

DUCATI Magazine

2006 Vol. 30
MARCH
月号

3

【ドゥカティ・マガジン】
Magazine for DUCATI enthusiasts

30号

御礼
超豪華プレゼント

ドカで人生変わりました!

ドカッ娘
special

ドカ vs ドカ

本命はどっちだ?



ポルスマート1000L.E. vs SPORT1000
999s vs 749R
マルチストラーダ1000sDS vs 620
モンスターS4R vs S2R1000 vs S2R

スポーツクラシックついに納車
ドゥカティパフォーマンス2006カタログPART2
900SSオーナー座談会
ミステリアスな2ストローケマシンの謎



「Powered by Ducati」 イタリアンインペーションの末弟 フィレンツェ大学フォーミュラ

ドウカティエンジンを搭載した四輪車がある。こう言われて、読者のあなたは信じられるだろうか？ この事実を知るきっかけとなったのは、ある日美しいカートの写真が私の店のラポラトリーで現像されていたからだ。普通なら見逃してしまう写真だがカウルに「DUCATI」の文字、そして車体後方には紛れもないLツインが見えて驚いた。写真を引き取りに来た人に、是非日本のファンにもあなたの方のことを紹介したいと言うとエンジニアのロスティさんは笑顔で快諾してくれた。

フィレンツェ大学の技術課程の生徒とエンジニア15名が参加するSAE (Society Automotive Engineer) のフォーミュラ選手権は、1978年にアメリカで生まれた。各大学のエンジニア達が制限されたカテゴリーの中、独自のアイデア、テクノロジーを携え、独創的な技術革新を推進するもので1988年からはイギリスとオーストラリアでも開催され、世界各国から80を超える大学が参加するまでになった。また、未来の才能あるエンジニアを早くから発掘できるためか、自動車メーカーも各大学のメインスポンサーに名乗り出ている。2000年にフォーミュラフィレンツェチームが結成され、ドウカティのエンジンを搭載することが検討された。きめ細やかなレギュレーションが設定されているSAEだが、採点の基準は書面での採点(1:プロ

ジェクトの内容、独創性。2:金銭面のコストとの関係。3:どのよう

にその大学のチームがブレゼンテーションして(くるか)と、性能評価(1:加速性能。2:スキッドパッド。3:コース周回。4:1万5000kmの耐久テスト。5:燃費性能)で問われ、すべてをバランスよくミックスさせるのは大手自動車メーカーでも至難の技だ。ロスティさんの話を聞いてみる。

「他のヨーロッパの大学は日本製エンジンを使用し、イタリアではアブリリア、モトグッツィのエンジンを搭載しているところがある。我々はレギュレーションの関係(排気量上限6100cc)から6000ccのドウカティLツインをチューンして車体に載せることはできないか検討していた。ドウカティに我々のプロジェクトを話すと乗り気になり、すぐに四輪車用のセッティングに入ってくれた」

SAEには3つのカテゴリーが設定されている。コストを掛けずに各大学にいいプロジェクトを完成させるため、初めて参加する大学チームはクラス3とされ、紙面だけのプレゼンテーションを行う。ここで優秀な案、独創的な案が厳選され、次回へのステップ、クラス2(車両の製図と試作、だがレースに出る状態ではない)とクラス1(レースで競える状態の車体)に参加できる。フィレンツェチームは2002年このクラス3で最優秀賞を受賞し、各バ

ライに飛躍した。2003年、チームはサーキット初デビューながら、最後まで表彰台の一角を獲得するかに思える激しい走りを見せるが、小さなトラブルから後退。しかし最優秀新人チーム賞、イタリアの大学の中で1位、ヨーロッパの中で5位、世界の中で15位のデビューを飾りその特異性も併せて大きな反響を呼んだ。2004年は軽量化と独自の技術で開発したサスペンションの熟成、エンジンとフレームの動力伝達のマツチングなどに重点が置かれた。ドウカティはもちろん、他にもマルゾッキ、OZレーシングなどイ

タリアの名高いメーカーからパーツ供給を得て90%以上新設計されたこの誇り高い「MADE IN ITALY」のカートはエンジニアランスで堂々1位を獲得。総合でも4位、デザイン部門で1位となり、この結果によってチームの士気、情熱は高まり、さらなる挑戦へ体制を整えたのであった。

2005年9月にイタリアのバロツコサーキットで行われたヨーロッパ選手権では新しいカウリングでサーキットデビューを果たし、その独創的なサスペンション(4WSの進化版)は早くもフィアット、フェラーリ両社から注目を浴びていた。この大会では総合で2位に入り、表彰台をゲット。チームフィレンツェここに在り、とヨーロッパ中に示したのだった。

「色々なメディアに取り上げられ、注目度も大い上がってきている。ドウカティエンジンは海外ではかなり高いものにつくようで、これがこのエンジンを使用するチームが無い要因のひとつだったが、現在ではイギリスやアメ

リカからエンジンを供給してもらえないかと打診がくるようになったそうだ。実はこのエンジンはカート向きで、重量配分も良く、L型のため車体に積みやすくスタビリティが上がるということも付け加えておかねばならない。そうそう、エンジンの排気音はサウンドと呼ぶにふさわしく観客から好評だよ(笑)。マーケティング面からも我々の選択は有利に働いているようで、コンスタントに成績を上げてきているせいもあって、スポンサーの話も来るようになった。チームのスピリットは最高で、アメリカでの大会に参加することが我々の2006年の目標だ」

ロスティさんの作成したチーム活動の報告書を読むと、最後にフィレンツェ大学の先人エンジニア達に感謝するところがあったが、私はルネッサンス時代から続くトスカナのクリエイティブティを再発見する思いだった。そう、ダビンチが既存の概念を悉く打ち破ったようにイ

タリアンインペータータイプは何時も小さな工房、個人から起こったのだ。オリジナリティのある発想、そしてそれを受け止めて育てる地盤があることをあらためて確認した。

2006年、ディチューンしたドウカティ7

49のエンジンとフルカーボンフレームで軽量化を図り、一気に表彰台の真ん中を狙う意気込みのフィレンツェチーム。彼らの熱い挑戦を皆で応援しようではないか。
[Special thanks to Mr. Daniele Posti]



上はフォーミュラフィレンツェのスタッフ。左から3人目がロスティさんで、その横にはドウカティのメンゴリ技師の顔も

ドライバーの後ろに搭載されるLツインが見えるだろうか。ドカ乗りなら、06年の活躍を祈るうではないか！