

Car Entertainment Magazine

[ゲンロク]

[特別付録] 小冊子「マセラティ・ギブリのすべて」

2014
MAR No.337

3

Super Performar Special 超性能の世界。

[超絶の感触] パガーニ・ウアイラ

[理念×理想] ポルシェ911ターボ × マクラーレンMP4-12C

[マッスル再燃] SRTヴァイパーGTS × メルセデス・ベンツSLS AMG BS

[最強を狙う] ジャガーFタイプRクーペ

[挑戦状] フェラーリLMP1プロジェクト

NEW 4WD WORLD

[日本上陸] メルセデス・ベンツS63AMG 4MATIC

[狙うは最上] アウディS8&A8

[LWBの真価] ポルシェ・パナメーラ・ターボ・エグゼクティブ

[ウインターテスト]

フェラーリFF × マセラティ・ギブリス Q4 × アウディRS6 ×

メルセデス・ベンツE63AMG × レンジローバー・スポーツ ×

MINIクーパーSペースマン × メルセデス・ベンツG350ブルーテック

アウディA3サルーン

LIVE REPORT デトロイト・ショー2014

Need for Speed ナルド・ハイパフォーマンス・イベント

THE VINTAGE メルセデス・ベンツ300SLR / ポルシェ356 × ボンネビル
ランボルギーニ350GT & リーバ・アクアラマ

SHOP REPORT メルセデス・ベンツ特選ショップ



CONTENTS 1

GENROQ
2014 MAR No.337

3

Super Performer Special

22

超性能の世界。

〔超絶の感触〕 パガーニ・ウアイラ

〔理念×理想〕 ポルシェ911ターボ × マクラーレンMP4-12C

〔マッスル再燃〕 SRTヴァイパーGTS × メルセデス・ベンツSLS AMG BS

〔最強を狙う〕 ジャガーFタイプRクーペ

〔挑戦状〕 フェラーリ LMP1 プロジェクト

54

NEW 4WD WORLD

〔日本上陸〕 メルセデス・ベンツS63AMG 4マチック ロング

〔狙うは最上〕 アウディS8&A8

〔LWBの真価〕 ポルシェ・パナメーラ・ターボ・エグゼクティブ

〔ウインターテスト〕

フェラーリFF × マセラティ・ギブリS Q4 × アウディRS6 ×

メルセデス・ベンツE63AMG × レンジローバー・スポーツ ×

MINIクーパーSペースマン × メルセデス・ベンツG350 / アウディA3サルーン







CONTENTS 2

GENROQ
2014 MAR No.337

- 96 **Nardo Speed Test**
チューンドの極限。
9ff TR-82 / GAD CLS63AMG / SKN R8 V10 / GSC CLS63AMG / Gemballa GTP700 / Novidem GT-R / MTM RS6 / HGP Golf R 3.6 Bi-Turbo / AC Schntizer M6 Gran Coupe / Edo Competition 911 Turbo S / G-Power M3 / Edo Competition 458 Spider / Klasen Corsa OPC GT550 / MTM A8 4.2 / Techart Cayenne S Diesel / TH Automobile Space Camper

- 86 **LIVE REPORT**
デトロイト・ショー2014
シボレー・コルベットZ06 & C7.R / ポルシェ911タルガ / メルセデス・ベンツCクラス & S600 & GLA45AMG / BMW M235i & M3 & M4クーペ / MINIジョンクーパーワークス・コンセプト / アウディ・オールラウンド・シューティングブレーク・コンセプト / フォード・マスタング / レクサスRC F / トヨタFT-1 / キャデラックATSクーペ

- 108 **ATTACK!!**
KTM X-Bow GT × 富士スピードウェイ

- 116 **VINTAGE NOW**
メルセデス・ベンツ300SLR / ポルシェ356A × ボンネビル / ランボルギーニ350GT & リーバ・アクアラマ

- 134 **The Watch**
グッド ハンドリング。
ジャガー・ルクルト・グランド・レベル・ウルトラスリム・トリビュート・トゥ 1931 / ブルガリブルガリ・ブルガリ / ジラール・ペルゴ ヴィンテージ1945 / ウブロ クラシック・フュージョン・ウルトラ-シン スケルトン チタニウム / リシャール・ミル RM016 オートマティック

〔Watching〕 オークションと委託販売の実情。

- 13 NEWS 新たなるワンオフ“SCG003”
15 COLUMN フェルッチョの思い出を語る場所
17 DEBUT! ロータス・エヴォーラS スポーツ・レーサー
19 SCOOP! フェラーリの2014年
112 Green GENROQ マツダREレンジエクステンダー
141 ロングタームレポート スパイクカーC8
144 Tuned THE Diesel いきなり富士で攻めてみる
146 Amazing World 993RS シャシー関係を一新
148 AUTO SALON 2014 オートサロン2014
156 Check it up! 厳選パーツテスト / インタビュー
162 MOTORSPORT FI / GT300 / WRC
166 お喋り工房 スイーツづくりに挑戦
168 哲也の部屋 ゲスト:上田正幸
170 太田哲也のオレの話を聞け! 2014年の年頭所感
172 『熊倉です。』 フォード・フィエスタ 1.0エコブースト
174 It's a carbon time! カドコーボレーション(後編)
176 福野礼一郎の昭和元禄ユニヴァース
180 NEW! ニュース / インフォメーション / 新製品
183 エンターテインメント
185 レストラン
186 BIGプレゼント
193 SPORT CAR STYLE ランボルギーニ・ガヤルド
201 SPECIAL SHOP メルセデス・ベンツ特選ショップ





イタリアのグランスタジオが仕上げたデザインスケッチと向き合うグリッケンハウス氏。公開された写真にはボカシが入っているのが残念だが、今のところはCGイメージから察するしかない。

ワンオフの帝王、 グリッケンハウス氏の第三弾。



ほぼデザインが決まっているというだけに、カーボンモノコックのサイズも確定しているのだろう。コクピットのルーフクリアランスを確認をしている。そしてこのプロジェクトのキーマン、パオロ・ガレラ氏の姿も確認できる。



ジェームス・グリッケンハウス氏の名前は、もはや熱狂的なフェラーリのコレクターというだけではなく、レースシーンにおいても世界的に有名な存在となった。彼の存在がフェラーリのファンに広く知られるきっかけとなったのは、ワンオフモデルである「P4/5ピニンファリーナ」の製作をピニンファリーナへと依頼したことだった。エンツォ・フェラーリをベースにピニンファリーナが新たにデザインしたボディは、そのネーミングにも主張されているように往年のコンペティツィオーネ、330P4から多くのモチーフを得たものだった。

P4/5ピニンファリーナは、正式なフェラーリのプロジェクトではなかったが、それは後にフェラーリ自身にもワンオフモデル製作という新たな究極的なビジネスをスタートさせる原動力となった。一方でP4/5ピニンファリーナのオーナーであるグリッケンハウス氏は、今度はP4/5ピニンファリーナの魅力的なデザインをコンペティションの世界へと導くことを決断。430スクーデリアをベースにP4/5コンペティツィオーネをワンオフ製作し、見事にそれをレースの世界に導くとともに、自らのレーシングチーム、スクーデリア・キャメロン・グリッケンハウス=SCGを組織するという夢を実現することになったのである。

この一連のワンオフモデル製作でキーマンとなったのは、ピニンファリーナ時代にP4/5ピニンファリーナのプロジェクトを主導し、後に独立したパオロ・ガレラ氏だった。ワンオフモデル製作のためのさまざまなノウハ

ウやプロジェクトをサポートするためのパートナーを多く知る氏の存在なくしては、グリッケンハウス氏の夢は具現化されることはなかっただろう。そしてこのふたりの男が持つ絶対的な絆は、また新たなストーリーを生み出すことになった。2015年ジュネーブ・ショーでの正式発表、そしてこの年のニュルブルクリンク24時間レースに参戦を計画する新型コンペティツィオーネ、プロジェクトネーム「SCG003」がそれだ。

現在の段階では、軽量のカーボンストラクチャーにコンパクトなV型6気筒ツインターボエンジンを搭載するという、きわめて基本的な情報が明らかにされているほか、そのスタイルを示唆するティーザー画像が公開されているのみのSCG003。ダイナミックな曲線で構成されるボディデザインを担当したのは、コンペティションモデルのデザインにも多くの実績を持つ、イタリアのグランスタジオ。チーフスタイリストのゴラン・ポボヴィックは、2012年7月からSCG003のデザインをスタート。すでにベーシックなスタイルは確定したという。

一方エンジニアリングを担当するのは、こちらもF1やスポーツプロトタイプなど、これまで世界のトップカテゴリーで、その手腕を発揮してきたパオロ・カトーネ。2011年のニュルブルクリンク24時間レースのEX-P1クラスを制覇した、P4/5コンペティツィオーの後継となるSCG003を生み出すというチャレンジは、彼にとっても、きわめて特別なイベントとなることは間違いのないところだろう。

SCGからは、これから2015年のデビューに向けて、さまざまな事前情報が発信されていく予定だという。はたしてSCG003は、いかなる姿を我々の前に現すのか。期待とともに今後の情報を待ちたい。





上)フェルッチオ・ランボルギーニとともに写る若き日のクリスティーナ。彼女はランボルギーニ・ムゼオの責任者でありながら、ランボルギーニの歴史を継承する場所として自費でこの維持費を賄っている。下)サンタアガタのランボルギーニ本社のすぐ傍にある施設は昨年に誕生。「特別貴重なモノは置かれていないが、ランボルギーニを愛する“心”は他に負けてはいない」とクリスティーナ。5月には8気筒モデルを対象としたイベントを企画中大という。



Tori e Motori

フェルッチオの 思い出を語る場所。

2013年に創立50周年を迎えたランボルギーニ。この歴史的な節目を祝うために、ランボルギーニは昨年、さまざまなオフィシャルイベントやアニバーサリーモデルの発表などを積極的に行った。その中でおそらく誰もが再確認したのは、ランボルギーニが創立から半世紀という時間の中で、いかに激動の歴史を刻み続けてきたのか。そして創業初期のランボルギーニには、創始者であるフェルッチオ・ランボルギーニを中心に、ひとつのファミリーともいえる、実に人間的なコミュニティが存在していたということだろう。現在ではドイツのオーディ・グループに再編され、自動車メーカーとしてのサイズも創業時とは比較にならないほど大きくなったランボルギーニ。それだけに彼らがまだ、ひとつの小さなファミリーであったかのような時代に特別な感情を抱くファンも、また多いのは確かだ。

ランボルギーニが、サンタアガタ・ボロネーゼの本社に併設する、ランボルギーニ・ムゼオの責任者である、クリスティーナ・グイザリもまた、同じような思い入れをランボルギーニに持ち、その歴史を支えることを常に意識している。フェルッチオの存在を忘れずに、当時彼とともにランボルギーニを造り上げた者が昔を語り合うことで、改めて歴史の持つ重みを継承していきたいと願った彼女は、ムゼ

オの責任者を務める傍ら、2008年に「Tori e Motori＝闘牛とエンジン」の名を掲げたクラブを創設。現在そのメンバーは40名ほどに達しているが、この中にはかつてランボルギーニを支え、そして作り上げたともいえる人物も多く名を連ねている。

このTori e Motoriメンバーがミーティングを持つための場所としてクリスティーナは、自ら維持費を負担して、ランボルギーニ本社から程近い場所にクラブハウスともいえる小さな施設をオープンした。それは常時開放されているわけではなく、例えば昨年11月に開催された、ランボルギーニのテストドライバーだったボブ・ウォーレスの訃報を受けて開催されたミーティングには、メンバーのほか、関係者やファンが80名ほど集まり、故人の思い出とともにランボルギーニを語り合ったという。

このTori e Motoriには、誰もが入会可能だ。年会費は30ユーロが基本だが、さらに年間50ユーロの支援も受付けている。現在このクラブは、すべてクリスティーナの自己資金で運営されているが、もちろんそれには限りがある。メンバーのために作った小さな家と、その中にある高価ではないものの心のこもった品と、温かいメンバー同士の交流。そして今年の5月には、ウラッコ、シルエット、ジャルパといった8気筒モデルをギャザリングするなど、

魅力的なイベントをもオーガナイズするのが、このTori e Motori。その趣旨に賛同する日本のランボルギーニ・ファンにも、ぜひそのメンバーとなっていきたい。いわゆるオーナーズ・クラブではなく、ファンにも広く門戸を開いていることも忘れてはならないこのクラブの特長。メンバーには会員証が発行されるが、それはランボルギーニの歴史を支え、継承する者の証ともいえる。

これほどに熱狂的で、そして温かいかつての関係者やファン、そしてもちろんオーナーを持つランボルギーニとは、何と幸せな自動車メーカーなのか。誰もがそう実感するクラブがここにある。

Tori e Motori

■住所: Via Persiceto 17 Sant'Agata Bolognese (BO) Italy
■責任者: Cristina Guizzardi
■連絡先: e-mail: toriemotori@libero.it

トリー・エ・モトリーでは現在会員を募集中。普通会員は30ユーロ/年。支援金込みの会員費は50ユーロ/年。いずれも追って会員証が発行される。振込先は下記の通り。

■口座名義: POLISPORTIVA OTESIA
■銀行名: UNICREDIT
■支店: filiale di Sant'Agata Bolognese
■IBAN: IT 42 A 02008 37090 000102311954
■送金目的: Causale: iscrizione Associazione Tori e Motori



エリーゼとエキシージの躍進に、やや埋もれる形となっていたロータス・エヴォーラが、2014年モデルの登場を機に新しいグレードを発表した。その名は「エヴォーラS スポーツレーサー」。ベースとなるのは3456ccのV6 VVT-iにスーパーチャージャーを搭載し、350psの最高出力を発揮するエヴォーラSで、その内容はこれまでオプションだったスポーツパックの標準装備と、快適装備の充実、そして見た目のお色直しとなっている。

動力性能をブラッシュアップするスポーツパックの概要は、スロットルレスポンス及びレヴリミットの変更とトランクシフトコントロールのモ-

ド切替えが行える「スポーツモード切替えスイッチ」、「レッドペインテッドブレーキキャリパー(APレーシングのアルミ製4ポット)」、「エンジンオイルクーラー」、「スポーツディフューザー」、「チタン製スポーツエキゾースト」の4つ。つまり“吊るしの状態”で、すぐにサーキットを走り出せる仕様となっているから「スポーツレーサー」という名が付けられたわけである。これに快適装備として、アルパイン製のHDDナビ&オーディオ装備が「テックパック」として加わり、さらには内外装までもが専用のものとなった。

ちなみにスポーツレーサーは「2+2」レイアウト

が標準。ブラックのレザーを選ぶと赤の、ベノムレッドレザーを選ぶと黒のパイピング&ステッチがスポーツシートに施される。またダッシュボード、ドア、センターコンソールにはストレーテグレイの「スウェードテックス」が施され、これも赤ステッチで統一感のあるトリミングが施される。外観はルーフ、フロントスプリッター、リヤディフューザー、サイドシルが光沢のあるブラック塗装となり、全体の印象を引き締めた。とくに鋭角にえぐれるサイドシルを塗り分けたことで、ドアの厚みが緩和され、一族の中では大柄だったボディ(とはいえ現代のクルマたちから見れば十分以上に小柄だ)が、シャープな印象となったのは嬉しいところ。ボディカラーは、アスペンホワイト/カーボングレー/ナイトフォールブルー/アーデントレッドの4色となる。

さらにオプション装備として、オートマチック6速ギヤ「IPS(インテリジェント・プレジジョン・シフト)」が用意される。これはトルコンタイプのATだが、ステアリング裏のパドルで任意にギヤを選択することも可能だ。ただ「スポーツレーサー」という名に相応しい使い方をするなら、タイムラグのあるトルコンではなく6速MTを選んだ方がよいだろう。

その動力性能と使い勝手のバランスは、911的な価値観でいう「普段から使えるスポーツカー」として、実はかなりの水準にあるエヴォーラS。今回の化粧直しによって、その魅力が広く伝わるかはひとつの勝負所になるだろう。またその試乗記も、近くお伝えできるはずなので楽しみにしていて欲しい。

エヴォーラの反撃。



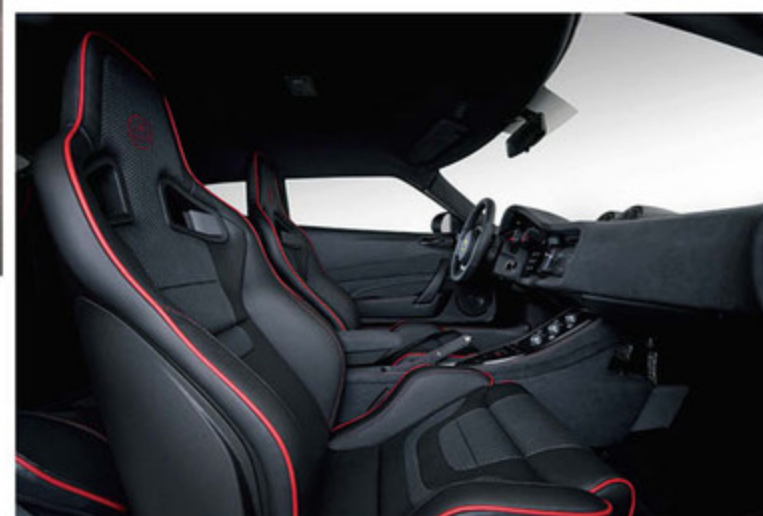
LOTUS EVORA S SPORT RACER

2014年モデルはラインアップを小変更

2014年仕様のエヴォーラは、V6スーパーチャージャーのみのラインアップとなる(右表参照)。これに合わせLCIでは「エヴォーラ ストック ファイナル クリアランス」キャンペーンを実施。これまで850.5万円(消費税込み)だったNAモデルが、710.5万円(消費税込み)という魅力的な価格で発売される。期間は3月31日まで。

■エヴォーラS		
MT	2シーター	910万円
MT	2+2シーター	950万円
IPS(AT)	2シーター	955万円
IPS(AT)	2+2シーター	995万円
■エヴォーラS スポーツレーサー		
MT	2+2シーター	1055万円
IPS(AT)	2+2シーター	1100万円

※消費税5%込みの表記(4月以降の登録は8%)。



ガンメタ基調のインテリア。インパネやドアパネルにはスウェードテックスが貼り込まれ、スポーツレーサーとしての質感が高められている。縁取りはレッドステッチだ。ブラックレザーのシートには赤いパイピング処理が施され、立体感のある造形がさらに浮き立つ。





フェラーリの 2014年。

2014年のジュネーブ・ショーで、フェラーリはこれまでのカリフォルニアに代わる新型車のワールドプレミアを計画している。カリフォルニアは、現在のフェラーリ車の中では、最も長く生産が継続されているモデルとなるが、それでもデビューは2008年のこと。また途中のマイナーチェンジで、より魅力的なカリフォルニア30へと進化を遂げていることを考えれば、まだまだ市場での魅力は大きいと評することができるはずだ。

正式なネーミングに関しては、まだ一切の情報がないカリフォルニアの後継車だが、アルミニウム製のスペースフレームを使用し、パワーユニットをフロントに搭載、それをオートマチックのリトラクタブルハードトップを採用したボディをもつという基本的なスタイルは、そのまま継承される可能性が高い。エクステリアデザインは、ディテールに最新世代のフェラーリに共通する、独自のデザインコンセプトが導入される見込みだ。キャabinはもちろん、さらに実用性を高めた2+2としてデザインされることになるだろう。

フロントに搭載されるエンジンは、マセラティがクワトロボルテに一足先に搭載した、3.8ℓ仕様のV型8気筒がベースとなると言われている。これまでのカリフォルニアが、4.3ℓのV型8気筒を搭載していたことを考えれば、排気量は若干の縮小という結果になるが、ツインターボとの組み合わせによって、最高出力は530ps前後を達成する模様だ。同時に燃費やCO₂排出量などの環境性能においても、相当に魅力的な数字が掲げられることになるだろう。

フェラーリは昨年、2014年以降の生産台数計画を、プレミアム・ブランドとしてのバリューを保つために年間7000台以下とすることを発表しているが、このカリフォルニアの後継車は、その中で約500台のボリュームを担う見込み。つまりフェラーリとマセラティの両社で、エンジンの基本設計を共通することは、コスト面でも大きな相互効果を生み出すことになるというわけである。

この新型車は、最初に触れたように2014年のジュネーブ・ショーで正式発表された後、5月にはデリバリーが開始される予定となっている。だがどうやらフェラーリは、その後もさらにエポックメイキングなモデルをラインアップに追加設定する計画を持ち合わせているともいう。それはあのディーノ以来、久々の復活となるV型6気筒モデルで、これにはハイブリッドシステムが組み合わされるのではないかと噂もある。前で触れた、フェラーリが年間生産台数を7000台に抑えるという発表を行った昨年のメディアイベント「フォーミュラー・フェラーリ」では、同時にラ フェラーリで実用化されたハイブリッドシステムを、さらにほかのプロダクションモデルにおいても採用していく計画があることを公言していた。かつてのモンディアル・シリーズがそうであったように、カリフォルニアからの流れをくむフロントエンジンモデルは、あるいはフェラーリのパイロットモデル的な役割をこれから果たしていく存在となるのかもしれない。

はたしてフェラーリは、2014年初の新型車をどのような姿で発表してくるのだろうか。そのデビューを世界中のフェーラリスタは待ち望んでいる。



フィオラノ近郊のランナバウトで撮影されたフェラーリの新型V8FRモデル。無論、見た目こそ現行型のカリフォルニアではあるものの、その中身は別物。主にパワートレインのテストを行っているものと思われる。搭載エンジンは、一足先にマセラティに使われた3.8ℓツインターボと言われているが、恐らく共通するのはシリンダーブロックなど一部のみだろう。いずれにしても今年の春にはその正体が分かるはずだ。





ウエイラの感触。

*Super
Performer
Special*

PAGANI HUAIRA

独創の世界感をもつパガーニの新作、ウエイラが遂に日本の地に舞い降りた。
見た目は芸術作品、しかし中身は狂暴なる性能を秘めた野獣的な性格をもつゆえ、
これまで試乗してきたスーパースポーツと同等に扱うことは厳禁である。
日頃慣れたワインディングにて、この世界に精通した3名が対峙する。

PHOTO ● 小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi)



Super Performer Special

箱

根ターンバイク、駐車場。佇むその姿は黒系モノトーンの落ち着いたボディカラーであるにも関わらず、宝石のように光り輝いていた。否、もはや外からの光を吸い込んで発散するような他人任せのシロモノじゃない。自ら光を発するモノ。神々しさは、正に「風神」。

運転席のドアを跳ね上げて「さあ来てみるよ」と言わんばかりに乗り込みを待ち受けている。あまりに強いオーラに一瞬たじろぐ。軽い目眩を覚えて、思わず目をつぶった。

まぶたの裏にフラッシュバックしたのは、まだ建設中だったバガーニ新社屋の前の通りで、初めて赤いウアイラに乗り込んだ時の記憶だった。あの時は、とにかく無我夢中で新車のウアイラを駆った。

モデナ近郊の知らないカンツリーロードを必死で攻めた。

記憶に今なお深く刻まれているのは、最新のスーパーカーとはまるで違う。旧き良き、スポーツカーの世界観を、ウアイラは、そしてメーカーとしてのバガーニは、正統に受け継ぎつつ飛躍的に進化させているという、感動の事実であった。

今回もまた、新車のウアイラである。サン・チェザリオ・スル・パナ口で借り出した時と同様に、走行距離は100kmに満たない。

けれども、ココは日本だ。走り慣れたターンバイクだ。

俺たちのホームグラウンドだ。負けるわけになんか、いかない。腹の底から力が漲ってくるのを感じて意を決し、目を見開いた。

高々と天に向かって開放された片方のドアを潜るようにコクピットへと滑り込む。カーボンファイバーとアルミニウムとレザの数々が、まるで万華鏡のように煌めいている。

伸び上がるようにして把手を掴み、ドアを閉めた。もうこれで逃げられないという、期待と恐怖の入り混じった緊張感に包まれる。待ちに待ったステージの中央に立って、幕開けを待つシンガーの心境だ。

V12ツインターボエンジンの目覚めは、なるほど聞き慣れたメルセデスAMGのそれを彷彿とさせるもので、一瞬だけ、緊張も緩む。けれどもピンクに発色（16色から好みで随時選ぶことが可能だ）する415km/hのメーターを見つけて、再び、ありとあらゆる非日常を詰め込んだウアイラの、コクピットの信じたいリアリティに引き戻された。

ステアリングホイールにバドルシフト、ペダルがふたつ。要するにスーパーカーはおろか最新のVWゴルフと変わらぬ操作系を目の前にして、なお、この緊張感……。

何もかもにも、恐る恐る。という感覚がつきまとう。初めてフェラーリを、初めてランボルギーニを見て触って動かした時の、あの若い頃の衝撃が今再び、湧き起こってきたかのようだ。そうだ。これこそ、スーパーカーというもののじゃないか！ XTRACシングルクラッチミッションを1速に入れ、じわりとアクセルペダルを踏んでみる。動かない……。ドライバーの意気地のなさをV12ツインターボエンジンがクスンとハナで笑った。

もう少し親指に力を込めてみる。ガガッ、と、如何にも煩わしそうな音を立てて、ウアイラはようやく、前方の峠道を目指して飛び出した。

この日の箱根は寒かった。路面はあいにくの凍結明け。生産16号車となる取材車両のウアイラと同じように黒い色が、アスファルトの大部分を占めていた。

PAGANI HUAYRA

西川 淳 Jun Nishikawa



芸術品の域に達したウエイラには、
機械としての真髄も宿っている……。

コンディションを確かめるように、ゆっくりと日本屈指の高速ワインディングロードを上ってゆく。

きらめく非日常に緊張感を強いられつつも、その意外な乗り心地の良さにまずは驚いた。イタリヤで乗った最初の頃の個体よりも組み付け精度が上がっているのだろう。ミシリとも言わず、気に障る振動もまるでない。室内にちりばめられた宝石を、ひとつひとつ確認できるように、落ち着いたクルージングを楽しむことができる。

ゴージャスに。そして快適だ。乾いている場所を確認して、シフトプログラムをオートのまま、徐々に速度を上げていく。

パーシャルスロットルで流しているぶんには、シフトアップ時の躊躇いも最小限で、気難しさの片鱗もみせない。それよりも感動的なのは、車体の異常な剛性感と軽さ、だ。

硬く薄い殻に覆われた中空の空間が、空気や路面の抵抗をほとんど受けることなく、流されるように、しかも安心感を十分に覚えるほどには重量感を伴って、前方の景色に分け入るように進んでいく。
なるほど。既にもう、風の神だ。

車体との一体感に後押しされるようにしてスポーツモードを選び、さらなるガンリンをV12ツインターボに注ぎ込んだ。

何という、レスポンスの鋭さ！
そして、何と力強いことか！

ターボチャージドであることを忘れてしまうほど、太く鋭く線形に立ち上がるトルクフィールだ。

それは、1万ccの自然吸気エンジンだと言われてようやく納得できるようなフィール、とても言おうか。

ターボらしさは皆無だ。窓を開けて初めて盛大なウエイストゲート音をまき散らしていることを知る。おそらく、オラチオ・パガーニは大排気量自然吸気エンジンへのマニアックな哀愁と、ターボという合理的なソリューションを高次元で融合させたかったのではないだろうか。

とにかく右足の出し入れが楽しくてたまらない。変速には未だコツが要るものの、ダイレクトさと峻烈さで、デュアルクラッチの比ではない。パワートレインが車体と一体となつて、常に、わが右足の動きに忠実かつ鋭敏に反応する。

速い。十分過ぎるほど速い。

けれども、そんなことにウエイラの真の価値があるのではない。スーパーカーとレーシングカーの融合。そこには、純粹に、グルマを動かすという歓びがあった。芸術品の域に達したウエイラには、機械（＝マシン）の美しき真髄が宿っている。





もはや芸術品と呼べるコクピット。しかし、そこに機能性を併せ持たせているのが、オラチオ・バガーニのデザイン力だろう。メーターパネルは小径ながらも機能を十分に果たし、またシートデザインもホールド性を犠牲にしていないのだから素晴らしい。



ウアイラには、前後それぞれに2枚ずつフラップが設けられている。これを個別に制御することによって、コーナリング時はもちろん、加減速時にも最適なエアロダイナミクスを生成する。その動きの法則は簡単には分からない。これもバガーニならではの、謎につつまれている。

2

011年ジュネーブ・ショーでの衝撃のデビューから約3年。ようやくそのステアリングを日本の地で握ることが可能になった。新型スーパースポーツを初めて試乗する時は、それがどのブランドであれ、またどのようなシチュエーションであっても、独特な緊張感というものに伴う。ましてや今回ドライブするのは、スーパースポーツのハイエンドを極めたと自他ともに認める、バガーニの最新作「ウアイラ」。モーターショーなどでは造形の美しさに圧倒されてしまっただけだったが、試乗を前に改めて見ると、そこには恐ろしさとも表現するべきなのか、コクピットに我が身を委ねることを一瞬躊躇させる威圧感に近いオーラが放たれていることに気づく。

ようするに自分自身がこれから未知の世界へと足を踏み入れることに對しての躊躇というものがもたらす感情なのだろう。その躊躇によって、この先、二度目はないのかもしれないウアイラをドライブするというチャンスを目を放つという愚行は避けたい。さあ、そのコクピットに身を委ね、そしてアクセルペダルを踏み込まなければ……。

軽量なガルウイングドアをクローズし、まずはウアイラの操作系をもう一度復習する。エクステリアと同様に、航空機から多くのモチーフを得たコクピットは、実に機能的なデザインだ。ドライビングポジションは自然で、それが試乗前の緊張感を徐々に弱めていくしてくれる。前後左右の視界がやや限られることを除けば、それはスーパースポーツというよりも、Cカーの雰囲気だ。



PAGANI HUAYRA

Motohiro Yamazaki
山崎 元裕

探るに過ぎないと感じるほどの強靱さだ。リヤにはクロームモリブデン鋼を素材とするサブフレームが接続され、パワーユニット一式はそれにマウントされることになるが、ここから発生する振動もまた、巧みに処理されているのが印象的だった。

ミッドのエンジンは、メルセデスAMGからバガーニに専用供給される、6ℓ仕様のV型12気筒ツインターボ。M158型というコードを持つこのエンジンは、普通のペースでワインディングロードをクルーズするといったシチュエーションでは、これもまたジェントルなフィールに終始する。先に報告したように、7速トランスミッションはDモードで

エンジンルームを開口しても、そこもまたバガーニの世界が展開されているのには驚く。AMG製V12ユニットをはじめ、サスペンションアームに至るまでデザインされている。無論、ホイールにしても同様。デザイン＝機能という、高次元での両立を確認できる。





一切の妥協を感じることはない。
究極とはストイックな世界だと痛感。

は積極的にシフトアップを繰り返すが、それでもこのエンジンは、低速域から十分なトルクを発揮してくれるから、加速フィールに物足りなさをを感じる場面は意外にも少ない。

ツインターボによる過給の立ち上がりも自然だ。今回の試乗では、モノコックと同様に、このM158型エンジンの持つ性能の一部を引き出したにすぎなかったが、エンジンスピードが高まるに連れて、徐々に鋭さを増してくるアクセルレスポンスからは、スーパースポーツとしての走りへの期待感は大いに高まった。

航空機用の鍛造アルミニウムブロックから削り出されたアームや、オーリンズ製の減衰力可変式ダンパーなどで構成されるブッシュロッド式サスペンションの動きもナチュラルの一語に尽きる。パガーニはさらに、前後各々2枚のフラップを独立制御することで、加減速時やコーナリング時に最適なエアロダイナミクスを生み出す、フラップ・コントロール・システムをウアイラに採用するが、コクピットから唯一確認できる前方左側フラップの動きからは、それが常にウアイラのスタビリティ向上に大きく貢献していることを想像させる。もちろんその機能が実感としてドライバーに伝わるのは、サーキットのみであるのは間違いない。

ウアイラは、パガーニのリーダーであり、またデザイナーでもあるオラチオ・パガーニの手による、究極的な美への追求というストーリーのみで語られるべきスーパースポーツではない。メルセデスAMGを始め、さまざまなパートナーとともに追究されたメカニズムや走りには、これもまた一切の妥協を感じることはない。究極とは、かくもストイックな世界なのだと痛感した。

Super
Performer
Special

ウアイラの世界に触れる度に、
その謎は深まるばかりである……。



Masaru
Noguchi
野口 優

イ タリアへ取材に行く度、可能な限りオラチオ・パガーニを訪ねてきた自分にとって、その都度「パガーニ・ワールド」へ引き込まれ

そうになるものの、その都度、納得せざるを得なかった。確かに一見すれば、洗脳にも近い戦法で攻め寄ってくる小規模スーパーカー製作会社の場合、この手は実によく使われる手法。しかし、パガーニが他とまったく異なるのは、オラチオという人物が単に金儲けのためにこの業界に参入してきたのではなく、純粋に自らの理想を形にしたいがために営んでいるという情熱が伝わってくる。ところ。過去に見られた他社とは決定的に異なるのは、そこに尽きる。即ち、スーパーカーに対する愛情があるからこそ、本物を創りあげたいという思想の元に、オラチオは日夜独自に研究を続けているのである。

もしそうでなければ、ウアイラに採用されているフラップ・コントロール・システムなど開発したりはしないだろう。これは、そう簡単な計算式では生み出されるはずはない代

すのだから凄い。その原動力から察すれば、オラチオの思想があるからこそ具現化できたと見ても何ら不思議ではないのである。

恐らくその原動は、オラチオが唯一尊敬しているという、レオナルド・ダ・ヴィンチの影響だろう。言うまでもなくダ・ヴィンチは、絵画や彫刻、あるいは音楽などの芸術に携わりながらも、その一方では、数学や科学をはじめ、工学や建築、また地学、さらには解剖学にまで及ぶ業績を残した、いわゆる万能人として手腕を振るい、その中にはヘリコプターや戦車などの概念をも生み出した天才。特にヘリコプターの原理思想は、オラチオの創造力を掻き立てたに違いない。航空力学を学んだ背景は、ダ・ヴィンチを理解しようと重んじたためだと思われるが、その学びから得た結果こそ、フラップ・コントロール・システムであろう。

その効果は、とても公道などで試せるレベルではない。ワインディングで試乗していても、頻繁にその働きが確認できるものの、その設定が



SPECIFICATIONS パガーニ・ウアイラ

■ボディサイズ:全長4605×全幅2036×全高1169mm ホールベース:2795mm ■乾燥重量:1350kg 重量配分:44.56% ■エンジン:V型12気筒DOHC+ツインターボ 総排気量:5980cc 最高出力:522kW(730ps) / 5000rpm 最大トルク:1000Nm(102kgm) / 3500rpm ■トランスミッション:7速セミAT ■駆動方式:MR ■ステアリング:パワーアシスト付きラック&ピニオン サスペンション形式:(F)&(R)ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク(カーボンセラミックディスク) ■タイヤサイズ:(F)255/35ZR19 (R)335/30R20 ■パフォーマンス 最高速度:370km/h

PAGANI HUAYRA

如何なるものなのかが不可解。前後左右、しかも個別に動くうえ、加減速時においても機能するだけに、その法則を解こうとも、そう簡単には解読不能なほどに複雑である。もちろんそれを裏付ける根拠があるのもまた事実で、パガーニは、ウアイラの開発にあたって頻繁にニニルでテストしていた。決してAMG製V12ツインターボエンジンやシャシーセッティングだけをテストした訳ではない。オラチオは、恐らく「パワーもシャシー性能も十分。今後はエアロダイナミクスに対する新たな追究こそ優先すべき」と考えていたのだろう。実際、多数のスポーツカーブランドが今もつと重要視しているのが、空力の改善策だ。ラフェラーリを例に挙げるまでもないが、すでにオラチオの思想は一歩先に行っていたのがこれで分かるはずだ。

だから洗脳に対して身構えてしまふものの、結果は納得させられてしまふ始末。これが乗ってもそうだから感心するばかりだ。論理と思想の両方から攻め寄られるがために、遂にはパガーニの謎を紐解きたくなる。しかもウアイラの速さは尋常ではないから、その謎は深まるばかりで、これを「スーパーカー」と一概に呼ぶには、些か失礼にあたると思えてしまふほど。世界感だけで言えば「Cカーを公道仕様にアレンジして、それにアート性を加えて、現代流に仕上げたスーパーカー」とも表すことができるが、備えられた機能を知ってしまつと、もはやその先進性ゆえに「スポーツカーの理想論」とは何かという疑問にも辿り着く。つまり、何が最善で、何が最良なのか、という探求心が芽生えてくるのだ。だが、これを解くには時間が掛かりそう。そう思うと、ウアイラの価値は、安いとすら思えてくる……。

正しき理念。

*Super
Performer
Special*

PORSCHE 911 TURBO S



最新こそ最良というポルシェの定説は、今さらながら感心させられる。
この最新型911ターボSは、まさにその象徴とも言える実力を備え、
今や多数存在するライバル勢に対して自身の理念をもって勝負を挑む。
日本上陸に際して、991型911ターボSの超世界を探ろう。

PHOTO●小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi)



昨

年夏、ドイツで初対面を果たした時の新型ポルシェ911ターボ&ターボSの第一印象は、このクルマもいよいよスーパースポーツの領域へと足を踏み入れたところな、というものであった。ターボでも2000万円オーバーという価格設定のせいもあるが、やはり何よりその凄まじいパフォーマンスが、そう思わせた。

改めて走り慣れた箱根で対峙した911ターボSは、その思いを再確認させてくれた。とはいえ、気難しいわけではない。むしろ逆で、動かすのに何の気負いも要らないのは、さすが911だ。最高出力560psを発生するツインターボで武装した3・8ℓフラット6は拍子抜けするほどフラットな特性に馴けられていて、どこから踏んでも速やかに加速態勢に移ることができる。

けれど、退屈なわけではない。アクセルを意識的に大きく踏み込めばトルクが炸裂し、そして高回転域が近づくにつれて回転計の針が上昇する勢いを増していき、同時に窓の外景色が猛烈な勢いで後方に流れさっていく。速度計の数字が3桁になるのも瞬時の出来事で、なまじ気構えが要らないだけに却ってアブナく思えるほどだ。

フットワークも、やはり洗練度の高さは半端じゃない。ガチガチに剛性感高いボディと引き締まったサスペンションによって乗り心地は硬質に仕立てられているが、そこには粗野なところは微塵もなく、あらゆる入力も一発で減衰してしまう。荒れた路面でもザラつきを伝えることな



McLaren MP4-12C Spider

く、微小な凹凸もしっかりストロークして吸収する乗り味は、敢えて誤解を招きそうな言い方をすれば、完璧な乗用車という印象である。

しかし、こちらも決して「ナマクラ」なわけではない。ステアリングを切り込むとノーズはあくまで素直にインを向いていく。素直じゃないところがあるとなれば事実上ほとんどロールしていないことで、おかげで速度を高めていっても安心感がほとんどと変わらないのが、逆に却って空恐ろしい。

普段はその存在を完璧に忘れていられるアクティブリヤホイールステアも、高い速度域ではリヤを同位相に操舵することによってこの際立った安定感に貢献しているはず。またSPORT PLUSモードではボルシェ・アクティブエアロダイナミクスがダウンフォース重視のモードに

911であるが故に課せられる条件、
背負うべき条件のないマクラーレン。



Yasuhisa Shimashita 島下 泰久

なるから、これも車体を路面にグッと押し付けているに違いない。前輪へのトルク伝達量を増やしたというフルタイム4WDシステムも然り。多少強引に踏み込もうが動じることなく車体を前に引っ張ってくれるから、つい調子に乗ってしまうのだが、それでもサーキットならともかく、一般道では限界の縁に辿り着くのが容易ではないだろう。

911ターボSの走りに改めて感動するあまり紹介するのが遅れてしまったが、今回は比較のためにマクラーレンMP4-12Cスパイダーも連れ立って出かけていた。911ター

ボSは完全に新設計のモデルではあるがあくまで911シリーズの1モデルであり、その限られた条件の下で生み出されている。改めて言うまでもなく、エンジンはフラット6であり、それはリヤに置かれ、フォルクスはあくまで911に見えるものでなければならず、室内には4つのシートが用意されるという具合だ。

一方、MP4-12Cは完全なるブラシニューモデル。背負うべき歴史も条件も無い。よってそのエンジンリアリングは妥協なく理想が追求されている。車体構造にはカーボンモノセルと呼ばれるCFRP製バスタブを用い、レイアウトはメカニズムに薄皮を被せたかのような徹底的に作り込まれたミッドシップ。エンジンには大排気量NAには見向きもせず、高効率でフラットなトルク特性を得やすいV型8気筒3・8ℓツインタ



PORSCHE
911 TURBO S

ーボが迎えられている。見れば見るほど、その設計には隙というものが存在しないように感じられる。

操縦感覚も、まさにすべてが理想的という印象を醸し出している。そもそもスカットルが低く、前方視界が開けていることや、右ハンドルのペダル配置こそ犠牲となるものの左右幅がギリギリまで詰められた空間設計のおかげもあって、クルマのすべてが手のうちにあるような、まさに理想的な感覚を、すぐに得ることができる。

車重が軽く抑えられている上に最

路面にじかに手を触れているかのようなダイレクトな手応えが伝わってきて、思うがままに操縦するという気にさせるのだ。

とりわけ印象的だったのはトラクション性能の高さで、冷えた路面のグリップの低さを顧みず少々乱暴にアクセルを開けてみても、後輪がグイッと路面を捉えてクルマを確実に前に進めてくれる。もちろん、それは優れた電子制御のおかげでもあるのだろうが、基本にはやはり素性の良さがあるはずである。

パワートレインにしてもシャシー

快適性に優れる911ターボS、設計に隙が存在しないMP4-12C。

高出力は625psとさらに強力だから加速は一層強力だ。低速域の力感

にしても、MP4-12Cスパイダーはとにかく反応が正確で、余計なものは何も足されず、引かれていないという印象である。まるでライトウエ

リミットに近づくにつれて一気にパワーを炸裂させる特性によってそう錯覚しているだけかもしれない。

シャシーの出来映えも、まさに隙なし。軽い車体に、よりストロークの規制されたサスペンションの組み合わせは、直接的なショックこそ伝えはしないが、911ターボSのよう

のダイレクト感に拠るところが大きいように思う。まさに意のままに操るためのスポーツギアとして、理想を徹底的に追求した結果だろう。

そんなMP4-12Cスパイダーのステアリングを握っていると、どんなコーナー進入の速度が上がっていき、アクセルを入れるタイミングが早くなってくる。そうやって攻め込んでいった時の充足感は極上だ。

それは冷酷に言えば、そうして

McLaren MP4-12C Spider

うか……。何を贅言言っているんだ！という話なのは百も承知だが、このクルマじゃなくてはという強烈な何か、もっと響いてきてもいいと思ってしまうのである。

一方の911ターボSは、前述の通り決められた条件、つまりは911はこうでなければならぬという厳しい縛りの中で結果を出すよう求められたクルマであり、そしてそれを見事に達成してみせている。しかもリヤエンジンレイアウトはフルタイム4WDであっても尚、強烈なトラクションの源泉として走り

これは本質的な話ではないが、あくまで911であるが故の匿名性も大きな武器になっている。それこそコンピニにすら普通に入れるのは、実用性という意味では立派な性能と言っべきだろう。これも911ターボSがスポーツの領域に足を踏み入れたパフォーマンスを有しながら、あくまで911だからこそ言える話だ。ニクいの



カレラGTに端を発する、新世代ポルシェの象徴とも言えるセンターコンソールには、SPORT/SPORT PLUSのドライブモード・スイッチやダンパーの切り替えスイッチなどが並ぶ。エンジンフードを開けても冷却ファンがあるだけで、エンジン本体は見る事ができない。





PORSCHE 911 TURBO S



マクラーレンMP4-12Cのセンターコンソールには、エンジンスターボタンと、N(ノーマル) / S(スポーツ) / T(トラック)をチョイスできるダイヤル式のドライブ・モード・スイッチやサスペンションのモード切替スイッチが配される。エンジンはカーボンのカバーに覆われている。

SPECIFICATIONS

モデル名	ボルシェ911ターボS	マクラーレンMP4-12Cスパイダー
■ボディ		
全長(mm)	4506	4509
全幅(mm)	1880	1908
全高(mm)	1296	1203
ホイールベース(mm)	2450	2670
トレッド(F/R)	1541 / 1590	1656 / 1583
車両重量(kg)	1595	1474
■エンジン		
形式	水平対向6気筒DOHC+ツインターボ	V型8気筒DOHC+ツインターボ
総排気量(cc)	3800	3799
圧縮比	9.8	8.7
最高出力	383kW(520ps) / 6000~6500rpm	460kW(625ps) / 7500rpm
最大トルク	660Nm(67.3kgm) / 1950~5000rpm	600Nm(61.2kgm) / 3000~7000rpm
■トランスミッション		
タイプ	7速PDK	7速SSG
■シャシー		
駆動方式	AWD	RWD
サスペンション	フロント リヤ	ダブルウィッシュボーン ダブルウィッシュボーン
■ブレーキ		
形式	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク
ディスク径(F/R)(mm)	380 / 380	370 / 350
■タイヤサイズ(ホイール)		
フロント(リム径)	245/35ZR20(8.5J)	235/35R19(8.5J)
リヤ(リム径)	305/30ZR20(11J)	305/30R20(11J)
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	315	329
0→100km/h加速(秒)	3.2	3.1
■エミッション		
CO ₂ 排出量(g/km)	227	279
燃料消費量(l/100km)※複合	9.7	11.7
■車両本体価格(万円/税込)	2446	3000

問い合わせ
ボルシェ カスタマーケアセンター ☎0120-846-911 <http://www.porsche.com/japan/>
マクラーレン東京 ☎03-6438-1963 マクラーレン大阪八光 ☎06-6121-8821



佐藤 久実
Kumi Sato

様々なアクティブシステムが 快適性づくりに奏功する。

ス

スポーツカー好きにとって、そのパフォーマンスが向上するのは歓迎すべきことだ。シャシー性能の向上によりハンドリングが良くなった、パワーアップした、サーキットのラップタイムが上がった等々。その一方、いつもスポーツドライビングやサーキット走行をするわけではない。日常的に使用するユーザーも多くいるだろう。限界で走らなくてもエモーションな気分には浸りたい。でも、日常シーンにおいては、パワーアップにより扱いにくさはないのか、シャシー性能の向上により乗り心地は犠牲にされていないのかも気になる。また、ポルシェも電子制御によるアクティブシステムがいろいろ採用されているが、それにより、違和感やピュアなドライビングプレジャーは損なわれていないのかも気になるところだろう。

今回はハイパフォーマンスポーツカーである新型ポルシェ911ターボSを敢えて日常シーンでドライブしてみたが、結論から言うと、日常性においても進化を遂げていた。都心部から試乗をスタートする。走り始めの印象は、991型911に限りなく近い。つまり、パフォーマンส์アップが謳われているが、乗り心地も格段に向上していることがすぐに実感できる。とはいえ、91

1と同じというわけではなく、ターボSの方がさらにソリッドな乗り味で、よりスプリングやダンパーのレートが高められていることがわかる。にもかかわらず、段差や継ぎ目、荒れた路面でも不快感はない。

パワーアップした一方、燃費向上も図られている新型だが、オートストップ/スタート機能が装備され、信号で止まるたびにエンジンが停止する。が、驚いたのはそのタイミングだ。タイヤが完全に止まるより先にエンジンが止まるくらいで、日常域においてはちよつとでもガソリンを無駄に使わないという作り手の意志すら伝わってきた。再始動時のタイミングも違和感はない。

高速に乗り、途中、パーキングに立ち寄る。グラマラスなヒップラインはスポーツカーのルックスにとつて象徴的であり魅力でもあるが、パーキングの際にはこの出っ張りがあるのが悪くて真つすぐに止められないこともある。しかし、911ターボSは、1回の切り返しも必要とせず、あっさりパーキングスペースにキレイに収まった。この時は気づかなかったのだが、リヤアクスルステアのおかげもあるのだと思う。かつて、小回りが効くかわりに、意に反してリヤがあらぬ方に動いてしまうようなり



ヤステアのクルマもあったが、そんな違和感はまったくくない。ただ、ホイールベースが100mmも延びたのに、パーキングの時だけキュッと縮まったようなスムーズさであった。

また、新型はフロントスポイラーが完全に格納されるため、段差に対してもさほどナーバスになる必要がないこともポイントだ。

高速走行時は、再びホイールベースが延びたと思わせるほどビタツとした高い直進性がある。4WDのトラクション性能のおかげ、と言いたところだが、走行状況によつては燃費を稼ぐためにニュートラルとなるコースティング機能が備わる。が、一体いつそんなことをされているのかすらわからない。

また、100km/h巡航時は7速1600rpm。意図的にアクセルを踏み込まない限り、タコメーターの針が2000rpmを超えることはほぼない。パドルを使って積極的にシフトアップしていくと予想以上

PORSCHE 911 TURBO S

Super Performer Special

に高いギヤを使えたりもする。「パヤルインターミディエイトギヤ」を備え、エンジン回転が下限回転数を下回らないよう制御しているという。試乗後にリリースで知った装備であり、走行中に意識させるようなシーンはまったくなかった。

快適性について強いて言えば、高速走行時、室内の音に関しては、911ほどの静粛性はない。路面によつてはロードノイズがダイレクトに入ってくる感覚があるが、「スポーツカーに乗っている」満足感を前提とすれば、十分に許容範囲といえる。

先日、知人と話していると、「ポルシェって高速では浮いた感じになるんでしょ」とか「ブレーキ踏むだけでスピンしたって聞いたけど……」という会話が合った。ひと昔どころかふた昔くらい以前には確かにかなりトリッキーな側面もあったかもしれないが、少なくとも一般道で新型911ターボSに乗って、その挙動に「恐さ」や「危うさ」を覚える人はいないだろう。

さまざまな機能に助けられ、守られていることは間違いない。が、少なくとも日常シーンで走る限り、多くのアクティブシステムがドライビングの妨げや違和感になってはいない。それどころか、快適性において大きく奏功しているといえる。





初 めて991ターボSのステアリングを握った昨年の秋、その尋常ではない速さに度肝を抜かれた。当初は「遂に911ターボも手に負えなくなってきた……」と、ある種の諦めにも近い感情が芽生えたものの、逆にその速さに慣れてくれば「さらなる先が知りたい……」という、妙な感情に襲われた。もちろん、今さら言うまでもなく、911ターボは乗り手を選ぶようなことはしない。ドライビングスキルを問わず、誰でも「速さ」を体感できるのは間違いないだろう。

しかし、多くはドライバーの限界点のほうから来ってしまうことも覚悟したほうがいい。つまり、この性能を本当の意味で100%使い切る

ことなど、あまり考えないほうが難しいということである。もっともそんな野蛮な考えで理念に基づき造られたポルシェを扱うという人など居ないとは思いますが、好奇心だけで、試しに…… など甘い考えで付き合おうものなら、必ず手に余る存在になるのも確実。フェラーリやランボルギーニなどとは違い、日常を華やかにする訳でもないから乗り手によつては、何故911ターボを選んだのか? と悩まされることになるかもしれない。それほどドライバーを試してくるらしいはあると思う。

その理由こそ、拍子抜けするほどの扱い易さだ。こうしたちよつとした旅や買い物などにも使えてしまう。そのうえ、アイドルストップも装備



Masaru Noguchi
野口 優

だから普段流しているだけでも、ポルシェに乗っている、という喜びが得られる反面、本当に「911ターボ」なのかと分からなくなるくらい、特別感は薄い。そんな使い方ならカレラにすればいい、と思うほどだ。

しかし、これが落とし穴でもある。先にも触れたように、その扱い易さを維持したまま、超速を体験させてしまふところが昨今のポルシェの恐るべき技。即ち、乗り手の感情に左右されることなく、また高揚感を味

扱いやすいがゆえの実感のなさが、
その先、恐るべき世界へと誘う……。

され、さらにワイドトレッドであるにも関わらず、後輪操舵を備えたおかげで駐車するのも楽。カレラ4よりも幅広のはずなのに、そんなことすら忘れさせるほどに日常から接地感の良さを実感させるために、意外にも取り回しに苦労はしない。ましてや遮音性の向上から室内で振動や騒音に悩まされることもなくなった。

わうこともなく「300km/h超えの世界」へと誘ってしまうところがターボの恐ろしさである。もちろん古くからのポルシェ・ファンに言わせれば、昔からターボはそうだし、と思われるだろうが、991型ターボは次元が違う。さらに言うならターボSは特に違う。冷静沈着とでも言おうか、997型ターボ（後期型）



PORSCHE 911 TURBO S



というのが真の狙いだ。その結果、これだけの安定性を手に入れたのだから、論理的に考えれば当たり前の話なのだが、それでも次元が高すぎて、もはや「911」という名が適切なのか疑問が残るほどにまで進化を遂げている。ゆえに、カレラで「ラグジュアリー感が強い」と評されたのだが、これがターボになると「優れたバランス」に感じられるのだから、991型のシャシーが如何にパワー

に拘っているのが分かるはずだ。ただし、最後にひと言、追記させてもらいたいのは、991型でもっともバランスが良いのは、間違いなく「911ターボ」であるということ。語尾に「S」が付く今回のテスト車は、世の「最速争い対策品」だと思っただけでいいだろう。即ち、オーバークオリティである。もし試す機会があるなら是非とも体感してほしい。その意味が分かるはずだ。



9 91ターボを走らせて、これぞキング・オブ・911だ！

と思った。エンジンパワーはもちろん、ハンドリングの楽しさも含めて、GT3にキングの座を譲り渡すつもりはない。という、991ターボ開発陣の決意が伝わって来る気がした。

ニルブルクリンク北コースのタイムはともに7分30秒以下。ただ、その走りのスタイルは、コーナーでタイムを稼ぐGT3と、立ち上がり加速とトップスピードで優るターボという違いがある。サーキットを本格的に攻めるのならGT3だろうけれど、今度のターボはサーキットでもGT3を追いかけることができる。しかも、「サーキット命」というGT3に対して、走りのシチュエーションを問わない、オールマイティな速さが、ターボの真骨頂である。

リヤアクスルにエンジンをオーバーハングする911の、生まれながらにして最大の課題であった高速走行時の操安性を得るために、991は先代997より100mm延長したホイールベースを与えられ、ターボSではトレッドもフロント49mm、リヤで42mm広げられた。そして、それによって犠牲になった俊敏性をカバーするために、リヤアクスルステアを採用する。いや、逆か。リヤアクスルステアの搭載を想定したからこそ、思い切ってホイールベースを伸ばしたのかもしれない。991の2450mmというホイールベースは、930ターボからだと160mmも延長されているのだ。

991ターボSは1610kgのボディを、発進から100km/hまで3.1秒、同じく200km/hまで10.3秒で加速し、トップスピード

は318km/hに達する。歴代市販911で最速のパフォーマンスだ。

ともあれ個人的には、200〜220km/hの速度での巡航がまるで制限速度域で走っているがごとく、緊張を強いられることなくごく普通にドライブできることが一番嬉しかった。もちろん、そこからアクセルを踏み込めば一気に300km/h、そしてメーカー公表値の最高速まできっちり加速する。だが、長距離を短い時間で走ろうとするときに何よりも重要なのは、アベレージスピードをどれだけ高く保てるかという点に尽きる。つまり、安全に疲れず走りきれることが大切なのだ。

かつて、996ターボで710kmを3時間35分で走破したことがあったが、991ターボならあと10分近く短縮できそう。しかもドライバーの疲労度は996ターボの半分以下だろう。

思えば、初代ポルシェ・ターボがデビューしたのは、1974年10月



田中達也。本誌前編集長。自他共に認めるポルシェ・ファンであるうえ、過去に12台の911を所有してきただけに、その思いは未だに深く、ゆえにネコ・パブリッシング時代には、ポルシェ専門誌「レンシュボルト」を創刊したほど。本誌久々の登場である。

Tatsuya Tanaka 田中達也



PORSCHE 911 TURBO S

ポルシェ、40年越しの悲願が
991ターボでようやく結実か!?

のバリ・サロンだった。当時の最先端技術であったターボチャージャーを搭載し、豪華絢爛で高価で、それまでの質実剛健一辺倒だった911とは異なり、華やかさを放っていた。

930ターボは、エンジン・ジアステイックなメーカーだったポルシェが、少量限定生産のマニアックな存在から超高性能車を量産するメジャーなメーカーになろうと踏み出した第一歩だったのだと、ボクは思っている。2013年には16万台を販売したポルシェだが、1950年にスタートした356時代の年間生産台数は1000台前後。1964年からは911に代替わりして一気に2倍となるものの、それでも2000台程度にすぎなかったのだから。

930ターボはデビューして3年目の1978年にエンジン排気量を3ℓから3・3ℓに拡大、インタークーラーを装着して300ps/42・0kgmのパワーを得て、世界最速と謳われた。ところが、ポルシェはその後の11年間、930ターボにはわずかな変更を加える程度でやり過ぎしている。それは、ポルシェにとつての911はターボモデルではないという意識が根底にあったのでは!?

といぶかつてしまうほど。
911ターボが大きく変貌を遂げたのは、1996年に登場した993ターボからだ。2基のターボチャージャーを備え、パワーも408ps/54・0kgmと増強されたが、何よ

りのトピックは4WDシャシーが与えられ、リヤサスペンションがマルチリンクになったこと。これにより、993ターボはスタビリティをしつかり確保しながらGT的ラグジュアリー性を追求できるクルマとなった。それは、安定方向にクルマの性格が振られたわけで、サーキットにおけるトップ・オブ・911の座をGT3に譲ってしまったとすら囁かれたほど。もちろん、GT2という特別なターボモデルも存在したのだが、それはRRだから全くの別物だ。

続く996ターボで、ボクは公道で初めて300km/h超えを体験することになる。993ターボの公称最高速は290km/h。たとえそれ以上の速度が出たとしても、空冷911ターボのシャシーでは、怖くて踏み抜けなかっただろう。ところが、

一新された996のシャシーはホイールベースが80mm延長されていて、これが操安性に大きく貢献していた。

ポルシェはこんな991ターボSのような市販車をもっともつと前に造りたかったはずだ。それは市販ミッドシップスポーツを世に出すのと同様、ポルシェの悲願だったのではなかったか。他のスーパースポーツカーに、性能でも見映えでも絶対に負けない。完全無敵な911ターボを造ることこそが、40年前に930ターボを世に送ったポルシェが描いた夢だった。それがようやく、991ターボで結実したのだと思う。

超絶
パワー
バトル。



今

思うと、2009年4月、クライスラーが連邦倒産法の適用を申請したとき、ダッジ・ヴァイパーの息の根が止められなかったのは奇跡に近い。同社のハイパフォーマンス部門SRT（ストリート＆レーシング・テクノロジー）は製造を続け、車名を「SRTヴァイパー」に改めて、2013年、全米のシヨールームに復活させたのだった。

私たちはこれから最新のSRTヴァイパーGTSを、ロサンゼルスにスタートしてアンザ・ボレゴ州立公園にいたるルートで走らせようと思う。このアメリカ製2座席スポーツカーの走りっぷりを検証するにあたり、メルセデス・ベンツSLS AMGブラックシリーズと一緒に走らせることにした。ヴァイパーがアメリカを代表する重量級スポーツカーなら、SLSはヨーロッパの代表に相応しい1台だ。しかも仕様はブラックスシリーズ。両車の違いを見ることが、ヴァイパーの実力が浮き彫りになるだろう。

Super Performer Special

最新のヴァイパーは従来のスチールシャーシをそのまま使うが、サスペンションのセッティングが刷新されたほか、エンジンフード、ルーフ、リヤハッチはカーボンファイバー、ドアとシルはアルミ、バルクヘッドはマグネシウムなど、ボディに軽量素材を積極的に取り入れている。

ともに自然吸気エンジンをフロントに搭載するRWDのヴァイパーとSLSだが、細かなスペックもこれほど近いとは正直、予想していなかった。最高出力はヴァイパーが640psに対してSLSが631ps、車重は1549kgに対して1550kgという近似値にあり、トルクだけは8390cc V10の威力を発揮したヴァイパーが814Nmと、SLSの635Nmに大きく水を空けている。ただしエンジンの成り立ちはヴァイパーが古き良きOHVなのに対し、SLSは気筒当たり4バルブのDOHCと好対照を見せる。

LAを後にした2台はハイウェイ91で内陸に入り、インターステート

SRT Viper GTS

Mercedes-Benz SLS AMG Black Series

暴力的なパワーで刺激的なパフォーマンスを生み出すダッジ・ヴァイパー。その新型は新たな魅力とともに登場したばかりだが、実力としては未知数だ。そこでアグレッシブなドライビングプレジャーを追求した欧州のモンスター、SLS AMGブラックシリーズとともにオープンロードへと連れ出した。アナログ的で前時代的なアメリカンスポーツの本能に触れた。

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

15に乗って南下した。GTとしての資質を見るのに絶好な直線主体の区間だ。ヴァイパーの乗り心地は、ひと言で言うなら最悪だ。周期の短い波状突起が続く路面を走ると、2モールド・ダンパーのしなやかな方を選んででも直接的なショックが容赦なく伝わる。キャビンもやかましい。エキゾーストパイプが発散するV10の排気音はまるで音楽的ではなく、その大音響はただただ耳障りだ。パーストロットルで不快な周波数の共鳴音が出るなど、ヴァイパーに乗ってのクルージングは苦痛だった。

テメキュラでヴァイパーからSLSに乗り換える。この区間でメルセデスは操舵系の秀逸性を遺憾なく発揮した。130km/hで車線を変え、実際の動作が実に機敏なのだ。ステアリングから伝わる情報はビビッドで、操舵力、操舵スピードともに絶妙。手首の返しに瞬時に応える応答性を備えながらナーバスな感触が一切ない。これにはミシラン・パイロットスポーツカップ2が大きく貢献し

Super
Performer
Special



SRT Viper GTS

Mercedes-Benz SLS AMG Black Series

荒削りなぐらしさは失われたが
強敵ブラックスシリーズと実力伯仲。

ているに違いない。ちなみにブラックスシリーズは7速のギヤレシオが相対ローギヤードに設定されており、私は存在しない8速を求めてパドルを引いたことが何度もあった。

試乗1日目で距離を稼いだ私たちはジュリアンで一泊。翌朝、ジュリアンを出発してルート78に乗り、さらに東を目指す。

ルート78には2速まで落として回るヘアピンから、緩やかな曲線を描く高速ベンドまで、ありとあらゆる曲率のコーナーが連続し、しかもアップダウンの激しい区間が混在する、スポーツカーにうってつけのルートだ。しかもそうした区間のあいだには、直線路が延々と続く。折良く、前方に視界の開けた2km弱のストレートが現れた。これだけ距離があれば、床までベタ踏みで4速までシフトアップできそう。私たちは躊躇なく公道ドラッグレースを敢行する

ことにした。

MT車には珍しく、ヴァイパーにはロインチコントロール(LC)が備わる。私は端から自分の方が巧いと決めつけて、1回目のトライではLCオフで臨んだ。フォトグラフアリの合図で発進。もうもうたるタイヤスモークを上げるピレリPゼロの空転をコントロールしながら懸命に加速させようとするが、クルマは思うように前に進まない。SLSに鼻の差で先行を許したまま、スピードメーターの針が62マイル(100km/h)を指した。SLSの推定タイム3.6秒。私にはこのタイムを上回る手応えがあった。

2回目のトライアル。LCをオンにしたヴァイパーをSLSの横に並べる。後輪が路面を掴む手応えを感じた私は、委細構わずフルパワーをかける。永遠に続くかと思うほど1速で引っ張り、2速にシフトアップ。

SPECIFICATIONS

モデル名	SRT ヴァイパー GTS	メルセデス・ベンツSLS AMG ブラックシリーズ
■ボディ		
全長(mm)	4463	4646
全幅(mm)	1941	1977
全高(mm)	1246	1264
ホイールベース(mm)	2510	2680
トレッド(F/R)	(F)1598 (R)1550	(F)ー (R)ー
車両重量(kg)	1549	1550
■エンジン		
型式	V型10気筒OHV	V型8気筒DOHCターボチャージャー
総排気量(cc)	8390	6208
ボア×ストローク(mm)	103.0×100.6	102.2×94.6
圧縮比	10.2	11.3
最高出力	477kW(647ps) 6200rpm	464kW(631ps) 7400rpm
最大トルク	814Nm(83.1kgm) 5000rpm	635Nm(64.8kgm) 5500rpm
■トランスミッション		
タイプ	6速MT	7速AT(AMGスピードシフト7速DCT)
■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(F&R)	(F)&(R)ダブルウィッシュボーン	(F)&(R)ダブルウィッシュボーン
■ブレーキ		
形式	(F)&(R)ベンチレーテッドディスク	(F)&(R)ベンチレーテッドディスク
ブレーキ径(mm)	(F)&(R)355×32	(F)402×39mm (R)360×32mm
■タイヤ		
フロント	P295/30ZR18	275/35R19
リヤ	P355/30ZR19	325/30R20
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	330	315
0→100km/h加速(秒)	3.5	3.6
■エミッション		
CO ₂ 排出量(g/km)	ー	321
燃料消費量NEDC(ℓ/100km)	ー	13.7
車両本体価格(万円)	ー	3250



いまだにシンプル極まりないが、初代モデルから進化を続け、質感、快適性ともに大幅にグレードアップし、ドライバーフレンドリーになった。サスペンションの設定切り替えボタン(ビルシュタイン・ダンプトロニック)はセンターコンソールに設けられ、スタビリティコントロールもついに標準装備された。ブレーキディスクはスチール製で、仕様によってはストップテック製も選択が可能。キャリアはいずれもブレンボ製となる。



ひとたびベースに乗ったヴァイパーはSLSをがっちり押さえ込み、以降200mにわたって両車の位置関係はまったく変わらないままフィニッシュ。3・5秒は出たと思う。いずれのトライも僅差だったが、やはりデュアルクラッチの優位は明らかだ。SLSのドライバーはテールブルクロスからバンクずを払う程度の力でパドルを引けばいいのに対し、ヴァイパーのMTで電光石火のシフトをするには、メジャーリーグのエイズ並みにしなやかな肘の動きと、シフトノブをファンブルしないだけの握力、それにレバーを正確に操る腕力を要する。次のギヤに繋ぐ前に、一瞬の間を置くのもコツだ。

私たちは一路ルート78を進み、ソルトン湖を目指す。先ほどとは打って変わり、様々なコーナーが連続するチャレンジングなこの区間で、ヴァイパーはコーナリングマシンの本領を発揮した。剛性の高いシャシーに支えられ、リヤに355セクションのタイヤを履くヴァイパーは途方もないメカニカルグリップとラバーグリップの持ち主だ。長いノーズをコーナーへと導く。ボディコントロールが秀逸で、ほとんどロールしない。最初のうち私は、外側前輪のグリップだけが頼りだと独り合点して、いずれはアンダーステアに陥ると覚悟していたのだが、ヴァイパーのラインは少しも膨らまない。見事なトラクション性能に気をよくして、スロットル開度を少しずつ大きくしていったが、ラインはついに破綻を来さなかった。

コーナーの連続を抜けるヴァイパーは安定したバランスを保ち、非常に抑制が効いている。巨大なV10のトルクを受けても、進路は減多なこ



8.4ℓ V100HVエンジンはアルミブロック、鍛造アルミピストン、アルミヘッドなどを採用し、そのパワーは647ps/83.1kgmまで高められた。これに6速MTという、ある意味前時代的な組み合わせを現在も採り続けている。対するブラックシリーズは63系NAユニットを心臓部に収め、631ps/64.8kgmを発揮する。トランスミッションは専用チューンのデュアルクラッチ、AMGスピードシフトDCTを搭載し、現代的だ。

とでは乱れない。それに最新のヴァイパーならウエット路面も恐れるには足りない。北米の法規により、ついにスタビリティ・コントロールが標準装備になったからだ。さて、スポーツカーとして高い資質を立証したSRTヴァイパーだが、実はホームマーケットのアメリカで苦戦を強いられている。驚くほど総合性能の高いC7コルベットが登場したからだ。販売は目標を大きく下回り、SRTはつい先ごろ製造台数を絞ったところだ。先のクライスラー破綻に続き、絶滅の危機を再び迎えたこの大蛇が生きて延びるには、このクルマ独自の魅力に取り憑かれた顧客をひとりでも多く見つけるしかない。それには海外市場に販路を拡大するのが一番だろう——差し詰め日本は最有力候補のひとつと思われる。

インテリアはナッパレザー/アルカンターラアンスラサイトという仕様で、上質で洗練された空間が演出されている。AMG7速DCTはさらに進化を遂げ、性能向上に伴って標準型から10mm低く搭載された。AMGライドコントロールダンパーは、車高調整機能が備わるスプリングと組み合わせられており、2段階で調整が可能。ワイドフェンダー化され、リヤには325という大径タイヤを収める。セラミックブレーキは標準で装備される。



王者への挑戦状。

Jaguar F Type R coupé

FタイプRクーペとのファーストコンタクトは、F1のオフシーズンにはテストコースとして使用されるバルセロナ・カタロニア・サーキット。現状プロダクションではなく、プリプロダクションではあったものの、ほぼ完成形に近い状態の最強モデルを試すには最高の場での試乗が叶った。ライバルはずばりポルシェ911。スポーツカーのベンチマークである強敵に対抗する術は備わっているのか？ 全開領域で“R”の能力を探った。

*Super
Performer
Special*

REPORT ● Matt Davis

PHOTO ● JAGUAR LAND ROVER LIMITED

TRANSLATION ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)



全

長4655mmのバルセロナ・カタロニア・サーキットは上っでは下る勾配の連続で、荷重移動のタイミングを掴むのが難しいテクニカルコースだ。私は先ほどからスロットル操作に細心の注意を払いながらRクーペを全力疾走させている。

「今日用意したクルマは、昨年10月に組み立てた最終型プロトタイプです。これから生産型に熟成させるには、ECUを始めとするソフトウェアのチューニング作業が山のように残っています。その点はあらかじめ了承してください」——試乗前にジャガーのエンジニアからそう釘を刺された。今でもヨーロッパの老舗メーカーとモータージャーナリストの間にはある種の信頼関係が成り立っている。プリプロダクションモデルのハンドルを握らせるジャガーの太っ腹に感謝しつつ、私は試乗車の待つピットへと向かった。

