

Car Entertainment Magazine

[ゲンロク]

GENROQ

2014
JUN No.340

6

FIRST CONTACT

ケーニグゼグOne:1

FIRST IMPRESSION

マクラーレン650S

THE NEW FR SPORTS

最新FRスポーツの実情。

【日本上陸!】フェラーリ・カリフォルニアT

【王者の感触】シボレー・コルベットZ51

【異色バトル】シボレー・カマロZ28 ×
ポルシェ911ターボS × ニッサンGT-R

【本命の感触】ジャガーFタイプ・クーペ

NEW MODEL IMPRESSION

ポルシェ911タルガ
911 50thアニバーサリーエディション

AUDI SPECIAL

アウディA8/RS6 × ニュル
新型TTの技術力/モータースポーツ

THE VINTAGE

アルファロメオ6C 12気筒
ポルシェ356 × 1ミリオン走破

THE JUDGE

VWゴルフR × ルノー・ルーテシアR.S.

Green GENROQ SPECIAL

ポルシェ・パナメーラS E-ハイブリッド
VW e-ゴルフ 他

SHOP REPORT ポルシェ特選ショップ





CONTENTS ①

GENROQ
2014 JUN No.340

6

22

FIRST CONTACT

ケーニグゼグOne:1

FIRST IMPRESSION

マクラーレン650S

34

THE NEW FR SPORTS

最新FRスポーツの実情。

[日本上陸!] フェラーリ・カリフォルニアT

[王者の感触] シボレー・コルベット・クーペZ51

[異色バトル] シボレー・カマロZ28×ポルシェ911ターボS×ニッサンGT-R

[本命の感触] ジャガーFタイプ・クーペ

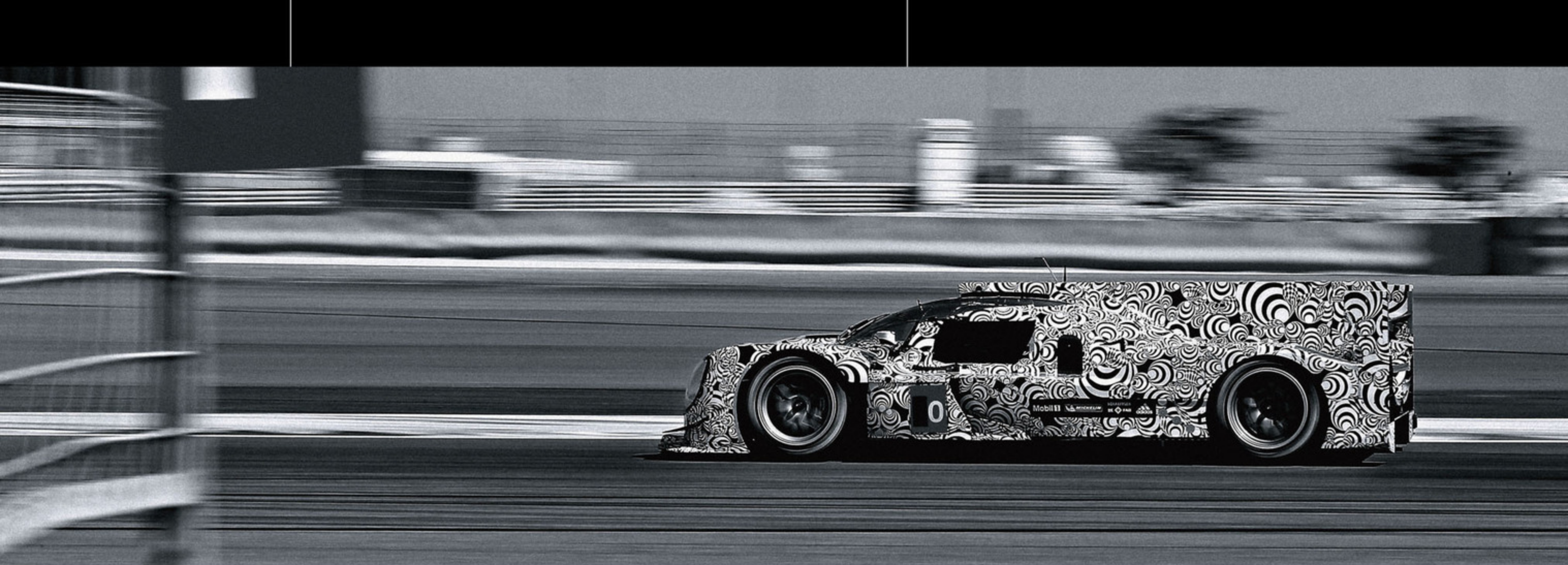
58

NEW 911 TEST

[初試乗] ポルシェ911タルガ

[FSW全開] 911 50th アニバーサリーエディション





CONTENTS 2

GENROQ 6
2014 JUN No.340

68 AUDI SPECIAL 最新アウディの世界。

[控えめ主義] A8シリーズ
[ニュルアタック] RS6 アバント
[技術力を探る] 新型TT
[GT300に密着] R8 LMS

80 Just Arrived ジャガーXJR キャデラックCTS ボルボV40クロスカントリー

89 The Judge ホットハッチを評価する。 VWゴルフR × ルノー・メガーヌR.S.

94 Green GENROQ ポルシェ・パナメーラS E-ハイブリッド VW e-ゴルフ / SIM HAL

104 TEC GENROQ ボルボの最新技術 / カーインフォテインメント

110 VINTAGE NOW アルファロメオ6C 12気筒 ボルシェ356 × 1ミリオン走破 グッドウッド・ミーティング

122 GENROQ × BENTLEY ミュルザンヌ “GENROQ” 仕様、日本上陸

126 The Watch ザ・ステイタス。 ウブロ 5ミリオン\$ビッグ・バン 他 [Watching] オメガの新作

- 13 DEBUT! ベントレー・ハイブリッド・コンセプト
- 15 TOPIC アストンマーティン サービスクリニック
- 17 SCOOP! フェラーリ458Mule
- 19 INTERVIEW 関谷正徳に聞く、2年目のインタープロト
- 133 LONG-TEAM REPORT アストンマーティン・ヴァンキッシュ・ヴォランテ 他
- 138 Tuned THE Diesel BMW320d ディーゼル・チューンを解き明かす
- 140 Amazing World 993RS “セット”を探る
- 144 MOTORSPORT ポルシェ919ハイブリッド検証 / FI / GT300 他
- 150 SUPER FJ PROJECT シェイクダウン!
- 152 THE CHALLENGE VITAを体験試乗 その2
- 154 Check it up! 新作パーツ紹介
- 156 TIRE TEST ダンロップ・ディレッツァZII スタースベック
- 158 SUMMER TIRE CATALOG 注目の夏タイヤ特集
- 166 お喋り工房 都市計画を探る 編
- 168 哲也の部屋 ゲスト:中嶋 悟(前編)
- 170 太田哲也のオレの話を聞け! シンガポールに学べ!
- 172 『熊倉です。』 ジャガーXJ 2.0 ラグジュアリー
- 174 It's a carbon time! CFRP最新事情
- 176 福野礼一郎の昭和元禄ユニヴァース
- 180 Living With Car 家とクルマの相関性
- 182 NEW! ニュース / インフォメーション / 新製品
- 185 エンターテインメント
- 187 レストラン
- 189 今月のプレゼント
- 193 SPORT CAR STYLE レンジローバーシリーズ
- 201 SPECIAL SHOP ポルシェ特選ショップ



ベントレーの ハイブリッド宣言。

Bentley Hybrid Concept



今年の北京モーターショーでベントレーは、プラグインハイブリッドのシステムを搭載したコンセプトカー「ベントレー・ハイブリッド・コンセプト」をワールドプレミアする予定だ。

ベントレーの環境性能向上への取り組みは、ラグジュアリーブランドの中でも特筆すべきものだ。2008年には、CO₂排出量を当時の水準からさらに40%低減させた新世代パワーユニットを開発することを宣言。この公約は結果的に現在ではベントレーのラインアップで重要な役割を果たしている、V型8気筒エンジンとなって実現されることになるのだが、その先に待っていたのは、やはりパワーユニットの電動化という戦略だった。

ベントレー・ハイブリッド・コンセプトは、フラッグシップモデルである「ミュルザンヌ」をベースとしたものだ。締め切りの関係で、残念ながら今回はその詳細を報告することはできないが、ベントレーによれば、独自のプラグイン・ハイブリッドシステムを搭載することで、カタログモデルのミュルザンヌ比で、最高出力は最大で25%のアップ、またCO₂排出量は70%の低減が達成されるという。バッテリーの搭載量、そして充電時間等々の発表は事前には行われていないが、エレクトリックモーターの駆動のみによる、いわゆるゼロエミッション走行は、距離にして50km以上が可能であるとされる。市街地走行がメインとなるミュルザンヌ・カスタマーならば、ゼロエミッション走行のみで一日の用途を終えることもできそうだ。

エクステリアとインテリアには、デザインのアクセントとして銅を採用している。エクステリアでは、ヘッドランプ、ラジエーターシェルのベゼル、ブレーキキャリパー、



フューチャーライン、それにバッジなど。またインテリアではウッドパネルの装飾、スイッチのベゼル、メーターなどがそれにあたる。シートのクロスステッチもまた、それと巧みなコーディネートを見せている。

ベントレーはもちろん、このコンセプトカーで提案したプラグイン・ハイブリッドの技術を、将来的に同社のプロダクションモデルに導入する計画だ。そのファーストモデルは、2017年にベントレー自身も、そしてまた世界中の市場も大きく期待するニュープロダクトのSUVに設定される予定。さらにこの10年間で自社製品の9割にプラグイン・ハイブリッドシステムが搭載できるはずだともコメントしている。つまり、最終的にベントレーは、すべてのモデルにプラグイン・ハイブリッド仕様を設定する計画があるとも考えることも可能だろう。そしてこのベントレーの環境技術戦略は、ライバルとされるブランドにも大きな衝撃を与えることは間違いない。



従来型のミュルザンヌと比較して、最大で25%のパワーアップに成功しているながらもCO₂排出量は70%の低減に成功したという、独自のプラグイン・ハイブリッドシステムを搭載する。電気モーターのみでも50km以上も走行するという。

銅をモチーフにアレンジされたインテリア。こうした独自のフィニッシュを展開するところなど、かなり現実的なことが分かる。



Mercedes-AMG GT インテリア写真を2点のみ公開。

SLS AMGに続く、メルセデスAMGの完全自社開発によるスポーツカーが「AMG GT」のネーミングとともに誕生することになった。正式発表は今年のパリ・サロンになる可能性が高い。今回メルセデスAMGから発表されたのはインテリア・フォトのみ。独創的なセンターコンソールやエアコンのブローなど、そのデザインは航空機にインスピレーションを得たものであるという。ドライブモー

ドのセレクトスイッチには、レースモードの表示もあり、それだけでもAMG GTが実現するパフォーマンスには大きな期待が持てる。フロントミッドシップされるエンジンは、4.0LのV型8気筒+ツインターボとなる見込み。この新型車に関するメルセデスAMGからの続報は、これからも続くはずだ。





今さら言うまでもないが、アストンマーティンというブランドはエクスクルーシブ性の高い自動車メーカーだ。即ち、オーナーと親密に付き合うことも条件として求められる世界として展開されているが、確実に他のブランドとは一線を画す点がある。それがアフターケアに関するサービス。「アストンマーティン サービスクリニック」と呼ばれるそれは、オーナーと“1対1”で対話するアフターサービス。しかも専任のスタッフがその

が、驚くのは、アストンマーティンの文化的な面やドライビングに関することなどもメニューに組み込まれている点だ。例えば、このクリニックは、まずクリス・ベイカー自身の経歴の紹介からはじまり、アストンマーティン100年の歴史や将来の話、また保証関係や本国の生産について等々、質疑応答を交えながら進められていく。そして実際に車両をオーナーとともにチェック。外装や内装はもちろん、シャシー下まわりまで入念に確認



それ以前のモデルの場合、必要に応じて世界中のネットワークを使ってパーツを探し出すことまで行う。以前、ベイカー氏がこの日本でクリニックを行った際、DB5を診断した経験があるというが、その時も意外な発見があったという。

「外装はすごくきれいでしたが、下まわりはとにかく酷かった。イギリスで購入した個体のように、こういった見た目だけ仕上げて高額で売ってしまう業者は少なくありません。また、DB7の12気筒車の典型的な例を挙げれば、パワーが75%くらいしか出ていない個体が多いんです。これ、実はスロットルのケーブルが引っかかりやすくてそうなります。意外に気づかないものなんです。だから、このサービスクリニックを利用して頂きたいですね。そうすれば、問題点の有無も見つかりますし、より親密な関係を築けます。そして我々もそこから学ぶことができますから、今後の発展にもつながっていきます」

これだけの内容を約1時間30分という時間で行うため、1日4名までと限定になっている。ベイカー氏はこのサービスクリニックのために世界中を回っているため、すぐに対応できるかはそのタイミングによるだろうが、予約する価値は十分にあるだろう。これも“おもてなし”精神の一環。他では味わえないコミュニケーションとして、魅力的なサービスだと思えたのは本当だ。

オーナーと一緒に各部を確認するのが鉄則。特にシャシー下まわりなどは、滅多に見られないこともあるうえ、ベイカー氏ならではの視点で確認すれば、気づくこともあるのかもしれない。特に時間の経過した個体にとっては重要となるはずだ。



由緒正しき コミュニケーション。



Chris E Baker

現在、アストンマーティンのアフターセールス・コンサルタントとして活躍するクリス・ベイカー氏。実は60歳ということもあり、一度は退社したものの、アストンマーティンからの強い要望を受けて返り咲いた。それだけ世界中で需要があるという証しだろう。

ASTON MARTIN SERVICE CLINICS

ために来日し、実際オーナーと向き合いながら愛車の現状や診断などを行うというものである。

このサービスクリニックを担当する、クリス・ベイカー氏は、無論その道のエキスパート。42年間、人生を自動車とともに過ごした今年60歳になるスペシャリストで、その昔はコベントリーやジャガー、TWR(トム・ウォーキンショー・レーシング)などにも籍を置き、XJ220の開発などにも携わった経験をもつ人物が担当する。

そもそもアストンマーティンがこのサービスクリニックを開始したのは2004年から。所有する愛車のヘルスチェックはもちろん、その個体のクオリティが如何なる状態にあるのかをオーナーの目の前で診断していく。しかし、これだけを聞くと通常のサービスの延長に思われるだろう

し、ユーズドで購入した個体ならば修復歴の有無や改造箇所がないかも診断するという。ベイカー氏曰く「アストンのような高性能車は、拳銃みたいなものだから、まずは安全であることが重要。気づかないうちにダメージを負っていることもあります」と語る。

そして最終的には、ベイカー氏がステアリングを握り、オーナーは助手席に乗って、約5kmほど走るという。その時に、ドライビングのコツやクルマの特徴などを説明するほか、オーナーからアストンマーティンの好きなどところや嫌いな部分を聞き、後には本国にフィードバックするという。

ちなみに対象となるモデルは、新旧問わずアストンマーティン全車。DB5以降のモデルであれば、全パーツが現在でも在庫があるという。また



348とF355、そして360とF430という過去の例から考えるのならば、フェラーリは現在の458シリーズに、ビッグマイナーチェンジを実施し、新世代モデルを誕生させると予想するのは自然だろう。すでに高性能モデルのスペチアーレが誕生していることから、そのタイミングが近いことは容易に想像できるはずだ。

それを裏づけるかのようにフェラーリは最近「Mule」と呼ばれる実験車でのテストに積極的だ。Muleとは、パワーユニットやシャシーなどの走行テストに使用されるモデルの総称として、最近のフェラーリがその愛称として使う言葉。そもそもの意味は動物の「ラバ」である。

早くも次期 V8ミッドカーをテスト?



Ferrari 458 Mule



今回のMuleは、458イタリアをベースとするもの。エクステリアでの変化は、写真から判断するかぎりには皆無であり、リヤフェンダーには水平方向に、スリットを隠すかのような偽装も認められるが、それが機能を伴うものなのかどうかは不明だ。

458シリーズのビッグマイナーチェンジ版で最大の技術的トピックスとなるのは、やはりミッドに搭載されるパワーユニットだろう。フェラーリは先日発表した「カリフォルニアT」でV型8気筒エンジンをダウンサイジングする一方で、フェラーリ製のロードカーとしては、あのF40以来となるツインターボを導入。それによって動力性能と環境性能を、さらなる高みへと導いた。458の後継モデルも、おそらくは同様のテクニカルトレンドを追うに違いない。

エネルギー回生システムの採用、あるいはハイブリッド化も、今後この後継車の姿を探るうえでの話題となることは確実。フェラーリからはすでに、あのラフェラーリに続いて、ハイブリッドシステムをプロダクションモデルに導入する計画があることが明らかにしている。フェラーリのラインアップでは最も高い人気を誇り、そしてまたスパルタンなイメージも強いV8ミッドシップで、それが具現化されることを望むファンは、もちろん世界中に数多くいる。

“フェラーリ・ブランチ”再開。



PHOTO●ヴァンテージカーズ

かつて日本のフェーリスタの聖地として名を馳せた御殿場の松田コレクションにて行われていた「フェラーリ・ブランチ」。その後は諸事情により、久しく開催されていなかったものの、遂に先頃復活を遂げ、3月30日に同イベントを再開した。しかし、記念すべきこの日は、あいにくの空模様、土砂降りの雨に見舞われてしまったが、それでも約300台の



フェラーリと500名の参加者で賑わい、久々の再会に会場は大いに盛り上がった。フェラーリS.p.A.及びフェラーリ・ジャパン公認の「フェラーリ オーナーズ クラブ ジャパン」も発足することになっただけに今後の展開にも期待したい。





構想から約5年。2013年シーズンからスタートした“インタープロトシリーズ”はプロドライバーとしてル・マンを制するなど、国内外で数々の栄光を手にしてきた関谷正徳氏が考案した、ドライバー同士の戦いに特化したワンメイクレースである。

設計から製造に至るまでマシン自体をオリジナルで開発するなど、かなり本格的なレースパッケージを考案し、関谷さんの理想を具現化する段階で時間を要してしまったため、昨年は全3戦(本誌では全戦レポート)が組まれただけに留まったが、2年目に向けてもその情熱は失われていないようだ。

「実現するまでのハードルは高かったですが、それなりのインパクトは残せたと思います。まだスタート地点に立ったばかりですけど、ボクとしてはモータースポーツの原点といいますか、やはりあくまで“スポーツ”としてドライバー同士の真剣勝負が観たいし、魅せたいんです。日本の場合、ハード趣向が強くてレーシングマシンばかり注目されま

Inter Proto Series 2年目の飛躍。

すが、それを超絶のテクニックとスキルで走らせるドライバーの戦いを観せたいのです」

マシンの格差をなくすために性能を統一するワンメイクレースという選択肢に至ったわけだが、確かに現在のモータースポーツは日本だけでなく、世界的にも自動車メーカー同士、タイヤメーカー同士の戦いという構図が強くなってしまったのは事実だ。

「メーカーがモータースポーツを自らの技術を確認し、その技術力をアピールする場として捉えていることは理解しています。もちろん自動車の発展を考えれば、とても必要なことですけど、ボクはもっと人をフィーチャーしたいとか、夢が欲しいんです。マシンの差で言い訳が出来ない環境を作って、真剣勝負する。それでこそ健全なスポーツであって、優勝したら尊敬と称賛を受けるべきです。プロの野球選手やサッカー選手のように、日本のプロドライバーが巨額の契約金で移籍する話があってもいいでしょうし、いまこそドライバー主導というか、本気の勝負で魅せるレースにシフトする、いやシフトしなければいけない時期にきていると考えています」

日本のレース界に危機感を抱き、未来を見据えてインタープロトシリーズを立ち上げた関谷氏。理想を実現することがいかに困難であるか、現状を冷静に判断しながら次なる道を模索しているようだ。「2シーズン目ということで、カテゴリーとしては認知度が低いですし、ブランド力としては全然足りない(笑)。でもスーパーGTも初めは人



関谷正徳
Masanori Sekiya

プロドライバーとして国内ではJTCCやスーパーGTなどで活躍し、海外では1995年にル・マン24時間耐久レースで総合優勝を飾った。2013年から自らの経験とネットワークを駆使して、インタープロトシリーズをスタートさせた。

気がなかったですね。これからもエントリーしていただくジェントルマンドライバーとプロドライバー(インタープロトシリーズは1台のマシンでジェントルマンとプロが組んで各々レースを行う)にボクの考えを理解してもらって、共にドライバーが主役のレースを粛々と続けていくつもりです。ボクの最終目標としては、NASCAR(ナスカー)のようなレーススタイルに近づけたいと思っています。実際、レース自体はハイレベルなテクニックの応酬というか、見応え十二分なので、とにかく真のモータースポーツを観に来て欲しいですね」

時に熱く、時に冷静に語る関谷氏。その夢は大きく、まだ道半ばのようだが、インタープロトシリーズは今年もバトル形式の同乗走行や子供たちを対象としたスーパーカー試乗会など、さまざまなアクティビティを用意するなど、新しいチャレンジを展開していくようだ。



2014年シーズンは全4戦が富士スピードウェイで開催される予定だ。開幕戦は本誌発売前の4/19～4/20に行われたが(レポート予定)、第2戦は6/21～6/22、第3戦は9/20～9/21、最終戦は11/1～11/2というスケジュールが組まれている。マシン自体はフロントのタイヤサイズが変更(280-680-18→280-650-18)され、プロクラスのレース周回(1レース22周から8周のレース1、10周のレース2)が見直された。ジェントルマンは変わらず2日間て2レースを戦う。



A white Koenigsegg One:1 hypercar is shown from a front-three-quarter view in a dark, industrial factory setting. The car's sleek, aerodynamic design is highlighted by dramatic lighting. In the background, signs for 'STATION 5 FINAL 2' and 'STATION 3 FINAL 3' are visible, along with various factory equipment and shelving units.

FIRST CONTACT

ケーニグセグ創立20周年を記念してジュネーブ・ショーで発表されたOne:1。その公開を前に、スウェーデンのファクトリーでの取材を許された我々は最新のスーパースポーツとは異なる究極の世界観に触れることができた。軽量化とパワーアップ、オーソドックスながら弛まぬ技術革新を続けてきた北欧の雄が放つオンリーワンのパフォーマンス、その内なる部分に迫る。

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

唯我独尊のエクストリーム。

フォン・ケーニグゼグに話を聞く前に、まずはOne:1のスペックを俯瞰しておこう。水とオイルを満たし、燃料タンクを半分満たした状態での車重は1360kg。5ℓV8ツインターボはE85バイオ燃料（スカンジナビアでは広く使われている）で1360psを、98オクタンガソリンで1280psを、95オクタンレギュラーで1230psを生み出す。最大トルク1371Nmの発生回転数は6000rpmだが、3500~8000rpmで1000Nm以上を発揮する広いトルクバンドが特徴だ。公表最高速は273mph（約43

7km/h）。0→400km/h加速は20秒を切るという。参考までに記すとラフェラーリの同300km/h加速はメーカー公表値で15・5秒、ヴェイロン・スーパースポーツの実測値は17・5秒である。280万ドル（約2億8000万円）のプライスタグを下げるOne:1は6台が造られる予定で、すでに完売した。「One:1を造ろうと決心したのはふたつ理由があります」とクリスチャンは言う。「ひとつは、長らくの夢だった1kg/psのパワーウエイトレシオを実現したかったからです。安全基準を満たすために、市販車で車重1000kgの台を切るのには不可能に近いのですが、ここきてエンジン効率を飛躍的に高めることができるようになり、一気に実現可能性が強まったのです」

もうひとつの理由は、アゲアラRのカップバージョンを造って欲しいという声が寄せられたからだ。ケーニグゼグの顧客の50%以上がサーキット走行に使っている。とりわけOne:1最大の売れ先である中国ではこの数字は80%近くに達するそうだ。これがかねてより暖めていたプロジェクトを発進させる腹が決まっ

2 月下旬のある日、午前8時。ジュネーブ・ショーの開幕を1週間ほど後に控えたこの日、スウェーデンはエンゲルホルムにあるケーニグゼグのファクトリーではOne:1の最終組み立てが急ピッチで進んでいた。

リフトに載った1号車を取り囲み、脇目も振らずに作業にいそしむスタッフの顔に焦りの色はない。粛々と、ひとつずつ決まった手順を踏んでいく。私は偉大なスーパーカー誕生の瞬間をこの目で見られる幸せを噛みしめていた。

私の隣に立っているクリスチャン・

7km/h）。0→400km/h加速は20秒を切るという。参考までに記すとラフェラーリの同300km/h加速はメーカー公表値で15・5秒、ヴェイロン・スーパースポーツの実測値は17・5秒である。280万ドル（約2億8000万円）のプライスタグを下げるOne:1は6台が造られる予定で、すでに完売した。

「One:1を造ろうと決心したのはふたつ理由があります」とクリスチャンは言う。「ひとつは、長らくの夢だった1kg/psのパワーウエイトレシオを実現したかったからです。安全基準を満たすために、市販車で車重1000kgの台を切るのには不可能に近いのですが、ここきてエンジン効率を飛躍的に高めることができるようになり、一気に実現可能性が強まったのです」

Koenigsegg One:1



たのだという。

ここでクリスチャンは本音をちらりと漏らした。やはり彼にはマクラーレンP1、ラフェラーリ、ポルシェ918スパイダーを看過できなかったようだ。「こうしたクルマの登場により、それまで、エクストリームだった私たちのクルマのパフォーマンスが、ノーマル」になってしまいかねません」とクリスチャンはちょっと皮肉をこめて言う。

「そんな状況を黙って見過ごすわけにはいきませんでした。プロジェクト自体は2年前にスタートし、当初の目標を上まわるクルマができあがりました」

それでは順を追ってOne:1のテクノロジーを検証していこう。

軽量化への飽くなき追求には目を見張るものがある。カーボンファイバー製シャシーは外観こそアゲーラRと同じだが、カーボン繊維のレイアップ（一層ごとに繊維を重ねている工程）に最新のノウハウを応用するなどして、大幅に剛性を高めると同時に、従来型から20%の重量を削

FIRST CONTACT

Koenigsegg

One:1



カーボンファイバー製の巨大なフロントスプリッター(2枚のカナードを含む)は、重量増を避けるためにクリアコーティングを吹くのではなく、ポリッシュ仕上げされている。後方に長く伸びるリヤウイングステーはエレガントな外観を演出しており、ここにウイング角度を調整するコントロールユニットが内蔵される。フロントの冷却系を通過する気流は、ボンネット上のダクトから取り入れ、巧みな空力設計によりドラッグはミニマムに抑えられる。トータルダウンフォースは260km/h時に610kg、最高速到達時に830kgを発揮する。



理想のパワーウエイトレシオを実現 アゲーラRのカップバージョン誕生。

減、72kgの単体重量を達成した。これはP1のモノケージより18kgも軽い数字だ。

CFRPはシートのフレーム、中空スポークのホイール、果てはサンバイザーまで広範囲に使われる。私はたまたま近くにあったリヤビューミラーのケーシング（やはりCFRP製だ）を手にとってみたのだが、ほとんど重量を感じないほど軽いのに驚いた。One:1は、アゲーラR比で機体面では30kgほど重量は増えたが、トータルでは80kgの減量に成功している。

言うまでもなくECUのマップの書き換えでは、1メガワットの実現にはおぼつかない。

「充分な安全性と信頼性、それにドライバビリティを確保したうえでこの大パワーを手に入れるには、エンジンのあらゆる部分を精査することになりました。大径ターボを使う手もあったのですが、それではターボラグが問題となります。

そこでアメリカのプリシジョン・インダストリーズが製作するセラミック・ボールベアリングを使ったターボを採用しました。一方、私たちはタービンのソリユーションで数年前に特許を取得しており、今回はそれを実用化しています。簡単に言うと、大径と小径ターボを同時に回すという考え方です。これで2500rpmの低回転で早くも0・5バール

のブースト圧が得られる一方、最大ブースト圧1・8バールが可能になりました」

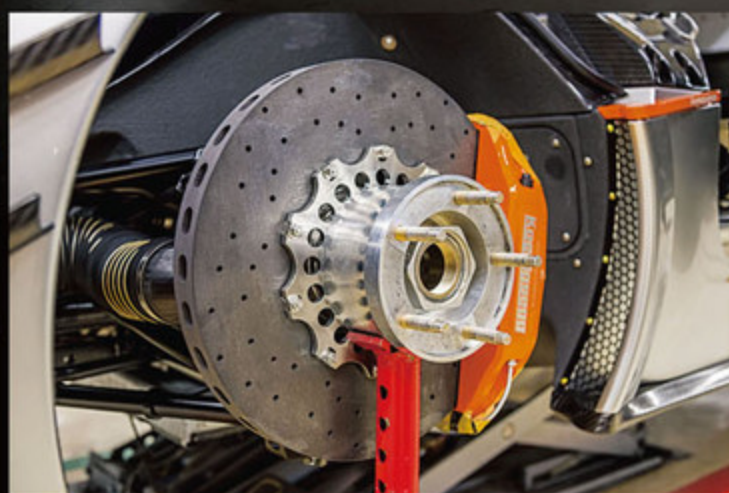
ちなみにターボハウジングと排気アウトレットは素材のチタンに3Dプリントされる。

「非常に高価なのですが、軽量かつ素晴らしい形に仕上がるのです」

レブリミットが8250rpmに高まったのに応じて、コンロッドを始めとするエンジンの主要コンポーネントはほぼすべて専用品に置き換えている。

7速デュアルクラッチ・2ペダルMTには、シフトアップ時に入力シャフトの回転を落とす目的から湿式クラッチを追加して、従来以上にスムーズなシンクロを実現した。クリスチャンによるとシフトスピードは30ミリ秒に短縮され、トルクが途切れる時間は60〜80ミリ秒だという。なお、トランスミッションには電子制御機械作動のLSDが内蔵され、スタビリティ、トラクション、ローンチ、それぞれのコントロールが完備する。私がクリスチャンの話を聞いている間も組み立て作業は進行し、ランチタイムを挟んで1号車のボディパネルが取り付けられていった。

One:1の独創性もとても顕著に表れているのが、アクティブエアロダイナミクスで、その主役となるのがリヤウイングだ。ハイおよびローダウンフォースの2つのセッテ



インテリアはアルカンターラとカーボンファイバーで構成される。5.0 V8ツインターボはコンポーネントをほぼ全面的に刷新した結果、リッター当たり272psというハイチューンを実現。エンジンの後方には1000kWを発する証となる「1MW」のロゴが装着されている。それに対抗するためのサスペンションは、「アクティブ」セッティングと呼ばれる専用仕様（レースモードでは地上高が20mm低くなる）をセッティング。カーボンセラミックブレーキ（フロントは397×40mm、リヤは380×34mm）は400km/hからわずか10秒で停止させるという驚異的なストッピングパワーを発揮する。





FIRST CONTACT

Koenigsegg

One:1

ボディパネルはカーボンファイバーとケブラーの混成だ。モノコックタブはハニカム構造を採用し、6万5000Nmの剛性を誇りながらも単体重量は72kgに抑えられている。ボルト類はほぼすべてがチタン製、燃料ポンプは鋳造アルミだ。ホイールは100台目の“ハンドラ”で用いたカーボンファイバー製とし、チタン製エキゾーストエンドパイプは3Dプリントから形を起こした。



イングが可能で、280km/hで610kgのダウンフォースを生むほか、25度の迎角にするとエアブレーキの機能も果たす。

「ウイングの下面に注目してください」とクリスチャンは言う。

「現代のLMPマシンはリヤウイングを両サイドで支えることにより、ウイングの下を通過する気流を可能な限りクリーンにしています。私たちはこの考えをさらに進めて、前方から支えることにしました。これで乱流を起こす原因となるピラーを一掃したわけです」

ウイング支持部に備わる油圧アクチュエーターが1本の細いCFRP製プッシュロッドを動かす、これが車速とGフォースを勘案してウイン

グ角を決める。複雑な構造にもかかわらず、システム重量は9kgに過ぎない。

これ以外にも空力設計は随所に見られる。一例を挙げると、先ほど紹介したリヤビューミラーはリヤフェンダー上に行く気流を整えるのに役買っているし、フレアしたサイドエアインテークの効果で、インタークーラーに流れる冷却風が40%も増えている。One:1は能動的に気流を利用してダウンフォースを最大化する一方、抵抗をミニマムに抑えつつ冷却風を取り込んでいたのだ。

サスペンションも気流をコントロールする役目を担っている。走行中にダンパーの伸び側と縮み側、スプリングの係数、さらには地上高も変

えられることから、ケーニグゼグではこれを「アクティブ・セットアップ」と呼ぶ。ダンパーはオーリンズが供給するが、油圧システムはケーニグゼグの自製だ。基本となる「ノーマル」のポジションでもアゲアラより60%ほど足まわりが固められ、レースでは実に200%増しになるといふ。

One:1はもうひとつ興味深いシステムを搭載している。GPSと第3世代移動通信システムを利用することにより、サーキットのコーナーごとにシャシーセッティングを最適化できるのだ。例えば、あなたがニルブルクリンクにやってきたとしよう。シャシーモードを「レース」に設定すると、スクリーンにサーキ

ット名が表示されるので、これを確認する。そうするとケーニグゼグが独自に蓄えたテストデータをもとに、コースを進むにつれてコーナー毎にクルマが自動でウイング角、地上高、ダンパーの減衰力など、必要なすべてをセッティングしてくれる。

「今まさにプファンツガルテンでジャンプしようとするのをクルマが事前に察知して、着地に備えてダンパーの減衰力が高まる。あるいはカルーセルを抜ける際には地上高が高まるという具合です」とクリスチャンは説明する。もちろんケーニグゼグがテスト済みのサーキットであることが条件になるが、将来に向けて可能な限り多くのサーキットをカバーする意向だといふ。

徹底した軽量化とパワーアップ 最新スーパースポーツへの挑戦状。

実効のほどは走らせてみないとわからないが、パーティで披露するには絶好のトピックではないか。それにニュルブルクリンクのラップタイムを更新する有力なツールにもなるだろう。

ニュルのラップタイム——One:1を語るうえで避けては通れない話題だ。「ぜひとも挑戦するつもりです。予断めいた数字は言えませんが、素晴らしいタイムを出すことでしょ」とクリスチャンは語る。「カップ2タイヤを履けば、2Gを超えるコーナリングフォースを生むはず。ダウンフォースの絶対量はマクラーレ

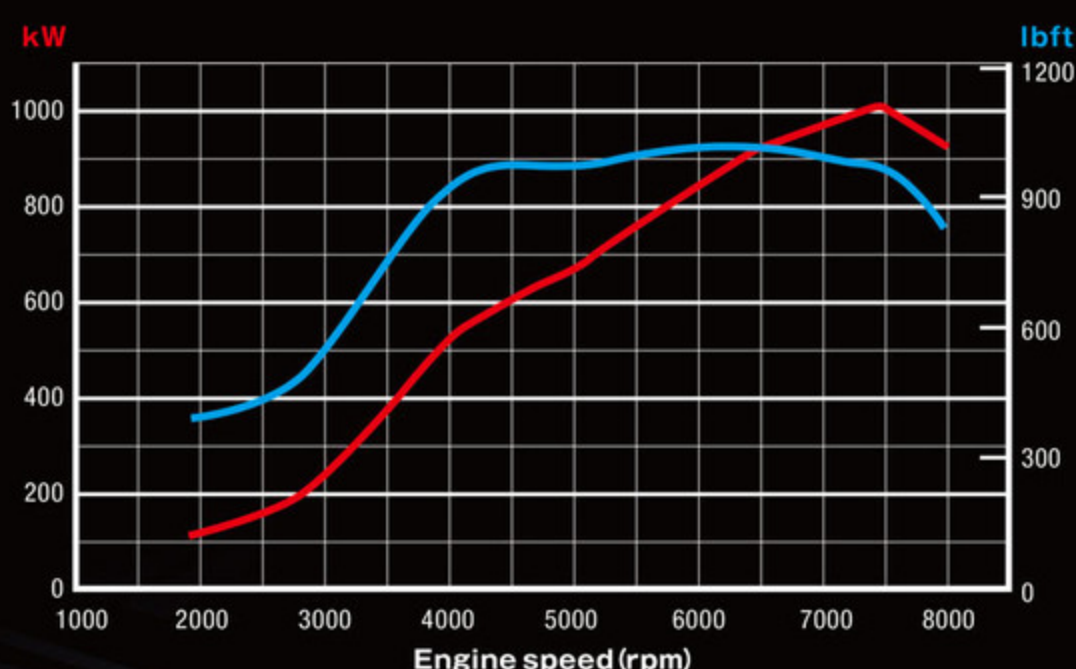
ンの方が一枚上手かもしれませんが、One:1は200kgも軽い。私たちにハンディはありません」

クリスチャンとの会話が続くなか、One:1の1号車が組み上がった。

一瞬ワークショップ全体が静寂に包まれ、次の瞬間、期せずしてその場に居合わせた全員から拍手が湧いた。

「P1とラフェラーリ、それに918スパイダーの3台を揃えたら、One:1を比較試乗のために貸し出してみますか？」私がそう尋ねてみると、ケーニグゼグの創始者はためらうことなく答えた。

「もちろん。望むところです！」



One:1のパワー／トルクカーブ。1MW(1000kW=1360ps)のピークパワーはレブレンジのほぼ上限で生まれるのに対して、トルクは4000rpm以降、フラットなカーブを描く。

SPECIFICATIONS ケーニグゼグOne: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:①1700 ②1650mm ■車両重量:1360kg ■エンジン:V型8気筒ツインターボ ボア×ストローク:92×95.25mm 圧縮比:9.0 総排気量:5000cc 最高出力:1000kW(1360ps)/7500rpm 最大トルク:1371Nm(140.0kgm)/6000rpm ■トランスミッション:7速セミAT(デュアルクラッチ) ■駆動方式:MR ■ステアリング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:①&②ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッド(セラミックディスク) ■タイヤサイズ(ホイール):①265/3519(9.5J×19) ②345/3020(12.5J×20) ■パフォーマンス 最高速度:273マイル(約437km/h) 0→200km/h加速:20秒 ■車両本体価格:280万ドル(約2億8000万円)

究極の進化形。

ポ

ルシェとフェラーリに割って入るような存在のマクラーレン。F1の名門コンストラクターがスポーツカーメーカーとして成長を続けている。MP4-12Cだけに留まらず、スーパーカーハイブリッドのP1をリリースしたばかりだが、その周辺はまだ騒がしい。それは最近明らかになった13Cの存在だ。価格的には12Cよりも安価で、エントリーモデルとなるようだが、マクラーレンはこの3モデルで年間3000台のスポーツカーメーカーになるうとしている。そのために最新の生産工場などインフラを整え、優秀なスタッフを世界中から集めている。

もはやマクラーレン・カーズは押しも押されぬ立派な自動車メーカーなのである。

すでに12Cについては、英国のサーキットでテストドライブし、国内では出雲大社までロングドライブをした経験がある。速さだけでなく、ちよつとアンダーステイトメントな英国車らしいマクラーレンの世界観は、フェラーリやポルシェと異なる孤高の魅力を感じさせるものだった。しかし、今年3月のジュネーブ・シヨニにおいて、650Sが登場した。650PSを意味するモデル名からわかるように、12Cよりもエスプリが効いたホットバージョンだ。マ

FIRST
IMPRESSION



McLaren 650S Coupe & Spider

矢継ぎ早に攻勢をかけ続けるマクラーレンが次なる刺客として、スーパースポーツ市場に送り込んできたのが650Sクーペ&スパイダーだ。立ち位置的にはMP4-12Cのホットバージョン的な存在として登場したが、随所にP1のテクノロジーとイメージを盛り込み、究極の進化形として降臨。そのパフォーマンスに触れる機会を許された、ふたりのジャーナリストが、スペインの地で体感した650Sのファーストインプレッションをお届けする。

PHOTO & COOPERATION ● McLaren Automotive





Kazuo Shimizu

クラレンの発表では、12Cの上位モデルとして位置付けているが、実際は12Cのバージョンアップモデルと言えそう。ボディスタイルは完全なクーペと、電動リトラクタブルのスパイダーが用意されている。バージョンアップモデルといっても、その変更内容は本格的というか、マクラレンの本気度が伝わってくる。エクステリアが一新されたのはエアロダイナミクスのためだが、一体型フロントスポイラーは、空力性能向上のために12Cから大きく形状が変更された。ヘッドライトから一体化して見えるフロントエアロは、従来モデルの12Cよりもかなりアグレッシブで印象的なセクションだ。簡単にスペックを確認してみよう。650Sは12CとP1の良い点を移植したと言われるが、基本は12Cの骨格を踏襲している。バスタブタイプのカーボンファイバー製シャシーの重量はわずか75kg。このボディに搭載されるV8ターボは650psまでチューニングされ、0→100km/h加速は3秒と俊足だ。P1が限定販売であることを考えると、マクラレンのなかでは最速の量産モデルとなる。

3.8ℓV8ツインターボは、12Cの625ps/600Nmから650ps/678Nmへとパワーアップしている。コンピューターで制御するブースト圧などが最適化されたことだけでなく、例えばピストン形状を変えて、ピストン圧を高めてもノッキングしないような対策が施されており、エンジン内部にも手が入られている。マクラレン側のコメントでは現行12Cユーザーに配慮し

て、コンピューターのプログラムを無償でアップデートする予定で、12Cオーナーでも650Sのパフォーマンスに一步近づくことができる。ボルシェと同じように本籍はサーキットであっても、ロードカーとしての日常的な使い方も配慮するというのがマクラレンの掟だ。決してショーカー的な非日常性能だけで満足はしない。そのために拘っているのがサスペンションだ。12C用に開発したテネコ製（モノロー製）のアクティブサスペンションは乗り心地と、ダイナミクスの両立を可能としている。この革新的なサスペンション（ダンパーシステム）はプロアク

ティブ・シャシーコントロール（PCC）と呼ばれており、スイッチひとつでノーマル/スポーツ/トラック（サーキット）と、切り替えることが可能だ。ちなみにトラックモードではもっとも硬いダンピングセッティングが選ばれ、固定される。エンジンと7速DCTギヤボックスのコンビネーションもまたノーマル/スポーツ/トラックの3モードが設定されている。見逃せないのはシングルプレートのV8エンジンのドライバビリティを向上させる、シリンダーカットだ。スポーツモードのシフトアップ時には、ふたつのシリンダーの点火を瞬間的に休止し、



FIRST IMPRESSION

McLaren 650S Coupe & Spider

M838T型の3.8ℓV8ツインターボエンジンは、新しいピストンとシリンダーヘッドに加えて、カムタイミングにエキゾーストバルブの開閉タイミングまで最適化されている。スポーツモードではシリンダーカット技術が作動、シフトアップ時に瞬間的に点火をカットし、再点火する時に燃料を噴射して刺激的な排気音を演出する。



「650psをこれほど華麗に操れる スポーツポーツは他に存在しない」

再点火したときの独特のエキゾーストサウンドが確認できる。またトラックモードでは、イナーシャフツシユと呼ばれるシステムが機能する。早い話がスロットルを戻さないでシフトアップするレーサーの秘伝テクニックを搭載したのだ。これ以外にもP1やF1譲りのDRS（空気抵抗低減システム）や軽量化（12C比マイナス6kg）が実現し、タイヤはピレリが650S専用に開発したPゼロコルサを装着する。

スペインのアスカリサーキットでのテストドライブでは、助手席にインストラクターが同乗してスタートしたが、いきなりドリフト可能なトラックモードでハンドリングを試すことが許された。

正直言って、650Sは楽し過ぎた。3速で曲がるコーナーで、スロットルを踏み込むと、思わずリヤが流れる。カウンターでテールスライドを抑え込むが、カウンターステアはほんのわずかで済んだ。スロットルコントロールでリヤの流れが自在に操れる。しかも流れたテールが止まる瞬間に「死に馬に蹴られる」ような挙動はなく、スッと自然に収まってくれるのである。腕の良いドライバーが仕上げたレースカーのように乗りやすいし、扱いやすい。650psをこれほど華麗に操れるスポーツポーツは、他に存在しないかもしれない。

0→100km/h加速3秒というデータが物語るように、ゼロ加速は



エアブレイキシステムは、ハンドリングモードの“スポーツ”もしくは“トラック”に設定すると、ブレーキングや高速でバンクを越える際にも作動する。F1のDRSと同様にエアブレイキを自動的に下降させ、ドラッグを減らすP1と同じシステムが搭載されている。またカーボン仕様のリヤスポイラーを選ぶと、1.1kgだが重量が軽減されるという。サイド部のカーボンファイバーシルバネルには、“McLaren”もしくは“650S”のロゴを装着できる。



途轍もなく速いのだが、それをあまり感じさせないところが英国流の嗜みだ。一般道でも乗り心地はよく、30km/hで走る（ゾーン30）街の中心地でもまったく違和感はない。12Cの登場から時間が経過していないこともあって「最初から650Sの性能を与えて発売すれば良かったのに」と、鋭いツツコミがオーナー側から出そうだが、マクラーレンにしてみれば、初めてのモデルでどこまで性能を追求すればよいのか、未知の世界を探る旅であったに違いない。しかし12Cの開発が終わるころから次のバージョンアップモデルである650Sを開発していたマクラーレンは素晴らしい。実際、確実なる進化と、完成度の高さは誇れる状態に仕上がっているのだから。



21 世紀型マクラーレンスポーツカーの第一作、MP4 12Cをすべての面でバージョンアップしたとされる650S。スペイン南西部アンダルシア地方で現物に接したその魅力は、まずルックスに見出すことができる。

いか、と邪推させるほどだ。しかも650Sのために新たに加わったボディカラーが、その魅力を引き立てている。創立期のマクラーレンのテーマカラーだったオレンジ色を現代風にアレンジしたタロッコオレンジをはじめとして、オーロラブルー、マンティスグリーンといった鮮やかなスペシャルカラーがそれぞれ、いずれも眩しいスペインの陽光をうけてボディを輝かせていた。

のカーボンフレームバケットシートがそれで、バックレストは固定式だがその角度はまさに適正で、電動チルト&テレスコピックのステアリングを調整すれば、ドライビングポジションは文句なく決まった。このシートはオススメできる。

さてそこで、背中の後ろに縦置きされたエンジンを叩き起こして走り出す。3・8ℓV8ツインターボユニットは、車名の元になった650psのパワーと678Nmのトルクを出し、ツインクラッチ7速2ペダルMTを介して後輪を駆動する。

走り出して最初に感じるのは、171ps/ℓというハイチューンにもかかわらず、エンジンが柔軟性に富んでいること、そもそもつひとは、乗り心地が快適なことだ。

まず動力性能の話をする、発進から100km/hまで3秒ほどで加速し、最高速333km/hに達するパフォーマンスは痛快の一語で、12



インテリアトリムはアルカンターラが標準仕様で、オプションでフルレザーを選ぶことが可能だ。基本的にはMP4-12Cから変化はなく、パワートレインとサスペンションのモード切り替えスイッチ(ノーマル/スポーツ/トラック)をはじめ、ローンチコントロール、ウインターモードがセンターコンソールに設けられているのも同じだ。とはいえ650Sの場合、P1の軽量設計をベースに開発した15kgも軽いバックレスト固定式のカーボン・レーシング・シートをはじめ、電動ステアリングコラム、リヤパーキングカメラ、カーボンファイバーインテリアなど、オプション装備が豊富に用意されている。



サスベックが見直され、スプリングレートはフロントで22%、リヤで37%強く設定され、高い接地性を実現した。4つのダンパーは油圧回路で連結されており、路面状況やドライバーのアレンジでアダプティブに変化して、直進時には連結を解除してしなやかな乗り味を提供。押し出し成型もしくは鋳造成型された前後のアルミサブフレームは軽量、強固だけでなく、衝突構造材として機能する。鍛造構造で軽量な“650S”アロイホイール(標準仕様よりも6kg軽い)は専用アイテムで、シルバー、ステルスブラック、ダイヤモンドカットフィニッシュが用意される。





「コーナリングの限界近くに至っても
乗り手に無用な緊張感を抱かせない」

Takumi
Yoshida

が、それが挙動の軽快な印象を生んでいるのが好ましい。と同時に、F1から派生して採用したブレーキステアの恩恵もあって、アンダーステアもほとんど意識されない。

Cよりどれだけ速くなったかは正直なところどうでもいい気がする。肝心なのは、その超高性能を必要ならいつでも遺憾なく発揮できるだけの能力を、強靱なカーボンファイバー製モノセルを主構造とするシャシーが、備えているということだ。

そこでサスペンションに話を進めると、それは12Cと同じくノーマル、スポーツ、トラックの3段階の切り替えを持つが、ダンパーもスプリングも12Cより固めて、およそ1段階ずつ上にずらした感覚だという。しかもタイヤは12CのPゼロに対して、同サイズながらそのコルサを標準装着する。だがそれにもかかわらず、マラガ近郊の道を走り出したときの第一印象は、なんと乗り心地のいいクルマなんだ、のひと言！

ダンパーはベルギーのTenneco コリテネコなるメーカーの油圧式だが、それがいい仕事をしているのは間違いない。しかも、ダンパーの油圧を左右連結して、スタビライザーの役目も与えたマクラーレン独特のシステムの効果で、シトロエンの

さらに特徴的なのは、コーナリングの限界近くに至ってもドライバに無用な緊張感を抱かせないことだ。このキャラクターは12Cにも共通するが、650Sでは一段と高いコーナリングレベルまでその印象が維持される。トリッキーなコーナーの続くアスカリサーキットでは、タイヤの温度上昇によるタレのようなものを実感したが、それでも限界域での挙動に危なげはなかった。

その一方、個人的に最も愉しめたのは、マラガからアスカリに向かう軽い上りのワインディングロードだった。ここでの650Sはまさに敵なしで、650psに達するパワーを後輪だけで路面に伝え、ときに軽いスライドを伴いながら意のままにコーナーの連続を駆け抜けていく。

ちなみに、ニュル・ノルトシュライフェにおける650Sのラップタイムは、12Cより7・2秒短縮されたという。にもかかわらず、無理なく日常の足に使えるほどの快適さを維持した仕上げぶりに、マクラーレンのマジックを見た気がした。

FIRST IMPRESSION

McLaren 650S Coupe & Spider

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:前1656 後1583mm ■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(68.2kgm)/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:前(左)プロアクティブシャシー 後(右)プロアクティブシャシー ■ブレーキ:前(左)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):前394 後380mm ■タイヤサイズ(ホイール径):前235/35R19(8.5J) 後305/30R20(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/km







The **FR** SPORTS

Ferrari
California T

第三の空気。

第三世代へと進化したフェラーリ・カリフォルニアTが早くも上陸！
初代のデビューから数えれば約7年という月日が経過したとはいえ、
その中身は昨今のフェラーリらしく革新に溢れた進化が見て取れる。
日本の空の元で再び見た、その新たな世界に触れることにしよう。

REPORT●山崎元裕 (Motohiro Yamazaki) PHOTO●小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi)



The **FR** SPORTS

シルエットの不変性は意図した狙い。 自らの技術力を証明する術である。

ジ ユネーブ・ショーで正式発表された、フェラーリ・カリフォルニアのビッグマイナーチェンジ版「カリフォルニアT」が、早くもジャパン・プレミアのために日本上陸を果たした。

そもそもカリフォルニアというネーミングが意味するものは何だったのか？ カリフォルニアTのエクステリアデザインを見て、こう自問自答するフェラーリスタもきっと多いだろう。フェラーリは2008年、V型8気筒エンジンをフロントに搭載するニューモデルを市場に投じるに

あたって、1958年に誕生した「250GTカリフォルニア・スパイダー」にインスピレーションを得ると同時に、エクステリアでそのディテールを再現してみせた。

だが最新のカリフォルニアTからは、その最も象徴的なディテールともいえるボンネット上のエアインテークは姿を消し、フロントフェンダー上に3連で備えられていたエアアウトレットのデザインも変更された。ちなみにフェラーリは、カリフォルニアTのボディサイドのデザインを250GTカリフォルニア・スパイダーとほぼ同時代に生まれた「250TRIIテストロッサ」のポンツーンフェンダーにインスピレーションを得たものと説明。つまりマイナーチェンジによって、あえてカリフォルニアなるネーミングを継承する必要はなかったのである。

とはいえカリフォルニアTは、カ



Ferrari California T

リフォルニアの正常進化モデルとして、実に多くのトピックスを秘めたモデルだ。基本的なシルエットは不変だったものの、前で触れたディテールの違いに加え、ヘッドランプやフロントグリル、さらに大型化されたフロントバンパーのエアインテーク、そしてボンネット上の左右一対のエアアウトレットにリヤディフューザーとエアロダイナミクスがさらにリファインされていることは、外観からも容易に想像ができる。ディフューザーの左右に導かれるエキゾーストパイプも、これまでの上下2段レイアウトからオーソドックスな左右並びに変化。結果的にエクステリアは、これまでのエレガントな印象よりスパルタンなイメージを強めることになった。

フルオートマチックのリトラクタブルハードトップを装備することは、これまでと変わらない。わずか14秒でクレーベとスパイダーというスタイルを自由に選択できるのは、カスタマーにとっては大きな魅力。ルーフとリヤウインドウは、オープン時にはトランクスペースに収められることになるが、それでもなお必要十分なラゲッジスペースが確保されるから実用性にも大きな不満はない。

カリフォルニアTにおける最大のテクニカルトピックスは、もちろん「T」の称号が意味するところである新開発のターボチャージドエンジンだ。フェラーリにとってターボの採用は、ロードモデルでは「F40」以来となるもの。その歴史的決断の背景に、環境性能への対応があったことは言



The **FR** SPORTS

うまでもない。
86・5×82mmのボア×ストローク
値から3855ccの排気量を得たカリ
フォルニアT用のV型8気筒エン
ジンは、もちろんフラットブレーン
クランクを採用したものだ。これに
よって左右各々のバンクは等間隔爆
発が実現されることになり、これは
またターボとの組み合わせにおいて
もメリットを生じる。実際にフェラ
ーリは、ツインスクロール型ターボ
をツインでこのV型8気筒エンジン
に組み合わせるが、さらに可変ブー
ストマネージメントシステムを採用
するなど、ターボラグを感じさせな
い効率的な過給を実現することに相
当に積極的な対応を見せた。



ジュネーブ・ショーのフェラーリ・
ブースでは、この新型エンジンは単
体でもディスプレイされていたが、
改めてカリフォルニアTのエンジン
ルームを覗き込むと、吸気系統のレ
イアウトなどがこれまでのカリフォ
ルニアとは大きく変化していること
が確認できた。搭載位置はもちろん、
フロントアクスルよりさらに後方で、
特に上下方向でのコンパクトさが印
象的。ターボ本体や3ピース構造の
鍛造マニホールドといった部分は、
残念ながら視界には入ることはない
が、その存在は実際のパフォーマンス
とサウンドで確認するほかはない
のだろう。
560psという最高出力は、前作
の「カリフォルニア30」との比較で
はプラス70psにまで及んだ。それ以
前の初期型と比較すると、実に10
0psものエクストラを得た計算にな
る。また、組み合わせられるトラン
スミッションは、デュアルクラッチ
式7速。ギヤレシオやシフトプログ
ラムも見直され、フェラーリは理想
的なエンジンレスポンスやブースト
効果を得るためには、このトラン
スミッションでエンジンスピードを4



000rpm以上にキープすること
を心がけてほしいという。

センターコンソール上部に備わる、
左右一対のエアコンのブローアの間
に新たにレイアウトされたターボ・
パフォーマンス・エンジンリアTP
Eは、レブカウンタート共にドライ
バーに有益な情報を伝達してくれる。
ターボレスポンスやブースト圧を始
め、時計や外気温などのさまざまな
情報をタッチパネル操作で得ること
ができるこのメーターは、カリフォ
ルニアTのキャビンで最も特徴的な
ものだ。さらにじっくりと操作系の
ディテールを見れば、ステアリング
ホイールやセンターコンソールのス
イッチもより機能的なデザインとな
っていることが理解できる。
すでにフェラーリ車では定番アイ
テムとなつて久しいマネッティノ
は、これまで通り「コンフォート」「ス
ポーツ」「ESCオフ」の3ポジシ
ョン。このモード変更でギヤボック
スを始め、最新世代へと進化を果た

Ferrari California T

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 ホイールベース:2670mm トレッド:前1630 後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:前ダブルウィッシュボーン 後マルチリンク ■ブレーキ:前F&Rベン
チレーテッドディスク ディスク径(CCM3):前390×34 後360×32mm ■タイヤサイズ:前245/40ZR19 後285/40ZR19(オ
プション:前245/35ZR20 後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 ■車両本体価格:2450万円(税込)



コンソール上のエアコン吹き出し
口の中央に設けられたTPE(ター
ボ・パフォーマンス・エンジン)
のモニター。それをなぞるように
タッチすれば、ターボ・レスポ
ンスや効率、ブースト圧のほか、従
来の時計や外気温を表示する。



した磁性流体制御ダンパー、さら
にはF1 tracなどの電子制御デバ
イスの総合制御が行われる。タイ
ヤは19インチが標準だが、オプシ
ョンでは20インチの選択も可能だ。
それでは実際に新世代のターボエ
ンジンを搭載したカリフォルニアT
は、どのような走りを披露するとい
うのか。残念ながら今回の取材では、
そのパフォーマンスを味わうことは
許されなかった。もちろん1625
kgのドライウエイトや47対53とされ
た前後重量配分、あるいはスプリ
ングの11%強化に、ステアリングの10
%高速化といったさまざまなデー
タから想像するに、そのパフォー
マンスが大いに期待できるのは確
実。その楽しみは、もう少し先まで待た
なければならない……。

7年という歳月を経たからこそ、
進化と熟成を成しえたと思える。





CHEVROLET CORVETTE COUPE Z51

王道の反逆児。

アメリカン・スーパースポーツの代表格、コルベットが遂に日本上陸を果たした。ロングノーズ&ショートデッキ、伝統を今に受け継ぐV8OHVエンジン等々……、7代目となった最新作は、如何なる出来なのか？ 2モデルを2名が解き明かす。

REPORT●山崎元裕 (Motohiro Yamazaki) PHOTO●小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi)



The FR SPORTS

フルモデルチェンジによって、50年代に誕生した初代から数えて第7世代ⅡC7へと進化を果たしたシボレー・コルベット。新生GMの象徴的存在ともいべきC7には、アメリカ本国では「ステイングレイ」のサブネームが掲げられているのだが、日本仕様では残念ながら、フロントフェンダーにステイングレイIIエィを図案化したエンブレムが残るのみ。それにはさまざまな事情があることは理解してはいるものの、この伝統の称号をC7で復活させたシボレーの英断というものを考えると、ファンの感情はやはり複雑だろう。

世界のスポーツカー・ファンが期待するニューモデルのレポートを、このようにいさか否定的な書き出しから始めたのは、まさに革命的ともいえるC7の進化の前には、ほかに異論を唱える部分がなかったからでもある。フルモデルチェンジによって、ここまでドラスティックな進化を見せたモデルがほかにあっただろうか。わずかな前例があるとするのなら、それは「2世代分の進化に相当する」と作り手自身がアピールし、またその言葉を証明するパフォーマンスを実現させた、ランボルギーニの新世代12気筒モデル、アヴェンタドールくらいのものか。

シボレーによるC7の開発プロジェクトがいかにかストイックに行われたのかは、ドライバーズシートに身を置いた瞬間に理解できる。ダッシュボードのフェイスとセンター

シボレーによって完全に独立した空間となるコクピットは、機能的であると同時に前作までとは明らかに別次元の質感を伴っている。

クーペとコンバーチブルの各々に、それぞれスタンダードモデルと、Z51と呼ばれるパフォーマンス・パッケージの装着車を設定。またクーペでは6速ATと7速MTの両方を用意するのが日本仕様のC7だが、今回はひと足先に上陸を果たしたクーペから、Z51+7速MTの組み合わせを試乗車にチョイスしてみた。Z51のメニユーは実に幅広く、6・2ℓ仕様のV型8気筒OHVエンジンはドライサンプ化されると同時に、最高出力もスタンダードの460psから466psへと強化。デファレンシャルは機械式LSDから、Z51では電子制御LSDが与えられる。

シャシーも、マグネティックライドコントロールを装備する大径モノチューブダンパーとしたほか、スプリングやスタビライザーも専用スペックだ。タイヤ&ホイールのサイズも、フロント19インチ、リヤ20インチへと拡大され、その内側にはやはりハードな走行を想定して強化型とされたブレーキシステムが見える。リヤの大型スポイラーも、Z51を外観から識別するアイキャッチだ。

シフトレバーの後方にレリアウトされるダイヤルスイッチは、走行モードをウエザー／エコ／ツア／スポーツ、そしてトラックスの5段階に調節できるドライバースモード・セレクター。まずはデフォルト設定のツ



The **FR** SPORTS

「革命的ともいえるC7の進化に
異論を唱える部分はまるでない」

アーで試乗を始める。

第一印象としてまず全身に伝わってきたのは、乗り心地の素晴らしさだ。前で触れたように強化型のシャシーを持つにもかかわらず、低速域でも節度のある乗り心地が得られている第一の理由は、C7からオールアルミニウム構造となった新型フレームにある。C6時代よりも45kg軽く、そして57%も剛性が向上したというこのフレームは、オンロードでは、その秘められた性能を使い切るなど不可能だろう。さらに見逃してはならないのは、このC7のためにミシランが専用開発したランフラットタイヤの性能だ。驚異的なグリップ性能とともに、これだけの乗り心地を実現してみせるのだから、その魅力はきわめて大きい。

ドライバーモード・セレクトターを1段階スポーツモード方向に、つまりスポーツ・モードを選択すると、Z51+7MTというスベックのC7はさらにその走りが魅力的になる。メータークラスターのビジュアルは視認性を優先したデザインに変更され、スロットルレスポンスやステアリングのアシスト量、電子制御LSDの作動レベル、マグネティックライドコントロールなど、さまざまな制御がスポーツ走行を意識して、自動的に最適化されるのだ。

V型8気筒エンジンのパワーフィールは圧巻だ。高速域までスムーズな回転を保ち、またパワー&トルク

の落ち込みを感じさせないのは嬉しいが、想像をはるかに超えた加速Gと戦いながら7速MTをシフトアップしていくのは、まさにスポーツ以外の何物でもない。一方シフトダウン時には、ステアリングにフィットされるバドルがオン/オフのスイッチとなるレブマツチ機能が、実に素晴らしい制御を見せる。もちろんこのレブマツチも、エンジンそのものが優れたレスポンスを持たなければ成立し得ないシステムである。

コーナリング時の動きは、前作よりもさらに軽快なものになった。特に印象的なのは、ステアリングを切り込んだ瞬間の動きが明らかに良化していること。ここからロールが発生し、またそれが収束するまでの一連の動きもナチュラルで、4輪は常に正確に路面に接地し続ける。したがってZ51をチョイスすれば、ヨーロッパのライバルとも十分に対抗できるだけの、いやそれらを確実に超越する走りをワインディングで味わうことが可能だろう。コルベツトはアメリカ伝統の、そしてアメリカの市場が望むキャラクターから、このZ51では世界基準の魅力を備えたモデルへと進化したともいえる。

エクステリアのデザインは、コルベツトの画期的な進化を物語るかのようには斬新で刺激的な造形を見せる。リヤのラウンドハッチが廃止されたのは、すでにC7Rをサーキットに投じているモータースポーツ部門か

CHEVROLET CORVETTE COUPE Z51

らの強いリクエストだったとされるが、心配されたコクピットからの視界も十分に確保され、またC7のボディが素晴らしいエアロダイナミクスを実現していることは、今回の試乗でも確認することができた。エンジンフードやルーフをカーボン素材とするなど、徹底した軽量化で結果的に重心高を低下させ、コーナリングを良好させていることも忘れてはならないC7の特長だ。

C7はスポーツカー市場で、これからさらにその存在感を強めていくだろう。そう確信できるだけの洗練された感覚が、このニューモデルには満ちているのである。

山崎元裕

伝統のOHVを採用し、Z51では標準モデルと同じ6.2ℓ V8ながら6psのエクストラを与えた466psの最高出力を発生する。シートもハイバック式であるのは標準モデルと共通だが、よりスポーツライクなコンペティションシートを採用。シートフレームは軽量性を突き詰めてマグネシウム製となる。フルデジタルのメーターも特徴的だ。





SPECIFICATIONS

シボレー コルベット クーペ Z51

■ボディサイズ:全長4510×全幅1880×全高1230mm ホイールベース:2710mm トレッド:(F)1600 (R)1570mm 車両重量:1580kg ■エンジン:V型8気筒OHV 総排気量:6153cc ボア×ストローク:103.2×92mm 最高出力:343kW(466ps)/6000rpm 最大トルク:630Nm(64.2kgm)/4600rpm ■トランスミッション:6速AT ■駆動方式:RWD ■ステアリング:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:(F)&(R)ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径:(F)345 (R)338mm ■タイヤサイズ:(F)P245/35ZR19 (R)P285/30ZR20 ■車両本体価格:1099万円



カッコ良いスポーツカーはいろいろある。「カッコ良い」と思う感性もまた人それぞれだろう。が、7代目コルベツトは、従来のアメリカンスポーツカー好きでなくとも、目が釘付けになるのではないだろうか。

正面から見ると、エイジをイメージさせる、ロー&ワイドなエンジンフードが見紛う事なくコルベツトと認識させる。その中央には揚力低減のエアロダイナミクス効果を狙ったエアベントが口を開く。

一方、リヤビューは彫刻的なデザインが強調され、やはり空力やクーリングなど、機能^①がカタチになったデザインが多く見られる。外板バ

ネルにはカーボンファイバーが多用されるなど軽量化も図られ、前後重量配分も50対50を実現している。

インテリアも、先進的なデザインに新鮮さを覚えるが、それ以上に印象的なのは、作り込みのクオリティの高さだ。ドライバーズシートに収まった感覚が従来とは大きく違う。ゆったりとしたサイズで、剛性感にもやや欠けていたが、ポリシェやレカロを基準に設計されたという新型のシートはマグネシウムフレームを採用し剛性感も十分で、フィット感も高い。シートに収まっただけで気分が上がる。

低いエンジンフード内に収まるのは、直噴、バリアブルバルブタイミ



ジェット戦闘機に着想を得たというラップラウンド・コクピット。ハンドメイドで仕上げられるインテリアは、ナバレザーやアルミ、カーボン、マイクロスエードなどを用いる。メーターはフルデジタルで多彩なディスプレイを実現。



C7コルベツトでは軽量性に優れたマグネシウムフレームのシートを2タイプ用意。標準モデルには快適性を重視したオールラウンドタイプのGTシートが採用される。入念に施されたステッチがスポーティかつエレガント。

The **FR** SPORTS

REPORT ● 佐藤久実 (Kumi Sato)

PHOTO ● 森山良雄 (Yoshio Moriyama)



「今までにない進化を実感。」

日常シーンでも使いやすい」



ングを備える新開発のコンパクトな6.2ℓV8エンジン。見た目はスモールながら、339kW、624Nmという恐るべきパワーユニットだ。が、それを誇示するかのような乱暴なトルクフィールはなく、ジェントルな走り出しだ。さらに巡航モードでは、アクティブフルエールマナー・ジェメントにより、3.1ℓV4となる。もちろん、いつ気筒休止したのかまったく分からないし、アクセルを踏み込めばタイムラグのないパワフルな加速が得られる。最新技術を搭載しながらも、豊かなトルクでゆったり走るという、アメリカンな雰囲気は残されている。

そして、しなやかな乗り心地の良さには驚かされた。大きなボディでありながら、ダンピングの効いた乗り味は軽快さすら感じる。高速での目地継ぎ目の乗り越えも収束が見事。ミシュランタイヤとのマッチングも良く、角のない乗り心地を実現する。この辺りの質感も、欧州スポーツカーに負けていない。

電動パワーステアリングが採用された小径（径360mm）ステアリングは、操舵力は軽い、直進時の収まりは良い。とにかく、ハイパフォーマンスモデルでありながら、高速ではまったく肩肘張らずにリラックスしてドライブできる。

さて、ワインディングに入ると、ドライバーモード・セレクトターをスポーツに切り替える。すると、まずインパネのディスプレイにタコメーターが大きく映し出され、ヘッドアップディスプレイにもスピードメーターに加えタコメーターが表示される。アクセルレスポンスが高まり、シフトスケジューリングも高回転まで上げてからアップするようになる。ステアリングの操舵力もしっかりと手応えを増す。サスペンションのしなやかさはそのままに、路面に吸い付くような接地性の高さがコーナーを駆け抜ける。これもマグネティック・ライドコントロールのおかげと思いきや、クーペは減衰力固定のモノチューブダンパーが使われているという。フリクションのない素直な動き

佐藤久実

は脱帽もので、一般道からスポーツドライブまで不満のない走りだ。ハイパフォーマンススポーツカーとして、今までにない進化を遂げているのを実感したが、日常シーンで使いやすいのも魅力だ。BOSEの「サラウンドサウンドシステム」が装備され、スポーツカーとしてはトラックスペースも広く、普段使いにも高い利便性と快適性がある。

トップモデルである「コルベットZ51」とは、アウトプットで見れば最高出力で6ps、最大トルクで6Nmの差に過ぎない。基本、エンジンは同じで、エキゾーストシステムの違いにより排気抵抗を下げ、その分パワーアップしているそう。しかしその一方、ブレーキ、ダンパー、タイヤのサイズがZ51ではアップされ、ダンパーには磁性性による可変減衰力を備えるマグネティック・ライドコントロールを装備する。また、ディファレンシャルも機械式のクーペに対して、電子制御LSDを備える。

パワー差はわずかであるが、トラクション、旋回性能を高めるための装備が満載されるZ51には乗っていないのでクーペを乗っての印象だが、本格的なサーキット走行をするならZ51をオススメするが、そうでなければ標準のクーペモデルでさえパフォーマンスとしては十分過ぎる。ではあるが、このプラス装備で170万円増しはお買い得感があるとも思える。悩ましい選択だ。

CHEVROLET CORVETTE COUPE



コルベットのDNAを受け継ぎながら、前後重量配分と低重心を考慮したカーボン製ボンネットとリムーバブルトップを採用。新型アルミフレームは57%の剛性アップを実現しながら45kgの軽量化を果たすなど大幅に進化している。

SPECIFICATIONS シボレー コルベット クーペ

■ボディサイズ:全長4510×全幅1880×全高1230mm ホイールベース:2710mm トレッド:①1600 ②1570mm 車両重量:1540kg ■エンジン:V型8気筒OHV 総排気量:6153cc ボア×ストローク:103.2×92mm 最高出力:339kW(460ps)/6000rpm 最大トルク:624Nm(63.6kgm)/4600rpm ■トランスミッション:6速AT ■駆動方式:RWD ■ステアリング:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:①&②ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ディスク径:①345 ②338mm ■タイヤサイズ:①P245/40ZR18 ②P285/35ZR19 ■車両本体価格:929万円



6.2ℓ スモールブロックV8は600万時間におよぶ解析で最適化された燃焼システムを搭載。この新型LT1には可変バルブタイミングによる効率化、気筒休止システムによる省燃費性など、あらゆる先端技術が投入される。

The **FR** SPORTS

PHOTO & REPORT ● Fox Syndication

TRANSLATION ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)

「対

戦相手はどんなクルマでも構
いません」——7代目カマロ

のチーフオフィサー、アル・オッペンハイザーはさらりとそう言っていた。シボレー・カマロZ/28を主役にした3台対決を企画した私たちは、オッペンハイザーに希望するライバル車を挙げて欲しいと頼んだ。そして返ってきた答えがこれだ。Z/28に寄せるシボレー開発陣の自信のほどが窺える一言ではないか。

かくして私たちが用意したのは、ポルシェ911ターボSとニッサンGTRトラックエディションであ

まさか、 カマロ勝利。

ポルシェを筆頭にスーパースポーツの世界をリードしてきた欧州勢に一撃をお見舞いしたのが、日本を代表するGTRだった。対して北米の雄といえばコルベットがこれまで善戦してきたが今回は、シボレーが全精力を注ぎ開発したカマロZ/28が王者たる911ターボS、GTRトラックエディションと対決！どこまで健闘できるか期待したが、そこには意外な結末が待っていた。

Porsche
911 Turbo S

CHEVROLET
Camaro Z/28

る。実はこの比較試乗では、ボルシエからGT3を、ニッサンからはGT-Rニスモを借り出したかったのだが、あいにくどちらも手配がつかず、この布陣で臨むことになった。

とはいえZ/28にとって手強い相手であることは間違いない。ツインターボ3・8ℓV6を搭載するGT-Rは550psと632Nmのパワートルクを発揮する。ターボSはツインターボの3・8ℓフラット6から560ps、700Nmとさらに強力だ。しかもスポーツクロノ機能をオンにすればトルクが750Nmに増強される。一方のZ/28は、C6コルベットのZ06用のLS7ユニットを流用する。GMファクトリーでハンドビルドされるこの7ℓV8スモールブロック・プッシュロッドの数値は512psと652Nm、つまりZ/28に搭載するに至り格別のチューンは施していないわけだ。

私と同僚のスタッフ、そしてプロレーシングドライバーのランディ・ポプストの3名で試乗に臨む。なお試乗を行った期間、たまたまアメリカ大陸は記録的な大寒波に襲われ、私たちが走った南部のアラバマ州も常に氷点下だったことをお断りしておく。一方、悪いことばかりではなかった。アラバマの試乗ルートは高性能車を走らせるのに絶好で、私たちは操縦に没頭できたのだ。

さてこの3台で、公道の走りもいつも好印象だったのはどれだろう。3人の意見は分かれた。「ターボSがトップに座るのは当然だ。全天候型ハイスピードクルーザーで、ほかの2台のようにサーキット走行に特化



Nissan GT-R Track Edition

Nissan GT-R
Track Edition

CHEVROLET
Camaro Z/28

Porsche
911 Turbo S



例えば富士スピードウェイのような高速コースであれば、911ターボSとGT-Rトラックエディションに大差をつけられた可能性は高いが、コーナーの多いサーキットだっただけにカマロZ/28の強みが発揮された。とにかくコーナーでの旋回スピードが2車よりも高く、ボトムスピードが落ちないのが勝利の要因。バーバー・モータースポーツパークにおける空力特性もカマロZ/28には有利に働いたはずだ。



していない。それでいながら素晴らしく速いし、ハンドリングだって申し分ない」これがターボSを推す意見だ。一方「Z/28と乗り比べるとスパイスが足りない。すべてが簡単にできてしまい、つまらない」という意見もあった。

結局、このステージでトップに立ったのはZ/28だった。このスペシャル・カマロは305/30R19ピレリPゼロ・トロフェオRを前後に履く。ストリートリーガルなのかではもともとレース用に近いタイヤだ。それゆえ本来のパフォーマンスを発揮するには充分に熱を入れることを要し、この凍てついた路面では、作動温度域に達するまで大いなるハンディを抱えることになった。それにもかかわらず3人のうち2人が、家に乗って帰りたいのはZ/28だと断言した。MTを操り、RWDらしい素直な操縦性と、自然吸気V8の伸びやかな回転フィールを味わいながらのドライブは何ものにも代えがたい喜びだったのだ。シボレーがこのピレリを前提にして、Z/28を開発したというも頷ける。



The **FR** SPORTS

公道でのトップは意外にもカマロ 刺激的なRWDの走りに軍配が上がる。

GT-Rが3位に甘んじた最大の理由は、NVHだ。新聞印刷用の大型輪転機も顔負けという騒音レベルに私たち全員が閉口した。ノイズだけではない。バイブレーションとハーシユネスの抑えも今一歩だ。ニッサンの名譽のために言い添えるなら、彼らもこの点は認識しており、2015年モデルではライドクオリティとノイズ遮断に正面から取り組んでいる。最新モデルが今回の試乗に間に合っていたなら、評価は高いに変わっていたと思われる。

いよいよアリゾナ州バーミングハム郊外のバーバー・モーターズスポーツパークに到着した。私達は早速、動



力性能の計測を始めた。純粹なパワーの見地からすると、Z/28は、キヤノン砲を相手にピストルで銃撃戦を挑むようなもので、不利は否めない。果たして結果は予想通りだった。0→60マイル(約97km/h)加速4秒フラット。0→400m加速12.3秒、400m通過時の速度117.2マイル(約188.6km/h)。これ自体、充分胸を張れる数字だが、AWDの2台は別格の速さを見せつけた。GT-Rはそれぞれ2.7秒、11秒フラット、125.1マイル(約201.3km/h)、ターボSは2.6秒、10.9秒、123.7マイル(約199.1km/h)を叩き出したのだ。GT-Rが400m通過時点で200km/hの台を超えたのを始めとして、どれもほんの10年前までは一部のレーシングカーでしか到達し得なかった数値ばかりだ。

アメリカの新しいヒーローZ/28は、少なくとも直線路ではドイツと日本のスポーツカーの後塵を拝する結果になったわけだが、オッペンハイザーの顔にさしたる失望の色はない。「ドラッグレース的な瞬発力」は設計段階から重要項目ではありませんでした。私たちがこのカマロに託した唯一最大のミッションは、「サーキットでのパフォーマンスです」。私たちはモーターズスポーツパークの本コースへと舞台を移した。昨夜は休むことなく雨が降ったため、路面はハーフウエットだ。GT-Rが先陣を切ってコースイン。ランディは4周のホットラップのすえ、1周約3.6kmの周回路で1分36秒45のベストタイムを計時した。続いてターボSは1分36秒34のベストを出して、GT-Rを0.11秒上まわる。そして満を持してコースインしたカマロZ/28は、なんの苦もなく1分36秒17を出して見せた。パワーで劣り、時代遅れのMTを搭載したRWDのZ/28が、ターボSに0.17秒の差をつけた。だれも予想しなかった快挙だ！



パワースペック的には560ps/700Nmの911ターボS、550ps/632NmのGT-Rトラックエディションに対して、カマロZ/28は512ps/652Nmの数値を計上する。数値的には911ターボSが優位、カマロZ/28が劣勢なのは明らかで、実際に加速性能、例えば0→60マイル加速ではAWDの911ターボSが2.6秒、GT-Rが2.7秒と、圧倒的に速く、Z/28は4秒にとどまった。しかしサーキットでは……。





コース特性などの条件に恵まれたが
サーキットでもZ/28が完全制圧。

離し、直線でやや遅れをとっている。従来のアメリカ製ハイパワーカーとヨーロッパ製スポーツカーとの図式が完全に反転したことになる。ハイグリップタイヤがZ/28のアドバンテージとなり、速い旋回スピードに繋がったことは間違いない。しかしもっと重要なのは、Z/28がターン9、11、12、13と続く高速コーナーの切り返しでスムーズなトランジション（「今の姿勢から次の姿勢への移行」）を演じていることだ。これに勇気づけられたドライバーは、盤石の自信をもって高速コーナーを攻めることができた。好タイムをもたらした大きな要因がここにある。

Z/28がコーナーのアプローチの奥深くまでレイトブレーキングを敢行している点も見逃せない。一方GTRはターン12、13、14の手前で大きくスピードを落とし、その分コーナー出口で急加速を強いられる。フィニッシュライン通過時、Z/28はターボSに12mの、GTRには18mの水を空けていた。

これまでずっとクールな表情を保っていたオッペンハイザーも、さすがに嬉しさを隠しきれない。

Z/28にこれだけの速さをもたらした背景には、シボレーのクルマ造りに対するオープンな考え方がある。試乗を終えた今、私はそう考えている。トップエンドモデルのコレットを保護するのではなく、シボレーの経営陣はカマロの設計チームの好きなようにやらせて、ベストのZ/28を造らせた。少し前までのポルシェが、ラインアップのハイアラキーを重視して、ケイマンを911のステータスを傷つけないところに位置づけていたのとは対照的だ（最近、この図式は変わりつつあるようだが）。

