

た際に、初期型の360のミッションに互換性のある対策パーツすべてを投入して作業を終えている。佐藤「360も中期型以降になってよくなりましたよ。初期型にはそのトラブルがよく出るんです。材質の問題もあって、フライホイールのひずみにも原因があったようです」。

F1マシナリーだけでも、レリーズベアリングシールの材質、サポーターピンの長さや、ストロークセンサーベースの形状が変わったり、またリンクギヤが肉薄で破損しやすかったのが、肉厚になったり……とあらゆる箇所が改良されている。そのため単品ではなくアップシャーで代えないと互換性がなくなってしまう部分も多いのだ。

アーテックでもフェラーリの修理を行なっているが、佐藤もオルタネーターの配線が接触不良が原因の発熱で溶けたり、キルスイッチのアイズポイント不良によりエンストしたり、早い時期からエアコンプレッサーが故障したりと、こんなものが壊れるのか？というケースを経験している。

佐藤「びっくりするような値段のパーツ代がかかるんですね。ランボルギーニもそうですけど、お客様にはクルマを完成させるお手伝いをさせてくださいと話させていたいです」。

佐藤は幼い頃からクルマ好きだったという。メカニックとして、バイク、軽自動車からトラックまで、タイヤの付いているすべてのクルマに携わってきた。そして、10年前にアーテックに入社し、メカとしてフェラーリに魅れるようになった。

佐藤「小さい頃から憧れていたクルマの仕事につけて幸せです。ピンテージ・フェラーリを見ると、こだわりもあって、よく出来ているし、機械そのものは手間もかかっている感じがします。でも、ホンネット外側のちりがあつていなかったり、ボルト止めじやなくタイラップで止めてあったり、大

見覚えのある360が

千葉にファクトリーを構える「アーテック東京」の電話が鳴った。「360モデナのエンジンとF1マシナリー・ミッションのオーバーホールをしたので、そちらでエグザミナー（専用テスト）をかってチェックをお願いします」という依頼だった。後日、運ばれてきた赤の360を見て、フロントの佐藤と小川原は顔を見合わせた。

小川原「もう驚きました。見覚えある車両が運ばれてきたんです。ROSSOを毎号読んでいて、太田さんがいよいよフェラーリに戻ってくるんだなあ。ここまで進んだんだなあ、とこのプロジェクトに注目してました」。

アーテック東京にTEZZO360が運ばれてきた顔末はこうだ。TEZZOのチーフメカである並木が、エンジンとクラッチのオーバーホールに取り掛かっていたのは前号でお伝えしたとおり。作業を終え、チームは次なるスケジュールとして、筑波サーキットでの走行テストを8月31日に組んだ。並木がアーテックに作業依頼をした頃、太田は、新たにサーキットライセンスを再取得し準備を進めていた。

アーテックでの作業はあくまでコンピュータをチェックし初期設定値に戻すことなので、一日で終了する予定だった。ところが、作業中になぜかエンジンが始動しなくなりました。TCU (Transmission Control Unit) というF1システムを起動させるとコンピュータにエラーが入力されている。それが、F1システムに不具合があるからなのか、コンピュータのパグなのか、原因がわからない。

報告を受けた並木は、不安がよぎった。フェラーリ・エンジンのオーバーホールは、これまで何基も経験してきた。でも、このペースで次の走行に間に合うだろうか？



連載 太田哲也の

フェラーリ ニッポン ストラダレ

第6回 アーテック東京入庫の顔末。



TEZZOファクトリー・舶来屋での作業を終え、今月はサーキットテストに持ち込む予定で、撮影の手配まで終わっていた。しかしその直前、一時立ち寄りのはずのアーテック東京での作業が長引くとのお知らせ。一体何が起きた？

[TEZZO F 360 ストラダレ製作プロジェクト]

隠岐麻里奈 ● 文 text by Marina Oki
斎藤義一 ● 写真 photographs by Yoshikazu Saito
テップオ/アーテック東京 ● 協力 cooperation by TEZZO 03-5465-2553/ARTEC TOKYO 047-454-0123
*テップオ・フェラーリ専用サイト
HP=<http://www.tezzo.jp/F27-project/>

著者プロフィール
隠岐麻里奈
一冊の雑誌を手にして、その背後にある人々の物語を伝える。



アーテック東京にて、フロントアドバイザーの小川原文男(右)と副店長の佐藤義一(中)と話す太田。特に太田のファンだという小川原は終始緊張した様子だった。写真右上がフェラーリのエグザミナー。アーテックスポーツのメンテナンス部門であるアーテックは、東京、横浜、大阪の3店舗を展開。各ブランドのテスト車を用意し幅広いメニューに対応する。右下はアーテック東京のスタッフたち。



丈夫かな、という箇所もあります。憧れのクルマもやっぱり「クルマ」なんだ、ということがわかりました(笑)。

「フェラーリに憧れながらも、壊れるという先入観で、ボルシェを選んでいた面があります」と言っていた。しかし、長くボルシェだけでやってきた彼にとっても、信頼性が増すのなら、フェラーリはぜひとも売ってみたい存在なのだ。それで太田にこのプロジェクトの依頼をしたのである。

太田が言う。

「フェラーリに乗りたいたけれど、壊れるのが嫌だなあ、っていう人は多いだろうね。とくに自分がオーナーになってみると深刻だね。でも、日本の技術力で信頼性を増すことができれば、凄いいものになると思うんだ。そういうことをやりたいんですよ」。

佐藤「フェラーリにいいものを取り入れていくという発想ですね。本当にそれができたら最高ですよ」。

これまで、フェラーリに対する評価は二極化してきた。素晴らしいと崇めて絶賛するが、信頼性が薄いクルマだとけなすか。フェラーリの素晴らしい部分は残し、不具合や足りない部分を日本の技術力で対策をし、「日本発のフェラーリ」を造る。それがTEZZOの目指す方向性であろうし、それをレポートすることがこの記事の意義なのだ。理論に終わらせず未来へと昇華させていく。その過程で見えてくるトライ&エラーも包み隠さず伝えていくことが私の使命だろう。

1週間後には筑波サーキットでのテストがある。TEZZOに集まった技術者たちが開発した新に製作した足まわりとブレーキを初めて装着する。

アーテックを出て、快調に走り出した360の後姿を見て、これは、未来へつながる実のある、そして夢のある計画だと思えてきた。(文中敬称略)

360 初期型の問題点

佐藤と小川原は、クルマだけでも驚きたったのだが実際に太田も取材にやってくることを知り、やや緊張した様子で待っていたようだ。とはいえ、雑談をしていくなかで緊張がほぐれてきたように、自然と話題はフェラーリに移っていった。私はその様子を見ていて、フェラーリに携わる人の想い、フェラーリの真実、そしてTEZZOの目指すべき方向が、浮き彫りになっていくように感じていた。佐藤も、フェラーリの信頼性については、日ごろから思うところがあったのだ。

TEZZOの360は初期型で、ミッションを開けてみたら、クラッチプレートの外側2cm分だけか当たった形跡がなかった。これではクラッチが滑るのも当然だ。