



■文：太田哲也

最近ホリデーオートでは、なぜかスーパーカーの記事が人気だ。そこでスーパーカーといえば、やっぱりフェラーリ。フェラーリといえば太田哲也氏。現役時代、日本人で初めてフェラーリでル・マンに出場した後、国内外レースでもフェラーリで活躍していた太田氏に、スーパーカーの定義をどう考えているのかを聞いてみた。

スーパーカーとは何ぞや？

定義は人それぞれだろうけど、HA編集部としては、「2000万円を超えるクルマ」をスーパーカーと呼ぶことにしたそう。となるとベントレーもマセラッティもスーパーカーとなるが、俺としては何か違うようなあと思う。そもそもポルシェやGTRだってスーパーカーとは言い切れない。

速いだけじゃダメなスーパーカーの定義

まずはカタチ。低くて先が尖っていて空気を切り裂くイメージ。そしてあえて非実用性。4人乗車であってはならない。

だったら本格的なレースカーはどうか？ 上記要素は満たすから近いけど、でもスーパーカーではない。スーパーカーはあくまでも公道を走る目的を持っているくくりだろう。

ではレーシングカーをベースに公道を走れるようにした改造車はどうか。自動車メーカーとしてのフェラーリは、60年程前

いつもそばに
クルマが。

の立ち上げ期、そうした手法でストラダーレ（公道用）を作ったことに起源がある。しかし今は、あまりにレースカーの性能が上がってストラダーレとの同位性が薄れてしまった。

かえってレースカーの焼き直しでは刺激が足りない。例を上げよう。1985年、ポルシェ962CというグループCマシンが登場した。最高速度はル・マンで394km/hという記録がある。そのマシンをベースに元ワークスドライバのバーン・シュパンという人物が、962

ハンドルの切れ角が浅いので何回も切り返さないと給油口に近づけない。考えてみれば、ベイスカーは200km/hオーバーの高速コーナリングでの安定性を重視した設計で、低速域のことは考慮されていないのだ。

スーパーカー第一次ブームの頃はさまざまなスーパーカーが登場したが、その代名詞と言え

ばやはりカウンタックLEP 400ではないか。人間が乗車できるとは思えないほどの超未来的な楔形フォルム。これで走れるポテンシャルを持っているのだろうか？

とガキの頃は思ったものだ。でもこの仕事に就いて、箱根のワインディングで飛ばして走って見たところ、意外にもよく曲が

ることに驚いた。現代の超低偏平大径タイヤではなく軽自動車並みの14インチのサイズで、グリップ自体は高くない。その分、滑ったところでコントロール性が高い。荷重移動に敏感なので限界コーナリング中に急激にアクセルを戻すとスピンモードに入るが、その特性が理解できれば、かえって向きを変える手段として有効だ。滑ってもアクセルを踏み続けてカウンターの対処するヨーロツバスタイルの運転をするなら、

まるでライトウエイトスポーツのような軽快なハンドリングを楽しむものだ。

「単に公道を走れる」だけでなく、「エキサイティングな楽しみを与えてくれる」こともスーパーカーの条件だろう。

スーパーカーの横綱はフェラーリF40だ！

第一次ブーム終焉後のスーパーカーの横綱は、フェラーリF40であろうと俺は考えている。過給圧を極限まで高めたドツ

カンターボ。ツインターボの485psは過激に吹けあがる。ハンドリングも、曲がりすぎるくらいよく曲がる。

腕に覚えがあればワインディングでご機嫌なクルマだった。でも多少はリスクもあった。激しいターボラグとその後のドツカンパワー。そして挙動をよく理解していないと、突然テールブレイクする。ジャーナリストが箱根で道路下に落ちたり、メカニックが交差点でスピンして全損させるなど、「神話」がいくつも語られた。

F40が純ワークスのミケロットによりレースカーに改造されル・マンに登場した時、直接のライバルはマクラーレンF1GTRだった。パワーではマクラーレンを上回りストレートでは