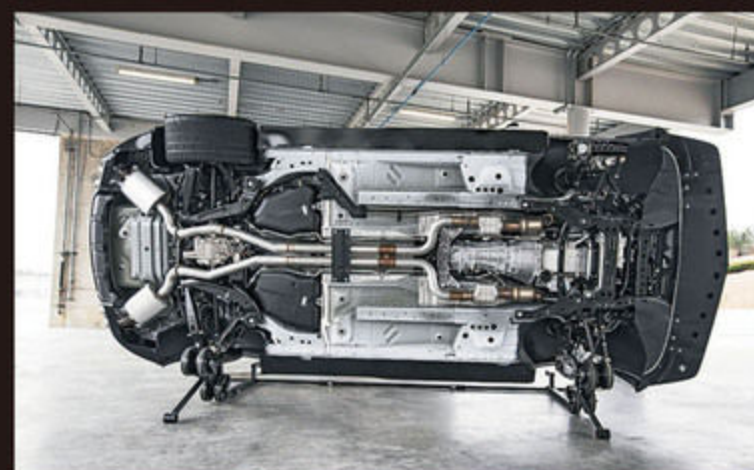
事実、Z/28にはレーシングカー並みの贅沢なパーツが惜しみなく使われている。パンクルのコンロッド、マレのピストン、ブレンボのカーボンセラミック・ブレーキ（間もなく登場するZ06もこれを使う）、マルチマテック製のスプール・バルブ式ダンパーなど枚挙に暇がない。もちろん一流ブランドを寄せ集めたからZ/28が速くなった



ブレーキシステムにも強力なスペックが与えられ、ブレンボ製のカーボンセラミックディスクを装備してきた。フロントには394×36mm径のディスクに6ピストンキャリパー、リアには390×32mm径のディスクに4ピストンキャリパーを組み合わせている。大径のスタビライザー（フロント25mm、リア26mm）も備える。



The **FR** SPORTS



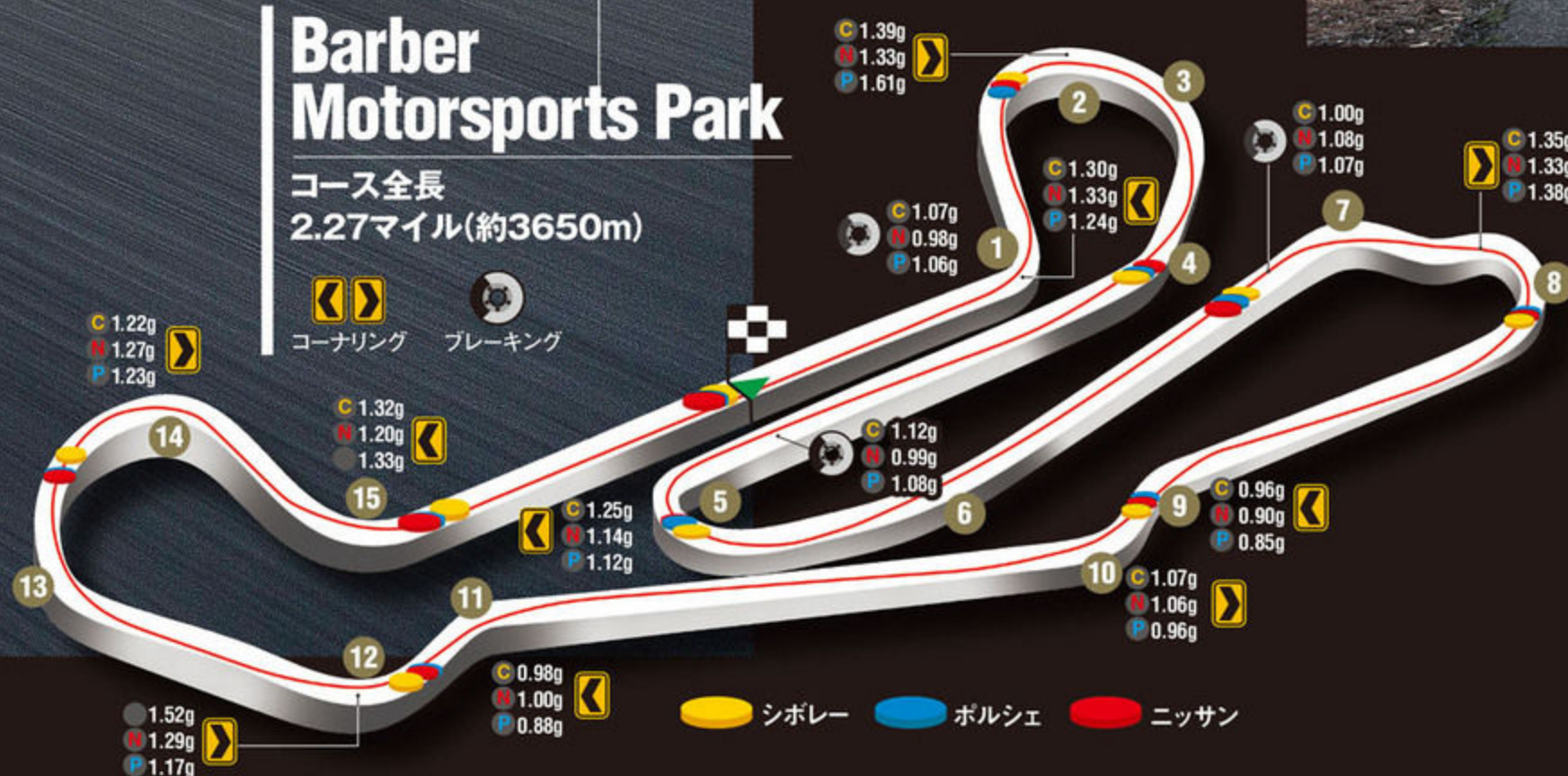
Z/28は現在のシボレーが持つ技術力の粋を集めた力作と評していいだろう。トレッドが305セクションのタイヤを前後に履く結果、市販車のなかではもっともワイドなフロントタイヤを装着するモデルとなった。シボレーはこのタイヤを前提にしてZ/28を開発したという。サーキットアタックにおいても、その効果は大きかったようだ。



Porsche 911 Turbo S

Barber Motorsports Park

コース全長
2.27マイル(約3650m)



BEST LAP TIMES

シボレー・カマロZ/28

1分36秒17ニッサンGT-R
トラックエディション**1分36秒45**

ポルシェ 911 ターボ S

1分36秒34

Nissan **GT-R**
Track Edition

CHEVROLET
Camaro Z/28

SPECIFICATIONS

	シボレー・カマロ Z/28	ポルシェ 911 ターボ S	ニッサン GT-R トラックエディション
■ボディ			
全長(mm)	4884	4506	4670
全幅(mm)	1953	1800	1895
全高(mm)	1330	1296	1360
ホイールベース(mm)	2852	2450	2780
トレッド(mm)	F1680 R1642	F1539 R1590	F1590 R1600
車両重量(kg)	1732	1605	1730
前後重量配分(%)	53/47	39/61	55/45
■エンジン			
型式	V型8気筒OHV16バルブ	水平対向6気筒DOHC24バルブ+ターボチャージャー	V型6気筒DOHC24バルブ+ターボチャージャー
総排気量(cc)	7008	3800	3799
ボア×ストローク(mm)	104.8×101.6	102.0×77.5	95.5×88.4
圧縮比	11.0	9.8	9.0
最高出力	376kW(512ps) / 6100rpm	412kW(560ps) / 6500~6750rpm	404kW(550ps) / 6400rpm
最大トルク	652Nm(66.5kgm) / 4800rpm	700Nm(71.4kgm) / 2100~4250rpm	632Nm(64.5kgm) / 3200rpm
■トランスミッション			
タイプ	6速MT	7速セミAT(PDK)	6速セミAT(デュアルクラッチ)
■シャシー			
駆動方式	FR	4WD	4WD
ステアリング形式	電気式パワーアシスト付きラック&ピニオン	パワーアシスト付きラック&ピニオン	パワーアシスト付きラック&ピニオン
サスペンション	(F)ストラット (R)マルチリンク	(F)マクファーソンストラット (R)マルチリンク	(F)ダブルウィッシュボーン (R)マルチリンク
■ブレーキ			
形式	(F)&(R)ベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック)	(F)&(R)ベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック)	(F)&(R)ベンチレーテッドディスク
■タイヤ&ホイール サイズ			
フロント	P305/30R19 102Y&11×19	245/35R20 91Y&9.0×20	255/40ZF20 97Y&9.5×20
リア	P305/30R19 102Y&11.5×19	305/30R20 103Y&11.5×20	285/35ZF20 100Y&10.5×20
タイヤ銘柄	ピレリPゼロ トロフェオR	ピレリP ZERO	ダンロップ・SPスポーツマックス GT600 DSST CTT
■パフォーマンス			
0→30マイル(0→48km/h・秒)	1.7	1.0	1.0
0→40マイル(0→64km/h・秒)	2.3	1.4	1.5
0→50マイル(0→80km/h・秒)	3.1	1.9	2.0
0→60マイル(0→96km/h・秒)	4.0	2.6	2.7
0→70マイル(0→112km/h・秒)	5.0	3.4	3.5
0→80マイル(0→128km/h・秒)	6.2	4.4	4.5
0→90マイル(0→144km/h・秒)	7.5	5.6	5.6
0→100マイル(0→160km/h・秒)	9.0	6.8	6.9
0→400m加速(秒)	12.3	10.9	11.0

※すべて北米仕様のデータ

わけではないし、特別なエンジンチューンを施していないことにも注目したい。Z/28の際だった速さの秘密は、サーキットにきつちりとフォーカスを定めた明快なコンセプトにあったと思われる。その意味では今どき珍しい、ギャクラーの立ったクルマである。

エンジンアートのひとは、開発の舞台となったノルトシュライフェで7分37秒47を記録したという——それもウエットコンディションで。ドライならどれほどのタイムが出るのだろう。「GT3と同程度はいけると言います」と、オープンハイザーは言う。とすれば7分25秒台か……？ともあれ今日のサーキット走行で、ターボSとGT-Rを破る速さをZ/28は立証した。オープンハイザーと彼の

チームの手腕に拍手を送りたい。一方、敗れた2台にも言い分はあるはずだ。今回はピレリPゼロだったターボSに、オプションのダンロップ・スポーツマックスを履かせたら勢力図は変わっていたかもしれない。そもそもラグジュアリーGTの色彩が濃いターボSより、GT3の方が適役なのは冒頭に述べた通りだ。GT-Rにも同じことが言える。600PSのニスモだったら、この対決は今回以上にスリリングな接近戦になったはずだ。

シボレー・カマロZ/28、ポルシェ911ターボS、ニッサンGT-Rトラックエディション——3車の実力が鮮やかに浮き彫りになった、手応えのある比較試乗だった。

The **FR** SPORTS

本命はクーペ。

いよいよ本命の登場。そう言っているはずだ。そもそも2011年のフランクフルト・ショーで発表されたコンセプトカー、C・X 16はクーペボディだった。それがジャガーFタイプとしてデビューするに当たっては、まずは華やかで北米受けのいいロードスターからの登場となったわけだが、実際のセールスで大きな割合を占めることになるのは、このクーペのはず。とりわけここ日本では、多くのファンが待ち望んでいたに違いないのだ。

それにしてもその姿、スタイリッシュである。C・X 16ではEタイプに倣って横ヒンジだったテールゲートはさすがに通常の上ヒンジに改められているが、それ以外はほぼコンセプトカーに忠実。ロードスターと同じく、そのフォルムが往年のEタイプをモチーフにしていることは明白ながら、よりワイドでマッシブな感じが強調されて逞しさ、力強さが際立っている。

美しいボディラインを実現するために、オールアルミ製ボディはルーファーチ部にハイドロフォォーミング成形を採用。リヤスポイラーはテールゲート後方への格納式としている。これは必要な時以外はしまっておくということ。もちろん、美しいフォルムのために、である。

実用上、クーペボディとなった最大のベネフィットと言えば、やはりようやくまともに使えるラゲッジスペースを得たことに尽きる。電動の

Jaguar F Type coupé

ジャガーが満を持して披露したFタイプはスポーツカーとしても、さらにライフスタイルカーとしても市場から高い評価を得た。北米マーケットを意識し、コンバーチブルが先に登場したこともあって後発のクーペはその延長線上にあるモデルとして評価されがちだが、国際試乗会の地、スペインでふたりのジャーナリストを待ち受けていたクーペこそがFタイプの本命だったのである。

PHOTO●ジャガー・ランドローバー・ジャパン





「素直さが魅力のSに、ド迫力のR いずれも走りには甲乙付け難い」

島下泰久

テールゲートを開けると、そこには容量407ℓと謳う空間が現れる。形状はスクエアとは言えず底も浅いが、それでも機内持ち込みサイズのスーツケースひとつでは一杯になるコンバーチブルと較べれば、遥かに実用性が増したことは確かである。

ただし、室内には依然として物を置く場所がまったくない。シートの背後にもブリーフケースひとつ置けないのだから、ふたりで乗る時には相変わず困ることになりそうだ。

3種類のラインアップはコンバーチブルと若干異なる。エントリーのFタイプクーペは340psの3ℓV6スーパーチャージド・ユニットを搭載。Sクーペにはその380ps版が積まれ、アダプティブダイナミクスやリヤ機械式LSDなどが備わる。

そしてトップレンジに据えられたのが最高出力550psの5ℓV型8気筒スーパーチャージド・ユニットを積み、電子制御式LSDや初採用のブレーキ制御によるトルクベクタリングシステムなどを装備するRクーペだ。コンバーチブルのV8Sが495psだから、実に55psのプラス。

これはクーペの強靱なボディがあつてこそ実現できたに違いない。

今回試乗できたS、そしてRの走りの印象をまず支配するのは、やはりそのボディの圧倒的な剛性感である。何しろ、そのねじり剛性は3万3000Nm/度と、ジャガー史上最高。1万8000Nm/度のロードスターだつてオープンらしからぬガツチリとした印象だったのに、明らかにその一枚、いや二枚は上手のソリッド感を得ている。

この剛性の塊のようなボディを土台に、サスペンションは非常によく動き、普段の乗り心地はしなやかさが際立つ。猫足なんて使い古された言葉が思わす頭をよぎる。

もちろんフットワークの面でも、その恩恵は明らか。ステアリングの正確性にはますます磨きがかかり、思った通りにノーズが向きを変え、それにまったく遅れずリヤが追従していく。まさにクルマ全体が一体となって曲がついていく感が強まっている。そのおかげもあつてリヤの接地

The **FR** SPORTS



感も掴みやすく、要するにますます思い切つてアクセルを踏んでいけるようになっていくわけだ。

Sの380psユニットは低速域からピックアップに優れ、それでいて回すほどにパワー感が高まっていくから踏む理由は十分。リヤに機械式LSDを備えることからコーナー立ち上がりでもクルマがグイグイと前に進んでいく。ノーズの軽さも相まって、運動性能はこれがベスト。意のままになる走りを満喫できる。

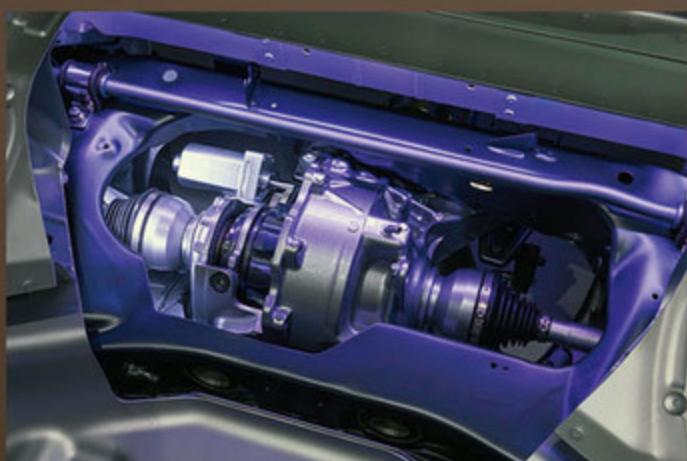
そこからRへ乗り換えると、そのトルクの分厚さに圧倒されてしまう。SとRの車重差は56kg。そのほとんどがフロントに載っているはずだが、標準装備の電子制御式LSD、そして初採用のトルクベクタリングブレーキのおかげで、低速コーナーで余程突っ込み過ぎない限り、強いアンダーステアに見舞われることはない。思えばロードスターV8Sでは余程自信が無いと容易にはアクセルを全開にはできないところもあったが、Rでは臆することなく踏み込んでいけるのだから痛快だ。

新たにオプションとして設定され





Jaguar F Type coupé



たカーボンコンポジットブレーキは、そうして調子に乗って踏んでいっても安心感をもたらしてくれる。今回の試乗にはサーキットも含まれており、そこでは260 km/h近い速度からのハードなブレーキングという場面もあったのだが、何ラップしようとしてブレーキは最後までまったくこたえなかった。これなら付ける価値はある。

素直さが魅力のSに、迫力のR。いずれも走りには甲乙付け難い。しかしながら特に日本の交通環境を視野に入れて考えれば、個人的には思い切り踏んでいけるSの方に軍配をあげたいと思う。

いずれにしても、前述のサーキットに加えて一般道だけでも2日間で600 km近い距離を走破した今回の試乗会。それだけ乗ってもまるで飽きる気がしなかったのは、Fタイプクーペが真正銘のリアルスポーツカーに仕上がっているからに他なら

ない。コンバーチブルと同様にバリユー・フォー・マナー度のきわめて高い価格設定と相まって、マーケットに風穴を開けられる可能性は十分にある。

とはいえスポーツカーは単にクルマの出来が良いだけで、すぐセールスに繋がるわけではない。特に日本においては、50年前まで遡らなければならぬ。ジャガーはスポーツカーメーカーというアピールも通用しないだけに、新しいブランド像を明確に打ち出していくなど、何か策を講じる必要があるはず。スポーツカーをそれらしく走らせられる場の提供など何かしらの、これまでにな

いアクションがあってもいい。思わずそんなことを考えたのも、Fタイプクーペの走りの魅力にやられたからこそ。モノは揃った。あとはどうやって新しいジャガーのファンを育てていくかである。可能性は十分あるはずだ。

RクーペとSクーペのサスペンションには、垂直方向のボディの動き、ロールレート、ピッチレートを制御するアダプティブ・ダイナミクス・システムが搭載されている。ドライバーからの入力と車両状態をモニターし、高いスタビリティと運動性能を生み出すために、1秒間に最大500回もダンパーレートをアジャストしてくれるという。また第二世代のエレクトリック・アクティブ・ディファレンシャル(EAD)は、多板クラッチと電気モーターを使い、4輪に伝わるエンジントルクを制御して、メカニカルLSDが発揮する優れたハンドリング特性を引き出すデバイスだ。

「意外性に満ちたジャガー・ネスの象徴
クーペの特権が存分に活かされている」

清水和夫



Jaguar F Type coupé



F タイプクーペと聞いても、先にリリースされたコンバーチブルのハードトップ版なのだろうと、単純に考えていた。簡単に言ってしまうと、ソフトトップとハードトップの違いは、重量と剛性だけであり、わざわざスペインまで行って乗る価値があるのかと高を括っていた。それでもジャガーのスポーツカーは嬉しいし、スペインのサーキットを走れるという誘惑に負けてバルセロナへと向かった。

ガウディの街に宿泊し、翌朝はチャーター便で隣の田舎町まで飛ぶ。降り立った飛行場には、整然とFタイプクーペが並べられている。ファーストインプレッションとしては、想像していたよりも、オープン2シターとはスタイルが違っていて、リヤビューはかなりセクシーなフォルムで好感が持てる。ルーフがソフトか、ハードか、という差ではなく、クルマとして異なるコンセプトでデザインされていることに気付かされる。つまりポルシェで言えば、ボクスターとケイマンの関係。スピードを感じて走るオープン2シターは、とても魅力的だが、サーキットを不満なく全開走行できるハードトップクーペは、安全面からみても優位であり、世界的にもオープンモデルはロールオーバーなしではサーキット走行を認められないのがいまや常識である。走りを楽しみたいユーザー向けには、やはりクーペの存在が頼もしく映るに違いない。

さて試乗だ。まずは空港から新設されたサーキットまで150kmを軽く足慣らしで走行する。最初



オプションのコンフィギュラブルダイナミックシステムでは、エンジン、ステアリング、サスペンション、ギヤシフトのモードをドライバーが任意で設定することが可能で、ペダルグラフやストップウォッチ機能も搭載されている。ブレーキシステムはスチール製ディスクが標準だが、RクーペとSクーペはオプションながらカーボン・セラミック・マトリクス(CCM)が選べる。バネ下重量は合計で21kg軽減される。

にV6スーパーチャージドのSクーペのステアリングを握るが、飛行場からサーキットまでの推奨コースは、ほとんどがワインディングで、まるでラリーステージである。場所によってはガードレールがなく、ミスれば崖から転落してしまうチャレンジなコーナーばかりで、いくらDSC（ダイナミック・スタビリティ・コントロール）が装備されていてもオーバースピード下では効果はない。しかしRクーペには、スタビリティコントロールを積極的に使ったトルクベクタリングが搭載されている。オーバースピードでコーナーに進入すると、イン側のリヤタイヤにブレーキを作動させ、オーバースピードによるアンダーステアを是正してくれる。この機能に頼ってはいけませんが、やはりあるとないのでは、その安心度が違う。タイトコーナーの連続で終始気は抜けないが、乗り心地はコンバッチブルよりもダンピングが効いていて素晴らしいロードホールディングを発揮してくれる。ジャガーネスが帰ってきたと、いきなりの好印象である。

その一方で、トヨタガール・マン用のLMP1をテストしている、全長5km以上もあるアラゴン・サーキットでは、いきなりカーボンブレーキ付きの最上級のRクーペで挑むが、スピードレンジは高いとはいっても緊張感は希薄である。

早速、Rのスポーツモードを試すが、やはりサスペンションは一般的にハードな設定だ。公道では、厳しいセッティングだが、サーキットでは、より素早いステアリング操作ができるため、アグレッシブに攻められる。1ラップだけトラクションコントロールのV8はかなりお行儀が良く、数



インテリアはドライバーフォーカスした意匠が特徴的で、レザーで仕立てられている。全モデルでレザー&スエードの新しく加わったジェットインテリアもオプションで用意するなど、カラーリングを含めて、その選択肢は広い。シートはモデル毎にスポーツシートを装備するが、Rクーペにはバケットタイプのパフォーマンスシートが装着されており、走りに拘ったエクイップメントが与えられている。8速クイックシフトはトルコンタイプだが、クーペモデルの走りの質を十分に高める性能を持つ。アクティブスポーツエキゾーストはSクーペ以上で標準装着される。リヤスポイラーは70マイル(112km/h)で自動的に立ち上がり、50マイル以下(80km/h)になると戻る設定である。

SPECIFICATIONS

	Fタイプ クーペ	Fタイプ Sクーペ	Fタイプ Rクーペ
■ボディスペック			
全長(mm)	4470	←	←
全幅(mm)	1925	←	←
全高(mm)	1310	←	1319
ホイールベース(mm)	2620	←	←
トレッド(mm)	Ⓔ1600 Ⓔ1650	←	Ⓔ1585 Ⓔ1627
車両重量(kg)	1577	1594	1650
■パワートレイン			
エンジンタイプ	V型6気筒DOHC+スーパーチャージャー	←	V型8気筒DOHC+スーパーチャージャー
総排気量(cc)	2994	←	4999
ボア×ストローク(mm)	84.5×89.0	←	92.5×93.0
圧縮比	10.5(±0.5)	←	9.5(±0.5)
最高出力	250kW(340ps)/6500rpm	280kW(380ps)/6500rpm	495kW(550ps)/6500rpm
最大トルク	450Nm(45.9kgm)/3500rpm	460Nm(46.9kgm)/3500rpm	680Nm(69.4kgm)/2500~5500rpm
■トランスミッション			
タイプ	8速AT	←	←
■シャシー			
駆動方式	FR	←	←
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン	←	←
サスペンション フロント	ダブルウィッシュボーン	←	←
リヤ	ダブルウィッシュボーン	←	←
■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)	245/45ZR18(8.5J)	←	255/35ZR20(9J)
リヤ(リム径)	275/40ZR18(9.5J)	←	295/30ZR20(10.5J)
■パフォーマンス			
最高速度(km/h)※リミッター制御	260	275	300
0→100km/h加速(秒)	5.3	4.9	4.2
■環境性能			
燃料消費率(ℓ/100km・NEDC複合)	8.8	9.1	11.1
CO ₂ 排出量(g/km・NEDC複合)	205	213	259
■車両本体価格(万円)	823	1029	1286

ラップ走ってもブレーキは根を上げないし、とにかくスタビリティが高い。直線番長的な肉食ではなく、繊細なフィードバックで走り出してしまえばしなやかな足まわりに仕立てられている、その意外性に感心する。もちろんクーペの特権というが、コンバッチブルモデルに対するアドバンテージとも言える軽さと剛性についても、コーナーでのダイレクトなハンドリングなどに顕著に現れている。やはりジャガーにフロントエンジンのスポーツカーを造らせるとその味付けが絶妙で巧い。

二日目はまた、地獄谷と呼びたくなるような激しいワインディングが待っていたが、そこをRで走る。今回の試乗コースは、初日同様、サーキットよりもワインディングの方が

スリリングで、ほんの僅かな状況判断の狂いも許されなかったが、トラクションコントロールは8速トルコンATのため、シフト操作に気を遣わず、ドライビングに集中できる。唯一不満だったのはスチール製ディスクのブレーキ。ワインディングこそカーボンブレーキのレスポンスが欲しいところだろう。走り好きにはカーボンディスク(RクーペとSクーペに設定)を選ぶことをオススメする。

スタンダードのFタイプクーペ、中間のS、そして最もスポーティなRと、すべてのモデルを試乗したなかで、価格から判断するとどれもコストパフォーマンスに優れるが、個人的には日常的に使うならば素のFタイプクーペ、走りに拘るならばRを選ぶのが賢い選択だと思ふ。

NEW 911 TEST

Porsche 911 Targa

正統を継ぐ。

歴代911に常に設定されてきた“タルガ”が991タイプにも登場。
初代モデルのコンセプトを忠実に継承しつつ現代流にリファインし、
モダンとクラシックが絶妙に調和する魅力的なモデルに仕上がった。
誰もが驚く革新的なルーフトップの開閉ギミックと、
タルガならではの爽快かつスポーティなパフォーマンスを確認する。

REPORT●島下泰久 (Yasuhisa Shimashita) PHOTO●ポルシェ ジャパン



実

は発表はポルシェ911のデビューからわずか2年後の1965年と古い911タルガだが、その長い歴史の後半は不遇だったと言ってもいい。転機は1983年の911カブリオレの登場。それまで最大で911全体の40%にも達した販売比率は以後下降に転じて、近年では10%程度に留まっていたのだ。個性を際立たせカブリオレとの差異を明確にするべく、1996年の

れたソフトトップで、タルガバーはナロー時代と同じく鑄造アルミニウムでトリミングされている。リヤウインドウは所謂合わせガラスで、デフォッガーの電熱線は2枚のガラスの間に挟み込まれたラミネートに一体化されていて、遠目には単なる透明なガラスにしか見えない。クラシカルな雰囲気をもっと高めるリヤウインドウワイパーもオプションリストにはちゃんと用意されている。

とされている。操作は車内もしくはリモコンキーのスイッチを押すだけ。リヤウインドウが後方へ移動しながら開き、長いアームで支えられたソフトトップがZ字を描くようにリヤシート背後に収められ、リヤウインドウが閉じれば動作は終了だ。所要時間は19秒。構成パーツが多く重量も嵩むことから、動作は車両静止時のみ可能となっている。リヤウインドウの動線確保のため、パークア



ワイドなBピラー(タルガバー)とリヤウインドウが特徴的な、タルガボディのオリジナルデザインを完全に再現。ソフトトップを支えるフレームとルーフレールには軽量のマグネシウムを用い、スチール製のタルガバーに鑄造アルミのカバーを被せる。開閉に要す時間は約19秒。



タイプ993からはスライド式のガラスルーフへとリニューアルされていた911タルガ。しかし新型911タルガ4/タルガ4Sは、3世代続いたそのルーフシステムを再度刷新しての登場となった。

思わず目を見張るのは、タルガバーとソフトトップ、サイドまで回り込んだ大型リヤウインドウを用いた、往年のタルガを彷彿させるデザイン。ルーフはカブリオレと同じくマグネシウム製フレームに張ら

このルーフ、そこだけ見ると雰囲気はクラシカルなのに、かつてより格段にグラマラスな最新の911にもすんなりフィットしていることには驚き、感心させられてしまう。こうしたデザインが成立するのは、50年もの歴史をもち、その中で大きく変わったけれど本質は変わっていない、この911ぐらいだろう。

シストのセンサーを利用して、車体後方40cmの範囲内に障害物がある時にも開閉はキャンセルされる。それにしても一体なぜ新型911タルガ4/タルガ4Sはこの古くて新しいタルガルーフの採用を決めたのか。もちろん最大の理由は、やや埋没していたタルガの存在感を際立たせることだ。しかも911カレラには新たにアウタースライド式の大型サンルーフが設定されており、従来のタルガの機能はそれではカバ



ガラス製リヤウインドウが後方に開いてチルトし、ソフトトップは二分割に折り畳まれてリヤシート後方に収まる。断熱効果のある吸音材をソフトトップに備えてロードノイズをシャットダウンし、クローズ時の快適性を高めている。タルガトップの開閉は電動式。



ーされている。つまりタルガとしてはそれとは別の、魅力的なあり方を提示する必要があったわけだ。

そこで浮上したのが原点への回帰だった。幸いにもルーフシステムの技術はここに来て格段に進化しており、往年のタルガが目指したものを今こそ、まさに我々の目の前にあるような理想的なカタチで実現できるようになっている。つまり必要性和デザイン、そして技術のすべてが噛み合って、新生タルガは世に出ることになったのである。

ソフトトップを開けたまま走り出すと、まず気付くのはボディの剛性感の高さだ。日本の法定速度をはるかに超える高速域でこそ微妙にフロアが震えるが、それ以外に気になるところは無し。実に気持ち良く走る。エンジンアに聞いたところでは、カブリオレがベースのボディには超高張力銅板製のタルガバーがガッチリと溶接固定されており、捻り剛性を10%程度向上させているという。しかし感覚的にはクーペよりわずかに

見劣りするぐらいかな、というぐらいはしっかりしているのだ。

この頑強なボディにカレラよりしなやかに味付けされたサスペンションの組み合わせは、抜群の乗り心地の良さに繋がっている。フルタイム4WDとワイドトレッドの恩恵もあるのだろう。高いスタビリティと相まって直線でもコーナーでも余裕でハイベイスを維持できる。

車両重量はカブリオレ比40kgのプラス。それでもタルガ4のPDK仕様で1560kgに留まるから、動力性能には不満を覚えることはなかった。目を吊り上げて飛ばそうとすれば違ってくるのかもしれないが、タルガはあまりそんな気にさせないのも影響しているのかもしれない。

飛ばす気にならないのには別の理由もある。オープン時には風切り音が少々うるさいのだ。これは耳元近くのタルガバーに前方からの風がぶつかるため。パッセンジャーと会話をを楽しむなら速度はせいぜい85km/hぐらいまでだが、それでも何も問

NEW 911 TEST



タルガトップの開閉スイッチはセンターコンソールに設置。ルーフ開閉時には標準装備されるリアのパーキングアシストが後方エリアを監視する。オーディオシステムには「CDR-31」を標準装備し、9個のスピーカーを含むサウンドパッケージプラスと組み合わせられる。



Porsche 911 Targa



フロント245/35ZR20、リア305/30ZR20サイズのタイヤを採用。標準より44mm(片側22mm)広げられたフェンダーに合わせ、リアタイヤは10mmワイドな仕様になっている。

題など無いだろう。せっかくのタルガである。しかもオープンにしているならば、そんなに飛ばす必要など無いはずだ。一方、室内への風の巻き込みは、フロントウインドウ上縁に手動で引き出せるウインドディフレクターが備わるおかげもあって、全体にカブリオレよりも小さく感じられた。

いずれにせよオープン時の姿は思わぬ見せびらかしたくなるほどキマッているし、カブリオレほど顔や身体が露出しない分、躊躇せずに開けられる感覚もある。ルーフを閉じた時の快適性に何ら不満はないが、このクルマの場合はオープン状態こそ

個人的には、この新しいタルガな

正装と言つべきだろう。
この新型911タルガ4/タルガ4Sは、すでに日本でも発表済み。いずれもPDKのみの設定で、価格は前者が1500万円、後者が1800万円と実はこれだけ凝ったルーフシステムを搭載しながら、従来通りカレラ4/カレラ4Sのカブリオレよりも若干リーズナブルに抑えられている。これは間違いなくバーゲンとしか言いようがない。タルガの存在感、おそらく今までとはまったく違ったものになるに違いない。

SPECIFICATIONS ポルシェ911タルガ4S

■ボディサイズ:全長4491×全幅1852×全高1289mm ホールベース:2450mm トレッド:①1538 ②1552mm ■車両重量:1575kg ■エンジン:水平対6気筒DOHC ボア×ストローク:102.0×77.5mm 圧縮比:12.5 総排気量:3800cc 最高出力:294kW(400ps)/7400rpm 最大トルク:440Nm(44.9kgm)/5600rpm ■トランスミッション:7速PDK ■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:①マクファーソンストラット ②マルチリンク ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ディスク径:①340×34 ②330×28mm ■タイヤサイズ(ホイール):①245/35ZR20(8.5J) ②305/30ZR20(11J) ■パフォーマンス 最高速度:294km/h 0→100km/h加速:4.6秒 ■環境性能(NEDC総合) CO₂排出量:214g/km 燃料消費率:9.2ℓ/100km ■車両本体価格:1800万円



半世紀の集大成。

Porsche 911 50th Anniversary Edition



NEW 911 TEST

FSW ATTACK!

スポーツカーは本来、最新技術に合わせて様変わりしていくもので、911のように当初のコンセプトのままアップデートされるのは、他に例を探すのが困難なほど希有でユニークな存在と言える。その50年間の集大成とも言うべき装備を施し登場した限定モデル、50thアニバーサリーエディションの実力をFSWで試す。

TESTER●田中哲也 (Tetsuya Tanaka) TEXT●吉田拓生 (Takuo Yoshida)
PHOTO●田中秀宣 (Hidenobu Tanaka) SPECIAL THANKS●Tetsuo Tanaka



ポ

ルシェ911が誕生してから
ちょうど50周年という記念す
べき年となった昨年、ポルシェは9
11の記念モデルをリリースしてい
る。ポルシェ911 50thアニバーサ
リーエディションと名づけられたこ
の個体は、初代911の生まれ年で
ある1963年にちなんで1963
台が限定生産され、瞬く間に熱狂的
な911ファナティックたちのもと
に届けられたのである。

アニバーサリーエディションの特
徴は、カレラ4用のワイドボディに、
カレラSのエンジンが組み合わされ
ていることで、駆動方式は2駆とな
る。しかもエンジンは400psを発
揮する標準のカレラS用の他に、パ
ワーキットを装着することで430
psまで出力が高められたバージョン
を選ぶこともできたのである。

限定モデルという希少価値もさる
ことながら、911マニア的にはワ
イドボディ+純正チューニング・エ
ンジンの組み合わせによる、2駆の
自然吸気911というユニークにし
て当代最強クラスといえるポテンシ
ヤルに関しても大いに気になるこ
ろではないだろうか。

すでに新車の販売が終了してしま
っている50thアニバーサリーエディ
ションだが、今回はオーナーの好意
によって、田中哲也×富士スピード
ウェイ・アタックという本誌の定番
スタイルを用い、この貴重な限定9
11の実力をチェックすることが可
能になったのである。

富士スピードウェイのピットガレ
ージに佇むガイゼルグレー・メタリ
ックにペイントされた50thアニバー
サリーエディションは、パワーキッ
トが装着されたタイプの個体で、ギ
ヤボックスは7速のPDKとなる。
原初のナロー911のイメージを最

新のカレラに盛り込むため、20インチの専用アルミホイールはマットブラック塗装とポリッシュ加工を組み合わせた往年のフックスホイールを模したものの。またフロントのウインカーランプ下の水平フィンやリヤのエンジンフード上のルーバーにもメッキの装飾パーツが追加され、クラシカルな雰囲気が高められている。

テスト当日の富士スピードウェイ

「今回はラップタイム比較が難しいですけど、でもポルシェが何かを変えた場合、必ずそれがフィーリングとかタイムにはつきりと現れるので、今回のモデルもスペック的に興味深いですね。それに例え限定車でもポルシェって飾りっぽいものはあまり付けないのに、今回の50th Anniversaryは少し大人っぽい色気があって特別感があります」

そう言ってる田中選手はエンジンルームを覗き込む。ポルシェ911のエンジンリッドを開けても何もファナティックが喜びそうなものは拝めなくなっている。今回のモデルは、ここにもちょっとした色気が加えられている。エンジンカバー上の



初代911をリスペクトし、メーターにはグリーンインデックスとホワイトの指針を採用。レザーシートの中央部には60年代に使用されていた“ベビータータン”を連想させるデザインを施す。ダッシュボード他、各所に50th Anniversaryのロゴを備える。



Porsche 911 50th Anniversary Edition FSW ATTACK!



生憎の雨模様で実力のすべてを発揮することは叶わなかったが、この個体が備える“カレラSパワーキット”が実現する30psのエクストラはストレート速度に見ることができた。吸気ポートの形状やカムプロファイルの変更など、このキットの内容はかなり濃い。



フックスのアロイホイールをモチーフにした専用の20インチホイールを装備。ホイール全体に施されたマットブラックのカラーリングと、センター部のポリッシュが印象的なデザインだ。



カーボンパネルに「CARRERA 3・8、EXCLUSIVE POWERKIT」の文字が提示されているのだ。+30psをもたらすヴァイザッハ謹製のカレラSパワーキットの内容は思ったよりも念入りなものだ。まずシリンドラーヘッドの吸気ポートの形状を変更し表面に磨きの処理を施すとともに、カムシャフトの吸気側プロファイルを変更。コンピューターもこれに合わせてリセッティングされている。また可変タイプの吸気マニホールドも新開発のものが仕込まれており、トップエンド域におけるトルクの増大とパワーアップに貢献している。ポルシェは、このマニホールドこそ技術的なハイライト

NEW 911 TEST

ハイドウエットでも垣間見せた GT3に次ぐハイポテンシャル。

だと謳っている。

小雨の中、ピットロードエンドのシグナルがグリーンに変わる。数台の走行車両が隊列を組んでピットアウトしていったが、最初にホームストレートに戻ってきたのは田中哲也のドライブする50thアニバーサリーエディションだった。

以前富士で記録した991型カレラSの最高速度は256km/hだったが、今回はヘビウエットにも関わらず249km/hにまで迫った。今回記録した2分9秒70というラップタイムもこの特別なスペックを与えられた911のポテンシャルを正しく示していない。

「GT3みたいなクルマ！」という田中選手の走行後の第一声は、50thアニバーサリーがポジティブなクルマだったことの証拠といえる。

「パワーも明らかにカレラSより出ているし、シャシーの安定感も高い。もともとボクはカレラ4Sのワイドボディのしっかりした感じが大好きだったんだけど、このクルマも4Sの良さがちゃんと反映されている。ノーマルのカレラSのエンジンパワーは6000rpmあたりから頭打ちの感じになるけど、これは7500rpm付近までずっきりと延びていく。気持ちよい高回転型ですね」

「安定感がある！」と田中選手は言い切ったが、その走りをコーナーで撮影していたカメラマンによれば「ブレーキングも立ち上がりも、完全に滑っている」とのこと。挙動が安定しているから滑るところまで攻めら



» BEST LAP

911 50th エディション

2分9秒70

SPECIFICATIONS

ポルシェ911 50th エディション

■ボディサイズ:全長4500×全幅1850×全高1295mm ホールベース:2450mm トレッド:①1540 ②1560mm ■車両重量:1430kg ■エンジン(カレラSパワーキット仕様):水平対向6気筒DOHC ボア×ストローク:102.0×77.5mm 圧縮比:12.5 総排気量:3800cc 最高出力:316kW(430ps)/7500rpm 最大トルク:440Nm(44.9kgm)/5750rpm ■トランスミッション:7速PDK ■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:①マクファーソンストラット ②マルチリンク ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ディスク径:①340 ②330mm ■タイヤサイズ(ホイール):①245/35ZR20(9.0J) ②305/30ZR20(11.5J) ■パフォーマンス 最高速度:301km/h 0→100km/h加速:4.0秒(スポーツクロノパッケージ装着モデル) ■環境性能(NEDC複合) CO₂排出量:205g/km 燃料消費率:8.7ℓ/100km

パナソニックコーナー

第一コーナー

ネッツコーナー

ヘアピンコーナー

コカコーラコーナー

ダンロップコーナー

300R

100R

VBOX Sport DATA		911 50th エディション
スプリット1 [黄] (秒)		28" 15
スプリット2 [青] (秒)		"1'10"50"
ラップタイム (秒)		"2'09"70"
瞬間最大G	横	1.128
	加速	0.601
	減速	0.920
最高速度 (km/h)		249.00
1コーナー	トップ (km/h)	249.00
	ボトム (km/h)	52.37
コカコーラ	トップ (km/h)	185.03
	ボトム (km/h)	86.84
100R	トップ (km/h)	138.18
	ボトム (km/h)	118.03
ヘアピン	トップ (km/h)	140.26
	ボトム (km/h)	70.09
ダンロップ	トップ (km/h)	201.28
	ボトム (km/h)	45.57
13コーナー	トップ (km/h)	116.42
	ボトム (km/h)	69.06
プリウス	トップ (km/h)	115.84
	ボトム (km/h)	63.10
パナソニック	トップ (km/h)	126.32
	ボトム (km/h)	63.78

れるのだろうか? とあれば、プロドライバーのいう「安定」は我々の想像を超越した域にあるのだろう。「タイヤがドライ寄り(溝が浅い)だから、滑ることは滑る。でもこれはポルシェがついていうわけじゃなく、最近のスーパースポーツ全体の傾向といえるんじゃないかな。自動車雑誌がサーキットに持ち込んで、ラップタイムがはつきり出ちゃう時代だからね(笑)。だから今回のクルマももちろん滑るし、修正したりしているけれど、普通のカレラに比べればリヤのスタビリティははるかに高い。逆に今回気付かされたのは、カレラ4Sって4駆だから安定性が高いんだと思っていただけで、ワイドなボディやタイヤのバランスの良さも効いているんだなっていうこと」

911 50thアニバーサリーエディションのタイヤサイズはカレラ4Sのそれと同一だが、車重は4駆システムが省かれることで50kgほど軽くなっている。最高出力ではGT3に遠く及ばないが、しかしポルシェ911の50周年を祝う魅力的な限定車だが、ポテンシャル面においてGT3に次ぐポジショニングにつけていることは確かなのである。

控えめ主義。

ア ウディ A8 シリーズは、ドイツのプレミアムラグジュアリーサルーン市場の中で、メルセデス・ベンツ S クラスや BMW 7 シリーズに対抗しなければならないモデルだ。その中でも、昨年新型へとフルモデルチェンジした S クラスは、A8 にとっては強力なライバル。2010 年に誕生した現行世代の A8 に今回ビッグマイナーチェンジが実施された背景には、このような競合他車の動きがあったのも確かだろう。

そのエクステリアデザインの斬新さで、まずカスタマーの心を刺激する S クラスとは対照的に、A8 は、その真価を理解するために相応の時間を必要とし、その過程において徐々に心が奪われていくモデルだ。アウディはその企業哲学に「技術による

先進」という言葉を掲げるが、さらにこの A8 では、デビュー時にそれを「革新の美学」と表現した。これらの言葉が意味するものは何なのか。それを知りたいと思う気持ちが強ければ強いほど、人は A8 の存在に魅了され、そしていつしかそれを熱望して止まなくなるのだ。

その新型 A8 に試乗した。標準とロングボディを用意する 4 ドアサルーンのスタイルは、これまでと変わらず端正でフォーマルな印象。フロントマスクは、ベースモデルの 3・0 TFSI クワトロではオプションとなるほかは全車に標準採用されることになった、マトリックス LED ヘッドライトの採用などで新しさを強調しているが、これもその機能を知らなければ、やや控えめな変更と

思われるかもしれない。

マトリックス LED ヘッドライトは、ロービーム用の LED ライトと、25 個のコンパクトなハイビーム用 LED ライトで構成され、ハイビーム時には車載カメラでセンシングを実行。そのインフォメーションをもとに、対向車や歩行者への眩惑を防止するとともに、より正確に路面を照射するシステムだ。自然光に近い明色を実現していることも視認性や眩惑防止には大きな効果を発揮する。

日本仕様として導入される A8 の中から、まずはロングボディの 4・0 TFSI クワトロをドライブしてみた。コア技術ともいえる ASF、

すなわちアルミニウム製のアウディ・スペース・フレームは、その素晴らしい剛性感とともに軽量性でも大きなアドバンテージを持つ。アウディはこの ASF に象徴される軽量化技術を「ウルトラ」という言葉で語るが、確かにそれは A8 の運動性能、そして環境性能の向上に大きく貢献しているのが分かる。

後席の居住性を高めるために、ホイールベースを 13 cm 延長したロングボディでも、その剛性感は圧倒的だ。もちろん日本の市街地においては、ロングボディが実用面でハンデとなる場面もあるのだろうが、それを差し引いても後席の快適さという魅力



■ A8L 4.0 TFSI クワトロ

標準車比で 130mm も長いホイールベースをもつ A8L。左右セパレートシートが与えられた贅沢な空間でも、決して嫌みのない雰囲気仕上げられているのが最大の美点だろう。しかも S クラスのロングよりも後部座席のスペースは広大。意外と知られていない。

Audi A8 Series

アウディの“トップ・オブ・サルーン”、A8 がリニューアルされ、日本上陸を果たした。S クラスや 7 シリーズを相手にするとはいえ、その主張はあくまでも控えめなのが印象的。果たしてアウディは何を想い、何を狙っているのだろうか？ その真意と魅力を探る。

REPORT ● 山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)

PHOTO ● 小林邦寿 (Kinihisa Kobayashi)



これ見よがしの派手さはないものの、
確かな信頼性を得られるのが魅力。



Audi A8 Series

にはかなわない。インテリアのデザインは、これもエクステリアと同様に機能をそのまま造形として具現化したという印象に尽きる。ダイナミックであるとか、エモーショナルであるといった印象は皆無だが、機能性と高級感の演出においては、アウディの仕事は素晴らしい。

搭載される4.0仕様のV型8気筒TFSIエンジンは、従来型からさらに15psのエクストラを得て、435psの最高出力を掲げることになった。ちなみにこのV型8気筒エンジンには、低負荷時に4気筒を休止するシリンダーオンデマンド機能を採用しているが、アクティブエンジン

マウントやアクティブノイズキャンセレーションの搭載で、結果的に4気筒走行時のみならず、ドライブ中は常にキャビンは快適な移動空間に保たれることになる。

435psというパワーをどのようなコンディションでも安心して楽しめるのは、アウディ伝統のフルタイム4WDシステム、クワトロによるところが大きい。ライバルモデルと比較しても、フルタイム4WDという駆動方式に対しては長い伝統とノウハウを持つアウディだけに、その制御は常に自然で、また走りに最大の効率を生み出している。組み合わせられる8速ATのシフト制御も非常に

SPECIFICATIONS

モデル名	A8 L 4.0 TFSI クワトロ	A8 4.0 TFSI クワトロ	A8 3.0 TFSI クワトロ
■ボディスベック			
全長(mm)×全幅(mm)×全高(mm)	5275×1950×1465	5145×←×←	←×←×←
ホイールベース(mm)	3120	2990	←
トレッド(mm)	Ⓕ1640 Ⓖ1630	Ⓕ1630 Ⓖ1620	Ⓕ1640 Ⓖ1630
車両重量(kg)	2130	2040	1950
■パワートレイン			
エンジンタイプ	V型8気筒DOHCツインターボ		V型6気筒DOHCスーパーチャージャー
総排気量(cc)	3992		2994
ボア×ストローク(mm)	85.4×89.0		84.5×89.0
圧縮比	10.1		10.5
最高出力	320kW(435ps)／5100～6000rpm		228kW(310ps)／5500～6500rpm
最大トルク	600Nm(61.2kgm)／1500～5000rpm		440Nm(44.9kgm)／2900～4500rpm
■トランスミッション			
タイプ	8速AT		
■シャシー			
駆動方式	フルタイム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リンク(エアサスベンション)		
リヤ	トラペジoidalウィッシュボーン(エアサスベンション)		
■ブレーキ			
フロント&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&リヤ	255/45R19	265/40R20	255/45R19
■環境性能			
燃料消費率(km/ℓ:JC08モード)	9.9	10.4	10.4
CO ₂ 排出量(g/km:NEDC複合)	235	223	223
■車両本体価格(万円)	1409	1275	1008

滑らかで、かつクイック。したがって加速もまた、シームレスとも表現できるほどにスムーズだ。

電子制御方式のエアサスペンションも魅力的な動きを見せる。アウディはドライブレセレクトと呼ばれる、ドライブモードの可変システムを導入しているが、そのチョイスによって想像していた以上に走りのキャラクターが変化するのには印象的だった。快適な後席に身を沈めて、最新のカーインフォテインメント空間の魅力を味わうのがウィークデーの使い方ならば、ウィークエンドには自らそのステアリングを握るのも悪くはないだろう。いずれの使い方でも相当に高い満足感が得られるはずだ。



シリーズ中、もっとも人気を博すのがこのA8 4.0 TFSI クワトロだと思われる。その走りは、シンプルながらも扱いやすさが際立つという類い。低回転から豊かなトルクを発揮し、乗り心地も良い。さすがにロングボディと比較すれば後部座席は狭いが、それでも十分なスペースである。



A8 4.0 TFSI クワトロ



続いて試乗した3.0 TFSI クワトロは、最高出力で310psを発揮する3.0仕様のV型6気筒TFSIスーパーチャージャーエンジンを搭載するモデル。8速ATとクワトロシステムを組み合わせたという事情は4.0 TFSIと変わらないが、ロングボディの設定はない。したがって後席まわりの空間は若干コンパクトなものになってしまいうものの、それでもプレミアムラグジュアリーサロンの名に恥じない広さと快適性は残っている。

スーパーチャージャーによる過給を受けるとはいえ、最高出力が4.0モデルと比較して100ps以上も低くなる3.0 TFSI クワトロだが、事前の予想に反してノーズの軽さをアドバンテージに、ワインディングでは実に軽快な走りを楽しめたのが印象的だった。フットワークも電子制御のエアサスペンションを始め、



PHOTO ●市 健治 (Kenji Ichi)

A8 3.0 TFSI クワトロ



予想外な走りを披露するのがエントリーモデルのA8 3.0 TFSI クワトロである。V6を搭載することもあり、ノーズが軽いおかげで軽快感が常に得られる。やや加速力には欠けるものの、決して不満のない実用トルクをもつだけに魅力的だ。買い得感が高いと思う。



ほとんどのメカニズムを4.0 TFSI クワトロと共通しているから、エンジンのパフォーマンスは完全にシャシーの許容力の中にある。それがマン・マシンの一体感を生み出し、魅力的な走りを演出するのだ。

アウディは、この新型A8でどれだけのさらなる技術革新を生み出したのだろうか。さらに充実した安全装備など、今回のレポートでは触れることのできなかつた話題はまだまだA8には多く秘められている。その知識欲を満たすことに熱中し、そしてアウディの理想とするものを理解した時、アウディというブランドとの間には、きつと確かな信頼関係が結ばれているに違いない。だからこそアウディの世界は面白く、そして独特な魅力に満ちているのだ。



AUDI SPECIAL

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

最速のアバント、 ニュルに挑む。 Audi RS6 Avant

アウディの中でもRSとなれば、途端に獰猛さが売りとなる。このRS6アバントなどは、その象徴的存在だろう。しかもその辺のスポーツカーをも蹴散らすだけの実力をもつ。そんな最新のRS6が今度はニュルに挑戦した！果たして如何なる結果と感触だったのだろうか？

アウディに言わせれば、RS6はレーシングドライバーがちゃんと仕事をして走らせることのできるクルマだという。ただし、この560PSを発する4輪駆動のスーパーアバントが果たしてサーキットを支配するだけの持ち主なのか、それとも本当に我々に良い印象を与えることができるだけのクルマなのかは、まだ明らかにされていない。今回のニュルアタックは、そんなRS6の真の実力を試そうと思う。

エンジンは、3993ccのV8ツインターボユニットを搭載する。2005年以降から昨年までは、V10ユニットを搭載していたが、時流のダウンサイジングに従って、新型はV8に改められている。無論、F1ですら今や僅か1・6ℓのV6ターボなのだから、コンパクトで気筒数の少ないエンジンとターボの組み合わせ

わに今や驚きもなくなった。それに最大の美点は重量の軽減である。RS6もトータルで120kgもの軽量化を成し遂げている。だから、例え僅かにパワーを失ったとしてもデメリットは何もないと思える。

さらにこのエンジンは、CODと名づけられた可変気筒システムを持つ。トルクにして250Nm、エンジン回転で3500rpm以下で負荷の少ない状態の場合、2番と3番5番と8番のシリンダーをシャットダウンして4気筒で走行するというから環境性能も万全だ。

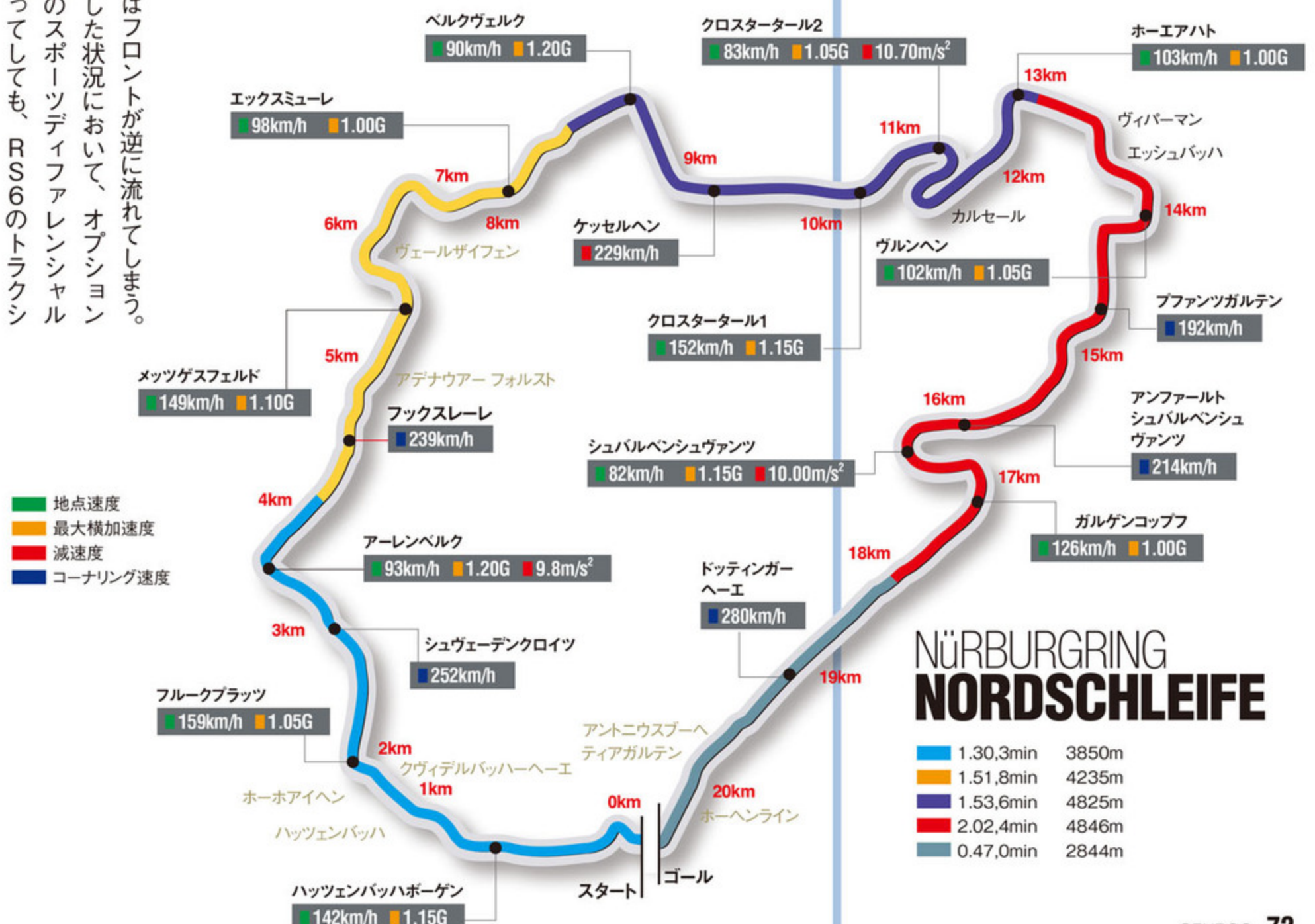
とはいえ、ここでの主題は、速さに他ならない。今回テストした結果、ノルトシュライフェのラップタイムは8分05秒を記録した。一見すれば、やや平凡にも思えるだろうが、このタイムは、BMW M5やボルシェ・ケイマンSと同タイムである。ドラ

イブしていてライントレース性が良くないと感じた部分もあったが、それはすべて強大なパワーを出力するV8ツインターボのせいだろう。速く走ろうとすると、どうしてもアクセルを開けてしまい、うまくラインに乗せることができなかった。とりわけノルトシュライフェのようなロングコースの場合は、つついアクセルに頼る傾向が強いからかもしれない。後でホッケンハイムのショートコースをテストした際、それが良

く分かった。トップスピードはドッティンガーヘーエで記録した280km/hだから十分に速いだろう。2トンを超えてRS6の総重量のうち、実に1124kgがフロントアクスルにかかる。というわけで、素早く、短距離での進路変更などでは、リヤを無理やりスライドさせてやる必要があるが、そうでない

場合はフロントが逆に流れてしまう。こうした状況において、オプション装備のスポーツディファレンシャルをもつていても、RS6のトラクションを改善する余地は残念ながら少ない。ただし、こちらもオプションだがセラミックブレーキの方は非常に安定した制動を手助けしてくれる。ホッケンハイムのショートコースでのラップタイムは1分13秒8。車重が重く、俗にいうミッキーマウスサ

ーキットでは不利ながら、なかなかのタイムを叩き出した。加減速に関しては、RS6が最も得意とするところと言っていいだろう。200km/hの加減速テストで



NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE

1.30,3min	3850m
1.51,8min	4235m
1.53,6min	4825m
2.02,4min	4846m
0.47,0min	2844m

Lap Time

8分05秒

車名	計測結果
テスト結果一覧(コース全長20.6km)	
ボルシェ・パナメーラ・ターボS	7分52秒
メルセデス・ベンツE63AMG S4マチック	7分55秒
アウディ RS5 クーペ	7分59秒
ジャガー XKR-S	8分03秒
アウディ RS6 アバント	8分05秒
BMW M5	8分05秒
ボルシェ・ケイマンS	8分05秒





Hockenheim Short Course

● 地点速度
● 最大横加速度
● 減速度
● コーナリング速度

Lap Time

1分13秒8

▶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
ボルシェ・パナメーラ・ターボS	1分12秒3
BMW M5	1分13秒4
アストンマーティンDBS	1分13秒5
メルセデス・ベンツE63AMG S 4マチック	1分13秒5
アウディ RS6アバント	1分13秒8
アウディ RS5 クーペ	1分14秒3
ジャガー XKR-S	1分14秒4

ケイマンSにも及ぶタイムを計上！ 最速のアバントは伊達ではない。

は、加速に13・1秒、減速に5・5秒と、合計18・6秒という結果が出た。トランスミッションは8速のティプトロニックだが、その働きは抜群。極めて速く、ツインクラッチのトランスミッションを彷彿させるものだった。またトラクションは他の4WD車と明らかに一線を画す素晴らしい出来と言えよう。ブレーキ性能もパフェクトである。

空力性能の向上は、アウディRS6アバントにおいて、ひとつの指標となっていたに違いない。とりわけ揚力に対して、メーカー側は気を使っていたようである。ちなみにメーカー公表値の空力性能は2・40。シユボルト・アウト誌では、この風洞実験テストを常にウンタートゥルクハイムにあるダイムラーの風洞を使用してきたが、ソフトウェアの改変

30を履いている。一方、36mのスラロームにおいて、RS6はライバルに対して主役の座に躍り出る。ダイナミックなステアリングは実にダイレクトだった。しかし、かといって他のアウディで感じられる誇張はこのRS6にはない。ターニンでクルマの向きが綺麗に

のため今回は使用できなかった。参考までに公表値の前後の揚力は、フロント19kg、リヤは14kgであった。また、最大横加速度は、1・2Gである。かなり良い値だと思いが、それでもこの分野においてアウディはまだ向上させる余地があるとみているようだ。テスト車はオプションの21インチを装着、サイズは前後ともにピレリPゼロR01の、285／110m回避テストでは、負荷をかけた状況で素早いレーンチェンジを試したところ、軽いアンダーステア傾向を示した。荷重変化は積極的で、リヤの滑り出しも非常に良くコントロールされている。限界域でもRS6はよくブッシュしてくるのだが、問題なのは、やはり重い車重である。まあ、この種のクルマでは避けて通れないケースだから仕方ないが、2トンの車重を魔法のように証しだろ。トップスピードは141km/h。数値的には同じアウディのA3スポーツバックよりも低い値となってしまう。



良くも悪くもインテリアは控えめ。これがアウディらしさでもある。とはいえ、ドライブフィールは抜群で、インフォメーション性にも優れている。やや各種操作系に戸惑うこともあるが、慣れてしまえば問題なく使えるだろう。

テスト車両には、オプションのセラミックディスクブレーキが装備されていた。文中でも触れているように、もし本気でRS6を購入するならば、このブレーキシステムは絶対におすすめ。フロント荷重が大きい故に、この制動力に助けられることになるはずだ。



前モデルに搭載されていたV10ユニットと比較すれば、確かに控えめな印象になるものの、新型のV8ツインターボエンジンの実力も侮れないのは確か。560ps & 700Nmを発揮するといえ、気筒休止システムを導入するなど環境性能にも配慮しているのだから、まさに最新ユニットらしい完成度を誇る。

SPECIFICATIONS

アウディRS6アバント

■ボディサイズ	
全長×全高×全幅	4979×1936×1461mm
ホイールベース	2915mm
車両重量	2002kg
■エンジン	
仕様	V型8気筒DOHCツインターボ
総排気量	3993cc
ボア×ストローク	84.5×89.0mm
圧縮比	10.1
最高出力	412kW(560ps)/5700~6700rpm
最大トルク	700Nm(71.3kgm)/1750~5500rpm
■トランスミッション	
仕様	電子制御8速AT
ギヤ比	①4.71 ②3.14 ③2.11 ④1.67 ⑤1.29 ⑥1.00 ⑦0.84 ⑧0.67
最終減速比	3.08
■シャシー	
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	⑤ダブルウィッシュボーン ⑥トラベゾイダルウィッシュボーン
ブレーキ	⑦&⑧ベンチレーテッドディスク
ディスク径	⑦420 ⑧370mm
タイヤサイズ	⑦&⑧285/30R21(ピレリPゼロ R01)
■パフォーマンス	
最高速度	305km/h
加速テスト結果	0→40km/h 1.3秒 0→100km/h 3.9秒 0→160km/h 8.4秒 0→200km/h 13.1秒

Audi RS6 Avant

▶110m回避テスト

テスト結果一覧	
車名	計測結果
ボルシェ・パナメーラ・ターボS	145km/h
BMW M5	144km/h
ジャガー XKR-S	144km/h
メルセデス・ベンツE63AMG S 4マチック	144km/h
アウディ RS3 スポーツバック	143km/h
アウディ RS6 アバント	141km/h
アストンマーティンDBS	140km/h

▶空力データ

テスト結果一覧	
車名	計測結果
BMW M3	10/23kg
アウディ RS6 アバント	19/14kg
ボルシェ・パナメーラ・ターボS	14/25kg
ジャガー XKR-S	35/20kg
メルセデス・ベンツCLS63AMG P.P	42/20kg
レクサスIS-F	54/24kg
メルセデス・ベンツE63AMG S 4マチック	41/41kg

▶加速・減速データ(0→200km/h→0)

テスト結果一覧	
車名	計測結果
メルセデス・ベンツE63AMG S 4マチック	17.0秒
ボルシェ・パナメーラ・ターボS	18.3秒
BMW M5	18.4秒
メルセデス・ベンツCLS63AMG P.P	18.4秒
アウディ RS6 アバント	18.7秒
ボルシェ 911 カレラS	18.8秒
アウディ RS5 クーペ	20.9秒

▶36mスラローム

テスト結果一覧	
車名	計測結果
BMW M5	132km/h
アウディ RS6 アバント	131km/h
ボルシェ・パナメーラ・ターボS	131km/h
ジャガー XKR-S	131km/h
メルセデス・ベンツCLS63AMG P.P	130km/h
レクサスIS-F	130km/h
メルセデス・ベンツE63AMG S 4マチック	129km/h

▶最大横加速度

テスト結果一覧	
車名	計測結果
アウディ RS5 クーペ	1.30G
メルセデス・ベンツE63AMG S 4マチック	1.30G
ボルシェ・パナメーラ・ターボS	1.30G
BMW M5	1.25G
アウディ RS6 アバント	1.20G
レクサスIS-F	1.20G
アウディ TTS	1.15G

とはいえ、実際に走らせてみると、レーシングドライバーがRS6をちゃんとドライブできるのは間違いなかった。即ちそれは、ポテンシャルを引き出せる、というアウディの言葉が真実であった証しだ。だからこれを使いこなせるレーシングドライバーたちが羨ましい。それはサーキットを走ったすぐ後に明らかになるもので、そこには明確なコンセプトが横たわっていると思えたのは本当だ。

2トンの車重を持ちながら100km/hに到達するのにたった3・9秒しか要さないその加速力に、パッセンジャーの誰もが驚くだろう。その驚きは、例えばそれがひとりであっても、あるいは4名乗車に荷物満載でも変わらないはずだ。このクルマのためのユニークなクワトロシステムは、トルク配分を前後40対60とし、必要に応じて最大70%をフロントに、そして85%をリヤに配分する。また、RS6のサスペンションはアバントのエアサスからコイルによるスポーツサスペンションへと変えられている。そのメーカー発表の最高速度は何と305km/hだ。とてつもなく速い、スーパリアバントである。もちろん、他に敵なしと言っても過言ではないだろう。



標準で装備されるシートは絶妙だ。高いホールド性を示しながらも乗車性がとにかく良い。無論、長距離ドライブにも耐える、完全無欠のスポーツシートと言えるだろう。

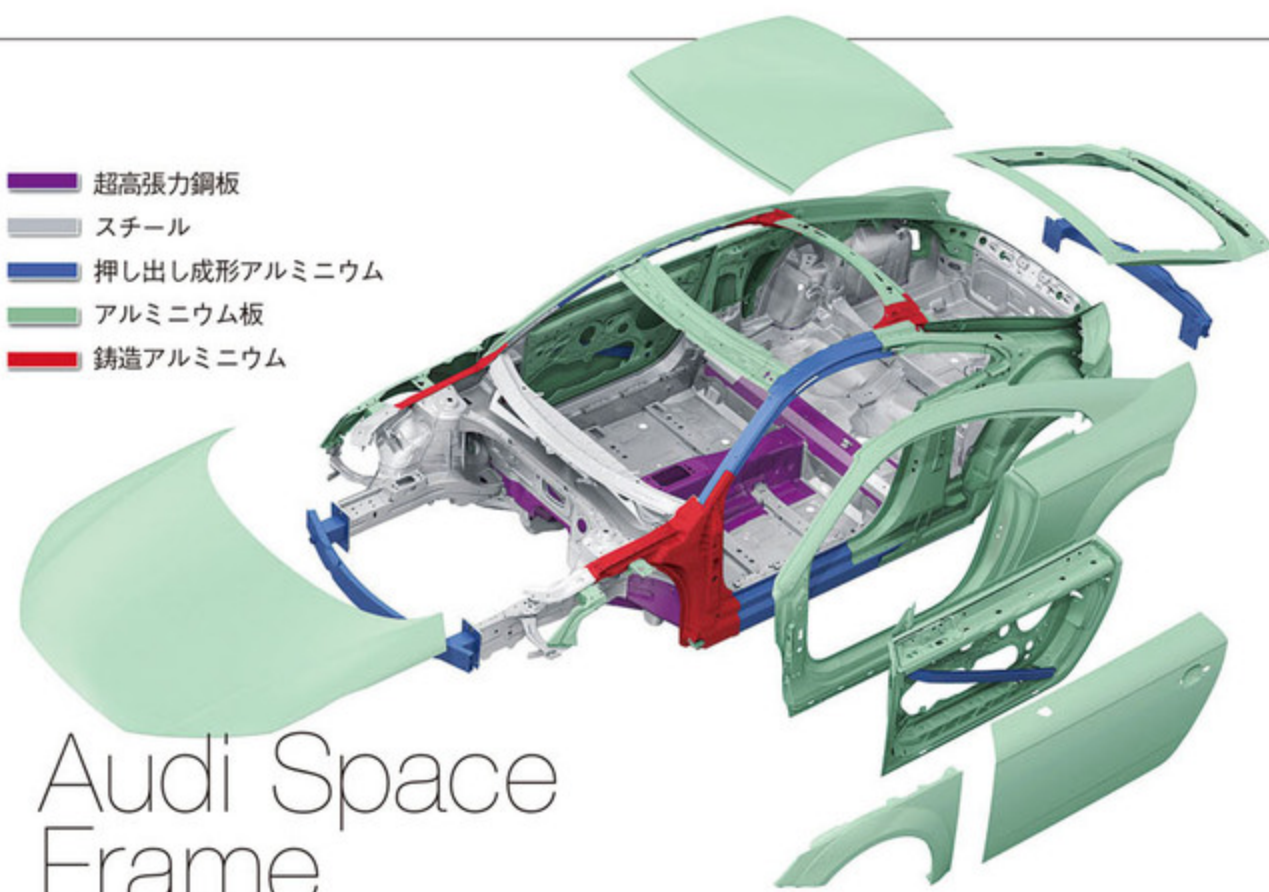




Design

この独特のプロポーションこそTTのアイコン。三代目でもそれを用いていることには感心するばかりだ。全長4180mmを先代と同様に維持しつつホイールベースは安定性を狙い37mm延長。オーバーハングもさらに切り詰めている。全高の1352mmも同一値である。

- 超高張力鋼板
- スチール
- 押し出し成形アルミニウム
- アルミニウム板
- 鋳造アルミニウム

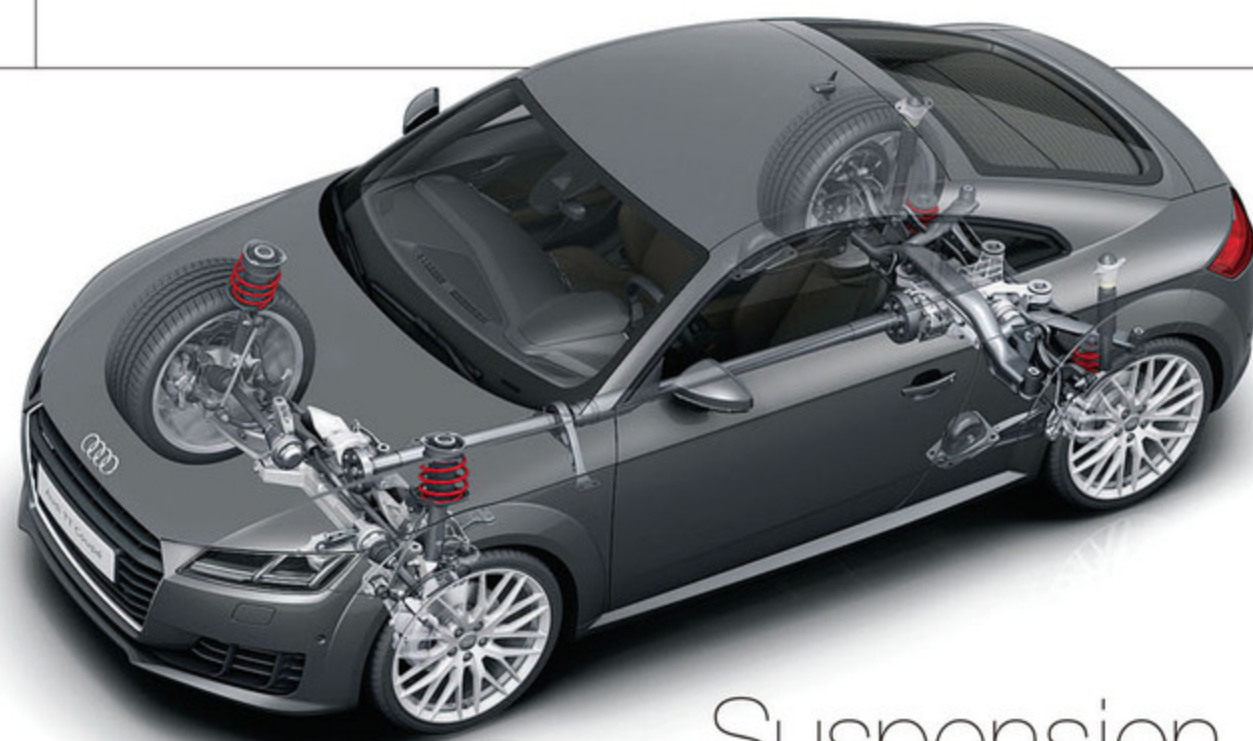


Audi Space Frame

軽量化こそTT最大の特徴。三代目も当然ASF(オーディ・スペース・フレーム)を用いているが、特質すべきは適材適所の判断だ。アンダーボディには超高張力鋼板を、パッセンジャーセル部には同素材を使用しながらも軽量化を施した素材を選択している。またサイドシルやルーフレームには押し出し成形アルミを使用し、鋳造アルミ結節で接合するという拘りを見せる。その他、ボンネットやドア、トランクリッドにもアルミを用いた結果、先代比で50kgの軽量化に成功したという。

エアを完全に新開発し、制御ロジックを見直している。中でもダイナミックモードを選択した際には、わりと早い段階からリヤ側にトルクを送り込み、トラクション性を優先させているのが肝。これに加えて、シーンに応じて制御する電子機械式のプログレッシブステアリングで切れ角を抑え、さらにマグネティックライドでダンパーの減衰を制御(=最適化)。さらにESCのカットオフも可能にしたことから、以前よりもはるかにダイナミックな走りを目指に開発したのが分かる。

そしてエンジン&トランスミッションは、最高峰のTTSを例に挙げれば、搭載される直列4気筒ターボは310ps&380Nmを発揮、これに6速MTもしくはSトロニック(DSG)が組み合わされるから必要にして十分だろう。というか、むしろこのパワーバランスこそ見事な設定で、かなり現実的な領域で限界付近を楽しませるのが明白だ。実際に乗らなければ分からないが、乗らずとも“出来の良さ”を思わせる、紛れもない事実が新型TTからは覗えるのは確かである。



Suspension

フロントはマクファーソンストラット、リヤは4リンク式を採用。先代から刷新されたアダプティブ・ダンパー・コントロール・システムは、マグネティックライドによるもので、全3モード(コンフォート/オート/ダイナミック)を備えるが、各ホイール個別にダンパーを制御(TTSのみ標準)。また、シーンに応じてステアリングを少ない切れ角で対応する、電子機械式のプログレッシブステアリングも備えている。

Audi TT

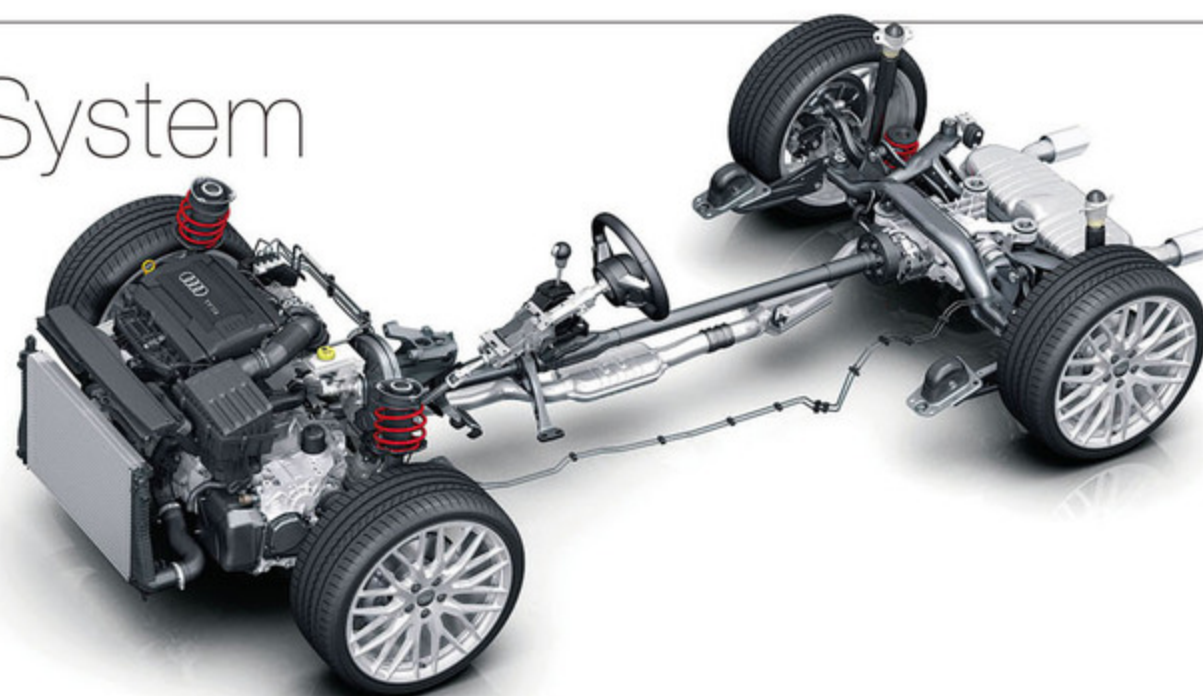


Engine

エンジンのラインアップは直列4気筒の3種類。2種類のガソリンエンジンに1種のディーゼルを用意する。その中でも最強なのが310ps&380Nmを誇るTTS。排気バルブコントロールやバルブリフトシステムその他、エキゾーストにも可変フラップを装備。効率化とサウンド面での演出も施している。組み合わせられるトランスミッションは、6速MTが標準。オプションの6速Sトロニック(DSG)にはローンチコントロールを備えている。

Quattro System

クワトロシステム=4WDもまたTTにとっては常識の策。スポーツ性をさらに高めるために新型では電子油圧制御マルチプレートクラッチをリヤアクスルに配置し、重量も先代比で1.5kgの軽量化に成功した。無論4WDのトルク配分などの制御は電子式によるものだが、ソフトウェアの改善はスポーツ性のみならず、燃費性能にも貢献するよう改善された。シーンによっては、4WDシステムの一時的な停止も行うという。



Quattro Work

最適なトラクションとバランスのとれた駆動配分を実現するクワトロシステム。ダイナミックモードでは、早い段階からリヤ側へ多めにトルクを配分するように設定。また、トルクベクタリングも装備されているだけに、コーナーに応じて前後左右それぞれに自動的にトルク配分を行う。もちろんESCの完全オフも可能。ニュートラルステアからドリフト走行まで対応するという。

TTの狙い。

最も個性のかつ斬新なデザインで魅了する、スポーツモデルのオーディTT。その最新作はコンセプトを継承しながら、すべてが進化を果たしている。正式デビュー前にこの第三代型TTに込められたオーディの核心に迫りたい。

TEXT●野口 優 (Masaru Noguchi) PHOTO●Audi AG



Cockpit

“シンプルであることが最適”と謳うTTのコックピット理念は、三代目でも追求。メーターパネルは様々な表示を可能にするディスプレイ式を採用し、エアコンの吹き出し口の中央にもディスプレイを設け、温度調整もその周りのダイヤル操作で行うなど見事にまとめている。また各種操作を行うインフォテインメントシステムのMMIタッチパッド及びロータリープッシュボタンの精度も格段に向上しているという。



