

Car Entertainment Magazine

[ゲンロク]

GENROQ

2014 MAY No.339

5

DEBUT SPECIAL

フェラーリ・カリフォルニアT
ランボルギーニ・ウラカンLP610-4
マクラーレン650S

SUPER TEST

ポルシェ911ターボS × 911GT3
in ニュルブルクリンク

[未知なる新生] ライカン・ハイパースポーツ [小さなLMP1] プラガR1
[ウインターテスト] ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4



THE STORY シボレー・コルベット×NASA / TOYOTA FT-1

SPECIAL REPORT バガーニ・ゾンダ・レヴォリューション

THE VINTAGE ポルシェ・ミュージアム秘蔵コレクション / ワルター・ロールの愛車たち

NEW MODEL IMPRESSION メルセデス・ベンツCクラス / ポルシェ・マカン / アウディRS Q3 他

THE JUDGE メルセデス・ベンツML350ブルーテック × BMW X5 x Drive 35d

Green GENROQ SPECIAL BMW i3 / X5 プラグイン・ハイブリッド 他

SHOP REPORT スーパーカー特選ショップ



CONTENTS ①

GENROQ
2014 MAY No.339

5

28

DEBUT!

フェラーリ・カリフォルニアT
ランボルギーニ・ウラカンLP610-4
マクラーレン650S
パガーニ・ゾンダ・レヴォリューション
ケーニグゼグ ONE:1

マセラティ・アルフィエーリ
ベントレー・コンチネンタルGTスピード&フライングスパーV8
ロールス・ロイス ゴースト シリーズII 他

54

SUPER TEST

ポルシェ911ターボS
× 911GT3
in ニュルブルクリンク

[未知なる新生] ライカン・ハイパースポーツ
[小さなLMP1] プラガR1
[ウインターテスト] ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4





CONTENTS 2

GENROQ
2014 MAY No.339

5

94 **FIRST IMPRESSION**
**メルセデス・ベンツCクラス
ポルシェ・マカン**

106 **Just Arrived**
アウディRS Q3
レンジローバー・イヴォーク・クーペ(9AT)
ボルボS60 T5 Rデザイン

74 **STORYS**
シボレー・コルベットC7×NASA
TOYOTA FT-1
ロイヤル・カレッジ・オブ・アート カーデザイン

86 **LIVE REPORT**
ジュネーブ・ショー2014
メルセデス・ベンツSクラス・クーペ／S600／S65AMG
BMW 4シリーズ・グランクーペ／2シリーズ／X3
アウディTTクワトロ・スポーツコンセプト／S1／S3カブリオレ
アルファロメオ4Cスパイダー・コンセプト／MiTO&ジュリエッタ
ジャガーXE／ランドローバー・イヴォーク・オートパイオグラフィ 他

112 **Green GENROQ SPECIAL**
グリーンなBMW。
BMW i3 in 屋久島／X5 プラグイン・ハイブリッド／Bシリーズ・エンジン

123 **The JUDGE**
SUVとディーゼルエンジン。
メルセデス・ベンツML350 ブルーテック× BMW X5 35d

130 **VINTAGE NOW**
ポルシェ特集
ワルター・ロールの愛車たち
ポルシェ・ミュージアム秘蔵コレクション
911シリーズ×50周年記念本

142 **The Watch**
ハイプレジション。
F.P.ジュルヌトゥールビヨン・スヴラン 他
[Watching] ジュネーブサロンに見るトレンド

- 19 TOPIC フェラーリ、アップルとコラボレーション
- 21 NEWS ムゼオ・エンツォ・フェラーリ
- 23 SCOOP! ポルシェ911GT2／メルセデス・ベンツAMG GT
- 25 DEBUT! ロータスのモーターサイクル
- 149 LONG-TEAM REPORT レンジローバー・スポーツ
- 152 Tuned THE Diesel BMW320d 4.5秒短縮の真相
- 154 Amazing World 993RS “曲がるを極める”
- 158 MOTORSPORT FI／GT300 他
- 160 THE CHALLENGE VITAを体験試乗
- 162 Check it up! 新作パーツ紹介
- 168 お喋り工房 ホットな最新Kカー事情編
- 170 哲也の部屋 ゲスト:浜島裕英(後編)
- 172 太田哲也のオレの話を聞け! 変身願望とクルマ選び
- 174 『熊倉です。』 スズキ・ジムニー
- 176 It's a carbon time! カーボンのリサイクル
- 178 福野礼一郎の昭和元禄ユニヴァース
- 182 匠を訪ねて 浜名ワークス 田村 元
- 186 NEW! ニュース／インフォメーション／新製品
- 189 エンターテインメント
- 191 レストラン
- 193 今月のプレゼント
- 197 SPORT CAR STYLE アウディRSシリーズ
- 205 SPECIAL SHOP スーパーカー特選ショップ



ジュネーブ・ショーのプレス・コンファレンスは、ここ数年ほぼ15分刻みに数社が同時に行うようにスケジュールされるようになった。フェラーリももちろんその例外ではなく、今回のジュネーブでは、ビッグマイナーチェンジによってさらなる進化を遂げた「カリフォルニアT」を主役に約15分間のプレス・コンファレンスを行った。しかしフェラーリから発信されたトピックスは、実はこのカリフォルニアTのみではなかった。フェラーリのルカ・ディ・モンテゼーモ会長は、オフィシャルのプレス・コンファレンス終了後に、ブース内の別室

に少数のメディアを招いて、再度コンファレンスを実施。その内容は当日まで明かされることはなかったが、ゲストとしてアップル社のiPhone&iOS製品マーケティング担当副社長の、グレッグ・ジョズウィアック氏が紹介された時、この「特別なプレス・コンファレンス」の持つ意味を誰もが理解した。それはフェラーリとアップルという、新しいコラボレーションの始まりを告げる瞬間だったのだ。

フェラーリは、自動車の車内でiPhoneの機能を安全に使用するために開発された、iOSの新機能、「CarPlay」を、まずFFか

ら搭載することになった。同様の発表は、今回のジュネーブではメルセデス・ベンツやボルボからも行われているが、音声エージェントの「Siri」、タッチパネル、そして専用コントローラーによるiOSの操作を可能にしているのは、このフェラーリFFのみとなる。

実際に車体側とケーブルでiPhoneを接続し、そのデモンストレーションを体験してみた。Siriを立ち上げるのは、ステアリングホイールに新たにフィットされたスイッチ。現在の段階でFFにインストールされているアプリは10種類のみだが、これはもちろん走行中の安全性を意識したもの。基本的にEyesFreeのコンセプトによって、視線を移動させることなくCarPlayを機能させることは可能だが、現在の段階ではすべてのアプリにおいてEyesFreeが実現しているわけではない。したがってユーザーは、自由にアプリをインストールすることはできず、また自分のiPhoneが持つ機能をすべて活用することはできない。もちろんアップルは、今後アプリの拡充には積極的に対応していく予定だ。フェラーリによれば、アップルとのCarPlayの基礎的な技術交渉は、約2年前からスタートしていたという。

フェラーリのプロダクションモデルでは、まずFFにオプションとして設定されるCarPlay。プレス・コンファレンスの壇上に立ったモンテゼーモ会長は、FFがフェラーリの最新技術を採用していくうえでのパイロットモデル的な役割を果たすモデルであることに理由があると説明。4シーターや4WDのコンセプトなど、確かにFFには、さまざまな斬新な試みが展開されている。

FFにはさらに、フロントシートのバックレストに、2基のiPad miniを搭載。リヤシートに着席するパッセンジャーは、それによって自分自身が持つ音楽や映像プログラム、そしてインターネット上の映画やゲームなどを楽しむことも可能になった。フェラーリとアップルのコラボは、自動車の世界に、また新しい価値を生み出したようだ。

フェラーリ、アップルとコラボレーション。 Ferrari FF & Apple



10種類のアプリがインストールされ、タッチパネルによって操作。ステアリングに設けられたSiriを立ち上げるためのスイッチなど、走行中の安全性も十分に考慮されている。





リニューアルオープンのイベントでは、ルカ・ディ・モンテゼーモロ会長のほか、ピエロ・フェラーリも姿を現し、祝福。ここは元々フェラーリ家の生家だったゆえ、今回、正式にオフィシャル・ミュージアムとして生まれ変わったのだから、エンツォ自身も喜んでるに違いない。



フェラーリの他にもアルファロメオやマセラティなど、貴重なクラシックカーが展示されている。不定期ではあるものの、その展示内容も変わるだけに来場者は年々増加。今後はオフィシャル・ミュージアムとなったこともあり、さらに希少性の高いモデルが展示されるだろう。

新たなスタート。

New Museo Enzo Ferrari

モデナのムゼオ・エンツォ・フェラーリ=MEFが、マラネロのムゼオ・フェラーリとともに、フェラーリ自身がオーガナイズするオフィシャル・ミュージアムとして生まれ変わった。

2014年2月18日、すなわち今年のエンツォ・フェラーリの誕生日にリニューアルオープンしたMEFは、歴史的に貴重なモデルを展示することに留まらず、そのモデルが活躍していた時代の環境を作り上げることをコンセプトとしたミュージアム。すでにリニューアルオープン以前から、この「Vivi Sogno」=夢のライブという言葉のスローガンに掲げ、MEFのリニューアルは始まっていたが、その効果は大きく、昨2013年には約32万人のゲストがMEFを訪れたという。参考までにその2年前の数字は約22万人。フェラーリの狙いは、見事に功を奏したということになるだろう。

リニューアルオープンのオフィシャル・セレモニーには、フェラーリ社会長のルカ・ディ・モンテゼーモロ氏も姿を現し、再スタートを祝った。ちなみにMEFは、フェラーリのほかに、カーサ・ナターレ財団、モデナ・インスティテュションとともにオーガナイズされることになり、フェラーリはもちろんのこと、モデナの自動車産業全般にわたる特別展の開催なども計画されている。中でも2014年は、このMEFに隣接するマセラティ社が創立100周年を迎えるということもあり、マセラティを題材とした特別展も開催される予定だ。

3月初旬に、このMEFを訪ねてみた。建物そのものには、外観からは変化がないようにも思われるが、実は自然光を積極的に取り込むというコン

セプトから一転、MEFのメインホールは、19基ものプロジェクターによる映像によって、ゲストをエキサイティングなフェラーリの世界へと誘導するように改修され、映像の放映時には「カーサ・ナターレ」と呼ばれるメインホールは、映画館のような空間へと変化する。15分ほどの映像が終了すると、今度は一転して展示車を静かな環境のもとで、じっくりと鑑賞できる空間が誕生。通常のオート・ミュージアムよりも、はるかに余裕のある展示車のレイアウトであるのも嬉しい。

MEFと、マラネロのムゼオ・フェラーリ間には、シャトルバスの運行もある。MEFはイタリア鉄道の主要路線にあるモデナ駅に近く、したがって両ミュージアムを訪ねるために、レンタルカーなどを手配する必要もなくなるわけだ。また両ミュージアムをともに訪れる際には、割引料金も設定されているので、それを有効活用しない手はない。

個人的にMEFを訪れた当日は、モータースポーツを始め、フェラーリの歴史を華やかに彩ったク

ラシックモデルがアルファロメオやマセラティ、あるいはASAといった、それに関連するモデルとともに展示されていた。マラネロのムゼオ・フェラーリが、あくまでもフェラーリを題材としたミュージアムであるのに対して、MEFはやはりモデナの自動車産業全体をテーマに展示内容を組み立てているのが印象的なところだ。フェラーリのオーガナイズにより、さらに魅力を増したMEF。ぜひとも訪問していただきたいミュージアムである。



INFORMATION

Museo Casa Enzo Ferrari Modena
Via Paolo Ferrari 85 41121 Modena
TEL +39 059 4397979



いよいよ最終段階か?



Porsche 911 GT2

2014年のジュネーブ・ショーでは、主役を919ハイブリッド、そして911RSRというレーシングカーに譲ったボルシェだが、現在世界中の市場で待ち望まれているのは、言うまでもなく991世代の911に追加設定されることが確実な「911GT2」、「911GT2RS」、そして「911GT3RS」といったレンシュポルト系だろう。その中でも最

も大きなトピックスとなるのは、もちろんターボ、ターボSを超越したスペックを掲げる911GT2だ。リヤの3.8ℓ水平対向6気筒ツインターボエンジンに、さらにどれほどのエクストラが与えられるのかは非常に興味深いところだが、噂では、新型911GT2の駆動方式はRWD、トランスミッションは7速PDKのみと言われている。また911GT3で採用された4WSシステムも継承される可能性が高いというから期待大。すでに911GT2の開発テストは、極寒の地での確認を終え、最終段階に入っているとの噂。今回スクープされた個体も、すでに偽装が外されているところを見ると、もはやデビューは近いと思われる。

デビューは来年。

メルセデスAMGが、これまでのSLS AMGに代わる新型車として、現在開発を進める「メルセデスGT AMG」のデビューは、どうやら2015年となる可能性が高い。新開発の4ℓ版V型8気筒ツインターボエンジンをフロントミッドシップし、後輪を駆動するというスタイルを採用することは、これまでも報じられてきた通りだが、最新の情報によれば、メルセデスAMGはスタンダードモデルのほかに、ブラックシリーズをこの新型車に設定する見込みだという。パワースペックは標準モデルが485ps、ブラックシリーズは585psと、その差は100psにも及ぶというから尋常ではない。エクステリアでも、いくつかのディテールにおいて、両モデルの差別化は図られることになるのだろう。今回、フィンランド周辺でスクープされた写真をご覧頂ければ分かるように、SLS AMGの他に911ターボまで比較しているところを見ると、ライバル対策にも拔かりはなさそうだ。



Mercedes-Benz GT AMG





ロータスカーズを核とする、イギリスのロータスグループの再生が進んでいる。2010年のパリ・サロンで、一挙に5台ものコンセプトカーを発表したものの、経営体制の変化に伴って、この時のすべての新型車プランを凍結。ロータスはここから、新たな再生計画をスタートさせた。

この再生計画の中には、斬新なプランも含まれていた。その象徴的な存在といえるのが、2013年6月に発表された、二輪車事業への新規参入。そのために、グループロータスを中心に二輪車のレーシング・ファクトリーとして有名なドイツのKodewaなどとともに、ロータスモーターサイクルズ社を設立。ロータスのエンブレムを掲げた二輪車を生産することを、世界に宣言したのである。

ロータスモーターサイクルズで生産されるファーストモデルは、すでに「C-01」のネーミングとともに、そのプロトタイプが公開されている。その斬新なデザインを手がけたのは、かつてVWやブガッティなどでプロトタイプをデザインした経験を持つダニエル・サイモン。サイモン氏はロータスモーターサイクルズ社の創立メンバーのひとりでもあり、また映画の世界でも「トロン：レガシー」で二輪車をデザイン。氏

が生み出すデザインは独特な未来的感覚でファンを魅了してみせた。

ロータスC-01もまた、これまでの二輪車にはない独創的なデザインを持つ。ロータスモーターサイクルズ社からは、すでに数パターンのカウルデザインが公開されているが、それらはいずれもロータスというブランドを象徴するものばかり。これまでのロータス・ファンにとっては、特別な感情とともに迎え入れられるものだろう。もちろんエアロダイナミクスや軽量化技術に関してもC-01の性能は卓越している。フレームにはカーボンファイバーやチタン、航空機用スチールなどを使用。モノピースにも見えるセンターカウルのデザインは、このマシンのエクステリアではやはり最大の見どころともいえる部分だ。

搭載されるエンジンはKTM製をベースとしたもので、約200psの最高出力を発揮する水冷75度V型2気筒4ストロークで、排気量は1195cc。潤滑方式はドライサンプとなり、これに6速ギヤボックスが組み合わされる。倒立式のフロントフォーク、ツインのリヤフォークのほか、フロントには320mm径ツインディスク+4ピストンキャリパー、リヤには220mm径ワンディスク+2キャリパーのブレーキを装着。

ロータス、 モーターサイクルに参入。

タイヤはフロントに19インチ径、リヤに17インチ径を採用する。注目の乾燥重量は181kg。運動性能に関する詳細な発表はまだ行われていないが、スポーツバイクとしてC-01が非常に魅力的な数字を叩き出すことは、まず間違いのないところだろう。

C-01の生産は、Kodewaによって100台の限定で行われる予定。ロータスと二輪車は、ともに軽量性やスポーツ性といったキーワードでは、完全に共通するイメージを持つだけに、市場ではこのロータスブランドの新たなプロダクトに対する期待度は相当に大きい。日本上陸を果たせば、もちろんそれはスポーツバイクとしてのみならず、ロータス・ファンのコレクターズアイテムとしても、高い人気を博すのは確実といえそうだ。



デザインを担当したダニエル・サイモンは「ロータス49をメインモチーフとし、過去のロータス・レーシングライブラリーをオマージュした」とC-01のスタイリングを説明。極端に低いフロントカウル内には、伏せた状態で見えるように水平に設置されたアナログ表示のメーターが備わり、サイドミラーはグリップエンドに備わる。

Lotus C-01



DEBUT!



カリフォルニア、 第三章へ。

08

年秋にデビューして以来、フェラーリのボトムレンジを担ってきた8気筒2+2FRモデルのカリフォルニアにビッグマイナーチェンジを実施、新たに「カリフォルニアT」と名乗ることになった。

シリーズ途中で大幅なマイナーチェンジを行い、その商品力を高めるという策は、近年の8気筒フェラーリでは一般的なもの。8気筒ミッドシップでは「360モデナ」と「F430」、あるいはその前身である「348」と「F355」の関係がそれに相当することは、フェラーリの歴史に詳しい人には常識でもある。カリフォルニアからカリフォルニア

Ferrari California T

ジュネーブ・ショーにて遂に初公開された新型フェラーリ・カリフォルニアT。エクステリアの刷新も目覚ましいものの、実のところ進化の神髄は中身こそ本命。V8ツインターボに改められた、フェラーリ流の進化論をレポートする。

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



ATへの進化。その目的は言うまでもなく、時代が要求する運動性能と環境性能の両立にあった。フェラーリは2012年には、当時のカリフォルニアに搭載されていた4297cc仕様のV型8気筒エンジンのパワースペックを30ps強化。同時に30kgのダイエットを実現した「カリフォルニア30」を市場へと送り出しているが、今回のビッグマイナーチェンジでは搭載エンジンそのものが一新されることになった。まずはここから解説を始めよう。

デビュー前にはさまざまな噂が乱れ飛んでいた新型エンジンだが、フェラーリが選択したのはやはり、長年にわたって技術的なノウハウを蓄積してきたV型8気筒だった。排気量を縮小する一方でターボという過給システムを組み合わせる、いわゆるダウンサイジングのコンセプトによって誕生したツインターボエンジンは、一見マラネロのエンジン工場で生産され、マセラティに供給されているV型8気筒ツインターボエンジンとの関連性を想像させるが、実際にはマセラティ用のそれは86・5×80・8mmのボア×ストロークから3799ccの排気量を得たもの。一方、カリフォルニアATのそれは、86・5mmのボアは共通だがストロークは82mmに延長、したがって総排気量は3855ccと若干大きな数値となる。圧縮比は9・4の設定で、これはマセラティの9・5よりわずかながら低い設定となる。

フェラーリ伝統のフラットプレーンクランク、すなわち180度クランクは、この新型エンジンにも継承



されている。左右各々のバンクで、等間隔爆発が実現されることが、このフラットプレーンのV型8気筒エンジンにおける最大の美点。ちなみに現在、同設計のV型8気筒エンジンを搭載しているのは、フェラーリのほかにはマクラーレンとボルシェ、RUFが存在するのみである。

ツインで装着されるターボチャージャーはツインスクロール型で、さらに可変ブーストマネージメントを組み合わせることで低速域から高速域まで効率的な過給を行う。注目の最高出力は560ps/7500rpm、最大トルクは755Nm/4750rpmと発表されているが、これはカリフォルニア30との比較では最高出力で70psも魅力的なスペックを掲げたことになる。

環境性能にも素晴らしい数字が並ぶ。ECE+EUDCサイクルにおける燃料消費率は、スタート&ストップ機構を核とするHELE（ハイ・エモーション・ロー・エミッション）システムとの組み合わせで、10・5ℓ/100kmを達成。CO₂排出量も250g/kmを実現している。セイルス面でも大きな台数が期待されるカリフォルニアATだけに、この数字は極めて重要だ。

ターボエンジンということでフェラーリのファンは、そのサウンドの魅力がスпойルされるのではないかという心配を抱いていたに違いないが、フェラーリはもちろんここでも積極的なエンジニアリングを展開している。3ピース構造の鍛造マニホールド等々から構成されるエキゾーストシステムは、もちろんカリフォルニアATのために専用設計されたものの。そのサウンドはリトラクタブル・ハードトップを開け放てば、さらにダイレクトにキャビンに伝わることになるだろう。参考までにカリフォルニアATのハードトップは、オープン&クローズに必要な14秒という時間を含め、これまでのものから基本的に変化はないようだ。

V型8気筒ツインターボエンジンの排気量は3855cc。同じマラネロで生産されるマセラティ用と比較すると、ストロークが若干長い。ターボはツインスクロール型で、加えて可変ブーストマネージメントを採用。ターボラグをほぼゼロに抑えることに成功したという。

最新世代のCCM3ブレーキは、カリフォルニアATのスタビリティを直接支える重要なメカニズム。F1-TracやESCのセッティングはこれまで通り、コンフォート、スポーツ、ESCオフの3モードが設定されるマネッティノにより、統合的に制御される。



インテリアの基本デザインは、もちろんこれまでのカリフォルニアから大きくは変わらない。TPE=ターボ・パフォーマンス・エンジニアと呼ばれるターボのブースト圧など、合計で5種類の数値を表示するための新型ディスプレイを採用したことなども見逃せない。



SPECIFICATIONS フェラーリ・カリフォルニアT

■ボディサイズ:全長4570×全幅1910×全高1322mm ホールベース:2670mm トレッド:(F)1630 (R)1605mm ■車両重量:1730kg(乾燥重量:1625kg) ■エンジン:V型8気筒DOHCターボ ボア×ストローク:86.5×82mm 圧縮比:9.4 総排気量:3855cc 最高出力:412kW(560ps) / 7500rpm 最大トルク:755Nm(77kgm) / 4750rpm ■トランスミッション:7速DCT ■駆動方式:FR ■サスペンション形式:(F)ダブルウィッシュボーン (R)マルチリンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径(CCM3):(F)390×34 (R)360×32mm ■タイヤサイズ:(F)245/40ZR19 (R)285/40ZR19(オプション:(F)245/35ZR20 (R)285/35ZR20) ■パフォーマンス 最高速度:316km/h 0→100km/h加速:3.6秒 0→200km/h加速:11.2秒 ■環境性能(EU) CO₂排出量:250g/km 燃料消費率:10.5ℓ/100km



カリフォルニアATは、リトラクタブル・ハードトップを持つモデルだが、同時に実用的なトランクルームも備えている。後席にトランクスルー機構を採用し、スキーなどの長尺物の搭載を容易にするなど、その使い勝手はカスタマーを十分に納得させてくれるはずだ。



DEBUT!

ンスやブースト効果を味わうための最善の領域であるという。
エンジンのパワーアップに対応してシャシーにもリニューアル策が施された。最新世代へと進化した磁性流体制御ダンパーは、これまでのものより反応速度を50%も向上させたもの。トラクションコントロールのF1 Tracも最新世代のESP 8・0との組み合わせによってさらにその制御を進化させ、コーナーからの脱出加速を約8・5%向上さ



環境性能と走行性の改善こそ使命！
その中身の進化は極めて著しい。

トランスミッションはデュアルクラッチ式の7速F1ギヤボックスのみが用意される。もちろんギヤレシオの設定も変更している。フェラーリによれば、この7速トランスミッションを使用して、エンジンスピードを4000rpm以上にキープすることが、理想的なエンジンレスポ

せることに成功したという。ブレーキも最新のCCM3へと進化。わずか34mの距離で100km/hからの完全停止を行う。

シャシーでは、ほかにスプリングがさらに11%強化されたことや、ステアリングギヤボックスが新設計になってギヤレシオが10%高速化され

たことなどが大きな話題だ。カリフォルニアTは、どうやらパワーユニットのみならず、シャシーの熟成でも我々を驚嘆させてくれる走りを出してくれるようだ。タイヤはフロントに245/40ZR19、リヤに285/40ZR19が標準となるが、オプションでは各々245/35ZR20、285/35ZR20を選択することもできる。

エクステリアデザインは、ボンネット上からこれまで250GTスパイダー・カリフォルニアにモチーフを得たと説明されていたエアインテークを廃止したが、全体的な印象としてはよりスポーティで現代的な感覚を得ることになった。ボディサイドのデザインを、フェラーリ自身は「250TR」のボンツーン・フェンダーを想起させると解説するが、それは同時にエアロダイナミクスにおいても確実な進化を果たした造形となる。Cd値は0・33にまで減少し、また20%も大型化されたというラジエーターなどへの冷却効率も改善されている。

カリフォルニアTへの進化は、まさに我々の事前の予想をはるかに超えるものだったと言えるだろう。

Ferrari California T



自信表明。

DEBUT!

ギャルドの後継車として遂にベールを脱いだランボルギーニの最新作、ウラカン。その容姿は自信に溢れたオーラを纏い、多くのライバルを威嚇しているようにも映る。それも決して見栄ではない。彼らの自信は確実なようだ。その裏付けをご報告しよう。

TEXT◎山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)

PHOTO◎Automobili Lamborghini S.p.A.

Concept

ジュネーブ・ショーの開幕に先立って、ランボルギーニはサンタアガタ・ボロネーゼの本社にある、チェントロ・ステイレー（IIデザインセンター）にメディアを招き、ジュネーブで正式発表する新型車、「ウラカンLP610-4」のテクニカル・ワークショッップを開催した。

アウディの研究開発担当取締役、ウルリヒ・ハッケンベルク氏の姿もあった。それは言うまでもなく、現在のアウディとランボルギーニの関係を象徴するもの。もちろんウラカンも、この両車の友好的な関係によって生み出されたと同時に、生産工程の一部においても、アウディはその重要な役割を担っている。ハッケンベルク氏は、テクニカル・ワークショッップでのスピーチを次のような言葉で結んだ。「アウディとランボルギーニは、常にシナジー相乗効果をシェアする関係にあるのだ」と。

ウラカンとは、スペイン語で台風を意味する言葉であるが、それは同時に、19世紀のスペインに存在したコンテ・デ・ラ・パティエリャ種のファイティングブルの名でもある。1879年にウアイラがアリカンテで繰り広げた勇敢な戦いは闘牛史に残るもので、この伝説の名はそれが

Lamborghini Huracán LP610-4

ら一世紀以上の時を経てランボルギーニで復活を遂げることになった。それに続くLP610-4なる称号が何を意味するのかは、もはやランボルギーニのファンには説明を必要としないだろう。2008年にギャルドにビッグマイナーチェンジが実施された時に始まった、搭載エンジンの最高出力と駆動方式を示すこの表記。メカニズムの詳細は別項で解説しよう。

ランボルギーニ社のCEOであるシュテファン・ヴィンケルマンは「ウラカンによって、我々はラグジュアリー・スーパースポーツカー・セグメントにおけるベンチマークを改めて定義するだろう」と語った。実際にスーパースポーツのマーケットに目を向ければ、ウラカンが投げられることになるクラスにはさまざまな、そして強力なライバルモデルが数多く存在することが分かる。その中でウラカンは、いかにしてその優位性を主張していくのか。それは「ピュアでオリジナリティの高いデザイン、ライバルを大きく超越するパフォーマンス、そして世界の最高水準を極めたクオリティ」なのだ。ヴィンケルマンは語る。そしてこのウラカンとともに「ランボルギーニは偉大な歴史の、次なるチャプターを歩み始める」と続けた。ウラカンLP610-4。それはランボルギーニに、これからどれほどの成功を導いてくれるのか。ギャルドを超えることは、まず間違いないだろう。



Cockpit

エアコンの吹き出し口などには、六角形のモチーフが積極的に採り入れられている。コンソール中央にはオートエアコンとインフォテインメントシステムを配置。ランボルギーニはさらに4タイプのインテリアオプションを用意。カスタマイズの幅も非常に広い。



Design

ウ ラカンのデザインは、先に誕生した12気筒モデルのアヴェンタドールLP700-4と同様に、

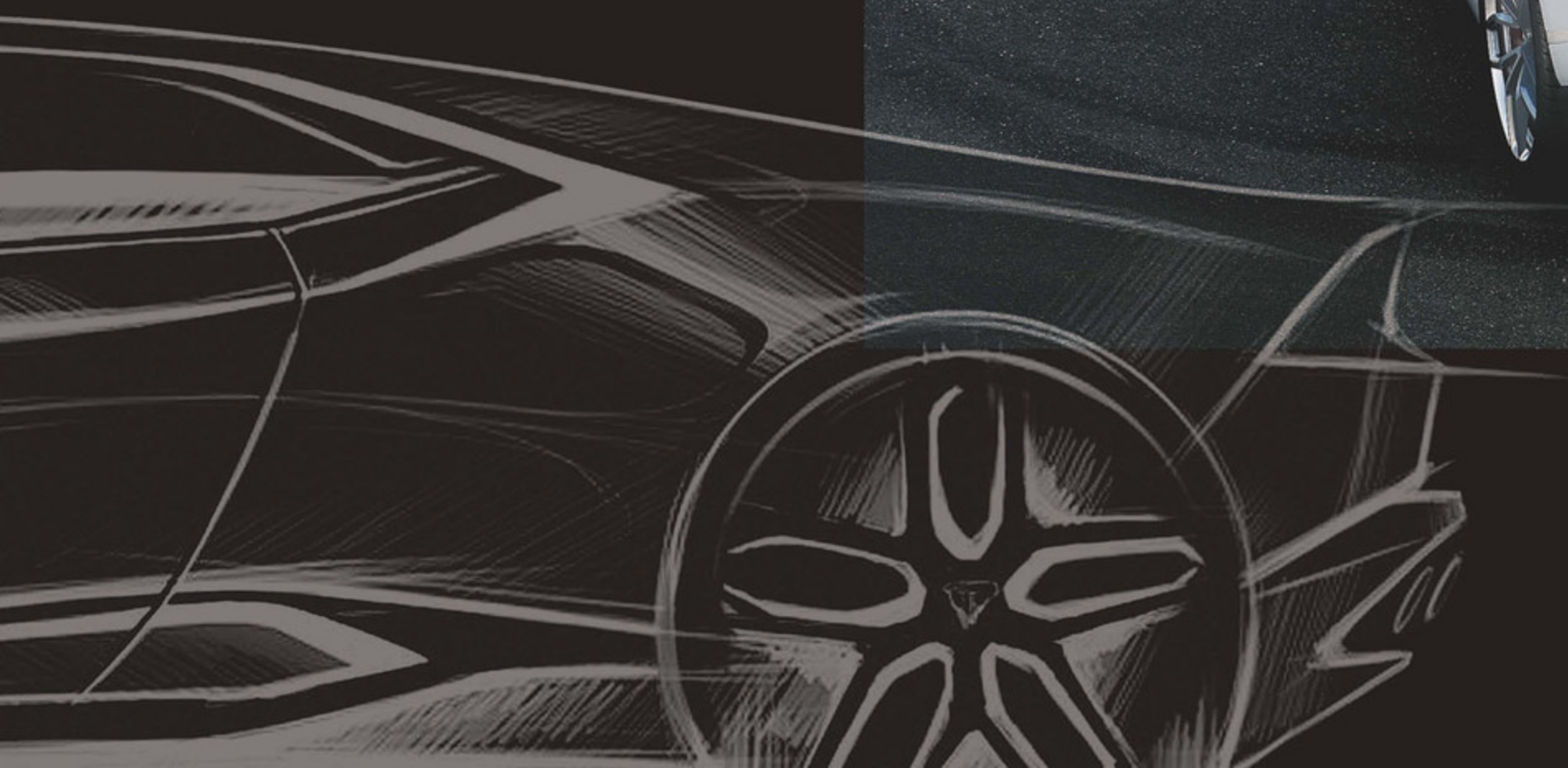
フィリッポ・ペリーニをチーフ・スタイリストとするランボルギーニ・チェントロ・ステイレーによって行われた。ペリーニはウラカンのデザインで最も難しかった部分を「フロントエンドからリヤエンドに至るまでのアッパーラインを、シングルアクシオンでシャープに描き切ることにあった」と語るが、なるほどウラカンのエクステリアを見てまず印象に残るのは、空気の壁を切り裂く刃物を想像させる、独特な鋭さを持つシルエットだ。ボディサイズは全長×全幅×全高で4459×1924×1165mm。ホイールベースの2620mmは、ギャルドとの比較では60mm長い設定だから、ウラカンのボディは視覚的にはかなりのボリューム感を伴っている。

ランボルギーニにだけは、特別なレギュレーションがあるのか？ ウラカンのスタイルを見ていると、思わずライバルメーカーが対歩行者を含めた安全基準をクリアするために、エクステリアデザインで相当な苦勞を強いられていることが信じられなくなる。フロントエンドは鋭く、そして大胆なデザイン。LEDのみで構成されるヘッドランプには、Y字型の輪郭が形作られるデイトタイム・ランニング・ライトが装備され、特



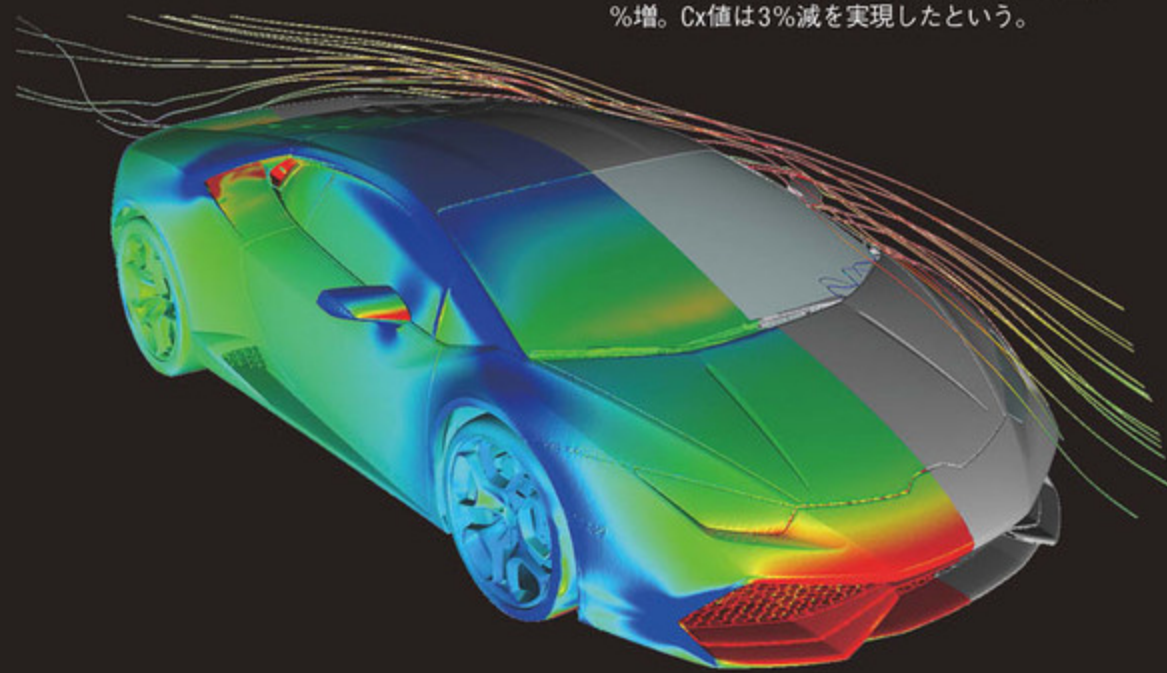
徴的なフロントマスクを演出している。ちなみにウラカンのLEDヘッドランプは、色温度で5500ケルビン。太陽光に非常に近い特性を持つため、人間の目にストレスを与えないことはほとんどないのだという。

サイドビューも実に美しい。フットワークの安定感は、やはり20インチ径が採用されたホイールのサイズとデザインによる部分が大きい。フロントフェンダーからAピラーの部分で、ルーフ、ウエストライン、そしてボディサイドのキャラクターラインへと分かれ、リヤフェンダー上で再びそれらが収束していく造形は、ウラカンのエクステリアデザインにおける最大の見どころともいえる部分だ。リヤのエンジンカバーに



Aerodynamics

フロントのエアインテークはラジエーターにフレッシュエアを効率的に導くと同時に、リヤのリップスポイラーやディフューザーとともにダウンフォースを生み出す機能を兼ねる。ダウンフォース量はガヤルドとの比較では50%増。Cx値は3%減を実現したという。



空気の壁を切り裂く刃物の如く
優秀な空力特性が窺い知れる。

は、かつてのミウラをイメージさせるマットブラックでペイントされた3本のポリマーフィンが組み合わされるが、エンジンルームの中身をよりダイレクトに見たいというカスタマーのために透明カバーもオプション設定されている。

リヤセクションも非常にシャープなデザインだ。左右を貫くメッシュアウトレットや大型のディフューザー、そして左右各々にデュアルで導かれるエキゾーストシステム。そしてやはりLEDを採用したテールランプ。ちなみにウラカンには、可変式のリヤスポイラーなどエアロデバイスが装着されていない。これもまたウラカンがそもそも持つ、空力特性の優秀さを証明する部分だ。

インテリアのデザインも斬新だ。ランボルギーニ・チェントロ・ステイラーはウラカンをデザインするにあたり、モチーフとして六角形を積極的に採り込んでいるが、インテリアデザインにはそのコンセプトがさらに明確に表れている。ホイールベースの延長によってキャビンの快適性はさらに高まり、まだ実際にオンロードを試乗したわけではないが、室内からの視界もガヤルドからさらに改善されたように感じる。

走行中に操作が必要なスイッチ類のほとんどが、ステアリングホイール上に集中配置されるようになったのも機能面での大きな特徴だ。その後方には12・3インチのTFTパネルによる、バーチャル・エフェクトを使用した3次元グラフィックのメーターパネルが装備される。ちなみ

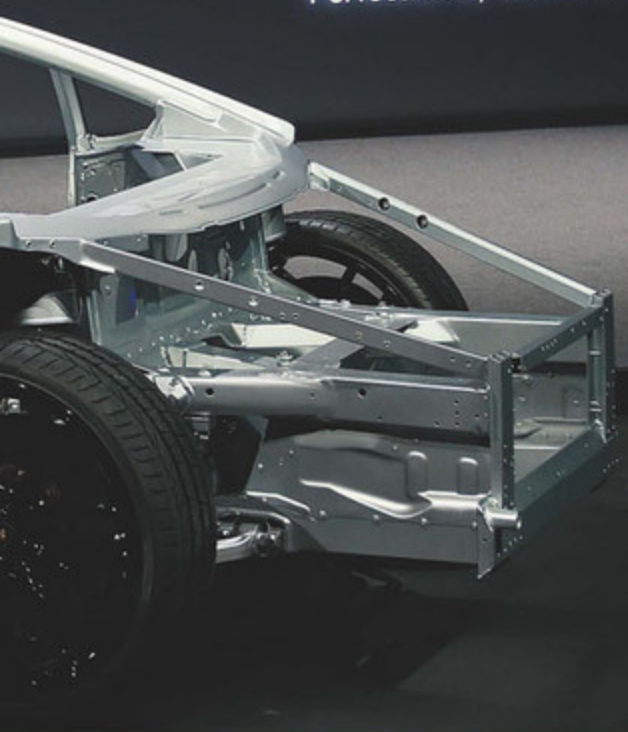
にこのメーターパネルはレブカウウンターを中央に大きく表示する「フルドライブモード」のほか、インフォテイメント機能用のウインドウが右半分に表示する「ミックスモード」、そしてスクリーンのほとんどをマップ表示する「フルナビ&インフォテイメントモード」の各スクリーンに変更可。その視認性と機能性は、非常に素晴らしいものだった。



Lamborghini
**Huracán
LP610-4**



Perfection by Centro Stile

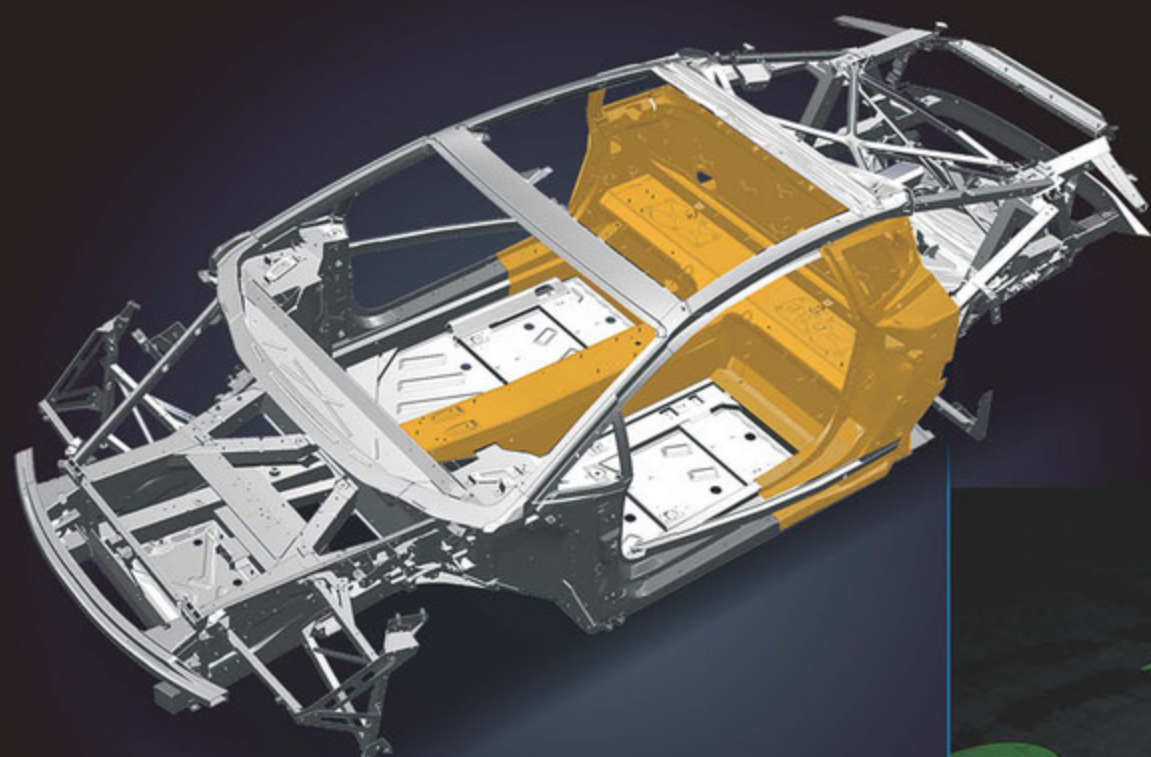


先進のハイブリッド・シャシーと ランボのDNAたるV10が競演。

るのは、ステンレス・スチール製のファスナー。このテクニクもまた注目に値するものだろう。ランボルギーニによれば、ウラカンのハイブリッド・シャシーの重量は200kg以下。剛性面でもこれまでのギャルドに対して大きなアドバンテージを

Hybrid Chassis

ウラカンのローリング・シャシーは、アルミニウムとカーボンの両素材を効果的に使い分けたハイブリッド構造だ。この両素材をステンレス・スチールのファスナーで接合する技術も、ウラカンで新採用されたもの。シャシー全体の重量は200kg以下と非常に軽量だ。



4WD System

ウラカンにおいても、そのラインアップの主流はフルタイム4WDモデルとなる。もちろん将来的にはRWDモデルの誕生を期待するカスタマーも多いだろう。ウラカンの4WDシステムは、センターデフに電子制御方式の多板クラッチを使用したもの。これまでのビスカスカップリング方式よりも反応速度は速い。通常時の前後駆動力配分は30:70だ。



アルミニウムとカーボンを使用

して、その繊細なラインを表現するにあたっては、日本の折り紙にインスピレーションを得たというウラカンのボディ。それに包み込まれるメカニズムにもまた、多くの話題性が秘められていた。

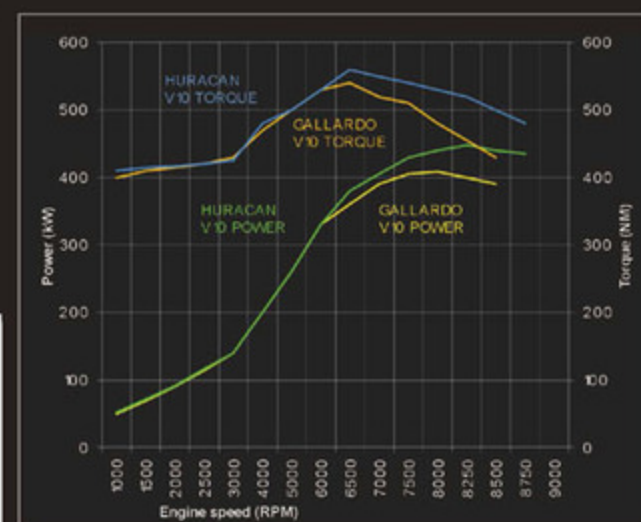
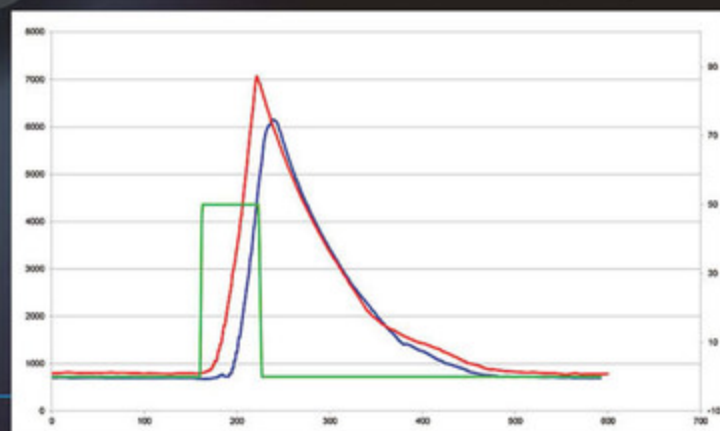
ウラカンの基本構造体をランボルギーニは「ハイブリッド・シャシー」と表現するが、これはアルミニウムとRTM成型樹脂注入成型によって製作されたカーボンパーツが併用されていることを意味している。ギャルドではアルミニウム製のスベースフレームをアウディとのコラボによって実現してみせたランボルギーニだが、その後継車となるウラカンではさらに軽量設計を進化させ、アルミとカーボンによるハイブリッド構造を採用してきたのである。

テクニカル・ワークショップにはそのハイブリッド・シャシーも単体で展示されていたが、カーボンによる構造体は、フロア、シル、センタートンネル、リヤバルクヘッド、Bピラーの一部など広範囲に及び、エンジンルームのボックス剛性を高めるうえで重要な役割を果たすX字型のブレースもまた、カーボンによって成型されている。ちなみにアルミニウムとカーボンの両素材を結合す

Lamborghini Huracán LP610-4 Technology

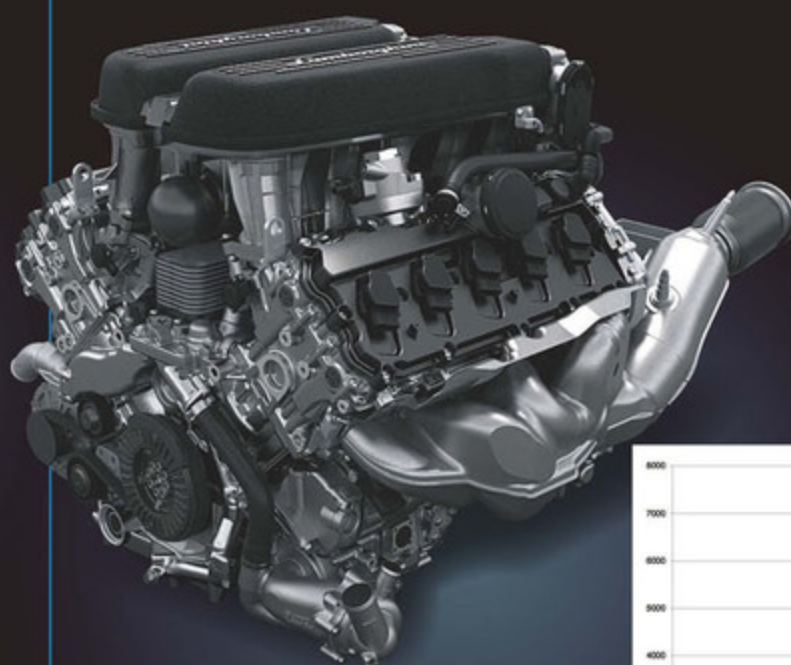
Engine

5.2ℓ V型10気筒自然吸気という基本スペックは、ギャルドからそのまま継承されることになった。シリンダーへの直噴と、ポート噴射を併用するシステムを採用しているのは、このエンジンの技術的に大きな特徴といえる。クランクケースはアルミシリコン合金製を採用した。エンジンオイル潤滑方式はもちろん別体式のオイルタンクを備えたドライサンプとなる。



Gearbox

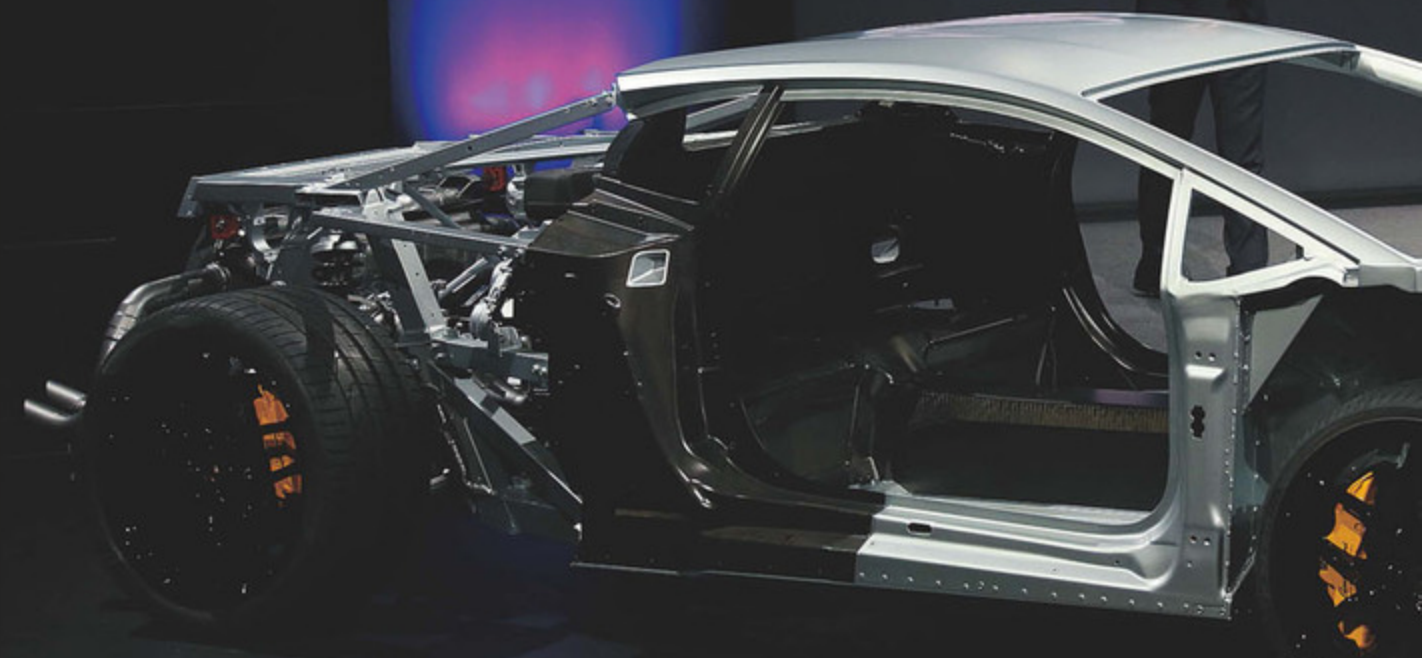
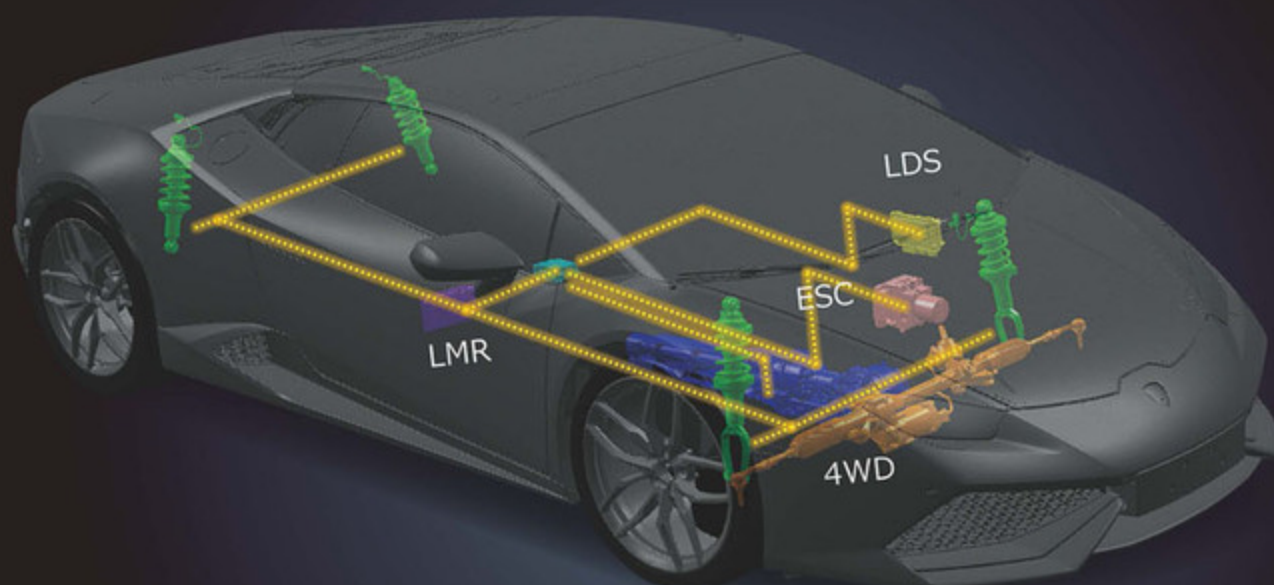
アヴェンタドールでは軽量化のためにシングルクラッチを採用したランボルギーニだが、ウラカンは日常的に使用されるスポーツカーであるというコンセプトから、デュアルクラッチ式の7速トランスミッションが採用された。シフト制御はANIMAで変更可能だ。



DEBUT!

ANIMA

「魂」を意味する「ANIMA」と命名された新ダイナミック・ドライブモードシステム(アダプティブ・ネットワーク・インテリジェント・マネジメント)を採用。LDS、スロットルバルブ、エキゾーストフラップ、LDF 7速トランスミッション、AWDの駆動、EBCなどの各種システムを、ストラダ/スポルト/コルサへと走行状況に合わせ任意に選択できる。



このLDFを始め、V型10気筒エンジン、4WDシステム、ESCやその他のドライビングダイナミクス関連のシステムは、イタリア語で魂を意味する「ANIMA (アニマ)」とネーミングされたドライブモードの選択システムによって、そのセッティングを統合制御することが可能という圧縮比を実現できたのは、もちろん直噴によるシリンダー内の冷却効果による部分が大きいし、またポート噴射は圧力損失や吸気抵抗の削減というメリットを生み出し、結果的には燃料消費率や微粒子の排出量低減といった、環境性能向上に貢献するだろう。

ウラカンのV型10気筒エンジンが発揮する最高出力&最大トルクは、610ps/8250rpm&560Nm/6500rpm。一方環境性能でも、EURO6やLEV2といったエミッションスタンダードをクリアするほか、燃料消費率では欧州複合サイクルで12.5ℓ/100kmを達成。CO₂排出量も290g/kmと、ギャルド比で約11%を削減したことも見逃せないところだ。

組み合わせられるトランスミッションは7速デュアルクラッチ式の、ランボルギーニ・ドッピア・フリッツォーネ (LDF) に進化した。駆動方式は電子制御多板クラッチ式のセンターデフを使用したフルタイム4WD。通常走行時の前後駆動力配分は30対70で、ここから前輪には最大50%、後輪には最大100%のトルクを伝達することが可能だ。ギャルドがシングルクラッチ式のeギアと、ビスカスカップリングによるフルタイム4WDという組み合わせを主流としていたことを考えると、ドライブレインの進化は、あるいはウエイラにとっては最大の技術的トピックといえるのかもしれない。

SPECIFICATIONS

ランボルギーニ・ウラカンLP610-4

■ボディサイズ:全長4459×全幅1924×全高1165mm ホイールベース:2620mm トレッド:(F)1668 (R)1620mm ■乾燥重量:1422kg 前後重量配分:42対58 ■エンジン:V型10気筒 DOHC ボア×ストローク:84.5×92.8mm 圧縮比:12.7±0.2 総排気量:5204cc 最高出力:449kW (610ps) / 8250rpm 最大トルク:560Nm (57.1kgm) / 6500rpm ■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)&(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(カーボンセラミック):(F)380×38 (R)356×32mm ■タイヤサイズ(リム径):(F)245/30R20 (8.5J) (R)305/30R20 (11J) ■パフォーマンス 最高速度:325km/h 0→100km/h加速:3.2秒 0→200km/h加速:9.9秒 ■環境性能(EU) CO₂排出量:290g/km 燃料消費率:12.5ℓ/100km

だ。ANIMAのスイッチはステアリングホイールのスポークにセットされており、ストラダ/スポルト/コルサの3モードから、ドライブレインに合わせて最適なモードを選択できる。ちなみにランボルギーニは、ウエイラにオーソドックスな3ペダルMTを設定する計画は持ち合わせていない。またアヴェンタドールがシングルクラッチを採用したこととの差異については、ギャルドが日常的に使用されるスーパースポーツであるということを、その理由の第一として主張している。

前後のサスペンションは鍛造アルミニウム製のダブルウィッシュボーン形式で、これにはオプションで電磁ダンパーコントロールを組み合わせたことも可能。またステアリングも新開発のレクトロメカニカル・ラック&ピニオン式に改められ、さらに可変レシオを採用したランボルギーニ・ダイナミック・ステアリング (LDS) もオプションで用意される。乾燥重量で1422kgというウエイトは、前後で42対58と理想的な配分。2.33kg/psのパワー・ウエイト・レシオは、相当に魅力的な数字といえそう。注目の最高速は325km/h以上。0→100km/hの3.2秒などとともに、その運動性能には魅力的な数字が並ぶ。

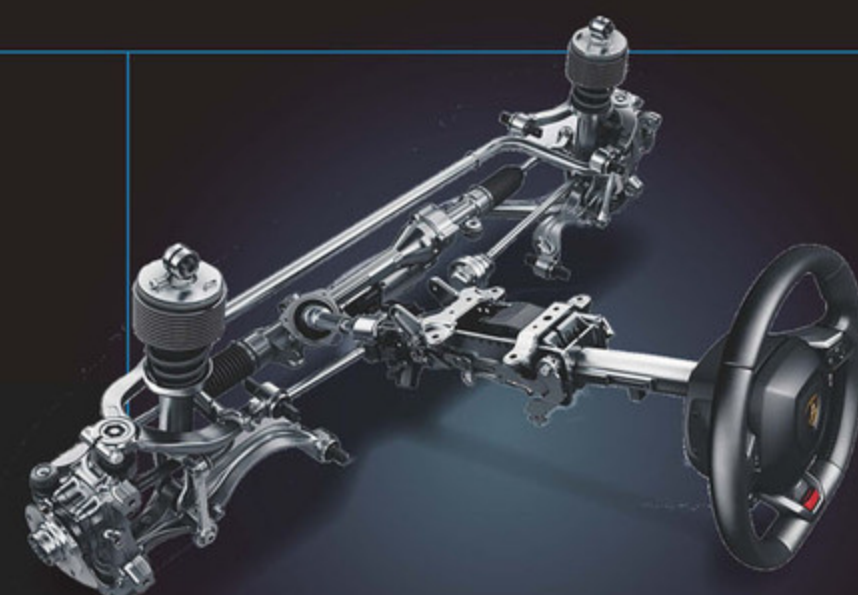


Brake System

20インチ径ホイールの内側に見えるブレーキシステムは、フロントに380mm径、リヤに356mm径のカーボンセラミック製ベンチレーテッドディスクと、各々6&4ピストンのキャリパーを備えるもの。キャリパー色は標準のほか、オプションで4色が用意される。

Dynamic Steering

ウラカンでは、新開発のレクトロメカニカル・ラック&ピニオン式ステアリングが採用された。ギヤレシオは16.2:1。ホイールベースはギャルド比で60mm延長されたが、このステアリングによって、スポーティなコーナリングが実現されるはずだ。



Suspension

アルミニウムによる軽量化はサスペンションにも及び、前後ダブルウィッシュボーン形式となるサスペンションのアーム類には鍛造アルミニウムが採用された。またゴムと金属によるマウントも、横方向力を正確にシャシーへと伝達する役割を担う。オプションで電磁ダンパーコントロールシステムの選択も可能だ。

マクラーレン流、 進化論。

マクラーレン・オートモーティブから、これまでの「MP4-12C」の正常進化型ともいえるモデルが誕生し、先日開催されたジュネーブ・ショーで世界初公開された。この「650S」のネーミングが掲げられたニューモデルは、マクラーレンのプロダクションモデルラインアップとしては、昨年誕生した「P1」とMP4-12Cの中間を担うものということになるが、P1があくまでも限定生産を前提としたモデルであることを考えれば、今後この650Sが市場で果たす役割が相当に重要なものになることは確かだろう。

最大のライバルとなるであろうフェラーリの「458スペチアレ」とは大きく異なる部分。フェラーリはかつて「430スクーデリア」のオープン仕様ともいえる「スクーデリア・スパイダー16M」を、430スクーデリアの圧倒的な人気を背景に限定生産した経緯があるが、マクラーレンはいずれの650Sも限定生産車ではなく、通常のプロダクションモデルとして市場へと送り出すことを決断したのである。

650Sの登場後も、これまでのMP4-12Cの生産はそのまま継続される予定だという。つまりカスタマはMP4-12Cと650Sという2段階のチューニングから、好みのマクラーレン製スーパースポーツを選択することが可能になるということ。

将来的にマクラーレンのラインアップには、現在「P13」の社内型式で開発が進む、よりリーズナブルな新



DEBUT!

TEXT ● 山崎元裕 (Motohiro Yamazaki) PHOTO ● McLaren Automotive



McLaren 650S Coupé & Spider

先日開催されたジュネーブ・ショーでマクラーレンのニュープロダクト、650Sクーペ／スパイダーが世界中のエンスージアストに向けてお披露目された。MP4-12CとP1の中間を担うとみられるニューカマー、その実力を推し測る。



型車追加される予定。こちらにも市場では、早くも大きな期待を寄せる声が高まっている。

650Sのボディは、エアロダイナミクスを最適化することを目的に、フロントマスクなどに改良の手が施されている。P1とも共通イメージを持つヘッドランプや、フロントグリルのデザインは、P1を生み出したフランク・ステフェンソンの手によるもの。ステフェンソンはかつて、フェラーリのデザイナーとして活躍したキャリアを持つが、マクラーレ



McLaren 650S Coupé & Spider



キャビンの基本デザインはこれまでのMP4-12Cから変わらないが、装備レベルの充実ぶりは650Sの特徴となっている。バックレスト固定式のシートなど、P1の軽量設計から継承された装備が用意されているのは注目すべきポイントだ。

ユリリンク・ラップル小さく包み込む、あるいは「バイオ・ミミクリー」生物模倣」のコンセプトは採用していないという。あくまでもMP4-12Cをベースとし、650Sに相応しい、より機能的なエクステリアをデザインしたというのがステフェンソンの主張だ。

カーボンファイバーモノコック、マクラーレ自身「モノセル」と呼ぶ基本構造体は、基本的にはMP4-12Cのそれと共通だ。またクーペとスパイダーでもモノセルの設計に変化はなく、それはそもそも基本構造体としてモノセルが重量面、そして剛性面においても非常に高い性能を持ち合わせていることを意味して

ンへと移籍した段階ですでにMP4-12Cのデザインは、その最終的な段階にあった。つまり彼の意思はほとんど反映されることなくMP4-12Cは誕生することになるのだが、今回の650Sではよりダイナミックに、そして高性能に、その姿はステフェンソンの手によってリニューアルされることになった。

マクラーレンが放つ新しい提案、その選択は実に悩ましい。



スパイダーには最大30km/hまでなら走行中でも自動開閉可能なリトラクタブルハードトップを採用。クローズ時にはその収納スペースも実用的な荷室となる。基本構造体はカーボン製のモノセルで、クーペもスパイダーも共通の設計だ。





650psの最高出力と678Nmの最大トルクを誇る650S用のパワーユニット。型式名はM838T型でこれまでと変化はない。25psのエクストラは、シリンダーヘッドやピストン、それにエンジンマネージメントの見直しによって得られている。

いる。ちなみにスパイダーのルーフは、MP4-12Cスパイダーと同様に、2ピース構造のリトラクタブルハードトップRHT。フルオートのオープン&クローズシステムを与えたことなどから、ウエイトはクーペ比で40kgほど重い数値となるが、それでも乾燥重量は1370kg。これはこのサイズのスーパースポーツとしては非常に魅力的な数字といえるだろう。

るが、スパイダーの誕生とともに625psにまで強化されていたエンジンに、さらに25psのエクストラパワーを生み出す作業は決して簡単なものではなかっただろう。しかもこの新型エンジンは、クーペ、スパイダーともに欧州複合サイクルで11・7ℓ/100kmという燃費性能と、275g/kmのCO₂排出量を実現しているのだ。これは効率というキーワードにおいても、マクラーレンのエンジニアリングチームに一切の妥協が許されなかったことを象徴するスペックでもある。

組み合わせられるデュアルクラッチ式の7速ギヤボックス「SSG」にも、シフトプログラムなどに改良が施された。サスペンションはもちろん、マクラーレン独自のプロアクティブ・シャシー・コントロールによるものだが、そのセッティングはエンジンパワーの向上、そして650Sを購入するカスタマーの志向に合わせて、

さらに20%ほどハードな方向にセッティングがリニューアルされたという。カーボンセラミック製のブレーキや、ピレリが650Sのために専用開発した「Pゼロ・コルサ」タイヤなど、究極のロードカーを目指した650Sのフットワークは、まさに万全の備えを見せている。

650Sのパフォーマンスデータには、魅力的な数字が並ぶ。0→100km/h加速はクーペもスパイダーも3秒フラット。0→200km/h加速では、それぞれ8・4秒、8・6秒と若干の差がつくものの、最高速は333km/h、329km/hとほぼ同等。参考までに0→200km/h加速データをMP4-12Cと比較すると、クーペでは650Sの方が



0・5秒以上速い数値を記録。運動性能の高さが圧倒的であることを証明している。

マクラーレンは650Sを、ただシンプルに運動性能を追求しただけのスパルタンなモデルには仕上げなかった。それを証明しているのが、標準装備される装備内容の充実ぶりだ。すでにマクラーレン・カスタマーにはお馴染みのRRSサテライトナビゲーションや、高性能なオーディオシステムなどはその代表的な例。650S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での存在感を強めそうだ。

SPECIFICATIONS

マクラーレン650Sクーペ(650S スパイダー)

■ボディサイズ:全長4512×全幅2093(ミラー含む)×全高1199(1203)mm ホールベース:2670mm トレッド:F1656(R1583mm) ■乾燥重量:1330(1370)kg ■エンジン:V型8気筒DOHC ツインターボ 総排気量:3799cc 最高出力:478kW(650ps)/7250rpm 最大トルク:678Nm(69.2kgm)/6000rpm ■トランスミッション:7速SSG ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:F&Rプロアクティブ・シャシー ■ブレーキ:F&Rベンチレーテッドディスク ディスク径(カーボンセラミック):F394(R380mm) ■タイヤサイズ(リム径):F235/35R19(8.5J)(R305/30R20(11J)) ■パフォーマンス 最高速度:333(329)km/h 0→100km/h加速:3.0秒 0→200km/h加速:8.4(8.6)秒 ■環境性能(EU) CO₂排出量:275g/km 燃料消費率:11.7ℓ/100km



DEBUT!

