

クルマのプロ10人に聞く 「フェラーリな理由」

西川 淳
365Bを買ったワケ
乗り続けるワケ

清水草一
次々と乗り換え、それでも
フェラーリを乗り続けるワケ

国沢光宏
328として348を
選んだワケと手放したワケ

太田哲也
レースでフェラーリに
乗っていたワケ

いのうえ・こーいち
ディーノ244GTを33年間
乗り続けているワケ

松岡徹人
テストラッパを買って売って
カウンスタックに乗り換えたワケ

七野秀美
ランボルギーニ好きなのに
365Bを買ったワケ

山崎元裕
308GTBを個人売買で
買ったワケと手放したワケ

林部研一
ベヤングから
うまもん林部に変わったワケ

島下泰久
550マラネロを狙っていたけど
結局買わなかったワケ



オーナー 43人に聞く フェラーリ購入 それぞれの理由

今月号はフェラーリ購入に的を絞ってお届けする。

とは言っても、いつもとはちよつと違った構成にしてみた。

単純にお薦めモデルをピックアップし、

相場やタマ数やメンテ法を紹介するのではない。

まあ、全体を通して読むと、

ざっくりとフェラーリ購入のキモが分かるって内容。

具体的には、「フェラーリにまつわる色々なワケ」を

フェラーリのプロといえる人、

クルマのプロといえる人、等々に

「なぜフェラーリなのか？」を問うてみたのだ。

買った理由、売った理由、

乗り続ける理由、乗り換えた理由、

拒む理由……

人にはそれぞれフェラーリに対する思い入れがある。

その思い入れとは何なのか。

なぜ人はフェラーリに引きつけられるのか。

10人の本誌関係者が赤裸々に綴る「フェラーリな理由」

合わせて、フェラーリをこよなく愛する

オーナー43人に直撃インタビュー。

あなたの「フェラーリな理由」を聞いてみた。

フェラーリ購入への第二步として、楽しくお読みください。

フェラーリ



なぜフェラーリが好きなのか。

なぜフェラーリを買ったのか。

なぜフェラーリに乗っているのか。

なぜフェラーリを売ってしまったのか。

SAMPLE



世の中的には「太田哲也＝フェラーリ」というイメージが強いのかもしれないが、「そのとき」までは、とくにフェラーリに憧れていたわけでもなかった。正直なところ、お金持ちが好む道楽くらいにしか考えていなかった。

そもそも、レーシングドライバーはクルマが大好きだと思っっている人がいるかもしれない。しかし実際のところ、プロフェショナルドライバーは、運転には興味はあるが、それほどクルマ好きではない者が大半だろう。オレ自身、それまでのプロ生活ではフォーミュラやプロトタイプカーレースが主体で、フェラーリに縁もゆかりもなかった。

フェラーリに出会ったのは、バブル崩壊で所属チームがすべて解散、そして自身の親指の怪我が重なり、年を開けてもそのシーズンの乗車予定が決まっていなかった1992年のこと。レースを始めて以来の選手生命の危機を迎えていた時期だった。

ある日、ロンドンから1枚のFAXが来た。マツダワークス時代、同じMAZDA787をドライブしていたデビット・ケネディからだった。「ロータスがワークスとしてル・マン24時間レースに出場する。ドライブする気はあるか？」と。当時はまだフォーミュラドライバーという自負があり、GTカーは格下と思う気持ちが正直あったが、「ル・マン、ワークスチーム」というキーワードには魅かれた。すぐに返事をしたのだが、程なくして「やっぱりロータスはイギリス人ドライバーで編成する」という断りが来た。「代わりに、フェラーリ348LMで参加するイギリスのチームがある。ドライブベートだがよいか？」とあった。30歳を迎えドライバーとしての転機だと思