Display

メーターパネルの役割を果たす、12.3インチのTFTモニター。MMIロータリープッシュボタンを操作すれば、写真のようにインフォテインメントモード(メニュー画面)からナビゲーションモード、さらにレブカウンターを大きく表示するものから、通常のメーターなど、様々に変更できる。その他、目的地などの入力ではMMIタッチパッドに手書きして呼び出すことも可能。もちろんスクロールやズームもこれできるという。



卓越したスポーツ性と先進的なデザインを見事なまでに融合することに成功したオーディTT。初代のデビュー時、その斬新さゆえに多くのジャーナリストが戸惑いを隠せなかったが、それも束の間、瞬く間に浸透していき、今では多くのファンを世界中にもつまでに至った。そのTTも遂に三代目へと進化を果たし、先のジュネーブ・ショーで初披露。相変わらずの存在感もさることながら、やはりTTというスポーツカーにオーディは相当に入れ込んでいると思う。このクラスのスポーツカーとしては、独自性が強いだけでなく、全体のバランスが良いのが美点。決してデザインだけではないのである。

まず注目したいのは、シャシー関連。フォルクスワーゲングループが展開するモジュラーシャシー“MQB”をベースにして、これにASF(オーディ・スペース・フレーム)を用いたことだろう。もちろん、MQBはすでにVWゴルフVIIやオーディA3に使用され、高評価なのは言うまでもないが、TTとなれば、より“リアルスポーツ”を狙いたいことから、オーディはボディの軽量化を目的にアルミニウムパネルを全面に使用。その結果、先代比で50kgのダイエットに成功した。しかもMQBを使用しつつ、剛性を確保するために部分的にマテリアルを使い分けているのも見事だ。特に応力が強く掛かるアクスル付近には超高張力鋼板を選択するなど、スポーツ走行に対するアプローチを以前にも増して強化している。その一方、基本設計部分、つまりディメンションの設定にも抜かりはなく、キープコンセプトを謳うためにも全長は先代とほぼ同一ながら、ホイールベースは37mm延長、オーバーハングも切り詰め、より高い安定性を狙っている。

一般的にホイールベースが伸びれば、旋回性はやや犠牲になると言われているが、オーディはTTの直進安定性向上をまずは狙い、コーナリングに関しては、エンジンパワーとクワトロシステム(ハルデックスの第5世代)を用いれば、確実に好転させることができると判断したのである。新型においては、前後トルク配分を決定するソフトウ

Exterior

先代よりもワイド&ローな印象を与えるフロント周り。シングルフレームグリルを幅広く水平にとることに、実寸以上の迫力を実感させることに成功。わずかに湾曲したボディに適度にシャープさを与えて、新しい緊張感を創出しているのは見事である。



Matrix LED Headlights

A8の採用からはじまった“マトリックスLEDヘッドライト”。TTではオプションとして用意される。これは12個のLEDからなる同社自慢のシステムで、ハイビーム時に対向車や歩行者などとすれ違った際、相手がいる部分のみ避けて眩しさを与えないというものだ。また、ナビゲーションのデータを用いてコーナリングライトとしても機能する。

AUDI SPECIAL

REPORT●藤野太一 (Taichi Fujino)

PHOTO●アウディジャパン (Audi Japan)

歴史的転換期。

「セミワークス体制でGT300に参戦」

ドイツメーカーと日本のプライベートーターがタッグを組む。アウディジャパンとツ山レーシングの提携が今年のGT300クラスで実現した。奇しくも、時を同じくしてBMWジャパンもスタディとの提携を開始し、いま、日本のレースは大きな転換期を迎えている。

「社 長になって実現したかったこととが3つある。横浜・みなとみらいにシヨールームを作ること。サッカー日本代表のスポンサーをすること。そして、アウディのDNAとも言えるモータースポーツ活動に注力すること。それが叶った」

スーパーGT開幕戦の決勝前夜、アウディジャパンの大喜多社長は、チームスタッフやドライバーに向けてそう意気込みを語った。

今年3月、アウディジャパンとツ山レーシングがパートナーシップを組み、スーパーGTシリーズGT



チーム体制 監督：鬼木秀和 ドライバー：リチャード・ライアン、藤井誠暢 スポンサー＆サポート体制：NOVAエンジニアリング、ヨコハマタイヤ、GOETHE (幻冬舎)、Audi Financial Services

Audi Team Hitotsuyama

300クラスに新たなチーム「Audi Team Hitotsuyama」として参戦することが発表された。ドライバーはリチャード・ライアンと藤井誠暢。本国のモータースポーツ部門「Audi Sport」からのエンジニアサポートを受け、いわゆるセミワークス体制で今シーズンに望む。

そもそもツ山レーシングは、一ツ山康氏と幹雄氏の兄弟が作りあげた日本を代表するプライベートチームだ。1990年から全日本ツーリングカー選手権に参戦。兄弟自らが

リチャード・ライアンと藤井誠暢の両ドライバーとアウディジャパン大喜多社長。「欧州に比べ、日本におけるモータースポーツの認知はまだ低い。その魅力やR8のパフォーマンスなども知って欲しい」と熱く語る。





今年のパートナーであるヨコハマタイヤとの相性は良好。ただしBoPによるエアロストリクターの制限で現在はパワー不足に悩まされており、予選での速さは望めない状況だ。粘り強い走りで見事8位入賞を果たした。

ドライバーとして活躍してきたことでも知られる。以来、GT300のみならず、GT500やル・マンチャレンジ、カレラカップなどさまざまなカテゴリーでレースを続けてきた。「走り始めたのはもう40年以上も前のこと。グループAに参戦した頃から、正式に一ツ山レーシングとしての活動が始まった。とにかく本業を頑張るって利益を出して、それをすべてレースにつぎこむ。そしてまた働く、その繰り返し。我ことながらよくやっていると思いますね」とチームオーナーである幹雄氏は笑う。

アウディR8 LMSをいち早く国内に導入したのも一ツ山レーシングだ。2011年のスーパー耐久シリーズでは、シリーズチャンピオンを獲得した。そうした流れをうけ2012年のGT300クラスには4台ものR8が参戦する状況を見せたが、BOP（性能調整ルール）の影響もあり昨シーズンは一ツ山の擁する1台のみになってしまった。現状に危



機感を抱いた大喜多氏が今回の提携実現に向けて尽力したという。そのときの様子を幹雄氏はこう述懐する。「昨年のル・マン24時間で大喜多社長に同行する機会がありました。3日間くらいスケジュールの中で、アウディスポーツ代表の（Dr.ウオルフガング）ウルリッヒ氏をはじめ、上層部のメンバーと2、3度ミーティングするチャンスがあり、大喜多社長は、日本でももっとモータースポーツに注力したいと何度も訴えかけてくれて。その頃からこの提携の話が本格的に進みはじめた。これは日本のレース界にとって画期的な出来事だと思いましたね」

アウディはその年、ル・マン通算12勝、4連覇を果たした。そこで始めた交渉が、WECの富士開催の場なども経て、今年ようやく実を結んだ。4月だというのに、時おり電が降ってくる。そんな天候の中で開幕戦の決勝レースがはじまった。BOPによるパワー不足に苦しむ#21アウディR8 LMS Ultraは、予選16位からのスタート。オープンニングラップで不運なアクシデントに巻き込まれ、一時はクラス23位まで脱落するも、スタートドライバーの藤

井選手は冷静な判断で勝負時を見極め順位を挽回。後半、ライアン選手は安定したペースで周回を重ね、クラス8位入賞でフィニッシュした。まだまだ課題は多いというが、無事に完走を遂げたことに幹雄氏は安堵の表情を浮かべた。

「約25年の活動の中で、初めてこれだけの規模、レベルのチームができた。これは日本のレース界にとっても凄いこと。今後さらに盛り上げていくひとつのきっかけになるはず」

現在一ツ山レーシングの主たるチーム運営は息子である亮次氏と陽介氏の2人が引き継いでいる。日本人には希薄だと言われるモータースポーツのDNAはこうして継承され、育まれていくのだろう。そして、この歴史的なコラボレーションに新しい文化の胎動を感じるのだ。

井選手は冷静な判断で勝負時を見極め順位を挽回。後半、ライアン選手は安定したペースで周回を重ね、クラス8位入賞でフィニッシュした。まだまだ課題は多いというが、無事に完走を遂げたことに幹雄氏は安堵の表情を浮かべた。

「約25年の活動の中で、初めてこれだけの規模、レベルのチームができた。これは日本のレース界にとっても凄いこと。今後さらに盛り上げていくひとつのきっかけになるはず」

現在一ツ山レーシングの主たるチーム運営は息子である亮次氏と陽介氏の2人が引き継いでいる。日本人には希薄だと言われるモータースポーツのDNAはこうして継承され、育まれていくのだろう。そして、この歴史的なコラボレーションに新しい文化の胎動を感じるのだ。

井選手は冷静な判断で勝負時を見極め順位を挽回。後半、ライアン選手は安定したペースで周回を重ね、クラス8位入賞でフィニッシュした。まだまだ課題は多いというが、無事に完走を遂げたことに幹雄氏は安堵の表情を浮かべた。

「約25年の活動の中で、初めてこれだけの規模、レベルのチームができた。これは日本のレース界にとっても凄いこと。今後さらに盛り上げていくひとつのきっかけになるはず」

現在一ツ山レーシングの主たるチーム運営は息子である亮次氏と陽介氏の2人が引き継いでいる。日本人には希薄だと言われるモータースポーツのDNAはこうして継承され、育まれていくのだろう。そして、この歴史的なコラボレーションに新しい文化の胎動を感じるのだ。

井選手は冷静な判断で勝負時を見極め順位を挽回。後半、ライアン選手は安定したペースで周回を重ね、クラス8位入賞でフィニッシュした。まだまだ課題は多いというが、無事に完走を遂げたことに幹雄氏は安堵の表情を浮かべた。

「約25年の活動の中で、初めてこれだけの規模、レベルのチームができた。これは日本のレース界にとっても凄いこと。今後さらに盛り上げていくひとつのきっかけになるはず」

現在一ツ山レーシングの主たるチーム運営は息子である亮次氏と陽介氏の2人が引き継いでいる。日本人には希薄だと言われるモータースポーツのDNAはこうして継承され、育まれていくのだろう。そして、この歴史的なコラボレーションに新しい文化の胎動を感じるのだ。

井選手は冷静な判断で勝負時を見極め順位を挽回。後半、ライアン選手は安定したペースで周回を重ね、クラス8位入賞でフィニッシュした。まだまだ課題は多いというが、無事に完走を遂げたことに幹雄氏は安堵の表情を浮かべた。

「約25年の活動の中で、初めてこれだけの規模、レベルのチームができた。これは日本のレース界にとっても凄いこと。今後さらに盛り上げていくひとつのきっかけになるはず」

現在一ツ山レーシングの主たるチーム運営は息子である亮次氏と陽介氏の2人が引き継いでいる。日本人には希薄だと言われるモータースポーツのDNAはこうして継承され、育まれていくのだろう。そして、この歴史的なコラボレーションに新しい文化の胎動を感じるのだ。

井選手は冷静な判断で勝負時を見極め順位を挽回。後半、ライアン選手は安定したペースで周回を重ね、クラス8位入賞でフィニッシュした。まだまだ課題は多いというが、無事に完走を遂げたことに幹雄氏は安堵の表情を浮かべた。

「約25年の活動の中で、初めてこれだけの規模、レベルのチームができた。これは日本のレース界にとっても凄いこと。今後さらに盛り上げていくひとつのきっかけになるはず」

現在一ツ山レーシングの主たるチーム運営は息子である亮次氏と陽介氏の2人が引き継いでいる。日本人には希薄だと言われるモータースポーツのDNAはこうして継承され、育まれていくのだろう。そして、この歴史的なコラボレーションに新しい文化の胎動を感じるのだ。

井選手は冷静な判断で勝負時を見極め順位を挽回。後半、ライアン選手は安定したペースで周回を重ね、クラス8位入賞でフィニッシュした。まだまだ課題は多いというが、無事に完走を遂げたことに幹雄氏は安堵の表情を浮かべた。

「約25年の活動の中で、初めてこれだけの規模、レベルのチームができた。これは日本のレース界にとっても凄いこと。今後さらに盛り上げていくひとつのきっかけになるはず」

Result

2014 SUPER GT GT300 Round.1 Okayama International Circuit

Po	No	Machine	Driver	Time	Laps	Best Lap	Tire
1	4	グッドスマイル 初音ミク Z4 BMW Z4 GT3 / P65B44	谷口 信輝 片岡 龍也	1:58'28.101	77	1'29.166	YH
2	7	Studie BMW Z4 BMW Z4 GT3 / P65B44	ヨルグ・ミュラー 荒 聖治	0.329	77	1'29.231	YH
3	11	GAINER DIXCEL SLS Mercedes-Benz SLS AMG GT3 / M159	平中 克幸 ピョン・ビルドハイム	1Lap	76	1'29.437	DL
4	3	B-MAX NDDP GT-R NISSAN GT-R NISMO GT3 / VR38DETT	星野 一樹 ルーカス・オールドネス	1Lap	76	1'29.999	YH
5	65	LEON SLS Mercedes-Benz SLS AMG GT3 / M159	黒澤 治樹 尾 泰輔	1Lap	76	1'29.967	YH
6	55	ARTA CR-Z GT Honda CR-Z / J35A	高木 真一 小林 崇志	1Lap	76	1'29.674	BS
7	86	クリスタルクロコ ランボルギーニ GT3 Lamborghini Gallardo GT3 / CEH	細川 慎弥 山西 康司	2Laps	75	1'30.130	YH
8	21	Audi R8 LMS ultra Audi R8-LMS ultra / CJJ	リチャード・ライアン 藤井 誠暢	2Laps	75	1'30.856	YH
9	0	MUGEN CR-Z GT Honda CR-Z / J35A	中山 友貴 野尻 智紀	2Laps	75	1'30.307	BS
10	10	GAINER Rn-SPORTS SLS Mercedes-Benz SLS AMG GT3 / M159	植田 正幸 山内 英輝	2Laps	75	1'29.735	DL

* 10位以下省略



JUST
Arrived
DRIVING
IMPRESSION

01

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

R、吠える。

ク

ルマ界こそって21世紀を標榜する昨今。新しい激流の中洲には、いわゆる正統派マニアが取り残されてしまった感もある。そこに颯爽と登場したジャガーXJRが一隻の救命艇に映ったとしても、あながち的外れとは言えない。世の中、新しいだけが正義ではないからだ。

心ゆくまでパワーとトルクに耽溺したのは久しぶりだが、結論から報告すると、胸の底から懐しさがこみ

上げて来る。前世紀に学んだクルマ学が、ここでは聖典のごとく守られている。何もかもシンセサイザー化してしまったハイエンド領域にあって、アコースティックな風合いを湛える希有な真正スポーツサルーンだ。簡単に輪郭を復習しておく、スリークな線をまとう4ドア・ボディは基本的にXJそのもの。ホイールベース3m以上、全長5・1m以上にも及ぶ巨軀とはいえ、自慢の総アルミ・モノコックの御利益で、重量2トン以下に踏み留まっている。内

550psの
ラグジュアリーセダン。

JAGUAR XJR

“R”の称号を与えられたXJのフラッグシップは、圧倒的な加速と卓越したコーナリング・スピードによってドライバビリティに優れたクルマに仕上がっていた。かつてダブルシックスを所有したことのある熊倉重春が試乗する。



容の豊満ぶりを考えると、これでも超軽量設計と言いたい。

ジャガー・サルーン史で最強最速を謳うXJRの心臓は、これまで上級モデルとして君臨してきたスーパースポーツから受け継いだ4999ccのV8スーパーチャージャー（今でもスーパースポーツLWBには載っている）。その過給圧を高めるなどで得られた最高出力は550ps/6500rpm（40ps増強）、最大トルクは69・3kgm/3500rpm（5・6kgm増強）。トルクカーブも少し尖って剣気を帯びる。シャシー各部にもグレードアップが施され、専用のバンパーやサイドシルカバーが屈強な筋力を暗示する。

……と、これだけ見れば、なんとかパワーでAMGに追いつくだろうという哀しさが漂ってしまうが、乗ってみた瞬間、ジャガイモ野郎など傍へも寄せつけない、凜としたジョン・ブル魂が全身にめり込んでくる。クルマとは単なる機械ではなく、愛犬

や愛馬のごとく慈しんで付き合うものだという血の通った価値観が、乗るほどに痛感できるのは本々だ。

だから、これほど逞しいチューニングを施されても、あからさまに力を誇示しない。それは、スタートボタンを押せばわかる。始動の瞬間、太い2本のテールパイプからはブロロツとバリトンが地を這うが、程良く抑制されたレベル。思いきり吹かしても、とうてい誰かを驚かせるには至らない。そういう下品な行爲を恥とする気風が、ここには見える。

電源オンとともにコンソール中央にせり上がるシフトダイヤル（今のジャガーに共通）でDを選んで走りだすと、普通に踏めば普通。そこからは踏み込みの度合いに応じ、さまざまな貌を自在に見せてくれる。ここで注目したいのは、エンジンの特性とZF製ATとの絶妙なやり取りで、8速もあることが、正しい意味で活きている。最新設計の大排気量スーパーチャージャーではあっても、やたらトルクバンドが広いわけではなく、明快にメリハリが彫られているのだ。低回転から安易に踏むだけでは肩透かしを食う。だからXJRらしさを期待するなら常に少し積極気味に踏み、低いギヤを長めに保つ





Just Arrived
DRIVING IMPRESSION

01

JAGUAR XJR



XJRに搭載される5.0 V8スーパーチャージドのパワーは、これまでのトップグレードのXJスーパースポーツより40psと5.6kgm、アウトプットの数値が大きく、500psの台を軽々と超えて550psにも達している。エンジンカバーにRの文字が光る。

のがコツ。そうやって3500rpmを超えると響きが遅くなり（繰り返して書くが、喧しくはない）、しゃにむに押し出す。だからといって、そのままビシャッとして6800rpmのリミットまで引つ張りきるのも、XJRにふさわしい唄わせ方ではない。過給効果の高まりを体感しはじめる3000〜3500rpmあたりから、ボタンと床まで一気にではなく、じっくり鞆で空気を送り込む感じで踏んでこそその品格だろう。それでも凡百のクルマなど瞬時にしてミラーの彼方に消し去るところがXJRの真骨頂だ。

そこに8速ATの出る幕もある。Dレンジのままでも、8速でのクルージングから瞬間ごとの踏み込み方に時間差ゼロで反応し、7速、6速どころか、場合によっては4速以下までも飛び下りてくれる。つまり変速機の学習機能が、エンジンの最も

美味な領域を保ち続けてくれるわけだ。ちなみに、さすが大トルクを誇るだけあり、100km/h巡航状態は8速で1300rpmにしかない。つまり200km/hは2600rpmのみ。これでは、日本の公道では、3000rpm以上を使う機会などないかもしれない。

こんなパワーの余裕を享受できる裏には、きわめて入念なサスペンションの強化が控えている。これもエンジン同様あからさまではなく、ハイエンドサルーンにふさわしい乗り心地というか落ち着きはほとんど損なわれず、人間らしい感覚を疎外するほどロボット的でもなく、こういうクルマをこう操りたいと思う心情に食い込むようなチューニングだ。そのうえでジャガー開発陣が的確に勘どころを押さえてみせたのはさすがだ。会議の産物ではなく、本質を理解し抜いた少数精鋭のテストドラ



インパネまわりは他のXJシリーズと共通だが、シート背もたれ部に「R」のロゴがエンボスされるなど、フラッグシップかつスポーツサルーンであることを随所で主張する。シートはレッドの他、黒、アイボリー、タンなど5色が用意され、ドライバーズシートはホールド性の良いスポーツシートが奢られる。センターコンソールやドアハンドルのパネルはピアノブラックとカーボンの2種類を用意。フル液晶とされたバーチャルインストルメントには三連メーターが配され、中央の速度計は300km/hまで刻まれる。



SPECIFICATIONS ジャガー XJR

■ボディサイズ:全長5135×全幅1905×全高1455mm ホールベース:3030mm トレッド:①1630mm ②1610mm
 ■車両重量:1960kg ■エンジン:V型8気筒DOHC+スーパーチャージャー ボア×ストローク:92.5×93.0 圧縮比:9.5 総排気量:4999cc 最高出力:405kW (550ps)/6500rpm 最大トルク:680Nm (69.3kgm)/3500rpm
 ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:FR ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ディスク径:①380 ②370mm ■タイヤサイズ:①265/35ZR20 ②295/30ZR20 ■パフォーマンス: 最高速度:280km/h(リミッター介入) 0→100km/h:4.6秒 ■エミッション (EU複合)CO₂排出量:270g/km 燃料消費率(JC08モード)6.8km/ℓ ■車両本体価格:1743万円

XJRは単なる機械ではなく、愛犬や愛馬の如しと感じられる。

イバーがどこまでも走ることによってのみ到達できた境地と言いたい。これまでもXJのシャシーは高度なバランス感が光っていたが、ただひとつ気になったのは、ヘアピンなどに勢いよく突っ込むとフロント外側に過大な荷重がのしかかり、逆にリヤ内側の接地圧が抜けかかったこと(気張らず慎重にブレーキングしてから、軽い加速状態でコーナリングすれば問題なかったが)。それが今

度のXJRでは、かなり攻めてもリヤが路面に食い込んだように踏ん張りきり、負担が減ったフロントが楽々と操向の任務を遂行できるようになっている。前265/35ZR20、後295/30ZR20のピレリPゼロも余裕たっぷりに路面を掴みきる。初代XJ6を開発した半世紀近くも前、「乗り心地や遮音はサスペンションと車体が責任を持って引き受ける。タイヤは動的な性能だけに専念しろ」

と胸を叩いたジャガーの心意気は健在だ。

これら余りある(ありすぎる)潜在性能を脳裡に描きつつXJRのステアリングを握ると、否も応もなく選ばれし者だけが抱く恍惚感に包まれる。その中で惜しいのは、これほど凝りに凝った内装とはいえ、往年にくらべれば、息詰まるほど重い充実感を味わえないこと。機能としては隔世の感があるほど進化したものの、たとえばXJ40時代に到達した高みは、もう再現できないのだから。そんな不満を小声で漏らしてみせるのも、今XJRに乗る資格の一部としておこつか。



トランクはお世辞にも広いとは言いがたいが、それでも500ℓの容量を持つ。XJR用に開発されたテクニカル・グレイフィニッシュの20インチ軽量鍛造ホイールが装着され、ピレリPゼロと組み合わせられる。



ブレーキキャリパーは前後ともにレッドカラーとされる。500psを超えるパワーを有するわりには控えめなエキゾーストエンドだが、これは、自重気味に配された「R」のエンブレム同様、イギリス人好みの「アンダーステートメント」という気配りかもしれない。



JUST
Arrived
DRIVING
IMPRESSION

02

REPORT●佐藤久実
(Kumi Sato)

PHOTO●森山良雄
(Yoshio Moriyama)

新

型キャデラックCTSは、「アメリカン・ラグジュアリー・ブランド」に相応しい風格が備わる。斬新なデザインでありながら、キャデラック111年の歴史と伝統を感じさせる雰囲気があるのだ。

デザインにもトレンドがあるせいか、同じような時期に発売されるクルマの中には、ディテールが似ていたりすることもあるが、キャデラックは何にも似ていない、唯一無二なオリジナリティがまた、存在感を強めている。

フロントマスクのLEDの使い方も斬新だ。通常、ヘッドライト周りにアイライン的に使われるが、CTSはボンネットラインに沿って、さらにフェンダーからバンパーまで、縦方向に間接発光LEDを備え、鮮烈な表情を作り出している。

先代CTSに対して、全長は100mm長くなった。その一方、ルーフレインやフードライン、ウインドシールド基部は約25mm低くなるなど、より低く、より長く、よりスリムなプロポーションとなったのも、存在感を際立たせている要因だろう。

革新的なのは見た目だけじゃない。

スチールとアルミニウム構造、ドアにもアルミニウムを採用するなど、徹底した軽量化により先代より約100kgも軽くなった。さらに、118mにも及ぶ構造用接着剤を使うことで、ボディ剛性も先代より40%高められている。

見た目のボディの大きさに対して、一体感のある走りにより、軽さや剛性を実感することができる。

単純な発想かもしれないが、ビッグサイズのアメ車にはビッグエンジンというイメージがある。今どき、そうとも限らないが。とはいえ、世の流れとしてはエンジンのダウンサ

洗練された、 アメリカン ラグジュアリー

Cadillac CTS

「高級な設えと充実の装備。」

ボディがひとまわり拡大されてEセグメント級になった3代目CTSは、V8エンジンを廃止し、代わりに直列4気筒エンジンを採用した。2.0直4エンジンはターボで過給され、276ps/400Nmを発生するが、かつてのアメリカンラグジュアリーは、どう進化したのだろうか？



先代から継承するフルラップレザの「カット&ソー」ダッシュボード&トリムはいうまでもなく、人気のマテリアルアイテムをふんだんにあしらった高い質感を持つインテリアは、ひと昔前のプラスチックなアメリカンインテリアと一線を画し、欧州プレミアム勢を凌駕するほどのフィニッシュレベルに達している。先代から30mm延ばされたホイールベースはリヤシートの居住性とトランク容量の確保に貢献している。

エンジンが常識で、CTSも例外に漏れず、2.0直噴ターボエンジンを搭載する。当然の流れ、とは思いますが、いくら軽くなったとはいえ、動力性能的に「足りる」というより「キャデラックらしい、ゆとり」ある走りは残っているのだろうか、という懸念もあったが、一般道はもちろん、高速やワインディングでさえ、何のストレスもなく、エンジンが過剰に頑張っている感もなく走ってくれた。

サスペンションには、マグネティック・ライドコントロールを備える。磁性流体により減衰力を制御するも





SPECIFICATIONS キャデラック CTS エレガンス

■ボディサイズ:全長4970×全幅1840×全高1465mm ホイールベース:2910mm トレッド:(F)1560 (R)1568mm ■車両重量:1700kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+インタークーラー付きターボチャージャー ボア×ストローク:86.0×86.0 総排気量:1998cc 最高出力:203kW (276ps)/5500rpm 最大トルク:400Nm (40.8kgm)/3000~4500rpm ■トランスミッション:6速AT ■駆動方式:FR ■サスペンション形式:(F)マクファーソンストラット (R)マルチリンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径:(F)321 (R)315mm ■タイヤサイズ:(F)&(R)245/40R18 ■パフォーマンス:0→60mph 6.1秒 ■エミッション 燃料消費率(Comb)9.8km/ℓ ■車両本体価格699万円

ので、1/1000秒ごとに路面状況を検知し、5/1000秒でダンピングを変化させるという、キャデラック自慢のダンパーだ。前後重量配分50対50というバランスの良さも、もちろん動きの良さに反映されているが、それに加え、緻密なサスペンションのコントロールが、無駄な動きを抑えながら、時にゆったり、時に俊敏にクルマを走らせる。ブレンドのブレーキが装備され、ワインディングでのストップピングパワーも文句なし。

走っていて、尖ったところ、目立つところがない。これ、セダンに対する最大の賞賛だ。エンジンも、性能的には必要十分だが静かだから特に存在感があるわけではなく、乗り味も快適なだけに意識することがない。しかも、ハードとしてのゆるさは皆無でありながら、乗り味としてゆったりとしていて、まさにサルーンカーに相応しい雲間気を醸し出している。これはサスペンションだけでなく、ステアリングにもいえる。電動パワーステアリングは操舵力も重過ぎず軽過ぎず。そして、過剰にステアリングギア比をクイックにせず、ゲインを高めてもいない。でも、切れば切った分だけちゃんと反応してくれる。最近の欧州プレミアムブランドの同クラスのモデルは、スポーティさや俊敏性をアピールするあまり、時に過敏すぎるほどのステアリングレスポンスもあるが、CTSは素直なレスポンスで安心感が高い。運転していて何かホッとする。

安全装備に関しても、抜かりない。前方衝突を警告するフォワードコリジョンアラートやレーンデパチャーワーニング、死角に他車がいることを知らせるサイドブラインドゾーンアラートなど、最新装備満載。さらに、オートマチック・パーキングアシストやリヤビューカメラも装備

されるため、ボディの大きさを持て余すこともない。

そして、BOSEの「センターボイントサラウンドサウンドシステム」が搭載され、ゴキゲンなサウンドも楽しめる。

CTSは、最新技術を採用し、走りの性能は大幅に向上しているが、良い意味でアメリカなゆったりした乗り味はちゃんと残されている。先代CTS-Vが、ニウルブルクリンクで開発を進め、タイムアタックして話題になったが、今回、新型CTSに乗り、過酷な環境で鍛えられてきた成果がシャシーやボディの進化に確実に反映されていることを実感した。

本国には3.6ℓ V6ツインターボや3.6ℓ V6NA仕様も用意されるが、日本市場に導入されたのは、276ps/40.8kgmを発揮する2.8ℓの直4ターボエンジンのみ。直噴方式で可変バルブタイミングシステムが備わり、ラグの少ないツインスクロールターボ方式を採用する。タイヤ&ホイールは、Luxuryが17インチ、Eleganceが18インチとなる。



ファッションで選ぶクロスオーバー

VOLVO V40 CROSS COUNTRY T4 NORDIC



ボ ルボは2.0直列5気筒ターボモデル(T5 AWD)にのみラインアップしていた「クロスカントリー」を、1.6ℓにも「T4ノルディック」として登場させた。本格アウトドアをイメージさせる、クロスカントリーという記号性。これをより安価に提供するのがその目的だろう。というのもこのT4ノルディック、駆動方式もFWDのみと割り切っている。シテュースを主とする、限定200台のボルボ版クロスオーバーだ。

全体で30mm、最低地上高で10mm上げられたという車高は、高まったシートポジションと共に、適度に見晴らしがよい。車高を10mmアップしてもアーム角に下反角がついていないというのは、多分AWDと同じシャーシーを使っているからだだろう。だとすればサブフレームの取り付け位置も20mm下げられているから、最小限のジオメトリ変更で済んでいることになる。実際乗ってみた印象は、スプリングが硬い印象もないし、横方向の入力に対しても適度な剛性が保たれていた。反面重心位置はやや高いのか、揺り返しモーメントは若干残っているが、これを最低限にバランスさせているのはボルボのうまさといえる。垂直方向の突き上げ感がないのは17インチタイヤを履いているのも効いているのだろう。

FWDの軽さと、シャーシのキビキビ感に対して、エンジンもうまく応えている。通常モードでは有効トルクバンドをうまく使いながら素早くシフトアップしていくし(JC08燃費は16.2km/ℓ。AWDは12.4km/ℓ)、湿式デュアルクラッチのつながり方も上品だ。

シフトを左に倒せばスポーツモードに入り、各ギヤの守備範囲は広くなる。パドルがないのでついエンジンを引っ張ってしまうことと、排気量が少ないゆえにゼロ発進からの加速でターボの効き方がやや唐突なのは気になったが、そこだけ心得てやれば、このテンロクターボはスムーズかつ快活に走る。重厚というよりは、軽やかなハンドリングでコーナーを積極的に曲がり、小粒で元気のいいエンジンが速度を乗せてゆく。

このT4ノルディックはファッション感覚で選ばれたい。「カッコいいし、AWDも必要ないし、安くてもいいじゃない」という軽いノリで選んだとしても、中身はボルボがしっかり造り込んでくれているから安心。素直にその句を楽しめる一台だ。

SPECIFICATIONS

ボルボV40 クロスカントリーT4ノルディック

■ボディサイズ:全長4370×全幅1800×全高1470mm ホイールベース:2645mm トレッド:1550 (R)1540mm ■車両重量:1440kg ■エンジン:直列4気筒DOHC16バルブ+インタークーラー付きターボ ボア×ストローク:79.0×81.4mm 圧縮比10:1 総排気量:1595cc 最高出力:132kW(180ps)/5700rpm 最大トルク:240Nm(24.5kgm)/1600~5000rpm ■トランスミッション:電子制御前進6速ATギアトロニック(湿式デュアルクラッチ) ■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)ディスク (R)ディスク ■タイヤサイズ(ホイール):(F)&(R)225/45R17(7.5J) ■環境性能(JC08モード) 燃料消費率:16.2km/ℓ ■車両本体価格:380万円



今回T4ノルディックと同時に発表された200台限定モデルがこの「T4 Sports」。エンジン及びトランスミッションはT4ノルディックと同様だが、車高はT4に準じており、専用のエアロパーツとボルボ初の鍛造ホイール(タイヤサイズは225/40R18)が標準となる。カラーはブラックサファイアメタリックとアイスホワイトの2種類だ。



エンジンはV40「T4」「T4SE」と同じ1.6ℓの直噴ターボ。リッター100psを超える180psというパワーも魅力だが、走りの決め手は1600~5000rpmという広い回転域で発揮される24.5kgmの最大トルクだろう。トランスミッションはデュアルクラッチ式の6速AT「ギアトロニック」。湿式クラッチを採用しているレスポンス面では物足りないが、乗り味は高級路線だ。シートはウエットスーツの生地を意識させるT-Tec/Textileを採用してヘビーデューティ感を演出。「CITY SAFETY」「HUMAN SAFETY」等の安全機能も標準装備される。

清水和夫 渡辺敏史

ホットハッチを操る悦びとは
屈辱と恥ずかしさと痛さ
にお金を支払えるオトナになること……。



The JUDGE

20世紀後半から一世を風靡してきたプレミアムカーブーム。憧れた者はもちろん、実際に所有してきた者にとって、最近の新型車はあまりにも均一化してしまった。何を選べば良いのか、いまひとつ分からない。そんな読者の気持ちに応える『The JUDGE』。歯に衣着せず、はっきりものを言う企画である。

PHOTO ● 市 健治 (Kenji Ichi)

ホットハッチにあなたは何を求めるのか？ 性格が正反対のゴルフRとメガーヌRS。

——今の日本車にはないですね、ホットハッチって。スイフトくらい？

渡辺敏史（以下、渡辺） いっときはけっこうあったんだけど。他にはアクセラ、インプレッサくらいかな。でもそれも、セダンが出ているし。

清水和夫（以下、清水） 初代シビックはホットハッチな感じだね。シティ・ブルドッグとかさ。

渡辺 スターレットターボ、パルサー。

清水 80年代はあったね、国産ホットハッチ。ミラージュもパルサーもワンメイクレースやってたし。でも、日本はハイソカーブーム^{注①}が来たときに、全部ぶっ壊れた。クレスト、チェイサー、マークIIで、年間3万6000台売ってたんだから。年間販売台数40万台っていう時代に。若い連中がクラウンとかマークIIに乗って、オヤジ現象^{注②}みたいになってた。

渡辺 今日の2台って、かたや400万、かたや500万じゃないですか。冷静に考えると、メルセデスのCクラスぐらいは楽に買えちゃうね。

清水 3シリーズも買えちゃうね。

渡辺 そのお金を払ってあのカタチを買うっていうのは、よっぽど何か、それを買う事情があるんですよね。Cクラスを買うとなると、どれを買おうか迷うけど、ホットハッチだったら指名買い。ホ

ットハッチにはクルマ好きが買う何かがあるっていう感じがします。

——では、ミニはホットハッチなんですか？

清水 ボーン・トゥ・ホットハッチ、だろうね。ジアコーサ方式^{注③}の横置きで、コンパクトにまとめて、全長短いが、キャビンがルーミーにして、でも、ミニミニ大作戦みたいに小気味

よく走って、モンテカルロ・ラリーにも出て。

渡辺 そして、ミニをチューニングする人たちがいっぱい出てきた。たぶん、日本にホットハッチがなくなったのは、極端に言うところを捨てて、ハイブリッドに進化したことがあったかもしれない。90年代までの国産ホットハッチってNAだったと思うんだけど、



清水和夫 × 渡辺敏史

ホンダなんかはバリバリお金かけていいエンジン作って、シビック・タイプRまで出した。でも、ヨーロッパのメーカはコストをかけずにパワーを得られる方法を、2000年の後半くらいからやるようになった。パワートレインのストラテジーの違いが、今の日本とヨーロッパのホットハッチの違いかなあ、っていう気もしますね。

——GTIとRではどうですか？

清水 ぜんぜん違う。車体剛性、4WD……。ゴルフRは間違いなくポルシェなんだよ。6代目ゴルフRの時にシロココRと筑波サーキットで比べたことがあるんだけど。シロココRはF4だから重量が70kg位軽い。でも、タイムはゴルフRのほうが速い。4WDだからと言うこともあるんだけど、ハンドリングが限界まできつと作られているっていう印象。W124の500Eみたいな。今のモデルは海外試乗会に行っていないので断言できないんだけど、前のRはポルシェエンジンアリングが入っていた。ヴァイザッハではないけれど。だから同じRでも、シロココRはなんちゃって。素のボディから違うと思うよ、ゴルフRは。

渡辺 ゴルフRはゴルフの「松」というより、VWという自動車メーカーの中の「松」ですね。

清水 そう、VWのフラッグシップだよ。雨のアウトバーンを200km/h以上で突っ走るんだったら圧倒的に4WDのほうが楽だからね。

——ゴルフRが出たことによって、GTIの地位はどうなったんですか？

用語解説

注① ハイソカーブーム

1980年代に日本で、日本産の高級乗用車や高級小型乗用車を指した自動車のカタゴライズ名称。語源はHigh society car（和製英語。上流階級向け車種の意を略した造語。特定メーカーの自動車を指した言葉ではないものの、現実的にはハイソカーとしてカタゴライズされたのは、ソアラ、マークII、クレスト、チェイサー、クラウン、カーリーナEDなど、トヨタの4ドア車を中心だった。

注② ジアコーサ方式

イタリアの自動車技術者・カーデザイナーであるダンテ・ジアコーサが、1964年に登場させたアウトビアンキ・プリムラで用いた、エンジンとトランスミッションを横一列に配置するFFレイアウトはその後の小型乗用車のグローバルスタンダードに近いものとなり、「ジアコーサ方式」と通称されている。横置きエンジン方式を普及させたのは、1959年に登場のミニを開発したアレック・イシゴニスだが、その方式はトランスミッションをエンジン下部のオイルパン内部に置き、エンジンオイルで共通潤滑させるもので、この「イシゴニス方式」はBMW各車を除くと、プジョー204／304／305（初期モデル）や日産チェリイ等には普及しなかった。ジアコーサは長年フィアットの技術部長を務め、500ccの超小型車からスポーツカーまで、駆動方式もFRと並行して小型車にはRR、そして最終的には横置きエンジンのFFを用い、多くのエポックメイキングなモデルを開発した。また彼は、デザイナーとしても優れたセンスを持ち、フィアット500などではジアコーサ自身のデザインとなる。

清水 GTIはもつと普通になっちゃったんじゃないかな。普通のゴルフは1・2と1・4になったから、2のゴルフっていう感じじゃない？ アウディならSラインがGTIで、RSがゴルフR。

渡辺 性能的にすごく上にあるとか、走りがキレるとか、そういう感じではなくって、トレンドライン、ハイライインの上のバージョンみたいな感じ。よく聞くのは「良すぎてつまらない」っていう意見ですね。それはめちゃもん以外の何物でもないんだけど、それを聞くと、ホットハッチには、ピリピリ感とか、手に汗握る感じとか、そういう感覚を求めている人が多いのかな、っていう気がします。

清水 ゴルフRは、マフラーの4本出しを見ない限り普通のゴルフで、完全に羊の皮を被ってるんだけど、ちょっと雨でも降ろうものなら、ボルシエもカモれる。今日のワインディングだったら無敵で、誰もついて来られないと思う。GT2RSなんて絶対ついて来られない。もちろん、フェラーリも。

それは、雨だから？

清水 もちろん。で、意外とメガヌはドライで速そうだけど、あのくらいツイステイだと、コーナーでの立ち上がりやのときのエンジンレスポンスに遅れ感がある。ドッカンターボで気持ちいいんだけどね。だから、ワインディングは、ゴルフRが無敵だと思うな。

渡辺 ゴルフR、あれだけ舵角が入るところでも、4WDのネガが出ないですもんね。

清水 乗り心地も音もいいし、レスポンスもいい。キレ味、コクもある。

——そんなに褒めちゃっていいんですか？

清水 いいよ！ でも、カッコはチーン！^{注③}だから。メガヌRSはタイヤの影響もあるけれど、シャシー性能はもう時代遅れだね。ルーテシアのRSが出ちゃったから。

——ホットハッチを買うなら、迷う



The JUDGE

ことなく、ゴルフRを買え、と。渡辺 うーん。そうとも言えないかなあ……。

清水 オレの中では、プジョー106ラリーがベスト・ホットハッチだね。ワインディングの下りなら、ケツからコーナーへ入っていきける感じ。タックインで。

へえー！

清水 ESC^{注④}がついていて、タックインがないなんてのはホントじゃないよ。それはクールハッチ。

渡辺 お尻のムズムズが必要ですよ、ホントなのは。

清水 そういう意味で



は、メガヌRSのほうがゴルフRより、ホット度は高いよ。とは言っても、そのホット度は人肌くらいかな。究極はF40のFFみたいなクルマがあるといいね。

——それって、危険度が高すぎるじゃないですか。

清水 それが、ホットなんだよ。

渡辺 後輪はないに等しい状況ですね。

清水 後ろ、テンパータイヤ!?って言われるくらい、いつもお尻をムズムズさせたい。

——やっぱり、106ですか？

清水 そうだね。それに近かったのは、ホンダの初代CRX。だから、ポ

ール・フレール先生^{注⑤}が手放さなかった。993とCRXは同じだ！って言うんだよ。先生、どこが同じですか？って聞いたら、「タックインがある」と。そして、「君は何に乗ってるんだい？」って言うから、ボクは996のカレラ4ですって答えたなら、「あれはダメだ、ボルシエじゃない。タックインのないクルマはダメだ！」

——へー、そうなんですか!?

清水 CRXは、アクセル戻そうものなら、どこへ行っちゃかわからない。前荷重にしてアクセル抜いてケツが出る。Oh、HOT! でも、ホンダの場合は、できそこないサスだったんだけどさ。プジョー106はコントロールされたタックインだったけど。

渡辺 ポール・フレール先生は、バツグンに馴染んじやって手放せないって感じなんですよ、CRX。

——今では、もうそんなクセのあるクルマってないですね。でも、中にはクセのあるクルマが好きなのもいる。

渡辺 まあ、オレみたいな。

清水 でも、今履いているハイグリップタイヤでは、メガヌRSはドアンダーになるだけだから。

ホットじゃなくなっちゃうんじゃないかな。たしか最初に買ったメガヌRSは、あのタイヤじゃなかったと思うんだけど。

渡辺 違いましたね。

清水 だから、もっとキレ味があった。

——GENROQの連載で西仙台サーキットまで持って行って、ボルシエGT3と比較しましたよね。清水さんは、FFのGT3^{注⑥}って言い切っていました。

清水 だから、あのタイヤがダメ。あれではタックアウトだよ。インに入らない。外へ出ちゃう。

——ポール・フレール先生が生きて



チーン！

ザ・ジャッジでは、「ご臨終です」という言葉の代わりに、お鈴（おりん）をチーンと鳴らします。

ESC^{注④}

エレクトリック・スタビリティ・コントロール横滑り防止装置。旋回時において、クルマの姿勢を安定させる装置の一般的な名称。ESCは、オーバーステアやアンダーステアなどの車両が不安定な状態になったことを検知すると、各種センサーから得られた情報をもとにブレーキやエンジン出力を自動統合制御することによって、理想の走行状態に近づけるよう車両の姿勢を自動制御し、車両の急激な挙動変化を抑え、可能な限り車両の挙動を安定させる。

ポール・フレール先生^{注⑤}

1917年生まれ、2008年没。フランス生まれのベルギー人自動車ジャーナリスト。1952年〜1956年にF1で活躍し、1956年のベルギーグランプリで2位に入る。また1960年にはフェラーリ250TRで、オリビエ・ジャンドビアンとともにル・マン24時間レースで優勝している。以後生涯を通じて欧州を拠点に活動し、アメリカの自動車雑誌「ロード&トラック」においてヨーロッパのエディターを務めた。



キレ味、コクもある。
でも、カッコがチーン！

清水和夫

いらっしやったら、なんて言ってるんでしょ？
清水 怒ってるよ。ルノーへ乗り込んでる。(笑)
渡辺 タイヤ&ホイールは、日本で特別に装着しているものではない？
清水 ヨーロッパではオプションかもしれないね。サーキットでは、あのタイヤならタイムが出る。ニールで速いクルマって、全然つまらないからね。タイムを上げるには、高速でタイムを稼ぐしかないから、220km/hで飛び込んだコーナーで弱アンダーのまま

ずーっと回れるように、何をやるでもケツが流れないようにしておけば、アクセルを踏んで入れちゃうから。タックインするようなクルマでニールを走ったら、テストドライバーは命がいくつあっても足りないよ。タックインって、ものすごく副作用が強いから。ヌンチャクみたいに、失敗すると自分の顔に当たっちゃう。フェラーリがそうだった。F355でタックインがあつてイヤだっていうって、360モデナでホイールベースを伸ばしたけど、360モデナのほうが始末に悪かった。

渡辺 F355みたいに、深くケツが流れてくれたほうが、まだコントロールできますね。最後は回して止めるとか。
清水 360モデナはもう、お経が聞こえるからね。自分のお葬式。まさに、チーン！だよ。

渡辺 あのくらい、扱いが手強そうなもの、淫らに楽しんでみたいなあと思うところは、ゴルフRにはまったく感じないですね。
清水 もともととは、ミッドシップもFRも、みんなタックインがあつたんだよ。でも、FRはメルセデスが190のときにマルチリンクサスをつけて、後輪駆動のタックインを排除した。セミトリリングからマルチリン

クにして。それが、世界のFRのリヤサスの定番になった。でもその当時、ミッドシップとRはまだタックインを背負っていたから、328もタックインがあつたし、ボルシエも993まではタックインがあつた。で、ESP^{注6}が出てきて、ようやく解決していくんだよ。日本メーカーはその頃、200km/h出ないクルマしか造ってなかったから、200km/hの世界を知らなかった。とりあえず、高速直進安定性を上げるっていうのが、日本車のシャシーのひとつのターゲットで、タックインは悪だった。日本では、パイロンスラロームをして、アクセルをパッと戻しても、ケツが出ないように設計したんだから。

渡辺 最近でこそ操縦性云々っていつてるけど、日本はもともと操縦性よりも安定志向だった。
清水 ドイツはアウトバーンがあるから直線番長になって、タックインは悪になっちゃう。フランスは凱旋門を見てもわかるように、ロータリーがいっぱいあるし、バーンで凱旋門を攻めて、ちよつとアクセル戻して、スッとインレーンに入れば良しとするような。ある意味で文化とか交通環境がそういうものを作り上げたんだと思うよ。
渡辺 フランス車ってロードホールディングがいいじゃないですか。でも、それでタックインがちゃんと出るような設定になっているっていうのは、完全にエンジニアが確信犯ですよ。



ゴルフRのシートは本革を使用したスポーツシート。優れたホールド性と快適さを高いレベルで両立する。



ゴルフRのネガなところって？

清水 クールハッチで、ぜんぜんホットじゃないところ。

渡辺 いい人だけどつまらないって感じ。(笑)

清水 床ベタ^{注7}みたいな。

渡辺 でも、GENROQの読者の方には、足におススメしたいクルマですね、特別な種類のクルマを持っているという前提ですけど。足クルマなんか何でもいやっていう感じでメルセデスを買ったたら、こういうオルタナティブな選択肢はあるかなあと。

清水 そうだね。458とかでプライイ言わせているんだしたら、セカンドカー、サードカーに、ゴルフRいいんじゃない。

渡辺 458持ってる、メガーヌRSがセカンドカーだったら、相当疲れるでしょうけど。

清水 メガーヌは「オタク」なんだよ。値段が高いつていうか、パリュエ・フォー・マネーがないっていうか。おまけに清水&渡辺が古いとかなんだかなだ言ってる。でも、ボクはこれ買いますっていうのは、オタク。

渡辺 でも、そこに絶対、悦べる楽しさがある。

清水 それだからいいんだよ。ラブ・アフエアーになれる。ルノーって不思議な会社でさ。量産スポーツカーは1

雨のワインディングでは
911カレラもカモれるのに……。

渡辺敏史

用語解説

ESP^{注6}

「ESP」は、ダイムラーが商標登録している、横滑り防止装置(ESC)の名称。横滑り防止装置は、登録商標の関係や各社のネーミングに込める想いの違いなどによって、開発メーカーや採用メーカーにより呼称が異なる。ただ、その基本的な構造、働きや効果は、ほぼ同じ。

床ベタ^{注7}

かつては「床下手(とこべた)」と言っていたが、現在では「舗(まぐろ)」と表現する。生きのよい舗でも、まな板に上がるとビクリともしないところから、こう言われるようになった。

東風^{注8}

東風(ドンフエン)汽車。中国の3大自動車メーカーである、上海大衆、天津一汽、東風汽車のうちのひとつ。日本の日産自動車や本田技研工業、フランスのプジョー・シトロエンとそれぞれ合併事業を展開している。



国産ハイグリップタイヤが装着されているけど、これではドアンダーになっちゃう。タイヤがチーン！



メガヌRSは、アクセルを踏む足のかかとを固定できるように、フロアにくぼみがある。



清水 PSA（プジョー・シトロエン）も今、事実上、中国メーカーの東風（注）が親会社になっちゃったでしょ。生粋のフランスメーカーって、今はルノーしかないんだよ。ルノーにとってメルセデスとの提携は大きいと思うよ。トゥインゴはRRのホットハッチになると思うんだけど、でもメルセデスが造ったら、ホットハッチにならない。哲学者になっちゃう。一方、日本でホットハッチを

造れないのは、「運転手」が下手すぎるから。ユーザーもメーカーのテストドライバーも、みんな下手。タックインしようものなら、テストコースのコンクリートの壁が穴だらけになっちゃう。——運転が下手な人が多い国ほど、クルマが良くなるっていうじゃないですか。

清水 良くなるっていうか、アンダーステアになる。——なにやら、うれしそうですね。フランス製ホットハッチだと、ドライバーが調教されるんですか？

清水 ドライバーはMに決まってるじゃない！ほらほら——って、お尻流しながら、どうしようよって。ぶつかるのがイヤだったら、あなた、アクセル踏んでるのよ！って。アクセルを戻した罰よ、お尻が流れるのって。

快樂主義でいったら やっぱリフレンチ！

清水和夫

うちちょっと真面目で、家族主義っぽいところがある。

清水 だから、渡辺淳一先生の『シャトルーージュ』って、フランスの古城に連れ込むんだよ、人妻を。それで、DMに調教する。

渡辺 いえ。まだ行っていないので、女医さんかどうか、わかりません。想像

清水 女医だった？

渡辺 昔と違って、40もそこそこ過ぎたくらいになると、違ったホットハッチの魅力が見えるかもしれないですね。っていうのは、つい最近、人間ドックの予約に行ったんです。まだドックは受けてないんですけど、でも人間ドックを受けた後の状況は思い浮かぶわけですよ。先生にボカスカになじられまくって、「そんな体型して、ばっかじゃないの!」とか言われて…。

清水 女医だった？

渡辺 いえ。まだ行っていないので、女医さんかどうか、わかりません。想像

清水 女医だった？

渡辺 昔と違って、40もそこそこ過ぎたくらいになると、違ったホットハッチの魅力が見えるかもしれないですね。っていうのは、つい最近、人間ドックの予約に行ったんです。まだドックは受けてないんですけど、でも人間ドックを受けた後の状況は思い浮かぶわけですよ。先生にボカスカになじられまくって、「そんな体型して、ばっかじゃないの!」とか言われて…。

清水 女医だった？

渡辺 いえ。まだ行っていないので、女医さんかどうか、わかりません。想像

清水 女医だった？

渡辺 昔と違って、40もそこそこ過ぎたくらいになると、違ったホットハッチの魅力が見えるかもしれないですね。っていうのは、つい最近、人間ドックの予約に行ったんです。まだドックは受けてないんですけど、でも人間ドックを受けた後の状況は思い浮かぶわけですよ。先生にボカスカになじられまくって、「そんな体型して、ばっかじゃないの!」とか言われて…。

清水 女医だった？

渡辺 いえ。まだ行っていないので、女医さんかどうか、わかりません。想像

清水 女医だった？

渡辺 昔と違って、40もそこそこ過ぎたくらいになると、違ったホットハッチの魅力が見えるかもしれないですね。っていうのは、つい最近、人間ドックの予約に行ったんです。まだドックは受けてないんですけど、でも人間ドックを受けた後の状況は思い浮かぶわけですよ。先生にボカスカになじられまくって、「そんな体型して、ばっかじゃないの!」とか言われて…。

清水 女医だった？

渡辺 いえ。まだ行っていないので、女医さんかどうか、わかりません。想像

清水 女医だった？

渡辺 昔と違って、40もそこそこ過ぎたくらいになると、違ったホットハッチの魅力が見えるかもしれないですね。っていうのは、つい最近、人間ドックの予約に行ったんです。まだドックは受けてないんですけど、でも人間ドックを受けた後の状況は思い浮かぶわけですよ。先生にボカスカになじられまくって、「そんな体型して、ばっかじゃないの!」とか言われて…。

清水 女医だった？

渡辺 いえ。まだ行っていないので、女医さんかどうか、わかりません。想像

清水 女医だった？

渡辺 昔と違って、40もそこそこ過ぎたくらいになると、違ったホットハッチの魅力が見えるかもしれないですね。っていうのは、つい最近、人間ドックの予約に行ったんです。まだドックは受けてないんですけど、でも人間ドックを受けた後の状況は思い浮かぶわけですよ。先生にボカスカになじられまくって、「そんな体型して、ばっかじゃないの!」とか言われて…。

清水 女医だった？

渡辺 いえ。まだ行っていないので、女医さんかどうか、わかりません。想像

清水 女医だった？

渡辺 昔と違って、40もそこそこ過ぎたくらいになると、違ったホットハッチの魅力が見えるかもしれないですね。っていうのは、つい最近、人間ドックの予約に行ったんです。まだドックは受けてないんですけど、でも人間ドックを受けた後の状況は思い浮かぶわけですよ。先生にボカスカになじられまくって、「そんな体型して、ばっかじゃないの!」とか言われて…。

清水 女医だった？

渡辺 いえ。まだ行っていないので、女医さんかどうか、わかりません。想像

清水 女医だった？

渡辺 昔と違って、40もそこそこ過ぎたくらいになると、違ったホットハッチの魅力が見えるかもしれないですね。っていうのは、つい最近、人間ドックの予約に行ったんです。まだドックは受けてないんですけど、でも人間ドックを受けた後の状況は思い浮かぶわけですよ。先生にボカスカになじられまくって、「そんな体型して、ばっかじゃないの!」とか言われて…。

清水 女医だった？

渡辺 いえ。まだ行っていないので、女医さんかどうか、わかりません。想像

清水 女医だった？

渡辺 昔と違って、40もそこそこ過ぎたくらいになると、違ったホットハッチの魅力が見えるかもしれないですね。っていうのは、つい最近、人間ドックの予約に行ったんです。まだドックは受けてないんですけど、でも人間ドックを受けた後の状況は思い浮かぶわけですよ。先生にボカスカになじられまくって、「そんな体型して、ばっかじゃないの!」とか言われて…。

タックインが出ないのは ホットハッチにあらず！

渡辺敏史



SPECIFICATIONS

モデル名	ルノー メガーヌ ルノー・スポール	フォルクスワーゲン ゴルフR
■ボディバック		
全長×全幅×全高(mm)	4320×1850×1435	4275×1800×1465
ホイールベース(mm)	2640	2635
トレッド(mm)	Ⓔ1590 Ⓔ1545	Ⓔ1535 Ⓔ1510
車両重量(kg)	1430	1500
■パワートレイン		
エンジンタイプ	直列4気筒DOHC16バルブターボ	直列4気筒DOHCインタークーラー付ターボ
総排気量(cc)	1998	1984
ボア×ストローク(mm)	82.7×93.0	82.5×92.8
圧縮比	8.6	9.6
最高出力	195kW(265ps)/5500rpm	206kW(280ps)/5100～6500rpm
最大トルク	360Nm(36.7kgm)/3000rpm	380Nm(38.7kgm)/1800～5100rpm
■トランスミッション		
タイプ	6速MT	6速DSG
■シャシー		
駆動方式	FF	←

モデル名	ルノー メガーヌ ルノー・スポール	フォルクスワーゲン ゴルフR
ステアリング形式	電動パワーアシスト付きラック&ビニオン	←
サスペンション	フロント マクファーソンストラット リヤ トレーリング・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	← (340×30mm)
リヤ	ディスク	ベンチレーテッドディスク(310×22mm)
■タイヤ&ホイール		
フロント(リム径)	235/40ZR18(8.25J)	225/40R18
リヤ(リム径)	235/40ZR18(8.25J)	225/40R18
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	254	—
0→100km/h加速(秒)	6.0	4.9
■環境性能		
燃料消費率(km/ℓ)	11.2(10.15モード)	14.4(JC08モード)
CO ₂ 排出量(g/km:NEC複合)	—	173
■車両本体価格(万円)	396	529.8

Green
GENROO
SPECIAL



REPORT●島下泰久 (Yasuhisa Shimashita)
PHOTO●小宮岩男 (Iwao Komiya/iZM)

ヴァイザハが

導く未来。

まもなく登場する918スパイダーで先鞭をつけたプラグインが、パナメーラSをベースとして導入され、先行デビューを飾った。グリッド電源を走行エネルギーとして利用するプラグインにより、パナメーラはどのようなパフォーマンスを見せるのか？ヴァイザハが提案するポルシェブランドのハイブリッドが、新世代モビリティの勢力圏を書き換える。

Porsche Panamera S E-Hybrid

今

やハイパフォーマンスカーを語る際に、効率性について触れないで済ませるわけにはいかない。それがサルーンならば尚のことだ。社会的にそれなりの地位にある人が日常の伴侶とするクルマで、効率性あるいは環境への意識を無視することは難しくなっているはずだし、まして年代が下がってくれば、 prestige 性の表現方法として高性能より高効率性をこそ重視するのが自然になっ

てきている感もある。そうした時代の変化に、ポルシェのようなブランドはまさに直面している。近年掲げられている「ポルシ



エ・インテリジェント・パフォーマンス」というスローガンは、まさにそれに呼応したもの。エンジンのダウンサイジング化は着実に進んでおり、ハイブリッド化も市販車からレーシングカーにまで及んでいる。

そんな今のポルシェの最先端を行く市販車がパナメーラS E・ハイブリッドだ。従来のパナメーラSハイブリッドとの決定的な違いは、これがプラグイン・ハイブリッドだということ。つまり外部電源から充電した電気での、長距離のEV走行をも可能としていることである。

これまでと同様のV型6気筒3ℓ直噴スーパーチャージド・エンジンに組み合わされるモーターは最高出力が95psと従来のほぼ2倍に。新たに採用のリチウムイオン・バッテリーも容量は約5倍の9・4kW・hにまで達している。これをフルに充電すれば、32・1km（JC08モード）をエンジンをかけることなくモーターだけで走ることができるのだ。

十分な電気が蓄えられた状態では、キーを捻ってもエンジンは始動せず、メーターの文字盤上に「READY」と表示されるだけ。Dレンジを選んでアクセルペダルに足を乗せると、パナメーラS E・ハイブリッドは静かに、力強く走り出す。

この「E・ドライブ・モード」での0→50km/h加速は6・1秒。しかしモーターのトルクフルな特性のおかげで加速感を実際以上で、ポルシェの看板を穢すことはない。面白いのはモーターと後輪の間に挟まる8速ATがこのモードでも活かされていること。専用の変速スケジュールにより更なる高効率性を引き出している。ドライバーの立場からしても、加速に慣れ親しんだクルマと同様のリズム感が生まれて悪くない。

充電量に余裕があれば、パナメー

モーターの分厚いブーストが
浮き上がるような加速感を実現。



Green
GENROQ
SPECIAL

ラS Eハイブリッドはその後もずっとモーターだけで走行を続ける。このモードでの最高速度は135 km/h。つまり日本では高速道路を使った移動でもエンジンを掛けずに済ませられる可能性がある。実用EVならともかくこれはポルシェだけに、何とも不思議な感覚だ。

速度が135 km/hを超えるか、キックダウンが働くまでアクセルペダルを踏み込んだ時、あるいは充電量が一定値を下回るとエンジンが自動的に始動する。またセンターコンソール上の「Eパワー・モード」スイッチを押せば手動でも解除できる。ここからは「ハイブリッド・モード」となる。走行はエンジン主体で行われる。アクセルペダルから足を離せばすぐにエンジンが停止しコーステイング状態に。回転計のライムグリーンの針がスッとゼロまで落ちる。ふたたび踏み込めばすぐにまた始動するなど、燃費重視で細かな制御が行われる。

面白いのが「Eチャージ・モード」。このモードでは走行中にエンジンの力によりバッテリーの充電が行われる。たとえば走り出しではなく数百km走った先の目的地付近で長距離のEV走行を行いたいという時に有効なモードである。

エンジン単体でも最高出力は33

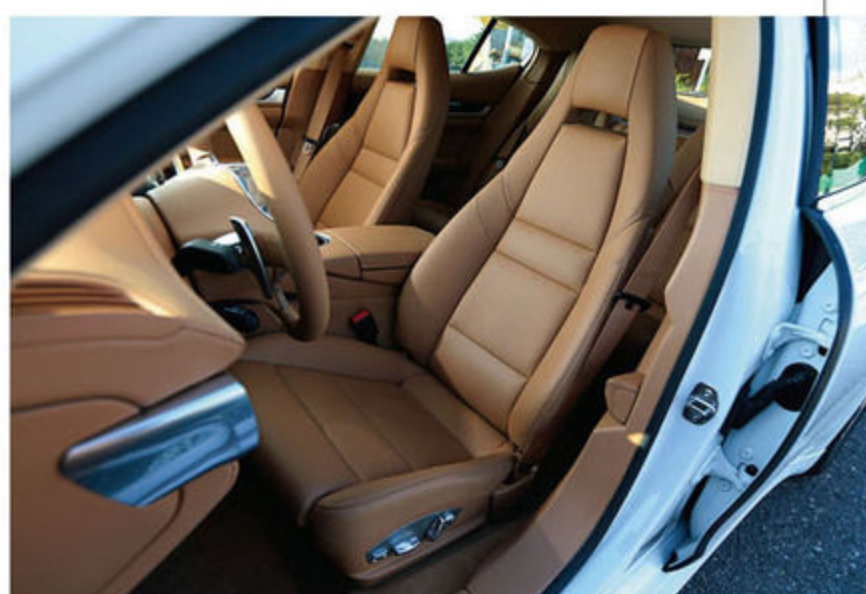


シフトレバー右脇の「E-POWER」「E-CHARGE」スイッチ、スピードメーターに代わって備わるパワーメーターがハイブリッドであることを控えめに主張。ポルシェ製ハイブリッド初採用のE-CHARGEは、EV走行に備えた充電を促すもので、より積極的なEV走行を推奨する意図が窺える。充電ケーブル専用のバッグがラゲッジに備わる。



3ps、最大トルクは440 Nmを稼ぎ出してはいるが、車重が2140 kgにも達するだけあり、たとえば料金のE-TCゲートを通して再加速なんて時にはもう少し瞬発力が欲しいとも思う。しかし、それもほんの一瞬の話。アクセルをそこから更に深く踏み込めば、エンジン出力にモーターが加勢して、まさに仰け反るほどの強烈な加速が始まるのだ。

最高出力416ps、最大トルク590 Nmというシステム出力がフルに発揮された時の走りは、間違いなく刺激的と言える。モーターの分厚いトルクによるブーストが、まるで浮き上がるような加速感をもたらす。単に速いだけではない独特の感



覚には思わず夢中になってしまう。

その速さゆえにブレーキにはまだ若干の不満を覚えた。ペダルに触れるか触れないかといった辺りの微妙な制動感が得にくく、中間的な踏力でのコントロール性もあと一歩。一般的には決して悪いわけではないのだが、これはポルシェ。ブレーキにはまだまだ徹底的にこだわりたい。

ではフットワークはと言えば、やはり車重が高むだけに、大きなうねりを越えた時など、重さを感じさせる場面はある。しかしシヨックはうまく角が丸められていて、PASMがノーマルモードなら基本的にしつ



3.0 V6スーパーチャージドエンジンと8速ティプトロニックSの間に、最高出力95psを発生するモーターを搭載。システム総合出力は416ps/590Nmを計上する。ポルシェのプラグイン・ハイブリッドを象徴するグリーンカラーがエクステリアの随所に施される。





Porsche Panamera S E-Hybrid



充電器「ポルシェ ユニバーサルチャージャー」は持ち運び可能で、200Vコンセントを利用した充電が可能。充電速度は50%と100%から選択でき、9.4kWhのリチウムイオン電池へは100%なら約2時間半で満充電できる。充電口は左リヤフェンダー上に備え、2つのLEDが充電状態を示す。プラグを挿すと自動的にロックがかかる仕組み。



とりとした動きを堪能できるし、スポーツにすれば適度に引き締まり、むしろポルシェらしい雰囲気が高まる。ハンドリングも低重心感があって悪くないから、ワインディングロードでも十分楽しめるに違いない。さて、1日走った後には充電である。充電ポートは給油口の反対側ボディ左側面にあり、自宅では専用の充電ドッグから、外出先では標準のユニバーサルチャージャーを紹介して充電ソケットを接続する。操作は簡単。しかし特に外出先では、荷室を開けてケーブルを取り出して……というのは手間ではあり、スーツを着たままだりしたい感じではない。そこはプラグイン・ハイブリッド。ガソリンさえ入っていれば普通に走るだけに必ずしも外出先で充電しなければならぬわけではないので、まあ大した問題ではないのだが。

文句無しのハイパフォーマンスカーでありながら、優れた燃費や環境性能も兼ね備える。このクルマの一番の魅力は当然そこにある。しかし、それだけでは持てる価値を語り尽くしたことはない。むしろ冒頭に記した「ポルシェ・インテリジェント・パフォーマンス」を謳う最新のポルシェの世界を濃密に味わえることこそが今、パナメーラS E-Hybridを選ぶ何よりの動機となり得る要素ではないだろうか。何しろ筆者自身、ステアリングを握っている間中、これほどまでに走らせ方のことばかり考えていたのは久しぶりというぐらい、新しい走りのよさに没頭していたのだ。

SPECIFICATIONS

ポルシェ パナメーラS E-Hybrid
■ボディサイズ:全長5015×全幅1930×全高1420mm ホールベース:2920mm トレッド:⑤&⑧1660mm ■車両重量:2140kg ■エンジン:V型6気筒DOHC+スーパーチャージャー ボア×ストローク:84.5×89.0mm 圧縮比:10.5 総排気量:2994cc 最高出力:245kW(333ps)/5500~6500rpm 最大トルク:440Nm(44.9kgm)/3000~5250rpm ■モーター 最高出力:70kW(95ps)/2200~2600rpm 最大トルク:310Nm(31.6kgm)/1700rpm ■バッテリー:リチウムイオン 容量:9.4kWh ■システム出力 最高出力:306kW(416ps)/5500rpm 最大トルク:590Nm(60.2kgm)/1250~4000rpm ■トランスミッション:8速ATディフトロニックS ■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:⑤ダブルウィッシュボーン ⑧マルチリンク ■ブレーキ:⑤&⑧ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(ホイール):⑤245/50ZR18(8J) ⑧275/45ZR18(9J) ■パフォーマンス 最高速度:270km/h(エレクトリックシステム:135km/h) 0→100km/h加速:5.5秒 ■環境性能(JC08モード) 燃料消費率:12.3km/ℓ(ハイブリッド) 一充電走行距離:32.1km ■車両本体価格:1577万8285円



量産EVの 最高峰。

各メーカーから続々とEVがリリースされるなか、その大本命とも言える存在がe・ゴルフだろう。完璧さを常に求められるゴルフがベースであれば、その完成度は既に約束されたも同然だ。リリースが直前に迫ったe・ゴルフの試乗に挑む。

私

が体験したなかでいえば、e・ゴルフほど高い完成度で仕上げられた電気自動車（EV）はこれまでになかったと断言できる。フォルクスワーゲンがおよそ2年前に日本に持ち込んだゴルフ6ベースのゴルフ・ブルーeモーションも申し分のない仕上がりだったが、ベースモデルがゴルフVIからゴルフVIIに進化したほか、ゴルフ・ブルーeモーションが試作車だったのに対し、e・ゴルフは今年の夏にまずヨーロッパで販売が始まり、日本でも年末には発売される量産モデルなのだから、完成度が大きく引き上げられているのは当然のことといえる。

今回、私はドイツ・ベルリンでフォルクスワーゲンが主催した「e・electricified!（電動化）」と呼ばれる大規模なイベントに参加し、そこでe・ゴルフに触れる機会を得たのだが、その静粛性の高さには文字通り舌を巻いた。いくらエンジンを

積まないとはいえ、従来のEVは電力を制御するインバーター、それにモーターやバッテリーの冷却系からなんらかのノイズが聞こえたものだ。それらはヒーンという高周波成分を含んだものが多く、たとえ音量が小さくても耳障りに感じられることが少なくなかった。

ところが、e・ゴルフのキャビンは走行中에서도ほぼ無音に保たれているのだ。駆動系のマウント機構にベンデラム（振り子）と呼ばれる方式を採用したほか、インテリアに吸音効果の高い素材を用いた成果のようだが、パワートレイン系からの騒音が小さくなればなるほど相対的に目立ってくるはずのロードノイズさえほとんど耳に届かなかったことは驚嘆に値する。

乗り心地にもまったく不満を覚えなかった。総重量318kgのリチウムイオン・バッテリーを搭載した結果、e・ゴルフの車重は1510kgへ

VW e-Golf

REPORT●大谷達也 (Tatsuya Otani) PHOTO●VWグループジャパン

と増大。これに伴ってリヤサスペンションはスタンダード仕様のトーションビーム式から4リンク式に格上げされたが、そのどこまでも滑らかな乗り心地には惚れ惚れとするばかり。EVのなかには、左右のホイールにガツンと大きな衝撃が加わったとき、これをいなしきれずに不快なショックを伝えるモデルが少なくないが、e-ゴルフだったらそんなときでもソフトに衝撃を吸収し、何事もなかったかのように走り抜けていく。この快適さはなにもにも代えがたい。

スロットルペダルを戻したとき、どの程度の減速Gが発生させるかを決めるブレーキ回生量はシフトレバーの操作によってD→D1→D2→D3→Bの5段階に切り替えられる。

その静粛性の高さに舌を巻き滑らかな乗り心地に惚れ惚れとする。

このうち、回生ブレーキがまったく効かない「D」は必然的にフットブレーキを使う頻度が増えて煩わしいが、かといって「D3」や「B」では回生ブレーキがやや強すぎ、少なくとも平坦な市街地では慎重なスロットルペダルの操作が求められてこれまた煩わしい。個人的にはD1ないしD2が自然な感覚でドライブできて好ましいと感じた。

静止状態からの加速では電気モーターが力強いトルクを生み出し、最高出力115ps(85kW)というスペックからは想像できない俊敏な身のこなしを見せる。まあ、これは多くのEVに共通する美点だが、EVが苦手とする高速域に入っても必要にして十分な加速力を見せる点は立派。



東京の首都高でもまったく不安を覚えることなくランプから本線に合流できるだろう。

センタートンネルとリヤシート下の2カ所に収められたバッテリーの容量は24・2kWh。航続距離はヨーロッパ式の計測方法で190kmと記されていたが、その隣に「現実的には130〜140km」と断り書きを入れていたところは、いかにも生真面目なフォルクスワーゲンらしい。なお、走行1kmあたりに必要な電力を示す「電費」は127Wh/kmで、車重が400kg近くも軽いBMW i

3の129Wh/kmをしのぐ。この効率の高さも、私がe-ゴルフを高く評価する理由のひとつだ。

それにしても、なぜフォルクスワーゲンやBMWは燃料電池車(FCEV)にほとんど手をつけず、EVの開発に邁進しているのだろうか？ 先ごろ来日したフォルクスワーゲンのウルフガング・シュタイガー博士

SPECIFICATIONS

VW e-ゴルフ ■ボディサイズ:全長4254×全幅1799×全高1453mm ホールベース:2632mm
トレッド:(F)1549 (R)1518mm 車両重量:1510kg ■モーター 最高出力:85kW(115ps) 最大トルク:270Nm(27.5kgm) ■バッテリー:リチウムイオン 容量:24.2kWh ■トランスミッション:シングルスピードギアボックス ■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)トレーリングアーム ■タイヤサイズ:(F)&(R)205/55R16 ■パフォーマンス 最高速度:140km/h(電子リミッター介入) 0→100km/h加速:10.4秒 ■環境性能(NEDC複合モード) 一充電走行距離:190km

は、FCVではなくEVを今後のラインアップの中心に置く理由として、以下の3点を挙げた。

①バッテリーの進化に伴い、2022〜23年にEVの航続距離が400kmまで伸びる目処が立ったこと。

②電力の送電網はすでにドイツ国内に張り巡らされているが、FCVを走らせるのに必要な水素の供給網は今後ゼロから構築しなければならず、莫大なコストが必要になること。

③脱原発を掲げるドイツでは近い将来、電気需要の100%を再生可能エネルギーでまかなうことになるが、この場合、当初は900億ユーロ(約13兆円)ほどの投資が必要となるものの、風力発電や太陽光発電では、燃料費がかからないために投資の回収は容易で、その後の10年間で500億ユーロ(約7兆円)の利益が

得られるなど、電気は経済性の点でも優れていること。

このため、ドイツでは政府と産業界が一体となってEV推進に向かっており、逆にFCVの普及で必要になる水素ネットワークの構築には「1ユーロたりとも無駄遣いさせない」方針が決まっているのだという。

「スタックや高圧タンクの製造に高いコストがかかるFCVより、EV



モーターのスタンバイや回生ブレーキによるバッテリーチャージ、バッテリー電力不足などの情報を表示するパワーディスプレイがタコメーターの代わりに備わる。センターコンソールの8インチタッチスクリーンにはエナジーフローや到達可能距離などを表示。



VW e-Golf



同期型電気モーター(社内呼称:EEM85)は1万2000rpmまで回り、リミッターが作動する140km/hまで車体を引っ張る。24.2kWh容量のリチウムイオン電池は前後シート下とセンタートンネル近くの強化フレーム内に収まり、スペースユーティリティを犠牲にしない。

のほうははるかに現実味があります。このため、少なくともヨーロッパにおいては、FCVはニッチマーケットに留まり、EVが主流になると考えています。もちろん、日本のような島国では、もう少し事情が異なるかもしれませんが……」

日本では行政による音頭取りのもと、自動車メーカーやエネルギーメーカーが一体となって2015年のFCV量産化と水素ネットワークの拡充に取り組んでいる。FCVはたしかにコストが高く、その普及には新たなインフラが必要になるが、EVに比べて航続距離が長く、給油時間が短くて済むのが最大の利点で、日本では「次世代自動車の決定版」として本命視されてきた。

しかしドイツではEVが本命らしい。「次世代自動車でも日本はガラパゴス化するのか?」……e-Golfが見せる高い完成度に圧倒された私は、そんな不安を抱かずにはいられなかった。

他のEVと明確に異なるのは、回生ブレーキのレベルを5段階(D/D1/D2/D3/B)から自由に選べること。その切り替えはシフトレバーによって成される。回生の効き具合を任意に操作することで、効率的なエネルギー回収と意図に沿ったドライビングが実現する。



まだ普及していないというのに、早くも次のステップを踏み出そうとしているEV界。世の中の変容は、予想を上回る足取りで進んでいる。20世紀に培った価値観でクルマを楽しんできた私たちも、安閑としてはいられなくなりそうだ。そんな激動を背景に、技術開発ベンチャーとして注目されているシム・ドライブ（SIM Drive 本社・静岡県磐田市）は3月31日、かねてから手がけてきたインホイールモーターによる先行開発事業の最新作、第4号「SIM HAL」を



バイクスピークにEVで挑戦するなど、積極的にEVの性能アップや普及に努めてきた田嶋伸博氏がシム・ドライブの代表取締役社長を務める。今後の開発及び事業の展開をプレゼンすると共に、新たに開発したインホイールモーターを用いてバイクスピークに参戦することも発表した。

発表した。もちろんEV技術の先端を走る高性能実験車だが、クルマ自体とともに、これからのベンチャービジネスの形を考えるうえでの重要な力も秘めている。

SIM HALは全長4910mm、全幅1835mm、全高1405mmとやや大柄な2シーター・クーペ。その4輪それぞれの内側に最高出力65kW（約88・4ps）、最大トルク620Nm（約63・2kgm）の薄型モーター（後述）を搭載……というより接合するから、4輪合計で260kW（約353・5ps）と2480Nm（約252・

9kgm）に達する。しかもモーターの特質として回転ゼロからの立ち上がりで最大値を刻むので、ゼロ発進100km/hまで4・7秒という超絶的な加速性能も、かなり控えめな数値と思われる。180km/hと公表されている最高速は、日本国内での慣習に合わせてリミッターを動作させた結果。SIM Driveは企業として発足する前、慶應大学工学部電気自動車研究室のころ開発したエリーカ（8×8）で380km/h以上をマークしたことがある。

搭載するリチウムイオン電池の電力量は35・1kWhと大きく、JC08モードで404・1kmの航続距離を誇るばかりでなく、チャデモ方式の急速充電器を用いればわずか1時間で満充電は完了する。いずれも現在のEV界では最高の性能だ。

空気抵抗係数0・2を下回る空力的なボディはカーボン製で、大型の電池までを含みながら1510kgと比較的軽くまとまっている。もちろんビルトインフレームを兼ねるバッ

テリーケースやサスペンションなどシャシー部品は金属製だが、アルミなどの軽量素材も多く使われている。最大の注目点は、4輪それぞれ独立したモーターを持ち、個別に制御できること。つまりエンジン車の駆動系のように複雑な構造なしに、電子信号のみで完璧なトルクベクタリングなど、瞬間ごとの動きを統制下に置けることだ。各車輪速の検知も、それに応じた強弱の加減も、エンジン車ではあり得ないほど鋭いレスポンスで行えるから、これまで不可能と思われてきた走りができるばかりでなく、事故回避性能も異次元の領域に突入することになる。

まだSIM HALに試乗してはいないが、メルセデスSL AMGの試作EV仕様（インホイールではないが4モーターによる各輪個別制御）に乗った時、人間の生理の限界を超越するコーナリング能力に驚いた経験は、今でも脳裡に鮮やかだ。この種の制御方式が一般化すれば、現在の高度制御車など、まったく原始的に思えてしまうに違いない。

また、よく疑念の対象とされる、乗り心地などに対するバネ下重量比の影響も、これまで経験できた範囲（通常の実用的な速度）では問題なさそう。SIM Driveと密接に結びついたタジマ・モーター・コーポレーション（創業者の田嶋伸博氏は13年3月からSIM Driveの社長に就任）が製作した超小型EVは、NTN製のインホイールモーターを使っているが、かなり荒れた舗装面でも、特に言うほどの弊害は感じられなかった。慶大工学部が後輪だけインホイールモーターに改装したスズキ・スイフトも、普通の舗装路によくある程度の段差では弱点を露呈していない。

それより注目すべきは、今後の展開だ。発表会の冒頭で挨拶に立った



SIM HAL

EVベンチャーの底力。

過去にはインホイールの6輪EVで速度記録を樹立するなど、EVベンチャーの中では傑出した技術力と知名度を誇るシム・ドライブ。キャッチフレーズ「本格EV社会を切り拓く、次世代コアモデル」を掲げ、ついにバールを脱いだのが先行開発事業・第4号車であるシムハルだ。シム・ドライブの意図と未来を、このシムハルから読み解く。

Green
GENROQ
SPECIAL

REPORT●熊倉重春 (Shigeharu Kumakura)
PHOTO●GENROQ

シム・ドライブ取締役会長の福武総一郎氏が同社のこれまで4年間の集大成であるシムハルの完成を発表会で報告。理念である「環境にやさしい自動車の開発・提供を通じて、子どもたちに美しい地球を残していく事」を改めて強調し宣言した。



まだSIM HALに試乗してはいないが、メルセデスSL AMGの試作EV仕様（インホイールではないが4モーターによる各輪個別制御）に乗った時、人間の生理の限界を超越するコーナリング能力に驚いた経験は、今でも脳裡に鮮やかだ。この種の制御方式が一般化すれば、現在の高度制御車など、まったく原始的に思えてしまうに違いない。