魅惑のコンセプト。

2014年は、マセラティにとって、創立100周年のアニバーサリーヤーにあたる。それを記念して、マセラティは2014年から2015年にかけてさまざまなオフィシャルイベントを開催する計画で、秋には世界各国からのカスタマーを、その愛車と共に招いたラリーイベントも本社を置くモデナを中心に開催される予定だ。

マセラティの100周年は、その前身である「オフィチーネ・アルフイエーリ・マセラティ」社を、マセラティ兄弟のひとり、アルフイエーリ・マセラティがボローニャの街に設立したことを起源としている。マセラティにとってアルフイエーリの名は、エンツォやフェルッチオと同様に、究極的な価値を持つもの。そしてマセラティは、創立100周年の今年、アルフイエーリの名を、それを記念して製作されたコンセプトカーに揭げてみせた。

デザインを担当したマセラティのチーフ・スタイリスト、ロレンツォ・ラマチヨッティによれば、このアルフイエーリはマセラティが現在モデナの本社工場で生産する、グラントウリスモMCストラダレのシャシーを使用して製作されたものであるという。ホイールベースは240mm短縮され、それによってラマチヨッティはまず、2+2GTとしての最適なプロポーションを生み出す、



MASERATI Alfieri

一切の予告なしに突如ジュネーブ・ショーでデビューを飾った、マセラティの新型コンセプトモデル、アルフィエーリ。今年100周年を迎えるに相応しい美しさをもつこのクーペは、決してコンセプトでは終わらせない意欲に満ちあふれたモデルだ。

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





エクステリア以上に魅力的なデザインと思わせたのが、このインテリアのフィニッシュだった。キャビンは2+2の設計で、ルナ・ホワイトとダークバサルトをイメージカラーに、ゴージャスな内装を完成している。メーターは最新のTFTによるものだ。



理想的なボディの縦横比を得ることが可能になったという。
ラマチョッティがアルフィエリで追求したのは「3500GT」や「5000GT」、あるいは「インディ」といった、マセラティの歴史的な2+2GTのコンセプトを最新の技術とデザイントレンドによって再現することだった。エクステリアデザインは、このコンセプトを象徴するかのように長いノーズとコンパクトなキャビンの特徴とし、さらに肉食動物の筋肉を想像させるかのような、遅く、また躍動感のある前後フェンダーを組み合わせたもの。独特な抑揚を伴うフロントノーズの先端に

は、マセラティの伝統ともいえる凹面状のグリルと、バイキセノンとLEDのコンビネーションによるヘッドランプを配置。フロントフェンダーからリアフェンダーに向けて、ルーフラインと巧みな調和を見せながら流れるキャラクターラインも、このアルフィエリのエクステリアデザインの大きな魅力だ。
「スティール・フレア」と呼ばれるボディカラーは、この大胆でエレガントなエクステリアを引き立てるには、まさに最善の選択であったともいえる。これにブレーキキャリパーやホイールのスポーク、フロントフェンダー上の3連エアダクト、ディ



後席は、キャビンとラゲッジルームを仕切ると同時に、必要時には前方に90度倒れ、ラゲッジ容量を拡大する。トランクルームまで美しく作り込んでいることを考えると、生産化の可能性は高いのかもしれない。

アルフィエリの2+2キャビンは、コンセプトカーながら非常に高い実用性を有している。リヤシートは前方に向かって90度倒すことが可能で、必要に応じたラゲッジルームの拡大に対応している。メーターパネルはTFTディスプレイによるもので、こちらは針ではなく、数字そのものを回転させるというデザインが採用されている。メーターの周囲は、オフィチーネ・マセラティと描かれたラベルで装飾され、ここにもこのモデルが100周年という特別な年を祝うために誕生したモデル

マセラティブルーのブレーキキャリパーは、3連のエアダクトなどとともに、エクステリアでのアクセントとなっている。ホイールはフロントが20インチ、リヤが21インチ。アルフィエリのための専用デザインだ。



であることが主張されている。
フロントに搭載されるエンジンは、4・7ℓ仕様のV型8気筒自然吸気。最高出力は460psと発表されており、トランスミッションは電子制御方式の6速MCシフトを使用する。ちなみにこのトランスミッションとLSD機構を備えるデファレンシャルを一体化し、リヤに配置することで最適な前後重量配分を得るというトランスアクスル方式の採用は、もちろんグラントウーリスモMCストラダーレと共通である。
マセラティによれば、現在の段階でアルフィエリの生産化については明言できる段階にはないというが、将来的にアルフィエリからコンセプトを継承した新型車が登場する可能性が少なくないだろう。クアトロポルテ、ギブリ、そして間もなく誕生するSUVのレヴァンテに加え、この流麗なクーペがマセラティのラインアップに加わることを望むファンは多いはずである。

BENTLEY Continental GT Speed / Flying Spur V8

GTスピード登場!
そしてフライングスパーにV8を追加。



コンチネンタルGT同様に、サルーンのフライングスパーにもV8ツインターボモデルを追加。早々に日本にも上陸を果たす予定だ。



2014年ジュネーブ・ショーのベントレー・ブースは、さまざまな話題で満ち溢れていた。中でも特に注目される存在だったのが、フライングスパーに新設定されることになったV8モデル。コンチネンタルGTシリーズにおけるV8モデルの人気を考えれば、すでに市場での成功は約束されていると考えてもいいだろう。4.0仕様のV型8気筒ツインターボエンジンは507ps。これにZF製の8速ATを組み合わせ、0→100km/h加速で5.2秒。最高速では295km/h

を達成する。駆動方式はもちろんフルタイム4WDだ。ベントレーはさらに、2014年モデルのコンチネンタルGTスピードもジュネーブに持ち込んだ。ベントレー自身、「史上最速のプロダクションモデル」と胸を張るこのモデルには、従来型比でプラス10psのエクストラを得て635psとなった6.0仕様のW型12気筒ツインターボエンジンを搭載。最高速はクーペで331km/h、コンバーチブルでも327km/hを実現するという。



昨年のモデルより10psのパワーアップを果たしたというコンチネンタルGTスピード。ジュネーブ・ショーには色鮮やかなコンバーチブルを展示した。



ROLLS-ROYCE GHOST Series II

ゴーストはシリーズIIへ進化。

ロールス・ロイスは、ゴースト・シリーズにマイナーチェンジを実施。新たにシリーズIIへと進化させた。シリーズIIの特徴は、エクステリアではLEDによるデイトタイムランニングライトを内蔵した新ヘッドランプを採用したこと。これはハイビーム走行時に対向車を認識すると、自動的に電動リフレクターを作動させるなどの機能を持つものだ。また、レースからSAT(サテライト・エイド・トランスミッション)を受け継いだのも話題。

ヘッドライト以外に大きな変更は見られないとはいえ、ショー会場でのロールス・ロイスの存在感はゴージャスそのもの。SATも強化されたというからその進化にも期待できる。





GT4マシン風に仕立てられたV8ヴァンテージN430。このカラーの他にも用意され、全5色をラインアップ。6速MTも選択可能だ。



ASTON MARTIN V8 VANTAGE N430/ DB9 Carbon Edition

スポーツ精神を受け継ぐ2台。

アストンマーティンにとって、メルセデスAMGとの技術提携による新型車の誕生は何よりも待ち望まれるところだが、今回のジュネーブ・ショーでは、特別仕様車をブースの主役とするほかはなかった。まずV8ヴァンテージにはGT4にインスピレーションを受けた「N430」を設定。グリルやルーフラインなどを鮮やかなイエローにペイントした、アストンマーティンのファンには刺激的なカラーを施しての発表となった。そのノーズに搭載する

エンジンはV8ヴァンテージSと共通の436ps版。同時に約20kgの軽量化を施したことで、運動性能をさらに魅力的に向上させている。一方DB9には、カーボンブラックとカーボンホワイトとネーミングされた特別仕様車を用意。カーボン製パーツを多用することで、オプティカルにも、そしてまたパフォーマンスにおいても、スタンダードなモデルを上回る魅力を発揮するだろう。搭載エンジンなどメカニズム面での変更点はない。



上:DB9のカーボンブラック。この他にホワイトバージョンもラインアップする。左:V8ヴァンテージN430のインテリア。軽量化にも貢献する専用バケットシートを装備する。



BUGATTI Rembrandt Bugatti 敬意を表した、4作目。

現在のブガッティは、グランスポーツ・ピテスをベースに、レジェンド・シリーズと呼ばれる限定車の製作に積極的だ。今回ジュネーブで発表されたのは、レンブラント・エディションで、これはエットーレ・ブガッティの弟である、レンブラント・ブガッティに由来するもの。ブロンズとライトブラウンのツートーンカラーを採用し、インテリアはコニャックカラーのレザーでコーディネートされる。今後3台が限定生産される予定だという。



レジェンド・シリーズの4作目となるレンブラント・エディション。コニャックカラーのインテリアに専用のエンブレムが輝く。





ゾンダ・レヴオリューションは、ボクの理想を実現したクルマだ。ロードカーに必要な一切の「妥協」を排した、文字通り究極のパガーニなんだ。これがボクの代表作になることは間違いないし、心から気に入っているクルマでもあるんだよ。以前、私がパガーニ・アウトモビリを訪問した際、創始者であり、デザイナーであり、エンジニアであり、そして子供のような心をもつカーガイでもあるオラチオ・パガーニが、まるで世界最高の玩具を手に入れたようにはしゃぎながら、そう語ってくれたことがある。

彼の目の前に置かれていたのが、ブラックカーボンにストライプの入ったゾンダ・レヴオリューション（1号車）だった。

限定15台が生産されたゾンダR。それを上回るアピアランスとパフォーマンスを得て誕生したのが、その名も「革命」と名付けられた、レヴオリューションであった。

世界限定わずかに5台。価格は220万ユーロ（およそ3億円）というモンスター。それほどの高額車両でありながら、サーキットトラック専用、つまりは公道走行不可であるにも関わらず、すでに世界中の4人の熱心なパガーニファンからオーダーを受けているというから驚く（もっともトラック専用とはいえ、まだゾンダを造ってくれるという事実にも驚くけれど……）。

しかも、その第2号車をオーダーしたのは、なんと日本人であると聞いて腰を抜かしそうなくらい驚いたのは、オラチオの熱い語りを耳にした直後のことだった。今年のジュネーブ・ショーのパガーニブースに飾られていた、ブルーカーボンの塗装も神々しいゾンダ・レヴオリューションこそが、日本からオーダーを受けて生産された個体である。日本へ搬送する直前にジュネーブ・

DEBUT!

究極かつ理想のゾンダ。

創始者であると同時にデザイナーも務め、エンジニアとしても手腕を振るう、パガーニの代表オラチオ自身が、究極かつ理想のゾンダと語るレヴオリューション。その自慢の作が遂に完成したのを聞きつけ、西川 淳が現地へと向かった……。

REPORT●西川 淳 (Jun Nishikawa) PHOTO●益田和久 (Kazuhisa Masuda)

Pagani Zonda Revolution

ショーにて展示されたというわけだが、我々取材陣は、この2号車がジュネーブに運ばれるまた少し前に、モデナ郊外にあるパガーニ社の新アッセンブリーファクトリー内にて独占取材することに成功した。

それでは宝石のようなディテールをもつ2号車のすべてを、ゆっくり堪能して頂こう。

まずはエクステリアだ。ゾンダRと似ているのは当然としても、全体の雰囲気はかなり違う。どの要素が異なるイメージを醸成させているのかというと、追加されたエアロデバイスの数々であろう。ざっと見ただけでも、前後カナードの追加、リヤディフューザー、ウイング下のミニウイング、さらにはDRS（可変ウイングシステム）などが目に付くが、中でも最も人目を惹くのが、ル・マンカーを彷彿とさせる垂直尾翼だ。ルーフから巧みにデザインされた翼板の存在が、ただでさえコンペティションの香りでいっぱいゾンダ・



エンジン回転計をハンドルセンターに置く。仰天のアイデアだ。コーナリングGにより、ステアリングの切れ角とほぼ同角で頭が振れるから大丈夫なのかもしれない。トラック専用モデルゆえ、フルバケットシートになるが、サイドにのみ豪華なレザーが張られている。



レヴォリューションを、さらに生粋のトラックカーであると宣言してはばからないのである。

そして、何と言っても2号車の特徴は、このブルーカーボン×ブラックカーボンの特別塗装色だ。オーナーのためのブルーという希望と、オラチオ自身がカラーカーボン塗色をいつかは車体全体で実現してみたいと願っていたタイミングが、その時ばかり合ったためにこのコーディネートが完成したらしい。

パガーニはカーボンマテリアルの魔術師でもある。それゆえ、最新のウアイラでもカーボンファイバー目を強調するクリア塗装を好むオーナーは多い。パガーニでは、カーボン目をキレイに見せるため、クリア塗装の場合はとりわけ念入りに左右の目を合わせている。よって必然的に、

べったりと色を塗るよりもカーボン目を出す方がコスト的には上がってしまうのだが、このブルーカーボンでは、およそ1000万円(！)のエクストラコストがオーダーシートに書き加えられたらしい。

例えばレーシングカーであっても、ラグジュアリーカー並みの素晴らしい見映えと質感を実現したいという、オラチオ・パガーニ独特の美学が匂い立っているようだ。

彼の、そんな究極のマシンに対する想いの丈の強さは、いっそう顕著なカタチでインテリアにも現れている。外装とコーディネートされたブルーを多用しているものの、どこからどう見てもウルトラスパルタンなレーシングコクピットである。ロードカーで見られた煌びやかな世界観は一切影を潜め、すべてのスイッチや操作系のひとつひとつが、極限の走行状態においてドライバーの役に立つ、ことを願って、機能一転張

りに配置されている。

しかし、だ。(赤や青、緑のボタンは別にして) スイッチひとつ、その周りのベースデザインひとつ、どれをとっても、すべてがパガーニの哲学でデザインされているのが分かる。しかも、そこに使われているマテリアルは、間違いなくロードカーと同じく、吟味に吟味を重ねた最高級素材であることは間違いない。

レースカーとしての機能性を、最高級のマテリアルで包み込む……。このクルマは、トラック専用車であってもタイムアタック車ではない。世界でも5人しか存在しない幸運なオーナーが自らの

シアワセを嘖み締めながら、独り、その究極のドライビングプレジャーを体験するクルマである。そのためには、この一見、矛





Pagani Zonda Revolution

SPECIFICATIONS

パガーニ・ゾンダ・レヴォリューション

■ボディサイズ:全長4886×全幅2014×全高1141mm ホールベース:2785mm ■乾燥重量:1070kg
 ■エンジン:V型12気筒DOHC48バルブ ボア×ストローク:89×80.2mm 総排気量:5987cc 最高出力:
 588kW(800ps) / 8000rpm 最大トルク:730Nm(74.5kgm) / 5800rpm ■トランスミッション:6速シーケン
 シャルMT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:①&②4インデペンデント・ダブルAアーム ■
 ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ディスク径(カーボンセラミック):①&②380×34mm ■タ
 イヤサイズ:①255/35R19 ②335/35R20 ■パフォーマンス 最高速度:350km/h 0→100km/h加速:2.6秒

盾するともいえるインテリリアコンセ
 プトが必要であり、だからこそ、で
 きあがったこの室内の雰囲気、我々
 は目を奪われるのだ。
 心臓部をじっくりご覧いただきた
 い。さすがにシヨールではカウルを外
 して中身までじっくり見せることは
 なかったのではあるまいか。
 メルセデスAMG社製の6.0ℓV12
 自然吸気エンジンは、何と800hp
 & 730Nmにまでパワーアップされ、
 2ペダルのXトラック6速シーケン
 シャルトランスミッションを介して、
 0→100km/h加速2.6秒、最
 高速350km/h以上を誇るという
 スペック解説など、もはやどうでも
 いい。それよりも、見よ！ この美

オラチオの理想を形にしたからこそ、
 究極という名が相応しい……。

しき臓物を！ 小さなパーツまで、
 すべてにオラチオの意思が及んでい
 る。普段カウルに隠れた部分の、こ
 の美しさを知った時、真のカーガイ
 はオラチオの哲学に打たれ、なんと
 かして我がものにしたいと、狂おし
 いまでに願うようになるだろう。
 今、オラチオ最愛の個体が、この
 2号車であるらしい。今頃、ひよっ
 として彼は、日本へ送り出すことを
 躊躇っているのではないだろうか。



メルセデスAMGとの関係を取り持ったのは、かのエマ
 ニエル・ファンジオ。このアルゼンチンの英雄はオラ
 チオという天才を可愛がった。フェラーリやランボル
 ギーニへの紹介状を書いたのもファンジオであった。
 AMGエンジンは故郷の英雄からのプレゼントである。

ブレーキシステムは、初代ゾンダがデビュ
 ーして以来、ブレンボが供給してきた。Rおよ
 びレヴォリューションには、ブレンボとSGL
 との合併会社によるカーボンセラミックブレ
 ーキディスクが採用されている。キャリパー
 にはカーボン製のフィンカバーがつく。



20周年に魅せる 究極の意地。

昨 年のジュネーブ・ショーでは、100台目のプロダクションモデルとなることを記念して、アゲーラスをベースとするスペシャルモデルの「ハンドラ」を披露したケーニグゼグ。ハンドラとはスウェーデン語で100を意味する言葉だが、今年はこのケーニグゼグが自動車メーカーとしての歴史をスタートさせて20年目の節目にあたるという。

プレス・コンファレンスの壇上に立った、ケーニグゼグ社長のクリスチャン・フォン・ケーニグゼグのスピーチは、この20年間という歴史を

回想するとともに、その中で常にひとつのブランドをライバルとして意識していたことを強調する内容だった。そのブランドとは、言うまでもなくVWグループのbugatti。ケーニグゼグとbugattiが、これまで繰り広げてきたパワーと最高速をめぐる戦いが如何に過激なものであったのかは、スーパースポーツカーファンならば誰もが知るところだ。ここ最近のbugattiが「レジェンド・シリーズ」と呼ばれている限定生産を前提とした特別仕様車の発表に終始しているのとは対照的に、

スウェーデン発のスーパースポーツカーメーカーとして生を受けてから約20年、
またもや驚異的な進化を実現したケーニグゼグもジュネーブにて新型車を公開した。
その名も「One:1」。即ち「1kgあたり1psを切る!」というメガスポーツカーである。
ラ フェラーリやbugattiをも蹴散らすと豪語する、その内容に迫る。



DEBUT!

TEXT ● 山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)

PHOTO ● Koenigsegg Automotive AB



ケーニグゼグは現行モデルのアゲイラをベースにスーパースポーツとしてのさらなる高みを積極的に極めようとしているのが印象的だ。今回のジュネーブ・ショーは、そのようなケーニグゼグにとって、まさにその存在感を世界に強くアピールするための絶好の舞台。そして今年もまた、ケーニグゼグはここに衝撃的な新作を用意してきたのだった。

そのニューモデルに掲げられたネ



ーミングは「One:1」。この名称には、さまざまな意味が込められているが、誰もが最初に想像するのは、それがワンオフモデルとして製作されたものであるということ。しかしクリスチャンによれば、One:1はトータルで6台の生産を計画しており、そして当然のことのように、その全車にはすでにカスタマーが決定しているという。

Oneという言葉のもつ最初の意味は「1メガワット」。すなわちミッドに搭載される5.0仕様のV型8気筒ツインターボエンジンが、1メガワット(1360ps)の最高出力を発揮することにあるのだとクリスチャンは胸を張る。直接のライバルとしてプレスコンファレンスでも名前を挙げたブガッティのヴェイロンは、スーパースポーツにおいて1200psの最高出力をスペックシートで主張するが、ケーニグゼグのOne:1は、それをも超越する1メガワットという怒涛の最高出力を誇るモンスターマシンである。

One:1の基本構造体は、もちろんCFRP製のモノコックだが、それはアゲイラ用のもものよりも、さらに20%ほど軽量なスペシャルだ。さらに軽く、そして高剛性を得るために新設計されたモノコックは、こちらもグラスエリアを除けばフルカーボンともいえるカウルとの組み合わせで、1340kgの乾燥重量を実現。そしてここで我々は、One:1という言葉に秘められたもうひとつの意味を知ることになる。正確には1kg/1psを切る、驚異的なパワー・ウエイト・レシオがそれだ。

ファーストモデルのCCシリーズ以降、一貫して水中生物をモチーフとしたデザインを採用し続けるケーニグゼグだが、このOne:1において、エアロダイナミクスへの取り組みも遂に究極の域に達したという印象が強い。エアロダイナミクスを最適化するために、ボディにはさまざまなアクティブデバイスが組み合わされ、例えば油圧可変式のリヤウイングは、それだけでも260km/h走行時に610kgものダウンフォースを生み出すという。サスペンションにもアクティブ・ハイト・コントロールを含む可変システムが導入

Koenigsegg One:1



SPECIFICATIONS

ケーニグゼグ・ワン:1

■ボディサイズ:全長4500×全幅2060×全高1150mm ホールベース:2662mm トレッド:(F)1700 (R)1650mm ■車両重量:1340kg ■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ ボア×ストローク:92×95.25mm 総排気量:5.0ℓ 最高出力:986kW (1341ps)/7500rpm 最大トルク:1371Nm (139.8kgm)/6000rpm ■トランスミッション:7速DCT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:(F)&(R)ダブルウィッシュボーン ■ステアリング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径:(F)397×40 (R)380×34mm ■タイヤサイズ(ホイール):(F)265/35R19 (9.5J) (R)345/30R20 (12.5J) ■パフォーマンス 最高速度:400km/h以上 0→400km/h加速:20秒 400km/h→0:10秒 最大G:2.0 環境性能レベル:ユーロ6

され、通常のロード用タイヤを使用してもコーナリング時の最大横方向加速度は2Gに達する。さらにプレディクティブ・アクティブ・シャシーなどのサーキット走行用オプションを装着すれば、その数字は3Gを記録するというのだから、それはまさにロードカーとしてはハイエンドを極めた内容と言える。

注目の最高速は、計算上440km/hに達するとケーニグゼグは発表するが、それはもちろんブガッティ・ヴェイロンのスーパースポーツを意識した数字だろう。ちなみにOne:1の0→400km/h加速は20秒。もしも可能であるのなら、同じ舞台でケーニグゼグとブガッティの直接対決を我が目で見てみたい……そう考えるスーパースポーツの熱狂的ファンも、きっと多いだろう。

はたしてケーニグゼグは、来年のジュネーブには如何なる過激なモデルを用意してくるのだろうか。クリスチャン・フォン・ケーニグゼグの胸中には、すでに世界を驚かせるための次なるプランというもの、きつと描かれているに違いない。



キングの競演。

常に時代をリードするポルシェにとってライバルは内なる存在!? ハイパワーのターボSかそれともレンシユポルトのGT3か。どちらがキングなのか、ニユルとホッケンハイムでの全開走行、そしてさまざまなテストで、いまそれが明らかに。果たしてパフォーマンスに優れるのは!? ガチ勝負、開演!!

圧

倒的パワーのターボエンジンに搭載し、そのトルクを4輪に伝える豪快な走りを持つものの、ウエイトの重いターボSをチョイスするか。パワーでは劣るものの、100kg以上も軽い車重を活かした運動性能を持つGT3にするか。究極のポルシェ乗りを目指すユーザーにとっては頭の痛い選択だろう。

シユポルト・アウト誌がニユルブルクリンク・ノルトシユライフェでのテストを中心とするスーパータストを参考に、この2台の性格の違いを解き明かしていこうと思う。

まずは2台のラップタイムだ。GT3は7分32秒を記録した。先代のGT3と比較しておよそ8秒の短縮。そのタイムは4.0ユニットを搭載するGT3 RS 4.0の7分30秒に迫るから、その進化は著しい。限界を超えないドライビングをできるドライバーには、およそ95%の領域を使っている限り正確なステアリングフィードバック、明確な限界および信頼できる挙動が得られる。しかしながらほぼ限界近くで走るドライバーにとっては、それらのバランスが損なわれる可能性がある。反応自体は典型的後輪駆動のそれだが、従来型のものとは全く異なる。

一方のターボS。メーカー側は7

SUPER TEST

PHOTO&REPORT ● sport auto (APOLLO) TRANSLATION ● 中村孝仁 (Takahito Nakamura)

911 GT3



分30秒以下で走れると主張するが、残念ながらそのタイムは達成できなかった。しかしながら叩き出したタイムは7分34秒であった。メーカーのいうラップは刻めなかったものの、それがこのクルマにベナルティを与えるものかといえば、そんなことはない。快適なデイリーユースを実現しながら、セミレーシングといっても過言ではないGT3のラップタイムに迫ったのだから、大いに讃えるべき結果といえよう。

それにしてもこの結果は意図的につくられたものだろうか。もちろんそうではなく、ニュアンスとしては明らかに限界域での信頼性を高め、よりスポーツ走行での使用に応えるモデルに仕上がっているのである。新しいシャシーはパワーに100%応えていることは疑いない。技術的な効果はズバ抜けているのだ。しかしながら、クルマにおいて常にその効果を確実に発揮させるのは、毎度のことがタイヤなのである。

ラップタイム的にはGT3の方が速いが、トップスピードに関してはやはりパワーがものをいうようで、最高速を記録するドッティンガーヘーエのトップスピードは、GT3の278 km/hに対し、ターボSは289 km/h。とはいえメーカー発表では両車のトップスピードはわずか3 km/hしか変わらず、ターボSの318 km/hに対し、GT3は315 km/hとなっている。

今回のこの2台については、少し補足説明をしておく必要があるだろう。それはこれまで常にレースの世界から技術をフィードバックしてきたポルシェが、レースにはまったく使われていない新技術を導入したという点にある。それが四輪操舵という概念で、ポルシェ的にはアクティ

Porsche 911 Turbo S



Porsche
911 Turbo S

レンシュポルトの権威を死守
パワーを活かしてターボSが善戦。

911 GT3



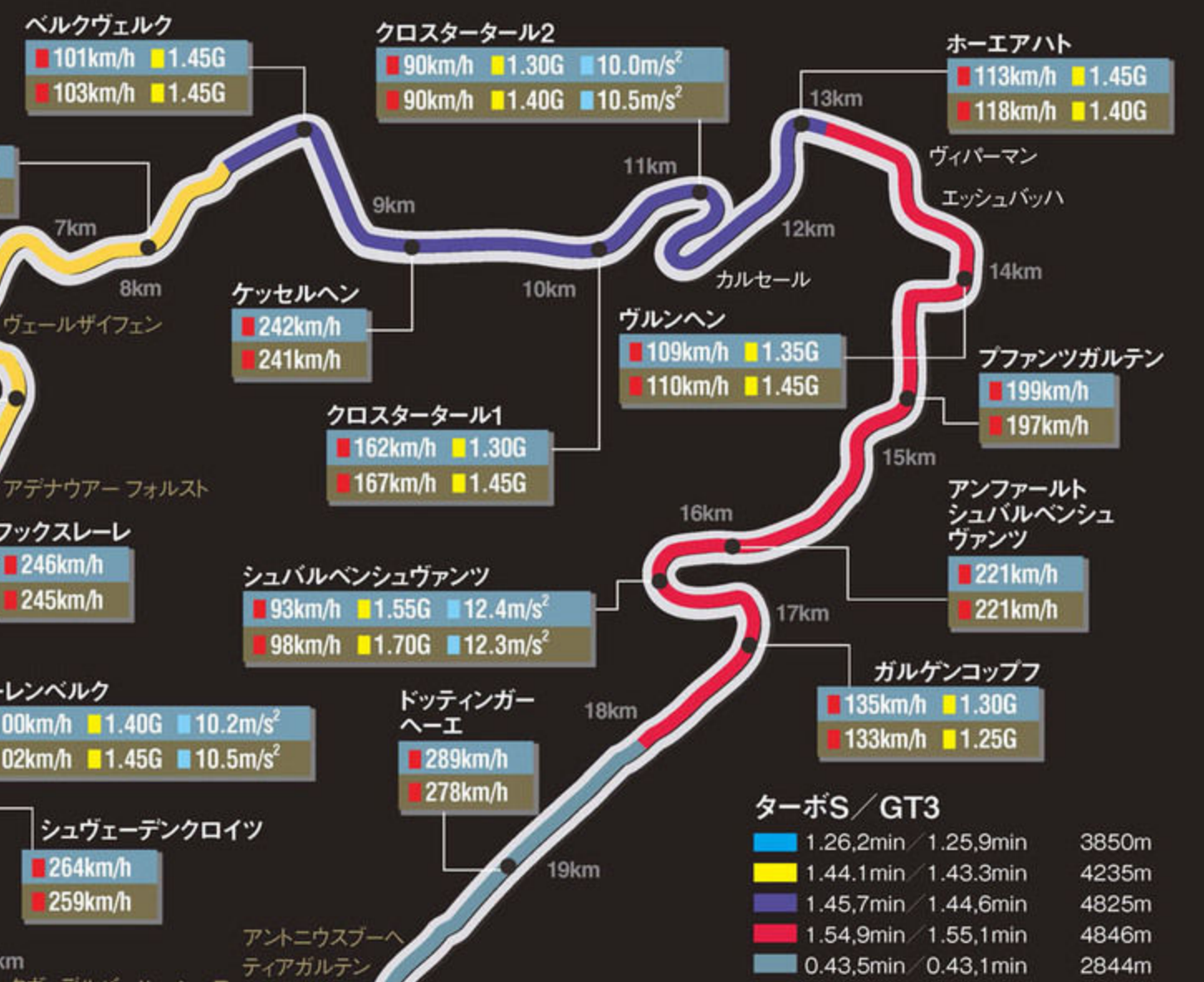


ターボSは前後スポイラーが電動可変し、GT3はリヤスポイラーこそ角度変更はできるが、手動でアナログ的。それが如実にダウンフォース量に表れた。200km/h時の数値はターボSがフロント29kg、リヤが40kg、GT3がフロント18kg、リヤが29kg。空気抵抗はターボSの0.34に対してGT3が0.33と、わずかに上まわる。



プリヤステアシステムと呼ばれるものだ。四輪操舵といえ、かつて日本では盛んに用いられた時期があったが、本場と呼ばれる世界では見向きもされなかったテクノロジーである。正直に言えばそれをなぜ今更……な感じだが、ボルシェのシステムは50km/h以下では逆位相、すなわちフロントは逆方向に最大1・5度まで操舵され、80km/h以上では同位相になるというもの。そのメリットとしては、高速でヴィヴィッドな走りを堪能できる一方で、低速では例えば駐車などで効果を発揮し、ホイールベースが短くなったかのような俊敏性を体験できるのだという。ホッケンハイム・ショートコースのラップタイムは両車ともに素晴らしいタイムを叩き出している。GT3は1分9秒06。一方のターボSは1分8秒07と、GT3を上回る。

GT3の方から触れると、やや気まぐれな本質を露わにした。特にコース南のコーナーにおいてはアンダーステア傾向を示し、北のコーナーではオーバーステア傾向を示している。4Lエンジンを搭載するGT3RSとはたった0・01秒しか変わらず、残念ながらGT3に関してはアクティブリヤステアシステムの恩恵はごくわずか、あるいはほとんどゼロではないかと思われた。コーナーリングフォースの構築はそれほど改善されたとは感じられなかった。もちろんそれはハンドリングの改善が明白ではないという意味ではない。レーンチェンジにおけるステアリングの遅れは皆無である。



NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE

Lap Time

911 ターボS **7分34秒**
911 GT3 **7分32秒**

ニルブルクリンク ノルトシュライフェ

テスト結果一覧 (コース全長20.6km)

車名	計測結果
ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4	7分25秒
マクラーレン MP4-12C	7分28秒
ボルシェ 911 GT3 (タイプ991)	7分32秒
ボルシェ 911 ターボS (タイプ991)	7分34秒
ニッサンGT-R	7分36秒
コルベットZR1	7分38秒
ボルシェ 911 GT3 (タイプ997 MY2009)	7分40秒

ターボS/GT3	1.26,2min / 1.25,9min	3850m
	1.44,1min / 1.43,3min	4235m
	1.45,7min / 1.44,6min	4825m
	1.54,9min / 1.55,1min	4846m
	0.43,5min / 0.43,1min	2844m

を發揮する。限界領域、あるいは極限状況においても、この4WDモデルは完璧な身のこなしを披露する。それは一重に頼りになるリアクションのおかげだ。言い換えるなら信頼の念を起こさせるセルフステアリング性能にある。

タイムはともかくとして、ローンチコントロールを介して行うGT3の加速テストは痛快以外の何物でもない。ステアリングを保持して一気に加速。3・6秒後には100km/hに到達し、11・9秒で200km/hに達する。PDKの働きは実に建設的で痛快である。そう、GT3にもついにマニュアルに代えてPDKが装備されるようになったが、GT3用のPDKはまさにブリリアントという言葉が相応しい素晴らしいものだった。とてつもないマルチタレ

両車のパワー格差は想像以上に大きい。最高出力ではターボSが560psと、プラス75psで、さらに最大トルクではオーバーブースト時(スポーツクロノ機能)には750Nmを發揮し、440NmのGT3の約1.7倍となる数値を誇る。それでもテスト項目によって、軽さを活かしてGT3が上まわるのだからレンシュボルトの存在感を示した。



ントぶりを発揮して、快適なオートマチックモードから、サーキット走行でも文句なしの性能を発揮してくれる。マニュアルモードにおける反応スピードは、100分の1ミリ秒以下という素早さ。トルクの断続などもはやほとんど存在しない。ちなみに200km/hからの減速には4・7秒を要し、トータルタイムは16・6秒であった。

ターボSはどうか。テストをしたホルスト・フォン・ザウルマに言わせると、これ以上何を言えばよいというのか?という逆質問が帰ってきている。100km/hまでの加速はわずか3秒。メーカーが標榜しているタイムをさらに10分の1秒縮めたのである。PDKはまさに驚愕の働きをする。4WDのトラクションはまるで路面と噛み合っているかのようだし、ブレーキ性能はあり得ないパフォーマンスを示す。とはいえそれは条件があつて、熱が入っている時だけだ。ターボSのタイムは200km/hまでの加速が10秒ジャスト。そこからの減速は4・6秒で合計14・6秒であった。

それにしても991型では、さらに電子制御技術が多用されている。サスペンションには従来から可変ダンパーのPASMが採用されていたが、今回はPDKに始まって、アクティブリヤステアシステム、さらにはディファレンシャルまで電子制御化された。つまりメカニカルディファレンシャルまでGT3から姿を消したのである。システムはPDKと連動していて、必要に応じてリヤブレーキをかけるものだが、今もマニュアルミッションを含む機械肯定派がGT3ユーザーにすることも確かである。だが、彼らにとってそれを持つのは、もはやバイブドリームになる可能性が高い。



スポーツクロノパッケージに設定されているオーバーブースト機能を作動させれば、一時的にターボがブーストアップし、最大トルクが700Nmから750Nmに高まる。標準シートは形状、表皮ともに快適性を考慮したスポーツタイプだが、テスト時にあわせて、オプションのバケットタイプを装着。ブレーキはPCCB仕様だ。



Porsche 911 Turbo S

911 GT3

ホッケンハイムにおいてもターボS、GT3ともに驚異的なラップを記録。



トランスミッションはMT仕様が用意されず、7速PDKのみの設定となったが、専用セッティングが施されており、全開走行での制御能力はかなり高く、パフォーマンスアップに大きく貢献している。ブレーキシステムはお馴染みとなったセラミックディスクのPCCBがセットされ、制動力、フィールともに、さらにバージョンアップした。



SPECIFICATIONS

ポルシェ 911 ターボS (タイプ991)

■ボディサイズ	
全長×全幅×全高	4506×1800×1296mm
ホイールベース	2450mm
車両重量	1565kg
■エンジン	
仕様	水冷水平対向6気筒DOHCツインターボ
総排気量	3800cc
ボア×ストローク	102.0×77.5mm
圧縮比	9.8:1
最高出力	412kW(560ps) / 6500rpm
最大トルク	750Nm(76.5kgm) / 2200rpm
■トランスミッション	
仕様	7速セミAT (PDK)
ギヤ比	①3.51②2.25③1.58④1.18 ⑤0.94⑥0.75⑦0.64
最終減速比	3.44
■シャシー関連	
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン
サスペンション形式	①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク
ブレーキ	③F&Rベンチレーテッドディスク
ブレーキディスク径	④410mm (R390mm(セラミックディスク))
タイヤサイズ	⑤245/35R20(9J) ⑥305/30R20(11.5J) [DUNLOP SPORT MAXX RACE]
■パフォーマンス	
最高速度	318km/h
加速テスト結果	0→40km/h 1.0秒 0→100km/h 3.0秒 0→160km/h 6.5秒 0→200km/h 10.0秒

ポルシェ 911 GT3 (タイプ991)

■ボディサイズ	
全長×全幅×全高	4545×1852×1269mm
ホイールベース	2457mm
車両重量	1448kg
■エンジン	
仕様	水冷水平対向6気筒DOHC
総排気量	3800cc
ボア×ストローク	102.0×77.5mm
圧縮比	12.9:1
最高出力	350kW(475ps) / 8250rpm
最大トルク	440Nm(44.9kgm) / 6250rpm
■トランスミッション	
仕様	7速セミAT (PDK)
ギヤ比	①3.75②2.38③1.72④1.34 ⑤1.11⑥0.96⑦0.84
最終減速比	3.97
■シャシー関連	
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン
サスペンション形式	①マクファーソンストラット ②マルチリンク
ブレーキ	③F&Rベンチレーテッドディスク
ブレーキディスク径	④410mm (R390mm(セラミックディスク))
タイヤサイズ	⑤245/35R20(9J) ⑥305/30R20(12J) [DUNLOP SPORT MAXX RACE]
■パフォーマンス	
最高速度	315km/h
加速テスト結果	0→40km/h 1.2秒 0→100km/h 3.6秒 0→160km/h 7.7秒 0→200km/h 11.9秒



GT3はこの個体自身が持つ多様性を、世界市場で成功させるためには、より強調する必要があるのは明らかである。それはGT3が持ち合わせている狭義な技術的必要性よりも重要なことだ。しかし、筋金入りのハードコアマシンのとって、それは難しいことである。しかしそれでもなお、GT3はその情熱的スポーツ性をアピールしようとしている。速さは正義だと……。

シュボルト・アウトのスーパーテスで狙上に上るクルマといえば、正直言って世界でもごく一部の上質なモデルばかりである。その中でも新しい911ターボSのポテンシャルは並外れている。このクルマは街中の駐車場の出口から、サーキットのゴールに至るまで、ありとあらゆる

るシーンにおいて人々に異論を挟む余地のない完璧な説得力を持ち合わせているクルマだ。親しみやすさを持ち、それでいながら岩のように強固な造りで、無類のパワー、パフォーマンス、そして理解しやすいディテール。ターボSによってポルシェは再びポルシェ自身を超えることになった。スポーツカーデザインにおけるドライビングダイナミクスの新たなマイルストーンを築き上げたターボS、改めてその懐の深さを知ることになった。

結論としては、その使い道をスポーツ走行に限定しているドライバーならば、躊躇せずにGT3を選ぶべきだろう。だが、少しでも快適なドライリーユースを考えるのなら、文句なくターボSがオススめである。



▶ 加速・減速データ (0→200km/h→0)

テスト結果一覧

車名	計測結果
ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4	14.4秒
ポルシェ 911 GT2 RS	14.4秒
ポルシェ 911 ターボS (タイプ991)	14.6秒
マクラーレン MP4-12C	15.0秒
フェラーリ458イタリア	15.4秒
コルベツトZR1	16.1秒
ポルシェ 911 GT3 (タイプ991)	16.6秒

▶ 110m回避テスト

テスト結果一覧

車名	計測結果
ポルシェ 911 GT3 (タイプ991)	163km/h
ポルシェ 911 ターボS (タイプ991)	162km/h
ポルシェ 911 GT3 RS (タイプ997 MY2010)	162km/h
アウディ R8 GT	157km/h
マクラーレン MP4-12C	157km/h
ランボルギーニ・ガヤルドLP570-4 SL	155km/h
ニッサン GT-R	155km/h

▶ 最大横G

テスト結果一覧

車名	計測結果
レクサス LFA ニュルブルクリンク・パッケージ	1.50G
ポルシェ 911 GT3 RS 4.0	1.50G
ポルシェ 911 GT3 (タイプ991)	1.45G
ポルシェ 911 ターボS (タイプ991)	1.45G
ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4	1.45G
マクラーレン MP4-12C	1.40G
ポルシェ 911 GT3 (タイプ997 MY2009)	1.40G

アーマイゼンカーブ

12.0m/s ²
12.9m/s ²

クエールシュバンゲ

178km/h	1.20G
176km/h	1.30G

ザックスカーブ

86km/h	1.40G
83km/h	1.40G

ノルトカーブ

132km/h	1.15G
125km/h	1.20G

ツィールゲラーデ

213km/h
208km/h

スッドカーブ

111km/h	1.25G
109km/h	1.15G

アウスガング・クエールシュバンゲ

86km/h	1.15G
85km/h	1.15G

ゴール

アインガング・モトドローム

132km/h	1.30G
128km/h	1.20G

センゲ

102km/h	1.25G
98km/h	1.20G

Hockenheim Short Course

■ 地点速度 ■ 最大横加速度 ■ 減速度

Lap Time

911 ターボS 1分8秒07

911 GT3 1分9秒06

▶ 空力データ

テスト結果一覧

車名	計測結果
ポルシェ 911 GT3 RS 4.0	14/58kg
ポルシェ 911 ターボS (タイプ991)	29/40kg
マクラーレン MP4-12C	2/62kg
ポルシェ 911 GT3 (タイプ997 MY2009)	15/19kg
ポルシェ 911 GT3 (タイプ991)	18/29kg
ランボルギーニ・ガヤルドLP570-4 SL	17/4kg
ニッサン GT-R	12/17kg

▶ 36mスラローム

テスト結果一覧

車名	計測結果
ポルシェ 911 GT3 RS (タイプ997 MY2010)	146km/h
ポルシェ 911 GT3 (タイプ991)	144km/h
ポルシェ 911 ターボS (タイプ991)	140km/h
コルベツトZR1	140km/h
ニッサン GT-R	140km/h
ランボルギーニ・ガヤルドLP570-4 SL	139km/h
マクラーレン MP4-12C	138km/h

▶ ホッケンハイム ショートコース

テスト結果一覧

車名	計測結果
メルセデス・ベンツSLS AMG ブラックシリーズ	1分8秒6
ポルシェ 911 ターボS (タイプ991)	1分8秒7
マクラーレン MP4-12C	1分8秒7
ランボルギーニ・ガヤルドLP570-4 SL	1分9秒2
ポルシェ 911 GT3 RS 4.0	1分9秒5
ポルシェ 911 GT3 (タイプ991)	1分9秒6
コルベツトZR1	1分9秒7

SUPER TEST

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

ついに全貌が明らかになった！
2013年のドバイ・モーター

ショーでライカン・ハイパースポーツと名付けられたモデルを展示したWモータース。初めて耳にするメーカーであり、展示車についても限られたスペックが発表されただけだった。しかし霧に包まれていたその実態が、今明らかになった。私は世界のモータージャーナリストに先駆けて、同社の創始者ラルフ・デバスとのインタビューに成功したばかりか、ハイパースポーツを試乗する機会も得たのである。

「私の暖めていた構想が具体化したのは2005〜06年にかけてのことでした」とデバスは語る。

「このころマグナ・シュタイアのチーフデザイナーと面識を得て私のアイデアを話したところ、彼は大変興味を示してくれました。彼らはメーカーから委託を受けて少量生産モデルを組み立てるスペシャリストです。

結局、シュタイアのトリノ工場でプロトタイプを作る運びとなりました。

同じころRUFのエンジニアとジュネーブ・ショーで会い、話をしたところやはり大乗り気で、エンジンを製作してくれることになったのです」
こうしてデバスのプロジェクトはとんとん拍子で進んでいく。社名とモデル名についてはこう語る。

「どういうわけか、私は子供のころから『ウルフ』というあだ名で呼ばれていまして、その頭文字を取りました。また、ヨーロッパにはライカンスロープという、オオカミが美女に変身する昔からの言い伝えがあります。美しさとおオカミのような俊敏な動きという二面性は私たちのクルマにぴったりなので、ライカンと名付けました」

それにしても拠点をドバイに据えたのはなぜだろう。
「スポーツカーメーカーをイタリアで興しても、なん

のニュースにもならないでしょう。

一方、中東初の自動車メーカーとしてドバイに拠点を置けば、それだけで世界が注目します。地理的にもドバイにはメリットがあるのです」

では、デバスはライカンでどんなスーパースポーツを目指しているのだろう。

「既存のスポーツカーメーカーは概して動力性能の数値とニュルブルクリンクのタイムにフォーカスしています。しかしクルマに数100万ドルを払おうという富裕層をそれで満足させるのでしょうか。彼らにとって驚天動地の性能はもう当たり前。私たちはそれとは違うバリューを提供します。ヘッドライトにダイヤモンドを埋め込んだのもその一例で、

美しき狼。



ドバイの地で突如発表されたライカン・ハイパースポーツは近未来スタイルを持つ、Wモータースが製作したスーパースポーツだ。マグナ・シュタイア、RUF、東京大学の協力を得て開発された新鋭は性能だけでなく、エクスクルージブなライフスタイルを提案すると言言。ドバイの狼は熾烈な世界で成功を収めることができるのか。異彩を放つ存在に触れるべく、我々は早速ドバイへと向かった。

Lykan HyperSport



驚天動地の性能はもはや最低限。
新たなバリヤーでライバルに挑む。



顧客の好みでルビーにもサファイアにもできます。

また世界中どこでも年間を通じて24時間のパーソナルサポートを提供します。目指すのはクルマによるエクスクルシブなライフスタイルです。もちろん然るべき時が来れば、ニュルの記録更新も狙います」

インタビュを終えた私はハイパースポーツと対面した。350万ドル(約3億6000万円)の価格には、20万ユーロ(約3000万円)近いリストウォッチや、デバスの話に出たパーソナルサポートサービスが含まれる。全部で7台が製作される予定だ。

RUFとの共同開発による3746ccフラット6は2基のターボで過



給される。最高出力は750ps/7100rpm、最

大トルクは960Nm/4000rpm。パワーはシークエンシャル6速トランスミッションないしは7速デュアルクラッチを介して後輪を駆動し、0→100km/hを2・8秒で、同200km/hを9・4秒で走り切る。ギヤ比によるが、公表最高速は385km/h。この動力性能に対処するため、ブレーキはブレンボの6ピストンキャリパーを採用、通風口付きディスクローターは前後とも380mm径だ。

なお、この試乗車は私が乗った後、トリノの工場に送り返され、完全に分解されて細部のチェックを受ける



Wモータースはコベントリー大学を卒業した、ラルフ・デバスとアンソニー・ジョナレリーによって設立された。現在、デバスが経営面を、ジョナレリーが技術面を担当しており、処女作となるライカン・ハイパースポーツはふたりの共同デザインで製作された。



エンジンはRUFから提供を受けたCTR3用の3.8ℓフラット6+ツインターボを搭載する。パワーアップはせず、スペック自体は750ps/960Nmと、仕様のにはCTR3と変わらない。最終的には7台の販売が予定されている。

SUPER TEST

ことになっている。ちなみにWモーターが製作したこの第1号車はプリプロダクションモデルで、まだ細部が煮詰まっていなかったことをお断りしておく。

ドアは後ろヒンジで斜め上方に開く。操縦席に着いてまず目につくのは、像が空中に投影されるホログラム・ディスプレイで、東京大学から技術供与を受けたという。指で触ろうとしても、そのまま突き抜けてしまうのには正直馴染めなかった。スタートボタンはクロム製シフトレバーの左にある。ちなみにレバーのデザインは人により好き嫌いがはっきり分かれると思う。そのボタンを押すと聞き慣れたサウンドを伴ってボクサーエンジンが起動した。

試乗車はシーケンシャル仕様だった。1速ギヤは通常の位置にあり、自分の側に引き寄せて後ろに引く。ただし変速に際しては断固たる決意と力を要し、とりわけ試乗車では3

速から2速が繋がりにくく、悪戦苦闘を強いられた。ただしこれは試作段階のユニットで生産型では大幅に改善されると思われる。現状では操舵力もやや重い。なお、試乗車にはアクの強いデザインのステアリングホイールがついていたが、これとは別に数種類の選択肢が用意される。

低速域ではごくまっとうだが、それ以降スピードを上げていくとクルマの挙動は一変する。デバスの言う通り、ライカンの名にふさわしい二面性だ。正直に告白すると、この日は私は慣れないドライブの公道でスロットルを3分の2以上踏む気にはなれなかった。それでもライカンの潜在能力の一端は体験できたと思う。フラット6は右足の動きにダイレクトに反応し、パワーは無尽蔵に湧き上がる。スタートして息つく暇もなく3速にシフトアップしていた。

ようやく一息ついてふとスピードメーターを見ると200km/hを大きく超えているではないか。私は大慌てでブレーキを踏んだ。図らずもブレンドの制動力がライカンの動力性能に充分だと知ることになった。

「ハイパースポーツに続く第二作はサーキット指向の軽量モデルであるスーパースポーツを予定しています。その後は2年に1作のペースでニューモデルを発表するつもりで、当面、ロードスターとクーペの限定版を考えています」。デバスは次々に強気の計画を口にする。

果たして彼のWモーターは競争熾烈なスーパーカーの世界で、独自のポジションを築き上げることができるのか、はたまた砂漠の蜃気楼となるのか。その行く末を見極めるには、少なくともあと1年は必要だと思われる。



プリプロダクションのため、最終仕様ではないが、かなりアクの強いコックピットデザインだ。スイッチ類などはボルシェの流用品であり、まだオリジナリティを演出できていない感もあるが、東京大学の技術供与を得たホログラム・ディスプレイは近未来的で先進的。ナビとオーディオビデオはこのディスプレイで操作するという。

Lykan HyperSport



SPECIFICATIONS

ライカン・ハイパースポーツ
 ■ボディサイズ:全長4480×全幅1944×全高1170mm
 ホールベース:2625mm トレッド:(F)1506 (R)1585mm
 ■車両重量:1380kg ■エンジン:水平対向6気筒DOHC
 +ターボ 総排気量:3746cc 最高出力:552kW(750ps) / 7100rpm 最大トルク:960Nm(98.0kgm) / 4000rpm
 ■トランスミッション:6速シーケンシャルギヤ / 7速PDK ■駆動方式:MR ■サスペンション形式:(F)マクファerson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 ■タイヤサイズ(ホイール):(F)255/35R19 (8.5×19) (R)335/30ZR20(12.5×20) ■パフォーマンス 最高速度:385km/h 0→100km/h加速:2.8秒 ■環境性能(EU複合モード) 燃料消費率17.2ℓ/100km CO₂排出量:311g/km ■車両本体価格:350万ドル(約3億6000万円/予定)

SUPER TEST

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



身 を切るように寒いドニントンパークのピットに立つ私は、自分でも信じられないほどナーバスになっていた。

目前には準備の整ったプラガR1がスタートを待っている。その姿はまるでル・マン・プロトタイプ（LMP）そのもの、停まっただけでもレーシングカー特有の猛々しいオーラを周囲に発散している。

フラップ状のごく小さなドアを開け、まず両脚を先に入れてから、片

え、閉所恐怖症に陥るのではと懸念したが、それは杞憂に過ぎなかった。

極太のAピラーにもかかわらず、前方視界が素晴らしく開けているからだ。事前に教わった手順に従いスターボタンを押すと、ルノー・スポールがチューンした1998ccストレートフォアが、後方で遠慮会釈ない咆吼を上げて始動する。右パドルを引くと軽いシヨックと音を伴って、ヒューランド製6速シーケンシャルギヤボックス内のニューマチック

未知なる極み。

1907年に創業し、ラテン語でプラハを意味するプラガが開発したR1はまるでル・マン・プロトタイプのようなフォルムを纏う本格派レーシングだ。すでにヨーロッパではワンメイクレース・プラガカップが開催され、コアなクラブマンレーサーから多くの支持を集めているようだが、その未知なる実力を試すため、ドニントンパークで全開テストした。

手をルーフにかけて身体を支えたまま、身をくねらせるようにして操縦席に着く。身長194cmの私でも、

いったん収まってしまうえばキャビンには思いのほか快適だ。ダッシュボードに置いてあったコスワースのロゴ入りステアリングホイールを装着すると、両脚はペダルを踏む以外の動きを封じ込められた。メカニクが外からドアを閉める。もう逃げられない。私は覚悟を決めた。

クローズドボディのコクピットゆ

クシフトが1速に繋がったことを知らせる。

予想通り、クラッチはほとんど半クラ操作を受け付けない。私は少しばかりジャダーさせてしまったがエンジンだけでは免れた。いったん繋がってしまえば、左足はブレーキ操作に専念できる。スロバキア製のスモールLMPを駆って、私はドニントンの本コースへと乗り出した。

1周目は完全な手探り状態で進む。このようなスピードしか出していない

PRAGA R1

いのに、コーナーではずりりとテールが滑る。熱の入っていないハードタイヤは、冷え切った路面ではショッピングカート並みのラテラルグリップしか発揮しない。感触としてのラバーグリップはゼロだが、それでも少しづつペースを上乗せしてタイヤに熱を入れていく。なんの手応えもなかったステアリングが操舵感を伝えるようになれば、スリックが本来のグリップを発揮した証拠だ。タイヤが充分に発熱したとの確かな手応えを得たので、ラップごとにペースを上げる。次に頼りにすべきはダウンフォースだ。

ドニントンの有名なクラナーカーブはダウンフォースを実感する最初の区間だ。右まわりの第1コーナー、レッドゲートを3速で脱出し、パドルを引いて4速にシフトアップ。床まで踏んで、先の見通せない上り勾配を辿る。頂上を通過するとダウンヒル。5速に入れてスピードを乗せる。ドライバーの度胸が試されるのはその次のセクションだ。コースを進むにつれ、左コーナーが現れる。だが、一方から反対方向に凄まじい勢いで反転するGフォースゆえ、ステアリングを切るうとしても頭が手足の動きをブロックする。慣性の法則からして、前方に迫る左コーナーを曲がりきれないと判断するのだ。本能的に右足がスロットルを緩めようとする。踏ん張りどころだ。

心臓が口から飛び出しそうになるのを堪えつつ、ダウンフォースを信じて踏み続ける。プラガR1は4輪が接地した状態で、見事にその左コ

ーナーを抜けていった。この間、私の身体はカーボンファイバー製シートにがっしりと押さえつけられたままだ。さらにベタ踏みのまま6速にシフトアップ。白と青に塗り分けられた縁石が後方に飛びすさる。

文字にすれば簡単だが、こうした走りができるようになるまでフルに6周を要した。最初は例の左コーナー手前で制動してシフトダウンしていたのだが、徐々に深く踏めるようになった。プラガR1の路面追従性能とダウンフォースを引き出していく。プロセスと言い換えてもいい。

精神的なバリアから解放されると、問題の左コーナーは格段難しくはないことがわかった。あんなに手こずったのは、一体なぜだろうと我ながら思う。慣れればライン取りも自在

全身から放つレーシングのオーラ。 妥協なき造りがドライバーを刺激する。



SPECIFICATIONS プラガ R1

■ボディサイズ:全長4144×全幅1800×全高965mm ホイールベース:2525mm ■車両重量:592kg ■エンジン:直列4気筒DOHC ボ
ア×ストローク:82.7×93.0mm 総排気量:1998cc 最高出力:155kW(210ps)/7250rpm 最大トルク:220Nm(22.4kgm)/4500rpm ■
トランスミッション:6速シーケンシャル ■駆動方式:MR ■サスペンション:(F&R)プログレッシブブレーシングコイルスプリング
&減衰力調整式KONI2ウェイモノチューブダンパー(プッシュロッド式) ■ブレーキ:(F&R)APレーシングブレーキ+4ピストンキャ
リパー ■タイヤサイズ(ホイール):(F)200/580R15(8×15) (R)265/605R16(10.5×16) ■車両本体価格:11万9000ユーロ(約1700万円)

カーボンファイバーのドアを開け、クイックリリース式のコスワース製ステアリングを取り外して、身体を折り畳むようにしてコクピットに乗り込む。シートはカーボンケブラー製のオリジナルで、オプションで2シーター仕様にもできる。シュロス6点式ハーネスが装備されており、もちろんHANSシステムに対応。シート後方部にはFIA規定のATL燃料タンク(60ℓ)が配置されている。



で、インベタでも、大外からも回れるようになった。優れたマシンはドライバーを鼓舞する。ドライバーはマシンを信頼してさらなる限界に挑戦する。ドントンの左コーナーはマンマシンの信頼関係を実感させてくれた。

一般論として市販車の限界はサーキットに持ち込むと比較的容易に見極めることができる。しかしプラガR1では、1周ごとに空力の限界に徐々に踏みこんでいくことを要する。密閉されたキャビンには騒音が充満する。ステイロ製ヘルメットがシートのサイドプロテクションに触れただけで、目眩を起こしそうな振動が伝

わる。しかし内部に風を巻き込まないので、操縦に集中できるのがいい。レイトブレーキングを敢行し、コーナーの旋回スピードを上げていき、コーナーとコーナーを最短距離で結んでいく、そんな操縦に没頭するうちに、私の周囲タイムは短縮されていた。どんな操縦をしようとプラガR1のシャシーは懐が深く、破綻を来すことがない。

APレーシング製ブレーキの制動力は並みのスポーツカーなど足下にも及ばない。それでいてペダルストロークが充分なのでコントロールしやすい。ゴダーズシケインで縁石に乗り上げても、コニのダンパーは柳に風の風情で受け流し、カーボンモノコックは盤石の剛性を乗り手に伝



カーボンケブラー製のフロア、ハニカム構造のカーボンファイバー製モノコックを採用し、ノーズ部分はクラッシュボックスとしても機能し、FIAの安全基準を満たしている(英国・克蘭フィールドにおいてクラッシュテストを実施済)。ボディパネルはカーボン&ケブラー素材で強化した軽量のファイバーグラスで成型されており、容易に脱着が可能だ。リヤウイングはカーボンファイバー製の調整式で、ブレーキはAPレーシングの4ポッドキャリパーを装着する。カスタムメイドでサイレンサー付きのステンレス製リヤマフラーを用意する。



ドライブトレインは手際よくレイアウトされ、パーツの仕上げも美しい。フォーミュラ・ルノー用の2ℓエンジン(2012年仕様)に直つけられたサスペンションアームの支持ポイント、カーボンファイバー製のエアインテーク、美しいカーブを描く4イントウ1のエキゾーストパイプ、どれもレーシングマシンのオーラを放散する。サスペンションはKONIダンパー、CNC加工されたアルミ製のアップライト、鍛造成型のスチールセンターハブ、レーシングスベックのプログレッシブスプリング(オプション)、アンチロールバーで構成され、セッティングの調整幅は広い。ギャボックスはヒューランドの6速シーケンシャルで、望めばパドルシフト仕様が選べる。



PRAGA R1

えて来る。

こうなるとエンジンパワーがもう少しあれば、と思えてくるから慣れとは恐ろしい。592kgの車重に210psだから、パワーウエイトレシオ(2・82kg/ps)の観点からは不足などあるはずもないのだが、210km/hで走行中、車重プラス乗員分に相当するダウンフォースを生むR1だけに、直線路ではもう少し力があったのもいいと感じた。腕に覚えのある向きには、すでにターボ版R1-Tのプロトタイプが完成していることは朗報だろう。

11万9000ユーロ(約1700万円)でLMPさながらのスタイルと走りが入るなら、R1の価格は決して不当ではないと思える。これのロードカーも開発中といわれるが、今日の経験から判断するに、公道を走るにはいささかエクストリームに過ぎると思う。路面状態が一定でない一般道を、ダウンフォースを心配しながら走っても楽しくはないだろう。それにケータハムやラディカル当たりと比べると、遊べる、ハンドリングではない。ドライバーにスイートスポットを突いた操縦を求める、純レーシングガー寄りのハンドリングである。

プラガR1は真摯にレースに取り組む、ラップタイム向上を目指すドライバーのためのマシンだ。事実、私はこの日、ダウンフォースというマジックワールドを探検する楽しみを心から堪能した。クローズドコクピットを備え、相対的に安全なパワーウエイトレシオの範囲内に留まるプラガR1は、こうした目的にピッタリなのだ。『チーバスになる必要などなかったのだよ』ピットに戻って一息ついた私に向かって、R1はほかの誰にも聞こえない声でそう囁いたような気がした。



究極の SUPER TEST

REPORT●野口 優 (Masaru Noguchi)

PHOTO●アウトモビリ・ランボルギーニ・ジャパン

ウインターテスト。

700psをミッドに搭載し、4輪で駆動するランボルギーニ・アヴェンタドール。この「ザ・スーパーカー」を使用して、存分に雪道で走らせるといふ機会に恵まれた。場所は、北海道は士別のテストコース。そこで見せた猛牛の本性とは如何に？

も

はや驚くほかない……。スーパースポーツカーでウインタードライブできる時代が来たのである。あのフェラーリですら4WDシステムを持つFFをリリースしているものの、あくまでも4速までの簡易型、しかもグランドツーリングカーとして割り切っていることを思えば、ランボルギーニのフラッグシップであるアヴェンタドールでのウインタードライブは刺激的すぎる。いや、感動すら覚えてしまったのは本当だ。何よりもこのスタイリングでの雪道走破である。白銀の世界の中で見るだけでも良い意味で違和感を覚えるというのに、さらにウインターテストまで行うというのだからランボルギーニの自信は相当だ。

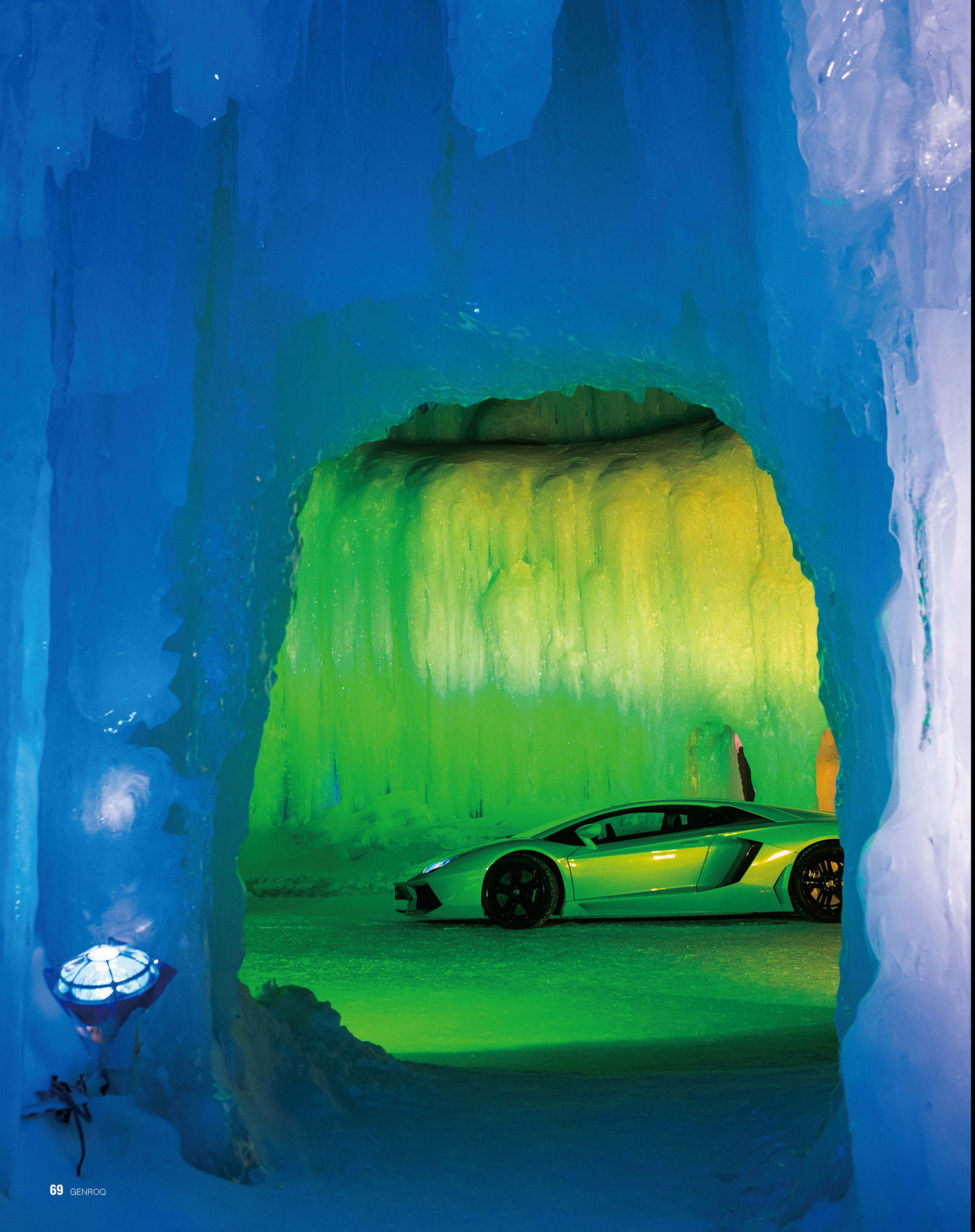
行われている同社のウインター・ドライビング・エクスペリエンスを意識したイベントで、いずれは日本でも開催したいという狙いもあって一部のプレス向けに北海道は士別のテストコースにて催されたもの。それだけにメニューはドライビングスキル向上を意識した内容に終始する。パイロンを用いたスラローム走行をはじめ、定常円旋回も組み込まれ、さらに最終的には参加者全員でタイム計測をするなど、学びながらも楽しめるようプログラムが組まれていた。とはいえ、こうした機会は滅多にないこともあるから、常時、助手席には講師がいるとはいえ、時に意地悪く、色々と試してみると、アヴェンタドールの走行性が露わになると同時に、如何にミッドシップカー

のコントロールが難しいものかを知らされる結果となった。もちろん、悪い意味ではない。日頃、一般道やサーキットでは体験できないような挙動を如実に実感できるのだから、むしろ収穫のほうが大い。

今さら言うまでもないが、アヴェンタドールは、カーボンモノコックシャシーを基本構造体とし、ミッドシップにV型12気筒エンジンを搭載するスーパースポーツである。その最高出力も700ps、最大トルクは690Nmという膨大な力の持ち主だ。



Lamborghini Aventador LP700-4 Winter Test



SUPER TEST



SPECIFICATIONS

ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4

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

Lamborghini Aventador LP700-4 Winter Test



スラロームでは上りと下りの違いを実感。V12をミッドマウントする故に、下りでのアクセルコントロールが難しいことを思い知らされた。もちろん、指導を受けてはいるとはいえ、なかなか思い通りにいかないのが本音。とにかく重量物との戦いであった。

ミッドシップ故の難しさはあるものの、4WDだからこそ可能になる走破力。

これをハルデックス製のデフを介して、7速セミAT(乾式ダブルプレート・クラッチ)を組み合わせ、4WDによって放出させる。サスペンションもストローク量を確保するべくプッシュロッド式まで奢られているから、最新鋭のフラッグシップに相応しい構成が随所に見られる。デビューから約3年が経過しているとはいえ、技術的にもまったく色あせていない。むしろこれを通常ラインアップでリリースしていることに、あらためて感心するばかりである。

ひと昔前なら、特別限定車の内容だ。それを遠慮なく、雪道で全開にして可、というのだから驚くと同時に喜びを感じてならない。まずは、ランボルギーニの粋な計らいに感謝である。

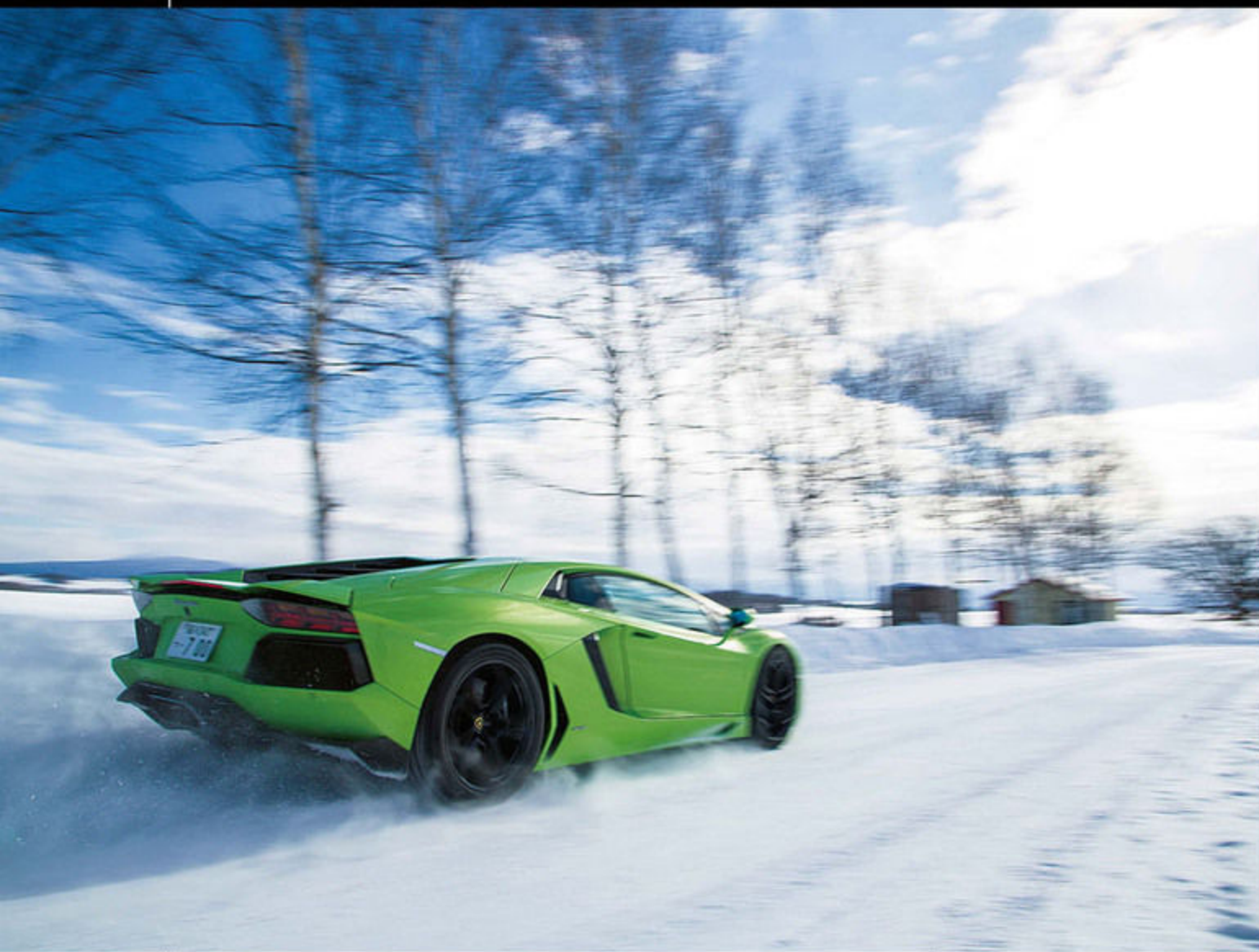
とはいうものの、率直に言わせてもらえば、V12ミッドシップを操るのは簡単ではなかった。スラロームのテストは、パイロンを使って往復するように設定されているが、往路は上り、帰路は下りとなっているだけにエンジン搭載位置による影響が



ウインター・ドライビング・エクスペリエンスの中でもハイライトと言えるのが定常円旋回。ドリフトを維持するのは難しいとはいえ、助手席に座る講師の指導を受ければ、確実にスキルは向上するはず。



出やすいため、例え同じようにコーナーにアプローチしても挙動が異なる。特に下りでは、アクセルワークとハンドル操作のバランスを誤ると、コーナーをクリアできずにアンダーステアが止まらなくなる始末。普段、ワインディングを攻めている時などは、さほど意識しないでタイヤのグリップ力を活かしながら走行しているのとは違って、とにかく動きがシビア。荷重移動をもっと意識することをもっと実感した。逆に言えば普段はかなりアバウトな運転をしていたことを教えられたのだから勉強になる。特に最近では電子制御が著しい。多少アバウトにドライブして



も問題は起こらないだけに適当だったことを思い知らされた。こうした雪道では、それらが如実に露わになる。まさに反省するばかりだった。

もちろん定常円旋回などはさらに自分の腕が試される。ドリフト状態を維持するのも、そうは容易くはない。が、助手席に座る講師の指導により、最初はうまくいかずとも、指示された通りに操作すれば、徐々にドリフトを維持する兆しが見え始め、ゆくゆくは感触として残るだけに、数周試しているうちにコントロールの仕方を覚えていった。さすがは先生である。指導が上手い！特に今

回、学ばされたのは、ミッドシップ故に、という挙動特性とコントロール性だ。それを前提に、時に力学的に教えてもらえるため、分かりやすさと説得力がある。しかも優しく丁寧。こちらが恐縮してしまうほどだ。これは是非とも正式な形でウィンタアカデミー開催を願う。もし開催された際は、是非ともオーナーの方は参加するべきだろう。日頃、経験できないことを体験できるのもそうだが、何しろ最終的にはアヴェンタドールの完成度の高さを実感するはずだ。もっとも車両をコントロールができての話だが、できるように指



本国からチーフインストラクターも来日、さらに日本人講師を加えて開催された。最初は座学から開始して、コースの説明やアヴェンタドールの概要や特徴など分かりやすく解説していたのが印象的だった。

導してもらえるのだから、クルマの良さが結果として分かるのである。

こうして、反省と喜びを繰り返した後、土別のテストコース内ではあるものの、小さい山岳路を走行した。やはりアヴェンタドールの挙動は素直だ。動きも分かりやすい。普段のように全開とはいかないまでも、ここで学んだ後では、操作も気分も違い、例え路面がグリップせずとも、コントロールする喜びを実感できるようなっていた。如何に普段、グリップに頼り切っていたかを思い知らされたが、逆に言えばまだまだ知る余地有り！と思えたのだからクルマというのは奥が深い。ましてやスーパースポーツカーの世界である。ランボルギーニでウィンタードライブし、思うようにコントロールできれば嬉しくないわけがない。それに、セオリー通りにドライブしなければ、

正しく制御が入らないことも分かった。頭では理解していても、身体がついてこなければ、何の意味もない。あらためての発見でもある。

ちなみに。最後になってしまったが、今回の走行モードは「スポーツ」が基本。時々「ESCカット」も許されたから、尚のこと乗り手は試される。それだからこそアヴェンタドールのフレキシビリティが露わになるというものだ。以前、ガヤルドでも体験していたとはいえ、アヴェンタドールだと、さすがにその醍醐味は倍増。最新の700psのV12ミッドシップが見せるダイナミックな走りは、適確に操作すれば、素直に言うことを聞いてくれるのがよく分かった。

今回のイベントで用意されたタイヤは、ピレリ・ソットゼロ(ウインタータイヤ)。これにスパイクを打ち付けたもので、すべてのメニューをこなした。



STORY

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



最新ベツと、 伝説の男と……。

元宇宙飛行士とC7で走る!!
魅惑のロードトリップ。

元宇宙飛行士のウォルト・カニングhamとアメリカの宇宙開発の聖地へ。
熱狂的なコルベット愛好家である彼のために用意したのは最新のC7だ。
フロリダ州のケネディ宇宙センターをスタート道中コレクターの元へ寄り道しながら
ニューオリンズのミックハウド・アッセンブリー・ファシリテイ、
ヒューストンのジョンソン宇宙センターを巡るロードトリップに、
伝説の男と、地を走るコルベットマシンを駆り、訪れてみた。

Chevrolet Corvette

デ

ランニューのC7ベットのフロリダのケネディ宇宙センターからテキサスのジョンソン宇宙センターまでドライブするつもりです。あなたも一緒に乗りませんか？」電話の相手はたっぷり3秒考えたと、こう答えた。「そういうことなら、君には助手席で我慢してもらうことになるよ」と。

