

清水草一さん、

F430は



やっぱり神ですか？



これは私個人のまったく個人的な欲望や趣味志向の問題だが、数度の試乗を通して、F430を欲しい、買いたい!と思ったことは一度もない。

大乗フェラーリ教などというものを名乗りながら、実に申し訳ない話だが、F430に関しては、お布施に対する現世利益が少ないと感じているからだ。ぶっちゃけ、高すぎるって ことだ。

そのココロは、なにかの CM のコピーだが、「良いものはしばしば退屈になる」。F430は良すぎて、私のような金銭的にも運転技術的にも庶民階級にある者には、退屈に感じられてしまう。

F430は、360 モデナのビッグマイナーチェンジ版、徹底改良版、さらに言えばネガ潰しバージョンだ。これはフェラーリの V8 モデルが 80 年代以降ずっと続けてきたパターンである。

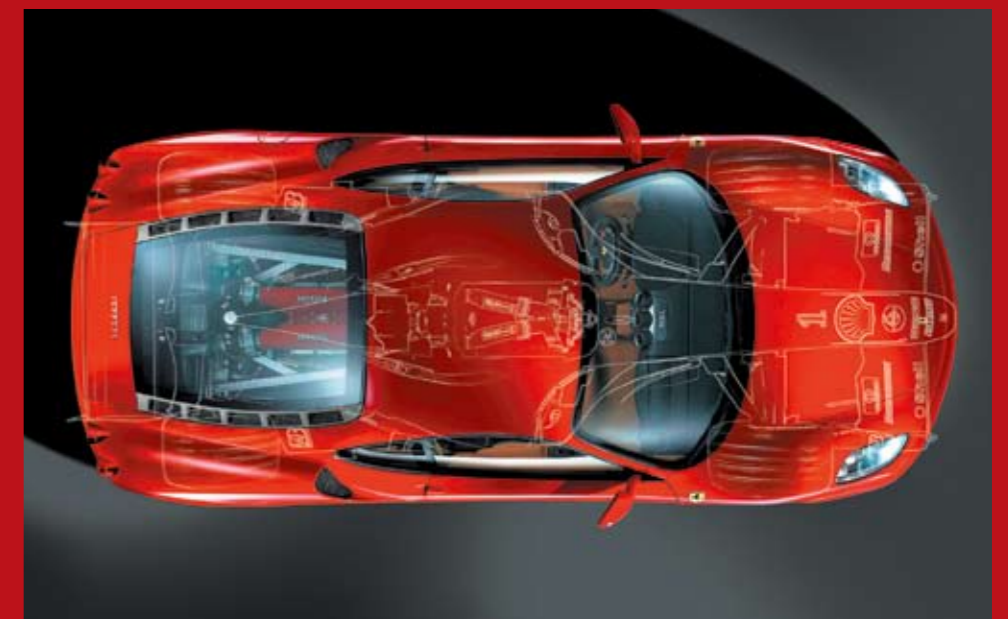
308 の改良版が 328、348 の改良版が 355、そして 360 の改良版が 430。世間一般ではそれを、「ハズレ〜アタリの繰り返し」と解釈している。というより、ハズレの方はテスト版だ。テスト版を広く一般に販売することで、ユーザーを通して壮大な

テストを実行し、5 年くらいたったところで完成版を発売するというのが、神聖自動車メーカーたるフェラーリ社一流のパターンなのだ。

360 モデナは、サスペンションセッティングと空力面、プラス冷却面に問題があるが、430 は、それらをすべて解決している。

ただ固いだけできちんと動かず、しかもアンダー/オーバーの傾向が強い 360 のサスペンション

は、430 では実にしなやかで接地性の高いものに改良された。大きなダウンフォースを生むという触れ込みだった 360 の凝ったディフューザー構造は、実際には路面の変化でダウンフォースが抜け、しかも全体としてリフトを発生させて高速域ではステアリングインフォメーションが消失したが、430 では単純なフラットボトムに戻し、従来通り主にボディ上面でダウンフォースを発生させる形状に改め







られ、見違えるように安定した。360 はエンジンルームの熱の抜けも悪かったが、430 はエアインテークの形状をリアフェンダー全体の造形ごと変更して改良し、またボディ後端部のエアの抜けも改良している。

プラス、エンジンはマセラティクーペ系の新型ブロックを使い、すべてを一新。大きなパワーアップを果たし、E デフやマネッティノなどのF1 譲りの電子制御技術を導入、異次元の走りを実現したというわけだ。

