

Rosso

今が超買い時! 2010年は
激安スーパーカーで夢実現!!

Car and Entertainment
Magazine

458 イタリアまで飛び
ついに初試乗!



コン2月号 第10巻第3号
平成22年2月1日発行
(毎月1回1日発行)

特集 こんな時代こそスーパーカーで元気になる!

300万円! 500万円!
買えるぞスーパーカー!!

今すぐ買える
魅惑の物件
ユーズド
スーパーカー
131台
掲載中!!

200万円台の超格安フェラーリから
スーパーカーブームの隠れた主役まで!



800万円級クーペ
究極の選択!

エヴォーラ
VS
ケイマンS
グランスポーツ



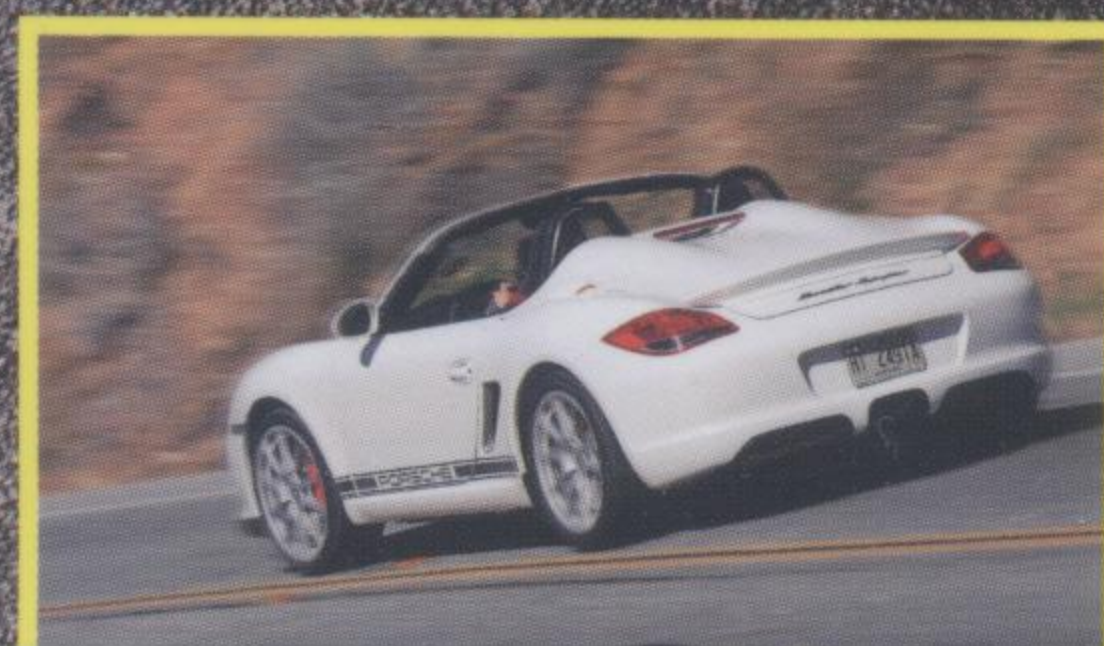
218万円
モンディアル8

495万円
テスタロッサ

2010
February

ホビダス
www.hobidas.com

絶賛公開中



ボックスター版カレラRS! ボックスター・スパイダー初試乗!!

2007年6月号にスタートした連載も、今月でフィナーレ。
太田哲也が考える理想の360モデナを追求し続け、
それはほぼ完成形へ近づいた。もちろん妥協はしないから
まだまだやり残していることはあるが、とりあえずはひと区切り。
さて現段階での到達点は、どこにあるのだろう。

