

Car Entertainment Magazine

[ゲンロク]

GENROCK

2013
DEC No.334

12

NEW SPORTS SHOCK! 最新スポーツの衝撃。

第一章 スーパースポーツ編

[日本上陸] フェラーリ458スペチアーレ [SCOOP!] ランボルギーニ・カブレラ

第二章 ミドルクラス編

[七代目の実力] シボレー・コルベット [衝撃の真相] BMW M3 & M4

[第一次接近] アウディ・スポーツ・クワトロ・コンセプト

[脅かす存在] アウディRS6 & RS7 [新参者の実力] アルファ4C × ポルシェ・ケイマン

第三章 ライトウェイト編

[日常版デビュー] KTM X-BOW GT

[性能×重量] ロータス・エキシージS
× ケータハム・セヴン・スーパーライトR300

[新世代の予感] ケータハム・エアロ・セヴン

第四章 V12編

[再考] ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4

[反則技] フィアット500 with V12ユニット

SPORTS & LUXURY

[初試乗!] ロールス・ロイス レイス

[魅惑の真価] アストンマーティンV12ヴァンテージS
& ヴァンキッシュ・ヴォランテ

[新世代を斬る!] メルセデス・ベンツS550ロング
& S400ハイブリッド

[実力を測る] ポルシェ・パナメーラ4S × 911カレラS

EXCLUSIVE REPORT ポルシェ・マカン

THE VINTAGE ジョン・レノンのフェラーリ/レーシング・ポルシェ集結/グッドウッド・リバイバル

JET IMPRESSION ジェット戦闘機インプレ SHOP REPORT BMW/ベントレー/ロールス・ロイス 特選ショップ





CONTENTS ①

12

GENROQ
2013 DEC No.334

NEW SPORTS SHOCK!

28 最新スーパースポーツの衝撃!

第一章 [スーパースポーツ編]

フェラーリ458 スペチアーレ / ランボルギーニ・カブレラ

第二章 [本気の中ドルクラス]

シボレー・コルベット / BMW M3 & M4クーペ

アウディ・スポーツ・クワトロ・コンセプト × スポーツ・クワトロ

アウディRS6 & RS7 / アルファ4C × ポルシェ・ケイマン

第三章 [ライトウエイト編]

KTMクロスボウGT / ロータス・エキシージS

ケータハム・セヴン・スーパーライトR300

ケータハム・エアロセヴン・コンセプト

第四章 [V12編]

ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4

FIAT500 with ランボルギーニV12







CONTENTS ²

12

GENROQ
2013 DEC No.334

80

SPORTS LUXURY

〔初試乗〕 ロールス・ロイス レイス
〔魅惑の真価〕 アストンマーティンV12ヴァンテージS
〔至高のオープン〕 アストンマーティン・ヴァンキッシュ・ヴォランテ
〔電子のフラッグシップ〕 メルセデス・ベンツS550ロング／S400ハイブリッド
〔GTスポーツの証明〕 ポルシェ・パナメーラ4S × 911カレラS

100

EXCLUSIVE REPORT

〔潜入テスト〕 ポルシェ・マカン

106

NEW CAR IMPRESSION

キャデラックCTS／BMW 4シリーズクーペ／
VW ポロ ブルーGT&ザ・ビートル・ターボ／
アウディA3 スポーツバック／
シトロエン DS3 カブリオ／ボルボV60 Rデザイン

116

VINTAGE NOW

〔天才の残像〕 ジョンレノンのフェラーリ
〔勝者の証言〕 ル・マンのボルシェ from ホッケンハイム
〔狂喜の復活祭〕 グッドウッド・リバイバル

128

JET IMPRESSION

ジェット戦闘機搭乗記 J-39アルバトロス

134

The Strange Car

〔3輪の刺激〕 BRP can-am SPYDER RT ROADSTER

172

The Watch

広田流・基準器。

オメガ／F.P.ジュルヌ／A.ランゲ&ゾーネ／IWC／ゼニス／ラルフ ローレン

19 NEWS フェラーリ・スポーツ・スピリット
21 COLUMN アートに昇華するアウディ・デザイン。
23 MOTOR SPOTRS ランボルギーニ・ブランバノ・スーパートロフェオ
25 COLUMN イベントにみる“おもてなし”
136 Green GENROQ ハウツー“充電”
138 TEC GENROQ ITSがもたらす革新のクルマ社会
141 ロングタームレポート
スパイカーC8／ジャガーXKR-S／BMW 335iグランツーリズモ・スポーツ
148 Amazing World 993RS 第3回 これが最終形!?
150 964 Cup on Road 第4回 公道で試す
152 MOTORSPORT A インタープロトシリーズ／F1／スーパーGT 他
158 Check it up! 厳選パーツテスト
164 ウインタータイヤ・カタログ
176 LIFE オン&オフで使える万能ストール
178 Watching テンブが時計業界の未来を決める
180 GENROQ太郎のお喋り工房 青函トンネル 編
182 哲也の部屋 ミュージシャン 遠藤浩二
184 太田哲也の「オレの話を聞け!」 安全な交通社会とは?
186 『熊倉です。』メルセデス・ベンツG 350 BlueTEC
188 It's a carbon time! 燃料電池車の未来の担い手
190 福野礼一郎の昭和元禄ユニヴァース ファーバーカステル
194 NEW! ニュース／インフォメーション／新製品
197 エンターテインメント
199 レストラン
201 プレゼント
205 SPORT CAR STYLE Mercedes-Benz E Class AMG Series
215 スペシャルショップ





歴代25台で彩る、 コンペティツィオーネの祭典。

フェラーリ自身がオーガナイズする、マラネロのフェラーリ・ミュージアムが多くのリピーターを生み出している大きな理由のひとつにあげられるのが、さまざまなタイミングで行われる魅力的なスペシャル・エキジビションだ。

先日まで開催されていた「ピニンファリーナ&スーパーカー」では、新たな限定車としてジュネーブ・ショーで世界初公開されたスベチアーレ、ラフェラーリを始め、これまで未公開だったプロトタイプやコンセプトカーを一堂に披露。同時にそのタイトルにもあるように、ピニンファリーナとの伝統的なコラボレーションを改めて振り返る場となったのは記憶に新しい。

そして先日開幕した「フェラーリ・スポーツ・スピリット」は、それに続くスペシャル・エキジビション。その企画が進められる原動力となった

のは、言うまでもなく、先日のフランクフルト・ショーで初披露された、458スベチアーレだ。まさにフェラーリのレーシング・スピリットの集大成ともいえる、最新のエンジニアリングのもとに誕生した458スベチアーレをマラネロで披露するとともに、フェラーリのDNAに深く刻みこまれているスポーツスピリットをヒストリーを華やかに彩るレーシングカーとともに再確認するのが、このスペシャル・エキジビションのテーマなのだ。フェラーリ社長のルカ・ディ・モンテゼーモロは、オープニング・セレモニーで語っている。

実際にこのエキジビションに展示されるレーシングモデルは25台。フェラーリの黎明期に誕生した125Sに始まり、1961年シーズンのF1GPを制した156F1、1967年のデイトナ24時間レースで優勝した330P3、ジル・ビルヌーブが1981年に使用した126CK、そして最新の458GT2や430GT2のほか、セミワークスとし

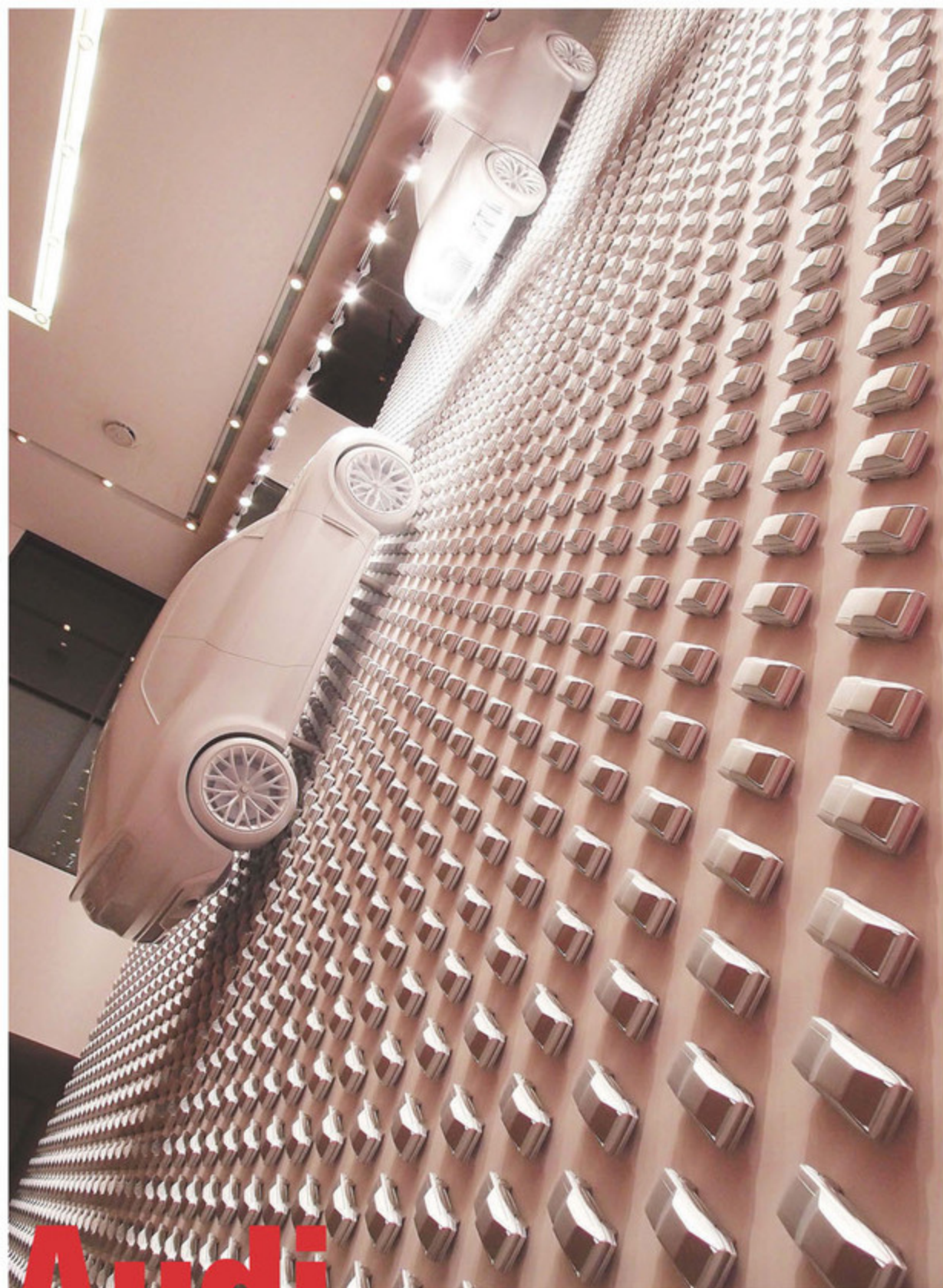
てフェラーリのコンペティツィオーネを製作してきた数々のミケロットのモデルまで、その内容はマラネロを訪れるフェラリスタを必ず満足させてくれるはずだ。

モンテゼーモロによれば、フェラーリ・ミュージアムの入館者数は、2013年には約30万人が見込まれるという。フェラーリの世界的な人気は、この数字にも十分に証明されている。



Ferrari Sporting Spirit





Audi Design Wall

アートに昇華する アウディ・デザイン。

世界ラリー選手権(WRC)の制覇だけを目標として、1983年に誕生したアウディ・スポーツ・クワトロ。回頭性を向上させるためオリジナル・クワトロのホイールベースを320mmも短縮したこのスペシャルウェポンの存在価値が、デビューから30年が経過した今年、アウディ社内で急上昇しているようだ。

その第1の理由は、先のフランクフルト・ショーでアウディがスポーツ・クワトロ・コンセプトという名のショーモデルを発表したことにある。このコンセプトカーに採用された幅広のCピラー、円筒形を縦に割ったような形状のプリスターフェンダー、ボンネット上に斜めに切られたスリットなどのモチーフは、オリジナルのスポーツ・クワトロを彷彿とさせるもの。これは30年前に登場したスポーツ・クワトロにアウディ・デザインのスタッフが深い敬意を払っていることを意味する。

これと前後してアルプスを舞台に開催されたRSモデルの試乗会、アウディ・ランド・オブ・クワトロでは、ミュージアムに2台しか残っていないというオリジナルのスポーツ・クワトロを会場に持ち込み、我々ジャーナリストが自由にテストできる機会を設けた。そこには「RSモデルの原点であるスポーツ・クワトロの魅力を存分に味わって欲しい」という、アウディの熱い情熱が込められているように思えて仕方なかった。

一方、フランクフルト・ショー開幕直後の9月11日、アウディはスポーツ・クワトロを祝福するもうひとつのイベントをミュンヘン郊外の美術館「ピナコテーク・デア・モデルネ」で行った。新たに制作された「アウディ・デザイン・ウォール」と呼ばれる芸術作品の除幕式が、ここで行われたのである。

アウディ・デザイン・ウォールの主役は、フランクフルト・ショーで発表されたばかりのスポーツ・クワトロ・コンセプト。そのモックアップを垂直に立て、壁に沿って取り付けであるのだが、注目すべきは作品の背景として初代クワトロのミニチュアを壁一面に敷き詰めた点にある。その数、およそ1800個！しかも、約7kgのアルミ製インゴットから重さ860gのミニチュアモデルを削り出すまでにはおよそ4時間を要するというから驚くしかない。なにしろ、1個あたり4時間ということは、1800個で7200時間。かりに1日24時間フルで工作機械を働かせ続けたとしても、1800個を完成させるまでにちょうど300日かかる！値段がいくらかは聞きそびれたが、芸術作品の背景としては実に贅沢なものであることは間違いない。

このアウディ・デザイン・ウォールはピナコテークに永久所蔵され、向こう5年間にわたって公開される。20世紀から21世紀にかけて世界中で制作されたアート、グラフィック、建築、そしてデザインを展示するピナコテーク。アウディ・デザイン・ウォールは、そのなかでひととき異彩を放ち続けることだろう。



美術館の工業デザインを収蔵するコーナーの壁に、フランクフルト・ショーに出展されたスポーツ・クワトロ・コンセプトをモチーフにしたアート作品が登場。モックアップを囲むようにアルミ無垢材から削りだして作成されたミニチュアが並ぶ。**1.2.**ミニチュア1個あたりの製作時間は4時間に及び、今回の展示では1800個のミニチュアが製作された。**3.**アート作品の除幕式には、アウディのチーフデザイナーであるエッガー氏(写真中央)、同じく技術部門のハッケンベルク氏(写真右)が参加した。





富士を席巻、 猛牛、

5年前にヨーロッパから始まったランボルギーニ・ブランパン・スーパートロフェオ。そのアジアシリーズは昨年からスタートし、今年から北米にも上陸した。ワンメイクレースを主要マーケットにおいて開催し、ブランドの価値をさらに高め、セールスに繋げる。そう、いまや世界戦略を進める上で重要なレースイベントとなっている。昨年10月、上海でのレースを取材させてもらったが、その戦いは一段と激しさを増していた。

まずマシンがブラッシュアップされたのが大きい。ギャルドLP570-4をベースに開発されたワンメイクレースマシンは、2013年モデルで仕様変更を受けた。新形状のフロントカナードやリヤバンパー、大型リヤウイ

ングで構成されるエアロダイナミクスキットが与えられた。その効果は大きく、前年モデル比でダウンフォース量は20%アップ。それに伴ってサスペンションのジオメトリーも変更。2012年仕様にも装着できるということで、富士スピードウェイに勢揃いした、ド派手なカラーリングを纏った17台のレーシング・ギャルドの大半がこの空力パーツを装着していた。

その効果が出ているのか、トップ争いをするマシンの予選タイムは1分43秒台に突入。カレラカップカーよりも速いラップタイムバトルが繰り広げられた。決勝レース(1レース50分で2レース開催)では、コーナーでよりアグレッシブな戦いが何度も見られた。毎戦違うドライバーが優勝するだけあって、特に上位クラスのレベルは高く、そう簡単に勝てないだけに、エントラントたちのモチベーションはとても高かった。

富士戦ではいつにも増して日本人ドライバーが数多くエントリーしていたが、このレースの魅力のひとつとなっているのが、富士の他に上海(2戦)、マカオ、セパン、インジェ(韓国)という世界有数のサーキットでレースができることだろう。望めば今年から企画されたイタリア(バレルンガ)での世界戦にも参戦可能なのである。

しかもドライバーはレーシングスーツ類をサーキットに持ち込むだけだ。アジアシリーズをオーガナイズするコーディネーター、インベルニ氏は胸を張る。

「欧州のように陸続きではないアジアの場合、マシンの空輸が必要ですから、その保管からメンテナンスまでフルでケアしています。ロジスティックについてはしっかりマネジメントしていますし、パッケージ化できています。ドライバーは旅行レベルの荷物を持って、飛行機で移動するだけです」

そして、来年はギャルドの新型が発表される予定だ。「新しいワンメイクレースの開発も進んでいます。ニューマシンが登場すれば、混走する形になるでしょう」と、インベルニ氏。圧倒的な性能と存在感で観客を魅了するスーパートロフェオはさらなる飛躍を遂げそうだ。

Lamborghini Blancpain Super Trofeo Asia Series 2013 Round 4 FSW



さすがに570psのワンメイクレースマシン、予選トップクラスは1分43秒台に突入し、ボルシェのカレラカップカーのベストラップをも上回るパフォーマンスで熱きバトルを繰り広げた。オーナー対象のバレードランも行われ、猛牛たちが富士スピードウェイに集結。イタリアからステファン・ヴィンケルマンCEOが視察で駆けつけた。



Cristiano Invernizzi

クリスチアーノ・インヴェルニ。ジャーナリストから転身、フェラーリに入社し、ブランドマネジメント部署でF1を担当する。その経験を活かし、現在はアジアシリーズのコーディネーターとして開催国でのレースをオーガナイズする。



それぞれの「おもてなし」



マクラーレン東京で行われたイベントの様。ジェイソン・バトンとマクラーレン東京の代表 甲斐ラース氏によるトークショーでは、日頃聞けない話を展開。夕方からの開催ということもあり、大いに盛り上がった。そしてバトンはMP4-12Cスパイダーに乗って、颯爽と会場を後にした。
PHOTO / マクラーレン・オートモティブ・アジア

フェラーリが日本GPの合間に行った、マーシャル達との記念撮影カット。中央にいるのがスクーデリア・フェラーリ代表ステファン・メニカーリと小林可夢偉。不運にも負傷してしまったマーシャル、本田弘氏の早期回復を願い催された。
PHOTO / フェラーリ・ジャパン



ディーラー単体の「おもてなし」を展開したRPM。北海道内でのスーパーカー市場活性化と、夢を与えるためにアヴェンタドールを持ち込み、総勢50台以上のスーパーカーを連ねてツーリングを決定した。スペシャルゲストとして元スピードスケートの清水宏保氏も参加、自身も無類のスーパーカー好きだという。
PHOTO / RPM

東京オリンピック開催を実現するために行われたプレゼンテーションにおいて「お・も・て・な・し」という言葉を用いて話題となった昨今。その台詞が流行りのように使われている一方、ここ最近、クルマ業界においてもその“おもてなし”活動が多く見受けられるようになった。特にこの秋はイベントが目白押し。鈴鹿でのF1グランプリもあって、各メーカーは各々の手法により、それぞれのスタイルでイベントを催していた。

その中でもマクラーレンは、カスタマーを対象とした特別イベントを開催。マクラーレン東京に、F1GPのために来日していたジョイソン・バトンを招いて、同社の設立50周年を祝うと共に、バトンの日本GPかける意気込みやMP4-12Cのオーナーとしての意見のほか、趣味のトライアスロンについてなど、インタビュー形式で本音トークを展開。来場した多くのカスタマーと共に有意義な時間を過ごした。こうしたF1パイロットとの交流は、あまり見られないだけに、当然ながら来場者たちは大盛り上がり。バトンが会場を後にする時などサイン攻めになっていたのが印象的だった。

そして一方のフェラーリは、日本GPにおけるセッション合間の休息中に、フェラーリ・チャレンジ・アジア・パシフィック第2戦において不運なアクシデントによって負傷したマーシャル、本田弘氏の早期回復を願うために、スクーデリア・フェラーリ代表のステファン・メニカーリと特別ゲストの小林可夢偉、さらに鈴鹿サーキットのマーシャルたちとマラネロから用意されたプレゼントを託すと共に記念撮影を行った。さらにフェラーリは、重い難病を抱えた少年を日本GPに招いたほか、小林可夢偉のサイン入りチーム・フラッグを鈴鹿に来場した子供たちに直接プレゼントするなど、多くのファンサービスを展開した。

また、こうしたオフィシャルイベントばかりが目につきやすいが、実はディーラー単体の“おもてなし”を行っているところもある。ランボルギーニ福岡と東京・江戸川に専門店をもつRPMは、北海道にてツーリング・イベントを開催。同社代表の入江氏が北海道のスーパーカーファンとの交流を深める目的で、札幌から小樽、そして函館からキロロリゾートまで総勢50台以上の道内にあるスーパーカーを連ねて快走した。入江氏は、北海道内に最新フラッグシップのアヴェンタドールがないこともあり、それを持ち込み参加。スペシャルゲストとして元スピードスケートの清水宏保氏が駆けつけするなど、道内におけるファンサービスを決定し、市場活性化に貢献した。

こうして様々な形で開催されるイベントは、サービスの一環に過ぎないとはいえ、“おもてなし”の精神がなければできないこと。その場、その時の営利主義ではなく、将来へ繋ぐことを主としていることを思えば、明るい希望も見えてくる。アベノミクス効果だけに頼ることなく、自らの手で未来へ繋げていくことが重要、そう思っている者は少なくないようだ。まだまだ日本の精神が生きていると感じてならない……。

新たな情熱、上陸。

NEW
SPORTS
SHOCK!



第 1 章

スーパースポーツ

TEXT ● 野口 優 (Masaru Noguchi)

PHOTO ● 小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi)

Ferrari 458 Speciale

自ら“究極のドライビング・エモーションをもつ”と謳う、話題の最新作458スペチアーレが早くも日本で披露された。チャレンジ・ストラダーレや430スクーデリアと同様、フェラーリのV8シリーズの中でも人気を博すのは当然だろう。ただし、これまでとはそのアプローチは一線を画すのも事実。革新ともいえるその内容をディテールを通じて整理したい。





過

去の例でも明かなように、2000年代以降のフェラーリは定期的にドライビング・プレジャーの高いモデルをほぼ定期的にラインアップに加えている。もちろんフェラーリの場合、スーパースポーツ界をリードするべく、動的資質の高いモデルを基本としているのは言うまでもない。しかし、市場の要求も含めて、さらなる刺激を求める層に向けてスパルタンテストのニュートカマーを積極的にリリースすれば、フェラーリに対する魅力と説得力は



さらに増すのも当然。360時代のチャレンジ・ストラダーレに始まり、F430に対する430スクーデリアなど、そのベース車両の完成度の高さもさることながら、そこから派生した各々のモデルが多くのファンを生んだことを思えば、彼らの狙いが正確だったのは明らかだ。

だが、今回リリースされた最新作、458スペチアレは、ややその解釈を変えてみなければならない。即ち、チャレンジ・ストラダーレや430スクーデリアは、ワンメイクレース仕様の公道版という役割だった

NEW
SPORTS
SHOCK!

過去2台と同様に見てはいけない。
これはシリーズ集大成に他ならない。

Ferrari 458 Speciale

ウをはじめ、次世代用に開発されたであろう最新技術を先に投入して造られた内容が見て取れるから、未来にも繋がる先進性が随所に伺える。

その一例こそ、エアロダイナミクスに対するアプローチだ。これは現在、市販されているスーパースポーツの中でも最先端を行く内容を誇る。モバイル・エアロダイナミクス・ソリューション」と名付けられたそれは、コーナリング時における理想的なダウンフォース量の確保と、高速直進時におけるドラッグ量の減少を両立させるために、前後独自にバランスを採る仕組みを初めて採用した新システム。フロント側に設けられた、中央2枚の垂直フラップと下部



のに対して、458スペチアレの場合は、シリーズ集大成として完成されていることが大きな違いだ。さらに言うなら、今用意できるフェラーリの技術を結集して造られた最終形にあたりと見て良い。確かに一見すると過去の2台と同様のポジションニングに映るのも事実だが、しかし458スペチアレは、先にデビューしたラフェラーリで得たノウハウ

458 SPECIALE



日本でのローンチのために来日した、フェラーリ極東エリアを統括するジェゼッペ・カッターネオ。「今のフェラーリは決して大量に売りたいわけではありません。一貫したサービスを提供し続けることによって信頼を得ることが重要。即ち、クルマを取り囲む環境や夢を売っていくことを使命としています」と語る。2〜3年後にはフェラーリ・ストアを日本でオープンすることも考えているという。

の水平フラップ、さらにリヤ側の下部にもフラップを装備させ、これらを最新のセンサーと独自のアルゴリズムによって自動的に可変させることで、常に理想的な空力効果を生み出すことに成功している。さらにアンダーボディの効率を引き上げるために、テールパイプのデザインまで変更するという徹底さまで見せるから恐れ入る。しかもフロントバンパー両側及びリヤホイールアーチ前方にフィンまで設けたところを見ると、確実にF1で研究された高度な技術が応用されているのは間違いない。

こうした可変システムの採用によって理想的な空力を手に入れたとはいえ、それだけでは終わらないのが昨今のフェラーリ。ミッドに搭載されるV型8気筒ユニットも強化を図った。その内容は、突き詰めた進化と表すべきもので、細部に渡り刷新されている。排気量こそ同じものの、その内部は高いレスポンスと効率化を実現するための策が凄まじく行わ



**NEW
SPORTS
SHOCK!**

れている。ピストンやコンロッドには新素材を採用し、クランクシャフトとカム形状も再設計、吸排気系もそのデザインを改めるなど、ほぼ全面にわたりミリ単位の変更と素材の見直しまで行った。さらに最新のノック・コントロールシステムまで開発して、全回転域において完璧なまでの燃焼を狙うという徹底さを見せている。その結果、圧縮比は驚異の14対1を実現。最大トルクの540Nmという値は458イタリアと同じものの、最高出力は35ps向上の605psを計上することに成功した。

だが、この数字だけで判断してはいけない。むしろそのフィーリングが異なるのは明白で、恐らくは先のエアロダイナミクスによる効果と共

おける加速を検知し、左右のトルク配分を最適化させるというもので、これまでの電子制御デフアレンション・トル・Eデフとトラクション・コントロールによってトルクを管理し、常に制御。その気になれば、これまでに以上に容易なコントロールが可能になるうえ、パワーオーバーステア

フェラーリが求める「刺激」とは、安全に速くが絶対条件である。

に、凄まじく刺激的なフィーリングで楽しませてくれることが予想できる。特にそのレスポンスは桁違いのはずだ。ましてやボディパネルも可変式フラップを設けたことでも分かるように軽量化をも意識して変更された。乾燥重量の数字だけで判断してもベースの458イタリア比で90kgの軽量化を果たしている。それだけに、エンジンレスポンスとライトウエイト化による効果は絶大だろう。その加速感、過去に例を見ないほどの強烈さをもつと思われる。

しかし、そうならばリスクは高まるのも事実だ。それを解消するためフェラーリは、新たにSSC(サイドスリップ・アングル・コントロール)を開発した。これは横方向に

にまでスムーズに持ち込めると豪語するから相当だ。さらにブレーキシステムには、ラフェラーリに導入されたものを応用、制動力も大幅に短縮することに成功しているというから存分にダイナミックな走行性を楽しめるようになっていくはずだ。

CEOのアメデオ・フェリーザ曰く「例え未熟なドライバーがドライヴしてもスリップを抑えることを追究した」というだけあり、誰もが「スバルタンな走り」を満喫できるように配慮されているのだろう。それを善しとするかは別にしても、安全に速く走れることに異論はない。むしろ、こうしたアプローチを諦めない、徹底した姿勢を貫いてくるフェラーリこそ驚異を感じてならない。

Ferrari 458 Speciale

SPECIFICATIONS フェラーリ458スペチアレ

■ボディサイズ:全長4571×全幅1951×全高1203mm ホイールベース:2650mm トレッド:(F)1679 (R)1632mm ■乾燥重量:1290kg 車両総重量:1395kg 重量配分:42.58% ■エンジン:V型8気筒DOHC32バルブ 総排気量:4497cc 圧縮比:14.0 最高出力:445kW(605ps)/9000rpm 最大トルク:540Nm(55.1kgm)/6000rpm ■トランスミッション:7速セミAT(F1マチック/デュアルクラッチ式) ■駆動方式:RWD ■ステアリング:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径(CCM3):(F)398×223×36 (R)360×233×32mm ■タイヤサイズ(ホイール):(F)245/35ZR20(9J) (R)305/30ZR20(11J) ■パフォーマンス 最高速度:325km/h以上 0→100km/h加速:3.0秒 0→200km/h:9.1秒 CO₂排出量:275g/km 燃料消費量:11.8ℓ/100km ■車両本体価格:3290万円

10月8日、東京ドーム・シティにて行われたローンチの様様。フェラーリ・ジャパンCEOのハーバート・アブルロスと極東エリアの統括担当ジェゼベ・カッターネオのほか、スペシャルゲストとして小林可夢偉が招かれた。





ニウルブルクリンク北コースにてテストを繰り返すLP724。当然、その姿から正確なディテールを確認することは不可能だが、それでもエッジの効いたシャープな印象をもつであろうことは予想できる。特に印象的なのはリヤ周り。もしかするとアヴェンタドールにも近い雰囲気なのかもしれない。かなりワイドトラックだ。



対する闘牛……、 ニウルにて始動。

**NEW
SPORTS
SHOCK!**

TEXT●山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)
PHOTO●APOLLO

ようやくその全貌が明かされる日は近いようだ……。遂にガヤルドの後継車となるカブレラをキャッチした。その場所はニウルブルクリンク北コース。言うまでもなく、ここを走らせるということとは、ほぼ車両は完成の域に近づいていることを意味する。LP724と呼ばれるその新型車の全貌に再び迫ろう。

先

月号で、そのスクープ情報をお伝えした新世代の「スモールランボルギーニ」LP724が、ニウルブルクリンクのノルトシュライフェで、テスト走行する姿が捉えられた。もちろんその車両には厳重な偽装が施されており、シルエットのほかに、エクステリアデザインのディテールを伺い知ることができないのだが、ともあれ開発スケジュールは順調に消化されているようだ。

まずはもう一度、これまでに伝えられているLP724のインフォメーションを整理して報告しておくことにしよう。スーパースポーツファンの間では、ガヤルドの後継車となるこのニューモデルには「カブレラ」というネーミングが与えられることになるという噂も飛び交っているが、

もちろんそれには確たる根拠があるわけではない。最終的にランボルギーニが、どのようなネーミングを掲げるのかは不明だが、それが「ファイティングブル」闘牛に關する名であることだけは、間違いないだろう。それはわずかな例外を除けば、ランボルギーニの伝統にほかならないのはこれまで通りだ。

LP724は、現在のガヤルドと、アウディR8の關係がそうであるように、エンジンアリングの多くをR8の後継車と共通する。オフィシャルデビューの舞台は、LP724が来春開催のジュネーブ・ショー。新型R8は、それから1年ほど遅れての市場投入となる見込みで、アウディ・グループ内でもこのスケジュールは承認済みであるという。

Lamborghini Cabrera

LP724のエクステリアデザインは、スクープフォトから想像すると、12気筒モデルのアヴェンタドールと、実験車として誕生し、後にサーキット専用車として限定販売されることが決定した、セストエレメントの両方から、さまざまな造形を継承したものとなる可能性が高い。ボディサイドを前後方向に流れるキャラクターラインは、シャープかつ刺激的なデザイン。ランボルギーニは、まず基本ボディとなるクーペを、そして若干の時間を置いて、北米市場を中心に圧倒的な人気を誇るスパイダーをLP724に追加設定する見込みだ。後者のルーフはハードトップ化される可能性も高く、仮にそれが実現すれば、ランボルギーニのオープンモデルは、さらに高い実用性



前号でも掲載したLP724のCGイメージ。これが正確なディテールなのかは約束できないものの、イメージ的にはかなり近いと思われる。ただし、左のスクープ写真でも確認できるようにリヤフェンダーは大きく膨らんでいるところを見ると、このCGよりも迫力があるのは確実だろう。



アヴェンタドールと同様に、CFRP製のモノコックが採用されるのでは？ という期待も高かった基本構造体は、アルミニウムとCFRPのハイブリッド構造によるスペースフレームとなるだろう。生産ボリュームを考えれば、現在のランボルギーニ本社で、LP724用のCFRP製モノコックを製作することは、現実的には難しいし、一方ガヤルドと同様に、スペースフレームやエンジンなど、主要なコンポーネツツの製作をアウトディグドイットに持つネッカースウルム工場に委ね、最終的なアッセンブリーをランボルギーニの本社工場で行うものと見られる。またLP724のスペースフレームは、将来的には新型R8とシェアすることになる事情を考えても、この予想の信憑性は極めて高い。

ニールブルクリンクのノルトシュライフェは、今や新型車の開発プロラムにおいて非常に重要な意味をもつテスト走行の場。パフォーマンスは、ラップタイムという客観的な数字で評価されることになるからだ。はたしてLP724はこの世界一過酷なテストコースで、どれほどのタイムを記録するのか。今後の情報を楽しみである。



ス ティングレイの復活。GMは、
そうとうな覚悟でそれに挑んだはずだ。新型コルベツトは、今度こそド派手にモデルチェンジしなければならぬ。

そのことを最も理解していたのは、C4以来、コルベツトに携わって実に20年以上というチーフエンジニア、タツジ・ジェクターその人であったに違いない。なぜなら新型C7コルベツトには、新生GM大復活のシンボルとなつてもらわなければならなかつたからだ。それゆえにスティングレイの名も復活させた（日本ではエイのマーク以外不使用）。

世界の最新スポーツカーと同じ土俵に上つてやる！ スタイリングを見れば、もうその意気込みも明らかだ。かなりのプレッシャーのもと韓国人チーフデザイナー・李の描いたエクステリアデザインは、ずばりC3スティングレイのグラマラスなコークボトルスタイルへのオマージュ。

もちろん、レトロモダンのような柔なコンセプトではない。最新のレーシング・エアロダイナミクス技術を用いて、ウルトラモダンに仕上げた。タツジ自身が自らの「因縁」から解放されたかつたのだろう。C4からC6まで続いたイメージを一新。より低く、より長く、をテーマに、はつきりとしたキャラクターラインと抑揚のあるフェンダーラインを特徴としている。しかも過去三代で特徴的だったガラスハッチも性能向上のため、積極的に捨て去つた。



NEW SPORTS SHOCK!

第 2 章

本気のミドルクラス

REPORT ● 西川 淳 (Jun Nishikawa)

過去の決別。

先代C6時代から欧州のスーパースポーツに比肩する実力を持つコルベツトだったが、新型C7はさらなる飛躍を果たしたようだ。これまで執拗に拘っていたスタイルを積極的に捨て去り、チャレンジングな試みで内なる部分から大いなる変貌を遂げていた。クーペ、そしてZ51から感じた衝撃を西川 淳が報告する。

インテリアの仕上がりレベルも高いものだ。コルベツトのインテリアといえば、C6のマイナーチェンジで、ボブ・ラッツ副社長（当時）の現場介入により、半ば強引にレザーラップ仕立てに変更されてはいたものの、どこかプラスチックの安物製というイメージが強く残っていた。

C7は違う。内外装ともに、C3以前の挑戦的なデザイン精神を取り戻そうと試みた。コクピットスタイルのドライバーズシートは、フルラップレザーのダッシュボードフェイシアによって見事なまでに囲まれており、アルミニウムやカーボンファイバーといった高級マテリアルで見栄えよく飾られている。まさにワールドクラスの高級スポーツカーイン

テリア。イタリアンスーパーカーにだって、派手さでは負けていないし、質感では上回っていると思える。シート自体のデキも素晴らしい。軽量かつ強靱なマグネシウムの骨格を採用。サポーター性は、ポリシェとレカロをベンチマークとした。

センターコンソールには、ドライビングモードセレクターのダイヤルが備わっている。ついにコルベツトも、こういった先進の電子デバイスを使うようになったのだ。逆にいえば、そんなデバイスが必要なくらい、スポーツカーとしてのパフォーマンスが現代的に高くなったということ。モードはウェザー、エコ、ツアール、スポーツ、トラックの五種類（デフォルトはツアー）。モードに合わせて

CHEVROLET CORVETTE





スモールブロックの6.2ℓLT1ユニットは直噴化され、可変バルブタイミング機構が与えられている。クーペ用はウエットサンプ式だが、Z51用は先代C6のZ06やZR1で採用されていたドライサンプ式となった。インテークマニホールドは全面刷新されている。

ステアリングアシスト、スロットル開度、燃料マネージメント、エキゾーストモード、マグネティックライド（装着車）、トラクションコントロール（スタビリティコントロール）、そしてメーター表示の組み合わせが変化するという凝りようだ。

最新技術はそれだけに留まらない。ABSやエレクトロロリックデフレインシャルのチューニングを、タイヤ温度に応じて変えるという、世界初の試みも用意したし、7速MTにはシンクロレブ機能も備わった。

心臓部はLT1/6・2ℓ可変バルブ直噴V8で、何と気筒休止システム付き。460ps、640Nmと、かのZ06用LS7/7ℓV8の実用域トルクと同じトルクパフォーマンスである。ちなみに気筒休止が作動した場合、つまりV4状態では12

Z51は電子制御LSD、強化ブレーキシステム、マグネティックライド、パフォーマンスサス（専用ショック&スプリング&スタビ）、パフォーマンストラクションマネージメントなど、走りを高める装備が与えられる。リヤスポイラーもZ51の専用アイテムとなる。



6ps/300Nm。およそ160km/hまでが可動速度域である。これらの結果、エコモードでの高速走行では、12km/ℓ以上が望めるというから、燃費性能の向上も著しい。

最新のパワートレインを積み込むオールアルミのボディフレームにも注目したい。これは以前、C6では高性能仕様のZ06やZR1にのみ使われた、レーシングカーからのフィードバック技術である。今回は新設計とすることで従来用から45kg軽く、

歴代コルベツトと違う最大の点は
大きさをまるで感じないことである。



ジェット戦闘機のコックピットを表現したというインテリアには、カーボンファイバー、アルミニウム、ハンドメイドのレザーが組み合わされた。マグネシウムフレームのシートは2タイプが設計され、GTパッケージ(クーペ/写真)とコンペティションパッケージ(Z51)を用意。クーペ、Z51ともに6速ATと7速MT(レブ機能付き)を設定する。センターパネルには8インチのデュアルドライバー・インフォテインメント・スクリーンが備わる。



57%硬くなった。エンジンフードとデタッチャブルトップはCFRP製で、こちらも軽量化に役立っている。車両解説の大トリは、GENRO Q読者にこそ最もオススメの仕様、Z51パッケージについて、である。

その内容は、念入りかつ多岐にわたっている。V8エンジンをドライサンプ化し、ハードな走行時における潤滑性能を確保。ノーマルの機械式LSDにかえて電気式デフを、マグネティックライド装備可能な45mmモノチューブショック(ノーマルは35mm)に、大口径ブレーキローター、そしてインチアップタイヤ&ホイール

(铸造→鍛造)、という贅沢なセットオプションである。これにスポーツエキゾーストシステムを追加すれば、もう完璧。最新コルベットの最強仕様(今暫くは)の完成だ。

試乗車は、そのZ51仕様の7速MTと6速AT、そしてノーマルの6ATだった。結論からいうと、Z51仕様の特別感はグレード違いを思わせるほどであった。Z51に比べれば、ノーマルATは、まるで高級サルーン。乗り心地としなやかさが際立つ、上質なグランツーリズムといった風情である。事実ノーマルでのクルージングは眠気を誘うものだった。



対するZ51パッケージは、相当にスパルタン。もちろんモードセレクターをツアールやエコにしておけば、それなりにコンフォートなライドフィールをみせてくれる。けれども、ひとたびトラックスモードを選んだ途端に、ドライサンプエンジンがワイルドに吠えだし、足まわりはビシッと硬まって、ボディはひと回りも小さくなったように感じる。そのフラット&ハードな走りっぷりは、なるほど、世界最新のスポーツカーレベル。オプションの「ラップ」システムによる強烈なエキゾーストサウンドはアメリカンマッスルそのものだ。

7速MTのZ51仕様においてもその感覚はまったく同じ。こちらにもパドルシフトがついていて、それを引くとシンクロレブ機能が働く仕掛けだ。各段に、気持ちよくきれいに吸い込まれるシフトフィールは絶品で、強力なV8エンジンを手足で操る楽しみは、確かに捨てがたい。けれども、ここまでハイパワーで高性能なシャシーを手に入れてしまうと、忙しくMTを操作するよりも、新たに会得した一体感を存分に堪能すべく、ハンドル操作に集中したい気もしてしまう。そう、最新のイタリアンベルリネッタと同様に。個人的には、機械とつながる経験は捨てがたいと思っているが、総合的に高度となった性能を確実に扱えるという点で、6速ATをオススメする。

CHEVROLET CORVETTE

SPECIFICATIONS

シボレー コルベット クーペ (内はクーペZ51)
 ■ボディサイズ:全長4495×全幅1880×全高1230mm ホイールベース:2710mm ■車両重量:1499kg ■エンジン:V型8気筒OHV+スーパーチャージャー 総排気量:6153cc ポア×ストローク:103.25×92.0mm 最高出力:339kW(460ps)/(343kW(466ps)) 6000rpm 最大トルク:624Nm(63.6kgm)/(630Nm(64.2kgm)) 4600rpm 圧縮比:11.5 ■トランスミッション:6速AT&7速MT ■駆動方式:FR ■サスペンション方式:(F)&(R)ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径:(F)320(345) (R)338mm ■タイヤ&ホイールサイズ:(F)P245/40R18&8.5×18 (P245/35R19&8.5×19) (R)P285/35R19&10×19 (P285/30R20&10×20)

の点は、クルマの大きさをまるで感じないことに尽きるのだ。例えば、最新のジャガーFタイプにだって、乗り手と車体との一体感の高さという点では、まったく見劣りしない。ひよっとすれば911カレラスよりも速く走り、ドライバーの腕次第ではF12にも肉薄する。新型コルベットのFRスポーツカーに仕上がった。オープン。次、が楽しみだ。



の点は、クルマの大きさをまるで感じないことに尽きるのだ。例えば、最新のジャガーFタイプにだって、乗り手と車体との一体感の高さという点では、まったく見劣りしない。ひよっとすれば911カレラスよりも速く走り、ドライバーの腕次第ではF12にも肉薄する。新型コルベットのFRスポーツカーに仕上がった。オープン。次、が楽しみだ。

原点への回帰。

B MWM3にストレート6が
帰ってきた!

2000〜07年に生産された、直6を積む最後のM3であるE46。その鮮烈なイメージゆえ、直6を搭載してこそM3本来の姿だと考えているファンは今も大勢いる。実は私もそのひとりだ。社内呼称でF80と呼ばれる最新型M3とM4クーペの心臓部は、新設計の直6だと聞いて、

りました”

では、その総アルミニウム製エンジンを子細に眺めていこう。80×89・6mmのボア×ストロークから得る排気量は2979cc。圧縮比は10対1だ。ヴァンベック率いる設計陣は、吸排気効率を最適化するために革新的なアプローチを採った。まず、この直6にターボチャージャーを2基配置し、3本に枝分かれた2個

パワー競争への参戦によって本来の魅力を失いかけていたM3。そこでM社は新型にV8ではなく、新開発の直6ターボを与えた。パワー値を維持して徹底した効率化を図り、さらに軽量化を推進。サルーンのM3クーペのM4という棲み分けをしなからミドルクラスでの復権を狙う野心的な技術戦略の細部に迫った。

居ても立つても居られずミュンヘンへと飛んだ。

「1シリーズのMクーペ用エンジンを流用するつもりは最初からありませんでした」

エンジン開発チームのリーダー、ミハエル・ヴァンベックは開口一番そう語る。

「社内でS55B30と呼ばれているこのツインパワー・ターボは、ゼロから設計された専用ユニットです。高回転型でありながらフラットなトルクカーブを描くエンジンができれば

のマニフォールドを専用に担当させる。吸気ダクトも2つあり（それぞれにエアフィルターが内蔵される）、これがラムエアをターボに送り込む。最大過給圧1・3バールのターボは、

エンジンの頂部にマウントされた水冷インタークーラーに過給気をフィードし、充分に冷却された過給気は1本の大径パイプを経由して、吸気マニフォールド上のスロットルボディへと導かれるのだ。

ヴァンベックがこうしたレイアウトを採用したのは、タービンを小



BMW M3 × M4 Coupe



径化することでターボラグをミニマムに抑えると同時に、気筒当たりの充填効率を最適化して高効率な燃焼行程を実現するなど、複数の理由が考えられる。またインタークーラーをノーズではなくエンジンの上に配置したのは、配管を短縮できるメリットがある。

ブロックは鋳造アルミニウム製でクローズドデッキを採用した。軽量化オープンデッキも捨てがたいが、設計陣はハイパワーに備えて強度を優先させたのだろう。気筒あたり4バルブのシリンダーヘッドも専用設計で、バルブトロニックとボッシュの直噴インジェクターを内蔵する。まだ正式には発表されていないが、パワーは430ps程度、トルクは5

PHOTO & REPORT ● Ian Kuah
TRANSLATION ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)



新設計のストレート6はツインターボで、インタークーラーをトップマウントする。ターボ、インタークーラー、補機類を含めた単体重量は現行のV8より10kgも軽い。直6らしい高回転型で、約430ps / 5500~7300rpm、約500Nm / 2000~5500rpmという広いパワー&トルクバンドを両立させた。エンジニアによると、3速での30→150km/h加速がV8モデル比で45%



も向上したという。直6エンジンの場合、クランクシャフトのスムーズな回転が性能の鍵を握るだけに、外注に頼らず自社で設計した。素材に鍛造スチールを用いて、7個のベアリングで支持しており、極めて高いねじり剛性とバランス精度を達成。専用開発のリターンバルブシステムにより、ターボがオーバーランしてもタービンは回転を続け、ターボラグを最小限に抑えると同時に良好なスロットルレスポンスを実現した。サイレンサーはツインチャンバーを採用する。Y字形をしたバイパスチューブと電子制御のバルブが見える。



00 Nmを超えると思われる。

排気系も吸気系に劣らぬ凝った設計が特徴だ。2本のエキゾーストパイプは、リヤに置かれた幅の広いサイレンサーに行き着く手前でYの字形に分岐している。この部分に内蔵された電子制御のバルブが、排ガスの流れをコントロールする。ダウンモードではバルブが閉じて、排ガスはサイレンサーの中央部に導かれて穏やかな排気音に抑えられる。その一方、全開時にはバルブが開いて爽快な直6サウンドを放つとともに、



数馬力が上乘せされるのだ。

6速MTを標準装備にした設計陣に拍手を送りたい。しかも単体重量で12kgもの軽量化を果たしたという。無論7速のDCTツインクラッチ・トランスミッションもオプションで用意される。

徹底した軽量化も重要項目だ。

「E46 M3の車重は1495kg、CSL版は1380kgでした」

エンジニアリング担当副社長のアルベルト・ビアマンはこう語る。「今度のM3では1500kgを目標

BMW M3 M4 Coupé



発表されたF80型M4のスポーティかつエレガントな外観のなかでもっとも特徴的なのは、ボンネットのパワーバルジだ。単なるデザイン上のアクセントではなく、エンジン頂部にマウントされたインタークーラーをクリアする必要から設けられた。無塗装のルーフパネルにはカーボンファイバーの繊維パターンが見える。これだけで6.5kgの減量となり、さらにトランクリッドをカーボンシートモールディングコンパウンド工法で成型することでマイナス5.5kgの軽量化に成功した。



に掲げました。それも軽量化のための軽量化ではなく、軽量な素材を使いつつ、構造的な強度を持たせることに力を注ぎました。たとえばルーフをカーボンファイバーにして重心高を下げ、同時にアルミ以上の強度を確保しています」

実際アルミニウムと比べて、この部分だけで6・5kgもの軽量化を果たしているという。ビアマンには生産型でも目標値を達成する自信がありそうだ。

舞台をミュンヘンの西北西にあるマイザッハに移そう。かつて飛行場だったこの施設をBMWが買い取り、ドライバートレーニングの会場にするほか、今日のようなプレス向け試乗会も行われる。なお、この日はパッセンジャーシートに座った同乗試乗だったことをお断りしておく。機構上同一のM4クーペも用意されていたが、以降、MT仕様のM3の印

専用開発のストレート6+ターボ 軽量化と効率化に挑戦した意欲作



NEW SPORTS SHOCK!



象を記していく。ドライバーを務めるのは2012年のDTMチャンピオン、ブルーノ・スペングラーだ。

M3はストレート6の胸のすくような快音とともに始動した。直線コースでブルーノがペダルを床まで踏むと、巨大なトルクがわき上がるのが助手席からでもわかる。右コーナーが迫ってきた。ターンインの挙動から判断するに、現行のM3より明らかに身軽で敏捷だ。ブルーノはあくまでミシュランのグリップの限界内で旋回しているのだが、私は横Gをはっきりと感ずることができた。

パイロンを並べたスラロームコースではM3の美点が際立つ。電動パワーステアリングはダイレクトに反応し、前輪の接地感が素晴らしい。左右に素早く転舵してもノーズは遅れることなく向きを変え、ヨーモメントの揺り戻しが少ないので、スラロームコースの後半に入ってもコンパクトなラインを保てる。

リヤの追従性が高いことは予想以上だった。あとで調べたところ、リヤのサブフレームは標準のアルミに対してスチールになり、しかもソリッドマウントされているのだった。Mデフがクリンなコーナリングラインを描くのに一役買っているのも間違いでない。中速コーナーの出口でフルパワーをかけると、さしものM3もテールを降り出すが、ブルーノは手首の返しだけで見事に修正してみた。

今日の同乗走行から判断するに、潤沢なトルクと理想的な前後バランスを兼ね備えた最新のM3は、BMWならではの卓越したハンドリングを心ゆくまで楽しめるクルマに仕上がっているのを見てよさそうだ。スポーツドライビングを愛する者にとって、これはまさに夢のサルーン。同時期に発表されたM4クーペは、流麗なスタイルながら後席にも十分なスペースを確保している。肥大化の一途を辿ったかと思えるM3の歴史に、直6を搭載した最新型は新たな1ページを書き加えた。

BMWは来年の前半には発売の運びだと言っ。自分の手で走らせる日が一日も早いことを願いつつ、私はミュンヘンを後にした。



前後サスペンションのコンポーネントはアルミニウム製で、バネ下重量を軽減する。フロントサブフレームもアルミ製だが、リヤサブフレームは剛性を確保するためにスチール製となっている。リヤサスの間にあるフィンが切られたアルミ鋳物がMデフフロントブレーキは400mm径のクロスドリルド・ベンチレーテッドディスクに6ポッドキャリパーを組み合わせており、リヤは4ポッド。オプションでブレンボのカーボンセラミックが用意される。タイヤサイズはフロントが255/35ZR19、リヤが275/35ZR19。試乗車はミシュランを履いていた。排気系統の設計で主眼を置いたのは背圧を低く抑えること。1次キャタライザーを可能な限り排気マニホールドの近くに位置させて、早期に化学反応を起こさせることにより、冷寒時のスタートで発生する有害物質の量を低減している。プロップシャフトもシングルピースのCFRP製になった。単体重量はわずか5kg。センタージョイントで連結される2ピースのメタル製と比べると剛性ははるかに高いだけでなく、高回転型エンジンでは不可避の回転質量を抑える。





未来への記憶。

NEW SPORTS SHOCK!

REPORT●Georg Kacher
TRANSLATION●相原俊樹 (Toshiki Aihara)

今

年10月、フランクフルト・シ
ョーのアウトディ・ブースに展
示されたスポーツ・クワトロ・コン
セプトに試乗する機会を得たので、
その印象を報告しよう。今回乗るク
ルマには仮ナンバーすらついていな
いので、オーストリア・アルプスの

4WDシステムとターボエンジンを組み合わせた世界初のモデルとして
登場したスポーツクワトロから30年。アウトディは伝説的なモデルの名を
与えたコンセプトカーをフランクフルト・ショーで披露した。
このリバイバルモデルは究極のハイブリッドスポーツではあるが
初代のDNAは受け継がれているのか。クワトロの進化を公道で探る。

麓インスブルックにある個人私有地
が試乗会場に充てられた。広大な敷
地には急勾配あり、タイトコーナー
あり、4速で走る直線路ありと、こ
のクルマの実力を見るには十分な舞
台だった。しかもクワトロ社はホモ
ロゲーションスペシャルである19
84年製の初代スポーツ・クワトロ
も併せて試乗に供してくれた。両車
のあいだには30年の隔たりがあり、
クワトロの進歩を実感する絶好の機
会になった。

試乗に先だって、スポーツ・クワ
トロ・コンセプトの成り立ちを簡単
に紹介しておこう。ベースとなった
のはRS7のプラットフォームで、
全長は4602mmに、ホイールベ
ースは2784mmに短縮された。エン
ジンもRS7用の4.0ツインターボ

V8で、560psと700Nmのパワ
ー&トルクにも変更はない。スポー
ツ・クワトロ・コンセプトはプラグ
イン・ハイブリッドなのが大きな特
徴だ。リチウムイオン・バッテリー
の最大容量は14.1kWで、ガレージ
に備え付けた充電器により2時間弱
で満充電となる。モーターは8速A
Tと一体型で、150psと400Nm
を発揮し、エンジンと合わせたシス
テム出力は700ps/800Nmとな
る。

走行モードは電気、ハイブリッド、
スポーツの3種から選択が可能だ。

電気モーターだけで走行中もアクセ
ルを深く踏み込めばV8が自動的に
始動する。一方、スポーツモードで
はV8に加えてモーターがブースタ
ー機能を発揮し、最高速は191m
ph(約307km/h)に達する。
実用燃費は19.5km/ℓといったと
ころだろう。

前席はA7並みに広々としており、
周囲の視界は良好だ。ドライブセレ
クトがドライバーの左親指で操作で
きる位置に移動したのは歓迎すべき
改良点だと思う。2速発進が基本設
定だが、この8速ATはアクセルペ
ダルを踏めば即座にキックダウンが
効き、放せばすぐにシフトアップす
るので、ドライバーは走り始めてじ
きに、パドルではなくスロットル操
作でシフトできるようになる。

ステアリングのロック・トゥ・ロ
ックは2・3回転しかなく、ホイー
ルベースを短縮したこともあって最
小回転半径はRS7より小さい。前
輪から潤沢な接地感が伝わってくる
のは、アウトディには珍しい美点だ。



Audi sport quattro concept sport quattro

285/30ZR21というロープロファイルのピレリは縦だけでなく横方向にも優れたグリップを発揮する。クワトロシステムが状況に応じて最適なトルクを前後に配分するのは言うまでもない。

ブレンボ製のキャリパーと組み合わせられる特大サイズのカーボンセラミックブレーキはとりわけ印象的で、タイヤトレッドを引き剥がすほどの制動力を発揮する。サスペンションはしなやかに伸び縮みして路面を捉えて放さない。ややオーバースピード気味にコーナーに進入しても、ロール、ピッチともによく抑えられて安定した姿勢を保つ。試乗車のダンパーは減衰力の調整ができないタイプだったが、ストロークは滑らかで、路面の不整を乗り越える際もボディの上下動を巧みにコントロールしてみせる。

ドライバーの五感に訴えてくるス

ポーツ・クワトロ・コンセプトの乗り味は完成度が高く、今のまま生産に移っても秀逸なモデルができればうまいと感じた。

どうやら電池を巧みに分散して積んだことが、50対50の理想的な前後重量配分、例外的に低い重心、優れた路面保持性能に一役買っているようだ。コンセプトカーでありながら実用性も充分で、トランク容量は300ℓ、そのトランクと後席に挟まれた燃料タンクは70ℓの容量を確保している。

駆動系以外で技術の進歩を実感したのはLEDヘッドライトの威力である。スポーツ・クワトロ・コンセプトでは法規の制限があつて照射距離は250mまでだが、エンジンアの話し振りが推測すると、技術的にはもっと遠くまで照らすことが可能なようだ。事実、ル・マン・レーシングカーでは、ミュルザンヌの8

超然と進化したスポーツ4駆
そのDNAは見事に受け継がれた。

Audi sport quattro concept sport quattro



1981年発表のスポーツ・クワトロは、グループBのホモロゲーションを取るためにリリースされたスペシャルモデルで、プロジェクトの陣頭指揮を執ったのはフェルディナンド・ピエヒだった。ボディカウルはケブラー製で、車重わずかに1300kg。2.1ℓ 5気筒エンジンは、シングルターボで過給され306psを発揮した。当時一世を風靡したピレリのPゼロ・アシンメトリコを履く。ベース車よりもフロントウィンドウの傾斜角がつけられている。

NEW SPORTS SHOCK!



スポーツ・クワトロ・コンセプトではバッテリーパックを大小二つに分けて搭載する。大きい方はトランスミッショントンネル内部に、小さい方はリヤシート下に横置きする。電気モードでの航続距離は約48km。インテリアは生産型に近く、ダッシュボードはグライダーの翼をイメージしてデザインされた。メーター中央をエンジン回転計とし、ストップウォッチ機能などを呼び出すことも可能だ。ホイールは700psを受け止めるために21インチをセット。



00m先まで照らし出すという。これだけ優秀なスポーツ・クワトロ・コンセプトに乗った直後では、1981年製の初代スポーツ・クワトロはさぞかし時代遅れに感じるだろうと予想したのだが、それは杞憂に過ぎなかった。

拍子抜けするほど低い排気音とは裏腹に、0→100km/h加速4・5秒、最高速248km/hと現代の水準でも一級の動力性能を誇る。20バルブエンジンはトルクカーブが針のように細く尖っており、3000rpmまではまるで活気がない代わり、3500rpmを超えたあたりから突然目覚めたように精彩を帯びる。最大トルクの350Nmは3700rpmで発するが、もちろんリミッターが作動する7000rpmまで伸びやかに回る。4000rpm以上ではターボチャージャーの唸り

SPECIFICATIONS

アウディスポーツ・クワトロ・コンセプト
 ■ボディサイズ:全長4602×全幅1964×全高1386mm ホイールベース:2784mm ■車両重量:1850kg ■エンジン形式:V型8気筒4.0リッターボキプラグイン・ハイブリッド 最高出力:515kw(700ps) 最大トルク:800Nm(81.6kgm) (エンジン 最高出力:412kw(560ps) 最大トルク:700Nm(71.4kgm) モーター 最高出力:110kw(150ps) 最大トルク:400Nm(40.8kgm)) ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:4WD ■タイヤサイズ:(F)285/30R21 (R)285/30R21 ■パフォーマンス0→100km/h加速:3.7秒 最高速:307km/h ■エミッション CO₂排出量:59g/km

が一段と高まり、それまで明らかだったターボラグもほとんど気にならなくなる。ウエイトゲートが発する鋭い炸裂音がドライバーにはちょうどいいシフトタイミングの合図になる。5・2mという最小回転半径からも推測できるように、ステアリングはきわめてクイックだ。

今回の試乗でスポーツ・クワトロ・コンセプトと初代スポーツ・クワトロは、共通したDNAの持ち主であることを改めて確認できた。スポーツ4駆システムをWRCに持ち込み、見事に所期の目的を達成したアウディは、主な活躍の舞台をル・マンに移してディーゼルエンジンの可能性を世界に示している。新しい技術を携えてモータースポーツにチャレンジし、実用化に結びつけている彼らは、まさにコーポレートメッセージの「技術による先進」を実践しているのである。

クワトロ社はコードネームF13と呼ばれる、このスポーツ・クワトロ・コンセプトの開発を続け、2016年を目処に市販化を目指しているようだ。情報筋によると生産台数は2000~3000台。クワトロはその歴史に新たなチャプターを書き加えている。





2 000m級の山並みがヨーロッパの国々を南北に分断する場所によっては幅400kmもあるこの巨大な山脈は、カルタゴの闘将、ハンニバル、ガエサルが治める古代ローマ帝国に攻め込んだ時代から、ヨーロッパ随一の交通の難所とされてきた。いまもそのルートは片側1車線の狭いワインディングロードが中心で、急峻な眼下の谷間と道路を隔てているのは膝ほどの高さの石垣だけという区間が少なくない。

そこを思い切り飛ばすのであれば、ただ速いだけでなく、高いスタビリティと優れたトラクションを備えたクルマが欲しくなる。パワフルなエンジン、強化されたサスペンション、そして「オンロード用4WDのバイオニア」であるクワトロが与えられたアウディRSは、差し詰め、この理想に限りなく近いスポーツモデルのひとつといえる。



NEW SPORTS SHOCK!

REPORT●大谷達也 (Tatsuya Otani/Little Wing)
PHOTO●アウディ ジャパン

RSの刺激。

アウディのスポーツ部門を担うクワトロ社がプロデュースするRSシリーズは、新規車両を加え、拡充を続けている。その最新モデルたちを乗り継いでスイスからアルプスを越え、さらにモナコまで駆け巡るという魅惑のツアーが開催された。そのイベントに参加したジャーナリスト、大谷達也がRS6、RS7を中心にRSシリーズの世界観に触れた。





Audi RS6 Avant RS7 Sportback

回転が上昇していく過程でトルクが落ち込んだり息つきを起したりせず、スムーズかつリニアにパワーが立ち上がっていくキャラクターは、わずかなドライビングミスが深刻な事態を招きかねない今回のツアーにはうってつけだった。

足まわりは、快適性が大幅に改善されたものの基本的なテストは先代と共通で、専用チューンのエアサスペンションはスプリングレートがかなり締め上げられている。このため路面のうねりにあわせてボディの上下動が尾を引く傾向がときたま見られた。この症状はドライブ・セレクト・ダイナミクス・システムでコンフォートを選ぶとかなり軽減され

るが、いずれにせよ、先代譲りの骨太な味付けであることは間違いない。アルプスの峠道に足を踏み入れた当初、自分のドライビングがどこかリズムに乗り切れていないように感じられた。冷静に観察してみると、ステアリングの切り始めで思うようにノーズがインを向かず、このため途中で切り足して、それをまた戻すという操作を繰り返していることに気づく。手っ取り早くいえば初期アンダーの読みが甘かったのだ。そこで自分の感覚よりもほんの少し早めにステアリングを切り始めると、狙い通りの操舵角でスムーズにコーナリをクリアできるようになった。

これに気づいてからは、RS6によるアルプス越えが楽しくて仕方なかった。強力なサスペンションに支えられたボディはロールする気配さえ見せることなく、スロットルを踏み込めば砂利が浮いた滑りやすい路面でも4輪が鋭く蹴り上げ、まるで重戦車のごとき迫力で速度を上げていく。しかも、4輪でトラクションをかけているがゆえに、たとえどれか1輪が軽く滑り始めてもステアリング特性はほとんど変化することがない。この安定感は、やはりクワトロならではのものだ。

クワトロと聞いて「ただのフルタイム4WDじゃないか」と思われるかもしれないが、1980年の発売以来、これまでに500万台以上が生産されたクワトロが「オンロード4WD界のナンバーワン」と位置づけられる最大の理由は、アウディの技術者たちが誇りをもってその開発にあたっている点にある。たとえば、アウディで4WDパワートレインを担当するエンジニアのディーター・バーディマンは次のようなエピソードを教えてくれた。

「雪上テストを実施するため、毎年クワトロを極寒の北欧に連れ出し、そこでライバルメーカーの4WDモデルとの比較テストを行います。この結果、性能的にまったく問題がないと判断されても、改良できる可能性がわずかでも残っていればさらに開発を進めます。いっぽう、ライバルメーカーの4WDモデルのなかには、まだ熟成の余地が認められるケースが散見されます。特に目につくのはハルデックス式4WDのソフト



ダッシュボードやシフトまわりは、カーボンファイバーパネルで覆われる。バルコナレザのシートは前後ともホールド性を高めた、スポーツタイプ。後席は3人乗りのベンチシートタイプも選ぶことが可能だ。プレミアム感を強調した室内空間はシックな雰囲気演出されている。ラゲージスペースは560ℓから、最大で1680ℓと広大。

RS6 Audi Avant RS7 Sportback

NEW
SPORTS
SHOCK!



