

レースっていいよね
第36回 「スゴイんです」の巻

『第24回、其の一』でも書いたのだが、ダララは凄い。復唱になるけれど、ダララの企業コンセプトは「ローコスト、ハイパフォーマンス」。これは我がウエストレーシングカーズにも共通する点である。

ダララはF3レースをはじめ、エフワンを含めたその他カテゴリーへのマシン供給及び開発をしているコンストラクターだ。アメリカンレースやその他、数多くのトップカテゴリーにもマシン供給しているが、何といても、ダララと言え、やはりF3である。

記憶が正しければ、確かラルトのRT35辺りが一生懸命走ってる頃に、フルカーボンのモノコックで戦いを挑んできたダララ。当時、ラルトがまだアルミモノコックでムックリとしたシルエットであったのに対し、ダララのそれは非常にシェイプアップされ、スリムな印象だった。成績はずば抜けて良かったわけではなかったと思うけど今から思えば、かなり時代の先進を行っていた、と考えざるを得ない。

今やダララのF3カテゴリーにおけるシェアはほぼ100%に近い。いかに先見性があり、彼らのビジネスの上手さがあるかを垣間見る事ができる。

一言で何が凄いのかを語るとするなら、多くのヒトは「安く上手く作っている」と答えると思う。私も実際に工場を見るまでは、そう思っていた。しかし、この点に関しては彼らにとってはごく当然の事であるのではないだろうか。

ダララの凄さを私は「凝らない事の凄さ」と最近感じている。つまり、あらゆるモノに関して適材適所、でありオーバークオリティの徹底した排除であると言替えられる。それはマシン製作にあたっての部品のみに限らない。工場内の設備にも言える事だ。

オーバークオリティは、モノ作りにおいて直接的な「コスト」だけでなく「時間」などの準コストも必要とする。そのことで利益率は低下する危険性を持っているのだ。

私を含み多くのレース屋は、「カッコイイ」及び「しびれる」のが好きである。ヒトによっては、「プレミアム」や「限定」に弱いという場合も見受けられる。これらは、要は「特別である」ことや「普通ではない」という状態であり、マニア心をくすぐるとも言え、そういうモノだ。従って、何かを自分自身で始める場合、とにかく「凝って」しまいがちである。

例えば、ある部品を作るとする。モノを作るのには材料の選定をはじめ、その技法にもいろんな方法がある。ここで、もし仮に時間と金を度外視できるとするならば、きっと「すごく凝る」と思う。設計思想、材料、製作方法などに加えて、見た目とか付加価値に関するトコロまで・・・。

ダララは、それが出来るのにしない。シェアをほぼ独占する現状においてある意味、市場をコントロール出来ている訳だから、ダララは今より更に「凝った」クルマ作りも可能だ。

これがエフワンが舞台であった場合なら、間違い無くそうするだろう。例え開発予算の枠を越えていようがエンジニアが一言「ああ、コレをこうしたら速くなるのになぁ・・・」とボソッとつぶやいたら、きっとチームマネージャーは「速くなるっ！？ よし、即決！！」と飛び付くだろう。まあ、実際はこんなアホっぽいやり取りではないにしても、「速くなる」という言葉の魔力にはことごとく敏感である筈である。

ダララがそうしない大きな理由は、それがF3であるからだ。より作り易くあること、奇をてらわないこと。

だから、凝るにしても必要最小限のスポットを抑えておいて、あとは効率的なモノ作りを優先する。ダイキャストやファブリケートの部品が比較的多いのはその証でもある。実際にダララの工場を尋ねると、それがいかに正当性があるのかが見て取れる。

工作機械にしても、必要最小限(とはいっても高価な機械ではあるのだが)の物をフルに活用することで、必要以上の設備投資を廃し、その分を利益に還元する。現状ではその品質は見事に「オーバー」でも「アンダー」でもないから、消費者は納得する所である。

だからこそ、F3というカテゴリーでダララとタメを張るのは非常に困難であるのだ。

日本製マシンで戦いを挑もうとするなら、巨額の開発費を持ちこんで、「凝って凝って、凝りまくった」非現実マシンを製作するか、もしくは「レギュレーション特別項」なんかに守られながら、超低予算で「価格と数」を武器に売りこむしかない。

いずれにしても、フォーミュラレースは「いかにその年の最高の武器」を手に入れられるかというトコロに集約されるから、安全パイであるダララが存在する以上、結果を度外視した「日本製マシン」の台頭は今現在は夢物語なのだろうか。