また、よく疑念の対象とされる、乗り心地などに対するバネ下重量比の影響も、これまで経験できた範囲（通常の実用的な速度）では問題なさそう。SIM Driveと密接に結びついたタジマ・モーター・コーポレーション（創業者の田嶋伸博氏は13年3月からSIM Driveの社長に就任）が製作した超小型EVは、NTN製のインホイールモーターを使っているが、かなり荒れた舗装面でも、特に言うほどの弊害は感じられなかった。慶大工学部が後輪だけインホイールモーターに改装したスズキ・スイフトも、普通の舗装路によくある程度の段差では弱点を露呈していない。

それより注目すべきは、今後の展開だ。発表会の冒頭で挨拶に立った



SIM DRIVEの最新作 “SIM HAL”とは？



全長4910×全幅1835×全高1405mmの堂々とした体躯を持ち、車両重量は1510kgにおよぶSIM HAL。最高出力65kWを発生するインホイールモーター「SS」を4輪に搭載し、最高速度180km/h、0→100km/h加速4.7秒を実測する。バッテリーには35.1kWh容量のリチウムイオンを用い、JC08モードでフル充電航続距離404.1kmを達成した。



沖電気、神鋼商事、積水化学、アルパイン、カルソニック・カンセイ、新

SIM Driveの福武總一郎会長（教育産業ベネッセ・コーポレーションの会長でもある）は「完成車としての先行開発車を造るのは、この第4号で休止。これからは、蓄積した経験に基いた技術開発を、広く産業界に供給する事業化に力を入れる」と語った。その言葉が示すように、この第4号車はこれまで3例にわたって話題を沸かせ続けてきた先行開発車と異なり、正式に登録してナンバーを取得する計画がない。

第1号（11年5月 航続距離333km）、第2号（12年3月 351km）、第3号（13年3月 324km）はいずれも公道で試験走行を重ねてきたが、第4号は第3号のコンポーネントを多く流用し、異なるボディを架装しただけなので、テストコースでの高度な実験に特化し、インホイールモーターなどを進化させるための土台になるという。その裏には、今回の開発事業に参加したのがAZAPA、

日鉄住金化学、リコーの8社にとどまったため、認証などの法的手続きに費やす費用を節約せざるを得なかった事情もあるだろう。これまでの第1～第3次事業でそれぞれ30社以上が参集し、中には三菱、いすず、PSA、ボッシュなども含まれていたのとは比べると、たしかに規模は縮小している。しかし今回の8社はそれぞれの分野を代表する企業ばかりであり、当然これまでの参加企業との連携も保たれているから、これからの事業展開へのネットワークは意外に広そうだ。もともとSIM Driveは慶大工学部との産学協同的に設立された当初から、参加各企業が自由に研究開発に参加し、その成果を制限なく使えることを主旨としてきた。

それを基盤として、第3号車からは双方向通信技術を活用しての次世代交通対応の開発にまで積極的に踏み出している。それでもインホイー

ルモーターが全体の軸であることに変わりはない。創業者として昨年まで社長の座にあった清水浩慶大教授が国立環境研究所（つくば市）時代から熱心に手がけてきた、いわばSIM DriveのDNAそのもののからだ。そのうえで、開発した技術の事業展開をめざすのは、簡単に言えば、プロジェクトを大企業に買ってもらうことを意味する。アメリカのベンチャーに多く見られる行動様式だが、最近日本でも経産省などが強く推している考え方だ。これまで日本では、野心家が企業し、業績成長を遂げて株を上場するのがベンチャーの成功パターンとされてきたが、商品としてのクルマを量産・量販するための投資は巨額すぎ、リスクも大きい。それよりは、次世代にかならず主役となるはずの技術を開発し、必要とする既存の大企業に売却する方が賢明だし、その収入を次の研究

開発に注ぐこともできる。その一例として、発表会場には、4種類のモーター単体も展示されていた。今回の第4号車に使われたS（65kW）はB、C、Dセグメント用の、ホイールの内側に重ねて取り付けるタイプ、SPは小型車（A/Bセグメント）の後輪ドラムブレーキ車を想定した50kWのもので、ホイールそのものがモーターでもあり、周囲のリム状部分に直接タイヤを組み付ける本格派。SSをベースとして150kWにパワーアップしたSSXはオンボード搭載用の大型で、次世代F1と目されるフォーミュラEや、田嶋社長が自らステアリングを握る2015年バイクスピード・ヒルクライムカーに照準を合わせている。それに増速機構などを組み合わせた75～150kWのUFXは、これから流行が広まるであろう既存車のコンバートを念頭に置いている。

こうして新しい道を歩みだしたSIM Drive、ますます世間を騒がせる存在になりそうだが、もちろん他の分野からも続々と名乗りが挙がりそうなEVコンポーネント開発最前線。こういう競争が激化すればするほど、慣れ親しんだエキゾーストノートが街から消える日が、一刻と迫って来るのだろう。



進化する インホイールモーター

シム・ドライブの代名詞・インホイールモーターも日々開発が進む。SIM HALに搭載の「SS」はB/C/Dセグメントのスポーツカー及びセダンをターゲットに開発され、ホイール交換と同様の簡便さを実現しコンバージョンEVに最適な50kWの「SP」も発表会に展示。さらにオンボードの150kW「SSX」はレーシングカーにも対応する。



超小型モビリティのデザインを競う

SIM Driveの発表会と時を同じくして、電気自動車普及協議会（APEV）は、昨年開催した「超小型モビリティ・デザインコンテスト」についての報告会を開いた（表彰式は、2013年の東京モーターショーで実施済み）。モノ作りを志す人々の関心は予想以上に高く、海外を含め多数の応募が見られた。その中から、次世代を担う気鋭の技術者やデザイナーが生まれることを期待したい。ただし今回は、EVの普及を促進するのが目的のAPEVだから、自由に考えるだけだったのも止むを得ないだろうが、次回（2年後）からは、主催者側が一歩踏み出し、もっと明確なテーマを投げかける必要があるだろう。形がおもしろいとか新鮮だということも重要だが、「何のために、誰が使うのか」を真実に突き詰めた作品が多くなかったことが少し気にかかるから。そのうえで、どうすれば既存の量産メーカーが食指を動かすかまで考えてこそ、本当の意味でEV普及につながるコンテストになるだろう。



最優秀賞に輝いた九州大学「CIRMO」（写真左）と、優秀賞を獲得した千葉大学「ICON」（写真右）。デザイン画を元に3Dプリンターで製作した模型が贈呈された。



ボルボの新技術。

New technologies of Volvo

クルマの進化が運動性能だけに留まらず多岐に渡るのは周知の事実。中でも近年飛躍的に進歩しているのが安全性能に関する技術だ。ブランド創設以来、安全性能に拘りを見せるボルボは特に積極的で、「交通事故による死傷者ゼロ」を究極の目標に掲げている。そんなボルボが立て続けに発表した新技術の内容を紐解く。

TEXT●長沼 要
(Kaname Naganuma)
PHOTO●ボルボ・カー・ジャパン

常にセーフティ分野のトップを走り続けるボルボ。その安全への拘りは毎年400回以上実施するクラッシュテスト、独自に結成した事故調査隊で得た4万件にも及ぶデータなどにも窺える。



企業

業の寿命は約30年と言われていた。自動車業界の企業たちはどうだろう。19世紀後半に誕生して、今や21世紀。

世紀ではざっくりしすぎているが、約125年は続いている企業もある。しかもその多くが、危機と無縁とはいえないものの優良企業として生き続けているのに驚かされる。

その背景には、自動車という工業製品がじつに多くの価値を増やし続けられていることに要因があるのではないかと筆者はみている。もっとも、自由にいつでもどこにでも行けるというパーソナル移動手段という価値は不変で、その価値をさらに高める方法で多くの発想、新技術が取り入れられてきているからだ。より速く、より安全に、より快適に発達してきたクルマは、それらの性能をどんどん進化させてきた。

ことにボルボは、かねてから安全性能を代表とする価値の創造、先進技術の採用にとっても積極的なメーカーのひとつであり、日夜精力的に最新技術の開発・発表を行っている。その技術が向かうベクトルはとて幅広く、安全や自動運転に関係するものに加え、宅配物をクルマに届けるという面白い試み（サービス）も実証実験しており、クルマのパーソナルな空間という価値にも注目して進化を与えている。

21世紀に入ってから、IT技術の急速な進化が自動車技術にも深く関わってくるようになった。他分野からの技術導入による車内エンターテインメント空間の構築や、運転操作そのものを自動化する動きも含め、ボルボの取り組みに注目してみた。



■ドライバーの体調を常時監視 Driver State Estimation

いかに、運転支援システムが発達し、普及したとしても、「完全自律運転」技術が確立されるまでは、運転中はいかなる時もドライバーが運転操作の責任を負う。しかし、ドライバーはあくまでも人間だから、疲労したり注意力が低下したりする。そのような場合に注意を喚起する機能がある。これまでも、ステアリングホイールの動きを検知したり、目を閉じているかを画像処理技術で判断し、警告をするものなどがあった。

このたび、ボルボが研究開発したセンサーおよびその利用法は少し先をいくものだ。このシステムでは、ダッシュボード上にセンサーを設置し、ドライバーがどの方向を向いているのか、目はちゃんと見開いているのか、あるいは頭の位置や角度はどうか、センサーで検出する。そして、センサーからの情報でドライバーの状態を推測し、ドライバーの



状態に合わせてクルマを最適な状況にコントロールすることで、より緻密な安全運転支援システムの実現が可能となる。これにより、ドライバーの注意力が低下している状態での走行車線からの逸脱防止、前方車両へ近づき過ぎることの防止、居眠り運転の防止などが実現できるという。つまり、疲労状態や居眠り運転への警告だけでなく、車両の状態を（具体的には制御内容をチューニングするイメージだと思われるが）最適化するもののようなのだ。

このセンサーは安全運転支援システムでの利用にとどまらず、その他にも多彩な機能を実現する可能性をもっているようだ。目の動きを監視することにより、ドライバーの視線の向きに応じて、車室内の照明やヘッドライトの向きを調節することが可能になったり、あるいは運転席でハンドルを握る個人を特定することで、自動的にシートの調整を行うことが可能となったりする。

ドライバーセンサーが重要な役割を果たす「Driver State Estimation」と呼ばれる、運転中のドライバーの状況を検知する技術は、今後、自動運転車が登場する際の鍵となるかもしれないという。なんらかの理由でクルマが自動運転を継続できなくなったときに、運転操作をドライバーに委ねて良いかの判断をクルマ自身が行わなければならないような状況下で、ドライバーセンサーは重要な役割を果たすことになるからだ。

今回、100人のテスターによってこのサービスが試されたようだ。そのうち86人がこのローミング配送サービスにより時間を短縮できたと認めているという。デジタルキーの活用により、時間と費用の節約、環境負荷の低減が可能となること、初めてとなる今回の実験で証明されたようだ。

ますます、単なる移行手段としての意味を超えてきている自動車。ついに、宅配物を受け取るパーソナル空間としての利用も可能なようだ。そもそも、荷物は確かに人に届くもので、家である必要はない。その宅配物のなかには、タイムリーに移動中に届いたほうがよいものも多々ある。

年の始めにボルボは、ナビゲーションとインフォテインメントシステムを統合したセンサコネクタを発表したが、このローミング配送だけでなく、ボルボとエリクソン社との戦略的パートナーシップにより、クルマ同士がネットワークでつながったクラウド環境の下で、多くのユーザーにとってメリットがあると期待される様々な試みが検証され、近い将来あらたな提案がさらに拡大されるという。



■宅配荷物はクルマのトランクへ New form of 'roam delivery' services

ボルボは世界初となるクルマに宅配物を配達する「ローミング配送」サービスを、スペイン・バルセロナで開催された携帯通信関連のイベントで公開した。このサービスは、インターネットなどで購入した商品を、自宅ではなく自分のクルマへと配達するもの。ボルボの新しいデジタルキー技術によって、クルマのオーナーはオンラインで商品を注文する際の配達先として、自分のクルマを選択することができるようになるのだ。

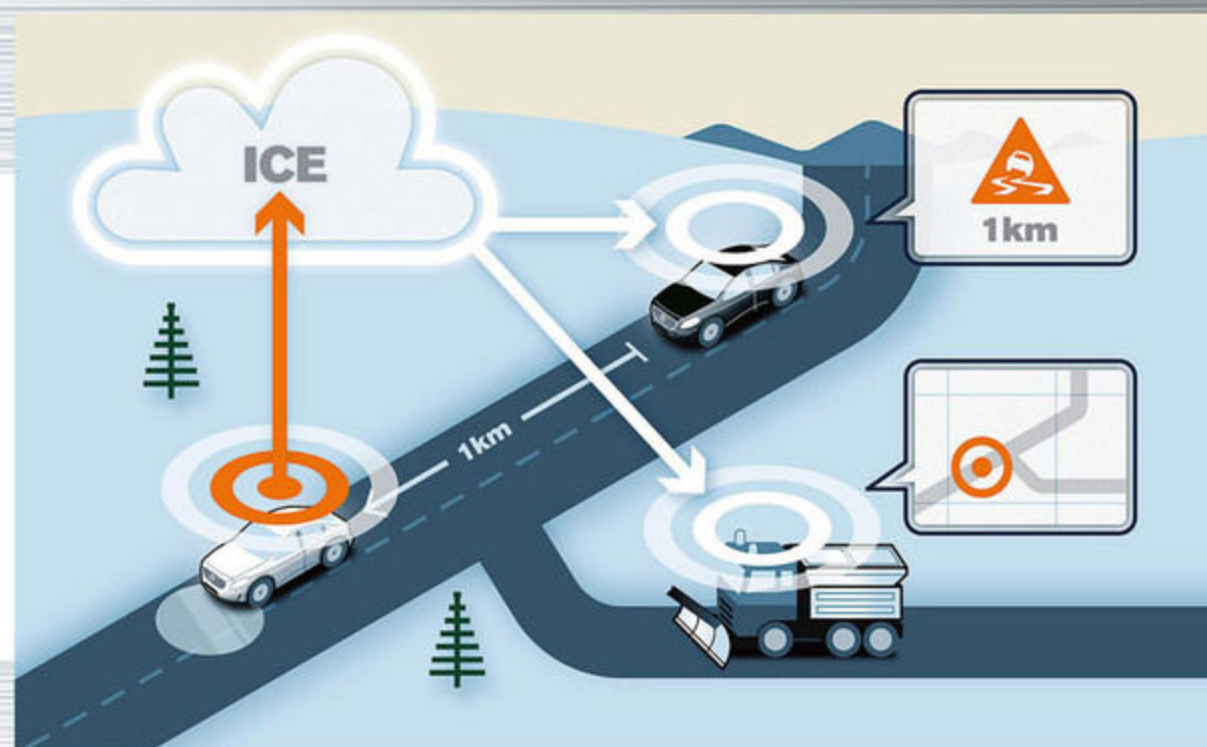
その際、配送会社がクルマへ配達されたことや、クルマから集荷が行われたことを、スマートフォンやタブレットで知ることができるという。

具体的にどのようなシステムかというと、配達や集荷の際、ユーザーは固有のデジタルキーを配送会社に提供するだけ。その配送会社は、そのデジタルキーでクルマのトランクを開けて荷物を配達する。配達・集荷が完了すると、そのデジタルキーは再使用できなくなるという仕組み。このシステムは、ボルボのテレマティクスアプリケーション「ボルボ・オンコール」の機能を利用したもので、このほかにも携帯電話を経由して、クルマの冷暖房の遠隔操作、駐車位置やガソリン残量など、車の状態を確認することが可能だという。

今回、100人のテスターによってこのサービスが試されたようだ。そのうち86人がこのローミング配送サービスにより時間を短縮できたと認めているという。デジタルキーの活用により、時間と費用の節約、環境負荷の低減が可能となること、初めてとなる今回の実験で証明されたようだ。

ますます、単なる移行手段としての意味を超えてきている自動車。ついに、宅配物を受け取るパーソナル空間としての利用も可能なようだ。そもそも、荷物は確かに人に届くもので、家である必要はない。その宅配物のなかには、タイムリーに移動中に届いたほうがよいものも多々ある。

年の始めにボルボは、ナビゲーションとインフォテインメントシステムを統合したセンサコネクタを発表したが、このローミング配送だけでなく、ボルボとエリクソン社との戦略的パートナーシップにより、クルマ同士がネットワークでつながったクラウド環境の下で、多くのユーザーにとってメリットがあると期待される様々な試みが検証され、近い将来あらたな提案がさらに拡大されるという。



■道路状況をクラウドで発受信 Cloud communication system

刻々と変わる道路状況を誰よりもリアルタイムで把握しているのは、その場にいるドライバーだ。局所的になればなるほど、大域的に俯瞰して管理するシステムでは限界がある。ボルボ・カー・グループは、スウェーデン運輸管理局、ノルウェー道路庁と共同で、個々のクルマから得られた滑りやすい危険な路面に関する情報を、クラウドベースのシステムを使い共有するという、試験プロジェクトに参加すると発表した。

モバイルネットワークを利用したこのシステムは、テスト車両が凍結した、あるいは滑りやすい路面を検出すると、その情報が携帯電話の通信網を介してボルボのデータベースに送られ、滑りやすいエリアに近づいている他の車両に対して即座に警告を発し、ドライバーは危険な状況を回避することが可能になるという。

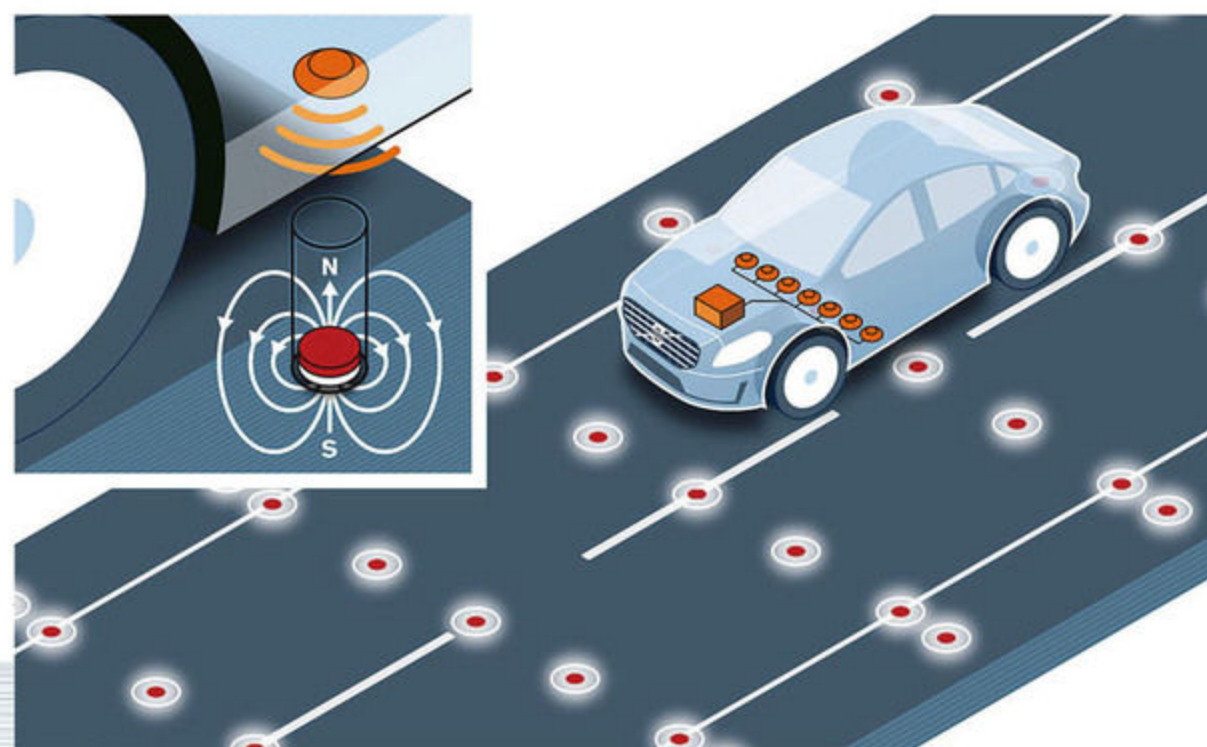
インストルメントパネルにある表示によってドライバーに警告を伝えるこのアプリケーションは、車速と道路状況に基づく路面スリップの危険の度合いに応じて、段階的に警告を通知する仕組みのようだ。

この他にも、凍結路面に関する情報は、既存の道路管理局の業務で役立てられる情報として道路管理

者に送られる。道路管理者やメンテナンス作業の従事者は、届いたデータをもとに、冬季における道路維持管理の計画を立て、最新の状況に対応しながら作業を進めることが可能になるという。

「このテストは、実際の交通環境において、モバイルネットワーク上でつながった車両が相互に会話をするように通信する、初の実践例です。このシステムによって交通安全がより高まります」とボルボ・カー・グループの共同ITS（高度道路交通システム）プロジェクトリーダー、エリック・イスラエルソンは語る。さらに「現在、我々は50台の試験車両を所有していますが、来年の冬にはその台数が大幅に増える予定です。我々の目的は、数年以内にユーザーがこの技術を利用できるようにすることです」とも。

大掛かりなインフラも要らず、比較的導入が早期にでき、かつ高い効果が期待されるこのシステム、北海道を拠点にする筆者には、今すぐでもほしい技術に思われる。



■磁石でクルマをコントロール Road magnets for positioning of cars

高精度で正確に自車位置を把握することは、自動運転車の開発において重要な課題の1つとなる。GPSやカメラなど、すでに確立されている測位技術はあるが、まだまだ完全ではなく、これらは特定の条件において制限を受けたりもする。一方、物理的な障害物や悪天候の影響を受けにくい方法として、道路に埋め込まれたマグネットを利用する方法が考えられ、実験も行われている。

ボルボは自動運転を行う車両が自分の位置を正確に把握するために、道路に埋め込まれたマグネットを使用する方法を採用した研究プロジェクトを実施した。このプロジェクトは、スウェーデン運輸管理局との提携によって実施されたという。

「我々の目標は、あらゆる場面において自動車が自律走行を可能にすることです。正確で信頼性の高い自車位置の測位は、自動運転車のために必要な前提条件です」とボルボ・カー・グループの予防安全技術リーダー、ヨナス・エクマークは言う。さらに「この技術により、現在のインフラストラクチャを変更することなく、自動運転を実現することが可能となります。さらにこの技術は道路標識を補完する機能など、他にも興味深い可能性があります」とも続けている。

例をあげると、以下のようなものだ。①マグネットを用いた測位技術を組み込んだ予防安全システムにより、車両が道路から飛び出すような交通事故の防止。②マグネットにより、雪に覆われ見えなくなった道路端のガードレールや標識との接触を防ぎ、冬季の道路メンテナンスを簡略化。③正確な自車位置の測位により、これまで以上に道幅を狭くすることが可能。さらに道路スペースのさらなる有効利用を促進、などなど。これまでのテストで、インフラ整備や車体オンボードセンサーでの検知技術の両面において、フェライトマグネットの使用が効率的かつ信頼性が高く、比較的安価なソリューションであることが分かってきたという。スウェーデンのような降雪地域のみならず、有望な技術といえるだろう。



カーインフォテインメントの行方。

クルマには電子制御を司るMPU（マイクロ・プロセッシング・ユニット）があらゆる場所に搭載されていて、その数は電子制御がクルマに導入された30年ほど前から増加の一途を辿り、いまや80個とも100個ともいわれている。それだけクルマは電子制御の塊なのだ、なぜか電子制御を得意とするはずのIT産業の巨人、Googleやアップルの関与は聞こえてこなかった。それが、昨年くらいから急速にIT産業からの参入が目立ち始め、遂に今年3月に開催されたジュネーブ・シヨでは、アップルが「CarPlay」をフェラーリに搭載すると発表した。

そもそも、クルマの電子制御技術はIT業界とは全く異なる、クルマ業界独自の開発が進められてきた。各OEM独自といってもよいくらいその独自開発傾向は強く、いまだにその傾向は日本OEMでは根強い。欧州OEMなどは共通化の動きも見受けられるが、それでもいわゆるIT業界とは別の団体が主幹だ。その背景には、PCとクルマに求められる信頼性の違いがある。かつてマイクロソフトとGMが、各自のプロダクトの信頼性についてやりあったジョークを覚えている方もいるだろうが、PCが世に出始めたときの信頼性のなさ（簡単にフリーズする等）を思い出すと、確かに当時のPCメーカーが生み出したOSは、安全第一のクルマに搭載できるものではないと直感できた。

その後もこのような開発体制に変わりはなく、PCメーカーがクルマの制御に参入することはなかった。この先も「走る・止まる・曲がる」といった根幹部分に関わる電子制御には、しばらく同様な傾向が続くだろう。しかし、あらゆる装置に搭載されるMPUの制御対象は「走る・止まる・曲がる」のみならず、走行機能装置と異なる分野、ナビ／オーディオというITSやエンターテインメントの分野などにも多く使われている。この分野に適用されるOSは「情報系OS」と呼ばれ、今後ますます増加する分野だ。

そして読者のなかには、クルマに搭載されるナビ／エンターテインメント機能を使わず、スマートフォンを繋げて利用している人は多いと思う。これまでカーメーカーはその対応に注力してきたが、そもそもスマートフォンを主軸としてそのオペレーシ

Future of Car Infotainment

クルマの価値を決定づける要素のひとつとして注目される、インフォテインメント（インフォメーション+エンタテインメント）。各社が独自のUIで差別化を果たすこのインフォテインメントに、他業種からの参入が新たなムーブメントを起こそうとしている。

TEXT●長沼 要 (Kaname Naganuma)

PHOTO●Apple Inc <http://www.apple.com/jp/>

ニュアンス コミュニケーションズ ジャパン <http://japan.nuance.com/>



現在、CarPlayに対応する端末は、iPhoneの「5S」「5C」「5」と発表されている。近年ではiPhoneとの接続ケーブルを標準装備するモデルも多く、クルマとの親和性は元々高い。

ョン機能とディスプレイ機能だけをクルマのインターフェイスにすれば、話はもっと簡単になる。それを実現するのがアップルのカープレイだ。

カープレイはiOSが搭載されていて、iPhoneとの接続が最適な環境になるのが最大の特徴。つまり、ユーザーは常に（乗車時も、その他の状況でiPhoneを使うときも）同じアプリケーションとデータベースが利用できることになり、機能的なことこのうえない。iPhoneに搭載されるCPU機能の進化やデータ通信速度の高速化がこれらの実現に大きく寄与している。ただし、カープレイというシステムに、ナビやエンターテインメント機能を動かすためのiPhoneと同じOS／アプリケーションを搭載しているかは公表されていない。ユーザーがiPhoneを所有していない場合カープレイを利用できるかは現時点では不明だ。

ともあれiPhoneユーザーは、カープレイを搭載したクルマに乗り込んだら、iPhoneを接続するだけで、あとはクルマ内の環境はいつもと同じになる。異なるのは、その操作方法がクルマに備わっているタッチパネルだったり、ノブだったり、スイッチだったりするだけ。そして音声認識アプリケーションのSiriは、車内における安全操作の有効な手段となる。電話だけでなくこれまでもBluetoothウースなどでハンズフリーができていたが、カープレ



Apple Car Play

ジュネーブ・ショーのフェラーリブースで突如発表されたCarPlay。ドライバーがiPhoneでしたい操作を代わりに行い、それを車載ディスプレイに直接表示するもので、Siriの音声コントロールを内蔵し、電話の送受信はもちろん、メールの作成や読み上げも可能だ。



イならディスプレイに表示されるコマンドまでiPhoneそのままだ。さらにメッセージ。これからはメッセージですらハンズフリーになる。ディスプレイに表示されるメッセージに返信する場合は、Siriに話しかけるだけ。ナビゲーション機能の「マップ」やオーディオ機能の「ミュージック」もいつもの様子で使いこなせる。

このカープレイ、今年2014年にはフェラーリ、ホンダ、ヒュンダイ、メルセデス・ベンツ、ボルボのトップブランドモデルに搭載され、さらに日本、欧州、米国の計13のOEMから搭載車種のデビューが予定されている。

こうなると、スマートフォン業界では圧倒的シェアをもつグーグルは、Android側の動きが否応なしに気になるだろう。そもそも自動運転の世界では知る人ぞ知るように、グーグルは世界の最先端をいっている。そのグーグルが自動車への参入を狙っていない訳はない。それがOAAの設立だ。これは「オープン・オート・アライアンス」の略で、自動車へのAndroid OS搭載を目的としている。メンバーにはアウディ、GM、グーグル、ホンダ、ヒュンダイ、NVIDIAが入っている。2014年中にもAndroid OSが搭載されたクルマが披露されるとアウンスされているが、その他詳細はまだ公開されていない。

ここで、少しこれら情報系OSに必須な機能について取り上げたい。それは音声認識機能だ。その上位概念にあるクルマのマン／マシンインタフェースは非常に大事な機能部分であり、安全性に大きく関係する。操作の容易さ、確実さにより、ドライバーの運転操作を如何に邪魔せず、思うような指示をできるかが決まってくるからだ。

この分野でも各社がこぞって機能開発を進めているが、マン／マシンインタフェース、特に、ナビ／オーディオ／空調といったものの操作は、これまでドライバーの手によるものが主役。そのボタンの配置、大きさ、形状、感触が十分検討され、それぞれ意味を持って設計、配置されている。そして使用頻度の高いものについては、多くはハンドル部分にも併設されている。これらの操作を視覚的にフィードバックさせるべく、モニター類は視線の移動が少ない位置に集中して配置される。

さて、前置きが長くなったが、ドライバーの運転操作において、手はステアリングホイールを中心に重要な部分を司るため、ドライブ中は

きるだけステアリング操作のみに集中させたい。従って、音声認識による操作がかねてから注目されてきた。ここで、車載システムに最適化された音声ソリューションを特徴とする、ニュアンスオートモビル社を紹介しよう。同社は、車載システムに最適化された音声ソリューションを通じて、世界中のドライバーに情報やサービスを安全かつスマートに提供。より自然なドライビング・エクスペリエンスを実現するとある。トヨタ、メルセデス・ベンツ、BMW、アウディ、フォードらと、既に先進のインターフェイス技術の開発をすすめて、今日のドライバーが必要とする様々な情報・サービスへのアクセスをサポートするインターフェイスを、統合的に開発提供するという。クラウド技術を使う、その自然言語コンテンツサービス提供プラットフォーム「ニュアンス・ドラゴン・ドライブ」は、その音声認識・音声合成対応言語は多彩で、自動車業界最多の導入実績を誇る。

音声関連機能は、前述した通りSiriだ。Siriとは、iOSの機能のうち音声認識と自然言語処理を用いた音声アシスタント機能の名称。iOS 5で初めて組み込まれたもので、Siriはユーザーの声による入力を読み取り、その内容や文脈などによって適切な情報を選択し、必要な操作を行う機能である。電話をかける、メールを送る、スケジュールを組む、道順を探すといった様々な用途に利用することができる。最新ではiOS 7に搭載され、その機能と自然な理解力はますます強化されている。カープレイに搭載されるSiriがiOS 7と全く同一のものか不明だが、クルマでよく使われるコマンドが少し追加される等のことは予想してもいいだろう。

すでに音声機能を持つ新車販売台数は2010年に1100万台だったものが、13年には2800万台へ急増している。この傾向は間違いなく続き増加の一途をたどるだろう。この音声機能は、ドライバーの注意散漫による事故の削減に大きく期待されている。ドライバーは走行に必要な情報収集に加え、現在はナビゲーション、オーディオ、携帯電話、等々のデバイスにその注意を奪われる頻度が高くなってきている。NHTSA（米運輸省の高速道路安全局）の報告によると、注意散漫運転が原因となる重大事故の18%が携帯電話の使用に関係しているというから無視できない。クルマのマルチメディア化が進み、一層このような事故が増えるのではないかとこの危機感もあり、その解決策の筆頭である音声認識機能は、より使いやすく発展、普及していくものと思われる。



採用予定ブランド拡大中

Appleは2014年中に一部の新型車にCarPlayが採用されると発表。提携パートナーは13グループを数える。そこにフェラーリは何故含まれていないが、同じくリストにないボルボも既にCarPlayを用いた写真を発表するなど、その採用メーカーは日々拡大していると見て間違いないだろう。



音声認識が鍵

CarPlayのキーポイントがSiriであるように、カーインフォティメントの今後は音声コントロールが重要な役割を担う。ニュアンスコミュニケーションズが開発する「ニュアンス・ドラゴン・ドライブ」も、豊富な対応言語を誇り、今後も多くの車種に展開するだろう。

Dragon Drive Speech採用例

Dragon Drive Speech採用例

Dragon Drive Speech採用例

音声認識・音声合成 対応言語

VINTAGE
NOW

モナ・リザの 微笑み



このページを開いたあなたが見ているのは、1939年製のアルファロメオ6Cベルリネッタ・スポルト。カロッツェリア・トゥリングのデザインをベースに、カロッツェリア・カスターニャがより洗練させたボディを架装した6Cのクーペである。

しかしこれだけでは、このクルマのごく表面的な紹介をしたに過ぎない。実はこのアルファ、少なくとも部分的にはレオナルド・ダ・ヴィンチ作『モナ・リザ』の自動車版とも呼ぶべき「謎」の持ち主なのである。ダ・ヴィンチを引き合いに出すなんて大げさな……と思われるかもしれないが、全くの的外れとは言えない。というのも、このふたつの芸術作品には、少なからぬ共通点が秘められているからだ。

話は1500年代初頭に遡る。当時のフィレンツェはルネサンス発祥の地であり、これを契機に西欧社会は中世から近代へと移り変わっていった。ルネサンスは有名無名を問わず多くの芸術家を輩出したが、今日の私たちが心から感銘させるのは、そうした個々の芸術家もさることながら、芸術作品を完成の域にまで仕上げた「工房」の技術レベルの高さである。

それと似たような機運が、400年余りを経た1900年代序盤のミラノにも満ちていた。自動車メーカーとカロッツェリア、自動車設計家にとってここは理想の土地であり、三者が互いの知識を吸収して、自動車造りに新たな水準を打ち立てたのだ。

なかでもアルファロメオはもつと

も有名なメーカーで、各分野の最高の人材が、アルファこそ技量を発揮できる最高の舞台として、モダンなワークショップで働くことを望んだ。とりわけ30年代序盤はアルファにとって実り多い時代で、グランプリマシンのサーキットで、スポーツレーシングカーが公道で敵なしの強さを誇っていた。それゆえ当時のレーシングチームにはきら星のごとく有能な人材が並んでいた。ドライバー陣はタツツイオ・ヌヴォラーリとアツキレ・ヴァルツィ、チーム監督は誰であろうエンツォ・フェラーリであった。またヴィットリオ・ヤーノを始めとする技術チームも最高の布陣で、彼らはレースで試行した革新技術をごく短時間のうちに市販車へフィードバックしていた。

本稿の主人公6Cも、サーキットで大成を収めたP2直系の先進機構を旺盛に取り入れた、アルファロメオの傑作のひとつである。その登場は1927年。エンジンは自然吸気とコンプレッサー付きの2種があり、当初の排気量は1500cc、1939年以降は2500ccに拡大された。ヤーノのオリジナル設計による6Cは10年以上にわたり同社のベストセラーになったのだが、その価格是一般庶民の手の届くところではなく、生産台数はシリーズを総計しても数千台に留まっている。

アルファの社長を務めていたウーゴ・ゴバトが、1930年代の終盤に生産量の拡大を目指したのはそのうした背景がある。ゴバトの号令の下、ジョアッキノ・コロンボ、ウイルフレード・リカルト、ブルーノ・トレヴィザンからなる設計陣は、ふ

たつのプロジェクトを立ち上げた。プロジェクトS10は8気筒および12気筒を、プロジェクトS11は6気筒あるいは8気筒を前提とし、どちらもモノコックボディを模索していた。アルファが大量生産に乗り出すための野心的な計画だったが、戦争のために陽の目を見ずに終わったことは歴史の示す通りだ。

さて話を6Cに戻そう。通常、社内ボディショップはロングホイールベースのシャシー上に標準ボディのベルリーナを架装。一方スポルトと呼ばれる3000mmのショートホイールベースには、カロッツェリア・トゥリングが、有名なスーパールェッジェーラ工法を用いてベルリネッタとスパイダーを製作した。もちろんトゥリング以外のカロッツェリアや、国外のコーチビルダーも顧客の要望があるたびにシャシーを単体で購入できた。しかし戦争によってそうした状況が一変する。唯一、顧客として残ったのはイタリアもしくはドイツ陸軍の高官と政治家で、民間人が購入できる原材料は事実上皆無だったのだ。

そうした状況下で白羽の矢が立ったのがカロッツェリア・カスターニャだった。

当時のミラノには業務用車両を専門とするボネスキヤボルサーニ、プーリ、乗用車を専門とするカスターニャやトゥリング、ザガートなど数多くのカロッツェリアが集結していた。もちろんそれぞれに個性があり、例えばザガートがレーシングカーのボディ・コンストラクターであったのに対しトゥリングはスタイルのいいスポーティな軽量ボディが得意。

Alfa Romeo 6C

12 Cylinder Berlinetta Sport Castagna



遺跡や絵画、彫刻といったものだけでなく
自動車の世界にも、歴史的なミステリーは存在する。
いま貴方が目にしている、アルファロメオ6Cスポルトも
あの『モナ・リザ』並みにミステリアスな1台といえる。
それでは早速、この6Cが浮かべる『微笑み』に迫ってみよう。

REPORT●Massimo Delbò PHOTO●Giorgio Carboni
COURTESY●Corrado Lopresto Collection
TRANSLATION●相原俊樹(Toshiki Aihara)



Massimo Delbò
マッシモ・デルボ

1997年よりモータージャーナリストとして活動を始め、イタリア国内外の自動車専門誌に寄稿。ウィンテージカーを吟味する確かな目を買われて、ウィラ・デステなど数々のコンクール・デレガンスで審査員を務める。その人間的な魅力ゆえ著名コレクターからの信頼も厚く、操縦を託されるほか、ヒストリーの調査も任される。

一方カスターニャといえば、ラグジュアリー、エレガンス、気品と同意語というべきオートクチュールで、細部にまで美しいデザインを凝らすのが特徴だった。

その中で1939年終盤以降、カスターニャに一定台数の6Cシャシーがあてがわれて、信頼性の高いハイスピード・ラグジュアリーカーを求める顧客に向けてボディを架装するようになったのには理由がある。それは彼らが他のカロッツェリアと違い、従業員600名を擁する企業規模をもち、アルファに代わって一部のパーツを生産するなど密接な関係にあったからだ。折しも1939年に大型プレスマシンを導入したことも一因かもしれない。

こうした状況下でカスターニャが製作したのは、標準型ベルリネッタが43台、スペシャルシリーズのW(Wはドイツ空軍フェルマハトの頭文字)が24台、4ドアボディの「ディプロマート」が12台(内、12台は戦後の製作)だったと思われる。

新たに登場した顧客層は山高帽を被ったままシートに座ることができ、快適かつ広い室内スペースを求めた。そこでカスターニャは元々のトゥリングの設計図をほぼ全面的に見直し、伝統様式の色彩が濃いボディを作り直した。ルーフは100mmほど高くなり、サイドウィンドウとドアは全幅を含めて寸法を変更し、フロントウィンドウとボンネット、ヘッドライトもまったく別の形状に改めた。キャビンスペースを広げる目的からリヤシートの形状も変わり、クッションが厚くなった。トゥリング独自のスーパーレジャエラ工法そのものもカスターニャにより大幅な見直しを受け、ボディを支えるパイプは形状もサイズも、さらには使用する本数もオリジナルとは異なっ

ている。

ここに登場するシャシーナンバー915066は、このようにしてカスターニャが製作したうちの初期型の1台と思われる。注文主はイタリア・ファシスト党のどこかの部門で、高官に贈呈されたのだろう。私がこのように想像する理由は、現在のカロッツェリア・カスターニャ・ミラノの社主にしてチーフデザイナーであるジョアッキノ・アカンポーラの次の発言が裏付けている。

「残念ながら、製作時のオリジナル書類のすべてが残っているわけではありません。カスターニャのワークショップは戦争中、ひどい空襲を受

カスターニャ本来の姿を留める 6Cはこれ1台しかない。

けて1939年から42年までの書類の一部が焼失してしまっただけです。ただしこれとは別に、重要な情報が残っています。納車先の軍部ごとに室内のカラーが決まっており、大抵はボルドー、グリーン、サンドベージュ、ブルーでした。このクルマはレッドのレザー張りで、これがオリジナルです。レッドは多くの場合、政府関係者のクルマに使われました。

ボディカラーからもそのことが窺えます。クルマといえばおしなべてミリタリー・グリーンやブラックなど、ダークカラーだった時代に、このオーナーは軽快でつややかな色のクルマを乗り回していたわけです。ちなみにオリジナルカラーは、今のオーナーによりほぼ完璧に再現されました。こうした史実を鑑みるに、このクルマが納車されたのは1940、

Alfa Romeo

12 Cylinder Berlinetta Sport Castagna

6C

VINTAGE
NOW

41年だったと思われます。イタリアがまだ戦争中だった時期です」

アカンポーラの言う、今のオーナーとはイタリアの建築家コラード・ロブレスト。イタリア製ワンオフカーと、少数生産車に関しては屈指のコレクターである。それではロブレストに話を引き継いでもらおう。

「このクルマをコレクションに加えたのは2004年のことでした。前の持ち主はドイツ人コレクターで、チェコ共和国から持ち帰ったそうです。当時からパーツの欠損はなかったものの、悲惨な状態だったと聞いています。このクルマがイタリアを離れたのは戦争中のことで、戦況が末期を迎えてイタリアから撤退を迫られたドイツ軍にとっては、なくてはならない足でした。その後、ポーランドでうち捨てられ、どういった経



Cに興味を失うのはそれで充分でした。そこで私は彼の持ち分である50%を買い取って、完全に自分の持ち物にしました」

ではなぜロプレストは、この、曰く付き、の6Cを引き取ることにしたのだろうか？

「このクルマを眺めていると、グッと感じるものがあったからです。非常に美しい——生半かなスキルの持ち主が造ったはずがないと。塗装を剥離するとボディのメタルはオリジ



可能な限りオリジナルを再利用して修復された室内。レザーは時の試練によく耐えており、とりわけシートにはレストアの手が一切及んでいない。まさに時を超越した小世界だ。

ドアのインナートリムは時の経過の中で一部が張り替えられてしまっていたが、オリジナルに戻された。サイドシルにカスターニヤのプレートが備わるのが見えるだろうか？



幸いなことにコクピットはステアリングやメーター、スイッチ類などが手を加えられることなくそのまま残されていた。よってほぼオリジナルパーツのまま新車時の姿を取り戻すことに成功している。

この6Cはレストア完了後の2006年から様々なショーに出品され、2008年にドイツで行われたルートヴィヒスブルク・コンクール・デレガンスでは「ベスト・イン・ショー」に輝いた。



路を辿ったのかはわかりませんが、当時のチェコスロバキアに行き着いたのです。現物を見つけたのは私の友人で、私は彼と購入費用を折半しました。その友人というのはトゥリング・ボディのコレクターで、このクルマもトゥリング製ボディを架装した6Cのつもりで手に入れたのです。ところがレストアを始めたところ、どうもおかしい。ディテールがことごとく違うのです。ほんの些細な違いなのですが、私にとっては「これは偽物では……」と疑うに充分な違いでした。トゥリングでないことは確かでした。百歩譲ってトゥリングではあっても、甚だしいモディファイが加えられた個体であることは間違いありません。友人がこの6

ナルで、後から手を加えたものではないことがわかりました。もちろん若干の錆はありましたよ。あと、たぶん衝突したのでしょう。フロントに損傷の跡があつて、そのときの修理が不細工でね。その一方で一見ノンオリジナルと思われるパーツのできが実にいいのです。これは偽物でも改造車でもないと思えました。アカンポーラ氏が、この時期の6Cにカスターニヤがボディを連作した事実があると確認してくれたときには、「してやったり！」という気分でした。ね。彼のお墨付きをもらったので、このクルマ本来の姿に戻すレストア作業に本腰を入れて取りかかりました。本来の姿に戻す、というのがこのクルマではとりわけ重要です。ト

ウリングとカスターニヤのボディは極めて似通っていて、多くのカスターニヤ・ボディがトゥリングとしてレストアされているからです」

今日、カスターニヤのロゴに相応しい、カスターニヤ本来の姿を留める6Cはロプレストが所有するこの1台のみである。戦火を生き延びたカスターニヤ6Cは6台と思われるが、そのうちの4台はレストアという名のもとに、破壊されてしまった。無知なオーナーとレストアラが、カスターニヤだと見抜けず、細部をことごとくトゥリング風に変えてしまったのだ。ちなみにもう1台は現在トゥリングのエンブレムをつけているが、少なくともカスターニヤのオリジナルパーツはそのままにレストアされている。



この6Cが発見された時には、オリジナルと異なるグリル(P114参照)が付いていたが、レストア時にオリジナルデザインに忠実なものに差し替えられ、優美な姿を取り戻した。

美しく磨かれたワイヤースポークホイール。ブレーキは4輪とも高い動力性能に相応しい油圧作動のアルフィンドラム・ブレーキで、当時としては先進の装備といえるものだった。



カロツツェリア・カスターニヤ・ミラノ

カロツツェリア・カスターニヤ・ミラノ。馬車と自動車を飾るエンブレムに記されたそのボディ製作工房がミラノで産声を上げたのは1849年のことだった。最初の自動車といわれるベンツ・パテント・モートルワゲンが走ったのが1886年であるのを考えると、その歴史の深さがわかる。自動車が登場する前から、カスターニヤは馬車作りの名工として広く知られており、今でも「最も豪華で洗練された最高の馬車はカスターニヤ」というのが市場の評価である。

それには充分な理由がある。1700年代に2つのカロツツェリアをカルロ・カスターニヤが買収統合して、カロツツェリア・カスターニヤが生まれる。イタリアが統一国家になった1860年、カスターニヤはすでに名の知られたブランドで、統一に成功したヴィットリオ・エマヌエーレ2世はその馬車に乗った。イタリア国立博物館には当時のパレードに使われた、カスターニヤ製「婚礼の儀の馬車」が現在も展示されている。

世紀が変わって間もない1908年、息子のエルコーレが父カルロから経営を引き継いだころには、従業員約400名を擁するイタリア屈指のカロツツェリアに成長していた。イタリア王妃マルゲリータ・ディ・サヴォイアが自身のフィアット24-34HPに載せるボディをオーダーしたのもカスターニヤだったし、1920年代以降、イソッタ・フラスキーニのほぼすべてのシャシーがカスターニヤ製ボディを架装した。

その当時、同社にとってもっとも重要なマーケットは北米で、自動車メーカーを始め航空機産業や軍にも製品を納めた。カスターニヤはクロームメッキ製品を多数製造し、自動車から列車まで幅広く用いられたほか、同社のアルミパーツはオリエン・エクスプレスにも使われた。

第二次世界大戦中、激しい爆撃を受けたカロ

ツツェリア・カスターニヤは、企業規模を縮小して存続するが、次第に時代の流れに置いていかれる。モノコックボディが普及して、一点製作のボディがビジネスとして成り立たなくなり、崩壊した。

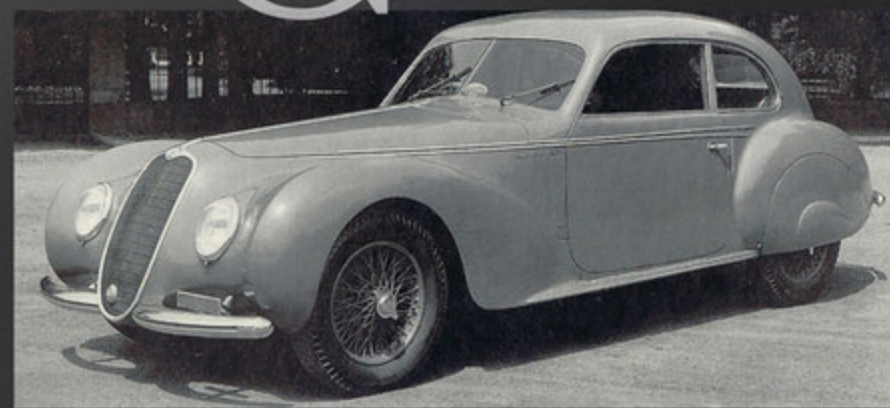
2000年、イタリアの建築家ジョアッキーノ・アカンポーラがカスターニヤ族からブランド権を買い取った。かねてより一族の友人だったアカンポーラは、自身の夢であるワンオフカーの製作に乗り出す。現代のクルマをベースにオーナーの注文に応じたボディをテーラーメイドし、これまでの製作数は数百台に上る。ベース車両はフィアット500、MINI、プジョー508、レンジローバー、ロールス・ロイスと多彩だ。カロツツェリア・カスターニヤは同社のヘリテージ保存にも心を砕いており、現存するアーカイブを集めてデジタル化する作業を進めるかわら、かつてのカスターニヤ作品のレストアにも尽力している。



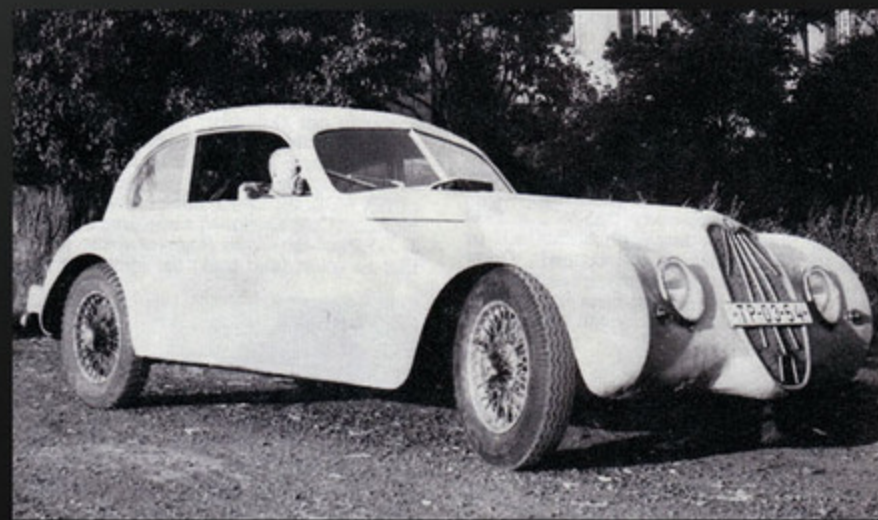


Alfa Romeo

12 Cylinder Berlinetta 6C Sport Castagna



新車当時のアルファロメオ6Cベルリネッタ・スポルト・カスターニャ。戦後チェコにあった時の姿(下)と比べるとフロント周りやリヤのスパッツの処理が異なっているのがお分かりいただけるはずだ。



チェコスロバキア(現在のチェコ)にあった頃の古い写真。軽い事故に遭った後に、残ったパーツを利用して作ったと思われる飾りがラジエーターグリルについている。30年代は飛石からラジエーターを保護する金網を追加する例が多く、そこにアルミ製の装飾をつけるのが流行した。カスターニャではグリルのボトムから上に向けて扇のようにラインが広がるパターンが一般的だったが、チェコの修理工はオリジナルデザインを知らなかったため、この写真のように、頂部から裾広がりのデザインにしてしまったのかもしれない。

そのノーズに収まるのは
世界に1基しかないV12だ。

これでボディに関する「謎」は氷解した。問題はエンジンだ。なんとオリジナルの2・5ℓ6気筒エンジンの代わりに、3ℓ12気筒エンジンが搭載されているのである。これでは6C(セイ・チリンドリ116気筒)のモデル名に反する。当惑する私に

向けて、ロプレストが意味ありげな笑みを浮かべる。彼に話を続けてもらおう。

「12気筒ですか? これは全部私の仕業です。くだんの6Cにはオリジナルの6気筒エンジンが搭載されていました。たまたまそのレストアが進む最中に、12気筒エンジンを手に入れたのです。ええ、S10とS11プロトタイプに搭載するのに組み上げた1基ですね。レア中のレアもので、後にも先にも4基しか生まれず、ア

ルファロメオが1980年代序盤に新ファクトリーに移転する際、1基だけスクラップを免れたのでした。幸いなことに、あるコレクターがその1基を買い取り、長い間手元に置いたすえに、カスターニャを折半で購入したまさにその友人に売却したのでした。私はアルファロメオの歴史上、重要な一品を所有したいとの気持ちで、12気筒を友人から買い受けました。戦後、量産される予定のはずが、プロトタイプで終わってしまったエンジン——戦争直後の疲弊したイタリアには、12気筒などという贅沢なエンジンの需要はなかったのです。私が手に入れたエンジンはコンプリートな状態にありましたが、なにしろ最後に火を入れたのは40年も前だったので、オーバーホールは必要でした。この12気筒は6Cのすぐ横で作業を受けました」

そしてこの12気筒ユニットのオーバーホールもまた、6Cに劣らぬほど多くの成果をもたらしてくれたとロプレストは言う。

「オーバーホール中に新たな発見も

ありました。各バンクに1本のOH Cが走るそのV12は、もともと3・5ℓだったはずですが、必要以上に肉厚のあるシリンダーライナーをはめ込んでボアを縮小することにより、排気量を3ℓにしてあったのです。その仕事は完璧で、アルファのファクトリーが行ったことに疑いはありません。それにしても、なぜこんなことをしたのでしょう。理由はふたつ考えられます。折しもミッレミリアのレギュレーションが変更になり、最大排気量が3ℓとなったため、これが第一の可能性。第二の可能性は量産化を考慮しての対策ではなかったかと。この時点ですでに使い勝手

です」
ところで、この12気筒を6Cに搭載するという突飛なアイデアは誰が言い出したのだろう。
「言い始めたのは私のメカニックでした。ジョークのつもりでこの12気筒を6Cに載せたらどうだろう、とね。私は考えたすえに、やってみてくれと頼みました。クルマもエンジンも一切オリジナルの形を変えずにやれるなら、という条件付きで。うまくいくのか、興味津々でした。実を言いますと、この12気筒をテストベンチに載せて、その素晴らしいエキゾーストサウンドを聞いて以来、なんとか使いたいという気持ちにな



ここでレストア過程の写真を何枚かご紹介しよう。まずボディにサンドブラストをかけたところ、基本的にオリジナルでパッチワークによる修理箇所はほとんどないことがわかった。しかし特徴的なリヤのスパッツが欠品だったため、職人の芸術的手腕と根気で一から作り直されている。またボディはトゥリングが特許をもつスーパーレジェンダ工法だが、カスターニヤのそれはパイプの組み方も形状も異なっていた。アルミとスチールの電食を防ぐ(ノイズ低減の役割もある)ため、ボディ外皮とパイプとの間にコットンを巻いて遮断するのはオリジナル通りだ。



を踏まえていたのかも
しれません。排気量を減らせばパワーは落ちますが、その分信頼性も燃費も向上します。戦争直後のイタリアにとっては重要なメリット



意外なほど6Cのボディにすんなりと収まったV12は、このクルマに新たな刺激をもたらした。それは多くの貴重なモデルをコレクトし、オリジナル主義で知られるロプレスト氏をもってしても得難い経験であったという。

っていたのです。そして驚いたことに、なにもかもがすっきり収まりました。モディファイを要したパーツはひとつもありません。ギヤボックス、エンジンマウント、ステアリングコラム、どれもがあつたようにフィットしたのです。もちろん排気系の取り回しだけは別ですが」
V12と6Cとのあいだにかくも完璧な互換性が成立する理由は明らかだ。今も昔も、新型エンジンと新型車両を開発する際、両方をゼロからスタートさせることはまずない。例

えばエンジンをテストする場合、すでによくわかっている手持ちのシャシーを使うのが通例だ。このV12では6Cのシャシーが格好のテスト台になったのだろう。いや、そもそもジョアッキノ・コロンボは、このエンジンの図面を引くときから6Cのシャシー寸法を前提にしていたのに違いない。
私の想像はさらに広がる。カスターニヤはS10プロジェクトに深く関わっていた。実際、プロトタイプを造ったのはカスターニヤだった。こうした事実を鑑みるに、ロプレストの所有車そのものがテストベッドとして使われた可能性は大いにあるし、そのままカスターニヤのボディを装着して市場に出た可能性すら否定できない。

私の想像はV12を搭載したこの6Cを走らせたときに、ほぼ確信に変わった。V12と6Cは互いの分身のようにマッチしているのだ。
「いささか決まりが悪い思いです」とロプレストは言う。「私は常々オリジナルの強力な支持者でしたから。ガレージにはマッティングナンバーのオリジナルエンジンが置いてあるのです。でも、どうしても元の6気筒に戻す気になれないのです……」
その気持ちはよくわかる。世界でもっとも有力なコンクール・デレガンスの選考メンバーも同じ気持ちだろう。きつと彼らも事情はよくよく承知のうえで、ノンオリジナルのV12エンジンを搭載したカスターニヤ6Cにインビテーションカードを送っているに違いない。



1930年代末に立ち上がったS10/S11プロジェクトのために開発された幻のV12ユニット。当時4基のみが組まれたが、現存するのはこの1基のみ。本来は3.5ℓだが、どこかの時点で3ℓに改造されたようだ。



The One Million Mile Porsche

ロサンゼルス郊外、サンペドロに住むガイ・ニューマークは
ハイスクールを卒業した日から、1台の濃紺のクーペに乗り続けている。
彼が50年の月日に渡り走破した距離は100万マイル。
ガイと彼の“頑丈な働き者”は、今日も西海岸沿いの
どこかの道を、快調に走っているに違いない。

REPORT●Dr. Ian Kuah with Thomas Geiger PHOTO●Thomas Geiger
TRANSLATION●相原俊樹 (Toshiki Aihara)

VINTAGE
NOW

老人と海

1 台のクルマを50年にわたり愛用し、100万マイル（160万km）も走らせるなんてできるだろうか？ 南カリフォルニアに住むガイ・ニューマークはそれをやってのけた。素晴らしいコンディションに保たれたボルシェ356Cを所有する彼は、今もこの50年物のクーペを日々の足に使っている。取材をした当日、機械式オドメーターの数字は98万4000マイルを示しており、

ガイとこの生ける伝説との生活は1968年に始まった。ハイス쿨の卒業記念に、父親からプレゼントされたのだ。「それが当時の父の言い分でした。でも、どうでしょう」。父はこの356に4年乗っていたので、次に新車のボルシェ911を買おう口実が欲しかったのかもしれない。そう言っ、ガイはいたずらっぽく笑みを浮かべた。

彼のボルシェは日々、前人未踏の記録を更新しつつある。

かねてからの打ち合わせ通り、その日ガイはロサンゼルス郊外サンペドロの自宅から、356Cに乗ってマンハッタン・ビーチに姿を現した。濃紺のクーペが、西海岸の景色によく似合っている。

それにしてもこの356Cクーペのペイントワークのなんと見事なことだろう。数週間前にシヨールームから出て来たばかりのようで、やれた感じがまったくない。オーナーが愛情を込めて大事にしている証拠だ。「毎日走らせること、クルマに与ってはこれが一番です。それに南カリフォルニアの乾燥した空気が長持ちさせるいい条件なのでしょう」とガイは言う。

そのガイは海岸線をじつと眺めると、視線をクーペのテールに移した。「こんなに長く所有していても、このソフトなカーブとプロポーションは決して見飽きることがないのです」

「1964年に、父は5000ドル足らずで初代オーナーからこのクルマを手に入れました。元オーナーだった人は、休暇でヨーロッパに行った折にボルシェ・ファクトリーから新車を

受け取り、アウトバーンを走って旅行したあと、アメリカ行き貨物船で持ち帰ったのです。父が買い取ったときは納車から8週間しか経っていません。1000マイルも走っていませんでした」

彼とボルシェとの絆が生まれたのはその後だ。当時を振り返って彼はこう語る。

「私が父から譲り受けたときの走行距離は4万マイルほどでした。以降、私は急速にマイルージを重ねていったのです」

ヨットの仕事に従事していた父親の右腕として、ガイは契約を取り交わすためにアメリカの内陸部まで往復する長距離ドライブを日常的に行っていた。

「eメールはおろか、ファックスすらない時代です。ヨットを売買したいと思えば、当事者のところに行つて契約書に署名をもらい、本人から小切手を受け取る以外、方法はなかったのです」



VINTAGE
NOW

ガイの運転で海岸沿いのハイウェイ・ワンに乗る。356のボディは今も金庫のようにソリッドで、きしみ音やカタカタ音の類は一切出ない。比較的パーツ点数が少ないのに加えて、長年月の使用を前提にした高いビルドクオリティが今でも有利に働いているのだ。

「このクルマでスコッツデールにもラスベガスにも、バームスプリングスにも行きました。何年にもわたり週末の買い物に使っていますし、一度などサッカーの練習場まで6人の子供を詰め込んだこともあります。私にとって356は頑丈な働き者で

356は頑丈な働き者で
欠かせないパートナーなのです。

あり、決して私を裏切ることのないパートナーなのです」

自重934kgの軽量ボディに75hpのパワーは充分で、きびきびしたベイスで走る。トラベルの長いトーションバー・スプリングと、シヨルダの古い昔のタイヤとの組み合わせのおかげで乗り心地は快適だ。ガイはマンハッタン・ビーチからロングビーチまで、ゆったりとクルージングする。「通信が便利になった時代になったので、昔のようにスピードを出すことはなくなりました」と言うが、フットウェルに吊したドライビンググローブが、その気になったときのガイは相当な飛ばし屋であることをほ

のめかしている。

市街地に入るとガイは目に見えて慎重になり、車間距離を十分に置いた運転に徹する。周囲のドライバーもヒストリックカーに対してリスペクトを払ってくれるので、走っていて心地よい。こんな大都市の中心部でも、だれもが笑顔で進路を譲ってくれるのだ。アメリカのなかでも、とりわけ西海岸は旧いクルマに対する理解が深いようだ。ガイがモダンカーに乗り換えようという気にならな理由のひとつがここにある。

実は彼はこの356Cクーペとは別に、レッドの1962年製356Bコンバーチブルも所有している。



50年、100万マイルにわたりガイが見続けた景色。ステアリングはオリジナルだが、ブラウンのレザーは後年巻かれたものだろう。驚くべきことに純正ラジオや時計も壊れることなく機能し続けているのだそうだ。



The Million Mile Porsche

T-6ボディをもつ356C。リヤバンパーのオーバーライダーを貫通するエキゾーストなど、特徴的なディテールがわかる。ディスプレイの採用でこの356Cからホイールキャップの出っ張りが小さくなった。

この356Cに限っていえば、リヤに収まる1.6ℓのフラット4エンジンがマッチングナンバーではないという事実は、マイナス要因にあたらない。3基目となった今もエンジンは長年の主治医の手で絶好調を維持している。



レアな純正オプションのハードトップつきで、1971年からクーペと一緒にガレージに収まっている。たまたまガイの父親が「ちょっと貸してくれ」と言っただけで出かけた折に、フロントフェンダーを少しへこませた以外、356Cクーペは事故を一度も経験していない。車齢と走行距離を考えれば、信じられないほどいい状態にあるが、塗装だけは25年前に一度やり直している。今では近くで子細に見ると、若干色褪せた部分も出てきた。ハブキャップも長年にわたり磨かれたせいで、少しばかりクロームメッキが薄くなっている。

しかし彼の356Cクーペはコンクリールに出すクルマではなく、あくまでも普段の足なのだ。ガイの入念なメンテナンスのおかげで、エンジンはスイス製機械式腕時計並みの高い精度を保っている。エンジンオイルは3000マイル毎に必ず交換しているし、オーバーホールはおよそ10年に1度のペースで、これまでに3回行った。「大きなメカニカルトラブルは1度だけ、80万マイルのときでした。かなりの高回転で走っているときにクランクシャフトがダメになりました。それから2013年に、40年にわたるこのクルマの「主治医」をしているメカニックの手で、トランスミッションのベアリングを3個交換しています。それ以外はまったくノートラブルです」

「そう言うと、ガイは愛情を込めて1・6ℓフラット4をポンポンと軽く手で叩いた。今年の10月1日にこの356Cクーペは50回目の誕生日を迎える。「すでに会場も予約してあって、少数の親しい友人を招いてパーティを開くつもりです」そう語るガイだが、昨年は肝を冷やするような目に遭った。ある朝ガレージを見ると、356Cの姿がない。数日後、近所の雑木林で見つかったのだが、どうやら近所の悪童どもの仕業だったようだ。イグニッションコードを直結してエンジンを始動させようとしたがうまく行かず、坂道で押し掛けを試みたあげくに放り出したらしい。無傷だったのは不幸中の幸いだった。100万マイルの大台まで、残すところわずか1万6000マイル。ガイはどこでこのビッグナンバーを達成するのか熟考中だ。「大陸を横断してニューヨークに行ってもいいし、シアトルまで北上するのも悪くないですね。しかしどこか特別な、意義深い場所での数字を刻みたいものです」そう前置きして、続ける。「本心を言うと、このクルマをドイツに里帰りさせ、100万回目の1マイルをニュルブルクリンクのノルトシュライフェで迎えたいと思うのです」

「どうやら夢を語っているのではなく、本気のようだ。ほぼ半世紀にわたりよき相手を務めたボルシエ356Cクーペに最高のプレゼントを贈るべく、ガイ・ニューマークは着々と準備を進めているところだ。」



ガイにとっては「日常そのもの」といべき356Cの室内。足元のポケットに入る適度にヤレたドライビンググローブも雰囲気を醸し出す。またリヤシートには、いつも彼と行動を共にしている友人の姿も。



いまのガイにとっての当面の目標は、この356の50回目の誕生日を祝うこと。そしてもうひとつの目標は、いつの日か彼が356を十分に楽しめなくなった日が来たら、息子にキーを譲り渡すことなのだという。



ブガッティ T35生誕90周年を記念して開催された“グローバー・ウィリアムズ・トロフィー”。T35のほかに、25年型のT13、34年型の57G、38年式のT59/50B IIIなど、思わず声を失う壮観な顔ぶれが集まった。

VINTAGE
EVENT

72nd GOODWOOD Members' Meeting

新たな挑戦。

ヴィンテージから、ターボ時代のF1までが対象という
これまでにないスタンスのイベントがグッドウッドで始まった。
その名は“72nd メンバーズ・ミーティング”。
このイベント最大の特徴は、エントラントはもちろん
観客やメディアもメンバー以外お断りという徹底ぶりにある。

REPORT●藤原よしお (Yoshio Fujiwara)

PHOTO●藤原功三 (Kozo Fujiwara) / The Goodwood Estate Company Ltd



今回は新しい試みとして、アンソニー・リード、エマニュエル・ピロ、ヨッヘン・マス、ニコラス・ミナシアン(左から)がリーダーを務める4チームに全エントラントを分け、ポイントを競う団体戦も組まれていた。

昨

今漏れ伝わってくるヒストリックカー・オークションの異

様とまで言える高騰ぶりからもお分かりのように、いま欧米のヒストリックカー・シーンはかつてないほどの盛り上がりを見せている。

そうした傾向を象徴するかのようないイベントが、この3月からグッドウッドで始まった。それがこの72nd グッドウッド・メンバーズ・ミーティングだ。

イベントの中身に入る前に、まず気になるのがその名称である。初めての開催にも関わらず、72ndとはどういう意味なのだろうか？

実はグッドウッドでは1966年

に一旦閉鎖されるまでの間、会員を対象としたレースイベント、グッドウッド・メンバーズ・ミーティングが開催されていたのだ。記念すべき第1回は1949年8月13日。そして最後の一戦は、1966年7月2日に開催された第71回大会であったという。

今回はその続き……ということなのだが、まず開催概要を見て驚いた。なんとメンバーズ・ミーティングの名の通り、エントリでできるのはグッドウッドの会員のみ。しかもそれだけに留まらず、観戦チケットも会員限定で、一人につき5枚までしか購入できないという条件がついているのだ。それは我々メディアも例外ではなく、プレスパスが発行されたのはごく一部の有名メディアのみという、完全クローズド・イベントと

して開催されたのである。

果たしてそんなことをして、イベントとして成立するのだろうか？という心配は全くの杞憂だった。

例えば戦前車を対象としたカテゴリーとして創設されたグローバー・ウィリアムズ・トロフィーは、ブガッティT35生誕90周年記念として、ヴィンテージ・ブガッティのワンメイクス・レースとなったのだが、なんと15台のT35を含む総勢27台ものブガッティが集結し、スプリントレースを繰り広げたのである！これに限らず、50年代から60年代にかけてのフォーミュラ、スポーツカー、サルーンカー・レースは秋のリバイバルにも劣らぬ盛況ぶり。会員限定でもこれだけのイベントを成立させてしまうグッドウッドの底力には感服せざるをえない。



1.ジェリー・マーシャル・トロフィーのスターティング・グリッド。派手な70sツアリングカーによるレースは他でも行われてきたが、今回の開催を期に一気に火がつきそう。2.可愛らしいフロントエンジンのFJに限定したスレルフォール・カップ。台数も多く迫力は十分。3.入場者を制限したことで、ゆとりのある観戦ができたのはメリットのひとつ。ヒストリックに乗るクラブ員はコース脇に愛車を駐め観戦する贅沢を味わえる。4.60sGTカ

ーによるモス・トロフィーにはフェラーリ250GT「ブレッドバン」が登場。この他にアストンDB4GTザガートやボルシェ・カレラ・アバルトなど希少車の姿も。5.リバイバルのStメアリーズと違い大排気量アメリカ車の参加が制限されたことで充実したバトルが見られたシアーズ・トロフィー。6.ミッドシップの葉巻型フォーミュラは、60年代に英国で人気を集めたフォーミュラ・リプレに倣い、F1からFJまでの異種格闘技戦となった。



そのメンテナンスの難しさから、実動状態に保たれている個体の少ない80年代ターボF1。しかし今回のデモランでは10台近いマシンが走行。クラシック・チーム・ロータスからは往時のセナの愛機、97Tと98Tが出走した。

いまヨーロッパでヒストリックF1と並んで盛んなヒストリック・グループC。実際にレースをするとなると、グッドウツのコースは狭すぎるが、往時のボルシェ 956やトヨタ87C、ランチャLC2が走る姿は新鮮だった。



さらに80年代のターボF1を対象としたデモランや、グループBラリーカーによるタ

一方で、夏のフェスティバル・オブ・スピード、秋のリバイバルとも違う新たなアプローチが試みられていたのも、このイベントの大きな特色だった。

その代表的なカテゴリーが、70年代にハコ遣いとして鳴らした名手、故ジェリー・マーシャルの名を冠したジェリー・マーシャル・トロフィーだ。リバイバルのStメアリーズとは違い、1970年から82年までのツアリングカーを対象としたこのレースは、興隆を誇ったETCのリバイバルというべきもので、ローバー3500、フォード・カプリ、シボレー・カマロ、アルファロメオGT V6、それにマツダ・サバンナRX-7といった懐かしい面々が勢揃いした。もちろんレースはサイド・バイ・サイドのグッドウツド・スタイル。これで面白いわけがない。

このメンバーズ・ミーティングがこのままのスタイルを続けていくのか？それとも一般に広く開放する道を選ぶのか？は現時点ではわからない。しかしながら、70年代や80年代にスポットを当てたり、限定チケットとすることでプレミア性を高めたリする手法は、乗りに乗ってグッドウツドだからこそできる実験的な試みだといえる。

イムアタック、ロングテールのル・マン・カーとグループCカーによるデモランなど、比較的新しい年代のレーシング・マシンにスポットを当てていたのが今回の特徴。それらが会員限定で見られなかったのは残念という意見の反面、観客数が絞られたことで、ゆっくりじっくり見ることができて、本来のグッドウツドに戻ったという好意的な声が多かったのも事実だ。

2

014年3月26日、朝6時30分。小雨が降るなか、我々の目の前に大きなコンテナを積んだ1台のトレーラーが到着した。

ここは、愛知県豊橋市にあるベントレイモーターズジャパンのPDIセンター。PDIとは、プレ・デリバリー・インスペクションの略で、納車前検査を意味する。そう、ここ数週間に渡って英国クルー工場で作られてきたミュルザンヌGENROO QOスペックがついに完成し、日本上陸を果たしたのである。

早速、担当のスタッフがコンテナを封印しているシールを外す。そして重く大きな扉を開けると、中から真っ白い保護カバーに覆われたミュルザンヌが姿を現した。半年ほど前にベントレー東京で仕様を決めたクルマが、こうして実際に完成したのだと思うと、とても感慨深い。

しかしそんな感傷に浸る間もなく作業は続く。4本のタイヤに固定されたストッパーが外されると、スタッフがドア部分のジッパーを開けミュルザンヌに乗り込む。そしてエンジンを掛け自走でコンテナから降ろされたミュルザンヌは、エンジンナンバー、車体番号など通関書類との照合作業がテキパキと進められ、そのままこの施設の心臓部というべき検査ラインへと運ばれていくのだ。

ここで初めて全ての保護カバーが外され、オーダー通りのブローガーに彩られたミュルザンヌが姿を現した。もちろん厳重にカバーが掛けられていただけあって、ボディに



今回、ミュルザンヌGENROOスペックは空輸で運ばれ成田に到着したのだが、日本に正規輸入されたすべてのベントレーは、必ずこの豊橋のPDIセンターに持ち込まれチェックを受けることになっている。右はコンテナを封印していたシールと申告書類である。



は泥はねひとつ付いていない。また、ここまで自走してきたことでも分かるように機関にも問題はなさそうだ。では一体このPDIセンターで何をするのだろうか？　そこでまずアフターセールス・ワランティの田中昭彦氏にその概要を伺ってみた。

「ここは完成したクルマをデリバリーする前に最終的なチェックを行う場所です。まず、書類通りの製造番号となっているかどうかの確認から始まって、外装、内装、機関、各種の機能など、あらゆるところを時間を掛けてしっかりと精査していきます。もし不具合があった場合は、ここで完璧に仕立て直します」

そう案内された検査ラインは、我々の想像を越える規模をもったものだった。数多くのフライングスパーやコンチネンタルGTが並べられた広く清潔に保たれた空間には、様々なテスター機器など、質、規模ともにクルー工場に劣らない充実した設備が揃っていたのだ。

「もちろんその時の状況によって異なりますが、ベントレーの正規輸入車はここで数週間の時間をかけて徹底的にチェックされます。またどんな状況でも、1日に入場する台数は3台までと決められています。PDIのクオリティを維持するためにはそれ以上増やせないのです」

ではPDIの工程を追ってみよう。保護カバーが外されたミュルザンヌは、検査員によって輸送中に付いた傷などがないか、内外装を丹念にチェックされる。その後洗車機に入られ、ボディについたワックスなどが洗い流される。続いて場内のテストコースに持ち込まれたミュルザンヌは走行テストが行われ、各部の機能が正常か、またキシミ音など異常がないかなど確認される。

そして内装の検査、ボディのポリッシュ作業を経て、外装の検査に回

GENROQ × Bentley Mulsanne Project

PART 4 ミュルザンヌGENROQスペック日本上陸

英国クルー本社工場での約9週間におよぶ作業のすえついに我々がミュルザンヌGENROQスペックは完成をみた。しかし、それでこのプロジェクトがゴールを迎えたわけではない。日本にやってきたミュルザンヌは、豊橋のPDIセンターに持ち込まれさらに徹底的なチェックが施され、その仕立てに磨きかけられるのだ。

REPORT●藤原よしお (Yoshio Fujiwara)

PHOTO●前田恵介 (Keisuke Maeda)

COOPERATION●ベントレー モーターズ ジャパン



クルーの完璧な仕事にさらにひと手間をかけ ミュルザンヌはオーナーのもとへと旅立つ。



長旅を終えコンテナから姿を現したミュルザンヌ。エンジンを掛け、自走でコンテナから出されたらまず、通関書類通りのエンジンナンバー、車体番号が記されているかなど、基本的な部分の確認を受ける。



検査ラインに入る前にボディやホイールを覆っていた白い保護カバーが外される。併せてインテリアの保護フィルムも剥がされ、輸送中の傷、もしくは製造ラインでの傷が付いていないか？ 細かくチェックされていく。



カバーを外した後、ボディに残ったワックスや細かな埃を落とすため、高圧水流の洗車機で一気に洗い上げる。その後、敷地内のコースで機関や音振などの状態をテストしたのち、いよいよ検査ラインへと移動する。

され全てのチェックが終了する。こう書くとは簡単な作業のように思われるかもしれないが、内装検査やポリッシュにそれぞれ1日から1日半の時間が費やされるということからも分かるように、各工程の検査項目は膨大な数にのぼる。

「クルー工場の製造ラインをご覧になってお分かりの通り、ベントレーは隅々まで念入りに造り込まれています。また完成した全てのクルマは、工場外の公道を使ったお決まりのテストルートを使って、彼らが納得するまで完璧に調整されて出荷されるのです。さらにクルー工場には日本専用の検査ラインがあって、日本仕様車はどの仕向け地よりも厳しいチェックを受けて輸出されるようになっています。そのように造り上げられたクルマを最高の状態でお客様にお届けするように、さらに磨きをかけてるのがこの仕事なのです」

つまり日本仕様のベントレーは、

世界で最もクオリティの高いベントレーということが出来る。その一端を垣間みたのは、外装検査での出来事だった。沢山の蛍光灯で照らされた明るいラインを通るミュルザンヌ GENROQ スペックのフェンダーに、外装検査のスタッフが丸印をつけて番号を書いていく。我々が見る限りでは、一体その部分に何があるのか分からない。そこで外装検査で10年以上ベントレーを見続けてきた青野晶一氏に伺った。

「私たちはボディ、タイヤ、ホイール、ウィンドウなど外から見える部分を担当しています。そこでダメージがないかを確認し、ポリッシュなどで修復できるものか、他の方法が必要かを見極め指示を出すことになりました。今見ていたのはフェンダーの磨きムラですね。これはポリッシュで



ベントレー
豊橋PDIセンター
外装検査

青野晶一
Akikazu Aono

この道15年。ベントレーに関しては10年以上のキャリアを誇る外装検査担当の青野晶一氏。僅かな塗装面の变化も見逃さない審美眼は、まさに職人技。ベントレー・クオリティを支えるスペシャリストの一人である。

洗車が終わったミュルザンヌはまず、ポリッシュのセクションに運びこまれ、1日から1日半をかけ丁寧に、そして徹底的に磨き込まれる。しかも塗装面とクローム部はそれぞれ専任の職人が担当する念の入れようだ。

磨きが終わったボディは多くの蛍光灯に照らされたラインのもとで、外観の検査を受ける。そして塗装のムラなど気になった部分には印と修正方法を指示する番号が記入され、専門のセクションで仕立て直しされる。



インテリアもオーディオやエアコンなど各部機能の確認のほか、レザーやウッドの状態、さらに各部の建て付けなど膨大な量の項目がチェックされる。二人の担当者が付きっきりで1日から1日半掛けて行われるのだそうだ。

ベントレー モーターズ ジャパン
アフターセールス・ワランティ
JAPAN & KOREA

田中昭彦 Akihiko Tanaka

今回の案内役を買って出たいただいたアフターセールス・ワランティの田中昭彦氏は、このPDIセンターのいわばディレクターというべき存在。その豊富な知識量と経験、そして人脈は、ここでの作業にも生かされている。



消せるレベルでしょう」

そう言われて改めて見てみたのだが、正直に言ってもその違いは分からなかった。クルー工場に出向き、現地スタッフと意見交換をしてきたこともある青野氏によると、ベントレーの塗装面の仕上げに対する拘りぶりは、他に類を見ない厳しいものだという。だからこそ彼らの拘りを守るべく、磨きムラやカバーが擦れた跡など僅かな変化も見逃さないように心がけているのだそう。

「特にGENROQスベックのようなメタリックカラーは気を使いますが、総じてクオリティは高いです。ボディパネルのチリに關してもバラツキは全くありませんね」

そんな青野氏の話聞いていた田中氏が、こんなエピソードを披露してくれた。

「本国のクオリティ担当がここを訪れた時に日本製の隙間ゲージの精度に感激しましてね。300個ほどをクルーに送ったことがあります。それからさらに品質が向上しました。そういう意味では、ここで培った技術や経験が本国の生産ラインに反映