ジャガーFタイプRクーペは同シリーズのトップエンドモデルで、総アルミニウム製5ℓV8スーパーチャージド・エンジンが生む550ps/680Nmというパワー&トルクは、これまで最上位にあったV8Sの495ps/625Nmより一段と強化されている。0→100km/hは4.2秒、リミッター作動の最高速は300km/h、80→120km/hの間加速2.4秒を標榜する掛け値なしの高性能モデルだ。

さて、ジャガーがボルシェ911カレラを十分に意識したRクーペは、サーキットでどんな走りを見せるのだろうか。

コースに出たRクーペは予想外に手強いハンドリングで私を驚かせた。冒頭に記したように、バルセロナ・サーキットではコーナーに進入する前に正確な荷重移動が求められるのだが、Rクーペはこうした場面でやや繊細な一面を見せた。ターンイン

手前ではスロットル開度にデリケートな配慮を要する。ブレーキングによるフロントへの荷重移動量は絶妙であること。旋回姿勢に入ってからクリッピングポイントを通過し、コーナー脱出までのライン取りにも、文字通り一糸乱れぬステアリング操作が必須、といった具合だ。現状のセッティングでは、端的に言ってRクーペのシャシーはドライバーのミスに対して情け容赦ない。これら一連の操作のどれかひとつでも間違えると、テールが簡単にアウトに振れて、きれいにコーナーを抜けられないのだ。

これと比べると最新世代のボルシエ911やケイマンは旋回スピードがRクーペより概して速いし、コーナリング操作はスリリングではあるけれども、ドライバーの入力に対してはるかに寛容で、ニュートラルから軽いオーバーステアに転じる過渡特性もマイルドだ。ボルシエとの違いがもっとも際立つのは3速で回る中高速コーナーで、Rクーペは旋回スピードが少しでも速いと、横方向のグリップが見る見る落ちてゆくのが手に取るようにわかる。進入時のスピードを維持するだけのスロット

コースに出たRクーペは予想外に手強いハンドリングで私を驚かせた。

ル開度で我慢する時間が長く、脱出時にスロットルを踏める量もずっと少ないのである。

Rクーペには駆動輪へのトルク配分を電子制御する電子アクティブ・ディファレンシャル(EAD)と、コーナリング中、内側前後輪に適宜ブレーキをかけるトルク・ベクタリング・バイ・ブレーキングが備わる。



FタイプSの495ps仕様を大きく凌ぐ550psの最高出力が与えられた。それにあわせてサスペンションを専用にチューニングし、第二世代の電子制御アクティブ・ディファレンシャル(EAD)やトルク・ベクタリング・バイ・ブレーキングなどのテクノロジーも新採用する。

今日の試乗車がややナーバスなコーナリング特性を示したのもっとも大きな要因が、このふたつのデバイスのプログラミングにあることは明らかだ。両者が設計通りに機能すれば、本来備えている高いシャシー剛性を活かしつつ、テールのコントロール性が大幅に向上するのは間違いない。Rクーペには、フロントが398mm径ローターに6ピストン・キャリパー、リヤが380mm径に4ピストンの組み合わせのカーボン・セラミック・マトリックス(CCM)ブレーキがオプションで用意される。私

Super Performer Special

Jaguar F Type R coupé



リヤスポイラーは、テーパーの付いたテールゲートの先端部分に隠されているが、70マイル(112km/h)の速度に達すると自動的にせり上がり、50マイル以下(80km/h)になると戻る設定だ。最大で120kgの揚力を低減する。オプション設定のカーボン・セラミック・マトリックスブレーキ(前398mm径/後380mm径)は、絶対的な制動力を発揮し、装備すればバネ下荷重が21kgも軽くなる。



の考えではCCMはRクーペの「マスト・アイテム」だ。550psのハイクワを遺憾なく発揮するのにこれ以上のツールはないし、ドライバーにとって迅速かつ正確な荷重移動を行う大きな味方になってくれる。私は標準のスチール製ブレーキ装着車にも乗ったが、比較のうえで両車の違いには歴然たるものがあつた。



ZFが供給する8速トルコンAT「クイックシフト」の仕事振りは申し分なく、V8のパフォーマンスを十二分に引き出している。

話がトランスミッションに及んだついでに、ここで私見を述べることを許して頂きたい。私はFタイプのオプションリストにMTを加えて欲しいと思っている。機能面で見ると、もはやMTに出る幕がないのは承知している。しかしジャガーのラインアップでもっともコンパクトにしてスパイスが利いたFタイプには、極上の6速MTがとても似合うはずだ。それも今回の主役であるRクーペではなく、V6バージョンにこそ相応しい。

もう少し言うなら、ジャガーはポルシェでもアストンでも、ましてコルベット・ステイングレーでもない。「ジャガーネス」の言葉に代表されるような優雅なスタイルとしなやかな足まわりに、どちらかと言えば豪快なエンジンとをマッチングさせてこそジャガーの持ち味が出るような気がする。緑したたる草原のなか、ソフットップを降ろしてワインディングロードを駆け抜ける往年の名車であるEタイプの姿を、Fタイプに重ね合わせるのには私だけだろうか。試乗が終わって、居合わせたジャガーの関係者にそんな感想を漏らすと、彼は私の耳元でこう囁いた。「MTについては2年以内になんらかの発表ができるはずですよ」と。

話を試乗に戻そう。

サーキットではジャガーのデザイナーが空力面でいい仕事をしたことが実感できた。テールの一部を成すスポイラーは70マイル(約113km/h)に達すると自動でせり上がり、50マイル(約80km/h)に落ちると元の位置に納まる。



高級レザーで仕上げられたシートをはじめとするインテリアは、標準色のジェット(漆黒)のほかに、アイボリー、キャメル、レッドをオプション設定する。8速クイックシフトはパドル操作も可能で、シフトノブ近くにはバイパスバルブの開閉で排気音を変化させるアクティブ・スポーツ・エキゾースト・システムのスイッチが配置されている。「フラッグ」マークのスイッチを押すと、モニター上でエンジン、ステアリング、サス、変速スピードのセッティングを自分流にアレンジできる。Gフォースの表示やラップタイム計測機能も備える。



SPECIFICATIONS

ジャガー Fタイプ R クーペ

■ボディサイズ:全長4470×全幅1923×全高1321mm ホイールベース:2622mm トレッド:(F)1586 (R)1628mm ■車両重量:1665kg ■エンジン:V型8気筒DOHC+スーパーチャージャー 総排気量:5000cc ボア×ストローク:92.5×93.0mm 最高出力:404.5kW(550ps) / 6500rpm 最大トルク:680Nm(69.4kgm) / 2500~5500rpm 圧縮比:9.5 ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:FR ■サスペンション方式:(F)&(R)ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径:(F)380 (R)376mm ■タイヤサイズ(ホイール):(F)255/35R20(9J) (R)295/30R20(10.5J) ■パフォーマンス 最高速度(リミッター介入):300km/h 0→100km/h加速:4.2秒 ■エミッション(NEDC複合) CO₂排出量:259g/km 燃料消費量:9.0km/ℓ ■車両本体価格:1286万円



フロントバンパーのボトム部分やサイドシルは空力特性を考慮して専用設計となっている。20インチの「Gyrodyne」ホイールが標準で装備され、超高性能タイヤがオプションで用意されている。パノラミック・ガラスも選択可能で、通常のアルミパネルと同等のねじれ剛性が保たれている。

問い合わせ / ジャガーコール ☎0120-050-689
http://www.jaguar.co.jp

Super Performer Special

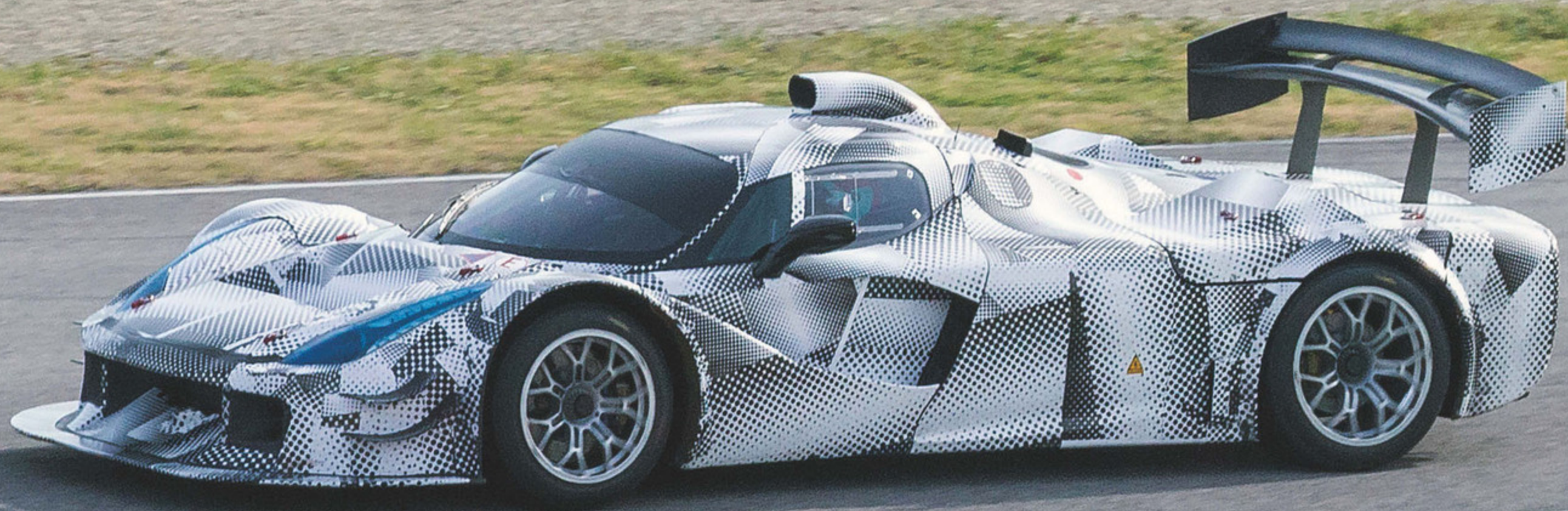
TEXT ● 山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)
PHOTO ● APOLLO

フェラーリからは、もちろん現在の段階では一切の正式なコメントは発信されていないが、どうやら同社社長のルカ・ディ・モンテゼーモは、ル・マン24時間に象徴されるWECシリーズのトップカテゴリ、LMP1に相当な興味を抱いているようだ。マラネロの周辺から伝わる情報によれば、フェラーリは2016年には1973年の312PB以来となるプロトタイプカーによるワークス体制でのレース参戦を再開する計画なのだという。

フェラーリがLMP1マシンの開発に触手を動かしたのは、いくつかの背景があるようだ。その第一は、

フェラーリ、 遂にLMP1マシン 開発に着手!

フェラーリの聖地であるフィオラノサーキットにて、偽装した1台のコンペティティオーネがテストを繰り返している。これは最近、マラネロ近郊で噂されているLMP1マシンであろう。ポルシェの動向に刺激され、遂にフェラーリも動きはじめたのか!?



Ferrari with LMP1



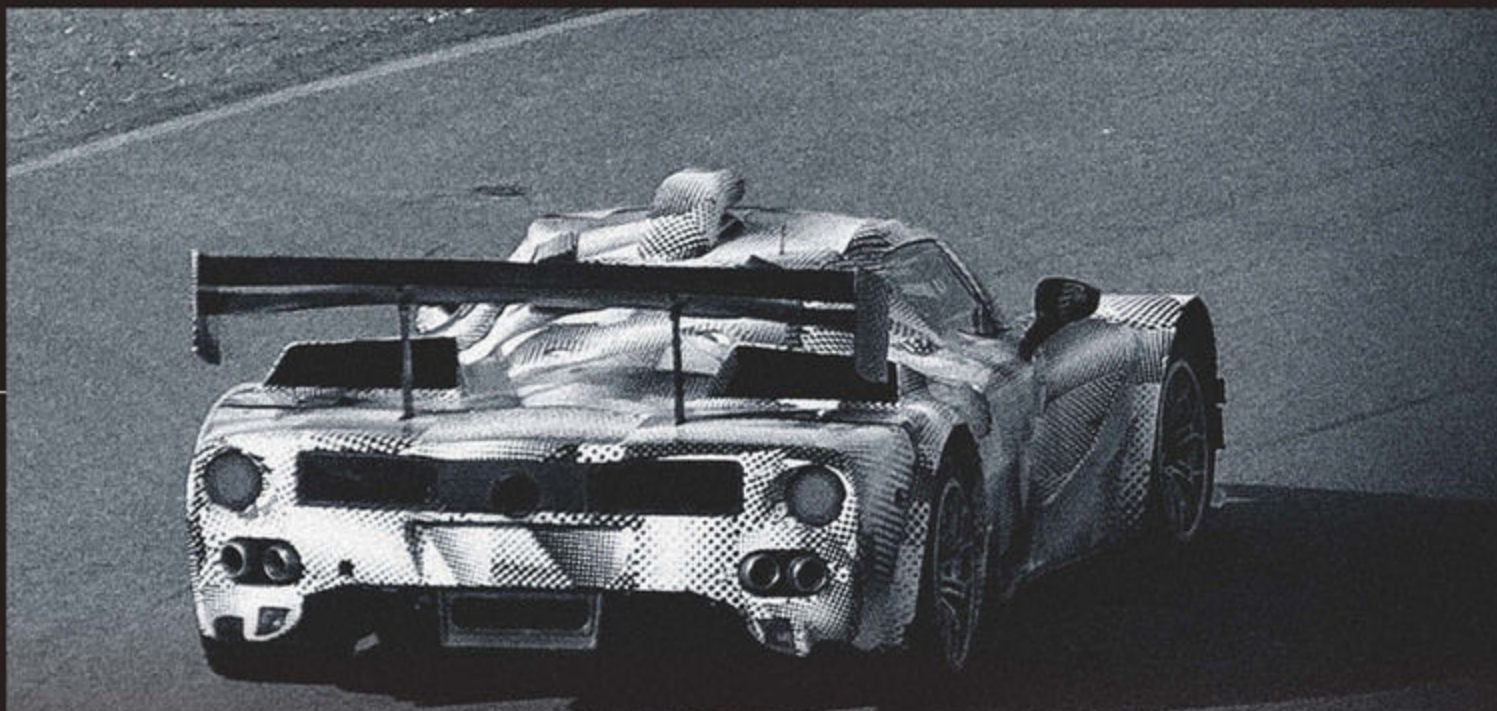
こちら1998年の911GT1以来、ル・マン24時間レースのトップカテゴリへの復活を狙い、すでにそのためのLMP1マシン、919ハイブリッドの存在を明らかにしているポルシェの動向。ポルシェはまだ、その技術的な詳細を公開していないが、フェラーリはそれに対抗するように、2014年からF1マシンに搭載される1・6ℓ仕様のV型6気筒ターボエンジンをベースにLMP1用エンジンの開発を進める決断を下したとされる。

「術開発」をコンセプトに掲げるカテゴリだ。したがってポルシェにとっても、もちろんフェラーリにとっても、このカテゴリに挑戦する見返りは大きい。またF1GPでは今後、年間の車両開発予算にキャップⅡ上限が設けられることが決定しているから、他社と比較すれば相当に潤沢な開発資金を持つフェラーリだけに、この上限を超過した分の予算をLMP1マシンに投じるという考えは、きわめて自然なものともいえる（ちなみに同様の事情でLMP1マシンへの開発に興味を示すメーカーとしては、フランスのルノーもある）。
 それでは実際にフェラーリから誕生するLMP1マシンは、どのような構成になるのか。搭載エンジンは、前で触れたようにF1用のそれをベースとしたものであることは間違いないだろう。参考までにLMP1マシンのエンジンは、ガソリンの場合、自然吸気ならば3・4ℓ、過給機付きならば2ℓ以下と規定されているから、2ℓ仕様のV型6気筒+過給機と考えるのが最も自然な発想ということになる。これにはもちろんハイブリッド・システムが組み合わさるようになるが、それは運動エネルギーのほかに排気エネルギーも同時に回生する、ポルシェやアウディが採用するであろうシステムに近い仕様になる見込みだ。
 そしてフェラーリは、このLMP1マシンをサーキットに投じるためにワークス・チームを組織することになる。これまでフェラーリは、ワークス体制によるレース活動をF1GPに集中してきた。昨年のLMGTEマシン、458GTEなどによ

るレース活動は、有力なプライベートの手に委ねられる仕組みだったが、LMP1ともなれば、そこにはワークスによる万全のサポート体制が必要となる。現在フェラーリでF1GP以外のレースカテゴリを統括するアントネッロ・コレッタは、もちろんチーム体制に関しても、フェラーリにLMP1マシンの開発計画が存在していることも語っていない。だが、世界中のレースファンが新型LMP1マシンをサーキットに投じたフェラーリのワークス活動や、ポルシェとの歴史的なライバル関係の復活に大きな期待を寄せているのは言うまでもないだろう。

を技術的な原点とする、LMP1マシンによるWECシリーズへの参戦。フェラーリのモータースポーツ活動は、これからさらに面白さを増していくことになるはずだ。はたしてフェラーリは、どれほどに速く、そして美しいLMP1マシンを我々の前に生み出してくれるのか。過去のプロトタイプカーがそうだったように、それはレースシーンで特別なオーラを放つ1台となるはずだ。

フィオラノにて撮影されたフェラーリのLMP1マシンと思われる偽装車。恐らくこのベース車両になっているのは、ラフェラーリのようなが、それでも共通するのはモノコックのみだろう。搭載されるパワーユニットは、2ℓのV型6気筒+過給機だと思われる。





NEW 4WD WORLD

けAMGは自らの流儀を貫いてくるのだから、むしろ感心すらしてしまう。もちろん、悪くはない。といってもクルマの出来の話だが、日本上陸に際して、こうして初めて対面したS63 AMGのステアリングを握る前、素直にその「ヤンチャ風味」に刺激を覚えたのは本当である。

しかも、4マチックロングだ。言うまでもなく、今後のAMG全モデルは、4WD仕様を中心に展開することを公言しているが、その理由を「ラグジュアリー性を追求するための策」としているものの、本当の

史上最強の 「おもてなし」。

ずだから、である。

メルセデス・ベンツ日本がある六本木を出発し、目的地の日光に向かうまでは、もちろんクルージング状態が続いた。かつてのAMGのような、踏ませる、傾向は意外にも薄く、予想外にジェントルな安定性を維持した。パワーユニットは、昨今のAMGと同様、V型8気筒DOHCツインターボ。585ps & 900 Nmというパワー&トルクを出力するものの、弟分のE63 AMGとは違い、そのディメンションのせいか、終始落ち着きを見せている。「意外に大人

自 動運転の一手手前までと評される史上最強の知的サルーン、新型Sクラスであっても、メルセデスは性能主義を忘れずに歴としたAMGを用意した。もちろん、それが彼等にとって普通であり、また今や常識でもあるのだが、そのアピランスを見て「相変わらずヤンチャだな」と思ったのは筆者だけではないだろう。ライバルとされる最新のBMWやアウディがそのコンサバティブなイメージにより、最近やたらと支持率が高まる中において、これだ

ところは、何処までもパワフルにしてやるぜ！的な、ある種のパワー宣言と個人的には見ている。しかも「頭が良いばかりじゃ物足りない貴方に、最高の刺激を教えましょう」という、新しいAMGの姿を提唱している気さえしてくる。だから「それならば、試してみよう！」というのがボクの対応。ということ、夏タイヤを装着したまま、ちよつと意地悪くその性能を試そうと、日光に向かうことにした。そう、一部には雪があるは



Mercedes-Benz S63AMG 4MATIC long

デビュー以来、史上最強の知的サルーンとして好評を博しているSクラス。そのハイパフォーマンス仕様となる、S63AMGが遂に日本上陸を果たした。しかも今回テストしたのは、もっとも気になるロングホイールベース車両。AMGが自ら誇るその自慢の性能と4WDの効果を存分に試すことにした。

REPORT●野口 優 (Masaru Noguchi) PHOTO●小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi)



しいな……」という印象だ。しかし、そう思っていた矢先、前方が空いた瞬間、アクセルを開けると凄まじい加速を披露した。だが「確かに速い」と感じたとはいえ、逆にあまりにも安定しすぎて実速度の実感が湧きにくい。流れる景色から速度感が得られるような類だから、感動は薄かったというのが本音。無論「AMGだから速くて当たり前」なのは分かっている。が、期待していたような湧き上がるような膨大なトルク感はいかに薄いのか否めない。

もちろん、個人的には、腑に落ちない状況だ。まったく納得できない。「それでもAMGか!」と心の中で怒鳴りたくなる。90年代のAMGを支持する者にとっては「軟弱になったな……」と思う者もいるかもしれない。しかし、だ。シャシーもトランスミッションも制御をスポーツモードに変更して一気にアクセルを開けた途端、遂に本領を露わにしはじめた。凄まじいトルクである。さすがは900Nm! 思わず「これだっ!」と叫んでしまった。間違いな

NEW 4WD WORLD



注意。タイヤチェーン必要」と表示されている。無論こちらは夏タイヤだ。天下無敵のAMG、しかもSクラスである!という何の自慢にもならない、根拠なき自信を抱いて、いざ出陣! すると驚くべき安定感を披露した。急な勾配かつタイトターンが連続するいろは坂においても、その安定性は素晴らしく、やはり4マチックと滑り止め装置の制御力は知的で実に優れているのが分かった。



く、やばい速さである。身のこなしこそE63 AMGなどと比べれば、巨体ゆえにやや重さを感じさせるものの、ロングホイールベース車両とは思えないほどの俊敏性を見せた。それにさすがは4マチック、フロントへの駆動による超高速域での安定感、従来の2WD車とは一線を画すようにレインチェンジを促す。無論、接地感も良好だ。そのまま最高速へと導かれるように、加速も永遠に続く。だから夢中になってはいけないうと、途中で冷静さを取り戻さざるを得なかった。このままでは、青森すら通り越して北海道まで行きそうな勢いだから、心のリミッターをかける必要を思い出した。

そんな状況だから、いろは坂まであつという間に到着。次は戦場ヶ原に向けて、この急な坂を一気に駆け上がりとう心して出発したもののだが、外気温を確認すると、何と、マイナス2・5℃。掲示板には「路面凍結

凍結路こそ例外としても、アウト側が滑りそうになれば、ごく自然に制御してイン側に戻すように配慮、何事も無かったかのようにこの巨体を安定させてしまう。だからパワフルゆえに自ずとベースが上がってしまうのだが、今度は速度を抑えようとブレーキを強めに掛けた時でさえも決して乱れるような姿勢を見せることもなく、乗り手に安心感まで与えてしまうのだから凄い。もはやこの性能に麻痺しそうだ。クルマがここまで知的だと、もう身体すべての委ねたくなるほどである。

そしてその安定感に驚きを覚えたまま、いろは坂の上まで行くと、外気温は、マイナス5℃に……。さら



に先に進めば完全な雪景色……。『本当に行けるのか?』と心中葛藤しながら、さらにS 63 AMGを進ませてみると……。時折見られる凍結路は避けるとしても、ほとんどが雪上という状況だ。しかし、こちらが夏タイヤであるにも関わらず、意外にも普通に走ってしまったのである。もちろん、良い子(大人も)はマネし

ないで頂きたいが、この4WDシステムは極めて素晴らしい出来だ。スリップの検知はおろか、トルク制御も実に巧みで、滑りはじめる前に、すでに制御状態に入っているようだった。だから意図してアクセルを深く踏み込んでも車両側がすでに察知して完全にトルクを絞り「お前の思い通りにはさせない」かの如く、トルク制御をしつつ、しかもドライバーのプライドを傷つけることもなく、最低限、前進させる力のみを出力して、乗員の安全はもちろん、その心情までも守ってしまう。場合によっては「俺、上手いだろ!」と自慢すらできそう。もっともこれは完全な勘違いだが、しかし、そう思わせるほどに完璧な制御力を見せるのは間違いない。分かっている者にとっては、まさに脱帽ものだ。クルマ

驚くべきは、4マチックによる恩恵。その制御力には尊敬すらしてしまう。

Mercedes-Benz S63AMG 4MATIC long



SPECIFICATIONS メルセデス・ベンツS63AMG 4マチック ロング

■ボディサイズ:全長5295×全幅1915×全高1500mm ホールベース:3165mm トレッド:前1645 後1640mm ■車両重量:2190kg ■エンジン:V型8気筒DOHC+ツインターボ ボア×ストローク:98.0×90.5mm 総排気量:5461cc 圧縮比:10.0 最高出力:430kW(585ps)/5500rpm 最大トルク:900Nm(91.8kgm)/2250~3750rpm ■トランスミッション:7速AT(AMGスピードシフトMCT-7) ■駆動方式:AWD ■ステアリング:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:前4リンク 後マルチリンク ■ブレーキ:前&後ベンチレーテッドディスク ディスク径:前390×36 後360×26mm ■タイヤサイズ:前255/45R19 後285/40R19 ■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:4.0秒 CO₂排出量:242g/km 燃料消費量:10.3ℓ/100km ■車両本体価格:2340万円

もここまで進化したのか……と、ため息すら出る始末である。あらためて言わせてもらうが、これが極太タイヤを履く、SクラスのAMGだからさらに驚く。高速道での移動では最高速域まで安定して瞬時に導き、コーナーを走らせれば4WD制御の恩恵と強烈かつ確実な効きを示すブレーキに助けられ、さらに悪路においては安全策を自動的に働かせて乗り手に対する配慮まで見える。ましてやインテリアもゴージャスそのもの。視認性の良さはもちろん、シートのホールド性も文句は

なく、しかもシートヒーターを作動させれば、左右の肘部分まで暖めてくれるという、おもてなしぶり。ロングホイールベースゆえ、リヤシートの居住性は先代をはるかに上回る空間仕立てで、機能も装備も抜かりはないから、まさに「これで文句あるか!」という充実さを誇る。これは、言うなれば、本気で抜かりなしのSクラスだろう。次に導入されるであろう、S 65 AMGは、果たしてどれほどの性能を見せてくれるのだろうか。想像するだけでも恐ろしくなる……。

つまりは自信の現れということだろう。初のフェイスリフトを迎えたアウディA8&S8、施された変更は決して大掛かりなものではない。それは要するに、敢えて変える必要が無かったから。何しろ日本はともかく世界で、今やA8&S8はメルセデスSクラスやBMW7シリーズに対して、時に互角以上の戦いを繰り広げるまでにブランドバリューを高めてきているのだ。

A8&S8に共通の、もっとも目をひく変更点はエクステリア。ボン

NEW 4WD WORLD

REPORT●島下泰久 (Yasuhisa Shimashita)

PHOTO●アウディ ジャパン



ハイエンドのクワトロ。 Audi S8 A8 L W12 quattro

世界中のエグゼクティブに新たな選択肢として迎えられ、すっかりハイアッパーサルーンのスタンダードとなったA8&S8。初のフェイスリストを受けてさらなる[※]深化を遂げたその実力は、鮮烈かつ上質なドライブフィールに顕れていた。

ネット、シングルフレームグリル、前後バンパーなどの形状が改められたほか、ヘッドライトだけでなくテールライトが意匠変更と併せて、ともにLED化されている。

実はヘッドライト、変わったのはデザインだけではない。初採用のアウディマトリックスLEDヘッドライトは、各ライトをそれぞれ25個の小さなダイオードで構成。これらを個別にオン／オフ、あるいは光度調整することによって対向車や歩行者など照らしたくない箇所をマスキングしつつ、前方を最大限に明るく照

らし出すというシステムである。ライティングのパターンは何と約10億通り。同時に最大8個体までの対向車や歩行者へのマスキングが可能なほか、ハイビームへの自動切り替え、前方歩行者に点滅によって合図を送る、ナビゲーション情報に基づく照射パターン変更など、多彩な機能が搭載されている。

またR8に続いて搭載されたダイナミックターニングナルは、前後のターニングナルを流れるように表示させる。これもLEDの採用により可能になったものである。

インテリアも意匠に大きな違いはない。しかしながらMMIは操作性が大幅に向上した最新型に改められ、新たにヘッドアップディスプレイも採用されるなど、運転環境がまた更に改善されている。

エンジンラインアップはガソリン仕様が3種類。3・0TF SI、4・0TF SI、W12が設定され、更にハイブリッドも引き続き用意される。そしてスポーツ性を象徴する存在として君臨するのがS8。今回は、走りの印象が殊更鮮烈だったこのS8をメインに紹介していこう。

パワーTRAINは4・0TF SIと呼ばれるV型8気筒4ℓ直噴ツインターボで、最高出力520ps、最大トルク625Nmを発生する。このスペックは従来から不変。シリンドー・オン・デマンド機構の採用、8速ストロニクとの組み合わせも、これまでと同様だ。

しかし走りの印象は激変と評したくなるほど変化している。まず唸らされたのはシャシーの馴けで、サスペンションはビシツとしていられるけれどガチガチではなく、つまりは引き締まった上々の感触を示す。硬いと





Audi S8 A8 L W12 quattro

NEW 4WD WORLD

ドライバーズカーとしての欲びに満ち
行動派のエグゼクティブに最適だ。

いうよりは無駄な動きが徹底的に排除されているという感触である。

おかげでハンドリングは極上の気持ち良さ。操舵力はやや重めながら自然な反力感が心地良いステアリングを切り込むと、車体が思った方向にスッと向きを変える。大きさをまるで意識させない……なんて常套句が思わず口に出るが、本当にそうなのだ。オールアルミ製の軽量ボディ、入念にセットアップされたサスペンション、更にはトルクベクタリングを行うアウディスポーツディファレンシャルの絶妙な効きも、この走りに貢献しているのは間違いない。新しいメカニズムではないが、使い方がこなれてきたのだろう。

パワートレインも、やはり印象は鮮烈だ。520psという最高出力は当然、加速を迫力あるものにしていくのだが、その速さは瞬発力的なものではなく、むしろ低回転域からグーッと湧き出すような力強さを感じさせるのである。





もちろんトップエンドまで回せば、持てるパワーをフルに発揮しての豪快な走りを楽しめる。8速ATが矢継ぎ早に、しかもショック無しの変速でエンジンの旨味を余さず引き出してくれるのも、快感に輪をかけるポイント。サウンドのヌケが良くなく、遮音に感じられるのは、遮音が徹底されて雑味がうまく打ち消されているおかげだろう。

しかしながらS8の走りの小気味良さは、シャシーだけで、あるいはパワートレイン単体で語れるものには無さそう。打てば響くフットワークと、全域で意のままに力を引き出せるエンジンのマリアージュが見事だからこそ好印象は導き出されている。スペックはほぼ変わらないのだから、これぞまさに熟成の効果。



S8の心臓は4.0 V8直噴ツインターボ。従来と同様、最高出力520ps / 最大トルク650Nmを発生し、0→100km/hはわずか4.1秒という俊足ぶりを實現。外装だけでなく内装も、カーボンやアルミなどの素材をふんだんに使い、スポーティさをアピール。シート表皮はパフォーテッドレザー張りとなる。



日常域でもワインディングロードでも、舞台を選ばず走りの歓びに浸らせてくれること請け合いである。

敢えてライバルを挙げるとすれば、今ならやはりメルセデス・ベンツS 63 AMGロングがその筆頭となるだろう。較べると、確かに額面上のパワーでは負けるものの、標準ボディというところで車体が小さく重量も軽いS8はスペック上、そしてここまですべて記してきたように体感上も、ドライバーズカーとしての飲びに更に重きが置かれているという印象が強い。とにかくどこへでも自らステアリングを握って走っていくのを好む行動派のエグゼクティブには、打ってつけの1台と断言できる。

ちなみにA8シリーズも、やはり同様にスペック以上の走りの深化を



片側につき25個のLEDを使い、それぞれを点灯、消灯、あるいは照度調整することで約10億通りもの配光パターンを実現したマトリクスLEDヘッドライトを設定。最新モデルであることを雄弁に主張する。

感じる事ができた。特に乗り心地と静粛性の向上ぶりは著しい。実際、遮音材や吸音材、制振材などの量や配置の見直しのみならず、部分的にはボディパネルの肉厚や接合方法まで変更するなど、徹底したつくり込みが功を奏したかたちだ。「皆さんブランドニューじゃないと注目してくれませんが、フェイストリフトには熟成という旨味があるんです」とアウデ

イAGの技術者が満足げに語っていたのが、S8の好印象と合わせて深く記憶に残ったのだ。

冒頭で、A8 & S8がグローバルレベルではライバル達と良い戦いを演じていると書いたが、ここ日本では率直に言って、まだその域には達していない。しかし全身磨きがかけられた新型は、間違いなく今ある差を埋めていくだけのポテンシャルを備えている。ここでは記しきれなかったが、相手の得意科目である先進安全装備の充実度だって、実は決して負けていないのである。

日本のラージクラスプレミアムセダンの勢力図がどんな風に変化するか、それともしないのか。新型A8 & S8の導入は、大いに注目に値するトピックだと言って良さそう。

SPECIFICATIONS

モデル名	アウディ S8	アウディ A8 L W12 クワトロ
■ボディ		
全長 (mm)	5147	5265
全幅 (mm)	1949	←
全高 (mm)	1458	1471
ホイールベース (mm)	2994	3122
トレッド (mm)	F1632 R1623	F1644 R1635
車両重量 (kg)	1990	1975
■エンジン		
形式	V型8気筒DOHC+ツインターボ	W型12気筒DOHC
総排気量 (cc)	3993	6299
最高出力	382kW (520ps) / 5800rpm	368kW (500ps) / 6200rpm
最大トルク	650Nm (66.3kgm) / 1700~5500rpm	625Nm (63.7kgm) / 4750rpm
■トランスミッション		
タイプ	8速ティプトロニック	←
■シャシー		
駆動方式	4WD	←
サスペンション フロント	5リンク+エアスプリング	←
リア	トラベゾイダル+エアスプリング	←
■ブレーキ		
形式	ベンチレーテッドディスク	←
■タイヤ&ホイール		
フロント & リア	F & R 265/40R20	F & R 255/45R19
■パフォーマンス		
0→100km/h加速 (秒)	4.1	4.7
最高速度 (km/h)	250 (リミッター介入)	←
■エミッション		
燃料消費量 (ℓ/100km)	9.6	11.7

今も健在のW12エンジンは排気量6.3ℓで最高出力500ps、最大トルク625Nmを発生する。新たに採用されたシリンダー・オン・デマンドは、上4段のギヤでの走行中に場面によって右あるいは左側バンクの燃料供給を停止し、ポンピングロスを抑えて燃費を稼ぐ。内装も充実。後席は左右独立の専用コンフォートヘッドレスト付きだ。



NEW 4WD WORLD

PORSCHE Panamera Series



実

質的に911イッポンで勝負していた時代と比べれば、今のポルシェは賑やかだ。911の周囲を俊敏系とラグジュアリー系がバランス良く囲んでいるからである。特に昨秋、3年目のパナメーラにマイナーチェンジが施されたことで、ラインアップ全体のレベルが一段階アップしたように思える。

エンジンのダウンサイジングが今回のパナメーラのマイチェンの主題だったのだが、実車を試乗してみるとエンジンが小さくなったことよりも、ドライブフィール全体のまろや

一気に3台も試乗できる。ベーシックなパナメーラとパナメーラ4S、そしてロングボディを与えられたシリーズ最高峰、パナメーラ・ターボ・エグゼクティブがそれぞれである。

最初にステアリングを握ったのは豪華絢爛なターボ・エグゼクティブだった。520psを発揮する4・8ℓツインターボV8を搭載し、車名に「4」の文字はつかないが、当然のごとく4輪駆動である。

このクルマのトピックは、エグゼクティブというサブネームが示す通り、ホイールベースが15センチも延

パナメーラの選択肢。

サルーン界に二石を投じたパナメーラがマイチェンを選じた。流行のエンジン・ダウンサイジングを実施したこと、果たしてそのパフォーマンスはどう変化したのだろうか？ シリーズを代表する3台を比較試乗して実力を測る。

かさの方が際立っている。やっぱりマイチェンで仕上げてきたな、という印象である。

メーカーや国ごとにマイナーチェンジの考え方は異なる。最初からかなりのクオリティで仕上げてくる日本車にとってマイチェンはライフ後半に向けた売りのためのテコ入れの印象が強い。だが欧州車の場合は新型車の販売がはじまっても積極的の開発を続け、その改良を頻繁に反映してくるし、特にドイツ車はいざマイチェンとなれば部品のかんりのパーセンテージを刷新するくらいの意気込みで質を高めてくるのだ。

近頃すっかり筆者のお気に入りとなったニューパナメーラを、今回は

長されたリムジン・ボディを与えられていることだろう。実際、延長分のスペースは全てリヤシートの足元に当てられており、ファーストクラスとまでは言わないが、ビジネス・クラスぐらいいたっぷりとしたリヤシートスペースが確保されている。スタイリングとしてはルーフの後半が延長されており、スポーツハッチ風の個性的なりやスタイルが、間延びしてしまうギリギリのところまで留まっている印象である。

筆者はショールームに運転を任せようような身分には一生なれないだろうが、クルマ好きのオーナーであれば、メルセデスのSではなく「今度パナメーラにしてみようかな」と

REPORT●吉田拓生 (Takuo Yoshida) PHOTO●小宮岩男 (Iwao Komiya/iZM)



新型パナメーラをひと言で表すなら それは「自信」なのだと思う。

いう考えが過ぎるのは当然かもしれない。そしてたまに自らステアリングを握って520psをフル開放して楽しむ。シヨフアーが慥かな運転に終始するだけなら、エンジンは3.0 V6のパナメーラ4Sエグゼクティブでも充分過ぎる。

混みあった交通状況ではシヨフアー的運転にならざるを得ない。そんなシチュエーションにおける「ターボ」はEVのように静かであり、乗り心地も悪くない。といってもその乗り心地は柔らかいスプリングとストロークの長い脚によって生まれるふくよかなイメージではなく、短めのホイールトラベルの全域でしっかり減衰が効いていることによるリ

ニア感によって支配されている。

ひとたびスロットルを積極的に踏み込むと、2.1tの車重と4駆システムをもつても、ツインターボで過給される520psは刺激的といえる。排気音は一気に野生的になるし、7速PDKのマナーも俄然タイトになる。PASMのスイッチを操作しなくても、車速やスロットルの開度を察知した「電脳」がアダプティブエアサスペンションを最大限に締め上げてくれるのである。

ただし、オーナーがリヤシートで寛いで長距離を過ごす場合でも、それとは対照的に過激な走りに興じる場合でも、パナメーラ・ターボというクルマには「ギリギリ」という表



4.8 L V8 ツインターボは520psの最高出力と700Nmの最大トルクを発生。7速PDKを通じて全輪を駆動する。オートスタート/ストップ機能により、走行速度が7km/h以下で自動停止するなど、低燃費性能も進化した。

現が良く似合う。シヨフアーカーを標榜する伝統的なライバルたちと比べれば、リヤシートの乗り心地はギリギリ及第点のイメージだし、520ps全開で攻めるワインディングでも、ブレーキ、アシなど全てがギリギリのところでバランスしている。もちろん、パナメーラ・シャシーの



スタンダードが採用する2920mmのホイールベースに対し、「エグゼクティブ」は150mmストレッチした3070mmとなる。その余裕はそのまま後席に与えられ、よりリヤシートの居住性は高まった。さらにサイドウィンドウは2重ガラスでシヨフアーに相応しい静粛性も確保する。



ターボモデルは可変式の4ピースリヤスポイラーを採用。ポップアップ後に左右に広がるギミックをもつ。ブレーキは標準でレッドキャリパーを備え、ホイールは19インチのパナメーラ・ターボIIを採用する。



Panamera Turbo Executive





“S”は3.6ℓV6ツインターボを搭載。最高出力420ps/最大トルク520Nmのスペックから、0→100km/h加速4.8秒、最高速度286km/hというパフォーマンスを発揮する。先代モデルより動力性能は向上しながら燃費とCO₂排出量を18%低減しているのも特筆ポイント。



Panamera 4S



守備範囲の広さを完全に理解した上での仕事という意味で「ギリギリ」という表現はポジティブだ。

一方、最高峰をドライブした直後に素のパナメーラをドライブしたのだが、その質感は驚くべきことに、最高峰のターボとほとんど遜色なかった。この個体がオプション装備であるアダプティブエアサスペンションとPASMを備えていたことと無縁ではないだろうが、自然吸気の

3・6ℓV6で後輪のみを駆動しているにも関わらず、「硬質なのに当たりが柔らかい」パナメーラ一族のアイデンティティはしっかり踏襲されている。通常2駆のモデルは走りが軽快になる反面、重厚な質感が薄らぐ傾向にあるのだが、そんな当たり前の結論にオチていないところがポルシェらしい。

パナメーラを所望する多くの人が気になっているのは、パナメーラ4Sではなからうか。420psもあればパワーは充分だし、でもフルサイズの高速ツアラーなのだから4駆の安心感は捨てがたい。実際にスポーツティでラグジュアリーというパナメーラの性格を最も端的に物語っている1台が9台あるパナ一族のちょうど真ん中に位置する4Sだと思つ

Panamera



ターボにも素のパナメーラにもない4Sのトピックは、意外なことにエンジンの気持ち良さにある。ボア×ストロークが極端にオーバースクエアであることもピックアップの鋭さに繋がっているし、効率の良いターボがアイドリングのすぐ上の回転域から最大トルクを発生していることから、発進から「日本の最高制限速度」(より少し上)あたりまでの実用域ですこぶるスピードの乗りがいい。良くない表現だが、高速道路や山道で前に911が走っていたら、

ニヤリとしてしまう。もし雨なら片手運転でカモれるはず(?)。

マイチェン後のパナメーラをひと言で表すとすれば「自信」なのだと思う。ポルシェの開発陣も自信を持っているだろうが、パナメーラのステアリングを握るドライバーが絶えず自信を抱くことができるという意味もある。重厚なのに軽快に走り、硬質なイメージを保ったまま当たりはソフト。相反する要素が数多く含まれていることの新しさが、パナメーラの真骨頂なのだと思う。



“無印”のスタンダードモデルはNAの3.6ℓV6を採用。最高出力310ps/最大トルク400Nmをスペックシートに掲げる。インテグレートドドライブシャフト潤滑システム搭載。シリーズ9兄弟(無印、4、S、4S、4Sエグゼクティブ、SEハイブリッド、GTS、ターボ、ターボエグゼクティブ)中もっとも燃費は良く、JC08モードで11.1km/ℓを達成。

SPECIFICATIONS

モデル名	パナメーラターボ エグゼクティブ	パナメーラ4S	パナメーラ
■ボディ			
全長(mm)	5165	5015	←
全幅(mm)	1930	←	←
全高(mm)	1425	1420	←
ホイールベース(mm)	3070	2920	←
車両重量(kg)	2110	1940	1810
■エンジン			
形式	V型8気筒DOHC+ツインターボ	V型6気筒DOHC+ツインターボ	V型6気筒DOHC
総排気量(cc)	4806	2996	3604
ボア×ストローク(mm)	96.0×83.0	96.0×69.0	96.0×83.0
最高出力	382kW(520ps)/6000rpm	309kW(420ps)/6000rpm	228kW(310ps)/6200rpm
最大トルク	700Nm(71.4kgm)/2250~4500rpm	520Nm(53.0kgm)/1750~5000rpm	400Nm(40.8kgm)/3750rpm
■トランスミッション			
タイプ	7速PDK	←	←
■シャシー			
駆動方式	4WD	←	FR
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン	←	←
サスペンション フロント	ダブルウィッシュボーン	←	←
リヤ	マルチリンク	←	←
■ブレーキ			
形式	F&Rベンチレーテッドディスク	←	←
■タイヤ&ホイール			
フロント(リム幅)	255/45ZR19(9J×19)	245/50ZR18(8J×18)	←
リヤ(リム幅)	285/40ZR19(10J×19)	275/45ZR18(9J×18)	←
■パフォーマンス			
0→100km/h加速(秒)	4.2	4.8	6.3
最高速度(km/h)	305	286	259
■エミッション(JC08)			
燃料消費量(km/ℓ)	9.0	10.0	11.1
■車両本体価格(万円)	2415	1480	994





NEW 4WD WORLD

よって過給されている。今回試乗できたモデルはX5 xDrive 35d M Sportという縦書き泣かせのモデルなのだが、つまり「クリーンディーゼルのスポーティなヤツ」である。

リヤのエンブレムはX5としか示していないので、外観から何う限りディーゼル・モデルと識別するのは難しい。ハイマウントストップランプ下に控えめに貼られたBMW CLEANDIESELのステッカーと左右のフロントドアに小さく掲げられた35dのエンブレムの2カ所だけなのである。むしろ上下左右4つのエアインテークが大きく口を開ける

フロントバンパーや、35dにオプション設定されている20インチのMライト・アロイ・ホイールといったMスポーツのための装備の方が目立っている。

エンジンをかけた瞬間もちゃんと意識していればディーゼル・ユニットを搭載していることがわかるが、発進から加速を通してガラガラというディーゼル・ノックはほとんど聞こえない。X5はもともと遮音がいいので、35dはおそらくBMWのディーゼル・モデルの中で最も静かな1台といえると思う。

現行BMWに共通するワイドになったキドニーグリルを手に入れた新

SUVは自動車メーカーにとってドル箱であり、その浮沈は経営に直結するといっても間違いまいだろう。それだけに作り込みに妥協のないモデルが多く、トップクラスの販売台数を誇るX5も例外ではない。さらに熟成を重ねたX5の完成度を報告する。

装い新たなベンチマーク。

フルモデルチェンジによって3代目となり、昨年11月に上陸を果たしたBMW・X5。そのラインアップ中のエンジンは3種類が用意されている。3ℓV6ガソリンエンジンの35i系と4ℓV8ガソリンの50i系、そして3ℓ直6クリンディーゼルの35d系で、全てBMWエンジンの最新技術であるツインパワー・ターボ・テクノロジーに



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

BMW X5 xDrive35d



型X5は、Xシリーズの末っ子であるX1をそのまま拡大したような上品なシルエットでまとめられているが、自動車雑誌が好む「わかりやすいトピック」が込められているわけではない。ホイールベースが同じなのでプラットフォームの基本を先代モデルから踏襲していることは容易に想像がつくし、N57系のディーゼル直6エンジンも2代目X5のモデル末期に追加されたX5 35dブルー



3.0L直6ディーゼルターボエンジンが発揮するパフォーマンスは、最高出力258ps/最大トルク560Nm。世界でもっとも厳しいと言われる日本の排出ガス基準「ポスト新長期規制」をクリアするBMW BluePerformanceテクノロジーを採用し、燃費は13.8km/ℓを達成する。

パフォーマンスに搭載されていたものをベースにしている。

xDrive35dに搭載されたクリンディーゼル・ユニットは258psという平凡なパワー値よりも、57・1kgmのトルクが先行するエンジンになっている。これにステップ比が詰まった8速ATが組み合わされると、パワートレインの存在感は優秀な黒子のような。パワートレインに全く不満がないので、いついかなるスピード域からでも、2・2tのボディをパンツと瞬時に加速さ

せることができるのである。

M Sport専用のアダプティブMサスペンションが支配する引き締まった走りは、重い上屋の重量をよく支えていると思う。それでもハイスピードで箱根ターンバイクを往復した際には早めに丁寧にステアリングを切ることを心がけないと1テンプ遅れて不快なロールが襲ってくるし、乗り心地の面でもゴツゴツとした印象が残る。もっと機敏に走りたいならコンパクトなX3やダイナミックなX6といった選択肢があるので、X5+M Sportという組み合わせは「無条件でコレが好き」という人のためのものである。



SPECIFICATIONS BMW X5 xDrive35d (M Sport)

■ボディサイズ:全長4910×全幅1940(1985)×全高1760mm ホールベース:2935mm トレッド:前1645 後1650(1660 後1700)mm ■車両重量:2200(2210)kg ■エンジン:直列6気筒DOHCディーゼルターボ ボア×ストローク:84.0×90.0mm 圧縮比:16.5 総排気量:2992cc 最高出力:190kW(258ps)/4000rpm 最大トルク:560Nm(57.1kgm)/1500~3000rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:4WD ■ステアリング形式:パワーステアリング付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:前ダブルウィッシュボーン+コイルスプリング 後インテグラル・アーム+コイルスプリング(インテグラル・アーム+エアスプリング) ■ブレーキ:前&後ベンチレーテッドディスク ■タイヤ&ホイールサイズ:前&後255/55R18&8.5J×18(前255/50R19&9J×19 後285/45R19&10J×19) ■燃料消費量(JC08モード):13.8km/ℓ ■車両本体価格:821(880)万円

ントローラーなど、一度慣れ親しんでしまえば直感的に扱えるものばかり。言い方を変えれば「変わり映えはしない」ということになる。

とはいえ、X5はフルサイズSUVの中で最も売れているモデルなのだから、奇をてらったアプローチは必要ないのだろう。新型X5の見た目や走りがそうであるように、正常進化でいいのである。

保っていられるに違いない。

まだガソリンエンジンの新型X5をドライブしていないし、35dの13・8km/ℓというJC08モードの数値に対し35iの燃費データも公表されていないのでハッキリしたことは言えないのだが、個人的にはX5ならクリーンディーゼルで決まり、という結論でいいと思う。クルマ全体のイメージはベーシックなStandardや上品なxLine、そしてダイナミックなM Sportから好みで選べるのだから。

一貫してアメリカのスパータンバーク工場で作られているX5だが、3代目はいかにもドイツ車らしく、内外装の質感から走りまで全体的なレベルが底上げされていると思う。



HDDナビ、10.2インチワイドコントロールディスプレイ、iDriveコントローラー(タッチパッド付き)、地デジチューナー、ETC車載器等を標準装備するなど快適性能は充実。高級感を与えるアンビエントライトはブルー/ホワイト/オレンジから選択可能だ。ラゲージスペースは先代比30ℓ増の620ℓ(最大1870ℓ)を確保する。



試乗車はオプションの20インチMライト・アロイ・ホイール・ダブルスポーク・スタイリング469Mを装着。減速時に運動エネルギーを電力として回収する回生システムを採用する。





THE WINTER TEST

全輪駆動の世界。

一見、普通のセダンが平気な顔して500ps超のエンジンを積む
このご時世において、いまや四輪駆動がデファクトスタンダードだ。
かつての駆動力には優れるものの、重く、乗り心地悪く、煩い、
そんな“ヨング”のイメージは、すでに過去のものだ。
最新の四駆=AWD(All-Wheel-Drive)の世界を探访する。

PHOTO●小林邦寿(Kunihisa Kobayashi) 篠原晃一(Koichi Shinohara)



All-Wheel-Drive in the Snow.



Prologue

かつての4WDから 最新AWDへ

Kazuo Shimizu

清水和夫

いや四駆は特別ではない。軽自動車からスーパーカーまでが採用する駆動方式のひとつだ。乗用車四駆の呼称はフルタイム4WDの登場以降、AWD (All-wheel Drive) と呼ばれるようになり、トラックベースのパートタイム四駆などと区別されている。

私は自称「四駆野郎」である。愛車歴を見るとじつにAWDが多い。もともとチームスバルでAWDのラリーカーを走らせていたので、この技術とは35年近くも付き合っている。日本の乗用車四駆の原点といえば、スバル・レオーネの時代だ。当時は「二輪→四輪駆動」の切り替え式「パートタイム四駆」が主流であった。舗装路を走るときは二輪駆動で走り、滑りやすい路面になると四輪駆動に切り替える。構造はシンプルだが扱いにくい機構だった。

しかし、1980年、アウディがジュネーブ・ショーで発表したモデルが、それまでの四駆の常識を覆した。クワトロの誕生だ。それは第三のデフと呼ばれるセンターデフをエンジン側に配置し、それで前後のタイヤへのトルクを配分する、機能的にはいわゆるフルタイム四駆を採用していた。アウディはのちにこのシステムをクワトロと名付けて今に至る。

フルタイム四駆は前後のタイヤから見て上流側にセンターデフを配置し、常に4つのタイヤにエンジンのトルクが提供されている。わかりやすく言うと4つのタイヤがスクラムを組んでいるのと同じだ。

スバルも80年代に入るとフルタイムAWDを実用化するが、それを促進したのはWRC (世界ラリー選手権) のFIA規定がグループBに切り替わったことが影響している。ベイス車両の年間生産台数を200台



THE WINTER TEST

フルタイムAWDが誕生してから30年以上が経ち、AWDはさらなる変革の時を迎えている。ポルシェ918スパイダーのように「速さとエコ」のためにモーターを使ったアバンギャルドなAWDも登場。また湿式クラッチや電磁クラッチを電子制御でコントロールするシステムも多く存在する。これは緻密な制御によって二駆から四駆への移行を瞬時に可能とするものだ。さらにセリタデフを使うフルタイムAWDよりも重量やスペースの点でもメリットがある。このように今後ますますAWDの技術は多様化、進化するだろう。いずれにせよ、いま言えることは、ハイパフォーマンスカーにとってAWDは必要不可欠な要素なのだ。



90年代に入りWRCのレギュレーションがグループAの時代になると流れはさらに加速する。AWDは不可欠な技術となり、スバルやトヨタも開発に注力するようになった。サーキットでもR32 GT-Rの登場によって大きな変革が起きた。650psのGT-Rが、グループAやS耐久レースを席巻した。

化した。

更なる「速さとエコ」のために
AWDは今後ますます多様化する。

と緩和し、多くの欧州メーカーがWRCに参戦。スーパーカーのようなグループBマシンをこぞって開発し始めた。アウディ・クワトロスポーツ、ポルシェ959、プジョー205ラリー、ランチア・デルタS4など80年代のWRCの主役が一気にAWD



AWDが多様化する中でもっともユニークな四駆システムを採用するのがフェラーリだ。それまでの常識では考えも及ばないそのAWDシステムについて、技術に詳しいフェラーリサCEOにインタビューしたことがあった。なぜフェラーリがAWDを作ったのかという質問への回答は意外にもシンプルなもの、フェラーリオーナーのライフスタイルが多様化し、スノーボードやゴルフバッグを積みたいというニーズが生まれたそうだ。しかも、新興国では滑りやすい路面も少なくないので、AWDが機能的に必要になったと云う。せっかくフェラーリを所有しているのに、腫れ物に触るようにステア

THE WINTER TEST

All-Wheel-Drive of **Ferrari** フェラーリにおける AWDとは

リングを握っている、そんな時代は終わらせるべきだ。本当のフェラーリ乗りならば、地平線の向こう側まで走り続けるという本来のグラウンド・ツーリングを指すべきであろう。フェラーリFFは真のGTカーとして誕生したのだと思った。

フェラーリFFのAWDシステムは奇想天外だが構造は実にシンプル。そもそも612由来のGTカーゆえフロントにV型12気筒エンジンを置く完全なフロントミッドシップである。そのためフロントの左右タイヤを結ぶ軸よりも後方、キャビン寄りにエンジンがレイアウトされている。したがって、エンジンのクランクシャフトの前側に二つの変速ギヤを持った簡易式ギヤボックスと電子制御デフ（Ediff）を配置することが可能となったのだ。リヤスアックスに搭載されるメインギヤボックスの1〜2速をフロントギヤボックス

の1速が、メインギヤボックスの3〜4速をフロントギヤボックスの2速が担当する。したがってメインギヤの4速までしかAWDは機能しないという割り切りだ。それでも200km/h以上のスピード領域まではAWD走行できる。

前後重量配分はフロント47%リヤ53%なのでFRベースのAWDとしては非常にフロントが軽い。その分リヤタイヤのトラクション性能を稼ぐことが可能となる。実際に雪道を走らせるには前後タイヤのトルク配分が必要となるが、その役割はフロントデフの代わりとして機能している「Ediff」が担当する。

最高出力は660ps、最大トルクは683Nm。わずか1000rpmでも500Nmを発生するから、雪道ではタイヤとトラクションコントロールが極めて重要となる。トラクション性能は思った以上に強大だった。純白のバージンロードに足あとをつけるのは爽快だ。だが、車高が低いので新雪には配慮が必要だ。

ステアリングホイールのダイヤルで「スノー」「ウエット」「コンフォ



Ferrari FF

独創的かつシンプルな構造で 真のGTたらしめている。

清水和夫

「スポーツ」「ESC OFF」という五つのモードを選ぶが、「スノー」では安全性優先でエンジンの出力は遠慮気味だ。「ウエット」では少しタイヤがスリップするが発進は楽。タイヤは暴れないし、予想以上にタイヤのグリップ力を高く感じる。「コンフォート」ではアクセルでドリフト・コントロールが楽しめた。ベテランは「スポーツ」も面白いが、雪道の公道ではおすすりできない。轍から飛び出すと、急にテールが滑るからだ。「ESC OFF」にするるとタイヤはただ空回りするだけでスピートがでない。電子制御のトラクション・コントロールに後光が射した気がした。結局、フェラーリFFはハードとしてもユニークだが、エンジンやトルクをコントロールする電子制御が非常に長けているともいえるだろう。458や599で培った技術の集大成と言えるだろう。

前出のフェラーリサCEOはインタビューでFFのことを「アンダーステアがでないAWDのスポーツカーです」と強調していた。フェラーリの辞書に「アンダーステア」の文字は存在しないという掟を守っている。フェラーリはこのシンプルで軽量なAWDの開発に見事に成功し、素直な操縦性を実現している。

メルセデスEクラスの4マチックとポルシェ911カレラ4を乗り継いできた私にとって次のターゲットはこれだという思いが脳裏を過った。



TIRE



ピレリ WINTER SOTTO ZERO series II

⑤235/35R20 92W M+S
⑥285/35R20 104W M+S

ウィンター・ソットゼロ・セリエIIは、ピレリの第二世代ウィンタータイヤ。SOTTO ZEROとはイタリア語で摂氏零度以下、すなわち氷点下の意。左右非対称パターンでドライ、ウエット、スノーのすべてに対応。

SPECIFICATIONS

フェラーリ FF

■ボディサイズ: 全長4907×全幅1953×全高1379mm ホールベース: 2990mm トレッド: ⑤1676 ⑥1660mm ■車両重量: 1880kg ■エンジン: V型12気筒DOHC4バルブ 総排気量: 6262cc 最高出力: 486kW(660ps)/8000rpm 最大トルク: 683Nm(69.6kgm)/6000rpm ■トランスミッション: 7速セミAT(F1マチック) ■サスペンション形式: ⑤ダブルウィッシュボーン ⑥マルチリンク ■燃料消費量(欧州複合モード): 15.4ℓ/100km ■車両本体価格: 3200万円
問い合わせ/フェラーリ・ジャパン
☎03-6890-6200
<http://www.ferrari.com/Japanese>



Maserati Ghibli S Q4

All-Wheel-Drive of
Sedan/Avant

日常における AWDとは

高性能モデルのウインタータイヤ事情

今やフェラーリFFのようなスーパーカーをはじめ、メルセデスAMGのようなスポーツセダンなどは19インチ以上の超扁平タイヤを履くことが常識化しているが、日本にはその道路事情に合致したスタッドレスタイヤがほとんどない、という問題にユーザーは直面している。ドイツでは冬になるとウインタータイヤの装着が法律によって義務化されているため、19~20インチの冬用タイヤが多く市販されている。しかし、日本は特殊な雪道環境にあるため、その欧州向けのウインタータイヤでは通用しない。

雪道でもっとも滑るのは0℃近辺の水分を含んだアイスバーンだ。70年代まではチェーンよりもスパイクタイヤが雪道の常識であったが、交通量が増えると札幌をはじめ北国の都市部では金属ピンが舗装を削ってできる粉塵が大きな公害問題となった。そこでスパイクタイヤの代わりにスタッドレス・タイヤ(スタッドレス=ピンがないという意味)が普及するようになった。

一方、欧州や北米の厳寒地は日本よりも気温が低く水分が少ないため路面の摩擦係数は一般的に高い。しかも狭い山岳路が少ないので、クルマが走る環境としては日本よりも楽だ。そこで欧米で使われるウインタータイヤは日本のスタッドレスよりもアイスバーン性能に特化する必要がないため、よりドライやウェット性能を重視することができる。つまり1年を通してみても汎用性のあるウインタータイヤとなる。従って同じ冬用タイヤでも日本の道路環境に合わせて開発されたスタッドレスタイヤと欧州で使われるウインタータイヤではアイスバーンや圧雪路における性能が大きく異なることを知っておくべきだ。

SPECIFICATIONS

マセラティ ギブリア S Q4

■ボディサイズ:全長4970×全幅1945×全高1485mm
■ホイールベース:3000mm トレッド:①1635 ②1655mm
■車両重量:2030kg ■エンジン:V型6気筒DOHCツインターボ 総排気量:2979cc 最高出力:302kW(410ps)/5500rpm 最大トルク:550Nm(56.1kgm)/1650rpm(オーバーブーストルク発生回転1650~5500rpm)
■トランスミッション:8速AT ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■燃料消費量(欧州複合モード):10.5ℓ/100km ■車両本体価格:1010万円
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/>

A MGはこれから4マチック化に拍車をかけるだろう。

セダンのAWD化にもっとも保守的だったメルセデスが、マーケットの要望に応えるために初代4マチックを発表したのは1985年のことだ。当時は電子制御の湿式多板クラッチでエンジンのトルクを前輪に配分していたが、90年代後半のW210型Eクラスでは機械式のトランスファを開発し、フルタイム4マチックを商品化した。それらの技術はGクラスを手がけた、四輪駆動のエキスパートであるオーストリアのシユタイヤー・プフ社によるものだ。以来、Sクラスにも4マチックが搭載されるようになり北米市場では人



■TIRE

ピレリ WINTER SOTTO ZERO 3

①245/45R19 98W M+S ②275/40R19 101W M+S

ウインター・ソットゼロ3は、ハイエンドプレミアムカー向けに開発されたハイスピードウインタータイヤ。降雪時のみならず、スタッドレスタイヤの不得手なドライ、ウェット路面でも優れたパフォーマンスを発揮。

Mercedes-Benz E63 AMG S 4MATIC



SPECIFICATIONS

メルセデス・ベンツ E63 AMG S 4マチック
■ボディサイズ:全長4900×全幅1870×全高1460mm
■ホイールベース:2875mm トレッド:①1625 ②1595mm
■車両重量:2030kg ■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:430kW(585ps)/5500rpm 最大トルク:800Nm(81.5kgm)/1750~5000rpm
■トランスミッション:7速AT ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■燃料消費量(JC08モード):9.0km/ℓ ■車両本体価格:1780万円
問い合わせ/メルセデスコール
☎0120-190-610 <http://www.mercedes-benz.co.jp/>

■TIRE

ピレリ WINTER SOTTO ZERO (M0)

①285/30R19 98V ②255/35R19 96V

ソットゼロをベースに開発されたメルセデス・ベンツ承認タイヤ。タイヤに刻印された「M0」とは、Mercedes Originalの頭文字。ただしあくまで欧州向けのものであり、日本の氷上、雪上でのドライブは注意が必要。



気と呼んだ。その流れを受け継ぎ、最新のE63 AMGもAWD化することを選択したのだ。

E63 AMGのトランスファースはメカニカル式で、ギヤボックスの右側からエンジン下部のデフに繋がる。その強大なパワーをESPと統合されたトラクション・コントロールが上手く制御する。FRベースなのでギブリほど正確な50対50の重量配分ではなく、若干フロントヘビーなのが功を奏して高速道路は安定性が高い。前後の駆動力配分は通常のEクラスが45対55なのに対して、AMGは33対67とハンドリングを重視したセッティングとなっている。タイヤは欧州で純正指定されるピレリのウインタータイヤ「SOTTOZERO」を履いていた。これは欧州向けの仕様のため、日本向けのスタッドレスに比べると滑りやすい。その点においては要注意だ。

アウディにとってクワトロとはコア・コンピタンスである。1980年に発表、その優位性をWRCで見事に証明した、骨太い走りの本質がどこまで世に知られているのか。

560psのRS6のステアリングを握ることであらためてクワトロの本領を知ることになった。システムはメカニカル式フルタイム四駆だが、エンジンとギヤボックスを縦に配置する、もともと実績があり信頼性の高いシステムである。駆動力配分は通常は40対60で、低速度でも滑りやすい路面では70対30に、グリップの高いハイスピード路面では15対85へと可変する。FRベースのAWDのE63やギブリと異なり、FFベースなのでフロントタイヤの駆動力を高めることができる。また重量配分的にも少しフロントヘビーなので安定性は高い。タイヤは奇跡的にサイズが合い、ミシュランのSUV用スタ

AWD化は必然の帰結といえる
そして、そこにも歴然と個性がある。



Audi RS6 Avant

■TIRE
ミシュラン LATITUDE X-ice
E275/40R20 106H M+S R295/40R20 106H M+S

昼夜の寒暖差が大きく、氷上、雪上コンディションの厳しい日本の道を研究して開発されたSUV用タイヤ。車重の重いRS6ともベストマッチをみせる。またドライ路面やロングライフ性能も両立している。

SPECIFICATIONS

アウディRS6アバント

■ボディサイズ:全長4980×全幅1935×全高1480mm ホイールベース:2915mm トレッド:F1660 R1665mm ■車両重量:2040kg ■エンジン:V型8気筒DOHC+ツインターボ 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AT ■サスペンション形式:Fダブルウィッシュボーン Rトラペゾイドアルウィッシュボーン ■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>

雪道でスロットルのオンオフを激しく繰り返すと、フロントへのトルク伝達が遅れることもあったが、過激すぎないエンジン特性がうまくフォローしてくれる。
タイヤの性能と今回のテストコースとが合わない場面もあったため苦労するかと思っただ、高速でも一般道路でも難なくこなしていた。
ギブリは基本特性としてイタリア流のスポーツセダンらしく、アンダーステアを嫌ったセッティングになっている。メルセデスやアウディのように高速安定性を重視しているのとは対照的だった。

ツドレスを履くことができた。やはり欧州仕様のウインタータイヤとは性能がまったく異なるため雪道は圧倒的に走り易い。ただし、アウディRS6が採用するダイナミックライドコントロールはロールとピッチングが少なく、雪道のドライブでは前輪に荷重を載せる感覚をつかみにくく、限界が把握しにくかった。ダンパーはフェラーリFFが装備するマグネティックダンパーのほうが雪道には向いているかもしれない。
そしてAWD化の波はマセラティにも及んでいる。ギブリは、410ps/550Nmを発揮するV6ターボエンジンに、「Q4」と呼ばれる電子制御多板クラッチを搭載する。ドイツ勢がフルタイム式なのに対して、ギブリはオンデマンド式だ。このシステムは通常はリヤ駆動で走行するが、リヤタイヤが滑ると、フロントにトルクを与えて、最大で50対50の配分になる。タイヤはピレリのウインタータイヤを履く。

All-Wheel-Drive of **SUV** SUVにおける AWDとは

AWDの大本命と言え、言わずもがなのSUVだ。

今回は最新のレンジローバースポーツをはじめとするユニークな3台のSUVを用意した。

最近のハイパフォーマンスSUVには20インチ前後のタイヤを履くものも多いが、そこはAWDの本家だけあって、日本でも専用のスタッドレスタイヤが手に入る。今回はレンジローバーとMINI・ペースマンにはミシュランを、メルセデスG350にはブリヂストンのスタッドレスを履かせることができた。

特設コースで行った雪上でのハンドリングテストではレンジローバースポーツの性能に驚いた。参考タイムもぶつちぎりで速い。深い雪でも苦もなく走破できるし、ブレーキングもコーナーリングも得意なのだ。兄貴分のレンジローバーと同じアルミボディを持つが、ホイールベースが短いの運動性能は非常に高い。基本はメカニカル式のフルタイムAWDで、なによりも電子制御を駆使



して機能する「オールテレーン・システム（あらゆる地形という意味）」が様々な路面に適応できている。新雪でも圧雪でもレンジローバーにとっては朝飯前なのだ。

エンジンはV6スーパーチャージヤーだが、あきらかにターボよりもスロットルをオン／オフした時のレスポンスが良い。この巨大なトルクとオールテレーンシステムののおかげで自由自在に操ることができた。SUVの世界ではもっとも先進的で成

SPECIFICATIONS

ランドローバー レンジローバースポーツ HSE
 ■ボディサイズ:全長4855×全幅1985×全高1800mm ホイールベース:2920mm トレッド:①1695 ②1690mm ■車両重量:2250kg ■エンジン:V型6気筒DOHCスーパーチャージド 総排気量:2994cc 最高出力:250kW(340ps) / 6500rpm 最大トルク:450Nm(45.9kgm) / 3500rpm ■トランスミッション:8速AT ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク
 ■燃料消費量(JC08モード):8.4km/ℓ ■車両本体価格:903万円
 問い合わせ/ランドローバーコール
 ☎0120-18-5568 <http://www.landrover.co.jp>

LAND ROVER RANGE ROVER SPORTS



■TIRE
ミシュラン LATITUDE X-ice
 ①275/45R20 M+S ②275/45R20 M+S

重量があり重心が高いSUV専用開発されたスタッドレスタイヤ。「X-ICE」シリーズのテクノロジーを融合し、アイスバーンでのブレーキ性能はもとより、ドライ性能、耐久性とトータルバランスに優れている。

熟したAWDシステムではないだろう。フットワークのよさでもアウディRS6といい勝負をする。このままモンテカルロ・ラリーにでられるのではないかと思うほどのパフォーマンスだった。

レンジローバーと価格的にはライバルとなり得るのがメルセデスG350ブルーテック（ここではゲレンデと呼ぶ）だが、コンセプトはあまりにも違う。レンジローバースポーツが未来を見据えた急先鋒である一方で、ゲレンデは1979年の初期型から大きな変更はない。むしろ変わらないことに価値があるのだ。

今回のゲレンデはV6ディーゼルを搭載するブルーテックモデルであり、トルクフルで一般路は非常に乗りやすい。しかし、スロットルのオン／オフを繰り返すようなシーンでは、やはりエンジンのレスポンスはガソリンモデルに劣る。またステアリングのレスポンスがスローなので、このようなテストコースではまるでトラックを運転しているような感覚になる（編集部注…しかし、そのGでも清水氏はアクセルワークで荷重移動し、見事なドリフトを決めていた……）。AWDシステムは完全なメカニカル式。当時のシユタイヤー・

