ゲンロク 2014年1月号(毎月26日発売) 11月26日発売 No.335
第29巻第1号 1986年10月3日 第3種郵便物認可

Car Entertainment Magazine

GENROQ

[ゲンロク]

2014
JAN No.335
1

EXCLUSIVE REPORT
マクラーレンP1×ニュル

BRITISH COTY 2013-2014
カー・オブ・ザ・イヤー 2013-2014

［英国版COTYの評価］
フェラーリF12ベルリネッタ
ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4ロードスター
ポルシェ911GT3
マクラーレンMP4-12Cスパイダー
アストンマーティン・ヴァンキッシュ
アウディR8 V10
ジャガーFタイプ V8S
ポルシェ・ケイマンS
メルセデス・ベンツA45AMG
VWゴルフGTI
フォード・フィエスタST

SPECIAL REPORT
ニッサンGT-R NISMO
アウディRS6アバント

NEW SALOON WORLD
メルセデス・ベンツSクラス × 7人斬り!
マセラティ・クアトロポルテS Q4

NEW MODEL IMPRESSION
ルノー・ルーテシアR.S.

THE BATTLE
アルファ4C × ポルシェ・ケイマン × ロータス・エリーゼ

SUV SPECIAL
ポルシェ・マカン
ランドローバー・ディスカバリー & イヴォーク

THE VINTAGE
ビートルズの愛車たち
ポルシェ911 50周年イベント

Green GENROQ **BMW i3／超小型モビリティの世界**

SHOP REPORT **特選ショップ全国版**



SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

CONTENTS 1

GENROQ
2014 JAN No.335
1

DEBUT!
26 ランボルギーニ・ヴェネーノ・ロードスター
メルセデス・ベンツS65AMG

EXCLUSIVE REPORT!
30 マクラーレンP1×ニュル

BRITISH COTY
36 カー・オブ・ザ・イヤー
2013-2014
フェラーリF12ベルリネッタ×ランボルギーニ・アヴェンタドール
LP700-4ロードスター×ポルシェ911 GT3×マクラーレンMP4-12C
スパイダー×アストンマーティン・ヴァンキッシュ×アウディR8
V10 PLUS×ジャガーFタイプ V8 S×ポルシェ・ケイマンS×メル
セデス・ベンツA45AMG×VWゴルフGTI×フォード・フィエスタST

SPECIAL REPORT
48 ニッサンGT-R NISMO／アウディRS6アバント

THE BATTLE
56 アルファロメオ4C×
ロータス・エリーゼS×ポルシェ・ケイマン

 COVER PHOTO／Kunihisa Kobayashi



SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.



CONTENTS 2

GENROQ 2014 JAN No.335 1

64 **NEW SALOON WORLD**
［7人斬り!］ メルセデス・ベンツSクラス
［官能の世界］ マセラティ・クアトロポルテS Q4

82 **EXCLUSIVE REPORT**
フェラーリFF テーラーメイド

86 **NEW SUV**
［カイエンを超える!?］ ポルシェ・マカン
［濃密な味わい］ ランドローバー・ディスカバリー
レンジローバー・イヴォーク
［Jeepの世界観］ ジープ・グランドチェロキー
ジープ・ラングラー／ジープ・コンパス

96 **NEW MODEL IMPRESSION**
ルノー・ルーテシア R.S.

98 **Green GENROQ SPECIAL**
［バイエルンの侵攻］ BMW i3
［お伊勢参りはEVで］ NTN 超小型モビリティ

106 **VINTAGE NOW**
［軌跡の再結成］ ビートルズの愛車たち
［栄光の伝道師］ ポルシェ911 50周年
［温故知新の秋］ ミッレミリア2013／ホンダ・スポーツ50周年

118 **BENTLEY×GENROQ**
PART 1 ミュルザンヌをオーダーするということ。

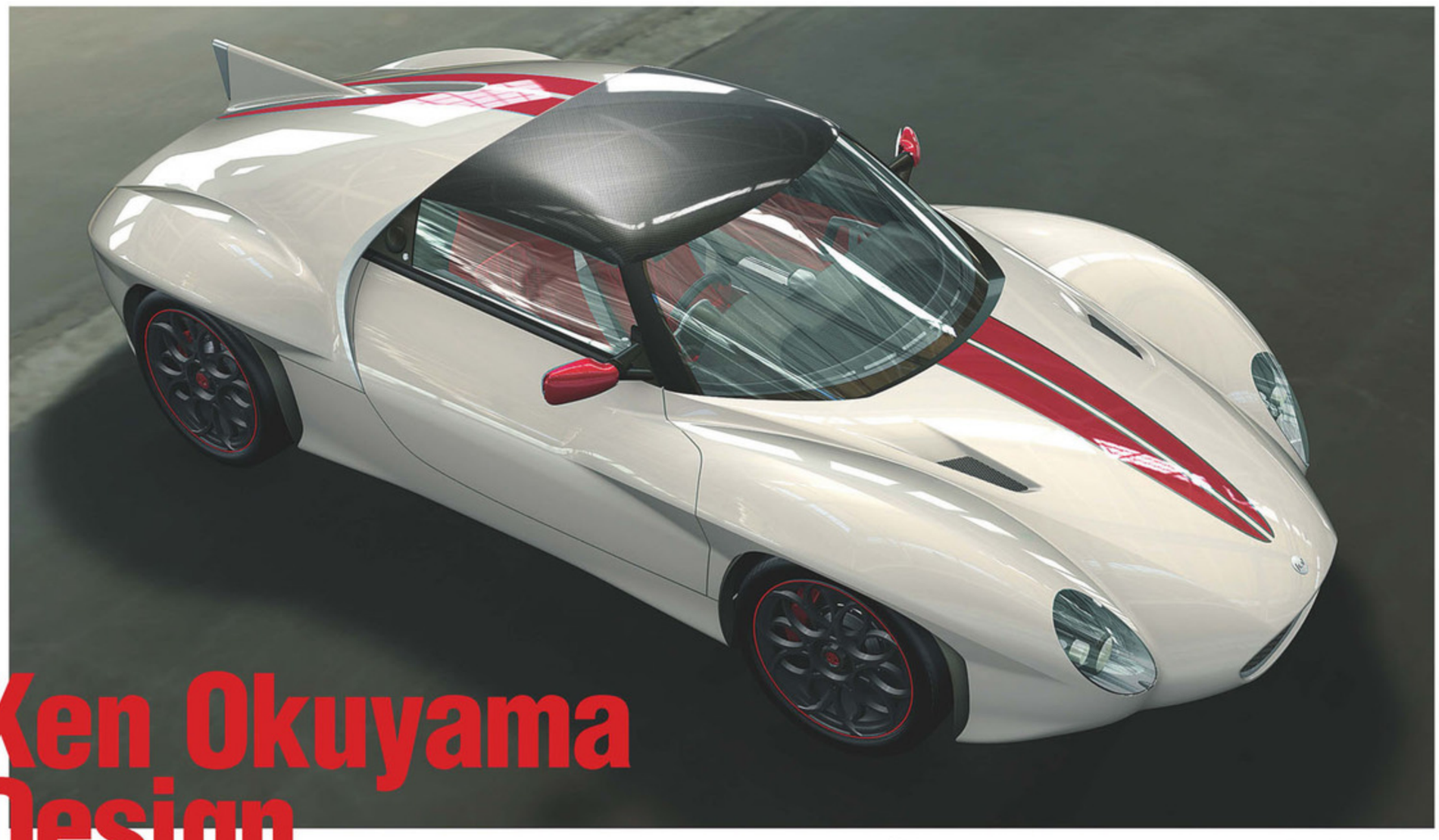
122 The Watch
フォーマイレディ。
パテックフィリップ／バックス&ストラウス
グラフ／ピアジェ／ロレックス

17 DEBUT! ケンオクヤマデザイン kode9
19 DEBUT! 日産プレイドグライダー
21 RACE ランボルギーニ・スーパートロフェオ・アジア・シリーズ最終戦
23 COLUMN これからはK?
128 Watching!! 時計業界には親日家が多い!?
131 ロングタームレポート
スパイカーC8／ジャガーXKR-S／フェラーリ308GTB
BMW 335iグランツーリズモ・スポーツ
138 Amazing World 993RS 外装をリフレッシュ
140 964 Cup on Road 色褪せない性能
142 2-11 CUP参戦記 第4戦&第5戦／ジャパン・ロータスデイ
146 EVENT REPORT ジャパン・ロータス・デイ 2013
148 MOTORSPORT FI／WEC／WRC／スーパーGT
152 Check it up! 厳選パーツテスト
164 お喋り工房
166 哲也の部屋 ゲスト:稲垣潤一
168 太田哲也の「オレの話を聞け!」 モータースポーツの未来はどこにある?
170 『熊倉です。』 スマート フォーツー カブリオ ブラバス
172 It's a carbon time! シュニッツアーチューンでMバイクも7kgぎり
174 福野礼一郎の昭和元禄ユニヴァース
178 NEW! ニュース／インフォメーション／新製品
181 エンターテイメント
183 レストラン
185 プレゼント
189 SPORT CAR STYLE ジャガー R シリーズ
199 スペシャルショップ



SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

TEXT◉山崎元裕(*Motohiro Yamazaki*)
PHOTO◉Ken Okuyama Design



Ken Okuyama Design kode9

ジャパン・メイドのカロッツェリア始動。

日本を代表する工業デザイナー、奥山清行氏が率いる「KEN OKUYAMA DESIGN(ケンオクヤマデザイン)」が、本格的に自動車カロッツェリア事業をスタートすることになった。東京モーターショーには、その歴史的なステップを象徴するかのような同社のブースが設けられ、ここから世界に向けてさまざまなトピックスが発信された。その中でも最も注目されたのは、やはり世界初公開となった2シータークーペのスポーツカー「kode9＝コードナイン」。その独創的な造形は、早くも多くのファンの心を刺激しているようだ。

奥山氏は、kode9のスタイリングを「基本プロポーションの持つ魅力を、ひたすらシンプルにまとめあげた」ものとし、それはまた「現在の解りづらい、複雑なカーデザインへのアンチテーゼでもある」と解説する。たしかに実際に見るkode9の造形は、ダイナミックな曲面を使用するものの、そのライン構成は比較的シンプル。肉食動物の筋肉をイメージさせるかのような前後フェンダーなどには、スポーツカーのデザインに必要不可欠ともいえる力強さが見事に演出されている。

もちろんkode9は、現代のスポーツカーに要求される卓越したエアロダイナミクスを備えている。ボディは社内製造される軽量なウエットカーボンで製作されており、工業機械メーカー、ヤマザキマザックのCNC切削、3Dプリンターによる部品製造等々の、再先端技術の導入もその製作プロセスにおいては重要な役割を果たしている。

東京モーターショーに出品されたkode9には、HKS製スーパーチャージャー付きの2ℓ直列4気筒エンジンが、370psの最高出力でミッドシップされていたが、このパワーが負担するウエイトはわずかに890kg。ピロボール付きの翼断面サスペンションアームを採用したフルアジャスタブルサスペンションや、曙ブレーキ製の高性能4ポッドブレーキなど、シャシーもまた魅力的な構成となっている。

TAG Heuerとのコラボによる新型の限定生産腕時計「Carrera CMC kode9 Limited」やボストンバックがインテリアの一部として世界初公開されたことも、このkode9の大きな話題。

また2008年のジュネーブ・ショーで発表された「k.o.7」から、スポーツカーとしてのコンセプトや基本設計を継承し、新たに「kode7(コードセヴン)」のネーミングとともに再デビューを果たすことになったオープンボディのスパルタンテイストをもつハンドメイド・スポーツカーも、ここで紹介したkode9とともにKEN OKUYAMA DESIGNのカロッツェリア事業を成功へと導くべく、重要な役割を果たしていくことになる。東京モーターショーでは、さらに軽量化や高性能化を図ると同時に、ベースバージョンでは850万円からという低価格化を実現したkode7の「Clubman」仕様が出品されたが、こちらにも熱い視線が注がれていたことはもちろんだ。今後のさらなる成功を大いに期待したい、ジャパン・カロッツェリアの誕生だ。



890kgというライトウエイトボディに2ℓ直4スーパーチャージャーを搭載。最高出力370psのエンジンスペックに加え、翼断面サスペンションアームや曙ブレーキのシステムを採用するなど装備は潤沢で、ハイレベルなパフォーマンスが期待できる。また、TAG Heuerとコラボしたクロノグラフやボストンバッグがインテリアの一部として付属する。





SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

TEXT◉山崎元裕(*Motohiro Yamazaki*)
PHOTO◉日産自動車

NISSAN BladeGlider

市販も視野に入れた地上のグライダー。

これまでの概念からの延長線上にはない、新感覚のハンドリングを提供してくれるマシン。日産が東京モーターショーで世界初公開した「ブレイドグライダー」のコンセプトを簡潔に語るには、このような表現を用いるのがベストだろう。

ブレイドグライダーのスタイルは、極端に細くデザインされたフロントノーズから、後方に向かって幅を拡大する三角翼デザイン。このデザインは、空気抵抗を大幅に低減させるとともに、ダウンフォースを効率的に得るために最適なもの。それは、2012年のル・マン24時間レースや、同年のALMS・ロード・アトランタ戦に参戦したデルタウイング・レーシングカーズ社のマシン「デルタウイング」が披露した走りが証明している。ちなみに、このデルタウイングに搭載されたパワーユニットは、日産製の1.6ℓ直列4気筒だった。

このデルタウイングのコンセプトはさらに日産へと継承され、新たにEVレーシングカーの「ZEOD RC」が生み出されたことは周知の通り。日産はこのZEOD RCで2014年のル・マン24時間レース参戦を計画するというが、今回発表されたブレイドグライダーは、それを技術的ベースとしたロードゴーイングカーであり、将来的な生産化、つまり市販に至る可能性を秘めている。

軽量で高剛性なカーボンファイバー素材をシャシーやボディに採用したブレイドグライダーの全長は4200㎜。全幅はフロント端で1000㎜、リヤエンドで1890㎜。後輪の左右各々に独立して搭載されるインホイール型の駆動用エレクトリックモーターの発揮するパワー、あるいはリチウムイオンバッテリーの搭載量や航続可能距離などのスペックは、現在の段階では日産からは一切公表されていないが、全幅の数値から推測される前後トレッドの差、そして30：70という前後重量配分からは、コーナリング中の荷重のほとんどを後輪によって受け止めるコンセプトで設計されたマシンであることが分かる。日産はこのブレイドグライダーの走りを、「ドライビング」ではなく「グライディング」と表現するが、実際のドライブフィールは、それほどに衝撃的な感覚であるはずだ。

新感覚のドライビングたるグライディング、そして高効率化とゼロエミッションへの積極的な取り組み。ブレイドグライダーは、未来に誕生するスポーツカーがあるべき姿を、まさに具現化したような革新的なコンセプトカーといえるのではないか。前でも触れたように、このブレイドグライダーには市販化への道が開かれている。つまり我々が日産の提案するグライディングを体験できる日は、そう遠くはないのである。スポーツカーは、ここにさらに歴史的な進化を遂げそうだ。



2012年のル・マンに参戦し、その独創的なスタイリングが話題をさらった「デルタウイング」を彷彿とさせる三角翼デザインは、既存モデルにはない異次元のコーナリングを発揮するという。グライダーと超音速機にインスピレーションを得たCFRP製ボディは単座のコクピットとタンデムのパッセンジャーシートを装備。パワートレインは左右独立のインホイールモーターとリチウムイオン電池を組み合わせる。シザースドアを開閉すると乗降しやすいようにシートが左右方向にスライドするギミックも備える。







SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

TEXT◉野口 優(*Masaru Noguchi*)
PHOTO◉Automobili Lamborghini S.p.A.



最終戦となる今回、3位入賞を果たした落合敏之選手とそのマシン。

日本人、3位入賞!



2クラス併せて全17台で展開される、スーパートロフェオ・アジアシリーズ戦。最終戦は、第60回マカオ・グランプリの中で開催された。

Lamborghini Blancpain Super Trofeo Asia Series 2013 Round 6 Macau

前号でもレポートしたランボルギーニのワンメイクレース「スーパートロフェオ・アジアシリーズ」。その第6戦となる最終戦は、第60回マカオ・グランプリの中で行われた。言うまでもなく、マカオ・グランプリといえば、モナコ同様に公道を閉鎖して開催するダイナミックなレース。それだけにコースレイアウトもサーキットとは違い見所が多く、過激さも増すだけにデットヒートが繰り広げられることで有名だ。しかも抜くポイントも限られるうえ、見通しの悪い箇所も多数あるという、ドライバーはもちろん、見る側にとっても大いに盛り上がる場として人気を博している。

ましてや最終戦というだけあって、ドライバーたちは、今シーズンの経験を活かして挑んでいる。だが、今回ばかりは勝手が違うのも事実。何しろ公道が舞台だ。2クラス制(PROクラスとAMクラス)に分けられているとはいえ、混走するため抜くポイントを逃してしまうと、しばらくは我慢しなければならない。しかも決勝戦となる日曜は、曇時々雨という予報。開戦前から緊張した空気に包まれた。ジェントルマン・レースではあるものの、こうした天候の場合はアクシデントはつきものだから、ホスピタリティブースで応援する人々も笑ってばかりはいられない。

そしてスタート。しかし、早々に曇から雨に変わった。しかも意外に



マカオ名物のヘアピンコーナーにて、バトルを展開する上位3台。写真の最後尾を走るのが、3位入賞に輝いた落合敏之選手。この写真からも接戦した様子がわかるはずだ。

も激しい雨だ。それゆえに直後からアクシデントに見舞われたが、時折ペースカー(ベントレー・コンチネンタルGTスピード!)が入るものの、それでもレースは続けられた。この展開は、やはり緊張感があって見応えがある。ワンメイクだけに、FIA-GTのようなバラエティに富んだ参加車両ではない反面、同一車両で競うからその差は歴然として分かるから盛り上がる。ましてや今シーズンは、中国やマレーシア、韓国、日本に加えて、インドやスリランカからも参加しているほか、中には女性ドライバーまで居る。経験値もそれぞれゆえに差が出やすいのは当然としても、こうして同じ車両で他国のドライバーとレースするというのは、ナショナリズムも芽生えてくるから本物のレースさながらだ。

結果、日本から参戦している落合敏之選手が3位入賞を果たした(PROクラス)。特にレース中、2位とのデットヒートは凄まじかっただけに、同じ日本人として心から喜んでしまったのは本当だ。今回、個人的には初めてマカオでこのスーパートロフェオを観戦したが、他のワンメイクレースと、ひと味違って楽しめたのは意外だった。ホスピタリティブースの雰囲気も良く、アットホームな空気の中で他国の応援者たちと一緒になって観戦するというのは、スーパートロフェオ独特の世界感がある。ヴィンケルマンCEOも駆けつけるなど、そのサービス精神は、相変わらずさすが。2014シーズンも今から楽しみである。



表彰式でのワンシーン。ヴィンケルマンCEOの左にいるのが、落合敏之選手である。

ホスピタリティブースでの応援も凄まじく盛り上がっていた。レース開始直前には、ヴィンケルマンCEOからの挨拶もあり、来場者への配慮と共に大いに賑わっていた。





SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

TEXT◉熊倉重春(*Shigeharu Kumakura*)
PHOTO◉本田技研工業／ケータハムカーズ・ジャパン



セヴンの車名に付く数字は「車重1トンあたりの最高出力」であり、軽自動車の自主規制値である64psを車重500kgに搭載する本モデルは「128」を冠する。しかし海外で販売されるモデルはパワーを絞られず、車名は165(欧州)あるいは160(英国)になる。



CATERHAM SEVEN 128

これからはK？

HONDA BEAT復活！と聞けば、超弩級スーパーカーのオーナーでさえ、嬉しそうにニヤリと笑うに違いない。東京モーターショーに出品されたS660コンセプトが騒動の素。このところNBOXを皮切りに、軽の戦線再構築に全力をあげてきたホンダが、いよいよ大好きなスポーツカーにも手を伸ばしたとあれば、ファンの心が波立たないわけがない。現時点ではあくまでコンセプトカーの段階にすぎないが、最新のホンダ・フェイスをはじめ各部の仕立ては現実的だから、2014～15年に発売との噂は、単なる希望的な観測以上のものだろう。それが実現すれば、ライバルも黙ってはいまい。次期ビート、次期カプチーノ、次期コペンが三つ巴の戦いを展開すれば、軽スポーツカーというカテゴリー全体が注目されて盛り上がる。その結果、あらためてスポーツカーの本質を考える機運が生まれるかもしれない。持てる性能を引き出しきった満足感、達成感こそスポーツドライビングの醍醐味。だったら軽こそ腕の見せどころなのだから。

その原型は、前回(2011年)のモーターショーで脚光を浴びたEV-STER(電気スポーツの提案)だが、排気量を暗示する車名をまとっているところを見ると、NBOXに始まり最近のNWGNにまで使われている最新世代の3気筒660ccターボをリヤミッドに積むという説が有力。変速機はまだ謎で、ファンの間には5または6速MTを望む声も多いが、最近7～8速DCTまで開発したホンダだけに、世界のスポーツカーのトレンドに合わせた瞬速シフトの2ペダル・コントロールになる可能性もある。その方が、ほぼ時を同じくして復帰するF1ともイメージがつながる。

いずれにせよ、「山椒は小粒でピリリと辛い」を地で行くようなスーパースニーカーに仕上げてくれそうな空気はある。万歳で歓迎するのは、案外オヤジたちだろうか？

そんな小排気量ライトウエイトの魅力を私たちより知悉しているのがイギリス人。骨組みだけのシャシー＆ボディに既成の量産車の部品を流用して、これまで幾多の名品を生んできたエンスー帝国だ。今その最たるものがケータハム・スーパーセヴンだが、最近どこか性能を追いすぎた傾向は否定できない。しかし元はと言えば、パワーそこそこの安物エンジンを使い切るところにこそ本質が宿っていたわけで、それを悟ったか、なんと懐しのスズキ・カプチーノに積まれていた660ccターボを採用したという。その名はケータハム・セヴン128。ベースは日本での業界申し合わせとやらで64psに抑えられているが、なにしろ車重500kgそこそこだし、極端な低重心と理想に近い重量配分とくれば、キャアキャア楽しめること請け合い。タイヤも細く、リヤフェンダーを狭くして、日本の黄色いナンバーも付くとか。それとは別にケータハム側でチューンした80～100ps仕様も……というから、もはやデカいスーパーカーなんぞに浮かれている場合ではないぞ。



HONDA S660 CONCEPT



前回の東京モーターショーに出展されたコンパクトスポーツEV「EV-STER」のコンセプトを継承し、軽自動車サイズに納まるショーモデル。2014～2015年度での市販が噂され、軽スポーツ人気復活の牽引役としても期待される。車名から窺えるようにパワートレインは660cc!?

問い合わせ／ホンダお客様相談センター ☎0120-112010 http://www.honda.co.jp
ケータハムカーズ・ジャパン ☎03-5754-2779 http://www.caterham-cars.jp

TEXT◉山崎元裕(*Motohiro Yamazaki*)
PHOTO◉Automobili Lamborghini S.p.A.

史上最高額のロードスター。

世界中の富裕層の中で〝特別な1台を望む声〟は少なくない。その象徴とも言えるのがランボルギーニ・ヴェネーノであったが、遂にそれをも超える史上最高額となるロードスターを用意した。しかもすでに完売。実に贅沢な世界をご覧頂こう。

Lamborghini Veneno Roadster

創立50周年というアニバーサリーイヤーを迎えた2013年、ランボルギーニから過去にないほどにさまざまなトピックスが発信された。3月のジュネーブ・ショーでは、税別で300万ユーロという、史上最高額となるプライスを掲げた「ヴェネーノ」が3台のみの限定車として誕生。続くオート上海では、アヴェンタドールLP720-4とガヤルドLP560-2をベースとした、やはり限定車の「50°アニヴェルサリオ」が発表され、これもまたファンから熱い視線を集めた。さらに5月にイタリアで開催された、創立50周年のオフィシャルイベントでは、そのフィナーレを飾るランボルギーニ本社でのガラ・ディナーの場で、ワンオフのシングルシーターコンセプトカー「エゴイスタ」をアンヴェール。それはまさにランボルギーニの伝統と革新を象徴するかのような斬新な一台だったのは記憶に新しい。

だがランボルギーニは、さらなるトピックスを2013年の最後に用意していた。それはジュネーブで発表されたヴェネーノのオープン仕様となる「ヴェネーノ・ロードスター」。ランボルギーニによれば、このロードスターはクーペの3倍となる9台が限定生産される予定だというが、すでにそのすべてには税別330万ユーロという新たな記録となる高価格にもかかわらず、すでにカスタマーが決定しているという。

ヴェネーノ・ロードスターのオフィシャル写真として、ランボルギーニは専用カラーの「ロッソ・ヴェネーノ」を採用した画像を公開しているが、カスタマーはもちろん他のカラーをリクエストすることも可能だ。注目のエクステリアデザインは、基本的にはヴェネーノのそれと共通。このロードスターにはルーフは存在せず、それに伴ってサイドウインドウやエンジンカバーの造形が一部変更されていることがデザイン面での大きな特徴となっている。

クーペのヴェネーノがそうであったように、この斬新で近未来的なボディや基本構造体となるモノコック、さらにインテリアには積極的にカーボン素材が採用されている。その中には、ランボルギーニが特許を持つカーボン素材の鍛造技術を用いて製作された、左右一対のバケットシートも装備。またインテリアトリムなどに使用されるカーボンスキンなど、カーボン素材の開発と活用に関しては、すでに世界のリーディング・カンパニー的な立場にある、現代のランボルギーニを象徴するかのようなパートが数多く見られる。

ミッドに搭載されるエンジンは、クーペのヴェネーノと共通。6・5ℓのV型12気筒DOHCというスペックからも想像できるように、それはアヴェンタドール用をさらにチューニングしたもので、吸排気システムや高回転化によって、750psの最高出力を得ることに成功している。トランスミッションは、シングルクラッチとの組み合わせとなるロボタイズド7速MT（7速ISR）。駆動方式は当然ながらフルタイム4WD。サスペンションもプッシュロッド式を受け継いでいる。

オープン化に伴い、車重はクーペ比でプラス40kgの1490kgへと増加したロードスターだが、ランボルギーニによれば、最高速は355km／hとクーペに等しいという。これはロードスターであってもエアロダイナミクスには、さほど影響されないほどの性能を確保している証しである。0→100km／h加速の2・9秒は、わずか0・1秒のハンデをクーペに対して持つのみ。もちろんそれに対する異論が唱えられることなどないはずだ。



左右一対のバケットシートはもちろん、インテリアトリムなどにもカーボンを使用。アルカンタラと共にイタリアン・スポーティの神髄を味わえる。



オープントップとなるため、エンジンフード周りにも独自の造形が見て取れる。クーペでは表現できないようなアート性の強さも特徴だろう。





DEBUT!

TEXT◉山崎元裕(*Motohiro Yamazaki*)
PHOTO◉Daimler AG

待望の最高峰。

**先進技術を満載し、確固たる地位を譲らないメルセデスのSクラス。
そのトップグレードなるV12を搭載した“S65AMG”が遂に公開された。
先にデビューしたS63AMGと同一のエクステリアをもつものの、
やはりその存在感には圧倒されるばかり。第一報をお届けする。**

Mercedes-Benz S65AMG

2013年のフランクフルト・ショーで新型S63AMGシリーズを正式発表したメルセデス・ベンツ。だが高性能サルーンのハイエンドを極めることを願うカスタマーにとって、それは結果的には序章にすぎなかった。メルセデスAMGは、本誌の発売直前に開幕する東京モーターショー、そしてLAショーでの世界初公開に先立って、最新世代のW222型Sクラスの頂点に立つ、新型S65AMGの情報をオフィシャル写真とともに一部を公開。かねてからカスタマーの間で議論を呼んでいたV12モデルの未来に明確なる結論を示してみせたのである。この原稿を執筆している段階で、メルセデスAMGからはスペックのすべては発表されていないため、ここでは第一報としてリリースされた情報をもとに解説を進めることにしよう。

この新作でサードジェネレーションとなるS65AMG。そのエクステリアデザインは、もちろんW222型Sクラスをベースに、S65AMGに独自のディテールを備えたものだ。ツインルーバーのデザインを採用したフロントグリルや左右のフロント



前作比で18psのパワーアップを果たしたV12ツインターボユニット。最大トルクの1000Nmは同一ながら、最高出力630psが放つ走りは相当に魅力的なはずだ。新たに組み合わされたAMGスピードシフトプラス7Gトロニックとともに豪快な加速を見せるだろう。もちろん、EU6にも対応。燃費性能も向上している。

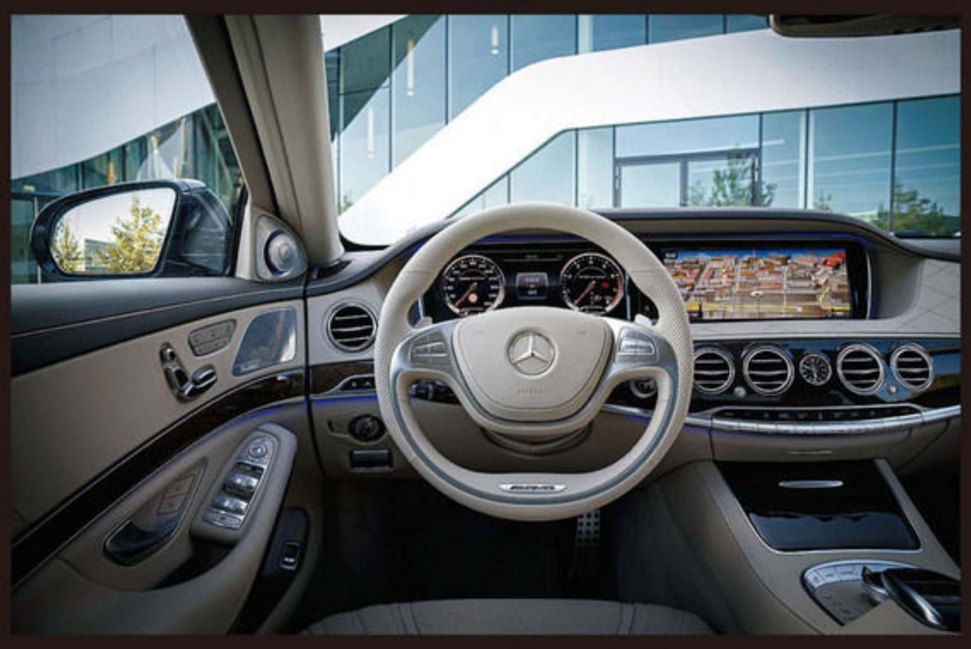




フェンダーにフィットされる〝V12ビターボ〟のエンブレム、そしてリヤに輝く〝S65〟のエンブレムなどが、それにあたる。その一方で、フロントスポイラーやリヤのディフューザーなどのデザインがS63AMGと共通なのは、すでにそのエアロダイナミクスが十分な効果を発揮していることを意味している。S63AMGからさらなるドラスティックな変化を望むのか、あるいは逆に控えめな主張を望むのかは、カスタマーによって指向性は異なるだろうが、多くは後者であったことがS65AMGのエクステリアには表れている。

インテリアに目を向けると、そこに広がるのは、まさに贅を極めたと表現するに相応しい至高の空間だ。専用のデザインとなるステアリングホイールや快適な乗り心地とともに抜群なホールド性を演出するスポーツシートを採用するほか、最新にして最上級の装備は、すべてこのS65AMGには継承されている。

フロントに搭載されるエンジンは、5980ccの排気量が設定されたV型12気筒DOHC+ツインターボ。アルミニウム製のクランクケースや鍛造クランクシャフト、マルチスパークイグニッションに、ツインスパークシステムを組み合わせ、さらに時代の要求に対応して、ECOスタート／ストップ・システムをも採用するこのエンジンは、メルセデスAMGのエンジン製作フィロソフィである〝ワンマン・ワンモーター〟、即ち熟練したマイスターが、エンジン1基の組み立てを独りですべての工程を担当して完成される。ツインターボシステム、そして水空冷式のインタークーラーで武装した、このV型12気筒エンジンが発揮する最高出力は630ps／4800〜5400rpm。これは前作と比較して、さらに18psのエクストラを得た数値である。最大トルクは1000Nmと同様の比較では不変だったが、その



コクピット及びインテリアは、S63AMGと基本的には同一。高いパフォーマンスに相応しいサポート性に優れたフロントシートをはじめ、快適性を極めたリヤシートなど、そこにはAMGらしいSクラスならではの装備が満載されている。







発生回転数は2300〜4300rpmと、さらにワイドになった。

パワーユニットでの最大の進化は、このV型12気筒エンジンにフィットされるトランスミッションだ。これまでのAMGスピードシフト5速ATに代わって、新型ではAMGスピードシフトプラス7Gトロニックを新採用。多段化によって加速はさらにスムーズになると同時に、燃費性能においてもその効果は大きい。参考までに新型S65AMGの0→100km／h加速は4・3秒と、前作比で0・1秒の短縮という結果。正確な車重はメルセデスAMGからの第一報では公開されていないが、スターターとバックアップの両バッテリーをリチウムイオン方式としたことで、20kgの軽量化を実現するなど、いわゆるウエイトセーブには相当に積極的な策が展開されていることが予想できる。また、S63AMGで採用されたカーボン製のトランクトレーなども、そのままS65AMGに移植されているのも確実だろう。

当然、燃費性能の改善も著しい。メルセデスAMGは、NEDCコンバインドのテストサイクルによるS65AMGの燃費を、11・9ℓ／100kmと発表しているが、これは前作から実に2・4ℓ／100kmも低燃費な数字。同時にEU6のエミッションスタンダードに対応するなど、メルセデスAMG製のV型12気筒エンジンには、まだまだ明るい未来が存在することを印象づける。

その他、マジックボディコントロールをベースとするAMGスポーツサスペンション、そしてダイナミックコーナリングアシストなどの先進デバイスも、S65AMGの走りをさらに魅力的なものとする大きな理由だろう。前後のホイールは20インチ径で、これも軽量化に大きく貢献しているという。



EXCLUSIVE REPORT

McLaren P1 × Nür

聖地への挑戦。

**新世代スーパースポーツカーの頂点を目指すべく開発されたマクラーレンP1。
無論そのターゲットには、ラ フェラーリとポルシェ918スパイダーが存在するが、
それらを完全に打ちのめすためには、ノルトシュライフェに挑むしか方法はない。
予てから7分切りを公言してきたマクラーレンは、果たしてそれを実現できるのか？
強力なコンペティターに対して、如何にして差を付けるというのだろうか？
聖地ニュルブルクリンクからライブレポートとしてお届けする。**

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

McLaren P1 × Nür

ノルトシュライフェ、7分切り!!
目標達成するために今、走り出す。

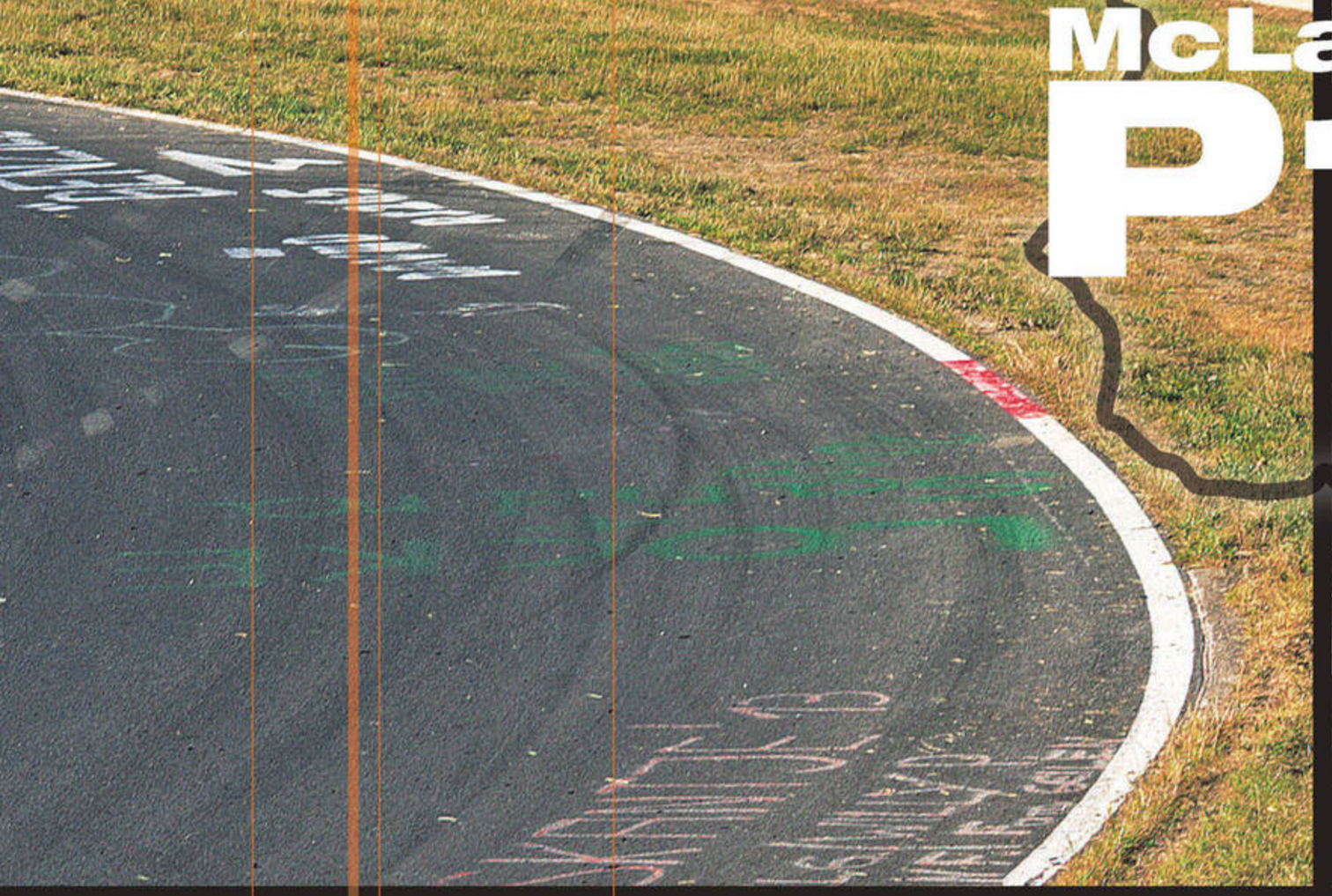
その日、マクラーレン本社から電話がかかってきた。「ロン・デニスはかねてより約束していました」。電話の向こうで広報部のスタッフがこう切り出す。「P1でノルトシュライフェを走らせれば、必ず7分を切って見せると。その公約を実行することになったのですが、ついてはパッセンジャーシートから周回の様子を取材しませんか?」

私は予定表を確認することもせず、二つ返事で誘いを受けた。

——そして今、私たちはニュルブルクリンクに立っている。マクラーレンはリンクの敷地内にガレージを持っていないため、P1はピレリの整備施設で出走の準備を受けている。ご存じの通り、ピレリはマクラーレ









ンのタイヤパートナーだ。彼らのガレージはリンクからクルマで5分ほどの距離にある。

ボディパネルの一部を取り外されたP1を至近距離から眺める。ボディサーフェスからコア部分まで、P1は『機能面でのミニマリズム』というコンセプトで貫かれている。プレスオフィサーのデイブ・イーデンが語る。「このクルマには機能しないパーツはひとつもありません。シートのパディングは最小限で、カーボンファイバー製シートシェルの単体重量はわずか5kgです。もう少し目を凝らすと、インテリアのカーボンにはラッカーの表面処理が施されていないことに気づくでしょう。これだけで1・5kgの重量をカットできるのです。小さな積み重ねが、大きな結果に結びつきました」

イーデンの言葉は数値が証明している。P1の乾燥重量は1395kg。ロードカーのF1より258kg重いが、こちらははるかに外寸が大きい。加えてP1ではモーターとバッテリーパックだけで132kgもの重量になる。

作業にいそしむマクラーレンのメカニックたちからは、私にとって生涯忘れられない1ラップになるはずだという自信が窺える。しかもその自信には複数の裏付けがあるようだ。まずチーフテストドライバーのクリス・グッドウィン自らがこの日のステアリングを握ること。クリスはいつになく気合いが入っている。スタッフと軽い調子で言葉を交わす際も、満足げな笑みを浮かべる。

もうひとつの理由は、P1のアクティブ空力装置にある。レースモードにすると260㎞／hの高速走行中、可変リヤウイングは600kgという驚異的なダウンフォースを生むのだ。ステアリング上のボタンで作動するDRS（ドラッグリダクショ



McLaren P1 × Nür

ンシステム）もP1の重要なアドバンテージだ。ウイングの迎角を平らにすることにより、直線路での空気抵抗を23%低減できる。

どうやら出走準備が整ったようだ。私は腰をかがめながら、上に向かってスイングするドアの下に入り、パッセンジャーシートに収まった。イーデンの言う通りパッドは非常に薄いが、意外にもとても快適だ。

P1は不揃いな排気音とともにピレリのガレージを後にした。このクルマの快適性を強調したいグッドウィンは、トリプルクラッチを羽根のようにソフトなオートモードでリンクに向かった。乗り心地はとてもしなやかで、路面の小さな突起を乗り越えてもサスペンションが吸収し、キャビンにショックは伝わらない。

程なくリンクに到着。この日は自動車メーカー数社がコースを借り切っているため、クリーンラップは取れない。しかし他車とのスピード差がわかるので、却って好都合かもしれない。グッドウィンはピットレーンから本コースに乗り出すと、〝RACE〟と記されたボタンを押した。

全力走行を始めてまだ30秒は経過していないはずだが、早くもハッツエンバッハを通過しようとしている。P1の初期加速はショッキングだ。デジタル的な加速感とでも言うのだろうか、数字が順番に積み上がってスピードを増していく感じではない。凄まじい力を頸部に受けて頭がもげそうだ。鼓膜がしきりに〝パツン、パツン〟と鳴っている。高速エレベーターを上回るレートでキャビンの内圧が変化しているのだ。

グッドウィンのステアリングへの入力は素早く正確だ。今やP1の乗り心地は信じがたいほどハードに一変したが、その代わり、フレンドリーとはほど遠いターマックをがっちりと掴んでいる。タイトコーナーで







意図して無言のラップタイム……。だが、確実に7分は切れていたと思う。

SPECIFICATIONS マクラーレンP1

■ボディサイズ:全長4588×全幅1946×全高1188㎜　ホイールベース:2670㎜　トレッド:Ⓕ1658 Ⓡ1604㎜　■車両重量:未発表　乾燥重量:1395kg　■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ　総排気量:3799cc　圧縮比:未公表　最高出力:550kW(737ps)／7300rpm　最大トルク:720Nm(73.4kgm)／4000rpm　■モーター　最高出力:133kW(179ps)　最大トルク:260Nm(26.5kgm)　■システム合計　最大出力:683kW(916ps)　最大トルク:900Nm(91.8kgm)　■トランスミッション:7速セミAT(SSG／デュアルクラッチ式)　■ブレーキサイズ:Ⓕ390 Ⓡ380㎜　■タイヤサイズ:Ⓕ245/35ZR19(9J) Ⓡ315/30ZR20(11.5J)　■パフォーマンス　最高速度:350km/h(リミッター介入)　0→100km/h:2.8秒　0→200km/h:6.8秒　0→300km/h:16.5秒　CO_2排出量:194g/km　燃料消費量:8.3ℓ／100km

マクラーレンP1のアンダーステアも軽い。P1はグッドウィンの断固たるアタッキングスタイルの延長上にあるかのように、インプットに対して従順に反応している。スタート直後、タイヤに熱が入る前に2度ほど反射的なスライドが起こったが、それも収束した。

P1は区間を問わずコース上のどのクルマよりも桁違いに速い。トリッキーなことで悪名高いベルクヴェルクに到達した。前方を行くアストンマーティン・ヴァンテージとの間合いが急速に縮む。アストンマーティンのドライバーは相当な腕の持ち主と見え、全力を尽くしてP1をしばらくの間、抑えたのは見事だったが、しかしヴィッパーマンで勝負はあっけなくついた。あたかも巨人の手で引っ張られたかのように、アストンはP1のスリップストリームへと後ずさり、間もなく姿が見えなくなった。高性能版のVWゴルフは動くシケインだ。いや、動いていたかも私には確信がない。

このコース最後のストレートであるアントニウスブーヘに320㎞／hを超えるスピードで躍り出た。ようやくグッドウィンもほんの少しリラックスしたようだ。「高速コーナーでは俄然生気を帯びます」と怒鳴るような大声で私に語りかける。「これだけ強大なダウンフォースを生むクルマでは、高速になるほどピッチングに対してセンシティブになるものです。しかしP1では可変空力装置とアダプティブダンパーが備わるので、この2つを使うことによりダウンフォースを有効に使える範囲がぐんと増えました」

グッドウィンは続ける。「例えばベルクヴェルクからの長い上り勾配を私たちはロケットのように駆け上がったのですが、あそこは実に走りにくいセクションでね。キャンバーがついているうえに、バンピーなのです。〝パッシブカー〟なら勾配の頂点でバウンスを始めるところですが、私はダンパーの減衰力をやや弱めました。これでコンプライアンスが増えたので、タイヤを接地させることができたのです。あの区間をあれだけスピードをゲインしながら走れた理由はそこにあります」

グッドウィンは残りのセクションも可変空力装置とアダプティブダンパーを駆使し、ピットレーンに滑り込んだ。この時、私は確信を抱いた。P1はノルトシュライフェを7分台で甘んじるクルマではない。今のラップでも7分を楽々と切っていたと感じた。ただし何秒アンダーカットしたか、私たちには明らかにされない。後日、マクラーレンはP1が7分フラットのターゲットタイムを破ったことを公表する可能性はあるが、それ以上の詳細は言及しないと思われる。

今後もグッドウィンはP1のスロットルを踏み続けるだろう。ポルシェ918スパイダーがマークした6分57秒という数字が、ありふれた記録に変わる日は近いかもしれない。

問い合わせ／マクラーレン東京　☎03-6438-1963　マクラーレン大阪八光　☎06-6121-8821

スポーツカー王者決定戦。

BRITISH COTY 2013-2014

GIANT TEST

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



Prologue

スポーツカー・ジャイアントテスト2013。ノミネートされたのは全部で11台。選択の基準はただひとつ、「ドライビングのスリル」だ。だからボディスタイルひとつとってもハッチバックあり、クーペあり、オープントップありと多種多彩。価格もそれこそピンからキリまでで、極端な例を言うなら、もっとも廉価なフィエスタSTの車両価格は、フェラーリが設定しているスペシャルカラーのオプション料金とほぼ等しい。しかしこの11台は2013年に試乗したなかで、私たちにドライビングの楽しみを堪能させてくれたクルマばかりだ。

この大掛かりなロードテストの舞台に私たちはウェールズの公道を選んだ。なによりイングランドと違い、交通量がほとんどない。3ないし4速で目一杯踏めるだけの充分に長いストレートがあり、その先に曲率のきついコーナーが続くといった具合で、チャレンジングなルートには事欠かない。しかも冬が厳しいウェールズでは路面が凍結するため、ターマックは概して荒れている。だからサスペンションが軟弱なクルマは轍に足を取られ、真っ直ぐに走ることさえおぼつかない。大自然が作り上げたウェールズのワインディングロードはクルマのシャシー性能を試すのに絶好なのだ。

これまでジャイアントテストでは、幾度となく大番狂わせが起こっている。スペックシートではまるで勝負にならないと思われた小型ハッチバックが、V12を搭載するスーパーカーをきりきり舞いさせることが幾度もあった。普段はスポットライトを浴びることのない地味なライトウエイトホットハッチが、イタリアからやってきたヘビー級スーパースポーツをコーナーに追い込んで、必殺のアッパーカットを見舞うシーンを今回も見られるかもしれない。

目指すは「ドライビングのスリル」という名のポディウム。その中央に立つのはこの11台のうちのどれだろう。さっそく走り出すことにしよう。

PORSCHE 911 GT3

JAGUAR F-TYPE V8 S

FORD FIESTA ST

McLAREN MP4-12C SPIDER

SPORTS CAR

Audi R8 V10 PLUS

LAMBORGHINI AVENTADOR LP700-4 ROADSTER

VW GOLF GTI PERFORMANCE

PORSCHE CAYMAN S

FERRARI F12 BERLINETTA

ASTON MARTIN VANQUISH

MERCEDES-BENZ A45 AMG

2013年に登場したコンパクトクラスからスーパースポーツまで
この年度を代表するピュアスポーツ、11モデルを厳選し、
ウェールズのワインディングにおいて実施したジャイアントテスト。
フィエスタSTからアヴェンタドール・ロードスターまで
並みいる強敵を打ち倒し、ボディウムの頂点に立ったのは
マクラーレンか、それともメルセデスか。ナンバー1は誰だ。

魅惑のスーパースポーツたち 圧倒的な性能で凌ぎを削る。

追撃する新鋭マクラーレン 独創する王者フェラーリ

マクラーレンMP4-12Cスパイダーのドアを開けるのに、もうまごつくことはない。隠れた所にあるとはいえ、ボタンを押せばドアはスッと上がる。ゴージャスなシートに身を沈め、あらためてインテリアを見回す。すべての装備が強さと軽量を形に表しており、無駄な物は一切ついていない。スタートボタンを押すと、オプションのスポーツエキゾーストから放たれた排気音がキャビンに充満した。大排気量エンジンに相応しく深みがあり、スーパーカーらしく華やかなエキゾーストノートだ。パドルシフトを引いて1速に繋ぎ、ウェールズの屈曲路に乗り出す。12Cスパイダーの高いボディ剛性は500mも走らないうちにはっきりと体感できる。ボディの造りがきわめて緻密なことは背中と両手を通して明瞭に伝わり、やがてドライバーの全身を包む。

12Cのステアリングはフェラーリ F12と比較するとわかりやすい。こちらの方が路面からの情報量が豊かで操舵感が自然な反面、フェラーリよりスローだ。もっともあちらがスーパークイックと言うべきで、単体で見れば12Cも充分にクイックでナ

SPECIAL VERSUS
フェラーリ×アストンマーティン×アウディ編

01 F12のパフォーマンスが ヴァンキッシュ、R8を圧倒する。

ヴァンキッシュは多くのハンディを負ったクルマだ。フロントエンジンゆえにノーズヘビーで、V12エンジンもシャシーも設計が古い。それでも曲がりくねったウェールズの公道を見事に走って見せた。しかしヴァンキッシュからアウディR8に乗り換えると、ミッドエンジンカーとの越えがたい違いを痛感させられる。R8は、コーナー進入時のノーズの入り方がレーザー光線で導かれたごとく正確なのだ。しかもダッシュボードの位置が低いのでドライバーには広い視界が開けている。これは先を見渡せないワインディングロードでは、エンジンパワーに勝るアドバンテージである。それでは屈曲路を速く走るにはミッドエンジンが唯一のソリューションなのかと思いたくなるが、フェラーリF12に乗ると考えが変わる。長いボンネットにV12を搭載するF12の基本レイアウトはヴァンキッシュと同じだ。それだけにウェールズで見せたF12の高い運動性能は驚異的だった。フェラーリは極めてクイックなステアリングレシオを採用して俊敏なハンドリングを可能にした。ただ俊敏なのではない。F12のハンドリングは軽くて、感性に溢れ、正確で、路面に影響されない。加えて官能的なエキゾーストノートはR8を足下にも寄せつけない。F12はオプションをつけると30万ポンド(4800万円)を超える高価格車だが、それだけの価値がある。

チュラル、そのフィールはロータスに一脈通じると言ってもいい。

あたかも路面をベルベットで覆ったかのような、秀逸な乗り心地は従来通りだ。私は前方に現れた高速コーナーに躊躇なく飛び込んだ。コーナー旋回中に路面の突起に乗り上げたのを感じる。並みのクルマなら瞬間的に進路を乱される場面だが、マクラーレンはこともなげにショックを吸収し、私はなんら修正舵を当てる必要を感じなかった。ドライバーをリスキーな状況に追い込まない、マクラーレンの高いシャシー性能をあらためて実感したシーンだ。

以前より欠点だと指摘されていた部分も適宜、改良を加えられた。実質的に意味のないプリコグシステムは廃止になり、パドルの操作感も軽くなり、ひっかかる感じがなくなった。ターボ作動域でスロットルを緩めると急激にパワーが落ちる弊害も是正されている。こうした一連の改良の甲斐あって、操縦に没頭することができた。低速コーナーでは軽いアンダーステアを保ち、高速コーナーでスロットルを緩めずにいるとドライバーに危険を感じさせないまま、クリーンにテールがスライドする。

ただしマクラーレン12Cスパイダーには、まだ欠点が残っていることも指摘したい。カーボンセラミックブレーキのペダルフィールには依然馴染めないし、スロットルレスポンスはもっと鋭くてもいい。3500rpm以下のターボが効く前の回転域では鋭いダッシュができず、いざターボ域に入ったときのショックはかなり大きい。

ギヤボックスの出来映えはフェラーリに敵わない。とりわけシフトダウンの遅いことにはジリジリさせられる。例えば6速から1段飛ばして4速に落としたい場面で、パドルを2度引くと5速にはすぐに落ちるのだが、ギヤボックスが勝手に逡巡してなかなか4速まで落ちないのだ。ターボラグも払拭されていないため、クルマがドライバーの意思について来られず、オーバーテイクを諦めざるを得ないことがあった。

トラクションコントロール（TC）をオフにするのに手間がかかるのも欠点として挙げたい。ましてトラック・モードでしかオフにできないのは問題だ。TCオンだと介入頻度が高くて煩わしく、オフにするとサスペンションが跳ねて手に負えない。ドライバーとしてはどうにも手の施しようがない。

その点においてフェラーリF12のソリューションはよくできている。もっともソフトなサスペンション・セッティングでもTCは瞬時にオフにできる。ただしこのクルマに初め







SPORTS CAR GIANT TEST

ウェエールズのワインディングで
明らかになる、それぞれの実力。

SPORTS CAR GIANT TEST

て乗るドライバーはゆめゆめTCをオフにすることなど考えてはならない。ステアリングが常軌を逸してクイックなので、最初のうちは行きたい方向にステアリングを切ることに集中すべきだ。

私はマネッティーノの一番右のポジションを選んだ。V12の排気音がF1マシンそのものの叫びに変わり、レヴカウンターの針が一気に8000rpm以上まで突き上がる。その間、私の身体はシートのバックレストに釘付けだ。ステアリングホイールの頂部に備わるシフトインジケーターに急きたてられるようにして、パドルを引く。そうすると、たった今味わったばかりのショッキングなまでの加速が再現される。カーボンブレーキ、ギヤシフト、エンジン。これら主要コンポーネントのレスポンスの速さはマクラーレンを足下にも寄せつけない。

しかしF12が真骨頂を発揮するのはコーナーに向けてステアリングを切ったときだ。ドライバーの膝をピボットにしているかのような旋回性能。フロントに巨大なV12を積んでいることを忘れさせる高い回頭性。このふたつはF12のドライバーだけが味わえる境地だ。私はフロントのグリップに全幅の信頼を置き、さらにスロットルを深く踏んだ。すると極のコーナリングマシンにして、テールが滑らかに外に振れ、路面に敵の長距離ツアラー、F12とはそ黒々とタイヤマークを残しつつ、F12は加速しながらコーナーを脱出していった。ウェールズには長いストレートもある。ここではF12のGTの資質を垣間見ることができた。究というクルマだ。



それぞれに深みのある個性派スーパースポーツ

映画『ロッキー』のテーマソングに乗ってアストンマーティン・ヴァンキッシュがリングに上がる。相手方のコーナーでは先ほど強打を遺憾なく披露したチャンピオンのF12がにらみを利かす。英国製スポーツカーをあなどってはならない。ヴァンキッシュはボディシェルがカーボン製になるなど、大きな進歩を遂げているのだ。

実際ヴァンキッシュは乗って最高に楽しいクルマだ。路面の情報はステアリングを通して生き生きと伝わってくる。V12のサウンドが高らかに大気に響き渡る。サスペンションは路面の凹凸に対してしなやかに対応し、ドライバーに自信を植え付ける。私もレイトブレーキングを敢行しつつ、高い進入スピードを保ってコーナーに入ることができた。確かにヴァンキッシュはDB9から長足の進歩を遂げた。しかし今回のノミ





ネート車のなかでは、このアストンのキャラクターがファン・トゥ・ドライブというよりは、グランドツーリングカー寄りであることは否定できない。クルマの成り立ちがソフトに過ぎる。F12を相手にリング上で戦うには、もっとシャープなパンチを積極的に繰り出すべきだった。

アウディR8 V10プラスとマクラーレンはオールラウンドなスーパーカーの双璧と言っていい。ではマクラーレンより7万ポンドも安いR8はイギリス製のライバルの一枚上を行っているだろうか。私の答えは「イエス」なのだが、同僚のテストクルーは全員「ノー」と答えた。実際、R8はとてもいいクルマだ。デュアルクラッチのSトロニックを搭載したことにより、市街地ではゴルフ並みに気楽に流せる。ひとたびエンジンに鞭を入れれば、ドロドロした排気音が瞬時に澄んだ音に変わり、すさまじい加速力を発揮する。回転はスムーズに上がり、パワーは一切の息継ぎなしに湧き上がる。4WDがもたらす安心感はなにものにも代えがたい。私の意見はやはり「イエス」だ。少なくともR8のエンジンとカーボンセラミックブレーキを12Cに移植したい。

ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4ロードスターは古典的なスーパーカーだ。扱いにくく、筋肉質で、ドライバーを威嚇する。確かに4WDと巨大なタイヤのおかげで、トラクションとグリップは秀逸だ。しかしここウェールズのような難しい道を気楽に走れるクルマではない。乗り心地は硬く、ステアリングは重い。F12や12Cならすいすい抜けるセクションを、ランボは格闘しながら走る。ドライバーは勇気を振り絞って精一杯スロットルを踏み込み、白のセンターラインを踏み越えていることを承知しながら、祈るような気持ちでコーナーに飛び込む。もっともハードなコルサはもちろん、スポーツモードでさえシフトショックは相当なものだ。鋭いレスポンス、辺り構わぬ大音響、ドライバーをあざ笑うかのような残虐性。アヴェンタドールの操縦とは、この3つと向き合うことにほかならない。

ポルシェはようやく充分なフィールを伝える電動アシストステアリングを造り上げた。これがポルシェ911GT3で走り始めたときの第一印象だ。新型フラット6の仕上がりも素晴らしい。回転が上がるにつれて排気音は硬質でメタリックな音質に変わっていく。回転の上がりの速さは目もくらむようだ。この日、私は7000rpmを目処にシフトアップした。これでも相当な高回転だが、まだレブリミットまで2000rpmもの余裕を残している。強大なトラクション。スロットルに瞬時に反応するエンジン。このふたつに勇気づけられて、私はコーナーに飛び込んだ。フロントの接地感も、タイヤの横方向のグリップも盤石だ。911は私の狙い通り、ピンポイン

SPECIAL VERSUS 02
オープンスーパースポーツ編
完成度の高いマクラーレン、官能の世界に棲むランボルギーニ。

この2台ほど性格を異にするスーパーカーはない。ランボルギーニが直線を主体とした派手なボディを纏うのに対し、マクラーレンはスムーズな曲面で構成されている。室内に入ると12Cが細部まで入念に造られているのが明らかなのに対し、ランボでは無造作な配置が目立つ。走り始めると二者の差はさらに広がる。マクラーレンは姿勢が安定し、走りに特化している。巨大なエンジンを搭載するランボは、幅の広さが強調され、重たい。12Cではトータルバランス、素晴らしい乗り心地、秀逸な操縦性といった要素が、走り込むに連れて一体化していく。一方、ランボのスロットルはまるでオンオフ・スイッチのようで、ブレーキはねっとりとした感触、サスペンションは不快なショックを伝えて来る。12Cが純粋なドライバーズカーなのに対し、ランボはそれとはまったく異なるドライブ体験を味わわせてくれる。



トでアペックスを通過する。クルマが返してくるメッセージから判断するに余裕綽々なので、私はコーナー出口に向けてスロットルを早めに踏み込んだ。ミシュラン・カップ・タイヤはパワーを一滴残らず路面にたたきつける。この一連の動きのなかで、後輪操舵は確かに機能しているのだろうが、あまりに自然なので体感するにはいたらなかった。スポーツモードのPDKでは、ほとんど排気音に切れ目がない。音だけを聞いているとGT3はレーシングカーそのものだ。

今回のノミネート車11台のうち、パワーの数値でいえばGT3は下から数えて5番目、つまり過半数のクルマにパワーで負けている。しかしサーキットを走らせたら、おそらく最速ラップを出すのはこのポルシェだと思われる。

Fタイプ V8Sもフェラーリと同じく、トラクションコントロールはオンのまま走る方がいい。エンジンがパワフルで、静止状態から加速する際、簡単に後輪が空転するからだ。走り始めてもテールはやや落ち着きがない。しかしFタイプはドライ路面である限り、扱いやすいクルマだ。ややオーバースピード気味にコーナーに飛び込み、大きな舵角のまま旋回姿勢に入ると、リヤタイヤがたまらずスライドする。しかしそのプロセスは充分予測可能で、ドライバーをパニックに陥れることはない。

世間はバランスが取れているという理由でV6Sを高く評価しているようだが、私の考えは違う。Fタイプのシャシー性能をとことん引き出すにはV8のパワーが必要だと思う。そのシャシー性能だが、テストスタッフの大半が「ソフト過ぎて、締まりがない」とコメントしたことを伝えておこう。確かにマン・マシンの一体感に乏しいクルマではある。

ポルシェをベンチマークに善戦するホットハッチ勢

ポルシェ・ケイマンS最大の美点はドライバーの感性に語りかける、豊かな情報量にある。フラットシックスはスロットルに対し歯切れよく応答し、際限がないかのように回転を上げる。ギヤシフトは滑らかで、



“最強”ともいえるポルシェの実力!!
それに立ち向かう多数のライバル勢?



