

Building lifestyle around Ferrari

世界2位となった日本市場において

締め切りのまさに前日、フェラーリSF90XXストラダーレの日本初お披露目イベントが開催。
その現場でどうしても確かめたいことがあり、直接本人に訊いてきた。

イ
ンビテーションのメールを見て、9月20日か……と頭を抱えてしまった。そう、フェラーリSF90XXストラダーレ日本初お披露目イベントの日程だ。

実は今回の最終校了（印刷所への納品日）が翌9月21日で、どうしても諦めてきれず、だいたいいつも最後に書く自分のコラムで触れている次第だ（ちなみに現時刻、20日21時53分。53を83と打ち間違ふほどヨロヨロではあるが……）。なお車両解説自体はイタリア現地で取材してきた西川 淳さんのレポートがP22～にあるので、詳しくはそちらをご参照頂きたい。

しかしまあ、そうきたか、である。エンツォをベースにFXXなるカスタマーレーシングカーを作り、その走行データをフェラーリが開発の参考にするという、カスタマー側から見ればフェラーリの開発に参加できるという喜びがあり、メーカー側から見れば貴重なデータを最前線で取得できるという、文字どおりウインウインの『XXプログラム』。その流れをロードカーのスペチアーレに着地させるとは、なるほど、である。

だから今回は、堂々と本気のレーシングモディファイを施してきた。恐らく固定式リアウイングがF50を最後に採用されてこなかったのは、デザイナーの美意識と、それがなくとも十分なダウンフォースを確保するというエンジニアの矜持、みたいなものだったと思う。しかしXXという"大義名分"があれば遠慮はいらない……ということも堂々と採用。他にもレーシングカーオタクが見たら唸りそうなディテール満載のようだ。

以前とあるレーシングカーのエンジニア氏から、フェラーリには絶対空力オタクがいるというような話をされたことがあって、例えば一番流速の速いフロントフェンダーからリアのエアインテークまで遮るものが何もないのは、296系もSF90系もミッドシップモデルでは徹底されている。だからこの日も、きっとこれも形に理由があるんだろうなあと、フロントディフューザー後方の小さなカーボンパーツを眺めたりしていた。



さて写真で写っているのは、左がフェラーリ極東・中東地域代表のディーター・クネヒテル氏、右が9月1日からフェラーリ・ジャパン代表に就任したドナート・ロマネエッロ氏である。クネヒテル氏にはフェラーリ・レーシングデイズでインタビューさせて頂いていて（P30～）、そこで現在の日本におけるフェラーリ販売台数が世界2位であるという話を聞いて驚愕した。正直俄かに信じ難く、レコーダーを何回か聞き直して、それでも何かの間違えではないかと小心者の私は思っていたので、この日本人に改めて聞いたところ、正確な情報であった。2019年、アメリカに続く2位に上昇したそうだ。その理由については世界的なコレクターやリピーターの多さを挙げ、フェラーリの全てをよく理解しているマーケットだと分析していた。

……と書いていて思ったのは、もしその"理解"において本誌が少しでもその役に立っていたら、こんなに嬉しいことはないということ。今後も微力ながら、"フロントディフューザー後方のカーボンパーツ"くらいの役目を果たせたら幸いだ。