RS6、RS7の心臓部に収まる4ℓ直噴V8ツインターボは560ps、700Nmを発する。ベントレー・コンチネンタルGT V8と同系統のユニットだが、コンチGTの507ps、660Nmを大幅に上回る強力無比なパワースペック(RS6は先代V10より20psダウン)を有する。気筒休止システムを採用して燃費性能も考慮されている。

必要とあらばフロントを最大70、リヤであれば最大85まで引き上げることがができる。

クワトロの話が長引いてしまったが、続いてRS7スポーツバックの印象をリポートしよう。

クーペと見紛うばかりの流麗な5ドア・ハッチバックに搭載されるパワートレインはRS6とまったく同じだが、足まわりの設定は大きく異

ドライバーにチャレンジする喜びを与えてくれるのがRSシリーズだ。





室内はRS6と同テイストでまとめあげられている。中央部にダイヤモンドキルティングをデザインし、RS7のロゴが入ったRSスポーツシートが標準仕様(本国では電動調整機能はオプション)となる。8速ティプトロニックはギヤ比、変速スピードなどに専用のチューニングを施したスポーティな設定だ。トランク容量は通常時で535ℓ。



なる。ひとくちでいえばこちらのほうが圧倒的にしなやかで快適。だからといって頼りないかといえばそんなことはなく、RS6よりもバネ定数とダンピングレートの関係が良好で、常にフラットな姿勢を保つてくれたのは嬉しい驚きだった。

ルを主にヨーロッパ市場で販売してきた。しかし、今後はアメリカや中国でも積極的に展開することで、アウディのスポーツイメージをさらに強化することを狙っている。その先兵役を務めるのがRS7で、RSモデルとしてはソフトめな足まわりもアメリカ市場や中国市場を視野に入れて開発されたものらしい。

とはいえ、コーナリングスピードの高さでいえば、RS7もRS6にまったく引けを取らない。つまり、RS7は、快適性とパフォーマンスをこれまでにないほど高い次元で両立したモデルなのだ。

800kmを無事走破してアルプスを越え、チュリニ峠からモナコを指して下っていく道すがら、私はこれまで味わったことのない高揚感と安堵感に包まれていた。それは、抜群のスタビリティを備えていながら、ドライバーに「チャレンジする喜び」を与えてくれるRSモデルだからこそ体験できた感動だったといえる。モンテカルロにさらに近づくと、港に浮かぶ船たちの発する光がひときわ煌めいて見えた。



RS Q3



ロール制御が見事なRSのSUV。

RS Q3の心臓部は5気筒 2.5ℓターボエンジンと7速ストロニックの組み合わせ。310ps、420NmのパフォーマンスはRS6やRS7スポーツバックに遠く及ばないが、それでも0→100km/h加速は5.2秒で駆け抜ける(RS6とRS7は3.9秒)。ドライバーのアイポイントは高めながら、ロール制御が巧みで攻めたコーナリングでも恐怖感とは無縁。比較的ソフトな足まわりは同乗者からも歓迎されるだろう。日本導入は来年以降となる見通しだ。

RS5 Cabriolet



速さを表現した美しいデザイン。

RS6やRS7よりひとまわりコンパクトなボディを持つRS5カブリオレには、同じV8でも4.2ℓのNAエンジンとツインクラッチ式の7速ストロニックが与えられる。8500rpmからゼブラゾーンが始まる高回転型ユニットは、ダイレクトなフィーリングのストロニックとの相性が抜群。電動式ソフトトップは折り畳むとすっきり収納され、美しいデザインを際立たせる。ボディ剛性は高くないが、それを補って余りある開放感が楽しめる。

SPECIFICATIONS

モデル名	アウディ RS6 アバント 4.0 TFSI クワトロ	アウディ RS7 スポーツバック 4.0 TFSI クワトロ
■ボディ		
全長(mm)	4979	5012
全幅(mm)	1938	1911
全高(mm)	1461	1419
ホイールベース(mm)	2915	←
トレッド(F/R)	(F)1622 (R)1663	(F)1634 (R)1625
車両重量(kg)	1935	1920
■エンジン		
型式	V型8気筒DOHC+ツインターボ	←
総排気量(cc)	3993	←
ボア×ストローク(mm)	84.5×89.0	←
圧縮比	10.1	←
最高出力	412kW(560ps) / 5700~6600rpm	←
最大トルク	700Nm(71.4kgm) / 1750~5500rpm	←
■トランスミッション		
タイプ	8速AT(ティプトロニック)	←
■シャシー		
駆動方式	4WD	←
ステアリング形式	電動パワーアシスト付きラック&ピニオン	←
サスペンション(F&R)	(F)5リンク (R)ダブルウィッシュボーン	←
■ブレーキ		
形式	ベンチレーテッドディスク	←
■タイヤ&ホイール		
フロント	275/35ZR20 & 9.5J×20	275/35ZR20 & 9J×20
リア	275/35ZR20 & 9.5J×20	275/35ZR20 & 9J×20
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	250(リミッター介入)	←
0→100km/h加速(秒)	3.9	←
■エミッション		
CO ₂ 排出量(g/km)	229	←
燃料消費量NEDC(ℓ/100km)	9.8	←



Alfa Romeo 4C

**NEW
SPORTS
SHOCK!**

PHOTO & REPORT ● Georg Kacher
TRANSLATION ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)

Porsche Cayman



禁断の領域。

4Cは迷走を続けてきたアルファロメオの救世主と成り得るのか。美しいプロポーションはすでに大きな称賛を集めているが、やはり問われるのはピュアスポーツとしての資質だ。そこで対決相手に選んだのはベンチマークのケイマン。対照的な存在である2台をオンロードとサーキットで試した。

ウトストラダを縦横に駆け巡った。この2台対決は、いわばVfBシュトゥットガルト対ACミランのようなもの。ボルシェは、アウェイゲームで見事なプレーを披露した。様々な電子制御装置の助けを借りなくとも、基本設計が的確に射っている。走りには一切の破綻がない。ステアリングは入力に対して正確に反応し、フットワークの軽いハンドリングはコーナーの曲率にピタリと舵角を合わせる。ドライブレインは流れるようにパワーを伝え、コミュニケーション能力に優れたブレーキはいかなる状況にも対応する。どこをとつ

アルファロメオ4Cは、ミラノの名門スポーツカーメーカーの復活を世に示すに足る実力の持ち主なのだろうか。また、アルファはこのモデルをもって、スポーツカー市場の勢力図を塗り替えることができるのか。4Cの実力を客観的に見極めるツールとして、私はPDK装備のボルシェ・ケイマンを選んだ。高い総合バランスと完成度を誇るケイマンは、スポーツカーの実力を測るには格好のモデルだ。アルファの聖地バロッコを周回したのち、2台のミッドエンジンスポーツカーはア



実用性はケイマンに完敗だが
加速性能では軽さを活かして完勝。

でもドイツ的な完璧主義に貫かれていて、ドラマ性に欠けていると嫌みのひとつも言いたくなる。

一方、セックスアピールに関しては、モデナのマセラティ・ファクトリーで生まれたスーパーモデルの圧勝だ。あらゆる角度から見ても4Cは無類に美しく、そのプロポーションは見る者の目を釘付けにする。ケイマンの隣に停めると、まるでヒューゴ・ボスとドルチェ&ガッバーナほどにコントラストが際立つ。4Cで唯一気になるのはヘッドライトのデザイン処理だろう。

実用性について言うなら、4Cは1967〜69年にかけて造られた33ストラダレから一步も進歩していないように思う。サイドシルが広いため、スマートに乗り降りするには練習を重ねる必要がある。ひとたび



Alfa Romeo 4C × Porsche Cayman

シートに収まると、腕はほぼ真っ直ぐに伸びる一方、膝をくの字に曲げた姿勢を強いられる。60年代のイタリア車の典型だった手長猿スタイルそのものだ。頭上と肩周りのスペースもまずまず合格という程度。室内のプラスチックは手触りが粗い。エンジンコンバートメント背後には形ばかりのトランクがあるが、荷物が高温に晒されることは免れない。斜め後方視界は絶望的だ。

このインテリア、人間工学的にも問題がある。ステアリングホイールの底辺を平らにカットする必要があるため、スマートに乗り降りするには練習を重ねる必要がある。ひとたび



ジュリエッタ・クアドリフォリオ・ヴェルデと同じエンジンだが、アルミブロックを採用するなど軽量化に取組み、単体重量では22kgも軽い。より高回転型とし、パワースペックも僅かだが高められた。4Cの試乗車はオプションのレーシングバックを備え、サスペンションは強化仕様、タイヤはフロントが205/40 R18、リヤが235/35 R19のピレリPゼロを履く。ファットなリヤに対し相対的にスリムな前輪は、高負荷がかかるとオーバーヒートしやすい。

ンで安っぽい。センターコンソールに並ぶ1、R、A/M、Nの4つのギヤセレクトボタンは手が届きにくいばかりか、目視するのでさえ容易ではない。といった具合で、4Cの居住性がハイテク素材を用いた登山用テント並みだとすれば、ケイマンはゴージャスなラウンジだ。

確かに車重はわずかに895kgとテント並みに軽く、ケイマンとの差は実に415kgに達する。ナポリに本拠を置くスペシャリスト、アドラーが供給するCFRP製センタータブの自重はわずかに65kg。240psを生む1742ccのエンジンも22kgの軽量化を果たしている。

守勢に回っていた4Cがカウンターの縦バス1本でケイマンに先制した場面が、静止からの加速力だった。0→100km/h加速4・5秒はケイマンの5・6秒を軽く凌ぎ、MTの911カレラSとまったくの同タイムなのだ。最高速は紙の上でこそケイマンが264km/hで、258km/hの4Cをかわろうじて上回るのだが、A26アウトストラダーで試したところ、マイル表示のメーター読みで166mph(約267km/h)と2台まったくの同値を記録した。

それだけではない。4Cはトルク勝負でも圧倒的な優位に立つ。2・7ℓフラット6が290Nm/4500→6500rpmなのに対し、ターボチャージド・フォアは350Nm/2200→4250rpmと明らかに力の差を示す。ケイマンがなんとか水を空けられずに済んだのは、レッドラインの6500rpmを超えて7600rpmまで回せたことと、7速PDKの恩恵で段差のない加速が可能で、なおかつトップギヤでのスピードが伸びたからだ。軽量のアルファはシフトダウンを迫られ

る回数が少なく、混んだトラフィックを縫って走るのが速い。こうした場面ではケイマンはスポーツプラスにしてもついて行くのが精一杯だった。

35psのハンディを負うにもかかわらず、4Cはほとんどの状況でAからB地点までケイマンより早く到達する——ドライバーの体力と集中力が続く限り、という大きな但し書きがつくが。ドライバーにとって最大の阻害要因のひとつがノイズである。走り始めるやいなや、エンジン、DCT、ターボ、あらゆる箇所がノイズを発する。5500rpmはシフトアップポイントに相当するのだが、このときキャビンには耳を聳するば





オールラウンダーのケイマン 五感に訴えかけてくる4C。

かりのデシベルが充滿し、これがドライバーの疲労の原因になる。

4Cの機構は独特で、例えばノンアシストのステアリングなどその典型だ。15km/h以上なら操舵力は適切だが、駐車時の切り返しでは減法重い。タイヤ寸法も前後で大きく異なる。フロントがダブルウィッシュボーン、リヤがマクファアーソンストラットのレイアウトは通常採られる手法とは逆だ。40対60と、極端にテール寄りの重量配分も独特である。これらの要素が相まって4Cのドライバークラスは類を見ない操縦性を経験することになる。一口に言うなら、ハ

ードコーナリングを敢行すると簡単にフロントタイヤがオーバーヒートし、結果としてアンダーステアが強まり、グリップが落ちる。救いはDNAに初めてレースモードが備わったことで、これを選ぶとESPがカットオフされる。この状態でもドライバークラスの相互関係が保たれるのが4Cの美点で、クルマが次にどんな挙動に出るのか不安に陥ることがない。このアルファのスイートスポットは3速ないし4速で回る高速コーナーで、ステアリングとスロットル操作が補完し合った旋回性能をドライバークラスは満喫できる。

だからといって、ケイマンのようにドライバーの自信を鼓舞するようなハンドリングでないことも事実だ。ステアリングの入力が後輪に到達するのに時間的なずれがあり、不整路や高速走行ではドライバーが覚悟する以上に前輪の接地感が失われる。4C独特のレスポンスに慣れるには時間を要する。

不整路のいなし方も上手ではない。ケイマンがソリッドなシャシーとしなやかな足まわりで路面の穴やマンホールを難なく乗り越えて行くのに対し、4Cのサスペンションはいちいちそうした不整を敵に回してしまうのだ。もっとコンプライアンスを取れば事態は改善するのだから、ハラルト・ヴェスター率いるエンジニアたちは、ターマックでのグリップ



シフトプログラムはD(ダイナミック)、N(ノーマル)、A(オールウエザー)の3モードが設定され、各情報が集約されたダイヤル切替式のTFTメータースクリーンにモード状態が表示される。CFRPモノコックボディゆえに乗り込みに苦労するが、シートの座り心地は良好だ。しかし前後にしか位置調整が効かず、ドライバーの体型によっては、苦しいドラポジを強いられる。ステアリングはラック&ピニオン。今どき珍しくアシスト装置は一切備わらない。



Alfa Romeo 4C vs Porsche Cayman

／と悪くないのだが、タンク容量が40ℓなので実質的な航続距離は350km程度となる。

／と悪くないのだが、タンク容量が40ℓなので実質的な航続距離は350km程度となる。

事実、アルファの公表値を信じるなら、4Cの最大横Gは1・1、フルブレーキング時のGは1・25に達するという。フェラーリに肉薄する数値である。そういえば、奥に行くほど狭まっていくフットスペースといい、ほぼ垂直のバルクヘッドといい、レーシングカーのレイアウトに近い。端的に言って4Cはストリートリーガルのレーシングカーを念頭に設計されたと思わせるところが随所にある。そのように考えれば、これまで述べた欠点も許せるし、ヨーロッパ圏内の価格5万5000ユーロ（約660万円）もバーゲンプライスに思える。

燃費にも触れておこう。14・7km

／と悪くないのだが、タンク容量が40ℓなので実質的な航続距離は350km程度となる。

／と悪くないのだが、タンク容量が40ℓなので実質的な航続距離は350km程度となる。

ここまで読み進めてくださった読者には、私の結論はもうお見通しかもしれない。ケイマンは完璧なオールドランダーで、年間を通じて走行ステージを選ばず乗れるスポーツカー。特に長距離ドライブを習慣的に行うオーナーには絶好の選択だ。一方、4Cはアルファロメオの伝統に違わず、五感を駆使して走らせるクルマ、いわばドライバーの感性がその走りに反映されるタイプのスポーツカーである。

試乗を終えてから4日が経つ。この原稿を書いているのだが、私は4C独特の操縦性が忘れられず、早くも禁断症状に陥っている……。

SPECIFICATIONS

モデル名	アルファロメオ 4C	ボルシェ・ケイマン 〈 〉内は6速MT
■ボディ		
全長(mm)	3989	4380
全幅(mm)	1864	1801
全高(mm)	1183	1294
ホイールベース(mm)	2380	2475
トレッド(F/R)	(F)→(R)→	F:1526 R:1536
車両重量(kg)	895	1310
■エンジン		
型式	直列4気筒DOHC+ターボ	水平対向6気筒DOHC
総排気量(cc)	1742	2706
ボア×ストローク(mm)	102.0×77.5	89.0×72.5
圧縮比	12.9	12.5
最高出力	170kW(240ps) 6000rpm	202kW(275ps) 7400rpm
最大トルク	350Nm(35.7kgm) 2200~4250rpm	290Nm(29.6kgm) 4500~6500rpm
■トランスミッション		
タイプ	6速AT(TCT)	7速AT(PDK)〈6速MT〉
■シャシー		
駆動方式	MR	MR
ステアリング形式	ラック&ピニオン	電動パワーアシスト付きラック&ピニオン
サスペンション(F&R)	F:ダブルウィッシュボーン R:マクファーソンストラット	F&R:マクファーソンストラット
■ブレーキ		
形式	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク
ブレーキ径(mm)	F:305×28 R:292×22	F:315×28 R:299×20
■タイヤ		
フロント	205/45R17	235/45ZR18
リア	235/40R18	265/45ZR18
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	258	264(266)
0→100km/h加速(秒)	4.5	5.6(5.7)
■エミッション		
CO ₂ 排出量(g/km)	157	180(192)
■車両本体価格(万円)	未定	日本未導入(612)



室内の質感や素材感ではケイマンが圧倒的。インテリアの中でもボルシェらしい機能的なドライブイン空間が広がる。日本には6速MTのみが導入だが、取材車は7速PDK。標準仕様のスポーツシートを装着していたが、ホールド性や着座感が良い。その30cm後方には搭載されるフラット6は275ps/290Nmを発生。エンジンは目視できないが、その分リヤラゲンスペースは、4Cの110ℓに対して約2.5倍の275ℓを有する。実用性ではケイマンに敵わない。



「コ」 イツは実現のスーパーカーだ、なんて言われても、読者諸兄の中にはすでにスーパーカーライフを満喫中の方も多いだろうから、今さら何なの？ かも知れない。けれども……。

おそらく日本で700万円を切るだろう、アルファロメオの「スーパーカー」には、高額スーパーカーに慣れ親しんだ方々をも納得させる、潔いまでのドライビングファンがあった。こと走りの性能に関するかぎり、その志の高さは、フェラーリやランボルギーニのスタンダードモデルよりも上、かもしれない。

マクラーレンMP4-12Cに勝るとも劣らない操る歓びがある。

プリプレグ成型のカーボンボディを基本骨格とするアルファロメオ4Cの走りには、マクラーレンMP4-12Cに勝るとも劣らない操る歓びがある。そりゃ、速さや、乗り心地では、まるで敵わないけれども、ノンパワ―のステアリングホイールをしっかりと握りしめ、背後からの迫力のノイズとバイブレーションを感じながら大笑いでドライブする間の、その歓びのクオリティの高さでは、まったく劣っていないのだ。

安いエンジンでもスーパーカー級の走る歓びを。アルファロメオは、それだけを目標に、つくった。もちろん、スーパーカーなのだから、ステアリングは重要だ。そこはアルファの得意分野。過去のモーターを存分に活かし、まるでフェラーリ往年のミッドシップベルリネッタとなった。アルファロメオ4Cで話題にすべ



西川 淳 Jun Nishikawa

4C First Drive

日本人ジャーナリスト目線で斬る。

バロッコのサーキットコースと、公道の2ステージで4Cのパフォーマンスを存分に堪能したふたりのジャーナリスト。クラス初となる超軽量のカーボンモノコックを採用したアルファロメオ渾身のスポーツカーに抱いた第一印象とは!?

きは、そのカタチと、パフォーマンスとCFRPボディだけ、かもしれない。もう他なんてどうでもいい、とアルファロメオは潔く割り切ってつくったようにも思える。

たとえば、フロントグリル。ずっと逆三角形に抜かれているだけで、見栄えを考えたフシすらない。ミラーにいたっては、フィアット500の流用で、ちよいと不細工。ボディ表面の質感は全体的に、ラジコンカーのFRPボディのようだ。

インテリアだってそう。格好いいけど、見栄え質感は最悪。はっきり言ってチープチーパチーベスト。日本のメーカーなら、いまだに、軽自動車にだって赦さないくらいにクオリティで、レザーとアルミに囲まれた皆さんにとっては、我慢しきれなくなるか、かえって新鮮に思える

か、そのどちらかだろう。

だが、それでいいのだ。アルファロメオは、ひとりでも多くのスポーツカーファンに、(彼らが考える)スーパーカーの楽しさを提供しよう、とにかく中身には金をかけた。オートクレーブを使った、いわゆるドライカーボンのモノコックボディはいったいこのクルマのコストの、どれだけを占めたことやら。商品として



成立させたわけだから、もちろん儲け度外視であるはずもないけれども、相当なコスト負担であることは間違いない。そうまでやって手に入れたもの、それがパワーウエイトレシオ4kg以下のスーパーカー級パフォーマンスだったのだ。

誰もが望めば手に入るスーパーカーの魅力。ラグジュアリー志向の強まった高額なスポーツカーに辟易しはじめた貴方、もしくはクラシック趣味に走ろうと考え始めた貴公、4Cで遊んでみてはいかが？ とりあえず、ご注文だけでも。安いし。

生

まれ故郷たるバロッコのテストコースとその周辺の公道でアルファロメオ4Cを走らせてみて、その魅力の根源は、「アフォーダブルなスーパーカー」というコンセプトにあると、実感した。

「アフォーダブル」とは、「手頃な価格の」という意味だから、「手に入れ易いスーパーカー」と訳せるが、4Cのスーパーカーとしての美点は、プライスにとどまらない。全長4mに満たない小柄なボディや、ミッドシップに横置きされた1・75ℓ4気筒ターボエンジンのランニングコストまで、すべてがスーパーカーとして



は異例にアフォーダブルなのだ。

とはいえ、スーパーカーと呼ぶにはそれなりの理由が必要だが、4Cはその要件を見事に満たしている。

その最大のポイントが、カーボンファイバーモノコックの採用である。レーシングカーや2000万円オーバー級のスーパースポーツの素材と認知されているカーボンファイバーをフレームに投入することで、小さいながら並みのスポーツカーではな

NEW SPORTS SHOCK!



カーボンモノコックを採用した英断 アフォーダブルなスーパーカー。

いことを主張しているのだ。

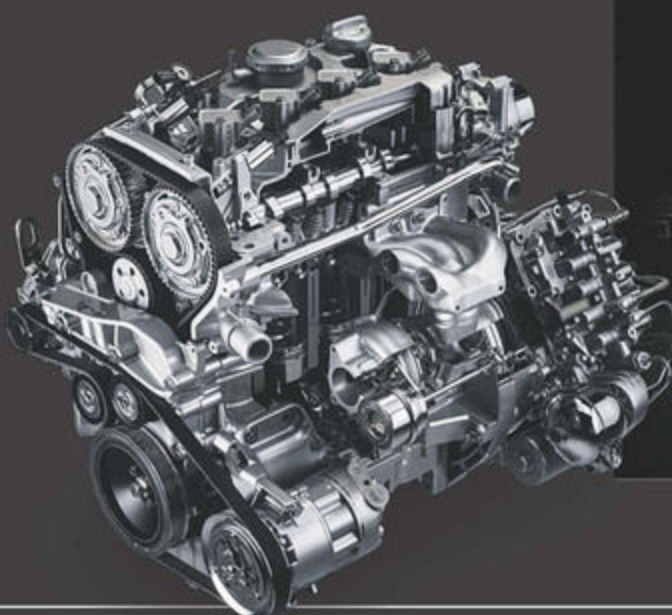
もうひとつのポイントは、そのボディスタイリングだ。社内のチーフデザイナー、アッレサンドロ・マッコリーニが手掛けた4Cのボディは、極めてアルファらしいディテールを持つと同時に、小柄なディメンションにもかかわらずボリューム感溢れる肉感的な造形によって、スーパーカーと形容するに相応しい華のあるスタイリングに仕上がっている。

だが、ルックスがいいだけではスーパーカーを名乗る資格はない。ドライビング感覚に好き者を酔わせるファクターはあるか、それこそがスーパーカーと呼べるかどうかの最も重要な関門だと思うが、4Cはその点も見事にクリアしていた。

Takumi Yoshida

吉田 匠

カーボンファイバーモノコックの単体重量は65kg。エンジンはジュリエッタと同じ1742cc直4ながら22kgのダイエットを行うなど、895kgの車重を実現した技術的な挑戦は称賛に値する。パワースペックは240ps/350Nm。パワーウエイトレシオは3.7kg/psと、スーパースポーツ並である。



ウエイトスポーツにありがちな軽々しさはなく、随所に剛性の高さを感じさせる。結果、脚はそれなりに締まっているにもかかわらず、乗り心地がいいことも印象に残った。

さらに、パワーアシストを持たないステアリングのもたらす峻敏なコーナリング感覚や、締まった感触のブレーキなど、ワインディング好きを悦ばせる要素には事欠かない。それでいて、高速では直進性のよさも実感したから、グラントウーリズムとしても充分使えるはずである。

それだけの内容を備えながら、限定モデルで730万円というプライスが公表された、アフォーダブルなスーパー・アルファ。所有欲を掻き立てるクルマなのは間違いない。



NEW SPORTS SHOCK!

第 3 章

ライトウェイト 進化系

REPORT●吉田拓生 (Takuo Yoshida)

PHOTO●KTM JAPAN

オーストリアのKTMスポーツモーターサイクル社はモーターサイクルファンにとってお馴染みの存在だが、同社がクロスボウ（X-BOW）という名の自動車を生産している事実はあまり知られていないかもしれない。2008年に登場したクロスボウはイタリアのレーシング・コンストラクターであるダラーラが設計に関与した単体重量78kg、FIA公認のカーボンモノコックタブの後方にアウディ製の2ℓ4気筒

異端の進化論。

唯一無二のアピランスとスバルタンなパフォーマンス。まさしくライトウェイト界の異端と呼ぶに相応しいクロスボウに、キャノピーを与え利便性を付与したモデル、GTが加わった。この施策によってクロスボウはどう進化したのか？ ジャーナリスト・吉田拓生がオーストリアで確かめる。

TFSターボ・エンジンを組み合わせたエクストリーム・スポーツカーであり、表皮を覆うボディパネルはミニマムなものでしかない。その結果、現在のスタンダードモデルであるクロスボウRは車重790kg、最高出力300psというスペックに より2・6kg/psという458イタリアと肩を並べるパワーウェイトレ



シオを誇っているのである。

今回オーストリアのグラーツにあるクロスボウのみを生産するKTMのファクトリーにジャーナリストが招待されたのは、新型のクロスボウ「GT」が追加されたためだ。GTはクロスボウにフロントとサイドのガラスウインドウを追加したもの。フロントウインドウのないクロスボウは、そのままの状態では公道走行が可能であることが売り文句だったが、実際の走行にはヘルメットが不可欠であり、開放的なオープンエア・モーターリングを楽しむことはできなかった。サイドウインドウにはシザー式に跳ね上がる開閉機構も備わり、ワイパーユニットも追加された結果、プラス50kgの重量増となったGTだが、サイドからフロントまでひとつのカーブでラウンドするウインドウの質感は高く、少しマッシブになったスタイリングも悪くない。

表面に露出したカーボンモノコックは2シーターのF3マシンといった雰囲気であり、4層ずつ重ねられたカーボンクロスの間にアルミハニカムのコアが仕込まれた構造もフォーミュラに準じている。レカロ製のシートは、実際にはモノコック内の凹みに嵌まる薄いマットのようなもので、4点式のハーネスを締め上げることでドライバーはモノコック内に完全に固定される。ドライビングポジションは前後に24cm動かすことができるペダルユニットと、前後上下に動くステアリングポストで調整することになる。

外装と同じく室内の操作系もミニマムだ。ダッシュ中央に配されるデジタル式のメーターユニットはKTMのモーターサイクル用を使用する。オーディオ・エンジンを操るスロットルペダルはもちろん現代的なフライバイワイヤだが、電子制御が介入するのはそこまで、ABSを含めた

KTM X-BOW GT



ドイツ的で厳格なエンジニアリングと イタリア的で躍動的な発想の結婚か。



GTはAピラーが追加されたモノコックの状態にKTMのファクトリーに納入され、そこで専用の治具を用いて3枚のガラスを接着する工法を取る。Aピラーには油圧ダンパーによって跳ね上がるサイドウィンドウを固定するヒンジが付いた。GTで初めてワイパーやウィンドウの電熱、空調ファンが備わり、そのスイッチがシフトノブ後方に設置される。



一切のドライバーズエイドはなく、ツインマスターのブレーキにもブースターは付かない。つまり単純比較の相手としてはフェラーリ458イタリヤが適当かもしれないが、腕っぷし1本で勝負する硬派なモデルという意味では2・4 kg/psのF40が最も身近な比較対象といえる。ウェット路面におけるテストドライブではKTMのオーストリア人広報氏が「ベリーベリーケアフリー!」と繰り返すのも当然なのである。

やろうと思えば3速でもホイールスピンさせることができるクロスボウGTだが、幸いにも300psを生ずるアウディ・エンジンはスロットルの踏み方ひとつでターボを上手く操る術を心得ているらしい。ブーストが高まらなくても街中の交通をリードすることができるし、ここぞという瞬間にターボチャージャーに拍車をかけることも容易だ。

クロスボウGTの乗り心地は、カ

ーボンモノコックや時速100 km/hで90 kgものダウンフォースを発生するフラットボトムが示す通りの硬質なもののだが、現代フォーミュラカーのように禁欲的な乗り物ではなく、遊び心に溢れている。その源泉として考えられるのは、目の前で細かく伸縮を繰り返すダンパーユニットが許容する微かな姿勢変化や、唯一柔らかなタッチを残すラジアル・タイヤ、そして簡単にリヤをブレイクさせられるターボキックの緊張感、オープンエアの室内にこもる野太いエキゾーストノートといったものである。聞き慣れない「オーストリア車」であるクロスボウを端的に表現するならば、ドイツ的で厳格なエンジニアリングとイタリア的で躍動的な発想の結婚(？)、とにかく他に例がない乗り物なのである。

コクピット周りを覆うウィンドウの効果は顕著なもので、走行風が直接ドライバーの頭部に当たらないだ



ミッドマウントされるエンジンは、アウディから供給される2.0直4ターボ、TFSI。最高出力285ps/最大トルク42.8kgmのエンジン性能と、カーボンモノコックによって847kgに抑えられた軽量ボディとの相乗効果で、その走りは現代的なライトウエイトそのものだ。



フロント及びサイドウィンドウを備えることで格段に日常性と耐候性を獲得したGTには、さらに「X-TOP」と呼ばれるルーフのソフトカバーも用意される。ただしこれはあくまで簡易なものであり、オープントップによる走行がGTの正常形態となる。

SPECIFICATIONS KTM クロスボウGT

■ボディサイズ:全長3738×全幅1915×全高1202mm
ホイールベース:2430mm トレッド:前1644 後1624mm
■車両重量:847kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ(TFSI) ボア×ストローク:82.5×92.8mm 総排気量:1984cc 最高出力:210kW(285ps)/6400rpm 最大トルク:42.8kgm(42.8kgm)/3200rpm ■トランスミッション:6速MT ■駆動方式:MR ■ステアリング形式:ラック&ピニオン ■サスペンション形式:前&後ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:前&後ベンチレーテッドディスク ディスク径:前305 後262mm ■タイヤサイズ:前205/40R17 後255/35R18 ■パフォーマンス 最高速度:144マイル(230.4km/h) 0→62マイル加速:4.1秒 CO₂排出量(MVEG):189g/km 燃料消費量:8.3ℓ/100km

けでなく、斜め後方から巻き込む風も極めて少ない。そして何より、あらゆる音が遮られることなく聞こえ、広い視界が確保でき、タイヤやブレーキの臭いを感じ取ることもいつも通りに行える。ヘルメットを被ってから本領を発揮するプロドライバーと違い、一般のスポーツカー・ドライバーはヘルメットなしの状態において最も冷静なドライビングができるものではないだろうか。

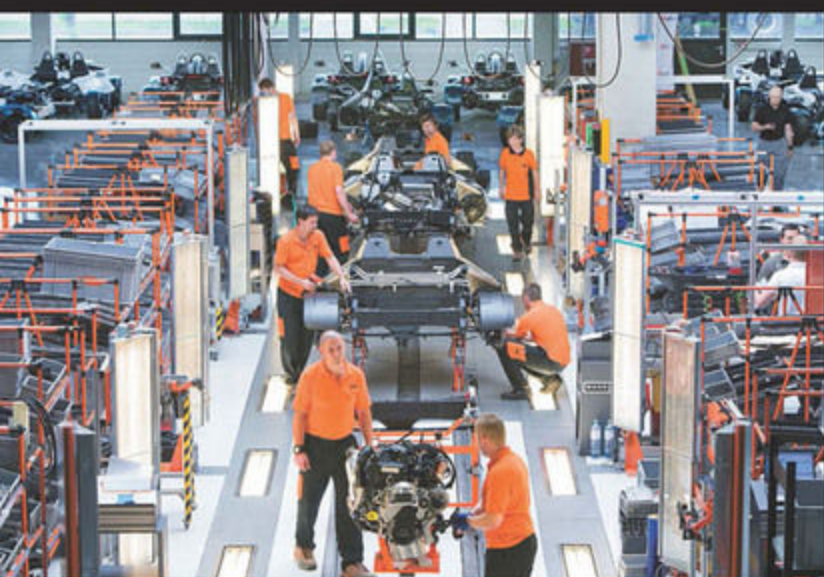
今回の試乗では来年のF1カレンダーに加わったレッドブル・リンクを走る機会があり、インフィールドのテストコースにおいてクロスボウGTの真髄に触れることができた。ウエットのコースではターボキック一発でテールを滑らせたあと、安定したドリフトに持ち込むことも容易だし、瞬間的なスロットルオフでドリフトを右から左に切り返すような技も、ストローク全域で効くダンパーのおかげで面白いように決まる。ブースターのないブレーキはペダルを踏めば踏むほどリニアに制動力が立ち上がるレーシーな性格であり、前輪がロックする寸前の状況把握やロックした際の微かなリリースが的確にできるので、速く走るためにABSの助けを借りる必要はない。それはソフトに効くLSDが支配するリヤタイヤにも言えることで、横滑りしているような場合でも絶えず前進しているから、トラクション・コントロールなしでもスピンモードに陥るような兆候を感じることはない。腕に覚えのあるドライバーであれば、肩の力を抜いて進行方向を見つめ、ドライビングの本能に委ねればそれで済むだろう。

これまでフォーミュラカーとスポーツカーの狭間を彷徨い、どちらかといえば前者の末っ子的な立ち位置につけていたKTMクロスボウは、機能的なウインドウを備えたGTによって進境著しいライトウエイトスポーツカー・シーンの先頭に躍り出たと確信している。

KTM X-BOW GT

FACTORY

ファクトリー潜入!



クロスボウを製造するファクトリーは、オーストリア第二の都市、グラーツにある。グラーツにはメルセデスGクラスの製造で有名なマグナ・シュタイア社があるが、KTMのファクトリーはそのすぐ隣という立地に建つ。

F1のファクトリーのような建物の内部にはクロスボウを生産する簡単なラインの他に、オフィスとショールーム、そしてカスタマーの車庫やクロスボウを有名にしたROC(レース・オブ・チャンピオンズ)に使用されるクルマのストックヤードなどが含まれている。

アウディ製のターボ・エンジンやギヤボックス等がアッセンブリーで納入されるため、約800点という異常なほどに少ない(普通の自動車は2万点以上)部品で組み上げられるクロス

ボウは、6人のスペシャリストによって年間最大100台のペースで造られている。この6人はワンメイクレースのクロスボウバトルのレースシーズンになるとレースサポートに駆り出されるので、クロスボウの生産は冬の方が多いという、おおよそ自動車らしくない生産状況が返ってクロスボウらしい部分と言える。ドイツをはじめとするヨーロッパではアウディ・ディーラーでも修理が可能なので普及しているクロスボウだが、北米では修理の環境が確立できないため販売されていない。

バグATTIやボルシェ918スパイダーのカーボンパーツも製造しているドイツのサプライヤー(KTMと同じ親会社を持つ)から納入されたカーボンモノコックに部品を追加していくことでクロスボウの製造は始まる。モノ



コック後端の凹みに燃料タンクが嵌まり、その後方にはアルミ製のサブフレームに固定されたアウディTFSIエンジンがドッキングされる。組み上がった車両は、実際に工場の周囲を30kmほどテスト走行して完成。職人仕事の多さと個々のパーツのクオリティ、そして現代のF40的な走行性能まで含めて考えると、クロスボウというクルマがいかに突出したスポーツカーであるかが理解できる。

筑波アタック！

ワールドプレミアから数えれば2年弱という歳月が過ぎたけれど、日本ではまさに「今が旬」といえるロータス・エキシージS。これを遂に、サーキットで試すことができた。確かめるべき性能はふたつ。ひとつはもちろん「純粋な速さ」。そしてもうひとつは、その「本性」を暴くことだ。350psを発揮する、3・5ℓのV6スーパーチャージャーを搭載し、大きく、重たくなったそのボディは、しかしながら拡大された前後のトレッドとタイヤサイズによって、公道では非常に高い評価を得た。果たしてこれが、タイヤのグリップ限界を超えたサーキットでは、一体どう変わるのか？

NEW SPORTS SHOCK!

TESTER●田中哲也(Tetsuya Tanaka)
TEST & REPORT●山田弘樹(Kouki Yamada)
PHOTO●小宮岩男(Iwao Komiya/iZM)

2・94kg/psに過ぎない。ちなみにエキシージSは3・37kg/psだから、机上の計算ではR300の方が速いことになる。エキシージSが進化の過程で手放した「軽さ」を武器に、いざ戦いを挑まん、というわけだ。

そして今回は、テストもふたり。メインキャストはご存じ、現役GTドライバーである田中哲也選手だ。そしてアマチュア代表として、筆者

しかし話は、これだけではすまされなかった。編集部はさらにもう一台、強烈なマシンを筑波サーキットへ持ち込んでいたのである。

ケーターハム・セヴン「スーパーライトR300」。現行セヴン一族におけるレーシング・グレード「スーパーライトシリーズ」の、最新ミドルレンジモデルだ。搭載エンジンはフォード製のデュラテック2・0。最高出力は175psと、長兄であるR500の263psには及ばないものの、車重は515kgと超絶に軽く、パワー・トゥ・ウェイト・レシオは

がその末席に加わらせて頂いた。

フロントウインドウ越しに広がる広い視界。真っ青な空と、手を伸ばせば届きそうな灰色のアスファルトに感動しながら、1コーナーの上り坂を右にターンして行く。いざアクセルを踏み込むと、新型エキシージSは第一ヘアピンまでの下り坂を、息を呑むような速さで駆け下りた。

ブレーキロックを懸念して、S字ふたつめの縁石を避けるラインでヘアピンにアプローチ。強く踏み込んだブレーキペダルを、丁寧かつ素早く緩めながらステアリングを切り込

Caterham 7 Superlight R300



上陸以来、そのパフォーマンスが絶賛を浴びているエキシージSを、
ついに筑波サーキットへ持ち込みテストする機会が到来した。
テスターにはプロレーサーを代表して田中哲也選手、
そしてクラブマンレーサーを代表して山田弘樹氏という布陣。
ライトウエイトの原器であるセヴンと並べ、その素性を確認する。

Lotus Exige S



むと、ほどよくリヤがスライドし始めた。万が一を考えて選んだモードは「Sport」。スライドを検知したロータスDPM（ダイナミック・パフォーマンス・マネージメント）は、やや唐突に内輪の空転を止めたが、そこからアクセルを入れると、エキシージSはきちんと加速態勢に入りコーナーを脱出した。お互い手探りで記録したタイムは、1分5秒657というものだった。

対して最初から「RACE」モードを選んだ田中選手は、コンスタントに1分4秒台を連発。ベストタイムは1分4秒351を記録した。

「エリゼのように素直なフロントの応答性があり、なおかつリヤは旧型エキシージのような重心の高さを感じさせない。確かにターニンでリヤは出るけれど、いやな挙動になっていない。ロータスも、非常にうまくまとめたなと思いました。そして何より、パワーがあります。この世代のロータスでは、初めてクリップングからアクセルコントロールが必要なくルマになりましたね」



と田中選手は語る。ただし気になる部分もあった。それはこのクルマが、リヤタイヤに対し非常に高い依存度を持っていることだ。田中選手が走ったあとの内圧は2・3kg/cm²だった。この状態だと筆者にはオーバーステア過ぎて乗れなかった。そこで再び2kg/cm²まで減圧すると挙動は落ち着き、まさかの1分4秒327をマークしたのである。

ていたせいもある。内圧にしても田中選手は「2回も調整すれば、その後は安定するはず」だと言う。911 GT3を見てもわかるように、リヤタイヤへの依存度が高いこと自体は一概に悪いことではないのかもしれない。タイヤライフが短いのは事実だが、それさえ気をつけていれば、挙動は安定してくれるのだ。

対するR300は、実に面白いマシンであった。凶暴そうなイメージとは裏腹に、実際の挙動はゆったりと穏やかで、むしろエキシージSよりも取っつきやすかったのである。その理由は、全てトラクション性



先代モデルよりもひと回りボディは大きくなり、それに従って車重は1180kgまで拡大したエキシージS。重量増を補うために搭載する3.5ℓ V6+スーパーチャージャーは最高出力350ps、最大トルク40.79kgmを発揮する。「エンジンに勝るシャシー性能」を伝統とするロータスにとって、エキシージSへの構成もまた当然の帰着に他ならない。



Lotus Exige S

Caterham 7 Superlight R300



TSUKUBA CIRCUIT Course 2000

Weather: 晴れ
Track: ドライ

BEST LAP

ロータス・エキシージS
1分04秒327

ケータハム・セヴン・
スーパーライトR300
1分05秒913

能の低さによるものだった。1コー
ナーやヘアピンで、セオリー通りに
2速までシフトダウン。そこからア
クセルを踏み込むと、いとも簡単
にリヤタイヤが空転してしまう。立ち
上がりラインを直線的に取っても何
をしても、クルマが前に進まない。
筆者のタイムは1分7秒042が
やっとで、対する田中選手はサクッ
と1分5秒934をマークしていた。
「ターニンまでが非常に軽快なだ
けに、本当にこの空転はもったいな
い。これが解決すれば、間違いなく
タイムは上がるでしょうね」と田中
選手は分析する。そして筆者に対し
て「3速を使うといいよ」と、大き
なヒントをくれた。強烈なパワーは
ないが、下からトルクフルに吹け上

がる2.0エンジン。その
特性を活かし、3速でダ
ルく立ち上がれという。
するとどうだろう！ア
ツという間にタイムは縮
み、1分5秒913が出
てしまった。奇しくも先
生を上回る形にはなっ
たが、それは優れた指導が
あってこそである。
まとめると両者の対決
は、エキシージSが1秒
586の大差を付けて勝利した。こ
の勝敗を分けた要因は、古典的FR
と最新式ミッドシップの、トラクシ
ョン性能の差に尽きる。
また、もしエキシージSが新品タ
イヤを履き、車高バランスや内圧を



古式ゆかしいロングノーズに納まるパワーユニ
ットはフォード製デュラテック2.0直4。最高出力
175ps、最大トルク19.2kgmというスペックな
がら、515kgの超軽量ボディには余りある戦闘力
を与えている。フロントウィンドウもドアすら廃
して走ることのみに特化したセヴンは、最新モデル
のエキシージSに迫るパフォーマンスを發揮。



SPECIFICATIONS

	ロータス・エキシージS	ケータハム・セヴン スーパーライトR300
■ボディ		
全長(mm)	4080	3100
全幅(mm)	1800	1575
全高(mm)	1130	1115
ホイールベース(mm)	2370	2225
トレッド(F/R)	(F)1499 (R)1584	(F)1499 (R)1336
車両重量(kg)	1180	515
■エンジン		
形式	V型6気筒DOHC WT-1+スーパーチャージャー	直列4気筒DOHC
総排気量(cc)	3456	1999
ボア×ストローク(mm)	94.0×83.0	87.5×83.1
最高出力	257kW(350ps) / 7000rpm	127kW(175ps) / 7200rpm
最大トルク	400Nm(40.7kgm) / 4500rpm	188.5Nm(19.2kgm) / 6000rpm
■トランスミッション		
タイプ	6速MT	←
■シャシー		
駆動方式	MR	FR
ステアリング形式	ラック&ピニオン	←
サスペンション(F&R)	(F)&(R)ダブルウィッシュボーン	(F)ダブルウィッシュボーン (R)ド・ディオン
■ブレーキ		
形式	(F)&(R)ベンチレーテッドディスク	(F)ベンチレーテッドディスク (R)ディスク
ディスク径(mm)	(F)&(R)332	←
■タイヤ&ホイール		
フロント(リム幅)	205/45R17(7.5J×17)	195/45R15(6.5J×15)
リヤ(リム幅)	265/35ZR18(9.5J×18)	195/45R15(6.5J×15)
■パフォーマンス		
0→100km/h加速(秒)	4.0	4.5
最高速度(km/h)	271	225
■エミッション(JC08モード)		
燃料消費量(km/ℓ)	9.9	←
■車両本体価格(万円)	850	588

適正にセットしたならば、更にその
差は広がっただろう。実に665kg
の車重差は、350psに向上したパ
ワーと、それを路面に伝ええるサス
ペンション性能、そしてミッドシッ
プの後軸荷重で相殺されたわけだ。
しかしR300は、これでよい。
アマチュアが操っても高速の80Rで
吹っ飛ばないのは、正直そのトラク
ション抜けのおかげである。それを
機械式LSDやハイグリップタイヤ
で補うのは簡単だが、速さだけを求
めるなら、セヴンに乗る意味はない
と思うのだ。風圧に首を持って行か
れる。剥き出し感。標準のエイボン
タイヤでも得られる鋭いターニン。
その独特な世界観を味わいながら、
マシンと共に乗り手も育って行くの
が、負け惜しみでも何でもなく正解
だと思ふのである。



ケータハム・カーズは、F1グ

ランプリが開催されたシンガポールで、1台の新しいコンセプトモデルを披露した。それがこの「エアロセブン・コンセプト」である。

新しいとはいっても、そこはケータハム。このエアロセブンが、21世紀に提案するセブンのカタチであるのなら、直列4気筒エンジンを縦置きした軽量なミッドシップでも良さそうなものだが、そのアーキテクチャーには、1973年にロータスから譲り受けた伝統、つまり「フロントエンジン・リアドライブ」という方式が頑固に受け継がれている。

その理由を筆者なりに推測すると、既存のコンポーネッツを使えること

21の再来。

かつてケータハムは、セブンシリーズとは一線を画す流麗かつコンベンショナルなボディを纏った21をリリースした。今となつては超レアな21のデビューから20年を迎えようとする今、再びサイクルフエンダーを廃したコンセプトモデルを発表。F1テクノロジーの採用が期待されるニュー21に迫る。

がまずひとつ。操作性という点でも、ミッドシップよりFRの方がより間口が広いといえるし、これまでスーパーセブンが培ってきたイメージや技術も素直に受け継ぐことができる。

そしてもうひとつは、昨年ケータハムと提携したルノーが、2016年に予定しているアルピーヌ名義のスポーツカー。これがミッドシップであるため、キャラ被りは避けなかったのではないかと考えられる。

というわけでそのパワープラントには「スーパーライトシリーズ」で



もお馴染みのフォード・デュラテック2.0が使われる。ただしその中身は、同じグループであるケータハム・テクノロジー・イノベーション社（CTI）がチューニングを施し、ユーロ6の排ガス規制に対応させながらも240ps/8500rpmの

最高出力と、19・9kgm/6300rpmの最大トルクを発揮させているという。

エンジンマネージメントシステムも同じく自前で、トランスミッション及びクラッチは、流行りのロボタイズド・デュアルクラッチ&パドルシフトではなく、コンベンショナルな6速MTを用いるとのことだ。

サスペンションは前後ダブルウィッシュボーン。なんとフロントのダンパー&スプリングは、プッシュロッドを介して入力を受けるインボ

NEW SPORTS SHOCK!

TEXT●山田弘樹 (Kouki Yamada)
PHOTO●Caterham Cars



Caterham AeroSeven Concept



ク。荷重の軽いリヤはシングルピストンキャリパー+ソリッドディスク。特筆すべきはここに、ケータハムの歴史で初めてABS（ボッシュ製）が装着されるということだろう。

装着タイヤは現行セヴンシリーズのスタンダードチョイスであるエイボン「CR500」。サイズはフロントこそ195/45R15（ホイールは6・5J）と細身だが、リヤは245/40R15にまで拡大されている。

面白いのはここからだ。ご存じ現在のケータハムは、創始者であるグラハム・ニアーンが退いた時点でマレーシア資本となり、「ケータハムF1チーム」が実質その母体となっている。こうした理由から、エアロセヴンにはF1譲りのテクノロジーが盛り込まれるようなのである。

その最も代表的な要素は、名前に

ドアやフロントウインドウも持たないオープンボディは、F1開発チームによるカーボン成形技術やエアロダイナミクステクノロジーが投入されるという。センターコンソールに操作系を集中させたインテリアデザインは必要最小限のインプレッシブなフィニッシュ。ケータハム・カーズは来年末からの生産、そして市販を約束する。



ドタイプとなっている。この方式の利点は、システムの小型化によるユニットのバネ上設置（バネ下重量の軽減）が可能になることと、従来に對し素早く車高変更やスプリング交換等ができることにある。リヤサスは独立懸架式。超軽量FRのセヴンでトラクションを稼ぐための、現時点での最良な方法である。ちなみにこれらは、最新のセヴン「CSR」から受け継がれた内容だ。

ブレーキはフロントが4ポッドキヤリパー+ベンチレーテッドディスク。剥き出しだ

もなっている「空力」だろう。FRとしたことで前面投影面積が大きく、スーパースェヴンの代名詞であるオープントップ形式を残すどころか、フロントスクリーンまでも取り去ってしまっただけで、空気抵抗の低さという点では、最高峰のF1マシンを造る彼らの手腕に期待したい。少なくとも床下整流とディフューザーで、ボディを地面に押しつけるくらいのことにはしてくるだろう。



ったフロントタイヤがカウルで覆われているのは、従来のセヴンよりも空力的に有利なのは間違いない。

そしてこのボディは、遂にカーボン製となる（これが外皮のみなのか、シャシーまでカーボンコンポジットとなるのかは不明）。その車重は600kg程度と言われているが、ともかく0→100km/h加速では4秒を切る速さだという。

ただしその速さには軽さ以外に、やはりスーパースェヴンでは初採用となるトラクションコントロールシステムと、ローンチシステムも関与していそう。またF1を模したステアリングには、「レース/ロード」で2段階に分かれるエンジンマップスイッチや、先に述べたローンチシステム、果てはオーバートイクボタンやピットレインリミッターまで付く!? という話が転がっていた。

そしてコクピット中央には、水温や油温、車速やエンジン回転数といった車両情報をモニタリングできる「グラフィカル・ディスプレイ・ユニット」（GDU）が装着される。

奇抜なグリーンのカラーリングに、平べったく、小さくなったヘッドライト。一見すると深海魚のようなその異形に、古くからのスーパースェヴンファンは戸惑いを感じるだろう。

しかしその姿を落着いてよく見れば、中央にはノーズコーンの面影があり、バックパネルの傾斜や、短いオーバールーングを見ても、これがセヴンなのだとわかってくる。まだ確かめることがあるとすれば、敢えてFR形式を選んだこのマシンが、どのように「現行セヴン超え」を果たしているかだろう。それは速さなのか、愉しさなのか？ 生産は来年の秋に英国ダートフォード工場が始まる。残念ながら価格はまだ、その予価さえ発表されていない。



Lamborghini
Aventador
LP700-4

新世代の象徴。

圧倒的なパワーに確実なるトラクション性能、そして強靱なカーボンモノコックシャシー……。ランボルギーニのフラッグシップとして君臨する、アヴェンタドールには、新世代の条件が揃っている。この内容こそ、21世紀型における象徴かもしれない。今再びそのステアリングを握り、その感触を再考したい。何故衝撃的なのかを……。

長

かった夏もようやく過ぎ去り、深夜になれば若干、肌寒くなってきた秋を迎えた9月下旬の某日。交通量が少なくなってきた頃を見計らって、ランボルギーニのフラッグシップ、アヴェンタドールを首都高で走らせた。その目的は、最新の性能を再考することである。これまでフェラーリF12ベルリネッタやマクラーレンMP4-12Cには散々試乗してきたものの、このアヴェンタドールだけは、日本で乗る機会が極めて少なかった。それゆえに他車をテストした後だからこそ、敢えて700PSのミッドシップに乗ってみたかったというのも本音である。ましてや今噂されている次期「スモール」ランボルギーニ、カブレラのデビューも間近だ。今乗れば、また何か発見があるかもしれない。そう思うと使命感にも近い感情も芽生えてくる。何しろアヴェンタドールは、カーボンモノコックをもつスーパースポーツだ。

NEW SPORTS SHOCK!

第 3 章

闘牛の世界

REPORT ● 野口 優 (Masaru Noguchi)
PHOTO ● 篠原晃一 (Koichi Shinohara)
COOPERATION ● ランボルギーニ福岡

1ツだ。90年代に誕生したマクラーレンF1以降、カーボンモノコックを使用したモデルがいくつかデビューしてきたものの、それから比べれば今のアヴェンタドールの造りは、さらに進化しているどころか、その製造費を抑えることにも成功している。こうしたある種の効率化が図られたモデルの場合、クオリティ面でも安定しているだけに個体差も生まれにくいから信頼感も得られる。だからこそ存分にアクセルを踏むことが可能だ。それに例え700PSといえどもアヴェンタドールは4WD。必要に応じてフロントへの駆動配分

を強化することもあり、信じられないような速度域でも確実に路面を掴んで離さない。だから安心して身を委ねられるというものだ。

センターコンソールに配置される走行モードの設定は3種。街乗りでは当然ながら「ストラーダ」を選択するのが常識。しかし、その気になった時は「スポーツ」モードに限る。もちろんその上には「コルサ」モードも備えているが、これを公道で使



例えば電子に制御されているとはいえず、その性能に油断してはいけない。

用するのは基本、禁じ手だと思っただけがいい。状況に応じてモードの選択を行うのが最新「猛牛使い」のマナーだ。昔と違い、今のランボルギーニは極めて知的だ。無闇矢鱈に飛ばす気にならないような野蛮なフィードバックなど微塵もない。即ち、究極的とも思えるほど真面目に造られているのが特徴。それはペースを上げていけば、嫌でも体感することになる。それほど実感として大きな印象を残す。最高速度350km/h。その表記は決してハッタリではない。日本の法定速度内で走行しているぶんには、カーボンモノコックをもつモデルと

**NEW
SPORTS
SHOCK!**

Lamborghini Aventador LP700-4

しては異例なほど快適性が高いことに驚かされる一方、一度「スポーツ」モードを選択し、アクセルを開ければ、ミッドに搭載されるV12ユニットが雄叫びをあげるように車内に響き渡り、そして強烈なGによって、背中から蹴飛ばされるような加速に度肝を抜かれる。しかもトランスミッションの走行モードがオートのままであっても適切なシフトを見せるうえ、その変速スピードもアクセル開度に合わせて速くなるから余計な操作も必要としない。エンジンの振動こそ大きいとはいえ、カーボンモノコックシャシーとしては十分に抑えられている。ましてやステアフィードバックが何よりも良い。適度に重く、高い剛性感がある。この辺りの出来が良いから信頼感は高まっていくのだろう。コーナーに向けてアプローチするにも何の恐怖感もない。

さすがにこの速度域になると首都高のコーナーでもタイトコーナーに変貌する。シフトをオート状態にしたままでも、こちらがわずかにアクセルを緩めた後、ブレーキングに備





え、ステアリングを切ろうとすると、瞬間に察知して1速ダウン、自動的に進入に促してくるから実に知的だ。確かに今では他車でもこうした面は見受けられるとはいえ、アヴェンタドールの場合は「猛牛」であるゆえにその知的さとイメージ的なギャップが大きく感じられるから、尚さら感動も大きい。これを一度でも体感すれば、昨今のランボルギーニの凄さが分かるはずだ。アウディ傘下だからこそ完成したといえればそれまでだが、それでもこの出来は素晴らしい。常に頭の良さを実感する。

しかも頭が良いだけではない。例えばタイトコーナーにアプローチする際にフルブレーキングした場合など、過去のランボルギーニから得られた教訓を見事に解消していることに気づくはずだ。ガツンと一気に制動をかけた時、シャシーの強靭さを思い知らされる。これがマルチエラゴやディアブロなどでは、確実に「ブルッ」と震えていたから完全な剛



SPECIFICATIONS ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4

■ボディサイズ:全長4780×全幅2030×全高1136mm トレッド:(F)1720 (R)1700mm ホイールベース:2700mm
車両重量(乾燥):1575kg ■エンジン:V型12気筒DOHC48バルブ 総排気量:6498cc ボア×ストローク:95×76.4mm 圧縮比:11.8±0.2 最高出力:515kW(700ps)/8250rpm 最大トルク:690Nm(70.4kgm)/5500rpm ■トランスミッション:7速セミAT ■駆動方式:AWD ■サスペンション形式:(F)&(R)ダブルウィッシュボーン(プッシュロッド式) ■ステアリング:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク(F:6ポット R:4ポット) ディスク径:(F)400×38 (R)380×38mm(カーボンセラミックディスク)
■タイヤサイズ:(F)255/35ZR19(9J) (R)335/30ZR20(12J) ■パフォーマンス 最高速度:350km/h 0→100km/h加速:2.9秒 ■環境性能 CO₂排出量:370g/km 燃料消費量:16.0ℓ/100km ■車両本体価格:4197万3750円



性不足。それに対してアヴェンタドールはカーボンモノコックゆえにまったく震えなど感じられない。それどころか余裕すら思い知らされる始末だ。背中に巨大なV12を背負っているとはいえ、この剛性感を確保しているのは驚異的かもしれない。

ましてやコーナリング中も終始安定しているし、トラクションも強烈。そしてコーナー脱出時における加速感と安定感も凄まじいレベルにある。だから首都高をサーキットにも変えてしまうような印象だった。もちろん電子制御による効果とは分かっているが、それを押しつけないようなアナログ的な部分を残しているのも好感がもてる理由だろう。というよりも、これが最新型ランボルギーニの特徴、新世代の象徴だと思う。ただし、この性能を100%使い切ることとはほぼ不可能。サーキットに持ち込まない限り、本当の実力は分からない。それほどパフォーマンスは高い。かつてそんなランボルギーニはあっただろうか？ 有り余る性能を持っているのは確かである。



NEW
SPORTS
SHOCK!

究極のチンクェ? それとも、 世界最小のランボ?

カスタムカーもここまで来れば、関心するどころか、感動的である。
なんと、あの小さなフィアット500に、巨大なランボV12を積んでしまった!!
しかも過去には、V8など他にも手がけたというから驚きは増すばかりだ。
これはまさにイタリアン・ジョーク。ちょっとやり過ぎな世界をご覧ください。

PHOTO&REPORT●Fox Syndication TRANSLATION●相原俊樹 (Toshiki Aihara)



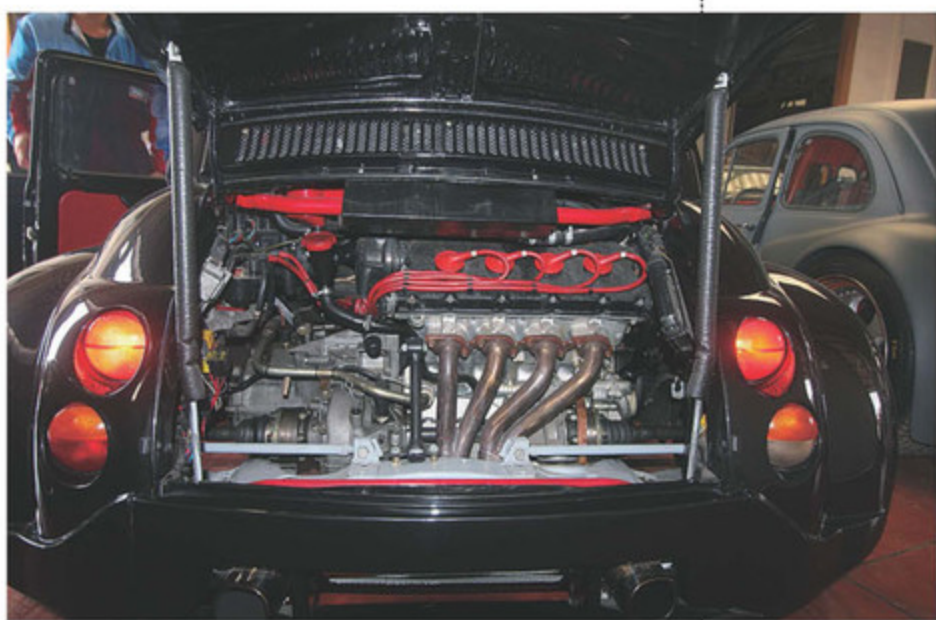
“Lambocento”

Fiat 500 with Lamborghini V12 engine



過去に製作したチンクェに囲まれているのが、「生みの親」ジャンフランコ・ディーニ。ボルシェの水平対向6気筒エンジンのほか、フェラーリV8を搭載した経験があるからこそ、今回のランボルギーニV12にも挑戦できたのは間違いない。

黒のチンクェに搭載されているのがフェラーリ308用のV8エンジン。そしてもうひとつが、製作中のクライスラーのV6搭載車。しかもコンバーチブルにする予定だというから、遊び心満載である。



始 まりは10年前だった。イタリア中部、トスカーナ州の小さな村、アクアペンデンテ。そこで自動車修理工場を営むジャンフランコ・ディーニが突拍子もないアイデアを思いついた。「旧いフィアット・チンクェチェントにボルシェ911の6気筒ボクサーを押し込んだら面白そうだ」と。

ディーニはその思いつきを実行に移し、見事に完成させた。現車は今も実働状態で彼の手元にある。そして911の次はフェラーリだった。そんなわけでディーニのワークショップにはツッフェンハウゼン製エンジンを搭載したグレイと、308のV8を載せたブラックのチンクェが並んでいる。そしてその隣には最新にしてもっともクレイジーな作品

果として、車幅はオリジナルのほぼ2倍に達する。シャシーの後方にスペースフレームを追加して、そこにエンジンとギヤボックスを搭載。これだけのパワーをリヤの2本だけで路面に伝達するのはさすがに不可能で、4WDに改造されている。パワーをトンあたりの馬力荷重に換算すると約600bhp。比較までに記すなら、マクラーレンMP4-12Cでも約450bhp/トンだ。

そもそもチンクェは乗降性の良いクルマではなかった。だからこのスベシャル・チンクェでは乗り込むことからして大仕事だ。ちっぽけな2気筒500ccの代わりに巨大なV12がリヤを占拠する一方、キャビンはランボのレザー張りシートが鎮座している。ウインドシールドとエンジンのわずかな隙間からなんとか身体を滑り込ませるのがやっとだ。しかし、MOMOのステアリングが腹をこすらんばかりの近い位置にあるし、



イタリアの中でも絶景の地として知られるトスカーナ州。その中のアクアペンデンテに、ジャンフランコ・ディーニのファクトリーはある。日頃、小さなイタリアの下駄を相手に修理する傍ら、長い時間を掛けて、究極のチンクェを製作しているという。



スロットルペダルはセンターコンソールを切り欠いた部分に一部隠れている。大きな靴ではコンソールに引っかけそう。アイドリングからしてこいつは本物のデビルマシンだ。ちょっとブリッピングしただけで、壁から漆喰が崩れ落ちるかと思うほどの大音響がワークシヨップを揺るがす。クラッチのありかを探り、膝の裏側の窪みを使って短いシフトレバーを1速に入れる。クラッチを繋ぎつつ、センターコンソールに食い込んだスロットルペダルを踏んだ瞬間、世界が一変した。エキゾーストノートが悪魔の叫びに変わる。そう、地獄に通じ

る扉が開いた瞬間だった。18インチホイールに履く前後のタイヤ(245&335)がアスファルトをがっちり掴む。グレイの鉄砲玉は大砲の弾へと姿を変えた。ホイールアーチから濃いタイヤスモークが上がり、空転したタイヤによって記された4本のラバーマークが黒々と路面に残った。アクアペンデントの眠ったような午後の大気を切り裂いて、モンスタース・チンクエが疾走する。これをサキットに持ち込んだら、どんな走りを見せるのだろうか。ヴァレルンガでもムジェロでも、どこでもいい。ステアリング中央に据えられたレブ

カウンタースは8000rpmまで刻まれている。スピードメーターは400km/hまで目盛りがある。どちらもこけおどしではないはずだ。実はディーニ自身も、このマイクロモンスターが本気を出したらどれほどのスピードに達するのか知らないという。「問題はクルマではなく乗る方にあります」と言って、イタリア人らしく肩をすくめる。「300km/hを超えるのは間違いない。でも私にはどうしてもフルスロットルを踏む勇気が出ないのです……」村の周辺道路をかつ飛ばしてワークシヨップに戻る。先ほども書いたようにディーニの本業は自動車修理

その気になれば、
ヴェイロンのW16でも積みますよ。



巨大なランボルギーニ製V12エンジンを搭載するために、FIAT500のシャシーは前後左右に延長、その結果の車幅は約2倍にまで及ぶ！ しかも後方に追加したスペースフレームにはギヤボックスの搭載を可能としたうえ、4WD化まで実現したというから驚くほかない。まさに根性の作品である！



インテリアの造りにも拘りが伺えるものの、やはりミニマム。何しろV12をミッドに搭載した結果、キャビンも前方に移されている。レブカウンタースは8000rpm、最高速は400km/hスケールのメーターが配されているとはいえ、そのパフォーマンスは誰も試せてはいない。



“Lambocento”

Fiat 500 with Lamborghini V12 engine





NEW SPORTS SHOCK!



