

Car Entertainment Magazine

[ゲンロク]

GENROO

2014
APR No.338

4

〔第一章〕 スーパースポーツ編

マクラーレンP1 × バーレーン/ ポルシェ911ターボS × 富士スピードウェイ

〔第二章〕 ジェントルマンクーペ編

ベントレー・コンチネンタルGT V8S

ジャガーXKR-S GT × アストンマーティンV12ヴァンテージS

〔第三章〕 スーパーサルーン編

メルセデス・ベンツS63AMG × アウディS8 × ジャガーXJR

ポルシェ・パナメーラ・ターボ × アウディRS7 × メルセデス・ベンツCLS63AMG

ジャガーXFR × メルセデス・ベンツE63AMG ×

マセラティ・クアトロポルテGT S × ポルシェ・パナメーラ・ターボ

TEST & BATTLE SPECIAL

最新鋭の本質。



DEBUT

フェラーリ・カリフォルニアT メルセデス・ベンツSクラス・クーペ

THE STORY シボレー・コルベットZ06 THE VINTAGE 追悼特別企画 ボブ・ウォレスの全仕事

NEW MODEL IMPRESSION メルセデス・ベンツGLA45AMG / ポルシェ・マカン・ターボ / BMW435iカブリオレ 他

THE JUDGE メルセデス・ベンツS400ハイブリッド × BMW アクティブハイブリッド7 × レクサスLS600h

SHOP REPORT BMW / ベントレー 特選ショップ



CONTENTS ①

GENROQ
2014 APR No.338

4

- 24 **DEBUT!**
メルセデス・ベンツSクラス・クーペ
フェラーリ・カリフォルニアT

- 28 **TEST & BATTLE SPECIAL**
最新鋭の本質。

[第一章: スーパースポーツ編]

マクラーレンP1 × バーレーン

ポルシェ911ターボS × 富士スピードウェイ

[第二章: ジェントルマンクーペ編]

ベントレー・コンチネンタルGT V8S

ジャガーXKR-S GT × アストンマーティンV12ヴァンテージS

[第三章: スーパーサルーン編]

メルセデス・ベンツS63AMG × アウディS8 × ジャガーXJR

ポルシェ・パナメーラ・ターボ × アウディRS7 × メルセデス・ベンツCLS63AMG

ジャガーXFR × メルセデス・ベンツE63AMG S 4MATIC

× マセラティ・クアトロポルテGT S

× ポルシェ・パナメーラ・ターボ

マセラティ・ギブリS Q4&クアトロポルテSQ4 × ウインターテスト







CONTENTS 2

GENROQ
2014 APR No.338

4

74

TEST & BATTLE SPECIAL

最新鋭の本質。

[第四章：英流スポーツ編]

ロータス・エヴォーラSスポーツレーサー × ボルシェ911カレラ
ウェストフィールド スポーツターボ1600ST3J / モーガン3 ホイラー

[第五章：ホットハッチ編]

VWゴルフR × ウインターテスト

BMW M235i

アウディS3 × VWゴルフGTI × BMW135i
× ルノー・メガーヌR.S. × MINI JCW ペースマン

新型MINIクーバーS

108

STORY

シボレー・コルベットZ06

112

NEW MODEL IMPRESSION

メルセデス・ベンツGLA45AMG

ボルシェ・マカン

BMW435iカブリオレ

Jeepラングラー アンリミテッド サハラ

ルノー・キャプチャー

[番外編] JAIAで選ぶ大人の普通車

129

The Judge

フルサイズサルーンと ハイブリッドのおいしい関係。

メルセデス・ベンツS400ハイブリッド

× BMW アクティブハイブリッド7 × レクサスLS600hL

140

VINTAGE NOW

追悼特別企画 ボブ・ウォレスの全仕事

152

GENROQ × BENTLEY

PART3 クルーを訪ねて

156

The Watch

ザ・スーパーマシン。

ウブロ ビッグバン フェラーリ オールブラック 他

[Watching] ロレックスとレースの密接な関係

15 TOPIC ボルシェ、ル・マンへの挑戦

17 DEBUT! マクラーレン650S 他

19 SCOOPI! ボルシェの野望

21 SCOOPI! ボルシェ911シリーズ / ケイマン&ボクスター

134 Green GENROQ EVタクシー

136 TEC GENROQ 新型バワートレイン

163 LONG-TEAM REPORT SPYKER C8 / レンジローバー・スポーツ

168 Tuned THE Diesel BMWへの挑戦状

170 MOTORSPORT FI / GT500 / GP2

172 Check it up! 新作パーツ紹介

178 お喋り工房 インド上陸 編

180 哲也の部屋 ゲスト：浜島裕英(前編)

182 太田哲也のオレの話を聞け! カスタムは愛だ!

184 『熊倉です。』 スマート・フォーツァー・ブラバS ED

186 It's a carbon time! カーボンとGT-R

188 福野礼一郎の昭和元禄ユニヴァース

192 NEW! ニュース / インフォメーション / 新製品

195 エンターテインメント

197 レストラン

199 今月のプレゼント

203 SPORT CAR STYLE メルセデス・ベンツC63AMG

213 SPECIAL SHOP BMW / ロールス・ロイス / ベントレー特選ショップ



2014年の世界耐久選手権=WEC、そしてル・マン24時間レースにおいて最も大きなトピックとなるのは、やはり名門ポルシェから必勝体制で投入される、新型LMP1マシンの「919ハイブリッド」だろう。先日、今年で82回目となるル・マン24時間レースの主催者、フランス西部自動車クラブ=ACOは、同レースのエントリーリストを発表したが、ここにはもちろん919スパイダーを投入する「ポルシェ・チーム」の名が記されている。

ポルシェ・チームがル・マン24時間にエントリーした919スパイダーは、ゼッケン14と20の2台。ちなみにGTE Proクラスには、昨年1-2フィニッシュを達成した「911RSR」が、ポルシェ・チーム・マントイからエントリー。こちらは91と92のゼッケンを掲げ、もちろん連覇を狙う。つまりポルシェは、LMP1を919スパイダーで、そしてGTE Proを911RSRで制覇するというプランを掲げ、2014年のル・マン24時間を戦うのだ。

注目の新型LMP1マシン、919ハイブリッドはスーパーチャージャー付きの、2.0V型4気筒ガソリンエンジンを搭載し、さらにフロントアクスル駆動用の電気モーター、運動エネルギー回生システム=KERS、排気エネルギー回生システム=ERSを装備。A123システムズ製のリチウムイオン・バッテリーに、この両回生システムからの電力を蓄え、必要時にはそれをエレ

クトリックモーターに供給する仕組みを持つと言われる。

エンジンの排気量や使用燃料など、レギュレーションとの関係で、各社がさまざまなシステムやサイズをLMP1マシンでは試みることになる今年のル・マン24時間。ポルシェは14号車にロマン・デュマ、また20号車にはティモ・ベルンハルトと、このレースの総合優勝経験者を別々に割り当て、加えて現在の段階では組み合わせは未定だが、ブレンドン・ハートレー、ニール・ジャニ、マルク・レーブ、そしてマーク・ウェバーの4名に、両マシンのステアリングを委ねることになる。

ポルシェ・チームの監督であるアンドレア・ザイドルは、「デュマとベルンハルトの両ドライバーを2台のマシンに振り分けることは、彼らの耐久レース、特にル・マン24時間での経験を考えれば当然の選択

である」とコメント。3月末にポール・リカールで行われる公式テストや、4月にシルバーストーンで開催するWECシリーズに対しても、大きな期待を寄せていることをさらに付け加えた。

最初にも触れた通り、ポルシェは耐久レースの世界においては、自他ともにその実績を認められる名門。919スパイダーの活躍は、モータースポーツの歴史に、また新たな1ページを加えるだけではなく、プロダクションモデルの世界への技術導入という点においても、大きな効果を発揮することになるだろう。改めて考えてみれば、モータースポーツにおいて効率というものは、これまでもストイックなまでにそれが追求されてきた。LMP1マシンとしては大胆な、おそらくは2.0クラスまでのダウンサイジングを行った919ハイブリッドを完成させてくるポルシェ。ここから得られた技術が、我々のロードカーに反映されてくる日は、意外に近いのかもしれない。

まずは2014年シーズンの活躍に注目しようではないか……。

今年も必勝態勢。

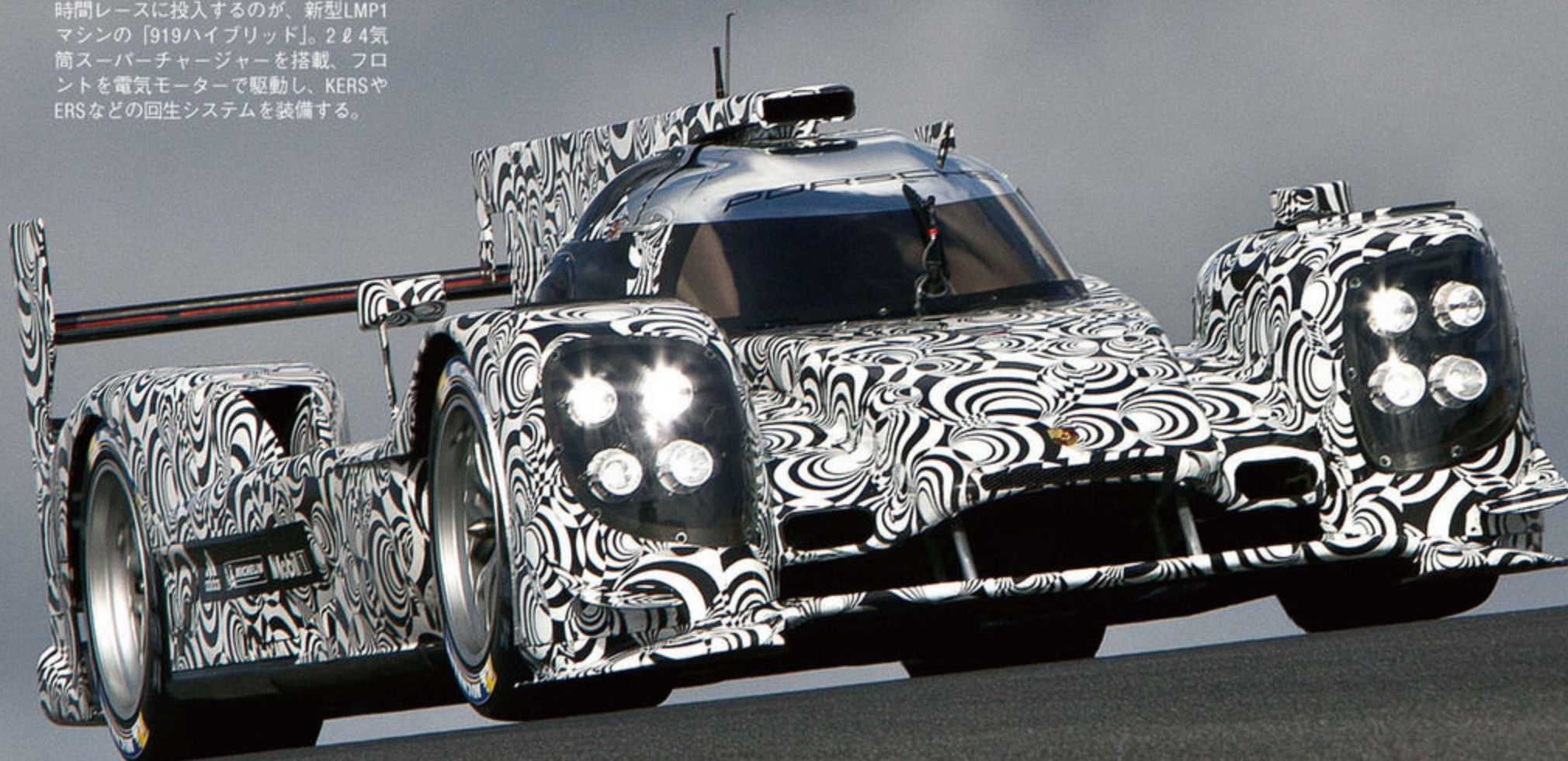


ポルシェ・チーム・マントイからGTE Proクラスにエントリーされる「911RSR」。昨年同様に1-2フィニッシュを狙う。



919 Hybrid

ポルシェ・チームが今年のル・マン24時間レースに投入するのが、新型LMP1マシンの「919ハイブリッド」。2.0V型4気筒スーパーチャージャーを搭載、フロントを電気モーターで駆動し、KERSやERSなどの回生システムを装備する。





それは11年前の2003年ジュネーブ・ショー。この時に世界中のスーパースポーツ・ファンから最も熱い視線を集めたのは、ランボルギーニが久々に復活させた、V型12気筒以外のエンジンを搭載する、すなわちスモール・ランボルギーニだった。親会社であるアウディの主導により、最新世代のアルミニウム製スペースフレームと、V型10気筒エンジンを搭載して誕生したガヤルドこそが、そのスモール・ランボルギーニだった。一方ライバルのフェラーリは、このショーで360モデナの最終進化型となったチャレンジ・ストラダレを披露。ランボルギーニだけがショーの主役ではないことを強くアピールしてみせた瞬間だった。

2014年のジュネーブは、まさにこの時の再現となるかもしれない。主役は言うまでもなく、ガヤルドの後継車としてランボルギーニが発表する「ウラカンLP610-4」。ダウンサイジングという世界的なテクニカルトレンドの中、5.2ℓ仕様のV型10気筒自然吸気エンジンを継承しているものの、シリンダー直噴とポート噴射の両立を実現するなど、さらなる高効率化に対して積極的な取り組みを見せる。325km/h以上という最高速と、290g/kmのCO₂排出量とともに実現したウラカンは、まさに現代がスーパースポーツに要求する性能を完全に満たした、期待の新作と言えるだろう。

一方、今年のジュネーブでチャレンジ・ストラダレ的な役割を果たすのは、フェラーリではなく、マクラーレンがMP4-12Cの正常進化型として発表する「650S」である。その直接のライバルとなるのは、昨年誕生したフェラーリ458スペチアーレ。650Sのネーミングは、ミッドの3.8ℓ版V型8気筒ツインターボエンジンが発揮する650psの最高出力に、スポーツを意味するSを加えたもので、ステアリングやプロアクティブシャシーのセッティングなどは、650Sのためのスペシャルとされる。オプション装備には、新たにP1で採用されたカーボンシートなどが用意されるという。

ジュネーブへの期待……。

650Sのエクステリアデザインは、フラッグシップモデルのP1とも共通したイメージを持つ、新型のLEDヘッドランプや、フロントバンパースポイラー、あるいはドアブレードなどによって、これまでのMP4-12Cとの差別化が図られている。それはもちろんエアロダイナミクス向上に大きな効果を発揮し、マクラーレンは240km/h走行時のダウンフォース量は24%増と発表。5本スポークデザインの軽量ホイールも、650Sのために新たに開発されたものだ。さらにMC1と呼ばれる高性能タイヤも、ピレリから誕生することになる。

ジュネーブでの正式発表後にセールスを開始する650Sには、クーペ、スパイダーの両ボディが用意される。これまでのMP4-12CとP1の間を担うとされるニューモデルの誕生によって、マクラーレンはさらにスーパースポーツ市場の中で、その存在感を強めていくことになるだろう。そしてさらに先に予定されているのは、あのボルシェ911をライバルとする、よりコンパクトなP13のデビュー。マクラーレンの積極的なニューモデル戦略は、これからも変わることはないのである。

そして、そのライバルとして強く意識されるボルシェは、4月のオートチャイナでボクスター&ケイマンに、高性能モデルのGTSを追加設定することが決定しているが、ジュネーブではもしかすると、911ターボシリーズのハイエンドモデルとなる「911GT2」を披露することになるのかもしれない。ただしこちらは残念ながらまだ不確定な要素が多く、スペック等に関する情報も皆無。とはいえボルシェにとって、911シリーズにGT2(そしてもちろんGT2RSも)を用意することは当然のプランだ。できればそのデビューは注目度の高いジュネーブで、と思うのだが……。

McLaren 650S

マクラーレンがジュネーブで初公開する「650S」。MP4をベースにしつつも、フロントフェイスはP1譲りのデザインにアレンジされている。



Lamborghini Huracan LP610-4

約10年の歳月を経てデビューする新型スモール・ランボルギーニ「ウラカン」の正式デビューも今年3月のジュネーブ・ショー。一部のスペックとディテールこそ公表されているものの、その詳細のすべては明かされていないだけに期待は高まる。



コクピットもMP4とほぼ同一ではあるが、カーボンとアルカンターラをふんだんに使用して、スパタンに仕立てられている。その雰囲気は相変わずだ。



リヤまわりはMP4に準じているものの、細部は微妙に異なる。ピレリMC1という専用タイヤを装備するあたりから判断すれば、その性能に相当な拘りが伺える。





Cayenne Coupe

カイエンの2ドアクーペ版もラインアップするとの噂だ。CGの出来は悪いものの、恐らくは、BMW X6などに近いイメージかもしれない。



ポルシェは、2018年には20万台という規模にまで年間生産台数を拡大するプランを打ち出している。そして恐らくこの極めて野心的な計画は、先日誕生したコンパクトSUV"マカン"の成功によってその予定を一気に前倒しして達成される可能性が高くなった。そしてポルシェはさらにマカンの先にも様々な新型車の投入を計画しているという。

911、ボクスター、ケイマン、カイエン、マカン、パナメーラ。昨年から限定生産を開始した918スパイダーを除けば、現在のポルシェ車のラインアップは以上の通りだ。ここでポルシェにとって、今最も必要とされる商品を考えて、意外にもそれは、フェラーリ458やランボルギーニ・ウラカン、そしてマクラーレンMP4-12Cに対抗する、ミッドシップ・スポーツカーであることが分かる。もちろんポルシェ自身は、それを十分に理解しているところで、すでに960の社内コードを掲げて、その開発は2017年のデビューを目指してスタートしていると噂されている。

960のミッドに搭載されるエンジンは、一時は新開発の水平対向8気筒とも伝えられていたが、それはどうやら、918スパイダーに搭載される4.6ℓ版V型8気筒をベースとするものになるようだ。最高出

力は570ps前後をターゲットとするものと予想されるが、これはライバル車のスペックを考えれば、最低限必要な要求性能といえるだろう。組み合わせられるトランスミッションは7速PDK。駆動方式は4WDが選択されるものと思われる。

960とともに、これも現在開発中と噂されているのが、これも918スパイダーからV型8気筒エンジンを継承した、2+2モデルの984だ。エクステリアデザインは、まだまだ想像の域を出ないが、デザイナー関係からの情報によれば、低いルーフレインとコンパクトなリヤドアが特徴的なスタイリッシュなモデルに仕上げられているという。こちらも2017年にはセールスが開始される見込み。ポジショニングとしては、911よりもラグジュアリーな2+2クーペといったところだろう。

コンパクトなミッドシップスポーツのケイマンには、GT4マシンのロードモデルともいえる、そしてまた、先代ケイマンに設定された"R"の後継モデルともいえる、スペシャルも用意されているらしい。こちらは911カレラSから、3.8ℓ水平対向6気筒エンジンを移植する可能性が高く、したがって最高出力は400psを掲げることになるだろう。このスペシャルモデルは、911シリーズのGT3に近いキャラクターを持つもので、さらにハードに引き締められたサスペンションやセンターロック式のホイールなどの専用装備を与え、熱狂的なポルシェ・ファンを納得させる内容を誇るという。

さらにポルシェは、カイエンの2ドアクーペモデル、そしてカイエンとマカンの関係と同様に、パナメーラのスタイリングコンセプトを継承しながら、サイズを縮小したコンパクトサルーンの誕生をも計画している模様。発表直後からマカンが世界的に大きな話題となり、それが歴史的な成功を成し得ることが確実視される中で、この計画に異論を唱える者はいないはずだ。ポルシェの新型車戦略は、これからさらに積極的なものになる。

ポルシェの野望。

Pajun

パナメーラを縮小したようなサイズをもつサルーンもデビューする見込み。一部ではこれが"パジュン"と呼ばれるとの声もあるが、真相は定かではない。



984

918スパイダーのV8ユニットを搭載するという4ドア・スポーツサルーン。ただ、パナメーラとの差別化をどう図るのかは疑問が残る。



960

打倒フェラーリを目的に開発されているという960。現在の噂では、918譲りのV8ユニットを搭載し、570psを出力すると言われているが、市場の動向から察すれば、間違いなく600psを軽く超えるはずだ。しかもハイブリッドモデルとしてリリースされる可能性も極めて高い。

CAYMAN GT4

400ps以上の最大出力をもつと噂されるケイマンGT4。911シリーズで例えるならGT3に匹敵する魅惑のモデルだ。サスペンションまわりの強化も実施してくるだろう。





現行モデルのボルシェ 911、すなわち991型911が発表されたのは、2011年秋に開催されたフランクフルト・ショーでのこと。そのエンジニアリングでは、ボディをスチールとアルミニウムのハイブリッド構造としたほか、最もベーシックなカレラ用の水平対向6気筒エンジンを前作の3.6ℓから3.4ℓへとダウンサイジング。さらにはホイールベースを100mm延長するなど、さまざまな話題とともに991型911シリーズは誕生した。

だが最新世代911のラインアップは、まだ完成には至っていないようだ。年頭に開催された北米国際自動車ショーでは、クーペ、カブリオレに続く第3のボディとなる911タルガが、いわゆるタルガバーを持つクラシカルなスタイ

ルに回帰し、しかしながら見る者を圧倒する、オートマチックのオープン&クローズシステムを採用して誕生したが、この後にもさらに、GT2、GT2RS、GT3RS、そしてGTSなどのモデルが誕生することは、ボルシェファンの間では暗黙の了解となっている。

同時に近年のボルシェは、911シリーズに生産途中でビッグマイナーチェンジを施すことも予測可能だ。最初に触れたように、991型911は今年の秋で登場から3年となるから、仮にビッグマイナーチェンジが計画されているとするのなら、そのタイミングはそう遠いものではなく、2015年あたりになるだろうというのが一般的な見解。その予想を裏づけるかのように、ボルシェの周辺は最近、フロントのエアインテークやLEDデイライトなどに新デザインを採用したテスト車が頻繁に目撃されるようになった。つまり逆に考えれば、このビッグマイナーチェンジ版が発表される2015年までに991型911のモデルラインアップは、完全に出揃うことになることを意味している。

直近にデビューが迫っているモデルとしては、ボクスターとケイマンに新設定されるGTSも見逃せない存在だ。オフィシャルデビューの舞台となるのは、4月に開催されるオート・チャイナ=北京モーターショーが有力。これまでのSをベースに、専用のECUなどを与えることで15psのエクストラを得るだろう。ボクスターGTSは330ps、ケイマンGTSは340psというのが、ミッドシップされる3.4ℓ水平対向6気筒エンジンのパワースペックだ。

トランスミッションは6速MTと7速PDKの選択が可能。ボルシェ自慢のPASMも、このGTSには標準装備され、魅力的なフットワークを演出することになる。一方エクステリアのフィニッシュは、前後のバンパースポイラーやディフューザーなどがGTS専用のものとなるなど、ディテールの一部が変更され、よりスポーティな装いとなる。またケイマンGTSには、LEDのデイライトが標準装備されることになるという情報もある。

ケイマンには、別項で紹介している通り、さらに先代のRに相当する、究極のスポーツモデルの誕生も噂される。パナメーラやカイエン、そして最新コンパクトSUVのマカンと、最近のボルシェはスポーツカー以外のモデルで大きな成功を収めているような印象が強いが、彼らが本来主流とするスポーツカーもまた、その正常進化を止めることはない。その動向からは、一瞬たりとも目が離せないのが、ボルシェというメーカーなのだ。

フェイスリフト続々……。



PORSCHE 911 TURBO/911 Carrera Cayman/Boxster

911 TURBO



カレラ・シリーズと同様に早くも911ターボもフェイスリフトの準備に入っている模様。その詳細は不明なもの、恐らくパワーアップ+α……。それが何か分からないのが恐ろしい。

911 Carrera



もっとも早くフェイスリフトされるのは、間違いなく911カレラ。もしかしたら、これは予てから噂されているハイブリッドモデルのテストかもしれない。



Cayman/Boxster



極寒の地でもテストするのがボルシェの流儀。スポーツ性をさらに高めたGTSなるモデルの準備にも余念がない証し。



コクピットまわりのデザインはサルーンのSクラスとは異なり、エレガントさが増した印象。最先端を誇る安全&快適装備こそ同一なもの、その雰囲気は格別だろう。シートのデザインもホールド性の高さを伺わせる仕上がりがだ。



際立つ美しさ。

DEBUT!

TEXT●山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)

PHOTO●Daimler AG

Mercedes-Benz S-Class Coupé

昨年秋にコンセプトカーとして公開されたSクラス・クーペが遂にデビューする。しかもそのスタイリングは、メルセデス史上もっとも美しいフィニッシュを実現！サルーン同様に最高峰のテクノロジーをも装備させたこの新作の内容に迫る。

Sクラス・クーペのボディサイズは、すでに市場に投げられている4ドアのSクラスと比較して、2ドアモデルということもあり、若干コンパクトな数字となる。ホイールベースは2945mmで、これはセダンの標準ボディ比で90mm短い数字だ。エクステリアデザインも、このキャラ

本誌の発売直後に開幕するジュネーブ・ショーでワールドプレミアを飾る新型車の中でも、そのデザインの美しさが最も大きな話題になるのは、間違いなくメルセデス・ベンツが放つ新型フラッグシップ・クーペだろう。それは一瞬、言葉を失ってしまうほど美しく、また躍動的な姿を持つモデルだ。昨年のフランクフルト・ショーで披露された、コンセプトSクラス・クーペからも判断できるように今回からCLEクラスではなく、「Sクラス・クーペ」と呼ばれることになったそれである。コンセプトカーでの魅力的な造形を、ほぼ理想的な姿でプロダクションモデルに具現化してみせた、ゴードン・ワグナー氏率いるメルセデス・ベンツのデザインチームに最大限の賛辞の言葉を与えたい。

無敵Sクラス・クーペのボディは、安全性においても現代の最高水準を極めている。さらに走行中の快適性を高めるために最新のインテリジェント・ドライブも標準採用。詳しい機能は省略させていただくが、安全運転支援システムのレーダーセーフティパッケージやナイトビューアシ

クターを十分に意識したフィニッシュで、ボディサイドの特徴的なプレスラインは、そのままエアフローを表現したようにも、あるいはまたフィットワークの力強さを表現した脈動感を感じられるし、Bピラーを持たないことと流麗なルーフラインを描いたことの相乗効果で、アッパーボディの重量感を抑えて視覚的な安定感も生み出している。



ジュネーブ・ショーに先立ち公開されたリリースによれば、会場に飾られるのは、V8ツインターボ仕様の「S500クーペ」のみとのことだが、当然ながら実際にラインアップされるのは、サルーンと同様になるのは間違い無い。いずれS65AMGなどもリリースされるだろう。





ストプラス、LEDインテリアジェントライトシステムなどその内容はSクラスのセダンと同様の内容だ。

キャビンは、当然ながら後席を用意するが、セダンのキャラクターの違いを考えるならば、やはりフロントに着席するドライバーとパッセンジャーのみでこの至高の空間を贅沢に使うというのがベストなスタイルだろう。オプション装備も幅広く用意されているが、その中でもヘッドアップディスプレイは特筆もの。480×240ピクセルの解像度を持つフルカラーディスプレイの像を高出力LEDによってボンネット上にフロント表示させるという。

先代のCLクラスと比較して、面積を150%ほど拡大したというパノラマルーフもメルセデス・ベンツが事前情報の中で強調する装備だ。

SLKから採用されたマジックスカイコントロールにより、簡単なスイッチ操作で透明度を切り替えることができるのも大きな特長である。

ジュネーブ・ショーで披露されるこのSクラス・クーペは、455ps & 700Nmの最高出力&最大トルクを発揮する、4463cc仕様のV型8気筒ツインターボエンジンを搭載する「S500クーペ」のみ。排気システムに可変フラップを導入し、スポーティなクーペらしいサウンドの演出を行っていることにも注目したい。組み合わせられる7速ATⅡ7Gトロニックプラスや、シャシーにマジックボディコントロールを導入するなどの主要メカニズムもセダンと同様だ。世界で最も美しいクーペは、その機能においても世界の頂点を極める1台である。



DEBUT!

TEXT●山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)
PHOTO●Ferrari S.p.A.

ボ トムレンジを担うモデルとしてフェラーリがV型8気筒FRモデルの「カリフォルニア」を発表したのは、2008年秋に開催されたパリ・サロンでのこと。オートマチックでのオープン&クローズが可能なハードトップを備え、さらに2+2のシートレイアウトをコンパクトなキャビンに成立させたカリフォルニアは、フェラーリというブランドへの新たな扉を開いた意欲作だった。それだけにフェラーリによれば同社の全販売台数中、約70%もの比率に達したというから、そのチャ

止まらぬ進化。

レンジは見事に成功したことになる。しかも後の2012年には、搭載される4297cc仕様のV型8気筒エンジンを30ps強化するとともに30kgのダイエットを実現した「カリフォルニア30」へと進化。それは言葉を変えらるる後期型として誕生したモデルだと誰もが考えていたはずだが、しかし、近年のフェラーリが新型車戦略の定番としている、いわゆるピッグマイナーチェンジは、実はさらに後に控えていた……。

それが今年のジュネーブ・ショーでワールドプレミアされる「カリフォルニアT」である。その進化で最も大きな変化を見せるのは、すでに一部で噂されていた通り、パワーユニットにほかならない。新たに搭載されるエンジンは、3855ccの排気量が設定された、直噴型の90度V型8気筒ターボ。ツインスクロールタービンの採用により、きわめて鋭いスロットルレスポンスを実現し、同時に可変ブーストマネージメントによって、全域にわたって魅力的なトルク特性を実現したと、フェラー

リは胸を張る。最高出力&最大トルクは、それぞれ560ps/7500rpm&755Nm/4750rpm。これはカリフォルニア30との比較で、最高出力では70psの増強を果たした数値だ。一方、環境性能においても10・5ℓ/100kmの燃料消費率はECE+UDC複合サイクルで約15%を低減。CO₂排出量も250g/kmと20g/kmを削減した結果になる。ちなみにこの環境性能は、フェラーリがカリフォルニアで2011年から搭載してきたアイドリング

ボディ側面にはウイングラインに沿って脈動感を表現しているのは見事。そしてリヤには大型のトリプル・フェンス・ディフューザーを装備し、エアロダイナミクスによる効果も大幅に進化させている。



Ferrari California T

フェラーリの大ヒット作、カリフォルニアが遂に第三章へと進化を果たした。すでに噂されていたように搭載されるパワーユニットはV8ツインターボ仕様になり、さらにシャシー関連のほか、エクステリアもそのイメージを一新するまでに至った。ジュネーブ・ショーでの正式デビュー前に、分かる限りの情報をお伝えする。



エクステリアデザインは、フェラーリ・スタイリング・センターとピニンファリーナの共同作業によるもの。F12ベルリネッタにも通ずるデザインに改められていることもあり、従来型よりもスタイリッシュに映る。ちなみにルーフの開閉に要する時間は、約14秒。

遂にダウンサイジングされ、V8ツインターボ仕様に改められたパワーユニット。3855ccという排気量ながら、パワーで70ps、トルクで49%もの向上を実現し、さらに環境性能面ではCO₂排出量と馬力比で20%の低減を見せている。またフェラーリによれば、ターボラグを事実上ゼロに抑え、自然吸気エンジンと変わらないフィールをもつうえ、可変ブースト・マネージメントによってトルクカーブも全回転域で増強しているという。

ストップ機構を核とするHELEシステムが存在が大きな効果を発揮しているのは言うまでもない。

また、フェラーリはこのカリフォルニアTにおいて魅惑的なエンジンサウンドを実現することにも積極的な取り組みを見せている。フラットプレーンのクランクシャフトの採用は、これまでもフェラーリが強い拘りを見せてきた設計のひとつだが、さらに3ピースの鍛造エキゾーストマニフォールドなど、サウンド演出のための試みは多岐に渡るという。

組み合わせられるトランスミッションは、フェラーリからの第一報では触れられていなかったが、これはもちろん7速のF1デュアルクラッチトランスミッションを継承することになるだろう。サスペンションは、フロントにダブルウィッシュボーン、リヤにマルチリンクという基本デザインにこそ変化はないものの、反応速度を50%向上させたという、最新世代の磁性流体制御ダンパーや、新セッティングのスプリングを採用している模様だ。さらには新型のステアリングギヤボックスやCCM3ブレーキなど、シャシーの進化も著しい。F1-tracの搭載もカリフォルニアTの走りを大いに魅力的なものとするだろう。

エクステリアデザインも、そのデザインが変化した。往年の250GTスパイダー・カリフォルニアにモーターを得た、ボンネット上のエアインテークが廃止されたのは残念だが、エアロダイナミクスはさらに最適化され、カリフォルニア30から、最高速は6km/h向上して316km/hに、また0→100km/h加速も0.15秒を短縮して、3.6秒というデータが新たにスペックシートに掲げられることになった。

SPECIFICATIONS

フェラーリ・カリフォルニアT

■ボディサイズ:全長4750×全幅1910×全高1322mm ホイールベース:未公表 ■乾燥重量:1625kg 重量配分:47.53% ■エンジン:V型8気筒ターボ 総排気量:3855cc 最高出力:412kW(560ps)/7500rpm 最大トルク:755Nm(77kgm)/4750rpm ■パフォーマンス 最高速度:316km/h 0→100km/h加速:3.6秒 CO₂排出量:250g/km 燃料消費量:10.5ℓ/100km

※すべて現段階でのメーカー公表値



コクピットの印象は、これまでとさほど変わらないものの、中央のエアベント間にタッチパネル式のディスプレイを配置しているのが新しい。これはターボ・パフォーマンス・エンジニア(TPE)と呼ばれるもので、スクロールするとエンジンに関する様々な情報を表示することができるという。その詳細こそ公開されていないが、恐らく過給圧をはじめとした車両状況を示すものと見られる。また、マネッティーノのモードは、コンフォート、スポーツ、ESCオフの3モードとこれまでと同一だが、その制御内容は大幅に進化しているというから楽しみだ。一方、シートはフラウ・セミアニリン・レザー・トリム仕上げとなり、カスタマーの好みに応じて特別な仕様を注文することも可能だ。



TEST & BATTLE | SPECIAL

第一章 | スーパースポーツ編

McLaren P1

A close-up, low-angle shot of a McLaren P1. The image focuses on the rear wheel, showing the multi-spoke alloy rim and the yellow McLaren brake caliper. Above the wheel, the side mirror is visible, reflecting a bright red light. The car's body is dark and glossy, with some reflections visible. The overall mood is dramatic and high-tech.

バーレーン、全開。

ニュル7分切りを実現させるために日々テストを繰り返してきたマクラーレンP1。
リリースされてからというもの、私はこのステアリングを握る日をずっと待っていた。
しかしそれも、私を満足させるためだったと思えば、待たされた時間にも納得がいく。
バーレーンにて初試乗した、その衝撃的な印象を率直にレポートしよう。

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



McLaren P1

こはバーレーン・インターナショナル・サーキット。暖かい陽光を浴びながらマクラーレンP1がピットに佇んでいる。シンプルなフォルムと複雑なフォルムを融合させ、精緻なディテールを織り込んだその外観は実にオーガニックだ。

ドライバーズシートに乗り込む。カーボンファイバーとアルカンターラで覆われたキャabinは、ほどよくコンパクトで心地良い。とりわけアルカンターラの使い方が巧く、感触が良いだけでなく、身体が触れる部分をしっかりとホルドし、無用な光の反射を防いでくれる。カーボンも装飾ではなく、構造材としての機能を担っているのも本来の使い方だ。重要な計器とコントロールはすべてドライバの正面に位置する。室内はミニマリズムと機能主義の理想的な融合をみせ、人間工学を徹底的に追求した結果が見て取れる。ドライビングポジションが申し分ないことは言うまでもないだろう。

超モダンな高層ビルと、壁面にアラベスクを施したモスクが混在する遠景をバックに、EモードのP1がピットレーンを滑走し始める。まったくの無音だ。他のサーキットでは望むべくもないシユールリアステイックな世界が幕を開けた。

エンジンの始動にはなんの儀式も要さない。フラットプレインクランクのV8ツインターボは、一声吠えたと生命を宿した。これまでの静寂から一転して、内燃機関とモーターが発する衝撃波が鼓膜に突き刺さる。私は第1コーナーに向けてステアリングを右に切った。

常識的なスピードで走る限り、P1は借りてきた猫のようにおとなしい。扱いやすく快適、走らせるのに特別な技術はなにも要らない。バブル形状のキャノピーのおかげで、ミッドエンジンスーパーカーの平均





TEST & BATTLE SPECIAL

例えノーマルモードであつても、
体内のアドレナリン濃度と、
スロットルの踏角が直結する。

以上に四囲の視界が開けているのは
発見だった。同様に乗り心地も上々
で、進化したアクティブサスペンシ
ョンの恩恵を早くも感じる。

ゆったりとしたクルージングにつ
い気を許してしまいがちだが、バー
レーンのストレートで可能な限りス
ロットルを踏み込むと、P1はたち
まちその本性を露わにする。猛り狂

うV8サウンドはほとんどフィルタ
ーを通さないまま後頭部を直撃し、
地平線に向かって突き進む力感に私
は畏怖の念すら抱いた。と同時にア
ドレナリンが全身に駆け巡るのを感じ
る。体内のアドレナリン濃度とス
ロットルの踏角が直結している。無
論、まだノーマルのポジションのま
までの話である。

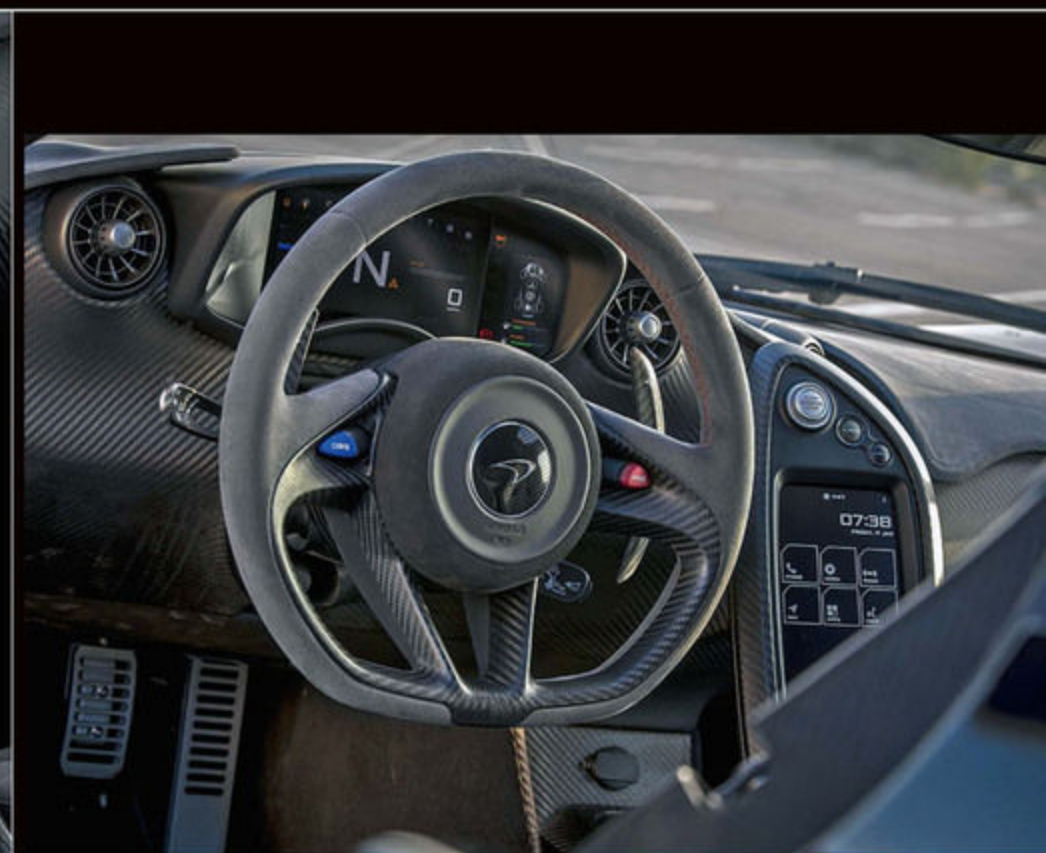
パワーステアリングは軽すぎず重
すぎず、絶妙の操舵力を保ち、潤沢
なフィードバックを伝える。しかし、それ
にしてもブレーキには感心した。マ
クラレンは極上のペダルレスポン
スとフィードバックを最優先して回生ブレ
ーキを採用していないが、彼らの目
論見はズバリ的中したと断言できる。
その素晴らしいタッチと制動性能は
最初のひと踏みから明らかだった。

V8単体の回転フィードバックを詳しく
観察しているうちに、一瞬、息継ぎ
をすることがあり、特に高回転域で
その頻度が高いことに気づいた。や
はりわずかながらもターボラグがあ
るようだ。しかしP1ではエンジン
が0rpmでもトルクは潤沢だ。モ
ーターがV8のターボラグをきわめ
て効果的にカバーしているのだ。





ステアリングアーム左側の青いボタンが「DRS」、右の赤いものは「IPAS」だ。179psの電気モーターアシストを用いたい時にこのIPASを押せば、737psのV8ツインターボと統合され916psを発揮する。また、MP4-12C同様にトランスミッションのモードはセンタートンネル部に配置、さらに各々3モード用意されるシャシー設定と空力制御を行うダイヤルもMP4-12C同様の位置に備わる。



シンプルな構成だからこそ究極のスポーツカーとして映るコックピット。カーボン地を活かし、可能な限り機能性を優先しているからこそ成し得たデザインだと分かる。無論、快適装備も万全。MP4-12C同様にセンターコンソール部のモニターにて、オーディオからエアコン調整まで可能だ。

センターコンソールに備わる2個のロータリーダイヤルにより、ハンドリングとパワートレインを調整できる。ノーマルから1ノッチ回す毎に、スポーツ、トラックと、順次サーキット走行寄りになる。アクティブボタンをオンにしてレースモードを選ぶと、P1はこれまでに見せなかったキャラクターへと豹変した。これで車高が50mm下がり、スプリングレートが最大300%増強され、リヤウイングは300mm伸びる。ちなみにこの状態だと室内のリヤビューミラーはまったく使えない物にならない。しかしそれが問題だろうか。少なくともこの日のバーレーンには、後方からP1に迫れるクルマは走っていないのだ。

今日はあくまで試乗が目的だ。走り出す前にマクラーレンのエンジニアから「DRSはストレートのみ」で使うように言われている。メインストレートに出た私はスロットルを踏み込んだ。大気を切り裂く加速力。路面を焼け焦がす推進力。身体ががっつりとシートに押さえつけられて身動きひとつできない。それなのに心拍数だけがひたすら高まる。私たちジャーナリストは高性能車が加速する様子を表現するのに、し



ばしば「ワープスピード」という言葉を使うが、P1こそこの言葉に相応しい。スピードを上乗せしていくベースは、あのヴェイロンをも上回ると感じた。P1のシステムパワーはヴェイロンに10%及ばない反面、25%も軽量で、この軽い車重がはつきりと加速性能に反映している。

レースモードではP1のドライバーに対する許容範囲はナイフの刃ほどしかない。ダンパーの減衰力とロール剛性が強まり、ESCとアクティブ空力システムが最高の攻撃的スタイルに変わる。接地力がグンと高まる代わりにパワーも増強されるから、ひとつ間違えばドライバーはP1よりもサーキットの向こうの砂漠に放り出される羽目になる。どれほど経験を積み、スキルのあるドライバーといえども、P1でサーキットに着いていきなりレースモードで全力疾走してはならない。10人中9人は1周もできないうちにコースオフの憂き目に遭うだろう。

一度レースモードにしたら、P1のドライバーは途方もないベースに段階を踏みながら習熟することを要する。とりわけメンタル面の調整が重要だ。P1の運動性能は通常のドライバーがほかのスポーツカー



完全フルバケット仕様となるカーボン製シートを備えるものの、ほとんど不快感が得られないのは驚異的。サポート性に優れているのは言うまでもないが、カーボンモノセルシャシーであるにも関わらず、これだけ快適性を維持できるのは、フレキシビリティに富んだサスペンションのおかげだ。



フロントに設けられたトランクルーム内にも驚くことにカーボン製！給油口はルーフに設置されるなど、独特かつ斬新なデザインが随所に見て取れる。



曙ブレーキ製のレイヤード・カーボン・セラミックブレーキを備えるP1。その制動力もさることながら、F1では使用禁止になったブレーキステアをもつのが最大の特徴。コーナリング時の動きと速度は、これによって最適化されるという。

TEST & BATTLE SPECIAL

「昨年の夏、ニュルブルクリンクのノルトシュライフェでP1を2週間に渡って走らせました。その後、公道を走ってベルギーのスパへ移動しました。MP4-12C GT3を駆って24時間レースに出場するためにです。GT3はP1よりはるかに遅いので、この年のスパは私のレースキャリアのなかでもっとも退屈なレースになってしまいました」

マクラーレンP1は極めて今日的なスーパーポーターカーだ。軽量をテーマにしたコンパクトなボディ。中規模の排気量の過給機つきエンジン。地球の環境保護を意識したパワートレインなどにP1の今日性が表れている。今回の試乗により、マクラーレンが目指す「21世紀の速さ」が本物であることが理解できた。

LMP1マシン級の空力をもつ一方、シヨップピングにも使えてしまう、恐るべきフレキシビリティ……。

で経験できるレベルをはるかに超えているからだ。挙動をコントロールできるようになるのは、その後のこと。マクラーレンP1とはそういうスーパーポーターカーである。

スペースシャトルを上回るコンピュター能力。ル・マンのLMP1カテゴリーのレーシングカーを上回るアクティブ空力機構。マクラーレンF1の2倍もパワフルなKERS。それらをひとまとめにして、シヨップピングに使えるほど乗りやすい1台へと仕上げたマクラーレンの技術力には頭が下がる思いだ。

McLaren P1



SPECIFICATIONS マクラーレンP1

■ボディサイズ:全長4588×全幅1946×全高1188mm ホールベース:2670mm トレッド:(F)1658 (R)1604mm ホールベース:2670mm
 ■車両重量:未発表 乾燥重量:1395kg ■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ 総排気量:3799cc 圧縮比:未公表 最高出力:550kW(737ps) 7300rpm 最大トルク:720Nm(73.4kgm) 4000rpm ■モーター 最高出力:133kW(179p) 最大トルク:260Nm(26.5kgm) ■システム合計 最高出力:683kW(916ps) 最大トルク:900Nm(91.8kgm) ■トランスミッション:7速セミAT(SSG デュアルクラッチ式) ■ブレーキサイズ:(F)390 (R)380mm ■タイヤサイズ:(F)245/35ZR19(9J) (R)315/30ZR20(11.5J) ■パフォーマンス 最高速度:350km/h(リミッター介入) 0→100km/h:2.8秒 0→200km/h:6.8秒 0→300km/h:16.5秒 CO₂排出量:1940g/km 燃料消費量:8.3ℓ/100km

TEST & BATTLE SPECIAL



加速する進化。

サ

ーキットにおいて精度の高い走りを楽しむ場合には自然吸気の2駆モデルが最適であり、ターボはストリートをドカンと飛ばすためのクルマ。歴代の911にこんなイメージを持ち続けているフアナテックがまだ結構いると思う。

だが、以前2010年5月号の本誌で田中哲也選手が富士をアタックした際の997ターボの印象は違っていた。後期型でPDKを搭載したこのクルマについて田中選手は「エンジンと同じくらいシャシーに感心

士スピードウェイであり、ドライバーは田中哲也選手が務める。彼の脳裏には、以前997ターボの後期型で富士をアタックした際の感覚がしつかりと残されている。そこに今回、新たなデータを加えるとすれば、991型のGT3とターボ・シリーズに備わったリヤアクスル・ステアリングと呼ばれる後輪操舵システムの存在だろう。リヤタイヤのトーコントロールをアクチュエーターによってアクティブに行うこのシステムは、50km/h以下の速度では逆位相に動

997ターボの後期型は富士スピードウェイでの全開タイムアタックにおいてさすがにレンシュボルトのGT3には遠く及ばないにしても、強大なパワーと旋回性能を活かして十分なパフォーマンスを見せてくれた。アタッカーである田中哲也の評価も高く、おのずと新型ターボへの期待感は高まっていたが、その進化は想像の域をはるかに越えるものだった。

させられた。RRのGT2やGT3に近い旋回をしてくれる」というコメントを残している。誕生以来ストリートキングとして名を馳せてきた911ターボがついにサーキットでも覚醒したのである。

そして今回、新型ターボの発表と時を同じくしてボルシェは珍しく、ターボSがニュルノルトシュライフェを991GT3の2秒落ちで回る、と証言したのだった。これはもうサーキットを走る気満々。新しいターボSはGT2を4駆にしたようなモデルと察することができる。

もちろん我々が新しい911ターボSの実力を推し量るステージは富

いて小回りを可能にし、一方80km/h以上では同位相に動いて安定性を高める役割を果たす。

また新型ターボSではボルシェ・アクティブ・エアロダイナミクスシステム(PAA)と呼ばれる可変スポイラーが前後に備わっていることもトピックといえる。ゴム製のフロントリップとリヤスポイラーは、スタートからスピード、そしてパフォーマンスという3段階のポジションに可変する。しかもリヤスポイラーは完全に上昇すると角度がついて強力なダウンフォースを発生する仕組みになっている。

田中選手は入念にドライビングポ

TESTER●田中哲也(Tetsuya Tanaka)
TEXT●吉田拓生(Takuo Yoshida)
PHOTO●森山俊一(Toshikazu Moriyama)

Porsche
911 Turbo S
FSW ATTACK



明らかにパワーに優るシャシー性能
ストレートでもコーナーでも速い。



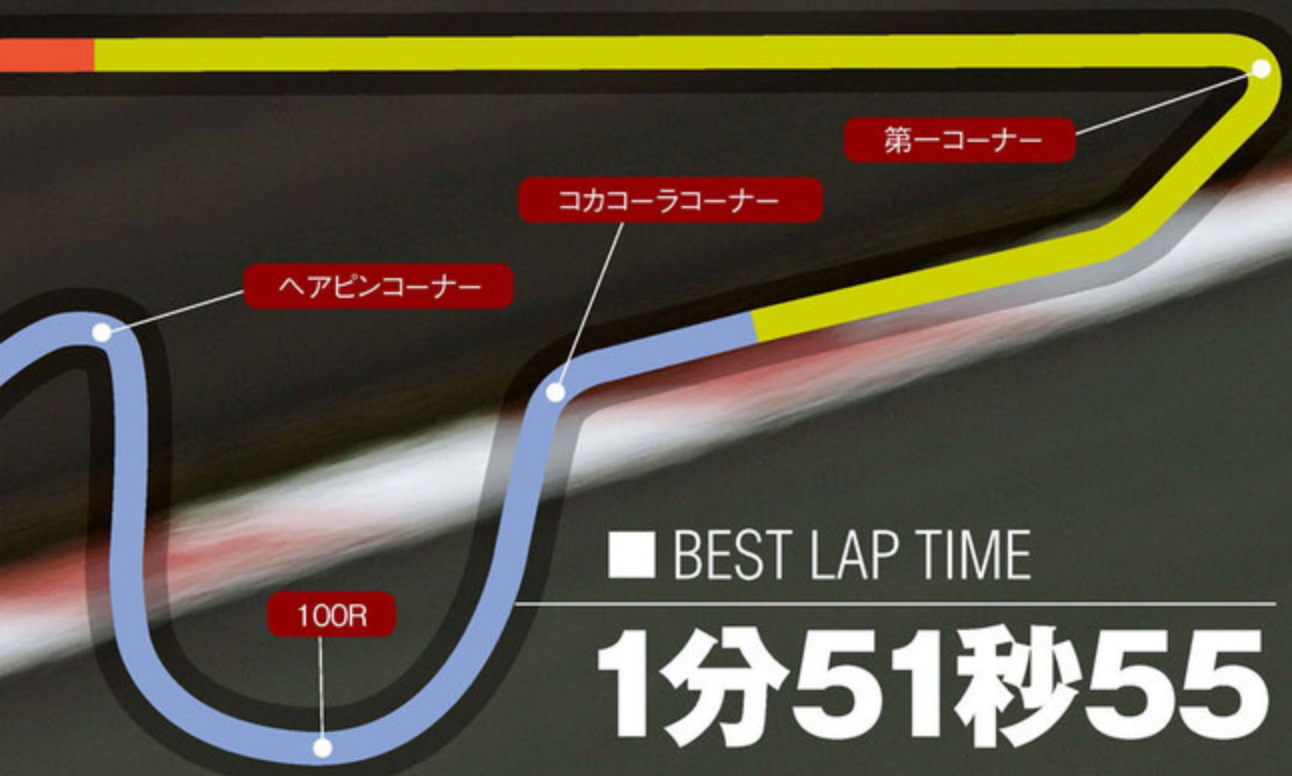
TEST & BATTLE SPECIAL

ジションを決め、PSM（ポルシェ・スタビリティ・マネージメント）を解除してからコースインしていく。「歴代ターボの挙動はよく似ていて、コーナーでブレーキを残してハナを入れようとするトリヤがフワフワと不安定になる。あと100Rではリヤタイヤがブレイクする寸前の感じを保ちながら4輪で外にはらんでいく。以前ドライブした後期の997ターボはそれでもよく曲がるようになっていました。とは言っても996、997ターボの挙動は総じてドテドテしているイメージです。911の武器は軽さだと思っんですが、ターボは一番重い。でも新型ターボSはまるで違いました。100Rでは『曲がる』という感覚より、とにかくピタッと安定している。100Rの途中でやさしくブレーキを踏ん

で向きを変えて、そこからヘアピンに向けて再加速していくような操作も容易に受け入れてくれる」

80km/h以上の速度なので同位相側に動いているはずの後輪操舵やアクティブに動き、高速コーナーではダウンフォースを増やし気味にしているはずのリヤスポイラー、さらに991型では100mmホイールベアスが伸ばされていることも挙動を安定させる方向に効いているはずである。また、今回の911ターボSからはPTM（ポルシェ・トラクション・マネージメント）に改良が加えられたことで駆動配分が以前のモデルよりもフロント寄りになっている点も忘れてはならない。

1周目から52秒台前半のタイムで周回しはじめ、911ターボSは最終的には1分51秒55というベストラップを記録した。ちなみに以前の997ターボのタイムは1分54秒20だったので、500psの旧ターボと、560psの新ターボSという若干格



先代モデルのラップタイム

モデル名	ラップタイム	最高速	掲載月号
997ターボ後期型	1分54秒20	272km/h	2010年5月号



違いの比較ではあるが、2・6秒ほどタイムアップを果たしたことになる。ストレートエンドで記録された最高速は旧ターボの272km/hに対し、新ターボSは279・8km/hというぶっちぎりのスピードを記録している。

「ターボSの560psというのは最低保証の数値だから、ストレートでぐんぐんとスピードが伸びていく感じからして、実際はもっとパワーが出ていると思う。とは言っても、パ

ワーよりもシャシーで速い感じがするクルマになっています。あとPDKもかなり進化しています。以前はリミッターに当ててしまうと、パドルを引いてもしばらくシフトアップできなかつたんですが、今回のターボSはリミッターに当たっている状態からでもサッとシフトアップできる。シフトに関してはこれまでストレスなくシフトできるのはGTRとフェラーリだけだったけれど、PDKもソフトが熟成された感じがする。

Porsche 911 Turbo S

FSW ATTACK



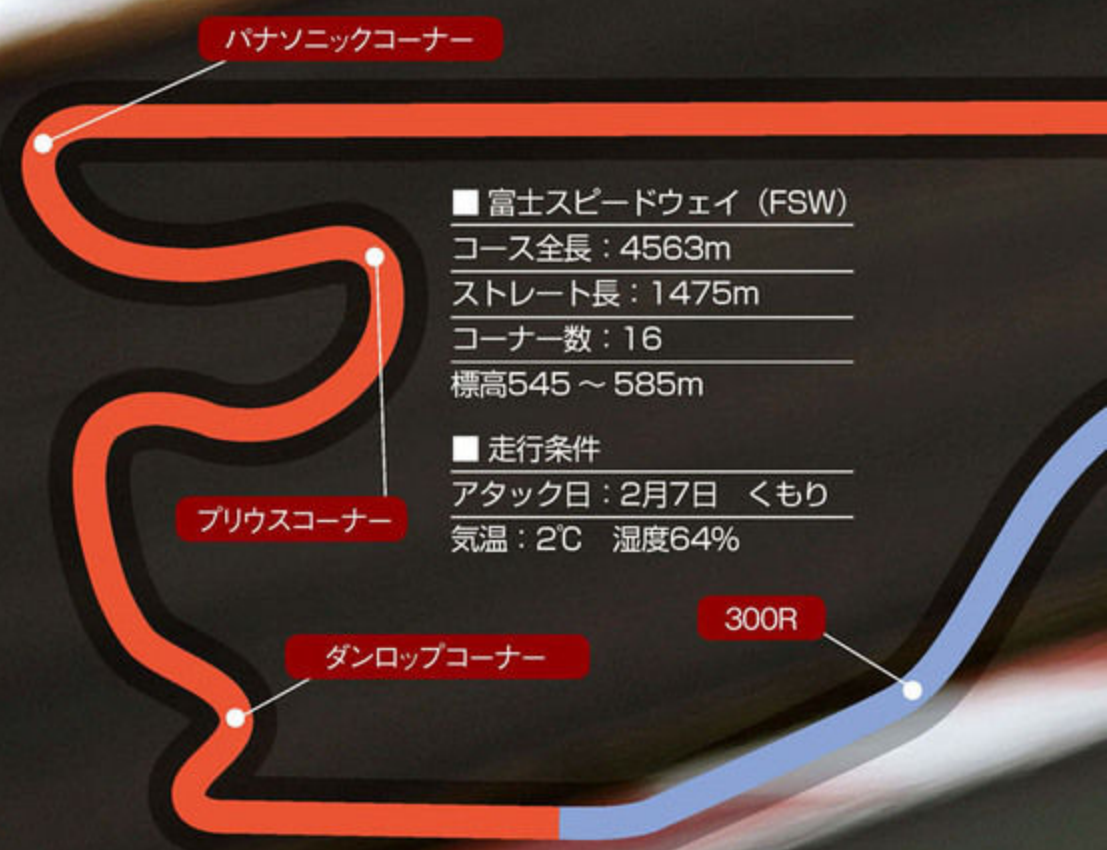
これだけ完成度が高ければ、ドライビングに集中できるのでラップタイムは上がります」

991のGT3と同じく、ターボ・シリーズのギャボックスにしてもPDKのみとなったのは、熟成による自信の表れなのかもしれない。

「PCCB（ボルシェ・セラミックコンポジット・ブレーキ）とシャシーのマッチングはとても良かったです。踏み込んだときのタッチもいいけれど何周か走っていても『効かない』って思う瞬間がないのいい」

かつてのボルシェ911ターボは、大型のタービンによって急激に高まる大パワーにばかり注目が集まる荒くれ者だったが、しかし現行モデル

は違っている。様々な電子制御システムは、560psものターボ・パワーを完全に手なずけることに成功しているのである。考えてみれば、911ターボSは、サスペンションシステムもエンジンマウントもアダプティブだったのだが、今回のターボSではさらに可変式のエアロと後輪操舵システムも加わっているのだから凄い。ボルシェにはドイツ的無機質でロジカルなイメージがよく似合うのだが、走行状態に合わせて刻々と形態を変化させていく911ターボSはスポーツカーというよりも新たな生命体に近くなっている。もしかしたら、GT3の牙城を打ち崩す瞬間が来るかもしれない。



VBOX Sport DATA	911ターボ
ラップタイム (秒)	"1.51""77"
瞬間最大G	横G 1.315 カド速G 0.729 減速G 1.347
最高速度 (km/h)	278.45
1コーナー	トップ (km/h) 278.45 ボトム (km/h) 61.76
コカコーラ	トップ (km/h) 207.50 ボトム (km/h) 115.03
100R	トップ (km/h) 169.18 ボトム (km/h) 132.90
ヘアピン	トップ (km/h) 158.58 ボトム (km/h) 74.84
ダンロップ	トップ (km/h) 231.59 ボトム (km/h) 52.16
13コーナー	トップ (km/h) 131.66 ボトム (km/h) 84.79
プリウス	トップ (km/h) 128.09 ボトム (km/h) 74.02
パナソニック	トップ (km/h) 144.53 ボトム (km/h) 65.62

※ベストラップ時の詳細データが取れなかったため、1分51秒77 計測時のデータを掲載。



SPECIFICATIONS

ボルシェ 911 ターボ S
■ボディサイズ: 全長4506mm×全幅1880mm×全高1296mm ホールベース: 2450mm
■トレッド: (F)1539mm (R)1590mm 車両重量: 1605kg
■エンジン: 水冷水平対向6気筒DOHCツインターボ 総排気量: 3800cc 圧縮比: 9.8 最高出力: 412kW (560ps) / 6500~6750rpm 最大トルク: 700Nm (71.4kgm) / 2100~4250rpm
■トランスミッション: 7速PDK ■駆動方式: 4WD ■サスペンション方式: (F)マクファーソンストラット (R)マルチリンク
■ブレーキ: (F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径: (F)&(R)380mm
■タイヤサイズ (ホイール): (F)245/35ZR20 (9J) (R)305/30ZR20 (11.5J)
■パフォーマンス 最高速: 318km/h 0→100km/h加速: 3.1秒 ■エミッション CO₂排出量: 227g/km 燃料消費量 (複合): 9.7ℓ/100km ■車両本体価格: 2446万円

TEST & BATTLE SPECIAL



TESTER●田中哲也 (Tetsuya Tanaka)
TEXT●吉田拓生 (Takuo Yoshida)
PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

快適性」という、スーパースポーツカーらしからぬフレーズが隠されていた。ニウルブルクリンクのノルトシュライフェにおけるラップタイムの更新や、ひとりで鋳を削るような進化の過程ばかりが取り上げられるGT-Rだが、実際にオーナーからメーカに寄せられる要望は、サーキットにおける速さに関するものよりも乗り心地や実用性についてのものが多いのだという。これまでもずっと寄せられ続けてきた要望に対し、なぜ今急にニッサンが足を止めたのだろうか。その答えは、NISMOにある。

GT-Rは2007年末に誕生して

いまやスーパーな性能を有するスポーツカーであっても快適性が求められる時代だ。速さとコンフォート性を両立することは、当然ながら簡単な話ではないが、その象徴的な存在ともいえる911ターボSと、今回対するのは最新のGT-R。ベンチマークに比肩する乗り味が実現されているのか、田中哲也が試した。

コンフォートの必然。

ニッサンGT-Rの2014年モデルがリリースされた。デビューから7年目を迎える今年は、R35型GT-Rのラインアップに最も大きな変化があった年といえるのかもしれない。GT-Rシリーズにおいてパフォーマンスの頂点を究めるNISMOが加わったのである。だが今回、我々が狙ったのはGT-Rはプレミアムエディションであって、話題を集めているNISMOではない。

GT-Rの2014年モデルの立派な装丁のカタログの中に「街中での

以来、名指しでポルシェに挑戦状を叩きつけてきた。ライバルと目しているのは、おもに911GT2である。だがポルシェ911にはさまざまなラインアップが存在しており、サーキット用に足のセットを決めたGT3のようなモデルもあれば、グランドツアラーとしての本懐に忠実なラグジュアリーなグレードも存在しているのである。

ところが「ポルシェに追いつけ、追い越せ」という一辺倒でがむしゃらに突き進んできたGT-Rには、これまで快適性の分野を振り返る余裕

がなかったのだろう。だが600psという最高出力を誇り、ニウルで量産市販車の世界最速タイムを塗り替えたNISMOがラインアップに加わったのだから、速さの分野は任せればいい。

そんな前口上とともに登場したGT-Rの2014年モデルは、どれほどの完成度を秘めているのだろうか？ 今回は特に快適性の分野に着目しポルシェ911ターボSと比較対象として、ポルシェとGT-R双方に造詣が深いレーシングドライバーの田中哲也選手とともに検証を進めていくことにする。

911GT2と相対することが多

Porsche 911 Turbo S

NISSAN GT-R Premium Edition



7速PDKの進化速度は驚異的だ。ターボSはVTGの改良により、パワー値は560ps／700Nmにまで高められているが、変速ショックのほぼないシームレスな加速が味わえる。スポーツクロノパッケージのオーバーブースト機能により、最大トルクは瞬間的(ブーストが0.15barアップ)に750Nmとなるが、自然なフィールに馴れられたPCCBでそのパワーを瞬殺する。PASMの制御は絶妙で500ps超のモデルとは思えない上質な乗り味を提供してくれる。タイヤはピレリPゼロ。

「でもGT-Rに求められるスポーツ性と乗り心地は上手くバランスさせられていてと思う。シートが分厚くしつかりと出来ていることでも、普通に街中を走るようなペースの乗り心地が向上している。GT-RのタイヤはダンロップのスポーツマックスGT600DSSCTTという専用用品だけれど、ロードノイズがずいぶん抑えられている。ポルシェ911は、以前から乗り心地は悪くなかったけれど、リヤにエンジンがあるから加速時には1速ごとにお尻が沈んでいた。それが最近PDKのお陰でよりフラットな加速姿勢を保てるようになってるので快適性がアップしている」

実際にセンターコンソールのセッティングがフワッと柔らかく変化する様が助手席に乗っている筆者でもよくわかる。肩肘張って緊張していたようなこれまでのGT-R感がずいぶんと薄らいでいる。GT-Rの感覚を体に染み込ませた後、すぐにポルシェ911ターボSに乗り換えてみ

る。PASM(ポルシェ・アクティブ・サスペンション・マネージメント)のモードでノーマルを選ぶと、驚いたことに足まわりの柔らかさに關しては911ターボSのほうが上を行っていた。

TEST & BATTLE SPECIAL

SPECIFICATIONS

	ポルシェ 911 ターボ S	日産 GT-R プレミアムエディション
■ボディ		
全長(mm)	4506	4670
全幅(mm)	1880	1895
全高(mm)	1296	1370
ホイールベース(mm)	2450	2780
トレッド(mm)	F1539 R1590	F1590 R1600
車両重量(kg)	1605	1750
■エンジン		
型式	水冷水平対向6気筒DOHCツインターボ	水冷V型6気筒DOHCツインターボ
総排気量(cc)	3800	3799
圧縮比	9.8	9.0
最高出力	412kW(560ps) / 6500~6750rpm	404kW(550ps) / 6400rpm
最大トルク	700Nm(71.4kgm) / 2100~4250rpm	632Nm(64.5kgm) / 3200~5800rpm
■トランスミッション		
タイプ	7速セミAT(PDK)	6速セミAT(デュアルクラッチ)
■シャシー		
駆動方式	4WD	4WD
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン	電子制御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マクファーソンストラット Rマルチリンク	Fダブルウィッシュボーン R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	F&Rベンチレーテッドディスク
ブレーキ径(mm)	F&R380	F390 R380
■タイヤ&ホイール		
フロント	245/35ZR20(9J)	255/40ZRFR20(9.5J)
リヤ	305/30ZR20(11.5J)	285/35ZR20(10.5J)
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	318	315
0→100km/h加速(秒)	3.1	2.84
■エミッション		
CO ₂ 排出量(g/km)	227	275
燃料消費量NEDC(ℓ/100km)	9.7	11.8
■車両本体価格(万円)	2446	1011.15



エンジンパワー的には2013年モデルと同じ550ps／632Nmと、数値的には変わらないが、2014年モデルでは路面追従性を高めるために有効ストローク長を増やすなど、足まわりの仕様が変更されている。今回のプレミアムエディションは快適性にも配慮された乗り味とされた。取付車両は専用開発のセミアニンレザーシートを装備しており、専用のダンロップスポーツマックスGT600DSSCTTと相まって、これまでにないコンフォート性を有していた。

「GT-Rだが、スペック的に追っていくと、直接相対しているのは911ターボSであることがわかる。ともに6気筒のターボチャージド・エンジンを備え、最高出力はGT-Rの550psに対し、ターボSは520ps。ともに4輪駆動やデュアルクラッチ、電子制御のダンパーシステムなどの装備を備えている点もほぼ共通している。」

2014年モデルのGT-Rをゆつたりとしたペースで走らせると、田中選手はすぐに乗り心地の良さを指摘した。

「ダンパーのモードをノーマルにし



Porsche 911 Turbo S

それともうひとつ今回気がついた変化は、ステアリングがすっきりと軽くなったこと（パワステアシストのセッティングが変更されて良くなった）。ステアリングは、快適になった足まわりとのマッチングがいいと思う。今回のテストでは叶わなかったですけど、今度もし機会があれば、この足まわりでサーキットを走らせてみたい」

シリーズの頂点に君臨するスバルタンなNISMOから、高級グランツーリスモ的なパフォーマンスを獲得したプレミアム、そしてブラック、ピュアという各エディションのGT-Rが揃ったことで、日本が誇るスーパースポーツのポテンシャルに快適性という名の深みが生まれた。

2014年モデルのGT-Rに込められた、目立たないけれど極めて大きな変化は、多くのGT-Rファンにとって朗報であるに違いない。

先人たる911ターボSに劣らない
コンフォート性も手にしたGT-R。

誇るスーパースポーツモデルであれば、加減速時の安定した姿勢というの、乗り心地の範疇に含まれるわけだ。

「ボクは以前、R34 GT-RのMスペック（乗り心地を重視したモデル）が好きで乗っていたことがあるんだけれど、今回のR35 GT-Rの雰囲気はMスベに似ていると思う。ボクが日常のアシとして使う場合には、このGT-Rがベストだと思う。ポルシェと比べた場合でも実用的なトランクがちゃんとリヤにあるわけだし、実際にほとんどのオーナーはサーキットを走ったりしないわけだから、このセッティングが正解だと思う。



NISSAN GT-R Premium Edition

日 本でみかける最近の、つまりは21世紀に入ってからベントレイといえば、たいていが白か黒だ。リーマンショック以前、ベントレイの年間生産台数が初めて1万台を突破した2006年前後に、ボクがクルーの本社工場を訪れた時にも、見渡す限り、黒白に埋め尽くされていた。

あれから7年。ベントレイは完全に復調を遂げた。13年の生産台数は、なんと06年の1万14台をわずかが上回る1万120台を達成、ベントレイ史上最高記録の更新に成功した。そして、この復活に至る過程において重要な役割を果たした第二世代のコンチネンタルGTの、各モデルの海外試乗会においては、常にカラフルなボディカラーの個体がズラリと並んだものだった。

白と黒の1万台から、カラフルな1万台へ。それは、より多様に魅力的な品揃えで販売ボリュームの底上げを図っておきたいというベントレイ首脳陣の願いや想いを、象徴的に代弁するような出来事だろう。

2月上旬。雪の東京を脱出して向かったサンディエゴ郊外にある西海岸ナンバーワンのスバリゾート『ランチョ・ヴァレンシア』にも、真っ青なソーカルの空に負けず鮮やかでカラフルなボディ色のコンチネンタルGT>Cがズラリと並んでいた。昨年のフランクフルト・シヨードワールドプレミアを果たしたばかりの、V8Sである。



最新の“S”。

コンチネンタルGTシリーズの成功によって躍進したベントレイ。V8エンジンの拡充により、新たなシリーズ展開を見せるなかW12エンジンで人気を博す“スピード”に値する“S”を設定、さらなる飛躍を図るべく、スポーツ仕様をバリエーションに加えた。パワーアップされた最新のパフォーマンスを西川淳が試す。

REPORT●西川 淳(Jun Nishikawa) PHOTO●ベントレイモーターズ

11年以來の販売好調を後押ししたのは、他でもない、9月に登場した新型フライングスパーであったが、総販売台数の大多数を占めるのは未だにコンチネンタルGT系である。

特に、中国本土を除くアジア太平洋地域（日本含む）におけるコンチネンタルGTの人気は高い。

世界的にコンチネンタルGTの強いデマンドはV8モデルにある。それゆえベントレイは、W12でもベイスに対して「スピード」を設定したように、V8にも「S」を追加し、魅力の幅を拡げようとしたのだろう。V8の「S」化手法そのものは、W12における「スピード」化と同じ。すなわち、V8ツインターボエンジンのパフォーマンスの向上（507→528ps/660→680Nm）と、

それに見合ったよりスポーティなシヤシー&サスペンションへのリセッティング、そして空力性能に磨きをかける各種エアロデバイス、という具合だ。

注目すべきはV8エンジン搭載で目指したもうひとつの目標、効率化を一切犠牲にしないという点だ。不用なときに4気筒分をシャットダウンする可変シリンダーシステムをはじめ、高圧燃料噴射の直噴システムや徹底した摩擦と熱の管理、エネルギー回生システムなどによって、パワー&トルクアップを果たしたこのSモデルであっても、CO₂排出量は既存のV8モデルと全くかわらない。EU複合サイクル燃費でリッター当たり約10kmという数字をキープしているのだ。

Bentley Continental GT V8 S





Bentley Continental GT V8 S



具体的にいうと、まずは車高を10mm低めたスポーツサスペンションを採用している。フロントで45%、リヤで33%もバネを硬めており、減衰力もクーペとコンバーチブルでわずかに異なるものの、いずれも見直された。その他、フロントブッシュの剛性アップ、リヤアンチロールバーの強化、静的トー&キャンバーの変更に、ステアリ

パワーアップと高効率の両立。これはベントレーが数あるハイエンドプレミアムブランドに先駆けて実現を約束したビッグテーマであり、炭酸ガス排出量4割削減というマニフェストを守つてこそ、その先の魅力にも存在理由が生まれるという考え方が、その根底にあった。

では、Sにおけるその先の魅力とは何か。簡単に言ってしまうと、ドライビングファンの追求だ。それをベントレー開発陣は、敏捷性と応答性の向上と、簡潔に言い切った。

そして、それらの内在変更を可視化しているのが、フロントスプリングやサイドスカート、リヤディフューザーといったエアロデバイスの数々で、見栄えの差別化はもちろんのこと、空力性能の向上に寄与する機能パーツでもある。標準仕様には、レッドキャリパーがよく目立つオーブンスポークタイプの20インチホイールを装備。これまでのベントレーにはなかったレーシング風味の強いデザインで、新鮮だ。