SPECIFICATIONS

メルセデス・ベンツ G350ブルーテック

■ボディサイズ:全長4530×全幅1810×全高1970mm ホイールベース:2850mm トレッド:①1500 ②1500mm ■車両重量:2510kg
■エンジン:V型6気筒DOHC+ターボ 総排気量:2986cc 最高出力:155kW(211ps)/3400rpm 最大トルク:540Nm(55.1kgm)/1600~2400rpm ■トランスミッション:7速AT ■サスペンション形式:①&②コイルスプリング式リジッド ■車両本体価格:989万円
問い合わせ/メルセデス・ベンツ
☎0120-190-610 <http://www.mercedes-benz.co.jp/>

■TIRE

ブリヂストン DM-V1

①265/60R18 110Q ②265/60R18 110Q

ブリヂストンのSUV専用スタッドレス。高いブロック剛性と排水性により、ウエット路面はもとより、ドライ路面での走行性能も向上。このGクラスのサイズのスピードレンジは「Q」で160km/hまで対応する。



Mercedes-Benz G350 BlueTEC

スーパースポーツを凌ぐ
まさに本家の熟成&進化

プフ社ご自慢のフルタイム式なので信頼耐久性は実証されている。ディゼルエンジン、ステアリング性能、サスペンションとすべてがゆったりした感じなのでアジリティなレンジローバーとは対照的であった。

ただし、もちろんそれがこのクルマの味であり、魅力である。近代的なメルセデスのSUVがほしいなら

素直にML350を選べばよい。

MINIのクロスオーバーSUVでありながら、クーペスタイルをもつのがベースマンだ。大きなSUVの中に混じっているコンパクトに見えるが、乗用車の中では決して小さくはない。AWDシステムは横置きエンジンに組み合わされるオンデマンドのアクティブ・トルクスプリ



MINI COOPER S PACEMAN ALL4

SPECIFICATIONS

MINI クーパーS ペースマン オール4

■ボディサイズ:全長4125×全幅1785×全高1530mm ホイールベース:2596mm
トレッド:①1538 ②1566mm ■車両重量:1460kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ 総排気量:1598cc 最高出力:135kW(184ps)/5500rpm 最大トルク:240Nm(260Nmオーバーブースト時)/1600~5000rpm ■トランスミッション:6速AT ■サスペンション形式:①マクファーソンストラット ②マルチリンク
■燃料消費量(欧州複合モード):7.7ℓ/100km ■車両本体価格:396万円
問い合わせ/MINIカスタマー・インタラクティブ・センター
☎0120-3298-14 <http://www.mini.jp/>



■TIRE
ミシュラン
X-ice

①225/45R18 95H
②225/45R18 95H

アイスブレーキ性能、ウエット&ドライ路面での操縦安定性も向上している。近年のドライ路面での性能が飛躍的に向上しており、このMINIのサイズでスピードレンジは「H」。これはなんと210km/hまで対応する。

ット式だ。通常はFF車として走るが、フロントタイヤが滑ると電子制御の湿式多板クラッチがリヤにトルクを伝える。実際はタイヤが滑る前に、ドライバーのスロットル操作を検知して、早目にリヤにトルクを伝えていく。駆動力配分は50%をリヤアクスルに伝達。過酷な条件下では最大100%まで増加させるものだ。クルマのサイズやエンジンパワーが路面に見合い、ハンドリングの面でもピカイチのパフォーマンスを示したMINI。実は、今回の雪道テストでもっとも走り易かったのはこのMINIだった。



Tetsuya Tanaka × All-Wheel-Drive cars

レーシングドライバー
田中哲也の見解

Mercedes-Benz
E63 AMG S 4MATIC

雪

上ドライブレテストに求める条件とは、実はとてもシンプルなものだ。

いかに滑らないか、滑ったあとにどれだけリカバリーが効くか、そしていかに止まれるかである。福島から秋田県へと向かう一般路と、あるスキー場への取付道路にて、6台の最新AWDモデルをテストした。

現代のAWDカーは電子制御の恩恵もあり、どんどん曲がりやすくなっている。リヤが滑りだすと、フロントにトラクションが移っていく。そのときそれがいかに滑らかに移行するのか、その後どれだけ強くフロ



Audi RS6 Avant

ントが引っ張ってくれるのか、雪上ドライブにおけるAWDの特性をはかる大切な要素といえる。そしてそれにはタイヤの与える影響がとて大きい。今回は、各車の装着していたタイヤがスタッドレスであったり、欧州仕様のウインタータイヤであったりと、イコールコンディションではなかったということを念頭に置きながらインプレッションを進めていきたいと思う。

まず、前述したリヤが滑り出してから、スムーズにフロントへトラクションが移行し、かつフロントの引っ張る力が強いという条件を顕著に備えたモデルは、レンジローバースポーツとMINIだった。

レンジローバーには正直驚いた。スポーツの看板に偽りなしと言える性能だ。3ℓでも十分にパワフルなエンジン、鋭いステアリングレスポンス、接地感のある足まわり、すべてがそろっており、ぐいぐいと前向きにトラクションがかかる。それは雪上性能に優れているだけでなく、高速道路や一般路でも楽しめるものだった。実際、最近のニルブルクリンクでも晴れの日だけでなく、雨の日もテストを重ねるレンジローバーと幾度も遭遇している。その成果が確実に出ているのだろう。おそらくサーキットへ持ち込んでもカイエンといい勝負をするはずだ。

MINIペースマンは、タイヤとクルマとのマッチングも良く、安定していた。もともとグリップが高く、またブレーキ性能も一番だった。おそらくデフの制御にもよるのだろうが、フロントのイン側が空転気味になる傾向があるものの、正確なタイムを取ったわけではないが取付道路での区間タイムはトップのはずだ。



LAND ROVER RANGE ROVER SPORTS

いろんな場面やシーンで使える
AWDとはクルマの幅を広げるものだ

田中哲也

たとえ前にRS6がいようと、引き離されることはないだろう。次にバランスが良かったのは、そのアウディRS6だ。タイヤの性能が良かったこともあり、通常のシーンではまったく何もおこらない。踏めばとにかく560PSという溢れんばかりのパワーが押し寄せてきて速い。そしてこれだけのパワーを、苦もなく御している点もさすがのクワトロといった印象だ。クワトロは年々曲がりやすくなっているというものの、フロントで引っ張っていく力が強大なため、ドリフトの態勢にもちこんだときの、滑り出しのスピードがどうしても高くなる。写真でも、E63 AMGはすでにドリフトの態勢に入っているが、RS6はフロントに強くトラクションがかかっていることが見てとれる。そして、意外といつては失礼だが、もっとも驚いたのはギブリだった。リヤがスライドしてからフロントにトルクが移行するタイミングが速く、量も適度で、しっかりとAWDしているのだ。デザインやエンジンサウンドなどイタリア車ならでの艶っぽさを持ち合わせつつも、ドイツ車のような機械としての完成度も身につけたと言えるかもしれない。Eクラスや5シリーズとも互角に戦える。そして、FRらしさを強く残すのが、E63 AMGであり、フェラーリFFだ。

E63は、マッド&スノータイヤを装着していた影響も大きい。しかもレスポンス良くパワフルなエンジン

MINI COOPER S PACEMAN ALL4





Ferrari FF

を搭載しているだけに、雪上ではまるでFRのような挙動でスライドが始まる。しかしその後、タイヤのグリップ不足もあってフロントが引っ張ってくれないのだ。もちろん電子制御系をオンにしておけば、早い段階で止めに入る。雪上でドリフトを楽しみたい向きにはびったりだが、やはりこれだけのパワーとなると、日本ではスタッドレス&AWDの組み合わせが欲しくなる。

フェラーリは、AWDといってもやはりフェラーリだ。フツーにアクセルをばーんと踏みこむと、エンジンは鋭くふけ上がり、スピンを許容する。そういう意味では一番スポーティだし、難しい。ある程度除雪された、高級リゾートやスキー場への道、ウエット路面の高速やサーキット、そういうステージで威力を発揮するものと考えるほうが道理だ。

しかし、今回初めて雪上でFFに乗って、改めて感じたことがある。近年のフェラーリはドライビングポジションが素晴らしい。シートとステアリングとペダルの位置、足の角度、そのすべてが速く走るために設計されている。それは低いとか寝ているとかではなく、結局、雪上での繊細なドライヴに適したものであり、長く運転するために楽なポジションとなる。個人的には明確にフェラーリとそれ以外、に分類できるほどだ。

この独創的なAWD機構しかり、ドラボジしかり、いまフェラーリには凄い開発者が存在するはずだ。彼らの次の一手がとても待ち遠しい。



Maserati Ghibli S Q4



REPORT ● 山田弘樹 (Kouki Yamada) PHOTO ● 小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi)

長距離で見えた、 意外な発見……。

ガ

チャリとドアを開け、自らを引っぱり上げるように運転席へとアクセスする。ドアを閉めると、今度は「バチャン」と重厚な金属音が鳴り響く。もう、この2アクションで完全にヤラれてしまった。

1989年の登場以来、姿を変えず現代に生き残るGクラス。その最新モデルである「G350ブルーテック」が今回のパートナーだ。筆者の役目は、今回のウインターテストにおける一般道での試乗。それは東京〜猪苗代磐梯高原〜盛岡〜東京という、約1200kmに及ぶロングドライブだった。

SUVというよりGクラス特有の高い着座位置とスクエアなボディが織りなす抜群の見切り。高級かつ巨



Mercedes-Benz G350 BlueTEC

大なボディを動かす緊張感はこれによって助けられ、混み合った都内でもいっしょに積極的に運転を楽しんでいる自分がいた。古典的な風情を楽しみながら直感的に運転できる実用感。これこそが、Gの最大の魅力であり、世間がこのクルマを、お洒落SUVにまで昇華させた理由だ。

注目は3.6V6ディーゼルトーボ。その最高出力はたったの211psだが、代わりに55・1kgmもの最大トルクが、細かくステップ比を刻んだ7速ATと共に常に運転をアシストしてくれる。要するにストッパ&ゴイの多い状況で、ボディの重さから来る鈍重さを感じることは、よほどの飛ばし屋でない限りほとんどないだろう。

となれば気になるのは高速巡航だが、これについては意見がはっきり分かれると思う。結論から述べると、わんぱくな動性能まで求めるならG550以上のガソリンモデルをお勧めする。しかし交通の流れをリードする速度域であればこれで十分であり、またこのハイデッキなボディ形状にとっては、この速度域がベストだと筆者は感じた。ちなみに今回



トランスミッションは7速AT。シフトノブまわりのスイッチでエンジンのモード管理とローレンジのギヤセレクトが可能。シフト操作はパドルで行う。センターパネルにはフロント/センター/リヤデフのロックスイッチが備わる。今回の道程は全てフリー状態で走った。



の燃費は、雪上コースでの全開走行も含めて7km/ℓ台を記録した。

ハンドリングは往年のメルセデスが持っていた直進安定性に優れるスローな味わい。スノータイヤを履かせたせいもあるが、操舵の切り始めからタイヤがまったりと路面をつかみ、カーブでは重心の高いボディを上手にロールさせて行く。ボディやダンパー、ブッシュにも相当に手が入れたのだろう。乗り心地は格段に良くなり、かつて感じられた低級な内装のキシミ音やサスペンションとボディのズレ感もなくなった。

雪上では積極的に車体を振り回すタイプではないが、着実に路面をつかんで走破して行く頼もしさがある。これに最新の安全装備であるデイストロニックプラスとブラインドスポットアシストが付いて、価格は989万円というのだから、もういこうとなし。昔ながらの良さを現代の技術で受け継ぐ。Gクラスは911と並ぶ、最高の趣味車だと思った。

A 1にボトムラインの座を譲りながらも、全体では20%のシェアを占めるA3。これが10年ぶりにモデルチェンジを果たし、話題を呼んでいる。今回はそのセダン版1.8 TFSI クワトロに試乗したが、一番の目玉は第5世代に進化したという4WDシステムの制御だろう。

筆者はこれを十勝スピードウェイの特設雪上コース(と一般路)で試した。実際、その制御はかなりの緻密さだった。たとえばゼロ発進からの急加速を行っても前輪が大きく空転することなく、A3クワトロはスタートを決める。またコーナーでは流れるリヤをアクセルコントロールで止めることができ、さらにこれを踏み込めば、カウンタが必要なのは

セルを踏み込んでいない領域でリヤのインシャルトルク感が薄く、コーナーの曲がり始めが不安定なのだ。もっとも腕の立つドライバーはこれを積極的に利用してマシンの向きを変えるのだが(タックイン)、やはりA4以上の「本家クワトロ」に比べると、雪上ではインフォメーション能力や安定性に乏しい。また後輪トルクは絶対に50%を超えないため、進入で失敗してもアクセルで向きを変えられない。

Audi A3 Sedan 1.8 TFSI quattro

小さなクワトロを試す!

どのオーバーステアをも自在に作り出すことが可能だった。1・8 TFSIは23・6kgmの最大トルクを1350rpmという低回転域から発揮し、4500rpmまでこれを維持する。そして180psの最高出力は、そのトルクピークから6200rpmまで続く。つまり全域でトルクとパワーが漲っているため、こうしたステージでも実にコントロールがしやすいのである。

ただこの4WDにも弱点はあると思う。ご存じの通り、A3のシステムはセンターデフを持たないハルデックスカップリング。これは通常100対0状態から前輪が空転しそうになると、最大で50%のトルクを後輪へ配分する4WDだが、通常アク



インテリアはA3 Sportbackと共通。注目はWifi機能を備えたMMI(マルチインターフェース)機能で、Wifiステーションとなるのはもちろん、検索機能がインタラクティブ化した。



エンジンは1.8ℓのTFSI。最高出力は180psと平凡だが、280Nmの最大トルクが1750rpmから発生し、最高出力が発生する4000rpmまで持続されるため全域で加速感が続く。

SPECIFICATIONS

アウディA3 セダン 1.8 TFSI クワトロ
■ボディサイズ:全長4465×全幅1795×全高1390mm ホイールベース:2635mm
トレッド:前1550 後1520mm 車両重量:1470kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ 総排気量:1798cc 最高出力:132kW(180ps) / 4500~6200rpm 最大トルク:280Nm(28.6kgm) / 1350~4500rpm
■トランスミッション:6速セミAT(ストロニック) ■駆動方式:4WD ■ステアリング:パワーアシスト付きラック&ピニオン
■サスペンション形式:前マクファーソンストラット 後4リンク ■ブレーキ:前ベンチレーテッドディスク 後ディスク
■タイヤサイズ:前F&R225/45R17 ■CO₂排出量:149g/km 燃料消費量(JC08モード):14.8km/ℓ ■車両本体価格:410万円

が行っているとのこと、旋回中の挙動は従来のハルデックスを大きく凌駕しているといえる。

普通は雪道で進入速度を抑えて走るだろうし(そうするべきだ)、生活4駆としては高得点。ややブレーキの効き方は唐突だが、ESPをONにしていれば、かなり高い確率でスピンを回避することもできる。

いまや巨大化したA4は、日本の駐車場事情には合わない現象が起き始めている。その中で、短いオーバーハングを可能とする横置きエンジンレイアウトはやはり有益で、ジャストサイズなA3の存在は、以前にも増して脚光を浴びるだろう。だからこそ「セダン」ハッチバックの価格帯で、これだけ完成度の高い4ドアが手に入るのは朗報である。

デトロイトの矜持。

プライド

毎年、メジャーモーターショーの幕開けを飾るのは、アメリカのミシガン州デトロイトで開催される、北米国際自動車ショー（NAAIAS）だ。そのデトロイト市が先日財政破綻したという事情もあり、今年のNAAIASは、はたしてどのような雰囲気になっていくのかと案じながら、会場へと足を踏み入れる。だがその先に広がっていたのは、世界的な新車販売の好調を受けて、より積極的で野心的なアピールを行う、メーカー各社の姿。今回のNAA

IASは楽しいショーになりそう。そう直感したのはもちろんである。その中でも、最も華やかさに満ち溢れていたのは、シボレーのブースだった。昨年このショーで新型コルベットを発表した時に歴代コルベットの一堂に披露していたことを考えると、ブースの演出が特に凝ったものであったわけではない。華やかな雰囲気が醸し出されていたのは、NAAIASの開幕とともに発表された、北米カー・オブ・ザ・イヤーに新型コルベットが、またトラック＆ユーティリティ部門では、シルバードがイヤーカーとして選出されたため。シボレーは昨年、対前年比で1万9304

NORTH AMERICAN INTERNATIONAL AUTO SHOW 2014

DEBUT!
デトロイト速報

新しいシーズンの幕を開けるデトロイト・ショー。市の財政破綻というネガティブな話題が先行したものの、そこにはアグレッシブにニューモデルを展開するメーカーの姿があった。米国のプライドを掲げたスーパースポーツ、お披露目を果たした基幹モデル、そのラインアップから、2014年の趨勢が見えてくるはずだ。

TEXT ● 山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)

CHEVROLET CORVETTE Z06

【シボレー・コルベットZ06】

スーパーチャージャーを得て
625psの大パワーを実現



先代の自然吸気エンジンから、スーパーチャージャーを得たことで100ps以上のパワーアップを果たしたZ06。テストでは先代のZR-1をも凌ぐタイムを記録しているという。デリバリーは2015年からの予定。





CHEVROLET CORVETTE C7.R

【シボレー・コルベットC7.R】

大幅な剛性アップを果たし デイトナ24時間でデビュー

アメリカン・ル・マン・シリーズから発展したチュードル・ユナイテッド・スポーツカー選手権。その開幕戦デイトナ24時間からC7.Rは投入される。既に精力的なテストが続けられており、緒戦から活躍が見られそうだ。



台のプラスとなる、498万4126台の世界販売を記録しているが、今回のダブル受賞はさらにこの大きな成功を、華やかに彩ることとなったわけだ。

そして今年のシボレー・ブースの主役は、再び最新の第7世代コルベットC7が担うことになった。プレスコンファレンスのスタートに合わせ、同じミシガン州のウォーレンにあるGMのテクニカルセンターから、50台以上ものC7とともにNASCAR会場のCOBOセンターを、トランスフォーマーに搭載されて目指す偽装を施したニューモデル。ブーシのディスプレイにはライブ映像が流れ、その到着、すなわちプレスコ



ンファレンスの開始を待つ。C7コルベットにニューフェイスが誕生する瞬間に向けての演出としては、これ以上に派手なものもない。

今回C7コルベットのファミリーに加わったのは、ハイパフォーマンス仕様の「Z06」と、レーシングモデルの「C7-R」の両モデルだ。さつそくZ06から解説を始めよう。

新型となったコルベットZ06には、まさに革新的な変化があった。それはフロントに搭載されるパワーユニット。先代のZ06では、自然吸気の7.0版V型8気筒OHVエンジンが搭載されていたが、新型ではこれが6.2LのV型8気筒OHV＋スーパーチャージャーへと変化した。ちなみに高性能なスーパーチャージドエンジンといえば、前作では「ZR-1」の象徴でもあったのだが、新型Z06の誕生によって、ZR-1の未来を予想するのは、さらに難しさを増したともいえるようだ。

LT4型と称される、Z06用の新型エンジンは、ブースに並べてディスプレイされていた、標準モデル用のLT1型と比較しても、ほとんど同サイズに見えるほどにコンパクトだ。ちなみにシボレーによれば、その高さはLT1型比で1インチ拡大されたのみであるという。最新の直噴システムや低負荷時の気筒休止システム、あるいは可変バルブタイミング機構などの最新テクニクは、もちろんこのLT4型にもそれを採用。注目の最高出力は625psと、先代から一気に100psを超えるパワーアップを果たしている。トランスミッションは7速MTのほかに、新開発の8速ATを設定。基本骨格となるアルミニウム製のフレームは、標準モデルからさらに強化されたもの



で、これによってZ06としては初となる、軽量なカーボン製の着脱式ルーフを装備することも可能になった。

エクステリアのデザインは、そのハイパフォーマンスぶりをイメージさせる、実にアグレッシブなフィニッシュだ。それはもちろん、より優秀なエアロダイナミクスを求めているもの。フロントが285/30R19、リヤが335/25R20へと拡大されたタイヤサイズ、そしてフロントに6ピストンの強化型ブレーキを備えることから想像できるように、シャシーにももちろん、Z06のための専用チューニングが施されている。

一方のC7-Rは、本誌発売直後にフロリダのデイトナ・スピードウェイで開幕する、ロレックス・デイトナ24時間にワークスチームのコルベット・レーシングから初参戦を飾るコンペティション仕様だ。エンジンは5.5Lの自然吸気で、C6-Rのそれに等しいが、フレームは同様の比較では40%もの強化を果たしているという。コルベットにとってレース参戦は、その歴史を華やかに彩る伝統的なアクティビティ。昨年までのアメリカン・ル・マン・シリーズでは、C5-RとC6-Rで、10回のチャンピオンシップを獲得しているだけに、最新最強のウェポンとなるC7-Rへの期待は相当に大きい。



PORSCHE 911 TARGA 【ボルシェ911タルガ】

フルオートマチック開閉を得て 20年ぶりに“タルガ”復活

最新のボルシェ 911、すなわち991型911に新たなボディバリエーションとなる「タルガ」が誕生した。新型タルガが、“タルガバー”を復活させたモダンクラシックのコンセプトで発表されることは、事前の情報からも確実視されていたが、実際にNAIASにおいて我々の前で初披露されたそれは、想像以上に魅力的な、いや991型911のベストバイと評することにさえ抵抗を感じない、実に素晴らしい新作だった。

改めて考えてみれば、2014年はタルガバーを持つタルガが消滅して、ちょうど20年目にあたる年である。ボルシェが1960年代に、911のラインアップにタルガを設定したのは、年々安全基準が厳しさを増す、アメリカ市場を意識したオープンモデルという背景があったから、2014年にアメリカで、かつてのスタイルへと回帰した新型タルガを発表することは、自然な成り行きだったのかもしれない。

新型タルガのタルガバーは、鍛造アルミニウム製のアウトターと、スチール製のインナーで構成されている。サイドに備わる“Targa”のロゴや3本のスリットは、1965年に発表された初代タルガにモチーフを得たもの。驚くべきはフルオートマチックとなるオープン＆クローズのシステムで、ルーフトップがZ字型に折りたたまれ、同時にリヤウィンドウがオープンした後に、キャビン後方の専用スペースに収納されていくプロセスは、プレスコンファレンスの壇上でボルシェ社CEOのマティアス・ミュラー氏によってそれが披露されるまでは、おそらくは誰もが想像し得なかったに違いない。クラシックなスタイルへと回帰するタルガは、オープン時にはどこにそのルーフを自分自身で収納するのかなどという議論は、不要のものだったのだ。ちなみにオープン＆クローズに必要な時間は約19秒。Cピラーがなくなり、グラスエリアの大

きさがさらに強調されることになったリヤウィンドウも、新型タルガのスタイリングを魅力的なものにする大きな理由だ。

駆動方式を、PTMを使用した4WDのみとしているのも、新型タルガの大きな特徴だ。したがってラインアップは、「タルガ4」と「タルガ4S」の2タイプのみ。搭載エンジンは前者が350psの3.4ℓ、後者が400psの3.8ℓ水平対向6気筒。トランスミッションは7速MT、もしくは7速PDKの選択が可能となる。シャシーはタルガのための専用チューニング。スポーツクロノパッケージなど、オプションも豊富だ。



革新的なフルオートマチック開閉システムを得て、現代に復活したタルガ。プレスコンファレンスでは、ミュラー社長自らが、そのプロセスを壇上で披露した。Cピラーに備わる“Targa”のロゴは初代をモチーフにする。



アメリカ本土での生産がスタートするCクラスがワールドプレミアを果たした。居住性も含めて、インテリアの大幅な進化をメルセデスは強調しており、それぞれのラインによって個性的なフィニッシュが与えられた。

MERCEDES-BENZ C-CLASS

【メルセデス・ベンツCクラス】

アルミ使用で軽量化を実現 アメリカでの生産もスタート

メルセデス・ベンツのボリュームモデル、Cクラスが第5世代のW205型へとフルモデルチェンジされた。2014年のNAIASで新型が披露されたのは、販売面ではCクラスのコアとなるセダンモデル。そのエクステリアデザインは、写真からも分かるようにトップサルーンのSクラスと共通のコンセプトでまとめられている。グレードによって2タイプのフロントグリルを使い分けるほか、エクスクルーシブやアバンギャルドといったラインのほかに、新たにAMGラインを設定。AMGラインでは、よりスポーティなエクステリアが演出されるなど、Cクラスのカスタマーが、実にさまざまな個性を求めていることが、このワイドなチョイスによって証明されている。

ホイールベースは、先代モデルと比較して

80mm長い、2840mm。ボディは全長で95mm、全幅では40mmワイドなサイズとなり、ほかに比較対象のない写真では、まさにSクラスにも匹敵する存在感を主張する。インテリアのデザインは、メルセデス・ベンツ自身が2世代分を進化させた胸を張る、ダイナミックで高級感に溢れるフィニッシュ。センターコンソールには8.4インチ、もしくは7インチのディスプレイが装備され、それを操作するためのCOMANDシステムもさらに機能性が高められた。ホイールベース延長の効果が直接表れているのは、やはり後席まわりの空間だろう。移動空間としての居住性は相当に高い。

ボディはアルミニウムを約50%使用するほか、軽量素材を積極的に導入したもの。新型と先代モデルのC180と比較した場合には、車重は

100kgも軽減されており、この軽量性が燃費に象徴される環境性能向上に大きく貢献していることは間違いない。搭載エンジンは、まず第一弾として156psの1.6ℓ直列4気筒ターボ(C180)と、184psの2ℓ直列4気筒ターボ(C200)の両ガソリン、そして170psの2.1ℓ直列4気筒ターボディーゼル(C220ブルーテック)を発表。トランスミッションは6速MTを新開発したほか、改良型の7Gトロニックプラスが組み合わされる。駆動方式に4MATICを積極的に採用しているのも、最近のメルセデス・ベンツ車の技術戦略。最新のドライバーアシストシステムも、Sクラスから早くも新型Cクラスに導入され、それによって安全性の大幅な向上が図られた。Cクラスの生産が、この新型からアメリカで行われることが決定したことも、見逃せない話題である。



World Premiere
The New C-Class





MERCEDES-BENZ S600

【メルセデス・ベンツS600】

新開発のV12ユニットに加え アイドリングストップも採用

メルセデス・ベンツは、現行Sクラスのラインアップに、新開発のV型12気筒エンジンを搭載する「S600」を追加。そのワールドプレミアを、2014年のNAIASで行った。

LEDのインテリジェントライトシステムを採用したヘッドランプに、3本のダブルルーバーで構成されるフロントグリル。S600のフェイスは、ハイエンドを極めた高級車の称号ともいえる、V12モデルとしての風格に満ち溢れたもの。同様にインテリアも、高級感と機能性を極めたフィニッシュとなっている。

新開発のエンジンと聞けば、ここ最近ではそれにダウ

ンサイジングという言葉が自然に続くようになりつつ

あるが、メルセデス・ベンツは逆に、排気量を従来までの5.5ℓから6ℓへと拡大した。オールアルミニウム製のクランクケース、ワンピースのチェーンドライブ、そして鍛造クランクシャフトやピストンと、その構成部品を見ればこのエンジンが完全な新設計であることは一目瞭然。ツインターボの過給によって得られた最高出力は530ps。これは従来までの5.5ℓ仕様と比較し



ダウンサイズではなく、あえてV型12気筒エンジンを採用したS600。フラッグシップに恥じないラグジュアリーなインテリアも用意された。トランスミッションは7速7Gトロニックプラスに進化し、燃費向上にも貢献。

て、さらに13psほど強化された計算になる。一方でスタートストップシステムの採用など、燃費性能を向上させるための技術も積極的にこれを導入。同様の比較で実に21%の向上となる、11.1ℓ/100kmの燃費を実現した。マジックボディコントロールなどのシャシーコントロール技術、そして最先端のドライブアシスト機能は、もちろんS600にも完全装備される。

MERCEDES-BENZ GLA 45 AMG

【メルセデス・ベンツGLA 45 AMG】

GLAクラスにAMG仕様が追加 360ps&45.9kgmを実現



メルセデス・ベンツのコンパクトSUV、GLAクラスのラインアップに、トップモデルとなるGLA45AMGが加わった。45AMGというネーミングからも明らかなように、このモデルは先に市場投入が実現しているA45AMGやCLA45AMGと共通の2ℓ直列4気筒ターボエンジンを搭載するもので、

360psという強大なパワーは7速DCT＝AMGスピードシフトとAMG 4MATICを介して、4輪に効率的に伝達されることになる。GLA45AMGの運動性能は、0→100km/h加速の4.8秒に象徴されるように、非常に魅力的なもの。日本導入を待ち望む声は大きいだろう。



BMW M235i

[BMW M235i]



コンパクトクーペに待望のMパフォーマンス仕様

BMWが昨年秋に発表した2シリーズ。そのラインアップで、最も趣味性の強いモデルといえるのが、NAIASのBMWブースにも持ち込まれたM235iだ。Mパフォーマンスのプログラムによって完成されたこのモデルは、326psの最高出力を発揮する直噴型の3ℓ直列6気筒ターボエ

ンジンを搭載するもの。トランスミッションは6速MTと8速ATが用意される。スポーティなエクステリアから想像できるように、そのパフォーマンスは0→100km/h加速が4.8秒、最高速は250km/hと魅力的なもの。ベーシックな220iともども、日本市場への上陸を期待したい一台だ。

これまでのM3シリーズから、新たにM4クーペとして独立。ディフューザー形状のリヤバンパーなど、基本的なエクステリアデザインは同一だが、クーペならではのよりスポーティな印象を見るものに与える。



BMW M3/M4 COUPE

[BMW M3/M4クーペ]

V8から原点回帰の直6へ クーペのM4も新たに誕生

BMWからはすでにその詳細が明らかにされていたものの、今回のNAIASでオフィシャルデビューを飾ることになったのが、新型M3とM4クーペだ。

エンジニアリング面での最大の特徴は、搭載エンジンがこれまでのV型8気筒から、再びBMWの伝統的スタイルともいえる直列6気筒へと回帰したこと。正確には直噴型の3ℓ直列6気筒DOHCツインターボエンジンが、431ps & 550Nmの最高出力 & 最大トルクで搭載されることになる。ちなみに従来型のM3用、4ℓV型8気筒エンジンとの比較では、この新エンジンは11ps & 150Nmの性能向上を果たしたものの。トランスミッションは新開発のブリッピング機能付き6速MTと、デュアルクラッチ式の7速M DCTドライブプロジックが用意されている。駆動形式はもちろんRWDと、これは伝統を頑なに継承するのが嬉しい。

軽量化も新型M3、M4クーペでは開発時の重要なテーマだった。カーボン製のルーフを採用することで、M4クーペで



先代M3に搭載されていた4.0ℓ V8自然吸気エンジンに代わって、新たに開発された直噴3.0ℓ直6ツインターボエンジンが搭載されたM3/M4クーペ。排気量は縮小されたが、パワーで11ps、トルクで150Nmアップを実現。

は前身となるM3クーペ比で約80kgも軽量化1497kgの車重を実現。これが低重心化にも大きく貢献していることは間違いないところだ。

シャシーにはDCSに加え、電子制御LSD=アクティブMデファレンシャルを装備。パワーステアリングも新開発の車速感応式に進化した。最高速は両モデルとも250km/hとなるが、Mドライバーズパッケージの選択で、それは280km/hに引き上げることができる。



MINI JOHN COOPER WORKS CONCEPT

【MINIジョンクーパワークス・コンセプト】

第3世代、ハイパフォーマンス仕様の予告

昨年の東京モーターショーとLAショーで、ほぼ同時にワールドプレミアされたサード・ジェネレーションのMINI。そのトップモデルとして登場することが確実なJCW=ジョン・クーバー・ワークスのコンセプトカーが、NAIASで初公開された。専用の前後バンパースポイラーや

18インチ径のホイール、そして素晴らしいサウンドを奏でるに違いないエキゾーストシステムなど、JCWとしての専用装備は、もちろんこの新型にも満載。搭載エンジンはクーバーSに搭載される、2.0直列4気筒をさらにチューニングしたものと考えてよいだろう。



AUDI ALLROAD SHOOTING BRAKE CONCEPT

【アウディ・オールロード・シューティングブレーク・コンセプト】

EV走行も可能なハイブリッドコンセプト

このボディスタイルが、シューティングブレークというネーミングにマッチしているものかどうかは別として、アウディからの新しい2ドア・クロスオーバーの提案は、実に魅力的なものだった。アルミニウムとCFRPを使用したボディは、全長が4.2mと比較的コンパクトなもの。パワートレインは2.0直列4気筒TSFIガソリンエンジンと、2個の電気モーターから構成されるもので、システム全体の最高出力は408ps。一方で45g/kmのCO₂排出量を達成するなど、卓越した環境性能を誇る。EV走行は最大50kmが可能だという。



FORD MUSTANG

【フォード・マスタング】

伝統のアメリカンスポーツに燃費が魅力の直4を採用

2014年は、マスタングの生誕50周年。その記念すべき年に、6世代目となる新型はデビューを飾ることになった。これまでの歴代マスタングからインスピレーションを得たボディはファストバッククーペとコンバーチブルの2タイプ。エンジンは5.0のV型8気筒と、3.7のV型6気筒のほかに、2.3の直列4気筒DOHCターボ=エコブーストまでが用意されることになった。ちなみにその最高出力は309ps。オーバー400psのV8モデルも確かに魅力的だが、動力性能と環境性能の両立を考えれば、この直4モデルの存在はきわめて重要だ。





LEXUS RC F

【レクサスRC F】

RCに“F”が追加 2014年中のリリースか

昨年の東京モーターショーで発表されたレクサスの新型クーペ、RCに高性能モデルのFが誕生することになった。そもそもRCは、セダンのISからの派生形ともいえるモデルだから、トップモデルにFをラインアップするのは、ISの前例を考えれば自然な成り行きでもある。搭載

エンジンは5.0仕様のV型8気筒で、最高出力は450ps以上。ちなみにこのエンジンは今回のRC Fのために開発されたものだ。組み合わせられる8速ATはIS Fと共通のもの。RC Fは、ベースとなるRCと同様に、2014年中にはセールスが開始される見込みだ。

TOYOTA FT-1

【トヨタFT-1】

現代に蘇った2000GT、市販化への道も？

FT-1はトヨタのスポーツカーデザインの未来を示唆する、デザインコンセプトカー。今年で創立40周年を迎えるカリフォルニアのデザインスタジオ、CALTYで、トヨタ2000GTやスーパーなど、かつてのスポーツカーをイメージさせるディテールを採り込みながら、それはスタイリングされたという。FT=フューチャー・トヨタの称号は、後に誕生するトヨタ86のコンセプトカーとなったFT86にも使用されていたが、それを考えると今回のFT-1も、プロダクションモデルへの進化を強く意識したモデルといえるのかもしれない。



ATS COUPE



CADILLAC ATS COUPE

【キャデラックATSクーペ】

4シリーズを狙う、キャデラックの回答

GMのキャデラック・ディビジョンからの最大のニュースは、ATSシリーズに誕生したクーペモデルだった。ちなみにATSはBMWの3シリーズを直接のベンチマークとしたモデルだったから、それを考えればこのクーペのライバルは4シリーズクーペということになる。搭載エン

ジンは、セダンと同様に直噴型のガソリンが2タイプ。ひとつは321psの3.6ℓ版V型6気筒、そしてもうひとつは272psの2ℓ直列4気筒ターボだ。クーペとはいえ、ホイールベースはセダンと共通。後席の居住性は十分にそれが確保されているという印象だった。



チューンドの 極限。ドの

Speed Test

安全性や環境性の問題で日々厳しさを増すチューンドの世界。
高いハードルを越えながらパフォーマンスアップを計る作業は
決して簡単ではないが、ドイツチューナーたちは常にアグレッシブだ。
恒例の聖地ナルドでのスピードテストには、14ブランドが集結。
真の実力が問われる極限の領域で、真剣勝負が展開された。

PHOTO & REPORT ● APOLLO
TEXT ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)



Nardo



トップランナーとして君臨し続ける
スピードキング、圧巻のチャレンジ。



Nardo Speed Test

性能の限界に挑む戦い
チューナーの実力が試される

長靴の形をしたイタリアのかかとの部分に位置するナルド。イオニア海に面したこの街が世界中の自動車愛好家に知られているのは、スピードのメッカ、ナルド・サーキットがあるからだ。全長およそ12・6kmの真円形のコースレイアウトのため、フラットアウトの連続走行に理想的で、ここから数々の速度記録が生まれていることはご存じの通り。つい



最近も恒例のナルドスピードテストが開催されたので、その模様をお伝えしよう。

「スピードテスト」と銘打つだけに、これは参加者同士が競り合うレースではない。あくまでもチューナーが自社製品の實力を検証する舞台である。戦うべき相手は自分自身、だから走行前に目標とするスピードを申告する。2日間の開催期間中に2度の走行チャンスが与えられ、1日目の記録をもとにモディファイを施して2日目の走行に臨むことが許され

SPECIFICATIONS

9ff TR-82 ナルドエディション

■ボディサイズ:全長4450×全幅1852×全高1270mm ■車両重量:1510kg ■エンジン:水平対向6気筒DOHCツインターボ 総排気量:3600cc 最高出力:603kW(820ps) / 6800rpm 最大トルク:850Nm(86.7kgm) / 4300~6850rpm リッターあたりの出力:228ps パワーウェイトレシオ:1.8kg/ps ■トランスミッション:6速MT ■駆動方式:RR ■タイヤサイズ:F/235/35R19 R/325/30R19 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:3.0秒 0→200km/h加速:8.2秒 最高速度(公称値):370km/h

Edo コンペティション 911 ターボ S

■ボディサイズ:全長4506×全幅1880×全高1296mm ■車両重量:1605kg ■エンジン:水平対向6気筒DOHCツインターボ 総排気量:3800cc 最高出力:434kW(590ps) / 6750rpm 最大トルク:750Nm(76.5kgm) / 2100~4200rpm リッターあたりの出力:155ps パワーウェイトレシオ:2.7kg/ps ■トランスミッション:7速セミAT(PDK) ■駆動方式:4WD ■タイヤサイズ:F/245/35R20 R/305/30R20 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:3.0秒 0→200km/h加速:10秒 最高速度(公称値):330km/h





■ Ranking 10

326.7km/h

**Edo Competition
911 Turbo S**

■ Ranking 1

368.7km/h

**9ff TR-82
Nardo Edition**



CUを始めとする電子制御装置のプログラムと主要コンポーネントは、最新スペックのファクトリー仕様をそのまま使用する。代表のエド・カラベゴヴィッチは目標タイム330km/hを掲げ、実測スピードも326.7km/hを計測した。目標にわずかに届かなかった理由は、パワーよりもPDKのプログラムにあった。ストックレシオの7速で走行中、なんとスピードリミッターが作動してしまったのだ。さすが

ている。
ナルドに集ったチューナーは14社。計16台によるスピードへの挑戦の幕が切って降ろされた。チューンドカーのスピード記録樹立の栄冠に輝くのは誰か？
まずは最高速テストの主役 名門ポルシェ勢がアタック
第1走者からいきなり大物が登場した。9ffが持ち込んだTR-82ナルド・エディションだ。9ffを主宰するヤン・ファトハウアーは、いつも通りの完璧主義でこの場に臨む。経験豊富な彼はトップを取るには平均スピード370km/hが必要だと計算していた。このスピードに見合うベース車両として、タイプ997のポルシェ911ターボMT仕様を選ぶ。目標スピードは370km/h。最高出力は実に820ps。シャシーでは特にリヤの電子制御に注意を注いだほか、ナルドに合わせたビルシユタイン製車高調整式ダンパーに換

装してある。操縦席では懐かしいOMOの2スポーク・ステアリングホイールが目につく。「ナルドで理想的な着座姿勢を取るように選びました」と語る。「ここは路面が荒れていて、高速ではドライバーに伝わるショックが大きいのです。このステアリングなら肘を曲げる余裕ができるので、シートのサイドサポートに腕をもたせ掛けて操縦できます」。ファトハウアーはさらに計算通りの368.7km/hを叩き出して、911スピードキングの貴族を見せつけた。スタート早々の大記録に、その場に居合わせた関係者は唖然とする。周囲のざわめきがまだ収まらないなか、第2走者エド・コンペティシヨンの991ターボSが走行を始める。ベースモデルはその名の通り最新991型のターボS。チューンの度合いは9ffよりだいぶマイルドで最高パワーは590psと発表されている。ゼロから設計した排気系からエキストラパワーを稼ぐ一方、E

名門の安定感と新鋭の躍進 聖地での記録が新たな伝説を生む。

ゲンバラは2012年発表の、パナメーラをベースにした「ミストラル」によって空力面に關しての経験を積んでいる。今回ナルドに出走させるGTP700ではミストラルで得たノウハウを土台にして動力性能の向上を図った。アンドレアス・シユヴァルツ率いるチームはツインターボ化に踏み切り、併せて大型インタークーラーとスポーツエキゾース

のカラベゴヴィッチもここまでは読み切れなかった。現代のハイパフォーマンスカーをチューンするに当たり、ブラックボックスのプログラミ



プリートチューンモデルで、公道走行可能な4ドアモデルの最高速度記録となる366km/hを樹立しているからだ。

トシステムを導入する。目標スピードは335km/h。1回目の走行で333km/hを記録するが、スポーツ・プラス・テスト・モードに足を引っ張られたと感じたシユヴァルツは2回目の走行で純スポーツモードに変更、見事338.8km/hを実測する。しかし彼にはまだ超えるべきターゲットがある。ブラバスが2006年に発表した「ロケット」はメルセデス・ベンツCLSのコン

プリートチューンモデルで、公道走行可能な4ドアモデルの最高速度記録となる366km/hを樹立しているからだ。



■Ranking 4

339.2km/h

GSC CLS 63 AMG

■Ranking 2

353.9km/h

GAD CLS 63 AMG



SPECIFICATIONS

GAD CLS 63 AMG

■ボディサイズ:全長4996×全幅1881×全高1381mm ■車両重量:1895kg ■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:590kW(803ps)/5600rpm 最大トルク:1150Nm(117.3kgm)/3600~4900rpm リッターあたりの出力:147ps パワーウェイトレシオ:2.4kg/ps ■トランスミッション:7速セミAT (AMGスピードシフトMCT) ■駆動方式:FR ■タイヤサイズ:(F)&(R)255/35ZR19 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:3.4秒 0→200km/h加速:9.4秒 最高速度(公称値):370km/h

GSC CLS 63 AMG

■ボディサイズ:全長4996×全幅1881×全高1406mm ■車両重量:1944kg ■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:500kW(680ps)/5100rpm 最大トルク:950Nm(96.9kgm)/5000rpm リッターあたりの出力:125ps パワーウェイトレシオ:2.9kg/ps ■トランスミッション:7速セミAT (AMGスピードシフトMCT) ■駆動方式:FR ■タイヤサイズ:(F)&(R)255/35ZR19 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:4.3秒 0→200km/h加速:11.1秒 最高速度(公称値):350km/h



■ Ranking 15

280.7km/h

**Techart
Cayenne S Diesel**

■ Ranking 5

338.8km/h

**Gemballa
GTP700**

SPECIFICATIONS

テックアート カイエン S ディーゼル

■ボディサイズ:全長4846×全幅1939×全高1699mm ■車両重量:2270kg ■エンジン:V型8気筒 DOHCディーゼル・ツインターボ 総排気量:4134cc 最高出力:331kW(450ps)/3800rpm 最大トルク:1000Nm(102kgm)/2600rpm リッターあたりの出力:109ps パワーウエイトレシオ:5.0kg/ps ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:4WD ■タイヤサイズ:(F)&(R)275/40ZR22 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:5.2秒 0→200km/h加速:20.9秒 最高速度(公称値):270km/h

ゲンバラ GTP700

■ボディサイズ:全長5015×全幅1931×全高1418mm ■車両重量:2045kg ■エンジン:V型8気筒 DOHCツインターボ 総排気量:4806cc 最高出力:515kW(700ps)/6100rpm 最大トルク:950Nm(96.9kgm)/3500rpm リッターあたりの出力:146ps パワーウエイトレシオ:2.9kg/ps ■トランスミッション:7速セミAT(PDK) ■駆動方式:4WD ■タイヤサイズ:(F)265/30R22 (R)305/25R22 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:3.3秒 0→200km/h加速:9.6秒 最高速度(公称値):335km/h

ントでの新記録を狙う。目標スピードは270km/h。ストックのディーゼル・カイエンの最高速は252km/hだから、30km/h上乗せすれば達成できる。彼らにはすでにカイエンをベースにした「マグナム」というモデルを製作した実績がある。このマグナムの空力に磨きをかけたうえで、382psから450psへパワー向上を果たした。モリッツ・レンナー率いるチームによる入念な準備は実を結び、1回目の走行で277.5km/hを出す。彼らはこれに満足することなくリヤスポイラーをその日の夜に改良して、2回目の走行でさらに3km/h伸ばし、280.7km/hを樹立した。ディーゼルSUVの最速記録を達成！ナルドに歓声が沸き上がった。

300km/h超の世界では予想しないトラブルが起こる。そのナルドが打って変わって緊張した雰囲気にも包まれる。ともにメルセデス・ベンツCLS63 AMGを携えて、GADとジャーマン・スペシャル・カスタムズ(GSC)が相まみえるのだ。この勝負、双方ともに譲れない。GADCLS63 AMGは803psのハイパワーを誇り、370km/hを目標に設定した。あまりにも野心的だが、その意欲的な姿勢に周囲は好意的だった。しかし彼らの野望は3周目で潰えた。このラップ、GADCLSは息も絶え絶えにピットに戻ってくる。悔やまれるトラブルだった。1周目に353.9km/hを实测、このまま順調に周回を重ねれば、ブラバス・ロケットが立てた366km/hの記録に手が届きそう



Nardo Speed Test





SPECIFICATIONS

Edo コンペティション 458 スパイダー

■ボディサイズ:全長4527×全幅1937×全高1211mm ■車両重量:1535kg ■エンジン:V型8気筒DOHC 総排気量:4499cc 最高出力:441kW(600ps) 9000rpm 最大トルク:550Nm(56.1kgm) 6000rpm リッターあたりの出力:133ps パワーウエイトレシオ:2.6kg/ps ■トランスミッション:7速セミAT(F1マチック) ■駆動方式:MR ■タイヤサイズ:(F)235/35R20 (R)295/35R20 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:3.3秒 0→200km/h加速:10秒 最高速度(公称値):330km/h

Novidem GT-R

■ボディサイズ:全長4670×全幅1895×全高1370mm ■車両重量:1820kg ■エンジン:V型6気筒DOHCツインターボ 総排気量:3799cc 最高出力:550kW(750ps) 6700rpm 最大トルク:950Nm(96.9kgm) 5500rpm リッターあたりの出力:197ps パワーウエイトレシオ:2.4kg/ps ■トランスミッション:7速セミAT(DCT) ■駆動方式:FR ■タイヤサイズ:(F)&(R)265/30R21 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:2.8秒 0→200km/h加速:9秒 最高速度(公称値):360km/h



Nardo Speed Test

Ranking 6

331.0km/h

Novidem GT-R

以上のスピードを出そうとは思いません——この言葉から、ナルドはドライバーにとっても過酷な挑戦の場であることがわかる。

ナルドでベストサウンド賞があるなら、フェラーリ458スパイダーをベースにしたエド・コンペティション458スパイダーが最有力候補だろう。オリジナルの排気系統を装備し、電子制御プログラムを改訂しているが、最高出力は600psとチューンはマイルドだ。それでも1周目で322km/hを計測する。「9000rpmまでとてもスムーズに回ります」とカラベゴヴィッチはこやかに語る。翌朝のトライも順調に運ぶ。気温はやや低く、風も問題なしの理想的な条件に恵まれたエド458スパイダーは、昨日の記録を3km/h伸ばして325.5km/hを打ち出したのだ。ベースのフェラーリ458スパイダーが搭載するV8の素性の良さを引き出した、エ

打倒911ターボの最右翼に対する
大いなる期待感と、交錯する苦悩。

な勢いだったからだ。

一方のGSCCLS63 AMGは680psで目標スピードは350km/h。実測でも339.2km/hとまずまず立派な成績を残した。ナルドでは300km/hを超えると車両にかかる遠心力がぐんと増える。強大なダウンフォースを生むレーシングカーならともかく、950Nmのトルクを後輪で伝達するGSCCLSでは、路面の凹凸が走行安定性に決定的な影響を及ぼす。GSCを率いるイェンス・エンゲルマンは、2日間の走行を終えてこう語る。「正直に言えば、ここでCLSに乗ってこれ



SPECIFICATIONS

AC シュニツァー M6 グランクーペ

■ボディサイズ:全長5011×全幅1899×全高1365mm ■車両重量:1875kg ■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ 総排気量:4395cc 最高出力:456kW(620ps) 6200rpm 最大トルク:790Nm(80.6kgm) 3000rpm リッターあたりの出力:141ps パワーウエイトレシオ:3.0kg/ps ■トランスミッション:7速セミAT(MDCT) ■駆動方式:FR ■タイヤサイズ:(F)&(R)265/30ZR21 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:4.1秒 0→200km/h加速:11.9秒 最高速度(公称値):340km/h

G/パワー M3 SK II CS

■ボディサイズ:全長4615×全幅1804×全高1418mm ■車両重量:1675kg ■エンジン:V型8気筒DOHCスーパーチャージャー 総排気量:3999cc 最高出力:448kW(609ps) 7800rpm 最大トルク:590Nm(60.2kgm) 3900rpm リッターあたりの出力:152ps パワーウエイトレシオ:2.8kg/ps ■トランスミッション:6速MT ■駆動方式:FR ■タイヤサイズ:(F)&(R)255/35ZR19 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:4.3秒 0→200km/h加速:12秒 最高速度(公称値):340km/h

ドの手腕が光る記録だ。

スイスのチューナー、ノヴィデムはニッサンGT-RをベースにしたノヴィデムGT-Rを持ち込んだ。同社を牽引するノルマンド・ルジェロはV6を750psにチューンした。ひとつユニークな試みは、オリジナルの285タイヤに換えて4輪に265/30ZR21を装着したこと。加えて、駆動力の伝達ロスがなくし、軽量化にも繋がるかの判断から、思い切りよくRWDにモディファイした。360km/hの強気な目標スピードを掲げる。しかしドライバーのミハ

エル・ホフマンはピットに帰ると、「328.6km/hに達すると電子の壁に向かって走っているようだ」と告げる。結果は331.0km/hに終わった。ナルドの後、ノヴィデムは自社ファクトリーでGT-Rを徹底的にテストした結果、GPSシステムが速度を測定し、情報をECUに転送していたことが判明した。そのECUは最高速を約330km/hに制限する。試みにGPSシステムをカットオフしたところ、制限も解除された。事前テストでは320km/h以上で走らなかったため、この問題





■ Ranking 12

325.5km/h

Edo Competition
458 Spider



はナルドの前には予測できなかったのだ。

老舗チューナーたちが登場
立ちはだかる空気の壁

名門のACシュニツァーは、スタイリッシュなBMW M6グランクーペをチューンして登場させた。620psはベンチ上で実証済み、掛け値なしのパワーだが、彼らにしては控えめな340km/hという目標設定でスタートについた。「どの程度スピードが出るか、まずは見てみましょう」と、ローマン・フェナーは胸のうちの自信を隠しつつ語る。フェナーにとって電子制御装置のプログラミングさえ間違いないがなければ、この最高速は充分射程圏内にあったのだ。しかし現実には2回目の走行で記録した328・9km/hがベストに終わる。ナルドの現場では原因を究明できなかった。ドイツの本拠地アクセンに戻って、最高速リミッターを解除するプログラムが思うように作動しなかったこと、7速MDCTDドライブジョックにも落とし穴があったことが判明した。現代のチューナーにとって電子制御装置の「暗号解読」は鬼門のひとつになったことがある。

GパワーはE92型BMW M3クーペを引き連れてナルドに登場した。GパワーM3SKII CSの注目部分はなんといってもスーパーチャージャー(SC)による過給だ。排気量4ℓのV8はストックでも420psのハイパワーを発揮するが、Gパワーはこれを609psにまで引き上げた。しかもストックエンジンの最高パワー発生回転数が8300rpmなのに対し、Gパワーでは7800rpmと若干ながら低くなっているのは、SCならではの恩恵だろう。トランスミッションは6速MTを流



■ Ranking 11

326.2km/h

G-Power
M3 SKII CS

■ Ranking 9

328.9km/h

AC Schnitzer
M6 Gran Coupe



用する。ルーツ式SCによるチューンで難しいのは、エンジンの回転スピードの何倍速でローターを回すのか、その見極めにある。Gパワーもこの部分がまだ煮詰まっていらないよう、目標スピード340km/hは充分可能に思われたが、1度目の走行では実測326・2km/hに終わった。2度目の走行では吸入側の空気流入量を絞ったのが裏目に出て、292・4km/hと却って最高速は落ちてしまった。

アウディRS6アバントをベースにしたMTM RS6アバントを造り上げたロラント・マイヤーは慎重な発言に終始した。「現行のV8エンジンがかつての10気筒を上回るのには容易ではありません。ストックの状態では340km/hはおそらく無理でしょう」と語る。電子制御装置のプログラミングと排気系のチューンにより、685psと865Nmのパワー&トルクを得ているので、340km/hの目標スピードは計算の上では可能だった。しかし実測は330・1km/hに終わり、マイヤーの危惧は現実となった。V10を失ったRS6アバントの現行生産型が謳う最高速は305km/h。それから25km/hの上乗せに成功したことを喜ぶべきなのかもしれない。



この日のナルドではロラント・マイヤーにとってよいこともあった。アウディA8 4・2TDIをベースにしたMTM 4・2TDIが目標スピードの290km/hを10km/hも上回る実測値300km/hをちょうど周回して見せたからだ。実際、MTM 4・2TDIはディーゼルらしいからぬ素晴らしい動力性能の持ち主である。4131ccの排気量から410psとほぼリッター100psを達成し、930Nmという途方もないトルクを1850~2850rpmという低回転で生み出す。車重2070kgの巨体ながら0~200km/hを20・7秒で走りきるこのMTMは、アウトバーンを常用するビジネスマンに打ってつけのスーパーリムジン

チューンドアウディが躍動する
ポテンシャルの高さで存在感を示す。

Nardo Speed Test

■Ranking 7

330.1km/h

MTM RS6 Avant

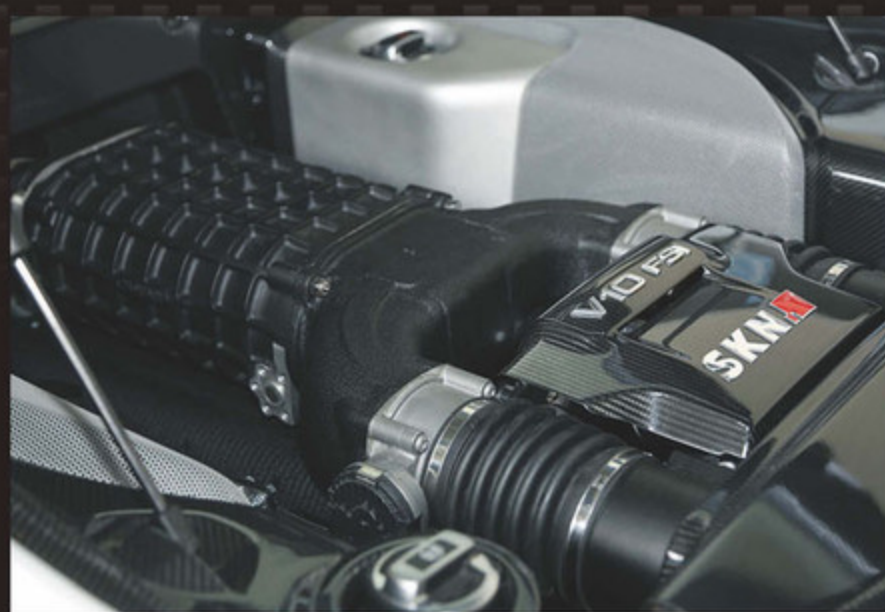


SPECIFICATIONS

MTM A8 4.2 TDI
■ボディサイズ:全長5137×全幅1949×全高1440mm
■車両重量:2070kg ■エンジン:V型8気筒DOHCディーゼル・ツインターボ 総排気量:4134cc 最高出力:302kW(410ps)/4100rpm 最大トルク:930Nm(94.9kgm)/1850~2850rpm リッターあたりの出力:99ps パワーウェイトレシオ:5.0kg/ps ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:4WD ■タイヤサイズ:(F)&(R)255/40ZR19 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:5.0秒 0→200km/h加速:20.7秒 最高速度(公称値):290km/h

SKN R8 V10 コンプレッサー Xトリム2
■ボディサイズ:全長4435×全幅1930×全高1242mm ■車両重量:1700kg ■エンジン:V型10気筒DOHCコンプレッサー 総排気量:5204cc 最高出力:593kW(806ps)/7000rpm 最大トルク:738Nm(75.3kgm)/4700rpm リッターあたりの出力:155ps パワーウェイトレシオ:2.1kg/ps ■トランスミッション:6速セミAT(Rトロニック) ■駆動方式:4WD ■タイヤサイズ:(F)235/35R19 (R)325/30R19 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:3.4秒 0→200km/h加速:9.9秒 最高速度(公称値):360km/h

MTM RS6 アバント
■ボディサイズ:全長4979×全幅1936×全高1461mm ■車両重量:2010kg ■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ 総排気量:3993cc 最高出力:504kW(685ps)/5700~6600rpm 最大トルク:865Nm(88.3kgm)/1750~5500rpm リッターあたりの出力:172ps パワーウェイトレシオ:2.9kg/ps ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:4WD ■タイヤサイズ:(F)&(R)255/35ZR21 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:3.4秒 0→200km/h加速:11.5秒 最高速度(公称値):340km/h



ネに違いがない。
SKNがナルドに持ち込んだSKN R8 V10コンプレッサXストリーム2は力作だ。アウディR8 V10 FSIクワトロをベースに、そのV10ユニットにスーパーチャージャーを取り付けたのだ。結果としてストックの最高出力は525psから806psへと大幅な向上を果たした。目標スピードの360km/hは決して無謀な数字ではなく、1回目の走行で344.9km/hを実測、ハンドルの握ったミハエル・シファアのフィードバックをもとに、シャシーにフライングチューニングを施した2回目の走行では349.8km/hに達した。従って、動力性能は申し分ない。シファアにやり残した仕事があるとすれば、6速Rトロニックを早急に7速デュアルクラッチのストロニックに換装することだろう。その晩には現行の0→200km/h加速タイム9.9秒がさらに短縮すると思われる。「過給機を後付けするケースでは、エンジンルームの放熱がしばしば問題になるのですが、私たちはこの点でも成功しました。今日の高速走行でも油温はほぼ90℃に保たれま

した」。ナルドでの走行を終え、シファアは満足げに語った。

意外にも健闘したのはVW勢
伏兵が世界記録を樹立

HGPが製作したHGPゴルフR3.6ピトウルボはVR6ユニットを搭載する。VWグループが開発したこの6気筒は狭角V型エンジンの一種で、シリンドラーヘッドを真上から見ると各ボアの円周が少しずつオーバーラップしながら隣接している。こうしたレイアウトを採ることで、通常のV6より全幅が細く、全長も直4近くまでコンパクト化できる。小さな外寸は軽量化に繋がるわけで、



VR6はもつと評価されて然るべきエンジンだ。この日、HGPは340km/hの目標スピードを掲げ、330.0km/hを実測した。走行前に取り付けたホイールとタイヤがオリジナルよりひと回り大きかったため、一回転あたりの走行距離が長くなったのに対し、緻密に計算した最終減速比がマッチしなかったことが原因として考えられる。

VWのピープルムーバー、T5をベースにTHが仕上げたTHアウトモビレ・スペースキャンパーはれ

■Ranking 3

349.8km/h

SKN R8 V10
Kompressor
X-treme²

■Ranking 14

300.0km/h

MTM A8 4.2 TDI

■Ranking 16

270.9km/h

TH Automobile Space Camper



SPECIFICATIONS

TH オートモビル スペースキャンパー

■ボディサイズ:全長4900×全幅2280×全高1960mm ■車両重量:2350kg ■エンジン:水平対向6気筒DOHCツインターボ 総排気量:3600cc 最高出力:425kW(580ps)/6000rpm 最大トルク:680Nm(69.4kgm)/2100~4000rpm リッターあたりの出力:161ps パワーウエイトレシオ:4.1kg/ps ■トランスミッション:5速AT ■駆動方式:RR ■タイヤサイズ:(F)235/40 R19 (R)285/35R19 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:4.9秒 0→200km/h加速:13.6秒 最高速度(公称値):300km/h

■Ranking 8

330.0km/h

HGP Golf R 3.6 Bi-Turbo

HGPゴルフ R 3.6 Bi-Turbo

■ボディサイズ:全長4212×全幅1786×全高1431mm ■車両重量:1600kg ■エンジン:V型6気筒DOHCツインターボ 総排気量:3597cc 最高出力:548kW(745ps)/6300rpm 最大トルク:925Nm(94.4kgm)/4700rpm リッターあたりの出力:207ps パワーウエイトレシオ:2.1kg/ps ■トランスミッション:7速セミAT(DSG) ■駆動方式:4WD ■タイヤサイズ:(F&R)235/35ZR19 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:3.0秒 0→200km/h加速:8.9秒 最高速度(公称値):340km/h



圧巻のコンパクト&SUVクラス
ワールドレコードに歓喜!!

つきとした実用車だが、そのエンジンルームに、580psにまで高めた911ターボのフラット6を搭載している。ドイツではこうしたミニバンのチューニングは決してジョークではない。アウトバーンでの「正義」はあくまでもスピードであり、セダンでは収容しきれない人数と荷物を高速で運べるクルマの需要には確たるものがある。例えば建築設計事務所「所」のスタッフ6名のチームが、1・5m四方の建築模型を携えて200km離れたクライアントを訪れるときなど、THスペースキャンパーは絶好の移動ツールになる。スウェーデン・トムゼンが操るTH5は1回目の走行で264・6km/hを計測し、次いで翌日、2回目の走行ではフロントに若干の空力モディファイを施した結果、270・9km/hまで記録を伸ばした。これまでの記録はウエストファリアがチューニングしたメルセデス・ベンツ・ピアノの222km/hだった。ナルドはこの日2度目の世界記録更新に沸いた。

日本市場から姿を消して久しいオ
ベルだが、ドイツ本国ではメジャーブランドとして第一線にある。シュテファン・クラウゼンが手がけたクラウゼン・コルサOPC GT550は排気量わずか1796ccの直列4気筒ながら、ターボで過給されて550psと533Nmのパワー&トルクを発揮する。目標スピードは300km/h。ナルドを走り出したスーパー・コルサは1速から3速までシフトアップするたびに駆動輪が空転する。2500mmのホイールベースから想像するよりはるかに優れたスタビリティを発揮し、バンクでの走り振りに危なげない。コルサは2度の走行を完璧にこなし、309・6km/hを計測して目標スピードをクリアした。それだけではない。シュ

Nardo Speed Test Result

1 368.7km/h

9ff TR-82
Nardo Edition



2 353.9km/h

GAD CLS 63 AMG



3 349.8km/h

SKN R8 V10
Kompressor X-treme²



4 339.2km/h

GSC CLS 63 AMG



5 338.8km/h

Gemballa GTP700



6 331.0km/h

Novidem GT-R



7 330.1km/h

MTM RS6 Avant



8 330.0km/h

HGP Golf R 3.6
Bi-Turbo



9 328.9km/h

AC Schntizer
M6 Gran Coupe



10 326.7km/h

Edo Competition
911 Turbo S



11 326.2km/h

G-Power M3
SK 2 CS



12 325.5km/h

Edo Competition
458 Spider



13 309.6km/h

Klasen Corsa OPC
GT 550



14 300.0km/h

MTM A8 4.2 TDI



15 280.7km/h

Techart
Cayenne S Diesel



16 270.9km/h

TH Automobile
Space Camper



Nardo Speed Test

タイヤメッツ（昔からオベルを得意とするチューナーだ）が手がけたインシグニアが持っていた287km/hというオベル最速記録も破った。図らずもこのスーパーハッチバックはナルドスピードテストの一番人気となったのである。

常に新たな可能性を探り切琢磨する独チューナー

ナルドスピードテストの模様を本誌誌上で詳細にリポートしたのは理由がある。もちろん読者諸氏に楽しんでいただくことが第一義だが、ドイツのチューニング産業の立ち位置をお伝えしたかったからでもある。ともすれば杓子定規なお国柄と思われがちなドイツだが、この国では、所定のレギュレーションを満たしたチューンドカーが立派な市民権を得ているだけでなく、チューニング産業が自動車界の確たる一隅を占めており、一部技術面の実用化ではリーダー役さえ担っているのである。RUFといった大御所のほかにも、実力のあるチューニングブランドが、

手がかかり（従って高価にならざるを得ない）大メーカーではカタログモデルにしづらい製品を市場に提供して、目の利く愛好家の需要を満たし、大局的にはドイツ自動車界のレベルアップに貢献している。数々の取材を通して、私たちは日本にもドイツと肩を並べる実力派チューナーが少数ながらあるのを知ることになった。自動車メーカーはプロダクト・ライアビリティという重責を担っているだけに、環境と安全に関わる法規制の整備が前提となることを充分認識したうえで、私たちはこうしたチューナーの技術が限られた趣味的な枠組みを飛び出し、広くクルマ社会の一員として認知される日が来ることを願っている。それがこの国の自動車界を困んでいる、ある種の閉塞感を打ち破る風穴になるかもしれない。



Ranking 13

309.6km/h

Klasen Corsa
OPC GT 550



SPECIFICATIONS

Klasen コルサ OPC GT 550

■ボディサイズ:全長4040×全幅1713×全高1488mm ■車両重量:1259kg
■エンジン:直列4気筒DOHCターボ 総排気量:1796cc 最高出力:404kW
(550ps)/7400rpm 最大トルク:533Nm(54.4kgm)/7000rpm リッターあたりの出力:306ps パワーウエイトレシオ:2.3kg/ps ■トランスミッション:6速MT ■駆動方式:FF ■タイヤサイズ:F&R:235/35ZR19 ■パフォーマンス
0→100km/h加速:5秒 0→200km/h加速:12秒 最高速度(公称値):300km/h



THE ATTACK!

腕

利きのドライバーでも「ABSなし」と言われると若干心構えが変わるものだが、常日頃どうやればドライバーズエイドを全オフできるかに腐心しているプロのレーシングドライバーにとっては好都合のようである。今回は昨年末の東京モーターショーで注目を集めたKTMクロスボウGTの実力を、富士スピードウェイで試す。ドライバーはもちろん田中哲也選手が務める。

クロスボウGTのGTたる所以は、フロントウィンドウとドアとして開閉するサイドウィンドウが備わって「GTIIグランドツーリング」にも適するようになったこと。とはいえ、ダラーラが基礎開発に関わったカーボン・モノコックを隠そうとしないこのクルマで旅に出るオーナーは珍しいだろう。田中選手は本誌先月号において、ロータス・エキシージSで1分56秒台のタイムを記録しているから、その対比も興味深い。

「ケイマンSとエキシージSを比べたら後者の方がフォーミュラっぽいと表現したけれど、でもクロスボウと比べたら、今度はエキシージSがハコ車的なイメージになりますね」

やはり1tを境にスポーツカーの世界観は異なってしまうものなのだろう。そこで今回は新車のGTに加え、以前田中選手がテストしたこと



G^ッT^ッの 戦闘力を測る。

唯一無二の個性を備えたKTMクロスボウに、利便性を与えた派生モデル「GT」が追加されて上陸。この追加は本来のコンセプトから逸脱するのでは？ そうした危惧を抱いた我々はGTの戦闘力を、ホームグラウンドのFSWにおいて全開で確認した。

があるクロスボウRも走らせることにした。クロスボウGTはウインドウ類が追加されたことで50kg弱ほど重くなり、搭載されるアウディ製2.0ターボエンジンは285ps版となる。一方、Rのエンジンはチューンが異なり300ps仕様だ。

最初のアタックはクロスボウR。地を這うように低いクロスボウだが、ホームストレートを通過する速度はお世辞にも速いとはいえない。ロガーが示した値は先月のエキシージSより25km/h遅い221km/h。だが逆にラップタイムは1秒以上速い1分55秒53を記録した。つまりクロスボウRはコーナーで恐ろしく速いのだ。その差が顕著なのは100Rのボトムスピードで、クロスボウRはエキシージSより10km/h近く速いスピードで駆け抜けている。とはいえピットに戻った田中選手に訊くと不満がないわけではないようだ。

「LSDがヘタっているのか、内輪が空転して前に進まない。でも100Rなんかは安定して速い。2009年に初期のクロスボウをドライブしたときはエンジンの搭載位置が今

KTM X-BOW GT FSW ATTACK!