で、午前9時から午後5時までは錆びたアルファやアウトビアンキを直している。近くのブドウ園やオリーブ畑から持ち込まれたトラクターも扱う。「フェルツォ・ランボルギーニもスポーツカー製造に乗り出す前はトラクターを造っていました」と満更でもなさそうな顔で、自分の人生をフェルツォになぞらえる。ディーニにはそうするだけの立派な理由があるのだ。

「やるなら大きいことを」と考えているディーニは次のプロジェクトのスケッチを見せてくれた。今度もベース車両はチンクエチェント。候補のエンジンはクライスラーの3・7ℓV6だという。ランボのV12よりひと回り小さいとはいえ、チンクエのボディに収めるには巨大というほかない。ディーニにとって次なるチャレンジは排気量の大きさではなくボディワークにある。「私が造る最初のコンバーチブルになるでしょう」と自信をもって言い切る。完成予定は来年の夏。途方もなくオーバーパワーのファイアット500

オーブントップでトスカナ地方の丘陵地帯を軽く流す。自動車を操る楽しみのなかでも、これはひとつの極みになるに違いない。

チンクエをベースに3台のコンバージョンを経験したディーニは、ある程度のノウハウを蓄えた。その成果の集大成として、汎用性のあるモンスター・コンバージョン・キットを開発した。「ダブルフレームで構成する特製のプラットフォームを造りました」。スーパースポーツカーのエンジンが発する途方もないパワーに耐えうる十分な強度を備えているという。しかもいかなるエンジンも搭載可能な柔軟な設計らしい。本当にどんなエンジンでもOKなのだろうか。「もちろん! ヴェイロンの16気筒だって積めますよ」

そう言ってディーニは、「まさか、と驚くお客さんの顔を見るのが楽しいのです」と笑う。世界で1台だけのスペシャル・チンクエが欲しいと思っている愛好家が、思わず耳をそばだてる言葉ではないか。

SPORTS
&
LUXURY

ROLLS-ROYCE WRAITH

最新にして最強と自ら豪語する、ロールス・ロイスの最新作レイス。
しかし、そのステアリングを握れば唯一無二の存在であることを思い知らされる。
決してライバルなど存在しない。断じて比較すべきではない。
新システムの導入も含めて、そのドライブフィールは驚異の域であった。
オーストリアの都、ウィーンからレポートする。

REPORT ● 野口 優 (Masaru Noguchi) PHOTO ● ROLLS-ROYCE MOTOR CARS

知的な 最速主義。

相 変わらず、極上のシンプルさである……。ロールス・ロイスの最新作「レイス」を目の前にして感じたその第一印象は、これまでのファントム・シリーズやゴースト同様に、これ見よがしの極度な主張が一切ない。しかし、それでも存在感は不思議と強い。この巧みなバランスは見事というほかない。昨今、多数あるラグジュアリーブランドを全部揃えたとしても、レイスが放つ

独特の雰囲気には敵わないかもしれない。それほどの、さり気ない風格をもっている。今年3月のジュネーブ・ショーでの公開以来、そう感じていたものの、やはり歴史ある街や緑が美しい景色の中で見ると、あらためてそのエクステリア・デザインの絶妙さが際立った。

今回、このレイスと対面した地は、オーストリアの都、ウィーン。ロールス・ロイスがここを選んだ理由は、1913年にシルバーゴーストがアルバイン・トライアルにて1〜3位を独占したことになんだものだ。即ち、乗り心地は当然、コーナリング性能の高さを体感させるためなのは、彼らが言わずとも明白だった。



ROLLS-ROYCE WRAITH

もともと当時のアルパイン・トライアルといえば、全行程2600km、19もの山を越えるという過酷なラリーだったが、今回レイスのために用意されたコースはその一部を使用した370kmという距離。もちろん、それでもコーナーが連続するシーンが多数用意されている。さすがにレイスには最新鋭の電子制御がふんだんに使われているから、その昔のような波乱は起きないのは当然としても、こうしたワインディングにおいても逆の意味でこちらが驚かされる場面が多かったのは事実である。

何しろレイスに搭載されているSAT（サテライト・エイディッド・トランスミッション）を存分に体感させたいのが主な狙いだ。これは、GPSを利用することによってギヤを選択するという新システム。レイスのプロダクトマネージャーを務め



レイスには「iブレーキ6」という、最新のブレーキシステムも搭載している。レーダーセンサーとフロントカメラを用いて早期および後期衝突システムとして機能し、ブレーキペダルの踏み込み量に応じて適正化、場合によって踏み込み圧が少ない際は、自動的に強くするなど回避態勢を採る。またヘッドアップ・ディスプレイとも連動して、ドライバーの行動を促すうえ、行動されない場合は、光や警告を発するという。

るフィリップ・ハーネットは、元々BMWのF1チームにて電子システムやシステムエンジニアを担当していた人物。その後にはエンジン開発部門にも従事したこともあるだけに、ロールス・ロイスへの移籍後、F1時代の同僚がSATのデモンストレーションを見せてくれたことをきっかけに、早々にレイスへの採用を働きかけたという。その理由は、ストレスフリー&ダイナミックの両立。これこそレイスの走り的印象づけるものとして採用に至ったというから、さすがの判断力である。

基本となるのは、ZF製の8速AT。これにSATを組み合わせることで、進行方向の先を認識されたうえで、シフトスケジュールを決めていくというものだ。実際にワインディングでは、コーナーが近づく、ドライバーの意図（速度域）

を先読みしているかのようなシフトが体感できた。それなりに飛ばしている時などは、確実にコーナー手前でシフトダウン、出口付近ではアップと、適切なギヤ選択を行う。しかし、ここまでなら何もS A Tなど装備されていないハイエンドモデルでも今では多く見られるのも事実。驚くのはコーナーが連続するようなシーンにおける巧みなギヤ選択だ。中でもコーナーと次のコーナーの間が短い

最新技術を気づかせてはならない。 それがレースに与えられた使命。

時などは、意図してシフトアップせず導いていくから素晴らしい。というのもロールスの場合、このレイスに限らず、全モデル共にマニュアルでのシフト操作の設定は一切ない。それゆえ、こうしたS A Tの存在は尚さら効果的に反映される。

確かに意地の悪い見方をすれば、パドルシフトでも付けばいい、などと言われそうだが、それではロールス・ロイスの世界は成立しない。つまり、最新のロールス・ロイスとは、乗り手の技量を問わず、最新の技術によって配慮する、ことが最善であり、最良としている。だからドライバーが考える前に車両側で素早く察知することが重要。妙な乗り手のアドレナリンは不要、A地点からB地点まで車両側の知性によって移動させるのがロールス・ロイスの鉄則なのである。さらにそれを裏付けるかのように、レイスはゴースト同様に「魔法の絨毯」と表されるエアサスペンションをもつ。如何なる路面でも、また如何なる速度域でも、各所に設置されたセンサーから情報を収集し、



搭載されるエンジンは、6.6ℓ仕様のV型12気筒ツインターボ。最高出力630ps、最大トルクは800Nmという、ベースのゴースト比で60ps & 20Nmの向上を果たしている。しかもアクセラレスポンスも明らかにレイスはスポーティ仕立て。俊敏性は桁違い。

0・0025秒という速さで荷重計算を行い、ロール制御はもちろん、快適性を常に維持するよう完成されている。無論これにはスタビリティ・コントロールも含まれているから安定感も安心感も高い。

こうした相乗効果もあって、思うがままにワインディングを走らせていると、妙な高揚感を得ずして、自ずと飛ばしている自分に気づく。サールのゴーストと比較すれば、ホ



イルルベースで183mmの短縮、リヤトレッドは24mmの拡大、さらに50mmも重心が低くなっているため、言うまでもなくその機敏性は一枚上手。それを630ps & 800Nmというパワー&トルクをもつV型12気筒ツインターボをもって走らせるのだから、まさにストレスフリーだ。特にこの余裕の走り味は、他に代え難い滑らかさがある。その気になって、さらに速度を上げても、特に大きく印象

を変えないし、やや太めに設定されたステアリングも可変ギアレシオによって適切な切れ角を見せるから違和感など微塵も感じない。ただし、こう表現してしまうと普通のGTカーのように思われそうだが、実はそれも違う。あくまでも「ロールス・ロイス」の定義の中で収まっているところがむしろ驚異的で、決して一般的なGTカーではない。終始「ロールス」をドライブしている、という認識が得られるから、時に恐ろしくなるのだ。恐らくレイスの走りに一度でも慣れてしまうと、もはやロールス・ロイスの世界から抜け出せなくなるかもしれない（もちろんその逆もしかり）。それほどドライブフィードバックは個性的で独自の世界感がある。何とも微妙な表現で恐縮してしまうが、それでも違和感なく、自然に乗りこなしてしまうから奥が深い。

極めて本質的な部分だけで勝負!!
これこそロールスの真骨頂である。

そんなことを思いながら、休憩地点であらためてレイスのディテールを眺めてみると、やはり個性が際立つ。冒頭でも触れたように、その造形は意外にもシンプルな構成だ。ゴーストをベースにクーペ化したとはいえ、スラントしたそのルーフラインは、他には見られないフィニッシュで魅了する。イアン・キャメロンに代わって、新たに就任したデザイナー・ディレクターのジャイルズ・テイラーによれば、「優雅かつ強い意志を表現した」というが、実はその背景には意外なクルマからインスパイアされたものだというから驚かされた。それはイタリアン・スポーツカ

ROLLS-ROYCE WRAITH





ーの、チンタリア202ベルリネッタ(1947年)。ニューヨーク近代美術館に、自動車ではじめて永久展示された。動く彫刻」と評されたこれをモデルに描いたというから関心させられる。もちろん比較してしまえば似ても似つかないのも事実だが、テイラーは、レイスにも、動く彫刻」という芸術性を与えたかったのは間違いないだろう。それほどシンプルなものにも、ある種の造形美を秘めている。これは言葉で表現するよりも実車を陽の光の中において見れば一目瞭然、あらゆる表情を浮かばせるのが確認できるはずだ。もはやこれはオーナーの特権だろう。そんな奥深さがレイスには隠されている。

そして帰路では高速道を主にテストした。やはりこの安定感は並みではない。最高速付近でも極めて平常心でいられるほどで、慣れてしまうのが恐ろしくなりそうなのだった。わずかに曲がる高速コーナーでもSATはその効果を存分に発揮し、フォトスケジュールを乗り手に気づかせることなく巧みに操る。無論、シフトシヨックも皆無だから尚さらだ。ハンドリングも適度に重くなり、アクセルの反応も速度に応じて変化する。しかしこれも強く意識しなければ分からない。普通に飛ばしているぶんには、普通に飛ばせてしまう。意図して、全開!! にすれば、申し分のないダイナミックな走りを披露するものの、しかしそれでも安定感に変わりはないから驚異的だ。同クラスのB社でも、また最新鋭のM社でもこの領域には達していないと断言できる。それほど、クールな飛ばし屋」という印象だ。そういう意味では、やはり見た目と同じかもしれない。極めて本質的なところだけで勝負している感がある。これこそロールス・ロイスの真骨頂であろう。

SPORTS
&
LUXURY



ファントム・クーペ譲りのコーチドアを採用するレイス。インテリアの印象はゴーストと同様。やや太めのステアリングを採用するものの、さほど機能性も含めて変わりはない。エンジン回転計に代わってお家芸でもあるパワーリザーブメーターが置かれるのも他と同じだ。そして、10.25インチのHDスクリーンには、駐車する際にも便利なトップビューカメラを採用。車両の前方と後方、上空から360度見渡すようにモニターに表示されるため、駐車する際に役立つのはもちろん、見通しの悪い交差点では、広角映像も表示するうえ、障害物の検出も行う。オーディオシステムの最大出力は1300W、18チャンネル、18スピーカーによって迫力の音像を創出、車外のノイズをも遮断するうえ、ウインドウの反射などの影響も取り除く。



SPECIFICATIONS

ロールス・ロイス レイス
 ■ボディサイズ:全長5280×全幅1945×全高1505mm ホイールベース:3110mm トレッド:(F)1620 (R)1680mm ■車両重量:2430~2450kg ■エンジン:V型12気筒DOHCツインターボ 総排気量:6591cc ボア×ストローク:89.0×88.3mm 圧縮比:未公表 最高出力:465kW (630ps) / 5600rpm 最大トルク:800Nm (81.6kgm) / 1500rpm ■トランスミッション:電子制御式8速AT ■駆動方式:RWD ■ステアリング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン ステアリング位置:右/左 ■乗車定員:4名 ■サスペンション形式:(F)ダブルウィッシュボーン (R)マルチリンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:(F)255/45R20 (R)285/40R20 ■パフォーマンス 最高速度:250km/h (リミッター介入) 0→100km/h加速:4.6秒 CO₂排出量:327g/km 燃料消費量:14.0ℓ/100km (複合燃費) ■車両本体価格:3195万円(税込)

魅惑の真価。

さらに進化の度合いを深めてデビューしたV12ヴァンテージSは、官能的とも称されるノーマルアスピレーションの6ℓV12を積み、名実ともに現行アストンマーティン最強のスペックを誇る。有り余るパワーを掌に御して得られる魅惑のドライバビリティ、そしてアストンマーティンが示す確固たるフィロソフィを、いち早くモータージャーナリストの渡辺敏史が確認してきた。

ASTON MARTIN V12 VANTAGE S

現

在、アストンマーティンのレース活動を支える中心的な車系は、かつてのDB9系から、より軽量コンパクトなヴァンテージ系へとシフトしている。つまり3年前に登場したV12ヴァンテージは、FIA GT3レギュレーションに合致したコンプリートレーサーをデリバリーするための前段階だったと言い換えることもできるだろう。

アストンマーティンのスポーツイメージを際立てるためのラインアップであるそのクルマをベースに、スポーツドライビングへの適性を更に高めたモデルⅡと、この夏のグッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードで初披露されたV12ヴァンテージSのコンセプトはそんなところにある。今、最もサーキットに近いアストンマーティン、そのモデルは間もなく日本にも導入される。

ベースとなったV12ヴァンテージに対して、リファインを受けた箇所は実に多岐に及ぶ。搭載されるエンジンはお馴染みの6ℓV型12気筒だが、VVT化に伴うヘッドの刷新や吸排気系の最適化を受け、そのパワーは573psと、V12ヴァンテージに対して実に56psの向上をみている。その数字自体は先に登場したヴァンキッシュと同様だが、エンジンマネジメントにはボツシュの最新型ECUを用いてパワーデリバリーを微細にチューニング、エンジン形式もAM28と別のコードが与えられた。ちなみにアイドリングと大差ない1000rpmから発生する510Nmのトルクは、ベースモデルに対して実に70Nmのプラスになるという。

このエンジンに組み合わせられるトランスミッションは、V12ヴァンテージの6速MTから、新たに開発された7速シーケンシャルの「スピードシフトⅢ」へと変更された。グ



ラッティアーノのギヤボックスにマニエッティマレリの制御システムを組み合わせ、シングルクラッチで変速を緻密にコントロールするそれはもちろんトランスアクスルにレイアウトされるわけだが、そのシステム重量は6速MTのそれに対して25kgも軽く、かつコンパクトに設えられているというから驚きだ。ちなみにクラッチそのものの構造はツインプレートとなっており、強大なパワーに対しても十分な容量を確保している。

と、これらをもつての動力性能は0→100km/h加速は3・9秒とアルティメイトスポーツとして充分期待に応えるダッシュ力を確保。ヴァンキッシュでは大人の了見として290km/h台に敢えて抑えられていた最高速に関しても、なにせこちららはトップ・オブ・ピュアスポーツということで無遠慮に330km/hを弾き出す。ギヤリング的には7速は単なるオーバードライブでなく充分実践的な仕立てになっているだけに、330km/hは恐らくトップギヤの吹けきりによって導かれるものだろう。

そのハードコアなスペックに対して、エクステリアやインテリアに過度な虚飾がみられないのはアストンマーティンのアンダーステートメント性ゆえだろうか。低く構えられたチンスポイラーやダックテールスポイラー、サイドステップなどは先に投入されたV8版のヴァンテージSの流れを汲む仕立て。但しグリルにはオプションで、その形状を強調す

クルマ好きが心底から好きになれる
男のアストンマーティンだ

るカーボン製のデコレーションを装着することができる。加えてスポイラーやステップ、サイドストレーキ、テールエンドやボンネットダクト等もカーボンで彩ることは可能。更にアストンマーティンのビスボークシステムとなる「Q」では、これらカーボンデコレーションをカラード化することも叶う。内装は標準のスポーツシートでも十分なホールド感を持つが、オプションでよりサポート性の強いモノフォルムバケットを装

着できるほか、ステアリングもスポークにホーンボタンを内包した小径スクエアシェイプが用意されるなど、ともあれカスタマイズは望めばいくらかでも……という姿勢だ。強化されたスプリンググレートもあってV12ヴァンテージSのライドフィールは根本的にハードだ。さすがに低速域ではクルマがアンジュレーションを正直に拾い、乗員は細かく揺さられる場面もある。が、速度が60km/h以上に達すると3ステージ



6.0 V12NAエンジンは最高出力573ps／最大トルク63.2kgを発生し、0→100km/hを3.9秒で駆け抜け、最高速度は330km/hに達する。このエンジン型式AM28と呼ばれるユニットはベースであるV12ヴァンテージに専用のチューンを施し、56psの向上を得ている。



ASTON MARTIN V12 VANTAGE S

のダンプトロニックが充分に作動し、乗り心地に対する不満は徐々に収まっていく感じだ。標準でPゼロコルサを履くことを勘案すれば、総じて普段乗りの速度域でもギリギリの快適性は保たれているといってもいいだろう。

スロットルやブレーキのコントロール性は実用域でも履く靴を選ばないほどリニアだ。特に最新世代のブレムボ製カーボンセラミックシステムを搭載するブレーキは、その基本特性を思えば冷間時から素晴らしいリニアリティをみせてくれる。スピードシフトⅢはシングルクラッチ式でありながら、変速マナーやリンクエージ感も適切にねめられており、変速時にアクセルを抜くこつさえ押さえれば、無用なギクシャクを乗員に伝えることはない。ともあれ、こちらがその気にならない限り、V12ヴァンテージSの振る舞いは望外にシエントルだ。

が、ステアリングに据えられたボ



近代アストンマーティンの方程式を取り入れたスポーティかつラグジュアリーなキャビンでは、驚異的なまでにノイズが削減される。また、カーボンケブラーを積極的に用いたシートは17kgの減量に成功し、運動性能向上に貢献している。



タンでスポーツモードに設定することで、その性格は一変する。アクセルのレスポンスはグッと鋭さを増し、ステアリングのアシスト力は抑えられ……と、戦闘モードへと入ったことを知らせるのは、なによりバタフライが開き解き放たれる獐猛なエキゾーストサウンドだろう。

7000rpm手前までしっかりとパワーを乗せてくるV12を存分に唸らせながらのドライビングでは、その溜まらないサウンドにドライバーはすっかり飲み込まれそうになる。が、注意深く観察すると感心させられるのはその四肢のメカニカルグリップが実にしっかりとしていることだ。パワーオンではLSDがクルマの向きをグイグイとインに向け、鼻先に巨大なエンジンを乗せているという重量感をまるで感じさせない。一方で操舵感には実に豊かで、何時でもクルマの動きに対処できるという安心感をドライバーへと伝えてくる。狭い峠道で573psを容赦なく解き



SPECIFICATIONS

アストンマーティンV12ヴァンテージS

■ボディサイズ:全長4385×全幅2022×全高1250mm ホールベース:2600mm トレッド:(F)1570 (R)1575mm ■車両重量:1665kg ■エンジン:V型12気筒DOHC48バルブ 圧縮比:11.0 総排気量:5935cc 最高出力:421kW(573ps) / 6750rpm 最大トルク:620Nm(63.2kgm) / 5750rpm ■トランスミッション:7速セミAT ■駆動方式:FR ■ステアリング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:(F)&(R)ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドカーボンセラミックディスク ディスク径:(F)398 (R)360mm ■タイヤサイズ:(F)255/35ZR19(9J) (R)295/30ZR19(11J) ■パフォーマンス 最高速度:330km/h 0→100km/h加速:3.9秒 CO₂排出量:388~116g/km



ボンネットに穿たれた4つのルーバーは効率的なエンジンクーリングを約束し、600psiに届くかというパフォーマンスを後押し。シルバーまたはサテンブラックから選べる軽量の10スポークデザインホイールの奥には、カーボンセラミックディスクが収まる。



放つ緊張感を覚えないどころか自信をもって次のコーナーに構えられるのは、この安心感に加えて車体そのものの小ささも関係しているのだろう。思えば12気筒を搭載しながらこれほどコンパクトに纏められたスーパースポーツは、このV12ヴァンテージSをおいて他にない。さらに付け加えるなら、峠道のような速度域や荷重変化に対してもブレーキは抜群のコントロール性をみせてくれる。ペダルに乗せた足の裏の力加減でクルマの姿勢を自在に御せる、そんな感覚を覚えることは、ことカーボンセラミックを用いたものではそうそうあることではない。

もちろんサーキットに行けば、もっと強烈な世界をみせてくれるだろうことは想像に難くない。が、手頃な峠道でも存分にそのポテンシャルと戯れたという満足感を与えてくれる。そんな12気筒マシンに出会ったのはこれが初めてかもしれない。その剛質な官能性も含め、V12ヴァンテージSは今、クルマ好きが心底から好きになれる男のアストンマーティンといえるだろう。



至高のヴォランテ。



ASTON MARTIN VANQUISH VOLANTE

REPORT ● 渡辺敏史 (Toshifumi Watanabe)

PHOTO ● Aston Martin Asia Pacific

SPORTS
&
LUXURY

美と力を兼ね備えた「究極のコンバーティブル」と自らを評し、オープンエアモータリングの真髄を体現してみせる至高のヴォランテ。大幅に意匠を改めたフロントマスクが予感させるように、そのパフォーマンスと見るものの目を奪うプロポーションは格別だ。アストンが誇るオープンスポーツのポテンシャルを探る。

21 世紀以降のアストンマーティンの方向性を決定づけたヴァンキッシュ。昨年、5年振りの復活を果たしたその名前に思い入れを持つ方も多いのではないかと思います。その名をいただくモデルとしては初めてのオープンとなるヴァンキッシュ・ヴォランテは、クーペと同様、DBSヴォランテの後継的な位置づけとして発売される。つまりアストンマーティンのラインアップにあって、ラグジュアリー性も確保したフラッグシップスポーツという位置づけになるだろうか。

One 77をモチーフとした肉感的なスタイリングは、よく出来たソフトトップの形状もあって、ルーフを取り払ったところで大きく印象を違えるものではない。が、幾ばくか軽快に映るのはAピラー上縁のウインドウフレームにフロントウインドウを被せるヒドゥンフィニッシュを用いたからだろう。加えて、Aピラーを必要以上に寝かせて伸ばすような



ことをせず、すんなりと纏めている
辺りもクルマ全体の印象をスポーテ
イにみせているのかもしれない。ち
なみにトップの開閉は14秒でその行
程を終了するという全自動式。開閉
スイッチは運転席側ドアに、ウイン
ドスイッチと共にスッキリと収め
られている。幌屋根の格納や緊急時
のロールオーバープロテクションを
内包する関係でシートバックスペー

を部位に応じて効果的に組み合わせ
ている。クーリング機能も選べる前
席は、サイドサポート部にアワーグ
ラスと呼ばれるキルティングフィニ
ッシュを選択することも可能だ。そ
の名の通り、砂時計をモチーフとし
たそれは昨今巷で流行するダイアモ
ンドステッチに対する、アストンマ
ーティンのオルタナティブ的解答だ
ろう。同様に、カーボン仕立てでも可



スは狭められているものの、ソフト
トップがコンパクトに畳まれるおか
げで、トランクスペースは279ℓ
と望外に広い。実用には不向きであ
れ、敢えて2+2シーターが選べる
のもアストンらしいところだ。

能なダッシュボードトリムはストレ
ートの他に、綾目をヘリンボーン状
に継いだ職人仕立てのフィニッシュ
を選ぶこともできる。単に飾り立て
ての豪華さではなく、そこに個性
な主張がなければ意味がない。かつ
てバンパー素材を先駆けて採り入れ
た彼らのポリシーが見え隠れする。



オープンモデルらしく外から見えることを意識したインテリアデザインが秀逸。安全面ではサイドカーテンエアバッグを始め、アクシ
デント時にはリヤヘッドレスト裏からロールバーが飛び出す“ロール
オーバープロテクションシステム”を搭載し万全を期す。



SPECIFICATIONS

アストンマーティン・ヴァンキッシュ・ヴォランテ
■ボディサイズ:全長4728×全幅2067×全高1294mm ホイールベース:2740mm ■車両
重量:1844kg ■エンジン:V型12気筒DOHC48バルブ 圧縮比:11.0 総排気量:5935cc
最高出力:421kW(573ps) / 6750rpm 最大トルク:620Nm(63.2kgm) / 5500rpm ■トラン
スミッション:6速AT(タッチトロニック2) ■駆動方式:FR ■ステアリング形式:パワ
ーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:①&②ダブルウィッシュボ
ーン ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク(CCW) ディスク径:①398 ②360
mm ■タイヤサイズ:①255/35ZR20(9J) ②305/30ZR20(11.5J) ■パフォーマンス 最高
速度:295km/h 0→100km/h加速:4.3秒 CO₂排出量:335g/km 燃料消費量:14.4ℓ/100km

可変バルブタイミング機構が組み込
まれ、パワーは573psに達する。
トランスミッションはZFの6速A
Tをベースとするタッチトロニック
II。これらによって最高速は295
km/hに抑えられるものの、0→1
00km/h加速は4・3秒とスーパ
ースポーツとして充分な動力性能を
確保した。ちなみにこのスベック、
クーペとまったく同一である。

ヴァンキッシュ・ヴォランテのラ
イドフィールは常速域において、ア
ストンマーティンのモデルとしては
かつてなくコンフォート寄りに纏め
られていた。DBSに対して25%の
ボディ剛性向上をみたVHプラットフォーム
フォームは、オープン化による剛性
低下をまったく感じさせない。ごく
低速域では小さなピッチやロールが
体に伝わるが、50km/hも越えれば
乗り心地はしなやかにまとまり、ア
ンジュレーションに対しても寛容な
反応をみせる。

ビルシュタインのダンプトロニッ
クをベースとする電子制御可変ダン
パーは、ESPのカットと連動して
3つのモードを持つが、もっともコ
ンフォートなレートでもかなりのハ
イペースをフラットに走り抜くこと
ができる。逆にいえば、スロットル
マネジメントも含めてのスポーツモ
ードでのダイナミクスはサーキット
レベルも視野に入るほど引き締めら
れたものになるということだ。

ユディフレクターも備えるが、髪が
激しく乱れるほどではないにせよ、
走行風が肩を撫でることもしばしば
だ。恐らくスタイリングの連続感を
重視してフロントウインドウの角度
や長さを変えなかったことによると
ころが影響しているのだろう。この
辺り、乗り手も造り手の粋を汲んで、
オープンカーらしさを敢えて楽しむ
という気持ちで向かいたいところだ。



最高出力573ps/最大トルク63.2kgmを発揮する6ℓV12は、前項で
取り上げたV12ヴァンテージSと同じスペックではあるものの、ヴァ
ンキッシュ・ヴォランテが積むエンジンの型式はAM11となる。ブ
レーキはブレムボ製の第3世代カーボンセラミックを採用。



電子の
フラッグシップ。

SPORTS
&
LUXURY

MERCEDES-BENZ S Class

世のエグゼクティブが自らを運ぶに相応しいと考えるモデル、その最右翼がメルセデスのニューSクラスであることは間違いない。現在から未来へ向けてショーファーが備えるべき資質を完備し、常にライバルの一步先を悠々と進むニューSクラスの正体は、最新かつ先鋭の電子デバイスを満載した“陸上の宇宙船”だった！

REPORT ● 熊倉重春 (Shigeharu Kumakura)

PHOTO ● 服部真哉 (Shinya Hattori)



新

型メルセデスSクラス(W222)の諸元表を読み解き、

運転して感想を語るだけでは真価を摘出できない。シュトゥットガルトの頭脳集団が捻り出した解答は、ある意味これまでのクルマ観をずたずたに引き裂くかもしれないからだ。

先にビッグマイナーチェンジを施されたEクラスもそうだったが、今度フルチェンジされたSクラスについても、メルセデスの公式発表の文中には「あたかも近未来の自動運転時代を予感させるドライバー支援シ



ステム」という言葉が含まれている。それだけでなくメルセデスは、完全自動(自律)運転Sクラスを長距離の公道で走らせる映像まで公開してしまった。好むと好まざるとにかかわらず、「こうなるかも」を超えて「こうするのだ」と宣言したに等しい。次世代あるべき姿について、メルセデスが冗談を言ったことはない。

そんな目で新型Sクラスに触れると、たしかに従来と何かが根本的に異なる。人間疎外とまでは言わないにしても、走行の大半をクルマ側が積極的に決めてしまっているようなのだ。もちろん、現段階では人間が

ステアリングを操作しブレーキも踏む。しかし、その効きはクルマが決める。ずぶの初心者でも熟練ドライバーでも、結局は同じようにしか走れない(走らせてもらえない)と言っても過言ではない。20世紀にクルマ学の薫陶を受けた私たち(おそらく読者諸兄の大半も)にとっても、もはや新型Sクラスは「クルマの形をした完璧走行ロボット」なのかもしれない。だとすると、何年後、次に登場するSクラスがどうなるか、あらためて想像するまでもない。それをすんなり受け入れさせる手法をどう確立するかが、これからメルセデスにとって最大の悩みになるだろう。それでも、やがて新型の立ち居振る舞いを納得させてしまうほどの説得力(感化力)を発揮するのが、メルセデスのメルセデスたる所以ではあるのだが。

それがどんな感じなのかは、新型Sクラスに満載された多種多様なインテリジェントドライブ機能を経験すれば、すぐわかる。まず誰もがSクラスの中心的存在と認めるS550ロングで観察してみよう。3165mmものホイールベース、5250mmの全長という堂々たる体躯だが、全体を構成するラインが先代(W221)より簡潔に整理され、むしろコンパクトにさえ感じると言えば褒めすぎだろうか。このボディにはステレオマルチパスカメラや照射範囲が異なる各種のミリ波レーダーがずらりと砲列を敷いている。その中で最もわかりやすいのは、先行車との距離を一定に保つのみならず、カーブや相手の車線変更に忠実に追従する最新世代のディストロニック・プラス(本当に自律的にステアリングを操作する)だが、基本的にはEクラスが先に採用したもの。それより注目すべきは「マジックボデ



新型Sクラスはクルマの形をした
完璧走行ロボットかもしれない。



S550は最高出力455ps/最大トルク71.3kgmを発揮する4.7ℓ V8ツインターボを搭載。その有り余るパワーは数多くの電子デバイスを用いた「インテリジェントドライブ」によって安全かつ快適に届けられ、フラッグシップに相応しい乗り心地へと帰結する。室内のインフォテインメントは12.3インチの大画面モニターで制御される。



「イコントロール」(S550ロングではオプション、S63 AMGロングに標準装備)だろう。空気バネと油圧ダンパーの組み合わせを電子制御し、常に一定の姿勢と乗り心地を保つABC(アクティブボディコントロール)を大きく進化させたものだ。

ABCは、タイヤとホイールを介して路面を読む、つまりサスペンション伸縮の度合いに応じて減衰力を調整するリアクティブ・サスペンションだったが、今度のマジックボディコントロール(MBC)は、次の瞬間に差しかかる路面を予測し、ジャストタイムで適切な減衰力を用意する本格的アクティブ・サスペンション。その目はウインドスクリーン上部に設けられたステレオマルチパ



フロントシートは従来型より20%軽量化に仕上げられ、バックレストに内蔵した14個のエアクッションによる温熱機能を備えた世界初の「ホットストーン式マッサージ」をS550に標準採用。ショーファーパッケージでは助手席側の後席にフット&レッグレストも備わる。「マジックボディコントロール」はABCスイッチで切り替え可能。

果としてわからないのが正解。技術の本当の完成とは、こういうことなのだ。もっとも、MBCに頼るあまりか、基本セッティングがかなり柔らかいから、大きい波状面が続くと、予想より大きくフワンフワンとバウンスングを演じてしまいがち。その点ではスポーツモードの方が、ドライバーにとって馴染みやすい。

その他、物陰からの飛び出し検知&警報機能や自動緊急ブレーキまで試みるわけには行かないから、ここでは仕方なく省略。それよりオーソドックスな視点からクルマを観察すると、全体の身動きがサイズ不相応に軽快なのに気付く。超高張力鋼板に加え広範囲にアルミを取り入れ、シェルだけで100kgに及ぶ軽量化を達成したのが、ボディブローとして効いている。4・7ℓのV8ツインターボも細部の摩擦低減をはじめ細かく改良され、この巨体にして

MERCEDES-BENZ S Class

S400 HYBRID

第2世代のハイブリッドシステムは、最高出力306ps/最大トルク37.7kgmを発生する3.5ℓ V6と組み合わせられる。27psを発揮する電気モーターにより、回生ブレーキやモーターアシストによるブースト機能はもちろん、最高で35km/hまでのEV走行が可能。燃料消費量は従来モデルより20%改善した15.9km/ℓ(NEDC総合)を計上。



10・1 km/ℓ（JC08モード）に届いたのは敢闘賞だろう。

いや、燃費を語るなら、やはりS400ハイブリッドだ。ごく短時間だけだったから断言しにくいだが、計器盤の燃費表示で読むかぎり、先代S400ハイブリッドより制御が大きく進化したことが窺える。まだ公式数値は発表されていないが、おそらく15 km/ℓ以上は可能だろう。情



S550ロングはフロントマスクの印象を大幅に変えるAMGスポーツパッケージが選択可能(写真向かって左)。ホイールもツインスポークタイプの19インチがセットになり、ラグジュアリースポーツと呼ぶに相応しい装いとなる。

てバッテリー（リチウムイオン）に貯め込み、次のアクセル・オンで景気よく使う、宵越しの金は持たない江戸っ子気質は新型でも受け継がれている。このようにキャパシタ的に使われるバッテリーは、先代のようなスカットルではなく後部に移され、全体の重量配分の改善と重心の低下に寄与している。このようなハイブリッドは、せめて一週間、市街地から遠方までいろいろ連れまわし、綿密に記録を収集しないと、本当の顔を見せてはくれない。

こちらはS550ロングとは異なる標準ボディ（ホイールベース3035 mm、全長5116 mm）だが、そ



SPECIFICATIONS

モデル名	メルセデス・ベンツ S550 ロング	メルセデス・ベンツ S400 ハイブリッド
■ボディ		
全長(mm)	5250(5280)	5116
全幅(mm)	1900(1915)	1899
全高(mm)	1495	1493
ホイールベース(mm)	3165	3035
トレッド(F)/(R)	(F)1625(1630) (R)1635(1645)	(F)1624 (R)1637
車両重量(kg)	2180(2190)	—
■エンジン		
形式	V型8気筒DOHC+ツインターボ	V型6気筒DOHC
総排気量(cc)	4663	3497
ボア×ストローク(mm)	92.9×86.0	←
圧縮比	10.5	12.0
最高出力	335kW(455ps) / 5250～5500rpm	225kW(306ps) / 6500rpm
最大トルク	700Nm(71.3kgm) / 1800～3500rpm	370Nm(37.7kgm) / 3500～5250rpm
■電気モーター		
出力	—	20kW(27ps)
トルク	—	250Nm(25.5kgm)
■トランスミッション		
タイプ	電子制御7速AT	←
■シャシー		
駆動方式	FR	←
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン	←
サスペンション フロント	4リンク	←
リヤ	マルチリンク	←
■ブレーキ		
形式	(F)&(R)ベンチレーテッドディスク	←
■タイヤ&ホイール		
フロント(リム幅)	245/50R18(8.0J×18) (245/45R19(8.5J×19))	245/35ZR20(8.5J×20)
リヤ(リム幅)	245/50R18(8.0J×18) (275/40R19(9.5J×19))	295/30ZR20(11J×20)
■パフォーマンス		
0→100km/h加速(秒)	4.8	6.8
最高速度(km/h)	250(リミッター介入)	←
■エミッション(NEDC総合)		
燃料消費量(km/ℓ)	11.6	15.9
■車両本体価格(万円)	1545	1090

(←)はAMGスポーツパッケージ装着モデル

れでも大きいことに変わりはなく、それ相応に室内も広い。当然居住性も優秀だが、それを証明したのが、前述のMBCを持つていないことと、いうのは皮肉だった。基本的にMBC車よりわずかに、本当にわずかに硬めだが、しばらく乗ると違いがわからなくなる程度の差でしかない。これほど悠然たる快適さなら、なにもロングではなく、S400ハイブリッドにショーファークーパージュ（後席にオットマンをはじめ、あらゆる贅沢装備が揃うが、75万円もする）を組み込むのを考えても良さそう。週日はドライバーに任せて後席に身を沈め、週末はステアリングを奪い取って気楽に散策し、それが低燃費のハイブリッドというのも、近未来的なリーダー像かもしれない。

ともあれ、新型Sクラスによってメルセデスが提案してしまった以上、これからの世の中は、この方向に進むかなさそう。



Porsche
Panamera 4S

SPORTS
&
LUXURY

911 Carrera S

GTスポーツの証明。

ポルシェ初の4ドアサルーンとして誕生したパナメーラが、マイナーチェンジを行って装いも新たに上陸した。911という絶対的な存在に対するパナメーラの立ち位置は、スポーツとGTの間を行き来しているようにも見える。果たしてパナメーラの本質とは何か？ 改めて検証したい。

デ

ビューから4年が経過したポルシェ・パナメーラだが、その評価は今なお揺れている。ポルシェというブランドネームから想像されるほどスポーティではなく、しかし全長5mに限りなく近い4ドアセダンというボディ形式から窺えるほどラグジュアリーな乗り物でもない。だからといって、メルセデスCLSやアウディA7といった流行りモノの4ドア・クーペとは車格も価格も決定的に異なるのである。

パナメーラとは何ものなのか？ 誰もが深く考えることをやめてしまった謎を解くため、我々は先頃マイナーチェンジが施されたパナメーラ4Sに911カレラSを伴いショールトリップに繰り出すことにした。隊列に911を加えた理由は、誕生から今年で50年目を迎えるこのクーペこそ、ポルシェのラインアップにおける精神的な中核、または原器であると確信しているからである。

パナメーラ4Sは9台にもなるパナメーラ・シリーズのちょうど中間

に位置するモデルで、4という数字は4輪駆動、Sはフロントフォード下に収まるエンジンがハイパワー版であることを意味している。以前のパナメーラ4Sは400psを発揮する4・8ℓV8を搭載していたが、今年のマイチェンで積み替えられた新ユニットはダウンサイジングの時流に則り3ℓV6ターボとなる。とはいえもちろん、最高出力までダウンサイジングされることはなく、20ps増しの420psに落ち着いている。

成熟したスポーツカーでは珍しくないのだが、パナメーラ4SのV6ターボはあまり主張が強いパワーユニットとは言えない。それは走りはじめてものの5分ほどで誰でも看破できる事実だ。パワーを凌駕するようなトルクが4駆システムを伝わって隅々まで行き届く感覚で、しかしスピードメーターが指し示す数値は自分の想像よりも2割ほど高い。

ポルシェのウェブサイトに掲載されたパナメーラの主要諸元に「2トンに近いはずの車重」が記されている。

REPORT ● 吉田拓生 (Takuo Yoshida) PHOTO ● 森山良雄 (Yoshio Moriyama)





Porsche Panamera 4S 911 Carrera S

ないのは、それが主要ではないからだろう。実際、詠えたスーツのように自然に身体に馴染むタイトなコクピットに収まってドライブするパナメーラ4Sは、車重を感じさせない敏捷性の高さでこちらからのインプットを正確に表現してくれる。

走りはじめた当初は思ったよりも速いスピード感覚に違和感を覚えていたのだが、ひと通りクルマの挙動を把握し終えると、それは違和感ではなくなっていた。東名高速の大井松田―御殿場間の緩やかなワインディングを、今回ほど心を落ち着かせたまま、しかし圧倒的なハイスピードで駆け抜けた経験はない。いつもならタイヤが微かな悲鳴をあげ、コーナリングの軌跡が孕み、高鳴る心臓の鼓動でステアリング操作が乱れてしまいそうな速度域に達していても、パナメーラ4Sはメーターの数値でしかそれを悟らせない。

室内に入り込むロードノイズの少なさがそう思わせるのだろうか、ラジオが聞きたいと思ってスイッチに手を伸ばすのだが、上手く操ることができない。奥行きのある室内は静寂で満たされているが、しかしそれだけの速度域に達しているのだ。悠々と加速を続ける4Sは、それが4輪駆動であることをほとんど悟らせないまま、リヤ2輪にドンツとトルクを掛けるようにしてコーナーを駆け上がっていくのである。

この時点でひとつ言えるのは、今回のマイナーチェンジが見た目以上の大きな変化をパナメーラにもたらしたということである。以前のパナメーラ・シリーズには逡巡や混迷という言葉がよく似合っていた。エンジンは回せばすこぶるパワフルな性格だが、飛ばして走るとバネ下の重さでアシがバタつき、クルマ全体の挙動が古くさく感じられた。冒頭でスポーティでもなくラグジュアリー

SPORTS
&
LUXURY



ニューパナメーラの尖兵としてラインアップされたパナメーラ4Sは、時代の趨勢に合わせてパワートレインをダウンサイジング。新たに最高出力420ps／最大トルク520Nmを計上する3.0L V6ツインターボを搭載する。内装では各部にレザーをふんだんにあしらひ、全席にシートヒーターを備え、リヤシート後方にはロールアップサンシェードを標準装備するなど、よりラグジュアリー色を増しているのが特筆点。スポーツサルーンと呼ぶに相応しい装備だ。



911の領域を少しも侵すことなく、すぐ隣に佇むパナメーラ4S。

ら伝わってくるタイヤの情報は相当に生々しいものであり、パナメーラのそれとは比べものにならない。

ワインディングにおけるスピードは両者ともほぼ似たようなものだったと記憶しているが、心臓の鼓動は911をドライブしているときの方が明らかに速かった。そして御殿場に着く頃でもそのままのハイペースで走り続けられそうなパナメーラ4Sとは対照的に、911では足柄のサービ

れることが多いパナメーラだが、ボディサイズに似合わぬタイトなドライブレールと圧倒的な巡航スピードは他に似るものがないのである。

パナメーラは総合的なポジションニングにおいてポルシェの中核を形成する911の領域を少しも侵すことなく、しかし911のすぐ隣に長らく空いていたスペースにしっかりと自らの居場所を作り上げたのだ。かつてポルシェは928というGTモデルによって911のポジションを狙ったが、これに失敗している。フロントに専用のV8を搭載し、ポルシェとしてはいち早くATを装備し

た928は、2ドア、2+2シートという成り立ちが911とオーバーラップすると判断された。だからこそ例え同門とはいえ、911と似て非なるクルマに活路を与えるほど世の中は甘くないのである。

928の轍を踏むことがなかったパナメーラはカイエンよりも遥かにポルシェのメインストリーム近くに寄り添っているが、しかしライバルと思しき存在はアストンマーティンのラビッドぐらいしかない。パナメーラが棲むポジションは孤高の域。それは偉大なる911のスタンスとよく似ているのである。

な乗り物にもなっていないと評したのは、マイナーチェンジ前の個体をドライブした経験を元に行っている。ヨーロッパ・メーカーの定石通り、ポルシェはパナメーラのモデルライフ前半で発見したネガをひとつひとつ丁寧に潰してきたのである。

ではこのグラントゥーリング的なハイスピード・ワインディングを911で走るとどのような感情が湧くのだろうか？ 幸運なことに今日はそれを試すことができる。

パナメーラから乗り換えた911から強く感じられるのは、物理的にコンパクトなボディサイズと、シリーズの伝統ともいえる車体全体から発せられる硬質な存在感である。911という名の毒が体内を廻るスピードは早く、先ほどまで精緻だと感じていたパナメーラ4Sのドライブフィールがいくぶん大味なものに思えてくる。911のシャシー全体か

エリアで一休みしたくなるほど気力体力ともに消耗してしまったのである。いい汗をかくことがスポーツドライビングの本懐であるとするならば、911は一頭抜きん出た存在である。しかし長距離を疲れることなく、速やかに走りきることができるグラントゥアー的な素質に重きを置くならば、911はパナメーラの敵たりえないのだ。

2+2シートのピュアスポーツカーとして生を受けたポルシェ911はモデルチェンジのたびにボディサイズが拡大されパワーアップし、グラントゥアーとしての性格を強くしてきているが、しかしファナティックがいくらか「新しい911は大きく変わった」、「ラグジュアリーになった」と訴えてみても、パナメーラのそれとは尺度が違う。一方、ドアが4枚あるというだけで数多あるFセグメント・サルーンと同列で語ら



SPECIFICATIONS

モデル名	ポルシェ・パナメーラ4S	ポルシェ911カレラS
■ボディ		
全長(mm)	5015	4500
全幅(mm)	1930	1810
全高(mm)	1420	1295
ホイールベース(mm)	2920	2450
車両重量(kg)	1940	1450
■エンジン		
形式	V型6気筒DOHC+ツインターボ	水平対向6気筒DOHC
総排気量(cc)	2996	3799
最高出力	309kW(420ps) / 6000rpm	294kW(400ps) / 7400rpm
最大トルク	520Nm(53.0kgm) / 1750~5000rpm	440Nm(44.9kgm) / 5600rpm
■トランスミッション		
タイプ	7速PDK	←
■シャシー		
駆動方式	4WD	RWD
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン	←
サスペンション	フロント リヤ	マクファーソンストラット ←
■ブレーキ		
形式	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク
■タイヤ&ホイール		
フロント(リム幅)	245/50ZR18(8J×18)	245/35ZR20(8.5J×20)
リヤ(リム幅)	275/45ZR18(9J×18)	295/30ZR20(11J×20)
■パフォーマンス		
0→100km/h加速(秒)	4.8	4.3
最高速度(km/h)	286	302
■エミッション(JC08モード)		
燃料消費量(km/ℓ)	10.0	9.8
CO ₂ 排出量(g/km)	229	←
燃料消費量NEDC(ℓ/100km)	9.8	←
■車両本体価格(万円)	1480	1491





**EXCLUSIVE
REPORT**



ベイベー・カイエンの 驚異。

ス テアリングを切りながら、フルスロットルで負荷をかけてコーナーから脱出する。テールが僅かにスライドし、それを修正するために軽くカウンターステアをあてる。ピタリと決まれば実に気持ちがいい。そしてクルマは自分の意図した通り、正確にコーナーを抜けてくれる。リヤドライブのスポーツカーならではの走行感覚だ。

しかし、である。

いま乗っているボルシェは、リヤドライブではない。それでもドライバーはあたかもボルシェ911に乗っているかのような錯覚に陥る。その動きは、強力なパフォーマンスを

Porsche Macan



〔新型SUV、開発テストに潜入!!〕

セールス面で大成功を収めているカイエンの続いて、ボルシェはSUV第二弾となるマカンを送り出す。その正式発表を前にして、我々は開発テストに潜入。北米で行われた最終段階の走行テストに同行した中でベイベー・カイエンの実力を知ることとなった。

PHOTO&REPORT ● Jürgen Zöllter TRANSLATION ● 中村孝仁 (Takahito Nakamura)



持つエンジンを搭載したりヤドライ
ブカーのようなのである。しかも、
コクピットのレイアウトもまさに9
11を彷彿とさせる……というか、
その気にさせるエルゴノミクスを持
っているのだ。

ただし、実際にドライバーが乗っ
ているのは、全長4・6mほどのク
ロスオーバーSUV。それにリヤド
ライブではなく、AWDであり、地
上高が大幅に引き上げられたクロス
カントリープラットフォーム仕様を
持っている。

でも何かが違う!?

否、紛れもないボルシェである。
プレミアムSUVで大成功を収めて
いるカイエンに続く、アウディQ5
をベースにつくられた初のコンパ
クトSUVだ。それがボルシェの名を
冠したSUV第二弾「マカン」である。

我々はボルシェのエンジニアと共
に、ロサンゼルスから山を越えてア
メリカ南西部の荒野にきている。北
米マーケットでは2014年からポ
ルシェ・マカンの販売が開始される
予定だ。それに先立ってボルシェの
エンジニアたちは、すべての技術的
なシステムが正しく機能するか、ま
た新しいアシスタントシステムが正
しくチューニングされているか、そ
の他のシステムと調和しているか、
エンジンサウンドがファインチュ
ーニングされているか、さらに911
やケイマン、ボクスターなどを知る
ドライバーたちに、このクルマが真
のボルシェであり、彼らの要求にか
なったものに仕上がっているかどう
かをチェックするために、ここに来
ているのである。

ハンス・ユルゲン・ヴォーラー。
彼はボルシェのすべてのSUV系モ
デルの開発責任者だが、実に良い耳
を持っている。まだプリプロダクシ





ヨンだから、履いているタイヤも市販用タイヤではないし、内装も十分に施されていないが、ありとあらゆる音の進入を許さない。そして5000rpm以上でシフトした時の僅かな唸りに対しても極めて厳格に対処している。

ヴォーラーは我々に対し、新しい3.6V6ツインターボユニットが如

911のようなライドフィール その気にさせるエルゴノミクス。

何に直観的にスロットルに対して反応するかをデモンストレーションしてくれた。ターボラグは皆無である。ただしヴォーラーは言う。彼らとしては低速域におけるペダル操作に対するリアクションが若干遅れることを気にしているというが、そんなものは試してみても、何ら気になるものではなかった。

ボルシェのエンジニアは公式にマカンがアウディQ5をベースにしていることは明らかにしている。それでも実際比較してみると、だいぶ異なっていることがすぐにわかる。例えばカイエンのスポーツシートを採用しているマカンは、Q5に対して25mm低いポジションに設定されている。さらにシートの取り付け位置自体もQ5より20mm低いという。

見た目にはやはりカイエンというよりもQ5に近い印象を持つマカンだが、それでも低いグリーンハウスは明らかにボルシェであるし、巨大なフェンダーフレアは21インチタイヤも装着が可能だ。そしてフロントグリルも大型でパワフルさを感じさせるなど、明らかにアウディよりも逞しさを感じるスタイルを持つ。加えて性能だけではなく、燃費面にも



EXCLUSIVE REPORT

影響を及ぼすアンダーボディには、空力的に優れた形状を与えたとマカンのプロジェクトリーダー、オリバー・ラクアは説明する。

マカンには2種のガソリンエンジンと、1種のディーゼルエンジンが設定されるようだ。ガソリン仕様は340ps & 460 Nmの新しい3.6リッターボと、すでに他のポルシェで使われる400ps & 550 Nmの3.6リッターボ。ディーゼル仕様は258ps & 580 Nmの3リッターボで、SCRのおかげでユーロ6の排

ガス規制をクリアする。トランスミッションはいずれも7速のツインクラッチ。トルク配分は通常は85%がリヤ、15%がフロントとなる。そして最大でも90%しか前後のタイヤにはトルクが配分されず、アウディのトルセンデフとは異なるトルク配分を持っている。基本的にはカイエンに使われているものと同じだという。カイエンと違ってマカンにはエアサスペンションが用意される。特にオフロード走行用に、車高は通常よりも40mm引き上げることができる。この機能は120km/hまで保つことができ、ESPの介入のタイミングや、スロットルペダルの開き方などもオフロード走行用に合わせてくれる。また高速走行時はノーマルポジションから15mm低く設定され、リヤゲートを開くと、ラゲッジの出し入れを容易にするために45mm引き下げることができる。

ハンス・ユルゲン・ヴォーラーによれば、マカンはドリフト走行も容易に可能だという。ポルシェが設定したトルク配分とシャシーチューニングのおかげだ。それにフロントに255/50 R20、リヤに235/50

Porsche Macan

R19という前後異径のタイヤを装着する。シャシーに使われるパーツとアクスルジオメトリーは同じだそうだが、フロントのコンポネンツは強化されているという。詳細に言えば、アウディのシャシーコンポネンツの64%以下を共有している。

ローンチコントロールはすべてのモデルに装備されているわけではなく、ノーマル/スポーツ/スポーツプラスのドライバダイナミックプログラムは装備される。読者の中にはマカンには新開発の2.4気筒ボクサーユニットが搭載されるのではないかと期待している向きもあるだろう。しかし残念なことに現時点ではまだその存在すら明らかにできない状況だそう。

電動油圧パワーステアリングを持つマカン。そのフィールは911並で、SUVの中では最もクイックな

ステアフィールを持つという。さらに最強のマカン・ターボは、フロント360mm、リヤ358mmというブレーキローターを備える。その制動性能はやはりSUVの中では最強レベルである。マカンは単にスポーツSUVとして存在するのではなく、当然ながら環境に配慮した側面も見せなくてはならない。というわけで通常走行時は、燃費削減のため、常に1800rpm以下でシフトアップが行われるように設定されている。もちろんアイドリングストップ機能も搭載されている。

911だけの単一モデルを市場に送り出していたスポーツカーメーカーは、いまや大小ふたつのSUVと4ドアセダン、それに3種のスポーツカーを揃えるメーカーへと成長を遂げた。ポルシェは着々とフルラインメーカーへの道を歩んでいる。



アメリカ南西部で行われた開発テストに同行した。そのステージはさまざま、砂漠や荒野ではSUVに求められる悪路での走破性を試し、ハイウェイでは乗り心地や加速性能をチェック。最終的に都市部へ向かい、ハリウッド周辺も走行した。



Coming
Soon
DRIVING
IMPRESSION

01

REPORT●渡辺敏史
(Toshifumi Watanabe)
PHOTO●ゼネラルモーターズ
ジャパン

このところ、北米で街を走るクルマたちを見ていて実感するのは確実に増殖しつつあるキャデラックの存在だ。しかもエスカレードやSRXといった売れ筋のSUVばかりではない、CTSやATSといったサルーン系の目撃頻度が高まっている。実際、ATSの登場を迎えた昨年のキャデラックブランドは、アメリカ市場において販売増が対前年比38%と、実に37年ぶりの伸張率を記録。恐らくこの勢いはしばらく留まることはないだろう。直近のキャデラックがモデルレンジで掲げるストラテジーは、アメリカ

することなく上級移行出来る環境が整ったともいえる。実際、三代目となるこの新型のディメンションは、A6や5シリーズ、Eクラスのそれに匹たりと歩を合わせている。先代に対してはフロント側のオーバーハングを大きく切り詰めつつ、トランク容量確保のために後ろのオーバーハングを伸ばしたプロポーションは、まごうかたなきFRセダンのそれ。一方で車高はライバルよりも低く抑えることで、キャデラックが標榜するエッジイナデザインテイストは違和感なく描かれている。

新型CTSに搭載されるエンジン

最上への挑戦。

カ市場でも好調なセールスをキープするドイツの三強をいかにキャッチアップするかに依っている。もちろん、レクサスの存在も充分に意識されているに違いない。そこで彼らが採った方針は、ライバルたちと同様、サルーンの三本柱をブランドのコアに据えるというものだ。

その第一弾として登場したのが、車格的にDセグメントのど真ん中に相当するATSだったわけだが、その存在によってCTSは必然的にコンパクトサルーンのニーズを気に

は、日本仕様においてはベーシックな2.4気筒の直噴ターボのみとなる模様。272hpを発揮するこのユニットに組み合わされるのはGMオリジナルのトルコン式6速AT……と、すなわちパワー&ドライブトレインはATSと共通と言うことになる。ちなみに米国仕様においてはこの2.0ユニットの他に3.6直噴V6、更に新開発となる3.6直噴V6ツインターボも用意され、いずれも8速ATが組み合わせられる。ツインターボ版のパワーは実に42

Cadillac CTS SEDAN

[高級な設えと充実の安全装備。]

キャデラックの挑戦はとどまることを知らない。
ATSに続いてEセグメントの三代目CTSを導入。
自信に満ち溢れた輝くフロントグリルに隠された
そのポテンシャルを、渡辺敏史がデトロイトで探る。



0 hpに達し……と、つまりこちらは従来のV8エンジンに変わる彼ら流のダウンサイジングユニットというわけだ。

ホイールベースの伸張によってゆったりとした空間を得たキャビンは、ダッシュボードやドアインナーパネルの上縁などに手縫いのレザーラップが施られるなど、ライバルにも劣らないラグジュアリー感に満ちている。単に革や木をふんだんに使うという物量勝負ではなく、その表面仕上げや染め上げにも拘るなど、クオリティへの追求も怠りがない辺りは、キャデラックの変化を如実に感じるところだろう。もちろんそれはスイ



キャデラックの伝統を踏襲しつつ先進的なインテリア。スマートフォンのように直観的な操作が可能なCUEディスプレイはATSと同様。フロントシートは20ウェイの細かな調整が可能で、センサーが感知した危険をシートの振動でドライバーに警告するセーフティ・アラートも装備。サウンドシステムはBOSE製の11スピーカーシステムが奢られる。前モデルから約30mm伸びたホイールベースは室内空間にも反映されている。



SPECIFICATIONS キャデラックCTSセダン(2.0ℓ Turbo DI VVT)

■ボディサイズ:全長4966×全幅1833×全高1454mm ホイールベース:2910mm トレッド:(F)1560 (R)1568mm
 ■車両重量:1640kg ■エンジン:直列4気筒DOHC16バルブ+ターボチャージャー付き ボア×ストローク:
 86.0×86.0mm 総排気量:1998cc 最高出力:203kW(272ps)/5500rpm 最大トルク:400Nm(40.8kgm)/1700~
 5500rpm ■トランスミッション:6速AT ■駆動方式:FR ■サスペンション形式:(F)マクファーソンストラ
 ット (R)マルチリンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径:(F)321 (R)315mm ■タイ
 ヤ&ホイール:(F)&(R)245/40R18+8.5J×18



前モデルより伸ばされた全長は主に後ろのオーバーハングに使われ、結果FRらしいプロポーションの構築とトランク容量の確保に貢献している。ホイールは18インチを装着するが、17/19インチもチョイス可能。ブレーキは Brembo 製キャリパーを装備。軽量化されたシャーシとの相乗効果もあり、高い制動性能を発揮する。



試乗したのは2.0ℓ直4+ターボ・エンジンを搭載したモデル。その他、米国では3.6ℓ NA (321ps)と3.6ℓ+ツインターボ(420ps)もラインアップする。

ツチ類の樹脂質感や金属調加飾の仕上げなど、細かな造作にも及んでいる。インフォテインメントシステムにはATSと同様、直感的な操作性を重視した「CUE」を採用、先進安全デバイスに関しても前後左右のセンシングによるアラート&ブレーキングシステム、アダプティブクルーズコントロール等、最新のテクノロジーがひと通り導入されている。

GMのお膝元であるデトロイトの郊外を中心に、一般道やフリーウェイを織り交ぜた試乗コースで印象的だったのは、ライバルと一線を画するといっても大袈裟ではないほどのスポーティな身のこなしだった。同級の動力性能となるライバル比で50/100kg前後にも及ぶ軽量化に加え、思い切って引き締められたサスペンションも相まっての走りはとにかくEセグメントとは思えないほど軽く鋭いものに仕上がっている。2

ℓターボということでは不安だったパワーもこの車重に対しては充分以上という感じで、パドルを必死ではたかすともDレンジでカッたるさを感じることはない。一方で、ランフラットタイヤを履く弊害もあってか、低速域での乗り心地には若干の硬さがつきまとうが、速度が中々高速の巡航域に達すればそのごわごわした印象は綺麗に霧散する。若干粗めのロードノイズも含めて、ランフラットタイヤにまつわるマッチングについては他メーカー同様、こなれるま

ではキャデラックも一定の時間を要するかもしれない。

それでもCTSの、ロールを抑えた鮮やかなコーナリングを体感すると、キャデラックはクルマ造りに関して完全に新しいフェイズに入ったことを実感するだろう。そしてD・Eセグメントのど真ん中に駒を置いたということは、彼らの次なる企みがFRフルサイズセダンにあることは想像に難くない。ともあれ、今後のキャデラックの動きからは目が離せそうにない。

手 慣れた順列の組み合わせで多
車種を造り分けるBMWだか
ら、新4シリーズ・クーペは予想通
りであると同時に、予想を超える水
準に達している。「駆け抜ける歓び」
を皮膚感覚で確認したいファンにと
って、理想的なニューモデルだ。

4と名乗るから実際以上に新しく
思えるが、2810mmのホイールベ
ースからも読めるように、その正体
は3シリーズ・クーペの生まれ変わ
り。5シリーズ・セダン&ツーリン
グ(ワゴン)のクーペが6シリーズ
なのと同様、新たに区別するコード
ネームを与えられたものだ。

そこで本邦封切りを待ちかまえ、
締め切り間際の日程を縫って、高性
能バージョンの435iクーペに慌
ただしいデイトを申し込んでみた。
その結論は「これ、欲しいかも」。

走りだした瞬間から全身に響くのは、最新のBMWエンジンに共通する、深すぎるほどのトルク感。なにしろこの6気筒3.0直噴ターボときたら、NAガソリンの4.0級に匹敵する40.8kgmもの最大トルクを、なんと1200~5000rpmという広い回転域で捻り出し続けるのだ。これではせっかく8速ATを奢ってもらっても宝の持ち腐れかと思いきや、そこが主役なのを思い知らされる。トルクバンドのどこでもいいから、エンジンを楽々と働かせておく一方、その時ごとの気分による踏み込み方を的確に読み、ATが自在かつ頻繁にギヤを入れ換えること

によって、速度と燃料消費の好バランスを追う仕掛けなのだ。

それを理解したうえでMモードに切り替え、指先でシフトパドルを弾きながら攻めると、名機BMWシックスの美味と滋味を心の底まで味わい尽くせる……と、ここまでは3シリーズに共通なのだが、そこから先に4シリーズ・クーペの真価がある。従来の3シリーズ・クーペより全高を押し縮めトレッドを広げたのは効果てきめん。しっとり柔らかな仮面をまとったまま、いざとなれば鬼神のコーナリングマシンにも変身してみせる。今回テストしたのは、サポーターの深い専用シートを持つMスポーツ仕様だったが、調整可能なランバースポーツで胸の両脇を締め、ソリッド感あふれるボディとの一体感を確かめながら切り込むと、まったく

BMW 4 Series Coupe



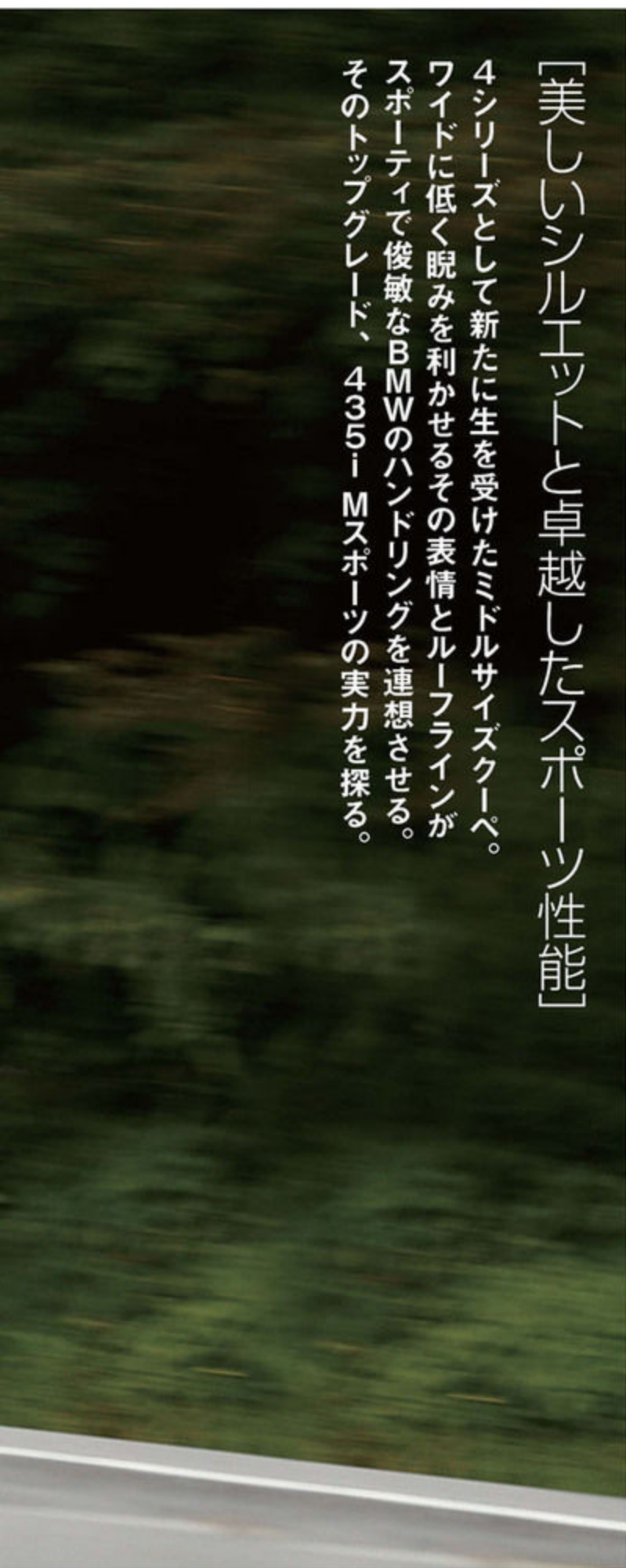
センターコンソールはお馴染みのデザインだが、フロントからリヤへと流れるドア・トリムのラインが個性を主張。運転席と助手席のスポーツ・シートはホールド性が高く、オプションのコーラルレッド/ブラック・ハイライトのダコタ・レザー・シートでより一層スポーティな印象を高めることも可能。ワイドなデザインのサイド・サポートをもつリヤシート。クーペには十分な奥行きと445ℓという容量を誇るトランク。

時間差なくフロントの踏ん張り感が伝わってくる。それもガキッと硬いではなく、ジワッと落ち着いたのでもなく、あたかも予定の行動のように曲がる。一貫して非常に軽く、好ましいアンダーステアのまま、うっかり踏みすぎて計器盤にDSCの作動警告灯が点滅しても、全体の安定感は微塵も揺るがない。Mスポ

ーツに標準装備のバリアブル・スポーツ・ステアリングは、あまりにも制御が適切なので、速度や攻め方の如何によってレシオが無段階に変化していることすら実感させない。やや強化されたMスポーツ・サスペンションやMスポーツ・ブレーキ(4ピストン)などのオプション装備も、単なる名目を超える働きを、涼しい

躍動するクーペ。

「美しいシルエットと卓越したスポーツ性能」
4シリーズとして新たに生を受けたミドルサイズクーペ。ワイドに低く睨みを利かせるその表情とルーフラインがスポーティで俊敏なBMWのハンドリングを連想させる。そのトップグレード、435iMスポーツの実力を探る。



顔でやってのける。

実用性もクーペとして満点に近い
 というか、実質的に2ドア・セダン
 として通用する。後席でも膝の前
 は余裕の空間が残る（髪は天井すれ
 すれ）し、電動の前席バックレスト
 を倒しての乗り降りも、この種のク
 ーペとしては最も楽だ。トランクは
 手が届かないほどの奥行きを持つだ
 けでなく、4/2/4の比率で後席
 バックレストを折り畳めるので、下
 宿の引っ越しぐらい朝飯前だろう。

435iクーペは最上級グレード
 だけに、もちろん装備も必要にして
 充分以上。前記の機能のほかアクテ
 イブ・クルーズコントロール、アク
 テイブLEDヘッドライト、電動サ
 ンルーフ、パーキングアシストなど
 主なオプションを組み込むと、本体
 価格774万円が一気に837・5
 万円にも跳ね上がってしまうが、快

様々な機能のコントロールが可能な
 iDriveコントローラー。新たにコン
 トローラー上部のタッチ・パッドを
 使って、指による文字入力や地図の
 拡大、縮小が可能になった。



SPECIFICATIONS BMW 435iクーペ M Sport (428iクーペ)

■ボディサイズ:全長4670(4640)×全幅1825×全高1375mm ホールベース:2810mm トレッド:(F)1545 (R)1575 (F)1550 (R)1600mm ■車両重量:1620(1570)kg ■エンジン:直列6気筒DOHC+ターボ
 (直4気筒DOHC+ターボ) 総排気量:2979(1997)cc 最高出力:225kW(306ps) / 5800rpm(180kW(245
 ps) / 5000rpm) 最大トルク:400Nm(40.8kgm) / 1200~5000rpm(350Nm(35.7kgm) / 1250~4800rpm)
 ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:FR ■サスペンション形式:(F)ダブル・ジョイント・スプリ
 ング・ストラット (R)5リンク ■ブレーキ:(F & R)ベンチレーテッドディスク ■タイヤ&ホイール:(F)
 225/40R19+8.0J×19 (R)255/35R19+8.5J×19 (F & R)225/45R18+8.0J×18 ■パフォーマンス:0→100
 km/h加速:5.1(5.8)秒 ■燃料消費率:(JC08モード) 12.7(15.2)km/ℓ ■車両本体価格:774(604)万円



エンジンは3.0ℓ直6の他に、インターナシ
 ョナル・エンジン・オブ・ザ・イヤー2013
 の1.8~2.0ℓ部門において栄誉を獲得した
 2.0ℓ直4もラインアップする。

フロントホイール・アーチ後方にエア・ブ
 リーザーを採用。足元には19インチホイール
 と、Mロゴをあしらったダーク・ブルーのブ
 レーキ・キャリパーが奢られる。



速ハイクオリティの神出鬼没を演ず
 るパートナーとして見れば、さして
 法外とは思えない。

ただし、この4シリーズから自慢
 のSDriveに追加された新機能
 は、少し凝りすぎかもしれない。タ
 ッチ・パッドを兼ねるダイヤルの表
 面に、手書き入力で目的の地を描ける
 とはいえ、右利きの右ハンドル・ド
 ライバーには使いにくすぎる（42
 8iは右のみ、435iは左右どち
 らも選択可）。

そこで思い出した。今回は時間が
 なくて435iしか試せなかったが、
 考えてみれば過剰な性能だし、3シ
 リーズの基準（前後50%ずつ）より、
 前52%・後48%と少しノーズヘビー。
 軽い4気筒でフロントミッドシップ
 的な428iなら、さらにワインデ
 イングを楽しめたかもしれない。乗
 り比べたら、そちらが欲しくなる可
 能性もあるが、どちらにしても、20
 世紀に身体芯までしみ込んだドラ
 イビング感覚を、こ
 れほど優しく肯定し
 てくれるクルマはな
 い。

気筒休止システムを採用した ガソリンエンジンの新境地

VW Polo BlueGT

自 動車の車名やグレード名に込められた「青」という色は面白いもので、クリーンなイメージを帯びながら、適度なスピードとそこから生まれる爽快感をも表現していると思う。メルセデスのクリーンデューセルの商標であるブルーテックや、環境性能に優れたVW車のグレイドとして馴染みとなっているブルーモーションがその代表格だ。

2009年に5代目へと進化しているVWポロに今回追加された「青」は、ポロ・ブルーGTという。このクルマの最大の特徴は、シリンダーブロックの材質が旧型の鋳鉄からアルミに変更されたEA211型、1・4ℓ4気筒エンジンのシリンダーヘッドに組み込まれたアクティブシリンダーマネジメント（ATC）、気筒休止にある。マルチシリンダーモデルでは珍しくない気筒休止だが、4気筒に組み合わされる例は珍しい。ATCは発進加速や中間加速など大きなパワーが必要な時にはターボ過給によってポロGTの179psに次ぐ140psの最高出力を発揮して力強い加速を見せる反面、スロットルを緩めている時間やあまりパワーを必要としない走行モード（1400～4000rpm）では2気筒が休止して燃費をセーブする。動力性能と省燃費を高いレベルで両立しているあたりはまさに「ブルーなGT」なのである。

ポロ・ブルーGTの外観は17インチの専用アルミホイールやリヤスポイラー、ディフューザー付きのリヤバンパーなどGTの名に相応しい装備で固められている。一方「ブルー」な部分としては車体下に専用のアンダーボディトリムを備えることで空力を改善している。一方、足まわりは15mmローダウンとなるスポーツティナダンパーシステム（スポーツツッシャー）が奢られている。

ポロ・ブルーGTで走りはじめた当初は、どのようなタイミングで気筒休止が行われるかに全神経を集中させていたのだが、その制御はかなりの細かいようで結果的には感知することができなかった。それもそのはず、休止と復帰の切り替えは千分の2秒ほどで完了してしまうので、ドライバーはマルチファンクションディスプレイ内の表示でしか稼働中の気筒数を知ることができないのだ。

低速で街中を走るようなモードではアイドリング付近から盛り上がるトルクが特徴的で、ゴルフよりも明らかに軽快な感じがするのだが、ワインディングをハイペースで走らせてみるとスポーツティナダンパーに対してバランスの良いパワーを感じ取ることができた。ポロ・ブルーGTというクルマは、確かに標準モデルのTSIとハイパフォーマンスモデルのGTのちょうど中間に位置しており、走りや燃費性能ともに犠牲にすることがないストレスフリーなモデルと言えると思う。



1.メーターパネル中央のマルチファンクションディスプレイにはACTと空気圧インジケーターが追加される。またBlueGTのエンブレム入り革巻きスポーツステアリングも装備。2.低～中負荷領域（1400～4000rpm / 25～100Nmの間）で2/3番シリンダーの運転を休止して燃料を節約するACT（アクティブシリンダーマネジメント）を取り入れたTSIエンジン。3.新デザインのファブリックとカラーのスポーツシート。4.17インチアルミホイールと15mm車高が低いスポーツツッシャーを採用。



SPECIFICATIONS VW ポロ・ブルーGT

■ボディサイズ:全長3995×全幅1685×全高1460mm ホイールベース:2470mm トレッド:⑤1440 ⑥1435mm ■車両重量:1170kg ■エンジン:直列4気筒DOHC16バルブ+ターボチャージャー付き ボア×ストローク:74.5×80.0mm 総排気量:1394cc 最高出力:103kW (140ps) / 4500～6000rpm 最大トルク:250Nm (25.5kgm) / 1500～3500rpm ■トランスミッション:7速DSG ■駆動方式:FF ■サスペンション形式:⑤マクファーンソンストラット ⑥トレーリングアーム ■ブレーキ:⑤ベンチレーテッドディスク ⑥ディスク ■タイヤサイズ:⑤⑥215/40R17 ■燃料消費量(JC08モード):21.3km/ℓ ■車両本体価格:263万円



個性とスポーツが共存する ザ・ビートルの最エッジモデル

VW The Beetle Turbo

現

代のVWビートルには一切興味が湧かないという人でも、高速道路で丸っこくて可愛らしいスタイリングの現代版カブトムシにプチ抜かれるようなシーンに出くわしたら内心穏やかではいられない。

1998年にデビューしたニュービートルにはRSiと命名された限定のモンスターモデルが存在していたし、今回のザ・ビートルにも「ターボ」を名乗る新グレードが追加されたので、激速ビートルにプチ抜かれるという話もあながち冗談とはいえない。

ニューMINIやフィアット500等のライバルに先んじてデビューし話題をさらったニュービートル。この銘車復刻版の元祖は、リヤエンジン、後輪駆動だった偉大なる先達とは異なる前輪駆動のパワートレインを搭載することからも伺えるとおり、ゴルフの中身をビートル風のボディで包んだ1台として成立している。都合2代目となる現行ザ・ビートルでもその公式は変わっておらず、標準グレードである「デザイン」は直列4気筒インタークーラーターボ・エンジンに7段DSGという現代的なパワートレインを内包し、電子制御に関しても最新フェーズのもので固められている。

その隊列にこの秋から加わった1台がザ・ビートル・ターボなのだ、ここで「？」と思った人もいるに違いない。何しろ、標準の1・2エンジンにもターボが付いているので、これも「ビートル・ターボ」を名乗る資格があるのだ。それでも敢えて今回デビューした1台だけがザ・ビートル・ターボを名乗る背景には、VWにはちょっとした自信があるのかもしれない。

ザ・ビートル・ターボに搭載されるエンジンは先代ゴルフVIに搭載されていた2.0のTSIユニットで、

1・2エンジン比で50%以上のパワーアップとなる211psを発揮している。このパワーアップに合わせ、タイヤは18インチまで拡大され専用のアルミを履き、プチ抜かれたドライバーへのリップ・サービスとして、リヤには古のボルシェ・ターボの「サルノコシカケ」の縮小版のようなリヤスポイラーが追加され、タダのザ・ビートルではないことを主張する。

実際にそのターボの加速は相当なもので、硬めてもまだ柔らかい足まわりが生み出す少し大きめの姿勢変化と相まって、若干レトロなターボ車の風情を楽しめる。つまりステアリングを切っている状態での加速はあまり得意ではないが、わかってドライブすると、直線加速の伸びは素晴らしい。恐らく高速道路では「一番右の車線で遊んでみようかな」となることウケアイ。スタイルがユニークだけでなく走りも楽しいザ・ビートル。最新のVWは先鋭的なメカ一辺倒の雰囲気があるので、こういうオモチャはアリだと思つ。



SPECIFICATIONS VW ザ・ビートル・ターボ

■ボディサイズ:全長4270×全幅1815×全高1495mm ホールベース:2535mm トレッド:(F)1570 (R)1535mm ■車両重量:1380kg ■エンジン:直列4気筒DOHC16バルブターボチャージャー付き ボア×ストローク:82.5×92.8mm 総排気量:1984cc 最高出力:155kW (211ps) / 5300~6200rpm 最大トルク:280Nm (28.6kgm) / 1700~5200rpm ■トランスミッション:6速DSG ■駆動方式:FF ■サスペンション形式:(F)マクファーソンストラット (R)4リンク ■ブレーキ:(F)ベンチレーテッドディスク (R)ディスク ■タイヤサイズ:(F)&(R)235/45R18 ■燃料消費量(JCO8モード):13.4km/ℓ ■車両本体価格:348万円

1.本革ステアリングホイールやアルミ調ペダルクラスターの採用など、ブラックを基調としたスポーティなインテリア。2.程よいサポート感のスポーツシートもブラック系で統一。3.油温計、ストップウォッチ、ブースト計が収納された3連メーターは、オプションのCoolsterパッケージとなる。4.18インチの大径アルミホイールの隙間から覗くレッドブレーキキャリパーがタダモノではないオーラを発する。5.先代のゴルフGTI譲りの211psを発揮する2.0ℓTSIエンジンには6速DSGトランスミッションを組み合わせる。