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

青山勝己／神村 聖●写真 photographs by Katsumi Aoyama / Satoshi Kamimura

テツゾ●写真&協力 photographs&cooperation by TEZZO

☎045-948-5535 / HP=http://www.tezzo.co.jp

最終回 理想のフェラーリ360モデナ

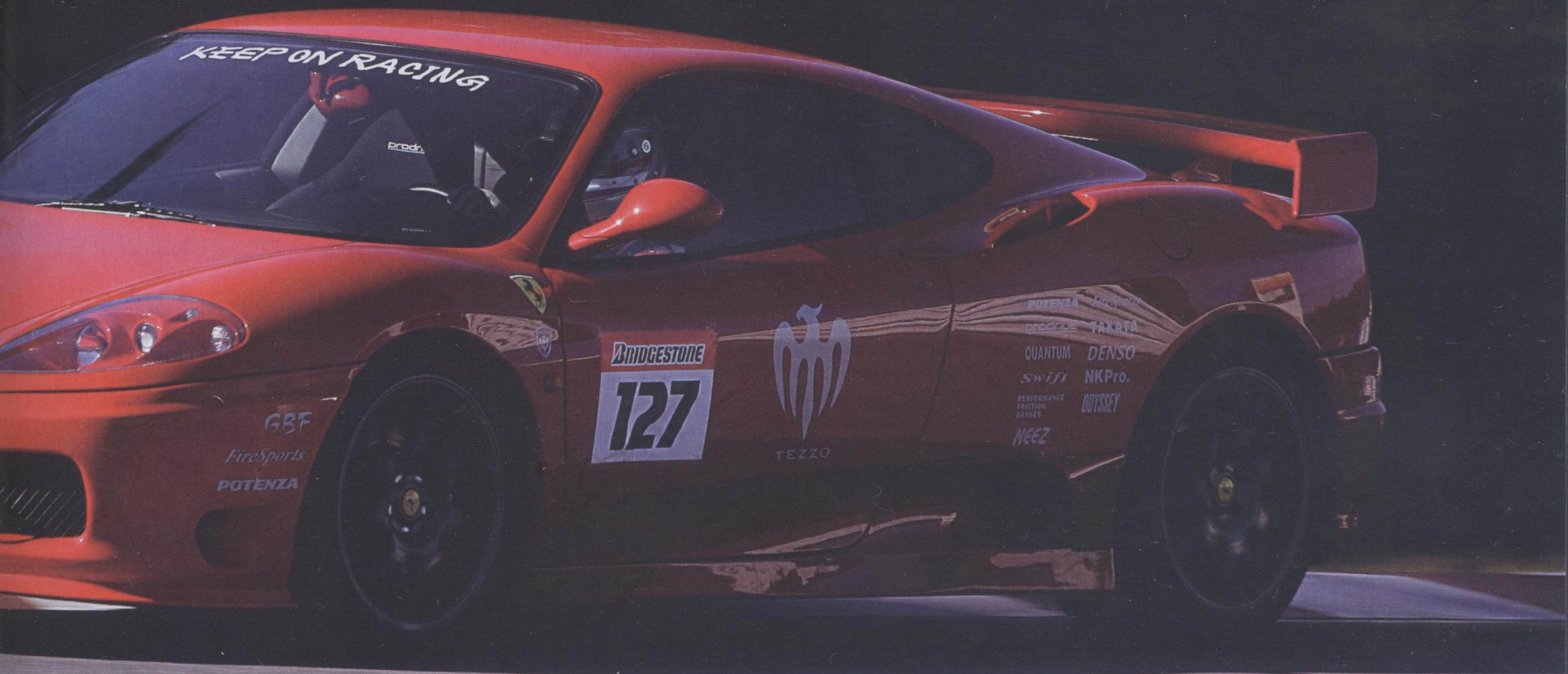
連載

太田哲也の

フェラーリ ニッポン

TEZZO F 360
ストラダーレ
製作プロジェクト

ストラダーレ



この連載では、360を太田が考
える理想のクルマに仕上げる過程を
レポートしてきた。その中で、太田
は何度も「フェラーリは、走らせて
こそなんぼ」だと表現してきた。そ
こで、締めくくりとして、本誌と連
動し太田によるフェラーリ・ドライ
ビングレッスンを企画された。