抜き去ることができて気分が良かったが、F40はもともとが設計年度も古いストラダレだから、コーナーでの安定感ではマクラーレンに負けていた。その公道ではよく曲がる。スーパーカーたる存在感を感じたものだ。

● ●
最近ではアベノミクス効果で日系自動車メーカーは息を吹き返し、軒並み増益に転じた13年5月、トヨタもスズキも大幅に販売台数を伸ばすと宣言した。

一方で、ここ数年増収増益を続けてきたフェラーリは、売れまくっている現状でモンテゼモロ会長が、あまり売れるとブランド力が落ちるので生産台数を減らすと発表した。

ブランドには希少性が必要なのだ。同様にスーパーカーも、そこらじゅうに同じマークが付いたクルマが走っている、いくらカタチが違えどスーパーカーとはいえない。そういう意味ではカタチだけでなく、存在自体の非日常性もスーパーカーの条件だろう。

ではそうしたスーパーカーの代名詞的存在、フェラーリ社が作るクルマはみなスーパーカーなのかというと、そうでもない。名車デイトナはスーパーカーとは違うと俺自身は思う。やっぱり

スーパーカーというのはユーザーの思いに寄り添う雰囲気はなく、乗り手を冷たく突き放した傲慢な雰囲気が必要だ。

最近、フェラーリの最新モデルF12ベルリネッタを運転した。



▼最近、太田氏が試乗したフェラーリF12ベルリネッタ。6.3ℓ・V12気筒エンジンは740psを発生し、最高速は340km/h以上、0-100km/h加速性能は3.1秒というパフォーマンスを持つ、これぞスーパーカーだ。価格は3590万円



フェラーリのフラッグシップで伝統の12気筒だから、事前イメージとして、ユーザー年齢は老夫婦であろうし、それなら優雅なグランドツーリングに最適な内装の質感やスタイリングのクラシカルな優雅さを持ち合わせ

せているのだらうと思ったのだが、見事に裏切られた。

ハンドルは現代のF1のステアリングのようにこちゃこちゃとスイッチが並び、スポーツカーサーキットかをモードで選択する。インパネにはラップタイムが表示され、ハンドルは6000回転になるとランプがつく。あたかもこの回転以上を保って走れっ！と言わんばかりにオーナーにサーキットチャレンジを提案する。

高級車としてなら、仕事に疲れて休息を取る目的や、自分の成功をラグジュアリーないでたちで祝福することで存在価値があるが、でもそれはスーパーカーではない。乗り手に戦いを挑んでくるような、見る者が得体の知れぬ何かにかき立てられる要素が必要だろう。

それが表現されるのは、作り手の心持ちや精神の強さ故ではないか。

● ●
スーパーカーは実用車を作っているブランドでは作れないのだ。そして賢い人たちが集まってマーケティング論を講じてても無理。絶対的なカリスマの存在

「スーパーカーは乗り手に戦いを挑んでくるような、得体の知れぬ何かにかき立てられる要素が必要」



▲1970年代後半の“スーパーカーブーム”の中でも、人気が高かったのがランボルギーニ・カウンタックLP400だ。今見てもそのデザインは未来的で、今乗ってもエキサイティング！これも永遠のスーパーカーといってい

と思いが必要なのだ。

今ではランボルギーニはVWグループの一員ではあるが、その起源はトラクター会社の社長さんであるランボルギーニおじさんが、フェラーリを買って製品について創設者のエンツォ・フェラーリにアドバイスのつもりで改善点を述べようとしたら無視された。そこでもものすごく頭にきて自分で作ることにした。これは有名な話だ。変人と思えるほど強烈なキャラクターの持ち主が、作らざるを得なかった感情や理由とともに語られるストーリー。そこに人は共感するのだ。

そういう意味では、五感を刺激する音、エンジンの鼓動、シヤキツとしているハンドリング、その他デザインやハード面だけでは十分ではない。生まれ出てきた精神性がスーパーかどうか問われるのだ。