連載

太田哲也の フェラーリ ニッポン ストラダーレ

第9回 360モデナ理想の足まわり。（後編）

［TEZZO F 360ストラダーレ製作プロジェクト］

前回に引き続き、足まわりの話題。テストの舞台も同じ
筑波サーキットだが、そこには今回のお話のポイントにもなる
ふたりの人物が太田を訪問する。そして彼らとの会話から、
TEZZO F360ストラダーレが目指す足まわり、
いやクルマ造りの方向性が見えてきた。

隠岐麻里奈●文
text by Marina Oki
青山勝己／宮門秀行●写真
photographs by Katsumi Aoyama/Hideyuki Miyakado
テッツォ／ディーン・プロ●協力
cooperation by TEZZO☎03-5465-2553/DEEN-PLO.CO.,LTD.☎06-6420-7878
●テッツォ・フェラーリ専用サイト
HP⇒http://www.tezzo.jp/F27-project/

懐かしい訪問者

雨の筑波サーキットでシェイクダウンを行なうことになったTEZZO F360ストラダーレ。太田が走り出すと、ピットに懐かしい訪問者が現れた。若い頃の太田のメカで、筑波サーキット隣でガレージを営む稲垣だった。

「どうかなぁと思ってみにきたよ。タイム計ってるんだ。あいつ、右足どうなのかな。フェラーリ運転するのに」。白髪まじりの稲垣に、笑みが浮かんだ。

慎重に走っているようにみえた雨の走りだったが、太田はピットに戻ってくるなり、「ダンロップ下でスピンしちゃった。いきなりテールが滑り出すね。もっと後ろを柔らかくしよう」と言った。ノーマルの前後配分をベースに足を固めたセットでは、オーバーステアが強いようだ。

太田はメカニックにフロントを固め、リヤを柔らかくするように告げた。フロントの車高も上げているようだが、一体どういう方向なのだろうか。

メカニック「オーバー対策というか、アンダー方向にクルマを振っています」。

フェラーリの共通言語

前号で、筑波までの一般道を運転した太田が「いい乗り味だ」と開発部に話していた様子をお伝えした。ステアリングに合わせて、オンザレール感覚で曲がっていくのは、隣に乗せてもらった私にも体感できた。そして、それでよいのではないかと安易に思っていた。なのに、どうして街中で乗りやすいものがサーキットでは乗りにくいものになってしまうのだろうか。そんな風に思っていたところ、たまたま昔からの太田ファンだというフェラーリ・オーナーがピットに訪れた。

その人物は最近まで360モデナを所有していたという。ところが、最初はよかったものの慣れてきてアクセルを踏み込めるようになったら、とたんにスピンモードに入ることに恐怖を抱いた。自分の腕で乗れるクルマではないと思って、すぐに手放したそうだ。

これは太田がシェイクダウン直後に話していた360の印象と同じである。むしろ、速さは別として、ノーマルのほうが一般ユーザーには乗りやすいのではないだろうかと思ったのだが、実際は違ったようだ。

そしてその人物は太田について語り始めた。

「太田さんは、フェラーリの一番の理解者ですね」。

どういうことなのだろうか。

「フェラーリを乗ることはできても感覚まで人に伝えることは難しいと思うんです。でも、太田さんは自分の考えをしっかりと表現できるし、フェラーリ乗りの共通認識をとらえている」。

実は私は、太田の走りが、やっぱりレーシングドライバー独特のものであって、一般の人とは「乗りやすい」という感覚にズレがあるのではないかと疑問をもっていた。でも、どうやら私の危惧は間違いだったようだ。むしろ、限界まで知り尽くしているからこそ、一般ユーザーの目線に立って「共通言語」でフェラーリを語ることができる、ということなのだろう。

傍らで私たちの会話を聞いていた太田が言った。

「やっぱり360は難しいんだよ。俺だって今日スピンしたもん。やっぱり、もっと乗りやすくしなきゃね」。

そして、こうつけ加えた。

「360も同じフェラーリなんだね。それがはっきりとわかった。速さよりも扱いやすさ。その扱いやすさがフェラーリの場合、速さにつながる」。

その言葉の意味を私はさらに知ることになる。

ポルシェとの違い

フェラーリは、ポルシェと並べて評価されることが多い。だが、同じスーパースポーツであっても本質は異なることを、この連載では何度もお伝えしてきた。走りに関して、この両雄はどう違うのだろうか。