フェラーリな

クルマの
プロに聞く
02



い、ル・マンに行くことにした。

マツダ時代に「来年は国内だけでなくル・マンも」と言われていた。だから最初はフェラーリに乗ったことよりも、ル・マンのコースを走っているという感動の方が強かった。カーオナーはステファノ・セヴァスチャニというイタリア人で、フェラーリ本社と強いパイプを持っていた。このレースで成績は収められなかったけど、レース後、当時技術部長だったフェリーサ氏（現フェラーリCEO）を紹介してくれた。そしてその彼が、日本のタイサンチームのオーナー千葉氏に、フェラーリで太田を起用して、翌年からスタートする全日本GT選手権に参戦するよう、アドバイスをくれたらしい。

また、フェラーリ本社の肝入りで日本でも「フェラーリ・チャレンジ」と



元フェラーリ美術館のオーナーである松田氏から譲りうけた銀色のディーノ246GT。写真は三郷にある「ラン&ラン」にてボディレストアを施しているところ。今年にはエンジンをオーバーホールする予定。



現在所有している360モデナ。

文●太田哲也

フェラーリに乗って 数々のレースに参戦!! そのきっかけは**英国**から 届いた1枚のFAXだった

レースでフェラーリに乗っていた理由



日本一のフェラーリ使いという異名を持つ、元レーシングドライバーの太田哲也。日本人としては初めてル・マン24時間レースをフェラーリ348LMで走り、その後もフェラーリに乗って、全日本GT選手権などのレースで活躍した人物。そんな太田哲也にとって、フェラーリとは一体どのような存在なのだろうか？レースでフェラーリに乗り続ける理由と併せて聞いてみた。

「ワンメイクレースが始まり、僕にテストドライバーと講師としての仕事の依頼が来た。」

これをきっかけに、インポーターであったコーンズやフェラーリクラブの面々と親しくなる機会が増えた。フェラーリ美術館のオーナー松田氏にも親切にしていた。美術館が所蔵する数々のフェラーリのテストドライブの機会を得た。こうして1970年代に通り、SWB、250GTO、250テスタロッサ、250LM、333SP等々、歴史的価値の極めて高いフェラーリたちを運転することで、「フェラーリは何たるか？」を考える大きなきっかけとなった。

ご存じのようにもともとはスクーデリア・フェラーリが始まりだ。他の自動車メーカーがクルマを売るために広告宣伝としてレースをやっているのは逆で、エンツォ・フェラーリがレース資金を得るためにフェラーリというクルマを作って販売したのがスタート。つまりフェラーリにとってはレースが最終目的。他の大企業は、勝ち逃げあるいは勝てないと撤退を選択するが、フェラーリは勝てない不幸な時期もレースを続けてきた。そのフェラーリの精神が共感を呼び、世界中の感動を得て、「特別なブランド」として成立したのだと思う。

フェラーリを買う人の心の中には、単純な商品購入でなく、無意識のうちにはフェラーリのチャレンジ精神を応援したいという気持ちが入っているはずだ。オレもそんな気持ちを抱き、いつしかフェラーリを所有したいと思うようになった。

いま所有しているのは、360モデナとディーノ、である。ディーノに関



上の写真は太田哲也が初めてル・マンを走ったときに乗ったフェラーリ348LM。イギリス人の知人からエントリーしないかと誘われたのがきっかけだった。左中は同じくル・マンを激走したF40GT。ル・マンのユノディエール・ストレートではマクラーレンGTRを抜くほどのパワーだが、コーナーではターボラグが激しくて、とても運転が難しかったという。左下は全日本GT選手権で乗ったF355GT。



しては現役時代に松田さんから「太田君の好きなフェラーリは何？」と聞かれ、「ディーノです」と答えた。『じゃあ譲ってあげようか』と。美術館に飾ってあった銀色の個体を所有することになった。

その後、僕はレースで事故に遭い、療養生活を送ることに。今度はディーノをレストアしてあげようと思いい、知人ぞ知る「ラン&ラン」にて10年間

に渡ってボディを補修してきた。今年にはエンジンをオーバーホールする予定だ。

しかしディーノや360モデナ以外にも、僕がかつてステアリングを握ったフェラーリたちは、その強い印象が明確に体にインプットされている。それだから、自分としては何十台ものフェラーリを持っていてはならない気がしているんだ。