軽量ボディと優れた燃費性能で 新たなスタンダードを創造

Audi A3 Sportback



C セグメントに属し、プレミアムコンパクトモデルの「アウディA3」が約10年ぶりにフルモデルチェンジされた。

3代目となる新型は、先代のデザインを踏襲しつつも水平基調でエッジを強調した新しいデザインとなっている。特にリヤビューは大きく変わり、ワイド&ローな印象を与える。インテリアも、水平基調のインテリアが新鮮だ。

試乗車は1・8ℓ直列4気筒インタークーラー付きターボエンジンに、6速のSトロニックが組み合わされ、クワトロを搭載する。とにかく、あらゆるドライバフィールが滑らかなのが印象的だ。電動パワーステアリングの操舵力は軽いが手応えがある。サスペンションは、路面の凹凸を吸収しながらフラットライドを保つ。以前のA3はかなり張りのある、とすれば路面状況によっては硬さすら感じる乗り心地だったが、硬質なアウディらしい乗り味は継承しながら、しなやかにサスペンションが動き、どんな路面でも快適性を損なうことのない、洗練された走りが特に印象的だ。エンジンも低速域から豊かなトルクがありスムーズに回転が

上がっていく。「アウディドライブセレクト」で、エフィシエンシーからダイナミックまで、5つの走行モードの選択が可能。別のクルマに乗り換えたかと思うほどモードによってパワーフィールやシフトタイミングが異なる。

先代から最大60kgの軽量化を果たし、快適性の向上や前後重量配分の改善など、ドライバビリティが大幅に向上しているが、これもVWグループの一員として、MQBのメリットを享受しているからだ。プロダクションラインの共用化によってコストダウンを図り、その分、必要な箇所を強化している。

そしてA3スポーツバックのもうひとつのウリは「アウディコネクト」だ。日本初のWi-Fi機能搭載モデルで、走行中のインターネット接続が可能となる。ナビゲーションシステムにグーグルアースやグーグルストリートビューが表示でき、ニュース、天気予報、駐車場検索、フライトインフォメーションをはじめとする情報を得ることもできる。また、最大8台までモバイルデバイスを接続することができ、同乗者もネットサーフィンやメールの受信などを楽しめる。クルマに関わる情報はもろろんのこと、車内でもリビングやオフィスと同等のネットワーク環境が提供され、レジャーやビジネスの利便性も高まる。

洗練されたドライバビリティ、エレガントで上質なインテリア、そして先進のIT技術の搭載と、全方位において高い性能を誇るアウディA3スポーツバックは、まさしくコンパクトなプレミアムカーである。



SPECIFICATIONS

アウディA3スポーツバック1.8TFSIクワトロ(1.4TFSI)
 ■ボディサイズ:全長4325×全幅1785×全高1435(1450)mm ホイールベース:2635mm トレッド:前1525 後1495(前1535 後1505)mm ■車両重量:1460(1320)kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボチャージャー付き ボア×ストローク:82.5×84.1(74.5×80.0)mm 総排気量:1798(1394)cc 最高出力:132kW(180ps)/4500~6200rpm(90kW(122ps)/5000~6000rpm) 最大トルク:280Nm(28.6kgm)/1350~4500rpm(200Nm(20.4kgm)/1400~4000rpm) ■トランスミッション:6(7)速AT(Sトロニック) ■駆動方式:4WD(FF) ■サスペンション形式:前マクファーソンストラット 後4リンク ■ブレーキ:前ベンチレーテッドディスク 後ディスク ■タイヤサイズ:前225/45R17(205/55R16) ■燃料消費量(JC08モード):14.8(19.5)km/ℓ ■車両本体価格:393(308)万円

1.ジェットエンジンをモチーフにした吹き出し口など立体的なデザインのインテリア。2.スポーティな走りの1.8TFSIには程よいサポート感のスポーツシートが標準となる。3.プッシュボタン上面にタッチパッドを採用し、MMI(マルチメディアインターフェイス)をさらに直感的に操作することが可能。4.5アームキネティックデザインの17インチアルミホイールが標準装備される。5.パワートレインは1.8TFSIエンジンと1.4TFSI(122ps)の他に、11月には1.4TFSI(140ps)に気筒休止機構を搭載したモデルが加わる予定。

独創的なスタイリングに オープンエアの解放感をプラス

CITROËN DS3 CABRIO



シトロエンは、2010年にデビューした。そして同年、コンパクトハッチバックとして発売されたDS3のオープンモデル「DS3カブリオスポーツシック」が登場した。

DSラインは新しいが、実はシトロエンは、2CVの時代からキャンバストップが造られている。そもそもオシャレなDS3だが、キャンバストップになってもそのスタイリングが損なわれることはない。それどころか、ジャガード織りのDSモノグラムや多色織りのブルーアンフィニのキャンバストップが他のクルマにはないオシャレな雰囲気を与えている。ただし、ボディカラーとの組み合わせによって、選べるマテリアルは限定されるので、要チェック。

電動ソフトトップは120km/hで走行中でも開閉可能で、所要時間はわずか16秒。突然のゲリラ豪雨など、急な天候変化にも即対応できる。ルーフシステムはルーフ部だけが開くセミオープンと、リヤウィンドウ部まで開くフルオープンの2段階で、フルオープンにするともリヤの視界が狭くなるため、開けるシチュエーションは多少限定される。もっとも、



セミオープンでも充分に開放感は味わえる。しかもオープンエア感覚はありながら、風の巻き込みがないため、女性でも快適にオープンを楽しめる。これは、オープンにするのと自動的にフロントウィンドウ上部にせり出すディフレクターネットのおかげだ。ディフレクター着脱の手間もなく、リヤシートが犠牲になることもなく、スマートに風をコントロールしてくれる装備だ。

もう一点、カブリオならではの特徴は、トランクリッドが上にスライドして開くことだ。正直、開口部は狭い。が、中は230ℓと、このクラスのオープンモデルとしては広いラゲージスペースが確保されている。運転席に座るとコンパクトカーとは思えない、ゆったりとした座り心地の良いシートに改めて感心する。今さら、かもしれないが、オーナーにとっては非常に重要なポイントだ。

直列4気筒1.6ℓエンジンに組み合わされるのは、6速MTのみ。低速域からトルクがあるから扱いやすく、小気味良いシフトフィールで、普通に運転していても気持ちが良い。AT限定免許の方には気の毒だが、この機会に限定解除にチャレンジしてほしい。きっと後悔しないだろう。

「DS3をそのままオープンにした」と言い切るように、乗り味はハッチバックモデルと変わらない。むしろカブリオの方がしっとりしているくらいだ。オープンモデルでありながら、重量増がわずか20kgに留まるというのも驚き。懐深いけれど軽快に走るシトロエンならではの乗り味がたっぷり味わえるモデルだ。

セミオープンでも充分に開放感は味わえる。しかもオープンエア感覚はありながら、風の巻き込みがないため、女性でも快適にオープンを楽しめる。これは、オープンにするのと自動的にフロントウィンドウ上部にせり出すディフレクターネットのおかげだ。ディフレクター着脱の手間もなく、リヤシートが犠牲になることもなく、スマートに風をコントロールしてくれる装備だ。

もう一点、カブリオならではの特徴は、トランクリッドが上にスライドして開くことだ。正直、開口部は狭い。が、中は230ℓと、このクラスのオープンモデルとしては広いラゲージスペースが確保されている。運転席に座るとコンパクトカーとは思えない、ゆったりとした座り心地の良いシートに改めて感心する。今さら、かもしれないが、オーナーにとっては非常に重要なポイントだ。

直列4気筒1.6ℓエンジンに組み合わされるのは、6速MTのみ。低速域からトルクがあるから扱いやすく、小気味良いシフトフィールで、普通に運転していても気持ちが良い。AT限定免許の方には気の毒だが、この機会に限定解除にチャレンジしてほしい。きっと後悔しないだろう。



1.小径の革巻ステアリングやクロームで縁取られた3連メーターなど、シックでスポーティなインテリア。2.ホールド性に優れたブラックレザーのバケットシート。3.トランク容量はクラス初の5シーターとして乗員のスペースを確保しながらも、クラス最大の230ℓを確保。4.ツートーンデザインの17インチ7.0Jアロイホイール。ルージュのボディカラーにはノアールの組み合わせ。5.1.6ℓツインスクロールターボエンジンは可変タイミング機構との相乗効果で1000rpmという低回転域からほぼ全域にわたってターボの効果を発揮する。

SPECIFICATIONS シトロエン DS3カブリオ スポーツシック

■ボディサイズ:全長3965×全幅1715×全高1460mm ホイールベース:2455mm トレッド:①1465 ②1455mm ■車両重量:1210kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボチャージャー付き ボア×ストローク:77.0×85.8mm 総排気量:1598cc 最高出力:115kW(156ps)/6000rpm 最大トルク:240Nm(24.5kgm)/1400~3500rpm ■トランスミッション:6速MT ■駆動方式:FF ■サスペンション形式:①マクファーソンストラット ②トーションビーム ■ブレーキ:①ベンチレーテッドディスク ②ディスク ■タイヤサイズ:①②8.0J/205/45R17 ■燃料消費量(JC08モード):13.6km/ℓ ■車両本体価格:311万円



美しく洗練された スポーツ性能とインテリア

VOLVO V60 T6 AWD R-DESIGN

近 年のボルボ車は四角くない、
という事実がガツカリしてい
る。けれど歴史を振り返れば昨今の
ボルボ車の滑らかなスタイリングは、
1970年代以前のデザイン・フェ
ーズに回帰しているとも考えられる。
近年はどのメーカーもユーザーの
高齢化に頭を悩ませており、そのた
めの決定打が打てずにいるのだが、
その点ボルボはS60/V60に代表さ
れる滑らかなスタイリッシュなデザ
インによっていとも簡単に若いユー
ザーを掴んでしまったように見える。
そんな現行ボルボ車のスタイリッ
シュな意匠をさらに先鋭化させるた
めのパッケージがRデザインである。
専用のバンパーやミラーなどの見た
目の部分もさることながら、インテ
リアに採用した専用デザインのアルミホ
イルとスポーツサスペンションの
組み合わせによってドライビング・
パフォーマンスにも大きな変化が現
れているのである。

ボルボのS/V60シリーズはセダ
ンのS60とステーションワゴンのV
60からなり、エンジンは直4ターボ
のT4と直6ターボのT6が存在す
る。駆動方式はT6モデルのみAW
Dとなる。今回はV60 T6 AWDモ
デルを中心として、S60 T4にも触
れていくことにする。

V60 T6のフィードバックで印象的
なのはT6エンジンの有り余るトル
クと、Dセグメントという枠を越え
たガツシリとしたハンドリングであ
る。直6エンジンを横置きしたモデ
ルは1990年代のボルボが先鞭を
つけた方式だが、以前のモデルはし
つとりと走らせる大人のボルボとい
うイメージが強かった。だがV60に
搭載されたT6は6速デュアルクラ
ッチの俊敏なシフトマナーと相まっ
つて、ホットハッチのように元気のい
いパワーデリバリーを見せる。

特に今回試乗したT6とT4エン
ジンにはディーラーオプションとし
て用意されているチューンドECU
であるポルスター・パフォーマンス
ス・パッケージがインストールされ
ており、T6を例にとれば最高出力
が304psから329psまで引き上
げられている。そしてRデザインの
引き締まったアシも、このパワーアッ
プを確実に受け止める。直接的なラ
イバルはアウディA4クワトロあた
りだろうか。

一方、T4モデルは4気筒エンジ
ンからなるFFパワートレインによ
ってT6 AWDより230kgも軽く
仕上がっている。6速デュアルクラ
ッチのギヤボックスとマッチングが
いいのはむしろ1・6と直4の方で、
箱根ターンパイクの上りでは少しパ
ワーが足りなく思えたが、それ以外
では黒子のように立ち回って適切な
パワーデリバリーを見せていた。搭
載エンジンによってはっきり異なる
個性も以前のボルボ車にはなかった
魅力といえるだろう。



1.R-DESIGNのロゴを配した本革巻きシルクメタル・ステ
アリングホイール。2.オプションのエンジン・プログラ
ミング、ポルスター・パフォーマンス・パッケージは
工賃込みで20万円。3.Rデザイン専用のIxon II。T6には
19インチが奢られる。4.R-DESIGNのロゴが刺繍された本
革パーフォレーテッドレザー・コンビネーションシート。
5.エンジンはベースモデル同様だが、パドルシフト+ス
ポーツモードでシフトチェンジが20%クイックになる。

SPECIFICATIONS

ボルボV60 T6 AWD Rデザイン (S60 T4 Rデザイン)
■ボディサイズ:全長4635×全幅1865×全高1480mm ホイールベース:2775mm トレッド:(F)1580 (R)1575
mm ■車両重量:2075(1815)kg ■エンジン:直列6気筒DOHC24バルブ+インタークーラー付きターボ
(直列4気筒DOHC16バルブ+インタークーラー付きターボ) 総排気量:2953(1595)cc ボア×ストロ
ーク:82.0×93.2(79.0×81.4)mm 圧縮比:9.3(10.0) 最高出力224kW(304ps)/5600rpm(132kW(180ps)/
5700rpm) 最大トルク:440Nm(44.9kgm)/2100~4200rpm(240Nm(24.5kgm)/1600~5000rpm) ■トラン
スミッション:6速AT ■駆動方式:4WD(FF) ■ステアリング:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■
サスペンション:(F)マクファーソンストラット (R)マルチリンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッド
ディスク(F)ベンチレーテッドディスク (R)ディスク ■タイヤ&ホイール:(F)&(R)235/40R19+8.0J×19(F)
&(R)235/40R18+8.0J×18) ■燃料消費率(JC08モード):8.5(13.6)km/ℓ ■車両本体価格:639(464)万円



A blue Ferrari 330GT 2+2 is shown driving on a cobblestone road. The car is in motion, with a slight blur to suggest speed. In the background, there is a large, historic house with a prominent chimney and a tiled roof, identified as Kenwood House. The scene is set in a lush, green environment with trees and manicured lawns. A dark blue rectangular box with the text "VINTAGE RACING" is positioned on the right side of the image.

VINTAGE
RACING

ケンウッドハウスと330GT 2+2。ジョン・レノンは1964年7月にこの家を購入した。屋根裏部屋のひとつはスタジオとして使われ、もうひとつにはスロットカーコースが備えられていた。ちなみに現在1350万ポンド(約21億円)で販売中である。

こはブルックランズ・ミュージアムの駐車場。トランスポーターから1台のフェラーリがランブウェイを伝わってすると降りてきた。この330GT 2+2は、1965年2月にジョン・レノンが運転免許試験に合格した翌日に購入したという曰く付きのクルマだ。

私はブルーの革張りシートに乗り込み、3回ほどスロットルペダルを空踏みして、生ガスをキャブレターに送り込んだ。そしてイグニッションキーを捻る。でもエンジンはウンともスンとも言わない。思わず「ヘルプ！」と叫んだが、バッテリーをジャンプしてあげると4&V12はエキ



ゾーストノートも高らかに始動した。いきなりお金の話で恐縮だが、ピートルズのクルマはどれもブロイダー・カーズという会社を通して購入されている。これはセレブにクルマを買ってもらったことで、ディーラーからのディスカウントを狙った、マネージャーのブライアン・エプスタインが興した会社だ。資料によると当該のフェラーリの支払いは3月にブロイダーが5986ポンド（カタログ価格は6521ポンド）の小切手を切っている。そして1カ月のちに、ブロイダーからレノンに112ポンドの請求書が宛てられた。本人が選んだオプションのラジオとセン

天才の残像。

世界中の街角に「She's got a ticket to ride」の甘い歌声が流れていた1965年の初春。ジョン・レノンはアズーロ・ブルーに塗られた新車のフェラーリ330GT 2+2を手に入れた。それはまた、彼が愛した最初のクルマでもあった。

PHOTO & REPORT ● Fox Syndication
TRANSLATION ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)

Drive My Car

John Lennon &
his Ferrari 330GT 2+2



このフェラーリの車内でレノンは
次の曲の構想を練ったのだろうか？



330GT2+2は、フェラーリ初の4シーター
250GTE2+2の後継車として1964年1月に発
表、生産台数が1000台を超えた初のモデルと
なった。しかしビニンファリーナによる4灯
ヘッドランプのデザインが不評で、翌年には
2灯となったシリーズ2に取って変わった。

このレノンのフェラーリは、さる7月に英国グッドウッドで開催されたボナムスのオークションに出品され、予想価格を上回る35万9000ポンド(約5600万円)で落札された。



VINTAGE
RACING

Drive My Car John Lennon & his Ferrari 330GT 2+2



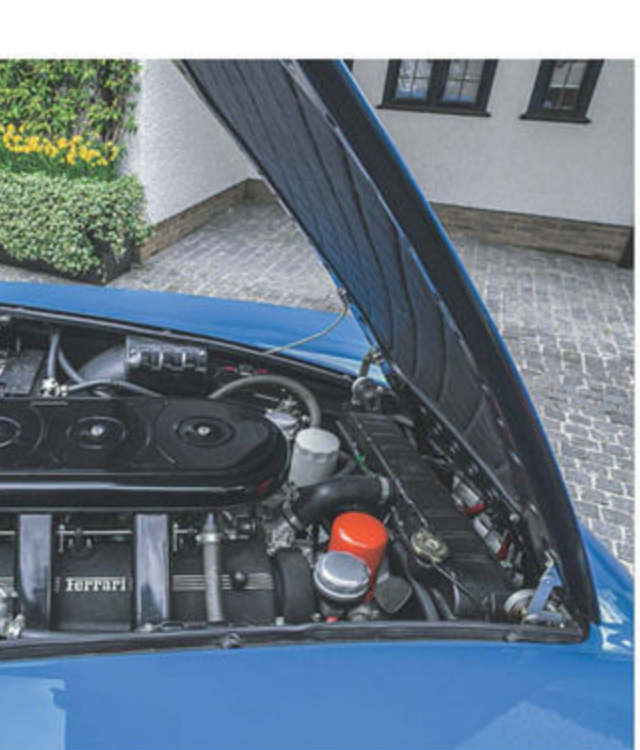
ジョン・レノンの愛車遍歴

フェラーリ330GT 2+2はレノンのクルマ道楽の引き金となった。1965年に購入した黒塗りのロールス・ロイス・ファントムVはビートルズの移動手段として活躍したばかりか、67年にアーティストのステイヴ・ウィーヴァーによりサイケデリックペイントを施されて一躍有名になる。66年購入のミニ・クーバーSもやはり黒塗りで、ショファーにハンドルを託し、後席に収まったレノンの姿が当時のロンドンでしばしば目撃されている。長らくスクラップ処分されたと思われていたが、最近になってダブリンで発見された。アルバム『アビー・ロード』のジャケットに映っている白のVWビートルはレノンの所有車だと一部で信じられているが、そうした事実はない。

とってターニングポイントの年だった。アルバム『サージェント・ペパーズ・ロンリー・ハーツ・クラブ・バンド』がリリースされ、『オール・ユー・ニード・イズ・ラヴ』が大ヒットした陰で、エプスタインがこの世を去った。レノン自身もドラッグに溺れ始めていた。ピークを極めたビートルズの創造力は、下降線を辿っていたのだ。そんな時期にレノンがフェラーリを手放そうと決めたのも、わかるような気がする。彼が330GT 2+2に別れを告げたのは、この年の12月のことだった。

1967年以降、このフェラーリはいったん表舞台から姿を消す。80年代後半にモデナ・エンジニアリングというフェラーリ専門店の店頭に置かれた時には、オリジナルのアズーロ・ブルーからレッドに塗り替えられていた。オドメーターの数字は8万マイルに増え、ほとんど部品取り用にしかない惨憺たる状態だったという。売り物にするに当たり、モデナ・エンジニアリングが記録を調べてようやくこのシャシーナンバー16781が、レノンの所有車だったと判明する。このたったひとつの事実がクルマの運命を救った。途方もない時間と費用を費やしたレストアは1998年4月に完成、塗装もプレートナンバーもレノンが所有していたときに戻った。

その330GT 2+2が私の目の前にある。居並ぶフェラーリの中で、残念ながら美しさを抜きん出たモデルとは言われていない。少なくとも世の愛好家の間では、丸目4灯ヘッドライトのシリーズ1の人気は今ひとつだった。しかし明るい陽光の光を浴びているこのブルーのフェラーリはめまいがしそうなほど美しい。リヤシートと、GTに相応しいトランクルームを確保するためにピニンファリーナは若干デザイン上の妥協を強いられたのかもしれない。でも私にはプロポーションが破綻を来している部分などどこにも見えない。



330GT 2+2のエンジンは、ボア間ピッチを広げるという大がかりな設計変更の結果(従って点火プラグの位置も変更になっている)排気量を1ℓ増やして65bhpのパワーアップを果たした。一方、ボラーニ製のワイヤーホイールはシリーズ1の標準装備。シリーズ2ではアルミとなり、ワイヤーはオプション設定となる。



繋がりかスムーズなので頬が緩む。ポジションは完璧だし、各操作系もごく自然な位置にある。操舵力も絶妙。各ギヤに滑るようにシフトできる。これはかつてのレノンのような初心者でも安心して乗れるフェラーリだ。私は思わず『ドライブ・マイ・カー』を口ずさみたくなったがやめておいた。このフェラーリは本物の声を何度も聞いているはずだから。モーターウェイに乗ると330は

繋がりかスムーズなので頬が緩む。ポジションは完璧だし、各操作系もごく自然な位置にある。操舵力も絶妙。各ギヤに滑るようにシフトできる。これはかつてのレノンのような初心者でも安心して乗れるフェラーリだ。私は思わず『ドライブ・マイ・カー』を口ずさみたくなったがやめておいた。このフェラーリは本物の声を何度も聞いているはずだから。モーターウェイに乗ると330は

グランドツーリングカーの本領を発揮した。一日中でも乗っていたいほど快適で、しかも前方に獲物を発見するとオーバートイクせずにはいない。300bhpは今のトラフィックに混じっても迫力充分。軽々と回転を上げるV12が爽快だ。

330GT 2+2はエンツォ自身のお気に入りモデルだったといわれる。私も今日乗ってみて、その実力をあらためて思い知らされた。試乗車が格別のヒストリーの持ち主だからではない。総合的なバランスの高さにおいて、これは歴代フェラーリでも屈指の傑作モデルだといえる。

CHER



eni



eni



e



勝者の証言。

2014年のル・マン復帰に先だって、
ポルシェは10月8日にホッケンハイムリンクで
「Meet the Heroes of Le Mans」というプレスイベントを開催した。
かつてル・マンを制した歴代マシンを集め、
その歴史を辿るといふ場所で、4人の勝者に話を聞いた。

REPORT●藤原よしお (Yoshio Fujiwara) PHOTO●ポルシェ ジャパン／藤原よしお (Yoshio Fujiwara)

さ

る10月7日と8日にわたり、
ポルシェAGが2014年の
ル・マン24時間レース復帰のための
キックオフ・イベントとして、「Me
et the Heroes of Le
Mans」と名付けたメディア向け
のワークショップをホッケンハイム
リンクで行ったのは理由があった。
このプログラムの主導者のひとりで
もあるポルシェ・ミュージアムのア
ーカイブ責任者、ディーター・ラン
デンベルガーはこう語る。
「1967年12月、我々は68年シ
ーズンに投入する新型マシン907の
発表会をここホッケンハイムで行い
ました。911Rから907までが
パドックにズラリと並んだ写真を見
たことがあるでしょう。その故事に
倣いました。69年1月にはここで9
08の発表会も行っていますしね」
これは別に今に始まったことでは

VINTAGE
EVENT



Mission 2014. Our Return

Meet the Heroes of Le Mans

ないが、ポルシェは過去のアーカイブの使い方が上手い。実はここに来るまで「なぜル・マンのためのプログラムをホッケンハイムでやるのか？」と疑問に思っていたのだが、そのマニア心をくすぐる説明に思わず納得してしまった。

一方、そんな故事を持ち出すということは、もしかして来期のLMP1マシンも我々に公開してくれるのでは？ という淡い期待を抱いたのだが、カンファレンスの会場に現れたプロジェクトのディレクター、アレックス・ヒッチンガーは「残念ながら技術的な詳細を明らかにすることはできない」と、意外にもガードは固かった。しかし会場の至るところに「Mission 2014 Our Return」というスローガンが掲げられていたところを見ると、彼らが来年のル・マンで勝ちを狙っているのは間違いなさそうだ。

その自信の現れは、カンファレンスの後に移動したザックスカープでの光景にも見て取れた。そこには1970年の917Kから98年の911GT1/98にいたるまで、7台のル・マン・カーが「我こそが王者」と言わんばかりのオーラを放って居並んでいたからだ。

歴史を辿ると、ポルシェとル・マンとの馴れ初めは1951年にまで遡る。まだ356の生産が立ち上がったばかりというこの時期に、彼らはライトメタルクーペと呼ばれるスベシャルボディを纏った2台の356をル・マンへと送り込んだ。予選でドルフ・ザウアーヴァインとともに1台を失うという悲劇に見舞われたものの、生き残った356は見事に走りきり総合20位、751cc、1100ccのクラスで優勝という快挙を成し遂げた。これを機にポルシ

ポルシェほど耐久レースを 知り尽くした闘う集団はいない。

エは小排気量スポーツカーのスターダムにのし上がったのである。
そんなポルシェのターニングポイントになったのが、1970年のル・マンだ。前年、ジャッキー・イクスの駆るフォードGT40との息の詰まる死闘の末、わずか120mの差で勝利を逃したハンス・ヘルマンと、職人リチャード・アトウッドのコンビが乗った917Kは、荒れたコンディションの中でステディなレースを展開。念願のトップチェッカーを受けたのである。この時のレースは、ステイブ・マックインが製作、主演した映画『栄光のル・マン』で描かれ、ポルシェール・マンのイメージは一気に世界に広まることとなった。

以降の活躍ぶりはご存知のとおり。917Kによって2年連続でル・マンを制した彼らは、ターボカーの936でも、76年、77年、81年のル・マンを制覇。またワークスが全滅した80年にはプライベートアの935K3が優勝を飾り、ポルシェの層の厚さをみせつけた。さらに82年から始まったグループC時代には、ヴァイザッハから送り込まれた956/962Cがル・マンを席巻。87年まで6連覇を飾る猛威を奮うことになる。その後911GT1/98の勝利を最後に、彼らは総合優勝の座から離れているが、ル・マンのエントリーリストから「ポルシェ」の名が消



1978年のル・マンに向け開発された最強のグループ5、935/78。最高速の向上を目指しデザインされたロングテールボディは「モビーディック」と呼ばれたが、ル・マンではこの935-006が8位に入るに留まった。

J.イクス/J.バルト/H.ヘイウッドの手で1977年のル・マンを制した936/77(936001)。917のパーツを多く流用したシャシーに2.14ℓフラット6ターボを搭載していた。



あれは妻との約束だったのです。

Hans Hermann

“ル・マンのポルシェ”を語る上で欠かせないリビン・レジェンドであるハンス・ヘルマン。まずは当時のワークス内の状況について聞いてみた。「誰もが勝つことだけを考えていた。チームオーダーなんかはなかったね」では優勝した70年は、どんなレースだったのだろうか？「クルマの問題はなかったが、とにかく天候が荒れていた。2時間大雨が降ったかと思えば、カラッと晴れたりね。だから路面やコースの状況を見ながら、適切なタイヤをセレクトすることに気をつけて走ったんだ。相棒のリチャードはベテランで走りもステディ。

パートナーとして最高だったね」

ちなみにヘルマンはル・マン優勝後に突如引退を発表している。そのエピソードは映画『栄光のル・マン』にも引用されたほどだ。「シーズンが始まる前、妻が今年優勝したら引退してくれって言って来たんだ。私自身はシーズンが終わったら引退するつもりだったけれど、ル・マンで優勝したために予定が早まった(笑)。でも53年に最初にル・マンに出てからキャリアが本格的にスタートして、70年の総合優勝で幕を閉じたなんて、私のキャリアは本当にファンタスティックだと思っているよ」



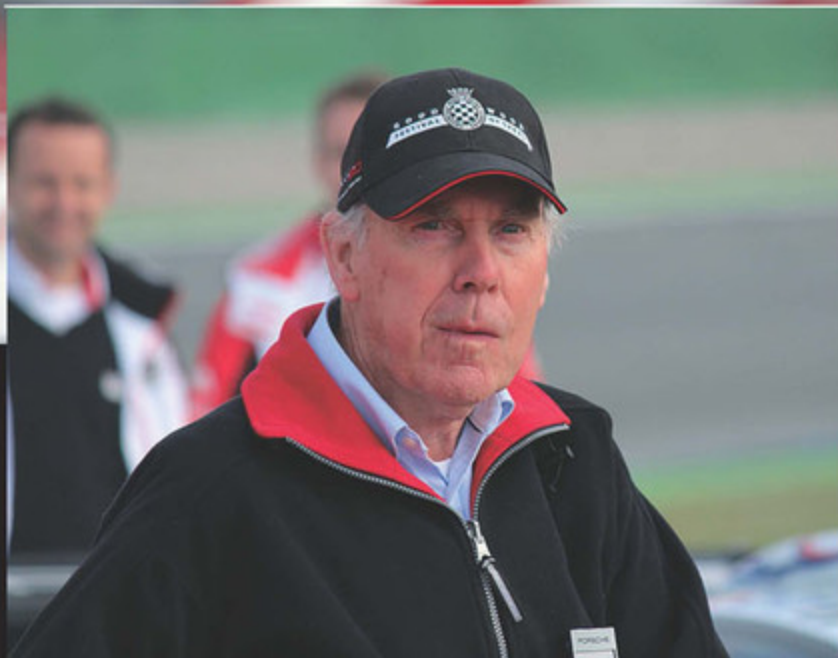
70年にポルシェに初の総合優勝をもたらしたザルツブルク・チームの917-023。彼らの他にワークスとしてJWやマルティニも出ていたが、チームオーダーはなかったという。

ヘルマンとなら大丈夫だと思った。

Richard Attwood

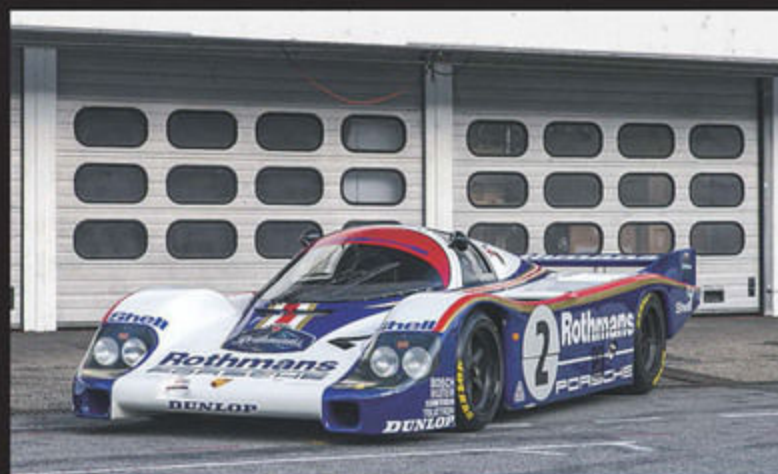
スポーツカーからF1まであらゆるレースで活躍した職人、アトウッド。彼も70年の優勝クルーのひとりだ。「あれはレース前の6月のことだった。ファクトリーを訪ねたら“どのクルマをドライブしたいか？”って聞かれたんだ。69年はギヤボックスが壊れて勝利を逃した。だからリスクを避けるため、最新の5ℓではなく扱い易い4.5ℓエンジンを選んだ。ボディはロングテールではなくコーナーの挙動が安定しているショートテール。パートナーはベテランのヘルマン。明らかに表彰台を狙える条件だった。だから作戦はなかった。ただレースをするだけだ」

しかし予選は15位に終わる。「4.5ℓだから仕方ない。普通は15番手からのスタートだったらノーチャンスだが、最初の1時間が過ぎたとき、我々にはツキがあると確信した。というのもこの年には信じられないことが沢山起こったんだ。前を走っていたフェラーリが4台も一気に事故で消えたりね。でもそれがレースだ」そして71年、彼は917とともに引退を決意する。「難しいクルマの方がやりがいを感じるんだ。でも71年限りで5ℓの選手権が終わってしまった。3ℓのスポーツカーなんて興味を持てなかったのさ」





2010年まで5335.3kmというル・マン最長走破記録を持っていた71年の優勝車。この917-053は珍しいマグネシウムフレームを持つ。ディスクブレーキも穴開きの薄型が使われていた。



キング・オブ・グループCの956。今回会場に展示された956-107は1.5L V6 TAGターボのテストに供され、一度も実戦を経験していないという956の中でも珍しい1台。



私にとってターボはイージーだ。

Jürgen Barth

ポルシェのワークスドライバー、エドガー・バルトを父に持ち、自身は63年にメカニックとして入社した経歴をもつユルゲン・バルト。「本格的なスポーツカーレースは74年から。ヨーストの908/3だ。ターボとNAが1台ずつで私は主にNAをドライブした。この時の経験が936の開発に役立ったのは確かだ」彼はまた初期のターボカーを知る貴重な生き証人でもある。「初期のターボのフィーリング？

77年のゴールシーン。実はレース終盤にエンジントラブルが起きていたが、バルトが懸命のドライブでゴールに持ち込んだ。まさに「感じて乗る」ことを実践した結果だった。

私にとってはイージーだった。確かにターボラグはあったけれど、想定して乗りこなせばいいことだ。そういう意味では、FFとかMRとかのレイアウトも同じ。クルマの特性に合わせて乗れば問題ない。感じて乗るのが何より大事なんだ」



作戦？ そんな物はなかったよ。

Gijs van Lennep



60年代から70年代を代表するオランダ人レーサー、ガイス・ヴァン・レンネップ。こういうイベントに姿を見せるのは珍しい、ル・マンを2度制したレジェンドだ。ところで71年の優勝車はマグネシウムフレームが使われたことで有名だが、そのフィーリングはどうだったの？ 「そんなの分からないよ。だって我々がマグだと聞いたのはレースが終わってからだからね(笑)。幾分軽かったのかもしれないが、そんなにアドバンテージにはなっていなかったと思う。この年、我々にはほとんどトラブルがなかった。唯一の問題はエンジン中央のクーリングファンでね。JWのクルマはいずれもこのボルトが破損して序盤に姿を消していた。そこで我々は、ピットインのたびにボルトを1本ずつ交換した。

えたことは今まで一度もない。では、こうしたポルシェの強さはどこにあるのだろうか？ その答えのひとつは、この日用意されていた935/77の同乗走行にあった。今回会場に運び込まれた935/77はシャシーナンバー9355003で、リヤに搭載される2857cc水平対向6気筒SOHCツインターボは630PSを発揮すると言われている。ドライバーは現役のティモ・ベルンハルト。本来なら630PSの強烈な加速や、ストッピングパワーに圧倒されたレポートを書くべきなのかもしれないが、それよりも印象に残ったのは、スペックからは想像しえない935本来の姿だった。

まず驚いたのが始動性の良さだ。すでに何人かの試乗をこなし、ホットリスタートを繰り返しているにもかかわらず、キー(ー)を捻れば背後のフラット6は一発で目を覚ます。そしてそのマナーもスムーズそのものであった。

この77年型から小径のツインターボに変わり、スロットルレスポンスが向上したという資料を見たことがあるが、その言葉のとおり、事前に想像していたドッカーンターボのジャジャ馬、というイメージは良い意味で覆された。傍からティモのステアリングさばきを見る限りにおいては、シャシーの挙動も素直で扱いやすそう。この扱い易さと高い信頼性が、24時間の長丁場でアドバンテージになるのは間違いない。短時間の同乗体験ではあったが、そこに彼らの底知れぬ実力の一端を垣間見た気がした。

Mission 2014. Our Return

Meet the Heroes of Le Mans



つまり4回のピットインでタイムロスすることなくすべて新品に変えられた。勝因はそこかな」

他に作戦や戦略はなかったのか？ 「戦略はなかった。とにかく踏め！」だ(笑)。そう、レース終盤にブレーキディスクにクラックを見つけてね。メカに交換してくれと言ったら「ブレーキを使わずに走れ」と言われたよ。もちろん指示どおりに走った。あそこで交換していたら勝てなかったな」

現在レッドブルF1のアドバイザーを務めるヘルムート・マルコとのコンビで優勝を果たした917-053。実車を確認したらレンネップの証言どおりディスクにクラックが入っていた。



狂喜の復活祭

地

を這うように迫りくるフォー
ドGT40の群れ。腹の奥底を
えぐるように響くエキゾーストノ
ー、押しつぶされそうになる場内の
緊張感……。今年のグッドウッド・
リバイバルの目玉のひとつは、生誕
50周年を迎えたレーシングスポーツ
カーの傑作、フォードGT40による
ワンメイクレースとして開催され
たウィットスン・トロフィーだった。
個人的な話で恐縮だが、ボクがこ
のグッドウッド・リバイバル・ミ

マがそれだけ集まっただけでも驚き
なのに初期のプロトタイプである#
105、65年のタルガ・フロリーオ
にも出走した#111、さらに66年
ル・マンでの1-2-3フィニッシュ
の立役者である#1016といった
歴史的に見ても貴重なモデルまでも
が、テールツノーズの接戦を繰り
ひろげるのだ。
しかも金曜日に行われた予選は雨
が降ったり止んだりを繰り返す最悪
のコンディション。にもかかわらず、

ティンクを初めて訪れたのは、20
11年のこと。その時感じた衝撃は
今でも忘れられない。参加してい
るクルマやバイクの質、レジェンド
ライバーの顔ぶれ、細部まで徹底的
に拘った設備や装飾品の数々は、こ
れまで訪れたどのヒストリックカー
イベントをも凌駕していたからだ。
その想いは今回も変わらなかった。
いや、それ以上と言ってもいい。例
えば件のウィットスン・トロフィー
に集まったGT40はなんと27台。い
まや最低でも2億円といわれるクル

滑り易いダンロップレーシングを巧
みに手懐け走る彼らの姿には、正直
鳥肌が立った。クルマだけでなく、
それを操る腕もまた本物なのである。
ちなみにこの世界一豪華なワンメ
イクレースを制したのは、99年のイ
ンディ500ウイナー、ケニー・ブ
ラックと組んで参加したレッドブル
F1のデザイナー、エイドリアン・
ニユーイだった。彼は毎年、忙しい
GPウィークを縫ってでも、このイ
ベントには愛機#1010とともに
ドライバーとして帰って来る。いつ

VINTAGE
EVENT

GOODWOOD REVIVAL MEETING 2013

1966年当時のまま残るサーキットを舞台に
そこに集うものの全てが当時のスタイルに統一されて開催される
異色のヒストリックカーレース“グッドウッド・リバイバル”。
三年ぶりに訪れたその場所で見たものは
気品高く悍猛な、昔ながらのモーターレーシングの姿だった。

REPORT●藤原よしお (Yoshio Fujiwara)

PHOTO●藤原功三 (Kozo Fujiwara) / Matt Jacques (Goodwood) / 藤原よしお (Yoshio Fujiwara)





ここに集うマシンだけでなく、 それを操る腕もまた、本物なのだ。

雨に煙るホッケンハイムの森に消えたのは1968年のこと。しかしながら、わずか13年あまりという短いレースキャリアの間に彼が残した功績は、いまでも燦然と輝き続けている。かつて彼のメカニックを担当し、いまもクラシック・チーム・ロータスで彼のクルマを守り続けているボブ・ダンスは、こんなエピソードを披露してくれた。

「あれは1965年のシルバーストンだった。ファイナルラップ、トップでウッドコートコーナーに現れた彼がいきなりエンジンを切ったんだ。驚いたよ。レース後彼に聞いたら、油圧が落ちたのでエンジンを守るためにイグニッションをオフにしたって言うのさ。それでも彼は勝った。ジムはそういう男だ」

そんな偉大なチャンピオンを偲んで、会場にはデビュー間もない頃に乘ったポルシェ356から、歴代ロータスF1、さらには1965年のインディ500を制したロータス38にいたるまで、30台以上におよ



エイドリアン・ニューイの愛車#1010は、有力プライベートのエセックス・ワイアが65年に購入し、ル・マンなど各レースで活躍した個体。ル・マン・クラシックで大クラッシュを演じたこともあるニューイだが、見事なコントロールを見せる腕前は中々のもの。



もテレビ中継で見るとは違う、心底レースを楽しんでいる彼の笑顔を見て、やはりこの舞台は特別なのだという想いを新たにしたい。

さて、今回のリバイバルには、もうひとつ忘れられないチームがあった。それは今年で初のワールドタイトルを獲得してから50周年を迎えたスコットランドの英雄、ジム・クラークのトリビュートだ。『フライング・スコット』と呼ばれ2度のF1チャンピオンに輝いたクラークが、



手前を走るのは64年のランスで初めて289ユニットを搭載して現れたプロトタイプ#105。それを追うリンデングリーンGT40は、65年のタルガ・フロリオに出場したロードスター版の#111。なんと豪華な顔ぶれ！



レースとは別に行われたGT40バレードにはこんな個体も。このマークIV#J9はCAN-AMのテスト用に製作され、一度も実戦を経験していないといわれているレアな1台。



今回集まったGT40の中で、特に貴重な歴史をもつ個体のためにパドックには当時のル・マンのピットを模したガレージが新たに建設されていた。手前のガルフカラーはGT40をベースにJWチームが造り出したミラージュM1#M10002。



所縁のマシンが並ぶジム・クラーク・トリビュートのグリッド。手前に見えるのは、1966年のワトキンス・グレンで優勝を飾ったロータス43/1。GP史上最多気筒エンジンとして有名な、幻のBRM製H型16気筒を搭載している。

GOODWOOD

REVIVAL MEETING 2013



1965年のインディ500を制したロータス38/1(ヘンリー・フォード・ミュージアム所蔵車)を駆るのは、インディ500で3勝を誇るスコティッシュ、ダリオ・フランキッティだ。

クラークの後輩でありライバルでもあった71年、73年のワールドチャンピオン、ジャッキー・スチュワート。64年の非選手権で自身もドライブしたロータス33/R10に乗る。

ぶ所縁のマシンが集結した。それらに乗ってデモランを先導したのは、スターリング・モス、ジョン・サーティース、ジャッキー・スチュワート、ダリオ・フランキッティなど彼を慕うレジェンドたちだ。このデモランは、クラークの現役時代を知らないボクが見ても、厳かで実に感動的なものだった。なにより、この光景を熱心に見つめる観客の姿から、ジム・クラークがいまでも彼らのヒーローなのだ、ということが感じられた。

本誌でこのグッドウッド・リバイバルを紹介するのは、これで3回目だ。1966年に閉鎖されたときのまま保存されているグッドウッド・サーキットを舞台に開催されるヒストリックカーレースのリバイバルは、観客の服装から、屋台に至るまであらゆる物を1966年以前の雰囲気統一する……という独自のスタイルにばかり注目しがちだが、これは単なる懐古趣味ではない。

それを強烈に実感したのは、このイベントのメインレースたるRAC・TTレセブレーションのことだった。これは、2台のフェラーリ250GTOや、6台のACコブラ、さらに幻のワークスカー、アストンマーティンP212など錚々たるスポーツカーによって競われる60分間のセミ耐久レースなのだが、熾烈な争いが繰り広げられていたレースの中盤になって、数メートル先の視界すら危ういほどの豪雨に見舞われた。その総額を計算するなんて野暮なことをするつもりはないが、走っているクルマやドライバー(こちらもVIPが多い)の安全を考えると中止になってもおかしくない状況である。しかし、レースは続行された。しかも各車のペースは落ちるどころか増々牙え渡り、水を得た魚のように生き生きと走り回っている。そしてそんな状況でも各所でレベルの高いバトルが繰り広げられたのだ。

そう、グッドウッド・リバイバルは、ただのショーアップされたヒストリックカーイベントではない。往時の雰囲気再現しつつ、英国がこれまで育んできたモータースポーツの精神をも継承していこうという、崇高な試みなのである。



今年も盛況だった、オースティンJ40(1949年から製造されたベダルカー)によるワンメイクレース、セトリントン・カップ。良家のご子息のためのレースなのだが、驚くことにレース前には車検もあった!



250GTOやコブラをJ.アレジやD.ベルといったスターが駆る、RAC・TTレース。途中からご覧のような豪雨に見舞われたが、大きなクラッシュもなく終了。レベルの高さに脱帽。

エクストリーム フライト。

スーパースポーツでの全開走行を超えるエクストリームな世界。
ジェット戦闘機に誰でも搭乗体験ができるという噂を聞いた我々は
アメリカ・ネバダ州リノにあるステッド飛行場へ向かった。
そこで待ち受けていたのはチェコ製のL-39アルバトロス。
大空を700km/h超で縦横無尽に飛び回るスリリングな絶頂感。
まさに未知の領域に棲む、戦闘機の搭乗記をお送りする。

JET IMPRESSION

誰もが憧れる
ジェット戦闘機に
搭乗する!!

REPORT●相原俊樹 (Toshiki Aihara)

PHOTO●阿陶光南 (Konan Ase)

COOPERATION●上野健久 (Takehisa Ueno)





機

体に備わる格納式のステップに足をかけ、コクピットに乗り込む。バックレスト一体型のバケットシートの座面にいったん足を乗せ、しかる後に両腕で身体を支えつつ左右の脚を狭いレッグスペースに押し込む。そのまま上体を下ろしていくと身体はシートにすっぽりと収まった。シートベルトは両脚の付け根と両肩をがっしりと固定するフルハーネス。狭いコクピットゆえ自由がきかず、一人ではとても装着できないので、外から人の手を借りる。ストラップ先端の金属部分をこつこつとバックルに差し込むと、私の身体はがっちり固定された。まずは乗り込めた、と軽く安堵のため息をつく。十数分後に驚天動地の瞬間を迎えるなど、そのときの私は知るよしもなかった――。

ここはアメリカ・ネバダ州リノの郊外にあるステッド飛行場。私がたつた今収まったタイトなシートはタンデム配置の2人乗りレーシングカーではない。L-39アルバトロス。チエコスロバキアで開発され、1974年から同国空軍に制式配備された高等ジェット練習機で、一部の国ではバリバリの現役として使われている軽攻撃機の副操縦席に座っている。

操縦席に収まるのは上野健久。1991年に初めてリノ・エアレースに出場



し、複葉機クラスで優勝の経験を持つ辣腕パイロットだ。現在はアメリカのジェット・ウォーバード・トレーニングセンターに属し、民間の日本人としてはただ一人のジェット戦闘機の教官として活躍している。その上野の講習を受けるには、つまりタンデム配置のリヤシートに座るにはなんらかの飛行免許が求められる。一方彼は、軍が払い下げたジェット戦闘機を修理・保全し、動態保存することを目的に設立されたジェット・ウォーバード・エア・ミュージアムという団体の一員でもある。NPO法人として正式に認可されているこのミュージアムの趣旨に賛同して、ドネーション（寄付金）を寄せた人には体験搭乗の機会が与えられる。あなたにも上野が操縦するL-39アルバトロスに同乗するチャンスがあるのだ。

速い乗り物にはなんであれ目のないGENROQ。かくして編集部を代表して、私がアルバトロスの副操縦席に座り、その印象を読者諸氏にレポートすることに相成った。

事前のコクピットドリルに従い、私は左手側にあるキャノピーロックのレバーを自分の側に引き寄せて前方に送り込んだ。これでキャノピーが固定され、インジケーターが消えたことを上野に報告する。この作業



によりキャノピー周囲を巡るシーリングチューブに窒素が充填され、コクピット内部の気密が保たれる。と同時にフツと周囲の音が遠のくのがわかった。パイロットとの会話はすべてヘビーデューティーのヘッドフォンを介して交わす。

副操縦席の左側にある排気温度計の前後切り替えスイッチをいったん後ろにしてから前のポジションに移す。これも離陸前に副操縦士が忘れてはならない仕事。この手順を踏むことにより、パイロットは当該の計器が正常に作動していると確認できるのだ。

「ではこれから補助エンジンを始動します」。ヘッドフォンを通じて上野の落ち着いた声が伝わってくる。クルマで言えばスターターモーターに相当する小型のタービンエンジンは「ヒューーン」と軽い音を伴って始動した。アルバトロスは外部スタータ

L-39 Albatros

ーに接続しなくても、メインの推進機であるジェットエンジンを自力で始動できるのだ。すぐにメインジェットもスタートする。高周波の音はタービンとはまるで異質。『ヒヤーン』という音に、かすかな雑味が混じっている。あたかも音の粒子が鼓膜にぶつかってくるかのような威嚇的な音だ。ちなみにメインジェットを始動したアルバトロスの周囲20m以内にヘッドフォンなしで近づくと、は自殺行為に近い。それは思わず耳を塞ぎ、へたり込むほどの大音響なのである。アルバトロスは早くも軍用機としての出自を声高に主張し始めたかのようなのだ。

タキシングが始まった。ハンガーの前から、滑走路のスタートポイントまで移動するのはもっぱらジェッ



ロール中のショット。身体はシートベルトで固定されるが、Gを受けて首だけが傾ぐ。マイルドから超ワイルドまで、あなたの肝っ玉のサイズに応じたテラーメードのアクロバット飛行を堪能できる。ちなみに上野の教習生のなかには若い女性も複数いる。



トによる推進力で、タイヤ自体が駆動するのではない。方向を転換するには左右別個に効くブレーキペダルを踏み分ける。
アルバトロスが離陸態勢を取った。離陸の際、いわゆるローンチコントロールに相当するデバイスはなく、ブレーキをはずしてジェットの推進力を強めていく。『ヒヤーン』が最高潮に高まり、アルバトロスは加速を始め、滑走路を矢のように疾走し始めたかと思うまもなく機体は身軽に宙に浮いた。ギリシャ神話に登場

アクロバットな「ロール」を体験 衝撃的なプロの妙技に痺れる。

するイカロスのごとく機首を高く上げて上昇していき、私の目の前にたちまち蒼穹が広がる。ボーイング787が重い腰を引きずるように離陸するのは対照的。あたかも天空が自分本来の生息地であるように、アルバトロスは軽く右にバンクして飛行態勢に移った。

眼下にオレンジ色がかった砂漠特有の大地が広がる。「ダクトからの空気が冷たすぎませんか」。ヘッドフォンを通して上野の声が聞こえ、私は我に返った。そういえば右膝辺りが

妙に冷たい。

「温度を調整しましょう」

ジェット戦闘機乗りの上野は一流のパイサー並みの気遣いを見せる。

一息ついたところで上野から声が掛かる。「はい、では操縦桿を右に倒してください」。彼の言葉に促されて私は握っていた操縦桿をごくわずかに右に倒した。そう、練習機のアルバトロスには副操縦席にも操縦桿が備わっているのだ。機体が間髪を入れず右下に倒れ込む。レスポンスは素早い。私が半ば覚悟していたような過激な動きではなく、ごく素直で自然。不安定な感じが一切ない。「今度は左に」と促されるまま左に倒してみる。右へ左へと自然に倒れ込む両翼が、まるで自分の両腕の延長線にあるようだ。それまで無表情な機械の塊のように感じていたアルバトロスが血の通った鳥に姿を変えて、ほんの少しだけこちらに歩み寄ってくれたような気がした。

そんな私の胸の内を読み取ったように上野が語りかけてくる。



ステッド飛行場にはアヴィエーション・クラシックス・リミテッドがある。自家用機の整備だけでなく、歴史的な飛行機のレストアを請け負う技術集団だ。上野は旧ソ連のミグ-15とミグ-17戦闘機も所有しているのだが、取材時はこの2機もここでレストア中だった。





「この飛行機の操縦性はズバリニュートラルです。クルマに例えると操縦補助装置が一切備わらない小型FR車のようなもの。自分で操縦するにも、教習で使うのにも最適な理由はこの素直な操縦性にあるのです」

ネバダには広い砂漠が広がる。だから太陽が昇ってしばらくすると地表が暖まり、上昇気流が大量に発生する。飛行機は上昇気流の狭間で急激に下降することがある。いわゆるエアポケットというのだろうか、なんの前触れもなくすっとと垂直に落ち込むのを経験した方は多いと思う。

私はサンノゼ国際空港からステッド飛行場まで、双発のプロペラ機で移動したのだが、この「前触れなき垂直落ち」にかなりの回数見舞われた。ところが上野が操縦するアルバトロスはほとんどこれがないのだ。運動性能を優先したアルバトロスが、気流の変化に敏感であろうことは素人の私にも想像できる。上野にはエアポケットが見えていて、これを巧みに避けながら飛んでいるように思えた。「ジェット戦闘機でリムジン並みの乗り心地を披露しましょう」と、飛行前日の夕食の席で上野はこう言った。それが誇張でも何でもなかったのだと実感する。

しかし平和な遊覧飛行で終わると思っていた私は甘かった。「アイハラさん、ちょっとお腹に力を入れて頑

L-39 Albatros

「日本に博物館を作りたい」

上野健久 Takehisa Ueno



現在はアメリカに拠点を置いてジェット戦闘機の民間教官を務める上野健久。将来の夢を聞いてみた。「日本で飛行機の博物館を作りたいと思っています」。それも単にディスプレイするのではなく、動態保存の状態で展示したいと語る。「1960年代まで現役だったT6という旧いレシプロ練習機を、日本に持ち込んで飛ばそうとしたことがあるのですが、法規が整備されていないため難航しました。と同時に、概してこうした飛行機を飛ばせる技量を持ったパイロットもいない。だからこそアメリカで様々な飛行経験を積み、自分で整備ができるだけの知識を持ち、それをもって日本でも旧い飛行機が自由に飛べる環境を作りたいのです」。上野は現在の日本の航空界を憂えているようだ。このままでは人類が生んだ偉大な遺産である飛行機がカルチャーとしても、歴史としても日本に根付くことはない、そんな懸念を自らの力で払拭しようとの思いが言葉から伺われる。懸念を懸念で終わらせず、それをバネにして夢を広げているように感じた。英語に「Larger than life」という表現がある。訳しにくい言葉で文脈によりニュアンスが異なるようだが、私は素直に「人生の枠組みを超えて大きく生きる」と解釈している。夢をひとつずつ実現している上野。まさにこの言葉通りの生き方をしている男である。

事前にコクピットドリルを確認する。重要事項ばかりなので、教える方も教えられる方も真剣だ。一般的にジェット戦闘機は外部からバッテリーを繋いで始動するのだが、L-39は機体内部に小型のタービンエンジンを搭載しており、自力でメインジェットを始動できるのが特徴。機体にステップがついているので搭乗時にはしごは要らない。アルバトロスが作られた当時の東ヨーロッパではいつでも発達可能な機体を設計することが大切だった。



張りましょう」。上野が一言前置きしたそのとき、私は人生初の瞬間を迎えた。これを驚天動地と言わずしてなんと言おう。アルバトロスはくると身を翻し、天と地がひっくり返った。私はアクロバット飛行の基本技のひとつ「ロール」を体験したのだった。今回の取材に際しては、マイルドからウルトラマイルドまでいかような操縦もできる上野に対して、あらかじめマイルドにとお願いしていた。コクピットで気を失って、なにも書けないのではシャレにもならないからだ。だから後で聞いたところ、私が体験したロールはコンパクトではほとんどGを掛けなかったと上野は言う。それでもコワかった。今回の同乗飛行では2度ほどロールを経験した。正直に告白するが、2度ともずっと目を開けていられたか自信がない。

一方、今回の飛行で私が深く感銘を受けたのは、上野の正確かつスムーズなランディングだった。計3回経験したうち、1回目は右からアプローチしてタッチ&ゴー。2回目はやはり右からアプローチしての着陸。3回目は左からのアプローチで着陸した。旋回の曲率、機首を下げるタイミング、降下速度、同じ着陸ながらひとつとして同じものはない。それでいながら3回が3回とも、着陸時のショックは1度たりとも伝わってこなかった。ああ、着陸したのだと実感するのは滑走路の継ぎ目をタイヤが伝えるショックだけ。それほど上野の着陸はスムーズで無駄な動きがない。

私はある時期、アメリカのドメスティックラインの旅客機にかなり頻繁に乗った経験がある。なかには1度大きくバウンドさせて着陸させる

L-39 Albatros

ような、鷹揚なパイロットもいたが、それと比べるとはるかにいていねいで繊細なランディングだった。しかも見たところ、たまたまそういう着陸をしているのではなく、100回やれば100回ともスムーズに着地させているようだ。

着陸後、上野にその旨を伝えたところ、どのポイントでタイヤが滑走路にタッチし、どの地点でタキシングに入るのかまでのラインが頭のなかに描けているからでしょう、という答えが返ってきた。「ある動作に入るまえに、あらかじめ空のうえに正しいラインを描いておくことが大前提なのです」と語る。エアレースで優勝経験のある彼はこう続ける。

「最初のパイロンの頂点しか見えないものです。進入ポイントから脱出ポイントまで、アプローチする前にトータルの軌跡が描ければ、理想のライン取りができる。これはクルマやバイクの操縦にもそのまま当てはまることではないでしょうか」

——ジェット戦闘機のイメージとは裏腹に、上野が操縦するアルバトロスはとても快適だった。ハンガー



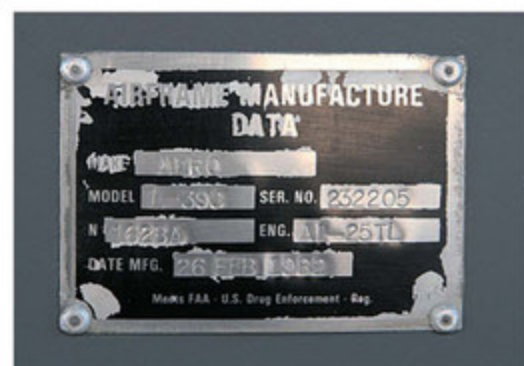
空を自由に飛翔する醍醐味を味わう。
まさにスリリングで劇的な世界。



翼端は燃料タンクで、その先端にランディングライトが備わる。コクピット前席は当然だがかなりタイト。計器はすべからず針の角度で数値を読む。だからこそ計器はアナログでなければならないと上野は言い切る。L-39の現役時代は、撃墜された際に乗員が機外に脱出する射出機がシートに備わっていたが、民間用ではノンアクティブに改造された。イーウチェンコAI-25TLエンジンは巨大な推進力を生む。もちろん武装も一切撤去されている。



機体外皮の仕上げは予想以上に美しく、パネル同士のチリ合わせも緻密だ。チェコでは先進的な設計で知られたタトラというメーカーがかつて乗用車を生産していた。もう一つのシュコダは今もVW傘下にて健在で、同社のモデルが最近までWRCで活躍した。



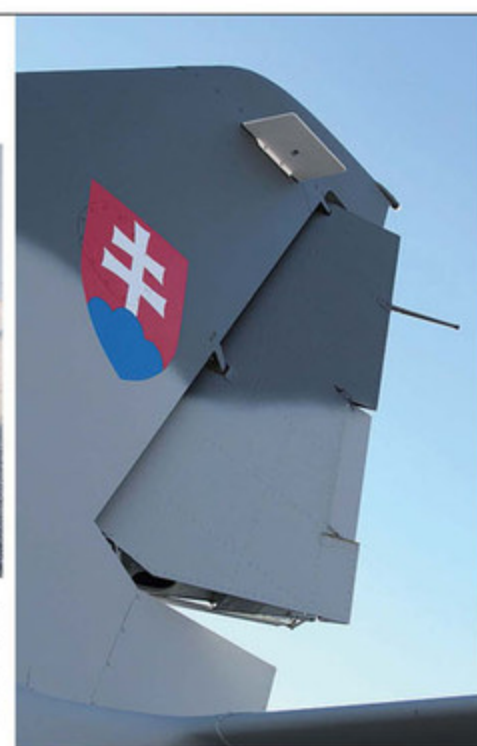
ンの額は30分の飛行につき1500ドル。ちなみに日本で普通のタービンヘリコプターを1機チャーターすると1時間に30万円ほどかかる。

演出されたエンターテインメントはもう飽き飽きというあなた。上野が操縦するアルバトロスによるエアロバティック飛行は一切の演出なしだ。本人いわく、普段から軽飛行機に乗る機会がある同乗者には豪快きわまるエアワークを披露できるそうで、私が体験したロールひとつとっても、旋回半径を大きくあるいは小さく取りつつ、自在にG荷重を変化させられるという。ステッド飛行場周辺は小高い丘や、湖が無数に点在する。その山肌や湖面すれすれに飛ぶことも朝飯前。巨大な海鳥アルバトロスのように、空を自由に飛翔する醍醐味を味わえることは私が請け合う。

大胆にして繊細、果敢にして沈着華麗にして優雅——リノの晴れわたった大空を舞台に冴える上野の妙技。あなたも身をもって体験されてはいかがだろう。



タイヤはグッドイヤーを履く。フラップなどはメカニカル作動。フライバイワイヤより遅れているのではなく、ダイレクトな操縦感覚を大切に結果で、アルバトロスの最高速ならノンパワーアシストでも対応可能だし、パイロットとの意思疎通が取りやすい。



「本能的な動きが問われます」

ジャスティン・デシオ Justin Decio



上野の右腕として働き、今回の取材でもなにかとお世話になったのがジャスティン。実は彼、アメリカでもっとも若い戦闘機パイロットのインストラクターなのだ。そのジャスティンに優れたパイロットになる最大の素質はなにかと尋ねてみた。「自分の能力の限界を見極め、常にその限界内で操縦する能力です」とためらいのない答えが返ってきた。「今の旅客機はコンピューター制御で飛んでいる部分が非常に多いのですが、どんな飛行機であれ操縦の主体はパイロットです。パイロットが刻々と変わる状況を見極め、最適な操縦ができるようコンピューターをリードするのが本当の姿。旅客機のパイロットもクリティカルな状況をシミュレーターで経験するのですが、やはり実機に乗って身をもって体験するのが一番。頭でわかっているだけではダメで、いざというとき本能的に身体が動かないとね。そういう経験を積むのに最適なのがL-39です。この飛行機はすべてパイロットが判断しないと飛んでくれない。旅客機パイロットもこういう飛行機で経験を積むべきだと思います。若手のインストラクターとして、これから誕生する民間機のパイロットに伝えるべきことはたくさんあります。とても重要な役割をこれから担っていくのだな、と感じています」。25歳のジャスティンはそう言って白い歯を見せ、朗らかに笑った。

SCCA Gymkhana Series

愛車の性能を全開で味わう！



アルバトロスの同乗飛行を終えた週末、上野氏の招待でジムカーナを観戦することになった。ステッド飛行場周辺にはスキー場がたくさんある。この週末もクルマで1時間足らずのスキー場の駐車場(通常はステッド飛行場で開催)でジムカーナが行われるという。実は彼、ニッサンGT-Rを普段の足に使う筋金入りのスポーツカー愛好家。今回も愛車を駆って参加する。聞けばこのジムカーナ、SCCAの主催だという。そう、かつて一世を風靡したCan-Amシリーズを主催したあのスポーツカー・クラブ・オブ・アメリカである。

しかし行ってみてわかったのだが、これはごく家族的な雰囲気イベントだった。パイロンで設定されたコースはタイトコーナーの連続。参加車両は多彩だが、コルベットが多く見られたのは土地柄だろうか。主催者側のスタッフはすべてボランティアとお見受けした。和気あいあいとしたドライバーズミーティングが終わると、早速、競技開始。1台につき5回出走のチャンスがある。

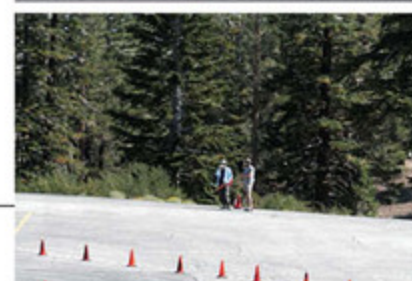
年間12戦ほど行われるシリーズ戦で、上野はすでに7戦に勝利してタイトルを手に入れている。この日もGT-Rを全力疾走させ、王者の気を吐いた。

上野を含めて、エントラントはそれぞれにやる気十分。見ていて好ましかったのは、戦うべき相手はあくまでもタイムであるとの精神が徹底していること。だから愛車をリミットまで走らせるし、ときにはコースをオーバーしてしまうこともあるが、会場にとげとげしい空気はない。

白のロータスを駆るエントラントに話しかけてみた。「まったくのストックだ

よ」と言う彼は、ほかのクルマが出走しているあいだも愛機の手入れに余念がない。タイヤには一言あるようで、空気圧を入念にチェックし、トレッドに付着した砂を手でいぬいぬ姿が印象的だった。

参加者全員が自分なりの流儀で楽しんでいる。アメリカの草の根モータースポーツは、だれもが参加できる間口の広い、それでいて奥の深いイベントだった。



3輪の刺激。

BRP can-am SPYDER RT ROADSTER

REPORT●山田弘樹 (Kouki Yamada)

PHOTO●服部真哉 (Shinya Hattori)

スノーモービルや水上オートバイのトップメーカー
“BRP”が3輪モーターサイクルを日本に上陸させた。
その異次元の乗り味を、箱根路からお届けしよう。

日

本上陸は秋頃。その予告通り、輸入元のBRPジャパンの手によりcan-am Spyder (以下スパイダー) が正規導入を果たした。本誌8月号では、これに先行してニュージージラードでの試乗レポートをお届けしたから、覚えている方もいるだろう。

まるでアニメから飛び出したようなこの乗り物は、簡単にいうと「普通免許で乗れるビッグバイク」。ただ

し前輪はダブルウィッシュボーン式サスペンションを介して2本のタイヤが車体を支えているため、減速なことでは転ばない。だから日本では普通免許で運転できるといって、非常に面白い乗り物だ。

実際BRP社もこのスパイダーを「バイクでもスポーツカーでもない第3の乗り物」と説明している。確かにその運転感覚は独特で、一番近いのはバイクというより、スノーモー

ビルや4輪バギー。ちなみにそれらは、BRP社の「オハコ」だ。なぜならBRPとは「ボンバルディア・レクリエーション・プロダクツ」の略称なのである。

そんなスパイダーを、とうとう箱根路で乗り倒すときがやってきたわけだが、今回はもうひとつトピックがある。これまで搭載されていた999ccのロータックス製Vツイン(1000ps)に代わり、2014年モデ



RTにはツーリングを楽しむための快適装備が満載。ハンドルバーには「Garmin zumo 660」GPSシステムを設置。インパネにはエアサスの減衰調整ボタン(5段階)やグリップヒーター、フロントスクリーンの高さ調節機能も付く。オーディオ機能ではFM/AMラジオが聴けるうえ、ipodも接続可能。リヤシートにはバックレストが後付けでき、フットボードも装備。





タンデムシートは一段高いところに座るため不安定かと思いきや、バイクのように車体がリーンしないから恐怖感がなく快適だった。コーナーではグリップをつかみ、ちょっと内側に体を傾ければ良い。シートは柔らかくて座り心地がよく、風の巻き込みも少なかった。

ルからは同社製の1330CC直列3気筒エンジン（115ps）がスタンダード化されたのである。

導入グレードは最もラグジュアリーなライドポジションを取る「RT」（198万4500円）で、これをベースに調整可能なリヤ・エアコントロールサスを標準装備した「RT-S」（267万7500円）、さらに内蔵GPSシステムやトラベルバッグ、12スポーククロムホイール等の豪華装備を持つ「RTリミテッド」（290万8500円）がラインアップされた。試乗に選んだのはRTリミテッドだ。

久々の運転にもかかわらず、すんなり感覚が蘇ったスパイダー。停車中に両足は地面に着けない。右足だけでブレーキを操作する。リヤの方がトレッドが狭いので、内輪差が生じない等々、ちょっとした気遣いは必要だが、そのどれもが直感的にできる内容ばかりだから、一度でもそ

の経験があれば、簡単に動かすことができるが、むしろ先入観が少ない。バイク未経験者なら、最初からすんなり走れるだろう。

ただひとつだけ気をつけたのはコーナリングだ。スパイダーはバイクと違ってリーンしないため、曲げるためには積極的にハンドルを「切る」必要がある。そのとき「押し手」で外側に体重を掛けると、遠心力が加わって危ないのだ。特に左コーナーは、体重を掛けた側でスロットル操作をするため、不用意にパワーが出かねない。だから基本は「引き手」でハンドルを切るのだ。

仙石原から芦ノ湖スカイラインへ。比較的真っ直ぐな道をゆったり走ったニュージラントとは違って、曲がりくねった箱根路でもスパイダーは面白かった。ちょっとした外足を踏ん張ってコーナーへアプローチ。バイクのようにブレーキの前後配分を気にせず、クルマと同じ感覚でペダルを踏み、これをリリースしながらハンドルを切っていく。と同時に上体を内側へ傾けて、旋回Gに備える。そう、スパイダーはリーンしないが、人間はリーンするのである。



RTリミテッドを選ぶとデフォルトのトランク以外に、サイドに4つのセミリジッドトラベルバッグが収納できるラゲッジ、リヤにカーゴコンパートメントまで用意される。ふたりでちょっとした遠出に出るくらいなら、十分な荷室容量があるといえるだろう。ちなみにスパイダーはスタビリティが高いため、雨が降ったときなどはバイクより安定性が高い。ロングツーリングには最高の友となるはずだ。



あまりに楽しくて調子に乗っていたら、リヤタイヤが空転したときにトラクションコントロールが入って出力を絞られた。「RT」は基本ラグジュアリー路線。そういう楽しみ方は、（後発するであろう）スポーツモデルの「RS」に任せなさい、とマシンに注意された気がした。

シャシーも良いが、エンジンもなかなかパワフルだ。スパイダーは乾燥重量で459kgもあるが、この直列3気筒はどの回転域からでも柔軟にその巨体を加速させる。にもかかわらず、アクセルを開け続けられれば、115psの最高出力が発揮される7250rpmまできっちり回る。Vツインのような荒々しさはないが、その洗練されたキャラクターには、

インラインのスムーズな回転上昇感が似合っていると感じた。

左手で操作する6速セミATは、アクセルを戻さずシフトアップして行けば変速ショックも少なく、シフトダウンは車速に応じてマシン側で勝手にやってくれる（任意で操作も可能。またベースグレードのみマニュアルシフト＆クラッチも選べる）。停車すればニュートラルに入るし、バックギヤまで付いている。

「バイクに乗りたけれど、今さら免許取るのも……」なんて思っている御仁には、ぜひ試してもらいたい。その新鮮な運転感覚と、ロングドライブ能力を併せ持ったスパイダーは、都会でも郊外でも、かなりお洒落な存在になるはずである。



SPECIFICATIONS BRP スパイダー RT リミテッド

■ボディサイズ:全長2667×全幅1572×全高1510mm ホイールベース:1714mm シート高:772mm ■車両重量(乾燥):459kg ■エンジン:直列3気筒 総排気量:1330cc ポア×ストローク:84×80mm 最高出力:85.8kW(115ps)/7250rpm 最大トルク:130.1Nm(13.3kgm)/5000rpm ■トランスミッション:6速セミAT ■サスペンション:①ダブルAアーム+アンチローバー ②スイングアーム ■ブレーキ:フット式油圧3輪ブレーキ ③ブレンボ製4ピストンキャリパー+270mmローター ④ブレンボ製シングルピストンキャリパー+270mmローター パーキングブレーキ:電動機械式 ■タイヤ&ホイール:⑤165/55R15+5J×15 ⑥225/50R15+7J×15 ■車両本体価格:290万8500円

フロントはダブルウィッシュボーンにアンチローバーまで備えた2輪式。リヤはコンベンショナルなベルト駆動のバイクコンポーネンツだが、RT-S/RTリミテッドにはオートレベリング機能を持つエアサス(5段階調整式)を装備。ブレーキはABS付きの3輪同時制御。



電欠不安の解消 ～EV普及促進への最後のひと押し～



EVEX 2013 ハウツー“充電”。

今やEVはすっかり市民権を得て街中を闊歩する姿は珍しくない。それと同時に充電スポットで充電待ち渋滞が起きるなど、インフラに関する問題も既に発生している状況だ。今回はEVの充電事情をEVの展示会で考えてみる。

REPORT●熊倉重春(Shigeharu Kumakura) PHOTO●降旗俊明(Toshiaki Furihata)

Green
GENROQ



“電欠”を防ぐ手段

EVで最も不安視されるのが出先での電欠。これはリーフの搭載バッテリーを利用し、電欠したEVのレスキューを行うマイダス・ラボの「アンドロメダORCAシリーズ」。急速充電器を車載し、リーフの電気を電欠車に分けるとの。運用の手軽さが魅力のアイデアだ。



舞

台裏を訪れると、時代の変化がほのかに見える。新しすぎて、周囲を支えるインフラも未熟と一般には思われていそうなEVも、「その道の人々」とっては当たり前の存在として浸透している。

EVEX 2013 (電気自動車開発技術展・9月25～27日・東京ビッグサイト)への出展内容にも、それは如実に現れていた。ある意味、も

はやEV関連事業への参入に名乗りを上げること自体、新しくも珍しくもなく、わざわざ出展するまでもないという業種が見られるようになったのだ。さらに、この種のイベントがほかにも出現したため、重複を避けた出展者が分散するという現象もある。ほぼ同時期(10月7～11日)

に幕張メッセで開催されたシートックジャパンは、本来は家電・情報技術の大展示会だが、今やクルマとITは切っても切れぬ関係。それを示すかのように、そちらにEV関係の技術を大々的に出展する企業もあった。このまま推移すると、瞬く間にクルマ界はEVの奔流に呑み込まれてしまいうに違いない。

EVEXもシートックも各地のモーターショーとは趣旨が異なり、一般のファンを集める祭典ではない。関連企業や商社によるトレードショーだ。それなのに立錫の余地もないほどごった返し、ブースごとに用意された商談スペースで真剣なやり取りが続く。それを見ると、EVビジネスに関わる企業と人の多さに、あ

らためて驚かざるを得ない。

そんなEVEXで目立ったのは、前回までとは裏腹に、急速充電器に関する出展が減ったこと。今さら急速充電器ぐらいでは、特別な企業価値を訴えるほどではなく、むしろ別の項目でEV生活を支えるビジネスに目が向きはじめたことを示すのかもしれない。たとえば急速ではない普通充電の機器などだ。これは100V3極か200V平型のコンセントを住宅の壁に取り付けるだけ(1個3000円ほど十電気工事費のみ)ですむのだが、

それをいかにデザインし、新築・改築に取り入れさせるか、あるいは店頭イメージアップにつながるか、一般消費者に対してより住宅産業に向けてアピールすることに力が入っている。



普通充電装置の場合、商品性のポイントとはデザインと、使用にともなう副次的な機能だ。たとえば河村電器産業(愛知県瀬戸市)の「EVコンボ」は一般住宅などを想定したもので、天地40～60cm、幅13～17cmの壁掛け小型タイプ(ライト・1万～1万3000円)と、開閉する扉付きボックス型の上級仕様(ブライト・天地1mの壁掛け式Wが4万9800円、天地1.5mの自立タイプで充電コードまで収納できるSが9万

8000円)があり、充電中の悪戯を防ぐためコンセント部を施錠できるほか、不意な抜け落ちの対策として、重いコントロールボックスを固定するステーもある。それに付随して、増設用分電盤、漏電ブレーカー、充電器ごとの電力メーターなども発売中。富士電機(東京都品川区)のFRCSシリーズも同様で、壁掛けタイプのFRCS3N型(18万円)は天地34cm、幅20cm、本体重量3kgとコンパクト。適切な壁面がない場合は金属製の架台と組み合わせるとの自立タイプにもなる。7mの充電ケーブル付きなので、帰宅のたびにクルマから取り出す手間も不要(EVと暮らしてみると、これが意外に面倒)。使わない時は、充電プラグ収納

8000円)があり、充電中の悪戯を防ぐためコンセント部を施錠できるほか、不意な抜け落ちの対策として、重いコントロールボックスを固定するステーもある。それに付随して、増設用分電盤、漏電ブレーカー、充電器ごとの電力メーターなども発売中。富士電機(東京都品川区)のFRCSシリーズも同様で、壁掛けタイプのFRCS3N型(18万円)は天地34cm、幅20cm、本体重量3kgとコンパクト。適切な壁面がない場合は金属製の架台と組み合わせるとの自立タイプにもなる。7mの充電ケーブル付きなので、帰宅のたびにクルマから取り出す手間も不要(EVと暮らしてみると、これが意外に面倒)。使わない時は、充電プラグ収納

電気代を どうするか?