TESTER●田中哲也 (Tetsuya Tanaka)

TEXT●吉田拓生 (Takuo Yoshida)

PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)



エキシージS超えの55秒台を記録！ その潜在能力は高いレベルにある。

より高くてリヤが不安定だったけれど、そこが劇的に良くなっている」

エンジン・マウントの改良により、現在のクロスボウは初期モノに比べ19mmエンジンの搭載位置が低められている。僅か19mmだがフォーミュラカーに準じたクロスボウではその差は大きいのだという。

続いて今回の主役であるクロスボウGTのアタックが始まる。ストレーートの最高速は222km/h、そしてラップは1分55秒97だった。エンジンパワーやボディ形状、車重、タイヤ径、脚まわりのセッティングまで異なっている両者だが、ラップタイムは僅か0秒44差である。とはいえ今回は、トップスピードと



X-BOW GT

カーボン・モノコックのボディやアウディ製2.0直4ターボなど、構成要素は既存モデルと変わらないが、追加したフロント&サイドウィンドウによって車重は50kgほど増量。その恩恵により快適性は大幅に向上し、シートもレザー張りでクッションが効いている。天候の急変などの緊急時にはルーフを覆うソフトカバーも装着可能だ。



ラップタイムの違いがどこに起因しているのかを端的に表現するのは難しい。GTについての田中選手のコメントはRの時とは一転していた。「100Rでフロントタイヤのグリップは悪くないけれど、ステアリングを切り増すとすぐにリヤが出てしまふ。でも小さいコーナーからの立ち上がりはGTの方がトラクションがあって安定している」

ストレーートが遅くコーナーで速いRと、逆のGT。この謎を解くため我々は、Rに装着されていた大型のリアウイングを外して走らせることにしたのだが、そこで興味深い結果を確認した。ラップタイムは0秒32ほどウイング付きに適わなかったが、

最高速は2km/h弱上がった。一方コーナーのボトムスピードは100Rで8km/h近く落ち、それ以外の多くのコーナーで低い値が出たのである。幾何学的なボディのクロスボウだが、フラットボトムを採用するなど、空力には意欲的だ。純正のリアウイングは小さいが、コーナーリングに効いていたのである。

「今回の2台の差はセッティングと仕様の違いなんだと思う。このクルマは脚まわりの調整箇所もけっこうあるから、そこをいじっていく楽しみは大いにあるということだね。新しいクロスボウGTの印象は、とにかく快適ということに尽きる。これまでのクロスボウは、コクピットの中に乱れた空気が吹き込んでくるし、今日なんか手が凍えるほど寒い。もし雨なんか降ったら、全身ビ

ラ的な走りをするというのは、100Rを例にするとわかりやすい。ポルシェなんかは100Rの途中ではほんの少しブレーキをかけてハナを入れてやる必要がある。でもクロスボウの場合はブレーキを踏まなくても、ゼロカウンタでウヨウヨと姿勢を整え続けている。もしスロットルを全オフしたらすぐにスピンしちゃう状態なんだけれど、そこがフォーミュラの。この手のクルマで100Rでブレーキ使わなきゃ曲がれないよ、うだったら存在価値ないよね」



クロスボウRはGTと同じエンジンながら、チューニングが異なり最高出力は300psを発生。ウレタンのシートやシンブルなシフト&サイドブレーキノブなど、あくまでも走り優先したスパルタンな装備を纏う。まさしく公道走行可能なフォーミュラだ。

「GTが重いといっても、ガラスが追加されたのは車体中心付近だし、コーナリングにはほとんど影響は出ていない。クロスボウがフォーミュラシヨビシヨになると思う。構造はフォーミュラのだけど、本当のフォーミュラカーは雨でも走っている限り少しも濡れないからね」

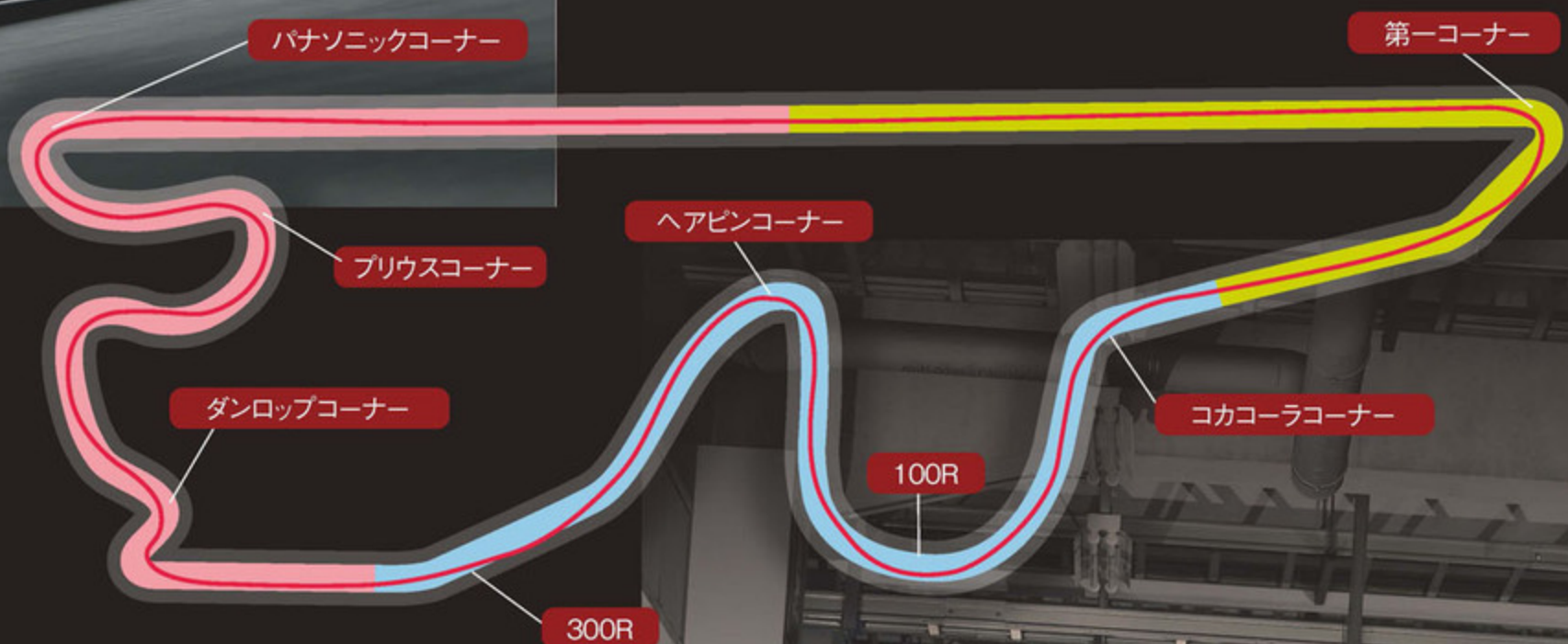
だがラップタイムが示す通り、ドライビングが快適になったとはいえずGTのスピードは、エンジンが強力でも軽いうえに少しも引けを取っていないことがわかる。

X-BOW R



サーキットでこれほどの速さを誇るクロスボウGTだが、真価はスピードだけではないと田中選手は言う。「見た目とは裏腹に、エンジンの振動とかキシミ音がほとんどない。乗り味もしっとりとしていて、パワートレインの感じも現代的。製品としてのクオリティが凄く高いところが、クロスボウの頭抜けた資質なんだと思う。みんなはカーボン・モノコックというだけで重宝がられるけれど、昔はただ軽いだけで強度や音振などが良くない時代もあった。クロスボウのモノコックは、剛性感はあるけれどマイルドでとってもいい」

KTMクロスボウGTは快適で速い。だがそのクオリティは所有欲を掻き立て、セッティングによって自分だけの1台を育てて行く楽しみもある。スタイルは奇抜だが、長年真剣につきあえる相棒に違いない。



VBOX Sport DATA	クロスボウGT	クロスボウR
スプリット1 [黄] (秒)	00:26.69	00:26.72
スプリット2 [緑] (秒)	01:03.76	01:02.93
ラップタイム (秒)	01:55.97	01:55.53
瞬間最大G		
横	1.429	1.423
加速	0.729	0.804
減速	1.091	1.139
最大速度 (km/h)	222.76	221.23
1コーナー		
トップ (km/h)	222.76	221.23
ボトム (km/h)	62.41	65.27
コカコーラ		
トップ (km/h)	185.14	187.14
ボトム (km/h)	120.93	121.70
100R		
トップ (km/h)	168.94	168.64
ボトム (km/h)	121.17	139.91
ヘアピン		
トップ (km/h)	155.55	157.79
ボトム (km/h)	81.99	85.85
ダンロップ		
トップ (km/h)	204.26	206.01
ボトム (km/h)	52.59	52.06
13コーナー		
トップ (km/h)	128.70	127.04
ボトム (km/h)	86.67	90.56
プリウス		
トップ (km/h)	130.04	132.57
ボトム (km/h)	77.13	78.67
パナソニック		
トップ (km/h)	136.49	136.73
ボトム (km/h)	77.07	75.09

KTM X-BOW GT FSW ATTACK!



SPECIFICATIONS
KTM クロスボウGT

■ボディサイズ:全長3738×全幅1915×全高1202mm ホイールベース:2430mm トレッド:1644mm ■車両重量:847kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ(TFSI) ボア×ストローク:82.5×92.8mm 総排気量:1984cc 最高出力:210kW(285ps) / 6400rpm 最大トルク:420Nm(42.8kgm) / 3200rpm ■トランスミッション:6速MT ■駆動方式:MR ■ステアリング形式:ラック&ピニオン ■サスペンション形式:(F)&(R)ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径:(F)305 (R)262mm ■タイヤサイズ:(F)205/40R17 (R)255/35R18 ■パフォーマンス 最高速度:144マイル(230.4km/h) 0→62マイル加速:4.1秒 CO₂排出量(MVEG):189g/km 燃料消費量:8.3ℓ/100km



» BEST LAP

クロスボウGT

1分55秒97

クロスボウR

1分55秒53



Mazda

Green
GENROQ
SPECIAL

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

RE Range Extender

EV普及のキーは 自家発電!?

続々と登場するEVだが、その航続距離の短さは最大のネック。各メーカーとも様々な手法を模索しているものの、最適解はまだない。そんな中でマツダが提案するのは、EVのメリットをスポイルしない、発電専用のロータリーエンジンを用いたレンジエクステンダー。絶滅の恐れすらあったロータリーが、今新たな使命を帯びて復活か!?

まだ正式に決まっていなかったが「マツダも本格参入」と言い切れそう。風雲急を告げるEV界。その野心のほどを示すデミオ・レンジエクステンダーEVのプロトタイプが、このほど報道陣に公開された。お家芸のロータリーエンジンを隠し持つことにより、限りなく滑らかに静粛に、EVの航続距離を飛躍的に伸ばす「打ち出の小槌」だ。まだ次世代車に戸惑っている人々の先入観を、根底から覆す事件かも。

レンジエクステンダーEVとは「発電機付き電気自動車」のこと。EVは搭載できるバッテリーの容量に限られるため、一充電ごとの航続距離が短いという制約が付きまとう。さりとてバッテリーを大型化すれば、そのぶん長く走れるという反面、クルマが大きく重く高価になるだけでなく、充電時間が長くなるなど副作用も小さくない。そこで発電のために必要最小限の内燃機関を搭載して発電機を駆動し、走行にともなうバッテリーの損耗を補って航続距離を延ばそうというのがレンジエクステンダーEV。すでにアウディA1eトロンやスズキ・スイフトなどの実証実験車も走っている。今回マツダが手掛けたデミオもその一例だが、さらに多くの同類が順番を待っている。とりあえずバッテリー（リチウムイオン式）の飛躍的な進化が見込み薄で、FC（燃料電池）車の広範囲な市販まで道が遠そうな今、CO₂超低排出車として、最も現実に近い解決策と見られる。

余談だが、厄介なのはレンジエクステンダーとPHV（プラグイン・ハイブリッド）との境界線が曖昧なこと。モーター駆動、エンジン発電という役割分担だけ見れば、どちらもシリーズ・ハイブリッドと言えるてしまうからだ。しかも最新のPHV（三菱アウトランダーPHEVやホンダ・アコードPHV）は、日常的な実用走行では実質的にレンジエクステンダーEVと呼べるほど、全体に電気が満ちている。そのせいかスイフトの実験車など、当初はPHVと名乗っていたのに、途中からレンジエクステンダーEVと改名したりしている。だから厳密な区別は難しいが、あくまで純EVとして成立したクルマに、縁の下の力持的にエンジンと発電機を付加的に組み合わせたものをレンジエクステンダーEVと規定せざるを得ない。

ところでマツダは、革新的なガソリン&ディーゼルエンジンや新発想のシャシー設計などのスカイアクティブ路線を強く謳ってきたあまり、



通常ではエンジンがあるボンネット内にフロントアクスルを駆動するモーターと補機類を備える。発電に用いられる1ローター・330ccのロータリーエンジンは水直配置として、リヤのトランク下に収まるように天地長を抑えたコンパクトな設計。最高出力は29.9ps。



Vをベースに使い、そのラゲッジルームの床下にコンパクトなエンジン／発電機ユニットを巧みに収納している。主役のエンジンはマツダ得意のロータリー（ヴァンケル）。排気量わずか330ccのサイドポート・シングルローターで最高出力29・9ps／4500rpm。その出力軸からコグド

ベルトにより2倍速で発電機（定格出力20kW）を駆動する。エンジンと発電機を隣合わせに配置し、双方の軸を垂直方向にしたのが最大の特徴、すなわちエンジンは横置きでも縦置きでもない「立ち置き」になる。往復ピストンではないロータリーとはいえ、エキセ

どちらかと言えば「クルマの電化」に冷淡と、一般には思われてきた。しかし2012年の秋からはデミオをベースとしたEVを約100台

中国地方の自治体や企業を対象としてリース販売（357・7万円）して経験を蓄積している。ほぼ同時に、ホンダからも旧型フィット・ベースのEV（400万円）が、やはり自治体や企業向けを想定し、2年間200台の規模でリース発売された。それより前の09年、マツダはトヨタからのHV技術導入交渉を開始した（このほど新型アクセラで商品化）だけでなく、プレマシーをベースとして水素ロータリーエンジンを搭載したシリーズ・ハイブリッドも世に問うた。その時すでに開発エンジニアは「このクルマからエンジンを降ろせば、そのままEVになります」と語っていた。

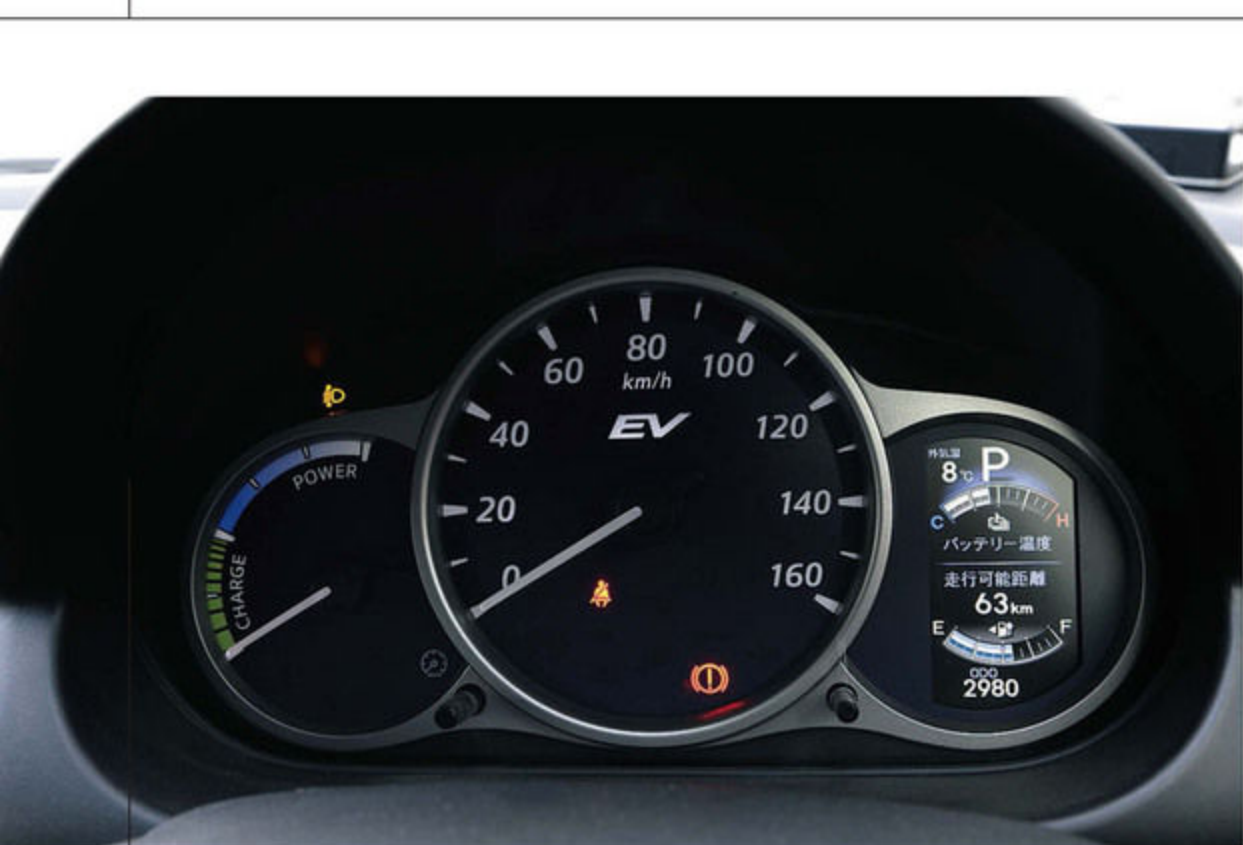
そのような土壌から生まれたレンジエクステンダーEVは、デミオEVをベースに使い、そのラゲッジルームの床下にコンパクトなエンジン／発電機ユニットを巧みに収納している。主役のエンジンはマツダ得意のロータリー（ヴァンケル）。排気量わずか330ccのサイドポート・シングルローターで最高出力29・9ps／4500rpm。その出力軸からコグドベルトにより2倍速で発電機（定格出力20kW）を駆動する。エンジンと発電機を隣合わせに配置し、双方の軸を垂直方向にしたのが最大の特徴、すなわちエンジンは横置きでも縦置きでもない「立ち置き」になる。往復ピストンではないロータリーとはいえ、エキセ

充分と考えたからだという。

その結果として、もし常にエンジンによって発電し続けたとすれば、これのみによる航続距離は約180km。ただしEVとして予め満充電しておけば、エンジンによる発電なしで約200km走れる（いずれもJC08モード）から、バッテリーの消耗に応じて随時エンジンがオン＆オフするレンジエクステンダーEVらしい使い方だと、合計で380〜400km走れる。ガソリン搭載量との対比では42・2〜44・4km／ℓという燃費になる。CO₂排出量に換算すると53・36〜55・68g／kmという超低排出車だ。もちろんEVの「弱み」を強力に打ち消す航続距離でもある。ところで、このページの冒頭で、限りなく滑らかで静粛に、EVの航続距離を飛躍的に伸ばす「打ち出の小槌」と紹介したのは、実際にデミオ・レンジエクステンダーEVに乗ってみての偽らざる印象だ。これまでにステアリングを握ったA1eト

ロン（ロータリー）やスウィフト（軽の660cc）は、まだ初歩的な開発車だったためかエンジンの遮音が貧弱で、EVの美点が吹き飛んでいた。完成した商品として販売されているアウトランダーPHEVやアコードPHEVでも、エンジンの存在は容易に耳に届く。ところがデミオ・レンジエクステンダーEVでは、リヤの床下のロータリーエンジンが起きているのか眠っているのか、かなり注意深く観察したつもりでも、前席のドライバーからは判別が難しい。たとえ聞こえたとしても、仄かにヒューンと囁くだけなので、EV本来のモーターの音と同質であることによって、なおさら区別しにくい。後席ではもう少し聞こえるが、普通はドライバーほどクルマの状態に気が配らないので、結果として気付かないだろう。むしろ全体が静かなため、荒れた舗装面を踏むタイヤのトレッドノイズの方が明確に聞こえる。ごく短時間、短距離の試乗にすぎ

なかったが、クルマとしての走行感覚にも優れた素質を実感。もともと軽快なデミオをベースとし、そのホイールベースの中、しかも床下に重いバッテリーを積んだデミオEVの操縦性は事実上ニュートラルステアかと思うほどで、筑波サーキットのダンロップ右コーナーなど、本当に視線の動きだけで踏みっぱなしで抜ける。そのリヤオーバーハングの最も低い位置に約100kgのレンジエクステンダー機構を追加したのだから、前後の重量配分がさらにコナリング性能の向上に寄与するのは当然だろう。重量増（デミオEVの1180kgに対し1280kg）のため、ゼロ発進100km／hまでの加速はデミオEVの10・8秒より少し遅くなっているはずだが、実用域でスワフワツと突進するEVならではの加速感に違いはない（最高速は130km／h）。この走りっぷりで380〜400km行けるなら、EVに対する食わず嫌いや、瞬時にして消し飛ぶ。GとDに続くEの登場こそ、話題のスカイアクティブ路線を本当に輝かせる曙光となるに違いない。おもしろくなってきたぞ。



車体構成はベースとなったデミオEVと共通点が多く、インパネにはパワーメーターと航続可能距離を表示する。タンク容量9ℓのガソリンで発電し約400km走行が可能。トランクスペースを犠牲にしない設計であり、僅かにラゲッジルーム左側に制御ユニットを備えるのみ。発電時にエンジンは始動するがその静粛性の高さは特筆すべきポイントだ。





名将の愛馬

伝説のGPマシンW196を祖にもつ
50年代最強のレーシングスポーツ、メルセデス300SLR。
全部で9台が製作されたといわれる300SLRに2台だけ
流麗なクーペモデルが存在するのをご存知だろうか？
幸運にも私は、その1台をドライブするチャンスに恵まれた。

VINTAGE
NOW



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

1 955年6月11日、ル・マン。レースがスタートして2時間半が経過し、最初の燃料補給が始まるうとしていた。オースティン・ヒリーに乗るランス・マクリンは、メゾンブランシュを約180km/hで抜けながら、ピエール・ルヴェーとファン・マヌエル・ファンジオが乗る2台の300SLRと、マイク・ホーソーンのジャガーが後ろに迫っているのをミラーで確認した。2度目の周回遅れにされると知った彼は、コースの右側に進路を取り、左側をトップグループに譲る。予想通りホーソーンはマクリンを左から抜いたのだがそのままメインストレートを駆け抜けるのではなく、マクリンの前に割って入って急減速を始めた。ピットストップをするつもりなのだ。4輪にディスクブレーキを備えたジャガーとの距離がみるみる縮まる。マクリンはたまたまフルブレーキングのままコース中央へと舵を切る。ヒリーは4輪ドリフト状態で制御不能に陥った。すぐ後方に接近していたルヴェーはマクリンの左側を通り過ぎようとするがかわしきれず、ヒリーの左後部に乗り上げ、カタパルトで打ち出されたように宙を舞う。300SLRはコンクリートでできたグランドスタンドの側壁に激突、車体から引きちぎれたエンジンとサスペンションが、立錐の余地もなく席を埋める観客を巨大な鎌さながらになぎ倒していった。一瞬にしてサルトは阿鼻叫喚の地獄と化す。マシンから放り出されたルヴェーを含め死亡者数82名、負傷者数約150名。モータースポーツ史上最悪の事故にもかかわらず、主催者はレースを続行した。観客に犠牲者の規模を知らせると、さらなるパニックが起こるのを恐れたのだ。

翌12日午前2時、タイムラー・ベント社は道義的責任を取り、チーム監督のアルフレート・ノイバウアーにレースからの撤退を命ずる。このときファンジオ／モス組の300SLRはトップに立っていた。結局、事故の間接的な原因となったホーソンがこの年のル・マンを制した。そもそもホーソンは問題のラップで給油するつもりだったのなら、なぜピット直前でマクリンの前に出る必要があったのか？ レース後開かれた事故調査会でもその点は明らかにされず、原因の真相は永遠に闇のなかに葬られた。

1955年のスポーツカー・マニユファクチャラーズ選手権に的を絞って登場したメルセデス・ベント300SLRは、開発の遅れによりシーズン途中からの出場を余儀なくされた。しかしデビューレースとなる5月のミッレ・ミリアにてスターリング・モスの神業的な操縦もあって（平均速度157・65km/h）見事な勝利を飾る。2位にもファンジオの300SLRが入った。続くニュルブルクリンクではファンジオが1位、モスが2位。ル・マンの後、8月に行われたスウェーデンのクリスチャンスタッドでもファンジオ、モスの順で上位2位を独占。次戦のツリーストロフイーと最終戦のタルガフローリオではモス、ファンジオの順で1、2位を独占して、シリーズタイトルを獲得した。勝利を逸したのは途中で首位を走っていたル・マンだけだ。6戦中5戦で1、2フィニッシュ——錚々たるメルセデスのレーシングマシンのなかでも際立った強さを発揮した300SLRだが、同社は55年シーズンををもって一切のレース活動を停止することを発表する。手塩にかけてマシンを育て



Mercedes-Benz 300SLR “Uhlenhaut Coupe”

た主任設計者ルドルフ・ウーレンハウトの胸中にはどんな思いが去来したのだろう。

300SLRは社内呼称W196S（シュポルト）からわかるように、同時期のGPMシンW196と基本構造をほぼ同じくするレーシングスポーツカーである。25mm径の鋼管を複雑に組み合わせたスペースフレームシャシーもW196と同じだが、ホイールベースはW196のロング版よりさらに長い2370mmに伸ばされた。

GPMシンともっとも異なる部分であるボディには見どころが2つある。まず素材にエレクトロンと呼ばれるマグネシウムを使ったこと。そしてフルスケールのモデルを風洞に置いて形状を決めたことで、特に後者は当時のレーシングカー設計でライバルの数年先を行く先進的な方法だった。なお一説によると、ボディは空力面からクーペが有利と設計陣は考えていたが、キャビンにこもる排気音が過大で長距離走行は耐えがたいとの指摘をドライバー側から受けてオープンボディになったといわれる。

DOHC直噴ストリート8のエンジンも事実上GPMシンそのものだが、レギュレーションの関係から排気量が異なる。W196がオーバースクエアの76×68・8mmのボア・ストロークから2496ccを得ていたのに対し、SLRでは78×78mmのスクエアから2982ccに拡大された。ボア拡大に際して、ウーレンハウトはシリンダーブロックにアルミを採用し、シリンダー内面をクロムメッキ処理することでスチール製ライナーを省略している。点火順序もGP用の2・5とは異なっている。

このストリート8はセンター部分からパワーを取り出す設計で、1本のクランクシャフトで結ばれた2基



レース仕様の300SLRと比べるとスピードメーターや各種スイッチが追加され市販車然としたクーペの cockpit。クラッチペダルとブレーキ&アクセルペダルを分断する足元のギヤボックストンネルに注目していただきたい。

VINTAGE
NOW

伝説のGPマシンを祖にもつ
史上最強のグランツーリズム。

Mercedes-Benz 300SLR “Uhlenhaut Coupe”



オープンモデルの迫力を残しつつ、エレガントさが加味されたクーペのサイドビュー。55年のカレラ・パナメリカーナに参戦するために開発されたが、レースの中止により一度も実戦には投入されなかった。



デスターを悩ませたギヤボックス。左奥が1速。そこから右下へと動かすと2速に繋がる。ミッレ・ミリアの練習中に2速から3速ではなく、5速にミスシフトしやすいというモスの忠告で改良が施された。



オープン仕様と同様、クーペのリアのラゲッジルームも2つのスペアタイヤと燃料タンクで埋め尽くされている。トランクリッドに付くDバッジがオープナーを兼ねているのも両仕様共通のディテール。



3000rpmを超えると俄然生気を帯びる2982ccDOHC直列8気筒ユニットは33度右に傾けて搭載され、ボンネットを低めるのに役買っている。手前に見えるのはインボードのアルフィン・ドラムブレーキ。

サスペンションはフロント、リアともに縦置きトーションバーを配する4輪独立懸架。フロントがダブルウィッシュボーンであるのに対し、リアにはシングルピボット・スイングアクスルが採用された。



のストリートフォアと考えていい。カムシャフトもクランク中央から伸びるギヤによって駆動される。そのカムシャフトが駆動するバルブ開閉機構がこのエンジンの特徴で、ウーレンハウトはデスモドローミック方式を取り入れた。スプリングの張力に頼るのではなく、カムがバルブの上下動両方を司ることにより高回転時のバルブサージングを未然に防いだのだ。デスモはイタリアの名門モーターサイクルメーカー、ドウカティが長らく採用したことで知られる。ちなみに1989年、ルノーがF1エンジン、RS1に圧搾空気で吸排気バルブを制御するニューマチックバルブを搭載して、高回転ガソリンエンジンの動弁機構に新境地を拓いたことは記憶に新しい。

310bhp前後の最高パワーの発生回転数は7800rpmだが、このエンジンは実際にはそれよりずっと上まで回ったと思われ、レースを終えたファンジオのマシンのスパイ針が10000rpmを指していたことがあったという。トランスアクスル配置の5速ギヤボックスはZF製で、W196からのキャリアオーバーだ。バネ下重量を軽減するためインボードに置かれた前後の巨大なアルフィンドラムもW196と同一。フロント・ダブルウィッシュボーン、リヤ・スイングアクスルにトーションバーを組み合わせたサスペンションもGPマシンを踏襲している。

300SLRは全部で9台が製作され、そのうちの2台、シャシーナンバー0007/55と0008/55はガルウイングドアを備えたクーペボディを架装している。前者はSLRが実戦から引退したあと、ウーレンハウトがバーンナルカーとして使った通称「ウーレンハウト・クーペ」と呼ばれた個体で、メルセデス・ミュージウムに展示されている。後者はその同型車で、今まさに同社のウンタートュルクハイム・テストコースで私を待っているところだ。

サイドシルは広いが、大径ウッドリムのステアリングが簡単に脱着できるおかげで、レッドのタータンチェック張りシートに着くのに苦労はしない。私が着座位置に収まると、メルセデスのメカニックがステアリングを装着してくれた。エンジンスタートに特別な知識は必要ない。キーを押して燃料ポンプを始動させ、スイッチを引いてマグネトーをオン、しかる後にスタートボタンを押してスターターモーターを回すとストリート8はあっけなく始動した。燃料噴射の恩恵を早くも感じる。

このエンジンが発するの芳しいサウンドではなく、ノイズ。そのものだ。音質がドライバーを怯えさせるに充分なほど威嚇的だけでなく、耳を聳るばかりの音量がキャビンに充満する。お忘れなく、私はただかファストアイドルの2000rpmの話をしているのだ。



タイヤサイズはフロント6.00×16、リヤ7.00×16。ホイールはこの時代のスタンダードといえるセンターロックのワイヤ一式。ちなみにクーペの重量配分は41:59となっていた。



サイド出しのエキゾーストパイプ。しかしこのままの状態で公道を走ることは許されず、ウーレンハウトの0007/55は箱状の大きなマフラーを装着することを余儀なくされた。



スピードが乗るほどのシャシーに 秘められた実力が際立つ。

異なるシフトパターンのため、私は試乗が終わるまで一瞬たりとも気を抜くことができなかった。1速と5速は通常の5速ギヤボックスのシフト位置と同じだ。しかし1速の下はリバースギヤなので、2速はいったん中央のニュートラルに戻して後ろに引いた位置にある。そこからまっすぐ上に上げると3速に入る。4速に入れるにはニュートラルに戻して後ろに引く。5速は4速からそのまま上に上げる。おわかりだろうか。通常のギヤボックスの要領で、3→4

クスを製作、早くも翌々日には改良版を届けて、モスはその日の午後から練習を再開したといわれている。私はモスのプロドライバーとしての姿勢も、メルセデス技術陣のエンジニア魂もあつぱれだと思う。スターリング・モスが首尾よくこのレースに優勝したことは先に記した通りだ。私が300SLRの操縦に気を抜けなかったのは、シフトパターンのせいだけではない。ウンタートルクハイムの路面は凹凸の連続だし、この日の試乗では自主回転リミット

にシフトアップしようとシフトレバーを後ろに引くと、300SLRでは2速にシフトダウンしてしまう。さらに悪いことに、前方に迫るコーナーに備えて5→4にシフトダウンしようとしてニュートラル位置から後ろにレバーを引くと、2段飛び越えて2速に入ってしまうのだ。結果として起こりうるオーバーレブを想像すると身の毛がよだつ。

300SLRの初戦であるミッレ・ミリアに備えてブレシアに到着したスターリング・モスも、練習走行の最中に特異なシフトパターンに手を焼いたようだ。このままではレーシングスピードで疾走中シフトミスは免れないと判断した彼は、レースが始まる4日前に対策を講ずるよう要請する。これを受けたメルセデスはモスの意向に沿ったギヤボッ

を6000rpm以下に設定してレブカウンタから目を離せなかったからでもある。加えてブレーキがこれほど難物だとは予想外だった。低速ではサーボが効かず、バルクヘッドを踏み抜くほど脚に力を込めて踏んでも緩慢な制動力しか得られない。まして高速からの制動力はまったく力不足だと感じた。これまでに書かれた様々な文献を読むと、どれも300SLRのブレーキを賞賛しているものばかりなので、この日のブレーキは本来のコンディションではなかったと思われる。事実、ミューザンヌのコーナーではフェラーリ121LMのブレーキライトが500m手前で点灯し、ダンロップのデイスクを備えたジャガーDタイプは450m手前であつたのに対し、エアブレーキを併用したSLRは30



黄金時代を 支えたカリスマ Rudolf Uhlenhaut

PHOTO●Daimler AG



戦前から戦後期にかけてダイムラー・ベンツ・レース部門のチーフエンジニアを務め、300SLの開発にも尽力したルドルフ・ウーレンハウト。300SLRに息子とともに乗る。

し、タイヤが路面をトレースする間もなくフレームが振れてしまう。私に言わせれば、基本的なコンセプトの間違いです。そこで37年用に設計

したのが油圧ダンパーのみのW125で、とても走りやすいマシンに仕上がりました。ところがこれを試したドライバーたちの反応が今ひとつ冴えないのです。彼らは摺動ダンパーがないと不安だというのです。そこで私は一計を案じて、油圧と摺動ダンパーの両方を備えたマシンを用意しました。ただし彼らには内緒で摺動式をオイル漬けにして減衰力をゼロにしてね。この状態で彼らに走らせたところ、案の定、これならOKだとだれもが口を揃えます。そこで私はオイル漬けの摺動ダンパーをリンケージから外し、手で動かして見せたのです——なんの機能も果たしていないことを明らかにするために。要するに彼らは理論ではなく、経験則だけでマシンを評価していたのです。以来、私たちのマシンから摺動ダンパーはなくなりました」。

戦後もウーレンハウトのドライバーとしての力量は衰えることはなかった。1955年、ニュルブルクリンクで新型のW196をテスト中、ファンジオが予定外にピットストップしてマシンのセットアップに不満を漏らした。ファンジオの言い分を黙って聞いたウーレンハウトはランチを済ますと、ジャケットにネクタイ姿のままGPマシンに飛び乗り周囲を始め、3秒ほどタイムを短縮してみせた。ピットに戻った彼は「マシンになんの問題もない。もう少し慣れれば

0m手前でようやく点灯したという記録がある。エアブレーキは制動力の一助としてだけでなく、後輪にトラクションをかけるうえでも有効だったと言われる。

話を今日の試乗に戻すと、ブレーキとシフトパターンには大いに手を焼いたが、300SLRはドライバーを拒絶するマシンというのでは決してない。エンジンはすこぶる強力で、踏めば踏んだ分素直にパワーが増し、それに伴いスピードが上乘せられていく。

この日の試乗では限界領域に踏み込むことはなかったが、短いストレートでは5速まで入れた。このシヤシーはスピードが乗るほどに実力が際立つ。ドライバーの入力に従順に従い、舵角に対して正確に反応する。ニュートラルなバランスを本来的に備えた懐の深いシヤシーだ。モスやファンジオが、このマシンで信じがたい高速を何時間も維持できた理由の一端がわかった。

ピットに戻り、ミュージアム関係者に300SLRクーペを無事に返すと思わず安堵の吐息が漏れた。自分がどれほど緊張していたかをあらためて思い知る。ウンター・トルクハイムの風が頬に心地よい。一瞬、ルディが空から微笑んでくれたような気がした。

ルドルフ・ウーレンハウトは1906年、ロンドン北部のハイゲートで、英国人の母とドイツ人の父との間に生まれた。31年にミュンヘン大学の工学部を卒業すると、同年ダイムラー・ベンツ社に入社。自身モーターレースにはまるで興味がなかったというが、入社5年後の1936年にレース部門の牽引役に任命される。「30歳の若さでこんな重責を任されるとは自分でも驚きました。しかし設計部門のトップは、仕事の成果の白黒がはっきり出るこの仕事を私に肩代わりさせて、ほっとしていたようです」と本人は当時を振り返る。

その1936年シーズン、W25のE型を出走させたメルセデスは不振を極めていた。「1935～36年にかけて私たちの大きな問題は、マシンに乗れる人材がレース部門にいなかったことです。つまり技術的な知識が皆無に等しいドライバーの印象判断に頼らざるを得なかったわけです。そこで新しいポジションに就いた私は、ニュルブルクリンクにレーシングカーを持ち込んで、サーキット走行を学びました」と、それは難しいことではなかったとあっさり言い切る。「それまで所属していた生産車部門でも、ニュルブルクリンクで試走していましたから。クルマの問題点を洗い出すには限界まで高速で走ることを要します。乗用車であれレースカーであれ、その点は同じなのです。私は次第に腕を磨いていき、ワークスドライバーと同じくらい速く走れるようになりました」。

翌37年、メルセデスがフィールドに送り出したW125が

このシーズンを席巻して「史上最強のグランプリマシン」の異名を取った裏には、ウーレンハウトの力が大きく貢献していたと思われる。本人に1936年シーズンに展開したマシン開発の舞台裏を語ってもらおう。

「この年の後半、私たちは36年用のド・ディオンアクスルのマシンと、35年用のスイングアクスルのマシンの両方を比較したのですが、私の目にはどちらのフレームもまるで強度不足でした。当時、私たちの設計部門はアクスルを抑え込むダンパーは非常に強力であるべしと考えており、実に油圧と摺動式の両方のダンパーを併用していたのです。これでは路面の凹凸に対してアクスルは動きようがない

タイムは出る」とワールドチャンピオンを論じた。この時ウーレンハウト49歳、ファンジオより5歳年上だった——。

よくできたエピソードではあるが、はたしてこれが実話かどうかは別問題だ。ウーレンハウトのドライバーとしての力量を示すこの手の逸話に枚挙のいとまがないのは、そのカリスマ性ゆえかもしれない。いずれにしても彼が理論と実践の両方に通じた、卓越した能力の持ち主であったことは間違いない。

メルセデスがレースから撤退した1955年以降、ウーレンハウトは生産車部門で腕を振るう。今や愛好家のあいだで神格化した存在の300SLに小径の鋼管を組んだスペースフレームを取り入れたのも(ちなみに300SLと300SLRとは工学的になんの脈絡もない)、ルーフの形状が東洋の仏堂に似ていることから「バゴダルフ」の名で親しまれる230SLも彼の業績である。

メルセデス・ベンツの技術力を牽引してきたルドルフ・ウーレンハウトは、1972年にやや耳が遠くなったのを潮時にリタイアし、89年、ミュンヘンにて生涯を閉じた。82歳だった。



上)0007/55 “ウーレンハウト” クーペ。サイドの巨大なマフラーに注目。下)メルセデスの運命を決定づけた55年ル・マン。スタートするピエール・ルヴェーの300SLR。



Mercedes-Benz 300SLR “Uhlenhaut Coupe”







VINTAGE
NOW

WHITE DREAM

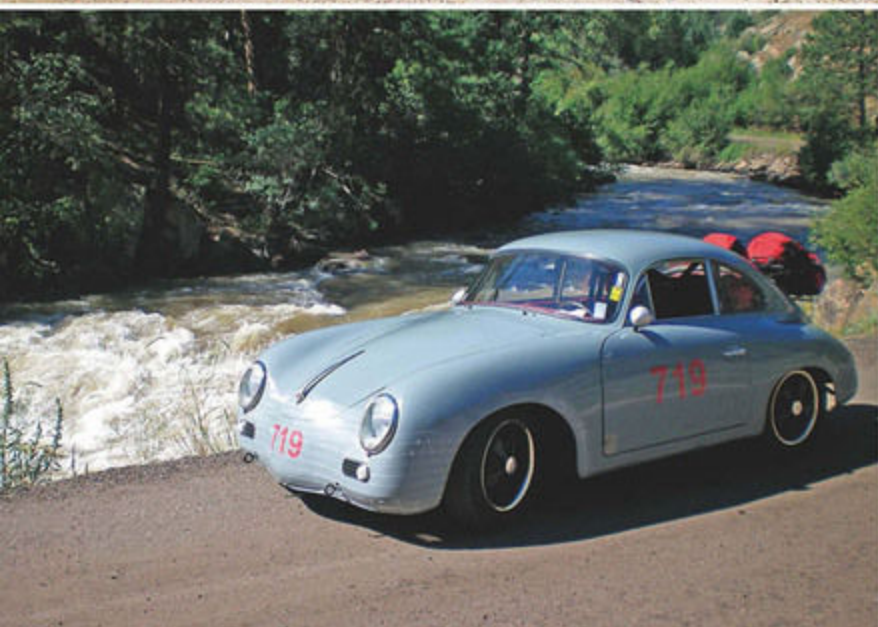
ボンネビルの陽炎

ここに念願叶ってポルシェ356Aを手に入れたひとりの若いエンスージャストがいる。コツコツと自らの手でレストアをし、完成させた彼はスピードに魅せられた男たちの聖地として有名な“塩の平原”、ボンネビル・ソルトフラッツを目指した。

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

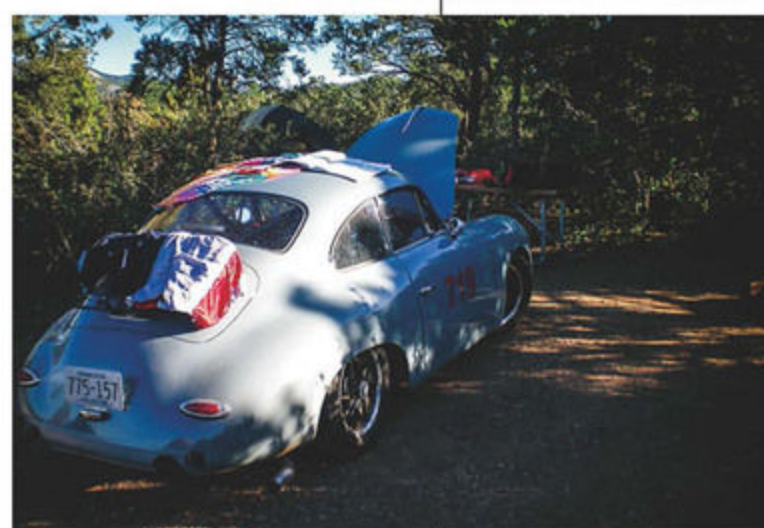
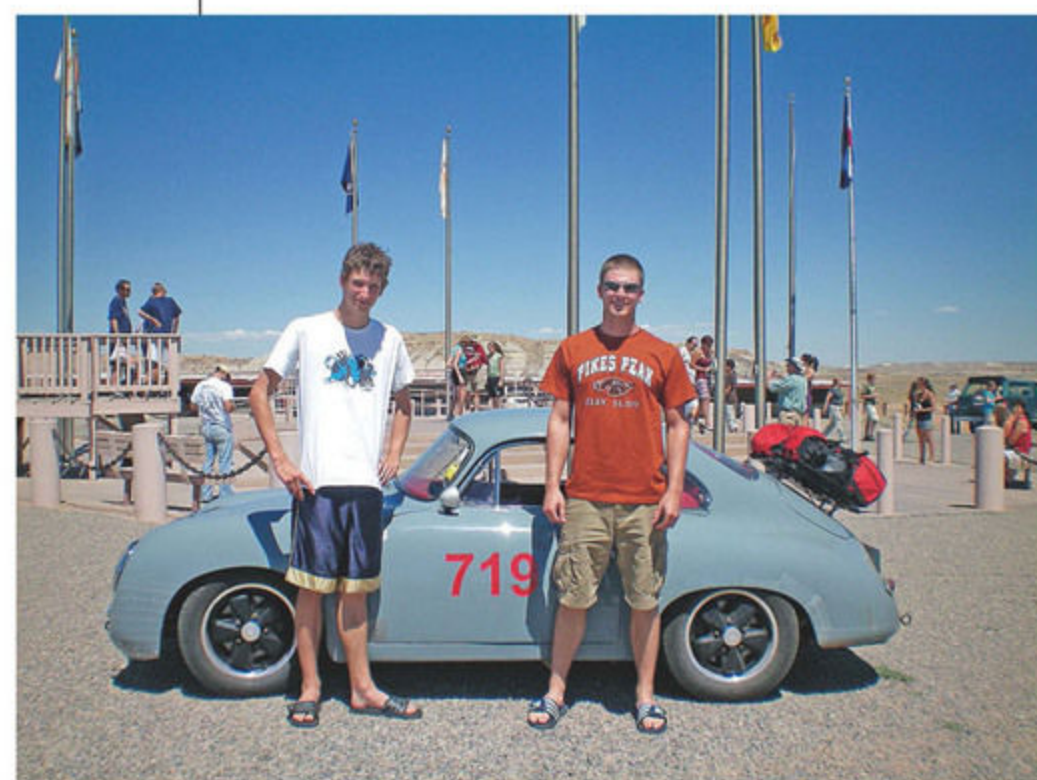


シューマッカー兄弟が356Aとともに旅したルート。彼らの住むミネアポリスを出発し、ヒルクライムで有名なバイクスピークを通過し、LAを経由して最高速チャレンジの聖地ボンネビル・ソルトフラッツを目指す。



VINTAGE
NOW

WHITE DREAM



レストアしたての356は
灼熱の砂漠を抜け西海岸を目指す。

ア

アメリカ・ミネソタ州に住む若きエンジニアのアスト、マット・シューマッカーは、レストアが完成したブルーグレイのポルシェ356Aとの馴れ初めをこう話してくれた。「かねてから356Aが欲しくて探していたところ、2001年にウェブ上で出物を見つけました。前のオーナーが8年も倉庫にしまったままの個体でした」

なんとか支払える値段だったので購入に踏み切ったという彼は、自らの手でレストアすることを決意した。「自宅までトレーラーで運び、レストアに取りかかって初めてわかったのですが、オリジナルの356Aからだいぶモディファイを受けたクルマでした。ドアは356B用。エンジンもBのスーパー90用が搭載されていたうえに、ギヤボックスも74

1型が載っているなど、ぐちゃ混ぜ状態だったのです」

では何が「ぐちゃ混ぜ」なのか？彼の説明をよく理解するために、ポルシェ356Aのディテールについて簡単に解説しておきたい。

356Aは1950年からシットアウトガルトで生産が続けられてきた「プリア」と呼ばれる極初期型を全面刷新した改良型として55年9月のフランクフルト・ショーで発表されたモデルである。

この356Aから採用された「T1」と呼ばれるボディの最大の特徴は、プリアでは中央で折れ曲がっていたフロントウインドウがラウンド状に改められていることだ。それに合わせてルーフ形状やフロアなど、各部にも改良が加えられている。ちなみにマットの356Aは後期型で、



標高の高い場所ではキャブレターのジェットを換え、定期的にエンジンオイルを補給しながら、356Aは真夏のアメリカ大陸を横断した。途中立ち寄ったモンテレーでは多くのヒストリックカー乗りとの交流もあった。



オーバーライダーを貫く2本出しのテールパイプや涙滴型のテールレンズなどが特徴の、57年9月にデビューしたT-2ボディをもつ。ではドアパネルはどうだろうか？確かに三角窓は356Bから標準とされた装備だが、T-2ボディのクーペにもオプションとして用意されていたので、それだけでB用だと判断することはできない。しかしドアを開いてみてマットの主張が正しいことが分かった。なぜならインナードアのトリムが356BのT-6ボディから採用された上面まで覆われたモノになっていたからだ。

また本来ならエンジンは、ゼニス・キャブレターを組み合わせた1・6ℓ・60hpの616/1型ユニット（高性能版の1600Sは75hpの616/2型）が搭載されているはずだが、マットが手に入れた時には、59年にデビューした356Bの高性能版で、90hpを発揮するスーパー90用の616/7型ユニットが搭載されていたという。一方のギヤボックスは、補強リブの入った一体型のケースをもつ644型がオリジナル。しかし、マットの356Aにはその発展型と

いすべき741型に換装されている。そう聞いて、何を重箱の隅ばかり突っついてるんだ！と思う方がいたらっしゃるかもしれない。しかしエンジンやギヤボックスがナンバーズマッチであるのはもちろん、あらゆるパーツに至るまでオリジナルであることを要求される356（無論、その如何で価値が大きく変わる）をレストアするうえで、これだけの相違点があるのは、大きなハンディとなるのは間違いない。そのことはオーナーであるマット本人が一番痛切に感じていた。

「リビルトを始めて2年が経ったころにふと思ったのです。様々なモデルのパーツが混在するこのクルマを無理にオリジナルに戻すより、自分好みのワンオフに仕立て上げた方がずっと面白いだろうと。そこで軽量化にフォーカスしたスペシャル356A造りに方針を切り換えました」

その決断を期に、マットの作業は順調に進む。エンジンは新たに地元のスペシャリストからボアを広げた356C用のフラット4を手に入れることに成功。かつてレースに使われていたというこのエンジンを741型ギヤボックスと合体させる作業もうまく運び、これにストロークの短いシフトレバーを組み合わせた。ブレーキは356Cのディスクに換装し、ブラケットを自製してウィルウッド製4ピストンキャリパーを装着。無論足まわりのチューンにも抜かりはない。トレーリングアームを始め、前サスペンションのコンポジットを強化し、フロントのクロスメンバーを箱形断面に変更した。同時にリヤのトレーリングアームを調整可能にして、キャンバー変化を抑えるコントロールアームにスカーマット製を採用する。ホイールは5・5Jの「フックスホイール」だ。電



911用の5.5J「フックスホイール」を敢えて356にセレクトするのは、ある意味定番といえるモディファイ。室内に収まりきらない荷物(かなり遊び道具も多いが)は、リヤに取り付けたキャリアに括り付けている。



エンジンはレストアの途中で地元のスペシャリストから手に入れた356C用に載せ換えられた。ボアアップなどレース用のチューニングメニューが施されていたこともあり、パワー的にはマットを満足させたのだが……。



フロントのラゲジスペースには工具とスペアパーツがギッシリ。旅も終盤に入った頃、モトリタのウッドステアリングに換えられたコクピットは、体育会系の部室のように雑然とした有様になっていた……。



帰路に就こうとしたマットの356は、途中のレイトンの町で息絶えてしまった。しかしながらレストアしたての半世紀前のスポーツカーで、これだけ走り続けられたことは彼にとっても満足のいく成果だったはずだ。



装品も現代の使用にマッチするよう12Vに換えてある。

マットが目指したのは軽量化だったので、サイドウインドウにはレキサンを、ドアのアウトースキンにはケブラーを使った。こうした努力の結果、車重は809kgに仕上がった。初期型356の車重は745kgだったが、モデルが新しくなるたびに重量は増えていき、356Aで820kg、最後のCクーペでは935kgと発表されていたことを考えると、彼の目的は充分に達成したといっていだらう。しかし物語はここで終わりではなかった。

「この356で、ロードトリップに出ようと思いました。ラジオもクルーズコントロールも、ましてエアコンすらない50年前のクルマで全行程約1万kmのドライブに出るのです。こんなクレージーなアイデアに乗ってくれたのは弟のマイクだけでした」

ミネアポリスを出発したのが8月9日。その日の夜にはネブラスカの中部に着いていた。この一帯はグレートプレーンズの東に当たる肥沃な土地で、穀物耕作地が見渡す限り続く。翌日、二人を乗せた356Aは

コロラド州に入った。

「ロッキー山脈にたどり着くと、キヤブレターのジェットを調整しました。マウント・エヴァンスの麓から標高4340mの頂上まで一気に駆け上がり、3109mの山腹でキャンプを張って、その夜を過ごしました。目を覚ましたときの気温はマイナス1℃でした」

ここで忘れていけないのは、彼らが旅をしたのは8月中旬の話だということだ。

「その後、流れの速い溪流に沿って40kmほど未舗装路を走りコロラドスプリングスに到着、その足で4300mのバイクスピークの頂上まで上って下りたのですが、クルマは快調そのものでした」

マットの話は続く……。

「翌日、アリゾナ州に入り、ペインテッド砂漠を横断しました。これはキツかったな。なにしろ日中の気温が38℃を超えましたから」

一方、356の足取りにはなんの



乱れもなかった。古きよきフラット4は過酷なドライブを苦もなくこなしてみせ、グランドキャニオンでは観光客から注目を浴びた。その356が初めて変調を来したのは、グランドキャニオンをあとにしてフーヴァーダムを目指したところだった。

「走り始めてしばらくすると、クラッチが滑り始めたのです」

キャニオン以降の行程は薄氷を踏む思いだったと彼は語る。100km

があった。それはユタ州のソルトレイクにある地上「最速記録のメッカ」ボンネビル・ソルトフラッツ。そもそもマットがこのロングツアーを実行したのは356でここを訪れたかったからだ。その願いが叶って見渡す限り広がる塩湖の風景を心ゆくまで楽しんだ彼らに残された使命は、ひたすら故郷を目指すだけ。しかしこれまで好調だったフラット4が、ここに至って絶望的な不調を訴えるこ

このロードトリップは きつと近いうちに完結するはずだ。

走っても風景は一向に変わらず、前に進んでいる実感がわかない。まさに陸の孤島、助けを呼ぼうにもその手段がなかったという。クラッチをほとんどすり減らした356は、辛くもラスベガスにたどり着いた。地元のスペシャリスト、ガールズ・ブレイレス・ポリシェにスペアパーツのストックがあったのは僥倖以外のなにものでもない。5時間にわたる作業のすえ、356は本来の姿に戻った。

「嬉しくて、午前3時に起きてモハーヴェ砂漠を目指しました」

LAに到着した二人は、有名な海岸沿いのハイウェイ1に乗ると進路を北に取った。

「翌日はラグナセカでモンテレー・ヒストリック・レースを観戦して、さらにペブルビーチのコンクールデレガンスを楽しみました」

翌日、ベイエリア北のステイントン・ビーチから内陸に入り、ミネアポリスへの帰途につくのだが、途中、二人にはどうしても寄りたいところ

となる。

「ソルトレイクシティを出て50kmほど行ったところで、エンジンコンパートメントから「バンッ！」と大きな音がして、油圧警告灯が点灯しました。路肩にクルマを寄せて、バルブカバーを外してみると3番の排気バルブリターナーが破損していました……」

レイトンにあるRSRモータースポーツのメカニックに見てもらった。オイルパンを外してオイルを抜き出すと、廃油を受けるトレイに金属の破片がバラバラと落ちてきた。もう手の施しようがなかった――。

意外なほどあっけない幕切れだったが、マット・シューマッカーはこの結果に失望していない。

「まだスーパー90用のエンジンがあるし、912のエンジンを積むことも考えています。いずれ近いうちにソルトレイクに行つて、この旅を完結させますよ」

そう言うつと、彼は満面に晴れ晴れとした笑顔を浮かべた。

WHITE DREAM





こ
これはアムステルダムに程近い
キューデルスタールト・マリ
ーナ。1台のランボルギーニ350
GTがトレーラーから降ろされ、停
泊しているリーバ・ボートのすぐ
そばに停まった。陸と海の違いこそあ
れ、このふたつは共通の心臓を持つ
スピードの象徴だ。フェルッチオ・
ランボルギーニが初めて造ったスポ
ーツカーと、彼のエンジンを搭載し
たスピードボートが対面を果たした

Two icons, One heart

黄金の心臓

Lamborghini 350 GT & Riva Aquarama

フェルッチオ・ランボルギーニの理想を追求した
究極のGTとして今から半世紀前に誕生した350GT。
しかし、今回の主役はこの妖艶で獰猛なクーペではない。
いま永い眠りから目覚めようとしている
同じV12ユニットを船体に収めた一艘の美しいリーバだ。

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

その瞬間、周囲は厳肅な静寂に包
まれた。

イタリア・イゼーオ湖畔に本拠を
置くカンティエリ・リーバ社は、世
界でもっとも有名なスピードボート
メーカーのひとつだ。1968年春、
フェルッチオはその美しいラインに
惚れ込んで同社のトップモデル、ア
クアラマのオーナーになった。リヤ
デッキ下に収められたエンジンはG
Mないしはクライスラーが製造する
パワフルなV8。しかしエンジンニア
リングに鋭い審美眼を持つフェルッ

チオにとって、この垢抜け
しない標準エンジンは意に
染まらず、自身のV12をマ
リン仕様で改造してハル(＝
船体)ナンバー278に搭
載した。

フェルッチオはこのリーバを20年
の長きにわたり楽しみ、1989年
に売却した。その後、ランボV12が
メンテナンスの楽な標準仕様のV8
に換装されたことまではわかってい
るものの、278は暫く表舞台から
姿を消す。再び278にスポットラ
イトが当たるのは、オランダ人コレ
クターがイタリアで人知れず格納庫
にしまい込まれていたのを発見、新
たな命を吹き込もうと決心してから
のことだ。
件のコレクターはアムステルダム

の南、アイトホールンの街にあるリ
ーバのスペシャリスト、リーバワ
ールドにレストアを託した。今、私
たちがリーバ278の姿をオランダ
で眺めているのはそうした経緯があ
るからだ。この個体が、かつてフェ
ルッチオが愛したリーバそのもので
ある証拠は船体のいたるところに記
された。278のナンバーから明
らかだ。なにしろシートフレームに
までこの番号が記されている。これ
は取りも直さず、あらゆるパーツが
一品製作だったことの証拠でもある。
船体を指先で触れると、このボート
を製作したクラフトマンの献身的な
仕事振りが伝わってくる。
リーバワールドのサンドロ・ザ
ーニと彼のチームによる2年にわた
る作業のすえ、レストアは最終段階

に差し掛かっている。ハルのサーフ
エス、デッキ、キャビンの一部を徹
底的にレストアしたザーニの言葉か
らは、仕事に対する深い満足感がこ
もっている。
「ウッドワークの色が決まると、そ
の上に透明ラッカーを25層重ねてコ
ーティングしました」
ヒストリーの確かなリーバ278
だけに、エンジンも十分な吟味を凝
らして搭載してある。オリジナルの
V12はランボルギーニ・ミュージア
ムに里帰りしたので、新たに2基を
イスレロから摘出した。当時の仕様
書や写真はあったが、スペシャリス
トのザーニにとってもハイパフォー
マンズの自動車用エンジンをマリン
仕様に改造するのに頭を絞ったとい
う。278を製作した当時のスタッ



フの大半、とりわけ今や91歳になるカルロ・リーバ本人が存命で、ザーニと緊密な連絡をとれたのは幸いだった。搭載に先立ってボアとストロークの両方を拡大する大手術も敢行した。

通常、リーバではオープンクーリングシステムを採用する。つまり海水なり湖水を使ってエンジンを冷却し、使用後の水は船外に排出するのだ。しかし思慮深いフェルツチオはアルミ製エンジンを保護するためにクローズドシステムを選んだ。レストアに際して、内部にクーランドが循環するラジエーターを新たに作り直しており、取材した時点ではオリジナルの80mm径のパイプをもとに製作した新品が、配管されるばかりになっていた。

フェルツチオの強い希望でリーバはオープンエキゾーストを採用している。レストアに当たり、オリジナル

フェルツチオはこのリーバを、
20年の長きにわたり楽しんだ。

ルをもとに成人男性の腕ほどの太さがある銅製のパイプが製作された。取材時は銅の地肌が剥きだしになっていたが、この状態を眺めることができるのは今が最後だ。レストアの完成に伴って、ここはクロームメッキ処理されるからだ。メッキが被るとパイプに凝らされたクラフトマンによる巧みな技が見えなくなるので、これはある意味、残念である。

先ほども触れたように、新しいエンジンはマリン用として改造を受けている。2基を並列に並べる関係で、右舷側エンジンは逆回転させる必要があるのだが、内部パーツを

Lamborghini 350 GT & Riva Aquarama



ジョット・ビツァリーニが手がけた3464cc 60度V12 DOHCユニットをベースに収める「オリジン」たる350GT。そもそも3.5Lが120台、4Lが23台しか製作されていない350GTだが、取材時は初期のモデルに用意されていた珍しい2+1仕様を忠実に再現している。



更すれば済むのでこれは大きな問題ではない。むしろエンジンの外観はオリジナルを保ちつつ、ウォーターポンプやオイルポンプなど補機類の配置を換える作業が厄介だった。ランボルギーニ・ミュージアムにあるオリジナルを見本にして、各ポンプのハウジングを鋳造した。最終的にすべての部分が然るべき機能を発揮することが確認できた段階で、エンジンのケーシングはオリジナル通り、ブルーに塗装されることになる。



アイトホールンに姿を現したランボルギーニ350GTも、手厚い保護のもと新たな生命を吹き込まれている。1964〜67年にかけてわずか131台が生産された350GTは同社の歴代ラインアップのなかでも飛び抜けて希少なモデルだが、とりわけこの個体は211のシートレイアウトであるがために一層特別な存在となっている。ルッソ・クラシックがレストアを始めたときには、



1968年、自らオーダーしたリーバ・アクアラマと、当時の最新モデルであるイスレロを前にカンティエリ・リーバ社の社長カルロ・リーバ(右)と談笑するフェルッチオ・ランボルギーニ。一方のリーバは未だ存命だ。

内装は、もぬけの殻の状態だった。新車当時の写真と、リヤの構造から判断してこの350GTは中央にバケットシートを1脚備えていることが明らかになった。入念な作業の甲斐あってコニャックカラーのレザー張りリヤシートは往年の輝きを取り戻し、オランダの柔らかな陽光を受けて金色に輝いている。

排気量3464ccのV12エンジンを設計したのはジオット・ビッツァリーニ。各バンクに2本のOHVを配したヘッドといい、総アルミ製シリンドرابロックといい、当時、時代の先端を行く野心的なエンジンだ。吸気ポートが2本のカムシャフトのあいだから混合気を供給するのも大きな特徴である。1963年のトリノ・ショーに出展されたオリジナルボディは鬼才フランコ・スカリオネのデザイン。フェルッチオは、カロツェリア・トゥーリングにスカリオネのデザインを洗練するように要請し、併せてボディの製作を委託した。今日、私たちが見る固定式ヘッドライトはトゥーリングが手直したデザインで、スカリオネの作

品では格納式だった。

クラシック・ランボルギーニの価値は最近つとに高まっているが、一時期、クラシックカー市場で不当に安い価格で取引されていた。このためこの15年のあいだに多くの個体がスクラップの憂き目に遭い、結果としてレストアに必要なパーツの入手が困難になっている。この350GTでもワイパーの純正パーツを探し出すのに苦労したし、ルーフのクロームパーツはゼロから作り出すしか



本来は350GTのエンジンだが、オリジナルはミュージアムに戻されたため、2基のイスレロ用V12エンジンを用いてレストアされた。アルミブロックを保護するために採用された冷却系のクロズドシステムやワンオフの銅製のオープンエキゾーストなども再現されている。このリーバで最も魅力的な光景。

往時の姿を取り戻しつつあるリーバ・アクアラマ。その船体には元のオーナーがフェルッチオであったことを示すハルナンバー278が、至る所にナンバリングされている。



磨き込まれたマホガニーのパネルが美しいコックピット。リーバからクロームメッキが散りばめられたメーターやスイッチ、そしてステアリングが並ぶこの光景を奪い去ったら、その魅力は半減してしまうことだろう。

現在のオーナーは非常に長身なので、乗りやすいように若干のモディファイが施されている。シートレールの前後長を伸ばし、ステアリングとダッシュボードとの位置も調整してあるのだ。こうしたモディファイにより、オーナーは絶好のドライビングポジションを得たに違いない。

納車後、わずか2週間のうちに1000km以上をこなした事実がそれを物語っている。この350GTはリーバとの対面を果たしてからすぐに、生まれて2度目の1000km定期点検を受ける予定だ。

リーバ・ボートが完璧に蘇る日は近い。その時には350GTとコンピを組んで、フェルッチオ・ランボルギーニを主題にしたコーラスを高々と歌い上げるに違いない。





The WATCH

クルマには軽快なハンドリング性能が求められるように、
時計にもつけ心地の良い装着感、というものがある。
面白いもので、時計のそれもエンジンの搭載位置や、
タイヤサイズのような要素によって構成されている。
一番長くつける時計は、ぜひ“ハンドリング”で選びたい。

TEXT ● 広田雅将 (Masayuki Hirota)

PHOTO [P134-136] ● 奥山栄一 (Eiichi Okuyama/CUVA CUVA)

グッド ハンド リング。

誇

れることではないかもしれないが、筆者は年間に1500本ぐらい時計を見ている。そしてそのたびに思うのは、どの時計も素晴らしいが、後世に残る物は決して多くない、ということである。

残るのに大事なものはブランドか、価格か、あるいはステータスか。確かにこれらは、時計を装飾品や資産と考える人には大切だろう。しかし時計を常用したい人にとって、こういった条件はまるで意味をなさない。時計をきちんと使いたい人にとって重要なのは、実のところ装着感、つまりは着け心地なのである。

一時期、50本ぐらいの時計を持っていた。ただ毎日取っ替え引っ替えるかという、必ずしもそうではない。使う時計はいつも、着け心地のまともな3本に限られていた。著名なコレクターにも同じような人はいて、たとえばある方は、途方もないコレクションを持っているにもかかわらず、普段使いの時計は1980年代に作られた薄っぺらいセイコーのクォーツだった。なぜ秘蔵の永久カレンダーを使わないのかとたずねたところ、着け心地がいいからさ、

と返された。一流コレクターならではの韜晦と思いきや、本心だという。90年代から2000年代の半ばにかけて、時計のサイズは際限なく拡大した。いわゆるデカ厚の時代である。この時、時計は直径だけでなく厚みも増した。加えて普及したサファイアクリスタル製の風防は、プラスチックに比べて丈夫な反面、かなり重かった。90年代以前の時計ならば、仮にケースが重くなっても、風防を立体的に整形することでケースの側面を腕側に下げ、時計の重心を低くできただろう。しかし90年代の技術では、硬いサファイア風防を立体的に整形することは不可能だった。重くて平たいサファイア風防は時計の重心を上げ、ただでさえ大きく重いデカ厚時計の装着感を、より悪化させた。

あくまで筆者の私見だが、装着感という観点からすると90年代に作られたデカ厚時計は、ケースの造形に工夫を凝らしたフランク・ミュラーと一部のパネライ（長くて腕にフィットするようなラグを備えた手巻きのルミノール）を除いて、基本的には買うべきでない。確かにこの時代

JAEGER-LECOULTRE GRANDE REVERSO ULTRA THIN TRIBUTE TO 1931

ジャガー・ルクルト
グランド・レベルソ・ウルトラスリム・トリビュート・トゥ 1931

つけ心地でいえば、レベルソのベスト

時計ジャーナリスト絶賛の一本。1931年モデルのデザインをほぼそのままに再現したいわば「復刻版」だが、ケースは薄くなり、ストラップも太くなったことで装着感は良好だ。筆者の私見だが、これは現時点における、もっとも装着感に優れたレベルソだ。ただしケースとの接触部にスチールを埋め込んだストラップの曲がり具合は思ったよりも良くない。そのため細腕の人にはフィットさせにくいだろう。搭載するのは名機Cal.822。オーソドックスな設計を持つ手巻きだが、信頼性は高く、調整次第では優れた精度を出す。趣味性と実用性を両立させた傑作だ。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約45時間。SS(縦46.8×横27.4mm)。

■価格:84万円

■問い合わせ:ジャガー・ルクルト ☎03-3288-6370

ハンドリング性能の良いクルマと 装着感のよい時計は、極めて似ている



のデカ厚時計の多くは魅力的な造形を持っているが、その着け心地を堪え忍んでまで常用するほどの魅力がある、とも思えない。

話がいささか脱線した。しかし時計メーカーは、以降いかにして装着感を改善するかに知恵を絞るようになった。90年代のデカ厚時計はそれ

ほど着け心地が悪かったともいえるし、装着感の悪さに安穩としていられるほど、時計メーカーの競争は生ぬるくなかった、ということでもあるのだろう。メーカーたちの試行錯誤の末、今の時代に引き継がれた装着感を改善するいくつかの有用な方法論が残されている。

こういった手法は、実のところ、クルマのハンドリング性能を高める手法に極めて似ており、おそらく本誌の読者ならば、下手な時計コレク

ター以上に合点がいくのではないか。その例をいくつか挙げてみたい。基本中のキは、時計の重心を可能な限り下げて、腕側に近づけることである。エンジンを車体の低い位置に据えれば重心高が下がり曲がりは良くなる、これだけで詳しい説明は不要だろう。具体的には時計のエンジンにあたるムーブメントを可能な限り腕側に近づければ、装着感は劇的に改善される。またブレスレット付きの時計の場合、時計とブレスレットの重さのバランスを、できるだけ均一にすることで、着け心地はさらに改善される。これはフロントとリヤの重量バランスを50対50に近づけるのとまったく同じアプローチだ。現行のロレックスが、おしなべて装着感に優れる理由がこれである。

仮に重心位置が改善されなくても、タイヤを太くすればごまかせる場合もある。時計でいうと、可能な限り

太いベルトを着けて、腕と時計の接地面積を極大化させればよい、となる。加えてベルトの曲がりが良ければ、腕と時計の接地面積はさらに拡大し、着け心地はなお改善されるだろう。筆者の知る限り、こういった方法論にもっとも秀でているのは、現在のパネライである（もっとも自社製ムーブメントのほうだが、こうした配慮がより際立っている）。

設地面積を拡大して重心をごまかす手法として現在もっとも普及しているのが、ベルトを固定するラグを伸ばして、腕と時計の設地面積を増やすというものだ。例えば90年代のジラル・ベルゴのようにラグを伸ばしすぎると造形は間延びする（著名な時計デザイナーの故ジェラルド・ジェンタは一貫して安直にラグを伸ばすことに反対した）が、現在の時計メーカーは、どれも過剰にならないギリギリでラグの長さを留め

BVLGARI
BVLGARI BVLGARI

ブルガリ ブルガリ・ブルガリ

サイズを感じさせない、装着感の優等生

2013年の新作。デザインは2000年代に発表された前作に似ているが、ベゼルが細くなり、対してインデックスが拡大された点が大きく異なる。現在のデザイントレンドをうまくトレースしたモデルで、ラグが太すぎた前作に比べて、時計としてのまとまりは勝っている。またラグを伸ばして曲がりを付ける、という細かい配慮により、着け心地も良好だ。塗装したラッカーを研ぎ上げた文字盤も、近年のブルガリらしく、発色も良く面も平滑である。食わず嫌いな人が少なくないブルガリ・ブルガリだが、このモデルを試す価値は多いにある。自動巻。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約42時間。18KPG(直径39mm)。

■価格:198万2400円

■問い合わせ:ブルガリ／ブルガリ ジャパン ☎03-6362-0100

GIRARD-PERREGAUX VINTAGE 1945

ジラルール・ペルゴ ヴィンテージ1945

クラシックな佇まいと軽快なつけ心地を両立

クラシカルだが着け心地はいい、というかなり面白い時計。ケースを大きく湾曲させて腕との接地面積を広げる手法は、フランク・ミュラーが得意とするもの。しかしジラルール・ペルゴも、昔からこういったアプローチを好んできたし、その方法論は年々洗練されてきた。このモデルの特徴は、歴代の「ヴィンテージ1945」以上に曲がったケースにある。曲げすぎると際物感が強まってしまうが、そうならないぎりぎりまで納めたのは老舗の見識だろう。搭載するムーブメントはジラルール・ペルゴの自社製。突出した要素はないものの、初出から20年近く経つため信頼性は高い。自動巻。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約46時間。SS(縦33.0×横32.5mm)。