太田は現役時代、フェラーリ・チャ
レンジや、コーンズ、フェラーリ・
クラブ・オブ・ジャパンが主催する
ドライビングレッスンの講師を務め
ていた。その彼が、久々にフェラー
リ・オーナーに教える。私も、ワク
ワクしながら取材に向かった。

11月23日、朝8時集合。

会場となるヒーローのいサー
キットに続々と5台のクルマが集
まってきた。参加車両は、F355
が3台(そのうち1台はスパイ
ダー)、348が1台、そしてF4
30スパイダーの納車が間に合わず
急遽ボルシェ911で参加となつた
1台である。

8:30。点検のため車両をメカニッ
クに預けた参加者たちは、座学会場
に移動した。太田のレッスンは、こ
の座学に肝がある。どんな言葉が発
せられるのだろうか。

「レースに出る気持ちはあります
か? 僕は、いますぐは、出てほし
くない。なぜならサーキットには落
とし穴がいっぱいある。それがどこ
にあるのか知ってから走らないと危
険だからです。習うより慣れる、は
サーキットでは通用しません」。

そして『理論』の講義へと続いた。

太田は教えた『50個』の項目をま
とめていたが、そのうちの4個をま
とめた『基礎I』の一部がこの日の
内容だった。

「フェラーリは高性能だし、タイヤを太くして足ががちに固め、力まかせにリスクを冒した走りでもタイムを出せてしまう。でも、そういう理論を知らない走り方で進むと必ず頭打ちになる。とりあえず速く走るより、運転がうまくなるのが大事です」。

参加者は、『荷重移動』と『摩擦円』による理屈に基づき構築された、フェラーリを正しく走らせる方法の講義を1時間たっぷり受けた。この座学での教えを、後に身をもって体験することになる。

10・30。まずは、先導走行が行なわれた。太田のラインを参加車両がトレースしていく。太田の手法は、最初に『答え＝ベストライン』を教えるというものだ。そして、座学(理論)と走り(実践)の隔たりを近づけていく。