ペダル踏力は絶妙だ。接地感も緊密なので、慣れたドライバーはタイヤのグリップと相談しながら、リスクを冒すことなくタイヤ性能を十二分に引き出し、ラバーグリップの限界の内と外を自由に行き来するドライビングが可能だ。クルマ全体がきわめて高いレベルでバランスしているので、なんら恐怖感を伴うことなくリミットを超えられる。ウェールズのチャレンジングな公道を攻めても、トラクションコントロールが介入する頻度がきわめて少ないのは、サスペンションのセッティングが完璧な証拠だ。ケイマンは単なるコーナリングマシンではなく、イングランドからのロングクルージングも快適にこなした。

ケイマンはポルシェの血統を色濃く感じさせるスポーツカーだ。ミッドシップとリヤエンジンの違いこそあれ、「走る」、「曲がる」、「止まる」という基本動作に911と一脈通じるものがある。とりわけケイマンSは走らせて楽しい。生気に溢れ、動きが滑らかで素直だ。このクルマに乗ると運転の腕が上がったように思う。だからドライバーは次から次へと現れるコーナーを笑顔で走り抜けていける。コントロール類の重さが絶妙なこと、それぞれのレスポンスが調和していることも注目すべきで、この辺りにポルシェのスポーツカー造りのうまさが表れている。いいことずくめのケイマンで唯一の欠点は、ステアリングからのフィードバックがあまりにも少ないことだ。ほかの部分のインターフェイスが万全なだけにこれは惜しい。

勝ち目などないだろう――私たちがフォード・フィエスタSTをノミネート車の11台に含めたと知って、こう思った読者は多いかもしれない。確かにケイマンに乗った後では、運転姿勢が妙にアップライトで、ダッシュボードの造りもチープだし、クルマ全体にソリッド感がない。しかしフィエスタSTは実に痛快なクルマだ。行き交うクルマもほとんどない道路をかっ飛ばしたが、少しももの足りないとは感じなかった。エンジンは活気に溢れ、ブレーキも強力に効く。操舵力は絶妙というほかなく、フロントはがっちりと路面を掴む一方で、リヤはほんの少しきっかけを与えると気持ちよくスライドする。一流スポーツカー並みの操縦の楽しみを味わいたいが予算が限られているというあなたにとって、フィエスタSTは絶好の1台である。

元を辿ればなんの変哲もないファミリーハッチバックなのに、設計の基本が確かなおかげで、立派なスポ



SPORTS CAR GIANT TEST





ーツハッチに生まれ変わるクルマというのが時々現れるものだ。さしずめフィエスタSTはその典型で、運転の楽しみという点では兄貴分のフォーカスSTを上回る。

次はVWゴルフGTIだ。過去数世代で築いた定石を踏まえて、最新のGTIも2ℓのターボで前輪を駆動する。最新型ではトルクの増強が著しく、先代の280Nmから350Nmに跳ね上がった。また、7代目にあたる現行モデルでVWは初めて〝パフォーマンス〟モデルを追加した。機械式LSDと強化されたブレーキを備え、最高出力も230psに向上している。今回、私たちが試乗するのもこの仕様版だ。

GTIはフィエスタSTと比べると、明らかにドラマ性に欠け、ドライバーに訴えてくる感性に乏しい。ステアリングからのフィードバックはもっとビビッドであって欲しいし、コーナリング中のロールもやや過大と思われる。しかし少しペースを上げると、GTI本来の持ち味であるファン・トゥ・ドライブな持ち味に変わりないことがわかる。ターボで過給された4気筒は柔軟性に富み、踏めば勇ましい排気音とともに鋭く加速する。シャシーも懐が深い。ブレーキは踏めば即答して強力な制動力を発揮し、小さなストロークでシフトを繰り返すDSGギヤも小気味がいい。しかしなんといっても注目はLSDで、これの威力は目を見張るものがある。あれほど頑固だった

パワーだけでは計れないスリル感
“コンパクトスポーツ”に潜む情熱。

SPORTS CAR GIANT TEST

アンダーステアが姿を消し、クリーンにノーズが入り、スムーズに旋回できるようになった。私は走り始めてすぐに本気でウェールズのワインディングロードを攻めていた。フロントタイヤはしっかりとグリップして頼もしく、一方のリヤは滑らかにスライドする。ギヤのシフトスピードも快適なスポーツドライブに貢献している。人とクルマが持てる力を100%出し切るところにGTIを高速で走らせる楽しみがある。

世にスポーツハッチは数多くあるが、無理なく使える日々の足としてGTIは筆頭に挙げられる1台だ。座り心地のいいシートを始めとして乗り心地は快適だし、市街地走行ではDSGのシームレスなシフトがありがたい。総合的な洗練度は秀逸と評したい。



メルセデス・ベンツA45 AMG 4MATICの2ℓターボは360psものハイパワーが自慢だ。イグニッションキーを捻ると、エンジンはやや回転を上下させつつアイドリングを始めた。実際、パワフルなことは驚くべきで、しかも柔軟性に富む。スロットルレスポンスの鋭さときたらマクラーレンも顔負けだ。直線では伸びやかにスピードを上乗せし、曲率を問わずコーナーをいともたやすく抜けていく。つい先ほどまですぐ後ろに着いていたはずのフィエスタSTとGTIがA45 AMGのミラーの中でみるみる小さくなっていく。私はシャシー性能を信じてウェールズの荒れた路面を可能な限り飛ばしたのだが、A45 AMGのフロントは決して私を裏切ることなく、舵角に応じて正確にコーナーを抜けて見せた。旋回中のロールが非常に小さいのもスポーツドライビングに適している。4WDはこうした場面で実力を遺憾なく発揮し、前輪は積極的にコーナーのイン側を向く一方で、後輪も駆動力を有効に路面に伝え、速い旋回スピードに貢献する。4WDらしく安心感があり、しかも操り甲斐のある操縦性だ。特筆すべきは4ポッドブレーキの制動力で、この日一日だけで、私は少なくとも12頭の羊の命を救った。



ただしいいところばかりではない。ステアリングはもう少し操舵感を伝えた方がいいし、ギヤボックスはドライバーの意図するタイミングからやや遅れ気味だ。ノーズヘビーが災いして、乗り心地も褒められたものではない。GTIとフィエスタが軽々と通過した悪路で、AMGは悪戦苦闘を強いられた。なにより3万8000ポンド（約600万円）と非常に高価なのがもっとも高いハードルといえようか。

かくして「ドライビングのスリル」を評価軸にした11台の試乗は終わった。ジャイアントテストで1位に輝いたのはどのモデルなのか。結果報告は次ページに。



SPECIAL VERSUS 03 ホットハッチ 編
スーパースポーツをも凌駕する ドライビングフィール。

フォード・フィエスタSTはこれといった欠点のない良質なクルマだ。驚くほど機敏で、ターボの可動域ではドライバーの気持ちがついていけないほどパワフル。ギヤチェンジも正確で、それ自体が楽しい。「ドライビングのスリル」という観点からは10倍も高価なスーパーカーに引けを取らない。実際、一部のジャッジからはトップ3にランクインさせたいという声も聞こえた。ウェールズの公道は道幅が狭いうえに、カーブが連続するチャレンジングな区間が多い。アストン、フェラーリ、アウディ、とりわけランボが苦戦を強いられる中、フィエスタSTはAからB地点までの移動スピードでほかの10台から一歩も後れを取らなかった。

ゴルフGTIも偉大なホットハッチだ。特に今回試乗した「パフォーマンス」モデルは走りの質が光った。LSDの恩恵で一層正確なハンドリングが可能になったのだ。ウェールズの過酷なルートも、イングランドのモーターウェイもどちらも得意とする点では、11台中随一の存在である。純粋なドライビングのスリルという観点からはフィエスタSTに一歩及ばないが、洗練された走行性能では一段上を行く。

メルセデス・ベンツA45 AMGは典型的なAMGだ。パワフルだが、ハンドリングに滑らかさがなく、俊敏さに欠け、極限的な状況では姿勢に破綻を来す。厳しいウェールズの公道ではこうした欠点が露呈された。ちなみに試乗車の価格は5万840ポンド(約800万円)、ポルシェ・ケイマンSを買ってお釣りが来る金額である。



in Conclusion

F12、12Cスパイダーを退けたのは やはりポルシェ911GT3だった。

アストンがこれまで生産した中で、ヴァンキッシュが最良のモデルであることは全員の意見が一致した。そのヴァンキッシュもフェラーリを前にしてはなす術もなかった。F12はGTとしても、スーパーカーとしてもはるか上を行っていたのだ。アヴェンタドールもF12には敵わなかった。ルックス、サウンド、加速力の3点でランボは「スーパー」なのだが、今回の試乗では、フロントエンジンのフェラーリがスーパーカーの王道を行っている事実が明らかになった。結果的にアストンは10位に、ランボは9位に沈んだ。

ミッドエンジンの秀作、R8とケイマンを蹴落としたのは911GT3と12Cスパイダーの2台だ。アウディは一部のジャッジがトップ3に入れるほどの健闘振りだったが5位に落ち着く。ケイマンのトータルバランスは秀逸だが、フィールに欠ける操舵系が致命傷になり、惜しくも4位となった。

12Cスパイダーは3位に入賞した。強靭なシャシー、悪路を滑らかにこなす乗り心地、パンチに富んだツインターボV8などが高い評価を受けた結果だ。ただし依然として美点と欠点が混在するクルマで、私が他車以上に細かくコメントしたのもそれが理由である。

F12はパーフェクトな出来映えでジャッジ一同から高い評価を受けた。その優れたハンドリングは高速コーナーをひとつ回れば明らかだ。ノーズが素早く正確にインを向く。その回頭性はビッグGTの水準をはるかに抜き、クイックなステアリングレシオはデリカシーに富んでいる。前方の視界さえ開けていれば、ウェールズの公道のようなトリッキーな場面でも遺憾なく力を発揮し、ドライバーにはボディがひと回り小さくなったように感じるだろう。大排気量V12がフリーレビングなことも特筆に値する。ポルシェ911がノミネートされていなければ、フェラーリF12がトップの座に着いたことは間違いない。

ではF12を退けてジャイアントテストで、トップの評価を得たGT3の実力を検証してみよう。

最初にごく短距離を走っただけで、これが今年のウィナーだろうという手応えがあった。私を含めて大半のジャッジがそのように感じたようだ。

SPECIFICATIONS

順位(位)	モデル名	エンジン	最高出力(kW/ps)	最大トルク(Nm/kgm)	トランスミッション	0→100km加速(秒)	最高速(km/h)	車両重量(kg)	CO_2排出量(g/km)	プライス	評価(5つ星)	ポイント
1	ポルシェ 911 GT3	3.8ℓ フラット6	350/475	440/44.9	7速PDK	3.5	315	1430	289	1859万円	★★★★★	76
2	フェラーリ F12ベルリネッタ	6.3ℓ V12	545/740	690/70.4	7速F1マチック	3.1	340	1630	350	3620万円	★★★★★	68
3	マクラーレン MP4-12Cスパイダー	3.8ℓ V8+ツインターボ	460/625	600/61.2	7速SSG	3.1	329	1474	279	3000万円	★★★★★	64
4	ポルシェ・ケイマンS	3.4ℓ フラット6	239/325	370/37.8	6速MT	5.0	283	1320	206	773万円	★★★★★	58
5	アウディ R8 V10プラス	5.2ℓ V10	404/550	540/55.0	7速Sトロニック	3.5	317	1595	299	日本未導入	★★★★★	43
6	ジャガー Fタイプ V8 S	5ℓ V8+スーパーチャージャー	364/495	625/63.8	8速AT	4.3	300	1665	259	1250万円	★★★★	39
7	フォード・フィエスタ ST	1.6ℓ直4+ターボ	134/182	240/24.5	6速MT	6.9	220	1088	138	日本未導入	★★★★	34
8	VW ゴルフ GTI パフォーマンス	2ℓ直4+ターボ	169/230	350/35.7	6速DSG	6.4	250	1337	149	日本未導入	★★★★	30
9	ランボルギーニ・アヴェンタドール LP700-4ロードスター	6.5ℓ V12	515/700	690/70.4	7速ISR	3	350	1625	370	4660万3200円	★★★	16
10	アストンマーティン・ヴァンキッシュ	5.9ℓ V12	421/573	620/63.6	6速タッチトロニックS	4.1	295	1739	335	3149万4750円	★★★★	10
11	メルセデス・ベンツ A45AMG	2ℓ直4+ターボ	285/360	450/45.9	7速DCT	4.6	250(リミッター制御)	1480	161	640万円	★★★	0



確かに電動アシストのステアリングは、先代のGT3のような生き生きとした感触を伝えてこない。しかしポルシェ・モータースポーツの技術陣は現行の911と同じ轍を踏まず、GT3の操舵系に充分なコミュニケーション能力を植え付けることに成功した。アルカンタラのステアリングを握りつつコーナーを回る、これはGT3のドライバーにとって至福の時だ。新型3・8ℓエンジンも歴史に残る傑作である。メッツガー・ユニットと同じようにアイドリング時の回転がやや不揃いなところなど、愛好家が思わず頬を緩める一面もある。最大の特徴は鋭いレスポンスで、9000rpmまで一気に回る。真髄を究めるには相当な度胸を要する、そんなエンジンだ。公道では2速ないし3速で、早くも周囲を圧倒する速さを発揮する。力強く、小気味よくシフトを繰り返すPDKギヤボックス。トラベル量が小さくて、クリスピーなタッチのパドル。このふたつがあれば、クラッチペダルがなくなってしまったのを嘆く必要はもうない。

911GT3は依然としてコンパクトで、道路のいかんを問わず果敢に攻めることができるクルマだ。後輪操舵はドライビングの喜びをスポイルすることなく、機敏な運動性能に一役買っている。シャシーのコンプライアンスが若干増えたことも歓迎したい。先代が悪戦苦闘した不整路でも、最新型は安定した姿勢を保って走破できるようになった。

では最新型GT3は先代より優れたスポーツカーなのだろうか？　私には100%の確信はない。私は今でも997GT3のどう猛なギヤボックス、伝説的なエンジン、潤沢なステアリングフィールを愛している。新型は先代とは別のクルマと考えるべきなのかもしれない。少なくとも先代ほどハードコアでないのは確かだ。特別なスキルがなくてもある程度までは操縦できるようになった。このクルマが本来的に持っているポテンシャルを発揮するシーンが増えたと言い換えてもいい。とはいえGT3のエッセンス、ないしは独特の持ち味は少しも失われていない。

個別の比較論でいうなら、マクラーレンのステアリングの方が一枚上手だし、フェラーリのデュアルクラッチの方がシャープだ。しかし全体のパッケージとして見たとき、911GT3に勝るスポーツカーはない。

50年という開発期間を経て、911は掛け値なしにパーフェクトな境地に達したのである。

SPORTS CAR GIANT TEST

続GT-Rのつくり方。

The way to make the GT-R NISMO

2014年モデル日産GT-Rニスモ開発テスト潜入レポート



**2013年11月19日、午後7時、14年モデルのGT-Rと
そして、約1年前に登場がアナウンスされたGT-Rニスモが
横浜のグローバル本社から全世界に向けて発表された。
R36の登場も噂される中、R35GT-Rは、そしてニスモは
どこへ向かおうとしているのか。その開発現場を訪れた。**

REPORT◉藤野太一（*Taichi Fujino*）　PHOTO◉日産自動車（*NISSAN MOTOR COMPANY*）

2013年9月30日、午後4時48分。ノルトシュライフェをアタックしたGT-Rニスモの車載デジタルメーターには、「428・679」の文字が刻まれていた。

それが意味するものとは、すなわち「7分8秒679」。GT-Rニスモが、晴れて産声をあげた瞬間と言っていいかもしれない。

2013年、2月26日、カルロス・ゴーンCEOは、ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（NISMO）の新社屋開所式でGT-Rのニスモ仕様車を1年以内に市販化する計画を明らかにした。

3月末、それまでGT-Rの開発責任者であった水野和敏の退職をうけ、新たな開発チームが組織化される。GT-Rニスモの車載のGT-Rのニスモだけでなく、基準車のGT-RのCVE、開発責任者は金子晃。そしてCPS、商品企画担当が田村宏志。田村はGT-RニスモのCPSも兼務する。

4月にはすでに仙台で開発テストがスタート。日産社内から開発ドライバーとして、現代の名工にも選ばれた加藤博義が呼び寄せられた。R32に始まる第2世代を担当してきた加藤にとっては、約10年ぶりのGT-R担当となる。

「もうね、速さがハンパじゃない。目がついていかないよ」と笑うが、ニュルの周回数は400周を超える、ニュルマイスターだ。2003年からは、社内のテストドライバー育成のための厳しい先生役も務める。



ちなみにいまGT-Rの開発は、アンディ・パーマー副社長（写真下）によって統括されている。意外なほどにカーガイな副社長は、なんと自らステアリングを握りニュルのコースに出るというから驚くばかりだ。今では8分30秒ほどでラップする。もちろんその指南役をつとめるのも加藤の仕事だ。



突然の連絡だった。タイムアタックを終えたちょうど1週間後、ドイツ、イギリス、アメリカ、そして日本から、それぞれ1メディア、計4名のみがニュルブルクリンクでGT-Rニスモの事前取材を許された。目の前にある仕事をすべてキャンセルしドイツへ飛んだ。そして、挨拶もそこそこに、パーマー副社長から発表されたのがそ冒頭の脅威的なタイムだった。取材陣はみな一様に驚いている。それはそうだ。

13年モデルのGT-Rのタイムが7分18秒台。実はちょうどその2週間前、ポルシェ918スパイダーが市販車最速の6分57秒を記録している。さすがに、1億円のクルマと比べるのもなんだろう。おそらく仮想敵はレクサスLFA、目標タイムは7分14秒64。まあ、これくらいのことは誰にでも想像がつく。しかし、開発チームはこの予想を大きく覆すものすごいタイムを提示したのだ。



パワー、空力、サスペンション、そしてチームワークの結晶。

そのプロセスがおもしろい。GT-Rニスモに課せられたお題はもちろんタイムを出すこと。そこで開発チームがとった戦略は、加藤をまとめ役にしながらも、レッドブルのサードドライバーであり、またトヨタのTS030でWECにも参戦するセバスチャン・ブエミ、周回数は1万とも2万ともいわれるニュルの主、百戦錬磨のアーネ・ハーミ、そしてニスモアンバサダーのミハエル・クルム、そしてお馴染み、田中哲也の計4名をアタックドライバーに任命。この国籍も年齢もバラバラの4人が、協調しながら競いあう関係性を作ることだった。

4月からニュルでも幾度かテストを重ねていた。

「正直、最初はこんなクルマでは怖くて踏めない。最初は4人が4人とも口を揃えてそう言ってた。それほどまでに550psから600psにパワーあげることはすべてを変える」と田村は言う。

実は2013年、ニスモとあのウィリアムズ・アドバンスド・エンジニアリング社の提携が発表されている。ウィリアムズがF1で培った空力、シミュレーション、素材などの技術を融合させ、高性能車の開発を進めると発表されていたが、すでにこのGT-Rニスモの空力パーツなどはそこで生まれたものだ。

さらに金子はこう話す。「ターボやらきている。ニスモがつくるのなら、それがストーリーとしてもわかりやすいだろうと。GT-Rニスモはベース車があって、今回はそれをもとに造ったニュル（ブルクリンク）パックで40から45kg軽量化できている」。

ゼブラ模様に覆われたGT-Rニスモの中身が少しづつ見えてきた。

車両の反対側で田村が海外のジャーナリストに囲まれて、身振り手振りを交えながら、英語でGT-Rの成り立ちをプレゼンしている。GT性能を横軸に、R（レース、サーキット）性能を縦軸に置いた場合、これまではカーボン、ボンネットフードは、タイムアタック仕様はカーボンだが歩行者保護の問題もあって標準設定は難しいので、オプションになると思う。それから日産用に専用設計したカーボンシェルのレカロ製フルバケットまでいれて、ニスモのベース車とニュルパックで40から45kg軽量化できている」。



ニスモビジネスオフィス
チーフ・プロダクト・スペシャリスト

田村宏志 Hiroshi Tamura

GT-RおよびGT-Rニスモの商品企画担当、CPS（Chief Product Specialist）。基準車とニスモを兼務する。かつてR33やR34なども担当した。



ニスモビジネスオフィス
車両開発主管

金子 晃 Noboru Kaneko

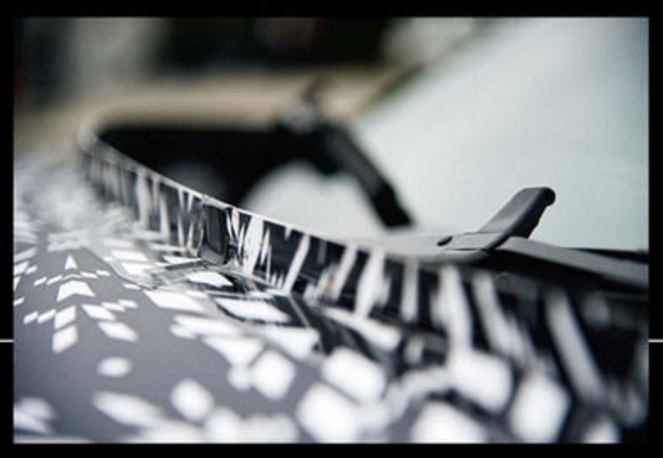
GT-Rニスモの開発責任者、CVE（Chief Vehicle Engineer）。これまではムラーノやエルグランドなど、Dプラットフォームを長く担当してきた。



ヘッドカバーが赤く塗られたニスモ仕様のエンジン。3台用意されていたプロトタイプのうち、ベースは580ps、タイムアタック用のニュルパックは600ps仕様となっていた。ボディの随所に空力パーツが取り込まれていることがよく分かる。大型のリヤウイングは、外から見ると大仰だがドライバーの視界は一切妨げない。







The way to make the

GT-R NISMO

R35のヒストリーはまだ続く……
これは新たな章のはじまりだ。



のGT-Rは、ちょうどその真ん中の斜め45度の方向に向かっていた。このニスモはより傾斜角を強め、基準車はより鈍角な方向に、GTとRというそれぞれの方向性を打ち出していきたいのだという。

田村はかつてR34の時代に、Vスペックの対になるモデルとして、MスペックというモデルをリバイバルさせるMiidではなく、ure（成熟）だと言う。

詳細は明かされなかったが、スプリングレートなどをおさえて、乗り心地重視の設定にすることは間違いなさそうだ。基準車も含めた14年モデルのラインアップは大まかに、基準車、トラックパック、ニスモ車、ニスモニュルブルクリンクパックのような構成になるだろうという話だった。（今号が店頭に並ぶ頃には正式発表されているはずだ）。

その日が4度目のニュルだったという。13時から17時まで、日産がコースを占有し、タイムアタックを行う。ファーストドライバーはセバスチャン・ブエミ。ニュルもロードカーもほとんど経験がない中で、あっという間に12秒台を叩きだした。開発チームも俄然盛り上がる。その後、アーミ・ハーネ、田中哲也へとバトンをつなぐ。田中には何か予感のようなものがあったのかもしれない。自分のアタックを予定よりも早く切り上げ、気心の知れたミハエル・クルムにステアリングを託した。しかし、残された時間はすでに1時間を切っている。最終撤収時間は16時50分。コースマーシャルが撤収の準備をはじめていた。クルムの1ラップ目、古いタイヤでいきなり7分10秒台が出た。チャンスはあと2周。ニュータイヤに履き替え、1周をかけてゆっくりと熱を入れ、ラストアタックに出た。

「気温も、風も、マシンも、コースも、そしてクルムもすべてが整った奇跡のようなアタックだった」と田村は振り返る。16時48分、ゲートクローズド2分前のことだ。

取材のおわりに、4人がそれぞれのドライバーの助手席に同乗することを許された。もちろん田中哲也の横に座る。「いきますよ〜」。いつものように、穏やかな雰囲気でコースイン。明らかにエンジン音が軽い、乗り心地もいい、動きがスムーズだ。

ニュータイヤなので、前半は抑えめに行くと言っていたが、それでも十分に、いやめちゃくちゃ速い。スピードの乗るフルークプラッツのあたりで、バーンとフロントガラスに小さな鳥がぶち当たり砕け散った。それでもアクセルは1㎜も戻さない。アデナウ橋にさしかかる頃には、全開。これまで体験したことのない縁石をカットしてタイムを削りとっていく走り。GT-RニスモはそれがGT-Rの新章のはじまりだ。

The way to make the GT-R NISMO

Voice of Time attack drivers



セバスチャン・ブエミ
Sébastien Olivier Buemi

「いまモナコに住んでいて、今日は家から借りているGT-Rできたんだ。アウトバーンでは誰に挑まれても『ノーチャンス』だよ(笑)。ロードカーの開発も、ニュルを走行するのもほとんど初めてだったが、本当に楽しかった！」

アーミン・ハーネ
Armin Hahne

「13の時からここを走っているから、ノルトシュライフェはもう1万、2万ラップは走っている。わたしみたいな年齢(58歳)でも、あの速度で楽に運転ができて、それに開発中一度もトラブルがなかったことに本当に驚いた」

田中哲也
Tetsuya Tanaka

「マイケル(クルム)がシャシーを、ボクが空力を担当しながらうまく連携してやってこれた。最初は踏むのが怖いくらいだったが、いまじゃもっと馬力があってもいいくらい。ドライブが楽しいと皆に言ってもらえるところまできた」

ミハエル・クルム
Michael Krumm

「見所は大きく3つ。エンジン、空力、シャシー、そしてそれらのトータルコンビネーションがうまくいった。みんなとディスカッションしながら、すべてがいい方向にいった。正直市販車でこんなタイムがでるとは思っていなかったよ」



CAR AND DRIVER
Tony Quiroga

「アメイジングだ。過去に4、5回ほどニュルを走ったことがあるが、マイケル(クルム)の助手席はもっともエキサイティングな体験だった。その速さは911ターボにも優るだろう。ポルシェもこれで尻に火がつくに違いない」



Auto ZEITUNG
Martin Urbanke

「先代までは欧州ではあまり知られていなかったGT-Rが、いまではベンチマークになっている。ハーネが限界まで飛ばしてくれたがまったく怖くなかった。918スパイダーも開発を取材したけど乗せてくれなかったよ(笑)」

CAR MAGAZINE
Gavin Green

「35GT-Rは過去四半世紀の、日本車の中でもっとも優れたクルマと言える。今後はGT性能とレース性能を明確にするというが理にかなっているように思える。ニスモはサーキット性能という意味での正常進化版だろう」



Voice of Journalists

Nordschleife – Nürburgring

7′08″679

SPECIAL REPORT

Audi RS6 Avant

豪快なるアバント。

1994年のRS2にはじまるRSモデルのルーツは、アバントにある。その血脈を受け継ぐ最新のRS6アバントが日本に上陸した。V8ツインターボは560ps、700Nmを発揮。この数値はR8のV10をも凌ぐものだ。0→100km/h加速はわずかに3.9秒と驚異的。まさに羊の皮を被った狼、スーパーワゴンだ。

TEXT◉山崎元裕(*Motohiro Yamazaki*)
PHOTO◉篠原晃一(*Koichi Shinohara*)

アウディの子会社、クワトロ社のプロデュースによるRSモデルは、究極的なパフォーマンスとプレミアム性を求めるカスタマーに強く支持されるシリーズだ。

そのRSモデルの日本仕様に、ニューフェイスが一挙に3モデルも追加設定された。4ℓのV型8気筒TFSIエンジンを搭載する「RS6アバント」と「RS7スポーツバック」、そして4・2ℓのV型8気筒FSIエンジンを採用した、「RS5カブリオレ」がそれだ。今回はその中から、運動性能とともに高い機能性を誇る、ワゴンボディを持つRS6アバントのステアリングを握った。

テストドライブの舞台として用意されたのは、富士スピードウェイのショートコース。当日はWEC=世界耐久選手権の予選日で、アウディはそれに併せ、「アウディ・ドライビング・エクスペリエンス」のタイトルを掲げた、カスタマー向けのイベントを開催していたのだ。最新のRS6アバントをメインとする、我々のテストドライブ・プログラムも、このイベントがスタートする前の時間を使用してのもの。走行可能な時間はウォームアップ&クールダウンを含めて15分。いわゆるホットラップは2周のみだが、ここでも先導車が一定のペースを作る。RS6アバントの運動性能をフルに楽しむのは、また後日の楽しみとして、まずはこのコンパクトなサーキットで、アウディ伝統のクワトロ・システムや、DRC=ダイナミックライドコントロール機構付きのスポーツサスペンションが演出する、圧倒的なスタビリティを体験してほしいというのが、どうやらこのイベントの狙いらしい。

ベースとなるA6アバントから微妙にワイド化された前後のフェンダー。そしてスタンダードな設定から、さらに1インチアップされた21インチ径のホイールと、RS6アバントのエクステリアは、走りへの期待感を大きく高めてくれる。インテリアのフィニッシュも、さすがは最新RSモデルの名に恥じないもの。さらに冷静に考えてみれば、このRS6アバントは、アウディ製ワゴンのハイエンドを極めるモデル。そのキャビンに最上の高級感があるのは、きわめて自然なことなのである。

ウォームアップ・ラップの間に、まずはフロントユニットのキャラクターを確認する。ツインターボ仕様のV型8気筒エンジンは、最高出力で560ps。そのスペックはスーパースポーツの領域だが、クルージングを続ける中では、スパルタンな印象を感じさせることは一切ない。最大トルクの700Nmは、1750~5500rpmでフラットに発揮されるセッティングだから、組み合わされる8速ティプトロニックがどのギヤを選択していても、アクセルペダルを踏み込むだけで、RS6アバントは瞬時に加速体勢を整えることができるのだ。エキゾーストノートも、このような走りでは十分に控えめだから、ここまではスーパースポーツというよりも、むしろ高級サルーンに近い感触だ。

ウォームアップが終了するのを見計らって、ESCをスポーツモードに、そしてこれも最近のアウディ車では馴染みの、ドライブセレクトでダイナミックモードをチョイスする。まずは何回かのフル加速を体験してみたが、やはりRS6アバントの真





バルコナレザーを用いたハニカムパターンのRSスポーツシートを採用。座ると黒を基調に白の数字と赤い指針とのコントラストが特徴的なメーターが視界に飛び込む。カーボン製のデコラティブパネルや、フラットボトム形状の3スポークステアリングを装備する。



価は、このようなシチュエーションにこそ表れる。官能的なエキゾーストノートとともに、一切のストレスを感じさせることなくスムーズに吹け上がるV型8気筒エンジンは、その過程で圧倒的ともいえるトルクを発揮することになるが、アクセルペダルをラフに踏み込むことに抵抗を感じさせないのは、前後輪の駆動力配分を最適にコントロールしてくれる、クワトロ・システムの恩恵だ。

コーナリングでのスタビリティもやはり魅力的だ。まずリニアなフィーリングに終始するステアリングと、それが生み出す魅力的なターンインの動きに感動させられると、その先には絶妙なDRCの制御と、リヤに装備されるスポーツデファレンシャル、そしてクワトロ・システムによるトラクションの素晴らしさが待っている。スポーツモードを選択したESCは、ドライバー自身によるコントロールにも十分に寛容。はたしてこのRS6アバントの限界はどこにあるのか。それをオンロードで探ることは、おそらくは不可能だろう。

RS6アバントは、きわめて優秀なアウトバーンクルーザーであり、またコーナリングマシンでもある。さらにはアウディの最大車格ワゴンとしての機能性もまた、カスタマーには見逃せない魅力だ。思えばRSシリーズの原点にある「RS2」は、当時の80アバントをベースとしたモデルだった。その意味では、RS6アバントはRSシリーズの正統であり、また正常進化を極めたモデルとも結論づけられるのだろう。



定速走行時などエンジンの負荷が低い時には4つのシリンダーを休止、残りの4気筒で走行するシリンダーオンデマンドシステムを採用。さらに従来モデル比マイナス100kgを達成したことにより、JC08モード燃費は10.4km/ℓを実現している。



7ツインスポークの20インチホイールを標準装備、写真はオプションの21インチ5ツインスポークを装着した図。またセラミックブレーキもオプションで用意されている。

SPECIFICATIONS
アウディRS6アバント

■ボディサイズ:全長4980×全幅1935×全高1480㎜　ホイールベース:2915㎜　トレッド:Ⓕ1660 Ⓡ1665㎜　■車両重量:2040kg　■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ　ボア×ストローク:84.5×89.0㎜　圧縮比:9.3　総排気量:3992cc　最高出力:412kW(560ps)/5700〜6700rpm　最大トルク:700Nm(71.3kgm)/1750〜5500rpm　■トランスミッション:8速ティプトロニック　■駆動方式:4WD　■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:Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡトラペゾイダルウイッシュボーン　■ブレーキ:Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ:Ⓕ&Ⓡ275/35R20　■パフォーマンス0→100km/h加速:3.9秒　燃料消費量(JC08モード):10.4km/ℓ　■車両本体価格:1520万円

問い合わせ／アウディコミュニケーションセンター　0120-598-106　http://www.audi.co.jp

軽量スポーツの資質。

4Cはアルファロメオが久々に送り出した本格派のスポーツカーだ。
しかしその登場を虎視眈々と待ち受けるライバルは実力派ばかり。
確かに掲げられたスペックや存在感では負けていない4Cだが、
ロータスとポルシェという老舗の強豪に対抗できる資質を持つのか。
アルプスの山岳路に3モデルを連れ出し、そのパフォーマンスを試した。

THE BATTLE

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

Alfa Romeo 4C × Lotus Elise S × Porsche Cayman

アルファロメオ４Ｃがロータス・エリーゼと肩を並べるほど軽量で、ポルシェ・ケイマンより俊足、ルックスのよさではこの2台の上をいっていることはわかった。では紙の上のこの構図が、実際の走りにも当てはまるのか？　私たちはその答えを求めて標高２６１２ｍの山岳路に3台を連れ出した。

エリーゼはスーパーチャージャーを備える〝S〟を選んだ。こうすれば過給機つきのストレート4という点でアルファと同じ土俵に立つからだ。一方のケイマンは、アルファとのパワー差を抑えるためにスタンダードモデルを選んだ。それでもアルファより35psほどパワフルで、英国内価格で３３８４ポンド（約54万円）も安い。コストパフォーマンスの観点から、アルファにとって手強い相手になるはずだ。

まずはエリーゼSに乗り込む。剥きだしのアルミシャシーは、４Ｃのカーボンセルを見た後でもやはり感心させられる。室内を見渡すとラジオとエアコンが装備され、小物入れや、レザーとアルミで作った見栄えのいいカップホルダーさえ備わる。

ロータスはスポーツカーづくりの勘所を実によく押さえている。そう感じさせるのがステアリングホイールだ。径ではなく、握りの太さ、これが絶妙なのだ。手の平で軽く包むようにステアリングを握り、指先のデリケートな感覚を伝えることができる。それと比べるとアルファの握り部分は太すぎる。これでは繊細な操作が困難だし、パドルに指を伸ばすのに苦労する。

エリーゼSは指先の感覚で操縦するクルマである。ステアリングを通して伝わってくる前輪の動き、その

Alfa Romeo 4C × Lotus Elise S × Porsche Cayman

ドライバーとの距離感が異なる三車
エリーゼがもっともピュアなフィール。



発揮するヨコハマタイヤと、タイトなボディコントロール。このふたつが相互に機能して、ドライバーがどれほどハードにプッシュしようと徹頭徹尾ニュートラルステアを保つ。

トヨタが供給する1・8ℓエンジンは、スーパーチャージャーの恩恵で低回転域での反応がアルファより鋭いばかりか、レッドライン近くでも伸びやかに回転を上げる。ただしサウンドは一元的で、最後の100rpmこそ荒々しい咆吼を放つが、概してモノトーンだ。これに対して4Cのエキゾーストノートは回転に応じて刻々と変わる。

エリーゼSのアルミ製シャシーといえども、さすがに4Cのカーボン製モノコックと同等の剛性はない。走行中は、シャシーのどこかが捩れ、振動しているのを感じる。しかしこれを補って余りあるのがロータスによる巧みなサスペンションチューニングだ。足まわりは常にせわしく上下しているのだが、乗員が感じるエリーゼSの乗り心地は流れるように滑らかである。

ただし時にエリーゼSのシャシーの饒舌振りに食傷することもある。「先ほどロードサーフェスが変わりました」、「いま通過したばかりのコーナーの途中で右フロントがバンプに乗り上げました」という具合に路面とタイヤとのコンタクト状況を逐一ドライバーに伝えてくる。だから気の休まる暇がない。

ケイマンはほかの2台とはまったく違うコンセプトから成り立っている。電動パーキングブレーキやアイドルストップが備わり、おまけにトランクは前後両方にある。4CとエリーゼSに乗った後ではやけに車幅が広く感じ、走りに特化したほかの2台との比較では快適に過ぎるとさえ思える。ケイマンが完璧なスポーツカーなのは乗ってすぐに納得できる。しかしロータスやアルファのように、人とクルマが相互に作用し合って初めて可能になるドライビングができるだろうか。そもそもこのポルシェは操縦に没頭することを求めているのか、私には確信が持てない。ケイマンのステアリングは単体で見れば充分シャープでダイレクトである。しかしほかの2台、特にエリーゼSが詳細なメッセージと様々な音を伝えて来るのに対し、ケイマンの豊かなフィードバックを指先で捉え、操舵力の強弱に神経を研ぎ澄まし、繊細なタッチでノーズを導く。ルーフを開けて風の流れを感じると、さらにクルマとの一体感が強まる。そんなエリーゼSと比べるとケイマンは五感に訴えるものが少なく、クルマと人との距離が離れているように感じる。4Cはノンアシストにもかかわらず、情報の大半がフィルターで取り除かれてしまい、ドライバーに伝わらないのが残念だ。コミュニケーション能力はロータスの圧勝だ。

ロータスのメーターは2個のみ。ひとつはスピードを、もうひとつはエンジン回転を示す。華奢なペダルはヒール&トゥに絶好の位置。すべてが操縦に没頭できるようにレイアウトされている。強大なグリップを





4Cのキャビンは走りに特化したコンセプトを忠実に反映している。軽量化に努めた結果が随所に見られるのは好ましいが、材質とビルドクオリティに失望する向きも多いだろう。ケイマンはその造りが丁寧で、充実のホスピタリティに迎えられたドライバーは操縦に専念できる。エリーゼのそれはレーシングカーに近い佇まいだ。広いサイドシル、素っ気ない計器、スイッチを搭載しない機能本位のステアリングは今や少数派に属する。





エリーゼSとケイマンは対照的!!
4Cはその中間のキャラクターだ。

Alfa Romeo 4C × Cayman

の電動ステアリングを通すとこうした情報がドライバーまで伝わらず、スポーツドライビングに必須な人とクルマとの絆が断ち切られてしまう。

ドライバーを操縦の主体ではなく傍観者の立場に追いやる要因は、ツインクラッチトランスミッションにもある。4Cのギヤボックスをマニュアルに設定するとリミッターに当たったままでシフトアップしない。いったんマニュアルにしたら、アルファではどのギヤをいつ使うのかの判断は完全にドライバーに委ねられる。一方、ポルシェの7速PDKは、スポーツプラスのボタンを押し、あらゆる電子操縦補助装置をオフにしたうえでマニュアルを選んだ場合でも、フロアまでスロットルを踏めば自動で数段シフトダウンし、レッドラインに当たると必ずシフトアップする。そこにドライバーの意思は介在できない。

それでもハードウエアとしての出来は、PDKの方が4Cの6速TCTより一段上だと思う。アルファのギヤボックスもフルスロットルではベタ踏みするシーンは希だ。むしろ小気味いいタッチで素早いシフトが可能なのだが、現実の運転で床までパートスロットルでのシフトが大半を占めるわけで、アルファで歯がゆいのはこうした日常的な場面でのシフトスピードがスローで節度感に欠けることにある。

対してケイマンはパートスロットルでもフルスロットルでも、スムーズかつ瞬時にシフトを完了する。例えば7速の110㎞／hで走行中、いきなりスロットルを全開まで踏むとPDKは躊躇なく3速までシフトダウンし、スポーツプラスでは2速にまで一気に落ちる。



エリーゼSは車重924kgに対して前後とも288㎜径のブレーキディスクを備え、キャリパーはフロントがAPレーシング製に対して、リヤがブレンボ製となる。4Cの車重はもっとも軽い895kgでブレーキディスク径はフロントが305㎜、リヤが292㎜。ケイマンはもっとも重い1310kgでブレーキディスク径はフロントが315㎜、リヤが299㎜というサイズだが、それぞれの制動力は高い。





Lotus Elise S × Porsche



ケイマンではこのレスポンシブなシフトが速く走るための必須条件だ。エリーゼと4Cはトルクが潤沢なのに対し、ケイマンは相対的にアンダーパワーに感じ、排気量のアドバンテージを活かすには常にシフトダウンを繰り返し、高回転まで回す必要があるからだ。回転域によって音色を変える排気音も魅力だ。フラット6独特の乾いた咆吼は4000rpmを超えると硬質になり、8000rpmに向けて豊潤なサウンドがキャビンを満たす。

4CとエリーゼSはロックからロックまで2・75回転するのに対し、ケイマンは2・5回転とクイックで、タイトコーナーの連続でも手を持ち換える必要が滅多にない。これが屈曲路での速さに繋がる。それに加えて、先に述べたようにサスペンションの動きが直接伝わらないこともあって、ドライバーはもっとハードに、もっと速く走れるような気になる。最終的にはコーナー進入前のブレーキングで前輪がスキップを始め、ABSが介入して初めて限界だと知る。総じてこの3台のなかではケイマンの完成度がもっとも高いと思われる。ではケイマンがベストなのか——私には依然として確信がない。

この3台は外観こそ似通っているが、本質的にはまったく異なるクルマだ。今回のように直接乗り比べることで固有の美点とともに欠点も明らかになった。まずエリーゼS。これほど繊細な操舵感のクルマはほかにないし、これほど純粋に操縦の喜びに浸れるクルマもない。と、同時にこれほどドライバーに対し、口やかましいクルマもない。

ケイマンはエリーゼSの対極に位置する。レスポンスの鋭いエンジン、秀逸なギヤボックス、バランスの取れたシャシー。これらの組み合わせにより、安心して乗れるクルマに仕上がっている。コミュニケーション能力の欠如がほとんど唯一の欠点であり、いみじくもロータスとアルファはこの点が極めて優れている。

以上を総合するとアルファロメオ4Cはこの3台のちょうど中間のキャラクターと言えそうだ。エリーゼSでもなければケイマンでもない。決して完全無欠のクルマではないが、一緒に過ごす時間が長くなるほど、このクルマならではのドライブフィールを堪能できる。

長い停滞期間のすえ、ようやくアルファは4Cをもって本来のクルマづくりに立ち返った。これが私たちの結論だ。

SPECIFICATIONS

モデル名	アルファロメオ 4C	ロータス・エリーゼS	ポルシェ・ケイマン 〈 〉内は6速MT
■ボディ			
全長(mm)	3989	3800	4380
全幅(mm)	1864	1720	1800
全高(mm)	1183	1130	1295
ホイールベース(mm)	2380	2300	2475
トレッド(Ⓕ/Ⓡ)	Ⓕ— Ⓡ—	Ⓕ1455 Ⓡ1505	Ⓕ1526 Ⓡ1536
車両重量(kg)	895	924	1340〈1310〉
■エンジン			
型式	直列4気筒DOHC+ターボ	直列4気筒DOHC VVT-i+スーパーチャージャー	水平対向6気筒DOHC
総排気量(cc)	1742	1798	2706
ボア×ストローク(mm)	102.0×77.5	80.5×88.3	89.0×72.5
圧縮比	12.9	10.0	12.5
最高出力	170kW(240ps)/6000rpm	162kW(220ps)/6800rpm	202kW(275ps)/7400rpm
最大トルク	350Nm(35.7kgm)/2200〜4250rpm	250Nm(25.4kgm)/4600rpm	290Nm(29.6kgm)/4500〜6500rpm
■トランスミッション			
タイプ	6速AT(TCT)	6速MT	7速AT(PDK)〈6速MT〉
■シャシー			
駆動方式	MR	MR	MR
ステアリング形式	ラック&ピニオン	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Ⓕ&Ⓡ	Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマクファーソンストラット	Ⓕ&Ⓡダブルウイッシュボーン	Ⓕ&Ⓡ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	Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク
ブレーキ径(mm)	Ⓕ305 Ⓡ292	Ⓕ&Ⓡ288	Ⓕ315 Ⓡ299
■タイヤ			
フロント	205/45R17	175/55ZR16	235/45ZR18
リヤ	235/40R18	225/45ZR17	265/45ZR18
■パフォーマンス			
最高速度(km/h)	258	234	264〈266〉
0→100km/h加速(秒)	4.5	4.6	5.6〈5.7〉
■エミッション			
CO_2排出量(g/km)	157	175	180〈192〉
燃料消費量NEDC(ℓ/100km)	6.8	7.5	7.7〈8.2〉
■車両本体価格(万円)	未定	610	659〈612〉

問い合わせ/アルファコンタクト 0120-779-159 http://www.alfaromeo-jp.com
ロータスコール 0120-371-222 http://www.lotus-cars.jp/
ポルシェ カスタマーケアセンター 0120-846-911 http://www.porsche.com/japan

Kumi Sato



Toshifumi Watanabe



Shigeharu Kumakura



NEW SALOON WORLD

Mercedes-Benz

S-Class

7人斬り!

常にハイエンドサルーンの頂点に君臨してきたSクラス。
最新モデルのタイプW222においてもその座は揺るがず、
究極レベルの安全かつ快適な移動体として仕上がっている。
本誌で活躍する7人のモータージャーナリストが、
それぞれの視点でニューSクラスの出来栄えを詳らかにする。

Toshiki Aihara



Masaru Noguchi



Tatsuya Otani



Yasuhisa Shimashita



すべてにおいて安楽の極地。もはや自動車評論の射程外にある。

Mercedes-Benz
S-Class

つ いに行く道とはかねて聞きしかど昨日今日とは思はざりしを……、いよいよ訪れた生涯の終着点を、在原業平はこう詠んだ（古今和歌集）。ちょうど今、クルマ雑誌や評論家は、そんな心境を噛みしめているに違いない。とうとう来てしまったのだ、「その日」が。

新型Sクラスは、あらん限りの先端技術を纏って鳥籠の軛を打ち破り、自動車評論の射程距離外に飛び去ってしまった。操る手応えの蘊蓄や、峠を舞台の腕自慢に、もはや見るべき意味など薄れた。まだ皆無ではないにしても、遅かれ早かれそうなると、いや、「そうする」と、世界に冠たるスリーポインテッドスターが言い切ってしまった。W222のコードネームを与えられた新型Sクラスは、現時点において最も進化した「クルマ型の走行ロボット」だ。

それは、最もSクラスらしく気合を込めたS550ロングのフル装備、それも後席にふんぞり返ると痛いほど実感できる。本体（左ハンドルで1535万円、右は1545万円）に後席最優先のショーファーパッケージ（75万円）やリヤセーフティパッケージ（15万円）を付け足すと1625～1635万円。さらに、せっかくだからと受注生産オプションのマジックボディコントロール（50万円）にナイトビューアシストプラス（25万円）、19インチ・マルチスポークアルミホイール（25万円）にハイエンド3Dサラウンドサウンドシステム（65万円）まで手を伸ばすと、総計1790～1800万円という贅沢ぶり。

この助手席をバックレストともども最前端に押し出し、適度に寝そべった姿勢でオットマンに脚を寛がせ、筒状エアバッグに包まれたシートベルトに抱かれ、忠実なショーファー君にステアリングを委ねれば、これ以上ない極楽に浸りきれる。気付かぬまま深い眠りに落ち、目覚めると目的地という芸当も嘘ではない。それは肉体的に安楽だからというよりも、あらゆる危険を遠ざけているという安心感がもたらす境地だ。

ここからショーファーとして報告すると、あまりにも張り合いのないクルマと言わざるを得ない。後席のご主人様が安





楽なのと同様、ステアリングを握る立場でも、実は安楽そのもの。かえって油断してしまう危険もあるほどで、だからこそメルセデスとしては、完全自動運転車（本当の『自動』車）の研究開発を急ぐのに違いない。

どんな具合に安楽かを20世紀的な尺度で見ると、公道を普通に、あるいは少しヤンチャに行く範囲では、誰が運転しても結果は同じ。ホイールベース3165㎜（3035㎜）、全長5250㎜（5116㎜）、全幅1900㎜の巨躯（カッコ内は標準ボディ車）に注意さえ怠らなければ、ドライバーといえども乗客の一人にすぎないかもしれない。もちろんステアリングを切り、アクセルやブレーキを踏みもするのだが、それぞれの操作の結果どう反応するか、クルマが勝手に決めてしまっているようだ。

端的な例が乗り心地だ。これまでも大きな特色だったアクティブボディコントロール（ABC）にステレオカメラで捉えた前方15mの路面の3D画像情報を加味した、本格的アクティブサスペンションともいうべきマジックボディコントロール（MBC）がちゃんと働けば働くほど、その存在が隠れてしまうのがその証拠。もともと余裕感たっぷりだが、目で見た凹凸や段差によってもたらされる上下動が、予想通りの順序で、しかし格段に縮小されて伝わって来る。しばらく乗って慣れてから、コンソールのスイッチをコンフォートからスポーツに移すと（MBCを解除）、すべて少し直接的に感じられるから、効いていたと解釈するしかない。そのうえで細かく観察すると、MBCオンでは基本セッティングが柔らかいので、ダンパーの硬軟自動切り替えが追いつかないほど荒く攻めると、波状路でブワンブワンが目立ちがちになることもある。

逆に言えば、その程度。あとはステアリングもブレーキも、あたかも濃密な蜜をスプーンで掻き回すように柔軟な手応えで貫かれ、そのくせ反応は精妙。コーナーに突っ込みすぎて押し出しアンダー気味になった瞬間スッと切り込み足すと、時間差ゼロで前輪が予備のグリップを追加供給してくれる。

全速度対応アクティブクルーズコントロール（ディストロニック・プラス）は、高速道路から一般道はもちろん駐車場の出入口でも、ほとんど人間の想定通りに働く。

ここまで一端を披露しただけでも、慣れ親しんできた自動車評論が形骸化しかけているのがわかるだろう。これからはクルマを云々するより、どんな目的でのモビリティかを語る、移動手段として本来の社会的使命を考えるべき時代になりそうだ。



01 Shigeharu Kumakura 熊倉重春

PHOTO◉小宮岩男（*Iwao Komiya/iZM*）

02

Toshifumi Watanabe

渡辺敏史

PHOTO◉森山良雄(*Yoshio Moriyama*)

一糸乱れぬ〝メルセデスライド〟を全域全速で築きあげている。

Mercedes-Benz
S-Class









もの大小新旧を問わず、メルセデスに乗ると思うこと。それは、なぜこれほどドライバーに寛容であるのかということだ。

それは以前、彼らのエンジニアリングポリシーとして「乗り手を信用しない」と評されてもきた。が、エレクトロニクスが発達した今、ボディコントロールに関してほぼ全ての自動車はドライバー不信を前提に置いているともいえる。逆に言えば彼らは、デバイスなど考えられない時代から車体の安定性に対して並みならぬ執着をみせてもきた。その意地をより具体的に表すなら「フラットライド」ということになるだろうか。

メルセデスのライドフィールが独特と称される大きな理由が、サスペンションのセットアップにあることは間違いない。入力によってダンパーを大きく縮めた後、当然ながらの反力で伸びる力をどこまで抑制するか。彼らのアシはこのチューニングが際立っていて、入力が激しくなればなるほど、その度量は他のそれと際立って現れる。つまり、徹頭徹尾のフラット感こそがドライバーへの絶大な安心をもたらすメルセデスライドのキーと言っても過言ではない。

高い速度域に至るほどにその差を歴然としていたメルセデスライドを、いかに常速域でもオリジナリティと して体感させるか。アクティブボディコントロール＝ＡＢＣの発想はそこにあったのだろう。四肢を個別に油圧制御するアクティブサスはそも日本が90年前後に先鞭を付けたものだが、費用対効果や信頼性を理由に、景気低迷と共に埋没していった。反対にメルセデスはこの技術を先代のＣ２１５型ＣＬクラスで初採用して以降、約15年を投じて乗り心地と操縦安定性のバランスを徹底的に磨き上げた。耐久性こそコンベンショナルなサスには敵わないものの、目の前に絨毯を敷き詰めながら走っているかのようなＡＢＣの乗り味は、もはやライバル不在といえるものだ。

そのＡＢＣを軸として、新たに加えられた足まわりの制御がマジックボディコントロール＝ＭＢＣだ。レーダーセーフティシステムの情報収集用に据えられたステレオカメラを活用し、15ｍ先の路面状況を立体的にスキャン、その凹凸を先読みしてその理由は、軸となるＡＢＣの驚くべき出来映えにある。そのフラットなライドフィールは更に進化し、もはや絨毯を敷き詰めるというより も水面を滑るホバークラフトの如き滑らかさだ。ランフラットタイヤの硬い縦バネ感とバネ下重量が原因だろう、時折感じられる低周波の振動は唯一の不快要素だが、それもラジアルを履くＳ６３ＡＭＧではまったく感じることはない。というよりも、武闘派のＳ６３ＡＭＧですら先代の基準車を上回るしなやかな乗り心地を達成してもいる。マンホールや橋脚ジョイント、路肩段差など日常域でのあらかたの入力を遠く丸くに感じさせるＡＢＣのベースポテンシャルの前では、ＭＢＣの効果に気づきようがないというのが正直な印象だ。

そこでＭＢＣのわかりやすい実効性を求めて東京湾沿いの埠頭に足を運んでみる。大型貨物によって圧された轍だらけの道には、コーナーに盛られたストライプの凹凸や交差点に埋め込まれた反射板など、乗り心地を阻害する要素が満載だ。

案の定、ＭＢＣのパフォーマンスは鮮明に現れた。ギャップの通過の際には、直前までの地面をネチッと捉える踏ん張り感がフッと解け、路面に身を委ねたかのように弛緩する。その通過した凹凸の大きさを思うと車体は唖然とするほど平静で、入力音の透過も少ない。マジック……とはよく言ったもので思い出すのは走る地形と同化する戦車の車軸の動き……と、大袈裟でなく、そのくらいの水平移動感がボディの側にはある。

ＭＢＣは間違いなく、一定の状況で強烈な効果をもたらすものだった。が、多くの場面ではＡＢＣの傍らにあって黒子に徹すると。我々の受け止め方としてはそういう感じで構わないと思う。むしろ驚かされるのはそれらの電子制御が渾然一体となって、一糸乱れぬメルセデスライドを全域全速で築き上げていることだ。長大な後席や、そのまわりにちりばめられた快適装備の数々に目がいくが、Ｓクラスのホスピタリティの要は昔も今も変わらない。間違いなくシャシーテクノロジーにある。

03

Toshiki Aihara

相原俊樹

高級車の文法通りだが虚飾は皆無。抑制の効いた上質感が後席を包む。

試乗したメルセデスS550ロングには、後席が左右に独立した2座席レイアウトの「ファーストクラスパッケージ」が備わっていた。バックレストが最大43・5度までリクラインする助手席側の後席はこのクルマの特等席で、実際そこまで倒して上体を預け、レッグレストとフットレストに脚を載せると、なににも邪魔されることなく身体を伸ばすことができる。後席の住人に潤沢なスペースが提供されており、走り出す前からこれがショーファードリブンを前提としたラグジュアリーサルーンであることがわかる。

あらためて車内を見回す。試乗車の内装はベージュのナッパレザーで覆われ、ウッドがアクセントとして効果的に使われていた。高級車の文法通りの造りで、虚飾は一切ない。抑制の効いた上質感――Sクラスの後席に座ってまずそう感じた。過剰を廃し、高級車に求められる要素をバランスよく統合したインテリアだ。

Sクラスは予想外に軽い身のこなしで都内の道を走り始めた。室内が静粛なのは言うまでもないが、さりとてまったく無音というのではない。エンジンの鼓動は遠い囁きとして耳に届くし、タイヤが発するロードノイズもほんのかすかながら聞こえてくる。いささかなりとも音が侵入してくることをはじめのうちは意外だと感じたのだが、じきにこれはメルセデス一流の安全思想の表れなのかもしれない、と思えてきた。V8版のSクラスは455psというハイパワーを誇り、リミッターの作動スピードは250km／hという超高性能車だ。その事実を乗員が常に意識し、傍若無人な走りに歯止めを掛ける手段として「音のインプット」を活かしたい、メルセデスの技術陣がSクラスのキャビンをあえて完全無音化しなかった背景には、そんな意図があったように思える。

乗り心地にも同様なことが言えそうだ。「マジックボディコントロール（MBC）」がSクラスの乗り心地に大変革をもたらしたに違いない、私はそんな期待を抱いていた。バネ下重量が重そうな19インチホイールとタイヤにもかかわらず、サスペンションはしなやかにストロークして路面の凹凸を吸収する。すこぶる高いボディ剛性と相まって、Sクラスの乗り心地は極上そのものだ。一方、魔法の絨毯的な乗り心地を連想させる名前とは違い、MBCは完璧なフラットライドだけを狙ったシステムではないようだ。少なくともタイヤが路面をなぞっている様子は常に感じ取れる。シュトゥットガルトのR&D部門では、路面のショックからキャビンを完全に隔絶する技術がすでに完成しているのかもしれない。しかし彼らがその実用化を見送ったのも、やはり安全面からの配慮で、乗員がサスペンションを通して常に路面とコンタクトすることを優先させたためと思われる。

マイバッハがラインアップから消える今、Sクラスは名実ともにメルセデスを代表するトップエンドモデルという本来の立ち位置に戻った。とりわけS550ロングは高級車が現在置かれている環境に合目的的であり、世界中のトップエグゼクティブが足に使う、極上のビジネスツールだと言っていいだろう。



04 Kumi Sato 佐藤久実

Mercedes-Benz S-Class

PHOTO◉小宮岩男(*Iwao Komiya/iZM*)

重量車ながら市街地走行でのフラットな乗り心地に舌を巻く。

新たなデザインコンセプトを採用したインテリアは、エレガントで贅沢な空間だ。運転席に座り、ドライバー目線で最初に目を引いたのは、13インチディスプレイ。インスツルメントパネルのメーター類と同じ並びにあり、大きくて見やすい。

そして、このディスプレイにより、エアコンからマッサージ、カーセッティングなどさまざまな機能・装備の設定が行える。そのため、インテリアがスッキリしている。あまりにも操作項目が多いため、最初は何をどう操作して良いのかちょっと戸惑ったが、ひとたび理解すれば直感的な操作ができる。

ちなみに、エアコンには空気清浄機能や香りを放つパフュームアトマイザー機能が装備され、マッサージには、温熱機能を備えた世界初のホットストーン式が採用されるなど、快適性においても「究極」の心地良さを追求している。



市街地を走行すると、メルセデスのトップレンジだから快適で当たり前なのだが、それにしても、このボディサイズ、この重さでこのフラットな乗り味、と改めて舌を巻く。基本的なシャシー性能の高さはもちろんだが、カメラで前方の路面の凹凸を捉え、瞬時にダンパー減衰をコントロールすることでフラットライドを実現するシステム「マジックボディコントロール」には驚かされた。瞬時に路面を舗装しながら走っているかのような、あるいはカーペットを敷きながら走っているかのようなスムーズなドライブフィールはまさに〝インテリジェントドライブ〟であり、マジックのようだ。

エントリーモデルのハイブリッド以外、ロングボディを採用するというSクラスらしい割り切りを見せた新型。乗ると室内広々でゆったりしていて快適だが、5250㎜という全長は、日本の道路事情においてはけっして扱いやすいサイズとは言い難い。しかしながら、この点においても、新型Sクラスに死角はない。従来から、メルセデスは舵角が大きいためボディサイズの割には小回りが利くが、それはしっかり継承されている。狭い路地に迷い込んでUターンを余儀なくされ、一瞬Sクラスに乗っていることを恨めしく思ったが、1回の切り返しで思いのほか楽に戻ることができた。さらに、フロントグリル、ドアミラー、リヤエンドにカメラを備え、クルマの周囲をバードビューでディスプレイに表示できる。また、多くの女性にとって鬼門である駐車も「アクティブパーキングアシスト」によりステアリングとブレーキが自動的に制御され、ドライバーはアクセルとシフト操作をするだけで縦列、並列駐車ができ、さらにこの機能はパーキングスペースから出る際にもアシストしてくれるという至れり尽くせりぶりだ。

つい先日、出張先で夜間走行時、タヌキと鹿に出くわし急ブレーキを踏んだばかりだが、こんなシーンでも、Sクラスなら証明のない路上に歩行者や動物を検知すると、インパネ内に表示してドライバーに注意を促してくれる。

新型Sクラスは、走行性能のみならず、安全性、快適性においても、従来の認識を覆すような機能・装備が満載されている。

05

Yasuhisa Shimashita

島下泰久

PHOTO◉森山良雄（*Yoshio Moriyama*）

Mercedes-Benz
S-Class











膨大な電子制御技術は目的ではなく、Sクラスのもてなしの手段なのだ。

大胆に攻め込みながら伝統のツボは押さえ、ちゃんとSクラスらしくありつつも斬新なそのエクステリアは、端的に言って傑作だと思う。改めてその美しさに感嘆しつつドアを開け、こちらは一転、好悪がはっきり出そうなインテリアへ。

眼前の速度計や回転計、その他各種の情報を映し出すモニターと、そのすぐ隣にCOMANDシステム用のふたつの12・3インチモニターが並んだダッシュボードは、なかなかのインパクトである。艶やかな周囲の造形からすれば、精緻なアナログ計の方が相応しかったのではとも思うが、こうでなければならなかった理由は後述することにしよう。

走り出すと、まず車体の剛性感の高さに思わず唸らされる。郊外の路面では当たりの硬さを感じたランフラットタイヤも、街中では案外気に障るようなところは顔を出さない。カメラで前方の路面をスキャンし、それに応じてサスペンションを調整するMBC（マジックボディコントロール）は、カメラを使うため夜間には効果は期待できないが、乗り心地はそれでも極上と評せる。

しかしステアリングフィールは物足りない。操舵感が軽いのはいいとして、どうにも路面感覚が掴みにくいのだ。様々なステアリング制御が入り込んだことで増えた雑味をオブラートに包むため、アシストが相当強くなっているのだろう。

では代償として、Sクラスは何を得たのか。それに当たるのが充実した安全装備、そして運転支援システムであることは疑いようが無い。

たとえばステアリングアシスト搭載ディストロニック・プラスは、走行中にカメラ映像で車線を認識し、ステアリングを操作してクルマを常に車線内に収めようとする。リムに添えた手には、微妙にではあるが常に操舵トルクの変化が伝わってくる。

一方、アクティブレーンキーピングアシストは、対向車あるいは隣レーンの走行車両がある状況で車線をキープしようとすると、片側のブレーキをかけてクルマを車線内に引き戻す。なぜ同じようなことをするのにブレーキを使うのかと言えば、こちらはドライバーに「今、ミスをしたよ」と認識させるためだ。

歩行者検知機能が追加されたPRE-SAFEブレーキは、50㎞／h以下では自動ブレーキによる衝突回避ができるようになった。しかし、それ以前にSクラスは、まず衝突の危険を招かないために肝心な前方視界の確保に力が割かれている。

フルLEDのヘッドランプに採用されたアダプティブハイビームアシスト・プラスは、単純なハイ／ローとビームの切り換えではなく対向車が居る時にはその部分だけライトをシャッターで隠すことで、できる限りハイビームを使い続ける。これがいかに心理的な負担を少なくするかは、使ってみればすぐに解る。派手ではないけれど実は大事な装備だ。

前方に歩行者や動物が現れた時にメーターを自動でナイトビューに切り替え、危険な箇所を強調表示するナイトビューアシストプラスも備わる。アナログメーターではない理由はまさにコレで、ナビ画面に表示されるより目の前に画像が出た方が、それとて注視しながら運転するわけではないにしても、俄然有用なことは明白だ。単に装備が付くだけでなく、どう使うか使われるかまで、配慮が行き届いているのである。

他にも、衝突回避もしくは被害低減に繋がる機能は充実のひと言だし、ドライバーが眠そうなら警告してくれる。駐車だってアシストしてくれるという具合で、その膨大な機能のすべてを実際に体験できる人は、そうそう居ないのではないだろうか。いや、実際には様々な制御が働いたとしても、気付かないまま過ごしてしまうかもしれない。なぜなら、それこそがSクラスの電子制御技術の狙いだからだ。

特別な操作は何も要らない。強いて言えば、そのステアリングに象徴されるように、人間が感じようとしていた部分を少しだけ、クルマに委ねた方が円滑に事は運ぶが、まあそのぐらいだ。あれもあります、これもやります、何でも言ってくださいというのではなく、もちろんそういう欲求も満たせるのだろうけれど、どちらかと言えば黙って任せておけば淡々と、ちゃんと仕事を片付けてくれる。そんな感じである。

だからだろう、新しいSクラスはこれだけ全身ハイテクの塊なのに、冷たくない。単に色々付いているのではなく、それらを駆使して乗員をどんな風にもてなすか。そこを大事にしているからこそだろう。何でもできるとアピールするけれど心のこもっていない便利屋ではなく、言葉交わさずとも解り合えている秘書や執事のようなもの、なのかもしれない。Sクラスの電子制御技術は目的ではなく、もてなしの手段なのだ。

06

Tatsuya Otani
大谷達也

PHOTO◉森山良雄（*Yoshio Moriyama*）

BMW ActiveHybrid 7L × Mercedes-Benz S-Class

自動車の進歩はとてつもなく早い。だから、ちょっとよそ見をしているとすぐに置いてきぼりをくらいそうになる。注意が不可欠だ。

今回、S400ハイブリッドのライバルとして引き出したBMWアクティブハイブリッド7（AH7）も、ちょうど1年前に試乗会が行われたばかりのニューモデル。ところが、最新の〝S〟と乗り比べると、意外なほど古くささを感じさせた。

たとえばインテリアのデザイン。AH7はBMWの文法に則って極めて機能的に作られているけれど、5つ星ホテルの客室に置かれた華奢な作りのテーブルがSだとすれば、AH7のそれはグレーに塗られたスチール机のように思えてしまう。BMWのクオリティがそれほど低くないことはいうまでもないが、Sの、ドライバーを積極的にもてなそうとするインテリアに比べると、AH7はいかにも素っ気なく映る。クルマの方から乗り手に近づいてくる印象が、BMWはどうにも弱いのだ。

ノイズレベルでも優位に立っているのはSのほうだ。走行中のロードノイズはさておき、AH7はシステムをスタンバイ状態にした瞬間から冷却用ファンやらインバーターと思しきパーツやらからノイズが響いてきて、なんだかひと世代前のクルマのように思えてくる。いや、AH7のノイズレベルが決して大きなわけではない。ただし、エンジンがかかっていない状態ではほぼ無音に近いSに比べると、AH7はどうにも分が悪くなってしまうのである。

そもそもSは、メルセデスのなかの保守本流。歴代のモデルを乗り比べてみれば、シュトゥットガルトの技術者たちがどれだけの情熱と誇りを込めてこのクルマを開発し続けているかがわかる。厳しいことをいえば、最近の新作には完成度の点でいささかメルセデスらしからぬモデルがなくもない。しかし、メルセデス自身にとってもSだけは特別だったらしい。デビューしたその瞬間から円熟味さえ感じさせる乗り味、そしてゼロから構築されたダッシュボードまわりなのにまったく不自由を感じさせない操作系などから、このモデルの開発に膨大な人手と時間が費やされたことが容易に想像できる。Sのもうひとつの魅力が、意外にもドライバーズカーであることだ。これは新型に限らず、歴代モデルにも共通していえることで、たとえばワインディングロードを飛ばしていても路面の感覚がドライバーにしっかりと伝わってくる。そして驚くほど速く走れるのだ。S550ロングとは異なり、S400ハイブリッドには残念ながらマジックボディコントロールは装着できないが、自然なロール感とピッチ感はクルマの荷重移動を明確に伝えてくれるため、ワインディングロードではむしろ強力な武器にさえなる。もっとも、AH7も本来こういうステージを得意として





SPECIFICATIONS

モデル名	メルセデス・ベンツ S400 ハイブリッド エクスクルーシブ	BMW アクティブハイブリッド7 L
■ボディスペック		
全長×全幅×全高(mm)	5120×1900×1495	5220×1900×1485
ホイールベース(mm)	3035	3210
トレッド(mm)	Ⓕ1625 Ⓡ1635	Ⓕ1620 Ⓡ1630
車両重量(kg)	2090	2140
■エンジン		
形式	V型6気筒DOHC	直列6気筒DOHC+ターボ
総排気量(cc)	3497	2979
ボア×ストローク(mm)	92.9×86.0	84.0×89.6
圧縮比	12.0	10.2
最高出力	225kW(306ps)／6500rpm	235kW(320ps)／5800rpm
最大トルク	370Nm(37.7kgm)／3500〜5250rpm	450Nm(45.9kgm)／1300〜4500rpm
■電気モーター		
出力&トルク	20kW(27ps)／250Nm(25.5kgm)	40kW(54ps)／210Nm(21.4kgm)
■トランスミッション		
タイプ	電子制御7速AT	電子制御8速AT
■シャシー		
駆動方式	FR	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	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	Ⓕ4リンク Ⓡマルチリンク	Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡインテグラル・アーム
■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&リヤ(リム幅)	Ⓕ245/45R19(8.5J×19)※ Ⓡ275/40R19(9.5J×19)※	Ⓕ245/50R18(8.0J×18) Ⓡ245/50R18(8.0J×18)
■パフォーマンス		
0→100km/h加速(秒)	6.8	5.7
最高速度(km/h)	250(リミッター介入)	←
■エミッション(JC08モード)		
燃料消費量(km/ℓ)	15.4	14.2
■車両本体価格(万円)	1270	1198

※:AMGスポーツパッケージ装着モデル

いま、もっとも未来を身近に感じられるクルマかもしれない。

いるはずだが、今回は残念ながらスケジュールの都合でワインディングロードには連れ出せなかった。いずれまた、山道でじっくり乗り比べたいと考えている。

こう書くとすべての点でS400ハイブリッドが優っていたかのような印象を与えるが、市街地走行だけでもAH7の美点は十分に感じられた。たとえば、タウンスピードで走行中にエンジンが一旦停止し、再始動するときの滑らかさはAH7がS400ハイブリッドを凌ぐ。また、パワートレイン系のモード切り替えでは、S400ハイブリッドがEとSの2種類となるのに対し、AH7にはスポーツ・プラス、スポーツ、コンフォート・プラス、コンフォート、そしてECO PROと実に5段階が用意される。大雑把にいうと、メルセデスのEがBMWのコンフォート、そしてSがスポーツに相当する印象だったが、圧巻だったのがBMWのECO PROで、これを選択するとEV走行の幅がぐんと広がり、S400ハイブリッドを凌駕する燃費データを記録した。いっぽうのSはドライバーの負担をなるべく軽減するために2モードに絞ったのだろうが、この辺にもメルセデスとBMWのフィロソフィーの違いがはっきりと現れていて興味深い。

メルセデスの思想といえば、ビッグマイナー版のEクラスで登場したセイフティデバイスがこのSクラスには拡大採用されている。「別にクルマにハンドルを切ってもらわなくても構わない」という腕自慢のGENROQ読者もいるかもしれないが、この手のデバイスはしらぬ間にあるのが当たり前になり、やがて装着されていないと不安で仕方なく感じられるようになるもの。その意味でも、メルセデスはBMWにひと足先んじているといえる。

最新鋭のテクノロジーを満載しながら、クラシカルな優雅さも漂うSクラス。いま、もっとも未来を身近に感じられるクルマかもしれない。

07

Masaru Noguchi

野口 優

PHOTO◉小宮岩男(*Iwao Komiya/iZM*)

Mercedes-Benz S-Class

新型Sクラスのデビュー時、その謳い文句の数々に期待しながら、やはり〝いつものメルセデス〟らしい新型ならではの自信に彼らの誇りを感じてならなかった。自動運転寸前とまで表すことが可能な最新の電子デバイスをいくら読み解こうとも、普通にドライブしているだけでは、その恩恵すら感じない。むしろ見事な仕立てで〝メルセデス〟を貫いている。それは乗った瞬間からそうだ。個人的な印象を言わせてもらえれば、「間違いない」というよりも「間違えない」という、ある種の驚異で、〝S〟だけは正攻法で完成させてくるから、メルセデスの意地



すべてを理解することなど不可能。これがSクラスという神話である。

をも感じるのは事実だ。

というのもこれまで乗った、所謂〝前期型〟のEクラスやCクラスでは、必ず指摘したいところがあった。だが、Sクラスの場合は、何時の時代でも絶対に間違えない。最初から〝完璧〟に仕立ててくるところに本流を思わせ、また同時に〝保守派〟に対する意識が高いことも伺わせる。クルマ好きにとって、メルセデスのSを選択するということは失敗しないという選択であると同時に、これほどつまらない選択肢は他にないとも思うのだが、乗ってみれば〝納得〟の連続で、安心感を超えて安堵感が芽生える。晴れてオーナーになったなら、本当に買って良かったと思うだろう。

まず第一に感動するのは、その乗り心地にほかならない。自慢のマジックボディコントロールは、見事なまでの仕事をこなしていると思う。確かに一部からは、まだツメが甘いなどという声が聞こえてくるが、個人的にはまったく問題ないと思うし、またこれほど安堵感を与えてくれる最新の電子デバイスもないだろう。もしそのツメの甘さを指摘するなら、これはもはや職業病で、我々のように目を凝らして斜めに見つつ、ちょっと意地悪してやろうと思わなければ、そんな台詞など思い浮かばない。それに前モデルから新型に乗り換えたならば、恐らくまったく違和感も覚えないはずだ。だから新型となったとはいえ、感動は少ないとも言える。ただ、こうした電子デバイスを備えているという安心感が加わることによって、これまで以上にSクラスに対する神話性が強力になるのは確かだ。これこそメルセデスの狙いであり、主義である。だから〝Sは間違えない〟ということだ。これがSクラスの世界である。間違いない選択を促すには、この手の最新デバイスは精神面でも購買意欲を向上させるどころか、決定的にもなる。完成度を語るにも、はるか彼方に未知なる次元もありそうで、理解していながらも、すべてを把握するにはそれ相当な時間がかかるから数日乗ったところで分かるはずもない。

だから個人的にこの新型Sクラスに対しては、まだまだ未知なる部分を感じているのも事実だ。だが分かることを諦めているのもまた本音である。五感に響くようなドラマはない反面、哲学的に攻めてくる新型Sクラスに肌を合わせようとも、まずはじめに説得させられてしまうだけに、乗せられている感が強いのは、そのせいだろう。これが完璧主義の恐ろしさである。それにこの内容にしてこの価格というのはリーズナブルすぎる。これもまた驚異だろう。

SPECIFICATIONS メルセデス・ベンツ S550 ロング

■ボディサイズ:全長5250×全幅1900×全高1495㎜　ホイールベース:3165㎜　トレッド:Ⓕ1625 Ⓡ1635㎜　■車両重量:2180〈2220※〉kg　■エンジン:V型8気筒DOHC+ツインターボ　ボア×ストローク:92.9×86.0㎜　圧縮比:10.5　総排気量:4663cc　最高出力:335kW(455ps)/5250〜5500rpm　最大トルク:700Nm(71.3kgm)/1800〜3500rpm　■トランスミッション:電子制御7速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:Ⓕ4リンク Ⓡマルチリンク　■ブレーキ:Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　■タイヤサイズ(ホイール):Ⓕ245/45R19(8.5J) Ⓡ275/40R19(9.5J)　■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:4.8秒　■エミッション(JC08モード)　燃料消費量:10.1km/ℓ　■車両本体価格:1535万円　※ マジックボディコントロール装着車

問い合わせ/メルセデスコール　0120-190-610　http://www.mercedes-benz.co.jp/



官能の世界。

魅惑のトップサルーンとして独自の世界感で魅了する新型クアトロポルテ。
しかし、まだまだその魅力の本質的なところは伝わっていないと思えて止まない。
言わば、官能こそクアトロポルテの本質であり、与えられた使命でもある。
その神髄をもつグレードこそ、このV6&4WD仕様の〝S Q4〟に他ならない。
クリスマスムードに包まれる都心を背景に、今再びその世界に触れることにした。

NEW SALOON WORLD

TEXT◉野口 優(*Masaru Noguchi*)
PHOTO◉初沢亜利(*Ari Hatsuzawa*)

MASERATI

QUATTROPORTE S Q4



それにしてもマセラティが新たに放ったクアトロポルテという存在は、何時見ても他のサルーンとは一線を画す。クリスマスムードに彩られる都心に置いた時、そんな情景に感動させられたのは、この撮影の寸前までメルセデスの新型Sクラスに乗っていたから尚さらだろう。散々使い古されたフレーズとはいえ、やはり〝色気満載〟である。そして惹かれる世界感が備わっている。最新鋭のドイツ勢がいくら先端技術を謳い、それを実感した後でも、さすがにこの魅力には敵わない。

しかも今回、試乗したのは、新たに追加された〝クアトロポルテS Q4〟。即ち、V型6気筒ツインターボユニットに4WDシステムを組み合わせた新参者だから、さらに感動を倍増させたのは本当だ。無論、この手のアッパーサルーンの場合、トップグレードを支持する者が多いのは分かる。しかし、私が本国において全モデルをテストした結果、もっとも感心させられたのが、この〝クアトロポルテS Q4〟だった。V8を搭載するGT Sも悪くはないし、満足度が高いことに異論はないが、V6のQ4を一度でも体感してしまうと、もはやV8の存在が希薄に思えたこともあったほどだ。

それでは何がそれほど魅力的なのか？　という疑問が残るだろう。それこそ軽快感にほかならない。確かにパワー&トルク値だけで判断するならば、120ps&100㎏mも差があるのも事実。3ℓの排気量から410ps&550㎏mを放つとはいえ、V8モデルと比較してしまうと劣るように思えても不思議ではないが、これが乗ってみると予想に反する結果を実感するから面白い。その理由をさらに探ると、秘密はそれぞれの発生回転にあることが分かる。

最大トルク値の550㎏mは、実に1750rpmから発生するため、V8の2250rpmと比べて低回転域から豊かなトルクを味わえることもあり、スタートがとにかくスムーズ。というかパンチの効いた加速感が最大の魅力だろう。実はV8ではそういった感触を残さない。言うなれば、豊富なトルク感こそ味わえるものの、体感的には速さよりも先に〝余裕〟を感じさせるだけに高級車然とした存在感はある反面、