■価格:84万円

■問い合わせ:ソーウインド ジャパン ☎03-5211-1791



るようになった。
では現行品で、こういった試みを盛り込んだ時計をいくつか挙げてみたい。
古典的な手法に、現代的な改善策を盛り込んだのが、ジャガー・ルクルトの「グランドレベルソ・ウルトラスリム・トリビュート・トウ・1931」である。薄くて平べったいこの時計が、そもそも装着感に優れるのは当然として、ル・サンティエの老舗はベルトを太くすることで、いっそう優れた着け心地を与えようとした。重心が低く、腕との接触面

の大きなこの時計の着け心地が悪かろうはずもない。ただしベルトの曲がりが悪いと、細腕の人にフィットさせるのは難しいだろう。
最近筆者がもっとも感銘を受けたのが、ブルガリ「ブルガリ・ブルガリ」である。この時計が面白いのは、ケースを樽状に湾曲させた点だ。腕と時計の接地面積は小さくなるが、ラグを伸ばし、ストラップの曲がり（芯地に工夫を凝らしている）ことでむしろ装着感は快適になった。裏蓋を腕に沿うように曲げなかった理由は、接地面を過剰に取

りたくなかったため、だろう。過去のブルガリ・ブルガリには感心しない物もあったが、現行品は総じて完成度が高く、安心して使うことができる。
ウブロとリシャール・ミルは、基本的にどのモデルも装着感の優等生だ。例外はいくつかあるが、どのモデルも時計の重心は低く接地面積も大きく、売れる理由はわからなくもない。ただその中でもっとも優れた物を選ぶならば、リシャール・ミルもウブロも、より重心の低い薄型モデルになるだろう。リシャール・

ミルの「RM016」はあまりコレクターの注目を集めないモデルだが、着け心地を重視する筆者にとって、一貫してベスト・オブ・リシャール・ミルだ。ウブロの「クラシック・フュージョン・ウルトラスリム・スケルトン」も、薄さと素材の軽さ故に、着け心地がいつそう際立っている。もうひとつ、装着感でいうとジラルール・ペルゴを忘れてはならない。一見クラシカルな「ヴィンテージ1945」だが、ブルガリ・ブルガリ同様にケースを湾曲させており、着け心地はかなり良好だ。また以前の

モデルほどラグを過剰に伸ばしていない点も好感が持てる。
もっとも、ここに挙げた時計は良い例の一部に過ぎず、ほかにも優れた物は多くある。また筆者が定義した良い着け心地云々が、人によってまるで異なることも事実だ。それはクルマのハンドリング性能や乗り心地の評価と同様である。しかしどうであれ、良品を知れば、着け心地の良くない時計を使わなくなることだけは断言できる。どうか、時計を買う際に、着け心地を確認する労を惜しむなれ。

HUBLOT Classic Fusion Ultra-thin skelton titanium

ウブロ クラシック・フュージョン
ウルトラシン スケルトン チタニウム

ドレスウォッチの教科書的存在

飛ぶ鳥を落とす勢いのウブロ。マーケティングがうまいから売れているという話も聞くが、実際に触れると、良くできていればこそその好調だと理解できる。とりわけつけ心地の良さは現行ウブロの強みで、どのモデルであれ、腕に装着するとあまりサイズを感じさせない。どれを選んでもつけ心地は良好だが、筆者が選んだのは本作。軽い素材に薄いケース、そして大きく曲がったラグといった組み合わせが、非常に優れた装着感をもたらす。ムーブメントのテンプがやや小さいのは気になるが、その代わりにパワーリザーブは極めて長い。良くできたドレスウォッチである。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約90時間。Ti(直径45mm)。

■価格:159万6000円

■問い合わせ:ウブロジャパン ☎03-3434-3002



RICHARD MILLE RM016

リシャール・ミル RM016 オートマティック

シンプルな装い、秀逸なつけ心地、 普段使いの逸品

複雑なモデルが星のように揃うリシャール・ミル。しかし筆者がもっとも好むのは、あくまでシンプルな構成ながら、高い完成度をもつRM016だ。搭載するのはヴォーシェベースのシンプルな2針自動巻。そんなに薄くもないこの自動巻を薄いケースに収めるため、裏蓋のサファイアクリスタルの一部を削ってローターを押し込む、といった細かい加工が施された。加えて裏蓋と腕の接触する面積が大きく、時計の重心も低いため着け心地は秀逸だ。この価格ゆえ買える人は限られてしまうだろうが、さりげなく普段使える時計というリシャール・ミルの美点をよく体現したモデルだ。自動巻。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約55時間。Ti(縦49.8×横38mm)。

■価格:600万円(チタン)

■問い合わせ:リシャールミル ジャパン ☎03-5807-8162



不

快なことがあったので、あえてここに記したい。先日、海外の友人から連絡があった。彼の友人が日本のショップにあった委託販売の時計を買ったところ、真っ赤な贋作だったという。贋作なら返金、というのが道理だろう。しかし販売したショップは、委託販売だから返金できないのだ、と言い張る。何度やりとりをしても、法律でもそうなっているとの一点張り、結局返金されることはなかった。対応自体も誠実とはほど遠いもので、筆者はその某という、カメラの世界ではそ

物」は贋作の宝庫であって、あるいはないモデルが歴としたオークションに出た例も、過去にはいくつもある。しかし近年は、役物だけでなく、普通のモデルにもよくできた偽物が増えてきた。たとえば金無垢の時計。オリジナルの金ケースをつぶし、含有量を落とした偽のケースに入れて売り払ってしまうのである。手間を考えれば儲けは微々たるものだが、途上国でやらせれば十分商売になる。こういうケースは刻印の出来が甘い、ため裏蓋を外してみればわかるのだが、委託販売やオークションではな

オークションと

委託販売の実情。

こそ有名な店に対する信頼を、すっかり失ってしまった。直接被害に遭ったわけではないとはいえ、こんな店が存在していたら、セカンダリーマーケットへの信頼は消え失せてしまうだろう。

この一件があつて、いろいろな店の委託品を調べてみた。すると結構な割合で、怪しい物がある。オークションも似たり寄ったりで、これはありえない、という贋作の時計に結構な値段がついているのを何度も見かけた。

かつて贋作といえば、ロレックスの「デイトナ ポールニューマン」といった、わかりやすいモデルに多かった。こういったロレックスの「役

かなか確認できない。わかっている人間がスクリーニングできればベストだろうが、正直なところ、真贋の見極めができるような本場の専門家を置いている店は、そうそうないのである。

ではどうすればいいのか。中古を買わないというのはひとつの考えだ。しかし中古には掘り出し物もあり、それを探す面白さもある。であるならば、あまり安すぎる物、希少な物には安直に飛びつかないというのが賢明なスタンスだろう。贋作をつかまされたその友人も、聞けばレアな時計を安い値段で買おうとして偽物

に引つかかったらしい。

かくいう筆者も、昔は偽物によく手を出していた。だからこそ時計を真剣に見るようになったのだが、年間に1500本もの時計を見るようになった今も、本当にわかるのかと問われれば、はなはだ疑わしい。乏しい経験からアドバイスをさせていただくとするなら、可能な限り時計は信頼のできるショップから買いなさい、中古ならなおのこと、となる。本誌の読者で偽物に引かかる人がいるとは思いたくないが、時計の見極めは難しい。用心してもしすぎることはないのである。

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>



*画像はイメージです



モータージャーナリスト **清水和夫**

映像ジャーナリズムの世界

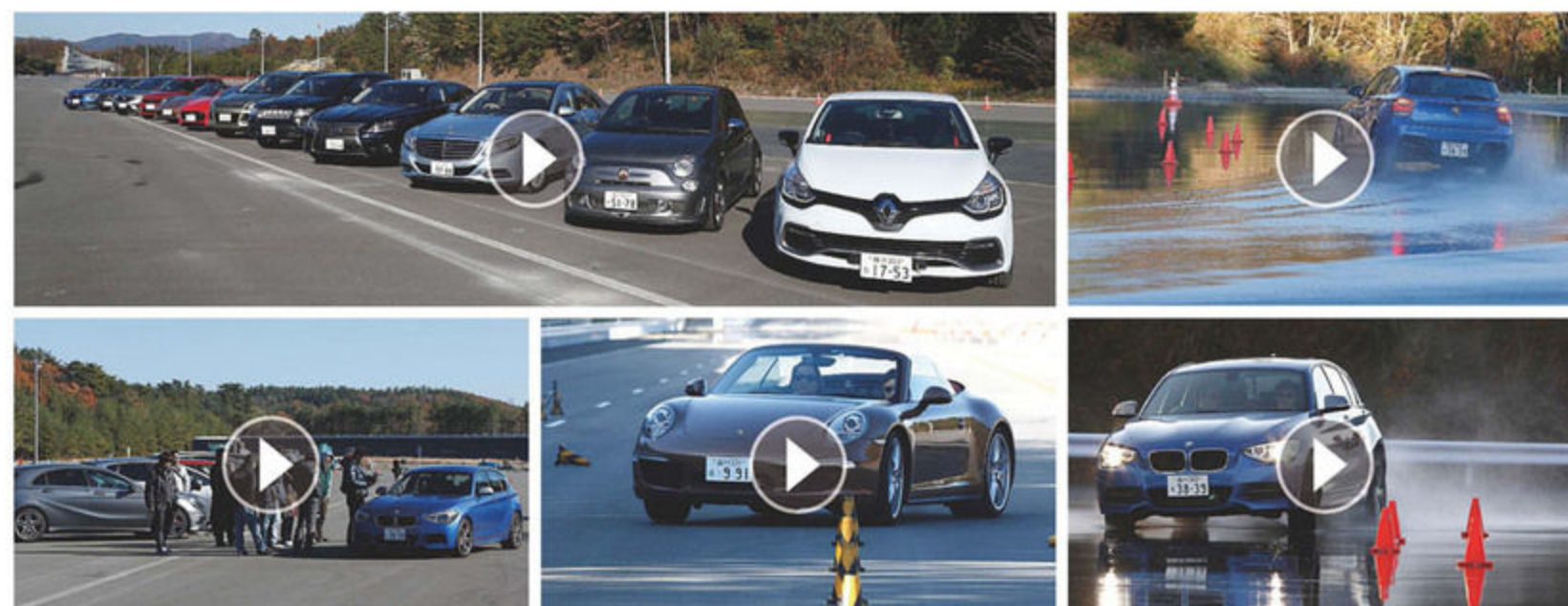
会員制有料ウェブサイト

www.startyourengines.net

国際モータージャーナリスト、清水和夫とその仲間達が
10年以上の歳月をかけて、積み重ねてきた貴重な映像の数々。
1ヵ月1000円で国内から海外の新車インプレッションなど
他では決して見ることでできない自動車映像が楽しめる。
なかでもクルマの限界性能と安全性を徹底的に試す
ダイナミック・セイフティ・テストは必見！



清水和夫×田中哲也対談など、
ここでしか見られない映像企画も盛りだくさん。



**StartYourEnginesが
リニューアル！**

2月
25日

より使いやすく、見やすくなります。入会日からアクセス可能日数がカウントされるため、入退会のタイミングでロスがなくなりました。ぜひお試しください。



問い合わせ

株式会社テクノメディア
〒224-0025 神奈川県横浜市都筑区早渕3-30-8
☎045-595-2115
startyourengines@teccnomedia.jp



LONG TERM REPORT

#A



SPYKER C8 Laviolette SWB

今月の一言 気になる相手と比べました。

第8回 P142~

1月14日現在 走行距離:2244km

今月のお題は、ライバル比較。本来なら同じエンジンを積むアウディ R8 (V8) あたりと比べるべきですが、本誌的にそれでは面白くない。と思いついたのが、V6搭載で話題となったロータス・エキシージS。となれば、本誌CUPドライバーの山田クンの出番。さて、どういう結論に……。

COMING SOON

RANGE ROVER SPORT

今月の一言 次号より開始します。

第0回

予告です。次号より傑作と名高い「レンジローバー・スポーツ」を導入します。しかも搭載エンジンは、意図して3.0車！ 今月号のウインターテストでも高評価を得たモデルだけに、その展開に乞うご期待。あらゆる視点からレポートをお届けするつもりです。仕様の詳細なども含めて次号、ご報告します。

#B



FERRARI 308 GTB QV

今月の一言 車高を上げてみたけど……

休載

1月12日現在 走行距離:6万6626km + α

先日の伊勢・志摩ドライブで痛感した低車高問題を克服すべく、サスペンションをイジってみました。あまり乗り心地が変わるのは避けたいので、車高調整リングを4輪とも若干アップ方向に回し、その結果フロント端で10mm車高が上がりました。続いてさらなる車高アップ策を検討中です。



Porsche 993 RS

今月の一言 “RS”らしさを高めるパーツを!

第6回 P146~

いよいよ本格的なチューニングプログラムをスタートさせる。現状プログラム内容はほぼ決定しているが、まず993RSにとって重要なセクションとなるシャシー関係、サスペンションからスタート。公道からサーキットまでカバーする足まわりをつくるべく、今回は拘りのパーツを装着した。



BMW 320d Touring M Sport

今月の一言 まずはノーマルで体力測定!

第2回 P144~

2013年12月5日現在 走行距離:2703km

「これからの時代は、速くて燃費がいいECO&POWER!」を合い言葉に、いち早くディーゼル・チューニングに着手したi cord。レポート2回目は、ノーマル状態でいきなりFSWを走らせる大胆なテストを敢行した。純正の足まわりじゃ、お話にならないと思っていた筆者だったのだが……!!

驚

くほどにまとも。その外見からは想像できないほどピュアなハンドリング性能を有し、アウディR8譲りのV8パワーをモノともしないシャシー性能で筆者を驚かせたSPYKER。今月はこのクルマのキャラクターを、もっとハッキリとみなさんにお伝えするために、編集長から「似たもの同士で比較試乗を行うべし」というオーダーが下った。用意したのは、今をときめくロータス・エキシージスである。

車重はSPYKERが1275kgであるのに対し、エキシージスが180kg。パワーは前者が400psであり、後者が350ps。よってパワーウェイトレシオは、SPYKERが3・2kg/psであるのに対してエキシージスが3・38kg/psと、驚くほどに似通ったふたり。そしてこの2台を比較してみると、面白いほどに両者の違いが際立ち、なおかつスポーツカーにとって、一番大切な共通性が見えてきたのであった。

久々にステアリングを握ったエキシージスは、のっけからビシビシとレーシーなフィーリングを投げつけてきた。適度に重めなステアリングは、切れば切った分だけそのノーズをインにねじ込んで行く。アクセルを踏み込めばどこからでもV6パワーが炸裂し、トップエンドまで一気に呵成に吹け上がる。このNAライクなサウンドと分厚い低中速トルク、そしてリニアなアクセルレスポンスは、スーパーチャージャーがもたらす最大の美德。これこそが、ロータスがターボを選ばなかった理由だ。エキシージスをひとりで表せば、

Vol. 8

レーシングを継ぐ者同士。

徐々にその輪郭が見えてきたSPYKER。それゆえに何かと比較したい……。そう思い用意したのは、V6搭載で話題となった、ロータス・エキシージス!! いつものワインディングにて、互いの個性を引き出すことにした。

SPYKER C8
Laviolette SWB

DATA

1月14日現在

走行距離 | 2244km

REPORT ● 山田弘樹 (Kouki Yamada)

PHOTO ● 山田真人 (Makoto Yamada)

「速い」に尽きる。そこにはもちろん絶対的な速さだけでなく、体感速度もたっぷり含まれている。エリゼ譲りの適度にタイトで着座位置が低いコクピット。フロントガラス越しに隆起したフェンダーのおかげで、どこまでもデッドにコースを攻められそうない体感。サーキットで走らせるとリヤの慣性重量がネックとなり、タイヤが発熱してオーバーステアが強くなるエキシージSだが、公道を走る限りはヒレリ・Pゼロトロフェオも、その温度領域まで踏み込むことはない。むしろ熱くなるのは、乗り手の方ばかりである。

ホットなエキシージSを降りた後に対峙したSPYKERは、実にオトナなスポーツカーだった。車高やバネレート、ダンパー減衰力（現状は最弱）の関係もあるが、足まわりは大きなロールを許し、ミシラン・パイロットスポーツはしなやかに路面を捕らえ続ける。スポーツモードのトグルスイッチをパチン！と跳ね上げると、緻密に組まれた4・2ℓV8ユニットは盛大に吸気音をまき散らす。その加速にはエキシージSのようなどう猛さはない。

ただしSPYKERは、6500rpmを超えたあたりからカムに乗る。昇り詰めるほどにバスからバリトン、そしてテノールへと、そのサウンドは甲高さを増して行く。普段はバス域でも十分走ってしまうし、いってもバリトン止まりだから気付かない。しかし最後までアクセルを踏み込めば、もはや文化遺産と言った良いほどの気持ち良さで、この大排気量エンジンが吹け上がる。内燃機関の小型化が潮流となった現代で、

こうしたNAエンジンが、あとどれほど造られるのだろうか。

筆者が思うに、両者は同じ志しを持ちながら、まったく逆からのアプローチをしたレーシングスポーツだ。かたやロータスは、そのアイデンティティであるアルミ製バスタブシャーシーを中核に据え、その他は可能な限り安価な素材を使って、量産化を目指したレーシングスポーツ。トヨタ製の横置きエンジンモジュールを搭載することで、重量バランス的には苦しいはずだが、足まわりをトコトン煮詰め、専用タイヤまでも用意して、これを見事に形にした。

対してSPYKERは、レース屋が造った完全なレーシングカーだ。だからこそ造り手は、きらびやかな装飾で少しでも嗜好性を高め、たっぷりとしたサスペンションストロークを与えて乗り心地を確保し、多くのカスタマーたちに受け入れられようと努力した。それでもこのクルマが破綻しないのは、しっかりと作り込まれたシャーシーに、ドライサンプ化した縦置きエンジンをミッドシップするという、ロータスではなし得なかったバランスを持っているからだ。

しかしその懐柔策こそが、SPYKERを分かりにくくしているのだと思う。もしSPYKERがエキシージ並みに割り切った足まわりを有したならば、911GT3にも負けないピュアスポーツカーとなったのではないか。筆者は現状でも十分にSPYKERを評価しているが、このクルマの実力はこんなモンじゃない。それがエキシージSと比較してハッキリした。そして改めて思う。この2台は、現代にレーシングを受け継ぐ者同士なのだ。

エキシージSは、トヨタ製の横置きエンジン&トランスミッションが代表するように、各パーツのコストを抑えながら造ったスポーツカー。それゆえに敢えてバスタブシャーシーを剥き出しにしたり、簡素なペダルを付けることで、必要以上に「レーシングカーらしさ」を強調。SPYKERとは正反対の表現方法だ。



ごついシフトリンケージや完全レーシングユースの3ペダル、縦置きレイアウトされたエンジンやせり上がるディフューザーなど、SPYKERの成り立ちはまごうかたなきレーシングカー。これをストリートスポーツとしてソフィスティケートするために、インテリアは敢えて華美な装飾が施されているのが面白いところ。





Tuned THE Diesel Vol.2

REPORT●山田弘樹 (Kouki Yamada)

PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

BMW 320d Touring

新

世代のチューニングを追い求め、アイコードが選んだBMW

W320d。連載2回目となる今回は、これをノーマル状態で富士スピードウェイに持ち込み、基礎体力を測定してみた。1・5kmに及ぶストレートが2台ターボディーゼルの動力性能を、大小様々なコーナーが3シリーズのフットワークを押し量るというわけである。

しかし筆者は、ひとつのことが気に掛かっていた。それはブレーキである。というのも320dのキャリパーは片押しタイプ。もともとBMWは、M3にさえ片押しキャリパーを採用しているから、この言い方は適切ではないのかもしれない。ブレーキの熱容量を決めるのは、キャリ

パーではなくローター。かといってその純正ローターを見ても、1620kgの巨体に対してそれは、やっぱり貧弱に見えた。

筆者の経験では、大抵こうしたノーマル車両でサーキットアタックをすると、アツという間にブレーキが終わってしまうことが多かった。というわけで筆者は、アイコード鶴田氏に予備のブレーキフルードを持ってきてもらっていた。

しかし結論からいうと、そうした心配はすべて杞憂に終わった。320dは筆者の予想をよそに、ノーマル状態でもサーキットを楽々と走りきってしまったのである。

まず320dの美点から述べると、それはフットワークの良さに尽きる。1コーナーからのフルブレーキングでも前述の通りブレーキはフェードせず、姿勢も乱れない。ターンインでは自分の重さを上手に利用して、車体をロールさせながら、最初はニュートラル、最後は弱アンダーで気持ち良く曲がってゆく。

驚いたのは高速コーナーだ。度胸が必要なAコーナーのアプローチで、320dは高い速度をキープしながらも非常に安定していた。そしてこのスピードを殺さず100Rに突入すると、320dはほぼニュートラルステアで、クリッピングポイント

驚くべきフットワーク!!
しかし、課題は……。

前号より開始したBMW320dのディーゼルチューニング。早速その体力を測るべく富士スピードウェイにて走行した。しかし、その結果は筆者の予想をいくつも覆すことに……。BMWの素晴らしさと課題を改めて発見するものとなった。やっぱりクルマはきちんと走らせないと分からない……。

トータル燃費は17.7km/ℓ! 最高速は200km/h+α!?



アイコードからFSWまでを往復した道程は539km。ここで320dは、サーキット走行を含んだ燃費で17.7km/ℓ、通常走行では21.3km/ℓをマークした。予想と違ったのは最高速で、メーター読みで200km/h程度だったこと。パワートレインやエンジンを制御するドライブモードは「SPORT+」で走行した。ちなみにタイムは2分20秒900だった。



100Rをニュートラルステアで 駆け抜けた!



タイムは実に平凡だったが、フットワークは非凡だった。装着タイヤ(POTENZA S001 RFT)のグリップが低かったせいもあるが、1620kgの車重に対してブレーキは全く問題なし。また現状程度の横Gなら、シートも純正で十分。フロントタイヤの負担は大きい。高速コーナーの操縦性は、恐ろしく高い。



注目はこの長いサスペンションストローク。リニアなフロントの操舵感、2810mmのホイールベースとこのストロークが組み合わせることで、思い通り向きを変えながらも限界領域の過渡特性がマイルドに仕上がっている!



意外だったのは、こうした素晴らしいシャシー性能に対して、動力性能がいまひとつだったことだ。ストリートエンドの車速は、なんと200km/h程度しか出ないのである。そもそも1.6tもある車重に対して、最高出力は184psしかないのだから、それは致し方ないことだとも言える。しかし380Nmという

まで走りきってしまったのだ! その理由はまず、フロントのシャシー剛性が高く、過剰なアンダーステアを出さないことにある。また長いホイールベースがマシンを安定させ、過剰なオーバーステアも出さない。ここにエアボリウムをたっぷり取った45扁平のタイヤが組み合わせると、スリップアングル領域に幅がでるため、滑りながらも良好なコントロール性を得ることができ

た結果、5000rpmでシフトアップするのが一番速いと分かった。そして、その走り得たタイムは2分20秒900というものだった。これもノーマル状態から考えれば妥当な数字だとは思いますが、何とも微妙。少なくとも決して速いとは言えないだろう。

最大トルクが、それをどう補うかに筆者は注目していた。はつきり言えば、かなり遅い。ただ冷静に考えれば、最大トルクの発生回転数は1750~2750rpmと低く、全開率の高いサーキットでは、常用域からトルクバンドが外れてしまう。あとはこれがドロップして行くばかりなのだからトルクを活かした走りを期待するのは無理だったのかもしれない。

徹底した合理化が チューンの行く手を阻む!?



機械式LSDを開発するためにicode鶴田氏がデフケースを開けてみると、なんとリングギヤが本体に溶接されていた。鶴田氏いわく「製造過程におけるコストダウンの一環だろう」とのことだったが、逆にファイナルギヤを変更する等のチューニングには、かなりの手間が掛かってしまう。とりあえず試作LSDを作り、市販化を判断する予定である。



ここがデフ本体とリングギヤの溶接部分。普通はここがボルト止めされているはずなのだが……。

チューニングにおけるひとつの目安は、5000rpmまでトルクバンドを引き上げること、そもそもの最高出力を引き上げることだ。ブーストアップや燃調補正のマップピングによって、これがどこまで変化するか、今から楽しみである。

今回の総評としては、BMWのセッティングの奥深さに脱帽した、ということに尽きる。一見ブアに見えるブレーキも、その柔らかなサスペンションやグリップの低いタイヤに

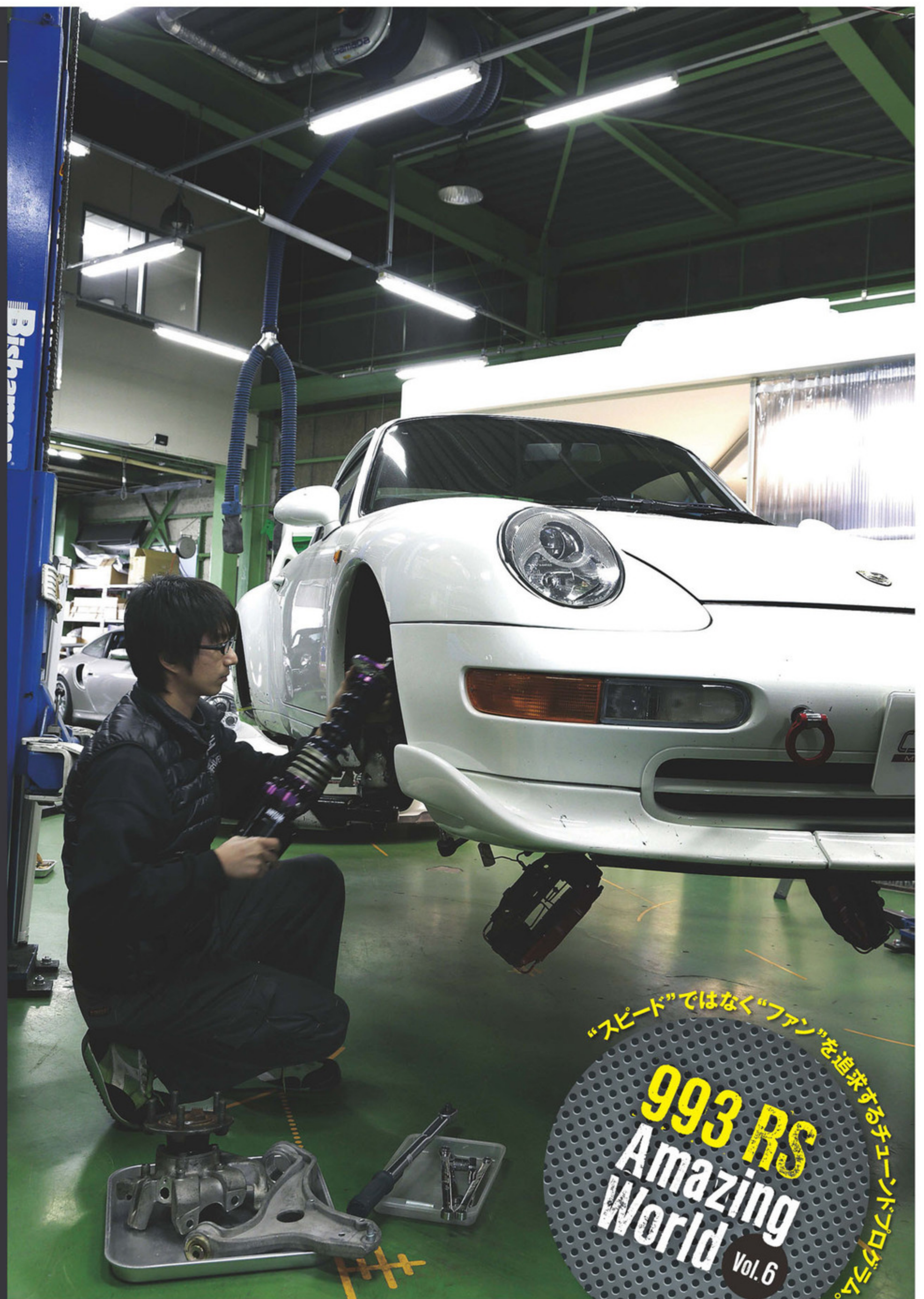
先 月は目黒にあるダムクラフトで内装を完璧にクリーニングし、16年の汚れをすっかり落とし、993RS。見た目はもちろんのこと、車内の匂いが変わると、まるで違うクルマのようになるから不思議なものだ。室内を徹底的にリフレッシュした後は、クレフモータースポーツのリフトに上げ、徐々にパーツが集まりはじめたシャシー関係の作

業がスタートしている。シャシー関係とはつまり足まわりのリフレッシュである。993RSのドライブフィールに現代的なテイストをもたらすべく決定したサスペンションユニットはクアンタム製のT3・CRエアである。リザーバータイプの筐体を持つ、このダンパーユニットはロースピード時のパンプとリバウンドの同時調整の他に、ハ



イスピード時のパンプ側も調整することができる2WAYタイプ。特にハイスピード側は路面の細かな凹凸に対しては鈍感だが、大きな入力に対する対応力に長けており、今回の993RSのように、ワインディングからサーキットまで幅広い範囲で足まわりを正確にアジャストしたい場合の最高の選択肢といえる。ご存知のようにクアンタム・レー

シング・サスペンションのダンパーは各車両に合わせた既成品のようなものがなく、全てオーダーで仕様を決めるスタイルをとっている。993RSの場合はクレフモータースポーツが持っている車高や減衰等の基本データをもとにして、一般のハイグリップ・ラジアルタイヤを組み合わせたことを考慮したスペックで製作を依頼している。



“スピード”ではなく“ファン”を追求するチューニングプログラム。
993 RS
Amazing
World
Vol.6

シャシー関係を一新。

内外装のリフレッシュを終え、新車並みの状態を手にした993RS。ネクストステップとして、予定通り本格的なチューニングへと移行する。その第一弾としてシャシー関係、主にサスペンションまわりに着手。“ファン”な走りを徹底的に追求していくというコンセプトのもと、ダイレクトなハンドリングをもたらす、厳選のパーツを組み込んだ。

REPORT●吉田拓生 (Takuo Yoshida) PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi)

SUSPENSION

調整幅を持たせ
完璧な布陣をセット。



サスペンションユニットはクワンタム T3-CR エアーを選択。車高調整ならびに減衰力調整(バンプ&リバンプ)ができる2WAYタイプで、さまざまなセッティングを探ることができるシステムだ。同時に、エムズマシンワークスが取り扱っているフロントピロボールブッシュ(10万2900円)とサブフレームリジットマウント(5万4000円)を組み合わせて装着。ダイレクトなコーナリング特性、アライメント変化の抑制を

目的とするもので、加えて国内チューナーであるスプーンが開発したリジットカラー(3万1500円)までセットした。

またダンパーを装着する以前に、サブフレームのマウント部分にリジットカラーを組み込んでいる。ボルシェといえど、工場のラインで量産されている工業製品であり、そこには必ず公差が存在する。足まわりを組み込んだサブフレームをボディに固定する場合、ボルト締結の穴は若干大きめに作られており、位置決めのためにボルトをきつく締め上げても、走行中に若干のズレが生じる場合が少なくないという。リジットカ

ラーはこれらの公差を矯正し走行中に位置決めがズレることも防いでくれる。ボディとサブフレームの位置関係を常に正確に保つために欠かせないパーツなのである。クレフモータースポーツの水島代表によれば、最初はリジットカラーの効果を疑っていたお客さんでも、一度使用してみるとすぐにその効果を体感できるほどの製品なのだとか。車両全体のファイリングをすっきりとさせたい今回の993RSには最適なエクイ

ップメントといえるだろう。

今回のプロジェクトでは車両をフルストリップして、ホワイトボディのような状態から組み上げていくわけではないが、ボディの中心に近い部分から順に精度を高めていくという手法は、速いクルマを造るための常套手段といえるだろう。またこの他にブレーキパッド等の



部品もクレフモータースポーツで装着実績がある製品を組み込んでおり、現段階で993RSの足まわりの作業はほぼ終了している。

足まわりが組みあがると、タイヤ&ホイールの装着が待っているわけだが、現在はタイヤのチョイスをあれこれと模索している段階である。真新しいホイール&タイヤを組み付けた段階で一旦走らせてみて、そこから車高やアライメントなど、細かな煮詰めを行っていく予定である。前後のエアロの変更のみならず、カラーリングでも遊んでしまう予定のエクステリアは、足まわりのセッティングがある程度決まってから取り掛かる予定になっている。

BRAKE SYSTEM

抜群の制動力を発揮する
ポルシェ専用アイテム。



KAZIRACING DESIGNとプロジェクト・ミューとのコラボレーションで開発されたレーシングブレーキパッド(前後ともに各3万4650円)。ポルシェ専用であり、高温領域で優れた耐フェード性を発するカーボンメタル

材を採用し、抜群のコントロール性を実現した商品である。開発段階で、993RSがテストカー(他には997GT3 RS、996GT3)として使われていたということで選んでみたが、あわせてブレーキラインも強化型とした。

BATTERY 最新のリチウムイオン型を搭載。



一時期、軽量化まで視野に入れてドライバタリが流行っていたが、今回はeXtreme-Rateリチウム鉄角柱セル(化学式LiFePO4)を使用した、最新のSHORAILFXを装備した。鉛バッテリーとの比較で平均して約5分の1という超軽量型で、自己放電率が低く、強力な性能を持っているのが特徴。もともとはバイク用で、993RS用は2つをセットしたものだ(取材時は開発段階で商品はプロトタイプ)。

年

始の恒例行事と誰もが認めるようになってきた東京オートサロンを経て、いよいよ本格的に年が明けたと話す人は実に多い。お正月気分が抜けず腰の重い仕事始めも、ひとたびこの興奮に巻き込まれるだけで、気がつけばもうすっかり日常の勢いに戻っている。自動車業界の、年明けのカンフル剤である。

なにより今年は自動車メーカーやタイヤメーカーが元気だった。6年ぶりに国内の大手乗用車メーカーの全てが出揃い、また輸入車ではメルセデス・ベンツが初出展するなど話題を集めた。単に出展するだけでなく、オートサロンに焦点を絞った特別なモデルやアプローチを多彩に

用意。トークショーやデモランなど来場者の興味をそそる催し物もたっぷり詰まっていたのが印象深い。

東京オートサロンは、今年でもう32回目を迎えた。ひと昔前はいわゆる国産チューニングカーの祭典で、自動車メーカーに加え輸入車もまた門外漢だった。次第に進出してきたのはこの10年だ。メーカーばかりか輸入車の進出にも目を見張るものがある。最初は申し訳なさそうに佇んでいたように見えたが、この数年は胸を張って表街道をひた走っている。今年はその勢いがさらに加速していた。もちろんエリアごとに車種の傾向はあるものの、会場全体のそこか

幕張、30万人の熱狂。



しここに輸入車がちりばめられていたのが印象に残る。

特に目立ったのはフェラーリやランボルギーニなどを筆頭とするスーパーカー勢。それも躊躇なく改造が施された、とびきり元氣なクルマがズラリと並んだ。目を凝らせばスーパーカーに限らずともスポーツカー、グランツーリスモ、SUV、コンパクトなどカテゴリー問わず世界各国さまざまなクルマたちが、己の個性を振りまいていた。この勢いの良さに対し

て、外国から来ていた方々も驚いていたようだった。

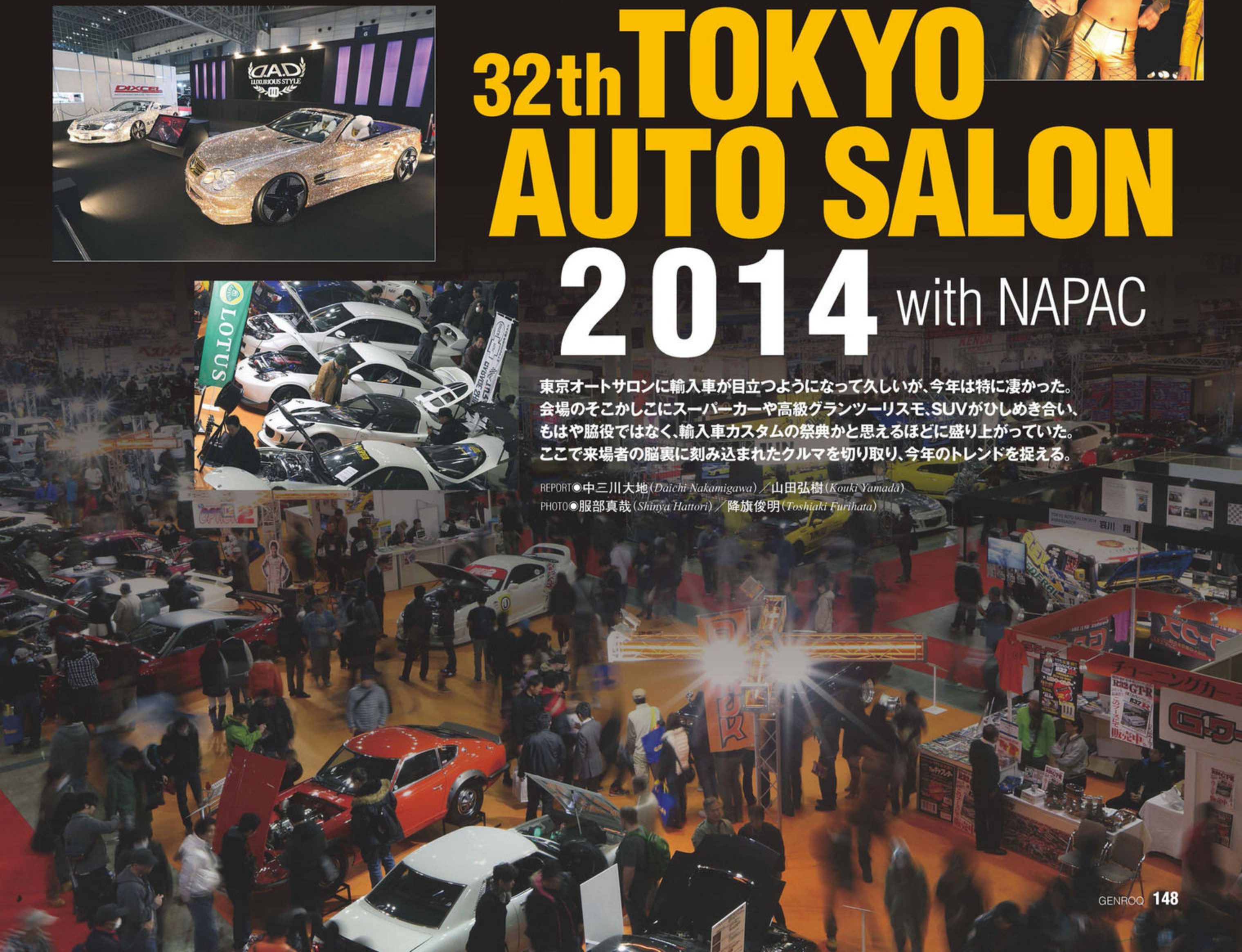
さらに、ホイールメーカーを筆頭に、たとえ国産のパーツブランドであっても、積極的に輸入車を対象として取り入れていたのが興味深い。もう、国産車、輸入車という垣根はなくなったのだと再確認する。

今年、3日間で幕張メッセを訪れた来場者の数は昨年に引き続き過去最高記録を更新した。その数29万6714人。そこで、これだけの人達を動かした大きなエネルギーのなかから、特にインポートカー・カスタマイズの世界を中心に切り取りお届けしよう。

32th TOKYO AUTO SALON 2014 with NAPAC

東京オートサロンに輸入車が目立つようになって久しいが、今年は特に凄かった。会場のそこかしこにスーパーカーや高級グランツーリスモ、SUVがひしめき合い、もはや脇役ではなく、輸入車カスタムの祭典かと思えるほどに盛り上がっていた。ここで来場者の脳裏に刻み込まれたクルマを切り取り、今年のトレンドを捉える。

REPORT ● 中三川大地 (Daichi Nakamigawa) / 山田弘樹 (Kouki Yamada)
PHOTO ● 服部真哉 (Shinya Hattori) / 降旗俊明 (Toshiaki Furihata)





BOOM CRAFT 029MOTORING

華やかな ラッピングで彩る

スーパーカードレスアップの概念を変えたラッピング技術の、その牽引役とも言えるブームクラフト。今年もオートサロンにひと花添えるスーパーカーラッピングが大勢して押し寄せた。もはやアートと思える複雑な色合いをもたらす技術の核は、SPFというカーラッピングフィルム。ボディへのフルラッピングは、ホイルなどにも施工可能。剥がせば元通りという利便性が手伝って定番になりつつある。色合いも日増しに進化している。

SUPER CAR & EXOTIC CAR

盛り上がった スーパーカー祭り

数年前は国産チューニングの脇に隠れるように、ひっそりとした輸入車がいなかったのに、今年はもう、そこかしこでスーパーカーが主役である。特にランボルギーニやフェラーリといった誰の目にも明らかなスーパーカーたちが来場者の心を惹きつけて離さなかった。ここで、各ブランドにあるスーパーカーの一部をお届けしよう。これぞ夢の競演である。

FORGIATO

フォージアート色の レーシングホイール



敏腕デザイナー、パブロ氏の描く芸術的デザインを常に具現するフォージアートは今年、2台のスーパースポーツを出展した。まずはLBパフォーマンスのボディキットを装着したアヴェンタドール・スパイダー。銘柄は代表作F2.09を装着していた。そしてR8 V10にこそ次なる一手が見える。往年のレーシングホイールにインスパイアされたフォーミュラ・シリーズである。常に未来的な造形を描いてきた彼らの描く最新レトロモダン作品だ。

LB PERFORMANCE

世界のスポーツカーを 超絶ワイドボディへ



ぶっ飛んだボディメイクで世界中のスーパーカーフリークを虜にしてやまないLBパフォーマンスの今年もフェラーリがイチオシ。LBワークスのもと構築され昨年のSEMAショーで公開された458イタリアのワイドボディキットだ。深く純正フェンダーを加工して大型ワークスフェンダーを取り付け、車高を極限まで落としつつのツライチ状態へ。ブースには同様のアプローチが採られたムルシエラゴやM3、日本車もいて異様な迫力に包まれていた。

SVR

世界最強・最速のフェラーリを目指して



SVR(スーパーヴェローチェレーシング)は、常に絵に描いた餅ではない全開で走れるフェラーリを構築してきた。その最新作がSVR 458-Rだ。レースでの経験を駆使して空力特性に優れたエアロキットを装着。足まわりや吸排気も煮詰められ、すぐにもピットアウトできる体制だ。ボディパーツはFRPとカーボンの2種類を用意する。



今年のヨコハマホイールはよりインポートスポーツカーに注力した格好でオートサロンにやってきた。まずは458イタリアに装着された新作AVS MODEL F50だ。MODEL F7から始まったヨコハマホイールの鍛造モデル群の最新作で、20インチに限定しフェラーリやボルシェなどを念頭に置いたモデルだ。また深みのあるレーシングレッドが純白のボディに見事に調和する、ボクスターとADVAN Racing RS IIの組み合わせも注目を集めていた。

YOKOHAMA WHEELS いよいよスーパーカーへ挑むヨコハマ



ADV.1

成長著しいADV.1が挑むランボの世界

飛ぶ鳥を落とす勢いで成長を続けるアメリカン鍛造ホイールブランド「ADV.1」はオートサロンの会場にランボルギーニ・アヴェンタドールを持ってきた。組み合わせられるホイールは、ADV005のTrack Spec SL。絶妙な弧を描くツイン5スポークが、アヴェンタドールによくマッチする。オレンジにブロンズを合わせたコーディネートが上手い。



Rowen

スーパースポーツをプレミアムチューン



アウディ R8のマイナーチェンジモデルに素早く対応し、フロントスポイラーとリアアンダースパッツを新作としたRowenのフルエアロ「PREMIUM KIT」(サイドステップとトランクスポイラーは前期型と同じ)がデビュー。プロドライブ「GC-05N」はRowenオリジナルとしてオレンジメタリックに塗装。またフルチタンのエキゾーストシステムではR8をはじめフェラーリ458イタリアやランボルギーニ・ガヤルドなど、プレミアムスポーツカー用をリリースした。



WALD

“黒い野牛”たちの
競演に圧倒される



ブラックバイソンエディションと銘打って、世界各国の様々なクルマを己色に染め上げるWALDは、威風堂々としたファントムのシリーズ2をまず全面に打ち出し、その上でカイエンのブラックバイソン、A7スポーツバックのスポーツライン、Eクラスのブラックバイソンを並べた。いずれも固有の世界観を崩すことなく、巧みなデザイン処理で威厳を持たせている。品質の高さも手伝い、さすが世界に誇るメイド・イン・ジャパンと唸る出来を誇っていた。



HRE WHEELS

レーシングを祖に持つ
カリフォルニア・ブランド

デビュー間もないコルベットC7をヘネシーパフォーマンスにより500psにまでパワーアップさせたHPE500に対して、アメリカンホイールの老舗HREは新作P101の鮮やかなブルーを組み合わせた。軽量性能を突き詰めた鍛造モデルだ。この新作と共に同社のセールスマネージャーを務めるローレン・レブデー氏が来日。今後ますます積極的にニューモデルをマーケットに送り出すと意気込みを語った。今年はHREの新作が多く見られそうだ。

FABULOUS

ローダウンに映える3ピースホイール

ランボルギーニ・アヴェンタドールをがっつりローダウンさせ、21インチのPANDEMIC LP-73 3ピースホイールを装着。ベースカラーはシルバーで、スポークのサイドからインナーリムにかけてオレンジ塗装してあるのがアクセント。この他にもフェラーリF430スクーデリアにはシルバーのLP-720インチ(シルバー)を履かせていた。



ROBERUTA

サスのジオメトリーを計算した逸品

スーパーカーのリフターシステムとしてはあまりにも有名なロベータ。汎用品ではなく、各モデルの純正サスペンションを解析し、ジオメトリーを計算して作っているためリフト時間が非常に短いのが特徴。前後ともに最大で90mm程度までリフトアップが可能だ。今回は、完全自社製のボルシェカレラGT用フルエアロキットも展示。

S&COMPANY

ワンランク上のクラブレーサーを提案

マセラティ・グラントウーリスモMCストラダレのボディ全体に、プロテクションフィルムとしては珍しいマットホワイトのカラーを施行。全体の印象を大きく変えと共に、飛び石などからボディを守る。ホイールはAGIOスポーツの21インチ、サスペンションはKW。室内にはロールケージを施し、快適に走れるクラブレーサーを提案。



HAMANA

ボディワークのプロが
提案するR8のフルエアロ

高級輸入車の鍍金塗装及びボディワークを得意とするHAMANAも、素早く後期型R8のエアロをラインアップ。フロントフルバンパースポイラーは後期グリルをそのまま使い、バンパーサイドとリップにかけてアグレッシブなデザインを実現している。アウトレットを新設したサイドフェンダーはまさにできたてホヤホヤの自信作だという。



ASANTI

勢いのあるアメリカン。その迫力に圧倒される



ASANTI AF808の34インチと、AF822の32インチが埋め込まれたゴージャスなカウンターでお出迎えしてくれたのがASANTIのブース。他にも新作がズラリと並びドレスアップ派の興味は尽きない。展示車両はキャデラック・エスカレードと写真のクライスラー 300。これにはELT600 Watch Bandという珍しいスポークを持つ24インチが装着された。

TWS

スーパーカー祭りにTWSの世界が見える



TAN-EI-SHAの送り出す鍛造ホイールブランド「TWS」のブースは驚くほどのスーパーカー祭りだった。F12にFF、カリフォルニアとフェラーリだけでほぼオールラインアップ状態。その脇にはSLS AMGブラックシリーズや、ベントレー・コンチネンタルGTも控える。それらの足もとを支える一部はTWSの新作群。最高峰のEXSPURからRSS+Mg Face II、RES+Mgなどが登場し、またEXLETEから107MExeや108Mなども発表された。ボールダンスを用いたショーも大人気。



PIRELLI スーパースポーツの足下にはやはりP ZERO



ピレリのフラッグシップはフェラーリFFにも純正採用される「P ZERO」。サーキットなどの特殊環境であれば「P ZERO CORSA」がお勧めだが、低温時からの発熱性やウェット性能をカバーした上で、高速巡航にも対応させるならこれがベストと言える。ナイロンとアラミドのコードを融合させた内部構造、伝統の左右非対称トレッドが決め手だ。

CHECK THE TIRE's TREND

タイヤの動向を捉える

年々ハイパフォーマンスカーが増えるのに対し、タイヤもその性能が著しく向上している。とくにストリートからサーキットまで対応するスポーツラジアルがオートサロンの場で発表されることが多くなり、今年もユーザーの注目を多く集めていた。ここでは「ドア to サーキット」がブームの現在に相応しい、注目のタイヤを紹介しよう。

KUMHO

V700をトータル性能で超えるラジアルが登場!!

サーキットでタイムが出るスポーツラジアルとして人気のV700だが、浅溝構造ゆえにヘビウエット路面には厳しい面があった(逆にインターミディ状態は強い)。これを解決するのがecsta V720。ケーシングとコンパウンドを改

良し、ウェット性能を向上。ドライグリップはV700が若干上だというが、アウトブロックを見る限りV720もかなりレベルが高そう。耐摩耗性もV700を大きく凌ぐというので、トータル性能は間違いなくV700を超える。



DUNLOP

今年もダンロップがタイヤ戦線をリード!?

スポーツラジアルとしてトップクラスの性能を持ち、なおかつリーズナブルな価格設定で大人気の「DIREZZA Z2」がとうとう「スタースペック」へと進化した。新コンパウンドの採用でZ2に比べ計測1周目で1.1%、アタックラップで1%、平均ラップでも1%タイムを短縮したという。サーキットでコンマ以下を争うユーザーは間違いなく要注目のタイヤだ。



TOYO

高いアベレージ速度で安全を求めるユーザーに

ヨーロッパの厳しい環境にも適応し、高い評価を得ているプレミアムスポーツタイヤ「PROXES T1 Sport」。静粛性や燃費性能、ライフも水準以上だが、なにより高い次元での安全を確保するための走行性能、とくにウェット路面でのグリップをドライ性能以上に重視しているのが一番の特徴だ。サイズは16~20インチまで揃い、コンパクトからビッグセダンまで対応する。



YOKOHAMA

プレミアムな走りがADVANらしさ

ADVANといえばウルトラハイグリップのスポーツラジアル「NEOVA AD 08R」に注目しがちだが、フラッグシップは「ADVAN Sport V105」。とくにV105となってからは、高速走行での優れたケーシング剛性に加えて、NEOVAにも通じるしなやかな追従性が増えた。プレミアムライドを味わいつつ、走りにこだわるなら間違いなくV105だ。



BRIDGESTONE

待望の新ラジアル“アドレナリン”



ブリヂストンいわく、これはかつて一世を風靡したPOTENZAのセカンドブランド「グリッドII」の現代版。グリップ性能はRE-11Aに譲りながらも価格を抑え、走る喜びを感じてもらえるタイヤに仕上がっているという。きっとサーキットでもコントロール性と耐摩耗性に優れたタイヤになっているはず。こういうタイヤが欲しかった!

GOODYEAR

GENROQ読者にも試して欲しい秀作



日本のユーザーにはあまり知られていないが、グッドイヤーのスポーツラジアル「EAGLE」シリーズは素晴らしい操縦性と質感を持っている。サーキット派には「RS Sport」がイチオシで、ストリート派には「ASYMMETRIC 2」がお勧めだが、違うのは作動温度領域だけで、どちらもしなやかな追従性をもっており、操作感が一貫している。とくにRSSportは、コンフォートラジアルと較べても乗り心地がよい。一度は履いてみて欲しい秀作だ。

MK motorsport

チューニングパーツがズラリ



35年以上の歴史を持つ老舗であり、常にレース活動を忘れない硬派なBMWチューナーからは、その個性を体現するような出展が見られた。BMWの基幹車種たる3、5、7シリーズのプログラムに、さらに持ち前のチューニングパーツの数々が並んだ。たとえレースシーンでなくとも、性能向上を第一優先に考えるブランドである。

EURO & JAPANESE TUNERS

伝統と革新の ミクスチャー

欧州の伝統的なチューナーズブランドから、新進気鋭のドメスティックブランド、さらにはホイールを筆頭とするパーツメーカーまで、おおよそ輸入車カスタマイズのトレンドが一堂に会したかと思えるほどバラエティ豊かな顔ぶれが出揃った。自動車カスタマイズ界のオールスター戦のようなこの様子をじっと観察すれば、今後のトレンドが見えてくる。



VITT/QUADSTAR

ワイドボディキットと 大径ホイールで迫る

CLS63 AMGとSL350の2台を展示したVITT。QUADSTARのフルエアロはフロントバンパー／前後フェンダー／サイドスカート／リアバンパーがワイド化され、CLS63の足下にはWORK「グノースHS202」の20×9J、SL350にはVITTオリジナルの「JUDGE」の20×9J(-4)ホイールを装着。またリヤマフラーもVITTオリジナルとなっている。

IROC

メーカーに認められた 信頼のジャパンメイド

C7コルベットのオフィシャル・アップグレードホイールとして採用されたIROC「R-CV7」ホイール。サイズはフロント20×8.5J(+56)、リヤ20×10J(+79)で、鍛造モノブロック製法によって軽量かつ高強度に作られている。カラーはメタルブラックの他にチタニウム・メタル・グラデーションとメタリックブロンズがある。



ERST

ボルボの走りを支える本格チューナーの力作

ボルボチューナーであるERSTはマイナーチェンジしたV60/S60に合わせフロントのリップスポイラーとセンターフラップを一新。純正LEDポジションライトは「DRL coding Less - KIT」によってデイルイトとして機能する。新作ホイールはWORK「EMOTION」がベースの「ES1」。サイズは18×8.5J、ビッグキャリバー対応の本格派だ。



KELLENNERS sport

ドイツの都市名を用いた 美しきホイールが揃う



創業者ラルフ・ケレナーズ氏の長年のレース経験を活かして誕生したケレナーズ・スポーツ。オリジナルホイールは常にドイツの都市名を用いる。F30型3シリーズへは鍛造のミュンヘン(20インチ)、F20型1シリーズにはハンブルグの19インチが組み合わされた。他にSUV用のフランクフルトや、MINI用のケレナーズJrも存在する。

Auto Motive Design

ディフェンダーを AT化して楽しむ

MTモデルしかないディフェンダーを、専用ECUとZF製トランスミッションで5速AT化し、本格オフローダーを都会派SUVに早変わりさせたオートモーティブデザイン。またエンジンはサブコンで40psアップさせ、ブレンボ製ブレーキキットでストップパワーも強化。内外装は英国チューニングブランド「KAHN」をチョイスしてドレスアップする。



MANSORY

英国の伝統と カーボンのコラボ

カテゴリーを問わずにいくつあるアッパークラスをも己色に染め上げるマンソリーの今年は、できたてのレンジローパーがお目見え。正確には主にSUVを製作するマンソリー・スイスの作品だ。英国調のデザインのなかに巧みにカーボンの存在感を持たせたコーディネートはさすが。こんなエレガントなカーボンメイクは他に例を見ない。



VARIS

性能と軽さ、そして AMGに相応しいデザインを

A45 AMGのイメージを崩さず、さらに迫力を増すことに成功したのがVARISのエアロキット。性能を重視するVARISとしてまず最初に手掛けたのはボンネットで、その重量はなんと7kg。350psを発揮する2.0Lのターボを効果的に冷却するためのエアスクープを4ヵ所配しながらも、雨天でも使えるようにレインガイドも装備している。

VeilSide

輸入車も得意とするヴェイルサイド

ワイルドスピードTOKYO DRIFTに登場したRX-7やフェアレディZと並んで展示されていたのは、フルエアロを身にまとったクライスラー300。全体的にはスムーズな造形で、巨大なフロントマスクとそれにつながるワイドフェンダー、前後をつなぐサイドステップがボリュームな300をさらに迫力あるルックスに仕立て上げていた。



G-TECH

RUFの経験を活かした フィアット系チューナー

フィアットやアバルトを鍛えるチューナーとして急速に認知度を得たG-TECHは、お得意のアバルト500をチョップドールフ化したスポーツスターGTを持ってやってきた。同時にG-TECHの創立者であるヘルムート・ギースル氏が来日。元RUFで鍛えられた技術を余すことなくフィアットへと注入していること。今後、アルファロメオへの進出をも企てていることなどを明かした。今年中にもG-TECH製のアルファ4Cがお目見えする予定である。



SKY FORGED

アズール(空色)から 発進したホイール



輸入車販売やカスタムに長けたアズールモータリングがデザインプロデュースする、新たなホイールブランド「SKY FORGED」が発進した。会場ではSKYや、またazure(=空色)を体現するようなカイエンと共にホイールを公開。スポークの数により複数銘柄が出揃い、またリム部分にある程度自由に選べるよう複数色が用意された。目の覚めるような色使いは観客の注目を集めた。

HAMANN

過激で高品質な ハーマンの世界



BMWばかりか世界中のクルマを過激に仕立てるハーマンから今年は、ワイドボディキットをまとうM6ベースの「Mirr6r」と、そして発売以来大好評を博してきたイヴォーク・クーペのプログラムが登場。いずれもハーマンらしさを体現するような独特のスタイリングを持って会場の目を惹きつける様子を見るに、彼らの快進撃は今後も続きそうである。



CARBON REVOLUTION

常識を覆すカーボンホイール

ホイール業界の常識を覆す軽量炭素繊維(カーボン)素材を実用化させたブランド。昨年はポルシェ 997GT3に組み合わせて出展していたが、今年はBMW M3が展示されていた。フロント255/35ZR19、リヤ295/30ZR19サイズ。優れた軽量性能のみならず、アルミに比べ3倍以上の強度を持つなどメリットは計り知れない。



CRIMSON

ネオクラシックが描くアプローチ

新しいモデルにちょっぴりレトロなホイールを。それがクリムソンのネオクラシックブランド「RS」だ。今回、A-REALのエアロをまとったF30型3シリーズに前後20インチの「RS CV WIRE」が装着された。絶妙なコンケイブ具合やフェンダーとのクリアランスが美しい。懐かしい風情のメッシュながらも、とても新鮮に見える。



GOLDMAN CRUISE

比類無き日本品質でランクルを染める

ホイールの老舗クリムソンに、ボディパーツはDAMD。メイド・イン・ジャパン品質でトヨタ(レクサス)製SUVを彩るゴールドマンクルーズ。ここに来て100系のランクルがデビューして話題を呼んだ。内容はレクサス調のフロントバンパーにオーバーフェンダー、お得意のホイールなど。そのホイールは新作TITANの22インチとなる。



3D Design

日本のチューニング 技術で鍛え上げる



日本発のBMWチューナー「3Dデザイン」は、いつもユーザーニーズを的確に捉えた商品展開を行う。今年は早くも435iのMスポーツにコンプリートカーを用意したほか、M6グランクーペや3シリーズGTも同時出展した。常に最新型を用意することで市場を牽引する勢いを持つ。レーシングパーツも豊富に用意する本格派だ。

VOSSEN

世界を魅了する コンケイブ



VOSSEN(ヴォッセン)はカウンタープレッシャー(差圧鋳造法)を用いて、極限まで突き詰めたコンケイブデザインを具現してきた。そしてこのAS Sportのエアロをまとうアウディ S5スポーツバックに組み合わされるのは、PRECISION SERIESの20インチ。前後とも11Jで、285サイズのタイヤを組み合わせる。そのフィッティングには脱帽である。



本誌テスターである田中哲也氏も開発ドライバーを務めるDIXCELが、GENROQにリコメンドしてくれたブレーキパッドは「Ztype」。街中からサーキットまで対応する高性能スポーツパッドだ。また車検を終えたR35 GT-Rオーナーに人気なのはオリジナルのローターキット(2011年以降のモデルに対応)。専用のブラケットを装着するだけで純正の390mmから400mmまで径を拡大でき、2枚で19万円という価格だからリプレイスにはもってこいだ。

DIXCEL ハイパースポーツに 対応のブレーキパーツ



PARTS BRAND

縁の下の力持ち

世界をリードする技術力を有しながらも、それを必要以上にアピールすることなくひっそりとカスタムトレンドを支えてきた硬派なパーツベンダーたちにフォーカスを当てる。日本で生まれたメーカーであったり、また日本の技術力が多大な貢献を果たしたものがほとんどだ。世界を牽引する日本の技術力の、その片鱗が垣間見える。

kansai SERVICE

ストリートから サーキットまで対応

純正のセラミックローターより低温時における制動力の立ち上がりを早め、かつサーキット走向などの高温域にも対応するkansaiサービスのハイカーボンFC鋼鉄製ブレーキローターキット。構造は純正と同じ2ピースのフルフローティングで、フロント390mm、リヤ350mmとすることで前後の制動バランスを整え、バネ下重量も低減。



is ME

今年の流行はメタリックレザー!

毎月35台以上のクルマにレザー施行を施すというis ME。その9割がメルセデスユーザーで、オプションの「deginol」を頼む時間が待ちきれなかったり、その予算でもっと豪華に……というユーザーに人気。0.3mmの極薄レザーもあり、いたるところに施行が可能。ちなみにデモカー(CLA)なみのフル施行だと、半12頭分を使うという!



RECARO

コンフォートモデルが待望のMC

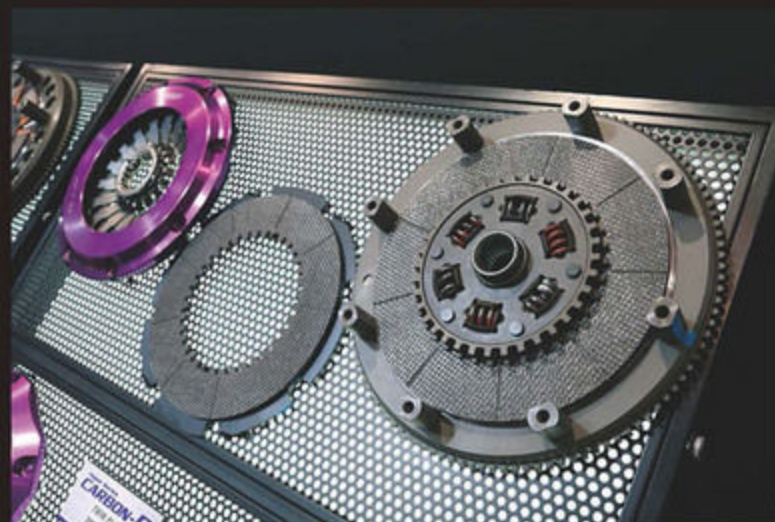
レカロは多くの欧州車に純正採用され、アフターパーツとしても大ブレイクした「Sportster Limited Edition」のニューモデルと、今年リニューアルされるコンフォートモデルの2つがトピックスだった。とくにコンフォートモデルのデザインはスタイリッシュで、2トーンカラーバージョンは近未来的だが、座り心地はレカロそのものの。



EXEDY

純正互換性を選ぶか 高性能低踏力タイプか

「SINGLE SPORT SERIES」は純正との互換性があり、ディスクのみの交換など一部に純正パーツを使えるのが最大のメリット。しかし性能と使いやすさの両方を求めるなら「Hyper VF SINGLE」がお勧め。500Nm対応の高容量を誇りながらも、クラッチカバーのスプリングを押す支点を変更することで、従来比-12%の低踏力を実現しているという。



DENSO

カーライフを支える 屈指のサプライヤー

DENSOの技術を味わえるブース展開が今年のオートサロンでは見られた。PM2.5などの除去に有効な高除塵カーエアコン用フィルター「クリーンエアフィルター」を発表したほか、車載用プラスマクラスターイオン発生機など主に車室内を快適に保つ技術が目立った。またSUPERGTに参戦するDENSO KOBELCO SC430の実車も展示していた。



BBS

常に挑戦を欠かさない 鍛造ホイールの老舗



F1で使用されるホイールとして高いシェアを持ち、世界を代表する鍛造ホイールメーカーとして認知される現在のBBS。今年は彼らの王道にして得意技のアルミ鍛造2ピース製法を持つLMの21インチを6シリーズグランクーペに装着させた。他にもマグネシウム鍛造1ピースMP(仮称)などの出展もあって話題は尽きなかった。

ZEES

ワンオフマフラー さながらの性能!



車種毎にサイレンサー部分を専用開発することで、大量生産ではなし得ないタイコの内蔵構造を実現。これによって理想のサウンドと性能を得ているZEESマフラー。400車種以上のラインアップを用意するため完全受注生産となるが、ワンオフマフラーさながらのクオリティが実現できる。テールデザインも様々なタイプが選択可能だ。

RAYS

スポーツホイールの新製品攻勢が続く



今年もレイズは新製品が豊作だ。ライトウエイトでスポーツモデル用に人気の高いボルクレーシングからは、10スポークデザインのZE40と定番TE37の究極進化系とも言えるTE37ultraが登場した。またGRAM LIGHTSブランドからは新たに57FX-PROという2ピースモデルが見られた。写真のBMWのF30型3シリーズに装着されるのは、WALTZ FORGED S7という銘柄。昨年登場して好評を得たもので、BMWユーザーのみならず幅広い層から支持を集めている。

WORK

マルチピース技術を輸入車へと投下する



マルチピース技術を持って様々なブランドを展開するワークからは、アウディ S5 スポーツバックに組み合わされたグノースCV203に注目したい。立体感の溢れるコンケイプ形状のツイン5スポークが特徴で、欧州製アップサールン、スポーツカーに抜群に似合う。このS5には、フロント9.5J、リヤ10.5Jの20インチが装着された。

TSM

手軽に色換えのできるアプローチを公開!



TSMはお馴染みスポーツテクニック、エッティンガー、ハルトゲなど定番老舗ブランドのホイールを中心に出版したほか、ユニークな試みとしてS DESIGNなるブランドを公開した。ラバースプレーやラッピングでボディカラーを自在に変更するもので、ユーザー自身がDIYで手軽に試せるものとして大きな注目を浴びた。特にラバースプレーは1缶3980円とリーズナブルで、ボディおよびホイールカラーの概念を覆すアプローチだと感じる。



AUTO MANUFACTURER

自動車メーカーのオートサロン。

今年は国産自動車メーカーの全ての顔ぶれが揃い、さらにはメルセデス・ベンツ日本が初出展するなど、メーカーの熱い視線がオートサロンに注がれていた。彼らはこのカスタムショーという場で各々固有の魅力を引き出すような施策発表や展示などを行っていた。ここでは注目すべき国産メーカーにメルセデス、そしてルノーの情報をお届けする。



LEXUS

新たに始まるスーパーGTの世界観を広げる演出

レクサスは今年DTMと共通規定になったGT500マシンを展示。その名を「LEXUS RC-F」と発表した。ブースはレクサスならではの高級感を表現するために、ストライプのタキシードを身にまとったピットクルーのダミーと、ファッションモデルを起用してモノトーンな世界観を演出。これまでとは異なる手法でレースの魅力を伝えていた。



RENAULT

特別専用色のメガーヌRS
その名は「ジャンダルムリ」

ルノー・ジャンボンはメガーヌRS「ジャンダルムリ」を発表。ボディカラーは純正色にはないブルー・ロウ。名前の由来はフランスの警察組織のひとつである国家憲兵隊で、実際にメガーヌRSの性能が評価され、2010年から約70台がその任務に就いているという。購入記念としてサイドに公認デカールも装着可能。20台の限定発売。

MERCEDES-BENZ

F1に採用される
グリーンカラー

メルセデスは限定30台の「A45 AMG 4マチック PETRONAS Green Edition」を発表。これはAMGパフォーマンススタジオが仕立てた特別仕様車で、専用のエアロパーツ、マットブラックペイントの19インチAMGマルチスポークホイール等を装備。「C63 AMG Coupe Performance Studio Special」や「CLA 180 Sports Equipment」も参考出品。



NISSAN NISMO

世界最速の
パッケージ!