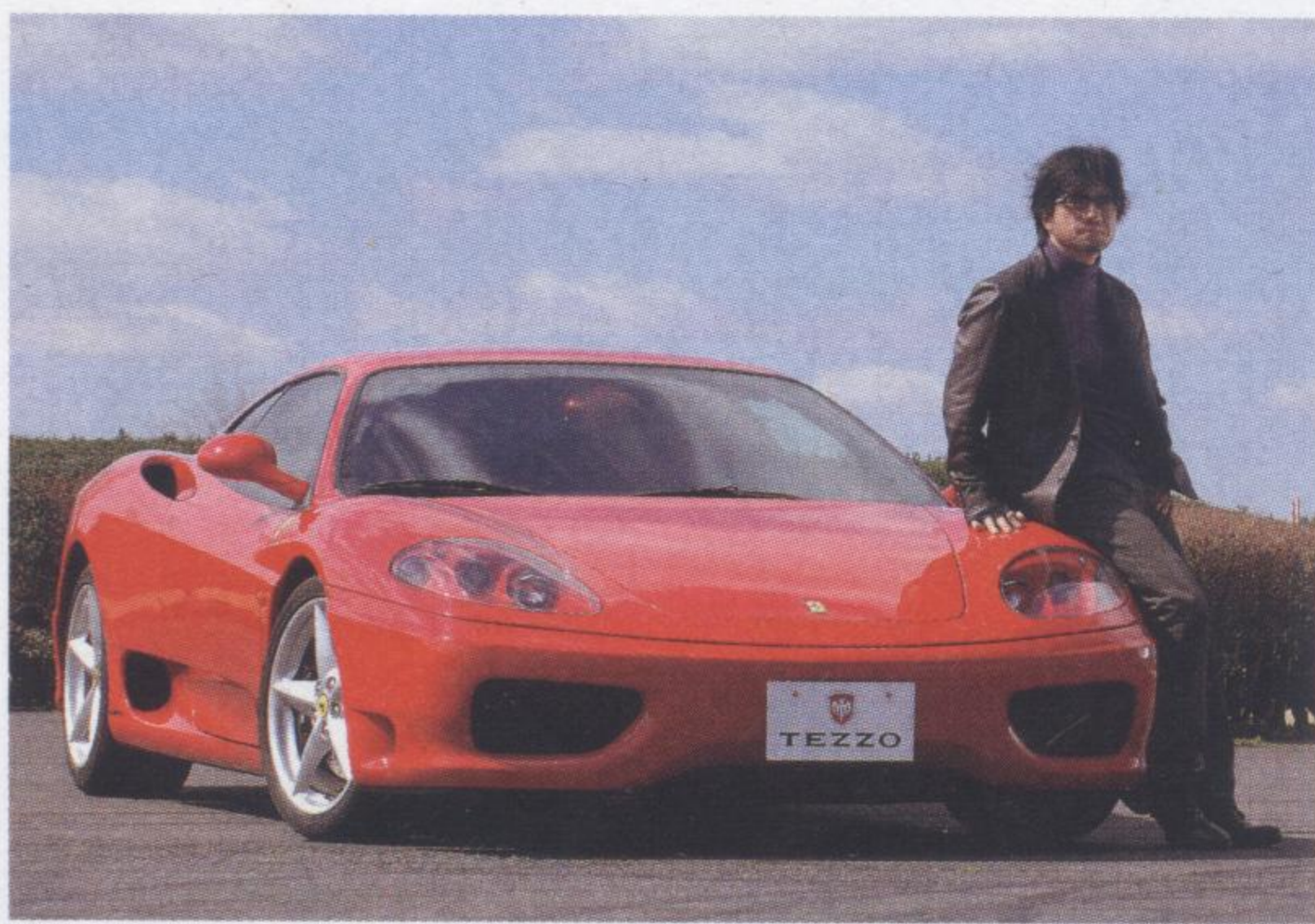
先導走行が終わると、太田が皆を集めた。「こわかった」「楽しかった」などと言う彼らの表情には、まだ緊張感がある。太田は、ステアリングの握り方、切り方などについて青空レクチャーを始めた。参加者は太田の真似をして、ひと言ももらさずに吸収しようと真剣だ。緊張がほぐれたところで、次に行なわれる同乗走行について説明した。

「僕の運転の仕方を見る必要はありません。荷重移動を感じることで、ラインを見ることだけに集中して。ラインがめっちゃくちゃだと、いつかぶつかる。知っていれば、自然と僕の走りに近づく。スピンしてもコーンアウトしないはず」。