キャビンはソフトタッチレザー、ウッド、ディープパイルカーペットなど、上質なマテリアルを使い、クルーの工房においてハンドメイドされている。内装はルーフライニングを含め、ツートンカラーにすることも可能でカスタマーは17色から選べる。シフトレバーとエアベンチレーターはクローム加工されており、センターパネルは18回も塗り加工を施したピアノブラックウッドが与えられている。



SPECIFICATIONS ベントレー・コンチネンタル GT V8 S

■ボディサイズ:全長4806mm×全幅1944mm×全高1404mm ホールベース:2746mm トレッド:(F)1664mm (R)1655mm 車両重量:2295kg ■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ 総排気量:3993cc 圧縮比:9.3 最高出力:389kW (528ps)/6000rpm 最大トルク:680Nm (69.4kgm)/1700rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:4WD ■サスペンション方式:(F)ダブルウィッシュボーン (R)マルチリンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径:(F)405mm (R)335mm (CSIC F450mm R356mm) ■タイヤサイズ:(F)&(R)275/40ZR20 ■パフォーマンス 最高速:309km/h 0→100km/h加速:4.5秒 ■エミッション CO₂排出量:246g/km 燃料消費量(複合):10.5ℓ/100km

足裏に伝わる、打てば響くようなトルクフィールは痛快である。

そろそろ、Sのテイスティングといこう。ルートはサンディエゴからジュリアンを抜けてバームスプリングスまで豪快なワインディングを楽しみ、一気に太平洋のデナポイントを目指して海岸線を南下、再びサンディエゴに戻るといって、総計600km弱のロングドライブ。

試乗したのはクーペ、コンバーチブルいずれもマリナーパッケージで足下は21インチにグレードアップされていた。コンバーチブルに21インチの組み合わせでは、街乗りや高速クルージング時に、残念ながら、足まわりの重たさを感じさせるようなバタつきがあった。ワインディングロードを攻め込むような場面では確かに、ノーズの動きが鋭く、前足の食いつきも心地よく、オープンエアと相まって、スポーティなドライビングを存分に楽しめたが……。

正直に言って、驚くほどのパワー



出力的には標準型から21ps/20Nm、パワーアップされている。ZF製8速ATを組み合わせ、最高速はクーペで309km/h、コンバーチブルでも308km/hを実現した。それに伴ってサスはバネレートアップに加え、プッシュ剛性を70%、スタビライザーのレートも54%も高めて足まわりを強化。オプションのブレーキシステム、カーボンシリコンカーバイド(クロスドリルド加工)はフロントが420mm、リヤが356mmと、大径ディスクを収める。



アップを感じることはできなかった。中高回転域でのパンチ力が増したな、と思う程度。とはいえ、不満などまるでない。足裏にビンビンと伝わる、打てば響くようなトルクフィールは痛快のひと言。そして、エキゾーストサウンドの豪快さは、アメリカンマッスルも真つ青だ。

クーペが断然、良かった。こちらは21インチをほぼ完璧に履きこなす。ガンガン攻めこんでいけばいくほどクルマが小さくなってゆく。その小気味よさは以前のスーパースポーツに匹敵するほど。それでいて新型に特徴的なしなやかさも十分に残されており、街乗りからひよっとするとサーキットまで、高性能を堪能できるかも……。またしてもベントレーは、最新が最もオススメというのが、話のオチである。

問い合わせ/ベントレーコール
0120-97-7797 <http://www.bentleymotors.jp>



Jaguar XKR-S GT

TEST & BATTLE SPECIAL

野蛮なるジョンブル魂。

現在の英国を代表するスポーツクーペがいかなる実力を有するのか？
サーキットと公道テストに連れ出したのは、レーシングマシンのように
パフォーマンスを高めたジャガーとアストンマーティンの両雄、
戦闘的なスタイルを持つXKR-S GTとV12ヴァンテージSである。
独創の流儀によって生み出された、2台の本質に全開領域で触れた。

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



まるで映画「栄光のル・マン」の1シーンのようだ。右に左

にとカーブを切りながら、飛ぶように後方に流れてゆく路面がジャガーのシートから見える。コーナーのエイベックス目指し、断固たる決意を持ってスエード張りのステアリングを切る。脱出時にスロットルを踏むたびに、スーパーチャージド5ℓ V8が朗々たるサウンドを奏でる。後方からかすかにV12の咆吼が聞こえてきた。リヤビューミラーを見ると、巨大なウイングの隙間にアストンの姿が映っている。凄みの利いた面構え。グリル周囲はブラックに塗装され、ブレーキ冷却用のダクトが顔を覗かせている。そいつは急速にミラーいっぱい迫って来た――。

ジャガーXKR S GTとアストンマーティンV12ヴァンテージS。2台のあいだには因縁浅からぬものがある。ともにカーボンセラミックブレーキ、調整可能なダンパー、ピレリPゼロコルサといった、レースを念頭に置いた装備を備えている。なによりジャガーとアストンのファクトリーは地理的に60kmほどの至近距離にある。仕事を終えた両社のエンジニアが、近くのバブでビールを飲み交わす光景すら想像できる。もう少し言うなら、現行アストンのデザイン言語のスタートとなったDB9は、イアン・カラムとヘンリック・フィスカールの共作だと言われている。その後、カラムのペンからはXKが、移籍したフィスカールのペンからはヴァンテージが描かれた。

XKR S GTはサーキットを抜

Aston Martin V12 Vantage S

け出したGT3マシンのようだ。巨大なテールウイングを始めとする数々の空力パーツは、300km/h走行時に145kgものダウンフォースを生む。パワーはベースになったXKR-Sと同じ550psなのに4万2000ポンド(約700万円)も高価なのは、主に空力とシャシーのグレードアップが理由だ。

ジャガーのような派手な空力パーツはないものの、V12ヴァンテージSの迫力も半端ではない。その象徴はやはり573psを発生する6ℓV12。SはV12ヴァンテージに取って代わるモデルで、よりパワフルかつ軽量に仕上がっており、アストンはこれが史上最速のシリーズ生産モデルと謳っている。

とはいえ、ジャガーに対する馬力荷重のアドバンテージはわずかに300グラム。動力性能の結果はどの項目も両車拮抗した記録に終わった。まずは発進加速。詳しくは計測データをご覧いただきたいが、アストン

のトランスミッションは静止状態からの動き出しが得意ではなく、出足で後れを取る。中間ギヤでやや差を縮めるも、結局0→160km/hまでは一貫してジャガーの先行を許す。しかしその差わずかに0.2秒。制動力テストと8の字旋回テストも2台がっぷり四つに組んで譲らなかった。重量がやや嵩むジャガーが旋回テストで0.2秒アストンを上回ったのは立派だ。

しかしアストンのドライバーズシートに収まると、そうしたテストの些細な差などすっかり頭から消えてしまふのだから面白い。それほどアストンのドライブ体験はドラマチック、五感すべてを使って操縦に没頭できるクルマなのだ。路面とタイヤが伝えるノイズとショックはジャガーより大きい一方、コーナリングに際してはドライバーに大きな裁量権を委ねてくれる。進入時にステアリングをわずかに切っただけで、ノーズはすつとエイペックスを向く。脱

独特の手法で創り上げた英国の最新スポーツカーづくりを心得た両雄。

Jaguar XKR-S GT





Aston Martin V12 Vantage S

出時に姿勢を乱さないよう慎重にスロットルを開けていくのだが、踏んだ分だけトルクが盛り上がり、V12のサウンドが高まっていく。そのときの一体感はアストンのドライバーにのみ許される楽しみだ。ただしアストンはドライバーのフィジカルに容赦のないクルマで、50kmほど全力走行をすると全身汗まみれになり、さらに50km続ければ疲労困憊になることはまず間違いない。

そんなアストンで唯一、失望させられたのがトランスミッションだった。低いギヤでフルスロットル加速を何度か繰り返すうちに、クラッチフェーシングが焼けた臭いがキャビンに充満した。しかしいったんスピードに乗り、トルク負荷の小さい上位のギヤではスムーズなシフトが可能で、ギヤが噛み合う様子が乗り手に伝わってくる。こうしたマンマシ

ンの繋がりを出す術を心得ている辺りに、スポーツカーを造り慣れたアストンの巧さを感じる。

ジャガーはアストンより洗練された印象が強い。6速ATのシフトはスムーズだし、乗り心地は硬いとはいえ、路面からのショックはよくコントロールされている。コーナーへの進入スピードも速いし、旋回中のラテラルグリップの限界も高い。XKR Sではコーナー脱出時にテールを振り出す傾向が強かっただけに、スピードを上乗せしつつ直進姿勢へとスムーズに移行できるXKR S GTのコーナリング特性は印象的だ。フロントの接地力も信頼するに充分で、公道上ではついに破綻を来すことはなかった。

ジャガーは室内騒音の遮断が上手で、不快なロードノイズはびしりと抑え込む一方、エンジンサウンドは快適な程度に響いてくる。ステアリングが伝える情報量はアストンには及ばないものの、修正舵を当てる頻度は少ない。5ℓの大排気量エンジンはどこから踏んでも潤沢なトルクを生み出し、瞬時に牙をむき出すビュッギヤットを思っままに操るのは、ジャガーならではの愉悅である。

私たちはジャガーとアストンの実力とことん見極めるために、SCCAのGTシリーズで活躍するプロドライバー、ランディ・ボブストに2台のステアリングを委ねた。舞台はカリフォルニア州ウィロースプリングス・レースウェイ。結論から先に言うと、ジャガーのタイムは1分22秒53。対するアストンは1分24秒85だった。なにが2秒32の差を生んだのか？ 両車の挙動を解析してみよう。

決め手になったのはシフトスピー

ドと左右に転舵する際の安定性だった。スタートしてからターン1に到達するまでにアストンはジャガーよりわずかに高いピークスピードに達したのだが、その後に続く高速のライトハンダーではジャガーが高い旋回速度を維持している。2台ともほぼ同じ減速度でボトムスピードまで落ちたあと、ターン2からの立ち上がりでアストンが踏ん張るものの、ジャガーの脱出スピードが速く、たちまちアストンに先行する。ターン3も同じパターンだが、ここではアストンのスローなシフトがはっきりと足かせになった。

ターン4から7までの複合S字カーブでは、ジャガーの安定した姿勢

変化が徐々に際立っていく。ターン6の出口から7に進入するあいだに、これ以上ブレーキパッドが加熱しないよう、ランディが心持ちスロットルを緩めたことがわかる。ターン8からの加速中、アストンのベースアップが3回中断している。1度目はトラクションを取り戻すのに一瞬スロットルを緩めざるを得なかったから、あとの2度はスローなシフトアップのせいだ。

勝負を決めたのは高速コーナリングでの安定性がものをいうサーキットの後半、ターン9から始まりターン11までの区間だった。ジャガーが自信に満ちた一続きのドリフトで滑らかに通過したのに対し、アストン

ともにタイムに表れない魅力を持ち、
野蛮かつ洗練された世界を共有する。



Aston Martin V12 Vantage S

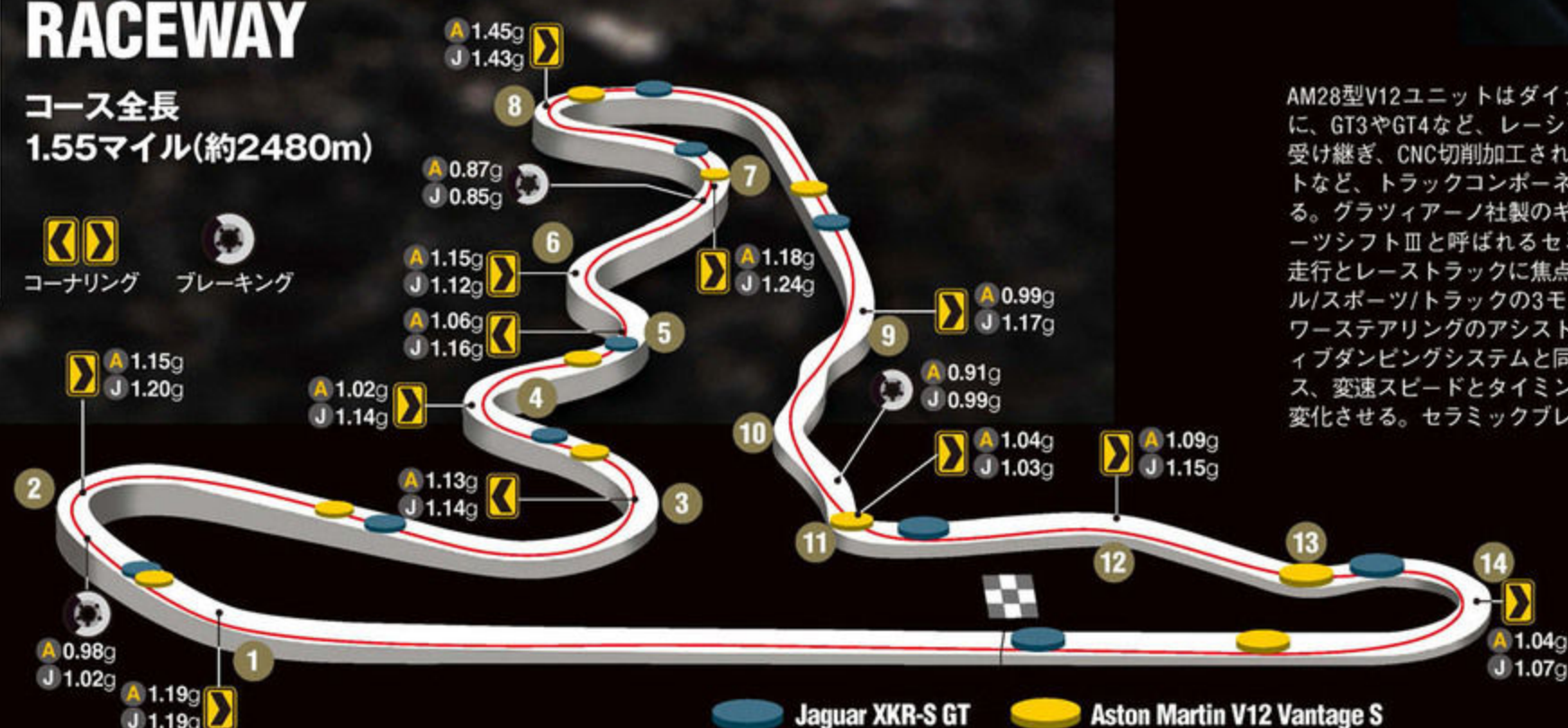
■ BEST LAP TIME

1分24秒85

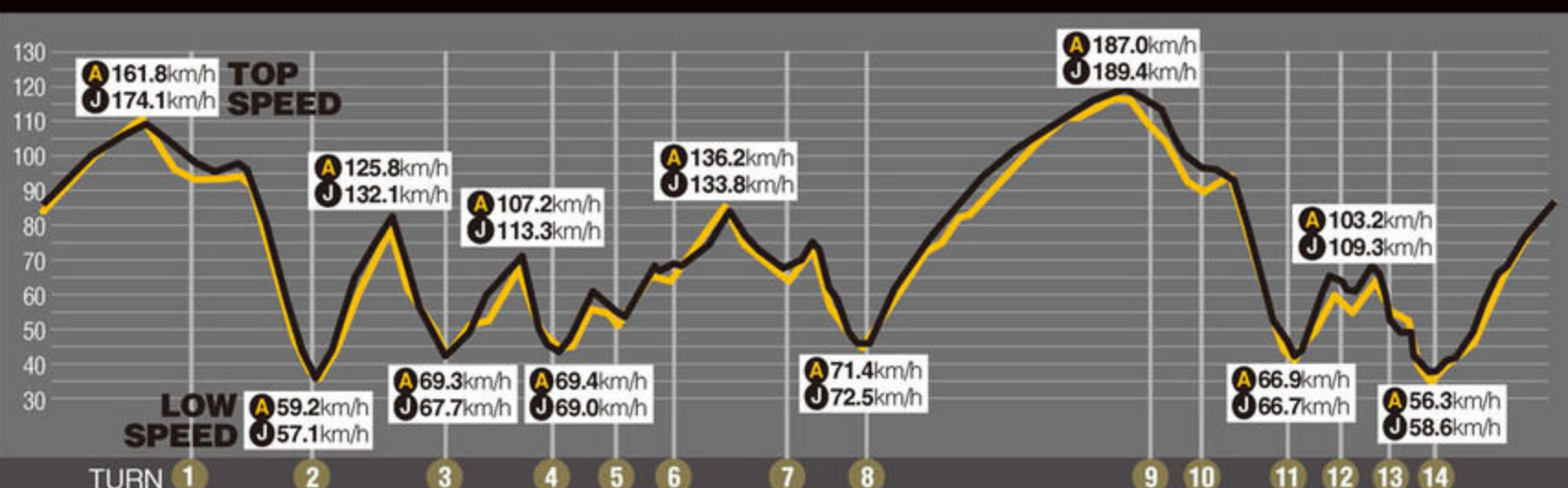
WILLOW SPRINGS RACEWAY

コース全長
1.55マイル(約2480m)

コーナリング ブレーキング



AM28型V12ユニットはダイナミックな能力を磨くために、GT3やGT4など、レーシングマシンで培った技術を受け継ぎ、CNC切削加工された燃焼室と中空カムシャフトなど、トラックコンポーネントによって構成されている。グラツィアーノ社製のギヤボックスを採用したスポーツシフトⅢと呼ばれるセミATは、公道でのスポーツ走行とレーストラックに焦点を当て開発された。ノーマル/スポーツ/トラックの3モードを持ち、新型のZF製パワーステアリングのアシストレベルまで制御。アダプティブダンピングシステムと同調し、スロットルレスポンス、変速スピードとタイミング、エキゾーストノートを変化させる。セラミックブレーキは標準で装備する。



は完全に足取りを乱して最後までベースに乗れなかった。ターン10を抜けた短いストレートであらためて加速し直すほどスピードが落ちてしまったのだった。

「ターン8以降、ずっとパワーオーバーステアに悩まされました」。アストンでのラップを終えたランディはこう語る。「おそらく3速から4速へのシフトアップを早めにすればいい結果が出たのでしょうが、パドルがコラムに固定されているのでステアリングを切りながらシフトアップす

るのが難しいのです」。車載カメラの映像を見るとランディが常に修正舵を当てているのがわかる。コースレイアウトに対してデフのロッキングングファクターが合っていないかったこと、ギヤ比が低すぎたこと、ピークパワーの発生回転が高かったことが不利に働いたと思われる。

「パワーがきっちり路面に伝わるのが速さに繋がりました」。ジャガーでのアタックラップをランディはこう振り返る。「XKではコーナー出口でスロットルを開けた瞬間にテールが



Jaguar XKR-S GT

■ BEST LAP TIME
1分22秒53



ジャガーのETO(エンジニア・トゥ・オーダー)部門が開発した、XKR-Sをベースとするサーキット走行にも対応した仕様だ。特に高速コーナリング性能を高めるため、カーボンファイバーフロントスプリッター、大型リヤウイング、リヤディフューザーなどの空力パーツが与えられ、最大で145kgのダウンフォース量を得るに至った。ブレーキはカーボンセラミックディスクを採用し、ワイド化したフロントトラックをはじめ、専用のキャンバー角、高速レシオ化したステアリングシステムなど、ハンドリングには独自のセッティングが施されている。エンジン出力は変わらず550psだが、6速ATとアクティブ電子デフを介して放たれるパワーは強烈なもの。



ジャガーXKR-S GTとアストンマーティンV12ヴァンテージS。クルマがどんなコンピューター化されている今、意図的に荒削りな部分を残したと思われるこの2台は、ドイツやイタリアの高性能車とは一線を画した乗り味を披露した。

女王陛下のスポーツカー——その根幹は今も昔も、少しばかり頑固なジョンブル魂にあるようだ。

ズルリと滑るのですが、このクルマではトラクションがしっかりとかかるのです」。

サーキットでは劣勢を拭えなかったアストンだが、操縦しては実に楽しいスポーツカーだ。エンジンとステアリングの素晴らしさは何物にも代えがたい。

ジャガーのハンドリングがXKR-S GTになって飛躍的に向上したことを高く評価したい。これが今後、同社の指標になればいいと思う。

SPECIFICATIONS

	ジャガー XKR-S GT	アストンマーティン V12ヴァンテージ S
■ボディ		
全長×全幅×全高(mm)	4384×1892×1310	4385×1865×1250
ホイールベース(mm)	2750	2600
トレッド(mm)	(F)1610 (R)1595	(F)1570 (R)1575
車両重量(kg)	1713	1665
前後重量配分(%)	54/46	53/47
■エンジン		
型式	V型8気筒DOHC32バルブ+スーパーチャージャー	V型12気筒DOHC48バルブ
総排気量(cc)	5000	5935
ボア×ストローク(mm)	92.5×93.0	89.1×79.5
圧縮比	9.5	11.0
最高出力	405kW(550ps) / 6000~6500rpm	421kW(573ps) / 6750rpm
最大トルク	680Nm(69.4kgm) / 2500~5500rpm	620Nm(63.2kgm) / 5750rpm
■トランスミッション		
タイプ	6速AT	7速セミAT(スイッチトロニック)
■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)ダブルウィッシュボーン (R)マルチリンク	(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(カーボンセラミック)	(F&R)ベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック)
ブレーキ径(mm)	(F)398 (R)380	(F)398 (R)360
■タイヤ&ホイール サイズ		
フロント&リヤ	(F)255/35R20 & 9×20 (R)305/30R20 & 10.5×20	(F)265/35ZR19 & 9×19 (R)295/30ZR19 & 11×19
タイヤ銘柄	ピレリPゼロコルサ	ピレリPゼロコルサ
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	300	330
0→30マイル(0→48km/h・秒)	1.8	1.9
0→40マイル(0→64km/h・秒)	2.5	2.5
0→50マイル(0→80km/h・秒)	3.3	3.4
0→60マイル(0→96km/h・秒)	4.1	4.1
0→70マイル(0→112km/h・秒)	5.1	5.2
0→80マイル(0→128km/h・秒)	6.2	6.1
0→90マイル(0→144km/h・秒)	7.4	7.5
0→100マイル(0→160km/h・秒)	8.6	8.8
0→400m加速(秒)	12.3	12.3
■エミッション		
CO ₂ 排出量(g/km)	292	343
燃料消費量(ℓ/100km)	12.3	14.7
■車両本体価格(万円)	—	2239.8



神話を打ち崩せ!

5人が乗車でき、特大のトランクを備えたスポーツカーを想定して3台のスーパーサルーンを選んだ。それらはそれぞれのブランドのフラッグシップモデルだが、果たしてどんな走りをみせてくれるのだろうか？ドイツ南部を出発して、ザルツブルクを経由し、アルプスの険しい山間路に至る1000kmのルートを走る。さあ、あなたも我々と一緒に、3日間の壮大なドライブへ旅立とうではないか。

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

TEST & BATTLE SPECIAL

第三章 | スーパーサルーン編

Mercedes-Benz
S63AMG



久

しづりに古典的なドライビング・プレジャーに浸りたい、私はふとそう思った。ステアリングを握る指の関節が白くなるほどの緊張感。V8の咆吼。激しく点滅するスタビリティコントロールの警告灯。加速とスピードへの抑えがたい欲望。そういう楽しみに理屈抜きに浸るのもたまには悪くない。5人が乗れ、特大のトランクを備えたボルシェ911を想定して選んだのがアウディS8、ジャガーXJR、そしてメルセデス・ベンツS63 AMGの3台だ。4人の試乗チームを組み、ドイツ南部バイエルン州を出発してオーストリアのザルツブルクを経由し、アルプスの険しい山間路にいたる総距離1000kmのルートを設定した。さあ、あなたも一緒にドライブへ旅立つことにしよう。

この時期、ノーマルタイヤでは私が設定した過酷なルートはとても走れない。そこで試乗に先立ち3台ともにウインタータイヤに履き替えた。S8は前後ともに265/40R20、XJRは前245/45、後ろ275/40R19の組み合わせ、S63 AMGは255/40と285/35R20の組み合わせだ。

インゴルシュタットからやってきたアウディS8は、内外装ともにパネル同士のチリ合わせが緻密で、仕上がりも上質、この部分で大いに得点を稼いだ。メーターのデザインもエレガントだし、インテリアのしつらえも趣味がいい。先のフランクフルト・ショーで発表になった最新型では極めて照度の高いLEDヘッドライトを備えることも注目だ。

一方、世代が新しくなるたびにM

Audi S8

JAGUAR XJR



TEST & BATTLE SPECIAL

Mーシステムの操作性が複雑になっているのはいかがなものだろうか。S8をドライバースカーとして見るなら、「ドライブセレクト」のメニューへのアクセスはもっと直感的にできて然るべきだ。なお、試乗車だけの不具合と思われるが、タイプトロニックのギヤセレクターを操作しても、一度きれいにリバースに入らないことがしばしばあった。

スペックだけで判断するなら、S8はドライビング・ダイナミクスに関して完璧に仕上がっていておかしくない。しかし実際に走らせてみると、このアウディは長所と短所のコントラストが目立つ。まずハンドリング。シャシー性能の50%程度を使ったコーナリングではなにも気を遣うことはない。その一方で、100%に迫る限界域では手の施しようのないアンダーステアを露呈した。手のひらに伝わる操舵力、セルフセン

タリング、タイヤがどの程度グリップしているかのインフォメーション。このいずれもビビッドに伝わって来なかった。ブレーキはきわめてパワフルでフェードの心配すら見せない。ただもう少しペダルが伝えてくる反力が踏みに比例して欲しいと思った。エアサスペンションには3つのセッティングがあり、私はすべてを試してみたが、もっともコンフォート寄りのセッティングでも満足できるしなやかな乗り味を提供できないのは首をかしげるしかなかった。

クールなテクノクラートのS8。 XJRはエネルギーギツシユでデリケート。

試乗最終日、4人の試乗メンバーの印象は「クールなテクノクラート」という点で一致した。ドライブレインには一点も非の打ち所はないのだが、クルマ全体として見るとどこか空虚だ。ドライバーを鼓舞する、エモーショナルな要素をS8に吹き込んで欲しい、私はアウディのエンジニアにそう訴えたい。

ジャガーXJRが醸し出す雰囲気にはバックingham宮殿的な歴史の重みと、シリコンバレーの先進性をミックスした不思議な魅力がある。RWDのXJRは凍結した路面でやや苦戦を強いられた。ウィンタータイヤを履いているとはいえ、一般道から高速道路に乗る入り口車線や、一般道でも流れの速いトラフィックに合流する場面ですでに足を取られることがあった。

総じてXJRは軽やかな乗り味が印象的。ジャガーのエンジニアはふ

わりとした浮遊感を伴う足まわりを設計する芸術的な才能の持ち主だ。パワースロットルでのクルージングも快適そのもの、エネルギーギツシユな力感がデリケートなバランス感覚と両立しているところがこのクルマの持ち味である。テールアウトに陥る一歩手前のコミュニケーション能力も秀逸で、この範囲ではコベントリーから来たコンテンダーは常にドライバーの味方になってくれる。

一方、ひとたび前方のターゲットの追跡に取りかかると、XJRは1



Audi **S8** X
Mercedes-Benz **S63AMG**
JAGUAR **XJR** X

ないし2段一気にシフトダウンし、筋肉を自在に伸び縮みさせてスプリントを始める。おとなしい飼い猫から野生の豹へと瞬時にキャラクターが変わる。スーパーチャージャーの唸りが高まり、エキゾーストノートも音質が一変する。こうなると19インチのスノータイヤはドライ路面でさえグリップするのに苦労する。クイックなステアリングは頼りないほど軽くなり、LWBのXJRは見る間に接地力を失っていく。路面保持性能が破綻するポイントはドライバが予想するより早く、しかも唐突だ。ひとたびそうなるとジャガーはS8やS63AMGより姿勢の修復が難しい。

XJRは土曜の朝に30kmほどドライブするには絶好のクルマだ。しかしトップエグゼクティブが1年365日、ビジネスツールとして使うにはやや線が細い。ここは思い切ってAWDを取り入れてはどうか。

メルセデス・ベッツS63AMGは、スピード、快適性、スタビリティ、どの点を取っても完璧なラグジュアリー・サルーンだ。メルセデスは完全自動運転をゴールに掲げているが、幸いにもS63ではAMGらしく操縦の主体はあくまでもドライバーにある。路面を捉えて放さないサスペンション、正確なステアリング、ペダルに即応するエンジン、強力なブレーキ。どれもベースとなったS550より能動的にドライバーの入力に応える。ターンインの回頭性も鋭いし、旋回中の姿勢も盤石、コーナー脱出時の加速力は一枚上手だ。走らせ方によっては、2トンを超える車重を感じないほど敏捷で、望めばパワーオーバーステアにも持ち込める。0→100km/h加速4秒フラット

Mercedes-Benz S63AMG



量産車初採用の軽量リチウムイオン・バッテリーやAMG鍛造アルミホイール、カーボン製トランクフロアを採用して軽量化が図られている。インテリアは上品なダイヤモンドステッチを施したフルレザー仕様で、FツウのSクラスとはひと味違ったAMGの演出が与えられる。



と、スポーツカー顔負けのパフォーマンスの持ち主でもある。AMGライドコントロール・スポーツサスペンションは、「ノーマン・エスト・オーメン（『名は体を表す』というラテン語の格言通り、コシのある快適な乗り心地をもたらす。入念な遮音設計はサルの静粛性に新たな次元を切り開いた。トランスミッションはS8とXJRが8速なのに対して7速だが、ステップアップギヤが1段足りないハンディはいぞ看取されなかった。むしろベルベットのよう滑らかにして電光石火の変速が印象に残っている。

しかしS63に乗っていると、いかにもAMGらしい、心臓の鼓動が高まる高揚感を覚えたいのはなぜだろう。総じてこの5.5ℓハイパーサルーンはAMG独特のやや荒削りなドライビングマシン感触が薄く、「Sクラスの高速版」以上のインパクトがないのだ。そこへ行くと、E63AMGの方がずっとシャープで、ドライバに伝えて来るメッセージがはるかに透明な点でも優れている。トラフィックの小さな切れ目を目がけて走り込むのもS63より上手だし、高速走行時の安定性も引けを取らない。S63AMGにはAMGならではの



JAGUAR XJR



バンパーやスポイラーなどにR専用装備が施されたエクステリア。パネル類にカーボンやピアノブラックなどのカラーを用意し、高級感にスポーティさをプラスしたインテリア。アルミ製5ℓV8はルーツタイプのスーパーチャージャーと空冷&液冷のインタークーラーを備える。





25個の小型LEDを緻密に制御する、先進的な「マトリックスLEDヘッドライト」を新たに装備。2基のターボチャージャーを備えた強力なパワープラントは、8気筒のうち4気筒を休止させる「シリンダー・オン・デマンドシステム」も組みあわせられ、燃費向上に役立っている。



Audi S8

速度、快適性、スタビリティは完璧、もつと過激さが欲しいS63 AMG。

のエッジの立った操縦性を望みたい。さて、そろそろ結論を出すときだ。あなたがバング&オルフセンの愛好家で、クリーンでバウハウスの的なデザインを愛するのなら、そしてゲルマン的な高い完成度を細部にまで求め、そのためなら高価であっても構わないという完璧主義者なら、選ぶべきはアウディS8だ。

ジャガーXJRは特別なアニマルだ。有能だが、人によって好き嫌いがはっきり分かれるタイプのクルマ、いったん気に入ると「あばたもえくぼ」に思えてくるクルマである。

メルセデス・ベンツS63 AMGは「ベスト・オブ・ワールド」になれる装備をすべて備えているが、その集

合体は必ずしもベストとは言えない。あれば便利だけれども、なくても構わないオプションと、加速性能の名目のアドバンテージを手に入れるために、S550に対して4万6600ドル（日本では850万円）ものプレミアムプライスを払う価値があるだろうか。やや硬派な都会的カルチャーを表現する外観にも、私は疑問符をつけた。

試乗を終えた私たち4人は長時間にわたり熱のこもった議論を交わしたが、この3台のうちどれがウイナイなのか、結局、結論は出なかった。なぜだろう？ S8には、アフオーダブルな3・0 TFSIクワトロと比べて、決定的な差を見いだすこと

はできなかったから。XJRと比べると、3.0スーパーチャージド・エンジン搭載したXJの方が、はるかに賢明な買い物に思えるから。S63 AMGはS550を圧倒するような優位に立っていないからである。

今回試乗したそれぞれのブランドのフラッグシップモデルは、その下に位置するモデルと比べて「ぜひ手に入れたい」と思わせる訴求力に欠けていた。「レス・イズ・モア（＝より少ないことは、より豊かなこと）」私たちが行き着いた3台に共通する結論は、やはり、これである。

問い合わせ
メルセデスコール
0120-190-610 <http://www.mercedes-benz.co.jp/>
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>
ジャガーコール
0120-050-689 <http://www.jaguar.co.jp/>

SPECIFICATIONS

	メルセデス・ベンツS63AMG	アウディS8	ジャガーXJR
■ボディ			
全長(mm)	5295	5145	5135
全幅(mm)	1915	1950	1905
全高(mm)	1500	1455	1455
ホイールベース(mm)	3165	2995	3030
トレッド(mm)	F:1630 R:1640	F:1635 R:1625	F:1630 R:1610
車両重量(kg)	2180	2070	1960
■エンジン			
形式	V型8気筒DOHC ツインターボチャージャー	V型8気筒DOHC インタークーラー付きツインターボ	V型8気筒DOHC スーパーチャージャー
総排気量(cc)	5461	3992	4999
圧縮比	10.0	9.3	9.5
最高出力	430kW(585ps) / 5500rpm	382kW(520ps) / 5800~6400rpm	405kW(508ps) / 6500rpm
最大トルク	900Nm(91.8kgm) / 2250~3750rpm	650Nm(66.3kgm) / 1700~5500rpm	680Nm(69.3kgm) / 3500rpm
■トランスミッション			
タイプ	電子制御7速AT	8速ティプトロニック	8速AT
■シャシー			
駆動方式	FR	4WD	4WD
サスペンション	フロント リヤ	5リンク ダブルウィッシュボーン トラバゾイダル ウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン マルチリンク
■ブレーキ			
形式	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク
ディスク径(mm)	—	—	F:φ380 R:φ376
■タイヤサイズ(ホイール)			
フロント(リム径)	255/45R19	265/35R21	265/35ZR20
リヤ(リム径)	285/40R19	265/35R21	295/30ZR20
■パフォーマンス			
最高速度(km/h)	250(リミッター作動)	250(リミッター作動)	280
0→100km/h加速(秒)	4.0	4.1	4.6
■エミッション			
CO ₂ 排出量(g/km)	237	242	270
燃料消費量(km/ℓ)	9.0	9.6	6.8
■車両本体価格(万円・税込)	2340	1580	1695

※上記の数値は、すべて日本仕様。





TEST & BATTLE SPECIAL

Porsche **Panamera Turbo**

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

4ドアクーペ、 サーキット対決！

ドイツが誇る、V8ツインターボエンジンを搭載したAWDの4ドア・ビッグサルーンの中で、どのクルマが優れているのか？アメリカのサーキットと一般道の両方でテストを行った。テストチーム全員が一致した、心から買ってもいいクルマとは？

ド イツ製スーパーリムジネの王者はだれだ！ このテーマのもと、私たちが選んだ3台のなかで、4・8ℓ520psのボルシェ・パナメーラ・ターボがもっとも「非力」で、2位に40psもの大差をつけられた。その2位は4ℓ560psのオーディRS7。5・5ℓから577psを生むメルセデス・ベンツCLS63 AMGがスペック上のパワー競争でトップに立った。

どれもツインターボV8を搭載するAWDの4ドアビッグサルーンで、合計のパワーは実に1657ps。この3台対決、問答無用の力と力のぶつかり合いになるかと予想されたが、意外にも複数の要素が絡んだ展開となった。なお、BMW M6グランクーペをぜひとも同じ土俵に乗せたかったのだが、あいにく試乗車の手配がつかず今回は見送らざるを得なか

ったことをお断りしておく。

試乗の舞台はウィロースプリングス・インターナショナル・モータースポーツパーク。まずはその直線コースでタイム計測から始めた。

第1ラウンドの、0→60mph (97km/h) 加速テストからして予想外の幕開けだった。3・2秒を出したRS7がトップ。これまでの4ドアサルーン・カテゴリーの最速タイム、E63 AMGが持つ3・4秒を破る新記録だ。そしてほかの2台はまったくの同タイム、CLS63とパナメーラはともに3・4秒で2位を分け合った。

0→400mでは、11・8秒という素晴らしいタイムを出したパナメーラが最下位に甘んじた。それほどほかの2台が速かったのだ。11・7秒のCLS63が2位。RS7がここでも俊足を発揮して11・6秒でトッ

Mercedes-Benz
CLS63AMG

Audi **RS7**

TEST & BATTLE SPECIAL

ブに立った。なお、RS7の400m通過スピードが193・8km/hだったのに対し、CLS63は197・5km/hを計測、後半のスプリントが伸びたことを示している。

8の字旋回では図式ががらりと変わった。23・7秒で周回したパナメーラがボルシェの面目を施してトップ。CLS63は23・9秒でまたもや2位。24・2秒のRS7が最下位。ちなみに、フェラーリ458イタリアは24・0秒を要している。

運動性能を見極めるため、私たちは3台をウィロースプリングスの一部である、1周2・6kmのロードコースサーキットに持ち込んだ。このテクニカルコースを弾丸のように疾走したのはパナメーラだった。1分22秒68。これがいかに速いかは、ほかのカテゴリーの記録を引き合いに出すとわかりやすい。458イタリアは1分22秒30だった。2・6km走って0・38秒の差は決して決定的とは言えない。662psの圧倒的なパワーを誇るシエルビィGT500は1分23秒48を要している。パナメーラは恐るべき俊足を発揮したわけだ。



Mercedes-Benz
CLS63AMG

Audi

RS7

Porsche
**Panamera
Turbo**

私たち試乗チームは、ウィロースプ
リングスで感嘆の声を上げた。
パナメーラの操縦性は今日の3台
のなかで頭ひとつ抜け出ている。ド
ライバーの本能的な入力に素直に追
従するので、乗り手の自信を育み、
さらなるタイム向上に繋がるという
図式だ。スロットルを大きく開けた
際、AWDにもかかわらず喜々とし
てテールを降り出すコーナリング特
性も予想外だった。

直線加速で圧倒的な俊敏さをみせたのは 意外や意外、アウディRS7だった。

かつて、舞台も同じウィロースプ
リングスのロードコースにて行われ
たジャガーXKR S GTとアストン
マーティンV12ヴァンテージSの2
台対決を行ったことがある。タイム
だけを見るとニュルブルクリンクで
鍛え上げた足を備えるハードコアな
ジャガーが1分22秒53を出し、僅差
でパナメーラを退けた。しかしドラ
イバーへのストレスが軽く、いいタ
イムを出しやすいのはパナメーラの
方だった。

それより何より、今回の3台対決
のなかでもっともヘビーウェイト(車
重2045kg※US仕様)なパナメ
ーラがベストタイムを出したことは
高い評価に値する。ヒーターとク
ラーを内蔵したリヤシートや電動サ
ンシェードを始めとして、快適装備
を満載したフルサイズのサルーンが、
アウディRS、メルセデスAMG、
V12アストンを向こうに回して、ラ
ップタイムで上回った。それもドラ
イバーに操縦する楽しみを堪能させ



つつ、さらりと好タイムを出して見
せたのだ。パナメーラの信じがたい
ほど高い資質がわかる。

1分24秒30で走り切ったRS7が
2位に着く。しかしサーキットでの
RS7は除雪車顔負けのアンダース
テアで、私たちの手には負いかねた。
私はほかの試乗スタッフがRS7で
周回する様子をコース脇で観察した
のだが、サスペンションがサーキッ
ト走行にはソフトに過ぎるのだった。
ドアハンドルが接地するかと思うほ
ど大きくロールする。ピッチングも
過大だ。では直線部分で当たりの柔
らかな乗り心地を楽しめるかとい
うと、そうでもない。

CLS 63は1分24秒71で最下位に
沈んだ。タイヤに足を引っ張られた
のだ。コンチネンタル・コンチスポ
ーツ・コンタクト5Pはそもそもサ
ーキット走行に適したタイヤではな
い。それにしてもわずか3周のフラ
イグリップでフロントが左右とも
にずたずたになり、交換を要する
とは思わなかった。RS7のピレリP
ゼロは多少マシだが、それでも2日
間のサーキット走行で使い物になら
なくなった。そこへ行くとパナメ
ーラのミシュラン・パイロット・ス
パースポーツが、消耗の痕跡さえ見
せなかったのは立派だ。

RS7と比べればCLS 63はまだ
走りやすい。エンジンとトランスミ
ッションの協調制御がもう少しうま
く働けばもっとタイムが出たと思っ
つ。現状では、きっちりレッドラインま
で回り切らず、中途半端な回転でシ
フトアップしたがるのだ。総じて、
ドライバーとの一体感が希薄なクル
マである。

車重2トン越えの大型サルーンを
サーキット走行だけに使うオーナー



ナビゲーションシステム、ヒートシート、ヘッドアップ・ディスプレイ、Bose14スピーカー、パーキングセンサー、バックカメラ、電動サンルーフ、4ゾーンエアコンなどが標準装備となるインテリア。エンジンはシリンダー・オン・デマンド・システムを備える。



Audi RS7



操縦する楽しさを堪能させつつ
好タイムを叩きだしたパナメーラ。

Porsche Panamera Turbo

などいないのは私たちも承知している。そこで次のステージに選んだのがマリブ。ロサンゼルス西、太平洋に面した景色の美しいこの街からは適度なアップダウンに恵まれたワインディングロードが伸びている。シチュエーションが変わると印象も変わるからクルマは面白い。マリブの市街地と近郊の溪谷を縫う屈曲路で、サーキットでの劣勢を覆したのはRS7だった。なによりエンジンとトランスミッションのインタープレーが際立つ。市街路を小型ハッチバックのようにすいすいと泳ぎ回り、前方にトラフィックの切れ目を発見するや、スナイパーのように正確にそこへ向かって滑り込む。その



伝統の5連丸形メーターを装備するインパネは、ウッドパネルやセンターコンソールが後席部まで延長されていることを除けば、911然としたイメージが漂う。フロントにもリヤにもヘッドレスト型体の電動シートが採用される。リヤシートは左右独立式。



ときエンジンが発するサウンドと瞬発力、そして切れ味鋭いシフトは実に魅力的だ。オープンロードではトルクとパワーを活かして、旺盛に距離をこなしていく。こうした場面でRS7のドライバーは至福の時を過ごせる。

一方、CLS63の評価は、私たち試乗チームのなかでも微妙にニュアンスが異なった。「アップダウンの連続では2速が高すぎる。さりとて1速ではローギヤードに過ぎる。結果的にタイトコーナーの脱出でロケツトのように加速できないのがもどかしい。AWDのターボカーの美点が感じられない」という意見がある一方で、「決して出来が悪いというので

はない。しかし577psのパワーがあるのだから、もっとスリルがあってもいい。操縦に没頭するクルマではない」という意見もあった。AMGのクラフトマンが手で組んだV8エンジンが極上の出来映えであることは確かだ。しかしこのエンジンの旨みを7速湿式クラッチのATが十二分に引き出していないのが惜しい。昼間は盤石の足取りでサーキットを周回して操縦の楽しさを堪能させ、夜は4人の大人を乗せてディナーに向かう快適極まりない足となる——それがパナメーラ・ターボだ。体感的にはCLS63の半分ほどの慣性質量しか感じない。だからどのような態勢にも自在に持ち込める。サーキ



ットで全力疾走するのも、市街地をトラフィックの流れに乗って走るのも、あるいは郊外の視界が開けたハイウェイを巡航するにも、パナメーラは理想の1台である。

パナメーラは注文のつけようのないビッグサルーンである！という点で、私たち試乗チームの意見は一致した。そのパナメーラに弱点があるとすれば、試乗車についていた19万5510ドル（約1987万円）という値札だ。少なくともブライリストの上では、14万2275ドル（約1446万円）でパナメーラ・ターボを購入することは可能だ。この価格なら、試乗したRS7の価格12万5595ドル（約1276万円）と比べてもさほど高価とは思えない。

しかしアメリカ国内全部のショールームを探したとしても、オプションを一切装着していないパナメーラが1台でも見つかるだろうか。

「この3台のなかで、心から買ってもいいと思うクルマはパナメーラだけだ。実際に買えるかどうかは別として……」試乗チームの一人が漏らしたこの言葉は、私たち全員の気持ちを端的に表している。

今回の3台勝負、サーキットでの図抜けた運動性能と公道でのオールマイティな走りではかの2台を制したボルシェ・パナメーラ・ターボがボディウムの中央に立った。



ステアリング操舵角に応じてステアリングギア比が変化するダイレクトステアリングを新採用。AMG専用デザインのセミアニリンレザーを用いたシート、後席は独立2座式だ。また、湿式多板クラッチを用いた電子制御式7速トランスミッションが採用されている。



Mercedes-Benz CLS63AMG

SPECIFICATIONS

	メルセデス・ベンツCLS63AMG	アウディRS7	ボルシェ・パナメーラ・ターボ
■ボディ			
全長(mm)	4995	5010	5015
全幅(mm)	1880	1910	1930
全高(mm)	1410	1425	1420
ホイールベース(mm)	2875	2915	2920
トレッド(mm)	F1625 R1605	F1635 R1625	F1655 R1645
車両重量(kg)	1910	2070	2010
■エンジン			
形式	V型8気筒DOHCツインターボ	V型8気筒DOHC インタークーラー付きツインターボ	V型8気筒(4バルブ)ツインターボ
総排気量(cc)	5461	3992	4806
圧縮比	10.0	9.3	10.5
最高出力	410kW(557ps) / 5500rpm	412kW(560ps) / 5700~6700rpm	382kW(520ps) / 6000rpm
最大トルク	720Nm(73.4kgm) / 1750~5250rpm	700Nm(71.3kgm) / 1750~5500rpm	700Nm / 2250~4500rpm
■トランスミッション			
タイプ	電子制御7速AT	8速ティプトロニック	7速PDK
■シャシー			
駆動方式	FR	4WD	4WD
サスペンション	フロント リヤ	5リンク ダブルウィッシュボーン トラバゾイダル ウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン マルチリンク
■ブレーキ			
形式	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク
ディスク径(mm)	—	—	—
■タイヤサイズ(ホイール)			
フロント(リム径)	255/35R19	275/30R21	255/45ZR19(9J)
リヤ(リム径)	285/30R19	275/30R21	285/40ZR19(10J)
■パフォーマンス			
最高速度(km/h)	250(リミッター作動)	250(リミッター作動)	305
0→100km/h加速(秒)	3.6	3.9	4.1
■テストデータ			
ラップタイム	1分24秒71	1分24秒30	1分22秒68
最大G	0.97	0.95	1.03
■エミッション			
CO ₂ 排出量(g/km)	—	223	—
燃料消費量(km/ℓ)	9.4	10.4	9.0
■車両本体価格(万円・税込)	1655	1570	2172

※上記の数値は、すべて日本仕様。

問い合わせ／メルセデスコール ☎0120-190-610 <http://www.mercedes-benz.co.jp/>
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>
ボルシェ カスタマーケアセンター ☎0120-846-911 <http://www.porsche.com/japan/jp>





TEST & BATTLE SPECIAL

500psの日常性。

狂奔とも言える馬力競争は500ps超えなど当たり前にした。
ますます深刻化する資源の枯渇や異常気象などの大問題に取り組む時、
この馬力競争の教訓が、役に立ってくれると思うしかあるまい。
そこまで考えたうえで、華麗なるオーバー500psの群を眺め、
これからの生き方を探ってみようではないか。

REPORT●熊倉重春(Shigeharu Kumakura) / 吉田拓生(Takuo Yoshida)

田中達也(Tatsuya Tanaka)

PHOTO●小林邦寿(Kunihisa Kobayashi)

Porsche
**Panamera
Turbo Executive**

MASERATI
QUATTROPORTE GT S



大

パワー車がこんなにも自然に
日常に融け込む日が訪れるな
ど、いったい誰が想像しただろう。

このページに登場する力自慢のハイ
エンドサルーン（メルセデス・ベン
ツE63AMG・S4マティックII5
85ps、マセラティ・クアトロボル
テGTSII530ps、ジャガーXFR
RII510ps、ボルシェ・パナメー
ラ・ターボ・エグゼクティブII52
0ps）のどれも、世間の饕餮（たうとく）を買っ
かもしれない猛速でありながら、穏
和な羊の皮も巧みにかぶり、素知ら
ぬ顔で市民生活に紛れていたりする。
まさにジギルとハイドの極致だ。

こんな芸当が可能になったのは、
おおいなる技術の勝利だが、その背
中を押したのは、人間の悲しい性。
実際に大パワー車と暮らしてみると、
予想より簡単に慣れてしまう自分を
発見したりする。そこで湧いて来る
のが「もっと、もっと」という欲求。
それに段階を追って応じていたら、
とうとう500psのハードルを飛び
越えてしまったのが現在だ。

もちろん、大パワーを望む声は古
くから絶えなかった。しかし、全面



的な制御の網の目がかけられる今の
姿になるまでは、たとえ200psで
も危険きわまるものとされ、乗りこ
なすには相応の財力だけでなく、高
度のドライビング技術と深い自制心、
少しばかりの幸運が不可欠だった。
なのに今は技量など関係なく、望め
ば誰でも気楽に異次元を味わい尽く
せる。「高性能の大衆化」ここに極ま
れりといったところだ。

そのうえで興味深いのは、これら
オーバー500ps級ハイエンドサル
ーンが、ことごとく民族性、国民性
を叫ぶこと。外板を一枚めくれば、
クルマの構造など概略共通で、どれ
も同じに思えてしまうんだからこそ、
内外装のデザインをはじめ隅々の味
付けまで、永年にわたって培ってき
た独自のイメージを色濃く漂わせず
にいられないのだろう。逆にユーザ
ーの側から見れば、そこにこだわる
選択によって、ドイツ人、イタリア人、
イギリス人になりきる、架空の留学
を経験することになるとも言える。
そんな目で力持ちの各車を観察して
みると……。

まずE63AMGS4マティック

JAGUAR **XFR**

Mercedes-Benz
E63AMG S 4MATIC

を分析するのが常識だが、実は今さら語るに値しないのがメルセデスでもある。どこから見ても「こもったも」の塊でしかないからだ。何もかも客観的な正しさのみをひたすら追求し、尽くすのがメルセデスの社是だから、私たちクルマ好きが操る楽しみにこだわらざるのを飛び越え、全面的な自動運転技術への本格挑戦さえ始めてしまった。もはや好き嫌いも感動も超越したメルセデスを音楽界に譬えれば、さしずめバッハではあるまいか。しかしバッハも、たまには音楽理論から離れ、少しばかり羽目を外したくなつたはず。そこに待ち受けているのがAMGというわけだが、常識のタガを外しながらも、やはり正しさの矜持にこだわるのがメルセデス。いやがうえにも速いが暴走ではないから、努力も学習もせず最高の結果だけ欲すれば、これに勝る選択はない（暴走するのはAMGではなく、ドライバーだ）。

これと余りにも対照的なのがマセラティ・クアトロポルテGT S。四方八方ごとごとく制御の網の目に

大パワー車と暮らしてみると、簡単に慣れてしまった自分がいた。

熊倉重春

らめ取られ、基本的にどう扱っても安全を踏み外さない点では、現代の高性能車そのものだが、その表現と、裏に潜む情念がまるで正反対だ。たとえばエンジンの響きにしても、あまりにも装置として徹底しただけに、あえて始動や急加速時にヴァララッと呼びを演出しているのがAMGだとすれば、クアトロポルテは胸の底から遠慮なく唄う。普通に走った



Mercedes-Benz
E63AMG
S 4 MATIC



0→100km/h加速わずか3.6秒の俊足だが、前後トルク配分33:67という4マチックシステム、個々のホイールにブレーキ制御を行ってアンダーステアを消してくれる専用開発3ステージESPのトルクベクタリングブレーキ機能等によって車両姿勢が保たれるため、585ps / 81.5kgmのパワーをもてあます感じは皆無。

5.0 V8をイートン製スーパーチャージャーで過給し、510ps / 63.7kgmを得る。いかなる速度域からでもリアに反応し、フットワークの仕上がりもレベルが高い。高級サルーンらしいしなやかな乗り味とスーパースポーツモデルらしいハンドリング性能の高さが同居する、歴史と伝統と共に新しさをも兼ね備えたスポーツセダンだ。

つもりでも、「ストラディヴァリウスと波形が共通」と胸を張るサウンドが周囲にたなびく。

これとは違う境地からメルセデスと対峙するのがジャガーXFR。スーパーチャージャーエンジンは遅しさの権化だが、その味わいはドイツ機甲師団的ではない。寄宿制ハイスクールの名門からオックスブリッジで育まれたジェントルマンらしい美学が、いかに暴虐の走りが可能なXFRといえど、ジャガーの奥底に薫る。そう思っ乗ると、エンジンの響きにも心なしか繊細さが混在するし、コーナリング中にもサスペンションに任せつきりにせず、何かしら人間の意思を伝えずにはいられない気分になる。愛犬や愛馬と同じく、生き物と付き合う感性が求められるとも言おうか。

はつきり異色なのはボルシェ・パナメーラ・ターボ・エグゼクティブ。これは得体が知れない。思いきりホイールベース（と全長）を延ばした現行タイプは、大柄な大人も余裕で座れる後席を実現し、めでたくハイエンドサルーンの仲間入りを果たしたが、それだけに、ボルシェにおけるクルマ造りの方向転換が妥当か否か、容易には判断しかねる。たしかに、4座すべてドライバー用であるかのように見えたシートホイールベアス仕様とは違うが、本質的なところ



JAGUAR XFR





MASERATI QUATTROPORTE GT S



アグレッシブな雰囲気のエクステリアに比べると、コンサバな印象を受けるインテリア。アイドリングから低速域では、先代に比べてかなり静かになったエキゾーストサウンドだが、スポーツモードを選んで3000rpm以上回すと、エキゾーストシステムに組み込まれたバイパスバルブが開いて迫力のサウンドを響かせる。

150mm延ばされたホイールベースにより、後席の居住性はより快適に。前後席ともにシートヒーター、シートベンチレーション、後席用に電動ロールサンシェイドやサイドエアバッグを、またPASM、ボディのロールを抑制させるPDCC、左右輪のトルク制御を最適化するPTVプラスなど走りを支援するデバイスを標準装備する。

こんなオーバー500psハイエンドサルーンに共通するのは、想像を絶する加速力。それぞれ音色も息づかいも少しずつ異なるものの、世の中すべてを置き去りにしかねない加速力には比較の対象すらない。そこに伴うのは、一種のミスマッチ感覚。周囲に対しては暴虐の限りなのに、

では違う。乗ってみると、やはりボルシェはスポーツカーあるいはGT以外の何ものでもないことが明らか。全体に911を肥満させたような外観にも、DNAが明らかだ。そもそも、いくら広くなったからといって、喜んでボルシェの後席に潜り込みたくなるなど、想像が難しい。操縦感覚も真正のスポーツカー。そのうえ高度な4WD機構で高い安定性を保つあたり、世代を経ることに安定志向を高め続けてきた911と、考え方の点で軌を一にするものもある。総合的に見て、メルセデスとは異なりながらも、やはりドイツ（それもシュトゥットガルト）の頭脳から生まれたものであることは明らかだ。ボルシェの精緻伝説をビッグサルーンで読むなら、オーバー500psのパナメーラは至高の選択と言えるだろう。ドライビングにこだわるなら911、家族や上司へのサービスも考慮してパナメーラという組み合わせなど、高性能車の使徒として理想的だ。



Porsche Panamera Turbo Executive



ドライバー自身は洗練の極みに浸っている不思議さだ。その加速感たるや、強烈に背中を蹴飛ばされるとか、空気を切り裂くのではなく、クルマを包む大気もろとも目の前のブラックホールに落ちる感覚とでも言おうか。これは麻薬で、くり返して飽きることがない。

しかし、皮肉な事実もある。オーバー500psと言っても、本当にそれを生むのはタコメーターのレッドゾーン近くのこと。しかも全負荷・全開でのことだから、公道では、前方ががらに空いた料金所を全力で発進してから、わずかに数秒も味わえない。250km/hで巡航するチャンスなど、今やアウトバーンでも皆無に近い。その速度が危険というより、抜かれる前車がこちらとの途方もない速度差を認識していないかもしれない危うさだ。

このクラスの高性能車となると、ほとんどの場合100km/hが1500rpm前後にすぎないから、違反を覚悟でも、3000rpmも回せば足りる。その回転域で、しかもパトスロットルでは、200〜250psも出れば御の字だ。

それを考えると、カタログに誇らしげに表記されている最高出力は単なる記号にすぎないとも言える。それでもメーカーがこだわる裏には、将来のクルマ界に向けての布石もある。今こんなに簡単に暴虐パワーゲームを楽しめちゃうのは、ESPなどの安定維持装置が完備した結果だが、いつか動力の考え方が変わっても、それによる高度の安全性は信頼の核になる。それなら、馬力の数字で世間が振り向いてくれる今、とことん究めておきたいというわけだ。だとすると、無邪気にオーバー500psを戯れることができるのは、まさに今でしょ、今！

今回の企画を聞いた時「500psオーバー 4台ス
ゲー」と唸ってみたものの、そういえば今
月はすでに6台も“ソレ”に試乗しているので、今
回で一気に2ケタ。ざっくりと調べてみたら、4ド
アのモデルだけでも20台ほどあったので、ことさ
らスゲーわけではないのかも。

巷にありふれた500超より、18歳で初体験したジャ
ガー XJSの285psの方がインパクト大きかったか
も。いい歳してもらふベルギー産の高級な義理チョコ
より、少年時代に憧れのあの子が突然くれたチロ

これだけパワーに拘ると、 メーカーや国籍の個性がはっきりと出る

吉田 拓 生

ルチョコの何と偉大なことよ……。

だがしかし、スモークガラスじゃなくても全身か
らタダならぬ空気が溢れ出している今回の4台が、
無味無臭であるはずなどもちろんない。

ボクは普段、英国車好きとして売っていながら、
アシではメルセデスを2台所有し、でも原稿の依頼
はボルシェがやけに多い。つまり、今回一番気にな
るのは、普段あまりお目にかかれないクアトロポル
テだ。そういえば今回の4台、お堅いドイツ勢は4
駆だが、見た目と走りの美しさに拘るイギリスとイ
タリアの2ブランドはどちらも2駆で勝負している。
先日試乗した4駆の新型ギブリがフツー過ぎてガッ
カリさせられた後だったので、2駆の4ドア(クアト
ロポルテ)、大いに気になる。

500psオーバーのクルマでいきなりスロットルを
ベタ踏みできるのは、ひとえにロバート・ボッシュ



意味でドライバーの野心を煽るようなところ
があるのに、ドイツ人はいたって無愛想。
ただ単純に、パナメーラ・ターボ・エグゼ
クティブは2415万円分、一方のE63AMGS4
マチックは1780万円分くらいのドイツ濃度
に調整されている。500psオーバーの出力に
関しても異口同音に「通過点に過ぎない」と
だけ言っている。

今回の4台を試乗して思うのは、似たよう
な薄味のクルマが多い昨今だけど、これだ
けパワーに拘ると、メーカーや国籍の個性がはっき
りと出る、という事実である。これがチョコレート
だったら、どれもカカオ濃いつ、鼻血止まんない！
カタログの端に載っているCO₂排出量を無視して
考えれば、レシプロ・エンジンによる500psオー
バーは古典的な自動車技術の集大成だし、ガソリンと
ともに枯渇できたら本望と心に決めているファナテ
ィックが溜飲を下げるができる、数少ない選択
肢だと思う。

さん(とそのライバルたち)の功績といえる。スポー
ツスイッチを押していない段階のクアトロポルテは、
電制スロットルがかなりノンビリ屋さんようで、
キレイな加速に終始する。だが一旦スポーツスイッ
チを押してしまうと、耳元で「本当にいいんですか？」
と囁かれたような気がして、挙動が荒々しくなる。
その変貌ぶりは今回の4台では最も極端。エンジ
ンのピックアップも鋭くなるけれど、後輪のメカニ
カルグリップが心許なくなる様子もよくわかる。マセ
ラティの挑戦を受けてしまったら、そこから先は本
当のスポーツドライビングが待っているのだ。

XFRは、21世紀のジャガーらしく、どこまでもド
ライヴコンシャスにできていて、常に500psを有効
に路面に伝えようと努力している。トラックDSCモ
ードを選べば、ボクのような小心者の心をちょうど
良く満たしてくれる程度のホイールスピンを許容し
て「500超」の凄さを体感させてくれるのである。

ドイツの両者は……なんてマトメて片付けてしま
っていいものだろうか？ けれど、雰囲気はよく似
ているのである。イタリアとイギリスの両雄が良い



JAGUAR XFR

Mercedes-Benz
E63AMG S 4 MATIC

MASERATI
QUATTROPORTE GT S

Porsche
Panamera Turbo
Executive



「2004年から始まった、“21世紀のスーパースポーツ”のデリバリー・ラッシュは、ここに来てとうとう“500psはあたりまえ”の時代を迎えてしまった」——GENROQ誌2007年3月号の『特集 500馬力』の冒頭である。当時、10台を数えるほどしかなかった500psクルマは、あれから7年経った今、30台を超えた。

だからというわけではないのだが、今を旬の500ps超えクルマ4台を目の前にしても驚かない。さらに言えば、500ps超えというパワーを試そうとも思わない。試す必要性を感じないからだ。交通量が少なくなった深夜の高速道で、ガシッとステアリングを握り、目を見開いて、ひたすらアクセルを床まで踏みつける、なんていうのは、既に遠い過去の出来

事。今や、高性能車が300km/hを超えるのは当たり前だし、最高速は？ なんて、もはやどうでもいい。

では、何のための500psなのだろう？ それは、「ワタシハ〇〇〇デス。500バリキデマス。イマドキノクルマデス」と、初対面のビジネスマン同士が



い。何より、FRだ。

クアトロポルテは、荒々しい雰囲気漂った先代のほうが好きだと思った。尖ったフロントノーズはカッコいいけれど、LEDのテールランプと静かになったエキゾーストノートが残念でならない。インパ

ネもずいぶん、今っぽくなった。

「ポルシェ好きの田中さんは、きっとパナメーラが最高！ って言うでしょうから、とにかく最後に乗って下さい」と編集長に釘を刺され、若い吉田君もベテランの熊倉さんも「初期モデルに比べたらものすごく良くなりましたね。ボディがかっちりとしたドイツ車、もっと言えば、60年代の911に乗っているみたいですよ」と評価の高いパナメーラ・ターボ。

価格に目をやれば、パナメーラ・ターボ・エグゼクティブの2415万円がダントツ。次いでE63AMG S4マチックの1780万円。これはフツウのE63AMGにA180を1台付けた額だ。1690万円のクアトロポルテGT S、XFRの1200万円と続く。

で、選ぶのは、迷うことなくクアトロポルテだと確信する。どのクルマでも都心と首都高速道路を走らせながらJ-WAVEを聴いていたのだが、クアトロポルテの中で流れるJ-WAVEは他のクルマで聴くのととは違っていた。音楽はもちろん、ナレーションですらゆったりとしていた。理由はわからない。また、走行中、後ろのクルマにピタッと車間距離を詰められようと、左の車線から軽自動車がいかに飛び出してこようと、イラっとすることがなかった。クアトロポルテは、常におおらかな気持ちで運転することができた。500psとは、単にスペックにあらず。ステアリングを握る者の心の余裕を育てくれる豊かなのだと思った。もちろん、それは、他の500ps超えにも言えることなのだけれど。

今や“500ps超え”なんて、
ビジネスカードの肩書きのようなもの。

田中達也

挨拶する際に交換する、名刺のようなものではないのか。そう思いながら、4車のステアリングを握ると、実際に自分で購入するとしたら、どのクルマだろう？ という気持ちが沸々とわいてきた。

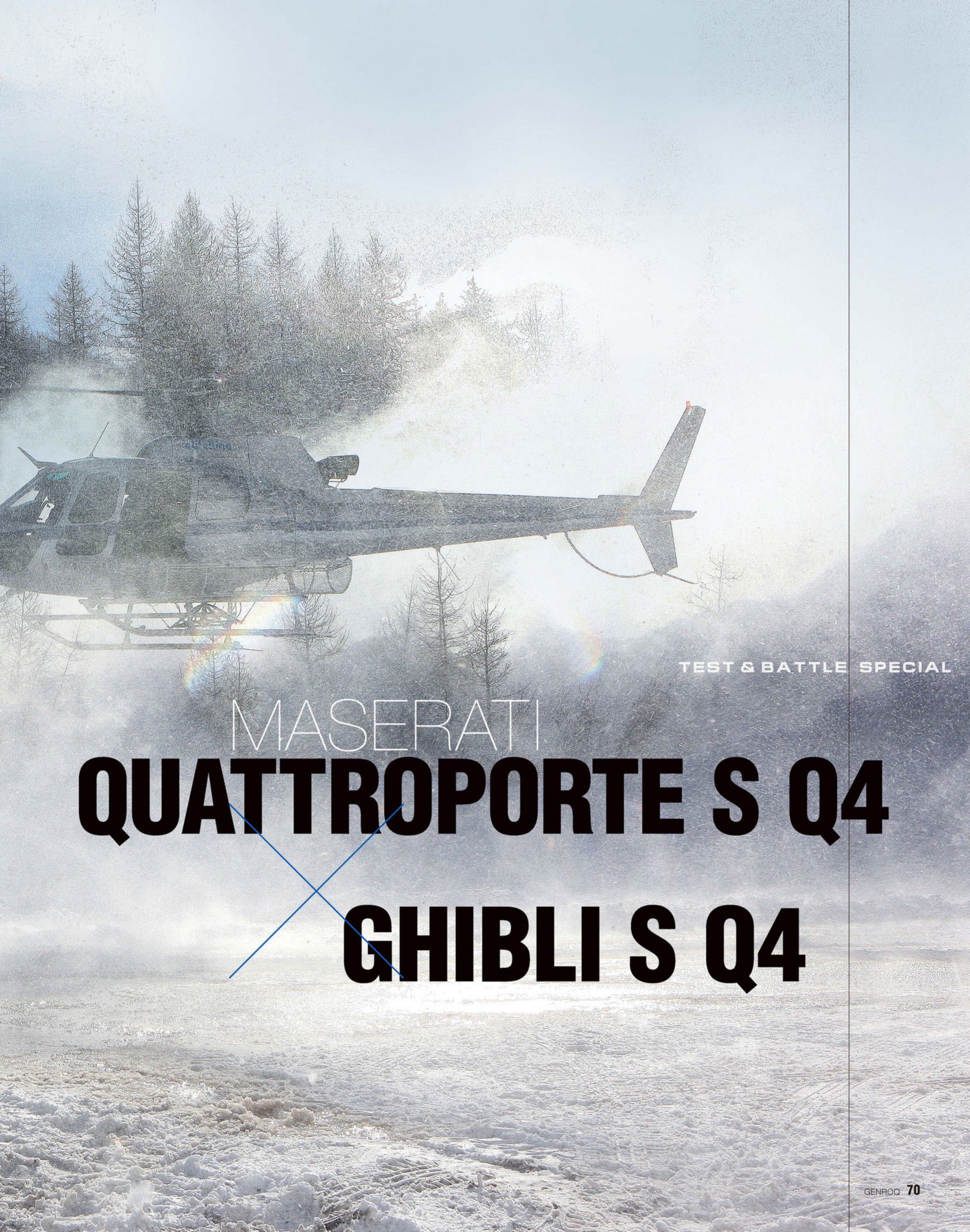
E63AMGは優等生だ。ファンッ！ と乾いた低音を発して吹け上がるエキゾーストノートに似合わず、良く馴れられたシャシーは手に余るとは微塵も感じさせない。585ps/81.5kgmと、4台中、最もパワーが出ているにもかかわらず。

ジャガーは英国車特有の生真面目さと上品さが伝わってくる。このくらいのボディサイズなら、サーキットでも振り回せて、そこそこ面白いかもしれな

SPECIFICATIONS

	メルセデス・ベンツ E63AMG S 4MATIC	ジャガー・XFR	マセラティ・クアトロポルテGT S	ポルシェ・パナメーラ・ ターボ・エグゼクティブ
■ボディ				
全長(mm)	4900	4975	5262	5165
全幅(mm)	1870	1875	1948	1931
全高(mm)	1460	1460	1481	1425
ホイールベース(mm)	2875	2910	3171	3070
トレッド(mm)	F1625 R1595	F1560 R1570	F1634 R1647	F1655 R1645
車両重量(kg)	2030	1960	1900	2110
■エンジン				
形式	DOHC V型8気筒 ツインターボチャージャー	水冷V型8気筒DOHC スーパーチャージャー	V型8気筒 ツインターボチャージャー	V型8気筒(4バルブ) ツインターボチャージャー
総排気量(cc)	5461	4999	3799	4806
圧縮比	10.0	9.5	9.5	10.5
最高出力	430kW(585ps)/5500rpm	375kW(510ps)/6000~6500rpm	390kW(530ps)/6500rpm	382kW(520ps)/6000rpm
最大トルク	800Nm(81.5kgm)/1750~5000rpm	625Nm(63.7kgm)/2500~5500rpm	710Nm(72.4kgm)/2000rpm	700Nm(74.4kgm)/2250~4500rpm
■トランスミッション				
タイプ	電子制御7速AT	電子制御8速AT	8速AT	7速POK
■シャシー				
駆動方式	4WD	FR	FR	4WD
サスペンション	フロント リア	フロント リア	フロント リア	フロント リア
	マクファーソンストラット マルチリンク	ダブルウィッシュボーン マルチリンク	ダブルウィッシュボーン マルチリンク	ダブルウィッシュボーン マルチリンク
■ブレーキ				
形式	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク
■タイヤサイズ(ホイール)				
フロント	255/35ZR19	255/35ZR20	245/40ZR20	255/45ZR19
リア	285/30ZR19	285/30ZR20	285/35ZR20	285/40ZR19
■パフォーマンス				
最高速度(km/h)	250	280	307	305
0→100km/h加速(秒)	3.6	4.9	4.7	4.2
■車両本体価格(万円・税込)	1780	1200	1690	2415

問い合わせ／メルセデスコール ☎0120-190-610 <http://www.mercedes-benz.co.jp/>
 ジャガーコール ☎0120-050-689 <http://www.maserati.co.jp>
 マセラティ コールセンター ☎0120-965-120 <http://www.maserati.co.jp>
 ポルシェ カスタマーケアセンター ☎0120-846-911 <http://www.porsche.com/japan/jp>



TEST & BATTLE SPECIAL

MASERATI
QUATTROPORTE S Q4
GHIBLI S Q4

Q4を追いつめ!

ハイパフォーマンスラグジュアリーサルーンであるマセラティS Q4のウインターテストがイタリアのチエルビニアで開催された。目の前にマッターホルンがそびえ立つ、ヨーロッパ有数のスキーリゾートだ。4WDで武装したクアトロポルテとキフリを雪上で乗り回すテストで、マセラティ初の4WDモデルは、はたしてどんな挙動をみせるのだろうか。

Q 4は、マセラティ初の4WDモデルで、このシステムを搭載するのはクアトロポルテとキフリ。クアトロポルテにはV8モデルもラインアップされるが、Q4は、3ℓV6ツインターボエンジンにのみ組み合わされる。通常はフロント0%、リヤ100%のFRで、路面状況により必要に応じて、最大フロント50%、リヤ50%までトルク配分される、オンデマンド4WDだ。

4WD化されたクアトロポルテのFRモデルに対する重量増はわずか60kg。ただし、トータルで見した場合、2代目となったクアトロポルテは、ボディサイズが大きくなり、4WD化されたにも関わらず、先代より70kgも軽量化されている。同じV8エンジンを搭載したFRモデルとの比較では、100kgの軽量化となる。

さて、試乗日の朝に案内されたのは、ホテル近くの特設の圧雪コースだった。コースレイアウトとしては、ストレートとヘアピンをつなげた、

一見シンプルなものだが、急勾配の下りや上りあり、道幅の狭いところあり、と単純にコーナーのRだけでは判断できない難しさがある。しかも、ヘアピン手前のブレーキングポイントが滑りやすいアイスバーンになっているから油断できない。

最初に乗ったのはクアトロポルテ。まずはインストラクターの助手席でコースを下見した後、自らステアリングを握る。いくら上級サルーンとはいえ、3ℓV6ツインターボエンジンは、410ps/56.1kgmという、強大なアウトプットだ。

まずは、電子制御システムMSP（マセラティスタビリティプログラム）をデフォルトの状態で行走する。思いのほか、軽快な走り出した。強靱なパワーは加速時の速さとして体感できるが、見事に馴れられていてクルマが牙を剥くことはない。すべてタイトコーナーなので、その手前でしっかり減速さえすれば、コーナリングも立ち上がりも、姿勢を乱す

REPORT ● 佐藤久実 (Kumi Sato), PHOTO ● Maserati S.p.A.