MASERATI QUATTROPORTE S Q4

軽快感という台詞は似合わない。

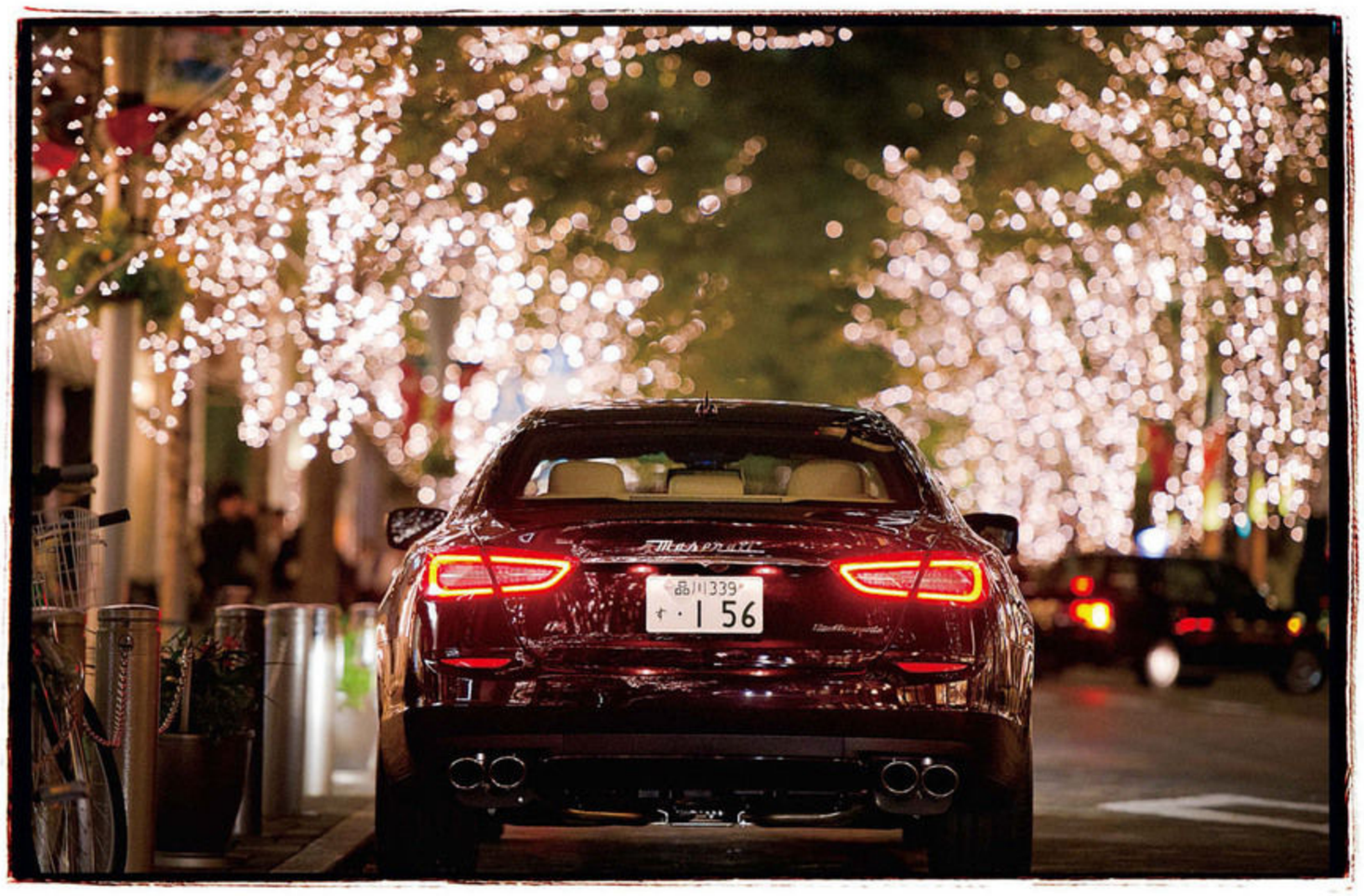
それがＶ６搭載車の場合は、とにかくエンジンを回したくなる性格をもつゆえに活気溢れた走りを促す。ノーズの軽さも常に実感するため、ハンドリングも良好だ。これが交差点ひとつ曲がるにも不思議な愉しさを思わせるから止められなくなる。意識してアクセルをセーブしなければ〝御用〟になるだろう。ましてやこのＱ４の４ＷＤシステムは、電子制御によるトルクスプリット型を採用しているため、安心感はさらに増す。実質、０対１００から50対50まで自動的に可変し、その可変速度も１５０ミリ／秒と素早く対応するため、例え路面がウエットでも安心して身を委ねられる。これが純イタリアン・サルーンに組み合わせられていることをあらためて意識すると、何も今やドイツ勢を選択しなくても良いだろうという気さえ芽生える。



確かに信頼性という面では、一歩譲るかもしれない。だが、官能的な部分だけで言えば、ドイツ勢にそんな味を求めるのは不可能。例えるなら竹内結子よりも壇蜜の色気を好むようなもので、何か不思議な魔性をもっていることもあるから、〝乗る〟というよりも〝操る〟感覚に近いと思う。ましてや操れば操るほど、自分の思い通りになりそうな、奥深い面白さを見せ始めるから、深みにもはまりやすい。制御されっぱなしのサルーンに安堵感を覚えるのは当然だが、意図してクアトロポルテの、しかもＶ６ Ｑ４を思い切って選択すれば、これまで知り得なかった世界に酔いしれることは確実だろう。

それがインテリアにも表れているからたまらない。マセラティの室内ほど色っぽく仕上げているクルマは他にないことは何度も書いてきたものの、何度見ても自然に惹かれてしまうのは事実だ。露骨に表現するなら、これほど〝下心〟のあるインテリアも珍しい。ポルトローナ・フラウのレザーは、本革の本質的な機能性を持ち合わせ、その感触もさることながら、耐久性の高さが特徴。一見すると柔らかく見せる反面、実は弾力性に富んだ仕立てが売りでもあるから、





例え多少乱暴に扱ってもビクともしない。インテリアのデザインセンスばかりに目を奪われがちだが、こうした本革の良さをもつのもイタリア車ならではだ。機能性を謡いまくるドイツ勢では絶対に得られない、極上の雰囲気に包まれているからクルマを知らない女性をも唸らせてしまうのも無理はない。

もちろん、そういった〝官能性〟は、エクステリアにも表れている。前作から基本のイメージを意図して変えないことに当初は違和感を感じていたが、こうしてクリスマスムードの中に佇ませてみると間違えではなかったことを思い知らされる。かつてのピニンファリーナから自社デザインに変更、マルコ・テンコーネが描いたこのボディラインは、敬意を払いつつも、ラグジュアリーの普遍性を強調した仕上がりを優先させたのは明かだ。グラマラスに見せるボディシルエットに、随所に強くしたエッジとの巧みなバランス感は、見る者を惹きつけて止まない。実際に撮影時、何度も女性が足を止める瞬間があったほどだ。もはやその存在感は、マセラティならではの世界感だろう。例えこのクアトロポルテS Q4という上級モデルではくても、外観に一切妥協や違いを感じさせないから受け入れやすさも際立つ。

とはいえ、この魅力がまだまだ浸透していないことは悔しい限りだ。いや、ドイツ勢のようなメジャーになり得ないことにこそ選択する意味があるのかもしれない。信頼性よりも官能性、保守的よりも挑戦的。だから、ある意味でクアトロポルテの、しかもV6を選択するというのは引目を感じる者も居るかもしれない。しかし、一度受け入れてしまえば、それまで知らなかった世界に出会えることは私が保証する。そしてこのV6 Q4であれば、クーペのグラントゥーリズモよりも愉しいドライビングが待っていることも最後に記しておきたい。それほど五感に響く走りを披露する。それでいて佇まいも色気に包まれている。そんなサルーン、他にあるだろうか？　まさに〝ワン&オンリー〟である。





SPECIFICATIONS

マセラティ・クアトロポルテS Q4

■ボディサイズ:全長5270×全幅1950×全高1470㎜　ホイールベース:3170㎜　トレッド:Ⓕ1635 Ⓡ1645㎜　車両重量:1920kg　■エンジン:V型6気筒DOHCツインターボ　総排気量:2979cc　ボア×ストローク:86.5×84.5㎜　圧縮比:9.7　最高出力:301kW(410ps)／5500rpm　最大トルク:550Nm(56.0kgm)／1750〜5000rpm(オーバーブースト時)　■トランスミッション:電子制御8速AT　■駆動方式:AWD　■サスペンション形式:Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク　■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:Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク　ディスク径:Ⓕ360×32 Ⓡ350×28㎜　■タイヤサイズ:Ⓕ245/45R19 Ⓡ275/40R19　■パフォーマンス　最高速度:283km/h　0→100km/h加速:4.9秒　CO_2排出量:246g/km(複合値)　燃料消費量:10.5ℓ/100km(複合値)　■車両本体価格:1295万円(税込)

問い合わせ／マセラティ・コールセンター　0120-965-120　http://www.maserati.co.jp

Ferrari Tailor-Made Program

個性派のために……

最高峰のモデルだからこそ、自身の個性を反映させたい……。そんな想いを具現化するのが、テーラーメイド・プログラムである。そして、ここで映されている個体こそ、その日本第一号車。FFベースだからこそ、魅力溢れる装備と仕様が見て取れる1台だ。

カスタマーのリクエストをプロダクションモデルの中で、より忠実に反映するためにフェラーリが展開するパーソナライゼーション・プログラム『テーラーメイド・プログラム』。フェラーリは以前にも、さまざまなオプション装備の選択が可能な〝カロッツェリア・スカリエッティ・プログラム〟を用意していたが、オーダーしたカスタマーのほとんどが活用していたという過去の例を参考にして、それをさらに発展させる形で名称を変えて続けられているのが、このテーラーメイド・プ

TEXT◉山崎元裕（*Motohiro Yamazaki*）
PHOTO◉小林邦寿（*Kunihisa Kobayashi*）

敢えて同色系のストライプを選択しているあたりに抜群のセンスを感じる。またホイールの縁にもセンターストライプと同様のカラーを施すなど、その拘りは相当なレベルだ。これもテーラーメイドだからこそ可能になる。



ログラムである。

カロッツェリア・スカリエッティも新たなテーラーメイドも、いずれもパーソナライゼーションを目的としたものだが、フェラーリが２０１２年に新たにスタートした後者の場合は、エクステリアやインテリアのカラーに始まり、素材やフィニッシュなど、緻密なリクエストベースによるモデルを製作できる点が大きく異なる。テーラーメイド・プログラムを使用するカスタマーには、それぞれにパーソナル・スタイリストがつき、実際のリクエストに対しての検討がまずは行われる。そのプロセスの中でカスタマーはマラネッロへと招かれ、ここでさらなるディスカッションを行うことになる。

テーラーメイド・プログラムを活用して、自身の特別なフェラーリをオーダーしようというカスタマーは、まずフェラーリの正規ディーラーに設けられている専用ラウンジ「アトリエ」で、さまざまなリクエストを伝えていくことになる。ここにはカラーチャートや素材のサンプル、さらには最新のコンフィギュレーターも用意され、実車のフィニッシュをイメージすることはもちろん、パーソナル・スタイリストからの提案をもとに、リクエストの見直しや変更、また確認を行うこともできる。

フェラーリは、このテーラーメイド・プログラムの方向性を示すものとして、最新のカーボントリムなどを積極的に導入することで、よりスポーティな雰囲気を演出する「スクーデリア」、クラシック・フェラーリのテイストを現代のプロダクションモデルで再現する「クラッシカ」、そしてこれまでにはない革新的なフィニッシュを生み出す「インエディタ」という3タイプのラインをテーラーメイド・プログラムに提案しているが、これはあくまでもパーソナライゼーションのイメージを得るための参考例。カスタマーはそれをベースに検討できるようイメージ素材として利用することも可能である。

ここで紹介する「ＦＦ」は、テーラーメイド・プログラムによって製作され、日本に上陸した記念すべき一号車。例のアトリエでのディスカッションから納車までにかかった時間は約1年ほどを要したというが、この期間はカスタマーにとって、まさに至福の時間だったに違いない。

「ロッソ・マラネッロ」をメインカラーとするボディのセンターには「ロッソ・フォーコ」と呼ばれる、異なる色調のストライプが前後に走る。このセンターストライプのカラーは、前後ホイールのリムにもアクセントとして使用され、一方でフロントグリルやサイドステップ、左右のミラー、そしてリヤのディフューザーなどにはガンメタリック調の「カンナ・ディ・フチーレ」が選択されている。

インテリアも「チョコラート」と「ボルドー」のカラーコーディネイトで、実にエレガントな仕上がりを見せているうえ、ファブリックやカーボンといった素材も効果的に使い分けられている。特に印象的なのは、ラゲッジルームのフィニッシュだ。ボルドーに彩られたカーボン素材を用いるなど、オーナーが相当に拘っているのが確認できる。

4シーターのキャビンを持つＦＦは、インテリアをパーソナライズするには魅力的な素材だ。これからフェラーリのテーラーメイド・プログラムを利用してみたいと考えるカスタマーには、これが魅力的な参考例となるのは確かだろう。

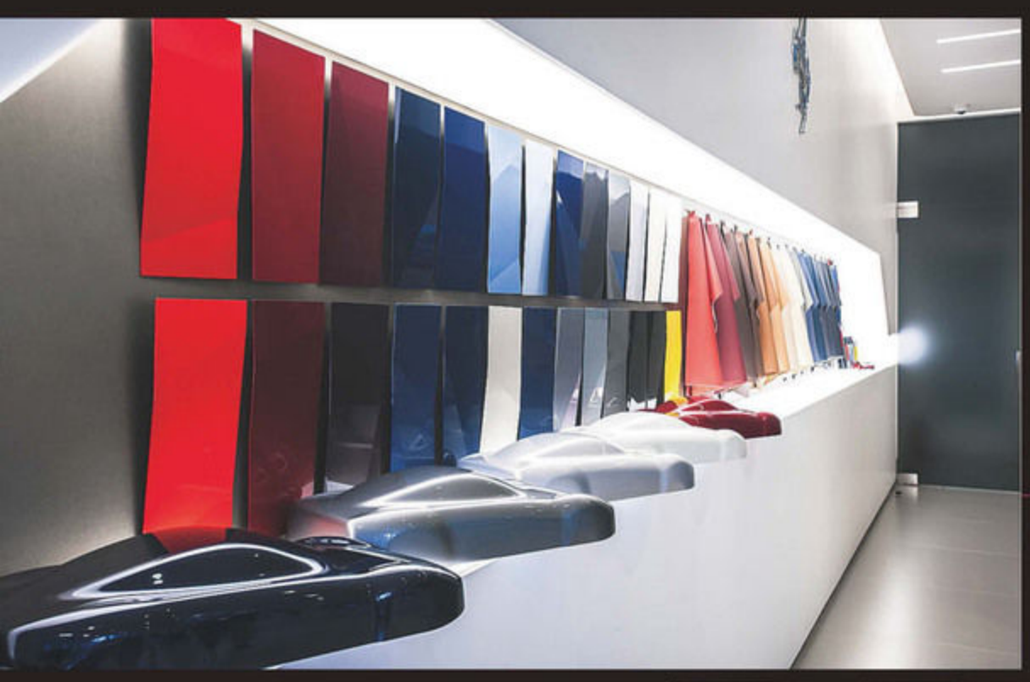


↑チョコラートとボルドーを組み合わせたコクピット。ステアリングなどの一部にボルドー地のカーボンをあしらうなど、そのオーダーは細部に渡る。

←もちろんコクピット同様にシートも同色を選択。デイトナスタイルシートをエレガントに見せる好例だろう。グラスルーフと共に贅沢な雰囲気に包まれる。

↓ラゲッジルームも基本はボルドー。しかもフロア部にカーボンを選択したうえ、それをも同色に仕立てているのだから見事である。







ホイールの縁にまでボルドーを施してエレガントさを演出しているのだから恐れ入る。テーラーメイドは、こうした細部のオーダーにも応えてくれる。



正規ディーラーに設けられている「アトリエ」。ここには、ボディやインテリアなど、各種カラーサンプルはもちろん、希望の仕様をコンピューター上に再現することが可能。細部に渡ってオーダーする際、イメージを創りやすいのが特徴だ。しかもフェラーリ側で用意した多数のサンプルも回覧できる。（写真：コーンズ芝）

問い合わせ先／フェラーリ・コンシェルジュ
☎0120-325-408
取材協力／コーンズ フェラーリ東京ショールーム
☎03-5730-1610
http://www.tokyo-cornesshowrooms.ferraridealers.com/

NEW SUV

Porsche Macan

その実力はカイエンを越える!?

LAに続いて東京と、ついに国際舞台でのデビューを飾ったポルシェ第五のモデル、マカン。全長4.6mのボディに与えられた強力なエンジン、驚異の悪路走破性を持つSUV第二弾は、まだワールドプレミアされたばかりではあるが、我々はいち早くその量産モデルの試乗に成功。カイエンに続き、世界的に爆発的なヒットを飛ばしそうな、期待感に満ちたマカンの実力を試した。

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

ライプツィヒのポルシェ・テストコースは、世界の有名なサーキットのコーナーを模して組み合わせた区間がある。スパのバスストップ・シケインをクリアするとラグナセカのコークスクリューに繋がり、その次にモンツァのレズモが待ち受けるという具合だ。ステアリングを握るのはグイド・マジェフスキー。若いが経験豊富なポルシェのテストドライバーだ。私は助手席から彼の操縦振りを見ている。私たちが乗っているのはシルバーのマカン。通り向かいのファクトリーからロールオフしたばかりのプリプロダクションモデルで、オドメーターに記された距離は5・8㎞に過ぎない。

上り勾配のトリッキーな右コーナーを抜けたマカンは、コークスクリューを足取りひとつ乱すことなく駆け下り、地上の餌を発見したワシのように滑らかな動きで複合コーナーをこなしていく。マジェフスキーは最小限のスロットルオフでコーナーのクリッピングポイントを通過し、タイトコーナーの連続をコンパクトなラインで繋いでいき、ミシュランのサイドウォールが悲鳴を上げる直前でステアリングを戻す。PASM（ポルシェ・アクティブ・サスペンション・マネージメント）を〝スポーツ・プラス〟モードにしたマカンは、間もなくSUVの仮面をかなぐり捨て、スポーツカーの本性をあらわにした。今やPSM（ポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム）が常時作動して、ワイドに膨れようとするフロントとリヤを収束し、3ℓV6は6700rpmのレッドラインにヒットしてパワーとトルクのフュージョンを奏でる。間違いない。マカンはトレンディな〝ソフトローダー〟とは一線を画したスポーツカーであり、カイエン・ターボSをさえ凌駕する高度なハンドリングの持ち主である。

マカンの高い路面保持性能のカギのひとつがAWDだ。それを成立させているのが電子制御の湿式多板クラッチで、ABD（オートマチック・ブレーキ・ディファレンシャル）とASR（アンチ・スキップ・コントロール）、それにPSMがこれをサポートする。通常走行はRWDで、後輪のトラクションが失われそうな場合に、オンデマンドで前輪にトルクが伝わる。「ブラックボックスがパワーを前後左右に振り分けているのが感覚的にわかります」とマジェフスキーは言う。「操縦特性はごく軽いアンダーステア。ロールを小さく抑えられるので、前への推進力が有効に活きるのです」。

助手席からでも、バランスの取れた姿勢と正確なステアリングがマカンの傑出した特徴だとわかる。電子制御・機械作動のステアリングは軽くて正確、しかもフィールとフィードバックを潤沢に伝える（現代のクロスオーバーでは稀有な存在）。操舵

力は軽すぎず、重すぎず、絶妙なところを突いている。助手席からわかったことはまだある。盤石の直進安定性、素早いターンイン、曲率の大小を問わず、コーナー旋回中常にドライバーに4輪の接地状態を伝えるサスペンションにも感心した。「ダンパーや電子制御装置など、どれもが実際の挙動をゆがめることなくドライバーにフィードします」。マジェフスキーの説明は、私の印象を裏付けてくれた。「マカンはドライバーの手の平に、キャンバーやトー変化、ダンパーの動き、スプリングの伸び縮み、タイヤのグリップなど、必要な情報を伝えます」。

クルマとドライバーとの対話はトルク・ベクトリングプラス装着車ではさらに明瞭になる。左右のタイヤがデフロックされるので、ハンドリングの質が一層向上し、アペックスから次ぎのアペックスがもっともクイックなラインで繋がるのだ。

試乗車はオプションのカーボンセラミックではなく、スチールブレーキだった。パッドもローターも一度も熱入れせず、サーキットを走り始めたのだが、踏んだ瞬間に効き、踏めば踏んだだけ制動力が強まる。マカンのスピードに充分な、全幅の信頼を置くに値するブレーキだ。

私たちはテストコースを後にして、オフロードカー専用のプルービンググラウンドに舞台を移した。ここを走るに先立って、マジェフスキーはオフロードボタンを押した。試乗車にはエアサスペンションが備わっており、標準より15㎜地上高が低いのだが、スポーツ・プラスにするとさ







新たな情報として、エンジンはベースモデルの232psの3ℓV6、340psの3ℓV6ツインターボ、400psの3.6ℓツインターボに加えて258ps/580Nmの3ℓV6ディーゼルターボの4ユニットが用意される模様だ。

強烈な動力性能と超絶ハンドリング
驚異的な悪路走破力を兼ね備える。

Porsche Macan



らに10㎜低くなる。一方、オフロードボタンを押すと40㎜ボディが上がり、230㎜というたっぷりした地上高を確保できる。と同時に、ランニングトレインを司る電子制御装置が最大のトラクションを発揮するモードに変わる。

このプルービンググラウンドは、アドレナリンが体内に沸き上がるほど急峻な勾配はもとより、人工の障害物や浅瀬、グラベルコースを完備している。マカンもこうしたセクションに乗り入れたのだが、普段まず遭遇しそうもない極端な不整地では、さすがに265／40ZR21のミシュラン・ラティテュード・スポーツ3というロープロファイルのロードタイヤが問題を呈した。なにしろ敷石の表面の滑りやすさときたらブラックアイス並みなのだ。

協議のすえ、敷地を囲むフェンスに沿った外周路を走ることになった。ここでマカンSはオンロードだけでなくオフロードでの優秀性を遺憾なく発揮する。本当なら20インチか19インチの細いタイヤが望ましいのだが、マジェフスキーは傍目には驚くほど簡単にステアリングとスロットルでクルマの姿勢を制御する。右のつま先で軽くブレーキを踏んで荷重を前方に移して方向転換。シフトアップは一切しないまま、約55～120㎞／hで不整路を果敢に飛ばす。あらゆる重量とマスが彼の手の平の上にあるかのようだ。しかしマカンを転覆させないで走らせるには、超人的に素早いステアリング操作が求められる。「マカンを大破させた最初の社員にはなりたくないからね」。マジェフスキーは晴れやかにそう言って、スピードを緩めた。

あらためてそのラインアップを確認しておこう。試乗したSは、23psのベースモデルと400psのターボの中間に位置するモデルで、340psを発揮し、最大トルク47kgmは1450～5000rpmの広い回転域で得られる。ツインターボ4カム直噴ユニットは0→100㎞／hを5・4秒で加速し、最高速は256㎞／hに達する。欧州の基本価格は約5万5000ユーロ（730万円）と見られている。

同乗試乗から判断するに、まず間違いなくマカンはクリーンヒットになるだろう。年産5万台の生産計画では需要に追いつかないかもしれない。ではウエイティングリストに名を連ねるだけの価値があるだろうか。私の答えは大いに「イエス」で、ほんの少し「ノー」だ。マカンがもっともスポーティなクロスオーバーであることは明らかで、外観も内容も紛う方なきポルシェだ。市街地走行にも最適で、価格も手頃である。私がノーといったのは、今の世の中にSUVを厳しく見る目が一部あるからだ。とはいえ、強烈な動力性能とスポーツカー的ハンドリング、実用性、驚くべき悪路走破力を兼ね備えた最良のコンビネーション、それがマカンの魅力である。



マカンのトランスミッションは7速PDKのみ。そのまわりに整然と配置されているスイッチ類は、エアコン関係、サスペンションの走行モード、アイドリングストップ、スポーツエキゾーストなどが911のように集約されている。



マカンの名前はインドネシアに生息する獰猛なタイガーからつけられた。ちなみにカイエンの外寸との比較では全長で160㎜も短く、全高で100㎜も低く設定（ホイールベースでは2895㎜に対して2807㎜）されているようだ。

NEW SUV

REPORT●島下泰久（*Yasuhisa Shimashita*）
PHOTO●ジャガー＆ランドローバージャパン

濃密な味わい。

5年ぶりにフェイスチェンジを施したディスカバリーと、9速ATを新採用したイヴォークがデビューを果たす。本格的SUVとして定評のある新型ディスカバリーは、ローレンジをオプションとする新たな性格付けとなり、イヴォークはさらなる熟成を遂げて路上に放たれた。それぞれの濃密なドライブフィールをレポートする。



LAND ROVER DISCOVERY

世界のプレミアムカーブランドの中で、今もっとも勢いがあるのはどこかと言えば、やはりランドローバーの名を挙げるべきだろう。レンジローバー・イヴォークはデビューから1年半で17万台を売る大ヒットとなり、新型レンジローバーも好調。レンジローバー・スポーツも新型へと切り替わったばかりだ。

しかし彼らは攻勢の手を緩めるつもりは無いらしい。2014年モデルのディスカバリー、そしてレンジローバー・イヴォークは、いずれも単なるイヤーモデルの枠に留まらない充実の内容での登場と相成った。

まずは5年ぶりの大掛かりな変更となったディスカバリー。LEDデイタイムライトを内蔵したヘッドランプユニットなどを採用したその外観には、正直なところ第一印象では「随分チャラくなったな」と違和感アリだったのだが、実車をまじまじと見ると、これがなかなか悪くないのだ。それどころか従来モデルよりも確実に洗練され、カッコ良くなったなと今は感じているほどである。

変わったのはライトまわりだけでなくラジエーターグリル、バンパー、ドアミラー、ホイールなどの意匠も新しくなっている。テールランプも縁がブラックアウトされて、随分と引き締まった印象だ。

メカニズムの面での最大の変更点はパワートレイン。従来のV型8気筒5ℓエンジンに代えて、新たにジャガーでお馴染みのV型6気筒3ℓ直噴スーパーチャージド・ユニットが搭載され、併せてギヤボックスは8速ATへと置き換えられた。最高出力340ps、最大トルク450Nmというスペックは従来より下回るが、インテリジェント・ストップ／スタートシステムの搭載もあって代わりに燃費は大幅に改善されており、ヨーロッパ仕様ではCO_2排出量269g／kmを達成している。

また、従来から使われているローレンジ付きがオプションとされ、代わりに重量が18kg軽いシングルスピード・トランスファーが標準となったのもニュースだ。こちらのセンターデフはトルセン式で、通常時の前後トルク配分は42対58となる。ディスカバリーと言えども、ローレンジが必要なほどのオフロード性能を欲するユーザーはもはや多くはないということだろう。

この新しいディスカバリー、これまで持っていた好印象を裏切ることは無かった。新エンジンの美点は充実した低中速域のトルクで、常にエンジンの一番美味しい領域を引き出す8速ATと相まって、軽く踏み込むだけですぐに粘り強い加速を得ることができる。しかも必要とあれば2段、3段と軽やかにシフトダウンして、すぐに速度を高めることも。乗り手の意思が即座に走りに反映されるという意味で、とても軽快感が高まっているのだ。

ひとつだけ気になったのは、ガサガサとした感じの味気ないエンジン音。せめてもう少し音のカドを丸めたいところではある。

それにしてもディスカバリーは相変わらず気持ちの良いクルマだった。熟成を



RANGE ROVER EVOQUE



LAND ROVER DISCOVERY

変化を厭うことなく大胆に進化。ブランドの価値に磨きをかけた。

感じさせつつも、適度にアナログな感じが心地良く、長い距離を淡々と乗っていても、ちっとも飽きさせない。色褪せない魅力を再確認することができた。

続くレンジローバー・イヴォークは、エンジン以外のパワートレインの刷新を図った。ATが従来の6速から9速へと進化し、さらに4WDシステムが従来のハルデックス式から4WDアクティブ・ドライブラインと呼ばれる完全オンデマンド式へと変更されたのである。

後者は不要時に後輪への駆動力を完全に断ち切ることができるのが大きなメリット。9速AT、インテリジェント・ストップ/スタートシステムとの相乗効果で、燃費をJC08モードで9・0km/ℓから10・6km/ℓと2割も向上させている。

走りの面でも、わずか300ミリ秒以内で後輪への駆動力伝達が可能なこと、テレインレスポンスのモード選択時には常時4WDとなることなど、素早く、そして多様な制御が可能に。さらに後輪にはトルクベクタリング機能も備わる。

9速ATの恩恵は明らかで、矢継ぎ早のシフトアップでエンジン回転を低く抑えつつ効率良く加速していく。ステップが多いと忙しなく感じるのではと心配したが、むしろ小気味良さが際立つという印象だ。

そして一日巡航モードに入れば、9速100km/hは1600rpm前後とエンジン回転数を低く保ち、燃費と静粛性に貢献する。快適性も走りも、しっかり向上させているわけである。

それより感心させられたのが4W



熟成が進んだインテリアに加え、他のレンジローバーモデルと同様にメリディアン製オーディオシステムを採用して快適性を向上。小川を渡る際など水深が深すぎる場合に警告するウェイド・センシングや、接近車両を感知するブラインドスポットモニターも搭載する。







既存の5ℓV8NAエンジンに代わり、3ℓV6スーパーチャージドを新たに搭載。また、テレインレスポンスの岩場モードと4×4インフォーメーションがオプションとなるシングルトランスファーボックスを標準装備。この変更により20kgの軽量化を果たしている。

RANGE ROVER EVOQUE

デザインは人気なだけあってほとんど変化はなく、大きく異なるのはドアミラーが小型化されたことぐらい。あとは内外装色の組み合わせやホイールの意匠が新しくなった程度。一方、サイドミラー死角の後続車両を検知するブラインドスポットモニターや自動ステアリング操作を行うパークアシスト、衝突被害軽減ブレーキ付きのアダプティブ・クルーズ・コントロールなど、先進安全&運転支援技術が大幅にグレードアップされたことも朗報だ。

どちらのモデルも変化を厭うことなく大胆な進化を果たしながら、そのモデルの、そのブランドの普遍的な価値を損なうことなく、むしろ磨きをかけている。それが試乗後の率直な印象である。今のランドローバーがいい状態にあること、一見地味なイヤーモデルだからこそ、濃密に味わうことができたのだった。

Dアクティブ・ドライブラインがもたらすフットワークの変化だ。発進時には4輪駆動として加速を助け、ターンインでは後輪をフリーに。そして出口に向けてアクセルを入れていくと、トルクベクタリング効果により気持ちの良いニュートラルステアで立ち上がることができるという具合で、〝FFベースの4WD〟という先入観を覆す、実に洗練されたハンドリングを実現しているのだ。

しかも各部の熟成の成果か、乗り味自体も洗練度が高まっている。試乗車は可変ダンパー無しの仕様だったのだが、その当たりのしなやかな乗り心地はまさしくレンジローバーの血筋を感じさせるもので、意のままになるフットワークと相まって、ステアリングを離したくなくなるほど気持ちの良い走りを満喫できた。正直、ここまで急速に味わいが増してきたのには驚かされた。





インテリアには新しいオプションカラーやオプション機能を設定し、ウェイド・センシングやブラインドスポットモニター他ドライブアシスト機能も充実。コーナリング時に電子制御デフとブレーキを用いて4輪のトルク配分を最適化するトルクベクタリングも採用。



SPECIFICATIONS

モデル名	ランドローバー ディスカバリー	レンジローバー イヴォーク
■ボディ		
全長(mm)	4850	4355
全幅(mm)	1920	1900
全高(mm)	1890	1635
ホイールベース(mm)	2885	2660
トレッド(mm)	Ⓕ1605 Ⓡ1610	Ⓕ1625 Ⓡ1630
車両重量(kg)	2550	1790
■エンジン		
形式	水冷V型6気筒DOHC+スーパーチャージャー	水冷直列4気筒DOHC+ターボ
総排気量(cc)	2994	1998
ボア×ストローク(mm)	84.5×89.0	87.5×83.1
最高出力	250kW(340ps)／6500rpm	177kW(240ps)／5500rpm
最大トルク	450Nm(45.9kgm)／3500rpm	340Nm(34.7kgm)／1750rpm
■トランスミッション		
タイプ	8速AT	9速AT
■シャシー		
駆動方式	フルタイム4WD	フルタイム4WD
ステアリング形式	ラック&ピニオン	ラック&ピニオン
サスペンション	Ⓕ&Ⓡダブルウイッシュボーン	Ⓕマクファーソンストラット Ⓡリンクストラット
■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 Ⓡソリッドディスク
ディスク径(mm)	Ⓕ360 Ⓡ350	ー
■タイヤ&ホイール		
フロント(リム幅)	255/55R19(8J×19)	225/65R17(7J×17)
リヤ(リム幅)	255/55R19(8J×19)	225/65R17(7J×17)
■エミッション(JC08モード)		
燃料消費量(km/ℓ)	7.4	10.6
■車両本体価格(万円)	676(SE)	460(Pure)



2ℓ直4ターボに組み合わされるZF製「9HP」は、乗用車向けとしては世界初となる9速AT。従来モデルに比べ燃費は1.6km/ℓ向上し、CO_2排出量は19%削減することに成功した。後輪への駆動伝達を切断して燃費向上を図る「4WDアクティブ・ドライブライン」も採用。

問い合わせ／ランドローバーコール 0120-18-5568 http://www.landrover.com/jp



NEW SUV

Jeepの新世界。

Jeep Grand Cherokee

[進化するプレミアムSUV]
世界120ヵ国以上でグローバルにユーザーから愛されているJeep。
1992年の初代グランドチェロキーのデビューから"プレミアムSUV"
という新たなカテゴリーを開拓し、その牽引役を担ってきた。
さらに2012年は最高の販売実績を達成し、その勢いは加速する。
そんな中、待望の新型グランドチェロキーが日本上陸を果たした。

REPORT◉佐藤久実(*Kumi Sato*)
PHOTO◉森山良雄(*Yoshio Moriyama*)

「ジープ」は、日本でも知らない人がいないほど認知度が高い。世界120ヵ国以上で、700万台以上が販売されている。2012年は過去最高の年間70万台を上回る販売実績を残し、日本においても対前年比58%アップとなっている。

さて、そんな好調なジープのフラッグシップモデル、グランドチェロキーの新型が発売された。今となっては各ブランドから多くのモデルが発売されている「プレミアムSUV」セグメントだが、グランドチェロキーは、その前身であるジープワゴニアの時代から、このセグメントのパイオニアとして君臨している。

今回のモデルチェンジでは、エクステリアデザイン、インテリア、安全装備、オフロード性能が進化した。ジープ伝統の〝7スロットグリル〟は、天地方向が小さくなり、バイキセノンヘッドライトとLEDクリアランスランプが施されたフロントの下まわりを上昇させることで、ルックス的な上質感を演出する一方、SUVの実用的な性能向上にも一役買っている。「リミテッド」グレードのインテリアは、シートにナッパレザーがあしらわれ上質感がある。センターパネルに、8・4インチタッチスクリーンディスプレイが新たに装備され、先進的なデザインとともにオーディオ等の使い勝手が向上した。タッチスクリーンに馴染まない人には、従来型のマニュアルスイッチ類もスク







リミテッドには「クォドラリフト」エアサスペンションが装備される。自動モードの他にコンソールのスイッチにより、5種類の手動モード(調整幅104mm)が選択可能。

リーン下部に残されている。

搭載されるエンジンは、3・6ℓV6。そして今回、全グレードに8速ATが採用された。ドライバビリティや燃費向上はもちろんのこと、オフロード性能や牽引力など、SUVならではの性能向上にも貢献している。オフロードでモーグルや登坂性能も試したが、4WDによるトラクション性能に加え、電制によるスリップコントロールにより、頼もしい走破性を発揮した。

ベースモデルの「ラレード」はコイルスプリングを採用するのに対し、「リミテッド」はエアサスペンションが装備される。しかしながら、常用域の一般道走行においては乗り心地やハンドリングに大きな差は感じられなかった。ラレードでも充分にジープらしい乗り味を堪能できる。

一方、エアサスペンション「クォドラリフト」は、自動モードと切り替えスイッチによる手動モードで5種類が選べる車高設定があり、その調整幅は104㎜にもなる。ノーマルより16㎜低いエアロモードは車速感応型モードで、高速走行時も空力特性を改善し燃費効率を高める。さらにオフロード2では+66㎜の276㎜という地上高により、深い轍や悪路も走行できる。ジープらしい、アクティブなカーライフを求める方には、エアサスペンション装備モデルがオススメだろう。

5・7ℓV8エンジンを搭載する最上級グレード「サミット」は、電子式LSDにより前後／左右にトルク配分が可能な「クォドラドライブII」が搭載される。さらなるヘヴィデューティ志向には、こちらがオススメ（12月中旬デリバリー予定／669・9万円）。さらに6・4ℓV8エンジンを搭載し、468ps／63・6kgmの驚異的パワーを発揮する「SRT8（724・5万円）」は、エクステリアも差別化が図られ逞しさが増している。

ところで、今回はグランドチェロキーに加え、他のジープモデルにも試乗できた。「コンパス」は、グランドチェロキーの弟分的存在だ。当初はFFモデルのみのラインアップだったが、4WDモデルも加わった。SUVとしては比較的コンパクトなボディサイズは取り回しもしやすく、日本の道路事情でも、女性でも乗りやすい。4気筒2ℓ／2・4ℓエンジンを搭載するコンパスは、走り出しこそゆったりしているが、ひとたびタイヤの転がり速度が乗れば、スムーズなトレスなく軽やかに走ってくれる。インテリアもシンプルながら革シートやシートヒーターが装備され、実用性、快適性も充分満足できる。

また、今はブランド名となった「ジープ」だが、その昔は軍用車の車名だった。その流れを汲む「ザ・ジープ」とでも言う存在が「ラングラー」だ。7スロットグリルこそ共通だが、ラグジュアリーなグランドチェロキーに対してラングラーは堅牢で一見してヘヴィデューティ志向であることが伺える。見た目だけじゃない。ラダーフレームにリジッドサスペンションとシンプルなスペックだが、ヒルスタートアシスト（HSA）やヒルディセントコントロール（HDC）といった電制は装備され、走破性は今どきの性能だ。

「SNSが発明される前から、ジープはSNSだった」とは、現CEOの言葉。オンラインではなく、あらゆる環境で、五感で楽しむ術を与えてくれるクルマだ。





3.6ℓペンスターV6エンジンの他に、12月デリバリー予定の最上級モデル「サミット」には5.7ℓV8、トップパフォーマンスモデル「SRT8」には468psの6.4ℓHEMIV8と、3タイプのパワーユニットを用意。ラグジュアリーな設えのインテリアは3本スポークステアリングホイールや8.4インチタッチスクリーンなどを新採用。リミテッド以上のモデルにはパワーリフトゲートを装備。ラゲッジルームの容量は1027ℓを誇る。







SPECIFICATIONS



ジープ・コンパス　スポーツ〈リミテッド〉

■ボディサイズ:全長4475×全幅1810×全高1665㎜　ホイールベース:2635㎜　トレッド:Ⓕ&Ⓡ1520㎜　■車両重量:1450〈1550〉kg　■エンジン:直列4気筒DOHC16バルブ　総排気量:1998〈2359〉cc　最高出力:115kW(156ps)／6300rpm〈125kW(170ps)／6000rpm〉　最大トルク:190Nm(19.4kgm)／5100rpm〈220Nm(22.4kgm)／4500rpm〉　■トランスミッション:6速AT　■駆動方式:FF〈4WD〉　■サスペンション形式:Ⓕマクファーソンストラット Ⓡマルチリンク　■ブレーキ:Ⓕベンチレーテッドディス Ⓡディスク　■タイヤサイズ:Ⓕ&Ⓡ215/60R17〈Ⓕ&Ⓡ215/55R18〉　■燃料消費率(JC08モード):10.6〈10.7〉km/ℓ　■車両本体価格:265〈325〉万円

ジープ・グランドチェロキー　リミテッド〈ラレード〉

■ボディサイズ:全長4835×全幅1935×全高1805〈1825〉㎜　ホイールベース:2915㎜　トレッド:Ⓕ1630 Ⓡ1635㎜　■車両重量:2200〈2160〉kg　■エンジン:V型6気筒DOHC　ボア×ストローク:96.0×83.0㎜　総排気量:3604cc　最高出力:210kW(286ps)／6350rpm　最大トルク:347Nm(35.4kgm)／4300rpm　■トランスミッション:8速AT　■駆動方式:4WD　■サスペンション形式:Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク　■ブレーキ:Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク　■タイヤ&ホイール:Ⓕ&Ⓡ265/60R18+8.0J×18　■燃料消費率(JC08モード):8.6km/ℓ　■車両本体価格:542万8500円〈427万3500円〉



ジープ・ラングラー アンリミテッド サハラ

■ボディサイズ:全長4705×全幅1880×全高1845㎜　ホイールベース:2945㎜　トレッド:Ⓕ&Ⓡ1570㎜　■車両重量:2040kg　■エンジン:V型6気筒DOHC　総排気量:3604cc　最高出力:209kW(284ps)／6350rpm　最大トルク:347Nm(35.4kgm)／4300rpm　■トランスミッション:5速AT　■駆動方式:FR／4WD　■サスペンション形式:Ⓕ&Ⓡコイルリジッド　■ブレーキ:Ⓕベンチレーテッドディス Ⓡディスク　■タイヤサイズ:Ⓕ&Ⓡ255/70R18　■燃料消費率(JC08モード):7.5km/ℓ　■車両本体価格:398万円

REPORT◉山田弘樹 (Kouki Yamada)
PHOTO◉篠原晃一 (Koichi Shinohara)

RENAULT LUTECIA RENAULT SPORT

F1の血統。

［200psを自在に操るハンドリング］

ルノーのBセグメントを担うルーテシアに、ホットバージョンである「ルノースポール」が登場した。さらに今回からは、より足まわりを強化した「シャシーカップ」もラインアップ。F1直系の技術を満載するその走りを、ワインディングで試す。

試乗会場からの下り坂をフラットアウトで駆け抜けた瞬間から、この新型ルーテシア ルノー・スポール（以下RS）が速いとわかった。それは単なるエンジンパワーの話ではない。動力性能が伝わる駆動系、足腰を含め、全てが流れるように稼働し、加速して行くのだ。

搭載されるエンジンはいまや欧州スタンダードとなっている1・6ℓの直列4気筒直噴ターボ。最高出力こそ先代と同じ200psだが、最大トルクは24・5kgmと2・4kgm上乗せされ、かつその発生回転数を5400rpmから1750rpmへと大幅に引き下げている。

また可変バルブタイミング機構（VVT）を採用する動弁系、そのカムシャフトタペットには、ダイヤモンドライクカーボン（DLC）コートが施され、エンジンの摩擦損失量が大きく低減されているという。

まさかこれだけで「F1直系」を語るのか？　という読者もいるかもしれない。だが、そもそも来期F1のエンジンは1・6ℓ直4ターボが予定されていた。これを主催者側が嫌い、1・6ℓV6に落ち着いた経緯がある。ルノーを含めたメーカー側が直列4気筒ターボを熱望したのは、環境性能を含めた内燃機関の可能性を、この〝テンロクターボ〟に見いだしたからに他ならない。だからこそ彼らは、この直4を「F1直系」と謳うのだろう。

さらにこの出力をアウトプットする駆動系には、今回から6速EDC（エフィシエント デュアル クラッチ）が採用された。そして「RSドライブ」ボタンを一度押せば「スポーツ」、二度押せば「レース」モードとなり、変速スピードとESC（電子制御スタビリティコントロール）の介入幅を段階的に変更できる。ちなみに変速時間はノーマル→スポーツ→レースで0・2秒→0・17秒→0・15秒に短縮され、レースモードではESCが解除される。

そしてこのルーテシアRSには、クラス初となる「ローンチコントロール」も装備された。RSドライブをアクティブとし、ブレーキペダルを踏みながら、左右パドルを引くことでスタンバイ。アクセルを目一杯踏み込むと、エンジン回転が2500rpmで保たれ、ブレーキを離せばロケットスタート。F1直系〝ギミック〟という感はあるが、マフラーから〝ババババッ〟と小さく聞こえるミスファイアリングサウンドはかなりソソる。どうせやるならホビーレース用に「ピットレーンリミッター」も装備して欲しいと思った。

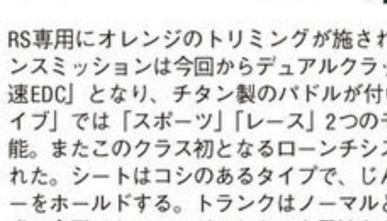
ちなみに今回のルーテシアRS日本仕様には、足まわりを強化した「シャシーカップ」も用意された。通常グレードは「シャシースポール」。ここではシャシーカップのインプレッションを中心にご紹介してみたい。

まず試乗して感じるのは、このルーテシアが基本に忠実なFFコンパクトであるということだ。兄貴分「メガーヌRS」が採用する「ダブルアクスルストラット」は今回見送ったようだが、それ故にフロントタイヤの強烈な巻き込み感がない。個人的にはこの方式に、やや強引なテイストを感じていたので、ルーテシアの立ち位置としては納得がいった。

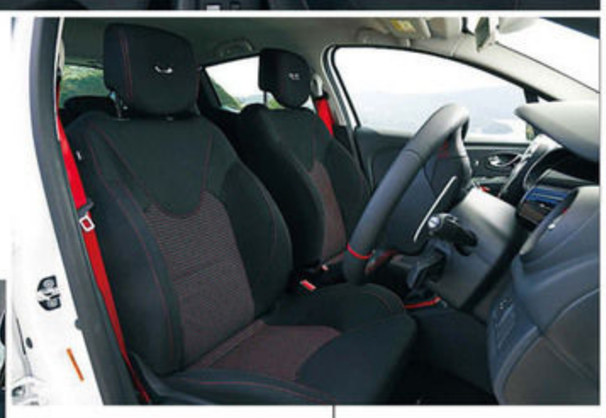
その代わりか、ダンパーにはコストがかけられた。ハイドロリック・コンプレッション・コントロール（HCC）と名付けられた油圧ダンパーは、なんと直列でセカンダリー・ダンパーを内蔵しているのだ。これはバンプラバーに変わる装置で、ダンパーが底付き状態に陥ったとき、タイヤの接地性変化を最小限に抑える







RS専用にオレンジのトリミングが施される内装。トランスミッションは今回からデュアルクラッチ式セミAT「6速EDC」となり、チタン製のパドルが付いた。「RSドライブ」では「スポーツ」「レース」2つのモードが選択可能。またこのクラス初となるローンチシステムも搭載された。シートはコシのあるタイプで、じんわりドライバーをホールドする。トランクはノーマルと同じ分割可倒式。今回からRSは5ドアとなり実用性も向上した。









役割を持つ。フルバンプ時に反力を伴わず沈み込むため、タイヤの荷重抜けが起こりにくくなるのである。

よってその乗り心地は、シャシーカップとは思えないほどに洗練されている。確かにシャシースポールと比べれば硬いが、路面からの入力を制御する能力が高く、プレミアムタイヤである「ダンロップ SPORT MAXX」を、ハイグリップラジアルなみに路面へ貼り付けるのである。

ちなみにシャシーカップは、シャシースポールに対しフロントで27%、リヤは20%スプリングレートをアップ（車高は3㎜ダウン）している。またステアリングのギヤ比も、クイックレシオに変更されているという。

こうした全方位的なチューニングのおかげで、ルーテシアRSはクルマ全体を使って活き活きと走る。クラスは違うが、それはゴルフGTIとはかなり対称的な味わいだ。

向こうが機械を攻略して速く走らせるサイボーグ的な〝マシン〟だとすれば、こちらはドライバーオリエンテッドなホットハッチ。ルーテシアRSも流行りの電子制御LSDである「RSデフ」を搭載するが、その介入は運転レベルに応じてアシスト範囲をうまく調節するもので、無理矢理にこの装置でクルマを曲げようとしないのである。

実は筆者、これをサーキットでも走らせた経験がある。そしてそこでのハンドリングは、実にニュートラルなステア特性だった。リヤのグリップを荷重移動によって増減するルーテシアRSは、FFとは思えない旋回性能を発揮する。しかしこれが荷重移動量の少ない公道だと、しっかり後輪のスタビリティを保っているのである。リヤダウンフォースの80%を担うというディフューザーの効果も大きいが、筆者としてはルノー・スポールのエンジニアがタイヤの面圧分布を公道／サーキットの両方で両立させる術をしっかり心得ているのだと感じた。

これはVWは決してトライしないポジティブなハンドリング特性である。ルノー・スポールのエンジニアは、本当にスポーツドライビングを愛しているのだと強く感じる。

シャシースポールはこうした基本特性をそのままに、よりロードユースに相応しいダンピングレートを持たせた仕様だ。いわゆるルノーらしい、じわりと路面をつかむロール感が欲しいのなら、筆者はこちらをお勧めする。ともあれその両方を選べるように選択肢を広げてくれた、ルノー・ジャポンには拍手である。

SPECIFICATIONS

ルノー・ルーテシア ルノー・スポール シャシー カップ〈シャシー スポール〉

■ボディサイズ:全長4105×全幅1750×全高1435㎜ ホイールベース:2600㎜ トレッド:Ⓕ1505 Ⓡ1500 ■車両重量:1280kg ■エンジン:直列4気筒DOHC16バルブ+ターボ 総排気量:1618cc 最高出力:147kW(200ps)/6000rpm 最大トルク:240Nm(24.5kgm)/1750rpm ■トランスミッション:6速セミAT(EDC) ■駆動方式:FF ■サスペンション:Ⓕマクファーソンストラット Ⓡトレーリングアーム ■ブレーキ:Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク ■タイヤ&ホイール:Ⓕ&Ⓡ205/40R18+7.5J×18〈Ⓕ&Ⓡ205/45R17+7.5J×17〉 ■車両本体価格:309〈299〉万円



エンジンは2ℓ自然吸気から1.6ℓ直噴ターボへ。最高出力は200psのままだが発生回転数は7100rpmから6000rpmに変わり、最大トルクも+2.4kgmの24.5kgmを1700rpmで発揮するフラットトルク型となった。足まわりを固めステアリングギア比を早めた「シャシーカップ」はブラックの7.5J×18ホイールに205／40R18のタイヤを履く。標準モデルの「シャシースポール」はシルバーの7.5J×17ホイールに205/45R17の組み合わせだ。



問い合わせ／ルノーコール
0120-676-365 http://www.renault.jp

バイエルンの侵攻。

Green GENROQ SPECIAL

次世代モデルのためにBMWが立ち上げたiブランド。その第一弾として路上に放たれるのがi3だ。走行用エネルギーだけでなく使用素材から製造時まで、すべてにおいてサスティナビリティを貫くi3が、EV王国の日本へと殴りこみをかける。

REPORT◉島下泰久（*Yasuhisa Shimashita*）
PHOTO◉BMW JAPAN

BMW i3

いよいよ日本でも正式に発表されたBMW iは、新しいカタチのサスティナブルモビリティを提案するBMWのサブブランドである。その第一弾モデルとして発表されたi3はEV、i8はPHEVと、いずれも電動パワートレインを用いるが、実は斬新な試みはそれだけには留まらない。まずは、そこを少しだけおさらいしておこう。

たとえば車体には、いずれもアルミ製シャシーにCFRP（カーボンファイバー強化プラスチック）製のキャビンを組み合わせ、樹脂製ボディパネルを組み付けた、独創のライフドライブコンセプトが採用されている。これは軽量化、高剛性化にはもちろん、生産に必要なエネルギー量の低減、そして高いリサイクル性にも繋がっている。

更に、話はクルマの中だけには留まらない。ライプツィヒに建てられた専用の工場に使われる電気はすべてクリーンエネルギーで発電され、断熱材や自然光の採り入れなどにより照明、空調用のエネルギーまで削り取るなど、つまり自動車の生産から使用、そして廃棄に至るまで、すべての場面でサスティナビリティを確立しようという意欲的なプロジェクトなのである。

そんなi3を、2014年4月の発売よりひと足早く、オランダはアムステルダムにて試してきた。過去にショー会場でも見ているし、艤装付きの試作車にも乗っているが、街の景色の中で見ると、その姿は独自性が一層際立って感じられる。全長短く、背が高いプロポーションに極端に切り詰められた前後オーバーハング、空気抵抗を低減するための前後155／70R19（試乗車はリヤ175／65R19）という細身かつ大径のタイヤ、ボンネットからルーフ、そして全面ガラス張りのリヤにかえて上面をブラックで塗り分けたツートーンのカラーリングが相まって、何か新しいものと一瞬で悟らせる強烈な存在感を醸し出しているのだ。

上手なのは、顔つきなど各部にBMWのエッセンスがちりばめられていること。単に目新しいだけじゃなく信頼感も芽生え、走りへの期待も抱かせる。直球でカッコ良いカタチではないかもしれないが、その意味では実に巧みなデザインだと言えるのではないだろうか。

そんな外観以上に気に入ったのがインテリアだ。ダッシュボードやドアトリム、シートファブリックにはリサイクル材が使われ、レザーシートでも、なめしにケミカルを使わないなど天然素材が多用された空間は、とてもクリーンな雰囲気。一方で眼前のメーターパネルは液晶ディスプレイに置き換えられ、横にはiDriveのモニターも並ぶ。操作系は簡潔にまとめられ、シンプル且つクールな印象。温もり感ある空間に、それがうまく溶け込んでいるのが、また巧みなところだ。



日本仕様i3は、こちら車体右側後方の充電ポートがCHAdeMO規格のコネクターとなり、急速充電に対応する。普通充電用ポートはボンネットフード内に。充電中はフードを少し開けた状態になるのが、少々不安ではある。

見た目とは異なり意外と肉食系。とにかく走りの印象は鮮烈だ。

スタートボタンを押してシステムを起動させたら、その隣のノブでDレンジを選んでアクセルペダルを踏み込むと、i3は期待以上の力強さで頬を緩ませた。後輪を駆動するモーターの最高出力は170ps、最大トルクは250Nm。モーターの特性で低回転域から即座にそれが放出され、しかも車重は1195kgしか無いのだから速さにも納得。参考までに日産リーフのスペックは109ps、280Nmで車重は1430kg。i3ではシートバックに背中が押し付けられるほどの加速を楽しめる。

減速の際には、ブレーキペダルを踏んでもいいが、アクセルペダルを戻すだけでも回生ブレーキにより停止状態まで導けるワンペダルドライブが可能。ぴたりと止めるには慣れが必要だが、馴染めば疲労軽減の意味でも重宝しそうだ。





単純に速い遅いだけでなくi3は走りの洗練度も際立っている。トルクの出方はどこから踏んでも非常にリニアだし、騒音も振動もきわめて小さい。そして乗り心地も想像以上。ボディ剛性の高さが効いているらしく、どんな入力もサラリと受け流す。リヤサスペンションは見るからにアーム長が短く、大入力があると姿勢がやや煽られ気味となるが、不満と言えばそのぐらいである。

そして、さすがBMWらしくフットワークはバツグンだ。容量22kWh、重量にして約230kgのリチウムイオン・バッテリーがホイールベース内側の床下に敷き詰められていることから重心がきわめて低い上に、エンジンの無いフロントは軽く、後輪駆動なだけあって動きは軽快で、見た目からは想像できないほどの意のままになる走りを楽しめる。小回りもよく利くから街中も軽快。陳腐な表現だが、運転がうまくなった気が



CFRP製パッセンジャーセルの採用もさることながら、随所にリサイクル材や再生可能原料が多用される点にも注目。遮音材など見えないところばかりではなく、シート地はリサイクル原料を加工したファブリックに。インテリアトリムはユーカリ材を用い、レザーも、なめしにオリーブの葉の抽出物を使うなど徹底している。

BMW i3

する。そんな感触である。

ちなみにテストコースでのi3は、リヤを軽くスライドさせるような走りまで許容した。EVは大人しいなんてイメージは、このクルマには通用しない。意外と肉食系なのだ。

想像をはるかに超える気持ちの良い走りを満喫させてくれたi3。EVに、アルミ+CFRP製の車体の組み合わせから導き出された走りのよろこびは、仕事を忘れてこのままずっと走っていたいなんて思わせるほどの神通力を持っていた。

但し、これまたEVである以上は航続距離には限りがあり、満充電から通常で160㎞、空調までカットオフする〝ECO PRO+〟モードでも200㎞がマックスとなる。そこでi3には、発電用の直列2気筒647ccエンジンを使ったレンジエクステンダー付きも設定され、こちらは航続距離300㎞となる。これなら何とか日常的に使えるかなというところだろう。

すでに発表されている通り、日本仕様では車体右側の充電口がCHAdeMO規格に準拠した急速充電用となり、普通充電のコネクタはボンネット内に差し込む形式になる。これはできれば逆にしたかったところだが、高圧配線の引き回しの都合で仕方無かったようだ。また家庭用としては、タイマー充電など多彩な機能に対応する専用の充電器も用意されることになりそうである。

とにかく走りの印象は鮮烈。内外装のデザインや使われているテクノロジー、そして何よりブランド哲学だって、興味をひく要素ばかりのi3である。まだまだEVに対しては追い風とは言えない日本で、一体どんな戦いを見せるのか。あるいは、風向きを変えるほどの衝撃をもたらすのか。4月からの発売開始を楽しみにしたい。













高剛性なライフモジュール構造を活かしてセンターピラーは省かれ、後席にはサブドアを開けてアクセスする。見るからに薄いシートは当然、専用品である。乗車定員は4名。室内スペースは十分だし、高い着座位置や良好な視界、開放的な造形のおかげで狭さは感じない。車載通信端末を用いたBMW i ConnectDriveサービスも利用可能だ。



SPECIFICATIONS

BMW i3〈レンジエクステンダー〉

■ボディサイズ:全長3999×全幅1775×全高1578㎜　ホイールベース:2570㎜　トレッド:Ⓕ1571 Ⓡ1576㎜　■車両重量:1195〈1315〉kg　■モーター　最高出力:125kW(170ps)　最大トルク:250Nm(25.5kgm)　■バッテリー:リチウムイオン　容量:22.0kWh　公称電力:360V　〈■エンジン:直列2気筒DOHC　ボア×ストローク:79.0×66.0㎜　圧縮比:10.6　総排気量:647cc　最高出力:25kW(34ps)／4300rpm　最大トルク:55Nm(5.6kgm)／4300rpm〉　■トランスミッション:1速AT　■駆動方式:RWD　■サスペンション形式:Ⓕマクファーソンストラット Ⓡ5リンク　■タイヤサイズ:Ⓕ&Ⓡ155/70R19　■パフォーマンス　最高速度:150km/h　0→100km/h加速:7.2〈7.9〉秒　■エミッション(EUサイクル)　CO_2排出量:0〈13〉g/km　燃料消費量:0〈0.6〉ℓ/100km　航続可能距離(コンフォートモード／モーストエフィシエントドライブモード):130〜160〈240〜300〉／最高200〈最高340〉km　■車両本体価格:499〈546〉万円 ※消費税8%込み

問い合わせ／BMW i カスタマー・インタラクション・センター　0120-201-438　http://www.bmw.co.jp

お伊勢参りはEVで。

低炭素社会の実現に向け、全国各地の自治体は次々と独自施策を打ち出す。遷宮で沸く伊勢大社を擁した三重県伊勢市の超小型モビリティ導入もそのひとつで、門前町の交通事情や観光事業、豊かな自然の保護などへの貢献が期待される。地域に根ざしたEVの在り方を実証する、インホイールモーターEVに試乗した。



日本初のインホイールモーターを搭載する超小型モビリティとして認定を受け、三重県伊勢市の公道において実証実験をスタート。開発に携わったNTN株式会社EVモジュール事業本部の浅野主査(写真右)と、伊勢市環境生活部環境課の坂本課長(中)にレクチャーを受ける。

「おかげさまAction!」。三重県伊勢市が、大きな志の旗を掲げ、新しい時代へ一歩を踏み出した。

今や各地の自治体で、深刻化する地球温暖化など環境問題に取り組み、新しいライフスタイルを考える試みが、燎原の火のように燃え広がっている。それは住居をはじめ地域全体を包む大きなテーマだが、いろいろな要素を結ぶ軸として見逃せないのが交通手段。主役として注目されているのが「超小型モビリティ」だ。すでに国交省が全国で実証実験を重ね、実際に触れた潜在ユーザーから好意的な反応が多かったとして、将来の実用化を睨んだ指針まで作成している。もちろんエネルギーの時代相を反映したEV(電気自動車)だ。

それに呼応するかのように、日産、トヨタ車体、ホンダなどから各地の自治体を対象としたアプローチが広く展開されている。その最新例の一つとして13年3月に発足した伊勢市の「おかげさま」プロジェクトには、「心のふるさと伊勢……歩くまち・クリーン自動車のまちを目指して」、「住むひとも、来たひとも」、「低炭素社会に向けた行動計画」など多くの副題が付く。事業の主体は「電気自動車等を活用した伊勢市低炭素社会創造協議会」と長く堅苦しいが、その全部を端的に言い表すのが「おかげさま」の一語。あらためて言うまでもなく、あの伊勢神宮の膝元ならではのキーワードだ。

日ごろから週末、祝日、休暇シーズンはもとより、初詣などで多くの参拝客が訪れる伊勢市では、ほとんど交通が麻痺するほどの渋滞が悩みの種でもあった。参拝客が詰めかければ詰めかけるほど移動が不自由になるばかりでなく、クルマからの排出物質や騒音による環境への負荷も無視できず、これからの市民生活を考えるための障害になりかねなかった。その対策として、神宮など主な目的地から少し離れた場所の駐車スペースに自家用車を誘導し、巡回バスで送迎するパーク&ライド方式も導入したが、自由な観光や散策を考えると万全ではない。だとすれば、観光地に根付いたレンタサイクルのように、超小型EVを利用するのはグッドアイディアかもしれない。

その中で伊勢「おかげさま」は、ひときわユニークさが光る。主役の超小型EVそのものが大メーカーの製品ではなく、完全に伊勢オリジナルなのだ(実際には、隣の桑名市でも採用計画はあるが)。大メーカー製ではないと言っても、既存の完成車メーカーではないという意味にすぎず、れっきとした大メーカーには違いない。NTNといえば、クルマに限らずあらゆる機械の回転部分を支えるベアリングの大手として世界屈指の名門。やがて訪れるクルマ界の

NTN MICRO MOBILITY

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





リチウムイオン電池を動力源とし、リヤホイール内に格納されたインホイールモーターが駆動力を発生するEV。ハブベアリングの世界トップシェアを誇るNTNが独自開発したこのインホイールモーターは、薄型ハブベアリングをホイール内に格納して駆動系を一体化し左右輪の駆動独立制御を行い、超低重心による恩恵もあって安定感溢れる走行性能を発揮する。



変化を予測し、21世紀の幕開け早々から熱心にEVを研究してきた。すでに前回の東京モーターショーにも、自社開発のインホイールモーターを出品して注目されている実力派。それを組み込んだのが今回ここに登場するクルマで、公道走行を許された超小型モビリティとしては、世界で初めてのインホイールモーター車。駆動システム部分はNTNが設計開発し、車両の製造はタジマ・モーター・コーポレーションが担当した。モンスター田嶋と言えば、知らない読者はいないだろう。かつてラリーやダートトライアルに覇を唱えたばかりか、過酷なパイクスピーク・ヒルクライムに6年連続で総合優勝を遂げ、13年にはEV部門を制した名手・田嶋伸博が率いる特殊技術集団だ。

そんなNTNの基幹技術とタジマの製造能力がタッグを組んだだけに、伊勢おかげさま号の完成度は非常に高い。ざっと輪郭を見ると、全長2740㎜、全幅1480㎜、全高1700㎜の箱型で、床下に容量5・92kWhのリチウムイオン電池を搭載し、2基のモーターで後輪を駆動する。アップライトの内側に位置するモーターからの直接駆動（ただし、小型化しながら大きな駆動力を得るため、モーター出力部にリダクション機構を内蔵する）だから、他社のEV（デフによる損失がある）より圧倒的に伝達効率が高い。左右輪間の差動は、2基のモーターへの電力供給を電子制御で微妙に増減することによって行われる。モーター1基の最高出力は6kW（8・2ps）、左右合計で12kW（定格出力は合計8kW以下に抑えられている）と、数字だけ見れば小さいが、静止状態からの動時に最大の力を生む特性を考えれば充分以上。そもそもクルマの使用目的が観光地の散策だから、猛烈な加速や高速巡航などを想定する必要はない。

クルマ全体としての構造はモノコックではなく、鋼管を立体的に組み上げたスペースフレームにFRP製のボディを架装したもので、シャシー単体でも走行が可能なため、いろいろなスタイルのボディと組み合わせられる。本車両の場合はセンターステアリングの前席と、やや右寄り（現状では）に座る後席の合計2人乗り。軽自動車に迫るほどの全幅だけに後席も幅広いから、法的な制限さえなければ3人乗りも可能な配置だ。とりあえずドアはなく、左側の大きな開口部から乗り降りする。右側は固定式のパネルで塞がれているが、左右どちらもドア付きにするなど、必要に応じての変更は可能だ。サスペンションは前後ともダブルウイッシュボーンの独立、ブレーキも全輪ディスクと本格的だ。

実際に乗ってみると、けっして間に合わせ的なマイクロカーなどではなく、一般の交通に混じっても問題ないほど、自動車としての完成度が高い。消費電力を節約するためステアリングにパワーアシストはないが、少しでも動いていれば重さは気にならない程度。同じくブレーキサーボもないが、車重が500kg＋α程度しかないのと、アクセルを放した状態でモーターが発電機に変身し、かなり強いエンジンブレーキ（ではなくモーターブレーキ）が効く設定になっているため、けっこう小さい踏力で足りる。

そのうえで注目したいのは乗り心地。インホイールモーターはバネ下重量が嵩むため（このクルマの場合、モーター1基で約20kg、155／55R14のタイヤを履いたホイール全体で約15kg、合計35kgほどになる）、凹凸や段差で全体が大きく揺さぶられると思われそうだが、実際に舗装の割れた路面など通過してみても、まったく普通のクルマと変わらない。これはSIM-DRIVEが製作したスイフト改の後輪インホイールモーター車でも経験したことだが、多少バネ下が重くても、サスペンションのボディ側取り付け部の前後方向の剛性を高めることによって、かなり弊害を避けられるようだ。

この超小型モビリティは、当面5台がNTNから貸与され、まずは市役所職員などの手によって実用テストが始められる。続いて一般の使用に供される予定だが、残念ながら、やや官僚的とも言える面倒な手続きも必要らしい。設定された観光ルートに限定した試乗のみで、事前申込が必要かつ安全運転講習を受けねばならないのだ。現状ではあくまで特例としての走行であり、行動範囲も伊勢市内に限定されるのと、EVとしての取り扱いを覚えさせるのが目的。だが実際には、ただスイッチを入れてアクセルを踏むだけの簡単さだから、慣熟に伴う問題はないはず。低い位置に電池を搭載したことによる重心の低さもあいまって、多少うっかりした操作でも傾きすぎる心配もない。それより、完全に開放された左側に最低限の耐候性を持たせるとか、走行風の直撃を受ける後席のため、アクリルのディフレクターを工夫するなどの方が、現実的な宿題かもしれない。

さらに、クルマそのものより、これからは活用方法を練り込む必要がありそうだ。このような超小型車を使うメリットと実感できるような専用の駐車スペースを設けられるかも課題だろう。それは最終的に、この種の移動手段を活かせる町作りにまで発展するテーマかもしれない。



国土交通省による「超小型モビリティ認定制度」に基づき、①全長3m以下／全幅1.48m以下／全高2m以下、②乗車定員2名以下（大人2名。または大人1名と子供2人）、③定格出力8kW以下、④高速道路等を運行せず、地方公共団体等によって措置を講じた場所で運用、といった規格対象範囲内に収められる。操作方法は非常にシンプルで、スイッチでD（ドライブ）-N（ニュートラル）-R（リバース）を選択し、ハンドルとアクセル、ブレーキの操作は一般的なクルマと同様。後席は大人1名、あるいは子供2名が乗車可能。



伊勢市にはNTNより合計5台が貸与される。試乗したモデルの他に伊勢市観光協会用に木目調デザインも用意。パッケージの自由度が高いこともこの超小型モビリティの特長だ。

SPECIFICATIONS

■ボディサイズ：全長2740×全幅1480×全高1700㎜　ホイールベース：1825㎜　車両重量：540kg　■モーター最高出力：6kW（8.2ps）×2　最大トルク：300Nm（30.6kgm）×2　■バッテリー：リチウムイオン　容量：5.92kWh　公称電力：118.4V　■駆動方式：RWD（インホイールモーター）　■ステアリング形式：ラック＆ピニオン　■サスペンション形式：Ⓕ＆Ⓡダブルウイッシュボーン　■ブレーキ：Ⓕ＆Ⓡディスク　■タイヤサイズ：Ⓕ＆Ⓡ155/55R14　■パフォーマンス　最高速度：70km/h（平坦路）　一充電走行距離：約50km（走行条件による）



COOPERATION／伊勢市役所　http://www.city.ise.mie.jp
伊勢市観光協会　http://www.ise-kanko.jp　NTN　http://www.ntn.co.jp/japan/

Magical Mystery Tour

奇跡の再結成。

音楽史に残る稀代のロックバンド、ザ・ビートルズ。1970年4月にポール・マッカートニーが脱退宣言をし、事実上の解散をしてから今年で43年になる。その後ジョンが凶弾に倒れ、ジョージも既にこの世にいないが、今ここに彼らの愛した愛車が奇跡の再結成を果たした。

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

VINTAGE NOW

John Lennon
1968 ISO Fidia

Paul McCartney
1966 Aston Martin DB6

クリヴデン・ハウスと聞いてピンときたあなたは相当なビートルマニアだ。遠く1851年、イングランドはバッキンガムシャー、テムズ川河岸のタプローに建てられた全長120mに及ぶ豪壮な建築物。プリンス・オブ・ウェールズを始め、王侯貴族の住まいとして歴史を重ねたこのクリヴデン・ハウスは、1965年に公開された映画『ヘルプ！』で、バッキンガム宮殿のシーンに使われた場所である。そんなビートルズゆかりの地に、かつてメンバーが所有したクルマ4台が集まった。さあ、あなたも一緒にマジカル・ミステリー・ツアーに旅立つことにしよう。

ポール・マッカートニーのアストンマーティンDB6

ほかの3台がクリヴデン・ハウスまで自走してきたのに対し、DB6の登場振りはいかにも堂々たるものだった。アストンマーティン・ワークスのトランスポーターがメインゲート前に停まり、ドライバーのディーン・スミスがゆっくりとランプウエイからグラベルの上へと降ろしたのだ。

ポールはこのDB6のダッシュボードにテープレコーダーを取り付けていた。運転中に素晴らしいメロディーがひらめいたとき、録音しておくためだ。アストンは彼にとって日々の足であり、ロンドンに通うのも、3人のメンバーの自宅を訪れるのも決まって乗るのはDB6だった。ジョン・レノンと妻シンシアの破局が決定的になった68年のある日、ジョンの自宅があるセント・ジョージズ・ヒルに向う途中で彼がテープレコーダーに録音した曲が、歴史的な名曲になる。

ポールは当時5歳だったジョンの息子ジュリアンを不憫に思っていた。「あの家族を元気づけてあげたかった」とポールは語る。「特にジュリアンが今どんな境遇にあるのか教えてあげようと思った」そして彼はDB6の操縦席で歌い始めた。「ヘイ・ジュール（言うまでもなくジュリアンのニックネームだ）。そんなに落ち込むな。悲しい歌を受け入れろ。いずれよくしていけばいい……」その後、歌詞のジュールはジュードに変わり、世界的なヒット曲となった。

アストンマーティンがポールのDB6を買い取ったのは2001年のこと。大々的なレストアの過程で、くだんのテープレコーダーは取り外された。同社のクラフトマンシップの粋を集めてレストアされたDB6は、ポールが新車で購入したときを上回るほど極上のコンディションにある。クリヴデン周囲のカントリーロードを走らせてすぐに、完璧なボディバランスを感じることができた。足まわりがしっかりと路面を掴むので、とてもリラックスして乗れる。ZF製の5速ギヤボックスはずっしりした手応えだが、ギヤの繋がりはスムーズだ。

しかしDB6が本領を発揮するのはなんといってもモーターウェイだ。6気筒エンジンの広いパワーバンドを活かして、まさに水を得た魚のごとく走る。ビートルズの4人はこのDB6に乗り込み、一路南下してドーバーを目指し、そこからカンヌまでロングクルージングを敢行したのだが、このクルマが本来持っている



Ringo Starr
1964 Facel Vega Facel II

George Harrison
1973 Dino 246 GTS



Paul McCartney & his 1966 Aston Martin DB6



1965年のロンドン・モーターショーで発表になったアストンマーティンDB6は、いわばDB5の正常進化モデルといえた。タデック・マレック設計の直列6気筒DOHCは基本的に変わらず、ホイールベースを伸ばし、スタイリングに若干の手が加わった。筋金入りのアストン・ファンからは、カムテールとやや高くなったルーフラインにより、先代の非の打ち所のないラインがスポイルされたと不評を買ったが、この形状変更によりDB6は高速走行時のスタビリティーが向上すると同時に、広いインテリア空間を備えることになり、先代をあらゆる面で上回るGTに生まれ変わった。またDB5までの特徴的なスチールフレームと手叩きの軽合金パネルによるスーパーレッジェーラ工法が見直され、軽量アルミのプレスパネルを増やしたモノコックに変わった結果、車重増加をわずか8.2kgに抑えつつ、剛性の向上に成功している。

