

なるほど!



モータースポーツにおける輝かしい戦績、量産市販スポーツカーの妖艶なフォルム。
そしてもちろん目を見張るパフォーマンス。
フェラーリの歴史は幾多の栄光とともにあり。そこには数々のトピックが存在する。
Text: 七野秀美 / Photo: CG Library

初の V8 搭載車は 4 シーター

フェラーリ初の V8 搭載モデルという 308GTB を思い浮かべる人が多いかもしれないが、実際にはディーノ 308GT4 のほうが先だった。308GTB は 1975 年の発表だが、この 4

人乗りの登場はひとあし早い 1973 年。親会社であるフィアットの意向で「ディーノ」ブランドとして発表されたため、308GTB がフェラーリ初の量産 V8 モデルとして認識されている。1979 年に

フェラーリのラインナップに加えられたが、翌年、後継モデルのモンディアルにボタンタッチ。フェラーリ唯一のベルト・ネ・デザインは不評だったが、6 年間に 3666 台も生産されている。



ディーノ 308GTB ?

308GTB の発表に際しても、フェラーリの親会社であるフィアットは、「ディーノ」ブランドでの販売を目論んでいた。事実、308GTB のモックアップには、ディーノのエンブレムをつけるための横長の窪みがあったと言われている。V12 モデルはフェラーリで、V8 モデルは格下のディーノというわけだ。しかし、ディーノ 246GT にフェラーリのエンブレムを装着したがるオーナーが多かったため、308GTB は「フェラーリ」として販売されることになった。

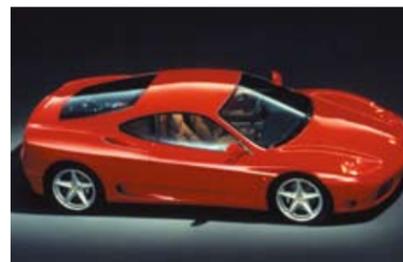


大きく分けて 3 世代

フェラーリの V8 シリーズは、エンジニアリング面から 308 ~ 328 の第 1 世代、348 ~ 355 の第 2 世代、360 ~ 430 の第 3 世代に分けることができる。第 1 世代は、フェラーリ伝統の

鋼管スペースフレームにエンジンを横置きに搭載。第 2 世代では革新的な変化を遂げ、モノコックボディに電子制御エンジンを縦に搭載した。第 3 世代はエンジンの搭載方法はそのまま

に、アルミニウム製のスペースフレームを採用するなど、さらに進化を遂げている。2 モデルごとに基本構造から一新されているので、次期モデルは F430 とまったく違う構造になるはずだ。



次は V10 エンジン?

V8 シリーズのエンジンは、360 にいたるまでディーノ 308GT4 に搭載されていたものをベースに、ヘッドまわりを設計変更して使い続けてきた。それも限界となり、F430 ではマセラティに供給していた新型の V8 を搭載。しかし、ライバルのランボルギーニ・ガヤルドは V10 を搭載しており、430 もデビュー前は V10 搭載が噂されていた。将来的に V8 から V10 に移行する可能性が高いが、その際は F1 マシンに搭載されていた V10 エンジンのテクノロジーが導入されるはずだ。なお、V8 シリーズはモデルチェンジごとにボディサイズも拡大。308 は 4230 × 1720 × 1120mm だったが、430 では 4515

× 1925 × 1215mm までに大きくなった。ちなみにテストロサは 4485 × 1976 × 1130mm。かつて V8 シリーズは「ピッコロ (小さな) フェラーリ」と呼ばれていたが、もはやそのフレーズは似合わなくなっている。



F1 がルーツの パドルシフト

355 で初搭載された F1 マチックのルーツは、1989 年の F1 マシンに採用されたセミオートマ。年々改良が施され、360 ではスロットル・パイプワイヤの採用によるブリッピング機構の追加など、より細かい制御ができるようになった。



税金対策のターボモデル

308シリーズには、税金の高いイタリア国内向けのモデルとして、2リッターV8のターボエンジンを搭載した208GTB>Sターボが存在した。続く328シリーズでは、GTB>Sターボというシンプルな名称に改められた。日本にも数台が生息している。



モデル名の法則

フェラーリのモデル名には、伝統的に3ケタの数字が付けられている。12気筒シリーズの場合は、1気筒あたりの排気量を表したものだ。V8シリーズの場合は、排気量とエンジンの気筒数を組み合わせている。例えば308は、3リッターの8気筒という意味だ。しかし、355は3.5リッター／5バルブ、430は排気量の4.3リッターだけを表すなど、最近では法則が当てはまらなくなっている。



「跳ね馬」は ポルシェと同じ!?