4WDといえども、スポーティな走りを
損ないたくないという、強いこだわり



MASERATI QUATTROPORTE S Q4 GHIBLI S Q4



特設のテストコースはヘアピン手前のブレーキポイントが磨かれたように滑りやすくされていたというが、クアトロポルテとギブリアに新搭載されたQ4で果敢に攻めたという佐藤久実。運転次第でアンダーステアもオーバーステアも出せる4WDシステムを堪能した。

ことなく、安定した走りだ。
4WDの安定性のみならず、トルクベクタリングも作動するため、コーナーでも、狭い道幅を大きなボディで走っている事が気にならないくらい、素直に曲がってくれる。
でも、安定しながらも、過剰に制御を効かせることなく積極的にクルマを前に進めようというプログラムと伺える。雪や氷の場合、路面のμ

やタイヤによって滑りやすさがまったく異なるので、一概に語るのには難しいが、安定性を取るあまり、コーナーの立ち上がりでアクセルを開けても極端に出力が絞込まれ、思い通りに加速してくれないような制御プログラムのクルマもある。特にサルーニカーの場合に多いが、クアトロポルテは、横滑りをキツチリ抑えて安定させながらも、踏めばしっか

リトラクションがかかり、気持ちの良い加速が味わえる。キツイ登坂路の途中で一時停止し、そこからのスタートも、MSPのおかげで何の不安もなく、普通にブレーキペダルからアクセルペダルに踏み変えるだけで登り出した。

次に、ICE（制御効率向上）モードに切り替える。一見、ECOモードのような印象だが、燃費向上だけでなく、滑りやすい路面状況下での走行も含めたセッティングになっているという。実際に走ってみると、イメージとしては、横滑り防止の制御から、トラクションコントロールのみ解除したような印象だ。つまり、コーナーでは安定性を保ってくれるが、アクセルを踏んだ時は、若干雪を掻き上げながら加速して行く。だから、今回のようなクローズドコースでは、安心できる領域内でクルマの挙動を楽しめる。一般道に



においては、滑りやすい路面で、制御が効き過ぎて走り難いような状況で有効だろう。
そして最後に、電子制御を完全オフにしての走行をする。そもそも、ラグジュアリーサルーンでありながら、完全オフモードを備えているあたりがマセラティらしい。
そして、マセラティらしいというか、イタリアらしいのは、助手席に乗るインストラクターもわかり。コーナー手前こそ早めにブレーキを促すが、ステアリングを切り込んだ瞬間、「アクセルをフラットにしろー」と叫ぶ。当然、一気にリヤが滑り出す。56・1kgmのトルク炸裂、という感じだ。タイトなヘアピンなのに、瞬時に向きが変わって爽快だ。大きなボディの長いホイールベースが瞬時にキュッと縮んだかのような見事な動き。でも、トリッキーさはなく、動きは把握しやすい。

マセラティのQ4は、ZF社と共同開発した8速ATの後方に設けられた電子制御式マルチプレートの湿式クラッチを採用。通常走行時は前輪がフリーになり、トラクションが必要になると前輪にも駆動配分され、わずか0.15秒で状況に応じたトルク配分が行われる。



そして、アクセルをオフにし、カウンスステアを当て、タイヤがコーナー出口に戻ったら、再び「アクセル全開！」の声。

この挙動、そしてドライビングスタイルは、まさしくFRそのものだ。運転次第では、アンダーステアもオーバーステアも出る。マセラティがこの4WDシステムを採用したのが理解できた。軽量コンパクトというパッケージングのメリットもさることながら、たとえ4WDといえども、スポーティな走りを損ないたくないという、ハンドリングへの強いこだわりが感じられた。だからこそ、50対50のトルク配分にもこだわったのだらう。実際、このモードの走行では、コーナーでスピンする車両も見られた。極端な言い方をすれば、高い安定性を狙った4WDではなく、高

いトラクション性能を狙った4WDなのだ。でも、心配ご無用。一般道においては、MSPをオフにしなければちゃんと高い安定性が得られるのだから。

続いてギブリに乗り換える。クアトロポルテと比べると、ギブリは全長で291mm、ホイールベースで173mm小さく、重量も50kg少ない。といっても充分大きい。搭載されるエンジンは同じ3.6V6ツインタールボでアウトプットもまったく同じ。

どのモードもクアトロポルテと同様の感覚で走れ、基本特性は同じだ。しかし、パワーウエイトレシオに勝るギブリは、とにかく雪の上も軽快に走る。特に制御をオフにしたモードでは、クアトロポルテよりも操作に対する反応がダイレクトで、ラグジュアリーサルーンであることを忘れるくらいのハンドリングだ。とはいえ、スポーツカーのようなシビリアさはなく、眉間にしわを寄せるようなトリッキーさはなく、思わず笑顔

になるような扱いやすいハンドリングを披露してくれた。

特設コースの後、一般道も試乗した。ほぼ除雪されていて基本アスファルト路面だったが、所々雪もあり、滑りやすい路面もあったが、安心快適なドライブだった。

マセラティS Q4は、「4WD好き」のための4WDではない。パッケージングから走り、4WDの特性まで、FRの乗り味に限りなく近づけているからだ。環境によっては、FRではちよつと不安、というユーザーもいるだろう。いや、もはやそんな限定的な話ではない。今年の冬は、東京をはじめ、積雪地帯以外でも大雪に見舞われた。滑りやすい路面に悪戦苦闘したドライバーも少なくないだろう。Q4は、平穏な日常ではFRの走りを堪能し、積雪などの滑りやすい路面では4WDの安心感とトラクション性能が得られるクルマだと言える。まさに、備えあれば憂いなし。

SPECIFICATIONS

	クアトロポルテS Q4	ギブリS Q4
■ボディ		
全長(mm)	5270	4970
全幅(mm)	1950	1945
全高(mm)	1470	1485
ホイールベース(mm)	3170	3000
トレッド(mm)	(F)1635 (R)1645	(F)1635 (R)1655
車両重量(kg)	1920	2305
■エンジン		
形式	V型6気筒DOHCツインタールボ	←
総排気量(cc)	2979	←
圧縮比	9.7	←
最高出力	301kW(410ps) / 5500rpm	302kW(410ps) / 5500rpm
最大トルク	550Nm(56.1kgm) / 5500rpm	←
■トランスミッション		
タイプ	電子制御8速AT	←
■シャシー		
駆動方式	AWD	←
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	←
■タイヤサイズ(ホイール)		
フロント	245/45R19	235/50R18
リヤ	275/40R19	275/45R18
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	283	284
0→100km/h加速(秒)	4.9	4.8
■エミッション		
CO ₂ 排出量(g/km)	246	246
燃料消費量(ℓ / 100km)※複合	10.5	10.5
■車両本体価格(万円 / 税込)	1295	1010



試乗車はピレリ・ソットゼロというウインタータイヤを装着していた。日本のスタッドレスタイヤよりドライ路面重視のタイヤだが、雪の中でもこの通り。環境や天候に関わらずクルマに乗りた、クルマが必要という方にはQ4同様、心強い味方となるだろう。



スポーツ 新基準。GTの

TEST & BATTLE SPECIAL

第四章 | 英国車の世界編

ロータスのフラッグシップであるエヴォーラSに、スポーツマインド溢れる装備を追加したニューモデルが誕生。新たに戦略的な車体価格を設定した“スポーツ・レーサー”は、同カテゴリーの覇者であるポルシェ911と真っ向勝負する。果たして「真のスポーツGT」の栄冠はどちらに輝くのか？

REPORT●山田弘樹 (Kouki Yamada)

PHOTO●服部真哉 (Shinya Hattori)

LOTUS
EVORA S
SPORT RACER
~~PORSCHE~~
911 Carrera



□

ータスのトップモデルであるエヴォーラがマイナーチェンジを受け「エヴォーラSスポーツ・レーサー」という名を冠した。やる気マンマンな名前の割りに「サーキット試乗は暫くNG」とのこと。当初は少し困惑したが、むしろ今ではロータス側の言い分が正しかったと思っている。なぜならこのエヴォーラS、ストリートで乗り回すと最高に楽しいのだ。それをまず、ロータスは味わって欲しかったのだろう。

スポーツ・レーサーは簡単にいうと、スーパーチャージャー付きのエヴォーラSに、オプションだったレーシング・エクイップメント「スポーツバック」と、快適装備「テックバック」を装備したモデルだ。価格は1000万円の大台を超えたが(1055万円)、チタンエキゾーストシステムやデیفューザー、そして何より空冷式エンジンオイルクーラーを標準装備しているあたりが、走り好きにはとってはありがたい。

エレガント路線だった外観は、ボディ下端がブラックアウトされた。女の子が小顔をつくるために入れるチークのような処理だが、キャラクターラインに沿ってシャドーを入れたことで、見事にウエストのくびれが強調されることとなった。実に美しいサイドビューだと思う。

さてこのエヴォーラSと今回対峙するのは、素のポルシェ911カレラである。7速MT搭載モデルを選んだのは、エヴォーラの価格と合わせることで第一の大義名分だが(1

145万円)、積極的にスポーツカーを楽しむという意味でもその選択は正しい。また試乗車は珍しくオプションもシートヒーターやフロアマットといった常識的な装備だけで、それを足しても価格は1178万円。ようするに今回の911は、「本当のカレラ」を堪能するにはもってこいの状態だったのである。

しかし、ここまで両者が対極的なクルマだとは思わなかった。

エヴォーラSスポーツ・レーサーは、まるで爽やかな風だ。もちろんそれは、エリーゼのようなオープンカーという意味ではない(クローズドボディだし)。しかしその出足、ひと舵目を入れたときのハンドリング、路面の凹凸を乗り越えたときのダンピング、全てがふわりと軽やかで、にやけるほどに爽やかだった。

街中の緩慢な流れを、ヒラリ、ヒラリとスマートにすり抜ける快感。これなら誰もが、現代のリチャード・ギアを気取れる。

その印象は、ワインディングでもまったく変わらなかった。フロント荷重が軽い上にタイヤの接地性が高く、少し荷重を掛けてやれば鋭く曲がって行くコーナリング特性。ダイレクト感こそエキシージSに譲るが、それは味付け(目的)の違いだ。

リヤの落ち着きも素晴らしかった。とても背中に重たいV6とスーパーチャージャーを背負っているとは思えない。重心の高さからくるイナーシャ(慣性)を、シリーズいち長いホイールベース(2575mm)を有

効に使いながら、わずかにサスペンションをロールさせて吸収している。しかしスポーツ・レーサーとなつて変わった部分もあった。ピレリ「P ZERO CORSA」はグリップ志向の乗り味で、しなやかな足まわりとは対称的に、瞬発的に向きを変えようとする。サイズがフロント225/40ZR18から235/35ZR19、リア255/35R19から275/30ZR20にまで拡大されたせいもあるだろう。偏平率がアジリティを演出するため一見わかりやすいハンドリングなのだが、従来もっていた奥深さは減ってしまった。

対する911は、岩のようなクルマだった。引き締まった足腰に、低い重心。圧倒的な重厚感がドライバーに安心感を与え、アツという間に乗り手をウォームアップさせてしまう。サスペンションが剛性を高めている代わりに、足下にはしなやかなシユーズを選ぶ。同じ19インチでもフロントで40偏平、リヤで35偏平のグッドイヤー「EAGLE F1」を履かせているあたりはさすが。フロントのレスポンスをややダルに構えることでドライバーにはまず進入速度

巖のような安定感の911に対し、
スポーツ・レーサーは爽やかな風。

を抑えさせ、立ち上がりで強烈なトラクションを与えて満足させる。

乗れば乗るほど、完璧さが上塗りされて行く。飛ばせば飛ばすほど、正確な作り込みが身体にしみこんできて、文句を付けようにも、ますます惚れて行くばかり。本当に嫌になる。

ひとつ文句を付けるなら、911はその限界が高すぎる。もはやこれをGTカーではなく、スポーツカー



LOTUS EVORA S SPORT RACER



3.5ℓ V6スーパーチャージドは既存モデルから変わらないが、スポーツ性能を高める「スポーツバック」と、さらなる快適性を与える「テックバック」、2+2シートも標準装備になった。ルーフ/フロントスピーカー/リヤディフューザー/サイドシルに加えられた光沢のあるブラックのアクセントがスポーツ・レーサーを特徴付ける。





PORSCHE 911 Carrera

スポーツGTのメートル原器とも言え、クラスを代表する存在の911カレラ。スポーツクロノパッケージやPCCBなどの“走り系”オプションはもちろん、快適性を高める追加装備を数多く用意するが、試乗車は限りなく“素”に近いスタンダードな個体。それでもオプションを満載したスポーツ・レーサーに引けをとらない存在感を示した。



として楽しむには、日本の道路は狭すぎる。エンジンにしても、パアッ！とインテークバルブが開く領域を持続させるのは素人では至難の業だし、しかしここに踏み込まない限りは、アドレナリンが吹き出す狂気・陶酔の世界は持めない。

しかしエヴォーラSは、日常+αの領域から乗り手の心をくすぐる。「スポーツモード」に入れるとやや早開きになる電スロの制御には興奮めだが、そのV6エンジンはスーパージャー特有の、ネコが泣くようなダサイミミ音も聞こえてこないし、トヨタ製ユニットとは思えないほどの気持ち良さで、6600rpmまでホットに吹け上がる。

面白いのは車重だ。その乗り味からして、圧倒的にエヴォーラSの方が軽いと思っていたのだが、資料によれば911は1380kgと、エヴォーラより60kgも軽かったのである。つまり両者は、見ている景色がまったく違う。かたや40kg重たいにも

かわらず（それでも世の中の的には十分軽量だが）、軽快なステップを踏むエヴォーラS。かたや現代の量産スポーツカーとしては類い希な軽さを持つにもかかわらず、腰の入った、重たいパンチを打ち込んでくる911。古い例えにはなるが、カール・ロス・リベラとホセ・メンドーサくらい両者は違う。矢吹ジョー風に言えば「どっちもすげーよ、おっつあん」と青ざめるしかないのである。

筆者は迷う。だから、何度も何度も両者を乗り較べた。そして出した結論は、今回はエヴォーラSの勝ち。空蟬（うつせみ）を楽しむなら、もてあますプライドよりも軽やかな笑顔の方が良い。かといってボルシエの心配などはしていない。どれだけ力説しても、世の中の的にはエヴォーラSの方が圧倒的にマイナーであり、911は売れるのだ。大切なのは、ロータス・エヴォーラSがそのステイジに在るということ。それを覚えておいて欲しいのである。

SPECIFICATIONS

	ロータス・エヴォーラS スポーツレーサー (IPS)	ボルシェ911カレラ (PDK)
■ボディ		
全長 (mm)	4380	4491
全幅 (mm)	1850	1808
全高 (mm)	1230	1303
ホイールベース (mm)	2575	2450
車両重量 (kg)	1440 (1460)	1380 (1400)
■エンジン		
形式	直列6気筒DOHC+スーパーチャージャー	水平対向6気筒DOHC
総排気量 (cc)	3456	3436
ボア×ストローク (mm)	94.0×83.0	97.0×77.5
最高出力	257.5kW (350ps) / 7000rpm	257kW (350ps) / 7400rpm
最大トルク	400Nm (40.8kgm) / 4500rpm	390Nm (39.8kgm) / 5600rpm
燃料タンク容量 (ℓ)	60	64
■トランスミッション		
タイプ	6速MT (6速AT)	7速MT (7速PDK)
■シャシー		
駆動方式	MR	RR
ステアリング形式	ラック&ピニオン	パワーアシスト付きラック&ピニオン
サスペンション フロント	ダブルウィッシュボーン	マクファーソン・ストラット
リヤ	ダブルウィッシュボーン	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	←
ディスク径 (mm)	F350 R332	F&R330×28
■パフォーマンス		
最高速度 (km/h)	277 (266)	289 (287)
■タイヤ&ホイール		
フロント (リム幅)	235/35ZR19 (8.0J×19)	235/40ZR19 (8.5J×19)
リヤ (リム幅)	275/30ZR20 (9.5J×20)	285/35ZR19 (11J×19)
■車両本体価格 (万円)	1055 (1100)	1145 (1220)





絶妙なフィーリングのシフトストロークとタッチはロータス「らしさ」を雄弁に物語り、得てして労働になりがちなシフトチェンジという作業を快楽へと転嫁する。ロータスがこれまでに培ったスポーツカー造りの伝統は、シフトノブを通じてドライバーに伝わる。



LOTUS EVORA S MT RACER IPS

エ ヴォーラSをより広いシェアへと押し上げるために、ロータスが遂に導入したオートマチック・トランスミッション。それが「IPS（インテリジェント・プレジジョン・シフト）だ。ちなみにその中身には、今流行りの電子制御式デュアルクラッチ式システムではなく、オーソドックスなトルコンATを採用している。そうなるに心配なのが、緩慢なシフトスケジュールと鈍い変速レスポンス。これによってエヴォーラS（今回はそのスポーツ・レーサー）のフットワークが台無しになることであるが、そこは走りオタクのロータス。かなり真剣に、その中身を詰めてきたようである。

通常モードで走り出すと、ファジィな回転数でポンポンとシフトアップしていくIPS。低中速トルクに優れる3・5ℓV6スーパーチャージャーの特性もあって、無駄なキックバックをせずともエヴォーラSはスイスイとワインディングを走ってしまふ。またキックバックを期待してアクセルを踏み込むよりも、ステアリング裏のバドルをバチッとクリックした方が話は早くスマートだ。ただし通常モードだと、シフトダウンの要求に対しては、若干レスポンスが遅れる場面があった。

「スポーツカーは3ペダルでマニュアルシフト」という時代は終わり、今やハイパフォーマンスモデルは悉くオートモード付きの2ペダルを採用。生粋のスポーツカーであるロータスにもIPS（6速AT）は用意されるが、ロータスらしいスポーツマインドはATでも発揮されるのだろうか？ エヴォーラSスポーツ・レーサーのMTとIPAを乗り比べ確認してみた。

REPORT●山田弘樹 (Kouki Yamada) PHOTO●服部真哉 (Shinya Hattori)



伝統と革新の 二者択一。

ードボタンを押したときだ。ちなみにMTモデルではこのボタンがステアリングの裏に隠れ、走行中などは目視できず非常に押しづらい。しかしIPSはシフトレバーを排し、ここに操作系ボタン（リバース、ニュートラル、ドライブ、スポーツ）をまとめたので、かなりストレスフリーな運転をすることができた。

というわけでスポーツモードを選ぶとエンジン制御がシャープになり、きつちりとレブリミットまでギヤを固定し続けてくれる。デュアルクラッチのように次のギヤへのエンゲージが済まされているわけではないので、シフトアップ時もシームレスな加速とはいかずショックも大きめだが、シングルクラッチのような空走感はないので、エヴォーラSの魅力をしつかりと楽しむことができた。

ここまで追従性が高いと、欲が出る。せっかくの2ペダルなのに、ブレーキとアクセルをシンクロさせることができないのはちょっと残念だった。左足でブレーキを踏み、それをリリースしながらアクセルをオーバードラップさせていくと、IPSはスロットルを閉じてしまうのだ。



6速ATのIPS（インテリジェント・プレジジョン・シフト）は、ステアリングに備わるパドルでマニュアルシフトが可能。リバース/ニュートラル/ドライブの選択はセンターコンソールに集約されたスイッチで選択し、標準装備のスポーツボタンもここに設置。



由からだろう。ブレーキとアクセルを同時に踏んだときECUはこれをドライバーの誤操作と判断して、とにかく減速方向で車両を安定させようとするわけだ。エヴォーラSにそこまで尖った走りが必要かと言えば、答えに詰まる。ただ、一見してラグジュアリーカーであるエヴォーラSにも、それができる能力は備わっている。だからこそ欲が出る。将来エキシージSにIPS仕様やデュアルクラッチ仕様が登場したら、これを許すモードもあるとよいと感じた。

あと不思議だったのは、MTモデルよりもIPSの方が重厚感に満ちた運転感覚だったことだ。最初はATとなったことで車重が大幅に増えたのかと思ったが、資料では20kgの重量増でしかない（1440kg→1460kg）。タイヤも同じピレリ「P ZERO CORSA」だ。サスペンションのセッティングが両方で異なるのかもしれないが、それは正式に



アナウンスされてはいない。

もしこれが個体差でないとするれば、IPSにはしつとりとした高級感がある。かたやMTモデルには、このサイズのスポーツカーとしては類い希な軽快感があると言える。そしてそのどちらもが、エヴォーラSのイメージとしては相応しく、これを選択できるのは贅沢なことと思えた。

IPSそのものが革新的なATシステムかといえば、それは違う。非常にコンベンショナルで、奇をてらつて的を外すことのない、良い意味でコンサバティブなトランスミッションだ。ただしそれが、エヴォーラSに装着されることで、革新性を帯びる。より多くのユーザーが、それまでに体験したことのないハンドリングや加速力、いわゆる「ロータスワールド」を手にすることができるようである。いつだって主役はドライバーだ。乗り手が「これは楽しい！」と心から叫べるのが、何よりも革新的なことなのである。



ウ

エストフィールド・スポーツカーズは、1983年に誕生したイギリスの少量生産スポーツカーメーカーだ。ヒストリックカー・コンペティターであったクリス・スミスが、自身のためにロータス・イレブン・マンのレプリカを製作し、これが数多くのオーダーを受けたところからその歴史は始まった。そんな手作り路線で始めた同社も、現在では年間400台以上、延べ1万2000台のクラブレーサーたちを世に送り出すまでに至っているという。今回紹介する「スポーツターボ1600 ST3J」は、そんな彼らのラインアップで中核をなす1台であり、数奇な運命からこれを日本のレーシングカーコンストラクターである、ノバ・エンジニアリングが扱うようになった。やはりイギリス車は、

WESTFIELD

Sport Turbo 1600 ST3J

英国ニュートラッド。

ロータス・セブンの血統を今に伝えるファミリーの一員ながら、独自のフィロソフィをプロダクトカーに注ぎ込むウェストフィールド。心臓部に備わるヴォクゾール製1.6ℓターボと軽量ボディの組み合わせが、他のセブンファミリーとはひと味違う個性を発揮する。

REPORT●山田弘樹 (Kouki Yamada) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

レーシングと縁があるのだ。パツと見て誰もが思うのは、このスポーツターボ1600 ST3Jが、ロータス7に源流を置くことだろう。事実80年代はそのレプリカとして機能していたが、現在では外板パーツをオールFRP化し、4輪独立懸架を採用するなど独自路線を邁進。ユーザーのレース活動も盛んで、イギリスでは完全に市民権を得ている。ちなみに本国仕様は「ST3」で、日本仕様はノバが必要と考えたオプションを盛り込んだことから「ST3J」とされる。

実際スポーツターボ1600 ST3Jの出来映えは秀逸だった。直接のライバルであるケーターハムのRシリーズよりもひと回り大きいボディは、ルーミーといえは大きすぎだが、撮影移動のときカメラマンと二人でコクピットに収まっていても、シシ詰めではなく適度な距離感が保たれていた。耐候性を考慮した合皮レザーのフェイシアは上品な装いで、中央にメーター類をまとめたシルバーのインパネは現代的。ふんわりとしたノスタルジーを、近代化でピリツと引き締めたネオクラシック感覚は、

スパルタンか古風かになりがちなセヴン系において新たなスタイルだ。しかし何より新鮮だったのはエンジンだ。搭載されるのはGM製の「ヴォクゾールVXR」1.6ℓターボ。ヴォクゾールと聞くだけでクルマ好きとしては心が躍るし、リッター100psを超える(192ps)ターボパワーが680kgの車重に炸裂するのかもしれないが、実際走らせてみると、これが拍子抜けするほどに穏やかでファンなのだ。

最大で23・5kgmのトルクはクラッチミートを用意にさせ、独特な緊張感からドライバーを解放してくれる。過給圧のセットと、緩効きなLSDの効果で、アクセルを踏み込んでもタイヤを空転させるような無粋な加速はせず、紳士的に速度を乗せていく。サウンドは驚くほどに静かで、アクセルを緩めても、シユパ

ーッ、とか、ピュルルッ、といった下品な威圧音は聞こえない。

ハンドリングも極めて知的だ。初期セットは低速コーナーをアンダーステアに振っていた。ただでさえ回頭性がよいST3Jに対して、アクセルオンを遅らせることでスピンを



ST3Jにはセンターパネルのブースト/油圧・水温メーターやロールバー、LSDなどが装着される。シートはバケットタイプ(COBRA)で前後にスライド、リクライニングも若干可能。小さいながらもトランクが付くのは便利。



防ぐ初期セットだと思っが、安心して走らせることができた。気持ち良かったのは足つきの良さだ。この手のマシンはとかくピーキーな反応でオーナーを刺激したがるが、このサスペンションはストローク量を多く取っており、荷重移動でボディを動かしてクルマの向きを変えようとする。ゆっくりとしたロールを小径ステアリングで少しずつ操作すると、マシンの動きが手に取るようにわかる。タイヤの接地感も高いから、徐々に速度を乗せることができ、高速コーナーで弱アンダーからニュートラルに近い動きを体感すると、得も言われぬ高揚感に包まれた。

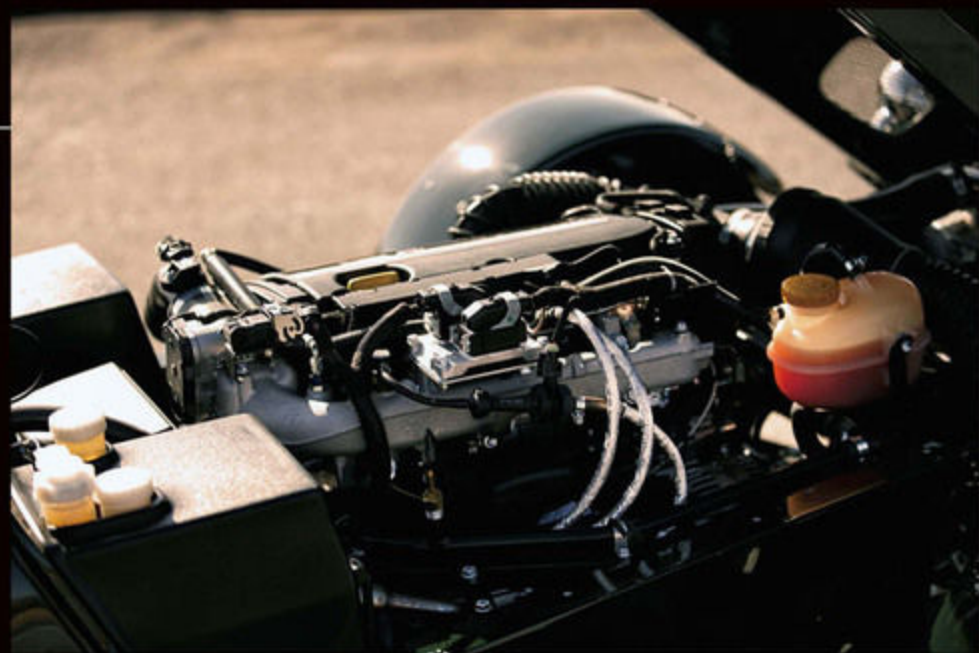
バイクでいえば、アップライトで乗りやすいネイキッド。見てくれやスペックはレーサーレプリカがカッコいいが、実際風を受けて走らせれば、コッチの方が身の丈だと感じる。

日本ではまったく馴染みのないウエストフィールドの「スポーツターボ1600ST3J」は、意外なほどよくできたライトウエイト・スポーツカーだった。柔軟なドライバビリティが生み出す、ほどよいスパルタンテイスト。「昔取ったキンネツカ」程度の腕前があれば、十分楽しめる。筆者は判断した。これなら週末にガレージから引っ張り出すことも、きつと苦にならないはずである。

ちなみにノバ・エンジニアリングでは、このスポーツターボ1600ST3Jを、まず年間で3台ほど販売する計画である。価格は585万円（十税。為替によって変動あり）。一見少なく見えるが、妥当かつ堅実な判断には好感を持てる。あのノバが面倒を見てくれるというのも大きなギャンテンティであるし、アップデイトの拡張性にも期待が持てるだろう。この今はまだ小さなムーブメントが、大きく発展することを祈る！

SPECIFICATIONS ウェストフィールド スポーツターボ1600 ST3J

■ボディサイズ:全長3500×全幅1630×全高1110mm ホールベース:2346mm トレッド:①&②1397mm ■車両重量:680kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:79.0×81.5mm 圧縮比:8.8 総排気量:1578cc 最高出力:141kW(192ps)/5850rpm 最大トルク:230Nm(23.5kgm)/1980~5850rpm ■トランスミッション:5速MT ■駆動方式:FR ■ステアリング形式:ラック&ピニオン ■サスペンション形式:①&②ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:①&②ディスク ■タイヤサイズ:①&②205/50R15(7.0J×15) ■車両本体価格:585万円(税抜、1月11日現在・為替による変動あり)



192psを発揮する1.6ℓターボはGM傘下のヴォクゾール製ユニットで、サイド出しのエキゾーストはサイレンサー部を大きく取り消音性に貢献。リヤサスペンションはリジッドではなく独立懸架となり、操作性に貢献する。



半世紀ぶりの 復刻。



Morgan 3 Wheeler

創業当時から一貫して活躍を続ける生粋の英国車メーカーは限られるが、100年の歴史を誇るモーガン・モーター・カンパニーはその数少ないひとつ。そのモーガンが約50年ぶりに復活させたのがスリーホイラーである。クラシックとモダンが見事に融合した英国車の魂を都心で走らせる。

REPORT●渡辺敏史 (Toshifumi Watanabe) PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi) COOPERATION●Scotty K.Uenoyama

1 00年を越える歴史の中で、いから設計された四輪車はわずか2種。うち1つ、現在もフルモデルチェンジを受けず生産が続く4/4は1936年に登場している。そしてもう1台は2000年に登場したエアロ8……と、言わずもがな、これはモーガンの話だ。

その4/4の更にルーツを辿れば行き着くのは「スリーホイラー」つまり三輪車になる。モーガンの真の原点ともいえるそのモデルが最初に登場したのは1910年のことだ。黎明期に二輪車を手掛け、それをステップに四輪車メーカーへと成長したブランドは幾つかあれど、非実用的な三輪車がその原点であるメーカーはそうはないだろう。しかもそれを100年振りに復活させるとは、

いかにもエンスージアストの原産地、イギリスらしい話ではある。

新しいスリーホイラーのメインフレームはスチール鋼管を組み上げたもので、そこに外板やメーターパネルを支持するための木製フレームが組み合わされる。そこにアルミパネルの外板を被せるという構成は4/4と同じだ。サスペンションは前輪がダブルウィッシュボーン式、一輪の後輪がカンチレバー式となり、ステアリング形式はラック&ピニオン。ブレーキは前輪側に今日的なベンチレーテッドディスクを採用しており、制動力は充分確保されている。

往時のモーガン・スリーホイラーは基本的にマチレスなど二輪車用のVツインを前部に横置きし、チェーンドライブで後輪を駆動するという構成が採られていた。が、時が経つにつれスポーツドライビングに絶対的な動力性能が求められるようになると、スリーホイラーは生産終了どころか乗用車用の水冷エンジンをノーズに収め、プレゼンスを発揮し続ける。とあらば、三輪車に拘り続ける必要もないだろうと考えたモーガンが4/4を開発、四輪車事業に進出したのは今から80年近く前の話だ。

新しいスリーホイラーに搭載されるエンジンは、当初CVOと呼ばれるハーレーダビッドソン内のカスタマイズ部門が独自に手掛ける2ℓのVツイン「スクリーミンイーグル」と噂されていた。が、ハーレー側の商標の関係もあって供給の折り合いがつかなかったことから、ハーレー向けエンジンチューニングの最有力コンストラクター、S&Sがフルオ

みてわかる通り、新しいモーガン・スリーホイラーは往年の戦闘機にモチーフを得て新たな世界観が示されている。ミサイル型のスイッチカバー奥に隠されたスタートボタンを押すと、ブルツと横揺れすると共にエンジンが目覚める。シリンダー当たり1ℓの空冷2気筒が放つズシッと重い振動や賑やかなメカノイズは、バイクを知る身には懐かしい。

望外に車体は安定していて、腕力には要するものの舵の効きもしっかりしているのは、もっとも重いエンジンが前端で旋回軸の役割を果たしていることが関係しているのかもしれない。もちろん無理は禁物だが、横Gと相談しながら車体を綺麗に曲げていく、インターフェースは違えどその感覚もまたバイクによく似ている。オーナーさん曰く、この独特のパッケージと操縦性をジムカーナなどで引き出すと楽しいということだが、なるほどそれも頷ける話だ。



モーガンの各モデルは今なおハンドメイドで製作されるが、スリーホイラーも例外ではなく細部に至るまで緻密な造りが見られる。特にインテリアは特筆すべきエレガントな仕上がりで、随所に施されたレザーの意匠が目を惹く。操作系は現代的で気難しさは微塵もなく、ただ走らせるだけで愉悦が得られる。

リジナルで作ったOHVの2ℓVツイン「Xウェッジ」が用いられている。ハーレーの45度に対して、若干広く変則的な56・25度というバンク角は、大排気量化で大型化する2つのシリンダーが干渉しない角度として編み出されたものだ。80bhpの最高出力はマツダがロードスターなどに用いる5速MTを介して、205幅の後ろ一輪にベルトで伝えられる。

と弾かれるように進み始めると驚かされるのはそのパワー感だ。もちろん速いのは速いが、その蹴り出しにはピストン一発ごとの爆発に呼応した確かな押し出し感がある。普通のクルマでは味わえない味わいたくなく、その鼓動感も、スリーホイラーであれば文句なしの飲みだ。

実はこのスリーホイラー、法的区分は三輪車にあたり、自動車税は年間6000円と二輪車並みに設定されている。車両価格に見合ったクオリティとプレジャー、そしてモーガンというブランド性まで加味すればそれは破格といえるだろう。バイクの愉しさとクルマの安心感が想像以上に高い次元で両立していたこのスリーホイラー、車庫の隙間に余裕がある大人にとっては恰好の趣味的対象になることは間違いない。



ノーズに剥き出しで搭載する2ℓ空冷V型2気筒OHVはS&S製で、5速マニュアルトランスミッションはマツダ製を採用。Vツインの鼓動感は凄まじく、まるで生き物のようなフィーリングを味わえる。リヤカウル内に僅かなラゲージスペースを用意するが実用性は高くない。駆動はベルトを通じて後輪で行う。



SPECIFICATIONS モーガン スリーホイラー

■ボディサイズ:全長3215×全幅1725×全高1015mm ■車両重量:500kg ■エンジン:空冷V型2気筒 OHV ボア×ストローク:108.0×108.0mm 圧縮比:9.75 総排気量:1983cc 最高出力:80bhp / 5250rpm 最大トルク:140Nm(14.3kgm) / 3250rpm ■トランスミッション:5速MT ■駆動方式:FR ■ステアリング形式:ラック&ピニオン ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②カンチレバー ■ブレーキ:①ベンチレーテッドディスク ②ドラム ■タイヤサイズ:①4.00/19 ②205/55-18



TEST & BATTLE SPECIAL

第五章 | ホットハッチ編

最強ゴルフを 北極圏で試す。

リリースが待たれる最高出力300psの最強のゴルフR。
有り余るパワーを御するため最新の4モーションを採用し、
A45 AMGなど先行するライバルたちとの対決を虎視眈々と狙う。
そのパフォーマンスの一端を氷上で試す機会が訪れた。
性能が露わになる厳しい環境で、ゴルフRの完成度を測る。

昨

年のフランクフルト・ショー
でデビューしたVWゴルフの
最上級グレード、ゴルフRを北極圏
に近い真冬のスウェーデン北部で試
乗する機会を得た。舞台は凍結した
湖の上にある1周5・9kmの外周円
形コースと、その内側にレイアウト
された緩急様々なコーナーからなる
コース。トナカイに追突する恐れ
のないこのステージで「R」を思う存
分走らせることができた。

社内呼称EA888 Gen3とい
う最新の2.0直列4気筒エンジンの
見どころは、デュアルインジェクシ
ョンを採用したこと。つまり筒内噴
射とポート噴射の両方を併用するの
だ。ターボチャージャーにより30
0psと380Nmのパワー&トルクを
発揮し、とりわけ1800~550
0rpmの回転域で最大値を発揮す
る広いトルクバンドを特徴とする。
しかもレブレンジ全域にわたって気
持ちよく吹け上がるエンジンに仕上

がつている。

動力性能の向上には著しいものが
あり、6速DSGの場合、今や0~
100km/h加速を4・9秒でこな
し、ニウルブルクリンク・ノルトシ
ュライフェでは旧型のタイムを15秒
も短縮する8分15秒を記録したとい
う。なお、250km/hでリミッタ
ーが作動するので、これがRの最高
速となる。

RのRたるゆえんである「4モー
ション」は5世代目となるハルデッ
クス・カップリングが司る。通常走
行では100%FWDだが、ブラッ
クボックスが少しでもトラクション
に問題ありと判断すると電子制御湿
式多板クラッチを介して、瞬時にA
WDとなる。FWD⇄AWDの変換
は、操縦席に座っていてもいつ行わ
れたのかわからないほどスムーズだ。
加えて、最新世代の4モーション
では100%RWDにもなる。これ
はRの歴史上初めての画期的なセッ

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

VW GOLF R WINTER TEST





VW GOLF R WINTER TEST

氷上を自在に走り抜けるゴルフRは
高い実力を有すオールラウンダーだ

テイングである。ECUがスロットル開度、ホイールの回転速度、舵角などを総合的に判断し、ESPオフの場合に限って（そう、新型RではESPを完全にカットオフできるのだ）完全な後輪駆動が可能になる。旋回性能の向上に向けてのグレードアップも抜かりない。空転しそうなホイールをロックするEDS（エレクトロニック・デフ・システム）は従来通りだが、進化版「XDSプラス」がコーナリング中、内側前後輪に能動的にブレーキをかけてトルクベクタリングの機能を発揮し、高速コーナりの旋回姿勢を安定させ、脱出スピードを速める。

この操縦感覚が身についたので、次にインフィールドのハンドリングコースに入る。今度は4ホイールドリフトができるようにESPをオフにする。Rに乗り慣れてくると氷上イバーの裁量権のなかでテールをどの程度振り出すのかを決められる。それでは走り出してみよう。まずは外周路を走り始める。DSGの3速までシフトアップして80km/hに達したところで軽いフェイントモーションを与えるとゴルフRは4輪ドリフトの姿勢に入る。ここまでできれば、あとはなにも難しいことはない。ステアリングホイールを直進位置に保ち、スロットル開度さえ一定にしていれば、好きなだけ何周でもドリフト姿勢のまま円周路を周回できる。これは痛快だ！



VWが定期的に行っているドライビングエクスペリエンスで、冬のメニューとなる氷上トレーニング。凍結した湖の上に特設ステージを構築し、最新のVWモデルを用いてスキルを磨くことができる。今回のレッスン車両には4モーションのゴルフRが選ばれた。

でのコーナリングは思いのほか容易だ。コーナー前でターンイン、そこで意図的にスロットルオフ、テールが外に振れる瞬間を待ち、間髪を入れずスロットルオン。これでコーナーを回れる。しかも旋回ラインを自分の好きなように取れるのだから、いったんこの楽しさを覚えると病みつきになる。

アウト・イン・アウトのラインは見た目に地味だが、実は旋回スピードはもつとも速い。コース中央の凍結部分を選んで走ると、当然ながらラインは膨らみ、コース際に盛られた雪の壁が迫る。この場面で、本来のラインに修正するのに大いに役に立つのがG-TI譲りの電動パワース

テアリングだ。パーキングスピードでの操舵力は軽く、いったんスピードに乗ると直進安定性が秀逸で、しかも舵角を正確に前輪に伝える。ステアリング操作とスロットル開度だけで、あらゆるハンドリングを演出できる。VWポロを駆って見事昨年のWRCチャンピオンに輝いたセバスチャン・オジェになったような気分だ。

それではオジェが隣に座っている気分、ゴルフRの氷上コーナリングをもう少し詳しく分析してみよう。どうやらRを本当に速く走らせるコツはステアリング操作にありそうだ。このステアリングは低速から高速になるにつれてロック・トゥ・ロック



ユーザーのスキルアップを主目的に開催されたトレーニングには、豪華なゲストとインストラクターも訪れた。2013年のWRCをVWポロで制したセバスチャン・オジェ(写真中段)をはじめ、BMWやVWで耐久レース他のキャリアを積んだBenjamin Leuchterはコーチとして参加。ゴルフRの氷上走破性能は参加者すべてから高い評価を得た。



SPECIFICATIONS

VW ゴルフR

■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:82.5×92.8mm 総排気量:1984cc 最高出力:221kW(300ps)/5500~6200rpm 最大トルク:380Nm(38.7kgm)/1800~5500rpm
■トランスミッション:6速DSG ■駆動方式:AWD(4MOTION) ■サスペンション形式:①マクファーソン ②マルチリンク ■ブレーキ:③&④ベンチレーテッドディスク ディスク径:⑤340×30 ⑥310×22mm ■パフォーマンス 0→100km/h加速:4.9秒 最高速:250km/h(リミッター介入) ■エミッション(EU複合) 燃料消費量:6.9ℓ/100km CO₂排出量:159g/km

が2・75〜2・1へとレシオが速くなる。この可変レシオを念頭に置くことが高速コーナリングでは肝心である。今度は4速まで入れ、スピードを90km/hに上げる。ターンインで軽くステアリングを切り、旋回姿勢に持って行く。これまでの素直なコーナリング特性に気をよくしたドライバーは、旋回中のスロットルをいつもより大きく開けたくなる。急速に迫ってくる雪の壁を目にして修正舵を当てるが、スピードが乗っている分ステアリングレシオが速いため、予期した以上に修正しすぎたことに気づく。慌ててカウンタを切ってもアマチュアドライバーではこ

れが限界、ESPをオフにしているのであえなくスピンを喫することになる。

たとえばAWDのゴルフRでも、凍結した公道を走るにはすべての操作を正しく行うことが基本条件である。スロットルのオンオフでクルマの姿勢が変わる。ギヤを1段上げ下げするだけで旋回半径が変わる。こうし



た基本さえ踏まえていればゴルフRはきわめて安全に高速で氷雪路を走れる万能車だ。

ゴルフRが高い実力を秘めたオーラウンダーであることは間違いない。ではRにG-TIより25%も高いプライスを払う価値はあるのか? その結論は2015年後半に登場する予定のゴルフRSまで保留にしようと思う。RSではEA888エンジンは2ℓのまま、400psまでパワーアップを果たすという。そうなれば当面のライバルである360psのメルセデス・ベンツA45 AMGや、320psのBMW M135i xDrive、あるいは本稿の次に登場するM235iあたりと真つ向勝負ができるに違いない。



BMW M235i

B MW M235iの最高出力は、1995年に登場した後期型E36型M3の数字（321ps）に近く近い。また、4人の大人が快適に過ごせるキャビンと充分なトランクスペースを備えたスポーティなコンパクトカーという点では、70年代前半に登場して今なお人気の高い2002iと強い血の繋がりを感ずる。といった具合で、新たに登場した2シリーズのクーペ、それもMが手を入れたM235iにはBMWのDNAが色濃く表れている。

直列6気筒Mツインパワーターボは2979ccの排気量から326psと450Nmのパワー&トルクを発揮する。これと組み合わせられるのはクロスレシオの8速AT（6速MTも用意される）。1455kgの車重と相まって0→100km/hまで4.8秒で走り切り、トップスピードは250km/h（リミッター作動）に達する。

しかしストップウォッチが示す数字だけでは、このクルマの美点は語り尽せない。N55型エンジンが登場して2年、その間BMWのエンジニアはこの直6が本来的に備えているシャープネスに一層の磨きをかけた。シャシー面では、コンフォート、スポーツ、スポーツ・プラスのドライビングモードが選択可能で、事実上ドライバースとそのときの気分に合わせてセッティングをボタンひとつでテラーメイドできる。

M社はスポーツパッケージのオプションのひとつとして、機械式LSDを用意した。BMWのスペックに従ってドレクスラーが製作するこのLSDは、DSCをカットオフした状態で操縦性に大いに寄与する。ちなみに加速側のロッキングファクターは30%、減速側は10%である。

M235iは小さな宝石だ——試



M135iとも共通の3.0直6ターボを搭載。ただし最高出力は240kWと、カタログスペックではM135iより5kWほど高められている。オプションとしてドレクスラー製のLSDが用意され、サーキットなどDSCをオフにして走行するシチュエーションでは威力を発揮する。

「M」の再来?

乗の舞台になったラスベガス・スピードウェイを周回し始めてすぐにそう感じた。クリスピーなレスポンス、中間ギヤでの素早いピックアップ、ミッドレンジでの力感、フリーレベリングなエンジン特性。このクルマを走らせていると「はつらつとした」、「生命感に溢れた」、「敏捷な」、といったフレーズが次々に頭に浮かんでくる。

このサーキットは路面のミューが高いうえに、なまじM235iのハンドリングが秀逸なために、コーナーからコーナーへと加速する際、や

怒濤の勢いでラインアップを拡充し、1シリーズを揃えたBMWは、コンパクトクーペの2シリーズにも「M」を冠したモデルを追加。安全性アップの要望に応じてボディサイズが拡大する一方の昨今において、往年の名車「2002」を彷彿とさせるM235iの登場は、エンスージャストならずとも心躍るニュースになるだろう。

やもすればパワー不足とすら感じてしまう。しかしこれはあくまでもサーキットでの印象。公道ではいかなる状況でもパワーは充分以上である。指先からは電動パワーステアリングの滑らかなダイレクトな感触が伝わり、シャシーのセットアップにピタリとチューンしてあることがわかる。スポーツ・プラスにセットして、DSCオフを選べば、アペックスの

直前までブレーキを残したコーナリングでも旋回姿勢はきわめて安定している。1シリーズクーペより長いホイールベースと広いトレッドをうまく活かした、バランスのよさが際立つ、ユーザーフレンドリーなシャシーだ。

一方、グリップの限界を超えても、ステアリングとスロットルの両方でクルマの向きを変えられるから、腕

に覚えのあるドライバーを満足させる懐の深さもある。そんな場面でも姿勢変化が穏やかなので安全。ドライバーの予測を裏切らない敏捷性が心地よい。3周のフライングラップにわたり、意図的にタイミングを遅らせて、きわめてハードなブレーキングを敢行してみたが、制動力に一切の不満を感じなかったことも報告しておこう。

この日の試乗車は標準の18インチホイールを履いていたが、これがまたいい。乗り心地とハンドリングが実にうまくバランスしている。ドライバーはしなやかでコシのある乗り心地を楽しみながら、ダンパーによる姿勢コントロールが盤石なので、自信をもってコーナーに飛び込んで行ける。最新のミシラン・パイロット・スーパースポーツはハンドリング、グリップ、ロードノイズの各

「M235i」のバッジが据えられ、コンサパティブなアナログメーターをスポーティに彩る。コックピットのデザインはBMW伝統のドライバーオリエンテッドなもの。車内高は変わらないが、アダプティブサスペンションが備わるので標準の2シリーズより車高は10mm低くなっている。



SPECIFICATIONS BMW M235i

■ボディサイズ:全長4454×全幅1774×全高1408mm ホールベース:2690mm トレッド:①1516 ②1534mm ■車両重量:1455kg ■エンジン:直列6気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:89.6×84.0mm 圧縮比:10.2 総排気量:2979cc 最高出力:240kW(326ps)/5800~6000rpm 最大トルク:450Nm(45.9kgm)/1300~4500rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:RWD ①ダブル・ジョイント・スプリング・ストラット ②5リンク ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:①225/40R18 ②245/35R18 ■パフォーマンス 最高速度:250km/h(リミッター介入) 0→100km/h加速:4.8秒 ■エミッション(EU複合) CO2排出量:176g/km 燃料消費量:7.6ℓ/100km



後席は1シリーズクーペと比べ30mm長いホイールベースの恩恵で広くなった。バックレストは3分割で折りたたみ、実用性を高めている。トランク容量は390ℓ。標準ホイールとタイヤは前7.5J/後8.0J×18インチにミシラン・パイロットスポーツの組み合わせ。





TEST & BATTLE SPECIAL

“熱さ”選手権。

環境に配慮してダウンサイジングの潮流が強まる現代において、ハイパワーエンジンをコンパクトなボディに搭載する“ホットハッチ”の存在が俄に注目を集め復権を果たしつつある。手の内に収まるパワーを機敏な車体を通して楽しめて、ステアリングを握ると熱くなる。そんなホットハッチを一室に集めた。

PHOTO●田村 弥 (Wataru Tamura) / 市 健治 (Kenji Ichi)

Audi
S3 Sportback

RENAULT
MEGANE R.S.



BMW
M135i

VW
GOLF GTI

MINI
**JOHN COOPER
WORKS PACEMAN**

TEST & BATTLE
SPECIAL

“熱さ”選手権。



“ホットハッチ”モデルの定義とは？



「鞭を入れれば速くてホットな、
走りを楽しめるハッピーなクルマ」

佐藤 久実

「ホットハッチ」とは何ぞや？
改めて問いかねられると定義
するのが難しい。

でも、当たり前だがまずはハッチ
バックスタイルが前提となる。とい
うことは、いわゆる専用設計された
本格的「スポーツカー」ではなく、
実用性の高いクルマのハイパフォー
マンスモデルという位置づけだ。実
際、今回のモデルたちも、室内空間
やラゲッジなど、セグメントやボデ
イサイズに見合った高い実用性を持
ち合わせている。

ホットハッチと呼ばれるモデルの
正式な起源はわからないが、イメー
ジとして強いのは、やはり1970
年代に登場したVWゴルフGTIだ

ろう。まさに見た目は大衆車なのに、
ある日、小さなクルマが高速でスポ
ーツカーを追い越しながら疾走し、
一躍人気者になったという。それを
機に、各メーカーが小さなボディに
大きなエンジンを載せたホットハッ
チのカテゴリーが確立されていった
イメージがある。

ハッチバックといえば、一般的に
はFFモデルが多いので「ホットハ
ッチ」コンパクトFFスポーツ」と
いう印象も強かったが、今回のライ
ンアップを見ても、その駆動方式及
びエンジンマウント位置は、FFあ
り、FRあり、4WDありとバラエ

ティに溢れており、もはや当てはま
りそうもない。

いずれにしても、スポーツカーよ
り比較的小さな価格で手に
入れることができ、普通に日常使い
もできて、鞭を入れれば速くてホッ
トな走りを楽しめる、ハッピーなク
ルマたちである。





「国産車では絶滅の危機にある 小さいけれどバカッ速いクルマ！」

山田 弘樹

トップを走り続けている。アウディS3の完璧さ、ルノー・メガーヌRSのピュアスポーツ性能などを考えても、そのレベルは以前では考えられないほど上がっている。
そしてこのホットハッチを、スーパースポーツと対峙させると、新たな未来が見えてくる。もはや500

「ホットハッチ」。日本では、死語となりつつある言葉だ。その役目を担う「小さいけれどバカッ速なクルマ」たちが、ほぼ絶滅しているからである。昨年ホンダ・フィットRSが二代目となり、日産マーチNISMOなんてのも出てきたが、確実な市民権を得ているのはスズキ・スイフト・スポーツだけ。いま国産小型車に重要視されるのは「広さ」や「燃費性能」ばかりで、「速さ」や「カッコ良さ」はいらなくなった。

しかしながら、欧州ではホットハッチがいまだに元気だ。開拓者であるVWゴルフGTIは、7代目となった現在でも、技術の歩みを止めず

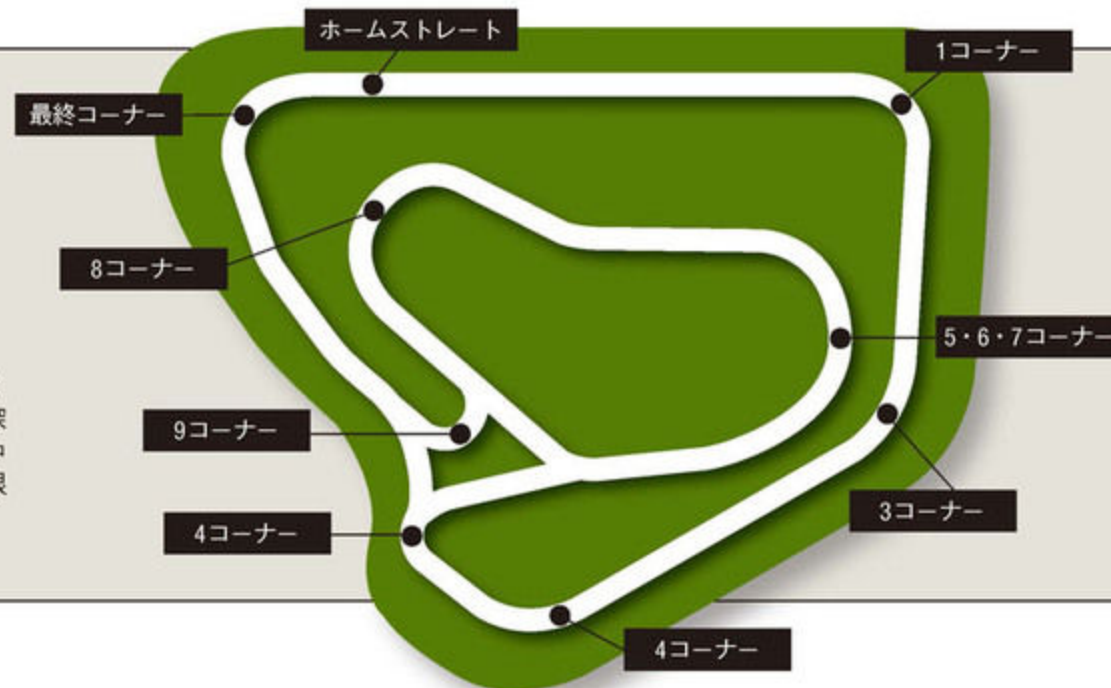
PSは当たり前。そのプレミアム性を保つために600ps、700psと、現実味もへったくれもない世界へと彼らは突入したが、そんな馬力、いったいどこで使うのだ？

これまでホットハッチは「ビッグイーター」をアイコンとしていたが、この先は独自に「リアル・パフォーマンス」の世界へと歩を進めるだろう。高性能を操る実感（たとえばそれが電子制御の助けを借りたとしても）。踏み倒せる快感。上限2.0というレギュレーションを持つからこそ（例外もあるが）、エキサイティングな楽しみの根源へと、ホットハッチは到達できるのである。

限界の挙動をサーキットで測る

“SODEGAURA FOREST RACEWAY”

ホットハッチが輝くシチュエーションは、ひと昔前なら公道に多く求められた。しかし技術進化の著しい昨今、真のポテンシャルを探るなら、サーキットを視野に入れねばなるまい。2436mのコース中に14のコーナーを備える袖ヶ浦フォレスト・レースウェイなら、限界付近の挙動も含めた各モデルの性能が100%発揮されるはずだ。



「ハンディや困難に打ち勝つ、 社会人アスリートみたいなクルマ」

中三川 大地

その代表格。課せられた社会的義務はそれぞれ事情が違いつつも、その環境下でちゃんと「スポーツカー」している。ドアの枚数とか駆動方式とか、重量とかは関係ない。社会への適応性を残しつつもスポーツカーに勝とうとした瞬間から、そのクルマは立派なホットハッチだと思う。

普

段はフルタイムで社会人だったり、子育てをしていたり、環境的ハンディを背負っても立派に金メダルを取る選手がいる。寝不足の頭でソチオリンピックを見ながら、こういう逆境に打ち勝つ選手ってホットハッチみたいだと思った。

ベースモデルは社会のニーズに120%以上対応させたパッケージングが求められる。だからスペース効率に優れたハッチバック。車室空間を稼ごうとコンパクトに仕上げるのが必須だから、走るうえではデメリットばかり。空力にしても足の設計にしても、前後重量配分にしても、最低限の荷室すら求められないピュ

アスポートとは雲泥の差だ。

だけど、そんなハンディもなんのその。いざ走りのモデルともなれば強力なパワートレインを積んで、ある程度社会のルールを無視できる生まれつきのピュアスポーツを蹴散らす。ホットハッチって困難に打ち勝つ社会人アスリートみたいだ。

ひと昔まえは、効率的な車体に強引に強力なエンジンを積んで、もはや破綻寸前のクルマが少なくなかった。だけど技術の進化はすさまじい。いまじゃ涼しい顔で終始快適に、かつたくさんお買い物袋を載せたままピュアスポーツを凌ぐ選手がたくさんいる。今回集った5台は、まさに





「丁寧な操作さえしていれば
オン・ザ・ルールで走れてしまう」

佐藤 久実

スタンダードモデルは、バランスの良い走りや圧倒的質感の高さで高い評価を得ている7代目ゴルフ。それだけに「GTI」も期待大、なのは当然。赤いラインやブレーキ・キャリパー、ハニカムメッシュグリルやタータンチェックのスポーツシートなど、伝統を受け継いだルックスも心躍らせる。

さて、一般道を走ると、スタンダードモデルよりちょっと引き締まった乗り味となっていながらも、快適性や静粛性はしっかり継承されている。ホットハッチでありながら日常使いにおいてもまったく我慢を強いられないのは、さすがフォルクスワーゲンだ。

一方のサーキットではどんな走りを披露してくれるか、楽しみにコースイン。ところが、正直、最初はちょっと戸惑った。というのも、電子制御の介入が凄まじいのだ。たとえば、ちょっとステアリングを切ってから思いきりブレーキを踏むと、クルマの安定性こそ損なわれないが若干ヨーが出る。それを修正しよ

たら相手もまたそっちに経験、ありません？ クルマとドライバーの反応があんな感じ。これ、主には電子制御式ディファレンシャルロック「XDS+（プラス）」の働きによるところが大きい。なので、2周目からは、すべてクルマ任せにすることにした。

するとこれが大正解。旋回ブレーキでも、普通にドーンとブレーキをかけてそのままステアリングを切り込んで行く。コーナーでアンダーが出そうになっても何もせずに待っている。すると、クイクイッとノーズが入って



回り込んでいく。結果、5台の中でもっとも小回りなライン取りとなった。

ステアリングやアクセルなど、極端にラフな操作をすればタイヤのグリップを失い、極度に制御が入ってタイムロスにつながる。が、基本、丁寧な操作さえしていれば、ほぼオン・ザ・ルールで走れてしまう。

ガコガコと作動フィールがあって何かクルマに操られている感があり、今回の領域だとちょっと楽しさがスポイルされる側面もある。が、けっして否定的な印象ではない。むしろ、フォルクスワーゲンらしい落としどころといえる。というのも、以前、富士スピードウェイのショートコースで試乗した時には、ここまで制御の介入は感じられず、気持ち良く走れた。つまり、確信犯的なチューニングなのだ。初心者～アベレージ・ドライバーが、ミニサーキットくらいのスピード域で安心してスポーツドライビングを楽しめる。

電子制御が進化した昨今、こういう考え方のクルマも大いにあり、だと思う。



VW GOLF GTI

ホットハッチの代名詞

発生させる35.7kgmというトルクカーブが主張してくる。

自動変速が速くて人間がヘタに介入しないほうがいい6速DSGもいい働きをするから、たとえ進入のアプローチで少々ミスっても立ち上がりのロスが少ないと思った。なかなか落ちない燃料計の針も手伝って、エンデュランスレースのマシンとして闘わせたらかなり優秀なはずだ。

かつてのGTIは“家を出た瞬間からホットハッチ”だった。だけど最新型はそうやすやすとホットハッチっぽさなんて出してはくれない。ともすればワインディングまで繰り出してもビミョーだ。

でも決してGTIとは名前だけじゃない。少なくともサーキットへ持ち込めば「完全にコントロールしてやるか！」という熱い気持ちにさせてくれる、立派なホットハッチだった。ゴルフVIIのGTIを手に入れたらその快適な振る舞いを取って名前だけのGTIと断じる前に、絶対にサーキットを走ったほうがいい。



ワールドスタンダードのゴルフVIIがベースだけに、インテリアの設えにもそつがない。ステアリングやシフトレバー、シートなどに入ったレッドステッチがスポーティさを演出。ステアリング裏にはパドルシフトを備えスポーツドライブをアシストする。

ゴルフGTIをチョイ乗りしたら、誰もが「すごい！」を連発するはずだ。野太くも雑味がなく、腹に響くエキゾーストサウンド。がっしりとしたステアリングの支持剛性。しかし筆者から言わせると、これは演出過多。ちょっとやり過ぎだ。

ストリートでのGTIは、まさにサイボーグだった。そのハンドリングはセンシティブ。センター付近を鈍く、切れ込むほどにギヤ比を増すプログレッシブ・ステアリングを搭載しているはずだが、常に初期操舵がピクピクと反応して気を遣う。切り込めば切り込んだで、キャストターによる対地キャンバーが付いたかのような、ちょっと違和感のある入り方でノーズを入れて行く。もっともこの傾向は、速度を上げるほどに落ち着いて行くのだが。

対してリヤは必要以上にどっしりとしており、結果的にクルマは弱アンダーステアで収まっている。感覚的にはフロントタイヤのグリップだけでグイグイ曲がる感じが強いのだが、ここに2ℓターボのパワーがDSGと相まってシームレスに炸裂するから、乗り手はそれを熟考する間もなく圧倒され、その印象が「すごい！」で終わってしまうのである。なにかとても“ランエボ”的だ。

しかし慣性重量が大きく働くサーキットでは、そううまくはいかない。いくらアンダー方向にマシンをセットしても、中速以上のコーナーでは、荷重の軽いリヤがズルズルと滑り出す。

その出方はかなりあっけない。ただしドライバーとしてはこれを利用して向きが変えられるから、好都合だとばかりに次に備えるのだが、今度はESCが介入し、ニュートラルステアを消してしまう。以前よりも介入度合いは低くなっているが、これがじつに歯がゆい。

タイトコーナーでの「XDS+」（電子制御式LSD）の働きは、驚くほどに素晴らしい。アン

「ストリートでのゴルフGTIはまさにサイボーグだった」

山田 弘樹

ダーステアが出ると細かく内輪にブレーキをかけ、“キュキュキュキュキュ！”とタイヤをグリップしてくる。これを学習し、今度は最初から大きくステアリングを切りむと、ノーズはクリッピングポイントに吸い込まれていった。

この攻略感もランエボ的。ナチュラルなボディバランスは弱オーバーで、電子制御でこれを安定させているのがゴルフVIIのGTIだと現状では判断した。ただそのバランスは、まだまだ安定志向だ。

フォルクスワーゲンは、未だにドライバーを信用しきってはいない気がする。ルノースポールなどは、自身のユーザーを教育できているため、かなり本格的なセッティングをメガヌやル・テシアに与えている。もっとも



それだけGTIが売れていて、不特定多数のユーザーが多いということなのだろう。筆者としては、さらなるハイパワーグレードの「ゴルフR」を出すのもいいが、このGTIの素性を高めた、911GT3のようなモデル出たら良いな、と持った。ゴルフGTIは、もうそこまで来ているホットハッチである。

SPECIFICATIONS VW ゴルフGTI

■ボディサイズ:全長4275×全幅1800×全高1450mm ホールベース:2635mm トレッド:前1535 後1510mm ■車両重量:1390kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:82.5×92.8mm 圧縮比:9.6 総排気量:1984cc 最高出力:162kW(220ps)/4500~6200rpm 最大トルク:350Nm(35.7kgm)/1500~4400rpm ■トランスミッション:6速DSG ■駆動方式:FWD ■サスペンション形式:前マクファerson 後4リンク ■ブレーキ:前ベンチレーテッドディスク 後ディスク ■タイヤサイズ:前225/45R17 後225/45R17 ■燃料消費量(JC08モード):15.9km/ℓ ■車両本体価格:369万円

「ゴージャス快適に街中を歩けるスポーツウェアみたいだ」

中 三 川 大 地

ゴルフGTIの偉大な歴史を踏まえて、世間じゃホットハッチのベンチマークという重荷を背負わせてるようだ。だけど、普段接するだけじゃホットハッチの持つスポーティな雰囲気が希薄だとは思っていた。大きく立派になった身体つきを、シュンと加速させるお利口なパワートレイン。そこに終始ついてまわるふんわりとした乗り心地と静粛性の高さ。などの要素が手伝って、これ、まんまプレミアムカーの雰囲気。高級セダンでもグランツーリズムでも成立してしまう。もちろん、それを5枚ドアのハッチバックで実現させたゴルフGTIは素直に凄いと思うし、これはこれで悪くない。ゴージャス快適に街中を歩けるスポーツウェアみたいだ。

コンフォート、ノーマル、スポーツと3段階用意される電子制御減衰力可変ダンパー(DCC)は、実のところさらに速度その他走行状況に応じて減衰特性を連続的に変

化させている。舵角が大きくなるに連れて知らずとクイックになるプログレッシブ・ステアリングもある。街乗りじゃ妙に足がソフトで、やたらステアリングをぐるぐる回すなあと思っていても、コースへと持ち込んで軽く流せば一変……とまでいかなくてもシャープな動きとなる。連続的に変化するので、注意しなければ気づかないけれど、ここからようやく“GTI”のお出ましである。ESCをスポーツに設定すればさらに介入が遅れて、荷重のかけ具合でば意のままアンダー、オーバーを操れるコントロール性を持っていて、すっきりと動く前後のサスペンションストロークもとても快感で不満はない。

今回の5車を比べれば、280psの 아우ディ S3や、320psのBMW M135iを前にして220ps、35.7kgmは少し控え目か。もちろん世界標準で見れば高い性能だ。リッター110psにして車重も1390kgと、これだけで見れば優れたスペックなのは間違いない。実際には最高出力よりも、1500~4400rpmで最大トルクを



最高出力220ps/最大トルク350Nmを発生する2ℓ直4ターボを採用。ホットハッチらしい力感溢れるフィールはもちろん、JC08モードで15.9km/ℓを記録する燃費性能も高評価ポイント。コーナーで威力を発揮するXDS+は前輪に作用する。





クワトロの威力

Audi S3 Sportback

—— 一般道で乗ると、明らかに上質感で勝るアウディ S3。結構厳ついシルクスの印象が強い最近のアウディだが、S3はセグメントに見合ったオシャレな雰囲気、デザインの過剰なアピールはないものの、「ちょっとライバルとは違うぞ」というオーラはしっかり醸し出している。そして、見た目のハッタリではなく走りからもそれが感じられる。

一般道を走っている時から、エンジンの存在感が絶大だった。低速域からの力強いトルク感や、サウンドなど。もちろん、扱い難さはなく、洗練されている。

S3にも今どきの、ダウンサイジングされた2ℓ直噴ターボエンジンが搭載されるのだが、以前の、小さなボディに大きなエンジンを搭載したホットハッチを彷彿とさせるような、良い意味での懐かしさすらある。

一方、サーキットでは、そのエンジンパワーに加え、アウディのお家芸であるクワトロ(4WD)の存在感が強く感じられる。もっとも、このボディサイズで280psものパワーだと、4WDじゃないとかなりのジャジャ馬になって、乗り難さ満点になってしまうだろう。

今回の5台の中でも最強パワーを誇るだけに、乗った瞬間、速さを見せつけられる。そして、そのパワーを速さに直結させているのがクワトロだ。トラクション性能と直進性の高さは群を抜いている。

直進性が高いということは、裏を返せば曲がり難いということになる。でも、直線番長というわけではな

く、旋回性能も高い。が、「曲がる」ことに関しては、アウディ S3が今回の5台の中で一番難しいクルマと言ってもいいだろう。

まず単純に、パワーがある分、コーナー手前のストレートでスピードが乗るだけに、ブレーキ時のスピードコントロールが難しい。そして、ステアした時には、もちろんコーナリングスピードも関係するが、ドライバーとして意識しているのはフロント荷重。コーナリングスピードを維持できている、フロントに荷重を乗せ過ぎるとサスペンションがつぶれてそのままアンダーステアになるし、ブレーキで止め込み過ぎるとコーナーのボトムスピードが落ちてしまう。そのバランスが上手く決まると、旋回ブレーキから気持ち良くリヤが穏やかに滑り出し、少ない舵角でコーナリングが決まる。思わずガッツポーズしたくなる気分。

結果的には、5台の中でもっともアウトから進入する、大きなRを取るライン取りとなった。基本、アンダーステアが強いという特性を理解してコントロールし、4WDのトラク

「オシャレと速さの両端な二面性がアウディS3の最大の魅力だろう」

—— 佐藤久実

ション性能が高い点を最大限に活かすのが速く走るためのポイントだ。とはいえ、一筋縄にはいかない難しさがある。だからこそ攻め甲斐があって面白いとも言える。

街中ではオシャレに振る舞い、サーキットでは俄然、速さをアピールする。この両極な二面性が、アウディ S3の最大の魅力かもしれない。



アウディ最先端のライトウエイトテクノロジー“Audi ultra”を投入した高剛性かつ軽量なアルミ+超高強度スチールの複合ボディに、280psを発生する2ℓ直4ターボを搭載。駆動はもちろん定評のあるクワトロを用いる。

アウディ S3の完成度の高さには、正直舌を巻いた。いってみればGTIのアウディ版。いやオンデマンド4WDだから「ゴルフR」のアウディ版でしょ？ 同じグループだけにそう言われると元も子もない。しかしその表現方法は、か・な・り違う。骨太にして包容力がある、という方向性では確かにGTIと同じ。しかしエンジンサウンドの響き方、アウディ S トロニックのつながり方、身のこなし、全てに迫力と“品”がある。その決定打となるのは、間違いなくマグネティックライドダンパーの制御だ。

張りがあるわけでもなく、腰がないわけでもない。油圧ではなく、磁性体フルードによるダンピングの、独特な感覚。減衰力の立ち上がりが素早く、なおかつまったく突っ張らない。結果的にタイヤには、多くの場面で有効に荷重を掛けることができ、ステアリングを切り込めば、面白いようにじわーっと曲がって行く。

コーナーからの脱出加速では、280psのフルパワーをシャーシが全て受け止める。完全なシャーシファースターなのにつまらなく感じないのは、エンジンの吹け上がり精度が感動的なほどに緻密だからだ。ゴルフGTIが勇ましさでその高性能をアピールするならば、アウディ S3は高級な機械式時計のように、きっちりとエンジンを回しきるこ

とで静かに魅せる。デュアルクラッチがつながったときの“ヴォッ！”という唸り声だけが大きく響き、オトナのクルマ好きは、メロメロになってしまうという寸法だ。

それだけにサーキットでの期待が高まったが、ここでS3は終始弱アンダーステアだった。もちろん意図的にブレーキングでオーバーステアも作り出せるが、それだと進入速度が落ちてしまう。正直もう少しだけフロントのグリップバランスを高めるか、リヤを落としてくれたら……と思った。そのオーバーステアを、オンデマンド4WDの駆動力でバランスしてくれたら、最高だった。

だが、フォルクスワーゲンほどではないにしろ、アウディも安全のためにオーバーステアを嫌っているようだ。電子制御による露骨な封じ込めこそ行っていないが、ナチュラルセットとしてサーキット領域では弱アンダーにハンドリングをまとめてきている。ターンインを終えてからの、オンデマンド4WD制御は見事だった。アンダーステアが出ないようにアクセルを調整していると、上手にリヤの駆動

「高級な機械式時計のように きっちりとエンジンが回りきる」

——— 山 田 弘 樹



力を増減している様子が伝わってくる。

結論としては、S3は雪道でもない限り、グリップの範囲内で走るクルマだと思えた。ストリートで乗るのが一番だ。ただ、だからといってS3が、その魅力を失ったかと言えばそうは思わない。オンロードレベルでのあの無敵感。上質なロール感を味わった自分としては、むしろサーキットでの話はなかったことにしてもいい。そこらへんは、次に出るRS3までペンディングにしておこう。



SPECIFICATIONS アウディ S3 スポーツバック

■ボディサイズ:全長4335×全幅1785×全高1440mm ホイールベース:2630mm トレッド:(F)1525 (R)1495mm
■車両重量:1510kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:82.5×92.8mm 圧縮比:9.6
総排気量:1984cc 最高出力:206kW (280ps) / 5100~6500rpm 最大トルク:380Nm (38.8kgm) / 1800~5100rpm
■トランスミッション:6速Sトロニック ■駆動方式:フルタイムAWD ■サスペンション形式:
①マクファーソンストラット ②4リンク ■ブレーキ:(F) & ③ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:(F) & ④R225/40R18 ■燃料消費量(JC08モード):14.4km/ℓ ■車両本体価格:544万円



最新のMMI(マルチメディアインターフェース)を搭載し、さらに直感的な操作が行える。プッシュボタンコントローラーの上面にはタッチセンサー式コントロールパネルを採用。車名をエンボス加工したレザーシートやアルミ調を多用したインテリアが高級感を演出。

「気楽には振り回せない クールなホットハッチ」

——— 中 三 川 大 地

いかにもアウディらしく高級・高品質感ばかりが強調されるものの、ホットハッチという点では物足りないほど控え目なアピランスをまとう。しかし最初に転がしたときから伝わる、ただ者ならぬ雰囲気にはヤラればなしだった。

日本で久々に復活したアウディ S3である。ボディ骨格や足まわり、ブレーキ、室内におけるその肌触りまで意図的に全てを引き締め、その中でマグネティックライドなる電子制御減衰力可変ダンパーやらハルデックスクワトロシステムやらのアウディお得意の技術を用いて“安全かつ快適”を造りだしているようだ。ホットハッチの醍醐味である身の丈感を求めてここに座ると、その敷居の高さに“借りてきたネコ”状態となる。だからこその腹をくくって、得体の知れない凄みのなかにある性能のすべてを知りたいと思った。

だけど結果的に言えばこのアウディ S3、ボクにとっては一番難しかった。280psという高い出力性能に、クワトロシステムによるトラクション性能。高性能ブレーキやら高剛性

ボディなど、S3の抜き出る性能にかまけて走らせれば圧倒的に速い。70%くらいで流していてもライバルより安全快適にタイムも速いはずだ。

難しいのはその先。もともと速いエンジンに、4輪で路面をわしづかみにするトラクション性能がもたらす加速力に酔いしれるのもつかの間、その先に訪れるコーナーを綺麗に駆け抜けるのが至難の業だった。ブレーキングから前輪に荷重を残したまま鼻先を入れて、向きを変えて加速態勢へ。ブレーキコントロールから舵角を与えていくうえでの美味しいポイントがなかなか掴めず、かといって強引にアクセルでも踏めば4輪全体で前へと押しだそうとするから、結果的にあまり美しくはないアンダーステアしか出ない。スイートスポットが狭い

のだ。Sモデルの基本は、終始安全に徹しつつもアウトバーンをかつ飛び類だ。どんな状況下であっても「絶対オーバーステアは出しません」と強く訴えてきたようだった。

気楽に振り回して楽しめるのが往年のホットハッチだとしても、はっきり言ってS3にはそれが皆無である。これをアウディ流に言えばクールなホットハッチというのだろう。残念ながらボクのような一見さんには「お前の腕前がクールじゃない」と突きつけられたような気がしてちょっぴり悔しい。それでもS3をもっと掌握したいと、ある種の挑戦心を喚起させてくれたこともまた事実だった。