NISMOはニュルブルクリンクで量産車最速の7分8秒679というタイムを叩き出した「GT-R NISMO」の専用パーツを「NISMO Attack Package」として発表。アンジュレーションの大きいノルドコースに対応するチューニングは、車両の軽量化・追従性を高めたサスチューン・空力メニューが柱となる。価格は夏頃に発表予定だ。



フ エラーリが主催するワンメイクレース「フェラーリ・チャレンジ」。このレースで現在使用されているのが、ワンメイクレースの規定に合わせて様々な箇所に改良が加えられた458チャレンジだ。

サーキットでの走行性能を第一に考えられたクルマであるため、徹底的に低重心化されて車高が極端に低いのが特徴のひとつ。比較的フラットな路面を持つサーキットでも、路面のうねりやバンクなどでは、底の一部を擦りそうなくらい車高は低い。そのためサーキットへの輸送時に使用するローダーに載せる作業が悩みの種になっている方も多いだろう。敷板を何度も入れ替えて段差を解消しながら乗せていかなければならなかったため、作業に時間がかかってしまうからだ。

この問題をスマートに解決してくれるのが、ロベルタが製造販売する458チャレンジ用の4輪リフターシステムだ。サスペンションのアップ・マウント部分に可動ユニットを取り付けることで、ボタンひとつで瞬時に車高を前後とも約80mmアップ・ダウンできるようにするパーツだ。

これだけ低い車高設定の458チャレンジでも80mm上げると、ローダーへの昇降時にも敷板は最小限でこすり足りようになる。大幅な作業時間の短縮になることに加え、ボディを傷めてしまう可能性も限りなく少なくなる。この安心感はオーナーだけでなく、作業をする人にも計り知れない恩恵があるだろう。

また、リフターシステムの特徴として、車高を下げている状態では構造的に金属同士が接触している。リジッド状態のため、サスペンション本来の性能をスポイルしないところ



室内に設置したボタンを押すと、約1秒で前後共に約80mmリフトアップされる。ここまで車高が上がると、ローダーへ乗せるときや降ろすときの苦勞がかなり軽減される。

ROBERUTA Lifter System for Ferrari 458 Challenge

サーキット走行をメインとする
458チャレンジにこそ必需品。



前後とも極端に車高が低い458チャレンジは、4輪にリフターシステムを装着するのが理想。フロントバンパーだけでなく、リヤディフューザーも擦りにくくなる。

ボディへの穴開け加工は一切なし。すべてボルトを共締めして、ラゲッジスペースにユニットを納めている。万が一衝突した際も、ステーが折れて乗員を保護する構造だという。





ROBERUTA Upper Lip Spoiler for Lamborghini Aventador

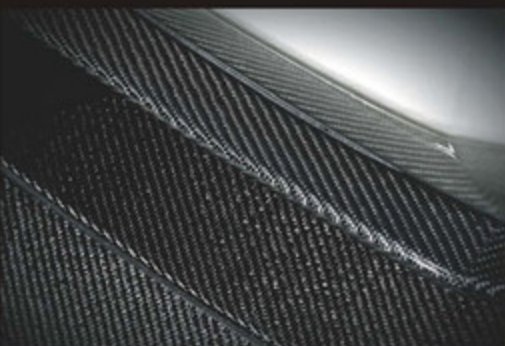
顔の引き締め効果抜群

匠技の カーボンリップ。



バンパー中央部の開口部は奥の方まで網目が無いため、ボディ同色の部分が大きくなっている。この部分にカーボンでエッジをつけることで、シャープさを演出している。

綾織りのカーボンや成形に使用している樹脂は日本製の高品質なものを採用する。海外製の粗悪品でよく見受けられる、白く劣化するようなことはない。オープン価格。



アッパーリップスポイラーの単品はこのようなデザイン。取り付けは両面テープのみでこのためボディやバンパーは無加工で装着でき、現状復帰も容易な仕様だ。

「ロベルタ」と言えば、真つ先にリフターシステムのメーカー」と思い浮かべるかもしれない。車高の低いスーパーカーにとって便利なパーツであることはもちろん、高品質でボディに無加工で取り付けられるなど、インパクトの強い商品だから当然だろう。

「このエアロを製作することになったきっかけは、DMCのフルエアロを装着された常連の方からの依頼なんです」とは代表の坂本氏。DMCのエアロ自体はオーナーも気に入っているものの、カーボン地を残したまま装着するとフロントバンパーの開口部と先端部の空間が間延びしてしまい締まりが無くなってしまうのだという。この部分にカーボン製のエアロを取り付けることで、もう少しフロントマスクを引き締められなか、というオーナーの希望からこのデザインは考えられた。

「最初はオーナーと一緒に段ボールを切ったり貼ったりしておおまかな形を決め、そこから細部のデザインを煮詰めました」と坂本氏。オーナーが頭に思い描いたデザインや理想を3次元化し、そこにロベルタならではの整ったセンスを加えることで、このデザインは完成したのである。そのため写真の通りDMCフルエアロとのマッチングは抜群だ。中央開口部の上部にエッジが加わり、開口部の奥まで続いて間延びしていたボディ色を寸断。今までは無いシャープな顔つきを手に入れている。DMCのエアロを見たことがない人なら「これもDMC製エアロのひとつではないのか？」と思うほどだ。もちろんDMCエアロ未装着車にも装着可能。フロントマスクにワンポイントを加えたい人に向いている、気の利いたエアロパーツだ。

い つそ純正エボリュージョンの
タイトルと評したくなるほどの
正統派にしてレーシー極まりないス
タイリングから、世界市場で好感さ
れているトミーカイラがついにフェ
ラーリを創作対象として見定めた。

高級モデルに対する積極的なプロ
グラムの供給ぶりやメイドインジャ
パンならではの繊細なフォルムづく
り、なにより世界が待ち望んでいた
という事実。正直なところ、このブ
ランドがフェラーリを手掛けるのは
時間の問題であろうとは踏んでいた
のだが、それは多分に現行型からの
着手になるうと考えていた。それが、
まさかF430からだとは。

聞けば、じつはカスタマイズを嗜
好するフリークは現行ラインアップ
よりも旧モデルを所有する層にこそ
多いらしく、そんな当世事情を冷静
に分析した結果のプログラム作製だ
というからサスガ。もちろん、その
出来映えもこれまで見事のヒトコト
であり、トミーカイラ作品と一発で
分かるオーガニック系のデザインア
プローチ、そこに秘め隠された本物
志向の機能性などなど、微に入り細
にわたり、いちいち納得がいく会心
のフォルムが具現化されているのだ。

ローウェンF430に装備されて
いるのはフロントリップ、サイドス
カート、リヤディフューザー、ウイ
ング、そしてエキゾーストシステム
となる。排気ユニット以外のブライ
スはまだ発表されていないが、世界
市場からすでに問い合わせが続々と
届いている以上、近々ならかのア
ナウンスがあるに違いない。

ところで、普通、初めてフェラー
リに挑むブランドは真紅のモデルこ
そをハレの装着対象に据えたがるも

のだが、同サプライヤー
の代表を務める樋井井氏
はあえて漆黒のF430
をチョイスした。しかも、
各工フェクトパーツを気
品あるシャンパンゴールド
で塗り分けてデモン
ストレーションを行って
いるあたりは、いっそ痛快と
いってよく、モード系ブ
ランドというもう一方の
特徴を濃厚すぎるほどに
アピールしているように思える。こ
ういったコーディネイト提案もかね
たデモンストレーションは眺めてい
ても実に気持ちいい。

いたずらにカスタマイズシーンに
おもねるのではなく、自身のアイデ
ンティティを正確に投影させたモノ
づくり、その真摯なスタンス。どう
やら、トミーカイラは新進気鋭の域
をとくに脱し、名門サプライヤーへ
の道を歩み始めているようである。

TOMMYKAIRA ROWEN F430

名門サプライヤーが手掛けた
漆黒のフェラーリ。



有機的なフォルムが与えられたサイドスカートも秀逸のヒトコト。GTマシンを彷彿とさせるロングポケット仕立てに、トミーカイラ・ローウェンの本気ぶりを見て取ることができる。シャンパンゴールドによる塗り分けも絶妙。

PARTS LIST

Rowen Exhaust (PREMIUM01TR (HEAT BLUE TITAN))	90万3000円
Rowen Exhaust (RACING PIPE)	9万4500円



官能的なカンゾーネを聞かせてくれる可変
バルブ付きのチタン製エキゾーストシス
テム。テール径101.6φの二十管×4本出し、重
量わずかに10.5kgというスペックがこのシス
テムの凄みと高性能ぶりを伝えてくれる。

フェラーリのデザイナーは本当はこうし
たかったのでは。そんな愉快な妄想に走
らせるほど、完成度の高いリヤセクシ
ョン。ディフューザーにしろウイングにしろ、
エボリュションを謳うならばいちいち
納得がいくスバルタンなデザインだ。



リムエンドに装備さ
れる「p-linker」と
いわれるアルミ製削
りだしエクステンシ
ョンが特徴のプロド
ライブGC-05N。鍛
造製のホイール本体
に息づく強靱なコン
ケイブりも相まっ
て、視覚的な大径感
とマルチピースのよ
うな奥行き感を訴求
している。

✕ ルセデス・ベッツのチューナ
ーとして名をはせるロリンザー。近年彼らのビジネスにおいて、コンプリートモデルの販売がその中核をなしているのはご存じの通りだが、昨年末からは「日本仕様のコンプリートモデル」を発売開始したというので、さっそくその内容をインタビューしてみた。CEOであるマークス・ロリンザー氏はこう語る。

「我々はダイムラー社との間に長い歴史を培っており、お互いに認め合っている存在です。ですから我々は、直接ダイムラー社から各国に輸出されるモデルを購入することができ「のです」

つまり日本仕様というのは「日本人好みのチューニングを施した仕様」ではなく、日本仕様の車両をベースに、ロリンザーがコンプリートモデルを造るという意味なのである。

ただしそのメリットは、計り知れないほど大きい。右ハンドルの選別や日本語ナビのインストール、空調システムのフィッティング等はもちろんだが、なにより日本で発売されるメルセデスと、まったく同じギヤランティが受けられるのだから。

名だたるロリンザーといえど、これまでではどうしても「並行輸入モデル」として扱われる側面を拭いきれなかった。また本国仕様であるために、簡単な部品の故障でもパーツが適合しないなどのマイナートラブルもあった。こうした問題を、ダイムラー社との契約を交わすことで、ロリンザーはみごとに解決したわけである。ちなみに日本以外ではロシア、中国、シンガポール、タイ、ドバイ

日本仕様のコンプリートカー販売開始 老舗ロリンザーの新展開。



Export Sales Manager
Evangelos Hatzikoitsis
(エバンゲロス・ハッチコイシス)

昨年末から始まった日本仕様を始め、世界各国の仕様を管理しているハッチコイシス氏。「最初はヨーロッパと中国だけでしたが、現在そのシェアは飛躍的に拡大しています」



CEO
Marcus Lorinser
(マークス・ロリンザー)

「30年に渡って築き上げて来た日本との歴史は、我々にとって非常に大切なものです。景気が落ち込む中でも、日本のユーザーは我々を支持してくれています」とロリンザー氏。

などに向けても、同様に各国仕様が造られており、このシェアが急激に大きくなっている。

このようにコンプリートモデル販売が好調なロリンザーだが、もちろん彼らはそのルーツである、チューニングパーツの販売をやめるつもりはない。むしろより精力的に、このラインは強化していくという。

「我々は30年に及ぶ日本との歴史において、エアロパーツとホイールを中心にそのイメージを築き上げてきました。そして今後は、車両の動力性能を磨き上げるECUや排気系、サスペンションやブレーキなどを積

Lorinser

ロリンザー正規代理店 LIBERALA(リベラーラ)始動



日本仕様のコンプリートカー導入開始に伴い、国内正規販売店の第1号店となった「LIBERALA」にマークス・ロリンザー氏が訪問。チーフコーディネーターである坂本敬一郎氏と今後の展開を協議した。

●LIBERALA 住所：東京都港区東麻布1-7-7 ☎03-3568-7231



PHOTO ● 市 健治 (Kenji Ichi)



東京オートサロンの会場にはGLクラスをベースとしたコンプリートモデル「X166」を展示。LED内蔵のフロントバンパーボイラー、フロントフェンダーセット、リヤウインドウアーチカバーセット、リヤスカート、リヤマフラー等が組み込まれている。



極的にアピールしていくつもりです。ぜひ本国にも試乗に来て下さい！」

東京オートサロンへ出展したのも、その気持ちの表れだろう。2014年、ロリンザーはこれまで以上にその輝きを増していくはずである。

イ ムレ・アルバ氏とは、毎年のようにどこかのモーターショーで顔を合わせてきた。が、「内容が変わったんだ」と手渡された真新しい名刺を見て、今年はとても驚いた。先ごろ開催された東京オートサロンに合せて来日したARTの代表である彼は、経営者であるばかりか現役デザイナーとして常に開発の最前線に立つ男である。

更を打ち出したことには驚いた。「メルセデス製のSUVを長いこと造り込んできた経験から、特に昨今のプレミアムSUVには大いなる可能性を感じていた。ユーザーのカスタムに対するニーズは、いまやSUVが一番だと考えている。自動車ブランド固有の世界観を大切に守りつつも大柄なクルマを己色に染めるのは、とても難しいことだけど、だからこそやりがいがあるんだ」という発言を踏まえ、改めてオートサロンに展示されたレンジローバーを見る。ロードバスターと名付けられたこの1台。確かに伝統的なレンジローバーの世界を残しつつも、そこはかとなく漂う芸術的な造形がARTらしきものとなって伝わる。フロントの3連LEDフォグやmono ART1ホイールなど、お馴染みの表情も健在だ。メルセデス時代に培

った感性や技術が、世界を代表するプレミアムSUVのなかでさらに花を咲かせたようにも思える。ここで気になるのは、既存のメルセデスのラインアップにおける、セダンやクーペはどうするのかという部分だ。しかしその質問に対して彼は「将来的に予定にはない」ときっぱり言い切った。一度決めたらトントン貫く男なのである。「迫力を十分に持たせながらも、どこかなく繊細でエレガントに振る舞えるような存在。そういうデザインを常に心がけてきた。今後はプレミアムSUVに特化すること、より我々のメッセージを感じ取って頂けるようなデザイン



A_R_T Tuning GmbH CEO
Imre Arva
(イムレ・アルバ)

アルバという名と共にart(アート)の意を持つ「A_R_T」。15年近くメルセデス系チューナーとして活躍してきたが、昨年よりプレミアムSUVを専門に扱うブランドとなった。



→既存のA_R_Tの出世作となったのはGクラスのプロダクト。様々なアプローチを用意して世界中のカスタマー達を虜にした。写真は昨年2013年のオートサロンに出展されたもの。

←A_R_Tの代表的作品であるオリジナルホイール「monoART1」。まるで宝石のように美しいスポークラインが特徴だ。プレミアムSUV用にはバリエーションが増える予定。



メルセデスからの発展的成長を遂げた プレミアム SUVチューナーの進撃。 A_R_T



東京オートサロンにやってきたのは2013年のフランクフルト・ショーで初公開されたレンジローバーのプロダクト。その名もロードバスター。新しいA_R_T像を感じさせる1台だ。



Carlsson-Autotechnik GmbH
Markus Schuster
(マークス・シュスター)

東 京オートサロンにはいつも、完膚無きまでに鍛え上げた美しいコンプリートカーを持ってやってくる。そんなカールソンの今年は特に賑やかだった。メルセデス・ベンツが昨年新車ラッシュを迎えたことが大きな理由だ。A 45 AMGやCLAなどの新しいカテゴリーへの挑戦を始め、さらには大黒柱であるSクラスのフルモデルチェンジと、話題の尽きない2013年だった。それに対してカールソンは、追いつけ追い越せと言わんばかりにプログラムを用意してきたが、会場ではそれらが一堂に会したのだ。カールソンと言えばブラバス、ロリンザーと並んで、ドイツのメルセデス・チューナー御三家に数えられる。

「メルセデスは最高のブランド。様々なカテゴリーを網羅していて、しかもどれもが素晴らしい出来映えです。我々がそれに手を加えるのは難しい

華やかな製品群を支える レーシングの哲学。

Carlsson



元はカールソンの技術者として開発の最前線に立ち、現在はゼネラルマネージャーとして会社自体を牽引する。「全てのデザインは機能美であるべきである」を信条とする男だ。

作業だけど、チャレンジ精神を忘れずチューニングを続けたい」
同社のゼネラルマネージャーとしてブランドを牽引するマークス・シュスター氏は言った。彼は20年近く技術畑で育ち、常にエンジニアリングの観点からカールソンを鍛えてきた。そんな彼は「性能を上げないドレアップ的な概念はカールソンには存在しない」と断言する。

「風洞実験を駆使したエアロダイナミクス。レース現場が育んだホイール技術。全ては、自動車の性能向上が根底にある。見てくれだけを求めた製品を造るつもりはない」
彼らは今年、SLK 340のレーシングカーを用いてヒルクライム競技に挑戦するという。過去に何度か参戦してきたニルブルクリンク24時間も、もちろん視野に入っている。Sクラスのように走りのイメージが真っ先に浮かぶものでなくとも、こうしたレースへの挑戦を踏まえた走行性能の底上げを必ず念頭に置く硬派なブランドだ。その上でモデル固有の性格に応じたラグジュアリー性を持たせるのである。

「今年のジュネーブではSクラスをさらにラグジュアリーにしたプログラムを公開します。S 63やS 65などAMGモデルも既に視野に入っています。また、今年は新型Cクラスもデビューさせますし、ますます挑戦的な一年となるでしょう。春先には新しいホイールもデビューさせますので、ぜひご期待ください」

と、矢継ぎ早に新作を送り込むカールソンは、飛ぶ鳥を落とす勢いを感じさせる。デザインや品質に厳しくレベルが高いと絶賛する日本の声を漏らすことなく、カールソンはこれからより高みへと登るだろう。メルセデス自身の進化と共に、彼らに対してますますの期待が募る。



レース活動が市販プロダクトに活かされるその代表例がホイールである。ホイール自体の強さと軽さが耐久レースでの勝利へと直結する。写真は1/5 EVO Ultra Light Forgedだ。



新カテゴリーのCLAクラスもカールソンの手にかかればより存在感が増す。CS25というこのプログラムは、小柄でスポーティなCLAの性格を上手く捉え魅力を底上げしている。



ミニバン風情だった先代までと一変し、ロー＆ワイドなスタイルへ生まれ変わったW176型Aクラス。カールソンのプログラムは、よりスポーティなホットハッチへと姿を変える。



前後のバンパーボイラーとサイドスカートによって、よりスポーティに引き締められたW222型Sクラス「CS55」。見た目のみならず空力性能を突き詰めたプログラムだ。



MOTOR SPORT

F1 GP

シューマッハ、まさかのスキー事故 脳低温療法を続けるも 依然として意識は不明

TEXT●小倉茂徳 (Shigenori Ogura) PHOTO●Mercedes

家族とともに恒例のスキー旅行を楽しんでいる最中に、まさかのアクシデントに見舞われたシューマッハ。スキーの腕前には以前から定評があった。現在もグルノーブル大学病院で治療を続けている。

部には外傷がみられたと発表されている。

精密検査の結果、シューマッハは脳挫傷を負っており、その容体は極めて重篤であると診断された。この状況を受けて、医師団は2度の手術を施すことを決定。その後もシューマッハはグルノーブル大学病院の集中治療室で脳低温療法を受けている。

これは体温を31℃〜33℃ほどにキープすることで人工的な昏睡状態にさせる治療法。これによって脳障害（脳細胞の死滅）の進行を食い止めることが可能になる。脳神経細胞は、死滅する時に周囲の細胞を道連れにするため、その進行を抑えるための措置と言えるだろう。

この療法には1週間から10日の期間を要する。そして、容体が安定したところで、さらなる本格的な治療が施されることになる。



7度のワールドタイトルを誇るシューマッハ。2010年にメルセデスからグランプリに復帰したもの、勝利を記録することなく2012年に二度目の引退を決めた。

今後のシューマッハの見通しは、現時点で明らかにされていない。一連の治療を担当しているジャンフランソワ・パヤン教授は彼の現状について「まだ予断は許さない」としている。だが、これまで我々が何度も見てきたように、シューマッハの並外れた体力が回復への助けになる可能性はあると指摘している。治療チームには、同病院の医師団とともに、FIA（国際自動車連盟）の医療委員長兼同連盟安全研究機関FIAインスティテュートの会長で、シューマッハと個人的な親交も深い脳神経外科医ジェラルド・サイヤン教授も参加している。

この記事を書いている時点のシューマッハは、容体は安定したものものの依然として重篤で、先はまだ見えない。ただ、1994年モナコGPで同様に重度の脳挫傷を負ったカール・ヴェンドリンガーがやはり脳低温療法によって事故から1年もしないうちにドライバーとして復帰した例もある。

世界中のモータースポーツファン、そしてレース仲間からは回復への祈りが、今もシューマッハの家族の元に届いている。

Formula E

注目のフォーミュラE 日本でのライブ中継も

電気モーター駆動のフォーミュラカーによるFIA格式の世界選手権、フォーミュラEが話題を集めている。大都市やリゾート地の市街地コースを舞台に戦われ、2014〜2015年シーズンは開幕戦(9月13日)の中国・北京を皮切りに、リオデジャネイロ、ロサンゼルス、モナコ、ロンドンなど、10戦。マシンはスパーク・レーシング・テクノロジー

がデザインを手掛けた『スパーク・ルノーSRT_01E』のワンメイク。しかし、今後は新規参戦マニファクチャラーによるマルチメイクも計画されている。既に日本のスーパーアグリや俳優のレオナルド・ディカプリオが参加するチームも参戦を表明。さらに日本でもテレビ朝日系列でのライブ中継が予定されている。



TEXT●入江大輔 (Daisuke Irie) PHOTO●Formula E



GT300

アウディR8の挽回はあるか？

性能調整に苦しんだ 一ツ山レーシング

TEXT●大谷達也 (Tatsuya Otani)

PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

開幕戦段階では一ツ山レーシングのアウディ R8には、写真のようにディフューザーが装着されていたが、第2戦以降使用が禁止されてしまった。

に、チーム関係者が大きく落胆したことはない。までもない。不本意な結果に終わった理由はスーパーGTで実施されている性能調整による



ところが大きい。国際自動車連盟(FIA)はGT3車両の戦闘力を拮抗させるため、各車の性能を毎年サーキットで測定し、これに基づいて最低重量やエアリストラクター径などを決めている。また、スーパーGTを運営するGTアソシエーション(GTA)は、このFIAが定めた性能調整を基本としながらも、日本の事情にあわせて独自の性能調整を行っている。いわば性能調整が「世界」と「日本」で二段階構えになっているわけだが、こうした複雑な状況がアウディには徹底的に不利に作用した。

まず、2013年モデルの性能を大きく向上させるのに役立った大型のリアディフューザーなどが問題視され、R8のホモロゲーションがスーパーGTの開幕戦後までずれ込んだ。このため、開幕戦岡山国際ではGTAの判断により急遽40kgのハンディウエイトの搭載が決まる。この暫定措置は第2戦以降撤廃されたが、



apr Racing Teamが第4戦菅生からマシンを日産GT-Rにスイッチしたことから、アウディ R8を使用するチームは一ツ山レーシングのみとなった。

今度は前述したリヤディフューザーの使用が禁止されてR8のパフォーマンスは急激にダウン。結果、2013年の入賞は第4戦菅生での8位のみという予想外の苦戦を強いられたのである。

しかし、一ツ山レーシングはアウディのポテンシャルを信じ、2014年もR8で参戦する見通しだ。今シーズンこそ、彼らにとっても公正な性能調整となることを願わずには

「同じサーキットを走っても2〜2秒半くらい速い。きつと2013年はおもしろいシーズンになりますよ」

2013年開幕戦を直前に控えた3月19日、アウディが行ったレース活動計画の発表会において、一ツ山レーシングを率いる一ツ山幹雄氏は自信満々にそう語った。その根拠はこの発表会直前に行われた岡山国際サーキットでの合同テストで、一ツ山レーシングが走らせる、R8 LM Sウルトラ2013がクラス2番

手のタイムをマークしたことにあった。「2012年は走っても走ってもまるで勝てなかった。だから『これじゃあ、やっていけない』と思いました。今回のテストでその時は次元の違うクルマに仕上がっていることがはっきりしました」

ところが、合同テストが行われたのと同じ岡山国際で開催された開幕戦において、一ツ山レーシングは予選18位、決勝は16位という惨敗を喫する。「表彰台は確実」と思われた当初の期待とあまりにもかけ離れた成績

TEXT●入江大輔 (Daisuke Irie) PHOTO●M-Sport



中東のスポンサーが離れ Mスポーツがピンチに？

モンテカルロで開幕した2014年のWRC。フォード・フィエスタRS WRCでラリー活動を行うMスポーツが、新カラーリングを公開した。当初、投入が予定されていたフェイスリフトバージョンではなく、これまで通りの仕様となったが、注目はそのカラーリング。2013年まではチームのメインスポンサーだった中東のカタールのロゴが全

でなくなっていたのだ。代表のマルコム・ウィルソンは「カタルとは話し合いを続けている」としていたものの、スポンサー交渉は失敗に終わった模様である。欧州フォード撤退後も、WRC活動を続けているMスポーツだが、資金的に厳しいのは明らか。経営状況が上向いた欧州フォードが、WRC活動を再開するとも言われているが……？

WRC

お菓子工房

GENROQ
Taro's
OSYABERI
KOUBOU連載
89回

スイーツづくりに挑戦編

お喋り①

まもなくバレンタインデー
スイーツづくり初体験

今月はバレンタインデーを意識してスイーツづくりに挑戦した。皆さんもバレンタインデーには、自作のケーキを女子からもらったことがあるだろう。当然、太郎は初挑戦で、たかが「お菓子」だと簡単に考えていたが、実際に作って見ると、スイーツの世界は奥深いものだった。

今回の指南役は、中本ルリ子先生だ。北海道を中心に活躍する料理研究家だが、太郎とは以前から交流があることもあって、無理を言ってスイーツづくりを教えていただいた。早速、その悪戦苦闘ぶりを紹介したいと思うが、その前に太郎が熊本で出会ったケーキバールの話をしたい。

熊本市内の繁華街、雑居ビルにあるシュマン・ダンフィニ（SWEETSBAR ☎096・356・1774）という店なのだが、店内に入るとケーキ屋さんというよりもバーに近い感じだ。壁際の棚には年代もののスコッチウイスキーが並び、1970年代のマッカランまで揃っている。初めて行った時、このオーナー、只者ではないと思った。

しかし実際、オーナーに会ってみるとビックリ。このバーのオーナー兼パティシエは30歳代の女性。男性



中本先生、さすがプロフェッショナル。とにかく手際が良い。不慣れな太郎の作業振りを見越して、なるべく手を使って作業するように臨機応変に対応していた。おかげでスムーズに進めることができた。地道な作業が続いたが、太郎が飽きる前にすべてが完了。



オーナーだと勝手に想像していたのだが、ケーキづくりを学ぶためにパリへ単身、修行に行ったツワモノなのである。

オーナーとは、修業時代のことなど、いろいろ話をさせてもらったが、パティシエはフランス語で男性名詞であって、女性はパティシエールというらしい。それが一般的に、男性女性関係なくケーキづくり職人の総称としてパティシエと呼ばれている。さらに太郎が驚いたのは、パティシエは男性の職業とのこと。フランス以外のヨーロッパでは、女性パティシエは多いが、フランスでは男性の職業として認知されている。社会的な地位はとも高く、医者や弁護士と同等の地位を持っているという。

そういう環境があることを聞くと、フランス料理のデザートメニューが豊富なのも頷ける。メインの料理とは別の、スイーツ文化がフランスには根付いているのだ。いつも美味しい料理をお腹一杯食べた後に「デザートはどうぞー」と言われると、啞然としてしまうが、今後は頑張ってお食べてみようかと太郎は思った。そう言えば、ヨーロッパの国際試乗会に招かれ、由緒あるレストランでフランス料理をいただいた後に、ブランドーやリキュールがサブされるが、スイーツと一緒にお酒を飲むのがフランスの流儀なのだろう。日本では



今回の先生は北海道を中心に活動されている料理研究家の中本ルリ子さん。太郎とは以前から交流があり、無理を言ってスイーツづくりをご指南いただいた。中本さんはTV出演をはじめ、雑誌や新聞の連載ページをお持ちで、「シングルママのパーフェクトごはん」なども出版。野菜とフルーツを使用したレシピに定評があり、若い主婦層を中心にファンが多く、自らの料理教室、食品メーカーが主催する料理講座を合わせると、1ヵ月の平均受講者数は100名を越えるとか。
HP: <http://www.kitchen-t.jp/>





「お酒が飲めない人にスイーツ好きが多い」と言われていることもあって、お酒とスイーツは相容れないという印象を持っていたが、スイーツとお酒はとても相性がいいのだ。確かに熊本のケーキバーは、深夜まで営業していて、オーナー兼パティシエはよくウイスキーをストレートで飲んでいて、自らスイーツとウイスキーが奏でるアンサンブルに酔っているかのようであった。興味がある人は寄ってみるといいだろう。

お喋り②

なによりも準備が大切 クッキーづくりからスタート

さて太郎のパティシエ修行だが、手間のかかる料理づくりと違って、正直楽勝だろうと思っていた。

しかしいきなり、そのイメージは覆された。まず先生曰く、計量が大切とのこと。太郎は砂糖や小麦粉をグラム単位で正確に計量することになった。しかもケーキやビスケットを焼く時の温度は1度単位で正確に設定しなければならないという。

「なんだ、この精密さは!」。クルマで言えば、4本のタイヤを糸で正確に位置決めして0・1mm単位でト

クッキーだけでなく、マフィンも作った太郎。準備と作業だけでかなり手間がかかったが、焼き上がったからもやることがいっぱい。休みなく、ホイップを作ってから盛ったり、アイシングを施したり、持ち前の集中力を発揮して、黙々と作業をしていった。先生のおかげで、時間短縮できたが半日かかり、スイーツづくりがこんなに大変だとは……。



やキャンパーを計測するレーシングカーのアライメント調整のようだ。中本先生は「料理は女性よりも男性が向いていますし、菓子づくりも男性が上手だと思うわ」と太郎を叱咤激励する。その理由は男性の方がオタクだからという。正確な計量をはじめ、「料理」として大切なことは「段取り」で、作り始めて「あれが足りない」ということにならないようにまず行程をすべて教わってから準備を整えたが、この時間軸に沿った段取りの思考は、男性的であり、女

性はむしろ水平的な思考なので、無駄な段取りをすることが多いのかもしれない。

実際のケーキづくりは、クッキーづくりからスタートした。買ってきたバターを、丸ごとひとつ(?)ボールに入れて、ハンドミキサーで柔らかくする。なるほど、バターがクッキーやケーキの正体!か。だから太るのだと納得した。

冷蔵庫から出したバターをこねるが、キッチンの気温も低いので、バターはなかなか柔らかくならない。

そこで大きめのボールにお湯を入れて、バターをゆつくりと柔らかくする。本当は時間をかけて温度を上げるのが正しい手順だが、太郎の時間の関係で「今日は非常事態なのでお湯を使って柔らかくしてくリーム状にしますね」と裏技

で進めてもらった。食材はデリケートなものだと、太郎は悟った。

続いて卵黄だけを加えて、生地づくりの、次の段階へと進む。地道に混ぜ合わせていき、粘土状にこねた後に、ココアの粉を入れて、さらに太郎は慣れないので、手でこねる。完成したら今度はコテを使いながら5mmくらいの厚さに伸ばしていく。ちょうどB3版くらいの大きさになった。

すると先生はハートの型を取り出して、太郎は生地にあて型抜くす。

なんとかクッキーの姿になってホットとしたが、ここで気を抜いてはいけない。温度設定を170℃にして、ジャスト13分焼く。温度と時間が正確でないと、美味しいクッキーは焼けないのである。手間をかけてきたのに、最後にミスするとすべてが台無しになってしまう。

お喋り③

焼き上がったクッキーに アイシングを施す

「あとは待つだけ」と思っていたがそうはいかない。クッキーやケーキをのせるお皿や紙ナプキンを用意する。できれば、この間にコーヒーの豆を挽いたりして準備するのもいいだろう。iPhoneでタイムセットしたので、アラームが鳴るまで他の作業に集中した。

次に取り組んだのが最近流行しているアイシングだ。

色付きの粉砂糖で3色を作り、これらをクッキーに塗ったり、文字を書いたりする。感覚的には、手芸や人形づくりに似ているのかもしれないが、女子はこの作業が楽しいらしい。さらに「贈る相手のことを思いながら作っているんですよ」と聞き、自分で食べるなら、ここまで手が込んだ作り方はしないというのだから、太郎には想像つかない世界。もっとも、本当のスイーツ職人である本職のパティシエたちは、もっと超越していて、無の境地で作るそう。それはそれで剣の達人と同じ感覚かもしれないが、今後、シロウトの女子からのバレンタインチョコを頂く機会があれば、「味わって食べなければ」と太郎は肝に銘じた次第である。

男性諸氏は、手作りスイーツをプレゼントされたら、作り手の愛を感じながら食べていただきたい。本当に手間と時間がかかるので……。

レシピ的には簡単ではあるものの、練ったり、こねたり、麺棒で生地を伸ばしたりと、力仕事も多いスイーツづくり。「まさかこんなに体力が必要だとは」。やってみなければ、わからなかったと実感。しかもひとつひとつの作業を丁寧に進めることが大切で、これほど手間がかかっていたとは思わなかった太郎。先生の指導で、最近流行しているアイシングも体験し、粉砂糖を溶かして青/黄/ピンクの3色を作って、クッキーとマフィンをアレンジしてみた。初めてにしては上出来!?



哲也の部屋。

第13回

「プロジェントルマンの違いとは」

植田正幸

哲也…2008年シーズンに植田さんと初めてスーパーGTでコンビを組んで、2013年は再び一緒にGT300を戦いました。目標だった表彰台には上がれませんでした。成績的にも「惜しいレース」が多かった印象です。

植田…2012年は違うチームで走りましたが、もう一度ゲイナーから出たい、そして哲也さんと走って自分のドライビングスキルを向上させたいという気持ちがあったんです。

哲也…メルセデス・ベンツSLS AMG GT3に関しては、どのように感じましたか？

植田…ボクらのようなジェントルマンドライバーにピッタリのレーシングカーという印象です。思っていた以上に乗りやすかった。これまでフェラーリとボルシエに乗ってきたんですが、どのマシンにも分かりやすい長所と短所がありました。でも、SLSは尖った部分がありません。

トータルパッケージが優れたマシンでしたね。

哲也…懐が深くて、乗りやすく、コントロールの幅がありますよね。ただ、快適な印象だけど、速く走るのは簡単じゃない。乗りやすいと速いというのは別問題です。

植田…特に夏の暑いレースでは、快適さを実感しました。エアコンが搭載されている訳じゃないんですが、エアの入り方がスゴイ。

哲也…かなり風が入ってくる（笑）。

植田…冬場なんて、寒さなくなるくらいですよ。さすが24時間レースで勝てるクルマだけあって、ドライバーに対しての「快適性」が確保されているマシンでした。でも、そこそこのタイムで走るのは楽なマシンなんです。そこから上に行くとなるとかなり大変。ボクがもう1段階レベルを上げられていたら、おそらく「表彰台が見えた」レースもありましたよね。

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」。今回は2013年シーズンのスーパーGTにおいて、ゲイナーのチームメイトとして戦った植田正幸選手を招いた。久々に組んだことで、改めて哲也の凄さを実感したという植田選手。ここ一番でレースの結果を左右するプロドライバーとの「違い」とは？

TEXT●入江大輔(Daisuke Irie) PHOTO●森山俊一(Toshikazu Moriyama)



レーシング
ドライバー
本音×対談

PROFILE 植田正幸 Masayuki Ueda

1960年10月28日生まれ。19歳でレース活動をスタート。一時はモータースポーツからは離れていたものの、1996年に活動を再開。シビック・レース、スーパー耐久、F4などを経て、2007年からスーパーGTに参戦。2013年はゲイナーで哲也とコンビを組み、メルセデス・ベンツSLS AMG GT3をドライブ。ランキング20位を得た。

哲也…ちょっと運のないレースが多かったかな。技術に関しては、ジェントルマンドライバーの中では、間違いなくトップクラスにいますよ。

植田…いいいや……。

哲也…確実にタイムアップしていますし、色々なマシンでの経験を積んだことで、かなり伸びた印象を持ちました。正直、驚きました。

植田…ボクはジェントルマンドライバーではありますが、いかにトップレベルのドライバーを食っていけるかをテーマにしているんです。

哲也…高いところに目標を置いていきますよね。

植田…そうじゃないと、コンビを組んでいる哲也さんにも失礼ですし、特に2013年シーズンはそれを常に頭に置いてレースを戦っていました。予選でQ2を担当したんですが、必ずプロドライバーをターゲットにアタックしましたし。

哲也…近年のGT300は、元ワークスドライバーもたくさんいますし、チャンピオン経験者だっている。本当にレベルが上がっていると思います。その中で揉まれることによって、植田さんもスキルアップしている。たまたま、ジェントルマンドライバーと呼ばれているだけで、この分け方なんて成績には関係ない。それこそジェントルマンだからと言って、何かハンデをもらっている訳じゃありませんよね。

植田…その言葉、本当に嬉しいです。哲也…2008年に組んでいた頃は、トップドライバーと競った局面で、引いてしまっている様子が何度か見られたんです。経験も少なかったでしょうし、落ち着いてレースができなかった。でも、今は普通にトップドライバーと同じ土俵で戦っていますよ。

「実力が上がったと思っていました。近くで戦うと、やっぱり違いました」



Masayuki Ueda



Tetsuya Tanaka

「やっぱりこれでメシを食べているという自負があるんでしょね」

植田…当時はレースを走っていて、後ろからガライヤとかが来ると、「あつ！」って思っていましたから（笑）。そして気が付けばシュッと抜かれてしまう。今はそんな気持ちは一切ありません。

哲也…もう1段階レベルを上げたかったと言っていました。どの辺りに課題を感じたんですか？

植田…集中力の持続です。哲也さんを間近で見ていると、レースを通して集中力を高いレベルでキープできているんですよ。タイヤがタレてきたり、マシンの調子が悪い時にでも、集中力が絶対に途切れない。「プロは違う」と実感しました。だからこそ、何かが起こった時でもとっさに対応できるんですよ。

哲也…経験を積んだことで、自然と幅が広がってきたんでしょう。以前、長谷見昌弘さんに、「たとえずっと良い走り続けていても、1回大きなミスをしてしまったら全てが帳消しになるし、マイナスの評価を受けることにもなる」と言っていたことがあります。だからこそ、ボクらは一瞬でも気が抜けないんです。

植田…2013年はフォーミュラも含めて練習をたくさんこなして、自分としても多少スキルが上がったと思う。哲也さんと組みました。でも、近くで戦うと、やっぱり違う。ひとつのレース、いや1シーズンを戦う

だけの集中力は、どうすれば手に入ることができるんですか？

哲也…これで、食っている。という自負があるからでしょうね。だから、植田さんが羨ましくなる時があります。「楽しいだろうな」って（笑）。

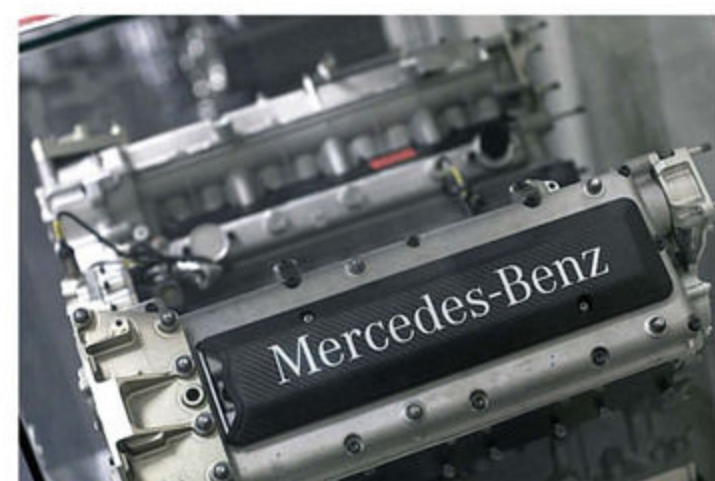
おそろくプロのドライバーが、楽しいと思えることってあまりないはず。もちろん優勝したり、チャンピオンになったり、その瞬間での喜びはありますけどね。

植田…ボクが次のステップに上がるためには、どの辺りに課題が残っていると思いますか？

哲也…もう十分にスピードはあります。でもちょっとしたミスやタイムの落ち込みがある。それを減らしていけば、地力でGT300の表彰台が見える位置まで来ていると思いますよ。



植田選手がシーズン中、最も印象に残ったレースが第3戦マレーシア・ラウンド。植田選手はスタートで大きくポジションを落とすが、「強い気持ち」をキープしたことでスタートポジションの10位まで挽回し、哲也にバトンタッチ。7位でフィニッシュした。



ふたりのドライバーが口を揃えたのは、メルセデスSLS AMG GT3の扱いやすさ。低いサウンドの個性的なエキゾーストノートも特徴のひとつ。

植田…哲也さんと組めたからこそ今まで来られたと思っているの、恩返しの意味でも一緒に表彰台に上がりたいです。「哲也門下生」のひとつとして、若いドライバーの目標になれるような存在でありたいです。

哲也…今でも十分できていますよ！

2014年の
年頭所感。

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12回のテーマは、太田哲也が考える2014年の年頭所感。スポーツカーの復権を期待しながら、さらに今年1年を無事故で過ごせるように交通安全の心構えを改めて説く。

TEXT●太田哲也 (Tetsuya Ota)

PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi) / ATO

太田哲也の

オレの話を聞け!

明るい兆しが見える

2014年のクルマ業界の動向には期待を抱いている。ようやく明るい兆しが見えはじめた。

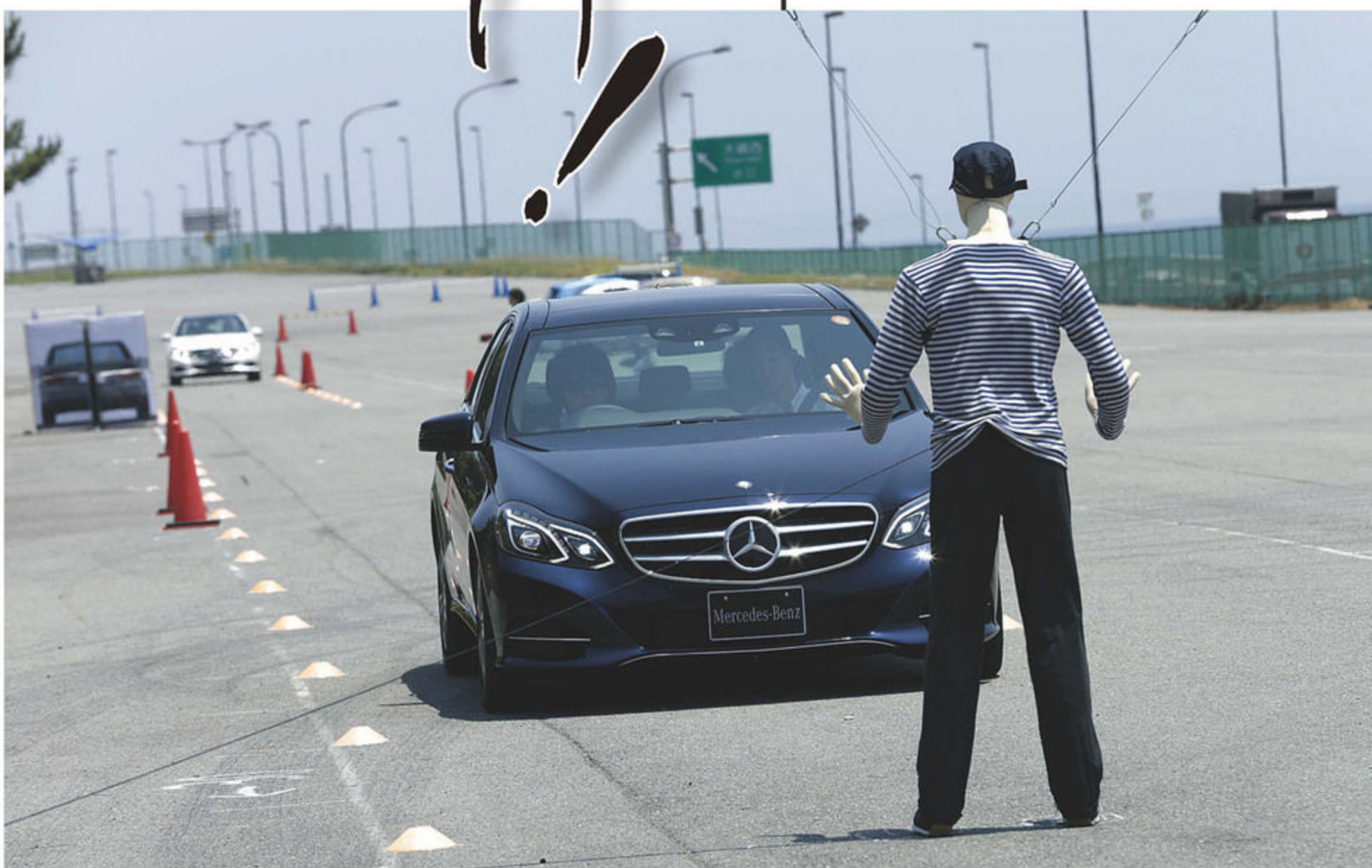
ここ数年、めっきりスポーティなモデルが少なくなってしまう。特に国産車においては、ほぼ壊滅状態だった。どうなることやらとハラハラしたが、一昨年から昨年にかけアバルト500、プジョー208 GTI、VWゴルフGTIなど、欧州車を中心に実用車をベースにしたホットモデルが続々登場。ルーティンARSにはローンチコントロールまでもが搭載されていて「おまえはフエラーリカッ」という感じで、実に頼もしい。さらに今年は3000psのゴルフRも発売されるらしい。

を見ながらあれこれ購入を検討してみる。これ自体も楽しい。国産でも86/BRZが登場し、軽自動車ばかりだったホンダが2014年にはNSX、S600を登場させることを発表した。その他のメーカーも楽しいクルマを造りたいと言いつけている。希望が広がる。

一方、GENROQが得意とするスーパーカー分野では低迷はどこ吹く風で、ここ数年、フェラーリが458、FF、F12を、さらにマクラーレンMP4-12C、ジャガーXKR、Sなど賑わいをみせていた。けれども本来は頂点だけでなく、その下の層にもスポーツモデルやホットモデルがピラミッド型に展開するのが理想だ。下位モデルがなかったから、スーパーカーに時代錯誤的な見方をされる冷たい目があったろう。でも下が充実してくれば頂点モデルにより憧れが強まるし、乗り手のステータス性も上がるはずだ。

ぶつからないクルマの功罪

エコ、そして走りが充実すれば、次に来るのは安全への期待だろう。特に最近のクルマに限らず社会での安全への敷居が上がってきている。こうした流れもあって、「ぶつからないクルマ」が注目を浴びているのだ。



こうしたホットモデル復活の動きはダウンサイジングなどによりエコが浸透してきた影響が強い。もうエコは当然、その上で、走りにも目が行くようになってきた。メーカーの努力の賜物だ。

「ぶつからないクルマの功罪」

エコ、そして走りが充実すれば、次に来るのは安全への期待だろう。特に最近のクルマに限らず社会での安全への敷居が上がってきている。こうした流れもあって、「ぶつからないクルマ」が注目を浴びているのだ。

ない。自動ブレーキはあくまでもドライバーの運転負担軽減目的だが、ぶつからないクルマという言葉がひとり歩きして、ドライバーの安全意識が弱まってしまっていることをオレは心配している。

ひとくちにぶつからないクルマといっても千差万別だ。雨や雪で性能が落ちてしまうカメラ方式、ヒトや動物には反応できないミリ波など。作動速度域もまちまちだ。でもみんないっしょくたにされている。事故の責任は運転者に帰属するが、そのうち「ぶつからないクルマがぶつかるなんてけしからん。メーカーは何とかしろッ」などとメーカーに責任を問うユーザーが出てきてしまうかもしれない。

そもそも自動ブレーキ車が増えて、果たして事故が減るだろうか?

首都高の現場の人から聞いたのだが、ここ2〜3年、渋滞中の事故が急増しているらしい。原因はおそらくスマホの普及のせいではないかと。監視カメラで見ると、渋滞が始まるとドライバーの多くが下を向き何かの操作を始めるのだそう。

A/T車のペダル踏み間違え事故もそうだが、便利になればなったでそれだけ安全への意識が弱まるのが人



クルマのシステムを過信するな

「ぶつからないクルマ」が続々と増え、理屈的には交通環境の安全性は高まっている。しかしシステムへの過信や無理解は重大な事故に繋がる。あくまで人間ありきを肝に銘じたい。



2014年のスポーツモデルに期待

あまり元気がなかったコンパクトクラスのスポーツモデルも増加傾向にある。VWゴルフRやルノー・ルーテシアRSなどの欧州車はもちろん、スポーツカー不毛地帯の日本車にも86 / BRZが起爆剤となり、2014年は新たなスポーツモデルの登場が期待できる。



のサガ。現在、メルセデスやVWなどで採用され始めている自動運転補助装置は、自動ブレーキどころか、前走車をオートクルーズでロックオンすれば、加速も減速も停止も、そしてハンドル操作さえも機械がやってくれる。極論すればドライバーは操作せずに見張っているだけでいい。こうしたクルマが普及すれば、世の中はどうなるだろうか。安全になるのだろうか。

日産が2020年に実現させると公言する自律運転車（完全自動化）が本場に出現すれば、事故は圧倒的に減るだろう。でもできないだろうとも思う。現在この分野で世界をリードするメルセデスSクラスにおいても、自動運転に任せてみると、ときおり車線をはみ出るし、対向車がこちらの車線に寄ってきたりも避けられないし、ブレーキングもけっこう前と

の車間が詰まるまで踏んでくれない。高速道は別として一般道では恐くてとても任せる気になれない。

そもそも自動運転車は予測もアイコンタクトもできないから、合流などもできないはずだ。完全自動はそれ用の道路環境整備とともに車間間通信ができないと無理だ。

それでも補助装置として自動運転装置は楽ではあるが、それが普及すれば、渋滞中に目をつぶる、そして眠るヤツも出てくるだろう。その場合、誰が責任を負うのか。倫理問題も含めて、いろいろな弊害も出てくるはず。クルマ側でできることは限られている。

もっと人の問題に注目すべき

交通安全はクルマ・道路・人の三位一体だが、事故の9割は人為的ミスで、そのほとんどが不注意との報告がある。つまり人の問題がほとんどなのだが、自動車メーカーにとってドライバーはお客様。お客様は神様だから「オマエの下手な運転を何とかしろ」とは言えず、何とかクルマの方でよくしようという努力に努力してきた。そして衝突安全性などが飛躍的に高まった。対人保護性もボンネット形状や素材などの工夫で上がった（その分、格好悪くなってしまうが）。近年、緊急医療体制の整備とあわせて死者数は劇的に減っている。けれども事故件数はあいかわらず多く、結果的に重傷を負ったり、後遺症を抱えてしまうケースはそれほど減っていない。オレの実感としても、死ぬ以上に不幸なケースも存在する。事故を減らすには、人の意識改革が必要だ。社会の目もそこに向けてほしいと考えている。

それについてのオレなりの活動として、子供向けに小学校／中学校出張授業、大人向けにエンジョイ&セーフティ・ドライビングレッスンを

行っているが、そこでのエッセンスから、太田哲也流交通安全4か条をまとめてみた。

①青でも渡るな！
子どもたちには、青でも渡っちゃいけない、自分の目で見てクルマが来ないことを確かめてから渡るんだよ、と伝えている。クルマを運転しているのは人間で、人はミスや過信をする。酒を飲んでいるヤツもいる。悪い人が運転しているかもしれない。つまり油断してはいけない。

②乗りはじめに気をつけろ！
意外と家を出たところでの事故が多い。自分のテリトリーだと安心してしまふ。それにまだ頭が起きていないということもあるだろう。サーキットを朝早く走るときは、軽い運動をしてから乗り込む。コーシングの際には呼吸を整えて気持ちを覚醒させてから。運転という高度な行為を行うのだ。公道も同じはずだ。

③嫌な気持ちをさせないのが、マナーの始まり
うちのドライビングの趣旨は、単にサーキット走行を楽しむのではなく、公道での安全意識を高めることが最終目的だ。

「運転がうまくなれば安全運転につながる」というのがオレの信念だが、運転がうまいというのは単に速く走れるということではなく、己と愛車の限



常に安全を意識して行動すべし

ライフワークであるドライビングスクールと出張授業では、「事故を起こさない、巻き込まれない」ことを常に啓蒙している。ドライビングスクールのエンジョイクラスでは安全運転の検定を行い、出張授業では交通安全などの心得を記した修了書も配布している。



界を知り、機械を正確に大事に扱い、結果的に壊さずにコンスタントに速く走れるようになることだ。

さらにコースアウトしたりスピンスたりすれば、周りの人に迷惑をかけることになる。毎コーナーの入り口では、ミラーをよく見て周囲の状況を把握する。そんな意識が働くことも要素としてあるだろう。

公道でも、自分がされたら嫌なことをしないという気持ちが大事だ。

④とんでもないヤツのこともリスクとすべし！
最近の日本のGTレースを観ていると、クラス下のマシンを抜くときにぶついたりする輩がいるけど、ワークスチームはそんなヤツを即刻クビにすべきだ。

ヨーロッパでは、例えばル・マンなどでは、マナーが重視される。速い者も遅い者もいてのレースであり、ワークスだからといってジェントルマンドライバーを蹴散らすような走りをするチームに対しては、勝たせるもんか、というムラ社会の想いが働く。巨額の資金を投じて参加する日本車メーカーがマツダを除いてはまだ優勝できていない理由のひとつはそんなところにあるとオレは思う。

一緒に走るものに対してリスペクトする気持ちがないと、360km/hの世界ではライバルを殺してしまう。その気になって競争相

手を弾き飛ばそうと思えば簡単にできるが、それをやらないのがレーシングドライバーのプライドだ。同じ舞台の共演者という思いで他の参加者をリスペクトする気持ちがないとレースは長続きしない。

公道においても理屈は同じ。中には飛び出してくる歩行者や無灯火で車線をはみ出してくる自転車。そういう輩をけしからんと思っているだけだと、次には↓そういうヤツは存在してはならない↓ではないはず、という思考回路になりがちだ。

むかつくけど、そういう輩の存在を認め「そいつらもオレが守ってやる。彼らの安全を確保してあげる」と、そんなふうにある意味リスペクトすることが安全運転の基本だとオレは考えている。

そんなこんなで2014年、安全運転でよい年にしましょう。

Tetsuya OTA 出光 ENJOY & SAFETY DRIVING LESSON 袖ヶ浦フォレストレースウェイにて 3/1開催(予定)

合言葉は、「正しい運転を、楽しく学ぶ！」。injured ZERO を掲げて開催している、本誌でも恒例の太田哲也氏が校長を務めるドライビングスクールが、3/1に開催される。最新車両のテストドライブや、プロドライバーの同乗走行、また家族も楽しめる企画など盛りだくさんな内容で、GENROQ 読者からも好評だ。お問合せやお申込は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



フ オード・ヨーロッパ、侮るべからず。前作フォード・カスに続き、このほど輸入が始まった末っ娘フィエスタ（76年に始まり、この最新型で通算7代目）も眩く光る。さつくり素直で鋭いハンドリングが何より印象に刺さるが、それも含め、自ら主人公として操る実感を、全身くまなく味わい尽くせるバランス感こそ最大の選択ポイント。平凡な日常生活の一場面でも、フィエスタに乗るだけで、颯爽たる行動派に変身できる。これは新型のみならず、歴代のフォード・ヨーロッパすべてに通ずる絶大な美点だ。

▶ Ford FIESTA 1.0 EcoBoost

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

にもかかわらず日本のメディアは、主にフォルクスワーゲンとの対比において、フォード（とオペル）を不当に貶めてきたと言わざるを得ない。たしかにVWは超の付く優等生には違いない。だからこそこれほどまでに広く愛されて（尊敬されて）いる。そこを逆に見れば、ほんの素人の価値観とも言える。何もかもクルマな

実は美味しい、このクルマ！

「熊倉重春です。」

第十二回

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」とことん解説する、このコーナー。今回は、2012年に72万3130台と、Bセグメントで世界ナンバーワンの販売台数を記録したフィエスタに迫る。



りに乗せてもらい走ってもらうだけの安心感を求めれば、理想的な選択だろう。しかし、このページを熟読してくれるからには、半端なクルマ好きどころではないはず。瞬間ごとの思いを走りに反映させてこそ、乗った実感、操った達成感を抱けるのではないだろうか。だったらゴルフやポロなど歯牙にもかけず、こちらにロックオンすべきだ。

フィエスタがどんなに軽快かは、最初のコーナーに入った瞬間すぐわかる。峠でなく近所の街角で充分だ。ことさらに意を決して攻め込んだわけでもないのに、ステアリングを操る腕の動きとノーズの切れ込みが時間差ゼロ、それも反応しすぎではと警戒したくなるほどアンダーステアが軽い。全長4m弱と、ポロともどもユーロBセグメントの標準的な体格ながら、VW的な安定した（言い換えればノタリツとした）アンダーステアとは正反対のキビキビ感。これだけで、どこまでも乗り続けたくなるほどアドレナリンが湧き出す。

この裏には、特に凝ったメカニズムでもないのに最良の結果を引き出すフォードの特技（モンデオST220を思い出す）が込められているが、真の主役は新開発の3気筒1.0エンジン。最新のトレンドに乗って排気量を1ℓに縮め、小径ターボで



性能を稼ぐなら、今や3気筒が正解と言える。良好な燃焼には単室容積300〜500CCが好適とされているからだ。一般的な直4より部品総数も内部摩擦損失も10%ほど少ない3気筒は、当然ながら小さく軽く、それがハンドリングに好影響をもたらしたのは疑う余地がない。そのうえで、いい気になっ

て攻めすぎると、たとえばヘアピンなどで一気に乱雑に切り込むと、けっこう唐突に前輪がズッツと接地力を失いがちだから要注意というが、その境界線を的確に見抜ける自分が大好きになったりする。普通に走るかぎり充分なマージンを確保しておき、その先をフルフル一点張りに仕立てなかったがゆえに、操縦し甲斐が増したとも言える。大きくないハブにホイールボルト4本のみ

別のに見られがちでも、最新の韓国タイヤの水準は高い（ダイハツも採用）。ともあれ、21世紀に生まれながら、20世紀に育んだスポーツドライビングの感覚を優しく肯定してくれるという意味で、新型フィエスタは注目に値する。それでいながら、随所に時代の空気を湛えてもいる。前述のエンジンにしても、小排気量＋ターボとはいえ、17・3kgmという最大

SPECIFICATIONS

フォードフィエスタ 1.0 EcoBoost

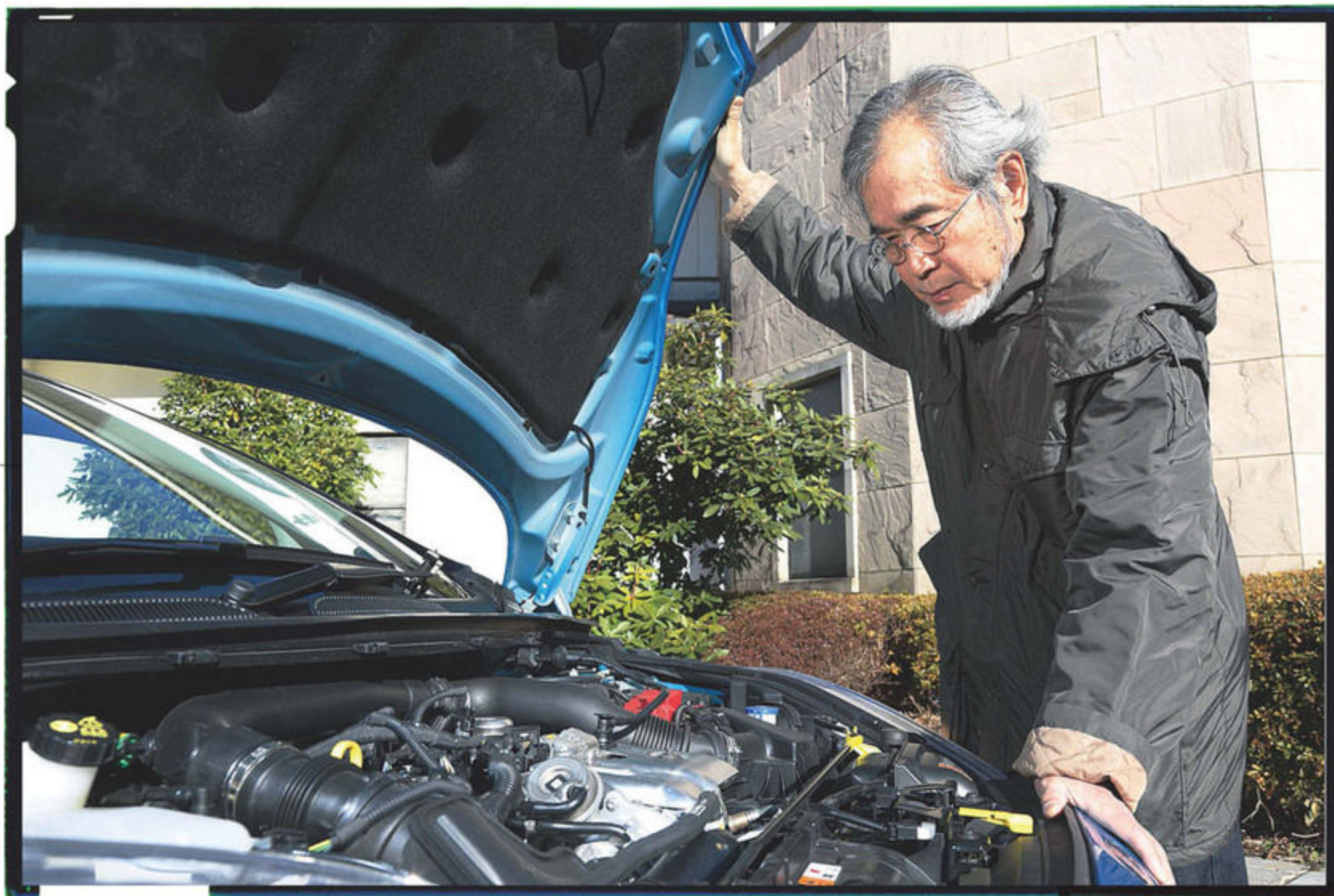
■ボディサイズ:全長3999×全幅1720×全高1475mm ホイールベース:2490mm トレッド:前1470mm 後1460mm ■車両重量:1160kg ■エンジン:直列3気筒＋ターボチャージャー 総排気量:997cc 最高出力:74kW(100ps)/6000rpm 最大トルク:170Nm(17.3kgm)/1400~4000rpm ■トランスミッション:6速AT ■駆動方式:FF ■サスペンション形式:前マクファーソンストラット 後ツイストビームトレスリングアーム ■ブレーキ:前ベンチレーテッドディスク 後ドラム ■タイヤサイズ:前F&R195/45R16 ■燃料消費率(JC08モード) 17.7km/ℓ CO₂排出量109g/km(欧州仕様) ■車両本体価格:229万円

「21世紀に生まれながら、20世紀に育んだスポーツドライビングの感覚を肯定してくれる」

であり、後輪ブレーキが小さなドラムにすぎないあたり、あまり強大な入力を想定していないように見えるが、それが全体を貫くバランス感を強調する結果につながっている。そういう観点からは、標準装備のタイヤ（ハンコック・ヴェンタス・ス



リーヴォ）も賢明な組み合わせだろう。サイズこそ195/45R16と、1160kgの重量に対してたつぷりだが、強烈にグリップし抜くタイプではなく、サラッとした接地感が快い。さりとして、攻めても容易に鳴くわけではなく、濡れた路面での急制動も確実にこなす。まだ日本では差



トルク（ガソリンNAの1・5ℓ以上に匹敵）を1400～4000rpmという広い回転域で淀みなく生み出し、どこから踏んでも快活に応える。音そのものは事務的だが、最高出力（100ps）は公道でヤンチャぶりをひけらかすにも充分に足りる。ツインクラッチ6速AT／MT兼用変速機はレシオ配分が適切というだけでなく、DおよびSレンジでの自動シフトのプログラムが好ましい。Sレンジに入れると、シフトノブ側面のサム（親指）スイッチを押してのマニュアル操作も可能だが、これはあまり扱いやしくない。おっと、いけない。走りの軽快さ明快さにかまけすぎ、コンパクト・セダンとしての基本を報告し忘れていた。一見「なんちゃってアストンマーティン」にも思えるボディに包まれた快適なインテリアは、若い家

族（両親と子供たち）にぴったり。狭苦しいほどではないが、後席がポロと同等だと言えはわかりやすいだろうか。ラゲッジルームのフロアボードを上下二段に使い分けられる点もポロと同じだ。乗り心地は全般的にポロより少し柔らかい。その奥に逞しい腱を秘めた味付けだ。少しケチを付けるなら、ダッシュボードの意匠が装飾的すぎ、液晶モニターに与えられた面積が小さいため、1DIN規格のナビをビルトインできないこと、この時代にありながらアイドルストップが備わっていないこと（ヨーロッパで販売されるMT車にはあるが）などが気になる。……と、褒める気になるとキリがないほど話題豊富な新型フィエスタだが、モータースポーツに造詣の深いファンにとっては釈迦に説法かもしれない。名手ロジャー・クラークを擁し、コークボトル・ラインのएसコートRSでラリー界を席巻した過去の栄光にとどまらず、長きにわたりモータースポーツ界すべての底上げに貢献したかゆえに尊敬されているのがフィエスタなのだ。今フォードカスやフィエスタを駆るということは、その高邁な志を我が物にすると同義語なのである。





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。

講師

カドコーポレーション 倉谷泰成氏

代表取締役社長。1973年生まれ。11歳の頃からセーリングを始め、さまざまな国際大会に参加。1994年にボート販売会社に入社。自らもヨット製作を手がけ2000年にカドマリンを設立し、現在に至る。

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。

Lesson 26

あのJAXAも認めた技術が 次世代の航空機を生み出す

クルマが変われば
世界が変わる
カーボン最新事情

2000年、兵庫県たつの市に倉谷泰成氏が自らの経験を頼りに小さなボート製造会社カドマリン(現カドコーポレーション)を設立。得意とする複合材料成形分野で独自の技術を開発し、あのJAXAも認める会社に育てあげた。

REPORT●西川 淳(Jun Nishikawa) PHOTO●市 健治(Kenji Ichi)

(前号のあらすじ)
紆余曲折、艱難辛苦を経て、倉谷社長はVaRTMとして知られた成形方法にたどり着いた。独自の工夫で高品質の成果物を得た彼らは、某自動車メーカーの共同開発パートナーにまで成長するに至った。

2年に及んだ自動車メーカーとの共同研究で、倉谷さんはまたしても貴重な経験をすることになる。基材の新規開発や炭素繊維界面の検証といった専門分野の深い知見を得たのみならず、営利目的の組織における研究のあり方といった得難い思考方法をも身につけるに至ったのだ。

「限られた時間と予算の中でいかに最大のパフォーマンスを出せるか、優先順位は何か、次のステップに備えて今何をどう取捨選択しておくべきか、といったことを勉強できたんですね。有り難いことに、お金をいただくながら」(一同爆笑)

このプロジェクトを境に、カドマリンという会社のカラーが、がらりと変わることになる。研究開発請負が主体となったのだ。以来、現在に至るまで、この会社から、いわゆる市

販品が送り出されたことはない。自動車メーカーとの共同開発が終わろうとする頃、ある朝、ひとりの社員が、「JAXA(宇宙航空研究開発機構)の航空部門が低コスト複合材による成形技術の確立を推進」という新聞記事を見つけた。

そして、すぐさまアクションを起こした。無謀にも直接、JAXAに電話を掛けてみたというのだ！

「後がなかったんでしょね。よく笑い話でいうんですけどね、会社名のカドはカド番のカドや、と(笑)。

その後でね、笑うカドには福来る、とも言いますよ、って、オチもつけてますけど。それにカドには事の始まり、という意味もあるそうだし……」

JAXAに技術力を認めてもらうまでの道のりは甘くはなかった。自社成形品を持って出向いたところ、そのクオリティの高さは理解してもらえたが、やはり、相手は公の研究機関ゆえ、優秀な中小企業の参加を促すといった謳い文句とは裏腹に、技術力を示す実績が必要だということとで、いったんは断られてしまった。

しかし、そこで簡単に引き下がらないのがカド番の強みである。

「ただでは帰られへんな、と。今、JAXAがVaRTMでいったい何を造ってみたいのか、ズバツと聞いてみたんです。そしたら担当者が、単板ではなくて単板に補強構造のついたハットセクションを一体成形で造りたい、と教えてくれたんです」

二週間後。倉谷さんは担当者が望



これ、航空機の胴体なのです



JAXAとの共同研究開発はVaRTMによる主翼一体構造の低コスト成形法の確立にはじまり、構造試験にも合格する実物大の主翼構造を製作するまでに至った。さらに、プリプレグ成形とVaRTM成形を組み合わせたハイブリッド一体成形で、さらに大きな航空機の胴体構造の製作に成功している。写真提供/JAXA

目指すは軽量化ではなく、高効率化



自然素材を使ったFRP相当の「高効率化」で「低炭素化」の複合材料=グリーンコンポジットを技術開発すること。また、カドコーポレーションの重要なテーマだ。今年度の補助金事業として認定されたそうだが、カドコーポレーションでは既に5年前からバンブー(竹)ファイバーなどの試作に取り組んでいる。

んだハットセクションをもつ一体成形品を手にもう一度JAXAに面会を申し込む。製品を手にした担当者は一瞬、そのデキ映えに絶句した。二カ月後。こんどはJAXAから連絡が来た。担当者レベルではカドマリンの技術を研究開発に活かしたいと思っている。しかし、上司を納得させるための証明として、実大航空機構造に近い成果物が欲しい、と。「予算も付けてくれたんですが、航空機分野の素材ってけっこう高くて。イチかバチかで造ってみたら、これがイッパツでできちゃった」

ここまで造ってもらったら、断る理由がない、と上司の説得にも成功し、ついに航空機構造用低コスト複合材成形技術研究開発への参加が決定する。航空機構造を軽量かつ低コストで製造するための複合材成形法の確立が新しい任務となった。

当時社員わずか三名、資本金五百万円の小さな会社が、JAXAとの直接取引に成功したのだった。

首尾よく、研究開発の要となる6mサイズの主翼構造を完成させたカドマリンは社名もカドコーポレーションへと改名し、その後も次々にJ

AXAとの困難な研究開発要求に立ち向かっていく。また、得意とするVaRTMにプリプレグを組み合わせて同時硬化させるハイブリッド一体成形技術も確立した。この技術を応用した大型のストリングフレーム一体成形法は、航空機構造への活用のみならず、将来には、ロケット構造への転用も期待されている。

そして、現在は数年前から取り組んでいる熱可塑複合材の成形加工やロボットによる成形技術開発に力を注いでいる。彼らの力の源泉は、常に何が理想であるのかを考えぬき、必要な技術は何か、今ある技術かどうか、なければ自分たちで考える徹底した、独力研究の姿勢である。

しかも、技術原理のみならず、その材料や道具、周辺情報でさえも自らの頭で考え抜くことに、カドコーポレーションの強みがある。今の日本の大学研究室が失った、Oから造り出す発想こそが、彼らの財産であり、他では得難い力だ。