ハイスピードサルーンの資質を心からエンジョイしたことだろう。

今後もアストンがポールのDB6を手放すとは考えられない。世界でもっとも有名なポップグループの歴史を織りなす縦糸の一本として永遠に存在し続けることだろう。

リンゴ・スターのファセル・ヴェガ・ファセルII

ビートルズはピート・ベストを追い出したが、ポールいわく「リバプールで最高のドラマー」を手に入れた——リンゴ・スターだ。「あごひげを蓄え、ぼくたちより年長で、フォード・ゾディアックに乗っていた」。

ゾディアックはごくありふれた4ドアサルーンだ。それから2年後、この口数の少ないワーキングクラスのパーカッショニストが「世界最速の4シーター」を謳うファセルIIに乗って、1964年のロンドン・モーターショーの会場を後にしたというのは、いかにも象徴的な出来事だった。

クライスラー製のタイフーンエンジンに、自動車界のオートクチュールデザイナーと呼ぶべきジャン・ダニノのペンから生まれた退廃的なボディを組み合わせたファセルIIは、伝統的なコーチワークと現代的なパワーユニットの合作だ。それは取りも直さず〝伝統〟と〝革新〟というニつのカルチャーパワーが激突した60年代中盤の英国社会を映し出していると言える。そして5570ポンドという途方もない価格も、世界を席巻しつつあるポップ界のスーパースターにとって不可欠なイメージ作りに一役買ったのだった。

リンゴが住んでいたウェイブリッジのサニーハイツにファセルIIを納車したインターコンチネンタル・モーターズのフレッド・ホッブスは、当時を振り返ってこう語る。「私たちはファセル・ヴェガを購入したオーナーに、ゴールドのオリジナル・ライターをプレゼントしていました。納車のときリンゴが最初に言ったのは〝ぼくのライター持ってきたよね？〟でした」

ファセルIIのドライバーズシートに座る。ダッシュボードはいくら目を凝らしても本物のウッドにしか見えないが、実は手の込んだペイントワークを施したメタル製だ。イグニッションキーを捻ると6765ccクライスラーV8が始動し、4本のテールパイプが腹に響く排気音を発する。クラッチは重く、完全に踏みきるには相当な力を要する。どちらかと言えば小柄なリンゴはよく乗りこなしたものだと思う。視界の開けた2車線の道路に出ると、このフランス製グランドツアラーは初めて心ゆくまで足を伸ばした。390bhpのハイパワーにより、2速に入れたまま30〜70マイル（約50〜110km／h）の中間加速を4・9秒でこなす。

当時ビートルズのショーファーを勤めていたアルフ・ビックネルはファセルIIの俊足振りをこう振り返る。「あのころのM4はメーデンヘッドまでずっと続いていました。リンゴと私はそこを往復したのですが、スピ



ニューポートパグネルのアストンマーティン・ヘリテイジセンターで2002年にレストアが施された、ex-ポール・マッカートニーのDB6。数々の名曲を吹き込んだと言われるダッシュボード上のテープレコーダーは撤去されてしまったが、各部は完璧なまでに仕上げられている。ポールは同じグリーンのミニを所有していたこともある。





Ringo Starr & his 1964 Facel Vega Facel Ⅱ

ポールはDB6の車内で ヘイ・ジュードを吹き込んだ。

ードは190、210と上がり、最後は225㎞／hで走ったものです」この日の短い試乗でも明らかになったが、このシャシーはパワーに追いついていない。事実、リンゴもファセルⅡで事故を起こし、メンバーに説得されて売却している。やはり4人揃ってこそのビートルズであることをわかっていたのだろう。

ジョージ・ハリソンのディーノ246GTS

ほかの3台と異なり、ディーノはビートルズの全盛期からやや遅れて1969年にデビューした。しかしこれは紛う方なきロックスターに打ってつけの1台だ。まずは2シーターであること。パッセンジャーシートは次々と変わるグルーピー専用というわけだ。それに法定制限速度のはるか上を行くパフォーマンスは、エスタブリッシュメントに対するカウンターメッセージの役割を果たす。

メンバーのなかでも随一のクルマ好きであるジョージ・ハリスンは、それまでEタイプのフィックスド・ヘッド・クーペを持っていたのだが、友人でカーディーラーを営むロドニー・ターナーに勧められてディーノに乗り換えた。70年代序盤のことだ。現在のオーナー、ジェフ・アモスは「ジョージはディーノに4年間乗っていたそうです。その後、ガレージにあるクルマすべてを売り払ってしまいましたが同じクルマに乗り続ける期間としては、4年はずいぶん長い方でしょう。ヘンレイ・オン・テムズの自宅フラ







ファブリック製サンルーフのおかげで、車内は素晴らしく明るい。右ハンドルのファセルⅡは全部で26台しかなく、ポンタムッソン製MTを備えるのはそのうちの5台に過ぎない。そういう意味でリンゴが所有したシャシーナンバーHK2 B160はレアな1台といえ、2013年12月1日にロンドンで開催されるボナムスのオークションに出品される。



戦後、下請けのボディ工房を立ち上げたフランスの起業家ジャン・ダニノは、オリジナルの高級車の製造を画策。1954年のパリで、パワフルなクライスラー製4.5ℓ V8 OHVに、オリジナルデザインのボディ＆シャシーをもつ高級クーペ、ファセル・ヴェガ・ファセルを発表する。その後、4.8ℓ、5.8ℓと排気量を拡大したファセルは高価格にもかかわらず北米市場で好評を得た。そして62年には、390psを発揮する6.3ℓを搭載したファセルⅡへと発展する。一方ファセル・ヴェガは57年に4ドアサルーンのエクスランス、59年に新設計の1647cc直列4気筒DOHCを搭載した小型クーペのファセリアを発表、事業を拡大していく。しかしこのオリジナルエンジンにトラブルが多発。62年に改良型のファセリアⅡを投入するも時すでに遅く、64年に稀代の高級車メーカー、ファセル・ヴェガは表舞台から姿を消した。



George Harrison & his 1973 Dino 246 GTS

ジョンのクルマ道楽は ある意味で中毒的ですらあった。





365GTCも所有していたというジョージ。ピニンファリーナが描いたロードカーデザインの傑作というべきスタイルを見ていると、彼がディーノと恋に落ちた理由がわかる。胸のすくようなサウンドを発する宝石のような4カム2.4ℓV6。虚飾を排したインテリア。足下を固めるカンパニョーロ・アルミホイール。すべてにおいて完璧である。





フェラーリ初の市販ミッドシップGTとして68年に発表された206GT。アルミブロックをもつ2ℓV6DOHCユニットに因んで“ディーノ”というペットネームが付けられた。その後69年に親会社となったフィアットの意向(当時のF2レギュレーションは、12ヵ月に500基以上生産することを求めており、当時提携関係にあったフィアットがディーノ・スパイダーとクーペに同ユニットを搭載してホモロゲーションに手を貸した)を受け、V6ユニットの排気量を2.4ℓに上げたのに加え、生産性、耐久性を重視して鋳鉄ブロックに変更。この246GTではボディパネルもアルミからスチールに換えられた。ジョージ・ハリスンの246は、72年に追加されたスパイダーのGTS。その中身は71年7月に発表されたティーポEと呼ばれるモデルと同様で、排ガス対策を施したエンジン、大幅に刷新されたギヤボックスをもつ。

ドライバーの感性に敏感に反応するスポーツカーは、ロータス・エランを置いてほかにない。気まぐれなジョージがディーノを長らく愛用した理由がわかったような気がする。

ジョン・レノンの イゾ・フィディア

「あの人の運転するクルマに乗るのはジェットコースターみたいに怖かったです。縁石ぎりぎりで乱暴にハンドルを切るものだから。それも息が詰まるくらいスピードを出してね」

クルマはジョン・レノンにとって最大の道楽だったが、最初の妻シンシアは、彼のドライビングは恐怖だったと語る。どうやらそう感じたのは彼女だけではなく、ジョージ・ハリスンも次のように言っている。「彼の330GT2+2に乗って、どっイアー・パーク周辺では、ディーノに乗るジョージの姿がしばしば見られたそうです」

V6は文字通り爆発的に始動し、タイミングギヤ、キャブレター、エキゾーストからなるフュージョンを展開する。ドラッグ的魔性を秘めたサウンドだ。比較的ソフトなスプリングに、コシのあるダンパーを組み合わせたディーノ246GTSは、グランドツアラーのような乗り方もできるのだが、このV6がそんな悠長な乗り方を許さない。1500rpmを少し越えるところでクラッチを繋ぐと滑らかに走り始める。並みのスポーツカーエンジンならレッドゾーンに入る回転数をはるかに越えても、エンジンは喜々として回り続けるのだ。

雄叫びのような咆吼が大気を揺るがす。ドッグレッグパターンの5速ギヤボックスはシフトするという強い意志をもって扱うことを要するが、その鉄則さえ守ればスイートにシンクロする。広いトレッドと低い重心。鋭く向きを変えるノーズ。これほど

John Lennon
& his 1968 ISO Fidia



ちが速く走れるか競争したことがある」。ジョンは視力が弱いくせに、ひどい運転だったという。「ぼくたちはピカデリー・サーカスを140km／h以上で通過し、立体交差点を地獄から舞い降りたコウモリみたいに走り抜けたものだ」

だから運転をショーファーに任せ、イゾ・フィディアの後席に収まるのはジョンにとって賢明な選択だったと思われる。ジョンは1967年のロンドン・モーターショーでシャシーナンバー003／Dを購入している。しかしあまり知られていない事実だが、これとは別にもう1台、シャシーナンバー005／Dを自身のレコードレーベルであるアップル社を通して買っていた。今回試乗したのはこちらの方だ。イゾ・ビッザリーニ・クラブのセクレタリー、クリス・ラックナーはこう語る。「私はイゾのインポーターだったトロージャンのサービスマネージャーに話を聞いたことがあります。彼いわく、この個体はブレッソにあるイゾのファクトリーに送り返され、そこで4速MTから2速パワーグライドATに換装されたとのことです。イゾのオフィスで働く女性社員全員が〝ジョンのフィディア〟を一目見ようと総出だったと聞いています」

フィディアはアメリカ製の心臓と、イタリアのカロッツェリア、ギアがデザインしたボディを合体させた4ドアサルーンだ。シボレーの5・3ℓV8を始動し、走り出すと、すべてのことがわかる。パワフルなエンジンはスムーズかつ反応鋭くクルマを前に進める。ステアリングはスピードが乗るに連れてシャープになり、これだけのビッグサルーンにしてコーナーをスマートに抜ける様は見事だ。事実、1969年にこの個体をテストした専門誌『モーター』は、テールをブレークさせることは不可能だとレポートしている。荒れた路側ぎりぎりのコーナリングを好んだジョンが、このレポートを読んだなら、さぞかし喜んだことだろう。

ジョンのクルマ好きはほとんど中毒症状を呈していたと思われる。シンシアにゴールドの911をプレゼントしたのだが、その2週間後に彼女がガレージを覗くとポルシェは影も形もなく、レッドのフェラーリの下取りに出されたあとだったというエピソードが今日伝わっている。これを思うと、ウェイブリッジの自宅からアビイ・ロードまでの道のりをその後席で過ごしたフィディアは、彼のコレクションのなかでも抜きん出た存在だったに違いない。

イゾ・リヴォルタS4として67年にデビューしたフィディアは、カロッツェリア・ギアがデザインだけでなくボディの製作も請け負った。リヴォルタGTから引き継いだスペックは先進的で、サスペンションはフロントがダブルウイッシュボーン、リヤがド・ディオンアクスル。全輪にガーリングのディスクブレーキを装備し、センターロックのカンパニョーロ製アルミホイールが備わった。これらが実現したのもイゾは小規模企業ゆえ、社内に反対意見を唱える者がなく、理想主義的な設計がまかり通ったからだ。しかし開発に投じられる時間も資金も乏しく、熟成されないまま市場に出された。とりわけボディの品質に深刻な問題を呈してイゾが自製することになり、モデル名フィディアに改まった。ジョンのフィディアは68年式でエンジンはGM製の5.3ℓ V8 OHV、72年以降はフォードV8となる。74年までに僅か192台が生産された。







ジウジアーロのデザインは巧みで、ボディの大きさを感じさせない。コルベットに使われたV8は目を見張るような動力性能をもたらす。コーナー旋回時のボディバランスは秀逸。フィディアは後席パッセンジャーにたっぷりした居住空間を提供する。67年のロンドン・モーターショーでジョンが払った車両価格は6150ポンドだった。





栄光の伝道師



**2013年で生誕50周年を迎えたポルシェ911。
それを記念してポルシェ・ミュージアムが所有する
1台の67年モデルが、ワールドツアーを展開中だ。
さる10月末、我々は日本上陸を果たしたミュージアムカーの
ドライバーズシートに特別に座ることを許された。**

REPORT◉藤原よしお(*Yoshio Fujiwara*)
PHOTO◉郡　大二郎(*Daijiro Kori*)
COOPERATION◉ポルシェジャパン

911 50th

VINTAGE NOW

富士スピードウェイのピットガレージのシャッターを開けると、1台の911が待っていた。911を見慣れた目にはコンパクトに映るこのクルマは1967年式の911。ショートホイールベースのシャシーをもつ極初期のモデルだ。ボディに描かれたスペシャルマーキングからもお分かりの通り、このクルマは生誕50周年を記念してワールドツアーを敢行中のポルシェ・ミュージアム所蔵の1台である。

個人的な話で恐縮だが、この911に遭遇するのはこれで3回目となる。最初に出会ったのは、本誌5月号で紹介したシュトゥットガルトでの50周年プログラムの一環でポルシェ・クラシックを訪れたとき。もう一度は7月に訪れた英国グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードの会場でのことだ。

あの時に見たクルマが、目の前にあるというだけでもドキドキするというのに、なんと実際にステアリングを握ってもいいという許可をいただいた。しかもこの後で紹介する『50 Years of 911 in Fuji』の場でドライブするという大役まで仰せつかってしまったのだ！　ちなみにグッドウッドでこのクルマをドライブしたのは、911を駆り1968年のモンテカルロ・ラリーで優勝したレジェンド、ヴィック・エルフォード。身に余る光栄だが、緊張せずにはいられない。

まずは改めてミュージアムカーのディテールを観察してみる。当時の純正色であるサンドベージュに塗られたこの個体のシャシーナンバーは305769。有名な軽合金製の〝フックスホイール〟ではなく、端正なキャップ付きのスチールホイールを履いているのが、華奢なSWBの911には却って好ましい。

この911に関して個人的に最も興味があったのは、天下のポルシェ・ミュージアムがどんな個体をワールドツアー用に仕立ててきたか？という一点にあった。ミュージアムからの親善大使ということで、彼らの技







2月のフランスを皮切りに、スイス、中国、オーストラリアなどを旅したミュージアムカー。すでに訪れた各国で撮影されたポートレートは、ポルシェのオフィシャル・フェイスブック・ページなどで公開されている。

術の粋を集め徹底的にレストアしたクルマに違いないと勝手に思い込んでいたのだが、そのボディには所々に小さな擦り傷や、タッチアップの跡がみえる。またホイールキャップのメッキも剥がれたり、曇ったりするなどのダメージを負っていた。続いてエンジンフードを開けてみる。確かにファンベルトやプラグコード等は新しく、オイル染みも一切ない。しっかりと手が掛けられているのは良くわかるが、いかにもレストア仕立てといった風情ではなかった。

リリースによると、この911はボディのペイントなどを含め、当時のオリジナルを残した個体だという。果たしてこれらの傷の全てが50年近い歴史の中で付けられたものなのか、はたまたワールドツアー中に付いたものかは定かではないが、ちょっと意外なコンディションだった。

しかしドアを開けた瞬間、そんな気持ちは一気に消え去った。嫌な重さや渋さのないドアは剛性感があり、軽い力でピシャリと締まる。しかも閉じたあとに「キーン」という小さな金属音が響くのは、ボディが生きている証拠だ。緑色の繊細な文字盤もつメーターのレンズもクリアだし、ウッドステアリングの状態もいい。またシートやトリムにも破れやつれなどはなく、奇麗に保たれている。おそらくコツコツと丁寧にメンテナンスが施されてきたのだろう。

「もしかすると、これはかなり良いクルマなのでは?」という予感は、キーシリンダーを捻った瞬間に確信に変わった。背後に潜むフラット6は、2ℓモデルならではの鋭いレスポンスを返してくる。ペダルから伝わってくるクラッチやブレーキのタッチにも雑味がない。

その振る舞いに安心して、クラッチのミートポイントを探りながら走り出してみてさらに驚いた。すごく乗りやすいのである! 例えばレストアされたばかりのクルマには、各部が馴染みきっていない硬質感があったり、反対に疲れが見えるクルマには、どこかバランスを欠く不協和音のようなものを感じるのだけれど、このミュージアムカーは、すべてにおいて見事な調和をみせていた。特にエンジンが良いとか、ブレーキが素晴らしいとか突出した部分がない代わりに、クルマとしての凝縮された一体感がスゴいのだ。

大げさに聞こえるかもしれないが、「これがポルシェ・ミュージアムの仕事なのだ!」と圧倒される想いがした。彼らは50周年という記念すべき年だからこそ、傷ひとつない飾りモノのようなレストア車を送り出すようなマネはしなかったのだ。

きっとこの911は、ワールドツアーを終えたあと、各部の傷を残したままミュージアムで50周年のアイコンとして保存されることになるはずだ。そんな貴重な歴史の一端に携わることができて、とても光栄だ。



非常にオリジナリティが高く、コンディションのいいコクピット。これまでの911体験でも一級の素晴らしさだった。ギヤボックスは輸出仕様に多かったという4速の901／02型。黒色のワイパーも67モデルからの特徴。





エンジンは2ℓのSOHCフラット6“901/05”ユニット。キャブはウェーバー40IDTだったが、標高の高い富士、雨、低速走行という状況でもカブったりすることはなかった。

ルーフには今回のツアーで回る13ヵ国が記されている。当初はボディサイドに国旗が描かれた9ヵ国の予定だったものが、どんどん増えていった結果だという。



フロントのメーカーズプレートと、フロントセクションにはしっかり305769とシャシーナンバーの打刻があった。67年モデルの比較的初期に製造された1台である。



ミュージアムカーは、さる2013年10月20日に開催されたWEC富士6時間に合わせて日本上陸。WEC以外に、都内に期間限定でオープンした“Porsche Cafe Aoyama”にも展示されていたのでご覧になった方も多いだろう。

VINTAGE
EVENT

50 Years of 911 in Fuji
幸福な隊列

富士スピードウェイで日本におけるポルシェ911の50周年を祝うプログラム“50 Years of 911 in Fuji”が開催された。朝からシトシトと雨の降り続く最悪のコンディションにも関わらず先導するミュージアムカーの背後には、約200台の幸せな隊列が続いた。

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

2013年で生誕50周年を迎えた偉大なるスポーツカー〝911〟については、世界各地で様々な催しが行われている。中でも7月末に英国シルバーストーン・サーキットで開催されたヒストリックカーレース、〝シルバーストーン・クラシック〟で行われたパレードには1208台もの911が集結。単一モデルによるパレードの世界記録を樹立して話題になったのは記憶に新しいところだ。また9月にドイツ・ニュルブルクリンクで行われたオールドタイマー・グランプリで行われたパレードにも歴代911が数百台規模で集結するなど、世界中のヒストリックカーイベントは今年、ポルシェ911一色に染まった感がある。本誌10月号で紹介したグッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードのメインテーマも911だったことをご記憶の方は多いだろう。

もちろん、356の時代からポルシェとの関係が深い日本もそうした世界的な流れと無関係ではない。

さる10月29日に富士スピードウェイを舞台に開催された『50Years of 911 in Fuji』は、911の50周年を祝う日本最大のイベントとして開催されたものだ。これは自身も75年式911カレラと、95年式911カレラRSクラブスポーツを所有するエンスージァストであるジャーナリスト島下泰久氏の呼びかけで企画されたもので、平日の開催、しかも想定外の大雨という最悪のコンディションにも関わらず、最終的には約240台のポルシェが富士に集結。うち約200台がパレードに参加するという盛会となった。

驚くべきはその参加者の半分近くが、いわゆる〝ナロー〟と呼ばれる73年までの911と、〝ビッグバンパー〟と呼ばれる89年以前の911で占められていたことだ。さすがは日本と長く深い縁をもつスポーツカーメイクスだけはある。しかも中にはシングルナンバーを掲げた67年式の911Sや、美しい912タルガ、さらにオリジナル度の高い930ターボ、幻のコンペティションカー964カレラ4ライトウェイト、レアな964スピードスターなど、新旧問わずポルシェ史を語るうえで貴重なモデルの姿が目立ったのも特徴といえた。こんなところからも、日本のポルシェ・オーナーの層の厚さが伺えると思う。

イベント自体はミュージアムカーの先導のもと、年代別に並んだ各車



ストレートに集結した911。メインカットを見てもお分かりの通り、一度にこれだけの数の“ナロー”が集まるというのは非常に珍しい。アジアでこれができるのは日本だけだ。



オーナーにとっては生憎の天気だったかもしれないが、個人的には雨に濡れた911の後ろ姿ほどセクシーなスポーツカーは他にないと思う。左の911は超レアなRUF RGT。



が集結。富士の本コースでパレードを行うという、至極シンプルな構成となっていたのだが、このパレードで何より驚いたのが、参加された各オーナーのマナーの良さだった。用意された、たった一時間の枠の中で200台超のクルマを動かし整列させるというのは、想像以上に難しい作業である。しかしながら、それがオンタイムで何のトラブルもなく完遂できたのは、各々の意識の高さがあってこそのものだ。しかもいざパレードが始まると、ドライバーにもクルマにもストレスの溜まるスローな走行だったにも関わらず、全車がきっちりと隊列を維持して奇麗なパレードを披露してみせたのである。前ページにも書いたように、今回パレードを先導するミュージアムカーを運転するという大役を仰せつかったのだが、バックミラー越しに見えるズラリと連なる911の姿には思わず感動してしまった。

もちろん、記録という面だけで見ればシルバーストーンはおろか、きっと本国でのパレードにも負けていなかったと思う。

50周年という節目は、ただクルマのレベルの高さという面においてを造り続けていれば誰でも迎えられるというものではない。その50年を心から祝うオーナーがいてこそ成り立つものなのだ。今回の『50Years of 911 in Fuji』は、そのことを改めて教えてくれた気がする。



→ミュージアムカーと同じ67年式の911Sは、“足立5”というシングルナンバーをもつ、ミツワ・ディーラー車。日本とポルシェとの長い歴史を物語る生き証人といえる。



↑ライトポッドを付けた非常に珍しい964カレラ4ライトウェイト。89年にカスタマーレーシングデパートメントが数台だけ送り出した953の流れを汲むコンペティションモデルだ。



ある一定の世代にとっては、“ポルシェ＝”という方程式で結ばれるといっても過言ではない930ターボ。ナンバーを含めオリジナリティの高い1台。今見ても美しく逞しい。



2009年に発表された伝統のダックテールをもつスペシャル、911スポーツクラシック。総生産台数250台、国内販売台数わずか12台というレアモデルが、この日は2台揃った！



『50Years of 911 in Fuji』の実行委員長を務めた本誌でもお馴染みの島下泰久氏。この日は95年式911カレラRSクラブスポーツと75年式911カレラ、2台の愛車を擁して参上。



非911系の数台を含めると200台以上にのぼったエントラントの列は、富士のコースをほぼ1周してしまうほどの長さとなった。もし休日開催なら、英国の記録に迫れたかも？



VINTAGE EVENT

温故知新の秋

秋はヒストリックカーのイベントシーズン。毎週のように全国各地で様々な催しが開催されているが今回はその中から、両極に位置する2つのイベントを紹介する。イタリアの伝統レースに範を倣う公道レギュラリティランと日本オリジンの偉大なスポーツカーの50周年を祝う催しである。

PHOTO&REPORT◉藤原よしお(*Yoshio Fujiwara*)

01 La Festa Mille Miglia 2013

10月18日、東京・明治神宮を起点にラ・フェスタ・ミッレミリアがスタートした。〝2013年も〟というのは厳密にいうと正しくないかもしれない。というのも、12年までラ・フェスタ・アウトゥンノと呼ばれていたイベントが、13年から再びミッレミリアを名乗ることとなったからだ。そんな大人の事情はともかく、1997年から続く同イベントが、国内におけるヒストリックカー・レギュラリティランの老舗のひとつであるという事実に変わりはない。

ここ数年、同イベントのルートは東京を起点に、軽井沢を経由し新潟十日町市まで足を伸ばし、箱根から東京に戻るという1000km以上におよぶルートでほぼ固定されている。その中で昨年から加わったのが、代官山でのCPだ。これはスポンサーでもある蔦屋書店の駐車場を閉鎖して行われるもので、ラ・フェスタ・ミッレミリアにひとつの彩りを添えている。

このCPを一行が通り過ぎるのは、ちょうどランチタイムの時間。明治神宮からやってきたエントラントが1台、また1台とタイム計測をこなしていく中、招待を受けたゲストはワインを片手に、集まった多くのギャラリーは小旗を降って彼らを出迎える。この日は天候に恵まれたこともあって賑わいをみせていたが、普段でも華やかな代官山の街が、いつもとはベクトルの違う非日常感に包まれていたのは新鮮に映った。

思えば、イタリア半島を巡るスピードレースとして始まった本国ミッレミリアにも、真剣な〝コンペティション〟としての側面と、各都市をまたぐ〝お祭り〟としての側面があった。そういう意味においては、久々に復活した日本の〝ミッレミリア〟にも、その両方のニュアンスが十分に継承されているように思う。

一方肝心の競技の方は、途中悪天候に見舞われたりしながらも白熱。1925年型のブガッティT22／13を駆る竹元京人／淳子組がダントツで5連覇!を飾って幕を閉じた。



山手通りから代官山T-SITEへとアプローチする1923年型ブガッティ・ブレシアT22。これは当時、英国のコロネルB.オースティン大佐が購入したT22の第1号車でもある。



参加しているエントラントが、年齢層が高く余裕があるためか？ クルマだけでなくファッションに気を遣っている方が多いのもこのイベントの特徴。ヒストリックカーにヴィンテージなスタイルは、今世界のトレンドですから。また今回も片山右京氏(左)をはじめ、有名人の皆さんも多数参加。それもまたこのミッレミリアの特色のひとつ。





1951年型のバンディーニ750スポルト。バンディーニは46年創業のコンストラクターで、750は彼らの成功作1100をベースに開発されたもの。当時北米でも活躍した。

タイム計測に向かう1955年型トライアンフTR2。戦前車、イタリア車のイメージが強いミッレミリアだが、英国車勢も一大勢力を形成。TR2/3は人気で5台がエントリー。



02 HONDA SPORTS 50th Anniversary

9 11の50周年を筆頭に、アストンマーティンの創設百周年、マクラーレンの設立50周年など、2013年にアニバーサリーイヤーを迎えたモデル、メイクスは多い。その中にあって、決して忘れられないモデルがある。市販開始から13年で50周年を迎えるホンダ・スポーツだ。

その歴史は、4輪メーカーへの転換を図ったホンダが1962年6月にお披露目した軽スポーツカー、SPORTS360に遡る。圧入組み立て式のクランクシャフト、ニードルローラーベアリングなどGP由来の技術を盛り込んだ独創的な356cc DOHCユニットや、全長わずか3m以内にラゲッジスペースとスペアタイヤを確保するため、デフケースを前進させてチェーンで後輪を駆動するなど、その最大の特徴は、随所に詰め込まれたホンダイズム溢れる独創的なメカニズムにあった。

結局このSPORTS360が市販されることはなかったが、排気量をアップした兄貴分のSPORTS500をベースとした市販モデル、S500の発売が63年10月にアナウンスされ、S600、S800へと発展していく。こうして生まれたホンダ・スポーツは日本で多くのモータリストを育てたほか、海外にも輸出され多くのファンを獲得したことは、改めて説明するまでもないだろう。

そんな記念すべきスポーツカーのアニバーサリーを祝うイベントが、10月13日から14日にかけて、ツインリンクもてぎで行われた。注目すべきはこのイベントの主催がホンダ自身ではなく、4つのオーナーズクラブが実行委員会を組織し、開催したということだ。

そう聞くと「メーカーのオフィシャルイベントではないのか」という方もいるかもしれないが、この催しがメーカー主導ではなく、オーナーたちの自発的行動によって行われたことが、50年という時を経て日本の自動車文化が成熟期に入ったことの何よりの証明であるように思う。それこそが、本田宗一郎がこのクルマに託した、クルマとオーナーとの理想的な関係なのではないだろうか？

そうした想いに共感して、週末のもてぎには、130台以上の〝エス〟が集まった。また当時新人エンジニアとしてこのクルマの開発に携わった川本信彦元社長をはじめとする元ホンダマンの皆さんのほか、エスとともにレースキャリアを磨いたレーシングドライバーの生沢徹、デビューしたてのS600でヨーロッパ縦断を敢行し、去る10月28日に急逝したカーグラフィックの小林彰太郎名誉編集長といった面々が顔を揃え、偉大なスポーツカーの50周年に華を添えた。

さらにホンダ側の粋な計らいで、モーターショーに展示されるSPORTS360の復元車がいち早く公開されるなど、エスのオーナーには忘れられない50周年となった。


この週末、日本全国からもてぎに集まった歴代エスは、なんと130台以上！シングルナンバーあり、レーサーあり、如何にこの小さなスポーツカーが日本で愛されて来たかが分かります。


13日にオーバルコースで行われた記念パレードの先導をしたのは、かつて鈴鹿でマーシャルカーとして使われていたS800。川本氏、元RSCの木村氏、そして吉田匠氏とともに。


1970年にカロッツェリア渡辺がS600をベースに製作したグリフォン。モービル石油のキャンペーンカー“フライングペガサス”としても使われた幻のクルマが今回は2台登場。


イベント2日目には、オーナー秘蔵パーツのコンクールが開かれたほか、S500からS800までコンクールコンディションの歴代モデル(いずれもオーナー車)が展示された。


今年のモーターショーに合わせて栃木研究所で製作された幻のSPORTS360の復元車をどこよりも早くお披露目。オーナーの前でデモランを披露したのは、川本元社長！





GENROQ × Bentley Mulsanne Project

PART 1 ミュルザンヌをオーダーするということ。

ベントレー・ミュルザンヌ——
それは長い歴史をもつベントレー・モーターズが誇る
技術と伝統の集大成といえるフラッグシップサルーンである。
スペックや試乗だけでは知り得ない、その真髄に迫るため
我々は1台のミュルザンヌをオーダー、その完成まで密着することにした。

TEXT◉藤原よしお(*Yoshio Fujiwara*)
COOPERATION◉ベントレー モーターズ ジャパン

2004年のコンチネンタルGT発表以来続いている、新生ベントレーの快進撃については、今さら説明するまでもないだろう。〝荘厳〟でありながら〝ファン〟という、相反する要素を上手に纏めあげたドライバーズカーは、ベントレーをおいて他にはない。そんな絶妙な手腕を発揮できるのは、1919年にウォルター・オーウェン（W.O.）・ベントレーが創設して以来、ベントレーが何にも増して〝走りの質〟に拘ってきたメーカーであるからだ。また彼らがGTだけでなく、サルーンであっても走りに関して一切の妥協を許さないのは、2013年発表されたW12気筒を搭載する新しいサルーン、フライングスパーの出来映えを見ればお分かりいただけると思う。

そんなベントレーにおいて欠かせない存在が、伝統のV8ユニットを搭載するミュルザンヌである。しかしながら、このフラッグシップサルーンについては、敷居が高いと先入観をお持ちではないだろうか？　確かに全長5575㎜、車両重量2760㎏という立派な体躯、3380万円という車両価格は別格だ。しかし、目線を変えて1台のクルマとして見直してみると、ミュルザンヌの違った一面が浮かび上がってくる。

2009年8月、プレミアムカー・コンクールの最高峰というべきペブルビーチ・コンクールデレガンスで初めてミュルザンヌを公開したとき、ベントレーは同じ壇上にいにしえの名作ベントレー8リッターを並べ、ミュルザンヌがかつてW.O.ベントレーが夢見た、究極のフラッグシップカーの正統な後継車であることをアピールした。当時のCEOであるドクター・ペフゲンはそれを受け「ミュルザンヌは完璧に現代的なベントレーのフラッグシップカーです」と高らかに宣言した。



Bentley 8-litre

「時速100マイルで走る静かな8ℓの高級車」というコンセプトで、1930年に発表された8リッター。7983ccSOHC直列6気筒を積む、究極のフラッグシップと呼ぶに相応しいモデルだったが、世界恐慌に端を発する経営悪化で僅か100台が生産されたに留まった。

Bentley Mulsanne

80年ぶりに独自開発されたベントレーのフラッグシップとして、2009年に登場したミュルザンヌ。8リッターやS1をモチーフとする大径の2灯ヘッドライトが特徴的なこのモデルは、パワーとクラフトマンシップ、さらに最新の環境性能を備えた新世代の高級車だ。

ベントレーの創業者W.O.ベントレー(中央)は、究極の高級車として8リッターを創造した。もし彼が今も生きていたらミュルザンヌのようなクルマを造っていたかもしれない。



その後フランクフルト・ショーでこのクルマが披露された際、本拠地クルーでエンジニアリングを統括していたドクター・ウルリッヒ・アイヒホーンは、さらにこう付け加えた。「ベントレーというクルマは、〝パワー〟、〝洗練〟、〝クラフトマンシップ〟という三要素を兼ね備えていなければなりません。これらは黄金期のベントレーに共通している要素です。新しいミュルザンヌで我々が造り上げたかったのは、この黄金期の発現なのです」と。

1930年生まれで8ℓ直列4気筒SOHCを搭載する8リッターと、6・75ℓV8OHVを積むミュルザンヌの間には、一見大径の2灯ヘッドライト以外になんの共通項もないと思われるかもしれない。しかしドクター・アイヒホーンの言う通り。この三要素を兼ね備えているということこそが、ミュルザンヌを解き明かす上で重要なポイントなのである。

ミュルザンヌのためにクルーに新しく建設されたボディショップ。この新しい設備のおかげで、複雑な曲面を描くアルミ製のフェンダーパネルを一体成型するスーパーフォーミングという、航空機由来のボディ製造が実現できたが、組み付けや細かな仕上げは熟練の未だ職人の手に委ねられる。いわば最新技術とクラフトマンシップが融合する現場である。

先進の技術と伝統のクラフトマンシップ その高度な結晶がミュルザンヌだ。





ではここで改めてミュルザンヌを見てみよう。誤解を恐れずに言えば、ミュルザンヌにはこれといって特別な技術は使われていない。シャシーは強固で実直なスチール製のモノコックだし、サスペンションもフロントはダブルウイッシュボーン、リヤにマルチリンクの組み合わせで、さして目新しいものとはいえない。このクラスの高級車のスタンダードといえるZF製の8速オートマチックに組み合わされるのは、1959年登場のS2に搭載されたV8ユニットをルーツにもつ、伝統の6・75ℓV8OHVツインターボ。無論、ABSやESCといった安全のための電子デバイスや、気筒休止システムなどの採用による環境性能の向上など、21世紀基準のスペックを身につけているものの、どこにも自動車業界をリードするような斬新なトピックは見当たらないのだ。

しかし実際に触れ、乗ってみると、それこそがこのクルマの〝真の凄さ〟なのだと実感する。長年に渡り連綿と改良を施されてきた6・75ℓユニットは、古典的なOHVながらツインターボの組み合わせで512psという途方もないパワーを発揮する。しかもクルー工場の職人が一基ずつ手作業で丁寧に組み立てるこのエンジンのマナーが、実にきめ細かく芳醇なのだ。もちろんW12も良いエンジンだが、この味わい深さは別格だ。おそらく他のどのメーカーもOHVでこのパワーとマナーを両立させるなんて芸当はできないだろう。

それはサスペンションなどシャシーについてもいえる。重い車体をあ



伝統の6.75ℓ(6 3/4ℓというべきか)のOHVユニットは今でもクルーの職人が一基ずつ手作りで組み上げる。そのヘッドにはエンジンNo.とともに製作者のサインが入る。



リング・オブ・ウッドと呼ばれる、コクピットを囲むウッドパネルが印象的なインテリア。ミュルザンヌからこの光景を奪い去ったら、その魅力は半減してしまうに違いない。最新の装備と伝統のスタイルが共存するこの空間は、170時間もの時間をかけて造られる。

GENROQ × Bentley Mulsanne Project



職人によって1枚1枚丁寧に“なめし加工”が施されたレザーは、すべて手作業で縫製されていく。ステッチひとつとっても様々なチョイスがある。まさにオーダーメイドの真骨頂だ。



ひとくちにウッドパネルといってもウォールナットをはじめ、メープルやチェストナットなど、様々な木材が揃う。どれも厳選された良質な素材で均一にスライスされ出番を待つ。



インテリアの現場は、職人技のオンパレードだ。木である部分は木を、革であるべき部分には革を使う。ここには“フェイク”という文字は存在しない。すべてが本物だ。

らゆるシチュエーションでもしっとりと支える足まわりの仕立ては、長年の経験則があってこそのものだ。

そんなミュルザンヌのハイライトは、なんといっても木と革と金属の魅力を最大限に活かしたインテリアに尽きる。素材ひとつひとつの性質に見合った加工を、熟練した職人の経験と技で見抜き、最善の方法を施すからこそ生まれる、見事な調和がそこにはある。それはどんなに高度なプログラムを施された機械を使っても再現できない、ハンドメイドならではの仕上がりである。

ここまで書いてきてお分かりの通り、〝当たり前のことを当たり前にする〟という、一見至極簡単なように思えることを、しっかりと真面目に研鑽した結晶がミュルザンヌなのだ。だからミュルザンヌはこの巨体にも関わらず、まっすぐ走り、奇麗に曲がり、きちんと止まるという、自動車の基本を確実にこなす。またそのインテリアは、質感や精度だけでなく、触感や匂いに至るまであらゆる面で洗練された空間を提供する。

そう、ミュルザンヌは長年にわたり高級なドライバーズカーを送り続けてきたベントレーならではの〝プリンシプル〟が、最も色濃く息づいている1台ということができると思う。それはもはや工業製品としての自動車を越えて、芸術的な工芸品と言ってもいいものだ。

そのミュルザンヌの魅力を余す所なく100%味わう方法があるのをご存知だろうか？ それは一から自分好みにミュルザンヌを仕立てて行く〝ビスポーク〟というオーダー方法である。ビスポークというのは特注品を指すファッション用語だ。ボディカラーや内装色のみならず、細部の加工や装備の追加まで、オーナーが自分好みの1台に仕上げていくというスタイルは、古くからヨーロッパの名立たる高級車には用意される、究極のオーダー方法である。無論、ベントレーにも世界中のVIPの様々な要望を叶えるため、クルー工場にマリナーという専門のセクションが設けられ、内外装のアレンジから、エリザベス女王の御料車まで、あらゆるものを手がけている。しかし、ことミュルザンヌに限っていえば、このビスポークは必要ないことかもしれない。なぜなら、その分厚いオーダーシートを仔細に見て行くと、通常のオーダーでセレクトできるものでも、十分に他メーカーのビスポークに匹敵する内容となっているからだ。

そこで我々GENROQは、ミュルザンヌの真髄を味わうべく、1台をオーダー。その製造過程を追うことで、通常の取材やインプレッションでは垣間みることのできない、ミュルザンヌの姿を詳らかにしようと企てた。このプロジェクトは次回、実際にオーダーをするところから、本格的にスタートする。

問い合わせ／ベントレー・コール
0120-977-797 http://www.bentleymotors.jp/



PATEK PHILIPPE Diamond Ribbon 4968

パテック フィリップ 4968ダイヤモンド・リボン
レディス・コンプリケーション

モチーフは新体操のリボン

時計関係者も宝飾関係者も絶賛の一本。ジュエリー・ウォッチとしての完成度は極めて高い。ベゼルとMOP文字盤の中心に見られる渦巻き状の模様は、新体操のリボンにインスピレーションを得たもの。9種類のダイヤモンドを渦巻き状に配することで、グラデーションを強調している。そのセッティングは突出していて、石の間隔をぎりぎりまで詰めるだけでなく、爪の大きさを控えめにし、かつダイヤモンドの上面を完全に揃えている。現行のパテック フィリップの大きな魅力のひとつともいえる「華麗」な仕上がりは、ジュエリー・ウォッチにこそいっそう顕著だ。手巻き。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約44時間。18KRG(直径33.3㎜)。

■価格:539万7000円
■問い合わせ:パテック フィリップ ジャパン・インフォメーションセンター
☎03-3255-8109

フォーマイ@レディ。

The WATCH

気がつけばもう師走。そしてまたあのイベントがやってくる。
アベノミクス効果なのか、クルマも時計も市場は好況のようだ。
そしてダイヤをちりばめた魅力的なモデルが揃っている。
今年のクリスマスプレゼントに頭を悩ませているなら、
ぜひ眩くキラキラと輝くジュエリーウォッチをひとつ。

TEXT◉広田雅将(*Masayuki Hirota*)
PHOTO◉奥山栄一(*Eiichi Okuyama/CUVA CUVA*)

この時期になると、大抵女性用のお勧めを聞かれる。胸をはって複雑な機械式時計の名を挙げると、それは的外れです、といわれる。的外れの理由は、男はそもそも女心を分からないため、らしい。

あるジュエリーライター曰く、女性は基本〝キラキラ〟にしか反応しないそうだ。つまり、時計の場合、ダイヤモンド入り以外は認めない、となる。個人的にはそうでない女性、例えばA.ランゲ&ゾーネのトゥールビヨンや、リシャール・ミルを嬉々として使う女性を知ってはいるが、あくまで例外であるようだ。

というわけで、今回の特集はあえてのレディースウォッチ、しかもダイヤモンド入りに限定させていただいた。ただし、女性が好みそうな物を唯々諾々と選ぶのはつまらないので(読者の皆さんもきっとそうだろう)、あえて男目線を入れてみた。男目線、つまりは〝質〟という観点である。

ジュエリーに携わっている方は怒るだろうが、時計を生業にする筆者からすると、ジュエリーの値付けはさっぱり分からない。時計も同類とみなされているが、これはそもそも工業製品であって、価格の理由はある程度説明できるし、することが求められる。対してジュエリーは、物を見ても価格の理由がさっぱり分からない。ジュエリーウォッチも同様で、冗談みたいな作りなのに数千万を謳う時計がある一方で、ちゃんと作っているのに数百万という物もある。

ジュエリーウォッチを見るポイントはいくつかある。誰でも分かるのは、石(つまりダイヤモンド)のセッティングだ。まず悪い物はセッティングの際に石上面が揃わない。揃わないと、光にかざしたとき、一部の石がブラックアウトして見える。こういうのはたとえ数千万であっても、買うべきでない。

また石同士の間隔が空いているジュエリーウォッチは、ケチくさく見える。見栄えだけをいうならば、石の間隔はできるだけ詰めるべきだろう。加えていうと、石を留める〝爪〟は、大きいと格好悪く見える。ある程度は小さくあるべきだろう。ただし爪が小さすぎると石は外れやすくなる。そこで時計メーカーは爪を大きくしようとする。それが、時計メーカーの作るジュエリーウォッチが、ジュエラーのような繊細さを持てない一因だ。本当はカッティングや石の質にも触れるべきだが、これは数を見ないとわからないので省略する。

一応今回選んだのは、筆者が良いと思い、かつ玄人が良いと認めたジュエリーウォッチである。正直、広田の推薦だけでは怪しいが、専門家もOKを出したなら、おおむね大丈夫だろう。

まずはパテック フィリップから。時計メーカーの中で、ジュエリーウォッチに長けているのが、パテック フィリップとロレックスだ。時計メーカーの作るジュエリーウォッチにはダメなものも多いが、この二社は、名だたるジュエラーも一目置くほど、良質なジュエリーウォッチを作っている。このモデルを見ても、石の上面は良く揃っており、石の間隔も密

石のセッティングに注目すれば、ジュエリー・ウオッチが見えてくる



BACKES & STRAUSS BERKELEY

バックス＆ストラウス　バークレー

放射状に輝くハート&アローカット

最近見て感心したのが、バックス＆ストラウスだ。創業は1789年、長年ハイジュエリーを製作していたが、フランク・ミュラーグループの傘下に収まって以降、ダイヤモンドを全面に押し出したジュエリーウォッチを製造するようになった。その特徴は、ルーペで見ると放射線状のパターンが見えるという、ハート＆アローの陰影が現れる理想的なカット。同社曰く、完全なカットでないと得られない模様、だそうだ。正直石の間隔は空いているが、これは石のサイズを優先したため。セッティングも良好である。より作りこんで欲しいところも見られるが、しかしこの存在感は比類ない。自動巻き。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約38時間。18KWG(縦×横40㎜)。

■価格:1050万円
■問い合わせ:フランク・ミュラー ウォッチランド 東京　☎03-3549-1949

最近感心したのは、イギリスのバックス&ストラウスだ。この老舗はとにかく石で勝負、が好きなようで、ベゼルに大きな石を埋め込んでいる。セッティングの間隔は空いているが、理由は大きな石を選んだためであって、コストダウンのためではない。ちなみにバックス&ストラウスの石は、カットに特徴がある。石を拡大スコープで見ると、放射線状に8つの矢が見える。完全なカットであればこそこういう模様が出せるそうで、筆者の知る限り、こういう模様を出せるのはバックス&ストラウスしかない。時計として見ると甘いところもあるが、これだけキレイな石をきだ。また爪の大きさも適切で、時計メーカーにありがちな、安全性を重視して爪を大きくしました、という感じがない。爪が大きいと、どんなに可憐に作っても、不格好に見えてしまうのであって、パテックフィリップは、そのあたりのさじ加減をよく分かっている。

ちんとカットし、丁寧にセッティングしていることを思えば十分だろう。

同様に、イギリスのジュエラーであるグラフも、いいジュエリーウォッチを作っている。ジュエリー関係者曰く「グラフのハイジュエリーはかなりお買い得」であるそうで、筆者もまったく同感だ。本当のことをいうと、グラフを指名するならば、億単位のジュエリーを買うことをお勧めしたい。ただしこのジュエリーウォッチも、石は良質だし、セッティングは言わずもがなだ。男性用の時計には作りの甘い物も散見される

が、さすがに女性向けのジュエリーウォッチは隙がない。これを贈られて文句を言う女性はいないだろう。

個人的にお勧めなのは、ピアジェのジュエリーウォッチだ。ジュエリー部門の責任者と酒を飲む機会があり、彼らがよほど真面目にジュエリーウォッチを製作していることを知った。時計好きからすると「薄型ムーブメント」のピアジェだが、その真骨頂は、むしろ壮麗なジュエリーウォッチだろう。爪を過剰にみせないセッティングに加えて、小さな石を巧みに使う点にピアジェらしさがある。現行ピアジェなら何を選んでも大体外れはないが、今年発表された「ライムライト・ガラ」は、ジュエリーウォッチ然とした仕立てのわりに、普通に使えるので、いっそう好ましい。

そして最後に、ロレックスだ。ロレックスに対してはいうことが何もないが、一応述べておく。ロレックスはどんなモデルであれ、基本的に実用時計である。そのうえに接ぎ木をして、ジュエリーウォッチに仕立て上げている。こういった手法で唯一成功した理由は、石のセッティングなどが卓越しているからだろう。加えてその価格はかなり控えめだ。新作の「レディ デイトジャスト パールマスター」も、ジュエリーウォッチとしてきちんと作り込んであるのに、十分実用に足る。ただ全体のバランスからするとささいな弱点かもしれないが、個人的には、裏蓋の突起がやや大きいのと、時計の重量にしてブレスレットが軽い点はいささか気になる。

世間にはジュエリーウォッチがいろいろある。女性が気に入れば何でもOKだが、ダメな物を贈って、やがて相手を失望させるのはお金の無駄遣いだろう。であれば、少しでも出来がよい物を買ったほうが、長く愛用できるに違いない。ちなみに、ここで挙げた時計以外にも、もちろん良い物はある。すべてを列記するわけにはいかないが、共通するのは、上に述べた通り、まずは石のセッティングが優れていること、である。正直、カットや石の質などは、とにかく数を見ないとわからない。ただし、セッティングは誰でも分かるし、それを目安にジュエリーウォッチを選んで、外れることはないだろう。



GRAFF
THE BUTTERFLY WATCH

グラフ　ザ・バタフライウォッチ

300のダイヤに、80のルビー

筆者が一貫して好きなのが、イギリスのグラフである。正直、グラフならば億越えのジュエリーを買うに越したことはないが、女性用のジュエリーウォッチにも大変に優れた物が多い。女性向けで選ぶなら、「バタフライウォッチ」だろうか。およそ300個のダイヤモンドに、約80個のルビーを併せた、豪奢なジュエリーウォッチである。石の質やセッティングは申し分なし。グラフのジュエリーに同じく、質を考えるとかなりお買い得だ。あくまで個人的な感想だが、磨きが甘いのか、グラフのケースは、場所によっては平滑さがやや足りない。しかしこの時計のように、ケース全面を石で埋め尽くしてしまえば、何の問題にもならないだろう。クォーツ。18KWG(直径33㎜)。

■価格:1250万円
■問い合わせ:グラフ ダイヤモンズ ジャパン　☎03-6267-0811



PIAGET
LIMELIGHT GALA

ピアジェ　ライムライト・ガラ

セッティングに見えるその力量

薄型ムーブメントで名前を馳せるピアジェ。しかしその本当の魅力は、豪奢なジュエリーウォッチにある。石の質やカットが優れているだけでなく、間隔を詰め、石の上面を揃えたセッティングも良質だ。加えてピアジェは、時計としておかしなところがほとんどない。薄いジュエリーウォッチでありながら、きちんと時計として使えるように仕立てるところに、ピアジェの力量がある。この時計も、極端に長いラグを備えているが、それを大きく湾曲させているため、装着感は優れている。直径38㎜のラージサイズもあるが、女性にお勧めなのは、小径の32㎜だろう。手巻き。毎時2万1600振動。18KPG(直径32㎜)。

■価格:375万9000円
■問い合わせ:ピアジェカスタマーデスク　☎0120-73-1874



ROLEX
OYSTER PERPETUAL
LADY-DATEJUST
PEARLMASTER

ロレックス
オイスター パーペチュアル レディ デイトジャスト パールマスター

ジュエリーとウォッチの好バランス

実用的なジュエリーウォッチが欲しい人には、一も二もなくロレックスをお勧めしたい。そもそもロレックスは、ケースの磨きが良いため、ケースの面にほとんど歪みが見られない。実用腕時計でありながらも高級時計と見なされてきたゆえんだ。加えて女性用のジュエリーウォッチになると、良質な石と、優れたセッティングが加わる。あくまで筆者の個人的な意見だが、時計メーカーの中で、ジュエリーウォッチ作りにもっとも長けているのは、パテック フィリップとロレックスだろう。ブレスレットが薄いためやや時計の重心は高いが、装着感は悪くない。自動巻き。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約48時間。18Kエバーローズゴールド(直径29㎜)。

■価格:324万4500円
■問い合わせ:日本ロレックス　☎03-3216-5671



色の再現性も高く、また1200万と十分な画素数のため、粗さを感じさせることもないだろう。ちなみに撮影感度はISO1万2800まであり、効果的な手ぶれ補正機能と合わせて、暗い場所での撮影も余裕で対応する。

NEW SHOT!

OLYMPUS STYLUS 1

気軽に高画質。

**クルマと同じようにカメラにも性能を求めたいものだ。
しかもそれがコンパクトカメラであれば、気軽に付き合える。
そんなデジタルカメラがオリンパスからリリースされた。
レンズは驚くことに28〜300ミリと10.7倍ズームを採用し、
1200万画素で細部まで表現するというのだから驚くばかり。
そこで本誌のメインカメラマンを起用し、その実力を試した。**

PHOTO◉小林邦寿(*Kunihisa Kobayashi*)
COOPERATION◉BMW

自動車界と同様にカメラ業界も次々に新作が公開される昨今。特に秋に発売される新商品は、これからクリスマスや正月を迎えることもあり、激戦状態である。購入する側からすれば、〝高画質&高機能〟を求めるのは当然だが、ただ一点だけ、外せない条件として敢えて挙げるならば、やはり多くの人は〝気軽に高画質〟を望むということだ。

そこでお奨めしたいのが、オリンパスの最新作「スタイラス1」。ここに映されているメインカットこそ、まさにそのスタイラス1で撮影した写真である。本誌において表紙やメイン企画の撮影を依頼している、小林邦寿氏の手によるものだが、何しろその画質は相当なレベルだと語る。特に驚くのは、手中に収まる小型サイズでありながら、レンズは実に10・7倍ズームを実現し、実質28ミリから300ミリまでカバーしていること。しかもF値は2・8と、このクラスとしては驚異的な明るさまで可能にしている。このメインカットも300ミリで撮影。いわゆるコンパクトカメラというカテゴリーの中で、これだけボケ味を活かした立体感が出せるのは、他に例を見ないと小林氏は言葉を重ねた。

通常この手のコンパクトカメラの場合、望遠側は荒さが目立つことが多いが、スタイラス1にはそういった傾向はほとんど見られない。特にこうした夜間での撮影では、ゴーストやフレアが表れやすいが、オリンパスはこのような悪条件下でも高画質を実現するために独自に開発した〝ZEROコーティング〟を採用し対策しているから安心感は高い。加えて精度の高い手ぶれ補正機能まで装備していることもあって、あらゆるシチュエーションで〝気軽に高画質〟を楽しめる。撮像素子には1／1・7型裏面照射型CMOSセンサーを搭載。画素数は1200万と必用にして十分なもので、スペックだけを狙わず高感度でもノイズの少ないバランスの取れた設計になっている。クルマで例えるなら被写体の〝MINIクーパーSペースマン・オール4〟に近い。小さくとも信頼できるというのは、確実な技術力があるからこそ成し得る技だ。小型ボディに強力なエンジン、そして4WDという安心感に似ていると思う。

もちろん、その信頼感は質感にも表れている。小型軽量ではあるものの、スタイラス1を持った時の感触は、重厚感すら思わせるから所有する喜びもある。そのデザインは往年のオリンパスOMシリーズを彷彿とさせるもので、操作性も完全オートからフルマニュアルまで選択できるため、玄人をも納得させる説得力をもつ。しかも連写機能まで備えているため、その気になれば〝走り〟の撮影まで可能だ。とはいえ〝気軽に〟という面での配慮に抜かりはなく、背面の液晶モニターを見ながらピントを合わせたい部分にタッチすれば、オートフォーカスが素早く働き、シャッターも切れるという、スマホ感覚でも使えてしまう。

コンパクトなボディに明るい高倍率ズーム、高機能と十分な画質を備えた「スタイラス1」。プロカメラマンをも唸らせたその実力は、ぜひ自身で確かめることをお奨めしたい。必ず満足するはずだ。



往年のオリンパスOMシリーズを彷彿とさせるデザインは、懐かしく感じるうえ、カメラとしての本質的な機能に抜かりがない証し。小型軽量ながら重厚な印象は、道具として所有する喜びも得られる。大きさは116.2×87×56.5㎜。重さは402g(バッテリー&記録メディア含む)。店頭予想価格は7万円前後。



ボディ背面に装備される液晶モニター上でもピント合わせが可能。軽くタッチすれば、瞬時に狙ったところでシャッターが切れる。液晶モニターも角度調整が可能で、ローアングルでもハイアングルでも苦もなく撮影できるのが良い。また、スマートフォンとWiFiで連動すれば、撮影画像の転送をはじめ、リモート撮影やズーム操作、フィルター加工なども行える。



軍幹部(トップ部)もまたマニュアル時代を思わせるのが良い。各種モード設定も豊富で、その気になれば完全マニュアルでの撮影も可能である。もちろん操作性も良好。マニアックな一面ももつから玄人受けもするはずだ。レンズまわりのリングでピント合わせもできる。

問い合わせ／オリンパスカスタマーサポートセンター 0120-084215 http://olympus-imaging.jp

時計業界には親日家が多い!?

ある時計メーカーのCEOは、かつて筆者にこう語った。「イタリアで売れるということは、デザインが評価された証。日本で売れるということは、質が評価された証」。別のメーカーのCEOもこう語った。「中国市場はお金を稼ぐ上では重要だ。でも個人的にはあまりパッションを感じない。優先順位を考えると、日本のほうがずっと上だよ」

意外かもしれないが、スイスの時計関係者には親日家が少なくない。例えば、今をときめくウブロのジャン・クロード・ビバー氏（ウブロ会長）。彼はかなりの日本好きらしく、公私ともに、さまざまなエピソードを残している。独立時計師のフランク・ミュラー氏も、あれだけひんぱんに来日する理由は、日本が好きだからだ、という話を何度も聞いた。この世界で、もうひとり親日家を挙げるなら、独立時計師のフランソワ-ポール・ジュルヌ氏になるだろうか。

現在F.P.ジュルヌは、世界中に直営ブティックを持っている。実は第一号店は、今から10年前に、東京の青山にできたものだ。それだけでなく、新製品の発表は、基本的にまず日本のブティックで行われることとなっている。加えて英語版にも日本語版にもないジュルヌ氏の本が、なぜか日本にはある（『偏屈のすすめ』幻冬舎刊）。なぜそこまで日本にコミットするのか。その理由を、ジュルヌ氏本人に聞いたことがある。

「かつて時計を発表したとき、反応したのは日本人ばかりだった。こんなに私のことを分かってくれる国で展開すれば成功するんじゃないかと思ったね」

以降F.P.ジュルヌは日本で大きな成功を収め、彼はひんぱんに来日するようになった。彼の日本好きが付け焼き刃でなかったのは、先の東日本大震災への対応を見れば誰でも理解できるだろう。彼は製品版の第一号をチャリティーオークションに出品。そのお金で、東北に公民館を建てたのである。

先日、そのジュルヌブティックの10周年記念パーティーが開かれた。参加者は、錚々たる時計コレクターに、ほとんどの時計ジャーナリストたち。本人が来日したのはもちろん、かつわざわざ10周年記念のモデルを発表した（写真参照のこと）のだからよほど気合いが入っている。加えて客に振る舞う日本酒も、わざわざ本人がテイスティングし、選んだ上で、ラベルに自分の名前を併記させたのだから、他の国が羨むほどの肩入れぶりだ。

ジュルヌ氏の親日家ぶりは突出した例外だが、スイスの時計業界には、ジャン・クロード・ビバー氏やフランク・ミュラー氏のような親日家が少なくない。しかもその理由は、お金があるからではなく、製品をきちんと見て評価してくれるから、と皆強調する。多少はリップサービスが入っているだろう。しかしスイスの時計業界が、総じて日本に敬意と好意を持っているのは、紛れもない事実なのである。

日本人としては、嬉しいことではないか。

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







F.P.JOURNE 東京ブティック

東京都港区南青山6-1-3
コレッツィオーネ
TEL：03-5468-0931

写真提供：モントル・ジュルヌ・ジャポン

LONG TERM REPORT

#A



SPYKER C8 Laviolette SWB

今月の一言 **ちょっと旅してみました。**

第6回 P132〜

11月3日現在　走行距離：1271km

秋です！ ドライブシーズン真っ直中！ ということで軽〜く旅に出てまいりました。目的地は日光。紅葉を見ながら攻めてみたいという気持ちだけで行くことに決定。しかし、行楽地だけに、人の目線が気になります。このへんてこりんなクルマを見れば、確かに変態に見えるでしょうね。



JAGUAR XKR-S

今月の一言 **ミシュランに履き替える。**

第6回 P134〜

11月13日現在　走行距離：9115km

前回、以前から行いたいと考えていた健康診断を実施した。特に不調な所はなく、これでドライバーとしても安心できる。ちなみにテスト車は広報車を務めていた経緯もあり、多くのスポーツ走行を経験している。そこで今回は、この先のサーキット走行を見据えて、早めのタイヤ交換を行った。

#B



FERRARI 308 GTB QV

今月の一言 **修理完了。**

第40回 P136

11月10日現在　走行距離：6万5601km＋α

海外通販を通じて入手したブレーキマスターバック。もちろんフェラーリ純正パーツではなくリプロ品のため、実際に到着してから現物合わせしてみないと本当に装着できるかは賭けです。その結果はこの後の本編でお伝えしますが、何だかまた少しずつ疲れが出てきているようです……。

SHORT TERM



BMW 335i Gran Turismo Sport

今月の一言 **グランドツアラーの実力に迫る。**

第4回 P137

11月14日現在　走行距離：1万3839km

ゆとりのボディサイズでグランドツーリングを堪能できる335iGT。近頃はそんなパートナーと共に、古今東西、取材に飛び回るのが日課となっているジャーナリストの熊倉重春氏。今月は三重県の伊勢市までロングランする機会にも恵まれ、オーナー目線でGTの実力を探ってみた。

Porsche 993 RS



今月の一言

まるで新車です!!

第4回 P136〜

先月、プロジェクトの全貌を発表しましたが、チューニング前に、18年の垢と傷を落とすべく、ボディコーティングを施行しました。外装色が白なので目立ちませんが、ライティングして見てみると、1995年の個体だけにボディは黄ばみ、傷だらけ。ということでリフレッシュしました。

Porsche 964 Cup



今月の一言

やはり最後はサーキット。

最終回 P138〜

1993年にポルシェ カレラカップ ジャパンに参戦していたレポート車両。そこでノーマルに戻す作業に加え、整備してきましたが、最後に富士スピードウェイで、そのパフォーマンスを試してきました。レーシングカーとはいえ、20年前の個体だけに、期待はしていませんでしたが……。

2-11 CUP 2013

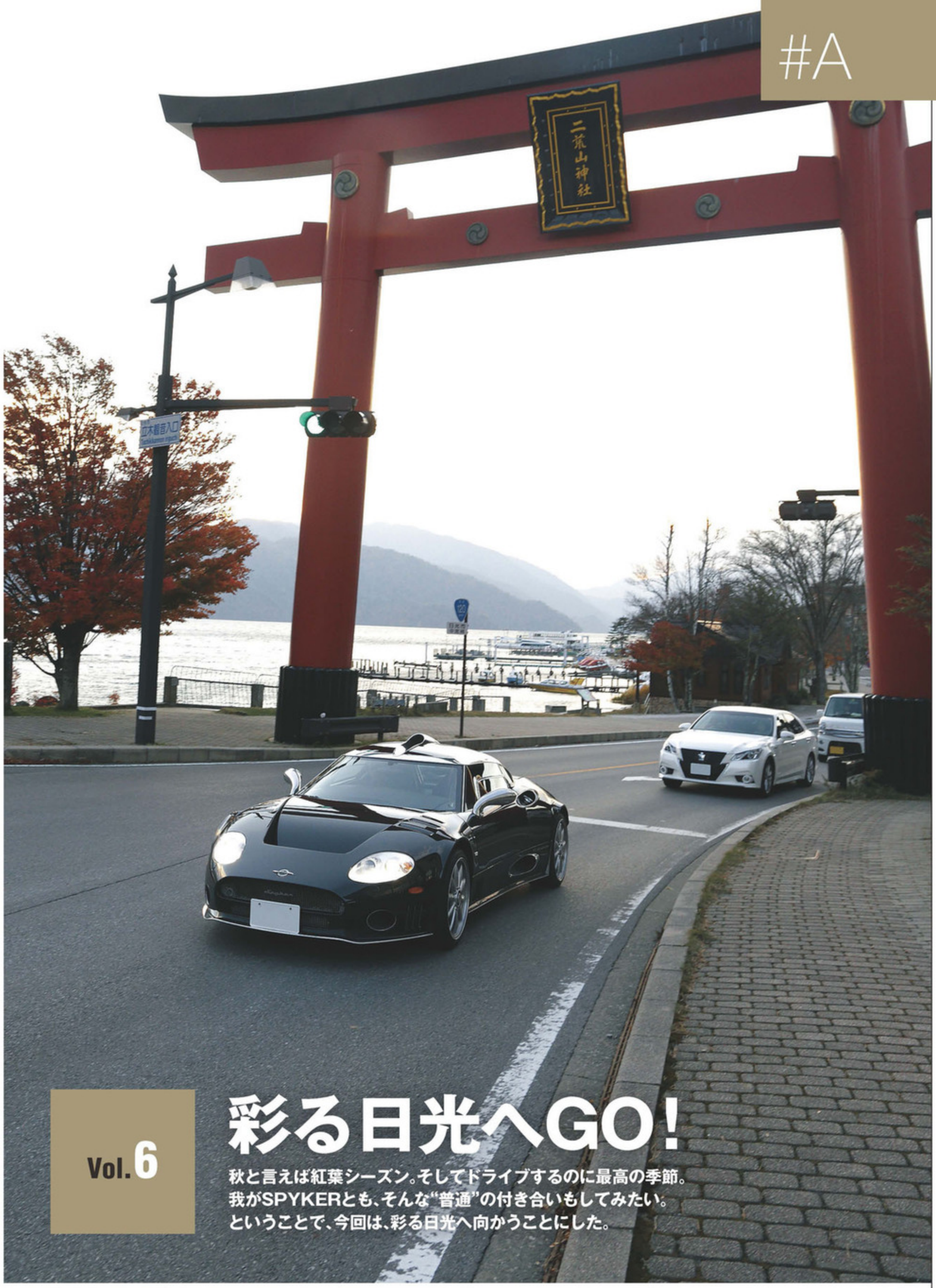


今月の一言

1年間ありがとうございました。

P142〜

長い道のりでした。3位→2位。ひとつ順位を上げるのに1年間かかりました。ドライバーの苦悩に対して応えられない力不足感、レースの厳しさなどなど、改めて痛感しました。だからこそやり甲斐がありますし、来年も挑戦してみたい。ねぇ、山田くん。ご声援ありがとうございました。



Vol.6

彩る日光へGO!

**秋と言えば紅葉シーズン。そしてドライブするのに最高の季節。
我がSPYKERとも、そんな“普通”の付き合いもしてみたい。
ということで、今回は、彩る日光へ向かうことにした。**

中禅寺湖の目の前にある二荒山神社の鳥居。ここはよく渋滞するだけに、信号待ちでは妙な目線を感じる場所だった。あらためて見れば、確かに“へんてこりん”な光景だ。

前号では、本誌のロータスCUPレーサーを務める山田選手に〝攻めて〟もらったSPYKER。なかなか好感触を得たことで共感できたのは何よりも嬉しいことだった。それに快適性能を犠牲にしてまでスパルタン一色ではないことに対する意見も同感だったから納得。例えスポーツカーであっても良い意味で〝所詮はロードカー〟である。普通にドライブすることにも喜びを感じたいものだ。そこで今回は、単純に近場の旅に出ることにした。目的地は、日光。紅葉に彩られた地を普通に流してみたいし、名所〝いろは坂〟も攻めてみたいと思い、SPYKERのノーズを東北道に向けた。

しかし、この日の天気は〝曇時々雨〟という予報。向かう途中は、奇跡なのか、時折晴れ間が見られたから、きっと最高のドライブになるかも?などと思われたが、現地に到着した途端に大雨! 風も強い! 木々の葉もその風によって飛ばされていく光景を目の当たりにした途端、さすがに萎えてしまった……。カメラマンの市ケンと「とりあえず飯でも食うか!」ということで、様子を見ることにした。もちろん、SPYKERの調子は万全だ。だいぶ気温が下がってきたこともあって、エンジンの調子はすこぶる良い。だが、ワイパーの機能だけは、いただけない。



SPYKER C8 Laviolette SWB

DATA

11月3日現在	
走行距離	1271km

REPORT◉野口 優(*Masaru Noguchi*)
PHOTO◉市 健治(*Kenji Ichi*)

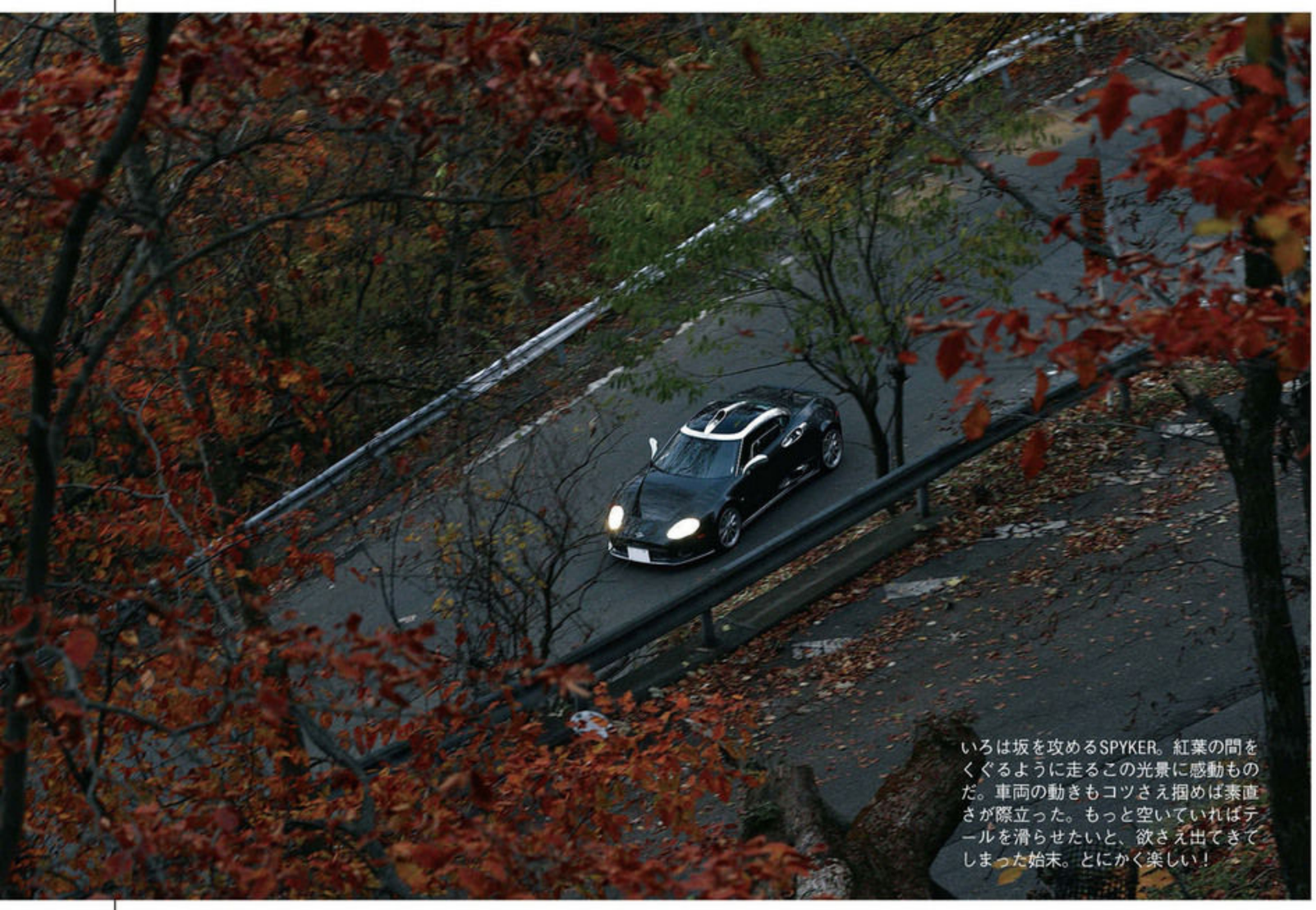


戦場ヶ原でのドライブ。もっと天気が良ければ、ここも絶景。優雅な気分にもなれるはずだったのだが……。

戦場ヶ原だ。ここは長いストレートがあり、ゆっくり流しているだけでも楽しめる場所。ただ、休日ということもあって交通量は少なくはない。だが、こんな〝へんてこりん〟なクルマだ。近づくクルマから時に妙な表情で見られることも多い。そして信号待ちなどでは「何処のクルマですか?」と聞かれることも。やはり認知度は世界一低いと言わざるを得ない。まぁ、当たり前といえばそれまでだが、あまりにも〝変態扱い〟されていそうで、恥ずかしくなることもある。だからこうした観光地では、覚悟が必要だ。これがフェラーリやランボルギーニだったら〝キャ〜〟などという黄色い声が聞こえてくるのに、SPYKERだと変人扱い。つくづく格差を感じてならない。

いかん。また独り言を言ってしまった(というよりも被害妄想?)。どんよりした雲の下、いくら紅葉シーズンといっても、この天気では気持ちも爽快にはなれない。ましてや変人扱いだ。辱めを受けていることもあって、市カメラマンに「最後にいろは坂で撮影しよう!」と、ちょっとやけっぱち気味で向かうことになった。無論、中禅寺湖に向かう際もいろは坂(登り)は通ってきたが、時間帯もあって大渋滞。攻めたくても攻められない状態だ。一方、帰り(下り)は、夕方を超えた頃だったため、ピークは過ぎている。それでもやや交通量は多かったものの、ちょっとタイミングをずらせば、そこそこ攻められる。いろは坂でのSPYKERは、やっぱり面白い。勾配がきつく、コーナーも超タイトな場所での挙動変化は、フロント側のダンパーがソフト方向であるにも関わらず、確実な粘りを見せた。うまくドライブしてやれば、アンダーも出ない。脱出時にしてもアクセルを開けるタイミングさえ掴んでしまえば、優れたトラクション性を発揮し、存分に楽しませてくれる。やはり山田選手の言う通りだ。荷重移動が肝。というか基本動作をしっかりと行えば素直に車両は動く。とにかく意外にも分かりやすくて、真面目な一面を見せる。それが分かってしまえば、思いのままだ。こうしたウエット路面でも、いろは坂程度の速度域では、さほどグリップ力に不安も覚えなかったし、クイックなハンドリングも有り難く感じられた。

見た目は〝へんてこりん〟でも、中身は素直。これをあらためて実感しただけでも、日光に来た甲斐はある。そう思えたのは本当だ。紅葉は期待するまでもなかったものの、それでも渋滞路でもいろは坂でのテストで楽しめたのだから、やはりこうした個性派スポーツカーは面白い。いや、このギャップがあるから良いのかもしれない。



いろは坂を攻めるSPYKER。紅葉の間をくぐるように走るこの光景に感動ものだ。車両の動きもコツさえ掴めば素直さが際立った。もっと空いていればテールを滑らせたいと、欲さえ出てきてしまった始末。とにかく楽しい!