私が話を持ちかけた相手はウォルト・カニングム。ウォルター・シラー船長とドン・エイゼル司令船パイロットと組んで、アポロ計画で初の有人飛行ミッションを成功裏に終えたアポロ7号の乗組員だ。ウォルトは長年にわたるコルベット愛好家でもあり、これまで数台を所有し、今の1台はMT仕様の2005年製C6。今回のドライブの相手としてこれ以上望みようのない人物である。

かくしてウォルト・カニングムと私はドライブ1日目をケネディ宇宙センターからスタートすることになった。クルマを走らせる前にセンター内部を探索する。アポロ宇宙飛行士を伴ってNASAの施設を訪れるというのは、ミック・ジャガーと一緒に『ロックの殿堂』を見て回るようなもの。施錠されたドアというドアが目の前で開かれ、どこも思うままに見ることができた。

私たちはここで信じがたい僥倖に恵まれた。とてつもなく幅広い砂利のコースをクローラー・トランスポーターが移動している。自重272

2t。ディーゼルを動力源とし、完成したロケットを発射台まで運搬する無限軌道のリグだ。クローラーはミッションを実行するとき以外は保管場所に置かれるので、これが移動するところを見られるチャンスは滅多にない。ウォルトも移動中の姿を見るのは初めてだという。時速1マイルで前進する巨大なメカニズムの塊。私たち二人はその迫力にただただ圧倒された。

ロケット組立棟(VAB)は平屋としては世界最大の建物だ。ここではサターンロケットを垂直に組み立てることができた。特に湿度の高い日には、全高160mの建物の天井付近に雨雲が浮かぶという。その途方もない容積ゆえ、VABではマイクロ・クライミット、つまり建屋内部特有の気候が形成されるのだ。

翌朝、私たちは次の目的地ニューオリンズに向かってC7を走らせた。ハンドルを握るウォルトは嬉しそうに語る。「すごく静かだし、私のC6よりずっとソリッドだ。素晴らしい居住性が向上したし、このパワーときたら言うことない。私は筋金入りのMTファンだけど、このパドルシフトは気に入った」ウォルトは笑顔で私に顔を向け、こう付け加えた。「一台欲しいね」

ニューオリンズにはミックハウド組み立て工場がある。1960年代から70年代序盤にかけて、ここではサターン1BやV型ロケットの第1



段目が組み立てられた。今でもオリジナルのV型ロケットの第1段目が置かれている。アポロ20号に使う予定だった（結局取りやめになった）ロケットそのものである。V型は現役時代を通じて無事故で任務をまっとうした、もっともパワフルなロケット。目の前にある個体も完成してから長い年月が経つのだが、その偉容は見る者に畏敬の念を抱かせる。

テキサス州ヒューストンのジョンソン宇宙センターは、ニューオリンズの西560kmに位置する。ウォルトと私はここに向かう前に、テキサスに住む私の友人ブルース・シューマンとダニー・リードのところに寄り道することにした。二人ともヴィンテージ・ベットのコレクターだ。とりわけダニーは普段の足にとんで

もないクルマを使っている。世に「アストロ・ベット」と呼ばれる1台。アポロ12号の月着陸船パイロットで、人類で4番目に月面を歩いたアラ・ン・ビーリングがかつて所有した69年製427クーペだ。ちなみに、アポロ12号のクルー——船長はピート・コラッド、司令船パイロットはリチャード・ゴードン——は、3人ともゴールドとブラックに塗り分けられたベツトを所有していた。

シューマンのコレクションもニア垂涎の的だ。61年の283コンバチブル、63年のスプリット・ウィンドウ・クーペ、極めつけは「ザ・ビースト」——67年製427ビッグブロックのサイドパイプ・コンバー

チブル。公表パワーは435psだが、実力は500psを大きく超えると思われる。「ヘイ、ブルース」と私は声をかけた。「明日、エリントン空軍基地の滑走路の一部を予約してある。君のビッグブロックとC7でドラッグレースをやってみないか?」。ブルースは大乗り気で、話はすぐその場でまとまった。

翌朝、私たちはビッグブロックとC7のノーズを横一線に並べて、全長2440mの滑走路をスタートした。しかしこの2台ではレースにならなかった。ブルースは腕利きのベツト乗りだが、クラッチはトリッキ

「宇宙に向かって飛んでいくなんて
今でも考えただけで身が竦むね」



1968年当時のアポロ7号のクルー。左がカニングム、中央が船長のウォルター・シラー、右端が司令船パイロットのドン・エイゼル。



Chevrolet Corvette



ジョンソン宇宙センター敷地内にある「ロケットパーク」には、アポロ計画の最後の3回が取りやめになったために使われなかったサターンV型が展示されている。

ブルース・シューマンが所有する67年型427ビッグブロックがC7を追跡する。ダニー・リードの素晴らしいコンディションにある「アストロ・ベット」も接近戦を挑む。



Apollo XII Astronauts and their matching 1969 Corvettes
Charles "Pete" Conrad
COMMANDER
Richard Gordon
COMMAND MODULE PILOT
Alan Bean
LUNAR MODULE PILOT



STORY

らりと並ぶボタンとコントロール類をしげしげと眺めたウォルトはこう言った。「私たちにも操作方法を覚えるスイッチが1800ほどあった。当時は沢山だなと思ったが、こちらの方がはるかに多いね」

歴史的な重要性において、ジョンソン宇宙センターは屈指のミニメニターがずらりと並ぶ、くすんだ、窓ひとつないこの部屋で、アメリカの宇宙探査の歴史上もっとも偉大な瞬間が刻まれたのである。ニール・



ーだし、60年代のタイヤはか細くて、縦溝の掘られた滑走路に進路を乱された。一方、C7はただスロットルを踏み、指先でパドルを引くだけ。この勝負、C7が大差をもって勝利した。

ついに私たちはジョンソン宇宙センターに到着した。巨大なナンバー9ビルには、スペースシャトルの縦シミュレーターが置いてある。ず



アームストロングの「ヒューストン、こちら静かな基地。イーグルは着陸した」と伝える声を受信したのはこのデスクだった。交信担当官のチャリー・デュークが「イーグル、今の言葉を記録した」と返したのもここだ。

アポロ13号の船長ジム・ラヴェルが冷静な、しかし切迫した声で「ヒューストン、問題が発生した」と伝えてきたのもここだし、主席飛行管制官のジーン・クラッツがチームを鼓舞してクルーの命を救ったのもこ

こだった。今は空っぽのこの部屋で、ウォルトも私も言うべき言葉を失い、ただ押し黙るしかなかった。

ドライブの最終日。私たちはレストアされたオリジナルのサターンV型ロケットが展示されている建物に立ち寄った。ロケットの全長実に110m。片側の壁にはアポロの乗組員全員の写真と略歴が掛かっている。ウォルトにとっては大半が友人だが、

「展示されたロケットや、昔なじみの古い写真を見てしみじみ思うよ。私たちは実に幸運だったとね。然るべき場所、歴史的にもここしかないというタイミングで正しいスキルを身につけることができた。こんなに幸運なことはない。宇宙に向かって飛んでいくなんて、今でも考えただけで身がすくむ。アイオワ生まれの、海軍に所属していた戦闘機乗りにとっては、それほど悪い気分ではないけれどね」

ウォルト・カニングガムはそう言う

アポロ7号の仲間二人を含め、その多くは今や故人となった。黙ったまま写真を眺める彼の脳裏には、宇宙開発競争が華やかなころの、目くるめく性急な時代の記憶が次々に蘇っているに違いない。アメリカにとって、少なくともやる気満々のNASAのロックスターにとって、不可能なことなど何もないと思えた時代だった。

ウォルトは、人類の偉大なアドベンチャーを代表するごくひと握りのアメリカ人のひとりだ。そんな彼が少しばかり尊大であっても不思議ではない。しかし彼はそんな素振りを微塵も見せない、ごくごく謙虚な人物だ。アポロ7号の乗組員の写真をじっと眺めていたウォルトは、ふと私の方に振り返るとこう言った。



上/ケネディ宇宙センターを見下ろし、宙高くそびえるNASAのロケット組み立て棟。ロケットを垂直状態で組み立てることからバーチカル・アセンブリー・ビルディング(VAB)と呼ばれる。
下/カニングガムとセント・アントワーズがヒューストンのジョンソン宇宙センターにあるミッションコントロール・ルームにて感慨にふける。ここでアメリカの宇宙探査の歴史上もっとも偉大な瞬間が刻まれた。

TOYOTA FT-1



最新スポーツの開発最前線 デザインスタジオに潜入。

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

STORY

れたタスクは未来のトヨタ・スポーツを創造することだ。モデル名がそれを象徴している。FT-1は「フューチャー・トヨタ・ワン」の頭文字なのである。

キャルティが名古屋の本社にプロポザルを提出したのは、これ以上ないというほど絶好のタイミングだった。折しも2011年東京モーターショーで豊田章男社長が「私たちは新たなスローガン『ファントゥドライバゲイン』を掲げます」と発表したからだ。席上、豊田社長はかつてのスーブラのようなモデルをラインアップに加える必要があることを明らかにした。

実は、キャルティにはスーブラの後継車になり得るコンセプトモデルをかつて手がけた経緯がある。2007年に発表し

高まる期待感。

鉛

筆が紙の上を走り、黒い線が描かれる。一瞬のひらめきが後世に残る名車を生む。マルチェロ・ガンデ

イーニのランボルギーニ・ミウラも、ジャン・ブガッティ

のタイプ57SCクーペ・アトランティックも、始まりは紙の上の1本の曲線だった。

カリフォルニア州ニューポートビーチにあるトヨタのキャルティ・デザイン・リサーチ。そのスタジオオフィシャルデザイナーを務めるアレックス・シエンは、最新のスポーツカーコンセプトモデルをこう語る。「まずは言葉で基本テーマを固めました。『セクシー、オネスト（正直な）、オーガニック、アグレッシブ』で

年頭のデトロイト・ショーでその姿を露にしたトヨタFT-1。あくまでコンセプトモデルだったが、未来のスポーツカーとしてプロダクション化に向け、現在プロジェクトが着々と進行中だ。取材が許された我々は、カリフォルニアのデザインスタジオに潜入。チームデザイナーの指揮のもと、その魅力に磨きをかけるべく、各部を入念にブラッシュアップしたFT-1を目撃することになった。

す。基本レイアウトはフロントミッドエンジン、RWD、スポーツカーに最適な外寸を念頭に置きました。それにトヨタ車ですからアフォーダブルなことが条件でした」と。これが決まるとスケッチ描きが始まった。総勢65名のデザイナーが一斉にデザインスケッチに取りかかる。夜中であれ、ランチの最中であれ、ひらめいた瞬間に描く。そうして提出された膨大な数のスケッチから、キャルティのトップ、ケヴィン・ハンタ

ーと、シエンのチームが手分けしてベストのアイデアを選び出した。4代目のスーブラと一切近似性のないラインを描くこと。これがシエンにとって大きなチャレンジだった。長くて丸みを帯びたノーズ、緩やかな角度で立ち上がるウインドシルド、ルーフからなだらかに落ちてテールにいたる後半部——あのスーブラのラインは彼の大のお気に入り。だからこそ似通ったデザインにはしたくなかった。まして彼らに課せら

に自らステアリングを握って出場するほどのカーガイだ。キャルティにとっては再度訪れたチャンスだった。豊田社長のお墨付きをもらったキャルティのコンセプトカーは、フルサイズモデルとしてショーに展示される運びになった。

スーブラと違い、FT-1にはレースのノウハウが潤沢に活かされている。F1流の鋭いノーズコーンにより前方からの気流は右と左に分かれる。左右のエアインテークには電動





「大胆にラインデザインを一掃した」 レーシングな機能デザインを具現化

ファンが内蔵され、その下に位置するスプリッターは左右端部から釣り針状に急カーブを描いて3連LEDヘッドライトを取り囲む。

ボディサイドには深いえぐりが入り、その奥にエアインテークが位置する。サイドシルからせり上がるラインがエアインテークを取り囲み、そのまま伸びてたぐましいリヤホイールアーチを形成する。ルーフはいわゆるダブルバブル。巨大なディフューザーが目惹くテールはまるでスポーツプロトタイプレーシングカーだ。これに35個のLEDから成るテールライト、格納式ウィング、左右の大径エキゾーストエンパイプがアクセントを加える。

今紹介した特徴はどれも偶然の産物ではない。キャルティは頻繁にトヨタ・レーシング・デベロップメントを訪れ、FT-1のフォルムが最新のレーシングカーの空力要求を満たしていることを確認しながらデザインを練り上げていった。まさに機能が生んだ造形なのだ。

一般的に、デザイナーは1台のクルマに3本のキーとなるラインを定めようと努める。1本はルーフラインで、クレーパなら緩やかな下降線を辿り、サルーンなら後半のラインはトランクを形成する。2本目はウエストラインで、サイドウインドウのボトムラインと相関関係にある。3本目は前後のフェンダーライン。この3本を総称してデザイナーは「キ

いかに現代のバーチャルレンダリング・テクノロジーが進化しようと、鉛筆を握る手と、それに直結した脳のコンビはどの有能なツールはない。FT-1の「スリングショット」インテリアが紙の上で形になりつつある。フルスケールのテーパーラインによりデザイナーとクレイモデル製作者とのあいだのコミュニケーションを図っていき、取材時にもスケールモデルを前にアレックス・シェン(新型カローラのチーフデザイナーを務めた)とケヴィン・ハンターが議論を交わしていた。FT-1の抑揚に富んだサーフェスは最近の傾向を反映しており、マクラレンP1やラフェラーリにも一脈通じる。



「キャラクターライン」と呼ぶ。では、FT-1を見てみよう。どこにもキャラクターラインがない。むしろ「ラインデザイン」を一掃するのが目的だったとシェンは語る。「ハイライトがこのクルマの命です」彼はそう言う。リヤの大小のフォルムによるハイライト部分を指さした。FT-1の基調色がレッドなのは、これがハイライトをもっとも強調する色だからだ。

FT-1のエンジンはスモークカラーで見えない。今はスタジオを移動しやすい



ように、ゴルフカート用のモーターが付いている。さて、このエンジンベイにはどんなパワーユニットが搭載されるのだろう。いくつかの可能性が考えられる。トヨタには直6をスポーツカーに使う伝統がある。2000GTは2.0DOHCの直6だった。スーブラの最終型も3.0ツインターボの直6だ。まずは直6が最有力候補として浮上する。一方、トヨタがBMWと環境技術面でパートナーシップを拡大すると発表したのは2012年のこと。ここから生まれるハイブリッドエンジンの可能性

TOYOTA FT-1



も否定できない。また、スバルと協力してトヨタ86を市場に放ったことは記憶に新しい。水平対向エンジンという選択肢も考えられる。憶測はここまでにして、デザインに話を戻そう。「インテリアデザインを始めるに当たり、2カ所ほど実地見学したところがあります」と、スタジオデザインマネージャーのビル・チャーゴスキーが

FT-1のインテリアの見どころは「ヘッドアップメーター」によるデータディスプレイと、ステアリングリム上部に重要な情報だけを簡潔に伝えるミニディスプレイ。3Dディスプレイを積極的に取り入れており、例えば燃料計はグラデーションのついたイルミネーションで表示される。普段はボディパネルと同一平面にあるリヤウイングは高速時に200mm上昇して、ディフューザーが生むダウンフォースを補完する。フロントでは2個の電動フィンがラジエーターに冷却風を送り込む。



完成したFT-1は先のデトロイト・ショーに展示され、現在ハンターとシエンは顧客の反応を分析しているに違いはない。次期型ホンダNSXの市販が時間の問題となった今、これ以上コンセプトモデルで潜在顧客の関心を繋げることにムリがあることは、当のトヨタが一番よくわかっているはずだ。果たしてFT-1は陽の目を見るのか。豊田社長が意思決定を下す日はそう遠くないと思われる。

語る。ひとつはレーシングスクールで、ここではレーシングスピードで走るドライバーには自分の手と前方の路面しか見えないことを知った。次に訪れたサンディエゴの海兵隊空軍基地では、ジェット戦闘機のシミュレーターに備わるヘッドアップディスプレイを学んだ。トヨタの「現地・現物主義」を実践したわけだ。チャーゴスキーはこの経験をもとに、HUM（ヘッドアップメーター）を特徴とする「スリングショット」コクピットを完成させる。スリングショットとはY形の棒にゴムひもをつけて小石を飛ばす「ばちんこ」のことだ。すべてがドライバーを囲んでレイアウトされ、Y字形の中心に座るドライバーが弾丸という想定だ。



STORY

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



2020年に乗ってみたいクルマ
学生29名によるデザインコンペ。

Car of the FUTURE

未来への提案。

2020年に乗りたいたクルマをデザインする。自動車雑誌EVOの提案で英国ロイヤル・カレッジ・オブ・アートのビークルデザイン学部に所属する学生たち呼びかけ、実現したカーデザインコンペ。課せられた厳しい条件を満たし、クリエイティブな力作が多数出展されたがなかでも独創性に富んだ7作をピックアップ、未来のクルマを紹介する。

これは面白い企画になりそうだが、私たちには最初からその手応えがあった。

自動車専門誌を編集する私たちが、ロイヤル・カレッジ・オブ・アートの(RCA)のビークルデザイン学部に話を持ち込んだことからすべては始まった。メディア媒体がアカデミー機関に、共同でデザインコンペを実施しようとしたのだ。RCAの講師シンシア・チャーウィックとマツト・ハンフリーズ両氏も、学生をやる気にさせるいい機会だと賛同してくれ、今日ここに最優秀作品を発

表する運びになった。

ただしデザインコンペといっても学生の好きなように描かせたのでは、ただの絵空事になってしまう。そこで私たちは非常に厳格かつ具体的な条件を課することにした。まず2020年に乗ってみたいクルマであることを大前提にした。そうしてクルマを愛する読者に向けてアンケートを実施、これから6年先のクルマに求める条件を語ってもらった。私たちのものには、注目すべきアイデアと建設的な提言が山のように寄せられ、それを集約したのが以下の諸条

件である。

スタイルとメカニズムの両面でワクワクするクルマであること。絶対値としてのスピードや加速力、あるいはニール周回タイムといった形での動力性能を追求したクルマではなく、スリル・オブ・ドライビングを昇華したクルマであること。2人が乗れ、週末の旅行に必要な荷物を積めるラゲッジスペースを備えていること。外寸はコンパクトで、車重は軽いこと。ライトウェイというプリンスブルに忠実なエクステリアデザインであること。全方向にわた



Tom Henwood トム・ヘンウッド



上位3位は僅差だった。デビッド・ハーディングが21ポイントで3位。サイモン・ヘインズが24ポイントで2位。そしてRCAデザインコンペで見事1位に輝いたのは、25ポイントを獲得したトム・ヘンウッドである。ヘンウッドは自身がカーガイという点ですでにウィナーの資格充分。これまでにホンダS2000、ニッサン350Z、マツダMX-5とRX7を乗り継ぎ、カーディフ大学で学ぶかわら、ウェールズの山間路でドライブを楽しんだという根っからのクルマ好きだ。

彼の作品が高スコアを獲得した理由は、2020年に達成可能なフォルムであったこと。ヘッドライトと一体化したフロントグリルには高い独自性を感じる。

「アグレッシブなスタンスとドライバーを勇気づける外観、このふたつがうまくバランスして高性能車の美学は成立すると思います」と語る。

RCAのビークルデザインでは多くのことを学んでいるという。「自分とは違うアイデアの持ち主と一緒に学べて、とてもいい経験をしています。クリス・バンブルを囲んでディナーのテーブルに着いたり、ピーター・ステューブンスの講義を受けたりしました」。マクラーレンで働くのが夢だという。



David Harding

デビッド・ハーディング



「『スリル・オブ・ドライビング』を空中の世界にも応用したいと思い、グライダーに注目しました。もっともアナログ的な飛行形態です」ハーディングはこう語る。「ドライバーにフォーカスしたスタガードシーティングやコックピットのスタイルなど、様々なデザインキユーをグライダーから取り入れました」。コンパクトな外形と4輪で踏ん張ったスタンス、グライダー的な要素が魅力だ。



Richard Price

リチャード・プライス



リチャードの作品はとりわけハンプリーズ講師が高く評価した。ビジュアル的なインパクトや流れるようなライン、そして目を奪う美しいサーフェスは審査員全員に強く印象づけた。ただし外寸はいかんせん大きく過ぎて条件から外れる。「ホイールのあいだの力感を強調しようと思いました。1950年代のル・マン出場マシンのプロポーションを現代的に解釈した作品です」と本人は語る。



Simon Haynes

サイモン・ヘインズ



「60～70年代のF1をヒントにした、公道とサーキットを走れるクルマをデザインしました」とヘインズは語る。F1を連想させるノーズやタンデムシーティング(確かに2人乗りという条件はあったが、シート配置までは制限していなかった)をうまく使った急進的なアプローチが審査員の心を捉えた。全体として目を見張るデザインだが、特に全長はコンパクトネスを主張するには無理がある。



Dai Ye

ダイ・イエ



「ナイフのエッジからインスピレーションが閃いたので、シャープで硬質なサーフェスを目指しました」とダイは語る。マテリアルに対するモダンなテイストと、斬新なオープントップの処理が評価された。しかしデザインプロポーザルとはいえ、歩行者保護のレギュレーションをパスしないブレード状のノーズは考えものだ。全体としてのフォルムは秀逸で、デザインの革新性を感じる。



Yibo Wu

ユイボ・ウー



中国の生徒ユイボ・ウーは「両立しがたいシャープなサーフェスをぶつけ合うことで、彫刻的なデザイン言語を構築しようと思いました」と語る。エキセントリックながら完成度の高いデザインでその目的は達成された。講師のチャーウィック氏は彼のサーフェス作りと、慣習にとられないアプローチを評価した。ただしこの形状を2020年までに量産化することは技術的に難しい。



Alex Fernandez

アレックス・フェルナンデス



フェルナンデスはクリーンで個性的な手法で条件を満たした。「ホイールアーチをボディから独立した、サスペンションと連動するエレメントにしました。こういうデザインにすることで、制動時、加速時、旋回時にはホイールと同じ動きをします。つまり外からクルマを見る人も、ドライバーに近い体験をすることができるのです」シンプルながら美の本質を捉えた造形が高く評価された。

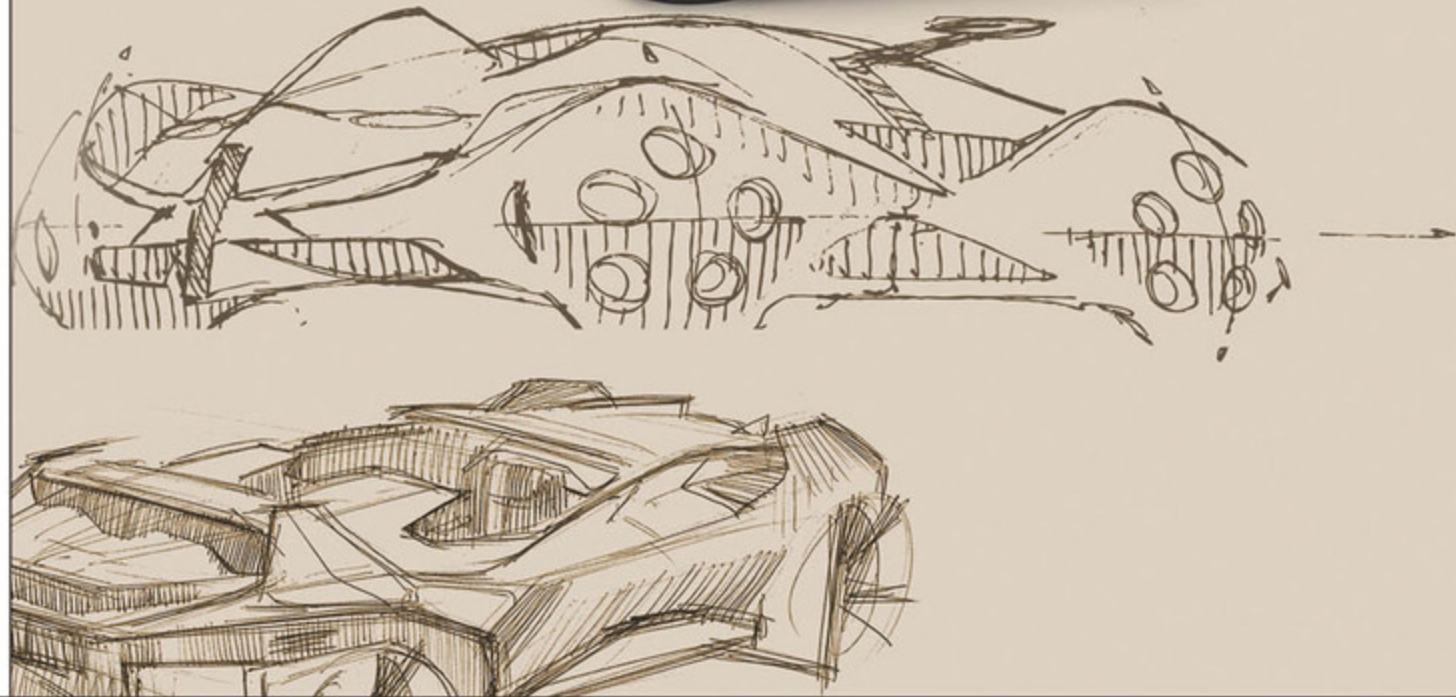
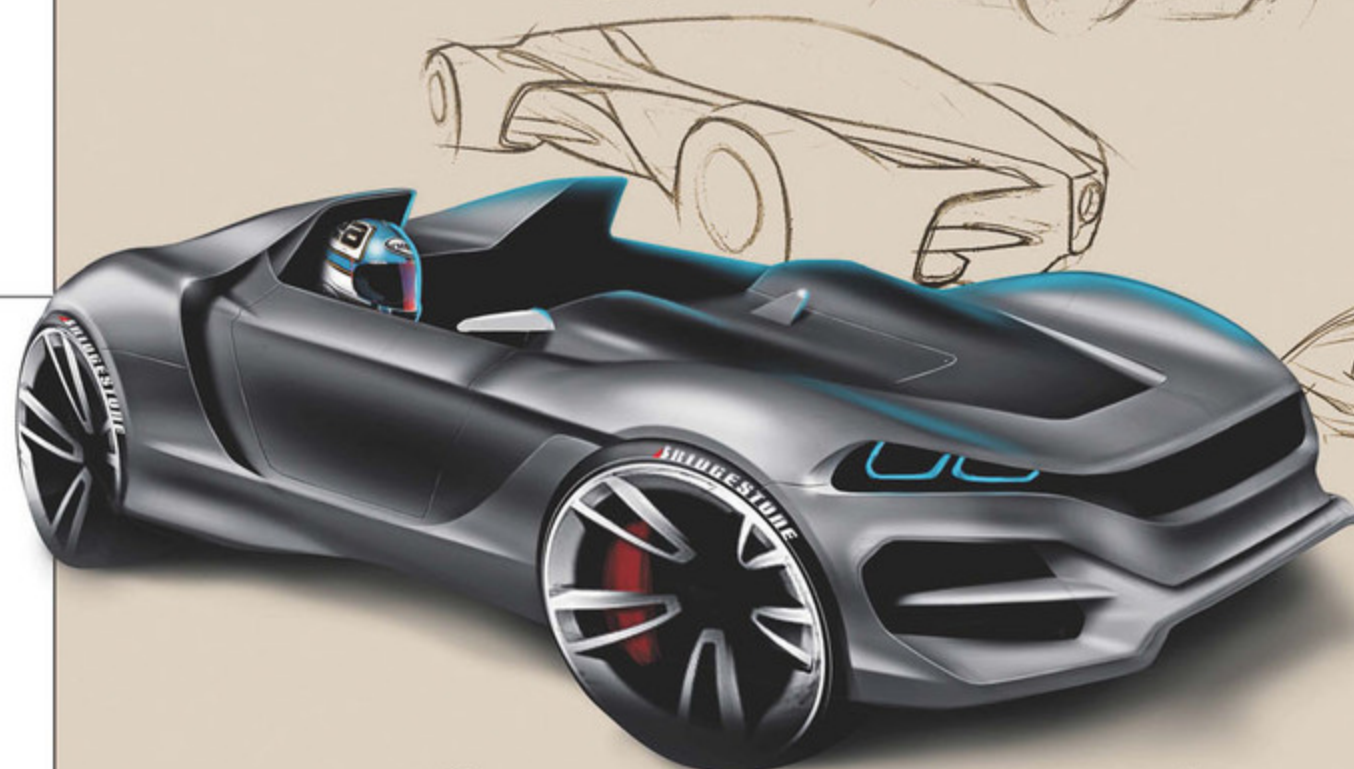


り広々とした視界が確保されていること。一体となってドライビングを体験できるクルマであること。4年後に実行可能なテクノロジーを使った、エココンシャスなクルマであること。あなたはこれらの諸条件をお読みになって、どう感じただろうか。操縦のワクワク感こそ、一般的なクルマ好きが求める主たる要件であることがわかる。一方、ここに挙げた条件を見ると、現在市場に出ているクルマ——スポーツカーであれ4ドアサルーンであれ——に、ユーザーは無条件に満足しているわけではなさそう。モデルチェンジのたびに肥大化するボディは、果たして大都市の道路事情に呼応しているだろうか。『前進感』を強調するとの謳い文句のもと、テールに向かってせり上がるウエストラインのせいで、後方・斜

め後方視界が遮られてしまうデザインに私たちはいつまで我慢を強いられるのだろうか。様々な衝突テストをクリアし、安全性を確保する電子制御機器を搭載するため、いきおい外寸が大きくならざるを得ない事情があるのは理解している。安全性を満たすのに必要な外寸と重量はもっとも基本的な要件だ。しかしユーザーから寄せられた、6年後に乗りたいクルマ像には傾聴すべき提言が含まれているのも、これまた確かな事実だろう。

『スリル・オブ・ドライビング』というテーマを基調にしながら、かくも異なる解釈が可能とは、私たちのように日ごろどっぴりとクルマの世界に浸かっている人間にとっては新鮮な驚きだった。

未来の自動車デザイナーを目指す29名の作品はどれも力作で、選考は困難を極めた。悩んだ末に絞り込んだのがここに紹介する7作である。6年後のテクノロジーでは無理のある造形が散見されたこと、コンパクトなボディに正面から取り組んだ作品が少ないこと、四囲の視界を確保するソリューションとしてオープンボディに走った作品が多かったことなど、今後に課題も残したが、今から数年後に、21世紀のゴードン・マレーが生まれる可能性を感じさせた今回のデザインコンペであった。



DEBUT! ジュネーブ速報

TEXT◎山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)

メルセデス・ベンツのニューモデル攻勢は、ヨーロッパにおけるメジャー・モーターショーの幕開けを飾るジュネーブでも、その加速度に衰えが見られることはなかった。年頭のデトロイト・シヨールでは、ポリウムモデルのCクラスをフルモデルチェンジし、第5世代へと進化させてみせたメルセデス・ベンツ。続くジュネーブでは、そのワゴンが誕生するのではないかとという話もあったのだが、残念ながらその姿はメルセデス・ベンツ・ブースにはなく、主役の座は、昨年のフランクフルト・シヨールでコンセプトカーを発表し、

主役たちの競演。

今回は生産型が世界初公開されることになった「Sクラス・クーペ」が担うことになった。これまでのCクラスの後継車となるSクラス・クーペ。それは誰もが一瞬、言葉を失うほどに美しいクーペだった。

メルセデス・ベンツは、Sクラス・ファミリーに、最終的には6タイプのボディを設定する計画であるらしい。まずはホイールベースの違いによって3タイプが用意される4ドアサルーン。スタンダードとロングの

The 84th GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW 6-16 March 2014

欧州にメジャーショーシーズンの到来を告げるジュネーブ。中立国スイスには、今年も世界中のメーカーが集い、ショーの主役を張るに相応しい華やかなワールドプレミアが相次いだ。なかでもメルセデスは“大物”Sクラスのクーペを初公開した。

両ボディはすでに登場し、今後はマイバツハの後継としての役割をも果たす、スーパーロングホイールベース仕様が、あの伝統のブルマンの車名とともに誕生する見込みだ。

2ドアモデルは、このクーペと、おそらくそれをベースとしたカブリオレだろう。残りのひとつに関しては、シューティングブレークとも、またかつてメルセデス・ベンツが提案したコンセプト・オーシャンドライブを原案とする4ドアオーブ

ンとも、さまざまな噂があるが、いずれにしてもSクラス・ファミリーが、その存在感をこれまで以上に市場で高めていくことは確実な情勢だ。

Sクラス・クーペのエクステリアデザインは、ボディサイドのドロップラインを特徴とするもの。そのプロポーションは完璧と評してよいだろう。LEDのヘッドランプには、オプションで左右それぞれ47個のクロフスキー製クリスタルを組み合わせたことが可能。その17個は、デ



Mercedes-Benz



S-CLASS COUPÉ

CLの後を担う世界一美しいクーペ
Sクラスはバリエーションの拡大進む



Sクラス・クーペは、全長×全幅×全高で、5027×1899×1411mm。ホイールベースは2945mmに設定されており、それによって後席の居住性をも十分に意識した、最上級ラグジュアリークーペが完成されている。セールスは2014年後半には開始される見込み。第一弾モデルはS500クーペで、これには455ps & 700Nmの最高出力 & 最大トルクを発揮する、4.7ℓ仕様のV型8気筒ツインターボエンジンが搭載される。ボディサイドのドロップラインを特徴とする、新世代メルセデス・ベンツのエクステリアデザインは、まさにこのSクラス・クーペで極まったという印象。それを世界で最も美しいクーペと形容することに、異論を唱える者は少ないだろう。

タイムランニングライトとして、30個はウインカーとして機能する。インテリアのフィニッシュは、セダンモデル以上にゴージャスな雰囲気にとめられている。新デザインのステアリングホイール、「スーパースポーツ」や、大型のTFTモニターに、フルカラーのヘッドアップディスプレイ。後席はスペースとしてはミニマムな印象だが、それでも移動空間としては十分に快適だ。機能面ではマジック・ボディ・コントロールに、新たにコーナリング時

に内側に車体を傾けることで快適性を高める、カーブ・チルトリング機能が追加されたことが話題。Sクラスの進化には終わりが無いのだ。Sクラス・クーペの販売は、ドイツ本国では今年の後半からスタートする予定。まず登場するのは、455psの最高出力を誇る4.7ℓ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」だが、その先にはもちろん「S63 AMGクーペ」などのスポーツモデルも待っている。ちなみにこのS63 AMGク

ーペには、4 MATIC仕様も設定される見込みとなっている。ジュネーブではほかに、ヨーロッパでのモーターショーデビューとなる、「S600」や「S65 AMG」、そしてこちらも世界中に多くのファンを持つ「Vクラス」の新世代モデルも初公開された。メルセデス・ベンツの新型車攻勢は、はたしてどこまで続くのか。そして彼らが計画する最終的なメルセデス・ベンツ車のラインアップとは。さまざまな夢を感じることができたジュネーブだった。

S600



排気量拡大も、燃費性能は21%も改善

デトロイト・ショーでワールドプレミアされたS600も、ジュネーブでは再び熱い視線を集める一台となった。搭載されるエンジンは、オールアルミニウム製のクランクケースを持つ、V型12気筒ツインターボで、排気量も再び車名と整合して6ℓの設定となった。ダウンサイジングが世界的なテクニカルトレンドとなる中での、排気量

拡大とパフォーマンスアップ。そして同時にスタート & ストップシステムを採用したことなどによって、燃費性能を21%も改善させるなど、環境性能の向上も実現してくるのだから、メルセデス・ベンツのエンジニアリングは驚異的だ。タッチパッドコントロールを新たに採用するなどに、装備面でもさらなる革新が見られる。

S65 AMG

Sクラスのフラッグシップモデル
最強パワーユニットは630psを発揮

Sクラスのフラッグシップモデルとなるのが、このS65 AMGだ。ワールドプレミアは、すでに昨年の東京モーターショーで終えているが、ヨーロッパのメジャーモーターショーでのお披露目は、今回のジュネーブが初のこととなった。ダブルルーパーを採用したフロントグリルなど、エクステリアでもS65 AMGには独自のフィニッシュが与えられているが、やはりこのモデルでの最大の話題は、エンジンルームに収められるパワーユニット。一時は廃止も噂されていた6ℓ仕様のV型12気筒ツインターボエンジンが、630psの最高出力を掲げて搭載されている。AMGスピードシフトや、AMGスポーツサスペンションなど、注目すべきメカニズムはまだ多い。



BMW



4 SERIES GRAN COUPE

4シリーズに5ドア追加 最大1300ℓのラゲッジ

BMWは、4シリーズのファミリーに、新たに5ドアハッチバックボディを採用したグランクーペを追加設定した。エクステリアデザインは、近年流行の4ドアクーペにも見えるが、大きな開口面積を持つハッチゲートを備え、それによってラゲッジルームへのアクセスを容易にしているのが大きな特徴。ちなみにそのハッチゲートには、オプションでフットオペ

レーターを装備することも可能だ。またラゲッジルーム容量は、通常時でも480ℓが確保されるが、これは最大1300ℓに広がる。外観からも想像できるように、室内の居住空間は、クーペやカブリオレのそれと比較して、特に頭上での余裕が印象的だ。搭載エンジンも幅広く、トップモデルとなる435iグランクーペには、306psの最高出力を発揮する、3ℓ直列6気筒ターボを搭載。最終的には3タイプのガソリンと、4タイプのディーゼルでラインアップは構成されることになる。Mスポーツ仕様もすでに登場している。



The 84th
GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR SHOW



エクステリアがアップデート 幅広いエンジンバリエーション

X3

コンパクトプレミアムSUVのパイオニアともいえるBMW X3にマイナーチェンジが実施され、ジュネーブ・ショーで正式に発表された。エクステリアでの変更点は、グリルやヘッドランプ、バンパーなど、フロントセクションに集中している。一方インテリアでも、さらなるクオリティの向上が印象的で、市場からの意見をもとに、X3はさらに魅力的なコンパクトSUVに進化を遂げたという印象が強い。搭載エンジンは3タイプのガソリンと、7タイプのディーゼルが用意されるが、xDrive20dに搭載される2ℓ仕様の直列4気筒ディーゼルトーボは新開発によるもの。190psの動力性能を実現すると同時に、燃費性能を7%以上向上させるなど、そのスペックは大いに魅力的だ。



2 SERIES



Bクラスがターゲット、BMW初のFFコンパクト

BMWが新しい時代を迎えようとしている。2014年ジュネーブ・ショーのBMWブースで、そう感じたゲストはきっと多かっただろう。その象徴的な存在といえるのが、この2シリーズ・アクティブツアラー。それはBMWブランドとしては初のFWDモデルであることに加え、MPVというコンセプトを採用して誕生したモデルだったからだ。

2670mmのホイールベースが実現したキャビンは、実に機能的なスペース。ボディサイズは全長では最強のライバルとなる、メルセデス・ベンツBクラスよりも若干短い。全幅と全高では逆に15mm、10mmの余裕がある。エンジンは2タイプのガソリンと1タイプのディーゼルを用意。注目すべきは1.5ℓのガソリンエンジンだ。



Audi

TT QUATTRO SPORT CONCEPT



アウディからのサプライズ 420psを誇るスーパーTT

第3世代へと進化を果たしたTT、そしてその高性能版であるTTSが登場するところまでは事前に予想されていたトピックスだったが、アウディはさらにその先に魅力的なコンセプトカーを用意していた。それがこのTTクワトロ・スポーツ・コンセプトで、TTSクーペをベースに、さらにサーキット走行などを楽しみたいとい

うマニアックなカスタマーのためにアウディは提案したという。フロントに搭載されるエンジンは、もちろんTTS用の2.0TSFがベースだが、さらなるチューニングによって、最高出力はボディサイドにも描かれる通り、420psという驚異的な数値を達成。同時に徹底した軽量化によって、車重も1344kgに抑えることに成功している。駆動方式はもちろんアウディ伝統のクワトロ=フルタイム4WD。0→100km/h加速データの3.7秒は、このクワトロシステムの存在なくしては達成できなかっただろう。外観も実にスパルタンな仕上がりがりだ。

軽量化を実現したサードジェネレーションTT

1998年に誕生した初代モデル、そして2006年に登場したセカンドジェネレーションに続く、第3世代のアウディTTが、ジュネーブでワールドプレミアされた。新型TTは、ホイールベースを従来型からプラス40mmとなる2505mmに延長。同時にウエイトでも約50kgの削減を実現している。搭載エンジンは、TTクーペには230psの直噴2.0

直列4気筒ターボ(2.0TSF)と、184psの2.0直列4気筒ディーゼル(2.0TDI)を。さらにスポーツ志向の強いTTSクーペには、310psにまで強化された2.0TSFエンジンが採用された。インテリアでは、バーチャルコックピットと呼ばれる新開発ディスプレイを装備したことが最も大きな話題。キャビンのデザインは比較的シンプルな印象だ。



TT&TTS

S1

231psを誇る、歴代最少の“S”シリーズ

アウディA1シリーズの、新たなフラッグシップモデルとして、S1が誕生した。ちなみにこのS1は、A1、そしてA1スポーツバックの両ボディに設定される。もちろん歴代Sモデルの中でも、最小サイズとなる一台だ。フロントに搭載されるエンジンは、最高出力で231psを誇る、直噴2.0直列4気筒ターボ(2.0TSF)。サスペンションもこのモデルのために専用設計されたもので、リヤサスペンションには4リンク方式が新たに採用されている。組み合わせられるトランスミッションは6速MTのみ。駆動方式は電子制御のマルチプレート式フルタイム4WD=クワトロとなり、S1では5.8秒の0→100km/h加速を達成。同時に7.0/100kmの燃費性能も実現している。



S3 CABRIOLET

人気のカブリオにSが登場 日本導入は未定?



昨年のフランクフルト・ショーで発表されたA3カブリオレは、コンパクトサイズのオープンカーとして、ドイツ本国では高い人気を誇っている。今回のジュネーブでは、その高性能版となるS3カブリオレを、アウディはワールドプレミア。残念ながら正規輸入ルートでの日本市場への導入計画はないようだ。搭載エンジンは300psの最高出力を発揮する2.0TSF。これに6速Sトロニックとクワトロシステムが組み合わせられる。

4C SPIDER CONCEPT

待望のオープンモデル、市販化も近いのか

それはやはり、当然のプランとでも表現するのがベストだろう。アルファロメオは、すでに生産を開始している4Cをベースに、ソフトトップを備える4Cスパイダーを開発。そのワールドプレミアをジュネーブ・ショーで行った。現在の段階では、あくまでもデザインコンセプトという位置づけであるようだが、それがプロダクションモデルへと移行することは、まず確実なところと思われる。カーボンファイバー製のロールバーや、デザインを変更したヘッドランプ、ホイールなどの完成度の高さも、それを証明している。4Cスパイダーのメカニズムは、クーペと共通だ。すなわちエンジンは1.75ℓ仕様の直列4気筒ターボで、これに6速デュアルクラッチ式ギヤボックスのTCTを組み合わせる。気になるのはクーペから

の重量増だが、これは約60kgに抑えられる見込み。0→100km/h加速の4.5秒、そして最高速の250km/hというデータも、現在の段階ではクーペから変更はないようだ。



Alfa Romeo



MiTo&GIULIETTA

MiToとジュリエッタにクワドリフォリオ追加

アルファロメオ伝統のクワドリフォリオ・ヴェルデのサブネームを掲げた、ジュリエッタとMiToの最上級モデルも、今回のジュネーブでは多くのゲストの目を魅了していた。ジュリエッタのクワドリフォリオ・ヴェルデは、4Cクーペにも搭載されている1.75ℓ仕様の直噴型直列4気筒ターボエンジンを、ジュリエッタのコンパクトなボディに移植したもの。6速TCTとの組み合わせによって、0→100km/h加速で6.6秒という、魅力的な運動性能を実

現している。一方のMiToクワドリフォリオ・ヴェルデは、1.4ℓの直列4気筒ターボエンジン(マルチエラ)を、170psの最高出力で搭載するもの。今回発表された2014年モデルでは、エクステリアやインテリアが、さらに魅力的な仕様にアップデートされるなど、その商品力はさらに高まったという印象。ちなみにこのMiToのクワドリフォリオ・ヴェルデは、コンパクトなボディながら219km/hの最高速を可能とする。



Jaguar & Land Rover



JAGUAR XE

アルミモノコック採用 2015年中に登場予定

ジャガーは2015年中盤に、新世代のミドルクラスサルーン、XEを市場に投入する計画だという。今回のジュネーブ・ショーでは、一部概要がティーザーフォトとともに発表されたのみだったが、その内容は非常に大きな期待が持てるものだった。象徴ともいえるのが、すでにSUVコンセプトのC-X17で発表されていたものの、実際にはこのXEで最初に量産化されることになる新開発のアルミニウム製モノコックアーキテクチャーの存在。軽量性と同時に、高剛性という点でも大きなアドバンテージを持つ、この新アーキテクチャー＝モノコックは、ジャガーの走りを革新的



に変化させるはずだ、直接的な理由となることは間違いない。エンジンは2.0の直列4気筒ガソリンと、同ディーゼルがラインアップされる見込み。こちらも動力性能と環境性能の両立が大きな話題となることは間違いない。縦置き、横置きの両方に対応するという点で、その拡張性にも期待が持てる。



LAND ROVER EVOQUE AUTOBIOGRAPHY

待望の“オートバイオグラフィ” 専用チューンのエンジン搭載



レンジローバーのエントリーモデルとなるイヴォークに、オートバイオグラフィが追加設定されることになった。このオートバイオグラフィの名は、すでにレンジローバーの最上級モデルに採用され、お馴染みのものだが、イヴォークの場合にはさらにダイナミックの称号も掲げられる。このサブネームが表現しているように、専用チューニングによって285psにまで最高出力を高めた2.0直列4気筒ターボエンジンや、こちらもシフトプログラムなどを改善したという9速AT、そしてアクティブドライブラインの標準装備化など、走りの魅力を高めるためのチューニングは徹底している。エアロパーツや20インチ径ホイールも、このモデルのためのスペシャルとなる。



LAND ROVER DISCOVERY XXV

ディスカバリーに 25周年記念モデル

「XXV」というサブネームは、このモデルがディスカバリー生誕25周年を記念する限定車であることを意味している。ディスカバリーの2014年モデルでは、フロントセクションでの意匠を変更するなど、さらに市場での存在感を強めるためのマイナーチェンジが実施されているが、このXXVは、HSEラグジュアリー・グレードをベースに、専用のボディカラー＝コースウェイ・グレーと、ブラックのグリルとのコーディネートなど、さまざまな特別装備を施したモデルになる。インテリアでは高級なウイニング・レザーをフェイスやドアトリムに使用。キャビンは機能的であると同時に、非常にラグジュアリーな感覚を持つ空間に仕上げられている。





RENAULT **TWINGO**

3世代トゥインゴ、リヤエンジンを採用

1992年に誕生して以来、ヨーロッパのコンパクトカーを象徴する存在として、2世代にわたって進化を続けてきたトゥインゴ。ルノーはそれに続く期待の第3世代トゥインゴを、ジュネーブでワールドプレミアした。新型トゥインゴの特徴は、リヤエンジン&リヤドライブという基本設計を採用してきたこと。エンジンは1.6ℓの直列3気筒ガソリンと、0.9ℓの直列3気筒ガソリンターボの2タイプ。最高出力は各々70ps、90psとなる。



E.T.C.

LEXUS **RC F GT3 CONCEPT**

2015年からプライベートに供給スタート

レクサスは、2015年シーズンからRC350FをベースとしたGT3マシンを、プライベート向けに供給することを発表した。量産車をベースに製作されるGT3は、そのコストパフォーマンスの高さや、参加可能なシリーズの多

さから、世界的に人気を集めているカテゴリー。搭載されるエンジンは、RCF用の5.0ℓ版V型8気筒エンジンをベースに、最高出力を540ps以上としたもの。また車重は1250kgと発表されている。

CITROËN **C4 CACTUS**

シンプルさを追求したコンパクトSUV



実にユニークなエクステリアを持つモデルが、シトロエンから誕生した。以前コンセプトカーとして発表されたC4カクタスが、ついにプロダクションモデルとして再デビューを果たすことになったのである。外観での最も大きな特徴は、やはりドアにフィットされるエアバンプだろう。自動車はどれだけシンプルにできるのかを追求するというコンセプトは、この生産型C4カクタスにも継承されている。車重は980kgと、驚くほどに軽量だ。



CITROËN **C1**

トヨタとPSAの共同開発車が大幅進化

プジョー、そしてトヨタとの共同プロジェクトで誕生した、新世代のC1を、シトロエンはジュネーブ・ショーで世界初公開した。ボディタイプは3ドアと5ドアの2タイプで、デザインは前作よりも、さらにスポーティな造形となっているのが分かる。3460mmの全長、そして1620mmの全幅は、混雑した大都市でも抜群の使い勝手を演出してくれるだろう。エンジンラインアップは、2タイプの直列3気筒ガソリンからスタート。





FORD FOCUS

フォード最新トレンドのエクステリアに変貌

フォード・フォーカスの2015年モデルが、大幅なマイナーチェンジを受け、ジュネーブ・ショーで発表された。ヘッドランプやグリル、それにボンネットなどを新デザインとしたことで、フォーカスのフロントマスクは

さらに現代的な、そしてフォードの最新デザインによる姿へと変化。インテリアもそれに対応して、より機能的にデザインを変化させた。搭載エンジンは、やはり1.6の直列3気筒ガソリンターボ=エコブーストが話題だ。



MINI CLUBMAN CONCEPT



クラブマンの将来を示唆 4ドアセダンを採用

新世代への移行を着々と進めるMINIは、ジュネーブで次世代クラブマンを示唆する、クラブマン・コンセプトをワールドプレミアした。なんと4ドア化が図られ、ボディサイズは現行モデルからさらに拡大され、それはもはや

MINIというブランドの名から想像する範疇を超えているという印象もあるが、やはりコンパクトカーとしての機能性を考えると、クラブマンにはこのくらいのサイズは必要不可欠ということなのだろう。



PEUGEOT 308SW

308に待望のワゴン、機能性を大幅にアップ

308のリアオーバーハングを延長し、それによってより実用的なラゲッジルームを作り上げたのが、308の新たなバリエーションとなるSWだ。注目のラゲッジルームは610ℓ。リヤシートはワンアクションで前方に倒すことが可能。機能性ではライバルに対して大きなアドバンテージを持つ、日本車などを相当に研究したようだ。新型プラットフォームの採用で、車重が従来型比で140kgほど軽くなっているのも見逃せない。

PEUGEOT 108

C1、アイゴの兄弟車 キャンバストップも



シトロエンC1、そしてトヨタ・アイゴが姉妹車となる、プジョー108。3470mmというコンパクトな全長だが、3ドアと5ドアの両ボディを用意するなど、コンパクトカーとしての機能性は大いに期待できそうだ。ファブリック製の電動ルーフを備えているのも注目できる点。デザインはより高級感に富むものとなり、装備内容も大幅に向上した。エンジンは2タイプの1.6の直列3気筒ガソリンが用意される見通し。

FIAT PANDA CROSS

専用エクステリアの パンダ・ベースSUV



既存のモデルをベースに、そのクロスオーバー仕様を製作するという手法は、どうやら世界的な流行になりつつあるようだ。フィアット・パンダにも、パンダ・クロスと呼ばれるモデルが誕生した。専用のバンパーやホイールアーチ、15インチ径のホイールなど、エクステリアでの演出に加え、ビスカスカップリングを使用した4WDシステム、そしてトーションビーム方式のリヤサスペンションを採用し、走破性を大幅に高めている。

新定番の

全方位性能

FIRST IMPRESSION

REPORT●清水和夫(Kazuo Shimizu)
佐藤久実(Kumi Sato)
西川 淳(Jun Nishikawa)
PHOTO●メルセデス・ベンツ日本

ひと回り大きくなった新型Cクラスのステアリングを握るチャンスがやってきた。ジュネーブ・ショーが終わると、そのままチャーターフライトでフランス・マルセイユまで飛んだ。飛行場に勢揃いしたCクラスからは昔のプレミアムなコ

安全ボディ・空力がそのコンテンツだ。まずは軽量化と剛性に関してチェックしてみよう。モデルによってアルミなど新素材の使い方が異なるが、Cクラスはボディで約70kg、車両全体では約100kgの軽量化を果たしている。生産技術では接着やレーザー溶接が施され、衝突安全では後部からの衝突でもキャビンを守れるように工夫している。空力も素晴らしい。Cd 0.24はセダンとしては立派だ。こうして開発されたCクラスはこのクラスのベンチマークとなるだろう。

サスペンションも大きな進化を遂げている。定番だったフロントストラットは廃止され、新しく設計され

ンバクトサールの面影は感じない。むしろアップバーミドルの高級サルーンが並んでいる感じだった。はたして実際の乗り味はどうなのか。

まずは新型Cクラスの新しい技術を見てみよう。ボディはアルミなど適材適所で徹底的に軽量化されているが、SLを開発した時からメルセデスでは「3Dエンジニアリング」という技術部門のコンセプトを踏襲している。「3D」とは3つの方向性という意味で使われており、軽量化・

たマルチリンク・サスペンションが採用された。しかもこのセグメントでは初めてとなるエア・サスペンション(空気バネ)が採用されたのである。マルチリンクとエア・サスペンションでSクラスにも匹敵する乗り心地が実現した。

試乗したのはガソリンの4気筒ターボとディーゼルのターボだ。サスペンションは、残念ながら、オプションのエア・サスペンション仕様しか乗れなかったが、メカニカル・サス

Mercedes-Benz C-class

今年1月に開催されたデトロイト・ショーのデビューから3ヵ月。早くも、ニューCクラスをフランス南部の港町マルセイユで試乗した。新しいCクラス(W205)とは、どんなクルマなのか。その魅力を3人のジャーナリストが語る。





FIRST IMPRESSION



ベンションも気になる存在だ。

ボディサイズは全幅が1810mmと2代前のW210のEクラスと同じサイズになっている。Cクラスとしては確かに大きい、ひと回り小さいCLAがラインアップされているので、メルセデスのラインアップとしては充実している。しかし、実際はハンドルの切れ角が小回り性能を決めるから、静的な幅が広いものの、実際はCクラスのほうが使いやすいかもしれない。後輪駆動のCクラスと前輪駆動のCLAは、その乗り心地やハンドリングでまったく異なる乗り味になっているからだ。改めて前輪駆動では後輪駆動の上質な乗り味は超えられないと思った。その意味ではCクラスはこのセグメントの常識を覆すほど、その快適性は素晴らしいかった。

高速道路からワインディングまでCクラスの走りは気持ちがいい。だが、AMGラインが採用する19インチのランフラットタイヤとエア・サスペンションはあまりマッチングがよくなかった。高速道路で少しパン

ピーな路面に出会ったと、タイヤからの入力ボディを上下に揺すってしまい、その振動が不快と感じてしまうのだ。サスペンションをスポーツモードに切り替えて走るとバネ上のボディの動きが収まるが、ハーシュネスはきつくなる。コンフォートモードでは上下に揺れ動かし、タイヤの硬さも気になる。後席に乗っていると酔ってしまいそうだ。

だから、スポーティさを意識し過ぎると、新型Cクラスの本質的な良さをスポイルするのかもしれない。日本ではCクラスの仕様を決定するマーケティング部門の人たちにはぜひ配慮してほしいポイントだ。

エア・サスペンションはノンランフラットの18インチのタイヤとはマッチングがいい。しなやかだけど、いざという時はダイレクトなハンドリングも味わえる。しかし、新開発のマルチリンクサスペンションの評価はメカニカルサスペンションに乗ってみたいとわからない。

メルセデスのエンジニアはマルチリンクを採用した理由をエア・サス



ドアトリムやセンターダッシュボード&コンソールのデザインおよび仕上げのクオリティは、1クラス上のできばえ。タッチパッド付きのコマンドシステムなど、最新の操作系も備わり、現行Eクラスを完全に凌駕したといっているほどで、まさに「スモールS」の風格。

Mercedes-Benz C-class

ミッドレンジ・セグメントにおける
新たなスタンダードを打ち立てた。

清水和夫

ペンションとの整合性を図るために、低フリクションと高い横剛性が両立できると考えていた。今後、このサスペンションがEクラスにも適応されるので、後輪駆動のデファクトとなりそう。

ps/350Nmを発生する。ディーゼルはC250ブルーテックで2・2ℓ4気筒だが、204ps/500Nm。この最大トルクは魅力だった。その他のエンジンは、C200が181ps/300Nm。ベースモデルのC180には1・6ℓターボが搭載される。このエンジンでも156ps/250Nmを発生するので、日本では使いやすいだろう。

ギヤボックスはトルコンATなので、市街地から高速まで使いやすい。最近流行のDCTは雪道や低速時に使いにくいところがあるので、万能



デリバリー開始時に用意されるパワーユニットは、ガソリン・エンジンが、1.6ℓターボと、1.9ℓターボの2種類。ディーゼルは2.2ℓディーゼル・ターボのみとなる。後日、V6ガソリン、ハイブリッドを含む数種類のエンジンが追加される予定。

日本仕様としては今のところ、アヴァンギャルドもしくはAMGラインのランフラットタイヤ仕様を導入する予定だという。AMGラインが装着するタイヤは、素の16インチに対し、19インチと3インチUPとなる。



なメルセデスにはトルコンATが似合う。堅牢でロバストというのがメルセデスの裏コンセプトなのだから。フロントマスクは2種類用意されているが、新型CクラスはSクラス顔がよく似合う。ボンネット上のスリッポインテッドスターを見ながら走ることはできない相談だ。乗り味は前輪駆動のCLAとは大きく異なるので、顔もCLAと差別化してほしいと思うのは私だけだろうか。



本格採用はまだ先だが、ジュネーブ・ショーではiPhoneのOS「iOS」とグーグルの「アンドロイド」がリンクできるシステムを構築していた。近い将来はカーナビの概念が180度変わってしまうかもしれない。だが、メルセデスはクルマ同士、ドライバー同士がクラウドを通じて繋がる新しいモビリティ社会に大きな期待をよせているのだ。

まるで社会学者のようなツエッチエ会長のスピーチに私は感動した。同時に新型Cクラスの走りには、まるで金槌で頭を叩かれたようなショックを受けた。それほどインプレッシブだったということだ。私の本命は右ハンドルのディーゼル、しかも4マチックのSクラス顔がいい。これならすぐにでも注文書にサインしたい。

クルマの完成度は高かった。特に、エアマチック（オプショ）ンと4リンクを組み合わせた前サスの動きなどは一級品だ。前輪が、シャシーとサス、ステアリングシステムを媒体としてハンドルと一体化し、それをドライバーが抱え込むような感覚で操っていい。新たなシャシーを得て、3シリーズにも負けないスポーティ性と、メルセデスらしいおやかな快適性を両立した結

オルムやら、クロスオーバーSUVやら、と、いろんなバリエーションが加わって、ほとんどフルラインアップメーカーになったわけだけれど、基本型の3モデル（C・E・S）は超ラグジュアリー路線に、派生系はSLを筆頭としたスポーツ路線に、とはっきりそのインテリアデザインのベクトルを区別し始めた。

Cクラスは、Sクラスと同様に、完全、ラグジュアリー路線である。

スポーティ性と快適性を両立、再びクラスリーダーに。

西川 淳



果、Cクラスは再びクラスリーダーに返り咲いたと言っている。もっとも、そんな走りの完成度の高さよりも、ボクはSクラスで急激にラグジュアリー方向へと路線変更したメルセデスのデザインがCクラスにも及んでいることを強くアピールしておきたい（と同時に、安全装備の数々も……）。

メルセデスの基本ラインアップはC、E、Sである。今では、そのまわりに、ハッチバックやら、モノフ

そりやSほど隔々まで高級な仕立てにはなっていないけれども、ほとんどSに負けない空気感を漂わせている。間違いなく、同クラスのライバル車（アウディA4やBMW3シリーズ）よりは見映え質感も上。現行Eクラスだって、敵じゃない。

特に、試乗車として用意されていた、AMGライン（従来のAMGスポーツパッケージに相当するもの）のチェリーレッド×ブラックのコンビネーションが艶っぽくって、個人的には刺さった。非常にワイドなセリターダッシュ&コンソールやドアトリムはつや消しのブラックウッドで、これがまたよくできている。茶系マットのウッドパネルも良かった。ピアノブラックも選べるけれども、指紋がベタベタとつくし、このクラスじゃ、逆に安っぽい。

この価値観を、メルセデスというブランド性にマッチさせて、貴方がどう考えるか次第で、新型Cクラス

FIRST IMPRESSION



左にスピードメーター、右にタコメーターが配される、オーソドックスながら使い勝手のいいインパネ。しかもどちらもアナログ式。2つのメーターの間には液晶ディスプレイが置かれ、様々な情報を得ることができる。



の評価も変わってくるだろう。

お気に入りのインテリアカラーコーディネートで乗れたなら、もう半分以上、満足できたも同然。クルマのポテンシャルの高さはボクが保証する。いくつか気になる点もあった（ややひっきりんの残るパワステフィールやランフラットの硬い乗り心地など）けれど、恐らく、日本仕様では微調整が入るに違いない（入っていないかったら、そのときまた指摘するまでだ）。ちなみに、エアサス+18インチのノーマルタイヤ仕様の乗り心地が最も良かった。

試乗できたのは、2500のガソリンとディーゼル、いずれもAMGラインだったけれども、クルマのキャラにはやっぱりディーゼルの個性が似合っているように思う。ただ、やはり始動時から低速域はうるさい。それが嫌なら、ガソリンターボを。ここイッパツの力強さに欠けるだけで、走りの質感は断然、上だ。



コマンドシステム近くに配されたスイッチにより、エコ/コンフォート/スポーツ/スポーツ+/インディビジュアルの5つのドライビングプログラムが用意され、エンジンレスポンスと電動パワステのアシスト量が切り替えられる。

メルセデス・ベンツの新型Cクラスに
対峙したのは、フランス・マルセイユ近郊だった。

ひと回り大きなボディサイズとなった新型は、伸びやかでラグジュアリーな佇まいを持つ一方で、フロントマスクはキリッとスポーティなデザインとなっている。試乗モデルはフロントグリルの中央にスリーポイ



積極的に先進的なビジョンを取り入れ Cクラスの躍進がスタート。

佐藤 久実

ンテッドスターを配したスポーティタイプだったが、ボンネット上にマスコットを配したクラシックグリルも設定される。ただし、こちらはエクスクルーシブバージョン専用とのこと。

日本において、現行モデルでは9割のユーザーがスポーティタイプをチョイスしているとのことだが、個人的には、新型のエクステリアにはクラシックグリルが似合いそうだと思う。

ひとクラス上のクルマに乗っているかの印象を受けたのは、ボディサイズがかなり車格感が増したのも一要因ではあるが、実感したのはドライバーズシートに座ってからだ。ワイドなセンターコンソールは素材の上質感が際立つ。コンソール中央にレイアウトされたオンダッシュ型のセンターディスプレイも新鮮だ。デザインのみならず、アップル・iOSベースのCarPlayに対応し、まるでクルマにiPadをそのまま持ち込んだかのような機能性、利便性が得られる。もちろん、イン

ターフェイスは運転の集中を妨げないよう音声認識などで対応される。

従来のメルセデスの「機能的かつ合理的だけど、オシャレ心や遊び心は皆無だよね？」というインテリアとは別モノ。見た目のデザインに留まらない。

現行Cクラスが登場した際には、「アジリティ」が強調され、走りの性能や価値観がドラスティックに変わったのを実感したが、新型Cクラスは、「コンサバティブ」だったメルセデスが、積極的に先進的なビジョンを取り入れていることを強く感じた。

もちろん、走りにおいては相変わらず、最先端に行く。まったく新しいアーキテクチャーを採用し、約100kgの軽量化が図られた新型Cクラスは、飛躍的に進化した現行Cクラスのハンドリング、スポーティさを、ラグジュアリーな膜でフワッと包み込んだような走り味だ。

試乗車はこのクラス初の採用となったエア・サスペンション装着モデルだった。静粛性、快適性が高い反

Mercedes-Benz C-class

面、現行の熟成されたフラットライドからするとちょっと上下動があつてソフトだな？と感じたが、ダンパー設定をスポーツにすれば、その動きは収まった。

上質さが増していることは間違いないが、今回の試乗では残念ながら、コンベンショナルなコイルサスペンション装着モデルに乗る機会が得られず、タイヤサイズも19インチのみだったので、ハンドリングの詳細に言及するのは控えたい。

新型Cクラスは、今夏、日本導入予定。現地で試乗したディーゼルモデルも好印象ゆえ、こちらも日本への早期の導入を期待したい。さらに、近い将来、ハイブリッドモデルも発表するとのこと。間もなくCクラスの躍進が始まる。



SPECIFICATIONS ※海外仕様

モデル名	C250	C250 BlueTEC
■ボディスペック		
全長(mm)	4686	←
全幅(mm)	1810	←
全高(mm)	1442	←
ホイールベース(mm)	2840	←
トレッド(mm)	(F)1584 (R)1573	←
車両重量(kg)	1480	1595
■パワーtrain		
エンジンタイプ	直列4気筒DOHC+ターボ	直列4気筒ディーゼル+ターボ
総排気量(cc)	1991	2143
ボア×ストローク(mm)	83.0×92.0	83.0×99.0
圧縮比	9.8	16.2
最高出力	155kW(211ps) / 5500rpm	150kW(204ps) / 3800rpm
最大トルク	350Nm(35.7kgm) / 1200~4000rpm	500Nm(51.0kgm) / 1600~1800rpm
■トランスミッション		
タイプ	7G-トロニックプラス	←
■シャーシ		
駆動方式	FR	←
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン	←
サスペンション フロント	4リンク	←
サスペンション リヤ	マルチリンク	←
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク	←
リヤ	ディスク	←
■タイヤ&ホイール		
フロント(リム径)	205/60R16(6.5J×16)	←
リヤ(リム径)	205/60R16(6.5J×16)	←
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	250	247
0→100km/h加速(秒)	6.6	6.6
■環境性能(NEDC値)		
燃料消費率(ℓ/100km)	5.3	4.3
CO ₂ 排出量(g/km)	123	109
■車両本体価格(万円)	未定	未定



FIRST IMPRESSION

REPORT ● 清水和夫 (Kazuo Shimizu)

野口 優 (Masaru Noguchi)

PHOTO ● Porsche AG

マカン、発進!