ちなみに普段の街乗りでは、汗水垂らしてクルマと格闘しようという気はまったく起きない。足の硬さも快感となって、普段使いができる。ボディはまるでステーションワゴンとし

ても使えるような体躯を持っていて、まったく才色兼備である。さすがRSシリーズを筆頭とする過激派セダン(アバント)を長年つくり続けてきたアウディらしいホットハッチだ。544万円~は安いと思った。



MINIジョン・クーパー・ワークス・ペースマンは、ジョン・クーパー・ワークス(以下、JCW)というクーパーSを上回るチューニングモデルでありながら、一般道では、尖ったところのない乗り心地に感心した。クロスオーバーらしい乗り味で、スポーツモデルです! と肩肘張った雰囲気がないところに好感が持てる。荒れた路面もヒタヒタと快適。ところがサーキットに行くと……。

他のクルマがクーペベースのスポーティモデルなのに対して、ペースマンはそもそもちょっと車高が高めのクロスオーバー。それゆえ、車高が高く、ストローク感があって穏やかな動きで、最初のラップはまったりした印象だった。しかし、その辺りのフィーリングをアジャストしつつ2周目から全開モードで走ったら、これが驚き!!!! 意表をつくハンドリングの良さなのだ。

今回集まったモデルの中においては、パワースペックとしては低い方だ。が、だからこそ安心してアクセルを全開にできる。他のモデルではちょっと右足が戻るような緩や

「究極のゴーカートフィーリングを体感できるホットハッチだ」

佐藤 久実

かなコーナーでもイージーフラット。

そして、ストレートエンドでブレーキを踏むと、フルブレーキに対してはきわめて安定しているが、その後ペダルから足を離していくとスッとノーズがイン側を向いていく。絶妙なニュートラルステア、というか弱々オーバーステアで、少ない舵角で勝手にコーナリングしてくれるようなイメージ。なので、クリッピングではステアリングが直進に戻せるから躊躇なく一気にアクセルを開けられる。まさに、運転に小細工がいらず、セオリー通りのドライビングが楽しめるクルマなのだ。

ひと言でいえば、基本性能の高さだろう。パワーに対して圧倒的にシャシー性能が勝っている。それに加えて、クーペより長いホイールベースがブレーキング時の安定性に繋がっていたり、ちょっと高い車高によってアームの動きに余裕があったり、と、すべてプラスにつながっているように思える。

試乗後、クルマを見るとボディサイドに「ALL4」のデカールが。「えっ!これ4WDだったの!?!」という感じ。それくらい、駆動方式を意識させない素直なハンドリングなのだ。確かに絶対評価としてトラクション性能は良いが、試乗車それぞれトルク&パワーが違うから、立ち上がりの体感スピードで比較もできず、4WDとは気づかなかった……。

環境やスキルなどの条件で、多くのユーザーは、クルマを限界域で走らせるチャンスは減多にない。だからチュー

ナーは、確信犯的に、常用域でも差異を感じられるようなわかりやすいチューニングを施すことも少なくない。が、MINI JCW ペースマンは、見た目や一般道ではホノボノとする穏やかさがあがりながら、限界域でも絶妙のハンドリングを堪能できる。まさに、究極の「ゴーカートフィーリング」を体感できるホットハッチだ。



SPECIFICATIONS MINIジョン・クーパー・ワークス ペースマン

■ボディサイズ:全長4124×全幅1786×全高1525mm ホイールベース:2596mm トレッド:①1527②1554mm ■車両重量:1480kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:77.0×85.8mm 圧縮比:10.5 総排気量:1598cc 最高出力:160kW(218ps)/6000rpm 最大トルク:280Nm(28.6kgm)/1900~5000rpm(オーバーブースト時:300Nm(30.6kgm)/2100~4500rpm) ■トランスミッション:6速AT ■駆動方式:4WD ■サスペンション形式:①マクファerson ②マルチリンク ■ブレーキ:①ベンチレーテッドディスク ②ディスク ディスク径:①307×24 ②296×10mm ■タイヤサイズ:①E&R225/45R18 ■燃料消費量(JC08モード):12km/l ■車両本体価格:466万円

MINI JOHN COOPER WORKS PACEMAN 牙をむくポテンシャル

局は機械任せで走った。たとえ慣れたとしてもトルコン式ATの限界か、変速に相応のラグがつきまとう。まるで敢えて変速タイミングを詰めずにMINIらしい乗り味を演出していると思ったほど。あるいはそれだけ最新のデュアルクラッチ勢の刹那な変速に慣れたのかもしれない。

ともあれ、いかにJCWの称号が付いていても、MINIクロスオーバーに端を発するSUVライクなモデルで、ここまで元気良く走れるとは思っていなかった。この意外性が高い。これで18インチに落としてハイグリップタイヤを履かせ、オリンピック選手のようなアスリートのスポーツカーと相対したい。ペースマンらしいあの眠たげな目つきをしたリヤビューを相手に拝ませる、下克上の闘いである。生まれつきのサラブレッドに腕で勝つというモチベーションを掻き立ててくれる、これもまたホットハッチの醍醐味だと、ペースマンはニンマリとそう訴えてきたような気がした。



MINIの現行ラインアップの中で最上位のJCWペースマン。スポーツシートには標準でレッドのコントラストステッチが備わり、ベゼルやコンソールも同様に演出する。完全独立式の後席は前席同様の居住性を実現する“ラウンジ・リヤ・シート・コンセプト”に基づく。

今回のテストで、一番驚いたのが、じつはこのMINI JCW ベースマンだった。いくらJCW仕様とはいえ、背が高いクロスオーバーボディのパートタイム4WD車。1480kgもある車重に対して218psのパワーでは、その走りもなんとなく想像ができてしまっていた。結論からいうと、それはまったくの間違いであった。ベースマン君、ごめんなさい！

何が素晴らしいのかといえば、ずばりハンドリングである。MINIといえば「ゴーカート的」と評されるクイックなステアリング・レスポンスがキラアイテムだが、ベース



マンのそれはとてもフツ。あざとさがまるでなく、誰もが普通に運転でき、その良さをサッと理解することができる。

盛大なロールを許しそうに見えるサスペンションは、適度なロールで上屋の動きを留めて、しっかりとタイヤに荷重を掛けてくる。そうするとステアリングのインフォメーションがグッと増すから、運転が愉しくなる。むしろきつとこの車高だからこそ、車体がロールしてもロワアームが適正な角度を保つのであろう。足まわりを必要以上に硬めなくても走りが良いのは、横力にアームが対応しきれているからだと感じた。

リヤの追従性も素晴らしかった。一般路からワインディングにおいては、この巨体をしてミズスマシのようにスイ

スイとコーナーを曲がって行く。これがサーキットになると、フロントよりも先にリヤがブレイクしていくが、これまで何度も言うように、このアクションで向きを変えることができるから、乗り手はアクセルを踏むタイミングを早めることができるし、何よりコントロールが楽しい。

サイズの割りに長いホイールベースと、穏やかなストローク特性によって、リヤが流れても動きは実にゆっくり。だから話は大きにはならない。4WDに関しては、正直これを意識できるようなトラクションの良さを感じなかったが、オーバーステアが出た後のアクセルオンによる安定性をあとから考えると、プッシュアンダーを誘発しないようにうまく制御されていたのだなあと思う。まとめるとメガーヌ

R.S.を別にすれば、今回のエントリーの中では、一番ファンなハンドリングを持っているのがこのベースマンだった。

惜しむらくは、一般公道でのノイズとバイブレーションが安っぽかったこと。きっとブッシュやタイヤの性格が大きく左右しているのだと思う。「これがM135iとの価格差か……」と思ったが、逆に言うと100万円のエクストラを支払えばM135iが買えるのだから、気持ちは少し複雑になる。つまりそれだけ、MINIのブランドバリューは高いということなのだろう。MINI一族の最高峰を取るか、BMW一族のボトムレンジに乗るか。もっともMINIを買うユーザーはほとんどが指名買いだろうから、そんなことに迷いはしないのだろう。

「巨体ながらミズスマシのように スイスイとコーナーを曲がる」

——— 山 田 弘 樹



「サラブレッドに腕で勝つという モチベーションを掻き立てる」

——— 中 三 川 大 地



搭載する1.6ℓ直4ターボはMINIの上位モデルに共通の構成だが、JCWベースマンは中でもクロスオーバー共々最強の218psを発生。悪路ならず威力を発揮する4WDシステムALL4は、状況に応じ駆動力を後輪に100%伝達する。



街中では重心の高さをはっきり感じるし、今回の個体は5車中で一番大きな19インチ径ホイール(オプション設定)を履くから常に足先に重さを感じる。身体に伝わる細かい突き上げも、アウディS3にあったような洗練された硬質感とは違って、背高車をスポーティにしようと無理矢理固めた感じ。着座位置もミニバンっぽい。いかにもMINIらしいクイックなステアリングフィールも、ゆったりとした動きに対してチグハグに思えてきてなんだか不満めいてくる。

でもそれで終わりにじゃないのがJCWの奥深さか。それがベースマン固有のものかは分からなかったが、ステージを変えれば“水を得た魚”のように活き活きと走ってくれた。

街中での不満をさくっと吹き飛ばしてくれたのが、まず高速クルージング。足の動きがいい。加速時にせよ減速時にせよ荷重をかければかけるだけ、人間の意志に忠実にストロークする。その動きが過敏でも鈍重でもない。意のまま操れる

という意味で安心感が高い。速度を増すほどに路面に吸い付くようなフラットライド感も出てくるから、アウトバーンならどこまでもかっ飛んでいけそうだ。

サーキットでもその印象は変わらず。ぱっと乗っていきなり全開にしてもすぐ馴染める。最初は重心の高さからワントーン遅れて大きく車体がロールする動きに戸惑うものの、それさえ慣れれば動きは素直だ。アンダー、オーバーと振り回すのも自由自在である。今回もっとも小さい1.6ℓのターボとはいえ、最高出力は218psもある。1900～5000rpmと広範囲にわたって発揮される最大トルク(28.6kgm)のポイントを外さなければ思いのほか速く走れる。

ただし、そのパワーを余すことなく引きだそうとするほど、常にワントーン遅れる6速ATを感じてしまう。しかもステアリングの表裏に付く左右一対のスイッチがどうにも感性に一致しない。裏側を引くとアップ、押すとダウンに慣れず、結



BMW M135i

伝統のストレート6

今回テストした5台、スペックや価格等、ガチンコ勝負じゃないのは百も承知。だが、BMW M135iに乗ると、「さすがプレミアム」と言わざるを得ない。一般道での乗り心地の良さはお見事。スポーツモデルとは思えない。ユーザーは好きでスポーツモデルをチョイスするワケだから、ある意味「あばたもえくぼ」的な最良目があるかもしれない。が、このクルマの場合、特にリヤシートの居住性が高い。同乗者にも優しいクルマには余裕を感じる。

今回の5台のホットハッチは、FFありFRあり4WDあり。特性の違いはあるが、4WDでもクルマによってハンドリングが全然異なるし、クルマの楽しさに駆動方式は関係ないな、と改めて感じた。しかし、M135iの気持ち良さを語るには、やはり“FRだから”という点は外せない。重量バランスが良いからこそ、快適性だろう。

そしてサーキットにおいては、特にステアリングの質感の高さが印象的。最近ではFF車でも、一般道を走る分には路面のアンジュレーションによるキックバックもなく、アクセルを踏んだときのトルクステアも抑えられている。が、サーキットでの限界走行となると、やはり差は歴然。とはいえ「逆も正なり」ではない。プレミアムブランドとしての質感にこだわり、前後重量配分50:50と走りにこだわっているからこそ、FRらしい質感になっている。

さて、サーキットでの走りの印象としては、トルクの太さが速さにつながる。そして、8速ATのレスポンスの良さも光る。スポーツモードを持つクルマは少なくないが、エンジンレスポンスが変わるだけ、というものもある。しかしM135iはシフトチェンジのレスポンスも変わる。もっといえば、ドライブモードによる乗り味の振り

「FRのメリットを最大限に引き出し 実に気持ち良く曲がる」

—— 佐藤久実

幅が非常に大きい。ダンパー減衰力の変化でこれだけフィーリングが変わるのに、どれもマッチングが悪くないのが不思議なくらいだ。一般道のコンフォートモードでは快適だったクルマが、サーキットでスポーツ+をチョイスすると、シャキーンと別キャラに変身する。

フロントで操舵、リヤで駆動と役割分担できるFRのメリットを最大限引き出したM135iは、実に気持ち良く曲がる。が、サーキットでもっとも印象的だったのは、ブレーキング性能。効きもさることながら、どのコーナーでもビタッと安定した姿勢で減速していくのには舌を巻いた。それゆえ、ドライバーとしても安心感が高く、コーナーアプローチの姿勢が作りやすい。

旋回性能が良いから、立ち上がりで思い切りアクセルを開けたいのだが、そうすると若干内輪の空転が見られる。サーキットのみで言えばもっとデファレンシャルを効かせたい、と思うのだが、それはもはやアフターマーケットの領域で、贅沢というものだろう。量産車としては、高い質感と快適性、そしてハンドリングのベストポイントを押えている。



BMW伝統のドライバーオリエンテッドなコックピットは、スポーツドライブに適した包裹感をスポーツシートと共に実現する。独立式の8.8インチ高解像度カラーワイドディスプレイを用いるなどインフォテインメントシステムも充実し、プレミアム感も高い。



This is BMW! ひと転がしただけでわかる素性の良さ。ゴルフGTIが凄みをきかせ、アウディS3が洗練でキメてくるなら、このM135iはナチュラルがウリである。

Mスポーツとは違い、しっとりとした乗り心地の「Mパフォーマンス」。これは電子制御式のアダプティブダンパーと、ランフラットではないミシュラン「パイロット・スーパースポーツ」の組み合わせによるところが大きい。そのエンジン性能のすごさ(後述)に対して、ステアリングが軽すぎることに違和感を感じるが、これは時代の流れだろう。その高性能に対する畏怖の念からすれば、中立付近はもっと重たくすべきだと思うが、これを軽くするからこそ門戸は広がる。電子制御も合わせたシャシーの完璧さがこのカジュアル感を可



「ナチュラルなハンドリングで 純粋なクルマの挙動を楽しめる」

——— 山田 弘 樹

能としているのだろうが、思わず「ありがたみが無いなあ……」と呟いてしまった。それほどM135iはサスペンションの追従性がよく、FFベースのライバルたちでは得られないナチュラルなハンドリングが素晴らしいのであった。

3.0直6直噴ターボはBMWが「エンジン屋」であることを再確認させてくれる。低速ではブロロ……と喉を鳴らすターボが、高回転では「シャーン!」と音色を揃え、7000rpmまでキッチリ回ってくれる。「鍛造クランクシャフトが効いているのかな……」などと考えるだけでクルマ好きには嬉しい。NAエンジンの良さを知っているBMWだからこそ、ターボもこういう味付けが可能になるのだろう。

素性の良さはサーキットでも武器になる。純粋な速さだけを求めればMシリーズが良いのだろうが、純粋なクルマの挙動を楽しむのであれば、Mパフォーマンスでも十分だ。適度に限界が低い分、外人にはこちらの方が楽しめるかもしれない。

その速さに対してブレーキは制動力が高く、ターンインでの姿勢を作りやすい。高まったボトムスピードに対して、リヤは路面を捕らえながらもスライドし出すが、トラクションをかけていくとクルマは前へ前へ(結果的に斜めへ)と進もうとする。短い試乗時間のなかでTRCスイッチを完全にオフにすることを忘れてしまったから、ドリフト状態を維持することはできなかったが(アクセルを閉じようとしてしまう)、より一般的なユーザーにとっての安全性も確認できた。BMWの電子制御はぶしつけなタイプではなく、上手にオーバーステアを教えてくれる。このモードで運転を学習して、ゆくゆくはフリー状態で走れば、あなたもドリフトマイスターだ。

M135iに乗って思うのは、これが日本が捨て去ったFRターボの未来だということ。「燃費が悪いから」、「ランエボやインプの4WDに速さではかなわないから」、「結局売れないから」など、様々な理由を付けて開発をやめてしまったFRだが、結局高い技術力を持っていれば、市場には受け入れられるのだ。このM135iのように。

SPECIFICATIONS BMW M135i

■ボディサイズ:全長4340×全幅1765×全高1430mm ホイールベース:2690mm トレッド:前1510 後1535mm ■車両重量:1540kg ■エンジン:直列6気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:89.6×84.0mm 圧縮比:10.2 総排気量:2979cc 最高出力:235kW(320ps)/5800rpm 最大トルク:450Nm(45.9kgm)/1300~4500rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:前ダブルジョイント・スプリング・ストラット 後5リンク ■ブレーキ:前8インチベンチレーテッドディスク 後12インチベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:前225/40R18 後245/35R18 ■燃料消費量(JC08モード):12.6km/ℓ ■車両本体価格:550万円

5台中、最大排気量の3.0直6エンジンをターボで過給し、320psというコンパクトモデルのスペックとしては最上級のパフォーマンスを発揮。そのパワーを一手に引き受けるブレーキは、レポーターが口を揃えて絶賛するほどのベストマッチで、ホットハッチの枠を超えた完成度を誇る。



「素人にも優しいさじ加減と裏腹な ホットハッチ界の直線番長」

——— 中 三 川 大 地

実はこのM135i、今回の5台のなかでは少々抜き出ている。姿カタチこそハッチバックだが、ライバルより1.0ℓ近くもデカイ3.0ℓの直噴ツインスクロールターボを持つ。最高出力320ps、最大トルクにいたっては45.9kgmもある。もちろんBMWと言えはFRで、車重は1540kgだ。

この数値的性能を時間軸を超えて考えてみると、E36型M3の後期型と互角以上のスペックだったと気がつく。参考までにアチラは321ps、35.7kgmで車重1470kgだった。サイズはE36 M3のほうが大ききても、ホイールベースはM135iのほうが長い。

というわけで、これぞ往年のM3だと思いつつ走り込んでみたけれど、街中では拍子抜けするほどソフトな乗り心地を持つ。3や5のコンフォートモデルかと思ったのは決して大袈裟じゃない。ECO PROモードでも選んでダラリと走れば、8速もあるATは知らずのうちにシフトアップを繰り返し、ストレートシックスだターボだといった存在を、なにも主張せずにいる。アイドリングストップ時からのエンジンの目覚め方も静かで、一番高級感が高かった。

そのうえでM135iらしいパワーを感じるのとは簡単だ。SPORTモードにでもしてチョイと右足を力を入れるだけで、瞬時にリヤがグリップ力を失って、そのまた一瞬後に制御が介入して何事もなかったかのように加速していく。トップエンドの7000rpmまであったという間。それが8速もあるクロスされたギヤ比と相まって素直に気持ちいい。これぞホットハッチ界の直線番長だ。単純な速さはもちろん直6らしい緻密さに少しだけ濁りの混じった音色もい。

直線番長といっても、別にコーナリングが苦手なわけじゃ



ない。サーキットへと持ち込めば直ぐに分かる。駆動力を担わない前輪を操るステアリングフィールは確かにFRならではの。アダプティブサスペンションを「SPORT+」に設定しても、まだ柔らかいと感じたけれど、それも前後の重量配分が優れているからこそなのか。変に足が突っ張らないしなやかな動きは、ブレーキ踏力に応じてクルマがちゃんと反応してくれる(あるいはしてくれない)。出口でアクセルを開けると、少しでも舵角があったり路面が悪ければ電子制御が入るけれど、その介入のないぎりぎりのセンを心がけるとぐっと速く走れる。走りの塩梅を電子制御で教えてくれているみたいで、やっぱりBMW、運転の教科書のようなのである。

M135iは生粋のMではなく、Mパフォーマンス・オートモビルのもの。MとMスポーツパッケージの中間的位置付けというBMWの新戦略だとか。もしこれが純粋なMモデルだったら、もっとハイパワーでガチガチになったかもしれない。しかしこのM135iにはMほど硬くなく快適で、素人にも優しい絶妙なさじ加減がある。怒濤の性能を持つ昨今のMに挑むまえにこれで腕を鍛えたい。

本誌でも何度となく書いていると思うが、私にとってルノーのハンドリングは長年に渡り、FFのリファレンスとなっている。もちろん、このメガヌ・ルノースポール(以下、R.S.)も例外ではない。ニュルブルクリンクでFF車最速タイムを叩き出したとなれば、なおさら納得のハンドリング。が、今回試乗したのは、このニュル・スペックとはちょっと異なる。ルノー・ジャポンのオプションである、18インチのRSF01という専用鍛造ホイールとアドバン・ネオバを装着していた。

5台の中でも、もっともロー&ワイドなスタイリングのメガヌR.S.。リヤビューはコロッとされていて一見フランス車らしいスタイリッシュさなのだが、フロントマスクは実に精悍な顔つきだ。

足元にはブレンボのブレーキが備わり、ドアを開けるとレカロのシートが出迎えるといった具合に、見て、乗り込むだけですでに走る気満々な気分にしてくれる。

一般道を走ると、やはりルノーらしい粘りのある乗り味だが、路面によってはタイヤの当たりがゴツゴツ感じられるシーンもあった。サスペンションの動きは良いので許容範囲ではあるが、いかにもスポーツモデルといった雰囲気

を放散している。

熱い気分にしてくれたところでサーキットに持ち込むと、私の知っている以前のハンドリングとはちょっと違う印象だった。マイナーチェンジ前は、とにかくFFとは思えないシャープなハンドリングで、コーナー進入では少ない舵角で気持ち良く向きが変わった。アクセルやブレーキでいかようにも姿勢を作れるといったイメージだ。

一方、今回はもっとリヤがドシッと安定している。コーナー進入時もステアリングで曲げ込んでいく感じ。が、この感覚がルノー独特のものだ。ベターッとすごい接地感があり、切ったら切っただけ曲がって行き、大舵までしっかり追従してくれる。

立ち上がりでアクセルを踏み急ぐとフロントからアウトに持っていかれる。何しろ、265ps/36.7kgmというハイパワーなのだから。舵角が大きい分、ヘアピンなどはしっかり向きが変わるまで我慢し、縦のトラクションを意識すると、素早い立ち上がり加速を堪能できる。

一般道ではちょっとコツコツした印象だったのに、サーキットではどのクルマよりもしっとり、ねっとりした柔軟さが感じられるのも面白い。フットウェアが変わると、ク

ルマの印象も随分変わるなど、当然のことながら改めて実感した。

それにしても、これだけのハイパワーをフロントの2輪でしっかり受け止めて、しかもハンドリングもこれだけの走りを見せるのだから、シャシー性能、そしてサスペンションチューニングの秀逸さには恐れ入る。これぞFFスポーツの真髄、といった感だ。



2.0直4ターボが発生する出力は265ps/360Nmで、ニュルの北コースでは市販FFモデル最速タイムを記録している。試乗車はオプションの18インチ鍛造ホイールとアドバン・ネオバを装着していた。

「FFのリファレンスであり
FFスポーツの真髄といった感だ」—— 佐藤久実

ニュル最速のプライド



RENAULT
MEGANE R.S.

「刹那な瞬間に濃密な世界が拡がり クルマとの対話が最も色濃い」

—— 中 三 川 大 地

今回唯一のフランス車。ホットハッチに長けたルノースポールが精魂込めたメガヌR.S.である。3ドアの伸びやかなフォルムはハッチバックというよりもクーペっぽい。唯一、3ペダルの6速MTであり、クッションが薄っぺらく身体をがっちり支えるレカロ製バケットシートに座るだけでニヤリとその気にさせる。そのぶん実用性が低いとか、ぶっついCピラーまわりのせいで後ろが見にくいとか、ネガを挙げればキリはない。しかも日本仕様はすべてスポーツ性能を求めたシャシーカップである。こんなパッケージングだから、一見のホットハッチっぽさは満点だ。

フットワーク性能もまた絶品である。前がストラットに後ろがトーションビームというシンプルな足まわり、それ

ぞれがドライバーの意のまま操っているかのように思わせてくれる。ダブルアクスルストラットにシャシーカップ専用LSDの威力が効いている。限界まで攻めずとも、ニュルでのFF最速モデルを感じることは充分にできた。

こうしたフットワーク性能は、実は各方面で強調され、ファンの間ではそれが定説になっている。だけど今回、メガヌR.S.で一番感動したのはエンジンだった。いわゆる直列4気筒ターボ。イマドキの過給機だし、最大出力は265psとライバルと肩を並べている。ツインスクロールターボや無段階可変吸気バルブ、ナトリウム封入バルブなど手は加わっているけれど、基本設計は古いF4型。その進化系F4R型である。シャシーの味付けが面白すぎてエンジンは裏方かと思いきや、これが実に魅力的だった。ターボ過給に頼って低回転からずっと最大トルクを出し続けるライバルと違い、これは最大トルク36.7kgmの発生が3000rpmとピンポイント。もちろん、その前後でも厚いトルクは出し続けるものの、ここから最高出力265psを発生させる5500rpmまでをいかに使うか。ここに面白さがある。3ペダルゆえすべて自分の技量に委ねられるところも大きな要因だ。

実際、踏み込めば瞬時にリミッターにブチ当たるので、

見にくい回転計とにらめっこしつつ6000rpm付近でシフトアップする走りを心がけ、その後回転を落とすすぎない。それだけで夢中だ。かつてのR.S.は自然吸気を上までまわしてナンボだったけれど、F4R型は6000rpmまでの刹那な瞬間に濃密な世界が拡がる。

R.S.モニターを駆使することでアクセルペダルマッピングを自在に操れるけれど、最も過激なエクストリームモードよりもリニアモードのほうが文字通り意のままで、スロットルによる荷重変化をさせやすいと思う。結果として全開時の出力は不変。いわゆるスロコン的役割だからだ。50%踏んだら50%スロットルが開いたほうが自然で、ヒール&トゥもしやすい。3ペダルを抜きにして考えても、クルマとの対話が最も色濃いのがメガヌR.S.だった。

SPECIFICATIONS ルノー・メガヌ R.S.

■ボディサイズ:全長4320×全幅1850×全高1435mm ホイールベース:2640mm トレッド:前1590 後1545mm ■車両重量:1430kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:82.7×93.0mm 圧縮比:8.6 総排気量:1998cc 最高出力:195kW(265ps) / 5500rpm 最大トルク:360Nm(36.7kgm) / 3000rpm ■トランスミッション:6速MT ■駆動方式:FWD ■サスペンション形式:前マクファーソン 後トーションビーム ■ブレーキ:前&後ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:前F&R/235/40ZR18 ■燃料消費量(10・15モード):11.2km/ℓ ■車両本体価格:385万円

「サーキットで走らせれば最高! メーカー公認のチューンドカーだ」

—— 山 田 弘 樹

メガヌR.S.は、まさにナンバー付きのレーシングカーだ。サーキットに限定すれば、ハッキリいって今回用意されたクルマたちとは格が違う。ガッツリと効くだけでなく、操作性も高いブレーキ。その荷重をしっかり受け止めるサスペンション。トップエンドまでもたつくことなく吹け上がるターボエンジン。すべてが、公道ではなく「サーキットを快適に走るため」にセッティングされている。だから当然、街中での乗り心地は硬い。エンジンサウンドは豪快に車内へ入ってくるし、ステアリングは敏感で、直進安定性も低い。不用意にアクセルを踏み込めば、LSDによるトルクステアも出る。

しかしここで気付いて欲しいのは、これが「メーカー公認のチューンドカー」ということだ。足まわりをサーキット専用にするのは誰にだってできる。しかしルノーがこれを行うということは、そこに「安全」が伴うことを意味する。サーキットに較べアンジュレーションが多く、路面μも遙かに低い一般公道でメガヌR.S.は、雨が降っても気温が低くても、タイヤを路面にくっつけて走れる。

メガヌR.S.は現状でも非常によく曲がるが、たとえばフロントキャンバーをもっとネガティブにしたら、信じられないほど曲がるクルマになるだろう。敢えてそれをしないのは、タイヤの片減りを防ぐのはもちろん、タイヤが冷えているときでもしっかり

ブレーキを効かせるためだ。普段クルマを使い、趣味としてもサーキットを走る我々クラブマンレーサーが愛車をチューンするとき、「どこまで足まわりを硬めるか」が話題となるが、その最適解がここにある。

スポーツ性能と両立させる上で最も大切なのは、「乗り心地」以上に「安全性」なのである。

サーキットで走らせるメガヌR.S.は最高だ。なかでもリヤサスペンションのセッティングが、世界一飛び抜けている。メガヌR.S.の駆動方式はFWDであり、ここに265ps/36.7kgmのパワー&トルクが炸裂する。ブレーキングからターンインにかけて負担の大きなフロントに対して、荷重移動でリヤのグリップバランスを微妙に弱め、上手に旋回して行く。このバランスを市販車に与えたルノースポールの開発陣には、本当に驚かされる。

たとえば袖ヶ浦FRWの3コーナーから4コーナーにかけて。下りながらブレーキングを強いられる場面、メガヌR.S.は若干リヤタイヤを滑らせながら走るのだが、それがまったく怖くない。普通なら大きなアンダーステアが出るか、スピニアウトするのに、これを自信をもってコントロールできるように仕上げてあるから「次はもう少し、次はもっとうまく!」と挑戦したくなるのだ。

アスリート志向のドライバーにとって、これが楽しくないわけがない。弟分のルーテシアR.S.が先に搭載したデュアルクラッチシステム(6速EDC)が移植されたら、さらにその楽しさは増すだろう。



ハイバックのレカロ製シートは肉薄のバケットタイプとなり、ポジションは5台中もっともレーシーなもの。アクセル開度を任意に変更できるR.S.モニターなど、スポーツドライバをアシストする装備を満載している。





MINI COOPER S

次なる主役。

ゴーカートフィーリングと評されるファンな走りと唯一無二のスタイル。フルモデルチェンジを果たしたMINIはそのいずれをも継承しながら、新世代の3気筒エンジンを2種類、トップレンジには2.0L 4気筒を採用。ひと回り拡大されたボディサイズに秘めたポテンシャルを、プライベートでMINIを愛車とする吉田 匠が細部まで確認する。

REPORT ● 吉田 匠 (Takumi Yoshida) PHOTO ● ビー・エム・ダブリュー

B セグメントのなかで独自の存在感を放つBMWコントロール下のMINIが、3代目に生まれ変わった。今回のモデルチェンジの戦略を端的に表現すれば、時代への対応と、それによるさらなる存在感の強化、ということになるだろう。それを明確に表しているのが、パワーユニットの変化である。2代目ニューMINI後期型の現行モデルは、ガソリンエンジンは1.6L 4気筒のNAとターボという構成だが、新型では、1.2Lと1.5Lの3気筒ターボ、および2.0L 4気筒ターボの組み合わせに替わった。

3気筒はいわゆるダウンサイジング系エンジンで、1.2LがONEに、1.5Lがクーバーに搭載され、4気筒は最上級のクーバーSにのみ用いられる。トランスミッションは2代目と同じく6速MTと6速ATの2種類。いずれも新開発だが、後者はこれまで使っていたアイシンAW製ATの改良型で、デュアルクラッチ系2ペダルではない。それらを収めるボディは、視覚上フロントグリルが拡大されたのが目につくものの、デザイン的には完璧にキープコンセプト。だがこれもまったくの新開発だという。

ただしボディはダウンサイジングではなく、通常のモデルチェンジ同様に拡大された。ホイールベースが30mm延長され、長さは81mm、幅は42mm拡大されて、全長は3.8mを、全幅は1.7mを超えた。

車重は新型クーバーのATがDIN規格で1115kg、EU規格で1



LINE-UPはCOOPERとONEが揃う

ガソリンモデルは、1.2L直3ターボを積むONEと、同じく直3ターボながら1.5Lとなるクーバー、そして2.0L直4ターボを搭載したクーバーSを揃える。いずれもトランスミッションは新開発の6速MTと6速ATから選べる。その他に2種類の1.5L直3ターボディーゼルも用意。

190kg、2代目の同モデルは日本仕様の数値で1170kgだから直接の比較は難しいが、増加は最小限にとどめられているようだ。

なぜか北米大陸の南、カリブ海に浮かぶアメリカ領プエルトリコを舞台に開かれた国際プレス試乗会で走らせたのは、クーパのMT仕様とクーパSのAT仕様だった。

最初はクーパについて書くと、キャビンに収まった時点で、2代目とは細部がだいぶ違うことに気づいた。まずスピードメーターがドライバーの直前に移動、センターメーターがナビその他のディスプレイに使用されるようになった。さらに、ダッシュボードが2代目より高くなっているように、前方の視界が2代目よ



インテリアでひと際目立つのは、センターメーター内に8.8インチのカラーディスプレイを選択できることと、ステアリングコラム上方にスピード&タコメーターが新設されたこと。オプションでアクセルペダルやステアリングの特性マップを変更可能なMINIドライビング・モードを装備できる。



りも窮屈な印象をつける。

ただし室内、特にリヤシートのレックルームは確実に広くなり、並みの体型の大人なら無理なく座つていられるようになった。と同時にトラックルームも拡大されている。

ではドライビング感覚はどうか。まずエンジンに、3気筒独特のバイブレーションはあるか。バランスシャフトのものと思われる、キューインといった回転音が3気筒らしさを実感させるものの、さすがBMW、アイドリングを含めて不快な振動は事実上感じられなかった。

バルブトロニック装備の直噴3気筒ターボは、低回転から充分なトルクを生み出しつつ136psを発生、トップエンドまでスムーズに回って、ハッチバックボディに充分以上の活力をもたらす。0→100km/h加

速はMTが7・9秒、ATが7・8秒と、ATの方が速く、最高速はいずれも210km/h。燃費とCO₂排出量は、現行モデル比で最大27%減少しているという。

新開発の6速MTは、軽いタッチで気持ちよくシフトできる。その根元に新設されたドライビングモードスイッチは、エンジン他のモードを燃費志向からパフォーマンス志向まで、3段階に切り替えられる。

プエルトリコの道は舗装が悪く、決して試乗向きとはいえないが、乗り心地は全般に現行クーパよりソフトに感じられた。それでいて、ゴカイトフィーリングも健在ではあるが、ステアリングの感触はややマイルドになっていると感じた。

一方、2.0気筒ターボのクーパSは192psを発生、0→100km/hがMTで6・8秒、ATで6・7秒、最高速は235と233km/h

hという高性能を秘めているが、AT仕様を走らせた印象は、能ある鷹は爪を隠す、の譬え通り、数字から想像するよりも大人しく感じられた。もっと過激なのをお望みなら、後に出現するジョンクーパーワークスはどうぞ、ということだろう。

クーパSの試乗車は、オプションのダイナミックダンパーコントロールを装着していた。これは、前記のドライビングモードスイッチによってノーマルとスポーツが切り替え可能で、後者では明らかに脚の動きが硬くなり、挙動も一段と締まったものになるが、乗り心地の面ではスムーズな路面を要求する。

新しいボディカラーが魅力的な3代目MINI。ドライビングファンを標榜しながらも、乗り味がややマイルドになった印象はあるが、時代に適応させつつ存在感を高める戦略は、たぶん成功するのだろう。



SPECIFICATIONS MINIクーパS〈オートマチック〉

■ボディサイズ:全長3850×全幅1727×全高1414mm ホールベース:2495mm トレッド:⑤&⑥1485mm ■車両重量:1160(1175)kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:82.0×94.6mm 圧縮比:11.0 総排気量:1998cc 最高出力:141kW(192ps) / 4700~6000rpm 最大トルク:280Nm(28.6kgm) / 1250~4750rpm (オーバースト時:300Nm(30.6kgm) / 1250~4750rpm) ■トランスミッション:6速MT(6速AT) ■駆動方式:FWD ■サスペンション形式:⑤マクファーソン ⑥マルチリンク ■ブレーキ:⑤&⑥ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:⑤&⑥195/55R16(6.5J×16) ■パフォーマンス 0→100km/h加速:6.8(6.7)秒 最高速度:235(233)km/h ■エミッション(EU複合) 燃料消費量5.7~5.8(5.2~5.4)ℓ/100km CO₂排出量:133~136(122~125)g/km



クーパSでは、ボディともどもエンジン排気量も2ℓに拡大され、最高出力192ps/最大トルク280Nmのスペックシートを掲げる。先代モデルに比べ燃費は最高27%向上し、全モデルバリエーションがEU6排出ガス基準をクリアするなど、環境性能は一段と高まっている。





ライバルはZ R 1。

年始早々に開催されたデトロイト・ショーで発表されたコルベットZ06は600ps超に高められた新設計のスーパーチャージドV8ユニットに加え、数々の先進的な電子デバイスを搭載、空力にも拘り、超絶性能を手に入れた。欧州勢やZ R 1にも退けを取らないポテンシャルを秘めるZ06を手掛けた開発陣への取材をもとに、アメリカン・リアルスポーツの核心に迫った。

タイリング、空力、パワートレイン各チームのキープレーヤーが、これから私に、眼に見える部分も、見えない部分も解説してくれることになっている。

「要するにステロイドを飲んだステイングレイです」

ジェクターはC7 Z06の概要をさりとて言うのけた。「Z R 1並みの動力性能をZ06にもたすのも目標ですが、Z R 1よりはるかにバランスの取れたクルマになります」。

説明する。「まだやることは山ほどありますが、634psプラスと87・8kgmは固いところですよ」。リーは、プラスの部分を強調した。そのためにはタン製吸気バルブ、ドライサンプ、直噴、気筒休止システム、可変バルブタイミング機構など、すべてを採用するという。超コンパクトなイトン製R1740TVSスーパーチャージャー（SC）はインタークーラーと一体式。Vバンクの谷間に落とし込むことにより、エンジ

そ っちはやたらと幅が広く、地を這うように低い。ボンネットの下に本物のエンジンがないにせよ、見るからに威嚇的だ。全面純白のミシガン・フォトスタジオに置かれたこれはスタイリングモックアップに過ぎない。シボレー・コルベットのZ06の外観を見せるために造られた、ボディシエルにタイヤとホイールをつけただけのもの。しかし幸いにも、コルベットの開発チーフであるタジ・ジェクターをはじめ、ス

事実、GMのブルーピンググラウンドで、ブルー・デビル（先代C6 Z R 1のニックネーム）とほぼ同等の数値を早くも叩き出したと、言外にほめかせる。一体、どんな方法を選ったのだろうか？
「新型の6・2 L T 4エンジンの基本構造はステイングレイのL T 1をベースにしており、低回転域でのトルク増強に力を入れました」。シェビー・スモールブロックのチーフエンジニア、ジョーダン・リーはそう

Chevrolet Corvette Z06





ン高の増加をLT1比で25mmに抑えた。Z06用のボンネットはカーボンファイバー製で、ベントが大型になるほか、過給機付きエンジンを収容するためクリアランスが大きく採られる。

SCと聞いて眉をひそめるほど潔癖なZ06ファンは、新規のトランスミッションも気に入らないかもしれない。7速MT（レブマツチング機構付き）は引き続きカタログに載るが、2015年モデルからトルクコンバーター式の8速ATも注文できるようになるからだ。しかしこれは

当然の流れだと、RWD AT担当アシスタント・チーフエンジニアのビル・グッドリッチは言う。「パフォーマンスを犠牲にせずに燃費を向上するために8速ATは必要です」。このバドルシフトATは社内ですらゼロから設計したと聞いた私は、見本はZFの8速ユニットだったろうと推測したのだが、グッドリッチはそうではないと強調する。「PDKを参考にしました。フルスロットル時のシフトアップスピードはボルシェよりわずかながら速いATができました」。次々に紹介される高度なスペック

「ZR1並みのパフォーマンスを持ち、はるかにバランスの取れたモデルです」

最速仕様に相応しく、カーボンパネル、レザー、アルミパネルを組み合わせたコックピット。トランスミッションは7速MTに加え、トルコンタイプの8速ATもラインアップされており、もちろんバドルシフトも装備されている。パワフルなスーパーチャージドV8をフロントに積むだけに、冷却ダクトがボディの各部にあり、ボンネットには大きなアウトレットが設けられている。



を完全に飲み込めないうちに、私は促されるままスタジオの反対側に置かれた、グラスファイバーとカーボンファイバーでできた彫刻のわきに立った。コルベットのデザインディレクター、トム・ピータースは、新型Z06の車幅は見た目の良さで決めたのではなく、タイヤが決定要素だったと語る。ZR1と同じサイズのホイール（フロント10×19、リヤ12×20）を使うには、ステイングレイのボディのフロントを56mm、リヤを80mm拡張する必要があった。C7Z06は来たるべきレーシングカー、C7Rのベース車両にもなるので、今目になっている変更箇所はどれも単なるデザイン上のギミックではなく、機能の裏付けがあるとピータースは

言う。フロントフェンダー上の大型ベントと、リヤフェンダーの開口部に設けられた精巧なエアブレードなどはその一例で、トランスミッションとデフのオイルクーラーに大量の冷却風を送り込む機能を担う。私が惚れ惚れ見とれていると、空力チームのリーダー、ジョン・ベドナーチックが話を引き継いでくれた。「このクルマはGM史上、もっとも大きなダウンフォースを生む生産車です」。彼は満面に笑みを浮かべた。このモックアップにはZ07パフォ





Chevrolet Corvette Z06

SPECIFICATIONS シボレー・コルベットZ06

■ボディサイズ:全長4492×全幅1929×全高1235mm ホールベース:2710mm ■エンジン:V型8気筒OHVスーパーチャージャー 総排気量:6200cc 最高出力:466kW(634ps) 最大トルク:860Nm(87.8kgm) ■トランスミッション:7速MT/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)371×33 (R)365×26mm(Z07パッケージ:F394×36 (R)388×33mm) ■タイヤサイズ(ホイール):(F)P285/30ZR19(10J) (R)P335/25ZR20(12J) ■タイヤ銘柄:ミシュラン・パイロットスーパースポーツ ランプラット

レーシングマシンのC7.Rのストリートバージョン的な存在であり、エクステリアにはそのノウハウによって開発された空力パーツがセットされた。前後フェンダー(前56mm/後80mm拡大)やトップリヤフェンダーダクトも最大流量を得るために再加工されている。写真のZ07パッケージには、取り外し及び調整可能な大型のカーボンファイバー製リヤスポイラーが与えられている。

ーマンス・パッケージが組み込まれている。つまり軽量の大型カーボンセラミックブレーキとウルトラステイタリーなミシュラン・パイロットスポーツカップに加えて、ステージ3の空力キットが組み込まれている。Z06には基本的に3段階の空力キットがある。第1ステージは標準キットで、Z51ステイティングレイのリヤスポイラー、フロントスプリッター、フロントホイールアーチを囲むスパッツから構成される。第2ステージはオプションで、カーボンファイバー製のよりアグレッシブなフロントスプリッターや、ガニ

ーフラップの付いた大型リヤスポイラーなどから成る。第3ステージのキットを手に入れるには、Z07パッケージを注文するしかない。クルマの外観は第2ステージとほぼ同じだが、ふたつの空力パーツがついてくる。ひとつは特大ウイングレット付きのフロントスプリッター、もうひとつはリヤスポイラー中央部にボルト留めすることによりダウンフォースが一層強まるガニフラップだ。このふたつは普段は取り外した状態でトランクに収納され、オーナーはサーキットに到着するとそれぞれをフロントとリヤに装着する。な

お、このガニフラップは後方視界を確保するため透明で迎角が調整可能。テストドライバによれば、5mmほど動かすだけでダウンフォースには歴然たる違いが出るという。ルーフラップは取り外し可能だ。アルミ製スーパーストラクチャーはきわめて強靱で、カーボンファイバー製のルーフラップを外した状態でもC7Z06は先代モデルより20%も高い剛性を誇る(ルーフラップ装着時は60%増)。フレームはケンタッキー州ボーリンググリーンの自社ファクトリーにて内製され、C7.Rも事実上同一のフレームを使うことになる。ステイティング同様、マグネティック・セレクティブ・ライドコントロールダンパーは標準で装備され、電子制御LSDには3つのモードが備わる。C7Z06が2014年後半にショールームに姿を現すのはまず間違いなく、歴代生産型コルベット中最速のタイトルを争うことになる。今日の取材から判断するに、その可能性は充分あると見た。路上で走らせるのが待ちきれないほど楽しみだ！





**Coming
Soon**
DRIVING
IMPRESSION

01

REPORT ● Georg Kacher
PHOTO ● Andreas Lindlahr
TRANSLATION ● 中村孝仁
(Takahito Nakamura)

妥協なき

コンパクト。

多くのライバルがひしめくサブコンパクトクロスオーバー。メルセデスからの回答は、クラスを超えたクオリティにあった。オフロード路面における必要十分な走破性を備えながら、しっかりとした上質なドライブフィールをも提供する。

長

足の進化を遂げたAクラス、美しいBクラス、スポーティでソリッドなGLKクラス……。しかし、メルセデスが新たに世に放ったGLAが持つ多彩なタレント性は、それらを軽く上回って見せた。

その当初の意図とは裏腹に、GLAは期待以上の成功をメルセデスにもたらしたようである。コンパクトセグメントの開発責任者を務めるヨルグ・ブリーグルは、「元々はメルセデスにおけるエントリーSUVとして出すはずだった」というが、GLAは既存のクラシカルなSUVではなく、レンジローバー・イヴォークやアウディQ3、あるいはBMW X1のような、いわゆるクロスオーバーモデルとして市場に受け入れられ

ることになった。

快適に仕上げられたシャシーはもちろんオフロード走行も厭わない。しかし、どちらかといえばしっかりと踏み固められた路面が主戦場。人間やクルマにとって、不快を伴うような路面には入りたくないというのが本音だろう。それどころか、GLAの乗り味は、オンロードでは少々硬く突き上げ感のあるAクラスの乗り味よりも、はるかにしなやかで快適なのである。GLAは可変ダンパーなどが装備されていないにもかかわらず、快適性に関してコンパクトクロスオーバーとしては異例に高いのだ。それはハイパワーモデルのGLA45 AMGでも変わらないのだから、驚くばかりである。

Mercedes-Benz
GLA45 AMG





Coming Soon
DRIVING IMPRESSION

01

コンパクトクロスオーバーと言ったものの、GLAが果たしてどのカテゴリーに属するモデルか、明確にカテゴライズするのは困難だ。そのキャラクターやフォルムから鑑みるに、Aクラス「プラス」とでもいうべき存在なのだろう。この場合の「プラス」は室内空間の広さを指す。60mmほど高い車高はとりわけフロントシートにおいて広いヘッドクリアランスを確保した。30mm延ばされた全長はラゲッジスペースを341ℓから421ℓまでに拡大させている。広い室内は解放感に包まれ、シヨルダールームも指2本分ほど拡大。より車高が高く、スクエアなデザインのBクラスよりも、むしろ広々とした室内空間を有している。もともとBクラスをベースとした7人乗り仕様のGLAを欲する人も出てきそうだが……。

GLAのインテリアはメルセデスらしく整然としている。インスツルメントパネルの視認性も悪くない。だが、残念ながら新型Cクラスほどの「はっ」とするような魅力がないことも確かだ。Cクラスのインテリアのように「美しさ」を備えながら、機能性も両立するまでには至っていないのである。デイストロニックのレバーを含むマルチファンクションステアリングが煩雑なこと、センターコンソールのブライントタッチが必ずしも直感的に行なえないことは、今後の改善点だろうか。



トランスミッションはコンベンショナルな6速MTと7速G-DCTが用意された。GLA45 AMGは、7速のスピードシフトDCTを搭載し、レザー仕様のシフトノブに「AMG」のロゴが刻まれる。



1.6ℓと2.0ℓガソリン、2.2ℓディーゼルに加えて、GLA45 AMGには360ps/45.9kgmのパフォーマンスを誇る2.0ℓ4気筒直噴ターボエンジンを搭載。

メルセデスにとっては、5番目のSUVモデルとなるGLA。Aクラスと比較して開放感のあるインテリアは上品かつシンプルなテイストでまとめられた。



Mercedes-Benz GLA45 AMG

カテゴリーライズできない特別な魅力、その乗り味はむしろしなやかで快適。

シャシーには3種類のサスペンションセッティングが用意される。ロングツリーリングに適した「コンフォート」が基本になる。よりスポーティなドライヴをお望みなら15mm車高を下げた「ダイナミック」が用意されているが、これはスポーツ・ダイレクトステアリングとセットでない

と手に入らず、ステアフィールも少々ナーバスだ。車高を上げた「オフロードコンフォート」もオプション設定となる。ちなみにサスペンション形式は、フロントがマクファァーソンストラット、リヤはマルチリンクとされている。

用意されるバリエーションはガソリンエンジンが3車種、ディーゼル2車種の合計5モデル。ガソリンはエントリーレベルのGLA200、中間モデルのGLA250。そしてディーゼルはGLA200CDIとGLA220CDI。トップモデルは360psのガソリンエンジンを搭載するGLA45 AMGである。

コンパクトクロスオーバーといっても、基本は前輪駆動。4輪駆動の4マチックはオプションとなる。また、すべてのエンジンはスタートストップ機構を備え、ユーロ6の排気規制もクリアしている。組み合わせられるトランスミッションは6速MTもしくは7速G-DCT。DCTが標準装備されるのはGLA250とGLA220CDI、および4マチック・モデルだ。

グレードは3種。ユーザーの嗜好に合わせたスタイルライン、アーバンライン、それにAMGラインが用意される。それとは別にナイトパツケージ、エクスクルージブパツケージというパツケージオプションもラインアップ。もちろんこれら以外のオプションも豊富に取り揃えられた。今、ヨーロッパで最も注目されるサブコンパクトクロスオーバー市場に投入されるモデルだけに、GLAに妥協は一切感じられない。メルセデスの力の入れつぷりをひしひしと感じる1台だ。

ホイールベースはAクラスと変わらないものの、全長は40mm延長。そのすべてがラゲッジスペースに当てられた。容量はシートをたたためば、836ℓに拡大する。



SPECIFICATIONS

メルセデス・ベンツ GLA45 AMG

■エンジン:直列4気筒ターボ ボア×ストローク:83.0×92.0mm 総排気量:1991cc 最高出力:265kW(360ps)/6000rpm 最大トルク:450Nm(45.9kgm)/2250~5000rpm
■トランスミッション:7速DCT ■駆動方式:4WD ■サスペンション形式:(F)マクファァーソンストラット (R)4リンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:(F)&(R)235/40R20 ■パフォーマンス 最高速度:250km/h 0→100km/h加速:4.8秒 CO₂排出量:175g/km 燃料消費率(NEDC):7.5ℓ/100km
※現時点で公表されているスペックのみ

Coming
Soon
DRIVING
IMPRESSION

02

REPORT ● Georg Kacher
PHOTO ● Steffen Jahn
TRANSLATION ● 伊藤敬子
(Keiko Ito)

強者の余裕。

カイエンに続く第二の矢としてポルシェが放つマカン。そのハイパフォーマンスモデルである「ターボ」は、圧倒的な動力性能を誇りながらも、洗練された乗り味を実現。まさに強者の余裕とも言える、存在感を示している。

Porsche Macan Turbo

ス

ポーツカーが絶対的なヒーローだったのは、今や過去の話である。ポルシェ911のような伝統的なモデルは、ブランドイメージにとって非常に重要ではあるものの、もはやそれらのモデルによって、自動車メーカーに利益がもたらされている訳ではない。

カイエンがセールストップをひた走る現在、フォルクスワーゲン・グループに属するポルシェが、ふたつ目のSUVモデルを世に放つのも当然の結果だろう。ポルシェのライプツィヒ工場で生産されるマカンは、アウディQ5と一部を共有する。近々デリバリーされるこのミッドサイズクロスオーバーには、すでに多くの予約が殺到しているという。数カ月にもおよぶバックオーダーを回避するため、年間5万台の目標生産台数を2倍に上方修正する計画も聞こえてくるほどだ。今回、昨年11月のマカンSに続き、最高出力400psを誇るマカン・ターボのステアリングを握る機会を得た。

マカンはアウディQ5の兄弟車と言われているが、その佇まいに共通点を見つけるのは難しい。アーキテクチャーがほぼ同じであるにもかかわらず、ボディスタイルは完全に異なり、エンジンアライングについても大幅に変更された。ポルシェのチーフデザイナーを務めるミハエル・マ



ウアーがデザインしたエクステリアは、このセグメントのなかでも最もモダンでアグレッシブに見える。しかし、人目を惹く外観とは異なり、インテリアの造形はかなり保守的だと言わざるを得ないだろう。ソフトレザーとアルミパーツを使い美しく仕上げられているが、このセグメントのクロスオーバーに求められる「セクシー」な雰囲気を得ているとは言い難いのだ。

マカン・ターボには最高出力400ps、最大トルク550Nmを誇る3.6ℓV型6気筒直噴ターボエンジンが奢られた。1925kgとかなりの重量級にも関わらず、0→100km/h加速は4.8秒、最高速度は267.15km/h。しかも、ローンチコントロールを含む『スポーツ・クロノパックオプション』を追加すれば、このタイムを0.2秒縮めることも可能だ。現行カイエン同様、マルチディスククラッチを通じてトルクを配分する4輪駆動システムを採用し、すべてのモデルに7速デュアルクラッチトランスミッションを搭載。シフトレバーをマニュアルに切り替えれば、タイトコーナー、短いストレート、登りセクションでも、軽快なシフト操作を楽しむことができる。

テストロードに選んだのは、ドイツのスワビアン・アルプス。4輪駆動のパフォーマンスを探るには最適な環境である。山のふもとから試乗をスタートし、蛇のように曲がりくねる低速コーナーへ。その先は連続する高速コーナーを経て、雄大な岩壁を超えれば、そこには緩やかな起伏の平原が待っている。さらに速度制限のないA7アウトバーンへと足を伸ばし、マカン・ターボのポテンシャルの限界までプッシュすることもできるだろう。

他のポルシェ同様、マカンのイグニッションはステアリングコラムの左側に付いている。キーを差し込んで回したとき、V6直噴ターボが奏でる「Gマイナー」の控えめな旋律に、がっかりしてはならない。このクルマは騒々しいストリートミュージシャンでも、騒がしいスポーツカーでもないのだ。自分の存在を周囲にアピールしたい人たちは、ただスロットルを大きく踏み込めばいい。そして、スポーツプラス・ボタンを押せば、マカン・ターボはダウンシフトを通じて激しい雄叫びを上げ、シフトアップ時には2オクターブほど下がっ

ありあまるパワーと洗練された乗り味は
しばしSUVであることを忘れさせる。

た低音を披露してくれるだろう。この官能的なエキゾーストノートには誰もが虜になってしまうに違いない。しかし、少し作爲的な印象も残る。このジキル博士からハイド氏への変身は、あくまでもコンピューターチップによるもの。インタークとエキゾーストシステムを利用したサウンドではないからだ。

今回のテストロードは、ワイドボディのマカンにとつては、狭すぎる道路もあったし、森林セクションではまだ路面の凍結や積雪も残っていた。このようなコンディション下で



マカン・ターボに搭載される3.6ℓ V6直噴ターボエンジン。マカンSの3.0ℓ V6ターボと比較すると、最大出力で60ps、最大トルクで90Nmものパワーアップを果たしている。ターボには大型ブレーキ、75ℓ容量の燃料タンク、PASMなどが標準で装備される。

は「スタンダード」、「スポーツ」、「スポーツプラス」、どのダイナミックプログラムが最適なのだろうか。「スポーツ」では、エンジンのレスポンスとトランスミッションの動作がよりスピーディに変化する。シフトアップすると最大回転数近くまでレブが跳ね上がり、シフトダウンするとスロットルのオートブリップシステムが作動。同時に強烈なエキゾーストノートも響き渡る。先にも述べた「スポーツプラス」では、ダンパーもよりハードにセットアップされるが、サーキット以外ではあまりお勧めすることはできない。このソフトウェアプログラムの日常における唯一の利点はローンチコントロールの使用くらいである。

V6直噴ターボの動力性能は911ターボをも彷彿とさせる。250km/hを超える最高速度は、クロスオーバーの基準からすると目がくらむほど速い。ストレートでの加速感は想像を絶するレベルであり、5速コーナーでもマカン・ターボは40



OPSものパワーをしっかりと路面に伝える。特筆すべき新テクノロジーは、アダプティブシスロックス・アクティブ・PASM（ボルシェ・アクティブ・サスペンション・マネージメントシステム）だ。このシステムはオンデマンドで、ダンパーアクションのバリ

Porsche Macan Turbo

エーシオンをもたすだけではない。ボディのロールを抑制し、加速時におけるリヤの沈み込みを最小限に抑える。その上でブレーキングによるフロントセクションの不安定さも解消する。PASMが最も効果を発揮するのは、エアサスペンションと組み合わされたときだ。必要とされる場合には、路面とのクリアランスを空気圧で増減することもできる。軽いオフロードユースでは40mm車高を上げ、アウトバーンでの高速ドライビングでは10mmほど車高を下げることも可能だ。ちなみに荷物の出し入れを容易にするため、ラゲッジ内のボタンを押すことで、リヤセクションが50mmほど沈み込むシステムも備えている。

マカン・ターボのSUV然とした佇まいを前にしても、自制心を忘れるべきではない。まごうことなきボルシェだが、軽量なスポーツカーでもなければ、重心も高く重量もそれなりにあるのだ。あり余るパワーを存分に使うと30分でもドライブすれば、自分がステアリングを握っているこのクルマが本当にSUVだ



大型の開閉口を備える大胆なデザインのエクステリアと比較すると、シンプルな造形のインテリア。ポイントにアルミニウムのパーツをあしらうことで、上品な印象。トランスミッションは全モデルが7速DCTを装備する。

ったのか、疑問に思えてくるだろう。完璧さというのはおかしいものだ。重量過多で扱いにくいカイエンを前に、我々は肩をすくめていたはずだった。目の前に佇むマカン・ターボはコンパクトで俊敏、より洗練されていて抜群にスポーティ。そして、個人的にとっても気に入った魅力的なリヤビューも備える。しかし、人は常に、自分には何かを欲しがることが、いざそれを手に入れてしまうと、逆にラフな部分が恋しくなってしまうものなのである。



SPECIFICATIONS

ボルシェ・マカン・ターボ

■ボディサイズ:全長4699×全幅1923×全高1624mm ホールベース:2807mm トレッド:1655(1651)mm ■車両重量:1925kg ■エンジン:V型6気筒直噴ターボ ボア×ストローク:96.0×83.0mm 総排気量:3.6ℓ 最高出力:400ps/6000rpm 最大トルク:550Nm(56.1kgm)/1350~4500rpm ■トランスミッション:7速PDK(DCT) ■駆動方式:4WD ■サスペンション形式:(F)5リンク(R)トラバゾイダル・マルチリンク ■ブレーキ:(F)ベンチレーテッドディスク(R)ディスク ■タイヤサイズ:(F)235/55R19 (R)255/50R19



Coming
Soon

DRIVING
IMPRESSION

03

PHOTO&REPORT ● Ian Kuah
TRANSLATION ● 伊藤敬子
(Keiko Ito)

か

つてすべての乗り物はオープンエアだった。ルーフとウィンドウに守られることは贅沢と見なされていたのだ。しかし、自動車が進化し、より一般的になってきたと同時に、キャビンはルーフで覆われることになった。そして、時代はめぐり、キャンバストップのロードスターは絶滅種となり、今や電動格納式のクーペカブリオレがオープンエアの主流となっている。

これまでもBMWのラインアップには常にオープンモデルが存在していた。その初代は1936年式の328。それ以降も多くのオープンモデルが販売されてきたが、不思議なことにBMWはE30型3シリーズのモデル後期になるまで、しばらくコンバーチブルの伝統を復活させなかった。満を持して1988年に登場した3シリーズ・カブリオレは好調なセールスを記録。その後はE36、E46、E93にオープンモデルがラインアップされてきた。また、E93型3シリーズ・カブリオレでは、BMW

Wとして初めて電動格納式のハードトップを採用。BMWは4シーターを確保しつつ、どのようにして金属製ルーフをコンパクトにトランクへと収納するか、知恵を絞ることになる。その答えが「3分割構造折りたたみ機構」だ。しかし、布製ルーフと比較するとトランク内の構造物が大幅に増えたため、ラゲッジの利便性を著しく損なってしまった。

今回、3シリーズの実質的な後継モデルとして登場した4シリーズ・カブリオレでは、その複雑な折りたたみシステムがさらに進化を遂げた。劇的に使いやすくなったトランクスペースには、2つの小さな収納ボックスも左右に設置された。ルーフをクローズした際のトランク容量は370ℓ。E93型3シリーズ・カブリオレと比べても、実に20ℓも拡大している。

4シリーズ・カブリオレは姉妹車である4シリーズ・クーペと比較しても、たったの7mmの全高アップに留めている。広範囲に及ぶ風洞実験

の結果、フロントホイールアーチのエアカーテンやエアブリーザーなどが採用され、空気抵抗係数はフルオープン時で0.28。クローズ時には0.33という素晴らしい数値を達成したのである。その効果はオープン走行時に感じるようになるが、それは後述しよう。キャビン後方には、小型・軽量化された新形状のウィンド・ディフレクターが装着された。

オプション設定となっているが、キャビンへの風の巻き込みを効果的に防ぎ、騒音レベルも引き下げることから、私としては標準装備化してほしいところである。

今回、435iカブリオレのテストドライブの舞台は、アメリカ・ネヴァダ州。カラリと乾燥しており、ルーフを開放するには最高のロケーションと言えるだろう。ラスベガス・モーター・スピードウェイをスタートし、青空と暖かい冬の太陽のもと我々はバレー・オブ・ファイヤーを目指した。ウィンド・ディフレクターとサイドウィンドウを適切な位置にキープすると、風切り音は最小限に抑えられる。120km/hでハイウェイをクルーズしていても、フロントに収められた6気筒ターボエンジンの音はほとんど聞こえない。抜群の開放感に浸りながらも、この快



最高速は250km/h、最高出力306psを誇る直列6気筒に組み合わされるのは6速MT。オプションで8速オートマチックも選択可能だ。



ホイールベースの拡大によって、室内の快適性は大幅に向上。フロントシートのバックレスト上部にはネックウォーマーも装備される。



オープンエアの至福。

4シリーズ・クーペに待望のカブリオレが加わった。先代モデルに引き続き3分割式メタルトップを採用。快適なオープンクルージングを楽しみながら、同時に抜群の剛性感とドライバビリティを確保する。





SPECIFICATIONS

BMW 435iカブリオレ

■ボディサイズ:全長4638×全幅1825×全高1384mm ホイールベース:2810mm トレッド:(F)1545 (R)1594mm ■車両重量:1815kg ■エンジン:直列6気筒 ボア×ストローク:89.6×84.0mm 総排気量:2979cc 最高出力:306ps/5800~6000rpm 最大トルク:400Nm/1200~5000rpm ■トランスミッション:6速MT/8速AT ■駆動方式:FR ■サスペンション形式:(F)ストラット (R)リンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:(F)&(R)225/50 R17

BMW 435i Cabriolet



先代3シリーズ・カブリオレに続き、3分割式メタルトップを採用。収納方式に改良を加えたことで、ラゲージの利便性が向上した。

適性は、これまでの3シリーズよりも、ひとクラス上にたどり着いた印象だ。

ハイウェイでの30分間のクルージング後、バレー・オブ・ファイヤーの切り立った岩山を背景にツイステイなワインディングロードへと向かう。時折、激しいギャップやセミブラインドクレストなどが待ち構えるこの局面で435iのシャシー性能を試してみよう。

BMWは先代モデルと比較して、ねじれ剛性が40%も向上したと主張する。しかし、少し激しいステアリング操作を行うと、僅かだが指先にスカットルシェイクを感じるようになった。それでもAピラーは安定していたし、他のクルマで起こり得るような、後方視野が不鮮明になるほどミラーが振動することもなかった。そんな振動もハードトップを閉じた状況では完全に消え去ったこともつけ加えておこう。強固な剛性感、完

壁な遮音によって、4シリーズ・クーペと変わらないドライビングが楽しめた。

ベースモデルとなる4シリーズ・クーペと同様に、ワイド化されたトレッドとロングホイールベースを採用したことで、カブリオレでも乗り心地とハンドリングは大幅に改善された。サーボトロニック付き電動パワーステアリングは、敏捷なシャシー性能にも的確に対応する。今回の過酷なテストロードでもハンドリングは非常にシユアであり、306psを誇る直列6気筒エンジンは充分にパワフルだった。走行中にも開閉可能なメタルトップを備えた現代のオープンエアには、かつてのような我慢など全く必要ないのである。





Jeepブランドのオールラインアップを、雪深い長野県の白馬で試乗。ラングラー、グランドチェロキーの試乗はもちろん、新型チェロキーの展示もあって実りの多いツーリングになった。

オフ・オン問わぬ走破能力に刮目

Jeepの ポテンシャル。

本格クロカンからアーバンSUVまで多彩なラインアップを持ち、4WDモデルの代名詞とも言われる“Jeep”ブランド。得てしてワイルドなイメージが先行しがちなJeepだが、その実態は意外にも繊細で、しかも高い完成度を誇っている。東京から長野までの約300kmをロングツーリングし、スノウ・テスト・ドライブでそのパフォーマンスを再確認する。

「えー！ラングラーかよー!!」

普通のヒトなら、そう思ったかも知れない。しかし、プロのクルマ好きである筆者は、胸が躍った。

クライスラー・ジャパンが開催したフルラインアップ試乗会。東京のフイアット・クライスラー・ジャパン本社から、長野オリンピックが開催された白馬までの約300kmを、他のドライバーたちはグラチェロことグランドチェロキーで華麗にクルーズしたのだが、我々はただ一台、ジープで彼の地を目指したのである。

ラングラー・アンリミテッド・サハラ。道なき道を突き進むヘビーデューティーな5ドアジープ。誰もが高速道路やロングドライブは苦手だと、直感的に思うはずである。しかしながら、そいつはチョット違う。確かにこのラングラー、ぶっ飛ばすのは得意じゃない。ハイウェイで法定速

度+30km/hも出せば、ゴーゴーと風切り音が鳴り響くから、自然とアクセルを緩めることになる。きっと。しかし少しだけ速度を落とせば、しごく快適な。ジープ・スピードが訪れ、ワイルドながらも牧歌的な世界観に満たされる。それはなんだか、とっても幸せなドライブだ。

3・6ℓのペンスタースターV6DOHCエンジンは、可変バルブタイミング機構を搭載し、現代的に高回転までストレスなく吹け上がる。35・4kg/mの最大トルクは4300rpm、284psの最高出力は6350rpmと、比較的高い回転数で発揮されるから、一見高速走行向きに思

Jeep Snow Test Drive

REPORT●山田弘樹 (Kouki Yamada)
PHOTO●田村 弥 (Wataru Tamura)



えるが、実はそれ、パワフルなエンジンのためのもではない。

約2・3tのボディ

に初速を付けるため、床までアクセルを踏み込んだら、あとは交通の波に乗る。いかした音楽や、高いところから眺める景色を楽しみながら、情力で幸せライド。高回転で炸裂するトルク&パワーは、ローギヤードをセレクトをして、悪路を走行するためにある。

ちなみにこやつはJC08燃費は7・9ℓ/kmだが、巨体を考えれば納得の数値であり、なおかつその燃料は、レギュラーガソリンである。



初代誕生時の無骨なスタイリングを継承しながら、その中身は最新のアーキテクチャーが詰め込まれる。搭載する3.6ℓV6DOHCエンジンは最高出力284ps/最大トルク347Nmを発生し、モダン化された快適装備によってロングツーリングも苦にならない。ただし本領を発揮するのはラフロードであり、その走破性能は必ず抜けて高いレベルにある。

オンロードでラダーフレームの不利は感じない。ボディとシャシーの間にチグハグな動きはなく、内装のキシミや低級音もない。マッド&スノーの60偏平タイヤをたわませながら、のんびりと現地にたどり着いた。長野の銀世界では、まるで天下を取った気分だった。コンソールのレバーを通常の「2H」(FR状態)から「4H」へチェンジして4WD状態に。青木湖周遊道路をロケハンすると、最後は心細くなるような狭い山道に迷い込んだが、ラングラーは迷いもなくトコトコと走って行く。普段慣れ親しんだスピードの世界とは違い、未開の地にザクザクとアシを踏み入れて行くアドベンチャーに、



快適性も拘るなら グラチェロ

マッシブかつアーバンライクなエクステリアが変わらぬ人気を誇るグランドチェロキー。身体を包み込むようにソフトなナチュラルプラスレザーシートを筆頭に、全席にヒーターとベンチレーションを装備、ハーマンカードンのオーディオシステムを採用するなど、ファーストクラスの快適性を誇る。車両価格はラレードの427万3500円から。



心がソワソワと騒いだ。何も砂浜や森林を荒らせというのではない。都会育ちの身にとっては、知らない土地の雪道を着実に進んで行くだけでも、十分な冒険だったのだ。

クライスラーが用意してくれたテストフィールドでは、その走破性能を思う存分堪能した。華麗に4輪を滑らせて滑走するというよりも、確実に路面を捕らえて突き進む駆動力がラングラーの魅力だ。柔らかい雪質はすぐに掘り起こされ、路面は起伏に富んだテクニカルコースへと変貌してしまっただけ、長いサスペンションストロークがこれを乗り越え、頑丈なラダーフレームが路面からの入力をガッチリと受け止めた。

翌日はグランドチェロキー・リミテッドに試乗したが、これは実に洗練された一台だった。エンジンはラングラーと同じ3・6ℓのペンスタI V6（最高出力は286ps。最大トルクは同じく35・4kg/m）。これに8速ATを組み合わせ、「セレクトレインシステム」が最適な駆動状況を賢く統合制御する。路面状況に応じて「MUD/ROCK/SAND/SNOW」モードを選択できるが、今回の雪質ではSANDモードが、一番ヨーコントロールしやすい駆動制御であった。

グランドチェロキーは、ラングラーと較べ全において優雅、かつ動きが軽い（実重量も2160kgとやや軽い）。「クオドラトラックII」はオンロード寄りのフルタイム4WDシステムだが、我々が一般的



に使うシチュエーションとしては十分以上の走破能力があり、だからこそラングラーが不得手な高速走行も快適にこなすことができる。

ただ、グランドチェロキーの洗練が際立れば際立つほど、ラングラーが魅力的に思えてきたのも事実だ。その評価は、クルマに「快適な移動」を求めるか、「愉快な移動」を求めるかでハッキリ別れるだろう。

心残りがあるとすれば、ラングラーのフリーダムトップを開け放って走らなかったことくらい。走りバカ、ワイルドに目覚めるの巻であった。



SPECIFICATIONS

ジープ・ラングラー アンリミテッド サハラ

■ボディサイズ:全長4705×全幅1880×全高1845mm ホイールベース:2945mm トレッド:(F)&(R)1570mm ■車両重量:2040kg ■エンジン:V型6気筒DOHC ボア×ストローク:96.0×83.0mm 圧縮比:10.2 総排気量:3604cc 最高出力:209kW(284ps) 6350rpm 最大トルク:347Nm(35.4kgm) 4300rpm ■トランスミッション:5速AT ■駆動方式:FR/4WD ■サスペンション形式:(F)&(R)コイルリジッド ■ブレーキ:(F)ベンチレーテッドディスク (R)ディスク ■タイヤサイズ:(F)&(R)255/70R18 ■燃料消費量(JC08):7.5ℓ/km ■車両本体価格:397万9500円(レザーシート:413万7000円)



PHOTO●田村 弥(Wataru Tamura) / 市 健治(Kenji Ichi)

「不惑」代表 山田弘樹

去年はロータスカップで好成績を残すなど、そのジェントルマンレーサーとしての資質が高く評価されている新進のモータージャーナリスト。普段は冷静ながらユーモアを交えた語り口だが、騙されてはいけない。結構短気で血の気も多く、不惑には遠いクルマ小僧。

「知命」代表は 田中達也

ボルシェをこよなく愛し代々の911を乗り継いできた本誌元編集長。ステアリングを握ると普段の温和な人当たりとは正反対の本性が露呈し、スピードとアクシデントに彩られた数々の逸話を残すリビングレジェンドである。今ではすっかり丸くなったというが……。

アメリカ帰りの「耳順」代表 相原俊樹

商社マンとしてアメリカに在籍が長く、かの地で鍛えた英文の素養は業界屈指。どんなにつまらない原典も一級の文学作品としてトランスレートする腕前は、本誌掲載の海外レポートをどれほど輝かせていることか。最初期モデルのBMW Z3を愛する物腰穏やかな紳士。

オヤジのクルマ選び。

JIAIA Import Car Test-drive 2014

JIAIA(日本自動車輸入組合)が毎年はじめに開催する、各ブランドのデモカーを一堂に集めた報道向け試乗会。日本に正規導入されている輸入車はほぼ揃うので、撮影だけでなくクルマ選びにも最適(?)なイベントだ。そんな場所でオヤジたちが本音のクルマ選びをしてみた。



FORD MUSTANG V8 GT Convertible



SPECIFICATIONS

■ボディサイズ:全長4815×全幅1880×全高1415mm ホイールベース:2720mm トレッド:⑤1580 ⑥1585mm ■車両重量:1740kg ■エンジン:V型8気筒DOHC ボア×ストローク:92.2×92.7mm 総排気量:4951cc 最高出力:313kW(426ps) / 6500rpm 最大トルク:529Nm(53.9kgm) / 4250rpm ■トランスミッション:6速AT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:⑦マクファーソンストラット ⑧ソリッドアクスル ■ブレーキ:⑨&⑩ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:⑪&⑫245/45R19 ■車両本体価格:570万円 ■問い合わせ:フォードお客様相談室 ☎0120-125-175 <http://www.ford.co.jp>

オヤジ4人が乗って、オープンにして走る。西湖バイパスのパーキングから出ようとしたら、高速教習中の教習車に乗った3人の若者に指をさされ、笑われてしまった。そんなことでオヤジはめげない。どころか、「笑いがとれた」と喜びすら感じ、20年前の青春時代を妄想しながらアクセルを踏み込む。オープンモデルにありがちな上モノのガタビシもほとんどなく、造りの頑強さを感じる。しかも、リヤシートの居住性はクーペよりコンバーチブルの方がいい。ところが、リヤシートの乗員には70km/h以上では風が当たり、寒い(らしい)。ステアリングを握る自分と助手席では、ほとんど風を感じないから快適そのもの。強力なヒーターのおかげもあり、まったく寒くないのだ。滑らかになったV8エンジンはデロデロという感じではなくなくなったから、街乗りでも下品でないから恥ずかしくない。オヤジを元気にしてくれる、570万円の手に入れられるエンターテインメントマシンだ。

Tatsuya Tanaka's choice

オヤジを元気にする3台!