拭き残しもあるうえに、その動きも微妙。ビビリ音もある。しかも間欠の設定がないこともあって、小降りの時などは、どうしたらいいのか分からなくなるほどだった。

とはいえ、それでSPYKERの面白さが半減されるわけではない。この手の手造りスポーツカーにありがちな〝ご愛敬〟である。過去にTVRやケータハムを乗ってきた身だから慣れているはずだったが、ここ最近、あまりにも最新スポーツカーばかりに夢中になっていただけに、こうした〝不出来〟を忘れていただけだ。やはり初心を忘れてはいけない。というよりも完璧を求めてはいけないのである。

さて、そんな独り言に何行も費やしてはいけない。雨が小降りになってきたのを見計らって、撮影も兼ねてドライブを再開した。目指すは、



紅葉シーズンで、しかも雨となれば、こうしてクルマは汚れていってしまう。ボディが黒だから尚さら目立つ。変態クルマなうえに汚いと、最悪の印象だろう。ヒェ〜!





ワイパーに間欠機能が付いていないのが残念。しかもこのレバー自体、やや重いから億劫にもなる。

問い合わせ／アトランティック・コレクション ☎03-6435-5825 (住所：東京都港区麻布台2-3-3)



Vol.6

ソールを履きかえる。

**走行距離は1万㎞にも満たないXKR-Sは、550psを誇るモデルだ。
非常に過酷な職務を担い、通常では想像もできないほどタイヤが摩耗していた。
今回は、この先のサーキット走行も視野に入れ、早めのタイヤ交換を実施した。**

JAGUAR XKR-S

REPORT◉島下泰久（*Yasuhisa Shimashita*）
PHOTO◉宮門秀行（*Hideyuki Miyakado*）

DATA

2012年式	ジャガー XKR-S
走行距離	9115㎞

前回、健康体であることを確認したジャガーXKR-S。けれども改めて、思い切り走らせる前に解決しておきたい、いや解決しておかなければならない問題があとひとつ残っていた。タイヤ交換である。

純正装着のタイヤも見た目にはまだ十分使える状態ではあった。けれども、これまでサーキットでもワインディングロードでも、それなりに酷使されていたに違いないだけに、サイド部分の摩耗の大きさなど、良い状態ではないということは、すでに感じられていた。

近いうちにサーキットにも持ち込みたいし、そうじゃなくても安全のため、快適にクルマを楽しむため、タイヤには常に気を遣っておきたい。そんなことから、密かに銘柄選択を進めていたのだ。

XKR-Sの新たなシューズとして選んだのは、ミシュランのスポーツタイヤの最高峰〝パイロット・スーパースポーツ〟である。なぜコレを選んだのかと言えば、純正装着タイヤを新品に入れ替えるのが手堅い選択ではあったのだが、せっかくだから別の銘柄も試してみたかったというのがひとつ。さらに言えば、これまで他の装着車で得た感触から〝パイロット・スーパースポーツ〟はXKR-Sにピッタリなはずだと確信していたからでもある。

実際に走らせてみて最初に感じたのは『乗り心地が良い！』ということだった。硬いことに変わりはないけれど、その角が均されている感じ。よく言われるように、いかにも真円度が高く、タイヤがきれいに転がっていく雰囲気もある。

「私たちは『ミシュラントータルパフォーマンス』と呼ぶのですが、スポーツタイヤは乗り心地が悪くても当然、燃費が悪くても当然という考



標準はピレリPゼロを履く。通常走行には問題ないほど溝が残っているが、このXKR-Sは広報車だったためスポーツ走行を多くこなしており、サイド部分を中心に摩耗が進んでいる。







大径かつ偏平のスーパースポーツタイヤはサイドウォールが薄く、タイヤの剛性が高いため、着脱作業の際はビード部分を傷めないよう特に気を遣うという。またタイヤ＆ホイール館 フジでは、黒いホイール用に特注の黒いバランスウエイトをオプションで用意しており、今回はこちらのウエイトを装着した。ホイールの増し締めはジャッキアップした状態とジャッキから下した状態で、念のためWチェックを行っている。





パイロット・スーパースポーツと言えば、2013年10月に平均速度約200km/hで24時間をかけ約5千kmを走破する国際耐久記録に挑戦し、12の世界記録を樹立したばかり。グリップが高いだけでなく、それが持続するという証だ。

XKR-Sに履かせての第一印象は「タイヤが丸い！」というもの。当たり前のようでいて、それが決して当たり前じゃないんだなと、ミシュランを履くたびに実感させられる。



今回作業を依頼したのは、2013年2月にリニューアルしたばかりの横浜店。第三京浜港北ICのすぐ隣という好立地には、タイヤ＆ホイールを展示するショールームとリフト2台を備えたサービス工場が併設されている。





タイヤ&ホイール館 フジ スペシャルブランド横浜店

神奈川県横浜市都筑区川向町1016-1
☎045-471-7720
http://www.fujicorporation.com



お話をうかがったのは、日本ミシュランタイヤ乗用車タイヤ事業部 ブランド戦略 マネージャーの成瀬朋伸さん。この会社の皆さんは、商品知識があるのはもちろん、ミシュランのタイヤ哲学に本当に“熱い”のだ。

えではなく、チャートを描いたら、すべての性能ができるだけきれいな円に近づくように。その上でスポーツ性をしっかり磨こうというのがポリシーなんです」

今回、話をうかがった日本ミシュランタイヤ乗用車タイヤ事業部 ブランド戦略 マネージャーの成瀬朋伸氏はそう語る。実際、こういう考え方はユーザーの側にも、まだ根強い。むしろ、全方位に高性能だと聞くと、イコール捉えどころの無い、際立ったところの無いタイヤだと勝手に思い込んでしまうのだ。

「ミシュランがモータースポーツに参戦する時には、常にそこに競争があることを望みます。レースは技術開発の場。勝つのも大事ですが、それだけじゃないんです。たとえばル・マン。勝つためには速さだけでは足りませんよね。給油回数を減らせればトータルで大きくタイムを稼げます。つまり燃費を良くするのも大事なんです。さらにドライバーが疲労したらタイムも落ちますから、快適性だって重視します。耐久性だってステインの長さを伸ばせるわけですから、やはり重要です。要はこれと同じことなんですね」

何と解りやすい例えだろう。〝パイロット・スーパースポーツ〟は、まさにそうしたミシュランの思想を究極的に体現している存在だというわけである。

技術的な特徴としては、トレッドの外側をスポーツ性重視、内側をウエット性能重視とした〝デュアル・コンパウンド2・0〟、超高速域でのトレッドの変形を抑える〝トワロンベルト〟、直進時と旋回時での接地面積の変化を抑えて安定したグリップの確保と温度変化の抑制に繋げる〝バリアブル・コンタクト・パッチ2・0〟などが挙げられる。ドライのサーキットに特化して、というのではなく、これらが、ミシュラン普遍のテクノロジーに上乗せされている。そんなイメージだ。

「週末にはサーキット走行を楽しむという方には、ぴったりのタイヤです。サーキットで活きるだけじゃなく、その道中も安全に、燃費良く走れるという意味も含めて」

ちなみにAMGのセダン系モデルでは〝パイロット・スーパースポーツ〟ではなく〝パイロットスポーツPS3〟を標準設定している。比較するとPS3の方が排水性が良く、乗り心地もしなやかだからなのだが、これらのモデルだって500psオーバーの超高性能車なのだ。それでも十分だということは「パイロット・スーパースポーツ」には相当な余裕があるのだろう。XFRやXJRなどに履かせるならば、こちらを選ぶ手もありそうだ。

もちろん、XKR-Sのタイヤとしては〝パイロット・スーパースポーツ〟は、まさにピッタリの選択のはずである。早くサーキットへ持ち込みたい……と思うのだが、実は今のところは、街中でのしなやかで上質な乗り心地だけでも、とろけるような満足感を味わっているところだったりする。いずれにせよ我々、良い選択ができたのではないだろうか。

COOPERATION／ジャガーコール ☎0120-050-689 http://www.jaguar.com/jp/ja
日本ミシュランタイヤお客様相談室 ☎0276-25-4411 http://www.michelin.co.jp/



Vol.40

ブレーキ復活!

久々に本格的な修理が必要になった308ですが、パーツも入手し無事施工を終えました。油断していると不具合が発生するのは老体の証。今まで以上に充分なケアを心がけます。

TEXT◉甲斐貴之(*Takayuki Kai*)
PHOTO◉市　健治(*Kenji Ichi*)

FERRARI 308GTB QV

DATA

■1984年式	
■購入価格	378万円
■所有歴	10年5ヵ月
■走行距離	6万5601㎞＋α

世の中便利になったもので、ひと昔前なら人づてで聞いてもらったり、海外まで足を使って探さねばならぬようなレアパーツも、パソコンをパチパチ叩けば世界中から情報が得られます。308のオーナーになってから、要交換パーツの国内流通価格にはとても手が出ないことを悟り、すっかり海外通販のヘビーユーザーになりました。今回はブレーキ不具合の原因とみられるマスターバックをネットで探し出し、アメリカから取り寄せました。

100%確実とはいえない海外通販、届くまではいつものようにドキドキもの。1500ドルの大枚を払っただけに、2週間後に無事到着してホッと胸をなでおろしました。しかし、今度はちゃんと308に適合するかが問題です。早速クライスジークに向かい、取り外されていたマスターバックと新品を比べてみたら、寸分違わぬようでひと安心。

届いたブツはマスターバックだけでなく、マスターシリンダーもセットになったもの。国内で入手できるマスターバックの半額以下で新品のマスターシリンダーまで付いてくるのですから、海外通販様々です。

ちなみに取り外したマスターバックとマスターシリンダーは交換した形跡がなく、おそらく新車当時から変わらぬ年代物でした。一方の今回取り寄せたパーツは製造会社名も見当たらず、有り体に言えばコピー品。ちゃんと機能するか若干不安はあるものの、クライスジークの金子さんが見立てたところでは大きな問題は無さ気だったので交換しました。

無事交換も終え、ファクトリーでテストした結果はバッチリそう。早速試乗に向かい、最初は恐る恐るブレーキペダルを踏んでみましたがまったく問題ありません。むしろ以前よりも心なしか少ない踏力でブレーキが効くようになった気がします。その差は本当に微妙で、マスターバックの効果というよりも新しくなったマスターシリンダーの影響が強そう。何はともあれ、これで安心して走れます。

実はもてぎサーキットで症状が出る前、エンジンをかけていない時に坂道でブレーキペダルを踏んでも止まらないことがありました。偶々だと思って放置していたわけですが、重大事故に遭わなかったから良かったものの、異常を感じた時すぐに対処すべきでした。旧車乗りとしてマダマダだと反省しています。



ブレーキの状態を確認するためだけなら街中だけで良かったが、復活が嬉しくてワインディングまで遠出。以前より微妙ではあるものの、ブレーキの効きが良くなった気がする。マスターシリンダーが新品になったこと、そしてブレーキペダルの高さを数㎜だが下げてコントロールしやすくなったのも影響しているのだろう。





1.手前が届いた新品のマスターバック＆マスターシリンダーで奥が取り外した純正。色味は違うものの、細部に至るまで形状はまったく同じで安心。2.これまで数多くのフェラーリを担当してきた金子さんによる検品は問題なし。3.交換のついでにブレーキペダルの高さを調整。以前に山田弘樹氏に指摘された部分をやっとケアできた。







GTのサポート役をチェックする。

Vol.4

**3シリーズらしからぬ体格でグランドツーリングを存分に楽しめる335iGT。
そのサポート役を務めるのがサイド・サポート付きのスポーツ・シートだ。
今回は、335iGTのグランドツアラーとしての実力と使い勝手に迫ってみる。**

BMW 335i GranTurismo 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	1万3839km

人生はグランドツーリングだ。だったら、せっかくBMW335i GTと暮らしているのだから、秋も深まったし、旅に出たい。でも、いざ出かけようとする瞬間を狙ったかのように、編集部から原稿催促のメールや電話が！　これでは泊まり掛けなど夢のまた夢。どうしても日帰りの駆け足になって、かえってBMWらしい駿足が光ってしまうとは、なんとも皮肉な毎日だ。

そこで、ついついプチ贅沢っぽい外出ばかりだった今月。そうだ、戸隠に行こう（蕎麦）、そうだ、銚子に行こう（海鮮丼）などと、ただ昼飯のためだけに早く起き、日暮れまで走り続けて3500km、長期レポート開始から4ヵ月の通算距離は8000kmを超えた（積算距離計は1万3839km）。平均すると1日ごとに約80km、ちょうど郊外から都心まで通勤する程度の走行ペースだ。

ここまでの総平均燃費は9・69km／ℓだが、暑さの盛りとは違い、今月だけなら平均11・794km／ℓと、かなり予想を上回る。余裕のクルージングが多かったからだ。おもしろいのは、前回のレポートで詳解したECO・PROモードの是と非。発進停止の多い市街地では効果が目立つが（当然アイドルストップも寄与）、すいすいブンブン遠くまで突っ走ると、むしろコンフォート（ノーマル）かスポーツの方が好成績だったりすることも多い。低回転からグイ～ッと持ち上げるトルク感も、こちらの方が納得しやすい。日頃から「328i、いや320iで充分」などとほざいていながら、335iと暮らすうちに、知らず知らず心のタガが緩んでしまった自分が怖い。

まだ距離が距離だけに、クルマ自体まったく問題などない。とりあえず指定されている次回点検は積算1万5000kmだから、何か発見できれば、来月このページで報告する。

ところで、クルージングでも峠を満喫しても、大切なのはシート。このテスト車は335i GTの「スポーツ」グレードで、前席バックレストには電動調節式のランバーサポートが備わっているが、これが実に具合よろしい。側面のスイッチでグッ～ッと締めあげると深く上体がハマり、どんな瞬間も安心しきって姿勢を委ねられる。走り続けているうちに意識しなくなるのも、効果的なサポートの証拠だ。

でも、どんなに良いことにも裏はある。バックレストの両端が深くてサポートが優れている反面、ちょっとばかり乗り降りが不自由になるのは否めない。ドアを開いてスッと入るのではなく、けっこう思い切り体を前に出し、ステアリングコラムに膝をつっかえさせながら滑り込み、それから大きな窪みにドスッと落ち着くのが普段の手順。降りる時もドッコイショ感覚が付きまとう。頻繁な乗り降りが多い市街地では、はっきり言って不便。もちろんスイッチひとつでランバーサポートを広げ、単なる安楽椅子にもできるのだが、いざ乗り込んでしまうときっちり締めたくなるので、操作に要する10秒が面倒くさい。ここを好意的に解釈すると、ちょっとした乗り降りに儀式を求められるところに、わざわざ「スポーツ」を選んだ喜びがあるとも言えるだろうか。





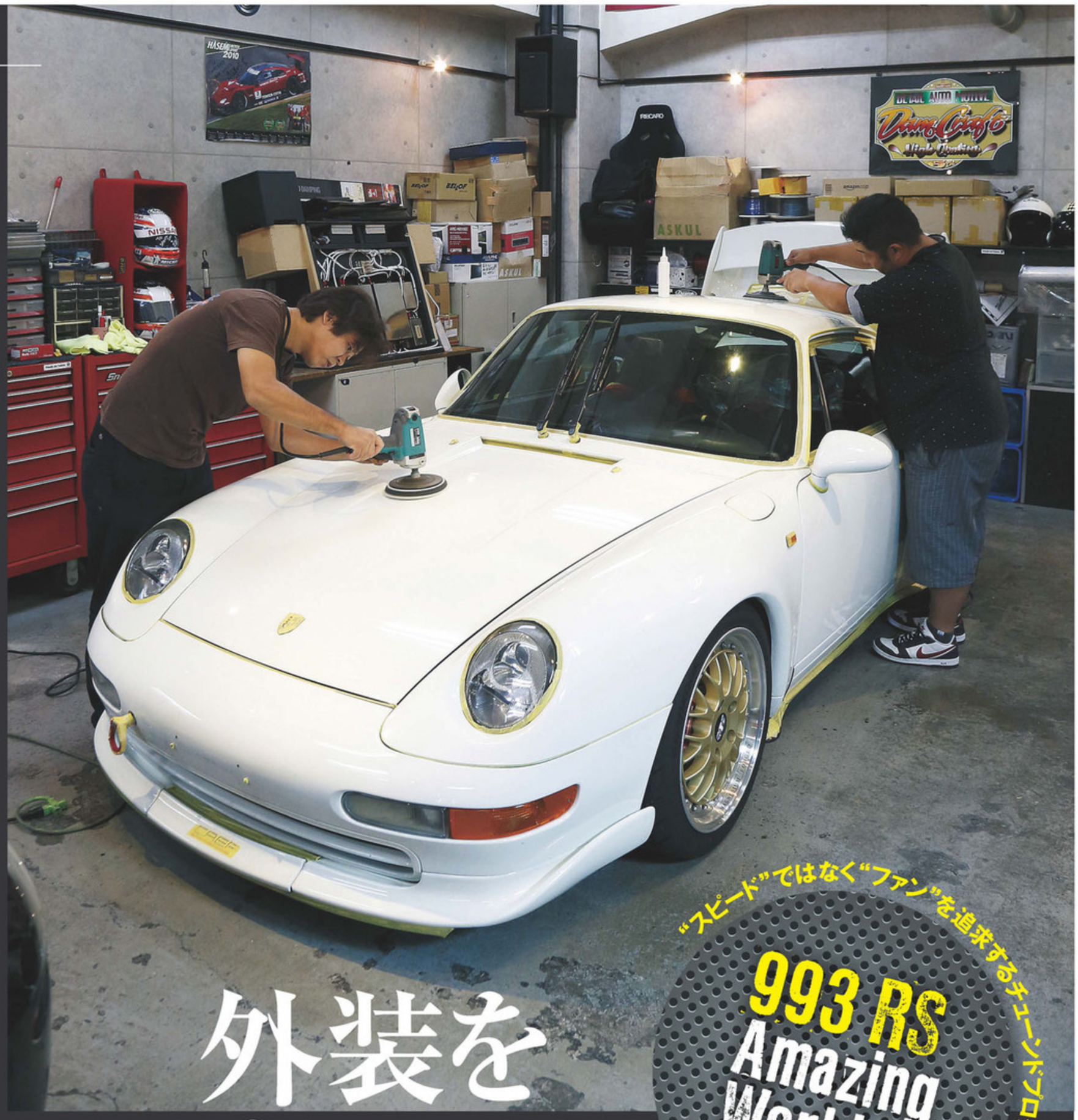


Sportはレッド・ステッチをあしらったアンソラジットのトラック・クロス・シートが標準だが、テスト車にはオプションのダコタ・レザー・シートが装備される。ドライビング中にサポート効果を体感できるサイド・サポート。サイド・サポートの調整はシート座面横のスイッチで行う。大きく張り出したサイド・サポートのおかげで、乗り降りの際には少々苦労することも。

余談だが、リヤバンパーの下で足を動かすだけでテールゲートが自動で開くスマート・オープナー機能は、やはり自動で閉まる機能もあったら非常に便利だと思う……。



COOPERATION／BMWカスタマー・インタラクション・センター　0120-269-437　http://www.bmw.co.jp



“スピード”ではなく“ファン”を追求するチューンドプログラム。

993 RS Amazing World Vol.4

外装をリフレッシュ。

少なからずダメージを負っていた993RSのボディ修復が完了、引き続き連載開始当初から気になっていたボディケアを実施した。走り系のRSモデルだけに、ある程度致し方ない部分ではあるが、カーディテーリングのプロフェッショナル、ダムクラフトに依頼しくすんだエクステリアをボディコーティングでリフレッシュした。

REPORT◉鈴木 明(*Akira Suzuki*)　PHOTO◉篠原晃一(*Koichi Shinohara*)

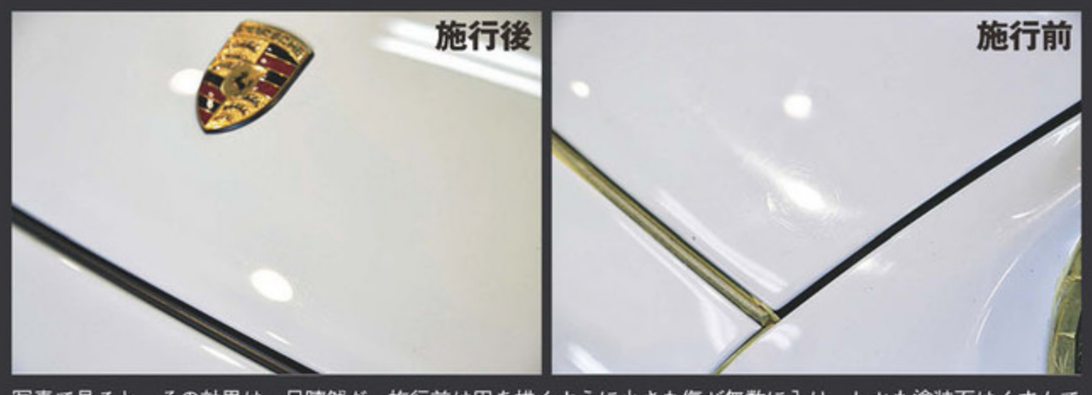
先月号でモディファイプロジェクトの全容を発表した993RS。本来であれば、本格的なチューニングを進めたいところではあるが、レポート車両は1997年式であるため、16年の間に負った傷や経年変化で、見た目の衰えは隠しようがない。そこで手始めに行ったのがボディ補修。すでにボディワークの専門店であるマックスクラフトにおいて、リヤバンパーやドアノブの傷は修理済みだ。

プロのテクニックで、ボディに負っていたダメージは初めからなかったように消えてしまったが、そうなると今度は光の射し方によっては黄ばんでも見える、〝ホワイト〟の塗装面が気になってくる。残念ながらソリッドペイントゆえのユーズド感が漂っているのは否めない。

そこで外装リフレッシュ策の第二段階として、昔の輝きを呼び覚ますために、カーディテーリングのプロフェッショナルであるダムクラフト(東京・目黒)にボディコーティングを依頼した。

やはりダムクラフトのファクトリーで、改めてボディ表面をチェックしてみると、走ってなんぼのRSモデルだけに、目を覆いたくなるほど無数の傷が確認できた。予想するにこれまで何のケアもされてこなかったに違いない。こんな状態ではもはやプロに頼るしか手はないが、ちゃんと輝きは取り戻せるのだろうか。

目黒という場所柄、輸入車ユーザーの多いダムクラフトでは、幅広いリクエストに応えるために、3つのコーティングメニューを揃えている。その最高峰が樹脂系の〝ペルマガード〟だ。光沢、撥水ともにワンランク上の効果(なんと2層コーティングを標準化)を得られるということで、993RSのヤレ具合から判断して、このメニューがベスト!だと心に決めていたが、さすがポルシェの施行も多いダムクラフト。サーキット走行する場合はオススメできないと、アドバイスしていただいた。聞けば、このベルマガードは樹脂系ということで、ボディに走行会用のゼッケンなどを貼ってしまうと、塗装面を著しく攻撃してしまうらしい。ガムテームは粘着力が強いため、被



写真で見ると、その効果は一目瞭然だ。施行前は円を描くように小さな傷が無数に入り、しかも塗装面はくすんでいるにも関わらず、見る角度によってはギラギラと光を放っていた。洗車などによって生じたオーロラ傷が原因でこうなってしまうのだが、施行後はギラギラ感が消え、しっとりとした印象になり、本来の外装色が蘇った。

SHOP

新車状態!?に仕上げるプロフェッショナル

DAM CRAFT

〒153-0064
東京都目黒区下目黒2-19-7
☎03-5759-3575
営業時間／10：00～19：00
定休日／日曜日・祝日

膜を傷つけてしまうのだ。本企画では、タイムアタックする気こそないが、サーキットは走る予定だから、993RSに施行するのはベストな選択ではない。

そこで薦められたのが〝エシュロン〟。ガラス系のため、劣化しにくく、保護効果を長期間持続できるという、レポート車両向きのコーティングである。少し自分でも調べてみたが、エシュロンはシリカガラス系のコーティング剤で、シリカガラス被膜をボディに形成して、高硬度で耐久性の高い被膜を得られるのが特徴のようだ。水が馴染みやすいため、フラットスポットができにくく、乾いた状態では汚れが浮かび上がって、水を流すだけで落ちてしまうという。さらに被膜が強いため、サーキット走行するポルシェ乗りにはエシュロンがいいようである。

しかも担当の方によれば、レポート車両のようなボディコンディションでもエシュロンで十二分な輝きが出せるという。エシュロンのなかでも、いくつか種類があって、ダムラフトでは抜群の親水性と撥水性を発揮する〝エシュロンニューバージョン〟を施工してくれるというのだから後はプロに任せるのみである。

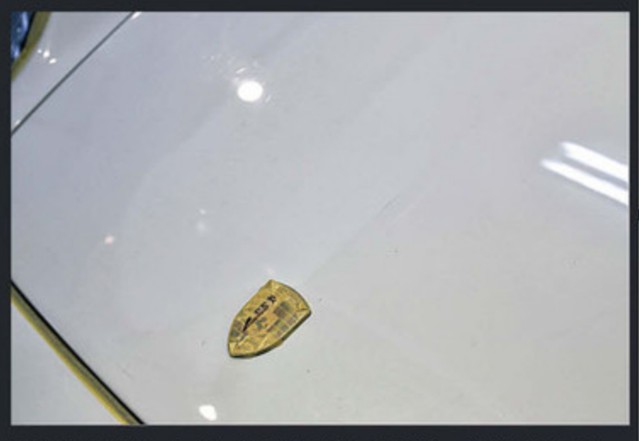
施行内容については、写真等を見て確認いただきたいが、993RSを預けて一泊二日。確かに担当の方の言う通り、レポート車両は輝きを取り戻していた。

黄ばみは取れ、ソリッドホワイトが際立つ仕上がりには驚くばかりだが、正直ここまで鮮やかに生まれ変わるとは……。ボディコーティングは基本的には新車で施行してもらうべきものだが、逆にユーズドカーに施行すると、その変化の幅が大きいから感動的に美しくなる。

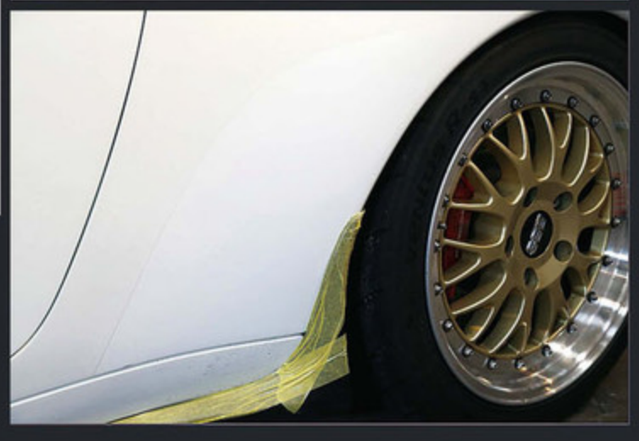
次号では、引き続いて内装クリーニングをしてもらう予定だが、ユーズドカーこそ行うべきプログラムである。

BEFORE

16年越しの汚れは見た目にも明らか。







照明をあてると、レポート車両のボディ傷がはっきりと見えてくる。想像以上のダメージで、傷だらけ状態だった。ボンネットの右側だけ磨いていただいたが(上写真)、まだ作業途中であるのに左右の違いは歴然。オーロラ傷で、塗装がいかにくすんでいたかが明確に。993RSの場合、専用のフロントスポイラーやリヤウイングが装着された複雑なR形状を持つため、施行数が多くテクニックのあるプロフェッショナルに任せたいところだ。





場所や傷の深さなどによってバフの素材を使い分ける。作業を見させてもらったが、深い傷はウール製のバフで磨いていき、さらに曲面部分はポリッシャーの見事なギヤアクション(回転スピードなどを調整)によって塗装面に気を配って施行。地道に傷を取り、クレーターにケアしながら表面を平滑にしていく。塗装面にのっている油分も除去する。



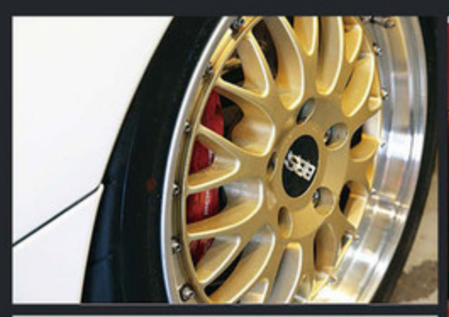
まずは水洗いして汚れや埃をとって、ボディが乾いてからマスキング。各部の状態を確認しながらコンパウンドを塗布してバフ掛けしていく。最初は塗装面に細心の注意を払いながら(レポート車両はソリッドペイントで塗装膜が薄いため)、深い傷を丁寧にとっていき、目の細かいコンパウンドで、ギラギラ感の原因であるオーロラ傷を根気よく消していく。

AFTER

まるで新車のような輝きを取り戻す。

磨きの行程が完了したらコーティング剤を塗る。塗装面に定着させて終了となるが、レポート車両はくすみやギラギラ感がなくなり、飛び石用のフィルムを剥がしたリヤフェンダー部分に加え、フロントスポイラー&リヤウイングなど、バフ掛けできない部分も見事に再生。BBSホイールは鉄粉が除去され、写真のような美しい仕上がりに。新車時のような輝きを取り戻した。エシュロンの施行価格は8万5050円から(ポルシェ911系)となる。











色褪せない性能。

Type 964 Cup On Road

最終回 FSWでラストラン!?

リアルレーシングながらナンバー付車両として登録された964カレラカップカーのヒストリーを改めて探り、レース時代のポテンシャルを引き出す方策を講じてきた本企画。最終回はサーキットでリアルな性能を体感、その本質を探る。

REPORT◉鈴木 明(*Akira Suzuki*)
PHOTO◉森山俊一(*Toshikazu Moriyama*)

1993年式のカレラカップカー。ワンメイクマシンとはいえ、ファクトリーチューンのレーシング・ポルシェだけに、連載開始当初から最終的には「サーキットで走らせたい」と、その準備を進めてきた。

まず公道でコンディションをチェック。初代オーナーであり、実際にこのマシンでレース参戦していた池沢センセーに試乗してもらい、「20年前の個体とは思えない状態」だと、お褒めの言葉を頂いた。特にエンジンは絶好調。そこで現状どの程度の出力を有しているのか、リアルな実馬力を知るために、シャシーダイナモによるパワーチェックも行った。

真夏の、気温32℃という悪条件下にもかかわらず、カレラカップカーは266・6psの最高出力を計上。多少なりとも誤差はあったとしても、

ADVAN A050

サーキット走行前にニュータイヤを導入した。選んだのはポルシェとの相性が良いと評判のアドバンA050。実質、A048の後継モデルとして、モータースポーツ競技用に開発されたセミレーシングタイヤ(Sタイヤ)だ。964カレラカップにセットしたのは、フロントが215/45R17、リヤが255/40R17というサイズ。もちろんSタイヤであるため、サーキット走行用(コンパウンドは“M”表示)であり、今回は993カレラ用17インチホイールに組み込んで走行した。



問い合わせ／横浜タイヤお客様相談室
☎0120-667-520 http://yokohamatire.jp

オリジナルスペックと変わらない数値を叩き出したことに驚きを隠せなかった。ほとんど性能劣化していなかったのである。

これならばすぐにサーキットで全開走行できる！と確信したが、「念には念を！」というアイコード鶴田代表のアドバイスを聞き入れて、エンジン&ギヤボックスをボディから降ろしてその内部を目視確認。するとギヤボックスのメインドライブシャフト部分に問題を発見。オイルシールが劣化し、オイル漏れを起こしていたのだった。早速、新品パーツに交換。大事に至る前に対処できたことで、サーキット走行前に万全の状態に持っていくことができた。

当時、カレラカップジャパンは筑波や鈴鹿、富士などで開催されていたが、以前、取材で伺ったコックスで偶然にもお会いした前オーナーから「富士を1分59秒台で走っていた」と聞いていたため、迷わず富士スピードウェイを選んだ。諸事情（ホント。ごめんなさい）により、池沢センセーではなく、本誌のタイムアタッカーである田中哲也選手に走行を依頼。その実力を分析してもらうには申し分のないプロドライバーだが、逆にパフォーマンスに対する評価が厳しいだけに、少し不安もある。

富士スピードウェイのスポーツ走行枠でのテストになったが、平日の枠だというのに走行車両が多いのは気になったものの、30分の走行を終えた田中選手は、笑顔でピットに戻ってきた。早速コメントを求める。

「ボク自身、993、996、997のカップカーは、かなり乗ってきましたけど、これまで964には縁がなくて、ほぼ初試乗でした。

この〝ワクワク感〟が堪らないですね。特にコカコーラから100R、ヘアピンまで攻めたい！という気持ちにさせられるマシンです。明らかにシャシーがパワーに勝っていて、それだからなんでしょうけど、適度なパワーと軽量なボディのバランスが良くて挙動がとても素直。正直もう少しパワーがあってもいい気がしましたが、アクセルワークにシビアさがないし、軽さの恩恵によるコーナリングスピードの高さを考慮すればこれで十分なのでしょうね」

今回、サーキット走行のためにアドバンのSタイヤ、A050をカレラカップカーに履かせてきたのだが、スポーツ走行でタイムも出るでしょうし、十分楽しめます」と、上々の評価だった。

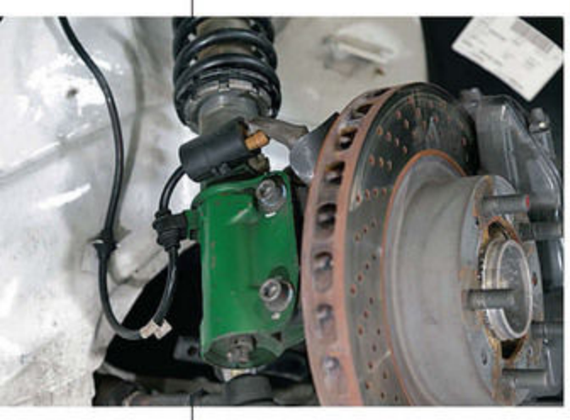
スポーツ走行で、轟音をまき散らしてストレートを駆け抜けるGT-Rや911GT3に混じって走ると、カレラカップカーのあまりに静かなエキゾーストノートに拍子抜けしてしまったが、997GT3に引き離されず走っていた姿を見ると（もちろんドライバーのスキルによるところも大きいが）、田中選手が最後に語ってくれた「パフォーマンス的には20年前のレーシングカーということを感じさせない」という言葉は実に説得力のあるものに感じた。







あくまでメーター読みの数値ではあるが、最高速は250km/hを超えていた。コックスによれば「富士のストレートエンドで、256km/hを記録（スピードガン計測）していました」というから、ほぼ20年前と変わらない性能を維持していたことを確認。ポルシェの凄さを改めて実感することになった。ちなみにカレラカップカーのサスペンションは、ビルシュタイン製ダンパーと、バネレートの違いで2種類のスプリングが用意されていた。ABSが装備されていて、コクピットの赤いレバーを操作すると、その機能をON/OFFすることができた。





20年経っても色褪せないレーシング・ポルシェ。やはりカレラカップカーはサーキットでこそ、その輝きを放ってくれるモデルなのだと、改めて実感したテストになった。いまさら遅いが、計測したら何秒で走ったのだろう。気になって仕方ないが、それにしても究極の964は最後まで衝撃的で、刺激的なモデルだった。オトナのガジェットとしては最高のポルシェである。

GENROQ Enjoy LOTUS Project Vol.7

2-11 CUP 2013 Series

REPORT◉山田弘樹(*Kouki Yamada*)
PHOTO◉市　健治(*Kenji Ichi*:Rd.4鈴鹿)
田村　弥(*Wataru Tamura*:Ex-Rd富士)

ついにつかんだ手応え。

一体何が起こってしまったんだ!? 自分でもそう叫びたくなる事態が起こった。さんたんたる結果となった前回のもてぎラウンドから一変、最終戦・鈴鹿では2位表彰台そしてジャパン・ロータスデーでは遂に……!!!

JAPAN LOTUS DAY 2013 CLUBMAN CLASS 優勝



晴れの舞台で遂に優勝!

10月27日(日)に富士スピードウェイで開催された「JAPAN LOTUS DAY 2013」のエキシビションレースで、遂に表彰台の真ん中へ!! 内心、今年はまったく勝てる気がしていなかっただけに、この勝利は本当に嬉しかった。慣れない"勝利のポーズ"はお許しを!

「タイム、速いんですけど……」

土曜日の練習走行は雨交じり。「内圧チェックのために計測3周でBOX」という指示通りにピットへ戻ると、ムーンクラフトカーズの渡邊チーフエンジニアが、いつもより3割増しの笑顔で迎えてくれた。

鈴鹿サーキット東コースで行われたロータスカップ最終戦。どうしたことか筆者は、ライバルたちよりも1秒ほど速いタイムを連発しているという。最後の最後で、2-イレブンの何かをつかんじゃったのか!?

正直にいえば、理由はまったくわからなかった。とにかくマシンがいつもより乗りやすいのだ。

渡邊チーフいわく、セッティングはこれまで通り。鈴鹿用に微調整をしただけで、あとはムーンクラフトカーズが蓄積したデータによって導き出した「きちんと乗れば最も速く走れる仕様」のままだという。

「しいていえば、鈴鹿に2-イレブンの特性が合っているとは言えますが、ただし旋回速度も高いので、それをコントロールする必要はある。3戦を戦って、確実に運転技術が向上したということですよッ」

自信もって! と言われたように聞こえた。これで一気に気分が楽になった。少なくともこのレースは難しく考えず、今の感覚をキープしよう。そう心に決めた。

しかしそれでは読者の皆さんには何も伝わらない。無理矢理ここに理論を当てはめるとすれば、急激な荷重変動を起こさないようにすると、この2-イレブンは速く走るようだ。

……って、それは何度も報告してきたことである。頭ではわかっていた。でも実際にそれができなかったのは、「スピードに対する耐性」ができていなかったからだと思う。

それだけ2-イレブンのコーナリング速度は速い。なおかつ、ダウンフォースとメカニカルグリップは低い。だからやっかいなのだ。

それが今回サクッとできてしまったのは、きっと雨のせい。コーナリングスピードが落ち、段階的にこれを学習できた。今となってはドライでのコーナリングスピードも、AD



VAN A048LTSとの兼ね合いを少しイメージできる。本当に練習走行が雨で良かった。

都合が良いことに鈴鹿東コースは、強烈にブレーキをかけるコーナーがひとつもない。1コーナーをソフトタッチのブレーキで駆け抜けるのは少し勇気がいるが、あとは全てリズムで走るコーナーばかり。だから無駄な姿勢変化を与えない運転が、自然と練習できたのだと思う。

さて肝心のレースは、当然初めてのポールポジション獲得を内心では狙っていたが、そうは簡単に問屋が卸さなかった。まず予想外だったのは、ポイントリーダーである#88坂田選手がまったくタイムを出せなかったこと。代わりに筆者と最後まで争ったのは、大澤選手だった。序盤は筆者がクラストップを走るも、中盤からは完全なシーソーゲーム。そして最後はチェッカーが出た周に筆者が逆転したが、やはりチェッカー周のラップで大澤選手がこれを塗り替えてしまった。大澤選手も、参戦2年目にして初めてのポール・ポジション。参加者全員が喜び、ピットは和やかな雰囲気に包まれた。これがロータスカップの良さである。

迎えた決勝は、さらにドラマティックだった。予選でセッティングを外した坂田選手は、短い時間でこれを大胆に変更。ぶっつけ本番のアンダーセッティングで勝負に出て、みごと勝利をもぎ取ったのである。

ことの顛末はレースレポートの通りだが、恐れ入ったのは坂田選手の闘い方だ。じっくりと勝機を伺いながらも、ことあるごとに後ろから揺さぶりを掛けてくる。対して筆者は、横に並ばれただけで焦り、最後はアクセルを踏み過ぎて自滅（スピン）。13周がとてつもなく長かった。



予選2位 タイム:1'12.397
決勝2位 タイム:1'10.102(コースレコード)

Rd.4 2013 SUZUKA CLUBMAN RACE

やはり強かったチャンプ坂田

決勝レースは大雨により周回数が17周から13周に減算。スタートで#35大澤選手を抜いて筆者がトップに立ち、そのまま独走を狙ったが、ポイントリーダーの#88坂田選手もしぶとくこれに追従。周回を重ねるにつれこの2台が抜けだし、レースは1対1の様相に。つかず離れずの展開から徐々に坂田選手が距離を縮め出し、中盤でぴったりと筆者をマーク。常にバックミラーに姿を映し、隙あらば横に並ぶようにノーズを入れ始めたチャンピオンの攻撃に筆者は焦り、とうとう9周目の最終コーナーでアクセルを踏み込み過ぎてスピン。幸いマシンは壁直前で止まり再スタートを切れたが、坂田選手はそのままゴールして、3年連続のチャンピオンに輝いたのであった。





かつて経験したことがないほどマシンが乗りやすく、土曜日の練習走行からトップタイムを連発。あまりにコントローラブルなのでムーンクラフトカーズの渡邊エンジニアに「何かしました？」と訊ねると「基本は夏に富士でテストしたセットのまま。調整幅の少ない2-ELEVENは現状でベストな位置に来てる。だから、純粋に“乗れてきた”んだと思うよ」と信じられないコメントが!! というわけで練習走行は2本で切り上げ、最後は予選用にA048LTSを皮むきした。しかし当日は「WET宣言」が出て、全車ADVAN ネオバAD07LTSに。新品のAD08LTSが……!!

1. 予選は大半の予想を覆し、筆者と大澤選手で首位争奪戦を展開。結果は大澤選手が、参戦2年目にして初のポールポジションを獲得した。予選後には参加者全員が大澤選手の快挙を祝福した。2. 決勝後はスピンした筆者に「とても抜けるような状況じゃなかった」と坂田選手がねぎらいに来てくれた。これぞ3年連続王者の貫禄。3.「ファーステストラップ、獲ったみたいじゃないですか！ スピンしたあと」と笑いで励ましてくれたのはゲストドライバーの吉本大樹選手。プロドライバーが気軽にレクチャーしてくれるのもロータスカップの大きな魅力。



1



2



3

EX Rd. JAPAN LOTUS DAY2013 富士スピードウェイ

LOTUS開発ドライバーを抑えて優勝!

決勝はまたしても筆者が奇跡のロケットスタートを決めクラストップに。しかし開発ドライバーのベッカー氏が、ヘアピンの進入ですぐさま抜き返すという、これまでの2-ELEVENカップにはない、ヨーロッパでのレースのような展開となった。後ろから見たマシュー氏のドライビングは、あの繊細なロータスを積極的にコントロールしてねじ伏せる、まさに“Mr.ロータス”といえる走りだった。しかし最後は#115篠原選手のスリップに付けた筆者が、マシュー氏を振り切ってチェッカー。初めてのクラス優勝を遂げた。チャンプ坂田不在のレースではあったが、ベストラップも初めて2分00秒909をマークし、ファーステストも獲得。最後の最後に、最高のレースができたことを感謝。



予選2位 タイム:2'01.154
決勝1位 タイム:2'00.909



トップ集団について行くことができ(加藤選手除く)、初めて2-ELEVENで富士のスリップストリームを味わった筆者。抜きつ抜かれつのスリップストリーム合戦を楽しみつつ、ゴールの周に前に出られるように計算し、最後にマシューさんを抜いたときは最高の気分！



1



2



3

1. ロータス開発ドライバーであるマシュー・ベッカーさんがレースに飛び入り参加。富士は初めて、レースは生涯2度目らしいのだが、予選では見事ポールポジションを獲得。筆者は0.005秒差でまたしても2位(クラブマンクラス)。決勝で抜き返したら「GoodFight！」とサムアップしてくれたが、相当悔しかったようで「来年フル参戦してもいいよ」と言ったとか言わないとか(笑)。2. Joy耐用の2-ELEVENで加藤寛規選手も参加。当然ながらぶっちぎりで総合優勝。3. 2013年のエリーゼクラスでチャンピオンを決めた佐藤選手は念願の初勝利を挙げた。

完全なるプレッシャー負け。その証拠に、スピンした後で筆者は、坂田選手より1秒以上速いラップで走っている。どれだけ調子が悪いときでもあきらめず、可能な限りの創意工夫をして平均値を上げる。坂田選手は、3年連続チャンピオンに相応しい強いドライバーだった。

こうして筆者の2-イレブンカップ公式戦は終わった。鈴鹿で勝てばシリーズチャンピオンだったそうだが、気分はスッキリしている。

その1週間後、今度はジャパン・ロータスデーでエキシビションレースが開催された。自分なりのテーマは「鈴鹿の走りを富士でも再現できるか？」だった。結果的には、これもうまくいった。1コーナーとシケインの進入だけはフルブレーキングしてターンインするが、それ以外のコーナーは鈴鹿のイメージで走る。

それはまるで、バケツの水をこぼさず全力疾走するのに似ていた。多少こぼれてカウンターを切っても構わないが、ドボドボとこぼしてはいけない。この場合の水は、もちろんタイヤのグリップを指している。

この走りがAコーナーや100R、曲がりくねった第3セクターでなんとか形になって、レースは運良くクラス優勝をすることができた。それ

エキシージSに続き、魅力的なカップカーが登場

LOTUS ELISE S CUP R

本国ではエキシージSに続いてエリーゼSのカップRが登場。完全なるサーキット専用モデルだがその価格は約610万円～とかなり魅力的な存在だ。



追加装備
▶FIA公認ロールケージ(カップバージョン)
▶FIA公認消火器
▶モータースポーツマッピングECU
▶電気式バッテリーアイソレーター
▶6点式ハーネス(運転席)
▶HANS対応レーシングシート(運転席)
▶レース用フロントトー調整機構
▶クイックリリース式ステアリング
▶レース用ブレーキパッド
▶調整式ダンパー(1WAY)
▶ハードトップ
▶ポリカーボネイト製レーシングスクリーン
▶鍛造アルミホイール

オプション
▶FIA公認 安全燃料タンク
▶エアコン
▶レース用パッセンジャーシート(4点式ハーネス付属)
▶超軽量アルミホイール

パワープラント
▶オールアルミ製直列4気筒DOHC(VVT-i)+スーパーチャージャー(Magnuson R900)
▶トランスミッション:6速MT
▶サスペンション:アップデート・トラックキット
▶ブレーキ(Ⓕ/Ⓡ):アルミ製対向2ピストンキャリパー+288mmローター/シングルピストンキャリパー+鋳鉄製ドリルドローター
▶タイヤ:アドバン・ネオバAD07 LTS
▶タイヤサイズ(Ⓕ,Ⓡ):175/55R16,225/45R17
▶安全装備:ロータス製ABS/EDL



エリーゼSの速さはロータスカップJAPANでも実証済み

日本でも今年から現行エリーゼSカップカーがLCIの手によって導入され、第3戦は加藤選手がクラス優勝、最終戦では吉本大樹選手がオーバーオールウィン(ともに章典外)とその速さを遺憾なく発揮している。エリーゼS CUP Rの速さは間違いなくそれ以上。しかし完全なるトラック専用モデルだけに、日本での需要がどれだけあるのかが問題だろう。

本国ロータスは、現行エリーゼS(1.8リッター直列4気筒スーパーチャージャーで220psを発揮。車重は924kg)をベースとしたレース専用モデル「カップR」のイメージ画像を発表した。これは先に発表された「エキシージS V6カップR」のエリーゼ版といえるモデルだが、ロータスいわく世界各地で開催されるロータスカップに出場可能なモデルとしてデリバリーを考えているようだ。

その内容をざっと紹介すると、エンジンは専用ECUによって出力を向上(数値は公表なし)。サスペンションやブレーキもサーキットスペックに強化される。またボディワークはF1を彷彿とさせるフロントスプリッターやバージボード、ディフューザーやウイングといった空力パーツで整えられる。フロントスポイラーの低さから考えても、かなりのグランドエフェクト効果が期待できそうだ。

ただしこのカップRはサーキット専用モデル。日本ではナンバー付きの「Nゼロ規定」が主流なだけに、このカップRが本国ロータスの狙い通りに受け入れられるかは少し疑問。確実に現行カップカーよりも速いだろうし、現地価格も3万9125ポンド(約610万円)と魅力的なのだから“化ける”可能性はあるが、純粋なサーキット専用車を所有する文化がまだ日本にはない。2-ELEVENカップを一年戦った筆者としては、やはりLCIの現行エリーゼSカップカーがお勧めだ。その理由は運搬の自由度が高く、ときに2-ELEVENを凌ぐ速さがあるからである。

Result



2-Eleven クラブマンクラス 2013年シリーズランキング

Pos.	No.	Driver	Team	Rd.1	Rd.2	Rd.3	Rd.4	Rd.5	Series Point
1	88	坂田元憲	AC m Team Lotus@88	0	10	12	12		34
2	7	山田弘樹	GENROQ LCI 2-11	5	8	8	10		31
3	35	大澤明仁	Cp吉祥寺MAビル+211号	4	0	10	0		14
4	86	藤井芳樹	プロトワークス大塚美容211	-	12	-	-		12
5	21	遠藤浩二	サウンドキッズTI RACING	6	-	-	-		6
6	12	佐野新世	WAKO'S S・クラブウィザムレーシング	-	0	-	-		0

エキシビションレース(写真)の順位は優勝が筆者、2位がマシュー・ベッカー氏、3位が大澤明仁選手。シリーズ争いは最終戦鈴鹿までもつれ込み、坂田元憲選手が三連覇。筆者的には運良く最終戦で調子を上げることができたが、やはり王者は坂田選手だと感じた。



Elise クラブマンクラス 2013年シリーズランキング

Pos.	No.	Driver	Team	Rd.1	Rd.2	Rd.3	Rd.4	Rd.5	Series Point
1	2	佐藤孝洋	Tipoクラブウィザムレーシング	6	10	10	10		36
2	16	秋葉有一	GreenDropRacing	5	12	12	0		29
3	71	恒吉 匡	AC m Team Lotus@71	4	8	8	8		28
4	96	池田高志	AC m Team Lotus@96	-	-	-	12		12

エキシビションはTipo編集部の佐藤考洋選手が、嬉しい今季初勝利。2位には池田高志選手、3位には秋葉有一選手が入った。シリーズの行方はこちらも鈴鹿で決着。秋葉選手が王手をかけていたが、9周目にコースアウトしてリタイア。大逆転で佐藤選手が栄冠を手にした。

もロータスの開発ドライバーであるマシュー・ベッカーさんに勝って!そしてこの走りが、全ロータスに共通する基本だと実感した。

筆者がこの一年を通して学んだことは沢山ありすぎて、ここでは言い切れない。しかしみなさんに一番伝えたいのは、2-イレブンをはじめとしたエリーゼシリーズが、普通のスポーツカーでは得られないコーナリング感覚を持っていることだ。

最初はそれを〝ロータスだけのもの〟だと思っていた。しかし今は、そうは思わない。ロータスを乗りこなせるようになると(自分ではまだまだだとわかっているが)、ターンインでの研ぎ澄まされたスピード感が身につく。先にも述べたが、それはダウンフォースや、高いタイヤのグリップに守られた速さではない。

そしてこれを身につけると、多くのクルマが落ち着いて運転できるようになる。だからスポーツドライビングが大好きで、心から運転がうまくなりたいと思うなら、お世辞抜きでロータスカップに参戦するといい。

そこには気の置けない仲間がいて、楽しみながら上達する門戸が広げられている。最初はどうなることかと思ったが、本当にこのレースに参戦させてもらえて良かったと思う。

もし2014年も引き続き参戦できるなら、今度はしっかりチャンピオンを狙おうと思う……。

COOPERRATION／エルシーアイ ☎03-5754-0805 http://www.lotus-cars.jp/lotus-cup/









EVENT REPORT

JAPAN LOTUS DAY 2013

蓮花の祭典。

ここ数年、荒波に揉まれ続けていた
英国スポーツカーメーカーの雄、ロータス。
しかし彼らの撒いたスポーツカーの種は
日本の地にも根付き、今年も奇麗な花を咲かせた。

REPORT◉藤原よしお(*Yoshio Fujiwara*)　PHOTO◉市　健治(*Kenji Ichi*)／藤原よしお

口ン・ハワード監督の最新作『RUSH』2014年2月から日本でも公開されるこの作品は、ニキ・ラウダと今は亡きジェームズ・ハントとのタイトル争いに沸いた1976年のF1シーンを描いた長編映画だ。その年のハイライトとなったのが、最終戦の舞台となった富士スピードウェイ。しかし雨に見舞われた最悪のコンディションの中で最初にゴールラインに飛び込んだのは、ラウダでもハントでもなく、漆黒に塗られたJPSカラーのロータス77を駆るマリオ・アンドレッティだった。

実はその10年前にも富士スピードウェイとロータスの運命が交錯したことがあった。1966年3月、完成したばかりの富士スピードウェイはその記念すべきオープニングレースのゲストとして、ワールドチャンピオンでありチーム・ロータスの絶対的エースであったジム・クラークを招聘。彼はその場でロータス32Fのデモランを披露してみせた。それはまた、日本のファンが初めて目の当たりにする世界最先端の〝スピードの世界〟でもあった。

クラークはその年の10月に富士で行われたインディカーレースにも、チーム・ロータスのエースとして来日。しかし金曜のプラクティスでエンジンを壊したために、クラークの本気の走りを見たいと思ったファンの願いは叶わなかった。そしてその願いは永遠に封印されることになる。その1年半後、雨に煙るホッケンハイムでクラークは帰らぬ人になった。



→今回、復活を果たしたヒストリック・ミュージアム。50年代のイレブンからエスプリまで、歴代ロータスが集結。どのクルマのコンディションも素晴らしかった。

←美しいエスプリS3。1980年代前半にチーム・ロータスのスポンサーとなったエセックス・カラーに塗られたこの個体は、当時100台だけリリースされた限定車。





JAPAN LOTUS DAY恒例のパレードラン。夕暮れの富士にロータスの隊列が延々と続いていく。次回2014年のパレードでは、エキシージSの台数が増えていることだろう。





来日したマシュー・ベッカーを招いて行われたトークショー。ヘセルのタイムを書き換えた話など、テスターとしてエキシージSの開発に携わった彼ならではの秘話が語られた。



“ロータス”ではないが、会場にはこんな珍しいクルマも。ケータハムSP/300.R。ローラと共同開発したシャシーにデュラテック2ℓユニットを積む、レーシングマシンだ。

でも富士は今でも日本のロータス・ファンにとって特別な場所であり続けている。なぜなら毎年秋、ここを舞台に日本最大のロータスの祭典、JAPAN LOTUS DAYが開催されるからだ。

まさに秋晴れというべき快晴に恵まれた10月27日、富士のパドックには新旧様々なロータスが、朝早くから集まった。その数、実に520台。エリーゼ、エキシージがその大多数を占めるが、中にはヨーロッパSやエヴォーラ、340Rといったモデルの姿も見ることができる。ロータスというメイクスが幅広く愛されている証拠といえるだろう。

一方、エリート、エラン、ヨーロッパといった往年のヒストリックモデルも健在だ。前回に比べ、台数が少なかったのが寂しいところだが、復活したヒストリック・ミュージアムに集ったクルマは、コンペティションモデルを含めどれも粒ぞろい。このロータス・デイで初披露というクルマもあり、その舞台に一層の深みを加えていた。

そんな今回のロータス・デイのトピックのひとつは、日本で発売が開始されたばかりのエキシージSだろう。それに合わせて本国からビークルダイナミクスの責任者であるマシュー・ベッカーと、セールスマネージャーのポール・ビングが来日。トークショーではベッカーが開発に関する秘話を披露したほか、2イレブンでロータス・カップに飛び入り参加。またビングがコンクール・デレガンスの審査員を務めたのも、ロータスのオフィシャルイベントならではのプログラムといえた。

トークショーの席で、ベッカー自身も多くは語らなかったが、ここ数年ロータス・カーズはかつてない荒波にもまれ、一時はその存続すら危ぶまれる状況にあった。しかし、いま再びヘセルの人々は、着実にその歩みを進め、かつての〝ロータスらしい〟活気を取りもどしつつあると聞く。この日ベッカーが2イレブンのコクピットの中でみせたファイトや、1台1台のヒストリックモデルを丹念に見て回るビングの表情は、まだ〝エンスージアスティックなロータス〟がヘセルには息づいているという、何よりの証であるように感じられた。無論、ロータスが完全復活を果たすまでには、まだいくつかの苦難が待ち受けているかもしれない。でも彼らは必ず復活できる——ジム・クラークが初の王座を獲得してから50年の節目を迎えた富士で、そう確信した。





↑コンクール・デレガンスの表彰式で、ビング氏たっての希望で追加受賞となった1964年式のコーティナSr.1。日本で一番オリジナリティの高い個体を推すとは、さすがお目が高い。



→ロータス・カーズ賞を受賞したもう1台は、この1960年式ロータス18FJ。120台以上が造られた傑作フォーミュラだが、このようなオリジナル状態を残したクルマは貴重。





F1 GP

今、グランプリに忍び寄る危機的状況
ライコネンに未払い？ チームを蝕む資金不足

REPORT◉小倉茂徳（*Shigenori Ogura*）　PHOTO◉Marussia ,Redbull, Lotus

ロータスF1チームのキミ・ライコネンがシーズン残り2戦を欠場する。直接の理由は苦しんでいた背中の痛みを治療するためだが、ライコネンとチームとの絆が失われたことも原因のひとつだろう。

ライコネンは当初から残り2戦に出ないことを表明していた。理由は今季の賃金が払われていなかったからだ。一説にはライコネンへの未払い総額は1715万ユーロ（約22億9000万円）。ロータスは、投資会社から新たな資金を調達してこれの支払いに充てるというが、いずれにせよ経営難であることは否めない。

F1ではこうした問題がほかでも起きている。ザウバーのニコ・ヒュルケンベルグも賃金支払いが滞っていると報道された。レッドブルとフェラーリ以外のチームは程度の差こそあれ、ドライバーに持参金を要求しているのだ。ドライバー起用も、才能よりも持参金額の多寡で決めてしまわざるをえない状況である。このままでは「FIAが統括するドライバー選手権の世界最高峰」というブランドにも傷がつきかねない。

FIAは2009年にこうした状況を予見していた。当時のマックス・モズレー会長は、F1チームの年間活動予算を40万ユーロ（5億3000万円）にするレギュレーションを2010年から導入すると提案。この予算額にはドライバーなどの賃金は含まれないが、開発費やホスピタリティ施設などへ巨費が投じられないようにと考えていた。

開発抑制にはF1には自由な開発があるべきという異論もあった。だが、当時のFIA案では、予算枠のなかであればむしろ当時のF1マシンよりも自由に技術が追究できるものとなっていた。しかも、たとえ年間100億円近くをかけて開発しても、性能抑制規定によってその差は微々たるものになるはずだった。

しかし、大部分のF1チームはこの予算上限案を導入するなら「独自に新しいF1シリーズを立ち上げる」と、FIAを恫喝しながら反対。2009年のうちに予算上限案は廃案とされてしまった。ところが、その後F1チーム側は世界的な景気後退が自分たちの予想を上回るものだと痛感。チーム間独自の「協定」としてコスト削減案を導入した。だが、この協定に否定的な態度のレッドブルが一人勝しているのが現状だ。

目先にとらわれたチーム側の失敗に、なにか対策を講じないと、F1はチーム消滅か、持参金ドライバーでいっぱいになりかねないのである。



F1の底辺を形成するマルシャのようなチームがなくなってしまえばバトルは成立しなくなる。ライコネンは資金不足の心配とは無縁のフェラーリへの復帰を決めた。

ベッテル、グランプリ4連覇を達成！



レッドブルのセバスチャン・ベッテルが、第16戦インドGPでポールトゥフィニッシュを達成、4年連続ドライバーズチャンピオンに輝いた。また、レッドブルもコンストラクターズ選手権4連覇を決めている。選手権のライバルだったフェラーリのフェルナンド・アロンソは、11位とノーポイントに終わった。タイトル決定後、ホームストレートでスピンターンを披露したベッテルは、「このタイトルに関わったチーム全員に感謝したい」と喜びを語った。

WRC

フォルクスワーゲン、圧勝 参戦1年目でダブルタイトル

REPORT◉入江大輔（*Daisuke Irie*）　PHOTO◉Volkswagen

2013年からポロRWRCでワークス参戦をスタートさせたフォルクスワーゲンがダブルタイトルを獲得した。エースドライバーのセバスチャン・オジエは、第2戦スウェーデンでシーズン初勝利を刻むと、メキシコ、ポルトガル、イタリア、フィンランド、オーストラリアを制し、第11戦フランスで2戦を残して初のドライバーズタイトルを手にした。また、第12戦スペインでは、ライバルのシトロエンを大きく引き離してマニュファクチャラーズタイトルも決めており、チームを率いるヨースト・カピトは、「参戦1年目でこれだけ素晴らしい成績を達成できるとは、フォルクスワーゲンの本社サイドも予想していなかった」と、喜びを語っている。





WEC

991世代に移行したRSR日本上陸
消化不良のWEC富士 来季はさらに体制拡大

REPORT◉大谷達也(*Tatsuya Otani/Little Wing*)　PHOTO◉森山俊一(*Toshikazu Moriyama*)

WEC富士に参戦するため、ポルシェ・ワークスが久しぶりに日本の土を踏んだ。彼らが持ち込んだのは最新の991をもとに開発された911RSR。911ベースのレーシングカーとしては、ル・マン24時間などの耐久レースに参戦する〝RSR〟、GT3カテゴリーの〝GT3 R〟、そしてカレラ カップ用の〝GT3 カップ〟という3タイプを送り出すのが最近のポルシェの習わしだが、このうち、いち早く991世代に移行したのが〝RSR〟だった。

最新のRSRは、エンジン排気量こそ先代と同じ4・0ℓながら、最高出力は10ps増の470psを発揮。また、フロントサスペンションがロードカーのストラット式からダブルウイッシュボーン式にモディファイされたほか、外観では全幅にわたって開口部を設けたように見えるチンスポイラーが目を惹く。

〝991RSR〟はデビュー戦となった今年のWEC開幕戦シルバーストーンでクラス4位をマーク。そして第2戦スパで5位完走を果たすと、シリーズ最大の1戦でもっとも長丁場の第3戦ル・マン24時間で1-2フィニッシュを達成。相変わらずのスピードとスタミナを見せつけた。

その後、アメリカとブラジルを転戦して日本にやってきた2台のRSRは、予選こそクラス4位と5位に留まったが、決勝に向けては大いなる期待を抱いていた。「今日の結果はあまり気にしていません。なにしろ明日の天気予報は雨ですから」と91号車を走らせるイェルク・ベルクマイスターが語った通り、決勝当日は生憎の空模様となったが、いささか雨脚が強すぎた。おかげで断続的にセーフティカーランを行っただけで、実質的な競技が行われないままレースは終了。この結果、GTクラスの1台が遅れた影響で2台のRSRは3位と4位でフィニッシュしたものの、彼らにとってはきわめて不本意な戦績だった。「RSRは特にウエットで速く、トラクションも非常に優れているので、今日は1-2フィニッシュのチャンスもありました。この結果は非常に残念です」。

もっとも、戦いはこれだけでは終わらない。来年はWECのトップカテゴリーであるLMP1クラスにカムバックしてル・マン24時間での総合優勝を狙うほか、カレラカップも991ベースに切り替わり、991ベースのGT3 Rもデビューが期待される。2014年はヴァイザッハのレース魂が久しぶりに熱く燃えさかる1年となりそうだ。



雨の予選では4位と5位にとどまった新型911RSR。得意のウエットでジャンプアップを狙ったものの、レースはセーフティカーランで終わってしまった。

WEC Rd.6 Fuji



トップカテゴリーのLMP1では、地元レースに燃えるトヨタを降してアウディがポールポジションを獲得。しかし、決勝はセーフティカーランのまま終了となり、ポールシッターのNo.1のアウディにトラブルが発生してピットストップを繰り返した影響で、No.7のトヨタがWECで今季初優勝を挙げた。いっぽう、このレースで2位に入ったアウディはマニュファクチャラーとドライバーの両タイトルを確定。2年連続のチャンピオンに輝いている。

REPORT◉大谷達也(*Tatsuya Otani/Little Wing*)　PHOTO◉森山俊一(*Toshikazu Moriyama*)



最終戦をメルセデスSLSが制す タイトルはホンダCR-Zへ GT300

チャンピオンが決まらないまま迎えたスーパーGT最終戦の舞台はツインリンクもてぎ。予選では、今シーズンを最後に第一線を退くと発表した山野哲也が乗るNo.61 スバル BRZがポールポジションを獲得したものの、決勝では開幕戦の覇者でもあるNo.11 メルセデスSLS(平中克幸／ビヨン・ビルドハイム)が圧倒的に速く、レース半ばの24周目に規定のピットストップを行った段階で後続を50秒以上も引き離していた。その後もNo.11 メルセデスSLSは一度も首位の座を譲ることなくチェッカーを受け、開幕戦に続く今季2勝目を挙げた。2位は3番グリッドからスタートしたNo.16 ホンダCR-Zで、彼らは2013年シーズンのGT300タイトルも勝ち取った。

Check it up 1

PHOTO&REPORT●原　文昭(*Fumiaki Hara*)



BRABUS SL-B63S-730

さらなる高みを目指すブラバス!!
最新技術を注いだ730psの強心臓。

チューナーの本場、ヨーロッパではそれこそ星の数ほどのチューニングブランドが存在するが、その中でもブラバスは別格の存在感を持つ。なにせチューナーとしての実力を測るコンプリートカーのラインアップは膨大な数になり、年間生産台数も7500台を超える。そんな実績から、もはやヨーロッパにおいてブラバスは、チューナーの枠を飛び越えつつあり、メルセデスに特化した自動車製造メーカーとしても広く認知されているほどだ。

ここで紹介するSL-B63S-730は、SL63AMGをベースにチューニングが施されたコンプリートカー。2013年3月に行われたジュネーブ・ショーで披露されたモデルと同仕様のもので、ブラバス・コンプリートカーの格としては、主力モデルの〝620〟の上を行く〝730〟の名前が与えられた、最高スペックを持つ最新モデルだ。

当然、注目すべきはパワートレイン。搭載されるエンジンプログラム、パフォーマンスキットB63Sは、この〝730〟でさらに進化が加えられており、従来の〝620〟で施されていたECUチューンと吸排気系、キャタライザーの交換に加えて、タービンもより大容量を持つブラバスオリジナル製に換装。キャタライザーもさらなる排気効率の向上を狙ってメタル素材に変更され、最高出力は〝620〟に比べ110psアップ(SL63からは193psアップ)の730psまで高められているのだ。

ちなみにエンジンユニットに輝くゴールドの吸気パイプは、エンジンが発する熱を効率的に反射させることで、エンジン内部に安定した温度のエアを取り入れるために開発されたスペシャルオーダー品とのこと。けっして見かけだけのアイテムではないことをお伝えしておこう。

もちろん、その他のチューニングパーツもブラバスの技術が注がれた最先端パーツで彩られる。フロントリップ&リヤディフューザーのエアロパーツは、軽量高剛性を目的にリアルカーボン素材を使用。ホイールも鍛造モノブロックの20インチと、走りを強く意識したチョイスで仕上げられる。もちろん、インテリアはコンプリートカーを所有するご褒美でもあるマスティックフルレザーだ。

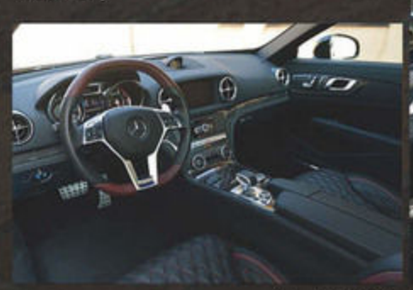
チューニングシーンの王者ブラバスの最高の技術が注がれたSL-B63S-730。世界最高峰のスポーツカーであることは間違いない。



リヤディフューザーにはリアルカーボンを奢る。スポーツイグゾーストはバルブコントロールが組み込まれており、ステアリングのスイッチで、エンジンサウンドを調整可能。

"730"のエンジンチューンはECUや吸気系に加えてタービンにまで及び、ベースエンジン比で193psのスペックアップだ。贅沢な素材を用いたマスティックフルレザーインテリアは、ブラバス・コンプリートカーだけの特権。足元を飾るホイールは、スペシャルオーダー品のモノブロックRフォージドのフロント9×20、リヤ10.5×20。







