

FERRARI 458 SPECIALE



"ストレス"を楽しむ時代は終わった?

かつての360モデナに対するチャレンジストラダレ、F430に対する430スクーデリアにあたる、458イタリア・ベースのハイスペッカー、「458スペチアーレ」に太田哲也が初試乗!

text: Tetsuya OTA (太田哲也) photo: Takahito NAITO (内藤敬仁)
editorial design: H.D.O. (堀口デザイン事務所)
取材協力: フェラーリ・ジャパン (phone: 0120-325-408)

以前、458イタリアから458スペチアーレに乗り換えたオーナーに「何が変わりました?」と尋ねたら、「シフトアップがすごく速くなりました」と言っていた。そのときは「なんだそこかい(笑)」と思ったのだが、実際に乗って見たら同感だった。

今回の試乗は都内をメインとしたものである。編集担当が自宅前まで迎えに来て乗り換えたのだが、458スペチアーレがあまりにスムー

スに発進したので逆に驚いた。緩い上り坂をデュアルクラッチなのにまるでトルコンA/Tのようにスーッと滑らかに加速し、シフトダウンの際もぎくしゃくしない。乗り心地もいい。458より幾分固めだが頑強なボディシェルがあるからこそ固められた足でもよく動いているのがわかる。バンピーロードというスイッチを入れれば、さらに快適となる。フロントフェンダーのふくらみで

周囲の見切りもよく、世田谷近辺のとても狭い小道でも車幅感覚がつかみやすい。首都高に乗り入れても、路面の酷いつなぎ目をスーパーカーとは思えないほど柔軟にいなし、それでいてコーナリングもフラットだった。取材全般を通して、スペシャルモデルでありがちな移動中のストレスを感じる場面がなかったのである。

以前、雨の箱根で458スパイダーとFF(フェラーリ・フォー)とF12ベルリネッタを乗り比べたことがある。編集部の予想に反して、スリッピーな路面で一番安心してスロットルペダルが踏めたのは458だった。ハイパワーミッドシップに過敏な挙動のイメージを持つ人もいるだろうが、実際はトラクションが後輪に強くかかり直進性が確保できるのだ。

その分、今までのミッドシップでは低速走行時にフロントの接地が乏しく感じられるものだった。だが458は低速でもスーッとノーズが、まるで普通の乗用車のように入っていく。それはスペチアーレも同様だった。

SPECIFICATION FERRARI 458 SPECIALE

- 全長×全幅×全高:4571×1951×1203mm
- ホイールベース:2650mm
- トレッド(F/R):1679mm/1632mm
- 乾燥重量:1290kg
- エンジン形式:V型8気筒DOHC
- 総排気量:4497cc
- ボア×ストローク:94.0×81.0mm
- 最高出力:605ps/9000r.p.m.
- 最大トルク:55.1kg-m/6000r.p.m.
- 変速機:7速デュアルクラッチ
- 懸架装置(F/R):ダブルウィッシュボーン/マルチリンク
- 制動装置(F&R):ベンチレーテッドディスク
- タイヤ(F/R):245/35ZR20 305/30ZR20
- 燃料消費率:11.8ℓ/100km
- 価格:3290万円

SAMPLE



従来のスーパーカーやスペシャルモデルだったら、サーキットでの究極のパフォーマンスを得た代償としてストリートでの性能が“犠牲”となっていた。例えばF40だったら低速でのブレーキングは“キーツ”という耳障りな金属音を伴うし、乗り心地はゴトゴト固いし、低回転ではエンジンとミッションがざくしゃくする。スムーズさなどみじんもなかった。さらに扱い方にコツのいる伝統のシフトゲート。ドライバーは相当がんばらないとスムーズに走らせられなかった。それが故、特にフェラーリに関しては“フェラーリ使い”というリスペクトの言葉が自然発生的に生まれた。乗り手はこのストレスの先にある猛然としたパフォーマンスに夢を抱き、ストレス自体を楽しんだ。フェラーリ自身もそれをよしとしていた。ところが近代のフェラーリは、如何にドライバーに楽しさをさせるかという方向にシフトしたようなのだ。

実際に編集から「458との違いは？」と質問されたが、正直よくわからなかった。「太田も感覚が鈍ったな」と言われたくないので、必死に思

い返したが、前述したオーナーの言うとおりに、印象として残っていない。

ウルトラスムーズなのだ。スペチアーレは458が持っている性能（ストリートで求められる安楽・快適・運転が簡単）はすべてを持っている。もしこの状況で“ここが違う”と指摘する人がいたらオレは耳を疑う。

おそらく、サーキットでは458を上回るとてつもない高性能を発揮するのであろう。でも、そのとてつもない速さの代償として、従来のような乗り心地や快適さが失われていない。それこそが458スペチアーレの凄さなのだ。

もはやその走りのパフォーマンスは、ストリートで垣間見ることも想像することもできない。山道を走ったくらいでは、本来の性能を語ることもできまい。想像すら難しい。常に安楽・快適・運転が簡単。限界ははるか高みにあり、Eデフの作動を確かめようとしても時速100~150km程度の低速域では何も起こらない。

加速に関して凄いいことはわかったが、それと

てNAならではの自然なフィーリングで、怖さを感じない……という程度の感想しか出てこない。しかし本当は最高出力605psを発揮するわけで、9000回転まで回して3、4速でフル加速してみれば、別世界が訪れるはずだ。しかしもはや公道ではうかがい知ることさえできない。腕が錆付いたとは思われたくないが、その領域のことは今回の試乗では皆目わからなかったというのが正直な感想だ。

ハイテクデバイスの恩恵で、クルマがドライバーの腕の悪さを補ってくれる。街中のスムーズさも全部クルマが用意してくれる。おそらくその“思想”の延長として、サーキットにおいてもクルマがドライバーの技量の足りない部分を補って、簡単に速さを提供してくれるのであろう。

このクルマはぜひともサーキットで本領を味わってみたいものだ。

458イタリヤと比べ、全長でプラス44mm、全幅でプラス14mm、全高でマイナス10mmとなったスペチアーレ。その分、前後バンパー&デフューザーデザインが変更となり、空力が大幅に向上。エクゾーストはセンター3本出しではなく左右1本ずつに、サビにはF1マシンの思わせるフィンが追加されている。



乾燥重量比で90kgの軽量を実現するために、内装では430スクーデリアで見られたような封筒が各部に見受けられる。バケットシートはもちろん、カーボン素材の多用、フロアヤルーフの専用素材などがある。センターコンソールのギア関連スイッチは、ラ フェラーリ風のカーボンパーツへ変更された。



エンジンは35psアップでいよいよ600psオーバーに突入したV8NAユニット。最高回転数は9000r.p.m.で、ヘッドカバーが赤からカーボンへ変更されているのが識別ポイントとなる。なおボディカラーのジッポモデナにあわせた黄色のキャリパー、20インチのマットネロペイントのリムはオプション。