ポルシェのニューモデルであるマカンの前評判は非常に高く、当初の年間5万台の生産計画から増産を検討していると伝えられる。昨年のポルシェ全体の生産台数は約16万台だったから、とてもない数字だ。そんなマカンのファースト・インプレッションをお届けしよう。

ドイツの東に位置するライプツ
イヒ市にはポルシェのSUV

の聖地がある。この工場ではカイ
エーが生産されているが、同時にカ
ス
タマーセンターも用意され、サー
キットやオフロードの特設コースを体
験しながら、新車を顧客に引き渡す
セレモニーが行われている。

今回参加したマカンの国際試乗会
はこのライプツイヒ工場で行われ、
ポルシェにとって2作目のSUVで
あるマカンのステアリングを握るこ
とができた。幸運にも一般道路とア

ウトバーンの試乗だけでなく、サー
キットも走ることができると聞いて、
機上の人となった。

マカンはVWグループのメンバー
であるアウディQ5の兄弟車と噂さ
れていたが、実際に生産ラインを見
学すると、一部の部品はアウディと
共用しているものの、エンジンもギ
ヤボックスもポルシェが開発したも
のが使われている。仮に部品が同じ
でもボディを造る段階でポルシェは
入念に精度の高いボディを造ってい
る。例えば、接着剤を使い鉄板同士

を貼り合わせ、さらにスポットとレ
ーザー溶接を施す。しかもフェン
ダーやボンネットはヘミ加工が行わ
れ、プレスした部品の端は丸く折ら
れている。この工程をみただけでも、
ポルシェのボディに対する厳格さが
伺える。

マカンに採用されるエンジンはV
6が中心だ。V8エンジンを搭載し
ないことで、全長、とくにフロント
のオーバーハングを短くできた。こ
のパッケージがマカンの走りを支え
ていることは間違いない。

Porsche Macan Series





エンジンは、3.6ℓ版のV6ツインターボが「マカン・ターボ」、3ℓ仕様は「マカンS」となる。この他、日本導入は未定とのことだが、3ℓV6ターボ・ディーゼルもラインアップし、その印象も悪くなかった。というよりも是非、導入を願いたいほど、トルクフルで魅力的だった。ちなみにボンネットはアルミニウム製。ヘッドライト周りやホイールアーチにまで及ぶ大きさをもつ。



ハンドリングや回頭性を考慮してタイヤサイズは前後で異なるのも特徴。またブレーキシステムには、オプションではあるものの、PCCBも用意。しかもマルチコリジョンブレーキという、衝突時に自動的にブレーキを掛け、二次衝突を低減するシステムも採用された。ホイールも18～21インチまでラインアップされ、21インチは鍛造ホイールとなる。また同社のSUVとしては初採用となる電動パワーステアリングを装備している。

V6エンジンが中心と書いたのは、2ℓ前後の4気筒ターボが搭載されるかもしれないという噂があるからだ。マカンS（3ℓV6ターボ）が7速PDKで約720万円くらいなので、4気筒エンジンの素のマカンなら600万円代で買うことができる。紛れもないピュアポルシェがこの価格なら売れない理由は見当たらない。

今回は2種類のV6ターボの、サーキットを中心としたインプレッションをレポートしよう。

まずは、スペック紹介だ。

ホットモデルはマカン・ターボ。3・6ℓV6ターボは400psを絞りだが、最大トルクは550Nm。ポルシェのターボ技術はパワーだけでなく、最大トルクが低い回転数でも得られるので、日常的にも使いやすい。マカンターボは0→100km/h加速が4・8秒だが、オプションのスポーツクロノパッケージだと4・6秒。この速さならケイマンや

カレラを追いかけることができる。最高速は266km/hだ。

マカンSは3ℓV6ターボで340psを発生し、最大トルクは460Nm。0→100km/h加速は5・4秒、スポーツクロノパッケージで5・2秒。最高速度は254km/hだ。両モデルとも湿式多板クラッチのトランスファーを持っているが、PDKとのマッチングは素晴らしい。神経質なところがなく、まるでトルコンATのようなイージードライブが可能だった。

サーキットを走る前にアウトバー



FIRST IMPRESSION

ンで走ったが、マカン・ターボとマカンの差はあまり大きくは感じられなかった。むしろ街中ではエンジンのスロットルレスポンスが、3ℓターボのマカンのほうがシャープだと感じられた。差がはつきりするのは200km/hを超えてからの加速だ。マカンは空気抵抗を感じることが、マカン・ターボはグングンと空気の壁を突き進む。

公道の試乗が終わるとライブツィヒの工場内にあるサーキットでテストドライブ。インストラクターが乗る911カレラとコンボイで走る。カレラの後ろにピタリとつくと、ドライバの本能で逃げようとする。インストラクターはバックミラーを

見ながら、後続車のドライバーの技量を測る。ポイントほどのくらいまでついてこられるか。コーナーの立ち上がりで、もしテールを睨みつけるほど接近していれば、後続車のドライバーは巧いと判断するだろう。サーキットの腕はターニングの速度よりも立ち上がりの速度がポイントだからだ。つまり、加速してコーナーからダッシュするドライバーほど腕がいい。最近は横滑り防止装置が備わっているスポーツカーが多いので、オーバースピードでターニングし、コーナーの中でアンダーステアを出して、出口が遅いタイプのドライバーが増えている。

15年くらいポルシェのドライビング

グレースのチーフインストラクターを務めているので、PSM（ポルシェの横すべり防止装置）が備わったことの功罪を感じている。もちろん功はスピンしにくくなってクラッシュが激減したことだが、罪はアン



清水和夫

走りは紛れもなくピュア・ポルシェ。ポルシェ血中濃度はカイエンより濃い。



Porsche Macan Series

ダーステアを出しながら走るドライバーが増えてしまったことだ。

そんなことを考えながら、マカンを走らせた。カイエンとマカンが決定的に異なるのは、前後重量配分だ。カイエンはフロントエンジン、リヤ駆動のパワートレインをベースにAWD化されているので、アーキテクチャ的にはパナメーラと共用している。一方、マカンはアウディA4の駆動システムを基本とし、エンジンは縦に置かれるFFをベースに作られたAWDだ。そのためマカンはフロントの荷重が60%と重めだ。

だから、予想はアンダーステアなのだが、サーキットの走りは意外にも素直なハンドリングで驚いた。先行するインストラクターの911カレラを追いかけるが、ついオーバースピードでターニングしやすい。それほど安定しているし、ステアリングの切れ味が鋭い。だが、物理の法則はたとえポルシェでも破ることはできない。オーバースピードは出口でアンダーステアとなり、立ち上がりが遅くなる。

その微妙なさじ加減を調整してコンボイ走行を続けた。コーナーをスムーズに立ち上がると前をゆく911カレラに追従できる。200km/hくらいまでの加速性能ならカレラよりも速いかもしれない。

車高が高いSUVは曲がりくねったS字コーナーが苦手だ。だが、ほとんどロールしないマカン・ターボはコーナーも速い。918スパイダーからもデザインのエッセンスを受け継いだだけに、その走りは紛れもなくピュア・ポルシェであった。ボディサイズは全長4699mm、全高1624mmと、カイエンよりもコンパクトだが、ポルシェの血中濃度はもっと濃いかもしれない。

合は、初期のカイエンを超えるほどオフロードをこなし、さらに高速性能と快適性能を高次元でバランスさせているのだから驚かざるをえなかった。試乗メニユーもそれを実感させようと、ライプツィヒ工場内に設けられたテストコースはもちろん、

というのもカイエンの二代目（現行型）は、市場調査の結果からオフロード性能よりもロードホールディング性を優先させ、快適なSUVとして割り切ったが、このマカンの場合

はカイエンの弟がこのマカンにあたる。とはいえ、しかし。今回ポルシェのライプツィヒ工場で試乗した印象から言わせてもらえば、単なる弟分には収まらない、というか相当しないと実感したのは本当である。

ポルシェの代名詞と言えば、911シリーズ。その弟分として用意されたのがケイマン&ボクスターであるのに対して、SUVの場合

この俊敏性は桁違いだ。今やカイエンの巨漢ぶりに不自由を感じるだけに、マカンのサイズはちょうど良く、例え全開を余儀なくされるサーキットにおいても優れた安定性を示すどころか、コントロールする余裕すら思わせる。しかも足の設定が見事で、

まずはじめに試乗したのは、マカン・ターボ。3・6ℓ仕様のV6ツインターボを搭載し、400ps&50Nmを発揮するシリーズ最強のモデルからだ。しかも、いきなりサーキット試乗からと相成った。意識的にどうしても兄貴分のカイエンやベ

ースとなったアウディQ5と比較してしまいがちだが、率直に言えば、その面影は一切感じない。とにかく

公道での試乗のほか、オフロードテスト（これもライプツィヒ工場の中にある）まで組み



コックピットは、昨今のボルシェ全車に共通する印象。918スパイダーにも近いステアリングを採用しているのがユニークだ。前席は乗車性を考慮しながらもホールド性を確保しているものの、リヤシートは見た目よりもミニマム。割り切る必要があるかもしれない。



7速PDKを採用するマカン・シリーズ。コックピット同様に近年のボルシェ・デザインで統一しているものの、やはりこのシフト周りのスイッチ類は瞬間的に判断できないだけに使いにくい。オーナーになれば話は別なのかもしれないが……。



昨今のSUVらしく広大な面積をもつガラスルーフの選択も可能。開口した場合は前席部分のみとなるものの、それでも開放感が高い。またラゲッジスペースは、基本は500ℓだが、後部座席を可倒させれば、最大で1500ℓにまで拡大する。



SPECIFICATIONS

モデル名	マカン・ターボ	マカンS	マカンSディーゼル
■ボディスペック			
全長×全幅×全高(mm)	4699×1923×1624	4681×1923×1624	←
ホイールベース(mm)	2807	←	←
トレッド(mm)	(F)1655 (R)1651	←	←
車両重量(kg)	1925	1865	1880
■パワーtrain			
エンジンタイプ	V型6気筒DOHC+ツインターボ	←	V型6気筒DOHCディーゼル+ターボ
総排気量(cc)	3604	2997	2967
ボア×ストローク(mm)	96.0×83.0	96.0×69.0	83.0×91.4
圧縮比	10.5	9.8	16.8
最高出力	294kW(400ps)/6000rpm	250kW(340ps)/5500~6500rpm	190kW(258ps)/4000~4250rpm
最大トルク	550Nm(56.1kgm)/1350~4500rpm	460(46.9kgm)/1450~5000rpm	580Nm(59.1kgm)/1750~2500rpm
■トランスミッション			
タイプ	7速PDK	←	←
■シャシー			
駆動方式	4WD	←	←
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン	←	←
サスペンション フロント	5アームウィッシュボーン	←	←
サスペンション リヤ	トラベゾイダルウィッシュボーン	←	←
■ブレーキ			
フロント(ディスク径)	ベンチレーテッドディスク(360×36mm)	ベンチレーテッドディスク(350×34mm)	←
リヤ(ディスク径)	ベンチレーテッドディスク(359×28mm)	ベンチレーテッドディスク(330×22mm)	←
■タイヤ&ホイール			
フロント(リム径)	235/55R19(8J×19)	235/60R18(8J×18)	←
リヤ(リム径)	255/50R19(9J×19)	255/55R18(9J×18)	←
■パフォーマンス			
最高速度(km/h)	266	254	230
0→100km/h加速(秒)	4.8	5.4	6.3
0→160km/h加速(秒)	11.1	13.2	16.7
■環境性能			
燃料消費率(ℓ/100km・NEDC複合)	9.2~8.9	9.0~8.7	6.3~6.1
CO ₂ 排出量(g/km・NEDC複合)	216~208	212~204	164~159
■車両本体価格(万円)※	997	719	—

※車両本体価格は消費税8%を含む



が上回っているように思えた。もちろん、シャシー性能が高いからだ。3.0版のほうがレスポンスに優れているようで、エンジンを回す愉しさがある。先ほどのマカン・ターボのようなコーナー脱出速度は味わえないものの、それでもエンジン制御も含めて操る愉しさという面ではこちらが上だと思う。それに一般道や高速での移動などでも一切の不満はないし、言うまでもなく燃費性能もマカン・ターボよりも上回るだけに、もし選択する際に迷ったならば、こちらを選んでも後悔することはないだろう。ケイマンで例えるなら、意

FIRST IMPRESSION

何よりもシャシー性能こそ驚異！

これこそオフロードで鍛えた証しだ。

野口 優

フロントに5リンクを、リヤにトラペジダル・ウィッシュボーンが奢られていることもあるが、何よりもシャシーの強化と軽量化に拘ったこともあって、軽快感を常に身体で感じる。この手のSUVとしては身のこなしは非常に楽だ。接地性も抜群ゆえに、むしろパワーに物足りなさを思わせる瞬間もあったほど。ちょっと言い過ぎかもしれないが、これは事実で、むしろシャシーが完全に優っているのだから文句なし。とはいえ、遅くはないから、さすがはポルシェである。

だが、次に乗ったマカンSには、さらに感心させられてしまった。同じV6ツインターボを搭載するものの、こちらは3.0仕様となり、最高出力も340ps、最大トルクも460Nmと、60ps & 90Nmほど劣っているのだが、不思議と全体のバランス感

図して上級グレードを選ばないという、敢えての、走りへの拘りを主張できるという類だ。このあたりは、ポルシェ全車に共通して言えることだが、こうして改めて比較すると、妙な差別化を図らないポルシェには脱帽するばかりである。

無論その理由は、この次に試したオフロード性能において露わになった。即ち、シャシーに妥協なしという証明である。ライプツィヒ工場の敷地内に設けられたこのオフロードコースは、全長6km、15もの過酷なセクションが設定されており、従来のダートコースはもちろん、急勾配や急斜面など、あらゆる場面を想定して設計されている。言わばポルシェのSUV開発現場。ここでの試乗車には、エアサス仕様が用意され、車高調整も室内から可能、それを活かして様々なステージを試してみる

と、以前カイエンで走行した時よりも、走破性が著しく進化しているのを感じ知らされた。PASMやPTVプラスによる効果もさることながら、4WDシステムは基本リヤ寄りなのに対してオフロード時では、場合によって100%フロントを駆動させるのだから常に安定している。しかもマカンはカイエンとは違い、そもそもデイメンション自体、オフロードを考慮して設計されているため、アプローチアングルも、リヤオーバーハングにも余裕が見られる。

ましてやシャシーもボディも強靱だ。こうした過酷なシーンでも、ミシリ、とも言わない。だからサーキットで全開にしても不安に駆られないのだろう。車高の高さすら感じさせないのだから、如何にシャシーに拘ったのが、オフロード走行後に深く実感させられた次第だ。



Porsche Macan Series

ドイツ御三家の中でもプレミアム性を強調するアウディ。例えコンパクトモデルであってもその精神に抜かりはなく、むしろ見事な仕立て上げによって今や多くのユーザーから支持されているのはご承知の通りだ。それに先頃に至っては、遂にエントリーモデルのS1までラインアップしてきたのだから、かなりの勢いである。とはいえ、ここま

油断は禁物。

アウディの高性能仕様として名高いRSシリーズ。それにQ3が加わり、遂に日本上陸を果たした。何しろ310psを放つコンパクトSUVである。けっして侮ってはいけない、マニアックな1台だ。

でなら他社でも見られる予想の範囲内。驚くのは、さらなる上、即ちRSシリーズにおいてもシリーズの拡張を実施しているところだ。それこそ、ここで紹介する「RS Q3」の存在に他ならない。コンパクトSUVとして用意されるQ3のRSバージョンである。

本来なら、Sで十分であろう。それにわざわざRSを加えてきたところに巧みな戦略が見え隠れするが、これが実際に乗ってみると、目を見張る性能を実感させ、さすがはクワトロGmbHと唸らせる走



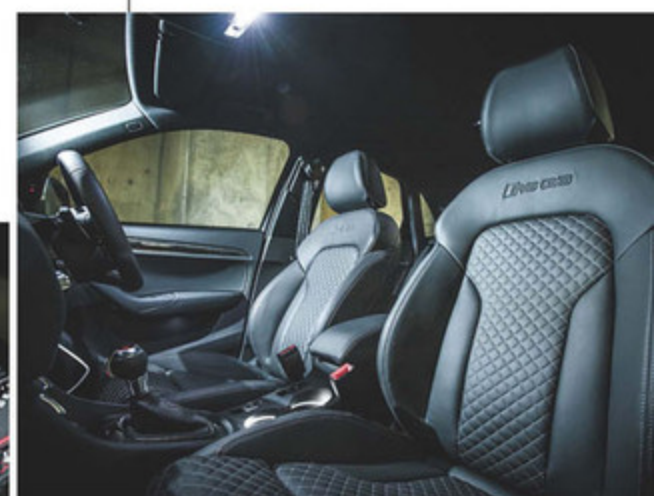
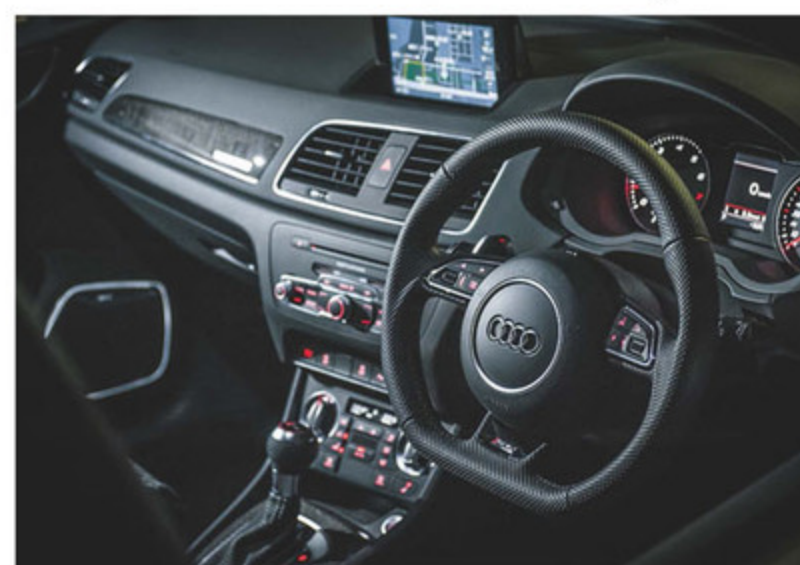
驚異的なシャシー性能に、日頃スーパーカーを操る者でも感激を覚えるほどだ。

搭載されるエンジンは、2.5ℓ仕様の直列5気筒DOHCターボ。最高出力は310ps、最大トルクは420Nmを誇る。確かに一見すれば、本誌読者にとって、大したことはない。などと思われそうだが、しかし、これがQ3に搭載されていることに注目しなければいけない。つまり、同グループでいうところのVWティグアンと同じプラットフォームを使

うQ3に、直5ターボ11310psが積まれているのだから素直に驚くべきだろう。さらに言うなら間もなくデビューするVWゴルフRよりも上である。そん

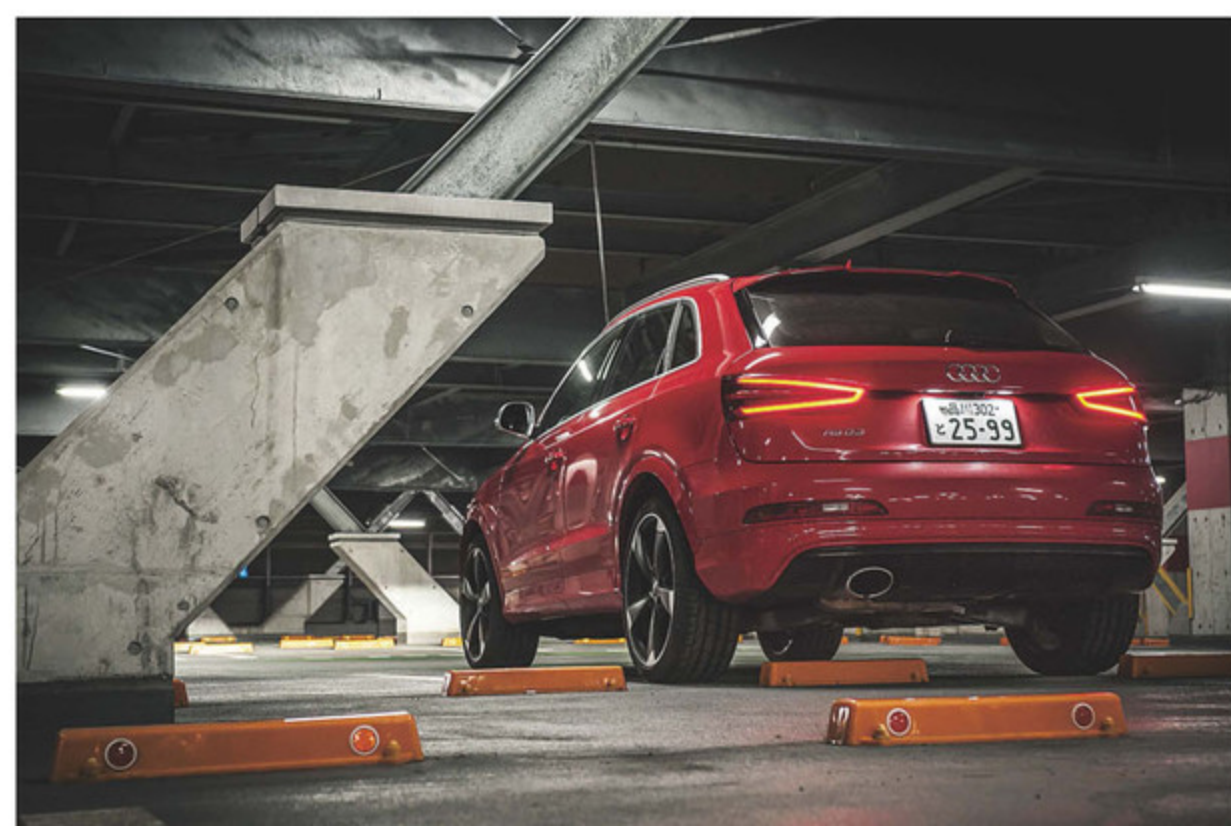


Audi RS Q3



Q3とはいえ、RSシリーズとなれば高級かつスポーティな印象となるコックピット&シート。ステアリングのグリップとその感触、シートのホールド性など、機能優先の仕立てが際立つ。もちろん、操作性に不満なし。ドライビングするためのデザインだと痛感する。

なコンパクトSUV、他では成し得ない。もし直接ライバル視するならメルセデス・ベンツのGLA45 AMGとなるだろうが、4WDシステムの効果と実績から判断すれば、明らかにRS Q3に軍配は上がる。例えばパワーはGLAが勝っても、シャシーバランスという点においては、乗らずともアウディに信頼を委ねてしまふのは、もはや自然なこと。それだけ実績を重ねてきたからこそ信用できるというものだ。



ドリルド&ウェーブローターを装備。無論その効きは強烈だが、それよりもタッチやフィールがさほどきつくないのが意外。街乗りでもそれほど気にしなくても問題ない。また、試乗車にはオプションの20インチ仕様が装着されていたが、乗り心地は悪くなかった。



横置きに搭載される直列5気筒DOHCターボユニットは最高出力310ps、最大トルク420Nmを発生。とても2.5ℓとは思えないトルクフィールは感動もの。独自の点火タイミングによって、唸るようなサウンドを放つのも印象的だが、中間加速の俊敏性も抜群である。



SPECIFICATIONS

アウディRS Q3

■ボディサイズ:全長4410×全幅1840×全高1595mm ホールベース:2605mm トレッド:F1585 R1590mm ■車両重量:1700kg ■エンジン:直列5気筒DOHC+ターボ 総排気量:2480cc 最高出力:228kW (310ps) / 5200~6700rpm 最大トルク:420Nm (42.8kgm) / 1500~5200rpm ■トランスミッション:7速DCT(Sトロニック) ■駆動方式:AWD ■ステアリング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:Fマクファーソンストラット R4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 ディスク径:F365×34 R310×22mm ■タイヤサイズ:F&R255/35R20 ■パフォーマンクス 最高速度:250km/h(リミッター介入) 0→100km/h加速:5.2秒 ■環境性能(EU) CO₂排出量:202g/km 燃料消費率(JC08):11.5km/ℓ ■車両本体価格:698万円(消費税率5%込みの参考価格)

で、野蛮さを与えているのが肝。1980年代に一世を風靡したアウディ・クワトロの血統を意識させるかの如く、独自の点火タイミングを持たせることによって、獐猛な印象によって乗り手を常に刺激する。しかもドライブレモードを、ダイナミックに設定すれば、アクセル開度に合わせてエキゾースト・フラップは開き、レスポンスはもちろん、そのサウンドまで変化する(ドライブレモードは、自動的に変更するのが基本。任意でも可という意味)。その高揚感は、けっして従来のQ3では味わえない世界だ。ましてや組み合わせられるトランスミッションは、7速DSGデュアルクラッチ式。パドルシフトも備えているから、自分の思い通りに持ち前の性能を引き出せる。

特に驚くのは高速道での移動だ。中間加速は、このクラスとしては驚くべき加速を見せる。確かにターボによる恩恵といえばそれまでだが、基本的にレスポンスに優れているため、立ち上がりが素早いのが美点。それに加え、コンパクトSUVという、やや腰高で重心値が高い設定だというのに、高速コーナーでも不安定な姿勢を一切見せない。4輪の接地感も良好で、若干のロール量を感じるとはいえ、それでもこの安定性を維持できるのは褒めるに値する。もちろん、こうして存分に飛ばせてしまいうのもブレーキの効きが確実だからこそ、だ。何しろフロント側のローター径は365mmのドリルド仕様。しかもウェーブローターである。コンパクトSUVの高性能版という位置づけを考えても、これは、やり過ぎ、若干感じてしまうが、逆に言えば、それだけ、飛ばせてしまおうという証でもある。

しかも乗り心地も良いうえ、視認性にも優れているから、尚さら速度感には注意が必要だ。クワトロシテムの効率的かつ効果的な駆動配分も、ドライバに気づかれることなく、さり気なく理想的なトルク分配を行っているため、例えばタイトコーナーでも存分に楽しませてくれるだろう。まさにシーンを選ばない、究極のコンパクトSUVである。ビジネススーツを着たまま、ダートコースへの進入をも許されてしまうような、そんな存在と言っても過言ではないと思う……。

新

しいレンジローバ
ー・イヴォークと
聞いて、「新グレードの
オートバイオグラフィー
か!」と色めいたものの、
落ち着いて考えれば、国
際デビューは3月半ばの
ジュネーブ・ショー。そんなに速攻
で輸入発売されるわけではない。とり
あえず今回は既存シリーズの201
4年型というだけ。でも発売から18
カ月で17万台もの記録的な販売を達
成した大ヒット作だけに、気合の込
め方も半端ではない。



で、ここを重点的に紹
介しよう。まず細かく
ギヤ比を並べてみると、
旧6速ATⅡ
①4・148
②2・370
③1・556

④1・155
⑤0・859
⑥0・686
ファイナル3・750

新9速ATⅡ
①4・713
②2・842
③1・908
④1・582
⑤1・000

最新鋭 9速ATの 実力。

14年型イヴォークの外観は、ドア
ミラーの輪郭がわずかにシャープに
なったほかには、注意深く観察して
も、これまでとの違いはわからない。
しかしその奥が問題。これまで6速
だったAT(アイシンAW製)が、
量産乗用車としては世界初となる9
速(ZF製)に換装されているのだ。
姉さん格のフルサイズ・レンジロー
バーの8速を一気に飛び越す新機軸

⑥0・808
⑦0・699
⑧0・580
⑨0・480
ファイナル4・544
という配列になる。

当然ながら、各ギヤは非常にクロ
スしている。たとえば6速型で3速
から4速へのステップアップ比が
1・347、4/5速が1・345、

RANGE ROVER EVOQUE Coupe



ワールドワイドで人気を獲得しているイヴォークに、
新たに9速ATを搭載した2014年モデルが誕生した。
洗練されたスタイリングに似つかわしい精緻な変速の9速ATは、
イヴォークのパフォーマンスをさらに高め魅力を増す。





5/6速が1・252なのに対し、9速型の上位ギヤでは5/6速が1・237、6/7速が1・156、7/8速が1・205と接近している。9速だけ少し離れているのは、巡航時のエンジン回転数を抑え、燃費を稼ぐため。ちなみにトップギヤ100km/hでは6速型が1900rpmだったのに対し、新しい9速型では1600rpmしか回らない。そのぶん室内に伝わるエンジン音も低く、かえてタイヤ（テスト車はコンチ・クロスコンタクトUHP e M+Sの245/45R20 103Vを装着）のパターンノイズが聞こえやすかったりする。高速走行を低回転でこなすのは高級車の資格のひとつだが、それを支えるのが2ℓの4気筒ターボにすぎないという事実には、あらためて敬服させられる。フロントに横置きされたこのエンジンは、

開発に参画したフォードがエコ・プーリストと名付けているが、240psの最高出力はともかく、わずかに1750rpmで34・7kgm（普通のNAなら3ℓ以上に相当）という有効トルクを悠然と紡ぎ出す。

これらを総合的に考えると、ステップ式ATから本格的な無段変速への大きな一歩と言える。Dレンジで走行中、タコメーターの針がビクッと微動するのを見てみると、実にマメに各ギヤを選び分け、踏み方次第でエコにもパワフルにも的確に

応じているのがわかる。今どのギヤが使われているかの表示があれば、4速から9速まで満遍なく使い切っているのを確認できるだろう。それに加えて4WDの駆動系もさらに洗練された（アクティブ・ドライブラインと称する）。ハルデックス・カップリングを使う点は従来通りだが、平穏な通常走行状態では後輪への接続を遮断してFFとなり、元氣なコーナリングからの立ち上がりや、急斜面、雪、氷、泥、砂など

無段階に増やす。当然これは燃費に効き、これまで9km/ℓ（JC08モード）だったのが、3ドアで10・7km/ℓ、5ドアで10・6km/ℓへと18・19%ほど改善されている。

後輪には微妙な個別ブレーキングを応用したトルクベクタリング機能も新採用され、レンジローバー特有のトレインコントロールや、洒落たアーバンSUVとは思えないほどのアプローチアングルなどと相まって、抜群のラフロード踏破性能を発揮できる。たぶん実際に機能を試し尽くす機会はないだろうが、それでも最悪の事態を想定しておくのが、レンジローバーとしての矜持なのだろう。

その他の機能や装備の充実ぶり、フルサイズ・レンジローバーに迫るほど典雅な内装など、報告すべき項目は無数にあるものの、あらためて語るまでもないイヴォーク。この14年型を味わうと、さらに上級のオートバイオグラフィーが本当に必要かどうか、深く考え込まざるを得ない。それより、これに似つかわしい自分自身を設計する方が先決問題だ。



オン・オフを問わず走行性能を高める「4WDアクティブ・ドライブライン」を新たにイヴォーク全バリエーションに標準採用。通常はFWDだが、必要に応じて4WDへと瞬時に駆動を変更する。システムの状況はセンターコンソールのタッチスクリーン上で確認でき、ダイナミックモードを選択するとメーターの文字盤が白から赤へと発色が変わる。

エンジンは過給機付きの2ℓ直4DOHCで変更はないが、ZF製の9速ATを採用する。加速時のレスポンス向上やシフトショックの低減、最適な変速比による回転数の適正化により、JC08モード燃費は従来の9km/ℓから10.6km/ℓへと大幅に向上。乗り味もスムーズさが増した。



試乗車は全席ヒーター付き（前席はクーラーも）となるオプションのダイナミックプラスパックを採用。グロスブラック・ストラータのインテリアトリム・フィニッシャーとタン・のシートカラーが抜群のマッチングを見せる。同じくオプションの20インチスタイル7アロイホイールが足下の印象を際立たせている。



SPECIFICATIONS

レンジローバー イヴォーク クーベ ダイナミック

■ボディサイズ：全長4355×全幅1900×全高1605mm ホイールベース：2660mm トレッド：(F)1625 (R)1630mm ■車両重量：1760kg ■エンジン：直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク：87.5×83.1mm 圧縮比：10±0.5 総排気量：1998cc 最高出力：177kW (240ps) / 5500rpm 最大トルク：340Nm (34.7kgm) / 1750rpm ■トランスミッション：9速AT（コマンドシフト付き） ■駆動方式：4WD ■ステアリング形式：パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式：(F)マクファーソンストラット (R)リンクストラット ■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（ホイール）：(F)&(R)245/34R20 (8.0J×20) ■環境性能（JC08モード） 燃料消費率：10.7km/ℓ ■車両本体価格：579万477円（税抜き）

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

新世代パワートレイン 「Drive-E」で躍進

VOLVO S60 T5 R-DESIGN

長らく続いた直列5気筒の2ℓ直噴ターボ「T5」が、フォード製直列5気筒ユニットから完全自社製となり、2ℓ直列4気筒直噴ターボとして生まれ変わった。これは先に発表されたXC60と同じ内容で、新世代パワートレイン「Drive-E」の第一弾。今回はそれを、S60のスポーツモデル「R-DESIGN」で試した。

2007年から開発がスタートしたというこの新型エンジンは、従来型に対し5ps/30Nmの高出力化を果たしながら、高圧縮インジェクターや可変制御オイルポンプ、高効率ターボチャージャー等を採用し、エンジン内部の摩擦抵抗をも低減させた結果、JC08モードで14・6km/ℓの燃費性能を達成したという。

トランスミッションは、新開発のアイシンAW製8速AT。デュアルクラッチではないが、この組み合わせに対するボルボの意気込みは相当なもので、インパネには今回初めて「Eco+」なるボタンが加わった。

実際このモードでは、S60は気合いの入った燃費バシリをする。たとえば7km/h以下ではエンジンが自動的にストップ。65〜140km/hにかけてはアクセルオフでコースティングモードに突入。街中でもかなり高いギヤをキープし続ける。

かといってこのモードが退屈かといえそうではない。低速トルクに満ちたエンジン特性がうまく走りをサポートするし、トルクが足りないならパドルで素早くギヤを下げられる。シフトを左へ倒せば「SPORTモード」へ突入。エコ用に最適化されていたシフトプログラムが解除され、エンジンレスポンスは俄然元氣

になる。245ps/350Nmのパワー&トルクはかなり満足度が高い。ATの変速ショックはあるが、そのフィールはスポーティ。6速で直結するステップ比は小気味よく、かなりレーシーな走りが満喫できる。

ただこの動力性能に対して、専用を用意されたアシマわりは少しプアに感じられた。サスペンション単体の動きはしなやかなのだが、高速領域ではタイヤの上下動に対しボディ側の周波数が合わない場面がある。もう少しダンパーの減衰力を、伸び・縮みともに上げて上下動をスローにすればよいのではないだろうか。

とはいえトータルバランスとしてはかなりの仕上がりなことに間違いはない。この様子だと、ボルボの躍進はまだまだ続きそうな気配である。



1.ボルボの新世代パワートレイン「Drive-E」の第一弾として、自社製の2ℓ直列4気筒直噴ターボ(245ps/350Nm)に8速ATを組み合わす。ちなみにT5エンジンはフォード製の前作に比べ5ps/30Nm出力を向上しながらも、燃費は従来比で23%も向上した(JC08モード)。2.3.4.試乗車はスポーツモデルである「R-DESIGN」で、シフト操作はパドルシフトで行えるようになった。また専用シートは高いサポート性を誇りながら、クッション性能も高く快適な座り心地を提供している。5.アシマわりは専用のスポーツダンパー&スプリング、スタビライザーを装着。タイヤサイズは235/40R18。

SPECIFICATIONS ボルボS60 T5 R-デザイン

■ボディサイズ:全長4645×全幅1890×全高1715mm ホールベース:2775mm
トレッド:(F)1630 (R)1585mm ■車両重量:1770kg ■エンジン:直列4気筒
DOHC+ターボ ボア×ストローク:82.0×93.2mm 圧縮比:10.8 総排気量:
1968cc 最高出力:180kW(245ps)/5500rpm 最大トルク:350Nm(35.7kgm)/
1500~4800rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:FWD ■ステア
リング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:
(F)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)ディスク
■タイヤサイズ(ホイール):(F)&(R)235/40R18(8.0J×18) ■環境性能(JC08モ
ード) 燃料消費率:14.4km/ℓ ■車両本体価格:484万7619円(税抜き)





Green GENROQ SPECIAL

REPORT●熊倉重春 (Shigeharu Kumakura)

PHOTO●ビー・エム・ダブリュー

B MWのサブブランドとして旗揚げされた「i」の処女作i3に乗ると、電気自動車(EV)こそクルマの未来を切り拓く最強の切り札なのを痛感させられる。ただし、詳しく語ると膨大になるから、大急ぎで目の前の現象だけ報告しよう。

乗り込む感覚は、ほかのBMWとまったく違う。かなりフロアが高く、さらに高いサイドシルが控えているのでドッコイシヨ的になるのは、箱型のバッテリー・ケースが「車台」を兼ね、総力ーボン製の別体ボディを載せたから。02年のデトロイト・シヨーにGMが出品したオートノミーに端を発する考え方だが、市販化に漕ぎ着けたのはi3が初めてだ。

インテリアも新しい。シートはペットボトル再生繊維で張られているし、ダッシュボードも再生可能な植物由来の天然素材製だ。5ドアとはいえ、フロントドアを開かなければ小さめのリヤドアを開けず、サイドシルもフロアも高いから乗り降りには少し不自由。だが座ってしまえば余裕たっぷりだ。

では、実際に走ってみよう……と



i³から

始まる革新。

鳴り物入りでデビューしたBMWのニューブランド*i*から、その第二弾モデルとなる*i3*がついに日本上陸を果たした。バッテリー電力のみで走行するBEVと、発電エンジンをつむREX。ふたつの顔をもつ*i3*のポテンシャルを探るべく向かったのは、再生可能エネルギーで電力需給を賄うCO₂フリーの島、屋久島。数々のEVを乗り継いできた熊倉重春が実力のほどを確認する。

言っても、結論はEVの常識そのものの。「よく走ります」だけだ。交流同期モーターは125kW（170ps）の最高出力より、普通のガソリンNAなら2.5ℓ級に匹敵する250Nm（25・5kgm）もの最大トルクに注目。しかも回転ゼロからの立ち上がりで最大値を叩き出すから、軽く踏むだけでスイツと強力に押し出す。中速から少しだけ深めに踏んだ時、たとえば車線変更しながらの加速など、エンジン車では太刀打ちできないほど強く素早い。踏み込む動作とクルマの反応とが時間差ゼロなもの、EVだからこそその快感だ。

その威力を活かすのが、BMWならではのシャシー性能。床下に総電力量18・8kWhの重いリチウムイオン・バッテリーを抱えるだけでなく、上半身の乗車部分すべてカーボン製、つまり車両重量1260kgの大半が下に集中することにより重心が非常に低いのが第一の特徴。これに前1

571mm／後1576mmと広いトレッドの組み合わせが効く。コーナーではそれなりにロールするが、いかにも腹の下に重りをぶら下げた感触なので、不安感も不安定感もまったくない。加えて前46・8％／後53・2％（前席2名乗車で実質50対50）という重量配分も操縦性に大きく貢献する。これが最もわかるのは、元

気よくワインディングロードを飛ばす時。精妙な手応えの電動パワーステアリングを切り込んだ瞬間から前輪のグリップ感が返ってくる。進むにつれRがきつくなるようなコーナーで、途中で切り足しても素直にクイックと応える。前輪155／70R19、後輪175／60R19という組み合わせも適切。これほど後輪



BMW i3

エンジン車では太刀打ちできない 強く素早い加速を見せつける。

が粘るなら、前後同サイズでも問題なからう。
特筆すべきは、アクセル操作に対する独特の反応だ。「イペダル・ドライビング」と称し、アクセルを放すと同時に明確な減速度を体感するのがそれ。おかげで走りにもメリハリが効く。市街地の低速では、アクセル全開だけでほとんど停まる。意図的なセッティングだから、一定以上の減速度では、アクセルを放すだけでブレーキライトも点灯する。
ただし、このアクセル特性と電動

パワステの設定が、航続距離の足を引っ張っているのが惜しい。強いエンジンブレーキ（モーターブレーキ）は、普通のMTに譬えれば2速か3速入れっぱなしに似た感覚。逆にトップギヤのまま惰力を活かすような流し方はできない。そのためエネルギー回生を稼げる反面、加速時の抵抗も増え気味になり、余分の電力を食う。日産リーフや三菱i-MiEVのようにDレンジとBレンジの切り替えを可能にするか、Eゴルフのように回生の強弱をドライバー

Green
GENROQ
SPECIAL

BMW i3

が選べるスイッチを設けた方が現実的だ。ステアリングもロックからロックまで2・5回転、しかも小回りが効くクイックさが魅力だが、それを軽く操るためアシストに多めの電力が必要になる。これらを再検討すれば、航続距離を伸ばせるだろう。
航続距離180kmはNEDC（新ヨーロッパ・ドライビングサイクル）での測定値だから、少し基準が緩いJC08モードでは軽く200kmを超えるはず。市街地も高速道路も含み、部分的に冷暖房や曇り止めを使う実用電費では130kmあたりだろうか。コンソールにはBMWの通例としてドライビングモード・セレクトがあり、最も経済的なECO PRO+モードを選ぶとNEDC規定で200kmを超える。このモードでも踏み方によってはフルパワーを発揮して

くれ、120km/hまで伸びるほか加速も陰ることはない。しかし、付き合ひ慣れていない人々には大きな不安点に見えるかもしれない。ちなみに充電所要時間は、200Vコンセントからの普通充電で空から満充電まで7〜8時間。日本仕様のi3はチャデモ急速充電コネクタにも対応しているから、急速なら30分で80%まで充電できる。
航続距離に関しては、発電機を駆動し電池を充電するエンジンを併設したレンジエクステンダー仕様（標



i3は純粋なEV（BEV＝バッテリーEV）とレンジエクステンダー（REX）の2タイプを用意。普通充電口（200V）はボンネット内に設置されている（半開きでロックする仕組み）。日本発祥の規格である「CHAdeMO」に対応した急速充電口は右リヤフェンダー上部にあり、REX仕様では右フロントフェンダー部に給油口が追加されている。

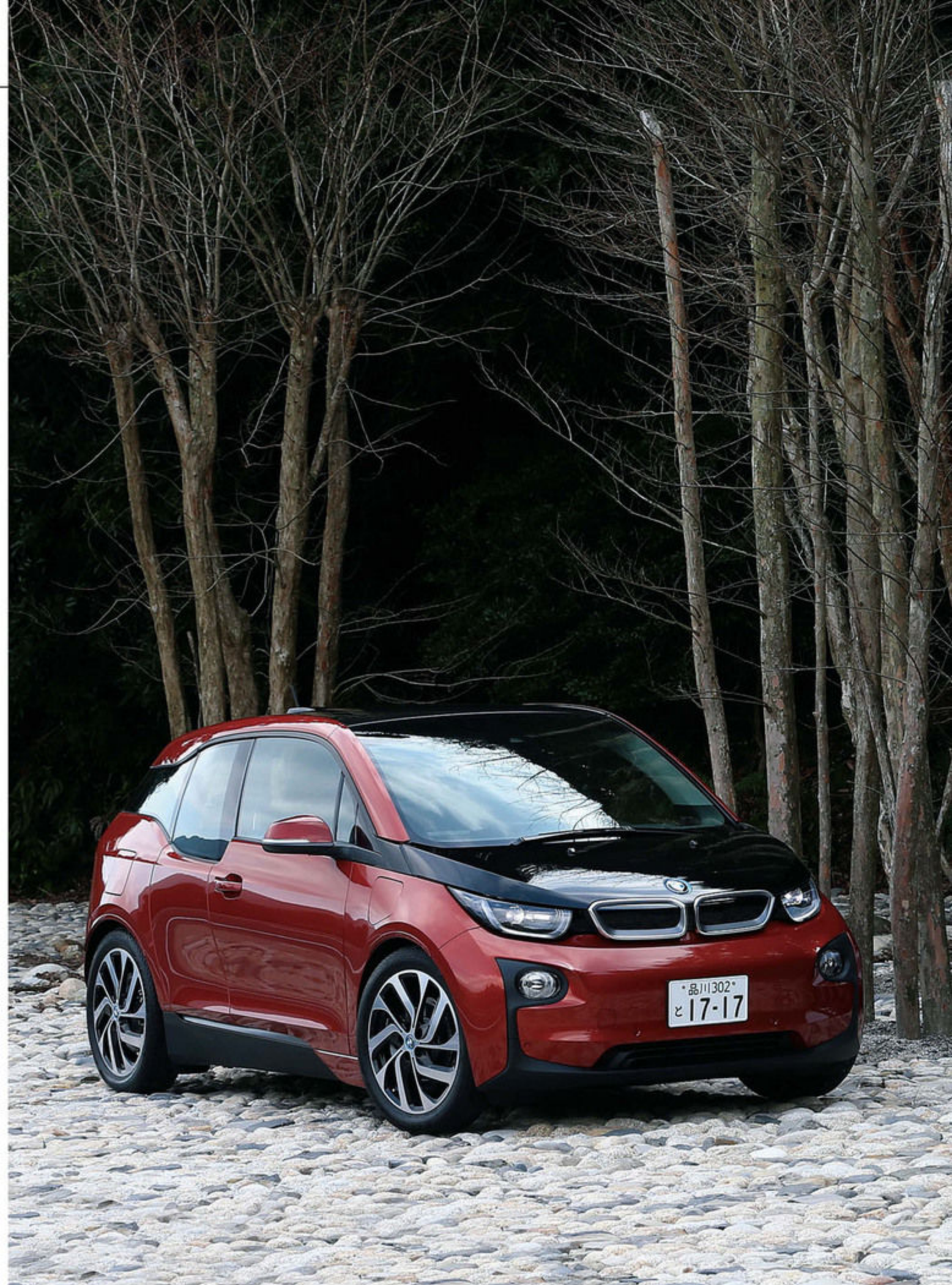


準EV仕様の本体価格499万円に
対し546万円(税抜き)も用意され、
4月5日の納車開始を前にした段階
で、成約の大半を占めているとか。
二輪車用ベースの並列2気筒647
cc(34ps、5・6kgm)は、バッテ
リーの残量やドライバーの選択に応
じて始動し、走行状態により200
0~5000rpmの範囲で働く。
燃料タンク(プレミアム)は9ℓで、
純EV状態との合算で航続距離を3
00kmほどまで延ばせる。

しかし、これからの購買層にこれ
を薦めたものかどうか、深く悩むと
ころでもある。航続距離と引き換え
に、失うものもあるからだ。まず第
一に、充電施設とガソリンスタンド
の両方を訪れなければならないのが
面倒だ。自宅充電のEV生活に慣れ
ると、帰るたびに挿しておくだけな



コクピットは既存のBMWとはまったく異なるデ
ザインが採用され、デジタル表示のメーターがス
テアリングコラムの前方に、10.2インチのワイド
ディスプレイがセンターコンソールに備わる。イン
ストルメントパネルやドアなど、随所に天然素
材や環境への負荷が少ない製法の構造材を用い
る。ホイールは前後共に19インチ径を履く。



ので、行動パターンが非常に簡潔に
なるのだが、そのメリットを活かし
にくい。そのうえで音も気になる。
かなり静かなエンジンで、普通に走
っていれば問題ない程度だが、EV
らしい超静音走行になじんだ耳には、
路面騒音や周囲のざわめきの底から
ブーンとかすかに伝わってくるBG
Mがはつきり聞こえる。せっかくの
EVなのに、たとえ微音とはいえ前
世代的な響きが混じっては興醒めだ。
もう一つレンジエクステンダー仕
様で気になるのは乗り心地。EV仕
様より後輪荷重が110kgも重いの
に備えて少しリヤサスペンションを
強化してあるためだろう、普通の走
り方では、ややゴツゴツ弾み気味に
なる。特に後席で強く感じる(エン
ジン音も)。これらを総合すると、た
だ予算があるからといって、安易に
レンジエクステンダー仕様を選ぶの
が正解とはいえない。

ともあれ、BMWにとって市販第

1号とはいえ、70年代初期から長く
腰を据えてきたEV研究開発の成果
が込められたi3、新しい時代を共
に暮らすパートナーとして、見逃す
には惜しすぎる逸材と言える。そし
て、BMWがEV界に乗り込んでき
たこと自体、ほかのプレミアム・ブ
ランドに大きく影響を及ぼす大事件
だ。クルマ界の変化、これからの激
化は疑う余地がない。

SPECIFICATIONS

BMW i3 ■ボディサイズ:全長4010×全幅1775×全高1550mm ホイール
ベース:2570mm トレッド:前1571 後1576mm ■車両重量:1260kg ■モーター
最高出力:125kW(170ps) 最大トルク:250Nm(25.5kgm) ■バッテリー:リチ
ウムイオン 容量:18.8kWh ■トランスミッション:i速AT ■駆動方式:RWD
■ステアリング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペン
ション形式:前マクファーソンストラット 後5リンク ■ブレーキ:前&後ディスク
■タイヤサイズ(ホイール):前155/70R19(5J×19) 後155/70R19(5J
×19) ■パフォーマンス 最高速度:150km/h 0→100km/h加速:7.2秒 ■環境性能(NEDC複合モ
ード) 一充電走行距離(コンフォートモード/モーストエフィシエントドライ
ブモード):130~160/最高200km ■車両本体価格:499万円(税抜き)

BMW i3レンジエクステンダー ■ボディサイズ:全長4010×全幅1775
×全高1550mm ホイールベース:2570mm トレッド:前1571 後1576mm ■車両
重量:1390kg ■エンジン:直列2気筒DOHC ボア×ストローク:79.0×66.0mm
圧縮比:10.6 総排気量:647cc 最高出力:25kW(34ps)/4300rpm 最大トル
ク:55Nm(5.6kgm)/4300rpm ■モーター 最高出力:125kW(170ps) 最大トル
ク:250Nm(25.5kgm) ■バッテリー:リチウムイオン 容量:18.8kWh ■ト
ランスミッション:i速AT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:前マク
ファーソンストラット 後5リンク ■タイヤサイズ(ホイール):前155/70R19(5J
×19) 後175/60R19 ■パフォーマンス 最高速度:150km/h 0→100km/h加速:
7.9秒 ■環境性能(NEDC複合モード) CO₂排出量:13g/km 燃料消費量:0.62
/100km 一充電走行距離(コンフォートモード/モーストエフィシエントドライ
ブモード):240~300/最高340km ■車両本体価格:546万円(税抜き)





プラグインの真価。

単なるハイブリッドはすでに当たり前の存在となり、グリッド電源を用いるプラグインが次代のトレンドになりつつある。すでにハイブリッドモデルをリリースしているBMWにとっても、プラグインへの移行は責務であり、その開発は急ピッチで進んでいる。ショーモデルとしてお披露目された“X5 eドライブ”を昇華し、新たに生まれ変わるX5プラグイン・ハイブリッドのプロトを試乗した。

REPORT●Paul Horrell PHOTO●BMW AG
TRANSLATION●相原俊樹 (Toshiki Aihara)

Green
GENROQ
SPECIAL



BMW X5 PLUG-IN HYBRID PROTOTYPE

昨年のフランクフルト・ショーに展示されたBMW X5 eドライブ・コンセプトの市販型プロトタイプ、X5プラグイン・ハイブリッドを走らせる機会を得た。

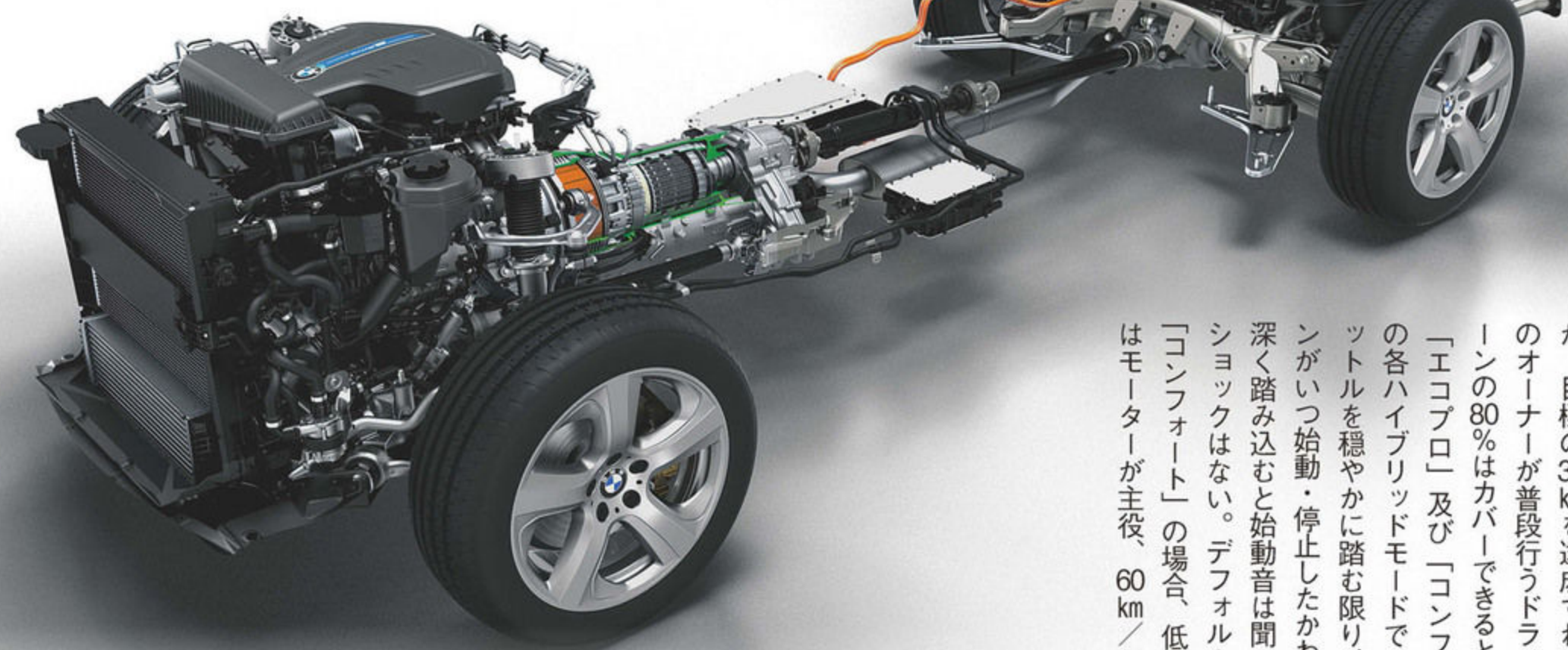
X5プラグイン・ハイブリッドは、X5 xドライブ35i（以下、X5と記す）をベースにしたPHEVで、i8と同様のバッテリーを搭載する。エンジンはX3 xドライブ28i用のN20型245psガソリン4気筒を流用するが、加速もレスポンスもベイスになったX5にほぼ匹敵。70kW（95ps）を生むモーターがバックアップするからで、トータルのシステムパワーは306psと侮りがたい数値を計上する。

「スポーツ」モードでは両パワーユニットが常に作動し、0→100km/h加速は7秒を切る。このモードではバッテリー残量がゼロになっても充電はされず、目の前に迫る走りの要求を満たすことが優先される。だから動力性能、悪路走破性能、牽引力のどれもフルに能力を発揮する。



左フロントフェンダー後端にある充電ポートは、形状から察するに200Vの普通充電用。BMWはi3に日本発祥の急速充電規格CHAdeMO（チャデモ）の採用実績があるから、テスト次第では急速充電にも対応するか？

最高出力95ps、最大トルク250Nmを発生するエレクトロニックモーターを、本来ではトルクコンバーターがある箇所に設置。システム出力は306psを計上する。ラゲージルーム床下に9kWhのリチウムイオン・バッテリーを搭載するが、トランクスペースは犠牲になっていないという。電子制御系はi3、i8用を準用している。



のみとなり、わずか95psによる緩やかな加速さえ我慢すればハイウェイスピードに達するし、おおむねトラフィックの流れにもついていける。モーターは8速ATを介してパワーを伝達するので、わずかながら変速ショックが身体に伝わってくる。スムーズネスではシングルギアのi3に

及ばないが、その静粛性はEVならではだ。さらに、ここ一発の力が欲しい場面ではアクセルを床まで踏むだけでエンジンが自動でスタートし、パンチの効いた加速を得られる。バッテリー容量は9kWhあるが、BMWは充電残量の下限をどこに設定すべきか決めかねている。EV時の航続距離が確定しないのはそのためだが、目標の30kmを達成すれば、X5のオーナーが普段行うドライブパターンの80%はカバーできるといえる。

「エコプロ」及び「コンフォート」の各ハイブリッドモードでは、スロットルを穏やかに踏む限り、エンジンがいつ始動・停止したかわからず、深く踏み込むと始動音は聞こえるがショックはない。デフォルト設定の「コンフォート」の場合、低速走行ではモーターが主役、60km/h超でエンジンとモーターが相互に補完し合い、バッテリー残量が減少するにつれてEV走行の機会は減っていく。「コンフォート」モードでは活発な走りを満喫できる。スロットルを床まで踏めば3.8ℓのX5とほぼ同等の動力性能を発揮し、低回転でのターボラグをモーターが巧くカバーしてくれる。例えば「エコプロ」で軽いスロットル負荷の状態から、いきなり全体重をかけて床まで踏み抜くなど、よほど変則的な運転をしない限り、X5との違いは感じない。

トルクコンバーターが介在しないので、パワートレインを100%スムーズに仕上げるのは難題だったが、BMWは、iの経験を活かしている仕事をした。本来トルコンが位置する場所にモーターを置いたため、その外形は必然的に円盤状になる。この形状では外周部に強い遠心力がかかり、それを回避するため最高回転数を抑えざるを得ないのだが、8速ATのきめ細かな変速によりこのハンデを克服したのだ。

一方、嵩張るトルコンがないためエンジンをフロントミッドに搭載できた結果、X5本来の俊敏なコーナリングにはなんの悪影響もない。

重量増について、現段階では正確な数字は明らかにされていない。少なくともバッテリーとモーター、それに付随する電子制御装置がプラスになることは間違いないが、X5より2気筒少ないエンジンと、トルコンがないのがオフセット要因なのも確かだ。総じて重量増は200kgを下回ると思われ、X5がすでに2.1tの重量級だから、致命的な数字ではなさそうだ。

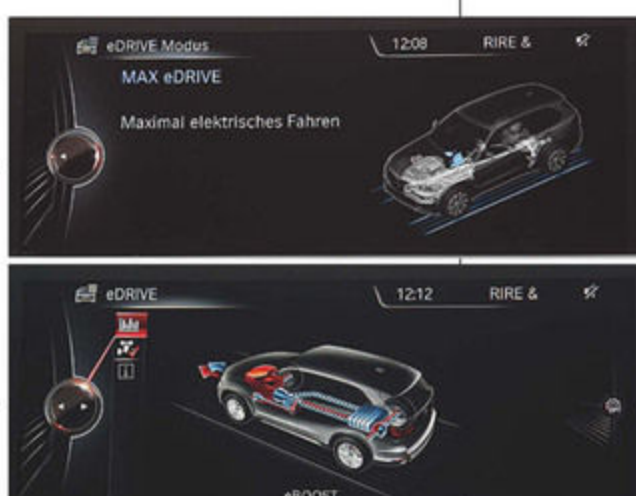
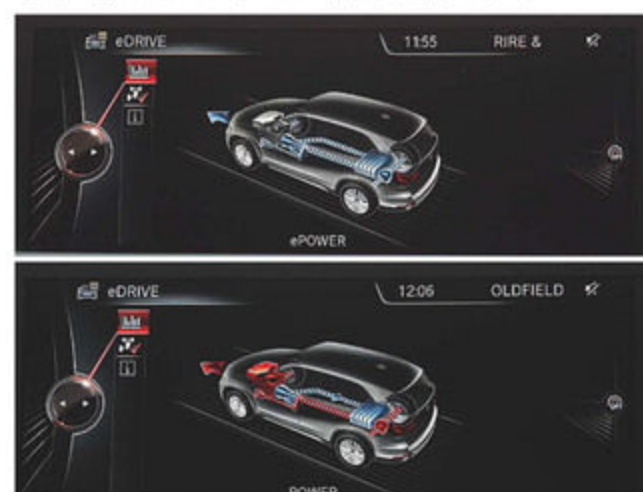
X5プラグイン・ハイブリッドで印象的なのは、カーナビとリンクしたプログラム。ナビに目的地を入力するとルートを検索すると同時に、

バッテリー充電量をチェックし、ふたつのパワーストスの使い分けを最適化する計算を行うのである。BMWはこれを「インテリジェント・エネルギー・マネージメント」と呼んでいる。

例を3つ挙げて説明しよう。その1。行き先に長い下り勾配がある場合、上り勾配ではエンジン出力を絞ってバッテリーパワーを積極的に使う。頂上に達したところにはバッテリーは空になっているが、ここで下り勾配によるエネルギー回生の機会を有効利用する。その2。目的地に着る最後の数kmが市街地なら、クルマ自らが「セーブ・バッテリー」モードを選んで電力を温存し、市街をEV走行できるように備える。その3。リアルタイムの交通情報を使って残りの行程の車速を計算し、高速ではエンジンを、渋滞ではバッテリーを主体に使い、目的地到着時にバッテリーの充電量をほぼ使い切る。



X3xDrive 28i用の2.0ℓ直列4気筒DOHCターボ「N20型」ガソリンエンジンを流用。内燃機のパワースペックは最高出力245ps、最大トルクは350Nmで、システム全体での燃費は3.8ℓ/100kmとなる。EV走行可能距離は30kmだが、「セーブ・バッテリー」モードを選べばEVが望ましい地域の走行に備えてバッテリー残量を温存できる。



これによりPHEVのメリットを100%活かす、といった具合だ。BMWによるとヨーロッパ・ドラッグサイクルではX5比で55%もの燃費向上を達成したという。しかしこれはあくまでワンパターンでの数値。短距離をゆっくり走り、夜間必ず充電すればガソリンを一滴も使わずに済むかもしれない。一方、長距離高速走行を日常的に行えば燃費は格段に落ちる。ただ、一般のオーナーが燃費で大きなメリットを享受できることは間違いなさそうだ。

iのテクノロジーがBMWのラインアップに広まることを歓迎したい。X5プラグイン・ハイブリッドには、iで培ったEV技術に加えて、空力面や軽量設計のノウハウを取り入れた最初のBMWとして大きな意味がある。

新たな エンジン 戦略。

「エンジン屋」であることを誇るBMWだが、より高効率で生産性を高める新しいエンジンを、“Bシリーズ”の名称で開発・展開していく。これはボア&ストロークを共通としながら、3気筒、4気筒、6気筒とシリンダー数を変え、さらにガソリンとディーゼルを共用するという。いわゆるモジュラー化によるコスト削減は大きなメリットをもたらすだろうが、そのポテンシャルはいかなるものだろうか？

REPORT●Paul Horrell PHOTO●BMW AG
TRANSLATION●相原俊樹 (Toshiki Aihara)

B MWがエンジン・ラインアップの刷新に着手した。「バイエリッシュ・モーターレン・ヴェルケ」の社名が象徴するように、創業当時から現在にいたるまでBMWは一貫してエンジンを中心に発展してきたメーカーだ。それだけに、これは同社にとって歴史的なターニングポイントになる極めて重要なプロジェクトである。

その目的に沿って同社は3/4/6気筒のエンジン・ファミリをゼロから設計した。相互に強い関連性を持つファミリで、すべてターボで過給され、軽量素材を使用する。

これら新型エンジンは社内で「Bシリーズ」と呼ばれ、コード名は3気筒ガソリンがB38、ディーゼルがB37、4気筒はそれぞれB48とB47、6気筒はB58とB57となる。ちなみにB48は2011年に導入されたN20ガソリンユニットと段階的に取って代わり、B58がN55の後継者。

新型ガソリンエンジンでは気筒数を問わず、94・6mmのストロークと82・0mmのボアが共通の数字となる。設計が同じなのでパーツを共用できるため、BMWにとって極めて大きなコストセーブに繋がるわけだ。しかもどのファクトリーでもすべてのエンジンを製造できるので、その時々

の需要に応じて各バリエーションの製造比率を柔軟に変えることが可能。また、燃焼テクノロジーやハイブリッド化などの新しい省燃費技術を、横断的かつ迅速に採用できるメリットもある。

一方、ユーザー側からすると、新型は経済性だけでなく総合力でも従来型を上回らないと意味がない。しかし心配は無用、MINIに搭載された3気筒と4気筒のガソリンエンジンは試乗の結果、すこぶる優秀なことが判明している。洗練された回転フィールはBMWの名に恥じず、レブレンジ全般を通じて活発に回り、ターボラグは事実上看取されなかった。3気筒では振動を打ち消すバランスシャフトが備わり、これが巧く機能している。しかも4気筒と比べて軽量で部品点数が少なく、摩擦による内部のパワーロスも少ない。

ガソリンエンジンでは、3/4/6気筒間の部品共用率は60%を超え、

BMW B Series Engine



3-cylinder petrol



3-cylinder diesel

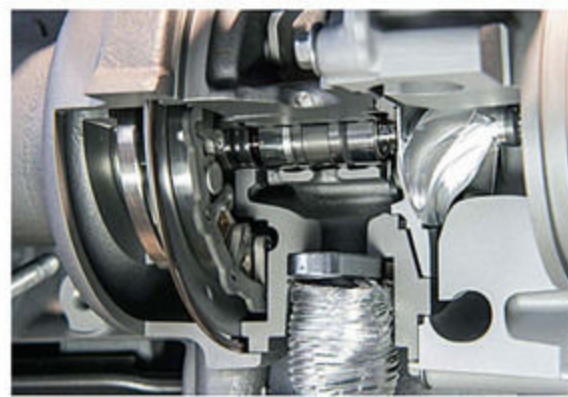


4-cylinder diesel

写真左から、横置き3気筒ガソリンではインタークーラーが車体のフロント側(写真の右側)に位置する構成で、同様に横置き3気筒ディーゼルもインタークーラーは車体のフロント側にある。また、右写真の縦置き4気筒ディーゼルのインタークーラーは車体のフロント側(写真の左下)に位置し、いずれも効率の最適化がなされている。



ディーゼルエンジンの可変ジオメトリータンポ。タンポ本体の中央、排気で駆動されるタービンとコンプレッサーの中間に見えるレバーは、ECUが作動することによって排気をタービンに導くベーンの角度を変え、広いエンジン回転域と負荷域を実現し効率よく過給する。



同じ気筒数のガソリンとディーゼルの間の共用率は30〜40%と発表されている。パワーは3気筒の70ps(55kW)から3.6気筒のほぼ400psまで。すでにi8に搭載される1.5ℓガソリンでは231psと320Nmの数値が公表されている。

どのエンジンも1気筒当たりの容積は500ccだ(MINIONの3気筒は例外で、排気量は1.2ℓとなる)。つまり3種のガソリンユニットはどれも、バルブ駆動機構、ピストン、コンロッド、シリンダーヘッドを共用できる。同じことがディーゼルにも当てはまり、ディーゼル専用のヘッド、ピストン、コンロッドを共用する。

驚くべきはガソリンとディーゼルが同じシリンダーブロックを共用すること。ディーゼルでは燃焼行程の内圧が強いため鋳鉄ブロックが常識だったが、BMWはシリンダーライナーの処理に新しい方法を用いることでこの問題を克服した。

ブロックが同じなので、オルタネーターやポンプといった補機類はもちろん、エンジンマウントまで共用できる。ヨーロッパ内のBMWの

販売はディーゼルが過半数を占めるのでこのメリットは大きい。

ガソリンエンジンの場合、パワーが小さくて済むモデルではシングルターボを、よりパワフルで鋭いレスポンスが求められるモデルではツインターボのシングルターボを採用。6気筒エンジンではツインターボの計画もある。どれも高精度直噴で、バルブリフト量を無段階に制御するバルブトロニックを採用する。つまりシリンダーへの吸気量はスロットルバルブではなく、バルブのリフト量がコントロールするわけだ。無論、ダブルVANOS可変タイミング機構も併せて採用される。なお、ターボハウジングはアルミ製の水冷排気マニホールドと一体製造で、冷寒時の暖機時間が短縮されるという副次的なメリットも生まれた。

6気筒ディーゼルのもっともパワフルなチューンでは3基のターボを搭載する可能性がある。またディーゼルの大半は可変ジオメトリータンポを使う。

3および4気筒の横置き版はMINION専用ではなく、同じエンジンを搭載するBMW初のFWD「2シリ

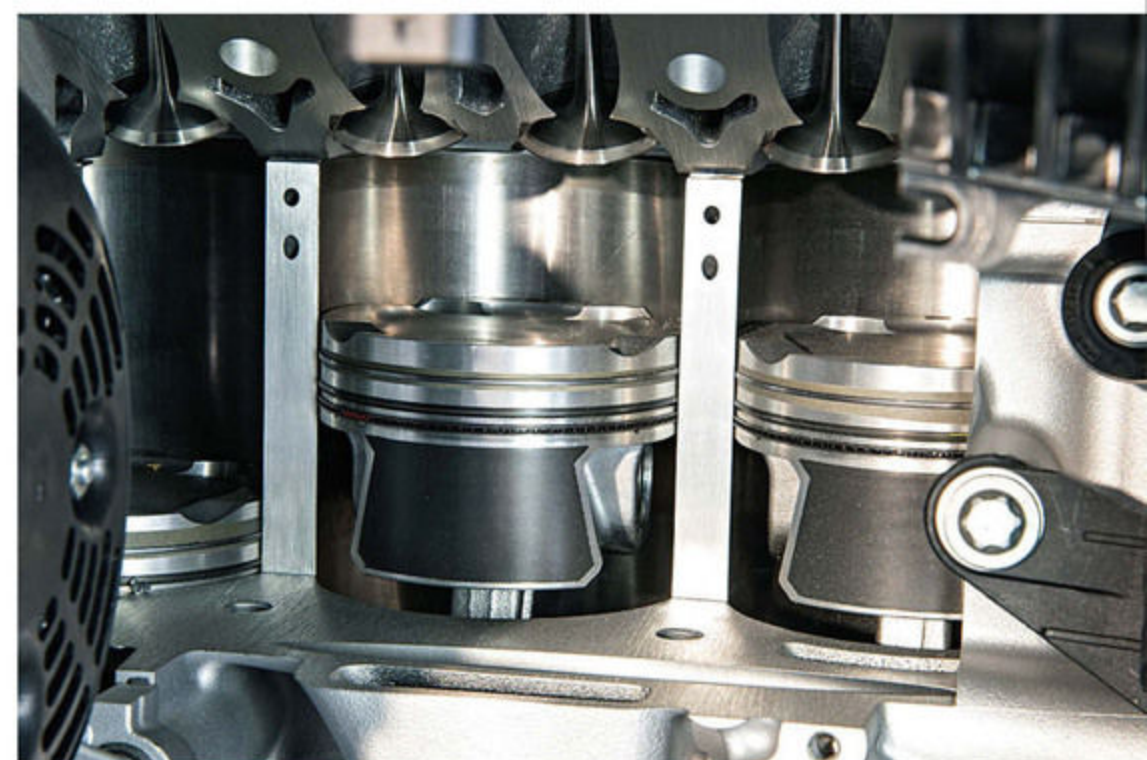
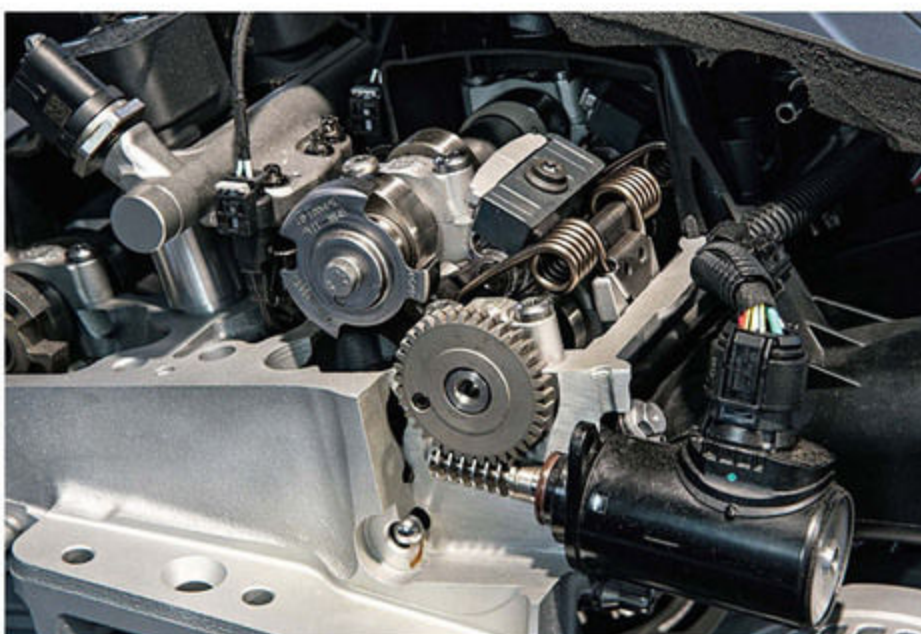
ーズ・アクティブツアラー」もすでに発表になった。218iアクティブツアラーはMINIONクーバーと同じ3気筒B38を搭載し、225iではクーパースと同じ4気筒版を載せるが、MINIONの192psに対し231psとチューンが高い。

1シリーズが次にフェイスリフトを受ける機会を捉えて、114i、116i、118iに搭載される小排気量4気筒は、縦置き3気筒B48が取って代わる。さらに3シリーズも最終的には3気筒に移行する模様。なお、新しいエンジン・ファミリーの6気筒版が導入されるのは、さらに2年先になる見込みである。

BMWがエンジンをモジュラー化することで競争力を強めることは結構なことだ。ただしBMWの好ましい特徴である緻密な回転フィールや、ドライバーの意思に即応する生き生きとしたレスポンスが継承されること、という条件がつく。同社がこれから展開する新型エンジン、期待をもって見守ることにしよう。



右はガソリンエンジンのバルブトロニック機構。バルブリフト量をコントロールすることにより、エンジンへの吸気量を決める。つまり従来のスロットルバタフライは不要となった。その左はガソリンエンジンに見る水冷排気マニホールドと一体のツインターボ。



写真上は3気筒ガソリンエンジンのピストンと吸気バルブで、下は4気筒ディーゼルのピストンと吸気バルブ。シリンダーブロックはガソリンとディーゼルで共用されている。ボア×ストロークも共通の82.0×94.6mmとなる。ガソリン用のピストンはディーゼル用より軽量化に仕上げられている。



i3を製造するライプツィヒ工場には巨大な風力発電が備わり、必要なエネルギーの一部を賄う。走行時にCO₂発生がゼロでも、製造時に大量のCO₂を生んでは意味が無いからだ。

電気が守る 世界遺産。

B MW・i3の報道関係試乗会が屋久島で開催された。キーワードは「自然エネルギー」。CO₂の排出を減らし、宇宙船地球号を救えるかが問われる今、どうしても辿らねばならない道が、ここにある。あらためて紹介するまでもなく、ミュンヘンの名門BMWが満を持して打ち出したi3は、時代の先端を突っ走るEV（電気自動車）でも、もちろん走る現場ではCO₂を排出しない。しかも、それを自然エネルギーで製造しているところが、単なる走りの性能を越えたi3の真価だ。

すでに広く話題になっているが、旧東独のライプツィヒに建設された近代的な工場には4基の巨大な風車塔（高さ140m）が屹立し、風力によって合計10万メガワットもの電力（年間およそ26万ギガワットで、普通の家庭の7000〜1万世帯をカバー可能）を生んでいる。i3の大きな特徴である総カーボン・ボディの素材となる炭素繊維も、メーカーであるSGLE-ACF（米ワシントン州）では、工場をすべて近隣のモーゼス湖での水力発電で動かしている。まだバッテリーパックなど、シャシー各部の金属部品の製造まで全面的にCO₂フリー化されたわけではないが、副次的な効果（軽量のため、工場内の搬送機器も簡素化できる）

サステナビリティとCO₂排出量の削減。

現在、地球規模で推進されるこれらの要請に対し、もともと最適と思われる解を日本を出しているのは、実は本土ではなく閉鎖環境にある離島かもしれない。電力自給率がほぼ100%に達しているという、世界遺産を擁する屋久島の電力事情をレポートする。

まで考えると、普通のエンジン車とくらべ、生産に要するエネルギー消費量は半減。これを数値すれば、やがて自然エネルギー100%で自動車を造れることになる。

i3試乗会の舞台として屋久島が選ばれたのも、そこにポイントがある。九州・大隅半島の南方135kmの鹿児島県熊毛郡屋久島町（屋久島）は「自然エネルギーの島」。面積504km²、周囲132kmと日本の島では5番目に大きく、約6800世帯、1万3500人が居住する。屋久杉の巨木をはじめ豊かな自然環境に恵まれ、93年にユネスコ世界遺産に登録されたほか、霧島屋久国立公園の

一部でもあり、原生自然環境保全地域、森林生態系保護地域としても知られ、05年からはラムサール条約の登録地にも加えられた。屋久島憲章にも「自然資源と環境の恵みを活かす、その価値を損なうことのない、永続できる島づくりを進める」（第3条抜粋）と明記されている。今クルマ界を揺さぶっているサステナビリティ（持続可能性）を追求する地域であり、そこにBMWおよびBMW iとの深い接点がある。

「自然エネルギーの島」というのは、外部からの供給に頼らず、電力すべて自前の水力発電で賄っているから。島内のエネルギー消費で最大なのが



電力(29%)で、軽油と自動車用LPG(24%)、ガソリン(19%)、重油(13%)、灯油(8%)、LPG(7%)と続く。電力の99.5%が水力発電によるもので、ごく短い渇水期など供給不足に陥った時のために、0.5%だけ火力発電が用いられる。その背後には独特の事情がある。屋久島では戦後まで、集落ごとに非常に小規模な火力発電を行っていただけ(戦前、屋久島水力電気からも供給されたが国家総動員法で九州配電に統合され、その後戦を迎えて沙汰止みに)。全島に豊富な電力を供給するには、九州の大発電所から海底電線を利用するのが一般的な解決策だが、敷設と維持にかかる費用や、長距離送電に伴う電圧低下のロスなどから見送られた経緯がある。