PARTS LIST

BRABUS Program	
パフォーマンスキット	B63S-730
エクステリアパーツ	フロントリップ、スカート、ディフューザー/カーボンシャイニー、ダブルBデザインフロントグリル
チューニングパーツ	サスペンションモジュール　ロワリング、スポーツイグゾースト/バルブコントロール(ラウドサイレント)
ホイール	20インチモノブロックR フォージドホイール〝リキッドチタニウムスモークド〟アンセラポリッシュ
インテリア	マスティックフルレザー(キルトデザイン)

2780万円(車両本体価格)
※取材車はオプション装着車(2880万円)

SPECIFICATIONS

■ボディサイズ:全長4645×全幅1875×全高1300mm ■車両重量:1880kg ■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ 総排気量:5461cc 最高出力:730ps／5300〜5800rpm 最大トルク108.0kgm／1750〜5000rpm

WINTER TIRE

Check it up 2



中央に太めのリブを配置し、縦溝を4本、横溝をV字型に刻む「ジンユーYW51」。排雪性や排水性に優れるデザインとシリカ配合コンパウンドが、雪道で安定したグリップを発揮。



縦に3本のストレートグルーブを備えた左右非対称パターンが最大の特徴。トレッドコンパウンドにはシリカを配合した改良型を採用し、ブレーキ制動距離の短縮に効果を発揮。

YW52 SIZE LINEUP

■17インチ
225/65R17 102S
215/55R17 94H
205/45R17 88H XL



JINYU YW52

カジュアルに雪道を制する
欧州&アジアの最新スタッドレス。

PHOTO&REPORT◉堀口　訓(*Satoshi Horiguti*)
PHOTO◉ジンユータイヤ／インターステート

本格的なウインターシーズン到来を目前にひかえ、スタッドレスタイヤへの履き替えを検討している輸入車オーナーも多いはず。が、万一の大雪を想定しての慎重派や冬スポーツの愛好家は、使用が一定期間に限られるスタッドレスタイヤの購入に二の足を踏みがちだろう。そこで登場願うのが「ジンユータイヤ」と「インターステート」だ。

ともに生産拠点を中国に置くいわゆる〝アジアンタイヤ〟系ながら、前者は100ヵ国以上の地域に各種タイヤを供給しているほどの信頼性を誇り、後者はオランダ創業にして欧州発の最新技術と中国の生産力が融合した高品質かつコストパフォーマンスに優れたタイヤを世界に供給しているブランド。早い話が、ともに信頼に足るブランドなのである。

そんな注目のアジアン系の2ブランドから日本国内に投入されたのが「ジンユーYW51／YW52」と「インターステート・ウインターIWT-30／IWT-2EVO」だ。

左右非対称パターンをもつ17インチ用のYW52は、低温環境でも柔軟性に優れる改良型のシリカを配合したコンパウンドを採用。アウト側のノコギリ状の溝と深くて密集した主溝がトレッド面をやわらかく保ち、氷上において優れたブレーキ制動力を発揮。様々な雪道で安定した走りを実現する。また、13～16インチまで設定するYW51は、幅広い雪上や氷上のコンディションにおいて、安定したグリップ性能を発揮する。

一方、ウインターIWT-30は、スタッドレスタイヤの正統ともいえる力強いブロックデザインと、〝グルーブ・イン・グルーブ〟と名義される溝壁の設けられた細かなサイプが、ハンドリングの向上と不均等な片減り防止に効果を発揮。いかにも食いついてくれそうな、階段状にデザインされたトレッド壁面も相まって、雪道をストレスなく走れそう。サイズ設定も14～17インチの全9サイズ、純正ホイールにスタッドレスタイヤを履かせたいユーザーには心強く映るだろう。また、特殊な3次元構造とV字型の溝で路面をしっかりと掴むIWT-2EVOは、ドライ路面での使い勝手も良さそうだ。

両ブランドとも燃費の悪化を招く転がり抵抗の低減に配慮されたエコ設計。アジアン系タイヤ最大の魅力である低価格にパフォーマンスも追いついてきた、となれば購入を検討する価値はすこぶる高い。

INTERSTATE WINTER IWT-30





V字型の溝が雪面、氷面の水を払いのけ、しっかりと路面を掴む特殊な3次元構造デザインが特徴的な「ウインター IWT-2EVO」。乾燥路におけるグリップとハンドリングも確保。

IWT-30 SIZE LINEUP

■17インチ
225/65R17 102S
215/55R17 94T
■16インチ
215/60R16 95T
215/65R16 98T
205/55R16 91T
■15インチ
205/65R15 94T
195/65R15 91T
185/65R15 88T

※14インチ以下、省略。



ハンドリング向上をもたらすスクエアショルダー、乗り味を高めるグルーブ・イン・グルーブ、トラクション向上に繋がるトレッド壁面など、欧州最新技術がフル注入されている。

問い合わせ／ジンユータイヤ　http://www.jinyutires.com　／　インターステート　http://www.interstate-tires.com

REPORT●石井健之(*Takeshi Ishii/OFFICE i*)　PHOTO●アーティシャンスピリッツ



ARTISAN SPRITS
SPORT LINE BLACK LABEL
LS F SPORT 600h/460

最小限のエアロマジック。

Made in Japanの素材を使い、高品質なエアロパーツを作っているアーティシャンスピリッツ。様々なブランドのエアロをラインアップしているが、美しいシルエットと実用性の両立を狙ってプロデュースしているのが“SPORT LINE BLACK LABEL”というシリーズだ。

このシリーズの特徴は、純正エアロの良い部分を残しながら、少しアクセントをつけることでスポーティなルックスに仕上げているところにある。レクサスLS F SPORT用も例に漏れず、フロントとサイドはアンダースポイラーのみの構成。しかしどうだろう、ほんの少しのキャラクターを加えるだけでフロントマスクはどっしりとした重厚な構えになり、両サイドにはダクトが新設されたように見えてしまう。わずかな曲線がついた板状のエアロなのに、アクが強いスピンドルグリルにも負けないほどのスポーティさを一気に身につけてしまった印象だ。

またセンター部分を少し持ち上げることで、地面とのクリアランスを確保して実用性を損なわないようにも工夫している。まさにブランドコンセプトに沿った秀逸なデザインと言えるだろう。

フロントからサイドにかけて目を移すと、フロントアンダースポイラーからサイドアンダースポイラーにかけて、連続性のあるアクセントがつけられて一体感が強調されている。

「乗り降りの際に邪魔にならない形状にしつつ、疾走感のあるシルエットに仕上げた」という、代表の公文氏の言葉通り、フェンダーのダクトデザインと相まって風を切るようなシャープなデザインが印象に残る。

さらにリヤまわりは、先にラインアップしていた“SPORT LINE”シリーズよりアクセントを減らし、シンプルなディフューザー形状を採用。ルーフスポイラーやトランクスポイラーのデザインとの関係も良好で、欧州車のようなスタイリッシュなリヤビューに仕上がっている。

最後にこれらのエアロを引き立てているのが、OZレーシングとアーティシャンスピリッツのコラボレーションで作られた22インチのBotticeli-3マットブラックリミテッド。ディスク部分だけでなく、リム部分までマットブラック化することで、ホイールのインパクトを緩和。繊細なエアロデザインへと目線を導くこととなり、クルマのスタイリングが強調されているのだ。





それぞれのエアロは、FRP製とカーボン製をラインアップ。カーボンモデルは見た目が美しい綾織りタイプを採用している。

サイレンサー付きのリヤピースマフラーも装着されている。加速騒音試験をパスしている保安基準適合品だ。

PARTS LIST

フロントアンダースポイラー(F SPORT専用)	5万7750円
カーボンフロントアンダースポイラー(F SPORT専用)	10万2900円
サイドアンダースポイラー	6万8250円
カーボンサイドアンダースポイラー	12万750円
リヤディフューザー	5万7750円
カーボンリヤディフューザー	10万2900円
3点KIT	17万6400円
カーボン3点KIT	31万5000円
フェンダーKIT	15万5400円
トランクスポイラー	5万400円
カーボンハイブリッドトランクスポイラー	9万300円
リヤルーフスポイラー	4万4100円
カーボンリヤルーブスポイラー	8万8200円
リヤピースマフラー	14万1750円



データシステムのエアサスキットで車高をダウン。タイヤはNITTOのINVOで、Ⓕ225/30ZR22、Ⓡ295/25ZR22を装着している。



実用性と美しいデザインを両立させたサイドアンダースカート。日本国内だけでなくアメリカなど海外からの問い合わせも多いそうだ。

問い合わせ／アーティシャンスピリッツ　☎048-422-4841　http://artisanspirits.co.jp

PHOTO&REPORT●芝 修(Osamu Shiba)

過給機の刺激。

icode IS F

レクサスIS Fはメルセデスの AMGやBMWのMモデルといったプレミアムスポーツをターゲットにして開発されたモデルだけあって、十分なポテンシャルを誇っている。ただ、さらなるパワー＆トルクが得られるメソッドが存在するのなら、それを手に入れたくなるのも当然のこと。そんなユーザーの要望に応えるため、アイコードがIS Fに与えたのがS／C(スーパーチャージャー)キットだ。

NAエンジンのオーソドックスなチューニングといえば吸排気系にコンピューター。ただ、それなりの効果は得られるが、コストに見合った満足感は？　と聞かれるとやや疑問が残る。アクセルを踏み込んだ際に身体がシートに押し付けられるような強烈な加速感を望むのなら、やはり過給機の出番となる。そこで、長年ポルシェのチューニングに携わってきたアイコードが、NAポルシェでパワーを求めるユーザーを納得させてきたS／CをIS Fにも与えたのだ。

S／Cの核となるコンプレッサーはロトレックスの遠心タイプ。これは、まゆ型ローターで吸入空気を圧縮するルーツ式とは異なり、タービンのようなブレードで強制的に空気を送り込むタイプ。したがってエンジンルームはタービンとパイピングがセットされたターボチューンのような仕上がりとなっている。

またロトレックスのS／Cは、クランクプーリーからの回転を内部のトルク感応式トラクションドライブを介してブレードに伝えるため、スリップすることなく全域に渡るスムーズな過給を実現している。そしてタービンのようにエンジンの排気量に応じた各サイズがラインアップされているので、狙い通りの仕様に仕上げることが可能だ。

IS F用に採用されているのは400～630ps対応のC38-81で、専用パイピングや空冷式インタークーラーが付属するボルトオン設計としている。このアイコードのデモカーは、S／Cキットにコンピューター＋吸排気系チューンが加わったオーバー500ps仕様だ。

もちろん、NAのまま楽しみたいというユーザーのことも忘れてはいない。ビッグスロットルバルブ、中間パイプ＆マフラー、リミッターカットなど、ライトチューンが楽しめるメニューも用意されている。





スピードリミッターカットSFMは15万7500円。SFMに加えて燃調／点火時期／スロットルコントロールなど、プログラムを変更してパワー＆レスポンスを引き上げるFFMは31万5000円。

→ロトレックスのコンプレッサーはタービンブレードのような遠心タイプ。アクセルワークにレスポンス良く反応して、トルクフルな加速感が体感できる。IS Fなら細部を煮詰めればオーバー500psが可能。

問い合わせ／アイコード　0120-264-911　http://icode.jp/



機能性を最優先して、大型のダクトを配置したエアロキット。一部カーボンタイプ63万円、FRPタイプ42万円(共にLEDデイライト付き)。カーボンボンネット(キー付きボンネットピン付属)は20万7900円。

PARTS LIST

IS F用スーパーチャージャーキット	180万円

PHOTO&REPORT◉芝 修(Osamu Shiba)

豪州への挑戦。

今オーストラリアの上流階級層の間で日本車をベースとしたチューニングがちょっとしたブームになっていることをご存じだろうか。さらに、そのポテンシャルを競うタイムアタックレースとして賑わっているのがWTACだ。

これは日本でも筑波サーキットで行われているタイムアタック形式のようなイベントで、クラスを3つに分けてベストタイムを競うというもの。参加車両はGT-R、ランエボ、RX-7、S2000といった日本車がほとんど。日本からも数社が参戦し、スーパー耐久やスーパーGTで活躍する谷口信輝選手がドライバーを務めている。

このWTACに唯一レクサスISFでエントリーしているのがオーストラリアのレーシングチーム「バッカス」だ。そのエンジンは細部にまで手を加えられ、パワーは約480psにまで引き上げられており、その排気系に採用されているのがノヴェルのフルEXシステムなのだ。

EXマニホールドは各シリンダーからの排気ガスをスムーズに導く等長タイプ。そしてセンターパイプからリヤマフラーまでは純正と同じレイアウトながらシングル部＝80φ、デュアル部＝60φにして排気効率を極力高め、タイムアタックマシンにふさわしいコンペティショナルな排気系統に仕上がっている。

このフルEXシステムの市販品には200セルのメタル触媒や音量切り替えバルブがセットされているので、ストリートでもそのポテンシャルを体感することが可能だ。コンピューターがノーマルであっても問題なく対応できるが、優れた排気系の効果を存分に引き出したいのなら、サードのツールを使ってコンピュータチューンを施したい。

ノヴェルはレクサスをターゲットにしたチューニングメーカーとして、他にもISF用のザックス製ベースの減衰力無断階調整式サスペンションシステムとブレーキローターやパッドなどで構成される、ブレーキアップグレードフルセットなどをラインアップしている。

そして現在開発が進んでいるのがサスペンションシステムの第2弾。従来の性能を維持させたまま、減衰力を前後18段調整にしたスタンダードバージョンを30万円前後の価格でリリースする予定だ。



2012年10月18～19日、オーストラリアのイースタン・クリークウェイで開催されたWTAC。ISFは軽量化を施しても車重が1500kg以上あるため、タイムアタックにはちょっと不利。しかし谷口選手のドライブで好タイムを叩き出した。

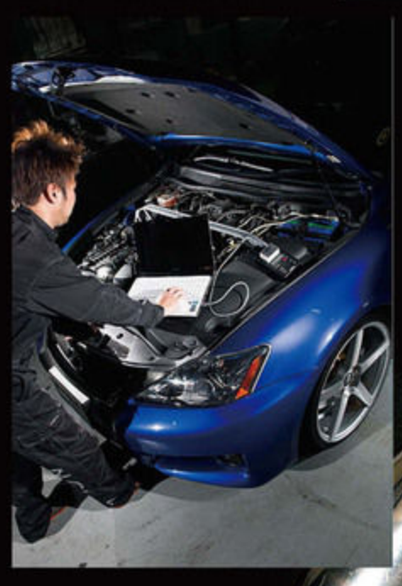
NOVEL IS F

PARTS LIST

フルエキゾーストシステム	126万円
エキゾーストマニホールド	56万7000円(右ハンドル)／52万円(左ハンドル)
センターパイプ+リヤマフラー	79万8000円

ISFにはカッター付きのリヤバンパーがセットされているのでマフラーは見えない。しかし、そのスポーティなサウンドを聞けば、フルEXシステムの性能が想像できる。

↓コンピュータを排気系に合わせてセッティングすれば、さらなるパワー＆トルクを引き出すことが可能。セッティング価格21万円、現車合わせは23万5000円。





PHOTO&REPORT◉柴田幸治(Koji Shibata/BEL)

WALD LS460/h 600h/hL Executive Line

さりげない自己主張。

さりげなくカッコ良く。簡単なようで難しいのがこの路線ではないだろうか。なぜなら、スタンダードではつまらないけど派手になり過ぎるのはどうも……という、ある意味、相反する価値の中間を射止めなくてはならないからだ。その加減が絶妙で人気を博しているのがWALDである。

同社は、時にはアグレッシブに攻めることもあるが、基本的には大人らしい、さりげないおしゃれを軸に展開するエアロパーツのメーカーだ。それは、今回のレクサスLS・エグゼクティブラインを見てもらえば、きっと感じてもらえることだろう。

以前、紹介したLSFスポーツ・エグゼクティブラインは「フォーマルを着こなすアスリート」というイメージ。それが、さらに進化して「フォーマルをラフに着こなすチョイ悪」風に進化。少し華やかになったその秘密は、足元の変化だ。

Fスポーツは、フロントとリヤのスポイラーが個性をさりげなくアピールしていたため、両サイドはかなり控えめに映っていた。それを今回、サイドにも注目させたいという狙いで、フロントにフェンダーダクトを設けて、さらにシルバーメッキのフィンを追加。これにより控えめだったサイドビューにもアクセントが加わり、側面の印象がよりスタイリッシュになった。

それをさらに引き立てるのが同社のホイール、ボルトフィーノ21Fだ。鍛造で22インチのボルトフィーノ21Fは、アルミ素材をラフに磨き上げたブラッシュド仕上げが特徴。これまでホイール業界にあったヘアラインなどの路線とは違い、ラフな仕上げとアルミ素材の持つ質感が逆にスポーティさを強調し、かつチョイ悪なイメージを引き立たせている。いわば、チョイ悪によくある髭のイメージである。このバランスが今回取材したLSは特に絶妙なのだ。

ただ、チョイ悪風とは言っても、周囲に威圧感を与えるほどの押し出し感は無いので、周囲の目を気にするオーナーでもスマートに乗れる。また、使用素材も純正パーツと同じABS樹脂製なので違和感もない。

レクサスの旗艦モデルであるLSをスタイリッシュに仕立てるアイテム、WALD LSエグゼクティブライン。さりげなくフォーマルを着こなしながらも、気取らない独特のスタイルで決めたいなら、いち推しのエアロパーツとホイールのセットだ。

PARTS LIST

KIT PRICE (F、S、R) (Short)	25万5150円
KIT PRICE (F、S、R) (Long)	26万2500円
FRONT HALF SPOILER	8万4000円
SIDE STEP(Short)	8万9250円
SIDE STEP(Long)	9万6600円
REAR SKIRT	8万4000円
TRUNK SPOILER	6万8250 円
ROOF SPOILER	6万8250円
P21F(ブラッシュド)	Ⓕ22×9.0J+33 Ⓡ22×10J+35
POTENZA RE050A	Ⓕ&Ⓡ265/30 22





←流線型のボディに直線的なラインのエアロパーツ、そしてホイールを装着したヴァルドLS460Lエグゼクティブライン。フォーマルをスタイリッシュに着こなす大人のセダンだ。



→最近は高級スポーツカーに採用されることも多いフェンダーダクト。これを違和感なくデザインに盛り込むことは非常に難しい。それをうまく取り入れるヴァルドはお見事だ。



→フェンダーダクトの形状とホイールデザインのマッチングが見事なフロントセクション。鍛造ホイールだけに従来のボルトフィーノシリーズよりもスポークがスリムで大径に見える。



問い合わせ／WALD INTERNATIONAL ☎072-673-3000 http://www.wald.co.jp

PHOTO&REPORT◉塩谷佳史(Yoshifumi Shiotani)

質実剛健の美徳。

A_R_T LAND CRUISER

オイルマネーで潤うロシアや中東といった自然環境の厳しい地域において、そのタフさと高いデザイン性で独自の立ち位置を確立したランドクルーザー。いまや彼の地のクルマ好きは実用性だけに飽きたらず、セレブたちの間ではカスタムベースとしても引っ張りダコ状態だという。

そんな世界情勢も鑑み視野に入れつつ、日本サイドから企画を打診して製作されたのがこのARTランドクルーザーだ。イムレ・アルバCEO率いるARTと言えば、メルセデス及びポルシェを手がけるドイツ新進気鋭のチューナーブランド。長年Gクラスやカイエン、昨今ではレンジローバーも手掛けているだけあり、ハイパフォーマンス系クロスカントリーに対するノウハウも十二分に蓄積してきているようだ。

そんなバックボーンを持って開発された200系ランドクルーザーは、現行モデルとなる後期型の登場に合わせて新作のバンパー交換タイプをデリバリー開始。これまで輸入車オーナーを中心に名の知られていたARTだが、当キットのスマッシュヒットで瞬く間に国内のSUVフリークの注視を集めることとなった。

ARTのランクルはこれが処女作ではなく、200系前期型用としてフロントスポイラー及びリヤスカート、スポーツグリルやエキゾーストシステムをラインアップ済み。今回は、よりアグレッシブなフルバンパーKITを開発することで、さらに攻めの姿勢を明確にしてきたと受けとれる。

そして満を持して追加された新作パーツが、ここで紹介する後期モデル用エアロ専用設計のオーバーフェンダーだ。フロントピースはバンパーに大きく回り込みながらエアインテークをデザイン化し、リヤは純正パーツと見紛うような自然なフィッティングをエアダクトと共に具現。レクサス譲りのスピンドルグリルを彷彿とさせるフロントバンパー、左右4本出しエキゾーストシステムに最適化されたリヤバンパーと合わせ、これまで以上の完成度とインパクトを得ることに成功している。

このドイツ人デザイナーならではの質実剛健な造形こそ、ARTがコンセプトとして掲げているアーバンスポーツを具象するもの。時と場所、そしてシチュエーションを問わない普遍的な美を身に付けたランドクルーザーを、ぜひご賞味あれ。





純正プラスαの適度なサイズながら、両端まで発光するハイマウントストップランプ機能を持つルーフスポイラー。シンプルなデザインながら後続車へのアピール度は抜群。

ボディキット装着でボトムエンドのボリューム感を増すことに成功し、安定感やスポーツテイストを前面に押し出した。オーバーフェンダーによりホイールの選択肢も広がる。



10年以上のベストセラーを続け、もはや定番アイテム化しているmono ART1。定番カラーのシルバーに加えて、ブロンズ(写真)とグロスカラー(左サイドに装着)が追加された。

PARTS LIST

リヤバンパー	22万500円
フロントスポイラー	10万800円
オーバーフェンダー	27万8250円
ルーフスポイラー	15万5400円
エキゾーストシステム	28万3500円

問い合わせ／ラガーコーポレーション
☎048-853-2222　http://www.art-tuning.jp

REPORT◉石井健之(*Takeshi Ishii/OFFICE i*)　PHOTO◉アーティシャンスピリッツ



力強さと高級感の両立。



データシステムのエアサスキットで車高をダウン。タイヤはNITTOのNT420Sで、前後共に265/35ZR22を装着している。



圧倒的な存在感を演出しているオーバーフェンダー。片側20㎜ワイドになっただけで、こんなに力強いスタイリングへと変貌する。



左右4本出しのZ's SPORTマフラーは保安基準適合品。RX-450h専用のため、リヤハーフスポイラーもRX-450h専用となっている。

アーティシャンスピリッツはレクサスやトヨタ車用のエアロを、いち早く開発するエアロメーカーのひとつ。日本製の高品質な素材のみを使用し、フィッティング精度など品質の高さがウリでもある。日本のみならず、アメリカやロシア、中近東などの海外でも人気のあるブランドとして有名だ。

そのアーティシャンスピリッツが世に送り出したレクサスRXシリーズ用のエアロ“HIGH-SPEC LINE”。SUVをより力強く、しかも高級感を損なわないようにデザインしたハイグレードなラインアップだという。

なにはともあれ写真を見てほしい。車体を一段と大きく力強く見せているオーバーフェンダーや、純正バンパーからは想像できないほどシャープさを増したフロントハーフスポイラー。それらが持つ独特の造形は、純正のボディラインを活かしながらも個性を主張している。

「純正のフロントバンパーは横から見ると下部がえぐられたような形状になっているのですが、それを前面に出すようなバンパー形状にしています。こうすることで顔に重厚感が出て力強さを演出できると共に、個性を主張しています」とは代表の公文氏。このフロントのデザインが片側20㎜アップのオーバーフェンダーやホディのプレスラインとシンクロするようなサイドステップと相まって、低重心で迫力のあるスタイリングを実現しているのだろう。

またリヤセクションを飾るのは左右4本出しのZ's SPORTマフラーとのセットで開発されたハーフスポイラー。スポーティさを演出するために中央部分はディフューザー形状とし、マフラーの両端にはダクトを配置。リヤゲートスポイラーも少し跳ね上がる形状にすることで、ディフューザーが持っているスポーティなイメージを共有している。この組み合わせにオーバーフェンダーの重厚感が加わり、高級感のあるリヤビューを作り上げているのだ。

これらのエアロに組み合わされたホイールは、22インチのOZレーシングBotticeli-3。データシステム製のエアサスキットで車高を下げ、フロント20㎜、リヤ25㎜のワイドトレッドスペーサーとの組み合わせで、オーバーフェンダーとの絶妙なクリアランスを実現。NITTOタイヤNT420Sのオシャレなトレッドパターンも、このクルマの力強さと高級感の演出にひと役買っていそうだ。

ARTISAN SPRITS
HIGH-SPEC LINE
RX-450h/350/270

PARTS LIST

フロントハーフスポイラー(標準バンパー専用)	6万8250円
サイドステップ	9万4500円
リヤハーフスポイラー(RX-450h専用Z's SPORT4本出しマフラー用)	6万3000円
オーバーフェンダー	12万6000円
リヤゲートスポイラー	5万400円
カーボンハイブリッドリヤゲートスポイラー	8万640円
RX-450h専用Z's SPORT DUAL 4本出しマフラー	17万6400円

問い合わせ／アーティシャンスピリッツ　☎048-422-4841　http://artisanspirits.co.jp

REPORT●中三川大地(Daichi Nakamigawa)　PHOTO●小林邦寿(Kunihisa Kobayashi)

BRANEW RX

研ぎ澄まされた〝和の心〟。

ここに現れたレクサスRXは、まったくBRANEW(ブランニュー)らしい作品だと思う。彼らがコンセプトに掲げる“和の心”。裏地に凝るかのごとく目に見えない部分までこだわったキメ細かい造形と、完膚無きまでに高い信頼耐久性を持って、いまや日本を飛び越え世界中のブランドを己色に染める。RXに対して彼らはデビュー当初から積極的に手を加えてきたが、このたびRXのマイナーチェンジに合わせ後期型のプログラムを登場させた。

そもそもRX自体が、ランクルのような威圧感を持たないクールなSUVである。日を追うごとに存在感を主張するレクサス勢のなかでは控え目に見える。中身も奥ゆかしい。トップモデルにハイブリッド(RX450h)を置く知的っぷりで、高性能なのにそれをこれみよがしに主張しないところは、ブランニューの“和の心”に通じるところがある。

今回、RXの後期型に採用されたレクサスフェイスの、いわゆるスピンドルグリルに合わせてフルバンパータイプのスポイラーを持ってきた。ノーマルのエレガントさを巧みに残したデザインが自然だ。顔つきはスピンドルグリルをリスペクトしたような調和が取れていて、後ろを見ればディフューザー形状のリヤバンパーと、それに一体化されたテールパイプが自然に見える。そのうえで純正フェンダーを加工したサイドダクトや、バンパーに備わるLEDなどでちょっぴりワルっぽさを出しているあたりが絶妙な塩梅である。

足もとには「BW-M9」というオリジナル鍛造3ピースホイールが収まる。RXにベストサイズだと思える22インチで、細長いスポークが拡がっていくような形状に華麗な印象を抱く。そこにヨコハマのドレスアップタイヤとして人気沸騰中の「PARADA Spec-X」を、サイズにして265/35R22を履くなど、タイヤ銘柄を含めて純国産である。

なお、ホイールを含めたこれらのボディキットは270から450hまですべてのグレードに対応する。さらに注目すべきは、ヘッドライトを後期用にすれば前期型RXにも装着できること。既存のRXユーザーにとってのリフレッシュアイテムとしてもオススメできる。

こうした細やかな配慮、そして柔軟な対応もまたブランニューらしさだ。“和の心”で統一された純国産プログラムに、いま一度注目したい。



「スピンドルグリルに相応しい顔つきを」ということでフルバンパータイプのバンパースポイラーが実用化された。後期型ヘッドライトを流用することで前期型にも装着できる。





リヤスポイラーも注目アイテムだ。前期は4本出しマフラー専用だったが、後期型となりノーマルマフラーへも対応。マフラー部はデコレーションフィニッシャーというものだ。



PARTS LIST	
フロントバンパースポイラー	16万5900円
サイドステップ	9万2400円
リヤスポイラー	8万850円
BRAフェンダー	6万9300円
デコレーションフィニッシャー	2万3100円

装着されるホイールはBW-M9という鍛造3ピース。サイズは前後とも22インチ。スポークのエッジやピアスボルトが高級感満点だ。レクサスを始め輸入車へも数多く適合する。

問い合わせ／ブランニュー　☎04-7155-7155　http://www.branew.jp

REPORT◉木村和晴(Kazuharu Kimura)　PHOTO◉内藤敬仁(Takahito Naito)

スマートワイルド。

MK motorsport X6

躍動的でマッシブなBMW X6は、やはり勢いあるスタイリングKITが似合う。特に「MKモータースポーツ」のそれは、張り出したワイドフェンダーが注目のポイントになるだろう。しかし、あからさまに筋肉隆々な肉体派アスリートのように……という風ではなく非常にスマートにまとまっている。よく言われる台詞の“まるで純正のように”が思い浮かぶほどに自然な佇まい。

理由を探れば、フロント＆リヤバンパーと一体に連なった造形が大きい。拡幅されたフェンダーだけに目立つことなく、縦型LEDデイライトが組み込まれた印象的なフロントフェイスなどがバランスよく強調されているのだ。そのバンパースポイラーは前後ともに純正＋被せタイプを採っている。いわゆるハーフスポイラーだが、上部までしっかり覆われることで、とてもプラスαの後付けには見えない。材質、フィッティング性ともに、高品質に間違いなしの純正バンパーを交換することなく活かしたい向きにも最適な策だ。

何にしても、MKモータースポーツのバンパースポイラーとワイドフェンダーはセットでの武装が前提。こうしたアグレッシブさは、近年のシーンとして見逃せない中東市場もターゲットとしている。近年ドレスアップカスタムが活況のこのエリアでは、明確な張り出し感や大型ダクトなど“エアロパーツ”らしいインパクトが好まれている。またこの傾向は、世界的にもスーパースポーツ車などで顕著になった。それだけに、メルセデス・ベンツGクラスやレンジローバーと異なるSUVのスポーツクーペたるX6では、まさにハマり役。

MKモータースポーツは、骨太なイメージのザ・ジャーマンチューナーというキャラクターで、かつての“ビーエム”ブームで支持を集めた。ディープリムに足がビシッと均一に伸びたスポークホイール、直線的なエッジが利いたスポイラーなどにそれらが表現されていた。背景のベースには正統的なモータースポーツ活動があり、近年は多角的な展開よりもルーツであるレース活動に重点を置いていたようだ。

そうした中、スタイリングプロデュースにもカムバックしてきた同ブランド。BMWとMINIの厳選したモデルを手始めに、今後徐々に車種拡大する計画の第二章。モダンテイストで新たなダイナミズムを追求していく。



フロント同様スキッドガードを、あるいはディフューザーをも連想させるセンター部。サイドスカートもワイドフェンダーに合わせた設計。エキゾーストは発売に向けての試作品。



両端の縦に伸びたLEDデイライトがアクセントのスポイラー。ダクト部のメッシュインレットはオプション品。SUVらしいスキッドガード風の中央部は色分け塗装で際立たせている。

クーペのように流麗なテールゲートだけに、ルーフスポイラーとデッキリッドスポイラーの二段構えが映える。前者はフィン付きで立体的、後者は小型のリップタイプだ。



ブレード型スポークのホイールは鍛造製の「ダカール」。サイズはⒻ10J×22、Ⓡ12J×22インチで、タイヤはコンチネンタル・コンチスポーツコンタクト5Pの295/30R22、335/25R22を履いている。

問い合わせ／MKモータースポーツ・ジャパン
☎053-411-4696　http://www.mk-motorsport.jp



PARTS LIST

フロントハーフスポイラー	19万9500円
メッシュインレット6ピース	8万9250円
サイドスカート	19万4250円
リヤハーフスポイラー	19万9500円
ルーフスポイラー	7万3500円
リヤウイング	3万1500円
オーバーフェンダー	21万円
Dakar Forged	Ⓕ24万1500円 Ⓡ26万2500円

REPORT●河瀬伸次(Shinji Kawase) PHOTO●WALD INTERNATIONAL

世界への挑戦。

ジャパンメイドの代表的チューナー、WALDが放つブラックバイソンシリーズは、同ブランドの中でもとりわけ世界に向けて発信する戦略モデル。その近作がレクサスLX(後期用)だ。7月にリリースされて以来、産油国を中心に、特にウクライナ、ロシアといった白人富裕層に大ウケだと聞くから興味深い。

その人気のヒミツは、エクスポート主体のブラックバイソンならではのスケール感、アグレッシブなムードを、SUVらしいマッシブな存在感の中に巧みに盛り込んだところだろう。たとえばLEDランプ(DRL)とフォグランプ(純正品移設)を強調したフロントバンパー。デモカーではフォグまわりをシルバーとダークシルバーで塗り分けることで、スピンドルグリルとともにフェイスの押し出しを強めている。

さらにLEDはオーバーフェンダーにまでインストールされているのもひとつの見せ場で、バンパーからフェンダーへのワイドなつながり感を出しながらユニークなアクセントにしている。これは日本の法規にとらわれない海外向け製品らしいところだ。

このオーバーフェンダーによってボディは左右30㎜ずつワイドになるが、ノーマルステップとのマッチングは至って自然に見える。ところが30㎜の幅はホイールにとってかなりおいしい要素で、デモカーのレノバティオのサイズは実に24×11J。純正フェンダーの場合より1インチワイドとなり、これによってアルマイト製のアウターリムの深さは100㎜近くにもなる。スマートなブラック/ポリッシュのマルチスポークが足長感を出すとともに、鍛造ならではの高い剛性もヘビー級のLXにとってありがたいポイントといえよう。リムはブラックアルマイトも用意されている。

リヤまわりに目を移すとディフューザータイプのリヤバンパーがバランスよくスポーティさとマッシブさを感じさせる。じつはLEDランプの上部は、ヒッチメンバー取り付け用に脱着式になっており、これも輸出モデルらしいところだ。なお、デモカーではレクサスLSのテールフィニッシャーを装着しているが、キットには専用エキゾーストトリムがラインアップされている。

輸出仕様ならではのテイストが理解できるLXユーザーには、味わいのある製品となるかもしれない。



ディフューザー風のリヤバンパーには、レクサスLSのテールフィニッシャーを装着。LEDランプの上は脱着式で、トレーラーやキャンパーを牽引するヒッチメンバーが装着可。



フロントバンパーには純正を流用したフォグランプとDRL。塗り分けると格段にキャラクターが引き立つ。オーバーフェンダーのLEDランプも海外向けらしい大胆なアイデアだ。



ほぼLX専用サイズといえるレノバティオは24×11Jと巨大。深さ約100㎜のアルマイトリムにはスポークが映りこむのでより大きく見える。高い剛性の鍛造製も魅力だ。



明快さを求める異国のユーザーに向けて練られたメリハリの効いたプレミアム感が印象的。フルサイズSUVにふさわしいマッシブさに加えて華やかさも備わっている。

WALD
LX570 SPORTS LINE BLACK BISON EDITION

PARTS LIST

KIT PRICE (F、R、OF)	57万7500円
KIT PRICE (F、R)	42万円
FRONT BUMPER SPOILER	23万9400円
REAR BUMPER SPOILER	18万6900円
OVER FENDER	16万5900円
EXHAUST TRIM	1万4700 円
D.T.M SPORTS MUFFLER(TWIN240×2)	18万9000円
MUFFLER ADAPTER	6825円
RENOVATIO Ⓕ&Ⓡ 22×11J+33	
PARADA Spec-X Ⓕ&Ⓡ 295/35R24	



SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

GENROQ太郎の

お喋り工房

GENROQ Taro's OSYABERI KOUBOU

連載87回

ドライビングテクニックを磨いて知る911の魅力 編



お喋り1 ポルシェ乗りならば常に自分の腕を磨け！

太郎は十年以上も前から、ポルシェ ジャパンが主宰するドライビングスクールでチーフインストラクターを務めている。安全にポルシェの性能を引き出せるように願って続けてきたオフィシャルイベントだが、スクール自体にはドライビングレベルに応じて、4つのプログラムが用意されている。主にサーキットを使うため、授業料は決して安くないが、充実したインストラクター陣と経験豊かなスタッフのおかげか、とてもリピーターが多い。太郎にとっては嬉しいことで参加枠はいつも一杯だ。

実のところ、本当の理由はほかにあって、ドライビングはそう簡単にマスターできないからだ。やはり同じことを反復練習しないと、なかなか身につかない。だから参加者の中には、10年通い続けているオーナーもいるくらいだ。

ポルシェのドライビングスクールの特徴は、他のブランドと違って、クルマを売ることが目的ではない。あくまでオーナーに向けた教育の一環として開催されている。そのため、自分のポルシェで参加するのが基本。



ポルシェは世界的にこのプログラムを啓蒙しており、日本でも本社公認のプログラムを実践している。それでも日本のスクールは他の国と違ってユニークだ。インストラクターに現役GTドライバーを起用。世界的に名が通ったプロドライバーが直接指導してくれる。スクール開始当初、本社はドイツ流を推奨してきたが、その頃の日本ではMT比率が低かったため、日本流を提案してAT車でも愉しめるようにプログラムを立案した。最近では世界的にAT比率が高まってきて、日本の教え方が主流となってきている。

お喋り2 レベルにあわせて学べる4つのプログラムを用意

スクールにはボクスターやカイエン、あるいは空冷911でも参加が可能だ。太郎の強い意向もあって、座学を充実させ、理論と実践を同時に学ぶことができる。勘や感性で走りを覚えると忘れやすいが、頭で理屈や理論を知ると忘れにくいのだ。

4つあるプログラムの中で初心者用に設定している〝ウオームアップ〟は、半日コースで参加（ベテランドライバーも混じっている）しやすい。最近はケイマンに乗るマダム（独身女性も含む）が多いが、クルマ好き男子のようにヘンなクセや都市伝説で頭が侵されていないので教えやすい。二回も参加すると、少しくらいならドリフトができるようになる。当然ながら、ウオームアップでも基礎的なブレーキトレーニングを徹底して行い、急制動、ダブルレーンチェンジなど、右脚が筋肉痛を起こすほどハードブレーキをレッスンする。宇宙一利くブレーキのポルシェに乗る以上、しっかり踏めることが安全運転の一丁目一番地なのだ。

Porsche Sport Driving School

2013年のポルシェ スポーツ ドライビング スクールはすでに終了してしまったが、“ウオームアップ”は大磯プリンスホテルの特設コース、“プレシジョン”以上は富士スピードウェイで開催された。参加したい方は、ポルシェのホームページ(http://www.porsche.co.jp/psdssp/schedule/)にアクセスし、資料を請求、書類に詳細を記載して申し込むだけ。ただし4つのプログラムともに定員があり、あっという間に満席(キャンセル待ち受付あり)になってしまうため、スケジュール(2014年の開催概要は現時点では未発表)が出たらすぐに応募したい。





PHOTO◉ポルシェ ジャパン

初級者から中級者向けに設定しているのが〝プレシジョン〟だ。このプログラムでもブレーキングはたっぷりとレッスンするが、濡れた路面を使ってアンダーステアとオーバーステアを体験する。いまなぜアンダーなのか、オーバーなのか、頭でも考えてもらう。そこで挙動変化を体験できたら、今度はどうコントロールするか、次なる課題に移るわけだが、ずばりオーバーステアをコントロールする前に、アンダーステアを大きくしないように、敏感に挙動変化を観察するのがポイントだ。

中・上級者向けの〝パフォーマンス〟は、富士スピードウェイを思う存分フリー走行できるので人気が高い。ここ数年、参加者のレベルが上がり、サーキット走行のルールやマナーを徹底したことで、単独クラッシュやクルマ同士の事故はほとんど起きていない。太郎はニュルブルクリンクがパブリック走行で徹底している左側追い越しルールを採用している。サーキットに慣れたドライバーにも、ポルシェ流を守ってもらうことでお互いの安全を確保しているのだ。なかにはオレ流を主張する参加者もいるが、フリー走行のルールだけは厳守してもらっている。なにしろ最近は新型911カレラSのPDK仕様で参加して、1分57秒台で走るプロ顔負けのベテランドライバーがいる。なおかつ997型GT3やGT2のオーナーはMT車だから、新型911の方が速かったりもする。



ポルシェの技術の進化には常に驚かされてきた太郎。特にPSM(ポルシェ・スタビリティ・マネージメント)がすべてのモデルに搭載されたことが大きく、その効果でサーキットでのスピン&クラッシュが激減したという。さらにニューモデルが登場する度に、新たな電子デバイスが装備され、性能はさらに向上しているが、クルマの進化に頼ってばかりでは、ドライビングスキルは磨けない。ボルシェの性能を思う存分引き出したいと思うオーナーは、太郎センセーの門を是非叩いて欲しい。





とにかくルールを守らないと命に関わる事態に直結してしまうのである。

4つ目の〝Gフォース〟では、ドリフトを徹底的にマスターすることで、限界挙動をコントロールできる術を身につけることができる。カレラ4やパナメーラのAWDでもドリフトレッスンが受けられる。スピードこそ低いが、一日中ドリフト&スピンを経験するので、ポルシェを自由自在に操れるようになる。

最後に太郎流ドライビングレッスンの10か条を書いたので、参考にしてもらいたい。

①宇宙一のブレーキを上手く使え!
②運を公道で使うな!
③アンダーステアは小さいうちに処理せよ!
④リヤスポイラーにトンボが止まるような速さでスライドさせろ!
⑤目線が大切。ガードレールを見るとそこにぶつかるぞ!
⑥クルマの動きを感じながらステアして、アクセルを踏め!
⑦カウンターステアに頼るな! アクセルでリヤの流れを制御しろ!
⑧サーキットのフリー走行ではドイツ流の追い越し法を厳守。速いクルマは左から追い抜け!
⑨ベテランは初心者をいたわり、ジェントルマンドライバーを目指せ!
⑩常にタイヤとクルマと対話しろ!

お喋り③

最近のお気に入り911は奥の深いカレラ4S

スクールイベントを通じて新型911のステアリングを握る機会は少なくないが、太郎が思うにカレラ4Sのハンドリングは別格だ。PDKに加え、オプションのセラミックブレーキ、PCCBを備えているカレラ4SはGT3並みの価格になるが、そのドライビングフィールはGT3よりも深みがある。ドリフトレッスンをしていてカレラ4Sの、独特の深い走りに惚れ込んでしまった。ドリフトしても、クルマが前へ前へと推進するし、例えばGT3でドリフトするとトラクションが失われてタイムロスしてしまうが、最新の全輪駆動システムはドリフトしてもトラクションが完全には失われない。新世代カレラ4Sこそ、911の真髄ではないかと太郎は感じている。

群れを嫌い、権威を嫌い、束縛を嫌い、プロドライバーのライセンスと叩き上げのスキルを武器にして、太郎は日本中のポルシェ・オーナーに安全で高度なスキルを身につけて欲しいと願い、日夜奮闘している。

ポルシェのほかにもNSXの主任講師は四半世紀務めているし、最近はアストンマーティン・オーナーにもドライビングを伝授している。自分のドライビングが進化するとスポーツカーライフの世界は間違いなく広がるのである。これからも啓蒙活動を地道に続けていくつもりだが、読者諸氏も積極的にドライビング向上の場にご参加いただきたい。





ドライビングポジションから始まり、レーシングコースでのタイム計測(プログラムはパフォーマンス)まで、レベルにあわせて様々なトレーニング内容が用意されている。ちなみにウオームアップは基礎講座(座学)、ブレーキング(急制動)、緊急回避ブレーキング、定常円旋回、スラローム。安全走行とテクニックの向上を学ぶ。

哲也の部屋。

第12回

稲垣潤一【前編】

「〝音〟を楽しむサーキットはライブ会場!?」

レーシングドライバー本音×対談



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2013年シーズンのスーパーGTに、GT300チームの監督として参加したシンガーの稲垣潤一氏。パドックで隣同士になって、話すようになったというふたり、前編では精力的に活動を続ける稲垣氏の音楽活動について聞く。

TEXT◉入江大輔(*Daisuke Irie*)　PHOTO◉森山俊一(*Toshikazu Moriyama*)　吉見幸夫(*Yukio Yoshimi*)
COOPERATION◉MYTHOS PRESTIGE

哲也：以前からレースもやられていましたし、色々と共通点が多そうだと思ったんです。それにボクの青春時代のスターですから！

稲垣：今年、実は還暦なんですよ。

哲也：まったく年齢を感じさせませんよね。それにしても今回リリースしたアルバムはボクらの世代には刺さる曲ばかりでした。とても素敵なデュエットアルバムですね。

稲垣：そうですね。70年代から80年代の大ヒット曲がメインになっています。

哲也：不思議なもので、最近の曲よりも自分の中にしっかりと残っているんですよね。それこそ曲を聴いていると、「あの時、あそこでデートしたなぁ」とかね（笑）。その瞬間の感情までが明確に再現されますから。昨日の晩ご飯も思い出せないのに、音楽によってその時の香りすら蘇ることがありますよ。

稲垣：やはり10～20代の頃に聞いていた音楽って、記憶にしっかり刻まれているんでしょうね。

哲也：音楽だと、たとえアーティストが亡くなった後であっても、その曲と声は生き残っていくでしょう？それこそ永遠に残りますよね。レーサーは後世に残ることがあまりないなぁ（笑）。

稲垣：いやいや、モータースポーツが好きな方にとっては、「あの時の走

哲也：稲垣さんと、こうやってお話するようになったのは……。

稲垣：鈴鹿サーキットで開催されたスーパーGTで、パドックが隣同士になったんですよね。

哲也：「いつかお話したいなぁ」ってずっと思っていたんです。でも、GT300で戦うライバルチームだけに、なかなかピットにお邪魔することもできず……（笑）。そうしたらたまたまサインガードの所で一緒になったので、思い切って声をかけたんですよ。

稲垣：それで今回の対談が実現したんですよね。

PROFILE
稲垣潤一 Junichi Inagaki

1953年7月9日、仙台市生まれ。中学時代から本格的なバンド活動をスタートし、高校卒業後、ライブハウス、ディスコ、米軍キャンプなど様々な場所でライブ活動を展開。ドラムを叩きながらのボーカルというスタイルで注目を浴び、1982年に『雨のリグレット』でデビュー。その後も数々のヒット曲を送り出す。

りが凄かった！」という記憶として残っていきますよ。

哲也：アルバムと同じタイミングで、本も出されるんですよね。

稲垣：そうですね。70年代、いわゆる『ハコバン』と言って、色々なお店にバンドが入っていました。当時、ボクはデビューする前に9年間くらい、そのようなお店で歌っていたんです。基地で歌っていた時代もあったんですが、主に地元の仙台で色々なお店を回っていました。そんな時代をいつか書き残しておきたいと思っていたんです。それが、色々な経緯を経て、本になることが決まりました。執筆には4ヵ月くらいかかりましたかねぇ……。それを終えてから、今回のアルバムのレコーディングに入ったんです。

哲也：そして、その合間にスーパーGTで監督業もしていたんですね。

稲垣：そうなんですよ（笑）。

哲也：2013年シーズンは監督として参加しましたが、自分が乗ることは考えていないんですか？　以前、フォルクスワーゲン・ゴルフやトヨタ・アルテッツァでレースを戦っていたでしょう？

稲垣：それは難しいでしょうねぇ。ヒストリックカーのように、のんびり走るのならばやってみたいかな。

哲也：実際、稲垣さんがサーキットに足を運ばれるのは久しぶりだったと思うんですが、スーパーGTの現場はいかがでしたか？

稲垣：とにかく観客の多さにビックリしました。それこそ5万人以上が集まる訳じゃないですか。これだけの人たちが集まってくるというのは、ひとつのエンターテイメントとして凄いですよね。レースファン以外にも、たくさんの人を惹き付ける魅力があるんだと。

「やっぱりライブに勝るものはない。その点でもレースは音楽に近いです」



「いつか稲垣さんにもサーキットでライブをやって欲しいですね」



哲也：レースというと、「ちょっと……」と思ってしまう人もいますが、友人を招待して、実際にサーキットまで足を運んでもらうと、「すごく楽しかった！」って喜んでくれますよね。特にスーパーGTはレース以外のアクティビティも充実しているし。いつか稲垣さんにもサーキットでライブをして欲しいなぁ。

稲垣：あの場に足を運ぶと、レース本来の魅力が分かりますよね。やっぱりライブに勝るものはないんですよ。その点でも音楽に近いかもしれないな。ライブで聴く〝音〟は、やっぱり違います。とても残念なのは、最終戦ツインリンクもてぎとJAFグランプリは、ライブと日程が重なってしまって、行くことができないんですよ。レースは週末に行われるので、どうしても日程的にライブと重なってしまう。

哲也：ライブでは長時間歌いますし、かなり体力が必要なのでは？

稲垣：ボクのライブでは最低でも2時間は歌いますし、ドラムも叩きますからね。体が資本という意味では、レーサーと一緒です。

哲也：レースで2時間走りっ放しはなかなかありませんよ（笑）。やっぱりシンガーは声のメンテナンスが大変そうです。アーティストによっては、昔と同じように歌えていない人もいますし……。でも、稲垣さんは全く変わりませんよね？

稲垣：ストレッチくらいで、トレーニングはあまりやっていないんですよ。ボクの場合、中学3年生からずっと自己流でバンドをやってきて、発声の勉強も専門にしてきたわけじゃないんです。ある時期、先生について、発声のトレーニングをしましたが、今は何もやっていない。

哲也：それはむちゃくちゃ才能があるってことですよ（笑）。

稲垣：もちろん30年以上歌ってきていますから、デビューの頃と全く同じってことはないんです。でも、未だに「昔と変わらない」って言ってもらえるのは素直に嬉しいですね。それにボク自身、あまり歌い方を変えたりしたくないんです。

哲也：今回のアルバムの選曲を見ても、ポップスとして凄くパワーのある曲ばかりですし、色々な世代の人が楽しめそうですね。以前、スーパーGTのスーパーラップでは音楽を流して盛り上げていましたけれど、稲垣さんの音楽でマシンを送り出したら、チームはかなり盛り上がりそうです。次回は監督として参加したスーパーGTの現場で感じられたことなどを、じっくり伺えたらと思っています。


スーパーGTチームの監督として采配をとった稲垣潤一氏。久々に訪れたレース現場では、サーキットの進化に驚かされたという。

デュエット
カバーアルバム第4弾
デビューまでの回想録を
相次いでリリース

稲垣潤一と日本屈指の歌姫達が贈るデュエット・スタンダード最新作、『男と女4-TWO HEARTS TWO VOICES-』。収録曲は、『スローモーション』（夏川りみ）、『SEPTEMBER』（EPO）、『グッド・バイ・マイ・ラブ』（鈴木聖美）など、全10曲。Special Edition盤（カラオケCD付2枚組）、3675円。通常盤、3150円。





稲垣潤一が明かすデビューまでの回想録、『ハコバン70'S』。歌謡曲が黄金時代を迎えた70年代、稲垣潤一は地元仙台でバンド仲間達と、“ハコバン”として夢を追いかけていた。挫折と葛藤、青春の光と影。ニューミュージック黎明期となった70年代の“カルチャー”や“空気”を鮮やかに描く。ソフトカバー、1575円。

連載　第10回

モータースポーツの未来はどこにある?

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10回のテーマは国内モータースポーツについて。世界規模の国産カーメーカーがありながら、欧米に比べモータースポーツがけして盛んとは言えない日本。その原因を探る。

TEXT◉太田哲也(*Tetsuya Ota*)
PHOTO◉降旗俊明(*Toshiaki Furihata*)

太田哲也のオレの話を聞け!



NPO法人 日本モータースポーツ推進機構が主催し、東京都やJAFなどが後援して2013年10月13～14日に開催された「モータースポーツジャパン2013 フェスティバル イン お台場」。今回は2006年の初開催から8度目を数え、2日間で10万人弱の観客を集めた。

モータースポーツはクルマ文化の成熟度合いと密接な関係がある。それを今更否定する人はいないだろう。人々の生活にクルマが浸透し、便利な道具扱いから趣味性の高いスポーツアイテムへ。そのメンタリズムは騎士道精神に代表される貴族文化やサロンに通じるものだが、とはいえ、文化としての定着は一朝一夕にできあがるものではない。モータリゼーションが起こったばかりの新興国で、真のモータースポーツ文化が育つには熟成期間が必要だろう。だが歴史や自動車メーカーの隆盛を鑑みれば、とっくにクルマ文化が根付いていいはずの日本において、モータースポーツの理解が低いのはなぜなのか?

こうした状況を打開してもっと広い層にモータースポーツを普及させる目的で、毎年お台場で開催されているのが「モータースポーツジャパン(主催NPO法人 日本モータースポーツ推進機構)」だ。入場料は無料で毎年2日間で10万人規模の集客を記録している。

今回、オレは初めてイベントに参加し、日本モータースポーツ推進機構の理事長である日置和夫氏とイベントの開催意義や振興について意見の交換を行った。その内容を踏まえた上で国内モータースポーツの現状について考えてみたい。

国内モータースポーツは、バブル景気時、F1ブームで隆盛を迎えた。ホンダがエンジンを供給するチームが好成績を挙げ、ある種のナショナリズムの発露としてブームを後押しした。国内のトップフォーミュラであったF3000にもヨーロッパのF1ドライバー予備軍が大挙して押し寄せた。筆者も当時ドライバーとしてその渦中にいたが、ドライバーひとりを走らせる年間予算が2～3億円。28台フルグリッドに対して、毎戦半数が予選落ち、という今では考えられないほどの活況を呈していた。耐久レースにおいては80年代の終わりにポルシェ956/962や、筆者も国内レースでドライブしたマツダ787Bなどのグループ Cカーが出現、それを駆ること自体がレーシングドライバーとしてのステータスと感じられるほど、運転が難しい怪物マシンだった。しかしやがてそれも終焉を迎えている。

その後、ヨーロッパのGTレースを模倣したGT選手権が始まり、日本独自の形態に変貌しつつ観客動員数は確保できている。しかし景気の後退と共にモータースポーツ全体の人気は縮小しているのが実情だ。



景気に左右されるのは宣伝効果として成り立つ近代のモータースポーツの宿命だが、それにしても日本ほど、浮き沈みが激しい国は珍しい。

日本には2輪メーカーも4輪メーカーも数多くあるのに、モータースポーツがあまり定着していないように思える。そして改めて以下のように思った。必ずしも製造メーカーの存在はモータースポーツ振興に役立たないのではないか。いや、むしろ、メーカーが存在することで弊害さえあるのかもしれない、と。

国内に数多くの自動車メーカーがあることで、メーカーのバックアップを受けたチームやドライバーには勝つチャンスが飛躍的にもたらされる。チームの財政やドライバーの手当も潤沢になる。だがそれはあくまで





会場となったお台場の駐車場を利用してレーシングカーがデモランを実施。スーパーGTの参戦車はもちろん、国内ではレースシーンをお目にかかれないバイクスピークチャレンジ出場のEVや、ダカールラリーに参戦したレーシングトラックなどが白煙を上げながら場内でその存在をアピールしていた。

でも一部のワークスに限られる話で、多くのプライベートチームはかえって勝つチャンスが薄くなる。

あるいは現在の日本国内GTレースのように、自動車メーカーの意向を反映した独自の車両規則が成立する。そして機会均等という名のもとに性能調整が行われる。その結果、プリウスやCRZがフェラーリやポルシェの前を走るレースが展開する。その光景を見てもレース関係者や事情通は違和感はないかもしれないが、一般的な人たちはどうだろうか。

例えば新興国で日産GT-Rがインドのタタの後塵を浴びるようなレースシーンを見たら、ばかばかしいと思うはずだ。それがまかり通っているのが日本のレース界である。

そういうオレ自身も、かつてはワークスに所属していて、そのときはワークスに所属できるのは自分の実力ゆえの特権だと感じていた。でも今レース界から離れてみると、社会とレース界の常識に大きな隔たりを感じている。

まあそれでも自動車メーカーが宣伝費を負担してくれるからモータースポーツ番組が放映できることはありがたいことだ。でも自動車メーカーはモータースポーツ文化を支える目的ではなく、クルマを売るための宣伝としてレースに参加しているから経済環境が悪化すればすぐに撤退してしまう。テレビも放送しなくなり、メーカーの資金を当てに成立していたレース運営者も立ち行かなくなってしまう。継続性が断たれてしまう。

本来はレースで活躍するクルマに子どもたちが憧れ、日本車メーカーも実力で勝てるクルマを作ろうとするべきだろう。しかし安易に性能調整で勝つことで満足してしまう。そんな土壌に、魅力的なクルマが登場するはずがない。そのことが作り手側にもユーザー側にも「クルマ＝夢」という思いを薄れさせ、昨今の国産車のコモデティ化に拍車をかけ、結果的に国産車の魅力を欠いてきた原因といえまいか。

ではヨーロッパはどうか。決して経済環境はよいとは言えないが、それでもレースを連綿と続けていく。継続は力なりなのだ。

もちろん逆風はある。例えば最近はフランスでも、公道を閉鎖した競技ラリーをやめようという話が持ち上がったそうだ。しかし自動車メーカーや各関係団体が、そんなことになったら国内経済に多大な貢献をしている自動車産業が衰退し雇用も担えなくなる、と猛反発、ロビー活動も行って開催に漕ぎつけたそうだ。クルマとモータースポーツは切っても切れないと信じられているのだ。

ずっと観られる立場でモータースポーツに取り組んできたオレが言うのもなんだが、はたしてモータースポーツって観て面白いのだろうか？たとえば野球やサッカーなら子どもの頃に何らかの経験があるだろうし、プロレスやボクシングなら投げられたり殴られたりするのが痛そうだということは伝わってくる。

しかしレースの場合は、あまりに通常のクルマの運転とかけ離れている。たとえば「レースにおいて体力が必要だ」という話をすると、たいていみんな首をかしげる。重力Gが3倍かかれば首には頭とヘルメットの三倍の重さがのしかかる。コーナリング中は体液が片寄ってしまうからそれを心臓が戻そうとして活発に動き、脈拍は160を超えた状態になる。そんな事実をほとんどの人が実感できないだろう。

だからオレはモータースポーツを盛んにするには、自ら体験する人を増やすことが効果的だと思っている。オレの実感としても日本はプロドライバーのレベルは高いが、アマチュアの層が限りなく薄い。欧米には普通に愛車で走れるサーキットの環境があるけど、日本ではサーキットを気軽に愛車で走るという文化がまだまだ根付いていない。つまり底辺を広げることこそが、観るモータースポーツのファンを広げることにもつながるはずだ。

今回初めてみた「モータースポーツジャパン」に関して言えば、東京お台場という電車で行ける場所でモータースポーツを間近で触れられる点はとてもよいと思った。さらにもう一歩踏みこんで、観覧無料から次の段階へ、つまり来場者が自分でやってみたいと考えたとき、そのガイダンスがあればなお良いと思った。

例えば「子どもカート」という催しがあって気軽におもちゃレベルのカートを体験できたが、そこどまりの印象だった。面白いと感じた人には次のステップに進めるよう、カートスクールの案内だとかがあるとよいだろう。また広場でCRZや86の走行を見せるなら、それを見た観客が次に愛車でも参加できるジムカーナやドラレス、タイムトライアルなどの案内に触れる機会があれば発展性があるだろう。

せっかく大勢の目に触れる機会だけに、それが「年に一度」にとどまってしまって「ああ楽しかった、また来年」などとその枠を踏み越えないのではもったいない。

それと、残念なことにプロのチーム関係者があまり見受けられなかった。次開催では、自動車メーカーがこういう底辺拡大にこそ力を入れてほしい。これについては開催者の日置さんによれば、話を持ちかけるとメーカーから「何台売れますか?」という話になってしまうそうだ。

しかしこのようなイベントを日置さんのような元日産ワークスを率いてきた人物が実施することには大きな意義を感じた。今後、メーカーやレース関係者の考え方を変えていくことが期待できると思えた。

もう一度、原点に戻って考えたい。モータースポーツが盛んでないからクルマが売れないのか、そうした国産メーカーの考え方だからモータースポーツが広がらず、魅力的なクルマが出てこないのか……。

モータースポーツ文化、ひいてはクルマ文化の発展、そしてヨーロッパ車に負けない魅力的な国産車の登場を待ちわびている。





NPO法人 日本モータースポーツ推進機構の理事長を務める日置和夫氏は、NISMOで辣腕を振るった生粋のモータースポーツマン。国内のモータースポーツ事情をさらに盛り上げるため、東京都や各自動車メーカーとも協調してフェスティバルを主催。目指すのは「日本版グッドウッド」であり、こうした草の根的な運動がシーンの裾野を広げ自動車文化の熟成に繋がると考える。





Tetsuya OTA出光
ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON with FORD
12/23(祝)に袖ケ浦
フォレストレースウェイにて開催

フォーカス、マスタングによるプロドライバーサーキット走行やフォード車ラインアップ試乗会など楽しい企画を多数予定しています。走行クラスはスキルにあわせて3クラスあり、初心者も歓迎。太田哲也校長はじめとする講師陣による座学も充実しているので、「安全に楽しく」クルマを走らせることができる。お申込・お問い合せはTetsuya OTAスポーツドライビングスクール事務局まで。http://www.sportsdriving.jp

実は美味しい、このクルマ！

熊倉です。

第十回

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」をとことん解説する、このコーナー。今回は、小さい身なりにブラバスのこだわりを凝縮した、スマート・フォーツーのブラバス特別仕様車に迫る。

▶smart fortwo cabrio BRABUS Xclusive edition tailor made

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



「これからは小型車こそ主役」は、もう陳腐なほど聞き飽きたクルマ界の合言葉。ごった返す渋滞にビッグカーでのさばるだけで、ＩＱが足りないと蔑まれても仕方ない。

だったら、日本で圧倒的な勢力を誇る軽自動車か、昨今めっきり話題が盛り上がる超小型モビリティ、あげくは自転車が最高に決まっている。でもビッグカー・ユーザーの間では、そういう動きはとても鈍く、生き残った恐竜のごとくスペースを塞いでいる。そこでスマートの薬効、少し真剣に見直すべきではなかろうか。

なぜスマートがヨーロッパに定着したかというと、全長わずか２・７ｍ（初代は２・５ｍ）しかなく駐車が容易という物理的な理由は二の次。これをスニーカー代わりのセカンドカーとして買うことのできる階層が「なんだこれ、ちょっと変わってるじゃないか」と面白半分に選んだり、「私、世の中の先端を行ってるんだよね」と肩で風を切りたい新しがり屋が颯爽と乗り回すのを目撃した庶民に、「ああいう人たちが喜んでるんだから、これって『あり』かも」と響いたのが正しい順番。今のＥＶもそうだが、歴史のページは、自ら進んでモルモットになるパイオニア精神があってこそ次の章に進む。

端的な例がミニ（もちろん旧ＢＭＣが生んだオリジナルのＡＤ０15）。発売された59年は新しいコンパクトカーの当たり年で、イギリスでも常識的なフォード・アングリア（ＦＲ）、新しいつもりの意欲作ヒルマン・インプ（ＲＲ）、そしてミニのそろい踏みだった。中でもミニはエンジンを横向きに積むＦＦという大胆きわまる発想の転換が光り、結果としてその後の小型車設計に決定的な変革をもたらすことになったのだが、デビュー当初の販売は惨憺たるものだった。それもそのはず、小型車を買うだけで精いっぱいの庶民ほど、ボンネットが長く見える方が高級感があると思い込んでいたから、獅子っ鼻のミニなど、まったくお呼びではなかったのだ。でも、小さいくせに立派に乗れるし、走りのすばしこさは超一級だったから、普段リムジンの後席にふんぞり返っている富裕層や貴族階級が、ちょっとお忍びで夜のロンドンを徘徊したくなった時に愛用するらしいという噂が広まった途端、爆発的にヒットした。

ひるがえって日本では、富裕層ほど実は保守的で無難志向が強く、社会的・

「もはや恐竜のごときビッグカーよりも、スマートの薬効を見直すべきでは!?」

職業的な立場にふさわしいクルマ選びの固定観念が根付きすぎている。クラウンが「クラウンだから」を理由に買われているのも、その表れの一つだ。そんなユーザーも「これからは小型車」の流れを理解していなくはないが、今さらダウンサイジングに踏み切るなど、人間としてのランクが下がるような気がして受け入れ難い。ましてや軽自動車など、自殺に等しいかもしれない。高価なクルマから安いものへの乗り換えで、「事業に失敗した」と見られることを恐れてもいる。



しかし、保守的であればあるほど、既成のブランド信仰に囚われている。そもそもブランド信仰からして先入観の副産物であり、自らの判断力より周囲の目を気にした結果なのだから。だったら、たとえクルマ生活をダウンサイズするにしても、骨がらみになったブランド信仰を満足させるだけの受け皿だったら納得しやすいだろう。

そこでスマートというわけだ。とりあえず日本においては「ガイシャ」であるばかりでなく、名前こそ違えど正体がメルセデスなのだから、小さくても高級品のイメージは濃い。そのうえで並みのスマートではなく、チューニング・メルセデス界の雄ブラバスが特別に鼻のアブラを擦り込んだ仕立てなら、メルセデスより頑張ってAMGを買ったほどの差別感が漂う。「たとえダウンサイズしても『フツー』じゃない」というのは、クルマ選びの勝ち負けにこだわるヒエラルキー意識の持ち主にとって重要なはず。3気筒1ℓターボを84psから102psまで強化し、各部を高級化したほか専用のバッジで装うのはもちろん、幅広のリムを光らせるなど、たしかに「金かかってる感」は抜群だ。

それに、ここからが肝なのだが、ダウンサイズの時代相に応えるだけでなく、スマートを乗りこなすことが、ドライビングの腕をも証明すると言われれば、クルマ好きたる者、喰わず嫌いを通すわけにも行くまい。特に今回ここで批判の標的にしているビッグカーの多くは、あらゆるメカニズムを満載したあげく、どう扱っても信じられないほど快適、快速で走れるのが当たり前の今だからこそ、腕の良し悪しなど関係ない。それに対しスマートは、もちろん誰でも無難に乗れはするものの、そこそこ性能を活かして引き出し、なおかつ滑らかに動かすには、それなりのコツめいたものを要求される。ポイントは、まるでモーターサイクルのような変速機だ。





完全自動のAレンジも使えるが、ただのトルコン式ATほどフールプルーフではない。いくらブラバス・チューンでもパワーは限られているから、一人前に加速するには意識的に踏まなければならず、そのうえでのシフトアップがちょっとした関門。きちんと特性を読んで理解していないと、ここで思わぬギクシャクに出食わすことになる。ギヤが切り替わる寸前に適度にアクセルをゆるめ、上のギヤに切り替わってから踏むタイミングを正確に掴めるかどうかで上手いかどうかバレてしまう。そこを大きな欠点として嫌う声も多いが、そんなケチばかり付けているのは、乗りこなせていないことを白状しているのと同じ。ここをドライビングのリズム感に翻訳できるかどうかで、クルマ好きを名乗る資格の有無も判断できる。

そんな密やかな楽しみが隠されたスマート、ちょっと小腹が空いたから、築地へ寿司でもつまみに行くかという時に、「Sクラスもいいけど、東京じゃデカすぎてねえ。きょうは娘のクルマ、借りてきちゃったよ」とか、張らなくてもいい胸を張れたりするかもしれない。

SPECIFICATIONS

スマート フォーツー カブリオ〈クーペ〉
ブラバス エクスクルーシブ エディション テーラー メイド

■ボディサイズ:全長2750×全幅1580×全高1530㎜ ホイールベース:1865㎜ トレッド:Ⓕ1270 Ⓡ1365㎜ ■車両重量:880〈860〉kg ■エンジン:直列3気筒DOHC+インタークーラー付きターボ 総排気量:999cc 最高出力:75kW(102ps)/6000rpm 最大トルク:147Nm(15.0kgm)/2500〜3600rpm ■トランスミッション:5速AT ■駆動方式:RR ■サスペンション形式:Ⓕマクファーソンストラット Ⓡトーションビーム ■ブレーキ:Ⓕディスク Ⓡドラム ■タイヤサイズⒻ175/50R16 Ⓡ225/35R17 ■車両本体価格:306〈282〉万円

問い合わせ/スマートコール 0120-656-256 http://www.smart-j.com



クルマが変われば
世界が変わる
カーボン最新事情

It's a Carbon time!

