

あのTAISAN F40のステアリングを20
僕らに夢を与えてく

年ぶりに太田哲也氏が握った!
れた伝説の跳ね馬

最も乗り手を選ぶフェラーリと言われるF40。その存在は既に伝説化しつつある。20年前自身がGTレースで走らせたF40に太田哲也氏が乗り、その魅力を明らかにする。

撮影：内藤健 写真：TEAM TAISAN

太田哲也

かつて「日本一白ブツ」の異名を持つフェラーリレーサーとして知られたレーサーで、現在はジャーナリストとして活躍中。F40でもGTカーマンに参戦した。



FERRARI F40

YES TO F40

このF40は、1987年に発表されたフェラーリ史上最も激しいGTカーとして知られる。その名は「跳ね馬」(Prancing Horse)に由来する。1987年、フェラーリはGTカー市場に参入し、F40という名でデビューした。この車は、当時のGTカー市場に革命を巻き起こし、多くのファンを獲得した。その魅力は、その独特のデザインと、驚異的なパフォーマンスにあり、今でも多くのファンがその魅力を賞賛している。

全ては千葉さんの情熱から始まった

1994年にチーム・タイサンの千葉泰常代表が、自身のF40をほぼノーマル状態でJGTCに参戦させたことが、全ての物語の始まりだった。その前年348でル・マンに挑んだ太田さんをドライバーに指名。これがきっかけで太田さんは、1995、96年にセミワークス体制のF40でル・マンに出場した。



ノーマルからレース仕様に改造された現車は、助手席が備わる以外はほぼレース参戦時のまま。サイドシル部にはロールケージを囲むカーボン製の補強がある。



昔のオレに対して尊敬の念が湧いてきた

このクルマは1994年〜95年に実際に全日本GT選手権に出場していたマシンだ。最初に乗り込んで固いアクセルを少し踏み込んでみたとき、あれ？と思った。思っていた以上に遅かったからだ。こんなだったっけ。でも4000回転を超えたあたりからエンジンが調律され生まれ変わったように加速を始めた。5000を超え6000にタコメーターの指針が触れるあたりで、無意識に右足がアクセルを踏むのを止めてしまった。

最新のフェラーリ458はF40を100PS程凌ぐ578PSだが、加速感(加速での圧迫感)ではF40が上。458は低回転から力強く加速していくので、乗った瞬間から凄さを垣間見られる。もちろん回転域を上げれば上げるほど加速も強烈に高まるが、徐々に上がって行くので、その先が予測可能。リニアなので「未来」が見える安心感がある。

F40の場合は4000回転以下では普通の乗用車並の加速に感じるが、それを超えたらジキルとハイド的に様変わりする。グラフで描くなら458が急角度の右上がりの斜線だとしたら、F40は途中から垂直に駆け上がる逆放物線だ。

もしも巨人の大きな手で背中を激しく叩かれたらこんな感じ？それとも爆風で吹き飛ばされるとどうだろうか。右足に力を入れると前方の景色にぐいぐいと吸い込まれていく。この先にどんな世界があるのだろうか、そんなことを考えてしまう。

当時オレは、よくこんなクルマでレースを戦っていたよな。変な話だが、昔の

オレに対して尊敬の念が湧いてきた。ル・マンで乗っていたF40は、さらに排気量アップ、ブースト圧も三倍、780PSを発揮していたらしい。しばらく走っていたらもう少し踏まなくてはならない気がしてきた。少し先の世界を垣間見てみよう。床までペダルを踏んでみた。

映画「ラッシュ」は、スピードを愛したジェームス・ハントとレースを仕事と捉えたニキ・ラウダの戦いがテーマだが、あれを観て、オレは完全にラウダ派だと思った。ル・マンでF40は時速370km出ていた。全然楽しくなかった。むしろ勘弁してよ、という気持ちで仕方なくアクセルを全開にしていたのは、プロフェッショナルとしての義務感とプライドだった。でも10年ぶりにステアリングを握ってみて、本当にそうだったかと疑問がわいてきた。実際にこの手の怪物マシンは「怖い怖い」と思っていたら踏めたもんじゃやない。そんなマインドではマシンの限界に近づけない。心のスイッチを切り替えて、F40に挑む気持ち、Cカードライバーとしてのプライド、やるならやってみろ、オレの方が上だぞ。そんな気持ちに切り替えていたのではないかと。激しく抵抗する荒れ馬を乗りこなすことにある種の快楽を感じていたのではないかと。この手の怪物マシンを乗りこなすには、腕よりも心の置き方が重要だと改めて感じたのだ。

F40のウインドスクリーン越しに、吸い込まれるような加速で景色が後方に溶けていく様子を見ていたら、何かの感情を思い出して思わずウオーツと声が出た。それは自分への鼓舞、それとも悲鳴？一種の歓喜の声のような気もする。

JGTCからル・マンへ夢は世界を駆けた!

