

モータージャーナリストの肩書きを持つ太田さんだが、一方で「TEZZO」というチューニングパーツブランドの代表を務める。副編集長トニーは後者の方の太田さんがどんなことをやっているのか、編集担当を4年もやっているのに聞いたことがなかった。そこで今回はそんな「TEZZO」に対するOTA流こだわりを探る。

編 集担当トニーから聞かれた。「そういえば、TEZZO、

って、いつ頃からどんなふう

始まったんですか？」

TEZZOとは俺がプロデューサーを務める、主にイタリア車をベースとしたカスタムやチューニングのブランドだ。実は始めた頃は、こんな展開になるとは思ってなかったんだ。

療養後、アルファチャレンジというレースに、復帰後の太田がチャレンジする姿をみせようという趣旨で、「チームMEMBER ON RACING」として参戦していた。

その頃、高校で講演した時、飾ってあったそのレースカーを見た女子高生たちから「太田さんカッコいい！」と言われ、不思議だった。俺がカッコいいのではなく、おそらくチャレンジする大人がまわりにいないからなのだろう。じゃあ、チャレンジする大人を作ろう。そんな考えで「40歳になったらサーキットを始めませんか？ 太田哲也とオヤジレーサーズだ」と雑誌で書いたら、全国からお父さ

いつもそばにクルマがある。



■文：太田哲也

んたちが集まった。

みな、サーキット初心者で、彼らを引き連れて一緒にサーキットを走るようになった。最初

カピカに輝き、アイドリングの音は抑えめだけど踏むと快音がするマフラーを製作した。それを「太田哲也の愛車日記」みたいな企画で雑誌に載せたら、売ってほしいという人が現れて、ああそうなの？と…。

それでTEZZOというブランドを立ち上げたんだ。ブランドの精神は「KEEP CHALLENGING FOR LIFE」とした。

●どんなコンセプトでしたか？

そもそも俺は、愛車は自分を映し出す鏡だと思っている。気に入ってても、もっと格好良くしたいし、短所は直したい。

たとえば最近の輸入車はワイヤ化が進んで、スロットルの踏み出しを故意に鈍くしている。日本の道路環境では発進の度にモーターとした出だしが気になるよね。それを解消するため「スロコン（スロットルコントローラー）」を開発してみた。立ち上がりリアになって気持ち良くなくなった。そうやって愛車を改良するたびに、少しずつ製品が増えていった。

●どのタイミングでショールームをオープンしたんですか？

最初は、実はショールームなんてなかったんだよ。執筆と講演がメインの仕事で、渋谷区代々木に事務所があって、アシスタ



▲太田流のこだわりを詰め込んで開発したパーツを装着して走ったユーザーさんから、「いいね！」と言われることが、太田さんにとっても大きな喜びだという

ントの女性たちが本業の合間にたまに出荷作業をやる程度。それがスタートだよ。

でも、「TEZZOのフェラーリがみたい」とか「デモカーに乗ってみたい」という声が聞こえてくるようになる。オヤジレーサーズ (TEZZO RACERS CLUB) のメンバーたちが集まる場所もあったほうがいい。じゃあショールームでも出してみようか、でも東京だと高くてなかなか広い場所は借りられない…。それで横浜市港北区にオープンすることにした。

最初は女性ライター（専門は「サッカー」と「食」でクルマには詳しくない）二人が業務をこなししていた。二人の負担は相当だった。その後は来る者拒まずの精神で広く人を募集した。メカニックや男性スタッフたちが増えてくると今度は手狭になって、二年ほどで今の広い場所



▲イタリア車をベースとしたカスタムやチューニングのブランド「TEZZO」の発信基地として、横浜市港北区にショールーム「TEZZO BASE」をかまえる。オンラインショップ「TEZZO STYLE」(<http://tezzo-style.ocnk.net/>)で発売しているパーツを見ることができるぞ

「自分を満足させるために妥協せず作る」ということ。それが究極のオーナー目線だと思ってる

にまた引越した。最近では大學生のインターンの受け入れや、やる気がある人には老若男女チャンスを与えたいというスタンスでやっているからさらに増えた。パートタイムもいるから人数は曜日によってまちまちだけど、多い日はスタッフが15人ぐらいいるかな。部活みたいに賑やかで楽しいよ。

