

三世代のフェラーリF430に
それぞれのドラマが込められる

国内に本格的なGTレースシリーズとして根付いてきたスーパーGTだが、その魅力のひとつとしてフェラーリやランボルギニー、あるいはアストンマーティンといったスーパーマシンが参戦していることが挙げられる。

中でもフェラーリは、スーパーGTが、まだ前身の全日本GT選手権（JGTC）として発足した当初から、Team TAISANがF40を投入、

エントリーリストの花形としてライバルを凌ぐ圧倒的な存在感を放っていた。

その後、04～05年にかけてHITOTSUYAMAが550GTSマラソンを投入したこともあるが、本流はやはりGT300クラスで、97年にはF355がシリーズデビューを果たすと、2000年には360モデナが登場。その後09年に登場したF430のFIA-GT2仕様が台数の上でも主流となっていくのだった。

ところで、09年にFIA-GT2仕様が登場する以前、フェラーリの活躍を支えてきたのは03年にデビューしたJIMGEINERのF430（JA F-GT仕様）だった。これは童夢で開発したシャシー／ボディに、戸田レーシングでチューニングしたエンジンを搭載したもので、先ず03年にF360がデビューし、ハイブリッド仕様でシャシー／カウル、エンジンを少しずつ進化させ、09年シーズンには完全な第二世代に進化したF430がデビュー。結果的にはシリーズ3位に終わつたが、タイトルを争うまでにポテンシャルも引き上げられることになつていた。



レーシングカーに学ぶ VOL.06

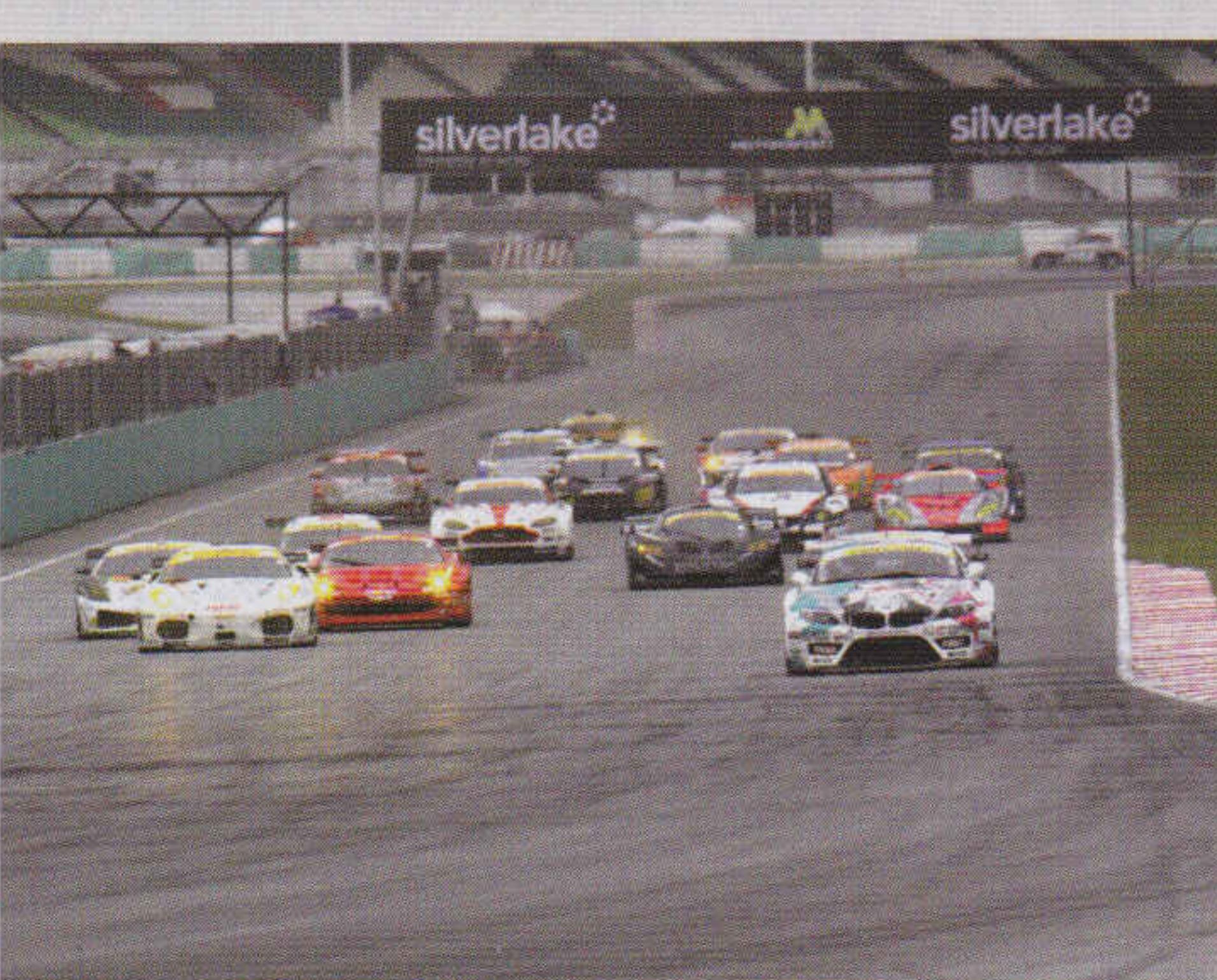
快速マシンの作り方

2011年オートバックス・スーパーGTの富士ラウンドでは、JIMGEINERの10号車＝昨年の11号車が実戦に復帰、Team TAISANの41号車とLMP MOTORSPORTの27号車も合わせてフェラーリF430の3兄弟が勢揃いすることになった。この3台は、41号車が07年モデルで、10号車が08年モデル、そして27号車が最も新しい09年モデルであり、一口にF430と言っても、その細部は微妙に違っている。今回は、そんなフェラーリF430の3兄弟にスポットライトをあてることにしよう。

