フェラーリ360モデナをベースに、TEZZO流究極のストラダーレを造るという本プロジェクト。そのコンセプトには、とても興味を惹かれるが、具体的にはどう造り込んでいくのだろうか。フェラーリは、すでに完成型なのではないかと私は思うのだが、その真意を太田哲也に聞いた。

「完成型ではないよね。一番最初に360を見たときは、そのヌメヌメっとした曲線のデザインに新鮮さを感じた。エグイけどカッコイイと思ったんだ。でも、次にツインリンクもてぎで走行中の360チャレンジを観客席からコーンズのスタッフたちと見たとき、なぜかカッコよく見えなかった。とても空力バランスが悪く見えたんだ」。

——空力バランスが見えるとは、どういうことなのでしょうか?

「いろんなレーシングカーを見て、乗ってきたから、見た瞬間、感覚でわかるんだ。フロントにくらべてリヤのダウンフォースが足りない。400psの大パワーなのにリヤウイングがないのがとても不安定に思えた。シャープな感じがしなかった」。

——でもフェラーリによれば、リヤのダウンフォースは床面を流れる空気がリヤのディフューザーで発散されることで得られると説明されていますが?

「理論的にはそうだけど、実際は違う。ある条件が必要なんだ」。

——ある条件とは?

「フラットな路面であること。ウイングと違って下面のダウンフォースは路面に突起があって床面と路面のクリアランスが変わってしまうと効果が極端に薄れる。だからF1はクリアランスを変えないためにガチガチな足にする。でも、それでは街中では乗れないし、一般道でストロークしなければメカニカルグリップが得られない。実際に、僕が閉鎖されたコースでF430を走らせたけど、クルマがボトミングしたり軽くジャンプしたりするところではリヤのダウンフォースが一気に抜けてテールブレイクする。かなり戦闘モードで踏まなければならなかったんだ」。

——ということは、一般道では安定したダウンフォースが得られない?

「そう。同じようなことは僕が一時愛車にしていたアウディTTでもあった。見た瞬間、フロントのダウンフォースが強くてリヤはリフトするなと思った。案の定、高速道路で横転事故なんか起こって、それはリヤのダウンフォースが少ないことが起因していたんだ」。

——でも太田さんの愛車でしたよね?

「だって俺、高速道路で200km/h出したりしないもの。街中で通勤メインに使っていたからそれならダウンフォースなんていらない。多少バランスがずれていたって構わないし、そのほうがトリッキーで面白かったし。それにアウディはその後、リヤウイングをつけて対策したんだ。結構デザイン的には迷ったらしいけどね。でも、フェラーリは一向に対策してこない。リヤウイングをつければ絶対によくなることがわかっているのにさ」。

——つまりTEZZO仕様では、360にリヤウイングをつける?

「そう。現状の360のカタチは、このクルマではスピードは出さずに街中だけで走ります、サーキットでも限界までは攻めません、と言っているようなもの。アウディTTだったら許されるけど、フェラーリでそれだと精神性としてかっこ悪くない? カッコのために乗っていると主張しているみたいで」。

——リヤウイングだけの話ですか?

「フロントノーズの形状も手を入れたい。空気の導入量が少なすぎる。フェラーリはミッドシップで、それでなくてもエンジンを冷却しにくい構造にある。もっとフロントから空気を導入してラジエーターやオイルクーラーにも風を当てなければ。実際エンジンルームがヒートしてリヤランプが熱で溶けるなんてこともあるようだし」。

これがTEZZO F360 ストラダーレの完成予想図!

試作1号をインポートカーショーの時に造り、最初の完成予想図を描いてもらった。実は連載当初よりタイトル付近に入っていたイラストそのものだ。フロント開口部を大きくし、そこに網目の大きい太い金網を張った。高速で前走者のはね石がぶつかってきてもラジエーターを守る強度重視。ノーマルよりも線が太くなりがっこよさが増した。サイドステップも張り出しの少ないレースっぽくないセクシーなイメージ。さらに冷却効果をあげるため、フロントもサイドもVer.2として造り直す予定。

——そう考えていくとだんだんカタチが見えてくるということですか?

