連載 太田哲也の

第5回 TEZZO360モデナの現状と、フェラーリの設計哲学。

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]

前回でようやく、タイトル上のCGイラストの意味がお分かり頂けたかと思う。そこで今回は、ようやくモディファイ開始……とはならず、まずベース車自体の『現状復帰』から手をつけねばならなかった。そこで栃木県足利市のTEZZOファクトリー・舶来屋に太田哲也とプロジェクトスポンサーである中本周作が集結した。

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。

隠岐麻里奈●文 text by Marina Oki
斎藤義一●写真 photographs by Yoshikazu Saito
林部研一●イラスト illustrations by Kenichi Hayashibe
テッツォ／舶来屋●協力 cooperation by TEZZO☎03-5465-2553/HAKURAIYA☎0284-74-2253
*TEZZOのフェラーリ専用サイト、スタート! HP=http://www.tezzo.jp/F27-project/

並木メカの苦悩

フェラーリ360モデナがやってきたのが今年の3月。いよいよチューニングだ、と思ったところ、いろいろな不具合が見つかった。

現車は、オークションによって手に入れたのだが、マフラーはノーマルではなく社外品に交換され、さらに触媒が外されている状態だった。触媒がないとコンピューターが正確に排ガスの計算ができなくなるため誤作動し、エマージェンシーモードになる。エンジンを守るためにガソリンを多く出して、高回転までまわらなくなるのだ。

チーフメカニック並木の作業が始まった。触媒を購入し、エグザミナーをかけてコンピューターをリセットした。エンジンは、正常にまわりだした。次に、手をつけたのがF1マチックだった。このクルマは、1999年式で9000kmの走行距離だとオークションでは言われていた。ところが、クラッチのつながりが唐突できくしゃくする。まだ滑ってしまう時期とは思えないが、F1マチックは滑らせながらつなげるので、オーナーによっては車庫入れ時に坂道が多かったりバックを多用する環境だと、故障が早いらしい。

「オイル漏れもありました。クラッチは、たとえ距離を走らせなくても置いておくだけでもゴム部分は痛んできます。それからクラッチプレートのみ、最近交換した形跡があったんですよ」。

驚いたことに、クラッチの外周2cm程度しかプレートに当たっておらず、それ以外はツルツルの新品状態だった。これは、おそらく前オーナーがクラッチを滑らせた際に、フライホイールにスポット状の焼きが入ってしまったため、メンテナンス担当者が安易にサンドペーパーによる研磨を行なったためだと考えられるという。

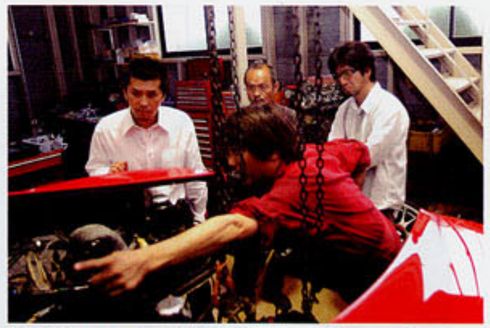
「360のフライホイールは、特殊な形状でとても薄くできていて、厚みに研磨する余裕はないんです」。

さらには、ブレッシャープレートやレリーズベアリングも交換しておらず、レリーズ内部にある樹脂シールも砕けていた状態だった。つまり、安い値段でクラッチ交換をする典型的なトラブルだったのだ。

「昔のフェラーリは、フライホイールの焼け方がひどくなければ、削って再使用ができた。でも、いまはフェラーリの考え方としてクラッチ交換するときにセットで代えないといけない造りになっている。オークションに出すときに、クラッチプレートだけをごまかしのために交換したか、もしくは修理屋が安さを売りにしたかでしょうね」。

ここまでの作業で、並木はイヤな予感がしてきた。どうも前オーナーや前修理工場は、フェラーリについて知識がないように感じられたからだ。

2週間が経つと、今度はエンジンのヘッドが熱でゆがんでできた隙間からオイルが噴出していた。さらに、2、3ヵ所オイル漏れの形跡がみられた。



エンジンが降ろされた状態の360モデナを前にした、左より中本周作、舶来屋の高橋清美と並木則夫(手前)、そして太田。一同は改めてフェラーリの哲学を肌で感じたようだ。右下は高橋とその愛車ディノ。舶来屋には何と、この他に実に3台のディノがメンテナンスやレストアのために入庫していた。