SPECIFICATIONS

■ボディサイズ:全長4910×全幅1985×全高1760mm ホイールベース:2935mm トレッド:⑤1660 ⑥1700mm ■車両重量:2210kg ■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 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 ■サスペンション形式:⑦ダブルウィッシュボーン+コイルスプリング ⑧インテグラル・アーム+エアスプリング ■ブレーキ:⑨&⑩ベンチレーテッドディスク ■タイヤ&ホイールサイズ:⑪255/50R19&⑫285/45R19&⑬285/45R19 ■燃料消費量(JC08モード):13.8km/ℓ ■車両本体価格:880万円 ■問い合わせ:BMWカスタマー・インタラクティブセンター ☎0120-269-437 <http://www.bmw.co.jp>

BMW X5 xDrive35d M Sport

車高が高いのにコーナリング時のロールは少なく安定感が高い。ステアリングを握っているとほとんどロールを感じないので、どこまで攻めているのかを察知できず、逆に攻めあぐねてしまったほど。慣れればスポーツカー然とした走りも可能だ。3ℓ直6ディーゼルターボの258ps / 560Nmというパワーは必要にして十分。ディーゼルっぽさをまったく感じさせない、滑らかなのにパンチの効いたエンジンフィールも◎。100km/h時のエンジン

回転数はわずか1500rpm。日本における5シリーズセダンのディーゼルエンジンラインアップは、2ℓディーゼルターボの523dしかないが、ぜひこの3ℓディーゼルエンジン搭載車を加えてほしいと思ったほど。ただ、Mスポーツで880万円、ドライビングアシストシステムなどオプションを選ぶと1000万円オーバーになってしまうが、最近はラグジュアリー志向になってきたBMWセダンを選ぶより、X5で元気に! と自戒の念を込めて。



Audi A3 Sedan 1.4 TFSI cylinder on demand

このところ輸入車のボディ幅は拡大を続け、今やCセグメントのモデルでさえ1800mm超は当たり前。ところが、スーパーマーケットの駐車場などは日本の5ナンバー規格(全幅1700mm)で設計されているところが多く、隣のクルマとの距離が気になってしかたない。そこで、アウディが初めて手がけたCセグメントのセダンは全幅1800mmを切る1795mm。これはA4セダンと比べて30mm狭いのだ。とはいえ、後席はシート自体がしっかりと作られて、ニースペースも十分。成人男性でも不満はない。と、テレビCMの刷り込みからサイズがウリだけのクルマかと思っていたのだ

が、走り出したら、とんでもない。これがまたいい走りをするのだ。アウディらしい小気味のいい走りは言うまでもなく、1.4ℓ直4直噴ターボなのに、高速道路の追い越し加速や坂道でもまったく不満がないどころか、実に爽やかに走ってくれる。一見平凡そうに見えるけど、実は非凡。



SPECIFICATIONS

■ボディサイズ:全長4465×全幅1795×全高1395mm ホイールベース:2635mm トレッド:⑤1550 ⑥1520mm ■車両重量:1340kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:74.5×80.0mm 総排気量:1394cc 最高出力:103kW(140ps) / 4500~6000rpm 最大トルク:250Nm(25.5kgm) / 1500~3500rpm ■トランスミッション:7速ストロニック ■駆動方式:FWD ■サスペンション形式:⑦マクファーソンストラット ⑧4リンク ■ブレーキ:⑨ベンチレーテッドディスク ⑩ディスク ■タイヤサイズ:⑪&⑫225/45R17 ■燃料消費量(JC08):20.0km/ℓ ■車両本体価格:364万円 ■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>



Toshiki
Aihara's
choice

癒やしと和みの3台



RENAULT LUTECIA INTENS

車名の「Intens」の語尾に「e」をつける
とフランス語で「強烈な」という意味に
なる。なるほど、シートに座った瞬間、
赤と黒の強烈なコントラストが目飛び
込んできた。試乗車ではブラックで統一
されたキャビンのなかで、ステアリング
の一部とダッシュ両端のエアダクト周囲
だけがレッドに色分けされていた。カタ
ログを見ると、ルージュとノワールの色
分けはこれ以外にもバリエーションがあ
るようで、どれも大胆なコントラストが

印象的。色使いだけではない。左が回転
を、右が燃料残量を示す円形メーターに
オーバーラップして、薄い楕円形のスピー
ドメーターを配置したデザインも新鮮
だ。1.2ℓターボエンジンに6速エフィ
エントデュアルクラッチを組み合わせた
ルーテシアは海岸沿いの道路を気持ちよ
く走ってみたい。ローレンス・ヴァン・
デン・アッカー率いるデザインチームが、
ルノーに新たなバリューをもたらしたこ
を実感させる1台だった。



SPECIFICATIONS

■ボディサイズ:全長4095×全幅1750×全高1445mm
ホイールベース:2600mm トレッド:⑤&⑧1505mm ■車両
重量:1210kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボ
ア×ストローク:72.2×73.1mm 総排気量:1197cc 最高出
力:88kW(120ps)/4900rpm 最大トルク:190Nm(19.4kgm)
/2000rpm ■トランスミッション:6速EDC ■駆動方
式:FWD ■サスペンション形式:⑤マクファーソンスト
ラット ⑧トローリングアーム ■ブレーキ:⑤ベンチレー
テッドディスク ⑧ドラム ■タイヤサイズ:⑤&⑧205/
40R17 ■車両本体価格:238万円 ■問い合わせ:ルノ
ー・コール ☎0120-676-365 <http://www.renault.jp/>



CITROËN DS4 Chic Club Leather

「身体がスリと座席に吸い取られる具合がすごい。普通、私たちが座り心地が
いいという場合、不愉快な要素がほとんどないという、いわば消極的な意味です。
ところがこれはそうじゃない。もっと積極的な快感を形成している。このシート
に身を沈めることがすでに独立して気持ちのいいことなのだ」——伊丹十三氏が
自身のエッセイで、ルノー16のシートを語る一節だ。ボクはシトロエンDS4シ
ックのシートに座って、真っ先にこのくだりを思い出した。まさに同じ思いだった
からだ。シックな色合いの表皮は見るからにソフト。身体が当たる部分に小さな
パッドを敷き詰めたこのシートに座ったとたん心が和む。走り出すと、どこか
部分が沈み込むのでも、突っ張るのでもない。全身をふんわり包み込み、なおかつ
しっかりサポートしてくれる。フランス人は快適なシートを作るのがとても巧い。
このシートを手に入れるためだけでも買う価値があると思った。

SPECIFICATIONS

■ボディサイズ:全長4275×全幅1810×全高1535mm
ホイールベース:2610mm トレッド:⑤1530 ⑧1525
mm ■車両重量:1380kg ■エンジン:直列4気筒
DOHC+ターボ ボア×ストローク:77.0×85.8mm
総排気量:1598cc 最高出力:120kW(162ps)/6000
rpm 最大トルク:240Nm(24.5kgm)/1400rpm ■
トランスミッション:6速AT ■駆動方式:FWD ■
サスペンション形式:⑤マクファーソンストラット
⑧トーションビーム ■ブレーキ:⑤ベンチレーテ
ッドディスク ⑧ディスク ■タイヤサイズ:⑤&
⑧215/55R17 ■燃料消費量(JC08):11.3km/ℓ ■
車両本体価格:312万円 ■問い合わせ:シトロ
エン・コール ☎0120-55-4106 <http://www.citroen.jp>



VW The Beetle Cabriolet

量んだときの幌の「嵩張り具合」が実にいい。やはりドイツ車のカブリ
オレはこうでなくちゃ。冬が長くて厳しく、夏の陽光を大切にするドイツ
ではカブリオレが年間を通じて重用される。ただ幌に充分な断熱材を
挟み込むので、かつては量んだとき後ろが見えないほど嵩張ったものだ
った。昔写真で見た1930年代のメルセデス・カブリオレみたいに。これ
がボクには一種独特の魅力に映った。ザ・ビートルでは後方視界を遮ら
ない絶妙な具合に設計してある。ボディカラーと同色で塗られるダッシ
ュパネルが懐かしい。先代のニュービートルと比べ、ウインドシールド
基部からダッシュボード先端までの距離が格段に縮まり、運転して違和
感がないのも好印象。走りは最新世代のゴルフに一
脈通じるほど緻密だと感
じた。この季節にフルオー
プンにしてもキャビンは
強力なヒーターでぬくぬ
くと暖かい。湘南の海風に
吹かれながら思った。「今
ならコレを選びたい」と。



SPECIFICATIONS

■ボディサイズ:全長4270×全幅1815×全高1485mm ホールベース:2535mm トレ
ッド:⑤1580 ⑧1545mm ■車両重量:1380kg ■エンジン:直列4気筒SOHC+ターボ
ボア×ストローク:71.0×75.6mm 総排気量:1197cc 最高出力:77kW(105ps)/5000rpm
最大トルク:175Nm(17.8kgm)/1500~4100rpm ■トランスミッション:7速DSG ■駆
動方式:FWD ■サスペンション形式:⑤マクファーソンストラット ⑧4リンク ■ブ
レーキ:⑤ベンチレーテッドディスク ⑧ディスク ■タイヤサイズ:⑤&⑧215/60R16
■燃料消費量(JC08):17.6km/ℓ ■車両本体価格:381万円 ■問い合わせ:フォルク
スワーゲンカスタマーセンター ☎0120-993-199 <http://www.volkswagen.co.jp/>



FORD FOCUS Sport

欧州ではVWゴルフとタメ線を貼る実力者なのに、日本ではあまりに過小評価さ
れているフォード・フォーカス。このクルマ、本当に良いから一度は乗ってみて
欲しい。一体何が良いのかと言えば、それは乗り心地。たっぷりとしたストロ
ークを使って、高荷重時にゆっくりとロールしていくフロントサスペンション。これ
に追従して、リヤ足を伸ばすマルチリンク。タイヤが路面を捉えて放さないか
ら安心して飛ばせるし、飛ばせば飛ばすほど楽しい。普段の乗り心地も良いから、
飛ばさなくても快適。こういう乗り味をして「ロールするから限界が低い」と感
じているウチはまだだ。フランス車に近い感覚だ。惜しいのはデュアルクラッ
チ式6速AT「パワーシフト」のレスポンスが鈍いこと。敢えてパドルを採用せず、シフト
レバーにサムスイッチを付けたのは面白いが、変速が鈍くは意味がない。クラッチミ
ートのセッティングだけ変更してくれたら言う
ことなしなんだけだな。

SPECIFICATIONS

■ボディサイズ:全長4370×全幅1810
×全高1480mm ホールベース:2650mm
トレッド:⑤1555 ⑧1545mm ■車両重
量:1380kg ■エンジン:直列4気筒
DOHC ボア×ストローク:87.5×83.1mm
総排気量:1998cc 最高出力:125kW
(170ps)/6600rpm 最大トルク:202Nm
(20.6kgm)/4450rpm ■トランスミ
ッション:6速AT(パワーシフト) ■駆動
方式:FWD ■サスペンション形式:⑤マ
クファーソンストラット ⑧マルチリン
ク ■ブレーキ:⑤ベンチレーテッド
ディスク ⑧ディスク ■タイヤサイズ:⑤
&⑧215/50R17 ■燃料消費量(JC08):
12.0km/ℓ ■車両本体価格:293万円
■問い合わせ:フォードお客様相談室
☎0120-125-175 <http://www.ford.co.jp>



Kouki
Yamada's
choice

走ってナンボ!の3台

BMW 435i Coupé



SPECIFICATIONS

■ボディサイズ:全長4640×全幅1825×全高1375mm ホールベース:2810mm トレ
ッド:⑤1550 ⑧1600mm ■車両重量:1620kg ■エンジン:直列6気筒DOHC+ターボ ボ
ア×ストローク:84.0×89.6mm 総排気量:2979cc 最高出力:225kW(306ps)/5800rpm 最
大トルク:400Nm(40.8kgm)/1200~5000rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方
式:RWD ■サスペンション形式:⑤ダブルジョイントスプリング・ストラット ⑧5リン
ク ■ブレーキ:⑤&⑧ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:⑤&⑧225/45R18
■燃料消費量(JC08):12.7km/ℓ ■車両本体価格:738万円 ■問い合わせ:BMWカス
タマー・インタラクティブ・センター ☎0120-269-437 <http://www.bmw.co.jp>

ここ数年BMWには疑問を感じる事が多かった。そのハンドリングに、
E46世代まであったシッカリ感や頼もしさ、ある種の愚直さが消えて
しまったからだ。ステアリングをちょっと切ればビッ!と反応する軽
薄さこそなくなったが、やたらとバンパ側の圧力を削り、伸び側だけ
で車体ロールを制御しようとするダンパー設定。これにMパッケージ
(Mパフォーマンスではない)をくっつけようものなら、上下の振幅が
ズレ込んで、とても「上質な乗り心地」なんて言えなかった。しかし
である。この435iは見事にその課題をクリアしていた。フロントの剛
性を上げ、アーム取り付け位置まで変更したせいか、引き締められた
アシマわりでもダンピングの収まりが良く、当然ながらコーナリング
もビシッと決まる。3シリーズとはダンチの、スポーティな仕上がり
になっていたのだ。考
えても見れば当然か。
コッチがクーペなんだ
から。才色兼備の4シ
リーズに脱帽しなが
ら、ちょっと嫉妬した。



Audi RS 7 Sportback



SPECIFICATIONS

■ボディサイズ:全長5010×全幅1910×全高1425mm ホールベース:2915mm トレッド:⑤
1635 ⑧1625mm ■車両重量:2070kg ■エンジン:V型8気筒DOHC+ツインターボ ボア×
ストローク:84.5×89.0mm 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(ティプトロニ
ック) ■駆動方式:AWD ■サスペンション形式:⑤5リンク・ダブルウィッシュボーン ⑧
トラバゾイド・ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:⑤&⑧ベンチレーテッドディスク ■タイ
ヤサイズ:⑤&⑧275/30R21 ■燃料消費量(JC08):10.4km/ℓ ■車両本体価格:1570万円
■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>

RSシリーズといば、泣く子も黙るスバルタン。凶暴なエンジンに、バ
ッキバキのダンピング特性を備えた、近寄りたない存在だった。だからこそ「いら
ないモンね」と強がることもできた。でも、今度のRSは
本当にヤバい。ビシッと背筋が伸びるステアリングの取り付け剛性は
そのままに、バネ下に潜むRSスポーツサスペンションプラスが、魔法
のようにボディコントロールをしてくれる。しなやかという簡単な言
葉では片付けられない乗り味。ハンドルを1ミリ切れば1ミリ切っただ
けの動きがわかるような正確さがあり、なおかつ路面からの入力
は、インフォメーションに役立つもの以外全てが遮断される。ここに4ℓ
V8の560ps/700Nmというパワーが炸裂するのだからたまらないが、
飛ばさなくてもその素晴らしさをひしひしと感じられるのだからもっ
とたまらない。まるで夢
のクルマ。リアルなスポ
ーツカーフリックをも喰
らせる力がある。これが、
ル・マンを制した技術力
なのだ。





コンパクトの新しいカタチ 冒険仕様のクロスオーバー

RENAULT CAPTUR

ク ロスオーバーとい
う曖昧なカテゴリーにルノーが挑戦した。コンパクトにSUVを融合させたルノー・キャプチャーである。

挑戦といっても、むしろルノーらしい取り組みである。ミニバンとSUVを組み合わせたセニックRX4、ミニバンをクーパーにしたアヴァンティムなど、過去を見てもルノーは異種融合が好き。そういえばルノー・スポール・スピダーも、レーシングカーと公道用ライトウエイトスポーツの融合かもしれない。たとえば大衆が受け入れなくても、唯我独尊をゆくルノーにファンは満足した。

では今度の異種融合はどうか。同グループにある日産がジュークで成功した分野だが、キャブチャーターは安直な流用は極力避けた。プラットフォームやエンジンなどルーテシア系のコンポーネントを巧みに利用しつつ、デザインはほぼ新設計となる。ジュークとの共用部品も基礎骨格のごく一部だけ。その結果、都会派SUVらしいヴィジュアルを持った、FF専用モデルとして誕生した。

1・2の直噴ターボは、ルノー流2ペダルMTのエフィシエントデュアルクラッチ(EDC)を組み合わせた。2000rpmから19・4kgmの最大トルクを主張するから見た目よりキビキビしている。そのうえでフットワークは、17インチを履くインテンスでも、カドのないまろやかな感触を持つ。ルーテシア比での高い車高やワイドトレッド化の恩恵を悪路走破性ではなく、すべて



1.曲線に包まれたインパネまわりは使い勝手がよく、着座位置も高いので運転しやすい。2.インテンスは2トーンのボディカラーを始め、8種類のシートクロスをつけ替え可能なジップシートクロスが標準装備。3.ルーテシアに比べてホイールベースはたった5mmの延長に止まるが、ニースペースは640mmと75mmも広がった。4.インテンスの17インチアルミホイール。ゼンは16インチとなる。5.ルーテシアと同様の1.2ℓターボを搭載。筒内直接噴射方式にダブルVVT(可変バルタイ)などルノーの最新小排気量技術が網羅される。トランスミッションはダイレクトな6速EDCとなる。

乗り心地の向上に費やしたようだ。資源節約系の軽快俊敏ユニットと、SUVらしいゆったりとした乗り味とのコラボが新鮮である。昔ながらの堂々たるSUV像を求める向きには軽すぎるだろうが、キャブチャーターはクロスオーバーなのだ。

例えばルノーと日産の併売店に行くと、隣に並ぶジュークより50万円以上高くていい。ジュークの魅力は認めつつも、キャブチャーターならではの世界とその走りっぷりを見れば249・8万円は安い。インテンスを選べば、着せ替えシートで常にインテリアは新鮮・清潔だし、長く使い込んでも飽きないはず。昔ながらのルノーファンは、マニア向けのクルマであり続けて欲しいと願うだろうが、これはカンゲー以上の市民権を得る可能性を感じる。普段使いからちょっとした冒険まで自在に連れ出せて、自然と個性を振りまくクロスオーバーの大本命である。

SPECIFICATIONS ルノーキャブチャーター インテンス(ゼン)

■ボディサイズ:全長4125×全幅1780×全高1565mm ホイールベース:2605mm トレッド:⑤1530 ⑥1515mm ■車両重量:1270kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:72.2×73.1mm 圧縮比:10.1 総排気量:1197cc 最高出力:88kW(120ps)/4900rpm 最大トルク:190Nm(19.4kgm)/2000rpm ■トランスミッション:6速セミAT(エフィシエントデュアルクラッチ) ■駆動方式:FF ■サスペンション形式:⑤マクファーソン ⑥トローリングアーム ■ブレーキ:⑤ベンチレーテッドディスク ⑥ドラム ■タイヤサイズ:⑤⑥R205/55R17(⑤&⑥R205/60R16) ■車両本体価格:259.8(249.8)万円



清水和夫 X 渡辺敏史

フルサイズサルーンと
ハイブリッドの
おいしい関係とは……。



20世紀後半から一世を風靡してきたプレミアムカーブーム。憧れた者はもちろん、実際に所有してきた者にとって、最近の新型車はあまりにも均一化してしまった。何を選べば良いのか、いまひとつ分からない。購買意欲はあるけれど、ディーラーへ足を運んで比較するのも面倒だ。そんな読者の不満を解消するべく、今月から連載をスタートする『The JUDGE』。歯に衣着せず、はっきりものを言う企画である。

PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi)

日本人はハイブリッドに妄想を抱きすぎている！ ハイブリッドとフルサイズサルーンの関係性を紐解く

編集部 それぞれのハイブリッドシステムについてどうですか？

渡辺敏史（以下、渡辺） LSは、欧州のLセグメントが積んでいるディーゼルと対峙するために、5ℓの大排気量エンジンと2つのモーターを組み合わせた。でも今だと、大げさなシステム割に燃費が出ないというジレンマに陥っちゃってるんでしょね。

清水和夫（以下、清水） そういう意味では、メルセデスとBMWが採用している1モーターのシンプルなハイブリッドのほうに、分があるように思えるよね。でも、そこにプラグイン・ハイブリッドが出てきちゃったから。メルセデスの本丸は今年デビューするS500でしょう。

S400より大きな8kWh位のバッテリーを載せた、プラグイン・ハイブリッドですね。

清水 EV走行が20kmほどできるから、黒塗りの「お偉いさん」たちは、ゼロエミッションで丸の内のあたりをうろろろできる。プラグインは、ポルシェ918やパナメーラ、マクラーレンP1みたいなスポーツカーまであるからね。F1もル・マンのLMP1もハイブリッド。だから、ハイブリッドってひとりで言うけど、奥が深い。結局Sも7もハイブリッドに関してはまだ道半ばなんだと思うよ。

渡辺 S400や7のハイブリッドは、単なるアイドルストップのためぐらいにしか思えないですね。

清水 アメリカは2025年になると

注①、2020年のヨーロッパと同じくらいの燃費規制注②をやるんだよね、24km/ℓくらいかな。だからプラグインにいかざるを得ない。アメリカはトルキー好きだから2モーターハイブリッドと考えると、メルセデスは2005年にGと提携してトルクスプリット型ハイブリッドシステム注③をML450hに載つけたんだよ。BMWもそのアライアンスに加わって、X6ハイブリッドで2モーターをやった。その提携はGが破綻したときに消えて、

メルセデスはトルクスプリット型をやめた。BMWもやめた。1モーターでもプラグインならいいよね、っていうことがわかってきたんだね。もはや、モーターの数ではなく、EV走行で何km走れるかが問われるようになった感じだね。

渡辺 今日の2台は普通に走って、112km/ℓの燃費。それくらいだったから、ディーゼルでいけちゃう。S400はSクラスのラインアップの中では一番価格が安いから、アイドルストップ



清水和夫 X 渡辺敏史



プ付きのベースモデルと思えばいいんだけど。

清水 アメリカとヨーロッパの燃費基準は、街中と高速、平均の3つの表記。だから、この2台のハイブリッドは40km/h以下あたりのエンジンの効率を上げるために作ったんじゃないかと。うちもハイブリッドやってますよっていう名刺代わりだね。

それは、真剣に作ってないってことですか？

清水 いやいや。真剣だけど、まだバッテリーとかモーターのコストが課題。コストに見合う性能が得られるかどうか。彼らもいろいろやってみて、本気でやるのは、i8みたいなクルマであるべきだと思っただろうね。既存のハイブリッド技術は、ボツシュやZFなどのメガサプライヤーたちに任せておけばいいと。



渡辺 トヨタが凄いのをそれを全部自分でやってるってところ。

清水 でも、次の一手がない。

———ということは、アッパークラスのサルーンもプラグイン・ハイブリッドに？

清水 2025年のアメリカの燃費規制が鍵を握っていると思う。約95g/ℓという、ヨーロッパの2020年規制

用語解説

注① 2025年のアメリカ新燃費規制

環境に配慮したグリーンニューディール政策を推進する、米国のオバマ大統領。そのオバマ政権が、2012年8月に発表した新たな燃費規制。2025年までに、米国で販売する乗用車とライトトラック（SUV／ミニバン／ピックアップトラック）には、平均54.5マイル／ガロン（約23.2km/ℓ）の燃費規制が課せられることになる。この燃費規制は、2017年から平均燃費を年間5%ずつ引き上げて適用。現在の規制では、2016年までに35.5マイル／ガロン（約15.1km/ℓ）にすることを求めている。2025年の新燃費規制値は、現在の約12km/ℓから平均燃費を2倍に引き上げることを求める内容。

注② 2020年のヨーロッパ燃費規制

2012年7月に欧州委員会（EC）が発表したCO₂排出規制。2020年までに、欧州市場で販売する全ての乗用車とLCV（軽商用車）への適用を目指す。その柱となるのが、1台当たりの平均CO₂排出量を95g/km（燃費換算値24.3km/ℓ）に設定。現行の欧州のCO₂排出量規制は、2015年に130g/km（燃費換算値17.8km/ℓ）を実現する。欧州では2011年、新車1台当たりの平均CO₂排出量は、135.7g/kmだったから、95g/kmの原案が正式決定となれば、各自動車メーカーには一層の環境対応が求められることになる。ちなみに日本の2020年燃費基準は小型自動車の平均燃費として20.3km/ℓ（JC08）となっている。

注③ スプリット・ハイブリッド

エンジンとモーターが独立した構造になったハイブリッドシステム。メリットはモーター走行が可能で、モーターが大容量。デメリットは動力の分配制御が複雑で重いこ

と同じところにいく。メーカー平均燃費24km/ℓくらいだから、いくら小さいモデルで燃費を稼いでも、大きいので吐き出しちゃったら規定値をクリアできない。

渡辺 もう、ロールプレイング・ゲーム状態ですよ。スライム倒して、1ポイントずつ取っていく、みたいな。

清水 ハイブリッドはプラグインになると次の新しい世界が拓けてくる。プラグインのないハイブリッドは単なるガソリン車の延命技術。

渡辺 価格設定をみると、メルセデスとBMWは日本市場に対して相当戦略的にもってきてますね。



清水 偉いのは、それをベースモデルにおいて、きれいにアイドルストップさせて、スムーズに走り出してリスタートさせる点にハイブリッドの価値を見いだしているところ。燃費でとるというよりも、ハイブリッドでクルマの走りを洗練させるところが凄い。

渡辺 たぶん自分たちは、これからこの技術がある程度継続してやっていかなきゃならないという状況になったところで、日本市場の反応も見たいんでしょうね。

清水 日本人は、「ハイブリッド＝プリウス＝燃費のトップランナー」って思っているからね。でも、ハイブリッドっていうシステムはピンからキリまであるから、どの技術や性能がハイブリッドなのかというのを考えなくちゃいけない。日本人はハイブリッドに「低燃費」という妄想を抱きすぎてる。

渡辺 今日、同じ行程で走らせたとしても、LSが一番燃費悪かったでしょうね。10km/ℓいかない。車両重量もこの2台より300kgくらい重いし。



The JUDGE

——あえてハイブリッドを選ぶ理由はないってことですか？

清水 そうじゃない。いっそ、先進国のクルマは全部ハイブリッドにしちゃえばいいのよ。アイドルストップとブレーキ回生がデフォルトだね。

渡辺 プリウスは、あのサイズであるシステムだから、完全に成立しているんです。アクアもそう。2モーター＋無段変速っていうシステムをフルに使って、燃費を搾り取ってる感じはしますけど。

清水 そのくらいのサイズだと、トヨタのシステムって凄くいい感じだよ。新しくなったCT200hも良かった。2・5ℓ＋ハイブリッド。でも、LSで見ちゃうと、な。



渡辺 LSは考え方も設計も古いですが。現行のISとかGSの2・5ℓのハイブリッドはかなりいいですよ。

清水 今までせっかく、ディーゼルにしたり、ハイブリッドにしたり、燃費を下げてきたんだけど、アメリカでシエール^{注4}が見つかって、シエールオイル、ガスの可採量が、それまでオイルが60年、ガス45年と言われていたのが、150年、250年、増えちゃった。だから当然大丈夫、ってなって、アメリカの2025年の燃費規制が少し緩むんじゃないかっていう見方もあるみたい。

——この2台は、クルマとしてはどうでしょう？

清水 国際試乗会で乗ったS400にはランフラットタイヤがついていなかった。ランフラットはアメリカ仕

様のオプションなんだよ。

渡辺 でも、さすがだなと思うのは、ランフラでも何とか乗り心地は出てますよね。そして7は、みんな7のことなんか忘れてしまっているかもしれないけれども、意外とちゃんとしてますよね。

清水 実際に乗るまではSがぶつちぎりだと思っていたけど、7も頑張ってる。7のインテリアも古いけど、Sのインテリアもおっさん臭い。

渡辺 7は、ふとした所作に大物感が欠けるというか。5シリーズ・プラスぐらいな感じ。メルセデスはEとSではまったく違いますからね。

清水 俺はもう、SはABCサスペンション以外ないと思う。ABC^{注5}こそ、Sクラスだけのものなんだから。エアサスなんか、ドイツメーカー、みんな同じサプライヤーじゃん。ジャガーまで使ってる。エアサスって、スポーツモードにすると、タイヤの硬さが目立つちゃうし、大物ベンツも荒っぽいところが出てきちゃう。

渡辺 昨日、医療法人で病院をいくつかが経営している人と食事したんですよ。そんな人たちになると、もう新しいSクラス、頼んでるんですよ。

清水 Sの何、頼んでるの？

渡辺 プラグインですって。

清水 S500!? 今年出るヤツ。

渡辺 で、どうして、S買われたんですか？って聞いたたら、「自分たちみたいな立場になると、税務署的にもSクラスを買っておかないと面倒なんだよ」って。理事やっているんだからこのくらいのクルマには乗るわなって、税務署も思っているらしく。だから、「常にこういうのは、社用車という税金で処理するクルマとして1台買っておかなきゃいけないんだよ」と。

清水 軽自動車なんか買ったら、おまえら、金、どこかに隠したんだろうって疑われちゃう!!

渡辺 そういう人にとっては、書類に

と(BMWアクティブハイブリッドX6、レクサスRX450h、LS600h、トヨタ・プリウスなど)。一方、バラレ・ハイブリッドは、エンジンとモーターを軸上に並べた構造で、エンジンが回ればモーターも回る仕組みになっているハイブリッドシステム。メルセデスはシナプスで軽量デメリットはモーターのみの走行が不可能(メルセデス・ベンツSクラスハイブリッド、BMWアクティブハイブリッド7、ホンダインサイトなど)。

注4 シエール

頁岩のことで、石油や天然ガスを地層に封じ込めている、気体・液体など流体を通さない泥岩層。油田や天然ガス田では、天然ガスや原油を埋蔵する砂岩層を、天然ガスや原油を通さないこの頁岩層が挟み込んでいたため、天然ガスや原油をどこかへ流失してしまふことなく、地質学的な年代の間、そこに埋蔵され続けている。

注5 ABC(Active Body Control)

油圧ポンプで一定の圧力を確保し、全部で13個ある加速度センサーからの情報をもとにバルブで4輪それぞれのストラットに油圧を振り分けて姿勢をコントロールするという仕組み。発進時、コーナリング時、ブレーキング時に通常発生する車体のロールやピッチを効果的に補正するほか、横風の中でも車体を安定させる。走行状況の刻々の変化に合わせてサスペンション設定を自動調節することで、究極の運動性能と快適性を実現する。ABCは現在の市販車に採用されているサスペンションとしては最高水準のシステムと言われている。

ハンコ押すみたいな感覚なんでしょうね、Sクラスってのは。だから、その領域に7とかA8が入るっていうのは、そりゃもう並大抵じゃないよな、って感じがしますよね。

清水 Sで重要なのは運転席と後席の重要度の比率。きつと半分以上、後席の居住性を考えていると思うんだよ。だから、運転席だけでSを評価していいのなんていう気はする。後席に乗ったら、抜群にSの評価は高くなる。7は足もとにも及ばない。だって、BMWは7をドライバーズカーって言うってんだから。後席より前席のほうが重要なんだし。

でも、乗り心地はLSが一番いいかも、って言ってませんでした？

清水 乗り心地っていうか、そのアバングヤルド感。2モーターハイブリッド

しれない、この2台よりも。

では、ハイブリッドで買うなら、今何を？

清水 ま、918スパイダーとかさ、パナメーラ・プラグインとか、S500とか、i8なんて相当いいと思うよ。

そこいっちゃいますか。では、今あるフルサイズセダンのハイブリッドでは？

清水 ハイブリッドを何のために使うのって考えたら、交差点ではまず、アイドルストップさせたい。で、ブルルンてエンジンがかかるのは下品だから、いつ、エンジンがかかったかわからないようにスムーズにしたい。となれば、モーターをかませた方がいい。そういう使い方だったら、ハイブリッドはラゲジュアリーカーにありでしょ。それこそ、ロールス・ロイスもベントレー

清水 俺もS550。サスペンションは絶対にABC。

それはどうして？

清水 エンジンが圧倒的に、ホントにいいし、サスペンションはこれまた惚れ惚れする。

渡辺 シヤシーもいい。S400なんかだと、全体的にちよつとちぐはぐ感があるかなあ、みたいな。でも、Sは母性のある乗り物ですよ。お母さんみたいだなあ、いつも思う。車線をはみ出しそうになったら「こらっ！」「って叱ってくれ、スツと戻してくれる。

清水 クルマとしていいのはS。テクノロジー的にもね。でも、自分が買うという前提で考えたら、Sって買にくいクルマだよ。現役で会社のエグゼクティブやってるんだったらいいんだらうけど。パーソナルで乗るんだっ

今や税務署も認めるSクラス。他のモデルが取って代わるのは難しい。

渡辺敏史

も、やればいい。

渡辺 A8もLSも含めて、いわゆるフツウのフルサイズ系で、ハイブリッドっていうことで括られたら、7を買っちゃうかもしれない。7、LS、S、A8の順かなあって。

清水 俺があたりだと思うのはプラグイン。今まで乗った中ではパナメーラのプラグイン・ハイブリッド。乗ってないけれど、S500。名刺交換だけの1モーターの何でもないヤツは、アイドルストップフィールを良くするためならわかるんだけど。でもそういうクルマだったら、ハイブリッドっていうエンブレムを取ってしまいたい。

ハイブリッドの条件をなくした、フルサイズでは？

渡辺 Sですね。今のラインアップで言えばS550。



ハイブリッドカーの場合、コインパーキングのフラップを乗り越えるような、ものすごく低速での走行中、モーター駆動からいきなりエンジンに切り替わって速度が出るようなケースもあるのでアクセルの踏み方には注意が必要だ。

用語解説

注6 一翻縛り

麻雀において、牌の組み合わせに一翻(役)以上の役がなければアガれないという、日本麻雀の基本ルール。麻雀はこの一翻縛りが基本となる。

注7 ポルシェ918スパイダー

プラグイン・ハイブリッドシステムを搭載したポルシェの最新世代スポーツカー。最高出力447kW(608ps)を発揮する4.6L V型8気筒エンジンと、電気モーターを統合することで最高出力652kW(887ps)を発生。0→100km/h加速は2.8秒、最高速度345km/hという、レーシングカー顔負けの性能を発揮する。その918スパイダーがマルク・ミューラーのドライブにより、ニュルブルクリンク北コース(全長20.6km)で、これまでの最速ラップよりも14秒速い、6分57秒というタイムを記録し、現在の市販車最速タイムをマークした。ところが、マクラーレンP1が6分47秒(スリックタイヤ使用で6分33秒)という驚異的なタイムを出し、現在申請中だ。これが正式に認められればレーシングカーを含めたニュルブルクリンクにおける世界最速となる。

注8 i8

2013年のフランクフルト・ショーにて発表され、2014年中に日本でも発売予定の、BMW社製プラグイン・ハイブリッドの4シータースポーツカー。170kW(231ps)/320Nmの直列3気筒1499ccのツインパワー・ターボ・エンジンと96kW(131ps)/250Nmのモーターを組み合わせて、システム全体で266kW(362ps)/570Nmを発生。これにより0→100km/h加速は4.4秒、EUテスト・サイクルでは2.5L/100kmという低燃費を実現。モーターのみで最高速120km/hまで出すことが可能なほか、最長35kmまでEV走行ができる。

ジュアリーサルーンを選ぶときには、1クラス下だけど、GSのハイブリッドとか、Eクラスとか。そのへんを視野に入れておきたいなって思う。そっちのほうが見方によっては豊かに見える。

渡辺 ボディカラーを変えたくらいでは、ちよつと乗りこなしは難しい。

——Sクラスは後ろに乗れと。



ハイブリッドの本当の面白さはこれから。まだまだ電気を100%使いきっていない。

渡辺 今日の2台はどちらも、「らしい感じ」はあったかと。BMWに期待するBMWらしさとか、ベンツに期待するベンツらしさとか。

清水 それは守ってるよね。ドライバーズカーたる7と、後席のおもてなしたるSと。でも、ハイブリッドの使い方はもう少し勉強して下さいって感じだね。モーターの出力は電流×電圧なので、電圧を2倍にしたら出力2倍になる。だから、30km/hくらいのところまでスーッとモーターだけでいけると、「あ、ハイブリッドなんだ」というご利益を感じられるよね。今のだと、すぐエンジンがかちやうから。

——まだまだってことですね。

清水 だから、彼らはこの上をいくんだったら、一気にプラグインにしちやおうというわけ。つまり、この2台は

もう、ハイブリッドという記号は取って、これで普通と思えばいい。でも、日本ではハイブリッドが性善説のようなイメージがあるから、名刺交換くらいの役にはなる。

渡辺 ハイブリッドってつなぎの技術だったはずが、それが意外と長そうだなというところで、困っちゃったな、みたいな。状況ですよね。

清水 でも、もう役なしでは上がれないから、最低限アイドルストップ機能が1翻縛り^{注6}で。でも1翻だけでアガると周りがうるさいから、ハイブリッドという役をもう1翻つけて2翻、みたいな。

——でも、多くの人はハイブリッドだから買ってるわけでしょ、今。

清水 だったら、ハイブリッドを忘れない、と。クルマとしてはいいんだ



清水和夫

けど、ハイブリッドとして買うようなシロモンじゃないよ、と。最近ハイブリッドのリコールが多いしね。まだ未成熟な技術なのかもしれない。バッテリーは10年間もたないだろうしね。渡辺 たぶん、今日のような使い方だと、740でも同じ燃費を出すでしょ。最大セグメントのガソリンエンジンでも、高速走行だけを見れば、10km/ℓ以上は走っちゃいますね、今や。

清水 結局クルマなんて、何乗ったって、10km/ℓくらいなんだよ。同じような交通量で走ったらさ、重量と速度が決まれば仕事量が決まるからね。

——ところで918^{注7}はどうですか？ 電気を使うと違いますか？

清水 ポルシェは918を発表したジュネーブ・ショーの段階ではモーターをどう使うか決めていなかった。ニュ

ルブルクリンクのテストでこういう使い方をすればいいというのが段々わかってきて、4人のドライバーに乗せたら、3人が7分を切ってしまった。でも、バッテリーを全部使い切ってないんだよ、4人とも。ヴァルターは70%も残ってたって言った。事前のシミュレーションでは7分14秒だったから、あと4秒縮めて10秒を切りたとい、軽量化と空力を煮詰めてヴァイザッハパッケージを作った。でも、実際に走らせたら、7分切っちゃった。

——ハイブリッド恐るべしですね。渡辺 それはある意味、ゲーム脳ですよ。電気をどう使っちゃって。

清水 日本のメーカーも気がつかなかったハイブリッドのおもしろさをポルシェは発見したんだよね。しかもそれをまだ100%使い切れていない。



Sハイブリッドは3Dサラウンドシステムが装着されているため、トランク容量が通常より30ℓ少なく、9インチサイズのゴルフバッグは1個とて入れることができない。ドライバーを抜けば何とか可能。アクティブハイブリッド7も、9インチサイズなら2個までが限度。

——ハイブリッドには未知の領域があるってことですね。清水 BMWもメルセデスもハイブリッドをやり出して、その凄さに気がついたんだと思う。技術屋はハイブリッドのポテンシャルに魅了されているので、どうせやるんだったらもつとすごいことをやろうと。それが918であり、i8^{注8}であり、i3であるわけだよ。

SPECIFICATIONS

モデル名	メルセデス・ベンツS400 ハイブリッドエクスクルーシブ	BMW アクティブハイブリッド7	レクサスLS600hL エグゼクティブパッケージ
■ボディ			
全長×全幅×全高(mm)	5120×1900×1495	5080×1900×1475	5210×1875×1475
ホイールベース(mm)	3035	3070	3090
トレッド(mm)	F1625 R1635	F1620 R1630	F1615 R1615
車両重量(kg)	2090	2080	2380
■エンジン			
形式	V型6気筒DOHC	直列6気筒DOHC	V型8気筒DOHC
総排気量(cc)	3497	2979	4968
圧縮比	12.0	10.0	11.8
最高出力	225kW(306ps)/6500rpm	235kW(320ps)/5800rpm	290kW(394ps)/6400rpm
最大トルク	370Nm(37.7kgm)/3500~5250rpm	450Nm(45.9kgm)/1300~4500rpm	520Nm(53.0kgm)/4000rpm
■電気モーター			
出力	20kW(27ps)	40kW(54ps)	165kW(224ps)
トルク	250Nm(25.5kgm)	210Nm(21.4kgm)	300Nm(30.6kgm)

モデル名	メルセデス・ベンツS400 ハイブリッドエクスクルーシブ	BMW アクティブハイブリッド7	レクサスLS600hL エグゼクティブパッケージ
■駆動系			
トランスミッション	7速AT	8速AT	無段変速機
駆動方式	RWD	RWD	4WD
■シャーシ			
サスペンション フロント	4リンク	ダブルウィッシュボーン	マルチリンク
リア	マルチリンク	インテグラル・アーム	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	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
■タイヤサイズ(ホイール)			
フロント(リム径)	245/45R19(8.5J)	245/45R19(8.5J)	235/50R18(7.5J)
リア(リム径)	275/40R19(9.5J)	275/40R19(9.5J)	235/50R18(7.5J)
■エミッション			
燃料消費量(JC08モード)	15.4km/ℓ	14.2km/ℓ	11.6km/ℓ
■車両本体価格(万円・税込)	1270	1200	1550

タクシーが変える

EV環境。

CO₂排出量削減の有効な手段として期待されるEV。各メーカーがその開発に注力しているのは衆知のことだ。しかし、一般的なユーザーが使用する車両を電化するのも重要だが、商業使用される車両を電化するほうが効率的であるのは明らか。特に都市圏で活動するタクシーの電化は大きな効果が期待でき、東京やバルセロナ他、各地で導入が加速している。

タクシー業界に強烈な衝撃が！
現地からの一部報道によると、

ロンドンのボリス・ジョンソン市長はこのほど、「2017年から、新規に登録されるロンドン・タクシーを、CO₂排出ゼロの車両に限る」という条例案に署名したとか。

ほぼ同時にニューヨークのビル・デ・ブラシオ新市長も、「3年後に市内のタクシーの大部分をハイブリッドなどの低公害車にする」という政策に着手した。

どちらも本当に狙い通りにすんなり実現するか疑問視する声もあり、前途多難ではありそうだ。だが、西欧社会を代表する大都市の行政最高責任者が公式に言い出した以上、おおまかな方向性は決まったと言える。



NISSAN e-NV200

としての機能に徹した造りは、世代を経て変えようがなかった。そういう意味では、きわめて高い見識の産物と言える。

しかし、あまりにも長生きしすぎたためか、近年いろいろ問題も指摘されるようになってきた。その第一は排気。かつてオースティン製の車体を使っていたころはパークインスのディーゼル、その後BMCが製造権を手放し、最終的に中国資本の傘下に加わるまでの大半は日産の旧世代ディーゼル(LD27)を主な動力源としてきたロンドン・タクシー。何より信頼性と耐久性の高さが武器だった。排気は臭く、渋滞や客待ちの多いピカデリーやオックスフォード・サーカスには、鼻や胸にムツとくる軽油の臭気が立ち込めていた。伝統のタクシー(イメージの源流は辻待ち馬車)を愛するイギリス人にとっても、これが快適なはずはない。ロンドンといえば、石炭がエネルギーの主役だった産業革命のころ、すべて煤煙に覆われてスモッグの都だったこともあった反省から(ごく初期には、地下鉄も蒸気機関車に牽引されていた)、戦後いち早く暖房から厨房まで大幅に電化した歴史を持つ。その中でタクシーだけが前近代のだった。

そこに一石を投じたのが日産。先にNYにおける次期イエローキャブに採用された流れの延長で(後述)、同じアイデアをロンドン市当局にも提示したところ、きわめて前向きな反応が返ってきた。そこで現地の声も容れてクラシック調のフロントデザインに変更したものを試験的に走らせているが、そのベースとなった商用車NV200ベースのEV(e-NV200)の実用試験が順調に進んでいることから、「ロンドン大

これが及ぼす影響は小さくない。巨大都市の大気汚染に関する主犯の一員である自動車に、公的な立場から大ナタが振るわれる事態になったからだ。クルマ好きどうしの間では、まだまだ互いに甘く許し合っているけれど、行政の観点からは、もはや看過できないというわけだ。その当面の標的がタクシーだった

ので一挙に注目を集めた新政策だが、ロンドンとNYでは事情がかなり異なるので、それぞれを見てみよう。ここで注目すべきは、あくまでロンドンであって、イギリスではないという点。海外旅行でロンドンを訪れた日本人がかならず話題にするロンドン・タクシーは、独特の背高ボディで街の眺めの一部になりきって

いるが、基本的にロンドン専用であり、同じイギリスでも、ほかの地域ではほとんど使われていない。逆にロンドンでは実質的にこれに限定され、20世紀の大半にわたってその座を守ってきた。

たいていの街路で軽くUターンできる回転半径、高い着座位置と対面式の後席の収容能力など、タクシー

伝統の ロンドン・タクシーが EVに替わる!?

様々な用途に対応するビジネスモデルのNV200をベースに、リーフのパワートレインを搭載して電化したe-NV200。ロンドンでは次期ロンドン・タクシーとしてNV200の導入が検討されているが、市長はタクシーのCO₂ゼロを公言しているため、e-NV200の出番も遠くない。ロンドン・タクシー版は伝統を引き継ぐクラシカルな佇まいが目玉を惹く。



「気浄化」の先兵として、近未来の全面EV化の牽引役を任されたというもの。とりあえず日産の「一社独占」ではなく、韓国や中国からの売り込みも激化しているようだが、現状で危なげなく使えるそうなのがe-NV200だけであることも事実。もともとロンドン・タクシーの耐用年数は長く、事態の移り変わりがゆっくり進む国だけに、街の眺めが大きく入れ

替わるまでには時間がかかるだろうが、それだけに、無理なく見慣れることになるかもしれない。

一方NYでは、いろいろな思惑が入り乱れている。アメリカ全土ほとんどタクシーは黄色が常識で、NYでもイエローキャブの愛称で親しまれてきたが、その実態は旧態依然。40年ほど前までチェッカーキャブ（無類の頑丈さを誇った）が主役をつとめていた後遺症が、その後はフォードLTDやシボレー・インパラなどのフルサイズセダンが何の疑いもなく使われ、それがNYならではの風景にもなっていた。しかし、近年かなり様変わりも目立つ。古くからのフルサイズセダンは全長の多くをボンネットとトランクが占め、実際に車室前後調はけっこう短い。そこで大男のドライバーがシートを後ろに下げると、乗客の膝のスペースはぎりぎりだし、目の前に分厚いアクリルの防犯プレートが迫って息苦しい。トランクは広いが非常に浅く、大きなスペアタイヤが無造作に積まれている

ので、有効容積は小さい。もちろんNYのような交通環境では燃費も良くない。つまり全面的に理屈に合わない。それへの反省からか、ミニバン（アメリカ車だけでなくホンダ・オデッセイや、その対いすゞOEM品であるオアシスも）が増えただけでなく、最近プリウスも珍しくなくなった。ブルームバーグ前市長がイエローキャブ刷新計画を打ち出した背景にも、そんな様変わりが影響している。実際問題としてフルサイズセダンの多くは老朽化して汚く、同類の新車はほとんど生産終了してしまっただけから、何か代案が必要だったのだ。

そこで次期イエローキャブ選定の

電化タクシーが続々登場



既存のロンドン・タクシーを電化する試みもスタートしている。この開発にはロータス・エンジニアリングが参画し、レンジエクステンダーを採用した車両が登場した。



入札を行い、最も良い条件を提示した日産が独占契約を獲得しようになったところ、反対勢力が「車種選定の自由を奪うのは憲法違反」と連邦地裁に提訴し、市側が敗訴してしまった。反対勢力の中心は他メーカーだが、従来からフルサイズセダンで営業してきた業者の反感もあり、現市長に対する政治的な対立勢力も混じっている。その結果、どうやら日産の独占は実現が難しくなったようだが、ロンドンと同じく、NV200と共通のボディを持つe-NV200が完成していることから、前述のプリウス浸透も手伝って、「とりあえずHV、やがてはEV」という方針が打ち出された模様。

街頭に多く存在し、稼働時間も長いタクシーがCO₂排出ゼロになることは、実際の気浄化効果以上に、広く心理的な広がりを持つ。そういえば日本でも、すでにプリウスのタクシーが常識となったのに加え、日産リーフも徐々に増えだしている。航続距離の短さなど制約があり、全面的に活躍できるわけではないが、昼間の都市部（ほとんどは近距離）では問題なく使えている。ロンドンやNYでも導入が本格化すれば、日本でもe-NV200のタクシーが登場するに違いない。

その注目のNV200イエローキャブに乗ってみたところ、タクシーとしての機能は非常に満足すべき水準に達している。何より乗客のためのスペースが広く、悠々と脚を伸ばせる。しかも天井と鴨居が高いから、歩いて近寄った姿勢から屈まずに乗り降りできる。電動スライドドアも、タクシーにありがちなドア事故を防ぐのに適している（特にロンドンのように狭い市街では）。乗り心地は商用車ベースとは信じられないほど快適だし、運転してみても走行性能は

充分だった。アメリカのフルサイズセダンの例にならえば、日本でクラウンやセドリックの座を脅かしても不思議ではない。

現在は乗用車や一部のスポーツカーとして話題になっているEVだが、実は近距離用の商用車やタクシーでこそ真価を発揮しそうだ、ロンドンとNYの決断が示しているようでもある。それに対して「旅情が損なわれる」と反発しているのが日本の一部。いったん心の底に棲み付いたイメージが容易には消えないということ、NV200の故郷で叫んでいるのは、ちょっと皮肉な現象だ。でも、間違いなく時代は変わる。

イエローキャブの電化も近い?

NY市による2年以上にわたる厳しい選考基準をクリアし、次世代のイエローキャブに選定されたNV200。今のところe-NV200が追加導入されるかは未定ながら、ロンドンなどでEVタクシーが活躍するようになれば、NV200導入の素養があるだけにスイッチする可能性は少なくない。



パワートレインの新戦略。

自動車の開発でもっともキーとなり、しかもコストが高む部分がパワートレイン。省燃費性能はもとより製造時においても環境への対応を強く求められる現在において、パワートレインの開発がメーカーの浮沈を左右すると言っても過言ではない。ボルボとプジョー・シトロエンがそれぞれ新開発したパワートレインを組上に上げ、現在から未来へ向けてのクルマが必要とする性能とは何か、確認する。

REPORT●佐藤久実 (Kumi Sato) PHOTO●小宮岩男 (Iwao Komiya/iZM)



VOLVO “Drive-E”



PEUGEOT CITROËN “PureTec”



ボ ルボの新世代パワートレイン「Drive-E」が60シリーズに導入された。ボルボがまだフォード傘下にあった頃、独自エンジン開発に関する戦略的決定がなされたが、それは①4気筒のみ、②1つのアーキテクチャーでディーゼルとガソリンの両方を造る、③電動駆動に対応する、というものであった。

フォード傘下時代は、エンジンとトランスミッションがそれぞれ8種類ずつあったが、Drive-Eはディーゼルとガソリンが各4種類、それに組み合わせられるトランスミッション

ヨンは、ディーゼル、ガソリン共通でマニュアルと8速オートマチックが1つずつと、実にシンプルだ。

ディーゼルとガソリンは腰下がほぼ共通でヘッド部は異なる。共通部品が25%、類似部品が50%あり、同じラインで生産される。エンジンマネージメントも共通となっており、開発から生産まで、非常に効率的だ。結果、45kg軽量化し、燃費が35%向上した。

燃費向上の技術的ポイントは、カムシャフトにボールベアリングを採用することによる「フリクションの低減」と電動ウォーターポンプによる「熱管理」。暖気中はラジエーターへの水を止めることで、早くエンジンや室内を暖める。また、エンジン燃焼室内は、バルブ位置を真上にし、高圧インジェクターで200バールの燃圧を実現している。結果、コールドスタート時の排ガスもクリーンになり、燃費も向上する。

さて、今回導入されたのは、従来の6気筒3.6「T5」に相当するパフォーマンスをもつ、2.4気筒直噴ターボエンジンで、最高出力245ps、最大トルク350Nmのパワースペックを誇る。

S60に試乗したが、エンジンをかけると、デフォルトでDモードがセレクトされる。低速域からの豊かなトルクとスムーズな回転の上昇が印象的だ。この状態でも何ら不満なく走れるが、シフトレバーを左に倒せばスポーツモードになる。エンジンレスポンスが向上し、マニュアルモードで高回転まで引つ張れるので、登坂時やワインディングではパワフルに、あるいは気持ち良く走れる。

一方、ダッシュボードの「ECO+」スイッチを押すと、あらゆる状況で効率を追求するモードとなる。たと



ユーロ6 / LEV III / SULEVなど、2013～2017年のすべての排出ガス規制に適合し、燃費効率は現行ラインアップ比で35%向上したDrive-Eテクノロジーの2.0L直列4気筒DOHC直噴ターボ。電動駆動化にも対応し、単体重量は従来比で45kg軽量化に成功している。日本導入モデルのS60 / V60 / XC60のT5に搭載し、最高出力245ps / 最大トルク350Nm。JC08モード燃費は写真のXC60で13.6km / ℓ、車両価格499万円。



ボルボが目指す究極の効率

Drive-Eパワートレインの開発を2007年から手がけてきたヨルゲン・ブリンネ氏が来日して技説を行った。また、Drive-Eを構成する要素として欠かせない、効率的な燃焼を司るデンソー製インジェクターは同社の岩元氏が、同じく低燃費に貢献するアイシンAW製の8速ATを同社の松浦氏が解説するなど、力の入った発表会となった。



●ボルボ・カーグループ
Drive-E パワートレイン
エンジンプログラムマネージャー
Jörgen Brynne氏



●デンソー
パワートレインシステム開発部
第4開発室
岩元伸一氏



●アイシン・エイ・ダブリュ
技術本部 第3技術部
第3グループ
松浦正基氏

例えば、高速巡航時にアクセルを戻すとニュートラル状態になる。エココースト機能や、通常は完全停止してから作動するストップ/スタート機能が、7km/hでエンジン停止するなど。結果として、Dモードより5%の燃費向上が図られる。

また、このドライバビリティは、エンジンのみならず、8速ATとのコンビネーションにも依る。従来の6速に対して上下に2速のギヤを追加して、よりワイドなギヤ比となった。変速のダイレクト感はあるが、100km/h巡航時は8速1500rpmと非常に低い回転数で、静粛性、燃費にも大きく貢献している。このトランスミッションはアイシンAW製のインジェクターの日本電装製を含め、日本のサプライヤーがキーテクノロジーのパーツで貢献しているのも興味深い。

一方、プジョー・シトロエンの新型パワートレインも興味深い。エンジンは1.2L3気筒「EB2」で、最高出力60kW (82ps) / 5750rpm、最大トルク118Nm / 2750rpmのアウトプット。従来のプ



ダウンサイジングの急先鋒



PSAグループが開発した1.2L直列3気筒DOHCエンジンに、オートマチックモード付き5速エフィシエント・トロニック・ギヤボックスのトランスミッション=ETG5を組み合わせたピュアテック。カーボンコーティングのピストンや可変バルブタイミング、バランスシャフトにより、騒音や振動を軽減しつつ燃焼効率を向上した。また、ストップ&スタート機構の効果も相まってJC08モード燃費は19.4km/ℓを達成(ETG5搭載のプジョー208)するなど、環境性能もアップ。最高出力60kW / 最大トルク118Nmを発揮する。



ジョー製1.4ℓと比較して、縦10cm、横7cm、重量20%のサイズダウンを図り、フリクションロスと30%低減、燃費が25%向上した。静粛性、耐久性にも優れるエンジンとなっている。組み合わせられるトランスミッションも新規で、ETG5 (エフィシエント・トロニック・ギヤボックス) という、マニュアルベースでシフトを有した2ペダルが搭載される。オートモード付き5速で、パドルシフトやヒルスタートアシスタンス、クリープ機構を装備するため、渋滞や坂道発進などでもストレスを感じることなく、オートマチッククライクに乗ることができると。さらに、スタート/ストップ機能が装備され、ダッシュボードのECOモードスイッチにより、オン/オフの切り替えができる。

今回、この新パワートレインが搭載されるモデルは、プジョー208、シトロエンC3、DS3 Chic、そして、ニューカマーのプジョー208となる。

2008は208ベースで、スタイリッシュなワゴンスタイルに力強いSUVテイストが融合した、プジョーらしいオシャレな「コンパクトアーバンクロスオーバー」モデルだ。すでに3気筒エンジンを投入しているブランドもあり、もはやその性能に先入観は持たないが、NAで出てきたのは今回のEB2エンジンが初だ。試乗車の2008シエロは車重1160kgと軽量とはいえ、動力性能的に不満はないのだろうか、という思いはちよつとあった。

しかし、いざ走り出すと頼もしい走りをみせる。シフトアップ時は、通常のATに比べると若干のタイムラグはあるが、以前のシフトクラッチのように加速が妨げられ不愉快な減速感があるようなものではない。フツとわずかに呼吸をつなぐような印象で、マニュアルベースということを理解していれば違和感はない。

比較的フラットな一般道では、巡航時概ね2000rpmあたりにタコメーターの針がある。過給機付きのダウンサイジングエンジンに比べるとちよつと高めなのだが、振動もなく、エンジンのサウンドもストレスのない音質となっているため、高回転まで回っている印象はない。

一方、ワインディングの登坂でさえ、不満を覚えることなく登って行ってくれる。状況により必要に応じて高回転まで引っ張ってからシフトアップするので、加速が途切れることがない。

JC08モードでは18.5km/ℓと、従来から平均で38%もの燃費向上が図られた新パワートレイン。洗練されたパワートレインにより、各モデルのキャラクターや魅力がより一層引き立てられている。



VINTAGE
NOW

昨

年、創立50周年を迎えたランボルギーニは、その歴史的なアニバーサリーイヤーを祝うために、盛大なイベントをイタリアで開催した。世界中から350台もの参加車を集め、ミラノをスタートし、ローマを経て、再びボローニャ、そしてランボルギーニが本社を置く、サンタアガタ・ボロネーゼのゴールを目指した、グランドツアー。そしてボローニャのマジジョレ広場で開催されたコンクール・デレガンス。そのプログラムは、創立50周年がいかにランボルギーニの歴史にとって特別な意味を持つものなのかを物語るかのように、魅力的なものばかりだった。

フィナーレは、ランボルギーニ本社で1000人以上のゲストを迎えて行われるガラ・ディナーだった。ここでコンセプトカーのエゴイスタが、サプライズ・デビューを果たしたことは記憶に新しいが、その場にいた誰もが、心の中ではもうひとつのサプライズを期待していたに違いない。それは、伝説のテストドライバーとして創立初期のランボルギーニを支え、しかしながら10年ほどの時間をここで過ごした後に、あまりにも突然にサンタアガタ・ボロネーゼの地を去った、ボブ・ウォレスが姿を現してくれるのではないかと、という期待にはかならなかった。

パオロ・スタンツァーニや、ジャン・パオロ・ダラーラといった、当時やはりランボルギーニに関係したビッグネームが、アメリカのアリゾナ州フェニックスに住むウォレスに、創立50周年イベントへの出席を強くリクエストしているという話は、かなり以前からファンの間には漏れ伝わっていたのだが、残念ながらその夢が実現することはなかった。フェニックスから、ボブ・ウォレスこと、ロバート・ウィリアム・ウ

ォレスの訃報がランボルギーニの関係者へと伝わったのは、この創立50周年イベントから4ヵ月ほど後の、9月下旬のことだった。ボブはついに、サンタアガタ・ボロネーゼの地を再び訪れることなく、また誰にも看取られることなく、その75年間の人生に静かに幕を下ろしたのである。1959年1月10日。ニュージージーランドのオークランドから、南へ30kmほどの地にあったアルドモア・サーキットに、マセラティのメカニックとして働く、痩せた背の高い青年、ボブの姿はあった。1938年にオークランドに生まれたボブは、高校卒業後にメカニックとしてミリタリーに入隊。アルドモアでの仕事は、

あの日、ボブはここにいた。

この年のニュージージーランドGPのためにマセラティが募集した、メカニックとしてのものだった。

後にタスマン・シリーズへと統合されることになるニュージージーランドGPは、北半球で開催されるレースのオフシーズンを活用したレース。マセラティはすでに1957年には、6シーズンにわたったF1GPへのワークス参戦から撤退していたが、ニュージージーランドGPには、その後もコンパクトなサイズながら、チーム・スタッフを送り込んでいた。

ボブの人生を大きく変えたのは、この時にマセラティのスタッフからの、まさに世界への扉を大きく開いてくれるかのような一言だった。「キミほどのスキルがあるメカニックならば、マセラティは大歓迎さ。モデナで一緒に働いてみないか」

ボブがイタリアに向けて一步を踏み出したのは、それからわずか半年後のことだった。貨物船の乗組員として働く報酬として、移動手段を得たボブは、イタリアの地を踏むと、そのままモデナを目指す。もちろんマセラティに用意されているはずの、メカニックの職を得るためにだ。

だがモデナから遠く離れたニュージージーランドでの、何の契約も存在しない話など、マセラティに対して、何の説得力も持たなかった。そうボブは、言葉すら満足には理解できないイタリアのモデナで、ただの旅行者ならぬ、失業者となったのである。モデナでただ時間を浪費するだけの日々が続いたある日、ボブの目にアメリカのライセンズプレートをつけた、一台のシボレーが飛び込んできた。傍らには、ボンネットを開け

ながら途方に暮れる紳士の姿。久々に英語で会話し、さらには短い時間でシボレーの修理も終えたボブに、改めて自己紹介した紳士の名は、ロイド・キャスナー。後にマセラティのティポ60/61で、ADACニュルブルクリンク1000kmレースなどを制するプライベーター、キャスナー・モーター・レーシング・デヴィジョンのCAMORADIのオーナーにほかならなかったのだ。

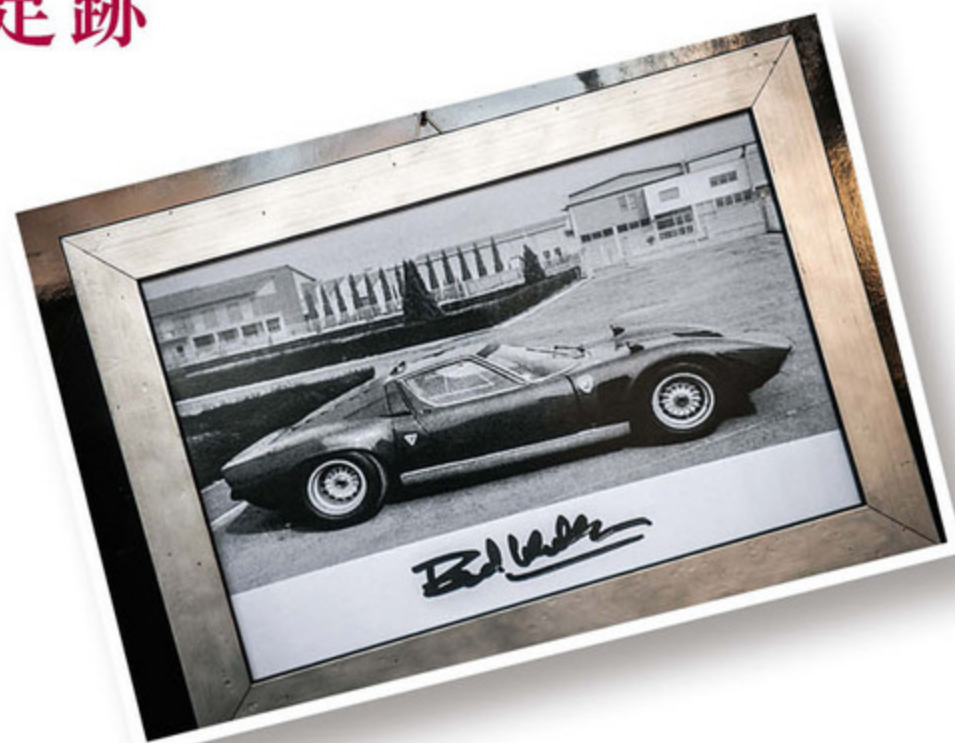
ボブは、この運命の出会いによって、CAMORADIのメカニックとして、モデナでのキャリアをスタートさせることになった。そして彼の存在は、徐々にモデナの世界で広く知られていくようになる。ニュージージーランドからモデナに渡ってきた、寡黙で優秀なメカニックとして。

REPORT●山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)
PHOTO●小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi) The Klemantaski Collection
Spitzley/Zagari collection Nicolò Minerbi/Top Gear Italia
Automobili Lamborghini S.p.A.
COOPERATION●野口祐子 (Yuko Noguchi)

Tribute to Bob Wallace

イタリアで辿る伝説のテストドライバーの足跡

長い自動車の歴史の中には、数多くの伝説がある。
例えば、1970年にサンタアガタ・ボロネーゼのランボルギーニでアン・オフィシャルなスタディとして産声をあげた「J=イオタ」もそのひとつだ。
この伝説の主人公は、ランボルギーニのテストドライバー、ボブ・ウォレス。
しかし2013年9月19日。安住の地となったフェニックスで彼は静かにイオタの元へと旅立っていた……。
果たして彼がランボルギーニに捧げた人生とは何だったのか？
我々はイタリアにわたり、彼の面影を求めて所縁の人々を訪ね歩いた。



VINTAGE NOW

Tribute to Bob Wallace

EPISODE 2

サンタアガタでの
黄金時代



interview 01

Paolo Stanzani

ボブとは友人というより
兄弟のような間柄だったね

パオロ・スタンツァーニは、創業直後のランボルギーニに、ジャン・パオロ・ダラーラとほぼ同時期に、エンジニアとして入社。ダラーラが、新天地としてデ・トマソに移籍した後は、チーフ・エンジニアとして、またランボルギーニのジェネラル・マネージャーとして手腕を奮った。「ボブがランボルギーニで、テストドライバーとして最初に携わった仕事は、400GT2+2の開発でした。私は大学で機械工学に関するさまざまなセオリーを学びましたが、ボブはどのようにエンジンをチューニングすれば、より大きなパワーを出すことができるのかというノウハウを、レースの現場ですでに得ていました。だからベンチテストなどでは、私にさまざまなアイデアをくれたのです。ボブと私は、友人というよりも、むしろ兄弟といってもよいほどの親しい間柄でした。毎日夕方になると、ボブは私のオフィスを訪ね、今日一日何があったのかを時を忘れて話しました。話題はクルマに関することのみ。彼にとっての仕事とはもちろんクルマであり、趣味はその仕事だったのです。私がランボルギーニを去ってから数ヵ月後に、ボブもまたサンタアガタ・ボロネーゼを去りました。昨年、トップギア編集長のミネルビ氏が、フェニックスにボブを訪ねると聞いた時、私もそれに同行しようと考えました。ランボルギーニの創立50周年イベントに、どうしても彼を招きたかったのです。けれども私は彼ののもとには行くことができなかった。私が行って説得していれば、ボブは50周年イベントだけではなく、フェニックスのガレージを閉め、もう一度モデナへと戻ってくれたのではないかと思います。ボブとの仕事で一番の思い出は、プロトタイプブラーボをテストした時のこと。ここからまた素晴らしいクルマを一緒に造っていかうと言ってくれた一言を、今でも忘れることができません。ボブの人生、それはクルマと、妻アンナのためだけにあったといってもよいのではないのでしょうか」

若き日のボブはランボルギーニに
自分の居るべき場所を見つけた。

□ イド・キャスナーとの運命的な出会いによって、CAMORADIにメカニックの職を得たボブ。2シーター・レーシングやF1など、当時のCAMORADIは、さまざまなマシンをサーキットへと投じていたから、それはまさにボブにとっては理想的な職場といえたのかもしれない。だがこのCAMOR

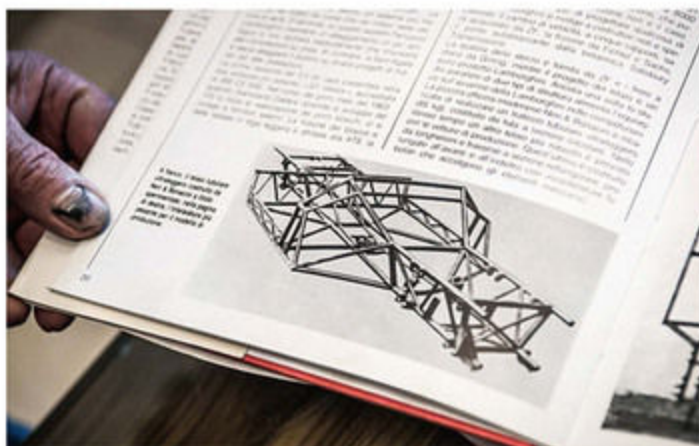
ヤシーを用いて、ワンオフモデルの400GTモンツァを製作したことでも、ランボルギーニ・ファンの間では有名な存在。当時同じようにここで働き、1965年にこちらにもミウラやクンタツチのシャシー製作で知られるマルケージ社を設立するウンベルト・マルケージは、1964年の春から半年ほどの時間を、同僚としてボブとともに過ごした。

ウンベルトは当時のボブを、「メカニックとしての知識やスキル、そしてより良いシャシーを作るためのビジョンが特にしっかりとっていた」と語る。そしてボブが製作の現場からエンジニアへと伝える要求は、そのほとんどがネリ・エ・ボナチーニの製品に反映され、より魅力的な製品が同社からは生み出されていた。

そして1964年も終わりに近づいた頃、このネリ・エ・ボナチーニでの優秀な仕事ぶりを伝え聞いた一人の男が、ボブのもとを訪れる。そ

その象徴的な例ともいえる。ダラーラがボブを訪ねた理由は、もちろんランボルギーニへの入社をリクエストするためだった。ダラーラは、モータースポーツの世界に非常に強い造詣を持っていたから、ランボルギーニとともにモータースポーツをというストーリーも、あるいはボブをランボルギーニへ導くためのトークであったかもしれない。

ランボルギーニに入社したボブは、メカニックであり、テストドライバーであり、そしてエンジニアリング



1964年、開発中の350GT用V12ユニットのベンチテストを行うボブ・ウォレス(右)、パオロ・スタンツァーニ(中央)、ジャン・パオロ・ダラーラ(左)。当初ビザリーニが設計したV12は、レーシングユニット譲りのドライサンプ、ダウンドラフト式だったが、これを市販用にディチューンするのが、ボブが関わった最初の仕事となった。

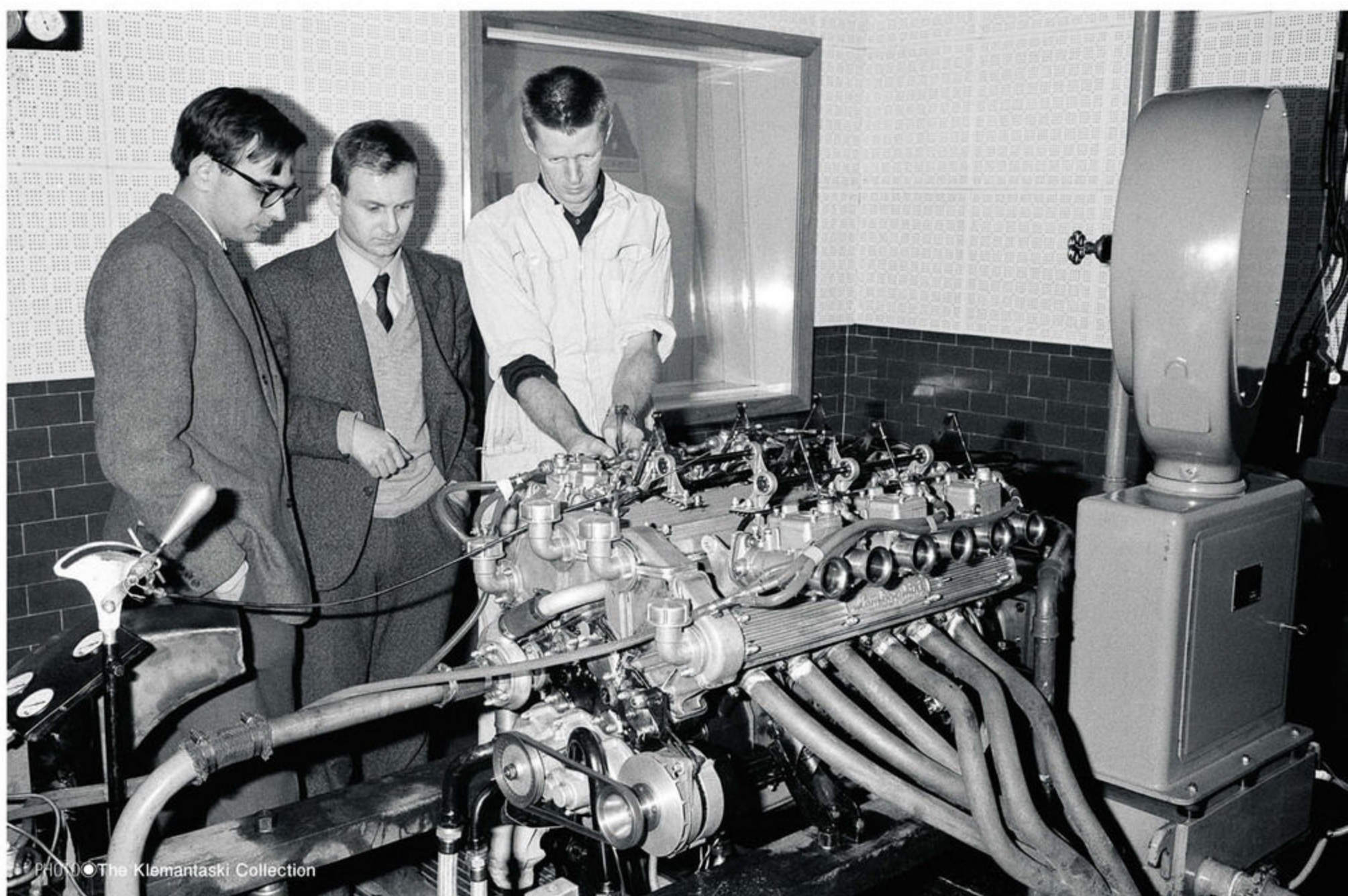


PHOTO: The Klemantaski Collection



interview 02 Umberto Marchesi

チームのメンバーでもあった。フェルッチオがランボルギーニを設立して、まず自社製品の核となるV型12気筒エンジンの開発を依頼したのは、フェラーリ出身のジョット・ビザリーニだったが、実際に彼の手によって生み出された3・5ℓ仕様のV型12気筒エンジンは、あたかもレーシングエンジンの如き、ピーキーなキャラクターを持つものだった。