屋久島が自給する電力の99.5%は水力によって生み出されている。これは九州地方の最高峰である宮之浦岳を筆頭にした急峻な山岳部からもたらされる豊富な水量(年間平均降水量は4000mm)によって支えられる。化石燃料に依存しないサステナビリティ(持続可能性)が実現している。



で大量の電力を要し、それ相応の発電施設が不可欠だった。そこで52年に創立された屋久島電気興行(現・屋久島電工)が自力で千尋滝発電所(当初出力1000kW、79年に1300kWに増強)を建設したのを皮切りに、島内3カ所の水力発電所を設け、現在では最大2億8000万kWを供給できる態勢を取っている。島内一般家庭や店舗での総需要は7500万kWだから、化学産業が大電力を消費しても、一般への供給に支障はないという(それでも操業状態によって左右される可能性は残る)。特徴的なのは電力供給の形。発電

所を所有する屋久島電工自らは送電・配電せず、九州電力の現地支社のほか地域ごとに3組合(屋久町電気施設協同組合、安房電気利用組合、種子屋久農協)が分担して仕入れ、各戸に小売りしている。最近とみに議論が活発化している発送電分離が、すでに屋久島では実施されていることになる。ただし、いくら大量に発電できたとしても、九州などの大電力会社との物理的な連携がないため余剰分を売電できず、発送電施設の施工や維持のコストを6800世帯のみで負担しなければならぬため、ほかの大消費地と比較して料金が高くなるのは避けられない。電気料金表は非常に複雑だが、平均的な家庭の例でみると、既成の9電力(東京電力、九州電力など)よりおおむね10~15%は高いようだ。また、このような総配電形態のため、各戸での小規模発電に由来する電力を買い取る制度(全国的には常識)は適用されず、それが太陽光発電や風力発電の普及を妨けてもいる。

それはともかく、こんな電力調達で屋久島で実現した大きな要因は気候と地形。ひとつの島でありながら、中央に九州の最高峰である宮之浦岳(1936m)がそびえるほか急峻な高山が多い。この山々を海からの湿った風が直撃するため降雨日数が多く、降雨量は年間4000mm(平地)から1万mm(山間部)にも達する。その落差と水量は、強力な水力発電所に適している。



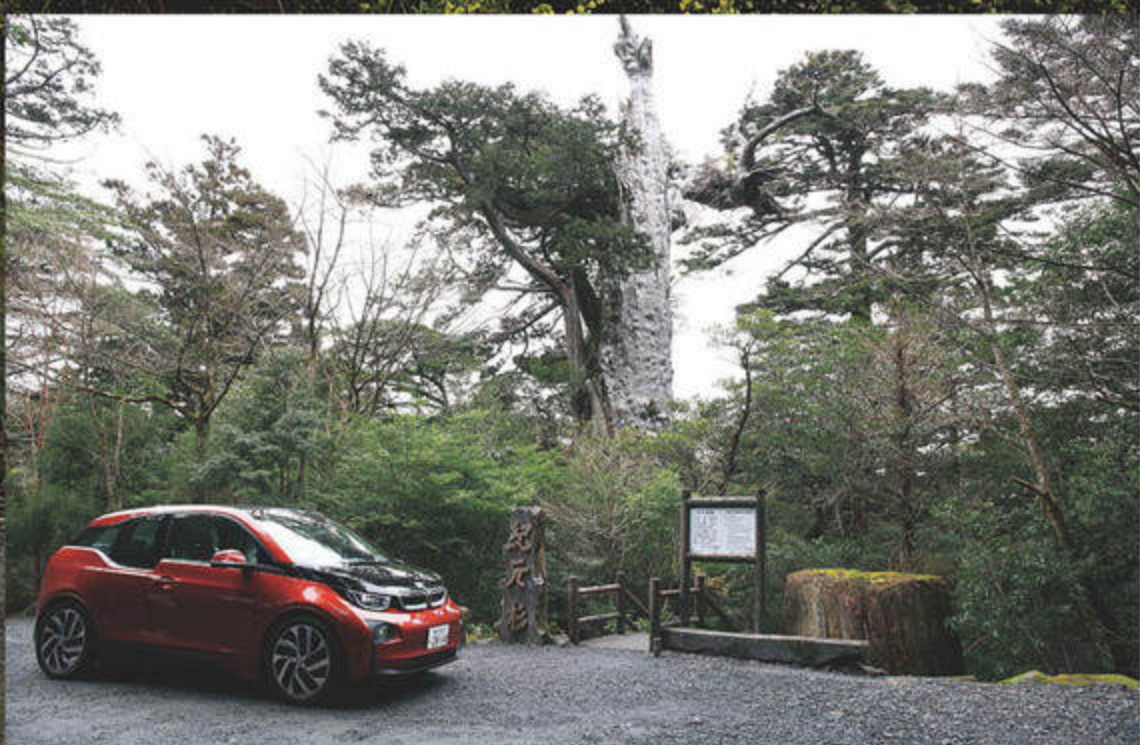
未来を牽引するBMW渾身のiブランドにとって、ほぼカーボンフリーを達成している屋久島でのデモンストレーションは必然ともいえる。試乗会場にはBMW謹製の普通充電設備(200V)も用意され、再生可能なエネルギーを用いた試乗が実現した。

「屋久島CO₂フリーの島づくり」を提唱し、島内には急速充電設備が4箇所設けられている。もちろんi3も充電可能だ。また普通充電設備も宿泊所や飲食店を中心に多数備わっており、EVにとっては理想的な環境といえる。EVタクシーやレンタカーも充実していた。



東電福島第二原発の放射性物質大量放出を機に、中央集権的な大規模発送電に対し、各戸ごと、地域ごとの小規模発電、いわばエネルギーの地産地消への関心が高まっている。すでに数十年の経験を経てきた屋久島は、典型的なモデルと言える。それぞれ住む場所の特性をどう捉え、どう活用すべきかを真剣に考えるだけのために、一度は屋久島を訪れる価値があるのではないが、余談ながら、屋久島の当局はEVの普及啓蒙活動にも熱心で、エコツアーの参加者などを対象に、すでに100台を超えるEVレンタカー(三菱i-MiEVと日産リーフ)が稼働している。美しく和やかな南国の海、森、山を背景としてi3が走る日も、そう遠くないだろう。

樹齢7000年以上ともいわれる縄文杉には徒歩でしかアクセスできないが、樹齢3000年と推定される紀元杉まではクルマで行ける。貴重な自然遺産にダメージを与えないためにも、エミッションフリーなEVは益々役立つだろう。





渡辺敏史

清水和夫

SUVと
ディーゼルエンジンの
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。
ところが、最近の新型車はあまりにも均一化してしまった感が否めない。
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スタートした『GENROQ 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)

どんな道でも気持ち良く遠くまで走って行く！ SUVとディーゼルエンジンの関係を紐解く。

編集部 ジュネーブ・ショーには、S

UVが多く出展されていましたが……。
渡辺敏史（以下、渡辺） ヨーロッパでは小っちゃいSUVがちょっとしたブームですね。

清水和夫（以下、清水） マツダは今年、デミオで1・5ℓのディーゼルを出すんだけど、SUVのCX3^{注①}にも小型ディーゼルが載る。

渡辺 CX3はBセグメントの小っちゃい系のSUVですね。

清水 Bセグメントだと、ガソリンエンジンでもいけるし、ホンダ・ヴェゼル^{注②}みたいにハイブリッドでもいいける。でも、Cセグメント以上のSUVは、CX5とかクルーガとか、やっぱりディーゼルになっていくんだよね。SUVって前面投影面積が大きいから、車両重量以上に空気抵抗が大きいので、量

をおっ立てて走っているようなもの。だから、大きい力が必要になって、カトルクだから、やっぱり2000rpmくらいでのトルクが大きい方が、SUVは燃費がいい。

渡辺 SUVが人気になればなるほど、ディーゼルエンジンが下支えをしにくれるっていう気がしますね。

清水 SUVの語源で、もちろん知ってるよね？

——スポーツ・ユーティリティ・ヴィークルですね。

清水 もともと、西海岸の若いサーファーズ連中がピックアップトラックに乗って、後ろにサーフボードを載つけてたんだよ。それを見て、クライスラーがスポーツギアを載せるクルマを「スポーツ・ユーティリティ・ヴィークル」って呼んで、商業車ベースのピックアップ

トラックと区別したセグメントを作ったのが発端。

渡辺 その始祖を辿ればジープで、ワゴニア系ですね。1960年代からですけど、その頃はまだSUVという概念はなかった。

清水 1990年代初めに登場したRAV4^{注③}、CRV^{注④}はCセグメントのSUVだったから、今のコンパクトSUVブームを作った立役者は日本メーカーということになる。それまではアメリカのピックアップトラックからの流れのSUVが、パッセンジャーライクな、小っちゃい系にきたのは日本メーカーのおかげなんだよ。

渡辺 SUVの商品企画が、90年代はもの凄く進んだんですね。ハリヤー以前はハイラックスサーフとか、本当にトラックにシエルを載せてるようなクルマでしたからね。

清水 でも最初は、こんな小さいSUVはアメリカでは絶対に売れない！ってことで、日本専用車だった。ところが、東京モーターショーで発表したら、アメリカの若い世代から、このクルマ欲しい！って言われて、本格的に輸出するようになった。

——でも、2WDのSUVっていいのは？

清水 意味ないね。カラーテレビの時代に白黒テレビ観るようなもの。雪の日に、フロントにチェーン巻いて走っている情けないSUVがいてさ、



CX5だったんだけどね（笑）。

渡辺 たとえば、CX5は8割方はFF。販売台数を支えているのはSUVをフツの足として使っているユーザ。さらにCセグとかBセグになると、コスト的にも重量的にも、わりとみんなFFを買ってしまいかも。でも、せっかく買うんだったら、4WDを買ってほしいですね。

清水 どうして、日本でRAV4、CRV路線のクルマが造られたかって言うと、その伏線として「RVブーム」があったんだよ。80年代前半。パジェロ^{注⑤}はパリダカ（ダカールラリー）へ行けるようなコテコテのヘビーデューティの、三菱ふそうのトラック技術で造ったクルマだったんだけど。パリダカでわーっとやって、なんとなくそれが港区でも使われるようになった。その頃、チェロキーも日本で人気が出ていたから、RAV4が企画された。

渡辺 パジェロ、一番凄いつきは月に1万台も売れてましたね。

清水 そして90年代後半にBMWが仕掛けて。アウディは4WDでWRCをやっていたけど、SUVには興味なかった。BMWのほうが後出しジャンケンなんだけど、マーケットをよく見ていてX5を出した。スポーツ・アクティビティ・ヴィークル（SAV）という言い方をして、他のSUVとは違うことをアピール。一方、イギリスでは、ラ



用語解説

注① マツダCX3

次期デミオ（2014年デビュー予定）とプラットフォームを共有するコンパクトSUV。現行のマツダの人気車種でCX5のデザインを汲んだものとなり、パワートレインには、1・3ℓガソリンエンジンと1・6ℓディーゼルの2タイプがラインアップすると予想されている。

注② ホンダ・ヴェゼル

3代目フィットをベースに開発された小型クロスオーバーSUV。2013年1月にデトロイト・ショーにおいてデビューし、2013年末から販売が開始された。パワートレインは、1・5ℓガソリンエンジンとハイブリッド仕様がラインアップ。ボディサイズは全長4・2m×全幅1・7m×全高2・6m。

注③ トヨタRAV4

1989年の東京モーターショーでデビューし、1994年から販売されたSUV。それまでのSUVは、堅牢なラダーフレーム構造を持つクロスオーバー車だったが、RAV4はモノコック構造の乗用車をベースにしており「クロスオーバーSUV」の魁となった。FFモデルもラインアップしたが、4WD仕様はドライブシャフトにベベルギヤ式のセンターデフを採用する本格的なフルタイム4WDだった。初代3ドアモデルのボディサイズは、全長3・7m×全幅1・7m×全高1・6m。

注④ ホンダCRV

RAV4の成功を受け、ホンダが開発したミドルサイズのクロスオーバーSUV。1995年に販売開始。初代と2代目は、シビックのプラットフォームをベースとしていた。FFをベースとした、センターデフを省略したスタンバイ4WDを採用するなど、コストダウンが図られ、低価格で販売された。ボディサイズは、全長4・4m×全幅1・75m×全高1・77mで、3ナンバー・ボディだった。



清水和夫 × 渡辺敏史



The JUDGE

清水 ところが、メーカーの商品企画も広報もマーケティングの連中も、スタッドレスタイヤと、ヨーロッパのウインタータイヤと、アメリカのM+S（マッド&スノー）のそれぞれのタイヤの性能の違い^{注6}をわかってないんだよ。はつきり言ってる。

渡辺 そういう意味も含めて、日本ではタイヤの選択肢って、あまりないですよ。

清水 夏タイヤもそうなんだよ。サーキットタイヤだったら思いっきり切りサーキットよりで、乗り心地はハチャメチャ。エコタイヤは転がり抵抗が良すぎるから雨の日は危ない、みたいな。何かのところで100点取ろうとするから。他の性能が全部死んじゃう。商品企画がおバカなんだよ。本当に現実をわかってない。会議室でものを考えて、シテイボーイたちがろくでもない商品企画をやるから。

——クルマに対しても同じ？

ハードの技術はみんな良いものを持っているんだけど、商品企画の段階で勘違いしちゃう。本当にお客さんが何を望んでいるのか、客観的に見て、こういうクルマに乗せなきゃいけないっていう哲学みたいなものがない。今回ジュネーブ・ショーで明確に見えたのは、日本のメーカーって、マツダ以外、何を作りたいかわからないんだよ。だから、この地域でこんなものが売れてますよって、試乗調査をして、売れるクルマを造ろうとしている。自分たちは

こういう自動車メーカーになりたいとか、こういうクルマを造っていききたいっていう意志がなさ過ぎ。逆にメルセデスは、それが怖ろしくあるって感じたけど。でも、そういう姿勢がトヨタからはまったく感じられない。

渡辺 RAV4デビューの頃って、何とかして認められたりとか、何とかして受け入れられたりみたいな、そういう必死な思いがトヨタにはあったと思うんですよ。でも、今はないんじゃないかと。もう、わりとアメリカであぐらかいてるような。

清水 最近日本の自動車メーカーのマーケティングと称する商品企画に絡んでいる人たちと話したんだけど、ホントに過去を見てクルマ造ってるとしか思えない。じゃあ、売れば何でもやるのか？って話。マーケティングを求



ML350ブルーテックは、ビレリ製のウインタータイヤを履いていた。サイズは前後ともに265/45R20という大径かつ幅の広いものだが、今年の大雪はともかく、通常の東京での降雪であれば、十分に走ることができる。どこまでも走って行くためには必要な装備だから、笑顔で○。

めているのか、自分たちは何を作りたいのか。この2つのベクトルを調和させることが大切なんだよ。

——4WDなのに、前後で異なったサイズのタイヤを履くモデルが増えてる点はどうですか？

清水 そんなのは、オプションで、ある地域でそういうものを選んでいくだけで、素のクルマはそうならない。ヨーロッパでそんなタイヤ選びをしたら、みんな迷惑しちゃうもの。だから、輸入車イコール高級車ってあがめるような国だからこそ、ある意味成り立つビジネスなんじゃないかな。ポルシェのマカンもやってるから、どうして？

渡辺 聞いていたら、「リヤタイヤを太くした方がステアリング・アジリティになったから」って言うんだよ。重量配分で見たらフロントヘビーなのに。

渡辺 4WDだから、もともとスタビ

注6 三菱ハジエロ

RV（レジャー・ヴェイクル）ブームと呼ばれた1990年代に販売台数を大きく伸ばし、1992年の最盛期には年間8万1707台を販売した。1983年からダカールラリー（パリ・ダカール）に参戦し、総合優勝12回、市販車改造部門優勝13回、市販車無改造部門優勝9回などの輝かしい成績をあげている。

注6 スノータイヤ

日本においては、スタッドレスタイヤとスノータイヤとして取り扱われているが、本来のスノータイヤは、通常ノーマルタイヤ（「夏タイヤ」）がタイヤチェーンを巻いて走行するのに対して、チェーンなしでも雪道を走行できるタイヤをさす。スタッドレスタイヤはあくまでもスノータイヤの中のひとつ。スノータイヤのゴムは、氷点下の低温でもしなやかさを失わず、雪をトレッド内部に掻き込むように路面に食いつくことでノーマルタイヤよりも優れたトラクション性能を発揮する。タイヤのサイドウォールには「SNOW」の表記がなされていることで、夏タイヤと区別できる。

スパイクタイヤ

スノータイヤのトレッド面に金属製のスパイク（スパイク）を打ち込んで氷上のグリップ性能を強化したものがスパイクタイヤ。ただ、路面を削って粉塵公害を引き起こすことから、北欧などの寒冷地帯を除いて世界的に使用が禁止されつつある。日本では1990年から使用が禁止されている。

スタッドレスタイヤ

スパイクタイヤの法規制発動後に開発が進んだスノータイヤ。従来のスノータイヤと異なり、スパイクを打ち込まなくても雪上で十分なグリップ性能を発揮できるように、ゴム材質やトレッド面に特別な設計が施されている。日本で販売されるスタッドレスタイヤのサイドウォールには「STUDLESS」の表記がある。

マッド&スノータイヤ

泥濘地などのオフロードや、積雪路面に対応したタイヤ。絶対的な性能は冬タイヤ専用用品に比べて劣るものの、完全な夏専用タイヤに比べ、ある程度までは積雪路面にも対応可能なため、気候の変化が高い傾向がある。冬タイヤよりも需要が高い傾向がある。冬タイヤ専用のスタッドレスタイヤの他にも、オールシーズンタイヤ、オールテレインタイヤ、マッドテレインタイヤにもマッド&スノーを示す、「M+S」「M+S」の表記がある。

ンドローバーはもともと軍用だったから本格的にオフロードも走れるSUVを持っていて、そのスポーツ版がレンジローバー、汎用モデルがディスカバリー、コテコテがデイフェンダー。BMWのX5のマーケットでの好反応を見てたポルシェは、リスクを分散するためにVWと一緒にトゥアレグ&カイエンを開発する。それが見事に、嬉しい誤算の大ブレイクだよ。

——メルセデスはGゲレンデヴァーゲンを持っていたから、SUVブームを横目で眺めていたんですか？

渡辺 オンロード・メインで使うには、Gじゃちょっとトゥ・マツチという判断があったんじゃないかな。

清水 メルセデスはGとかウニモグとか、本格的な4WDクルマを持っていたから、乗用車ライクな4WDを高いところ目線で、ちょっとバカにしてたと思うんだよ。80年代にアウディがクワトロを出したときにメルセデスは、アウトバーンで4WDなんかいらんのか、そういう発言をして牽制してた。

渡辺 で、4マツックに行きました。

清水 オレは13年間24万kmくらい乗ったけど、本当に堅牢なクルマだったね。

——4マツックは壊れるって、言われてましたけど。



リテイはありますからね。わざわざ異形サイズにする必要はない。特にX5はエアロも巻いて、日本丸出し。って言うか。

清水 問題なのは、20、21インチって、ヘタしたらタイヤがないってこと。日本にあるタイヤサイズから選んで、ホイールも買わなくちゃならない。そうすると、タイヤ&ホイール代で150万円位出ていっちゃう。

渡辺 X5のリヤはランフラットだし、たぶん、そのへんのタイヤショップでは換えられないと思いますよ。

清水 最悪なのはアウディだよ。RS7とRS6なんて、日本でウインタータイヤが手に入らないんだから。ピレリのタイヤもあのサイズはないんだよ。外径710mmくらいの。

渡辺 X5のリヤタイヤも、たぶんこのサイズだと1本で10万円クラスでしょうね。

清水 乗る人だと、1年で2万km超えるでしょ。1年ちよつとで、タイヤ代が100万円出ていくなんて。

渡辺 しかも、ディーゼルでそんな設定をする必要はまったくない。ディーゼල්って、走れば走るほど価値が出るクルマなのに。



——日本のユーザー自身が、距離を乗らないから、それでもいいと思ってるんじゃないですか？

渡辺 それなら、どうしてディーゼルのを買おうと思ったかですよ。

清水 乗らないんだったら、ディーゼルの買う意味ないし。

渡辺 やっぱ、何か遊びに行きたい、遠くに行きたいという気持ちがあるところにあるって買うものかなあっていう感じがしますね。だからこそ、せっかく買ったからにはどこかへ行って欲しい。

——目的を持ってクルマを造ってないメーカーの話が出ましたが、買う方も目的をもって買え！と。

渡辺 どうにでも使えるっちゃ、使えるんですけど。でも、ライフスタイル的な話をすれば、どうにでも使える道具っていうのは一番使うのが難しい。

十徳ナイフと同じ。だからやっぱ、使う方もそれなりに気を使わないと、という気はしますね。

清水 この前の雪で懲りた人も多いと思うけど。クルマなんて動かなくなったら、価値がないどころか邪魔者になる。緊急車両も通れないし。社会の癌になっちゃう。だから、クルマって必ず目的の地まで安全に辿り着くっていう大前提が必要で、そのためにフツの2WDじゃ行けないようなところへ行けるのが4WDだとしたら、タイヤも4WDに見合ったタイヤを選ばなくちゃならない。それだと、陸サーファー^{注⑥}になっちゃう。陸サーファーだったら、こんなにでかくて邪魔になるようなクルマはいらな

SUVで4WDならどこへでも行ける。どうにでも使える道具は使うのが難しい。

清水 だから、まあ、日本は後進国なんだよ。だから輸入車メーカーにしてみれば、ウツヒツヒツって感じ。ドイツなんか、雪が降らなくても、11月になったらウインタータイヤを履くことが法律で義務化されている。夏タイヤの限界点を路面温度で規定してる。

ら、クルマって必ず目的の地まで安全に辿り着くっていう大前提が必要で、そのためにフツの2WDじゃ行けないようなところへ行けるのが4WDだとしたら、タイヤも4WDに見合ったタイヤを選ばなくちゃならない。それだと、陸サーファー^{注⑥}になっちゃう。陸サーファーだったら、こんなにでかくて邪魔になるようなクルマはいらな

いだろうし。ディーゼルは、気持ち良くどこまでも遠くへ走って行かれるというエンジンなんだから。もちろん、4WDとの相性も良くって。だから、ディーゼル、タイヤ、4WDって、3つセットだよ、って考えないと。



X5はMスポーツモデルのため、フロントに285/45R20、リヤに315/40R20という前後異形サイズのタイヤを履く。パンクして空気が抜けた後でもそのまま100km程度の距離を走ることができるランフラットタイヤなんだけど。これにはふたりともブーイングの嵐。

清水 でも、救いはトルコンATってことだね。これでデュアルクラッチだった日には、目も当てられない。ボルシエもマカンはデュアルクラッチ、PDKだね。距離を乗るとクラッチ交換が必要になってくるから。MTかシグナルクラッチだったら修理が可能だけれど、デュアルクラッチやCVTが壊れたら、丸ごとアッセンブリー交換するしかないから。デュアルクラッチがこれだけ増えちゃっているけど、これから6年7年オチのSUVを買おうと思つたときに、デュアルクラッチはやめた方がいいよ、って話になってきちゃう。

渡辺 雪道とかちよつとした悪路を行うことを考えたときに、やっぱりトル

コンの方が相性いいわけだし。

清水 トルコンは、戦前からある技術だから、もう40年50年ある技術で、壊れない、一生ものだっていうのは証明されている。だから、デュアルクラッチがトルコンと同じライフを持てるかどうかっていうのは、まだまだ未知数だし、5年後くらいに中古のゴルフの小さいDSGなんて買つたら、えらいことになっちゃうかも。もし壊れたら、ギヤボックス丸ごと交換。ボルシエもそうなんだけど。マニュアルだったら修理できるけど、PDKだったら直せ

用語解説

注⑦ 陸サーファー（おかサーファー）

1970年代後半のサーフィンブームの際、そのブームに便乗して、サーファー・ファッションを身にまとい、クルマのルーフにキャリアを取り付けてサーフボードを載せ、いかにもサーファーという顔をしてあちこちへ出かけるものの、サーフィンはまったくしない（できない）輩をさして言った言葉。

注⑧ シボレー・キャブティバ

韓国GMが2006年から製造し欧州市場およびベトナムにおいて、シボレーブランドで販売している中型クロスオーバーSUV。日本への正規輸入は2011年7月にスタート。2・4Lガソリン+6速AT、4WD、7人乗り。ボディ概寸は、全長4.7m×全幅1.8m×全高1.8m。



渡辺敏史

The JUDGE



ML350は走行状況に応じて最適な減衰力を自動調整するダイレクトコントロールサスペンション、急勾配の下り走行で車速を自動制御するDSR(ダウンヒル・スピード・レギュレーション)は装備するが、エアサスでないため車高を上下する装備はない。プッシー!

清水 そういう技術も出てきているので、いろんな選択肢があるんだけど、堅牢で、走破性が高く、どこまでも行けて、目的地に確実に着けることが重要。ボクがボルシェでもメルセデスも

より、信頼できる技術のほうが重要になってくる。パサートも、アメリカではディーラーが、トルコンATに換えてくれて言い出して、VWはトルコンATに換えちゃったね。
渡辺 世界の中でも異色なのは、アウトランダー・プラグイン・ハイブリッドでしょうね。リヤは電気モーターだからプロペラシャフトはないし、EV走行しているときはFR。2モーターで、プラグインで。
清水 そういう技術も出てきているので、いろんな選択肢があるんだけど、堅牢で、走破性が高く、どこまでも行けて、目的地に確実に着けることが重要。ボクがボルシェでもメルセデスも

オレが自分用に買うクルマの三大要素は、右ハンドル、4WD、ディーゼル。

ない。最近、GMとフォードが、9速10速のトルコンATを共同で開発することを決めたみたい。
渡辺 フォーカスはデュアルクラッチだけど、クーガはトルコンAT。ちゃんと使い分けてる。
清水 やつぱり、SUVで道なき道を行く! みたいなことを考えると、デュアルクラッチみたいな新しい技術

4WDっていうのはそれが理由。今はMINIで2WDだけど、
——では、ご自身のクルマのラインアップにSUVを入れようとは思ってますか?
清水 今やオレは、その岐路に立たされているんだよ。言ってみれば、自分が医者であるが故に、今の医療とか薬の限界を知ってるから、なかなかこ



清水和夫

スポーツと、幅が広いですね。
清水 クルマ選びってそんな感じになっちゃうんだ。雑誌の企画でライバル対決に出てくるような風にはならない。ただ、レンジローバー・スポーツはエンジンがV6スーパーチャージャーなのがイヤだ。燃費は6km/ℓくらいかな。ハイオクガソリンは今、170円/ℓくらいだから、満タンにすると、簡単に1万円超えるからね。
渡辺 ボクはもう、そのくらいのサイズっていうのは、自分の性格にトゥ・マッチです。一番欲しいというか、認めているのはジムニー。
——そこ、いきますか。
渡辺 現実的に考えると、アウトバックもいい。
清水 確かに。
渡辺 でも、それほど威圧感はないですよ。両方とも、過去に自分で乗っていたことがあるので、挙げてみましたけど。輸入車でいうと、レンジローバーとラングラーでしょうかね。これは



別物感あります。
清水 ジープ系も、小っちゃいのあったじゃん?
渡辺 パトリオット? 今はコンパスですね。
清水 地味だけど、キャブティバ^{注6}なんていいかもね。アメリカのクルマって、頑丈そうな感じがイイ。現実的にはレンジローバー・スポーツのもうひとつ下のモデルがアルミボディだと、いいなと。
渡辺 レンジローバーとイヴォークの間くらいのサイズですね。パワートレイン的にはSUVは絶対にディーゼルだと思えますね。今日のクルマは両方ともディーゼルで、◎って感じになりましたけど。
清水 でも、オレは両方ともいらない。デカすぎるんだよ。サイズ的には、ひとつ前のMLが限界。小っちゃいMLって言ったら、GLKとか、出たばかりのGLAになるだろうけど。GLAは、Aクラスがベースだから車高も中途半端、だったらMINIのクロスオーバーかベースマンに乗ったほうがいい。MINIのMTがいいよ。

SPECIFICATIONS

モデル名	BMW X5 xDrive35d M Sport	Mercedes-Benz ML350 BlueTEC 4MATIC AMGスポーツパッケージ
■ボディスペック		
全長×全幅×全高(mm)	4910×1985×1760	4845×1925×1795
ホイールベース(mm)	2935	2915
トレッド(mm)	(F)1660 (R)1700	(F)1635 (R)1650
車両重量(kg)	2210	2320
■パワートレイン		
エンジンタイプ	直列6気筒DOHCディーゼル+ターボチャージャー	V型6気筒DOHCディーゼル+ターボチャージャー
総排気量(cc)	2992	2986
ボア×ストローク(mm)	—	83.0×92.0
圧縮比	16.5	15.5
最高出力	190kW(258ps)/4000rpm	190kW(258ps)/3600rpm
最大トルク	560Nm(57.1kgm)/1500~3000rpm	620Nm(63.2kgm)/1600~2400rpm
■トランスミッション		
タイプ	8速AT	7速AT
■シャシー		
駆動方式	4WD	←

※AMGスポーツパッケージ装着オプション料金

モデル名	BMW X5 xDrive35d M Sport	Mercedes-Benz ML350 BlueTEC 4MATIC AMGスポーツパッケージ
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン	←
サスペンション フロント	ダブルウィッシュボーン式	←
リヤ	インテグラル・アーム式	4リンク式
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク	←
リヤ	ベンチレーテッドディスク	←
■タイヤ&ホイール		
フロント(リム径)	285/45R20(10J×20)	265/45R20
リヤ(リム径)	315/40R20(11J×20)	265/45R20
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	230	360
0→100km/h加速(秒)	6.9	3.3
■環境性能		
燃料消費率(km/ℓ:JC08モード)	13.8	12.5
CO ₂ 排出量(g/km:NEDC複合)	162	—
■車両本体価格(万円)※消費税抜き	838.0952	752.381(※33.3334)

Genius on Wheels

戦士の休息

VINTAGE
NOW
PORSCHE Special

1980年、82年のWRCチャンピオン、ワルター・ロール。
あのニキ・ラウダに「Genius on Wheels」と絶賛された
彼はまた、熱烈なポルシェ・ファナティックとしても知られている。
そんな“クルマに人生を捧げた男”の素顔に触れようと
バイエルンの森に育まれた静かな村を訪れた。

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



チ

エコとの国境に程近い人口1
600人のザンクト・エン
グ
ルマール。バイエルンの森に抱かれた
小さなこの村にワルター・ロールは
住んでいる。「ワルターは仲間の一人
だよ」地元の農夫は自慢げにそう言
う。農場の周りを走るときも、ガソ
リンスタンドに立ち寄るときも、ワ
ルターは村人の世間話の相手になり、
握手をする時間を惜しまない。世界
屈指の名ドライバーはこの土地を愛
し、ここに住む人々を愛している。

数分後、私たちが乗るポルシェの
音を耳にした別の老人は、道の脇に
寄ると親しみを込めてこちらにうな
ずいた。長いあいだ風雪に晒された
顔の下半分は無精ひげで覆われてい
る。「彼は村の、仙人、みたいな人
でね」とワルターが説明してくれる。「標
高1000mの山のなかに住んでい
るのですが、仙人といえども現金は
必要なようで、時々こうして村に下
りて来るのです。あの人の夢は運転
免許を取ること。ミュンヘンまでク
ルマを走らせてバイエルンの試合を
観戦したいらしい」村人に親切なワ
ルターのこと、この老人に運転の手
ほどきをするのかもしれない。

突然車内に「ピーッ」という音が
響いた。「ちょっと失礼」ワルターは
そう断ると、路肩に寄せて停め、手
探りで携帯電話を取り出した。ファ
ンからのメールで、「僕のポルシェに
サインしてもらえますか」という文
面だ。「もちろんすると」ワルター
は素早い指使いで返事を送ると、私
に向かつていたずらっぽい笑みを浮
かべた。「これまでに数え切れないほ
どポルシェにサインしてきました。
今に私のサインのないポルシェがレ
ア物として価値が出るかもしれない」
——これもワルター一流の謙虚な言
葉である。



マイブルンを過ぎるとペースがぐんと上がった。ワルターのワンのような目が路面をスキャンする。細身のステアリンググリムを両手で握り、右足の踵はカーペットに埋まっている。カタバルトから打ち出されたかのように、911は怒濤の勢いでコーナーを抜け出る。「ターボは3000rpm以下に落としちゃダメなのです。全然走らないから」。ステアリングの修正は最小限。38年物のボルシェをいかにも嬉しそうに扱う。微妙にして研ぎ澄まされた動きのひとひとつを、流れるようなひと続きの動作に繋げる——これが彼のドライビングスタイルだ。ステアリング操作、ブレーキング、クラッチ操作、シフト。すべてが一連の動作で完了する。レバーにもペダルにも大げさな入力はない。操縦席を舞台にしたエレガントなバレード。スキーのインストラクターをしていた若いころ、ワルターはスキーを身体の一部のようにコントロールしたと言われている。クルマでも同じ。このコントロール能力はだれも真似できない。

「どこかが突出した動きをしてはいけません。クルマの軌道が乱れるのでね。調和」と、スムーズネス、このふたつがキーワードです」。私がラリーのコ・ドライバーのような気分には陥っていないのも、これで説明がつく。途方もないスピードで走っているのだが、助手席の私はこの上なく快適で、安心感に包まれている。これぞマイスターのテクニク。67歳になるワルターだが、引退するつもりなど毛頭ない。「加速中は目から耳に向けて水平にエモーションが流れるのを感じ取ることです」高速走行の奥義に関して、ワルターはこうした箴言を多数残しており、これらをひとつにまとめた一冊の本がで



きるだろう。

ワルター・ロールのファンが多いのには理由がある。腹を割った素直な物言いが魅力だし、成功したプロドライバーでありながら、人間味のある気さくな人柄なのも理由のひとつだ。ザンクト・エンゲルマール界隈ではポルシェに乗る彼の姿をしばしば見かけるが、それと同じくらい自転車をこぐ姿も目にする。フィツトネスのために頻繁に乗る。時には73km離れたレーゲンスブルクまで自転車で行くこともある。そこでは妻

ワルターは妻を愛し、
自分が住むこの森を愛している。

のモニカが35名の従業員を率いて、自動車のボディショップを経営している。

話を聞いていると、どうやらモニカは夫に理解のある素晴らしい女性のようなのだ。かつて彼は、イタリアでぞつこん惚れ込んだレッドの356クーペを衝動買いしたことがある。356ならロードスターが1台あるというのに……。モニカは「持っていないさかいよ」と言ってくれた。お礼に彼はそのクーペを妻にプレゼントした。

彼は妻を愛し、自分が住む森を愛

VINTAGE
NOW
PORSCHE Special



している。ミュンヒスホーフエンに着くとクルマを停め、外に出て山の澄んだ空気を胸一杯に吸い込んだ。

眼前にはバイエルンの山並みの最高峰グロウサー・アルバーが雄大な景観を呈する。その後、シュークリストレガーでもやはりクルマを停めた。低地ババリアー帯が足下に広がる。地形はここから急激に落ち込み、ドナウ川への峡谷へと連なる。折しも霧が出て、ドイツの画家カスパー・ダーヴィド・フリードリヒの絵画さながらの風景となった。

若いころ、ワルターは周囲の森を高速で飛ばしたものだ。いつも友人のヘルベルト・マレセクが一緒だった。ラリーに出てみると勧めたのもヘルベルトだった。ワルターはグラベルを突進し、水しぶきを上げて川を渡ったが、アクシデントは一度も起こさなかった。いや、たまたま森で出くわしたハンターが泡を食って茂みに飛び込んだことは何度かあったかもしれない……。当時、ワルター



魅力的なワルターのガレージ。イタリアでひと目惚れして手に入れ、妻のモニカにプレゼントした赤い356クーペをはじめ、歴代911、そして最新のGT3とカレラGTなど多彩な顔ぶれが収められている。エンスージアストにとって、ひとつの理想郷といえるだろう。

運転席で愛猫のリサと戯れるワルター。ワルターのかけがえの無いパートナーとして、彼女との付き合いはもう14年になる。そんな今の彼にとって、欠かせない日々の仕事のひとつが薪割りだ。もう冬が来ている。



ーは小型軽量のスピードの出るクルマを駆っていたが、操縦術を身につけたのは大型の重量セダンだった。1960年代中盤、彼はレーゲンスブルクを管轄する財務局の事務員をしていた。財務官には公用車が割り当てられていたが、当の財務官は免許証を持っていなかったため、ワルターが運転手を買って出た。「2000のディーゼルでした」そう当時を振り返る。「たった55HPで、氷河が移動するほどのスピードしか出ませんでした」しかし前方の路面を「読む」術を覚えてくれたのはこの鈍重なメルセデスだった。「いったん乗ったスピードを殺さないように走らせるのがコツです」。

加えて彼は、しばしば対向車からパッシングライトを浴びせられたとも語る。その答えは簡単。田舎道を150km/hで飛ばすなど正気の沙汰ではなかったからだ。「上司の財務官から、なぜこのクルマだけ年中パッシングを浴びせられるのかと聞かれましたが、私にも見当が付きませんと答えました」ワルターはそう言う声に出して笑った。探りたてのマッシュルームを供すレットテンバッハの「シユメルメアホーフ」で食事になった。店のオーナーがワルターにそつと耳打ちする。「ヨーロッパのさる国王がお忍びのハイキングをしにここに来ている。その国王が君のクルマに同乗できないかと聞いているのだよ」と。「もちろんいいとも」ここでもワルターはふたつ返事だった。彼はいつでもファアンとともにある。肉屋の見習いである、国王であれ関係ない。国王は素晴らしい状態にあるオーググリンの911に同乗するのだろうか。この76年製ターボはミュージアムから借り出したクルマで、フェリー・ポルシェのプライベートカーそのものだ。「ぜひとも私のガレージに収めたいですね」と素直に語る。



この日ワルターがドライブしたのは、ポルシェ・ミュージアムが所蔵する911ターボ。元フェリー・ポルシェのプライベートカーで、ポルシェ家のファミリーカラーであるグリーンに塗られている。そんなとっておきの911をドライブするには最高のロケーションだ。



確かに彼のガレージに絶好な1台だろう。グリンの911はまだ持っていないからだ。現在ワルターはイエローの73年型カレラ、81年以降所有しているシルバーの3・3ターボ、ブラックの964RS、そして930を2台（内訳はレッドのカブリオレと、スピードスター）所有している。「まともなクルマはポルシェだけだ」と教えてくれたのは兄だったが、1965年に自動車事故で亡くなった。自宅に戻ったワルターは薪を暖炉に運び込んだ。ザンクト・エングルマールの冬は長く厳しい。天気予報は今週末に初雪が降ると言っている――。

Genius on Wheels



アリババの洞窟

ポルシェ・ミュージアムからさほど遠くない場所に
彼らの旺盛な収集欲を支える秘密の施設があるのをご存知だろうか。
残念ながら、この詳しい場所は教えられないが
貴方が熱心なポルシェ・ファン・ティックならば、
その扉を開けた瞬間、間違いなく卒倒してしまうはずだ。



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

ツッフェンハウゼンの
ポルシェ・ミュージアムから少し離れた、人
気のない場所に佇む秘
密の所蔵庫。60年代に
建てられた倉庫を改装
したもので、無論セキ
ュリティは万全。残念
ながら一般には公開さ
れていない。

VINTAGE
NOW
PORSCHE Special

Porsche's Secret Warehouse



世界中から集められた“ボルシェ”がギッシリ詰め込まれた、誰もが息をのむ光景。例えばポロポロのジャンクでもしっかりカバーを掛けて保管する徹底ぶりだ。

ここにはボルシェに関わるものなら、“ボルシェ”以外の作品でも収められている。これはボルシェが技術を提供し、開発に寄与したアウディ RS2とラーダ・サモーラ。



レースカーを収めるためのマッチボックス。メルセデス・ミュージアムにも良く似た施設があるが、実はそこからヒントを得た(アヒム・シュティスカル館長はメルセデス・ミュージアムの出身)ものだという。

ス

チールとガラスでできたボルシェ・ミュージアムは、訪れる人をあっと言わせるモダンな建物だ。その館内には85台ほどの様々なボルシェが展示されているが、これはほんの「オールドブル」に過ぎない。

なぜならミュージアムとは別に、510台を超える歴代ボルシェが保管されている倉庫があるからだ。実はこの倉庫こそが筋金入りボルシェ・ファナティックにとつての「メイン料理」といえる。しかも我々は、ツッフェンハウゼンの観光コースにはないこの「アリババの洞窟」に首尾よく潜入できたのである。

ボルシェの神聖なる保管場所は、ミュージアムからクルマで5分ほどの距離にある。なんの特徴もない外観からは、内部に歴史的所産が所狭しとばかりに並んでいるとは想像もつかない。案内役を務めてくれたボルシェ・ヒストリック・コレクションの責任者アレクサンダー・クライン氏は、こう語る。

「これは元々60年代に建てられた工場で、私たちが所有権を買い取ったのは2011年のことです」

クライン氏はボルシェ内部でも屈指の有能なヒストリアンであると同時に、テストドライバーでもある。ミュージアムのリペアショップでレストアが完成したクルマをテストして、コレクションに相応しいコンディションか確認するのも彼の仕事だ。

冒頭に述べたように、現在コレクションとしてボルシェが所有するクルマの総数は510台を超え、世界中のヒストリックカー・レースや展





1984年、フェリー75歳の記念に造られた928のシューティング・ブレーク“ドクターズカー”をベースに、87年に開発された観音開きドアをもつ5ドアモデル“H50”。

この倉庫の中でもとりわけ興味深い2台。どちらも80年代から研究されてきた“4ドアの911”だ。手前は88年に試作された3.6ℓ V8を搭載する989。生産化はされなかったが、ヘッドライトは996に活かされた。奥はジウジアーロのデザインで社内呼称932。



サファリに出場したマシンには砂漠の砂がそのまま残されていた。

示会に出展されている。クライン氏によると、この倉庫はそうしたイベントに向けてクルマを送り出す、デイスパッチ・センターの役割も兼ねている。またここではクルマをピカピカにレストアするのではなく、現状を保つのが目的だという。なるほど、1978年のサファリに出場したラリー仕様の911を見て、クライン氏の言う意味がわかった。マルティニ・カラーは色褪せ、アフリカの灼熱に晒されたりヤウインドウ下の救急セットは半分溶けたままです。

かれ、クルマの下回りには砂漠で付着した砂がそのまま残っているという具合だ。この倉庫には120台もの純レーシングカーが保管されている。どれも輝かしい戦歴の持ち主ばかりだが、白眉なのはタイプ935/78だろう。このグループ5カーは、長いリヤフエンダーとホワイトを主体にしたボディカラーリングゆえ、ハーマン・メルヴィルの長編小説『白鯨』に登場する白いマッコウクジラにちなんで、モビーディックと呼ばれている。

この2台の944は、1988年にピレリとシェルの協力の元、944の信頼性をアピールするために行われた“プロジェクト・ルナ”で使用されたもの。地球と月の距離に等しい38万4405kmを走破するのに成功した。



ふと見上げた先にあったレッドの944のフロアを見て驚いた。なんと水平対向エンジンをリヤに搭載しているのである！なにを目的に開発されたクルマなのだろう？



1990年に発表されたメルセデスのモンスターセダン500Eは、80年代終盤に財政危機に陥ったボルシェが開発に関与したものだ。これはW124クーペがベースのテスト車両。

1979年製のHESS-PORSCHE。モーターサイクル市場への進出を目論み、BMWのフレームに356スーパー90用のフラット4を搭載して試作されたが、1台のみに終わった。



倉庫にはプラスチックのパーツやテープで偽装された多数の911プロトタイプが保管されている。真ん中にあるのは991のプロト。上のクルマは初めて見るタイプだ。



意外と知られていないが、ボルシェは1987年から90年にかけてインディにも挑戦している。この通路に無造作に押し込まれて保管されているのは、90年型のマーチ90P。



パリ・ダカール・ラリーで959のサポートカーとなったGワーゲン。928用の300hp 4.7ℓ V8が移植されている。スリー・ポインテッド・スターが外されているのに注目！



ヘルムート・ボット技師が精神的な生みの親ともいべき959。その開発過程で製作されたテスト車もすべて保管されているのには驚く。手前は当時広報車としても活躍したプロトの1台。



356の時代から完全4シーター車を夢見ていたボルシェが、1969年から開発を進めたのが、ホイールベースを35cm伸ばした911S(915)。これは可動状態にある唯一のもの。



1996年7月15日にラインオフした記念すべき累計100万台目の911。ドイツ警察に納められ任務に就いていたが、事故に遭ったのをきっかけに博物館に戻され保管されている。



ディーゼルエンジンとボルシェは無縁ではない。彼らは1937年から空冷ディーゼルを積むトラクターの開発に着手。56年から63年にかけてジュニア・シリーズなどを生産した。



928カブリオレの開発は完成まであと一歩のところまで進行していたが、社内の財政状態悪化と87年のブラックマンデーの影響をうけ、プロジェクトは中断の憂き目を見た。

3層のバレット一杯に詰め込まれた924 / 944のコレクション。手前の1台は3.0エンジンを搭載する968ロードスターのプロトタイプ。1993年に1台だけ組まれただけで、ボクスターに主役の座を譲った。



バッジの外されたカイエンのボンネットを開けて驚く。エンジンの搭載位置がこんなに低いはずはない！ 実はこれは、パナメーラの開発車両として使われたものだった。



Porsche's Secret Warehouse



るのはご存じの通りだ。
2基のターボチャージャーで過給される3・2ℓフラット6は845hpという途方もないパワーを発揮。必勝を期して投入された78年のル・マンでは8位に終わったが、その技術は後の936や956に活かされ、栄光を勝ち取ることになる。
それにしてもなんとという壮観だろう。よく見ると、モビディックの後方にはもう1台935がいる。こちらは1・4ℓの小排気量エンジンを搭載する（それでも390hpを発揮する）「ベイビー」。さらにそのすぐそばには、ガルフ・カラーの908/3が静かに佇んでいる。350hpを発揮する3ℓフラット8を搭載したこのマシンは1970年のタルガ・フロリオで2位入賞を果たし

た。550kgという超軽量にあらためて時代の流れを感じる。
また倉庫の片側に目を移すと、現代のGTカテゴリーに属するレースマシンが数台並んでいた。なかでも珍しいのは2台しか製作されなかったダウアー962LMだ。ベースは962Cで、1994年のル・マンにLMGT1カテゴリーから出場し、見事総合優勝を果たした。
もちろん、この倉庫にはレースカー以外に生産モデルのプロトタイプも保管されている。ボルシェは、クライアントの要求に応じて様々なテクノロジーを開発・販売して利益を上げる頭脳集団としての部門を創業時から持っている。最近ではアウディとのコラボで生まれたRS2が記憶に新しい。

この日、もつとも目を惹いたのはラーダ・サマラだった。ラーダはロシアの自動車メーカー、アフトヴアースの1ブランドで、サマラは80年代中盤から生産された3/5ドアハッチバックと4ドアセダン。クライン氏によるとボルシェはその直列4気筒エンジンの開発に力を貸しただけでなく、アッセンブリーラインを最大有効利用するためのノウハウを授けたという。さらにはボルシェがオペル/ボクスホール・ザフィラの開発にも関与していたとは、寡聞にして知らなかった。
さて、前口上はこのくらいにして、あなたを倉庫内部へと案内しよう。ほかでは見られない希少なボルシェのオンパレード、とくにご覧あれ。

VINTAGE
NOW
PORSCHE Special



長年にわたり、ボルシェ・レーシングチームのオフィシャル・サポートカーを勤めたVWトランスポーター（ミニカーでも有名だ！）。このクルマが現役だったころに写された女性の写真が、天井にびっしり貼ってある。



50年分の厚み

911

2013年で生誕から50周年を迎えた
キング・オブ・スポーツカー、ポルシェ911。
栄光に彩られた歴代モデルを貴重な写真で綴った
オフィシャル写真集がこのほど出版された。
50年分の歴史がズシリと詰まった必読、必携の書である。



REPORT●藤原よしお (Yoshio Fujiwara)
PHOTO●前田恵介 (Keisuke Maeda)

そのクルマが偉大であればあるほど、関連書物、資料の量は比例して多くなる。そういう意味でいうと、ポルシェ911は自動車史に限らず、書籍の世界においても屈指の存在といえるかもしれない。

特に生誕50周年を迎えた昨年は、国内外で「911」をテーマにした多数の雑誌、書籍が出版された。例えば、歴代911をスタジオで撮りおろした大判の美麗写真集『THE PORSCHE 911 BOOK』や、28人のコアな911オーナーを記録した『911 LOVE』といった豪華本は、切り口が個性的なうえに質も高く、アンバーサリイヤーに相応しい1冊であったと思う。

その名は「911x911」。

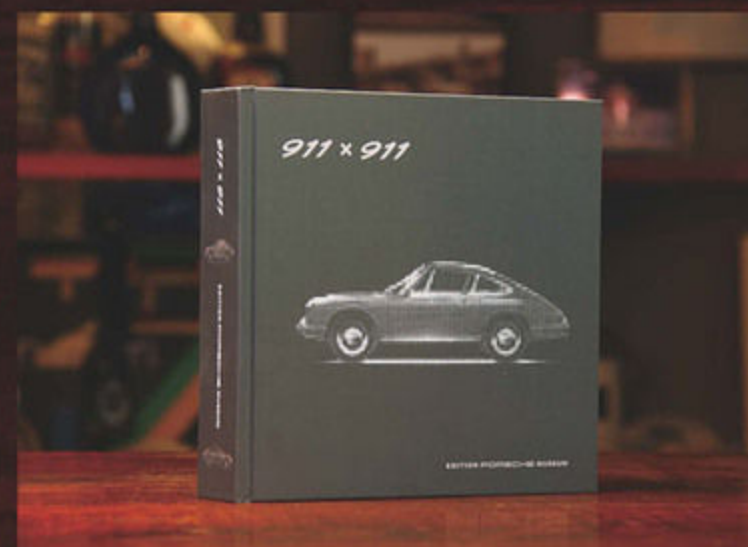
一辺が約25cmの正方形という、特殊な版型をもつこの本で最初に驚くのは約3・6kgというその重さだ。総ページ数985ページ、ハードカバーを含めて約5cmの厚みを誇る本だけに納得できる話だが、とにかく存在感だけでも圧倒的である。

では早速その中身を覗いてみることにしよう。911の生産初期から用意されているボディカラー、スレートグレーに彩られた表紙を開くと、まず展開されるのは、ドイツ語、英語、フランス語、スペイン語、そして中国語で書かれた911のブリーフヒストリーだ。そこに日本語の表記がないことを残念に思う方も多いかもしれないが、これは別に日本市場を軽視しているということではなく、50周年という節目を機会に、世界中のなるべく多くの人々に911の正しいヒストリーを伝承していきたいという、彼らの想いのあらわ

れである。と理解したい。

実際、ヒストリー部の内容に関しては、日本のクルマ好きの皆さんにとっては周知のことばかりであるし、その後に続くキャプション群も簡潔に平易な英語で表記されているので、読むのに苦労することはないと思われる。それよりもこの後に続く内容を見て行けば、言葉の問題などほんの些細な問題に過ぎないという気になるはずだ。

そう思わせる最大の理由は、1ページ1車種、約900ページに渡って展開される歴代911を網羅した素晴らしい写真の数々にある。もちろん、その全てをここに紹介することは不可能だが、例えば1950年代中盤にエルヴィン・コメンダの手によって356の後継車種として開発が進められていたタイプ644や、同時期にアルブレヒト・フォン・ゲルツ（BMW507をデザインし、日産のコンサルタントを務めたこともある）がデザインしたタイプ695といった知られざるプロトタイプや、911の元となったタイプ754シリーズ、タイプ901など91



スレートグレーのカバーで装丁された50周年記念のオフィシャルブック「911 x 911」。さすがボルシェ本社入魂の1冊だけあり、911本としては屈指の出来映え。全国のボルシェ正規販売店で発売中だ。

●オフィシャルブック911 x 911
●価格：5350円(税別) ●985ページ/カラー
●ドイツ語・英語・フランス語・スペイン語・中国語併記

プロトタイプにスポットを当てた資料としては、近年ユルゲン・レワンドフスキが纏めた『DIE WURZELN EINER LEGENDE PORSCHE 901』が、唯一にして最高のモノだったのだが、ドイツ語表記のみであるために、その内容を理解しづらいという大きな難点があったからだ。その概略が、彼の本にも載っていない貴重な写真とともに英語で読める意義は非常に大きい。これだけでもこの本を買う価値があるというものだ。

また、歴代市販モデルのオフィシャルフォトはもちろん、911Rの貴重な写真（しかも複数枚）、ラリーやサーキット・レースのワンシーン、そのセンスの良さで知られる広告などが、これでもか！と収録されているのは圧巻のひとつ。ビジュアルに関しては、これまでに発売されたものの911本よりも充実していると言言できる。

さらに我々にとって嬉しいのは、日本にまつわる写真が数多く掲載されていることだ。しかもそのチョイスが、愛車911Sタルガと写る

1誕生以前の試作車たちに多くのページが割かれているのは特筆に値する。なぜなら、これらの

生沢徹氏、80年代の三和自動車の広告、2006年のル・マンを走るチーム・タイサンGT3RSR、そして写真家小川義文氏が東京都内で撮影した3・2タルガと991など、日本と911との長く深い歴史を象徴するものであるところに、編集サイドの愛情とセンスが伺える。

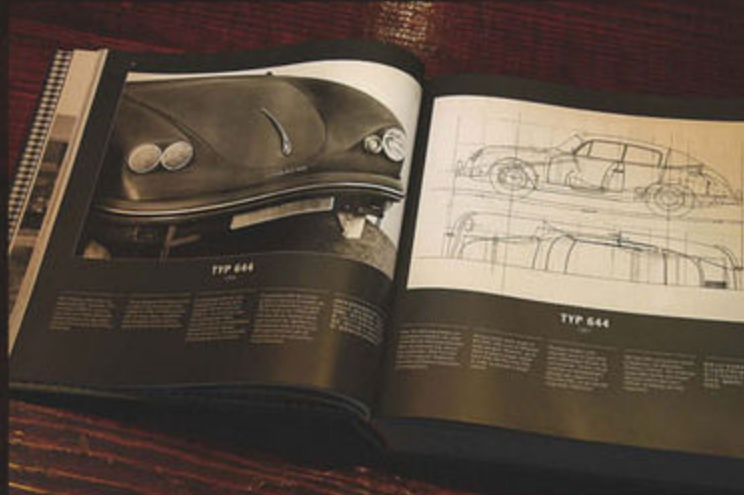
得てしてメーカーが作成する記念本には、大きな期待とは裏腹にガツカリさせられるケースが多いものだが、この『911 x 911』に関しては、この『911 x 911』に就いていえば、本のタイトル通り911を911倍（もしくはそれ以上）楽しめる、素晴らしい内容となっていることは、ここに保証する。ポルシェ・ファンはもちろん、それ以外のエンthusiastsにとっても、書棚に収めるべき必携の1冊である。



ポルシェ純正クラシックパーツが日本のディーラーで入手可能に!

ヒストリック・ポルシェ・ファンに朗報である。911の50周年を契機に、本国のポルシェクラシックではその体制を強化。復刻パーツの生産に力を注いでいるが、そうしたポルシェ純正のクラシックパーツが、日本全国のポルシェ正規販売店でも入手できるサービスが始まった。まずはポルシェ ジャパンのHPに入り、「サービスとアクセサリ」から「ポルシェクラシック」へとアクセスして欲しい。すると英文表記のままだが、「Current New Parts」というコーナーでエンジン、トランスミッション、ボディ（73カレラRS用の薄肉ドアパネルもある!）、サスペンションなど様々なパーツを検索することができるのだ。もちろん、それらのパーツは全国の正規ディーラーで注文が可能。パーツの性格上、価格に関してはディーラーの窓口で問い合わせる必要があるが、メーカー自身が率先して自身の遺産とオーナーを守ろうとする真摯な姿勢には、拍手を送らざるを得ない。

右)年代によって異なるフードレストも現代の品質基準に合致したものが用意されている(※昨年のドイツ・レトロクラシックス、ポルシェブースにて)。下)各ディーラーには日本版のリーフレットも用意されている。





F.P. JOURNE TOURBILLON SOUVERAIN

F.P.ジュールヌ トゥールビヨン・スヴラン

トルクの安定化を目指した高精度機

ゼンマイのトルクを一定化させるルモントワール機構を載せた、世界初の腕時計。トルクのロスが大きく、スペースを要する機構を、巧みな設計で小型化。腕時計への搭載に成功した。ゼンマイのほどける力をいったん板バネにため、その戻る力をテンプに伝えることで、ゼンマイの力が強くても弱くても、テンプに伝わるエネルギーは常に一定になり、テンプの振りは安定する。この時計の後、様々なメーカーがルモントワールを腕時計に載せた。しかし簡潔さやロスの小ささで、これに勝るものはいまもってないだろう。高精度機の先駆けにして、時計史に残る金字塔である。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約42時間。18KRG (直径40mm)。

■価格:1309万5000円(税抜き) ※4月1日以降の価格:1440万円(税抜き)
■問い合わせ:F.P.ジュールヌ東京ブティック ☎03-5468-0931

ハイプレジジョン。

正

確さを比較すると、ゼンマイで動く機械式時計は、電池で動くクォーツの足元にも及ばない。というのも、時計の正確さ（時計用語で精度という）を大本で決める振動数を比べると、クォーツの32768Hzに対して、機械式時計のそれはせいぜい5Hzしかないのである。つまり理論上、クォーツは機械式の最大約6500倍も正確であり、どんなに高精度をうたった機械式時計でさえも、そもそもクォーツの敵でさえないわけだ。狂わない時計が欲しい人には、機械式時計のようなオモチャではなく、是が非でもクォーツ時計をお勧めしたい。加えて電波で時間を修正する電波時計ならば、絶対に狂うことはない。

しかし、無意味さを知りつつも精度を追求した機械式時計は存在するし、それを好む愛好家は少なくない。かくいう筆者もそのひとりだ。スイスのある時計関係者は「高精度な機械式時計とは、手足を縛って障害物競争を行うようなもの」と説明したが、不合理だからこそ趣味として楽しめるのではないだろうか。

機械式時計の精度を司るのが、テンプといわれる丸い部品である。これが左右に振れることで振り子の役割を果たし、時計の精度は一定に保

たれる。もしテンプという部品がなければ、ゼンマイをいっぱいに巻いた状態では時計は早く進み、ほどけるにつれて動きはゆっくりになるだろう。テンプが振り子の役目を果たすおかげで、ゼンマイの強弱にかかわらず、理論上機械式時計は正確に動くことになっている。

しかし理論と実際は異なる。すべての機械式時計はゼンマイがほどけるにつれて正確でなくなるし、温度が変わると精度は狂ってしまう。またショックを与えたり、磁気に近づけると精度は極端に変わってしまう。

では実際は理論にどう近づけていくのか。その答えを突き詰めたものが、いわゆる高精度時計といえそう。各社が問題視するポイントはまったく異なり、そのため解決策も自ずと違ってくる。ただ最終的なゴールはいずれも同じで、つまりはいかにしてテンプ、つまり振り子を安定して動かすか、にある。ゼンマイのトルクの強弱や温度、ショックや磁気に関係なく振り子がきちんと動きさえすれば、機械式時計の精度は劇的に改善されるだろう。以下取り上げる時計は、基本的にこの改良に取り組んだものである。

このジャンルで、筆者がもっとも好むのが、まずF.P.ジュルヌの「ト

The WATCH

時計とは読んで字のごとく時間を計る実用品である。そしてその機能を追求することで、クォーツが生まれた。精度だけを求めるのならば、機械式に勝ち目はない。しかし、機械式で追い求めるからこそ生まれた機構や、葛藤ゆえのドラマがそこに内包されている。

TEXT ● 広田雅将 (Masayuki Hirota)

PHOTO [P142-145] ● 奥山栄一 (Eiichi Okuyama/CUVA CUYA)

ウールビヨン・スヴラン」である。ゼンマイがほどけると時計は狂う、という機械式時計の大きな弱点に対して、この時計はある程度の解をもたらし、具体的にはゼンマイとテンプの間にルモントワール（定力装置）というメカニズムを間に挟み、ゼンマイのトルクの出方を一定にしたのである。クルマで例えるなら、エンジンを回して充電し、それでモーターを回すようなものだろうか。ルモントワールのおかげでゼンマイのトルクは一定でテンプに伝わり、結果テンプの振りも一定に保たれる。この機構の弱点としてはトルクの口スが大いことと、スペースを食う点が挙げられる。しかしジュルヌは



GIRARD-PERREGAUX CONSTANT ESCAPEMENT L.M.

ジラール・ペルゴ コンスタント・エスケープメント L.M.

バネが動かす新型脱進機

時計の心臓部であるテンプを、湾曲するシリコン製のブレードで左右に振るという時計。つまりゼンマイの力がテンプを動かすのではなく、ゼンマイの力がブレードを刺激し、その反発力でテンプを動かす仕組みを持っている。考え方はジュルヌのルモントワールに似ているが、これは補助機構ではなく、脱進機そのものがそうした機構となっている。なおブレードの反発力を効かせやすくするため、脱進機はかなり大きめ。また第一作ということもあり脱進機の一部には重い部品が使われている。しかしブレードの生み出す威力は大きく、ゼンマイをフルに巻いた状態でもほどける直前でも、テンプの振れる角度は常に一定だ。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約6日間。WG(直径48mm)。

■価格:1200万円(税抜き)
■問い合わせ:ソーウインド ジャパン ☎03-5211-1791



JAEGER-LECOULTRE MASTER TOURBILLON DUALTIME

ジャガー・ルクルト マスター・トゥールビヨン・デュアルタイム

トゥールビヨンで高精度に挑む

精度に優れたトゥールビヨンは決して多くないが、その数少ない例外が本作である。付加機構を載せて精度を改善するのではなく、機械式時計の定石に忠実な設計を選ぶことで、トゥールビヨン屈指の精度を持つに至ったのは面白い。設計上の特徴は、振り子に当たるテンプを可能な限り大型化し、挙動を安定させたこと。またトルクの強いゼンマイを載せることで、テンプの振れも大きめであり、振動数もトゥールビヨンとしては珍しい2万8800に高められた。大きな振り子を速く小刻みに動かす機械式時計で、精度が悪いものはひとつもない。と考えればこの時計の高精度にも納得がいく。自動巻。パワーリザーブ約48時間。18KPG(直径42mm)

■価格:810万円(税抜き)
■問い合わせ:ジャガー・ルクルト ☎03-3288-6370

機構を簡潔にすることで、無駄な口スを減らし、スペースを切り詰めることにも成功した。

ゼンマイとテンプの間に機構を挟むのではなく、ゼンマイのトルクの出方自体をコントロールしようとしたのが、Aランゲ&ゾーネの「リヒャルト・ランゲ」である。これはゼンマイを収める香箱という部品の回転を抑制することで、ゼンマイのトルクの強い部分と弱い部分をカットしたものである。ゼンマイの回転を押さえるためパワーリザーブはかなり短くなるし、ルモントワールほどトルクは一定でない、という弱点はある。しかしスペースを必要としない上、部品が少ないため耐久性も高

い。またAランゲ&ゾーネはこの時計のテンプを大きくして、精度を安定させた。これはちょうどクルマのフライホイールを大きくするようなもので、トルクは必要になるものの、精度はかなり安定する。

ゼンマイの力ではなく、テンプの動かし方を工夫した高精度機もある。オーデマ・ピゲの「ジュール・オーデマ・クロノメーター・APエスケープメント」は、テンプを左右に振るための脱進機に、新しい設計を採用したものだ。ちよつと難しくなるが、これはテンプがより振り子の原理を持ちやすくするため、脱進機がテンプをわずかしき蹴り飛ばさない。わずかしき触れないとテンプは自由に振れるため、ゼンマイのトルクが変わっても理論上はさほど精度が悪くならない。

この脱進機はテンプの振れが小さく、ショックに弱い(ゆっくり回るコマにショックを与えると倒れやすいのと同じ)という弱点を持っていたが、最近では、わずかな接触のままテンプが大きく振れるように改良された。なお、少ししか蹴らないと

いう考えの脱進機にはオメガの「コークシャル」がある。しかし比較すると、オーデマ・ピゲの方が、蹴る角度はより小さく、テンプの動く角度はより大きい。つまりは振り子の原理がいつそう効きやすく、いつそう正確といえるだろう。ただし構造が複雑なため、オメガのような量産は難しそうだ。

脱進機がテンプを蹴るのではなく、バネの屈伸だけでテンプを動かすものもある。それがジラール・ペルゴの「コンスタント・エスケープメント」だ。これはシリコン製のバネに力を加え、それが曲がる際のエネルギーでテンプを動かすという試みである。まだ部品が重いいためトルクのロスは大きいそうだが、現時点でさえも高精度機と呼ぶにふさわしい精度は持っている。

そして最後がジャガー・ルクルトの「マスター・トゥールビヨン」である。これはすでに取り上げた高精度機と異なり、トルクの出方はコントロールしていないし、トルクに係なく振り子の原理が働くような設計も持っていない。しかしこの時計は、トゥールビヨンという本質的に精度を悪化させる機構を持ちながら



AUDEMARS PIGUET JULES AUDEMARS CHRONOMETRE AP ESCAPEMENT

オーデマ・ピゲ ジュール・オーデマ・クロノメーター・APエスケープメント

時計の心臓部を一新した試み

テンプを左右に動かす部品が脱進機。接触が深いとテンプは大きく振れて、精度は高くなる。しかしゼンマイがほどこけるにしたがって脱進機の深い接触がテンプの自由な動きを妨げ、振り子の原理が働きにくくなる。ゼンマイがほどこけるほど時計が狂うという理由のひとつだ。対して接触を浅く、テンプの振りを大きくしたのがAPエスケープメントである。テンプに振り子の原理が働きやすいため、ゼンマイがほどこけても精度は安定する。理論上は優れた脱進機だが、量産には向かない構造を持つ。この価格もやむなし。なお脱進機の抵抗が小さいため、振動数は普通の機械式時計よりはるかに高い4万3200。振動数が高いほどショックに強い。普段使いでも精度が期待できるよう。手巻き。パワーリザーブ約90時間。18KRG(直径46mm)。

■価格:1835万円(税抜き) *4月1日以降の価格:1970万円(税抜き)
■問い合わせ:オーデマ・ピゲ ☎03-6830-0030

A.LANGE & SOHNE RICHARD-LANGE

A.ランゲ&ゾーネ リヒャルト・ランゲ

高い基礎体力を備えた実用時計

ジュルヌのトゥールビヨンに同じく、トルクの出方をコントロールしてテンプの振りを安定させた高精度機。ゼンマイを収める香箱の上に「巻き止め」という部品を付けることで、ゼンマイのほどける時間を38時間に制限。ゼンマイを巻き上げきった部分とほどけきった部分を使わないため、トルクの出方にムラが小さくなり、テンプの振りが安定する。また振り子の技目を果たすテンプを大型化することで、ショックに強くなり、腕に着けた際の精度はいっそう改善された。一見地味だが、強大なトルクと、それをコントロールする手段を盛り込んだ高精度機。極端に長い秒針が、高精度機の証である。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約42時間。Pt(直径40.5mm)。

■価格:408万円(税抜き)
■問い合わせ:A.ランゲ & ゾーネ ☎03-3288-6639

改めていうと、機械式時計で精度を追求するのは無意味だし、その精度もクォーツには逆立ちしても及ばない。事実、ここで挙げた高精度機の精度も、良くて一日数秒の誤差が限界だろう。しかしながら、だからこそ、趣味として面白いのだ。今後「手足を縛って障害物競争を行う」時計が出てくるはずだし、筆者はもちろん、今後もそういった高精度機に熱狂し続けるだろう。

認識は「トゥールビヨンはなくてもいいもの」であり、少なくともまともな時計師ならば、これで精度を上げることの難しさは理解している。付けることでむしろ精度を悪化させるトゥールビヨン。とはいっても精度が良いものはいくつかある。ひとつが先述したジュルヌのトゥールビヨン・スヴランであり、もうひとつが本作である。現行品では、グーベル・フォルセイやカルティエ、パテックフィリップのトゥールビヨンなども精度は優れているだろう。この時計のポイントは、振り子の原理を果たすテンプをできるだけ大きくし、かつ振りを大きくした点にある。また部品の加工精度を高めることで、重いトゥールビヨンはスムーズに回るようになった。その精度は圧倒的である。

クォーツには逆立ちしても及ばない、だからこそ機械式は面白いのだ。

も、際だった精度を誇っている。私たちのような時計関係者は、機械式時計の精度を上げる手段がトゥールビヨン、としばしばいう。しかしテンプの周りにトゥールビヨンのような重い回転体をくくりつけて、良いはずがない。時計関係者の共通

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

毎

年1月下旬に行われる時計シ
ョーが、ジュネーブサロン
ことSIHHである。参加するのは
リシュモングループ傘下の各社(カ
ルティエやAランゲ&ゾーネなど)
と、独立系のリシャール・ミル、パ
ルミジャーニ、オーデマピゲ、そし
てグルーベル・フォルセイ。3月に
も時計見本市「バーゼルワールド」
が開催されるが、比較すると、参加
メーカーが限られるSIHHは今年

SIHH 2014 ジュネーブサロンに 見る最新トレンド

の傾向をつかみやすい。

ではSIHHで見たトレンドは一
体どうだったのか。

ここ数年、時計業界はバブルとい
って差し支えないほどの好況に沸い
ていた。しかし昨年初頭に、各社は
戦略の修正を余儀なくされた。最大
の理由は中国市場にある。中国の時
計需要の少なくとも3割が賄賂とさ
れている。しかし中国共産党が賄賂
の禁止を打ち出した結果、その需要
がごっそりなくなってしまったので
ある。表向き、時計メーカーやそれ
を抱える各グループの業績は悪くな
い。しかし中国への輸出が急減した

のは紛れもない事実で、あるメーカ
ーの関係者は「中国への輸出は半減
した」とささ漏らした。

となると、存在感を強めるのが、
中国以外の市場である。今年SIHH
Hで見たのは、簡単に言ってしまう
と、そういった市場向けの製品であ
った。中国向けほど派手ではないが、
どれも作りは良く、浮き足だった感
じを与えない点にも好感が持てた。
少なくとも作りの荒いドラゴンモチ
ーフの時計を見かけなくなっただけ
でも、今年のSIHHは多様性があ



ったのではないか。

そんな2014年を象徴するのが、
ヴァンクリーフ&アーペルの「ミッド
ナイトプラネタリウム ポエティ
ックコンプリケーション」だろうが。
この、文字盤の上を6つの惑星に見

立てた宝石が回転する
天文時計は、近年の複
雑時計としては驚くほ
ど潔いデザインを持っ
ている。一貫して中国
市場に媚びてこなかっ

たヴァン クリーフ &
アーペル。その姿勢は、
2014年の新作でよ
り際立っていた。

またAランゲ&ゾー
ネも、超大作の「リヒ
ャルト・ランゲパーペ
チュアルカレンダーテ

ラルーナ」を投入。簡潔なデザインと、
見た目からは想像もつかない複雑な
メカニズムは、好事家たちの注目を
集めていた。

買える価格帯でいうと、目を惹い
たのが「クリフトン」を拡充したボ
ーム&メルシエである。決して悪目
立ちはいないが、質が良く、価格を
抑えたクリフトン。これもまた今年
のSIHHを象徴するコレクション
といえるのではないか。

本号が書店に並ぶ頃、スイスでは
もうひとつの見本市であるバーゼル
ワールドが開催される。世界の40カ
国から約1500もの出展社が集う
世界最大のイベントだが、ひょっと
して中国の景気悪化は、バーゼルに
も影響を与えているかもしれない。
次号かその後にも、改めてバーゼ
ルの模様をお伝えすることにした。



今年を象徴するのが、ヴァン クリーフ & アーペルの「ミ
ッドナイトプラネタリウム ポエティック コンプリケー
ション」。中心の太陽を取り巻くように、6つの惑星が
文字盤上を回転する。シンプルな意匠だが、機構はか
なり複雑である。

LONG TERM REPORT

#A



RANGE ROVER SPORT SE

今月の一言 エアポート・エクスプレス。

第2回 P150~

3月13日現在 走行距離:7790km

取材のアシとしても活躍しているレンジローバー・スポーツですが、特に海外出張が多い担当者にとってはエアポート・エクスプレスに供する機会がとて多くなっています。帰国と出国を繰り返す中、レンジローバー・スポーツが見せたエアポート・エクスプレスとしての評価をレポートします。

COMING SOON

ASTON MARTIN VANQUISH VOLANTE

今月の一言 アストンマーティン導入決定!