これは、過去にオーバーヒートをしたことが原因だと考えられる。

「フェラーリのエンジンブロックは昔と違って、金属を削れるだけ削ってギリギリの薄さになっています。走る、曲がる、とまる、という基本的な動作をするためには軽さは必要。でも、長くもたせて何度もオーバーホールできるという造りではなくなっている。これから先、さらにエンジンはアッセンブリー交換の方向でしょうね。たった1個の部品が壊れても丸ごとエンジンを代える。F1がそうですね」。

太田と中本は、リフトをあげてエンジンをチェックするためファクトリーに顔を出した。そして、この際、本格的にすべてオーバーホールしてしまおうという結論になった。

その作業は困難を極めた。なぜなら、並木は作業を行なう過程で、疑いの目をもってしまったからだ。

「一時的にオイルの漏れをおさえるケミカル剤があって、そのカスがあちこちについていたんですね。結局、オークションに出す時にキレイに洗って、なにもなかったかのようにごまかしたんじゃないですかね」。

作業は微細に渡って行なわれた。エンジンヘッドブロック修正、ピストン加工。さらにエンジン腰下からバラし、すべてのパーツの洗浄。マニホールドの洗浄、鏡面加工、エンジンの詳細な現状を正確に把握するためバランスやクリアランス取りも見直した。すべてのオイルシール、ガスケット、冷却関係の部品交換。各部ベルト、テンショナー、ベアリング交換も行なった。

「重症のオーバーホールでした」。

マフラーの触媒を外していたことの後遺症は、エンジン内部にも表れていた。インテークとエキゾーストマニホールドとバルブピストンに燃えカスが大量に付着していたのだ。これは、触媒を取ったことによりコンピューターが多量のガスを供給していたために起きた不具合だ。

「10万km以上走っていたような溜まり方でした。ここまで状態が悪かったのは珍しいですね。オーバーホールしながら、僕はクルマがかわいそうでならなかったです。フェラーリは、こんなにボロじゃないんです」。

ファクトリーにて

それにしても、フェラーリは、こんなにも壊れてしまうものなのだろうか。360のオーバーホールは、並木メカのいるTEZZOファクトリー・舶来屋で行なわれた。並木の昔からの仕事仲間である高橋清美は、何十年にも渡ってフェラーリをレストアしてきた男だ。太田も含めた3人の会話には、私の知り得ないフェラーリの本質が隠されていた。

高橋「必ずしもクルマがダメなのではないと思うよ。修理屋の腕が追いつかなくて、やり方を知らないで壊してしまう。フェラーリのエンジンはアルミだから、たとえばボルトをしめるときにトルクレンチを使ってきゅうきゅうしめれば入ってしまうし、するとネジ山をかいて壊れてしまうこともある。他の量産車のようにはいかない。原因をつきとめてひとつずつ直していかなければならない。でも、最近は基本ができていないメカが増えている。だから変なところに出すんだったらコーンズに出したほうが確実だよね。アッシュー交換になるから高額な修理費となるけど、やり直しをするなら、あるいは大事に乗るならその方が得かもね。本当はパーツ交換すればいいんだけど、腕がなければその判断はなかなかわからないものだから」。

並木「それに最近は、素人の間違った情報がネットで飛び交っているのが怖いですね。どこどこはタイミングベルトはいくらでとても良心的だった。どこそこはもっと高かったからぼっている、とか。悪い箇所には目をつぶり、例えばクラッチプレートだけをかえることによって、同じクラッチ交換でも値段は安くできる。でも、メンテナンスに関しては安ければ良心的だっていうもんじゃないですよ」。

——フェラーリが、壊れやすいというわけではないんですね。

高橋「見方によってはポルシェよりフェラーリのほうが耐久性もある。何台もいじっているとわかるけど、部品そのものは頑丈によくできてる。でも、フェラーリはちゃんとした人がいじることを期待しているところがある。ところが、ポルシェは下手な人がいじることをわかって造ってる。この360もきちんとやっていれば、こうはならなかったはず。モノはいいんだから」。

太田「それはドライビングにも言えるね。ポルシェは運転手はへただと思っている節があるけど、フェラーリは下手な人が乗るなんて考えないで自分たちの理想を具現化していく。現実的、合理的なポルシェ、理想主義のフェラーリ。ドライビングだけでなく、クルマの造り手にも貫かれているんだな」。

並木「フェラーリは、きちんと乗ってあげて、ちゃんと直してあげられるんです。ちゃんと整備して、値段勝負ではなくきちんと考えられて開発されたパーツをつけてあげればいいんです」。

開発を進めるに当たって思いがけない道草になったが、その道程でみえてきたものは深かった。フェラーリをフェラーリとして生き永らえるパーツを開発していくこともTEZZOの使命なのかもしれない。（文中敬称略）