ダラーラとスタンツァーニがまず直面したのは、このエンジンをフェルッチオが理想とするグランドライズモのそれに相応しいキャラクターへと改良することだった。ボローニャ大学で機械工学を学んだスタンツァーニは、そこで基本的なセオリーは習得していたものの、エンジン・チューニングの現場というものには、ほとんど経験はなかった。ここで大

それはとても印象的な言葉でした

400GTモンツァなどの作品でも知られる有名なカロツェリア、ネリ・エ・ボナチーニ時代に、短い期間ではあったものの、マルケージの創始者であるウンベルト・マルケージはボブと同じ時を過ごした。「常に自分のしている仕事が悪くなるように、努力する人でした。ネリ・エ・ボナチーニではシャシー部門に在籍し、シャシーの改良

のために、ボブはさまざまなノウハウを我々に教えてくれました。ボブと私の関係は、ランボルギーニとマルケージへと分かれてからも続きました。そしてランボルギーニを辞めた時、彼は私を訪ねてこう言ったのです。行かなければならなくなった。それは私にとって、今でも記憶に残る、とても印象的な言葉でした」



MIURA Proto type

1966年、市販前のミウラP400プロトタイプを公道でテストするボフ。よく見るとリアウィンドウがクリアになっているのが分かる。ちなみにテスト終了後はルーフなど市販車同様の改良が加えられ、一般にデリバリーされたという。また、この時彼が指摘したフーズリフトの問題やサスペンションのセッティングが、後のJに活かされることになる。

PHOTO ● The Klemantaski Collection



“J” JOTA

ボフ個人のプロジェクトとしてFIAのプロトタイプ規定に則り製作されたスタディ。ミウラとの共通項はルーフのみと言われるほど、全方位的に手が加えられている。これは完成間もない70年に本社実験部門前で撮影されたもの。実車は71年4月28日に三番目のオーナー、エンリコ・バソリーニが公道でドライブ中にクラッシュ炎上し、永遠に失われた。

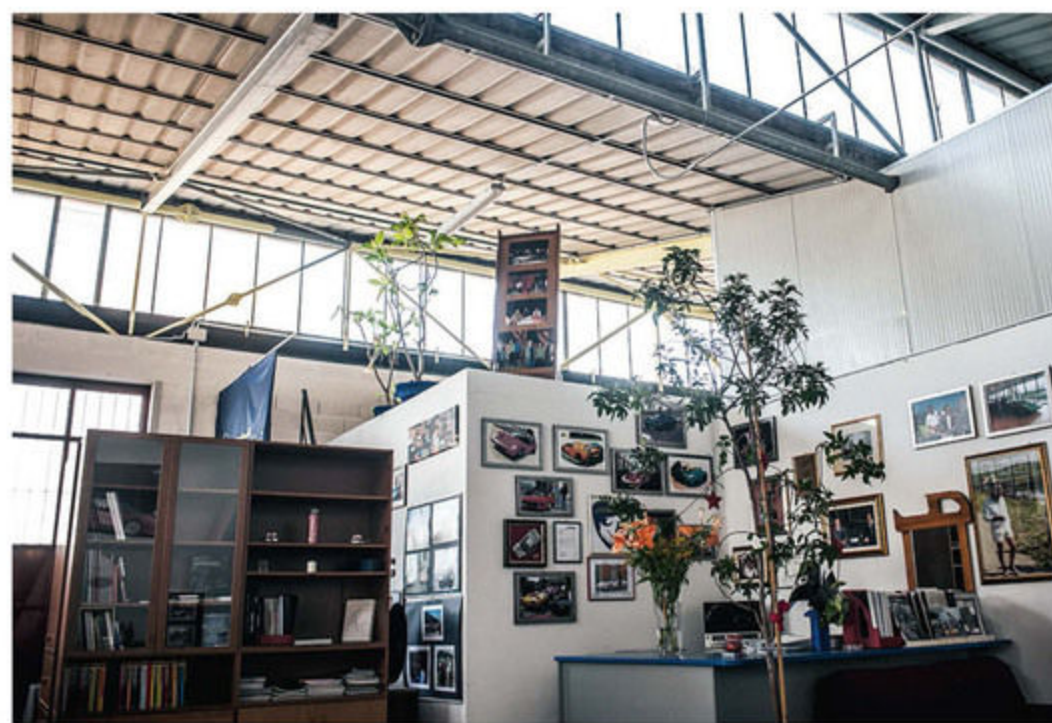
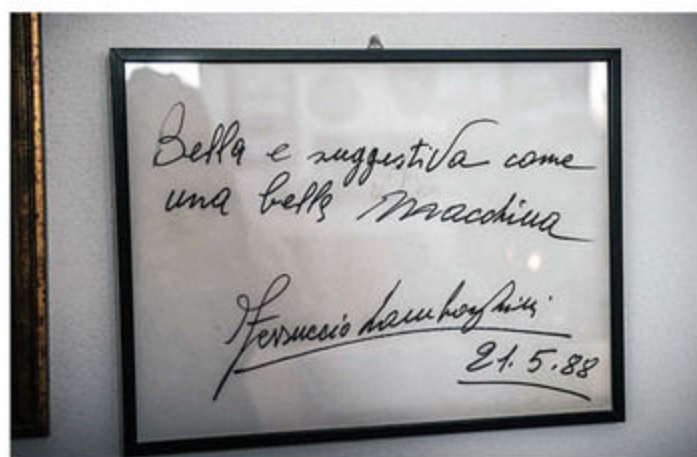
PHOTO ● Spitzley Zagari collection

VINTAGE NOW

Tribute to Bob Wallace



ズガルツィ、モルツィ、プシーチのインタビューが行われたのは、先月号でもご紹介したクラブハウスTorie Motori(トーリー・エ・モトリー)。昨年11月には80人の関係者を集めボブを追悼するミーティングが開かれた。



ラマ、エスパーダ、そしてあのミウラ。ランボルギーニでボブは、さまざまなモデルの誕生に携わったが、その中でも忘れることがなかったのは、モータースポーツへの憧れだった。特にV型12気筒エンジンを横置きミッドシップするという、なかば力技ともいえるべき手法でダラーラを中心に生み出されたミウラは、その夢を叶えるには十分すぎるほどの潜在能力を持つモデルだった。しかしながら、創業者のフェルッチオは、資金難を理由にモータースポーツへの参戦を

ボブの卓越した開発能力は
開発現場に大きな影響を与えた。

んど友人関係を持たなかったということにも証明されている。社内での人間関係は、あくまでもランボルギーニから良いクルマを生み出すためのものであり、また彼は自分が持つ24時間という時間を、すべてクルマのために費やしたいとさえ考えていた。そしてこのストイックな生き方は、後にボブの名前を世界中に轟かせる、ワンオフモデルの製作へと向かわせる。

許さなかった。ボブが1970年にかけて、通常の勤務時間外に11ヵ月ほどの期間で完成させたというJ-IIイオタは、あるいはそのフェルッチオの心変わりをも密かに期待した、ワンオフだったのかもしれない。Jは、一見ミウラをベースとしたスペシャルモデルと考えられがちだが、実はその基本構造体であるシャシーは、Jのために特別に製作されたもので、その素材も設計もミウラのものとはまったく異なる。ボディ

も同様で、かつてボブ自身が語ったところによれば、ミウラとの共通パネルはルーフのみだったという。ちなみにJの製作にあたっては、当時のFIAが定めていたプロトタイプクラスの車両規定、「J項」が意識され、後にフェルッチオによって決められたというJ-IIイオタの車名も、もちろんここに由来するものだ。製作中は、「ボブのおもちゃ」と呼ばれていたJのミッドには、ドライサンプの潤滑方式を採用するなど、これもまた当時のミウラとは異なるディテールを持つ、4ℓ仕様のV型12気筒DOHCエンジンが、横置き搭載されていた。最高出力は実測値で402psというデータが残されているが、一方でJのウエイトは902kgにすぎなかったというから、そのパフォーマンスは、まさにレーシングカーそのものだっただろう。ちなみにJは、製作後にさまざまな走行テストへと供され、ここで得られたノウハウは、ミウラの最終進化したSVにも継承されていった。最終的にJは、フェルッチオの独



フェルッチオは彼を「ボベツ」と呼んでいたわ

セールスを担当していたウバルト・ズガルツィとエンツォ・モルツィ、そしてフェルッチオの秘書でもあったイングリッド・プシーチの3名も、ボブと10年近くの時間をともにした、ランボルギーニの同僚だ。ボブが、テストドライバーとしていかに優秀な人材であったのかを語ってくれたのはズガルツィ。フェルッチオは自分の会社に、ニュージーランド人のテストドライバーが在籍していることを、常に誇りに感じていたという。プシーチは、そのフェ

ルッチオが、ボブを「ボベツ」の愛称で呼んでいたことを記憶していた。英語が堪能な彼女は悩みを相談できる、ボブの数少ない相談相手。ランボルギーニ時代の給料は、国が決めた水準はクリアしていたものの、生活は必ずしも余裕のあるものではなかったという。モルツィも、ボブが社内につくった数少ない友人のひとりだが、人間よりもテクニカルなもの愛するボブは、クルマだけが興味の対象だったのだと語った。



interview 03

Ubaldo Sgarzi



Enzo Moruzzi



Ingrid Pussich

彼からは大事なことを教わった



ボブの愛弟子ともいえるのが、現在もランボルギーニのアンバサダー的な役割を果たしている、ヴァレンティーノ・バルボニーだ。ボブの訃報は、偶然にもアメリカで聞いたという。「ボブに最後に会ったのは、もう15年くらい前のことでしょうか。彼はとても難しい性格で、それ以降もアメリカ滞在中には何回もコンタクトをしました

が、会うことはできなかった。ボブと仕事するのは、とても難しかったですね。気分が悪いと、一言も話をしてくれませんでしたから。ボブは私に、優秀なテストドライバーとなるために最も重要なことは、セオリーを理解することだと教えてくれました。感覚を養うのはそれからだというのです。私は今でもそれを忘れてはいません」



VINTAGE NOW

Tribute to Bob Wallace

断によってカスタマーへの販売が決定し、1970年10月にランボルギーニからミラノのカスタマーに向けてデリバリーされた。そしてその後、Jがどのような運命を辿ったのかは、ランボルギーニのファンには良く知られているところ。デリバリーからわずか半年後、Jは北イタリアのプ

彼のモータースポーツへの情熱が
個性的な作品を生み出していった。

レシアで、高速からコントロール不能となりロールオーバークラッシュ。焼失によって永遠に歴史の中へと葬り去られる存在となってしまった。

だがボブのワンオフモデル製作は、このJだけでは終わらなかった。ランボルギーニでボブと最も近い関係にあったスタンツァーニも、あるいはフェルッチオの命を受けてJをデリバリーした当時のセールスマネージャー、ウバルト・ズガルツィも、ボブがJに対して強い執着を見せることはなかったと語るが、これはすでにこの時点で、Jに続くワンオフモデル製作のプランを、ボブが描いていたことにも理由があった。

Jに続いてボブが製作したワンオフモデルは、ハラマSをベースとす

るもので、これは一般的にはハラマRSと呼ばれる。ハラマはそもそも、ダラーラが去った後のランボルギーニのエンジニアリングチームを、一手に支えたともいえるスタンツァーニの設計によるもの。それは2+2シーターのGTとしては、ほぼ理想的な姿に完成されたモデルだったが、ここから先のさらなる進化を考えた時に、ボブは改良すべきポイントがいくつも見出せていたのである。

ボブは前作のJと同様に、まず徹底した軽量化に着手。さらにV型12気筒エンジンを、より後方へと移動することで、フロントミッドシップを成立させた。エンジンそのものは、通常のハラマSのそれと変わらなかったが、シャシーはもちろんハードな走行を想定してさらに強化され、アンダーボディには、エアフローを

最適化するための、アルミニウム製のアンダーカバーも装備されていた。エンジンが後方へ移動したこと、完全に左右に二分割されることになったキャビンは、フルバケットシートやロールバーを備えた、実にスパルタンなフィニッシュだった。

ボブはまた、あのクンタツチと並んで、スタンツァーニがランボルギーニで生み出した最高傑作のひとつとも評される、8気筒モデルのウラッコでもワンオフモデルの製作を行っている。ウラッコ・ラリー、あるいはウラッコ・ボブとも呼ばれるそれは、生産型のウラッコが、まず2・5ℓ仕様のV型8気筒SOHCエンジンを搭載したP250でデリバリーをスタートさせたのに対して、3



JARAMA RS

1972年にボブの手でハラマSをベースに製作されたハラマRS (Rally Sperimentale)。各部の軽量化やエンジン搭載位置の変更などの改良を施し、FRながら前後重量配分の最適化を狙った急激な。ランボルギーニから放出された後、中東で完成果てた状態で見つかったが、90年代に英国のボートマン・ガレージでレストア。今もコレクターの元にある。

URRACO RALLY

ボブによる個人プロジェクト三部作、最後の作品ウラッコ・ラリー(ウラッコ・ボブ)。一般に派手なデニスホイラーやリヤウイングを付けた姿が有名だが、これは1973年9月20日に撮影された初期の状態。リヤのオーバーフェンダー、ロールオーバー、オレンジ色のボディのシートなど、完成直後のディテールが良くわかる貴重なカラーショットである。

PHOTO © Spitzley/Zagari collection



interview

05

Giancarlo Guerra

彼が心を開いたのはパオロだけだったよ

クンタッチのボディを製作することが難しいと、パオロ・スタンツァーニからの依頼を受けて、スカリエッティからランボルギーニへとヘッドハントされたジャン・カルロ・グレラ。ボブとの仕事はもちろんこのクンタッチに関連したものだった。「リヤクォーターウインドウの角度や、オイルクーリングのためのエアフロー、ワイパーモーターの配置など、ボブからの指摘によって、クンタッチのボディはそのディテールを変化させていきました。単なるテストドライバーでもメカニックでもなく、ボブは優秀なエンジニアでもあったのです。けれどもクルマについて話をする相手はスタンツァーニだけ。ボブが社内で心を開いた人は、本当に少なかったのです」

仕様のV型8気筒DOHC4バルブエンジンをドライサンプの潤滑方式とともに、そして6速MTとの組み合わせで搭載するプランさえも持ち合わせていたモデル。結局それはDOHC2バルブの3リエンジンと5速MTという仕様とされるのだが、このあたりにもボブのエンジニアリングに対する革新的な姿勢というものは強く表れている。

前でも触れたように、これらのワゴンモデルの製作は、あくまでもボブの個人的なプロジェクトだった。フェルッチオ、そしてスタンツァーニは、あくまでも通常業務の時間外において、その製作を行うようにと厳命していたのだが、24時間をクルマのために費やすことにさえ抵抗を感じないボブにとって、それはまったく支障とはならない条件だった。そして熱心に自らのおもちゃを製作するボブの元には、社内のみならず社外からもそれをサポートする人間が集まった。スタンツァーニもそうであったし、またネリ・エ・ボナチ

12時代の同僚であるマルケージも、自らの会社でJのフレーム製作を手伝うなど、協力を惜しまなかった。

一方でボブの通常業務とはいえ、テストドライバーとしてのスキルはランボルギーニでのさまざまな経験の中で、さらに大きく向上していた。ミウラの進化や、その後継車であるクンタッチの誕生に、ボブが果たした役割はきわめて大きかった。もちろんボブとスタンツァーニは、毎日のように技術的なディスカッションを繰り返した。クンタッチは、1971年にプロトタイプを発表するものの、結果的には生産開始までにさらに2年ほどの時間を要し、この間にフレーム構造から搭載エンジンの排気量、あるいは主に冷却を意識したボディのディテール変更など、ほぼすべてのパートが一新されている。V型8気筒エンジンをミッドシップしながら、2+2のシートレイアウトを両立させたウラッコもまた同様。ボブの影響力が相当に大きかったことは、スタンツァーニ自身もそれを

認めるどころだ。

だがクンタッチのプロトタイプが発表された頃、すでにランボルギーニの経営権は、実質的には創業家のフェルッチオから、スイス人実業家のジョルジュ・アンリ・ロゼッティの手へと渡っていた。さらに1974年になると、フェルッチオはさらに所有していた残りの全株式を売却。それまでジェネラル・マネージャーの立場にあったスタンツァーニも、ランボルギーニを去ることになった。そしてボブもまた決断する。約10年という時間を過ごしたランボルギーニに別れを告げることを……。

COUNTACH LP400

1971年のジュネーブで公開されたクンタッチLP400。ボブはその市販化に向けてのテストを担当し空力処理を改善、プロダクションモデルの基礎を築き上げた。現在ミュージアムに保存されているこのS/N:1120001は、当時ボブがテストに使用したLP400のファーストモデルである。





オラツィオを訪ねたボブの手には、ニュージーランドのリタリーでメカニックとしてのキャリアをスタートさせ、そ

を訪問するまで、その決断を知らなかったという。

ランボルギーニを去ることを、ボブは誰にも相談することはなかった。
現在サンタアガタ・ボロネーゼに程近い地で、ランボルギーニのメンテナンスやレストアを行うガレージ、トップモータースを経営するオラツィオ・ディ・サルビオーリは、ボブから若干遅れて1967年にランボルギーニに入社。同じメカニックとして、寡黙なボブが心を開いた数少ない友人のひとりだったが、彼もまた突然にボブが自宅を訪れるまで、その決断を知らなかったという。

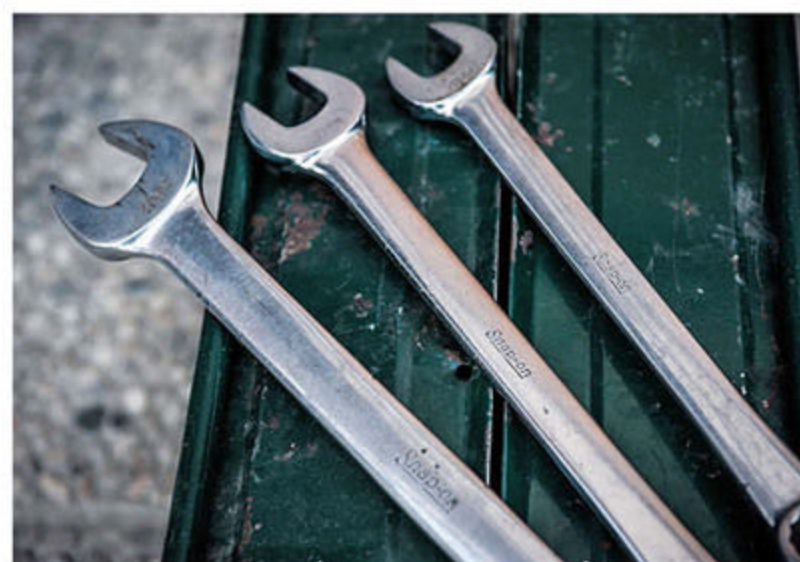
ランボルギーニ時代にもそれを大切に使い続けていた工具が収められたツールボックスが携えられていた。それはランボルギーニを去るボブからの、友人の証としてのプレゼントにほかならなかった。

ボブにとってランボルギーニを去るということは、同時にモデナから去ることだったのだらうと、スタンツァーニは語る。優秀なメカニック、そしてテストドライバーとして、彼の名はすでにモデナでは相当な知名度があったし、またかつての同僚であるドライバーも、ボブのためならば新しい職場を用意することなど簡単だったはずだともいう。だがボブには、ランボルギーニを去ってなお、モデナに残る意味などなかったのだ。

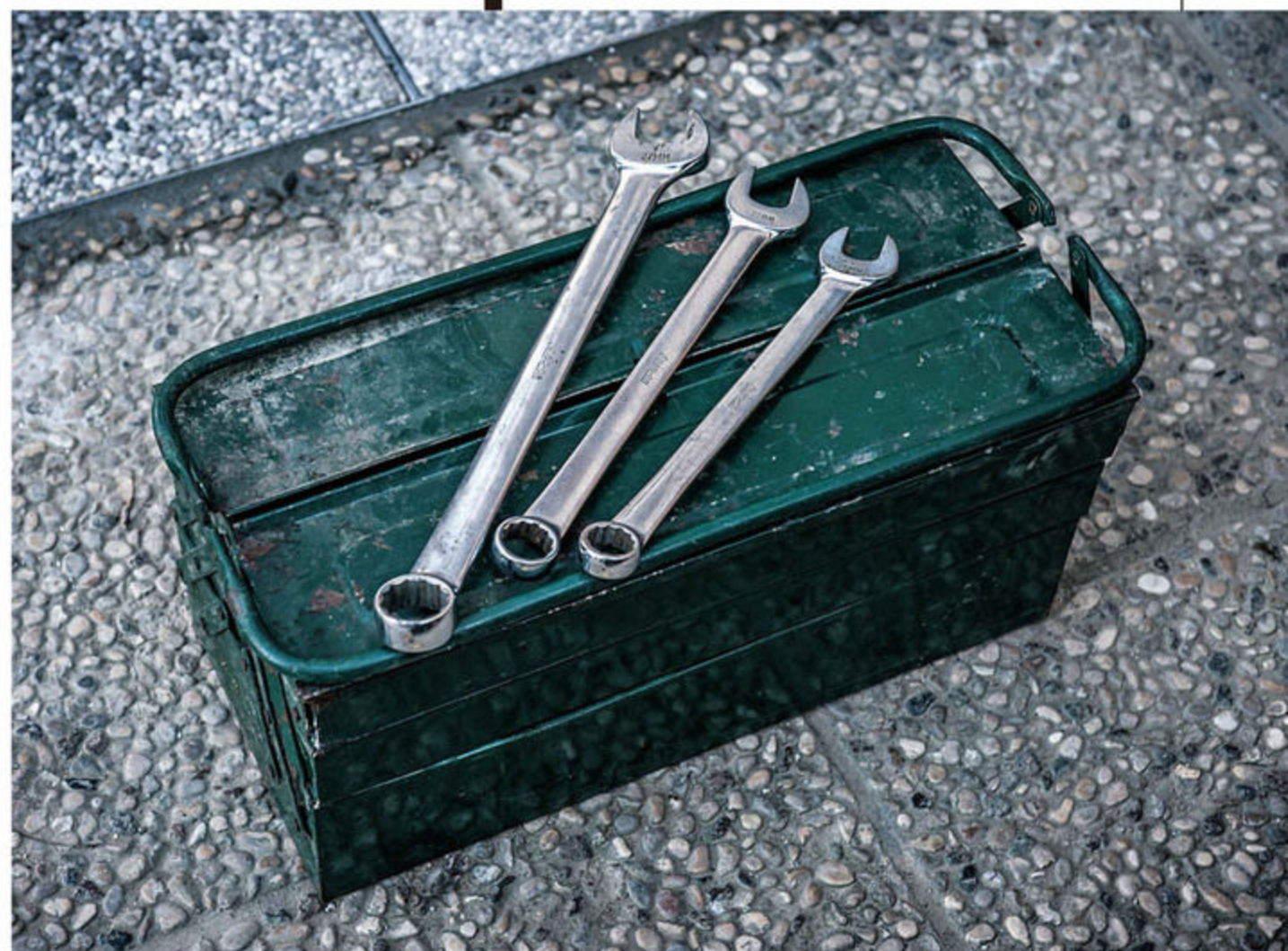
ランボルギーニ時代に結婚した妻のアンナとともに、ボブが生まれ故郷であるニュージーランドのオークランドへと戻ったのは、それから間

もなくのことだった。だがそれは、あくまでも次なるプランを実現するための準備期間にすぎなかったようだ。それから1年も経たないうちに、ボブは妻とともに、アメリカのアリゾナ州フェニックスへと移住。フェラーリやランボルギーニなどのエンジンリビルトなどを行う、小さなガレージをここにオープンした。

だがアリゾナでボブを待っていたのは、あまりにも悲劇的な事故だった。妻のアンナを乗せ、フェニックスの市街を走行中だったボブのクルマに、飲酒運転のドライバーが衝突。この事故でアンナは半身不随の重傷を負ってしまったのだ。ボブはこの事故から20年以上にわたって、ガレ



オラツィオ・ディ・サルビオーリの手元に残る、ボブが軍隊時代から愛用していたツールボックス。ランボを辞する際に友情の証として贈られたもので、中にはスナッポン製のコンビレンチなど工具一式が収められていた。



VINTAGE NOW

Tribute to Bob Wallace

EPISODE 3

残された
ツールボックス



interview 06

Orazio Salvio

これが彼からの
最後のプレゼントさ

「ボブから数年遅れて、私はランボルギーニに入社しました。同じメカニックとして通じるところもあったのでしょう。ボブと私は、すぐに友人になりました。ボブはランボルギーニでやりたいことが、本当にたくさんあったようです。モータースポーツはもちろんその中のひとつだったのではないのでしょうか。ボブはランボルギーニを去る時に、私の家まで来て、ニュージーランド時代から愛用していた工具をプレゼントしてくれました。ボブはランボルギーニ以外の会社で働くことも、そしてこのままモデナに留まることも望まなかった。ランボルギーニだけが彼がいるべき場所だったのです」



Marcello Minerbi

彼が再び帰れるように 努力しています

イタリアのトップギア誌の編集長、マルツェロ・ミネルビは、昨年3月にフェニックスを訪れ、ボブに生前最後のインタビューを行っている。「ボブがランボルギーニに入社してすぐ、私は取材で彼と知り合いました。フェニックスのガレージを訪ねて、まず驚かされたのは、旋盤などの機械の下で、削り屑の上に無数に落ちていた煙草の吸殻。心臓病と肺癌を患っていたボブは、長年にわたった妻の看護で疲れ切っていたのでしょうか、入院や治療を望みませんでした。火葬を行い、遺灰はランボルギーニに撒いてほしいというのが、ボブが生前に知人に残した、唯一の遺言だったと聞きました。それを近く実現するために、私たちは今、さまざまな活動をしています」

が見たものは、オフィスのチェアに座ったまま、静かに75年の生涯を終えたボブ・ウォレスの姿だった。

ボブは生前、自分が死んだ時は火葬にして、その灰をランボルギーニに帰してほしいと、この知人に話していたという。

しかし火葬を行うための本人確認が困難を極めることになる。ボブはイギリスとニュージーランドに兄弟を持つが、その誰もがフェニックスには現れなかったのだ。結局本人確認は、ボブがメカニックとしてのキャリアをスタートさせた、ニュージーランドのミリタリーに保管されてい



た指紋によって行われた。ボブの計報は、それからすぐにサンタアガタ・ボロネーゼの関係者に伝わった。同時に、遺灰をランボルギーニに帰してほしいというボブの意思も伝えられ、すでにランボルギーニ社社長のシュテファン・ヴァインケルマンも、それを承諾したという。今は法律上、イタリアにおいてそれが実現可能なかを調査する段階にあるようだ。ロバート・ウィリアム・ウォレス。誰もが親しみを込めて「ボブ」と呼ぶ彼が、永遠の眠りにつくべき場所は、やはりこのサンタアガタ・ボロネーゼ以外にはない。

2013年9月19日 ボブは静かにその生涯を終えた。

1ジの経営で得た収入のほとんどを、妻の治療のために費やすことになる。そして懸命の治療も実らず、アンナがこの世を去った時、ボブの身体もまた不治の病に侵されていたのだ。

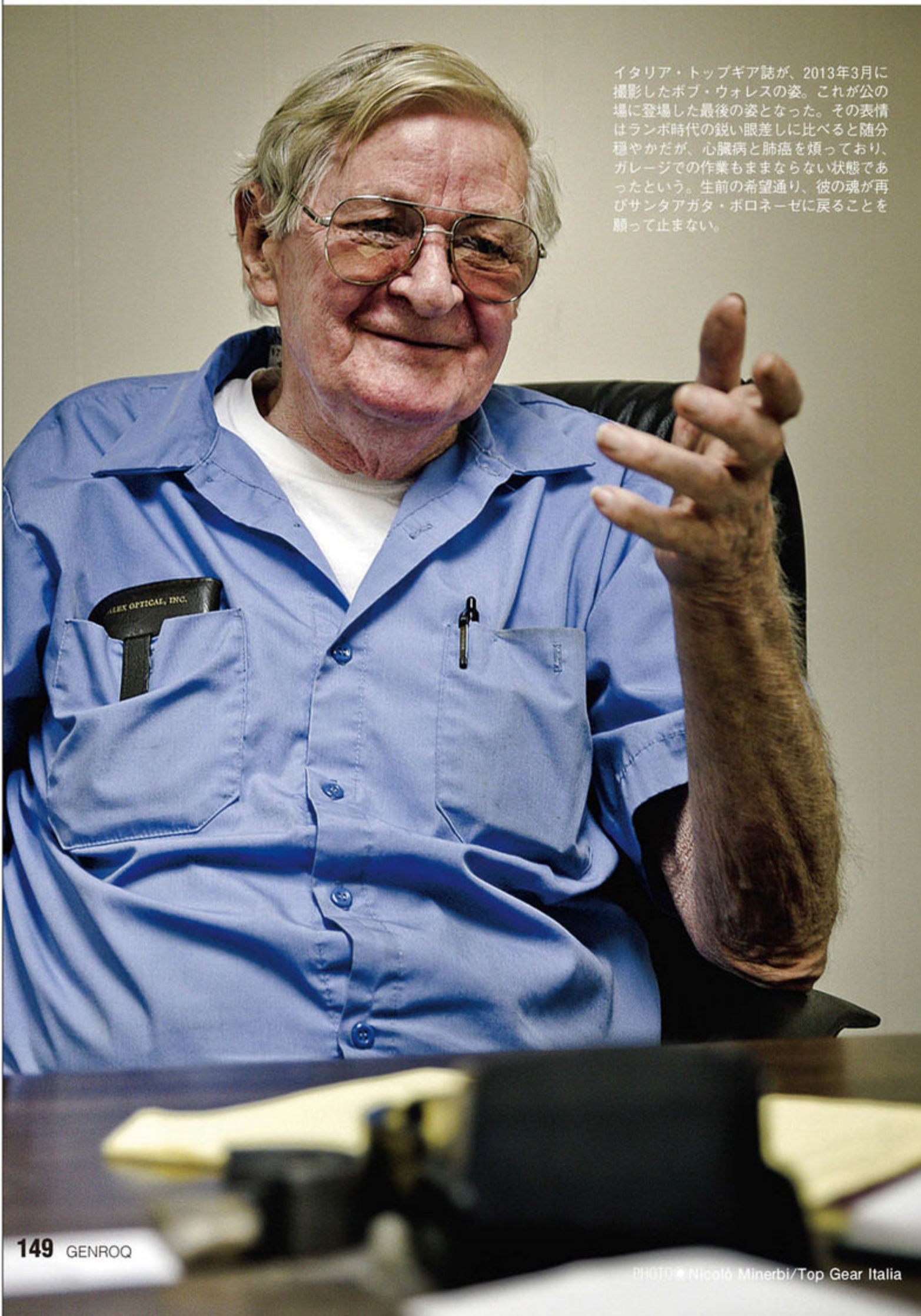
その理由は、長年にわたる過労と喫煙だったという。さらに極端に視力も低下していたボブは、最後には午前中のみしかガレージで作業ができなほどの健康状態にあった。生前のボブに最後のインタビューを行った、イタリアのトップギア誌編集長、マルツェロ・ミネルビ氏は、その数ヵ月後に盛大に開催される、ランボルギーニの創立50周年イベントへの出席をリクエストするが、経済的にも体力的にも、ボブにはサンタアガタ・ボロネーゼの地を再度踏

むだけの余力はなかった。

一度はこのフェニックス行きに同行しようとしていたものの、その予定をキャンセルしてしまったスタンツァーニは、なぜ自分自身がボブを直接説得することをしなかったのかを悔やむ。彼はボブを、例のイベントに、万全の体制で招待することを計画していたのだ。さらにはフェニックスのガレージを閉め、再びモデナへと移り住ませることさえ、その計画の延長線上にはあったという。

いつもは午前中で仕事を終え、明かりが灯ることなどないはずの、ボブのガレージ。だが2013年9月19日の夜、その明かりはいつまでも消えることはなかった。それを不思議に思い、ガレージを訪問した知人

イタリア・トップギア誌が、2013年3月に撮影したボブ・ウォレスの姿。これが公の場に登場した最後の姿となった。その表情はランボ時代の鋭い眼差しに比べると随分穏やかだが、心臓病と肺癌を煩っており、ガレージでの作業もままならない状態であったという。生前の希望通り、彼の魂が再びサンタアガタ・ボロネーゼに戻ることを願って止まない。



GENROQ × Bentley Mulsanne Project

PART 3 ミュルザンヌの故郷、クルー工場を訪ねて



英国チェシャー州にあるベントレー・クルー工場は1946年の移転以来、一貫してベントレーを造り続けてきたいわば彼らにとって聖地と呼べる場所だ。そこでどのようにしてミュルザンヌが生み出されていくのかクルー工場の今とともに、レポートすることにしたい。

REPORT ● 藤原よしお (Yoshio Fujiwara)

COOPERATION ● ベントレー モーターズ ジャパン



英

国マンチェスター空港からクルマで1時間30分ほど走った場所にあるチェシャー州の小都市、クルー。その郊外にベントレーのクルー本社工場はある。

ベントレーにとってこの場所は、創業の地であるクリクルウッド、1931年に移転したダービーに次ぐ三カ所目の拠点であり、ベントレーの歴史において最も長く活動が続いている聖地というべき場所だ。

工場の創業自体は第二次世界大戦が始まる前の1938年にまで遡るが、当初ここで造られていたのは自



1938年に設立された当時の景観と近代的なエントランスが見事に調和するベントレー・クルー本社工場。昨年春には工場屋根に2万枚ものソーラーパネルが設置され最大で40%の電力を賄うことが可能になったほか、年間2500トン以上のCO₂削減に寄与している。



造りの外壁をもつ建物群はその時とまったく変わっていない。変わった箇所といえば、昨年の春に工場の屋根に2万枚ものソーラーパネルが設置され、工場が必要とされる電力の40%を補うようになったことと、当時はまだ建設中だった新しいボディ

工場が完成していたことだ。実はこのボディ工場こそが、今回のハイライトのひとつである。いまミルザンをはじめ、ベントレー各モデルのボディパネルに採用されている新機軸、スーパーフォーミング（アルミの一枚板を500℃に加

動車ではなく戦闘機スピットファイアやモスキートに搭載されたマリー

ンV12ユニットだった。その後戦争終結を受け民生化されるにあたり、戦災によってダービーを焼け出されたベントレーが1946年に移転してきたという経緯を持っている。

さて個人的な話で恐縮だが、2008年に一度だけ、取材でこの場所を訪れたことがある。広大な敷地、近代的なエントランス、そして歴史的な価値から保護されているレンガ

熱したあと空気圧を使って整形する）製法は、この完成によって実現

した技術だ。また、高強度のスチールとアルミから構成されるボディシエルの組み立てなどの作業も完全に機械化されて行われるようになった。しかしその一方で、かなりの部分に職人が関わる余地が残されているのもまた、この工場の特徴といえる。

その例のひとつが、ルーフ、リヤフェンダー、トランクへと流れるラインの継ぎ目をなくすために施され





ミュルザンヌから採用されたスーパーフォーミング製法のボディパネルをはじめとする新しい製造ラインを構築するために、敷地内に2008年に建設されたボディ工場。実に7500㎡という広さを誇る。



ミュルザンヌの特徴のひとつであるDピラーの滑らかで継ぎ目のないライン。これを再現するのは熟練の钣金職人たちの仕事である。専用の工具を携え、指先で確認しながら丁寧に面を整えていく。



濃密な手間と時間を掛けて 1台のミュルザンヌに命が吹き込まれていく。

モダンな外観の工場内は明るく清潔。高強度のスチールとアルミニウムからなるミュルザンヌのボディを製造するには、実に125もの工数を必要とするという。もちろん出来上がったボディには1台1台、精度に万全を期すための入念なチェックが施される。

る。ロウ付けの工程だ。ベアメタル状態のボディシエルが組み上がる。と、ロウ付けの後で二人の職人が専用の工具を片手に、接合部分の、ならしげに取りかかる。指先に神経を集中させて面出しをする作業はまさに職人技。とても量産車のものとは思えない手間と時間の掛かる作業なのだ。聞けばこれが「どんな方法よりもベスト」と彼らは胸を張る。

そのような説明を聞いたうえで、組み立てラインに進み観察してみる。そこで気付くのは、かなりオートメーション化が進んでいるコンチネンタル系のラインに比べ、機械化が進んでいるといっても、ミュルザンヌのラインにおいて機械はあくまで補助の役割に過ぎず、最終的な組み付け、確認、仕上げは人の手に委ねられているという点だ。そこには「経験ほど正確なものはない」という、長い歴史の中で培われてきた独自のプリンシプルがある。

一方で意外に思ったのは、ボディカラー吹き付けの過程が完全にオートメーション化されていたことだ。「ボディは熟練の職人の動きを仔細に解析し、完全に再現することに成功したロボットによって塗装されます。僅かな加減で印象が変わってしまう繊細なボディカラーが多いので、なおさら同じ条件で塗装することが重要なのです」

ちなみに塗装前の下地処理や、塗装後の磨きは、熟練した職人達が時間をかけ入念に完全手作業で行っている。そう、全体の工程の中で機械化とクラフトマンシップを融合させ、譲れない部分は徹底的に拘るというメリハリこそが、ミュルザンヌの生産ラインに独特のリズムとオーラを醸し出しているのだ。



年代を感じるレンガ造りの建物に一步入ると、そこはタイムスリップしたかのように近代的なエンジンの製造ラインだった。マイスターの手によって6.75ℓ V8エンジンが、1基ずつ手作りで組み上げられていく様子はまさに、伝統工芸と呼ぶに相応しいものだ。



塗装の吹き付けは品質の均一化を図るために完全機械化となっているが、塗装において最も重要な下地処理と仕上げは、すべて人の手に委ねられる。そこに一切の妥協はない。



シートやステアリングのステッチは全て手作業。特にステアリングのレザーに関しては一人の職人が丸2日かけて手縫いで仕上げていく。もちろんオプションのクロスステッチなどをオーダーした場合は、それ以上の時間が必要となるのは、言うまでもない。

という。聞いているだけで気が遠くなりそうな作業だが、その地道な仕事のお陰でウォールナットには永遠の命が授けられるのだ。また、ベントレーにはこうした自然素材について、持続可能な資源に限る、という不文律が存在するのも忘れてはいけない。

こうしたモノを大事にする彼らのスタンスは、そのままここで働く人々の姿勢にも現れている。その象徴的な例を見かけたのは、レザーの加工を行っているセクションのことだった。ここは、いまや貴重な皮革なめし技術など、他の工程に負けず見どころの多い場所なのだが、中でも目についたのは、スラリと一列に並びステアリングにレザーを巻き付けているご婦人たちの姿だ。暫くその作業を見ていたのだが、皺にならないうようにステアリングにレザーを這わせていきながら、手縫いでステッチを編み込んでいく様子はまさに神業と呼ぶに相応しいものだった。

そこで気になったのは、どんなに熟練した職人でも1本のステアリングを仕上げるのに丸2日かかるというこの技術をどうやって彼女たちに伝承しているのか？ ということだ



自動車工場ではなく、まるで木工家具のアトリエのように見えるウッドパーツ・セクション。時間をかけ、慎重かつ丁寧に行われるパーウォールナットの加工過程は、ベントレーのクラフトマンシップの真髄を見るようで、ずっと見ても飽きることはない。

つた。すると担当氏からこんな答えが返ってきた。

「いまから10年ほど前、マンチェスターにあった大きな服飾工場が倒産したときに、そこで働いていた人々をベントレーが積極的に雇い入れたのです。つまり我々が教えた技術よりも、彼女たちから受けた恩恵の方が結果として大きな財産になっているのですよ」

このエピソードに限らず、1台のミルザンヌが生み出される9週間という時間の中には、最新のテクノロジーや孤高のクラフトマンシップに加え、クルーという土地ならではの、物語も盛り込まれているのである。

では最後に気になるミルザンヌ GENROQ・SPECの現状をご報告しておこう。我々が取材した時点でGENROQ・SPECは、まだホワイトボディの状態で、これから本格的な組み立てが始まるという話だった。本来なら、その製造過程もこの目で見たいところではあるが、一連の過程を見て、我々が心配するようないことは何もないという安心感を抱いたのもまた事実。あとは日本でじっくりと完成を待つことにしよう。

GENROQ × Bentley Mulsanne Project



皮革なめしの技術もベントレーの誇る伝統技法のひとつ。ミルザンヌには虫刺されの痕まで見逃さず、徹底的に管理された17頭分(!)のハイドが使用される。「他のメーカーが辞めてしまったところからスタートする。それが我々のスタンスなのです」



インテリアの製作だけで170時間、全体で9週間もの時間をかけ1台のミルザンヌは組み立てられていく。この大量生産とは対極に位置する徹底的な拘りと手間が費やされるからこそ、世の中の高級車とは一線を画する特別な1台が出来上がるのである。

ザ・スーパーマシン

グルーベル・フォルセイの創業者であるステイブ・フォルセイも、ヴィンテージ・ベントレーの愛好家として、その世界では名高い。このように、クルマと時計に親和性を見出す人は、おそらく自動車業界の人々より時計業界に多いはずで、だからなのだろう、クルマと関係した時計には面白い物が多い。すべての出来がいかはさておき、どれも案外楽しいのは、時計の世界の人々が、すれた目でクルマを見ていないからではないか。

というわけで、クルマに関係した

CEOのアンジェロ・ボナーティ氏は苦笑いしたので、上手いかなかったのだろう。インタビュウの翌年に、フェラーリとの契約を打ち切ってしまった。

ようやくたどり着いたのが、飛ぶ鳥を落とす勢いのウブロである。契約が結ばれたのは2011年の11月5日。それから2年しか経っていないにもかかわらず、フェラーリとウブロのコラボレーションは成功を収めつつある。

上手いのは時計の仕立て方だ。ウブロは、フェラーリとのコラボレー

ションモデルを市販モデルと同じように作りながらも、実は違う意匠を与えている。こういう差別化は細部でいっそう際立っており、たとえばストラップにはフェラーリが採用するスケドーニの皮革が選ばれた。筆者の周りにいる、時計に興味のないフェラーリオーナーがわざわざ指名買いしたぐらいだから、この時計がフェラーリの世界観を忠実に再現していることは間違いない。しかしだからといって、ウブロは、跳ね馬に引きずり回されているわけではない。ウブロは御しにくいはずの「馬」を、

筆

者は時計に関してかなりのピュリタンだと自負するが、クルマに関係するものと基準はとたんに甘くなる。限られたサイズにメカを押し込む、というあり方が似ている上、時計の装着感とクルマの操縦性は同じ文脈で語ることができる。加えていうと、パッケージングが問われるのも近い。というわけで、こういう形であれ、筆者はクルマと時計のからみに弱いのである。実はそういう人は、少なくない。例えば世界的に著名な時計ジャーナリストのベーター・ブラウン氏。彼は長年『フェアリーワールド』という雑誌の編集長を務めている。

時計を再び取り上げたい。まずはウブロとフェラーリのコラボレーションモデルから。時計メーカーのCEOはだいたいクルマ好きで、そのため時計ブランドとフェラーリのコラボレーションは大変多い。しかし跳ね馬を乗りこなすのは相当大変だろう。ジラール・ペルゴはフェラーリとのコラボで名前を挙げた（確かに傑作モデルは多い）が、後に関係者は「フェラーリのイメージが強すぎて、脱却するのに時間がかかった」と漏らした。その後にコラボレーションを組んだのは、イタリアのパネライである。しかしかつてフェラーリとのコラボについて聞いたところ、

The WATCH

クルマ好きは時計好き、はたまたその逆か。いずれにせよクルマと時計は密接な関係にある。レースで速さを競う自動車とその時を司る時計の、必然とも言える特別なブランドの共演によって生まれた珠玉の“スーパーマシン”たちをとくにご覧あれ。

TEXT●広田雅将 (Masayuki Hirota)

PHOTO●奥山栄一 (Eiichi Okuyama/CUVA CUVa)



HUBLOT BIG BANG FERRARI ALL BLACK

ウブロ ビッグ・バン フェラーリ オールブラック

フェラーリに共通するパッケージング

「フェラーリとのコラボレーションで唯一成功した」といわれるウブロ。マーケティングの巧みさのみならず、時計としてのパッケージングがフェラーリに近い、高バランスゆえの成功だろう。大ぶりで立体感に富んだケースは、その存在感の割に取り回しは良く、腕に着けても違和感はない。またクロノグラフのプッシュボタンの感触も微妙にチューンされており、いかにも高級機を触っている、という印象を与えてくれる。フェラーリらしさを感じさせつつもきちんとウブロらしさをもつ、というのもひとつの魅力。価格は安くはないがやむなし。自動巻。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約72時間。ブラックセラミック(直径45mm)。世界限定1000本。

■価格:288万7500円(税込)

■問い合わせ:ウブロジャパン ☎03-3434-3002



IWC Ingenieur Automatic AMG Black Series Ceramic

IWC インヂュニア・オートマティック
"AMGブラックシリーズ・セラミック"

サイズを忘れる取り回しの良さ

長年AMGとのコラボレーションを続けるIWC。個人的には、その中でももっともAMGとの共通点を感じさせるのが本作だ。厚く、重心の高いケースを持つわりには、剛悍といってよいほどの身軽さに特徴がある。素材を軽いセラミックに変えただけでなく、身のこなしが変わってしまうのは、まさにAMGがチューニングしたメルセデスと同様のものではないか。ゲレンデヴァーゲンに似ているという評もあるが、個人的にはEクラスの63AMGに例えたい。載せている「エンジン」もおそらくIWC史上屈指の頑強さを誇っており、そういう点もAMGらしい。自動巻。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約44時間。ブラックセラミック(直径46mm)。

■価格:113万9250円(税込)
■問い合わせ:IWC ☎03-3288-6359



TAG Heuer Carrera Chronograph Monaco Grand Prix Limited Edition

タグ・ホイヤー カレラ クロノグラフ モナコグランプリ 限定モデル

モータースポーツモデルの代表格

どのモデルを選んでもモータースポーツを感じさせるのが、タグ・ホイヤーである。マーケティング手法のひとつとはいえ、半世紀以上にわたってモータースポーツの世界で信頼されてきたという看板は、他社の追随を許すところではない。個人的には「モナコV4」のような超ハイテク時計に興味を持っているが、このモデルもタグ・ホイヤーらしい物堅さがあって好ましい。本作は2014年の限定版。実機を触っていないため細かい感想は述べられないが、キャリバー1887を軽いチタンケースでくんだこの時計は、十分以上の実用性を持っているはずである。自動巻。毎時2万8800振動。パワーリザーブ通常約50時間/クロノグラフ作動時40時間。TI(直径43mm)。世界限定2500本。

■価格:63万5250円(税込)
■問い合わせ:LVMHウォッチ・ジュエリー・ジャパン タグ・ホイヤー
ディヴィジョン ☎03-3613-3921

ビッグ・バンというバッケージングにきちんと収めてしまったのである。そもそもウブロというのは、時計の重心位置が良好で、大きなわりに装着感は悪くない。つまり時計としての取り回しは大変に良く、そういうキャラクターも現行のフェラーリに通じる印象がある。

キャラクターが通じるという点では、AMGとのコラボレーションを続けているIWCも面白い時計を作っている。「インヂュニア・オートマティック」AMGブラック・シリーズ・セラミックは、大きな時計のくせに装着感は軽快で、筆者はEクラスの63AMGに乗っている気分

にさせられたものである。そもそもインヂュニアというのは1980年代から90年代のモデル(と最新のベリックなモデル)を例外として、時計が厚く、重心が高く、振り回して楽しい時計というわけではない。しかし軽いセラミックケースをまとったこのモデルは、奇妙なことにあまりマスを感ぜさせない。

また搭載する80110は筆者の大好きな機械で、無類に耐衝撃性が高く(現行自動巻では1、2といったところか)、精度も悪くない。今がどうかは知らないが、ひと昔前のメルセデスはこのエンジン載せていたのではないだろうか。大きくて黒いAMGをごろごろ走らせている人には、きつと似合う時計だ。

クルマとの関わりでいうと、タグ・ホイヤーを外すわけにはいかないだろう。マックインと「モナコ」、アイルトン・セナと「セル」といったように、このメーカーは時計とクルマのコラボレーションの先駆者である。少し余談をしたい。ホイヤーがモータースポーツに関わりを持つようになったのは、前名誉会長である

ジャック・ホイヤー氏の時代である。

彼はプレス用のバスを偽造してパドックに入り込み、そのついでモータースポーツの世界に食い込んだそうだ。もともとそういう破天荒なことをやっても大目に見られたのは、ホイヤーが信頼に足る時計を作っていたからであって、そういう伝統は今も変わっていない。タグ・ホイヤーは日本のメーカーに比肩するほど商品管理が行き届いており、つまり市販される時計をプロが使っても何の問題もないほどの品質を誇る。

■価格:73万5000円(税込)
■問い合わせ:ノーブルスタイリング ☎03-6277-1604



PORSCHE DESIGN P' 6510 Black Chronograph

ポルシェデザイン P'6510 ブラッククロノグラフ

フェルディナント・ポルシェの傑作

ポルシェ911のデザイナーとして名を馳せたフェルディナント・アレクサンダー・ポルシェ。クルマの世界を離れざるを得なくなった彼は、やがて日用品やカメラ、時計のデザインに魅せられるようになる。そんな彼がごく初期に手がけたのが、1972年初出のクロノグラフ。全面を黒く覆ったケースは、少なくともトレンドを30年は先取りしていた。そのモデルを復刻したのが、最新作のP'6510。搭載するムーブメントもケースサイズも異なるが、デザインは当時の物を忠実に踏襲している。ポルシェ911のオーナーならば持つべき時計だろう。自動巻。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約48時間。SS×ブラックPVD(直径44mm)。世界限定911本。

■価格:73万5000円(税込)
■問い合わせ:ノーブルスタイリング ☎03-6277-1604

「時計の装着感とクルマの操縦性は、
同じ文脈で語ることができる」

MECCANICHE VELOCI Quattro Valvole Evolution 48 ONLYONE COLLECTION

メカニケ・ヴェローチ
クアトロヴァルヴォレ エボリューション48 オンリーワンコレクション

F1のボディパネルを文字盤に

4バルブエンジンをモチーフにした「クアトロヴァルヴォレ」をひっさげて時計業界に乗り込んできたメカニケ・ヴェローチ。当初はデザイン先行のように感じられたが、年々外装の作りこみが改善され、今ではひとつの完成型に進化を遂げた。出来が良くなればこそ遊び心が、F1のリアウイングやカウルをくりぬいて文字盤に仕立てた「オンリーワンコレクション」。ピストンを思わせるケースといい、こういう遊びをやらせるとイタリア人はとっても上手い。クルマ好きなら是非といいたいところだが、この個体は世界にひとつのみ！自動巻×4。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約38時間。Ti(直径48mm)。ユニークピース(仕様違いはあり)。

■価格:178万5000円(税込)

■問い合わせ:ビックグローブ ☎03-3401-8006

だ。愛車と同じデザイナーが手がけた時計、と考えるなら、911のオーナーは手にして然るべきだろう。911同様、これは大変な傑作だと筆者は思っている。ちなみにポルシェデザインでは「P6530」も魅力的な時計だ。チタンという新素材に魅せられていたブツツィは、デザインを手がけた京セラのカメラの外装に、チタン素材の採用を熱望したという。しかし当時の日本では実現が難しく、外装はアルミになってしまった。おそらくそれに悔しい思いを抱いていたのだろう、彼はIWCをせっついて、チタンケースのクロノグラフを作らせてしまった。1980年のことである。その忠実な複製版であるP6530には、ブツツィの情熱の残り香のようなものがある、というのは筆者のひいき目だろうか。

クルマの温度を感じさせる、という点では、メカニケ・ヴェローチの「オンリーワンコレクション」も面白い。様々なバリエーションを持つコレクションだが、クルマ好きにお勧めなのはレースをテーマにしたものだ。これはF1のカウルやウイングを切り抜いて文字盤に仕立てたもので、なるほど目をこらして見ると、文字盤はF1のボディに使われる薄いCFRPそのものだ。

メカニケ・ヴェローチはどのコンストラクターの物を使っているのかを明示しないが、好事家ならば見ればわかるはずである。もっともすべて1点物のため、気に入った物が手に入るとは限らない。

筆者が思う、クルマと関わりのある面白い時計を思うままに列記してみた。しかしながら、こういった時計はまだまだある。クルマと時計に相似があればこそ、モデル数も多いのであって、機会があればまた「クルマ時計」を取り上げてみたい。

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

今 さらに語るのもという気はするが、ロレックスは私たちが思っている以上にレースと関わりが深い。代表的なのが「デイトナ」だろう。ロレックスを代表するこのクロノグラフには、アメリカを代表する耐久レースの名が冠されている。ここまでは誰も知っているはずだが、実のところこのレースのタイトルスポンサーはロレックスであり、耐久レースの正式名称は「ロレックスデイトナ24時間」なのである(ついについて、ロレックスは2001年から「ル・マン24時間」の公式時計、13年からはF1の公式時計と公式タイムキーパーになった)。

ロレックスは、1959年からデイトナ24時間のパートナーを務めてきた。そして1963年に当時アメリカ最速であったサーキット、デイトナインターナショナルスピードウェイの象徴として「コスモグラフデイトナ」を発表して以降関わりはいつそう深くなり、92年にはついにタイトルスポンサーとなっている。

デイトナとレースに関しては、さまざまなエピソードがある。かのポール・ニューマンは妻から贈られたデイトナを腕に巻いてレースに参戦した。76年のデイトナ24時間で5位に入賞したのち、79年にはル・マン24時間で2位に入賞。彼のデイトナ



ロレックスと レースの 密接な関係

は、やがてポール・ニューマンモデルと称されるようになった、と聞く。また日産のマシンに乗った星野一義、長谷見昌弘、そして鈴木利男の3名は、92年のデイトナ24時間で初優勝。勝者である彼らは、特別な刻印が施されたデイトナを腕に巻くことになった。

デイトナとロレックスの関わり。アメリカ市場を重視してきたロレックスならではの取り組みといえるが、それだけが理由ではなさそうだ。

筆者の推測を述べたい。1960年代以降、ロレックスは衝撃に強く、精度にも優れるフリースプリングという仕組みを採用した。筆者の知る限り、量産メーカーでこれを採用したのは、ロレックスが初である。ロレックスはこのフリースプリングによほどの自信を持っていたのではなか。そして新機軸で武装したクロノグラフを、過酷な耐久レースでテストしようと考えた、おそらくはそ

うだったに違いない。あくまで筆者の私見だが、60年代以降のロレックス製クロノグラフは、同時代のあらゆるクロノグラフにまして、耐久性への配慮が際立っている。しばしば尋常でないといわれるその頑強さの裏に、ロレックスデイトナ24時間を見るのがち過ぎだろうか。

ともあれ今年の1月下旬もロレックスデイトナ24時間は開催された。プロタイプカテゴリの勝者であるコルベットDP、グランドツーリングル・マンカテゴリーの勝者であるボルシェ911 RSRのドライバーたちは、例年のウィナーたちに同じく、裏蓋に特別な刻印を施したデイトナを手に入れた。お金をいくら積んでも買えないこのデイトナが、ドライバーにとって何よりの勲章であることは想像に難くない。



LONG TERM REPORT

#A



SPYKER C8 Laviolette SWB

今月の一言 **いきなり最終回です。**

第9回 P164~

2月14日現在 走行距離:2294km

謎のベールに包まれたSPYKERと付き合って約9ヵ月間、遂にお別れの日を迎えることになりました。2名の担当者によって様々な視点で展開してきたとはいえ、やっぱり別れは愛おしいものです。そこで最終回らしく、この魅力と想いを関わった面々で鼎談して締めくくりにしました。



RANGE ROVER SPORT SE

今月の一言 **始まります!**

第1回 P166~

2月10日現在 走行距離:7167km

先月号で予告した通り、レンジローバー・スポーツのロングタームレポートがスタートします。プレミアムSUVのマーケットはまさに群雄割拠の時代ですが、このカテゴリーで常にトップを堅持するレンジのパフォーマンスは予想以上。モータージャーナリストの島下泰久氏が、その魅力を詳細にレポートします。

#B



FERRARI 308 GTB QV

今月の一言 **ダダ漏れです……。**

休載 P168~

2月5日現在 走行距離:6万6626km + α

先日洗車していたら、妙な油汚れを発見。前輪左のハブからグリスが漏れていました(泣)。実は11月号でお届けしたサーキット走行後のメンテナンスで既にその兆候はあったのですが、迂闊にも「たまたまでしょ」と放置していました。しかしこのままではマズイ。早急に対処せねば。



Porsche 993 RS

今月の一言 **いろいろと準備中です!**

休載

前回、足まわり関係のパーツ装着をしたのですが、サスペンションだけ拘ってリセッティング。ギリギリまで調整しておりましたが、公道を中心にサーキットも走りたい! という理想を追求したために、思った以上に時間を要してしまい、間に合いませんでした。次号必ずレポートいたします。



BMW 320d Touring M Sport

今月の一言 **サスペンションチューン開始!**

第3回 P168~

2月3日現在 走行距離:3318km

適度に車高を下げながらも、純正のような「動く足」にしたい。「これからはオトナのアンマわり!」とアイコードの鶴田氏は熱く語った。そこで白羽の矢を立てたのは、ご存じエナベタル。同社はさっそく純正サスペンションを解析し、プロトタイプ第一弾を製作。今回はこれを試乗する。



Vol. 9

最終回を 迎えて……。

この未知なるスポーツカーと付き合い、約9ヵ月……。いきなりではあるが、今回でSPYKERと別れることになった。そこで今回は最終回として、これまでの展開を振り返りながら、関わった面々に対談し、その魅力と想いを改めて語りあうことにした。

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

SPYKER C8 Laviolette SWB

DATA

2月14日現在

走行距離 | 2294km

とうとうSPYKER C8との蜜月も最終回を迎え、今回は輸入元であるアトランティックカーズの山中悠太郎氏と本誌・野口編集長、後半からはC8を担当させて頂いた筆者で鼎談を行った。テーマはSPYKERの「全貌」と今後における「要望」だ。

野口編集長（以下・野口）…そもそも御社がSPYKERを導入した経緯をもう一度お話頂けますか？

山中悠太郎氏（以下・山中）…弊社の代表である野原（茂氏）が北米ボートショーで居並ぶ高級車たちの中にSPYKERを見つけたのがきっかけでした。その印象は強く、後に野

原がボートを造った時もインテリアにそのイメージを取り入れたほどで「いつかはこれを日本に導入したい」と考えていたんです。

野口…試乗もされたのですか？

山中…弊社の野沢と野原が確認に行きました。野原は全日本ジムカーナにも出ているので、その評価も高かった。「ただの手造りではない、本当に良くできたスポーツカー。運転が好きなドライバーなら理解してくれるのでは？」という判断でした。

野口…ボクたちもSPYKERに触れ合って「これは昔ながらのレーシングスポーツカー」に近いのではないか？ という結論に至りました。



2013年10月号(第3回)

ワインディングで思う存分に走らせた野口。しかも真夏の試乗！とはいえ、エアコンの効きは強烈だから涼しい顔して攻められたものの、しかし、足の設定がもっともソフトな状態だったのがゆえに、やや消化不良。それでも面白いから許してしまうのが意外。



2013年11月号(第4回)

サービスに入庫してオイル交換&ETCを装着。さらにこの時、足の設定を変更しようと試みたが……。思いのほか時間がかかることが判明、担当者の都合もあって断念した。また、シャシー下まわりなどを確認すると意外な発見も多く、素性としてレースカーであることがよく分かった。



2013年12月号(第5回)

本誌ロータス・カップのドライバーを務めていた山田弘樹なら、SPYKERをどう見るのか試したところ、さすがの見解を聞かせてくれた。もちろん好印象。コーナーへのアプローチなど存分に好き放題攻めていた！



2014年1月号(第6回)

秋を迎えた頃、気まぐれに紅葉ドライブを決定！いや正確に言うならいろは坂を走ってみたいだったというのが本音。しかし観光地に連れて行くと、変態扱いの連続。興味本位で近寄ってくる人ばかりだった。

↓本誌編集長の野口 優。日頃はフェラーリやボルシェなど、高性能車のレポートばかりを担当しているものの、本当は根っからの英国産スポーツカー好き。というか、結局はそれを選んでしまうというモノ好きでもある。



←アトランティック・カーズの山中悠太郎氏もまた、輸入元として携わりながらもSPYKERに熱い想いを抱いている。昨今のスポーツカーにはない魅力を伝えたいと願いながら、今後も同社では、様々な個性派モデルを扱っていききたいという。

→主に後半をレポートしてきた、モータージャーナリストの山田弘樹。2013年度のロータス・カップに参戦してきただけに、この手のスポーツカーには理解が深い。だからこそSPYKERの本質が見えたと言。



山田弘樹(以下..山田)..
あの見た目からは想像もつかないほど、完璧なスポーツカーでした。縦置きエンジンの低重心レイアウト、基本骨格が良くできていて、から、乗り味をソフトにすることができると言。

野口..マクラーレンもそう。レースまで使えるモノコックを造って置いて、それをストリートに降ろしていく手法。これを今求めているヒトは多いんじゃないかな？と感じました。そういうことができるのは、やはりイギリスのメーカーなんです。SPYKERはオランダ製ですが、クルマの造り方や考え方が、極めてイギリスっぽい。

山田弘樹(以下..山田)..
あの見た目からは想像もつかないほど、完璧なスポーツカーでした。縦置きエンジンの低重心レイアウト、基本骨格が良くできていて、から、乗り味をソフトにすることができると言。

野口..それは合っていますよ。今でこそ違いますが、スパイカー・カーズはこのC8を造った当時、ザガートと同じグループでした。ベース製作はイギリスの有名レーシングビルダーで、アストンマーティンと並んで造られていましたから。イギリスの血は間違いなく入っていますね。野口..長期レポートの一番最初の個体は、ボートの操縦桿を思わせるステアリングが付いていた。ドアもミ

野口..現代のスパイカーは、電気味付けするんですよ。どう排圧を上げ下げするか、どうシャシー性能を感じさせるか。造り手が電子制御で合理性を求めるから、つまらなくなってしまう。快感を得たいなら超高速域までもっていかねばならない。普通から乗っていて「スポーツカーっていいな」って思えるクルマは、実は少ないんです。クルマは数を売らなければならぬけれど、スポーツカー好きはいつだって、人と違うクルマを探しています。だから

野口..現代のスパイカーは、電気味付けするんですよ。どう排圧を上げ下げするか、どうシャシー性能を感じさせるか。造り手が電子制御で合理性を求めるから、つまらなくなってしまう。快感を得たいなら超高速域までもっていかねばならない。普通から乗っていて「スポーツカーっていいな」って思えるクルマは、実は少ないんです。クルマは数を売らなければならぬけれど、スポーツカー好きはいつだって、人と違うクルマを探しています。だから

山田弘樹(以下..山田)..
このSPYKERは、もっと脚光を浴びてよいと思いました。そういう意味では、次のモデル(C8 ALERON)がAT化されたというのは、ちょっと残念。ATの内容にもよりますが.....

山田弘樹(以下..山田)..
このSPYKERは、もっと脚光を浴びてよいと思いました。そういう意味では、次のモデル(C8 ALERON)がAT化されたというのは、ちょっと残念。ATの内容にもよりますが.....

山田弘樹(以下..山田)..
このSPYKERは、もっと脚光を浴びてよいと思いました。そういう意味では、次のモデル(C8 ALERON)がAT化されたというのは、ちょっと残念。ATの内容にもよりますが.....

2014年2月号(第7回)

アトランティック・カーズ主催のドラトレに無理やり参加！アストンマーティンに混ざって山田弘樹がSPYKERを走らせた。講習を受けるのが目的とはいえ、やはりこういった場所での試乗だと、その素性がよく分かった模様。



2014年3月号(第8回)

恐らく近い性格だろうと、ロータス・エキシージSと対峙。もちろん、これを望んだのは、ロータス・カップドライバーの山田弘樹。レーシングを受け継ぐ者同士ということでテストしてみたが、その性格の差が思いのほか大きく、クルマ造りに対する考え方の違いを学ばせてもらった。



Vol. 1

プレミアムSUVの 長レポ開始!

鳴り物入りで登場したレンジローバー・スポーツが長期テストに加わる。
レポート担当はモータージャーナリストの島下泰久氏。
初回はレンジローバー・スポーツの、国内で乗った第一印象をお届けする。

REPORT ● 島下泰久 (Yasuhisa Shimashita) PHOTO ● 宮門秀之 (Hideyuki Miyakado)

RANGE ROVER SPORT SE

DATA

2013年式	レンジローバー・スポーツSE
走行距離	7167km

念

願叶い今回からレンジローバー・スポーツの長期レポートを始めることになった。発表前から話題のモデルだけに、きつと気になっている人は多いはず。楽しんでもらえるページになればと思っている。ちょうどレンジローバー・スポーツは個人的にも是非じっくり付き合っていたいと考えていたモデルだった。何しろ昨年4月のNYショーでのワールドプレミアに立ち合い、5月にはテクノロジーワークショップにも出向いたのに、国際試乗会だけは行くチャンスが訪れず、ステアリングを握ることができたのは昨年末

に日本に導入されてから。思い描いていた通りの、あるいはそれ以上とも言える完成度に心から欲しいと思いつつも、すでにウエイティングリストに長い列ができていると知り諦めたという経緯があったからだ。さすがに仕事柄、未試乗のクルマをオーダーはできないので……。そんなわけで長期レポートを担当できるのは、まさに願ったり叶ったりだったというわけだ。

編集部にやってきたのはレンジローバー・スポーツSE。798万円のプライスタグを掲げるエントリーグレードであり、つまりリアルに狙



SEが積むV型6気筒3.0直噴スーパーチャージド・ユニットのスペックは最高出力340ps、最大トルク450Nm。2250kgのオールアルミボディには十分な余裕アリ。



魅力的なスタイリングの話に触れないわけにはいかない。レンジローバーに対して全高と前後オーバーハングを切り詰めたプロポーション自体、軽快感があっていい感じだし、前後のライト類もシャープにまとめられていて、すっきりとしたエクステリアをつくり出している。個人的な印象では、レンジローバーよりもこの辺りのまとまりは良いと感じている。イヴォークとレンジローバーのいいところ取りと言ってもいいかもしれない。



レンジローバーならではのコマンドポジションを踏襲しつつも、低いルーフなどのおかげで囲まれ感はやや増した印象。走るには良いが、取り回しには一層の注意が必要だ。気に入っているのが、ジャガーFタイプと共通の gangs リップ式シフトセクター。手前に引いてアップ、押し込んでダウンの配列も含めて、スポーティな操作感を楽しめる。容量十分の荷室も魅力。テールゲートが上下2分割ではなく一体式なのが、ちょっと残念。

いを定めていたモデルだ。最高出力340psのV型6気筒3.0直噴スーパーチャージド・エンジンにローレンジを持たないシングルスピードのフルタイム4WDシステムを組み合わせたのはHSEと同様。異なるのは装備で、まず走りに関する部分ではステアリングシフトパドルが備わらず、タイヤも20インチではなく19インチになる。但し、テスト車はオプションの20インチを履く。

主な違いは快適装備の有無で、ざっと見ただけでも自動防眩ドアミラー、ステアリングヒーター、シートヒーター&クーラー、ヒートッドフロントスクリーン、アダプティブ・キセノン・オートヘッドランプ、電動テールゲート……といった辺りが軒並みオプションとなる。プレミアムSUVとしてそれなりに満足のいく内容を揃えたければ、はじめからHSEを選んだ方が満足度は高いだ

ろうが、機能性重視で考えるならばSEに自分が本当に必要だと思う装備だけをプラスするという手はあると思う。納期は伸びそうだが、予算も節約できることだし。

そもそも、それでも十分過ぎるほどの使い勝手を備えているのがレンジローバー・スポーツというクルマである。今回、細部の写真にはその気に入っているポイントをいくつか挙げておいた次第。実際、これから一体どんな風に使ってやろうかとワクワクしている。

人と荷物を快適に運ぶというだけでも、快適性は高く室内スペースも広大だから、きつと大いに活躍してくれるだろう。2月の東京は2週に渡って大雪に見舞われたが、スタッドレスタイヤを履いておけば、どこにだって乗っていったに違いない。とは言いつつ、残念ながら交換に行くための時間を確保することができ



新型レンジローバー・スポーツはレンジローバーと並行して開発されており、ボディも同様にオールアルミ製とされている。ドアを開けると、ピラーにその証としてバッジが備わる。

ず、このクルマのタイヤは標準のM+Sのまま。ほとんど乗ることができなかったのが何とも残念なところなのだけれど……。

また、このクルマの持つプレミアム性という部分にも焦点を当ててみたいという気持ちもある。NYなどの都市で絶大な人気を誇るの、高い実用性だけでなく、ベタな話をすれば高級ホテルのバレーパーキングでも丁寧扱われるといったような部分に拠るところも大きいのだ。そういう使い方もしなければ、このクルマを長期レポートする意味は無いのではないだろうか？

一方で、個人的により興味があるのは長距離ドライブ、そしてアウトドアに連れ出すことだ。長距離ドライブは、レンジローバー・スポーツにとっては間違いなく得意科目だろう。一方のアウトドアは、あるいはそれはデイスカバリーなどに任せるべき領域なのかもしれないが、コイツだって紛れもないランドローバーなのだから、スポーツカーには行けない所に分け入ってみたり……なんて想像するだけでも楽しそうだ。

ローレンジを持たないとは言って

510psのエンジンを積むオートバイグラフィックよりは大人しいが、それでも動力性能は十分以上のもの。しなやかなサスペンションも普段乗りでは特にメリットが多そう。



も、まさかそれが必要になるほどの険しいオフロードなんて、それを探し出す方が難儀だろうから問題は無いはず。何か面白い所に行けないものかと、目下アレコレ夢想しているところである。

今回は1回目であり、まだクルマを受け取ったばかり。しかも前述のように大雪の影響もあって、残念ながらまだじっくりとステアリングを握れてはいないが、これから季節も良くなってから、活躍の機会は一気に増えてくるに違いない。面白いレポートができればと思っているので、お楽しみに。そうそう、要望あるいはすでにオーナーとなられた方からのお便りなども頂けたら思っているところだ。

Tuned THE Diesel Vol.3

REPORT●山田弘樹 (Kouki Yamada)
PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi)

「抜群のデキだと思う。すぐ確認しにきて！」とアイコード鶴田氏から連絡が入った。話題の主役はオリジナルのサスペンションキット。なんでも「純正の乗り味をさらにマイルドにしたようなピタッと路面に張り付く乗り心地。ワインディングに入っても安定性がバツグン。運転するのが楽しい！」というのだ。というワケでさっそく、筆者は愛知県豊田市へと向かった。

出迎えてくれた320dは、以前よりも少しだけ車高が下がっていた。純正タイヤ&ホイールを装着しているため迫力はないが、19インチを履かせたら「バシッ」と決まりそうな雰囲気。Mスポーツは純正から10mm下がっており、そこからさらにマイナス15mm。トータルで25mmの車高ダウンである。



Front



Rear

エナペタル×アイコード コラボレーション車高調SPL

■価格:39万円(税抜き・予価)

ダンパーはエナペタルのオリジナルで、減衰力12段階調整の1WAYタイプ。スプリングは純正の約3kg/mmに対しリックスと低重心化を図るため⑥6kg/mm、⑧8kg/mmの直巻を採用し、フロントには10mmのプリロードをかけた。車高調整はネジ式でフロントは倒立式。スタビブラケット位置は車高に合わせ位置を補正。リヤにはベアリングシートを挟み作業性を向上。



Frontスタビブラケット



Rearスプリングシート

BMWへの挑戦状。

あえてノーマルのまま富士スピードウェイでテストした320d。サスペンション性能の高さを遺憾なく発揮しただけに、この素性の良さを超えるには、相当なレベルが必要だと痛感。だがその直後、早々に「第二次プロト完成」との知らせが入った!!