予告

次号より新たな車両を導入します! その車種は、アストンマーティン・ヴァンキッシュ。しかもオープントップのヴォランテです。久々の英国産スポーツカーということも嬉しいですが、何よりもトップ・オブ・ブリティッシュを日常的に使えることに期待大! 魅惑の“アストン・ライブ”をお送りする予定です。

#B



FERRARI 308 GTB QV

今月の一言 ドック入り。

休載

3月12日現在 走行距離:6万6626km+α

関東を2度渡って襲った大雪の影響もあり、ドライブどころか修理に出すこともままならない状況が続いていました。やっと主治医であるクライスジークに308を届けたものの、今度は作業待ちのクルマが多くて手がつけられない様子。何とか次号では進展があると良いのですが……。



BMW 320d Touring M Sport

今月の一言 さっそくダンパーを仕様変更!

第4回 P152~

3月8日現在 走行距離:7350km

前号のコメントをベースに、さっそくエナベタルがダンパーを仕様変更してくれた。これをベースに今回は、ホイールやパッド、タワーバーといったストリートでの主要アイテムをインストール。FSWiを持ち込んでチェックしたところ、予想を大幅に上回るタイムアップをしてみた!!



Porsche 993 RS

今月の一言 これぞ“ファン”な乗り味!?

第7回 P154~

サスペンションのセッティングを決定したものの、装着に手間取ってしまったこともあって、先月休載しましたが、その問題をクリア。そこでまずはサスペンションの効果を確認すべく、以前から履いていたタイヤ&ホイール(今後変更予定)を換えず、箱根で試してみました。

Vol.2

“成田エクスプレス”を試す

ロングドライブが苦にならない快適性能と広大なラゲッジスペースは、多忙なコスモポリタン必携の「空港行き特急」に不可欠な条件だ。レンジローバー・スポーツが“成田エクスプレス”に相応しいか試してみた。

RANGE ROVER
SPORT SE

DATA

2013年式 | レンジローバー・スポーツSE
走行距離 7790km

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

レンジローバー・スポーツを預かってから約1カ月。その間の走行距離は700kmを超えた。実のところ、この1カ月の間には海外出張が4回あり、日本にはざっと月の半分ほどしか居ることができなかったと考えると、我ながら結構走ったんじゃないかと思っている。振り返ってみると、この4回の海外出張のうちテストのためのクルマに乗る必要があった時を除く2回は、都内の事務所から成田空港までの往復にこのレンジローバー・スポーツを使っていたのだ。そこで得られた結論は、このクルマは成田エクスプレス、とし



文句なしの高速走行

朝7時にもなると、首都高速中央環状線は交通量がだいぶ増えてくる。そんな中でもレンジローバー・スポーツなら、適度に目線が高く遠くまで見渡せるし、エンジンには瞬発力があってクルマとクルマの間を泳ぎ回るのが苦じゃないから、巨体をもてあますことなくストレスフリーで居られる。この日も至極快調に成田空港に到着できたのだった。



て最高の1台だということである。
このページの写真もヤラセなどではなく、3月某日にドイツに旅立った時に撮影したもの。8日間という長めの出張だったので大型のスーツケースを必要としたのだが、見ての通りラゲッジスペースの容量は大きく、またテールゲートが大きく低い位置まで開くこともあって、労することなく飲み込んでくれる。
以前には、たとえばコンチネンタルGTやGTRなどのクルマでも同じスーツケースを積むことができたのだが、開口部の広さはギリギリで、また1個積みばスペースはもういっ

ラゲッジルームの使い勝手が◎



十分、いや十二分の容量が確保されたラゲッジスペース。このサイズのスーツケースを、特に工夫することなく適当に放り込めて、しかもまだスペースには全然余裕があるのだから使い勝手は抜群だ。レンジローバーと違ってテールゲートは二分割式ではなく、その上SEでは電動開閉機構は付いていないから開け閉めはちょっと大変。

ばいになってしまった。レンジローバー・スポーツは必要なら更にもう1個飲み込んでくれそう。これは何とも心強い。
そういえば先日、某北欧系家具店にて購入した高さ120cmの組み立て式本棚も、後席の右側バックレストを倒し、前席のセンターコンソールまで使うことにはなったが、見事に持ち帰ることができた。こんなツカエるクルマが手元にあると、本当に離れられなくなってしまう。
強いて不満を言えば電動テールゲートはやはり欲しい。長期レポート車のSEではこれは8万9000円のオプションなのである。
もちろん、単に荷物が載るから良いというわけではない。その走りもやはり大きな魅力と言える。
朝の首都高の渋滞を抜ける時も、あるいは帰りの湾岸線をゆっくり流す時も、目線の高さがもたらす広々とした視界は、とても有益だ。遠くまで見渡すことができれば、交通量が多少多くても前方が把握しやすく

リラックスして走ることが出来る。見えるということ、本当に重要なんだなと当たり前のことを改めて思っているところである。
それでいて上屋がグラグラと揺れたりコーナーリングのたびに身体が大きく傾くようなことも皆無。レンジローバー・スポーツに標準のエアサスペンションには特に減衰力などを設定する機能は無いのだが、どんな場面でもゆったり落ち着いた乗り心地と、びたりと安定した走りっぷりを味わわせてくれるから、確かにこれなら調整機構なんて必要ない。
しかもフットワークだって非の打ち所が無いのだ。ステアリングは微小舵角から正確なレスポンスを示し意のままに曲がってくれる。車重を一瞬忘れさせる、まさしくスポーツのモデル名に恥じない一体感は、これまた疲れの少ないドライビングに繋がっている。
SEとHSEが積むV型6気筒3.0スーパーチャージド・エンジンは、仰け反るほど速いわけではないけれど、

ど、この2.2tを超える車重をまとった物ともせず十分な加速をもたらす。ワイドレシオの8速ATも、その旨味をしっかりと引き出している。加速中には矢継ぎ早のシフトアップで効率よくトルクを活用する一方で、高速域ではエンジン回転を低く抑えて、快適なクルージングを可能にするという具合だ。
しかも嬉しいことに燃費だって悪くない。手元にある時には、高速移動だけでなく買い物などの街乗りにもせつせと使っているのだが、表示される燃費はほぼ8km/ℓを下回ることはないのだ。高速移動だけなら8km/ℓ後半半をマークすることもしばしば。この体躯を考えれば、大満足と言っていいたいだろう。
実際、このエンジンとシャシー性能、そして視線の高さなどが相まっ

て、走らせているとむやみに先を急ごうとしなくなっている自分に気付く。気持ちに大きな余裕が生まれているということなのだろう。これもまた、成田エクスプレス[®]としては大事なところで、特に成田空港から都内に向かう帰り道などは、走り出した途端に「癒されるな……」なんて気持ちになっているほどである。
おそらく本誌読者の皆さんの精神的ファーストカーの多くはハイパフォーマンズなスポーツカーやGTカーのはず。そんな人の普段使いの伴侶としてレンジローバー・スポーツはパーフェクトな選択ではないだろうか。こういう世界も悪くないときと思うはず。いやいや、本当に気に入ってしまったって客観的なレポートなんてできないんじゃないかと危惧してしまっている昨今なのだ。

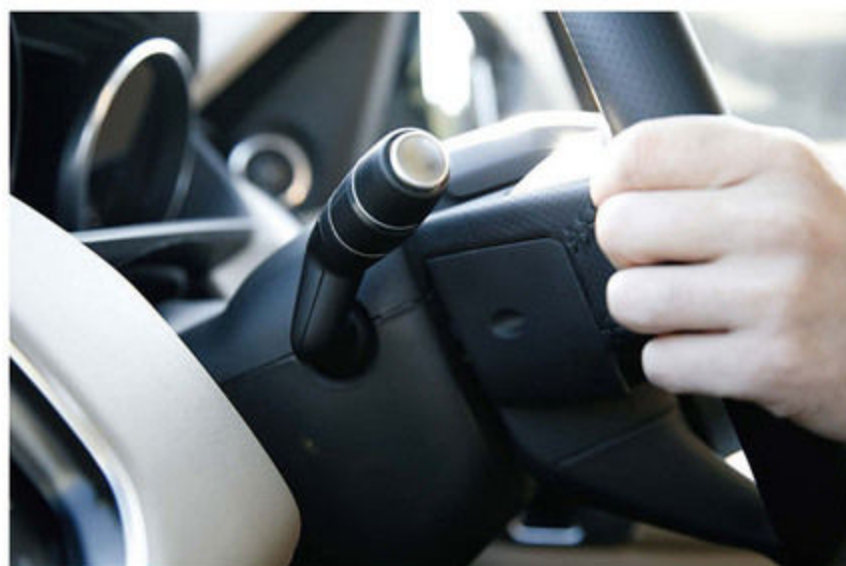
気になる 実用燃費は……

従来の5.0 V8に代わって搭載された3.0 V6スーパーチャージド・エンジンは、力強いだけでなく燃費も上々。重量級のSUVなのに8km/ℓ台は常に出るから給油の機会はずっと少なくて済む。



ちょっと 残念デス!

レポート車のグレード、SEには標準ではシフトパドルが備わらないのが何とも惜しい。積極的に走らせている時やエンジンブレーキが欲しい時など、あれば本当に助かるのだけれども……。



前

号で第1弾の仕様をインプレ
し、前後の伸び側減衰力が縮
み側に対して少し強いという印象を
伝えると、エナペタルはさつそくこ
れを仕様変更してきた。本来であれ
ばこれをまずストリートで試してそ
の変化を確認し、そのあとサーキット
へ持ち込むのが順序だが、スケジ
ュールの都合で今回は、まず富士ス
ピードウェイでのアタックとなった。

メニューは3本立て。まずは純正
のタイヤ&ホイール(ポテンザSO
01&Mスポーツ18インチ)でアタ
ックし、2枠目にこれをADVAN
Sport&ADVAN Racing
g「RS-1DF」に履き替える。そ
の後最終枠にオリジナルのブレーキ
パッドを装着、という手順だ。

そして出た今回のベストタイムは、
なんと2分16秒435! (1枠目)。
ノーマルと比べて、実に4・5秒も
のタイムアップを果たしたのである。
チューニングパーツを徐々に加え
ながらベストを更新する目論みなが
ら、一番最初にベストが出てしまっ
たことについては、まず端的に気温
の問題が挙げられる。1枠目の走行
は8時20分と早く、低い気温(御殿
場の朝はマイナス2℃だった!)が
ターボにとって有利に働いたのだ。
仕様変更したダンパーは、旋回速
度が飛躍的に上がっていることが印

Tuned THE Diesel Vol. 4

REPORT●山田弘樹(Kouki Yamada)

PHOTO●市 健治(Kenji Ichi)

BMW 320d Touring



「Sport+」では有効トルク領域で最適なギヤ
を選択するが、限界領域ではたとえDSCが
OFFでも制御が介入する。よってアタックは
MTモードで行い、ATモード時のシフトアッ
プスケジュールを可能な限り真似た。

4・5秒短縮の真相。

エナペタル&アイコードのコラボレーションダンパーを擁して、
早速富士スピードウェイに持ち込み実走行テストを敢行。
ストリートインプレッションからの仕様変更を経たアシマわりは、
着実に320dのスタビリティを向上させることに成功した。
今回はノーマル比4・5秒短縮の内容に迫る!

象的だった。ロールが少なかったため旋
回姿勢までの時間が短縮でき、早く
アクセルを全開にできる。だから1
00Rなどの高速コーナーが速いの
である。ただ前後バランス的にはリ
ヤが勝ち気味で、最終的なハンドリ
ングは弱アンダーステア。リヤのグ
リップバランスがノーマルと同じよ
うに少し弱ければ、さらにフロント
が入っていくように感じられた。
そこでまずはフロントの減衰力を
6/12から2/12へ強めてみたが(リ
ヤは6/12のまま)、予想通りフロン
トタイヤのキャパは使い切っている
ようで劇的な変化はなかった。
次のピットインではイレギュラー
を承知で、リヤの内圧を2・7kg/cm²
(フロントは温感2・2kg/cm²)
まで高めたが、それでもリヤは安定
しきっていた。
現状ではアッパーマウントも純正



リバンプ側のハイスピードを カットして得た乗り味は……



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)

前号の仕様から0.1m/sec以上の伸び側減衰力を大きくカット(バンプ側はほぼ同等から少しだけアップ)したそのダンピングは、バンプ/リバンプの切り返しが自然なものとなり、不整地での引き戻し感を抑えることに成功。総じて上質感と剛性感に溢れるプレミアムな乗り心地を得た。サーキットでのハンドリングも安定しており、ストリート仕様のサスペンションシステムとしては、現状でかなりの水準まで達したと言えるだろう。



タイムアップの要因は コーナリング速度の向上

写真ではフロントが過荷重のように見えるが、アンダーステアがきついという印象はなく、ドライバー的にはもう少しだけリヤを逃がしたいと感じた。旋回速度は非常に速く、100Rなどはボトムまでの全開率もアップ。あとは車高バランスだろう。

ラバータイプであり、キャンバーもストリートで片減りしない範囲に収めている。端的にいえばこれ以上フロントの限界を高めるのは無理である。バネレートを上げれば現状のリヤバランスにフロントが勝つのだが、それではストリートの範疇を超えるだろう。総じてこのアシは、かなりイイ線まで来ているのだと思う。他にやることがあるとすれば、前後の車高バランス変更くらいだろう。

2枠目ではタイヤ&ホイールを変更したが、ここではハンドリング面でかなりの効果が出た。ブレーキングからターンインにかけてインフォメーションがはつきりしたのは、ホイールの軽量化(トータル23kg)と高剛性化によるものだろう。ADVAN Sport V105はしなやかに路面を捕らえ、腰砕け感もない。走行後にタイヤの様子を見ても、サイドまで倒れ込んでいないことや、トレッド面のブロックがキレイに減っていることが好印象だった。

タイムは2分17秒015となったが、これは連続走行によるターボの熱ダレや、外気温の影響が大きい。3枠目ではここにブレーキパッドを装着。タッチはノーマルから格段に良くなり、1コーナーの進入は100m看板を過ぎるところまで食い込めるようになったが、これはタイヤのキャパをオーバーしていた。そこで制動距離をアジャストすると、セカンドベストの2分16秒570をマーク。この仕様で朝一発目を走っていたら、15秒台に入っただろう。

しかし筆者としては、ここでひとつ注意したいと思う。サーキットでのタイムアタックは、変更パーツの性能を可視化できるのもっともわかりやすい手段だが、これにこだわる本来の目的を見失うと感したのだ。なんでこんなことを言うのかといえば、テスト後にストリートを走

たときの、ダンパーの印象が非常によかったからである。

リバンプ側のミドルからハイスピード領域にかけて減衰力を抑えたことで、ダンパーは路面のうねりをとて滑らかに捉え伸縮するようになった。なおかつ本来エナペタルダンパーが持つ、高い剛性感は維持されており、本家以上にBMWらしい乗り味を実現できたのである。

この乗り味を犠牲にせず、現状よりもサーキットでのコントロール性を得ようとするならば、先に述べた車高バランスの変更、もしくはタイヤをネオBARにするのがもっと早い。だがそこにこだわるよりも、今度はエンジンパワーを上げる方向に臨むのが適切だろう。シャシー面の下地ができたことで、いよいよ320dはディーゼル・チューニングの領域に入ってきた。夏場の不安もあるが、期待は高まるばかりである。



FSWでのテストメニューは、①純正タイヤ(POTENZA S001)での走行、②ADVAN Sport V105+ADVAN Racing「RS-DF」の装着、③ブレーキパッドの装着という3つ。これにダンパー減衰力調整を加えながら、短い走行枠の中でアイコード鶴田氏と精力的に課題をこなす。

確実に感じ取れるバネ下重量の軽減



ADVAN Racing「RS-DF」(F:8.5Jx19 R:9.5Jx19)



POTENZA S001(RFT)

ADVAN Racing「RS-DF」+ADVAN Sport V105の組み合わせは、純正ホイール+POTENZA S001 (F:225/45R18 R:255/40R18)の組み合わせに対し、フロントが-5.25kg(18.5kg/1本)、リヤが-6.25kg(19.5kg/1本)を実現。合計で23kgものバネ下重量軽減に成功。ブレーキングからターンインにかけての動きが鮮明で軽いのは、ホイールの軽さと剛性が効いている証拠だろう。またADVAN Sport V105はショルダーが減っていないのも優秀だった。

オプションパーツもテスト開発中

今回のニューアイテムはブレーキパッドとリヤのタワーバー。パッドはストリートでの使用を前提として、ダストが少ないタイプということだったが、FSWでは純正パッドよりもしっかりとペダルタッチが実現されており、コントロール性も高かった。リヤタワーバーは脱着式で両方試したが、外した状態ではリヤのインフォメーションが希薄になってしまい、これが確実にワゴン形状の「ツーリング」ボディに対して剛性を上げることができていると確認できた。

icodeオリジナルブレーキパッド



リヤタワーバー



“曲がる”を 極める。

いよいよキモとなる足まわりチューニングの準備が整った。ただ単にサスペンションユニットを変更するだけでなく、RSらしく、しかも“ファン”なテイストを追求するためピロボール化してポテンシャルを高めた。まずはファーストインプレッションをお送りする。

室

内外の念入りの洗車とシャシアップを経てきた993 RS。今回は箱根に連れ出して、ひとまず「中間試乗」を敢行する。993 RSの現状は本誌3月号でお伝えした通りで、リヤのサブフレームはリジッドマウント化され、ボディへの締結はリジッドカラーを用いて完全にガタが取り去られている。フロントのロワアーーム基部もラバーブッシュがピロボールへと置き換えられている。こ



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

COCKPIT

チューニング道半ばだが、操作性を向上するため、取り急ぎペダル類とシフトノブ(ブーツは現在製作中)はアイコード製のオリジナルパーツ、ステアリングはOMP製、ハーネスはシートカラーにあわせてブラックのサベルト製に変更した。バケットシートは座面部、ショルダー部ともにサイドサポートのホールド性を重視した仕様だ。



SEAT

やはり日本人の体型にあうのは、日本製のバケットシート!?ということで、BRIDEのインポートブランドであるEdirb (BRIDEの反対読み)を選択した。助手席も変更する予定だが、間に合わず、取り急ぎドライバーズシートだけ装着。基本的には公道走行がメインだが、このホールド感ならばサーキット走行でも不満はないはずだ。





これらのモディファイで精度が高められたシャシーに、クアンタム製のT3-CRエアを組み込んでみる。

今回のように、高性能なダンパーを投入してセッティングを煮詰めていく場合、アライメントを正確に管理することが最も重要となる。また「スピードではなくファンを追求する」という本稿のテーマに対しては、機構的なガタを取り除き、ドライバがタイヤのトレッド面の情報を掴みやすくすることが有効である。

箱根ターンパイクの下で白さに磨きがかかった993RSと落ち合う。タイヤとホイールは以前と同じものが装着されているが、それでも以前と違うワル(笑)な雰囲気が出てくるのは車高が若干落ちているからだろう。クレフモータースポーツの水島さんによれば前後とも10mmほどしか落ちていない、とのことだったが、元々車高が低いRSの場合、そ

の10mmが結構効くのである。

ドアを開けると、運転席側のみに装着されたサイドのサポートが大きく張り出したedirb(エディルブ)製のフルバケットシートが目にとまる。BRIDEの輸入車用ブランドであるこのシートは、スーパアラミド製のシェルを持ち、表皮にはプロテインレザーが覆われている。腰を下ろしてみると硬めのクッションによって最初は少し窮屈に感じられるが、まるで詠えたようなフィット感がある。足からシャシーにかけてのガタを取り除いたわけだから、シャシーとドライバー間のガタも詰めた方がいいに決まっている。

走りはじめると、すぐ993RSが別物に変わっていることがわかった。第一印象はとにかく硬くて重厚！

ステアリングは以前からOMPのレーシングタイプが付いていたが、このステアリングリムの硬さが、引き締められたフロントの足と完全なマッチングを見せている。

以前は中速コーナーの進入でステアリングを切ってから姿勢が落ち着くまでのわずかな間はスロットルを一定に保って様子を見ていたのだが、今回は姿勢変化の最中でもグリップを生々しく感じられるので、少しスロットルを踏み込んだ状態でキレイなダイヤゴナルロールを感じながらコーナーを抜けることができる。

シャシーが敏感になると、スッキリとしなない部分の特定も容易で、最初のうちはハンコック製のVENTUS RS3タイヤの温まり方が前後で異なることが気になった。山を登りきる頃になってようやくフロントも温まったので、低中速のターンが続く山道ではこれまでの911体験では感じた

ことがないほどスロットルオン主体の走りを楽しむことができた。ノーマルの993RSでも、コーナーの進入でスロットルオフとステアリングの切れ具合が驚くほどの高次元でシンクロするが、スロットルオンの方向では若干フロント内輪が浮き気味になり、スロットルのオンオフでステアリング特性が大きく変化してしまう。だがクアンタムの足を得た993RSは、スロットルの動きに対する挙動が穏やかで、いつでも4輪がしっかりと接地している確証が得られているので、コーナーの早い段階から積極的にスロットルを踏んでいけるのである。

まだタイヤ&ホイールも古いままなので今回は特にセッティングを変更するようなことはなかったのだが、基本セットの方向性が間違っていないことはしっかりと確認できた。最終的には市販ラジアルももう少し柔らかい足のセットでバランスを取っていければ、走りの「ファン」はしっかりと成立するはずだ。



SUSPENSION

クアンタム製のサスペンションは、バンプ側、リバンプ側ともに車高調整(今回は10mmダウン)と減衰力調整ができる2ウェイのT3-CRエア。同時に、ダイレクトフィール&アライメント変化を抑えるために、エムズマシンワークスのピロボールプッシュ、クレフ製のサブフレームリジッドマウントをセット。装着してから時間がなく、クレフのノウハウを元にしたセッティングだったが、第一印象は良く、今後新しいタイヤ&ホイールに変更してからセッティングを模索していく予定である。



BATTERY

北米で人気のSHORAI社のリチウムイオン・バッテリーは、鉛バッテリーと比べて圧倒的に軽く(1/5とか)、当然ドライバッテリーよりも軽い。プロトタイプではあるが、取材車にはバイク用を2つ組み合わせた仕様を搭載。放電率が低く、性能が高いのも特徴で、やはりリフレッシュボルトだけに重量物はなるべく減らしライトウエイト化したい。

今 シーズンのF1はエンジンが直噴ターボとなり、モーターによるパワーアシストが強化された。これにともない、回生（発電）時に後輪がブレーキロックしないよう、前後のブレーキバランスを自動で調整できるようにした。さらに、安全向上のための低いノーズ、幅を狭めたフロントウイング、下側の翼を禁止されたりウイングなど、空力面も大きく変更された。これだけ多数の変更が加えられたにもかかわらず、開幕前のテスト期間は、4日間



テストの段階から好調さを見せていたメルセデス勢。オーストラリアGPの予選ではルイス・ハミルトンがポールポジションを獲得。さらに決勝ではニコ・ロズベルグが優勝を手に入れている。

MOTOR SPORT

F1 GP

“正解”が見えない2014年型マシン 不確定要素満載 読めない新シーズン

TEXT●小倉茂徳 (Shigenori Ogura) PHOTO●Lotus, McLaren, Redbull

3回という少なさ。おかげで、チームが準備不足のまま開幕戦を迎えることになった。

エンジン面では、メルセデス・エンジンのメルセデスAMG、マクラーレン、ウィリアムズ、フォースインディアが比較的好調で、信頼性の高さも見せている。フェラーリ・エンジンのフェラーリ、ザウバー、マルシャも信頼性を発揮。反面、レッドブル、ロータス、トロロッソ、ケーターハムが使うルノー勢は、エンジンの不調で苦しんだ。現在のF1規定ではコスト抑制のために、シーズン開幕と同時にエンジンの設計が凍結されることになっているが、ルノーは「信頼性の問題」という例外条項をもとに設計変更を行なう可能性もありうる状況だ。

車体では新ノーズの規定の解釈が大きくわかれた。フェラーリとメルセデスAMGは「ノーズ先端を低く



4年連続チャンピオンのセバスチャン・ベッテルを擁するレッドブルは、オーストラリアGPの決勝で頼みのベッテルが早々にリタイア。ダニエル・リカルドが2位でゴールしたものの、失格に終わった。

することで、衝突時に相手のドライバーの頭にノーズが衝突しないように」という安全のための精神をしっかりと守ってきた。ただし、この形はノーズ先端とフロントウイングとの空間が狭くノーズ下から車体底面に流れる気流が少なくなり、ダウンフォースが少なくなりやすい。一方、他の大部分のチームは、棒状のノーズを下げることで、ルールが指定する内容をクリアしながら、気流を車体上下にわたる部分をできる限り高い位置にしている。これでノーズ下の空間を大きくして、車体の底面に多くの気流をとりこんでダウンフォースを稼ごうとしている。ただし、ノーズはクラッシュテスト（衝突安全試験）という手間と費用をかければ形状変更が可能。すると、序盤戦の動向をみてトレンドが決まってくるかもしれない。

ターボエンジン化と、電動アシストも強化されたことで、ともに冷却がより重要となった。そのため、車体後部の熱気の排出口と空力性能の関係も重要となっている。

いずれにせよ、今年のF1は開発が不十分なまま開幕を迎えたため、例年にもまして今後の開発と勢力図の変化でどこがトップになるか予想するのは難しい。それだけ興味深いシーズンになりそうだ。

開幕前テスト不調のルノー勢 可夢偉のケーターハムは？

F1 GP

小林可夢偉の行く手は決して楽な状況ではなさそうだ。昨年最下位だったケーターハムF1チームにとって、規定が大きく変わる今年は浮上のチャンス。だが、テストではルノー・エンジンが不調で、ケーターハムのタイムはトップから大きく離されてしまった。それでもケーターハムは、ルノー・エンジン勢で最も多くのテスト周回数

を重ねた。これはルノーにとって貴重な走行データになったはず。親会社のケーターハムはルノー・アルピーヌ復活のパートナーとなっており、今後の活躍次第でケーターハムがルノーのナンバーワンチームになる可能性もないとはいえない。開幕戦は0周リタイアに終わったが、モチベーションは決して低くない状態だ。

TEXT●小倉茂徳 (Shigenori Ogura) PHOTO●Caterham





それは鈴木康昭の夢がなかった瞬間だった。

2月17日、BMWスポーツ・トロフィー・チーム・スタディは今シーズンの参戦発表会を行った。場所はBMWジャパンのお膝元にあたるBMWグループ・スタジオ。ホワイトをベースにしながら青、紺、赤のストライプをあしらったBMWワークスチーム同様のボディカラー、そして何よりそのチーム名が「バイエルンの雄」BMWとの深い結びつきを示している。

当のBMWは彼らのことをコラボレーションパートナーと呼び、「包括的なサポートを行う」としているが、BMWワークスドライバーであるヨルグ・ミュラーの起用やテクニカルサポート、技術スタッフの提供などを実施するほか、スポンサー企業への呼びかけにもBMWジャパンが関わったというから、実質的には「限りなくワークスチームに近いプライベートチーム」といっていい。

チーム代表で監督を務める鈴木は、BMWジャパンのアラン・ハリス社長が「アジア最大のBMWカスタマイズ・ショップ」とのお墨付きを

GT300

スタディがBMWと強力タッグ セミワークス体制構築 ミュラー参戦も

TEXT & PHOTO ● 大谷達也 (Tatsuya Otani) PHOTO ● 森山俊一 (Toshikazu Moriyama)



念願のBMWからのサポートをとりつけたスタディ。チーム代表兼監督を務める鈴木康昭は、BMWでのプライベート活動が認められ、ドイツ本国から「コラボレーションパートナー」の称号を手に入れた。

授けた株式会社スタディの代表でもある。もともと1990年代中頃に開催されたJTCC（全日本ツーリングカー選手権）に参戦するBMWワークス・シニッツァーの圧倒的な強さとスタイリッシュな戦い振りに魅了され、以来、「いつかはBMW

Wのためにレースを戦いたい」との思いを募らせてきた。その希望は2008年にスーパーGTのGT300クラスにBMW Z4で参戦することの一部実現されたが、当時はBMWとの連携はなく、あくまでもプライベートチームとしての戦い。ところが、11年に彼らがGT300チャンピオンに輝いた前後からドイツ本国のBMWモータースポーツでも注目されるようになり、徐々に関係を深めていった。そして今年、ついに準ワークスチームの地位を手に入れたのである。

「アメリカでもヨーロッパでも、BMW一筋でツーリングカーレースを戦うチームが必ずあり、BMW、特にMモデルの拡販に貢献しています。私も同様に、BMWジャパンとタッグを組んでレースに挑みたいと考えていました。また、GT300クラスでも近年はスバル／STI、ホンダ／無限、そしてニッサン／NISMOが参戦を開始し、ワークス色を強めているため、彼らを迎え撃つうえでもBMWジャパンとタッグを組むことが必要だと考えていました」

鈴木は新たな体制でGT300クラスに挑むことになった経緯をそう説明した。

彼らの意気込みを反映するかのよう、ミュラーのチームメイトにはル・マンウィナーでもある荒聖治を起用。さらに高根裕一郎がチーフエンジニアを、そしてアールエスフラインがメンテナンスを担当するという、現在考えうる最高の体制を築き上げた。「今回のチーム発足はスタディを設立して以来、最高のできごと。皆さんの期待に応えられるよう全力で戦っていきますので、どうか応援してください」最後に鈴木は胸を張ってそう宣言した。

TEXT ● 入江大輔 (Daisuke Irie) PHOTO ● PEUGEOT



ラリークロスが世界選手権に昇格 ジャック・ビルニューブも参戦

World RX

今シーズンから新たなFIA格式の世界選手権、「世界ラリークロス選手権」がスタートする。舗装・未舗装の周回コースを舞台にラリーカーがサイドバイサイドのバトルを展開するラリークロスは、以前からヨーロッパを中心に大きな盛り上がりを見せてきた。世界選手権に格上げされたことでカナダ、トルコ、アルゼンチンなどの欧州外イベントが登場している。

既に昨年から元WRCチャンピオンのベター・ソルベルグが参戦しており、さらに今年は元F1チャンピオンのジャック・ビルニューブもブジョー208での挑戦を決めた。既にビルニューブはマシンのテストを終えており、「600psのマシンでバトルするのが楽しみだ」と期待を隠さない。



VITA-01 Test Drive

“VITA”を 体験試乗!

THE
CHALLENGE

お手軽なワンメイクレース

クルマ好きが高じると「レースに出たい」と思うもの。そうしたニーズに対しサーキットでも枠を用意するが、もてぎチャンピオンカップレースはそのひとつ。中でも手軽かつ本格的なワンメイクレースである、“VITA-01”に試乗してレース参戦を目論む。

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

昨

年のGENROQ誌ですーつと注目していた記事がある。

マタちゃん(山田弘樹選手)が参戦していたロータスカップである。彼とはその昔、同じ出版社で隣合わせの編集部に在籍していたという間柄。ボクの方がレース活動を始める時期が少し早かったし、参加するカテゴリーも違ったので「直接対決!」はなかったけれど、それなりに意識はしていた。

そんな彼が40代になり、どんな走りをみせるのか? という点に大いに興味があったわけだが、最初っからしっかり速くて、シリーズタイトルまで争い、最後の富士では優勝も達成したではないか。速いだけじゃなく、持つてるオトコ。脱帽である。

一方の筆者はといえば、いちおうJAFメダルの金銀銅はもらったことはあるがそれも大昔の話で、最後のレースはちょうど10年前のこと。取材にかこつけてサーキットを走る機会はけっこうあるけれど、クルマ

レース参加の前に 試乗が可能



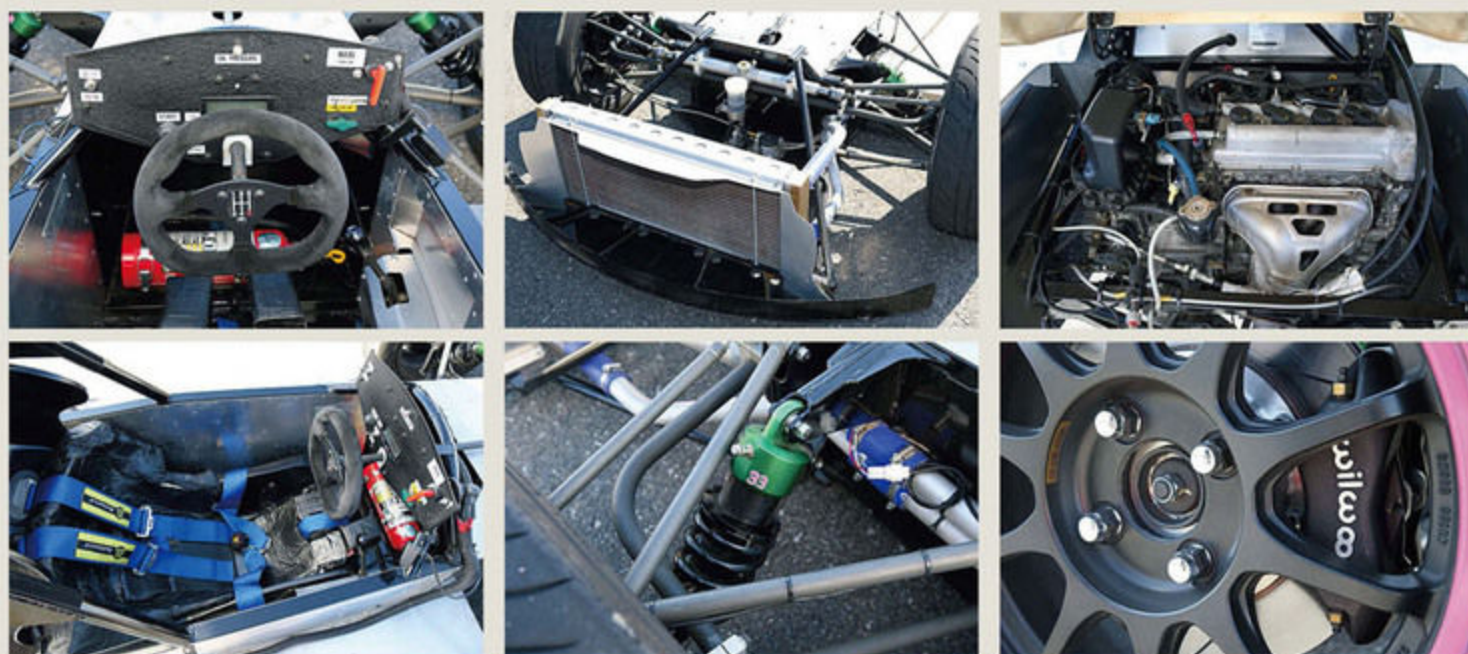
ツインリンクもてぎでは、もてぎチャンピオンカップレースにVITA-01を購入して参戦を考えているドライバーを対象とした試乗会を開催している。今シーズン前の2回の試乗会は既に終了しているが、ショートコースで試乗できるほか、車両説明なども行ってくれる。



の感触を確かめるための試乗と真剣にタイムを削り取るレーシングドライブではまるで意味合いが違うのは当然のことである。

そんなある日、編集部から「ツインリンクもてぎで開催しているVITAの試乗会に参加してみませんか? もしかしたら今後レースに出られるかも」という電話をもらった。最初は何のことかよくわからなかったのだが、なんだか楽しそうなので「ぜひ!」と答えたのだった。





ワンメイクマシン“VITA-01”とは?

ウエストレーシングカーズが設計、製造を行うVITA-01はヴィッツRSのエンジンをミッドシップに横置きするシングルシーター。フォーミュラカーにフルカウルを被せたような構造で、コクピットは強固なロールバーがヘルメットの周囲を囲うようなデザインになっている。もてぎでは他のハコ車との混走でレースを行なっているが、鈴鹿ではワンメイクが成立している。価格はタイヤ&ホイールなしの状態で288万7500円(消費税5%込み)。

VITA-01は鈴鹿のウエストレーシングカーズが製造している単座のレーシングカーで、鋼管とアルミパネルで組まれたセミモノコック構造のスペースフレームにトヨタ・ヴィッツRS用のパワートレインをミッドシップ搭載している。ボディはFRP製のフルカウルタイプで、タイヤはダンロップ・ディレッツァZ IIが指定タイヤとなっている。

VITA-01のレースは2010年から「鈴鹿クラブマンレース」内でスタートしており、ツインリンクもてぎでも昨年「もてぎチャンピオンカップレース」内のもてぎスポーツ・クラスではじまっている。

ウエストレーシングカーズとツインリンクもてぎでは、VITA-01の参

加者集めに積極的で、レース参戦を考えているドライバーを対象にした試乗会も開催している。今年は1月と2月にそれぞれ1回ずつ開催していて、我々が取材で訪れたのは2月の試乗会だった。

ツインリンクもてぎの南コースで初めて対面したVITA-01は、BMW Z4のキャビンを取り去ったような感じ。さっそくコクピットに潜り込んでみたら、なんと長身の筆者(180cm)でもピッタリだった。フォーミュラカー的なものとしては、コクピットは前後左右に余裕がある。5速マニュアルのシフトレバーは往年のF1マシンと同じく右側にある。ちなみにVITA-01の価格は、タイヤとホイールがない状態で290万

円弱と思っていたよりリーズナブルだった。ハコのレースの車両などは、ベース車両を買ってからロールケージを入れるなど色々と改造しないとレースに出走できる状態にならないし、そこからさらに勝負できるクルマに仕上げていく必要があるものだが、VITA-01に関してはこの状態でほぼほぼセッティングが決まっているので、腕次第ではいきなり勝つこともできるらしい。

この日は筆者の他にも数人のドライバーが試乗に来ていて、快音を響かせながら試乗を行っていた。キレの良いエキゾーストノートを聞く限り、エンジンがヴィッツのものとはとても思えない。ウエストレーシングカーズの川北弘毅代表によれば、VITA-01の車重は500kg台で、タイヤも一般的なラジアルだから、110PSで充分に楽しめるらしい。

5点式のハーネスを締め上げてコースインする。シフトやクラッチの

戦場は「もてぎチャンピオンカップレース」



VITA-01は'97年から開催されているもてぎチャンピオンカップレース内の「もてぎスポーツ・クラス」に出走できる。今年の同レースシリーズは3月16日に開幕戦が行われ、10月26日に最終の第5戦でシリーズが成立する。参加にはJAFの国内A級ライセンスが必要となり、1戦のエントリーフィーは4万2000円～4万8600円となっている。

雰囲気はロードカー然としているが、硬質なブレーキやかなり硬く締め上げられた足まわりは純レーシングカーのそれである。

今回走ったもてぎの南コースはフラットに舗装されたエリアにコースラインがひかれたショートサーキット。ツインリンクもてぎの吉田一樹さんが「VITA-01なら、このコースで50秒を切れば速いと思います。今日はまだ切った方はいません」と言っていたのを思い出し、最初から積極的に攻めていく。

ブレーキング時の姿勢をチェックするため何度もコーナーの進入でブレーキをロックさせ、脱出時はリヤが滑ってもお構いなしに踏んでいく。VITA-01のデフにはLSDが仕込まれていないのだが、もともとロードホールディングが優れているのでデールを軽くひと振りするぐらいならドリフトを正確にコントロールすることが可能。ただしドリフトアングルが一定以上になってしまうと、そこから先はどうやっても立てなおせない。調子に乗りすぎてはいけないということも理解できた。

市販スポーツカーのようなゴムブッシュ由来のグニャグニャした感触がないのでクルマの挙動をリアに把握でき、しかもABSブレーキを含む一切の電子デバイスも装備していないから、VITA-01は操っている感が非常に高いクルマだった。

タイム的にも「48秒台入っていましたよ」と聞かされ、内心ニンマリ。レースにはずいぶん出ていなかったけれど、ソフトウエア(頭の中)だけはそれなりにアップデイトしているはずなので、速いんじゃないかな、と思っていたのですよ(笑)。

最近ハヤリのリターンライダーならぬリターンレーサーとしては、もてぎチャンピオンカップレース、ぜひともVITA-01で参戦してみたい。

機

能を追求した究極の製品は発するオーラも違う。だから美しい。それは、どんな物にも当てはまることではないだろうか。

今回、紹介するHNSの車高調ロッドは、そのひとつ。

いまだ多くのファンがデリバリー待ちであるランボルギーニ・アヴェンタドール。このクルマを手でできたオーナーの「現状よりも少し車高を下げてボディとタイヤの隙間を埋めたい」という要望から生まれたという同パーツ。HNSというブランドは、スポーツカーの販売整備、カスタマイズにチューニングと全ての業務を手がけるエスアンドカンパニーが立ち上げた新ブランドだ。

それだけでも十分なのだが、同店にはパーツ開発エンジニアもスタッフとして勤務しているので、完璧なパーツを開発した佐々谷氏は、元々二輪関係の部品メーカーで開発から製造までを手がけた経験を持つ。つまり、製品開発に対して全方面の知識を有するという、かなり珍しい人物なのだ。だから、機能性も高く高品質なパーツを生み出すことができたのだらう。

そのこだわりを紹介しよう。

機能を損なわずに車高を下げることを目標に検討した結果、ダンパーとスプリングによる調整は行わず、シエルから伝わる力を伝えるブッシュロッド長を調整する方法を採用。これにより車高という見た目だけでなく機能面も改善。機能・美を追求したパーツができあがったのである。

注目すべきは、素材。A7075という航空機にも使用されている超々ジュラルミンを使用し、固定ナットの間に

HNS Shock Absorber Lower Link Rod

アヴェンタドールを美しく快適に

機能・美。

は振動などによる緩みを防止するロックワッシャーを採用。さらにホイールを外しても見た目を損なわないよう、皮膜が強い硬質ブラックアルマイトで表面を保護し、削りだし部分には5軸のマシニングセンタによるラインアットも施されている。

機能面に関しては、車高を自由自在に操れることは言うまでもなく、加えて車高を下げるにもかかわらず乗り心地を改善させることに成功。

その秘密は、ロッドを強化することにより剛性がアップし、サスペンションがより正確に機能するようになったこと、車高を下げることによって生まれたストロークの余裕がしなやかさに繋がったことにある。

車高を下げてスタイリッシュに、そして乗り心地も改善。やはり、優れモノは、美しいのである。



今年のおお阪オートメッセで展示したアヴェンタドールに装着。実用域ではおよそ20mmダウンがベストだが、ショー向けなどでは40mmダウンも可能。調整幅は非常に広い。



アヴェンタドールにふさわしい超々ジュラルミン素材を使用し、目に触れない部分でも質感に拘って、剥げにくい硬質アルマイト仕上げを採用したりと全てが高級な逸品。そのこだわりは窪みのラインアートや角のデザインなどの細部にまで及ぶ。



緩みを防止するためにロックワッシャーを採用。さらに片側を固定式にすることにより作業性を向上させ、かつ、より正確な調整を可能にした親切設計。かなりよく考えられている。



ノーマルのブッシュロッドと、最短まで縮めた状態のロッドとの比較写真。20mmほど車高を下げた状態でもサスペンションにはプリロードがかなり掛かっているためロッドをショート化してダンパーが伸びてもバネが遊ぶことはない。

PARTS LIST

Shock Absorber Lower Link Rod

F/R 1set

36万円(税抜き)



欧州製SUVをさらに上質に——

メイド・イン・ジャパンの底力。

Balken WRC GULL × YOKOHAMA PARADA Spec-X

ヨーロッパのホイールブランドが数多く存在するなかで、今回は各々の銘柄に明確な個性を打ち出し、多種多様なアプローチを有するヴァルケンに注目したい。先ごろはWRC GULLという銘柄でSUVへの挑戦を開始した。

22インチのみと割り切ったこと、さらに緻密な製造法を採用したことで、ディッシュタイプながらもリムフランジ部からセンターへ向けて深く落とし込まれたコンケイブスタイルを実現させた。まるで鳥が羽を拡げ飛ばしたかのような造形こそ、GULLの真意である。ガルウィングの「GULL」と同じだ。この伸びやかな形状と共に、細部のマシニング加工も美しい。どこを取っても隙のないデザインに思える。

PCD114・3の、国産車用を基本に据えるが、オプションとして特殊PCDも複数種が用意された。一例としてPCD108を選べばご覧の通り、斬新なスタイリングを持つがゆえにカス

タムの難易度が高いレンジローバーク・イヴォークにも不思議と似合う。さて、大径ディッシュのコンケイブスタイルによりアヴァンギャルドな雰囲気を高めたからといって、いや、だからこそ走行性能に妥協はできない。そこで格好の相棒がヨコハマタイヤのPARADA Spec-Xだ。カスタムカー向けドレスアップタイヤとして、北米、日本、欧州と世界中のカスタマーから支持を集める銘柄である。

今回は前後とも9・0J×22インチサイズのWRC GULLに、265/35R22サイズがピシッと収まった。この銘柄は、たとえ大口径かつ低扁平であってもタイヤの基本性能を犠牲にはしていない。ドライ、ウェットなどの路面状況を問わず安定したグリップ力と、さらに外観からは想像がつかないようなアタリの柔らかい快適な乗り心地を持っている。静粛性だって申しぶんない。プレミアムSUVの足もとを任せられるに相応しい性能だと言える。



組み合わせられる銘柄はヨコハマタイヤのカスタムカー向けドレスアップタイヤ「PARADA Spec-X」だ。この個体の装着サイズは265/35R22。見た目がスポーティなトレッドパターンは、車室空間を快適なままに、路面状況を問わない安心感の高い走りを提供してくれる。また、重量級SUVをものともないほどに耐摩耗性に優れ、未長く性能を維持し続けてくれる。

PARTS LIST

Balken WRC GULL 9.0J×22 8万9000円(税抜き)

※PCD108、112、120は5000円アップ。

今のプレミアムSUVに対して、走行性能を底上げしつつもビジュアルに華を添えるコラボレーションの好例だ。ジャパンメイドのブランド達が手を組んで、レンジローバーのような伝統的なヨーロッパを隠せず染め上げる。このムーブメント、注目せずにはいられない。

メインカットにあるカラーはダイアカットシルバー・マシニング。下の写真で装着されるのはグロスブラック・ダブルマシニング。さらにダイアカットブラック・マシニングもある。



リムフランジを覆うように先端から始まり、センターへ向けて落とし込まれるディスク面を持つ。集光効果が高く実際のサイズより大きく見えるばかりか、走っていても美しいデザインだ。この個体の装着サイズは前後とも9.0J×22インチ。オフセットは+48となる。

HANS (ハンス) というサーキット走行時に使用する、首のサポーター。をご存じだろうか？これは人間の肩に乗せて使用するもので、走行時は4点式シートベルトで体と共に締め付けて固定。ストラップの先にはヘルメットを装着し、ヘルメットがシートベルトと繋がるような状態にするものだ。

F1ではドライバーが必ず装着している姿を見るし、国内のトップカテゴリーのレースでも装着の義務化が近年進んでいる。そのためサーキット走行をするのであれば、一度は実物を見たり、名称を聞いたりしたことがあるだろう。

では、なぜこんなサポーターが必要になるのかと言うと、サーキット走行で高速クラッシュをした際に首を守るためだ。

というのも、通常であれば人間の首は15cm前後しかないものの、シートベルトで体を固定されている状態で高速クラッシュを起こしてしまうと重量物の頭に強烈な減速Gが掛かり、首が伸びるから。にわかには信じがたいのだが、停止時であれば絶対に届くはずの無いステアリングに激しく頭をぶつけるというくらいの減速Gが発生するというから、30〜40cmも首が伸びている計算だ。

当然このようなクラッシュが起きて首が伸びてしまうと、首の骨である頸椎を損傷してしまう。頸椎は様々な神経が集中している場所でもあるため致命傷となるケースもあるし、一命を取り留めたとし



カーボン部分を樹脂製にした廉価版の“MS-2”というモデルもある。こちらは6万5000円(税抜き)とリーズナブルだ。プロドライバーを対象にしたレーサープライスも用意されている。

ても半身不随などの障害が残ることは過去のレース事故が証明している。このような悲劇を繰り返さないために開発された首のサポーターが、このHANSというわけだ。

チェックショップが日本へのインポーターを勤めているのは、HANSを発明したhans社の製品。その中でも最も人気の高い商品がカーボン製のPROULTRAだ。

「HANS用のアンカーがついた最新モデルのヘルメットはもうありませんが、アンカーの無いヘルメットにもアンカーを取り付けて使用することができます。HANSを装着したままでも首を振れるようなストラップの構造になっていますので、運転にはまったく支障ないです」とは、代表の大塚氏。走行会も年々スピードアップする傾向にある昨今、人生計画を大きく変えてしまわないうちに、転ばぬ先の杖として導入してみたいいかがだろうか？

hans HANS DEVICE PRO ULTRA

ドライバーの命を守る
サーキット走行の必需品。

ヘルメットのアンカーにストラップを取り付けることで、クラッシュ時に頭が受ける減速GをHANSとヘルメットで受け止める構造。首が伸びなくなり頸椎の損傷を防げるのだ。



HANSを装着して乗り込むとこのような状態になる。シートの角度によって様々な形状がラインアップされているが、ハコ車は概ね20度のHANSがフィットする。

PRICE LIST

価格 11万5000円(税抜き)

HANSに対応していないヘルメットでも、アンカーを取り付ける加工をすれば使用可能。チェックショップでは店頭での加工対応の他、走行会へ出向いての加工も受け付けている。



前

作となるエコピアEX10に慣れ親しんだドライバーがEX20を試したら、さぞかし驚くことだろう。これは、もはや別物だ。ブリヂストン自身はそのトピックを「ウエットブレーキ性能の向上」(従来比10%以上短縮)としていたが、今度のエコピアはドライ性能でも文句の付けようがない。乗用車用の「EX20」はプリウスをターゲットに開発されたというが、大げさにいえばプリウスがスポーツカーになってしまった。まるで、ポテンザを履いたかのようなグリップフィールなのだ。

これを実現した一番の理由は、タイヤの接地性向上にあると思う。「ULTIMATE EYE」と呼ばれるシミュレーション技術によってトレッドパターンが最適化され、EX20は高い排水性を持ちながらもブロック剛性を高めることに成功したというが、接地圧を均一にして耐摩耗性能を上げるために採用した「水平接地形状」(トレッド面からなだらかに傾斜するシヨルダー形状)も、コーナーリング時のグリップを高めるのに貢献している。ロールに入るときの過渡特性が穏やかだから、安心してコーナーに入っていけるのだ。

またウエット性能を引き上げる新開発のポリマーは、ドライでも路面を確実につかんでいる気がする。

グリップレベルが上がれば、転がり抵抗は増えるのではないかしら。しかしEX20の転がり抵抗は従来と同等。ここにはシリカが効いているようだ。シリカはコンパウンドの変形を抑え、結果として熱損失を低減する素材だが、さらに今回このシリカが「サステナブル分散性向上剤」によって分散されたことで、シリカ同士の摩擦も減った。接地性が上がった



たタイヤに対して熱損失が少なかったため、耐摩耗性も向上しつつ、転がり抵抗は従来通り抑えることができたのではないかしら。簡単にいえば、ウエット/ドライ共にグリップレベルを引き上げながらも、従来の燃費性能を維持したのがEX20となる。ただ乗用車のEX20に関しては、そのグリップレベルが高すぎて、切り返しなどで試乗車(プリウス)のロールが追いつかない場面もあった。逆にミニバン(日産セレナ)に装着したEX20RVは、荷重バランスが整っており、穏やかなハンドリングであった。

ともあれ今度のエコピアを履けばもう「エコタイヤだから……」という言い訳はできなくなると感じた。

BRIDGESTONE ECOPIA EX20/ EX20C/EX20RV

エコタイヤの概念を覆す
高いグリップレベルを体感。

都会派SUVにも 低燃費タイヤを



DULER H/L 850

プレミアムSUVの台頭を見越して従来品「デューラー H/L683」を改良し、すべての性能をグレードアップしたのが「デューラー H/L850」。接地面部分のブロック剛性を最適化しながら新パターンを採用したことにより、従来比で15%パターンノイズを低減している。またエコピアの「水平接地形状」を採用し、転がり抵抗は従来モデルよりも24%低いという。実際に試乗した印象としては、オンロード主体といながらも、路面状態の悪いアスファルトでも路面をつかむ感覚が高かった。一般路ではややダンピングレートが高くソリッドな印象を感じる場面もあったが、高速道路では速度を上げるにつれフラットな乗り心地となった。15～18インチで27サイズをラインアップする。



「ナノプロテック」技術によってシリカを分散させ、シリカ同士の摩擦を抑制。これによって発熱が抑えられ、耐摩耗性が向上したエコピアEX20(14～18インチ、全19サイズ)。トレッドからシヨルダーにかけて「水平接地形状」を採用するなどして接地面積を拡大し、従来比で10%以上ウエット性能が向上、全19サイズ中18サイズで「aラベル」を獲得した。乗用車のEX20の他に、軽自動車用「EX20C(13～16インチ、全17サイズ)」、ミニバン用「EX20RV(15～18インチ、全10サイズ)」も用意。EX20RVは内側にリーフスロットを採用して剛性を高めているのも特徴的。走行後にタイヤ表面を見るとエッジのささくれもなく、接地面の肌が非常にきれいな状態だった。

お喋り工房

GENROQ
Taro's
OSYABERI
KOUBOU

連載
91回

ホットな最新Kカー事情編



お喋り① 日本独自のKカテゴリ 軽自動車が熱い!?

最近、軽自動車（以下、Kカー）が凄くことになっている。その最新モデルは、走りにおいても、ユーティリティ性においても想像以上のポテンシャルを秘め、「安からう悪からう」はいまや昔の話だ。実際、太郎の友人である女性のフェラーリ458オーナーは、Kカーを日常の足として選び、家族3人で、とても充実したカーライフを送っている。

ついにKカーのレベルも「ここまです来たか」と、太郎は実感しているが、販売台数のデータを見ても、日本で売れているクルマのうち約半分がKカーというのがリアルな現実だ。日々、東京で暮らしていると、目立たない存在ではあるが、地方に行くとKカーだらけで絶大な人気を誇っているのだ。価格的にもかなりリーズナブルであり、いまや立派な我が国の国民車といっても過言ではない。そのKカーが誕生したのは、第二次世界大戦後だった。

焼け野原からの出直しとなった戦後の日本は、とても貧しかった。そこで当時の政府は「国民の誰もが安価に乗れるクルマを開発しよう」と、



自動車メーカーに働きかけた。各メーカーは、Kカーの規格が決まると（昭和24年）、それに応えてKカーを開発。販売に結びつくまでしばしの間は要したものの、昭和30年以降、スズキはスズライト、スバルはR360（サブロー）、マツダはキャロルを発売して競争が激化し始めると、価格が下がり、市場は急成長を遂げた。すると最高の宣伝場所だったサーキットにも登場し、太郎の古巣であるスバルは、サブローで第二回日本グランプリに出場。3600ccエンジンで鈴鹿を走ったのだ。

経済成長の一躍を担うべく、Kカーはその歴史をスタートさせたが、国が主導したプロジェクトだっただけに、車庫証明が要らないとか、自動車税の軽減とか、いくつかの恩恵が与えられていた。加えて車両規格の規制が閉鎖的なイメージを生み出していると言われていたが、海外の自動車メーカーでもKカー規格でクルマを開発さえすれば、門戸は開かれている。例えば初代スマートは、ほんのわずかなボディサイズの差で白ナンバー規格だったが、メルセデス・ベンツ日本はドイツ本社と掛けあって、Kカーサイズの日本専用モデルを開発。黄色いナンバーのメルセデス（ブランド的にはスマートで

Honda N-ONE × Suzuki Hustler

N-ONEは小さなスポーツカーだ。軽量かつ低重心設計で、燃料タンクを中央に配した“センタータンクレイアウト”を採用して重量バランスの最適化を図っている。取材車（FFのプレミアムツアラー / 144万円）はターボ仕様で最高出力は47kW(64ps)、最大トルクは104Nm(10.6kgm)を誇る。一方、「遊べる軽」のハスラーは軽ワゴンタイプの乗用車とSUVのクロスオーバー。取材車両（4WDのX / 149万2050円）はNAエンジンの4WDだったが、ターボ仕様もFF仕様もあり、ヒルディセントコントロールやグリップコントロールをKカーで初採用した。



あるが）が街を走るようになった例がある。ちなみにスマートKはいまでも人気がある。

お喋り②

小さな世界に魅力が凝縮 太郎が注目する2モデル

太郎のKカー熱を高めるキツカケになったのが、今回紹介するホンダのN-ONEとスズキのハスラーだ。

まずN-ONEは、N-BOXほど売れてはいないが、ホンダらしいKカー・スポーツに仕立てられている。太郎は最初、6600ccエンジンにC

V7の組み合わせと聞いて、その走りに期待していなかったが、サーキット走行すると、そのハンドリングは抜群に良い。今年、NONEのワンメイクレースが開催されるというのも納得である。

とはいえ、逆に規格が決まっているからこそ、超えなくてはならない技術的なハードルが高いのは言うまでもない。話を聞いてみると、NONEは初代フィットのコンセプトをKカー規格で実現すべく、センタータンク方式を採用している。全長が決められているなかで、エンジンの前後長を短くしてデフ（リヤタイヤの位置）を前方に移動、2520mmというホイールベースと、ロングキヤビンを得るに至った。さらにそのおかげというか、技術的問題の解決によって、フロントタイヤは足元で邪魔にならず、Kカーにありがちな左側にオフセットする窮屈なペダル位置が改善。日常からサーキット走行まで、的確なドライビングポジションが採れるようになった。しかも走りも悪くない。64psを発する660ccのターボエンジンはトルクフルで、真剣勝負するとリッターカーのVWUPよりも速い。



ともにパッケージングに優れており、とにかく室内空間が広いことに驚いた。N-ONEはインテリアなどの質感がとても高く、走ってもホンダのスポーツカーイズムがしっかりと伝わってくる。内外装をカラフルにアレンジすることができる、遊び心溢れるハスラーは、ウイークデーからウイークエンド(サーフィンや釣り、キャンプ、スキーなど)まで、シーンを問わず活躍してくれるユーティリティ性の高さがなにより魅力である。



お喋り③ 究極のガラパゴスが持つ ビジネスの可能性

その完成度の高さに驚くばかりだが、日本のKカーも安泰ではない。まるで黒船が攻めてきたように日本に上陸したVWUP!は、Kカー市場に食い込んでいる。地方都市のVWディーラーでは、KカーからUP!に乗り換えるケースが少なくないらしい。もちろん日本のKカーもこれに対抗すべく、ホンダのNONE

E以外にも魅力的なモデルが次々と登場しており、なかでも注目はスズキのハスラーだ。オレンジアピンクといった派手なボディカラーは実にポップで、これまでにないライフスタイル提案型。パッケージングにも優れており、遊びのツールとして、ヤングユーザーを刺激しているようだ。ドライブしてみても、乗り心地が良く、デイリーユースの満足度は高い。

いいところ尽くめの軽自動車だが、国内ばかりではなく、海外に目を向けると、660ccという排気量では、そのままでは市販できないのが実情だ。だからこそ究極のガラパゴスと



言われ続けてきたが、新興国では安価なコンパクトカーのニーズが高まっており、環境意識の変化で車体のダウンサイジングもトレンドとなるなら、ガラパゴスだったKカーに大きなビジネスチャンスが訪れるかもしれないと太郎は考えている。そうすると、むしろ最大の弱点はエンジンではなく、トレッドの狭さだ。全長と全高に対して、幅が狭いので、見かけ上の重心点が高くなり、安定性に欠けてしまう。Kカーが世界に出て行くには、エンジンの排気量ではなく、トレッドの狭さをなんとかするべきだろう。

その一方で、時に日本独自のカテゴリーであるKカーは、国際的な政治問題の場に引きずり出されることがある。税制の恩恵を受けるKカーは、貿易の不均衡をもたらした、「閉鎖的な市場を開放せよ!」と、プレッシャーをかけられるという。数年前の国会では、Kカーが閉鎖的だとアメリカが批判しているという趣旨の発言があった。

しかしそれは正しいのだろうか。太郎が取材してみると、アメリカが指摘していたのは「交渉が遅れること」と「為替介入すること」。つまり日本の交渉のやり方が「フェアでない」というのがアメリカの主張だ。ちなみに太郎がGMの人にKカーのことを聞いたら「We are Neutral」と答えが返ってきた。

お喋り④ 誕生から約65年 次なるステップへ

セールスを伸ばしているKカーではあるが、来年から税制が1.5倍に引き上げられることになった。それでも小型自動車の自動車税よりも安いのだが、消費税アップも加わってユーザーは負担を強いられることになる。

確かに、Kカーといっても100万円以下の生活に密着する安価なモデルから、輸入車に対抗できるプレミアムなモデルまで幅広く存在することを考えると、Kカーのさまざまな規格や優遇制度を見直す時期に来ているのかもしれない。



哲也の部屋。

第15回

浜島裕英【後編】

「2014年のF1は予想外の展開になる!？」

哲也…浜島さんには、以前行われていたフォーミュラ・ドリームに講師として来て頂いたことがあります。その時のお話が非常に面白かったです。ベテランになるまで、ボクはタイヤに関するをしっかり勉強する機会がありませんでした。それこそボクがFJやF3に乗っていた当時、今の若いドライバーのようにタイヤのちゃんとした使い方を学べていたら、その後のレース活動もずいぶん違っていったと思っただけです。

倒的にレーシングカーをドライブする時間が少ない。だから、ある程度座学を経てからクルマに乗らないと効率が悪いんですね。

哲也…ボクなんてタイヤの使い方が分かってきたのは、F3を卒業した辺りからでしたよ(笑)。それまでは何も分からずひたすら走るだけでした。現在も浜島さんには鈴鹿サーキットのレーシングスクールにも来て頂いているんですが、ボくらが何年もかけて得たノウハウを、座学で学べるというのは本当に素晴らしいことです。

浜島…哲っちゃんの世代くらいまでかな、実際にドライブすることでタイヤやマシンを学べたのは…。やはりタイヤを知っているか、知らないかで明確な「差」が生まれます。今後体系的に教えることができればいいと思っています。

哲也…最近では以前と比較しても、圧倒的にレーシングドライバーの数が減っています。素直に教えることができない状況になってきています。素直に教えることができない状況になってきています。素直に教えることができない状況になってきています。

哲也…最近では以前と比較しても、圧倒的にレーシングドライバーの数が減っています。素直に教えることができない状況になってきています。素直に教えることができない状況になってきています。素直に教えることができない状況になってきています。

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」。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後編。激しい戦いが続くF1グランプリの状況、そしてイタリアでの生活。浜島氏の現在の活躍っぷりに、哲也も興味深々!?

TEXT●入江大輔(Daisuke Irie) PHOTO●森山俊一(Toshikazu Moriyama) / Ferrari S.p.A
COOPERATION●Racers'Cafe TOKYO EBISU



レーシング
ドライバー
本音×対談

でも、タイヤのことが分からないで乗っている人がいるんじゃないかなあ……。以前のようにタイヤテストもバンバンできないし、乗っている距離や経験値は、本当に少ないでしょう？ そういった意味でも、浜島さんがいるチームのドライバーはラッキーですよ。

哲也…誰ですか？

浜島…M・シユーマツハや、昨年4年連続チャンピオンになった彼は、本当にしつこく聞きにきましたよ（笑）。ワンメイクだし、本当にちょっとしたことが大きな差になっている。コロンブスの卵と同じで、知っているか、知らないかで、タイヤの持ちが違ってきますから。

哲也…些細な差でも大きなアドバンテージになるんですね。

哲也…F1ドライバーでも浜島さんには気をつかうんじゃないですか？
浜島…どうでしょう？ しかし、やはり信頼関係なんですよ。我々だってベテラン相手だったとしても遠慮しないで話しに行かないと、良いデータは得られない。長谷見さんと星野さんに、鍛えて頂いたと思って

「色々と不確定要素が多いですし 下位チームが先頭を走ることがあるかも」



なるんでしょうが……。

哲也…2013年シーズンからF1ではサーモグラフィ映像を見せたりしていますが、あれは面白い試みですよ。ところで、F1やモータースポーツで培われた技術が、実際の市販タイヤにはどの程度活かされているんでしょう？

浜島…現在のエコタイヤって、実はF1用タイヤの開発過程で生まれた技術を開いているんですよ。例えば、転がり抵抗を向上させつつ、同時にウエット性能も確保するのは本当に難しいんです。でも、F1で得たある技術を応用すると、転がり抵抗とウエット性能を同時に向上させることができるんです。

哲也…スポーツタイヤに活かされているとは想像していたんですが、エコタイヤなんですね。

浜島…F1で使われていたポリマーのコンセプトを、エコタイヤに応用しています。もちろんパワーも、重さも、走る距離も違いますから、F1で使われているタイヤ技術がそのまま市販車に利用できる訳ではありません。でも、コンセプトをきちんと

と確立すれば、それを市販車用に活かすことができます。

哲也…そういえば、浜島さんはフェラーリに加入後は、イタリアで生活されているんですね。

浜島…F1に特化して仕事をしているので、以前の方がハードだったかもしれません。立場が上がってくると、現場でタイヤに触れる機会はほとんど減っていきます。それよりも私には現場で実際に使われているタイヤを見て、何か対策を立てることが合っている気がします。

哲也…やっぱり根っからの……（笑）。
浜島…根っからのタイヤ好きになっちゃったんです（笑）。

哲也…2014年シーズンの見処はどこにありますか？
浜島…エンジンも変わりますし、燃費規制も厳しくなっているので、下

位チームが先頭を走ることもあると思っていますよ。

哲也…展開が読めない。エンジンの出来次第の勝負になりますよね。

浜島…開けてみないと分からない。哲也…徐々にクルマの競争が強調されるシーズンになりそうです。

浜島…最初はやっぱりダンゴ状態になるんじゃないかなあ。

哲也…2014年シーズンのグランプリでどのようなレースが展開されるのか、期待が膨らんできました。テレビを通してですが、浜島さんの活躍も楽しみにしていますね！

「レース展開が読めないですね。 開幕が凄く楽しみになってきました」

います（笑）。

哲也…レースにおいてタイヤは一番重要な存在。これまでもタイヤに助けられたレースがたくさんあります。現在のF1でもタイヤがフィーチャーされる機会が多いですよ。

ライとこです。データを見ることのできる我々は、「これだけの摩耗量だから、性能が落ちてきている」ということが分かります。でも、ファンにとっては、目の前にあるのはただ、黒くて丸いモノです。その変化が分かれば、もっと理解しやす

Tetsuya Tanaka × Hirohide Hamashima



2014年のF1はレギュレーションが大きく変わったことから、「予想外の展開となる可能性がある」と、浜島氏は指摘する。

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、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・インタラクション・ディベロップ・ディレクターに就任。



“変身願望”と
クルマ選び。

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「俺の話を開け!」。

第14回のテーマは、太田流の“変身願望”を叶えるクルマ選び。クルマの選択によって自分自身をイメチェンし、新たなライフスタイルを演出。ツールとしてのクルマ選びを唱える。

TEXT●太田哲也(Tetsuya Ota)

PHOTO●ATO

太田哲也の

オレの話を開け!