現在のところは無料の充電スポットが主流だが、EVがもっと普及すればその代金をどうするか問題になる。今のところ事業者以外は売電できないため、施設利用料として徴収するしかない。EVEXの会場ではコイン式充電器の姿も見られるようになった。

部をロックできる。

同じ普通充電装置でも、商店やコインパーキングなどが利用者を対象に設置し、料金を収受するタイプも普及し始めている。電力会社ではない者は電気料金を取れないので、あくまで装置の使用料という名目だから、それぞれの事情によって金額は異なる。松井電器産業（栃木県鹿沼市）の「EEL-001モデル3」（オープン価格）は、SF都市の点景のような姿のタワーだから、集客にも効果を期待できそう。もちろん全体が充電器というわけではなく、3・2mにも及ぶ躯体の下半分を占めるドアの中に、コンパクトな縦型の充電器が収納されている。巻き取り式のケースに充電ケーブルも内蔵され、i-MiEVやリーフだけでなく、テスラにも対応可能。電力供給能力が大きいので、同時に2台の充電もできる。タワー側面には各種のコイン（10円、50円、100円、500円）

投入口があり、標準設定の場合、1

00円で1時間の200V充電、およそ3kWhぶん相当し、20〜30kmは航続距離を稼げる。ファミレスなどに設置されれば、滞留時間との兼ね合いがちょうど良いかもしれない。そのうえで背の高いタワーにしたのは、頂部に複数のLEDライト列を埋め込み、設置スペースや道路を照明する街灯も兼ねるためと、防犯用カメラ（充電関係だけでなく、付近の市街も視野に）まで内蔵するため。内蔵といえば、災害による停電でも多少は充電できるように、タワーの基部に12V・48Ahの鉛バッテリーをスタンバイさせるオプションもある。黒い本体のエッジ部は鮮やかなカラーイラストで彩られる（標準5色、オプションで15色）から、店頭デザインの一部にも組み込めそう。同社からは、ほぼ同じ機能を天地1・5mに集約した次期モデルも参考出展されていた。

これら定置型の充電装置とは逆に

脚光を浴びたのが、移動タイプの助っ人充電器。不運にも充電スポットに辿り着く前に電欠してしまったEVのところに駆けつけ、とりあえず最寄りの充電器まで行けるぶんを注ぎ足すのが目的。マイダス・ラボ（東京都新宿区）から出展された「アンドロメダORCAシリーズ」がそれぞれ、イタリア生まれのアイデアがアメリカで育ったもの。EVtoEVと称する通り、電欠EVに満充電状態のEVで救援に赴く。展示されていたのは幅87cm×奥行き33cm×高さ55cmのシンプルな箱で、日産リーフのハッチバックにすっぽり収まる。そこからCHADEMO規格の急速充電ケーブルが伸びて、電欠EVに供給する。この充電器自体の最大出力は50kWだが、電源はリーフの床下に搭載されたリチウムイオン電池（24kWh）なので、レスキュー車が拠点に帰るだけが残さなければなら



発展する充電設備

敷地や駐車場のタイプに合わせて、様々なタイプの充電器が目に見える。タワー式でLEDや監視カメラが備わる大掛かりなものや、壁面に架けるポータブルサイズのものまで多彩なラインアップ。また、電力を積極的に管理するシステムも続々と登場している。



EVの本格的カーシェア開始 “チョイモビ ヨコハマ”

こまっちゃくれた超小型EVが、みなと横浜の観光スポットを散策する。なかなか活発な、微笑ましい光景かもしれない。そういえば南仏ニースあたりでは、虫と呼ばれるリジェなどが、海沿いを行ったり来たりしている。

日産は10月10日、横浜市、日立製作所、国交省と連名で「チョイモビ ヨコハマ」の出発式を行った。美しい眺めに恵まれた横浜だが、どこも名所は交通過密。だったらネットで超小型EVを申し込み、出発スポットまで電車で来てあちこち巡れば簡単ではないか。そのぶん歩かずに済めば、定年世代にはありがたい。そこで考えられたのが、日産の超小型EV、ニューモビリティコンセプトの活用。キュートな姿でもわかる通り、元はルノー・トゥイージー。長さ2.3m、幅1.2m、タンDEM2シーター（1.5シーター?）のカプセルだ。これを当面30台、やがては100台用意し、横浜駅、みなとみらい、関内、中華街など市内11カ所のステーションで貸し出す。4年も前から全国各地で国交省が進めてきた、超小型モビリティの可能性を探る実証実験の仕上げのようなものだ。一昨年から日産本社などを拠点とするEV for Everyoneという短時間の貸し出し業務も行われてきたから、すでに下地はできていた。運用の方式はレンタカーではなくカーシェアリング。希望者はネットで申し込んで会員登録し、日産本社やパシフィック横浜での簡単な安全講習を受講したうえで会員登録を発行してもらう。あとは必要な時にネット予約して使うだけ。返却は11カ所のステーションのどこでもOK（出発地でも可）。返却スペースに駐車したら、センサーにカードをかざせば、料金（1分ごとに20円）が口座から引き落とされる。これらを管理するITプラットフォームは日立が担当。1台ごとの充電状況なども監視する。利用にはスマホとクレジットカードが必須。また、チャイルドシートは装着不可だから、6才未満の幼児は乗せられない。

ない。地域によって事情はさまざまだが、現時点の計画では電欠車に対し8〜10分で5kWh程度を補給すれば、おおむね30〜40kmは走れるから、とりあえず苦境からの脱出が可能。搭載プラットフォームとしてEVを活用することにより、専用の発電機や別体のバッテリーを持たずにすむのが利点で、リーフの荷室を占領しても、後席スペースまでは食い込まない。

いずれ国内発売を計画中で、価格はおよそ300万円＋α。充電スポット過疎の地方で、販売店や修理工場のサービスカーとして利用価値が高いだろう。ただし未解決の課題もある。定置型の急速充電器と普通充電器に対しては、条件次第で国や自治体からの設置補助制度（最大で費用の半分まで）があるが、アンドロメダのような可搬型は「前例がない」として対象になっていない。そういう問題を明るみに出しただけでも、今回のEXEXに出展した甲斐はあったと見るべきだろうか。



チョイモビは、運転免許やクレジットカード、予約などに必要なスマホがあれば、横浜市民でなくとも利用可能だ。事前講習を受けねばならないのが少々面倒だが、横浜市内での用事が多い人なら登録しておいて損はないだろう。ただし窓は無いので雨天時には注意。



ITSがもたらす 革新のクルマ社会。

学 会や展示会が目白押しの秋、クルマ界にマスコミの視線を惹きつけたのは「ITS世界会議2013」(10月11~14日・東京ビッグサイト)。主なメーカーや教育機関で次世代高度交通システムの研究が始められたのは30年以上も前だが、近年とみに進化、一般人が近未来の自動運転を語ることも珍しくなくなった。すでにボルボや日産は「2020年までに自社のクルマに関わる交通事故の死亡者をゼロにする」と宣言している。表現の差こそあれ、責任ある関係者なら、異口同音に事故

ゼロと言う。夢のような話ではあるものの、実現を想像させる事例も少しずつ表面化してきた。今とこれからは、その可否を問うのではなく、どのようにクルマと接するべきかを考える時代かもしれない。クルマ雑誌を熟読するようなマニアにとつて、かけがえのない宝を取り上げられる事態があり得るかもしれないが、事故撲滅という大義名分には抗えない。そんな時代を示唆する実例は、すでにある。13年8月、メルセデスSクラスの自動(自立、自律)走行実験車インテリジェントドライブ・リサーチカーは、ドイツ南部のマンハイムからプフォルツハイムまで約100kmの公道を、ドライバーによる操作なしで走りきった。1888年、創始者カール・ベンツの妻ベルタが、女性として初めて長距離ドライブに

ITS国際会議とは?



交通環境の変革はもちろん、経済効果の面からも世界中で注目されているITS(高度道路交通システム)。その実現に向けて世界中から識者と研究者がITS世界会議に集った。



20th ITS WORLD CONGRESS TOKYO 2013

REPORT●熊倉重春(Shigeharu Kumakura)
PHOTO●市 健治(Kenji Ichi)

巷で話題になっているオートパイロット(自動運転)は、カーメーカーサイドでは技術的に既に可能になっている。しかし本格的な運用には交通環境の整備が不可欠。クルマ社会に大きな変革をもたらすITSの現状を見る。



挑み成功したルートを、今度はクルマが自力で辿ってみせた。このほど新型に生まれ変わったSクラスに、同じインテリジェントドライブと称するドライバー支援システムが搭載されているのも、何かを暗示するかのようで不気味だ。

それより前に東京では、長く超小型実験車ロボカーで経験を培ってきたZMPが、プリウスPHVへの自動運転キット装着に成功した。それを日本で運行するには制約が多すぎるためか、ごく最近ベルリン自由大学が設立したベンチャー企業であるアウトノモスGmbHとの間で、自

動運転技術の開発およびマーケティングでの協業契約を締結、より本格的な実験に歩を進めた。アウトノモスはベルリン自由大学での研究成果の実用化を目的とし、ベルリンやメキシコシティの一般道での自動(自立、自律)走行のみならず、アウトバーン上の160km/hでの自動的な車線変更や追い越しまで成功させている。そういえばVWは80年代にテストコースで、車間距離を限界まで詰めての集団150km/h走行を実験していた。自動(自立、自律)走行だからといって、しつこく遠慮がちに行くなどとは、ドイツでは誰

も考えていない。スウェーデンではボルボが長距離トラックの自動運転車列(ロードトレイン)の実証実験を成功裡に進め、現実の運用の検討に入った。それらとは別に各メーカーのテストコースでは、久しく前から自動運転の無人走行車が走行している。公道を舞台としても、まったくITの恩恵などなかった80年代、早くもヨーロッパでは公道一括



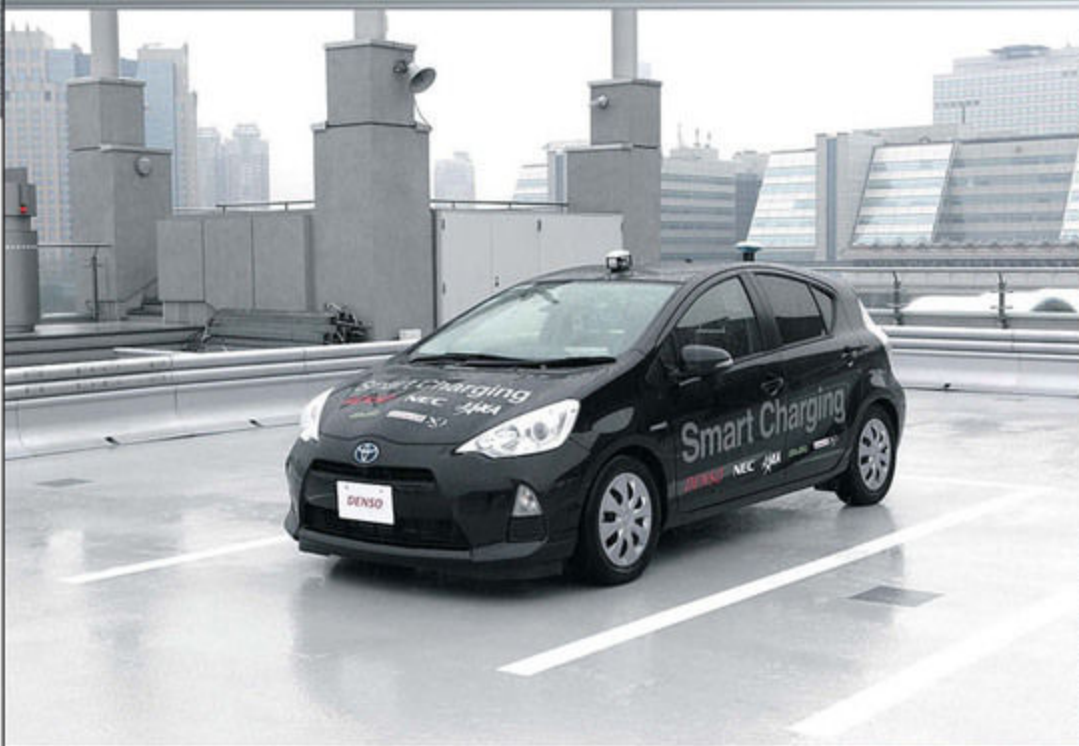
ITSの導入によって恩恵を受けるのは、何も一般庶民だけではない。交通環境の効率アップは経済活動にも大きな影響を与えて、経産省や総務省、国土交通省も積極的に参画している。

も考えていない。

スウェーデンではボルボが長距離トラックの自動運転車列(ロードトレイン)の実証実験を成功裡に進め、現実の運用の検討に入

った。それらとは別に各メーカーのテストコースでは、久しく前から自動運転の無人走行車が走行している。公道を舞台としても、ま

ったくITの恩恵などなかった80年代、早くもヨーロッパでは公道一括



■全自動パーキング



会場で行われていたDENSOのデモンストレーションは、全自動パーキングと言えるシステム。ルーフ上には誤差10cm以内という準天候衛星「みちびき」からのGPS信号受信機を2基備え、レーダーやカメラからの情報を駆使し、エントランスから駐車場まで自律移動してパーキングを完了させた。



ない。そんな二正面作戦を敢行せねばならないなら、どうしても言葉が曖昧になる。昨今の新型車（特に新型Sクラス）などが、ドライバーの技量を問わない性格を持つようにな

造るだけなら一本道だが、可能な限り安全性を高めると同時に、走る喜びと操る楽しさを人間に委ねなければならぬという、重すぎる制約が避けられない。メーカー自身も、まだまだ現時点では、「人間が操作するもの」という位置付けを、根底から覆す勇気を持て

スペースへの自動的な出入りは、13年春にラスベガスで開催された家電ショーでアウディも展示したし、日産の超小型コンセプトP1V0なら、もう4年も前からできていた。スバルも次世代アイサイト搭載車も、おむね同じ項目の能力を持つ。

トヨタは数台のプリウスを互いに無線で結び、首都高速でのカルガモ走行を展開した。先頭車に倣って車線や道筋を辿るだけでなく、時間差ゼロでアクセル&ブレーキ操作が行われるから、これまでの常識より安全に車間距離を詰めることができ、結果として渋滞の軽減につながると説明されている（単位距離の中に何台を安全に走らせられるかが、渋滞解消への最強の回答）。

日産の開発歴も長く、これほどスマホが普及していなかった4年前、すでに携帯電話からの信号を素として、建物の向こうにいる歩行者の検出に成功していた。12年から時おり関係者に公開されてきたリーフの自動運転車も、現在かなりのレベルま

で煮詰まっている。いきなり飛び出した歩行者を間一髪で避け、次の瞬間ふたたび元の車線に戻る強烈なアクションなど、並みのドライバー（もちろん人間）では不可能だ。これらすべてを一台に集約すれば、すぐにでも自動（自立、自律）走行は可能に思えそうだが、まだまだ実用化、商品化への道のりは遠い。「2010年代の後半には」とか「20年までに」と願望を語るのが精一杯。そもそも、何を基準に自車の正確な位置を知るのかさえ、まだ共通の答えはない。最も手つとり早いのはGPS情報だが、市街地での微妙な位置関係を掴むには、時として誤差が問題になる。それを補うため、メルセデスは実験車（前述）を走らせる前に、予定のコースでの情報とすべき光景すべてを、それぞれ1cm刻みで撮影し、高機能ナビに記憶させた。またGPS情報はトンネルや地下道には届かないから、ZMPはバードニア工科大学の研究成果SLAM（GPS不要）の演算を早め、知識として

クルマに教え込んだ。

そんな自動（自立、自律）走行車が抱える問題は、非常に厄介だ。行く手に立ちふさがるのが技術の壁ではなく、人間だからだ。ともすればミスが犯しがちなくせに、まだ運転という行為を手放したとらないところにとつては、単なる走行ロボットを

■電機メーカーの参加



ITSの重要ポイントは、多種多様の情報をいかに利用して活用するか。この分野では技術力をもつ家電メーカーの参入がしやすく、パナソニックや富士通など多くのメーカーが展示を行っていた。DSRC対応ETC車載器など、リアルタイム情報の活用もITSの一環だ。



ったのなど、限界ぎりぎりの妥協ではあるまいか。だとすれば、やがて自動（自立、自律）走行が成立するかどうかは、社会にとつての二者択一に委ねられることになるだろう。技術の限りを追求し、本当に実質事故ゼロのモビリティ環境を享受するか、いつかはミスが犯し、自分だけでなく他者の命を落とさせる事態が訪れ得るとい

■多彩な情報の活用



Hondaは協調型自動運転技術や、路車間及び車車間通信による運転支援システムを公開。緊急車両の接近をいち早くキャッチしたり、自車周辺の交通状態においてケアすべき事項（工事や歩行者の有無他）をアナウンスしたりと、その応用は無限に広がる。



うことを受け入れ、周囲にも納得させるかの選択だ。しかし、遅かれ早かれ、クルマが自身の意志によって走行する日は来る。技術は人間より長足に進化する生き物で、押し止めようとしても、容易にはコントロールできないからだ。その中で、クルマが自前の知能を持ち始めたのが今。ITS世界会議で語られたのも、すべて周囲の状況を自ら把握する技術であって、以前そう思われていたような、道路や標識に仕込まれたインフラからの情報提供など無用になった。外部からの情報で動くのなら、工場の床に埋め込まれた誘導線に沿って走行する無人部品搬送車や、名古屋港の貨物埠頭で巨大なコンテナを運ぶクレーン（自動的な停止位置は10cmも狂わない）で経験済み。同じ自動でも、今は別の天体に行ったほど次元が違ってくる。そんな工業技術界の夢は未来の現実の設計図。それをここまで育んでしまった以上、思い切った腹を括るしかないのかもしれない。自動運転は、「自動」車なのだから。



LONG TERM REPORT

#A



SPYKER C8 Laviolette SWB

今月の一言 “敢えて” 乗ってもらおう。

第5回

P142~

10月11日現在 走行距離:773km

足まわりの設定を変えられなかった前号。しかしこれも前向きに考えて、この状態で敢えて他人に乗ってもらおうと、どういう印象になるのか試すことにした。そこで思い付いたのが、現役ロータスCUPレーサーの山田弘樹くん。走りにはウルさい彼は、果たしてSPYKERに何を思うのか？



JAGUAR XKR-S

今月の一言 サービスで健康診断。

第5回

P144~

10月16日現在 走行距離:8677km

このところロングランやワインディングなど、酷暑の中レボートのために走りっぱなしだった。とはいえXKR-Sの調子はすこぶる良く、特にどこかに問題があるというわけではない。ただ乗り手の気分的にはあるが、以前から行いたいと考えていた健康診断を実施するため、サービスに入庫した。

#B



FERRARI 308 GTB QV

今月の一言 只今パーツ取り寄せ中。

休載

10月15日現在 走行距離:6万5421km+α

前回お伝えしたブレーキマスターシリンダーの不具合ですが、結局パーツを交換することにしました。しかし純正パーツはすでに無く、同等品を国内で調達すると時間も費用もかなりかかるとか……。そこで得意の海外通販を利用することにしました。パーツが到着するまでお待ちください。

SHORT TERM



BMW 335i Gran Turismo Sport

今月の一言 ECO・PROモードを楽しむ!

第3回

P146

10月17日現在 走行距離:1万387km

335iGTは賢いマネージメント機能のおかげで、ドライバーの腕にあまり左右されず、高いレベルで燃費性能やスポーツドライビングを楽しめる。オーナー目線で乗り込んでいくと、実はECO・PROモードに走る楽しさを発見した! 今回は、そのあたりを中心にレポートしよう。

Porsche 993 RS



今月の一言
プロジェクトの全貌。

第3回

P148~

オトナのチューニングスタイルを提案する本企画。今後のプロジェクトをどう進めていくか、検討が続けてきたが、あくまで現時点での構想ではあるものの、その最終形をイラスト化してみた。今回は損傷を負っていたボディの修復を行ったが、各部に施すメニューの全容について紹介する。

Porsche 964 Cup



今月の一言
公道でも戦闘力は高い。

第5回

P150~

レポート開始当初からコンディションは良かったが、念のため、エンジンとトランスミッションを車体から降ろして最終確認を行った前回。オイル漏れが見つかったものの、大事には至らず、今回はサーキット走行を前に、改めて公道において、964カップのパフォーマンスを体感してみた。

2-11 CUP 2013



今月の一言
最終戦、鈴鹿に向けてイメトレ。

休載

いよいよ最終戦の鈴鹿。ですが、練習できておらず、そこでツクバでのアタック取材時、イメトレしてきました。エリーゼSとケーターハムR300を師と仰ぐ哲也センサーと走らせてきましたが、好タイム連発! 発売日にはレースは終わっていますが(10/19~10/20)、さて結果はいかに。

コ

イツをさ、好きに乗り倒してみよう。フロントダンパーがソフトな仕様のままなんだけど、それは織り込み済みということだ。

もはや、儀式ともいえる、エンジン始動までのレクチャーを一通り丁寧に説明した後、それだけ静かに述べて、あっさりシートを明け渡してくれた編集長。このとき僕は、ちょっと試されてるな、と感じた。もっともこのオランダ製のスポー

ツカーに、編集長がありがたけの情熱を注いでいることは、記事を読んで分かっていった。きっと、その良さを事前にクドクド説明なんてしたくはなかったのだ。共に感性を享受できるのか、否か。分からなくても一向に構わないけど、分かってくれたら嬉しいね……。大好きなR&Rアルバムを後輩に聴かせるような気分ですテアリングを託してくれたのだと、僕は勝手にそう思っている。

それでもやはり、最初は戸惑った。愛らしさの中に、どう猛さをも隠し持った、タスマニアデビルのようなルックス。気安く触れたら噛みつかれそうな雰囲気、うっすらと漂っている。それもそのはず、この全長4185mmしかないボディの後ろ半分には、アウディR8と同じ4・2ℓV8エンジンが縦置きに搭載されており、400psの高出力に対し、車重はたったの1275kgしかない

Vol. 5

現役CUPレーサーの见解。

奇しくもダンパー調整を断念せざるをえなかった前号。しかし、これも運命かもしれない。そう前向きに考えて、今のセッティングのまま、現役CUPレーサーに試乗を依頼した。まさに“敢えて”のテストに、適確な回答を得ることができた。

SPYKER C8 Laviolette SWB

DATA

10月11日現在

走行距離 | 773km

REPORT ● 山田弘毅 (Kouki Yamada)

PHOTO ● 小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi)



▶CUPLレーサーの証言① ドライブフィール

操作系、シャシー、足まわり(なんとダンパーはブッシュロッド式のインボードタイプ!)、すべてがタイヤのグリップを上回る剛性を持っているから「不安を押して奮勇を振るう」必要などまったくない。それでいてV8エンジンが咆えるから乗り手は熱くなれる。

というのである。

そこから連想したのは、無茶な仕立てで急ごしらえしたバックヤードスポーツカーだった。きらびやかな装飾のインパネや、派手なスイングアップ式のドアは、その思いをいっそう加速させた。確かにそういうのも嫌いじゃないけれど……。

しかしそんな穿った気持ちは、走るほどに削ぎ落とされて行つた。

最初は中高速コーナー主体のワインディング。フロントダンパーが柔らかいため、アクセルオフだけで簡単に荷重が乗ってしまうノーズは、驚くほどシャープに切れ込む。対してリヤはどつしりと安定しているため、まさに「コマ」のような挙動を示す。想定よりも内側に行こうとする動きを止めようと、アクセルを少し踏み込むと、ワントempo遅れて巨大なトルクが湧き起こり、これがダンパーを伸ばして、途端にアンダーステアが顔を出す。

それを修整しようとアクセルを戻せば、今度は強烈なタックイン。



▶CUPLレーサーの証言② コーナリング性能

軽すぎもせず、重すぎもせず。これが1275kgの縦置きミッドシップの旋回フィールなのだろう。素直にコーナーヘターし、トラクションを掛ければ脱兎のごとく脱出する。旋回能力の頂点は、きっと恐ろしく高いところにある。ダンパーを硬めて再び乗ってみたい!



▶CUPLレーサーの証言③ ブレーキ系

初期バイトがやや低く、強いサーボに慣れたドライバーには一瞬「効かない!」と想わせるブレーキだが、これはペダルを踏み込んで、リリースしながらマシンをコントロールするレーシングコンセプトゆえ。ペダル剛性が非常に高く、慣れると最高に操作しやすい。

「まいったなあこりゃ……」それが僕の第一印象だった。ただしこれだけで全てを評価をしてはいけない。言っておくがC8は、ジャジャ馬でもオーバーステアなマシンでもない。屈強なシャシー剛性を持つからこそ、全ての反応がリアルなだけ。ダンパーがソフトになっただけで、ここまで精緻に反応できるのは、フォーミュラくらいだ。

もつとC8の能力を知りたくなり、高速ステージまで足を延ばした。急激な荷重変動による姿勢変化を避けるため、早い段階からブレーキを開始し、フロントサスを締めつけておく。コーナーでは荷重が抜けないように、これを薄く残す。下りでこんな芸当ができるのは、先にも述べたがリヤスタビリティが高いからだ。クリップからは全開。今度は浮き上がるうとする前輪をステアリングを少し切って引き戻す。ミシラン・パイロットスポーツはビード部の剛性が強く、しなやかなサイドウォールが捻れると、高いグリップを発揮する。これを最大限に使うのだ。

慣性重量でスナップを効かせる重たいシフトノブは、回転が合うと嘘のように軽くゲートへ吸い込まれて行く。金属音が「ガチャリ」と響き、背後からはR8よりも浸透性の高いエキゾーストノートが、音のシャワーを浴びせてくる。渾身一体の走りは、快感以外の何でもない。

それはレーシングカーの走りというよりも、レーシング・クオリティで造られた、スポーツカーの走りだった。スパイカーC8には、そのほとぼるる疾走感を、後から回想してもきちんと言葉に変換・置換できる正確性が、きちんと備わっていた。R&Rというなら、レニー・クラヴィッツの「自由への疾走」か。

最初の出逢いが奇妙キテレツなほど、その恋心は深まって行く。



▶CUPLレーサーの証言④ 下まわり

フラットな床下を見て驚いたが、それが実際にどれだけのダウンフォースを生み出しているかはわからない。ただし空力とは、そういう実感をし難いもの。「このリヤグリップの高さは、メカニカルグリップによるものだけではない」と言われれば、素直に納得できる。



Vol.5

健康診断のため、入庫。

前々回のロングラン、そして前回のワイディングと、走りっぱなしだったXKR-S。そこでリフレッシュのため定期点検を実施。そこでサービス体制も含めて話を伺った。

JAGUAR
XKR-S

REPORT●島下泰久 (Yasuhisa Shimashita)
PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi)

DATA

2012年式	ジャガー XKR-S
走行距離	8677km

ずっと実現させたかったXKR-Sのメンテナンス。ようやく諸々のタイミングが噛み合って、入庫させることができた。どこか調子が悪かったわけではなく、むしろまったくの健康体だったのだが、そこは最高出力550psという超高性能車である。真夏の酷暑の中をハイペースで走り回ったりもしたから、ケアしてあげたいなと思っていたのだ。

うかがったのはジャガー・ランドローバー杉並ショールーム。今年8月に最新のC-1に則ってオープンしたばかりの新しい店舗だ。ショール

ーム内には6台の車両の展示が可能で、サービス工場も併設されている。この工場が、とてもきれいで整理されているというのが、実はこの日の第一印象であった。

「これもすべて新しいC-1に基づいているんです。第一に考えているのは、メカニックの作業のしやすさ。この床色ならオイルが垂れているのもすぐ判別できます。あくまで機性能性が最優先なんです。レイアウトや寸法も、最新のモデルにまで対応できるように考えられています」

教えてくださったのは、ジャガー・ランドローバー杉並サービスセンターの渡辺裕二センター長。以前の青梅街道沿いにあった店舗では、サービス工場は地下にあったという。それに比べれば、作業環境はきつと劇的に改善されているはず。もちろん大事なクルマを預ける側としても、何となく気持ちが良い。

今回お願いしたのは、基本的に定期点検に基づく内容。ジャガーはすべての新車に「My Jaguar Care」と呼ばれる3年間のケアパッケージを設定しており、これには、3年間走行距離無制限の完全無料保証、3年間ドライブ中のトラブル無料対応、3年間3回の定期点検と指定部品交換が半額、という3つのプログラムが含まれている。今回は、ちょっと早い24カ月目の点検を行ったかたち。これにはエンジンオイル、同フィルターエレメント、ブレーキフルード、ポーレンフィルター、交換も含まれるが、この際のユーザー負担は、部品代、工賃ともに半額となる。

点検項目や指定交換部品のリスト

せっかくの機会なので、下まわりを一緒に
なって見せていただいた。現状、メカ
ニカルな問題点は一切無くてひと安心。
但し、特にリヤのタイヤはそろそろ交換
を考えた方がいいとのことだった。これ
だけの高性能車、一番ケチってはいけな
いのがタイヤである。



にはジャガー指定のものも含まれる
が、内容は基本的に1年点検に準じ
ると言っている。XKR Sだからと
言って特別なものは何も無い。
「そもそもXKRでも、最高出力5
10PSの高性能エンジンを積んでい
ますから、その意味では大きな差は
無いんです」
そうおっしゃるのは前出の渡辺セ

ンター長。確かにその通り。ジャガ
ーはどれを選ぼうと基本的に高性能
車なのだ。点検項目も指定交換部品
も、すべてそれに準じたものになっ
ているのである。
唯一、聞かれたのは空気圧の設定
である。高速走行の多いユーザーに
は、高めの空気圧を推奨しているの
だという。ジャガーのオーナー、元
気に走る人は多いはずだから、これ
は嬉しい配慮である。
しかし、このXKR Sや、あるいは
Fタイプのようなモデルは、これ
までのジャガーとは違ったハードな
走行が行われる可能性もあるはずだ。
その辺りの対応は、どのように考え
ているのだろうか。

「今のクルマは、ちゃんと点検を受
けている個体であれば、そのままサ
ーキットに持ち込んでもまったく問
題は無いです。走り終わった後には、
念のためにブレーキフルードの交換
ぐらいはした方がいいかもしれませ
んが、そのぐらいです」
想像はしていたが、やはり拍子抜
けするぐらい、特別なことは無いの
だった。もちろん、それはユーザー
としては嬉しいことである。
嬉しいと言えば、今回の取材中も
傍らでは何と2台のダブルシックス
の整備が進められていた。こういう
光景、最近のディーラーでは正直言
って、あまり見ない。
「ジャガーは車齢10年以上のクルマ
が6割にもなるんです」
当然、そうするとメカニックもサ
ービスアドバイザーも、それなりの
知識を持っていなければならない。

しかしジャガーの場合、その辺りの
心配は要らないようだ。
「古いモデルの入庫も歓迎です。そ
ののためのメカニックやサービスのト
レーニングも定期的に行っています
から。古いモデルも含めて愛してほ
しいブランドですから」
こんな風にお話をうかがっている
うちにチェック、そしてオイルやブ
レーキフルードの交換は、すべて終
了。当然と言うべきか、異常箇所は
まったく見つからず、健康体である
ことが証明された。
こういう体制があるならば、XK
R Sのみならず、どんなモデルでも
安心して思い切り走ることができ
るだろう。気分もクルマもリフレッ
シュされたという感覚で、気持ち良く
帰途についたのである。

エンジンチェックの時には、初めて
カバーを外した状態を確認。エンジン
オイルとフィルターも交換した。
ブレーキフルードのエア抜きはメカ
ニック2人で声をかけ合いながら。
今や機械でもできるのだが、微妙な
“足応え”を感じながら人間が作業
した方が確実ということで、こちら
ではこのやり方を守っている。最後
には、今のクルマらしくコンピュー
ター診断も。こちらでもまったく問題
は無し。これで思い切り気分良く走
らせられる！



今回の整備内容が記載されたサ
ービス手帳。特に大きな整備は
無くて、安心を手に入れたと
いう安堵感大きい。



今回お邪魔したのは、ジャガー・
ランドローバーの最新CIを導入し
て、8月1日にオープンしたばかり
の杉並ショールーム。井の頭通り
沿いの明るいショールームには、
サービス工場も併設されている。

ジャガー・ランドローバー 杉並ショールーム

東京都杉並区宮前5-18-1
☎03-3247-2311

右はジャガー・ランドローバー・ジ
ャパン カスタマーサービス部の大
野 真氏と川野尚幸氏。全店でジャ
ガーとランドローバーの両方を扱う
こととなったため、サービスやメカ
ニックのトレーニングの重要性がま
ずまず増しているとのことだった。
下は本文中でもお話をうかがって
いる渡辺裕二センター長。ダブルシ
ックスもお任せのベテランだ。



長

期レポートの3回目、BMW 335i Gran Turismo リーズモ・スポーツの積算距離計は1万kmに達した。テスト開始から77日で約4800km。以前レースに通い詰めていたところは毎月5000kmほど走破したのに、どうも最近では、我ながら根性の不足を感じる。

今月は2782・236kmを走行、292・87ℓのガソリンを消費、月間平均燃費は9・50km/ℓだった。前回の月間平均7・38km/ℓとくらべての大幅な好転には、猛暑が去ってフルオートエアコンの負担（設定は常に23・5℃）が軽減されたほか、意識的に「ECO・PROモード」を多用したのが効いた。

現行BMW全車のコンソールに備わるドライビング・ダイナミクス・コントロールのスイッチには、コンフォート（ノーマル）より下位にECO・PROというポジションがある。今回の報告の主役は、前回の最後に予告した、このECO・PROの意外な楽しさ。

これはエコ・プロポジションの略称で、本来の目的は燃費（とCO₂排出量）を低減すること。コンフォートより最大20%もの低減効果を謳うBMWの公式データほどではないが、いろいろな条件で実燃費を観察すると、だいたい10〜15%ほどはいけている。

これだけなら勉強や説教みたいで、スポーティに走りたい読者諸兄に煙たがられるだけだろう。しかし心をこめて運転に取り組んでみると、意外や意外、ECO・PROが最も手

応えに富んでいたりするのだ。さすがBMWの自信作だけに、パワフルな直6の335iはもちろん、4気筒の328iでも320iでも、踏めばシユワツと強力かつ滑らかに走る。それはそれで嬉しいが、腕利きを自認するドライバーの立場からは、「クルマが勝手に走ってくれてしまう」と思える瞬間も多い。ところがECO・PRO（高速巡航中にコンフォートから切り換えた途端ガクツとパワー感が落ちる）では、ある程度は意識的に踏まないと、本来あるべきレスポンスを満喫しにくい。

特に335iでは、いささか公道で過剰気味の動力性能を常識の範囲に引き戻したうえで、あくまでドライバーが主人公として操っている実感を抱かせてくれる。いかに主体的に性能を引き出すことができたかがスポーツドライビングの喜びだから、「ああ、まだ俺の役目があったんだ」と思わせてくれるのは大切なことだ。8速ATの頻繁かつ緻密な自動シフトアップ&ダウンも、ややトルクを絞ったECO・PROでこそ真価を発揮する。

そのうえで実際に燃費低減も期待

できるとあれば、「エフィシエント・ダイナミクス」というBMWの最新ポリシーを、しっかりと体現できたことにもなる。BMWドライバーたる者、何らかの意味で社会のリーダーとしての行動が求められるから、こは外せないポイントだ。

しかし、だからといってクソ真面目な環境派を演じているだけでは、せっかくのBMWと暮らす甲斐がない。ECO・PROを深く味わってからコンフォートやスポーツを選ぶと、また別の（本来の）世界が開けるのだが、それは近日中に話そう。



ECO・PROの楽しさを発見。

最近のクルマは制御が賢くて面白みに欠ける、という声を聞く。しかし、本当に面白くないのか？ そこで熊倉氏のパートナー、335i GTのECO・PROモードについて探ってみる。

Vol.3

BMW 335i Gran Turismo Sport

PHOTO&REPORT●熊倉重春 (Shigeharu Kumakura)
PHOTO●服部真哉 (Shinya Hattori)

DATA

2013年式	BMW 335i GTスポーツ
総走行距離	1万387km



コンソールのスイッチでECO・PROモードを選択すると、エアコンなどの様々な車両の設定を変更して効率を最大限に高め、最大20%の燃費を低減する。



秋は試乗会が多い季節。DS3カブリオの試乗会で御殿場へ、4シリーズクーペの試乗会で箱根に伺った。さらにプライベートではハケ山麓の大きな秋空を見に出かけることもでき、今月は335iGTと走る機会に恵まれた。



“スピード”ではなく“ファン”を追求するチューンプログラム。

993 RS Amazing World Vol. 3

箱

根のワインディング（ターンバイク）やクレフモータースポーツのファクトリーにおいて、ひと通りの現状把握が終了したポルシェ993RS。その具体的なモディファイプロジェクトがすでにスタートを切っている。

最初に行われたのは、内側にマフラーが収まる関係で微妙に変色してヒビが入り、テールパイプ近くの部分に溶けたような跡が見られたリヤバンパーの修正で、作業はクレフモータースポーツのすぐ近くにありプレミアムなインポートカーの施行経験も豊富なボディワークの専門店、マックスクラフトに委託されている。バンパーを外してみると裏側に付いているレインフォースの樹脂パーツが割れていたもので、もしかしたら過去にリヤを軽くぶつけた可能性もあることもわかった。

リヤバンパー以外の部分ではドアノブの基部にある小さなパッキンが傷んでいたのをこれを交換。とはいえこの小さなパーツが曲者で、ドア

エンジン、サスペンション、内外装と、“ファン”な乗り味を追求するために不可欠なパーツを厳選。シンプルながらも個性的なスタイルとし、ガルフカラー系のラッピングを施す予定だ。イラストのような最終形を目指す。



の内張りを剥がして作業する必要があるので敢えて手を出さない人もいるくらいの部分である。

白いソリッドペイントのボディが完璧な状態になったところでひとまずボディコーティングが施されている。東京・目黒にあるカーディテリングのプロフェッショナル、ダムクラフトでエシロンコーティングが行われた。最終的にはフルラッピングされることになる993RSのボディだが、だからといってそれま

での間、お肌のケアをしなくてもいい、と言っわけではないのである。現在の993RSは若干チューン車的な臭いと汚れが残っているインテリアをフル水洗いする直前といったところだ。

今後の展望に関してはクレフモータースポーツが製作したイラストで大体の雰囲気があるだろうか？フルラッピングするボディのカラーリングは水色よりも少し濃い青で、表面はなんと半ツヤとなる。ボディ

これが最終形!?

ユーズドカーとして手に入れた993RSの現状確認が完了。時間の関係上、外装についたキズや破損箇所を修復すべく、プロショップのマックスクラフトで作業を開始したが、今回は連載当初から描いていたプログラムの概要を発表。今後は最終形をイメージしながらチューニングを進めていく。

REPORT●吉田拓生 (Takuo Yoshida) PHOTO●服部真哉 (Shinya Hattori)



張り出したリヤフェンダーの前部分には飛び石対策用のテープが貼られているが、新車当時からそのままだったのは明らか。黄ばんでいたため、剥がしてもらった。助手席側のサイドステップは固定用のツメのひとつが折れており、純正品もしくは社外エアロパーツに交換する予定だ。



冴え渡るプロの妙技。

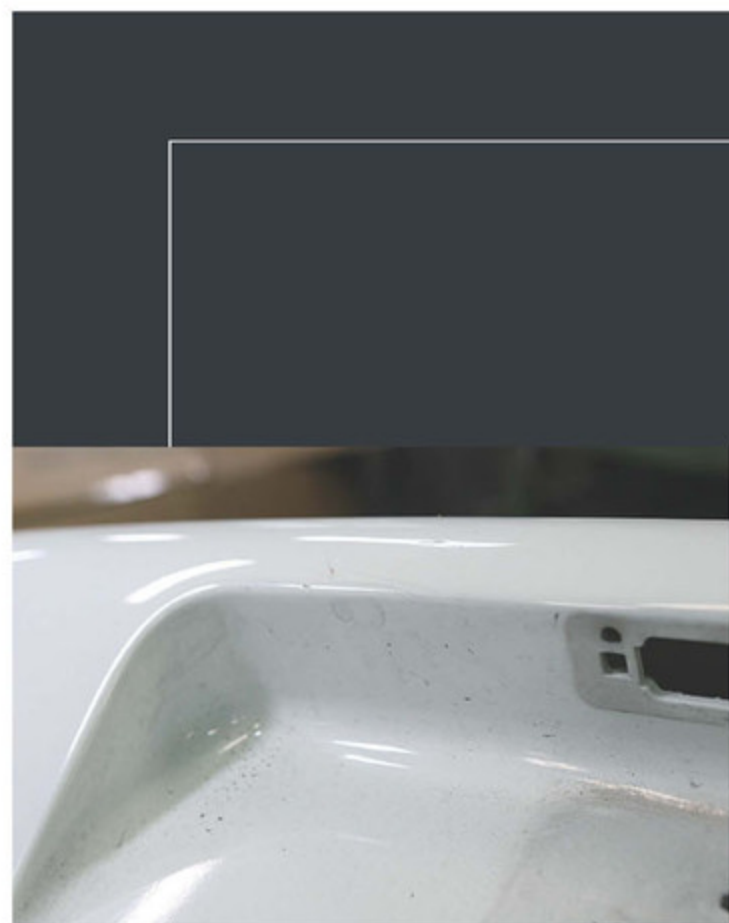
ボディリメイクを依頼したのは、横浜・池辺町にあるマックスクラフトの本社・ファクトリー。ハイグレードな輸入車を数多く手掛けてきた実績、経験とテクニックを持ち合せた職人たち、完璧な施行を実現するインフラと、ボディファクトリーとしてユーザーからの信頼は厚い。レポート車のような小さなキズ補修にも応えてくれる。東京にも支社(渋谷区東3-1-3広尾ビューヒルズ1F)を構える。

MAX CRAFT

〒224-0053 神奈川県横浜市都筑区池辺町4460
☎045-939-0299
営業時間 8:30~19:00(平日)
11:00~15:00(日曜日・祝日)
定休日 年中無休



SHOP



修復作業中に 思わぬダメージを発見。

ダメージ自体は少ないが、リアバンパー中央部にいくつか深いキズが入っていた。バンパーを取り外すと、ラバーステープのひとつが破損していた。あくまで予想だが、前オーナーが後退時に接触させたと思われる。そこでマックスクラフトで修復してもらった後、リアバンパーを全塗装。作業しにくいマフラーエンドの塗装剥離部分も完璧な状態になった。もちろんラバーステープは新品に交換した。



中央に入るセンターストライプはアルミっぽい金属のラッピングで、こちらはツヤありとなるらしい。

そしてフロントとリアのスポイラーに関してはまだはっきりと装着するパーツが決まっているわけではなく、この点、とりあえず993RSの象徴であるフロントリップと立派なリヤスポイラーは交換してしまう予定。リヤはダクトテールと決まっているので、前後のダウンフォースのバランスを取るためイラストではフロントに小さなカナードが追加されているが、フロント部分は未定となっている。RSのスポイラーを交換

する理由をクレフモータースポーツの水鳥代表に訊いてみると「スポイラーを換えないとノーマル色が強すぎて面白くないので」ということだったので、RSでありながらRS色払拭という大人チューンの領域に入することは確実なのである。

すっきりシンプルにまとまる予定の外装に対し室内の意匠も変更される。フルバケットタイプのシート2脚を本革でフルトリムするレトロなスタイルで仕上げ、機能性のみならずロードモデルとしての質感も今風な感覚でアップさせるのである。

内外装以外の部分では、ダンパー

次回 予告

ボディ補修でリフレッシュした993RS。さすがに18年前のモデルだけにボディ表面は細かなキズだらけ。早速、東京・目黒にあるダムクラフトにボディコーティングを施行してもらった。その模様は次号で紹介するが、ガラス系のエシュロンコーティングをチョイス(他にもベルマガードやラルグコーティングもある)。丁寧な作業と超絶テクニックによって、新車同様の仕上がりに……。



パワートレインに関しては当初の予定通り、年明け頃から日本を代表するレーシングエンジンのチューナーである東名エンジンに持ち込まれ、入念に調律される予定となっている。吸排気系に関してはエンジン・チューンの経過を見て決めていくことになるはずである。

素の993RSがどこまで変貌を遂げていくのか、期待していただきたい。

ユニットはクアンタムのT3-CRシリズエアーを発注済みで、スプリングはもちろんハイバコ製がセットになっている。またサスペンションアーム類はピロボールが仕込まれたフルアジャスタブルのものに交換する予定で、これ以上ないほどに精緻な足まわりが完成するはずだ。

ブレーキは993RSの車重を考えると、キャリパーまで交換する必要がある。パッドとローターを吟味中。タイヤ&ホイールもオリジナルサイズで検討中だが、ホイールはワンピースの軽量なものを探しているという。

Type 964 Cup On Road

第五回 性能を再確認。

REPORT●鈴木 明 (Akira Suzuki)

PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)



出す。自分のスキルを鑑みると、調子に乗れば、痛い目に遭うのはわかっているが、ついつい高揚する自分を抑えきれず、短いブレーキング後にシフトを操作、アクセルペダルを踏み込む、コーナーをクリアする一連の動作を繰り返すなかで、軽さの醍醐味を何度も思い知らされた。



サーキット走行を前に、エンジンとトランスミッションを降ろして、不具合がないか、最終チェックを行ったレポート車両。

唯一、トランスミッション内部のドライブシャフトの根元からオイル漏れが見つかったが、早速シールを新品に交換して対応。大事には至らず、再びボディにエンジン&トランスミッションを戻す重作業をアイコードで行った。

これで万全。あとは初代オーナーである池沢センサーにステアリングを委ね、富士スピードウェイを走らせるだけとなった。しかし、9月後半といっても残暑がきつい。いくら絶好調の964カップといっても、折角20年振りに池沢センサーに走ってもらうのだから、いいコンディションに越したことはない。

そこで、というのおおこがましいが、964カップを公道に連れ出した。実はカップカーをオンロードで走らせるのは初体験である。

アイコード近くの猿投グリーンロ

公道で試す。

カレラカップジャパン参戦車両だったレポート車両。連載の最終目的は、当時レースが開催された富士においてさらにオーナーだった池沢センサーに走ってもらうこと。最終メンテも終えたが、気温が高いために次号に延期。今回は絶好調の964カップを公道で堪能する。

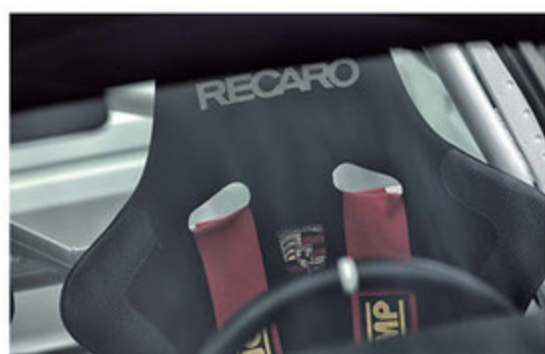
ードに乗り出す。時間が許す限り走り続けたが、この964カップ、とにかくソリッドだ。ノンアシストのステアリングに、ノンアシストのブレーキ。硬派と一言で片付けられれば簡単だが、とにかくダイレクトな反応である。964カップに触れてみて、公道レベルでも軽さの恩恵が大きいことを改めて実感した。約1200kg。数字以上の感覚さえもある。

最高出力は260ps。いまとなつてはチヨ一非力な数値かもしれないが、このウエイトならば十分、いや十二分だと思える。よくそのエンジンレスポンスを表す際に、切れ味鋭い、という言葉が用いられるが、走らせてみると軽い自重との相乗効果が想像以上に大きいことに気付く。

まさにフラット6の鋭いレスポンスに、ボディが瞬時に反応して動き

と、かなりタイトではあるが、走り始めてGを感じるようなコーナーにさしかかると、クルマとの一体感がより高まる。視覚的に内張りがないことが影響している気もするが、シートを介しているにも関わらず、自分がボディにリジットマウントされているような感覚がある。

余分なものをすべて剥ぎ取っていいくと、その最終形がレーシングカーということになるのだろうが、もちろん964カップもレーシングカーとはいえず、意外にも公道適応能力は



レカロのバケットシートは、彫りが深く、ドライバーをしっかりと固定する。体型によってはかなりタイトではあるが、964カップのコーナリングGに対抗するには十分過ぎる性能を持つ。サーキット走行のため、レーシングハーネスは残したまま。



ロールケージに張り巡らされた室内。剛性は強烈なまでに高いが、乗降性は悪い。5速MTのシフト感は硬質なフィールで入力に対して正確に動き、変速作業がルーティンではなくなる。カーペットや防音材はなく、ボディは剥き出しの状態。





池沢センセー、初の書き下ろし小説“三流レーサー”。

なんと池沢センセーが小説デビューを飾った。集英社のジャンプJブックスから発売された小説のタイトルは“三流レーサー”。誰よりも速く走りたいと願いながらも一台もクルマを抜いたことがない三流レーサーが、その反面、図抜けたスポンサー獲得能力を持つという、主人公・星光速のストーリーだ。センセーらしくレースクイーンやグラビアアイドルも登場するとか。B6版ソフトカバーで950円＋消費税。その発売を記念し抽選で5名様にプレゼント。応募は〒160-8547 東京都新宿区本塩町19 (株)三栄書房 GENROQ編集部 三流レーサー係まで。



高い気がした。さすがに路面状況が悪いと、その高いボディ剛性が仇(全開領域ではもちろんメリットである)となって、突き上げが酷く、強烈な乗り味になってしまいが、少なくともグリーンロードでの印象は悪くなかった。サスセッティングは硬いとはいえ、全コーナーではないものの、時折見せる路面に吸い付くような旋回が病み付きになる。

さらに意外だったのは、クラッチミートだ。964RSと同じトランスミッションゆえに、クラッチミートを少しでもミスすれば、即ストールという印象があったが、身構えることなく、クラッチが繋がった。

964カップの意外性も知ることになった試乗だったが、やはり軽さは正義だ。すべてにおいてメリットをもたらず。さすがに964カップと毎日付き合えないかもしれないが、現代のスポーツカーが失ってしまったもの、いや失っていけないピュアなフィールがこのカップカーにはある。ナンバー取得ができることを含めて、964マニアにとっては究極の1台だろう。

さてこの連載も次回のサーキット走行で最終回を迎える。池沢センセーの20年越しのサーキットランをお届けする予定だ。



現役時からリヤガラスに張られているCarrera Cupステッカー。メーター内にはロゴが入り、センターコンソールには専用プレートが装着されている。レポート車は1992年仕様でシャシーナンバーは0005。池沢センセーの名前が刻まれている。



センターパイプは専用のストレートタイプ。排気効率が高められているだけでなく、ピックアップの鋭い3.6ℓフラット6ユニットの回転数に応じて、エキゾーストサウンドが高鳴る。これが五感を刺激してドライバーを高揚させる。



ビルシュタイン製の車高調サスは路面状況にもよるが、公道ではストローク量が少なく、ハードな印象だ。自重が軽いだけにブレーキシステムはこれで十分。入力量に応じてダイレクトかつ瞬間的に反応する。公道レベルでは根を上げない。

理想への一歩。

関 谷正徳。1971年にそのキャリアをスタートさせ、トッ
プフォーミュラ、プロトタイプカー
選手権、ツーリングカー選手権、G
T選手権など、さまざまなトップカ
テゴリで戦ってきた日本を代表す
るレーシングドライバーである。世
界での活躍も知られ、1995年の
ル・マン24時間レースでは日本人初
となる総合優勝を飾った。そんな地
位も名声もある著名なドライバーが
「理想のレースを自分の手で実現して
みたい」とスタートさせたのがイン

タープロトシリーズだ。スーパーG
Tでは監督を務める立場でもあるの
に、関谷氏は敢えて茨の道を選んだ
のである。
その企画内容を聞いたのは約2年
前。別取材で協力いただいた時だっ
た。インタビューが終わり、話題は
F1をはじめ、レースの話になった。
関谷氏は特に日本のレース界への想
いを熱く語ってくれたが、最後に「ど
のドライバーが速いのか。ガチな勝
負、見たくない？」と言われた。そ
の際には深く考えなかったが、関谷氏



Inter Proto Series Final Round

関谷政徳自らが企画し、立ち上げたインタープロトシリーズ。
ドライバー主体の、原点に立ち返ったワンメイクレースは
たった7台の参戦ながら、毎戦熱いバトルを繰り広げている。
さまざまな困難を乗り越え、最終戦を迎えた理想のレースを総括する。

REPORT●鈴木 明 (Akira Suzuki) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

COOPERATION●インタープロトシリーズ事務局





プロクラスには黒澤琢弥、平川亮、関口雄飛、横溝直輝、蒲生尚弥、中山雄一、里山勉の7名が参戦する。そのなかでは中山雄一選手がレコードタイムでポールポジションを獲得した。予選タイムは毎戦僅差の争いとなるだけあって、決勝ではスタートからゴールまで目が離せない接近バトルが続く。ドライバーの超絶テクニックは必見だ。Kurumaが積む3.4ℓ V6の最高出力は340psで最高速は約240km/h。タイヤは横浜ゴムのワンメイクだ。



の頭のなかにはインタープロトの構想があったのだろう。しばらくして再び御殿場のオフィスを訪れたのだが、要件が済むと関谷氏は近隣のレーシングファクトリーに連れて行ってくれた。

「まだ始まったばかりだけど、ワンメイクレースをやるうと思う」
正直驚いたが、すでにマシンの設計は終わっているようで、工場にはカーボンモノコックシェルが置かれていた。それからボディファクトリーへ移動。今度はほぼ完成間近のカーボンボディがあった。関谷氏の本気度がひしひしと伝わってきた。

「やはりガチ勝負には、イコールコンディションが必要だから、ワンメイクマシンの製作を決断したんだけど、折角造るならばやはり夢のあるマシンじゃないとね」
御殿場は富士スピードウェイがあることもあって、日本有数のレーシングファクトリーが拠を構えている。世界に誇る技術力を持つプロ集団が揃い、スーパーマシンを生み出す環境が整っている場所だ。とはいっても協力を取り付け、マネージメントしていくのは並みの労力ではない。苦労話など決して口にしない関谷氏だが、その情熱に打たれたレース関係者たちの英知が純国産、完全オリジナルのKuruma（クルマ）として結実したのである。最終的にはカーボンシェル+パイプフレームのハイブリッドシャシーに340psの4ℓ V6をミッドマウントした本格派のレーシングマシンとなった。

完成後は早速、富士で何度も何度も走行テストを重ねていったが、そこでの拘りよりも尋常ではなかった。若手からベテランまでトップドライバーたちに走ってもらい、クルマの

状態やパフォーマンスについてヒヤリング。自らもステアリングを握り、現役ドライバーさながらに走り込み、セッティングしていった。
「最初は50秒台を切れなかったけどなんとか40秒台に突入したよ」
無邪気に笑いながらも、納得いくまで完成度を高める挑戦を続け、少しずつ手応えを掴んでいったようだ。経済状況の悪化からエントラントを集めるのにも苦戦を強いられ、そのためマシンの完成が遅れた。シーズン前に組まれていた年4戦の第一戦は見送られたが、記念すべき6月後半の緒戦には7台が参戦。とはいえなんとか間に合ったという状態



で、ドライバーがマシンの挙動を掴みきれないままレースを迎えたものの、続く8月の第二戦では、特にプロドライバーのプロクラスでは、超ガチバトルが繰り広げられた。
そして最終戦。レースはより激しさを増していた。それはシエントルマンドライバーも同様で、戦いを進める中で挙動を把握していった。この時、関谷氏はドライバーのガチ勝負が現実のものになると感触を掴んだようだ。プロジェクト開始当初から関わってきた身としては、つい熱くなってしまうが、とにかくサーキットに足を運んで欲しい。来年はさらにガチになるはずだ。

で、ドライバーがマシンの挙動を掴みきれないままレースを迎えたものの、続く8月の第二戦では、特にプロドライバーのプロクラスでは、超ガチバトルが繰り広げられた。
そして最終戦。レースはより激しさを増していた。それはシエントルマンドライバーも同様で、戦いを進める中で挙動を把握していった。この時、関谷氏はドライバーのガチ勝負が現実のものになると感触を掴んだようだ。プロジェクト開始当初から関わってきた身としては、つい熱くなってしまうが、とにかくサーキットに足を運んで欲しい。来年はさらにガチになるはずだ。





現

代のF1の若手ドライバーは本当に大変である。コスト削減のためにテストが極端に制限され、経験を積む時間はごくごく僅か。反面、すぐに結果を残すことが求められる。結果を出せなければ、即刻お払い箱になってしまう。

2に追い返されてしまう。F1直下のGP2はまさに焦燥感に駆られた若手ドライバーの坩堝だ。とにかく結果を残して、F1チームに存在をアピールしなければならぬ。そのためバトルは相手を蹴落とすための苛烈なものになり、きわめて荒削りで、危険な行為が当たり前になってしまった。事実、最近F1に進出した若手ドライバーはF1でもこうした荒っぽいレース展開をして

25年目の鈴鹿日本GP 屈指のテクニカルコースで 若手ドライバーの台頭

REPORT●小倉茂徳 (Shigenori Ogura) PHOTO●Lotus, Sauber

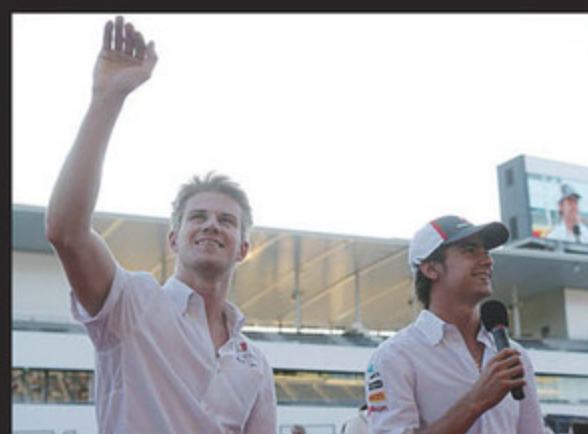
F1 GP

しまいがちだ。2011年にGP2の王者となったグロジャンは、翌2012年にロタスからF1に復帰する。そこはかつてグロジャンを切ったチーム(当時はルノー)。グロジャンはリベンジを果たしたかに見えた。しかし、彼はGP2の粗いレースを繰り返して、F1界全体からクラッシュ屋のレッテルを貼られてしまった。

だが、今年のグロジャンは大きく成長した。持ち前の切れ味ある速さはそのままに、堅実なレース運びをするようになったのだ。その陰にはグロジャン担当エンジニアの小松礼雄の全幅の信頼と的確なアドバイスがあった。優れたエンジニアによって、ドライバーとしての「チューニング」を受けたグロジャンには、結果もついてくるようになった。バレーン、ドイツ、韓国、日本で3位に入り、表彰台の常連になり始めている。とくに日本GPではスタートから抜群のダッシュでトップに立った。最強マシンのレッドブルの2台には及ばな

ったが、3位は見事な結果だ。日本GPでは、グロジャン以外にも、ザウバーのニコ・ヒュルケンベルグとエステバン・グティエレスが6位と7位に入賞。特にグティエレスは今季デビューした新人だが、これがF1初入賞だった。

鈴鹿はたつたひとつのミスが大きく影響するF1で最もテクニカルなコース。高速コーナーの130Rでは度胸をも試される。次世代のF1を担う若手ドライバーたちが、この鈴鹿で好結果を刻んだことは、順位やタイムを超えて、とても大きな意味があった。



グロジャンの躍進の影には日本人エンジニアの小松礼雄のサポートがあった(写真左)。鈴鹿で存在感を見せたザウバーのヒュルケンベルグとグティエレス。

GT300マシンが参戦!! チーム無限がクラス優勝。

Asian Le-Mans

2009年にスタートしたアジア地区のル・マンシリーズ。今シーズンは年間4戦で争われ、そのラウンド2・富士戦(3時間耐久)が9月21～22日に開催された。プロトタイプカーのLMP2が2台、GTカークラス(GTE1台、GTC6台)が計7台と、参戦台数が少ないことを予想してか、日本ラウンドではスーパーGTのGT300クラスにも門戸が開か

れた。というのもこのレースの結果がシリーズポイントに特別付与される規定を設けたため、11台のGT300マシン(SGTクラス)がエントリーした。ランキング上位のチームがこぞって参戦したなかで、チーム無限のCRZがクラス優勝。重要な8ポイントをゲットし、シリーズをリードする上で重要な戦いとなった。

REPORT●鈴木 明 (Akira Suzuki) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)





Supercar Series

スーパーカーが百花繚乱のバトルを展開。

GT3新シリーズが 来季からスタート!?