されてもいるんですよ」

それでは歴代ベントレーを見つけてきた青野氏から見て、ミュルザンヌの特徴はどこにあるのだろうか？

「今のベントレーのクオリティは、アルナージの頃とは比べ物にならないほど向上しています。ですから、特にモデル毎によつて何かが違うというのはないのですが、強いて挙げるとすればミュルザンヌの塗装はフライングスパーよりもさらに厚くしっかりした印象がありますね」

こうして各部をチェックされたミュルザンヌは、それぞれのセクションで修正。改めて各部の担当検査員がチェックポイントを再確認しOKを出したうえで、各ディーラーにデリバリーされていくのである。

今回訪れたPDIセンターでは、クルー工場で見えた頑固なまでのクラフトマンシップが、日本においてもユーザーの手に届く最後の瞬間まで徹底的に貫かれているのを確認することができた。次回はこれから職人技のバトンリレーを経て納車されたミュルザンヌGENROQスベックの勇姿をいよいよお披露目する。

GENROQ X Bentley Mulsanne Project

すべての検査が終わったら、チェックされたポイントをそれぞれ専門のセクションで修正。改めて最初に検査した担当者が確認し、OKを出したところでPDIのプログラムは終了。漸くオーナーの元に届けられる。





The WATCH

TEXT ● 広田雅将 (Masayuki Hirota)

PHOTO ● 奥山栄一 (Eiichi Okuyama/CUVA CUVA)

時

計には、ステータスシンボルとしての側面がある。筆者はその点においてはあまり関心を持っていないわけではないが、そういう見方を好む人がいるのも事実だし、ここ10年、各メーカーはそういう需要に応えるような時計を作ろうとしている。理由のひとつは、新興市場の急速な伸びだ。では何がステータスたり得るのか、を真面目に考察してみたい。

ステータスを謳った時計に共通する要素が、わかりやすい造形である。ただし時計が目立った造形を得たの

90年代に始まったサイズの拡大と立体化は、2000年代に入っているよいよ完成を見た。2005年発表のウブロ「ビッグバン」は、ケースを複数の部品に分けることで、以前の時計ができなかった、複雑で見栄えのする造形を持つことに成功した。今や、ウブロがステータスシンボルとしてもはやされているのも理解できる。ウブロ以降様々なメーカーが、時計のケースを細切れにして、立体感を増そうと試みた。

では立体感の完成以降、ステータスウオッチのあり方はどう変わった

ザ・ステータス

時計の世界におけるステータスとは、なんなのか。それは見た目の派手さや奇抜さといった表層的なものではない。直徑わずか数センチの、小さな世界の内側に秘められた、作り手の情熱や技術に人は尊敬の念や、憧憬を抱くのだ。

はたかだかこの20年のことに過ぎない。機械式時計が復活した1990年代、使えるムーブメントは分厚いものしかなかった。結果、時計は肥大化し、それを逆手に取るべく、各社は立体的な造形を与えようと試みた。好例が、フランク・ミュラーのトノウカーヴェックスケースだろう。

それまで、わかりやすい造形を持つ時計といえば、ロレックスしか存在しなかった。具体的にはコマの細かいジュビリーブレスと細かい刻みを与えたベゼルである。ロレックスは非常に優れた時計だが、こういった造形を欠いて、ステータスを得られたとは考えにくい。

のか。最近顕著なのが、外装に途方もなくコストをかける、という手法だ。ムーブメントではなく、見た目にコストを割く。時計を装身具として見た場合、それは決して間違った考えではないし、最新の工作機械を導入すれば外装の質を極端に高めることは難しくなくなった。

しかし、である。そういう「普通」のステータスウオッチは、過去にも現在にもあった。こういった時計は、持ち主にとってという以上に、メーカーにとつてのステータスシンボルであり、だからこそ途方もない製造コストをかけることができる。具体的な違いは、手作業の多さだ。今も

HUBLOT 5 Million \$ Big Bang

ウブロ 5ミリオン\$ ビッグ・バン

5億円! 1282点のダイヤを纏う

2012年のバーゼルワールドで発表された時点では史上もっとも高価だった腕時計(今年のバーゼルワールドで、グラフからなんと55億円の時計が発表された)。歌手のビヨンセが夫のジェイ・Zに贈ったと噂されていたが、現時点で、この個体は日本に存在する。使われたのは計1282点、100カラット以上のダイヤモンド(そのうちのほとんどはバゲットカットだ)。7人のカッターが7ヵ月をかけて石をカットし、それを5人の石留め職人が、7ヵ月をかけて埋め込んだとのこと。なおカットの責任者は、ニューヨークで40年以上の経験を持つ熟練したカッターとのこと。石代に加えて、熟練工の賃金を考えたら、この価格もやむなし。自動巻き。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約42時間。18KWG(直径44mm)。ユニークピース。

■価格:5億円(税込み)

■問い合わせ:アワーグラス銀座店 ☎03-5537-7888

昔も、時計の製造コストを跳ね上げる要因は手作業である。金無垢の3針を例に取ると、200万も出せばかなり良い時計が手に入る。しかしさらに良い物が欲しければ、いっそう手作業に依存した時計を買うしかない。そうなると思えば跳ね上がり、物によっては700万、800万を超えてしまう。普通の3針でその価格なのだから、部品点数が増えれば価格は途方もないことになる。それらが、ここで挙げているような超ステータスウオッチである。さすがにメーカーの意地がかかっているだけあって出来はいいし、そのうちのいくつかは、間違いなく後世に名前を残すだろう。もちろんメーカーは採算度外視で作っているわけではない。しかしこのクラスの時計になると、製造コストはそっくり販売価格に転嫁できるし、顧客もそれを許容する人ではありえない。ハイジュエリーにまったく同じだ。



HARRY WINSTON OPUS 12

ハリー・ウィンストン オーパス12

ハイジュエラーのこだわりの結晶

地動説に発端されて生まれた複雑時計。時分を示すのは、回る長短針ではなく、回転するインデックス。時間を示すときは回転して青いインデックスが表に現れるという構造を持つ。面白いのは時の表示だ。1時間が経過すると、時計の役割を果たす短いインデックスがドミノ倒しのように回転を続け、当該する時間に到達すると回転を止めて青い面を表に出す。とにかく複雑な時計。普通の時計メーカーは決してやりたがらないことに、あえて取り組んだのはハイジュエラーの意地か。構造だけでなく、仕上げも秀逸な時計。希少性を考えれば価格は妥当か。手巻き。毎時1万8000振動。パワーリザーブ約32時間。18KWG(直径46mm)。世界限定120本。

■価格:3186万円(税込み)
■問い合わせ:ハリー・ウィンストン カスタマーインフォメーションデスク ☎0120-346-376



ROGER DUBUIS EXCALIBUR QUATUOR

ロジェ・デュバイ エクスカリバー クアトゥオール

トゥールビヨンを超えて複雑時計

「トゥールビヨンメーカー」ロジェ・デュバイの手がけた複雑時計。トゥールビヨンではなく4つのテンプを5つのディファレンシャルギアで結ぶことで、高い精度を実現しようとした試みである。それほど高精度なのに、あえて秒針を省いた理由は「秒針の重さが精度に影響を与えるから」(設計者のグレゴリー・ブルタン氏)。つまりこれは、高精度への心意気と、非凡な作り込みを味わうための時計だろう。ロジェ・デュバイはどれもステータスシンボルたるだけの内実を備えている(ムーブメントの仕上げも大きく改善された)が、個人的な意見を言うと、この時計は別格だ。手巻き。毎時2万8800振動×4。パワーリザーブ約40時間。18KRG(直径48mm)。世界限定88本。

■価格:5421万6000円(税込み)
■問い合わせ:ロジェ・デュバイ ☎03-3288-6640



PATEK PHILIPPE GRAND COMPLICATION 5207

パテック フィリップ グランドコンプリケーション5207

完全無欠のステータスシンボル

パテック フィリップのいわば「全部載せ」。瞬時日送り式永久カレンダーにミニッツリピーター、そしてトゥールビヨンを重ねた超複雑時計である。機構自体はどれもオーソドックスだが、裏蓋から見えるムーブメントが示すように、仕上げは突出して良い。あくまで筆者の私見だが、ムーブメントの仕上げは黄金期と言われる1940年代から50年代のパテック フィリップさえ凌駕しているだろう。値段相応の価値はあるが、購入の権利を得るには申請書が必要でスイス本社の判断に委ねられる。残念ながら財力があるだけでは買えない。しかも値段は時価(!)。本当の意味でのステータスシンボル。手巻。毎時2万1600振動。パワーリザーブ最大48時間。Pt(直径41mm)。

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

まずはウブロの「ファイブミリオンドラールビッグバン」から。これはウブロの大ヒット作ビッグバンの全面にバゲットダイヤモンドを埋め込んだ時計である。ここ数年、バゲット入りの時計を見るのは難しくないが、ブレスレットにまであしらった時計は、これ以外なさそう。販売価格は500万ドル、つまり5億円強である。関係者が胸を張ったように、2014年の3月時点では、市販品としてもっとも高価な時計だろう。値段が高いから当然だが、ダイヤの質やセッティングは文句のつけようがない。

名門ハリー・ウィンストンも、飛び抜けた時計を作っている。それが独立時計師とのコラボレーションである「オーパスシリーズ」だ。とりわけ数年前に発表された「オーパス12」は、奇想天外な表示機能を持ち、コレクターからの評価も高い。普通、ハリー・ウィンストンが作るステータスウォッチと聞けば、ダイヤモンド入りを想像してしまう。しかし同社はハリー・ダイヤモンドというレッテルが好きでなかったらしい。ハリー・ウィンストンは時計メーカー以上に複雑な時計を作ろうと考え、しかも毎年のようにリリースするよ

うになった。時計メーカーには決して許されない試みだが、オーパスシリーズとは、同社にとつての宣伝塔なのである。やはりこれも、21世紀のステータスウォッチに含めることができる。こういった時計の例には、ほかにもロジェ・デュバイの「エクスカリバークアトゥオール」がある。現在ロジェ・デュバイの売り上げの半分近くが、トゥールビヨンであるらしい。そういうメーカーがフラッグシップを作るならば、トゥールビヨンではない「何か」になるだろう。同社は普通のテンプを4つ連結し、「ト

ゥールビヨン以上に高精度な時計」を作り出してしまった。高精度な時計なのに秒針がないのは「愛敬だが(省いた理由はもちろんある)、時計としての存在感は比類ない。他方、機械式時計としての古典的な手法を重ねてステータスシンボルとみなされるようになった時計もある。一例が、パテック フィリップの「グランドコンプリケーション Ref. 5207」だ。永久カレンダー、ミニッツリピーターにトゥールビヨンを載せたこの時計は、パテック フィリップの中でも最高に複雑であり、ムーブメントやケースの仕上げも現

行品最良である。普通のパテック フィリップも仕上げは優れているが(とりわけここ3年はいっそう高まった)、このクラスになると仕上げがさらにもう2段階上がる。多くの時計ファンにとって憧れの存在だが、残念なことに買いたくても買える時計ではない。価格は途方もないし、その上何本もパテック フィリップを買った人のみが買える権利を持っているのである。フェラリと同じ売り方だ。そして最後のグロブールフォルセイ。日本ではまったく無名だが、時計業界では鳴く子も黙る存在だ。先のパテック フィリップの最高水準の

GREUBEL FORSEY DOUBLE TOURBILLON 30° TECHNIQUE BLACK

グルーベル フォルセイ ダブルトゥールビヨン30°テクニックブラック

完成度の高さは現行品随一

ステータスが欲しければ、これぐらいの時計は腕に巻いて欲しい、というメーカーがグルーベル フォルセイだ。年産100本の小メーカーだが、超富裕層からの支持は絶大である。理由は、個性的な意匠と、途方もない作りを両立させたことだろう。その一例が、ゴミや傷。どんな超高級品でもケースの中にはわずかなゴミや傷が残ってしまうが、グルーベル フォルセイに限ってはまったくない。手作業で仕上げを施し、しかも傷やゴミを入れないというのは、職人と品質管理がよほど優れているのだろう。数千万円あったら、筆者は間違いなくこの時計を買っている。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約5日間。Ti(直径47.5mm)。

■価格:7461万7200円(税込み)

■問い合わせ:ヴィタエルーキス ☎03-6421-7533



GREUBEL FORSEY GMT PLATINUM

グルーベル フォルセイ GMTプラチナ

8000万円超の価値は間違いなくある

グルーベル フォルセイらしい、潔癖な仕上げを誇る時計。最終仕上げはいくまでもなく、すべて熟練工が手がけたものだ。仕上げだけをいうと、パテック フィリップとグルーベル、そして少し落ちてボヴェが現時点での最高峰だろう。なお7時位置に見える地球儀は、GMT機能に連動して動くもの。重そうに見えるが、実は中空のチタンである。数十種類の仕上げを試した後、もっとも理想的な色が得られるために採用したそう。仕上げに関してはまったく文句なし。価格は8000万円オーバーだが、それだけの価値は間違いなくある。これこそステータスシンボル、だ。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約3日間。Pt(直径43mm)。世界限定10本。

■価格:8299万2600円(税込み)

■問い合わせ:ヴィタエルーキス ☎03-6421-7533



金さえあれば手に入るものではない。
知識と経験と、それらすべてが必要だ。

時計と同等の仕上げを実現できるのは、ほかにこのグルーベル フォルセイのみではないか。クルマメーカーで例えると、マクラーレンやフェラーリではなく、昔のブガッティのようなものだろう。デザインの好みは分かれるが、時計の作りはほぼ完璧で、つまりは時計としての善し悪しを述べようがない。生産本数は年に100本、平均単価は3000万円以上だから、買えるのは当然超富裕層のみ、しかも極めつけに時計が好きか、物にうるさい人に限られる。

筆者の周りにもグルーベル フォルセイコレクターはいるが、彼らの年収は少なく見積もっても100万ドルの単位に収まるものではないし、時計に対する造詣も、生半かなジャーナリストの比ではないのである。ともあれ、パテック フィリップの複雑時計に並んで、これが現時点における最高のステータスにあると言えるだろう。

改めて言うと、筆者が時計をステータスシンボルと見なしたことは一度もない。しかしそういう世界は確実に存在する。ステータスウオッチとは、人の手によって生み出される時計のひとつの究極のカタチである。筆者が言えることはただひとつしかない。審美眼を鍛え、虚飾ではない本物を見定めるべきである、と。

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

バーゼルワールドに見た オメガの新作、その進化

工

作機械と時計製法の進化は、
今や高級時計の質感を大きく
高めた。その恩恵をもっとも受けた
のが、ミドルレンジの価格帯だと筆
者は思っている。ミドルレンジ、つ
まりは50万円前後の時計だ。

2000年以降、この価格帯を支
配していたのがロレックスであった。
残念ながら昔も今もステータシン
ボルとしてのイメージが強すぎるも
の、実のところ、ロレックスは価
格に比してもっともお買い得な時計
であった。価格が上がった今なお、
そう断言している。しかしここ5年

ほど、オメガを擁するスウォッチグ
ループが、とりわけ外装の作りでロ
レックスを猛追するようになった。

それを象徴するのが、14年の時計
見本市「バーゼルワールド」で発表
されたオメガの新作だろう。「シーマ
スター300マスターコーアクシヤ
ル」は、1957年モデルのデザイ
ンに最新の技術と、良質な外装を併
せ持ったダイバーズウォッチである。
耐磁性能は公称で1万5000ガウ
ス、しかもバックルには微調整可能
なエクステンションが付くだけでな
く、価格はステンレスケースのモデ

ルで60万円代に抑えられる予定だと
いう。

この時計をクルマに例えるならば、
新型「ゴルフ」のようなものだろう。
正直この内容をこの価格で出された
ら太刀打ちできる会社はないし、筆
者の知るいくつかのメーカーは、事
実大慌てで対策を練っているそつだ。
ちなみに今年ロレックスもダイバ
ーズウォッチの「シードウエラー」
を復活させた。しかし内容と値段を
比べると、明らかに分が悪い。確か
に良くはできているが、オメガを見
た後だと、新味とお買い得感には乏

しいのである。

関係者には明言していたが、筆者
は正直、これまでのオメガを欲しい
と思ったことはなかった。確かにム
ーブメントは良質だし正確だが、外
装の質はロレックスの足元にも及ば
なかった。ところがオメガは量産効
果をフルに活かして、ここ数年で外
装の質感を一新してしまった。一例
がブレスレットだ。5年ほど前まで、
オメガのブレスレットといえばピン
留めが当たり前だった。これはコス
トを抑えられる反面、耐久性は決し
て良くない。しかしオメガはブレス

レットを、コストはかか
るが頑強なネジ留めに切
り替えつつある。今年の
シーマスターも、もちろ
んネジ留めだ。

価格に比して外装がいい、という
のはロレックスや日本メーカーの時
計を評する際の常套句だった。しか
し今年のオメガを見る限り、その差
は縮められたところか、いくつかの
点では追い越された印象さえ受ける。
堅実で質のいい実用時計が欲しい
なら、オメガも候補に挙げておくと
いい。ここ数年の製品には間違いな
く見るべき価値がある。時計に対し
てまったく知識がなくとも、良くな
ったことだけはすぐ理解できるに違
いない。まさかここまで化けるとは、
オメガおそるべし。

オメガの新作が「シーマ
スター300マスターコーアク
シヤル」。1957年のオリジナル
モデルの復刻版であり、高
耐磁性を備えたダイバーズ
ウォッチだ。ケース径41mm、
300m防水。発売は2015年1
月予定。予価は63万円(税別)
〜。(問)スウォッチ グル
プジャパン オメガお客様相
談センター ☎03-5952-4400



LONG TERM REPORT

#A



ASTON MARTIN VANQUISH VOLANTE

今月の一言 アストンのすべてを引き出します。

第1回 P134~

4月15日現在 走行距離:5082km

遂にアストンマーティンをロングタームに導入! フラグシップのヴァンキッシュ・ヴォランテを使って様々な角度から、これまで明らかにできなかった魅力を引き出そうと思っています。第1回となる今月は、まずは「染まってみる」ということを目的に、馴染むことにしました。それにしても画になります。ただ置いてあるだけでも……。



RANGE ROVER SPORT SE

今月の一言 オフロードコースを走る。

第3回 P136~

4月8日現在 走行距離:8900km

プレミアムSUVとはいながらも、オフロード走行性能をないがしろにしているのがレンジローバー・スポーツの矜持。様々なシチュエーションをカバーする「トレインレスポンス」は、オフロードでこそ真価を発揮するハズ。本格的なオフロード走行を求め、専門コースに行ってきました。

#B



FERRARI 308 GTB QV

今月の一言 やっと修理スタート。

第42回 P142~

4月10日現在 走行距離:6万6626km + α

主治医のクライスジークに預けたまま桜の季節を迎えてしまった308。交換パーツもやっと届いたので、さっそくメンテナンスを施します。今回のメニューはハブベアリングとタイミングベルトの交換が中心。旧車の維持ではポピュラーな内容ですが、作業自体はけっこう大変です。



BMW 320d Touring M Sport

今月の一言 ディーゼルチューンははじめました

第5回 P138~

4月7日現在 走行距離:3308km

都合3回に渡る仕様変更を終え、i cord×エナペタルのコラボダンパーはかなりの領域まで煮詰まった。そこで今回はエンジンチューニングに着手。まずは吸排気系の変更でパワーを計測し、それをベースにサブコンでブーストと燃調補正を試みると、パワーが46.2psも上がった!



Porsche 993 RS

今月の一言
サスセッティングしました!

第8回 P140~

クァンタムのサスキットを装着して、以前との違いを確認するため、タイヤ&ホイールは連載当初からの仕様のままテストしましたが、今月は予定通り、アドバン・ネオバ&TWSに変更。足まわりの最終仕様を組んで再テストしてみました。ということで先月と同じ箱根で試してみました。

Vol. 1

ASTON MARTIN
VANQUISH
VOLANTE

ロングターム史上、初の導入となるアストンマーティン！
しかもフラッグシップのヴァンキッシュ・ヴォランテである。
第一回は、再考する意味でも普段から乗り倒してみた。

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

まずは「染まってみる」。

と かくアストンマーティンというブランドは、ポンドカーのイメージが強いのか、グランドツールینگカーの代名詞として語られることが多い。もちろんそれに対して異論はないが、決してそれだけではないのは事実。ことある毎に本誌では、アストンマーティンならではの「スポーツ性」を強調してきたつもりだが、やはりそのイメージはぬぐい去れないようだ。そこで一度にアストンの本質を解明しようと試みても難しいと思えたから、我々としてはこのロングターム・レポートに導入することを決めた。そうすれば、アストンのもつ様々な多面性をお伝え

できるはずだ。

もっともボク自身、アストンの世界でまだ知らない部分があるのかもしれない。それを実感するためにもこの連載は効果的だろう。しかも、アストンマーティンの世界観を深く知るためにも車種選択には気を遣い、意図して「ヴァンキッシュ・ヴォランテ」をチョイスした。その理由は、普段使いでは、ダンディに、またスポーツ性を試すにもオープンモデルのほうがボディ剛性の出来が露わになりやすいからである。やや意地の悪い選択かもしれないが、これもアストンの本質を伝えるには避けられない。これが本音である。

DATA

2013年式	アストンマーティン・ヴァンキッシュ・ヴォランテ
走行距離	5082km

アストンの世界

これこそアストンの世界、ヴォランテならではの優雅さ。深夜の都心をオープンで走っているだけでも優越感が得られるが、それでも偉そうな雰囲気ではないのが独特の良さ。トルクを半分程度まで絞られるノーマルモードでも、決して遅くはないから不満なし。



そして第1回となる今回は、まずは「染まってみる」をテーマに、約1週間ほど乗り回してみることからはじめた。画的には夜のシーンのみに絞らせてもらったが、実際は、取材の足として、また買い物にも使ったりと、街乗りから高速での移動など、あらゆるところに乗り付けた。実のところ新型ヴァンキッシュのクーペこそテストした経験があったものの、ヴォランテは今回がはじめて

だった。4座のオープンというだけでも贅沢極まりないのだが、これが予想以上に出来が良い！

というのもこのVHプラットフォームと呼ばれる基本骨格は、DB9やV8ヴァンテージなどと共有され、すでに長いこと使われているシャシー。現行型に関してはDB9もV8ヴァンテージも、エンジン搭載位置なども含めて改善策が施された第二世代ということもあって、このヴァンキッシュの場合、特に乗り味が良いうえ、剛性も高くなっている。乗り心地こそDB9ほどではないとはいえ、それでもクーペのヴァンキッシュよりも快適性が高く、しなやかだ。聞けばその剛性はDB9比で25%も向上しているというからヴォランテであっても「シシィ」とも言わない。それに加えてV型12気筒ユニットと6速ATのタッチトロニック2の組み合わせが功を奏す。パワーアップした性能もさることながら、もつとも感心するのは、このトルコン式6速ATで、先代とは比べものにならないほど優秀になっていること。昨今主流のDCT（デュアル・クラッチ）ではないからといってなめてはいけない。普段はトルコン式だからシームレスに終始する一方、スポーツモードを選択してアクセルを一

実は100周年記念車

レポート車両は、アストンマーティン100周年記念車となる“センシナリーエディション”。サイドシル部には、それを証明するプレートが貼られている。



気に開けた時などは、その知的さが露わになり、変速スピードも格段に向上！さらにパドルを用いれば思い通りの走りが手に入る。確かに今時6速……？と思われるがちだが、ちよつと首都高や高速をカッ飛ばす程度であれば、なんら問題なしである。もつとも昨今の多段化は燃費性能に重きを置いた結果であるから、本来は6速でも十分。やや旧さを感じるの否めなとはいえず、それでも乗ってみれば不満はないから、結局はこれでもいいのである。それに普段使いでも、このV12ユニットはトルクが豊かだから走り出しは極めて楽だ。573ps&620Nmの持ち主なのは間違いないが、ノーマルモードの場合、トルクはほぼ半分にまで絞られているとはいえず、不満など一切感じないから、むしろ褒めたいほどにセッティングが上手い。何も普段から馬鹿みたいにフルトルクを使う必要なし！ということを教えられた気がする。

だから尚さらそうなのだが、性能面から見ても、ノーマルモードの優雅、という狙いがはっきり理解できる。こうして夜間に流しているだけでも、これ見よがしの「おらおら感」は一切なく、さり気なく日常をダンディに演出してくれるため、高級車であっても嫌みがない。まさに男が、しびれる世界をもっていると感じた。今回は「染まってみる」を目的にしたとはいえず、むしろその味は深まるばかりだ。もちろん、次号から徐々にその本質を暴いていこうと思うが、果たしてすべてが解き明かせるのだろうか。運動性能まで暴こうと思っているが、意外にも文学的に迫ってくる性格だから、んー、表現に困る可能性がある。しかし、それがアストンの世界である。そして、これが使命でもある。

ダンディなコクピット

このインテリアデザインだけでも男らしさを感じる部分。やはり英国車の世界感でできていると思える部分だ。もちろん、操作系に違和感もない。



メーターパネルには慣れが必要

新生アストンの象徴となったメーターパネル。エンジン回転計が逆回りなのが特徴だが、シンプルで潔さがあるものの、文字盤が小さいのが難点。老眼には少々辛い……。



「？」なカーナビ

純正で装着されるカーナビだけは褒められない。ガーミン製となるこれは、日本製の足下にも及ばないほど出来が悪すぎる。しかも時々、自車位置すら間違える始末。目的地の入力も難解。よって、何処かに行く時は、手持ちのiPhoneで、となった。



タッチパネル操作

オーディオやエアコンの一部は、タッチパネルによって操作する。しかもそれを押した途端「ブルッ」と伝えるバイブレーター機能を備えている。グッドアイデア！



スポーツモードは独立

ステアリングに設けられるスポーツモードボタン。右側はエンジン、左側がダンパーと、各々独立して変更できるのがいい。もちろん、効果も明確。このレポート内で様々なシーンでその効果を試していく予定だ。

先

日、何気なく長期

レポート車のレンジローバー・スポーツのオプション装着リストを眺めていたら「オフロードパッケージ」という文

字が目に入り込んできた。実は現行レンジローバー・スポーツ、HSEとSEにはシングルスピードのトランスファーとトルセンセンターデフが標準で、オートバイオグラフィに装備されるローレンジと電子制御式センター／リヤディファレンシャルが欲しければ、このオフロードパッケージを選択しなければならぬ。レンジローバーと云えど、実際にそれほどのオフロード性能を皆どれだけ欲しているかを考えれば、オプションになるのは納得である。

しかし備わっていると知ったからには、一度は試してみたいもの。そこで早速それらしい場所と探した結果、今回は茨城県にある「下館オフロードコース」へと邪魔する事になったのだ。

ゴルフコースなど様々なレジャー設備と併設されたこのコースは、オフロードのトライアルなども行われる本格的な施設。基本はフラットな地形の中に、岩場を乗り越えていくロックセクションやうねった路面のモーグル、ヒルクライム&ヒルダウン等々、様々な難所が設定されてい



今回訪れたのは茨城県筑西市にある「下館オフロードコース」。競技会などにも使われる本格的かつ多彩なオフロードを1日4千円／半日2千円で楽しめる。泥んこ遊びに最適。

Vol.3

オフロードでスポーツできるか？

すっかりプレステージカーとしての顔が板に付いているレンジだが、そもその出自は道なき道を駆け巡るクロスカントリー。ご先祖様のDNAをどれほど受け継いでいるのか、オフロードを試してみた。

REPORT ● 島下泰久 (Yasuhiro Shimashita) PHOTO ● 宮門秀行 (Hideyuki Miyakado)

RANGE ROVER SPORT SE

REPORT CAR DATA

2013年式 | レンジローバー・スポーツSE
走行距離 8900km





トレインレスポンスは岩場走行モードへ。大きな岩の上を泥で汚れたオールシーズンタイヤで走るのは簡単ではないが、根気強く臨めば姿勢を崩しながらも徐々に攻略できる。外から見てみると、車体がどんなに傾いても地面からタイヤが離れないことに改めて驚く。



る。しかも取材前日に雨が降ったことから地面はぬかるんでいて、水溜りというよりほとんど池、あるいは沼になっている部分も多く、本音を言えば想像していたより、はるかに走り応え、ありそうに見えた。

実際の競技ではマッド用タイヤを履くのだが、こちらは暢気にノーマルタイヤで来ている。無理しないよう自分に言い聞かせ、おそろおそろコースへと踏み入れた。

最初はロックセクションへ。ギヤはローレンジに切り替え、路面状況に応じてサスペンションやセンター／リアディファレンシャルなどを自動で巧みに制御してくれるトレインレスポンスは、岩場走行のモードに

セット。ゆつくりと挑んでいく。泥まみれのノーマルタイヤではなかなかグリップが得られないが、そんな中でも改めて実感できたのは、余裕のあるアプローチアングル、そして常に4輪をしつかり接地させるサスペンションストロークの長さだった。大きな岩を跨いでも車体のどこも触れることはないし、大きく伸び縮みした4輪は、ちゃんと空転せずにクルマを前に進めようとする。乗用車ベースのシャシーでは、こうはいかないだろう。

続いては泥の中の走破を試みる。トレインレスポンスは泥濘地走行のモードに。水溜りになった部分だけでなく、土の部分も実際に足を踏み

入れてみるとヌツタリとしていて、ステアリングを切ってもクルマはなかなか曲がっていかないし、アクセルを踏み込んでも思うように前には進んでくれない。途中で止まってしまったらどうしようと思うと緊張が高まる。アクセルを深く踏み込み、右へ左へ蛇行しながら何とかクリアしていく。

もっとも、悪戦苦闘しているつもりなのは自分だけで、クルマにとっては余裕だったのだろう。外から見る分には、まったく余裕で走らせているように見えたそう。

最後はヒルクライムのセクションへ。25度の斜面を上っていくのだが、この時ドライバーの視線からはほとんど空しか見えない。ステアリングを真っ直ぐに保ちながら、ローレンジの1速でゆつくりと進んでいくのだが、こんな場面でもトラクションは一瞬も失われることなく、レンジローバー・スポーツは肅々と前に、というか上に向かっていく。人間の

方が先に、怖いからもうやめよう、なんて弱気になっ てしまふ。

過去に、特にこのランドローバーの国際試乗会などで何度か険しいオフロードを走っているだけに、最初は余裕かとも思っていたが、実際に挑んでみると、やはりオフロードは簡単ではなかった。それでも何とか楽しめたのは優れたハードウェアのおかげ。いい汗と、ちよつとの冷や汗をかかせてもらったのだ。

走行が終わったら、洗車スペースで車体やタイヤについた泥を洗い流す。この土は粘土質でヌルヌルとしていて落ちにくい。どうりで走らせても滑りまくるわけだと納得。そして改めてレンジローバー・スポーツの高い走破性に感心させられた。普段はプレミアムカーらしく快適



設定されたモードに応じてエンジン、駆動系、サスペンションに至るあらゆる部分の制御を自動でコントロールし、最大限の走破性を引き出すトレインレスポンス。最新版では制御が洗練されたのみならず、路面状況をクルマの側で読み取り、常に最大限の性能を引き出すAUTOモードも備わって、ますます頼れるようになった。

な走りとプレステージ性で、クルマで過ごす時間を上質に演出してくれる一方、こうしてオフロードに持ち込んでも圧倒的な走りっぷりを見せつけるのだから、このレンジローバー・スポーツ、まさに万能車という言葉が相応しい。

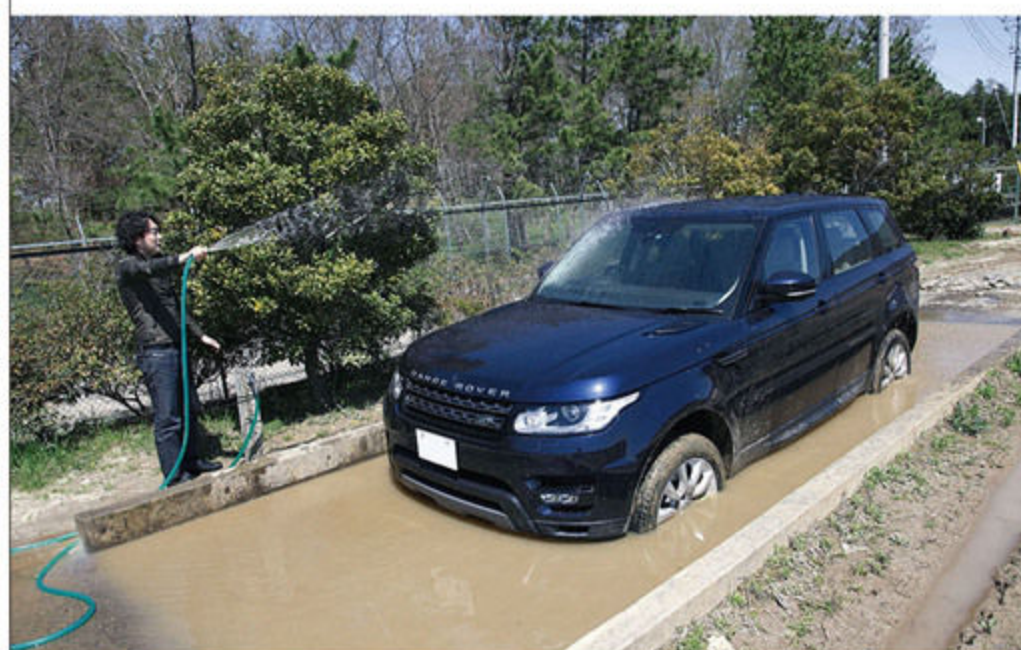
そんな資質を活かして、さて次はどこへ出掛けようか。まだ体験していない、このクルマが似合うフィールドはどこだろうか。と、目下あれこれ想像を巡らせているところなのだ。



ヌルヌルとしてまったくグリップ感の無い泥上の走行は、一度止まったら抜け出せない恐怖感との戦い。実際、アクセルを大きく開けてホイールスピンさせながら、じりじりと抜け出すような場面もあった。トレインレスポンスが無かったら、一体どうなるんだろう？

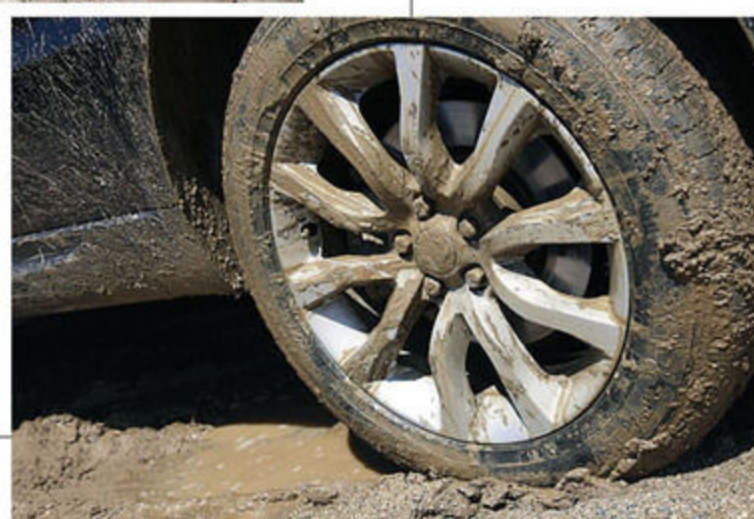


25°の斜面をじりじりと登っていくレンジローバー・スポーツ。アクセルオフしても後ろ向きに滑り落ちることがないから、周囲が見えにくい中でも安心して挑める。同様に、急斜面を降りていくのもこのクルマなら容易いこと。最新技術は本当にスゴい！



思い切りオフロード走行を楽しんだ後は、自分の手で洗車。粘土質のためなかなかきれいに落ちてくれないのだが、周辺の道を汚すのはマナー違反。しっかり洗い落とした。

さすがにこれだけ本格的なオフロードは厳しかったが、逆にこのタイヤのおかげで優れたシャシー性能を再確認できたところも。土のヌルヌルとした質感、伝わるだろうか？



ディーゼル・チューンを 解き明かせ。

その後、同社のサブコンをかませ、パワーの違いを比べてみた。結果は前者が194・4psで、後者が230・2ps。そこで思い出すのは、鶴田代表が以前言っていた「ターボとはいえディーゼルは、吸排気交換だけではさほどパワーアップしない」

ディーゼルは自然着火式だから、点火時期は調整できないのである。ノーマルエンジンのブースト圧は、オーバーシュート時が約1・7kg/cm²で、安定ブースト圧は約1・5kg/cm²。ブースト圧のピークは5000rpm付近にあり、それ以降は圧が下がってゆく傾向だったという。そしてこれは、富士スピードウェイを走って筆者が体感したパワー感と

シヤシーチューンが首尾良く進んだことで、今回からようやく本題のディーゼル・チューンに入ったi code 320d。手始めに行ったのは、シャシーダイナモによるパワーチェックであった。

まず計測したのは「K&N純正タイプエアクリナー+i codeオリジナルマフラー」の吸排気仕様。

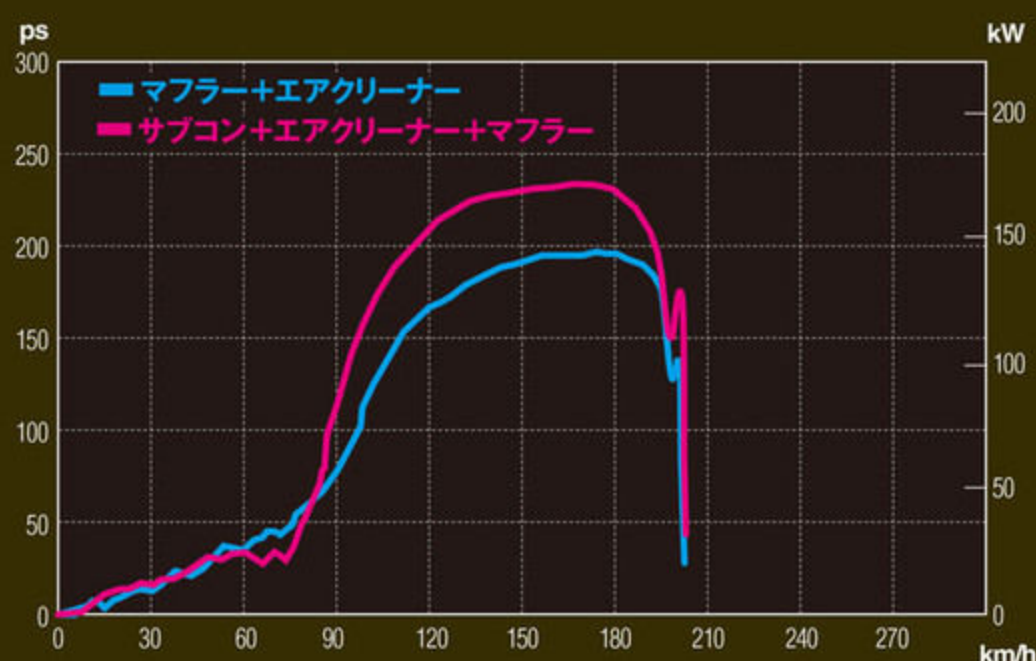
という言葉。マフラーの開発段階で、鶴田代表はそれを確認していた。ただし吸排気交換は無駄ではない。効率を上げているからこそ、サブコンで調整した効果も出やすいのだ。ちなみにディーゼルエンジンにおけるECUチューンの調整内容は「ブースト圧調整」と「燃料噴射量および噴射タイミング変更」のふたつ。

BMW 320d Touring

Tuned THE Diesel Vol.5

REPORT ● 山田弘樹 (Kouki Yamada)
PHOTO ● 市 健治 (Kenji Ichi)

サーキットではコーナリングスピードが高く、公道では乗り心地と安定性を両立したサスを得たことで、シャシー面ではかなりの進化を果たしたi code 320d。地盤が確立したことでお次はお待ちかねの、“ディーゼル・チューニング”の開始である！



**パワーはノーマルの184psから230.2psまでアップ
しかし今回の狙いは、単純なパワーアップじゃない**

純正交換タイプのK&Nエアクリナーと高効率マフラーの装着で上がったパワーは10.4ps。ガソリンターボから考えるとかなり低い数値に思えるが、エンド部分だけを交換した車検対応マフラーとしては上々の数値ともいえる。これに加えてサブコンで燃料噴射量および噴射タイミングを変えていくと、パワーの出方は早くなり、最高出力は46.2psも向上することに成功した。グラフとは関係ないが、出力特性としては5000rpmでブースト圧1.8kg/cm²のピークを迎え、その後下がっていく傾向。これを、燃費を悪化させずにトップエンドまで持続させるのがひとつの目標だ。

icordオリジナルサブコン





パワーダウンの兆候は吸気温度 BMWは敢えてそれを下げている!?

マフラーはオールステンレス製で両サイドW出しφ75mmテール(車検対応)。
1.アンダーカバーを外すと見える純正の水冷式インタークーラー。ラジエーターコアの約1/4を塞ぐ形で装着されているが、本格的に吸気温度を下げるなら容量は小さい。しかし鶴田代表はこれを「BMWは敢えてやっている」と分析。パワーを上げれば当然燃費が悪くなるからだ。2,3.アンダーカバーによってインタークーラーの熱交換はうまくされてなさそう。このカバーは空力というよりディーゼルの音対策用と思われるので、エアスクープ等を付けて吸気温度を下げてみたい。



みごとに一致していた。
そこでicordは、今回まずそのピーク値を1・8kg/cmにまでひき上げてみた。セッティングを担当した広部氏によると、ディーゼルエンジンは頑丈なので(ノッキング前提で造られているからだ)、ブースト圧は2・5kg/cmでも耐えられる。しかし320dの場合、それ以上のブーストをかけても、補正が入るのか逆にパワーは下がってしまうのだという。その原因は現在調査中だが、とにかく現状はブーストをかけてもパワーが下がるのだから、高ブーストは無意味。そこで5000rpmまでのブースト圧を、限りなく1・8kg/cmに近づけることで、第一弾のセッティングとした。
さて実際にサブコンを投入した320dに乗ってみると、パワーグラフの数字が示す通り、クルマは確実に速くなっていった。過給の立ち上がりがノーマルより数段速く、なおかつピーキー過ぎない。ターボの加速は麻薬のようなものだから、慣れるとさらに刺激を求めたくなる感じはあるが、現実的に考えると、かなりイイ線いってる加速感だと思った。
逆に5000rpmを過ぎると、ノーマルよりも根詰まり感が強かった。パワーは落ち込まないのだが、上がる感じもなく、あまり回す気にならない。ただストリートでは、この領域を必要とするシチュエーションはほとんどないから問題はないが、ただしこの良さを実証するのはちょっと難儀だ。サーキットでは逆に、この3000~4000rpmにある美味しいゾーンがあまり必要とされないからである。本当なら、東京~名古屋間を200km/h巡航でもして、時間と燃費を計りたいところだが、それはモラルに反する(笑)。欧州のエグゼクティブが求めるのはまさにその領域の話なのだが、それ

ROWENメイドのエアロを装着



いつの間にかエアロを装着していたicord 320d。製作はROWENで、フロントリップ/サイドステップ/リヤディフューザー/トランクスポイラーをラインアップ。素材はFRPとカーボンの2種類を用意する。サイドステップの絞り込みが3シリーズのぼってり感を見事に消しているのは見事。適度な押し出し感のある大人のデザインだ。



をみなさんにわかりやすく伝える手段はないものか? と、いま鶴田代表と懸命に考えているところである。
さて今後のメニューとしては、少なくともふたつが考えられる。ひとつは5000rpm以降のブースト圧を、どのように処理して行くか。
もうひとつは、いかに吸気温度を下げていくかだ。ブーストについては、トップエンドの6000rpm付近まで過給が続く特性を持たせたい。なおかつ燃費も落とさたくない。
吸気温度については、サーキットでのパワーダウンはこれが原因だと踏んだからだ。ちなみに純正のインタークーラーはラジエーターコアの下1/4を利用した水冷式で、なおかつアンダーカバーがその熱の行き場を塞いでいるから、放熱性が悪い。これを空冷式にして、アンダーカバ

ーにエアスクープ等を設けるだけでも、速さは持続できるはずである。
「ただBMWもそれをわかっていないはずはなくて、320dは敢えてパワーを出していないんだと思いますよ。それは主に燃費、そしてコストとの兼ね合いだと思います。ディーゼルの速さは、ル・マンでも実証済み。ただ速くすることは、いくらでもできるはずなんですよ」と鶴田代表は締め括った。
icordがこのディーゼルチューンに求めるのは、何度もうが「エコ&パワー」。燃費走りなどせずアクセルが踏めて、目的地まで快適に走りながらも燃費がよいディーゼルの特性を実現したい。この課題に挑戦するということで、ディーゼルエンジンの特性というものが、さらにわかってくると筆者は考えている。

先

月号ではクアンタム製のダンパーユニットを核とする足まわりパーツの組み込みがひと通り終了し、とりあえずの状態で箱根に持ち込みチェックを行った。けれど、足まわりの部品がひとつひとつアツプデートされ、新車以上に精緻なものになっていくと、とたんに驚くほどハッキリと、手を入れていない部分のイマイチなフィーリングが目立ってくるから不思議だ。前回のイマ

イチは、タイヤ&ホイールだった。タイヤに関してはこれまでちゃんと触れたことがなかったのだが、企画がスタートした当初はブリヂストンのSタイヤが組まれており、その次は、とりあえず、ということでもハンコックVENTUS RS3を履いていた。このタイヤはサーキットならいいのだが、公道では温まりも遅くグリップ力にもムラがあり、セッティングを煮詰めていくための標準タイヤ、という感じではなかった。

足まわりはひと通りやり替えて、タイヤはそのまま、という状態でテストした前回は、それなりに良い勉強になったと思っている。チューニングを行う場合、コストの関係もあって「足まわりだけ」とか部分的にしかやらないことが多いのではないかと、思うのだが、やっぱりそれでは全然意味がない、ということを確認したのである。チューニングとは、車両全体のバランスをきっちりと取ること、なのだ。

さて今回は「イマイチ」が刷新された。ホイールは18インチ径ながらいかにも軽そうなTWSのモータースポーツT66-Fをチョイス。タイヤはサーキットのみならず一般道からワインディングまで幅広くカバーするという993RS企画がスタートした際のコンセプト通り、アドバン・ネオバAD08Rが装着された。

前後のタイヤサイズは993RSの純正と同じ、フロント225/40R18、リヤ265/35R18をチョイスしている。

クレフモータースポーツの水島代表によれば、今回はタイヤとホイールを交換したこと、前回硬すぎると判断したクアンタムのショックアブソーバーのセッティングを若干柔らかく変えているという。前回のセッティングは低速側の12段階のダンパー調整ノブのちょうど真ん中の位置だったのだが、そこから2クリック分柔らかくしている。

さっそくワインディングを走りはじめると、まずタイヤのしなやかさが伝わってきた。AD08Rはかなりのサーキットを意識して作られたタイヤだが、しかしそこは市販ラジアルという枠に収まっているので、特に熱の入り

りを意識することなく最初からきれいにグリップが立ち上がってくれる。ダンパーが柔らかくなつて挙動がしなやかになった部分もあるが、しかしタイヤ自体がシヨツ

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

セツトを 探る。



クアンタム製サスペンションキット自体の効力を確かめるために前回は敢えて他の足まわりパーツを変更せずにテスト走行を敢行した。その結果と特性を踏まえた上で今回はタイヤ&ホイールをリニューアル。各部をグレードアップするなかで、箱根のワインディングロードにおいて改めて993RSの足まわりのセッティングを探る作業を行った。

クを吸収して、フラットな乗り心地をつくっているようにも思える。

最初は箱根ターンバイクの上り下りで試したのだが、ステアリングを通して伝わってくるトレッドのザラつき感がなくなり、タイヤとホイールの回転バランスも良いので、それほど意識することなくペースを上げていける。重量配分がはつきりとりや寄りで、前後のタイヤサイズも異なるボルシェ911でワインディングを走る場合、前後のタイヤの温まりやグリップ特性をスロットルで探りながらペースを上げていくことが多い。今回は車両全体のフィーリンググチェツクというより、前後タイヤの辻褄を探るだけで終わってしまった感じがあったのだが、今回は最初からしっかりと前後バランスが出ていることを実感し愉しめた。

2クリック分柔らかくしたが、それでもクアンタム・ダンパーのセッティングは硬めに寄っている。しか



TIRE



YOKOHAMA ADVAN NEOVA AD08R

タイヤはベンディング事項のひとつだったが、ホイールとあわせて一新することに。銘柄はヨコハマのアドバン・ネオバAD08R。クレフモータースポーツの水島氏によれば「サーキットを走る、スポーツラジアル派のボルシェ・ユーザーから絶大な支持を得ている」という、長年愛され続けてきたネオバの最新モデルをセレクトした。サイズはノーマルと同じ、フロント225/40R18、リヤ265/35R18。



TWS T66-F

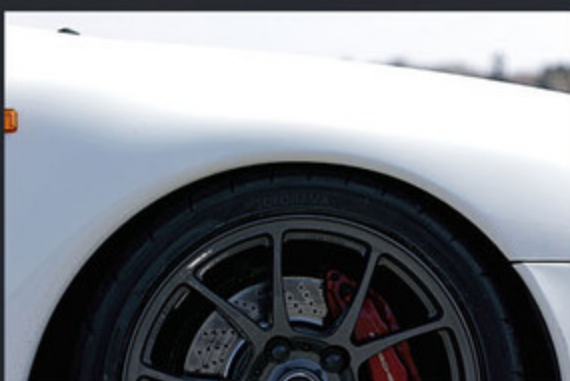
定番のBBSホイールを履いていた993RSだが、最近人気を集めている鍛造1ピースのTWS T66-F、そのボルシェ用を選択した。ノーマルサイズのタイヤにあわせて、フロント8.5×18 (ET48mm)、リヤ10×18 (ET60mm) を装着したが、それぞれウエイトは7.32kg、7.76kgと超軽量なのが特徴。カラーはイメージを変えるため、グロスガンメタとした。価格はフロント用が6万7000円、リヤ用が7万円。

WHEEL





前回の走行から減衰力(12段階式)をソフトな方向へ変更。公道メインのセッティングを考えているため、乗り心地を犠牲にしないセッティングを重視したが……まだ模索段階だ。ちなみにスプリングレートはフロントが7.5kgf、リヤが10kgf。キャンバー角はフロントがマイナス1度、リヤがマイナス1.7度、トゥ角はフロントがゼロ、リヤがイン20分、車高は変更なく10mmダウンのままテストした。



レベースを上げた場合には、この硬さがちょうどいい、と思えるのだから難しい。ただタウンスピードで冷静になって乗り心地を精査してみると、正直なところけっこう辛い。ワイドトレッド、ショートホイールベースの縦横比を考えればこんなもの? と思って水島代表に聞いてみると、「乗り心地の部分も今後、もっと良くしていけると思っています」とのこと。そのためにはダンパーのベースセッティングを変更する可能性もあるらしい。この企画の趣旨も「速さより愉しさを重視!」なのだからもちろん異論はない。

足まわりのコンディションが整ったので、今後は「いまひとつパンチがない」というエンジンのチューンも始まる予定。現状の足まわりのキャパシティを考えれば、パワーはもっともってあていい。こちらも乞うご期待である。

次号予告

切れ味鋭いRSらしい3.8ℓフラット6ユニットとはいえ、さすがにデビューから約17年。最近パワー感が希薄になってきた印象が強い。ということで次号からエンジンチューニングに移行する予定だ。どの程度の内容になるかはまだ未決定事項が多く、未知数だが……。



SEAT & HARNESS



一腳しか届いていなかったedirbの助手席用バケットシートが揃ったのにあわせて、サベルトのサルーンカー ハーネス STEEL SERIES “サルーン S 653U (3万6800円/税抜き)” をセット。HANSシステム装着を容易にするため、ショルダー部が細くなっているのが特徴。

主

治医であるクライスジークで
置物と化していた308です
が、ようやくパーツが揃ったのでメン
テナンスに着手しました。今回のメ
ニューはフロントのハブベアリング
と、タイミングベルトの各交換です。

ハブベアリングの交換は、グリス
がキャップから漏れるトラブルを是
正するため、タイミングベルトは
定期メンテナンスの一環として行う
もの。いずれも緊急性はさほど高く
ないものの、グリスを撒き散らしな
がら走るの精神的にも環境的にも
良くないし、30年モノの旧車です
から可能な限り万全の状態（自分な
りの、ですが）にしたいという何が起
きるかわかりません。

308のパーツは、純正でもリブ
口でも比較的入手しやすい部類に入
るらしいですが、正規ルートで手配
するとかかなり高額です。従ってパー
ツの購入はもっぱら海外通販を利用
し、今回もハブベアリング関係のパー
ツは英国から取り寄せました。セ
ット（ハブベアリング／ベアリング
シール／ハブベアリングキャップ／
ハブナット）のお値段は送料別で約
136ポンド。およそ2万4000
円くらい。これを日本国内の正規ル
ート経由で手配すると金額は倍以上
になります。ただし海外通販はタイ
ムラグが読めないし手続きもそれな
りに必要ですから、どちらを選ぶか
は個人個人で異なると思います。
タイミングベルトのセット（タイ



メンテナンス進行中。

Vol.42

このところ立て続きで何かしらのトラブルが出ている308ですが、ようやくメンテに着手。
今回はグリスが漏れているハブベアリングを交換し、予防的にタイベルも新品にしました。

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

FERRARI
308GTB QV

DATA

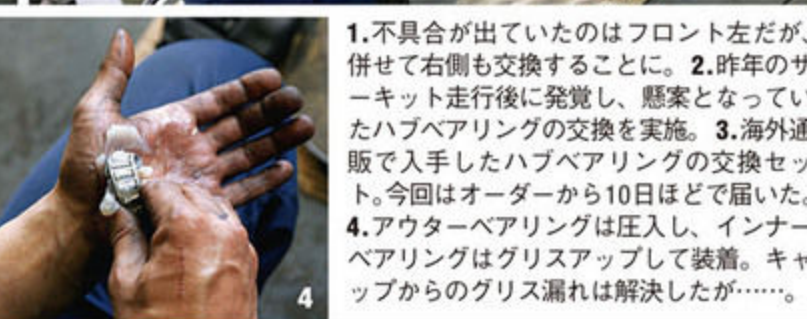
■ 1984年式	
■ 購入価格	378万円
■ 所有歴	10年10ヵ月
■ 走行距離	6万6626km + α



タイミングベルトの交換は左リヤタイヤを外し、そこから潜り込
むようにして作業を行う。併せてウォーターポンプ、オルタネー
ターの各ベルトとテンショナーベアリングも交換。テンショナー
ベアリングはSKF製でブルーのシールがオシャレ（普段は見えない
部分だけど）。因みにこれまで付いていたベルトはひび割れも無く
健全な状態だった。

今月のトホホ

ハブベアリングの交換作業中に、ボール
ジョイントに異常を確認！ 左フロント
側はブーツが切れ（写真左）、右フロント
側（写真右）はガタついており、どちら
も要交換。今回はパーツの手持ちが無か
ったので5月末の車検時に対処すること
に。つい最近まで調子が良くてネタ切れ
気味だったのに、旧車らしいレポートが
できて嬉しいやら悲しいやら……。



1.不具合が出ていたのはフロント左だが、
併せて右側も交換することに。2.昨年のサ
ーキット走行後に発覚し、懸案となってい
たハブベアリングの交換を実施。3.海外通
販で入手したハブベアリングの交換セッ
ト。今回はオーダーから10日ほどで届いた。
4.アウターベアリングは圧入し、インナ
ーベアリングはグリスアップして装着。キャ
ップからのグリス漏れは解決したが……。





戦うハイブリッド、

検証。

今年、ル・マン24時間レースは、

3メーカーのLMP1マシンが、その主役となることは間違いない。なかでも特に注目される存在が、久々にワークスチームを組織して、伝統の耐久レースに復活を果たすポルシェ。ル・マン24時間を始め、今年のWECシリーズを戦う新開発のLMP1マシンには、919ハイブリッドのネーミングが掲げられている。これは限定生産がすでにスタートしているロードモデル、918スパイダーとの関連性、あるいはポルシェのモータースポーツヒストリーを華やかに彩る、あの917からの由緒正しき血統を継承していること

を、世界に強くアピールするためにも考えられる。3月に開催されたジュネーブ・ショーでオフィシャルデビューを飾った919ハイブリッドは、まさに現代のモータースポーツがあるべき姿を象徴するかのようなマシンだ。モータースポーツといえば、それは最も速いマシンが勝つことが常識だったのだが、2014年シーズンのWECでキーワードとなるのは、エネルギー放出量。つまりそれは規定されたエネルギー量で、最も長い距離を走ることができるマシンがWECを制覇することを意味している。搭載エンジンとエネルギー回生の

方法。実際にLMP1マシンを、今年のWECに参戦させるメーカーは、ここで各々が別々の選択を行ってきた。ポルシェの選択は、2ℓ仕様のV型4気筒ガソリンエンジンにシノグルターボを組み合わせ、500psの最高出力を発揮。さらにERS・K II運動エネルギー回生システムと、ERS・H II熱エネルギー回生システムの搭載だ。エネルギー貯蔵は、A123システムのリチウムイオン・バッテリーで行い、最高出力が250psのエレクトリックモーターで、前輪を駆動するシステムを採用する。ポルシェと同様にガソリンエンジンを選択したのはトヨタで、ニュー

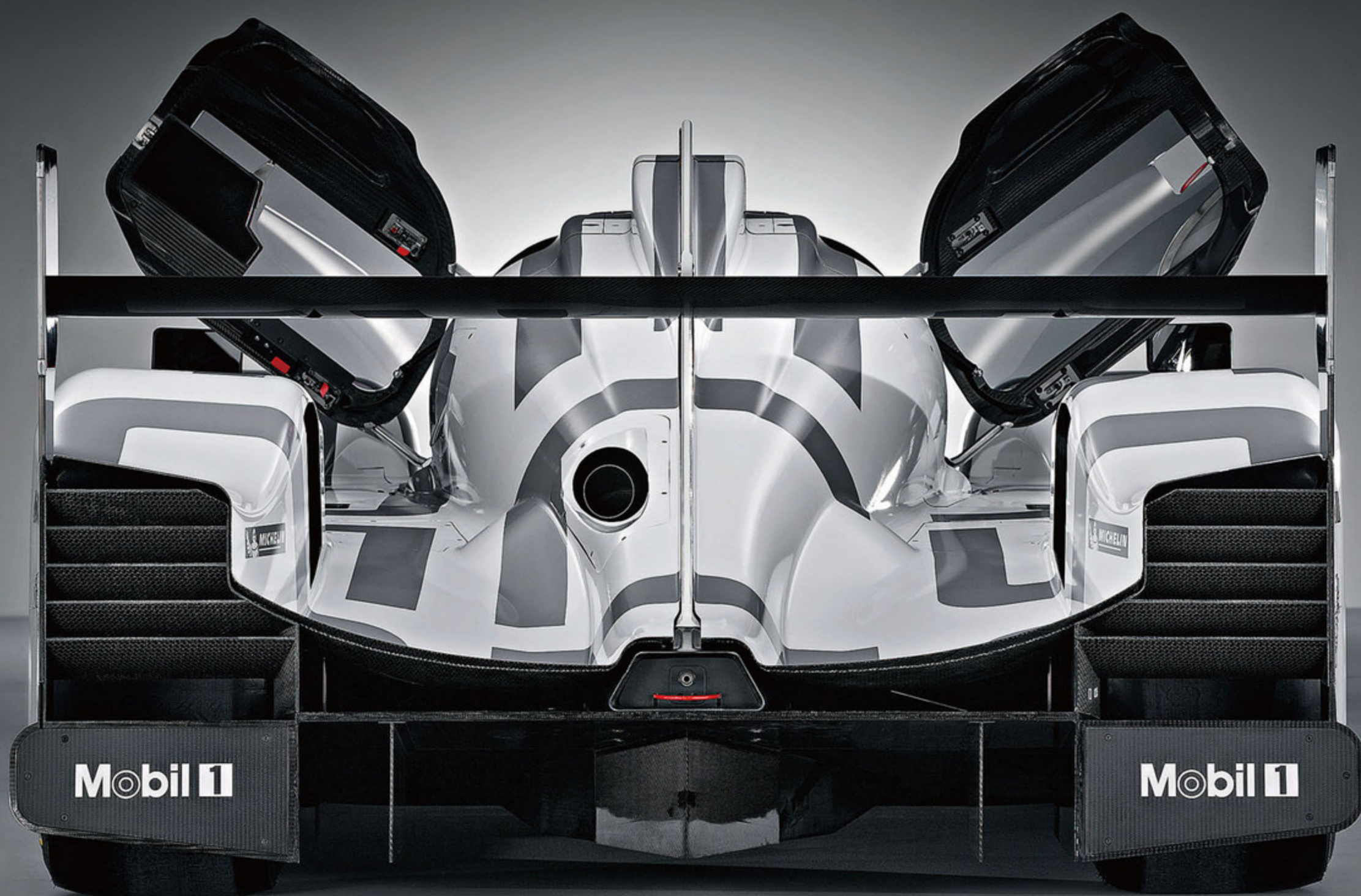
PHOTO&REPORT ● Fox Syndication
TRANSLATION ● 山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)



Porsche 919 HYBRID

ポルシェが世界耐久選手権、WECへの参戦を表明してから3年。LMP1マシン、919ハイブリッドが3月のジュネーブ・ショーで公開された。これまでシリーズを牽引してきたアウディとトヨタに対抗するために、ポルシェは919ハイブリッドに独自の理論と技術を投入して挑む。最先端の戦うハイブリッドマシンを、ジャーナリスト山崎元裕が検証した。





ターは231ps以上というのが、アウディからの公称値だ。

今年のWECにおけるキーワードはエネルギー放出量である。書いたが、WECの最新レギュレーションは、ハイブリッドシステムから1周あたりに放出できるエネルギー量を、メーカー自身が選択することができ、その仕組みになっている。選択肢は2MJ、4MJ、6MJ、8MJの4つ。そしてこの選択によって、燃料による、つまりはエンジンからの放出可能なエネルギー量が、性能調整を目的に決定されることになる。ポルシェとトヨタは6MJを選択し、燃料からの放出可能エネルギー量は13

ポルシェはガソリンエンジンを選択 コンパクトな2ℓV4を搭載した。

9.5MJに(燃料容量は68.3ℓに)、アウディは2MJを選択して、同様に138.7MJ(54.3ℓ)という数字がル・マンでは適用されることになった。

さてポルシェは3年前からWEC参戦を発表していたが、先のジュネーブ・ショーにおいて919ハイブリッドを発表し、その卓越した効率性を強くアピールした。そして、それはパワーユニットや駆動系、あるいはシャシーやボディのエアロダイナミクスといった、さまざまな要素を効率という観点から、完璧にエンジニアリングした結果なのだと強調してみせた。ヴァイザッハの研究開発センターでは、この新型LMP1マシンのために200名以上の従業員で構成されるチームが組織され、約2年半の開発と製作の期間で、9

19ハイブリッドを完成させることができたという。

ミッドに搭載されるエンジンに、V型4気筒というシリンダーレイアウトを選択したのは、やはりコンパクトな設計が可能となることが最大の理由だろう。実際にポルシェから公開されているフィギュアを見ても、特に前後方向でのコンパクトさが印象的。特徴的なのはターボやERS、Hのレイアウトで、F1マシンとは異なり、それらを同軸上に配置する規定がないLMP1マシンの利点を活かして、効率的なレイアウトでそれが配置されているのが分かる。最終的には1本のパイプのみがリヤに

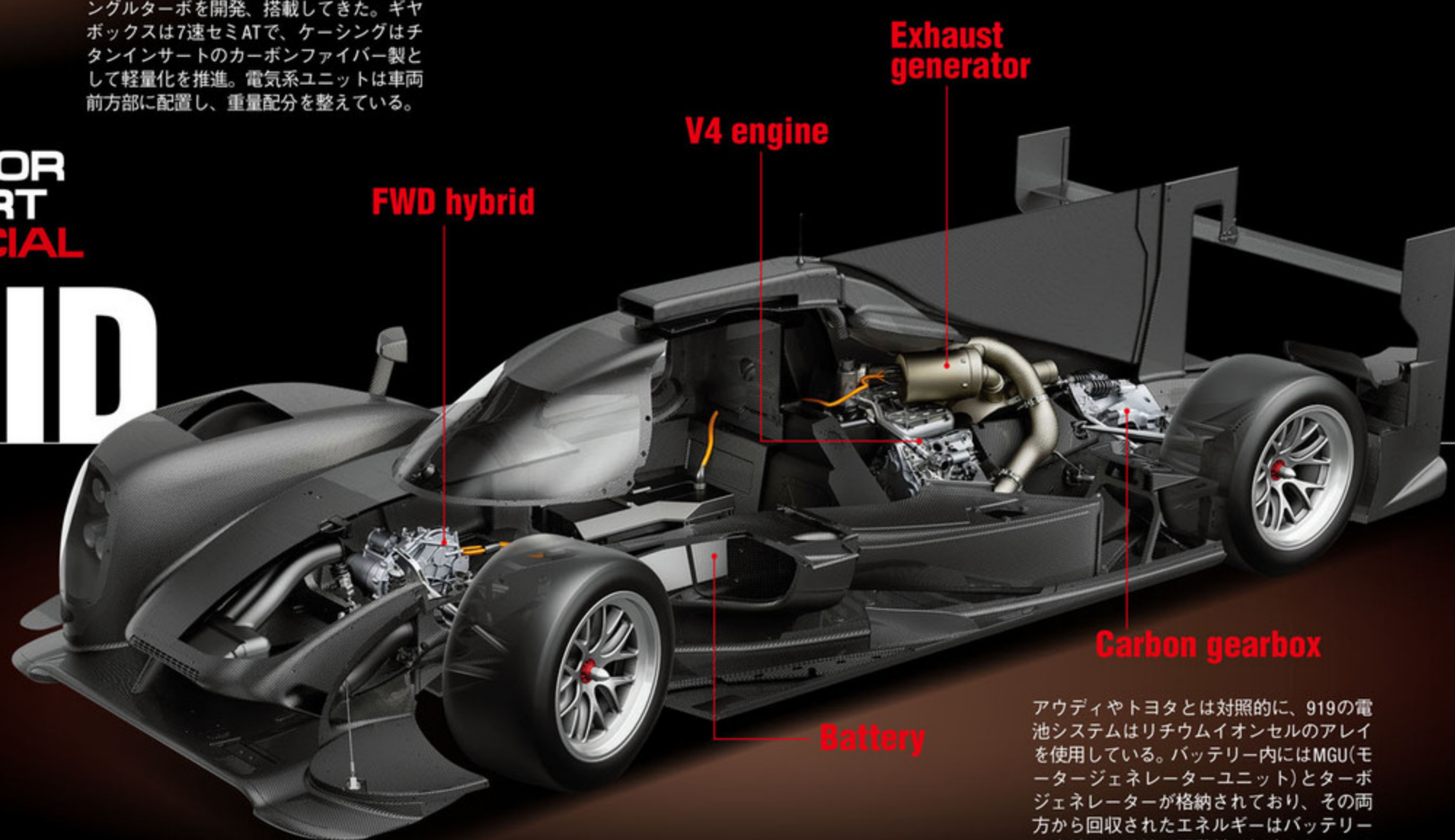


Battery

LMP1マシン全体に言えるが、エンジンやハイブリッドシステムは日々軽量、小型化されてきており、ポルシェはV型4気筒シングルターボを開発、搭載してきた。ギヤボックスは7速セミATで、ケーシングはチタンインサートのカーボンファイバー製として軽量化を推進。電気系ユニットは車両前方部に配置し、重量配分を整えている。

Porsche 919 HYBRID

MOTOR
SPORT
SPECIAL

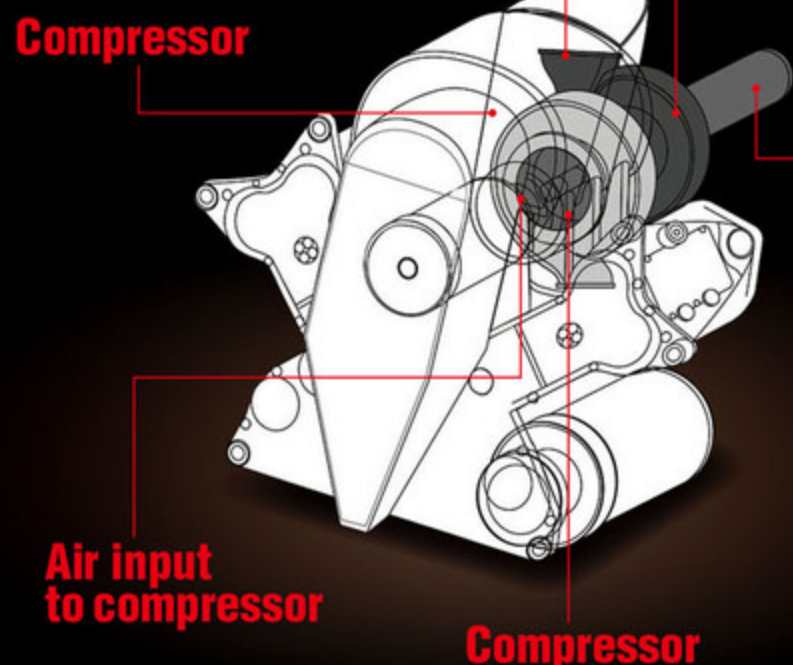


アウディやトヨタとは対照的に、919の電池システムはリチウムイオンセルのアレイを使用している。バッテリー内にはMGU(モータージェネレーターユニット)とターボジェネレーターが格納されており、その両方から回収されたエネルギーはバッテリーと直結した前輪の駆動軸に伝達され、タイヤを介して路面に放出される。

導かれる、エキゾーストシステムの設計も特徴的な部分である。ポルシェは当初、ハイブリッドシステムからのエネルギー放出量を、8MJとし、それでホモロゲーションを取得する計画だったというが、結局その実現は見送られた。もちろん将来的に、919ハイブリッドがその正常進化の中で、さらにハイブリッドシステムへの依存度を高める

可能性が十分にあるのはもちろんだ。基本構造体のモノコックは、もちろん軽量なカーボン素材によるもの。走行中のストレスは、このモノコックが、それ自身が構造体としての機能も果たすエンジンとともに負担し、したがってボディはエアロダイナミクスのみをシミュルに追求できるカウリングということになる。注目のデザインは、近年のLMP1マシンに良く見られるスタイルだが、トヨタは早くも、ローダウンフォースとハイダウンフォースという、2タイプのカウリングを公開済み。ポルシェもル・マン24時間までには、ローダウンフォース仕様を完成させる可能性も高い。

3メーカーの熾烈な争いは増々激化していくはずだ。



919ハイブリッドのエキゾーストパイプは2系統に分割されており、ひとつはエンジン側のシングルターボに、もうひとつは電気を発電するジェネレーター用のタービンに供給される。コンプレッサーの端部に装着されたタービンによってエネルギーを生み出し、ジェネレーター自体を回転させて電気を発生させる仕組みになっている。



F1 GP

協調制御系トラブルが多発

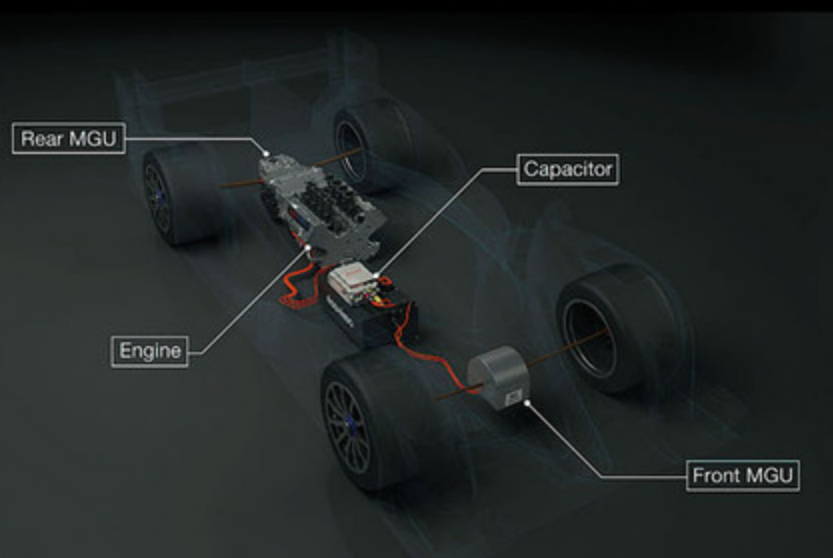
不安定なブレーキに 苦しむドライバー

TEXT●小倉茂徳 (Shigenori Ogura)

PHOTO●Mercedes AMG, TOYOTA, Caterham

今 年のF1はブレーキング時の不安定さがとても顕著だ。とくにフリー走行や予選では減速しきらずにコースを逸脱することが多くなった。これは今シーズンからブレーキの前後バランスを自動調整にしたことが起因している。

現代のF1は市販車というハイブリッドシステムを備えている。今年からこのシステムでやりとりできる回生（発電）と電動パワーアシストが大幅に強化された。F1はこの回



トヨタが2014年のル・マン24時間、WEC用に開発したTS040に搭載されるハイブリッド+ガソリンエンジンのパワーユニット。市販車をはじめとするハイブリッド技術の蓄積が積極的に投入されている。

生とアシストを後輪で行うように規定され、回生（発電）時には後輪にはエンジンブレーキがかかったようになる。ここに通常のブレーキ力をかけると後輪がロックし、車体が不安定になってしまう。そこで、回生をしているときにブレーキのバランスを前輪寄りにする。この前後のブレーキバランスを今年から電子制御による自動調整とした。このためにブレーキペダルはドライバーのペダル操作量を検知するセンサーになり、実際のブレーキ動作にはコンピュータが介入するようになっていた。だが、回生、ブレーキの前後バランス調整、ドライバーが求める最善の減速度合との調整とシステム開発はとても難しい。

世界耐久選手権（WEC）を戦うトヨタでは、こうしたシステムを2012年のデビュー時から搭載していた。回生とブレーキバランスの協

調制御についてトヨタにはプリウスをはじめとした市販車での開発や、十勝24時間レースに参戦させたハイブリッド仕様のスーブラにおける経験とノウハウが豊富にあった。それでもWECマシンTS030用の協調制御システムはテスト当初にクラッシュ。レーシングカーへの導入の難しさも経験していた。だが、トヨタは走行テストと開発作業を繰り返して、きわめて精度が高いものを完成させた。

一方、今年のF1はこの協調制御をいきなりゼロから導入し、わずか12日間の走行テストだけで実戦を迎



オーストラリアGPのスタート直後、ブレーキの協調制御トラブルからウィリアムズのフェリペ・マッサと絡みマシンを止めた小林可夢偉。ドライバーのミスではなく、リヤブレーキが利かなくなったことが原因だった。

えてしまった。しかも、テストでは車体、ターボエンジン、タイヤなど新たな変更点についてやるべきことが山積。これでは、協調制御の開発が不完全になって当然だった。

開幕戦のスタートで小林可夢偉が経験したクラッシュも、この協調制御系のトラブルでリヤブレーキが利かなくなったのが原因だった。この技術課題は安全にかかわること、重大事故になる前に緊急な対策が必要だ。上手いけば、参戦自動車メーカーにとっても、ハイブリッド車など回生機能付き市販車のブレーキ協調制御のノウハウ獲得というメリットにもつながるのだから。

新規参戦シトロエンが圧倒 ローブがレース2で初勝利！

WTCC

世界ツーリングカー選手権（WTCC）開幕戦モロッコ（マラケシュ）が開催され、デビュー戦となったシトロエンがレース1、レース2で連勝を飾った。サーキットレース初参戦となるシトロエンは、昨年からの開発が続いていたCエリゼWTCCを投入。レース1はフロントローからスタートしたホセ・マリア・ロベスが、チームメイトのセ

バスチャン・ローブ、イヴァン・ミュラーを従えて、1-2-3フィニッシュを達成。続くレース2はクラッシュによる赤旗中断を含む荒れた展開を、WRCチャンピオンのローブが制し、WTCC初勝利を手にした。「シトロエンは素晴らしいマシンを用意してくれたよ。すべてが完璧だった」とローブは喜びを語った。



TEXT●入江大輔 (Daisuke Irie) PHOTO●Citroën



GT300

開幕戦岡山、BMW勢が1-2フィニッシュ GT3勢中心のバトル 初音ミクZ4が制覇

TEXT●大谷達也 (Tatsuya Otani) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

4月5〜6日、スーパーGT開幕戦が岡山国際サーキットで開催された。今年もGT300クラスはGT3勢が多数派となり、エントリー24台中実に20台がGT3車両で占められている。

しかし、その勢力図には微妙な変化が見られた。最大勢力は今年もニッサンGT-Rだが、そのエントリーは1台減って6台になり、これに続く勢力だったメルセデス・ベンツLS AMGも今年は1台減って4台となった。逆に昨年までの1台から3台へと大きく躍進したのが、セミワークス格のBMW Sports Trophy Team Studieが加わったBMW Z4。アウディも一ツ山レーシングをセミワークス扱いに格上げしたものの、エントリー台数が1台と寂しいことは今年も変わらない。あとはボルシェ911とランボルギーニ・ガヤルドが2台ずつ、それにアストンマーティンV12ヴァンテージとマクラーレンMP4/12Cが1台ずつをシリーズに送り込んでいる。残る4台は日本車メーカーが手がけるJAF・GT車種だ。

案の定というべきか、躍進を遂げたZ4は予選から好調で、ポールポジションこそJAF・GT勢に譲ったものの、4号

車のグッドスマイル初音ミクZ4が2番グリッド、そして7号車のStudio BMW Z4が4番グリッドを獲得。GT3勢でこれに続いたのはGAINNER DIXCEL SLSの6番グリッドだった。いっぽう、アウディ期待のAudi R8 LMS UltraはQ1さえ通過できず、16番グリッドに沈み込んだ。決勝でもBMWとメルセデスは好調で、ポールシッターのJAF・GT車両がトラブルでリタイアしたのを尻目に、4号車のグッドスマイル初音ミクZ4と11号車のGAINNER DIXCEL SLSはトップ争いを演じる。しかし、レースの折り返しを目前にしてGAINNER DIXCEL SLSにスローパンクチャーが発生、一時は13番手まで後退することとなった。

これで楽になったかに思えた4号

車のグッドスマイル初音ミクZ4だったが、BMWワークスのヨルグ・ミュラーが駆る7号車のStudio BMW Z4がじわじわと接近。レース終盤になって雨が降り始めると、2台はリヤを滑らせながらテールトゥノーズの攻防を繰り広げたが、結果的には4号車のグッドスマイル初音ミクZ4が辛くも逃げ切って優勝、7号車のStudio BMW Z4は2位に終わった。3位はGAINNER DIXCEL SLS。前述したスローパンクチャーを乗り越えての表彰台獲得だった。

いっぽうのアウディは粘り強く追いついて8位フィニッシュ。予選でもう少し上位に食い込めれば展開も変わっていただろうが、チームオーナーの一ツ山幹雄が語った「BOP（性能調整）も依然として苦しいのですが、アウディはライバル勢と違い、一発のタイムを出すことができる『予選モード』のような機能がありませ

ん」というあたりに、苦戦の理由があったようだ。

激戦続くスーパーGT第2戦は5月3〜4日に富士スピードウェイで開催される。



ドイツ本社からのセミワークス待遇を得て、ヨルグ・ミュラーを擁する7号車を従え、開幕戦岡山ラウンドを制したのは4号車のBMW Z4。3位には田中哲也が監督を務めるゲイナーが入っている。

REPORT●大谷達也 (Tatsuya Otani) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)



DTMと共通規定マシン登場！ 開幕戦はレクサス勢が勝利

GT500

今シーズンよりDTMと共通の車両規則が導入されることになったGT500クラスにはレクサス、ホンダ、ニッサンの3メーカーが揃って新開発車両を投入。ニッサンのみ発売済みのGT-Rをベースとしているものの、レクサスはRCF、ホンダはNSXと、いずれも量産型が発売前のプロトタイプでシリーズを戦うところが目新しい。

新型車の投入により、各マシンの空力特性は大幅に変わってらしく、レクサスはロードラッグ・タイプからハイダウンフォース・タイプに大変身。これが奏功し、ツイスティな岡山国際サーキットでは予選、決勝ともにRCFがトップ2を独占した。これにインバルのGT-Rが続いたが、ホンダ勢は元気がなく、最高位は5位に留まった。

OVER 40'S Super FJ 1600 Project



土曜日の練習走行ではシフトチェンジすらおぼつかない筆者。それがレース当日にはブレーキをロックするまで進歩し、最後はレースバトルまで体験できた。少しずつ、少しずつ、ほんの少しずつでも進化していくつもり！

Turn 1

シェイク! シェイク! & ダウン!