「社会が求めているのは、軽量化ではなく、CO₂削減です。そこを勘違いしてはいけません。軽い素材を造り出すためにCO₂を余計に造り出

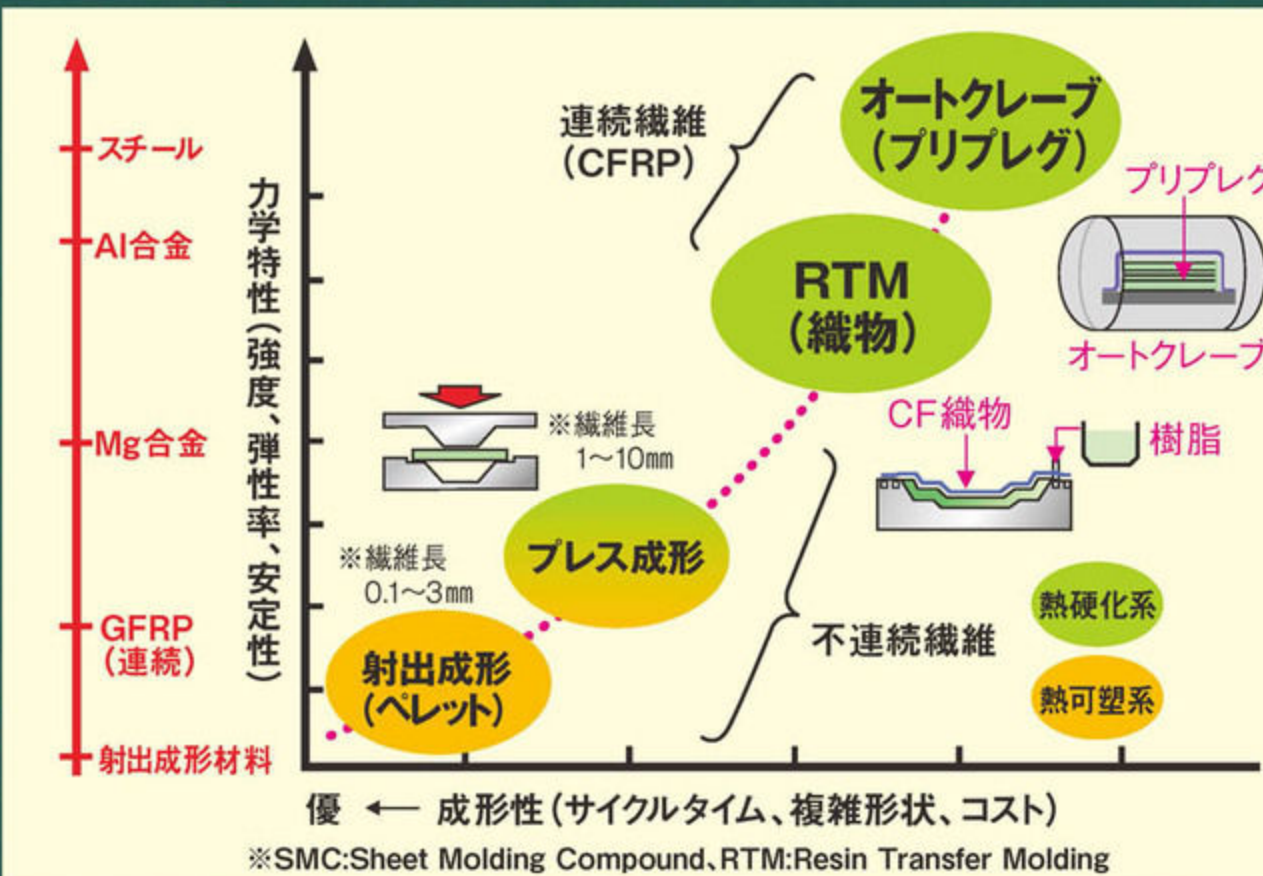
しては意味がない。カーボンフットプリント総排出量という考え方は、今後、もっと重要になりますね」

常に先を見据えて実行に移す。もう何年も前からカドコーポレーションでは自然素材を用いたFRPグリーンコンポジットにも取り組んでおり、研究補助金を得た今、いつもの研究が進む予定だという。

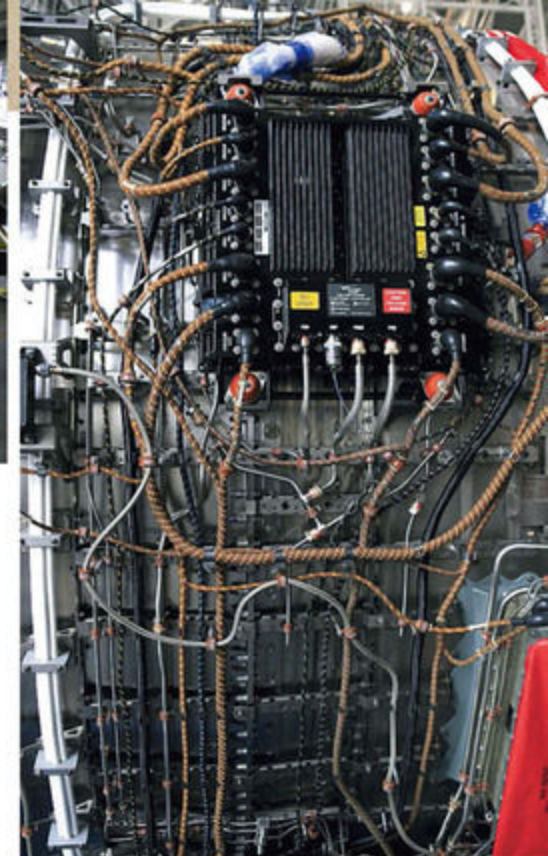
自動化もまた彼らの大きな目標だ。ロボットを使った複合材成形では、ハンドに新たな知見も生まれている。「コンポジットって、元々、日本人が得意とする技術なんです。灘のけんか祭りに使われる神輿には、木に漆を塗る訳ですが、そこに餅米を混ぜて使っているんですね。土とわらを混ぜた土壁だってそうです。複合材というのは、知恵と工夫の、そのつどの結果でしかない。先端に見えるのは、そのためです。逆にいうと、ひとつの技術にこだわっていいは前には開けません。こだわらないことに、こだわらる。うちはカーボンの会社だと思われがちですが、そうでない時代もじきに来るはず。ヴィジョンなんてものは、いつも、お客様の側にあるものなのですから」。

ここで復習、CFRP成形技術の違いとは

強化樹脂の成形技術マップ。時間もコストもかかるオートクレーブ(圧力釜)よりも現在はRTMが主流になりつつある。VaRTMはその進化版と言えるものだ。



	熱可塑性	熱硬化性
材料特性	常温で硬化、加熱で流動性 イメージはチョコレート 「熱可塑性」とは熱を加えることで流動性を持ち成形できる特性のこと。軟化させて、型に入れば、比較的、自由に希望のかたちのものができる。温度が下がった場合に硬化する。ふたたび温度を上げればまた軟らかくなる。射出成形・プレス成形することが可能。	加熱により硬化、一度固まると流動性はない。 イメージはセメント 「熱硬化性」の樹脂には熱可塑性がない。一度硬化してしまふたたび熱を加えても軟らかくならない性質をもつ。このタイプの樹脂は反応を二段階で起こさせている。型に入れる前の樹脂は熱可塑性に近い状態で熱を加えると軟らかくなる。型に入れてさらに熱を加えると第2段階の反応が起こりがちりとした網の目状の結合ができる。射出成形はできない。
代表的な成形方法	射出成形(1分以内、細切れの炭素繊維を少しの割合しか入れられない) プレス成形(1分以内、連続した炭素繊維をたくさん入れられる)	オートクレーブ(とても時間がかかる) RTM(最速で10分など) VaRTM(真空樹脂含浸製造)成形法とは成形型の上に積層した強化繊維基材(ガラス繊維やカーボン繊維の織物など)を、プラスチックフィルム等に封入して真空吸引した後に、液状樹脂を注入含浸して硬化させるFRP部材の成形方法でRTM工法の1つである。宇宙・航空機等の高品質を求められる複合材成形に必ず用いられていたオートクレーブを使用せずに成形できるため、低コストで複合材形成が可能となる。さらに、フィルムで覆いかぶせられる大きさ、大型製品(船舶、風力発電ブレード等)の成形が可能。
成形時間	1分以内での成形が可能	オートクレーブだと数時間、オートクレーブを使わないサイクルタイムの短い成形法(OOA=Out Of Autoclave、代表はRTM)が開発されているが最低でも10分程度かかる
成形コスト	大型プレス機、金型が必要なため初期投資は大きい、量産できるため成形品の値段は安くできる。またPP、PA等を使用すれば、樹脂の値段も熱硬化性より安い。	プリプレグ等の配置に人手、時間がかかるため高い。作業を自動化することにより効率化が図られている。
アプリケーション	自動車(量産車)	航空・宇宙、一部高級車



RR Trent 1000
ターボファンエンジンのCPU部分

第23話

[プロフェッショナリズム]

ANA機体工場見学

格納庫というのは、夢に出てくる森の中のようなところだった。間口230m、奥行き100.8mの広大な空間には、視界を遮る柱がどこにもない代わりに、高さ42.4mもある天井から、整備用の足場を何階層にも積み重ねた「吊りスタンド」と呼ばれる構造物が何列も懸架されて林立している。周囲にもクレーンやゴンドラなどの設備が整然と配置されていて、複雑で繊細で濃密な機械的ディテールにあふれているのに、製鉄所や造船所やイベントホールやショッピングモールなどの巨大空間にはつきものの喧噪感というものがない。しんと冷たく静寂で穏やかで、そしてちょっと神聖な雰囲気漂っている。そこにジャンボジェット機がふんわりと駐まっていた。艶やかに輝く白いボディと、大きく広くゆったり左右に広がる翼は、雄々しいだけでなく、見るものを包み込むような優しさがあった。あまりの素晴らしさに言葉を失う。まさに白鯨そのままだと思った。ANAが一般に開催している「機体工場見学ツアー」に参加し、旅客機の運用と整備という仕事を垣間見た。

文とキャプション●福野礼一郎 (Reiichiro Fukuno) PHOTO●荒川正幸 (Masayuki Arakawa)

協力●全日本空輸株式会社 <http://www.ana.co.jp>

ANA機体工場見学ツアー <http://www.ana.co.jp/cp/kengaku/>

Googleマップで見ると羽田空港は広大な三角形の埋め立て地で、南端に2本の誘導路で結ばれた浮島のような細長い滑走路がある。新国際旅客ターミナルとともに2010年10月に運用を開始した、新しいD滑走路だ。

離陸予定の旅客機がおとなしく一列に並んでD滑走路使用の順番を待っている北西方向、丸い燃料備蓄タンク列の左に、水色のストライプ模様の屋根を乗せた四角い建物が見える。ANAの機体メンテナンスセンターの第1格納庫だ。

隣に直角に接しているグレーの屋根が、ボーイング787の導入に備えて2009年5月に竣工した新しい第2格納庫。

我々の「機体工場見学ツアー」の見学日は1月8日水曜日だった。

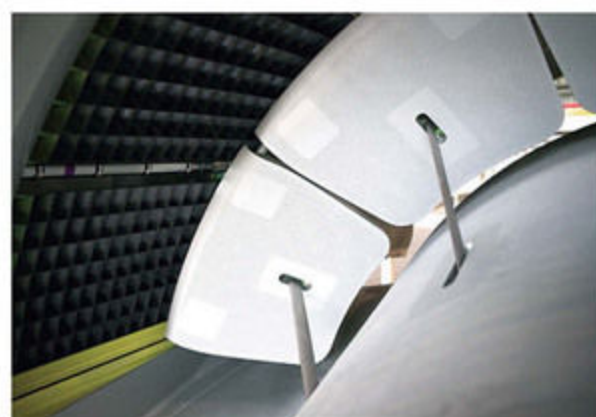
スタート時刻である10時の10分前までに、道路を隔てて格納庫の反対側にある、飛行機の翼のようなエントランス屋根が特徴の、ANAコン

ポインメントメンテナンスビル1階ロビーに集合、見学に集まったみなさんと一緒に入館手続きを行った。

1回のツアーの定員は80名。安全のため、未就学児は保護者の同伴があっても参加出来ないが、小1以上ならOK。本物の飛行機が間近で見られるツアーは、ちびっこに大変な人気だそう。

厚さ35mmはあるうかという操縦席の多層構造の前面風防ガラスや主翼端についている航法灯、機体に装着されている翼のようなカタチをしたVHFアンテナ、ベルトが4層・ビードが3本もある巨大な航空機用タイヤのトレッド断面など、実物の航空機用部品が展示されている講堂で、最初に30分ほどの座学がある。

当日は小学生の見学者が多数だったため、「お話し会」と称する子供向けの楽しい雰囲気だったが、ライト兄弟の初飛行のエピソードに始まり、航空機飛行の2大力学である「推力」と「揚力」の解説、それを実証する扇風機の風を前から当てると飛行機の模型が浮き上がるという簡単な実験、そして旧来アルミ機体構造とボーイング787のCFRP機体構造の違いを、実物の断面見本を使って





取材当日の2014年1月8日に第1格納庫のNo.3ドックで整備中だった「ジャンボ」ことボーイング747型機。1995年7月18日に初飛行した製造番号27442/1066、機体番号JA8966(前者はクルマでいうVIN、後者は登録番号に相当)で、1月5日に那覇発羽田行きNH136便として飛んだのを最後に翌6日付けで退役、7日から売却のための整備に入ったところだった。本機は日本のエアラインが国内線用に発注した短距離線に使用する747-400D型機で、離発着回数の増加に対応して機体構造を強化するとともに、乗客定員を増やした機体。-400型機の特徴のひとつである主翼端ウイングレットは装備されていない。ボーイング社はANA向けの機体を「81」の番号で識別しているの、747-481Dが正式名だ。ANAではボーイング747-400D型機を23機保有していたが、ボーイング787-8の導入にともなう、ここ数年で順次退役している。本機JA8966の飛行時間は約4万1000時間、離発着回数は約3万回。ちなみに1995年7月から2014年1月までの18年5ヵ月の総時間は16万1300時間ほどに過ぎないから、運用全期間のおよそ4分の1に相当する時間、空の上を飛んでいたことになる。国内線仕様の747-400D型機はANAが運用するJA8960(25643/972)とJA8961(25644/975)の2機のみとなったが、それらも3月31日までに退役する予定。(筆者注:退役後の行き先は不明だが、JA8956(お花ジャンボ)、JA8963(マリンジャンボ)、JA8964(ポケモンジェット1999)、JA8099、JA8959、JA8957(ピカチュウジャンボ)など、ここ数年で退役した747-481Dは、いずれもミシシッピ州チューペロにフェリーされているようだ。)

説明するなど、端的でとても分かりやすい内容だった。

ANA便を就航させる為の空港での仕事や整備など業務を簡単に紹介した短編映画を見たあと、ヘルメットを着用して、いよいよ40分ほどの格納庫見学ツアーに出発する。

我々の見学の案内をしてくださったのは、機体整備に長い経験を持つ小嶋幸男さん、そしてANAグループで人材、教育・研修、事業サポートなどを行っているANAビジネスソリューション株式会社の社員で、このツアーの引率を担当している福田恵実さんである。

コンポーネントメンテナンスビルから空中廊下を渡ると、第1格納庫の3階部分に出た。

整備中の巨大な旅客機を少し上から見下ろせるくらいの高さだ。

広大な格納庫内には、軽整備と重整備用のピットがあつて、自動車整備工場に似ていなくもないが、ここではピットを「ドック」と呼んでいる。

機長をキャプテン、乗務員をクルー、機体をシップ、飛行場は(エア)ポート/(空)港、機体左舷はポー

トサイドで右舷がスターボードサイドなどなど、航空機関係の運用名称は、船舶由来の伝統的用語が多い。それでドックである。

全日本空輸株式会社(通称ANA/エーヌエー)は、同社、株式会社エアージャパン(同AJX)、ANAウイングス株式会社(同AKX)、LCCのバニラ・エア株式会社の4つのエアラインと、それらを運用・支援する各社や関連会社などから構成されたANAグループの中核で、持株会社ANAホールディングス株式会社の傘下にある。

ANAの出発点は、1952(昭和27)年に設立された日本ヘリコプター輸送株式会社だ。53年に定期航空運送事業免許を取得して、定員最大11名のデ・ハビランドDH104ダブで運航業務を開始、57年に現在の社名になった。

1964(昭和39)年、東京オリピック開催に備えてボーイング727・100型ジェット旅客機を導入、70年代の大量輸送時代をむかえ、とロッキードL1011トライスター、ボーイング747などのワイドボディ機を採用して、年間旅客数2000万人を突破した。

1986年3月には国際線定期便の運航を開始。競争激化による格安運航時代を迎えた2000年代にグループ再編に着手して、2013年4月から持株会社制に移行した。

2012年度の輸送実績でいうと、ANAグループ全体で年間33万7684便を運航、国際線はうち約15%の5万1158便就航した。

エアラインの輸送実績は、有償搭乗した旅客数に輸送距離を掛けた「旅客キロ」でも示すことができる。ANAグループ全体では年間約625億1350万人/km。すなわち約4

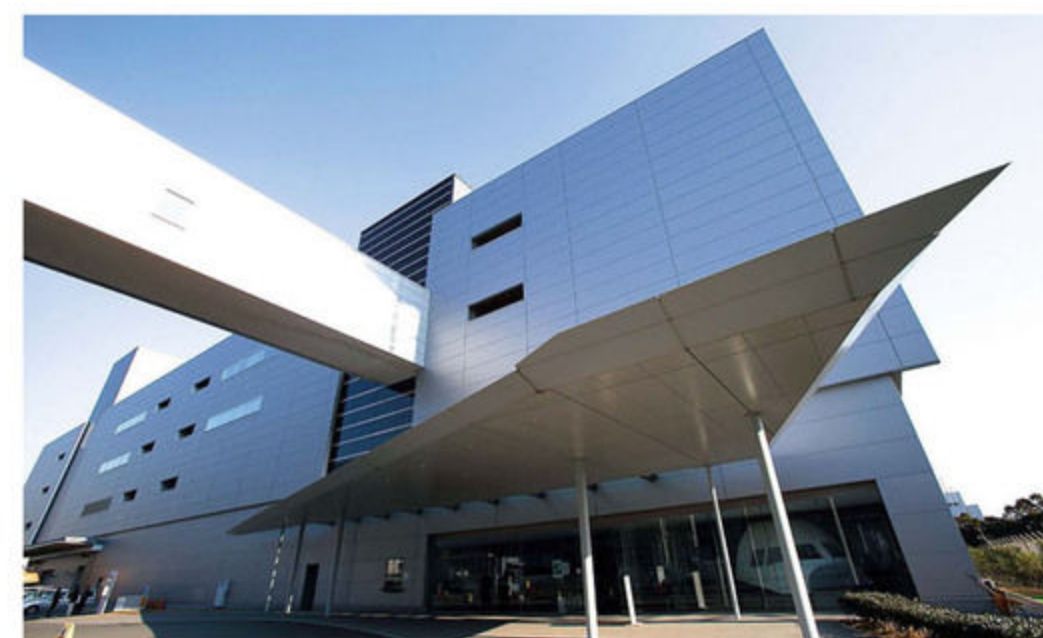


第1格納庫。左右に見えているのが4層構造の足場である「吊りスタンド」だ。その名の通り天井から足場構造自体が懸架されていてクラブクレーンのように左右に移動出来るようになっており、ドックに入った機体に、左右、そして前方からも挟み込むようびたり横付けする。これによって機体各部に外部から直接歩いてアクセスできるようになる。

飛行機の整備というのはいったいどういふものなのか。
格納庫を見学しながら小嶋さんに伺ったところでは、クルマと同じように定期点検と、故障や不具合などに対処する非定期作業、改修改造の特別作業に大きく分かれるそうだが、

500万人の旅客を一人平均約1400km運んだことになる。
その運航業務を支えているのが、236機の航空機と、運航に関わるオペレーション部門のスタッフだ。
機長と副操縦士など運航乗務員約2500名、客室乗務員約6000名、グラウンドスタッフ（羽田ベース）約1200名など、その人員規模の大きさに驚かされるが、機体などの整備を行う整備従事者も、グループの整備専門会社も含め約6300名もいる（いずれも2014年1月現在）。

昭和元禄 Universe



羽田空港にあるANAコンボートメンテナンスビル。この施設や格納庫など、空港内にあるANAの専有施設は、国土交通省航空局の地所を借用して建設したものだ。空港ビルディングターミナル内にあるチェックインカウンターやラウンジ、フライトオペレーションセンターや客室センターのオフィスなどの施設は、空港を管理している民間の管理会社から原則的には賃貸するような形式になっているらしい。



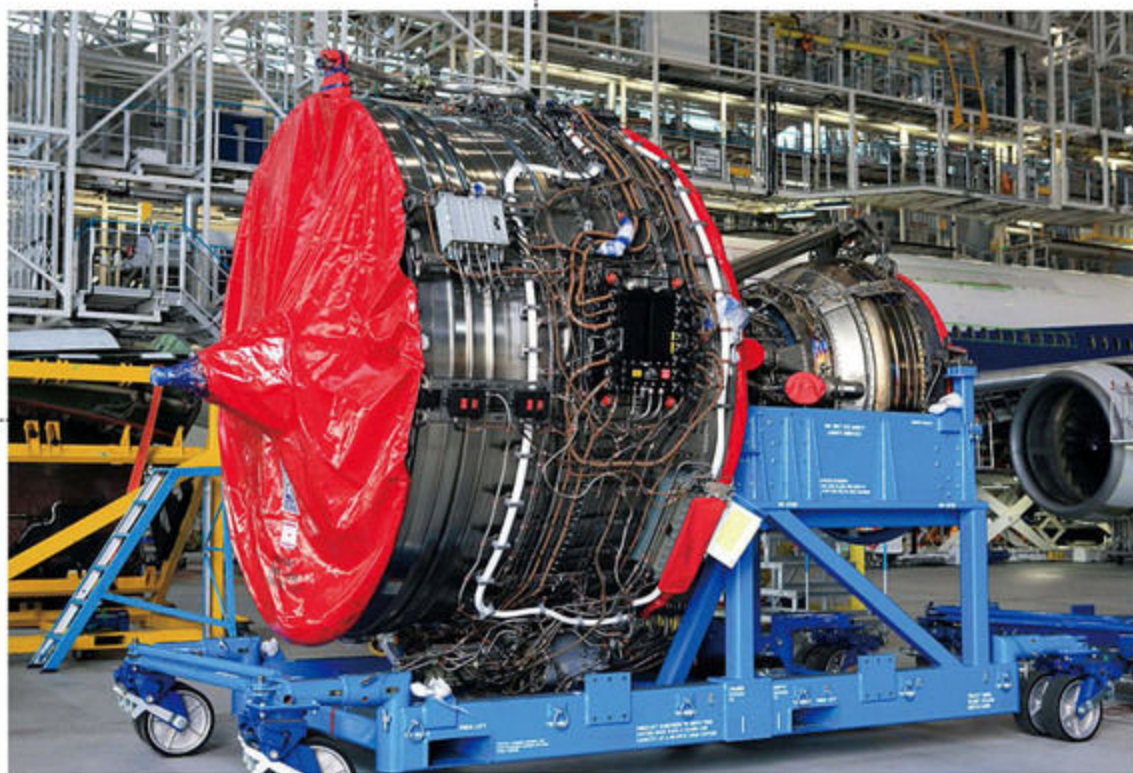
D滑走路から飛び立つて行くANAのボーイング787-8。このJA812A(40748/56)は2012年7月2日に登録されたANA10機目の787だ。787はANAの大量発注によって生産化にゴーサインが出された機体で、機体構造の約70%の設計・開発・製造を世界900社が分担、日本企業が全体のほぼ35%を設計・生産している。機体構造の約50%にCFRPコンポジット材を採用、1機あたり約23トン使用する炭素繊維の全量は、東レ株式会社が今後16年間に渡って供給する。ANAは787-8を36機、胴体延長型787-9を30機発注済み。取材の翌日の1月9日、ANA24機目(国内線専用仕様10号機)の787であるJA824Aが羽田に飛来した。ANA機としては初の旧ボート・エアクラフトのノースチャールストン工場(サウスカロライナ)製の機体だ。

整備内容は航空会社が独自に決められるものではない。
定期的な整備作業については、基本的には航空機の製造国の監督官庁、ボーイング社の機体ならアメリカ連邦航空局（FAA）が、製造メーカーの助言などに基づいて詳細な整備の方法、方式を策定、これをベースに社内ですべて「整備要目」という整備ガイドラインを作成し、国土交通省航空局に提出して承認を受ける。
整備要目では、エンジン、機体、電気・油圧・空圧系統の装備品など機能に応じて、一定期間または一定飛行時間ごとに点検や保守の内容を定めているので、整備部門は決定期限を超えないよう整備のプログラムを組んで作業に当たる。
故障や不具合などへの対処も、製造メーカーが発行する整備マニュアルによって、手順が詳細に定められている。
これらを厳守することによって、旅客を乗せて飛行する機材の認証である「航空証明」が、国土交通大臣から交付されているのである。
ANAの場合、定期点検は大きく「A整備」「C整備」「H/MV」の3つのレベルに分かれている。
A整備は375〜600飛行時間毎、すなわち国内線で使用する機材ならば2〜3ヵ月に一回、15人程度で一晩かけて行われる整備で、ドックとドックの間の空きスペースに、飛行機を前向きに駐機して行う。
C整備は3000〜6000飛行時間毎に行う整備で、ドックに後ろ向きに入れ、油圧ジャッキで機体を持ち上げ、日当り60人／7〜21日間（420〜1260マンアワー）かけて施行する。
従来の航空機の機体構造部は、アルミ合金板のリベット結合構造である。金属などの材料は、力を繰り返



し受けると、その影響で、疲労破壊に対する耐力、すなわち疲労強度が徐々に低下していく。航空機は飛行中、翼に常に応力を受けているし、また機内を与圧するため、エアフレームと呼ばれる胴体も繰り返し応力を受ける。
鋼に比べて縦弾性係数の低いアルミ構造は、疲労強度も鋼より低いため、繰り返し応力によってクラックなどがより生じやすい条件だといえるが、重量比強度の高い軽量な材料を使うと、剛性一定なら材料容積が稼げるため、板厚や断面形状については設計的自由度が増す。
この材料特性を生かし、胴体や翼は、閉断面／開断面などさまざまな断面に成形した部材を縦横に組んで井桁形に配置し、そこに表皮を張って組み立てる応力外皮構造になっている。剛性を出しつつ、クラックが入ったときに、それをひとつの井桁セクションの中にとどめておくようなフェイルセーフ（予防安全）設計だ。
C整備では機体各部のねじ止めのアクセスパネルなどを外し、整備士が内部にもぐりこんで、機体構造や配管、配線などを徹底的に点検、不具合を見つけたら修理する。
クラックについては目視で検査するほか、表面欠陥には蛍光剤とブラックライトを使う蛍光浸透探傷法、リベット孔周りの亀裂検査などには

整備センター 機体事業室 事業推進部 総務チーム 主席部員の小嶋幸男さん。都立航空工業高等学校を卒業し、昭和47年4月に全日本空輸株式会社へ入社、航空整備士として各機種の整備資格を持つ。構造整備が専門で、羽田、成田、伊丹各空港で整備に従事、地方の空港所の所長として委託先との調整等を行う部署も勤めてきた。



787-8用のロールスロイス・トレント1000高バイパス比ターボファンエンジン。競争試作開発の結果、787はGENxとRRトレントの二つのエンジンを採用したが、ローンチカスタマー（最初に注文したエアライン）であるANAは、RRエンジンを選択した。（筆者注：日本の航空産業各社が、燃焼器や低圧タービンブレード、中間圧縮機などの生産に関与している）



内部の構造や配管・配線の点検のために、機体の要所にはねじで取り外せるアクセスパネル部が設けられている。これ以外のリベット接合されている外板パネルは通常分解できない。アクセスパネルの固定は、ボーイングでもエアバスでも、一般的なJIS/ISOねじではなく、ねじ山が60度でインチ規格のユニファイねじがほとんどだという。

塗装を剥離することで機体の仔細なクラックまで点検し、もし発見した場合はパネルを交換したり、ダブラーという継板を裏から当ててリベットで結合するなどの方法で補修する。

「夏は灼熱、冬は冷蔵庫」格納庫を歩く小嶋さんの姿には、飛行機のメカを知り尽くした整備の達人の風格が滲み出ている。風のような音に振り返ると、D滑走路からちょうど787が飛び立って行くところだった。

「夏は灼熱、冬は冷蔵庫」格納庫を歩く小嶋さんの姿には、飛行機のメカを知り尽くした整備の達人の風格が滲み出ている。風のような音に振り返ると、D滑走路からちょうど787が飛び立って行くところだった。

約6年で丸ペンレストア、10年経たずにフルレストア、これが飛行機の整備なのである。CFRP構造のボーイング787になって、機体構造の探傷などの方法・手順などは変化した。基本的な思想は変わらない。

毎日の整備作業が終わると、整備士は自分が保有している工具の数と種類をひとつひとつ数え、絶対に機内および作業スペースに置き忘れないようにするという。

『安全は経営の基盤であり、社会への責務である』という安全理念を掲げるANAグループでは、社員全員がそれを肝に銘じながら仕事に臨んでいる。

社長直属の安全推進・管理部署を設け、安全に対する様々な取り組みを行っているが、安全を遂行する為に導入されているのが「1つの重大事故の背後には29の軽微な事故があり、その背景には300の異常（ひやりハット事例）が存在する」という、いわゆる「ハインリッヒの法則」に基づいたリスクマネジメントである。

もうひとつがヒューマンエラーへの対処だ。運航乗務員が定期的に身体検査、フライトシミュレーターを使った技能審査と運航便における路線審査を受けなければならないのと同様、整備士も技量・知識などを維持向上できるように定期的に訓練を受けているという。

約6年で丸ペンレストア、10年経たずにフルレストア、これが飛行機の整備なのである。CFRP構造のボーイング787になって、機体構造の探傷などの方法・手順などは変化した。基本的な思想は変わらない。

整備作業中の構造整備士の方からお願いして、工具をみせてもらった。自動車整備用のものと大きく変わらないが、レンチはインチサイズ、小径のドリルセットとリーマー、Clecoファスナー用プライヤーなど、アルミのリベット接合用の工具があるのも特徴。すべて会社からの支給品だそうで、ラチェットセット、スパナ、ペンチ類など主要工具はすべてSnap-on製、懐中電灯はSurefireだった。やっぱり。



↑2009年より稼働する第2格納庫。間口195m、奥行90m、高さ41mと第1より小ぶり、左右2カ所にドックがある。写真はNo.4ドックでC整備中のボーイング777-200（ANA仕様777-281）。-200は777の最初の量産型で、JA8198、製造番号27028/21のこの機体は1995年12月に登録された初期の機体だ。ANAはストレッチ型の-300を含め、777シリーズを現在52機所有する。

→旧来アルミ製の外板構造と787のCFRP外板構造。ともに横断面のわっぱとなるフレームに、縦方向の桁であるストリングを組み合わせた井桁構造に外板を張った構造。アルミ構造はAl-Cu-Mn-Cr系の2024合金やAl-Zn-Cu-Mg系の7075合金などのジュラルミンが主体だったが、777などでは7055、C188などの新アルミ合金も使われている。また外板部は耐食性向上のため、板材の両面に純アルミ材の薄膜を熱間圧着した、アルクラッド材が主流だ。787のCFRP構造部は、フレーム/ストリングは平織プリプレグのレイアップが主体だが、外板はテープ状UDプリプレグを自動レイヤーする方法などが使われている（積層後にオートクレーブ成形）。



ポータブル式の渦流探傷検査、機体構造部には超音波探傷検査やX線検査機を用いているという。またエンジン内部にはボアスコープ（内視鏡）検査、エンジンや降着装置には磁粉探傷検査なども行われる。

さらに4～5年に一度、日当り100人の整備士を投入し、一カ月を費やしてH.M.V.を敢行する。

機体内部の座席や装備品はもちろん、内張や内部に入れた断熱材などもすべていったん除去、機体構造を丸裸にして、機体構造および配線・配管のチェックが行われる。また決められた時期になると外板塗装のリペイントをする。

クルマでいえば、整備の範疇を超えて、もはや「レストア」である。2度目のリペイントでは、なんと防護服を着用し、機体全体にスケルトン（ペイント剥離剤）を塗布、ブラシを使って表面の塗膜をすべて剥離するという、信じ難いようなフルレストア作業を行うという。

塗装を剥離することで機体の仔細なクラックまで点検し、もし発見した場合はパネルを交換したり、ダブラーという継板を裏から当ててリベットで結合するなどの方法で補修する。

約6年で丸ペンレストア、10年経たずにフルレストア、これが飛行機の整備なのである。CFRP構造のボーイング787になって、機体構造の探傷などの方法・手順などは変化した。基本的な思想は変わらない。

毎日の整備作業が終わると、整備士は自分が保有している工具の数と種類をひとつひとつ数え、絶対に機内および作業スペースに置き忘れないようにするという。

社長直属の安全推進・管理部署を設け、安全に対する様々な取り組みを行っているが、安全を遂行する為に導入されているのが「1つの重大事故の背後には29の軽微な事故があり、その背景には300の異常（ひやりハット事例）が存在する」という、いわゆる「ハインリッヒの法則」に基づいたリスクマネジメントである。

もうひとつがヒューマンエラーへの対処だ。運航乗務員が定期的に身体検査、フライトシミュレーターを使った技能審査と運航便における路線審査を受けなければならないのと同様、整備士も技量・知識などを維持向上できるように定期的に訓練を受けているという。

約6年で丸ペンレストア、10年経たずにフルレストア、これが飛行機の整備なのである。CFRP構造のボーイング787になって、機体構造の探傷などの方法・手順などは変化した。基本的な思想は変わらない。

毎日の整備作業が終わると、整備士は自分が保有している工具の数と種類をひとつひとつ数え、絶対に機内および作業スペースに置き忘れないようにするという。

社長直属の安全推進・管理部署を設け、安全に対する様々な取り組みを行っているが、安全を遂行する為に導入されているのが「1つの重大事故の背後には29の軽微な事故があり、その背景には300の異常（ひやりハット事例）が存在する」という、いわゆる「ハインリッヒの法則」に基づいたリスクマネジメントである。

一般参加も可能。ANA機体工場見学ツアー



ANAが開催している「機体工場見学ツアー」は完全予約制。土日祝日や年末年始などの休館日を除く毎日4回開催されていて、90分のツアーの参加料は無料。ANAのホームページでは半年先までの予約を受け付けていて、日時指定で申し込むようになっている。1月13日現在で5月までの予約はもう満員、6月が若干空いているという状況。夏休みに行くなら、まだ間に合う。いますぐ予約！

次号第24回は何にするか考え中です。

New!

Top News

ベントレー、95年の歴史で最高の一年 2013年は19%もの販売増を達成

ベントレーが、2013年の世界市場における販売台数を発表した。2013年はベントレー 95年の歴史において、過去最高記録となる1万120台を販売。2012年の8510台と比較して、実に19%もの高い伸び率を達成している。最もベントレーが販売されたのは前年に引続きアメリカで、2位の中国を上回った。ヨーロッパは主に地元イギリス、ドイツで好調な販売実績を記録した。車種では2012年に発表されたフライング

スパーが下半期のみの記録にも関わらず全体の25%に迫る2005台を達成。ウォルフガング・シュライバー CEOは、「ベントレーは世界で最も強力なラグジュアリーブランドとなった。2014年も素晴らしい1年になるだろう」と語った。



2012年から2.8%販売台数が減少した中国市場に対して、日本市場では53%増を記録した291台がデリバリーされている。



ポルシェの年間販売台数 初めて16万2000台を突破



ポルシェが全世界における2013年の車両販売台数を発表。史上初めて16万2000台を突破した。2013年の販売実績は2012年比で15%増を記録しており、最も高い人気を誇ったモデルはスポーツSUVのカイエン。実に8万4000台以上を販売した。また、50周年を迎えた911シリーズも3万台以上がデリバリーされている。



ボルボS80がアメリカで快挙 2014トップセーフティピック+を獲得

ボルボS80が米国道路安全保険協会 (IIHS) が実施する衝突安全試験において、最高評価の『2014トップセーフティピック+』を獲得した。ボルボはIIHSが新オフセット衝突試験をテスト項目に導入した2012年にも、S60、XC60、XC90が『2013トップセーフティピック+』の評価を得ており、改めて安全性の高さを証明した。



フォルクスワーゲン・グループ 世界新車販売台数で記録更新

フォルクスワーゲン・グループが2013年の世界新車販売台数を発表し、前年から5%の増となる970万台を記録。フォルクスワーゲン・グループ傘下には、2012年8月に加わったボルシェを始め、シュコダ、セアトなどがあり、欧州では前年比0.5%減となったものの、北米やアジア・太平洋地域で好調なセールスを展開している。

ノバク・ジョコビッチ プジョーのブランドアンバサダーに

全仏オープンを30年間支援するプジョーは、グローバルアンバサダーとして世界的なテニスプレイヤーであるノバク・ジョコビッチとの契約締結を発表した。現在世界ランキング2位のジョコビッチはプジョーと3年間の契約を結んでおり、彼が出場する全トーナメントで着用するウェアにプジョーのロゴが入る。



世界中の5300名もの志願者が フェラーリ大学院プログラムに参加



イタリア、アメリカ、中国、オーストラリアといった世界23の国々から5300人を超える新卒者が、数週間にわたり『フェラーリ大学院プログラム』に参加した。本プログラムでは面接を含む最終選考を最高得点で修了した5名を対象に、6週間のインターンを経て、フェラーリ本社でその能力を発揮するチャンスが与えられる。

1/12スケールのカウントダウンLP400 珠玉のダイキャストモデルの受注スタート



グッドスマイルカンパニーが、本格的スケールモデル『ランボルギーニ・カウンスラックLP400 1/12スケールダイキャストモデル』の予約受注をスタートした。2014年10月の発売を予定している同モデルは、フォルムを完全に再現するため、部品点数約500点を誇る。専用アタッシュケースと白手袋が付属し、価格は12万円。

■問: <http://hobby.goodsmleracing.com/>

Newcomer

レーダーセーフティパッケージを標準装備 メルセデスC180 Edition C



メルセデスから、安全性・快適性を向上する装備を充実させた特別仕様車『C180 Edition C』が登場した。今回、安全運転支援システム『レーダーセーフティパッケージ』を標準装備。価格はセダンが434万円、ステーションワゴンが454万円。

■問:メルセデス・コール ☎0120-190-610

バレンタインに“溶けないチョコ”ザ・ビートルの特別限定車が登場

フォルクスワーゲンが『ザ・ビートル・デザイン』をベースに、バレンタインに合わせた内外装を施した特別モデル、『ザ・ビートル・チョコ』、『ザ・ビートル・ミルク』、『ザ・ビートル・ビター』を発表した。同モデルの発売に合わせて2月1～2日にバレンタインフェアも開催。価格は287万円。

■問:フォルクスワーゲン
カスタマーセンター ☎0120-993-199



日本のMINIファンのための特別仕様車 MINI SPEEDGATEが 294台限定で発売



日本専用の特別仕様車として、『MINISpeed gate (スピードゲート)』が294台限定で販売される。チェッカーフラッグをモチーフとした専用サイドステッカーやスポーツシートなど45万円相当の装備にも関わらず、289万円という価格を実現した。

■問:BMWカスタマー・インタラクティブ・センター ☎0120-269-437

“スペシャル”なインテリアを採用 キャデラックATSに特別限定モデル

エントリースポーツセダンATSに、特別限定モデル『ATSダイヤモンドスペシャル』が追加された。キャメルの内装とダークオリーブアッシュのウッドパネルを装備し、ボディカラーはホワイトダイヤモンドとブラックダイヤモンドの2色。各色限定10台で、価格は476万円。

■問:GMフリーダイヤル ☎0120-711-276



CarMedia

2014年版 間違いだらけのクルマ選び



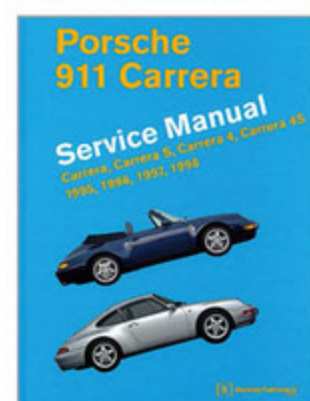
徳大寺有恒・島下泰久

愛車選びのバイブルとして1976年から続く人気シリーズの最新版、『間違いだらけのクルマ選び2014』が発売された。東京モーターショー、Cセグメント外国車徹底比較、軽自動車9車種一気乗り比較など、特集ページも充実。

■1470円/ソフトカバー

■問:草思社
☎03-4580-7676 <http://www.soshisha.com>

Porsche 911 Carrera Service Manual



ボルシェ911(993型)のサービスマニュアル。1995年～1998年のカレラ、カレラS、カレラ4、カレラ4Sに対応。サスペンションやクラッチの交換、ブレーキオーバーホール、内外装の脱着、配線図などを、1523点に及ぶ写真とイラストによって詳しく解説。

■2万3100円/ハードカバー

The Book of the Ferrari 288GTO



今も衰えない人気を誇る“スベチアーレ”、フェラーリ288の魅力を収めた一冊。豊富な写真だけでなく、フェラーリ・オリジナルのスペックシート、オーナーズマニュアル、パーツリスト、FISA発行のホモロゲーション認証書類など、貴重な資料の縮刷を収録。

■問:代官山 萬屋書店
☎03-3770-2525 <http://tsite.jp/daikanyama/ec/tsutaya/>

WALD RENOVATIO R11 SUV

カイエン&ランドクルーザーの 足元をクールに演出

お馴染みWALDから、トヨタ・ランドクルーザー 200、ボルシェ・カイエン用ホイールとして『レノヴァティオ R11 SUV』が、今春にリリースされる。22インチのビッグサイズによって、高級SUVの足元をさらにクールに引き締める。

■価格:11万2500～11万2350円
■問:WALD INTERNATIONAL ☎072-673-3000 <http://www.wald.co.jp>



POTENZA Adrenalin RE002

世界で人気のRE02 いよいよ日本導入

ブリヂストンは、既に世界の多くの地域でも発売され、高い評価を得ている『Adrenalin RE002』の日本発売を2月1日からスタート。高速走行時から街乗りまで、軽快なドライハンドリング性能と高いウェット性能を実現。

■価格:オープン
■問:ブリヂストン ☎0120-39-2936
<http://www.bridgestone.co.jp>



Carcoon スーパーカー用カバー

フェラーリ等に合わせサイズを大型化

イギリスのカークーン・ストレージ・システム社が開発した車体全体を覆う特殊ボディカバー『ドライブイン・カークーン』に、フェラーリなどのスーパーカーに合わせ、全幅を230cmから273cmに拡大した日本限定モデルが登場した。

■価格:19万8000円
■問:クフウ ☎054-353-0300 <http://carcoon.jp>



Cargraphic エキゾーストシステム for フェラーリ458イタリア

排気効率の上昇でパワーアップを実現

Cargraphicからフェラーリ458イタリア用エキゾーストシステムが登場。排気効率を突き詰めたことで、装着によって15ps/12Nmものパワーアップを実現した。そのエキゾーストノートは必聴。

■価格:68万2500～71万4000円
■問:ヴァイタミン
☎03-5245-2235 <http://www.vipn.com>



Information

ビクトリノックスの130年展 Bunkamuraギャラリーにて開催



2月11～19日まで東京・渋谷のBunkamuraギャラリーにおいて『ビクトリノックスの130年、スイスの機能美』が開催される。ビクトリノックスの130年の歴史の中で生まれてきた、約300点の貴重なコレクションを展示。スイス・アーミーナイフのデザインや機能の多様性だけでなく、スイスの歴史にも触れられるイベント。

■問:<http://www.victorinox.com/jp/>

阿蘇を舞台にドライブスタンプラリー チェント・ミリアかみつえ開催

チェックポイントを巡りながら、イベントやゲームを行うドライブイベント、『チェント・ミリアかみつえ』が、4月19～20日に熊本・くじゅう国立公園を起点に開催される。14回目を迎えた2014年は阿蘇リゾートグランヴィリオホテルに宿泊し、2日間をかけてドライブの楽しさを堪能する。親睦ディナーパーティーも予定。

■問:<http://cento-miglia.com>



Movie

スノーピアサー



氷の世界を走る絶望列車

氷河期に突入した地球で生き残ったのは、永久不滅のエンジンによって猛スピードで走る列車の乗客だけ。だが“ノアの箱舟”と化した車内で革命が起きて？ 韓国を代表する映画監督となったボン・ジュノが、満を持してハリウッドに殴り込みをかけた壮絶にしてユニークな近未来SF。多国籍キャストの中でもソン・ガンホの存在感が異彩を放っている。

CAST ●監督:ボン・ジュノ ●出演:クリス・エヴァンス、ソン・ガンホ、ティルダ・スウィントン、オクタヴィア・スペンサー 配給:ビタース・エンド、KADOKAWA
●2月7日(金)、TOHOシネマズ六本木ヒルズほか全国ロードショー

©2013 SNOWPIERCER LTD.CO. ALL RIGHTS RESERVED

光にふれる



全盲のピアニストの青春

新人監督の短編に感銘を受けたウォン・カーウァイが製作総指揮に志願。ホアン・ユイシアンという実在する全盲のピアニストの青春を、透明感溢れるタッチで描いた第85回アカデミー賞外国語映画賞台湾代表作品。本人役で主演を務めたユイシアンのみずみずしい演技もいいが、彼を取り巻く女優陣の安定感が頼もしい。鑑賞後、心が浄化される秀作。

CAST ●製作総指揮:ウォン・カーウァイ ●監督:チャン・ロンジー ●出演:ホアン・ユイシアン、サンドリーナ・ピンナ、リー・リエ 配給:クロックワークス
●2月8日(土)、ヒューマントラストシネマ有楽町、シネマート新宿ほか全国ロードショー

©2012 Block 2 Pictures Inc. All rights reserved.



ラッシュ／プライドと友情

CAST ●監督:ロン・ハワード ●出演:クリス・ヘムズワース、ダニエル・ブリュール、オリヴィア・ワイルド 配給:ギャガ
●2月7日(金)、TOHOシネマズ 日劇ほか全国ロードショー

©2013 RUSH FILMS LIMITED / EGILITOSSELL FILM AND ACTION IMAGE. ALL RIGHTS RESERVED.

男はクルマを愛している

極限のスピードとスリル、死の淵に近づくからこそ得られる生の実感。最高のスポーツカーがいかにも男を惹きつけるのか、本誌読者ならずによく知っているはずだ。奔放で快楽的な天才型のジェームズ・ハントと、メカニズムに精通した頭脳派ニキ・ラウダ。アカデミー賞監督ロン・ハワードが、実在した2人のレーサーの熾烈なライバル関係を超一級のエンタテインメントに仕立てあげた。見どころは大迫力のレースシーン。唸るマシンの爆音、30台以上のカメラを駆使して再現された極限のスピード競争は、ぜひ大スクリーンで体感を。相手の中に同じ炎を見ながらも、決して交わりきらない2人のクライマックスの対話シーンは、ほろ苦くも美しい余韻を残す。

DVD&Blu-ray

トランス

マカヴォイの怪演に注目



40億円相当のゴヤの絵画が強奪された。だが盗んだ側の競売人サイモンが記憶を失ったため、結託していたギャングたちは催眠療法(トランス)で隠し場所を突き止めようとするが? 『スラムドッグ\$ミリオネア』『127時間』のヒットで知られるダニー・ボイル監督が、ジェームズ・マカヴォイを主演に迎え、スタイリッシュな映像で魅せるサスペンス。

2月5日発売 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ンメント ジャパン

ハートの問題

出会いは、心筋梗塞



売れっ子脚本家と自動車修理工場の経営者。病院の集中治療室でたまたま知り合った、性格も職業もまったくかけ離れた男2人の友情と家族愛を描いたヒューマン・ドラマ。デビュー作『かぼちゃ大王』でカンヌ国際映画祭審査員賞を受賞した女性監督、フランチェスカ・アルキブージの最新作。人生のほろ苦さを、ほのぼのした笑いで包んだ心温まる良作。

2月7日発売 DVD 4725円
発売元:東映ビデオ 販売元:東映

ウォーム・ボディーズ

世紀末ゾンビ・ラブコメ



ゾンビ映画界についてラブコメの波が到来!? 『50/50』のジョナサン・レヴィン監督が、不器用だが純粋なイケメンゾンビと美少女のピュアな恋模様を描いた新機軸ゾンビ版『ロミオとジュリエット』。名優ジョン・マルコヴィッチがフレッシュな主演コンビの脇をしっかり固め、ボブ・ディラン、スコビーオンズなど懐かしの名曲がドラマを盛り上げる。

2月7日発売 Blu-ray 4935円 DVD 3990円
発売・販売元:KADOKAWA/角川書店

Book

新しい自分に生まれ変わる 「やめる」習慣

古川武士



「やめる」を始める

悪い習慣とは、目先の欲望や誘惑に敗北している状態のこと。負のスパイラルを生み出し、長期的にデメリットをもたらす悪習慣を断ち切るためのメソッドを、心理的・行動的アプローチから体系化。習慣をコントロールすることで、より良い方向に人生の舵を切る術を伝授する。新年、新しく何かを始める前に、まずは悪習をやめることから始めてみては?

1470円/日本実業出版社

はみだす力

スブツニ子



旬の才女の人生論

スタイル抜群の表紙の美女は著者の「スブツニ子」。珍妙な名前とは裏腹に、実はロンドン大学数学科を首席卒業、昨秋には28歳の若さでマサチューセッツ工科大学メディアラボの助教授に就任した現代アーティストだ。そんな旬の才女による初エッセイ集は、とにかく奔放でエネルギーでストレート! 平凡な毎日から脱け出したい人におすすめ。

1365円/宝島社

いいとこ取り! 熟年交際のススメ

西原理恵子



熟した恋ほど美味なもの

40・50代にもなって恋愛なんてみっともない? いえいえ、人生後半戦の恋は旨味たっぷりのいいとこ取り。高須クリニック院長で67歳の高須克弥と、47歳の“無頼派”漫画家・西原理恵子。共に連れ合いを亡くした後、恋人同士となったふたりが、約束のない恋愛の醍醐味について語りあふ。嫉妬、ケンカ、介護など、夫婦で読んでも役立つ心構えが満載。

1050円/新潮社





1、2月はベルギーの朝食プレート(1400円)。通常メニューには伝統的なイングリッシュブレックファスト、スイスの羊飼いの伝統的な朝ごはんを改良したミューズリーも用意されている。

「成」功している経営者は朝型が圧倒的に多い」というのは有名な説だが、健康的な朝型ライフスタイルの起点となるのは、何はさておき美味しい朝食ではないだろうか。

替では朝食メニューを提供するカフェも急増中だが、外苑西通り沿いの「ワールド・ブレイクファスト・オーラルデイ」はその名の通り、世界の朝食を一日中楽しめるカフェレストランだ。昨年5月のオープン以来、ヨルダン、メキシコ、ベトナム、フィリピンなどというように2カ月おきに国を変えながら、各国の伝統的な朝食を提供している。

そしてこの1、2月はベルギーの朝食。甘さ控えめなブリュッセル風ワッフルの隣には、ビールでとろとろに煮込んだカルボナード(牛肉煮込み)、紫ジャガイモを使ったストウ

世界の朝ごはんに 一日の活力をもらう

ンプ(野菜入りマッシュポテト)、独特のほろ苦さが魅力のベルギーチョコレートのサラダが並ぶ。野菜たっぷりでヘルシーなのはもちろん、一日の活力源となるよう栄養バランスを整えているのが嬉しい。7時半から営業しているので出勤前にエネルギーをもらうもよし、昼にシヨコラシヨ(ホットチョコレート)を楽しむもよし。軽めに済ませたい日の夜にベルギービールと味わうも一興だ。



WORLD BREAKFAST ALLDAY

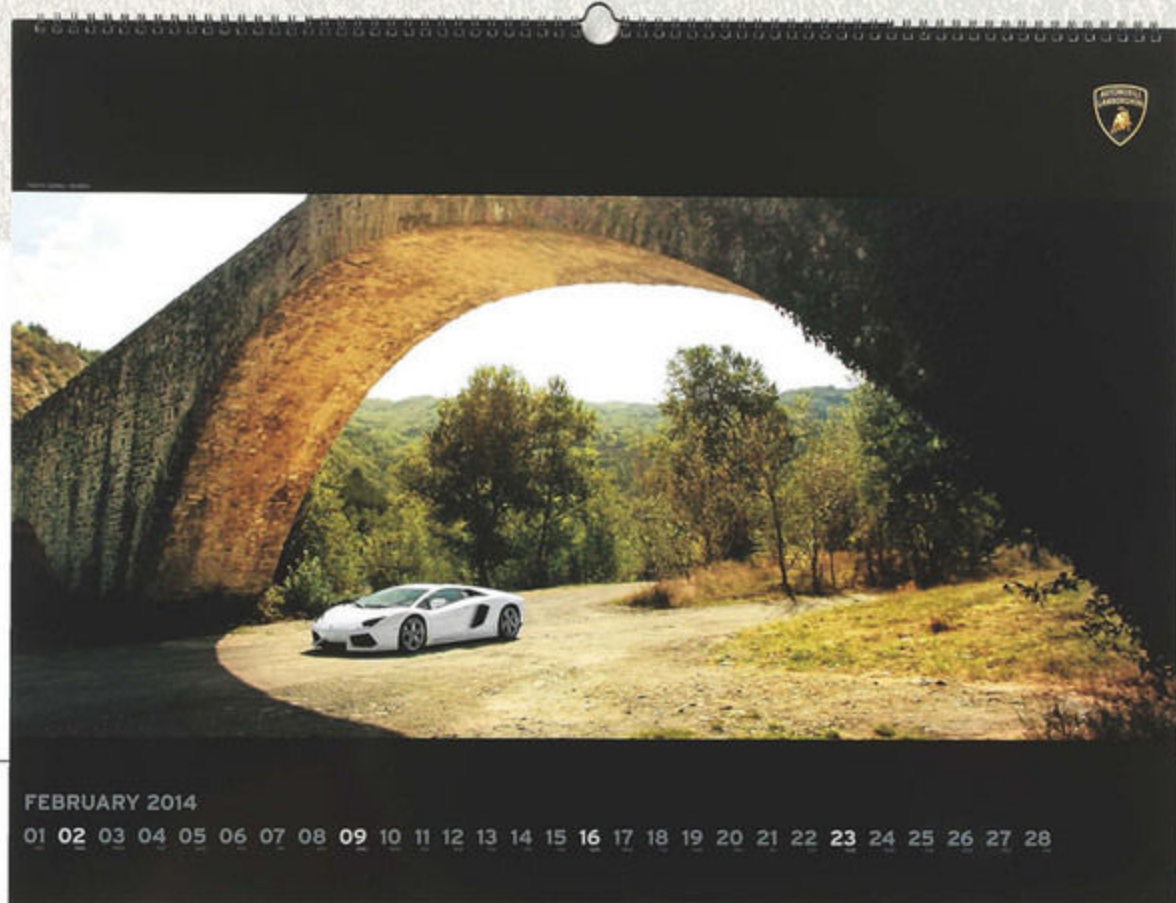
東京都渋谷区神宮前3-1-23 1F
定休日 月曜日(祝日の場合は翌火曜日)
☎03-3401-0815
営業時間
火～木曜日 7:30～19:30(L.O.19:00)
金～日曜日 7:30～21:00(L.O.20:00)

長テーブルの向こうにキッチンが見えるワンフロアの店内。無国籍風な内装インテリアが、異国のゲストハウスにいるかのような気分させてくれる。



かつてはキラー通りと呼ばれていた外苑西通り沿い、原宿北団地交差点のほど近く。最寄り駅は外苑前。





1 Audi オリジナル卓上カレンダー

8名様

昨年、WECチャンピオンとなるマニファクチャラーズタイトルを獲得したアウディ。その躍動感あるレース画像と、サーキットデータが載っている。リバーシブルタイプで、予定も書き込めて実用的だ。サイズ：縦140×横190mm。
■提供：アウディ・ジャパン



2 DIXCEL オリジナル

手袋&ステッカーセット

3名様

ブレーキパーツ専門メーカーのDIXCELから手袋とステッカーをセットで。掌にプリントされた「DIXCEL」のロゴはノンスリップ加工されており、滑りやすいものを持って安心だ。薄手なので、作業の邪魔にならないのも良い。サイズは男性用。
■提供：ディクセル



3 Lamborghini

オフィシャル壁掛けカレンダー

5名様

真っ黒な台紙に大迫力のAventadorを毎月、様々な風景と共に楽しめる。時には疾風のごとく駆け抜け、時には風景と共に佇む。走っていても停まっても様になる姿は見ているだけで惚れ惚れする。サイズ：縦450×横597mm。
■提供：アウトモビロ・ランボルギーニ・ジャパン

2014

BIG PRESENTS

Vol.2



5 Volkswagen

オリジナル卓上カレンダー

3名様

88mmという幅の狭い卓上カレンダー。前月から2ヵ月先までの4ヵ月分を表示できるので先読みするビジネスマンには重宝する。また、デスクスペースが狭い人にも最適だ。壁掛けできるフック穴付き。サイズ：縦224×横88mm。
■提供：フォルクスワーゲン・グループ・ジャパン



4 Lamborghini

Lamborghini Aventador LP700-4

1/24スケールモデルカー

オレンジ1名様/ネイビー2名様(計3名様)

Maisto製の1/24スケールモデルカーは、エンジンルームと左右のドアが開く。目を惹くオレンジと、落ち着いたネイビーの2色を用意。本国のLamborghiniのライセンスナンバーがケースに貼られているのが公認の証だ。
※応募時に希望のカラーを明記してください。
■提供：アウトモビロ・ランボルギーニ・ジャパン



8 MINI

オリジナル壁掛けカレンダー

1名様

MINIらしいポップなカラーリングで部屋を華やかに彩ってくれる。写真？アート？ つかつかジッと見てしまうだろう。下半分のカレンダーはスケジュールがしっかり書き込めるので実用性も抜群だ。サイズ(開いた状態)：縦680×横390mm。
■提供：ビー・エム・ダブリュー

6 LAND ROVER

Sound Shooter(ブルー/ブラック)

各色1名様(計2名様)

オールラウンドに駆け抜けるランドローバーから、ワイヤレススピーカーを2名様に。Bluetooth接続で、気軽に外で音楽や通話が楽しめる。1回の充電で8時間の連続再生が可能。本体はラバーカバー採用で取外して水洗いできる。
※応募時に希望のカラーを明記してください。
■提供：ジャガー・ランドローバー・ジャパン



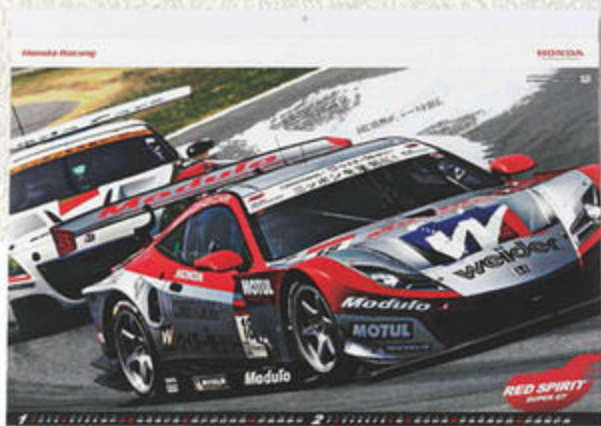
7 SUNOCO

メッシュキャップⅢ/ダメージ調キャップⅢ

各1名様(計2名様)

レーシングオイルで有名なSUNOCO。夏の日差しから守ってくれるメッシュキャップⅢは額部分にスポンジが入っており汗を吸収してくれる。ダメージ調キャップⅢはブルーをベースにした生地に黄色の刺繍が映える。サイズフリー(アジャスター付き)。※応募時に希望のタイプを明記してください。
■提供：日本サン石油





12 Honda Racing Motor Sports壁掛けカレンダー——| 3名様 |

今年のテーマは「RED SPIRIT」。スーパーGTやインディカーの写真が大迫力で2ヵ月ごとに楽しめる。また、レースを通じて伝えたいメッセージも添えられている。カレンダーは控えめなのでポスター感覚で飾るのもよし。サイズ：縦420×横594mm。
■提供：本田技研工業



11 Audi オフィシャル壁掛けカレンダー——| 2名様 |

「Audi Tradition」と名付けられたカレンダーは、Stefan Warterによりスタジオで撮影。絵や写真をバックに並ぶ27台のクルマやバイクはどれも貴重なものばかり。1年が終わって捨ててしまうのは非常にもったいない程だ。日本未発売。サイズ：縦485×横600mm。
■提供：アウディジャパン



10 JAGUAR オリジナル壁掛けカレンダー——| 5名様 |

F-TYPEクーペやXK-Rなどの、スポーツカーでありながらスタイリッシュなクルマたちが毎月目を楽しませてくれる。カレンダー部分は控えめかつシンプルなので、部屋のインテリアとしてもマッチする。サイズ：縦364×横516mm。
■提供：ジャガー・ランドローバー・ジャパン



9 Mercedes-Benz オリジナル壁掛けカレンダー——| 10名様 |

今年のカレンダーは駐車場での撮影シーン。他のメーカーのカレンダーとは違い、純粋にクルマだけを撮影している。カタログのようなカレンダーにはSLS AMG GTやE63 AMGなどのスポーティな高級車が並ぶ。サイズ：縦424×横520mm。
■提供：メルセデス・ベンツ日本



16 WALD オリジナルワイン Pieroth Blue 2012——| 1名様 |

Rolls-Royceから国産スポーツカーまで、様々なクルマのチューニングを手掛けるWALDからオリジナルラベルワインをプレゼント。ブルーのボトルが印象的なピーロート・ブルー2012年物。ドイツ産の白ワイン。内容量：750mL。
■提供：ヴァルド・インターナショナル



15 BMW オリジナル壁掛けカレンダー——| 1名様 |

最新の435iクーペやi3など、様々なラインアップで毎月楽しませてくれる。下半分は実用的でスケジュールもしっかり書き込めるうえに、前後2ヵ月のサブカレンダーも付いているのが便利。サイズ(開いた状態)：縦680×横390mm。
■提供：ビー・エム・ダブリュー



14 Audi R8 オリジナル砂時計——| 1名様 |

アウディ R8クーペ 5.2FSI クワトロは、100km/hまでわずか3.6秒で到達する。その速さにちなんで3.6秒を計るユニークな砂時計だ。透明なガラス容器に入った真っ赤なカラー砂時計で見るとそのタイムがどれだけ速いかに驚くだろう。専用BOX入り。
■提供：アウディ ジャパン



13 RANGE ROVER CLICK CAR MOUSE——| 1名様 |

レンジローバー イヴォーク型の光学式USBワイヤレスマウス。ボンネットで操作するのが面白い。PC側に接続するUSBはボディの裏側にセットされていて収納も考えられている。PCの横にミニカーのような可愛いマウスを置いてみてはいかが？
■提供：ジャガー・ランドローバー・ジャパン

17 McLaren オリジナル壁掛けカレンダー——| 5名様 |

スーパーカーの代名詞のMcLaren。様々な角度、パーツのアップなど、なかなか普段お目に掛かれないクルマだけに、細部まで見入ってしまうほどだ。今年のカレンダーはスケジュールも書き込める実用性も備えている。サイズ：縦297×横400mm。
■提供：マクラーレン・オートモーティブ



18 Audi オリジナルデュアルウォッチ——| 1名様 |

シンプルなホワイトの文字盤には日付機能とデュアルタイム機能が表示される。ハンドメイドのホワイトの革ベルトがしっとり腕に馴染む。5気圧防水で機能性に優れた逸品。ケースの直径は36mmで女性にもピッタリ。ドイツ製。
■提供：アウディ ジャパン



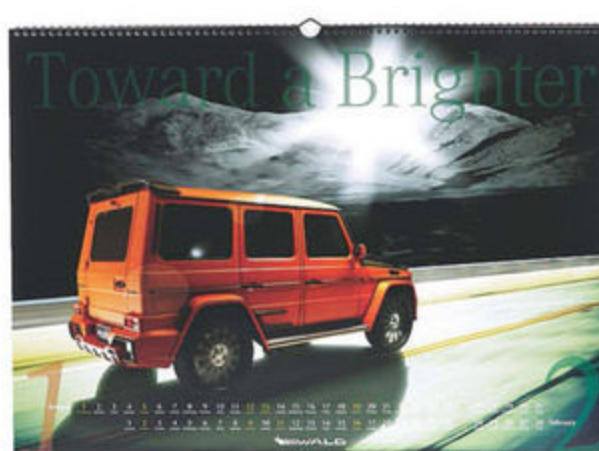
22 MICHELIN オリジナル壁掛けカレンダー——| 6名様 |

マスコットのミシュランマンが、様々な場所で大活躍！工事車両から飛行機、バイクなど、ドライバーの安全を守るべく頑張っている姿は可愛くもあり応援したくなる。ほのぼのとしたイラストが部屋を優しく包んでくれる。サイズ：縦410×横500mm。
■提供：日本ミシュランタイヤ



21 LAND ROVER オリジナル壁掛けカレンダー——| 2名様 |

雪、雨、砂漠などのどんな過酷な路面でも、ものともせず走り続けるランドローバーをイメージさせるカレンダー。カレンダー部分は控えめなので部屋のインテリアとしてもマッチする。サイズ：縦364×横516mm。
■提供：ジャガー・ランドローバー・ジャパン



20 WALD オリジナル壁掛けカレンダー——| 20名様 |

AudiやRolls-Royceなどのコンプリートカーが黒を基調とした背景に大迫力かつスタイリッシュに写し出されている。カレンダーは2ヵ月タイプで文字は控えめ。なんと20名様にプレゼント。サイズ：縦420×横594mm。
■提供：ヴァルド・インターナショナル



19 Volkswagen オリジナル壁掛けカレンダー——| 1名様 |

今年のカレンダーは「ガレージ」のある風景の中でVWの個性を表現している。その時々を季節を感じられるシーンにマッチしたクルマが描かれている。季節ごとにクルマを乗り換えたいくなるほどだ。サイズ：縦395×横520mm。
■提供：フォルクスワーゲン グループジャパン



26 Lamborghini
オフィシャル卓上カレンダー ——— | 1名様 |

真っ黒な台紙にフィルム加工された写真は高級感があり、シックな部屋にマッチする。スタイリッシュなAventadorを毎月、様々な風景と共に楽しめる。時には疾風のごとく駆け抜け、時には風景と共に佇む姿は見ているだけで惚れ惚れする。
■提供：ランボルギーニ ジャパン



25 Volvo
オリジナル卓上カレンダー ——— | 3名様 |

「Designed around your life」と名付けられたカレンダーは、日々の生活の中にあるクルマをイメージさせる。主なスウェーデンの祝祭日が記載されていて、日本の祝日との違いを見て楽しむのもいいだろう。サイズ：縦154×横229mm。
■提供：ボルボ・カー・ジャパン



24 RECARO
オリジナル卓上カレンダー ——— | 2名様 |

今年のオートサロンにも出展した、レカロ。「RECAROにしかない価値がある」と謳われたカレンダーは、最新モデルが毎月華やかなモデルと共に写し込まれている。リバーシブルタイプで裏面は予定も書き込める。サイズ：縦145×横230mm。
■提供：レカロジャパン



23 WALD
オリジナル卓上カレンダー ——— | 5名様 |

黒を基調とした背景にAudiやRolls-Royceなどのコンプリートカーが様々なモデルを中心にスタイリッシュに写し込まれている。カレンダー部分は控えめなので、インテリアとしても最適だ。サイズ：縦420×横594mm。
■提供：ヴァルド・インターナショナル



30 TOYO TIRES
オリジナルUSB
マルチモバイル充電器 ——— | 5名様 |

軽自動車やミニバンから商用車、トラックなど様々なラインアップを描えるトーヨータイヤから、6種類のジャックがあるUSBマルチモバイル充電器をプレゼント。クルマでもPCでも充電でき、12Vと24Vに対応している。
■提供：トーヨータイヤジャパン



29 LINE
オリジナルノート／日記帳／
カレンダーセット ——— | 2名様 |

豪華3点セットで、ノートは無地。1日1ページの日記帳には、6枚のステッカー付きで日記を華やかに彩ってくれる。そしてラインキャラクターのブラウン＆コニーがほのぼのとしたイラストと共に月を楽しくしてくれるリバーシブルタイプのカレンダーだ。
■提供：LINE



28 JAGUAR
オリジナル手帳2014 ——— | 1名様 |

縦170×横87mm。スーツの胸ポケットに納まるハードカバーのスリム手帳は200年以上の歴史を持つイギリスのLetts製の1週間見開き横型タイプ。クロコ調にデザインされたブラックのクロスカバーが大人の雰囲気を醸し出している。
■提供：ジャガー・ランドローバー・ジャパン



27 YANASE
オリジナル手帳2014 ——— | 1名様 |

縦155×横85mmのサイズはスーツの胸ポケットにもすっぽり収まるサイズ。見開き1ヵ月のカレンダーと見開き2週間の予定表。後ろには罫線入りのノートと無地のメモ欄があり、マルチに活用できる手帳となっている。
■提供：ヤナセ



34 古河電池
オリジナル壁掛けカレンダー ——— | 9名様 |

イラスト、執筆、建築設計など多方面で活躍する、なかだえり氏。マセラティ・クアトロポルテやランボルギーニ・ミウラなどがイタリアの町と共に柔らかなタッチで描かれている。常に2ヵ月見られるように工夫もされている。サイズ：縦610×横420mm。
■提供：古河電池



33 HASHIMOTO corporation
KW オリジナルシステムノート ——— | 1名様 |

KWのA4サイズのオリジナルシステムノート。A4のノートパッドとふせん、ボールペン2本付き。細部にまでこだわっており、左上のカードケースは着脱が可能で使い勝手が良い。デキル男の必需品だ。
■提供：橋本コーポレーション



32 Lamborghini
#13 RITORNA VINCITOR 02/2013
LAMBORGHINI MAGAZINE ——— | 5名様 |

ランボルギーニが発行するマガジン。目がくらむようなシルバーの表紙に自分の顔を映しだしながらページをめくると、一気にセンス際立つ世界へ引き込まれる。全ページ英語だが、見ているだけで楽しめる。
■提供：アウトモビリ・ランボルギーニ・ジャパン

31 BBS
オリジナル
Tシャツ&ハンドタオル セット ——— | 1名様 |

F1レーシングホイール納入実績で圧倒的シェアを誇る、BBSから、オリジナルTシャツ(ホワイト)とハンドタオルをセットでプレゼント。Tシャツサイズ：LARGE。タオルサイズ：360×330mm。綿：100%、日本製。
■提供：BBS ジャパン