愛

車を選ぶ際、何を重視するだろうか。性能や品質かな。でもオレの場合は自分がどんな気分になるかをけっこう気にする。

職業柄、性能に関しては、スペックをみれば乗らなくても大体は見当が付く。けれども自分の気持ちがいかに動くかは、乗ってみたいとわからないものだ。

そんな訳で、毎年2月に開催されるJAA試乗会(日本自動車輸入組合主催)は格好の場だ。

本来的には、多くのモータージャーナリストにとって、一度に多くの車種に乗って比較ができるよい機会だ。普段はジャンル違いで取材対象にならない車種にも乗れる。

だがオレにとつてのJAAはそうした目線ではなく、自分がどんな気持ちになるかに興味がある。もしオーナーになったらどんな楽しみが広がるか。中には自分にはフィットしないと思っていたクルマに楽しさを見つけ、大きな刺激を受けることもある。愛車にしたら新しい自分が起動しそう。そんな発見もある。その逆もある。何台かあげてみよう。

ランボルギーニ・
アヴェンタドール

そもそもオレは20代の頃は、モータージャーナリスト活動も含めて他の仕事をしていなくて、まったくのレース専業だった。そしてプロとして、周囲が抱くイメージを壊さないようにした方が得策だと考えていた。本来はそんなに贅沢がしたいわけでもなく、家やホテルでのんびりと音楽を聞き読書するのが好きなのだが、アクティブなイメージが求められる。それに応えようとして十年も過ぎると、そもそもの自分のキャラクターがどれだったかわからなくなり、演じていたキャラが本来の自分のようになっていく。

な気もしてくるものだ。プロドライバーに限らず、職業とはそういうものだろう。

30代のとき、フォーミュラやプロトタイプを引退し、GTレースでフェラーリに乗るようになった。そしてモータージャーナリスト活動も本格的に始めた。フェラーリをはじめとするスーパースポーツに乗る機会がぐっと増えた。だからアヴェンタドールは、本来の自分のイメージの範疇だと思う。

ディアブロの後を継いだムルシエラゴの後継だが、ディアブロに比べて本当に運転しやすくなった。視界も操作系もよく、その気になれば普



段使いも可能。進化を感じた。

足は硬く、それはもはや「なんちゃってスーパースポーツ」ではない。運動性もまじめに重視していた。ただ個人的にはちよつと疲れるかな、と。一番疲れるのは、道行く人々が自分を見ることだ。

人によるだろうけど、オレは日常であんまり注目されたくない。

それに、その性能を発揮できるサーキットを走らないともったいないと思った。

BMW 523i

「ドイツ車は足が硬い」は昔のことだ。ラグジュアリーな乗り心地で、低速域でも日系高級セダンを凌駕する。ボディがしっかりしていて足のチューニングが良く、ざわざわした「雑味」がない。さらに内装もそつなくまとまっている。完成度が高かった。

そうしたモノとしての良さを認めつつ、個人的に愛車にしたいかと言えば、よくわからない。自分を強く刺激する「異質さ」がない。それこそがよいクルマの条件なのだろう。

ジャガーFタイプ

このクルマには乗りたかったのだ。個人的なことだが、昔、幼稚園の頃、家の事情で数カ月間従兄の家に預けられたことがある。母親から、寂しいだろうからと「好きなミニカーを買ってあげる」といわれ、デパートで数あるモデルの中からジャガーFタイプを選んだ。格好よかったなあ。従兄のプラモデルの塗料を借りて色を塗り替えた。

FタイプはEタイプの現代版なのかな。その登場をとて楽しみにしていただ。Fタイプはきつと感涙ものだろう。

実際に格好はよかった。だが個人的にはEタイプとは違って見えな。そつなく格好よ





ぎるのだ。Eタイプの格好よさは、鼻先が長すぎるアンバランスにあったようだ。

Fタイプの排気音は2段階に切り替えられる。「スポーツ」を選ぶとまるで直管のような爆音で、「ノーマル」でもシフトチェンジの度にけっこう大きい音を出す。個人的には吸排気サウンドは重要で、愛車のカスタムとしてマフラー交換は必須だと思っているが、そんなオレでも近所迷惑かなと思う。ビバリーヒルズなんかに住んでいないと難しいのかな。

マセラティ・ギブリ

ドアを開けて乗り込んだ瞬間（まだエンジンをかける前）に、「このクルマが欲しい」と思った。

この空間にいるのが嬉しくて嬉しくて。たとえばコーヒーを飲むのもマックよりもスタバ（と言ってもオレはルノワール派なのだ）、それよりも珈琲専門店。店の内装はコーヒーの味には関係ないが、瀟洒たギブリの内装はもう座っているだけでいい。ベイスはクライスラー300と共通らしいが見事に違う世界観を演出している。心地よいエンジンの鼓動も、これだけで買っ価値はある。走らせてみれば、操作系もよくなくて、乗り味もよかった。クアトロポルテよりもサイズが小さく魅力的だ（さらに小さい方がよいが）。個人的にどんぴしゃ。



VWザ・ビートルターボ

人もクルマもギャップがある方が魅力的に映るもの。そんなことをザ・ビートルターボのステアリングを握って改めて思った。

オレの中でザ・ビートルは、ファニーやフェミニンという言葉が似合う女性もしくは男の子のイメージだ。クルマ好きだが、「こちら側のクルマ好き」とはまた違う。まあ少なくともオレのイメージではないわな。

ところがターボがついたザ・ビートルはキャラが変わった。加速がよくてきつい上り坂の山道でも走りが楽しめた。するとそのカタチが往年のポルシェ356に見えてきた。

ザ・ビートルはオレが乗るべきクルマではないと思っていたが、ザ・ビートルターボはアリだな。レーシングストライプやサイドラインにポルシェのようにターボのロゴを入れて、車高調とマフラー替えて……。

キャデラック・エスカレード

個人的な見解だが、ミニバンよりはマシだがSUVも好まない。旧い



人間であることを承知で、背高車はレーサーの華麗なイメージとは似合わないと思っっている。運転している姿を見られたくもない。しかもアメ車とくれば、オレのイメージではまったくくない。そう考えていた。

エスカレードは広報試乗会もなく乗ったことがなかった。乗る気もなかった。ただ空き時間にすぐ乗れるので、それでは冷やかして乗ってみよう。だが、これはよかった！

ドアを開けると乗り込みやすいようにステップが出てくる。柔らかいシートに座った瞬間、ギブリとはまた違った「ザ・ハリウッド」という感じの瀟洒な内装に出会う。内外装にアメリカのよき時代を髣髴とさせられる。降りて改めて外観を眺めると、分厚いボンネットが醸し出す押し出しの強いデザインはなかなか良い。誰が見てもキャデラックと思うはずだ。エスカレードというネーミングもいい。

「変身願望や破滅願望を解放せよ！ 本誌読者よ、刺激や快感を求めたクルマ選びもしてみないか？」

て現地の愛人の絵を描いて過ごしたゴーギャンの生き方。多くの仕事人には羨ましい存在だろう。

先日、たまたま見たテレビ番組で、朝、出社する人に「このまま（会社へ行かず）終点まで行きませんか」と誘う、とんでもない番組をやっていた。それで行くヤツはバカヤロイだが、でも少しだけわからないでもない。オレ自身、破滅願望を自分の中に感じることもある。でもそれをやったら社会人としてもう一生終わりと自覚して止めている。

普段抑制されている人ほど、魂を解放したいと思っっているのではない。たとえば大会社の社長が、女装したりSMクラブでM男になったり、そんな話がよく耳にする。

まあ人に迷惑をかけなければ、さほどリス

なデザインはユーザーを狭めるものだ。でも個性が立った特異なデザインの方が、飽きが来ず長く乗れることもある。高級車としても相応しい。

クはないし、それもよいだろう。同様にクルマにも、あえてハズす、周りから期待されているイメージをぶっ壊して縛りから解放される。そんな選び方はどうだろうか。

エスカレードは、オレのイメージとは明らかに違っている。でも今回の試乗でいちばん楽しかった。今の自分とは違った自分になれるような気がしたからだ。

——変身願望。あるいは破滅願望。職業や社会的地位を捨てて別の自分になりたい。こういう気持ちは誰にもあるのではない。

そういう意味では、オレの場合は職業柄、たまたまランボよりもキャディの方がギャップが大きかった。でももっと堅い仕事だったら、普段はやはりメルセデスとかBMWのようない「高級な実用車」を選ぶ。でもたまの土日は、スーパーカーのステアリングを握って、サーキットでアクセルを全開にして魂を解放する。そんな道も素敵だ。

巷のランボ乗りのすべてが派手好きで、弾けた日々を送っているわけ

ではない。普段とは違う自分を演出したくて日常とのギャップを楽しんでいる人もいる。

もちろんただ一台のクルマがそうだと不具合があるだろうが、クルマのいいところは女房と違って複数所有が可能なこと。クルマ選びの方法論はひとつではない。

エスカレードに乗った自分を想像してみる。ワルを気取ってラッパ吹かな。……ファッションも変えなければならぬ。



Tetsuya OTA出光 ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON 2014年は5/18(日)と6/28(土)に 開催予定!

「安全運転を、楽しく学ぶ!」をテーマに掲げるTetsuya OTAスポーツドライビングスクールは2014年も順次開催予定。現在、直近で予定しているのは5月18日(日)ツインリンクもてぎにてドライビングスクールと体験試乗会をメインとした開催を予定。そして6月28日(土)には袖ヶ浦フォレストレースウェイにて通常のメニューで行う予定。詳しくは、ウェブサイトにて確認を。http://www.sportsdriving.jp

熊倉です。

第十四回

実は美味しい、このクルマ！

ジャーナリスト・熊倉重春が、その深い洞察力で「美味しいクルマ」とをことごとく解説する、このコーナー。今回は、1970年から40年以上も造り続けられている、軽の真正クロスカントリー・ピークル・ジムニーに迫る。

▶SUZUKI Jimny X Adventure

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



盆

裁は小さいが、矮小でも卑小でもない。一鉢に凝縮された宇宙だ。それを見抜く感性の持ち主なら、軽自動車を侮るなど、もってのほかだ。

日ごろスーパーカーやハイエンドサルーンに心を寄せている本紙の読者諸兄としては、いきなり目の前に軽ごときを持ち出されても面食らうだろうが、たとえばスズキ・ジムニーはどうだ。なりこそ小粒なれど、気骨の太さ硬さでは屈指の存在と言

える。豪奢軟弱な乗用仕立てのSUVが横行する今のクルマ界で、ジープ・ラングラー、ランドローバー・ディフェンダー、メルセデスGクラスなどとともに真正クロスカントリー・ピークルの孤塁を守る、誇り高き少数派。急ぎさえしなければ、行けないところはない。

ざっと輪郭を復習すると、その始祖は1967年の末、軽三輪で知られたホープ自動車が発売した軽オフローダーON360。時代背景を考えれば、大幅にサイズダウンしたジープそのものだったのは当然だろう。その製造権をスズキが引き取ってから44年間、まったく基本コンセプトを変えていないところに、オースリテイとしての価値が滲む。もちろん商品であるうえに軽の規格も変遷を経たから、それなりの変更は施されたが、それでも大きく分けてまだ3代目(98年デビュー)という長寿命ぶりが凄すぎる。これだけでも「クラシック」の称号にふさわしい。

全長3395

mm、全幅1475

mmは軽の規格その

もの。その2ドア

4座+バックドア

の底を頑健な別体

式梯子型フレーム

で支え、さらにそ

の下をリーディング

グ/トレーリング

アーム付きのリジ

ッドアックスル(前

後とも)で支える

という歴史的なレ

イアウト。縦置き

の3気筒ツインカム658ccエンジ

ンはターボで武装した64ps/650

0rpm。余談ながら、ガソリンN

Aの1ℓ以上に匹敵する10・5kgm

もの最大トルクを見るにつけ、どこ

となく脱税っぽい軽ターボでもある。



これと車重1tとの組み合わせは、それなりに爽快かつ軽快というか、人間本来の生理の波に合う。運転感覚も、かつて初めてクルマというものに触れた時の新鮮な喜びを呼び覚ましてくれる。プリミティブって、いいもんだと思う瞬間だ。しかし、いかに旧式なシャシー構成とはいえ、しっかりと時代の空気も吸っている。ちよつとやそつと舗装が荒れているぐらいでは乗り心地は悪くなく、ポコポコ軽薄に跳ねたりしない。それ

上げだ。逆に言えば、どこまで行けるのか、どのように退避できるのかを的確に読むことが、ジムニー・ドライバーの適性を見極めるリトマス試験紙になる。

……と、ジムニーの試乗インプレッションを届けるのは、実は今回の目的ではない。何から何まで完備し、努力も工夫もなく好きになように走れる最先端のクルマに慣れきってしまった今こそ、あえて時にはジムニーなどと付き合うことが、真のクルマ

好きとしての奥行きと深みを計る物差しになることを、そつと知らせておきたいのだ。めつきり豊かになった世の中で最新のクルマにばかり親しむことで忘れてしまったこと、私たちがどこから来たかを思い出させてくれるものが、ジムニーには確かにある。満漢全席に飽食したあぐく、普通に炊いた普通の飯に心を洗われるのと同じで、スーパーカーやハイエンドサルーンの恵まれたオーナーほど、今ジムニーを味わい直すべき

ではないか。

非常に意地の悪い感想を許してもらえらるなら、街で見かける高級ブランド車（に乗る人々）の中には、やつとの思いで手に入れ、安くない維持費に悩みながら、せめてもの自己主張の看板として、頑張っているような空気も濃い。本当は、はるかに余裕があつてその高級品なのだが、表面からは現象しか見えないから、見栄っ張りとの差別化も難しい。しかし本当に豊かなら、本来そんな看

板など必要としないはずで、むしろポケットの奥にジムニーぐらい隠し持っておくのが、自らの存在価値を確信する術かもしれない。ファッションに響けるなら、表面は質素に装いながら裏地に凝るセンスだ。声高に語らずとも、否応なしに人品は現れる。実際には豊かなのに、素知らぬ風でジムニーを使いこなすなど、生半可なクルマ好きには無理な相談。あえてジムニーのステアリングを握り、平然とレンジローバーの横に並んだりできると、ある種の特別な空気も漂う。それを「粋」という。そうなると、自慢げに高級車でふんぞり返っていることを気恥しく思わせてしまふかもしれない。

「ポケットの奥にジムニーを隠し持つておくのが、表面は質素に装いながら裏地に凝るセンス」

もそのはず、かつてのリーフに代えて、この世代からはコイルスプリングになっている。ホイールベースわずか2250mmと短いため、ともすれば気になったピッチングも、まあ、こんなもんかという程度だ。

ただし、急がなければどこでも行けて、普通のクルマなら最初から尻込みするような悪路どころか路外も踏み越えてしまはするものの、やはり限度はある。たとえば、ぐつしより水分を含む本州の雪。30cmほど積もり、融けたり凍ったり数日たつと始末が悪い。ダッシュボード中央の押しボタンで4WDあるいは4WDローを選択し、気合を込めてガガガッと踏み込んで、175/80R16のタイヤ（今回のテスト車はヨコハマ・ジオランダーのスタッドレス）が硬い表皮を踏み破り、200mmの最低地上高の限度に届いた瞬間、アクスルが雪につつかえてトレッド面が浮き気味になり、接地圧が不足して空転してしまう。複雑で高度な4WD機構なら、最悪の場合どれか一輪でも駆動力が残れば動けるが、簡潔なジムニーでは、こうなるとお手



SPECIFICATIONS

スズキ ジムニー クロスアドベンチャー

■ボディサイズ:全長3395×全幅1475×全高1800mm ホールベース:2250mm トレッド:1265mm ⑧1275mm ■車両重量:990kg ■エンジン:直列3気筒+インタークーラーターボ 総排気量:658cc 最高出力:47kW (64ps) / 6500rpm 最大トルク:103Nm(10.5kgm) / 3500rpm ■トランスミッション:4速AT ■駆動方式:パートタイム4WD ■サスペンション形式:⑤&⑥ 3リンクリジッドアックスル ■ブレーキ:⑤ディスク⑥リーディング&トレーリング ■タイヤサイズ:⑤&⑥ 175/80R16 ■燃料消費率(JC08モード)13.6km/ℓ ■車両本体価格:155万5000円(税抜き)



乗用車然としたインテリアとはなつたが、ジムニー伝統のラダーフレームと前後リジッドアックスルサスペンションを継承する。衝撃吸収構造となつたフレームやサスペンションを採用し、オンロードでの操安性とオフロード走破性の向上を果たしている2WDから4WD(4WD高速)への切り替えはスイッチ式で行え、100km/h以下なら走行中でも可能。



うち黄色いナンバプレートそのものがステイタスシンボルになる日が訪れるかもしれない。



講師 カーボンファイバーリサイクル工業

板津秀人氏

ある自動車メーカーからの要請で廃材からの炭素繊維再生事業に着手。2008年にカーボンリサイクル工業を設立。瓦焼成炉メーカーで得た経験をもとに再生処理装置の開発に成功する。現在、CFRPのリサイクルを担う最前線にいる一人。

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。

It's a
Carbon
time!

Lesson 28

カーボンの本格普及 最大の鍵はリサイクル

クルマが変われば
世界が変わる
カーボン最新事情

入り口には出口が必要のように、
人工的に作ったものには、その処理法が求められる。
CFRP普及の鍵は、廉価に作るだけでなく、
リサイクルにこそある。そして使用済みCFRPは、
正に、ブラックダイヤモンドであった。

REPORT●西川 淳(Jun Nishikawa) PHOTO●市 健治(Kenji Ichi)

以

前にも本コーナーで取り上げたように、経産省が主導し、大学など各種研究機関や自動車メーカー、炭素繊維メーカーなど関連組織と産業を大きく巻き込んだ、炭素繊維(CF)を全面採用する軽量かつ量産性に優れた車体構造実現のプロジェクトが今、始まっている。東京オリンピックが開催される2020年をメドに、現在の車重の4割程度にまで引き下げることが目標にされており、開発期間10年前後で総額数百億円を投じるという一大プロジェクトだ。

一方、最近になって、CFの使用量は、新たな樹脂成型技術の確立なども手伝って、生産効率が上昇した結果、増加の一途を辿っている。同じく20年までには現在の3倍以上、およそ14万t/年にまで世界市場は拡大すると予想されているのだ。

そこから容易に導き出される結論は、リサイクルはどうするの？だ。

炭素繊維強化樹脂(CFRP)とは、簡単にいって、CFを樹脂で固めた素材である。これをリサイクルするためには樹脂と繊維を分離し、繊維

のみを抽出する技術が必要。樹脂を効率よく取り除くことすら面倒なのに、そもそもCFRP素材はいろんなカタチに成型されて使われているから、必然的に中の繊維の長さや大きさはバラバラ。溶かして冷やして元の状態に戻すという金属のような平易さはない。CFそのものの性能も確実に下がっていく。

要するに、そんなしこ面倒くさいことはやってられない、それよりもCFコンポジットそのものの生産性や量産品質を高めて普及させる方が先、というのがCFを取り巻く産業界の現状というわけだ。また、CFRPの製造過程における企業秘密を守るため、高級なCFを用いたマテリアルほどリサイクルに出しづらい、という事情も方々あった。

そんなこんなで、現在すでに、CFRP加工生産中に大量発生する端材や、賞味期限の切れたプリプレグ材など、大量の「お宝」(たとえばあの最新型旅客機用の最高素材)が、なす術なく(本当はある、というのが、今回のお題)、埋め立て処分されるか、高温で焼却処分されている。つまりは、捨てられている、というわけだ。2020年なんて先を想像せずと



熱硬化性リサイクル例 プロペラシャフト



写真の筒状のものは、某スポーツカーに使用されているプリプレグ成型のCFRPパーツで、これを熱分解→炭化という二段階の焼成で長繊維のCFに「戻す」ことに成功した。この状態で、バージン素材のほぼ80%以上のパフォーマンスを有している。価格は1/3程度

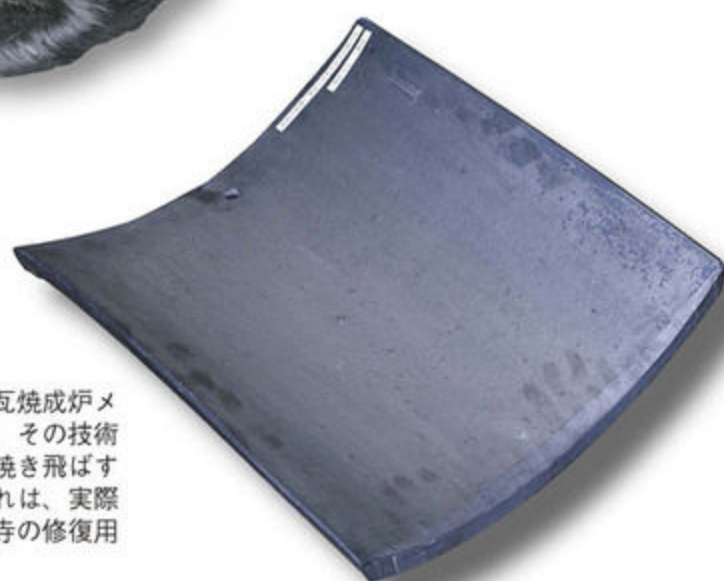


熱可塑性リサイクル例 クルマの天井内張り

板津社長がCFリサイクルに取り組むきっかけが、高級車用ルーフライナーの間に挟み込まれたCF不織布の再利用だった。05年ごろ、一時的にCFの供給バランスが崩れた際、某自動車メーカーからCFのリサイクル利用の可能性を打診され、モノにしたのだ。



もともと板津社長が瓦焼成炉メーカー出身でもあり、その技術の応用で樹脂だけを焼き飛ばすことに成功した。これは、実際に氏が手がけた東大寺の修復用の屋根瓦。



「瓦屋というのは熱分解屋なんです」

カーボンのリサイクルと瓦の製造技術？ フツウは結びつくことのない要素を掛け合わせることでブレイクスルーが起こる。それは最早、アイデア出現の常識ではあるが……。

「うちはオヤジがいぶし瓦の焼成炉を作っていてましてね。技術の原点は和瓦の製造にありました」。

カーボンのリサイクルと瓦の製造技術？ フツウは結びつくことのない要素を掛け合わせることでブレイクスルーが起こる。それは最早、アイデア出現の常識ではあるが……。

カーボンのリサイクルと瓦の製造技術？ フツウは結びつくことのない要素を掛け合わせることでブレイクスルーが起こる。それは最早、アイデア出現の常識ではあるが……。

カーボンのリサイクルと瓦の製造技術？ フツウは結びつくことのない要素を掛け合わせることでブレイクスルーが起こる。それは最早、アイデア出現の常識ではあるが……。

カーボンのリサイクルと瓦の製造技術？ フツウは結びつくことのない要素を掛け合わせることでブレイクスルーが起こる。それは最早、アイデア出現の常識ではあるが……。

カーボンのリサイクルと瓦の製造技術？ フツウは結びつくことのない要素を掛け合わせることでブレイクスルーが起こる。それは最早、アイデア出現の常識ではあるが……。

ね。カーボンのリサイクルも熱で樹脂をとばしてCFを取り出す。瓦は大量生産しますから、CFのリサイクルも効率化が図れるはず。しかも熱分解なら、熱可塑性であるが熱硬化であるが、樹脂を選ばない。だから、この技術に賭けているんです」と、板津さんは、簡単に語るが、ここで、瓦とCFリサイクルの関連を少し説明しておくしよう。

まずは、いぶし瓦の製造工程をいくつかで説明すると、粘土を高温で焼成し、無酸素の密閉カプセル内でプロパンガスを打ち込み、燻す。燻化（炭化、熱分解）によって瓦の表面に炭素成分の膜がで、いぶし銀の瓦が焼き上がる、というものだ。CFリサイクルでは、このちょうど逆の行程をアレンジする。つまり、まずはCFRPの廃材を熱分解（炭化）し、そのうち、繊維の表面の残留炭素のみ焼成除去することで、ほとんど（これが難しい）樹脂内残留炭素に覆われたCFを取り出す。詳細については、専門的になりすぎるくらいがあるので、別掲のシステム図を参考にして欲しいが、ここで大切な点は、ふたつ。

ひとつは、もちろん、低コストでリサイクルが可能であると、十分に推測できること。もうひとつは外部エネルギーに頼らず、熱分解システムが発する高温高圧なガスを、もう一度自身の系にエネルギーとして採り入れる、さらに、焼成システムへ熱源として供給する、という自己燃焼方式の省エネルギー設計になっていること、だ。

「現状、弊社では月に80トンのリサイクルを行っています。熱分解行程でリサイクル100%の不織布を生産したり、プリプレグ成型品からは炭化行程を加えてCF長繊維も再生しています。そうですね、バージン

生産現場にある リサイクルへの課題

残念ながら写真で見せられないが、某大手航空機メーカーの生産現場から送られてきたCFRPのゴミがある。最高級のプリプレグにもかかわらず多様なCFRPのみならずビニールや、時には紙などが分別なく丸め込まれており、このままではリサイクルしづらい。また、自動車であれば、リサイクル法への項目追加も要検討であろう。

素材に比べて8割以上の強度をキープしていますが、単価的にはバージン比で1/3〜1/5程度でしょうか。某自動車メーカーからは、それを何とか10分の1以下に、と言われていますが（笑）。もちろん、今後、CFの値段も下がっていくでしょうから、あらかじめメドを付けておかなければいけないと思っています」

新しい素材や技術を使う際には、最終行程、つまり幕引きをしっかりと考えておかなければいけない、ということも、我々は今、原発問題で痛感している。だからこそ、CFRPをこれからの主役にするのであれば、リサイクルから逆算した生産システムをいち早く構築する必要があります。と板津社長は切々に説いた。

「CFを循環素材にしなければなりません。今はまだ生産者に気を遣って、国も及び腰になっています。でも、今からやらなきゃダメなんです。生産とリサイクルの循環したシステムを構築できれば、バージン素材で15年、欧州に遅れているという日本にだって、トップに躍り出るチャンスはある。CFを利用する企業も、再生を考えた端材の処理、後始末をもっと真剣に考えて欲しい。家庭でもできているでしょう？ ゴミの分別なんて。しかも、CFRPのゴミは十分に再利用できる宝の山。そのまま捨てるなんて、もったいない！」

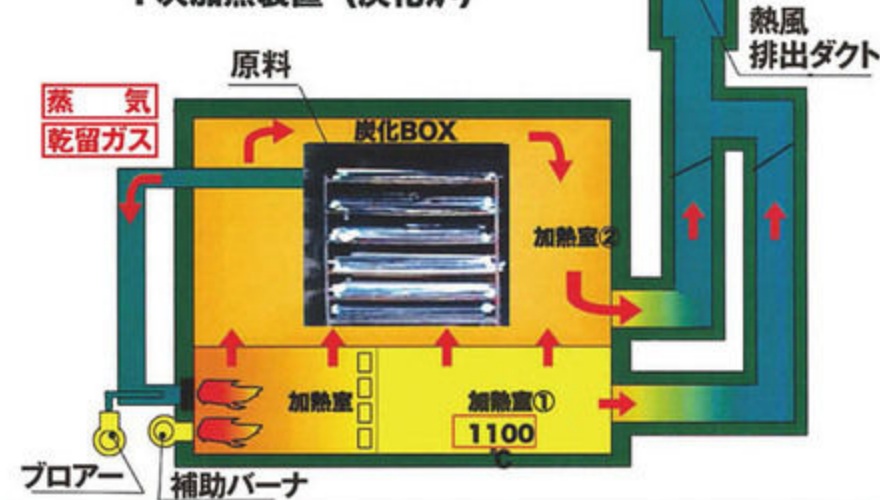
日本国内のリサイクル技術研究状況

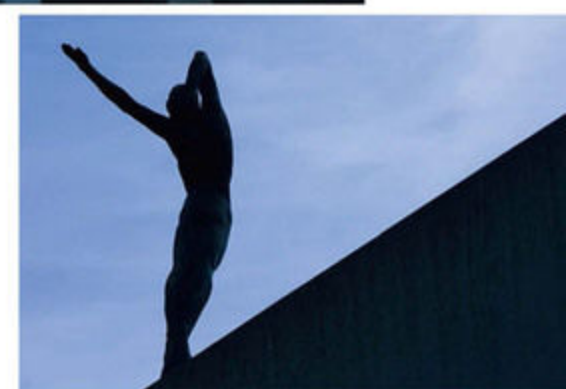
技術分類	熱分解法	熱分解法	常圧溶解法	超臨界流体法	亜臨界流体法
研究機関	CFR工業	炭素繊維協会	日立化成工業	静岡大学	熊本大学
樹脂の種類	熱分解性毒性のない樹脂すべて	熱分解性毒性のない樹脂すべて	エステル系	エステル系	エステル系
回収物	CF(長繊維)、ガス	CF(ミルト)	CF(長繊維)樹脂分解物	CF、硬化前熱樹脂硬化樹脂	CF、樹脂分解物
温度(℃)	500	500~700	100~200	250~300	300~400
圧力	常圧	常圧	常圧	5~10MPa	1~4MPa
前処理	なし	粉碎	なし	粉碎	なし
規模	60t/年	1000t/年	12t/年	ラボスケール	ラボスケール

海外のリサイクル技術研究状況

海外のカーボン技術研究状況								
国名	イギリス			イタリア	ドイツ		アメリカ	
研究機関	Recycle Carbonfiber	Imperial College London	University of Nottingham	KARABOREK	Fraunhofer	FASERHSTITUT	Adherent Technologies,Inc	Firebird Advanced Materials
技術の種類	熱分解(ミルト)	?	マイクロ波熱分解 流動層処理 熱流体処理	?	(成形技術の検討)	端材の インプラント回収	真空熱分解 低温流体処理 高温流体処理	マイクロ波
規模(t/年)	1200	ラボスケール	実用化検討中	1000	研究レベル	研究レベル	パイロットプラント	パイロットプラント

1次加熱装置（炭化炉）





昭和 元禄 Universe

福野礼一郎

しょうわげんろく
ゆにばーす

思う存分好きにやるゲンロク精神を創設者から受け継いだ初代編集長が、古巣に帰って思う存分好きにやる連載。昭和日本にワープする福野礼一郎の宇宙。

第25話 [東京の刻印]

国立競技場

大学／旧制高校生徒に対する猶予を撤廃、いよいよ学生の徴兵が始まった1943(昭和18)年、その10月21日、秋雨降りしきるなか東京77校の文科系学生2万5000人は詰襟の学生服の肩に教練銃を担ぎ、明治神宮外苑競技場のシンダートラックの上を行進していた。スタンドを埋めた5万。「さらば往け」NHKのスポーツアナだった志村正順は、ラジオのマイクの前で言った。女子学生の一入としてそのとき出陣学徒壮行会を見送った作家の杉本苑子は、21年後、東京オリンピックの開会式の日、こう記している。「あの雨の日、やがて自分の生涯の上に、同じ神宮競技場で、世界九十四カ国の若人の集まりを見るときが来ようとは、夢想もしなかった(中略)オリンピックの持つ意義、その重大さ、尊さを痛感せずにはいられない(杉本苑子「あすへの祈念」1964年10月10日共同通信社配信)」 7月から取り壊される国立競技場、最後の日々を見る。

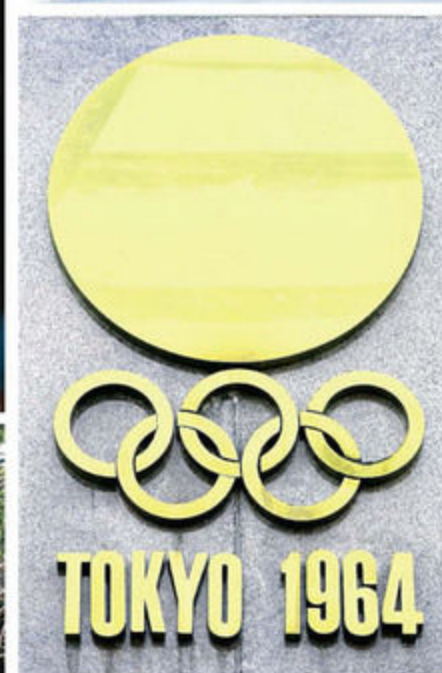
文とキャプション●福野礼一郎(Reichiro Fukuno) PHOTO●荒川正幸(Masayuki Arakawa)
協力●独立行政法人 日本スポーツ振興センター <http://www.jpnsport.go.jp>
秩父宮記念スポーツ博物館・図書館 <http://www.jpnsport.go.jp/muse/>

青 山通りから絵画館を望む左右2列の銀杏並木は、東京・山の手のシンボルのひとつだ。樹齢90年以上という196本の銀杏に加えて、159本の楓(かえで)、196本の樺(けやき)が、毎年秋になると金色のトンネルを作る。

神宮外苑。48万6000平米の敷地の中央に、絵画館こと聖徳記念絵画館、それを楕円形に取り囲む道路があり、並木道とともに雄大な西洋式庭園を形成している。

明治天皇を祀る神宮として代々木に国費で造営された明治神宮、すなわち「内苑」に対し、外苑は国民の献金によって青山練兵場の跡地に作られ、内苑の完成に遅れること7年目の1927年10月22日に、明治神宮に奉納されたものである。

関東大震災を乗り越えた大事業だった。



「出陣学徒壮行の地」の碑

現在の神宮外苑は東京のスポーツ施設の中心地のひとつだが、「国立競技場の100年(後藤健生著・ミネルヴァ書房刊)」によれば、これも外苑造営の当初からのコンセプトだったようだ。相撲や演劇などが神前に奉納されてきた古来の伝統と、無縁ではないらしい。

秩父宮ラグビー場、明治神宮球場、今はゴルフ練習場として使われている第二球場、テニスコート。

庭園の内庭であるはずの中央広場にさえ、軟式球場や室内球技場、バレーボールコート、フットサルコートなどが所狭しと並んでいるのはいささか奇異に思えるが、戦後進駐してきたアメリカ軍が、外苑の各施設を接収したときに作ったのが発端らしい。

様式の威厳や伝統性の中に、スポーツを楽しむ庶民性がこちやこちや詰まった神宮外苑という空間は、戦前戦後の社会の様相を投影しながら、いまのような姿になったといえる。

その外苑の一番奥、千駄ヶ谷駅前



聖火台から西を見る



日本スポーツ振興センターの協力で、国立競技場の観客席からパノラマ写真を撮影した。撮影日：2014年2月19日
【上】 聖火台の上から西を見る。正面は新宿副都心の高層ビル群。50年前、東京タワーをのぞけば、東京で一番高い建物は1964年9月1日に開業したホテル・ニューオータニ(現在の「ザ・メイン」)の地上17階72.09mだった。東京は一面の平らな空間だった。背後の地上からの高さ30m、ピッチからの高さ37m。聖火を点火した坂井義則は、まさに天空に立った気分だっただろう。**【下】** 大屋根の下に貴賓席など

がある西側のメインスタンドから、聖火台の方向を見る。左(北)に電光掲示板がある。正面の観客席は奥に向かうに従って高くなっていく山形の曲線を描いているが、これが1963年の大改修時に増築された部分。竣工当初は全周が画面両端の高さ、正面のオレンジ色の席の高さまでだった。1964年10月10日の開会式では、天皇・皇后両陛下、各国からの主賓は、正面の東の空、赤坂・溜池の首相官邸の上空3000mにブルーインパルスが描いた、直径1800mの5輪のスモークを見た。記録映画などではスモークの色が淡いが、肉眼では5色とも濃く鮮やかな色彩だった。

来賓席から東を見る

の高台との間に挟まれた長円形の窪地に、国立競技場は建っている。春にはきつと低地に霞がかかっていたのだろう、ここは霞ヶ丘という地名である。

正式名は「国立霞ヶ丘陸上競技場」。完成当初は一般に霞ヶ丘競技場と呼ばれていた。

国立競技場のファサード、つまり建築物としての正面は、大屋根がついたメインスタンドがあるスタジアムの西側、都民が「外苑西通り」と呼んでいる東京都道418号ぞいにある。

背後には、横文彦が設計した東京体育館の施設が道路に覆い被さるように立ち並んでいた。通りのこはいつも日陰になっていた薄暗い。現在はもちろん国有地だが、どこもなく神宮外苑の裏手門という雰囲気がある。

外苑のレイアウトからすると、東の絵画館側に正面玄関とメインスタンドがあってもよさそうに思えるし、当初はそういう案も検討されたようだが、明治神宮側から景観に関する強い要請があつて、高いスタンドが目立たないよう西側に持つて行ったという経緯があるらしい。

外苑西通りの歩道に立つてスタジアム正面を望むと、明治公園の細長い飛び地をまたぐようにして、スタジアムに直角に接する短い参道がある。植え込みの左右に数石が貼られ、15段ほど低い階段を昇ると正面玄関があつて、低く力強い真つすぐな軒が、スタジアムのアーチ状の屋根を支えている。

東京オリンピック50周年を待たずにこの7月から開始される解体工事のための機械設備が、きょうはそこにずらりと並べられて視界を遮っていた。歳月に放擲されて色褪せ、す

っかり威厳を失ってしまった景観を覆い隠すには、むしろ都合がよかったかもしれない。

50年前、植えられたばかりの街路樹はまだ小さかったが、千駄ヶ谷駅前を通る都道414号線の立体交差のところから明治公園の北西の観音橋交差点までの沿道にはアルミ製のフラッグポールがずらり一列に並んで、色とりどりの万国旗が翻っていた。スタジアムの外からだけでもいから一目オリンピックを見たいとやってきた人々が、競技場の周囲を何重にも取り囲んでいた。信じられないくらい鮮やかなオレンジ色に燃え揺れる聖火を見上げる大人たちの、上気した表情があでやかだった。

現在国立競技場の管理・運営を行っているのは独立行政法人・日本スポーツ振興センターである。

撮影許可を得て、センターの施設がある外苑橋の通用門から、中に入

った。来場者の通行誘導のための青い鉄柵や案内版、使用や歩行に対する注意書き、イベントの看板、食堂の幟に工事用の機材にポスターに案内に掲示板に立ち入り禁止のネット、それらのごたごたとしたディテールをもし視野の中から一切排除できるなら、長さ320m近くもあるファサードが、まるで神殿の列柱のように荘厳な建築であることが分かるだろう。

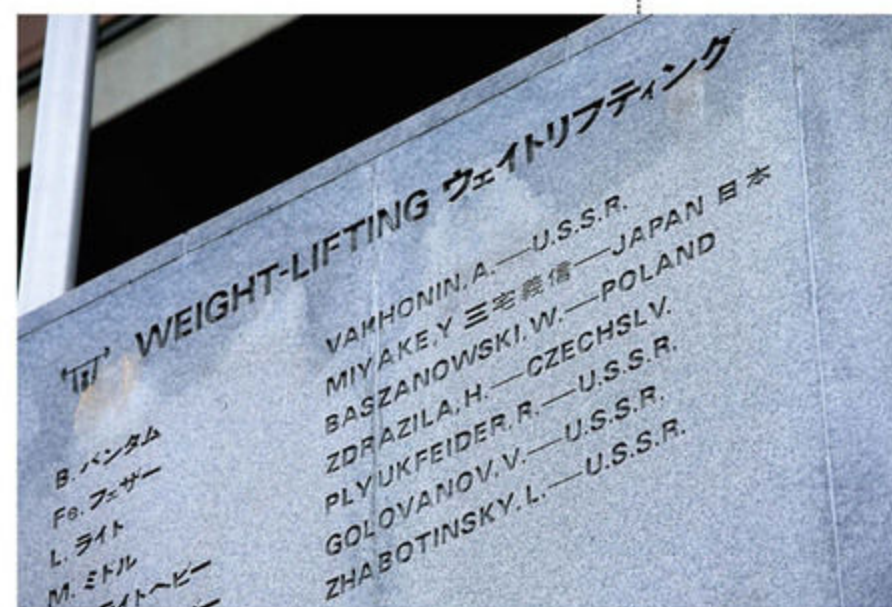
無数の柱で天井を支え、天井は通路と屋根を兼ね、階下には正面玄関や施設のほか、練習用のトラックなどが設置されている。

角柱の1本1本は下が狭く、上が広い。列柱が並んで作る壁もまた、上部が斜めにせり出してくるような斜面である。

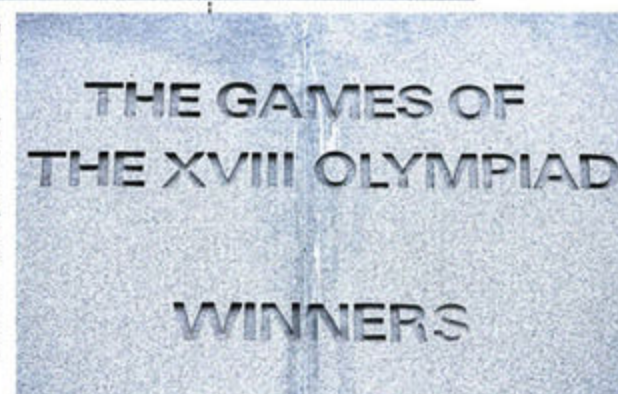


1958年に開催された第3回アジア大会のために作られた炬火(きょか)台。別名聖火台である。上部口径2100mm、下部直径800mm、重量約2600kg。「鎮物の町」として知られる埼玉県川口市の美術鎮物の名工、川口内燃機鋳造所の鈴木万之助が製作に当たった。そのときに起きた悲劇

的な事故と、名誉回復のために尽力した万之助の3人の息子の逸話は、いまでも語りぐさになっている。移設したときプロパンガスのノズルや吐出圧力などを改善、炎が1mから2mへ大きくなった。2013年12月、文部科学省は、聖火台も新国立競技場で保存することを決めた。



東京オリンピックで金メダルを獲得した全選手の名を刻んだ正面玄関のモニュメント。三宅義信の名があった。自衛隊体育学校教官だった三宅は大会3日目の10月13日に渋谷公会堂で行われたウエイトリフティング・フェザー級競技で397.5kgの世界記録を樹立、金メダルの栄冠に輝いた。すさまじい歓喜に日本が揺れるようだった。文部科学省はこの銘盤を保存することを決定しているが、できればここにこうしてある姿を見ておきたい。



平行棒の上でバランスを取る体操選手の姿のような、この緊張感だ。空中を上がって行く吊り階段。メインスタンドを裏側から支えている柱。高さ50mと45mの4基の照明塔のオベリスクのような大きさ。ここでは手摺りさえもデザインされている。アルミサッシなどというものがなかった時代、デザインされた窓枠はすべて型鋼材から手作りされている。

建設省関東地方建設局・第1課長の角田栄が設計統括、片山光生が実設計を行った。

ところで国立競技場は、東京オリンピックのときに作られたのではない。

聖火台は、オリンピックのために作られたのではない。

国立競技場は、国際オリンピック委員会（IOC）の公認を受け、アジア地域の国々が参加して戦後開催されるようになった総合運動競技会

年12月。

建設地には、神宮外苑の造営とほぼ同時期の1924年9月に完成し32年間に渡って国民に親しまれた明治神宮外苑競技場が建っていた。その解体から、突貫工事はスタートしたのである。施工を請け負ったのは大成建設。

トラックのレイアウトはほぼ同じだったが、グラウンドをさらに50センチ掘って排水性のいい基礎を作り、高温で焼成した多孔性の粉末を敷き詰める、アンツール舗装が施された。総工費11億3333万475円を投じた工事は、ぎりぎりアジア大会に間に合った。

炬火（聖火）は前大会のあったマニラで採火して鹿児島に空輸、そこから全国をリレーした。最終ランナーはオリンピック金メダリストの織田幹雄、炬火台はまだメインスタンドの右側、すなわち南側にあった。アジア大会は集客という点では大

であるアジア大会の、第3回大会（1958年5月24日〜6月1日）のために計画された。

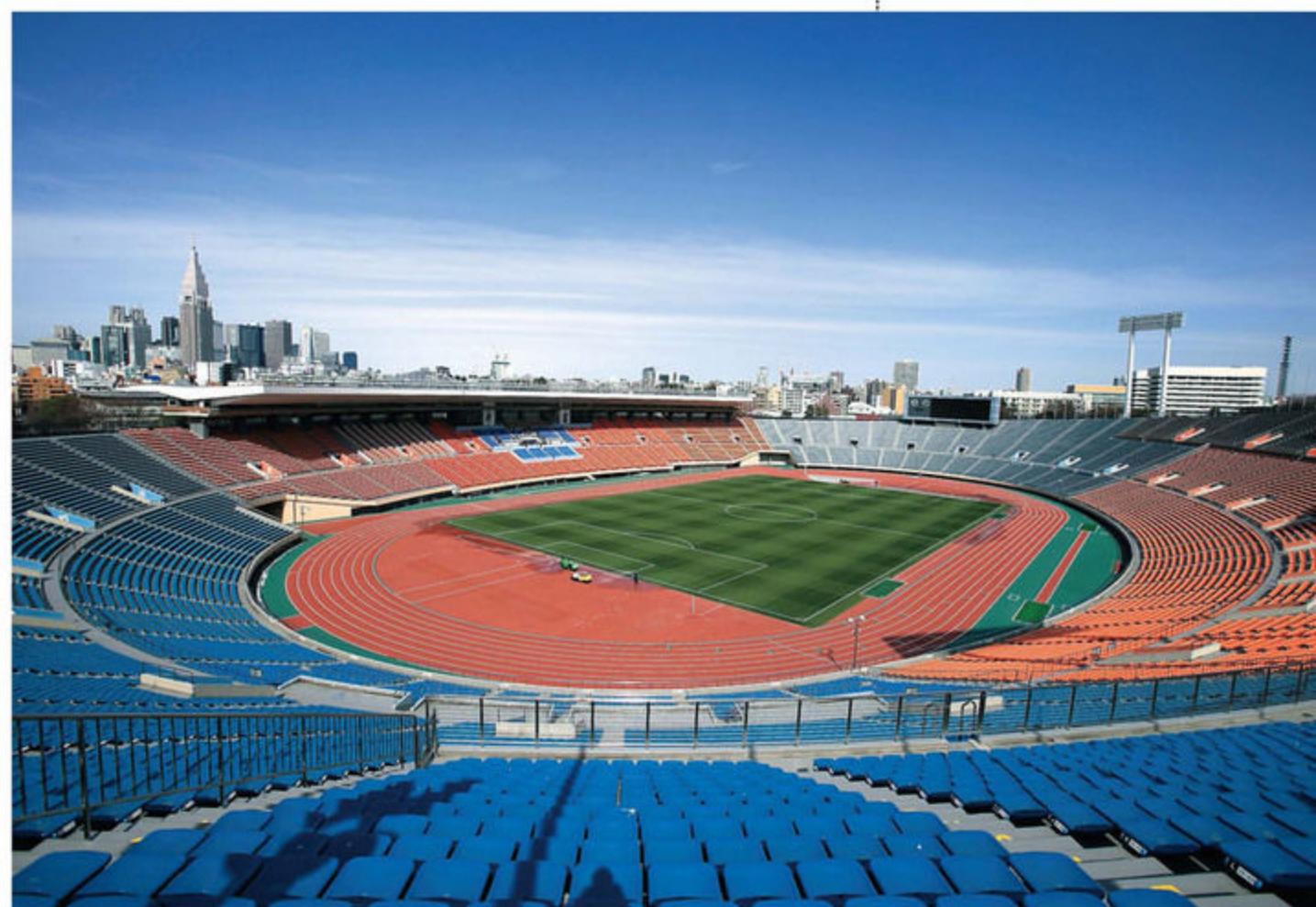
工事にようやく着工したのは、大会までわずか1年半と迫った1956

年12月。

建設地には、神宮外苑の造営とほぼ同時期の1924年9月に完成し32年間に渡って国民に親しまれた明治神宮外苑競技場が建っていた。その解体から、突貫工事はスタートしたのである。施工を請け負ったのは大成建設。

トラックのレイアウトはほぼ同じだったが、グラウンドをさらに50センチ掘って排水性のいい基礎を作り、高温で焼成した多孔性の粉末を敷き詰める、アンツール舗装が施された。総工費11億3333万475円を投じた工事は、ぎりぎりアジア大会に間に合った。

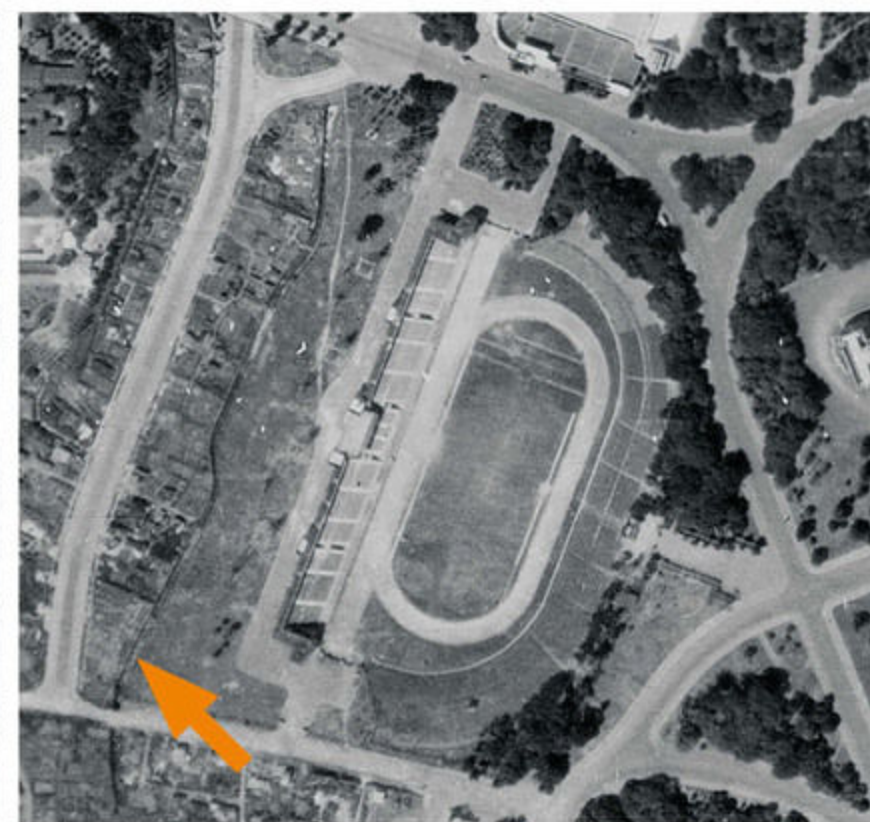
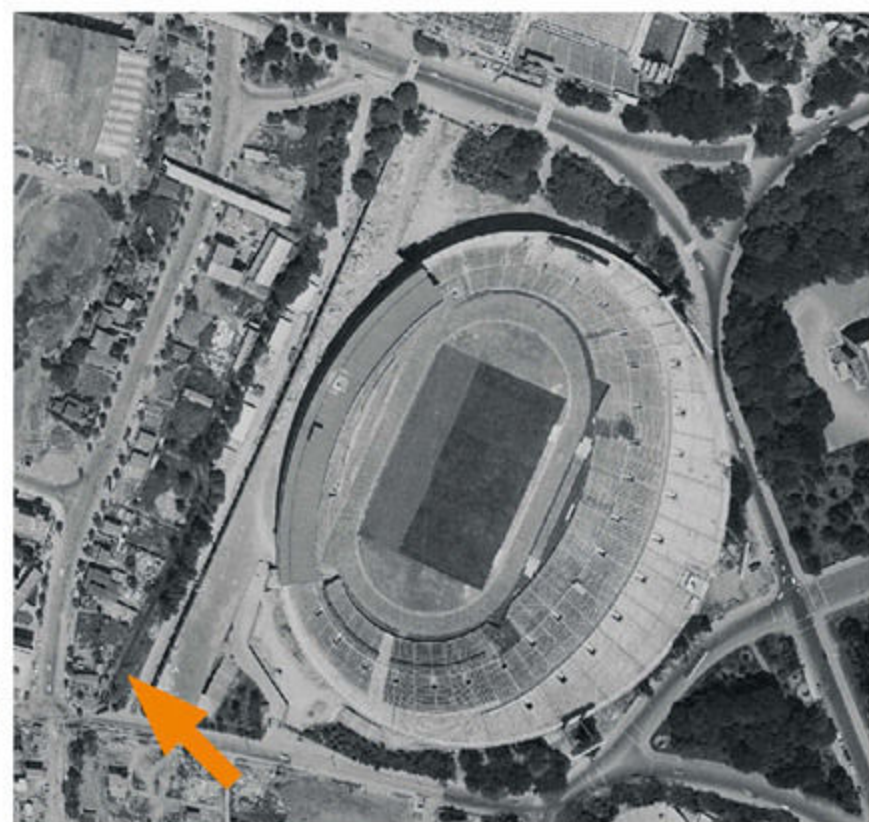
炬火（聖火）は前大会のあったマニラで採火して鹿児島に空輸、そこから全国をリレーした。最終ランナーはオリンピック金メダリストの織田幹雄、炬火台はまだメインスタンドの右側、すなわち南側にあった。アジア大会は集客という点では大



トラックは全天候型で一周400m／8レーン、収容人数は5万4224名である。現在の国際陸上連盟の「9レーン／6万人」という基準を満たしていないことが、2020年の東京オリンピックに向けて新国立競技場を建設する理由であると言われているが、実際には選手などの控室、練習場、飲食設備、各国からのVIP／関係者用施設、中継報道用施設やプレスルーム、ラウンジなどの諸設備が足りないことが、現代のオリンピック大会の開催運営面において、もっとも重大な点だという。この場所で開会式をやるなら、建て直すしかない。

成功を収め、日本人はオリンピックの白昼夢を見たが、ピッチの芝のコンディションなど、工事の遅れによる競技環境の不備、入場券の乱売など、運営の問題と混乱ぶりも浮き彫りになった。

1959年5月26日にミュンヘンで開催された第55回国際オリンピック委員会（IOC）総会で東京オリンピックの開催が決定すると、政府はアジア大会の経験から国立競技場の大幅拡張をただちに決定、角田が再び改築設計を担当し、1962年



【右】国立競技場が出来前、同じ場所にあった神宮外苑競技場（1947年撮影）。【左】1963年の大改修直後の国立競技場。増築部分が白くはっきり映っている。スタジアム西側（画面左側）の外苑西通りぞいに、現代は暗渠になっている渋谷川の流れが見えている（矢印）。写真：goo地図

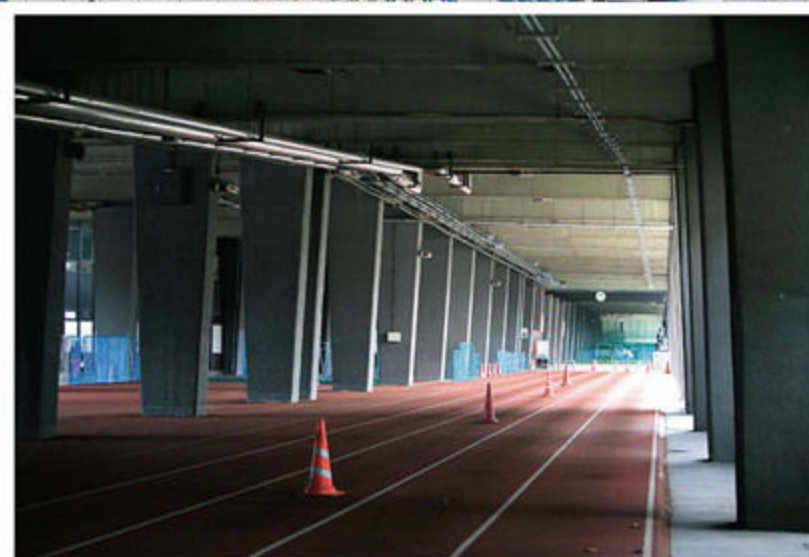
昭和元禄

スタンドの貴賓席の裏手にある2階貴賓室と、そこに上がってくるために設置されたVIP用のエレベーター。プレスの実況中継室はさらにこの上、大屋根のひさしの下に半ば吊られるようにして設置されている。



↑電光掲示板は縦11.7m、横34mという巨大な建築物で、現在はCRTを38万ドット使う20.4×7.36mのカラーグラフィック装置を備える(90年11月導入)。1958年の完成当時は、7.4×25mの画面部分に埋め込んだ白熱電球の点灯によって、最小70×50cmサイズのアルファベット・数字を描くという西ドイツのジューメンス社のシステムを採用していた。上部には3本のポールがあり、陸上競技の表彰式ではここに国旗が掲揚された。オリンピック最終競技のマラソンで円谷幸吉は銅メダルを獲得、ここに日章旗を上げた。

→スタジアムの西側正面におよそ長さ320mに渡って続くピロティ。市川崑の「東京オリンピック」では、ここで練習をする選手の姿が描写されている。ピロティ構造はル・コルビジェが提唱した近代建築5原則のひとつだが、ここでは列柱が逆三角形である。そのため外壁部分はこの角度にそった傾斜壁になっている。逆三角形の柱のモチーフはスタジアムのスタンドを支える柱など、いたるところに見られる。



3月に着工した。

メインスタンドの正面、絵画館側の観客席を半円形に増築して収容人数を5万2000人から7万5000人に拡大、聖火台はその頂上に移設した。東側に4基の巨大照明塔が立ったのもこのときである。

1924年の最初の競技場建設のときにも生じた絵画館側からの美観に対する圧力は、このときはなぜか起きなかった。オリンピックを呼ぶ風に吹き消されたのかもしれない。

スタジアムの周囲はこのとき再整備した。西側を南北に流れていた渋谷川を暗渠化し、その周囲の民家を立ち退かせて、あの正面入り口を作った。

改修工事の総工費は約13億円。新造時総工費よりも巨費だったが、1963年4月に完成、オリンピック開催のちょうど1年前の同年10月11日にお披露目として、東京国際スポーツ大会の開会式が挙行された。オリンピックと同じ20競技を各競技場で開催、うち9種目には海外からの選手も多数参加するというもので、予行演習の意味を込めて一般には「プレオリンピック」と呼ばれた。

東京オリンピックがすばらしい成功を収めたのは、国立競技場を舞台に行われたこのふたつの大きな「リハーサル」によって、運営側も国民も経験を積んでいたからである。

この50年間に、国立競技場は何度か大きな改修を受けた。

87年〜91年のバブル期には、5年計画で予算が計上され、スタンドの大屋根の改修、全座席の個別化設置

などを行い、沃素灯／白熱灯／水銀灯混合式だった照明設備を、より明るい高輝度アーク放電灯(高圧ナトリウム灯)とメタルハライド式放電灯の組み合わせに変更した。

走路は1973年に米国タータン社のポリウレタン製全天候舗装に改修していたが、オリンピック以来最大の陸上大会だった1991年8月23日〜9月1日の世界陸上競技選手権大会・東京大会に合わせて走路の地盤基礎から全面改修、ウレタン舗装表面のμを上げた高速トラック化を行った。同大会では、男子100mでカール・ルイスが9秒80の世界新記録を樹立するなど、世界新記録のラッシュに湧いている。

日本スポーツ振興センター・国立競技場事業課の古泉修課長によると、建築当初は黒土の上に野芝や姫高麗芝などの和芝を敷いていたフィールドも、91年の大改修時に、30cmの厚みの砂床を作って下部から給水し、芝を根つかせるというサンドグリーン床式に改良。また夏に育つ夏芝と、寒冷地に育つ冬芝を共に植え、1年を通してグリーンを保つ「ウインター・オーバー・シーディング」という

う育成管理方式が開始された。トラックを歩き、スタンドを見学し、外からは遮られて見えなかった正面玄関に回って見た。

日の丸を中央に掲揚した3本の旗竿。

斜めにせり出した長い壁面の中央に、金色のめっきを施した金属製の東京オリンピックのシンボルマークがあつて、その左右に、大会で金メダルを獲得した各国・全選手の名前を刻んだ石造りの銘盤が、まるで何かに捧げるかのように設置されていた。

国立競技場は、天を見上げていた。2020年、オリンピックが再びここに戻ってくる。輪廻の不思議を感じざるを得ないが、平和の運命というなら美しい。



↑日本スポーツ振興センターが運営している「秩父宮記念スポーツ博物館」。スポーツの振興・普及に尽くした秩父宮雅仁親王を記念して1959年1月6日に国立競技場内に設置された。入り口は北側の電光掲示板の下付近で、入場料は大人300円。公開は2014年5月6日まで、新国立競技場内に移転(予定)するまでは休館になる。Googleストリートビューでは競技場内部のほか、博物館内の様子も鮮明に見ることができる。

→日本スポーツ振興センターは「SAYONARA国立競技場」プロジェクトの一環としてスタジアムツアーを開催している。個人の場合予約は不要。毎日規定の時間に指定の場所に集まればよい。60〜90分間のツアーでピッチ、スタンド、聖火台などを見学できる。参加料は大人1000円(秩父宮記念スポーツ博物館は入場無料になる)。開催は5月末まで。問い合わせ先：国立競技場・事業課 ☎03-3403-1151(または「SAYONARA国立競技場スタジアムツアー」で検索)



参考文献

『国立競技場の100年』後藤健生著 ミネルヴァ書房刊
『東京オリンピック1964』フォート・キシモト 新潮社刊

次号第26回はあのメーカーの真っ白なデザインの秘密を紹介します。



匠を訪ねて。

Meister 01

唯一無二の世界。

シェア100%。なんだかもうおとぎ話のような数字だ。
浜名ワークス、日本一のトラック、トレーラー架装メーカーだ。
“クルマを運ぶためのクルマ”は、基本は個別完全受注生産。
ある意味、乗用車以上に深く、面白いその世界をのぞき見る。

REPORT ● 藤野太一 (Taichi Fujino) PHOTO ● 篠原晃一 (Koichi Shinohara)

「や」
らまいか。」

浜松市をはじめ静岡県西部で使われる。やってやるうじやないか」という意味の方言だ。

そのチャレンジ精神にあふれる地域特性が、ホンダやスズキやヤマハやローランドやエンケイといったさまざまな企業を生み出している。

浜名ワークス。日本を代表するトラックボディや、トレーラ架装を手がける企業だ。車両運送分野では日本一。牽引するトレーラタイプでは、シェアはほぼ100%だという。

浜松市内にある本社を訪れる。応接間に通されるほんの少しのあいだにも方々から「いらっしゃいませ」「こんにちは」挨拶の声が飛んでくる。

そしてすぐに社長の田村元氏があらわれた。トラックやトレーラといったガテン系のイメージとは真逆の、スマートな対応に驚いた。

「同郷ということもあって、スズキの鈴木修会長にお会いする機会があるんです。礼儀やもの事の始末というものに厳しい方で、うちなんかよりも本当に徹底されている」

東日本大震災以降、世の大企業でも節電に勤める姿が見られるようになったが、ここではそんなことはこれまでもずっと当然のことだった。

「昼休みや休憩時間も消灯しますし、エアコンの設定温度のことなども、当たり前です。おもしろい話があった、鈴木会長が電気代の無駄だと言



って夕方に工場の自動販売機のコンセント全部抜いて帰ったというんです。自動販売機は通信機能をもってあるので全部が止まってしまふ。さすがに総務が見かねて一定時間になるとオンオフするようにタイマーをつけたそうです（笑）。ただ、すごいのはスズキさんはそれでリーマンのあとにも利益を出し続けたわけですよ」

自動車メーカーと、これらの輸送事業が一蓮托生なのは想像に難くない。実際にあのリーマンショックを契機に、それまでは数社あったトレーラ事業が日本ではこの浜名ワークスだけになった。そしてアメリカでも全米で一社しかなくなった、それは欧州でも同様なのだという。その状況を生き抜いてのいまだからこそ、日本一だ、シェアナンバー1だと浮かれたところなど微塵もない。

そもそも浜名ワークスが自動車車体の製造を手がけるようになったのは昭和23年のことだ。

「祖父の代は、木工屋だったんです。むかしのトラックは運転台が木製だったんです。エンジンとフレームだけが送られてきて木で1品1品造っ

浜名ワークス

田村元

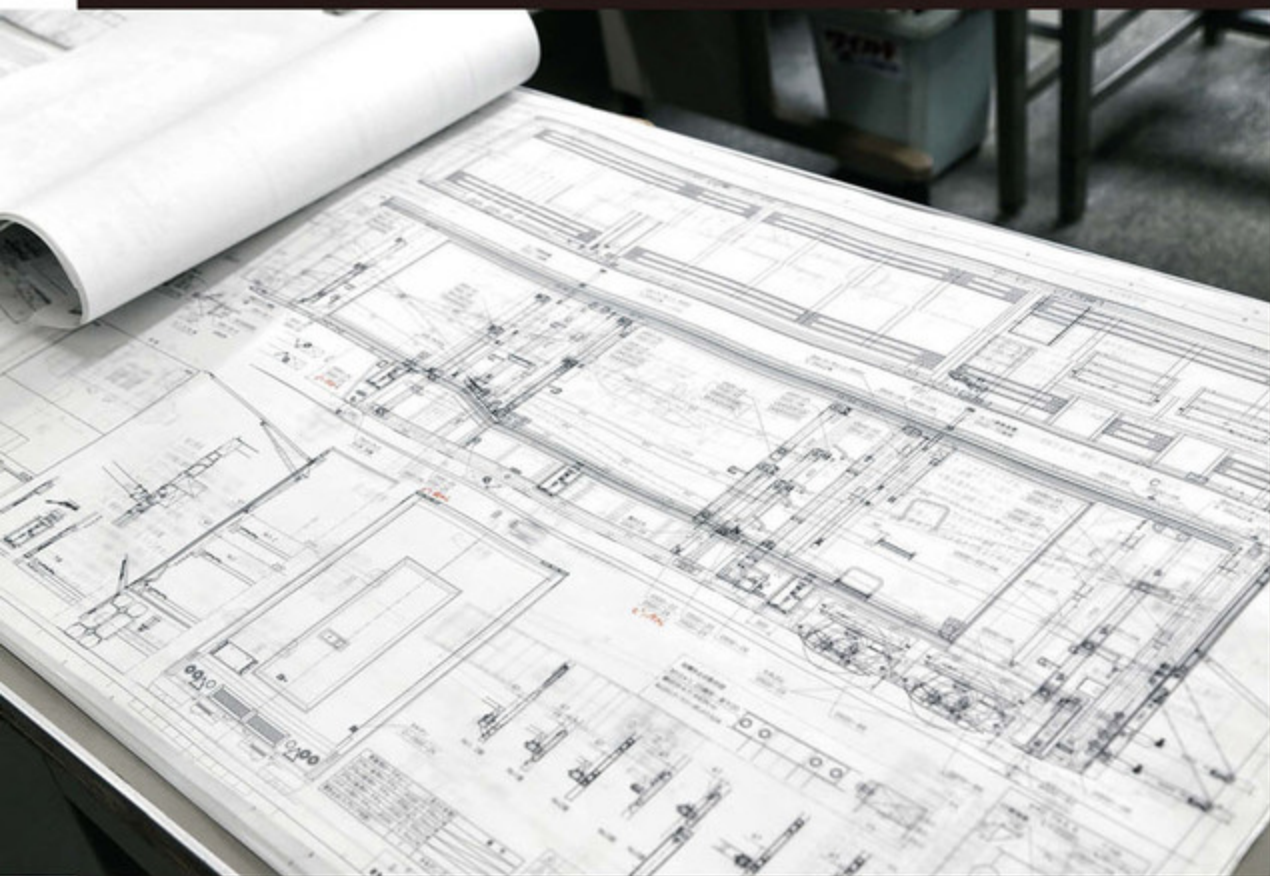
Haime Tamura

ていた。それで声をかけていただいて、トラックを手がけるようになったのがそもその始まりです」

東京、名古屋、大阪の中心に位置し、まわりに数々の自動車メーカーが存在する地の利を活かして、事業は拡大していく。転機は、先代である父親の代に、車両運搬車、キャリアカールの生産を始めたことだという。1960年頃、ヨーロッパやアメリカの技術を学び、複数台を積むことができるキャリアカーを造った。

「それまでは、例えばメーカーが出荷したクルマをディーラーに届けるのは人の手で行っていました。運び屋と呼ばれる人たちが、メーカーから運転して店へ運んでいた。しかし、新車は限りなく0kmに近い状態で欲しいというユーザーの要望に応えるかたちで、こうした積載車両の需要が高まってきた。そこを見極めてひと足早く注力し、いまの基盤を築いたのが先代の社長でした」

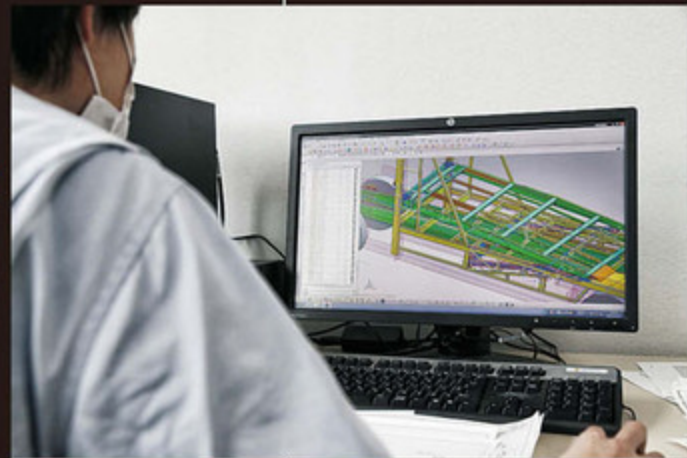
設計部には約22名が在籍する。その数は従業員数に対して1割にもなるが、それも基本は個別完全受注生産ゆえのことだ。顧客の要望に合わせて、まず2D、3DのCADを使用して基本の図面を作り出す。



CADから出力された設計図。その数は400以上にもなる。これ以外にも標準部品と呼ばれる、いわゆる汎用パーツのサイズ別や機構、組み付け図といった図面も存在。この車両では完成に約2ヵ月を要した。



こちらがマセラティ専用のトランスポーター。中には4台を積載可能。モータースポーツ事業や車両輸送を手がける千葉県のトランスウェブのオーダーによるもの。ヘッド部分はスウェーデンのスカンビア製。





図面が整ってから、実際の組み上げに要する時間は、ものによっても異なるが、このマセラティのもので約10日ほどという。組み上げ開始から1週間が経過したころに訪れた際の様子。車軸が組まれようとしている。

問われるのは、1台、1台が違う
その多様性にいかに答えられるか。

ある一カ所で組み上げていく。

ここで造られるトラックやキャリアカーを大まかに分類すると、いわゆるトラックタイプのカーゴ、ルーフとサイドパネルが翼のように上面に開く側面開放車ハミック、それから車両積載用のキャリアカーで、それにはトラックタイプと、より積載性の高いトレーラタイプがある。

今回の取材の主な目的は、写真にあるブルーのマセラティのキャリアカーの製作過程を見ることだ。これは先述した中ではトレーラタイプのキャリアカーにあたるもので全体がパネルで覆われているなど、もちろん特注品だ。ヘッド（運転席まわり）

れた。働く人々は200人くらいだろうか。ここでも皆が一様に大きな声で挨拶してくれる。半分がキャリアカーを造るエリア、残りの半分はトラックを造るエリアに分かれている。組み立て工場といっても、乗用車のようにラインがあるわけではない。ワンオフが基本なため、船と同様にドック方式と呼ばれるもので、



には顧客の要望でスウェーデンのスカニア製が選ばれている。全長は約17m、マセラティが4台積載できる。最近では街で高級車ブランドが車両積載のためにこうした専用のキャリアカーを稼働させているのを見かけることも珍しくないが、実はそのほとんどがここで造られている。

また、モータースポーツの世界においては、レーシングカーや整備道具の運搬だけでなく、ドライバーやスタッフの控え室であったり、VIPの応接間として、スペースが拡張

船のようなドック方式で 人の手によって造られる

ほとんどがワンオフで、いわゆるライン方式を採用することはできない。そのため造船と同様に、ドック方式を採用し、1カ所でゼロから組み上げていく。写真は組み立てのプロセスを追ったもの。基本は4人でチームを組んで行う。骨格ができあがり、外板パネルが装着されると、塗装過程に移る。一番左が完成した写真だが、積載性を高めるためルーフやサイドパネルが開く凝った構造がわかる。マセラティの好調を受け数台が造られた。





(写真上)ヨーロッパタイプとも言われる、リンク式のトレーラ。これは枠がなくトラックなど幅広いものを運ぶために使用される。(写真下)トラックタイプの主流が翼を広げるように荷室が開くハミック(側面開放車)。



注目の独立懸架式トレッド可変装置。ものの数十秒でタイヤが外へとせり出していく。こうすることで幅広いクルマを楽に積載することができる。またブレーキも独自のディスクブレーキが採用されている。

したり、伸びたりといった複雑なわゆるモーターホームというものがあるが、それもその多くを浜名ワークスが手がけている。

組み立て工場の次は塗装棟に足を踏み入れた。トラックが入るのだから当たり前だがこれまで見たこともないような大きな塗装ブースが4つ並んでいる。しかし、大変なのが、ここもそのほとんどが手作業だ。脱脂して、マスキングして、塗装のつきがよくなるように研いでといった行程そのものは通常のクルマと変わらないがいかにせん面積が大きい。

それにヘッド部分はトラックメーカー出荷時に塗られた色落として再塗装となるため手間もかかる。

事務棟の隣には修理工場がある。ここは何年か使用されたり、事故にあったようなものが持ち込まれレストアされる。図面がなくてもおおよそのものが修復可能といい、こうしたキャリアカーも大事に使えば、20年はもつのだという。

もちろん頑丈さが何より大切なブ口機材だが、進化することも忘れていない。よく見れば、軽量化のためにアルミを使ったり、剛性の必要な



最近では、ある部位にカーボンを使用する開発をはじめた。また、キャリアカーを駆動するのはほとんどが油圧だが、それをハイブリッド技術と合わせて、モーター駆動

い箇所はいくつも丸く肉抜きされている。可動式の独立懸架式サスペンションに、ベンチレーテッドとは逆に、ディスク内で熱を吸収してしまいうタイプのディスクブレーキを採用するなど、数々の独自技術も生み出している。昨年には東京モーターショーで、ようやくおりた認可に合わせ日本初の21mのキャリアカーを製作。これは、プリウス4台、アクア4台の計8台が搭載可能だ。

「トレーラタイプのキャリアカーはおおよそ7メートルありますから、なかなか軽く造るのは難しいのです。一度実験的にオールアルミで造ったこともありますが、ワンオフ部品だらけなのに、型にお金がかかりすぎてぜんぜん合わなかった」と笑う。



Profile
Hamana Works Hajime Tamura

昭和17年創業の浜名ワークスの3代目社長。業界ナンバー1の地位に甘んじることなく、社内でも徹底した無駄の排除、合理化に努める。その一方で、アジア圏への海外進出、また製品面では折りたたみ式の飛行機のタラップや、戦闘機の洗浄用機械なども手がけ、車両運送領域にとどまらない、まだ未開の特殊な領域にも挑戦していきたいと話す。もちろん自動車への造詣も深く、現在はレクサスのGSハイブリッドを所有している。

にできれば、従来よりもっと良くなるはず。現に最近街で見かけるゴミ収集車などはハイブリッドや電動化が進んでおり、作動音なども劇的に静かになっている。キャリアカーにもまだまだ革新の可能性はある、と田村氏は断言する。

乗用車の話だが、最近のドイツ車を見ていると、いま日本のモノ作りは転換期にあるように思う。慎重であることは大事だ、しかし臆病であってはいけない。必要なのは「やрмаいか」の精神ではないだろうか。



New!