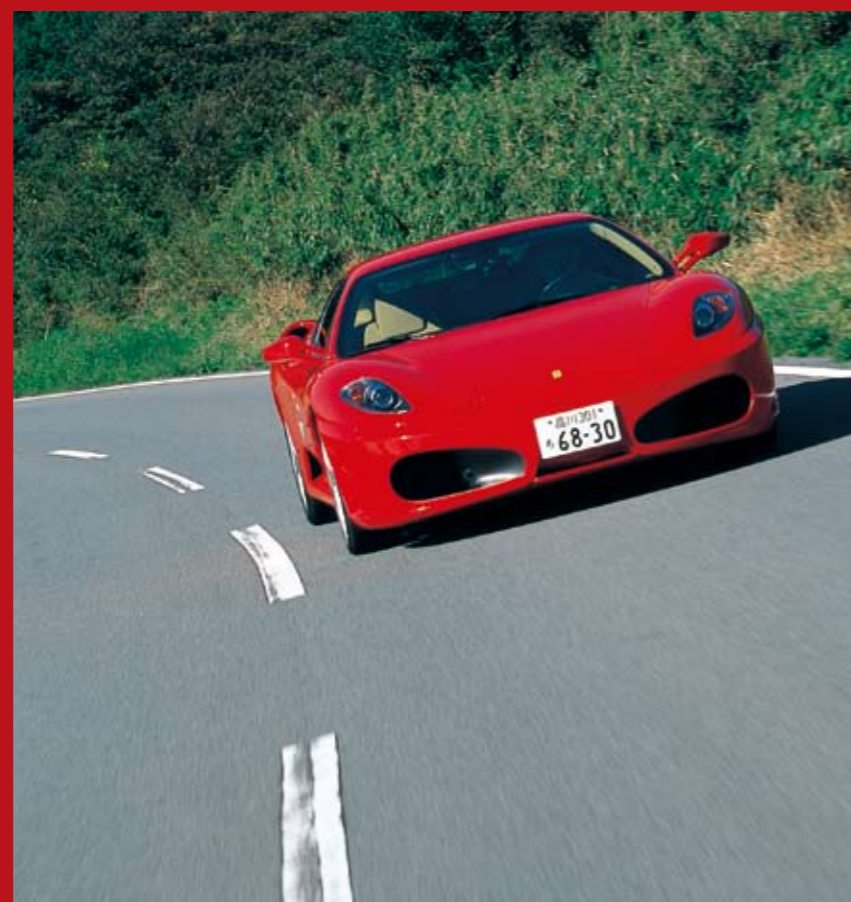
で、この 430、乗るとどうなのか。

速い。が、あまり速く感じない。これはメルセデスのように「シャシーがエンジンより速い」からだ。

360 と 430 のアクセル全開だったら、360 の方がはるかに速く感じる。それはシャシーが不安定だからで、電車で言えば、やたらと揺れる京浜急行の快速特急がものすごく速く感じるようなもの。一方の 430 は新幹線だ。

エンジンのサウンドは、ノーマルマフラーでも充分すばらしい。が、全開にしても速く感じないので、トータルの刺激量は大きく落ちる。

ワインディングロードでは、ためらいなく全開アタックが可能な、史上初のフェラーリである。こ



ワインディングロードを駆ける F430。日本発売は 2005 年のはじめだったから、もう丸 3 年になる。スリーサイズは 4512 × 1923 × 1214mm。360 モデナと比較すると、全幅と全高は事実上変わらないが全長は 22mm 長い。重量は 1450kg で、これもモデナと同じ。新車価格は MT が 2173 万 5000 円、F1 は 2299 万 5000 円。

れまでのフェラーリは、そんな恐ろしいことはできなかった。つまりそれは、怖さがないからだ。

レーシングドライバーは、430 を絶賛する。それは、レーサーにとってクルマは自分の思った通りに動いた方がいいからで、そういう意味で 430 は、間違いなく最高のスポーツだ。

が、快樂とは、本来死と隣り合わせにあるもの。危険だからこそ気持ちいいのである。しかし 430 は、死を感じるのが難しい。それを私は、非常に物足りなく思う。

これだけ大掛かりな改良が施され、プラス、ユーロ高という社会情勢もあり、430 の定価は 360 に対して大幅に上昇。いまだに納車 2 年待ちという大人気のせいで、中古相場はプレミア付きという状況が続いている。ぶっちゃけ、最低 2500 万円は出さないと手に入らないクルマだ。

私は、2500 万円出さなくても、もっと安い他のモデルでも、フェラーリの高貴さは充分味わえると思っている。

フェラーリは機械ではない。芸術だ。芸術に性能はない。性能で優劣はつけられない。だから、最新のフェラーリは最高のフェラーリということではない。すべてのフェラーリは地上最高なのだ。だったら、もっと手に入りやすいフェラーリで充分じゃないか？

ただしそれは、あくまで私の金銭的・運転技術的条件が低いから思うことだ。

430 は、フェラーリ史上初めて、ためらいなくアクセル全開にできる。

あの神々しい、芸術のカタマリであるフェラーリエンジンを、ためらいなく全開にできるのだ。そして、フェラーリ F1 テクノロジー直伝の制御技術が、マシンをコントロールしてくれる。つまり 430 に乗るといふことは、すべてをフェラーリ様に預けるといふこと。ドライバーは、フェラーリ様の与えてくださる快樂に、安心して身をまかせればそれでいい。余計なことは考えなくていい。ただ快樂に没頭すればそれでいいんだ。

そこにはひょっとして、私の知らない、新しいフェラーリの快樂があるのかもしれない。私がそれを知らないのは、私が貧乏で、430 を買って、そこまで試すことができないからにすぎない。

430 は、今やフェラーリのフラッグシップである。599 や 612 は旦那仕様。フェラーリの魂のエッセンスは、現在、F430 に受け継がれている。

それは間違いなく、自動車における神なのである。

Text : 清水草一 / Photo : 松本高好