REPORT●大谷達也 (Tatsuya Otani) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

GT300 Rd.7 Autopolis



GT3車両との性能差を解消するため、本大会よりJAF-GT車両のエアリストリクター径がさらに縮小。これでGT3車両とJAF-GT車両の立場は完全に逆転した。セミウエットの予選では2台のニッサンGT-Rがフロントロウを独占し、決勝ではBMW Z4が全車をラップ遅れにする快走を見せた。一方、ポイントリーダーのホンダCR-Zは予選16位、決勝9位と低迷。タイトル決定戦となる最終戦もてぎ大会は11月2～3日に開催される。

世界のメーカーがマシンを供給するGT3中心のレースを計画する竹内浩典。現時点で6大会の開催を予定し、50台近いエントリーを見込む。



ただでなく、997のポルシェ・カレラカップカー、フェラーリの458チャレンジや430チャレンジ、ランボルギーニ・スーパートロフェオ、マセラティ・トロフェオ、アウディR8 LMSカップカーなども参加できるようにします」

竹内が考案した、その名も「スーパーカーレース・シリーズ」は、初年度となる2014年に富士、鈴鹿、もてぎ、岡山国際の4コースで6大会12戦を開催する。国内から約30台の参戦が見込まれるほか、GTアジアとも連携を図り、最大50台のエントリーを見込んでいるという。

新シリーズを立ち上げる竹内には、もうひとつの夢がある。「若年層のクルマ離れが叫ばれています、ハイブリッドとミニバンばかりでクルマが好きになるはずがない。スーパーカーレース・シリーズが開催されるサーキットは、コース上もパドックもスーパーカーだらけで、一種特別な雰囲気になります。こういうものをいまの子供たちに見せれば、きっとクルマが好きになってくれる。そんな思いも込めて、このシリーズを立ち上げることにしました」。そう語る竹内は、夢見る子供のように瞳をキラキラと輝かせていた。

「メ」ルセデスもいれば、フェラーリもランボルギーニもアストンマーティンもいる。さらにはポルシェ、アウディ、BMWまで揃っていて、そのラップタイムがほぼ1秒以内に収まっている。しかも車両価格は4000万円から5000万円程度。決して安くはありませんが、昔に比べればだいぶリーズナブルです。だから、GT3のルールは本当にうまくできていると思います」

OKINAWA-IMP SLSのドライバーとしてスーパーGTのG

T300クラスに参戦中の竹内浩典は、一気にまくし立てた。

「現時点でGT3が出られる日本国内のレースといえばスーパーGTとスーパー耐久のふたつだけ。ところが、スーパーGTはプロ選手だけにドライバーを制限しようとしているし、トヨタ・ヴィッツなど計6クラスが参戦するスーパー耐久は車両間のスピード差が大きすぎていつ大事故が起きるかわからない。これじゃあ、社会的地位の高いジェントルマンレースは危なくて参戦できません

……」

そこで、欧州で行なわれているようなGT3中心のレースを自ら開催することを竹内は思いついた。

「速度差のあまりないスーパースポーツカーを集めたレースで、GT3

REPORT●大谷達也 (Tatsuya Otani) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)



今季、GT300最多勢力のSLS 最終戦で逆転タイトルの可能性。

GT300

今季ニッサンGT-Rと並ぶ5台をスーパーGTにエントリーするメルセデス・ベンツSLS AMG GT3。開幕戦ではゲイナー・ディクセルSLSが優勝し、第6戦ではOKINAWA-IMP SLSが2位、レオンSLSが3位に入賞した。その速さの原動力は、ロングホイールベースとワイドトレッドのためタイヤに優しく、ラップタイムが安定していることと、6.4

ℓの大排気量エンジンを搭載しているために高回転を多用する必要がなく、燃費がいい点にある。ポイントテーブルではゲイナー・ディクセルSLS(平中克幸/ビヨン・ヴィルドハイム)が2番手、OKINAWA-IMP SLS(竹内浩典/土屋武士)3番手につけており、最終戦での逆転チャンピオンに期待がかかっている。

プ

レミアムブランドの雄として、日本においても人気急上昇中のアウディ。上質感溢れる内外装と洗練された走りは、目の肥えたクルマ好きから高く評価されていることもあり、その人気はどこまで高まるのか興味深い。特に近年登場したモデルは力作揃いだけに、次のクルマの有力候補として興味津々という人も多いはずだ。

それだけ多くの注目を集めるアウディを日本におけるカスタムシーンの第一人者であるヴァルドが見逃すはずも無く、このたび注目のプログラムを送り込んできた。その記念すべきアウディの第1弾として選んだのは、欧州で一世風靡している4ドアクーペのA7スポーツバック。美しいスタイリングで多くのファンを虜にしているこのモデルは、長年培ったエアロメーカーとして腕をふるうにふさわしい素材であったという。

実際にそのプログラムを纏ったフォルムを眺めてみれば、まず初めにモデル本来の美しさに磨きがかけられていることを実感できるだろう。特に印象的に映るのは前後のアンダーパーツの魅せ方。ハーフタイプながら重厚感を持たせるためにアンダーエンドに厚みを持たせる手法は存在感を否応にも高めている。サイドやリヤパーツもエッジを立てさせてアクセントを付けたり、微妙なカーブをラインに与えたりとスタイルアップを図っている。このあたりの軽快感を残しつつ印象的に仕上げる手法は、ヴァルドらしいコダワリの賜物。A7スポーツバックの素の良さはそのままに、

よりスポーティにスタイルアップを実現することで、大人に似合うエアロスタイルを提案してくれるのだ。

近年、ヴァルドの定番として多くのカスタムフリークに人気を集めているのは、大胆な造形を積極的に用いることでクルマを刺激的に昇華させてくれる「ブラックバイン」だ。しかし、このA7スポーツバックに、もうひとつのトレンドである「スポーツライン」をチョイスしたのは、シンプルでイメージでボディラインを優美に魅せたいというヴァルドの狙いのだろう。ノーマルのままではややシンプルすぎる印象のA7スポーツバックを、見事なまでにスタイリッシュに仕上げていくのだ。

老舗ヴァルドが手がけたA7スポーツバック。アウディをより楽しみたいというオーナーには注目すべきプログラムと言えるよう。



←前後のエアロパーツはハーフタイプながら、それを感じさせない流麗な仕上がり。サイドステップも効果的なエッジでバランス感溢れるスタイルを魅せている。

大型ディフューザーを効果的に配置して軽快さに加えてスポーティさも引き立てるリヤビュー。センターに配置したバックフォグで個性を上品に主張する。足下には人気ホイールP21C ボルトフィニッシュの20インチをインストール。特徴的な形状に加えて、マットブラックとポリッシュの対比が美しい魅力的な放つ。



PARTS LIST

3点キット(F.S.R)	25万7250円
フロントハーフスポイラー	8万1900円
サイドステップ	9万2400円
リヤスカート	8万6100円
トランクスポイラー	6万3000円
マフラー	25万2000円
マフラーカッター	8万4000円

アウディ・プログラム第1弾は

洗練されたプロローグ。



WALD
SPORTS LINE
Audi A7



3D Design BMW M6

BMWのスペシャリストが放つ
**本物志向の
オーラ。**

PARTS LIST

フロントリップスポイラーセット(フロントリップ+フリッパー)	21万8400円
フロントリップスポイラー(カーボン)	17万6400円
アンダーフリッパー(カーボンつや消し)	5万9850円
サイドスカート(カーボン)	20万7900円
リヤディフューザーセット(リヤディフューザー+フリッパー)	23万9400円
リヤディフューザー 4テール用(カーボン)	15万5400円
リヤアンダーフリッパー(カーボン)	11万3400円
トランクスポイラー(カーボン)	9万9750円
マフラー(F06 M6用)	開発中
車高調キット(F06 M6用)	開発中

B MWのカスタムチューナーとして数多くの製品を世に送り出している3Dデザイン。走りの質感を高めるスペシャルパーツの提案で多くのBMWオーナーから注目を集めるが、その最新作が、BMW M6用プログラムだ。

1998年の創立以来、3Dデザインが買っているブランドコンセプトは極めて明快だ。自らが培ったレーシングスピリットを、オーナーが体感できるパーツとして提供すること。その確固たる想いが注がれた本物志向の同ブランドの製品ラインアップに対しては、国内のみならず、海外のカスタムフリークからも熱い視線が注がれているのだ。

もちろん、このM6用プログラムにもそのコンセプトは健在で、最強のモンスターマシンとの呼び声高いM6をさらに昇華させるパーツを揃えている。中核を担うエアロパーツはボディラインをより美しく魅せるデザインやフィッティングの良さのみならず、空力性能も意識することで

M6のツインターボエンジンが生み出す強烈な加速力に負けないダウンフォースを与えてくれる。このあたりの味付けはこれまで培ったノウハウを存分に盛り込んだ部分。サーキットなどの限られた走行ステージだけではなく、ストリートや高速道路などでも効果を体感できるというから、走り好きなオーナーには嬉しい限りだ。さらに性能のみならず、軽量かつ高強度を有するカーボン素材を多用するなど、M6にふさわしい品格を併せ持つ素材へのこだわりなども、美しさ優先のエアロプログラムとは明らかに一線を画す内容が盛り込まれているのだ。

またM6専用に設計され、実走行で煮詰めたという専用サスペンションキットもデモカーに装着されていた。パフォーマンスモデル特有の突き上げ感を抑えて乗り心地を追求した特性を持つなど、軽量&高剛性でバネ下重量を大きく軽減した鍛造ホイール「TYPE 3 FORGED」の相性も抜群。M6オーナーにゼ

ひとつも体感して欲しい自信作だ。BMWの頂点に位置するMモデルの魅力をさらに引き出す3Dデザインの最新プログラム。BMWに特化したトータルチューナーだからこそ、実現できる魅力的な内容を持つことは疑いない。国内はもちろん、目の肥えた海外のBMWフリークが熱い視線を注いでいることも、十分すぎるほど頷けるプログラムだ。



ターボのブースト圧を制御することでより扱いやすい特性に変更できるブースターチップ Ver.3 (12万3900円〜)は、ターボモデルのオーナーに人気のアイテム。開発中のM6用車高調キットは、減衰力を20段階調整できる従来品にサブタンクを装着し、縮み側の減衰力をより細かく調整可能。軽量アルミケースの採用などハイスペックな仕上がりに注目。



好評を博したM5の流れを受け継いだスタイル。派手すぎず、それでいてスペシャル感を演出している。リップ部に装着されるアンダーフリッパーも個性を際立たせるマストアイテム。またM6専用設計のマフラーは、低速域から高速域までよどみなく吹き上がる特性に加え、純正同様にコントロールバルブ仕様のため、シーンに応じた乗り味を楽しめる。



スポーティかつエレガント 欧州テイストの提案。

RIEGER TUNING Audi A1

もちろんサイドスカートもリーガーチューニングの伝統的なルックスを再現し、窪みのある部分をカーボンルックに仕上げて高級感を演出。リヤスカートもサイドスカートからの流れでカーボンルックに仕上げ、

アウディをはじめ、VWやBMW、メルセデス・ベンツといったドイツ車のエアロパーツを専門にデザインしているリーガーチューニング。1987年にドイツのミュンヘンに拠点を構え、コンパクトカーのエアロを中心に、革新的なデザインとリーズナブルな価格でカスタマイズ市場に浸透してきた老舗のエアロメーカーだ。

このアウディA1のエアロも、これまでのリーガーチューニングのデザインを踏襲したスタイリングが特徴。ノーマルバンパーではどこか腰高感が強い印象のフロントマスクを、両サイドの前方と下側へ延長して張り出し感を強調。リップスポイラーの中央にはカーボンルックのスプリッターを配置することで、コンパクトカーらしからぬ重厚な顔つきに仕上がっている。まさにコンパクトカーを数多く手がけてきた同社ならではの完成されたスタイリングだ。

専用設計された楕円ダブルテールのステンレスマフラーと合わせてスポーティに仕上がっている。

これらのエアロはすべてABS樹脂製でFRPは使っていないという。

その理由は、高温で溶かされたABS樹脂は金型に流し込まれて作られるために極めて製造精度が高く、ボディへのフィッティングも抜群。しかも製造段階で生まれた端材は再び溶かして新しい製品へとリサイクルできるため、製造のコストカットにも寄与するという。そのため日本でも実にリーズナブルな価格設定が実現している。

このA1は日本でインポーターを務める橋本コーポレーションのデモカーのため、同じくインポーターを務めるKWのサスペンションキットやDOTZの18インチホイール、Edribのリクライニングバケット



ダブルの楕円テールマフラーが斬新なルックスを生み出しているリヤビュー。リヤディフューザーは左出し1本用や2本用もラインアップされている。

PARTS LIST

RIEGER FRONT LIP SPOILER	4万3050円
RIEGER FRONT SPLITTER (CARBON LOOK)	2万4150円
RIEGER SIDE SKIRT (CARBON LOOK)	4万9350円
RIEGER REAR SKIRT INSERT (CARBON LOOK)	3万8850円
RIEGER REAR EXHAUST SILENCER 2×140×90mm	16万9050円
KW VERSION-3 COILOVER SUSPENSION KIT	34万2300円
DOTZ RAPIER DARK 18×8J BLACK	3万6750円
SMART HID&LED	
SMART DAYLIGHT CONTROL KIT	
Edrib SEAT&BASE FLAME	
YOKOHAMA DNA S.drive AS01 215/35R18	

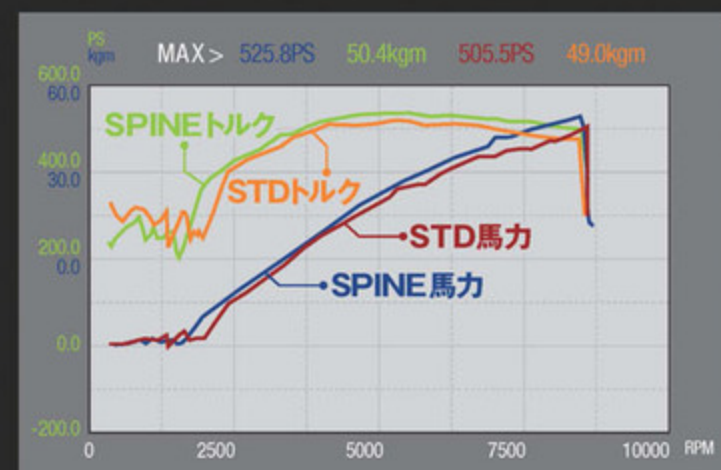
シートなどを装着しているところも、クルマの完成度をより高めることに貢献している。

下がった車高や大口径ホイールはエアロのデザインを引き立ててくれ、室内は高級感のあるバケットシートがスポーティさとエレガントさを兼ね備えた雰囲気を出している。まさに最新のヨーロッパテイストを感じられる完成度の高いA1だ。



シートはブリッドの輸入車向け新ブランド、エディルプのリクライニングバケットシートを装着。新素材のプロテインレザーを使用し、高級感のある質感の高い仕上がり特徴だ。

シャープなスポークが特徴のDOTZ RAPIER DARK。フランジ部までスポークを伸ばすことで、18インチ以上に大きく見える独特なデザインが特徴だ。



純正マフラーとスパイン製キャタライザーストレート仕様のチタンマフラーを比較したパワーチェックグラフ。パワーは約20ps、トルクは1.4kgmもアップしている。

少 しでも溶接の知識や経験を持つ方であれば、このマフラーの写真を見た瞬間に「こりゃ、すごい!」と思わず口にしてしまうことだろう。溶接の継ぎ目は幅も間隔もほぼ一定で、母材同士が見事なまでに結合して焼け色が少ない様はもはや芸術品の域。しかも素材は溶接が難しいと言われるチタンだから恐れる。

このマフラーを製造・販売するのは、日本有数の金属加工メーカーが集まる新潟県のマフラーメーカー、スパインモータースポーツ。聞き慣れないメーカー名かもしれないが、数年前からアウディやVW用マフラーをラインアップし、ついにフェラーリ用のマフラーを完成させた実力派のメーカーだ。

同社のこだわりはチタンという耐腐食性が極めて高く軽い素材を使い、エキゾーストノートの音質にこだわる。そのためパイプ径や管長、集合の角度などを徹底的にテストし、最良パターンを見つけ出すところから開発はスタートしている。フェラーリ458イタリアの場合、PC上でレイアウトを確認した後、チタンパイプをレーザーカットして



1.バルブを開放時は中央から9割、残りの1割の排気ガスが両サイドから排出される。重量は純正マフラーの約29kgと比べてキャタストリート仕様は約20kgも軽く、運動性能の向上にも寄与する。
2.パイプやサイレンサー、バルブもチタン製。キャタパイプフランジも無垢材の削り出しだ。バルブは純正動作の他、無段階アクセル連動タイプ、ワイヤレスリモコンで作動する。
3.スパインでは「3D計測システム」という3次元のスペース解析装置を使用。サスペンションやボディフレーム、ディフューザーに当たらないレイアウトをPC上で解析している。

PARTS LIST

キャタライザーストレート仕様	141万7500円
スポーツキャタライザー仕様	148万4700円

Spine Titanium Exhaust System for Ferrari 458 Italia

素材、製法、サウンドに拘る

チタニウムの芸術品。





←センター部にかけて落ち込むコンケーブ形状でディープ感を強調。はめ込み式のセンターキャップはOZエンブレムの他、純正エンブレムを装着することも可能だ。

→スポークのサイド部分に刻まれるリブは軽量化と高剛性を両立させるためのもの。レーシングホイール直系のエッセンスは細部の意匠からも伺うことができる。



1 980年代から様々なレースシーンにホイールを供給していることでも知られるOZレーシング。今シーズンもフェラーリF1チームを筆頭に、F1やWRC、DTMなど数多くのレースシーンにホイールを供給し、トップカテゴリーで活躍する名門ホイールメーカーだ。

極限まで性能を競うモータースポーツの世界において、レーシングカーの足元に収まるホイールが走行性能にどれほど影響を与えるかは皆さんもご存知のことだろう。チームの結果に直結するものだけに、開発体制も他のパーツとは比較にならないほど大規模なもので、レーシングチームに供給されるホイールはその年のマシン専用となる。アップデートも不可欠で、いわば日進月歩のスピードで進化し続けなければならない、それがレーシングホイールの宿命でもある。その熾烈な状況下で開発されたレーシングホイールのノウハウを、製品に素早くフィードバックで

きるのがOZレーシングの大きな強み。その製品ラインアップの中でも、サーキット直系のエッセンスを色濃く漂わすのが、今回紹介する鍛造ホイール、スーパーフォーギアータだ。

開発から製造過程までF1

マシンなどに供給されているレーシングホイールと同じプロセスで提供されていることが大きな特徴。ブランドを代表するハイエンドホイールという位置づけもあり、妥協を一切排除した徹底的な管理体制のもとに世に送り出されている。そのコダワリを雄弁に物語るのがホイールの基本形状。モデルのスペックを限界まで引き出すという狙いから、実車のデータを測定してその結果を基にデザインされる。凛とした美しい10本スポークフォルムが印象的に映えるスーパーフォーギアータだが、この意匠は視覚的なデザイン面を優先させたものではなく、クルマの潜在力をきちんと引き出すことを狙った結果のデザインなのだ。

その硬派さゆえに設定されるモデルはハイパフォーマンスカー中心で、サイズは19インチと20インチのみに絞られる。だがスーパーフォーギアータに与えられた使命を考えれば、このあたりは十分に理解できるだろう。F1マシンと渡り合えるクオリティを持つということは、ホイールにも相応の力が求められるということ。世界に冠たるスーパースポーツの足元に収まってこそ、スーパーフォーギアータは真価を発揮するのだから。



→カラーはリリースされたばかりの新色CERAMICS POLISHEDとGRIGIO CORSA. MATT BLACKの全3色。サイズは19インチと20インチが基本。

O-Z Superforgiata

世界のトップで戦う宿命を背負う

アスリートの華麗なる足跡。

PARTS LIST

15万5400～21万1050円

※各車種専用設定



BRIDGESTONE BLIZZAK VRX

WINTER TIRE
CATALOG

REPORT ● 斎藤 聡 (Satoshi Saito)

ブレーキ性能、低燃費、ウェット性能など スタッドレスに求められる総合性能を向上。

発 泡ゴムをベースに開発してきたブリザックシリーズ25年の集大成と位置づけた新型スタッドレス「ブリザックVRX」が登場した。ちなみにVRXはVERTEX（＝最高点・頂上）からとったネーミング。

性能も、新開発の技術を搭載することによって、
・氷上ブレーキ性能10%向上
・ウェットブレーキ性能10%向上
・転がり抵抗係数10%低減
を実現しているという。

具体的には、従来品より大幅に吸水性能を高めたアクティブ発泡ゴムの採用、ブロックを小振りにして凸凹路面へのトレッド面の追従性を高めた新非対称パターン、エコタイヤであるエコピアの低ころがりサイド形状をベースにした新非対称サイド形状などの技術が盛り込まれている。

このほか接地面圧のさらなる均一化を図って氷上でのグリップ性能を高めたり、縦溝と横溝の交差点で雪をつかむ性能が強く発揮されるというシミュレーション結果から溝の交差点を多く作るデザインを採用するなど、細部にわたるチューニングが施されている。

試乗した印象でも、氷の路面で水分がうまく除去されてダイレクトに氷とゴムがコンタクトしている

ようなグリップ感と密着感がある。単純に接地面が広がってグリップが増したような感覚だ。もちろん感覚だけでなくこれがブレーキ性能やトラクションにモロに効いている。

試乗会ではREVO GZとVRXの比較試乗もすることができた。REVO GZの氷上性能は依然として高いレベルにあると思うのだが、それと比べ、かなりはっきりとした差が現れるほど性能アップが図られているのに驚かされた。

氷の路面ではタイヤとの間の水幕が、より綺麗に

吸い上げられているような印象で、ゴムが氷にダイレクトに密着しているような感触がある。

圧雪路では踏みしめ感が増し、加速時の蹴り出し感も高まっていた。印象としてはトレッド面が、上手に圧雪面をつかんでいるような感覚がある。絶対的なグリップ性能が上がっているからなのか、舵角ニュートラル付近の手応えもGZより明瞭になっている。コーナリングでも縦溝やショルダー部のエッジが効いており、グリップの強さからくる安定感と安心感がある素晴らしい仕上がりを見せている。



注目POINT!

1 氷雪上で効果を発揮する
「新・非対称トレッドパターン」

2 親水性コーティングで
水を減らす
「アクティブ発泡ゴム」

ブリザック VRX サイズラインアップ

■20インチ		255/45R18 99Q	225/60R17 99Q	165/50R15 73Q
		245/40R20 95Q	225/50R18 95Q	165/55R15 75Q
■19インチ		235/50R18 97Q	195/45R16 80Q	175/55R15 77Q
		255/35R19 92Q	245/50R18 100Q	165/50R16 75Q
		265/35R19 94Q	215/55R18 95Q	195/50R16 84Q
		275/35R19 96Q	225/55R18 98Q	205/50R16 87Q
		225/40R19 89Q	235/55R18 100Q	175/60R15 81Q
		235/40R19 92Q	225/50R16 92Q	185/60R15 84Q
		245/40R19 94Q	185/55R16 83Q	195/60R15 88Q
		255/40R19 100Q	195/55R16 87Q	205/60R15 91Q
		225/45R19 92Q	205/55R16 91Q	145/65R15 72Q
		245/45R19 98Q	215/55R16 93Q	165/65R15 81Q
		235/45R17 94Q	225/55R16 95Q	175/65R15 84Q
■18インチ		245/45R17 95Q	175/60R16 82Q	185/65R15 88Q
		255/35R18 90Q	185/60R16 86Q	195/65R15 91Q
		215/40R18 89Q	195/60R16 89Q	205/65R15 94Q
		225/40R18 88Q	205/60R16 92Q	215/65R15 96Q
		245/40R18 93Q	215/60R16 95Q	195/70R15 92Q
		255/40R18 95Q	225/60R16 98Q	205/70R15 96Q
		215/45R18 89Q	195/65R16 92Q	215/70R15 98Q
		225/45R18 91Q	205/65R16 95Q	
		235/45R18 94Q	215/65R16 98Q	
		245/45R18 96Q	215/60R17 96Q	
			■15インチ	

※14インチ以下、省略。

CLOSE-UP!!

アクティブ発泡ゴム



気泡の内側の壁に親水性素材のコーティングを施すことで水膜が流れ込みやすくなり、水路の水を効率的に取り除く新採用のアクティブ発泡ゴム。タイヤが氷路面にしっかり密着することで、グリップ力を向上させている。



Continental Tire ContiVikingContact™5

190km/hの高速走行と ESCに対応するスタッドレス。

コンチバイキングコンタクト5 (CVC5) は、速度レンジT=190km/hを保証する高速型スタッドレスタイヤだ。と同時に、クルマの……もっと言えばABSやESC（横滑り防止装置）とのマッチングに重点を置いて開発されたタイヤでもある。

コンチネンタルグループには世界的なブレーキメーカーであるコンチネンタルオートモーティブ社があり、その膨大なノウハウからトレッドデザインが設計されているのだという。左右非対称のトレッドデザインは、氷雪路でESCが作動した時、そのシチュエーションによって各輪別々にブレーキをかけるが、その際もっとも効果的にブレーキ制御が機能するようにブロック配置やブロックの角度サイプ角

度を設計している。

この他、ブロック剛性を高めるために各ブロックの横溝の底を高くして主にドライ路面でのブロック剛性が確保できるよう工夫したエレベーターブロック、排水性やシャーベット路での排雪性を高める効果を狙って、トレッドイン側に斜めに配置したスピーードレイングループなど、様々な技術が盛り込まれている。

試乗してまず感じるのは、ドライ路面での走りやすさだ。ベーシックなサマータイヤレベルのしっかり感があり、ステアリング操作に対する応答にも気になる遅れはない。もちろん高速域でブロックがよれるような不安定さもない。それと言われなければ、

スタッドレスタイヤと気づかないほどドライでの操縦安定性が高い。

そうすると不安になるのが氷雪路での性能。ところが不思議なくらい良いのだ。特に圧雪路では太めの溝で構成されたトレッド面が雪の路面をとらえてくれる感触があり、エッジを効かせたグリップ感がある。試しに雪上でアンダーステアやオーバーステアを出してESCを作動させてみたが、リカバリーが速いというか姿勢がもどきやすく、エマージェンシーの余力が常に残されている安心感がある。

氷上こそ期待していなかったのだが、これも悪くなかった。コンパウンドのグリップ性能とサイプの小さなエッジが作り出すひっかけ感がプラスされている感じ。滑っていても、いつも爪が立っているような引っかかり感がある。こうした氷雪上性能を備えながらごく普通にドライ路面を走ることができるのがCVC5の最大の魅力だろう。



注目POINT!

摩耗時のグリップを維持する

1 「ニューノルディック・コンパウンド」

ドライ路面での

2 高速安定性を向上させる
「エレベーターグループ」

コンチバイキングコンタクト5 サイズラインアップ

■19インチ		215/55R17 98T XL	185/60R15 88T XL
235/35R19 91T XL		225/55R17 101T XL	195/60R15 92T XL
■18インチ		215/60R17 96T	175/65R15 88T XL
225/40R18 92T XL	■16インチ		185/65R15 92T XL
235/40R18 95T XL	195/55R16 91T XL		195/65R15 95T XL
245/40R18 97T XL	205/55R16 94T XL		205/65R15 99T XL
225/45R18 95T XL	215/55R16 97T XL		205/70R15 96T
245/50R18 104T XL	225/55R16 99T XL	■14インチ	
■17インチ		195/60R16 89T	185/60R14 82T
215/45R17 91T XL	205/60R16 96T XL		155/65R14 75T
225/45R17 94T XL	215/60R16 99T XL		175/65R14 82T
235/45R17 97T XL	225/60R16 102T XL		185/65R14 90T XL
245/45R17 99T XL	235/60R16 104T XL		165/70R14 85T XL
205/50R17 93T XL	■15インチ		175/70R14 88T XL
215/50R17 95T XL	185/55R15 86T XL		185/70R14 92T XL
225/50R17 98T XL	195/55R15 89T XL		

※13インチ以下、省略。

CLOSE-UP!!

エレベーター グループ



ブロック間の横溝底を周囲より高くすることでブロック同士の倒れ込みを抑制し、ドライ路面での腰砕け感を克服した高速安定性を確保。同時にウェットでもブロック剛性の高さによりブレーキング距離の短縮を実現している。



DUNLOP WINTER MAXX

WINTER TIRE
CATALOG

走る、止まる、はあたりまえ
ユーザー満足度93%が信頼の証。



ウインターマックスは、ダンロップが乗用車用ハイスpekスタッドレスと位置づけているスタッドレスのフラッグシップだ。氷上性能、タイヤライフを中心に雪上性能、ドライ性能、ウェット性能を含めすべての性能アップが図られている。と、いうだけあって、基本設計からダンロップのタイヤ設計技術を盛り込んでいる。例えば専用構造としてタイヤ骨格部ベルト周りの剛性を高め、速度変化によるタイヤの変形を抑えることで操安性の向上を図っている。また、平衡形状プロファイルという大きな円を描くサイドウォール内部形状を採用することで、タイヤに負荷がかかった時に均一に変形し高い操安性を発揮する設計技術を採用している。

コンパウンド設計技術には、4Dナノデザインという材料開発シミュレーションによって開発された「ナノフィットゴム」を搭載。ナノ領域ではシリカを取り巻く軟化剤がクッションの役割を果たしてゴムの柔軟性を作り出し、マクロ領域では高密度シリカによって高い剛性を発揮するという特性を持っている。その結果、アイスバーンではゴム分子が柔軟性を発揮して氷の路面に密着しグリップ性能を発揮。圧雪路では、剛性の高いブロックが雪柱せん断力を生み出して、高いトラクションを作り出す。

この新コンパウンドをベースに、トレッドブロックには、「MAXXシャープエッジ」を採用。サイブ幅を25%細くした新ミウラ折りサイブを採用

注目POINT!

1 多くのエッジで
氷の路面を引っかく
「ナノフィットゴム」

2 アイスバーンの
凹凸に密着する
「MAXXシャープエッジ」

するとともにサイブを増やしてエッジ成分を増加。サイブの幅を細くすることでブロックの倒れ込みを抑制し、多くのエッジでより氷を引っかくことに成功した。これらの相乗効果で氷上ブレーキ性能を11%アップしている。

トレッドデザインは中央の太いストレートグループとギザギザのグループを基本にその両サイドに2本のストレートグループを配置した左右非対称デザインで、中央の2本の溝容量を大幅に高めたことで排水性、排雪性を向上。ウェット路やシャーベット路での走行性能を高めている。このトレッドデザインは、雪上シミュレーションによって雪上でのトラクション性能を高める設計もなされている。特に横溝は雪面を踏むと雪をつかみ、離れると雪が抜けるように設計。そして、これらの構造とコンパウンド、トレッドデザインの設計は、ライフ性能を従来品比で48%もアップさせることに成功している。

ウインターマックス サイズラインアップ

■19インチ	235/50R18 97Q	225/50R17 94Q	195/55R16 87Q	215/65R16 98Q	165/65R15 81Q
	245/50R18 100Q	235/50R17 96Q	205/55R16 91Q	■15インチ	175/65R15 84Q
■18インチ	215/55R18 95Q	205/55R17 91Q	215/55R16 93Q		185/65R15 88Q
255/35R18 90Q	225/55R18 98Q	215/55R17 94Q	225/55R16 95Q		195/65R15 91Q
225/40R18 88Q	■17インチ	225/55R17 97Q	175/60R16 82Q		205/65R15 94Q
245/40R18 93Q	205/45R17 84Q	215/60R17 96Q	185/60R16 86Q		215/65R15 96Q
215/45R18 89Q	215/45R17 87Q	■16インチ	195/60R16 89Q		195/70R15 92Q
225/45R18 91Q	225/45R17 91Q		205/60R16 92Q		205/70R15 96Q
235/45R18 94Q	235/45R17 94Q		215/60R16 95Q		215/70R15 98Q
245/45R18 96Q	245/45R17 95Q		195/50R16 84Q		
255/45R18 99Q	205/50R17 89Q		205/50R16 87Q		■ランフラットタイヤ
225/50R18 95Q	215/50R17 91Q		185/55R16 83Q		245/40RF19 94Q
			205/65R16 95Q		

※14インチ以下、省略。

NEW AVAILABLE!!



SUV用ウインターマックスSJ8

ウインターマックスのテクノロジーを踏襲し、氷上ブレーキ性能11%やライフ性能7%など総合性能を向上させ、SUV独特のふらつきにも対応した「SJ8」が新登場。15～19インチまで、全30サイズがラインアップ。



GOODYEAR ICE NAVI6

冰雪上走行性能の進化に加え 耐摩耗性能の大幅向上を実現。

今年登場したグッドイヤーの新型スタッドレスがアイスナビ6だ。特長は冬道の一番の不安点である氷上性能アップを図りながら、タイヤライフを大幅に伸ばしていること。

氷上性能アップの一番の要因はアクアフィラーと呼ばれるシリカとポリマーのカップリング剤を採用することで、シリカの分散性がよくなり、それがゴムの柔軟性を高めるとともに、このシリカは撥水シリカであるため、氷とタイヤの間にできる水幕の撥水効果が高まり表面密着効果が向上している。またアクアフィラーはウエット路面においても路面への密着度を高める効果があり、ウエットグリップは従来製品比10%アップを実現している。

このコンパウンドはアドバンスコンパウンドと名付けられており、カップリング剤アクアフィラーだけでなく、ポリマー分子量をより多く長くすることで発熱を抑え分子間断裂を抑制するよう設計されており、氷上性能と相反するタイヤライフを大幅に向上させている。グッドイヤーによるロングライフ性能テストではアイスナビZEAⅡ比で35%アップしているという。

またタイヤの骨格部も、高剛性ブレーカーにキャップオーバーレイヤー、エッジレイヤーといった高剛性設計がなされており、コンパウンドもベース部に高剛性ベースコンパウンドを搭載している。

試乗して印象的なのはやはり氷盤路で思いのほか自由にハンドルが効き、ブレーキが効いたこと。アイスナビZEAⅡと比べると加速が効き、ブレーキが効き、ハンドルが効く。この差がかなり明瞭に出ていた。実際の場面ではその分安心感が増した……というほどの差かもしれないが、じつはその安心感が運転していて大切なのだ。さらに圧雪路も良かった。アイスナビ6では横溝（ラグ溝）がデザインされているが、これが雪道でのハンドルの効きに大きく役立っているようだ。特に握りこぶし1個切ったとこ

ろから舵角にして100°くらいまでの操舵に対するクルマの動きが素直で手応えもいい。予想したよりも少しカーブが深くハンドルを切り足すといった場面でもハンドルの効きがよく、素直にクルマが曲がってくれる。パワーをかけた時に雪をつかみ後ろに蹴り出すトラクション感もある。

雪道ドライブの様々な場面で扱いやすく走りやすいタイヤに仕上がっている。タイヤの磨耗の少なさ＝ロングライフ性がよいのも大きな魅力だ。

注目POINT!

1 氷面密着効果を
高レベルで向上させる
「アクアフィラー」

2 高次元の
ロングライフを実現する
「アドバンス
コンパウンド」



CLOSE-UP!!

アクアフィラー



ゴムの柔軟性を高めることで氷面密着効果を高いレベルで実現する。シリカとポリマーのカップリング剤「アクアフィラー」をコンパウンドに採用。シリカポリマーの増加による撥水効果とグリップ向上を両立している。

アイスナビ6 サイズラインアップ

■19インチ		
205/55R17 91Q	205/65R16 95Q	
225/45R19 92Q	215/55R17 94Q	215/65R16 98Q
■18インチ		
225/55R17 97Q	■15インチ	
255/35R18 90Q	215/60R17 96Q	165/55R15 75Q
215/40R18 85Q	■16インチ	
225/40R18 88Q	165/50R16 75Q	195/55R15 85Q
215/45R18 89Q	195/50R16 84Q	175/60R15 81Q
225/45R18 91Q	205/50R16 87Q	185/60R15 84Q
235/45R18 94Q	225/50R16 92Q	195/60R15 88Q
235/50R18 97Q	195/55R16 87Q	205/60R15 91Q
225/55R18 98Q	205/55R16 91Q	165/65R15 81Q
■17インチ		
215/55R16 93Q	175/65R15 84Q	
215/45R17 87Q	225/55R16 95Q	185/65R15 88Q
225/45R17 91Q	175/60R16 82Q	195/65R15 91Q
235/45R17 94Q	195/60R16 89Q	205/65R15 94Q
245/45R17 95Q	205/60R16 92Q	215/65R15 96Q
205/50R17 89Q	215/60R16 95Q	195/70R15 92Q
215/50R17 91Q	225/60R16 98Q	205/70R15 96Q
225/50R17 94Q	195/65R16 92Q	215/70R15 98Q

※14インチ以下、省略。

Winter TRANPATH MK4α

ミニバンのふらつきを抑える専用設計と クルミ6倍増量のグリップで安定感を向上。

ミニバン専用タイヤのバイオニア＝トーヨータイヤがリリースするミニバン専用スタッドレスタイヤ。αはMK4の進化バージョンでクルミを6倍増量している。

トレッドデザインは4本の太いストレートグリップを基調にした左右非対称デザインで、セカンドブロックとセンターリブにトリプルコーナリンググリップと名付けられた細めの縦溝が加えられている。

一見オーソドックスなデザインだが細部は凝った作りになっていて、例えばサイプは5種類がブロックによって使い分けられている。アウト側セカンドブロックには360°サイプと3Dグリップサイプが、イン側セカンドブロックにはブレーキングサイプと3Dミニバングリップサイプといった具合。さらに

アウト側ショルダーブロックには氷上でのエッジ効果を狙ったアーマーサイプが施されている。

またトレッドコンパウンドはトリプルコンパウンドを採用。ベース部にはソフトキープコンパウンドを搭載し、その上のアウト側にはソフトコンパウンド、イン側にスーパーソフトコンパウンドを搭載。全体的にかなり柔らかめのコンパウンドで構成されているのだが、サイプ配置とケース剛性、ブロック剛性のバランスがよく、まさしくミニバンとの相性は抜群。特に重量級ミニバンは、通常のスタッドレスタイヤではケース剛性やブロック剛性が足りず操縦安定性が確保しきれないものがあるだけに、ミニバン専用設計は心強い。

試乗してまず感じたのは、ケース剛性の高さ。キ

ュッと引き締まったような乗り味で、無駄なたわみやヨレが抑えられている、そういう意味での硬さがある。ただコンパウンドはかなりソフトで、特にトレッドイン側に搭載するスーパーソフトコンパウンドは、感覚的にガリットG5と同じか同等のソフトさとグリップ性能を持っているように感じられる。

氷盤路ではキュッキュッとタイヤが鳴くほどグリップが良い。ケースが硬めなので、しなやかに氷の路面をとらえる感覚は希薄だが、それだけにソフトコンパウンドのグリップ性能が氷上性能を作り出している印象が強い。ケース剛性の高さとラグ溝の効果で雪上の操縦性は良い。ハンドル操作に対する応答が素直で、ハンドルを切って少ししてからクルマが曲がり出すような不安定さが無い。特に中重量級ミニバンにオススメできるスタッドレスタイヤだ。

注目POINT!

1 重いミニバンの走りを
安定させる
「高剛性ボディ」

2 アイス路面での
ブレーキングに効く
「3Dミニバングリップサイプ」

トランパスMK4α サイズラインアップ

■18インチ	195/65R15 91Q
225/50R18 95Q	205/65R15 94Q
235/50R18 97Q	215/65R15 96Q
215/55R18 95Q	205/70R15 96Q
225/55R18 98Q	215/70R15 98Q
■17インチ	
205/55R17 91Q	
215/55R17 94Q	for SUV
225/55R17 97Q	■18インチ
215/60R17 96Q	235/55R18 100Q
■16インチ	235/60R18 107Q
205/55R16 91Q	235/65R18 106Q
195/60R16 89Q	■17インチ
205/60R16 92Q	225/60R17 99Q
215/60R16 95Q	225/65R17 102Q
205/65R16 95Q	■16インチ
215/65R16 98Q	215/70R16 100Q
■15インチ	■15インチ
185/65R15 88Q	175/80R15 90Q

※14インチ以下、省略。

NEW AVAILABLE!!

SUV/CCV専用 OBSERVE GSi-5



全方向へグリップ力を発揮する360°サイプや、あらゆる雪道で高いトラクション性能を発揮する方向性パターンなど、SUV/CCV専用にサイプデザインを新設計。15～19インチまで全14サイズがラインアップ。

YOKOHAMA iceGUARD 5 iG50

氷に、長く、燃費に、効く
YOKOHAMA史上、最高傑作。



ブ性能をアップ。新マイクロ吸水バルーンの殻にはエッジ効果もあり、氷を噛む役割も果たしている。

新採用した左右非対称パターンのトレッドデザインも氷上性能アップに貢献している。イン側に接地面積を広くとった氷上重視のパターンを配置。サイブ密度も高くして氷上性能の底上げを図っている。またアウト側には雪上性能を狙ったトレッドデザインを施す。溝面積を大きくとり、その一方でサイブ密度を少なくしてブロック剛性を高めている。

試乗した第一印象は、氷上でのコンパウンドグリップの高さだ。吸水性能が上がっていることと、路面への密着性が高くなっていることが効いているのだろう。ピタッと氷の路面にタイヤがくっついていくような感触だ。エッジも効いているのだろうが、それ以上にゴム自体がしっかりグリップしている感触が強い。ハンドルの手応えにも明らかに重さがあり、いかにもグリップが出ていると感じる。30km/hからの制動距離も先代モデルとなるアイスガード・トリプルプラスと比べ、1車身≒5mかそれ以上の差がでた。

圧雪路でも左右非対称トレッドパターンの効果なのか、特にトラクション方向の蹴り出しの強さ、ブレーキの効きの良さが体感できる。発達加速がストレスなくできるのは一般道での安心感につながる。

高速旋回時の安定感も良かった。5本の縦溝が効いているのではないかなと思うのだが、スキーのエッジを効かせたような安定感がある。正直なところ繊細なステアフィールはやや薄れたような気がしないでもないのだが、走行中のインフォメーション性や限界領域のわかりやすさを備えており、運転がしやすいスタッドレスタイヤだといえる。

注目POINT!

1 氷上制動性能が
前モデル比8%アップ
「スーパー吸水ゴム」

2 ころがり抵抗を
前モデル比5%低減する
「たわみ制御プロファイル」

氷に効く、長く効く、燃費に効く、という3つの性能を掲げているのがヨコハマタイヤのスタッドレスがアイスガード ファイブだ。ヨコハマタイヤでは従来から気温による路面変化に対応できるスタッドレスタイヤを提唱しており、もちろんこの最新モデルもそのコンセプトを引き継いでおり、以下の3つの性能アップを果たしている。

氷上性能では新採用のコンパウンドと非対応パターンの相乗効果が大きく貢献している。吸水性能を高めた新マイクロ吸水バルーンと吸水ホワイトゲルの効果でタイヤと氷面の間の水幕を除去。低温でも柔軟性を保つブラックポリマーⅡと同様の効果を持つ吸水ホワイトゲルとの相乗効果で、氷面のミクロの凹凸との密着性を高めてグリップ

アイスガード ファイブ サイズラインアップ

■19インチ	■17インチ	185/55R16 83Q	195/55R15 85Q
225/45R19 92Q	215/45R17 87Q	195/55R16 87Q	165/60R15 77Q
245/45R19 98Q	225/45R17 91Q	205/55R16 91Q	175/60R15 81Q
■18インチ	235/45R17 94Q	215/55R16 93Q	185/60R15 84Q
225/40R18 92Q	245/45R17 95Q	225/55R16 95Q	195/60R15 88Q
235/40R18 95Q	205/50R17 89Q	175/60R16 82Q	205/60R15 91Q
245/40R18 93Q	215/50R17 91Q	195/60R16 89Q	145/65R15 72Q
255/40R18 95Q	225/50R17 94Q	205/60R16 92Q	165/65R15 81Q
215/45R18 89Q	235/50R17 96Q	215/60R16 95Q	175/65R15 84Q
225/45R18 91Q	205/55R17 91Q	225/60R16 98Q	185/65R15 88Q
235/45R18 94Q	215/55R17 94Q	195/65R16 92Q	195/65R15 91Q
245/45R18 96Q	225/55R17 97Q	205/65R16 95Q	205/65R15 94Q
255/45R18 99Q	215/60R17 96Q	215/65R16 98Q	215/65R15 96Q
225/50R18 95Q	225/60R17 99Q	■15インチ	195/70R15 92Q
235/50R18 97Q	■16インチ	195/50R15 82Q	205/70R15 96Q
245/50R18 100Q	195/50R16 84Q	165/55R15 75Q	215/70R15 98Q
215/55R18 95Q	205/50R16 87Q	175/55R15 77Q	
225/55R18 98Q	225/50R16 92Q	185/55R15 82Q	

※14インチ以下、省略。

NEW AVAILABLE!!

SUV用 GEOLANDAR I/T-S



アイスガード・トリプル・プラスに採用したコンパウンドを投入。ジオランダー最高の氷上性能を持ち、氷上で前モデル比約30%短く止まる制動性能やころがり抵抗の約5%低減を実現。15～22インチまで、全64サイズ。

MICHELIN X-ICE XI3

WINTER TIRE
CATALOG

速度レンジ“H”の高速スタッドレス。



氷 上性能を重視した速度レンジH=210km/hの高速スタッドレスがX-ICE XI3だ。こう言うと高速性能がプライオリティの1位にあるように思えるかもしれないが、氷上グリップ性能はスタッドレスの中でも屈指の性能を誇る。

トレッドデザインはXI2のコンセプトを継承しながら、よりブロックを小振りにして雪上性能の向上を図っている。ブロックには、クロスZサイプやマイクロポンプ、ジグザグマイクロエッジが設けられ、吸水性能を高めるとともにエッジ効果を発揮して氷上路面でのひっかかり性能を高める。コンパウンドは100%シリカコンパウンド

で低温時の柔軟性が特徴のひとつ。

印象としてはコンパウンドが比較的ソフトで氷上グリップの良さにうなずける。では高速走行に耐える剛性は？ という疑問が浮かぶのだが、素晴らしく均一な接地面圧によってブロックの負担を減らしていること、サイプ最深部まで丸穴を設け応力を分散することでブロックの千切れを防いでいるといった技術が効いているのだろう。乗り味はコンフォートタイヤのようなややソフト目のものだが、操縦性が素直で高ウインタータイヤだ。

注目POINT!

路面に広く、均等に接地する「マックスタッチ」

X-ICE XI3 サイズラインアップ

■19インチ	225/60R18 100H	■16インチ	■15インチ
245/40R19 98H XL	■17インチ	205/50R16 91H XL	185/55R15 86H XL
245/45R19 102H XL	215/45R17 91H XL	185/55R16 87H XL	195/55R15 89H XL
■18インチ	225/45R17 94H XL	195/55R16 91H XL	185/60R15 88H XL
225/40R18 92H XL	235/45R17 97H XL	205/55R16 94H XL	195/60R15 92H XL
235/40R18 91H	245/45R17 99H XL	215/55R16 97H XL	205/60R15 95H XL
245/40R18 97H XL	205/50R17 89H	225/55R16 99H XL	175/65R15 88T XL
215/45R18 93H XL	215/50R17 95H XL	195/60R16 89H	185/65R15 92T XL
225/45R18 95H XL	225/50R17 98H XL	205/60R16 96H XL	195/65R15 95T XL
235/45R18 98H XL	215/55R17 98H XL	215/60R16 99H XL	205/65R15 99T XL
245/45R18 100H XL	225/55R17 101H XL	225/60R16 102H XL	215/65R15 100T XL
255/45R18 103H XL	235/55R17 99H	235/60R16 100T	205/70R15 96T
225/50R18 99H XL	215/60R17 96T	205/65R16 99T XL	215/70R15 98T
235/50R18 101H XL	225/60R17 99H	215/65R16 102T XL	

※14インチ以下、省略。

問い合わせ／日本ミシュランタイヤお客様相談室 ☎0276-25-4411 <http://www.michelin.co.jp/>

CLOSE-UP!!

トリプル・エフェクト・ブロック



ブロック剛性を保ちつつ、吸水とエッジ効果を実現する「クロスZサイプ」と「マイクロポンプ」、エッジ効果を増大させる「ZigZagマイクロエッジ」を採用。3つのテクノロジーの融合でアイスグリップ性能を向上させた。



PIRELLI WINTER SOTTOZERO 3

プレミアムカー向けの新ウインタータイヤ。



ピ レリからウインタータイヤ、ウインター・ソットゼロの第3世代モデル「ウインター・ソットゼロ3」が発売された。ヨーロッパでは気温が7℃以下になると、低温でもタイヤの性能を維持してくれるウインタータイヤに履き替える。ウインター・ソットゼロ・シリーズは、そんなウインタータイヤに属する。ウインタータイヤの中では中高出力車向けのウルトラハイパフォーマンスタイヤという位置づけだ。

ウインタータイヤであり降雪地域向けスタッドレスタイヤとは区別される（「スタッドレス」の刻印あり）が、

先代モデルのソットゼロSERIE II も意外なほど氷雪上性能が良かった。ソットゼロ3はイタリア、オーストリア、スウェーデン、フィンランド、ニュージーランドの厳しい冬の環境でのテストを経て開発されており、先代モデルとなるソットゼロSERIE II と比べ、雪上でのグリップ性能を向上させ、ドライ路面での操縦性の向上が図られている。特殊な扁平タイヤサイズを持つ高性能車注目のウインタータイヤだ。

注目POINT!

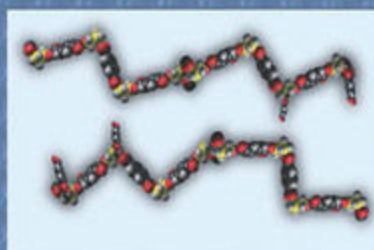
雪上トラクションの向上に寄与する「ダブルアロー・ディレクショナルパターン」

ソットゼロ3 サイズラインアップ

■19インチ	235/45R17XL 97H
275/40R19 101W	225/45R17XL 94H
255/45R19 XL 104V	225/50R17XL 98H
245/45R19 98W	205/50R17XL 93V
■18インチ	235/55R17XL 103V
245/40R18XL 97V	225/55R17 97H
235/40R18XL 95V	■ランフラット
225/40R18XL 92V	255/40R19 96V
245/45R18XL 100V	225/45R19XL 96V
■17インチ	225/50R18 95H

CLOSE-UP!!

TDC3コンパウンド



特殊ポリマーを使用した革新的なコンパウンドの採用により、氷雪路面や積雪路面が溶けたウエット路面など、幅広い温度域で安定したパフォーマンスを発揮。冬季のあらゆる路面で高いグリップを発揮する。





広田流基準器。

The WATCH

UNDER ¥1,000,000

OMEGA SPEEDMASTER '57 CHRONOGRAPH

オメガ スピードマスター'57 クロノグラフ

アンダー 100万円の新基準機。

現行品らしい立体感と、卓越した自社製自動巻きムーブメントを持つ、ロレックス「デイトナ」の対抗馬。時計に対してプレスレットはやや軽いが、腕にきつめに巻くならば、十分許容範囲だろう。プレスレットの左右の遊びも適切で、高級機らしい感触が味わえるのも良い。面白いのは時計の重心の位置で、基準器と見なすにはかなり「腰高」だ。しかし装着感は意外にも優れている。近年のオメガは、時計を大きくする傾向にある。ただしこのモデルは直径も41.5mmと標準的で、使い勝手も優れているはずだ。パッケージングに優れた、次世代の基準器。自動巻き。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約60時間。SS(直径41.5mm)。100m防水。

■価格:81万9000円
■問い合わせ:オメガお客様センター
☎03-5952-4400

時計を買う時に「基準」となるべき存在があれば、格段に選びやすくなる。そこで今回は、時計ジャーナリストの広田雅将氏が、自身の考える基準器をご提案。アンダー100万、300万、500万の価格帯における、代表選手をとくにご紹介しよう。

TEXT◎広田雅将 (Masayuki Hirota)

PHOTO[P172-174]◎奥山栄一 (Eiichi Okuyama/CUVA CUVA)



UNDER ¥3,000,000

F.P. JOURNE CHRONOMETRE SOVERAIN

F.P.ジュールヌ クロノメーター・スヴラン

万人に向く、玄人好みの傑作。

玄人向けと称されるF.P.ジュールヌの時計。しかしその本質は、万人も使えるような見事なパッケージングにある。どの時計も重心が低くて薄いため、装着感が卓越しているのだ。なおムーブメントの良さを謳われるジュールヌだが、外装の完成度も同様に高い。入念に磨かれたケースや、立体的な印字も、この価格帯の基準器と呼ぶに相応しい。正直、ジュールヌの複雑なモデルを、初心者に勧めようとは思わない。しかしシンプルなクロノメーター・スヴランであれば、万人も安心して使えるだろう。クルマに例えるならば、ロータス「エリーゼ」か。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約56時間。18RG(直径38mm)。3気圧防水。

■価格:269万円

■問い合わせ:F.P.ジュールヌ東京ブティック ☎03-5468-0931

ク ルマ同様、時計にも「物差し」は存在する。この物差しを、筆者は「基準器」と呼んでいる。その基準器を話題とする前に、まずは時計の価格帯と、その違いを述べたい。違いがわからなければ、何が物差しになるのかはわからないだろう。

まずは10万円から25万円の「エントリークラス」。この価格帯はスイス製のエポーシュ(汎用ムーブメント)を使い、コストのかからない平べったい造形を持っている。続いては25万円から50万円までの「ミドルクラ

ス」。エポーシュを載せるのはそれ以下の価格帯に同じだが、コストがかけられるため、外装が立体的になる。ポリウムゾーンとなるのが、50万円から100万円の「アッパーミドルクラス」だ。コストをかけられるため、この価格帯の時計は、立体的な外装に改造を加えたエポーシュか、自社製ムーブメントを載せられるようになる。大きくいうと、ここまですが実用時計だ。

100万円以上のいわゆる「アッパークラス」になると、実用性以外に、趣味性を持つようになる。値段の違いは、おおざっぱに言うとな作業の多寡だ。ムーブメントの見栄えを良くするための仕上げは、ある程度機械で施せる。しかしそれ以上になると、手作業が必要となる。つまりムーブメントを良くしたければ手作業を選ぶほかなく、それはかなりコストを要するわけだ。仕上げを倍にしたければ、コストは4倍という試算さえ時計業界には存在する。

価格を問わず、機能がひとつ増えると、大体値段は1・5倍から2倍に跳ね上がる。普通の3針が50万としたら、クロノグラフは75万といった具合にだ。つまり300万円の3針を作るメーカーのクロノグラフは、450万になるだろうし、さらに仕上げを良くすると、600万や700万に跳ね上がる。

長年、こういった区分における基準器であったのが、50万円以上100万円まではロレックスであり、100万円以上(具体的には200万円以上)はパテックフィリップであった。もっともこの両者に触発されたのか、最近では、ライバルメーカーも完成度を上げてきた。100万円以下ならオメガ、300万円以下ならF.P.ジュールヌ、300万円以上ならA・ランゲ&ゾーネ、このあたりは基準器といってよいかもしれない。物差しになるぐらいだから、時計としてのパッケージングや装着感は申し分ない。

まずは100万円以下のオメガから。新作の「スピードマスター」57クロノグラフ」は、自社製の自動巻きクロノグラフ、キャリバー930

0を載せている。オメガの3針が50万前後と考えれば、80万強という価格は妥当だろう。ちなみに3針で50万、クロノグラフで70万から80万という価格は、他社も大体同じだ。しかしこのモデルは、外装の完成度がかなり高い。

かつてのオメガは、ムーブメントこそ一流だったが、外装にはさほどコストを割いてこなかった。立体感は乏しかったし、時計の重量に比してブレスレットは重すぎるが、軽すぎた。しかしスピードマスター'57は巧まぬ立体感を備えているし（つまりコストはかかっている）、ブレスレットもこの価格に相応しく、強固なネジ留めに変更された。数年前まで

のオメガがブレスレットにネジ留めを使わなかったことを考えれば、これは大きな進化だろう。もっとも筆者の好みをいうと、時計の重さに対してブレスレットはまだ軽い。コストと価格を考えれば、これがギリギリの妥協点だろうか。

ちなみにこの価格帯にはロレックス「デイトナ」という金字塔がある。これは素晴らしい機械と、時計とブレスレットの良好な重量バランスに特徴がある。スピードマスター'57は、バランスをいえばデイトナにはわずかに及ばない。その反面、今の高級時計らしい立体感を備えている。

100万円以上300万円という価格帯には、魅力的な時計が多くひ

しめいている。何を選んでも満足できるはずだが、個人的には手作業を加えたシンプルな3針時計をお勧めしたい。3針で300万円も出せば、手作業を多く加えた非凡な時計を手にすることができらるだろう。パテックフィリップ然り、A・ランゲ&ゾーネ然り、ヴァシロン・コンスタンタン然り、F・P・ジュルヌ然り。時計全体のバランスをいえば、パテックフィリップは大変に優れている。もちろん例外はあるが、総じて時計の重心が低く、ケースが薄いのである。そのため装着感が大変に良

い。また近年のパテックフィリップは、ケースの磨きも際立っている。ケースサイドに顔を映すと、歪みが小さいことから見て取れよう。

この価格帯で、パテックフィリップに匹敵する時計を挙げるならば、F・P・ジュルヌの「クロノメーター・スヴラン」だろうか。ジュルヌの時計はどれも非凡な完成度を備えているが、この時計に限っていえば、パテックフィリップを凌駕しているかもしれない。F・P・ジュルヌというメーカーは、年産800本程度の小メーカーである。この程度の規模

装着感が良く、パッケージングに優れた時計が基準器となる。



UNDER ¥5,000,000

A. LANGE & SÖHNE 1815 CHRONOGRAPH

A.ランゲ&ゾーネ 1815クロノグラフ

趣味性と実用性の巧みなバランス。

時計愛好家ならば一度は手にしたい時計が、A.ランゲ&ゾーネのダトグラフである。確かにこの時計は卓越しているが、ケースが厚く、重心も高いため、普段使いにはあまり向かない。そこでお勧めしたいのが、弟分にあたる1815クロノグラフだ。ダトグラフの機械はほとんどそのままに、ケースを直径39.5mm、厚さ10.8mmに抑えることに成功した。現行のA.ランゲ&ゾーネは、かつてのものに比べて装着感がかなり改善されている。しかし、これは際だって優れている。ムーブメントの良さと、巧みなパッケージングを兼ね備えた傑作。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約60時間。18KRG(直径39.5mm)。30m防水。

■価格:451万5000円
■問い合わせ:A.ランゲ&ゾーネ ☎03-3288-6639

だと、ムーブメントはよいものの、時計全体の完成度はおさなりになる。しかしジュルヌの時計は、どれも重心が低く、ケースが薄く、つまり着け心地は大変に良い。

300万円以上になると、手作業を加えた複雑な時計が手に入る。この価格帯で基準器に挙げるべきは、A・ランゲ&ゾーネの「1815クロノグラフ」だろうか。ちなみにさらに価格を足せば、一層複雑なA・ランゲ&ゾーネの「ダトグラフ」も手に入る。しかしダトグラフが好きで筆者にとってさえ、この時計の高い重心は手放しで褒められない。であれば、特徴的なアウトサイズデイトを省略し、ケースを薄くした1815クロノグラフのほうが、より

UNDER ¥3,000,000

IWC PORTUGUESE CHRONOGRAPH CLASSIC

IWC ポルトギーゼ・クロノグラフ・クラシック

高レベルでまとまった実用機。

100万円から300万円の価格帯でお勧めできるのが、IWCの「ポルトギーゼ・クロノグラフ・クラシック」だ。価格とのバランスもあるため、超高級機のような仕上げこそ備えていないが、良質な実用機としては大変にバランスが取れている。使い勝手の良さや、針や文字盤の仕上げ、そして腕に置いた感じなどが高い水準でまともであり、つまりは基準器のひとつ、と呼んで差し支えないだろう。あくまで筆者の私見だが、IWCという会社は、外装にこそ力を入れる傾向にある。この時計の完成度と控えめな価格を考えれば、その方向性は正解だろう。自動巻き。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約68時間。18KRG(直径42mm)。30m防水。

■価格:231万円
■問い合わせ:IWC ☎03-3288-6359

使い勝手は優れているだろう。正直基準器というには「良すぎる」時計だが、優れた装着感や、時計全体のパッケージングは、この価格帯の物差したりうる。

ほかにもいくつか挙げたい。アンダー100万円以下ならば、「パイロットビッグデイトスペシャル」をはじめ、ここ数年のゼニスはお勧めだ。300万円以下ならば、IWCの「ポルトギーゼ・クロノグラフ・クラシック」も、パッケージングに優れている。300万円以上で面白いのは、

ラルフローレンの「スポーティングコレクション サファリ RL67 トゥールビヨンモデル」だろうか。基準器というよりもお買い得な時計に区分すべきだろうが、パッケージングや装着感は大変に良い。

何度も述べてきたように、時計というのは、好きな物を買えばいい。ただし装着感やパッケージングが悪いものは、やがて絶対に着けなくなる。であれば、装着感やパッケージングに気を配った基準器を選ぶのはひとつの手だろう。

UNDER ¥5,000,000

RALPH LAUREN SPORTING COLLECTION SAFARI RL67 TOURBILLON

ラルフローレン スポーティング コレクション サファリ RL67 トゥールビヨン モデル

価格以上に見るべき好バランス。

基準器というよりも、お買い得感の強い時計。スイス製のトゥールビヨン搭載アンダー500万というのは、各社が1000万以下のトゥールビヨンをリリースするようになった現在から見ても、かなり思い切った価格だ。ただしこの時計で注目すべきは、価格以上に、時計としてのバランスかもしれない。アンティーク風のケースやストラップは大変に仕上げが良く、加えて装着感も良好だ。まだまだ好事家向けという印象の強いラルフローレンの時計。しかしこの時計も、基準器たりうるだけの装着感の良さと優れたパッケージングを兼ね備えている。自動巻き。毎時2万8800振動/時。パワーリザーブ約38時間。SS(直径44.8mm)。50m防水。

■価格:482万円6850円
■問い合わせ:ラルフローレン 表参道 ☎03-6438-5800

UNDER ¥1,000,000

ZENITH PILOT BIG DATE SPECIAL

ゼニス パイロットビッグデイトスペシャル

中身よし外装よしのクロノ。

名機エル・プリメロばかりが目されるゼニス。しかしここ数年は、外装の作りを驚くほど改善した。ケース部品の噛み合わせは緻密になり、ドーム状の文字盤に沿うよう、針の先端も大きく曲げられた。文字盤も大変に凝っており、ツヤ消しながら高級感があるような仕上げを与えられている。一見地味だが、大変にバランスの取れた時計。直径42mm、厚さは13.8mmもあるが、風防を立体的に成型し、重心が低いので装着感も悪くない。これもアンダー100万円以下の、基準器のひとつと考えて良いだろう。筆者はこの時計が大変に好きである。自動巻き。毎時3万6000振動。パワーリザーブ約50時間。SS(直径42mm)。5気圧防水。

■価格:71万4000円(レザーベルト)
■問い合わせ:LVMH ウォッチ・ジュエリー ジャパン ゼニス ☎03-5524-6420



ON・OFF使える 万能ストール。

今回は、いつものコーディネートに加えるだけで印象がガラッと変わる、**万能ストール**をご紹介します。デザインはもちろん、素材にもこだわったアイテムで、オン・オフのファッション鮮度を上げよう。

TEXT●高橋真樹 (Maki Takahashi) PHOTO●栗本 光 (Hikaru Kurimoto)

STYLING●梶本美代子 (Miyoko Kajimoto)

メンズファッションで優先順位を低くされがちなのが、マフラーやストールといった「巻きモノ」であると思う。最近はメンズにも随分浸透してきてはいるが、防寒のために何年も前に買ったものをとりあえず巻き付けているという人もいるだろうし、あるいは面倒だからそもそも持っていないという人もいるだろう。しかし、首から胸元まで、もともと視線が集中する部分を彩るストールの力を、侮るなかれ。「巻くか」「巻かないか」、それだけで2WAYの着こなしが可能であるし、差し色・差し柄としてこれほど取り入れやすいものもない。ちなみに、ストールを巻いたときの体感温度は、何もしない時に比べて2〜3℃も上がるという。防寒具としてもこの上なく優秀なのだ。

とはいえ、ワードローブに何枚も

BLUE

トレンドのブルーは、モノトーンのように地味すぎず、柄物を躊躇するほど派手すぎず、まさに使いやすいカラー。どんなアウターにも合うので、今シーズンの1枚目としておすすめ。

1 **ERMENEGILDO ZEGNA**

2 **HACKETT LONDON**

3 **ETRO**

4 **BRUNELLO CUCINELLI**

1 なめらかで軽やかなシルク100%をふっくらと仕上げたのは、素材にこだわるゼニアならではの、ネイビーならノーブルに、ブルーはよりカジュアルダウンさせたい時に。各¥44,100 / エルメネジルドゼニア(ゼニアカスタマーサービス) 2 プリティッシュトラッドを表現するのにふさわしい、上品かつ軽快なストライプ。1本1本にカラーグラデーションがついているのもおしゃれ心をくすぐるポイント。¥11,550 / ハケットロンドン丸の内店 3 創業当時からハンドロウイングで描かれるベイズリーを、日本のためだけに製作。派手すぎず繊細なカラーリングがアウターに馴染みやすく、チャレンジしやすい。11月13日より発売。¥45,150 / エトロ(エトロジャパン) 4 流石の手触りを持つブルネロクチネリの100%カシミヤストール。グレイッシュな温かみのある色合いと大きめのチェックが、カジュアルながらもこなれた雰囲気演出。¥78,750 / ブルネロクチネリ(ウールン商会)

商品のお問い合わせ

- ウールン商会 ☎03-5771-3513 <http://www.brunellocucinelli.com/>
- エトロ ジャパン ☎03-3406-2655 <http://www.etro.com/>
- ストラスブルゴ ☎0120-383-563 <http://www.strasburgo.co.jp/>
- ゼニア カスタマーサービス ☎03-5114-5300 <http://www.zegna.com/>
- バーバリー・インターナショナル ☎0066-33-812819 <http://www.burberry.com>
- ハケット ロンドン 丸の内店 ☎03-3217-8510 <http://www.hackett.com/japan>
- リシュモン ジャパン ☎03-4335-1755 <http://www.dunhill.jp/>

ストールを加える必要はあるか、といえは、そうでもないだろう。個人的な意見を言えば、2枚もあれば十分。気分に合わせて選べば、着こなしの幅がぐっと広がるはずだ。まずはシーズントレンドでもあるブルーに注目。ブルーは、黒・ネイビー・グレー・茶・ベージュといった冬のアウターの多くをカバーしてくれるうえ、地味にならない万能カラー。ジーンズと同じ感覚といえは、その使いやすさがお分かりいただけるだろう。そしてもう一枚には、少し遊びのある色を選びたい。赤やベージュ、アイボリー、グリーンなどは差し色としてちょうど良い塩梅で、着こなしにメリハリがつく。ユニセックスとして使うのもおすすめだ。形は、全体的にボリュウムのあるものの方が今時のこなれ感が出るが、ご紹介のバーバリーのように首に巻かず、コートやジャケットのライナー風にも使ってもいい。オン・オフ自在のストールで、洒落な秋冬スタイルをお楽しみあれ。

COLOR

アウターやボトムスと違って、色や柄で遊べるのがストールの醍醐味。少し明るめの色を選び、顔まわりの印象もぐっと引き立つはず。巻き方や柄出しの方法も工夫したい。



PIERRE LOUIS MASCIA



BURBERRY



FRANCO FERRARI



DUNHILL

■イラストレーター出身のデザイナーだけあって、両面がアーティスティックに描かれた完成度の高い1枚。120×200cmの超大判サイズで、柄の出し方によってもさまざまな表情を楽しめる。¥69,300 / ピエール・ルイ・マシア(ストラスブルゴ) ■105×15cmのスリムなデザインは、首に巻かずに掛けるだけ。上品なバーバリーチェックがジャケットやコートからチラ見えし、簡単にドレスアップ。¥35,700 / バーバリー(バーバリー・インターナショナル) ■顔まわりを明るく演出するドット柄プリント。シルク70%・カシミア30%の上質な素材で、甘すぎず上品にまとまる。パートナーとのシェアもおすすめ。¥24,150 / フランコ・フェラーリ(ストラスブルゴ) ■斜めのチェック柄は、Vゾーンをシャープに演出したり、動きを出すのに一役。えんじ色なら抵抗なく使えるうえ、コーディネートアクセントとしても最適だ。¥23,100 / ダンヒル(リシュモンジャパン)

広田雅将(ひろた・まさゆき)
時計ジャーナリスト。英国時計学会会員。専門誌『クロノス
日本版』ほか、『日経ビジネス』、『GoodsPress』などに執筆中。
<http://www.facebook.com/masayuki.hirota>

最

近時計屋に行くと、こういう話をよく聞く「時計がメーカーから入ってこないのだ」と。理由は、時計が世界的に売れているからだ、という意見も耳にする。しかし本当のことをいうと、それは正しくない。各社が時計のムーブメントを自製するように、約10年になる。しかし時計の心臓部を自製できる会社はほとんどない。機械式時計をひっくり返すと、金色の輪っかと、そこに固定された細いゼンマイが見えるはずだ。これが機械式時計の心臓となるテンプである。今やどのメーカーも自社製ムーブメントを持つとするが、テンプを欠いて機械式時計は動かない。しかもそのテンプを供給する会社は、世界にいくつもないのである。

世界最大のテンプ供給メーカーが、スイスのニヴァロックス社である。同社はブレゲやオメガを擁するスウォッチグループの傘下企業であり、そのためスウォッチグループの各社は、優先的にこのテンプを供給してもらっている。しかしスウォッチの関係者に言わせると、グループ企業だからといって、潤沢に供給されるとは限らないそうだ。あるスウォッチグループのメーカー副社長も「個人的にもニヴァロックスの社長と仲

はいい。しかしテンプの供給は別物だ」と筆者に漏らした。そう考えると、スウォッチグループ以外の各社、例えばリシュモングループやLVMHがニヴァロックスからテンプを買うことは絶望的だろう。実際、あるメーカーの関係者曰

テンプが 時計業界の 未来を決める。

く「ニヴァロックスにテンプの注文を出したものの、2年間未納だ」という。なるほどメーカーが時計を出荷できないはずだ。

ではなぜ、ニヴァロックスはテンプを増産しないのか。詳細は不明だが、しないのではなく、できないのだとスウォッチグループの関係者はいう。そのため、ニヴァロックスはグループ外へのテンプの供給を、一層絞るつもりだ。

ある。スイスのいくつかのメーカーは、テンプの自製に取り組もうとしている。また日本のメーカーも、スイスにテンプを輸出しようとしている。まだ数は少ないが、質もニヴァロックスには及ばないが、やがてはニヴァロックスを脅かす存在になるかもしれない。

もうひとつ、スイスの政府も動き出した。今年の9月、公正取引委員会が、ニヴァロックスに対して、テンプを潤沢に供給するようにという裁定を下したのである。スウォッチグループは不満を述べたが、グループ外には歓迎すべき決定だろう。ただし、テンプの不足という状況は、ここ5年、あるいは10年のスパンでは大きく変わらない、というのが時計関係者の共通した認識である。つまり、時計が供給されにくいという状況は、ここしばらく変わりそうもないわけだ。消費者にとっては困ったことだが、これがラグジュアリービジネスの一面なのである。

