

## Building lifestyle around Ferrari

# V8フェラーリとじっくり向き合う

本誌と同時発売で『スクランブル・アーカイブV8フェラーリ』というムックを製作。  
そのため今回は、V8フェラーリとじっくり向き合った……というお話。



**本**誌製作において、ここまで最新のフェラーリにじっくり触れたのは久しく記憶にない。乗った順番に書くと、F8トリブート、812GTS、ローマとなる。しかも812GTSを除けば原稿も撮影も自分で担当という濃密さで、ローマに至っては東京～奈良往復の約1000kmドライブとなった。こんなご時世であるから、なるべく人との接触を避けつつ……と考えると、どうしてもひとりでの取材となってしまうというのが本音だ。

各車の印象は各ページに譲るが、V12とセッティングの違うふたつのV8に立て続けに乗れたのは、興味深い体験だった。

まず前号でラグナマリーナから東京への復路ドライブを担当した812スーパーファストでも、そして今回の812GTSでも思ったのだが、このV12は神がかっている。回転が高まる時のフィーリングは本当に蕩けそうで、世界遺産級だと真剣に思うほど。そのあたりは試乗レポートを担当した渡辺敏史さんと感覚が一致しているので、詳しくはレポートをご覧ください。

そして本題となるV8だ。ご存知のようにNAは458までで終了しインターボ化されているが、フェラーリは"ゼロターボラグ"を掲げ、NAに限りなく近いフィーリングを目指している。実はターボ好きなので、もっとターボらしいフィーリングでもいいとは個人的に思っているが、ターボのステータスを表すメーターや、F8トリブートで時折聞こえる"シューー"というタービンの音がなければ、多くの方はターボだと気がつかないのではないかな。それほどの完成度だ。欲を言えばサウン

ドの官能性を求めたいが、それも徐々に解消されていくと思っている。

V8フェラーリにおいて官能的なサウンドを発すると言えば、やはりF355だろう。以前清水草一さんが人気投票を行ったところ、何と4連覇を果たした永遠のアイドル・フェラーリでもある。その4回目の順位は、1位F355、2位328、3位F40……とV8勢が続き、ベスト10に入ったV12は何と5位のテストロッサ／512TR／F512だけという結果だった。

日本でV8フェラーリがここまで人気があるのは、F40の影響だと思っている。その誕生に関してはP62～に興味深いストーリーが記されているとおり、F40は様々な巡り合わせから偶然生まれた奇跡のようなクルマ。そのオーラはまさに"レジーナ=女王"のようであり、その大元とも言える328は"ナローF40"である……というような話を、『スクランブル・アーカイブV8フェラーリ』というムックの冒頭で書かせて頂いた。宣伝となって恐縮ではあるが本誌からの再録記事もいくつか含まれており、V8フェラーリ好きに楽しんで頂ける1冊になったと思っている。本誌と一緒に書棚に並べて頂けたら幸い。



スクランブル・アーカイブV8フェラーリ

●定価:1540円(本体1400円+税)  
●発行元:ネコ・パブリッシング <https://www.neko.co.jp/>