「アラフォー男子3人で、モータースポーツの楽しさを伝えよう！」
ひょんなことから始まった、本気のレースドキュメンタリー。
チームは今や飛ぶ鳥を落とす勢いのB-MAXレーシングチーム、
参戦カテゴリーは群雄割拠のスーパーFJ1600!
本誌カップドライバーの山田弘樹が、全力で挑みます!!

REPORT●山田弘樹(Kouki Yamada) PHOTO●市 健治(Kenji Ichi) / 田村 弥(Wataru Tamura)

■B-MAX RACING TEAM b-maxracingteam.com

■スーパーFJオフィシャルホームページ <http://www.jss-org.com>



ハネ付きフォーミュラに慣れるための 入門カテゴリー。だけど中身はホンマモン!

スーパーFJは全国転戦のレースではなく地方戦。各サーキットで年間5~7戦が争われ、最後にツインリンクもてぎで日本一決定戦が行われる。筆者が参加したのは筑波シリーズで、今回のエントリー台数はなんと15台。ハネなしのFJ1600が進化した入門カテゴリーだが、アシマわりはプッシュロッド形式になるなど中身はホンモノ。FJ1600に乗った経験がある筆者は「そこそこ乗れるかな」なんて思っていたが……失礼しました! でも、最高に楽しい。

今、おっさんたちの間で密かなブームになっているカテゴリーがある。それは「ジュニア・フォーミュラ」だ。もともとはボルシェやフェラーリでブイブイ言わせていたオヤジたちが、ドライビングに目覚めて、よりピュアな世界へと果敢に突撃しにいつている。ツリーリングカーとはまた次元が違う面白さ、技術的な鍛錬。そして金銭的にはカラ・カップやアジア・ル・マンなどより遙かに安くできることも、隠れた人気の理由となっている。その筆頭カテゴリーであるスーパーFJに、なんと参戦することになってしまった。……どーしよう!

これを実現してくれたのは、BMAXレーシングチームの代表を務める組田龍司さんだ。ちなみにBMAXは2010年にできたばかりの新興チームだが、その実力はすでにレース界でも折り紙付き。2011年には関口雄飛選手を擁して初出場。全日本F3選手権を制し、現在はF3を頂点にF4、SFJを、そしてツリーリングカーではGT300クラスで「NDDP GTR」を走らせている実力派集団である。

そんなすごいチームがなぜ筆者を? これも実にピュアな発想からだった。なぜなら組田氏も筆者と同じジェントルマン・ドライバーとして走り始め、途中スーパー耐久等を経て、現在では全日本F3選手権に出場するまでに至ったドライバー。昨年筆者がロータス・2イレブンカップで七転八倒しながらも、最後は勝利した姿に感激&爆笑し、筆者を通して「フォーミュラの楽しさを見んなにを知ってもらおう!」と思ったというのだ。ちなみに組田氏がフォーミュラレースを始めたのも、40歳を過ぎてから。ここにBMAXエンジニアリングの代表、鈴木薫を加え(じつは筆者が初めてレースに出たときのメカニック)、「アラフォー3人だけで、若者たちが本気で闘うスーパーFJに出場して、最後は表彰台に乗ろう。クルマを愛する40代が、頑張る姿を見せようぜ!」ということになった。そしてこの「40代男子の熱血クラブ活動」に、GENROQ編集長も協力して下さったのである。ほんと俺って幸せ者だ。

とはいえそこはフォーミュラのレース。やることは全てが本格的で、甘っちょろいことは何ひとつなかった……。まず言われたのはダイエット。組田監督からは「装備品込みで70kgを目標に!」との指令が下った。初試乗までに4kgほど絞ってみたが、まだまだ目標値にはほど遠い(汗)。

ハブニングもあった。本来は4月後半の富士シリーズに出場するはずであったが、シエアメイトとの都合で急遽3月23日の筑波シリーズに出場することになってしまったのだ。

マシンは今年おろしたての新車。ドライバーもピッカピカの一年生。初走行はなんとレース前日のスポーツ走行で、ウイングには、初心者マークの赤テープがたなびいている。



レースをサポートしてくれるのは **B-MAX RACING TEAM**



その旗揚げは2010年と若いチームだが、2011年に全日本F3選手権で関口雄飛選手をチャンピオンに押し上げてから一気に有力チームとなったB-MAX RACING TEAM。現在はF3、F4、S-FJ、そしてGT300でNDPGR-Rを走らせている。

チームメイトは25歳！

今季41号車をシェアする今井選手が、当日は手取り足取り世話してくれた。彼は富士シリーズで2勝を挙げている実力者で超ナイスガイ。若者にいろいろ教わるのは新鮮(笑)。



「僕だって40歳になってはじめて」

●B-MAX RACING TEAM 組田龍司

「入門カテゴリーといっても、シビれたでしょ!? でも、楽しかったでしょ? そこなんです、ボクが伝えたいのは。自分がフォーミュラを始めたのも40歳を過ぎてから。それでも、きちんとやれば走れるようになります。これだけ軽くて、鋭い動きの乗り物は他にない。それを一度味わったら、ハマるか、めげてしまうかのどちらか。この年で、これだけ熱中できることってないですよ。今シーズンは、40代男3人で思い切り楽しみましょう!」

「赤旗出さずに帰れたことが大切！」

●B-MAX エンジニアリング代表 鈴木 薫

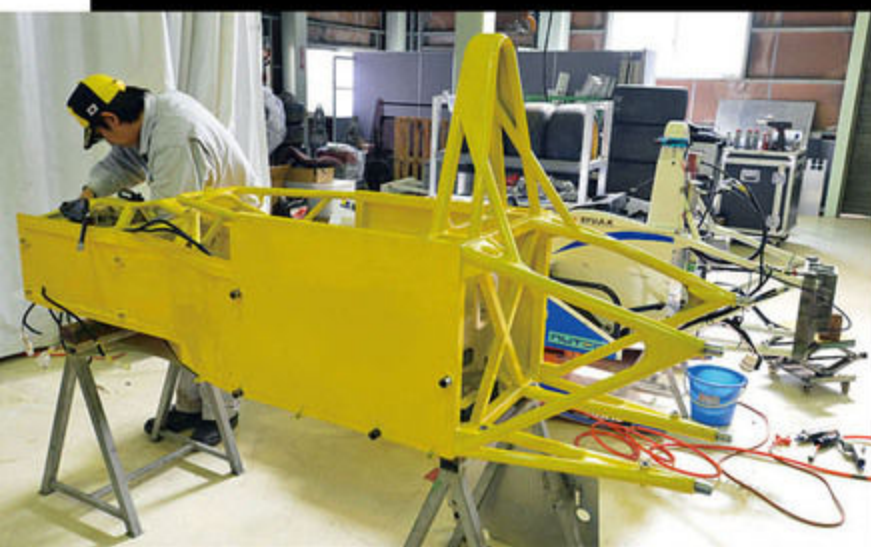
「まず無事に完走してレースを終えたことがマル。タイヤ同士がすごく近い状況で走って、フォーミュラには「ちょっとくらいぶつかっても……」ってのがないとわかったでしょ? そのなかでフェアな闘いをするんだ。最後はバトルもできたし良かった。今後の課題はシフトワーク! まずアップ/ダウンが自然にできるよ



うに。そしてブレーキの入れ方と抜き方。それができて初めて、セッティングの話ができるんです。表彰台、狙うからね!」

What's S-FJ?

[シャシー編]



角パイプと丸パイプを組み合わせたチューブラーフレームに鉄板で隔壁を作ったスチールモノコック。他人事で見ると「やっぱカーボンモノコックでしょ」なんて思うかもしれないが、乗り手として実物を見ると「ホンモノのすごみ」がビシビシ伝わってくる。フォーミュラは、やっぱり闘うマシンである! ちなみにシートは今回チームにあったスベアで一番カラダに合う物を使った。慣れないうちは作ってもすぐにポジションが変わってしまうからだ。



シフト操作に慣れるので一日終わっちゃった

スーパーFJで一番驚いたのがシフト操作。「Hパターンのドグ」と聞いてはいたが、ノブは驚くほど小さく、ストロークも恐ろしく短い。これを寝そべりながら、ももの辺りで手首だけで動かす感じ。最終的にはこれを2ペダルで操作するようになる……なるの!?(汗



SPECIFICATIONS

東京R&D スーパーFJ(RD10V)

全長×全幅×全高: 3836×1687×1005mm
トレッド (F/R): 1474/1463mm
車両重量: 422kg
ブレーキ: 4Podアルミキャリパー/前後バランス手動調整式
サスペンション形式: 前後プッシュロッド+ロッカーアーム
ダンパー: TODAレーシング製「Fightex」(減衰力調整式)
エンジン: HONDA 1500cc VTEC L15A
トランスミッション: TODAレーシング製 5速レーシング
メーター: Digital Dash (ロガー機能付き)

開幕戦は#18 IDI-ROMANTECミスト 高橋響太選手が優勝!



開幕戦を制したのは高橋選手。後続を10秒近く引き離して堂々の優勝を遂げた。2位には中西武蔵選手、3位には片桐瑞貴選手が入った。ちなみに今年からS-FJは35歳以上のドライバーをMASTERSとして表彰。記念すべき初戦は総合4位のKAMIKAZE選手がクラス優勝。



それでも内心は、「もし勝っちゃったらどうする!? ウヒヒヒッ」くらいに思っていたのだが……。
みなさん、夢は寝ているときに見るものです。「ドグミッショ」とはいえHパターンでしょ?」と高を括っていたシフト操作はまったくできず、ブレーキングポイントはヤングガンたちの遙か手前。練習走行では周りから2秒以上も遅れ、プライドなんて早々にこっぴどく微塵。
それでもなんとかクルマを転がせるようにはなったものの、予選では生まれて初めて、断トツのびりつけつを喰らい、関係者たちは苦笑い。お母さん、ボクもう帰りたい……。でも何だろう? フォーミュラカーを運転したときの、この清々しさは。地を這うような低さでサーキットを走り、モロに風を受けたときの気持ち良さ。全ての振動が体に響き、ハンドルを切るとスリックタイヤの感触が手に伝わってくる。自分では全く曲げられないマシンが、信じら

れない速さでコーナーを曲がっていく姿を見ると、ゾクゾクッと来て、恥ずかしさやら何やらが吹っ飛ぶ。決勝レースは、1台のマシンがペナルティを受けてビリ2からスタート。「どうせみんな見えなくなっちゃうんだから、18周全部を使って練習!」とプランを立てたら、まさかのドンピシャスタートで1台を抜いてしまい頭が真っ白。それでも目の前のマシンについていったら、最後はバトルまで経験できてしまった。結果はブービーと、これまた人生で一番最悪なものとなったのだが、なんだかとても不思議な気持ちで、長い長い1日が終わった。チームのみんなは、ボクを笑いはしなかった。監督やチーフエンジニア(ひとりだけ)は、ニヤニヤしていきさえる。きつと、何か考えがあるのだろう。これ以上ないシチュエーションで始まったスーパーFJ参戦記。今年も涙なしには読めない、感動のレポートをお届けする予定です!

THE
CHALLENGE

練習を学ぶ……。

もっとも手軽なワンメイクレース、VITAトロフィーレース。レンタルマシンも用意され、その気になれば参戦も可能というだけに、初心者でも気になるレースとして、いま注目を集めている。今回は、前号の続報として、さらに深くその世界を体験した。



気

軽に、そしてリーズナブルにレース参戦できることを目的にした「VITAトロフィーレース」。前号では、ジャーナリストの吉田拓生氏の体験レポートを掲載したばかりだが、このVITAトロフィーレースは、レンタルマシンを用意しているうえ、体験試乗はもちろん、その気になれば、そのレンタルマシンを使って参戦も可能というから興味は深まるばかりだ。全車イコールコンディションのワンメイクレースゆえにドライバーの腕だけが問われる

世界。と思われるが、実はそれほどちよつと違う。特にこれから始めようと思っている向きにとつては、もっとも気になる部分であると同時に、もっとも重要となるところ。まずは自ら体験してきたのでは是非ともお伝えしようと思う。

今回、この企画に協力して頂いたのは、国内外を問わず各種レースのサポートを行っているトランジット・エンジニアリングの渡辺博人氏。ある時、その渡辺氏から連絡をもらい、唐突に「うちのVITAに乗ってく

ださい。ボクがサポートしますから」と熱望された。自分で言うのもなんだが、ボクはレース経験など皆無に等しく、さらに日本のサーキット走行の経験も乏しい。幸運にも海外の有名なサーキットは新型車のテストを理由に走行してきたものの、やはりレーシングカーとなれば話は別で、いくら「初心者向き」と謳うVITAであっても、気軽に首を縦に振る気にはなれなかった。それでも彼は、「大丈夫。ボクがなんとかしますから」と一点張り。「そんな簡単になんとか

なるの？」と疑問に思ったが、彼に口説かれるように、また導かれるように、気づけば筑

波サーキット1000のピットに立っていた。何しろスーパーGTやフォーミュラ・ニッポンをはじめ、ル・マンやニユル24時間レースなどのサポートまでしている渡辺氏だ。その経験を知っているがゆえ、構えないでいるというほうが無理な話だろう。だが、その経験があるからこそボクがVITAを乗りこなせたのかもし

れないと思ったのも事実である。

そう思わせたのが、彼のアドバイスだ。渡辺氏は、本来メカニックとして活躍しているが、その仕事は単にメンテナンスするだけではなく、ドライバーに対するケアまで行う。というか今回はそのケアが主だ。このコース自体、初体験となるボクだから尚さら彼も注力したと思うが、

VITA Trophy Race

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

練習走行の流れ

1

コースの下見

まずは、コースの説明。ライン取りを意識することやギヤの選択など、他の走行枠で走っているクルマを見ながら丁寧に教えてくれる。



2

コクピット ドリルの説明

シートに座り、ポジションを確認して、場合によっては調整する。その後、各種操作を説明されるが、それもエンジンスタートボタンとキルスイッチの位置、シフトパターン程度。至ってシンプルなものVITAの特徴だ。



3

コースイン

まずはマシンとコースに慣れること。ラインを意識してトレースするように心がける。特に最初の2〜3回は、タイヤを暖めながら様子を見る。



4

ピットサイン

ドライバーの走りを見て、修正や指摘があればスタッフがピットサインを出してくる。その場合、すみやかにピットに入ることが重要。



5

修正の指示

ピットに入ると早々にスタッフから走り方に関する修正指示を受ける。優しく丁寧、分かりやすく説明されるからご安心を。そして再びコースイン。



6

改善策

この日、全部で3セット走行したが、その間にコース図を用いて、さらに詳しく走り方を学ぶ。ライン取りからシフトの選択など、改めてその都度、そのレベルに合わせて説明してくれる。



7

トライ&エラー!!

さすがに3セット目になると、だいぶ慣れてきたこともあって完全な攻めの体制。追い込んでいくだけにオーバーステアやスピンを体験する。ここまで攻められるのもスタッフのおかげだと痛感したが、これがなければ次のステップも見えない。これこそ重要。



コースの特徴からライン取りまで親切丁寧な説明は教えてくれる。ギヤの選択はもちろん、場合によっては変速のタイミングまで指示するが、「最初はとにかくコースに慣れてください」から始まるのみ。何もしないで全開しろに！的なことは一切言わない。だからこちらも構えずにいられるのだが、ここから先が意外だった。コースを数周走って慣れてきた時、サインボードで「ピットイン」の指示が出された。何を言われるのかと思えば、ヘルメット越しにライン取りのアドバイス。さらにギヤの選択とコーナーのアプローチなど、とても優しい口調で分かりやすく指示、しかも端的に、である。それを言い渡した後、すぐにコースインし、またずっと見守っている。

当たり前だが、日頃、監視されることには慣れていないから、最初は戸惑いを隠せなかったものの、こうした的確に優しくアドバイスをもたらすと人間というのは従順になるもので、気づけば、もはや渡辺氏の手のひらにいる状況に。だが、それが決して嫌ではなく、むしろ自然に上達していく自分に喜びを感じているから不思議だ。あくまで練習走行とはいえ、学ぶ喜びを教えられるのだが、このやりとりがレーシングスクールのようなスパルタじゃないの。いい。場合によっては調子に乗ってしまいがちだが、そこはさすが経験者。積んだ彼ならではのテクニクで、適度な緊張感も与えてくる。そのさじ加減と判断力は感心するほどで、「怪我させるわけにはいかない」という真意が伝わってきた。ただ、あまり保守的に走っていると指摘されることも間違いはない。

曰く「トライ&エラー」。即ち、チャレンジすることを丁寧に教えてくれる。さらに言うなら「スピンしてください！」である。それを繰り返すことによって、ドライバーの悪い部分の修正を初めて行えると渡辺氏は語る。タイムアップにつながるには、それしかない。しかしプライドを傷つけるわけにもいかないという彼の絶妙な配慮によって自然と上達していくのだから嬉しい限りだ。

もちろん、それもVITAというマシンが素直だからというのも理由のひとつだろう。とにかく扱いやすさが際立つ。挙動は明確だし、操作性も悪くない。エンジン（ヴィッツRS）も神経質な一面を一切見せない。タイヤもラジアルだから、かえって分かりやすくして初心者には最適だ。こういつてしまおうと「どうせ遅いからでしょ？」と思われるだろうが、改めて言わせてもらうと、例えば日頃500〜600psのスーパーカーに乗っている人でも、このVITAに遅さなど感じないと思う。なぜならステージが違うし、マシンのコントロールを覚えられるからだ。どうせ公道で全開にできないのだから、こうしたレンタルマシン（購入も可能）を使って存分に走らせれば、快感の質が違ってくるに気づくだろうし、サーキットへ積極的に足を運びたくなるはずだ。ましてや渡辺氏のようなサポートがつくのなら上達

練習走行では、時にスーパーFJなどといった他のフォーミュラと一緒に走ることも。自然とつられそうになるが、そこは我慢。スタッフの指示に従って練習することが重要だ。

VITA Trophy Race 年間スケジュール

Rd.1	6月8日	筑波サーキット
Rd.2	7月20日	ツインリンクもてぎ
Rd.3	8月31日	ツインリンクもてぎ
Rd.4	9月21日	筑波サーキット
Rd.5	10月19日	袖ヶ浦フォレストレースウェイ
Rd.6	11月16日	筑波サーキット

INFORMATION

VITAレンタル料金
1日 5万円 (税別・走行代金などは別途必要)

VITAレース時レンタル
1戦 17万5000円 (税別・エントリー代などは別途必要)

※すべてトランジット・エンジニアリング管理の料金。
※マシン購入に関しては、随時受付中。
※その他、ライセンス取得から海外レースへの参戦など、サーキット走行やレース参戦に関する様々な相談に応じしてくれる。



SPECIFICATION VITA (J-CUP仕様)

全長×全幅×全高：3712×1600×1070mm
ホイールベース：2200mm
トレッド：①1390 ②1440mm
エンジン：直列4気筒 1.5ℓ (トヨタ・ヴィッツRS用)
トランスミッション：5速MT (右シフト)
ブレーキ：ベンチレーテッドディスク 4ポッド
タイヤ：ダンロップ・ディレッツァ Z2





いや、スーパーカー界の主役を突っ走るアヴェンタドールは、世界各国のチューナーが挑む格好のモデルでもある。とりわけノヴィテック・トラド（ノヴィテック・ロッソのランボルギーニブランド）を筆頭とするジャーマン系のチューナーには猛烈な勢いが見られる。そうした彼らの足もとを支える重要なエクイップメントがKWだ。

同じくドイツ生まれにして車高調に特化するKWを、彼らは足まわりの構築に率先して用いている。それもニル24時間など苛酷な耐久レースで鍛えられ実績を持つKWクラブスポーツでこそ、ブッシュロッドシステムを有するアヴェンタドールを自在に躡けられるとして。

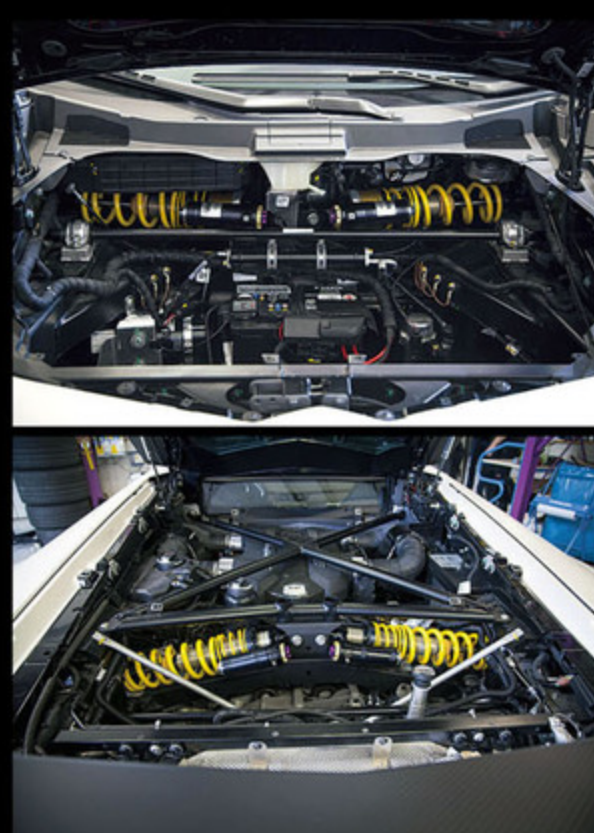
そんなアヴェンタドール用のクラブスポーツが日本で発売されることになった。KWは製品により減衰力調整機構に差が設けられるが、クラブスポーツは伸び側に加えて、縮み側の低速・高速を個別に調整できる3ウェイ方式を持つ最高峰のモデルだ。伸び側はピストンロッド上部のネジが、縮み側は別タンクに設けられKW社が独自特許を持つという2ウェイバルブがこれら調整装置を担

う。カスタムの状態や、好み、使用用途による自由度を設けたものだ。

しかし、まずはKW社が推奨する、あるいは各チューナーが設定する初期設定値を試したい。F1に使われるほどの解析装置である油圧式7ポストリグダイノテストでのシミュレーションを持って、まず理論的な最適状態を作り出す。その後、必ず複

数のテストドライバーが実走テストを繰り返す。いかに優れた解析装置であってもそれに頼りすぎることはない。モデル固有の性格や世界観までを加味し、人間の感性を盛り込んだ仕様へと持っていくからである。

そのうえで、アウトバインを矢のように突き進むか、ニルでタイムを狙うか。あるいは都心の渋滞路に持ち出すのか、シチュエーションによって設定を操りたい。車高や空力付加物によってもベストアンサーは変わるはずだ。だからこそ先の調整機構が光る。世界中のハイウェイで、またはサーキットで安心して踏み切れる足まわりを。KWのコンセプトは、世界に名を馳せるランボルギーニチューナーの考え方と一致し、何よりその性能が認められている。ニル24時間での装着率が7割以上という実績が、いよいよアヴェンタドールでも花開くようである。



ブッシュロッド構造を持つゆえエンジンルームやラゲッジを開けるとサスペンションが露わとなる。アヴェンタドール専用設計だけにフィッティングは抜群。紫のダイヤルと黄色いスプリングはドレスアップ効果も高い。手の届きやすい位置に調整ダイヤルが備わるので、手軽に減衰力変更ができるのは何より嬉しいところだ。

KW Clubsport 3-way for Lamborghini Aventador LP700-4

ニル24時間の覇者が提供する
猛牛の躡け力。



伸び側の調整バルブはピストンロッド内部に埋め込まれているが、ピストンロッド上部に設けられた調整ネジを回すことでセッティングが可能だ。18段階の幅が設けられている。



縮み側は2種類のダイヤルを持って低速、高速を個別に調整可能となる。低速は7段、高速は14段の調整幅を持つこの2ウェイバルブは、KWの独自設計で特許も取得している。

PARTS PRICE

KW Clubsport 3-way for Lamborghini Aventador LP700-4

212万4000円(税抜き)



CARLSSON MERCEDES BENZ BASIS S-CLASS W222

旗艦のプレミアム性を極める
アグレッシブなエアロプログラム。

PARTS LIST

フロントバンパーボイラー (LED付き)	80万円
サイドステップ (ロング用)	36万円
リヤバンパーボイラー (テールパイプ付き)	65万円
リヤウイング	19万円

※すべて税抜き価格。



←フロントバンパーは左右のコーナー部にポリウムを持たせ、縦型LEDライトでアクセントをつけたダクト風カバーを配置した。



フロントバンパー同様にコーナー部に向かって広がる開口部を設け、そこに大小異なるサイズのマフラーテールパイプが組み込まれている。

鍛造モノコックながらピアスポルトを配置して2ピース調に仕上げた1/5エボウルトラライト。ツインの5スポークが重量級ボディに負けない力強い足元を描き出している。



重量感のあるW222のボディに安定感を与えるためにサイドステップは厚みのあるデザイン。前後のバンパーと同調してなだらかなサイドラインを描く。

メルセデスのフラッグシップとなるSクラスのフルモデルチェンジは、他メーカーおよび全世界のジャーナリストが注目する数年に一度の一大イベントだ。昨年ベールを脱いだW222はスタイリッシュなボディに最先端技術を詰め込み、期待した通りのラグジュアリーセダに仕上がっている。

その力の入れようは本家メルセデスだけではない。本国チューナーにとってもSクラスのエアロパーツはシンボリックな存在となるだけに、若干ポリウムアップさせただけのありきたりのデザインでは許されない。W222のボディをブラッシュアップする斬新なエアロパーツの開発に取り組みことになる。

ここ数年、カルソンはグリルにフロントメッシュインレットを加えてフェイスを引き締め、定番のRSリップスポイラーを奢るという手法を取り入れてきた。しかし、このW222はデザイナーを一新して、従来のカルソンのイメージと新たなデザインワークを見事に調和させている。特に印象的なのがエアロプログラムの核となるフロントバンパー。AMGや他のチューナーが採用しているように大型のエアダクトで攻撃的なフェイスを描き出すのが今日の流行。しかし、カルソンのフロントバンパー左右に組み込まれたエアダクトは縦型LEDライトを配置した逆L字型のコンパクトなデザイン。そしてバンパー先端部にR

Sリップスポイラーの面影を残すことで優雅な顔立ちに躍動感を加えている。またリヤバンパーも左右に大きなマフラー開口部を設け、フロントバンパーとのディテールを共有させている。そしてサイズの異なる大小スクエアタイプのマフラーテールパイプが覗くリヤ周りの処理はカルソンならではの新たな試み。この撮影車両には装着されていないが、リヤウイングも用意されているので、一層スポーティなフォルムが完成することになる。

標準モデルのエアロプログラムが完成したとなれば、気になるのがS63 AMGの存在。W221にはRSリップスポイラーを加えてよりアグレッシブなフェイスにモディファイしたが、W222にはいったいどんなアイテムを与えるのだろうか。



DUNLOP DIREZZA ZII STAR SPEC

REPORT●田中哲也 (Tetsuya Tanaka)
TEXT●吉田拓生 (Takuo Yoshida)
PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)
COOPERATION●ロータスコール 0120-371-222 <http://www.lotus-cars.jp/>

最速ラップの連続。 Lotus Exige S

サーキットユーザーから絶大な支持を受けるディレッツァ ZII。新たに“スタースペック”としてブラッシュアップされたばかりだが、巷で持ち切りの「何周してもタイムが落ちない」との噂は真実なのか？エキシージSをテスト車に選び、本誌アタッカー田中哲也選手にテストを依頼。富士スピードウェイの全開領域でリアルなポテンシャルを探った。

今 年の2月に販売がスタートしたダンロップ・ディレッツァ ZII スタースペックは、サーキットのラップタイムによってポテンシャルが測られる昨今のスポーツラジアル・シーンに対するダンロップの最新回答である。

このタイヤはダンロップが2012年にリリースしたディレッツァ ZII の改良版で、低温時の発熱性を向上させる一方で、マックスグリップに加え、耐熱ダレ性も向上させているという。

今回はロータス・エキシージSに

ディレッツァ ZII スタースペックを履かせ、田中哲也選手のドライブで富士スピードウェイのアタックを敢行した。現行ロータスの最速モデルであるエキシージSは、本誌の2月号において田中選手のドライブで富士アタックを行っており、この時はオプション設定されているハイグリップタイヤ、ピレリPゼロ・トロフエオを履いて、1分56秒96というラップタイムを記録している。今回のテストでは当然、このタイムが基準となってくる。

コンディションは辛うじてドライ



だが、天候悪化も考えられるので、早めにアタックを開始する。最初の走行は4周ほどだったが、いきなり計測1周目で前回のタイムを0秒23凌ぐ1分56秒73を記録し、それ以降のラップタイムも1秒以内で安定していた。

「ロータスは4輪に掛かる重量バランスがいいから、スターズベックを



履かせてもバランスは全く問題ない。グリップは以前試した時のタイヤよりワンランク上。最初のラップでタイムが出たというのは温まりの良さが効いています。加減速のフィーリングもとってもいい。でもブレーキングが安定しているからといって旋回ブレーキでコーナーの奥まで突っ込んでいくと、ABSが効いちゃって曲がらなくなる。これはタイヤというよりエキシージSの特性だから、

縦横のグリップバランスを考えながら走らせないといけない」

走行を終えた後のトレッド面をチェックしてみると、熱はかなり上がっているが、それでも磨耗はごくわずか。サーキット走行用にネガティブキャンバーを増やしているわけではないが、シヨルダ一部分だけの磨耗も一切見られなかった。

再度コースインし4周を消化したが、小雨がばらついて来たためタイムは更新できなかった。とはいえ最初のアタックで無事にベストラップを更新できたし、今日のテストはこれで終わりだな、と我々が思っていると田中哲也選手は少し納得がいかない様子でこう言った。

「温まりがいいことはわかったけれど、この程度の走行じゃ熱ダレとか耐磨耗性をチェックしたことにはならないよね。それにボクはダンロップの開発にも関わっているから、そんな人間がサツとタイムアタックしてタイム出ただけじゃ説得力がないんじゃないかな？」

小雨の影響でベストラップ更新を期待することはできないが、田中選手の手提案により8周の連続アタックを試してみることにした。

うっすらと路面が濡れていた時には58〜59秒台のタイムで安定していたが、中盤以降で雨が止み、路面が乾きはじめるると再び57秒台に入りはじめた。そしてフィニッシュ間際の9周目に走行1回目のベストタイムに迫る1分56秒95という好タイムを記録したのだった。

「最後の方で少しタレたかな、と思ったけれど、タイムは落ちなかったですね。最後で再びタイムアップしたのは路面が乾いたこともあるけれど、リヤタイヤの方が少しタレたおかげでアンダーステアが減ったんですよ。最初のうちはリヤタイヤがずいぶん粘っていたから」

再び走行後のトレッドの状態を確認してみたのだが、やはり表面のパターンはしっかりと残った状態で残っており、シヨルダ一部分に斜めに入るアグレッシブなシエイブの溝も

深いまま。耐磨耗も相当なレベルだ。

「以前のスポーツラジアルタイヤだと、アマチュアの人々が『そろそろクルマに慣れてきたからタイムを上げてみようかな』という頃にはタレはじめていた。でもスターズベックは連続走行でも熱ダレがほとんど感じられないので、そこからタイムを詰めていく楽しみがある。このタイヤなら一発でライフが終わってしまうようなこともないので、一般のドライバーがサーキットで練習する場合にも最適だと思います」

温まりやすいけれど、でも熱が上がり過ぎない。こういった一見相反するような性能を開発のコンパウンドで両立している点がディレツアZIIスターズベックの最大の訴求ポイントである。今回の富士でも走りはじめから最終ラップまで、一貫して安定したタイムを記録できたことで、このニュータイヤの稀有な才能がはっきりと証明されたのである。



タイヤサイズは純正指定と同じ、フロントが205/45R17、リヤが265/35R18をセットし、テスト当日は気温が12℃、湿度が82%という状況だった。スポーツ走行枠でのテストだったため、タイムアタックしたわけではなかったが、それでもベストは1分56秒73を記録。その後、走行中に小雨に見舞われるも、1分59秒前半から落ちることなく、約20周走ったなかでラップ平均1分57秒中盤をキープし続けたのは衝撃的だった。



ダンロップ ディレツア ZII スターズベック

■19インチ	205/45R17 84W
275/35R19 96W	215/45R17 87W
245/40R19 94W	225/45R17 91W
■18インチ	235/45R17 94W
285/30R18 93W	245/45R17 95W
295/30R18 94W	■16インチ
255/35R18 90W	205/45R16 83W
265/35R18 93W	225/45R16 89W
275/35R18 95W	205/50R16 87V
225/40R18 88W	225/50R16 92V
235/40R18 91W	205/55R16 91V
245/40R18 93W	■15インチ
215/45R18 89W	195/50R15 82V
225/45R18 91W	205/50R15 86V
■17インチ	195/55R15 85V
215/40R17 83W	■14インチ
235/40R17 90W	165/55R14 72V
245/40R17 91W	175/60R14 79H
255/40R17 94W	185/60R14 82H



「タイムが落ちない」という噂を検証するために、時間の許す限りテスト走行を続けた田中哲也選手。実際走り込んでいっても、タイム落ちの幅は想像以上に少なく、スターズベックのポテンシャルの高さをリアルに実感したようだ。



BRIDGESTONE

DUELER H/L 850

静粛性と低燃費性を高めながら
走りも確かなオンロード専用SUVタイヤ

ブリヂストンのSUV/4×4用タイヤブランドである「DUELER」。これまでどちらかといえばオンロードから本格的なマッド路面にまで対応するラインアップを充実させてきたブランドだが、昨今のプレミアムSUV人気から、このたび静粛性や乗り心地性能を高めた「H/L850」をリリースした。

H/L850のコンセプトは「静粛性」「低燃費」「ロングライフ」の3つ。

静粛性においてはトレッドパターンに「ハイアングルラグ」を用いることで、タイヤが接地する際に圧縮される空気量を減らし、パターンノイズを抑制した。

同様に「ショート&ナロースロット」

でショルダー部分の溝量を減らし、音の発生を抑えている。これによって同じロード用であるH/L683に比べ15%のパターンノイズ低減に成功したという。

低燃費に関してはトレッド部分のパターンを3D処理することで倒れ込み等を抑制し、剛性を確保。センターブロック両端をリブで連結して接地面の動きを抑え、やはりH/L683に比べ24%も転がり抵抗を低減している。またシリカ配合トップゴムがカーボン同士の熱発生を抑え、エネルギーロスを減らしている。

こうして転がり抵抗が減り、コンパウンド内での耐破壊性能が向上することで、結果的に良好なロングライフ性能も

得ている。

静粛性を高めたプレミアムSUV用タイヤというふれこみのH/L850だが、実際の乗り味はブリヂストンらしい高い剛性感、それが生み出す安心感が主役と感じられるタイヤだった。特に荒れた路面での接地性は優秀で、トラクション性能が非常に高い。一般路での乗り心地は少し硬めだが、ハイスピード領域ではダンピング周波数が合っていて非常に快適に走れる。コーナーも安心して走行できるタイヤであった。

Technical Point



レグノから受け継ぐ静粛性

必要な走破性は確保しながらも、パターンを工夫することで高い静粛性を実現するH/L850。インナーブロックには斜めに溝を入れることで(ハイアングルラグ)、タイヤが接地する際に圧縮される空気量を減らし炸裂音を低減。サイドブロック部はショルダー溝を長短配列にして(ショート&ナロースロット)音の発生を抑えている。

DUELER H/L 850 SIZE LINEUP

■18インチ	225/60R17 99H	235/60R16 100H	215/70R16 100H
255/55R18 109V XL	215/60R17 96H	215/60R16 95H	175/80R16 91S
235/55R18 100V	275/65R17 115H	215/65R16 98H	■15インチ
275/60R18 113V	265/65R17 112H	275/70R16 114H	215/70R15 98H
225/60R18 100H	245/65R17 107H	265/70R16 112H	205/70R15 96H
235/65R18 106S	235/65R17 108H XL	245/70R16 107H	225/80R15 105S
225/65R18 103S	225/65R17 102H	235/70R16 106S	175/80R15 90S
■17インチ	■16インチ	225/70R16 103H	

Technical Point

モータースポーツ
生まれの排水性

モータースポーツ用ウェットタイヤの開発過程で生まれた「パルスグループ」(波状グループ)を中央に配置することで、広い接地面積を持つにも関わらず高い排水性を確保。中央の突起は、ハイドロブレーキングを防止する。

POTENZA Adrenalin RE002

ポテンザが提案する“走りの楽しさ”

すでにヨーロッパおよびアジア諸国で高い評価を得ている「POTENZA Adrenalin RE002」。その立ち位置はRE-11Aに次ぐスポーティタイヤというもので、より安価に高性能を楽しむことを狙いとしている。

まず特徴的なのは、中央に走るスリムな3メイングループ。タイヤの接地面を大きく取ることでブロック剛性も高まり、ドライグリップは大きく向上する。デザイン面でもショルダーブロックとインナーブロックを連結することで、

タイヤの変形を抑えている。

ハンドリング面ではセンター部分をリブ化し、さらにイン側にオフセットワイドリブを配置。これによって操舵レスポンスを高めた。

対して排水性は中央グループを「パルスグループ」とし、グループ内にディフレクター(突起)を設けてウェット性能を向上。またコンパウンドにシリカ配合ゴムを使うことで、タイヤの柔軟性を確保し、雨に限らず低温時でも早くから性能を発揮できるタイヤとなっている。

POTENZA Adrenalin RE002 SIZE LINEUP

■20インチ	245/40R19 98W XL	225/40R18 92W XL	215/45R17 91W XL
275/30R20 97W XL	■18インチ	245/45R18 100W XL	■16インチ
245/35R20 95W XL	265/35R18 97W XL	225/45R18 95W XL	205/55R16 91W
■19インチ	255/35R18 94W XL	■17インチ	
245/35R19 93W XL	245/40R18 97W XL	235/45R17 97W XL	
225/35R19 88W XL	235/40R18 95W XL	225/45R17 94W XL	

※16インチ以下省略



Continental

ContiSportContact™ 5P

一般路からサーキットまで対応する トップモデルに相応しいスポーツ性能

コンチネンタルの理想を追求した、サーキット走行も可能なスポーツパフォーマンスタイヤ。それがコンチ・スポーツ・コンタクト5Pだ。

タイヤの面構えは、左右非対称のトレッドパターン。応力を受けるアウトサイドブロックに「マクロ・ブロック・テクノロジー」を採用しているのが一番の特徴だ。この技術が面白いのは、細かくパターンを切ったアウト側ブロックの方が、一見して大きなイン側よりも接地面が広いという点。コンチネンタルによれば、ショルダーデザインは横方向に広く取られており、荷重が掛かった際にこれが放射線に広がることで、大きな接地

面積を稼ぎ出すのだという。

構造材としてはナイロンとアラミドを結合した「0度ハイブリッドベルトカバー（つなぎ目のないベルト）」が特徴的。これは周方向の剛性を高めるのと同時に、圧着時にはトレッドパターンとあいまって接地面を放射線に押し広げる特性があるという。コンパウンドは従来製品に対して約1/10も微細なカーボン粒子「レーシングカーボンブラック」を採用。これに「グリップ・レジン」を配合して、路面との密着性を高めた。

筆者はこのタイヤを一般路およびサーキットで試乗した経験があるが、確かに常温時は剛性が高く、そのコンタクトフ

ィールには高い安心感を覚えた。そしてこれがサーキット走行などの高温時になると、タイヤ全体がしなやかな特性となり、非常に粘着質なグリップ性能を発揮する。そのグリップ力からして、ある程度のシャシーチューンにも余裕で対応できるキャバがあり、またその方が滑り出してからのコントロールも存分に味わえるとすら感じた。

まさにコンチネンタルのトップモデルとして相応しいハイパフォーマンスを発揮するタイヤだ。

Technical Point



高剛性かつ柔軟な 複合ベルトカバー

0度ハイブリッドベルトカバーは、ナイロンとアラミドを結合して開発したつなぎ目のない構造材。これで周方向を覆うことで、タイヤの剛性と真円性を確保し、ステアリング操作に対して俊敏なレスポンスと正確性を実現。また高い荷重領域ではこれが放射線に広がり、コンパウンドを路面に広く押しつけグリップ性能を向上する。

ContiSportContact™ 5P SIZE LINEUP

■23インチ	275/35R21 103Y XL R01	275/35R20 102Y XL	285/30R19 98Y XL SSR MOE	255/35R19 96Y SSR MOE
315/25ZR23 XL	■20インチ	285/35ZR20 104Y XL MO	295/30ZR19 (100Y) XL R01	255/35ZR19 (96Y) XL AO
■22インチ	295/25ZR20 XL	285/35ZR20 100Y MGT	295/30ZR19 XL	265/35ZR19 (98Y) XL MO
335/25ZR22 XL	305/25ZR20 XL	295/35ZR20 (105Y) XL NO	305/30ZR19 XL R01	265/35ZR19 XL
295/30ZR22 XL	325/25ZR20 XL	245/40ZR20 (99Y) XL MGT	305/30ZR19 XL	275/35ZR19 (100Y) XL
■21インチ	245/30ZR20 XL	255/40ZR20 (101Y) XL MO	225/35ZR19 XL	285/35ZR19 XL
295/25ZR21 XL	255/30ZR20 92Y XL R01	255/40ZR20 (101Y) XL NO	235/35ZR19 91Y XL MO	245/40ZR19 (98Y) XL
255/30ZR21 XL	255/30ZR20 XL	■19インチ	235/35ZR19 XL MO	255/40R19 100Y XL AO
265/30ZR21 XL	275/30ZR20 XL	255/30ZR19 XL MO	235/35ZR19 XL (91Y) R01	255/40ZR19 XL
285/30ZR21 (100Y) XL MGT	285/30ZR20 (99Y) XL MO	255/30ZR19 XL	235/35ZR19 91Y XL	■18インチ
295/30ZR21 XL	295/30ZR20 (101Y) XL MO	265/30ZR19 XL	235/35ZR19 XL	255/35ZR18 94Y XL MO
245/35ZR21 (96Y) XL MGT	225/35ZR20 XL	275/30ZR19 XL	245/35ZR19 XL	235/40ZR18 95Y XL MO
255/35ZR21 XL	245/35ZR20 XL	285/30ZR19 (98Y) XL MO	255/35ZR19 (96Y) XL MO	
265/35R21 101Y XL AO	255/35R20 97Y XL	285/30R19 98Y XL MO	255/35R19 96Y XL MO	



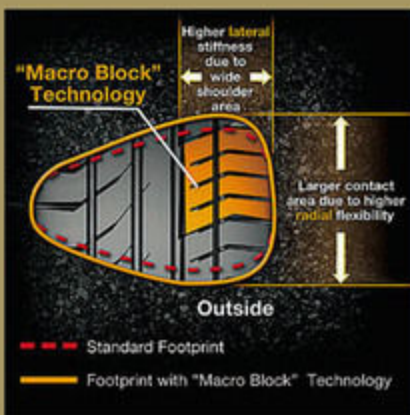
ContiSportContact™ 5

2種類のポリマーが走りに効く

ブラッグシップである「コンチ・スポーツ・コンタクト5P」の技術を搭載しながら、ウェット性能と耐摩耗性を向上させたプレミアムスポーツタイヤが「コンチ・スポーツ・コンタクト5」。左右非対称のトレッドパターン、アウトサイドの「マクロ・ブロック・デザイン」など基本的なアーキテクチャーは5Pと同様だが、独自のコンパウンド技術「ブラック・チリ・テクノロジー」には、2種類のポリマーを新たに配合した。

長い分子構造を持つ「エラスト・ポリマー」は、低速走行時の低周波数帯に反応。走行中に発生する熱を抑え、耐摩耗性と転がり抵抗を向上させた。短い分子構造の「ブラックチリ・ヴィスコポリマー」は、ブレーキング時の周波数に感応し、吸収したエネルギーを素早く熱に変換。これでタイヤは発熱し、ウェット路面で高いグリップを発揮する。速度に応じて相反する性能を発揮するタイヤ、それがコンチ・スポーツ・コンタクト5だ。

Technical Point



走行安定性と グリップ性能を両立

コーナリング時に荷重が掛かるアウトサイドのショルダーブロックを幅広くすることで横方向の剛性を確保。なおかつそのデザインに柔軟性を与え、荷重が掛かった際に接地面を放射線に拡大してグリップ性能を高める。



ContiSportContact™ 5 SIZE LINEUP

■20インチ	225/45R19 92W SSR ☆	255/35R18 94Y XL	245/40R18 97Y XL SSR MOE	255/45R18 99W SSR ☆
255/40R20 101Y XL AO	245/45R19 102Y XL MO	265/35R18 97Y XL	245/40R18 97Y XL	275/45R18 103W MO
■19インチ	245/45R19 102Y XL MO1	225/40R18 92Y XL MO	255/40R18 95Y SSR ☆	275/45ZR18 (103Y) NO
255/35R19 92Y SSR ☆	245/45ZR19 (102Y) XL MGT	225/40R18 92Y XL	225/45R18 95Y XL	225/50R18 95W SSR ☆
225/40R19 89Y SSR ☆	255/45R19 104Y XL AO	225/40R18 92Y XL AO	225/45R18 95Y XL SSR MOE	245/50R18 100W MO
225/40R19 93V XL	■18インチ	225/40R18 92W XL SSR MOE	225/45R18 91V SSR ☆	245/50ZR18 (100Y) NO
255/40R19 96W SSR ☆	245/35R18 92Y XL MO	225/40R18 88Y SSR ☆	225/45R18 91Y SSR ☆	
275/40R19 101Y MO	245/35R18 88Y SSR ☆	235/40R18 95Y XL	235/45R18 98Y XL	
275/40ZR19 (101Y) MGT	255/35R18 94Y XL MO	235/40R18 95W XL SEAL	245/45R18 100Y XL	

※17インチ以下省略

DUNLOP

GRANDTREK PT3

SUVユーザーが求める3つの性能を
高次元でバランスさせるオンロードタイヤ

エ コカーに並んで、いま着実に販売台数を伸ばしているカテゴリーがSUVである。そして一般的なユーザーが背の高いSUVを運転する場合、これまでに以上に気に掛ける性能は、直進およびカーブでの走行安定性と、ウェット性能だ。そこでダンロップは、まず従来製品であるGRANTREK PT2(グラントレックピーティーツー)に対して、PT3のパターンを最適化した。トレッドセンター部分のリップを等しく配分し、なおかつショルダー部分に「真円プロファイル」を採用することで、トレッド面の全体を均一に路面へ接地させるようにしたのだ。

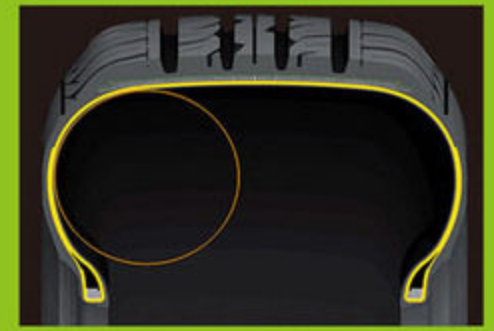
これによって直進時はもちろん、コー

ナリング時においても、タイヤの表面からショルダーにかけての接地圧が均一に分散。結果として直進性が増し、レーンチェンジでは操舵レスポンスと安定感を得た。またコーナーではロール速度が安定し、ふらつき感も減った(操縦安定性は従来比18%アップ)。応力集中する部分に補強を入れるのは有効な手段だが、トレッド全体で負荷を分担できれば、タイヤの重量も抑えられる。接地面積が増えればグリップも向上し、当然ウェット性能も上がるというわけだ(ウェット性能は従来比で6%向上)。

また車両が大きく重たいSUVにとっては、エコ性能の向上も大きな課題。

そこでPT3は「SUV専用低発熱密着ゴム」を採用した。このゴムはシリカの配合割合を従来よりも増やしており、路面との密着度が高められている。接地部分の密着度が高まれば、タイヤのスリップが減るので燃費は向上する。変性ポリマーにはゴムがムービングする際に発生する不要な熱を抑制する効果があり、エネルギーロスの防止によって転がり抵抗は11%低減。それと同時に、耐摩耗性は35%も向上したという。

Technical Point

真円プロファイルで
走安性を向上

ショルダー部からサイドウォールにかけてのラウンドプロファイルを真円に近くすることで、タイヤが荷重を受けたときの变形ストレスを軽減。高負荷が掛かったときにタイヤが正しくたわむことで不要なエネルギー消費を抑え、トレッドの接地性を高める。それと同時に偏摩耗を防ぎ、低燃費をも実現するなどエコ度は高い。

GRANDTREK PT3 SIZE LINEUP

■19インチ	235/60R18 107V	225/60R17 99V	215/65R16 98H
225/55R19 99V	265/60R18 110V	225/65R17 102H	215/70R16 100H
235/55R19 101V	285/60R18 116V	235/65R17 108V	225/70R16 103H
■18インチ	225/65R18 103H	265/65R17 112H	265/70R16 112H
225/55R18 98V	235/65R18 106H	275/65R17 115H	175/80R16 91S
235/55R18 100V	■17インチ	265/70R17 115S	
255/55R18 109V	225/55R17 97V	■16インチ	
225/60R18 100H	215/60R17 96H	235/60R16 100H	

※15インチ以下省略



Technical Point

世界発の
特殊吸音スポンジ採用

2006年に世界で初めて採用され独自の技術が「特殊吸音スポンジ」だ。このスポンジには、路面の段差や継ぎ目を超えたときに起こる、タイヤ内部の空気の振動を抑え、「空洞共鳴音」を大幅に低減する効果がある。

VEURO VE303

最上級の静粛性と、確かな操縦性
次に狙ったのは、優れた低燃費性能

高 性能ラグジュアリーカーに求められる性能を満たしたダンロップのプレミアムコンフォートタイヤがVEURO VE303。

その最も代表的な性能は、高い静粛性だろう。技術としては「特殊吸音スポンジ」が有名だが、これ以外でもVE303はラグ溝容積を55%減らす新開発のトレッドパターンで、前作VE302に対して11%パターンノイズを低減。また内部構造材には、剛性が異なる2種類のコードで作り上げた「ハイブリッドバンド」を埋め込み、ロ

ードノイズを19%も抑えた。

ちなみにこのバンドは、サイド部分の「ストリップエイベックス」と共にタイヤの剛性を引き上げており、コーナーでの安定性はもちろん、トレッド部の不要な動きを抑えることで耐摩耗性を25%向上させている。

またトレッド面ではラグ溝を減らしながらもストレートグルーブの容積が増やされ、なおかつ低発熱密着ゴムの採用によって、ウェット性能も従来から6%引き上げられている。

VEURO VE303 SIZE LINEUP

■20インチ	245/35R19 93W	245/45R19 102W	225/40R18 92W	215/45R18 93W	235/50R18 97W
245/35R20 95W	275/35R19 100W	■18インチ	235/40R18 95W	225/45R18 95W	245/50R18 100W
275/35R20 102W	225/40R19 93W	255/35R18 94W	245/40R18 97W	245/45R18 100W	225/55R18 98V
■19インチ	245/40R19 98W	265/35R18 97W	255/40R18 99W	255/45R18 103W	
275/30R19 96W	225/45R19 96W	275/35R18 99W	275/40R18 103W	225/50R18 95W	

※17インチ以下省略





GOODYEAR

EAGLE F1 ASYMMETRIC2

ドライ&ウェットで究極の性能を狙う グッドイヤーのプレミアムフラグシップ

その名の通りトレッドパターンは左右非対称。内側には72のブロックを細かく配置してパターンノイズやピッチノイズを低減し、外側には64の大型ブロックを配置することで高い耐荷重性能を実現する、グッドイヤーの最上級プレミアムスポーツタイヤが、このEAGLE F1 ASYMMETRIC2である。

そのコンパウンドには「レーシングポリマー」を採用することで路面との密着性を高めながら、そこに分子構造が長い「高分子量ポリマー」を配合して余分な発熱を抑えることに成功。なおかつ「新配合シリカ」をも組み合わせて分子の動きを最小化し、高いグリップ性能とウエ

ット性能を実現しながらも、発熱によるエネルギーロスや摩耗の抑制、転がり抵抗の低減に成功している。

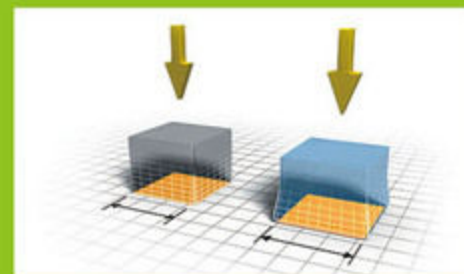
内部構造も面白い。従来の90°プライに86°のプライを重ね合わせた「クロス・プライカーカス」によってタイヤの捻れ剛性が強化され、縦方向のトラクションおよびブレーキ性能を大幅に向上することに成功した。しかしながら素材や構造を見直すことで、旧作ASYMMETRICに対して最大12%の軽量化を果たしているのである。

実際これを試した印象は、まず乗り心地の良さに感心する。タイヤ全体を通しては高い剛性を感じるのだが、トレッド

面が路面の細かい凹凸を吸収して、ノイズや微振動を上手く遮断している。非常にサラリとしたコンタクト感である。

しかしいったん荷重を掛けると路面をつかむ感触が増え、ブレーキングからの操舵には強い手応えを、アクセルに対しては高いトラクションをもたらしてくれる。サーキットでも予想以上に扱いやすく、滑り出しが穏やか。絶対的なグリップはEAGLE RS SPORTに譲るが、バランス感覚は非常に似ており、走りが楽しいタイヤだ。

Technical Point



3次元ブロックデザインが路面をつかむ

左右非対称トレッドやクロス・プライカーカス、レーシングポリマーと共にグリップ性能を高めてくれるのが「3次元ブロックデザイン」。通常の荷重領域では変形しないブロックが、ブレーキングなどで大きな荷重を受けると接地面積を拡大し、摩擦力をアップしてくれる。これによって雨の日でも、しっかりと制動力を発揮できる。

EAGLE F1 ASYMMETRIC2 SIZE LINEUP

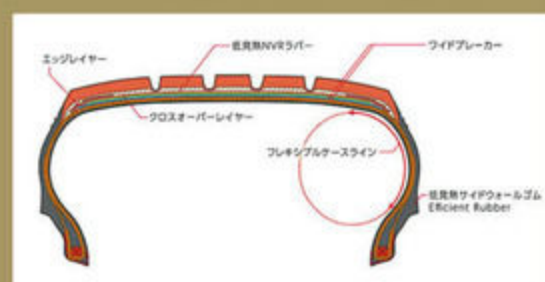
■20インチ	255/30R19 91Y XL	285/35R19 103Y XL	255/35R18 94Y XL	245/45R18 100Y XL
285/25R20 93Y XL※	265/30R19 93Y XL	225/40R19 89Y	265/35R18 97Y XL	255/45R18 103Y XL
235/30R20 88Y XL※	275/30R19 96Y XL	235/40R19 92Y	225/40R18 92Y XL	235/50R18 101Y XL
245/30R20 90Y XL	285/30R19 98Y XL	245/40R19 98Y XL	235/40R18 95Y XL	■17インチ
255/30R20 92Y XL	295/30R19 100Y XL	255/40R19 100Y	245/40R18 97Y XL	245/40R17 95Y XL
235/35ZR20 88Y	305/30R19 102Y XL	265/40R19 98Y	255/40R18 99Y XL	215/45R17 91Y XL
265/35ZR20 95Y	225/35R19 88Y XL	275/40R19 101Y	265/40R18 101Y XL	225/45R17 94Y XL
275/35R20 102Y XL	235/35R19 91Y XL	245/45R19 102Y XL	215/45R18 93Y XL※	235/45R17 97Y XL
255/40R20 101Y XL	245/35R19 93Y XL	■18インチ	225/45R18 95Y XL	
■19インチ	255/35R19 96Y XL	245/35R18 92Y XL	235/45R18 98Y XL	

※5/12発売



Technical Point

タイヤの変形を抑え剛性アップ



2本タイプのクロスオーバーレイヤーにより剛性および強度の向上を果たす。ケースラインの側面を真円化することで高負荷時にタイヤの変形を穏やかにした結果、ステアリングレスポンスの向上と同時にロードノイズを抑制。

EAGLE RVF

欧州ミニバンにも受け入れられた グッドイヤーの走安性と低燃費性能

ミニバンタイヤにも本格的な性能を。このコンセプトの下に与えられた左右非対称トレッドは、イン側に「スマート・アクティブブロック」としてアウト側と同サイズのブロックを配置したことがポイント。背の高いミニバンはロール時に重心移動が大きく、タイヤのイン側剛性を上げることでそのふらつきを抑制することができるのである。

またタイヤのラウンド比をイン側69.7%、アウト側70.9%と非対称にすることで自然なロー

ル感と安定性を実現。トレッド中央部分にはダイレクトアドバンスリブ(剛性確保)、イン側にはレスポンスリブ(路面密着性の向上)、アウト側にはサイレントリブ(静粛性の向上)とスローピングエッジ(リブの角を面取りして横方向のGを分散)を設けて、細かくチューニングしているのも秀逸だ。

ふらつきを抑えることで偏摩耗も抑制することができる。走る喜びがあるミニバンタイヤは、同時にエコ性能も備えているといえる。

EAGLE RVF SIZE LINEUP

■19インチ	225/45R18 95W XL	225/55R18 102V XL	205/55R17 95V XL
245/40R19 98W XL	245/45R18 100W XL	■17インチ	215/55R17 98V XL
225/45R19 96W XL	225/50R18 99V XL	215/45R17 91W XL	225/55R17 101V XL
■18インチ	235/50R18 101W XL	205/50R17 93V XL	215/60R17 100H XL
225/40R18 92W XL	215/55R18 99V XL	215/50R17 95V XL	

※16インチ以下省略





TOYO TIRES

PROXES T1 Sport

ヨーロッパで高い評価を得る プレミアムスポーツタイヤ

TOYOタイヤの“走りのブランド”であるPROXES。その中でも高速走行における安定性をベースに、優れたウェット性能と快適性を獲得し、欧州のプレミアムスポーツたちに認められたタイヤが、このT1 Sportである。

トレッドパターンは左右非対称デザイン。イン側はアウト側に比べワイドなグルーブを採用してウェット性能を高め、アウト側はワイドブロックを採用してコーナリング性能を重視するオーソドックスな手法を採っているが、タイヤ全体としてはイン側にもリブおよびノッチ形状を加え、剛性を引き上げている。

当然タイヤは横方向のグリップだけでなく、ブレーキング性能やトラクション性能を担う、縦方向のグリップを高める必要があるからである。ちなみに285幅以上のタイヤには、装着車の車重やパワー増を考慮してCP(コーナリングパワー)重視のパターンを採用し、車格に相応

しいハンドリングを与えているという。

またケース構造にもベルト及び補強プライ、ビードフィラー、サイドウォールに高い剛性を持たせることでトレッドおよびサイドの歪みを抑制。これによって高速走行における直進安定性とコーナリング安定性を確保し、操舵時のリニアなレスポンスを実現させている。

コンパウンドはシリカの配合を最適化してしなやかさを持たせ、ウェット性能の向上とタイヤの発熱を抑制。そこにスペシャルボンディングエージェントと呼ばれる配合剤を加えることで必要な剛性を確保している。高い剛性を持つケーシングをベースにコンパウンドでグリップをコントロールし、タイヤ全体で接地圧の最適化を図ることで、高い運動性能を持ちながらもプレミアムスポーツタイヤに相応しい乗り味を実現した。

Technical Point

接地圧分布の最適化がカギ



T1 SPORTが優れているのは荷重が掛かったときの、縦方向における接地圧の高さ。欧州プレミアムスポーツたちの車重やパワーを考慮したケース剛性をタイヤに与えることで、ブレーキング時においてタイヤがまんべんなくコンパウンドを路面に押しつける。必要ときに必要な接地面積が得られるからこそ、快適な走りが実現される。

PROXES T1 Sport SIZE LINEUP

20インチ	19インチ	235/35ZR19 (91Y)	245/35ZR18 92Y	255/40ZR18 (99Y)
235/30ZR20 (88Y)	255/30ZR19 (91Y)	245/35ZR19 (93Y)	265/35ZR18 97Y	215/45ZR18 93Y
245/30ZR20 (90Y)	265/30ZR19 (93Y)	255/35ZR19 (96Y)	275/35ZR18 95Y	225/45ZR18 (95Y)
255/30ZR20 (92Y)	275/30ZR19 (96Y)	275/35ZR19 (100Y)	215/40ZR18 89Y	235/45ZR18 98Y
275/30ZR20 (97Y)	285/30ZR19 (98Y)	245/40ZR19 (98Y)	225/40ZR18 92Y	245/45ZR18 (100Y)
245/35ZR20 (95Y)	295/30ZR19 (100Y)	255/40ZR19 100Y	235/40ZR18 95Y	255/45ZR18 103Y
275/35ZR20 (102Y)	225/35ZR19 (88Y)	18インチ	245/40ZR18 97Y	235/50ZR18 101Y

※17インチ以下省略



Technical Point



シミュレーションで 安定性を解析

静粛性ばかりでなくプレミアムスポーツに必要な高速スタビリティを確保したカギは、中央からアウト側2番目にある太いブロックだ。ワイドリブの採用でタイヤの剛性が上がり、前モデルであるPROXES CT01に対し安定性が向上した。

PROXES C1S

高いウェット性能と静粛性が 高速域で無類のリラックス感を与える

燃費性能とドライグリップを高い水準で保ちながらも、乗り心地と静粛性を自社最高水準まで引き上げたのがPROXES C1Sだ。

この細かくサイブが切られたトレッドパターンを見てもわかる通り、そのこだわりっぷりは徹底している。まずパターンノイズを低減させる手段としては、イン側ブロックとイン側から中央ブロックまでの2本のブロック側面に細かい縦溝模様の「サイレントウォール」を採用。走行時に発生する「気柱管共鳴音」(ヒューと

唸る高い音)を抑えた。

またアウト側ブロックには5種類ものパターンを用意し、その並べ方を変えることでパターンノイズを分散(5バリエーション)する。

構造材では「ワイドエッジプライ」でタイヤの振幅を抑えロードノイズを低減。ショルダー部には「ノイズプロテクションシート」を配置して振動を吸収するなど、徹底して音と振動を抑えた。結果、TOYOをして「無類のリラックス感」を謳うタイヤが完成した。

PROXES C1S SIZE LINEUP

22インチ	285/30R21 100W	19インチ	275/40R19 105W	225/40R18 92W	245/45R18 100W
295/25R22 97W	245/35R21 96W	275/30R19 96W	245/45R19 102W	235/40R18 95W	225/50R18 95W
21インチ	20インチ	245/35R19 93W	18インチ	245/40R18 97W	235/50R18 101W
295/25R21 96W	275/30R20 97W	225/40R19 93W	255/35R18 94W	215/45R18 93W	245/50R18 100W
255/30R21 93W	245/35R20 95W	245/40R19 98W	265/35R18 97W	225/45R18 95W	

※17インチ以下省略





YOKOHAMA

ADVAN Sport V105

レーシングテクノロジーが作り上げた 超高速領域でのコンフォートネス

ADVAN Sport V105は、ニュルブルクリンクでその性能を徹底的に磨き上げたタイヤだ。彼の地では、通常起こりえないほどの様々な入力、絶え間なく“立体的”に起こるからである。

そこで得た技術の中でも、特筆すべきはウェット時のコンストラクション・コントロール性能だと思えた。V105は左右非対称トレッドを採用し、その中央に3本の排水グループを配置しているのだが、これがコーナリング時になると、V105では地面中心にピタリと収まるように計算されているというのである。

またコンパウンドの表面形状をラウンドさせることで、接地時の面圧を均一化する工夫もなされている(マウンド・プロファイル)。コンパウンド自体も、ゴムにしなやかさを与えるマイクロシリカを増量し、これに「シリカ分散剤」を配合することで分子を均一拡散。極めつけに

はヨコハマ独自の「オレンジオイル」を加え、高いグリップ性能を得ている。

こうしたコンパウンドチューニングを支える構造の核となるのは、「マトリックス・ボディ・プライ」と呼ばれるカーカス構造だ。通常ラジアルタイヤは周方向に対して90°の角度でコードを配置するが、V105はこれに角度を付けることで、周方向の剛性を高めている。というのもこれをビード部で折り返すとカーカスは網の目となり、サイド剛性が上がるのだ。

こうした高性能技術を満載するV105だが、運転した感覚は非常にプレーンなものも新鮮だ。高速走行における絶対的な剛性感を感じつつも、操舵感覚はとても滑らかで、コンパウンドに依存する感触がない。通常は転がり抵抗が少なく、荷重を掛けるほどにグリップが立ち上がる。熱血ADVANのイメージをさらりとかわす、大人のハイパフォーマンスタイヤである。

Technical Point

強度を上げつつ軽量化



V105ではマトリックス・ボディ・プライ以外の構造材も進化している。補強材として重ねられるレーヨン・ボディ・プライは温度依存性が低く、高負荷時でも性能を持続。スチールベルトはエッジを重ねて巻くことで高い耐久性を確保。こうしてタイヤの剛性と強度を高めながらも、前作V103と比べ4.6%の軽量化を果たしている。



ADVAN Sport V105 SIZE LINEUP

■20インチ	285/30ZR19 (98Y)	275/40ZR19 (105Y)	225/40ZR18 92Y
255/30ZR20 (92Y)	295/30ZR19 (100Y)	245/45ZR19 98Y	245/40ZR18 97Y
285/30ZR20 (99Y)	225/35ZR19 88Y	■18インチ	255/40R18 99Y MO
255/35ZR20 (97Y)	235/35ZR19 (91Y)	255/35ZR18 94Y	255/40R18 95Y MO
■19インチ	255/35ZR19 (96Y)	265/35ZR18 97Y	265/40ZR18 (101Y)
255/30ZR19 (91Y)	265/35ZR19 (98Y)	285/35R18 97Y MO	225/45ZR18 95Y
265/30ZR19 (93Y)	255/40ZR19 (100Y)	285/35R18 97Y MO	245/45ZR18 100Y

※17インチ以下省略

Technical Point



非対称トレッドが安定性を高める

アウト側のセカンドリブはイン側よりも太くなり、またカーカスをビードから折り返してショルダーブロック部まで巻き上げた専用構造によって、高速道路でのレーンチェンジなど負荷が大きい場面でも高い安定性を実現。

ADVAN dB

“ADVANクレジットのdB”で 新たな境地を開いた意欲作

かつて「エコ」の代名詞だった「DNA」ブランドがADVANと融合し、ヨコハマタイヤにおけるラグジュアリーブランドの頂点に立った。それがADVAN dBというタイヤだ。

その特徴は高い静粛性。中央両側のセカンドリブには、タイヤが接地した際に起こる放射音を封じ込める「サイレントツイングループ」を投入し、イン／アウト側のショルダーには立体的に溝が入った3Dサイブと通常サイブを交互に配列してパターンノイズの周波数を分散。な

おかつトレッド面のピッチを大小5種類にランダム配置することで、これを低減する工夫がなされている。

その運転感覚は非常にマイルドで、タイヤ全体が上質なダンピングを持ち、穏やかなグリップの立ち上がりで路面をつかむ。静粛性は音のみならず振動の抑制でも達成されており、結果的にタイヤの状況がつかみやすいため高い操縦性を得ていると感じた。日本のアベレージ速度においてベストな選択だろう。

ADVAN dB SIZE LINEUP

■20インチ	265/30R19 93W	245/40R19 98W	235/40R18 91W	245/45R18 96W
275/30R20 97W	275/30R19 96W	245/45R19 98Y	245/40R18 93Y	235/50R18 97W
245/35R20 95W	235/35R19 91W	■18インチ	215/45R18 89W	245/50R18 100W
275/35R20 98W	245/35R19 93W	265/35R18 93W	225/45R18 91W	
■19インチ	275/35R19 96W	225/40R18 88W	235/45R18 94W	

※17インチ以下省略





MICHELIN

Pilot Sport Cup2

UHPスポーツカーに贈る “公道も走れるサーキットタイヤ”

ミシュランが世界のウルトラハイパフォーマンススポーツカー(UHP)に向けて開発した公道走行可能なサーキットタイヤ「パイロットスポーツカップ」が、2世代目へと進化した。

進化の内容としては、耐久レースから生まれた3つのテクノロジーを投入しているのがトピックである。

ひとつはトレッドの両サイドで異なるゴムを採用した「バイ・コンパウンド」。アウト側にはハイグリップなゴムを用いて、荷重が大きく掛かるコーナーでも優れたグリップ性能を実現。対してイン側

には、剛性重視のゴムを採用して、高いコントロール性能を発揮している。

またショルダー部分には補強材を追加し、サーキット走行におけるタイヤの耐久性を確保した(トラック・ロンジェビティ・テクノロジー 2.0)。そして最後は、これまで割り切りを見せていたウェット性能に「アクア・ディープ・グループ」で対処。前作に比較して23%の深溝構造(5.4mm)とし、ハイドロブレーニング性能を高めてきたという。

ウェット路面は試せなかったので言及できないが、ドライグリップの性能は非

常に高かった。ただしそれはやみくもなグリップ力ではなく、ミシュランらしいタイヤ全体で路面をつかむグリップ感だ。

相変わらず縦方向のグリップは驚異的だが、横方向のグリップも確実に上がっており、ターンインからの滑り出しが穏やかなため積極的にトラクションを掛けていくことができる。スポーツドライビングの要であるヨーの出し方や、アクセルの踏み方を色々と試すことが

できるため、これで走り続けられれば運転の幅は確実に広がると感じた。まさにこれはドライバーを育てるタイヤである。

Technical Point



アウトサイドショルダー部の補強に注目!

「トラック・ロンジェビティ・テクノロジー 2.0」は、アウトサイドのショルダー部分に補強材を入れることで、タイヤのライフを延ばす技術。大きな荷重を受けてもタイヤが倒れ込まないので接地面積は大きく保たれ、かつサイドウォールの変形も抑えられるため不要な滑りと、たわみから発生する熱を抑えることが可能となった。

Pilot Sport Cup2 SIZE LINEUP

■21インチ	305/30ZR20 (103Y) XL NO	265/35ZR20 (95Y) NO	265/35ZR19 (98Y) XL
325/30ZR21 (104Y) NO	325/30ZR20 (106Y) XL MO	■19インチ	275/35ZR19 (100Y) XL MO
■20インチ	245/35ZR20 (91Y) K1	295/30ZR19 (100Y) XL	
305/30ZR20 (103Y) XL K1	245/35ZR20 (91Y) NO	235/35ZR19 (91Y) XL	

問い合わせ/日本ミシュランタイヤ お客様相談室 ☎0276-25-4411 <http://www.michelin.co.jp/>



PIRELLI

P ZERO

伝統の左右非対称パターンが ドライ/ウェット性能を両立

フェラーリF40のOEMタイヤとして登場して以来、超高性能スポーツカー用ハイパフォーマンスタイヤの代名詞となったP ZERO。その後は細分化が進み、P ZERO CORSA SYSTEMやP ZERO TROFEOといった、サーキットのドライ性能に振ったモデルたちが続々と登場する。オールラウンドな使用状況においてはP ZEROが高いパフォーマンスを発揮し続けており、今でもフェラーリなどウルトラハイパフォーマンスカーたちの認証タイヤとして活躍している。

伝統の左右非対称トレッドパターンは、大きなショルダーブロックを持つアウト側トレッドがコーナリング時の耐荷重性能を受け持ち、優れたハンドリング特性を実現。中央の3本リブは剛性が高く、均一な接地面積を確保することで縦方向のグリップ(ブレーキング及びトラクション性能)を向上させている。

対してイン側トレッドはSストリームデザインと呼ばれるパターンの排水性を担当するブロックで、3本の太いストレートグループと共にウェットグリップの向上に貢献。ちなみにトレッド全面を覆うS字パターンは、2本目のリブに入った斜めのラインにパターンノイズ等の走行ノイズを抑制する役割を持たせている。

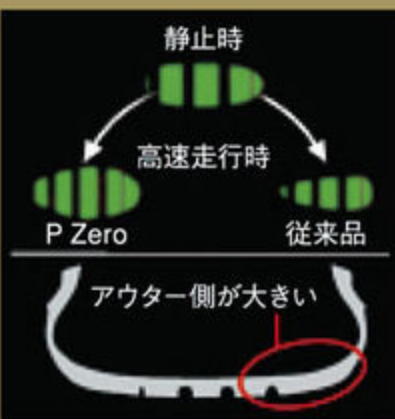
またP ZEROはトレッドデザインのみならずそのプロファイル(形状)も非対称に作られている。そしてこれがナイロンとアラミドのコードを混合して作られた「ハイブリッドコード(カーカス)」と組み合わせることで、300km/h以上の超高速域でもタイヤを膨張させずに、安定した接地面を得ることを可能としている。

乗り始めてすぐにわかる高いグリップ性能と、超高速域での安定感。それがP ZEROの一番の特徴だということができる。

Technical Point

オーバー 300km/hで 接地面積を確保

アウト側ブロックの表面積および体積を大きくすることで、300km/hを超えた速度域でもタイヤの変形を抑え接地面積を確保。またハイブリッドコード製のカーカスを用いて、遠心力や熱による膨張を防いでいる。



P ZERO SIZE LINEUP

■21インチ	245/30ZR20 (90Y)	235/35ZR20 (88Y)	275/35ZR20 102Y XL	245/40R20 99Y XL
325/25ZR21 (102Y)	255/30R20 92Y	245/35R20 95Y	275/35ZR20 XL	245/40ZR20 (99Y)
255/30ZR21 (93Y)	255/30ZR20 (92Y)	245/35ZR20 (91Y)	275/35ZR20 XL	245/40ZR20 (99Y) XL
275/30R21 98Y XL	275/30R20 97Y	245/35ZR20 (95Y) XL	275/35ZR20 (102Y)	255/40ZR20 XL
245/35R21 96Y XL	275/30ZR20 (97Y) XL	255/35R20 97Y XL	275/35ZR20 (102Y) XL	255/40ZR20 (101Y)
265/35R21 101Y	285/30ZR20 (99Y) XL	255/35ZR20 XL	285/35ZR20 (100Y)	255/40ZR20 (101Y) XL
275/35ZR21 (103Y)	295/30ZR20 (101Y)	255/35ZR20 (97Y)	295/35ZR20 (105Y)	265/40R20 104Y XL
275/35ZR21 (103Y) XL	295/30ZR20 (101Y) XL	255/35ZR20 (97Y) XL	295/35ZR20 (105Y) XL	275/40ZR20 (106Y)
245/40ZR21 (100Y) XL	305/30ZR20 (103Y)	265/35R20 99Y	305/35ZR20 (104Y)	275/40ZR20 (106Y) XL
265/40ZR21 XL	305/30ZR20 (99Y)	265/35ZR20 (95Y)	315/35ZR20 (106Y)	
■20インチ	225/35R20 90Y	265/35ZR20 (99Y)	335/30ZR20 (104Y)	

※22インチ及び19インチ以下省略



お喋り工房

GENROQ
Taro's
OSYABERI
KOUBOU



連載 92 回

東京の都市計画を探る 編

お喋り① 未来のモビリティ社会 ヨーロッパ大都市の変化

三年前のこと。東大駒場校で学生たちと、未来のモビリティ社会についてディスカッションする機会があった。そこで太郎は「クルマだけが進化しても、社会を変えられないのではないか」という話をさせてもらった。というのは2005年以降、ヨーロッパの各都市が未来社会を真剣に考えるようになり、変化し始めたのを実際に見てきたからだ。

パリ、ベルリン、アムステルダム……。中世の歴史的遺産と共存しながら街を再生してきた大都市。日本、特に東京にあてはめれば、北米やオーストラリアなど、歴史が浅く、広大な土地の中で発展する街づくりよりも、ヨーロッパのようなやり方を学べば、新たな展開が見えてきそうだと、太郎は思っていた。

例えばパリ。注目は「ヴェリブ」というレンタル自転車だ。フランスは自転車天国と言われてきたが、専用レーンに加え、地下鉄の駅周辺には駐輪場が設置されていて、十分なインフラが整っている。だから乗り捨て自由なレンタル自転車、ヴェリ

ブが成立しているのだが、借りる時はパスモのようなカードで簡単に決済が可能で、最近では電動アシスト自転車も普及。お年寄りが使っている。将来的には、二人乗りの電動コミューターカーやカーシェアリングの導入計画もあるパリだが、同じフランスのナントの例も興味深い。実はナント、EU（欧州連合）の政策で

あるCITYTRANS（シティ・ヴィタリティ・サステイナビリティ）という街再生プロジェクトの先駆的な役割を果たした都市として知られている。もともと造船で発展したものの不況によって衰退してしまっただが、大胆なモビリティ計画を実行して、街が生まれ変わった。

具体的には、街の中心部の制限速

度を30km/hと決め（ゾーン30）、まず信号機をなくしてしまった。中心部は路面電車、バス、クルマ、バイク、自転車、歩行者などがお互いに安全を確認しながら道路を利用する。小学校がある場所は速度制限をさらに厳しくしてゾーン15に設定。街の中心部はインテリジェントボラード（鉄柱）を設置して、そこで生活してい

る人以外のクルマを排除した。こうしたモビリティを関連させた都市計画を2000年頃から始めたナントだが、最終的にはモビリティ自体も排気ガスを出すエンジン車両ではなく、EVにシフトさせるシナリオを描いているようだ。

お喋り② 環境が整っていない日本 進まない都市計画

もしコミューターカーとしてのEVが都市の移動手段となると、排ガスは少なくなるし、騒音も減る。信号がないから景観も良い。つまり過ごしやすい街ができる。日本の場合は、どうしても自動車やハードウェアの話が先行し、クルマを売るための補助金や政策が打ち出される大企業目線だが、都市計画は市民目線が大切で、街とセットでクルマを進化させる必要がある。だから、新しいモビリティ社会は国がつくるのではなく、市民がつくり上げるものだ、太郎は考えている。

これまで日本でも「街を変えよう」という声が出ていたがなかったのかといえば、そうではない。幸か不幸か、大震災後に津波で被災した街の復興





マッカーサー道路(環状二号線)

始まりは1946年。戦災復興院が新橋から赤坂、四ツ谷を経て神田佐久間町までの約9.2km、幅100mの道路として建設を計画した。GHQが米国大使館から竹芝桟橋まで軍用道路整備を要求したとの俗説からマッカーサー道路と呼ばれたが計画は消滅。1989年に再開発事業によって計画は復活し、今回溜池から新橋までの約1.4kmが開通した。ゲートブリッジまで繋がり、オリンピックでは選手村から各競技場を結ぶ道路として活用される。



元帥がこの道路計画を唱えたというのは伝説であるが、100m道路の必要性を訴えていたのは事実のようだ。もともと戦後復興のために自動車産業を推し進められた背景には、アメリカの考えが強く影響していたし、当然ながら道路建設も後押ししていたという。その昔、太郎の父は「東京は二回も焼け野原になった」と生前語っていたが、一度目は1923年(大正12年)に起きた関東大震災、二度目は1945年、太平洋戦争下の東京空襲。その度に都市再生計画が考案されたが、戦後は国力も大きく大胆な再生はできなかった。しかし、戦前から東京には高速移動できる高速道路の必要性を訴えていた官僚もいた。1931年(昭和6年)に羽田飛行場が開港し、都心と結ぶ自動車専用道路をつくり、100km/hで走れる高速道路が考案されていたのである。まだ自動車が普及していない時代に未来を見据えていた人がいたとは驚きだ。

とはいえ東京都心は、土地買収が容易ではなく、スペースの確保が難しかったため、首都高速は運河を埋めたり干し固めたり、東京湾の上を通したりと、建設は簡単ではなかった。それでもなんとか東京オリンピックに間にあって完成したが、山手線の内側の道路整備はうまく進まなかったという。その後、トンネル工法などが進化し、道路の建設方法が多様化したことなど、さまざまな問題をクリアして今回取材したマッカーサー道路が約70年の時を経て完成に至った。現代の名称では、環状二号線となり、もともと外側を走るのが環状八号線であり、もともと内側を走るのが環状一号線の内堀通り。この環状道路の基本計画は、関東大震災後に考えられたものである。

が新都市計画として進められているのは誰もが知るところ。しかし、どこまで未来思考なのか不安な一面がある。例えば、富山のようにLRT(ライトレールトランジット路面電車)を設置した街では、首長さんたちの権限でいろいろなことができるのは地方の強みとはいえ、予算面での厳しさゆえに、どうしても政府に頼りがちなのが現状だ。また計画を立てても実行できていない街も多く、静岡の浜松は30年前にトランジットモーター車を計画していたが、いまま実行できていない。その結果、街がどんどん衰退していった。街の中心部は生活空間と割り切り、自動車の流入制限を実施すると、どう変わるだろうか。そこにEVの小さなコミュニティカーがあれば、お年寄りも自由に移動できて、人の動きが生まれると思うのだが……。

とはいえ、浜松のような地方都市はまだ再生しやすいだろう。問題は

第二次世界大戦後の日本に、進駐軍として駐留していたマッカーサー

お喋り③ マッカーサー道路が開通 戦後の東京を振り返る

首都東京だ。オリンピックが決まったので、お台場を中心に都市再生計画が色々と動き出している。先日、マッカーサー道路が開通して話題となり、舩添都知事が日本橋の首都高速などを大改良する考えを明らかにするなど、東京にも変化が訪れようとしているタイミングではある。

関東大震災から90年。次の東京オリンピックで、ある程度の都市計画が実行されるとしても、約100年の時間が経ってしまった。途中、戦争という悲劇が起きてしまい、遠回りせざるを得なかったものの、大都市が再生するのに、かくも多くの時間が必要だったとは。しかし今度こそ、未来を見据えた新しい都市を再生させる必要がある。その意味では、自動車が街の中心部まで自由に移動できる東京の道路計画、交通システムから見直すべきではないだろうか。と、太郎はマッカーサー道路をラングラーで走りながら強く感じた。

お喋り④ 交通システムから見直せば 新たな世界が広がる!?