**BMWの代表的なチューナーのひとつ
シュニッツァーが、バイクをカーボンで軽量化。
しかも、そのベースはあのM社が手がけた
まんまレース仕様というからその成り立ちは
まるでクルマだ。早速チェックしに行ってきた。**

REPORT◉西川 淳(*Jun Nishikawa*) PHOTO◉市 健治(*Kenji Ichi*)

Lesson 24

シュニッツァーチューンで Mバイクも7kgぎり



講師 アドベント
小林圭介氏
ACシュニッツァーの日本正規代理店アドベントの営業部長。日本のシュニッツァーに関する生き字引。その他、STEINMETZ、H&R、FUCHSなどのブランドも幅広く取り扱っている。
www.advent.jp/ www.ac-schnitzer.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。

西川：ゴトー君、シュニッツァーって知ってるかい？

後藤：ええ、確かビーエム専門のチューナーですよね。

西：それそれ。正式にはACが頭に付くんだけど、知ってた？

後：あ、ロゴがそうでした。

西：実はアレ、アーヘンのAC、なんだ。シュニッツァー本社の街。

後：そうなんですね。

西：で、さ。ゴトー君はどんなイメージもってるの、シュニッツァーに。

後：うーん、アルピナとかとは違って、やっぱりカスタマイズ専門というか、街の改造屋さん、ですかね。

西：ま、言ってみればそうなんだけど、実はもうちょっと奥が深いみたいなわけで、今日はね、シュニッツァーの日本正規輸入元であるアドベントさんにお邪魔します。

後：ってことは、なんかカーボン製のエアロパーツか何かの話ですか？

西：いや、それがね、自転車。

後：え？自転車？

西：うん。ボクもどうして自転車なのかよく判らないんだけど、とにかく自転車を見に来て欲しい、らしい。

後：そういうからには、きっと、カーボン製、なんでしょうね～。

（半時間後、調布のアドベント着）

西&後：こんにちは～。お邪魔します。お！Z3のMクーペだ。

小林さん（以下小）：いらっしゃい。

西：よろしくお願いします。

後：自転車……、は？

西：まぁまぁ、慌てない慌てない。まずは、シュニッツァーのこと、聞いてみようよ。

小：ありがとうございます（笑）。実は、ACシュニッツァー（以下ACS）のパーツって、日本とアメリカ以外では正規ディーラーで買えるって、知っていました？



BMW M BIKE CARBON RACER

8.4kg



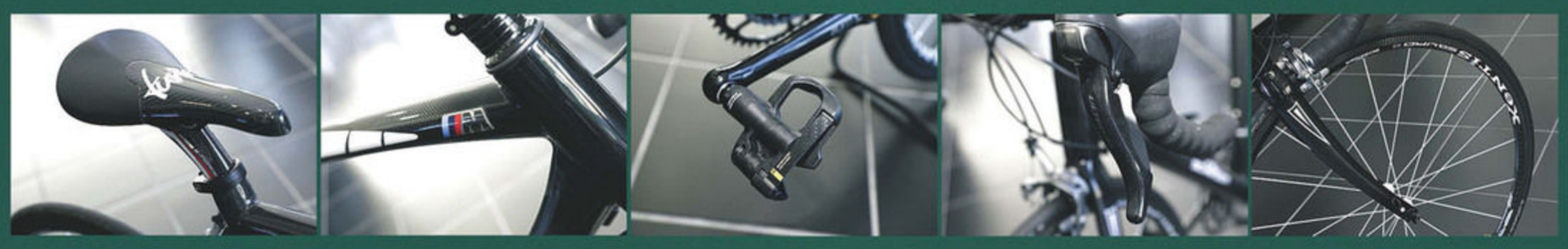
ベースとなる「Mバイクカーボンレーサー」も、モノコックカーボンフレームを採用。もちろんフロントフォークまでカーボンが使用されている。主要パーツにはシマノ製のアルテグラなどを装着。価格は37万5000円(税抜き)

6.9kg

BMW M Carbon Racer by AC Schnitzer

Cassette SRAM Red 11-26
Handlebar Ritchey WCS
Seat post FSA
Wheel set Xentis by AC Schnitzer Squad 2.5 Clincher Carbon, 25 mm
Design WHITE LINE, SRAM/Shimano 9/10, 622x13C ETRTO
Tyres Continental 4000 S
Crankset Tune "Big Foot" 172,5
Bottom bracket bearings Tune AC38
Saddlel Tune "Komm-vor"
Frontend Tune "Geiles Teil" Pedale Look Keo Carbon





バイクにとってもっとも軽量化に効き、かつ高価なのがホイールだ。カーボンホイールは「Xentis」製。またカーボン・サドルとカーボン・サドルサポートをクランク部と結合することで重量を削減し、駆動力を向上している。その他、細部まで軽量化。価格は70万円(税抜き)

西&後:(首をふる)

小:ですよね。いまだに、よくあるアフターパーツブランドのひとつだと思われている方も多いようです。

西:メジャーではありますが。

後:歴史もありそうですし。

小:そうですね。歴史もありますし、BMW用アフターパーツの世界ではナンバー1です。

西:それが実は、ドイツでは正規ディーラーで買える、と。

小:どころか、ドイツでACS製品を扱っているのは、BMWの正規ディーラーだけ、なんですね。

後:えーっ?ホントに~。それは知りませんでした。

小:みなさん驚かれます。でも、ACSブランドの成り立ちを知れば、なるほど、って思われるはずです。

西:というと……。

小:シュニッツァーさんというのは昔から兄弟でレース活動をされていまして、80年代には独フライラッシングを拠点にしてBMWディーラーを営みながら、世界的に有名なモータースポーツチームも運営されていました。

後:よくある話ではありますよね。

小:彼らの開発力や技術力に注目したのが、世界最大規模のBMWディーラーを有するコールさんという方でして。コールグループがアーヘンにあるため、彼らがBMW専門のアクセサリーパーツ開発のため手を組んだとき、AC=アーヘンの頭文字をシュニッツアーにかぶせた、というわけなんですね。

西:なるほど。そうか、もともとBMWディーラーが始めたから……。

小:そうなんです。それもAGから高く評価されている大手ディーラーが始めたアフターパーツビジネスであったために……。

後:純正品と同等の扱いを……。

小:そういうことですね。もちろん、TÜVにも合格しています。実際、ACSはカスタマー雑誌に広告掲載が可能な唯一のアフターパーツブランドでもあるんです。

西:へぇ。カーボンパーツの取り組みも、やっぱり古いわけですか?

小:元がレース屋さんですから、当然、早くから注目していましたよ。90年代、モデルでいうとE36の3シリーズあたりの頃には、すでにカーボンパーツをリリースしていましたから。高価でしたけど。

西:で、もちろん、今も……。

小:ますます応用範囲が広くなってきて、その技術力をアピールするために彼らが取り組んだ最新のプロジェクトがこの……。

西:自転車、というわけですね。

小:はい。実はこれ、BMWのMバイクをベースにしているんですよ。

西:クルマと同じパターンだ!

小:Mバイクも元々8・4kgと軽いフルカーボン仕立てなんですが、カーボンパーツを使えてない部分、例えばホイールですよね、そのあたりをカーボンに変更して、さらに軽く、ツールドフランス規定ギリギリの6・9kgにまで仕上げました。

後:ブレーキレバーなんかも、熱可塑樹脂っぽいよなぁ。

西:それで、お値段は?

小:70万円です。

後:Mバイクが40万円くらいですから倍近いわけですけれど、改造の内容を考えると決して高くない。むしろ安いくらいかも、です。

西:ACSのカーボン技術は、Mより凄いぞ、ってことだね!

小:そう言っていただけると、とても嬉しいですねえ。

シュニッツァーのカーボンはコールグループのKohl automobile GmbH製

90年代からCFRP製エアロパーツを開発製造販売しているだけあって、実際の製品のフィニッシュはとても美しい。カーボン目の合わせ方は一級品。一方で、元レース屋さんらしく、過剰な処理(例えば縁や端の曲げ加工など)は省いている。さらに、リップスポイラーやディフューザーなどは仕上げがとても薄い。単独で剛性を出す必要のないパーツはとにかく軽量化に徹する。レーシングチームを出自とするパーツブランドの矜持だ。











Universe 昭和元禄

福野礼一郎

しょうわげんろく ゆにばーす

思う存分好きにやるゲンロク精神を創設者から受け継いだ初代編集長が、古巣に帰って思う存分好きにやる連載。昭和日本にワープする福野礼一郎の宇宙。

第21話 ［ホビーの世界］

ミーレの掃除機。
フローリングの上のドイツ車

ノズルを空に向ければ大量の空気を吸引できるが、圧力が低いのでゴミは吸えない。ノズルを床に密着させれば圧力があがってゴミは吸うが、吸入空気量は低下する。そこで日本工業規格（JIS）では、掃除機の吸込風量と吸込圧力の双方を測定し、互いを乗じた「吸込仕事率（W）」という指数によってその吸引能力を定めている。他の条件一定なら吸込仕事率はモーターの出力で決まるが、実際にはノズルやホースの断面積や形状、掃除機の内部構造などによる吸入抵抗によっても左右されるため、例えば遠心分離を行うサイクロン式は不利である。そこでカーペット上に散布したダストを実際に吸って、回収できたダストとの比を「ダストピックアップ率」として表示する海外の性能基準も参考にされている。しかしミーレの掃除機の真の魅力は別の次元にある。ミーレ、掃除機のザ・メイド・イン・Germany。

文とキャプション◉福野礼一郎（*Reiichiro Fukuno*）　PHOTO◉荒川正幸（*Masayuki Arakawa*）
協力◉ミーレ・ジャパン株式会社 www.miele.co.jp







吸込仕事率やダストピックアップ率というのは、ようするに仕事の効率のことだ。

面倒くさがりの口実として、若いころは誰しも効率主義的になりがちで、顔は朝一回だけ洗い、休みの日は寝間着のまま過ごし、床には万年床を敷き、掃除機は吸塵率が高性能な製品を選びぬいて月に一回かければ「効率がいい」と考える。

しかしお母さんがやっていたように、毎朝毎晩布団を上げ下げし、あまり吸わないボロの掃除機を唸らせながら午前9時から30分間、各部屋のすみずみまできっちり毎日掃除するという習慣は、日本人の生活の良識の通念として今日まで続いてきた。

結局のところ清潔観というのは細菌病理学ではなく主に通念において構築されてきたのだし、生活の幸福は効率の高低では決まらないのである。

ミーレの掃除機、S5210モデルを買って4年11ヵ月、1800回掃除したといえば真っ赤なウソだが、少なく見積もっても500回は使ったと思う。

使うたびに感心し、使うごとに楽しく、掃除をするたびに買って良かったと思うのだから、あきれるほどだ。

ミーレ社はドイツの家電ブランドである。

ドイツ国内8ヵ所のほか、オーストリア、チェコ、ルーマニア、中国など12ヵ所に生産拠点を構え、日本のミーレ・ジャパン株式会社を含む世界47ヵ所に子会社を持ち、約100ヵ国でオーブン、クッカー、冷蔵庫、食洗機、洗濯機、掃除機などの家庭用電気製品および、業務用の洗濯機、食洗機、乾燥機、医療機関向けの洗浄、殺菌、消毒用機械などを販売している。

1899（明治32）年にカール・ミーレとラインハルト・ツィンカン



ミーレの掃除機「S 6340 Humming Bird」。ボディは艶やかなオフホワイト(「ロータスホワイト」)、無駄のないシャープなデザインと、がっしりした作りはまさにドイツ車そのものだ。吸引ホースは右上の円筒部に差し込む。ダストバックはその直下にあって、吸入空気は専用フィルターで再度ろ過されてから、上部のハニカム意匠の排気口から真上に排出される。車輪は転びにくい3軸3輪キャスター式だ。本体後部は100発100中の巻き込み式コードの巻き込み口。上のシルバーがそのスイッチ。ミドシップ配置のエンジンルームの上部黒パネルは、吸引モード切り替えダイヤル。写真の反対側にスイッチがついている。S6000系と呼ばれるこの最新シリーズには、付属品やボディカラーによって、アーモンドブラウンの「S 6340」、ボディがチリレッドで、活性炭入り「アクティブエアクリーンフィルター(排気フィルター)」を付属した「S 6250 Cat&Dog」と「S 6250 Cat&Dog plus」、計4種類のモデルが設定されている。「うちには犬がいるが、どうしてもホワイトが欲しい」という場合は、別売のターボブラシやアクティブエアクリーンフィルター、2段式延長管などを買えばCat&Dog仕様と同じにもできるし、さらにグレードアップも可能。(S6340:￥47,880、S6340 Humming Bird:￥47,880、S6250 Cat&Dog:￥49,980、S6250 Cat&Dog plus:￥58,800)

によってドイツ西部ノルトライン・ヴェストファーレン州ヘルツェブロックで創業したのが、ミーレの事始めだ。

遠心力を使って牛乳から脂肪分を分離してバターやチーズ、クリームの原料にするクリーム分離器の製造で成功し、その撹拌技術を利用して1901年に洗濯機を開発して製造・販売したのが、家電への進出のきっかけだったらしい。

1907年に鉄道の便がいい10km ほど東のギュータースローの街に本社を移転、以来100年以上もこの地に本社を置いている。

ミーレの歴史で特異なのは、当時の機械工業主が誰しも夢見た自動車製造に乗り出し、1912年に実際に開発、143台を製造・販売していることだ。

しかし自動車産業で勝ち残って行くためには外部資本を入れざるを得ないことを達観し、わずか2年で撤退したという。この決断もあって同社は現在もファミリーカンパニーで、ミーレ家とツィンカン家のそれぞれ4代目が経営に携わっている。

アメリカ・サンフランシスコのCha pman&Skinner社が民生用の真空式掃除機を世界で初めて発売したのは1905年、ミーレのバケツ型掃除機が登場したのは1927年である。当時としては画期的な小型サイズで、このときの基本設計と基本形式は、円筒形で滑りそりのついた「プレジデント」という小型の掃除機が1955年に登場するまで、30年間も踏襲されたという。

無用なモデルチェンジをしないというミーレの設計方針は、長い間、そのブランドの信頼性に結びついてきた。

1909年にアメリカのGeneral Electric社が初めて市販した食洗機を、ヨーロッパで初めて作ったのもミーレ(1929年)。日本ではミーレといえば食洗機を思い浮かべる人も多い。

いずれにせよ20世紀初頭のこの時代、欧米ではクルマ、航空機の発展とともに電化製品が続々と発明され、極めて高価な贅沢品だったとはいえ、裕福な家庭で徐々に使われるようになっていったのである。

ミーレの掃除機は現在主流のサイクロン式ではなく、最新モデルのS6000系でもダストバッグ式である。

肝心の性能はどうなのか。

カタログに記載されている吸込仕事率(JIS C 9108)は、S6000系各モデルで200~220W。

国産の紙パック式やサイクロン式の高性能タイプが400~600Wを公称していることに比べるとやや低い数値だが、ノズルから排気フィルターまでのエアの流れが流体力学的に優れた設計のため、実際の集塵性能は非常に高い。

しかし効率だけでミーレの掃除機の良さは語れない。

本体を持ち上げて取り出し、ホー



東京・南青山にあるモダンなミーレ・センター表参道(直営ショールーム)。ミーレ製品を展示しているだけでなく、製品の案内や購入相談、消耗品やアクセサリーの販売、そしてミーレ機器の体験イベントなどを行っている。1Fのフロアにはキッチン用のオーブンやクッカー、食洗機、洗濯機と乾燥機、そしてここでしか見れない日本未発売の海外市場向け製品などが展示されている。掃除機は地下のフロアにある(トビラ写真)。メカ好きは一度入ったらいちいち惚れ込んで、まず帰れなくなるので何卒ご注意を。

福野礼一郎
昭和元禄
Universe

本体の前方部上面から内部に吸引された空気は、直下の専用ダストバッグ内に導入され、9層のフィルターで埃やゴミをろ過してから、ミッドシップに縦置きした1000Wの交流整流子モーターを冷却、上方の排気口から排出される。途中に通路が絞られるような箇所もない。

ダストバッグを通過してしまったマイクロダストをろ過するためにモーターの上流にもう1層のフィルターがある。これは通常の設計だが、上部の排気口の出口寸前にも、外部に排出するホットエアをろ過するためのカセット式のフィルターがあるのが、ミーレの特徴だ。

この排出口エアフィルターは不織布フィルター、あるいはそれに活性炭フィルターを組み合わせたもの(「アクティブエアクリーンフィルター」)で、後者の場合、排気中の臭いも吸着する。さらにオプションで直径0・15ミクロン以上の超微粒子や微生物を99・5%集塵するという、HEPA12等級排気フィルターを活性炭を組み合わせた「アクティブHEPAフィルター」もある。

「アクティブHEPAフィルター」の効果は絶大だ。掃除のあとの部屋の空気が埃っぽくないし、いやな臭いもほとんどしない。

都合、空気ろ過機構は11層。

恐ろしく良くできている専用ダストバッグは、S6000系用で容量3・5ℓ、S5000系用で4・5ℓもある。3・5ℓのもので標準3ヵ月使えるという。

一般に紙バッグ式はゴミがたまってくると吸引力が低下してくると言われているが、S5210の4・5ℓバッグは1年使ってもゴミが満タンにならず、結局半年くらいで半タンで交換してしまうから、ゴミの量で吸引力の低下を感じたことは一度もない。

目詰まりしにくく、ゴミが均一に分散して入り、容量自体が大きいから、吸引力の変化も少ないのだろう。

ダストバッグの吸い込み口には樹脂製の差し込みと開閉式の蓋がついており、差し込めばぴたりと密着する。蓋は掃除機を稼働しているときだけ、負圧で開くようになっている。

捨てるときは樹脂のつまみを引っ張れば、すこっと抜ける。蓋がしまっているからゴミは宙に舞わないし、毎日吸い溜めたゴミの塊に改めて対面しなければならないという苦行もない。ゴミケースの水洗いもいらない。

ダストバッグはWebショップなどでもすぐに入手できるが、もし販売が中止になったらどうするのか。

ミーレは製造中止後10年間は補修スを解いて床に置き、コードを引き出し、コンセントに差し、スイッチを入れてSUS製の頑丈なパイプをシャキーンと引き出す。

このときのシャキーンがいい。何度やってもいい。

フローリング用のヘッドには電動ブラシもなにも付いていないから、すごく軽い。ホースを左右に捻るだけでくるっくるっとスムーズに首を回す。

いつも同じ場所で、壁の巾木に沿わせてヘッドをくるっと直角にターンさせて、その動きにほくそ笑む。

手元に電源スイッチがないのは若干不便だが、ホースの横っ腹に電線が通っていないので、ホースが薄くて軽くてしなやかだ。本国仕様は無線を使って手元でオン／オフできるシステムもあるらしいが、電波法の関係で日本での販売はまだ未定だ。

スターターボタンの位置が多少遠くてもステアリング感覚がいいほうがクルマとしてはいいクルマである ように、手元から先が軽くて掃除がしやすく疲れない掃除機は、スイッチを足で操作しなければならないとしてもいい掃除機である。



ミーレ・センター表参道の地下に展示されている、1930年〜39年に作られたミーレの洗濯機。ドラム型の胴体は木板を組み合わせて鉄の輪で固定した構造で、まさに樽の作り方だ。ドラム内部にはモーターで駆動する二枚羽根がついていた。昔の洗濯機には必ずついていたローラー式の脱水器が上部についている。その後ドラムは鋼板製に変わったが、ドラムの上部にローラー脱水器というこの基本形式のミーレ洗濯機はその後も作り続けられ、1954年のミーレのカタログにも掲載されている。50年代にこれに変わって登場したのが、現在まで続く横ドラム型洗濯機である。



掃除機のオプションは実に豊富で、フローリングやタイルなどの標準／硬質床用に設計された5種類のノズル(ヘッド)、カーペットやソファ用の2種類の回転ブラシ式ブラシ、各種形状のブラシヘッド、ノズル、それらを用途別に組み合わせてケース入りのツールセットなどがラインアップしている。写真はクルマ好きには見逃せないカーケアセット(SCC10 ¥13,650)。ケースも含めてなにもかも、がっちりしっかりしており、しびれる出来だ。この他ラジエーターブラシや、柔軟に曲がるすきまロングノズルなどもある。ほとんどの別売品が旧製品シリーズにも使用可能。





S6000系だけでなく、従来のS300／500／4000などの各シリーズにも使えるHyCleanダストバッグ。これぞミーレ掃除機の真骨頂で、空気導入口には負圧開閉式の蓋が付いており、本体は静電気を帯びた特殊フリース製の9層構造、さらに内外部に破れ防止のネットを張り巡らせてあるため、釘やガラスを吸っても破れない。写真右側は切って裏返してみたところで、内部に風ではためくフラッグがついていて、これによって生じる乱流でバッグの各部にゴミが拡散して均等に行き渡り、バッグの寿命を延ばすようになっている。希薄燃焼の吸気タンブル効果と似た発想。掃除機は形態だけでなく、流体力学が性能を左右するところもクルマに似ている。

用性能部品を保管する方針だという。もっとも5年前のモデルでも本国ではまだ生産中だ。ダストバッグの供給がなくなるより先に買い替えたくなる心配をしたほうがいい。

部屋中を掃除したら、最後にブラシヘッドをつけ、掃除機本体を掃除する。これもいつもの儀式だ。

スイッチを切ってコンセントを抜いて、コードを引き込む。

カラカラカラカラ、スコーン。

500回掃除して500回コードを引き出し、500回引き込みスイッチを押して巻き取ったが、ただの1回も途中で巻き込みが引っかかったことがない。だからいつも掃除の最後にちょっと得した気分になる。

ミーレの掃除機ユーザーは、みなさんそうらしい。

パターン化しやすい家事や生活習慣の中でも、掃除はひときわ手順と動作が演舞のようにパターン化する作業だ。

掃除する部屋の順番だけでなく、ヘッドを動かす方向や、掃除機とコードの引き回し方まで、なんとなくいつも同じになる。

ここにきたら掃除機をちょっと押してコードを乗り越えて、こっちに動かして、こっちを吸って、ここまできたらヘッドを付け替えて。

買い替えるまでもし5年毎日毎日掃除機をかけるなら、掃除の舞いをざっと1800回繰り返すことになる。

ちょっと使いにくい掃除機は、だから毎日毎回使いにくい。

ちょっとあそこでホースがはめにくいなら、1800回はめにくい。

横から引っ張ると本体がちょっとコケるなら、すくなくても600回はコケる。

クルマと違って走る場所も、動ける範囲も、取り出す手順も操作の手順もしまう手順も限定されている掃除機は、人間工学的に未熟な点や、作りや出来の欠点が、素直に180倍に増幅される道具なのである。

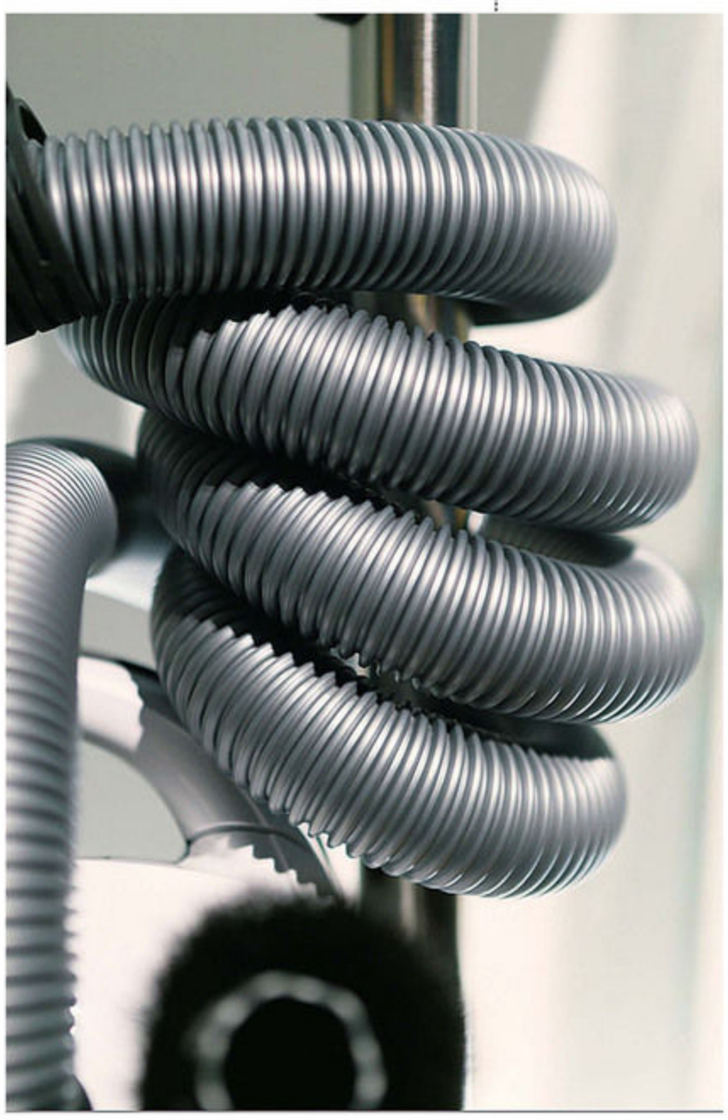
掃除機を圧倒的に決するのは、毎日の出し入れと操作の使い勝手、操作感、ゴミの捨てやすさ、手入れのしやすさ、道具としての総合的な性能だ。いい機械を使うのは常に快感だが、それがもし掃除機なら、掃除自体も快感になる。

「あ、あとですね。ミーレの掃除機は本体もすごく丈夫で、100kgの重さにも耐えられるんです」

ミーレ・ジャパン株式会社　マーケティング部　宣伝広報課の須崎ゆかりさんはそう言うや、鮮やかなレッドのボディのCat&Dogモデル（S6250）のボディの上に、スウェードの厚底のパンプスのまま、いきなりカツカツと乗って立ってみせてくれた。

これまでいろんなものを見てきたが、掃除機の上に人間が立っている光景は初めて見た。

マンマ・ミーレ。



ミーレのホースは薄くて軽くて自在に曲がってとても使いやすい。一見華奢だが、例えば縛って引っ張っても切れないくらい丈夫だという。本社の品質管理部門では、掃除機にホースを装着し、さらに5kgの重りをつけてホースだけでぶら下げるという負荷を12万回反復するという抜き取り検査を行っている。本体と付属品の設計耐用年数は20年を想定。スイッチは1万回、コード巻き取りは1万回、ノズルは各種素材の上を1000km走行させるテストを行っている。実際使った経験でも、5年くらいではまだ新品同様だ。



ミーレ・センター表参道の日本未入荷製品の展示コーナー。背後の新型のオーブン、スチームクッカー、コーヒーメーカーはデザインを統一化しており、右列の製品は正面ガラスをハーフミラーにしてさらに未来感を演出している。これらは日本にもいずれ導入予定。手前のレンジフードはなんとダクトレスで、吸引したスモークを活性炭フィルターで浄化するというアイディアである。残念ながら日本導入は未定。



「IHは中華鍋が使えない」と言ったのは誰？　香港法人が提案したという中華鍋用IHクッカー、実にあっぱれな商品開発力だ。普通の五徳よりも圧倒的に安定性がいい。これも日本での販売は未定。日本で販売しているミーレのIHクッカーは、DIN60cm規格が3口／4口など各種に加え、90cm規格オーブンに対応したワイド型、そして電熱式の電気クッカーもある。いずれも単相200Vなので電気代が安い。

今回一番びっくりしたのがこれ。中央の掃除機をのぞけば、みんなミーレ製品の純正ミニチュアだ。しかも遊べるくらいの機能がちゃんと付いており、掃除機はモーターが回ってそよそよ吸うし、洗濯機はちょっとなら水を中に入れて背後のクランクでドラムを回転させることができる。操作系なども本物の操作概念を踏襲しており、例えば洗濯機の正面の蓋は黄色いスイッチを押さないと開かない。これで遊んだら、将来本物を買うこと間違いなし。道具の正しい使い方を学ぶ教育にもなる。（おもちゃのミーレ　掃除機/洗濯機/オーブン/食洗機￥5,250〔現在ミーレ・センター表参道のみで販売〕）



次号第22回はひさしぶりにカメラの話題の予定です。

New!

Top News

パナメーラ ターボSエグゼクティブ 東京モーターショーでワールドプレミア



東京モーターショー2013において、ポルシェ・パナメーラ ターボSエグゼクティブが、ワールドプレミアを果たす。ポルシェが東京モーターショーで、ニューモデルのワールドプレミアを行うのは、今回が初めてのこととなる。フラッグシップモデルのパナメーラ ターボSのホイールベースを15cm延長した『エグゼクティブ』は、リヤシートのスペースが拡大し、快適性が大幅に向上。ツートンレザー仕上げのラグジュアリーなインテリアには、ダークバール・ウォールナットがハイライトとして採用された。優れたコーナリングを可能にするPTV Plusなどの先進テクノロジーによって、卓越したドライビング性能も実現している。価格は2898万円(8速PDK)。



パナメーラ ターボSだけに設定されているボディカラーのパラジウムメタリックは、東京で初公開される“エグゼクティブ”にも採用。

新型レンジローバー・スポーツ ルブアルハリ砂漠横断で最速記録達成



レンジローバー・スポーツが、標準モデルでルブアルハリ砂漠を横断するという過酷なチャレンジに挑み、10時間22分の最速記録を樹立した。ドライブを担当したのはパリ・ダカールへの参戦経験を持つモイ・トラヤルドーナ。パイクスピーク・ヒルクライムでのスピード記録に続き、2度目のチャレンジに成功した。

ケータハムが二輪部門立ち上げ3タイプのバイクを発表



イギリスのケータハム社がイタリアの2輪ショー『EICMA 2013』において、2輪部門の立ち上げを発表した。今回、ケータハムが公開したコンセプトモデルは、F1のテクノロジーが投入されたオフロードバイクの『Brutus 750(写真)』、電動モーターを搭載する『Classic E-Bike』、『Carbon E-Bike』の3車種。



フェラーリ、マッサを送る フェアウェル・パレードを実施

イタリア・ムジェロで開催された『Finali Mondiali 2013』において、今シーズンを最後にスクーデリア・フェラーリを去るフェリペ・マッサのお別れイベントが開催された。マッサを見送るために集まった1万5000人の観客が見守る中、フェラーリのルカ・ディ・モンテゼーモロ会長から、マッサに特製カップが贈られている。



フェラーリ販売好調 日本市場では前年同期比17%増

フェラーリが、2013年第3四半期の業績を発表。正規ディーラーネットワークにおける新車販売台数が、ほぼ横ばいだったにも関わらず、売上高は17億1100万ユーロと、前年同期比で6.7%の増加を見せた。また、FFやF12ベルリネッタといった12気筒モデルの好調な販売により、日本市場では前年同期比17%増を達成している。



100周年にちなんだ 世界一贅沢な コラボレーション。

アストンマーティンのディーラーであるアトランティックカーズが"究極のコニャック"として名高い「ルイ13世」とのコラボレーションイベントを開催した。これはアストンマーティン設立100周年と、100年という時間をかけて熟成するルイ13世にちなんだもの。同ディーラーの顧客を対象に極めて贅沢なテイスティングを行った。



スマートフォンでの 車両遠隔操作など 「BMWコネクテッド・ドライブ」がスタート

BMWは、車載通信モジュールを利用した輸入車初の総合テレマティクス・サービス『BMWコネクテッド・ドライブ』をスタートした。今回導入された新サービスはオプションで設定されており、運転中の目的地検索、設定のオペレーター対応、スマートフォンでの車両の遠隔操作などを提供する。

Newcomer



ボルボS60/V60/XC60にスポーティなR-DESIGNを設定

ボルボ60シリーズ(S60/V60/XC60)に、スポーティグレード『R-DESIGN』が設定された。専用エクステリア＆インテリアパーツを装着し、スポーティさを際立たせたスペシャルモデルとなる。また、専用サスペンションも採用。価格は464～699万円。

■問:ボルボお客様相談室
☎0120-922-662



アバルト595、50周年記念限定車299台のうち50台を日本に導入

アバルト595の50周年記念限定車『アバルト595 50th Anniversary』。その全世界限定299台のうち、50台が日本に導入される。内装にレッドとホワイトの本革スポーツシート、ブラックの本革ステアリングホイールを採用。価格は484万9200円。

■問:アバルトコールセンター
☎0120-130-595

クリーンディーゼルエンジン搭載BMW X5がフルモデルチェンジ



BMWが、フルモデルチェンジを果たした新型X5の販売を開始した。グラマラスなボディフォルムは、SUVでありながらもCd値0.31を実現。このエクステリアデザインは、BMWドイツ本社の日本人デザイナー永島譲二氏が担当している。価格は792～1185万円。

■問:BMWカスタマー・インタラクションセンター
☎0120-269-437

40年振りに蘇る伝説の限定車ザ・ビートル・レーサー登場

サターンイエローを纏いブラックの太いストライプがレーシーな、特別装備満載の3500台限定モデル。日本への割り当ては僅か100台で、購入希望申し込みを専用ウェブサイトで受付開始(http://web.volkswagen.co.jp/racer/2284.html)。価格394万円。

■問:フォルクスワーゲン カスタマーセンター
☎0120-993-199



CarMedia

THE TIMELESS RACER
Episode 1:2027
ダニエル・サイモンの「時を駆けるレーサーとマシンの物語」



カーデザイナーでありトランスポーテーションデザイナーのダニエル・サイモン。彼のデザインにかける情熱を余すことなく納めた一冊。これまでに彼が手掛けた様々なマシンのデザインワークを、豊富なデザイン画とともに紹介する。

■3000円／ハードカバー

■問:ボーンデジタル
☎03-5215-8671　http://www.borndigital.co.jp/

TopGear The Cool 500



1900～2011年までに生まれた世界のクルマの中から、“クール”なものだけを500台選りすぐった写真集。英国BBCの人気番組『TopGear』の人気コーナーから生まれた本書では、あらゆる世代の個性的なクルマ達がウィットに富んだ解説と共に紹介されている。

■5670円／ハードカバー

Vintage Racing Today



現在のアメリカのクラシックカーレースの状況を記録した映像集。紹介される車種はクラシックカーから、F1、グループC、IMSAとバラエティに富む。また、参戦するドライバー達のインタビューやメンテナンスの様子など、なかなか見られない貴重な映像も。

■4830円／DVD

■問:代官山　蔦屋書店
☎03-3770-2525　http://tsite.jp/daikanyama/ec/tsutaya/

Goods

Wetterauer
ECU Tuning for Audi RS6

中低速時のパワーが大幅にアップ

ドイツのコンピューターチューニングのスペシャリスト、ウエッターアウワーがアウディRS6用のチューニングプログラムを開発。中低速回転時からパワーやトルクが向上するため、市街地からパワーアップを体感できる。



■価格:39万9800円
■問:ヴァイタミン　☎03-5425-2235　http://vjpn.com

タミヤ
1/6 ハーレーダビッドソン FLSTFB ファットボーイ ロー

最新型ハーレーを400㎜のビッグスケールで

ハーレーダビッドソンFLSTFBファットボーイ ローの2013年型を再現したプラスチックモデル組み立てキット。1/6スケールの採用により、全長400㎜、全幅168㎜という堂々のサイズを誇る。ブレーキ、アクセル、燃料パイプなど各種配線・配管も再現した。



■価格:2万2050円　■問:タミヤ　☎054-283-0003　http://www.tamiya.com/

carrozzeria
楽ナビAVIC-MRZ099W

手の動きだけでナビの操作が可能に

発売以来15周年を迎えた『楽ナビ』シリーズのラインアップに、200㎜ワイドメインユニットタイプが追加された。手の動きでカーナビを操作できる『エアージェスチャー』機能がさらに進化し、使い易さが大幅に向上。



■価格:オープン　■問:パイオニア　☎0120-944-111　http://pioneer.jp/carrozzeria/

Bilstein
メルセデスAクラス 10段階減衰力車高調整サスペンションキット　ネジ式車高調整キット

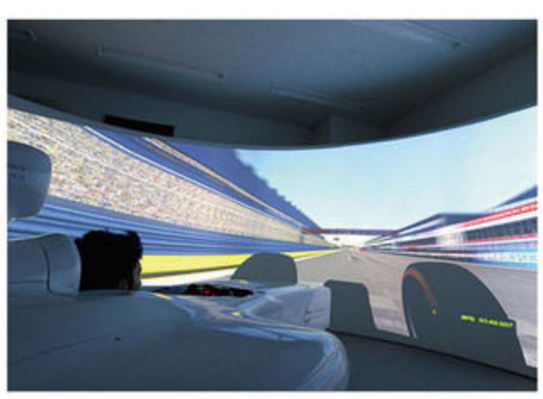
ローダウンを実現しながら良質な乗り心地も両立

ビルシュタインからAクラス用の『10段階減衰力車高調整サスペンションキット』と『ネジ式車高調整キット』がリリースされた。ローダウンしながらも、良質なハンドリングを実現。



■価格:19万9500～32万5500円
■問:阿部商会
☎0800-100-4182　http://abeshokai.jp

Information



ヴァーチャルサーキット西宮に大阪店がオープン

レーシングシミュレーターを使用し、ドライビングテクニックを養う日本初のトレーニングジム、『東京ヴァーチャルサーキット』の大阪店が兵庫県西宮市にオープンした。7mの大型スクリーンに映し出される映像は、実際の走行時の視界に近い環境を生み出す。日本にいながら、世界中のサーキットでの走行が体験可能だ。

■問:ユークス　☎045-451-5217

太陽の里『別邸 海と森』のソロドライビング・サポートプラン

犬吠崎灯台を臨むスパ＆リゾート施設『太陽の里　別邸　海と森』は、愛車によるひとり旅をサポートする『ソロドライビングサポートプラン』をスタートした。愛車と共に時間や行動に縛られない自分流の「ひとり旅」をサポートする。料金は3万4800円～(1泊2食付露天風呂付き客室)。詳しくは下記公式サイトから。

■問:☎0479-25-6000　http://www.umitomori.jp

ENTERTAINMENT

TEXT◉阿部花恵(*Hanae Abe*)

Movie

ファイア by ルブタン



成熟した女性美の宴

パリ・エンタメの最高峰「クレイジーホース・パリ」で80日間だけ上演された伝説のショーが映像化。ストリップと呼ぶにはあまりに芸術的。完璧な肉体を持つ選ばれしダンサーたちの裸体は、溜息が出るほど美しくまばゆい。“靴の魔術師”ルブタンの美意識とデヴィッド・リンチの音楽が完璧に溶け合った世界観は、大人だけが堪能できる官能の宴だ。

CAST ●監督:ブルノ・ユラン ●出演:クリスチャン・ルブタン & Crazy Horseダンサーたち 配給:ギャガ
●12月21日(土)ヒューマントラストシネマ有楽町、Bunkamuraル・シネマほか全国順次公開

©Antoine Poupel

ゼロ・グラビティ



3Dで観るべき至高の宇宙体験

地表60万メートル上空で突発事故が発生。スペースシャトルは大破し、宇宙飛行士たちは無重力空間に放り出される。地球との通信が絶たれた絶望的状況下で彼らは決死の帰還を試みるが? 最新技術を駆使して創り上げた、いまだかつてない宇宙映像の臨場感はキャメロン・ディアスも絶賛。ぜひ大スクリーンの3D映像で宇宙の暗闇を体感してほしい。

CAST ●監督:アルフォンソ・キュアロン ●出演:サンドラ・ブロック、ジョージ・クルーニー 配給:ワーナー・ブラザース映画
●12月13日(金)より、丸の内ルーブル 他 全国ロードショー

©2013 WARNER BROS.ENTERTAINMENT INC.



REDリターンズ

世界を救うのはタフなオヤジ

2011年に公開されたブルース・ウィリス主演の痛快アクション『RED ／レッド』の続編がさらに豪華キャストを伴って登場。凄腕の元CIAスパイだが若い彼女にはとことん弱い主人公を演じるウィリスを筆頭に、相棒役にはジョン・マルコヴィッチ、オスカー俳優のアンソニー・ホプキンスとキャサリン・ゼタ=ジョーンズ、さらに韓国NO.1スターのイ・ビョンホンら一流の俳優陣が参戦。タフで小粋なオヤジ&熟女たちが、若造連中を蹴っ飛ばす勢いで熱いアクションを魅せる。本誌読者ならパリ市内での豪快なカーチェイスも見どころだ。特別改造を施したシトロエンがセーヌ左岸の階段を下るという、滅多にお目にかかれない荒業を披露しているので要注目!

CAST ●監督:ディーン・パリソット ●出演:ブルース・ウィリス、ジョン・マルコヴィッチ、ヘレン・ミレン、メアリー=ルイーズ・パーカー 配給:ウォルト・ディズニー・スタジオ・ジャパン
●11月30日(土)全国ロードショー

©2013 Summit Entertainment, LLC. All Rights Reserved.

DVD&Blu-ray

クロニクル

五感を刺激する青春SF



新人による低予算映画にもかかわらず、YouTubeの映像が若者を中心に支持されて世界的スマッシュヒットに。超能力を手に入れた平凡な高校生3人組が、いつしかその強大な力に振り回され、暴走していくSF青春サスペンス。監督は本作をきっかけに一躍注目を浴びたジョシュ・トランク。ダイナミックなアクションシーンは『AKIRA』を彷彿とさせる。

12月4日発売 Blu-ray 4990円 DVD 3990円
発売・販売元:20世紀フォックス・ホーム・エンターテイメント・ジャパン

©2011 Perro Verde Films - Cromosoma, S.A.

パシフィック・リム

巨大KAIJU vs 人類



深海から突然出現した巨大で凶暴なエイリアン“KAIJU”。人類はKAIJUと戦うため、イェーガーと名づけられた人型巨大兵器を開発。迫り来る滅亡を食い止めることはできるのか? 『パンズ・ラビリンス』のギレルモ・デル・トロ監督が日本の特撮&怪獣映画へのリスペクトをたっぷり込めて描いたSFアクション大作。大人の男が夢中になる仕掛けが満載だ。

12月11日発売 3D&2Dブルーレイセット【初回数量限定生産】 6980円
発売・販売元:ワーナー・ホーム・ビデオ

ダ・ヴィンチ・デーモン

天才の血気盛んな青年時代



レオナルド・ダ・ヴィンチの“空白の時代”と呼ばれる青年期にスポットを当て、世界120ヵ国以上で放送予定のミステリー。舞台はもちろんルネサンス期のフィレンツェ。気鋭の芸術家にして軍事エンジニアの若きレオナルドが、政治的陰謀と教会の古文書を巡る謎に巻き込まれていく。製作総指揮は映画『ダークナイト』の脚本家デヴィッド・S・ゴイヤー。

12月6日発売 DVD-BOX 1万1340円
発売:KADOKAWA&BBCワールドワイド
販売:KADOKAWA
12月6日DVD セル&レンタルリリース

©2013 Tonto Films and Television Limited.Distributed under licence by BBC

Book

建築武者修行
放課後のベルリン

光嶋裕介



青春は旅と建築だった

いまや気鋭の若手建築家として名を馳せる著者が、ドイツの建築設計事務所で働きながらコルビュジェ、ミース、ガウディ、ズントーなどヨーロッパ各地の優れた建築物を訪ね歩いた20代の日々を振り返った旅の記録。夢を掴み取るため、新しいステージに体当たりでチャレンジしていくバイタリティが清々しい。緻密なスケッチも目を楽しませてくれる。

1680円／イースト・プレス

成功は“ランダム”にやってくる!
チャンスの瞬間「クリック・モーメント」のつかみ方

フランス・ヨハンソン／著 池田紘子／訳



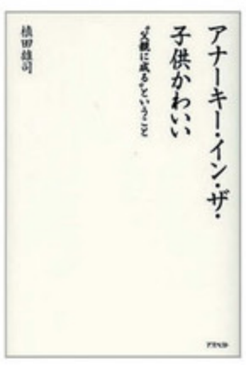
「偶然」をチャンスに変える

制作側の悪乗りが大ヒットにつながったドラマ『LOST』、偶然に彩られたFacebookの成功。世界はランダムであり、分析や未来予測は絶対ではない。ではどうすればチャンスの瞬間をつかめるのか? 一流アスリートや成功者、企業の事例を豊富に挙げながら、コントロール不能と考えられている偶然、運、ランダムな出来事を活用する方法に迫る。

1785円／阪急コミュニケーションズ

アナーキー・イン・ザ・子供かわいい
“父親に成る”ということ

槙田雄司



親バカという狂気の正体

マキタスポーツの名義で芸人、ミュージシャン、俳優と幅広く活躍中の著者が、2人の娘を持つ父親である自分の「なんか奇妙」「気持ち悪い」実感を綴った異色子育てコラム。親バカという名の赤裸々な狂気を垣間見せながらも、割合と客観的なスタンスから子育てのおかしな出来事が記される。独身者や子供が苦手な人でも読み物として笑って楽しめるはず。

1365円／アスペクト

TEXT◉阿部花恵(*Hanae Abe*)　PHOTO◉徳山喜行(*Yoshiyuki Tokuyama*)



フェンネルの清涼な香りが持ち味のサラミ「フィノッキオーナ」を筆頭に、牛ホホ肉を赤ワインで煮込んだ「ペポーゾ」など、トスカーナ料理らしさを随所にあしらった前菜の盛り合わせ1600円。

最高峰の音響空間で気軽にトスカーナ料理を

ポルシェセンター銀座の隣、汐留シティセンター1階に2013年秋オープンしたばかりの「オステリア アルノード」。マニアでなくとも今やその名を知るデンマークの高級オーディオブランド「バング&オルフセン」のスピーカーやテレビが彩りを添えるシックな店内では、最高の音響をBGMにトスカーナ地方の料理を中心とした本格イタリアンが楽しめる。

トスカーナ料理の特色といえば、何と言っても肉料理の豊富さだ。酸味がほどよいアクセントのフィノッキオーナ（サラミ）や生ハム、鶏レバーのパテ、黒胡椒をしっかり効かせた牛ホホの赤ワイン煮など、前菜盛り合わせを見るだけでもその特色が一目でわかる。やや塩味が強めなのは、トスカーナ地方特有の塩が入っていない自家製チャバタ（パン）を食べたときにちょうどいいバランスを目指しているから。冬季には猪や鹿、兎などのジビエメニューも揃う予定なので肉好きはお楽しみに。

小皿メニューもワンコイン価格から充実。気さくなトラットリアの趣もあるので一人でふらりと訪れてもいい。ポルシェセンター銀座を覗いた後、気軽に立ち寄ってみては？



オステリア アルノード

東京都港区東新橋1-5-2
汐留シティセンター1F
定休日　年末年始
☎03-6280-6785
営業時間　LUNCH　11:30～15:00(L.O.14:30)
APERI-TIME　17:00～18:00
DINNER　18:00～23:00(L.O.22:00　DRINK22:30)
(土日祝はCLOSE22:00　L.O.21:00)



バング&オルフセンのオーディオビジュアル製品が随所にあしらわれたメインダイニング。



サローネ(個室)のみの特別メニューも用意。個室内に設置されたモニターは、パソコンと接続して利用することも可能。



SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

PRESENTS

今月のプレゼント



2 McLaren
Jenson Team CapとTOONED オリジナルステッカーをセット
1名様

McLarenが2013年9月で50周年を迎えた。その50周年アニバーサリーロゴが入ったTOONEDのオリジナルステッカーと、Jenson Team Capをセットで1名様に。キャップの両サイドには「JENSON」の名前が記されており、ツバには「VODAFONE McLaren MERCEDES」の文字が刻まれている。サイズはフリーで後ろのマジックテープで調節できる。ポリエステル100%。

■提供：マクラーレン オートモーティブ日本



3 Jeep salomon
スマホタッチケース
1名様

本誌P94～でレポートしているJeep Grand Cherokeeの試乗会の記念品。ケースに収納したまま画面操作や通話ができる優れもの。これからのスノーシーズンやアウトドアで活躍しそうだ。汚れても手洗いして何度でも使える。サイズ130㎜×70㎜。

■提供：フィアット クライスラー ジャパン



1 CITROËN
タブレットケース
各色1名様(計2名様)

B5サイズが入るタブレットケース。表にはCITROËNのロゴがプリントされ、裏地にはDSのロゴの生地が張ってありオシャレ。カラーはジッパー部分がレッドとグレーの2タイプ。応募時には希望の色を明記してください。

■提供：プジョー・シトロエン・ジャポン



4 JAGUAR
オリジナル ぬいぐるみ
2名様

JAGUARだけにジャガー？　スポーティなクルマとは違い、可愛らしい顔をした掌サイズのぬいぐるみを2名様にプレゼント。本誌ロングタームレポートでお馴染みのXKR-Sのボディカラー、フレンチレーシングブルーのTシャツはプロジェクト7をイメージさせるプリント入り。

■提供：ジャガー・ランドローバー・ジャパン



5 REMY COINTREAU
LOUIS XIII オリジナル バカラグラス
1名様

NEW!のコーナーでも紹介している「ルイ13世」。互いに“100年”というキーワードを用いて行われたイベントにて用意された、バカラのグラスをプレゼント。ルイ13世のためにデザインされているだけに、当選された方には是非このグラスで飲んで頂きたい。

■提供：REMY COINTREAU JAPAN



6 東京バーチャルサーキット
本店・大阪店 体験コース
各店舗3名様(計6名様)

本誌P178～のNEW!で紹介している、東京バーチャルサーキットが大阪店(西宮)をオープン。その記念として、本店と大阪店での体験コースを各3名様にプレゼント。ゲームの延長と思うと大間違い！　本格的なレーシングシミュレーターで手に汗握る体験ができる。応募時には希望の店舗を明記してください。

■提供：東京バーチャルサーキット



7 映画「REDリターンズ」
オリジナルTシャツ
3名様

本誌のENTERTAINMENTで紹介している、映画「REDリターンズ」の公開を記念して作られた、オリジナルTシャツ。ハリウッドならではの超一流俳優陣が演じるド派手なアクションのみならず、LOTUS EXIGE SやPORSCHE 911が繰り広げるカーチェイスも見もの。サイズはLサイズ(175/88A)のみ。綿100%。

■提供：ウォルト・ディズニー・スタジオ・ジャパン



8 PATEK PHILIPPE
パテック フィリップ展 ～歴史の中のタイムピース～ ご招待券
3組(計6名様)

本誌の「The WATCH」でお馴染みのパテック フィリップが2014年で創業175年を迎え、特別企画を開催する。また日本・スイス国交樹立150周年でもある。多くの偉人たちが愛した貴重なタイムピース約100点がスイスより来日。2014年1/17～19日まで明治神宮外苑聖徳記念絵画館にて。
公式サイト:http://www.patek-tokubetsuten.jp

■提供:パテック フィリップ ジャパン



9 Porsche
オリジナルポストカード・ステッカーをセット
1名様

911がデビューして50年を迎えるにあたり、10/17~27日までの期間限定でオープンした「ポルシェカフェ青山」で来場者に配られた記念品。当時のカタログにも使用されていた初代911の写真がプリントされたメタルポストカード(封筒付き)と911 50周年オリジナルステッカーをセットで。

■提供：ポルシェ ジャパン



10 Aston Martin
カーボンボールペン・シャーペンセット
1名様

ASTON MARTINのロゴが入った、ボールペンとシャーペンをセットで。表面がカーボンフィニッシュされており、上質感があって軽くて持ちやすい。

■提供：アトランティックカーズ

応募要項
はがきに①希望のプレゼント名および番号②郵便番号・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12月20日消印有効

宛先
〒160-8547　東京都新宿区本塩町19
㈱三栄書房　GENROQ編集部
「2014年1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12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。



■今月の代表:@か

EV増殖中。

今や街中でEVを見かけるのはフツーで、日産リーフなんてタクシーもあるくらい。なのに実際に乗車する機会はさほど多くありません。今月は遷宮でフィーバーした伊勢市に導入されたインホイールモーター式EVを取材しましたが、運良く試乗する機会に恵まれました。やはり無音・無振動で車体が前進していく感触は未だに慣れず、なぜか運転中に笑いがこみ上げてきてしまうのはボクだけでしょうか？　（お伊勢参りはできなかった@か）

■From Editors

世界一贅沢な飲み会？



SPYKERやアストンマーティンでお世話になっているアトランティックカーズの山中氏とグラスを片手に"乾杯"しているのは、何も飲み会だからではありません。これは同ディーラーと究極のコニャック「ルイ13世」とのコラボレーションイベントでのこと。普段、酒といえばビールばかりを飲んでいるボクでもこの味には度肝を抜きました。まさに上質な味わいで本気でクセになりそうです。　（だからひと口で止めておきました。マサル・ノグチ）

MotoGPが事件です！



2輪ロードレース世界最高峰のMotoGPで、ホンダのマルク・マルケス選手が20歳の若さで史上最年少王者を獲得！　これは伝説のレーサー、フレディ・スペンサー(1983年／当時21歳)の記録を30年ぶりに更新するもので、参戦1年目のルーキーが王者になるのは1978年の"キング"ケニー・ロバーツ以来という偉業。そんな歴史的瞬間を見ようと、入稿作業真っ只中にも関わらずモニターにくぎ付けになっておりました……。　（それで入稿が遅れたわけではございません、UNO山田）

地震が来ると一斉に走り出します



ニューハーフやオヤジと言われ続けて早10年。GENROQでも例に漏れず。「ニューハーフ」と紹介されても誰も否定しないのは悲しいけれど、皆のポカーンとする顔を見て心の中では大喜び。趣味や行動など、全てにおいて男性的だからかな？様々な収集をしていて、今は缶コーヒーに付いているミニカーがメイン収集品。大人買いする勇気がなくて1個ずつ買うのでコンプリート前に売り切れちゃうの。確かにこれを見たら女性っぽくないね。(戸籍上は女です、稜子)

[NEXT ISSUE] 2014年2月号 No.336 2013年12月25日(水)発売

お詫びと訂正

2013年12月号　P52～「アルファロメオ4C×ポルシェ・ケイマン」の記事内および車両スペックにおきまして誤りが御座いました。ポルシェ・ケイマンの日本導入モデルが6速MTのみと記述がありましたが、正しくは7速PDKも導入されており、価格は7速PDKが659万円、6速MTが612万円です。関係者ならびに読者の皆様にご迷惑をお掛けしましたことを詫びするとともに訂正させていただきます。

■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、送料無料にてお届けします

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㈱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。送料無料にて、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/

③FAX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

お支払い方法は、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	ー	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させていただきます。
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

■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
須藤義一　Yoshikazu Sudo

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　Shuuji 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2014
定価:860円(本体:819円)

〒162-8447　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 モバイル

■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、ケータイから探すことが可能。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！

GENROQ流、
全開SUVワールド。

RANGE ROVER SPECIAL

特集：ザ・レンジローバー

［海外最新試乗］新型レンジローバー・スポーツ
［インプレッション］レンジローバー・ヴォーグ
［オーナーズボイス］藤原ヒロシ氏／青山光司氏
［気高きDNA］クラシックレンジローバー
［スタイルブック］国内外最新カスタムサンプル

THE SUV FRONTLINE

世界発の最新トレンド

［速報!!］ポルシェ・マカン
［超絶級の新世界］ベントレー・ランボルギーニ・ジャガー、他

SUV OVERPOWERING

第二特集：打倒、スーパーカー！

［SUV界の911］ポルシェ・カイエンターボS
［SUVレージング］BMW X6M×Dr.谷口信輝
［東京タフガイ］メルセデス・ベンツG63AMG

ライフスタイルイシュー：英国流スポーツの在り方。
ディーゼル小特集：G350ブルーテック／世界のディーゼル事情
カスタムスタイル特集
国内有力ショップ情報、他

Car Entertainment Magazine
［ゲンロク］
GENROQ SUV vol.03

SALE ON
12/02/2013

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
www.sun-a.com



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 初沢亜利が追い続けた被災地、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

JAGUAR R Series

CLOSE UP!

JAGUAR R Series
ジャガー流スポーツの世界。

レーシング精神の色濃く宿るジャガーの認定中古車が面白い。特に注目したいのは、新車登録から18ヵ月未満の高年式車にのみ用意されるプレミア・コレクションだ。新車に比べて割安な価格設定はもとより、ユニークな仕様に出会えることも多い。FタイプやXJRなど新車に歩みを揃えて活況を呈するプレミア・コレクションに迫る。

REPORT◉中三川大地(*Daichi Nakamigawa*)

もともとレーシング精神が色濃く宿るブランドである。昨今は持ち前の過給機技術を持って、オーバー500psの出力性能を持つ英国流スポーツをほぼ全てのモデルに用意し、並のスポーツカーにあっさりと道を譲らせるほどの動力性能を持つ。昨今はかのEタイプ以来、約半世紀ぶりに復活したジャガー流2シーターオープンモデルのFタイプに話題が集中する。発売から数ヵ月、出足はすこぶる好調のようだ。

今回は、ジャガー流スポーツの世界を、認定中古車という側面から見てみたい。世間体やリセールなどの打算的な考え方には目もくれず、自分好みの仕様を新車でポンっとオーダーする。その美学を少しだけ抑えて見てみれば、魅力的な個体が少なくないことに気が付く。

注目すべきはプレミア・コレクションと呼ばれるもの。初年度登録から18ヵ月以内の、それも厳選された高品質な個体のみを対象とする認定中古車だ。ユーザーは新車保証の継続に加えて1年間の中古車保証を享受できる。新車保証は3年だから、少なく見積もっても2年間は安心したカーライフを満喫できる。

ジャガー流スポーツの大黒柱を務めるのはXKシリーズだ。プレミア・コレクションには、シャープな顔つきとなった後期型が並び、Fタイプの下げ幅を持つものばかり。100万円付近を中心として、走行距離や登録時期によりその差はもっと拡がっていく。なお、プレミア・コレクションという概念を外してジャガーの認定中古車全体にまで視野を拡げると、500~600万円台で前期型のXKRを見かけることもある。プレミア・コレクションではなくとも、ジャガーに精通した販売店が手塩にかけた個体なら安心だ。

同じ世界観を4ドアサルーンで、という人には、XFRや、XJスーパースポーツのお出ましとなる。これらもまたタマ数が少ないものの、じっくり探せば巡り会える可能性は低くない。定番ジャーマン・ブランド勢とはひと味違う気品や乗り味を持ちつつ、オーバー500psの快感に酔いしれる。そのための敷居が低いのはプレミア・コレクションの特権。豊富な選択肢をアナタに提供してくれることは間違いない。

プレミア・コレクションは新車と認定中古車の橋渡し役

【アプルーブドカーシステム】	【プレミア・コレクション】
●対象車:新車登録から6年以内、走行距離6万km以内	●対象車:新車登録から18ヵ月以内および
●納車点検:65項目	ジャガー正規販売店のデモカー／1オーナーカー
●部品交換:必要があれば交換	●保証期間:新車保証継続+1年間(走行距離無制限)
●保証期間:1年間(走行距離無制限)	注目すべきは、新車登録から18ヵ月以内の個体に用意されるプレミア・コレクションだ。新車保証継承+1年間の中古車保証により最低でも2年以上の保証期間が設けられる。その間、走行距離も無制限なので気構えは新車となんら変わらない。元デモカーの個体を中心に、程度極上&オプション装備満載の個体が頻繁に見られる。
●保証内容:設定の条件内にて保証	
●残価設定ローンの有無:プレミア・コレクションのみ設定	
問い合わせ:ジャガーコール 0120-050-689 www.jaguar.co.jp	

ジャガー流スポーツの現在

フラッグシップサルーンとしてXJシリーズ、ミドルサルーンにはXFシリーズ、さらには2ドアクーペ(コンバーチブル)のXKシリーズという3本柱が続いていた。そこに今年、2シーターコンバーチブルのみのピュアスポーツ「Fタイプ」が加わった。XKにはXKRとそしてXKR-Sが設定され、XFにもXFRなるスポーツモデルが存在する。XJのみスーパースポーツというグレードが“スポーツ”を担っていたが、つい先ごろXJRが発売された。





XKR-S

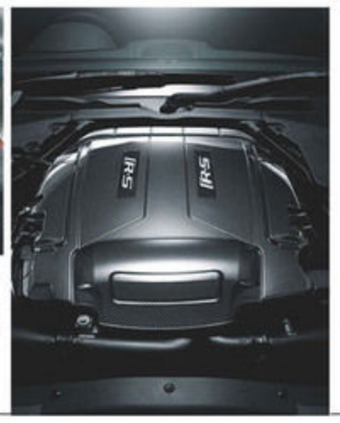
最強のパワーユニットを味わう

(相場:1000~1500万円)

ジャガーの量産モデル史上で最も高い出力性能を持つのがXKR-Sだ。数値にして最高出力550ps、最大トルク69.3kgmというもの。それに加えて内外装にはいくつもの専用意匠が見られる。現行後期型XKR-Sの販売開始は2011年12月から。今ならプレミア・コレクションに該当する新車に近いような個体が多数を占める。正規販売店をくまなくチェックしてデモカー落ちを探すのが近道かもしれない。相場は1500万円がひとつの目安となる。新車価格1750万円+オプション費用+納車費用と考えると300万円以上は割安だ。FタイプV8Sの新車価格が1250万円で、総額1500万円近くになることを考えると、よりゆとりを持ったXKR-Sを選ぶ道も捨てがたい。



4999ccのV型8気筒にスーパーチャージャーを組み合わせ、最高出力550ps、最大トルク69.3kgmを発揮。Fタイプが出た今もなおジャガーの量産モデル史上で最高出力を持つ。





XJスーパースポーツ & XJR

刺激満点のフォーマルサルーン

2013年3月にニューヨーク・ショーでお披露目されたXJRには期待が集まる。出力性能はXKR-Sと同等の550ps、69.3kgm。これがXJシリーズの大柄なボディを猛烈に加速させるはずだ。日本で正式受注が開始されたのは10月からだから、中古車の話は少なくとも2014年以降になりそう。しかしXJには既にXJスーパースポーツがある。これも5.0ℓスーパーチャージャーという点では同じ。こちらは510ps、63.7kgmという出力性能を持つ。XJRがXKR-Sだとすれば、このXJスーパースポーツはXKRのような位置付けか。XJスーパースポーツは現行型XJがデビューした2010年からラインアップされている。前期なら1000万円前後、後期(2013年型以降)は1500万円前後で見つけることができる。



ようやく誕生した新型XJR。搭載されるエンジンはXKR-Sと同出力になるが、XKR-Sにはない8速ATが組み合わされる。新車価格1695万円。新型Sクラスと真っ向勝負である。

もし、Fタイプを新車で手に入れるなら……。

現在、ジャガーの最新スポーツモデルがFタイプだ。用意されたグレードは5.0ℓV8スーパーチャージャーを搭載するV8Sと、3.0ℓV6を搭載する標準グレードの2種のみ。V8Sの新車価格は1250万円。標準グレードが950万円と絶妙な値付けに思える。モデルの方向性こそ違うもののXKRの認定中古車が価格的にバッティングするからだ。V8SはXKR-Sと、標準グレードはXKRと悩みそう。納車が2014年以降となる新車に比べ即納される利点もある。なお、Fタイプ自体の認定中古車は早くとも来年以降になりそうだ。

V8 S 新車価格1250万円





V6(標準グレード) 新車価格950万円

XJやXF、Fタイプなどはおしなべて8速ATが採用される。なおXKシリーズは今のところ6速ATのみだ。緻密な変速制御によって、500psが水を得た魚のように活き活きとする。





XFR

4ドアの"R"も見逃せない

普段は紳士的に振る舞えて、いざ走らせれば滅法速いスポーツサルーンもジャガーの得意技。さらに程よいサイズで使い勝手にも優れるXFに"R"の称号が付くのがXFRだ。搭載されるパワーユニットはXKRなどと同じ5.0ℓスーパーチャージャー。最高出力510ps、最大トルク63.7kgmが小柄なボディをグイグイ引っ張る。他のRモデルよりも外観が主張していないのもいい。極めて通好みの選択肢なだけに、その分タマ数も少なめ。新車価格は1200万円で、中古車相場はほぼ時価。デモカー落ちでサンケタ台なら注目すべきか。



XKR

前後期含めて幅広い選択肢

(相場:600~1200万円)

フラッグシップはXKR-SといってもXKRを無視できない。「"R"の称号は伊達じゃない」と訴えるように、最高出力510ps、最大トルク63.7kgmを発揮する。XKR-Sに比べてエレガントな外観を保つので、これみよがしに主張しない大人っぽい選択肢となる。マイナーチェンジを経て現行型となったのは2011年11月から。この時"R"のコンバーチブルは導入が打ち切られたので、現行型はクーペのみとなる。後期型の相場はおよそ1000万円前後。先のXKR-Sと同じくFタイプと比較してみると、今度は3.0ℓのV6モデルが台頭してくる。新車価格950万円だから、諸費用を考えると投資はほぼ同等となる。最新のピュアスポーツか、500ps超のXKRか。悩ましい選択肢だ。





XKシリーズは外観とは印象がひと味異なるシンプルなインテリアを持つ。2012年のマイナーチェンジにより他モデルと同様にJゲートからダイヤル式セレクターになった。

Rモデルを積極的に集める正規販売店

プレミア・コレクションは当然ながらジャガーの正規販売店で取り扱われる。Rモデルを始めいつも個性的な在庫を揃えているのがジャガー・ランドローバー三島だ。常に自社で仕様まで選んだ個性的なデモカーを複数台有し、全国のファンからいつも熱い視線が注がれている。デモカーはそのうちプレミア・コレクションとなるうえに、ユーザーからの下取りも多く、いわばRモデルの認定中古車が集まりやすい店舗でもある。事実、FタイプV8S、XKR-S、XKR、先代XKRなどが一列に並ぶ光景はなかなか見られるものではない。

ジャガー・ランドローバー三島
〒411-0811 静岡県三島市青木95-1
☎055-983-0211 http://www.alc-mg.com/





SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

SPECIAL SHOP INFORMATION

［全国版スペシャルショップ］

Contents of this month

■ アートスポーツ P200
■ アイコード P201
■ アウトモビーリ ヴェローチェ P202
■ アドラージャパン P203
■ アリアガレージ P204
■ エーリストガレージ P205
■ オートファクトリー仁 P206
■ オートプロジェクトD P207
■ オフィス・ケイ P208
■ カーウォッシュ・オーシャン P209
■ グループ・エム P210
■ クレフ P211
■ 合同産業 P212
■ コブラガレージ P213
■ タイヤ&ホイール館フジ スペシャルブランド 潮芦屋店 P214
■ テクニカルメイトインターナショナル P215
■ 橋本コーポレーション P216
■ ファステス・カーズ P217
■ ボンド東京 P218
■ マックスクラフト P219
■ モビーディック P220
■ リズムコーポレーション P221
■ ルートKS P222
■ ロベルタ P223
■ ワイド P224

Art Sports
■アートスポーツ

柴田幸治（BEL）◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜19:00（事前予約制）　定休日／水曜日
http://www.artsports.co.jp/

■大阪ショールーム
〒565-0801
大阪府吹田市青葉丘北28-10
☎06-6877-0123

■東京ショールーム
〒275-0023
千葉県習志野市芝園2丁目1番地18号
☎047-408-0123



日本には正規導入されていないポルシェ・カイエン・ディーゼルも取り扱う。欧州でも燃料が高騰しているため人気で入手困難なレアモデルだ。



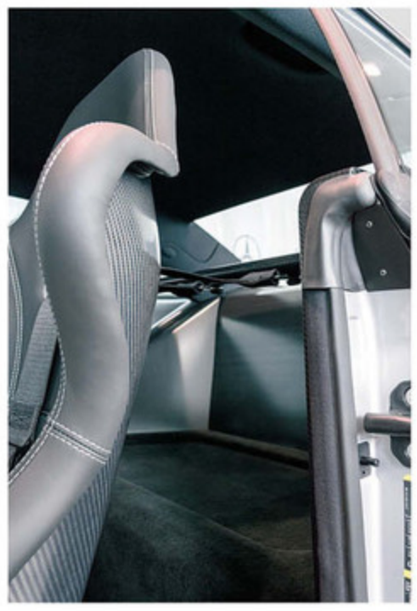
←同社の見逃せないポイントは保管状態が完璧な点だ。UVシートが張られた窓で紫外線対策も施された場所で保管し、褪色・劣化、そして湿度に関しても細心の注意を払う。

→往年の名車から最新のモデルまであらゆる車両を扱う。日本は希少車の多い国ではあるが、それでも同社の在庫は目を見張るものがある。まるで博物館のようだ。





最近のクルマにはない独特のスタイルが自慢の限定車メルセデス・ベンツCLK DTM。そんな希少な車両も新車で在庫している。価格も約2000万円。新車入手はラストチャンスだろう。





↑新車のCLK DTMのオドメーターは6km。並行輸入の場合、新車でも実走行は100km前後ということも多いのだがアートスポーツは違う。同社は完璧な車両の扱いを心がけている。

←カーボンで覆われ従来のメルセデスとは一線を画す個性的な雰囲気の車内。加えてBピラーにはカーボン製の補強が追加され、バケットシートももちろんカーボン製を採用。

名実ともに完璧なブランド店で憧れのクルマを手に入れる喜び

憧れのスポーツカーを手に入れるには、クルマ好きにとって夢である。それは、クルマ好きにとっても重要だ。理由は、実際に希少車を仕入れる場合、売り手業者としては買い手業者である販売店に貴重な自動車文化遺産を託すということになるため、そんな貴重な車両は業者間でも一朝一夕の関係では譲れない。だから希少車を仕入れられるショップは、自ずと限られてくるのである。

また、そのようなショップは、必ずと言って良いほど販売実績だけでなく整備面でも万全だったりする。本物のレーシングカーをはじめ、誰もが憧れるクルマの輸入・販売を行っているアートスポーツは、その点で完璧といえよう。

世界から数々の名車・高級車を長年にわたり輸入してきた実績を持つ同社だから、世界の自動車販売業者との信頼も相当厚い。その信頼度はF1やDTMの車両が入手できるほどだ。同時に、その実績は整備面での高評価が欠かせない。

長年にわたって築き上げた信頼関係と実績を駆使して、憧れを実現してくれるアートスポーツ。夢を実現したいならば、ぜひ。



希少車からメーカー特別オーダーまで、クルマ好きの理想を実現させるための術を知り尽くしたスペシャリスト。憧れのクルマを探しているなら要チェック。



ショールームの向かいにある商談スペース。現在、同社は予約制のため、訪問の際は事前予約が必要ではあるが、貸し切り状態の落ち着いた雰囲気の中で検討できる。

icode
■アイコード

芝　修●PHOTO&REPORT

INFORMATION

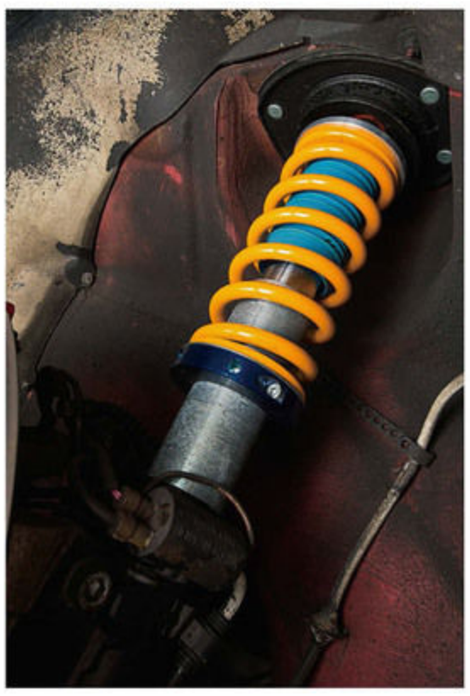
営業時間／10:00～19:00　定休日／年中無休
〒470-0371　愛知県豊田市御船町山屋敷135-2
0120-264-911　☎0565-46-0727
アイコード大阪　☎0727-27-5881
アイコード・カーズ名古屋　☎052-732-5728
http://icode.jp/



シートはホールド性に優れたレカロSPG。ステンレスのシートベルトバーとサベルトの4点式シートベルトが付属する。



993に搭載されるのはポルシェ最後の空冷エンジン。CP＆排気系チューンが施された455ps仕様で乾いた心地良いエキゾーストノートを奏でる。



→ビルシュタインベースの車高調整サスキットは減衰力12段調整。タイヤはアドバン・ネオバのⒻ225/40R18、Ⓡ285/30R18を履く。



993ターボは1996年式のディーラー車。もちろん無事故で走行距離も4万1800kmと少ない。車検は平成26年8月、価格は1150万円(税込)。



表面にディンプル処理が施されたアルミ製レーシングペダルキット。軽快かつ確実なアクセルワークを可能にする。



→モモ モデル7はコンペティショナルなディープコーンタイプ。カーボン製のシフトノブがセットされてレーシーな雰囲気が漂っている。

SPLショップのデモカーを務めたポルシェ993ターボを販売中!