く「ニヴァロックスにテンプの注文を出したものの、2年間未納だ」という。なるほどメーカーが時計を出荷できないはずだ。

ではなぜ、ニヴァロックスはテンプを増産しないのか。詳細は不明だが、しないのではなく、できないのだとスウォッチグループの関係者はいう。そのため、ニヴァロックスはグループ外へのテンプの供給を、一層絞るつもりだ。

ある。スイスのいくつかのメーカーは、テンプの自製に取り組もうとしている。また日本のメーカーも、スイスにテンプを輸出しようとしている。まだ数は少ないが、質もニヴァロックスには及ばないが、やがてはニヴァロックスを脅かす存在になるかもしれない。

もうひとつ、スイスの政府も動き出した。今年の9月、公正取引委員会が、ニヴァロックスに対して、テンプを潤沢に供給するようにという

裁定を下したのである。スウォッチグループは不満を述べたが、グループ外には歓迎すべき決定だろう。

ただし、テンプの不足という状況は、ここ5年、あるいは10年のスパンでは大きく変わらない、というのが時計関係者の共通した認識である。つまり、時計が供給されにくいという状況は、ここしばらく変わりそうもないわけだ。消費者にとっては困ったことだが、これがラグジュアリービジネスの一面なのである。

裁定を下したのである。スウォッチグループは不満を述べたが、グループ外には歓迎すべき決定だろう。ただし、テンプの不足という状況は、ここ5年、あるいは10年のスパンでは大きく変わらない、というのが時計関係者の共通した認識である。つまり、時計が供給されにくいという状況は、ここしばらく変わりそうもないわけだ。消費者にとっては困ったことだが、これがラグジュアリービジネスの一面なのである。



お喋り工房

GENROQ
Taro's
OSYABERI
KOUBOU

連載 86 回

青函トンネル編



お喋り①
ベントレーで陸奥へ向かう
最終目的地は竜飛崎

ベントレーのステアリングを握る、陸奥へのロングドライブの終着駅は、津軽半島の先端にある竜飛崎だった。それまでの心地よいドライブとは異なり、竜飛崎に自分の足で立つと、なぜか感傷的な気持ちになった。津軽という土地がそうさせたのか。あるいは竜がまさに飛び立つとする岬の姿に、人を寄せつけない自然の大きさを感じたのかもしれない。

津軽のねぶた祭りは青森県の幾つかの町で開催されているが、もっとも北で行われるのが五所川原のねぶただ。青森市や弘前市のねぶたとは微妙にスタイルは異なるが、豊作を祈る津軽の夏祭りである。その五所川原から北に二時間ほど走ると、津軽半島の先端の竜飛崎に着く。石川さゆりの「津軽海峡冬景色」をつい口ずさんでしまうが、この竜飛崎には戦後日本の壮大な国家事業が成し遂げられた。竜飛岬に立つと、失恋してもいいのに、思わず身を投げたくなる寂しげな景観だが、その景色のはるか地下では壮絶な事業が行われていたのである。



お喋り②
戦後最大の国家事業
青函を結ぶ海底トンネル

竜飛崎が有名なのは演歌だけではなく、青函トンネルを掘る事業の基地となっていたからだ。青森と函館を結ぶ青函トンネルは1988年に



開通したが、全長が53・85kmと鉄道のトンネルとしては世界一の長さを誇っている。青函トンネルは1961年に建設が始まった国鉄の国家事業だったが、27年もかかって完成した海底トンネルは、日本の土木工学の粋を集めて完成した壮大な事業であった。何度も起きた浸水で多くの命が失われたが、掘削技術を開発しながら進められていったという。

そんな歴史が竜飛崎にある記念館で知ることができる。ここでは海底下にある体験坑道までケーブルカーで降りることができる。別名「青函トンネル竜飛斜坑線」に乗るとわずか8分で海面下140mへと到着する。気圧の関係で、耳に違和感を覚えるが、海底よりも低い地下に降りてゆく感覚はスリリングだ。

地下に掘れた作業坑を使って当時

今回の太郎の相棒は、ベントレー・コンチネンタルGTスピード。6.0L W12エンジンをフロントに搭載し、625ps/800Nmという強大なパワーを4WDで受け止める最新グランドツアラーだ。東京から竜飛崎・階段国道までは約800kmのロングランになったが、先代からさらに優雅さに磨きをかけ、高速道でも一般道でもしっとりとしたドライブフィールで長距離移動でも心強かった。



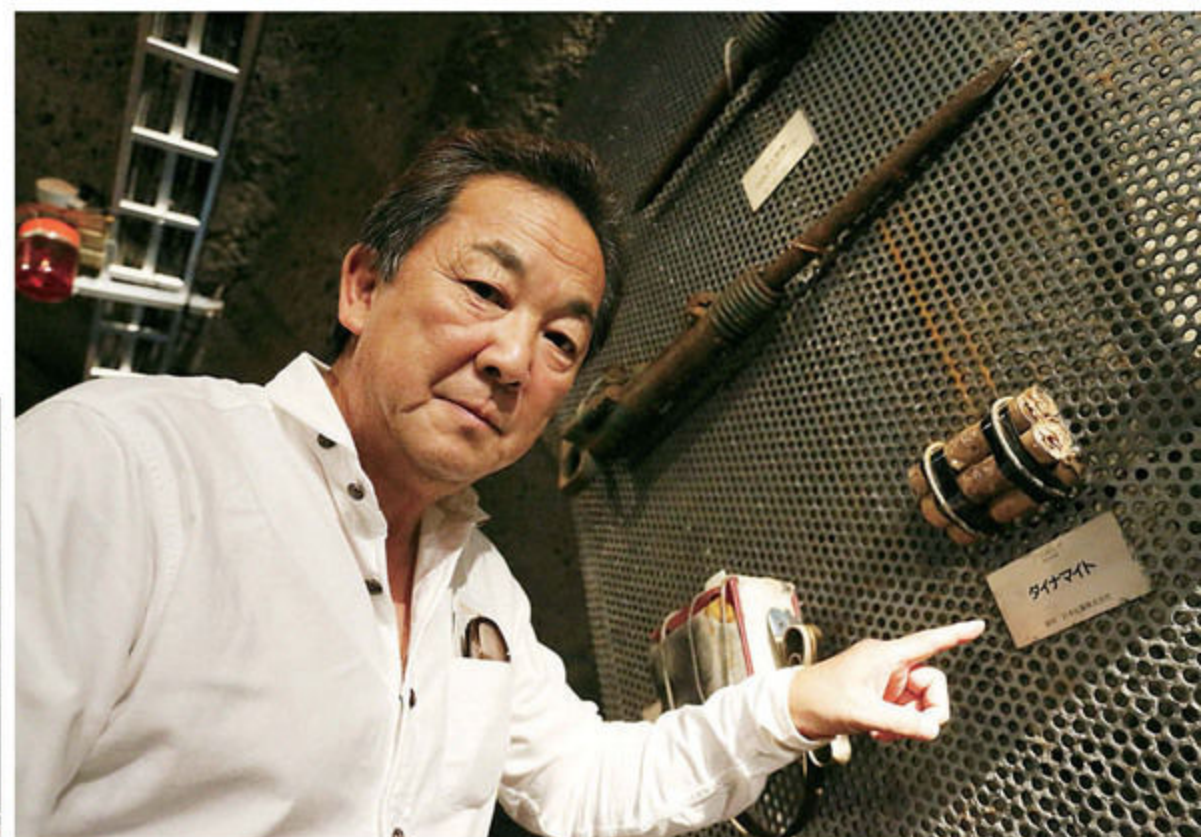
の掘削作業や技術を知ることができ。太郎はそこで、海面下240m、総延長53・85kmのトンネルがどのようなにして造られたのか当時の土木技術を知ることができた。この作業坑は、当時実際に使われていたので、リアリティがある。トンネルの壁などを利用した展示があるし、当時の掘削に使われた工具などが展示されている。だいたい45分で見学できる。解説してくれた女性のスタッフの話はとても興味深かった。というのは青函トンネルの基本構想は戦前からあったというのだ。遡ること、昭和15年頃（1940年前後）、桑原弥寿雄（くわはらやすお）さんという、

ひとりの土木技術者が青函トンネル建設を提唱したという。しかも桑原さんがその構想を提唱したきっかけとなったのは、当時の国鉄の監察官であった湯本昇氏が『中央アジア横断鉄道建設論——世界平和への大道』を刊行したことによる。その当時から世界平和のために、壮大な計画を立案していたという。自動車や航空機がまだ本格的に普及する前で、鉄道が移動手段の中心的存在であったのだ。湯本さんは当時ドイツのベルリンに在任しており、中東や中央アジアを視察した際、近代化には高速交通が必要だと感じていたのである。そのために中央アジアを横断する鉄道を考えていた。

なんと壮大な構想であったのか。まだ海底トンネルも掘ったことがない時代に、日本と中央アジアを結ぶ弾丸列車構想も考えていたというから凄い。実は、弾丸列車こそ現代の新幹線のルーツなのである。

しかし、具体的に青函トンネルを造ろうという気運が高まったのは戦後間もない昭和21年（1946年）だった。土木技師の桑原さん達を中心に「津軽海峡連絡ずい道調査委員会」が設置され、地上調査が始まった。漁船を使った海底部の地質調査は昭和28年（1953年）に始まり、潜水艇くろしお2号を派遣して、本格的な海底調査は昭和35年（1960年）に始まったのだ。昭和39年（1964年）に北海道の吉岡調査抗の着工が始まったが、構想からすでに四半世紀が経っていた。竜飛崎側からは昭和41年からスタート、浸水や落盤

トンネルボーリングマシンで採掘する手法が採られたが、予想以上に地盤が軟弱で苦戦。そこでセメントミルクを高圧で注入して岩盤を固めてから掘り進むセメントミルク工法を採用した。そして1983年1月27日、最後は38本のダイナマイトで先進坑道、1985年9月10日、99本のダイナマイトで本坑が開通した。建設費は約5400億円。



事故で尊い命も失われた。

お喋り③ 壮大な計画を実行した理由 次なる夢は新幹線の開通

太郎は戦後間もないお金もない時代になぜ壮大な海底トンネルを掘ることが決まったのか、もっと明確な理由が知りたかった。そこで色々調べると、戦後は朝鮮戦争が始まり戦争特需に沸いていた。当時は青森と北海道を繋ぐルートは青函連絡船が運航していたが、朝鮮戦争による浮流機雷がしばしば津軽海峡に流入していた。また昭和29年の台風で洞

爺丸など、他4隻の海運事故も起きてしまい、航路の安全が脅かされていた。こうした理由から戦前からあった本州と北海道をトンネルで結ぶ構想が一気に具体化したのである。

しかし海底トンネルということから、何か事故があったら大惨事となることが想定されていたので、竜飛海底駅（青森県外ヶ浜町海面下135m）が緊急避難用に造られた。現在見学ツアーもあって、多くの鉄道ファンに人気だ。だが、新幹線用のトンネルが造られることで、この見学ツアーが11月10日で終了してしまう。話題となっている北海道新幹線の新青森〜新函館区間は2016年春に開通するそう。

お喋り④ 復活のシンボルだった大事業 今やインフラ老朽化への対応

半世紀を超える壮大な事業はいよいよファイナルステージに入るが、北海道・札幌まで新幹線が開通すると、鹿児島〜札幌が高速弾丸列車で旅をすることができるようになる。しかもJR東日本の新幹線は、すでに320km/hの速度を実用化している。リニアモーターを使わなくても十分に速い。ポルシェ911ターボの最高速度と同じ新幹線の旅はますます快適になりそう。

青函トンネルと並んでもうひとつの偉大なトンネル事業は黒部ダムだ。ダムを造るために北アルプスを掘削した。こちらは高速移動ではなく、高度経済成長に欠かせない電力を確保するために、水量が豊富な黒部に巨大な水力発電が可能なダムを造ったのだ。人々の移動とエネルギー。文字通り、

命をかけた国家事業は戦後間もない日本の復活をかけた壮大な事業だったのだ。しかし、現代は半世紀前とは異なり、インフラ整備だけでなく老朽化したインフラを手当てしながらどう共生していくのか。スクラップ&ビルトの時代ではないことを太郎は感じている。移動とエネルギーの新しいパラダイムが必要だろう。



1988年に開業した青函トンネルの構想段階から完成に至るまでの過程を音と映像などで解説し、誕生までの足跡や完成に導いた人々の情熱や卓越した技術を後世に伝えるのが青函トンネル記念館だ。太郎は早速、青函トンネル竜飛斜坑線に乗り、わずか8分で海面下140m、海底下にある体験坑道へ向った。調査開始から完成まで、掘削に使われた機械や器具などを見学し、日本人が達成した偉業に触れた。この記念館の開館期間は11月10日まで、毎日8時40分から17時までオープン。入館料は大人400円、小人200円。体験坑道乗車券は大人1000円、小人500円。



哲也の部屋。

第10回

遠藤浩二

「レースを戦いながら映画音楽作曲中!」

哲也…ロータスカップに遠藤さんが参戦していた当時から凄く速くて、チャンピオンを獲得していました。その時に、遠藤さんが実はプロの音楽家で色々な作品の音楽を作曲されている方と知って、すごく驚いたのを覚えています。

遠藤…本業は音楽なので……(笑)。哲也…最初は「なぜ、マシンに映画の作品名が描かれているんだろ?」って思っていましたからね。実際に遠藤さんの経歴を見せて頂いても、有名な作品ばかりで驚きます。今年は86/BRZレースに参戦していますが、スケジュールを押さえるのが大変でしょう?

遠藤…まあ、会社員ではないので、なんとかやり繰りしていますね。でも、今年の86のレースはちょっと大変かもしれません。台数も多くて楽しそうに見えていたんですが、甘くはなかったですね。

哲也…確かにタイヤも含めて、色々な条件が揃わないと、なかなか勝負

できないレースですよ。

遠藤…ボク自身が86の乗り方をまだ理解していません……。ロータス・エリーゼでのレースが長かったので、エリーゼ的に乗ろうとするんですが、思った以上に上手く動いてくれない印象です。

哲也…86はボクもたまに乗ってみるんですが、難しいクルマですよ。遠藤…エリーゼであれば「こうすれば曲がる」というのが分かる。でも、FRは過去に経験がないんです。

哲也…それでも、あれだけの激戦の中でしっかり予選も通って、決勝を戦っていますからね。遠藤さん自身のレベルが高くないと、予選も通過できませんよ。失敗したら、それこそプロのドライバーでもドカーンと順位が下がっていますから。

遠藤…目標はシングルなんです。今年は難しいかなあ。十勝やオートポリスなど、今年は走ったことのないサーキットも多いんです。

哲也…このシリーズは普段行けない

プロレーシングドライバー田中哲也が、今最も話を聞きたい人物を招き、その想いを聞く「哲也の部屋」。ゲストは映画音楽で活躍を続ける遠藤浩二氏。遠藤氏は、ミュージシャンとしての活動と並行して、スーパー耐久やトヨタ86でのレースにも参戦している。実は音楽とレースには、意外な共通点があった!?

TEXT●入江大輔(Daisuke Irie) PHOTO●森山俊一(Toshikazu Moriyama)



レーシング
ドライバー
本音×対談

PROFILE 遠藤浩二 Koji Endo

1964年生まれ。19歳からジャズギターを始め、24歳から映画音楽の世界へ。映画、テレビCM等の作曲をはじめ、アーティストへの楽曲提供も行う。2011年日本アカデミー賞優秀音楽賞受賞。レースにも数多く参戦しており、2014年公開予定の『真四谷怪談(仮)』のカラーリングをまとったマシンで「86/BRZ Race」に参戦。

サーキットでレースができる楽しみがありますね。

遠藤…ボクのクルマ（左下写真参照）は、現在制作している映画のプロモーションも兼ねているので、どうせなら全国を回りたいというのがあります。先日の岡山国際サーキットも初めて走ったんですが、ウエットの中どこにラインがあるのか全く分かりませんでした。

哲也…岡山ではウエットになった場合、グリップするラインが決まっているんです。その正しいラインを見つけれられるかが、鍵になります。

遠藤…少しでも踏むと、飛び出しそうで……。初めてのサーキットはやっぱり構えてしまいますね。

哲也…初めて走るサーキットは、自分で実際に歩いてみるのもいいかもしれませんね。縁石の外側にギャップが存在したり、雨になった時に明らかにグリップが低くなりそうな場所など、ハイスピードで走っているとは分らないことが多いんです。

遠藤…勉強になりますねえ。

哲也…ちなみに普段はどんなクルマに乗っているんですか？

遠藤…今は街乗りではスマート、遠出する時はアストンマーティン・ヴァンテージです。

哲也…やっぱりイギリスのクルマが好きなんですね（笑）。イギリスの音楽が好きとか？

遠藤…なんでしょうね。楽器もそうなんですけれど、どこか馴染みを感じるんですよ。例えば新しいギターを持った時に「抱き心地がいいな」というような印象を、イギリス車に乗った瞬間にも感じます。触り心地がしっくりくるんです。

哲也…アストンマーティンでのサーキット走行の経験はありますか？

遠藤…もったいなくて、走ったこと

「レース中にメロディが浮かんだら 鼻歌で覚えてゴール後に録音します」



Koji Endo



Tetsuya Tanaka

がないんですよ（笑）。今年は86の他にも、スーパー耐久で三菱ランサーエボリューション（新菱レーシング）にも乗っているんで、必死に引き出しを増やしているところです。

哲也…それはコツコツとやるしかないかな。おそらく音楽に関しては、引き出しがたくさんあると思うんです。レースだってマシンやコンディションも千差万別ですからね。

遠藤…楽器もそうなんですが、ちょっと違う楽器を持つと、慣れるのに時間がかかってしまう。

哲也…納得できないなと前に進めないタイプなんですよ。でも、辿り着くまでは時間がかかるけれど、そこまで行ったら強いですよ。音楽とレースで、リンクしている部分ってあるんでしょうか？

遠藤…けっこう似ているんです。レースも事前に資料を集めて、その情報を踏まえて自分なりに操作する。

哲也…色々と準備はするけれど、現場で走り出した瞬間に、だいたいの流れは決まりますもんね。

遠藤…レースにもストーリーの組み立てがありますよね。少し違うのは、音楽では常套手段じゃない所を狙うことでしょうか。レースではある程度、セオリーを守ることが重要だったりしますよね。

哲也…レース中は制作中の音楽を忘れて、没頭できていますか？

「ステアリング操作しながら 音を追いつけるなんて大忙しですね」



今回の対談は、遠藤氏がレコーディング中の都内音楽スタジオにお邪魔した。レース中に思いついたメロディが、この場所で作品となる？

遠藤…それが忘れられないんですよ。走りながら色々考えている時があります。集中しなければいけないのは分かっているんですが、絶えず音が流れてきますね。

哲也…レース中に良いメロディが浮かんでしまったら？

遠藤…鼻歌で覚えて、スマートフォン

に録音します。音楽が出て来るのって、一瞬なんです。すぐに消えちゃう。「あ、いいな」って思っても、コーヒーを一口飲んだら、次の瞬間に消えてしまう。レース中に浮かんできたら、ずっと頭の中で歌いながら、フィニッシュを待つて録音します。ちゃんと録音するまでは、「誰も喋りかけないで！」って（笑）。

哲也…レースしながら、ずっと音を追いつけているなんて、大忙しですね。現在取り組んでいる作品は？

遠藤…2014年公開を予定している柴崎コウさんと市川海老蔵さん主演の「真四谷怪談（仮）」ですね。

哲也…もしかしたらレース中に浮かんだ音楽が映画館で聞けるのかな？公開を楽しみにしています。



2014年公開の「真 四谷怪談（仮）」のカラーリングが施された遠藤氏の86。ホラー作品ではあるが、意外性のある音楽が使われているとか。

安全な
交通社会とは？

モータージャーナリスト、レーシングドライバー、そしてチューナーと多方面で活躍する太田哲也が、世の中に自らのオピニオンを直球で発信し世相を斬る「俺の話を聞け!」。第9回のテーマは交通安全について。どうすれば事故を未然に防ぎ、円滑な交通環境をつくることができるのか? 様々な経験の末に辿り着いた交通安全の方法を考えてみる。

TEXT●太田哲也 (Tetsuya Ota)

PHOTO●ATO

太田哲也の 俺の話を聞け!

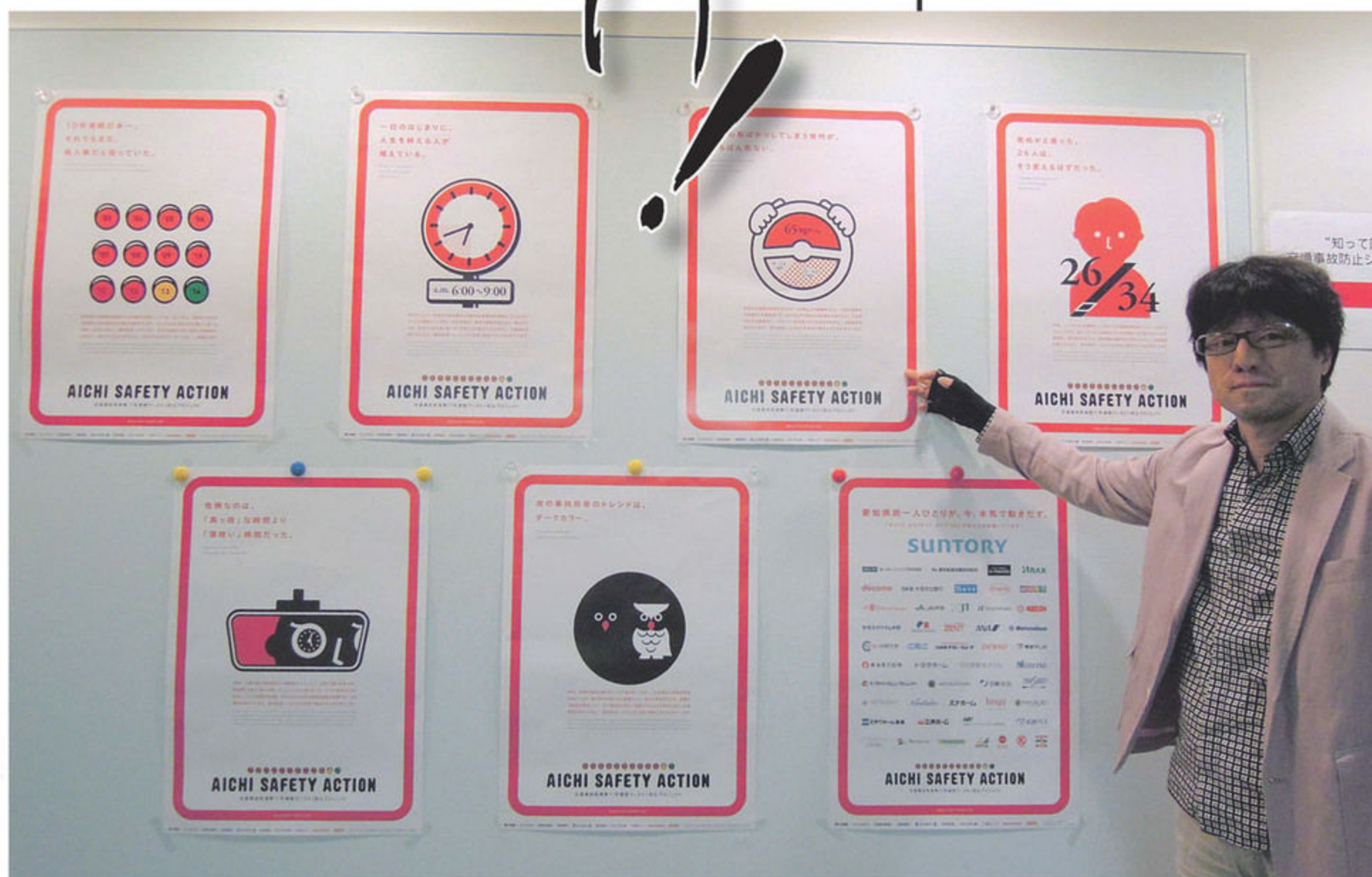
交

交通事故死者数10年連続ワースト1の愛知県で、交通事故を減らすための新プロジェクト「愛知セーフティアクション」が開催され、そのシンポジウムのパネリストとして出席してきた。

日本での事故死者数自体は交通戦争と呼ばれ大きな社会問題となった70年代の1万数千人から三分の一程度に減っている。でもこれは車体の衝突安全性向上と緊急医療体制が整ったことで24時間以内に死ぬ人が少なくなった結果であり、負傷者や重度の障害を負う人の数はさほど減っていない。09年に総務省が発表した、世界での10万人あたりの事故件数によると、日本は先進国を含む39カ国の中でワースト1だった。愛知県は死者数だけでなく事故件数も日本一多く、そういう意味では世界でも有数の事故多発地域と言える。

トバーンは速度無制限だし、一般道も90~100km/hで流れている。アメリカのフリーウェイは数車線もありそこをピックアップトラックが爆走(?)し、ヨーロッパの郊外の一般道もやはり90~100km/h、ベルギーに至っては130km/hと、クルマの速度域は押し並べて高い。日本では北海道の原野の一本道でさえ50km/hだ。信号もいっぱいあるし、舗装率が高いから安全性も高レベル。何しろ速度を落とさせて安全に配慮しているはずなのに事故は多い。これらのことから、制限速度の抑制や信号設置に頼っているだけでは事故は減らせないと思う。

その昔、ドイツを初めて走ったときの驚きは昨日のこのように覚えている。アウトバーンを飛ばしていたら、工事箇所があるため80km/h制限になる旨の速度標識が出てきた。日本の感覚で、マージンまで数十km/hは水増しだろうと思って工事箇所に差し掛かったら、本当に狭くなってフルブレーキングを強いられた。さらにこんなこともあった。ドイツ郊外の一般道で、前を走るメルセデスがかかり飛ばしていた。それをカーチェイス張りに追従していたら、そのメルセデスは村路に入る手前で強くブレーキを掛けて30km/hくらいまでしっかり落とし、別に取締りをやっていたわけではなく自主的にだ。郊外と村落でメリハリをつけ



る運転に感心した。

交通安全は、クルマ、道路、人の三位一体だ。クルマに関しては衝突安全性が向上し、安全性が格段に上がってきている。道路はもともと国土の狭い日本では抜本的対策は難しい。ただし人に関しては、事故の90%は人為的ミスによるものらしく、そのミスのほとんどは不注意だというから改善の余地がある。

日本はクルマ自体の事故件数はヨ

ロッパ諸国と比べてさほどではないが、歩行者、最近では自転車の死者数が急増している。そして事故には人の問題が大きく関わっている。その原因は何なのだろうか?

ヨーロッパで運転していて日本と違いを感じるのには「アイコンタクト」だ。イタリアでは赤信号でもクルマを縫って横断する歩行者をよく目にし、イギリスでは不用意に車道に近づくと轢かれてしまいそうな雰囲気がある。でも運転していると、歩行者とのアイコンタクトが多く、事故を未然に防いでいる。日本だと最近ではスマホを見ながら歩道を渡っている若者が目立ち、アイコンタクトが少ない。ずいぶんクルマを信用しているなあ、と思う。日本で横断歩道での事故が多く、飛び出し事故も多いのは「安全過信」からだろう。

もちろん運転者としては轢きたくないが、雨の際、ワイパーのふき取りがない死角で歩行者が見えないことがあることも知ってほしい。

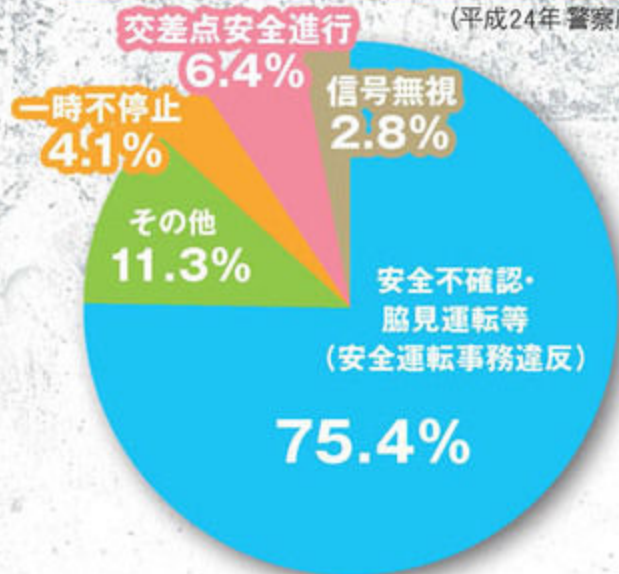


愛知セーフティアクション

2012年まで10年連続交通事故死者数ワースト1という不名誉な記録を残した愛知県は、2013年も昨年を上回るペースで死亡事故が発生している。この現状を打開するために中部地区の主要新聞社6社を中心に、交通事故を減らすための啓蒙プロジェクト「愛知セーフティアクション」が実施された。活動の一環として、各界の識者を招いて開かれたシンポジウムに我々が太田哲也がパネリストとして参加し、当日集まった参加者と議論を行った。

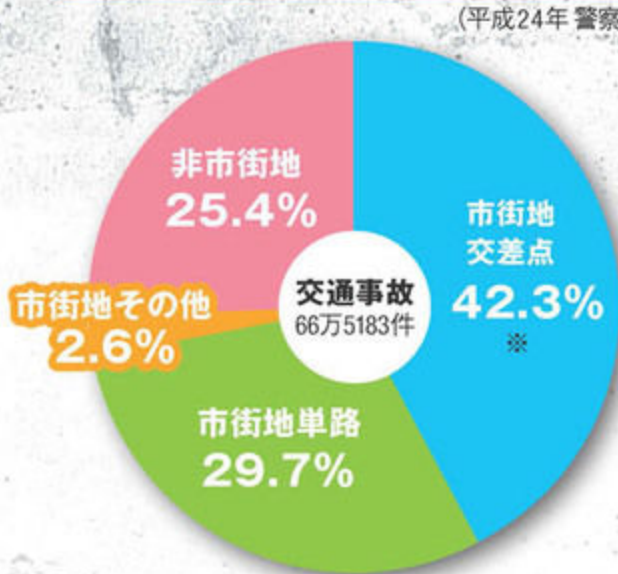
法令違反別交通事故件数の割合

(平成24年 警察庁)



地形別・道路形状別交通事故件数の割合

(平成24年 警察庁)



※交差点には交差点付近も含む

愛知セーフティアクションで啓蒙された交通事故を巡るポイントは、6時から9時の早朝時間帯と夕暮れ時に事故件数が多いこと、夜間はダークカラーの服装が目立たず危険なこと、シートベルトの重要性、高齢者(65才以上)の事故死者率の高さなど。さらに警察庁の統計ではこの円グラフが示すように、運転者の不注意や市街地での事故が多い。つまり道路上では他車と他者を信用せずに身を守るよう心がける必要があり、また高速道路上での事故件数の少なから「速度が高い＝事故が増える」ではないことがわかるはずだ。

その一方、議論が行き詰まると参加者から「警察は取締りのための取締りではなく、もっと事故を未然に防ぐことをやるべき」という意見も寄せられた。至極もつともな意見で、実際にネズミ捕りなど、見晴らしのよい一本道でやらずに市街地でやる

今回のシンポジウムで感じたが、「事故を減らそう、そのためにはどうしたらよいか」というテーマで話し合っていくと、どうしても論調がだんだん「クルマ悪」の認識になり、クルマなんか乗らないほうがよい、クルマを居住地域から締め出せ、もっと取り締まりを厳しくしろ、という方向に行きがちだと感じた。

灯火で走っている自転車もよく見受ける。自転車にすれば街灯が明るいうから点けなくても大丈夫と思っているのだろうが、運転者からは無灯火の自転車は目立たない。自転車には自分の存在をアピールするために灯火が非常に大事だと知ってもらいたいと思う。

一方クルマの場合、ヨーロッパで2年前からデイルイトが義務化された(日本ではまだ未導入)。デイルイトはもちろん自分の存在をアピールするということだ。それを見習って、歩行者も派手な蛍光色の洋服を身につけるなど存在をアピールするとよいが、そうもいかないのかな。歩行者も自転車もなるべく自分の存在を知らせる努力をすべきだ。

どちらかというとヨーロッパは歩行者とクルマの運転者がイブンの

関係で、歩行者が悪ければ歩行者が責任を負うべきという見解だが、日本はたとえ歩行者が悪くても運転者が責任を取らされる度合いが高い。だから自然と歩行者や自転車は過度に安心してしまっているのではないかと。結局、日本人は安全神話を信じ規則を守っていれば安心だと思ってしまう(勘違いする)気持ちの強いのだろう。

もちろん運転者が常に注意して、走っていればいいが、注意しているつもりでも見えていなかったり、あるいは集中力が途切れてボーッと走っている人もいます。悪いと知りながら飲酒運転する人もいますから、人というものを信じてはいけません。「クルマに気をつけよう」という標語があるが、運転しているのは人で、人は必ずミスを犯す生き物なのだ。

日本では安全マージンの上乗せ幅が大きく、個々の運転者の制限速度の許容量がバラバラで、120km/hまではOKとか、150km/hでも安全と思っている人がいて、そういう人が市街地を走ったとき、本当は30km/hでも危ないのに速度を出してしまふ。むしろドイツのように安全マージンの幅を狭くして、運転者が自らの意志で制限速度を守る気持ちを持っていくことが大切だ。ヨーロッパのやり方の方が合理的だと思う。

新東名の制限速度も設計時は140km/h、まあ実際には120km/hくらいかなと思っていたが、結局

確かに制限速度を抑えれば、重大事故は減るかもしれない。だが事故の全数にはあまり関係しないだろう。事故は運転者の不注意により起きるケースがほとんどなのだから。

日本では安全マージンの上乗せ幅が大きく、個々の運転者の制限速度の許容量がバラバラで、120km/hまではOKとか、150km/hでも安全と思っている人がいて、そういう人が市街地を走ったとき、本当は30km/hでも危ないのに速度を出してしまふ。むしろドイツのように安全マージンの幅を狭くして、運転者が自らの意志で制限速度を守る気持ちを持っていくことが大切だ。ヨーロッパのやり方の方が合理的だと思う。

そう言いながらも少しみりと警察批判を聞いている愛知県警の関係者を見ていたら、逆に警察に事故を減らす全責任を負わせること自体に無理があり、彼らが気の毒にも思えてきた。警察としては交通法規の中で取り締まりをやるしか方法はないのも事実ではある。

自動車メーカーは自動車の安全性を高めることしかできない。彼らにとってお客様であるユーザーに対して、もっとマナーや運転を良くしろとは言いにくい。警察は警察で交通法規を守らせるしか方法がない。

日本での交通安全は警察や国交省の管轄だが、スウェーデンなどは事故が起これば経済損失も大きいと考え、そういう観点から警察だけに事故減少の責任を負わせていない。日本も経済損失の観点から入って、経産省あたりも交通安全に取り組んでもらいたいものだ。現状で警察に任せていたらどんどん取り締まりが厳しくなる一方だろう。



交通安全を指すライフワーク

太田哲也がライフワークとして取り組んでいるふたつのテーマ、それが「太田哲也×出光出張授業」と「Tetsuya OTA出光ENJOY & SAFETY DRIVING LESSON」。前者は子供たちにクルマの楽しさや夢を叶えるためのチャレンジを進めるとともに、今の交通環境で生き抜くための自衛手段を伝授するものだ。そして後者のレッスンは大人向けで、サーキットを使って走る楽しさを伝えるとともに、運転スキル向上を通じて安全な交通環境の構築を図るもの。いずれもクルマの楽しさや交通安全に対するアプローチだ。ちなみに後者のレッスンは、次回12月23日(日)に袖ヶ浦フォレストレースウェイにて開催される。今回も太田校長を始めとする講師が、サーキットを舞台にして運転スキル向上のためのレッスンを行う。講習車にはフォード・マスタング、フォード・フォーカスなどを用意。詳しくは下記Webまで。
<http://www.sportsdriving.jp>



は100km/hとなった。「新東名を100km/hで走るの、北海道の原野を50km/hで走るのと同じくらいナンセンスだ」と、常日頃思っていたことをシンポジウムで発言したら、終了後、警察関係者との挨拶で「率直なご意見ありがとうございます」と言われてしまった。笑顔の中に眼光鋭い目があった。もう警察関係からは(遠い目)。

というわけで、事故を減らすには運転者と歩行者、自転車、それぞれの意識向上こそが大事だとオレは思っている。これについてオレは2つの活動を行っている。子供向けには「小中学校の出張授業」だ。こで言っているのは、「青信号でも渡るな」ということ。青であつても自分の目で見てクルマが止まるうとして、いるのを確認する。クルマを運転しているのは人なので、ボーッとしたりする場面もある。悪いのは運転者でも、痛い目にあうのは君たちだから、ということだ。

大人向けには「エンジョイ&セイフティドライビングレッスン」だ。本誌ともコラボしているから読者の

皆さんもご存じだろう。モータースポーツの面白さ、そしてクルマの魅力を知ってもらおうという気持ちで「エンジョイ」なのだ。もうひとつのテーマが「セイフティ」だ。

サーキットで学べることは多い。例えばル・マン24時間耐久レースでは360km/hくらい出るが、中には300km/h以下で走るクルマもあつて、ドライバーもみんながうまいわけではなくいきなりスピンする奴もいる。そういう中で自分だけの速さを求めようとしたら、相手を殺してしまいかねない。やっぱり自分の身を守りつつ、相手を守るためには周囲に気を配り弱者を守ってあげる気持ちが必要だ。

一般道でもそうで、とんでもない歩行者とかめっちゃくちゃな自転車とか横暴なクルマとか、そういうめっちゃくちゃな人もいることも受け入れたい。ある意味そういう人たちがモリスベクトとして、共存するというのがサーキットでは学べるのだ。

日本から悲惨な事故をなくしたい。そしてクルマの魅力を広く伝えていこうと考えている。

熊倉です。

第九回

実は美味しい、このクルマ！

ジャーナリスト・熊倉重春が、その深い洞察力で「美味しいクルマ」とをことごとく解説するこのコーナー。今回は、Gクラスとして23年ぶりにディーゼルを搭載した、メルセデス・ベンツ G350ブルーテックに迫る。

▶ Mercedes-Benz G350 BlueTEC

REPORT ● 熊倉重春 (Shigeharu Kumakura)

PHOTO ● 服部真哉 (Shinya Hattori)



いよいよメルセデスGクラスにもディーゼルが！と言っても、あくまで日本での話で、ヨーロッパでは、むしろディーゼルこそ主力とされてきた。それが日本にも波及したところに、Gクラスを囲む世相の変化が見える。もっとも、23年前までは日本向けにもGクラス・ディーゼルがあったが、当時のG300GDロング（5気筒3ℓ）はいわゆる旧世代に属し、97年以降の新世代

コモンレール仕様に限れば、初のディーゼルと言える。ブルーテックと名乗るのも新時代の印。すでにEクラスに採用されているのと基本的に共通。その3ℓV6ターボ（211ps）をGクラスに組み合わせている。

これ、だけ、のことに今なぜ注目し、このページに取り上げたかという、これぞGクラスの本来あるべき姿であり、その存在を確認すれば確認するほど、さかんに持てはやされてきたガソリンGクラスの存在に、巨大な疑問符が付くからだ。本当にGクラスを必要とするユーザーが、はたして日本に実在するのだろうか（いささか意地悪すぎる設問だが）。

ともあれ、新しいG350に乗ってみると、現代のディーゼルの優秀さを再認識させられる。始動の瞬間こそ軽くコロコロ囀るものの、全体的には、長く親しんできた普通のレシプロエンジンでしかない。音質はガソリンと異なるが、巡航時のBGMとしては、モビリティを息づかせるリズム感の素でもある。

瞠目すべき力感も周知のもの。最高出力こそ211psと、2トン半もの車重に対して非力に見えそうだが、1600～2400rpmにわたって捻り出される最大トルク55・1kgmは、並みのガソリンNAなら5・5ℓ級、つまりカタログで上級にランクされるG550の5・4ℓV8の54kgmを凌ぐ。

だから、アクセルに呼応してグイッと出る力感も半端ではない。しかも7速ATの設定が、できるだけ低回転で自動的にシフトアップする方向なので、グフツ、グフツと咳払いすること、めりめり前進する。対峙するだけで、一も二もなく抵抗を諦めさせるほど存在感も濃い。

このようにSUVとして好ましい動力源の性格なのに、なぜ23年間に及ぶ不在が許されたかということこ

ろに、前にも触れたGクラスの存在の形が深く関わっている。このほどG350が追加発売されるまで、日本でのラインアップはG550を基本とし、さらにG63 AMG（ツインターボ544psと77・5kgm）や怪力V12を無理やり詰め込んだG65 AMG（6ℓツインターボで612psと102kgm）と、もっぱら「上ばかり志向していた。連続オーバー200km/hで大気を砕き突進する

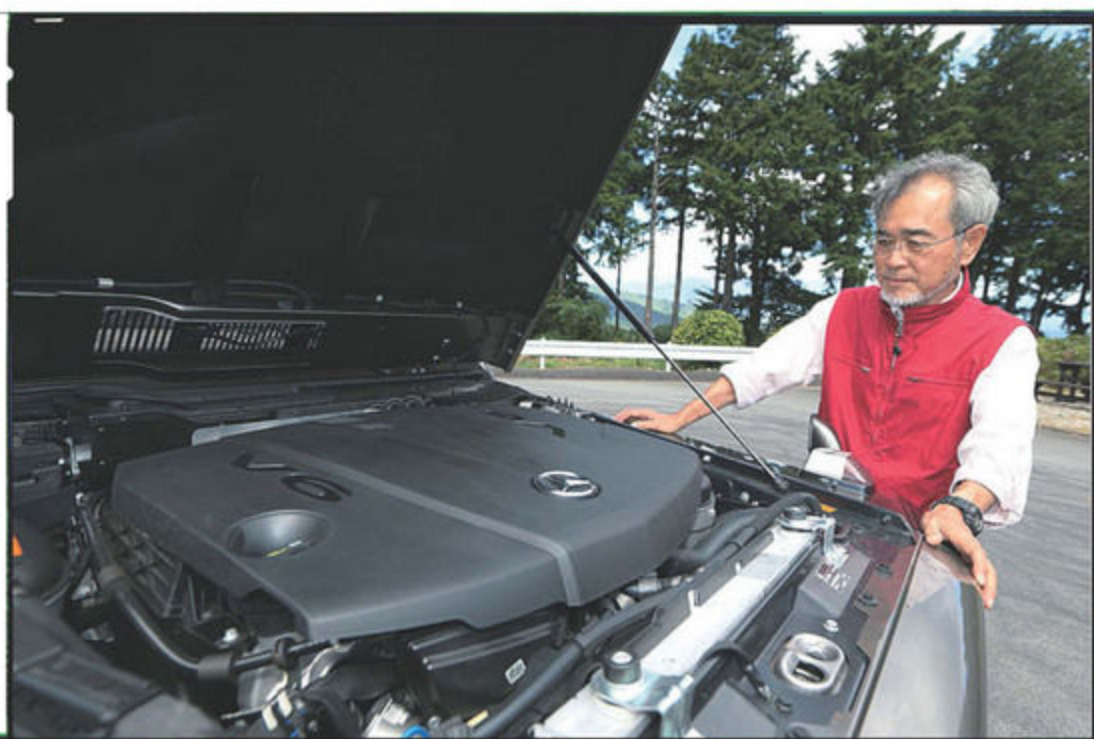
だ。登山靴などタフなアウトドアルックで銀座や青山を闊歩する、ファッションのミスマッチ感覚をクルマで表現したのがGクラスというわけだ。それが、圧倒的な押し出し感を尊ぶ大型高価格車愛好層の「上から目線」願望をみごと直撃、ついに一生まったくタイヤに泥も付けたことのない満艦飾クロカンが渋滞を押し分ける仕儀となった。冷静に考えれば、無理と無駄を通り越してナンセ

ンス、さらに厳しく言えば反道徳的な現象の代表かもしれない（ほかの高級ビッグSUVも同じ）。そこにG350が併売されることになった裏には、多少なりともCO₂の排出量を削減できそうということ（燃費データは未公表）のほかに、バブル後遺症に疲れたあげく、少しでも安価に提供するという動機もあったらう。989万円はG550より361万円も安い（G63 AMGは

「23年間不在のデューセルは正統派クロカンの原点回帰!」

1780万円、それにE63 AMGの1495万円を上乗せすると、やっとG65 AMGの3250万円に届く。これで販売数が急上昇するかどうかは不明だが、製造の現場を見ると、1000万円を切ったというのは、けっこうな勉強ぶりかもしれない。メルセデスと共同でゲレンデヴァーゲンを開発したシュタイア・プフ（現在のマグナシユタイア）の工場では、頑丈なラダーフレームを壁に立てかけ、上の孔から溶けた熱いパラフィンをたっぷり流し込んで内面に錆止めを施すという、非能率的な職人仕事をやっている。設計にしても一事が万事で、たとえばステアリングギヤボックスとアイドラーアームを結ぶシャフトなど、警棒ほど太かったりする。もし断崖から落ちてバラバラになっても、一つ一つの部品は無傷で残りそうなのだ。それもそのはず、ゲレンデヴァーゲンは単なるクロカンどころか、NATOをはじめ各国の陸軍に採用され、低空ヘリから落下傘で投下されることも想定しているのだ。

そこまで思いを馳せると、今こんなに着飾った姿など、見るだに恥しい。自ら正統派を任ずるクロカンドライバーなら、新しいG350を目の当たりにして、さらなる願望に駆られるかもしれない。オーバーフェンダーを省略し、多少の傷など屁でもないスチールホイール（ボディと同色）で足元を固め、たっぷりのアプローチアングルやデイベーチャーアングルをフルに活用する自分の姿を、ここに描くかもしれない。そう、いかに滑らかで静かとはいえデューセルはデューセル、その良さを生かす走りは、けっしてバビュンではなく、八里の蕨根を踏みならす「のっしのっし感」。これまで頑に守り抜いてきた前後リジッドアックスルも、もはや高速走行に対しては限界が見えた。そこで原点に帰るためにも、正しい寄り添い方を思い出す縁としても、今ここにG350が存在する意義がある。



ビッグSUVなど恐ろしいだけだが、恐れられたという願望によって選ばれたGクラスでもあった。

しかし忘れてならないのは、SUVと言いつつGクラスと言う軟弱な仮面を脱げば、荒野を踏みしめ、硝煙たなびく戦場を踏破するクロカンことクロスカントリーであり、ゲレンデヴァーゲンという正体。それを厳重な遮音材に封じ込め、豪華な装備を盛りつけ、太いタイヤを履かせ、富裕層のパーティーにも乗り付けられそうに装ったのがGクラスだったの



SPECIFICATIONS

メルセデス・ベンツ
G 350 ブルー・TEC

■ボディサイズ:全長4530×全幅1810×全高1970mm ホールベース:2850mm トレッド:⑤&⑥1500mm ■車両重量:2510kg ■エンジン:V型6気筒DOHC+ターボチャージャー付き 総排気量:2986cc 最高出力:155kW(211ps)/3400rpm 最大トルク:540Nm(55.1kgm)/1600~2400rpm

■トランスミッション:7速AT ■駆動方式:4WD ■サスペンション形式:⑤&⑥リジッドアックスル ■ブレーキ:⑤ベンチレーテッドディスク ⑥ディスク ■タイヤサイズ:⑤&⑥265/60R18 ■ブレーキ:⑤ベンチレーテッドディスク ⑥ディスク ■車両本体価格:989万円

FIT HYBRIDにも注目したい!

メルセデスG350に考えを巡らせながら、どうしても気になっていたのが、9月5日に発売された3代目のホンダ・フィット。特にそのハイブリッドが優秀すぎるのだ。36.4km/ℓ（JC08モード）の超々低燃費は殊勲賞。ホンダは最近アコードを皮切りにHV新時代に踏み込んだが、フィットも大胆に変身。これまでと同じ1モーターとはいえ、エンジンと同軸のIMAから脱皮、ちゃんとEV走行も可能なi-DCD（インテリジェント・デュアルクラッチ・ドライブ）を搭載する。アトキンソンサイクル4気筒1.5ℓ（110ps）の専用エンジンは、これも専用のツインクラッチ7速ギヤボックスとコンビを組む。その出力側に控えるモーターは29.5ps。この交互作業が絶妙で、混んだ市街地でも20km/ℓぐらいい簡単に叩き出す。都市高速で25~30km/ℓなど当たり前。もちろんフィットだからシャシー/ボディも力作で、全長わずか4m足らずの5ドアなのに余裕で座れるだけでなく天井も高く、荷室もミニワゴンとして通用する水準。ヨーロッパのBセグメント車は爪の垢を煎じて飲むべし。くるくる軽快な走りの味もフィットのDNA。発売から1ヵ月で6万台!を突破、その大半がHV。みんな値打ちを見抜いていますね。

SPECIFICATIONS

ホンダ・フィット
ハイブリッド(Lパッケージ)

■ボディサイズ:全長3955×全幅1695×全高1525mm ■車両重量:1130kg ■エンジン:直列4気筒DOHC 総排気量:1496cc 最高出力:81kW(110ps)/6000rpm 最大トルク:134Nm(13.7kgm)/5000rpm ■モーター 最高出力:22kW(29.5ps)/1313~2000rpm 最大トルク:160Nm(16.3kgm)/0~1313rpm ■トランスミッション:7速DCT ■駆動方式:FWD ■タイヤサイズ:⑤&⑥185/60R15 ■燃料消費率(JC08モード):33.6km/ℓ ■車両本体価格:183万円



問い合わせ
HONDAお客様
相談センター
0120-112010
http://www.
honda.co.jp/





クルマが変われば 世界が変わる カーボン最新事情

ハイブリッドやPHVの次世代モデルとして、充電に時間が必要で、航続距離の短いEVより、実はFCV(燃料電池車)がより現実的である。問題は、水素燃料をどう充填し、貯蔵するのか。その鍵はカーボンを使った高圧タンクにある。

REPORT●西川 淳 (Jun Nishikawa)
PHOTO●篠原晃一 (Koichi Shinohara)

It's a
Carbon
time!



講師

JFE コンテイナー

秋山浩司氏

高圧ガス容器事業部 技術・開発部部長。
FCV(燃料電池車)をはじめ、CNG(天然ガス)
自動車、水素輸送用、また医療用酸素容器
などまで手がける高圧容器のスペシャリス
ト。近未来のFCVの普及を予見する。

JFE コンテイナー とは?

ドラム缶や高圧ガス容器(ボンベ)を製造販売する産業容器メーカー。今回取材したのは、アルミ容器をカーボン繊維で強化した複合容器で、高圧水素や天然ガスの輸送をはじめ、在宅医療用酸素ボンベ等に使用されている。
<http://www.jfecon.jp/>

アドバイザー

後藤健太郎

東京大学大学院に所属。炭素繊維強化熱可塑性樹脂複合材料(CFRTP)の乗用車への適用を研究。次世代を担う、若き研究者。

生徒

西川 淳

自動車ジャーナリスト。京都大学工学部機械系学科卒。高性能車、旧車といった趣味の領域が好物な永遠のスーパーカー少年。

Lesson 23

燃料電池車の 未来の担い手

今後、次世代パワートレイン論争の主役になりそうな燃料電池システム。燃料電池(FC)、と聞くと何やら難しそうだが、要するに、水の電気分解の逆、だと思っておけばいい。つまり、 $2\text{H}_2 + \text{O}_2 \rightarrow 2\text{H}_2\text{O}$ 。覚えてますよね? この↓のときに、電気エネルギーが出る。それを活用しようという仕組み。

原理は昔からあって、とても簡単に思えるわけけれども、これを常時エネルギー源とするには非常に複雑なシステムが必要になる。化学&電気、だから。過去に何度か、次世代を担うと言われては諦められてきた。けれども、数あった難問達にも次第に解決のメドがたち、残すところ、インフラ整備と、高すぎる車両コスト(1億円以上)のみ。ポストプラグイン・ハイブリッド、純EVのカウンターパートとして、期待のパワートレインとなりそう。

西川..後藤先生、久しぶりの登場ですね。ずいぶん忙しそうで(笑)。

後藤..はい。学校は休学しているんですが、いろんな計画がありまして。西川..うん、何か企んでるね。

後..ええ、企んです。ヒミツ。

西..ふうん、決まったら教えて。ところで、今回はまた、珍しい方面への取材だね! タンクの工場?

後..そうですね。カーボンというと、クルマ関係者はどうしても構造体や



材料のほとんどがカーボン 燃料電池車用水素容器



ズラリと並んだ水素ボンベ。それぞれ耐圧仕様が異なり、水素の圧縮(充填圧力)が高いほどカーボンファイバーによる鎧も分厚くなる。ちなみに、左から2番目が現在主流の70MPa用36ℓ容器。自動車用としては、だいたい120～160ℓは欲しいから、これを3、4本積みむか、もしくは一番奥の大きな150ℓタンク(約160kg)を使う必要がある。ちなみに、70MPa用のCF厚は30mmも必要。20MPaなら8mm、35MPaなら15mmで済むから、将来的にはシステム側の性能向上で水素の圧縮を下げる工夫も必要になってくると専門家は見ている。



自動化された製造工程 カーボンの理想型



生産工程は極めてシンプル。一束(直径6μmの炭素繊維1万～2万本の束)つつエポキシ樹脂槽をもつ含浸装置に送り出され、余分な樹脂を削いだうえで金属ライナーの周りに自動で巻き付けられていく。巻き方にはフープとヘリカルがあり、これを組み合わせることで強固に。

ら化粧パネルのイメージが強いと思いますが、その特性を活かした活用方法はまだまだ沢山ありまして。
西…強くて軽いからねえ。
後…特に今回の圧縮水素燃料タンクは、カーボン繊維の特性を活かした製法、製品だと思っています。しかも…
西…燃料電池用、つてわけか。
後…そうですね。タンクの高圧化、軽量化、そして強度向上は、FCVの要でもありますからね。
西…クルマ業界としても、注目しておく必要がある、と。
(川崎のJFEコンテナにて)
秋山氏(以下敬称略)…弊社は、以前より天然ガス車用燃料容器などを提供している会社でして、その流れから、現在、FCV用の高圧水素容器も取り扱っています。
西…こちらで、生産されている?
秋…いえ、さすがにそこまでの需要はまだありませんから、カナダの大企業に生産を委託しています。ただ、たとえば医療用酸素ボンベのように一定のニーズがあるものはここで生産しています。小さいだけで、中子(ライナー)がアルミ合金で周りがカーボンという構造は同じですし、製造工程も変わりません。
後…確か、中子に熱可塑性樹脂を使ったタイプもあったと思うんですが。
秋…ありますね。もちろん要望があれば、そちらを作ることも可能です。
西…主流は、メタルライナー?
秋…一長一短です。おおまかに言ってもメタルライナーの方が5%程重くて5%程高い。価格の6割以上を占めるCFの巻が多い。かといって、樹脂ライナーだと、どうしても水素を透過してしまいますし、バルブを取り付ける容器の口金まわりの構造も複雑になりがちです。
後…活性元素である水素が、長期使用においてどのような影響を熱可塑

樹脂に与えるか、に関しても、まだまだ未知数ですものね。
西…なるほど。では、CFはどんな風に中子に張られるのでしょうか。
秋…実際にご覧いただきましょう。(医療用酸素ボンベの生産現場へ)
秋…フィラメントワインディング法といまして、炭素繊維がエポキシ樹脂含浸装置を通過してライナーに自動で巻き付けていきます。フープ巻とヘリカル巻を組み合わせることで、圧力による中子のふくらみ膨張をあらゆる方向から炭素繊維で抑えこむわけです。巻き終わったものがある程度貯まってから、電気炉に入れて硬化させます。ここで年間の生産数は、1万本くらい。
西…自動車用となれば、もっと巨大な施設になるわけですね。
秋…そうですね。製造方法はまるで変わりませんけれど。
西…水素燃料の場合、FCVの航続距離を高めるために圧縮されるわけですが、その度合いに応じてカーボンの量も変わるのでしょうか?
秋…必要な圧力に比例して分厚く覆う必要があります(写真参考)。そのぶん価格も高くなる。ただ、将来的には、本当に70MPa必要なのかどうか。システム性能を上げていけば、圧力を下げることも可能はず。そもそも、70メガだと言いだしたのは、10年前に35メガで作ってみたら航続距離に不満が出たため。将来的には圧縮を下げる方向に進むと思います。20年後には、FCVおよび水素ステーション需要、すなわちFCVを中心とした水素社会の需要のCFが宇宙航空需要を抜いてマーケットトップになり、その単独用途だけでなく、今の生産規模では追いつかなくなることは間違いありませんから。
西…できるだけ効果的に使っていきたいものです。

燃料電池車の世界は三極体制に!

▶ トヨタ・BMW Toyota FCV-R



▶ 日産・ダイムラー・フォード

Mercedes-Benz F125

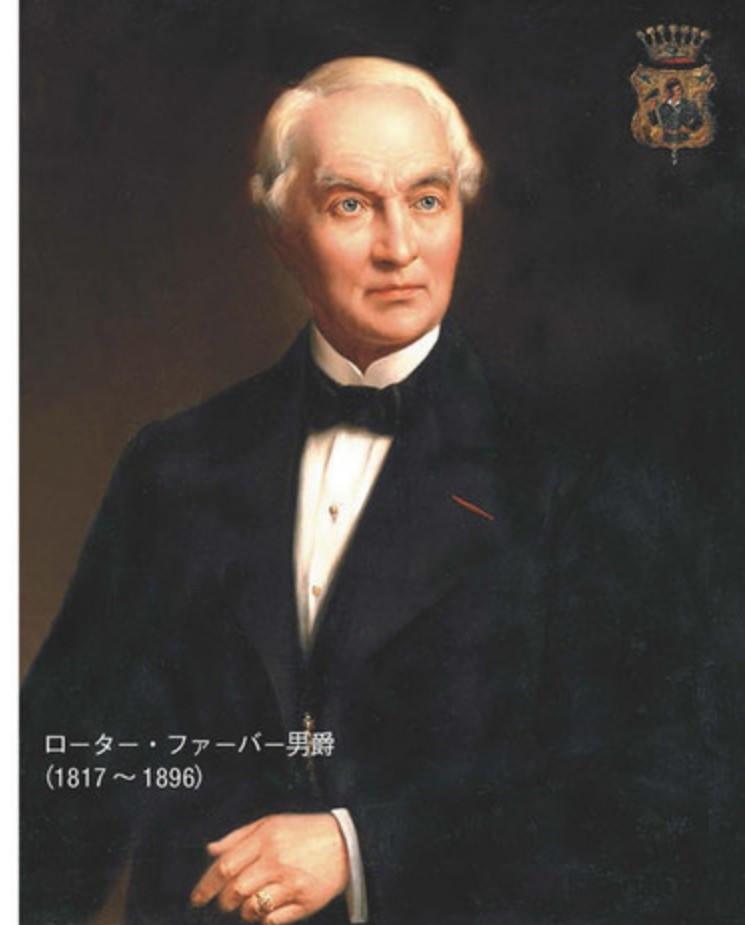


▶ ホンダ・GM Honda FCX CLARITY



今年1月、燃料電池車に関する技術提携が日米欧の自動車メーカーから相次いで発表された。まずはトヨタとBMWだ。燃料電池システムのみならず、スポーツカーや軽量化技術についても連携していくという。トヨタは2011年の東京モーターショーでセダンタイプの燃料電池コンセプト「FCV-R」を発表。2015年には量産型を販売

すると公言している。その後、日産はダイムラー、そしてフォードの3社で燃料電池車の共同開発を行うと発表。そして、7月には、ホンダとGMとの提携も公になった。提携項目にはスタックなどシステム系の話とともに水素タンクの研究も含まれているという。鍵はやはり水素タンク、そしてステーションの普及にある。



ローター・ファバー男爵
(1817～1896)

第20話 [ホビーの世界]

ファバーカステル

252年を刻む 筆記の殿堂

鉛筆はみんな、鉛筆の匂いがする。鉛筆の匂いで思い出すのは、たぶん徹夜の受験勉強や、レポートとの格闘だろう。世界中の鉛筆に標準的に使われている、北米カリフォルニア／オレゴン産のヒノキ科ショウナンボク(肖楠木)属のインセンスシダーという木、鉛筆の匂いとはその木の香りである。世界中で長い間作られ使われてきたのに、鉛筆はみな兄弟のように同じだ。六角形の断面に丸い芯、全長約175mm。六角形の外接円の直径は、だいたい7.5～7.8mmの間だ。HBを中立に、硬い方向はH、柔らかい方向はBの表示を数字と組み合わせて硬軟をずらり分類・表記する。ようするに鉛筆とは、あるときある男が寸法と形状と硬軟の基準を定め、それが世界中に普及した「規格」なのだ。鉛筆作りの名門ファバーカステル、ヴァン・ゴッホや青騎士のパウル・クレーが愛したドイツ製筆記用具の、素晴らしき世界。

文とキャプション●福野礼一郎 (Reiichi Fukuno) PHOTO●荒川正幸 (Masayuki Arakawa)
協力●ファバーカステル 東京ミッドタウン

昭和 元禄 Universe

しょうわげんろく
ゆにばーす

「世界最古の鉛筆」(1630年)
ファバーカステル社所蔵

右奥は高級ブティックのように設えられていて、ガラスケースの中には宝飾品のような高級筆記具が並んでいる。

色鮮やかな商品ディスプレイの画材コーナー。
右奥は高級ブティックのように設えられていて、ガラスケースの中には宝飾品のような高級筆記具が並んでいる。

東 京ミッドタウンは六本木の交差点近く、1988年に国から民間に払い下げられた防衛庁・檜町駐屯地の跡地およそ7万8400平米に三井不動産、積水ハウス、安田生命保険など6社が3700億円の総工費をかけて建設し、2007年にオープンした複合施設で、ザ・リッツ・カールトン東京とオフィスが入った54階建てのタワー棟を中心に、レジデンスを含む大小6つのビル群が建ち並んでいる。

もっとも賑わうのは9階建てのガーデンサイドだ。

地下1階部分から建屋3階までの4フロアが大きく吹き抜けになっており、周囲の回廊に服飾、家具、高級雑貨などのショップが並んでいる。

サントリー美術館が一角を占めるその3階フロアに、ファバーカステルのアンテナショップがある。

細長い店舗の左半分は、モダンで色鮮やかな商品ディスプレイの画材コーナー。

右奥は高級ブティックのように設えられていて、ガラスケースの中には宝飾品のような高級筆記具が並んでいる。

色鮮やかな商品ディスプレイの画材コーナー。

パステルや色鉛筆の華やかな色彩の脇に、ちよつと地味なあの鉛筆があった。
東京オリンピックの2年後の1966(昭和41)年、日本でも三菱鉛筆の高級鉛筆ハイユニが発売され、翌年トンボ鉛筆のMONO100がこれに続いて、1本100円(当時)もする高級鉛筆を使うのがちよつとしたステイタスになった。
えんじ色のユニ派、黒のMONO派、ブルーのステットラー派、そして黄色の軸にピンクの消しゴムを付けた実用廉価派など、職場にも学校にもこだわり鉛筆ファンがいたもの





ファバーカステルの世界。左手前は水彩色鉛筆アルブレヒト・デュラー(木箱入り120色セット:4万7250円)。色鉛筆というと、描いても描いても芯が減っていくだけで、クレヨンのように色がどんどん乗っていく手応えがまったくなく、蠟燭(ろうそく)で紙をこすっているような、あの画材のストレスを誰でも思い出すだろう。ファバーカステルの色鉛筆はまったく書き味が違う。顔料分が非常に多く、接着剤の役目をする溶媒分が少ないので、顔料で直接こすっているように色が乗る。水を付けて伸ばすと、信じられないくらい発色が冴えて、ふわつとぼける。多くの画家やデザイナーなどに愛されてきたが、近年水彩色鉛筆を使った手軽な写生の人気が高いこともあって、ブルーのパッケージのアートグリップ水彩色鉛筆なども人気商品だという。右手前はファバーカステルの原点的名作であるカステル9000番鉛筆(1本:158円)、そして右上が同社の伯爵コレクションのラインアップのひとつ、究極の鉛筆、名付けてパーフェクトペンシルだ(デスクセット:6万3000円)。

鉛筆は、黒鉛の芯を木材で上下からサンドイッチした構造の筆記具だ。古代エジプトのころから使われてきたペンとインクに比べると、鉛筆の発明は遅い。石灰や鶏卵の殻など

白い紙にべつとり乗った黒さを眺めると、なんだか悪くない出来に見える。いい鉛筆で絵を描くと、いい気分になるのだ。

鉛筆は、黒鉛の芯を木材で上下からサンドイッチした構造の筆記具だ。古代エジプトのころから使われてきたペンとインクに比べると、鉛筆の発明は遅い。石灰や鶏卵の殻など

塗って重ねても塗って重ねても、鉛色に照らないのがいい。塗れば塗るほど黒くなり、もっと塗ればもっと黒くなるので、どんどん塗り重ねる。白い紙にべつとり乗った黒さを眺めると、なんだか悪くない出来に見える。いい鉛筆で絵を描くと、いい気分になるのだ。

英国人ジョセフ・ブリストリーによって消しゴムが考案されたのはその直後、鉛筆の登場後9年後の1770年のことだ。それまでは木炭

を細かく摺ってオイルに溶いた塗料で下塗りした板面に、棒状の金・銀・銅・鉛・錫などの重金属で絵画を描くというシルバールポイントなどの技法は15世紀ごろからあったらしいが、黒鉛を用いた筆記具ができたのは、1564年にイングリランド王国(当時の湖水地方(現カンバーランド郡)にあるボローデール鉱山で、良質な黒鉛の鉱脈が発見されてからだ。

黒鉛IIグラファイトは炭素の同素体で、石灰やダイヤモンドやフラーレンとは親戚、人工の炭素繊維とは遠縁に当たる天然物質である。黒鉛の六角形の結晶は層状を成していて、面内では炭素分子間が共有結合しているが、層同士の接着は主に分子間力だけなので、圧力を加えると容易に層状に劈開する。これが滑るようになめらかな書き味を生む秘密だ。

ペン軸形状にして糸を巻きつけたもの、木の軸に黒鉛の芯を差し込んだもの、そして両側から木の板で挟んで接着し、削りながら使う形式などの黒鉛筆記具が作られた。中者がシャープペン、後者が鉛筆の始祖(トビラ写真)といえる。

鉱山の衰退、鉱脈の枯渇などの理由でカンバーランド黒鉛の供給が次第に減少してくると、鉛筆の製造も困難になった。ドイツのニュルンベルク近郊に住む家具職人のカスパー・ファバー(1730~1784)は、黒鉛を粉末にして硫黄と混練し、焼き固めて芯を作るといって黒鉛の節約製法を考案し、鉛筆作りを始めた。1761年のことである。

これが登記記録上、世界最古の鉛筆メーカーである。英国人ジョセフ・ブリストリーによって消しゴムが考案されたのはその直後、鉛筆の登場後9年後の1770年のことだ。それまでは木炭



ファバーカステルの製品は多彩だ。赤のパッケージは子供用の色鉛筆やクレヨンやカラーマーカー、ブルーのパッケージは一般用の水彩や油性の色鉛筆。伝統の深いグリーンを使っているのがプロ用の画材だ。手軽な写生用画材として色鉛筆と並ぶ人気があるのが、水性顔料のインクペンである全48色のピットアーティストペンだ(6本セット：2268円)。



ファバーは使いやすい太さ、長さについても研究し、現在の鉛筆の六角形鉛筆の出現だ。

1839年、ファバー社の4代目当主であるローター・ファバーが、新しい鉛筆の製造方法を考案した。2枚の板に、それぞれ芯を入れる半丸溝を何本か掘り、芯を接着して左右からサンドイッチする。出来た板材の両側から60度のV溝をいれて、1本1本を切り離すと、おのずと断面は六角形になる。

黒鉛の安定供給のためにシベリアの鉱山の専属採掘権を取得したり、ブランドの商標権保護登録活動を推進したり、企業の社会保障制度を確立するなど、ローターは先駆的な経営方針でも知られ、それらの業績が認められてバイエルン州の男爵位を拝命している。

5代目当主の長女オットーリーは、アレクサンダー・ツィ・カステルリューデンハウゼン伯爵と結婚。一家はファバーカステル家という伯爵家となり、夫アレクサンダーが後継者に就任する。

同社の鉛筆製造技術の集大成であるカステル9000鉛筆が発売されたのは、その7年後の1905年である。

ところで「鉛の筆」とは書くものの、黒鉛にはもともと鉛(p)はまったく含まれていない。したがって鉛筆を舐めても鉛中毒には絶対にならないし、現代の鉛筆は外側の塗装も含め、食品衛生法の基準を満たしているのが普通だ。鉛筆II毒というのは大きな誤解である。