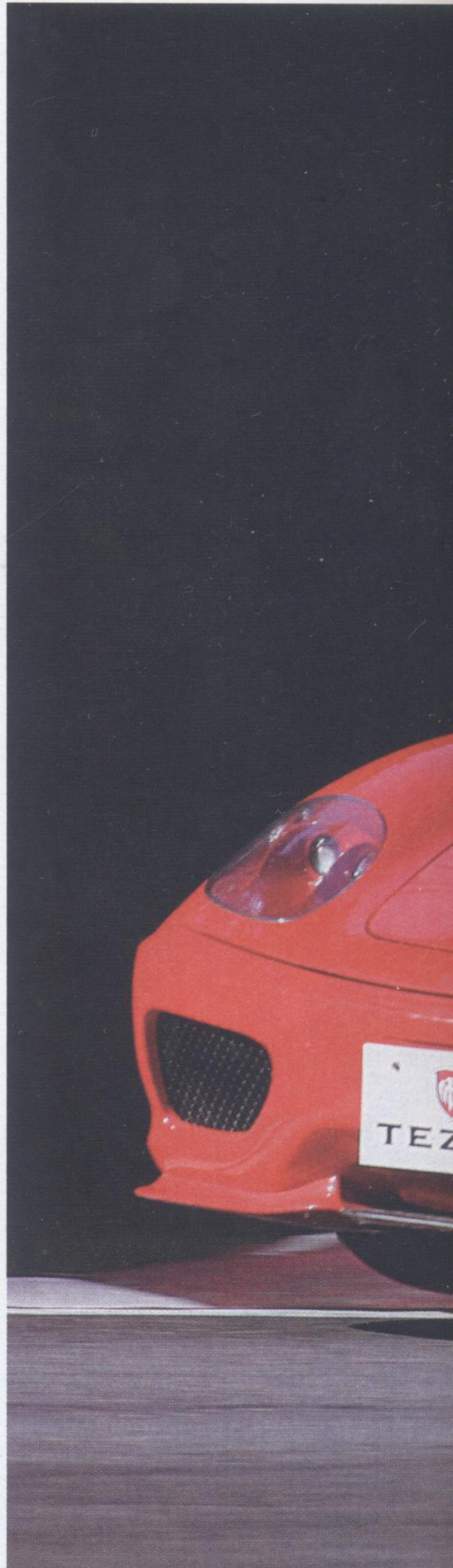
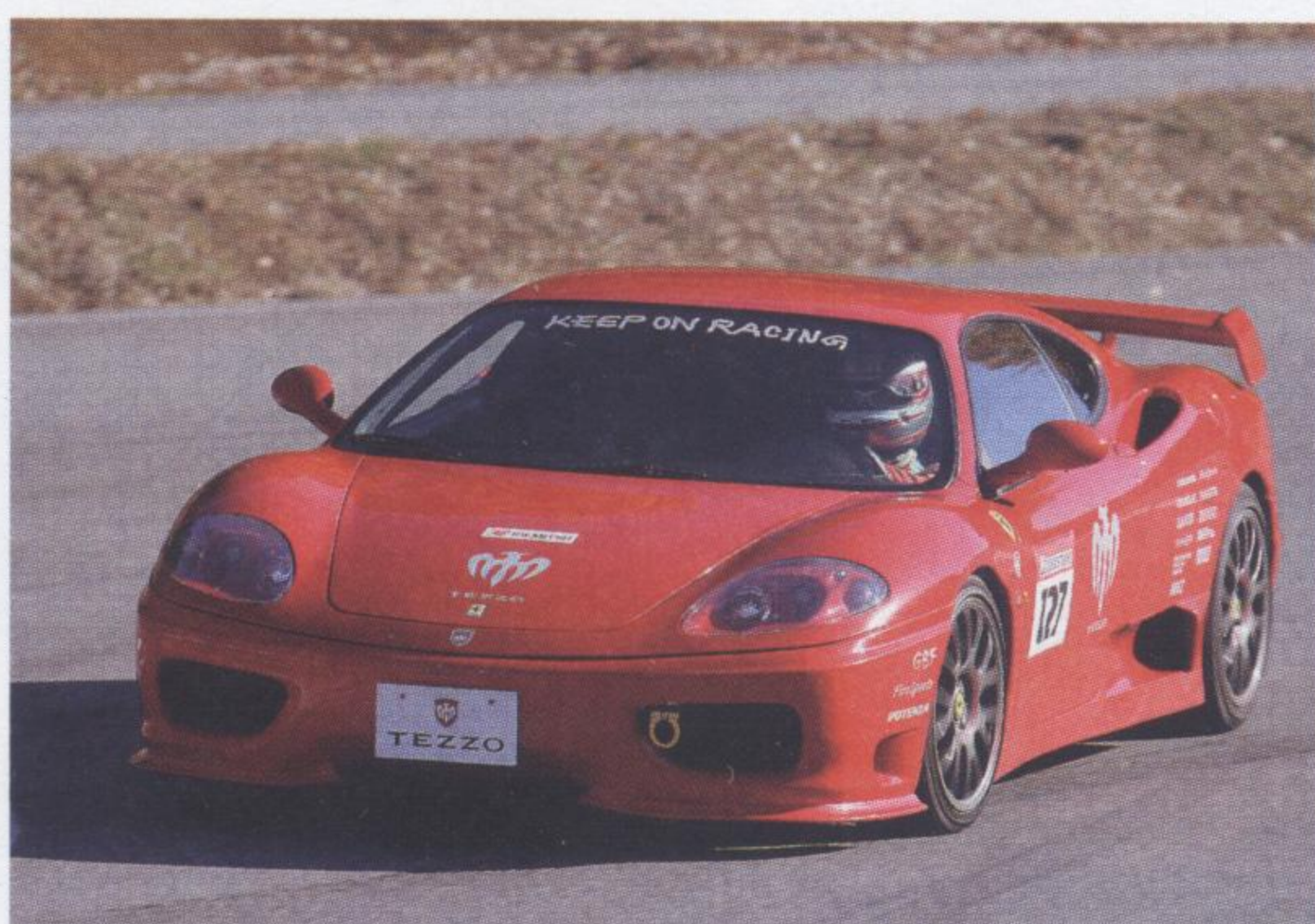
いよいよ、参加者が最も楽しみにしていた同乗走行が始まった。