エンブレムの「跳ね馬」は、第一次世界大戦で「空の撃墜王」と呼ばれていたイタリア空軍のフランチェスコ・バラッカ中尉の愛機に描かれていた紋章に由来している。彼の死後、母親である伯爵夫人が、レースで優勝したエンツォにその紋章を譲ったのだ。実はこの「跳ね馬」は、バラッカ中尉が撃墜した敵機に描かれていたものであり、相手のパイロットはドイツのシュツットガルト出身。シュツットガルトの市章は「跳ね馬」であり、そこに本社を置くポルシェも同じ「跳ね馬」をエンブレムに使用している。



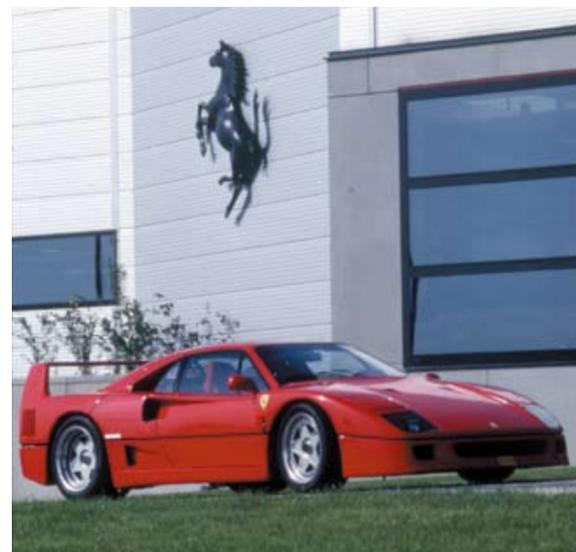
悲劇のモデル 288GTO

288GTOは、グループBによるスポーツカーレースに参戦するため、308GTBクワトロバルボレをベースに開発された。しかしエンジンはV8ツインターボ、搭載方式も横ではなく縦、新素材を使用したボディパネルなど、308とはまったくの別物だった。レースで活躍した「250GTO」の名を譲り受けたコンペティションマシンだが、発表直後にグループB規格の廃止が決定。サーキットを走ることなくコレクターズアイテムになってしまった、悲劇のモデルだ。



頂点であり伝説の F40

フェラーリ創立40周年を記念した限定モデルであり、レーシーなスタイルとじゃじゃ馬と言われるパフォーマンスで人気の高いF40。F50やエンツォ同様、V12エンジンと知っている人も多いかもしれないが、V8ツインターボ搭載車である。エンツォ自身が開発を指揮した最後のモデルということもあり、オーダーが殺到。当初予定の400台を大きく上回る、1311台が生産された。発表からすでに20年近くたつが、最も過激なフェラーリとして伝説的な存在となっている。



幻の 4WD モデル

現在ほとんどのスーパーカーが4WDに移行しているのに、フェラーリだけはかたくなに2WDしか生産していない。しかしフェラーリも80年代の終わり頃に4WDを検討していた。「408」と呼ばれた実験車には、アルミモノコックボディや縦置きミッドシップ方式、フルタイム4WDなど当時のフェラーリとしては革新的なアイデアが盛り込まれていたのだ。しかしこのプロジェクトはキャンセルされ、代わりに348が発表された。



ワンメイクレース

「フェラーリ・チャレンジ」は、348から始まったフェラーリオーナーのためのワンメイクレース。チャレンジと呼ばれる専用車両のみ参加可能で、人気となっている。このレースが始まってから、それまでかつて多いとは言えなかったフェラーリでのサーキット走行者も増えた。

