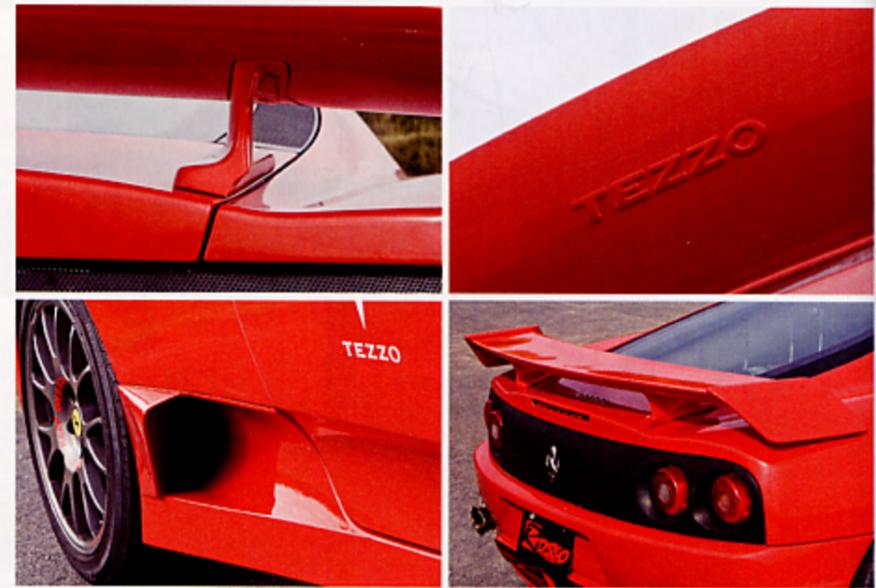
たようにトライ&エラーの連続だった。リヤハッチのすぼまった形状のラインに沿って台座を置くという垂直方向に対して角度がついてしまうため、台座をねじった格好にしようとした。森田は試みた。そのアイデア自体はよかったのだが、ステーの形状が楕円形だったのが太田にはひっかかった。

「空力を重視するなら、魚のような形が一番なんだ。」  
それを聞いた森田が工員たちに再度造らせた。しかし、前を細く、後ろを太くした太田の正解とは逆パターンだった。「マクロは頭が大きく、尾に向かってすぼまっている」と、中国人の工場長に太田が説明する。そして、三度造り直し、空気が抵抗にならない風の流れに合ったステーができあがった。

こうして、デイトールにこだわって造っていくと不思議と見た目のクオリティも高くなる。TEZZOのエアロの見た目がずいぶんよくなったのだ。細かいところにはこだわったから、車体と一体感のある分割タイプのリヤウイングができた。

今回、新たに製作したサイドスカートは、ダクトを大型化することにより、360のエンジンに負担をかけているクオリティキャパシティ不足の改善が目的だ。サイドステップは、ただ棒状のものをつけただけでは、弁当箱のようなそっけないものになってしまふ。太田からのオーダーは、より多くの空気を取り入れるように工夫して、下部部分に段差をつけるなど美しさの向上も考えること。そして、張り出したフロントホイール面から緩やかにフレアさせ、サイドに空気をきれいに流し、ダクトに導くことだった。

そして、森田が造り込んできたものは、360のボディに沿った美しいカーブを描きながら、なおかつ空気導入



空気に妥協しないことで、同時にデザインのクオリティもあがったウイングとサイドスカート。ウイングの裏側には黄色でさり気なくTEZZOの刻印が入る。全体としてスバルタン過ぎず、車体と一体感のある分割タイプに仕上がった。サイドスカートは、空気を取り入れる機能の工夫とボディラインに合うよう緩やかにフレアさせ美しさの向上も熟考したカタチだ。こうしたエアロパーツは、空力面でも大きな役割を担うことになる。



エアロ工場の視察は、太田にとって転機といった感じだった。現地で、新田純蔵入り交じった中国の現状に接する貴重な経験だった。11月3日に行なわれたメイク・アップ・ウィッシュ・オブ・ジャパンのイベントでは、たくさんの方が太田とTEZZO F360に会いに来た。「本誌の連載を楽しみにしている」という声も多くあった。クルマの前で写真を撮ったり、太田と握手をしたり、エンジン音を聞いていたり、来場者も楽しんでいた。

も可能にする機能とデザインが融合された形状だった。「お、自然すぎず引っかけを感じないデザインがいいね」と、太田も納得の表情だった。

中国での役割を終え帰路に着きながら、太田は考えていた。事故から2008年で10年目。こうして数日間に渡ってひとり旅をしたのは、考えてみれば初めてのことだった。そんな出来事から太田は、自分の復活を実感した。そして、いま自分が力を注いでいるTEZZO F360のプロジェクトに思いを馳せた。

11月3日、ウイングとサイドステップを新たに装着したTEZZO F360は、大磯プリンス駐車場に初めてその姿を現した。雑病の子どものための夢を叶えることを目的とした団体、メイク・アップ・ウィッシュ・オブ・ジャパンの要請により、チャリティイベントで展示をしたのだ。本誌の連載から飛び出し、形になった本物を見るため、多勢の人たちが集まってきた。

太田は、同じくチャリティイベントに協力していた松田芳徳はじめ岡本、早川などフェラーリクラブの重鎮やフェラーリのドライバーを教えたいた生徒たちとも再会を果たした。人垣ができたフェラーリに乗り込み、太田がアクセルを踏み込むと、TEZZO F360が咆吼した。(文中敬称略)