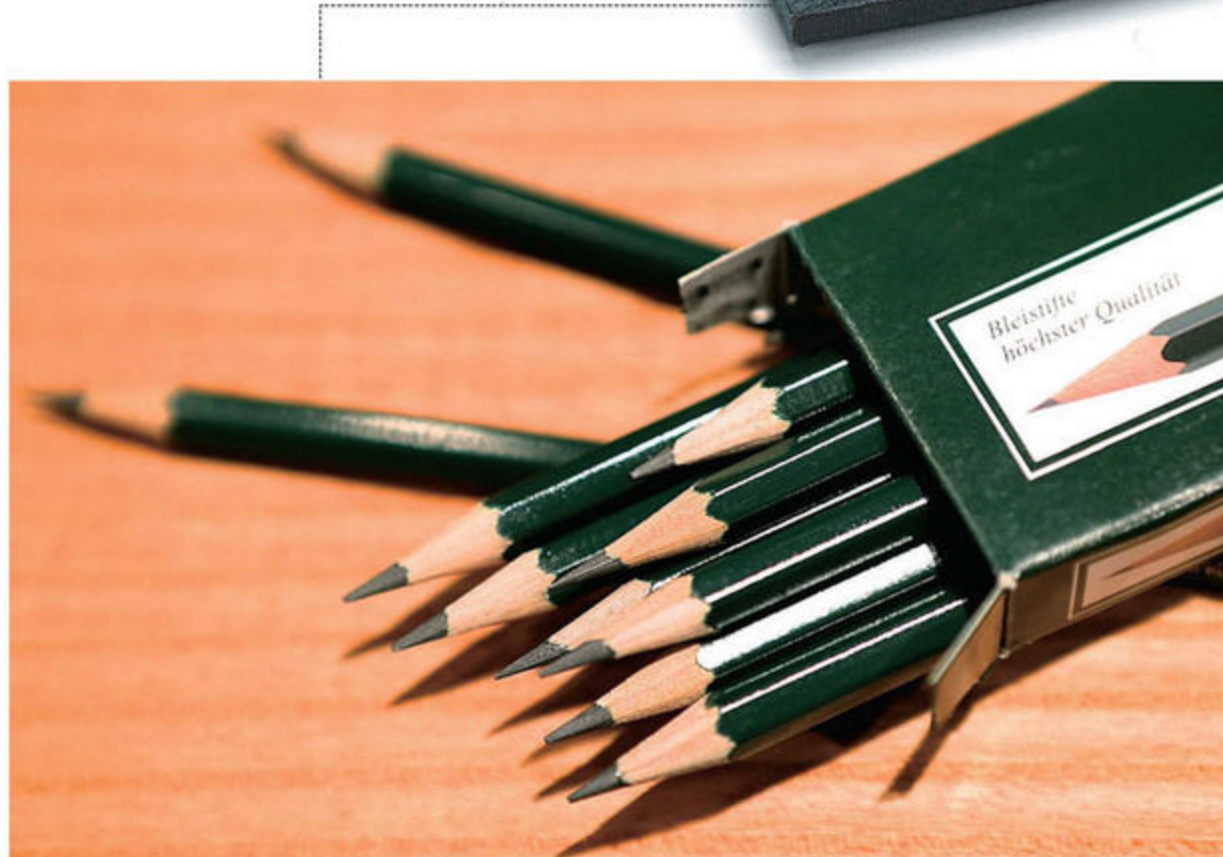
現代の鉛筆に使われているのも天然の黒鉛で、結合材として天然の粘土や合成樹脂(ポリマー)を入れて混練し、芯状に押し出し成型してから1000度Cほどの電気炉内で焼成し焼き固める。

鉛筆の要素のほとんどは、このときローター・ファバーによって完成したのである。

鉛筆の安定供給のためにシベリアの鉱山の専属採掘権を取得したり、ブランドの商標権保護登録活動を推進したり、企業の社会保障制度を確立するなど、ローターは先駆的な経営方針でも知られ、それらの業績が認められてバイエルン州の男爵位を拝命している。

5代目当主の長女オットーリーは、アレクサンダー・ツィ・カステルリューデンハウゼン伯爵と結婚。一家はファバーカステル家という伯爵家となり、夫アレクサンダーが後継者に就任する。

同社の鉛筆製造技術の集大成であるカステル9000鉛筆が発売されたのは、その7年後の1905年である。



1851年発売のファバー社の鉛筆。六角形の断面を作る製造法、175mmの軸長さ、H、B、Fのアルファベットを使った硬度分類表記、軸の側面に型押ししたブランドネームなど、現代の鉛筆の構造、製法・形状、寸法、仕様などがこのときほとんど一気完成した。丸断面鉛筆、三角断面鉛筆など、これ以降にも様々な鉛筆が考案され登場したが、六角鉛筆の製造法の優位性は揺るがず、ファバーの鉛筆が世界規格になった。

発売108年という伝統を持つカステル9000番。改良を続けながらいまでも作られるファバーカステルの看板商品である。もちろんHBやBを筆記用具として使っても上質の書き心地だが、真骨頂は7Bや8Bでキャンソン紙に描くときの、画材としての他に比類ない性能だろう。ナイフで丁寧に削って使うのがアマチュア絵描きの勲章だ。(1ダース：1890円)



東京ミッドタウン・ガーデンサイド3階にあるファバーカステル国内唯一のアンテナショップ。六本木は軍隊の街として開け、繁華街として戦後成長してきた土地柄だが、旧陸軍歩兵第1連隊跡地の東京ミッドタウンにサントリー美術館、同第3連隊跡地に新国立美術館、旧ニッカウスキー工場/テレビ朝日施設跡地に生まれた六本木ヒルズ内の森美術館という3大美術館が「六本木アート・トライアングル」として連携したこともあって、アートの街としての存在感が近年高まっている。

昭和元禄 Universe

福野礼一郎



ポリクロモスバステルは、ほとんど顔料だけでできた細い四角い色の棒で、色白墨のような画材。ナイフで削って粉にして、指につけて紙にこすりつけると、エアブラシで描いたようなボケが表現できる。削った粉は自由に混ぜ合わせることができるから、色彩表現は非常に多彩だ。カーデザイナー養成の有名校アート・センター・カレッジ・オブ・デザインの生徒は70年代、半透明のペラム紙にカラーマーカでシルエットを描き、裏からこのバステルで着色して、艶やかなグラデーションを与えた。元オベルの日本人デザイナー児玉英雄さんもこの手法の名人だ。プラモの戦車作りの埃や泥、錆の表現にも最適で、昔のマニアは必要な色だけ単品で買いに行ったものだ。

クルマの塗装の硬度は鉛筆を基準に測定される



塗装表面や樹脂表面の硬度を測定する基準に、鉛筆を使うのをご存知だろうか。日本工業規格で定める試験法では、規定の削り方で削った規定の鉛筆を使って規定の方法で塗装表面に線を引き、傷がつかなかった中の最も硬い鉛筆の硬度を、塗装の表面硬度とする。この方法で測定すると、クルマの塗装はおおむね2B～Hくらい、プラスチックの表面硬度はHB以下が多い。ヒトの爪の鉛筆硬度は平均2Hなので、2H以上の硬度の塗装や樹脂なら、爪でこすっても傷はつかないことになる。

※次回21号はなにをやるか、いま考え中です。

7Bや6Hなどという鉛筆の硬度は粘土との混合比によって決まり、黒鉛が多いほど柔らかくなる。一般に硬度HBの場合の混合比は、黒鉛7に対し粘土およそ3である。焼成のあと高温に熱したラードや合成油などの中に数時間投じ、焼成時に生じた気孔にオイルを浸み込ませて書き味を良くする浸油という工程を行う。

ファバーカステルの輸入元である、DKSHジャパン株式会社ラグジュアリー&ライフスタイル消費財事業部門の酒井久美子氏によると、カステル9000の芯は、天然資源を元に独自の配合と工程で製造されており、これが色の濃さと書き味の秘密だという。

芯は木材ではさむ。

世界中の鉛筆が使ってきたインセンスシダーは、木理が通直で均質なので柔らかく削りやすく、その割に丈夫で、なんといっても香りがいい。3インチ角に製材してから研削性を良くするためワックスを浸漬するが、

このとき赤い染料をまぜて木を着色することもあつた。ほんのりピンク色の鉛筆軸は、染色なのである。六角形鉛筆の作り方はファバーが考案した方法といまほとんど同じだ。芯を接着するとき、安物の鉛筆は接着剤をけちって点付けするが、芯が動いてずれ、中折れする原因になる。1908年に登場した油彩色鉛筆ポリクロモス、1980年の水彩色鉛筆アルブレヒト・デューラーなど、ファバーカステルは優れた色鉛筆でもその名を知られている。

同社の新しいフラッグシップ商品として、GRAFF VON FABER CASTELL「ファバーカステル伯爵コレクション」が誕生したのは1993年だ。20年後のいまでは万年筆、ボールペン、シャープペンシル、ペンたてや財布などのアクセサリーなどのラインアップに成長している。

伯爵コレクションのペン軸の金属部は、真鍮を切削加工して鏡面研磨

伯爵コレクションの3つの天然木。バイオリンの弓に使うペルナンブコ(マメ科)、クラリネットの軸に使うグラナディア(アフリカンブラックウッド/マメ科)、そしてピアノの黒鍵に使う黒檀。いずれも楽器作りに使った端材を有効利用して軸を作っている。形といい仕上げといい上品で高品質で実に素晴らしい。



伯爵コレクションの白眉、限定生産のペン・オブ・ザ・イヤー。2003年から10種類が登場した。左からスネークウッド(2003)、琥珀(2004)、ガルーシャ(2005)、マンモスアイボリー&エボニー(2006)、ストーンウッド(2007)、サテンウッド(2008)、ホースヘア(2009)、シークレットオブアート(2010)、翡翠(2011)、ゴールドオーク(2012)。いずれも素材などにテーマや由来がある。琥珀はエカテリーナ宮殿の琥珀の間の復元技術で製作、ストーンウッドは木の化石、サテンウッドはファバーカステルの城(トピア写真)の伯爵夫人の部屋の調度のレモンウッドの再現、ゴールドオークは土に埋もれていたオーク材の表面に金箔をあしらったもの。



し、プラチナかロジウムプレーティングを施した見事な仕上げである。飾り軸の部分は、楽器に使う空、あるいはヨーロッパ伝統の縄編み模様などを刻印した美しい樹脂製の。コレクションの中でもとりわけ絶大の人気を誇るのが、「ペン・オブ・ザ・イヤー」と命名した限定生産の万年筆だ。1年毎のタイミングで、テーマと意匠に工夫を凝らしたペン軸を考案デザインし、世界限定1200〜1500本を製造・販売してきた。

例えば2010年の「シークレットオブアート」は、貴族の伝統的スポーツであるハンティングに使う水筒2連銃をテーマに、フレンチウォールナットのボディに炭素鋼浸炭肌焼仕上げ(ケースハードン)のパネルを埋め込むという、まったくもって分かる人にしか分からない「泣ける」仕様である。

5000年の間、記録と記述にとつて必要不可欠の存在だった筆記用具は、いまや今際の際に佇んでいるといえるかもしれない。

だからこそ、分ける人と使いこなせる人だけのための趣味と愛好の存在として、これまで以上に画材や筆記用具の価値が高まるかもしれない。筆記用具とはまさしく、貴族心の道具なのだ。

New!

Top News

ポルシェ、全世界販売台数が15%増加 最多販売モデルは、SUVのカイエン

ポルシェ AGは、2013年1～9月までの累計販売台数が12万台に迫ったことを明らかにした。これは前年同期比で14.7%の伸び率となる。9月にデビュー 50周年を祝ったばかりの911は同月、世界中で2000台のカスタマーに納車され、販売台数増加に寄与した。また、9月単月の販売台数は、1万2970台を記録。9月に最も多く販売されたモデルはカイエンで、全世界の市場で6895台を販売している。「ポルシェはこの期間に

50周年記念モデルがリリースされたばかりの911は、限定モデルが世界各国で好調なセールスを記録。ポルシェの躍進に貢献した。

再び予想販売台数を上回ることができた。ロサンゼルス・ショーで発表予定の小型SUVモデルのマカンが、次のハイライトになる」と、ポルシェ AGのセールス&マーケティング部門担当役員のベルンハルト・マイヤーは語った。



ランボルギーニ ネットワークを急速に拡大 販売拠点はこれまでの3倍に



ランボルギーニが、英国、ニューデリー、バンクーバー、東京・青山に新しいショールームをオープン。さらなる販売ネットワークの拡充を果たした。ステファン・ヴィンケルマン代表兼CEOの指揮により、現在では45カ国に拠点を置き、合計124の販売店を展開。販売ネットワークは以前の3倍にも拡大した。

マセラティ ジャパン 公式サイトをリニューアル

マセラティ ジャパンが、日本語公式サイトをリニューアルオープンした。イタリア本社のマセラティ公式サイトリニューアルに合わせて、よりシンプルで洗練されたサイトデザインに刷新。2014年に創業100周年を迎えるマセラティ、その歴史をたどることが可能な歴史ページも充実した。



■問: <http://www.maserati.co.jp/>



レッドブル・エアレース 2014年に3大陸6カ国で 復活決定!

世界最速のエアレース、レッドブル・エアレース・ワールドチャンピオンシップが2014年2月に復活する。3年ぶりに帰って来た同シリーズは、2月28日にアラブ首長国連邦の阿布ダビで開幕し、3大陸6カ国において7レースの開催を予定。2009～2010年の世界王者ポール・ボノムをはじめ、日本からは室屋義秀の参戦が決定している。



ボルボP1800の走行距離 ギネス更新の 300万マイルを突破!

9月18日、個人が1台の乗用車で走行した距離のギネス世界記録保持者、アーヴ・ゴードン氏と愛車の1966年製ボルボP1800が、ついに300万マイル(480万km)走破という驚異的な記録を達成した。これは地球を120周する距離に相当する。この記録はアラスカ州ガードウッド・ヴィレッジの高速道路走行中に記録された。



ポルシェ ジャパン、オンラインで 全モデルのアクセサリが検索可能に

ポルシェ ジャパンは、オンラインで全モデルのアクセサリ情報にアクセス可能な『テクニカルアクセサリファインダー』のサービスをスタートした。エクステリア、パフォーマンス、ホイールなどのカテゴリーに分類されたポルシェのアクセサリレンジが簡単に検索できる。アクセスは右記のQRコードから。



フォルクスワーゲン、 WRC参戦1年目で セバスチャン・オジェが タイトル獲得

WRC第11戦ラリー・ド・フランスにおいて、フォルクスワーゲン・ポロR WRCで参戦するセバスチャン・オジェが7勝目を記録。自身初のWRCドライバーズタイトルを獲得した。また、WRC9連覇を達成した前チャンピオンのセバスチャン・ローブが、このラリーを最後に現役を引退した。



Newcomer

アルピナD3 BITURBO 2014年1月から導入

今年のフランクフルト・モーターショーで発表されたアルピナD3 Biturboの日本導入が決定した。350psを誇るツインターボチャージャー付き、3.0 直列6気筒ディーゼルエンジンを搭載し、2014年1月から納車がスタート。価格は896～921万円となる。

■問: ニコル・オートモビルズ
☎03-5758-2500



充実の装備を搭載しながらも ジュリエッタ初の300万円以下を実現

アルファロメオ・ジュリエッタの限定モデル『スプリント スペシャル』が限定300台で販売される。エントリーモデルのスプリントに、17インチアロイホイールなどを装備しながらも、300万円を切る298万円という価格を実現。

■問: アルファ・コンタクト
☎0120-779-159



史上最も強力で 最速なフラッグシップ ジャガーXJR日本への投入決定

ジャガー史上最もハイパワーかつハイスピードを誇る、新型XJRの日本仕様が発表された。最高出力550psを誇る5.0 V8スーパーチャージドエンジンを搭載し、このハイパワー化を受け止めるシャシーにも特別なスポーツチューニングが施された。価格は1695万円。

■問: ジャガー・コール ☎0120-050-689



7シリーズに限定モデル 充実のドライバー支援 システム搭載

BMW7シリーズの限定モデル『740i Exclusive Sport』が限定30台でリリースされた。アクティブ・クルーズ・コントロールや、BMWヘッドアップ・ディスプレイなど、充実のドライバー支援システムを標準装備する。価格は1208万円。

■問: BMWカスタマー・インタラクティブセンター
☎0120-269-437

TEZZO BRAKE system クリーンスポーツ

欧州コンパクトに対応 車種に合わせたブレーキパッド

アルファロメオ、フィアット、ルノー・メガーヌ／カンガーに対応した最高性能のブレーキパッド。使用目的や駆動配分に応じて最適な摩材を開発、さらに積極的なテストを行うことでベストなブレーキ性能を実現した。



■価格: オープン ■問: TEZZO ☎045-948-5538 <http://www.tezzo.jp/>

タミヤ 1/24 ラ フェラーリ

流麗なフォルムに加えエンジンも完全に再現

スペシャルモデル『ラ フェラーリ』を1/24スケールで再現したプラスチック組み立てキット。左右ドアやリヤカウルは開閉可能。V12エンジンはトランスミッションやHY-KE RSシステムまで精密に再現した。



■価格: 5250円 ■問: タミヤ ☎054-283-0003 <http://www.tamiya.com/>

FUJITSU TEN ECLIPSE Zシリーズ

自然な対話で目的地を検索

ECLIPSEナビゲーションシステムに、自然な対話で目的地を絞りこむことが可能な[Zシリーズ]3機種が追加された。国内初のWi-Fi接続機能を備え、スマートフォンと連携。分からない操作も自動でサポートしてくれる。



■価格: オープン ■問: 富士通テン ☎0120-022-210 <http://www.fujitsu-ten.co.jp/>

CarMedia

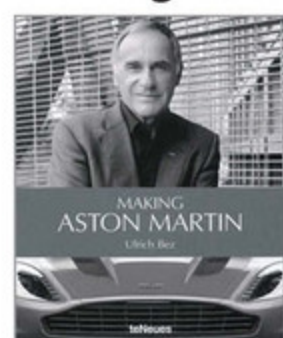
Lotus Elan The Complete Story



ロータス・エランの全モデルについて網羅した1冊。ツインカムエンジンの解説からスタートし、初代エランの全シリーズ、さらに2代目のM100を含む、各モデルのシャシー、エンジン、サスペンションなどについての詳細な説明も。

■5670円／ハードカバー

Making Aston Martin



アストンマーティンのウルリッヒ・ベッツCEOが、就任10周年と同社の創立100周年を機に、自らの経歴や人生観、そして同社の未来像について語った初の記念本。400ページを超える膨大なボリュームを誇り、新たな情報も満載。

■9870円／ハードカバー

■問: 代官山 萬屋書店
☎03-3770-2525 <http://tsite.jp/daikanyama/ec/tsutaya/>

SUNOCO Svelt Euro 5W-40

排ガス規制欧州車に 最適なエンジンオイル

欧州の厳しい排ガス規制『ユーロ5』や、クリーンディーゼル車に推奨された規格『ACEA:C3』に対応するエンジンオイル。粘性抵抗が少なく、スポーツ走行を楽しみながら、市街地ではレスポンスや燃費・環境性能にも効果をもたらす。

■価格: オープン ■問: 日本サン石油 <http://www.sunoco.co.jp>



GARMIN nuvi2795

ボイスコマンド機能搭載 7インチポータブルナビ

7インチ大型液晶画面のPND。スマートフォンとの連携により、Google MAPで検索したデータをBluetooth経由で転送することも可能となった。音声で住所、電話番号、ジャンルなどを発するだけで、目的地の検索もできる。

■価格: 2万9800円 ■問: いいよねっと <http://www.iyo.net/shop>



Information

BORBETサンクスフェア 2013開催決定!! スペシャルグッズのプレゼントも!

高い品質を誇るドイツ製ホイール、ボルベットが誕生50周年を迎える事を記念し、『BORBETサンクスフェア2013』が実施される。12月28日までのキャンペーン期間中にボルベット・ホイールを購入した全ての方に、写真の『BORBETオリジナルグッズ』がプレゼントされる。

■問: タルガ ☎0120-520-005



フェラーリ・ショールームが 2014年春、横浜にオープン

ニコル・コンペティツィオーネ社とフェラーリ・ジャパンが、フェラーリ正規ディーラー契約を締結。日本で35年以上も高級車ビジネスを展開する同社は、横浜のみならずみらい地区にフェラーリ・ブランドを取り扱うショールームを、2014年春にオープンする。さらにサービスワークショップも都筑区に開設する予定だ。

■問: <http://www.nicole-competizione.co.jp/>



Movie

恋するリベラーチェ



稀代のエンターテイナーの素顔

1950年代からアメリカで人気を博したピアノ・パフォーマー「リベラーチェ」。彼が生きていた隠しにしたゲイとしての素顔にスポットを当てたソダーバーグ監督の意欲作。マイケル・ダグラス&マット・デイモンが親子ほど年齢の離れたカップルを熱演。美容整形や薬物依存などいびつさを抱えながらも、互いを求め合った恋人たちの蜜月と別離が切ない。

CAST ●監督:スティーヴン・ソダーバーグ ●出演:マイケル・ダグラス、マット・デイモン、ダン・エイクロイド、スコット・バクラ 配給:東北新社
●11月1日(金)より全国ロードショー

©2013 Home Box Office, Inc. All Rights Reserved.

ミッドナイト・ガイズ



アル・パチーノ真骨頂

『ゴッドファーザー』シリーズで映画史に名を刻んだ名優アル・パチーノ久々の主演作は、老ギャングたちの友情と男気を描く痛快活劇。見どころはパチーノ、クリストファー・ウォーケン、アラン・アーキンら、本作でさらに円熟味を増したオスカー俳優陣による演技合戦。ジョン・ボン・ジョヴィによる書き下ろし主題歌も含め、完璧な「男たちの挽歌」。

CAST ●監督:フィッシャー・スティーヴンス ●出演:アル・パチーノ、クリストファー・ウォーケン、アラン・アーキン、ジュリアナ・マルグリーズ 配給:カルチュア・パブリッシャーズ
●11月16日(土)ヒューマントラストシネマ渋谷にて公開

©2012 LAKESHORE ENTERTAINMENT GROUP LLC, KIMMEL DISTRIBUTION, LLC AND LIONS GATE FILMS INC. All Rights Reserved



グランド・イリュージョン

マジシャン強盗による不可能犯罪ショー

ラスベガスの巨大ホールから一瞬でバリの銀行に潜入。320万ユーロ紙幣を消失させ、会場に札束の吹雪を舞わせる。そんな前代未聞のマジックで観客の度肝を抜く凄腕マジシャン集団「フォー・ホースメン」。彗星のごとく登場した4人組は鮮やかなトリックを駆使して次々に不可能犯罪をショーに仕立てていくが、『ソーシャル・ネットワーク』のジェシー・アイゼンバークをはじめとした豪華キャストが、最後の瞬間まで観客を幻惑し続ける究極のマジック映画。種も仕掛けもあるとわかってはいるものの、緻密かつ壮大なイリュージョンにはあなたもきっと欺かれるはず。華やかでスタイリッシュな映像と、騙される快感に満ちた娯楽大作だ。

CAST ●監督:ルイ・レテリエ ●出演:ジェシー・アイゼンバーク、マーク・ラファロ、ウディ・ハレルソン、メラニー・ロラン、アイラ・フィッシャー 配給:角川書店
●新宿ピカデリー他全国ロードショー公開中

©2013 Summit Entertainment, LLC. All Rights Reserved.

DVD&Blu-ray

しわ

いつか老いるすべての人へ



スタジオジブリの高畑勲監督も絶賛したスペイン発の手描きアニメーション。養護老人施設に入居した男の姿を通して、「老い」「認知症」という目を背けがちなテーマを、温かみのある描線で表現。ユーモアを織り交ぜながらもシニカルに走りすぎない脚本が秀逸。「今日の老人、明日の老人、すべての人に捧げる」というラストの言葉が胸に刺さる。

11月6日発売 Blu-ray 4935円 DVD 3990円
発売・販売元:ウォルト・ディズニー・スタジオ・ジャパン

©2011 Perro Verde Films - Cromosoma, S.A.

探偵はBARにいる2 ススキノ大交差点



大泉洋&松田龍平の実力派コンビ再び! 札幌・ススキノの裏も表も知り尽くした探偵と相棒の活躍を描く人気シリーズ第2弾は、ハードボイルド色たっぷりの前作よりもアクション増量でエンターテインメント性を強調。殺人事件の謎や政界の闇などスパイス満載で名コンビの活躍を魅せる。ボーナスパックは特典DVD2枚、初回限定ブックレットを同梱。

11月1日発売 ボーナスパック(DVD3枚組) 7140円
発売元:東映/東映ビデオ 販売元:アミューズソフト

©2013「探偵はBARにいる2」製作委員会

ワイルド・スピード ヘキサロジーセット

人気カーアクション6部作



爆音を上げるカスタムカーのハイスピードバトルを描いた人気作『ワイルド・スピード』を筆頭に、世界各国を舞台に超絶アクションを展開する『〜X2』『〜X3 TOKYO DRIFT』『〜MAX』『〜MEGAMAX』『〜EURO MISSION』のシリーズ全6作を収録。激しいカーチェイス、飛行機爆破、戦車爆走とド派手な演出満載。ハリウッド・メカアクションの真髄ここにあり。

11月20日発売 初回限定生産ヘキサロジーセット Blu-ray 9240円 DVD 6773円
発売・販売元:ジェネオン・ユニバーサル・エンターテイメントジャパン

Book

恋しくて TEN SELECTED LOVE STORIES

村上春樹/編訳



甘やかで苦い恋の短篇集

初恋に囚われ続ける青年、危ういバランスの上に成り立つティーン期の三角関係、宿命的なまでに惹かれ合う年齢の離れた男女の悲恋。恋愛をテーマに村上春樹が選定・翻訳した上質な9編に加え、書き下ろしの「恋するザムザ」を加えた10短篇を収録。各編の最後に添えられた訳者によるひと言コメントが、全編を通してのいいアクセントになっている。

1890円/中央公論新社

見えざる網

伊兼源太郎



横溝正史ミステリ大賞作

SNSをフックにして現代社会の闇をエンターテインメントのメスで斬り込んだ第33回横溝正史ミステリ大賞受賞作。著者が元新聞記者というだけあって、事件まわりのリアリティは抜群。時代の不穏な空気を映し出す筆力も高い。タイトルの「網」はインターネットの網と、物語のテーマである人と人との縁の意味もかけている。今後の活躍に期待大。

1785円/角川書店

ナウシカの飛行具、作ってみた

発想・制作・離陸——メーヴェが飛ぶまでの10年間

八谷和彦、猪谷千香/著 あさりよしとお/マンガ



メーヴェを飛ばそう!

『風の谷のナウシカ』に登場する架空の飛行具「メーヴェ」を実際につけて空を飛んでみたい! 1/2サイズの模型機を経ての実機製作、試験飛行、エンジン付き機フライト、そしてジェットエンジン付き機で飛翔するまで。9000万円以上の開発費を費やし、10年越しで実現したプロジェクトは、大人のロマンとエンジニアリングが見事に合致した好例。

1470円/幻冬舎





ジビエシーズンの開幕を飾るスコットランド産雷鳥の一皿。写真手前は注文後に57℃でゆっくり火入れした後、香草を挟んでポワレした胸肉。雷鳥は個性が強いので好き嫌いが分かれるが、自然な苦味と弾力ある食感は一度ハマると癖になる。

扉

を開けると思わず息を呑む。マホガニーを贅沢に用いた内装、アンティークのシャンデリア。フランス語で「家・館」を指す店名の通り、華美ではないが大人のダイニングに相応しい、上質で重厚な空間が広がっている。

ソムリエも兼任するオーナーの中村豪志氏は、西麻布「ル・ブルギニオン」、銀座「クラブニクス」、広尾「ア・ニユ」といった名店で支配人を務めてきた錚々たる経歴の持ち主。高いプロ意識に支えられた細やかでフレンドリーな彼のサービスに魅了され、長年ご来店にしている年輩の客も多いと評判だ。

さらにこの中村支配人、猟銃免許を所持しており、全国各地を飛び回って自ら獲物を狩ってくるというの

広尾の邸宅で 国産ジビエを堪能

だから驚き。ジビエを供するフレンチは昨今珍しくないが、猪や鹿、青首鴨まで調達するサービスマンにはなかなかお目にかかれないだろう。

そんな国産ジビエを洗練された絵画のような一皿に変身させるのが、昨年スーシェフから昇格した青木一興シェフだ。クラシカルなフレンチの手法をベースに、野性を活かした複雑な滋味を引き出している。

深まる秋、ワインと共に山の恵みを堪能してはいかが？



レストラン マノワ

東京都渋谷区広尾1-10-6
プロスペクト・グラーサ広尾1F
定休日 月曜日
☎03-3446-8288
営業時間 11:30~13:30(L.O.) 18:00~21:00(L.O.)

貴族の邸宅を思わせるシックで落ち着いた店内。カウンター席をお目当てに一人でふらりと訪れる常連客も多いという。



広尾一丁目の交差点のほど近く。かつては同じ「マノワ」の名を冠したブラスérieだったそう。







1 Porsche 918 Spyder 1/43スケールモデルカー——| 1名様 |

IAA フランクフルト・ショーで発表された市販モデルのハイブリッド・スーパースポーツカー、918Spyder。エクステリアはもちろん、インテリアの細部まで忠実に再現して造られている。特にキャリバーやインテリアで強調されているアシッドグリーンが目目を惹く。MINICHAMPS製。

■提供：ポルシェ AG



2 CITROËN DS3 Cabrio 3インチ ミニチュアカー——| 各色1名様(計4名様) |

本誌のP113でレポートしているDS3 Cabrioのミニチュアカー。カラーバリエーションは左から、ルージュルビ/ブラック、ヒッコリー/ブラック、ブランバンキーズ/ブルー アンフィニ、グリ シャーク/ブルー アンフィニ。日本仕様には、ヒッコリーとグリ シャークのカラー設定はないので、レアかも? 希望の色を明記してください。

■提供：ブジョー・シトロエン・ジャポン



3 JAGUAR オリジナルボールペン——| 2名様 |

JAGUARのブランドネーム入りボールペン。インクはブラックで、書き味も滑らか。ボタンを押すとペントップからライトが照射され、JAGUARのロゴが浮かび上がる。

■提供：ジャガー・ランドローバー・ジャパン



4 BRP オリジナルスポーツタオル——| 1名様 |

カナダの三輪モーターサイクルメーカー、BRP社のオリジナルスポーツタオル。本誌P134～にて11月から発売されるSPYDERRTロードスターの試乗インプレッションをレポートしている。サイズ: 20cm×120cm。綿100%、日本製。

■提供：BRPジャパン



8 Mercedes-Benz S-Class 1/43スケールモデルカー——| 1名様 |

メルセデス・ベンツNEW Sクラスの1/43スケールモデルカー。ドイツのメーカー schuco(シュコー)製。カラーは実車にもラインアップされているマグネタイトブラック。

■提供：メルセデス・ベンツ日本



5 池沢早人師 小説「三流レーサー」——| 3名様 |

代表作「サーキットの狼」で、70年代にスーパーカーブームを巻き起こした池沢早人師氏の初の小説単行本。レースの腕は三流だが、スポンサー獲得能力は超一流というレーサーを描く、エンターテインメント小説。

■提供：集英社



6 AKRAPOVIC オリジナルキーホルダー(2個セット)——| 2名様 |

スロベニアにあるエキマニマフラーのメーカー、AKRAPOVIC(アクラポヴィッチ)のロゴが入ったキーホルダーを2個セットで2名様にプレゼント。2輪レースで培った技術を4輪でも発揮している。

■提供：橋本コーポレーション



9 Aviation Classics, Ltd オリジナルキャップ アイボリー/ブラック——| 各色3名様 |

本誌P129～でレポートしているジェット戦闘機の格納庫に隣接する、アヴィエーション・クラシック社オリジナルキャップ。North American Embroidery製でフリーサイズ。アイボリーには同社の文字を、ブラックにはロゴマークのジェット機が刺繍されている。ご希望の色を明記の上、ご応募ください。

■提供：GENROQ編集部

7 Volkswagen Golf GTI Official Guide To The GTI 2013 & ノートブック・セット——| 1名様 |

GOLF GTIファン必見! GTI発表会でプレスに配布された記念品。オフィシャルガイドには歴代GTIのテクニカルハイライトやスペック表が記載されている他、モデルの変更点などがわかりやすく1冊にまとめられている。GTIのロゴ入りノートブック(前半分5mm罫線と後半分5mm方眼)をセットで。

■提供：フォルクスワーゲングループ ジャパン



応募要項

はがきに①希望のプレゼント名および番号②住所③氏名④年齢⑤職業⑥電話番号⑦今月号で良かった記事⑧良くなかった記事⑨GENROQで取り上げてほしい有名人⑩今乗っているクルマ⑪気になる車種などをお書き添えの上、ご応募ください。
2013年11月20日消印有効

宛先

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19
株三栄書房 GENROQ編集部
「2013年12月号プレゼント」係
●当選者の発表は、商品の発送をもって代えさせていただきます。なお、雑誌公正取引規約の定めにより、この懸賞に入選できない場合があります。ご了承下さい。



なお、QRコードで携帯サイトからも応募できます。
(応募締め切り2013年11月20日)

※応募のチャンスはお一人様一回限りとなります。また、お寄せいただいた各種データはプレゼント以外の目的には利用いたしません。

■ 定期購読のご案内

1年間12冊で10,320円

- ◎買い忘れや売り切れの心配がありません
- ◎全国どこへでも、送料無料でお届けします

■ お申込み方法

■ 電話からのお申込み

定期購読受注センター

TEL: 03-5357-8802

(受付時間 平日10:00~17:30)

お届け先の、住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法をお伝えください。

■ インターネットからのお申込み

http://www.sun-a.com/shop/order_teiki.html

■ FAXからのお申込み

FAX: 03-5357-8803

(24時間受付)

お届け先の、住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

■ 海外での定期購読をご希望の方

TEL: 03-5476-8131

(受付時間 平日9:30~18:00)

E-Mail: subs@ocs.co.jp

OCS 海外新聞普及部までお問い合わせください。

■ お支払い方法・送料

■ 代金引換でのお支払い

1回目の配達時に代金引換の郵便にてお送りしますので、配達員に年間購読料をお支払いください。

■ クレジットカードでのお支払い

(VISA・MASTER・JCB・AMEX・UC・DC)

■ 定期購読についてのご注意

すでに発売されている号からのお申し込みはできません。中途解約の場合は、送付済みの分の代金を精算し、返金手数料(実費)を差し引いた金額をお返しいたします。

地域によっては、書店の発売日より若干遅くなることがあることをご了承ください。

海外での定期購読はお問い合わせください。

増刊、別冊等のレギュラー号以外の号は定期購読に含まれません。特別定価時の差額はいただきません。

お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

■ バックナンバー通信販売

■ ご注文方法

■ バックナンバーをお求めの方は、お近くの書店でご注文ください。送料無料で、お申込みの書店へお届けいたします。

■ お近くに書店がない場合のご注文方法

① 電話からのお申込み

TEL: 048-988-7650 [総合受注センター]

(受付時間: 平日 10:00~17:30)

② インターネットからのお申込み

<http://www.sun-a.com/>

③ FAXからのお申込み

FAX: 048-988-7651 [総合受注センター]

お届け先のご住所、お名前、お電話番号、ご希望商品名、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

■ お支払い方法・送料

お支払いは、代金引換またはクレジットカード支払いになります。

送料は下記の通りとなります。

	送料	代引手数料	合計
カード払い	200円	—	200円
代金引換	200円	300円	500円

※お買い上げ金額が1000円以上の場合、送料は無料となります。

■ バックナンバーについてのご注意

品切れになり次第締め切らせていただきます。

お申込みいただきましてから、3~5営業日前後でお手元にお届けいたします。配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。

配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。

お客様の都合による返品・商品発送後のキャンセルはできないものといたします。ただし、万が一お届け商品がご注文内容と異なっていた場合や乱丁、落丁、配送中の破損・汚損が発生した場合がございましたら、正規の商品への交換を致します。(なお、お取り替え時の送料は弊社で負担させていただきます。)お手数ですが、三栄書房販売部までご連絡ください。

お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

■ お問い合わせ先

三栄書房 販売部

TEL: 03-5369-5112

(受付時間: 平日10:00~17:30)

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19



■ 今月の代表: マサル・ノグチ

ヴェネーノ・ロードスター、間に合いました。

海外を相手に仕事をしている我々にとって、最終締切日に恐怖を感じることは少なくない。何しろ欧州のスーパーカーメーカーは、大抵、嫌がらせのようにこの日に新型車を公開してくる。で、この写真。まさに締切作業の最中に公開された、ランボルギーニの最新作「ヴェネーノ・ロードスター」。ただでさえもガンダム的だったのに、オープン化したらさらにその強烈さは倍増。濃すぎます……。

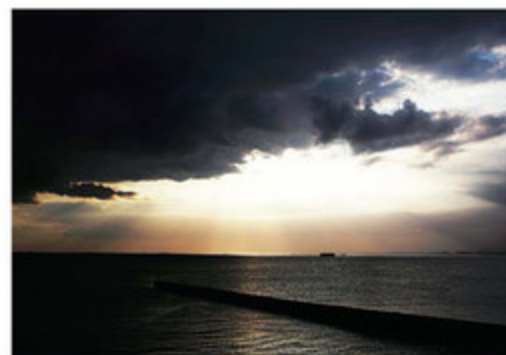
(今月はこれでご勘弁ください。マサル・ノグチ)

■ From Editors



W山田でタンデムラン!

おっさん×2人のムサイタンデム写真で失礼します! こちらはカナダ発のトライク「BRP スパイダー」の試乗会での1コマ。ライターの山田弘樹氏のタンデム・インプレッションのため、僕がドライバー役でW山田となりました。さて初めて乗ったトライクは、バイクのようなポジションだけどコーナーではバンクせずにハンドルを切って曲がっていくという特殊な乗り味。慣れると安定感があって、軽快なコーナリングが楽しめます! (最初は少し戸惑ったUNO山田)



東京湾の夕景。

たまたま通りかかって見た東京湾の夕景ですが、随分とキレイに感じて写真を撮ってみました。構図や露出も変えて何枚か撮影し、ホクホクしながら自宅に帰ってパソコンでデータを開いてみると……なに、この「コレジャナイ」感は何? そして改めて思ったのは、人間の目というのは都合の良い演出もできて優秀だなということ。そして真実というものは大概ガッカリだということです。あ、特にオチはありませんよ、ホントに。(カメラ新調したい@か)



食文化の違い。

関西ではお弁当のお供に重宝する「ウインナー」がどこの家庭にもあって、子供の頃よく食べていた庶民の味。千葉のスーパーへ行くと……ナイ! 何店舗回ってもナイ! 店員さんに尋ねても、魚肉ソーセージを指差される。「これちゃう! 牛とか豚。あれがなきゃお弁当作れないの!」とスーパーでダダをこねてしまいました。その後、大阪へ帰って大人買いしましたとさっ。ちなみに魚肉ソーセージは未だ食べたことがありません。(意外と大食いリョウコ)

[NEXT ISSUE] 2014年1月号 No.335 2013年11月26日(火)発売

■ Staff

編集長 EDITOR IN CHIEF

野口 優 Masaru Noguchi

編集 EDITORIAL STAFF

甲斐貴之 Takayuki Kai
山田清光 Kiyomitsu Yamada
服部稜子 Ryoko Hattori

鈴木 明 Akira Suzuki
藤野太一 Taichi Fujino
藤原よしお Yoshio Fujiwara
入江大輔 Daisuke Irie
高橋真樹 Maki Takahashi

校正 PROOFREADING

高木慎一 Shinichi Takagi

エディトリアルデザイン DESIGN STAFF

ソルト SALT

アートディレクター: 石橋健一

デザイン: 川本美沙樹 / 笹田陽子

DTPデータ製作 DTP STAFF

KCオフィス 小林茂三
関谷正幸 / 鈴木忠介
黒田 貴

GENROQ Magazine

by.San'ei Shobo Publishing Co., Ltd.
19 Honshio-cho, Shinjuku-ku, TOKYO.
160-8547 JAPAN

三栄書房 ホームページ <http://www.sun-a.com/>

発行人: 西ヶ谷周二 Shuuei Nishigaya
編集人: 野口 優 Masaru Noguchi
発行所: 三栄書房 SANEI-SHOBO

©株式会社 三栄書房2013
定価: 860円(本体: 819円)

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19
電 話: 03-5369-5112
編集部: 03-5369-5070
広告部: 03-5369-5113

新刊はケータイでCHECK!!

三栄書房公式ケータイサイト

■ 三栄書房の
公式ケータイサイトがOPEN!

GENROQも発行している出版社、三栄書房のケータイサイトがオープン。気になるムックや、忘れて思い出せなかった特集なんかも、ケータイから探ることが可能。もちろん、掲載されるすべての本はサイトから購入できます。各雑誌の詳細情報、イベント情報も大充実。QRコードよりアクセスを!

2nd
Anniversary

The World's Greatest Custom Culture Magazine

モーターヘッド09

NOW ON SALE

CUSTOM PORSCHE MANIAX 2

特集: 続・ポルシェを超えたポルシェ。

Magnus Walker / ポルシェ界の新たな奇才。
Singer Vehicle Design / 究極のレストモッド。
GruppeM / ナローに賭ける情熱。
BBI / カリフォルニアのテクニシャン。
Custom Catalogue / ポルシェ・カスタム最新トレンド。
...and so on

サブ特集

CAR meets Fashion / MH流ファッションスタイル。
Old but New / 新時代の旧車論。
The American Soul / 日本人のアメリカ魂。
GOOD WOOD Festival of Speed / "FOS"という文化。



www.motorhead.jp

お問い合わせ先

三栄書房

販売部 TEL: 03-5369-5112 (受付時間: 平日10:00~17:30)

〒160-8547 東京都新宿区本塩町1-9

www.san-ei-a.com

MOT
TE
AR
D



True Feelings

M9.0 × Ari Hatsuzawa

爪痕の真情。2011.3.12～2012.3.11

初沢亜利

第29回東川賞
新人作家賞受賞

写真家 初沢亜利が追いつけた被災地、一年間の記録。
真実を伝えながらアート作品として綴る渾身の一冊。

発売中

True Feelings

爪痕の真情

東日本大震災×初沢亜利

2011.3.12～2012.3.11

定価 2667円 (税込 2800円)

問い合わせ

三栄書房 販売部 ☎03-5369-5112 (受付時間 平日10:00～17:30)
〒160-8547 東京都新宿区本塩町19 <http://www.sun-a.com/>

SPORT CAR STYLE

Enjoy Sport Car Life

■ Contents of

Mercedes-Benz E-Class AMG Series



**SPORT CAR
STYLE** *Enjoy Sport Car Life*

この10年。メルセデス・ベンツのAMGは常に賑やかだ。SLRやSLでスーパースポーツ界を引っ張ったかと思えば、S、SLクラス級のフラッグシップモデルからCクラスにまで、63を中心としたモンスターを用意し、フルラインアップ体制を敷いてきた。昨今はボトムレンジを担うCLA 45 AMGが話題だ。往年のAMGらしい作品としてヒットしたC 63 AMGの、次なる一手として注目される。

その影に隠れるように見えながらも、じっくりと熟成され、AMGならではの刺激と、メルセデス・ベンツらしい利便性が両立されたモデルこそ、EのAMGだと思う。なにしろ現在の63シリーズの前身たる55シリーズを含めると、パワーユニットだけを取っても10年で3種も使われている。E 55時代のスーパーチャージャーに、E 63時代の自然吸気として現在のツインターボと、内燃機関のすべてを掌握してきたかのような進化である。

**CLOSE
UP!**

Mercedes-Benz E-Class AMG Series

いま光り輝く AMGの“定番”。

ハイパフォーマンスモデルの進化拡大に余念のない昨今のAMGブランドにあって一見、脇役に位置されるかのようでいながら、実はAMGの真髓が宿る定番であり、エンジン変更を中心とする進化が途切れることなく繰り返されるのがEクラスだ。どの時代も高い完成度を持つそれらの名車達を認定中古車なら安心して味わえる。

REPORT●中三川大地 (Daichi Nakamigawa)

でもある。ならばサーティファイドカーで手に入れることを見越して、Eクラス10年の軌跡にいま一度スポットを当ててみたい。

中古車市場全般では、いまだにE 55 AMGが現役で活躍する。チューニングベースとして認知されることから手伝って、その世界は濃密だ。しかしサーティファイドカーとなればやはり主役は高年式。今年生まれ変わったニューフェイスこそまだなかなか見ないが、ツインターボ搭載のE 63ならチラホラと出てきた。

だが、注目すべきはE 63のなかでも6208ccの自然吸気を搭載したもの。今後はハイパフォーマンスモデルにも分け隔てなく立ち上がる環境対応性能により、大排気量の自然吸気というパッケージングが消えつつある。自然吸気ならではの快

感を、安心して認定中古車で味わう機会が減る一方だけに、この存在を貴重だと思いたい。

今後、新車で販売される現行モデルへの乗り換えや、デモカーの切り替えに伴い、高年式の個体がより市場に出回ると予想される。どの部分に魅力を見出し、また価格的に折り合いを付けるのか。それで選択肢は変わってくるだろうが、自分らしい適正な購買をするためにも、この10年の進化を正確に捉えたい。



AMG哲学が色濃く残る EクラスのAMGシリーズ

AMGの地位を決定づけた発端は、まだ町工場に近かった時代に造られレースで大活躍したAMGメルセデス300SEL 6.8だろう。フォーマルなセダンに大排気量エンジンを押し込みスポーツカーを凌駕する。“羊の皮を被った狼”のスタイルは、もちろん現代も生きている。とりわけEクラスのパッケージにはそれが如実に表れている。

メルセデス流認定中古車“サーティファイドカー”

- 対象車：新車登録から5年もしくは10年以内(走行距離不問)
- 納車点検：最大100項目
- 部品交換：車両状況に応じて交換
- 保証期間：1年間もしくは2年間(走行距離無制限)。ただし2年保証は初年度登録から5年未満であること。
- 保証内容：設定の条件内にて保証。ただし消耗品は除く
- 残価設定ローンの有無：ユーズドカー・ウェルカムプラン
- 問い合わせ：メルセデスコール ☎0120-190-610

メルセデス・ベンツの基準を満たす認定中古車は「certified(認定された)」の意を持つサーティファイドカーと呼ばれる。新車登録から10年以内の個体に1年間保証が適用されるのが前提で、その上で新車登録から5年以内の個体には有償での2年間保証も用意される。保証期間中は走行距離が無制限なのでガンガン連れ出せる。



W211型の柔らかいフォルムから一転。シャープな印象のW212型。最初はアクの強さが全面に出た次第に見慣れいつまでも古さを感じさせない。まさにメルセデスマジックだ。



市場の主役はW212型。 6.3ℓ自然吸気か、 5.5ℓツインターボか。

現在、サーティファイドカーの中心は、2009年5月から始まったW212型E63 AMGだと言える。全てがまだ初年度登録から5年以内なので、2年間の保証が選べる。中身を紐解くと2011年11月に6208ccのNA(M156型)から、5461ccのV8ツインターボ(M157型)に変更された。このツインターボは非の打ち所がない性能を有するほか、同時に加わった安全装備の進化など見るべき部分は多い。だが、主流が過給機へと移行するほどにNAの輝きも増す。現在、このNAはだいたい700～800万円を中心に推移。ツインターボはまだ新車に近い個体が多く1000万円オーバーが多い。とはいえオプション装備や諸経費を考慮すると俄然魅力が増してくる。



6208ccのV8NA(M156型)は、最高出力524 ps、最大トルク64.2 kgm。5461ccのV8ツインターボ(M157型)は最高出力こそ不変だが最大トルクが一気に71.4kgmへ。



外観に合わせてより未来的になった操作系。トランスミッションはAMGスピードシフトMCTと呼ばれる7速セミATだ。ステアリング位置は左右どちらの設定もあった。

EのAMG、この10年

[2006年12月]

W211型E63AMG発売

2007年モデルとしてW211型全体がマイナーチェンジ。E55 AMGに取って代わったのが、現在も続く名前「E63 AMG」だ。6.2ℓ V8DOHC自然吸気(M156型)を搭載する。

[2011年11月]

W212型E63AMGのエンジン一新

Eクラス全体でのこのマイナーチェンジは環境対応性能を高めることだった。E63 AMGは名前はそのままダウンサイジング。5.5ℓ V8ツインターボへとエンジンが変更された。

[2002年12月]

W211型E55AMG発売

Eクラスの3代目に当たるW211型が日本で発売されたのは2002年6月。その年の12月にE55AMGが追加された。5.5ℓ V8SOHC+スーパーチャージャー(113M55型)を持っていた。途中から6208ccのV8自然吸気(E63 AMG)に変更されるものの、113M55型はパワーアップが容易だとして、世のカスタマーから今も絶大な支持を得る。

[2009年8月]

W212型E63AMG発売

2009年にEクラスがW212型へとフルモデルチェンジ。E63 AMGは同年8月から日本デリバリーが開始された。エンジンはM156型を踏襲するが新たな専用装備が多数備わる。

[2013年5月]

W212型E63AMGマイナーチェンジ

もはやフルモデルチェンジと呼べる改良を遂げ、現在のE63 AMGとなる。基本骨格は既存のままだが、新たに「E63 AMG S」が誕生。4WDモデル(4マチック)も登場した。

W211型もまだまだ現役。 前期は名機5.5ℓSCを搭載。

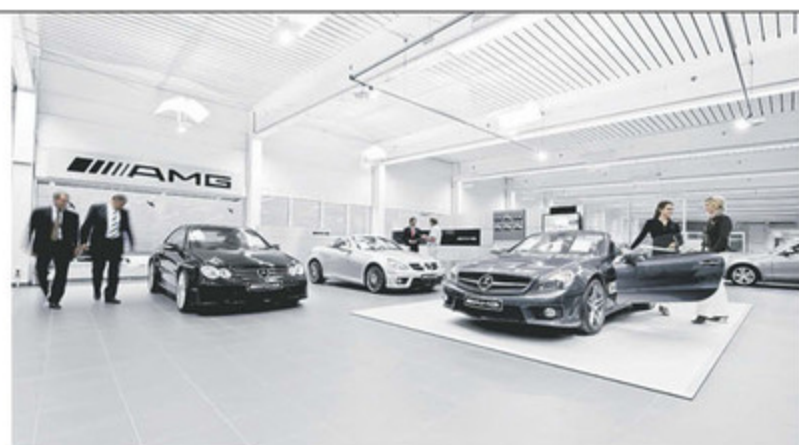
柔らかいフォルムを持つW211型に用意されたAMGは“羊の皮を被った狼”の典型。知らない人が見たら、これほど速いとは思わないはずだ。デビュー当初は先代W210型から引き継がれたE55 AMGであり、5438ccのV8SOHC+スーパーチャージャー(113M55型)を持っていた。途中から6208ccのV8自然吸気(E63 AMG)に変更されるものの、113M55型はパワーアップが容易だとして、世のカスタマーから今も絶大な支持を得る。



もはやフルモデルチェンジ級の現行型 中古車市場への進出は来年以降か!?

今年5月に登場した新型Eクラス。新型と言っても厳密にはビッグマイナーチェンジとなる。E63 AMGを抽出すると、既存のE63 AMGに加え、さらにハイパフォーマンスとなるE63 AMG Sが追加され、Sの最高出力は585psにも到達した。その

双方に4マチック(4WD)が用意されたのもトピックだろう。いずれもデビュー間もないモデルなので、まだ新車のデリバリーがようやく始まった段階だ。認定中古車市場にお目見えするのは来年以降になりそうだ。



頼れるAMG パフォーマンスセンター

正規販売店のショールームにAMG専用展示スペースを有するほか、ワークショップも最新鋭。AMGの専門知識を持ったAMGセールスエキスパート、サービスエキスパートが親身になってユーザーの相談に乗ってくれる。現在、ここ日本には23拠点あるので、Eクラスに限らずAMGモデルと共にするなら、近くの販売店を確認したい。

AMGスポーツパッケージ という選択肢も見逃せない

比類なき動力性能を求めるのならAMGモデルをおいて他にはない。が、AMGの持つアピラランスを欲するのなら素のグレードにオプションで用意されるAMGスポーツパッケージ(プラス)を選択する道もある。ボディパーツやホイール、インテリアもAMG装備が満載となり、手軽にAMGを味わえる仕様として人気は高い。



ワゴン人気は不変となり 定番色はやっぱり「白、黒」

新車価格で言えばセダンとステーションワゴンでは40～60万円程度の開きがある。しかし中古車市場では100万円近い差に膨らむことがある。リセールを期待するのならワゴンは鉄板だ。また敢えてセダンを選び購入費用を安く抑える手もある。定番の色はやはり「白、黒」次いでシルバーだ。色も価格に数十万円の影響を与える。





SPECIAL SHOP INFORMATION

BMW/Bentley/Rolls-Royce

Contents of this month

BMW

■ カーウォッシュ・オーシャン	P216
■ 合同産業	P217
■ マックスクラフト	P218
■ リズム・コーポレーション	P219

Bentley

■ ベイビィアイズ	P220
-----------	------

Rolls-Royce

■ オフィス・ケイ	P221
-----------	------

営業時間/24時間
 定休日/年中無休
 〒176-0012 東京都練馬区豊玉北1-14-4
 ☎0120-47-5960
 ☎03-3993-9341(フリーダイヤルが繋がらない場合)
<http://www.carwash.co.jp>



洗車と鉄粉除去作業でボディの汚れを落とした後、凹凸のある部分にマスキング。その後、数種類のコンパウンドとポリッシャーを使い分けて塗装面の小傷を除去していく。



ウォータースポットが付きやすいカーボンルーフのクリア塗装も、丁寧にポリッシャーで磨いていく。水垢やウォータースポット、洗車傷などはほとんど除去できるという。



ウルトラタフコートはこうにコーティング剤をスプレーで均一に吹き付けていく。グロスチェッカーで決められた光沢になるまで重ね塗りをして光沢を増していく。



ボディコーティング前に行う塗装面のポリッシュ作業は、砂埃が入らない施工ブースで行われる。スペースに限りがあるため、事前の電話予約が必要だ。



←11月末までにタフコート以上のボディコーティングを施工すると、ホイールの汚れが落ちやすくなる「ホイールコーティング1台分」の料金8800円が無料になるそうだ。

→ボディコーティングには、簡単な室内清掃も含まれている。掃除機掛けや内窓拭きなど、内外装ともにきれいになる。



環

七の豊玉陸橋交差点から目白方面へ向かった先にある洗車とボディコーティングの専門店、カーウォッシュ・オーシャン。洗車は予約なしで受け付けており、しかも24時間営業。時間を気にすることなく立ち寄れる便利さも人気の秘密だ。事前の電話予約で受け付けているボディコーティングは、タフコート、スーパータフコート、ウルトラタフ

タフコート以上のコーティングで 今ならホイールコーティングが無料



店内には洗車を待つスペースも用意されている。時間がかかるウルトラタフコートなどは、代車の貸し出し(11月末迄の施工は無料)も用意されている。



目白通り沿いにあり、都心のベッドタウンや関越道からのアクセスも良いカーウォッシュ・オーシャン。24時間営業なので、空いた時間に気軽に訪れることができる。

コートの3種類をラインアップ。それぞれコーティングの耐久性が異なり、予算によって選択できる。その中でもBMWに一番人気なボディーコーティングは、最高級のウルトラタフコート。作業は塗装面をポリッシャーで磨き込み、ツメにひっかからない程度の小傷を除去して鏡面加工。その後、硬化すると石英ガラスと同じ成分になるコーティング剤をスプレーで均一に塗布してミクロのガラス膜を作るのだ。

ちょうど塗装が薄いガラスで覆われるイメージを想像してもらいたいだろう。ツルつとしたコーティングの表面は汚れが落ちやすくなり、しかも塗装の劣化もしにくくなる。クリア塗装の上にさらにクリアのガラス膜が乗るため、深みのある独特の光沢感も魅力といえる。



←屋根を折りたたむとこのように小さくなる。地面に敷かれたレール上をクルマが横切れるため、縦列駐車でのスペースにも設置できる。

↑駐車スペース+αで設置できるため、カーポートなどを設置しづらいスペースにも設置可能。合同産業が自社生産しているため、サイズも10cm単位でオーダーメイド可能だ。



こちらが“裾下スカート”というオプションメニュー。文字通り屋根の裾下がスカート状に加工されることで地面との隙間が無くなり、落ち葉やホコリが入りづらくなる。



風が強い地域には、レールと屋根をつなぎ止めるフックを増やすオプションメニューもある。台風やビル風が強い地域に設置する際に増やすことがあるという。



設置する地面が土や砂利の場合にお勧めなのが“結露防止シート”というオプションメニュー。屋根の内側についた結露がボディへ落ちてこないようにするものだ。

限られたスペースにも設置可能な アコーディオンガレージ



屋根に使われているシートのカラー変更もオプションメニューとして用意されている。自宅やクルマの色に合わせるケースが多いそうだ。

さらに人気を博している理由は、使用環境に合わせて選べる多彩なオプションメニュー。このX3のガレージのように屋根に使われるシートの色をブラックに変更したりもできるし、これからの季節に気になる落ち葉などがガレージ内へ入りにくくする「裾下スカート」と呼ばれるオプションメニューもある。それぞれの特徴や価格などの詳細はホームページに記載されているので、ぜひ参考にしてほしい。

またジャバラ状に可動するフレームは、21×21mm角のスチール製で、柱ごとに筋交いが入る強固な構造。柱の数が多いことと筋交い構造のため、屋根にかかる力が分散され、強風や冬の時期に気になる積雪にも耐えられるという。簡易ガレージとは言っても、必要にして十分な強度を備えているのだ。

ク ルマ1台分+αの平らなスペースがあれば設置可能な「アコーディオンガレージ」。合同産業がリリースする人気の簡易ガレージだ。その特徴はジャバラ状に伸縮しながら開閉する滑車付きの屋根。地面に敷かれたレール上を滑りながら移動することで、女性でも簡単に開閉できる仕組みになっている。

営業時間／8:30～19:00(平日) 11:00～15:00(日曜日・祝日)※事故は24時間対応
 定休日／年中無休
 ■本社・ファクトリー
 〒224-0053
 神奈川県横浜市都筑区池辺町4460
 ☎045-939-0299

■Tokyo Branch
 〒150-0011
 東京都渋谷区東3-1-3 広尾ビューヒルズ1F
 ☎03-4619-7321 <http://www.max-craft.com>



横浜・都筑区に本社ファクトリーを構えるマックスクラフト。第三京浜港北ICからクルマで10分とアクセスも良好だ。



←ボディコーティングやホイールコートも好評を博しているサービスメニュー。リーズナブルな料金設定ということもあり、多くのオーナーに喜ばれているようだ。

→輸入車全般に豊富な経験を持つマックスクラフトだが、特にBMWは豊富な作業実績を持っているため、様々なリクエストが寄せられるという。



最近では、オーナーが大事にしている車両のボディメンテナンスの相談が多いという。この8シリーズはそんなオーナーのリクエストに応じてリフレッシュした1台。



事故は24時間対応。自社所有のローダーで事故現場にかけつける。遠方の引き取りにも柔軟に対応してくれ、無料の代車も用意している。



東京・広尾にはマックスクラフトの支店「Tokyo Branch」も展開。こちらでも本店同様に車両の預かり、引き渡しが可能だ。

美しい仕上がりとはリーズナブルな料金 輸入車オーナー必見のボディファクトリー



オーナーの希望に応じた最善のプランを提案できることもマックスクラフトの強み。ボディワークの基本である钣金・塗装は時間をかけてじっくりと施工できる態勢を整えている。ボディの傷で困っているなら、まずは相談して欲しい。



メルセデスであろうが、ポルシェやスーパーカーであろうが、そのモデルのディーラー基準の20%オフだ。ボディの引っかかりやキズやコスリキズ程度の軽い案件であっても、費用的にも満足してもらえるはずだと自信をみながらやる。

ちなみに他店で購入した持ち込みパーツの取り付けや、一品物のオリジナルアイテムの製作、特殊加工なども魅力的な見積もり額を提示できるといふ。ボディワークでやりたいことがあるなら、相談して欲しい。

輸 入車のボディワークのスペシャリストとして、絶大な支持を受けているマックスクラフト。古今東西、新旧を問わず確かな仕事を約束してくれることもあり、遠方から訪れるユーザーも多いという。

それほど多くのクルマ好きから頼りにされる理由は、熟練のスタッフが施工するボディワークの美しい仕上がりにあることは間違いなく、実はリーズナブルな作業工賃を設定していることも大きい。作業工賃はディーラー見積もりの20%オフを基本としており、事故修理や钣金・塗装、整備や各種レストア、パーツの取り付け＆加工など、全ての作業が対象となる。クルマもBMWはもちろん、

営業時間／10:00～19:00

定休日／水曜日

〒224-0007

神奈川県横浜市都筑区荏田南1-1-9

☎045-949-4717 <http://www.sport1.jp/>

RHYTHM CORPORATION

■リズムコーポレーション

OFFICE i (石井健之) ●PHOTO&REPORT



CHIPTUNING06とPEDALCOMMANDERの両方を装着したオーナー曰く「ドライブするのが楽しくなった」というほど劇的にパワーとトルクが増したという。



チップチューニング06は、数カ所のセンサーのカプラーとバッテリーに接続するだけ。ECUチューニングがまだ不可能なBMWの最新モデルにも対応。価格は11万9700円。



チップチューニング06のユニットに繋ぐ部分に付属の短絡端子を取り付けるとすぐノーマル制御に元通り。ディーラーの点検を受けるときなどに便利な機能だ。



あまりの性能と効果に驚き、チップチューニング06とペダルコマンダーの日本への正規輸入元となった同店。国内の正規ディーラーとなる販売店も募集している。

チップチューニング06とペダルコマンダーを取り扱いスタート



ペダルコマンダーはエコモードやスポーツモードなど、アクセル特性を全9段階に変更するパーツ。こちらもカプラーオンで装着でき、元に戻すことが可能。3万5700円。

E CUチューニングの専門店であるリズムコーポレーション。同店のECUチューニングはオーナーと共に試乗を行い、エンジンの性能に不満を感じている回転数やアクセル開度を確認。不満点を解消するデータに書き換えて再び試乗し結果を検証する。このようにオーナーが納得できるまで、何度でも施工当日にデータ変更を行う現車合わせチューニングをモットーにしている。

その同店で新しく輸入販売元となったのが、チップチューニング06という製品。センサー類にカプラーオンで取り付け、制御信号を変更。純正コンピューターのまま、パワーとトルクをアップさせるものだ。

F20の116iの場合、ノーマルは136psだが、同製品を装着するだけで184psにパワーアップする。しかもカプラーを取り外せば元の状態に簡単に戻せるため、ディーラーにクルマを持ち込む際にも、いちいち純正データに書き換えてもらう必要がないのだ。

また、ペダルコマンダーという新製品は、電子制御スロットルのアクセル特性を9段階に変更できる製品。こちらも劇的に特性が変わるお薦めのアイテムだという。



フィルムとの境目部分にはピンストライプが入られている。これもフィルムによる施工。切り文字やロゴマークなども入れられる。



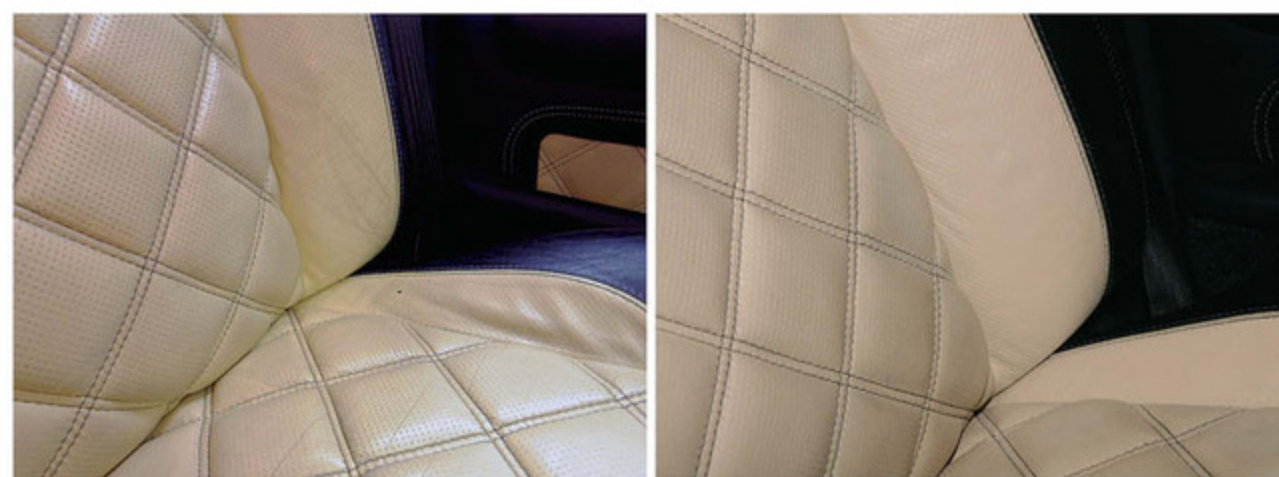
デモカーのBMWには様々な種類のフィルムが様々な手法で施工されている。文字や模様を浮き出すように加工することも可能だ。



写真の左側がクリーニング後。本革シートは気づかぬうちに、こんなにも汚れているのだ。インテリア全てのクリーニングが可能。



濃紺のボディカラーにサテンパールホワイトのフィルムが映える。大きく印象を変えることができ、元に戻すのも簡単だ。



サイド部分にひび割れができてしまった革シート(写真左)を、キレイにリペア(写真右)することが可能。内装のパネルも施工できる。

ショップはこの9月に移転オープンしたばかり。国道16号線沿い、東関道・千葉北ICから北に約2分走った右側にある。



ラッピング加工したボディにも安心して使うことができる、オリジナルのカーシャンプー「ベイベィスキン」(210ml/1780円)も好評。

最新フィルムを常にチェックしており、レザー調やスパンコールなど、その種類は膨大だ。珍しいフィルムの施工もおまかせあれ。

美しい仕上がりにこだわりを持つ カーライフサポートのプロショップ



を入れてるのがカーラッピング。もともとラッピングは住宅のインテリアや看板用から発展したもの。ベイベィアイズは家具や住宅用のフィルムを取り扱っていたことから、その知識や技術は高く、施工の難しいメッキタイプのフィルムを数多く手掛けている。素材にもこだわり、同店で扱うフィルムは全てデモカーに施工を行って、耐久性などの様々なテストを経て、納得したフィルムのみを取り扱っている。

ベントレー・アルナージのボンネットのセンターとルーフには、サテンパールホワイトのフィルムを施工している。まるでホワイトのレザートップのような独特の質感だ。境目にはピンストライプも入れられている。その他、切り文字やロゴ入れなどにも対応できるそう。

インテリアのメンテナンス、リペアを中心に、ボディコーティング、フィルムラッピングなどを行うカーライフサポート&カスタマイズショップ「ベイベィアイズ」。

本革シートやダッシュボードなど内装のクリーニング、傷やひび割れの補修の他、内装パネルの塗装、ラッピングなど、インテリアのカスタマイズも得意としているが、特に力

営業時間／10:00～19:00

定休日／日曜日、祝日

〒174-0073

東京都板橋区東山町26-8

☎03-5986-8111 <http://www.office-kk.jp/>

Office K

■オフィス・ケイ

橘 祐一 ●PHOTO&REPORT



リヤスタイルも迫力十分。バンパーから繋がるサイドスデップのデザインが、シャープで流麗な印象を与える。



→ホイールはLAセレブに人気の高いPlatinum MotorsのAGETRO。サイズは24インチをチョイスして、足下を軽快に魅せている。

→重厚なデザインのファントムに躍動感をプラスするWALDブラックバイソン。さらにシャープな鍛造ホイールにより軽快感も演出している。



WALDブラックバイソンの魅力は押し出しの強さ。顔つきの変わったシリーズIIでも、しっかりとWALDらしさを主張する。

ブラックバイソンの最新エアロを開発中



9月28日には東京ドイツ村で恒例のミーティングを開催。ロールス・ロイス、ベントレー、フェラーリ、ランボルギーニなどのカスタムカーが集結した。

次回の東京ドイツ村でのミーティングは3月21日(日)に開催予定。東京ドイツ村への入場料のみで自由に見学できるので、遊びにいらては？



ファントム・シリーズIをベースに、シリーズII用フェイス&エアロを組み合わせたカスタマイズを製作中。シリーズIオーナーは注目。



ショップは環状7号線内回り、板橋中央陸橋から高円寺方面に数100m行った1つ目の信号の左側。パーキングも完備している。

□ イールス・ロイスやベントレー、フェラーリ、ランボルギーニなど、ハイクラスのカスタムを数多く手掛ける「オフィス・ケイ」は、輸入車ドレスアップの黎明期からオリジナルパーツを手掛け、レンズ類からフルコンプリートまで、幅広い車種と豊富なパーツを取り扱う。

このロールス・ロイス・ファントムシリーズIIは、WALDとともに開発を進めているブラックバイソンの最新エアロを装着する。これまでのシリーズI用とはデザインが異なり、シリーズIIのフォルムに合わせている。正式発表は来年のオートサロンを予定している未発表モデルだ。この最新エアロに組み合わせるホイールは、LAセレブ御用達のハイグレートホイールであるプラチナムモーターズAGETROの24インチをチョイスし、足下をシャープに引き締めている。

また、シリーズIをベースに、シリーズII用フェイスとシリーズII用WALDエアロを組み合わせたカスタマイズも進行中。まもなく発表される予定だ。ロールス・ロイスを知り尽くしたオフィス・ケイだからこそできる、独創的なカスタムを存分に堪能してほしい。