「ポルシェ（911）は、重量物が後ろにあるから、立ち上がりで強くアクセルオンしても後輪にトラクションがかかってぐんぐん前に進んで行く」。

RRのポルシェと、ミッドシップのフェラーリとはセットの方法が全然違う、というわけだ。では、そうした車体の差異を踏まえて、クルマの本質を活かした走り方は、あるのだろうか。

「走り方は全然違うよね。ポルシェはクリップを奥にとってコーナーでくるりと向きを変えて、そこから強くアクセルオン。立ち上がり加速でタイムを稼ぐ走り方。フェラーリで同じことをするとアクセルオンのタイミングでテールが横に出てしまうんだ」。

フェラーリの運転の仕方とはどういうものなのだろうか。それをわかりやすく太田に解説してもらおう。

「フェラーリはコーナーの中から、早めにアクセルをあける。全開ではないよ。アクセルに足をのせることが大事。そうすることによって、リヤに荷重をかけてトラクションを上げることができる。けして、ポルシェのように一気に踏まない」。

それならフェラーリを走らせるためのセッティングというのもきっとあるはず。コーナーでアクセルオンしてもテールが出にくいセットというのは、可能なのだろうか。

「もちろん。アクセルを踏むたびにテールがピュッと滑っていたら踏めないよね。つまり、コーナーの限界を高めるよりも、アクセルを踏んでも乱れることがない足のセットにするんだ」。

そして、それはつまり、太田がこれまで開発を担ってきた数々のフェラーリのセッティング方法なのだという。筑波サーキットを走ってみてわかったこと。それは、「360モデナも同じ方向でいいんだ」ということだったのだ。

太田は、早くも今後のセッティングの方向性に意識を向け始めた。

「もっとリヤを安定させる方向だね。リヤを硬くすると限界手前ではオンザレールでも、攻めたとき、沈み込む時間がなくぴゅんと滑っちゃう。コンディションが悪かったり雨が降ったりすればするほど、これは激しい挙動となる。フロントアンダーが出るのは怖くないけど、リヤが横っ飛びするのは怖いから、それを抑える」。

この挙動を抑えられれば一般のドライバーも安心してアクセル操作をできるだろうし、「怖い」と言った太田ファンの人物も360とまた違ったつきあいができていたかもしれない。

「そう。だから彼が360をまた買い戻したくなるような、そんなクルマを造っていくよ」と太田は笑った。

結局のところ、なにを基準にクルマをセッティングしていくかが足まわりにおいて大事なことなのだ。では、TEZZOがめざす方向性とは——。

「単純に限界を高めることよりも安心して踏めること。限界を上げてもトリッキーになってしまったら、それがコンパクトなFFだったら大丈夫だけど、さすがに360では無理だよね」。

ドライバーに優しいクルマ、と言い換えることもできるだろうか？

「レーシングカーじゃないんだからコントロール性をあげなきゃね。いや、レーシングカーでさえそうだった」。

大パワー車になるほど、単にグリップ性能を上げることよりも、コントロール性能を上げる方がタイムは速くなるのだという。

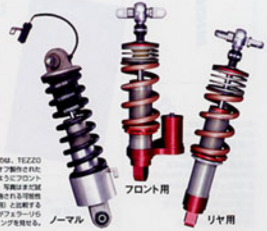
私は、稲垣の言葉を思い出した。

「太田といえば、最終コーナーの全開。昔は第一コーナーで坂を上りきるまでブレーキ踏まなかったからね」。

ドライバーが怖くて踏めないクルマではタイムが出ない。足まわりの神髄が、そこにはあるのだ。

（文中敬称略）

手前の人物が文中に登場する稲垣。太田のクルマを最後にメンテしたのは何と25年前！　久々の再会に、お互い頬が緩む。左は今回装着したブリヂストンのSタイヤ、ポテンザRE55S。ただしレインセットでは同じBSのラジアルを使用。組み合わされるホイールは以前も当連載でご紹介したTEZZOの鍛造マグネシウムだ。



レポート車に装着されているのは、TEZZO開発部のファクトリーでワンオフ製作された高圧単筒式ダンパー。ご覧のようにフロントは別体タンク式となっている。写真はまだ試作の段階なので、今後改良が施される可能性もある。ノーマル（フロント用）と比較すると、赤とゴールド系のボディがフェラーリらしさを主張。絶妙なフィッティングを見せる。

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、一般誌で著名人インタビューなどの連載をもつ。