●TEZZO製品のこだわりや強みはなんでしょう？

原点は俺を満足させるものを作るということ。ユーザーのニーズはもちろん参考にしているけど、解決方法や仕上りの評価は俺(と今では専門開発スタッフ)が決める。これって「究極のオーナー目線」かもね。

プロデューサーとしての自分の強みは感じているよ。例えば、カスタムカーと言えば、ケン奥山さんが有名だよ。俺には残念ながら彼のように絵は描けない。でも出来上がった試作品をテストして駄目出しする評価能力はある。現役の時から感じていたことだけど、世界中に俺より大胆で速いドライバーはたくさんいたけど、評価やセットアップ能力に関しては一級だと自負している。自分の能力を活かせる

●将来の夢は？

いつか自分のクルマを作りたと思うのは、クルマ好きなら誰でも夢なのではないかな。

エンツォ・フェラーリはずっとレースをやってきて、50歳の時にフェラーリという自動車メーカーを始めた。いつか俺も完成車を作りたいう気持ちはあるね。最近、BMW i3やコペンなどカスタムカーが作りやすい構造を採用するクルマが出てきたし、これからは個性の時代だし、86が火をつけたこともあって、カスタムカー文化が日本にも広がるのではないかと期待を込めて予想している。世に生まれないモノが増えれば増えるほど、その一方で対極にある要素が脚光を浴びるようになるものだから。最近では会社員でもシャツやスーツをオーダーで作る人が増えてきた。今後は、クルマ無機質化の大きな本流と同時に、吊るしよりもオーダーメイド、純粋なモノ造りよりもソフト(自動車文化)という支流も脚光を浴びるようになると思う。

●チューニングの方向性は？
「チューニング」と言っても俺が目指すのはGTウイングが付いたバリバリではないよ。あくまでもセンスの良いスポーツ&ラグジュアリー路線だ。そもそも市販車は万人向けを狙っている。凸凹があってもフル乗車荷物満載でカッ飛ばすつもりでもないユーザーからもクレームが出ないようにしなければならぬ。かなりのロードクリアランスの確保が必要となるよ。派手すぎても地味すぎてもいけない。するとどうしたって80点主義なりがちだ。自動車メーカーって大変だと思うよ。その点、TEZZOは俺の好みと用途に言えばよいのだ。価値観や使用目的をずらすということかな。普段は高速道路を含めて快適な走りが得られて、年に数回は愛車でサーキット走行を楽しめる。その代わりフル乗車状態での凸凹道はゆっくり走ってね。足まわりのセッティングに関しても、低速での乗り心地も良くてサーキットも高速道もすべて満点というのはありえない。乗り心地と高速安定性のバランスをどう取るかがキモだが、本来相反する要素をどう味付けし

て高めめるかが腕の見せ所だ。それは実はサーキット専用車を作るより難しい。もしかしたら、自動車メーカーの開発者がやりたくても、コストやユーザーの知識レベル、その他さまざまな制約の中で断念したことを代わりにやることなのかと思う。あと、「自分の愛車だったら…」という軸はブラさないようにと考えている。愛車なら惚れこんで日常的に使うから本質的な部分が見えてくる。経年変化も含めたチェックもできるし。車高調を開発するのだから、何度も仕様変更してその度に面倒な脱着を繰り返す。まじめに開発するとコストも時間もかかって利益が圧縮されるけど、最高の愛車をつくる夢がある。スタッフもやりがいがあるって楽しそうだから、それでいいのかな。モノ造りをするようになって、モータージャーナリスト専門の時よりもダントツにクルマ(の本質)に詳しくなったね。以前に増してメーカーが作ったクルマの欠点が見えるようになった。と同時に作り手の苦勞も深く理解できるようになった。共感度も高まった。結局はあそこを立てればここが立たず…となる。バランス取りがモノ造りの原点だからね。

●6月28日(土) 袖ヶ浦フォレスト・レースウェイを会場に「Tetsuya OTA出光ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON with Volkswagen」を開催。スキルに合わせて3クラス設定。太田哲也校長、砂子教頭ら講師による座学、VWのスポーツモデル、ゴルフGTIやゴルフRを教習車としてサーキットタクシーや体験試乗会も予定。 <http://www.sportsdriving.jp>