Top News

スポーツ・イラストレーテッド誌 水着特集号でマセラティを展開

マセラティは創業100周年を記念し、アメリカで最も有名なスポーツ誌『スポーツ・イラストレーテッド』誌水着特集号の巻頭企画として、「Beyond the Swimsuit (水着の向こうに)」と題した7ページの写真入り記事を掲載した。今回の企画はイタリア人フォトグラファーのフランチェスコ・カロツィーニが撮影を担当。マセラティとともに登場するのはエミー賞女優で、スーパーモデルのハイディ・クルム。「カロツィーニと

の今回の仕事では、マセラティの最新モデルをドライブすることができて、本当に素晴らしい体験でした」と、クルムは撮影後にコメント。マセラティからはクアトロポルテ、ギブリSQ4、グラントウーリスモが提供されている。



ハイディ・クルムとマセラティのラインアップによるコラボレーション撮影は、カリフォルニア州ロサンゼルスにおいて行われた。



ランボルギーニ・ウラカン発売後1ヵ月で700台を受注



現在世界中のVIPカスタマーを対象としたプライベートプレビューツアーを敢行中のランボルギーニ・ウラカン。この1ヵ月で、すでに700台もの予約を受け付けた。ウラカンはランボルギーニ史上最高の売り上げを記録したガヤルドの後継車であり、5.2ℓ V型10気筒ガソリン自然吸気エンジンをミッドに搭載する。

イギリスのヘンリー王子チャリティイベントにおいて ジャガーF-TYPEクーペを試乗

イギリス王室のヘンリー王子は、自身が支援を続ける慈善団体のひとつ、「エンデバー基金」のイベントに参加し、イングランド南部にあるグッドウッド・サーキットでジャガーF-TYPEのステアリングを握った。エンデバー基金は、負傷軍人が身体的な挑戦を通じて、自信を取り戻すためのサポートを行う団体。



コレツィオーネ・ランボルギーニ 2014年春夏コレクションを発表

ランボルギーニのウェアとアクセサリのライン「コレツィオーネ・アウトモビリ・ランボルギーニ」が、2014年春夏コレクションを発表した。今回最も注目されているアイテムは、ジュネーブ・ショーで公開された「L」と名付けられた男性用フレグランス。4種類のフレグランスのうち最初に登場する仕様は999個のみの限定生産となる。



ディーラー・オブ・ザ・イヤー2013 コーンズ名古屋が受賞

フェラーリ・ジャパンエクセレンス・アワード2013が、都内のホテルで行われ、全国6カ所のフェラーリ正規ディーラーのなかから、コーンズ・フェラーリ名古屋ショールームが、「ディーラー・オブ・ザ・イヤー2013」の栄冠に輝いた。この賞は売上だけでなく、アフターケアなど、様々な分野における総合力が評価される。



ボルボの新世代コンセプトカー ジュネーブ・ショーで カー・オブ・ザ・ショーを受賞

ボルボの新世代コンセプトカー3部作の第3弾「コンセプト・エステート」が、ジュネーブ・モーターショーにおいて、「カー・オブ・ザ・ショー」を受賞した。この賞は今回のショーを代表するコンセプトカーに与えられる。今回、シンプルなエクステリアデザイン、そしてインテリアに先進的なタッチスクリーンを採用した先進性が評価された。



ニコル・オートモビルズ アルピナ輸入 4000台を達成

ニコル・オートモビルズが、2014年3月にアルピナ車輸入累計4000台を達成した。1979年にアルピナ1号車となるB7 Turboを輸入してから、実に35年目での記録達成となった。輸入4000台目となるモデルは、アルピナD5 Turbo。アルピナ独自の6気筒シングルターボディーゼル・エンジンをBMW5シリーズに搭載するモデルだ。

Newcomer



BMW M3セダン／M4クーペ 予約オーダーをスタート

BMWジャパンが、M3セダン／M4クーペの予約をスタート。納車は2014年7月を予定。新開発の直列6気筒Mツインパワーターボエンジンを搭載し、ボディやサスペンションに軽量アルミニウムを採用。卓越した運動性能と高い効率を実現した。価格は1075万～1126万円(税別)。

■問:BMWカスタマー・インタラクティブ・センター
☎0120-269-437

サルーンに代わる高級SUV レンジローバー・ロングホイールベース

レンジローバーとしては20年ぶりの導入となるロングホイールベースの価格が発表された。後輪前方のボディシェルを延長することでリヤのレッグルームを200mm拡大。またリヤシートはベンチシートか2座の「エグゼクティブ・クラス」シートから選択が可能。価格は1347万～1810万円(税別)。

■問:ランドローバーコール ☎0120-18-5568



軽自動車規格に収まる ケータハム・セブン160登場

ケータハムカーズはエントリーモデルのセブン160の日本導入を発表した。スズキ製の660ccエンジンを搭載し、サイズ・エンジン排気量ともに日本の軽自動車規格を満たすよう、特別に設計。重量はわずか490kgを実現した。価格は365万円(税別)。

■問:ケータハムカーズ ジャパン ☎03-5754-2227

マトリクスLEDヘッドライトを採用 アウディA8／A8L／S8を発売

アウディ ジャパンが、A8／A8L／S8の販売を開始した。今回の変更では、25個のLEDハイビームで構成されるマトリクスLEDヘッドライトを採用。ストップ&ゴー機能付きアダプティブクルーズコントロールなど最新の安全装備を追加した。価格は970万～2085万円(※消費税率5%込み価格)。

■問:アウディコミュニケーションセンター
☎0120-598-106



CarMedia

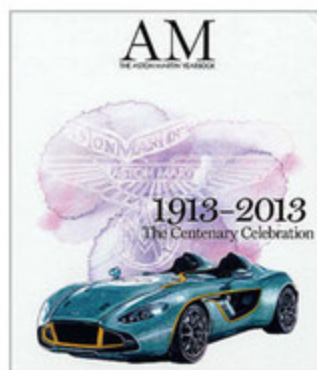
911 Love 50 Years of Porsche 911

世界に愛好家が数多く存在するボルシェ 911。世界中からオーナーをピックアップし、それぞれが911への深い愛を語る。今回登場するのは、生沢徹やワルター・ロールなど、28名もの911を愛する人物たち。

■1万8900円(税別)
／ハードカバー



The Aston Martin Year Book 1913-2013



各国での100周年セレモニーの様子をはじめ、アストンマーティン100年の軌跡をメーカー機関誌記事の抜粋を交えて紹介。また、ボンドカーの進化、様々なレース活動の歴史、市販モデル開発の様子など貴重な企画も満載の一冊。

■1万2600円(税別)
／ハードカバー

■問:代官山 高屋書店
☎03-3770-2525 <http://tsite.jp/daikanyama/ec/tsutaya/>

DUNLOP SP SPORT MAXX 050 DSST CTT

高性能ランフラットタイヤ 新型スカイラインに採用

ダンロップの高性能ランフラットタイヤ「SPSPORT MAXX050DSSTCTT」が日産スカイラインの標準タイヤに採用された。高いスポーツ性能だけでなく、一般走行での乗り心地も両立する。

■価格:オープン
■問:住友ゴム工業
☎0120-392-788 <https://tyre.dunlop.co.jp>



SUNOCO AC EFFECTER POE

ハイブリッド車用 カーエアコン添加剤

ハイブリッド車など、カーエアコン用冷凍機油ポリオールエステル(POE)を使用する車両の増加を受けて、これに対応するカーエアコン用添加剤がスノコから登場した。使用することでコンプレッサーのフリクションロスを大幅に低減。

■価格:オープン
■問:日本サン石油 <http://www.sunoco.co.jp>



Goods

Cargraphic 911ターボ／ターボS用 エキゾーストシステム

パワーアップと抜群のフィッティングを両立

カーグラフィックから911ターボ／ターボS用のエキゾーストシステムがリリースされた。装着後はパワーが25ps、トルクが30Nmも向上し、同時に迫力のスポーツサウンドも楽しむことができる。

■価格:33万～45万円(税別)
■問:ヴァイタミン ☎03-5245-2235 <http://www.vjpn.com>



GARMIN VIRB-J Elite/VIRB-J

防水3時間駆動の アクションカム

ガーミンから、小型軽量のアクションカムが登場した。本体防水のボディに低消費電力ディスプレイを搭載し、3時間ものフルHD撮影が可能。静止画は1600万画素で動画撮影中にも記録ができる。

■価格:3万5000～4万8000円(税別)
■問:いいよねっと ☎049-267-9114 <http://www.iijo.net>



MONROE オリジナルスポーツタオル 輸入車限定プレゼントキャンペーン



ショックアブソーバーブランドのモンローが、期間限定で輸入車用ショックアブソーバー1台分購入につき、非売品の「MONROE オリジナルスポーツタオル(ブラック／イエローの2色のどちらか1点)」をプレゼントするキャンペーンを実施する。キャンペーン詳細情報は、下記公式サイトを参照。

■問:<http://www.monroejp.com/>

インタープロト開幕戦 富士スピードウェイで4月19～20日に開催 3名様にレーシングカー同乗体験も!



オリジナルレーシングカーによる白熱のバトルが展開される「インタープロトシリーズ」。開幕戦が4月19～20日に富士スピードウェイで開催される。20日に行われるレーシングカー同乗体験に読者3名を優先的にご招待。P193の読者プレゼント宛先、「インタープロト同乗体験」係までご応募のこと。

■問:インタープロト事務局
☎0550-84-0512

日本初のトーナメント式カーコンテスト Turning Car World SHOWDOWN開催!

日本のチューニング業界を牽引するトップメーカー&ショップのデモカー100台を一同に集めたイベント「Turning Car World」が、4月19～20日にポートメッセなごやで開催される。メインコンテンツとして2台のチューニングカーが対決する、「SHOWDOWN対決」が連日行われる予定。

■問:<http://showdown.tuningcarworld.com>



Movie

ワンチャンス



不運な男の華麗なる逆転劇

挫折、病気、交通事故。不運の連続攻撃にすっかりめげて絶望していたケータイ販売員が、オーディション番組で才能を見出されて世界的オペラ歌手へ！ イギリスのオペラ歌手ポール・ボッツの波乱に満ちた半生を『31年目の夫婦げんか』の監督が映画化。愛とユーモア、伸びやかな歌声に彩られた男性版シンデレラ・ストーリーがじんわりと心を温めてくれる。

CAST ●監督:デヴィッド・フランケル ●出演:ジェームズ・コーデン、アレクサンドラ・ローチ、ジュリー・ウォルターズ 配給:ギャガ
●全国ロードショー公開中

©2013 ONE CHANCE, LLC. All Rights Reserved.

ファイ 悪魔に育てられた少年



制服を着た殺戮マシン

犯罪者である5人の「父親」から犯罪スキルを叩きこまれて育った少年ファイ。17歳となった彼はついに現場へと駆り出されるが、それがすべての悲劇の始まりだった。進る激情、容赦ない残酷性はまさに韓国映画の真骨頂。あどけない無垢な笑顔と殺戮マシンとしての冷酷さを併せ持つ少年の二面性を、97年生まれの新星ヨ・ジングが圧巻の演技力で表現。

CAST ●監督:チャン・ジュナン ●出演:ヨ・ジング、キム・ユンソク、チョ・ジヌン、イ・ギョンヨン、チャン・ヒョンソン 配給:ツイン
●4月19日(土)より、シネマート新宿ほか全国順次公開

©2013 SHOWBOX/MEDIAPLEX AND NOW FILM ALL RIGHTS RESERVE



ダブリンの時計職人

CAST ●監督:ダラ・バーン ●出演:コルム・ミーニイ、コリン・モーガン、ミルカ・アフロス 配給:アップリンク
●3月29日(土)より、新宿K's Cinema、渋谷アップリンク 他に公開

人生の後半戦、もう一度生きる

ロンドンで失業し、故郷ダブリンに戻ってきた時計職人のフレッド。職と家を失い、クルマに寝泊まりするフレッドは、同じようにクルマで暮らす青年カハルと知り合う。ジャンキーで危うげだが無邪気なカハルに振り回され、またブルで知り合った未亡人に恋心を抱いたことでフレッドは少しずつ前向きになっていくが……。失業率は日本の3倍、毎日7人が新たにホームレスになるアイルランドの厳しい現実と、アイデンティティを失ってもがく大人たちの姿をドキュメンタリー畑でキャリアを積んできた監督が真摯に描き出す。海辺の駐車場、昼下りのブル、未亡人が暮らす部屋の陽射し。何気ない地味な風景のひとつひとつが美しく、心に残る。

DVD & Blu-ray

そして父になる

父子を繋ぐのは血か、時間か



6年間育てた息子は、病院で取り違えられた他人の子だった。大切なのは血の繋がりが、共に過ごした時間か？ 2組の親子に降りかかった不条理な事件を通して、家族の絆を描いたカンヌ国際映画祭審査員賞受賞。冷たいエリートを演じる福山雅治、野放図な貧乏オヤジ役のリリー・フランキーの好演は言わずもがな、それぞれに個性的な子役たちも絶品。

4月23日発売
DVDスペシャル・エディション 5700円(税別)
発売元:フジテレビジョン
販売元:アミューズソフト

©2013「そして父になる」製作委員会

42 ～世界を変えた男～

大リーグ全球団の永久欠番



史上初の黒人メジャーリーガー、ジャッキー・ロビンソン。背番号「42」をつけてグラウンドに出た彼を待っていたのは、観客席からの「出て行け!」の大喝唱だった。マスコミ、審判、ときにはチームメイトまでもが敵に回る完全なアウェイ状態の中でも、決して屈せず、ただ黙々と自らのプレーを貫くことで世界を変えた男の実話に基づく感動ドラマ。

4月15日発売 Blu-ray&DVDセット
(初回限定生産) 3790円(税別)
発売・販売元:ワーナー・ホーム・ビデオ

©2012 Happy Pill Productions.

悪の法則

無慈悲な転落劇



キャメロン・ディアス、ブラッド・ピット、ベネロベ・クルスと豪華キャストを迎えたクライム・サスペンス。マイケル・ファスベンダー演じる有能な弁護士が、ちょっとした出来心から周囲を巻き込んでどんどん落ちていくさまを巨匠リドリー・スコット監督がとことん無慈悲かつスタイリッシュに描き出す。初回限定で劇場版とは異なる本編21分拡大版。

4月2日発売 Blu-ray 4752円(税別)
発売・販売元:20世紀フォックス・ホーム・エンターテインメント・ジャパン

Book

よるのふくらみ

窪 美澄



エロスではなく、生としての性

結婚を控えた恋人とのセックスレスに悩む女。彼女に長い片思いを続けながらも、シングルマザーと恋に落ちる男。屈折した思いを隠して健全に取り繕うとする男。三角関係に陥った幼なじみの男女3人の愛模様を描いた小説集。取り返しのつかないことはある。けれども人生は続く。容赦なく。生と分かち難い性のままならなさ、痛烈に伝わってくる。

1400円(税別) / 新潮社

SWITCH INTERVIEW 達人達 小山薫堂×佐藤可士和

NHK SWITCH INTERVIEW 達人達 制作班、小山薫堂、佐藤可士和



トップクリエイターの仕事術

無駄な物事から楽しさやユーモアと発見を見出す小山薫堂と、無駄を極限まで省いて「美意識ある超合理性」を追求する佐藤可士和。一見、正反対に見えるトップクリエイター同士が、対話を通じてそれぞれの発想の中核を探っていく。異なる分野の達人同士が語り合うNHKエテレのトークドキュメントの書籍化。両極端な2人の違いから学ぶことは多いはず。

800円(税別) / ぴあ

日本人の度量

3・11で「生まれ直す」ための覚悟

姜尚中、高村薫、鷗田清一、本多弘之



3度目の3・11を経て

千年に一度ともいわれる大惨事となった東日本大震災から3年。あの「3・11」を経て私たち日本人はどのように未来を切り開いていくべきなのか? 「成長教」を捨てよと主張する姜尚中、無垢な科学技術はあり得ないと原発問題を斬る高村薫など、著名な論客たちがそれぞれの立場から日本の進むべき道を模索する。大転換の時代の在り方を提示した一冊。

840円(税別) / 講談社+α新書





名古屋コーチンのゆで卵に医療用注射器で白トリュフのオリーブオイルを注入。ペコリーノ・ロマーノで鳥の巣のように囲んだ「カルボナーラの再構築」。スプーンでつつくと白トリュフが薫り、中からとろりと卵黄が溢れ出す。

コル・ブリ出身の永島健志シェフ。コースはワインペアリングを含む1万5000円の1種類のみのみ。分子ガストロノミーの手法をベースにしながらも、ジャンルにとらわれない創意工夫に満ちた料理は、シェフとの対話も相まってこれまでにない新鮮な食の楽しみ方を提示してくれる。

モノ消費よりも体験と価値観が移行しつつある現代、食を通じた極上のエンタテインメントを体験してほしい。

創造と対話を楽しむ 要町のシエラズテーブル

オープンわずか1年足らずでミシュラン1つ星を獲得。池袋という、グルマンには馴染みの薄いエリアだが、今熱い注目を集めている店がある。日本の国際電話の国番号を店名に冠した「81(エイティワン)」は、3卓のテーブルとフルオープンキッチンで構成された14坪のシンブルな空間。コンセプトはシェフが客の目の前で腕を振るう、ブライベト感たっぷりのシエフズテーブルだ。「ただ料理を提供するだけでなく、お客様との対話を楽しみたい。劇場型レストランと評されたりもしますが、むしろ逆でボクがお客様の楽しみ顔や反応を見たいだけ」とてらいなく語るのは、世界一予約が取れないレストランとして名を轟かせたエ



81 (エイティワン)

東京都豊島区西池袋5-25-2 B1
定休日 日曜日、祝日(完全予約制)
☎03-6909-4850
営業時間 18:30~23:00(入店は19:00まで)

「色は皿の上とお客様だけでいい」という考えからモノトーンで統一された店内。電話のみの完全予約制。6月以降の予約は4月1日から。

人好きする笑顔と気さくなキャラクターが魅力の永島シェフ。料理人になったきっかけはなんと海上自衛隊という異色の経歴の持ち主でもある。







**1 PORSCHE
Macan S
1/43スケールモデルカー** — 1名様

昨年の東京モーターショーで華々しくデビューした、コンパクトSUVのマカン。間もなくデリバリーが開始されるが、その前にいち早くMINICHAMPS製のマカンを部屋に納車させてみては？ カラーは実車にもラインアップされているダークブルーメタリック。

■提供：Porsche AG



**4 BMW
BMW i ノートブック** — 1名様

A5サイズのノートが挟まれているブックカバーは、表がグレーで裏がBMW iブルーの2枚重ねで、環境に優しいiシリーズのコンセプトと同じく、オリーブの葉などの天然繊維を使用している。ノートは差し替え可能。バンド部分は革製。

■提供：ビー・エム・ダブリュー



**2 YANASE
オリジナル ゴルフボール (半ダース)** — 1名様

昨年12月にプロ転向11年目にしてツアー初優勝した、プロゴルファー宮里優作選手とスポンサー契約を3月に締結したYANASE。その発表会でプレスに配られた記念品。ブリヂストンスポーツ製の「TOUR STAGE V10 LIMITED」は6個入りで、カラーはホワイト。

■提供：ヤナセ



**3 BMW
BMW i USBスティック** — 1名様

本誌P113からレポートしている、BMW i3の試乗会での記念品。アルミ削り出しのどっしりとした重厚感のあるUSBは16GBの大容量。「i」の文字を切り取った部分には、特徴的なBMW iブルーが縁どられている。BMW AGのライセンスナンバーつき。

■提供：ビー・エム・ダブリュー

**5 BBS
オリジナルTシャツ&ハンドタオル セット** — 合計4名様(レッド3名/ブラウン1名)

世界最高レベルの鍛造技術を持つBBSから、ブラックのTシャツとハンドタオルをセットで計4名様にプレゼント。ハンドタオルのカラーはレッドとブラウンの2タイプ。Tシャツサイズ：LARGE。タオル：360×330mm、綿100%、日本製。※応募時に希望のカラーを明記してください。

■提供：BBSジャパン



**6 Lamborghini
ランボルギーニ・ブランパン・
スーパートロフェオ
ニットキャップ** — 1名様

2本の白いラインが入ったシンプルでオシャレなブラックのニットキャップ。表にはランボルギーニのエンブレムが、裏にはBLANCPAINとSUPERTROFEOの文字が刺繍されている。サイズはフリーだが女性でも被れる大きさ。綿50%・ポリエステル50%。

■提供：アウトモビリ・ランボルギーニ・ジャパン



**7 ASTON MARTIN
100周年記念
オリジナルボールペン** — 5名様

昨年、創立100年を迎えたアストン・マーティン。その記念のロゴがプリントされたシンプルなボールペンを5名様にプレゼント。無駄なものがないシンプルな形だが、グリップ感もよく軽い。ノートや胸ポケットに挟めるクリップ付き。インクカラーはブルー。

■提供：アトランティック・カーズ



**8 BMW
オリジナル Mカーボンキーリング** — 1名様

高級感のあるずっしりとしたキーリングには、表と裏にカーボンが貼ってあり、表にはMのエンブレムが輝いている。キーリング部分はボールベアリングで360度回転するので使い勝手の良い仕組みになっている。

■提供：ビー・エム・ダブリュー

**9 PORSCHE
Porsche Exclusive &
Tequipment Macan
ポストカード 4枚セット** — 1名様

間もなくデリバリーが開始される、ベビーカイエンともいわれるマカン。そのマカンのテクニクメント純正アクセサリーのイラスト画像がポストカードになった。スポーツデザインパッケージがマカンをスタイリッシュに、アクティブに仕立てている。

■提供：Porsche AG



応募要項

はがきに①希望のプレゼント名および番号②郵便番号・住所③氏名④年齢⑤職業⑥電話番号⑦今月号で良かった記事⑧良くなかった記事⑨GENROQで取り上げてほしい有名人⑩今乗っているクルマ⑪気になる車種などをお書き添えの上、ご応募ください。2014年4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5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4月20日)

※応募のチャンスはお一人様一回限りとなります。また、お寄せいただいた各種データはプレゼント以外の目的には利用いたしません。

■ 定期購読のご案内

1年間12冊で10,320円
 ◎買い忘れや売り切れの心配がありません
 ◎全国どこへでも、送料無料でお届けします

■ お申込み方法

■ 電話からのお申込み

定期購読受注センター

TEL: 03-5357-8802

(受付時間 平日10:00~17:30)

お届け先の、住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法をお伝えください。

■ インターネットからのお申込み

http://www.sun-a.com/shop/order_teiki.html

■ FAXからのお申込み

FAX: 03-5357-8803

(24時間受付)

お届け先の、住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

■ 海外での定期購読をご希望の方

TEL: 03-5476-8131

(受付時間 平日9:30~18:00)

E-Mail: subs@ocs.co.jp

OCS 海外新聞普及部までお問い合わせください。

■ お支払い方法・送料

■ 代金引換でのお支払い

1回目の配達時に代金引換の郵便にてお送りしますので、配達員に年間購読料をお支払いください。

■ クレジットカードでのお支払い

(VISA・MASTER・JCB・AMEX・UC・DC)

■ 定期購読についてのご注意

すでに発売されている号からのお申し込みはできません。中途解約の場合は、送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: マサル・ノグチ

生で見たかった、この1台……。

昨年ほどではないものの、今年も大いに盛り上がったジュネーブ・ショー。実は直前までボクも会場に足を運ぶ予定でしたが、諸事情により結局、断念。フライトもホテルも用意していただけに残念でなりません。中でも特に見たかったのは、マセラティのアルフィエーリ。またもや美しきクーペを造ってくれました! 相変わらずマセラティはセンスが良い。市販化を強く望みます。(次期グラントウーリスモにV6搭載を願う、マサル・ノグチ)

■ From Editors

世界遺産の島で鹿に逢う

BMW i3の試乗会で、初めて屋久島を訪ねました。海岸にほど近い平地と島中部の山岳部では気温が10℃も違い、タクシーの運転手曰く「北海道から沖縄までの天候を体験できます」とか。本土とは飛行機で30分あまりとさほど遠くなく、島外から永住の地として移住する人が多いというの納得です。鹿や猿など野生動物も多くて退屈しないかも。移住とは言わずとも、また改めて訪れたい場所でした。(次は縄文杉まで行きたい@か)



走るための1/1スケールモデルカー。

突然ですが、みなさんは1年で何km走りますか? 私は今まで年間、約3万5000~4万km走ってきました。もちろんプライベートだけでね。でもMINIを購入してからはほとんど遠出してなくて距離は伸びず、まだ9万kmちょっと。3月末で最初の車検が来るのですが、一体、車検証には何kmを刻むのか? (車検代が怖い)10万kmいきたかったなあ……。リセールバリュー? そんな言葉はどく吹く風と走り続けます。クルマは走るためにあるんです! (稜子改めRYO)



[NEXT ISSUE] 2014年6月号 No.340 2014年4月26日(土)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-SHOBO

©株式会社 三栄書房2014

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19

電話: 03-5369-5112

編集部: 03-5369-5070

広告部: 03-5369-5113

新刊はケータイでCHECK!!

三栄書房公式ケータイサイト

三栄モバイル

■ 三栄書房の公式ケータイサイトがOPEN!

GENROQも発行している出版社、三栄書房のケータイサイトがオープン。気になるムックや、忘れて思い出せなかった特集なんかも、ケータイから探すことが可能。もちろん、掲載されるすべての本はサイトから購入できます。各雑誌の詳細情報、イベント情報も大充実。QRコードよりアクセスを!

ART OF MACHINES

Real God / パガーニ・ウアイラ

The Builder / リングブラザーズ・バンテラ

The Masterpiece / BMW M1 by Andy Warhol

One Love / 興水モータースポーツ

Power Beauty / NRE 1400hp カマロ

MH Museum / 世界のモーターアート

Do Art!! / MHピカソ

Paint Magic / キャル・トレンド

特集：クルマで感動していますか？

サブ特集：

CONTRAST

～ハズシ デ アソベ～

ギャップで楽しむ
モーターカルチャー

ザ・ユーロビート

“欧州素材”のリアリティ。

アメリカの精神力

カスタムの本場を訪ねて…

The World's Greatest Custom Culture Magazine

モーターヘッド 11

2014.04.10 on Sale.

MOTORHEADMAGAZINE.jp



SPORT CAR STYLE

Enjoy Sport Car Life

■ Contents of

Audi RS Series

TEXT ● 中三川大地
(Daichi Nakamigawa)

昨

年10月、アウディのRSモデルが一気に3車種も増えた。スーパーカー級の動力性能を有するステーションワゴンであるRS6アバントを筆頭に、RS7スポーツバツク、そしてRS5カブリオレと、クラスごとにボディ形態を変え性格を分けるアプローチのようだ。既存のRS5、RS4アバント、TT RSを含め、現在、新車で買えるRSは6種類となった。

アウディのRSが認知されたのは先代RS6（C5型）あたりからのように思う。アウディの子会社であるクワトロ GmbH が精魂込めて拵えたアウディの超ハイパフォーマンスモデルは、ライバル達に比べて控え目なアピアランスをまといながらも、見る人が見ればわかるブリスターフェンダーに大型ブレーキシステムなど、能ある鷹は爪を隠す

を体現する美しい肉体を持つ。もちろん、動力性能は筆舌に尽くしがたいほど強烈である。これがアウディ固有のクールで知的なイメージと相まって、独特の存在感を放った。

現在の新車価格を見れば、TT RSを除けば全て1000万円オーバーとなる。オプション装備や諸費用を含めれば乗り出しで1500万円オーバーを覚悟しなければならず、決して安くはない存在だ。もちろん性能を考えれば妥当とは思えるが、同じボディを持つ標準グレードに対して、2倍以上の投資という事実に二の足を踏む人も少なくない。

そこで認定中古車である。アウディの認定中古車は初年度登録から8年以内、走行距離9万km以内の無修復歴、無改造車が該当する。現行型の流通量は多くはないが、稀にデモカー落ちなどの物件を見つけることができる。認定中古車保証に加え、ともすれば新車保証継承とも相まって安心感は新車と変わらぬ。なのに年式や状態によっては1000万円

を割り込む個体も珍しくはない。

加えて穴場的存在が先代モデル達だ。例えばRS6なら、先代のC6系が認定中古車の中心選手となる。世の新型車が軒並みダウンサイジングへと向かうなかで、希有な5・0ℓV10ツインターボを搭載するという点に揺るぎない価値が宿る。メーカービルドでV10を搭載する4枚ドアのセダンやステーションワゴンなんて前人未踏である。それが認定中古車では保証付きで手に入るうえ、1000万円を切る個体があるのだから狙い目と言っはかない。

アウディの認定中古車は、現行型を賢く手に入れるための選択肢としてはもちろん、ひと世代前の未来永劫価値の宿るモデルを探すにしても光り輝く。もちろん、どれを選んでまず間違いのない選択肢である。

RSモデルに心強い
アウディの認定中古車

●対象車:初年度登録から8年以内、走行距離9万km以内のアウディ正規輸入車両。

●納車点検:100項目

●部品交換:14品目(部品交換は新車登録からの年数により異なる)

●保証期間:1年間(走行距離無制限)／保証期間終了後無料点検／延長保証1年追加購入可能

●保証内容:設定の条件内にて保証。

●残価設定ローンの有無:Sローン／Sローンプラス

●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

初年度登録から8年以内、走行距離9万km以内は現行モデルのすべてを網羅するのはもちろん、先代モデルもカバーしている。点検整備に関しては高度なトレーニングを受けた専任メカニックが、専用のデスターやツールによって行うので安心感が高い。RSモデルのようなハイパフォーマンスモデルにとっては特に心強い体制である。

クワトロGmbH社の
手がける“RS”

アウディの子会社にしてハイパフォーマンスモデルの開発やレース活動を担うクワトロ GmbH が一連のRSモデルを送り出してきた。例えばRS6のルーツは、1994年に登場したアウディ 80ベースのRS2である。当時はボルシェとの結びつきが強く、RS2にはボルシェ用パーツが多数組み込まれていた。現在は独自のスタンスでRSモデルやSモデルを数多く供給し、メルセデスのAMG、BMWのMと三つ巴の闘いを繰り広げている。

Audi RS Series
拡がる“RS”の選択肢。CLOSE
UP!

クワトロ GmbH 社の手によるモータースポーツ直系の技術を投入したホットモデル。そんなアウディRSモデルが賑やかだ。昨今、矢継ぎ早に新型モデルが追加され、そのどれもが固有の魅力に溢れている。今回、定番RS6を中心としたRSに注目する。中古車の世界では希有な存在だが、今後への期待を込めてラインアップを見ていこう。





新車価格:1250万円

流通量が豊富な2ドアのRS

2010年9月に発売されたのがRS5だ。立ち位置としてはRS4のクーペ版と言える。搭載されるエンジンは4.2ℓ V8で、最高出力450ps、最大トルク43.8kgmを発揮する。新車価格は1200万円強で、年次ごとの改定により少しずつ上昇傾向にある。現在、年式的に認定中古車市場でのRSはこのRS5が最も多く、新車に近い高年式の個体で1000万円弱。初期の個体を探せば600万円台も見受けられる。TT RSほどスポーツカーとして割り切られてはいないが、だからこそ価値がある。「流麗なクーペなのに減法速い」という世界を味わうのなら格好の存在だ。2013年10月にはRS5にカブリオレが追加された。認定中古車市場に姿を現すのは先の話だろうが、新車価格1387万円だからしばらく待てば1000万円付近の中古車が出てきそう。911ターボカブリオレと互角に張り合う性能と世界観を持ちつつも、新車価格は1000万円近く安い。そう考えるとバリュー価格だと言える。

新車価格:1387万円



RSの新たなアプローチに注目

新車価格:1570万円



アウディの新しいカテゴリーにして、いわゆる5ドアクーペを具現したA7シリーズにも、2013年10月にいよいよRSモデルが登場した。その名もRS7スポーツバックだ。搭載されるエンジンはRS6アバントと同じ。4.0ℓ V8ツインターボで560ps、71.3kgmを発揮する。RS6がアバントのみとなった現在、ワゴンタイプが不要と考えるのなら、このRS7スポーツバックの出まじとなる。5ドアハッチバックは日本でもなかなか市民権を得られなかっただけに、今後の動向が注目される。新車価格はRS6より50万円高い1570万円。つまり現行RSラインアップのなかではもっとも高値となる。しかし不動の人気を持つRS6を前に、これから中古車市場では価格が逆転する可能性も高い。

独自の道を歩むTT RS

アウディの小型2ドアクーペ(ロードスター)として独特の立ち位置にあるTTにはRSモデルが存在する。発売は2010年。今や珍しくなった直列5気筒エンジン(2.5ℓ)にターボを組み合わせ、最高出力340ps、最大トルク45.9kgmを発揮する。発売当初は6速MTだったが、2011年のマイナーチェンジで7速Sトロニックのみとなった。2013年には最高出力365ps、最大トルク47.4kgmへと改め、さらに内外装の意匠を変更したTT RSプラスクーペとなる。なおTT RSカブリオレは日本未導入だ。デビューから4年が経過していることで認定中古車市場にもそこそこのタマ数が見られる。500万円台から見つかるが、現行の新車でも890万円と、RSモデルのなかでは安価な部類に入る。

新車価格:890万円



現行RSの“主役”になるか!?

新車価格:1520万円



発売は2013年10月8日。本格的なデリバリーは今年に入ってからだろうから、現時点で認定中古車の存在はほぼ見込めない。しかしこの新型の今後は大いに気になるところ。相応の販売台数を見込めるベースモデルだったら、半年ぐらいつてばチラホラと物件が見られるが、RS6ともなるとそう楽観もできない。見つけれたらラッキーという状況がしばらく続きそうな予感がする。外観はマットアルミニウム仕上げを随所に使ったボディ、ハイグロスブラック仕上げのフロントグリルなどがRSらしい意匠となり、もちろんバンパーやフェンダー、ルーフスポイラーなども専用部品となる。また、パワーユニットは先代に比べてダウンサイジングされた4.0ℓ V8ツインターボとなった。最高出力560psはRS7系と肩を並べR8のV10(525ps)を凌ぐから凄い。それでも先代よりは20psほど低いが、JC08モード燃費で10.4km/ℓを実現するなど環境対応性能も大幅に高められた。



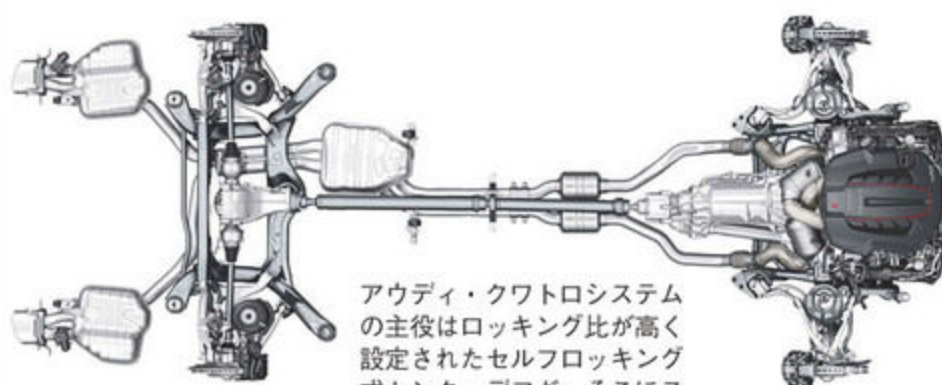
定番RS4もアバントのみ

現行型のRS4アバントは2013年4月から日本で販売を開始した。ベースモデルが2008年からということ考えると、ようやくの登場といった感も強い。RS6と同様にセダンは用意されずアバントのみ。基本骨格はほぼRS5と同じと考え、RS4カテゴリーのラインアップはワゴン、クーペ、カブリオレとなる。RS6系がおしなべて8速ティプトロニックを組み合わせるのに対して、このRS4系は7速Sトロニックとなる。変速数が少ないからといって旧態化しているわけではなく、むしろエンジンの特性などに合わせて使い分けられている印象だ。新車価格は1195万円。RS6に比べて300万円近く安い。発売から1年が経つので、RS4アバントもそろそろ認定中古車市場に姿を現すかもしれない。

新車価格:1195万円



いかにもアウディ風情といった理路整然とした操作系。見やすい位置にMMIディスプレイが置かれる。アルミ仕上げのペダル類を始め、カーボン調パネルも標準装着される。



アウディ・クワトロシステムの主役はロックレシオが高く設定されたセルフロック式センターデフだ。そこにスポーツLSDも組み合わせ、俊敏性と安定性を兼ね備える。

V10を搭載した希有なアバント

RS6の2代目にあたるC6系がデビューしたのは2007年のこと。フランクフルトで初公開され翌2008年に日本で発売された。R8を凌ぐアウディ史上最強の最高出力580psを持つモデルで、その力の源は新開発とされた5.0ℓ直噴V10ツインターボである。もちろんクワトロ(4WD)で、ダイナミックライドコントロール付きスポーツサスペンションなどフットワーク性能にも磨きがかけられた。当初は1660万円のアバントのみを用意。その後、2009年にA6自体のマイナーチェンジに合わせRS6セダンもラインアップに加わる。2009年以降のモデルはLEDが巧みに用いられた顔つきとなる。セダン1645万円、アバント1680万円とわずかに35万円差だが、中古車市場ではアバント人気に伴いより開きが出るようだ。相場を形成するほどのタマ数はないが、一例を挙げると09年式で走行4万kmのセダンが700万円近くだった。V10の価値を考えればかなりお買い得と思える。



先代C6型に搭載されるエンジンは、最高出力580psを誇る5.0ℓ V型10気筒。世の中が軒並みダウンサイジングへ向かう昨今、このエンジンだけでも揺るぎない価値がある。

先代型もまたアバントのみのラインアップだった。新型が出た今となっても古さを微塵も感じさせない。シンプルでクリーンな造形のおかげで現行型より好きという人もいる。





SPECIAL SHOP INFORMATION

Super Car

Contents of this month

■ アウトモビリー ヴェローチェ	P206
■ エスアンドカンパニー	P207
■ オートプロジェクトD	P208
■ オフィス・ケイ	P209
■ カーウォッシュ・オーシャン	P210
■ カーズカーゾ	P211
■ 合同産業	P212
■ ダムクラフト	P213
■ ファステス・カーズ	P214
■ マックスクラフト	P215
■ リズムコーポレーション	P216
■ ルートKS	P217
■ ロベルタ	P218

Automobili Veloce

■アウトモビリー ヴェローチェ

橘 祐一●PHOTO&REPORT

営業時間／11:00～20:00 土曜日11:00～18:00
 定休日／日曜日、祝日
 〒230-0077
 神奈川県横浜市鶴見区東寺尾5-11-29
 ☎045-574-5550 <http://www.veloceweb.net/>



ショップは国道一号線・荒立交差点を北側に入ってすぐ。首都高速道路横羽線の子安出口から約5分。店舗敷地内には大型のガレージも併設されている。



フェラーリ246ディーノ&デイトナ用テールランプリング。超希少なパーツだが、2個のみ在庫有り。価格は要問い合わせ。



フェラーリ用フェンダーウイングシールド(メタル製)のセット。価格は3万4800円(税別)。厚さ1mmの超薄型で、様々なモデルに対応可能。



トニーノ・ランボルギーニのソフトアタッシュケース。大型なので書類だけでなく車載工具入れなどにも活用することができる。価格は1万8000円(税別)。

ランボルギーニをメインに、フェラーリやマセラティなど、イタリアン・スーパーカーが専門のマニアックなプロショップ。希少車の販売からメンテナンス、チューニング、パーツの販売を行っている。世界各国のパーツサプライヤーと密接な関係を持ち、あらゆるモデルの補修、消耗品からドレスアップ、チューニングアイテムまで、多岐にわたって取り扱う。消耗パーツや故

クラシックモデルから最新モデルまで スーパーカーライフをサポート



ランボルギーニ／フェラーリのリモコンキーカバー。素材はアルカンターラ。カラーはブラックorレッドで、ステッチはレッド、イエロー、ホワイトの各色あり。



ランボルギーニ・ディアブロ用マグネシウム鍛造ホイール。サイズは18インチで、日本製ワンオフ商品だ。©8.5J、®13J、カラーはパールホワイト。

障頻度の高いパーツは常にストックし、レアなクラシックモデルに関しても新品・中古パーツが豊富だ。現在入手が困難となっている特殊なサイズのタイヤなど、在庫がないパーツでも国内外のネットワークにより、迅速に用意できる。ランボルギーニのスペシャリストとして創業以来200台以上のメンテナンス&カスタマイズに携わり、ミウラやクンタッチなどのオリジナルパーツの手配、修理など多くの実績、経験が評価されている。愛車の不調で困った時の強い味方だ。レアなカーグッズやアパレル、書籍、モデルカーなど、貴重なお宝グッズも豊富に取り揃えているので、横浜方面へのドライブの帰りにでも気軽に立ち寄ってみてほしい。

営業時間／10:00～19:00

定休日／日曜日、祝日、年末年始

〒570-0043

大阪府守口市南寺方東通3-15-17

☎06-6992-0003 <http://www.s-company.jp>

同店は並行輸入車でもメンテナンス可能な“整備駆け込み寺”的存在。ゆえに自社販売車両はもとより、他店販売車両や同業者からの作業依頼車で工場はいつも満車の状態だ。



街中にも関わらず広い工場で活動を展開するエスアンドカンパニー。鶴見緑地公園の近所なので、ドライブのついでに立ち寄ることも可能だ。



工場内には塗装ブースも設置されている。同店には整備関連の全てが集まっているため、シームレスで効率よく作業が進められる。



←最近のクルマの電子デバイスはコンピューターで管理されているため、整備には専用の診断テストと専門知識がなければ、完璧な整備は不可能。

→512TRのエンジンを組み上げるメカニック。チューンアップやカスタムだけでなく、基本整備から重整備までの全てをカバーできる体制が整っている。



スーパーカーに乗るなら “エスカン”で決まり!



同店ではフェラーリやランボルギーニ、ボルシェなど、スーパーカーのテスターはほぼ網羅する。アヴェンタドールやアウディ R8 といった車種も診断からコーディングまで可能。

スーパーカーに乗るなら、まずエスカン! と噂されるほど。購入・相談をはじめ、並行輸入車の整備相談など、気軽に問い合わせしてみてもいいだろう。

従って、先に説明した専用の診断装置は各メーカーをほぼ網羅。さらに、広い整備場や鍍金塗装設備などが揃う。メカニックも経験豊富な精鋭が揃っている。だから「スーパーカーのことなら、まずエスカン!」と噂されるほど。購入・相談をはじめ、並行輸入車の整備相談など、気軽に問い合わせしてみてもいいだろう。

そんな方々にオススメしたいショップが、エスカンの愛称で親しまれているエスアンドカンパニーだ。同店は、スポーツカーを筆頭にカスタマイズ全般を手がけ、業界のトレンドセッターとして名高いだけでなく、整備でも著名だ。

スーパーカーといえば、パワーがあるが故に、じゃじゃ馬というイメージがかつてはあった。しかし、最近のスーパーカーは、制御機能が飛躍的に進歩したおかげで誰でも運転できる優等生になった。だが、それ相応に電子デバイスの数も増えてしまったため、診断装置がなければ整備は不可能。この診断装置はディーラーなら当たり前の設備なのだが、一般には入手できない代物。並行輸入車オーナーやチューンドカー・オーナーは整備するのに苦労している人も多いだろう。



フロントバンパーはカーボンファイバー製で、アクセントをつけるためにダクト部分とリップ部分のみカーボン地を残して塗装。もちろんボディ同色に仕上げることも可能だ。

←ボンネットは両サイドに空気を抜くベントをデザイン。内側もきちんとフレームが形成されていて、しっかりした作りが特徴だ。カーボンの目も揃えられていて美しい。



←リアバンパー&ディフューザーも、一部カーボン地を残して塗装が施される。ホイールやマフラーはオプションで対応している。

→リヤスポイラーがあると、458イタリアもスーパーカーらしい雰囲気がさらに増す。ボディ形状に合わせた有機的なデザインは見事。



458イタリアの魅力を引き出す 10セット世界限定のDMC



←サイドスカートは整流効果を考慮して純正よりも張り出したようなデザインとなる。底面もボディの奥までしっかり作られている。

オ リジナルのボディラインが持つ雰囲気を崩すことなく、スーパーカーらしいデザインを見事に描き出す、ドイツ生まれの新進気鋭エアロメーカー、DMC。同社の日本へのインポーターを務めているのが、希少車や限定車の販売を得意としているプレミアムカーディーラーのオートプロジェクトDだ。

本誌2014年1月号で、アヴェンタドール用のエアロ、Motto Veloce[®]を紹介したが、今回は458イタリア用の10セット世界限定「ESTREMO」カーボンボディキットを紹介しよう。

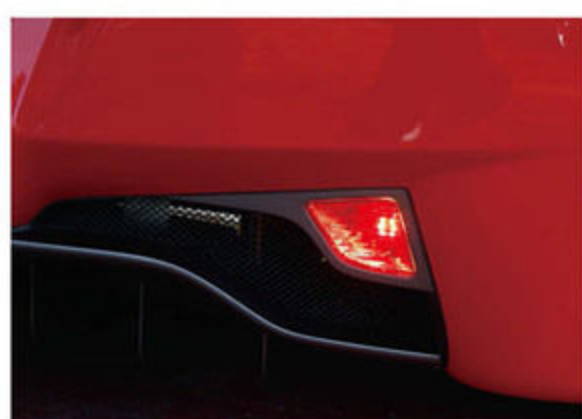
キット構成は冷却性能を向上させたフロントバンパーや、両サイドに

ベンチュリー効果で空気を引き出すベントを備えるボンネットフード。整流効果が期待できるサイドスカートやリアバンパー&ディフューザーに、固定式の大形リヤウイング。そして、カーボンファイバー製のドアミラーで構成される。

全構成エアロがドライカーボン製で、写真の装着車両は部分的に塗装を施した仕上がりとなる。同店では販売だけでなく装着も可能。世界限定10セットのため、気になる方は早めにお問い合わせを。



リヤにはカーボン製のウイングが取り付けられる。ボディラインに合わせて緩やかな曲線を描くリヤウイングは、ボディに美しくフィットしている。



←リヤフォグもLED&ストロボ化され、まるでレーシングカーのような雰囲気を出し出す。同店では、ナイトランが楽しくなるLEDやライト類も豊富に用意。

→ボディはノーマルのままで、アメ鍛ホイールをセットした、“やり過ぎない”スタイルも、落ち着いたクールな印象を与える大人のカスタムといえる。



テールランプはスモーク化して、リヤから見たときのイメージをシャープな印象に変貌させている。カーボンウイングとあわせてナイスなマッチングだ。



ヘッドライトにはイタリア製LEDモジュールのデイトライトを装着。切り換えにより、ストロボにも変化するという、注目の人気アイテム。

世界のドレスアップトレンドにいち早く対応する最先端ショップ



ホイールはFORGIATOのVIZZOをチョイス。フェラーリレッドにブラックのアクセントのカラーが、ボディラインとの一体感を与えている。

チタン製の3連カッターが美しい、オールステンレス製のマフラーを装着。エキゾーストノートは、もちろん、官能的なフェラーリサウンドを奏でくれる。



幅 広い車種のオリジナルパーツの製作を手掛け、レンズ類などの小物からフルコンプリートまで豊富に取り扱うオフィス・ケイ。最近では、アメリカ東海岸のラグジュアリーをいち早く取り入れたハイクラスのドレスアップ・カスタムカーを製作している。

フェラーリやランボルギーニなどのスーパースポーツ、ロールス・ロイスやベントレーなどのハイクラスサルーンに、「アメ鍛」と呼ばれる、独特なデザインを持つアメリカ製の鍛造ホイールを組み合わせるなどの、リアルなセレクトスタイルを提案。常に世界のドレスアップシーンのトレンドを取り入れている。

同社ではFORGIATOをはじめSAVINIなどのブランドを幅広く取り扱い、クルマに合わせてリム幅やPCD、オフセットなど、細かいサイズのオーダーが可能だ。最新モデルや限定モデルのデータも多数計測済みなので、クルマに合わせて完璧なフィッティングができる。

今回取材したフェラーリ458はカラーやオフセットなどをフルオーダーしたホイールをセット。さらにカーボンウイングなどで、レーシーかつエレガントに仕上げている。

CAR WASH OCEAN

■カーウォッシュ・オーシャン

カーウォッシュ・オーシャン●PHOTO OFFICE i(石井健之)●PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間/24時間 定休日/年中無休
〒176-0012 東京都練馬区豊玉北1-14-4
☎0120-47-5960
☎03-3993-9341(フリーダイヤルが繋がらない場合)
<http://www.carwash.co.jp/>



ボディコーティングは事前の電話予約が必要。作業は約半日かかる。作業は、塗装の状態確認から始まり、ポリッシュで消せる傷と消せない傷を作業書に書き記していく。



手洗い洗車が終わると、特殊な粘土を使って塗装面に付いている鉄粉や不純物を除去していく。この作業をすると、塗装面が新車時のようなツルツルした塗装肌になる。



エンブレムや塗装面の角を削りすぎないようにマスキングを行った後、コンパウンドとポリッシャーを使って塗装面を磨き上げる。爪に引っかからない程度の傷は除去可能だ。



かんたんな洗車で汚れが落ちるボディコーティング。同店のボディコーティングは、塗装の上にガラス皮膜を形成する、耐久性に優れたタイプのみを扱っている。



ポリッシュ作業が終わると、ウルトラタフコートの場合はスプレーガンでコーティング剤を塗布。エクセレントタフコートやタフコートは、パネルごとに液剤を塗っていく。



各ボディコーティングメニューには簡易的な室内清掃も含まれている。掃除機がけや内窓の拭き上げなど、内装の簡単な汚れもしっかり落としてくれる。

←ボディチェックが終わると、不純物を取り除いた「純水」を使って手洗い洗車を行う。ボディやホイールに付着している汚れを落として、ポリッシュ作業に備える。

2万5000円からできる 高耐久性のガラスコーティング



←ボディコーティングは日中のみ作業しているが、洗車は24時間営業のため時間を気にすることなく立ち寄れる。場所は環七の豊玉陸橋から都心方向へ1〜2分進んだ左側だ。

昨 年末から全てのボディコーティング剤をガラス皮膜系に変えたカーウォッシュ・オーシャン。リーズナブルな順に、タフコート、ウルトラタフコート、エクセレントタフコートの3種類をラインアップ。それぞれの特徴は、約1年の耐久性を持ちながらもコストパフォーマンスに優れた「タフコート」。約6年もの耐久性を持ち、仕上がりを親水性か撥水性のどちらかを選べる「ウルトラタフコート」。約6年の耐久性を持ちつつ、固形ワックスのような深いツヤと撥水性を凌駕する超滑水性を持つ「エクセレントタフコート」。

ボディコーティングがいいという人にはエクセレントタフコートがおすすめ。仕上がりは水玉がでない親水性を好む方はウルトラタフコートが理想的。また、すぐに乗り換える予定があるなど、耐久性よりもコストを重視したいという方にはタフコートが便利だろう。

ウルトラタフコートかエクセレントタフコートを施工すると、施工料金が2割引となるうえ、ホイールコーティングとウインドウの撥水コーティング、代車が無料になるサービスを継続中だ。

営業時間／10:00～18:00

定休日／水曜日

〒339-0056

埼玉県さいたま市岩槻区加倉4-15-12

☎048-878-9761 <http://www.carscaso.com/>

カーズカーゾ●PHOTO 原文昭●REPORT



展示車両は欧州メーカーの未使用車＆1年落ち前後のものが中心。未使用車は新車保証が継承できるなど、正規ディーラーで責任を持ってサポートできる車両を提供している。

→2014年登録のメルセデス・ベンツA180 BlueEFFICIENCY Sportsも登録されたばかりの未使用車。サンルーフ&セーフティパッケージなどフルオプションに近い豪華仕様で385万円。



2013年式、走行6000kmで470万円のBMW320dMスポーツ。販売車両は全て磨きコーティングされ、限りなく新車に近い状態にして顧客に引き渡すスタイルを取っている。



2012年式、走行4000kmで440万円のBMW523i ハイラインパッケージ。1年落ち前後の車両の多くは同社の顧客からの買い取りのため、品質もお墨付きだ。



→吉國代表は輸入車正規ディーラーの店長を勤めたキャリアを持つ、輸入車流通のスペシャリスト。同店で扱う車両は、長年培った人脈とノウハウにより集められている。

履歴の確かな高品質車が在庫の中心 まもなくアヴェンタドールが入庫予定！



埼玉県さいたま市、国道16号線沿いにショールームを構える。最寄りインターは東北自動車道岩槻ICで、高速道路出口から春日部方面に向かい、1分ほどで到着するというアクセスの良さ。

スーパーカーは市場に流通する台数が少ないこともあり、他の輸入車に比べるとクルマ選びが難しい。世界的に人気を集めるモデルを新車で狙うともなれば、オーダーしてから1年待ちも珍しくない。中古車でも、タイミング良く売り物を見つけるためには、**ご縁**が必要だ。ライバルたちに先んじて最新の情報をどう手に入れるのか次第で、スーパーカー選びの難易度は大きく変わってくると言っていいたいだろう。

カーズカーゾは、スーパーカー、特にランボルギーニを探しているユーザーに知っておいただきたいプロショップ。欧州メーカーの未使用車や高年式物件を中心に販売するスタイルで、いわゆるスーパーカーを専門に扱うショップではないのだが、長年培ったネットワークを駆使することで、スーパーカーも1年落ち前後の高年式車両を定期的に扱っている。この春も、走行5000kmという、程度の良いランボルギーニ・アヴェンタドールの正規ディーラー車の入庫が決定済み。本誌が発売されるころにはショールームに展示している予定とのことなので、興味があるならば気軽に問い合わせてみて欲しい。



1階がガレージで屋根のある駐車場でも、四方のどこかが開いていれば花粉や黄砂は容赦なくボディに降りかかってしまう。アコーディオンガレージはこのような場所でも有効的だ。

→ガレージのサイズは基本となる4種類で、ほとんどの車種に対応。ガレージのサイズに合わせて10cm単位でオーダーメイドも可能だ。オーダーから約2週間で設置できる。



21mm×21mmのスチール製の支柱に筋交いが入る強固な構造。今年の2月に全国的に降った大雪はさすがに雪下ろしをしないとイケなかったが、普段の関東の積雪なら問題無い強度を持つ。



ジャバラ状の屋根と地面との隙間をなくすオプションメニューが「裾下スカート」。花粉や黄砂などの他、落ち葉やネコなどの小動物もガレージへ入りにくくなり、トラブルを防止する。



ジャバラ状の屋根を畳むと70cmくらいの長さに収まる。レールをそのままタイヤでまたぐことができるため、縦列駐車が必要な駐車場にも設置できる。

花粉や黄砂をボディに寄せ付けない 瞬時に開閉できる簡易ガレージ



ジャバラ状の屋根に使われているシートの色は、オプションメニューで変更が可能。自宅の壁の色やクルマの色に合わせてオーダーするユーザーも多い。

もちろん、簡易ガレージと言っても強度は必要にして十分。花粉や黄砂などのホコリ除けとしての設置を検討してみてもいいだろうか。

平らな地面さえあれば、どんな地質の場所にも設置できる簡易ガレージで、地面に敷かれた2本のレール上を滑車付きのジャバラ屋根が伸縮しながら開閉する構造。費用も本格的なガレージよりもリーズナブルだし、塗装にガレージの一部が触れることもない。

このように花粉や黄砂の付着を防ぐためには、クルマ全体を覆うガレージがボディカバーが効果的だ。とはいえ本格的なガレージは費用もかかるし、ボディカバーは塗装に傷が付きそうだからと敬遠する人も多い。そのような方にご紹介したいのが合同産業のアコーディオンガレージだ。

春 先に洗車をしてそのまま屋外に駐車していると、翌朝にはボディやフロントガラスに大量の黄色い粉のようなものが付着していたという経験はないだろうか？ この砂のような粒の正体は、スギ花粉や中国から飛んでくる黄砂の粒子。クルマ全体に付着するので「せっかく洗車をしたのに……」と、ため息をつきたくないというはず。



日々、技術の向上に磨きをかけ、新しいタイプの塗装に対応した磨き・コーティングを研究している。マットペイントはフィルムにも対応する。



←右がマットペイント、左は光沢のあるペイント部分。コーティングされたボディは、どちらも同じように水を弾いているのがわかる。

→ショップは目黒駅前から権之助坂を下り、山手通りと交差する大鳥神社交差点のひとつ手前、目黒新橋交差点を左に入つてすぐの場所にある。



カーボンやステンレス、アルミなど、素材に合わせた磨き、コーティングを用意。オーナーの要求に合わせたコーティングが可能だ。



ホイールにもコーティングを施しておけば、ブレーキダストが付きにくく、水洗いだけでも簡単に落とすことが可能。ブレーキダストが出やすいヨーロッパ車にはオススメ。

←「ベルマガードダブルプロテクション」は、深い光沢と強烈な撥水が人気の贅沢なコーティング。施工には高い技術と環境が要求される。

あらゆるタイプのペイントのボディをいつまでもキレイに保つコーティング



シートを取り外し「車内丸洗いクリーニング」もメニューに揃える。汚れや臭いをキレイにクリーニングして、心地よい室内空間に生まれ変わらせることが可能。

→シートのクリーニングも行っている。本革シートは専用クリーナーを使用して本来の美しさを取り戻す。布シートは丸洗いクリーニングにも対応している。



ボ デイコーティングやクリーニングなどのボディケアを中心に、カーオーディオ&ナビのフィッティング、カーフィルムの施工、ドレスアップからメンテナンス、デントリペア、鍍金修理まで、クルマに関するあらゆるサービスを行う、ボデイリテイリングショップ。

日々、技術の向上を心がけ、それぞれのクルマの状態に合わせて最適な磨き方で下地を最良の状態に仕上げていく。スタッフは鍍金塗装の経験を持ち、ボディや塗装に関する知識・経験から、小キズやくたびれたボディであっても磨くことができる。他店で断られたような状態の悪いボディも、美しく仕上げることが可能。独自の研究・開発により、最近流行のマットペイントに対応したボディケア、ボデイコーティングも用意。マットペイントらしい質感を損なうことなく、通常の光沢があるペイント部分と同様にしっかりと水を弾くコーティングの施工技術をもつ。汚れが付きやすいマットペイントのボディをキレイにクリーニングしながら、汚れが付きにくいコーティングを行っている。汚れが気になるマットペイント車のオーナーは、まず相談してみてもいいだろう。



自社で輸入した2013年式フェラーリFF。走行600kmのワンオーナー車。オプション類も充実するなど、魅力的な内容を持つ。



ショールームには希少価値の高いフェラーリ458スペチアーレを実在庫として展示。カラーはロッソコルサ、インテリアもアルカンターラのカーボンレーシングシートなど贅沢な仕様。



同店ではボルシェも得意としており、この991GT3 クラブスポーツパッケージも即納車が可能。日本未設定のハイグロスブラックペイントのGT3ホイールを装着。



2013年式991カレラSカブリオレは走行350kmと新車同然の個体。スポーツデザインパッケージやレザーインテリア、BOSEサウンドシステムなどのオプションも充実している。



フェイスリフト後の後期型パナメーラターボもいち早く展示している。人気のバサルトブラック&ブラック内装が組み合わされている。

フェラーリ458スペチアーレを筆頭に レアモデルをショールームに展示中



東京都大田区にあるショールームは、国道1号線入り方向、東海道新幹線高架橋を超えたすぐ左手。ショールーム内には常時4~5台のハイパフォーマンスモデルが展示されており、じっくりとクルマをチェックすることが可能だ。

世 界中のマーケットから厳選した、本気で走りを楽しめるハイパフォーマンスモデルのみを扱うスペシャルショップがファステス・カーズだ。

東京都大田区に構える同店のショールームには、他ではなかなか見ることができないレアモデルが揃うことで知られており、希少な1台を見つけることができる。今回の取材時も、フェラーリ458スペチアーレ、ボルシェ991GT3、フェラーリFFといったレアな車両が展示されていた。こうした展示車両はすべて同店の在庫車両だから、1台1台をじっくりと、思う存分にチェックすることができると、即納車も可能だ。こうした迅速な納車体制がファステス・カーズの大きな魅力だが、海

外との太いパイプを活かしたオーダー販売においても、その早さには自信があるという。契約後、3週間で納車した例もあり、これも人気のポイントとなっている。

もしあなたに狙っているクルマがあるのならば、遠慮なく同店に相談してみたいかがだろうか。納期の相談にも応じてくれるというから、心強い。まずは最新の在庫情報がありアルタイムで更新される、同社のホームページをご覧ください。

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



横浜市都筑区の本社ファクトリーは第三京浜道路の港北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。



スーパーカーの作業に対して絶大な強みを持つマックスクラフト。最近ではカスタマイズの依頼も多く、このマクラーレンMP4-12Cも部分ラッピングなどの施工で入庫している。



ボディワーク全般を得意とするが、特に力を入れているのがレストア&ボディリフレッシュ。予算やリクエストに応じたプランを提案できることも喜ばれているポイントだろう。



東京・広尾にもサービス拠点「Tokyo Branch」を構える。本社ファクトリーと同様に様々なメニューを受け付けている。車両の引き取りもこちらで対応可能だ。



自社セーフティローダーを所有。遠方の引き取りも柔軟に対応することができるという。希少なスーパーカーでも安心して任せることができる体制を取っている。

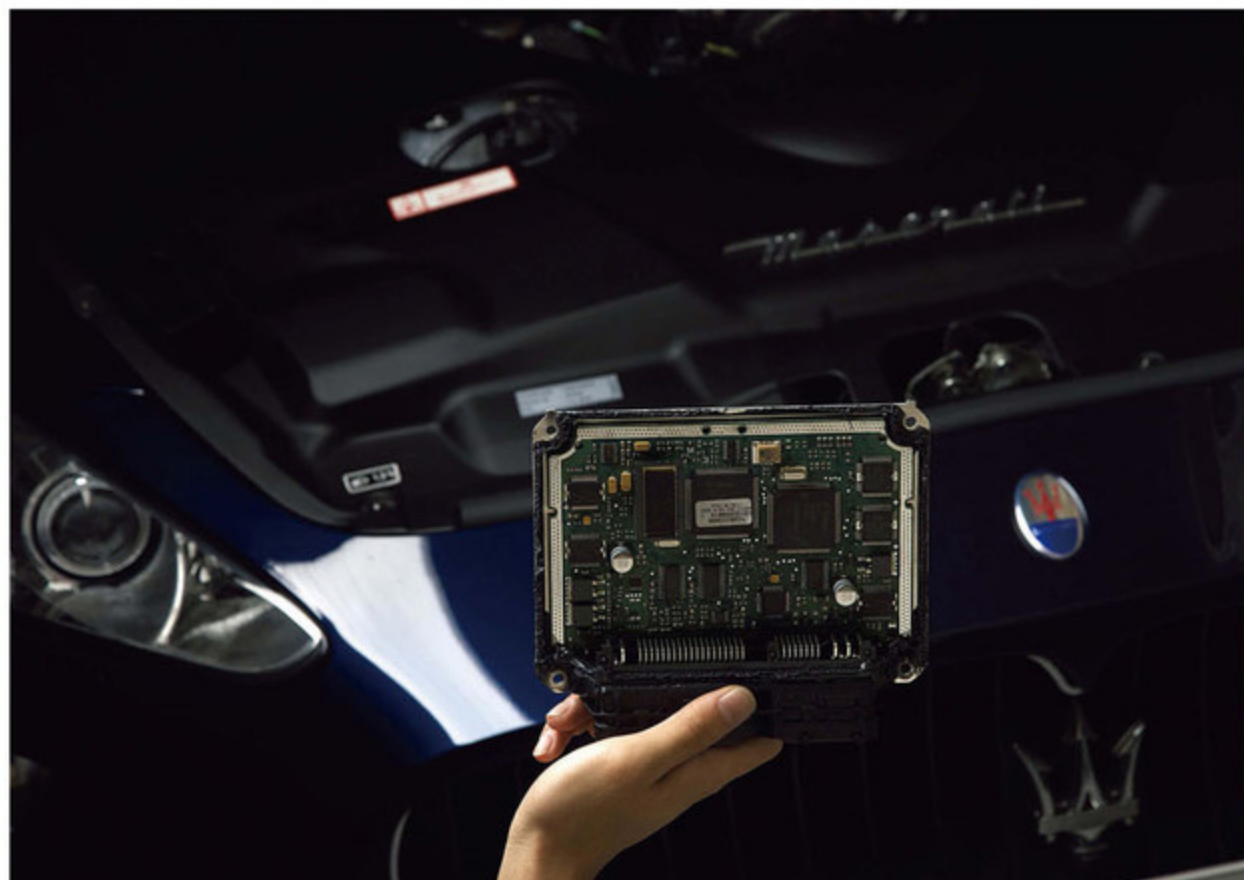
スーパーカーに絶大な強みを持つ 信頼できるボディファクトリー



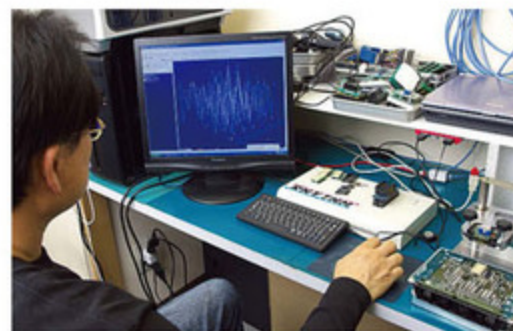
輸入車全般に豊富な経験を持つスタッフが多数在籍する。時間に追われることなく、1台1台をじっくりと施工することができる体制を持つことも美しい仕上がりを生み出す理由だ。

クルマを運転している以上、ト
ラブルに巻き込まれる可能性
はゼロにはならない。大切にしてい
るクルマをキズつけてしまった時に
相談できるプロを知っていれば、心
強いことは間違いない。
横浜市都筑区に店舗を構えるマッ
クスクラフトは、輸入車のボディワ
ーク全般に豊富な作業実績を持つプ
ロファクトリーだ。特にスーパーカ
ーに関して絶大な強みを持つことで
知られており、通常の钣金塗装はも
ちろん、オールドモデルのレストア
やボディリフレッシュ、ドレスアッ
プ系のカスタマイズまで、美しく仕
上げてくれる。また、ユーザーにと
って数居の高さを感じるスーパーカ
ーとて、同店ならば持てる技術とノ
ウハウを駆使することで、オーナー
の希望を確実にかなえてくれるのだ。

また、リーズナブルな料金設定も
同店の大きな魅力。作業工賃は国産
車であろうとスーパーカーであろう
とディーラー見積もりの20%オフを
基本としている。ちなみに料金体系
は钣金塗装だけでなく、一般整備
やドレスアップでも同じ。
クルマのことで困ったこと、やり
たいことがあるのならば、気軽に相
談してみたいがだろう。



スーパーカーの中でもマセラティはECUチューニングによって激変すると評判。車重を感じさせないほど、エンジンレスポンスや加速が鋭くなるそうだ。



ECUのハード的な加工もデータ変更も代表の西田氏自らが行う。必ず同乗走行を行い、エンジン特性の不満点を聞き出してから現車合わせてセッティングを行うところが特徴。



ECUチューニングはエンジンを制御しているデータをPC上に読み出し、データを変更。エンジン制御のデータを変えるため、エンジン特性が変わって加速が鋭くなる。



アウディのR8はV10もV8も対応。どちらも排気ガス規制の影響で、かなりパワーが抑えられているという。ECUチューニングを行うことで、確実に速くなる。



横浜店では、事前に予約してあれば日帰りでのECUチューニングが可能。オーナーが納得できるセッティングに仕上げるため、施工日当日に限り、データ変更は何度でも無料。

様々なスーパーカーに対応する リズムのECUチューニング



横浜店までクルマを運べない遠方の方は、自宅まで伺ってECUチューニングを行う“出張チューニング”にて対応。北海道から九州まで日本全国へ出張した実績がある。

同店のECUチューニングはショールームで行う他、自宅まで伺ってECUチューニングを行う、出張チューニングもやっている。詳細は電話にてお問い合わせ頂きたい。

またマセラティ以外にも、人気のあるアウディやランボルギーニなどのECUチューニングにも対応。これらの車種も最近の排気ガス規制や省燃費指向の影響を受けて、メーカー純正ECUのデータは安全マージンをかなり残してパワーを控えている傾向にある。この安全マージンを少しだけ解放することで、加速力も最高速も伸びるようになり、楽しいクルマとなる。

リズムコーポレーションが行うECUチューニングは、フェラーリをはじめとする多くの欧州のスーパーカーに対応している。その中でも「劇的にエンジン特性が変わる」と評判なのがマセラティ。空ぶかし時のエンジン音から軽快になり、シフトアップポイントまでも変わり、ひとたびアクセルを踏み込めば次元の違う加速を見せてくれるという。「こんなポテンシャルがあったのか」と、オーナーに言わしめるほど、ECUチューニングで真の実力を引き出せるスーパーカーのひとつだ。

ROUTE KS [ONE-SCENE US]

■ルートKS[カワゲン・コーポレーション・ジャパン]

芝 修◎PHOTO&REPORT

営業時間／11:00～19:00

定休日／月曜日、第2・3火曜日

〒513-0826

三重県鈴鹿市住吉3-29-17

☎059-392-6677 <http://www.route-ks.com/>

スロープパネルはNSXのボディサイズをもとにゆとりを持たせた専用設計となる。2m15cmの車幅まで搭載することができる。

→SPLトランスポートはスロープパネルを格納するフルオーダー車。雨風や飛び石を気にすることなくNSXを遠方で輸送することが可能。



平成11年式タイプSゼロ。走行距離は1万4000km。ワンオーナー車で無事故&無钣金。価格は2000万円。



平成10年式タイプR。走行距離9000kmの極上車。同店では希少なタイプRも常時在庫している。



フルフラット状態になるため極端なローダウン車でもリップすら擦ることなく積載可能。車体の固定はフックではなくベルトを使用する。

NSXの納車・引き取りは
SPLトランスポートで

リヤゲートに描かれたイラストは同店のオリジナルエアロを纏った次期NSX。ルートKSでは早くも次期NSXのパーツ開発計画が進んでいるのだ。

また驚くような希少モデルや極上車が入庫するのもルートKSの魅力。今回の取材時に、シヨールームに展示されていたタイプSゼロは、軽量化とサスペンションチューンで走行性能を最優先させた販売台数約20台という希少なモデル。走行距離も1万4000kmという極上車だ。気になる方はぜひ気軽にお問い合わせを。

そのこだわりは、遠方ユーザーへの納車や引き取りに同店が使用しているSPLトランスポートにも現れている。細心の注意を払ってNSXを輸送するために、NSXのボディサイズにジャストフィットするように、フルオーダーしたもの。格納式のスロープパネルは地面とほぼフラットな状態になり、極端なローダウン仕様であつてもリップを擦ることなく出し入れが可能だ。また車体を固定するのはメンバーやアームへのフックレンチではなく、ベルトでタイヤを連結するのでボディへの負担は一切ない。

ル

ートKSはホンダの聖地、鈴鹿を拠点とするNSX専門店だ。2005年に生産終了したNSXだが、同店では選りすぐった極上車を取り揃えている。92&02タイプRの在庫も常時確保している。



フロントのスペースに納められるシステムは、可動ユニットに加えて、動作プログラムや安全回路を持つメインコントロールモジュール、圧縮空気を作り出す電磁ポンプなど。

→道路から敷地内へ入るときなど公道には様々な段差がある。ロベルタのリフターシステムを装着していれば、ボタンひとつでエアパーツを擦らずに段差を回避できるようになる。



リフターシステムはフェラーリだけでなく、ボルシェ対応の商品も多い。最新の991GT3用もすでに完成して、装着実績もある。



サスペンション上部に装着する可動ユニット。車重やサスペンションに合わせて車種専用設計となる。素材は高強度ジュラルミンで、10年間もの長期保証を実現。

段差の手前で瞬時に車高をアップ 快適に走行可能なリフターシステム

ごく普通のクルマに乗っているときは気にならないものだが、車高の低いスーパーカーに乗ると日本の道は段差が多いことに気がつく。道路から歩道を横切ってコンビニへ入るときや、ダンブが行き交う幹線道路の轍。カントのついた踏切はもちろんのこと、地下駐車場へのスロープも、ボディの底を擦りそうになるシチュエーションが多い。このように危険がいっぱい待ち構えているスーパーカーにとって、ボタンを押すだけでボディの底を擦らずに済むシステムがあったら重宝するはず。そんな要望をかなえてくれるのが、ロベルタのリフターシステム。



圧縮空気を使ってリフトアップするため、作動時間は瞬時。4輪にリフターシステムを装着すると前後とも約70mmリフトアップするので、よほどの高さでない限り回避可能だ。

ム。約1秒で車高を約70mmリフトアップする装置だ。「取付けに関してボディへの加工は一切必要ありませんし、車高を下げた状態では純正サスペンションの性能をスポイルすることはありません」とは、代表の坂本氏。この458チャレンジのオーナーもその性能と耐久性の高さを認め、4輪にリフターシステムを装着した。通常は地を這うような車高で走行し、段差の手前でボタンを押して回避。段差の多い日本の道に対応した458チャレンジに仕上がっているのだ。



GENROO

5

No.339

MAY 2014

ゲンロウ 2014年5月号 (毎月26日発売) 3月25日発売 No.339
第29巻第5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