BMWはバンプ側の減衰力を立ち上げない傾向



「車高を落としながらも“動く足”というリクエスト」

▲のグラフはエナペタルダンパーが減衰力最強の時。●は純正ダンパー、●はエナペタルダンパーが最弱の時のグラフとなる。バンプ側の値は純正とほぼ変わらず、最強値の時にロースピード(0.1m/sec)以下の部分とハイスピード(0.30m/sec)が強めに立ち上がっているのみ。減衰力の調整は主にリバンプ側で行われていることが見て取れる。



エナペタル代表
近藤 努氏

話もそこそこに、セッティングを確認するべく繰り出した。次に目指したのは、ダンパーチューニングのオースリテイであるエナペタル。日本人で初めてビルシュタイン社でダンパーセッティングのノウハウを学んだ近藤代表が、今回鶴田氏の要望を受けて直々に製作を担当されたというので、試乗もかねて尾張旭市のエナペタル本社を訪ねたのである。

減衰力は前後ともに12段中6段目。タウンスピードで一発目の段差を超えた時、軽い入力が伝わってきた。ちよつと硬い? いやいや、ダンパーを確認する際は、大抵気持ちでセンシティブになっている。こういう時は身構えないのが一番だ。

ラクな気持ちで乗っていると、情報がスツと身体に入ってきた。一瞬感じるのはスプリングレート。縮み

側のダンピングは穏やかで、硬めの直巻が「スツ」と沈む感触がある。それが伸び側に切り替わって反発しようとする時、ダンパーがこれをゆっくり戻そうとする。

だから少しだけ、段差に弱い。ある程度の硬さは、ダンパーが馴染みきっていないことや、ランフラットタイヤの影響もあるだろう。むしろ「換えた感」としては、このくらいシヤッキリしないと嫌だ、という人もいます。そういう硬さだ。

高速道路に入ると、乗り味は少しフラットになった。驚いたのはターニンの速さで、一度外側に荷重が掛かると、一発でコーナリング姿勢を決めてしまう。内輪がクルマのロールを上手に抑えている証拠だ。リヤのめくれ上がりや違和感もない。確かに速い。これが鶴田氏のいうところの「ビターツ」である。

ただし路面のうねりには、シャコチヨー感[※]が出た。車高調なんだからシャコチヨー感が出て当然、というなら問題ない。しかしBMWを超えるなら、そこは見逃せない。

理由はやはり、伸び側の制御が強いせいだろう。一度縮んだダンパーがすぐには伸びないため、段差以外では交互に力が入り対して追従性が悪い。入力が一定で、路面がフラットなシチュエーションは抜群なのだが、こうした場面ではステアリングがやや落ち着かないのだ。

エナペタルに到着して、「怒られるかな？」と思いながら近藤代表にこれを話すと、じつくりと話を聞いた後にうなずいて教えてくれた。

「BMWのセッティングは、バンプ側の圧力をとても低く抑え、伸び側で姿勢をコントロールしています。今回はそのやり方を踏襲しました。また鶴田さんには『車高を落としたい』という要望もありました。本来ならバネレート[※]を4kg/mm、6kg/mmまで下げ、プリロード[※]を弱めたかったのですが『絶対に底付きはNG』ということから、今の6kg/mm、8kg/mmに落ち着いたんです」

エナペタルで測定した減衰力グラフには、ダンパーが伸縮する様子がありありと記されていた。また近藤代表は純正ダンパーの出来映えを「フリクションが非常に少なく、素晴らしい」と賞賛していた。ちなみに鶴田氏は「縮み側はスプリングだけで制御し、減衰力で余計なフリクシ

BMW 320d Touring

ンをかけさせない。BMWのやり方は、レースそのもの」と分析した。さすがは元某メーカーで、レース畑を渡り歩いて来た方である。帰りはフロントのダンパーを2ノッチ緩めたが、ロールが大きくなり、フロントの収まりはさらに悪くなった。このレートとストローク量ならば、やはり縮み側の減衰力をもう少しだけ上げるべきだと感じ、これを鶴田氏に話した。すると近藤代表がそのコメントをベースに、次回までにリセッティングすることになった。……なんだか責任重大になっちゃった気がする。しかし近藤さんはF3000まで経験したプロ中のプロだから、ヒヨツ子の意見を全て鵜呑みにしたわけでもないだろう。今回はその変更内容を詳しく伺いながら、これを再びテストしたいと思う。またアイコードでは現在ECUにも着手した。チューンド・ザ・ディーゼルは順調に進行している。

八千穂レイクで LSD開発用の テスト走行も実施!

ヨコハマ ice GUARD iG50
■サイズ:225/50R17



ダンパーテストと前後して、鶴田氏はボルシェックラブ六本木が開催した「八千穂レイク氷上トレーニング」に参加。目的は純正デフの性能チェックだったが、鶴田氏曰く「アイスガードの性能が良かったせいもあるけれど、純正デフでも320dのトラクション性能は高く、楽しむだけならLSDはいらないかもしれないと感じました。ただ、さらなる速さやスポーツ性能を狙う上でLSDは必要だと思うので、開発は続行します」とのことだった。





MOTOR SPORT

F1 GP

小林可夢偉、ケータハム加入決定！ 2年ぶりのF1復帰 チームの切り札となるか

TEXT●小倉茂徳 (Shigenori Ogura) PHOTO●Caterham

フェラーリからのテスト等のオファーを蹴り、「現役F1ドライバー」に拘った小林。2年ぶりのグランプリ参戦となるが、ケータハムはこれまでに入賞経験のないチーム。チームから小林への期待は小さくない。

ケータハムF1チームが、小林可夢偉を今シーズンのドライバーとして起用することを1月21日に正式発表した。

ケータハムF1チームはイギリスのスポーツカーメーカー、ケータハム社の傘下にあり、両社ともマレーシア人企業家のトニー・フェルナンデス氏率いるチューン・グループ内の企業である。同じグループ内には格安航空会社で有名なエア・アジア

やイギリス・サッカーリーグのクイーンズパーク・レンジャースも属している。

大グループのなかにあるケータハムF1だが、戦績は低迷続き。昨シーズンはチームランキング最下位となり、今年のチームの移動費用などの分配金がもらえない状況になった。この低迷続きにフェルナンデス氏も、無駄なカネは出さない方針に転換。さらに今シーズン成績が出せなければ

ばF1から撤退すると宣言していた。そのためチームは多くのドライバーに声をかけ、その持参金を資金の源にしようとした。小林は昨年から交渉していたのに、チームがなかなか決断できなかったのは、こうした事情があったのだ。

だが、チームからの小林への期待と信頼は絶大だった。一説には小林の持参金は900万ユーロと噂されていたが、実際はそれよりもはるかに少なく100万ユーロほどだという。それはちょうど一昨年末に展開された小林への支援募金の総額である、カムイサポートの約1億8000万円と同じ。小林はF1復帰のための資金集めという募金の主旨と約束をきちんと果たしていた。

今回、小林はチームからの報酬がゼロで良いことを自らフェルナンデ

ス氏に申し出ていた。これは財政が楽ではないチームにとって大きなプラス材料にもなった。小林はチームからの報酬がゼロでも、持参金が少額ですんだうえに個人スポンサーからの収入は得られる。今後の活躍で小林のスポンサーが増える可能性もあるだろう。

小林はフェラーリからの耐久レースとF1の開発ドライバーの契約よりも、ケータハムF1参戦を選んだ。そして「チームのために」という強い思いを語った。これは背水の陣のチームに強く響いた。今年のF1は車両規定が大きくかわり、技術的には「振り出しに戻る」。これは技術蓄積が少ないケータハムF1にとって



小林がドライブするケータハムCT05は、チャンピオンのレッドブルと同様にルノーV6ターボエンジンを搭載。スペイン・ヘレスでのプレシーズンテストではルノー・エンジン勢が不調に苦しむことになった。

浮上のチャンスにもなりうる。そして、小林のチームメイトには、元全日本F3チャンピオンで、新人のマーク・エリックソンが起用された。今季のケータハムF1チームはある意味、日本に近いチームと言えるのではないだろうか。

積極果敢で魅せる走りの小林の復帰に、世界中のF1ファンからの熱い期待が集まっている。

醜いマシンに批判続出？ 鍵はパワーユニットの信頼性

F1 GP

今年のF1は、エンジンが1600ccのV6直噴ターボに変わる。また、昨年までKERSと呼ばれたシステムはERS(エネルギー回収システム)とされ、電動パワーアシストは最大60kWh(約81ps)から120kWh(約163ps)となる。一方、フロントウイングの幅が狭められ、リヤウイングの変更が加わることで、コーナリングスピードは

やや下がり、ラップタイムは昨年より落ちるとみられている。車体は、安全のためにノーズを極端に低くする規定になった。これは、昨年までのハイノーズでは衝突時に相手のドライバーの頭を直撃する危険があったため。ターボエンジンとERSの信頼性がカギとなりそうで、勢力図はまったく読めない状況である。

REPORT●小倉茂徳 (Shigenori Ogura) PHOTO●McLaren





スーパーGTの「華」というべきGT500クラスの車両が今年は一斉に新型へと切り替わる。2009年に新規規則が導入されて昨シーズンで5年が経過。マシンが旧態化してきたことを受けて今季より全面的に車両規則が改定され、これに伴ってトヨタ、ホンダ、ニッサンの3メーカーが新型車両を開発、14年シーズンよりニューマシンが投入されることになったのだ。巷では「ドイッの」DTMと車両規則が共通化

されたことばかりが目立っているが、DTMと同じになるうがなるまいが、この時期にGT500クラスの車両規則が改訂されることは既定路線だった。したがって、その行き着いた先がたまたまDTMと同じだったと捉えたほうが正しい。

とはいえ、新規定がDTMの影響を色濃く受けているのは事実。パワートレインを基本的にフロントエンジンのリヤ駆動に限ったり、ドライバーの乗り換えよりもクラッシュ時の安全性を優先した共通モノコックが採用されたことなどが、その最たる例だ。

このうち、フロントエンジン規定に苦しめられているのが15



昨シーズンまでは、既に販売が終了していたSCで戦い続けていたレクサス。今シーズンからは、2014年中に発売予定のRCFをベースとするGTマシンを投入する。

GT500

新世代マシンが揃う2014年のGT500 唯一のミッドシップ NSXが苦しむ理由

REPORT●大谷達也 (Tatsuya Otani) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

年に発売される新型NSXでスーパーGTに挑むホンダ。なにしろNSXを名乗るからにはミッドシップでなければ意味がない。そこでトヨタとニッサンの同意を得てホンダのみミッドシップレイアウトを用いることになった。ちなみに、トヨタは2014年発売予定のレクサスRCF、ニッサンはGT-Rを投入する。

もともと、いくらミッドシップが認められても、FR用に設計された共通モノコックをホンダも使うことには変わりない。このため、NSXは重量配分などの点でミッドシップのメリットを十分に発揮できない恐れが指摘されているほか、FR用を無理やりミッドシップ用に改造したことに伴うモノコックの剛性低下を懸念する声も聞かえる。また、ハイブリッドシステムを搭載することもNSXだけの特徴だが、これが車重増を招いているのも事実で、コンベインシヨナルな成り立ちのRCFやGT-Rとどちらがパフォーマンス的に有利なのかは判然としない状況。もっとも、NSXに明確なアドバンテージがあれば、スーパーGTではお馴染みの性能調整という名のハンディキャップ制が実施され、そのアドバンテージは帳消しにされるはず。したがって、今季も結果的に3メーカーが拮抗した戦いを繰り広げるのは間違いないものと見られる。

注目のスーパーGT開幕戦は4月6日に岡山国際サーキットで開催される。



ニッサンはこれまでと変わらないR35型GT-Rを使用するものの、2014年のレギュレーションに合わせた完全なニューマシン。エンジンはトヨタ、ホンダと同様に2.0ℓ直4直噴ターボエンジンを搭載する。

REPORT●大谷達也 (Tatsuya Otani) PHOTO●HONDA



伊沢拓也、GP2参戦が決定 その先にはF1ステップアップも

GP2

これまでスーパーGTなど、国内レースで活躍してきた伊沢拓也選手が2014年より「F1の登竜門」とされるGP2シリーズに参戦することが決まった。これは2015年よりF1に復帰するホンダの支援を受けて実現したもので、伊沢選手はいわばマクラーレン・ホンダのドライバー候補生としてGP2に挑戦することになる。

今後の目標について訊ねられた伊沢選手は「ただGP2で成功を収めてF1に乗るだけでなく、これまでの日本人ドライバーが収めてきた以上の成績をF1で残すこと」と回答。彼のF1昇格が決まればマクラーレンというトップチームからの参戦が実現するだけに、この目標も決して絵空事とはいえない。伊沢選手の健闘を祈りたい。



ART RANGE ROVER VOGUE

ロードバスタースタイルの提案
全方位的エレガント。

× ルセデスに特化して10年以上、Gクラスを筆頭に市場を牽引したARTは、昨年からプレミアムSUV全体を網羅するチューナーへと発展的成長を遂げた。その新しい取り組みが早速日本に上陸した。ご覧の通り、昨年4世代目へと刷新されたレンジローバーである。ヴォーグをもとにARTは早速、己のデザインコンセプトをふんだんに盛り込んだプログラムを完成させた。それをロードバスターという。真の完成系はオーバーフェンダーを持つボディキットやエアロボンネットなどを設えたアグレッシブなものとなる。しかしこれはナローフェンダーのまま。ロードバスタースタイルと呼ばれる。前後のバンパースポイラーとルーフスポイラー、そしてお馴染みmono ART1ホイールですっきりとまとめられている。

10年を超えるロングセラーとなるmono ART1の表情を始め、否応なく主張する3連フォグランプなど、ARTらしさはしっかりと受け継がれている。22インチのフィッティングも極めて自然だ。Gクラスなどメルセデス系では定番となったアブローチだが、ここまでレンジローバーに溶け込むことに改めて驚く。ARTの生み出す華麗な造形と、レンジローバーの世界とが、互いに引き立て合っているように思える。

より攻撃的な造形による個性の主張が望みなら、本国にあるオーバーフェンダーキットを選びたい。それに見合うサイズの鍛造ホイールも用意されている。ただし全幅1985mmもある堂々とした現行レンジローバー、全幅2m超えは必須。構造変更が必須となる日本の車検事情を合わせて、ナローのままのほうがユーザーフレンドリーなのは事実だ。この個体はV6モデルであることが手伝って、価格の敷居も低い。



個体は3.0ℓ V6スーパーチャージドのヴォーグ。一連のプログラムはもちろん5.0ℓ V8やオートバイオグラフィーにも適合する。V8モデルにはエキゾーストシステムも存在する。

PARTS LIST

Road Busterボディキット(フロンスポイラー/オーバーフェンダー/サイドスカート/リヤスカート/テールパイプ)	241万5000円
※単体での価格は要問い合わせ	
LEDトリプルビームキット	22万5000円
リヤルーフスポイラー	16万8000円
mono ART1ホイール(10.0J×22)	14万7000円

普段の足代わりに使えて、一流ホテルのエンタランスも似合う。たとえ悪路へ進入しても問題なし。いかなるシチュエーションでもサラリとエレガントに振る舞うことがレンジローバーらしさだとしたら、このロードバスタースタイル、実にいい塩梅でまとめられている。もちろん数ある商品群のなかからチョイスしてレンジに、ひと味、加えるだけでも个性的となる。ツルシのオートバイオグラフィーもいいが、似たような投資でこのようにV6にARTを組み合わせて、自分なりに仕立てるのも魅力的である。



前後をフルバンパータイプのアエアロでまとめた。細部を見るとアグレッシブなのにオーバーフェンダー無しでも極めて自然にまとまる。フロント下部にはARTの伝統的な3連フォグランプが装着される。シャープな造形をさらに引き立てるリヤのルーフスポイラーもいい味を出している。ホイールは定番たる「mono ART1」で前後ともに275/40R22サイズのコンチ・クロスコンタクトを組み合わす。フェンダーとのツライチ具合が絶妙だ。



日

本でも少しずつ知名度があがってきているBMCエアフィルター。イタリアのボローニャに本拠地を構えるエアフィルターメーカーで、F1(2013年にBMCエアフィルターを採用していなかったチームは1チームのみ)や、ル・マン24時間耐久レースのLMP1車両、MOTOGPの車両など、トップカテゴリーのレースカーにも軒並み採用されている実力派の吸気関連メーカーだ。

そのBMCエアフィルター社が、市販車用に究極の吸気システムとして開発している「カーボンレーシンググフィルター」シリーズ。その中でも純正の吸気ボックスと交換することで、理想的な吸気抵抗の低減とエンジンへの安定した空気供給を実現しているのが「コンプリートエアボックス」という商品だ。

これは多層構造の特殊なコットンに低粘度オイルを染みこませたエアフィルターと、ドライカーボンで成形されたエアボックスから構成される吸気システム。エンジンやエアフィルターの性能を考慮しながら、ボックス形状や内部構造の設計をBMCエアフィルター社がすべて担当。エンジンの各気筒へ均等に走行風を供給できる製品だという。

「BMCエアフィルター社はエアフィルターだけでなく、レースカーの吸気ボックスデザインも手がけているメーカーです。その実力を市販車にフィードバックしたものがカーボンレーシングフィルターコンプリートエアボックスです」とは、BMCエアフィルターの日本への正規インポーターであるガルダ代表の弁。



CRFコンプリートエアボックスは、アウディR8やランボルギーニ・ガヤルド用などをラインアップ。今回取り付けを行ったボンド東京を始め、全国の販売店で取り扱い中。

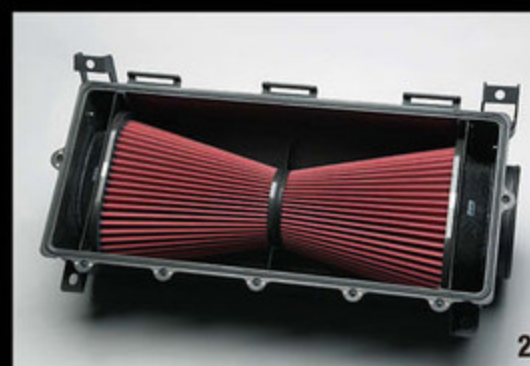
BMC Air Filter Carbon Racing Filter Complete Air Box for Ferrari 458 ITALIA

トップカテゴリーのレース界が認める
究極の吸気ボックス。

PARTS LIST

カーボンレーシングフィルター コンプリート エアボックス
フェラーリ458イタリア用 68万6700円

その実物がこのフェラーリ458イタリアに装着されているものだ。ボックスが収まるエンジンルーム内のスペースには限界があるため、パッと見たときの形状に大きな差は無い。しかし、より滑らかなレイアウトになった上でドライカーボンのボックスがエンジンルームに収まっていると、458イタリアの純正エアフィルターボックスはこうあるべきだ、と思うほどフェラーリの品格にマッチしているように感じる。



1. フィルター内にも形状にこだわって、走行風がフィルターを均一に通る形状に工夫されている。このような細部の作り込みが、レース関係者の支持を集めているポイントだ。2. フィルターの寿命は走行条件によっても異なるが、2~3万kmが目安。汚れた場合は専用クリーナーで洗浄し、専用のオイルを塗布すれば再使用が可能だ。



3. ドライカーボン製のエアフィルターボックス。純正から微妙に形状変更され、内部に仕切板を入れるなどして、左右のバンクに均等な空気が流れるよう設計されている。フェラーリ458イタリアの純正との比較値は、重量が15%減、エアボックス容量が7%アップし、フィルター面積は+80%広がっている。

新

鮮な空気を燃焼室に送りこむことでエンジンが持つポテンシャルを余すこと無く引き出す。エンジン本体に手を加えることなく完全にクルマのパフォーマンスアップを狙える吸気系チューニングは、速さを求める多くのオーナーにとって魅力的な選択肢であることは間違いない。だがより高いパフォーマンスを求めるとなると、そのセッティングには高いレベルの技術が求められる。ホコリや異物を除去するフィルターとしての機能はそのままに、冷えた新鮮な空気を送りこまなければならぬ。しかも送りこむ空気は多すぎても少なすぎても電子化が進んだ現代のクルマにおいては様々な不具合の原因になるため、きっちりとした計算が必要だ。エンジンの発する熱が籠るエンジンルームにおいて、その緻密な空気の流れを実現するためには、チューナーとして蓄積した経験とノウハウがモノをいうのだ。

一般的なスポーツタイプのエアフィルターは純正交換型、もしくはむき出し型が多いが、グループ・エムのラムエアシステムは、過酷な環境に置かれるエンジンルーム内に車種専用設計のカーボンフィルターケースを配置。そこに外気からの冷えた新鮮な空気を取り込み、エンジンへ効率的に送りこむことで、個々のクルマにとって理想的な吸気環境を実現している。さらりと流してしまいがちだが、この「車種専用設計」という部分が大きなポイントで、開発時には実車を元に吸気流量や吸入温度を確認できる専用計測器を用いて



Gruppe M RAM AIR SYSTEM for BMW F20 M135i

作り手の“コダワリ”が注ぎ込まれた
車種専用設計のラムエアシステム。

PARTS LIST

RAM AIR SYSTEM	23万8000円(税別)
※BMW F20 M135i用 2月下旬発売	

テストを実施。そこで得たデータを元に、限られたエンジンルームのスペースの範囲で最善のボックス形状や容量を模索しながら、目の肥えたクルマ好きが満足できる特別な吸気システムが誕生するわけだ。



フィルターケースやサクションパイプ等にはカーボン素材が使われるなど奮った内容を持つ。フィルターは吸気抵抗と集塵性能に優れたK&Nフィルターを使用する。

ムエアシステムは10〜15ps程度の出力アップに加えて、ターボが効いてくる回転域前後の即応性が高まっており、ストリートシーンでの実践的な速さを体感できるとのこと。腕自慢が揃うM135iオーナーの期待に、きっちりと応えることができるのだ。

美しさと機能性を合わせ持つラムエアシステムは、作り手の「コダワリ」が注がれた逸品といえよう。



キドニーグリルの内側にはエアガイドを設置。吸入口に外気を導くことで冷えた外気をフィルターケースに送りこむ。空気の流れを意識したレイアウトを採用している。



サクションパイプに配置するエアマスセンサーの位置も、パイプ内を流入する空気の流れを意識し入念なテストを繰り返すことで最適な位置に設置される。



K&Nフィルターが納まるカーボンフィルターケースはボックス形状。熱の影響が少ない場所に配置されるなど、エンジンに冷えた空気を送り込める工夫が施されている。





ROBERUTA CARBON AERO KIT for Porsche Carrera GT

オーナーたちの希望を反映させた
日本品質の妥協なきエアロ。

PARTS LIST

CARBON AERO KIT

290万円(税別)



↑ 造形的に一番凝っているリヤディフューザー。純正は実用面から大人しいが、この部分を大胆に大型化。リヤスポイラーも約3cm延長され、かなり空気を跳ね上げる形状になっている。また、垂直の整流板を延長してフロントバンパーに見合った重厚感を出している。純正ディフューザーに対し無加工で装着可能だ。



↑ ドアの下をえぐるような形状にすることでレーシーなイメージを与えるデザイン。フロントバンパーから流れてくるようなボディラインも美しい仕上がりだ。

← 開口部を大きくデザインすることで、フロントの重厚感を演出。ヘッドライトからバンパー先端にかけての曲線も、ポルシェが持つ独特のラインを意識している。

毎年、東京オートサロンにブースを出展しているロベルタ。今回の展示車両は、新作のカーボンエアロキットを身に纏ったカレラGTだ。

デザインコンセプトは、カレラGTが現代風のデザインでマイナーチェンジをしたら、このような姿になるのではないかと、という正常進化を狙ったもの。ノーマルが持っているデザインを大きく崩すことなく、必要最小限のアレンジを加えることで、古さを感じさせないスタイルに仕上がっている。

「リフターシステムの装着を通じて、カレラGTのお客様が多数いらっしゃいます。オーナーの方々と意見を

交わすうちに、こういうデザインのエアロがあったら欲しいよね、というものを具体化しました」とは代表の坂本氏。とはいえ、デザインを決めるまでや、いざ製作に取りかかってから完成させるまでに、思いのほか時間がかかったという。

「クルマがクルマですので、クオリティを最重要課題として製作していくと、いろいろなことに時間がかかってしまいました。とはいえ、すべてメイドインジャパンの高級素材を使用していますし、カーボンを貼り合わせている位置や取り付け精度もかなり追求しています。基本的に純正エアロの装着と同じ位置でビス留めをする構造にしていますので、ボディの加工も一切ありません」とは坂本氏。国内のカレラGTオーナーの意見を元に、求められているエアロを製作したという訳だ。

そのスタイリングは、フロントバ

ンパー両サイドの開口部のデザインを出来る限り大きくし、現代風のイメージを具現化。開口部やリップスポイラー部分、ライトまわりなどをカーボン地が出るように未塗装とすることで、高級感とデザインが明瞭に分るよう演出している。

またサイドディフューザーも凝った形状で、ボディ内側にえぐるような彫り込みのあるデザイン。フロントリップスポイラーとのボディラインも底面に板状のデザインを取り入れることで、繋がりのあるシルエツトを見事に表現している。

これらのエアロに合わせて最もデザインに力を入れたのがリヤディフューザー。垂直の整流板をテールエンドまで延長して迫力を増したほか、水平方向のウイングも装着。バックフォグやバックカメラを装着できるスペースも設計し、重厚感のあるリヤビューに仕上げている。

お喋り工房

GENROQ
Taro's
OSYABERI
KOUBOU

連載
90
回

太郎、インド上陸編



お喋り① 意外と知らない 神秘の国、インドへ

「リスボンから西に向かえばインドに行けるはずだ」

いまから500年くらい前にコロンブスは南スペインの港を出港した。当時地球は丸いと考えられていたが、その大きさを正確に掴めていなかった。とにかく西に向かえば、インドに行けると思っていたに違いない。しかし、実際にはインドではなく、今のアメリカ大陸に上陸した、と伝えられている。

いまでは当たり前の話だが、世界地図上でインドは、西洋と東洋の間地点に位置している。北はエベレストのヒマラヤ山脈、南はインド洋に囲まれている。このインド洋は季節風が吹くので航海には都合がよく、夏は東から西へ、冬になるとその逆の風が吹き、旅人の移動経路となっていた。古くはメソポタミアやアフリカの東海岸からインドを目指して多くの民が移動してきた。

そして、インドの東には無数の島々が存在する。インドの諸島という意味で「インドネシア」と命名されたわけだが、「ネシア」とは諸島を意味し、「ポリネシア」や「ミクロネシア」



とネーミングされた。さらに、その東にあるのが黄金の国「ジバング（ジャパン）」である。

インドはお釈迦様が開いた仏教があるので、日本人には馴染み深く、さまざまな文化が伝わってきた歴史がある。とはいえ、現代の私たちはインドについて多くを知らない。

若い人に聞くと、カレーとターバンくらいしか挙がらないが、最近では天皇陛下や安倍首相が公式訪問し、日本とは以前にも増して、密接な関係が築かれようとしている。自動車の世界に目を向けると、意外にも日本車はインド社会に浸透している。

お喋り② デリー・ショー取材で訪印 太郎、現在のインドを探る

太郎が初めて訪印したのは2010年のこと。今回はデリー・ショーの取材で来たが、その時から比べると市内は交通網が整備され、毎日250万人が地下鉄を利用し、クルマの数は明らかに増えていた。1700万人を抱える大都市デリーでは、まだ十分ではないだろうが、移動手段の多様化と発達によって、人々は職にありつける機会が増し、その結果、家族に一片のナン（パン）どこ



2月初旬にデリーで開催した「第12回オートエキスポ(デリー・ショー)」の取材で2度目の訪印をはたした太郎。1986年からスタートして現在は隔年開催されており、地元のタタやマヒンドラをはじめ、欧州メーカーはメルセデス、BMW、アウディ、ジャガー、日本メーカーはインドでは圧倒的なシェアを誇るマツダスズキだけでなく、トヨタや日産、ホンダが出展。写真は10万ルピーカーのタタ・ナノと、人気のホンダ・シティ・ディーゼル。



ろか多くの富を得ることが
できる。つまりインド
では、移動することが生
きることを意味している
のである。

その一方で多様な民族
が交じり合っているイン
ドだが、宗教でいえば80
%がヒンズー教、14%く
らいがイスラム教、残り
が仏教やキリスト教とい
う比率で共存する。しか
し最近では格差社会が広
がり、貧しさから精神的に
逃れるためにイスラムに
改宗する人も増えている
という。インド人と言え
ばターバンを巻いた人
を思い浮かべるが、ター
バンはシーク派の人たち
のアイコン。もともとは
厳しい戒律のカースト制
（階級制度）から離脱し、
シーク派を形成したのだ
が、その教えは「一人の
上に立つ者」という崇高
な自覚を持ち、知識や教
養を大切にしている。そ
れゆえに海外に行ける
インド人の多くはシーク
派であり、それゆえに海
外では「ターバン・イン
ド人」というイメージが
出来上がってしまった。

インドは産児制限を行
わなかったおかげで、
2030年の人口は中国と
並び2050年まで増加
し続ける予想されている。
インドと旧インド領（パ
キスタンやバングラデ
シュ）をあわせると2020
年頃には20億近い人々
が暮らす地域となる
そうだ。そこで活躍す
るのが日本車である。
インドでシェアナンバー
1はスズキ自動車（マル
チスズキ）、続いてヒ
ュンダイ、3位にマヒ
ンドラ社（インド資本）。
台数では圧倒的にマル
チスズキだが、最近
はホンダがシェア4位
となり、追従している。
インドで1・5Lディー
ゼルのシティを販売し、
好調のようだ。昨今、



の自動車産業から注目
されているインド国内
の販売台数は、220万
台（2009年）で、10
年後には500万台と予
測されていたが、ここ
二年は前年比割れし、
クルマの販売は不調ら
しい。新興国の星とし
て期待されていたイン
ドに変化が起きている
のは間違いないが、こ
れからトヨタや日産が
より攻勢をかけるだろ
うから、今後日本車の
シェアは80%を超える
かもしれない。なに
しろインドで企画、設
計、生産されている日
本車に人気が集まっ
ている。

お喋り③ クルマは現代社会にとって とても重要なライフライン

太郎は2月11日で、満
60歳を迎えた。いわ
ゆる「赤いチャンチャ
ンコ」でお祝いをす
る年齢となった。歳
をとることを悲観し
てはいない。人生の
区切りとして捉えて
いるが、この10年
で、太郎の人生観を
変える出来事がふた
つあった。ひとつは
レーシングドライバ
ーやジャーナリス
トとしてのキャリア
のなかで、ニルブル
クリンクで多くのこ
とを学び、大きな
影響を受けたこと。
レースやテストで、
5000ラップ以上走
った経験が自動車に
対する思考を育むこ
とができた。クルマ
の評価基準や、欧州
の自動車文化を知る
上でたくさんのこと
をニルで得たわけ
だが、それ以上に衝
撃的だったのは、東
日本大震災だ。

ボランテアとして活
動するなかでわかつた
のは、クルマは人々
が生きていくために
必要なライフライン
である。津波で漂流し
、陸に打ち上げられ
たクルマの残骸を



見ると、そのどれもが
生活感に溢れていた。
幸せな生活が一瞬に
消えてしまった。クル
マの残骸は無言で悲
惨さを訴えていたの
である。

インドではクルマを
持つ人はかなり恵ま
れた人々だが、環境
や状況は異なるもの
で、クルマは重要な
ライフラインである
ことに変わりない。
デリーでは、オート
バイや人力車も移動
手段のひとつとな
っている。すでにクル
マが人々の生活や物
流をしっかりと支え
ている。シン首相は
脆弱な社会基盤の整
備を公約していたが
、市内はまだ水道や
電気、トイレがない
地域もあり、停電や
洪水は後を絶たず、
慢性的な渋滞も酷い。
インフラが整ってい
ないのが実情だ。イン
ド人の気持ちは理解
できる日本人は、イン
フラ整備の面でも新
興国の良き兄貴にな
れるのではないだろ
うか。

お喋り④ 長年愛した相棒との別れ 新しい相棒との出会い

最後に話は変わる
が、先日マセラティ
のギブリに試乗した。
優雅な乗り味とスタイ
リングに惹かれたが、
日常で使えるサル
ーンとして完成度
が高く、素直に欲
しいと思うクル
マだった。13年
も連れ添ってきた
W210のメルセ
デスEクラス4マ
チックを、日本の
悪法であつたスク

驚異的なスピードで成長
を遂げているインド
だが、街を走ると、
“三丁目の夕陽”的な
世界が広がっていた。
新興国とはいえ、ま
だ生活感に溢れ、人
々のエネルギーが
満ちていたのが印象
的だった。とはいえ、
太郎が初めてイン
ドに来た4年前と比
べて、明らかにクル
マの数が増えており、
近代化が進んでいる
のも事実。バイクの
人気も依然として
高く、スズキを筆
頭にホンダやヤマ
ハも参入している。
ちなみにインドに
は「3億の神様が
いる」といわれる
だけあって、寺院
やモスクがたくさん
あり、さまざまな
宗教が互いを尊重
しながら共存して
いるのだ。

ラップインセン
ティブで処理して
しまったばかり
の太郎の心を揺
さぶった。いろ
いろ悩んだ結果、
ディーゼルモ
デルに興味があ
つたので、最終
的にはW212の
Eクラスディー
ゼルの購入した。
とはいえW210
のしなやかな乗
り味は名残惜しい。
AWDでもタイ
ヤに優しいトラ
クシオンは最良
で最高だった。
やはり手放す
んじやなかった！
と少し後悔し
ている今日この
頃である。



哲也の部屋。

第14回

浜島裕英【前編】

「モータースポーツ・タイヤの開発は楽しい!」

レーシング
ドライバー
本音×対談



プロレーシングドライバー田中哲也が、
今最も話を聞きたい人物を招き、その想いを聞く「哲也の部屋」。
今回はF1のスクーデリア・フェラーリで活躍する浜島裕英氏を招いた。
タイヤのスペシャリストである浜島氏とは、ブリヂストン時代から旧知の仲。
哲也の若手時代から、タイヤ開発の楽しさまで、話題は果てしなく広がった。

TEXT●入江大輔 (Daisuke Irie) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)
COOPERATION●Racers'Cafe TOKYO EBISU

哲也…初めて浜島さんとお会いしたのはいつだったかなあ。ボクがモータースポーツをスタートするずっと以前から、浜島さんはモータースポーツで活躍されていたし、初めて挨拶したのがいつだったのか、もう忘れてしまいました(笑)。
浜島…私がモータースポーツに関わり始めたのが1981年だから、哲ちゃんと初めて一緒に仕事をしたのは……。
哲也…ボクが初めてブリヂストンを履いたのが1990年シーズンのF3です。自分自身が上のカテゴリーで走れるようになって、ようやく浜島さんとお付き合いできるようなようになった感じですね。
浜島…全日本F3は当時すでにワンメイクタイヤでしたよね。



ふたりの対談は恵比寿にあるレーサーズカフェにおいて行われた。店内にはF1グッズがところ狭しと並ぶ。☎03-6809-0687

哲也…でも、JTCC(全日本ツーリングカー選手権)やフォーミュラ・ニッポン、GT選手権(スーパーGT)などでブリヂストン・タイヤを履くということは、やはり「自分もここまで来た!」という感慨がありましたよ。
浜島…当時から哲ちゃんも、タイヤに関する情報を素直に表現してくれるドライバーでした。同じことを説明する場合でも、ドライバーによってそれぞれ「個性」があります。あるドライバーが「アンダーステアで乗れない」と訴えてくる場合もあれば、別のドライバーは「ニュートラルでちょうど良い」なんてフィードバックが返ってくる場合もある。それぞれの好みやドライビングスタイルを把握しつつ、次の開発につな

PROFILE 浜島裕英 Hirohide Hamashima

1952年生まれ。ブリヂストン入社後、モータースポーツ用タイヤの開発を担当し、インディカーやF2を始め、日本国内のツーリングカー、GTレース、F3000などに携わる。1997年からはブリヂストンのF1活動の総指揮をとった。2012年から、スクーデリア・フェラーリのピークル&タイヤ・インタラクショナル・ディベロップ・ディレクターに就任。

げるのが、タイヤエンジニアにとって一番大切なこと。現在はF1を筆頭にコンピュータを介してセンサー類から出てくる膨大なデータがありますが、私はやっぱりドライバーのコメントが正しいと思うか、一番大切だと思っているんです。感じているのは、ドライバー自身ですからね。それを踏まえた上で、データの意味を考えるのがタイヤエンジニアの大切な仕事です。

哲也…ドライバーはなんとか一生懸命伝えようとするんですが、ハンドルの切った瞬間の「グニャ」とか「グルッ」とか、どうやって言葉で表現したらいいのか、わからない時があります。そんなフィードバックを出会ったその日に伝えても、たぶん「何を言っているんだ？」で終わってしまうでしょう。でも、お互いが時間をかけてコミュニケーションを深めていくことで、伝わるようになっていきます。それにドライバーによって、選ぶ言葉も、伝え方も違いますよね。

浜島…じっくり付き合って、色々なドライバーのクセや表現を理解していくしかないですね。それが全てのベースになります。ドライバーの皆さんが感じているフィードバックこそが正しいんです。適当なコメントを言うドライバー以外は（笑）。あらかじめ何か情報を渡してしまうと、それに沿って応えてしまう人もいます。でも、哲っちゃんの場合は、ダイレクトな感想を言ってくれるのが本当にありがたかった。「そう言われて乗ったんですが、ボクの感触は違うんです……」って。

哲也…タイヤの開発に関して、ボクはなるべく事前の情報は入れないようになっています。「構造が変わっています」なんてことを聞いてしまうと、それに沿ったことを言いたくなるん

「感覚をどう言葉で表現するべきかわからない時がありましたね」



Tetsuya Tanaka



Hirohide Hamashima

ですよ（笑）。やっぱりドライバーとしても、開発してくれた人と真逆の事は言いたくない。でも、「なんか違う……」と思ってしまうこともある。事前に何も情報を入れなければ、遠慮せずに言えますよね。

浜島…そういったフィードバックが本当に助かります。だから、事情を説明した後でも、「感じたままを言っ下さいね」ってお願いします。タイヤエンジニアが「これくらい変化があるはず」と思っても、ドライバーがそれを感ぜない場合もある。逆にほんの小さな変更なのに、ドライバーにとってはすごく大きな変化に感じられることもある。どの要素がドライバーにとって大きな変化を感じさせるのか……。ドライバーとのひとつひとつの会話が、いつも勉強になります。

哲也…読者の方にレーシングタイヤの違いを理解してもらうのって凄く難しいと思うんです。それこそノーマルタイヤとスタッドレスタイヤの違いならば、皆さんも実感するでしょう？ 極端に言えば、それくらい違いを感じる場合もあるんです。かといって「同じタイヤを履かされたのかも……」なんて感じる時もあるんです。ドライバーとして、自分が試されているのかって（笑）。それだけ開発の現場はシビアです。でも、世界的に見ると、モータース

「素直な感想を言ってくれるのが我々としては本当にありがたかった」

ポーツのタイヤはF1も含めてワンメイクの流れになっています。そのなかでも日本のスーパーGTはタイヤメーカーの争いが今でも過酷ですよ。

浜島…世界的に見ても、あれだけタイヤメーカーが凌ぎを削っているカテゴリーはないでしょう。逆に言うとタイヤエンジニアにとっては最高に楽しい世界だと思います。

哲也…ワンメイクタイヤは確かに楽なんですけれど、どこか楽しくない面もあるんですよ。

浜島…モータースポーツの現場では新しいターゲットが次々と出てきます。自分のトライが良い結果を生むと本当に楽しい。でも、コンペティションというのは、ライバルのタイヤを手に入れて分析できる訳ではないので、置いていかれた時がキツイ。そ



現在はスクーデリア・フェラーリでエンジニアとして活躍する浜島氏。凱旋となった日本GPでは多くのファンに取り囲まれる場面も。



の原因を探る作業にも楽しみはありますが、「追いつけない敗北」な訳です。チームやドライバーからも責められてしまう（笑）。

哲也…レースを構成する要素はたくさんありますが、結果が悪かった場合は「タイヤが原因で……」と言いがちだし、すごく良い結果の場合は「自分の力で……」って言いたくなるんですよ（笑）。

浜島…唯一、タイヤは路面に接している部分ですからね。

哲也…タイヤって本当に縁の下に存在ですよ。後編では浜島さんのイタリアでの生活などを聞かせて頂けたらと思います。（次号に続く）

カスタムは
愛だ！

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13回のテーマは、太田哲也が考えるクルマのカスタムとその可能性。人はなぜクルマをカスタムするのか？ 自らカスタムブランドを主宰する太田哲也が持論を発信する。

TEXT●太田哲也 (Tetsuya Ota)

PHOTO●服部真哉 (Shinya Hattori) / ATO

太田哲也の オレの話を聞け!

カスタムの醍醐味

カスタムカーの祭典・東京オートサロンの入場者数が20万人を超えたそう。全体的に派手なショーモデルの出演は少なくなり、一方で販売目的のカスタムカーやデモカーの出演が多くなった印象を受けた。日本にもカスタムというビジネスが根付いてきたと感じる。

読者の中には「カスタム」と聞いて、まったく興味がない人もいるかもしれない。クルマ好きであっても、カスタムする人と全くしない人に二分されるだろう。例えばモータージャーナリストでさえ愛車をカスタムしている人をあまり見かけない。

じゃあオレはどうかといえば、完全なるカスタム推進派だ。もちろん法規にのっとったうえでのチューニングが前提だが、カスタムこそがクルマ好きの醍醐味だと思っている。

フェラーリなどでは昔はカスタムする人はごくわずかだった。でもGENROQ編集担当Kは「ここ10年くらいでチューニングをする人が増えてきた感じがする」と言う。おそらく生産量が増えてきたことで、例えばF355やF360など、純正のままだと普通すぎる、仲間内で目立たない、そんなケースが増えてきたからではないか。そうなると人と違うもの、もっと性能や個性を、となるのが人情だろう。

オレの場合は、乗っているうちに「こことあそこをこうしたらさらにもっとよくなるはずだ」、そんなアイデアが沸いてくる。わかっているのに直さないのは、ストレスだ。だからカスタムに向かうのだ。

だが自分のためだけにワンオフで作るとなると、コストがばらばらに高くなる。それなら、数年前にチューニングブランドを立ち上げた。数を作ればコストが下げられる。そ

う思ったのが出発点だった。そのくらいカスタムにはまっている。それを踏まえて、今回は太田哲也流カスタム推進論を展開しよう。

「つるし」は崇め奉るんや!?

オレがカスタム容認派となった発端は、レーサー現役時代の経験だ。フェラーリF40やF355をベースにしたGTレース用マシンの開発に携わる過程で、戦闘力を上げるため、重いドアや外板をカーボン化し、ストローク不足改善のためのサスペンションの構造変更、ボディ剛性不足

部分の補強、ブレーキ配分の見直しなど、走る要素を高めるために手を入れた。フェラーリとは言え、改造してさらによくなる部分はたくさんあるということを知った。

フェラーリに限らず「つるし」のクルマに乗るということは、メーカーが造ったものをリスペクトして100%受け入れるということだろう。でも手を入れればもっとよくなることがわかったとき、それでも我慢してつるしで乗るとしたら、そのブランドを見上げて崇め奉るような立ち位置をとることになりはしないか。

自分の感性の方がメーカーのテスト

トドライバーよりも上回っているはずだという自負がある。それを証明したい気持ちもある。

だからといって作り手の価値観をぶっ壊す気はない。基本的には作り手の考えに共感したからこそ愛車に選んだのだ。でももし作り手にもっと時間があつたら、あるいはもっと狭いユーザーのことだけを考えることが許されたなら、きつとこう造っていたらうね君たちは……。と思う箇所に手を入れる。そんなカスタムのあり方が理想だと考えている。

作り手の考えを否定したり、あるいは誇張したりするつもりはまったくない。

GT-Rと86の手法の違い

さらに個性の問題もあるだろう。同じ服を着ている人にパーティか何かであつたらばつが悪いものだ。たとえ高級ブランドでもそうだろう。

そう言う意味では、日産GT-Rがカスタムを一切認めない方針を採ったのは賢くなかったと思う。メーカーはユーザーに対して社外製だとホイールを変えることさえ許さず、つるしで乗ることを強いた。だいたい金持ちほど他人と同じは嫌だという



クルマ愛好家は、作り手の意思を尊重しながら自分なりの個性を愛車に投影し、自分だけの使いやすさも求める。今や「カスタム」という言葉にネガな意識はないのが、大盛況が続く理由だろう。



人の数だけ個性があるように、カスタムの方向性も無限に存在する。特に太田哲也がオートサロン会場で注目したのは、自由な発想をカタチにした中日本自動車短期大学や日本自動車大学の展示。「若者の感性はストレートで、クルマ造りを楽しんでいることがわかる」と評し、学生や先生たちと意見を交換していた。



マの基本構造は自動車メーカーが造り、ユーザー各人の嗜好に合わせた個性化はアフターメーカーが行うという流れにな

気持ちがあるのに、GTRを買ったらみんな同じ。カスタムを否定してしまつたことでコスバがとても高いのに、ユーザーにそっぽを向かれてしまった。本来は、もっと人気が続いていたはずだ

それに対してトヨタ86は、チューナーに広く門戸を開放した。チューナーたちが自分たちの資金で宣伝してくれる。86は御輿に乗って祭りあげられてもいい。それがブランド成功への道筋だろう。

クルマに限らず、最近では家電であっても個性の時代だ。白物家電と言うが最近ではカラフルな製品も目につく。今後はスポーツカーに限らずクルマ愛好家を選ぶクルマは、ますます個性化が求められるようになるだろう。例えば「新生コペンのポテンシャルアップにはアフターパーツメーカーの協力が必要」とメーカーの開発者が言っている。未来ではクルマ

操作系に関して、例えばどうもしっくりいかない部分は自分にフィットさせたいと思う。ドラポジが合わないければ、ペダルやシートを替えるという選択肢もある。

機能面に関して自分には合わないフィールは修正したい。例えばスロットルコントロール。最近ではスロットルの開閉も電気信号で行われるようになり、昔のようにワイヤーでつながっていない。それによって、スロットルの開閉の程度も作り手が任意に作りこめるようになった。この弊害として、アクセルペダルの踏みはじめで、故意に出だしを鈍くして燃費数値を上げようとしているクルマが多くなった。オレはこれが嫌いだ。踏んでもすぐに出なくて、もつと踏むと、ガバツと出てしまう。燃費走行したいときは自分で微妙に調整するから、リニアにしておけよ、と思う。そこでスロットルコントロールが必要となる。

さらにECUチューンを駆使すれば、加速性を高めた上で燃費もドライバビリティもよくするセッティングが可能となる。電子制御に頼りず

乗る味もそう。電子制御に頼りず

さらにECUチューンを駆使すれば、加速性を高めた上で燃費もドライバビリティもよくするセッティングが可能となる。電子制御に頼りず

乗る味もそう。電子制御に頼りず

乗る味もそう。電子制御に頼りず



自らが主宰するカスタムブランド「TEZZO」は様々な車種に対応する。中でもフィアット500はアルファロメオと共に得意とする車種。自然と500を対象にカスタムを施した展示に足が向き、そのチューニング内容を確認していた。また、オプティカルチューンの基本とも言えるホイールは新作が多く、チェックにも余念が無い。



時よりもワクワクのピークが上回ることもある。だからカスタムを新車購入時にすべてやるのでもいいが、少しずつ投入して、それがどんな効果を上げたか、または上げなかったかを感じながら進化させるのでもいい。

釣った魚にエサはやらないのではなく、そうやってエサを与えて見栄えがよくなると、クルマに対する愛情が強まってくる。

カスタムは愛！なのだ

カスタムするとクルマがパートナーになる。冷たい評論家の立場から離れる。だって作っているのは自分なのだから。自分は開発者の一員なのだ。パーツの効果を感ぜたくてクルマの挙動を気にするようになるから、テストドライバーのように感性

も高まる。さらに大事なクルマを傷つけたくないから、飛び石も避けるようになる。運転に注意を払うので事故を起こさなくなる。機械の操作が丁寧になるので、故障も減る。愛情を持つようになると、タイヤの空気圧チェックやオイル交換、洗車・磨きなどもするようになる。するとクルマが喜んでくれる。

クルマのメカニズムにも詳しくなり、エンジンやメカニクスの領域に入って、機械と人間とのコミュニケーションを深く味わえる。クルマには作り手の魂が入っている。長生きしてくれよな、という気持ちになるはずだ。

そして結果的に買い替え頻度が減る……かも。そうならばカスタムにかけた元も取れるだろう。ああ、カスタム万歳！

太田哲也流“モノづくり哲学”三箇条

一 効果がわかる

「機能パーツをつけてみたけど「そう言われてみればなんか変わったような気がする」程度では、たぶん効果はない。インテキな占いの手法みたいに、事前に吹き込まれ「効果がわかったでしょ？」と念を押されわかったような気にさせる、紛い物商法的なアフターパーツもあるけど、あれは嫌だね。よほど鈍感な人は別として、その効果が感じられる程度には変化量がなくてはやる意味がないと考えている。」

二 ユーザーの二歩先をいく

「ユーザーの声に耳を貸すことは大事だ。しかしそれをそのまま製品化したのではだめで、ファッションブランドもそうだが、新しい提案やオリジナル性が必要だ。売ればいいというのではなく、ある程度の冒険が必要だということ。出してから売れるのは、ユーザーの声にどんぴしゃの製品を出したからだろう。それもいいけどもっと理想的なのは、受け入れられるまでに時間が多少はかかるけど、じわじわ売れる方だと考えている。だからと言って10年先は行き過ぎで、二歩先くらいが理想かな。」

三 車種別専用設計に勝るものなし

「パーツってブランド名ではなく作り手がきちんとテストしてメイクアンドドライで時間をかけて個体に合わせたかだと思っている。だから車種別専用設計に汎用品が勝ることは絶対にない。ブランドとは、中途半端なことで製品化しない、構成パーツは一緒でもやるところまではきちんとやっている。そんなユーザーとの約束だと思う。一番よいのは、自分が乗ったクルマでチューニングを行うことだ。オレだったらこうしたい。それがいつも原点だ。だから金があればすぐにデモカーを買い入れていく。昨年は4台買ったが、今年も何を買おうか考えている。」



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!

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。お問い合わせやお申込は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

熊倉重春です。

第十三回

実は美味しい、このクルマ！

ジャーナリスト・熊倉重春が、その深い洞察力で「美味しいクルマ」とをことん解説する、このコーナー。今回は、全国80台限定で発売された、BRABUSの魂が宿るスマートブラバスエレクトリックドライブに迫る。

smart fortwo BRABUS electric drive

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

「寄るな触るな、指紋つけるな！」と、思いつき上から視線を放射せずにいられないのが、スマート・ブラバスED（エレクトリックドライブ）。全長わずか2・75mしかないチビ助なのに、抗い難い存在感が重くのしかかるのは本当だ。これからの富裕層にとって、スーパーカーやハイエンドサルーンより意味ある必須アイテムかもしれない。恐ろしい過密が予想される近未来



だから、ちょっと時代の先を行ってスマートを選ぶにしても、メルデスに対するAMGと同様、大御所のダイムラー自身がお墨付きを付与したブラバスに食指が動いたりする。こう紹介すると、「富裕層なのに、なぜスマートなんか？」という疑問

の都市交通に向け、極限までコンパクトにまとめた提案がスマート。どことなくオモチャかマンガ的な雰囲気というだけなら、これまで無数のコンセプトカーが各国のモーターショーを賑わせてきたが、スマートだけが別格扱いされ、市販車として成功している裏には、ブランドに対する先入観を見逃せない。「名前は違っても、メルセデスが造ってるんだって」というだけで全幅の信頼を勝ち取ったところに、老舗の暖簾の重さが如実に現れている。

そのうえで、今回ここに登場のスマートには、決定的なキーワードが付け加えられる。「ブラバス」と「ED」だ。単にメルセデスというだけなら、今や誰でも乗っていて、特別とは思ってもらえない。そこにAMGのような上級シリーズや、ブラバスやロリンザーなどチューンド・メルセデスの存在意義がある。「フツーじゃないんですよ、私」をクルマで表現すると、そうなる。



も聞こえるが、実は「経済的に豊かだからこそスマート」なのであり、さらなる差別化のツールとしての「ブラバス」なのだ。富裕層なら、たいてい大きく高価なハイエンドサルーンが定番で、メルセデスならSクラスがEクラスだろう。そういう人々はえてして保守的な傾向が目立ち、マイクロカーや次世代提案車など見向きもしないことが多い。マイクロカーに乗ることを「落ちぶれた」と

「経済的に豊かだからこそスマート」そして、差別化のツールとしての「ブラバスED」

受け取る思い込みも拭えない。

その反面、富裕層は職業は地域社会におけるリーダー的な立場であることも少なくない。当然これからの世の中を理解し、小型車の重要性も頭ではわかってはいる。だとすれば、大柄なハイエンドサルーンから乗り換えるに値する受け皿があれば、思い切った動きやすいだろう。それが勧進帳たるメルセデスであり、その分派スマートなら文句あるまい。

そこを重ねて直撃する、もうひとつのキーワードが「ED」。あらためて言うまでもなくエレクトリックドライブ、すなわち電気自動車だ。すでにSクラスのHVも広く受け入れられているから、モーターによる走行感覚のクオリティ（滑らかさ、静けさ、意外な大トルク）など、説明の必要もあるまい。だったら、「ブラバスのED」に乗って、「キミたち、まだガソリンなんか燃やしとるのかね」とか、上から目線を振りかざす

のも、富裕層だけに許された特権ではあるまいか。なにしろ日本全国限定80台だけなのだから。

ここで忘れてならないのは、あくまで富裕層として買うことに意味が宿るところ。一般ピープルでも買えない範囲ではないが、必死の思いで399万円（13年度の補助金を満額支給されると、実質306万9200円）を貯めて、スマート・ブラバスEDを買ったら文無しになっ

まったというのでは、ふさわしいオーナー像とはいいかねる。ごく普通の感じでSクラスを愛用しながら、「ついでにスマート買っとくか」的なスタンスでこそ、このクルマが本場に光る。Sクラスを持ちながら、地元でのショッピングなど、ふと気付くと、「二重だったはずの」コンパクトカーの鍵を手にしていたというユーザーは実在する。

ノーマル・スマートにもEDはあ

るが、ブラバスEDはかなり風合いが異なる。力感こめて張り出したバンパーやフェンダー、前175/50R16、後225/35R17とマイクロカーらしく太さのタイヤだけでなく、リムの深さを強調する専用ホイールなど、微に入り細を穿つまでの貴族の羅列。内外装これでもかというほど貼り巡らされたブラバスのロゴも、否応なしに「フツーじゃない」ことを示す。これがなかったら、訴

13・8kgm（ガソリンZAの1・2級に匹敵）を叩き出すので、スイツと行く車線変更の瞬間の力強さやレスポンスは普通のエンジン車ではとうてい真似られない。総電力量17・6kWのリチウムイオン電池による航続距離（JC08モード）は169kmにすぎないとはいえ、もともとシティラナバウトだから問題なし。東京で山手線の内側をタクシーのつもりで朝から晩まで走っても、せい

ぜい150km行けるかどうかだ。軽い外出から帰ったらコンセントに挿して寝てしまえば、翌朝までに攻撃態勢は整っている。遠出するなら、旗艦のSクラスに任せなさい。

独断と偏見で予言



SPECIFICATIONS smart fortwo BRABUS electric drive

■ボディサイズ:全長2750×全幅1580×全高1530mm ホールベース:1865mm トレッド:1270mm (R) 1365mm ■車両重量:970kg ■モーター:交流同期型電動機 定格出力:35kW 最高出力:60kW (82ps) / 4500rpm 最大トルク:135Nm (13.8kgm) / 0~4500rpm バッテリー:リチウムイオン電池 ■トランスミッション:1速固定式 ■駆動方式:RR ■サスペンション形式:⑤マクファーソンストラット ⑥トーションビーム ■ブレーキ:⑦ディスク ⑧ドラム ■タイヤサイズ:⑨175/50R16 ⑩225/35R17 ■JC08モード交流電力消費率:112Wh/km JC08モード充電走行距離:169km ■車両本体価格:399万円

求力も半減か。

走りの奥深さもただ者ではない。ノーマル・スマートも街を縫う敏捷なミズスマシだが、ブラバスEDは格段に重厚味が濃い。強化されたサスペンションと太いタイヤの組み合わせで乗り心地そのものは硬めだが、ポンポン弾んだりガツンと下品に突き上げたりせず、すべてズシッと有無を言わず踏み潰す。前46%・後54%とフロントが軽いのに、攻めてステアリングを切り込んでもノーズが逃げる感覚はなく、常に腰で執拗に路面を捉え付けながら、軽く爪先で方向を決める感じだ。モーターの最高出力82psは頼りなく見えるかもしれないが、静止からの起動時に

を試みると、早ければ数年後、今のようになりかねない。ガソリン車を使う時代が終わる可能性は大きい。その時、「ほくら見ろ、こうなることは、前つからわかってたんだよ」と、上から目線の機銃掃射を浴びせるのも、今からスマート・ブラバスEDを使いこなしてこそできる業だ。



講師 日産自動車
田村宏志氏

ニスモビジネスオフィス兼商品企画本部 第一商品企画部チーフ・プロダクト・スペシャリスト。GT-Rニスモをはじめとするニスモモデルのすべて、および基準車のR35GT-Rも併せて商品企画を担当。R33、R34時代もGT-Rを担当してきた経験をもつ。

生徒
西川 淳

自動車ジャーナリスト。京都大学工学部機械系学科卒。高性能車、旧車といった趣味の領域が好物な永遠のスーパーカー少年。

Lesson **27**

カーボンとGT-Rの15年にも及ぶ密接な関係

It's a
Carbon
time!

クルマが変われば
世界が変わる
カーボン最新事情

C FRPを量産車に初めて活用したのが、20世紀末に登場した日産スカイラインGT-R（R34）であったことを、世の中の多くのクルマ好きはどうやら忘れてかけているようだ。そして、当時の挑戦こそが、最新R35GT-Rのモノ造り革命に繋がっていると言っても過言ではない。そこで今回は、カーボンファイバーとGT-Rと題して、十余年ぶりに「ミスターGT-R」に再び咲いたCPSの田村宏志氏へのインタビューを元に、その知られざる物語をつまびらかにしてみたい。

宇宙や航空向けの最高機密であったCFコンポジット（カーボンファイバー複合材）技術。自動車用として初めて「下賜」されたのが80年代前半のこと。当然、自動車の最高峰IIフォーミュラマシンへの応用が、その始まりであった。今でこそ、各種成形法の確立や熱可塑関連技術の発達などにより、量産車への活用が十分現実のものとして考えられるようになったCFRPも、その端緒を掴むまでに、実に、40年以上もの歳月を費やしたというわけなのだ。

GT-Rとカーボン。両者にはとても密接な関係がある。R34の時代にはじまり昨年末、ニュルブルクリンクで量産市販車最速タイムをたたき出したGT-Rニスモまで。GT-Rゆえのこだわり、苦難、未来への架け橋として。これまでの一連の紆余曲折について話を聞いてみた。

REPORT●西川 淳 (Jun Nishikawa) PHOTO●河野マルオ (Maruo Kono)
COOPERATION●GT-R Magazine

もちろん、その間、自動車メーカーや部品メーカー、素材メーカーの開発者たちが、手をこまねいて、時が経つのをただ待っていたわけじゃない。

確かに、最高の強度品質を誇るプリプレグ（オートクレーブ）成形は、生産性が極端に悪く、それが直接コストに跳ね返ってしまうため、レーシングカー以外のクルマに使うことなどもつての他だった。しかし、80年代の後半になって、300km/hを超える高価なスーパースポーツがもてはやされるようになると、ようやく、軽量で強く硬いCFRPの活用は、そんな高性能モデル達の素性を雄弁に物語る必須の条件となつてゆく。

とはいえ続く90年代も、CFRPはレーシングカーとスーパースポーツの専売特許であり続けた。それは、マクラーレンF1やフェラーリF50といった、ウルトラスポーツカーの骨格に使われる憧れの素材であり続け、市井のクルマ好きはといえば、カーボン柄の樹脂成形品（いわゆるウエットカーボン製品）でその雰囲気味わうのが関の山だった。

1999年初頭。一台のクルマが、本物のCFRPパーツをまとって登場する。日産スカイラインGT-R（BNR34）Vスペックには、プリプレグ（オートクレーブ）成形のフルカーボンファイバー・ディフューザーが採用されており、これは量産車として世界初の試みでもあった。

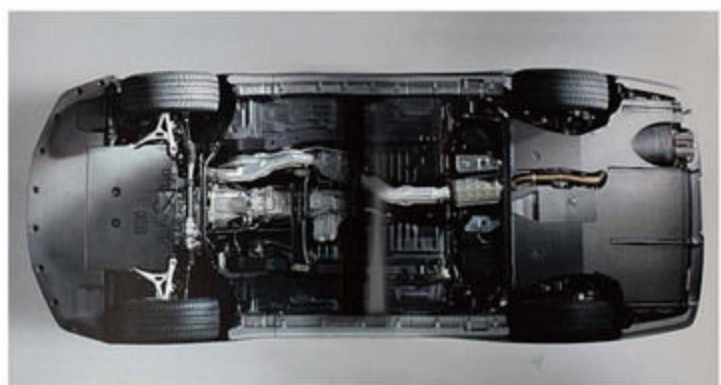
BNR34の初期カタログ21ページには、誇らしげにこう謳われている。『日産の宇宙航空技術を活用したフルカーボンファイバーを量産車では世界で初めて採用』と。もちろん、宇宙と量産の間を繋ぐのは、グループCカーを筆頭とする日産の各種レーシングカーの歴史だ。

カタログに詰まった GT-Rへの想い



田村氏はスカイラインのこと、GT-Rのことを知りたくて日産自動車に入社したような人だ。入社後、すぐに96回ローンでR32GT-Rを手に入れている。R33GT-Rの末期に晴れて商品企画チームへ。渡邊衛三氏の元で企画課長を務めた。このR34のカタログも氏が担当した。

量産車世界初は 実はGT-Rだった



量産車として世界で初めて、オートクレーブ・プリプレグ成形のCFRPパーツ(リヤアンダーディフューザー)を採用したのが1999年1月にデビューしたR34スカイラインGT-Rだった。逸話がある。初期モデルのディフューザーは3K(CF3000本紡ぎ)だったが、マイナーチェンジでは「こっそり」12K(1万2000本)に変えたという。当時、誰も気づいてくれなかったらしい。それほどCFRPは奥深いアイテムだった。

14年モデルから トランクもカーボンに



R35GT-RではさらにCFRPの使用頻度が高まった。中でもPCM成形の活用はトピックだ。MY11の室内センターパネルに既に使われ始めていたが、今回、トランクリッドへと拡大活用することになった。今後、注目の成形法で、生産は三菱レイヨン&チャレンヂ。

「その前のページの図版をみてくださいよ。カーボンの素材結晶構造図、なんてのが入っているでしょう? 何の説明もないし、そんなカタログ用の素材としてはまるで意味のないものかもしれないけれど、分かる人には分かってもらえるし、陽の目をみない材料屋の意地というかね、そこまで見せることで、オレたちは相当真剣にGT-Rを造ってるんだぞ、ってね、強いメッセージのひとつだったんだ」と田村氏は解説する。

メインシェフばかりが目目されるのがこの世界の風潮ではあるけれど、確かなマテリアルを選びぬき、進言し、決断し、その、突拍子もない、採用を支援する数々の縁の下力持ちの存在を忘れてはいけない。どんな素晴らしい技術も彼らがいなければ、陽の目をみることはない。即ち日産という会社の組織力こそが、GT-Rというクルマを進化させてきたし、それは今も続いている。そう田村氏は言いたいのだろう。

「きれいなことじゃなくて、水野さんやボクのような人間が我まま放題を言って、それを文句は言いつつ支えてくれる購買や生産現場があつて、はじめて一歩ずつ進化できたんです」BNR34の挑戦は、さらに続いた。2000年秋に発表されたマイナーチェンジモデルのVスペックIIには、NACAダクトを一体成形したカーボン製エンジンフードが採用されていたのだ。改訂版カタログの19ページには、またしても驚くべき記述があつた。

なんと、『その成形加工はRTM(レジン・トランスファー・モールドディング)工法という、量産車では世界初のエポックメイキングな技術を採用した』と、あるではないか! RTMといえば、昨今、マクラーレンMP4-12Cやランボルギーニ、BMWなどでクルマメディアを賑わせた成形方法である。それが、もう既に10年以上も前の、しかも日産の、スーパーカーに比べればはるかに量産というべきモデルに採用されていたとは……。

「ずっと高嶺の華であり続けたカーボンファイバーというものに常に目をつけていて、隙あらば使ってやるぞ、という素材屋や企画屋が沢山いて、新しい手法が出てくると、何とかして試してやろうと思う。そして、周りの皆に文句を言われながらも、商品として実現する。そういう経験がノウハウになり、今に繋がっているんだと思う。R34に、既に確立されたプリプレグに加えてRTMをわざわざ使っているのだから、それが当時、最新の手法として世に出てきたばかりで、それがいいものであるならば、すぐに取り入れて性能アップにつなげたい。そういう考え方が、GT-Rの造り方なんだ、とみんな思ってたから」

事実、BNR34時代、CFRPの導入に積極的な取り組みをみせたのが、前CPSの水野和敏氏だった。それゆえ、R35GT-Rにはラジエーターコアサポートをはじめ随所にさまざまなCFRPが使われている。

例えば、田村氏が担当したMY14にも、注目すべき成形方法があつた。それは、トランクリッドに用いられた高速複合プレス成形PCM(プリプレグ・コンプレッション・モールドディング)という、三菱レイヨンとチャレンヂのタッグによって実現した新たな工法である。その詳細については、改めて一号を割いてお届けしたいと思っているが、ここでは、ごく簡単にその特徴について触れておく。

第一に、プリプレグ裁断→プリフォーム→プレス成形→脱型のたった四工程で製品になり、成形サイクルはわずかに5分。前後のプロセスを含めても同じくプリプレグ素材を用いたオートクレーブ成形に比べると1/10で済むという画期的なものであること。結果、コストもおおよそ半分に圧縮できる。さらに、クラスAの表面品質を保ちながら、物性もオートクレーブ製品並を確保。正に、自動車にとっては、夢の工法と言わね。

「量産に耐えうる品質をどうやって手に入れるか、と、常に考えているなかで、材料屋は素材メーカーに行きつくわけです。そして、それを哲学ある製品として実現する。それらの新たな組み合わせがニールのタイムアタックに意味を与えるんじゃない」

ベースとして息づく哲学と、連続と続くDNAに、新しい技術が少しずつ積み重なり、進化していく。そういう意味でGT-Rは、昔から変わってない。



GT-R NISMO N Attack Package

量産車でニール最速の7分8秒679というラップタイムを記録したのと同様の仕様が「GT-R ニスモ ニュルアタック・パッケージ」。空力性能に徹底的にこだわりフリック付きのフロントフェンダーやカーボンフードガーニー、専用カーボンリヤウイング、バケットシートに至るまでカーボンが用いられている。今夏発売予定。





●NTTグループ
ロゴマーク(1985)



●グッドデザイン賞
シンボルマーク(1959)



●亀倉雄策(1915-1997) 紫綬褒章 文化功労者

第24話 [日本の名作]

20世紀日本のグラフィックデザイナー

亀倉雄策

真っ赤な日の丸にゴールドの五輪とTOKYO1964の文字。どこかで一度は見たことがあるだろう東京オリンピックのシンボルマークが東京オリンピック組織委員会で審査採用され制定されたのは、1959年5月26日にミュンヘンで行われた第55回国際オリンピック委員会(IOC)総会において東京が第18回夏季オリンピックの開催地に決定したその翌年、1960年の6月のことだった。大会が終了する1964年10月24日までの4年4ヵ月、およそ1598日間もの長きに渡って、このシンボルは日本全国の駅前や役場や広場や公官庁や商業施設に高く掲げられ、親しまれたのである。わずか10数年前に灰燼の中から這い上がり再出発した日本人は、まぶしくそれを見上げながら奮い立ち、そして心に何かを誓った。だからあのとき、あれは単に東京オリンピックのポスターではなかった。日本と日本人の上に翻る、未来への旗印だった。

文とキャプション●福野礼一郎(Reichiro Fukuno) PHOTO●荒川正幸(Masayuki Arakawa)
協力●水上 寛(水上 寛デザイン室 亀倉雄策資料室) / 日本グラフィックデザイナー協会(JAGDA)

1 964年の東京オリンピックにはムードがあった。晴れやかで賑わしく大々的で、とてつもない国家的国民的なお祭り騒ぎだったというだけでなく、崇高で厳粛で格調高く、荘厳で神々しい雰囲気の間違いなくあった。市川崑の記録映画「東京オリンピック」を見ると、その片鱗を感じることが出来る。東京オリンピックの雰囲気を作っていたのは、おそらく3つの要素だった。建築。音楽。グラフィックデザインである。東京オリンピックの開催の準備には各界からの才能が結集したが、建築、音楽、グラフィックデザイン、それぞれの分野で全体をまとめ、牽引するような存在がいたことが、雰囲気が一気に高まった大きな要因ではないかと思える。

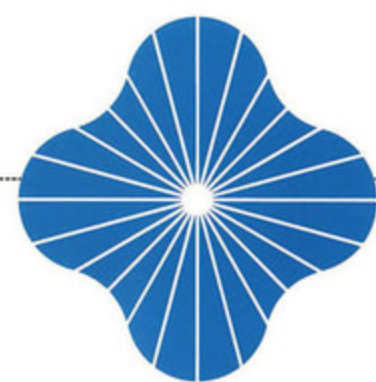
国立代々木競技場を設計した丹下健三。オリンピックマーチ作曲し、いまなお大会とIOC総会で演奏されているオリンピック讃歌を編曲した古関裕而。そして大会のシンボルマークをデザインした亀倉雄策である。そもそもオリンピックにシンボルマークを作ろうと言いついたのが、当の本人の亀倉だった。当時45歳。すでに自他共に認めるグラフィックデザイナー界の大御所である。主張が強くプライドも高いが、人間性が愛され、交友関係が広く、グラフィックデザインという職業の認知向上と発展に尽力していた。野地秩嘉の「TOKYOオリンピック物語(小学館刊)」によると、亀倉にオリンピックのデザインに関するアドバイスを要請したのは、日本オリンピック委員会(JOC)の委員長だった竹田恒徳だったようだ。2020年東京オリンピック招致のロビー活動で活躍した、現IOC委員の竹田恒和氏の父である。オリンピックの標識、ポスター、プログラムやチケットなどの大会関係印刷物、そして金・銀・銅の各メダルのデザインなど、すべてのデザインに関する顧問を竹田から依頼された亀倉は、これをあっさり固辞した。自分はいくまで現場のデザイナーでいたかった。代わりに専門誌「グラフィックデ

昭和元禄

福野礼一郎

思う存分好きにやるゲンロク精神を創設者から受け継いだ初代編集長が、古巣に帰って思う存分好きにやる連載。昭和日本にワープする福野礼一郎の宇宙。

しょうわけんろく
ゆにばーす



●ヤマギワ株式会社
トレードマーク(1966)



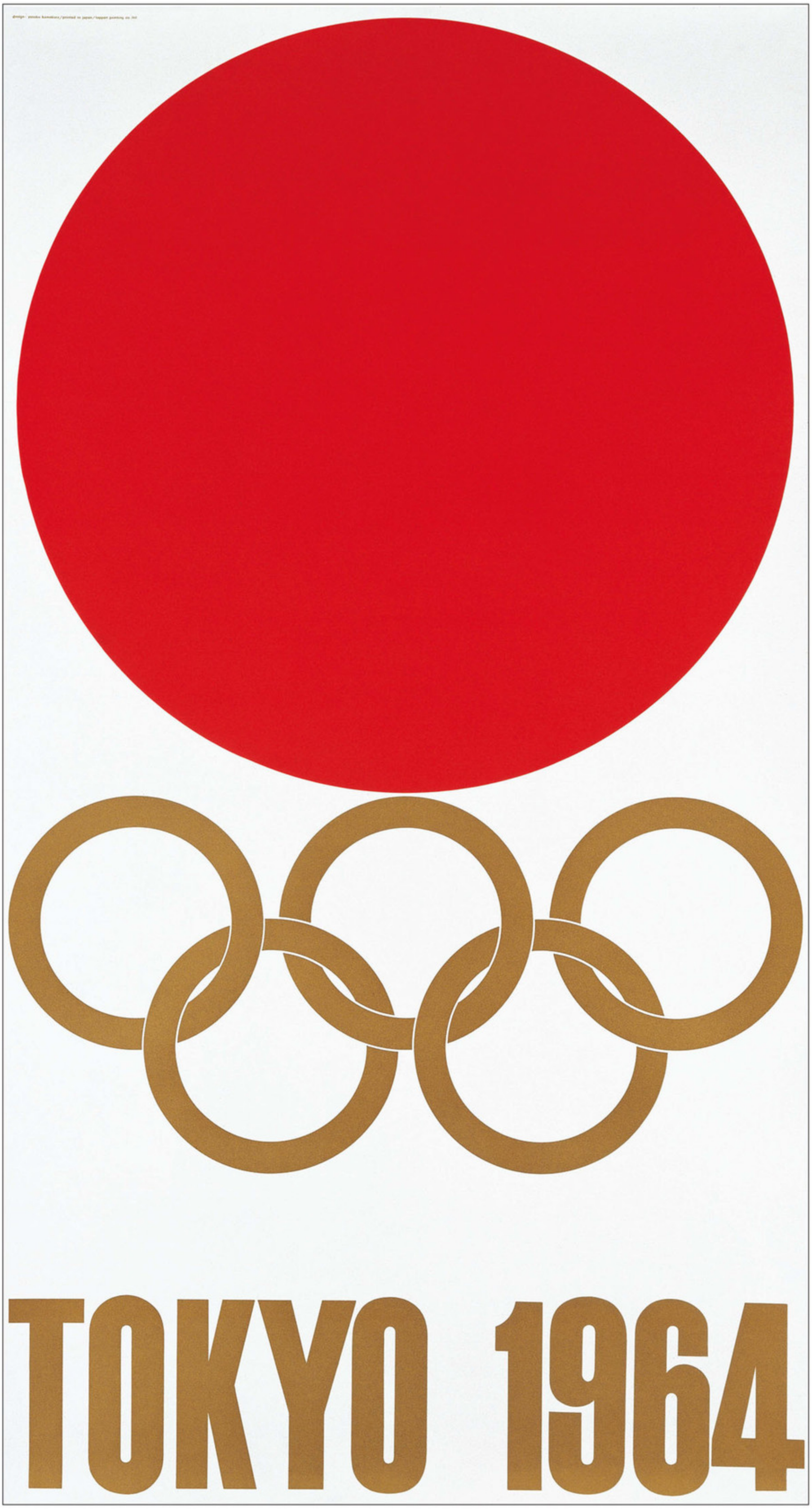
●トヨタ自動車株式会社
トヨベツ・クラウン(1961)



●明治製菓株式会社
ロゴタイプ/ネオンサイン(1971/1979)



●東京オリンピック 公式ポスター(1964)



「ザイン」の編集長をやっていた勝見勝をデザイン顧問として強く推薦するとともに、シンボルマークの件を持ち出したのである。

現在のオリンピック大会では、大会固有のシンボルマークやマスコットをデザインし使用するのが当たり前になっているが、当時はそんな慣例は影も形も存在しなかった。東京大会の前のローマ大会でも、その前のメルボルン大会でもヘルシンキでもロンドンでも、近代オリンピックの開催を提唱したピエール・ド・ク