本誌では1993年から太田さんのレース活動をメディアとして支援し、1994〜95年のF40によるJGTC挑戦を詳しくレポートした。64(1994年10月)号(上右)、67(1995年1月)号(上左)では、その大活躍ぶりを報告。また太田さんによるル・マン(および鈴鹿1000km)挑戦は全て詳細をレポート。75(1995年9月)号(下右)と87(1996年9月)号(下左)では、当時フェラーリのセミワークス・チームだったエネア・チーム(1996年はそのサテライトだったユーロチーム)のF40での戦いをドラマチックに報告した。



現在はロードカーに戻されているが、ホイールはスピードラインのレース用センターロック仕様をそのまま装着。タイヤはヨコハマの市販ラジアルタイヤを履いている。エンジンはロードカーに戻すに際して変更が加えられたそうだが、武骨なエアダクトなどはそのまま残されている。



SPECIFICATIONS

FERRARI F40 STD

全長×全幅×全高: 4358 × 1970 × 1124mm
 ホールベース: 2450mm
 トレッド (F/R): 1594/1606mm
 車重: 1114kg
 エンジン: V型8気筒 DOHC4バルブ+ツイスターボ
 総排気量: 2936cc
 最高出力: 478PS/7000rpm
 最大トルク: 58.8kg-m/4000rpm
 サスペンション (F&R): ダブルウィッシュボーン
 タイヤ (F/R): 245-50R17/335-35R17



SAMPLE FERRARI F40



久々に接した F40 はなんだか神々しかった

苜原慎輔

F40 がデビューした当時、何度も乗る機会を得たけれど、昔が言うほどには乗り難いとか気難しいとか思っ
 てはいなかった。牙を剥く領域まで攻められなかったのかもしれないが、思えば、あの当時はスーパースポーツに乗り易いなんてことを強く求める気持ちもなかったのかもしれない。

そんな、F40 をドライビングする

機会を得ていたボクでも、久々に接した F40 はなんだか神々しかった。レーシングカーから公道用に戻され、エンジンも大人しい仕様にされたようだったが、それでも全開にするには躊躇しながらの踏み込み。4000rpm から上のパワーの炸裂に片鱗を感じ、今の優しいスポーツカーに慣れた身にはちょっとドキドキした。



一度味わうと怖いけどまたその領域に入りたくなる

三好秀昌

やっぱり変わらないな。F40はいつでもドライバーを安心させていて一気に豹変してくれちゃう。4000回転まではちょっと速いスポーツカー。こんな感じなんだ！と油断したままアクセルを踏むと怒涛のターボトルクでホイールスピンの嵐。運が悪ければ一気にスピンだよ。このフィーリングは麻薬的だ。一度味わうと、怖いけどまたその領域に入りたくなってしまふ。これでひどい目に遭ったオーナーさんも多いことだろう。高級マンションがタイヤつけて走ってるようなもんだから気を使うよね。ぶつかったりしたらえらいこっちゃ。意外と無骨なデザインででかいのだが、見切りが良くて大きさを感じさせないボディ形状はある意味凄い。



20年を経てようやく夢のシートに座れた!

橋本洋平

まさかこんなところで再会できるとは……。全日本GT選手権でこのクルマがサーキットを疾走していた当時、僕は金網越しに応援している免許取り立てのクルマオタクだった。あれから20年の月日を経て、いよいよF40のドライバーズシートに収まることができた。重たいクラッチを踏み込み、ソロリとスタートさせると、もっさりとした加速を始めた。だが、僕は知っている。そのあと強烈なパワーが来ることを。構えていると5000回転を越したところから強烈なトルクが立ち上がり、ターボパワーを炸裂させたのだ。コーナリングと過給の立ち上がりミックスした時のじゃじゃ馬ぶりは、当時の光景そのもの。乗り難さもまた懐かしさに繋がっていた。



レースの際に使われたものか公道用かは不明だが、タコメーターには6400rpm付近に、また水温計には90度付近に赤い目印が付けられている。



各メーターに英文で用途が貼られているのは、当時JGTCでオスカー・ララウリもドライブしたためだろう。ステアリングは下がカットされたタイプ。