「つまり430って正常進化なんだよね。空気の導入量を増やしてリヤの床面の空気量は抑える、という方向性が」。

——でも、「430風に改造する?」とメカニックたちに聞いたら、430へのコンプレックスを表現しているようだ、というマイナスな意見が多かった。

「確かに430って一見個性的だけど、実はとても当たり前な造りをしている。下面の空気流入を抑えてエンジンやブレーキを冷やす。でも、やっぱり360のガルウイングのような特徴的なフロント部分はカッコイイと思うし、それを尊重もしたい」。

——かといって360GTのように前をすっぽり抑えちゃうほうがいいか、という議論をメカニックとしてました。

「360GTの手法がレースの面からは理想的だから。下面の空気導入は遮断してフロントはフロントの形状でダウンフォースを得る。リヤはリヤウイングでダウンフォースを得る。そうやってセパレートした方がセッティングしやすいから。でも、あの全部寒いだフロントのカタチはあまりにもスパルタンで街中では恥ずかしくない?」。

——私はヤンキー風に見えます(笑)。

「やっぱりチャレンジ系を進化させた形状なのかな。本家のフェラーリには敬意を払わないと(笑)」。

——TEZZOが狙うものは?

「基本的には、機能が形状を決めるというスタンスだよね。例えばリヤウイングに関して言えば、360の曲線基調にGTウイングのようなビシっとした直線的なものは似合わないと思う。翼端板に少し丸みをつけてボディとフィットさせたほうがいいのかな。でも、そうするとボディと接着しなきゃいけないから取り外しにくくなる。でも、取り外しなんてしないかなぁ」。

——メカニックは、ボディに触れるか触れないか。あるいは歩行者に当たってもケガをさせないような丸いカタチを採用したいと言ってましたが。

「そうだよね。あとは高さかな。効率的には屋根と同じ高さまでもっていくのがいいけど、見た目としては中間ぐらいの設定かな。これは試作型をつけてみて再考したい」。

——形状については見えてきました?

「うん。あとは前後の空力バランスをきっちりとること。リヤウイングの大きさや角度の調整が大事になる」。

——では、太田さんが重要視する走りを追求するために他にはどんなことを考えていますか。

「ブレーキキャリパーはフロントが貧弱だから、サーキット走行に耐えられるものに変える。なおかつ前後のバランスも大事だよね。Sタイヤを履くためには採用するBSのタイヤが18インチまでしかないし、乗り心地と走りのバランスを考えるとホイールは18インチが最良だね。あとは、空力を考慮したアルファロメオでも造ったミラーカバーに変えようか」。

——では、最後に全体的な方向性や核を教えてください。

「あくまでも「究極のストラダーレ」なので、街中で乗っても恥ずかしくないようにセンスよく。スパルタンな印象を抑えてエモーショナルな方向性、キャッチフレーズは「セクシースポーツ」なんてどう?」。

——セクシースポーツ(笑)?!

「ダウンフォースも得られたけど、見た目はスパルタン過ぎないということを狙いたい。フェラーリの造るクルマは、GTカーだけでなくプロトタイプカーであっても、機能一点張りではなくフェラーリらしい個性がある。そういう部分は残したい。それが僕の考えるセクシースポーツだ」。

伝統を守ったうえで、機能的で美しいカタチを生み出していく。それが、TEZZOがめざす究極のストラダーレのようだ。

(文中敬称略)

連載 太田哲也のニッポンストラダーレ

第4回 太田哲也の考える360モデナの理想系。

フェラーリ

過去3回の連載で、タイトル付近に入っているイラストを「何だろう?」と思った方も多いだろう。これはもちろんTEZZO F360ストラダーレの完成予想図である。今回はそのCGイラストを見ながら、太田哲也が目指すところの究極のフェラーリ像を探るのがテーマ。果たしてこのCGが示す、フェラーリ360モデナの理想形とは?

[TEZZO F 360ストラダーレ製作プロジェクト]

隠岐麻里奈●文 text by Marina Oki
神村 聖●写真 photographs by Satoshi Kamimura
テッツォ●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

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、一般誌で著名インタビューなどの連載もちつて

インポートカーショーにて支援者である中本周作と太田。「どんなクルマができがるのか楽しみですね」。(中本)

モディファイ前に撮影したベースの360モデナ。社外マフラーが付いている以外は、フルノーマルだ。現在はインポートカーショーに登場した状態から、さらに進化を模索中。