参加者のひとり、F355に乗る

2007.3



2009.11



3年近くに渡る連載で、 どれだけ進化した?

約3年に渡ってモディファイしてきたTEZZO F360。左が最初に撮影した状態。ご覧のように見た目はもちろん、性能面でも大きく変貌を遂げた。太田がめざしたのは「ドライバーが運転しやすいクルマ」。フェラーリの素晴らしさは認めつつ、足りない部分を補う。イタリア人の理想主義や美的センスの高さに、日本人の理詰りな部分を足す。太田はオリジナル品は完成品ではなく、あくまでも理想像の追求途中と考え、自分なりの「完成品」をめざした。

真崎が同乗走行から戻ると、今回サーキット走行は初めてだという348の菅原が駆け寄った。「恐くない?」。

「すごい勉強になりますよ。ヘアピル立ち上がりのパワーのかけかたが絶妙で、キレイでした」。

真崎は、13年間大事に355に乗って続けてきた。そして、本誌の告知を見てすぐに応募したという。

「フェラーリの本当の乗り方を実は知らない。走行会はあるけど、ドリフトと慣熟走行があるだけで、理論は教えてもらえないのが普通。座学を聞きながら、いままでどう走っていたのか考えてしまいました(真崎)。

一方、菅原は、サーキット初体験。同じく本誌を見て「フェラーリの第一人者の太田さんに直接教えてもらえるなんて、こんなチャンスないぞ」と思い、応募。同乗走行から戻ると、興奮した表情で語った。

「これまでイメージだけで348を運転してきましたが、すべてを知り尽くした人の言葉は重みがあります」。

同乗走行が終わると、食事をとりながら、質問が飛び交った。知りたいたいことがあるのは、彼らが「考えている」という証。太田は、そうした反応に手ごたえを感じていた。

午後からは、フリー走行が2本。TEZZO F360を含めた6台のみという贅沢な貸切状態で行なわれた。走行1本目が終わり、ピットインしたF355スパイダーに乗るKに話を聞いた。彼は、これが初サーキット走行で、朝は「目標は事故がないこと」と話していた。ところが、同乗走行後では、志が変わっていた。「摩擦円と荷重移動の組み合わせでコーナーは曲がれるという理屈を知

り、醍醐味がわかりました」。

フリー走行2本目になると、走り方がどんどんスムーズになり、サーキット経験が少ない人たちがばかりだとは、私には思えなかった。フリー走行の合間に、サーキット関係者が太田に話しかけていた。「さすがフェラーリの皆さん、安定して慣れてますね」。

ほとんどが初心者だと知ると、彼もまた、驚いていた。

そのとき、私は、太田が座学で話していたポルシェとフェラーリの違いについて、の話を思い出した。「やっぱりフェラーリに乗ろうと思う人たちだからセンスはある。でもフェラーリ独特の運転方法がわからなかっただけ。ポルシェには後ろに錘がついているから踏んでも、強力なトラクションで前に進む。でも、フェラーリはそれがいいからテールが横に飛び出しちゃう。アクセルの踏み方が大事で、つまり、フェラーリは理屈を知らないで運転が難しいクルマなんだ」。