Jeep Wrangler Unlimited SAHARA

今回太郎が連れ出したのは、ジープ・ラングラー アンリミテッド サハラ。最近アウトドア志向が強い太郎の琴線に触れる走破性とスタイルが「シテュースでどれくらいの実力を発揮してくれるのか」、純粋に興味を持ったからだ。実際走ってみると、3.6ℓ V6DOHCエンジンは284ps/35.4kgmというスペック以上にパワフルなドライブフィールで、瞬間的な加速が欲しい時にもレスポンス良く応えてくれた。都会にはミスマッチにも思える武骨なフォルムが実に個性的で、注目度は圧倒的だった。車両本体価格は409万3200円(本革シート仕様は425万5200円)。

首都高速八重洲線から続く東京高速道路会社線の下、コリドー街にて。この区間は首都高速道路より歴史が古く、日本で最初の高架無料自動車道であり、1959年に約2kmの一般自動車道として誕生した。その建設費と運営費は高架下のテナント料で捻出している。その成り立ちを調べてみると興味深い道路が東京にはたくさんある。

哲也の部屋。

第16回

中嶋 悟【前編】

「日本からF1に挑んだパイオニアの言葉」

哲也…中嶋さんがF1参戦を実現した当時は、今よりもずっとヨーロッパのレースが遠かった時代ですね。中嶋…そうですね。遠くて、遠くて、本当に遠かった（笑）。1978年にイギリスまで行ってF3に参戦したけれど、その時に自分達レーシングドライバーが日本で置かれている立場と、ヨーロッパでの状況がまったく異なることに愕然とした。自分達は暴走族のように扱われていたし、日本の企業はレースにあまり興味がなく、好き者が勝手に走っているような時代だった。

哲也…そんな状況で、スポーツとして確立していたヨーロッパのレースを突きつづけた。

中嶋…F3と併催されていた本物のF1イギリスGPを見た時に、国を挙げての盛り上がりで心底驚かされた。そこそそスタンドには観客がいっぱいいいて、王室からも観戦に来ている。空軍のアクロバット飛行まで

あったからね。観客もおじいちゃんから子供まで、あらゆる世代がいた。まるでオリンピックのようで、国としてモータースポーツを認めているように感じたんだ。

哲也…70年代の日本では、考えられない世界が広がっていた。

中嶋…そう。この場で走らないと本物じゃないって思った。「このF1を走ってみたい」ってね。

哲也…その時、自分の目でF1を見ていなかったら、きっと違った人生になっていたんじゃないかな。

中嶋…もしヨーロッパに行っていなければ、ずっと日本でレースを戦っていただろうね。向こうでコテンパンに負けて、「オレにはこしかなない。ここで戦って初めて、ドライバーとして完成するんだ」って決意して帰ってきたから。

哲也…それ以前からホンダはF1に出ていた時代がありました。自分の夢をどうやって実現しようと思っ

プロレーシングドライバー田中哲也が、今最も話を聞きたい人物を招き、その想いを聞く「哲也の部屋」。今回のゲストは日本人F1ドライバーのパイオニアである中嶋悟氏。前編では世界最高峰の舞台、F1グランプリで戦うべく、単身ヨーロッパに渡った当時のことを中心に話を聞いた。あのドライバーとの裏話が飛び出す一幕も!?

TEXT●入江大輔 (Daisuke Irie) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama) / モビリティランド

レーシング
ドライバー
本音×対談



PROFILE 中嶋 悟 Satoru Nakajima

1953年2月23日生まれ。学生時代にカートを始め、1973年にレースデビュー。その後、国内トップカテゴリーF2シリーズで5回ものチャンピオンを獲得し、1987年にF1へとステップアップ。日本人初のパーマネントF1ドライバーとして、ロータス、ティレルから1991年まで参戦。ドライバー引退後は、ナカジマレーシングの総監督として、スーパーGT、スーパーフォーミュラへの挑戦を続けている。

たのでしょうか？

中嶋…日本に帰って来てもやっぱりF1は遠いよね。1977年、1978年に富士でF1を開催したけれど、あれは花火みたいなもので、定着はしていなかった。それで自分がヨーロッパでレースをするにはどうすればいいのか考えて、当時ヨーロッパに最も精通していた、生沢徹さんのi&iレーシングに移籍した。1982年に初めてヨーロッパF2選手権を戦うことになったけれど、結局は金欠で帰って来た。そんな経緯もあって自分の会社を1983年につくったんだ。

哲也…そこからF1への視界が開けていくわけですね。

中嶋…そうだね。その頃になるとホンダがF2やF1の活動をスタートしていたから、「オレには、もうこれしかないな」って。

哲也…ボクらの世代のドライバーは、中嶋さんがF1に参戦したことでテレビ中継も始まって、それに憧れた人が多いんです。でも、やっぱり最初に出ていく存在は、本当に大変だったと思うんですよ。

中嶋…大変だったねえ。でも、比較されないから、楽だったかもしれない(笑)。それこそオレの後に続いた人達は、必ずオレという存在と比べられるからね。まあ、自分は他人からアレコレ言われても気にならなかったけれど、それに、自分がやりたいことに関しては、誰にも負けたくないと思っていた。

哲也…その強い思いもあって、日本でF2を3連覇。ついに1987年にはロータスで念願のF1参戦を果たしました。F1に乗っている当時、チームメイトはいつも速いドライバーばかりでしたよね。

中嶋…そうだよ！ チャンピオンば

「中嶋さんがF1に参戦していた頃はいつも速い連中と組んでいましたね」



Tetsuya Tanaka



Satoru Nakajima

「セナはやっぱり別格だったな
彼には全てがゆっくり見えていた」

っかり(笑)。アイルトン・セナ、ネルソン・ピケ、ジャン・アレジ……アレジはチャンピオンになれなかったけれど、みんな速かった。

哲也…やっぱり強烈でしたか。

中嶋…特に最初のシーズンに組んだセナは格別に速かった。ピケは時々、オレの方が速かったかな。彼は3回もチャンピオンを獲っていて、すでにモチベーションを保つのが難しくなっていたし、下り坂だったかな。でも、セナはまさに上がって行くこととするところだった。もう比べようもない状態だったよ。

哲也…あの当時のセナは、日本でテレビで見えていても、凄まじい勢いがありました。

中嶋…1回も勝てなかった(笑)。

哲也…日本人でセナと一緒に戦ったドライバーは誰もいない訳です。チームメイトとして、間近で凄さを目の当たりにしたんですよ。

中嶋…わかつちやいるけれど、「彼のような走りではできません」って感じだったな。自分としても、大きな夢を持ってF1にやって来たけれど、「凄いとこにきてしまった……」と痛感した。何が違ったんだろうなあ……。彼には世の中の全てがゆっくり見えていたんだと思う。

哲也…ゆっくり見えていたら、どんな操作でもできちゃいますよね。

中嶋…ましてやF1で1年目だった



2014年シーズンもナカジマレーシングの監督として、スーパーGTとスーパーフォーミュラに参戦する中嶋氏。引退後20年間、日本のレースのトップカテゴリーで活躍を続けている。

からね。それまでのF2時代は日本にきている外国人ドライバーと戦って勝つこともできたけれど、それとはまったく別物だった。自分の肉体で、あのクルマをコントロールすること、あれだけの力が必要かと。1年目はそんな感じだった。

哲也…当時はパワーステアリングもないし、Hパターンのギヤシフトでしたもんね。

中嶋…5年間、F1で最も大きなアドバンテージは、体重が一番軽いことだった。アラン・プロストでもオレより5〜6kgは重かったんじゃないかな。やっぱりトータルフィジカルが足りなかったね。予選一発でも猛烈に体を使っただよ。

哲也…当時のニュータイヤでの1周のアタックは、ある意味で決勝よりもキツそうですね。

中嶋…34歳ということもあって、「こいつらは化け物だ」って思ったね。スピードよりもむしろフィジカルが強さに驚かされた。

哲也…次回もF1から、その後の監督としてのキャリアまで、お話を聞ければと思います。(後編に続く)



1987年にロータスからF1デビューを果たし、1990年にティレルに移籍。1991年まで5シーズン戦った。引退後も日本GPでは、自身がドライブしたF1マシンでデモンもやっている。



シンガポールに
学べ!

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「オレの話を聞け」。

15回目に取り上げるのは、旅行で立ち寄ったシンガポールで感じたこと。日本以上に資源のないシンガポールが発展しているのはなぜか? そこに未来へのヒントを見いだす。

TEXT●太田哲也 (Tetsuya Ota)

PHOTO●(株)スポーツライビングジャパン

太田哲也の
オレの話を聞け!

ジム・ロジャースに惹かれて

「車高をトラックのように高くして妙なカタチに仕上げた黄色いメルセデスSLで、3年間に渡って116カ国25万kmを旅したジム・ロジャースという冒険投資家がいる。著書を読んで、氏の現状把握と未来展望力は本物だと思い、以来彼の言動を気にしていた。そうしたら最近、彼がシンガポールに移住したことを知った。そうか、時代はシンガポールなのか! とすれば様子を見に行ってみようか。治安もいいし街もきれいらしい。老後を送るのに良いのかも。そんな気持ちで出かけてみた。

取得コストがめちゃ高い高級車

シンガポールに対する事前のオレの知識といえば、頭がライオン下半身が魚のマーライオン。美人揃いのCAとフルフラットのビジネスシートのシンガポール航空。あるいはF1ナイトレース。ビルの上に船を載せた形状のマリーナベイ・サンズホテルは、ソフトバンクのCMでスマップが屋上のプールサイドを歩いた。そんな程度の知識だった。我ながらミiserableだ。

その他、タバコのポイ捨て禁止、麻薬は死刑、街がきれいで治安が良い。そしてアジアの中でも発展著しい国といったところか。

といっても所詮新興国、高が知れているだろうと思っていた。ところが、日本よりもすごかったのだ。

まずは走っているクルマだ。メルセデス・ベンツ、BMW、アウディ、アルファロメオはざら。ジャガー、アストンマーティン、ランボルギーニ等、GENROQ的なスーパースポーツやプレステージカーが普通に

走っている。東京の港区や世田谷区あたりよりもすごいのだ。

日本車だとランエボとかインプレッサとかRX7などのカスタムカーが目についた。

さらに街を走るすべてのクルマが、タクシードも含めて新しくきれい。

これは10年を経たクルマは廃棄しなければならぬかららしい。

シンガポールの面積は国全体で東京23区とほぼ一緒くらいしかなく、とても狭いが、公共交通機関が発達し、地下鉄とバス路線が網の目状に巡っている。利用した郊外の駅には構内にバスターミナルがあり、親切な案内係もいて、すぐに乗り替えてきた。バスも頻繁に来た。タクシー

もすぐにつかまる。つまり自家用車を移動の道具として乗る必要性が少ない。にもかかわらず高級車や新型車が街にあふれている。クルマが「道具」としてではなく「ステータス」の一部として存在しているのだ。オレはそこに共感した。

しかもクルマの値段は尋常じゃない。税金など諸経費を含めて約200%増し。つまり500万円のクルマを買うには1500万円が必要な計算だ。それでも売れるのだから、よほど経済が順調で雇用が安定しているのだろう。

小さな面積しかなく、資源もなかった国が、近年は右肩上がり経済成長を続けている。どうやってそ

んな発展を遂げたのだろうか? 現地に着いたらそんなことに興味を持った。

普通のOLがBMWを所有

答えに行き着く前に、もう少し街の様子を見てみよう。驚いたのは駅のエスカレーターのスピードがとても速いことだ。老人だと危険じゃないかなと思いついてみたが、乗客のほとんどが若い人だった。どこにかしこも人が多い。現地の人によると仕事はたくさんあり、給料も高いという。ちなみに地下鉄の広告には電話受付及び事務職の女性で月給が邦貨にして35万円以上と出ていた。日本よりかなりよい。ビジネス主体で街が動いている印象だ。

夕方、オフィス街で、仕事を終えたちよつとイイ格好をしたOL風の女性が、パーキングに停めていた自分のBMWに乗り込んだ。似た光景を幾度か見た。車両代は高いが雇用が安定しているため、ローンで購入する人が多いらしい。

街全体が浮かれている、成長し続ける明るい未来を感じる。所詮新興国と思っていたが、実際は高層ビルが立ち並び、しかも日本のような雑居ビルがなく、東京港区青山辺りにあるような、デザイン



世界三大がっかりとも言われるマーライオンは、大小が背中合わせで佇んでいた。大したものではないが、それを観光資源にするまでブランディングしたことに注目したい。観光収入は日本を上回る。対岸には船の形をしているマリーナサンズホテル(スマップが屋上のプールサイドを歩いた)が見える。



シンガポールはどこの駅も人にあふれている。地下鉄の構内はとてきれいでシステムチック。公共交通機関が発達しているため、クルマは移動の道具としては必需品ではない。





旧きイギリスの様式を色濃く残したラッフルズホテルは雰囲気良かった。アジアには行きたがらない妻もラッフルズには泊まってみたいと。日本の「オモテナシ」以上にサービスが行き届き、心からサービスしようという気持ちが伝わってきた。廊下には宿泊した皇室や女優の写真が並び。昨年は元F1ドライバーのジョニー・ハーバーとデimon・ヒルも来たようだ。庭園には様々なプレステージカーが停車していた。

他力本願政策が成功

性の高いお洒落な建物が多い。さらにどこに行っても建設ラッシュだ。日本のバブル期よりもっとすごい感じなのだ。

もともとは150年の間イギリスの植民地で、1963年にマレーシアに統合された。しかしその2年後、マレーシアから突然追放されてしまった。

資源はない。水も人材も乏しい。土地も狭く、技術も何もない国だった。だから独立時に自力で経済成長できる見込みはまったくなかった。そこで日本とは全く別の成長戦略を立てた。

キーワードは他力本願だ。

日本のやり方が、モノ作りを自前

で進めてノウハウを蓄積する方式だ。としたら、シンガポールは他国からモノや人を呼び寄せる環境をつくる政策を進めたのだ。

シンガポールの成功の象徴ともいえるのが、美しいマリナ湾を望むマリナベイ・サンズホテルなどの建造物だろう。しかしここは昔は汚泥の溜まり場だった。政府がバラックや作業場などに立ち退きを命じて徹底的に整備した。

今では対岸に金融街、世界中の銀行や保険会社、ファンド会社がひしめき合っている。膨大な金の流れのハブとしての地位を手に入れた。

また多くの多国籍企業がアジア進出の作戦本部として転入、ここを拠点に周辺諸国にビジネス展開していく考え方だ。

こうした成功を実現できたのは、法人税と所得税を下げて、企業と優秀な人材を呼び込む施策を徹底的に行ったことだ。さらに汚い町を改善して、きれいで安全な街を作って、働き手や投資家、富裕層が集まって来てくれる環境を整えたからだ。

地下鉄の発券もエレベーターのスピードも何から何まで効率的で、頭のよい人が考えた感じがする。この背景にあるのは教育で、公用語は英語に統一されている。そうやって世界の頭脳を呼び集めた。冒頭のジム・ロジャースが移住を決めた理由のひとつは、自分の娘に高度な教育を与える環境があるからだ。世界中の頭脳を呼び寄せる仕組みを作ったのだ。

日本との違い

こうしたシンガポールの手法は、現在、不景気で様々な問題を抱える日本にとってヒントになるのではないか。

本来、国家にとって最も大切な



こんなおばちゃんでもカスタムカーに乗っていたのには驚く(右側の青いスバルから降りてきた)。カスタムカーや高級車の整備をするショップが集まった工業団地にも足を向けてみた。ここではアルファGTが人気のようで、スポーツマフラーへの交換は定番のようだ。しかし日本ほどクオリティは高くないからビジネスチャンスがあるかも!?



いいクルマに乗りたくなる

は経済と雇用だろう。それを改善するには海外から投資を呼び込むべきなのに、日本政府は企業からも人からも税金を取ることをばかりを考えている。人々は生活防衛のため欲望を抑え、安いもの、安いものと求めている。経済意欲が低下して企業の業績が下がり、優良企業は海外に転出、赤字企業だけが日本に残る。ますます雇用が悪くなる。

実際にシンガポールに来てみて、今の日本やヨーロッパでは感じない「興奮」を覚えた。ヨーロッパはその文化や歴史に触れるのは楽しいが、日本人の自分にとって現地でのビジネスの展開はあまり思いつかない。

しかしシンガポールでは、もし自分がその気になるなら、新たなビッグビジネスがスタートできそうな予感がする。バブル期のようなわくわく感が街全体にあふれている。成長を続ける明るい未来に自分も乗っかれそうな気がした。

偉大なるマライオン

実際に見てみてマライオンそのものはいたいたモノではなかった。頭がライオンで下が魚、そこにたいした根拠はない。観光協会がでっちあげたと言えなくもない。しかしシンガポールに来てマライオンの見方が変わったのも事実である。

日本は国債発行額が

800兆円を超えた。国全体の雰囲気として、過去の「遺産」で食いつなぎ、借金しながら何とか生き延びようとする後ろ向き姿勢に見える。一方でシンガポールは、自らの将来像をデザインし、成功した。マライオンこそがブランドビジネスの偉大なる象徴だろう。そしてシンガポールという国自体がブランド戦略の理想像であろう。

老後にどうかと思つて訪れたのだが、老後に住む国ではなく、むしろ働く場だ。たとえクルマの価格が高くとも、イクルマに乗りう、その分稼げばいいんだから。そんな気持ちになれそう。活気ある人々と過ごしていると、自分のモチベーションも上がるものだ。



街中にはプレステージカーがあふれていて、BMWやアウディ、メルセデスの姿はまるで珍しくない。ベントレーやレクサスも見かけた。さらにはランボルギーニ・アヴェンタドールも普通に見られるのだから恐れ入る。経済状態の良さがこんな所でも見て取れる。



5月18日(日)ツインリンクもてぎ開催! Tetsuya OTA ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON with FORD!!

「安全運転を、楽しく学ぶ!」をテーマに掲げ、太田哲也氏が校長を務めるドライビングスクール2014年の初回が5月18日に開催。広大な広場で安全に走りこめる南コースと、国際レーシングコースである東コースを体験走行できる。クラス別に分かれており、1周毎のタイムアタックができるスパイGPも同時併催。最新フォード車(フォード、フィエスタ、未発売モデルのエコスポート)の体験試乗や同乗走行も実施。http://www.sportsdriving.jp



子どもたち世代も、プレステージカーを見て育てば、自分も手に入りたい、成功したいと思うだろうし、そのためには努力しようと思うことだろう。

シンガポールで「元氣」を注入され、老後のことより今の今、新しいクルマが欲しいなと思った。

排

気量や気筒数でクルマを格付けするなど、もはや愚の骨頂。CO₂排出量の少なさをこそ、胸を張れるかどうかの物差しなのが今だ。その見地からすれば、大排気量の多気筒など恥の上塗り二重三重としか言いようがない。だからジャガー・サルーンのトップラインを受け持つXJシリーズに2ℓの4気筒エンジンが搭載されたことに、ひとかたならず注目せざるにはいられない。ビッグセダンのユーザーとしてこれを選ぶことが最もファッショナブルに思われるのも、時代のなせる業だろう。



ジャガーの創業者サー・ウィリアム・ライオンズが今もし健在で陣頭に立っていたら、XJとXFに4気筒2ℓを付け加えたのは当然の判断だっただろう。それどころかXKやFタイプの2ℓ仕様まで造らせたに違いない。デザイナーとして出色だっただけでなく、希代の商才の持ち主だった彼は、世の中で何が歓迎されるか鋭く見抜く眼力の主だった。だからこそ戦後のアメリカに巨大な橋頭堡を築き、たちまちにしてイギリスのエースの座に着いた。逆に言えば、古くからの秩序を墨守したい保守勢力の間では、21世紀の今に至ってさえジャガーを「サイドカー業者からの成り上がり者」と蔑視する一派が実在する。

それはともかく、コンパクトカー界から始まったダウンサイズ・ターボの大流行が、ライオンズの目に止まらなかったわけがないのは、クルマ史に例を見ないほど厳しいCO₂排出規制が数年後に迫っているから。それに伴ってメルセデスEクラス、BMW 5シリーズなどのアップミドル・プレミアムだけでなくキャデラックCTSほどのフルサイズサル

ーンまで続々と小排気量4気筒に鞍替えし、それぞれ予想を上回る水準に仕上がっている。一般論として、この種のクルマの購買層は保守的な傾向が強く、大排気量・多気筒を崇めたがるが、それを承知で商品化に踏み切ったところに、クルマ産業界の覚悟が読み取れる。

そんなダウンサイジングXJに乗って嬉しいのは、少しも説教じみた我慢クルマではないどころか、本当にクルマを理解するエンスージアストに寄り添い、クルマを操る喜びを満身に湛えているからだ。

ある意味、真のスポーツサルーンでもある。こう言うと、新しいXJRを褒めまくった(80ページ参照)のと矛盾しそうだが、そこにスポーツドライビングの二つの面が見える。あり余るパワーを丁寧に制御する楽しさと、限りあるパワーをいかに引き出したかの喜びだ。その中で、片っ端から簡単に高性能化してしまっただけ、大パワーを乗りこなそうにも、各種の安全電子制御が立ちはだ

▶ JAGUAR XJ 2.0 LUXURY

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

熊倉です。

実は美味しい、このクルマ!

第十五回

ジャーナリスト熊倉重春が、その深い洞察力で「美味しいクルマ」とことん解説するこのコーナー。今回は、2ℓ直列4気筒ターボを搭載するジャガーXJ。ダウンサイジングされたラグジュアリーカーの真相に迫る。



かつて限界を覗けないのが実情だ。だとすれば、むしろダウンサイジング・エンジンを活かしていることに心を注ぐ方が、腕利きであることを実感しやすい、そのぶん愛好家向きと言えるのではあるまいか。

ジャガーXJラグジュアリー(2・0)のスペックだけ読むと、ホイールベース3m以上、全長5・1mを超える体格に4気筒1998cc、いかにターボで喝を入れたにせよ最高出力250ps、最大トルク34・7mkg(NAの3・5ℓ級と同等)と、なんとも非力ではある。ほかのXJ

「ダウンサイジングXJは我慢ではなく クルマを操る喜びを満身に湛えている」

はいずれもスーパーチャージャー付きでV6の3ℓ(340ps)やV8の5ℓ(510psと550ps)なのだから、古くからのジャガー・ファンほど、おちよくられた気がするに違いない。

しかし、こんなカタログの数値に意味が薄いことは、2・0に乗った瞬間すぐ実感する。速いだけでなく底力もなくなっているのだ。それは当然で、最高出力はあくまで重負荷+全開の5000rpmとか6000rpmでの話。実際の公道では、いかにスポーティに気取ってもそんな走り方はない。性能曲線を見ると、2・0と最強5ℓの3000psもの差も、3000rpmでは100ps程度にすぎない。実際に気分よく走るために大切なのは最高出力や最大トルクではなく、最も多く使う回転域(2000~4000rpm、瞬間的に5000rpm)で、いきなり床までベッタンではなく、軽く半分ほど踏んだ時スッと素直に有効なトルクが出てくれること。その点2・0は、

あろうことかXJRの5ℓスーパーチャージャー550psを凌いだりするのは本当だ。ゼロ発進100km/hまで7・5秒は、XJRの4・6秒に遠く及ばないものの、どちらにしても響きを買うダッシュだ。あれよあれよと加速されてしまう怪力マシンの4・6秒より、しつかり自らの意思を込めて性能を発揮させた実感を確認できる7・5秒の方が、クルマと気持ちを通い合わせたと思えたりする。それに、どちらかと言えばパワー控えめな方が、加速するにも意識してアクセルを踏まねばなら



SPECIFICATIONS ジャガー XJ ラグジュアリー

■ボディサイズ:全長5135×全幅1900×全高1455mm ホールベース:3030mm トレッド:前1625mm 後1605mm ■車両重量:1780kg ■エンジン:直列4気筒+ターボ 総排気量:1998cc 最高出力:177kW

(240ps)/5500rpm 最大トルク:340Nm(34.6kgm)/1750rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:FR ■サスペンション形式:前ダブルウィッシュボーン 後マルチリンク ■ブレーキ:前&後ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:前245/45ZR19 後275/40ZR19 ■燃料消費率(JC08モード):11.5km/ℓ ■車両本体価格:926万円



ず、瞬間ごとにクルマの状態に意識が届くので、結果として安全運転にもつながるだろう。それでいながらトルクにゆとりがあるのは、8速ATのトップで100km/h巡航が1300rpm、7速で1600rpmと、XJRとまったく同じギヤリングを使っていることでも立証されている。そのうえで6速以下を少しずつ低めにして加速力を稼ぐのだが、このように細かい配慮をちりばめてこそ、わざわざ8速も設けた意味がある。

それより4気筒2ℓの美点は、シャシー性能でこそ確認しやすい。大きなV6やV8より格段に軽快なのだ。5ℓのXJRも俊敏さが輝くが、その輝きを倍加したのが4気筒2ℓ。車両重量1960kg対1790kgの違いはともかく、前輪荷重を見るとXJRの1030kgに対して900kgと130kgも軽いのが4気筒2ℓ。重量配分もXJRの前53%対後47%よりスポーツサールの理想値に近い前後ほぼ50%ずつだから、目の覚めるようなヒラヒラ感も当然か。こんなに大きいのに、まるでドライバーを軸とするかのようにスルツと向きを変えてしまうコーナリングは、そのためにのみワインディングロードを探したくなるほど魅力的だ。意のままに操れるとはこのこと。これを見れば途端、思わず撃墜態勢を取ってしまうかもしれない。できるからだ。タイヤの組み合わせ(前245/45ZR19、後275/40ZR19のピレリPゼロ)も、このシャシーの良さを適切に活かしている。必要な性能を発揮できる範囲で、なるべく細めなのが素直な軽快さの



肝。ダウンサイジングのエンジンで軽いぶんタイヤもダウンサイズという好循環だ。たしかにXJRの乗り味は、前世紀から習い覚えたイメージの頂点に位置するが、4気筒2ℓですっきり心の垢を洗い流して見直すと、「過ぎたるは及ばざるが如し」の諺を思い出すに似る。

話は変わるが、こうして4気筒2ℓのジャガーを観察すると、いやでも近未来を想像させられる。電気駆動への展開だ。6年後に実施が決まったEUの新CO₂規制に適合するためには、どんなクルマも24・5km/ℓ以上の燃費を達成しなければならぬ。XJのようなビッグセダンでは、いかにエンジンだけ改良しようとも無理すぎる話で、モーターの助力は不可欠。それをエンジンルームに収容するなら、エンジン本体をできるだけ小型化しなければならぬ。ほかのどこかに搭載するにしても、全体を重くしすぎないように、やはりエンジンの小型軽量化が必須条件になる。

特に今このXJはZF製の8速ATを使っているところに大きなヒントがある。すでに走っているBMWアクティブハイブリッドもアウディQ5ハイブリッド、ボルシェ・カイエン・ハイブリッドのどれも同じものを使ったセミ電動タイプだ。つまり、今すぐにでもジャガーのHV化は可能ということになるし、ぐずぐずしていると時代後れと思われかねない。あれほど世間の風向きに敏感だったライオンズ脚のブランドが、これを看過するとは思えない。変わるべき時を逃さず豹変を遂げるのが、君子たる者の条件なのだから。



Lesson 29

ウラカンとi3に見る CFRP 最新事情



クルマが変われば
世界が変わる
カーボン最新事情

500万円でカーボンモノコックを実現した初の量産車、BMW i3が日本の道を走り始めた。そして、もうすぐ日本上陸するウラカンには、最新のアルミとCFRPのハイブリッド構造が採用される。いま改めて市販車のカーボン最新事情を検証してみた。

REPORT ● 西川 淳 (Jun Nishikawa)

西川…先生、久しぶりやね。
後藤…ごぶさたでした。
西…先生が来ない間にリサイクルと日産GTRのPCMというふたつの新しい取材があったのだけど……
後…プリプレグ・コンプレッション・モールドイングですね、チャレンヂさんが成形法を確立した。
西…そうそう、それで、PCMって、昔からある方法なの？
後…考え方としては別に新しくはなくて、プリプレグとプレス機があればできるんですが……
西…成形サイクルが早いのに性能的にはオートクレーブと同じ、って話だった。オートクレーブより数が出るけれども、RTMでバンバン作ってほどじゃない製品向け、という感じかな。それってとってもいいんじゃない？ どうしてみんな活用しなかったの？ って思ったんだけど。
後…うーん、研究の現場では確かに注目されてきませんでしたね。特に目新しい方法ではなかったの。
西…んじや、デメリットは？

後…プレス機と金型のコストをいかに吸収するか、でしょう。ある程度の数が見込めない……。
西…安くはならないんだね。
後…見合うか見合わないかGTRくらいでギリギリじゃないですか。
西…GTRには日産車の走る実験台という重要な役割もあるから。
後…新しい挑戦もしたかった、と。
西…誰かがパイオニアにならなきゃ。
後…コストでいうと、プリプレグを使っている限り、やっぱりCFRPって、安くはならないんですよ。もつという炭素繊維が高い。
西…近ごろは中国あたりで安くできるようになったんじゃないの？
後…そうですね。でも、59年に進藤博士が発明して以来、基本的な造り方って変わっていないんですよ。アクリル繊維をじっくり蒸し上げていく、っていう方法そのものはね。
西…タマネギをじっくり炒めて飴色にする、ってのと同じかあ。
後…CFの場合、とことん真っ黒になるまで炒めちゃいます。

アドバイザー

後藤 健太郎

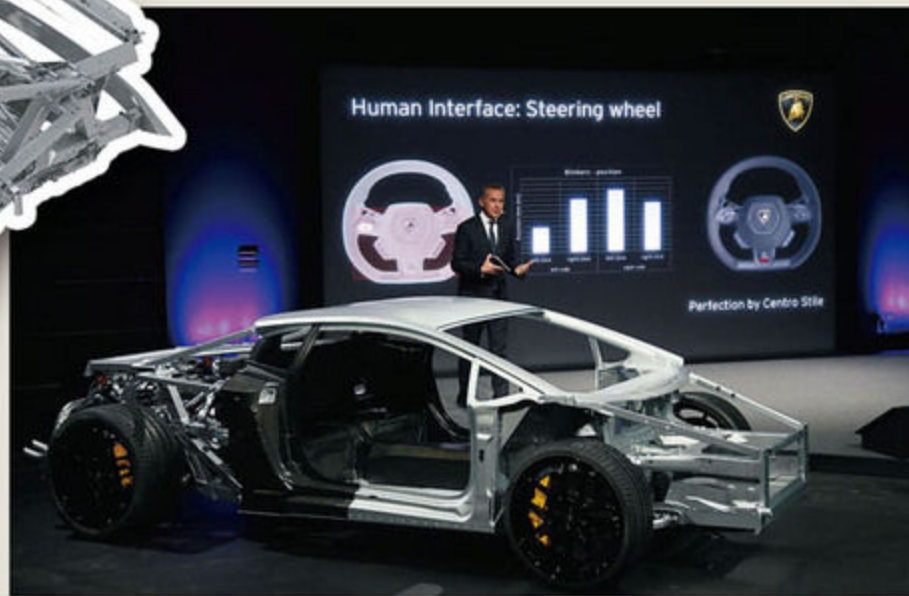
東京大学大学院に所属。炭素繊維強化熱可塑性樹脂複合材料(CFRTP)の乗用車への適用を研究。次世代を担う、若き研究者。

生徒

西川 淳

自動車ジャーナリスト。京都大学工学部機械系学科卒。高性能車、旧車といった趣味の領域が好物な永遠のスーパーカー少年。





Lamborghini Huracán LP610-4

基本構造はアルミニウムとフロアやシル、センタートンネル、Bピラー、リヤのバルクヘッドなどにRTM成形のカーボンパーツを組み合わせた「ハイブリッド・シャシー」と呼ばれる。この両素材をステンレスのファスナーで接合する技術がアウディによってもたらされたものだ。シャシー全体の重量は200kg以下に抑えられている。

「これからクラッシュレールや 壊れる部分にこそカーボンの時代」

西…タマネギでは厳禁だぞ(笑)
後…(苦笑)とにかく、ポスト進藤方式でずっとやってきた。ただそれだと、コスト面以外にも環境負荷が高いという問題点があります。
西…じゃ、そこから変えなきゃ。
後…結局、今までは旧式のやり方で賄えるだけの需要しかなかったんです。でも、これからは変わってくるでしょうね。例えば化学的にCFを作れないかなど、いろんな研究が始まっていますから。
西…なるほど、量産への取り組み、ってひと口に言っても、まだまだ解決すべき課題は多いんだな。リサイクルなんて、その際たるものだし。
後…リサイクルを考えずに新しい商品を出していい時代じゃない。
西…BMWも苦労してるんじゃない？ RTM成形なんてのも、いっぱい余り物が出そうだし。
後…世界中のリサイクル技術をウォッチしているはずですよ。あと、BMWのi3って確かに革新的ですけど、それでも、高くていい、という商品であることには違いない。まだまだ、そんなレベルなんです。西…小さいくせに500万円以上するものね。やっぱりしばらくは、CFRPって、ぜいたく品なんかあ。
後…ランボルギーニがキャラウェイと組んで展開する鍛造コンポジットなんて、そういう意味では上手い戦略だと思えますね。
西…ああ、アドベルソナムだね。後…あれって、言ってみれば単なる装飾品じゃないですか。
西…大理石のようにみえる！
後…デザインは特に頑張ったという話です。けど、これって普通の樹脂成形用の金型でできちゃうはずですよ。クラフトマンシップという点では、オートクレーブほどじゃない。
西…金はさほどかかってない！
後…そう思います。
西…でも、フォーゾドなんて、ちょっと高そうな名前前で呼んで、本当は高いカーボン柄よりも高く売っちゃう、みたいな？
後…上手ですよええ。確かに見映えはとも格好いいし。
西…偶然的なデザインじゃないの？
後…ノウハウがあると思いますよ。
西…そんな化粧板の話よりも、我々が注目すべきはウラカンのハイブリッドボディ構造じゃない？
後…はい。これって、見たことありますよ。アウディのテックデイで以前に発表された、そのものです。西…構造上、硬いものが必要な部分にRTM成形のCFRPを使ってきた。軽量化、剛性アップ、そして安全性向上の点でも有効だ。
後…難しいのは接合です。まったく特性の違う素材を一体パーツとして機能させなくてはならない。
西…それこそ、アウディがここ数年、最も力を入れてきたことだ。
後…そうなんです。車体全部アルミで、全部カーボンで、なんて話にはならないと、彼らは知っているんです。適材適所でマテリアルを選ぶ時代になる。そのとき、接合の技術が最も重要になる。アウディが重視してきたのは、むしろそちらの方だったんですね。これは日本の会社ですけれど、最近ではアマルファといって、アルミニウムにエッチングで沢山の微細な穴を開けて、そこに直接、熱可塑性樹脂を射出成形し接合する、という技術も出てきています。
西…なるほど。ここに来て、開発現場もマーケットも急激に変わってきている、と。CFRPの次なる展開を、先生はどう見ているの？
後…そうですねえ、さきほど言いましたが、まだまだ、お金を取れる技術、というイメージが強い。これが変わらなないと、次の展開にはいかないと。
西…というところ？
後…これまでは硬いカーボンで壊れないシエルを作り、アルミニウムで衝撃を吸収してきた。ランボルギーニやマクラーレンは良い例です。
西…カーボンは高いから壊れない、というか、壊したくない(笑)。
後…でも、これからは、アルミのシエルでもいいけど、クラッシュレールはカーボンで作る、という方法が考えられると思います。
西…なるほど、壊れる部分にこそ、カーボンを使って積極的に壊せ、と。逆転の発想だね。GTRもフロントにカーボンを使っちゃ。そういや、以前、ノバエンジンアリングの森脇さんも、市販車にも積極的にCFRPを使うというならクラッシュレールだろう、って言った。
後…その通りだと思います。
西…まだ、そこまで進めていない？
後…やはり、性能の予測が金属ほどにはできなかったため、メーカーも怖くて使えなかったたのでしょう。
西…性能って破壊したときの？
後…そうです。ただ、もうそろそろ使えるようになるはずですよ。

CFRP成形比較表

成形法	SMC(シートモールディングコンパウンド)	PCM(プリプレグ・コンプレッションモールディング)	RTM(レジントランスファー・モールディング)	AC(オートクレーブ)
CF種類	短繊維	長繊維	長繊維	長繊維
繊維配向	ランダム	積層設計	積層設計	積層設計
繊維含有率	中	高	高	高
成形圧力	~8MPa	~8MPa	~0.5MPa	~1MPa
形状自由度	○	△	○	△
物性	△	○	○	○
成形サイクル	~5分	~10分	~数時間	~4時間
コスト	○	○	△	×
長所	成形サイクルが早く量産に適している。取扱いが良好で作業環境が良い。リブ・ボス・インサート・ネジ等の同時成形が可能で、寸法精度も良い。	プリプレグ材料を使用するため、オートクレーブ成形品と同様の物性がえられる。ハイサイクルな成形が可能、寸法精度も良い。	大物造形に適している。中量生産に適する。機械成形であるため品質が安定する。	ソリッド、サンドイッチ構造体含む自由な大きさ、形状製作が可能で、異材料との組み合わせが1工程で成形できる。炭素繊維の本質が最も引き出せる工法。
短所	プレス機・金型・加熱装置等の初期設備投資が大きい。短くカットした繊維のため、炭素繊維本来の強度、剛性が十分に発揮できない。平滑性が乏しい。	プレス機・金型・加熱装置等の初期設備投資が大きい。少量生産には向かない。	成形型が高価になる。形状に制限がある。多品種少量生産には向かない。一定の製品剛性は確保できるものの、オートクレーブ成形製品とは異なる。	作業工程、成形ランニングに時間がかかる。設備投資費がかかる。ランニングコストがかさむ。量産性がない。

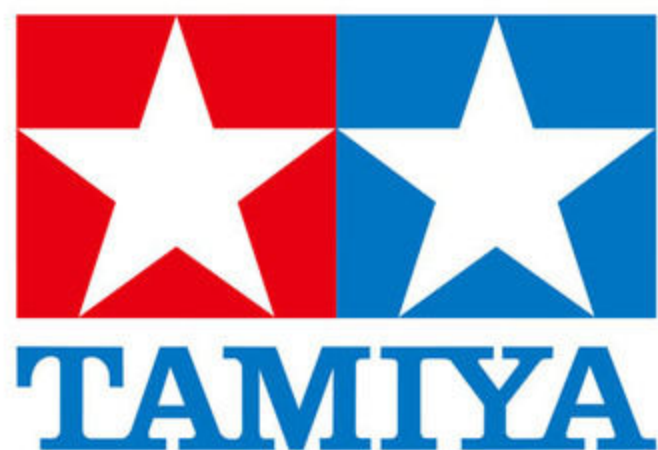
参考資料・株式会社チャレンヂ www.vollstrom.co.jp/



BMW i3



量産車初となるCFRP製のパセージャーセルを採用。RTM成形される。ライフ・モジュールと呼ばれるモノコックの下に、シャシーやドライブコンポーネントならびに高電圧リチウムイオン・バッテリーを搭載したドライブ・モジュールを組み合わせて、2つのモジュールで構成される。上半身の軽さと重心の低さが新味だ。



第26話 [日本の名作]

タミヤ デザインの 偉業

東京オリンピックが終わり、国民の心をひとつにするために長らく掲げられてきた大会シンボルマークが取り外されると、日本人の心にぽっかり穴があいた。景気は一挙低迷、金融引き締めが重なって株価は急落し、大企業の大倒産が連続した。昭和

40年不況、五輪反動不況という。オリンピック翌年の1965(昭和40)年11月19日、政府は戦後初の赤字国債の発行を決定、懸念されていた大恐慌へのスパイラルをからくも切り抜ける。いまや1000兆円を超えるという累積赤字国債の、これが出発点であった。タミヤの白いパッケージが生まれたのは、その不況が鍋底に達しようとしていた1965年の6月である。魅惑的な化粧箱とその中のプラモデルキット、精緻な組み立て説明書、製品ラインアップをすべて収録したカタログ、新製品情報やお役立ち知識を隔月で届けるミニ情報誌など、徹底的にデザインし構築されたタミヤの完璧な小世界は、オリンピックの高揚感を失った日本の少年たちにとって、そこから新たなシンボルへ成長していく。タミヤ、デザインの奇跡。

文とキャプション●福野礼一郎(Reiichiro Fukuno) PHOTO●荒川正幸(Masayuki Arakawa)
協力●株式会社タミヤ <http://www.tamiya.com>

「ピー」というファックスの着信音が鳴ると、みんな一斉に緊張しましたね」
株式会社タミヤ デザイン部 グラフィックデザイン課の矢島清課長は、入社当時85年ごろのことをそう振り返る。
ときは好景気。プラモデルやラジコンなど新製品が毎月何作も発売されていた。
レーサーミニ四駆の第1段の発売は86年、第1次ブームが頂点を迎えるのは88〜89年ごろだが、卓抜したその構想はすでに芽生えていた。
新製品の姿を描いたイラストを毎月何枚も描き、化粧箱とそこにあらう文字要素をデザインし、世界中の老若男女、誰でも理解出来るような分かりやすいイラスト付きの組立説明図を編集し、販売店用のポスターやチラシを製作する。模型もデザインも大好きだったからタミヤを望んで入社してきたデザイン部員の仕事は、タミヤの名がつくすべての印刷物を、グラフィックデザインの美

意識の下で製作することだった。パソコンはまだない。
割り付け紙やケント紙やトレーシングペーパーに、製図用ペンのロットリングで線を引き、色見本を見ながらCMYK、すなわちシアン(青)、マゼンダ(赤)、イエロー、黒の4色のパーセンテージ表記で印刷色を指定する。
パッケージイラストは社内外のイラストレーターが、取材写真などを元に、筆とエアブラシを駆使して、ポスターカラーやアクリル絵の具で描いた。
輸出先の海外マーケットでもアピールするよう、白いパッケージの上面に大きく英文字の表記をするのが、いまも昔もタミヤ製品の特徴だ。60年代70年代、商品名が英語表記など、それはまだ異例のことだった。
製造メーカーの認証を得てモデル化し発売する製品であれば、カワサキならカワサキ、マクラーレンならマクラーレンというように、製造メーカーが指定するロゴやフォント



昭和 元禄 Universe

しょうわげんろく
ゆにばーす

福野礼一郎

思う存分好きにやるゲンロク精神を創設者から受け継いだ初代編集長が、古巣に帰って思う存分好きにやる連載。昭和日本にワープする福野礼一郎の宇宙。



●株式会社タミヤ
デザイン部 グラフィックデザイン課
矢島 清 課長



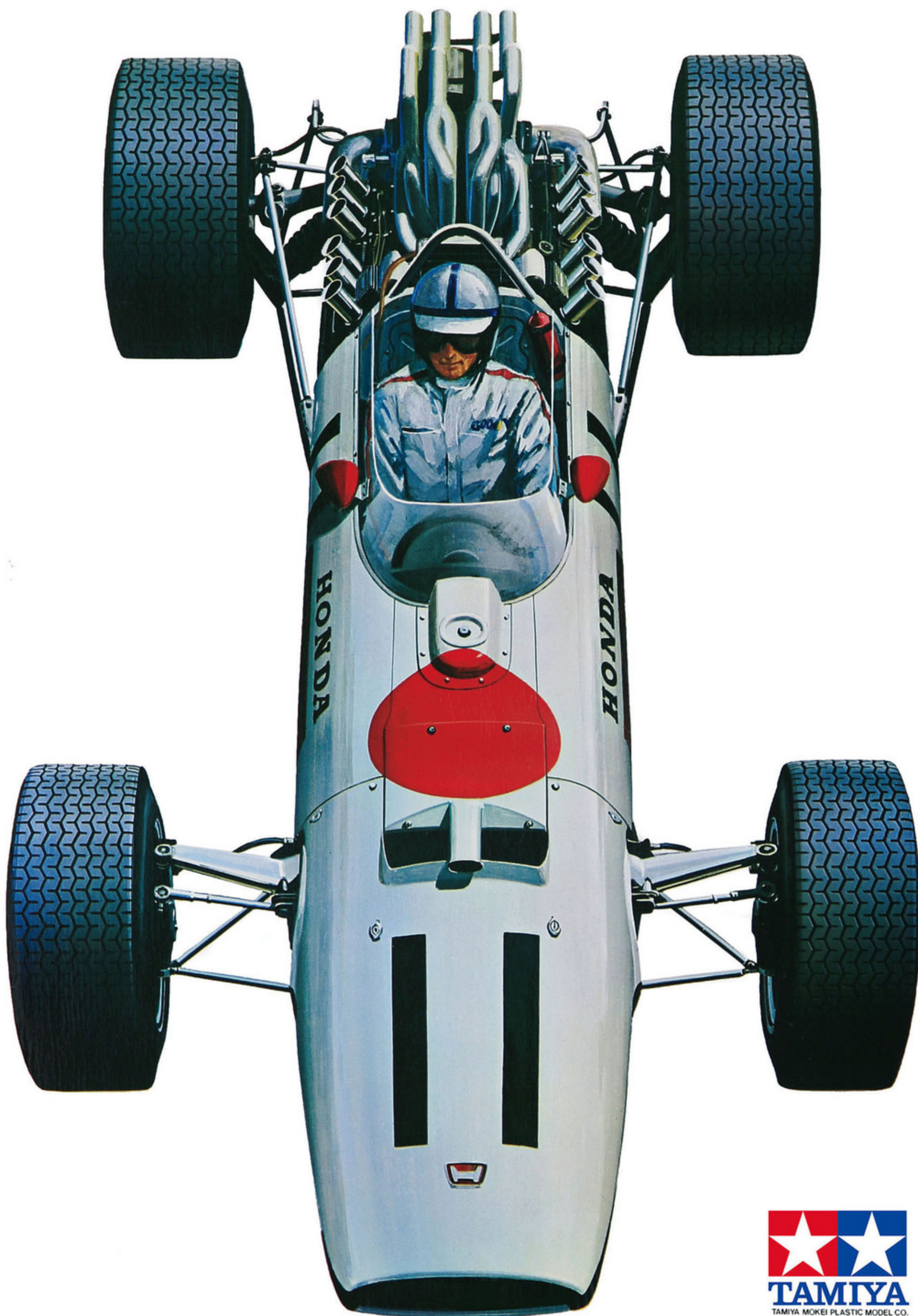
HONDA F-1

1:12 SCALE

Length 333mm
Width 143mm
Height 70mm

SUPER DETAILED FUEL INJECTION ENGINE
STEERABLE FRONT WHEELS
SEMI PNEUMATIC RUBBER LIKE TIRES
POWERED WITH ELECTRIC MOTOR

BIG SCALE



1/12ビッグスケールシリーズ第1弾の「ホンダF-1」が発売されたのは、1967(昭和42)年11月11日。完成させると全長333mmになるという当時としては超大型サイズで、車両主要構造を精密に再現したほか、中空のゴム製タイヤ、金属ばねを使って車高維持するストローク式前後サスペンション、ラックギヤとピニオンギヤを使った操舵機構など、実車のメカの作動再現にも挑んだ。その真骨頂が付属のマブチFA-13型モーターとギヤボックスを縦置きにエンジン内部に組み込み、座席前方下に収納した単3電池2本によって走行させるというモーターライズ・メカである。大卒初任給2万5584円、かけそば70円の時代に定価1200円と高価な製品だったが、タミヤニュースVol.6の「新製品コーナー」によれば、初回出荷1万台は発売と同時に完売、年内に4万台を出荷する予定とあるから、まこと凄まじい売れ行きだった。田宮督夫デザインのパッケージは「ワイシャツの化粧箱をイメージした」という貼り箱(カードボードの箱に印刷紙を手貼り)。亀倉雄策を思わせるシンメトリカルなグラフィックは、完璧としか言いようがない。同キットは1973年10月にモーター走行を廃止したとき1/12シリーズのNo.11に品番が変わったから、「1」の初代箱絵は珍しい。初代パッケージの撮影写真を元に、当時の色調と雰囲気を記憶に頼って復元してみた。

を使ったが、戦艦大和やスーパーマリン・スピットファイアやPBR 31 Mk II(バー)やPzKpfw VI Ausf. E(SdKfz 181(IIタイガー戦車))には指定ロゴや公式フォントなどもちろん存在しない。フォント帳から書体を選び、写真植字し、それを切り貼りして字面を調整しながら台紙上に並べ直すか、あるいは定規で寸法を測りながら下書きから作字し、口

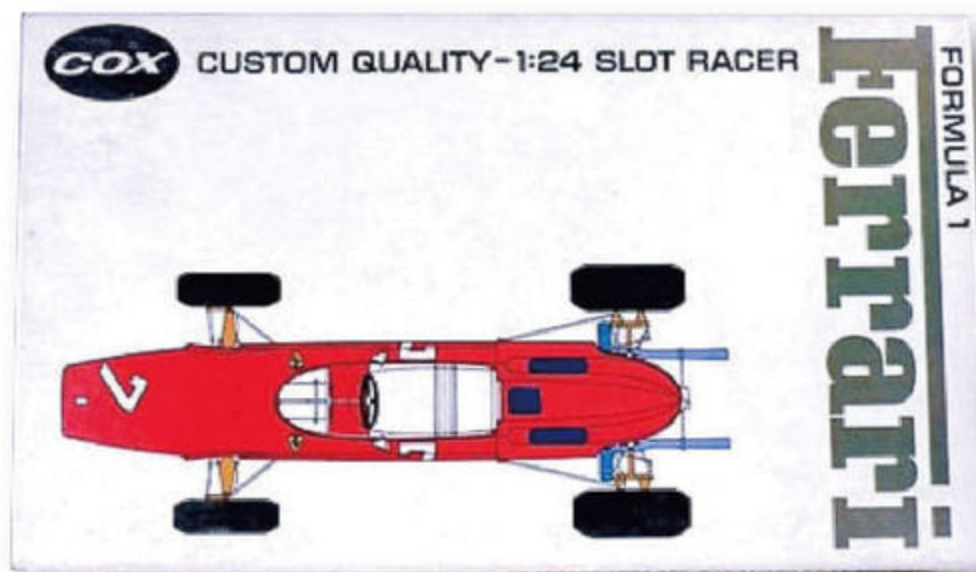
ットリングで清書してホワイトで修正して、自製のロゴを新たに作った。特徴的なのは、パッケージの隅に小さく印刷された製品名のカタカナ表記に使われている文字。タミヤの「タ」の点が大きく外に突き抜けた書体は写研にもイワタにもいまのデジタルフォントにもない。手書き時代に作成された専用フォントだった。静岡の本社にいるデザイン部員は、

何もかもすべてをデザインする膨大な仕事を毎日こつこつとこなし、出来上がる「東京事務所」に送った。それに対する東京の添削指示が、つまりジーコ、ジーコと印刷されて出てくるあのファックスだ。手書きで綿密に訂正指示が書かれていた。それを項目別に短冊に切り取って、製作・編集担当者に渡す。その内容は例えばたぶんこんな具

合だっただろう。
「××××のパッケージのロゴ × ×の文字の上のRを大きく、Nの斜め線は細く!」
「××××のチラシの下文字 3・5mm下へ、2・0mm左にずらす 下部クレジットトルツメ」
「××××の下4枚の写真、ケイトル ケヌキアワセ」
「××××の左の図版の色指定C 30



実はタミヤのデザインにはこんな「原点」がある。63年頃のアメリカCOX社のスロットカーのキット。ホワイトバックにイラストとロゴをあしらった箱デザイン、着色した構造図版、プリスターパックなど、タミヤデザインはCOXに大きな影響を受けている。田宮俊作も田宮督夫もその事実は隠していない。だがタミヤデザインはここから出発して、自分のものに変えていった。模倣するのは確かに簡単だが、100回同じクオリティを保つのは、1回作る1000倍難しい。継続もまた力だ。



60年代初頭からアメリカで大ブームになっていたスロットレーシングが上陸して日本でも大流行になったのは1964年。田宮督夫が初めて純白の背景にイラストと英文字をあしらったパッケージをデザインしたのは、そのころである。第1作は写真の「ジャガーDタイプ」で65年7月発売、続いて9月に「ロータス30」、11月に「エルバマクラレン」など、67年3月までの20ヶ月間に14キットを発売した。パーツを透明なプラ容器の中に封入するという、のちにタミヤのお家芸ようになった「プリスターパック」方式もこのとき導入した。



昭和元禄 Universe

みな戦々恐々としてはいたが、指示通りにすればやはり出来はぐんと良くなった。完成して眺めてみれば、誰が見ても間違いなく、それはタミヤのものである。

タミヤの「東京事務所」とは、実

何度直してもダメを出すときは、手書きの文字が大きく踊って、文字面から怒りが伝わってきたという。忙しくなると一日5回も6回もフックスがくる。

Y100はC50M10Y90へ変更0・2ミリケイ キンアカ」
コンマ5mmであっても直すときは直す。それを完全主義というなら、それはまさしく完全主義だ。
小さな英文表記であつても、打ち出した写植文字をそのまま版下に貼付けるなど、この部屋の中ではあり得なかった。行間はもちろん、字間も切り貼りして修正した。手を抜けばただちに指摘が飛んできた。

はたった一人の男のことだった。

田宮督夫（まさお）。

タミヤをいまのような会社に育て上げた田宮俊作会長の実弟である。

すでに現役を退いておられ、残念ながら直接お会いしてお話を伺うことは出来なかったが、株式会社タミヤ提供の資料によればこのような経歴の方である。

1937（昭和12）年生まれ。阿佐ヶ谷美術学園（現・阿佐ヶ谷美術専門学校）から東京芸術大学に進学し、卒業後百貨店の高島屋の宣伝製作部門である株式会社宣研（現株式会社エー・ティー・エー）に入社。のち新宿京王百貨店の宣伝部に移籍する。

芸大在学中の1959年と60年に、パッケージデザインなどで日本宣伝美術会（日宣美）の作品公募に2年連続入選。

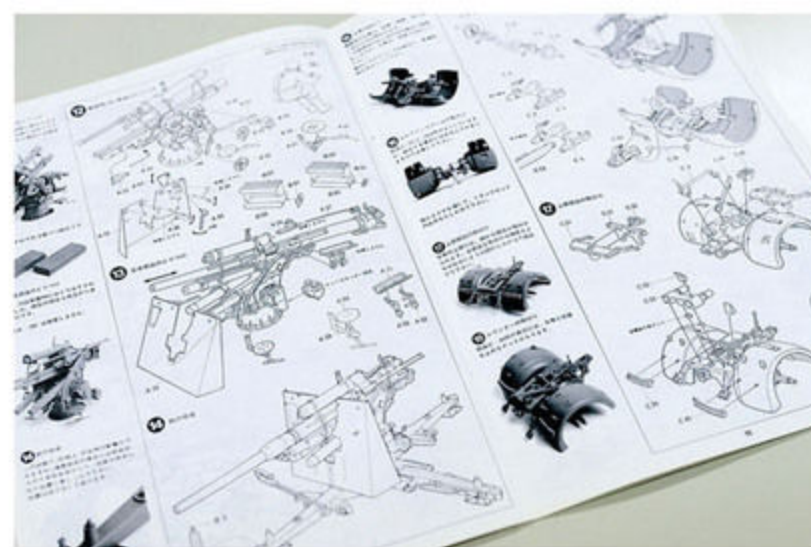
京王百貨店時代にはネオンサインのデザインで東京アートディレクターズクラブ主催のADC賞を受賞している。

気鋭の俊才であった。

依頼されてタミヤの二つ星のシンボルをデザインしたのは、芸大1年生のとき（57年）だという。

現在まで続くタミヤのパッケージデザインの象徴、ホワイトの背景のパッケージ第1号である1/24スケールのスロットレーシングカー「ジャガーDタイプ」のパッケージ制作は65年。その2年後に独立して東京に事務所を開設し、宣伝部デザイン室顧問としてタミヤのデザイン業務を一手に引き受けることになった。

50年代に芽吹き、東京オリンピックで花開いた日本のグラフィックデザインは、60年代にはまだまだ一般



社会には浸透していなかった。

家電などの工業製品を販売している企業は、TVのCMや雑誌広告、カタログなどの製作を、広告代理店と呼ばれる新しい業種に大金を積んで依頼し始めてはいたが、肝心の製品そのものは多くの場合まだ設計者がデザインしており、商品を入れるパッケージや同包の取扱説明書、保証書などの印刷物は、生産の現場や、総務など社内の事務部門が、業務の片手間に作っている場合が多かった。

田宮督夫は違った。

製品の箱にも、説明書にも、それを輸送する段ボールにも、情報誌にもチラシにも、広告代理店が大金を取って作成するカラー豪華カタログと同レベルのクオリティのデザインを施そうとしたのである。

すくなくとも60年代から70年代にかけての当初時代は、箱、説明書、カタログ、チラシ、段ボール、ポスター、そしてイベントのディスプレイに至るまでほとんどすべてを、事実上一人でデザインしていた。

一人のデザインだから、デザイン手法に矛盾はない。

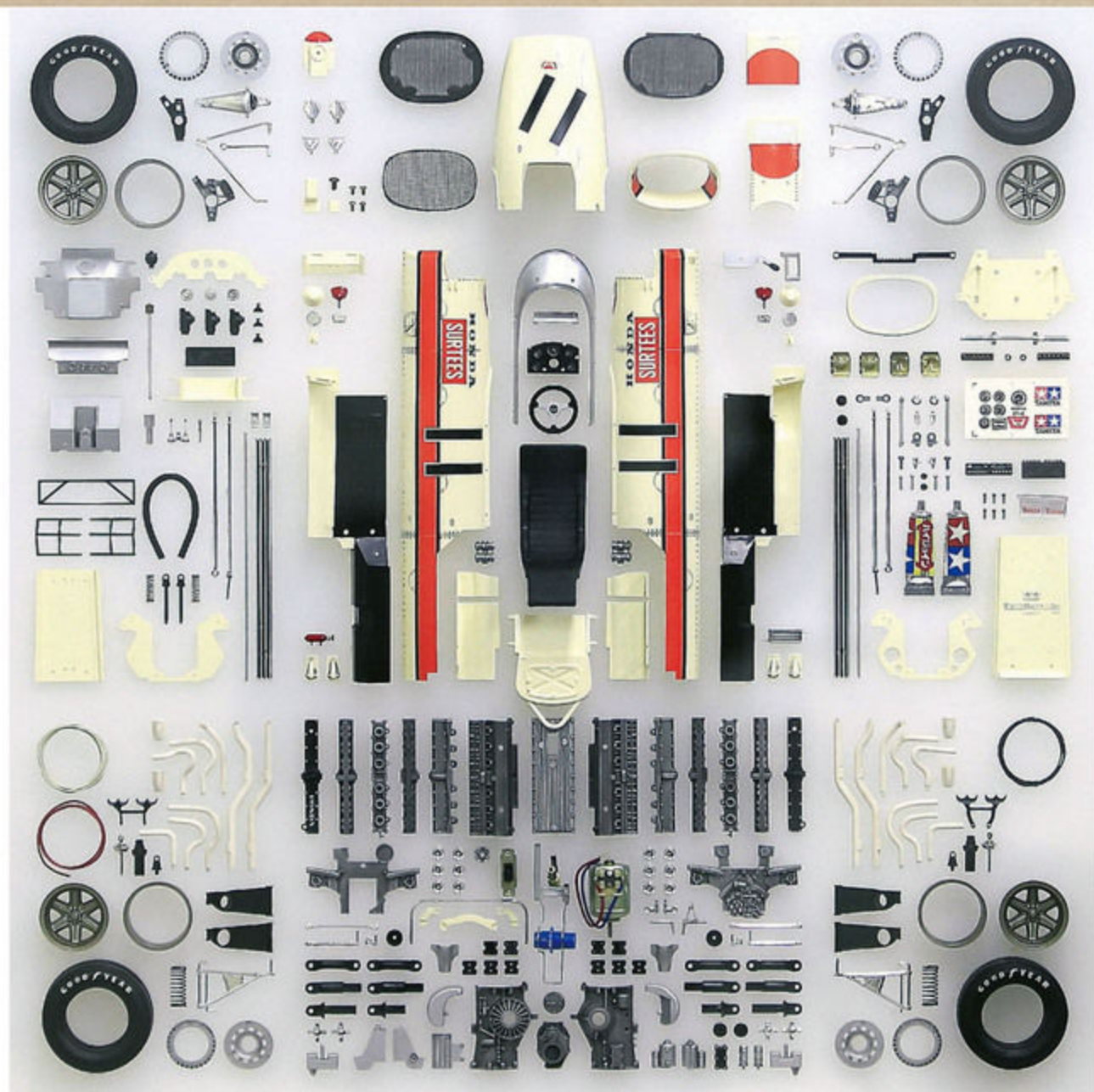
一人のデザインだから、完璧は自分の努力で達成できる。

毎日朝8時から深夜まで働いてい

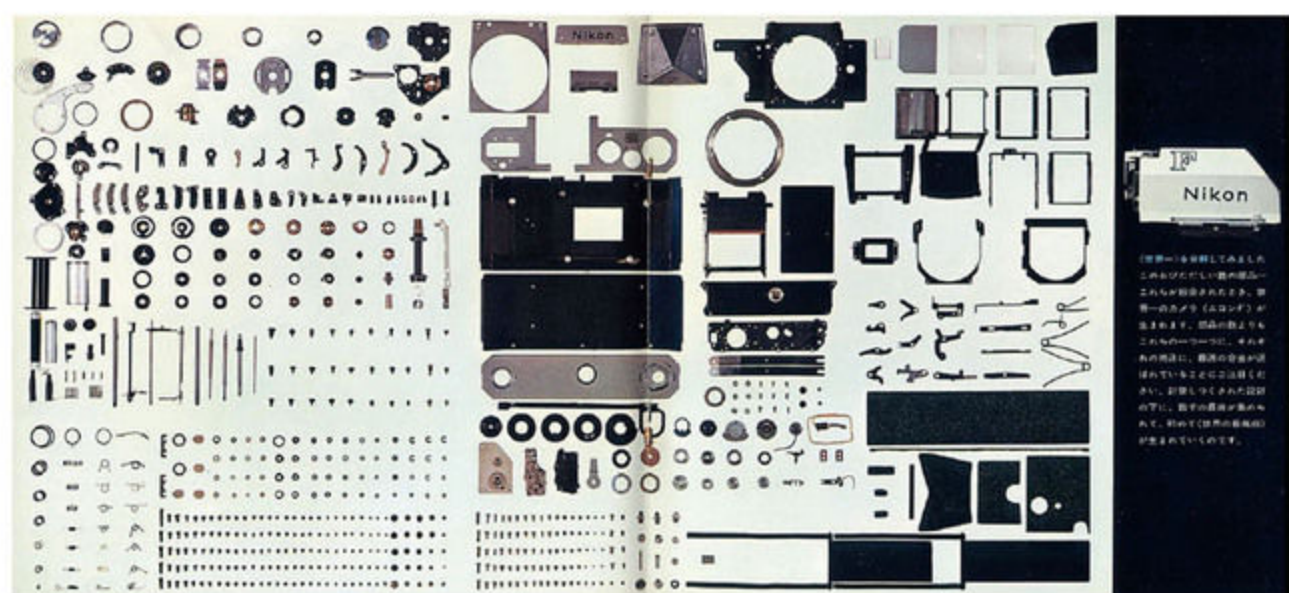


タミヤの正方形カタログの第1作、1970年版。内容を見ると1/25の「タイガーI型」、1/70の「アポロ宇宙船」は収録されているが、1/12シリーズNo.5の「マートラMS11」は入っていないので、69年10月ごろの編集・発行と思われる。以後2014年版に至るまでこの独特の判型を変えることなく、タミヤの総合カタログは毎年一回、44冊に渡って発行され続けている。

タミヤの組立説明書もまた、田宮督夫のグラフィックデザイン指導の産物だった。線図イラストは主に社内の専門部署で行っており、60年代は下絵から起こして烏口とペンで作図、その後大判の6×7カメラを導入してからは、組み立てながら写真撮影し、現像、紙焼きしたものを下図に、ロットリングで描くという手法に変わったという。したがってイラストにはバースがついている。タミヤは66年頃から北米や欧州に積極的に製品を輸出し始めており、英文のインストも用意した。写真はホンダF-1初期の邦文と英文のインストだが、英語版はモーターの「FA-13」の表記を「No.13」と印刷している。恐らく校正ミスだろうが珍しい。



タミヤのグラフィックのさらなる象徴であるパーツ並べ。70年11月発行の71年版カタログに掲載された「1/12ローラ T70Mk. III」の並べ写真が嚆矢である。翌年カタログの「フェラーリ312T」では、パーツごとに塗装とマーキングが施されて、グラフィックとしての魅力が一層アップした。写真のホンダF-1はデザイン部矢島課長が近年作成したもの。あえてモーターライズ時代のキットを使っているが、砲弾型ミラーは68年1月の金型改良時に追加された部品なので、最初期ロット品ではない。タミヤニュースVol.7でその事実を知ったときは悔しくて、しばらくは砲弾型ミラーはトラウマだった(笑)。



当時、パーツ並べを大々的にフューチャーしていたのはニコンFである(1965年8月発行ニコンFカタログより複写)。この影響があったのかどうかは不明だが、このことが、考えてみればニコンFは製品の構成部品を並べたものだが、タミヤはバラバラの状態が製品そのものである。そう考えるとタミヤのパーツ並べはニコンFを逆手に取ったパロディであるともいえる。



静岡のタミヤ模型本社1階にある実車展示コーナーと歴代の製品などを飾ってある歴史館は、前日以前に申請すれば無料で見学出来る。また2014年5月17日(土)／18日(日)の2日間は、「静岡ホビーショー」と連動して社内が一般公開される「オープンハウス」が開催される。普段立ち入れないオフィス階や金型工場なども見学できる。詳細は同社HP参照。

参考文献

「PanzerGraph!」ツインスターを創った男
「田宮模型の仕事」田宮俊作著 文春文庫

※次回第27回はなにをやるか考え中です。



タミヤは今年還暦を迎える人が中学生だったころの製品をいまでもそのときの内容のまま、普通に製品(「スポット再販品」として販売している。1969年10月に発売した1/25スケールの「タイガーI型」、右が当時の製品(1700円)、左が2013年8月にスポット再販した商品(税別7000円)。モーターによる走行機構をやめて戦車内部の様子を再現した当時としては画期的なキットで、その衝撃度はホンダF-1に匹敵した。設計はホンダF-1同様、社内の岡部和生。

たという。
週に2回、多いときは3回、静岡のタミヤ本社にやってきて、ファックスのやりとりでは出来ないイラスト原画のチェック、印刷物の校正、校了、次作の打ち合わせをこなした。イラストには例えばこんな注文をつけた。
「印刷するところの暗い部分は黒く潰れてしまう。絵画としてはこれでもいいが、製品の箱絵としてはダメだ」
タミヤの箱絵は模型に塗装をするときの、最高の資料だった。
デザインとは手間と根気とコストが必要な作業である。
もし徹底的に美意識にこだわれば、適当にやるときの30倍もの労力がかかるが、その差に気づく人は実際にはごく僅かだろう。価値が分からない人間にとっては、デザインのこだ

わりのすべては無駄手間と映る。それもあってか田宮督夫は物理的な無駄をとんでも嫌ったという。
隔月情報誌のタミヤニュースを26×109mmの細長いサイズにしたのは、送料の安い定形封筒洋形長3号のサイズ(235×120mm)にすくなく収まるようにしたからだ。毎年1回発行する総合カタログを正方形にしたのは、四六判の紙(78×109mm)を半裁にして6等分すると、262×54.5mmの細長サイズになり、これを真ん中で折れば紙の無駄が出ないからだ。実際の総合カタログはしたがって256×260mmで、正方形に見えるが正方形ではない。
箱の厚紙を裁断して切り落とすと、隅の部分の余白が無駄になるので、そこを利用して製品に添付する

カードなどを印刷しておくのもいつもの手法だったという。
引退する1999年までの34年間、タミヤの製品のグラフィックデザインについては、田宮督夫のデザイン作品であった。
完璧なデザイン小世界はだからこそ実現し、継続できたのである。
それを受け継いだ矢島らデザイン部のスタッフは、田宮督夫のデザインを改めて徹底的に検証し直し、文字のバランスを計測してみるなど、督夫の感覚を数値化してそれに学ぶことから再出発したという。
ひさしさらに模型ショップに出かけてみた。
棚の上になつかしい戦車の模型があった。
1/25スケールの「イギリス陸軍中戦車チーフテン」。

しの車体表面も、小学校5年生のとき小遣いをためて買った1967年11月の、あのときそっくりそのままだった。
「トヨタの販売店に行けばプリウスの横で新車のトヨタ2000GTも売っている」とでもいうような、これはまさにそういう話なのだが、「チーフテン」の商品としての内容は、デザインとしても、化粧箱におさめられた商品力の点でも、中国製や韓国製やアメリカ製やドイツ製の最新の同種製品と比べて、なんらひけを取っていない。
タミヤの製品はその内容も、そのインハウスデザインも、あのとき、47年後の未来に通用するものだったのである。
これが奇跡の仕事でなくてなんであるうか。
(文中敬称略)



ガ
レージハウス。クルマ好きなら誰もが憧れるその用語に実は明確な定義はない。もちろん単なる駐車場付きの家ではない。要は家を設計する際の起点として、いかにクルマに重きを置くのかということ。それは建て売りやマンションでは為し得ない、自分仕様の注文住宅に帰結する。

「家は買うものじゃなく、創るもの」とある建築家の言葉だが、言い得て妙だ。しかし、自ら家を創ることのハードルは決して低くはない。

家とクルマの 相関性。

家を創ること、ガレージハウスを創ること、それはクルマ好きにとって、ひとつの夢だ。
“住宅プロデューサー”と思いを共有すること。そうして始まる、理想の住まいの創りかたがある。

そのプロセスは大別すると5つの項目に渡る。ファイナンシャルプラン、土地探し、設計、施工、工程管理……。予算を決めて大手のハウスメーカーに一括で依頼する手が一般的だろう。ただし、ハウスメーカーを選ぶことがすなわち、木造や軽量鉄骨などその工法を決めたことと同義だと理解している人は意外に少ない。その選択には土地形状や周辺環境に合わせてRCや鉄骨を、時には混構造で家を創るフレキシブルさはない。住宅プロデューサーという仕事がある。

ある。住みたい家のイメージを施主と共有し、土地探しを手伝い、予算、資金計画を立て、その家に合った建築家を選び、場合によってはコンペ、プレゼンテーションを経て建築家を選任し、競争入札によって施工会社を決定、工程管理を経て、引き渡しまでを行う。理想の住まいの実現のために施主と建築家とともに汗を流す、住宅業界において新たな分野を開拓した企業がザウスだ。

これまで手がけた住宅の数は580棟以上、ガレージハウスだけで1

Profile

ザウス 事業本部長
マネジメントディレクター

松本昌和氏

現在ザウスに在籍するプロデューサーのまとめ役。自動車デザインにも造詣が深い。昨年、顧客のガレージハウスに触発され同じ国産スポーツカーを手に入れたという。

住宅の世界ではひとつの家に一人の担当を置き、すべてを担うケースが多い。しかし、ザウスのプロデューサーたちは、各々の強みを活かし、情報を共有化、チーム全体でサポートの精度をあげる。

〈山の中のガレージハウス〉は、ある国立公園内に建てられたものだ。「市や県、環境省との折衝、例えばこの地域では切妻屋根にせよというルールがあった。建築家の提案を実現するためには、その解釈について役所に理解してもらう必要がある、

20棟以上にも及ぶ。住宅プロデューサーのまとめ役である事業本部長・松本昌和氏はこう話す。

「われわれが行っているのは単なるマッチング業ではありません。融資先の銀行ひとつをとっても、都市銀行に地銀に第二地銀、JA等といったもの選択肢がある。その中で、お客様にとってベストなものを探すこと。土地も時には客土が必要なものもあり、また逆に土を切らなければならないこともある。そのときにこれまでの経験から、即座に適正な予算を算出できる。設計も建築家まかせでなく、施主にとって必要なことは意見させてもらう。本来的な役割はソリューション事業、問題解決企業だと思っています」

Living with Car
under One Roof

[クルマと暮らす]

TEXT●藤野太一 (Taichi Fujino)
PHOTO●向後一宏 (Kohgo Kazuhiro)
COOPERATION●ザウス株式会社



大阪のガレージハウス

近隣建物からの視線を遮るため、土地の高低差を利用した擁壁(ようへき)が造られている。その擁壁に囲まれた中庭に面したLDKがとても心地良い。地下の広大なガレージには、フォードGTをはじめ4台が収まる。

DATA

敷地面積	258㎡	延床面積	410㎡
ガレージ	135㎡	建築面積	130㎡
構造	RC造+鉄骨造		
建築家	フジハラアーキテクト 藤原誠司		



東大阪のガレージハウス

プライバシーの確保および西日の問題をクリアするためあえて窓を少なくした建物正面。大理石のアイランドキッチンとダイニングテーブルは、ガレージに収まるフェラーリF430をイメージして建築家がデザインした特注品。



「ガレージハウスとはすなわち、スポーツカーのようなもの」

そういった多岐にわたる交渉も我々の役割のひとつ」と松本氏は言う。また「東大阪のガレージハウス」では、建築家が施主のフェラーリにインスピレーションを得て、オリジナルのアイランドキッチンやダイニングテーブルをデザインした。人工大理石を用いたもので、当初のデザインでは角が鋭角なものであったという。「人工大理石に微妙な角度のアール

を付ける作業は簡単ではない。それに取り組んでやろうという職人を見つけたこともボクらの仕事。いま30代や40代には難しいことにも挑戦しようというクリエイターたちがいる。そういった仲間をできるだけ多く見つけて互いに高めあっていきたい」ガレージハウスとは、スポーツカーのようなものだ。走ることを突き詰めたモデルならば、先にエンジン

の位置を決め、その後に人や荷室を配置するし、もう少し実用性を重視したものもある。定義はない。いずれにせよ、共通するのは運転して楽しいこと。ガレージハウスにおいては、クルマをどこに配置し、どのように見るのか、整備するのか、クルマとの生活を楽しむという点は同じだ。松本氏はこう締めくくる。「われわれは建築家やデザイナーではありませんが、クリエイティブな能力は後天的に養われるものでもあると思うのです。いいものをたくさん見れば感性は磨かれる。そしてまた新しい創造が生まれるのです」



DATA

敷地面積	215㎡	延床面積	300㎡
ガレージ	58㎡	建築面積	120㎡
構造	鉄骨造		
建築家	田中一郎建築事務所 田中一郎		

ガレージハウスのコンシェルジュ



ザウスの事例集をプレゼント

ザウスのこだわりのガレージハウスを28邸ピックアップし、1冊にまとめた事例集をご希望の方にプレゼント中。ウェブサイトもしくは電話での資料請求時にお求めください。

豊中のガレージハウス完成見学会

5月4日(日)、10日(土) 13:00 ~ 大阪府豊中市

敷地内の斜面地が7割という厳しい条件の場所でコンクリート打放しの壁、ガラスとスチール階段に囲まれた美しいガレージハウス



建築概要	
敷地面積	220.6㎡(約66.7坪)
延床面積	165.3㎡(約50.0坪)
ガレージ	21.5㎡(約6.5坪)
設計	建築家 田中いさる
施工	株式会社ウッドワン関西

New!