36 PIRELLI
オリジナル電卓 ——— | 5名様 |

約130×70mmのiPhone5サイズほどの電卓はシックなブラックで、赤のPIRELLIのロゴがアクセントになっている。軽いので電卓を必要とするビジネスマンに最適だ。12桁表示できるので桁数の多い計算でも大丈夫！
■提供：ピレリ ジャパン



35 LINE
ブロックメモ ——— | 2名様 |

「ざっくり言う」とから始まるメモは「えっ？」とついつい目をやってしまうユーモアのあるブロックメモだ。約80×80mmのメモには確かにざっくりしか書けないが……。たっぷり80mm分あるので使い切るのはいつのことやら？
■提供：LINE



**2014
BIG PRESENTS**



40 Honda
オリジナル壁掛けカレンダー ——— | 3名様 |

「ともに、夢を。」人と自然とモノの調和と共存をコンセプトに、「空、大地、森、水、そして人々とともに未来を創っていきたい」というHondaのメッセージが込められている。日付のデザインが可愛いので子供部屋にもピッタリ。サイズ：縦594×横420mm。
■提供：本田技研工業



39 YANASE
オリジナル壁掛けカレンダー ——— | 1名様 |

来年、創業100周年を迎える、YANASE。そのカウントダウンとしてのカレンダーは懐かしい1953年式のVolkswagen Beetleから最新のMercedes-Benz S-Classまで、毎月めくるのが楽しくなる。カレンダーもシンプルで見やすく、予定も書き込める。サイズ：縦530×横390mm。
■提供：ヤナセ



38 NISSAN
オリジナル壁掛けカレンダー
(EVENT SEAL付) ——— | 2名様 |

日産のカレンダーはすごい！アプリをDLしてカレンダー写真に携帯をかざすと、アーティストによるメイキングメッセージが流れる。イベントシール付で学校の行事に合わせて貼るとカレンダーを見るのが楽しみになる。サイズ：縦506×横345mm。
■提供：日産自動車



37 BRIDGESTONE
オリジナル壁掛けカレンダー ——— | 5名様 |

モトGPやスーパーGTなど様々なレースをサポートするBRIDGESTONE。レース中の緊迫したピット作業やレースカーがサーキットを駆け抜ける写真が大判のカレンダーならではの迫力で写し込まれている。サイズ：縦730×横517mm。
■提供：ブリヂストン



44 DUNLOP オリジナル壁掛けカレンダー

5名様

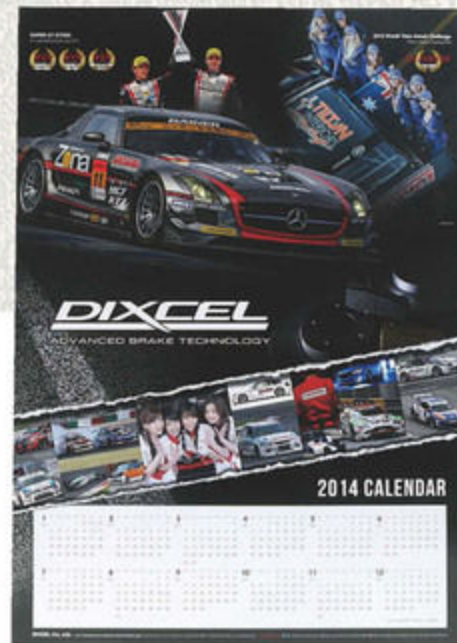
様々なレースにタイヤを提供するDUNLOP。ル・マンやスーパーGTなどのレースカーが毎回躍動的な顔を見せる。見開き2ヵ月のカレンダーは予定をしっかりと書き込める。下には前後2ヵ月のカレンダーもあり意外とこれが便利だ。サイズ：縦600×横420mm。
■提供：住友ゴム工業



43 TOYO TIRES オリジナル壁掛けカレンダー

3名様

ブルーを基調とした世界の美しい風景と共に、社員から募った「自分が励まされて元気になった一言」メッセージが添えられた心温まるカレンダー。落ち込んだ時などにこの言葉から元気をもらおう。サイズは開いた状態で縦640×横420mm。
■提供：トーヨータイヤジャパン



42 DIXCEL オリジナルポスターカレンダー

20名様

本誌でお馴染みの田中哲也選手がアドバイザーを務めるブレーキパーツ専門メーカーのDIXCEL。今年の意気込みを表現したカレンダーはポスタータイプで、1年を通して見ることができるので便利。サイズ：縦725×横515mm。
■提供：ディクセル



41 Volvo オリジナル壁掛けカレンダー

3名様

今年のコンセプトは「Designed around your life」。自然や日々の生活の中でのクルマをイメージさせる。スウェーデンの祝祭日がカレンダーに記載されており、最後にライフスタイルを紹介している。サイズ：縦630×横420mm。
■提供：ボルボ・カー・ジャパン



48 MUGEN オリジナル卓上カレンダー

3名様

角を丸めた厚めのプラスチックケースは割れにくい構造になっており、細部にまで心が行き届く。裏はしっかり予定を書き込めるリバーシブルタイプで、ケースに入れたままでも書き込めるのが意外と便利。サイズ：縦135×横160mm。
■提供：無限



47 HONDA オリジナル卓上カレンダー

2名様

前後2ヵ月分のカレンダーも表示されている、至ってシンプルな卓上カレンダーはオフィスワークに最適だ。メッセージボード付きなので、「あいつはどこへ行った？」といちいち探される心配もない。サイズ：縦140×横180mm。
■提供：本田技研工業



46 One Day Smile オリジナル卓上カレンダー

5名様

今年のル・マン24時間レース参戦権を獲得した澤圭太選手が主宰する「ワンデイスマイル」。ドライビンググレンスの模様やボルシェカレラカップの走行シーンまで、モータースポーツを身近に感じられる作りとなっている。サイズ：縦104×横157mm。
■提供：ワンデイスマイル



45 GAINER オリジナル卓上カレンダー

10名様

本誌アタッカー、田中哲也選手が所属するゲイナー。昨年、GT300に参戦したSLS AMG GT3の雄姿や迫力あるビット作業などが盛り込まれている。カレンダーにはスーパーGTのスケジュールも掲載されているので、今年のGTを見逃すな!! サイズ：縦725×横515mm。
■提供：ゲイナー



52 HASHIMOTO corporation KW オリジナル タッチペン付ボールペン

3名様

ホワイトとシルバーのシンプルなデザインにKWのロゴが入ったスマートでオシャレなボールペン。ビジネスマンなら誰でも持っているボールペンにタッチペンが付いたらどうだろう? スマホのモニターも汚れず綺麗に保てて便利だ。
■提供：橋本コーポレーション



51 McLaren オリジナルボールペン

5名様

マクラーレンのロゴが入ったボールペンを5名様にプレゼント。マットなブラックが落ち着いた大人の雰囲気を出している。軽すぎず重すぎず、程よい重さは手に馴染み、書きやすい。オフィスや出張のお供に。
■提供：マクラーレン・オートモーティブ



50 Audi オリジナルボールペン

2名様

ホワイトのボディとアルミがシンプルで上品に仕上がっている。クリップ部分にアウディのロゴが浮き彫りにされているのがオシャレ。ドイツ製らしいドッシリした重みが高級感を感じさせる。インクはブルー。
■提供：アウディ・ジャパン



49 DIXCEL オリジナル タッチペン付3色ボールペン& ブレーキ型メモ セット

3名様

ブレーキパッド専門メーカーならではのデザインのメモ帳。DIXCELのロゴがプリントされた、タッチペン付きの青・赤・黒の3色ボールペンが付く。スマホにベタベタ指紋が付くのも防げて便利。このふたつをセットで。
■提供：ディクセル



57 ハーレクイン 週刊NISSAN FairladyZ パーツ付マガジン

5名様

空前の大ヒットを記録した70年代国産スポーツカーの金字塔「フェアレディZ」の1/8スケールモデル(全長51.5cm)を組み立てるパーツ付きマガジン。実車から起こされたCADデータが使用され、リアルに再現されている。全100号。
■提供：ハーレクイン



56 草思社 2014年版 間違いたらけのクルマ選び

3名様

1976年から続くベストセラー本、「間違いたらけのクルマ選び」の2014年版を3名様にプレゼント。東京モーターショーに自動運転、軽自動車など、今回も話題豊富! 徳大寺有恒氏と島下泰久氏の辛口トークが今回も冴えている。
■提供：草思社



55 PIRELLI オリジナルA5サイズハードカバー ノート&ボールペンセット

5名様

A5サイズのノートとボールペンをセットで5名様に。野線入りで各ページにPIRELLIのロゴが入っている。70枚(140ページ)の厚みのあるハードカバーノートは立ちながら商談してメモを取るシーンでもしっかりと書けるので便利だ。
■提供：ピレリ・ジャパン



54 Mercedes-Benz オリジナル卓上カレンダー

3名様

「何も飾らない」このカレンダーにピッタリの言葉だ。無機質なコンクリートの駐車場に純粋にクルマだけが撮影されている。カタログのようなカレンダーにはSLS AMG GTやE63 AMGなどのスポーティなクルマや高級車が並ぶ。サイズ：縦210×横150mm。
■提供：メルセデス・ベンツ日本



53 CHEVROLET&CADILLAC オリジナル卓上カレンダー

1名様

最新のCADILLAC CTSやCHEVROLET CORVETTEなど海外仕様の様々なクルマが毎月目を楽しませてくれる。細身のカレンダーは場所を取らないだけでなく、前後2ヵ月も表示されているので機能的で便利だ。サイズ：縦210×横147mm。
■提供：日本セネラルモーターズ

応募要項

はがきに①番号および希望のプレゼント名・カラー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。2014年2月20日消印有効

宛先

〒160-8547 東京都新宿区本増町19
株三栄書房 GENROQ編集部
「2014年3月号ビッグプレゼント」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2014年2月20日)

※応募のチャンスはお一人様一回限りとなります。また、お寄せいただいた各種データはプレゼント以外の目的には利用いたしません。

■ 定期購読のご案内

1年間12冊で10,320円
 ◎買い忘れや売り切れの心配がありません
 ◎全国どこへでも、送料無料でお届けします

■ お申込み方法

■ 電話からのお申込み

定期購読受注センター

TEL: 03-5357-8802

(受付時間 平日10:00~17:30)

お届け先の、住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法をお伝えください。

■ インターネットからのお申込み

http://www.sun-a.com/shop/order_telki.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 海外新聞普及係までお問い合わせください。

■ お支払い方法・送料

■ 代金引換でのお支払い

1回目の配達時に代金引換の郵便にてお送りしますので、配達員に年間購読料をお支払いください。

■ クレジットカードでのお支払い

(VISA・MASTER・JCB・AMEX・UC・DC)

■ 定期購読についてのご注意

すでに発売されている号からのお申し込みはできません。中途解約の場合は、送付済みの分の代金を精算し、返金手数料(実費)を差し引いた金額をお返しいたします。

地域によっては、書店の発売日より若干遅くなることがあることをご了承ください。

海外での定期購読はお問い合わせください。

増刊、別冊等のレギュラー号以外の号は定期購読に含まれません。特別定価時の差額はいただきません。

お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

■ バックナンバー通信販売

■ ご注文方法

■ バックナンバーをお求めの方は、お近くの書店でご注文ください。送料無料で、お申込みの書店へお届けいたします。

■ お近くに書店がない場合のご注文方法

① 電話からのお申込み

TEL: 048-988-7650 [総合受注センター]

(受付時間: 平日 10:00~17:30)

② インターネットからのお申込み

<http://www.sun-a.com/>

③ FAXからのお申込み

FAX: 048-988-7651 [総合受注センター]

お届け先のご住所、お名前、お電話番号、ご希望商品名、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

■ お支払い方法・送料

お支払い方法は、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	—	200円
代金引換	200円	300円	500円

※お買い上げ金額が1000円以上の場合、送料は無料となります。

■ バックナンバーについてのご注意

品切れになり次第締め切らせていただきます。

お申込みいただきましてから、3~5営業日前後でお手元にお届けいたします。配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。

配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。

お客様の都合による返品・商品発送後のキャンセルはできないものといたします。ただし、万が一お届け商品がご注文内容と異なっていた場合や乱丁、落丁、配送中の破損・汚損が発生した場合がございましたら、正規の商品への交換を致します。(なお、お取り替え時の送料は弊社で負担させていただきます。)お手数ですが、三栄書房販売部までご連絡ください。

お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

■ お問い合わせ先

三栄書房 販売部

TEL: 03-5369-5112

(受付時間: 平日10:00~17:30)

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19



■ 今月の代表: マサル・ノグチ

早すぎた角館……。

今月の特集「ウインターテスト」で訪れた東北。実はこの取材、昨年末に行ったのですが、予想以上に雪が少なく、ちょっと困りました。一昨年の同時期では美しき雪景色を見られた角館もこの通り……。悔しさを感じた次第です。とはいえ、年が明けてみれば、大寒波というニュース。時期を間違えたのかもしれない。だから校了間際で試乗した「S63AMG」では、夏タイヤだというのに……。行ってしまいました。

(まったく言い訳にもなっていません。マサル・ノグチ)

■ From Editors

今年も大盛況

新年最初のカーイベントといえばオートサロン。今年は幕張メッセの全ホールを使い、史上最大規模の開催となりました。3日間で会場を訪れた観客は約30万人にのぼり、クルマ関連では名実ともに日本最大の催しでしょう。本誌でも8ページにわたって紹介していますが、掲載した以外にもユニークかつクルマ好きに刺さる出展が膨大にありました。クルマ業界の活況を感じ嬉しくなりました。(泣く泣くボツにした写真をお披露目@か)

笹って……
パンダですか?

いえいえ、えべっさんの話です。「商売繁盛で笹をもってこい!」父が商売人だったので子供の頃から、初詣は十日戎でした。私のお正月はえべっさんに行かないと始まらない! サロンから猛ダッシュで西宮へ。長蛇の列で参拝できたのは2時間半後。へろへろになりながらもなんとかマグロにお金をベタベタ貼付け、お参りできました。これでやっと私にも新年がきました♪ 帰りは1号線を端から端まで走り切りましたよ。

(帰り下道10時間……稜子)



[NEXT ISSUE] 2014年4月号 No.338 2014年2月26日(水)発売

■ Staff

編集長 EDITOR IN CHIEF

野口 優 Masaru Noguchi

編集 EDITORIAL STAFF

甲斐貴之 Takayuki Kai

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

田中達也 Tatsuya Tanaka

校正 PROOFREADING

高木慎一 Shinichi Takagi

エディトリアルデザイン DESIGN STAFF

ソルト SALT

アートディレクター: 石橋健一

デザイン: 川本美沙樹 / 笹田陽子

DTPデータ製作 DTP STAFF

KCオフィス 小林茂三

関谷正幸 / 鈴木忠介 / 黒田 貴

GENROQ Magazine

by.San'ei Shobo Publishing Co.,Ltd.

19 Honshio-cho, Shinjuku-ku, TOKYO.

160-8547 JAPAN

三栄書房 ホームページ <http://www.sun-a.com/>

発行人: 西ヶ谷周二 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)

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19

電話: 03-5369-5112

編集部: 03-5369-5070

広告部: 03-5369-5113

■ 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!

THE HORSE POWER

特集：イジリ馬。

Soul of Liberty

LB WORKS 458の真実。

Spot Light

IDING POWER S54/S3×F358

Custom Trends

最新跳ね馬カスタム。

Ferrari meets Fashion

MH流フェラーリ・ファッション。

The Legend

切替徹と真っ赤なフェラーリ。

サブ特集：

湾岸狂走曲

公道時速300キロを生きた男たち。

ザ・ホットロッドینگ

日本のCool Rodたち。

SEMA SHOW 2013

世界最高峰のカスタムショー、
その裏側。

The World's Greatest Custom Culture Magazine

モーターヘッド10

Now on Sale

<http://motorhead.jp>

お問い合わせ先

三栄書房

販売部 TEL: 03-5369-5112 (受付時間: 平日10:00-17:30)

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19 <http://www.sun-a.com>

M
O
T
O
R
H
E
A
D



True Feelings

M9.0 × Ari Hatsuzawa

爪痕の真情。2011.3.12～2012.3.11

初沢亜利

第29回東川賞
新人作家賞受賞

写真家 初沢亜利が追いつけた被災地、一年間の記録。
真実を伝えながらアート作品として綴る渾身の一冊。

発売中

True Feelings

爪痕の真情

東日本大震災×初沢亜利

2011.3.12～2012.3.11

定価 2667円 (税込 2800円)

問い合わせ

三栄書房 販売部 ☎03-5369-5112 (受付時間 平日10:00～17:30)
〒160-8547 東京都新宿区本塩町19 <http://www.sun-a.com/>

SPORT CAR STYLE

Enjoy Sport Car Life

■ Contents of

LAMBORGHINI Gallardo

長

いようで短い10年という時間を思うたび、最近はこのクルマを思い浮かべる。2013年11月25日に1万4022台目が出荷され、その生涯に幕を下ろしたランボルギーニ・ガヤルドである。後継モデルには今年のジュネーブでお目見えするウラカンが控え、話題はつい新型モデルへと集中する。

数にして1・5万台弱と言っても、ランボルギーニ社が1963年に会社を創立して以来の生産台数はたったの3万台ほど。つまり、世に現れたランボルギーニの約半数がガヤルドという驚異的な台数だった。デビュー当初はアウディの血筋が色濃くなったことに対して賛否両論あったが、素性の良さはもちろん、基本的なパッケージングは不変ながらも矢継ぎ早に進化やバリエーション拡大を続けたことも大きな影響を与えたうえで、の好成績だった。いまこの10年を俯瞰してみれば、まさしく大成功を収めたと言言できる。

そうした成功を踏まえての新型ウラカンには多大なる期待を寄せつつ、ここでガヤルドを手に入れて味わうことを提案したい。いまならまだ、正規ディーラーが手厚い保証を設けて販売する中古車を、少なからず見つけることができるからだ。それも年式や仕様、価格など、選べる状態になっているのが嬉しい。たとえ初年度登録から数年以上が過ぎた個体であっても、そこはスーパースポーツという性格からか、程度良好で低走行なものばかり揃う。正規ディーラーならば、さらに良質な個体を選びすぐって販売している。数千kmのまるで新車のような高年式車を見つけることも難しくない。

さらにガヤルドは他のスーパースポーツ系に比べて、街乗りなどの日常使いをしやすい。なかにはこれ1

中古車も取り扱う正規ディーラー

現在、日本にあるランボルギーニの正規販売店は4店舗。麻布(東京)、名古屋、大阪、福岡と大都市圏に存在する。いずれの店舗も中古車を取り扱っており、基本的に点検・保証付きで販売される。一例を挙げるとランボルギーニ麻布の認定中古車は初年度登録より6年未満、走行距離5万km未満の物件が対象となり、150項目以上の車両点検を施した後、保証やロードサイドアシスタンスなどを付けて販売している。2014年は約10年間続いたガヤルドの後継として、ウラカンが発売される予定。ガヤルドの中古車流通によって影響の大きいウラカンの動向にも注目したい。



台のみに生活の全てを背負わずユーザーもいるほど。メカニズム的特筆点を挙げればキリはないが、アウディとの協力体制は決してネガティブではなかった。むしろランボルギーニという強烈な個性をそのまま保ちながら、それをアウディ品質によって身近な存在へと導いてくれた。利便性と信頼耐久性の高さという点を取ってみると、やはり中古車はとて魅力的に映る。年式や距離にちよつとでも妥協すれば1000万円強から見つかる。ひと声2000万円オーバーのモデル達と同等以上の存在感を、なにより性能を有したものとみれば割安感が光る。高年式モデルは2000万円を超えてくるが、新車でオーダーすれば無視できないオプション費用の影響で乗り出し3000万円を超えていただけに、仕様が気に入ればお買い得だ。さらに今後は、ウラカンの発売によって下取りが増加するとも考えられる。その動向をチェックする意味を含めて、ここでは改めてガヤルドの現状を再確認したいと思う。

LAMBORGHINI Gallardo

ガヤルドの10年を振り返る。

CLOSE
UP!

期待のニューモデルとしてランボルギーニ・ウラカンの登場が秒読み段階に入っている。だが、その前身にして10年に及ぶ歴史を持ったガヤルドの存在もまた忘れてはならない。生産はもう終えたが、中古車市場を見渡せば様々な仕様が魅力的な価格で並んでいる。特に良質な個体をもとに万全のメンテナンスを施した正規販売店の中古車なら安心だ。

SPORT CAR
STYLE *Enjoy Sport Car Life*

TEXT ● 中三川大地 (Daichi Nakamigawa)



市場の主役は“LP”モデル



V10の自然吸気というディメンションは不変ながら、LP 560-4になって最高出力560ps、最大トルク55.1kgmを発揮する。高回転型ユニットながら、低速域のトルクも充分だ。

市場にある個体はほとんどがeギアだ。デビュー当初はギクシャク感や耐久性の低さが指摘されたeギアも日増しに洗練され、もはや日常で煩わしさを感ずることはなくなった。



2008年にギャルドはビッグマイナーチェンジを遂げる。新開発の5.2ℓ直噴V10エンジンが搭載され、最高出力は一気に40psも向上して560psへ。その出力性能に合わせてグレード名がLP560-4と一新された。以降、LPの後には最高出力が、その後の-4は駆動方式を示すようになる。ちなみにLPとは後方縦置きを表す言葉であり、カウンタック時代から使われてきた。内外装の基本フォルムは踏襲しつつ、ライトまわりの

LED化を中心とするデザイン変更などで年を追うごとにモダンな印象に。2008年以降は世界を襲ったリーマンショックの影響で新車販売が伸び悩んだ時期があり、また2011年の東日本大震災もあって、2009年以降のタマ数はけっこう少ない。黄色やオレンジな

LP560-4



ど華やかな色合いが多かった前期型に比べ、白、黒といったシックな色合いが多いのも特徴だ。相場はクーペ、スパイダー問わず2000万円前後が中心で、高年式なら3000万円超えもある。



豊富に揃った限定モデル



LP560-4
ピッコローレ



LP570-4
スクアドラ・コルセ

モデル後半にさしかかると、ギャルドには多くの特別グレードや、また台数限定車が用意された。LP560-4に2トーンカラーを装飾したLP560-4ピッコローレ、LP 570-4スーパーレジェーラ譲りの内容をスパイダーボディに採用したLP570-4ベルフォルマンテなどはカタログモデルとして用意された。そのスーパーレジェーラ自体にはエディヴィオーネ・テクニカと呼ばれるパッケージや、またスーパートロフェオマシンをベースとするLP 570-4スーパートロフェオ・ストラダレもあった。昨年のフランクフルトではLP570-4スクアドラ・コルセなるホットモデルが公開されている。興味深いのは2駆モデルであるLP550-2の前身として世界限定250台で販売されたLP550-2パレンティーノ・バルボニーや、ランボルギーニ50周年記念モデルとして誕生したLP560-250°アニヴェルサリオなど。これらは限定車なので市場流通はほぼ皆無だ。見つけたら実に幸運である。

LP550-2



デビュー当初からギャルドの個性だった4輪駆動を敢えて捨ててシンプル後輪駆動に。それで軽快感を強調させたLP550-2もなかなか魅力的だ。最高出力は4輪駆動モデルより10ps下がって550psとなるが、この10ps差を感じる前に伝わる2輪駆動ならではのすっきりとした軽快な乗り味に市場の評価は高い。もちろん、本気で攻めれば振り回して走ることだってできる。新車価格でのLP560-4との差は約100万円。現在の中古車の相場もほぼLP560-4と差がないことから、4駆の廉価版とは思わず、2駆か4駆か自分の好みで選ぶべきだろう。LP550-2の前身にはパレンティーノ・バルボニーというモデルも存在した。

LP570-4 スーパーレジェーラ



ベースモデルがLP560-4となったのを受けて、ホットモデルたるスーパーレジェーラはさらに出力を10ps高めてLP570-4スーパーレジェーラとなった。発売は2010年3月1日。前期型と同様に大胆な軽量化が実施されたモデルで、リヤウインドウシルドやサイドウインドウ、エンジンカバーはポリカーボネイト製、ルーフからリヤエンドまでを覆うカバーセクションはカーボン製となり、車両重量は1340kgに抑えられた。タマ数は極少だが、現在中古車市場では2000万円台で販売されているようだ。新車価格3000万円弱であり、乗り出し3500万円オーバーというのを考えるとまずまずの値落ちだと言えそうだ。

ギャルド、10年の歩み。

【2005年10月】 クーペ・マイナーチェンジ スパイダー発売

クーペの屋根をソフトトップ化したスパイダーの発売が最大のトピック。さらにクーペにも若干のマイナーチェンジが行われた。エンジン出力が向上したほか随所が洗練された。

【2008年4月】 LP560-4発売

モデル名までを一新するビッグマイナーチェンジが行われた。既存のクーペに相当するモデルはLP560-4となる。またエンジンや内外装の意匠なども、大きく様変わりしていた。

【2010年10月】 LP550-2発売

ギャルドの個性であった4輪駆動を敢えて廃して後輪駆動としたLP550-2が発売された。発売前に世界限定250台でリリースされたパレンティーノ・バルボニーがその祖にある。

【2011年7月】 LP570-4ベルフォルマンテ発売

スパイダー版のスーパーレジェーラはLP570-4ベルフォルマンテと呼ばれる。卓越した走行性能とオープンエアを両立させた点に評価が集まり、現在もお高値で取引される。

【2003年5月】 クーペ発売

2003年のジュネーブで公開。その年に2004年モデルとして発売が開始された。クーペのみの単一グレードであり、eギアは6MTに対して+100万円のオプション装備だった。

【2007年3月】 スーパーレジェーラ発売

ギャルドに初めてホットモデルたるスーパーレジェーラが登場。名前の通り、カーボンパーツを多用することで軽量化を突き詰め、最高出力もさらに10ps向上して530psへ。

【2010年6月】 LP570-4スーパーレジェーラ発売

LP560-4に対して10ps向上させてLP570-4としたスーパーレジェーラが登場。ボディの構築手法は既存のスーパーレジェーラと同様だ。乾燥重量は驚異の1340kgだった。

【2011年5月】 LP560-4ピッコローレ発売

いかにもモデル末期らしいスペシャルエディションとしてツートーン塗装を施したピッコローレ。もともとカラーバリエーションの豊富だったギャルドに、さらに華やかさが増した。

前期型も見逃せない



クーペ



ムルシエラゴに続いて2003年のジュネーブで公開、同年に発売された。アウディ製でありランボルギーニとしては初のアルミスペースフレームを採用したミッドシップスポーツカーで、2004年モデルとして日本での導入が開始された。ランボ流2ペダルMTたるeギアが設定されて、大幅に販売台数を伸ばした。4WDシステムはアウディ製クワトロシステムではなく、シンプルなビスカスカップリング式。低重心と軽量化を狙ったものとされる。市場にあるのはeギアがほとんど。03～05年の初期モデルを正規ディーラーで見つけることは難しくなってきたが、稀に1000万円強の魅力的な価格帯の個体が発見できる。この頃はeギアの制御が後年より未熟で、クラッチを中心とする駆動系の劣化が激しい側面があったが、欠かさず定期点検を受けた個体であればその都度プログラムのバージョンアップが施されている。こうした点からも正規ディーラーの認めた個体ならば安心できる。

スパイダー



デビューから2年を経た2005年にギャルドの美しい姿態はそのままに、ルーフをソフトトップ化したスパイダーが追加され、2006年モデルとして発売された。ユニークな方法で開閉するファブリックルーフで、オープン化による性能の犠牲が極めて少なかった。スパイダーの追加と共にクーペも若干のマイナーチェンジが行われた。排気系の見直しなどによる最高出力の向上(500ps→520psへ)、段差を乗り越える際に一時的にフロントの車高を上げるフロントリフティングの装着など。特にフロントリフティングの効果は絶大で、日常を共に過ごすスポーツカーとしては、利便性にさらに磨きがかかった。

発売以来、単一グレードで通してきたギャルドに、ホットモデルたるスーパーレジェーラが加わったのは2007年のこと。“超軽量”というグレード名の意を体現するようにボディパーツの多くがカーボンへと置き換えられ100kg近くの軽量化を果たした。その上で最高出力も10ps向上して530psに。結果パワーウエイトレシオ2.5kg/psを達成した。このスーパーレジェーラは、以降モデル末期まで販売されるが、ベースの進化改良に合わせて、2010年以降はLP570-4スーパーレジェーラとなる。市場で見かけるスーパーレジェーラのほとんどが後期型のいま、前期型スーパーレジェーラは穴場の存在かもしれない。

スーパーレジェーラ





SPECIAL SHOP INFORMATION

Mercedes-Benz

Contents of this month

■ オフィスエム	P202
■ オフィス・ケイ	P203
■ カーウォッシュ・オーシャン	P204
■ 合同産業	P205
■ テクノプロ	P206
■ ファステス・カーズ	P207
■ マックスクラフト	P208
■ ミストラル	P209
■ リズムコーポレーション	P210

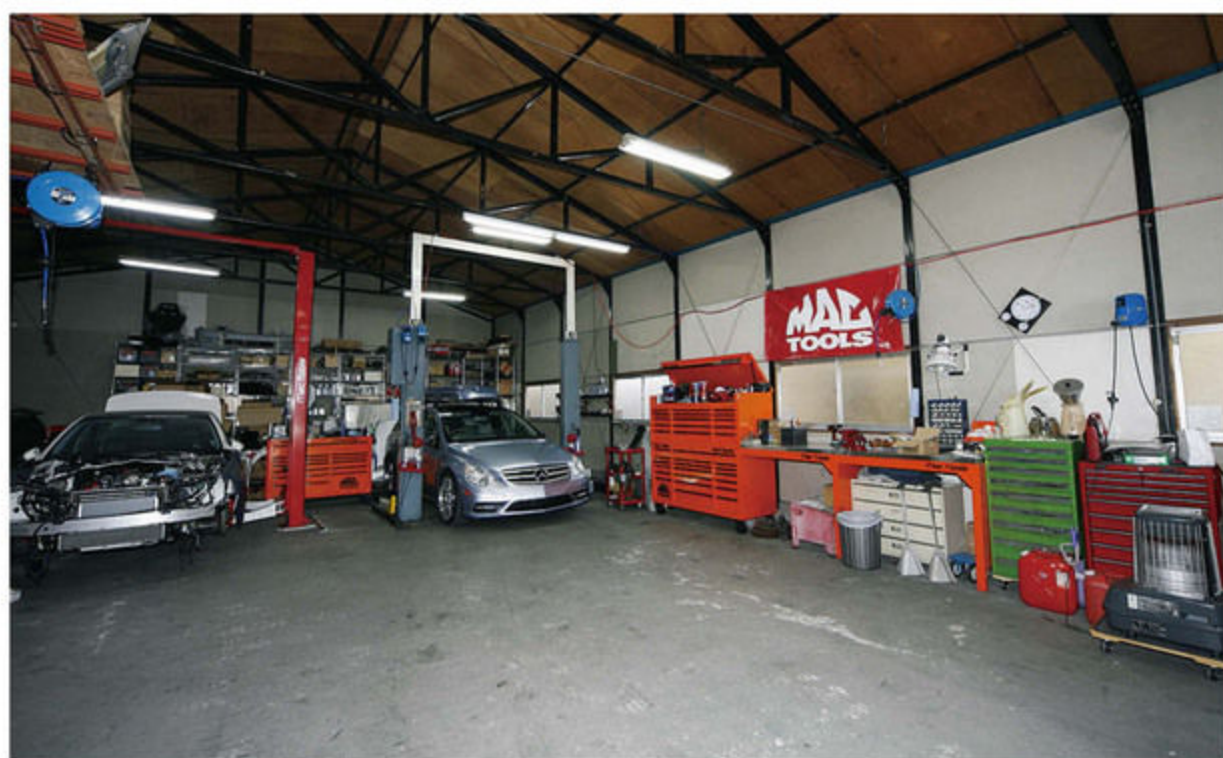


メルセデス・ベンツ純正のテスター「DAS」をはじめ、各種テスターを用意しているので、全てのベンツの整備、修理が可能だ。



←現在進行中なのが、E320にAMG C32のエンジンを積み替える作業。ワンオフパーツの製作や大幅な加工により、きれいに収まっている。

→オフィスエムでカスタマイズされたAMG E63。ボンネット、トランクはドライカーボンでワンオフ製作され、エアロパーツもワンオフ加工されている。



6台のクルマが入るファクトリーでは、2基のリフトを完備。重整備にも対応できる設備と経験を備えているので、安心して任せられる。



オリジナルパーツとして作成したピロブッシュ。ハイスピードからのブレーキング時に起こるグニャッとした感じを払拭して安定させることに成功している。



ブレーキの加工、流用なども人気メニュー。写真はAMG製キャリパーに切削とペイントを施したもの。その他、様々なオーダーに対応する。

日常メンテからチューニングまで すべてを任せられる専門ショップ



店舗は外環道・三郷南ICから約2分。つくばエクスプレス・三郷中央駅にも徒歩5分の場所にある。相談は気軽に。



CLKにはBCフォージドの鍛造ホイールをツライチでセット。足まわりやブレーキも強化して、見た目だけではないチューニングが施される。

「やりたいことをカタチにする」をコンセプトにしたメルセデス・ベンツ専門のチューニングショップ。代表の中川氏は正規ディーラーでメカニックを務め、メルセデス・ベンツを知り尽くした人物。メルセデスの特性を活かし、ウィークポイントを克服してチューニングを行う。「ストリートで快適に」「サーキットで速く走りたい」「トップスピードを上げたい」「加速性能をもっとよくしたい」など、ユーザーの要求に合わせたチューニングを行う。とは言っても、ただパワーアップするだけでなく、足まわりやブレーキなど、トータルでクルマを造り上げるのが特徴だ。また、日常のメンテナンスにも力を入れ、DASをはじめ、各種テスターも用意。全てのメルセデス・

ベンツに対応できる。テスターで計測できないような小さな違和感も原因を究明し、調整してくれる。チューニングやメンテナンスは、ユーザーとの対話が重要と考え、作業する前にはミーティングを重ね、細部まで希望を聞いてくれる。同店は、これまで整備やチューニングで満足できなかったユーザーの要望に応えてくれる、メルセデス・ベンツ専門のプロショップだ。

Office K

■オフィス・ケイ

橘 祐一 ● PHOTO&REPORT

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/>

ショップは環状7号線内回り、板橋中央陸橋から高円寺方向に数100m。ひとつ目の信号左側にある。パーキングも完備している。



→ドアミラーは2013スタイルのアロータイプにコンバート。後期仕様のグリルキットやヘッドライトキットなども用意されている。

→Gクラスのカスタマイズは設立当初から手掛けているので、そのノウハウは豊富。ハイセンスなセレブリティスタイルを造り上げてくれる。



エクステリアはWALDブラックバイソンをセットアップ。ワンオフによりヘッドライトのインナーやモールをブラックアウトしている。



ホイールは24インチのFORGIATO ENZO コンセプト。光沢のあるブラックとクロームの組み合わせがシャープな印象を与え、Gクラスの重厚さをも助長する。



オレンジカラーのG55にもFORGIATO ENZO コンセプトをセットするが、こちらはマットブラックとオレンジの組み合わせがビビッドなイメージを放つ。

輸入車ドレスアップの黎明期から常に最新のスタイルを追い求める



黒のG55と同様にブラックバイソンのボディキットを装着するが、サテンオレンジとカーボンカラーの組み合わせで大きく印象が異なる。



インテリアにはマンソリーのカーボンパネルキットを装着している。シックな中にもスポーティな印象をプラスしているのが特徴だ。

ま だ輸入車のドレスアップが一般的ではなかった1990年代から、有名ブランドパーツの輸入・販売やオリジナルパーツの開発を手掛け、メルセデス・ベンツやBMWのドレスアップショップとして一躍その名を知らしめた「オフィス・ケイ」は、常に輸入車ドレスアップの最先端を走り続けてきた。

北米や中東のセレブリティスタイルを取り入れ、大径のUS製鍛造ホイールを組み合わせたドレスアップスタイルをいち早く紹介するなど、常に世界の最新ドレスアップシーンを追い求めている。写真の2台はどちら

もWALD製ブラックバイソンのエアロキットを装着し、ホイールはFORGIATO ENZO コンセプトの24インチ。ホイールはどちらもオーダーによるカラーチョイスだ。既成のパーツを取り付けるだけでなく、ブランドミックスによりハイセンスのスタイルを作り出しているのもオフィス・ケイの特徴だろう。

好評の東京ドイツ村ミーティング、次回は3月21日開催予定。

CAR WASH OCEAN

■カーウォッシュ・オーシャン

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 (フリーダイヤルから繋がない場合)
<http://www.carwash.co.jp>



エクセレントタフコートのコーティング作業前には、不純物を取り除いた「純水」を使用して手洗い洗車が行われる。この時にホイールも専用のクリーナーで徹底的に洗浄される。



洗車後は特殊な粘土を使って塗装面の鉄粉を除去した後、ポリッシャーによって塗装面を鏡面加工していく。コンパウンドやバフを変えながら、根気よく磨き上げる作業だ。



塗装面が鏡のようになると、エクセレントタフコートのコーティング剤をパネルごとに塗り広げていく。ムラにならないよう、硬く絞った濡れタオルで拭き上げながら作業する。



最新モデルのSクラスをはじめ、高級欧州車に相応しい光沢と耐久性を持つエクセレントタフコート。新車の輝きを長期間維持したい方にお薦めするボディコーティングだ。



電話予約時に「GENROQを見た」と伝えてエクセレントタフコートを施工すると、定価から2割引＋ウインドウの撥水コーティングとホイールコーティング、代車が2月末まで無料になる。



←エクセレントコートはコーティングの品質を管理するため、グロスチェッカーを使って光沢の度合いを確認。基準値に達するまで何度もコーティングを重ねて光沢を出していく。

エクセレントタフコート予約時に「GENROQを見た」をお忘れなく!



←環七の豊玉陸橋から目白通りを都心方面へ1、2分方向かった左側にある同店。ボディコーティングは電話予約が必要だが、洗車は24時間営業。時間を気にせず立ち寄れる。

登 場したばかりの同店の「エクセレントタフコート」。念入りに塗装面を鏡面加工した後で施すこのボディコーティングは、従来のウルトラタフコートを凌駕する深い光沢と、超滑水性能と呼ばれる撥水性が特徴のガラスを主成分とする最高級のコーティングだ。塗装の上に薄いガラス皮膜を形成するため、塗装面に傷が付きにくく、長期間にわたって深い光沢が持続するのが特徴。最先端のコーティング技術によって生まれたボディコーティングなの

で、メルセデス・ベンツをはじめとする高級欧州車に相応しいものだ。「エクセレントタフコートは事前の電話予約が必要なのですが、その時に、GENROQを見た」と言ってお下さい。コーティング代金を定価の2割引にした上、フロントガラスの撥水コーティングと、ホイールの汚れが落ちやすくなるホイールコーティング、代車の貸し出しを無料でサービスさせていただきます。これらのサービスを読者の方には2月末まで続けますので、予約の際には忘れずに「GENROQを見た」と伝えてください」と、星野社長。年度末にクルマを買い換え予定の方など、利用してみてもどうだろうか。

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>

GODO SANGYO

■合同産業

合同産業●PHOTO OFFICE i(石井健之)●PHOTO&REPORT



↑落ち葉が気になる季節に好評なオプションメニューが“裾下スカート”。落ち葉はもちろん、砂埃、小動物がガレージ内に入りにくくなるうえ、強風対策にもなる。

→オプションメニューには、ガレージを覆っているシートのカラー変更も用意されている。自宅やクルマの色合いによって、好みの色に変更する方も多い。



スチール製のフレーム間には筋交いが入る構造。この強固な構造のため、都心の降雪程度であれば問題なく対応できる強度を持っている。

雪の重みにも耐えられる 丈夫な簡易ガレージ



ガレージのサイズは大半の車種をカバーできる4種類が用意されている。規定サイズ以外は、高さ2.2m、幅2.55m、長さ6mまでの範囲で10cm単位のオーダーメイドが可能だ。



アコーディオンガレージは、名前の通り屋根がジャバラ状に折りたたまれながら開閉する簡易ガレージ。地面のレールと滑車のおかげで開閉も軽い力で行える。

ガ レージを導入する前の検討要素といえば、設置する場所の環境と予算だろう。自分の土地で予算を潤沢にかけられるのであれば、四方を完全に壁やシャッターで覆い尽くすガレージを検討するはず。その一方で、駐車場は借地でクルマを雨風やホコリから守りたいというのであれば、簡易ガレージという選択肢を検討することになる。

後者の方にお薦めしたいのが、合同産業が自社製造販売している「アコーディオンガレージ」だ。平らな地面であればどんな地質でも設置でき、地面に敷かれたレールの上を滑車付きのジャバラ屋根が前後に移動して開閉する仕組みとなる同製品は、レールと滑車のおかげで女性ひとりでも開閉できる。完全にジャバラ屋根を畳んでしまえばレールをクルマで跨げるため、縦列駐車をしなくても十分な駐車場にも設置できるなどメリットが多い。

また、簡易ガレージという言葉こそ使っているものの、フレームは21×21mmのスチール製の角材。1ガレージあたり8本前後のフレームでジャバラ屋根を構成しているため、都心の降雪程度なら耐える強度を持っているのも薦める理由のひとつだ。



モノコックスタンダードを用いた作業により、フェンダー交換することなく美しく修復されていくメルセデス・ベンツE250。もちろん剛性や強度も心配なし。



←ガリキズなどを完全にペアした後は同店自慢のガラスコーティング“TPC”。下地処理と抜群の光沢、高い防汚性を誇る人気メニューだ。

→钣金作業による修復後、シルバーに塗られるG500L。ルーフ交換などもごく当たり前にこなすほどメルセデス・ベンツには厚い経験値を誇る。



3次元修正器・モノコックスタンダードは、エンジンを降ろさず作業遂行が可能なため、時短やコスト削減のみならず、完璧な仕上がりが期待できる。



オイル漏れを訴えて入庫してきたW210型E430。トラブル発生時はもちろん、オイル交換ひとつでも気軽に来店してほしい、とテクノプロの山田代表は語る。



せっかくのAMG製ホイールもガリキズだらけでは魅力も半減。テクノプロならば、完全リペアが期待できる。価格や詳細は気軽に問い合わせしてほしい。

お・も・て・な・し精神が息づく 神戸発メガファクトリー



通常であればリヤフェンダーの交換が必須となるけっこうな事故なのだが、同店なら完璧に修復可能。当然、コスト削減にも繋がる。

「オイル交換ひとつでも、ゼヒ。車検はもちろんトラブルシューティング、アライメント調整まで、輸入車に関する事柄ならどんな些細なことでも気軽に相談を持ちかけてください」とはテクノプロを主宰する山田代表だ。同店最大の魅力はここひとつで輸入車ライフが完遂できることに尽きる。前述した軽重整備は言うに及ばず、钣金塗装までを手がけており、そのすべてがハイクオリティとくれば、誰もが頼りにしたくなるのではないだろうか。



CLSシューティングブレークのフロントバンパーをリペア後、PPG製塗料にて塗装。完璧な修復ぶりと調色ぶりが見て取れる同店自慢の仕上げ。

同店ならばそんな酷い状況下にある車両であっても新車同然レベルにまで蘇らせることが可能だ。そんな自信を裏付けているのが、画期的な3次元修正機・モノコックスタンダード、USI社製の最高級塗装ブース、PPG製塗料、ハンター製の新鋭アライメントテスターといった第一級機器。おもてなし精神と最新鋭機がタッグを組む、これこそ頼れる逸店の構えといえる。

FASTES' CARS

■ファステス・カーズ

ファステス・カーズ●PHOTO 原文昭●PHOTO&REPORT

営業時間 10:00~19:00

定休日 日曜日(年末年始・夏季休暇あり)

〒143-0027

東京都大田区中馬込3-27-7

☎03-3774-1501 <http://www.fastescars.co.jp/>

AMGパフォーマンスステアリングやAMGパフォーマンスシートなどのパーツに加え、地デジやソニックプラスオーディオなどオプション類も充実。



←ショールームは東京都大田区。国道1号線入り方向、東海道新幹線高架橋を超えてすぐ左手に位置する。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。

→メルセデスAMGは同社の看板モデルのひとつ。このA45AMG 4マチック エディション1は全国限定600台のモデル。2013年登録、走行1800kmのワンオーナー車。価格は680万円。



2月初めに在庫予定の991GT3クラブスポーツパッケージ。スポーツバケットシート&クロノパッケージ、日本未設定のハイグロスブラックペイントのGT3ホイールも装着。



フェイスリフトされた2014年モデルのボルシェ・パナメーラ・ターボも在庫したばかり。人気のバサルトブラック&ブラック内装の組み合わせ。価格はASK。

2010年式E350カブリオレAMGスポーツパッケージは走行3万3000kmで550万円のプライス。AMGエアロやラグジュアリーパッケージなどオプション装備も充実。

走り好きの心を驚づかみ
希少なレアモデルを展示中

2013年9月のフランクフルト・ショーでお披露目された458スペチアーレだが、早くもロッソコルサが入庫。ショールームに実車が展示されており、価格はASK。

インテリアもアルカンターラ張りのカーボンレーシングシート、レッドステッチ&カラーレブカウンターメーターなど、クルマの格にふさわしい贅沢な内容。



ル・マン24時間やスーパーGTなどで活躍したレーシングドライバーの西澤和之氏が、走りを楽しむ大人の社交場を目的に立ち上げたプロショップ、ファステス・カーズ。それゆえ、販売する車両はAMGやボルシェなどのハイパフォーマンスモデルが中心で、ショールームには世界各国から集めた希少なクルマが並ぶ。取材時も在庫したばかりという458スペチアーレや2014年モデルのパナメーラ・ターボが展示されていた。両モデルともに、即納も可能とのこと。2月には991GT3の入庫が決定しているなど、腕に覚えがあるユーザーならば欲しくなること請け合いのモデルを最速

で見つけることができる。ちなみに海外バイヤーとの太いパイプを活かした車両オーダーも好評を得ているサービス。「限定モデルや限定グレードに限らず、日本仕様には用意されていない仕様でも細かく対応できるため、狙っているクルマがあれば相談して欲しいですね。現地と直接やり取りができるため納期に関しても自信があります」とは西澤氏。最新の在庫情報はホームページにアップしているので、チェックしてみたいかがだろうか。

営業時間／8:30～19:00(平日) 11:00～15:00(日曜日・祝日)※事故は24時間対応
 定休日／年中無休
 ■本社・ファクトリー
 〒224-0053
 神奈川県横浜市都筑区池辺町4460
 ☎045-939-0299

■Tokyo Branch
 〒150-0011
 東京都渋谷区東3-1-3広尾ビューヒルズ1F
 ☎03-6419-7321 <http://www.max-craft.com>



クラシックモデルのレストアなども得意としている。オーナーの希望と予算に合わせた柔軟なプランを提案してくれ、愛車を蘇らせてくれるのだ。



自社セーフティローダーも所有する。事故などの緊急事態には、24時間体制で対応してくれるのも嬉しいポイント。遠方の車両引き取りも対応可能だ。



東京・広尾にはTokyo Branchが支店としてオープン。本社ファクトリーと同様に様々なメニューを受け付けている。車両の引き取りなどもこちらで対応する。



輸入車全般に確かな経験を有するマックスクラフト。メルセデス・ベンツに関してもあらゆる世代のモデルに対して豊富な作業実績を有している。



最近カスタマイズ系の依頼も増加中。内容も幅広く対応しており、ユーザー持ち込みのエアロパーツの取り付けから、ホイールやライト&グリルまわりの部分的なワンオフ加工まで、経験豊富なボディショップのワザとクオリティで仕上げてくれる。



←経験豊富なスタッフが在籍することも同店の強み。ひとつひとつの工程に時間をかけて丁寧に施工できる環境を整えていることも美しい仕上がりの理由だ。

万が一のトラブル時に頼りにできるボディファクトリー



←横浜本社ファクトリーは第三京浜・港北ICからクルマで10分とアクセスも良好。ディーラー以上のクオリティをリーズナブルに提供してくれる点も大きな魅力。

大 切なクルマが万が一のトラブルに巻き込まれた場合、修理を依頼するショップや工場によって大きな差が出ることは、皆さんもご存知のことだろう。事故の加害者や保険会社の言うがままにした結果仕上がりにはガッカリというケースになっただけでは目も当てられない。頼りになるボディのプロを知っていれば心強いことは言うまでもない。

横浜市都筑区にファクトリーを構えるマックスクラフトは、メルセデス・ベンツをはじめとする輸入車に対し豊富な経験と実績を有する頼りになるボディショップ。特に钣金塗装には定評があり、ディーラーと同等、もしくはそれ以上のクオリティで対処してくれる。事故対応は24時間受け付けであることはもちろん、事故の痕跡を残したくない、愛車を完璧に直したい、という細やかなリクエストにも応じてくれる。

さらに、リーズナブルな料金体系も魅力。作業工賃はディーラー基準料金の20%オフが基本。板金塗装に限らず、整備やドレスアップ、パーツの取り付け依頼などでも納得の条件を提示できるとのこと。ボディワークのことなら、何でも気軽に相談して欲しい。

営業時間／11:00～20:00

定休日／日曜日、祝日

〒104-0041

東京都中央区新富1-9-5

☎03-5566-0259 <http://www.mistral-co.jp>

mistral

■ミストラル

カールソン●PHOTO OFFICE i(石井健之)●PHOTO&REPORT



新型Sクラス(W222)のウエストライン下部をぐっと引き締めくれるサイドスカートは、ロングボディ用で37万8000円。



←新型Sクラス(W222)のリヤバンパースポイラーはテールパイプ付きで68万2500円。リヤウイングは19万9500円という価格設定だ。

→シンプルかつスポーティにデザインされた造形に、両サイドへ縦に配置されたLEDが特徴の新型Sクラス(W222)のフロントバンパー。価格はLED付きで84万円。



都内には3店しかないカールソンのウルトラディーラーであるミストラル。電装系の作業を最も得意としている他、エアロや内装のカスタマイズも任せられる器用なお店だ。

東京オートサロンでお披露目した最新カールソンパーツの予約受付中



純正のグリル枠にベントレー風のマトリックスを移植した、ミストラルオリジナルの新作Gクラス用グリル。マトリックスグリル部分はメッキ仕様だ。価格は16万8000円。

→スリーポイントスターを取り除いたGクラス用のグリルも以前からラインアップする。スマートな顔つきにしたい人に根強い人気を誇る。価格は13万8000円。



カールソン新作ホイールの1/16RSは、センターのカールソンのロゴをリム部に移動し、スポークを長くスマートに変更。18インチから20インチまで7種類のサイズ、2種類のカラーをラインアップ。

カールソンを取り扱う正規ディーラーのなかでも、専門的な知識を持つショップのみが認定されるという「ウルトラディーラー」。都内にも3店しかないウルトラディーラーのひとつが、銀座からほど近い都心の真ん中にあるミストラルだ。

「昨年のフランクフルト・ショーでデビューし、日本では東京オートサロンで初公開となった新しいSクラスW222のエアロと、新作ホイールの1/16RSダイヤモンドエディションとチタニウムエディションの予約を受け付けています。もちろんエアロの装着や塗装も対応可能。その他のカールソンのパーツに関することも、何でもご相談下さい」とは代表の花柳氏。早めに予約をしてお

けば、W222エアロは3～4月、1/16RSホイールは2～3月のデリバリーが予定されている。

また同店はメルセデス・ベンツ用のオリジナルパーツも多数発売しており、Gクラス用のグリルもそのひとつ。純正のグリル枠を使用し、ベントレー風のマトリックスグリルに変更したものや、メルセデスのスリーポイントスターレスにしたものをラインアップ。ひと味違うGクラスに仕上げる人気があがる。

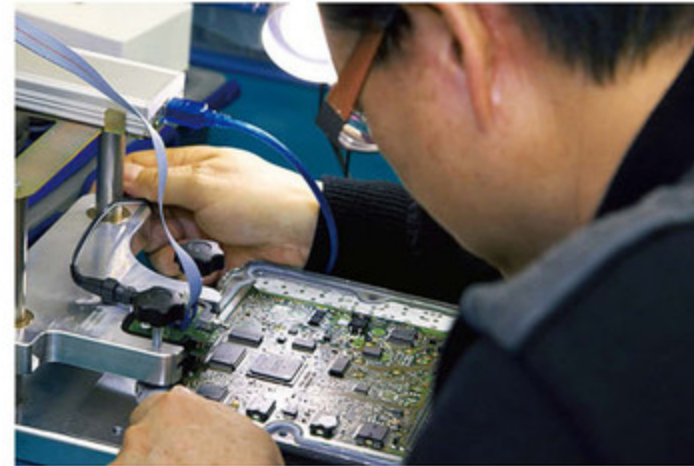


A45AMGといえども、今は環境性能が求められる時代。SPOCONを装着することで、乗り始めてすぐに体感できるほど、パワーもトルクもレスポンスも劇的に良くなる。

→ECUのデータ変更などは、代表の西田氏自らがやっている。日本の気候とガソリンにマッチした現車合わせセッティングを行う日本でも数少ないECUチューニング専門店だ。



このC63AMGのようにエアクリナーを変更したクルマも、現車合わせのECUチューニングによって、エンジン+エアクリナー本来の性能を引き出せる。



同店のECUチューニングは、施工日当日に限り何度でも無料でデータ変更が可能。そのためオーナーがクルマの変化に納得するまで、セッティングを煮詰めてくれるところが特徴だ。

A45AMGは“SPOCON”で C63AMGはECUチューンで速くなる



SPOCONのユニットとハーネス。カプラーオンで装着でき現状復帰も可能だ。突発的にディーラーで点検を受けることになっても、短時間で純正ECUに戻すカプラーもある。

「ECUのプロテクトが外せる車種はオーナーと実走行を行い、ECUのデータを読み出して現車合わせでデータを書き換えてセッティングしていきます。最新のA45AMGなどECUのプロテクトが強い車種は「SPOCON」というオリジナルのサブコンピューターを装着して、エンジン本来の性能を引き出しています」とは代表の西田氏。SPOCONはエンジンセンサーの数値をECUに入る前に変更してECUに送り込み、パワーが出るようにする装置だ。ECUチューンと同等のパワーアップが望める。

世 界各国の排気ガス規制や燃費の基準値をクリアする代償に、なりを潜めることとなってしまったエンジンパワー。メルセデス・ベンツをはじめとする欧州車もその例に漏れず、エンジンを制御するECUのプログラミングデータによってパワーを抑え、環境性能を引き出しているクルマ（エンジン）が多い。この封じ込められてしまったエンジン本来の性能を引き出すのが、リズムコーポレーションで行っているECUチューニング。クルマ本来の走りを純粹に楽しみたいという人に向いているチューニングだ。



GENROQ



No.337

MAR 2014

ゲンロク 2014年3月号 (毎月26日発売) 1月25日発売 No.337
第29巻第3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

GENROQ

No.337

MASERATI THE NEW TRIDENT



ギブリのすべて。

マセラティの新境地を試す

ギブリのある 風景。



MASERATI GHIBLI

街中に佇む一台の美しくも妖艶なミディアムサルーン……。
ラグジュアリー感に溢れながらも力強さを思わせるフォルム。
かつて、これほど美意識の高い4ドアセダンがあっただろうか。
マセラティが新たに放つ、ギブリの世界へご招待しよう。

PHOTO●Kunihisa KOBAYASHI TEXT●Masaru NOGUCHI





MASERATI Ghibli

論、イタリア車ならではの美意識による効果なのも間違いないところだが、そのデザインをひと目見ると、決してミディアムサルーンとは思えないほどのクラスを超えた雰囲気刺激を感じる。

元来ギブリという名は、アフリカ北部に吹く、サハラ砂漠から流れる熱く乾いた風のことを示した名称だ。即ち、熱い、若々しく刺激的、という意味があるだけに、新



エ レガントでありながらも力強さを感じさせるフォルム……。マセラティの最新作、ギブリを前にすると、例えばクルマ好きでなくとも、必ずや心を奪われるはずだ。同社のラインアップには言うまでもなく、アッパーサルーンのクアトロポルテが存在するとはいえ、その弟分に相当するギブリも同様に、その風格はまったくひけをとらないほどの魅力を備えている。無



型ギリギリにそうした感情を覚えるのはごく自然なことなのかもしれない。もっとも過去に存在したギリギリが2ドアクーペだったため誤解が生じて仕方がないが、その名に秘められた意味を理解すれば、新型に対する見方も変わるはずだ。ましてや今年はマセラティ生誕100周年という記念すべき年である。1914年にイタリアはポロニアにて誕生した小さなスポーツカーメーカーが、2015年までに年産5万台を目標に生まれ変わる大事な時期にデビューを飾ったことを知れば、この新型ギリギリに背負わされた使命が如何に重要なのが分かるというものだ。

それも乗れば一目瞭然。クアトロポルテと同時期に開発されたプラットフォームをもつだけに、その完成度は過去のマセラティと比較すれば、飛躍的な進化を遂げているのが理解できる。ましてやパワートレインにしても新たに開発されたV型6気筒ツインターボエンジンは常に活気に溢れたフイールで漲り、常にイタリア車らしいパッションを味わせるため、このクラスの定番であるドイツ車勢にはない世界で魅了してやまない。しかも遂には世界で通用させるべくAWDシステムの「Q4」までラインアップに加えた。それゆえ、その使命を与えられたためなのだろう、こうして街中で見るだけでもオーラが違う。華々しくも真面目な風貌につつまれ、色気がありながらも何処か知的に映る。そしてマセラティならではのエレガントな世界が備わりつつも何処か若々しく感じさせる。そう、これがギリギリの世界。老若男女を問わない精神的「若さ」を唱える新作なのである。



清水和夫の見解。

元ラリードライバーにして現在は一流モータージャーナリストの清水和夫がもっとも気になっていたマセラティこそ、ギブリS Q4。このAWDシステムの機能が果たしてどのようなものなのか、雪道から伊豆の峠までテストしたその印象を持論を交えてお伝えする。

MASERATI GHIBLI S Q4

REPORT●Kazuo SHIMIZU
PHOTO●Kunihisa KOBAYASHI





思

えは私の愛車歴は常にAWD（4輪駆動）が主役だった。国産セダンはもちろん、ドイツ産セダンやスポーツカーもAWDを乗り継いできた。それこそ雪からサーキットまで、すべてだ。街中から高速まで自分のカーライフの中でいつもAWDがそばにいた。もともとがラリーから始めたモータースポーツのキャリアだったから、90年代はAWDのレーシングカーを駆って内外の耐久レースを数多く走ってきた。その理由は明確だ。ラリーでAWDの開発をしていた時からブレーキは四輪に利くのに駆動はなぜ二輪だけなのか？ という違和感を常に抱いていた。日本のように四季がはっきりとした季節がある国では積雪は避けられない自然現象だ。路面が少しでも滑ると、大抵のクルマは動けなくなる。その瞬間にただの鉄の塊となってしまう。クルマは何があっても走り続けなければならぬ。4つのタイヤで、止まって・曲がって・駆動するのがごく自然な姿ではないだろうか、と思っていた。

もうひとつの理由は哲学的であるが、クルマに乗っていて「運を使わない」ということを意識しているから。ヒヤッとした時「ラッキーだったね」という話になると「あつ、これで運をひとつ使ってしまった」と自戒する。この教えはレースで体験した事故から、なぜ自分は生還できたのだろうか？ という問いに対する自分なりの答えなのである。裏を返せ

ばクルマは常に最善の安全装備を持つべきだと思っている。クルマやタイヤは「命」を載せているのだ。そんな経験からセダンもスポーツカーもタウンカーもAWDがベストなクルマだと思っている。全天候での危険回避能力を考えるとAWDは最善のクルマだ。

そんな考えの私がマセラティ・ギブリSQ4のステアリングを握っている時、クルマ側から一期一会のオモテナシを受けた。ドライブはすごくスムーズかつデ



MASERATI GHIBLI SQ4



リケートに操作してあげたい。互いに「能ある鷹は爪を隠す」案配で、ゆっくりと流れにのって冬の東北を目指した。

ナイトドライブはブルーの照明が目には優しい。エンジンはV8と間違えてしまいうそうなくらい、官能的なV6ツインターボだ。しかし、このギブリは4つのタイヤで駆動するAWD。横滑り防止装置ESCも備わっているから、AWDと合わせた最強の安全装備だ。遂に官能主義のイタリア車も実用的な最善のセダンを開発するようになったのだ。

実際に雪道を走ってみて感じたのは、ドイツ車や日本車とは異なり「素直なハンドリング」ということだ。AWDシス

テムは電子制御の多板クラッチでフロントへのトルクを制御するタイプだが、普段はリヤタイヤだけで駆動しているものの、いざという時はフロントにエンジントルクを分配し、リヤタイヤの負担を楽にして安定性を確保する。多くのAWD車が絶対的な駆動力を高めるためのシステムであるが、あえてフルタイム方式を選ばなかったのは、素直なハンドリングを重視しているからだろう。この思想はフェラーリFと同じだ。もちろん、AWDは良い面ばかりではない。重量が重くなり、機構が複雑になりやすい面もあるが、そのデメリットを最小限に抑えるシステムこそ、ギブリに組み合わせられた「Q4」なのである。

一方、今度はサマータイヤに履き替えて、伊豆周辺で試してみた。この時期のドライブは慎重になる必要がある。雪が降っていないくてもサマータイヤは低い路面温度では十分な性能を発揮できない。だから雪が路面になくても、冷えたタイヤは滑りやすい。しかし、ギブリSQ4なら滑った際はフロントタイヤでも駆動するため、挙動は常に安定している。その反応も150ミリ秒と素早い。こうした安心感は大切だ。楽しさや気持ち良さは、安心感があって初めて感じられるもの。30年もAWDと付き合ってきた私にはよく分かる。最善なクルマと出会うと気持ちは凜とするものだ。ギブリSQ4はそんな頼もしいイタリア車である。



雪上での強み。

ギブリS Q4の4WDシステムは、果たして日本の雪道で使えるのか？
そんな疑問を解消するべく、本気でウインターテストを試みることにした。
多くのライバル勢に今や4WDのラインアップが常識化しているからこそ、
マセラティが見せるその本気度を実感しなければならない……。

REPORT●Masaru NOGUCHI PHOTO●Kunihisa KOBAYASHI



デビュー当初からギブリのラインアップにAWDシステムを加えてきたことは、もちろん理由がある。他のブランドのミディアムクラスは、特に最近ではAWDの用意は当たり前となっただけに年産5万台を目指すマセラティにとって、もはや避けては通れない事情だったのだろう。それゆえに多くのライバルが存在する中において、ギブリのAWDシステムの完成度は非常に気になる。言うまでもなく、AWD化する目的は、日常生活における安全性確保の他に、パフォーマンス向上のための採用、または悪条件下での使用を主としたものだが、ギブリS Q4の場合は、その性格から明かなようにパフォーマンス優先と見るのが妥当。マセラティとしては大きくの絞った諷い文句はないものの、エンジン特性から察すれば間違いないところだ。だからこそ、このQ4システムがもつ「さらなる本領」を試したくなる。以前、日頃慣れたワインディングで試乗した時でもその安定感には目を見張るものがあり、コーナリングスビードをさらに引き上げた経験も得ていたから、今度は雪上では如何なる効果を発揮するのかが気になり始めたのである。早速スタッドレスタイヤを用

MASERATI Ghibli S Q4



意し、雪積もる地へギブリのノーズを向けた。

移動途中の外気温は、マイナス3℃。路面の凍結も見受けられる。しかし、こうした場所で走行していても不安感とは皆無だった。スタート時でも普通に運転しているぶんには、スリップもしない。その制御力に安心感を覚えた後、自ずと徐々にペースを上げて走り始めた。目的地は、福島県のグランデコ・スキーリゾート。この景色はまさに白銀の世界に染まっている。そんな中で見るギブリの姿もまた格別だ。巧みに構成されたプレスラインをさらに引き立たせ、グラマラスな表情を浮き彫りにし始めたからデザインというのは奥が深い。これもイタリア車ならではの。そんな姿を見ていると、単純にときめいてしまった。やはり「熱さと若々しさ」を持っている。だから見ているだけでも高揚感に襲われてしまった。そしてステアリングを握れば、その感情を抱いたままであるがために、早々にアクセルを深く踏み込んで攻めている自分がある始末。やや乱暴に扱いはじめてしまったのだが……。

意外にも分かりやすい挙動を見せる。新雪ということもあり、柔らかさが目立つとはいえ、確実にスリップも検知して制御しているのが如実に分かる。もちろんこの時は、ICEモード。エンジントルクの絞り方も上手く、駆動配分の決め方も褒めるほどに知的だ。しかもその反応も150ミリ秒と素早





MASERATI Ghibli S Q4

いから安心感すら得られる。となれば、410ps & 550 Nmの持ち主だからそれを活かしたくなるのが本音。エンジンとダンパーのいずれもスポーツモードにして今度はベースを上げて攻めてみると、ハイスピードにおいても比較的、姿勢は維持しやすく、エンジントルクでコントロールできるほどの扱いやすさを見せた。最大で50対50の前後トルク配分を決めるこのQ4システムはオンデマンド式だ。その制御の仕方は見事であるし、8速ATのギヤリングも巧みで扱いやすい。しかもフラットトルクゆえにどこからでも加速する。ただし、FRベースだからリヤのスリップを検知した後にフロント側を駆動するため、場合によっては若干のタイムラグが起こる時があるから注意したい。とはいえ、基本的にアンダーステア傾向は見られないから実にイタリア車らしい。最初は慣れが必要かもしれないが、こうした雪道での全開走行では、それを先読みしながらドライブする必要があるとはいえ、慣れてしまえばそれ自体を楽しむようになる。

やや癖があると思われるだろうが、これは限界に近い状態での話。普段ウインタードライブを愉しむ程度であれば、最高の相棒となるはずだ。決して言うことを聞かない相手ではない。意外にも従順な一面をもっているから遠慮なく付き合えるだろう。それにこのボディラインで雪国に向かえると思えば……。嬉しくなるはずだ。

マセラティのラインアップ中、もっとも身近な存在となるのが「ギブリ」の使命。アッパーサルーンのクアトロポルテから譲り受けたプラットフォームをショートホイールベース化して造られているものの、後部座席の居住性は十分に確保されているし、実際クアトロポルテよりも街中での取り回しは非常に楽。言うなれば“日常のマセラティ”としての役割りは、確実に果たしている。ただし、それだけに多くのライバルをもつこのクラスに参入してきたのだから、他車からの乗り換えを考える人も多いはずだ。

個人的には、例えばメルセデス・ベンツEクラスやBMW5シリーズ、あるいはアウディ A6あたりと比較した場合、ギブリのメリットは“脱保守派”という、ある意味で新しい世界を望む層には最適な選択になると思う。つまり、先の3ブランドを選ぶのは当たり前すぎて、もはやクルマの出来が良くても何の感動も生まれないのは事実で、日常を演出するという面では、常に何か物足りなさが残る。例えどのグレードを選択しても、ほぼ納得させられるものの、普段の足としての領域から脱することはないだろう。やや乱暴な言い方かもしれないが、これらは普段着に過ぎないのである。

その点、ギブリの場合、身近な存在というコンセプトの中で、これだけ“粋”を実現できているところが最大の魅力。これを遠慮なく普段使いすれば、心豊かになることは間違いない。エクステリアのデザインだけを取り上げても、これほどドラマラスなライン構成を採るモデルなど他車には見られ

ないし、インテリアのデザインやその質感も同様、随所に喜びが得られる。だからドイツ勢から乗り換えた際は、ワンランク上の快感が得られるはずだ。特にポルトローナ・フラウ製の本革を使ったインテリアなど、高級鞆を例に挙げるまでもなく、イタリア製ならではの肌触りに感動することは確実。この色気たっぷりのミディアムサルーンを選択したことに後悔することなど皆無に等しいだろう。

しかもラインアップ構成も巧みだ。前ページでもレポートした「ギブリS Q4」というフルタイムAWDモデルの他に、FRの「ギブリS」も用意、その世界感にも違いはなく、むしろ都市部での使用がほんとどというオーナーにとってはこのほうがお奨めで、Q4よりも軽快感がある。それに近々、ベーシックモデルの「ギブリ」も追加設定される予定だ。同じV6ツインターボユニットを搭載するものの、パワー&トルクは330ps&500Nmにデチューンされているとはいえ、必要にして十分。価格設定も噂によれば相当魅力的な数字が並ぶと言われているから楽しみだ。

巧みなラインアップに、ライバルとの差……。

C O L U M N

TEXT ● Masaru NOGUCHI



SPECIFICATIONS

モデル名	ギブリ	ギブリS	ギブリS Q4
■ボディ			
全長(mm)		4970	
全幅(mm)		1945	
全高(mm)		1485	
ホイールベース(mm)		3000	
トレッド(F/R)		1635 / 1655	
車両総重量(kg)	—	2255	2305
■エンジン			
形式	V型6気筒DOHCツインターボ		
総排気量(cc)		2979	
圧縮比		9.7	
最高出力	243kW(330ps) / 5000rpm	302kW(410ps) / 5500rpm	
最大トルク	500Nm(51.0kgm) / 4500rpm	550Nm(56.1kgm) / 4500~5000rpm	
オーバーブースト時回転数	1750~4500rpm	1650~5500rpm	
燃料タンク容量(ℓ)		80	
■トランスミッション			
タイプ	電子制御8速AT		

モデル名	ギブリ	ギブリS	ギブリS Q4
■シャシー			
駆動方式		RWD	AWD
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン		
サスペンション フロント	ダブルウィッシュボーン		
リヤ	マルチリンク		
■ブレーキ			
形式	ベンチレーテッドディスク		
■タイヤ&ホイール			
フロント	235/50R18	235/50R18	235/50R18
リヤ	235/50R18	275/45R18	275/45R18
■パフォーマンス			
最高速度(km/h)	263	285	284
0→100km/h加速(秒)	5.0	4.8	4.8
■エミッション(EU複合)			
CO ₂ 排出量(g/km)	223	242	246
燃料消費量(ℓ / 100km)	9.6	10.4	10.5
■車両本体価格(万円)	未定(導入予定)	940	1010

※「ギブリ」の諸元はメーカー発表数値

※「ギブリS」「ギブリS Q4」の諸元は国土交通省申請数値

※パフォーマンス、エミッションの諸元は全てメーカー発表数値





MASERATI

<http://www.maserati.co.jp>