ーベルタン男爵が考案して1914年に制定した、五色五輪のマークを掲げただけだった。

「国民の心をひとつにするには、なにか旗印があったほうがいい」

亀倉は異例の提案を、そう説得したという。

竹田はこの考えに共感し、勝見勝にデザインの顧問を任せると同時に、オリンピック組織委員会の中に「デザイン懇談会」を発足させ、6人の著名なグラフィックデザイナーにシンボルマークのデザインを依頼した。

東京オリンピック組織委員会によって1960年の6月10日に選定された大会のシンボルマーク。デザインは亀倉雄策。TOKYO1964の文字デザインは亀倉と日本デザインセンターを作った先輩格の原弘が作成したものを使っている。翌年の2月には公式ポスター第1号として10万枚印刷された。元アシスタントの水上寛氏によると、この時代はベニア板の枠にケント紙を水貼したボードに、よく練って水に溶いたポスターカラーを烏口（うぐい）に差して線を描き、中を筆で塗りつぶして仕上げるという方法で、原寸大で実際に描いたという。五輪も、原弘による文字も、すべてカタチのバランスを計りながら作図した手書きで、既製のフォントを使ったのではない。強い日の丸（太陽）と文字とのバランスを取るため、五輪のマークをあえてIOC公式のものより太くしたのも、亀倉雄策の才気である。日の丸と五輪と文字要素を収めながら四隅を徹底的に切り詰めたため、特異な縦長変形サイズになった。ポスターのときのサイズは1030x548mmで、日の丸と五輪のマークとの間隙は実測で2.5mmしかない。海外でも絶賛され、亀倉雄策はこの作品で世界的なグラフィック・デザイナーとして認められた。世界第1回ポーランド国際ポスタービエンナーレ芸術特別賞、ADC金賞。

その中に亀倉も含まれており、審査の結果亀倉案を採用したというのだから、自作自演劇のようなものだ。しかし「心をひとつにする旗印」としての有無言わせぬ圧倒的な説得力と迫力があつた。関係者の誰にも亀倉案に異論はなかったのである。

それにしても亀倉が竹田を説得したときのセリフは、どこかで聞いたことがある。

1954（昭和29）年公開の黒沢明の映画「七人の侍」の中に、農民のボディガードに雇われた七人の侍の

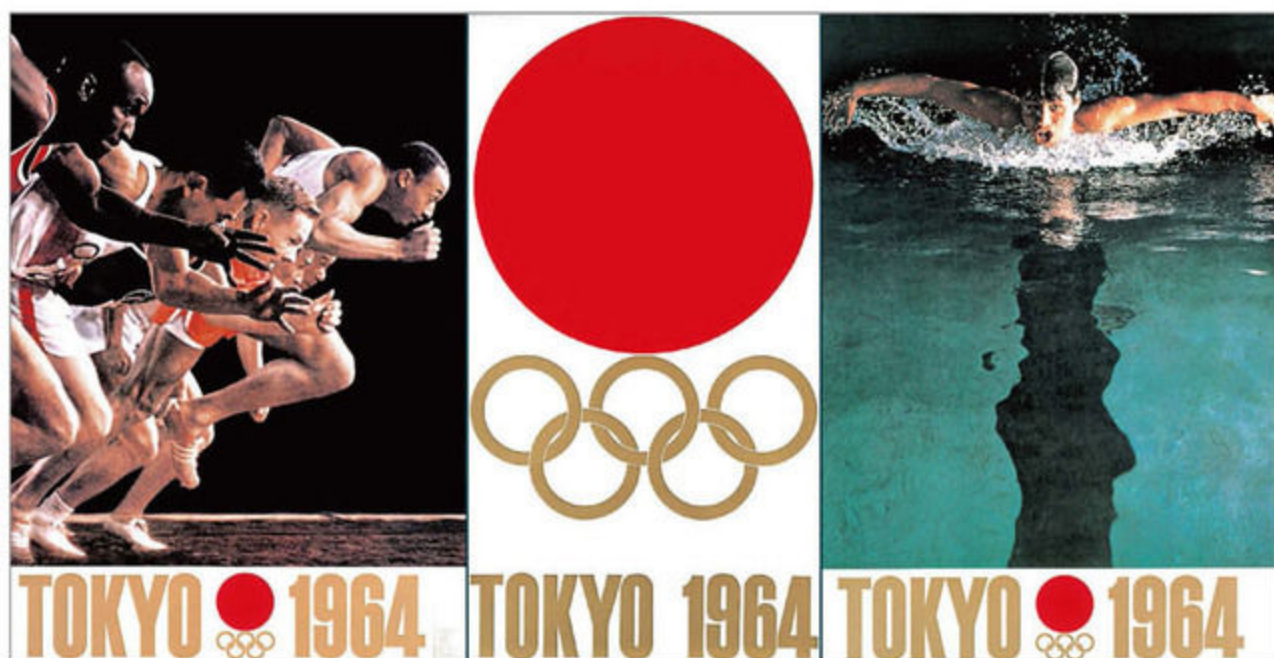
一人が、侍と農民を丸と三角の記号でシンボライズした、粗末な幟（のぼり）をこしらえるシーンが出てくる。

「いくさのときは、なにか高く掲げるものがないと寂しいでな」

戦闘前後、運命に奮い立つような場面である。

1967年から30年間、亀倉のアシスタントを勤めた水上寛氏によれば、亀倉は映画評論家になれるくらいの映画好きだったという。

東京オリンピックの記録映画の監督を依頼した黒沢明に固辞され、遂方に



亀倉は3枚のポスターを並べるときの順番まで考えていた。中央にシンボルマークを置くとしんメトリカルなバランスが生まれ、1枚のときよりもさらに映えて見える。神殿のファサードを見ようようなこの格調こそ、亀倉デザインの特徴である。



●東京オリンピック 公式ポスター(1962)

亀倉雄策はシンボルマーク以外に、写真を使ったオリンピックの公式ポスターを3枚デザインした。1962年5月25日に発表され9万枚が印刷された公式第2号ポスターの撮影は、1962年3月に国立競技場で行われた。当時ハイテクだったストロボを都内のスタジオから20台借り集めて並べ、早崎治以下カメラマン4人が、ハッセルブラッド(6x6)2台と予備のニコンF(35mm)2台を持った。ストロボは早崎のハッセルのシャッターとシンクロして発光、他の3人はシャッターをバルブにして光を捉えた。6人がバランス良く並ぶため、位置をずらして同時スタートする方式を取り、日が落ちてから撮影が始めたが、タイミングがなかなか合わず、撮影は30回におよんだ。もちろんフィルムだから、その場ではどんな写真が撮れたかも分からない。早崎が選別した40枚のポジの中から、亀倉はほとんど一瞬でこの1枚を選んだという。増感現象したうえ正方形の6x6の画面の一部をトリミングして使ったため、粒子が荒れて迫力が増した。写っているのは手前からフランク・アームスター、久保宣彦、カルビン・エバンス、ドナルド・タッカー、岡本政彰、潮喬平。久保は東急、岡本と潮はリッカー所属の陸上選手だが、米国人3人は陸上競技をやっている立川基地所属の在日米軍兵士だったという。撮影：早崎治 フォトディレクター：村越襄 ADC金賞受賞



●東京オリンピック 公式ポスター(1963)

7万枚印刷し、1963年4月22日に発表した公式第3号のテーマは水泳だった。撮影は改修前の東京体育館屋内プールで行われた。鉄製の台をプールの中に立ててカメラマンが座り、特製の防水ケースにストロボをおさめ水中に設置して撮影したという。写っているのは早稲田大学の水泳選手岩本光司。これもまた完璧な構図である。撮影：早崎治 フォトディレクター：村越襄 ADC銀賞受賞

暮れていた組織委員会に市川崑を強く推挙したのも、実は亀倉である。黒沢作品については自書「直言飛行(六耀社刊)」の中でこう書いている。

「野良犬」「七人の侍」「蜘蛛巣城」「赤ひげ」など、胸がワクワクするほど興奮して感激して見た」

そんな男がああシーンを覚えていないはずがない。

亀倉雄策は1915(大正4)年、新潟県西蒲原郡吉田町で生まれた。現在で言うところ金属加工業で有名な燕市である。

地元の大地主の四男坊として、何不足ない幼少時代を過ごしたらしい。父親の趣味は南画(文人画)で、三男の兄も、のちに日本画家を目指したくらいの絵画好きだった。

しかし雄策が9歳のとき、ときの世界経済恐慌のあおりを受けて亀倉家は破産、一家は東京の武蔵境に引っ越してくる。いま三鷹市の国際基督教大学のキャンパスがあるあたりらしい。

日大2中に通っていたころ、フランスのグラフィックデザイナー、ア

ドルフ・ムーロン・カッサンドル(1901~1968)がギャラリ・ラファイエット(パリの百貨店)のためにデザインしたカラーポスターを見て、その新鮮な色彩と構図に衝撃を受け、「図案家」になろうという希望が首をもたげ始める。

デザインという言葉さえ知られていなかった時代だ。

18歳のとき、広告事務所が公募したデザインコンテストに応募して採用され、出入りするようになる。サン・テグジュペリの「夜間飛行」の堀口大学訳本(第一書房)の装幀をしたのが初仕事だった。

そのころ「オレは世界一のカメラマンになる」と大言壮語する男が友人にいて、名取洋之助に紹介された。名取洋之助(1910~1962)は実業家の息子として生まれ、戦前のドイツに留学して写真とデザインを学び、日本人として初めてアメリカの写真雑誌「LIFE」の特約カメラマンになった黎明期の写真・デザイン界の巨人である。1934年に日本版LIFEたる「NIPPON」を創刊した。

名取に認められて日本工房に入社、雑誌編集とそのデザインの仕事をやるようになるのだが、紹介してくれたそのカメラマンとも、終生の友人となった。それが写真家の土門拳である。

亀倉の自書「デザイン随筆 離陸着陸(美術出版社刊)」によれば、日本工房は太平洋戦争が始まると国際報道工芸株式会社と社名を変え、内閣情報局や陸軍情報部の嘱託として、情報活動などを行っていたという。

戦争が終わり、進駐して来た米軍が持ち込んだ物資とともに、新しいデザインの世界が開けた。

日本人が「デザインの価値」を広く認識したのは、1952年に日本専売公社(現・日本たばこ産業)が、アメリカの著名なインダストリアル・デザイナーであるレイモンド・ローウィーに、煙草「ピース」のパッケージデザインを依頼したときだ。専売公社がデザイン料としてローウィーに支払ったギャラは162万円。大卒銀行員初任給5600円のとぎだった。

デザインの意味と価値が次第に認

知されていくなか、日本のグラフィックデザイナーが40人ほど集まって業界の地位向上とアピール、後進の育成をはかる展覧会を主催することなどを目的とした宣伝美術懇談会が結成される。コマーシャルリズムの象徴として、のちに全共同運動の標的にされる日本宣伝美術会(日宣美)である。

当時のグラフィックデザイナーはどちらかというと寡黙な職人肌の人物が多かったというが、腕がいいだけでなく親分肌の気質で弁術もたつた亀倉は、グラフィックデザイナーとして活躍する他方、グラフィックデザイン界のリーダー的存在になつていく。こつそり「次郎長親分」などとも呼ばれていたらしい。

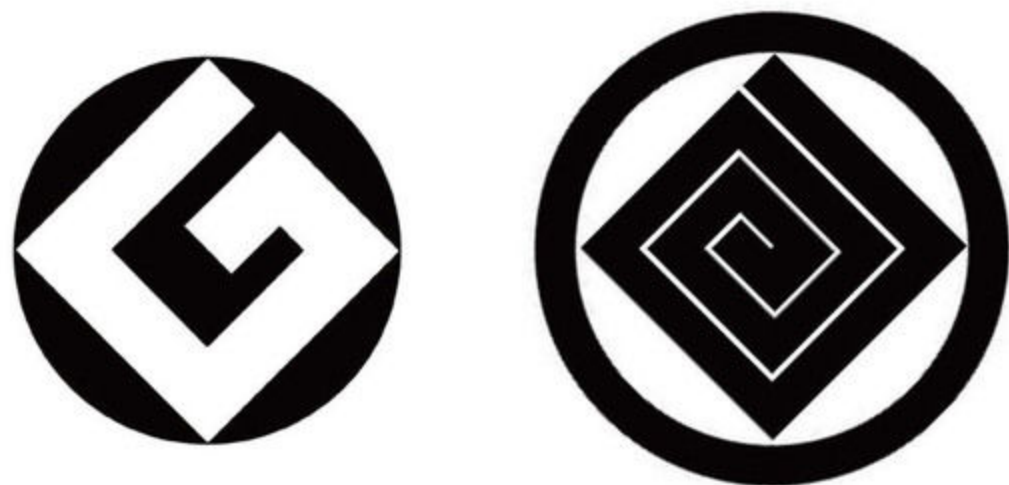
1960年5月、ヘルベルト・バヤー、ブルーノ・ムナリ、ルイス・カーンら、世界24カ国から227名のデザイナーが来日して、東京の大手町産経会館で第1回世界デザイン会議が開催され、日本のデザイン界は多に士気を高めている。同年、亀倉はグラフィックデザイナー仲間を集め、トヨタ自動車、朝日麦酒(現



亀倉は写真好きで、1954年の企業ポスター製作を皮切りに、企業ロゴマーク、製品パッケージ、製品付属のインストラクションの装幀など、日本光学のグラフィックデザインを、およそ30年間に渡って行った。1959年6月に発売されたニコンFでは、カメラの外観デザインも担当している。荒川龍彦の「明るい暗箱」(朝日ソノラマ刊)によれば、同社大井工場に何度も足を運び、設計の更田正彦や製造担当者やミーティングを重ねたという。化粧箱と革ケース(初代)のデザインも行ったが、いずれもニコンのデザイン顧問契約に含まれるとして、ギャラは一切取らなかったという。化粧箱は紙貼りの手作りで、屋根が中空に浮き上がっており、デザインも作りも素晴らしい。重要なのは、ここですでにゴールドが試されて成功しているということ、オリンピックより一足先に世界は亀倉デザインを熱愛していたということである。



亀倉がデザインした各種ポスター。70年万博、72年札幌オリンピックの公式ポスターも担当した(シンボルマークは万博が大高猛、札幌が永井一正)。水上氏によると亀倉はデザインの原案だけをスケッチ風に描き、実際の線引きなどの製作作業はもっぱら2人のアシスタントにまかせていたという。どのグラフィックデザイナーも同じだったようだ。ニコンと万博のポスターに見られる細い光線のようなラインを鳥口で1本1本描いて行くのは大変な作業だったらしい。



亀倉は日本のグラフィックデザインの原点として、紋章(家紋)に造詣が深かった。「格調の高い、しかも造形的にも美しいバランスを持っている。複雑すぎないし、また単純すぎもない。(中略)造形的には近代化の極に達している」(「離陸着陸」) 亀倉が家紋のバランスに着想を得ていると思われる一例がグッドデザイン賞のマークだ。右は古くから伝わる家紋「稻妻」のバリエーションのひとつ。

アサヒビール)、東芝、旭化成、日本光学(現ニコン)など8社からの出資を募って、日本デザインセンターという製作会社を創立した。オリンピックの話が持ち込まれたのは、そのころである。亀倉は結局シンボルマークとポスター3点をデザインしたが、それ以外オリンピックの仕事はしていない。ギャラも些少だったようだ。「シンボルマークからポスターまで作って全部で25万円(中略)。それも早崎くんたちとみんな分けたから、ふところに残ったのはわずか5万円だ」(「TOKYOオリンピック物語」) 1997年に亡くなるまで、財界人との交流を通じて精力的にデザイン活動を続け、多くの企業のトレードマークやシンボルマーク、ロゴタ

昭和元禄 Universe

イブ、70年万博や72年札幌オリンピックの公式ポスター、パッケージデザイン、装幀などを広く手がけ、著書も沢山残した。水上寛氏は言う。「先生はオリンピックのことばかり言われるのが嫌だったんです。いつも『オリンピックを超えるぞ』と合言葉のように言っていました」一方では晩年の黒沢明や川端康成の作品を引き合いに出しながら、作家の老境というものも客観的に見て

「デザインという仕事は生きのいいのが命だ。デザインには枯れた良さが命だ。デザインには枯れた良さなんてないんだよ」(「直言飛行」) 文才にも長けた人であった。オリンピックのシンボルマークが亀倉にとってどういう仕事であったにせよ、その影響は大きかった。あのとき日本人は一瞬であのシンボルマークが気に入った。専門家もマスコミもこぞって絶賛した。市川崑はこう書いている。「スポーツを知らないが東京オリンピックの記録映画を引き受けたのは、あのポスターに魅せられたからだ」

不思議なことに、当時亀倉は「あれは日の丸ではなく赤い太陽だ」と説明していた。日本を壊滅に導いた軍国主義の象徴として利用された日の丸に対する世間一般の感情には、いまだ複雑なものがあった。世界が驚嘆するようなスピードで復興と経済成長を遂げる一方で、日本人は国家としての日本のアイデンティティにまだ自信と確信を抱くことが出来なかった。亀倉はのちにこう記述している。「あの旗を見ると戦争を思い出して嫌だと言う人もいる。こんなに国民に嫌われている国旗も哀れである。(だから)私はオリンピックのシンボル・マークに日の丸を大きく出した。(中略)日の丸もモダン・デザインになれると思った」(「離陸着陸」) デザイン化してシンボルとして掲げることによって、亀倉は日本人の意識の中に再び日の丸をはためかせたのである。

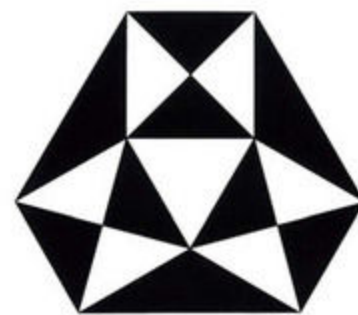
●株式会社フジテレビジョン
シンボルマーク(1958)



●株式会社リクルートセンター
トレードマーク(1961)



●TDK株式会社
トレードマーク(1966)



多くの企業のシンボルマークも手がけている。どれも力強くバランスがよい。NTTのマークは、地上から見たときの惑星の見かけ上の逆行運動の軌跡をヒントに考案したものだったという。いまのデザインに多くあって亀倉デザインに一切ないのは「かわいい」という要素である。ユーモアのセンスがなかったわけではない。しかし亀倉は人や社会を決して見下していなかった。天を見上げてデザインし、高みにそれを捧げていた。だから亀倉のデザインはかわいくなんかない。パルテノンでありピラミッドなのである。

※次号第25回も東京オリンピックに関連する記事の予定です。

New!

Top News

アヴェンタドールが好調 ランボルギーニ、3年連続増収 全世界で2121台を販売

ランボルギーニの2013年における全世界販売台数が、2012年の2083台から2121台に増加した。この好調さを牽引したのはアヴェンタドール。前年から9%増加の1001台を売り上げ、クーペおよびロードスターの両バージョンは12ヵ月先まで納車予約が埋まっているという。ギャルドは生産終了年にもかかわらず、1120台を販売。1万4022台の総販売台数を誇るギャルドは、史上最も多く生産されたランボルギーニ車となった。

史上最も成功したランボルギーニとなったギャルドは2013年で生産を終え、後継モデルのウラカンへとバトンを渡すことになる。

た。「アヴェンタドールの好調をはじめ、50周年に満足のいく結果を残し、ランボルギーニの製品の強さを立証することができた」と、アウトモビリ・ランボルギーニのシュテファン・ヴィンケルマン社長兼CEOは喜びを語っている。



ランボ、2013年は100名を採用 従業員数は1029名に



ランボルギーニが従業員数を大幅に拡大し、さらなる成長を達成した。2013年にランボルギーニは優れた技能を持つスタッフを新たに100人採用。この結果、現在の全従業員数は1029人となった。また、過去3年間では300人を正社員として新規に雇用しており、2014年もさらなる雇用の拡大を予定している。

ポルシェ911タルガ4／タルガ4S 予約オーダーがスタート

ポルシェ ジャパンが、911タルガ4／911タルガ4Sの予約受注をスタートした。伝説の初代タルガ同様に新型タルガにも特徴的なワイドなBピラーを備えるが、フルオートマチックのルーフシステムを採用。2バージョンが用意され、いずれも4WDとなる。価格は911タルガ4が1500万円、911タルガ4Sが1800万円。



ボルボ、イブラヒモビッチと 新イメージキャンペーンをスタート

ボルボは世界的なサッカープレイヤーのズラタン・イブラヒモビッチ、そしてポップミュージック界の大物プロデューサーであるマックス・マーティンとタッグを組み、スウェーデンの世界観を紹介するキャンペーンを展開する。このキャンペーンを通して、環境面などにおける“スウェーデン気質”をアピールしていくという。



Porsche Cafe Aoyamaに 導入前のポルシェ・マカンを表示

2012年から期間限定でオープンしているポルシェの情報発信基地『Porsche Cafe Aoyama』が、今年も3月6～16日にオープンする。東京・神宮外苑いちょう並木の入口に佇むカフェレストラン『Royal Garden Cafe 青山』には、ニューモデルのコンパクトSUV、マカン日本市場導入に先駆けて特別展示する予定。



ミシュランガイド 福岡・佐賀 2014年初夏に発行が決定!

2014年初夏に『ミシュランガイド 福岡・佐賀 2014 特別版』が発行される。日本ミシュランタイヤのベルナール・デルマス社長は、「歴史や文化、自然豊かなこの土地で新たなミシュランガイドを発行できることをたいへん嬉しく思います」と語った。現在、ミシュランの専門調査員が飲食店・宿泊施設の調査を行っている。



ロータスIII CUP 2014 今シーズンも 全5戦での開催決定

ロータス・エリーゼを中心とした車両で行うワンメイクレース、『III CUP (ワンイレブカップ)』が、2014年も開催される。カレンダーは開幕戦の筑波サーキット(4月29日)を皮切りに、第2戦筑波(6月8日)、第3戦富士スピードウェイ(7月20日)、第4戦筑波(9月21日)、第5戦袖ヶ浦フォレストレースウェイ(10月19日)の全5戦。

Newcomer



ブラックで統一された内外装 40台限定の特別なマスタング

フォード・ジャパンは、マスタングの特別仕様車『MUSTANG V8 GT COUPE THE BLACK』を限定40台で、3月15日から発売する。V8クーペをベースに、ブラックのボディカラーとインテリアという標準設定にない組み合わせを採用。価格は505万円。

■問: フォードお客様相談室 ☎0120-125-175

カンゲー・アクティブに マニュアルモデルが追加

昨年、ルノーの新デザイン戦略に沿って、フロントデザインを一新した新型カンゲー。仕事や遊びでの使い勝手を高めたエントリーモデルの『アクティブ』に、思いのままに運転が楽しめる5速マニュアルトランスミッション(MT)モデルが追加された。価格はATモデルより5万円安い、209万8000円。

■問: ルノーコール ☎0120-676-365



個性的な特別装備が満載 メルセデスE250 Coupé Limited

メルセデスEクラス クーペの内外装に特別装備を採用し、スポーツ性と上質感をいっそう向上させた特別仕様車『E250 Coupé Limited』が限定100台で販売される。E250 CoupéをベースにAMGスポーツパッケージなどを装備し、価格は712万円。

■問: メルセデス・コール ☎0120-190-610



ブラウンをベースにした MINIクロスオーバー限定モデル

MINI唯一の4ドアモデル、クロスオーバーにブラウンとシルバーをアクセントカラーとした限定モデル『バレンティン・ロード』を135台限定でリリースした。ブラックルーフ、ブラックリフレクターのバイキセノンヘッドライト、ブラックの17インチ・アロイホイールなどを装備。価格は340万~377万円。

■問: BMWカスタマー・インタラクティブ・センター ☎0120-269-437



CarMedia

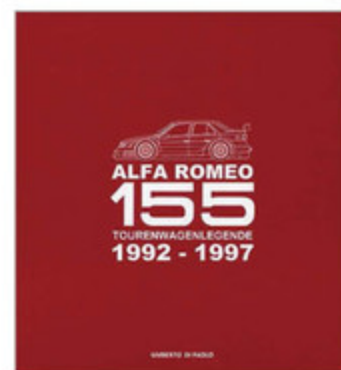
Art of the Le Mans Race Car 90 Years of Speed

ル・マン24時間レースを戦った29台のマシンを、美しいスタジオ照明下で撮影した写真集。使い込まれたコクピット、ステアリングホイールの塗装剥離など、素材の質感まで伝わるクオリティの高い一冊となっている。



■5880円/ハードカバー

Alfa 155 Tourenwagenlegende 1992-1997



90年代のドイツ・ツーリングカー選手権(DTM)で輝かしい戦績を残したアルファ155を、とことんまで掘り下げた資料集。透視イラストや内装写真などの貴重な資料は一見の価値あり。巻末には発売されたミニカーに関する記述も。

■9870円/ハードカバー

■問: 代官山 高屋書店 ☎03-3770-2525 <http://tsite.jp/daikanyama/ec/tsutaya/>

KEN OKUYAMA EYES STILE KO-207

建物の構造体をイメージクールなアイウェア演出

KEN OKUYAMA DESIGNのアイウェアブランド、『KEN OKUYAMA EYES』から4タイプの新作メガネの販売がスタートした。写真の『STILE KO-207』はライン初のツーポイントタイプ。



■価格: 8万7150円
■問: KEN OKUYAMA DESIGN ☎03-5466-2860 <http://www.kenokuyamadesign.com>

Cargraphic レンジローバー L405用スポーツキャタライザー

20ps/25Nmものパワーアップを実現

CargraphicからレンジローバーL405用スポーツキャタライザーが登場した。装着することで20ps/25Nmものパワーアップを実現している。排気効率を大幅に向上させるキャタライザーも、組み込まれている。



■価格: 33万6000~47万2500円
■問: ヴァイタミン ☎03-5245-2235 <http://www.vjpn.com>

Goods

TOMMYKAIRA フルチタンマフラー

トミーカイラから日産GT-R用チタンマフラー

トミーカイラ・ブランドから日産GT-R(R35)用のフルチタンマフラーが登場した。エキゾーストキット以外にも、GT-Rのフォルムを精悍に変貌させるエアロパーツもラインアップする。



■価格: 58~84万円
■問: E-Rコーポレーション ☎0565-52-8555 <http://www.tommykaira.com/>

MK motorsport F30 M sport用フロントリップ

レース活動をフィードバック フロントセクションを流麗に

MK motorsportから、F30 BMW3シリーズM sport用フロントリップがリリースされた。ボディデザインを崩すことなく長年のレース活動により培ったノウハウがふんだんに盛り込まれている。



■価格: 8万9250円
■問: MK motorsport Japan ☎053-411-4696 <http://www.mk-motorsport.jp/>

Information



1600名にスペシャルプレゼント 「限定プレミアムキャンペーン！」

ウェッズでは、Kranze、MAVERICK、LEONHARDIRITT、PURE SPIRITSの対象ホイールから、いずれか1台分を購入すると、先着で『オリジナルMcGard』、『MAVERICK鍛造ロックナット』、『現金5000円キャッシュバック』を合計1600名にプレゼントする、スペシャルキャンペーンを3月1日~5月31日まで実施する。

■問: ウェッズキャンペーン事務局 ☎03-6908-9700

2014フェラーリブランチ 3月30日に御殿場で開催



3月30日、御殿場のヴィンテージカーズガーデンにおいて、『フェラーリブランチIN御殿場ガーデン』が、復活開催されることになった。参加資格はフェラーリ・オーナーとその同伴者で、限定150台。極上のイタリアンに舌鼓を打ちながら、フェラーリを心ゆくまで堪能する1日となる。

■問: フェラーリブランチ事務局 ☎03-3452-5923

最先端のフェラーリ・ショールーム 「ニコル・コンペティツィオーネ」 横浜みなとみらいにオープン

横浜市初のフェラーリ正規ディーラー・ショールーム『ニコル・コンペティツィオーネ』が、2月14日にオープンした。ショールームは横浜市の中心部、みなとみらい地区を象徴するランドマークタワーのふもとに開設。店内には専門のパーソナライゼーション・スペースも設けられた。

■問: <http://www.yokohama.ferrari dealers.com>



Movie

LIFE!



単調な日常から抜け出そう

妄想癖がある非モテ男が、凡庸な人生を変えるために冒険の旅へ!? ベン・スティラーが監督・主演を務めた、大人のためのファンタスティック成長譚。『ライフ・オブ・バイ／トラと漂流した227日』のスタッフが手がけたハイパーリアルな映像は、ぜひ大スクリーンで! 厳しい現実を踏まえながらも、人生にダイブする勇気を与えてくれる痛快作。

CAST ●監督:ベン・スティラー ●出演:ベン・スティラー、クリステン・ウィグ、シャーリー・マクレーン 配給:20世紀フォックス映画
●3月19日(水)TOHOシネマズ 日劇他全国ロードショー

©2013 Twentieth Century Fox Film Corporation. All rights reserved.

17歳



なぜ彼女は身体を売するのか?

17歳の夏、初体験を済ませたイザベル。そして秋、彼女は見知らぬ男たちを相手に売春を始めるようになる。放課後のベッドで彼女は一体何を求めているのか? フランソワ・オゾン監督が新たなミュージズとして抜擢したのはモデル出身のマリーヌ・ヴァクト。美しい裸体を惜しげもなくさらけ出し、ミステリアスだがどこか不安定な17歳の季節を体現した。

CAST ●監督:フランソワ・オゾン ●出演:マリーヌ・ヴァクト、ジェラルディン・ペラス、フレデリック・ピエロ 配給:キノフィルムズ
●新宿ピカデリー、シネスイッチ銀座ほかにて全国公開

©MANDARIN CINEMA-MARS FILMS-FRANCE 2. CINEMA-FOZ



それでも夜は明ける

CAST ●監督:スティーヴ・マックイーン ●出演:キウエテル・イジョフォー、マイケル・ファスベンダー、ベネディクト・カンバーバッチ 配給:ギャガ
●3月7日(金)TOHOシネマズ みゆき座 他 全国ロードショー

©2013 Bass Films, LLC and Monarchy Enterprises S.a.r.l. in the rest of the World. All Rights Reserved.

奴隷として生きた11年間

1841年、南北戦争が始まる20年前。ニューヨークで裕福に暮らしていた黒人バイオリニストのソロモンは、ある策略に騙されて拉致され、ニューオリンズへ売られてしまう。妻子と引き裂かれ、財産、尊厳、名前すらも奪われたソロモンを待ち受けていたのは、“奴隷”として酷使される地獄の日々だった——。北部全州では奴隷制度が廃止されていたものの、南部ではまだ黒人が労働力とされていた狭間の時代を、自らも黒人であるS・マックイーン監督が生々しく描き出す。南部のおおらかな風景と非道なリンチシーンとの対比が、観る人の脳裏に強烈に焼き付く骨太なヒューマンドラマだ。アカデミー賞の大本命と期待されているのも納得。結果はいかに?

DVD&Blu-ray

ランナウェイ/逃亡者

30年の歳月が変えたもの



ロバート・レッドフォードが監督・主演で挑む再びの“大いなる陰謀”は、ベトナム戦争に反対した元過激派グループの物語。かつては理想に燃えていた若者は、30年の月日を経て良き父、模範的な市民となっていた。だがグループの元メンバーが逮捕されたことで、再びFBIの追跡が迫る。シャイア・ラブーフがレッドフォードを追う新聞記者役を好演。

3月5日発売
ブルーレイ&DVDセット(初回限定生産)3980円
発売・販売元:ワーナー・ホーム・ビデオ

サイド・エフェクト

ソダーバーグ最後の劇場映画



©2012 Happy Pill Productions.

ニューヨークで働く精神科医の処方ミスが引き起こした殺人事件。だがその裏には、思いもよらない陰謀が渦巻いていた。ステイヴン・ソダーバーグ監督が放つ最後の劇場映画は、危険なサイド・エフェクト(副作用)を招く男女の心理ゲーム。ジュード・ロウ、ルーニー・マラーら豪華キャストによる二転三転の騙し合いを、セクシュアルな演出で見せる。

3月8日発売 スチールブック仕様(4000個
初回数量限定生産)ブルーレイ 4935円
発売・販売元:松竹

Color 4 OZU~永遠なる小津カラー

小津の色を鮮やかに再現



©1958/2013 松竹株式会社、1959/2013 松竹株式会社、1960/2013 松竹株式会社、1962/2013 松竹株式会社

小津安二郎生誕110年を記念して『秋刀魚の味』『彼岸花』『秋日和』『お早よう』の4作品をデジタル修復したブルーレイBOXが登場。それぞれ現存する35mmオリジナルネガフィルムのスキャンを経て、最新技術を駆使した丁寧なリマスター修復を実施。フィルムの特性の再現性までも重視して、元小津組スタッフ監修により小津独自の色が鮮やかに蘇る。

3月8日発売 Blu-ray 1万8900円
発売・販売元:松竹

Book

インフェルノ

ダン・ブラウン／著 越前敏弥／訳



「神曲」の謎を解き明かせ

『ダ・ヴィンチ・コード』で世界を熱狂させたダン・ブラウン最新作は、芸術の都フィレンツェから始まる謎物語。イタリア最大の詩人ダンテの『神曲』の絵に隠された暗号とは? 人類という種をより向上させようとするトランスヒューマニスト、遺伝子工学、人口過剰問題などを絡めながらサスペンスフルに展開する長編ミステリー。2015年には映画化決定。

上下巻 各1890円/KADOKAWA

ワン・シング

一点集中がもたらす驚きの効果

ゲアリー・ケラー、ジェイ・ババザン／著 門田美鈴／訳



的を絞ると集中は高まる

仕事や人生から最大の収穫を得るには、できるだけのをしぼること。「一つのこと」への情熱はやがてスキルとなり、能力が花開けば成功は手に入る。一代で全米最大の不動産会社を育て上げた実業家が、「一つのこと」を活かして成功するためのノウハウ、攻略法を提案。アメリカのAmazon、ウォール・ストリート・ジャーナル紙で1位を獲得した仕事論。

1428円/SBクリエイティブ

ワーク・シフト

孤独と貧困から自由になる働き方の未来図(2025)

リンダ・グラットン／著 池村千秋／訳



11年後、どう働いている?

朝9時から夕方5時まで勤務し、週末は休み、親やきょうだいと同じ国で暮らし、学校を卒業してから引退するまではひとつの会社に勤め上げる。そんな過去20年間の働き方・生き方の常識は今やすでに崩れつつある。2025年の未来を予測し、働き方を柔軟にシフトするための提案書。新年度を前に、本書を読んでもう一度今の自分の働き方を見つめ直しては。

2100円/プレジデント社





「インヴォルティニ」はイタリア語で「包んだ」という意。薫り高いボルチーニ茸と季節のキノコを鶏肉で包み込んだメインの逸品は、ボルチーニの旨味とローズマリーの芳香が、鶏肉のしっとり柔らかな食感を引き立てる。

由緒 緒正しきお屋敷街として知られる品川・御殿山の旧ソニー本社跡地に、感度の高い大人が集うにふさわしい本格レストラン＆ラウンジがこの冬2店舗同時オープンを果たした。

「エノテカ ピッツェリア スタジオ・ネルッソ 御殿山」で腕をふるうのは、高級イタリアン「代官山 キアツケレ」でもシェフを務めた経歴を持つアンドレア・コッツオリノ氏。「ボルチーニと鶏肉のインヴォルティニ」(写真上)に代表されるように、伝統をベースにしながらも洗練されたスタイルを得意とする。ナポリから輸入した薪窯でピッツァイオーロ(ピッツァ職人)が焼くこだわりのナポリピッツァも絶品。原材料と配合

お屋敷街に誕生した 大人のリラックス空間

にこだわった生地は、香ばしくもっちりした味わいが特長だ。

食欲が存分に満たされたら、さらにシックな雰囲気漂う「ルッソ ラウンジ」に流れるもよし。グラントピアノによる生演奏をBGMにグラスを傾ければ、一日の疲れがゆったりと解けていくはず。カフェ＆ラウンジスペースは朝7時半から夜まで通しで営業しているので、仕事の合間にふらりと立ち寄ってリラクセーションを過ごしてみてもいい。

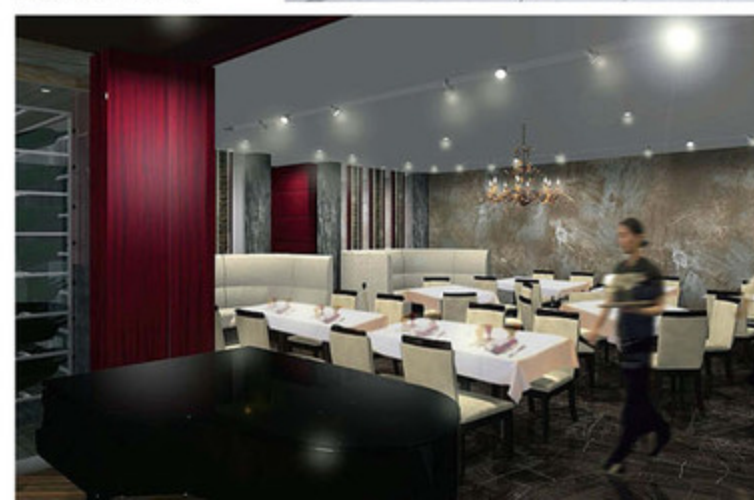


**エノテカ ピッツェリア
スタジオーネ・ルッソ/ルッソ ラウンジ**

東京都品川区北品川6-7-29ガーデンシティ品川御殿山1F
定休日 なし(年1日ビル休館日に準ずる)
☎03-5422-7846 営業時間
【平日】 11:30~15:00(L.O. 14:00)、
17:30~23:30(Food L.O. 22:00 / Drink L.O. 23:00)
【土・日・祝】 11:30~16:00(L.O. 15:00)、
17:00~23:30(Food L.O. 22:00 / Drink L.O. 23:00)
【カフェ＆ラウンジ】 7:30~23:30(L.O. 23:00)

五反田、大崎、品川の中間地点に位置するガーデンシティ品川御殿山の1階。暖かな季節にはオープンエアのテラス席もおすすめ。

店内中央にはウォークインワインセラーが鎮座。毎週金・土曜の夜はグラントピアノの生演奏を楽しめる。







2 マイティ・ソー
オリジナルノート ——— | **3名様** |

映画アベンジャーズプロジェクトの最新作「マイティ・ソー/ダーク・ワールド」のオリジナルA5サイズのノート。厚みがありしっかり書き込める。豪華俳優陣が演じる人気の映画は2015年の春の公開も決定している。

■提供：ウォルト・ディズニー・スタジオ・ジャパン



3 KUMHO TIRE
ストラップ付USB (8GB) ——— | **3名様** |

最近では純正タイヤとしても採用されるなど、世界中で活躍している韓国の大手タイヤメーカーのクムホタイヤから、8GBの大容量のUSBメモリを3名様に。KUMHOのロゴがプリントされたUSBは小型軽量でストラップ付きなので持ち運びにも便利だ。

■提供：クムホタイヤジャパン



1 Mercedes-Benz
オリジナル ミラー ——— | **5名様** |

ロジウムメッキでコーティングされたスリーポイント・スターが眩しいオリジナルミラーを5名様に。蓋を左右にスライドさせると、表側は平面鏡で裏側が凹面鏡となっており実用的で使い勝手が良い。ナイロンケース付き。

■提供：メルセデス・ベンツ日本



4 Jeep
ミニトートバッグ ——— | **1名様** |

JAIA試乗会でプレスに配られた記念品。軍服の生地できている頑丈なトートバッグはランチボックスとペットボトルがスッポリ入るサイズ。中の生地はアーミー柄でおしゃれ。ポケットも付いているので使い勝手も良い。

■提供：フィアットクライスラー ジャパン

5 PORSCHE
カップ〜911誕生50周年〜
リミテッドエディション ——— | **1名様** |

ボルシェのオールラインアップ試乗会でプレスに配られた記念品。6000個限定生産されたカップには「PORSCHE 911 50」の文字が側面、裏、そして中の底にまで描かれている。直径が9cmの大容量で食器洗い機にも対応している。ドイツ製。

■提供：ボルシェ・ジャパン



6 FORD
FORD
モバイルバッテリー ——— | **1名様** |

次世代の低燃費エンジンEcoBoostを開発したフォードから、エコな電池「モバイルバッテリー」を1名様に。軽量コンパクトで、1回5時間の充電でiPhoneを約3時間使用できる。残量インジケータ付きなのが意外と便利だ。GREEN HOUSE製。

■提供：フォード・ジャパン・リミテッド



7 BMW
オリジナル Mロゴグラス ——— | **1名様** |

手になじみ柔らかい丸みを帯びた口当たりの良いグラスは、しっかりとした重みが高級感を感じさせる。グラスの下にはBMWのMのロゴが刻まれている。寒い日の夜、このグラスにお酒を注いで部屋でゆっくり過ごしてみたいか？

■提供：ニコル・カーズ



8 Michel Herbelin
S3Hカードマネーホルダー ——— | **1名様** |

1947年創業のフランスの時計ブランド、ミッシェル・エルブランが今年から日本で事業展開する。そのプレス発表会で配られた記念品。ICカードやよく使うカードが2枚入るポケットと、紙幣10枚を挟むことができるポケット付き。

■提供：ミッシェル・エルブラン



9 Ferrari
SCUDERIA FERRARI
オリジナルボールペン ——— | **1名様** |

昨年、創業100年を迎えたアメリカの老舗ブランド、SHEAFFER製。クリップにはその証のホワイト・ドットが記されている。フェラーリとのパートナーシップにより作られたボールペンは、鮮やかなロッソカラーとSCUDERIA FERRARIのロゴが目を引き。

■提供：ニコル・コンペティツィオーネ



10 HRE
オリジナルTシャツ ——— | **1名様** |

長年のレースシーンで培われた技術と、ファッション性を兼ね備えた、HRE WHEELのオリジナルTシャツを1名様に。ホイールブランドとは思えないほどのセンスのあるHREのロゴが背中にもプリントされている。Mサイズ、綿100%。

■提供：ウイングオート

応募要項

はがきに①希望のプレゼント名および番号②郵便番号・住所③氏名④年齢⑤職業⑥電話番号⑦今月号で良かった記事⑧良くなった記事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3月20日消印有効

宛先

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19
(株)三栄書房 GENROQ編集部
「2014年4月号プレゼント」係
●当選者の発表は、商品の発送をもって代えさせていただきます。なお、雑誌公正取引規約の定めにより、この懸賞に入選できない場合があります。ご了承下さい。



なお、QRコードで
携帯サイトからも応募できます。
(応募締め切り2014年3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 海外新聞普及部までお問い合わせください。

■ お支払い方法・送料

■ 代金引換でのお支払い

1回目の配達時に代金引換の郵便にてお送りしますので、配達員に年間購読料をお支払いください。

■ クレジットカードでのお支払い

(VISA・MASTER・JCB・AMEX・UC・DC)

■ 定期購読についてのご注意

すでに発売されている号からのお申し込みはできません。中途解約の場合は、送料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: @か

クルマ選びは楽しい

JAIA試乗会ほど、輸入車ブランドが一堂に会しいっぺんに試乗できる機会なんて滅多に無く、仕事を離れて毎年楽しみにしている関係者は多いと聞きます(年初に行われるので業界の年始挨拶の場にもなっていますが)。今年は総勢80台あまりの輸入車が大磯プリンスホテルに集い、その場で「本気で欲しいクルマ選び」をしました。いくつになってもクルマ選びは楽しく、無邪気な笑顔のオッサンたちが印象的です。(ちょー寒かった@か)

■ From Editors

10年間、お疲れさま……。

10年間共にしたパスポートも遂に期限切れ。思えば、こんなに世界中を飛び回っていたんだな〜と、つくづく痛感した次第。しかし。それにしても査証を眺めていると、なんてテキトーなんだろうと思う。そのお陰で、2年くらい前に欧州間での移動の際「入国した証明を見せろ!」と言われたのに探せなかったこともあったな〜。それ以降、何処に押されたのかを確認するようになりました。(新調したパスポートの硬さが気に入らない、マサル・ノグチ)



リアル耐久レースです

記録的な豪雪が今月2週連続で降ったのは皆さんの記憶にも新しいと思いますが、実家も例にもれず、埋もれてます。タクシーを呼ぼうにもスタッドレスもチェーンも歯が立たず断られたのに、ナント! 宅急便だけはピンポイントと来たのです。どうやって!? 聞くと「クルマで来られないので歩いて来ました」と。豪雪の中ではクルマはタダの塊だけど、人力はすごい! 雪まみれになりながら運んでくれた彼に感謝!(4WDが欲しい、稜子)



[NEXT ISSUE] 2014年5月号 No.339 2014年3月25日(火)発売

■ Staff

編集長 EDITOR IN CHIEF

野口 優 Masaru Noguchi

編集 EDITORIAL STAFF

甲斐貴之 Takayuki Kai

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 Shuui Nishigaya

編集人: 野口 優 Masaru Noguchi

発行所: 三栄書房 SANEI-SHOB0

©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!

アシモト
お洒落は、
車輪から。



ドレスアップ、チューニング、USラグジュアリー……。
世界のあらゆるトレンドを網羅した
ジャンルレス最強ホイールマガジン、登場!

モーターヘッド
ホイールブック
2014.03.01 on Sale.

お問い合わせ先

 三栄書房

販売部 TEL03-5369-5112(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>



True Feelings

M9.0 × Ari Hatsuzawa

爪痕の真情。2011.3.12～2012.3.11

初沢亜利

第29回東川賞
新人作家賞受賞

写真家 初沢亜利が追いつけた被災地、一年間の記録。
真実を伝えながらアート作品として綴る渾身の一冊。

発売中

True Feelings

爪痕の真情

東日本大震災×初沢亜利

2011.3.12～2012.3.11

定価 2667円 (税込 2800円)

問い合わせ

三栄書房 販売部 ☎03-5369-5112 (受付時間 平日10:00～17:30)
〒160-8547 東京都新宿区本塩町19 <http://www.sun-a.com/>

SPORT CAR STYLE

Enjoy Sport Car Life

■ Contents of

Mercedes-Benz C63 AMG



CLOSE
UP!

MERCEDES-BENZ C63 AMG

SPORT CAR
STYLE *Enjoy Sport Car Life*

いまこそAMGの自然吸気。

AMGのようなハイパフォーマンスの世界でも環境性能を踏まえ過給機が主役となった。だが、大排気量自然吸気ユニットの魅力だって侮れない、と訴えてくるようなモデルが、今回注目するC63AMGである。小さなボディに6208ccもの大きなエンジンを積み、かつてのAMG哲学を色濃く反映させたこのモデルに、いま改めて注目してみたい。

TEXT●中三川大地
(Daichi Nakamigawa)

メルセデス流認定中古車 “サーティファイドカー”

- 対象車:新車登録から5年もしくは10年以内(走行距離不問)。
 - 納車点検:最大100項目
 - 部品交換:車両状況に応じて交換
 - 保証期間:1年間もしくは2年間(走行距離無制限)。
- ただし2年保証は初年度登録から5年未満であること。
- 保証内容:設定の条件内に保証。ただし消耗品は除く。
 - 残価設定ローンの有無:ユーズドカー・ウェルカムプラン
 - 問い合わせ:メルセデスコール ☎0120-190-610

メルセデス・ベンツの基準を満たす認定中古車は「certified(認定された)」の意を持つサーティファイドカーと呼ばれる。新車登録から10年以内の個体に1年間保証が適用されるのが前提で、その上で新車登録から5年以内の個体には有償での2年間保証も用意される。AMGであっても保証期間中は走行距離が無制限なのがいい。

価値ある 純血NAユニット

他の“63AMG”モデルは次々とターボ化されたが、C63AMGだけは最後までV8の自然吸気を守った。DTMに参戦するためのレギュレーション問題もあるのだろう。結果として現在日本で新車販売されるAMGモデルのうち、6208ccの自然吸気を搭載するのはC63AMGとSLS AMGのみ。今後、過給機やハイブリッドがますます普及することを考えれば極めて貴重だ。ただし、排気量に依存する自動車税の高さだけは覚悟して乗りたい。



小 さな身体に大きなエンジンを
ブチ込んで、並みのスポーツ
カーをあつさり蹴散らす動力性能
を秘めたモンスターサルーンこそA
MGの真骨頂だった。昨今は世のト
レンドを牽引するかのごとく各モデ
ルに次々と過給機を導入してイマド
キのモンスターを具現しているが、
これだけは最後まで「小さな体躯に
大排気量自然吸気」を守り続けた。
それが今回取り上げるC63AMG
である。名前の「63」を象徴する6・
3ℓ(6208cc)もの排気量を持
つM156型ユニットを、1・8ℓ
でも必要充分とされる小型サルーン
に押し込んだ。同様の心臓部を持っ
ていたEやSなど他モデルが軒並み
ターボ化されても、C63だけは頑な
に自然吸気を守った。先ごろCクラ

ス自体が第5世代のW205型へと
切り替わったことで、このW204
型におけるC63AMGの歴史もひと
つの区切りを迎える。現代版の「羊
の皮を被った狼」を味わう最後のチ
ャンスであり、新車の最終型はもと
より、豊富に流通する認定中古車に
注目したいと思う。

2007年から販売を開始したC
63AMGは、その後のリーマンショ
ックに端を発する不景気にも負けず、
ベースとなるCクラス全体と共に大
成功を収めた。2011年には「メ
ルセデス史上、最高傑作」という強
い謳い文句と共に合計2000カ所
以上にも及ぶ改良を伴う大がかりな
マイナーチェンジが行なわれた。伝
統のセダン、ステーションワゴンに
加え、その頃に登場したクーペの登
場も話題を呼んだ。また、ブラック
シリーズという刺激的な限定モデル
や、最終完成系として507psにま
で出力性能を向上させたエディション
507なども存在する。

メルセデス・ベンツの認定中古車
はサーティファイドカーと呼ばれる。
正規販売店による徹底したチェック
と整備を経て、独自の基準をクリア

したメルセデスだけに与えられる称
号とされている。一般的には初年度
登録から5年未満、あるいは10年未
満、いずれも走行距離不問というふ
うに大別され、それぞれ2年保証、
1年保証となる。C63AMGの場合、
いまなら後期型のすべてが5年未満。
新車に近い個体も数多く存在し、ま
た前期型でも7年を迎える頃という、
まさにサーティファイドカーを選ぶ
絶好の時期と言える。

もともと新車でも1000万円強
とバーゲンプライスであったことか
ら、サーティファイドカーを選べば
新車のCクラスと同程度の投資で手
に入れられることも珍しくない。「羊
の皮を被った狼」を安心かつリーズ
ナブルに手に入れるこの選択肢、考
えれば考えるほど魅力的である。

主役は後期型“最高傑作のC” (相場:600~1200万円)

2011年モデルのCクラスから大がかりなマイナーチェンジを遂げている。それも合計2000ヵ所以上の改良が加わったもので「メルセデス史上、最高傑作のC」という明快なキャッチコピーが世を賑わせた。C63 AMGを抽出してみると、2011年7月29日から予約注文を開始。C63AMGはそのアイデンティティとも言えるM156型を踏襲。変速機がトルコンATからAMGスピードシフトMCTに置き換えられた。外観はLEDを用いた未来的な灯火類などで新鮮さが強調される。現在、認定中古車にある多くはこの後期型。走行距離が少なく良好な程度ばかりが目立つ。価格は600万円程度から、新車価格と遜色ない1000万円オーバーまで。だが、オプション費用を考えると割安なものばかりなので、色や仕様さえ好みと合致すれば、たとえ1000万円オーバーでも魅力的な物件が多い。



バケットタイプのAMGスポーツシートを標準装備する。デジノナッパレザーが使用され、カラーも4色から選べる。見た目やホールド性はまるでピュアスポーツカーのようでありながら、普段の使い勝手や乗り心地も決して悪くない。

内装は細かいデザインおよび素材変更が繰り返されてきた。後期型最大の特徴は変速機。トルコンATであるAMGスピードプラス7Gトロニックから2ペダルMT式のAMGスピードシフトMCTに変更され、よりダイレクトなフィーリングを得た。デビュー当初からステアリングは左右が選べた(ワゴンは右のみ)。市場の比率は半々といったところか。



利便性の高いスポーツクーペ



マイナーチェンジと共にC63AMGにクーペが用意されたのもトピック。ベースモデルに先駆けてAMGから発達した「Cクラス=4枚ドア」の強いイメージを払拭させた。利便性は4ドアに一步劣るかもしれないが、2ドアのスポーツカーと見てライバルと比較すれば、トランクやリヤシートなどのスペースは申しぶんない。税金の高さなど多少の維持費に目をつければ、快適に普段使いのできる62オーバーのスポーツクーペなんて前人未踏だ。それが中古車ならば700~800万円台で手に入るのである。

日本限定50台のブラックシリーズ



2011年頃に市場を賑わせたブラックシリーズは、当然ながらC63AMGにも用意された。日本ではわずか限定50台で瞬時に売り切れ、現在は長く乗るユーザーが多いため市場に個体は皆無。もし発見されてもプレミアが付くほどの状態となる。当時の円高の影響が手伝って並行モデルが多数導入されたため、日本には50台を遙かに超える台数が生存するはずだ。もちろんサーティファイドカーとして店頭に並ぶのは正規輸入車のみである。

有終の美を飾る“507ps”



C63AMGの有終の美を飾るモデルにして最も過激なパッケージ、エディション507が2013年より販売されている。パフォーマンスパッケージ系よりさらに高性能を有するもので、最高出力は名前の通り507psへ、最大トルクも62.2kgmへと高められた。新車発売から間もないので中古車市場には皆無だが、W205型が発売されるようになるとデモカー落ち等の物件が見られることになりそう。セダンのほかクーペにも同仕様が存在する。

硬派なお買い得パッケージ

2010年の8月から用意されたパフォーマンスパッケージプラス。もともと同年の5月に25台限定で発売されたC63AMGパフォーマンスプラスの特別装備内容に準じたもの。よりスポーティな内外装に加え、鍛造軽量ピストンにコンロッド、クランクシャフトなどエンジンの中身にまで手を加えて30psアップとした487psのエンジンとなる。LSDや強化ブレーキなども網羅されて、オプション価格125万円である。中古車市場での有無による価格差は見出しにくい、ハイチューユニットとして今後も価値は保たれるはずだ。



根強い人気のワゴン

セダンに半年ほど遅れて2008年にラインアップに加わったCクラス・ステーションワゴンのなかにC63AMGも用意された。内容はセダンとほぼ同じ。スポーツカーを凌ぐ性能と、ワゴンの利便性を両立させたモデルとして人気が高い。当時、新車販売価格でのセダンとワゴンの差は50万円以下だったが、中古車市場では100万円以上の差が出ることもある。ステーションワゴン人気はメルセデス全般に及び、1台で全てをまかなう人、またリセールを期待する人ならワゴンが狙い目。タマ数はおしなべてセダンより少ない。



初期型の流通量も豊富 (相場:400~800万円)

若々しいイメージを持って生まれたW204型Cクラスに用意されたC63AMGは、2007年の10月に2008年モデルとして日本で発売された。往年のAMG哲学を最も色濃く表すパッケージングが広く受け入れられ大ヒットを記録した。認定中古車に限らな

い中古車市場全体を見渡しても2008年モデルあたりのタマ数が一番多い。厳密には極初期モデルに対して、2008年7月以降に発売されたモデルはステアリングが楕円形状になり、またリヤビューカメラが純正装着されるなど年式ごと微細な進化はある。この付近のC63AMGの相場は400~600万円程度。初年度登録から5年以上の個体は1年保証、5年未満は2年保証となる。専売店の中古車を見ると走り系へとカスタムされた個体も多い。それらも内容や見方によっては魅力的だが、“安心”という意味でサーティファイドカーは捨てがたい。



M156型という6208ccのV型8気筒自然吸気がなによりも特徴だ。当時、EクラスやSクラスなどにも同様のエンジンが搭載されたが、C63AMGは一連のAMGモデルのなかでボディサイズが最も小さかった。最高出力457ps/6800rpm、最大トルク51.2kgm/5000rpmは他のモデルよりデチューンされているものの、1730kgのボディに対しては刺激タップリだ。



エンジンの出力性能に見合う許容トルクを持つ、ブリッピング機能まで備えたAMGスピードプラス7Gトロニックを採用する。いわゆるトルコンATではあるものの、極めてダイレクトなフィーリングを持ち、当然街乗りでも煩わしさは感じない。

最新モデルと比べる最後の純血自然吸気



サイズのまたは価格的にバッティングするのが、A45AMG、CLA45AMGだろう。いずれも大排気量NAのC63AMGとは対極にある新時代の2.0L直噴ターボを搭載し、さらには4WD(4MATIC)で高性能を実現している。A45AMGの新車価格は640万円、CLA45AMGは710万円。オプション装備を含めた乗り出し費用を考えると、C63AMGのサーティファイドカーと同等となりそう。また、まもなく日本で発売が開始される新型Cクラス(W205型)にも期待したい。現在AMGモデルは公開されていないが、最新メルセデス技術で完膚無きまでに武装してくるのは必須。あるいはW205型AMGの登場によって、自然吸気&FRを貫いたW204型C63AMGの価値はさらに上がるかもしれない。



SPECIAL SHOP INFORMATION

BMW/Bentley/Rolls-Royce

Contents of this month

■ オフィス・ケイ	P214
■ カーウォッシュ・オーシャン	P215
■ 合同産業	P216
■ マックスクラフト	P217
■ ミストラル	P218
■ リズムコーポレーション	P219



これがカスタム前のファントム・シリーズⅠ。同じクルマとは思えない。シリーズⅡへのカスタマイズをはじめ、お望みのスタイルを作り上げる。



フロントマスクは多くのパーツを交換してシリーズⅡフェイスへ変貌させている。ヘッドライトはLED仕様となっている。



完全にシリーズⅡに変貌した2006年式ファントム。すべてのクロームメッキ部分をブラックアウトして妖艶な雰囲気プラスしている。



リヤスタイルはテールレンズのリングやトランクハンドルなどのメッキパーツをすべてマットブラックに変更することで、引き締まった印象になる。



ホイールはFORGIATOのENZOの24インチをセットアップ。光沢のあるブラックカラーをチョイスすることで、足もとを重厚に彩っている。



オリジナルブランド「L.D.Y」のオールステンレス製Xパイプセンターマフラー&リヤマフラーをセット。ルックスもサウンドもGOOD！

ハイクラスブランドのカスタマイズもOK!!



FORGIATOの新作ホイールも続々入荷中だ。ショールームに展示しているので、是非一度、実物をチェックしてほしい。(右)F2.14、(左)F2.16。



FORGIATOのノーマン社長から送られたという、世界に3個しかないFORGIATO DIAMOND DEALERのオブジェ。信頼できるディーラーの証だ。

■ ルース・ロイスやベントレー、フェラーリ、ランボルギーニなど、ハイクラスブランドのカスタムを数多く手がけるオフィス・ケイは、輸入車ドレスアップの黎明期からオリジナルパーツの製作を行い、小物からフルコンプリートまで、幅広い車種と豊富なパーツを取り扱うドレスアップのプロショップだ。

北米や中東のセレブリティスタイルを取り入れ、大径のアメリカ力製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つけている。

今回取材したロールス・ロイスのファントムは、2006年式のシリーズⅠ。エクステリアはシリーズⅡへ完全にトランスフォームされる。

ヘッドライトやウインカーなどは純正パーツを使用し、これにWALDブラックバイソンのエアロを組み合わせて迫力のフォルムを作り上げている。さらにFORGIATO ENZOの24インチ鍛造ホイールをセットして、シャープな印象をプラス。おそらく世界でも1台きりのスペシャル・ファントムだ。しかもFOR SALEだから、気になる方はお問い合わせを。

CAR WASH OCEAN

■カーウォッシュ・オーシャン

OFFICE i(石井健之) ●PHOTO&REPORT

営業時間/24時間
定休日/年中無休
〒176-0012 東京都練馬区豊玉北1-14-4
☎0120-47-5960
☎03-3993-9341(フリーダイヤルが繋がらない場合)
<http://www.carwash.co.jp>



ポリッシャーを行うとツメにひっかからない程度の小傷は消えてしまう。中古車にありがちな洗車傷が多いクルマなどは、見違えるほど綺麗になると評判だ。



←塗装面が鏡のように綺麗になった後は、脱脂をして、エクセレントタフコートをスポンジで均一に塗っていく。パネルごとに作業をしていくため時間のかかる工程だ。

→エクセレントタフコートなどのボディコーティングは、施工前に塗装の状態を確認。使用するコンパウンドやバフを選択して、塗装面をポリッシャーで鏡面加工していく。



エクセレントタフコートはコーティングの品質を保つためにグロスチェッカーで光沢度合いを確認。艶やかな光沢と水玉がコロコロと滑り落ちていく超滑水性能が手に入る。



エクセレントタフコートか、ウルトラタフコートを施工すると、通常価格より2割引きとなり、ブレーキダストが落ちやすくなるホイールコーティングも無料サービス中。



同店のボディコーティングや洗車のメニューは簡単な室内清掃も含まれている。マット洗いや掃除機がけ、内装や内側の窓を拭き上げてくれる。

ボディコートと洗車の専門店 洗車は24時間受け付け中



ボディコーティング施工車両の手入れは、「純水」を使った「プレミアムソフト洗車」がおすすめ。不純物が含まれていない水なので、水滴が乾いてもシミにならない。

洗車は24時間いつでも受け付けているので、営業時間を気にしなくていいのが最大の魅力。ボディコーティングは事前の電話予約が必要で、日中に作業を行ってくれる。



年 度末前は引越越しによって生活環境が変わったり、クルマを買い換えたりすることが多い時期。都心より少し西側の地域へ引越してきた方や、クルマを買い換えた方にぜひ覚えて欲しいショップが、カーウォッシュ・オーシャンだ。

自分で洗車できる公共スペースが少ないマンションなどにお住まいで、洗車専門店がガソリンスタンドを利用しなければ愛車を綺麗にすることができないというユーザーにとって、利用のしやすさや技術力、サービスの良いショップを知っておくことは、楽しいカーライフの第一歩。

同店は欧州車の扱いが非常に多く、安心して作業を任せられる優良店のひとつ。ボディコーティングや洗車メニューも豊富で、お得な割引サービスもあり、上手に利用すれば、常

に愛車を美しく保てる。

欧州車にオススメのメニューは、最初に最高級のボディコーティング、エクセレントタフコートを施工し、コーティングを行った後は定期的にプレミアムソフト洗車、で常に愛車を美しい状態に保つというもの。

エクセレントタフコートが通常価格より2割引き+ホイールコーティング無料のサービスを3月末まで期間延長中だ。



平らな地面であれば多少の傾斜はあっても設置することが可能。駐車スペース+αで設置でき、特殊なサイズが必要な場合は、10cm単位でオーダーメイドも可能だ。

→屋根を完全に折りたたむとこのようにコンパクトな状態になる。レールはタイヤで跨げるため、縦列駐車をしなければいけない駐車場にも設置が可能だ。



花粉や黄砂などは、“裾下スカート”というオプションメニューにより愛車への付着をガードできる。屋根シートと地面の隙間をスカート状にして隙間をなくすものだ。



ガレージの内側を見ると、数本のスチール製の柱に×印のように入った筋交いが判る。屋根にかかる力を分散させて、雪の重みや強風に耐えられる構造になっている。

地

面に敷かれた2本のレール上を、滑車付きの屋根がジャバラ状に伸縮しながら開閉するアコーディオンガレージ。合同産業が製造と販売を手がけている人気の簡易ガレージだ。

一番の特徴は3時間程度で簡単に設置できるにも関わらず、愛車を守るといふ本格的なガレージ機能があらるところ。滑車付き屋根のフレームは21mm×21mm角のスチール製で、8本前後の柱を有して荷重を分散する

カーポート内の設置も好評 愛車を守るアコーディオンガレージ



アコーディオンガレージの屋根シートの標準色はグレーだが、オプションメニューで色を変えることもできる(別途料金)。このように自宅の色合いに合わせる方も多いそうだ。



構造。その柱の間には×印になる筋交いが入るため、強風や雪の重みにも耐えられるという仕組みだ。今年も日本全国各地で大雪に見舞われたが、雪の重みや強風などによる修理依頼やクレームは一切なかったという。簡易ガレージという名称こそあるものの、実用に耐えるものなのだ。

また、アコーディオンガレージ内は四方と天井がシートで覆われるために、ホコリ避けとしてカーポート内で使用するケースも多い。横なぐりの雨でも水滴が付かないし、黄砂や花粉の付着を軽減してくれる。また、ネコなどの小動物や、子供が遊んでいるボールが当たることを防げるなど、様々なメリットがある点も選ばれている理由だ。

MAX CRAFT

■マックスクラフト

マックスクラフト●PHOTO 原文昭●PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／8:30～19:00(平日) 11:00～15:00(日曜日、祝日)※事故は24時間対応
定休日／年中無休 <http://www.max-craft.com>

■本社・ファクトリー

〒224-0053

神奈川県横浜市都筑区池辺町4460

☎045-939-0299

■Tokyo Branch

〒150-0011

東京都渋谷区東3-1-3 広尾ビューヒルズ1F

☎03-6419-7321



東京・広尾にはマックスクラフトの支店「Tokyo Branch」も営業中。こちらでも本店同様に車両の預かり、引き渡しが可能。



←自社ローダーも所有している。Tokyo Branchとの車両の引き取りの他、事故など緊急時には24時間体制で対応可能。万が一の時には遠慮なく相談して欲しい。

→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。ディーラー以上のサービスをリーズナブルに提供してくれる、頼りになる存在だ。



熟練の技術を持つ職人が大勢在籍していることもマックスクラフトの大きな強み。オーナーの思いをキチンとカタチにしてくれる、頼りにできるプロフェッショナルだ。



通常のBMWモデルに加え、アルピナなどの入庫も多い。もちろん、アルピナでも工賃はディーラー基準の20%オフが基本だ。美しい仕上がりに加え、リーズナブルな工賃も多くオーナーに喜ばれている。



輸入車オーナーから絶大な信頼!! 頼りにできるボディファクトリー



→空調が完備された塗装ブース。静電気の発生を抑える最新のイオンシャワーも完備するなど、ソフト面でもハード面でも最高の環境が整えられている。

←愛車を大事にしているオーナーから好評を博しているボディリフレッシュ施工。レストアほど大がかりでなくても、見違えるように蘇るという。ご相談してみたいだろうか。



クセのあるモデルは少なくなってきたとはいえ、扱うにはまだまだ経験がモノをいう輸入車の世界。特に鍍金塗装などのボディワークはデリケートで、施工者の腕次第で仕上がりが大きく左右される。

横浜市都筑区に店舗を構えるマックスクラフトは、輸入車オーナーから絶大な支持を受けているボディショップ。メルセデス・ベンツやBMWなどのドイツ車はもちろん、他では敬遠されるようなスーパーカーまで、質の高い「仕事」を約束してくれる。特に鍍金塗装の仕上がりに関しては自信を持ち、遠方から口コミで訪れるオーナーも大勢いる。作業の依頼前は何かと不安になるものだが、施工を担当するスタッフから直接説明を受けることもあるから安心

して愛車を託すことができる。またディーラー見積もりの20%オフを基本とするリーズナブルな料金設定も同店の魅力だ。これは鍍金塗装や修理だけではなく、最近依頼が増えているドレスアップやカスタマイズでも同じとのこと。持ち込みパーツの取り付けなども気軽に応じてくれる。確かな技術を持つプロの腕を、愛車趣味にも上手に利用してみたいだろうか。



センターコンソールに2DINモニターを仮組みしたところ。本来はメーターがある部分だが、メーターを1DINスペースへ移植。裏側も様々な加工が施される。

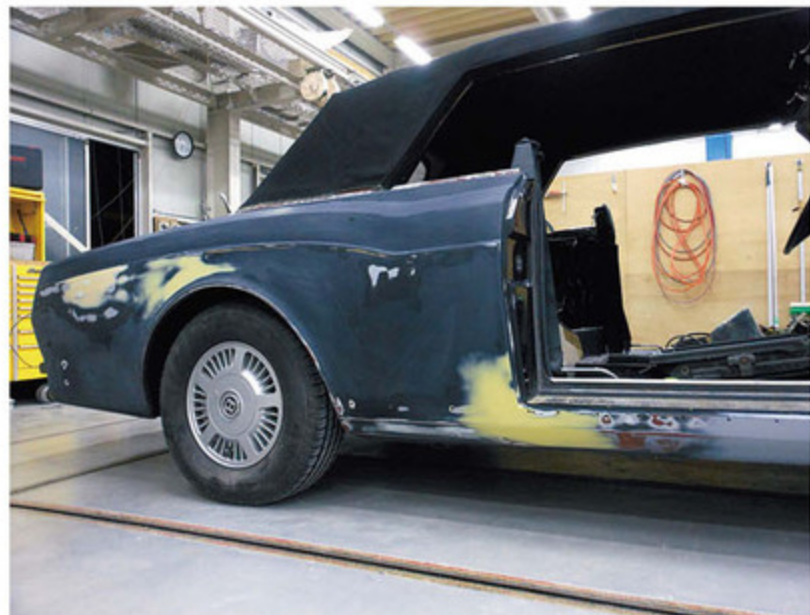
→レストアというと外装ばかりに目が行きがちだが、内装のレストアも技術と経験がものをいう作業。ミストラルではベントレーをはじめ、内装レストアの経験も豊富だ。



外装のレストア作業は、協力関係にある腕のいい钣金屋で作業される。フロントウィンドウまわりの腐食(写真右)も丁寧に取り去り、きれいに修復されている。

オーナーからの要望で、夜暗くて見えにくかったメーターのランプを明るいのものと交換。その他、ナビとオーディオの取り付けも行っている。

内装のレストアも得意分野 現代流にアレンジも可能



すべての塗装を剥がして錆びていた箇所を修復していく。この後にオールペイントを行い、ミストラルに戻されて内装のレストア作業を行う。

銀

座からはど近い都心の一等地にファクトリーを構えるミストラル。オーディオをはじめ電装関係の作業を得意としているショップだが、この90年式ベントレーのように、外装のレストアと今風のインテリアにカスタマイズするような手間のかかる作業も行っている。

「外装は腕が確かで協力関係のある钣金屋で行っていますが、内装関係のレストアはウチで作業しています」とは代表の花柳氏。最新のナビゲーションやオーディオに交換することはもちろん、古くなったレザーを張り替えたり、メーターの明るさを変更するなど、その作業は電装系だけ

でなく多岐に及ぶという。このベントレーで作業内容にこだわった部分は、センターコンソールの中程に2DINのモニターをインストールした部分。通常はこの部分の裏側に内装パーツが鎮座するために取り付け不可能なのだが、ミストラルの持つ経験と技術でこの場所にインストールできたという。

この手の手間のかかる作業で、さらにベントレーともなると、引き受けてくれるショップや業者が限られてしまうのが現実。困ったときに頼りになるお店のひとつとしてミストラルを覚えておくとかと重宝するはずだ。

RHYTHM CORPORATION

リズムコーポレーション

OFFICE i (石井健之) ●PHOTO&REPORT

営業時間／10:00～19:00

定休日／水曜日

〒224-0007

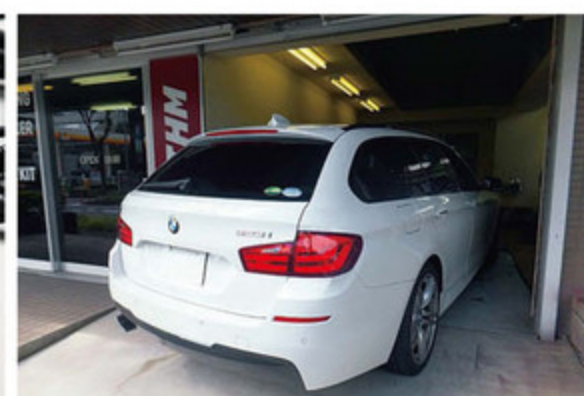
神奈川県横浜市都筑区荏田南1-1-9

☎045-949-4717 <http://www.sport1.jp/>

高性能版のM5ならノーマルでもエンジンの限界までセッティングを詰めているかと思いきや、かなりマージンが残されているという。ECUチューニングで劇的に速くなる代表格だ。



5シリーズをはじめ、ダウンサイジング・エンジンを積んだ最新のBMWは“SPOCON”にてECUチューニングが可能。すぐノーマルにも戻せるところも魅力のひとつだ。



BMWのECUチューニングは、専用のケーブルを使って自己診断端子とPCを接続してデータを変更していく。エンジン制御データを変更するため、エンジン特性が変わる。

少し前のモデルは診断端子から書き換え 最新モデルはSPOCONでチューニング



電話予約をしておけば、日帰りでECUチューニングが可能。ショールームまでクルマを持ち込めない方のために、自宅へ伺ってECUチューニングを行う出張メニューもある。

しかしSPOCONはカプラー端子にノーマルECU復帰専用の端子を接続すると、一瞬でノーマルECU制御にも戻すことも可能。急なデューラー点検にも対応できるECUチューニングなのだ。

「プロテクト解析ができていないBMWに関しては、自己診断端子からデータを書き換えるパターンがほとんどです。最近のモデルでECUのプロテクトが解析されていないモデルは、SPOCONというオリジナルのサブコンピュータを使ってECUチューニングが可能です」と、代表の西田氏。現行の5シリーズなどは、SPOCONで燃料制御に加えてブースト制御まで変更するため、劇的に速くなるそうだ。

州車のECUチューニングを行うリズムコーポレーション。ECUチューニングはオーナーと共に試乗を行う作業から始まり、ショールーム周辺を試乗しながらエンジン特性に関する不満な点を確認する。ショールームに戻って、不満に感じている箇所のエンジン制御データを変更し、再び試乗。施工日に限りデータの変更は何回でも無料のため、この繰り返しをして納得できるクルマに仕上げるところが同店の特徴だ。

GENROQ

7

No.338

APR 2014

ゲンロク 2014年4月号 (毎月26日発売) 2月26日発売 No.338
第29巻第4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.338