文●原田 了 撮影●中村たみこ

のシーズンまで。代わって主役となつたのがFIA-GT2仕様。まずは09年シーズンにTEAM DAISHINが07年モデルのF430をデビューさせたのだ。コーナリングスピードこそ驚くほど高くはなかつたが、ストレートでのトップスピードが高く、結果的にコースによってはJA F-GT勢を凌ぐ速さを見せ、第7戦のもとで最終戦の富士で優勝、シリーズでも4位に食い込んでいた。

このDAISHIN 81号車の速さに魅力を感じたせいか、あるいはフェラーリやGTマシンを製作するミケロットからオリジナルマシン（つまりはJA F-GT仕様）について否定的な意見を聞かされたせいなのか、JIMGEINERも翌10年シーズンのスーパーGTにはFIA-GT3仕様のF430を投入することを考えるようになつた。その証拠に、ひと足早く09年秋に岡山国際サーキットで開催されたアジアン・ル・マン・シリーズで翌年用のマシンを足慣らしさせていく。ちなみに、彼らのマシンは08年モデルDAISHINの81号車とは各部が微妙に異なつており、ポテンシャルアッ



は明らか。しかも09年の主戦マシンだったJAFA-GT仕様と比べてもラップタイムで上回っていたから、この時点での10年シーズンに彼らの主戦マシンがFIA-GT2仕様のF430となることが決定していた。

その10年シーズンはしかし、終盤戦を迎えるまではJIMGAINERにとつて苦労の連続だった。最大の理由は、タイヤをダンロップに替えたことでマシンをタイヤ特性に合わせ切れなかつたこと。チームとドライバーの頑張りで、開幕戦を除く全戦で入賞を続けたが、第4戦の菅生と第8戦のもとで表彰台一步手前の4位がベストリザルトだった。それでもタイヤとのマッチングが進んできたシーズン終盤には、本来の速さを取り戻しており、ポストシーズンの大舞台、富士スプリントカップでは2レースとも優勝で完全制覇。不本意に終わったシーズンの憂さを晴らすことになった。

一方、前年にチャンピオン争いを開いていたDAISHINの81号車は、結局このシーズンはサーキットに顔を出さないままでも、締め付けは最新バージョンと同じで、結果的に苦戦を強いられている。

アップデートでますます速くなったフェラーリF430



DAISHINからTAISANに「転籍」されてベテランの山路慎一選手のドライブで今シーズンを戦う07年仕様。アップデートが施されないままでも、締め付けは最新バージョンと同じで、結果的に苦戦を強いられている。

見せることはなかつたが、新たに09仕様のF430がシーズンとともに国内デビューを果たしている。スーパーGTに新規参戦したLMPモータースポーツが投入したもので、残念ながら結果的には今ひとつだったが、真紅のボディカラーレゼッケン27が映えている。

明けて今シーズン、事実上の開幕戦となつたゴールデンウイークの富士には2台のF430が顔を見せている。TAISANに「転籍」されゼッケン41を身に纏つた元DAISHINの81号車と、スポンサーの関係からカラーリングを一新したLMPモータースポーツの27号車だ。このうち27号車は開幕戦でいきなり予選2位を奪うなど速さを見せつけ、シリーズ第3戦のセパンでは3位表彰台をもゲットしている。一方、TAISANの41号車は苦戦が続いた。2年間の進化は大きいが、何よりもリストリクター（吸気制限孔）や最低重量、最低地上高などを最新モデルⅡ最もパフォーマンスの高い09年仕様のLMPモータースポーツ27号車に合わせられていたから、TAISAN 41号車の苦戦も当然だった。

そんなシーズンも後半戦に入つた9月の富士、シリーズ第6戦でJIMGAINERの旧11号車が新しく10号車として復活した。ちなみに、今シーズンの11号車はLM-GT2仕様のフェラーリ458GT2が開幕戦から活躍している。それはともかく、昨年と異なり今年は10号車（＝昨年の11号車）もGT300ではスタンダードとなるADVANを装着しており、しかも3車ともにリストリクターは『27mmφ×200kg（これにプラスして27号車と10号車は40kg、41号車は15kgの性能調

整ウエイトを搭載。最低地上高は50mmと、性能調整ウエイトを除けば全車が横一線。となると、明らかに41号車が不利になるわけで、苦戦した原因をドライバーやチームとするのは酷だ）。

TAISANの千葉泰常監督は「DAISHINさんも、そのために10年シーズンから参戦を休止したのでようが、本来のレギュレーション（FIAの08年テクニカルレギュレーション）に戻すよう（スープergartenを統括する）GTAに申し入れてきましたが、

聞いてもらえませんでした。とても残念ですね。だから来年はフェラーリの新しい車（458のGT3仕様）に買い換える予定です」と言う。ちなみに、J

T2仕様であるため、実現すれば458のGT3仕様）に買い換える予定です」と言う。ちなみに、J



今シーズンはカラーリングを一新したLMPの09年仕様。07年仕様や08年仕様に比べて各部がアップデート。ボンネットも引き上げられており結果的に三兄弟の中では最も好成績で、セパンでは3位表彰台をゲットしている。