その話をポルシェ911で走った岸沢は最もうなずいて聞いていた。実は、彼にとってフェラーリはこれまで飾るだけのクルマだった。「でも、実際に乗れないのは悔しい。だから、乗りこなしたいと思って今回参加したんです」(岸沢)。

扱いやすいポルシェと、レーサーでもないきなりタイムを出すのは難しいフェラーリ。太田の話は岸沢にとつて初めて聞く新鮮なものだった。「ポルシェのスクールに参加したときに理論は聞いたけど、実践にはつながらなかった。今回初めて、わかりました。ポルシェとフェラーリの乗り方の違いを教えられる人は、太

田さんしかいませんね」。

フリー走行が終わった。理論を知り、答えをわかった上で走ったことで、課題や具体的なイメージももてたようだ。「コーナリングの進入速度を考えた」「次も参加したい」などと感想を言い合っていた。

そして、この日の締めくくりとして、最後に修了式が行なわれた。参加者は太田から修了証を受け取る

と、1日の感想をそれぞれ発表した。

F355で参加した栗林はサーキット経験が最もあったが、何が大切なのかを見極められたようだ。「これまでクルマの性能だけに頼って走っていたことがわかった。やっぱり基本が大事なんです」。

参加者たちが帰路につく頃、太田は、笑顔でこうもらした。「きょうはみんなうまくなってくれ



太田哲也にしかできないフェラーリのドライビングレッスンだった。座学で理論を教えるから実践に入る。ベストラインの答えを知っていれば、後はそれに近づこうとするだけ。それこそがフェラーリを乗りこなすための近道だったのだ。2010年もTEZZOフェラーリ・ドライビングスクールは開催予定で、基礎I、II、IIIを計画中。参加のご希望は、人数に限りがあるので早めのご連絡をオススメしたい。お問い合わせはTEZZO RACERS CLUB事務局まで(☎045-948-5535)。

この日参加した5台はこんな顔ぶれ。



F355ベルリネッタ(真崎選手)、F355スパイダー(K選手)、F355ベルリネッタ(栗林選手)、F348(菅原選手)、F430スパイダーが納車遅れで今回はポルシェ911で参加となった岸沢選手の5名が参加。参加理由は「フェラーリの本当の乗り方を知りたい」というものだった。「思った以上に自分のクルマの限界が高かった」「適切なスピードで走らないと荷重移動ができないことがわかった」「摩擦円を実践で初めて理解できた」など、全員に実り多い1日となった。

て、うれしかった。俺も、フェラーリに乗るのが、きょう1日であまりなったなあ」。

フェラーリは走れば走る程に、うまくなる楽しみがある。太田ですら、「もつとうまくなれる」と感じられるクルマ。フェラーリの魅力の本質はそこにあるのではないか。もうひとつ、太田もこのとき忘れていたが、この連載を通してモディファイして

きたTEZZO F360が、「速く走るために限界をあげる」ではなく、「ドライバーに扱いやすくすること」で、結果的に速くするという方法論だったことも見逃せない。

夕陽に照らされたTEZZO F360をみながら私は、理想のフェラーリ360モデナを造ってきた意味を改めて感じていた。

(文中敬称略)

TEZZO STYLE
-MODIFY PARTS-

ミト用のマフラーが登場!

ターボ専用マフラーで弱点となりがちな低速回転時のトルク不足を、特殊なサイレンサー内部構造を採用することで解消。中低速トルクに厚みをもたせ、高回転時にもパワーUPを実現。アイドリングは静かでアクセルを踏み込むと快音。一気にアクセルを全開で、F40のような迫力サウンドへ

TEZZO
プレミアムスパイラルマフラー
【for アルファロメオ・ミト】
価格: 14万7000円
TEL: 51908745