オリジナルパーツを販売するメーカーやショップは、デモカーを所有してパーツのテストや開発を行う。アイコードも空冷／水冷のポルシェやレクサスIS-Fなど複数のデモカーを所有し、開発と同時に雑誌の誌面を賑わせてきた。ひと通りのテストが終了したデモカーはそのままショップに展示される場合が多いが、今回デモカーの993ターボが販売されることとなった。

デモカーが通常のユーズドカーと異なるのは、オリジナルパーツ＋αがそのまま組み込まれている所。エンジンはCP&ステンレスマフラーの455ps仕様。そのパワーを強化クラッチとOS技研のLSDが余すことなく引き出し、ビルシュタインベースの車高調整サスキットによって、空冷ポルシェならではの軽快な走りが存分に楽しめるクルマに仕上げられている。

993となれば年式も古くなり、各部が痛んでいる場合が多い。しかし、走行距離も少なくポルシェに精通したアイコードによってしっかりとメンテナンスされているので、コンディションは申し分なし。993ターボをお探しなら、ぜひ問い合わせてほしい。



平成20年式のレクサスIS-Fは365万円(税込)。車検27年5月、走行距離6万3000km。CPチューンや車高調整サスキットなどでチューン済み。

Automobili Veloce

■アウトモビーリ ヴェローチェ

塩谷佳史◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／11:00〜20:00　土曜日11:00〜18:00
定休日／日曜日・祝日
〒230-0077
神奈川県横浜市鶴見区東寺尾5-11-29
☎045-574-5550　http://www.veloceweb.net/



スーパーカー好きが高じてショップをはじめた代表の岡戸さん。オリジナルパーツをふんだんに組み込んだLP500が自慢のデモカーだ。



→他店ではお目にかかれないマニア垂涎のお宝が眠るヴェローチェの店内は、エンスージアストな雰囲気が漂う心地よい空間。



ワンオフ製作のフロアマットは、ランボルギーニからフェラーリまで車種を問わずオーダー可能。価格は4万7250〜8万4000円。

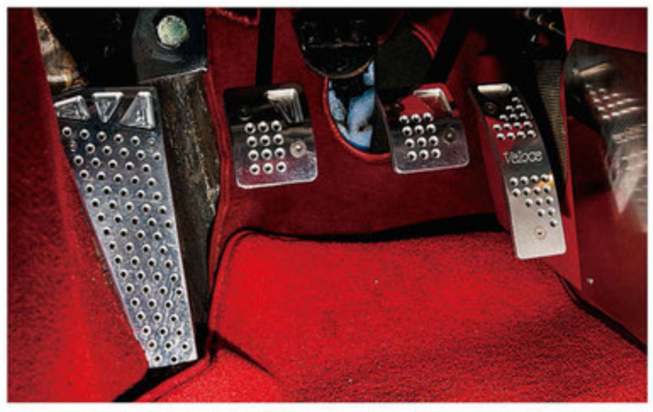


シートベルト幅2インチのランボルギーニに最適化されたショルダーパッド(1万5750円)。サイズが合えば国産車でも利用可能だ。



取材時に入荷した要チェックアイテムが、ディアブロ6.0VT用18インチマグネシウム鍛造ホイール。価格はASK。

掘り出し物の希少パーツに出会える ランボ&フェラーリのパーツ専門店



クンタッチ及びディアブロ用をラインアップするアルミ製オリジナルペダルはABCセットが1万5750円、Fペダルが1万2600円。

ランボルギーニ&フェラーリというスーパーカー界の頂点に君臨する2大ブランドに特化し、古き良きヴィンテージ系モデルのパーツ販売に注力するアウトモビーリ ヴェローチェ。その想いはオーナー自らがカスタムを手がける楽しみを全方位でバックアップすることにある。

取り扱うパーツは吸排気を含めたエンジンや駆動系といったメカトロニクスをはじめ、ブレーキやサスペンション、内外装から電装系まで多岐に渡る。とにかく、長年培ってきた独自ネットワーク網を駆使する商品調達力は比類なく、他では入手困難な希少品やデッドストックアイテムも取り揃えている。

またアルミノブなどの小物からエアロキットなどの大物パーツまで、独自プロデュースによるオリジナル製品も積極的に開発し、その商品ラインアップたるや膨大だ。基本的には通信販売がメインなので、ホームページをチェックするだけでも楽しめることうけあい。

ちなみに旧車ならではのノウハウを要するカスタマイズやメンテナンスも得意。週末ともなればショップとガレージはランボ&フェラーリ乗りの駆け込み寺と化しているそうだ。

Adler Japan

■アドラージャパン

原　文昭●PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜19:00
定休日／日曜日、祝日
〒176-0012
東京都練馬区豊玉北4-22-5
☎03-6914-8588　http://www.adler-japan.jp



ポルシェのカスタムにも力を入れており、2013年秋には986ボクスターのエアロキットを導入開始。これは986のフロントマスクを911仕様に変更する内容。左がGT3仕様、右がカレラ4S仕様に仕上げられている。



素材の巻き直しによるステアリングのリフレッシュは、施工の際にアレンジを加えることも可能。費用は5万円〜。ボクスターのみならず、911、カイエンなどにも対応している。



現代のポルシェには必須のテスターも複数所有。システムの深い部分までチェックできる最新鋭テスターも導入しており、あらゆるトラブルに対して的確な診断ができる。



代表の佐々木氏を筆頭に、長年ポルシェに携わるスペシャリストが在籍するアドラージャパン。空冷時代の911も、前オーナーが大事に乗っていた良質の車両を提供している。



ショールームには本格的な作業が可能なピットスペースも完備。点検整備から各種塗装、カスタマイズなどまで自社で責任を持って担当できる体制が整っている。

年末から年明けにかけて最新ポルシェが続々入庫



ショールームは、東京・練馬区、目白通り沿いとアクセス至便な場所に構える。展示車両は頻繁に入れ替わるので、気になるクルマはぜひ早めに見てほしいとのこと。

ポルシェに関する様々なサービスを提供するポルシェ専門店、アドラージャパン。良質個体の販売に加え、腕利きのスペシャリストが自信を持ってオススメするサービスが、多くのフリークから好評を博していることをご存知だろうか。今回はこの冬に入庫する最新の車両情報と、ポルシェカスタムの注目プランをお届けしたい。

まずは最新の入庫情報から。2014年モデルの目玉はやはり991GT3。そのGT3をアドラージャパンでは3台入庫予定。2013年12月にはその第一便がショールームに並ぶという。またお披露目されたばかりのマカンもすでに2台オーダー済みで、こちらは年明けには入庫する予定。両モデルとも今ならば早い段階で納車可能なので、気軽に問い合わせをしてほしい。

カスタムの注目プランは986ボクスターのフェイスチェンジ。フロントを911テイストにモディファイすることで、お手軽にスタイルアップを狙える点がポイントだ。今回紹介する2台のボクスターは、カレラ4S仕様とGT3仕様に仕上げた個体。こちらはショールームに展示されているので、ぜひ見てほしい。

Aria Garage
■アリアガレージ

塩谷佳史◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜20:00(平日)
10:00〜19:00(日曜日・祝日)
年中無休
〒158-0082
東京都世田谷区等々力7-8-17
☎03-5760-7733　http://www.ariagarage.com/





2012年モデルのフェラーリFFは走行9200kmの美車。内装はルーフまでアルカンタラで張り替えられており、諸々700万円分のオプションを装備する仕様だ。

→魅惑的なフェラーリのほか15台以上のスーパーカーがズラリと居並ぶ総ガラス張りのショールームは、閑静な住宅街がひろがる世田谷区等々力の目黒通り沿いに立地。





←ミケッロットにより世界で11台のみ製作された348GTコンペティツィオーネ・コルサ。このような幻とも言えるロードゴーイングレーサーと出会えるのも同店ならではだろう。





世田谷のショールームとは別にプロフェッショナルのメカニックを有する巨大ファクトリーも完備。その技術力や国内随一である。

専門店ならではのクオリティで豊かなフェラーリライフを応援

イタリアから仕入れる新車や厳選されたUSEDモデルを取り扱い、国内屈指のフェラーリ専門店として知られるアリアガレージ。そのコダワリは「ナンバー1クオリティ」の追求に込められており、品質はもとより最良のサービスによる高いユーザー満足度に現れている。

オーナーには専属の営業担当が従事し、指定地への納車や引き取りなどに無料で対応している。アフターケアには絶対の自信を誇るだけあり、結果的にオーナーとは家族ぐるみでの長い付き合いになるという。そんな経緯もあってランボルギーニやマクラーレン、メルセデスやBMWといったモデルにもフレキシブルに対応してオーナー家族のクルマを一括管理してくれるという。

また、旧車から現行車まで幅広く、日常整備から重整備まで手がける自社工場も完備。専門店ならではのノウハウや技術の蓄積が、より低コストでのメンテナンスも実現している。余談だがレース畑で腕を磨いたカリスマ工場長が在籍しており、この職人を慕って訪れるフリークも多いのだとか。愛車のコンディションに不満を持つ既存のフェラーリ・オーナーも要チェックだ。



ユーザーに情熱をもってフェラーリの魅力を説いてくれる営業担当の小池さん。その表情からはフェラーリ愛がにじみ出ている。

横浜都筑のファクトリーは2Fにウエイティングルームが併設され、愛車の作業工程をミニチュアカーを眺めるように一望できる。



A List Garage

■エーリストガレージ

塩谷佳史●PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜19:00(平日)
10:00〜18:00(日曜日・祝日)
定休日／水曜日
〒142-0054
東京都品川区西中延1-8-19
☎03-3784-2211　http://www.alist-garage.com/



店内にはイタリアンレッドでコーディネイトした応接セットがあり、リラックスした雰囲気で商談をすすめられる。



→メルセデス・ベンツG63 AMG。デジーノマグノプラチナムマット色が魅力のゲレンデは、走行1000kmのワンオーナー車。車検もH28年8月末まで残っている。



←美しいビアンコカラーをまとうフェラーリ458イタリアは走行6000kmの美車。内装は鮮烈なロッソでスーパーカーであることを強烈にアピールする魅惑の1台。

今回お話を伺ったのは同店の紅一点でもあるフロント担当の藤原さん。真っ赤なスーパーカーに乗る男性にあこがれるのだとか。





ケータハム・スーパー7 CSR350。コスワースエンジンを搭載した最新のスーパー7が走行409kmで登場。公道を走るレースカーを存分に味わうチェンス。

あこがれの1台と巡り会えるプレミアムなセレクトショップ

ちょっと背伸びしてプレミアムな輸入車に乗ってみたい。なんて想いを馳せているユーザーにオススメしたいのが、ポルシェやフェラーリを中心に魅力的なラインアップを取り揃えるエーリストガレージ。情熱のイタリアンレッドでカラーコーデされたショールームは、最上級のおもてなしスペースとして心地よく迎え入れてくれる。

今回は無骨なSUVを筆頭にオープンカーやスーパーカーをピックアップしているが、ガレージにはポルシェ、アウディ、ジャガーといったプレミアムカーを豊富にストック。そのどれもがスタッフ厳選のモデルだけあり、極上のコンディションとこだわりのオプションが備わっているものばかりだ。

もちろん同店が海外へ張り巡らせるネットワークを駆使すれば、スペシャルオーダー仕様の並行輸入車だって購入可能。実際の購入にあたってはオートローンをはじめ、保証や保険を含めたアフターサービスまで万全の体制を整えているので、初めてのユーザーも大船に乗った気持ちでOK。同店セレクトのプレミアムカーを吟味するも良し、自分だけの1台をしつらえるも一興である。



首都高目黒線の終点から中原街道を南下すると左手に立地するエーリストガレージ。真紅の看板が目印となるので見落とさないように。



店内展示スペースには厳選したオススメモデルを常時5〜6台用意。この他にも別ガレージに豊富な在庫をラインアップしている。

GENROQ Special Shop

AUTO FACTORY JIN

■オートファクトリー仁

堀口 訓◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

■堺店
営業時間／10:00〜20:00
定休日／年中無休
〒599-8112
大阪府堺市東区日置荘原寺町132-1
☎072-288-5555 http://autofactory-jin.com/

■南船場店
営業時間／11:00〜20:00
定休日／年中無休
〒541-0059
大阪府大阪市中央区博労町4-3-4
☎06-4708-3855



垂涎のマシンが常に居並ぶミナミの新名所、それがオートファクトリー仁南船場店。飛ぶように売れるその勢いをぜひ実感してほしい。



←まだまだ若手といっていい存在ながら、その品揃えは全国屈指のハイレベル。エンスー納得の確かな品揃えとカスタムに注目。

→なんと、ベントレーが誇る新フラッグシップモデル、ミュルザンヌが鎮座!! この威風堂々とした存在感を手にするのはいったい誰だろう？





←マンソリーのプログラムを華麗にまとうアストンマーティンDB9ヴォランテ。同店自慢のカスタマイズ仕様であり、問い合わせも多数。

→東京オートサロンなどにも展示されており、改造費700万円オーバー。ホイールは22インチ、レーシングマフラーを装備した魅惑の内容だ。



魅惑のカスタマイズに惹かれて海外からのオファーが急増中

大阪きってのオフィス街にして繁華街であるミナミを賑わす名物輸入車専門店、それがお馴染みオートファクトリー仁。フェラーリやランボルギーニ、ロールス・ロイス、ベントレーといった超高級銘柄をメインに取り扱っており、その良質な品揃えぶりも相まって、入荷後わずか数時間で売れてしまった、というこ ともままあるとも聞けば、もはやただ驚くばかりである。

そんな勢いに乗る同店最大の特徴はスーパーモデル達を向こうにまわしたカスタマイズ。流行を意識した絶妙なブランド・アイテムの選択による高品位なモディファイ内容は常連客からも大人気。その噂は海外にも行き届いており、最近ではさらなる個性を求めてはるばる海を渡って同店を訪ねてくるというから痛快に過ぎる。その証拠にスナップ写真に映るマニアたちは皆、飛び切りの笑顔を見せている。

オートファクトリー仁のもうひとつのアピールポイントは驚異の低金利2・9%。この低金利が適用される専門店は全国でも数少なく、同店の信頼性を物語る端的な証左ともいえる。堺本店、そして南船場店ともども、ぜひ覗いてみてほしい。



CLK63ブラックシリーズも在庫あり。DTMマシンを彷彿とさせるマッシブな肢体とそれに見合う動力性能は、スーパーカーに勝るとも劣らず。



→同店のカスタム手腕に惹かれて海外からはるばる来店。最近は仁好きの外国人から問い合わせが多く、オーダーメイクも手掛ける。

Auto Project-D

■オートプロジェクトD

OFFICE i（石井健之）●PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜20:00
定休日／年中無休（年末年始・GW・夏期休業あり）
〒340-0813
埼玉県八潮市木曽根1045-1
☎048-998-1288
http://www.autoproject-d.com/





↑ボディ形状に合わせてラウンドさせているウイングは見事なデザイン。トランクリッドもカーボン製となる。

←サイドスカートはシャープさを演出するフラットなデザイン。質にこだわっているため見えない部分も奥まできちんと造られている。





←真横からのシルエットも美しい。フロントリップスポイラーとバンパーとの調和や、リヤウイングの高さといいベストな形状だ。



→フロントはセンターソードと、リップスポイラーの2パーツ。カーボンの折り目を含め、質の高い造りが特徴だ。

ドイツのエアロメーカー DMCの取り扱いを本格化

ランボルギーニやフェラーリ、メルセデス・ベンツAMGなど、プレミアムカーの取り扱いを得意とするオートプロジェクトD。同社がドイツの新進気鋭エアロチューニングメーカー〝DMC〟の取り扱いを開始。まずはアヴェンタドール用の〝Moto Veloce〟を紹介しよう。

そもそもDMCは、ランボルギーニやフェラーリなど、高級スポーツカーを中心にドライカーボン製のエアロを製作しているメーカー。ドイツならではの厳格なデザインと品質を大切にしていて、フィッティングなども抜群。ヨーロッパやアメリカで最近人気を博しているメーカーだ。

デザインは細かな説明をするより、写真を見て貰う方が早いだろう。ひと言で表現するなら、スーパーカーがあるべき姿をそのまま具現化したような見事な造形だ。

フロントリップスポイラーやリヤウイングはアヴェンタドールの威厳を増し、リヤディフューザーはテールレンズの造形をモチーフにした美しいデザインに仕上がっている。もちろんエアロの取り付けまで同社で行うことが可能。アヴェンタドールオーナーには、またひとつ魅力的な選択肢が増えたことだろう。



←テールレンズやマフラーエンドとマッチしたデザインのリヤディフューザー。底面もかなり奥の方まで丁寧に造られている。

GENROQ Special Shop

Office K

■オフィス・ケイ

橘 祐一◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

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/



マイバッハにはアロータイプの後期型ウインカー・ドアミラーがセットアップされている。設定がない車種でもワンオフ製作が可能。



←24インチのSAVINI BM5をセットする。8本のダブルスポークが力強く、深いリムがシャープな印象をプラスしている。

→ショップは環状七号線内回り、板橋中央陸橋から高円寺方向に数100m行った信号1個目の左側にある。パーキングも完備している。





←マイバッハの重厚なイメージに、アメ鍛ホイールが軽快でエレガントなイメージをプラス。ノーマルの車高にもフィットしている。



←中古ホイール＆タイヤもストック。W463Gクラス用のWALD24インチ鍛造ホイールは、定価140万以上のものが69万3000円。



→カールソンのSLR専用サイズ1/10ウルトラライト20インチ、オールブラック。タイヤはⒻ255/30、Ⓡ305/25。定価197万5470円が、特価73万5000円。

アグレッシブなアメ鍛ホイールで リアル・セレブスタイルを実現

オリジナルパーツの製作を手掛け、レンズ類の小物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オフィス・ケイは、アメリカ東海岸のラグジータイルをいち早く取り入れたハイクラスのドレスアップを提案する。フェラーリやランボルギーニなどのスーパースポーツ、ロールス・ロイスやベントレーなどのスーパーセダンに、独特なデザインのアメリカ製鍛造ホイールを組み合わせる、リアルなセレブスタイルを創り上げている。

サビーニをはじめフォージアートなど、人気ブランドを多数取り扱い、クルマに合わせてリム幅やPCD、オフセットなど、細かいサイズのオーダーが可能だ。最新モデルや限定モデルに関しても豊富なデータをストックしているので、クルマに合わせた完璧なフィッティングが可能だ。

マイバッハにはサビーニBM5の24インチをチョイスし、軽快でエレガントなイメージをプラス。CLS63には同じサビーニのBM3をセットすることで、シャープな印象をプラスしている。

豊富な経験から、クルマだけでなく、オーナーの要望に合わせて最適なホイールをチョイスしている。





SAVINI BM3の20インチをセットアップ。H&Rのダウンサスとリヤロワリングキットにより、より低くシャープな印象を演出。

←AMG CLS63にはGODHANDのブラックカーボン・フロントリップスポイラーをセット。AMGのエアロに迫力をプラスしている。

CAR WASH OCEAN

■カーウォッシュ・オーシャン

カーウォッシュ・オーシャン◉PHOTO　OFFICE i(石井健之)◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

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



NEWウルトラタフコートは塗装面を鏡面加工するポリッシュ作業を行うが、その前に不純物を取り除いた“純水”を使用して洗車。その後、特殊な粘土を使って鉄粉を除去する。



←鉄粉除去が終わると、数種類のバフとポリッシャーを使ってボディを磨き上げていく。この作業によってツメにひっかからない程度の小傷は消すことができるそうだ。

→24時間営業のため時間を気にすることなく立ち寄れるのが同店の特徴。1月末まで行われる“年末年始スペシャル”も、もちろん24時間予約なしで対応している。





←同店で扱う最高級のボディコーティング“ウルトラタフコート”がリニューアル。光沢の深みがより艶やかになり、撥水性能を越える超滑水性能を実現している。



NEWウルトラタフコートは、パネルごとに専用のスポンジでコーティング剤を塗っていく。すぐに硬化し、長期間効果が持続するガラス皮膜を形成する。



これがNEWウルトラタフコートの超滑水性能。しばらくすると周囲の水滴とくっつきあって、コロコロと流れ落ちてしまうほどの水弾きだ。

もちろん今年もやります！
超お得な年末年始スペシャル

毎年12月から1月末までの2ヵ月間限定で行われる同店の特別メニュー〝年末年始スペシャル〟。手洗い洗車をした後、ボンネット、ルーフ、トランクの最もウォータースポットが付きやすい3つのパネルをポリッシュしたうえでタフコートを施工。フェンダーやドアなどのサイド部分は水垢落としをしたうえで〝マニキュア〟と呼ばれるワックス仕上げをする内容だ。

この内容に室内の簡易清掃なども付いて1台9000円～という破格の価格設定がウリ。毎年この年末年始スペシャルだけ施工するユーザーもいるくらいリーズナブルな内容だ。同店の洗車やボディコーティングの品質を知ってもらいたいと、新規のユーザーにこそ施工してほしい期間限定メニューといえるだろう。

また同店で欧州高級車に施工するボディコーティングの定番〝ウルトラタフコート〟がリニューアルされ、より光沢感が増し、超滑水性になったコーティングへと変更。さらに〝タフコート〟も新しくなり、こちらはリーズナブルな価格でガラスコーティングができる。詳細はホームページに記載されているので、チェックしてほしい。



←店内には洗車を待つスペースも用意されている。話題の雑誌や新聞が揃えられている他、おしぼりなどのサービスもある。気軽に訪れて欲しい。



↑コーティング作業は必ず車体の傷の有無や塗装の状態、ウォータースポットの状況などを確認。状況に合わせて使用するコンパウンドなどをチョイスしていく。

Gruppe M

■グループ・エム

グループ・エム／原　文昭●PHOTO　原　文昭●REPORT

INFORMATION

営業時間／9:30〜17:30
定休日／日曜日、祝日、第2土曜日
〒351-0015
埼玉県朝霞市幸町3-12-24
☎048-450-2911　http://www.gruppem.co.jp/

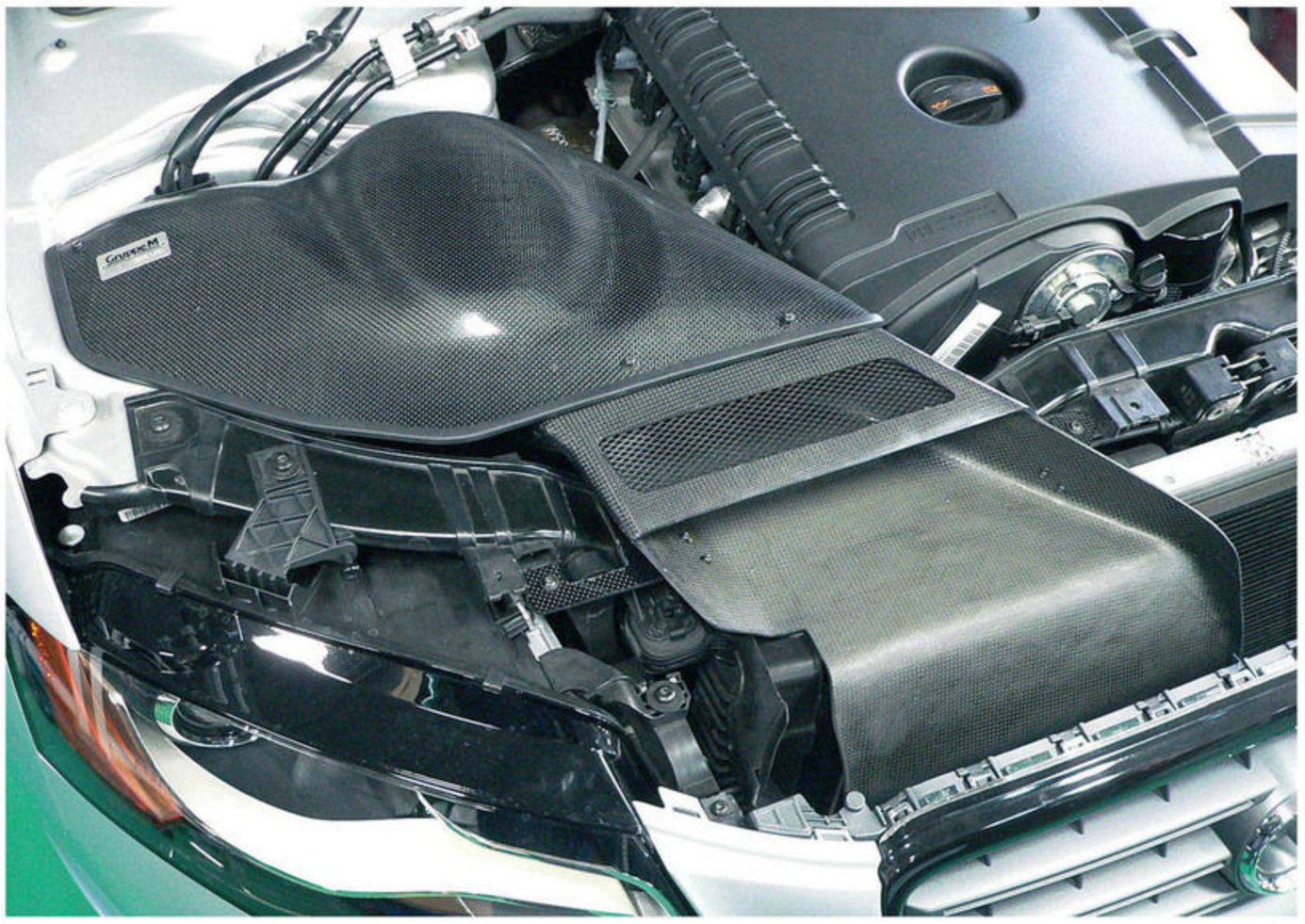


エアインテークダクトなどのRAM AIR SYSTEMの要の部分は、性能面とクオリティのバランスアップを目的にカーボン素材などで贅沢に作られる。国内生産品という品質も大きな魅力になっており、多彩なラインアップにも注目。



←限られたエンジンスペースの中で、新鮮な空気をエンジンに送り込むために様々な工夫が施される。そのため全て車種専用設計。このこだわりが多くのクルマ好きから評価されている。

→アウディA4 2.0TFSIに装着されたRAM AIR SYSTEM。ラジエーターカバーを取り付ける前の状態で、グリルまわりから新鮮な空気を取り込む仕組みがよくわかる。価格は17万6400円。



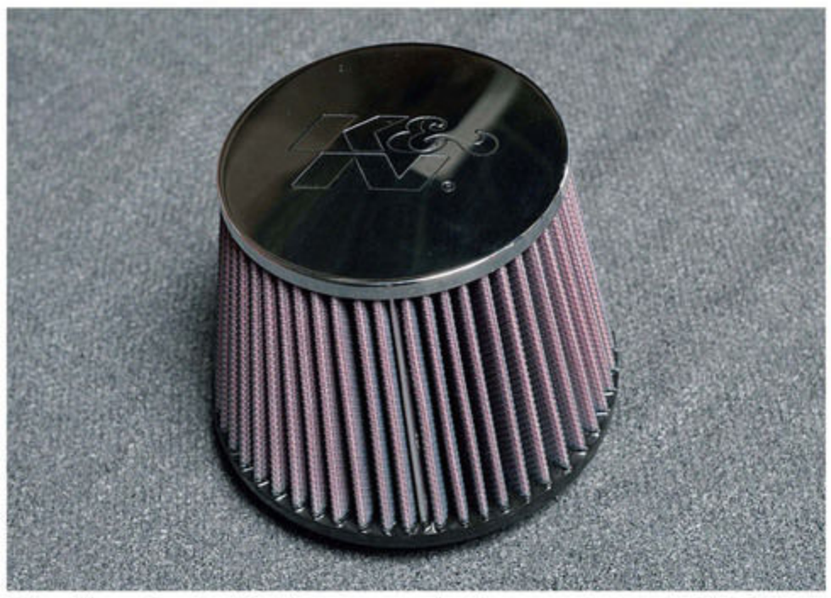


←BMW528i(F10)に装着されたRAM AIR SYSTEM。F10の直6エンジン車は生産が短期間ではあったが、オーナーからの要望に応えて製品化したという。価格は12万3900円。

→2013年の春に現在の新社屋に移転。さらなるパワーアップを果たしたグループ・エム。好評を博しているメンテナンス部門、R＆Dのショールーム＆ファクトリーは本社屋の1階に併設している。



ハイパフォーマンスを実現するラムエアシステムの新製品が登場



長年、グループ・エムが手がけるK＆Nフィルターは、RAM AIR SYSTEMと抜群の相性の良さを持つ。特に高密度4層コットンフィルター材に特殊オイルをしみ込ませる湿式タイプは、エアフィルターに求められる濾過性能と空気透過性能という、相反する要素を高次元で両立させるオススメのフィルターとのこと。



レース活動などで得た経験をもとに、数多くのチューンドパーツを提供しているグループ・エム。その中でも吸排気系パーツは特に高く評価されており、吸排気チューンのスペシャリストとしても有名だ。今回はフレッシュなエアをエンジンに送り込むことで、パフォーマンスを引き出してくれる、グループ・エムの看板アイテム〝ラムエアシステム〟の最新情報をお届けしよう。

国産車用で約70モデル、輸入車用で約130モデル、合計200モデル以上の製品が用意されているラムエアシステム。ここで紹介するのは多くのユーザーから開発を切望されていたBMW F10-523i／528i用と、アウディA4／A5 2.0TFSI用の2つ。ともに入念なテストを経て完成した新製品。ラムエアシステム特有の吹き上がりの良さとパワーの盛り上がり、抜けの良いサウンドを、ぜひこのモデルを所有するオーナーに体験して欲しいとのこと。

今後の開発スケジュールも固まっており、BMW M135i、335i、435i、アウディA7用を開発予定。これらもオーナー待望の製品になることは間違いなさそうだ。

CREF MOTOR SPORT

■クレフ

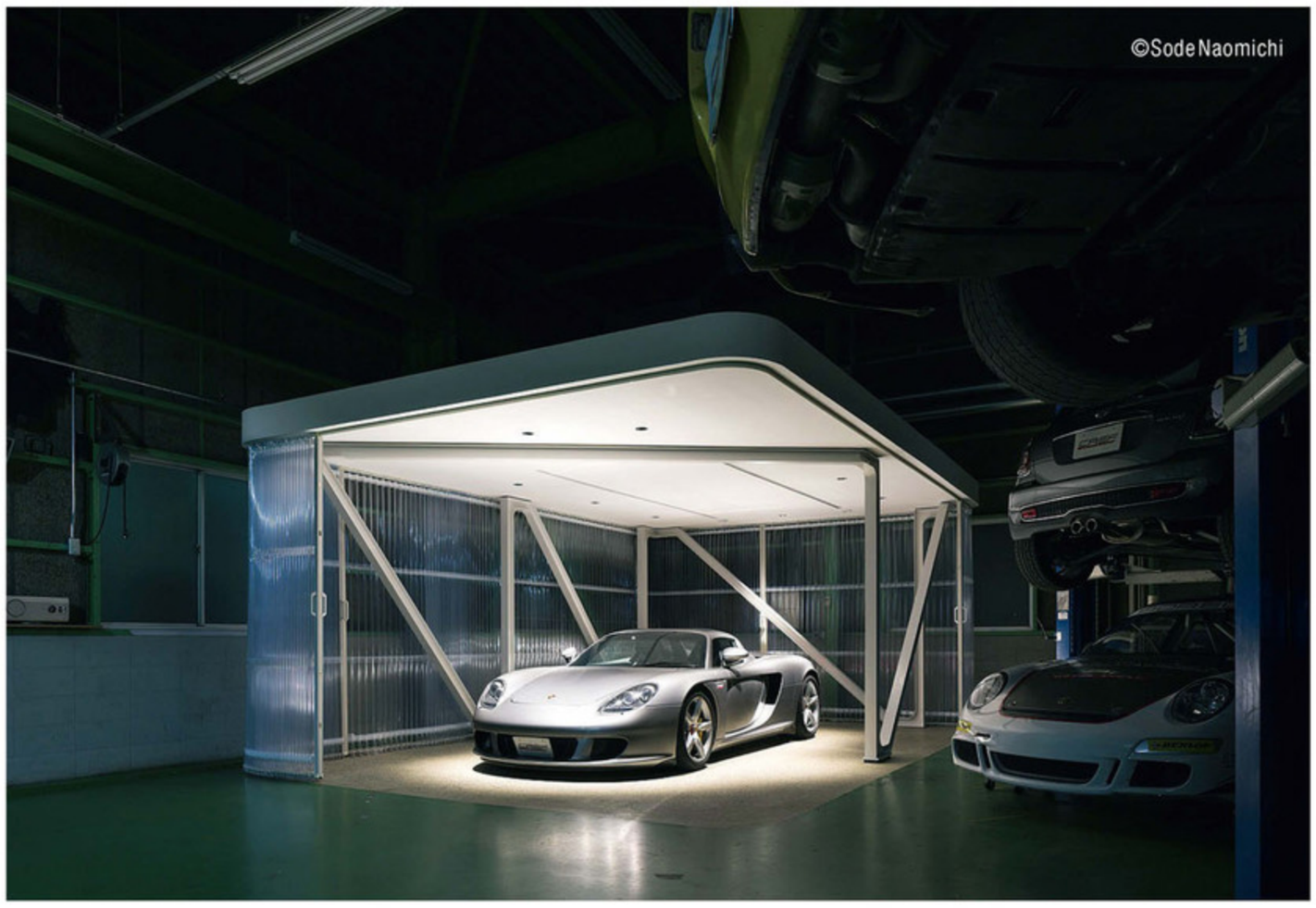
橘 祐一◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜19:00
定休日／火曜日
〒224-0053
神奈川県横浜市都筑区池辺町4705
☎045-938-6809　http://www.cref-ms.jp/



987ボクスター／ケイマン前期用LEDテールライト。リヤからの印象をイメージチェンジ。コーション対策もテスト済み。





←これからサーキット走行を始めるドライバーにオススメの安全装備。ヘルメットやHANS、グローブなどのレーシングギアも各種取り揃えている。

→日本初のプロテクションフィルム専用施工スペースを新設。施工温度を安定させ、チリやホコリを防いでハイクオリティな仕上がりを実現。



前期型997GT3をベースに、東名エンジン、デジテックとコラボしてチューニング。外観は全くのノーマルで中身はハイスペック。



エンジンルームも見た目はノーマルのまま。コンロッドやクランクシャフト、ピストン、フライホイールは動的バランスをとっている。



さらにSCHRICK製ハイカムをインストール。デジテックでコンピューターチューンを施し、回して楽しいエンジンに変貌している。

本来のポテンシャルを引き出すポルシェのスペシャルショップ

レーシングカップ・アジアシリーズやスーパーカップに参戦し、製作なども知られるクレフ。レース車両のチューニング・コンストラクターとしてのイメージが強いが、日頃のメンテナンスにも力を入れている。それはチューニングを行う際に、クルマが正常な状態でなければ満足できる結果が得られないからだ。ポルシェ・システムなどの設備も充実させ、本来のポテンシャルを引き出している。

テスター経験で得たノウハウをフィードバックすることで、高いレベルのサービスを提供する。

その他、ペイントプロテクションフィルムやラッピングフィルムなど、各種ボディ用フィルムの施工にも力を入れており、施工用のブースを新設してクオリティの高い仕上がりを保証する。また高い技術を持つインストラーが在籍しており、施工の難しい特殊なフィルムも取り扱う。

好評のドライビングスクールは、次回12月25日に富士スピードウェイで開催予定。メインインストラクターに土屋武士氏を迎え、12台限定で講習予定だ。サーキット走行未体験者からスキルアップしたいドライバーまで、誰でも参加可能だ。



各種ポルシェの新車、中古車も取り扱っている。1999年式の996カレラ2、ティプトロニック、走行5万200km。



車検2年付、純正GT3エアロ、19インチBBS-LMホイール、ナビ／ETCなど装備多数。価格は250万円。

GODO SANGYO
■合同産業

合同産業◉PHOTO　OFFICE i(石井健之)◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜19:00
定休日／日曜日、祝日
〒158-0093
東京都世田谷区上野毛1-7-12
☎03-3704-4880　http://www.go3.co.jp



完全に開けてしまえばジャバラ屋根は50㎝くらいまで畳めてしまう。地面のレールはクルマで跨げるため、縦列駐車しなければいけないガレージにも設置可能だ。



ジャバラ屋根と地面との隙間を無くすオプションメニューが“裾下スカート”。砂埃や落ち葉、小動物がガレージへ入りにくくなる。



ガレージ内の天井部分に薄いシートを取り付けるのが“結露防止シート”というオプションメニュー。結露がボディへ落ちてこないようにするものだ。



月極駐車場などでも大家の許可を取って設置するユーザーも多い。クルマを完全に隠せるため、車上荒らし対策など防犯上のメリットも大きい。



21×21㎜のスチール製の支柱にはそれぞれ筋交いが入る強固な構造。支柱を多くして屋根にかかる力を分散しているため、多少の雪ではビクともしない強さを誇る。

アコーディオンガレージなら限られたスペースにも設置可能



ジャバラ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。自宅や愛車のカラーに合わせて変更するユーザーも多いそうだ。

地面に敷かれた2本のレールを、滑車付きのジャバラ屋根が伸縮しながら開閉するアコーディオンガレージ。合同産業が製造と販売を手がける人気の簡易ガレージだ。

人気の理由は駐車スペース＋αの平らな地面があればどこにでも設置できる点と、使用環境に応じて選べる豊富なオプションメニューがあるから。サイズは典型的な駐車場サイズに合わせて4種類が用意されているものの、特殊な駐車スペースの場合は高さ2・2m、幅2・55m、長さ6mの範囲で10㎝単位のオーダーメイドが可能。駐車スペースの幅に合わせて、クルマ＋自転車を収納可能なガレージにすることもできる。

オプションメニューは、ガレージの屋根部分に使われているシートをスカート状に延長し、地面に接地させる〝裾下スカート〟などが人気。これからの季節に気になる落ち葉や砂埃の進入を防いでくれるほか、小動物が侵入し難くなるなどメリットが大きいメニューだ。

この他にも屋根の色を変更するオプションメニューや、結露が滴り落ちてこないようにするシートなどもあり、理想のガレージを作りやすい簡易ガレージだ。

GENROQ Special Shop

COBRA GARAGE

■コブラガレージ

橘 祐一◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜21:00
定休日／火曜日
〒174-0073
東京都板橋区東山町47-1
☎03-3974-9555　http://cobra.co.jp/



2012年式ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4。検H26年12月、走行600km、内装ブラック、新車並行、価格4280万円。

←2012年式アストンマーティン・ヴィラージュ タッチトロニック2。検H28年2月、走行500km、ディーラー車、価格1998万円。

→ショールーム内の展示スペースは限られているため、気になる在庫車両がある場合は、あらかじめ電話をしておけば用意しておいてくれる。





←2007年式メルセデス・ベンツSLRマクラーレン。検H26年4月、走行5000km、722エディション、ディーラー車、価格3780万円。



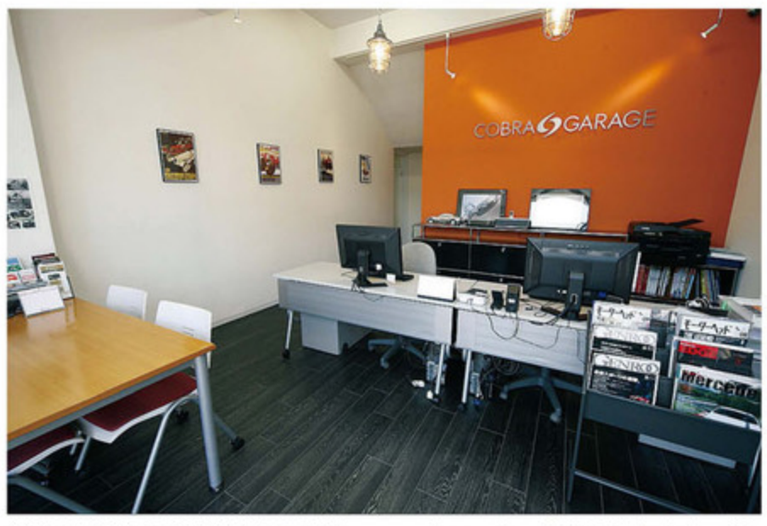
2010年式アルファロメオ8C。検H27年10月、走行3000km、ディーラー車、カーボンブレーキローター、価格1790万円。



ショップは環七と国道254号線が交差する板橋中央陸橋の環七外回り側。側道を入ってすぐのところにある。

「大人のクルマ選び」がコンセプト ハイクラス・プレミアムカー専門店





代表の木稲(このみ)氏はあらゆるジャンルのクルマに詳しく、購入やメンテナンスから買い取りまで、何でも相談できる。

ショールームは夜9時までオープンしているので、会社帰りでも十分間に合う。満足いくまでじっくりとチェックすることができる。

2013年11月にオープンしたプレミアムカー専門店。「大人のクルマ選び」をコンセプトに、上質なカーライフをエンジョイできる、満足度の高いクルマだけを厳選して取り扱う。スーパースポーツを中心に個性的なクルマをラインアップしており、車種やジャンルを問わずクルマ好きが満足できる、プレミアム性の高い車種が幅広く取り揃えられている。

コブラガレージが取り扱う車両は、全てプロの目による厳しいチェックに合格した良質車ばかり。さらに納車時には納車整備はもちろん、12ヵ月点検とコンピューター診断テストのWチェックを行い、万全な状態でお届けしている。また、納車後のアフターケアにも力を入れ、車両を購入したオーナーにはそのクルマを手放すまで、メンテナンスや修理を特別価格で提供する。さらに、カスタマイズのオーダーも受け付けているので、気軽に相談可能だ。

コブラガレージでは車両の買い取りにも力を入れている。知識や経験が豊富なスタッフにより＋αの査定が可能。どこよりも高い買い取りを行い、全国無料出張査定で対応してくれるので、まずはお電話を。

Fuji Special Brand

■タイヤ&ホイール館フジ スペシャルブランド 潮芦屋店

堀口 訓◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:30〜19:30(平日)
10:00〜20:00(土曜日／祝前日)、10:00〜19:00(日曜日／祝日)
定休日／年中無休
〒659-0035
兵庫県芦屋市海洋町9-3　ライフガーデン潮芦屋内
☎0797-31-0003　http://www.fujicorporation.com/



最新モデルや日本限定モデルなどの在庫もある小洒落た店内。ゆったりと品選びできる空間演出もウレシイかぎり。



12月1日(日)までウインターセールを開催中。スタッドレスタイヤをリーズナブルに販売するなど、ユーザーの冬対策を徹底支援。



ケレナーズの新作鍛造モデル「ミュンヘン」。F30系にオススメな走り系ホイールであり、推奨サイズは19/20インチF8J、R8.5Jだとか。



輸入車向けブランドホイールの在庫もピカイチ。チューナーサイズも豊富に取り揃えているので、装着すれば即カスタム上級者気分が味わえそうだ。



←取材日はOZ RACINGのホイールが装着されたチンクエチェントが展示されていた。ブランドとのタイアップ企画も頻繁に開催されている。



潮芦屋店は複合施設「ライフガーデン潮芦屋」内にある。上りは阪神高速5号湾岸線・南芦屋浜IC、下りは同5号湾岸線・西宮浜ICが最寄りとなる。



適切なアドバイスと迅速な作業ぶりを誇る精鋭スタッフ陣。来客が多い週末でもテキパキと対応してくれるのでホイール選びも捗る。

マニアのあらゆるニーズに応え 万全の品揃えを誇るメガストア

ホイールとタイヤをセットとして通信販売する画期的な商法と、膨大な仕入れ量が可能にした魅力的なプライスを武器に、いまやカスタマイズシーンに欠かせないマニア御用達グループとして頼りにされているのがフジ・コーポレーション。なかでも、関西エリア有数の高級住宅街・芦屋市にあるスペシャルブランド潮芦屋店の人気が高い。

ちなみに〝スペシャルブランド〟を名乗る同グループ店舗は、輸入車向け製品をはじめ、高級車向けモデルを多数取り扱っており、BMWやメルセデス、アウディといったプレミアムなクルマの足元を飾るにふさわしいホイールを最新モデルも含めて展示している。愛車の足元に意中のホイールを置いて装着感を試すことができるフジならではのリアルフィッティングサービスが人気。また「ライフガーデン潮芦屋」という大型ショッピングモール内に拠点を構えていることも相まって、これまでドレスアップに関心が薄かった層の来店が増えているという。

在庫があり、かつ作業が立て込んでいなければ、およそ30分程度で実装着可能。ぶらりと遊びにいく気分でホイールを履き替えてみては？



カジュアル派から支持されているワーク製品。昨今のコンケイブ系ディスク人気を受けて「グノーシスCV201／CV202」が売れ筋。



根強い人気を保つスポーツテクニック製モノ7エクシード。なかでも、マットハイパーブラッシュドの実装を望むユーザーが多い。

GENROQ Special Shop

Technicalmate International

■テクニカルメイトインターナショナル

橘 祐一◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜19:00
定休日／水曜日
〒243-0807
神奈川県厚木市金田150-1
☎046-297-0911　http://www.technicalmate.co.jp/



1300㎡にも及ぶ広いスペースのファクトリーでは、車検やメンテからオーバーホールなどの重整備、鈑金、塗装、フレーム修正も可能。





←2010年式997 GT3 ストリート。検H27年4月、ブラックM、走行3.8万km、MT、左H。価格は1250万円。

→広い室内ショールームには、常時20台以上のユーズドカーと新車を展示・販売。ここに並ばない仕上げ前の車両を含め、在庫は常時100台以上という。



←早くもパナメーラのロングホイールベースモデル4S EXECTIVEが入庫。検3年付き、左ハンドル、ブラックM、新車。価格は1750万円。



←店舗は国道246号と129号が分岐する金田交差点から、国道129号を相模原方面に入ってすぐ右側にある。圏央道・圏央厚木ICから1分というアクセスの良さ。



→購入の相談から買い取り査定まで、ポルシェのことなら何でも相談に乗ってくれる営業の篠田氏。「気軽に声をかけてください」とのこと。

ポルシェを楽しく乗り続けるため あらゆるサポートをするショップ

関東のポルシェユーザーにお馴染みのテクニカルメイトは、2013年で創業23周年を迎えたポルシェ・プロショップ。8000㎡という広大な敷地には、大きなショールームだけでなく、修理や鈑金・塗装、フレーム修正、ボディコーティングなどを行うファクトリーを備え、新車や中古車の販売だけでなく、メンテナンスからレースやサーキット走行のサポートまで、ポルシェに関する全てのサービスを提供する。

ショールームには綺麗に仕上げられたユーズドのポルシェがズラリと並び、その在庫数は仕上げ前のクルマを含めると100台を超える。現在では新車の販売にも注力し、日本では手に入りにくい車種を中心に、ドイツ本国から直接輸入を行っている。また希望に合わせたグレードやカラーを輸入することも可能だ。

ファクトリーは1300㎡の広さを確保し、リフトを4基設置。ポルシェ指定の修正機「セレット」も保有し、日頃のメンテからボディワーク、エンジンのオーバーホールなどの重整備も可能。

なお、現在はオートローンの低金利キャンペーンを実施中。12月に開催予定のセールも見逃せない。



←ホイール補修のプロフェッショナルが在籍しており、ガリ傷もキレイに修復してくれる。カラーチェンジもOK。



↑ボディワークもポルシェに合わせた高い技術を持つスタッフが在籍。ペイントはポルシェらしい深いツヤを再現する。

GENROQ Special Shop

HASHIMOTO CORPORATION

■橋本コーポレーション

芝　修●PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜19:00
定休日／日曜日、祝日
〒606-8374
京都府京都市左京区二条通川端東入灘波町209
☎075-761-7351(代表)　☎075-771-0310(ショップ直通)
http://www.h-c.co.jp/



タイプの異なるスポークを重ねることで個性的で力強いディスクフェイスを描き出すカーンRS600。レンジローバー用(9.5J×22インチ)15万7500円。



DEチューニング　ヴァイスの設定車種はBMW(F20、F30、F31、その他)、アウディ(A1〜7、TT、その他)、VW(ポロ、ゴルフⅣ〜Ⅵ、その他)と豊富なラインアップを誇る。価格は前後共各1万6000円(センサー付きのフロントは1万9000円)。



←店舗では、自社取り扱いブランド以外を使ったカスタマイズもOK。また輸入車だけでなくタイヤ&オイル交換などの一般作業も気軽に引き受けてくれる。

→BMWに軽快なフットワークを望むならシャープなツインスポークを採用したブレイトンレースGTPがオススメ。F30用(8.5J×19インチ、マットブラック)8万5050円。



綺麗な足元をキープできる低ダストの新ブレーキパッド

BMWやVWなど欧州車のホイールは汚れやすい。これはアウトバーンなどの高速道路でも確実に止まれるように、ブレーキパッドとローターを摩耗させながら制動力を高めているから。その際に飛び散ったダストがホイールに付着するのだが、このダストをそのままにしておくと水洗いでは簡単に落ちなくなってしまう。

欧州ブランドのインポーター&アンテナショップである橋本コーポレーションには数多くの欧州車ユーザーが訪れているが、ホイールの汚れが悩みの種。そこでオリジナルブランド「DEチューニング」に新たに加わったのが、ダストを大幅に低減させたブレーキパッドだ。このパッドなら、これまで通りに使用してもホイールが汚れることはほとんどない。効き具合は純正とほぼ同じだが、初期タッチを高めているため低速域を多用するストリートでのしっかり感は若干強まっている。

その他、橋本コーポレーションでは好評のKWのサスペンションキットやブレイトンのホイールなど、インポーターとして魅力的なニューアイテムを続々とリリースしているので、こちらもお見逃しなく。



←KWのバージョン3にBMW3シリーズグランツーリスモ(F34)用が加わった。減衰力は伸側16段／縮側12段調整式。価格は電子ダンパー無し37万9050円、電子ダンパー付き42万円。

→KWサスキットと同じ減衰力調整機能を持たせたサンプルモデル。手で引っ張ると減衰力調整ダイヤルの1クリックの違いが分かる。



FASTES' CARS

■ファステス・カーズ

ファステス・カーズ◉PHOTO&REPORT　原　文昭◉REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜19:00
定休日／日曜日（年末年始、夏期休暇あり）
〒143-0027
東京都大田区中馬込3-27-7
☎03-3774-1501　http://fastescars.co.jp/



2012年モデルのガヤルドLP570-4スパイダー ペルフォルマンテは、自社で輸入した新車並行車。これまでの履歴も確認できる物件とのこと。日本ではあまりみかけない高性能バージョン「ペルフォルマンテ」ということもあり、高い価値を持つ1台。インテリアもカーボンで豪華に仕上げられている。走行距離は0.7万km、車検はH27年9月。価格は2380万円。





フェイスリフト後のパナメーラターボが12月に入庫する予定。ちなみにGT3もほぼ同時期に入庫するそうだ。



→アヴェンタドールLP700-4 Rosso Marsも入庫中。特別色のRosso Marsはアヴェンタドールの中でも特に貴重な仕様とのこと。



2013年新車並行車のポルシェ 991カレラSカブリオレ。オプション多数＋カロッツェリアHDDナビも装着状態で即納可能とのこと。

まもなく458スペチアーレが入庫
希少車に強いスペシャルショップ

世界中のマーケットから特別なクルマのみを厳選し、扱うのはスーパースポーツのみという硬派な路線を突き進むスペシャルショップ、ファステス・カーズ。実際に同社のショールームを訪れると、そこに並ぶ在庫車両は他ではなかなか見かけない希少なモデルばかり。どれも腕に自信のあるユーザーならば、一度はステアリングを握ってみたいモデルばかりだ。

特に力を入れているのはフェラーリやランボルギーニなどのエキゾチック系スーパーカーと、同社の代表を務める西澤氏が惚れ込んでいるポルシェ。その中でも入手困難とされるレアモデルが中心で、見る人が見れば即座にわかるツウな品揃えにこだわっている。

今回、紹介する在庫車両も魅力的なモデルが揃っているが、年末から春先にかけても海外の最新モデルが入庫予定。特に2013年9月のフランクフルト・ショーで公開されたばかりのフェラーリ458スペチアーレと、ファン待望のポルシェ991GT3は目玉で、共に2013年12月に入庫し展示・販売される。興味があるならば、ぜひ実車を見に立ち寄ってほしいとのこと。



世界中から希少なスーパーモデルを揃えるというファステス・カーズ。実在庫にこだわることもあり、ショールームには常時4〜5台のレアモデルが展示されている。



→ショールームは東京都大田区、国道1号線上り方向、東海道新幹線高架橋を超えてすぐ左手に構える。電車の場合は都営浅草線・馬込駅が最寄りになる。

GENROQ Special Shop

Bond TOKYO

■ボンド東京

橘 祐一◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜20:00
定休日／年中無休
〒145-0064　東京都大田区上池台1-20-8
ボンドショップ東京　☎03-3727-0404
ボンドカーズ東京　☎03-3727-0808
http://www.hosokawa.co.jp/



ショールーム内には車両だけでなく、ホイールやパーツも展示され、実物を見ながら選ぶことができる。2Fのファクトリーで取り付けOKだ。





←2014年モデル、VWカラベル、エクスクルーシヴ。検3年付き、新車、ディーゼルターボ、本革シート、価格718万円。

→広いショールームには常時12台前後のコンプリートカーや中古車を展示している。全天候型でいつでもじっくりチェックできる。



MS-Designデモカーの ABARTH500も展示・販売中。CUP-KIT、エッセエッセKIT、KW車高調、レコードモンツァマフラーを装備して、価格は378万円。



2012年式BMW M5。検H15年11月、ディーラー車、ワンオーナー、走行1.3万km、DCT、560ps、20インチAW、価格1120万円。



2009年式AMG S63L。検H26年12月、ディーラー車、走行2.6万km、後期型、鍛造20インチAW、ロワリングモジュール、価格1028万円。

カーショップとファクトリーが融合したハイブリッドな店舗

新車、中古車からコンプリートカーの販売、ドレスアップ、カスタムオーディオ、ボディワークなど、スペシャルショップを展開するボンドグループの10番目のショップとして2012年にオープンしたボンド東京は、車両の販売を中心とした「ボンドカーズ」と、ドレスアップやカスタムをメインとする「ボンドショップ」が融合した複合ショップ。

1Fの広いショールームには常時12台前後の中古車やコンプリートカーが展示され、ゆったりとクルマをチェックできる。ショールームにはカスタムパーツやホイールも数多く展示されているので、実際のパーツを見て検討することも可能。

2Fには広いファクトリーを完備し、日頃のメンテナンスから修理、洗車まであらゆるサービスを行う。大型リフトを4基備え、パーツの取り付けやメンテナンスなど、どんな相談にも対応してくれる。

ボンドグループで取り扱う全ての車両販売はもちろん、ARTやマンソリーをはじめとする多くのブランドパーツの取り付け販売から日頃のメンテナンスや車検、タイヤ交換まで、クルマに関するあらゆるサービスを扱うスペシャルショップだ。



2Fのファクトリーは広く、大型リフトを4基装備(アライメントリフト含む)。完全な室内なので汚れはもちろん、盗難の心配もなく安心して預けることができる。



中原街道沿いの下り車線、環七との交差点を過ぎた左側に、白い壁のオシャレな外観のショップが見える。駐車場も完備している。

MAX CRAFT

■マックスクラフト

原　文昭◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

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　http://www.max-craft.com

■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
☎03-6419-7321



敷地内には作業待ちのクルマがズラリ。これほど多くの輸入車が集まるのは、長年積み重ねた信頼の証し。安心して愛車を託せる確かなバックボーンを持つ。



←横浜・都筑の本社ファクトリーは第三京浜の港北ICからクルマで10分ほど。ディーラー以上のサービスをリーズナブルに提供する。

→オーナーの希望でル・マン仕様にカスタマイズしたF40。最近は確かな技術を頼られ、この手のカスタム依頼も増えているという。





マンソリーエアロでより豪華に仕上げられたロールス・ロイス・ファントム。ハイエンドモデルの作業実績も豊富だ。



東京・広尾に構える「TokyoBranch」では、都心から千葉、埼玉のユーザーに対しても充実のサービスを提供している。車両の預かりや引き渡しも対応可能だ。



自社トランスポーターを2台所有。Tokyo Branchと本社ファクトリーの車両移動の他、緊急時のロードサービスなどにも活躍する。24時間対応のロードサービスも心強い。

輸入車オーナーが信頼を寄せる確かな技術のボディファクトリー

輸入車のボディワークに確かな技術と実績を持つマックスクラフト。全国から数多くの相談や依頼が寄せられるボディワークのスペシャリストとして知られる存在だ。

目の肥えた輸入車オーナーから高く評価される大きな理由は、仕上がりの良さ、美しさにあることは間違いないが、それに加えてユーザーのリクエストや希望にキッチリ応えることができる施工態勢を取っていることも喜ばれている。鈑金・塗装を始めとするボディワークは、普段接することも少ないだけに何かと不安になることも多いが、マックスクラフトではユーザーへの施工内容の説明を徹底することで、そんな漠然とした不安を払拭してくれる。

ちなみにディーラー基準の20%オフを基本とする料金体系も、マックスクラフトの大きな強み。事故修理はもちろん、ちょっとした凹みキズの修復程度でも確実に〝お値打ち〟で提供できるそうだ。最近はカスタムの依頼が増えているが、美しい仕上がりに加えてリーズナブルな価格面でも喜ばれているという。

近寄りがたいような、悪い意味での職人気質とは無縁のファクトリーなので、気軽に相談して欲しい。



このF50はボディケアで入庫した個体。ボディケア系の依頼も定番の人気があり、塗装面のちょっとしたクスミや剥がれなど、気になる部分を修復することで蘇らせてくれる。



ボディフィルムを用いるラッピングは、最近問い合わせが増えているとのこと。フルラッピングはもちろん、部分的な施工も行っている。

MOBYDICK

■モビーディック

モビーディック●PHOTO　原　文昭●REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜20:00
定休日／年中無休(年末年始を除く)
〒173-0004
東京都板橋区板橋3-28-12
☎03-5375-4487　www.moby-d.com



メーターのカスタマイズは定番メニュー。できることも豊富で、マイル→km/hへの変更や文字盤のカラーチェンジ、ロゴの追加など自由自在。このメーターはポルシェ997のカスタマイズ例だ。

メーターの修理からカスタマイズまで オーナーの希望に応えるプロショップ

意外に思えるかもしれないが、クルマからの様々な情報をドライバーに伝えてくれるメーターは、他のパーツ以上に経年劣化の影響を受けやすい。時間の経過と共に不具合が発生することもシバシバで、思わぬ動作不良、文字板や液晶の劣化で困った経験を持つ人も多いはずだ。

修理のためディーラーなどに駆け込むとメーターユニットの交換が必要と言われるケースは多いが、メーターのスペシャリスト、モビーディックならば不具合を起こした箇所を特定し、その部分のみを修理することができる。当然、交換に比べてリーズナブルな費用でトラブルを解決可能。電子制御の塊である最新モデルであっても豊富なノウハウを持っているので、困った時はぜひ相談してほしい。

また最近はカスタマイズメーターやレストアなどの依頼も増えており、今回はその一部を紹介したい。写真のように盤面のカラーチェンジや文字ロゴ追加なども自由自在で、オーナーの希望をカタチにしてくれるのだ。ホームページにはカスタマイズメーターの製作例が多数アップされているので、こちらもぜひ参考にしてほしい。

バックライト不良も定番のトラブル。このフェラーリ・カルフォルニアのメーターは、不具合箇所のみを修理したとのこと。電話でも的確なアドバイスができるそうなので、気軽に相談して欲しい。





旧車やバイクオーナーから喜ばれているのがメーターのレストア。このディーノのメーターも年式相応に劣化していたが、盤面とガラス、各部品を再生することで限りなく当時に近い状態に戻すことができるという。



996のカスタムメーター。盤面のカラーチェンジと縦に2本のストライプ線を入れることで雰囲気は激変。カスタムメーターの作成例は同社のホームページに掲載されている。



マセラティ・グラントゥーリズモMCストラダーレのカスタムメーター。盤面をレッドカラーにして、同時にマイル表記をkm/hに変更している。



カワサキZⅡのカスタムメーター。盤面にオリジナルロゴを入れてフォントを変更。ガラスも新品に取り替えることで見違えるように美しく仕上がった。

RHYTHM CORPORATION

■リズムコーポレーション

OFFICE i（石井健之）◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

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/



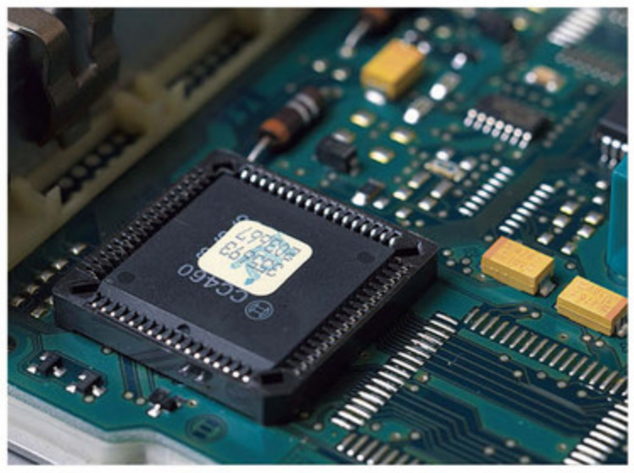
CL550はECUチューニングによってエンジンのレスポンスやパワー特性が劇的に変わる車種。重量級の車体も気持ちよく加速するようになる。



横浜ショールームでは事前に予約しておけば日帰りでのECUチューニングができる。施工日当日に限りデータ変更は何度でも無料で、納得するまでセッティングに対応してくれる。



横浜店までクルマを運ぶことのできない遠方のユーザーは、自宅に出張してECUチューニングを行う“出張チューニング”が利用可能。詳細は電話かメールにて問い合わせを。



ECUチューニングはエンジンを制御しているデータを変更して、環境問題などでセーブされているエンジンパワーを引き出すチューニングだ。手軽かつ効果が高いメニューと言える。

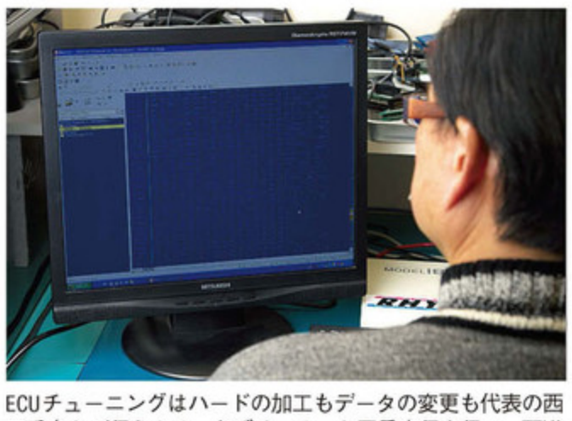
メルセデス・ベンツやBMWをはじめ、アウディやポルシェ、フェラーリやランボルギーニなど、欧州車のECUチューニングを手掛けるリズムコーポレーション。特徴は、必ずオーナーと同乗走行を行い、不満に感じている回転数やアクセル開度を確認。その場で現車合わせセッティングを行うところだ。

写真のCL550も丸一日かけて細かくセッティングした1台。100回転刻みでトルク特性やフケ上がりを確認しながらセッティングした結果、オーナーの要望通りのエンジン特性になった。

これらの作業は基本的に横浜のショールームで行っているが、遠方のユーザーには自宅まで出張してECUチューニングを行う〝出張チューニング〟というサービスも用意されている。北海道から九州まで実績があるため、遠方のユーザーは問い合わせてみると良いだろう。

またECUのプロテクトが強固でECUチューニングができない最新のBMWは、〝チップチューニング06〟というECUチューニングと同じ効果が得られるユニットの取り付け販売も行っている。こちらも劇的にパワーアップするメニューだ。

オーナーの細かい要望に対応する現車合わせのECUチューニング



ECUチューニングはハードの加工もデータの変更も代表の西田氏自らが行うため、必ずオーナーと同乗走行を行い、不満な点を聞き出してからデータ変更を行う。



こちらが最新のBMWなどECUチューニングができない車種用の“CHIPTUNING06”。カプラーオンで装着ができ、すぐにノーマルECUに戻すことも可能だ。

ROUTE KS [ONE-SCENE US]

■ルートKS［カワゲン・コーポレーション・ジャパン］

芝 修◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／11:00〜19:00
定休日／月曜日、第2・3火曜日
〒513-0826
三重県鈴鹿市住吉3-29-17
TEL059-392-6677　http://www.route-ks.com



→H15年式のタイプRは走行距離6988kmで車検H25年8月まで。ルーフとドアミラーにカスタムオーダー塗装が施されている。

↓最終年モデルとなるH17年式のタイプRは走行距離が2万5393km。センターコンソールには社外製HDDナビゲーションがセットされていた。





DK02マフラーはテールエンドを02Rに近い形状にしたニューバージョン。NA1用ステンレス19万8000円、チタン27万8000円。 NA2用ステンレス21万8000円、チタン29万8000円。

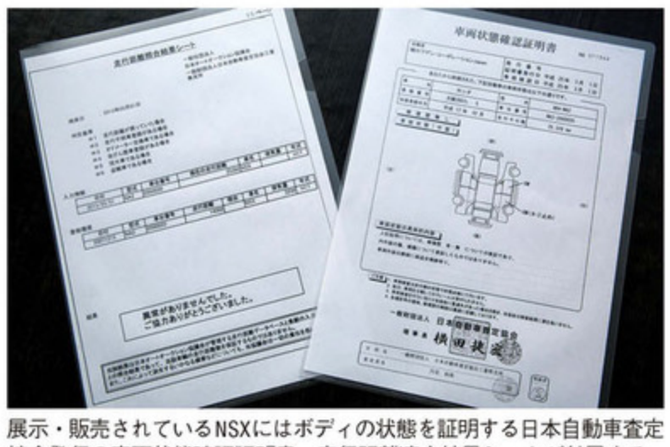


↑CGを駆使した次期NSX用エアロパーツは3タイプ。このGTは大型のフロントリップを採用してダブルタイプのカナードを加えている。発売までに細部を煮詰めて完成度を高めていく予定。



←H6年式タイプRは走行距離800km、H17年式タイプRは走行距離4250km。今後も極上のタイプRが入庫する予定。

専門店ならではのスピード感で次期NSX用パーツを開発中



展示・販売されているNSXにはボディの状態を証明する日本自動車査定協会発行の車両状態確認証明書、走行距離適合結果シートが付属する。

2012年のデトロイト・ショーでベールを脱いだ次期NSXはV6エンジン＋3モーターのハイブリッド車。2013年の同ショーでは内外装をリファインさせるなど、その繊細は煮詰まりつつある。そして2015年からの生産が米国のオハイオ工場に決定し、次期NSXのデビューは秒読み段階に入った。

となればNSX専門店としてユーズドカー販売やオリジナルパーツの開発を行うルートKSとしては黙っちゃいられない。新たなブランド「ONE-SCENE US」を立ち上げて、早くも次期NSXのオリジナルパーツ開発を進めている。現在CGを使ったエアロパーツが完成しており、今後は流行などを考慮して細部のデザインを煮詰めていくという。

またエンジンや足まわりなどは詳細が分かり次第、ポテンシャルを引き出す機能パーツを開発する予定だ。もちろん従来のNSXも継続して手掛けていく。生産終了からすでに8年以上が経つが、ルートKSのショールームには走行距離の少ない極上車が並んでいる。取材日には4台のタイプRが展示されていたが、近日中にはさらに3台の02Rが入庫する予定だ。

ROBERUTA
■ロベルタ

OFFICE i（石井健之）●PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜18:00
定休日／月曜日
〒270-0112
千葉県流山市青田61-1
☎04-7155-0111　http://www.roberuta.com



バッテリー電圧などを監視して、エンジン始動直後は作動しないようにする安全回路を持つメインコントロールモジュール。安全対策も万全の設計だ。



←室内にリフトアップと車高を元に戻すリモコン式のスイッチが取り付けられる。コンパクトなサイズで、どこにでも両面テープで装着できる。

→これがサスペンションの上部に取り付ける可動ユニット。高強度のジュラルミン製で、車重やサスペンション形状に合わせて車種専用に設計されている。10年間の長期保証部品。





圧縮空気を使ってリフトアップする構造。車高を下げた状態はリジットになるため、サスペンション本来の性能を損なうことはない。ボディを加工することなく装着できる製品だ。



ラゲッジスペースの一部に納められる圧縮空気を作るポンプと貯めておくタンク。蓋を閉めてしまえば、存在が気にならないほど、きれいに作られている。

4輪リフターシステムで リヤディフューザーを守る

空力的なメリットから純正で装着する欧州車が増えているディフューザー。地面との間隔が近いほど効果が高まるため、日常走行に支障が出ない範囲で可能な限り低くなる形状にして取り付けられている。

もちろんフェラーリも例に漏れず「最近のモデルにはほぼ全車に装着されている」と言っても過言ではないほど。高速域で安定して速く走れるというメリットがある反面、段差が多い公道を走行する際は、何かと気を遣うというシチュエーションが増えてしまうというデメリットもある。フェラーリには乗りたいけれど、わずらわしい部分もある、と感じているユーザーも多いことだろう。

そんなシーンでお薦めしたい製品がロベルタの4輪リフターシステムだ。通常はフロントのみをリフトアップするリフターシステムをリヤサスペンションにも装着。室内のボタンを押せば、約1秒で前後共に70〜80㎜ほどリフトアップし、フロントバンパーやリヤディフューザーが接地するのを防いでくれる。

この4輪リフターシステムの458イタリア用が、先日ついに完成。段差を気にせず走りたいユーザーにとっては必需品となりそうだ。





F360モデナやF430に続き、458イタリア用の4輪リフターシステムが登場。約70〜80㎜車高があがるので、リップスポイラーやディフューザーが接地しなくなる。

WIDE
■ワイド

橘 祐一◉PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00〜20:00
（日曜日・祝日は〜19:00）
定休日／年中無休
〒151-0053
東京都渋谷区代々木5-8-6
☎03-6804-8633　http://www.wide19.com



専用のバケットシート、ステアリング、6点式シートベルトを装備。ヴァイザッハ製10点ロールケージも装着されている。



←走行はコンディション維持のために使用した約2000kmのみ。エンジンルームは新車そのもの。輸入されて以来、屋内で保管されていたという。

→911(type964)カレラRSグループNツーリングパッケージが、なんと驚きの新車未登録車。1992年式の20台限定車。プライスはASK。





ショールームには常時4〜5台の希少車が展示・販売されている。時には、なかなかお目にかかれないレアなクルマが入庫することも珍しくない。



2012年式レクサスLFA。検H27年3月、走行835km、右ハンドル、国内仕様、ディーラー車、ヘッドランプクリーナーレス、価格ASK。



2013年式メルセデス・ベンツCLS63AMGシューティングブレーク。検H28年5月、走行0.3万km、ディーラー車、1オーナー、19インチAW、価格ASK。

希少車、低走行距離車が揃うハイクラス輸入車の専門店

2013年の6月に、これまでの練馬からショールームを代々木に移転オープンさせたワイドは、希少車、低走行距離車などを中心に取り扱う輸入車専門店。

経験豊富なスタッフが一台一台を隅々までチェックし、上質なクルマだけを厳選して仕入れ、入庫した車両は全て屋内の駐車スペースに保管。雨やホコリはもちろん、紫外線や排気ガスなどによるダメージを抑え、常にベストコンディションを保ちながら、新しいオーナーを待っている。

「スペースの都合もあり何十台もの豊富な在庫があるわけではありませんので、在庫車の中からはお気に入りのクルマが見つからない場合もあるかと思います」。しかし、そんな場合でも独自のネットワークにより、希望の一台を探し出してくれる。希少車や旧車、コンプリートカーなどの貴重なクルマでも大丈夫。さらに、希少車の買い取りも豊富な知識で納得できる査定を行ってくれる。

車両の販売はもちろん、購入後もオーナーが安心できるよう、スタッフがサポートしてくれる。また2013年の年末にかけてAMG各モデルが続々と入荷予定。詳しくはホームページをチェックしてほしい。



ショップは山手通り沿い内回り、小田急線代々木八幡駅のすぐ近く。首都高速中央環状線の富ヶ谷、初台南出口からも近く、アクセスは抜群。



2013年式ベントレー・コンチネンタルGTC V8。検H28年3月、走行3000km、ディーラー車、20インチホイール、価格ASK。



SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.

SAN-EI SHOBO Publishing co.,Ltd.
PRINTED IN JAPAN 凸版印刷

GENROQ No.335

雑誌13637-1

GENROQ No.335 JAN 2014

ゲンロク 2014年1月号（毎月26日発売）11月26日発売 No.335
第29巻第1号 1986年10月3日 第3種郵便物認可
発行人：西ヶ谷周二 編集人：野口 優

発行所：株式会社 三栄書房 〒160-8547 東京都新宿区本塩町19
広告：03-5369-5120 編集：03-5369-5070
受注センター TEL：048-988-6011 FAX：048-988-7651
販売：03-5369-5112