



本文：太田哲也

**近**頃はどの自動車雑誌編集者にも会っても「面白いクルマがなくて困った」という話題になる。ホリデーオートの場合は国産車をメインに扱うからより深刻だ。いっそのこと輸入車を半分くらいの扱いにしたらどうか…?

国産車の性能が悪いわけではない。むしろその逆で、ますます壊れなくて、安くて、運転がやさしくて静か。そういう意味では、いいクルマである。でも、乗っていてワクワクしない。何故なんだろ…?

そもそもいいクルマって何だろう？ たとえばフェラーリ。昨今、販売面で絶好調だが、いわゆるいいクルマではない。うるさいし、運転はしにくいし、価格はべらぼうに高いし、燃費だってそんなに良くない。いいクルマの対極だ。じゃあフェラ

楽しいクルマ、ワクワクするクルマが少ないと言われて久しい。では、そもそも「いいクルマ」の条件って何なのだろうか？ 太田にその疑問をぶつけてみると、「その答えのキはフェラーリにある」と語り始めた。

# いいクルマはなにクルマが。

「いいクルマ」と言ったら、これほどワクワクできるクルマはない。今回はいいクルマの対極にあるフェラーリを通して、いいクルマと面白さの関係性を探る。

## 太田哲也とフェラーリの運命的出会いとは…

そもそも、僕とフェラーリの出会いは偶然だった。1992年、僕はプロドライバーとして大きな危機を迎えていた。年を明けても契約するチームが決まっていなかったのだ。前年にF3000（現フォーミュラニッポン）のレース中に親指の付け根を骨折して後半戦を欠場した。ケガは治ったが、バブル経済が崩壊し、

で、最初に僕を見た時、「俺のクルマを壊すなよ」という雰囲気。のギロツとした目で睨まれた。練習走行が始まって、僕の番がなかなか回ってこない。ようやく乗り込めた時は、もう辺りが暗くなり始めていた。

初めてのル・マン、初めての市街地コース。こんな雰囲気

の時に速く走ろうとして壊したりするのは絶対ダメで、慎重にでもそこそこ速く走るべきだ。しかしコースがよくわからずペースを上げられないまま、2、3周走ったら予選となった。そこでまたまた速そうなボルシェがいたのでついていったら、チームの一番時計をゲット。ステファノの態度が急変して、本番レースのスターティングドライバーに指名してくれた。

僕はそれまでフェラーリにくく思い入れはなかった。まあ、「全持ちが乗るラグジュアリーカーで見かけ倒しだろう」と、実際にサーキットでは速くないという噂も耳にしていた。ところが軽量化が施されてレース用に改造されたフェラーリ348 LMは、とくにボディ形状の違いなのだろう。ボルシェよりもストレートが速かった。しかしうまくいったのはここまで。本番前のウオーミングアップ

の際、チームメイトが他車に追突されてクラッシュ。本番を走ることができなくなってしまった。失意の中、僕は帰国したのだが、そこから目の前にフェラーリの世界が広がっていく。

## フェラーリのイメージは付き合っほど変わる

ステファノはフェラーリ本社とのパイプが太く開発部長のアメデオ・フェリーザと引き合わせてくれた（現フェラーリ社CEO）。フェラーリ本社が主導してフェラーリチャレンジというワンメイクレースを開催することになり、その先生として指名を受けた。

ステファノは日本のレースチーム・タイサンのおナーとも知り合いで、「日本でもフェラーリを走らせたらどうか。太田がいるじゃないか」と勧められたらしい。おナーから連絡がありフェラーリの可能性について尋ねられた。そして93年から始まった全日本GT選手権にフェラーリF40で出ることになり、僕はレースドライバーと開発テストの仕事を務めた。

さらにル・マンにはその後、フェラーリの準ワークス、クラブイタリアのF40GTで出場することになった。

フェラーリを愛する人や携わ



▲見ているだけでワクワクして、運転の楽しさすら快感に出えてくる。それがフェラーリの魅力であって、いいクルマの条件だと大田は考える。写真は創設者の名前をとったエンツォ・フェラーリ

## フェラーリのステアリングを握り、 その息づかいを感じた時に、 その魅力の虜にならない男はいない。

フェラーリの不屈の精神や伝説

そこですごい。フェラーリは以前のイメージとは違うものだった。なぜそれほど人はフェラーリに惹かれるのか？ フェラーリの魅力ってなんだろう？

すべてはレースのために。華々しい栄光と悲劇。そして艶やかなスタイリング。その中に自分の存在を意識した時のナルシズム。

似た刺激はたとえアルファロメオにもあると思う（100%同じではないが）。

【上田哲也の夏休み】8月13日、真夏のTUBE・横浜スタジアムコンサートのアンコールの際、上田哲也さんがTUBEメンバーの方たちや震災チャリティープロジェクト「RESTART JAPAN」に賛同された著名人の方々と共にステージに登壇、「RESTART」を熱唱しました。3万人の前で歌った上田さんは「気持ちよかったです」とのこと。

●震災支援チームKEEP ON RACING事務局より ●http://www.restartjapan.com/ ●http://www.keep-on-racing.com/

る人たちは独特の一種排他的な「社会」を形成している。僕はその中に受け入れられたようだが、正規インポーターだったコーンズやフェラーリクラブが車両テストやドライビングレッスンの講師など、何かと僕に仕事をくれるようになった。

355を全日本GT選手権で走らせる自らのチームを設立した時も、車両や運営資金を提供してスポンサーにもなってもらった。スーパーカーを扱う雑誌がインプレッション記事を書く仕事をたくさんくれたので、フェラーリの新旧のロードカーに乗る機会も増えた。

フェラーリは運転が難しいからこそ楽しい

知らないで良かったのにも思う。知ってしまったら虜にならない男はこの世には存在しないはずだ。それがフェラーリだ。それはハードがどうこうではない。その向こう側にある精神性に共感し、モノを通して作り手の気持ちに刺激されるのだ。

「一方、ヨーロッパ車はゴルフもルノーもアルファも、作り手主導で「こういうクルマが正しいと思う」という提案型の立場をとる。俺のスコッティを見てみるという感じ。それが行き過ぎるとアウディのような上から目線が鼻につくが、立ち位置に関して大まかにいうと、作り手が上でユーザーはあくまでも下。」

今後、国産メーカーにはもっと夢を抱けるクルマを出してほしい。そのために、フェラーリ的手法をほんの少しだけでも採り入れたらどうか。難しいの

な。