Top News

ジャッキー・チェン60歳の誕生日 チャリティオークションに アヴェンタドールLP700-4を出品

4月7日、国際的なアクションスター、ジャッキー・チェンの60歳の誕生日を祝うチャリティパーティーがJWマリオット・ホテル北京において開催された。アウトモビリ・ランボルギーニは、パーティーの一環として行われたチャリティオークションに、特注のランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4クーペを提供。このスペシャルなアヴェンタドールは、ヘッドレストとドアミラーの内部に漢字の「龍」の刺繍があらわ

れるなど、ランボルギーニ車のオーダーメイドを可能にする「ランボルギーニ・アド・ペルソナム」によって誕生した。オークションの収益は、中国映画協会とジャッキー・チェン・チャリティ基金によって運用される。



「ランボルギーニは私にとって常に夢のクルマ。今日はすごく特別な一日になった」とジャッキー・チェンは喜びを語った。



マセラティがザノッタとコラボ家具コレクション第二弾発表



マセラティとザノッタのコラボレーションによる家具コレクション第二弾「マセラティ・バイ・ザノッタ・カプセルコレクション」が、ミラノ・サローネ国際家具見本市に出展される。高級車とデザイン家具の異業種コラボは、昨年のミラノ国際家具見本市にも展示。今回もラウンジチェア、テーブルなどが展開される。

F12ベルリネッタ 2014年ロブ・レポート カー・オブ・ザ・イヤーを受賞

ロブ・レポート誌が選ぶ2014年カー・オブ・ザ・イヤーに、フェラーリF12ベルリネッタが選出された。ロブ・レポートの自動車担当編集者が、デザイン、技術、パフォーマンス、品質などを総合的に分析。スポーツカーとラグジュアリーカーから事前に選出された13車種から、得点で大きく引き離しての受賞。



ランドローバー、ヴァージン・ギャラクティックと グローバルパートナーシップを発表

ランドローバーが、ヴァージン・ギャラクティック社とのグローバルパートナーシップを発表した。リチャード・ブランソン氏率いる世界初の民間宇宙旅行会社ヴァージン・ギャラクティック社との協関係が構築されたことで、ニューメキシコ州にある同社の宇宙港スペースポート・アメリカにランドローバー車が配備される。



フェラーリが株主総会を開催 ルカ・ディ・モンテゼーモロ会長が留任

イタリアのマラネロにおいて、ルカ・ディ・モンテゼーモロ会長のもと、フェラーリの株主総会が招集された。総会では、意図的な生産台数の削減にもかかわらず、売上・収益・財務状況の面で好調な業績を達成した2013年度の財務業績が承認された。また、モンテゼーモロ会長、アメデオ・フェリーサCEOの留任も発表されている。



コーンズ芝 サービスセンターの齋藤氏 テクニシャン・オブ・ザ・イヤーを受賞

フェラーリ正規ディーラー、コーンズ・モータースがフェラーリ・ジャパン主催の「フェラーリ・ジャパン エクセレンス・アワード2013」において、6部門のうち5部門を独占。また、最も優れたメカニックに贈られる「テクニシャン・オブ・ザ・イヤー」は、コーンズ芝サービスセンターの齋藤功二氏が受賞している。



オーストラリア・シドニーで 初のフェラーリ・ レーシング・デイズを開催

オーストラリアのシドニーにおいて、フェラーリ・レーシング・デイズが初開催。フェラーリのワンメイクレース「フェラーリ・チャレンジ・アジアパシフィック」の開幕戦が行われ、歴代のF1マシンによる大迫力のデモンストレーションラン、XXプログラム、スポーツドライブ、エンジョイドライブなども実施されている。

Newcomer



精悍なブラックを纏ったジャガー XF2.0ブラックエディション

ジャガー XF2.0Luxuryをベースとした「XF2.0ブラックエディション」が50台限定で発売。20インチアロイホイールなど、ブラックを各部に用いることで、ジャガー XFの個性をさらに際立たせた一台。価格は646万3000円(税抜き)。

■問: ジャガーコール ☎0120-050-689

デュアルパネルサンルーフを採用 400台限定のエクスペローラー

フォード・エクスペローラー XLT EcoBoostをベースに、開放的なパノラマビューを楽しめるデュアルパネルサンルーフを装備し、インテリアカラーに専用色のチャコールブラックを採用した特別仕様車「エクスペローラー XLT EcoBoost EXCLUSIVE」が400台限定で発売される。価格は468万円(税込)。

■問: フォードお客様相談室 ☎0120-125-175



ハイパフォーマンスオープン アルピナB4 BiTurbo Cabrio登場

圧倒的なドライビングパフォーマンスをエレガントなカブリオレストाइルに収めた、アルピナB4BiTurboCabrioの日本導入がスタート。410psを誇る直列6気筒ツインターボエンジンを搭載し、価格は1256万8000～1231万円(税抜き)。

■問: ニコル・オートモビルズ ☎0120-866-250

AMGパフォーマンスシートを装備 メルセデスA45 AMG 4MATIC

メルセデスAクラスのハイパフォーマンスモデル「A45AMG4MATIC」に特別装備を採用した「A45AMG4MATIC Edition II」が限定100台でリリースされた。カルサイトホワイトのボディカラーに、専用エアロパーツ、マットブラックペイント19インチAMGアルミホイールを採用。価格は750万円(税込)。

■問: メルセデスコール ☎0120-190610



CarMedia

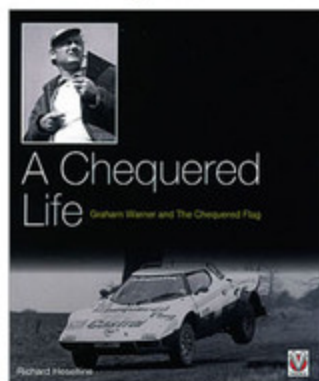
DIE MEISTERMACHER



50年の長きにわたり、BMWワークスとしてモータースポーツ界にその名を刻み続けたシュニッツァー・モータースポーツ。そのレース参戦の歴史をたどるストーリーブック。DTMやBTCCなどで活躍した多くのワークスドライバーも詳しく紹介する。

■6048円(税込)
／ハードカバー

A Chequered Life



スポーツカーディーラーを営みながらレースチームを運営、様々なマシンを所有し、結果として数多くの一流ドライバーにステップアップの切っ掛けを与えたグラハム・ワナーの歴史。収録された140点あまりの写真は、今回初出のものばかり。

■1万152円(税込)
／ハードカバー

■問: 代官山 蔦屋書店 ☎03-3770-2525 <http://tsite.jp/daikanyama/ec/tutaya/>

TAMIYA 1/10 電動RCカー アルピーヌA110 モンテカルロ'71

モンテ優勝車の流麗なフォルムを再現

アルピーヌA110のフォルムを実感たっぶりのポリカーボネートボディで再現。シャシーは実車と同じリヤモーター&後輪駆動を採用した。ライトボッドやミラーは別パーツを使用。



■価格: 1万4904円(税込)
問: タミヤ ☎054-283-0003 <http://www.tamiya.com>

WALD M-Class SPORTS LINE BLACK BISON EDITION

W166 Mクラスをよりアグレッシブに

WALDからメルセデス・ベンツMクラス(W166)用パーツが発売された。シンプルで造形ながら、フロントバンパー開口部などシャープでソリッドなフォルムを実現。SUVとは思えないスポーティな雰囲気を醸し出すことに成功している。



■価格: 未定
■問: WALD INTERNATIONAL ☎072-673-3000 <http://www.wald.co.jp>

Goods

BILSTEIN BMW4シリーズ用 ネジ式サスペンションキット

ロードダウン化でダイレクトな乗り味を実現

BMW4シリーズ用ネジ式サスペンションキットが、ビルシュタインからリリースされた。流麗なフォルムをロードダウンで引き立たせつつ、ダイレクトなステアリングレスポンスを実現。



■価格: 20万～41万円(税別)
■問: 阿部商会 ☎0800-1004182 <http://abeshokai.jp/>

PORSCHE BIKE

ボルシェの精神を投入した2輪モデル

ボルシェ ジャパンは革新的な素材を使用し、ロードとオフロード両方でスポーティなライディングを楽しめるボルシェバイク、バイクRX、バイクRSの導入をスタートした。盗難防止ラベルを装備し、オンラインでの盗難通報も可能。



■価格: 36万7200円(税込)
■問: ボルシェ ジャパン ☎0120-846-911 <http://www.porsche.com/japan/>

LAKE SIDE MEETING HAMANAKO 6月15日に静岡県浜松市で開催



ヒストリックカーでパイロンジムカーナを楽しむ、英国車の大会「LAKE SIDE MEETING HAMANAKO」が、6月15日にレインボー浜名湖で開催される。英国車のモータースポーツイベントとしては、今や貴重な存在となったAlbion伝統のパイロンジムカーナは、毎回多くの参加者を集めている。

■問: Club Albion事務局 ☎053-461-6132

今年も様々なイベントを計画 ルノーカンゲー・ジャンボリー2014



5月18日、山中湖交流プラザ「きら」において、「ルノー カンゲー・ジャンボリー2014」が開催される。2009年にスタートした同イベント、昨年は過去最高の1200台以上が集まり、その規模は年々拡大。さらに、全国各地のショッピングモールなどを巡回する「KANGOO French Caravan」も実施する。

■問: ルノーコール ☎0120-676-365

5月18日、袖ヶ浦レースウェイで FESTIVAL OF SIDEWAY TROPHYを開催

袖ヶ浦フォレスト・レースウェイにおいて、5月18日にクラシックカーとクラシックバイクによるサーキットイベントが開催される。着順やラップタイムだけにとらわれず、参加者全員でサーキットを堪能するイベント。伝説のレーサー、生沢徹氏が68年式ボルシェ 911での参戦を表明。

■問: SIDEWAY TROPHY事務局 ☎03-3707-6621

Information



Movie

K2 初登頂の真実



神々の頂で起きた裏切り

世界最高峰のエベレストよりも登頂が困難な“非情の山”K2。1954年、イタリア隊は初登頂に成功するが、栄光の陰には仲間内の裏切りがあった。過酷だが美しい高度8000mの世界で、アルピニストたちのダーティーな思惑が交錯。最年少メンバーとして無類の強さを発揮しながら、偉業の陰で名誉を失われた登山家ヴァルテル・ボナッティの悲劇を映画化。

CAST ●監督:ロバート・ドーンヘルム ●出演:マルコ・ボッチ、マッシモ・ボッジョ、ミケーレ・アルハイク、ジュゼッペ・チェデルナ、ジョルジョ・ルバーノ 配給:Republic-A
●5月10日(土)より、ヒューマントラストシネマ有楽町にてロードショー

©2012 REDFILM, RAI Fiction & TERRA INTERNATIONALE FILMPRODUKTIONEN GmbH

ネイチャー



3Dカメラが映す自然の王国

『ディープ・ブルー』『アース』を製作したBBC EARTHが、史上初の4KHD3Dカメラで地球上の未知なる世界をとらえた自然ドキュメンタリー。何千羽ものフラミンゴの色が変わる瞬間、幻想的な深海、エネルギー溢る野生動物の営み。神秘的かつダイナミックな自然の風景が、日常の雑事をひととき忘れさせてくれる。日本版ナレーターは滝川クリステル。

CAST ●製作:BBC EARTH ●監督:ニール・ナイチンゲール、パトリック・モリス 配給:東宝東和
●5月2日(金)より、TOHOシネマズ、スカラ座ほか全国ロードショー

©BBC Earth Productions (Africa) Limited and Reliance Prodeo EK LLC 2014



プリズナース

CAST ●監督:ドゥニ・ヴィルヌーヴ ●出演:ヒュー・ジャックマン、ジェイク・ギレンホール、ヴィオラ・ダイヴィス、マリア・ペロ、テレンス・ハワード、メリッサ・レオ、ポール・ダノ 配給:ポニーキャニオン/松竹
●5月3日(土)より、新宿ピカデリー丸の内ピカデリーほか全国ロードショー

©2013 Alcon Entertainment, LLC. All rights reserved.

深い愛がダークサイドを炙り出す

幼い娘が何者かにさらわれた。警察の捜査が難航する中、犯人を確信した父親は、我が子を救うため越えてはならない一線を越えてしまう。深い愛ゆえにダークサイドに落ちる父親をヒュー・ジャックマンが、事件解決に執念を燃やす刑事をジェイク・ギレンホールが演じるヒューマン・サスペンス。単純な善と悪、被害者と加害者の物語ではない。どんよりした曇り空に覆われた田舎町を舞台に、容赦なく抉り出されるのは皮肉にも被害者側の心の闇だ。観客の予想を巧みに裏切り続けるスリリングな展開、待ち受ける驚愕のラストは傑作『セブン』を彷彿とさせる。「もし自分だったら？」と立場を置き換えて物語に入り込んだら、最後のシーンはきっと苦悶の音が漏れる。

DVD & Blu-ray

夢と狂気の王国

スタジオジブリの現場を覗く



『風立ちぬ』『かくや姫の物語』制作中のスタジオジブリの現場を78年生まれの砂田麻美がとらえたドキュメンタリー。気難しいことで有名な宮崎駿も、孫ほど年が離れた女性監督の前で見せる表情は好々爺そのものの“狂気”というタイトルとは裏腹に全体の印象は良くも悪くもふわっとしているが、それでも創作の生々しさと厳しさが随所に見え隠れする。

5月21日発売 DVD 4700円(税別)
発売元:ウォルト・ディズニー・スタジオ・ジャパン

©2013 dwango

1976ハントvsラウダ グランプリ史上最大のライバル リアル『RUSH』の舞台裏



ジェームス・ハントとニキ・ラウダの熾烈なライバル関係を描いたロン・ハワード監督の映画『RUSH』のヒットを受け、F1史上最も盛り上がったといっても過言ではない1976年世界選手権のドキュメンタリーがDVD化。壮絶なクラッシュ、瀕死の重傷からの奇跡のカムバック、そして最終戦の日本グランプリまでを駆け抜けた2人の天才にフォーカスを当てる。

発売中 DVD 2800円(税別)
発売・販売元:ユーロ・ピクチャーズ

©2012 Happy Pill Productions.

デッドゲームシティ

ロンドン闇社会を暴く



事件解決のためなら手段を選ばない刑事と、闇社会の元締め。知らぬ間にこのふたりの策略に嵌った宝石強盗は、大掛かりな強盗計画に首を突っ込むことになるが? ロンドン市街でのド派手なカーチェイスも見どころのクライム・アクション。『ユー・ジュアル・サスペクツ』では元汚職警官を演じたガブリエル・バーンが、相変わらずの洗った演技で魅せる。

発売中 Blu-ray 3800円(税別)
発売・販売元:NBCユニバーサル・エンターテインメントジャパン

Book

家めしこそ、最高のごちそうである。

佐々木俊尚



バブルを経てわかった豊かさ

高級志向の美食でもオーガニックにこだわる自然食でもなく、簡素な台所で作る健康的で美味しい“家めし”こそが最高。という本を料理研究家が出しても驚かないが、IT分野で名の知れたジャーナリストが書いたと聞けば「なぜ?」と興味をそえられるはず。食とライフスタイルの観点から、今の時代の豊かさと自己表現を問うける自己啓発書。

1300円(税別)/マガジンハウス

金を払うから素手で殴らせてくれないか?

木下古栗



“感じる”読書体験

タイトルからして不穏さがブンブン漂う表題作をはじめ、文学的仕掛けと痛烈な皮肉を俗っぽさのヴェールで包んだ気鋭の最新小説集。中編3編が収録されているが、あらずじにさほど意味はない。下衆さに失笑、突き抜けた馬鹿さに爆笑、くだらない事柄を饒舌に語り尽くす描写力に感心しているうちに、気づけば見知らぬ場所へと連れて行かれるはず。

1500円(税別)/講談社

困ったココロ

さくら剛/著 田中陽子/監修



知って損なし心理学

著名人と知り合いであることを自慢するのは「栄光浴」、悪い結果を見越して努力やコンディショニングを否定したがるのは「セルフ・ハンディキャッピング」。心理学の法則がわかれば、人や自分の心が透けて見えてくる。具体的なエピソードを織り交ぜて解説した素人向けの心理学エッセイ集。新年度から環境が変化したという人は、5月病になる前に一読を。

1300円(税別)/サンクチュアリ出版





キュイジエコース2万2000円のメインディッシュ、「赤牛の頭からしっぽまで 西洋と東洋の饗宴」。週末のランチはシェフおすすめの料理＋ソムリエ厳選のワインを楽しむウイークエンド・メニューも充実。

店

名はさまざまな異素材を切り貼りして組み合わせるアートの技法から。コンラッド東京の28階に位置する「コラーージュ」の料理長を務めるのは、ロンドン、NYなどの名だたるレストランで経験を積んできた前田慎也シェフ。食材、調理技法、皿のプレゼンテーション、東西と新旧、すべてをコラーージュすることで、これまでにない斬新かつ繊細なモダンフレンチを提供する。

例えば熊本産の赤牛（あかぎゅう）の「頭からしっぽまで」を使ったメインディッシュ。赤身フィレ肉を南部鉄器で表面を軽くローストしたのち、スチームコンベクションオーブンで優しく火を入れる。温蔵庫で休ませ、ハーブと牛の骨髄をペースト

食材、技法、伝統と革新 すべてをコラーージュする

したものに乗せてサラマNDERで焼き上げる。火入れひとつとっても相当な手間だ。また、アクセントには西洋山葵と花わさびを組み合わせるなど、シェフのコラーージュセンスが遺憾なく発揮されて絵画のように美しい一皿を創り出している。昨年10月には数々の権威あるコンクールで優勝歴を誇る森覚氏がヘッドソムリエに就任。洗練されたアーティスティックな料理に、日本一のソムリエが華を添えてくれる。



Collage (コラーージュ)

東京都港区東新橋1-9-1
コンラッド東京28F
※別途サービス料(13%)
定休日 日曜夜、月曜
☎03-6388-8745(レストラン予約)
営業時間 12:00~14:00LO(日祝は15:00LO)
17:30~21:00LO

高さ7mのガラス窓いっぱい高い高層ビル群が望める開放感溢れるダイニング。平日にはランチミーティングで利用できるビジネス・ランチメニューも。

『ゴードン・ラムゼイ at コンラッド東京』のシェフ時代から現在まで、6年連続ミシュランの星を獲得し続けている前田慎也シェフ。







**2 富士スピードウェイ
2014 SUPER FORMULA Round2
観戦チケット(一般)——| 5組(計10名様)|**

5/17～18日にFSWで開催されるスーパーフォーミュラーのスタンド席のチケットをペアでプレゼント。中学生以下は無料なのでこの機会にご家族でレースの熱気を全身で感じてみては? 詳細は富士スピードウェイのHPにてご確認を。http://www.fsw.tv/freepage/897

■提供: 富士スピードウェイ

※こちらのチケットは観戦日の日程上、応募の締切は5/10(土)の消印有効とさせていただきます。発送は5/12(月)となります。



**1 Audi
TT RS VLN
1/43スケールモデルカー——| 1名様|**

ニュルブルクリンクのVLN耐久レースに出場した、アウディ TT RSデモンストレーションモデルの1/43スケールモデルカーを1名様にプレゼント。外装はもちろんのこと、車内のシート、ロールバー、助手席の消火器に至るまで忠実に再現されている。

■提供: 編集部



**3 ASTON MARTIN
Centenary Cap Black——| 2名様|**

昨年、100周年を迎えたアストンマーティンのオリジナルキャップ。表にはアストンのロゴが、裏にはシルバーカラーで100周年のロゴがプリントされている。ツバの裏と後ろのベルト部分のカラーがチャコールでお洒落。サイズ: フリー。

■提供: アトランティックカーズ



**4 Audi
モータースポーツ
ベアー キーリング——| 2名様|**

ドイツのぬいぐるみブランド「NICI」とAudiのコラボレーション。優しい顔をしたベアーは背中にAudiのロゴが入ったウェアを着ている。ずっと触っていたくなるほどの気持ち良い手触りで、前足にはマグネットが付いている。身長: 14cm。

■提供: 編集部



**5 PORSCHE
オリジナルモバイルチャージャー
スティック——| 1名様|**

ポルシェとして初のプラグインハイブリッド「Panamera SE-hybrid」が新境地を切り開いた。そのパナメーラのシルエットがプリントされている。サイズ: 9.7×2.5×2.3cmと小さいながらも、バッテリー容量は1800mAhあり、iPhone5では約3.5時間で満充電が可能だ。

■提供: ポルシェジャパン

**6 McLaren
650S デザイン画——| 2名様|**

先月開催されたジュネーブ・ショーで初公開され、間もなく日本での発売も開始される650S。デリバリーはまだ先になりそうだが、その前に、この赤と緑で描かれた幻想的なデザイン画の流れるようなラインをうっとり眺めてみてはいかがだろうか。サイズ: A3。

■提供: マクラーレン・オートモーティブ



**7 Audi
モータースポーツ
ベアー ハンドタオル——| 2名様|**

1986年創業のドイツのぬいぐるみブランド「NICI(ニキ)」とのコラボ商品。ポリエステル100%でできたぬいぐるみは、赤ちゃんにも優しい肌触り。表情もとても愛くるしい。表にはAudi Sport、裏にはAudiのロゴが刺繍されている。サイズ: 37×28cm。

■提供: 編集部



**8 HASHIMOTO
オリジナル ボールペン
&LEDライト セット——| 4名様|**

1923年創業の老舗パーツインボーターの橋本コーポレーション。ちょっとしたときに役に立つ長さ6cmのLEDライトと、ボールペンをセットでプレゼント。共に、スマートホンのイヤホンジャックに刺せる樹脂パーツと、タッチペンが付いている。

■提供: 橋本コーポレーション

応募要項

はがきに①希望のプレゼント名および番号②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5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6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5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：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 海外新聞普及課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、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

やっぱりプロは“ノセ方”が上手いです!

初心者でも楽しめるというワンメイクマシン「VITA」に体験試乗した今月。詳しい内容は記事をご参照頂きたいが、とにかくマシンの扱いやすさもさることながら、サポートして頂いた渡辺氏のケアには感謝感激。実際のレースではないものの、メカニックとドライバーの距離感というものを学んだ気がする。レース経験がないボクでも、“これなら始めてみようかな……”と思えたのは本当だ。心より感謝です。(次はいつになりますか? マサル・ノグチ)

■ From Editors

しまじろう

東京大学の本郷キャンパスで行われたSIM-DRIVEの発表会に、なにやら場違いにキュートなクルマを発見しました。これはベネッセ「こどもちゃれんじ」のキャラクター、しまじろうというそうです。この発表会にあわせて展示してあるのはやはりEVだということで、よく見るとどこかで覚えのあるカタチ……。実はこの中身、テスラ・モデルSでした。こんなキャラクターと親和性が高いのもEVならではかも。(ちょっと欲しい@か)



ビバ、一般道!

消費税アップに便乗値上げ。高速料金の値上げに、ガソリン代もアップ。やっと暖かくなってドライブシーズン到来か?! と思ったのに、お財布の中の大蔵大臣様はいつも増して険しい顔。ギューッと紐を引き締められ、鎖に繋がれた犬状態になってしまいました。こうなれば昔のように下道です! 道中のホテルは道の駅での車中泊。今のクルマはリクライニングできるので、クルマ変われど10年前から生活は変わらず。これにいか? (初車検は9万2000kmのRYO)



[NEXT ISSUE] 2014年7月号 No.341 2014年5月26日(月)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: 鈴木賢志

Satoshi Suzuki

編集人: 野口 優

Masaru Noguchi

発行所: 株三栄書房

SANEI-SHOB0

©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

■ 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

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

Now on Sale

MOTORHEADMAGAZINE.jp



SPORT CAR STYLE

Enjoy Sport Car Life

■ Contents of

LAND ROVER RANGE ROVER Series

TEXT ● 中三川大地
(Daichi Nakamigawa)

継

承と刷新を見事に調和させた4代目レンジローバーが、早速、市場で好評を持って迎え入れられている。昨年3月2日の発売から息つく間もなく、追って昨年11月30日に発売されたレンジローバー・スポーツもまた英国調のスポーツ路線を打ち出して市場へ挑む。

発売から1年以上が経過したこと、気になるのは中古車の動向である。とりわけランドローバーブランドの認定中古車のうち、初年度登録から18ヵ月以内の高年式車に限定され、新車と認定中古車の間を結ぶものとされるプレミアコレクションに注目したい。これらは新車保証継承に加え、1年間の認定中古車保証が付く。少なくとも2年以上の保証を有することで、気構えは新車とほぼ変わらない。むしろ、走行距離6万km以内という純新車保証に対して、こちらは走行距離無制限。実はプレミアコレクションのほうが手厚いという逆転現象もある。2〜3年で6万kmは、仕事へ遊びへと駆けめぐるヘビィユーザーにとっては、非現実的とは思えない距離だろう。

現在、プレミアコレクションの市場では新旧が入り乱れている状況だ。まだ新型など皆無かと思いきや、実際には初期のデモカーとして登録された個体が、徐々に店頭に並び始めている。デモカーという生い立ちだけにフラッグシップたるオートバイオグラフィーを筆頭に、5・0ℓのスーパーチャージドモデルが目立つ。1500万円を超える価格の提示を見ると、新車からの値落ちはさほど

大きくは思えない。だが、これらは特別なオプション装備が組み合わされたケースが多く、新車と比べればあつという間に数百万円の開きが出る。もちろん程度も新車と変わらないものばかり。仕様が好みと合致すれば狙い目の選択肢と言える。

さらに先代モデルに足を踏み入れると、さらに買いやすくなる。オプション満載でも1000万円付近にあることが多く、2年と経たずに500万円以上のプライスダウンを遂げた。新型が出たからといって旧型の新鮮さが損なわれることはなく、あるいはその古ささえ「熟成」という魅力に変えてしまうのがレンジローバーという存在である。敢えて旧型という選択も大いにアリだ。

また、プレミアコレクションという括りを外して見ればより安価な価格帯を見つけることもできる。プレミアコレクション以外の認定中古車にも保証はあるし、販売店によってはそれらに該当しないクルマでも、厳選して独自保証を設けているケースがある。時代がダウンサイジングに向かう昨今、大排気量を味わう機会も減ってきた。だからこそ、この時代5・0ℓを選ぶことに価値が宿ると言える。それは認定中古車という賢い購入方法が組み合わさり、より魅力を帯びて見えた。

いよいよレンジローバーにも
ハイブリッドの波が押し寄せる

既に欧州ではデリバリーが開始されたレンジローバーのハイブリッドモデル。3.0ℓのV6ディーゼルに35kWのモーターを組み合わせる。その能力を実証するために1万6000kmにおよぶツアー「シルクトレイル2013」が実施されるなど意気込みを感じる。ブランド初となるハイブリッドの、日本導入への期待も高まっている。

LAND ROVER

RANGE ROVER Series

レンジローバーの新世界。

CLOSE
UP!

プレミアムSUVの代表格、レンジローバーが4代目へと移行して1年あまりが経過した。矢継ぎ早にレンジローバー・スポーツやLWBも姿を現すなど、その勢いは止まらない。これら新車と共に、ここでは認定中古車に注目する。現行モデルが姿を現し始め、モデルチェンジにより旧型も買いやすくなってきたと、実に面白い状況なのである。

新車に近いプレミアコレクションに注目!

●対象車:初年度登録から6年以内、走行距離6万km以内の正規輸入車両／初年度登録から18ヵ月以内の正規販売店デモカー、ワンオーナーカー(プレミアコレクション)

●納車点検:80項目

●部品交換:必要があれば交換

●保証期間:1年間、走行距離無制限／新車保証継承+1年間、走行距離無制限(プレミアコレクション)

●保証内容:設定の条件内にて保証

●残価設定ローンの有無:プレミアコレクションのみ設定

●問い合わせ:ランドローバーコール ☎0120-185-568

6年、6万km以内という括りが設けられる認定中古車のなかでも、初年度登録から18ヵ月以内の新車に近い個体にはプレミアコレクションという制度が設けられている。これはデモカーおよびワンオーナーカーのみとなるなど条件は厳しいものの、モデルチェンジによってお役御免となった旧型レンジローバーのデモカー落ちは狙い目だ。





4代目の中古車がいよいよ市場に 4th RANGE ROVER

現行4代目レンジローバーの発売から1年あまり。まだデリバリーが始まって間もないが、新車は矢継ぎ早に進化拡大を続けている。日本発売は2013年3月2日だが、5.0ℓ V8のヴォーグ系とオートバイオグラフィーに加え、すぐさま3.0ℓ V6スーパーチャージドが追加された。同年9月に受注開始したことでV8のNAモデルは姿を消した。また今年に入ってから目玉はロングホイールベース(LWB)の追加だろう。レンジローバーとしては20年ぶりとなるLWBに期待が集まる。もちろん、昨年末に発表されたスポーツもまた注目株だ。現在、認定中古車市場で見られるのはデモカー落ち程度と多くはない。しかしそのどれもが新車と見間違えるような程度の良い個体ばかり。デモカーゆえに贅を尽くしたオプション装備が付くにも関わらず、価格は1500万円付近にある。仕様によってはオーダーから半年以上の納期を強いられる新車に比べると、即納される点も嬉しいところだ。

→インパネは先代路線をより洗練させたような印象。伝統的なレザーやウッドの仕立てにちりばめられるフルデジタルのメーターパネルや8インチのタッチスクリーンが未来的だ。



↑4代目レンジローバーに搭載される5.0ℓ V8エンジンは旧型から踏襲。現在は同ユニットのスーパーチャージドと、3.0ℓ V6スーパーチャージドの二本柱体制。最高出力を見れば前者は510ps、後者は340psと明確な差はあるもののV6でも必要十分な力強さを持つ。

75%以上もの専用部品で構成 2nd RANGE ROVER SPORT

レンジローバー・スポーツは、主軸たるレンジローバーとイヴォークの中間を担うような存在で、そのぶん価格設定も安価となる。新車価格にして400万円以上の開きがあるのだ。しかしディスカバリーと兄弟だった先代とは異なり、今作はレンジローバーと並行して開発されたオールアルミモノコック製となる。パーツも75%以上が専用設計で、よりスポーツSUV濃度を高めている。エンジンは5.0ℓ V8と3.0ℓ V6の2本立て。共にスーパーチャージドとなる点は

レンジローバーと変わらない。このレンジローバー・スポーツが認定中古車市場に姿を現すのは、少なくとも今年後半から来年にかけてとなりそうだ。



20年ぶりのロングホイールベース 4th RANGE ROVER LWB

本格的な流通はもう少し後のことになるだろう。20年ぶりに復活したレンジローバーのロングホイールベース(LWB)だ。見どころは標準ボディに比べてホイールベースを

200mmほど延長させ。全長5205mm、ホイールベース3120mmとした設計で、その空間は後席のためにだけ使われる。ベンチシートかエグゼクティブプラスシートを選択できて、価格は3.0ℓ V6で1347万円へ、オートバイオグラフィーなら1810万円〜となる。標準ボディに比べて100万円弱ほど高くなる計算だが、これがいざ中古車市場に紛れ込むようになったとき、どのような価格差となるのだろうか。非常に注目が集まる。



割安で狙い目、初代スポーツ 1st RANGE ROVER SPORT

レンジローバー・スポーツが誕生したのは2005年。ボディ骨格はディスカバリー3と共用するインテグレートッド・ボディフレーム。基本となるレンジローバーよりも若



干安価に設定する絶妙なポジショニングだった。その後、2010年にあった5.0ℓへの一本化を始め、進化過程はレンジローバーとほぼ同じ。最高峰たるオートバイオグラフィーでも新車で1200万円弱だったことから、認定中古車の多くは1000万円切りにある。多少距離や時間が経過したもの、あるいはNAモデルであれば500万円台に落ち着くことも珍しくない。イヴォークの新車とほぼ同じ投資で手に入るのだと考えれば食指が動く人もいるはずだ。



ヴォーグとなった。エンジンは510psを発生させる5.0ℓスーパーチャージドと、375psのNAという2本立て。LEDを巧みに用いた外観や、世界初だったデュアルビュー・タッチスクリーン・ディスプレイなど新旧のトレンドを融合させたモデルだった。2011年には最上級に位置するオートバイオグラフィーも登場。しかし5.0ℓ化されてからはオートバイオグラフィーを筆頭とするスーパーチャージドモデルはほぼ受注生産という形態を取っていたため、市場にタマ数は多くない。現在、NAであれば500万円代も見かけるものの、高年式モデルやスーパーチャージドになるに連れて相場は上がる。高年式のプレミアムコレクションでは1000万円超えも珍しくない。

複雑な進化を辿った3世代目 3rd RANGE ROVER

3代目レンジローバーが登場したのは2002年と、もう12年も前のこと。当初はBMWが設計したため、搭載される4.4ℓ V8もBMW製だった。その後2006年に、今度はフォードの一員となっていたことで、同様にV8ながらもジャガー製に変更されている。2006年から2009年までは4.2ℓ V8スーパーチャージドと、さらに4.4ℓ V8NAの2本立てという体制だった。初期のBMWエンジンを含めた5.0ℓ化以前のモデルも流通こそしているが、少なくとも認定中古車市

場では皆無だ。専売店にある多くは500万円以下で、ゆるやかに相場が下がっている。極初期モデルともなれば200万円を割ることも珍しくない。



認定中古車の中心選手 3rd RANGE ROVER VOGUE



威風堂々たるボディ骨格はクラシックレンジに通じるもの。デビューから12年経った今でも古さをあまり感じさせない。後期モデルはLEDが多用されてよりモダンな印象に。



→スイッチ類やメーターなど簡々と進化を続けたインテリア。ヴォーグにはオートバイオグラフィーオプションが設定され、レザーやウッドなどのトリムフィニッシュが選べる。

革新を続けて伝統を守るレンジローバーの進化

【2004年11月】

マイナーチェンジによりタッチスクリーン式のDVDナビゲーションおよび4x4インフォメーションシステムの搭載など小変更が加えられ、2005年モデルとして発売された。

【2005年9月】

スポーツ発売開始

レンジローバー・スポーツ発売。レンジローバーに使われるジャガーエンジンを採用し、シャシーはディスカバリー3のインテグレートッド・ボディフレームが使われていた。

【2008年3月】

車名がヴォーグへ

日本市場での車名がレンジローバー・ヴォーグへと統一された。またレンジローバー・スポーツを含めてラインアップを変更。4.2ℓスーパーチャージドと4.4ℓ V8の二本立てとなる。

【2010年9月】

2011年モデルのトピックは最上級グレードのオートバイオグラフィーが用意されたこと。これはレンジローバー・スポーツもまた同様。ヒルスタートアシストなど装備も充実する。

【2012年8月】

4代目受注開始

4代目レンジローバーがデビュー。2013年モデルとして2013年3月2日に発売された。エンジンは5.0ℓのNAとスーパーチャージド。オートバイオグラフィーも用意された。

【2013年11月】

2代目スポーツ発売

東京モーターショーに登場したレンジローバー・スポーツが、2014年モデルとして受注を開始する。グレードはSE、HSE。オートバイオグラフィー・ダイナミックの3種類。

【2002年4月】

3代目発売

3代目レンジローバー発売。初期をBMWが開発し、フォードが引き継ぐという異例のモデルだった。エンジンはBMW製の4.4ℓ V8で、ヴォーグ、HSE、SEの3グレード体制。

【2005年7月】

ジャガーエンジンへと変更

2006年型が登場。ここからは当時同じフォード傘下にいたジャガーより供給を受けた4.4ℓ V8NAと、4.2ℓ V8スーパーチャージドという2種類のパワーユニットとなった。

【2007年7月】

2008年モデルとして内装のデザインを変更され、トレインレスポンスの搭載など若干の変更を受ける。2006年には特別限定車「supreme」が日本限定50台で発売されている。

【2009年12月】

5.0ℓへと一本化

2010年モデルとしてエンジンが変わり5.0ℓへと一本化され、NAとスーパーチャージドの2つが並ぶ。内外装や装備も進化を遂げ、この頃からLEDが多用されるようになった。

【2011年12月】

外装のデザインが一部変更

ダウングレードされた3.0ℓ V6スーパーチャージドが追加設定された。これにより日本では5.0ℓ NAモデルが削減された。また全グレードにアイドリングストップ機能が付いた。

【2013年2月】

ダウンサイジングされた3.0ℓ V6スーパーチャージドが追加設定

これにより日本では5.0ℓ NAモデルが削減された。また全グレードにアイドリングストップ機能が付いた。

【2014年3月】

ロングホイールベース仕様(LWB)が発売

およそ20年ぶりに復活を遂げたロングホイールベース仕様だ。パワーユニットやグレード構成は、通常のレンジローバーと同じ。



SPECIAL SHOP INFORMATION

Porsche

Contents of this month

■ アイコード	P202
■ アドラー・ジャパン	P203
■ エスアンドカンパニー	P204
■ オフィス ケイ	P205
■ カーウォッシュ・オーシャン	P206
■ ガレージクレヨン	P207
■ グループ・エム	P208
■ クレフモータースポーツ	P209
■ 合同産業	P210
■ チェックショップ	P211
■ テクニカルメイトインターナショナル	P212
■ テクノプロ	P213
■ マグ	P214
■ マックスクラフト	P215
■ モビーディック	P216
■ リズムコーポレーション	P217
■ ロベルタ	P218



サーキットを走るのならグラベルに捕まることもある。脱出するために牽引フックを装着しておきたい。964以降のモデル用2万5000円(税抜き)。



←プッシュの強度を高めることで剛性感のあるシフトワークを実現したジュラルミン製のクイックシフト。997用3万1000円(税抜き)。

→ハイフロータービンとEXマニ & マフラー、そしてCPチューンが加わることで997が600ps、993が500psまでパワーアップされる。



←911ターボに関しては993以降、すべてCPチューンが可能。997用58万円(税抜き)、993モトロニック用29万8000円(税抜き)となる。

→ハイパフォーマンスモデルGT2のIN側タービンを流用したハイフロータービン。997前期用37万円(税抜き)×2。

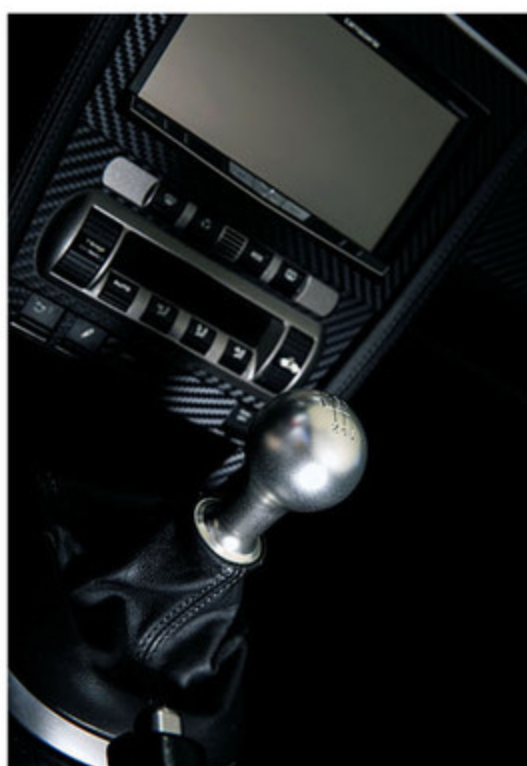


新旧(空冷&水冷)911ターボを刺激するチューニングメソッド



→ジュラルミン製のシフトノブはコックピットを引き締めるとともに、スムーズなシフトワークを実現してくれる。1万2000円(税抜き)。

←的確なペダル操作のためにディンプル加工を施したペダルキットをセットしておきたい。964~997MT用2万5000円(税抜き)。フットレスト8000円(税抜き)。



ア イコードがボルシェのチューニングに携わるようになったのは20年以上前の930の時代から。同店を頼って、今では新旧(空冷&水冷)を問うことなく数多くのボルシェユーザーが訪れる。

993以前の空冷ボルシェの場合、年式が古いだけにメンテナンスやオーバーホールで在庫する場合が多い。しかし、コンディションが良ければチューニングを施してパワーを引き上げることも可能。この993ターボは細部に手を加えることでオーバー1500psを実現している。そして996以降の最新技術が投入された水冷なら、さらなるパワーアップが期待できる。

ボルシェの中でも圧倒的なパフォーマンスが得られるのはやはり911ターボ。まずは吸排気系&コンピューターチューンを施すことから始めてはどうかだろう。そしてサーキットで圧倒的なパワーを満喫するならハイフロータービンの出番。インタークーラーGT2用タービンに変更することで吸入空気量が増し、強烈なブーストフィードバックが襲ってくる。旧型であっても最新の991に見劣りしないために、潜んでいるポテンシャルを引き出してやりたい。

Adler Japan

■アドラー・ジャパン

原文昭 ●PHOTO&REPORT

営業時間／10:00～19:00

定休日／日曜日、祝日

〒176-0012

東京都練馬区豊玉北4-22-5

☎03-6914-8588 <http://www.adler-japan.jp/>



ショールームに展示される在庫車は、新車・中古車を問わず国内外のネットワークを駆使して集めた希少モデルが中心に並ぶ。

→2014モデルのカイエンGTSは、顧客のリクエストに応じてインタークーラーをスペシャルペイント。カスタマイズに関しても自社で責任をもって仕上げている。



本社ショールームの地下には鍍金塗装も可能な作業ピットを併設。整備などに関しても幅広く対応しているため、困ったことがあれば気軽にご相談を。



991GT3も入庫済み。実車をじっくりと見ることもできるので、興味がある方はぜひ立ち寄ってみてはいかがでしょうか。メーカーの対応後に即座に納車可能。



山内氏は空冷911の時代から整備と営業部門を経験しているボルシェのエキスパート。ボルシェに携わるプロが在籍することも大きな強みだ。



自社に専用テスターを完備 車両販売、整備もお任せ下さい



本社ショールームは、東京・練馬区、目白通り沿いとアクセス良好な場所に構える。最新の在庫情報はHPにて随時発信している。

本では、新車はもちろん、中古車であっても、探しているボルシェを比較的簡単に見つけることができる。だがその一方で、購入した後のサポート、いわゆる一般整備や修理に関してはお世辞にも恵まれているとは言い難い。特に水冷911以降のボルシェは電子制御化の影響もあり制約も多く、ようやく見つけた整備工場も混んでいて、作業の順番待ちというケースも珍しくはないほど。

東京・練馬区、目白通り沿いに店舗を構えるボルシェ専門店のアドラー・ジャパンは、車両の販売に加え、整備や修理、各種カスタマイズにも力を入れていることが大きな特徴だ。ボルシェを知り尽くした専門技術を持つスタッフが在籍するほか、現代のボルシェの整備に不可欠な専用テスターを複数所有するなど、オーナーの希望にしっかりと応えられる体制を整えている。

本社ショールームの地下に併設される整備ピットにテスターを完備しており、急なトラブルにも迅速に対応可能というあたり、オーナーならば頼もしく思うはず。もし整備などでお困りならば遠慮なく相談してみてもいいだろうか。

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>

ポルシェをはじめ、高級スポーツカー全般を扱うエスアンドカンパニーは正規・並行問わず一般整備からモディファイまで手がけ、あらゆる要望に応えてくれる。



フェラーリFFにXPELフィルムを施工。塗装は新車時の塗装が一番強い。それを守るために、フィルム施工は非常に有効な手段だという。



チェックショップとも親しい同店。Kohlenstoff RipやPrecisione Cat 20インチのホイールに918ハイブリッドと同色をキャリパーに施すなどアイデア満載。



大規模な工場を有し、常にポルシェやフェラーリ、ランボルギーニといった車両が整備・カスタマイズのために入庫する。

大

人気の秘密は、他店にはない魅力にある。このところ、エスアンドカンパニーがスポーツ選手御用達店となっているのも、同店が魅力的だからだ。

その魅力とは、まず設備。車検や重整備を行う認証工場はもちろん、鍍金・塗装ブースなど、メンテナンスやカスタマイズに必要な設備は全て整っている。しかも、熟練した職人が揃っているため、作業も迅速に

行うことができる。さらに特筆すべき点は、現代の整備には必須であるメーカー純正の診断テスターを完備していることだ。通常は入手困難な代物なのだが、各メーカーに対応できるように用意する。だから並行輸入車の診断からキー製作なども可能となっている。

このような整備上のメリットに加えて、代表の鹿田氏は世界のカスタマイズやチューニングにも精通しており、モディファイも得意メニュー。漠然としたオーダー内容でも、的確な仕上がり約束してくれる。これだけの体制と技術者が揃っていれば著名人がお願いするのも納得だ。

最近では、オリジナルパーツ開発にも力を入れている同店。チューニングも気軽に相談してみたいかが？

人気アスリート御用達 それには必ず訳がある

→最新モデルにも対応するテスターを常備しているので、通常はディーラー限定のキーコーディングなど、並行輸入車でも対応可能だ。

←現代の車両整備には欠かせない診断テスターは、各メーカー完備。これがあるからこそ整備できるのだ。フェラーリ458チャレンジのテスターも完備している。





958カイエンには、WALDブラックバイソンのボディキットを装着。シャープな印象をプラスしてよりワイルドに変貌する。



←大型のダクトが特徴のWALD製エアロボンネットを装着。これまでにないデザインでカイエンのイメージが大きく変わる。

→ショップは環状7号線内回り、板橋中央陸橋から高円寺方向に数百m。信号1つ目の左側にある。パーキングも完備している。



フェンダーのダクトからサイドに繋がるラインが美しい。右サイドはカラーの違うホイールを装着しているので、印象が違って見える。



ホイールは22インチのWALD R11をチョイス。13本のダブルスポークが繊細なイメージと力強さをプラスする。



リアバンパーのデザインはレーシングカーのイメージ。テールパイプのデザインが特徴的なWALD製のマフラーを装着する。

豊富なデータとノウハウにより オンリーワンのカスタムが可能



997ターボにはテックアートのGTストリートRキットがセットアップされている。国内外の各種ブランドパーツも取り扱う。

インテリアのパネルを振動させることにより、リアルな音響感を再現する、今注目のレイヤードサウンド。取り付け施工もおまかせだ。



輸 入車ドレスアップの黎明期であった15年以上前から有名ブランドパーツの輸入・販売を始め、オリジナルパーツの製作も手掛けてきたオフィスケイ。メルセデス・ベンツやBMWのドレスアップショップとして一躍その名を知らしめ、ポルシェ、ベントレー、ロールス・ロイス、ランボルギーニなどハイクラスカーのドレスアップも数多く手掛けている。

911やカレラGT、カイエン、パナメーラにアメリカ製の鍛造ホイールを組み合わせてリアルなセレブスタイルを提案するなど、常に世界のドレスアップシーンの流行をいち早く取り入れている。

また、ワンオフでのカスタマイズも得意とし、ドレスアップパーツがリリースされていない希少車でも、エアロパーツやインテリアパーツ、

エキゾーストなど、ユーザーの好みに合わせたオンリーワンのカスタマイズが可能だ。

今回取材したカイエンは、WALDブラックバイソンのボディキットを装着。エアロボンネットによりさらにワイルドに仕上げられている。ホイールは21インチのWALD R11をチョイスする。

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/>



環七の豊玉陸橋から目白通りを都心方面へ向かったすぐ左側にある同店。24時間営業のため、仕事やレジャーの帰りに利用する人も多い。Tポイントの使用も可能だからお得に利用したい。



←ボディコーティングメニューは、簡易的な室内清掃も含まれている。掃除機がけや内装や内窓拭き、マット洗いなどをしてくれる。

→白い車はより白く見えるほどエクセレントタフコートのツヤは固形ワックスに近い光沢を持つ。水滴が付着してもすぐに水玉になって転がり落ちるほどの超滑水性も特徴だ。



エクセレントタフコートは、パネルごとに専用のスポンジでコーティング剤を塗っていく。すぐに硬化し、約6年もの長期間に渡って効果が持続するガラス皮膜を形成する。

←事前予約が必要なボディコーティング作業は塗装の状態や傷の有無を確認して使用するコンパウンドやバフを選択。作業書に書き込み、作業を担当するスタッフ間で情報を共有している。

ゴールデンウィークも休むことなく営業しているカーウォッシュ・オーシャン。洗車とボディコーティングの専門店だ。洗車は24時間いつでも予約なしでも対応できるため、レジャーに出かける前後での利用に便利。塗装に優しい「ソフト洗車」が一番人気で、ICチップの洗浄などに使われる「純水」を使用したプレミアムソフト洗車や、カルナバックスを使ったプラチナWAXなど、さまざまな洗車メニュー

いつでも寄れる24時間営業 洗車とコーティングの専門店



コーティング前には特殊な粘土を使用して塗装面に付着した鉄粉の除去を行う。これを行うとザラついた塗装がツルツとした表面になり、コーティングが長持ちする。



鉄粉除去が終わると、数種類のバフとコンパウンドを使ってボディを磨き上げる。この作業でツメに引っかからない程度の小傷は消えてしまい塗装面が鏡面のように仕上がる。

ーがラインアップされている。ボディコーティングは日中のみの作業で、事前の電話予約が必要。最高級のエクセレントタフコートを筆頭に、ウルトラタフコート、タフコートの3種類をラインアップ。どのコーティングも、硬化するとガラスの皮膜を形成するため、長期間に渡って汚れが落ちやすくなる。なかでもエクセレントタフコートは、深い光沢と超滑水性を持つ皮膜が特徴。皮膜は約6年持つため、ポルシェをはじめとする高級欧州車に人気が高い。エクセレントタフコートを施工すると、施工料金が2割引になるうえ、オイル&ウインドウコーティング、施工時の代車料金が無料になる。

GARAGE Crayon

■ガレージクレヨン

堀口 訓 ●PHOTO&REPORT

営業時間／10:00～19:00

定休日／水曜日、イベント参加時

〒520-0105

滋賀県大津市下阪本1-25-14

☎077-579-0009 <http://www.crayon911.co.jp/>

ショールーム脇にある駐車場兼展示場。天気の良いウィークエンドともなると代表の岡本氏を慕うポルシェオーナー達で大いに賑わっている。



顧客にのみフル解放されている自社整備工場。「ランニングコストを気にせずポルシェのある暮らしを楽しんでほしい」とは、岡本氏。



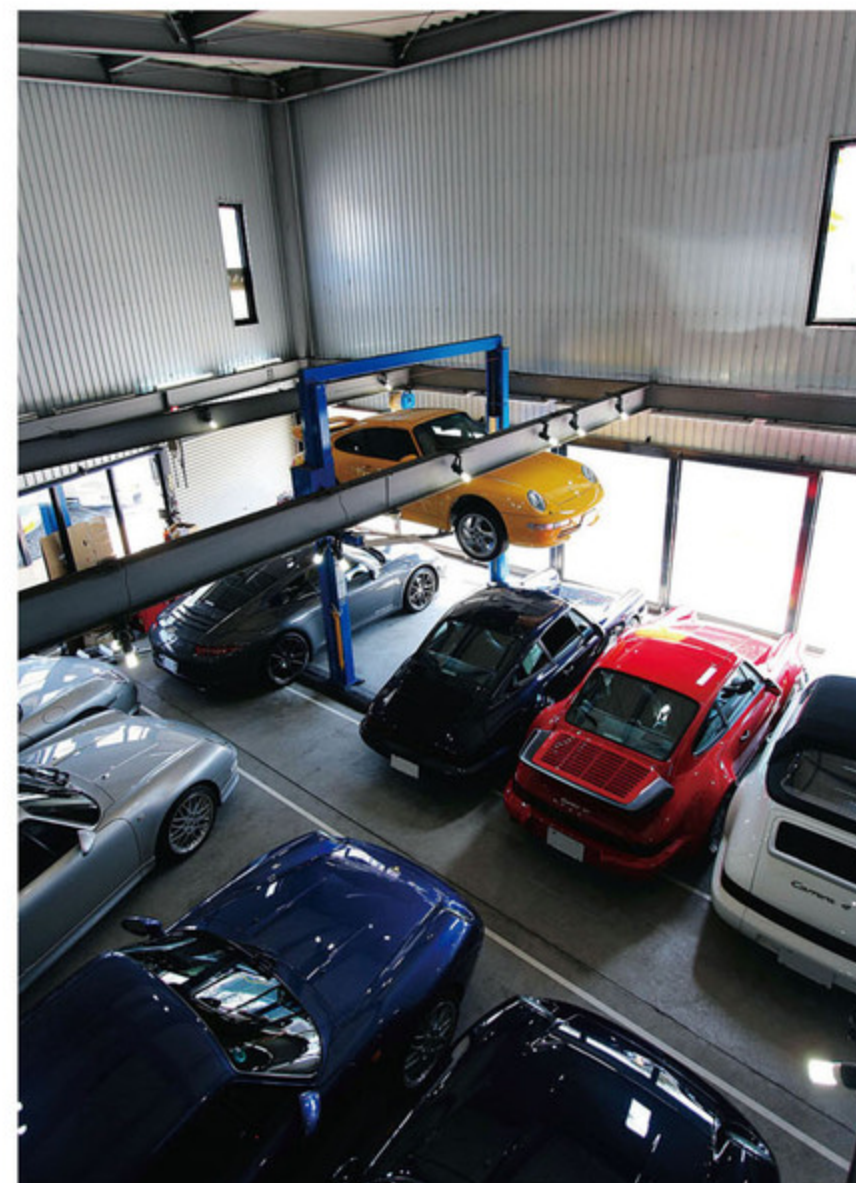
クレヨンポルシェ納車整備
タイプ930
1988年モデル カレラ

オーナーが安心してポルシェライフを楽しめるようにと施された濃い整備内容を、工程別に収めて一冊のファイルとして綴り、納車時に贈呈。



→最高級の塗料とブースが導入される钣金・塗装スペース。一般にも開放されているオリジナルコーティングは、ここで施工される。

←良質な空冷モデルをはじめ、2009年以降の直噴系997モデル、987ボクスター/ケイマンなども取り扱っている。豊かなポルシェライフをクレヨンとぜひ!!



老舗の矜持がうかがえる確かな品揃えぶりがみてとれるショールーム。目当ての一台の現況や整備内容が見学できるハイリフトは自慢のひとつ。

ポルシェを本気で望む ユーザーの強い味方!!



400坪を誇る敷地でポルシェのありとあらゆる事柄をすべて自社完遂。ユーロカップ、NCCRなどのイベント参加時は臨時休業となるのでご注意ください。

「本」 当に自身焦がれたポルシェを愛するユーザーにだけ自慢のモデルを提供したい。そのためにまずはじっくりと膝を交えて存分に語り合いたい、ともに豊かなポルシェライフを楽しみたい。そう語るのはガレージクレヨン代表の岡本氏。良好な空冷モデルの日本残存量が少なくなりつつあるなか、同店は、岡本ギャランティードシステムという完全整備済み車両の提供を通じて、全国でも知名度を誇る。

最大の魅力は、400坪の敷地内に、整備部門、钣金塗装部門、展示場、ショールーム、商談スペースといったディーラー並みの自社完遂体制が敷かれていること。すべてはガレージクレヨンを頼りとするユーザーの期待に応えるためだ。

同店で購入した車両は、転売しない限り、格安にて各種アフターサービスを受けることが可能。手厚いフォローと販売車両のクオリティ維持を心掛けるため、年間販売台数は空冷／水冷を含めて40台前後、その事実には、売らんかな精神は介在していない。どこまでもポルシェに対して真摯、ユーザーに対して真摯。岡本氏を含めた計6名のスタッフがアナタの来店を心待ちにしている。

Gruppe M

■グループ・エム

INFORMATION

営業時間／9:30～17:30

定休日／第2土曜日、日曜日、祝日

〒351-0015 埼玉県朝霞市幸町3-12-24

☎048-450-2911

http://www.gruppem.co.jp/

グループ・エム●PHOTO 原文昭●PHOTO&REPORT



←911の代名詞でもあるリヤウイングも抜かりなくラインアップ。GTタイプやRSタイプなど、細かな仕様を用意している点もオーナーから喜ばれている。



→ポルシェ用エアロパーツは911を中心に幅広くラインアップ。特に最近では930や964などの空冷911用のエアロパーツの人気の上昇中とのこと。スタイルも複数用意。モデルによってはRS仕様も設定されているなど、魅せる部分においても幅広い選択を用意している。



ポルシェ用を中心に100種類以上のエアロパーツを展開しているが、人気の高いパーツは在庫としてストックする。カタもきっちり管理されているなど、オーダーに迅速に応えることができる体制を取っている。



風洞実験を実施するなど、スペックアップを念頭に置いた製品作りは、モータースポーツと密接に関係しているリアルチューナーだからこそその強みといえよう。

長 年活動しているモータースポーツからの流れもあり、古くからポルシェ用パーツには特に力を入れているグループ・エム。当然、手掛ける製品はサーキットで得たノウハウが注がれている。レーシングマシン直系のエッセンスが盛り込まれたパーツが揃うが、その中でも特に最近ではポルシェ用のエアロパーツの問い合わせが目立って増えているという。

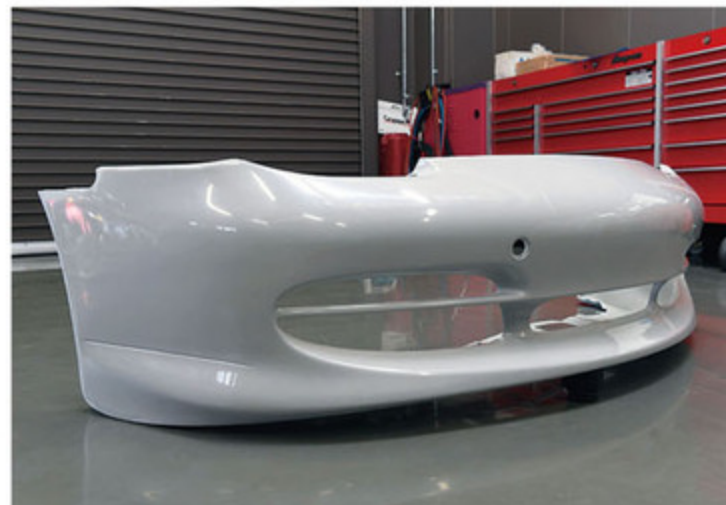
グループ・エムのエアロパーツの特徴は、スタイルアップのみならず空気の流れを考慮した設計が施されていること。

空力性能まで徹底追求した本物のエアロパーツをリリース



フロントバンパーに装着するリップスポイラーは、性能と費用対効果のバランスが良く、エアロパーツの中でも特に人気が高い。

全てのエアロパーツは日本国内にて製造。細部の造形まで緻密に描かれるなど完成度の高さも大きな美点。こちらは996のGT3前期のフルバンパーエアロ。



とだ。開発時に風洞実験を行って設計したパーツも数多くラインアップされるなど、エアマネージメントのスペシャリストとして知られる同店の力が惜しみなく注がれている。エアロパーツが発する強力なダウンフォース性能を求めて、サーキットユースはもちろん、ストリートでの速さを求めるオーナーからも指名買いされることも多いほど。

今回紹介するパーツはほんの一部。どれも日本国内にて製造した製品で、質感に加えフィッティングに関しても自信がある。対応モデルはグループ・エムのホームページで確認できるので、まずご覧いただきたい。

営業時間／10:00～19:00

定休日／火曜日

〒224-0053

神奈川県横浜市都筑区池辺町4705

☎045-938-6809 <http://www.cref-ms.jp/>

CREF MOTOR SPORT

■クレフ モータースポーツ

橘 祐一●PHOTO&REPORT



街乗り仕様からレーシングカーまで、全てのポルシェのメンテナンスを行っている。この日は5台のGT3が入庫していた。

→クレフモータースポーツオリジナルのフロントバンパー用カナード。現在993用、996GT3、997後期カレラ系を開発中。



987前期ケイマン／ボクスター用LEDテールランプ、フロントバンパー補助ライト。後期型のLEDテールをイメージ。8万2080円(税込)。



サーキット走行用のブレーキキットをPFC、KAZIデザイン、RDDなど幅広く用意。サーキットだけでなく街中でも絶大な効果を発揮する。



クワンタムサスペンションキット、RSSビロボール付きサスアーム、TARETT可変スタビライザーなどサスペンションの開発にも力を入れている。

初心者からプロドライバーまで 全てのポルシェオーナーをサポート



カナードの装着は両面テープで簡単。小さなパーツながら、見た目だけでなくハンドリングにも効果大。3万円台で近日発売予定。

レースで得られた知識、技術をフイードバックすることで、高いレベルのサービスを提供。また、サーキット走行のサポートも積極的に行っており、車両の製作や整備はもちろん、初心者でも楽しく走ることができるように、ドライビングスクールなども定期的に開催している。

ペイントプロテクションフィルム

やラッピングフィルムなど、各種ボディ用のフィルムの施工にも力を入れ、施工用のブースを新設。ホコリなどの進入をシャットアウトしてクオリティの高い仕上がりを保証する。また、高い技術を持つインストラーが在籍しているので、施工の難しい特殊なフィルム施工もOKだ。

力

レラカップ・アジアシリーズやスーパーカップに参戦し、レーシングコンストラクターとしても知られるクレフモータースポーツ。レース車両の製作などチューナーとしてのイメージが強いが、車検や一般修理、日頃のメンテナンスにも力を入れている。チューニングを行う場合にも、元のクルマの状態が良くなければ良い結果が得られないことから、日頃のメンテも重要と考え、ポルシェ・システムテスターなどの設備も充実させている。

レースで得られた知識、技術をフイードバックすることで、高いレベルのサービスを提供。また、サーキット走行のサポートも積極的に行っており、車両の製作や整備はもちろ

ん、初心者でも楽しく走ることができるように、ドライビングスクールなども定期的に開催している。



紫外線による劣化を防いでくれるため、ヴィンテージカーの格納にピッタリなアコーディオンガレージ。サイズはオーダーメイドで駐車スペース+αで設置可能だ。



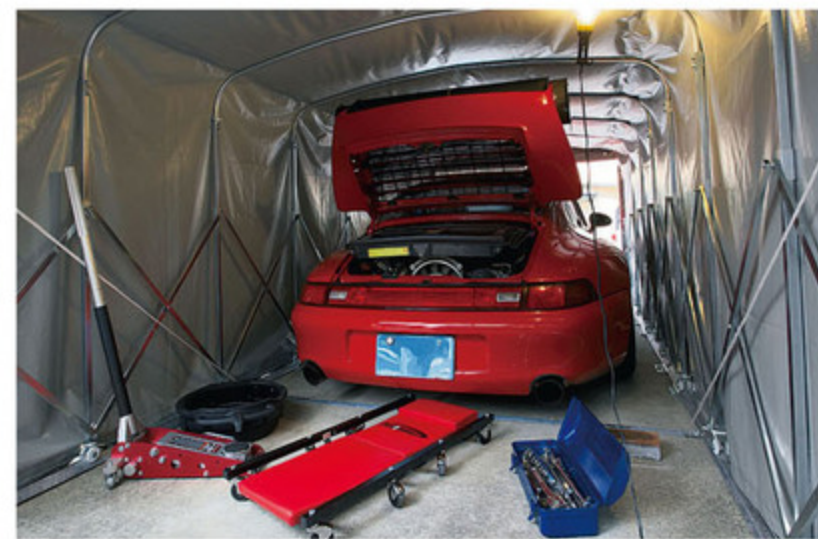
ジャバラ屋根は21mm×21mmのスチール製の支柱にはそれぞれ筋交いが入る強固な構造。自重は約120kgあるが、レールと滑車のおかげで軽い力で開閉が可能。



湿気が多くなるこれからの季節にオススメなのが、「結露防止シート」というオプションメニュー。ガレージ内の結露がクルマに落ちてこないようにするもの。



入口のシートを降ろしてジッパーを閉じてしまえば、車両を完全に覆ってしまうため防犯効果も期待できる。ネコや子供のイタズラも防げる。



スペースに余裕がある場合は、車両よりも少し大きいサイズのアコーディオンガレージを設置することで雨天時でも作業などができるようになる。

紫外線による劣化を防ぐ アコーディオンガレージ



ジャバラ屋根に使われているシートカラーの変更もオプションメニューで可能。自宅や愛車のカラーに合わせて変更するユーザーも多い。サンプルも用意されている。

また意外と見落とされがちなメリットが、紫外線による塗装や内装の劣化を防いでくれるということ。ジャバラ屋根に使われている、テトロンターポリン®という特殊なシートは紫外線を通さない特性を持つ素材を使用。ガレージに格納している間は紫外線による劣化がほとんど進行しなくなる。

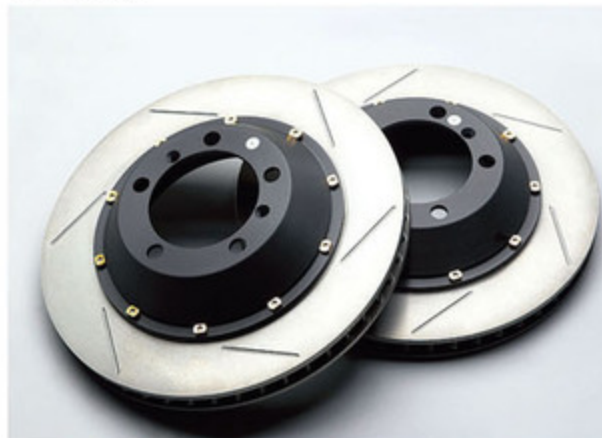
まもなくやってくる5〜6月は1年の中で最も紫外線が強くなる季節。アコーディオンガレージで、ひと足先にクルマの紫外線対策をしてみたいかがだろうか。

平 らかな地面であればどんな地質でも設置できる合同産業のアコーディオンガレージ。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。女性ひとりでも簡単に開閉できることと、豊富なオプションメニューで自分仕様にカスタマイズできることで人気の簡易ガレージだ。

簡易ガレージとは言ってもスチール製の強固なフレームを組んでいるため、強度に関しては必要にして十分。雨風やガレージ内へのホコリの進入などを防いでくれるから、クルマの汚れを気にする人にはうってつけのガレージだろう。



サーキット走行で大切なのは、ホイールの軽さと剛性。AGIO SPORT製のコンペティティオーネPKRは軽さと剛性にこだわっており、タイヤのグリップ力を引き出せるという。



←997や996のPCCB用のSTOPTECH製純正交換ローター。ブレーキの効きはもちろん、パッドの持ちも良いという製品だ。

→代表の大塚氏はサーキットを走る際は必ず車載カメラを搭載して、ベストラップの動画はHP上にアップする。気になる人は要チェック。



大塚氏が特に薦めている最新パーツはTARETTENGINEERING製のブレーキスタビライザー。室内から前後のスタビライザーの効きを微調整できる優れものだ。



MUMERIC Racing製のパフォーマンスシフター。ショートシフトになり、各部がビロボール化されるのでシフトフィーリングも良くなる。

サーキットを心底楽しむ GT3用のパーツが続々入荷



レース用のストレートエキゾーストや街乗りもできるエキマニ&マフラーなども製作する。エキマニはパイプ径をステップさせるなど凝った作りになっている。



チ エックショップの代表である大塚氏は大のサーキット好きである。時間があれば自ら所有している997GT3で富士スピードウェイのみならず、鈴鹿サーキットまで走りに行ってしまうほど。しかも富士スピードウェイで1分51秒台、鈴鹿で2分22秒台をマークするのだからアマチュアドライバーにしてはかなりの速い部類だ。

そんな大塚氏だからこそ、自身のGT3に使用しているパーツの吟味はハンパではない。海外のボルシェサイトやパーツメーカーを常にチェックし、気になったパーツは即取り寄せる。そして自身のGT3に装着し、パーツの効果や使い勝手を大塚流に研究してしまうのだ。

「ウチはサーキットで走ってみて、良かったモノしか扱っていません。

自腹で買って自分で試してみないと、本当にいいものなのかどうか判らないです。よね」と大塚氏。その大塚セレクションとなるのが、これらのパーツだ。

「どのパーツもサーキットで速くなりたいのなら必需品です。サーキットを走るのが好きだけじゃなく、マフラーで悩んでいるという人はぜひ相談してください」と大塚氏。サーキットで速くなりたい人にはオススメしたい。

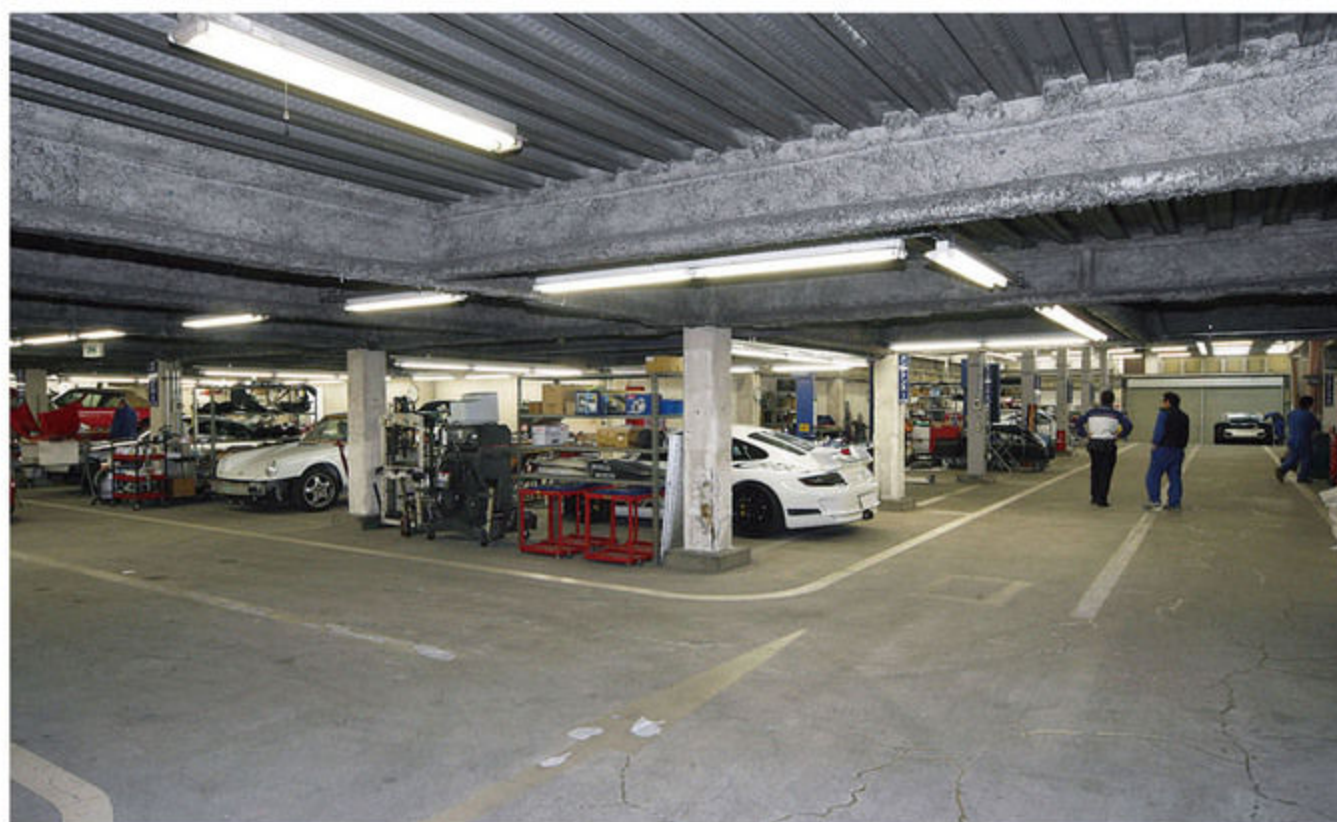


2014年式991 GT3 Club Sport(本国仕様)の新車を展示中。ワールドワランティ付きなので、購入後の保証も安心。他2台有り!



←2014年パナメーラGTSは、ホワイトのボディカラーにレッドレザーのインテリアカラーをオーダーしたもの。AT、左ハンドル仕様。

→広い室内ショールームには、常時20台以上のユーズドカーと新車を展示。ここに並ばない仕上げ前の車両を含め、在庫は常時100台以上。



1300㎡にも及ぶ広いスペースのファクトリーでは、車検やメンテナンスからオーバーホールなどの重整備、钣金、塗装、フレーム修正も行う。

ポルシェの魅力を引き出してくれる 日本最大のファクトリー&プロショップ



タイヤチェンジャーとバルancerも用意され、タイヤの組み替えやホイールのカラーリングにも素早く対応できる。

日頃のメンテナンスから車検、オーバーホール、チューニングまで、ポルシェ専門のメカニックが対応してくれるので安心だ。購入後も長く付き合える。



左上のパナメーラGTSの鮮やかなレッドのインテリアは、ポルシェらしいスバルタンな印象だ。価格は1780万円(税込)。

←購入の相談から買い取り査定まで、ポルシェのことなら何でも相談に乗ってくれる営業の篠田氏。「気軽に声をかけてください」とのこと。

今 年で創業24年を迎えるポルシェのプロショップ。8000㎡という広大な敷地内には、大きな室内ショールームだけでなく、修理&整備、钣金塗装、フレーム修正、コーティングなどのファクトリーを備え、新車、中古車の購入からメンテナンス、修理、リースやサーキット走行のサポートまで、ポルシェに関する全てのサービスを提供している。ショールームには綺麗に仕上げられたユーズドのポルシェがズラリと並び、その在庫数は仕上げ前のクルマを含めると100台を超える。

では手に入りにくいモデルを中心に、独自のルートによりドイツ本国から直接輸入を行っている。希望のカラーやオプションなど、細かいオーダーも可能で、最新モデルをいち早く手に入れることも可能だ。話題のマシンも夏前には上陸予定だという。ファクトリーは1300㎡の広さを確保し、リフトを4基設置。ポルシェ指定の修正機「セレット」も保有。日頃のメンテナンスからボディワーク、エンジンのオーバーホールなどの重整備も可能だ。ナローから最新の991、カイエン、パナメーラまで、全てのポルシェをサポートする。



ガリキズなどを完全リペアした後は、同店自慢のガラスコーティング「TPC」を施工。鍍金仕込みの下地処理と抜群の光沢、高い防汚性を誇る人気メニューだ。

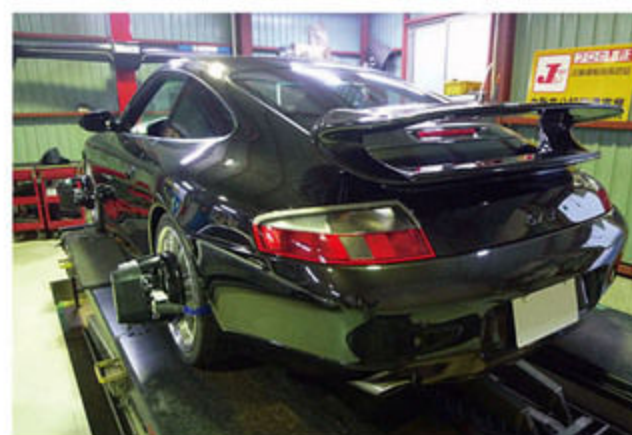


←964RSのスピードライン製ホイールのリムに描かれた、希少価値の高いロゴを消すことなくリペア可能。

→完璧な鍍金作業の後はPPG製塗料とUSI社製塗装ブースを用いて丁寧なペイントを行う。色合わせも上手であり、まかせて安心の信頼品質ぶりを誇る。



エンジンを降ろさず作業遂行が可能で、時短やコスト削減にも繋がる画期的な3次元修正機・モノコックスタンダード。完璧な仕上がりが期待できる。



ハンター製の最新鋭アライメントテスターを用いた万全を期す調律作業。サーキット走行を楽しむボルシェューザーからも絶大な信頼を受けている。



アライメント調整だけでなく、フットワークメイクにも自信をのぞかせるテクノプロ。スーパースポーツカーの足まわりにも精通しているので相談して欲しい。

最新鋭のハンター製 アライメントテスター導入!!



鍍金塗装部門がある本社脇に併設された工場では、エンジン・オーバーホールなども自社完遂OK。もちろん、オイル交換も気軽に引き受けてくれる。



エンジン不調を訴えて入庫した997。腕利きのメカニックが常駐しているので、あらゆる事柄に迅速対応してくれる点も心強い。

「車」 検はもちろん、オイル交換からトラブルシューティングなど、輸入車に関することならどんな些細なことでも気軽に相談を持ちかけてください」とはテクノプロ代表の山田氏。

ハンター製の最新鋭であるアライメントテスターを導入し、輸入車特有のいわゆるハンドル流れの症状改善や、サーキット走行を楽しむオーナーに向けたハードなセッティング、足まわりに関するあらゆる要望を完璧に遂行することが可能。最高の環境をオーナーに提供するため、このような機器やツールの入れ替えが頻繁に行われている点は心強い。

また、鍍金塗装、軽重整備も抜かりはナシ。画期的な3次元修正機・モノコックスタンダード、USI社

製の最高級塗装ブースやPPG製塗料の採用、自慢のガラスコート・TPCをはじめ、完全無欠の受け入れ態勢が敷かれている。近隣正規ディーラーとの関係も良好であり、大きな事故により高度な鍍金塗装技術が必要とされる車両が持ち込まれることもしばしば。同店ならば、どんなに酷い状況下にある車両であっても新車同然レベルにまで蘇らせることが可能、と山田氏は語る。



991型のGT3も数台の在庫がある。インテリアはレザー&アルカンタラが多い。もちろんエンジンのリコールに対応させてから納車になる。

→明治通りから少し入った場所にある、白を基調とした明るいショールーム。麻布にはテスターなどを完備した自社工場を持っている。



在庫車両は売れ筋のオプションを装着しているものが多い。こちらは2014年モデルのパナメーラGTSの新車で車検3年付き。オプションが多数付いて1740万円(税抜き)。



カイエンはGTSやターボを主に扱っている。こちらも多数の在庫があり、オプション内容を選ぶことができる。最新の在庫情報はHPをご確認ください。

最新のポルシェをいち早くリーズナブルに



TSMの車両販売部門が前身というだけあって、SPORT TECHNICのホイールも取り扱っている。装着して納車することも可能だ。

↑ショールームに常時展示している2台の他にも、ストックヤードで多数の在庫を保有。すぐ納車して欲しいという人でない限りは、基本的にはファクトリーオーダーが可能だ。

明 治通りから少し入った路地に、明るいショールームを構えるポルシェ専門店のMAG。本誌の発売日にオープンからちょうど1周年を迎える新しいショップだ。

同店は新車並行のポルシェを中心に取り扱い、前身はTSMというショップの車両販売部門。オープンから1年間はTSM時代に車両を購入されたユーザーに対してのアフターサービスやメンテナンスの対応などに集中していたため、あまり広告や告知をしてこなかったとのこと。

「TSM時代もそうだったのですが、新車は1年間の保証をつけて販売し

ています。この期間はお客様に満足して乗って頂くために万全の体制で対応したい、そういう思いから1年間は新規のお客様より、お付き合いのあるオーナー様を優先させて頂きました」とは、代表の森氏。販売する時だけ親切丁寧にするのではなく、販売した後のサービスやフォローを大切にしているのだ。

「最新の991GT3も数台の在庫があります。話題になっているエンジンリコールにもすべて対応した状態でお渡します」と森氏。購入後の満足度を期待するオーナーにも知って欲しいショップだ。

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



最近カスタマイズ&ドレスアップ系の依頼も多いとのこと。持ち込みパーツの取付けなども気軽に応じているので、遠慮なくご相談を。



←横浜・都筑区に構える本社ファクトリーは、第三京浜の港北ICからクルマで10分ほど。ディーラー以上のサービスをリーズナブルに提供している。

→輸入車全般を得意としていることでも知られているマックスクラフト。ポルシェに関しても豊富な作業経験を持っている。



事故修理などは24時間対応している。自社トランスポーターで現場に急行するなど、ユーザーから求められるあらゆるニーズに応えることができる体制を整えている。



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や車両の引き取りなども対応可能。都内在住者には便利だ。

ひとつひとつの案件に対してきっちりと時間をかけて施工できる体制を整えていることも、美しい仕上がりを実現している大きな理由だ。

輸入車のボディワークを得意とする 頼りにできるプロファクトリー



ボディワーク全般に幅広く対応できることが大きな強みだが、特に钣金塗装の仕上がりに自信あり。ちょっとした擦りキズの修復から事故修理まで、オーナーの希望に応じた最善の手法を用いることで愛車を蘇らせてくれる。



輸

入車のボディワーク全般に豊富な知識と技術を持つことで知られるマックスクラフト。極限まで走り込むオーナーが多いことに加え、リカバリーにも緻密な作業精度が求められることもあり、輸入車の中でもポルシェは数多くの相談が寄せられるクルマであるという。

マックスクラフトの強みは、確かな技術を持つ熟練の施工者が多数在籍していること。入庫する1台1台の車両に時間をかけ施工することができ、ベストな状態を目指すことができる。多くのクルマ好きから支持される理由は、クルマ優先のスタイルを取ることも大きい。ファクトリーにズラリと並ぶ作業待ちのクルマは、まさに顧客から寄せられ

る信頼の証でもある。またリーズナブルな作業料金も魅力のひとつ。ポルシェでも、国産車でも、ディーラー基準価格の20%オフが基本。他店で見積もりした金額に納得できない場合は気軽に相談して欲しいとのこと。これは钣金塗装に限らず、ドレスアップや部分ペイント、特殊加工でも同じ。部品の取り付け依頼でも、好条件を出せるといふ。プロの技術を手元に利用して、カーライフに役立てていただきたい。



←内部のギヤや盤面のリカバリーなどを施すメーターのレストアは、964や930などのオールドポルシェのオーナーから問い合わせが多い。この964のメーターの施工前(ブラック)と施工後(ミントグリーン)を見比べればその効果は歴然だ。

↑最新モデルへも素早く対応できるのがモビーディックの強み。このポルシェ 991のメーターは、盤面をインテリア同色のベージュに変更している。



この930のタコメーターはエンジン回転数の表示を7000rpm(左)から8000rpm(右)に変更し、スタート位置もずらしている。このようなコダワリにも応じてくれる。



mph→km/h表記への変更は、並行モデルを購入したオーナーの依頼が多い。このパナメーラ・ターボはkm/h表記に加え、同時に盤面をレッドに変更した。

創業60年以上の計器類のスペシャリスト 修理からカスタマイズまでお任せあれ



盤面をホワイトからイエローに変更した997ターボSのカスタマイズメーター。ロゴや針なども希望通りに仕上げる事が可能だ。

ちなみにメーターの修理に加え、各種カスタマイズも同店の看板メニューのひとつ。盤面のカラーチェンジやオリジナルロゴの追加、内部の各種設定の変更なども自由自在。またポルシェの場合、mph表記からkm/h表記へのコンバージョンなどの依頼も多い。ホームページでは様々なモデルの修理例、カスタム例を紹介しているので、こちらもチェックしていただきたい。

困ったときは気軽に電話して欲しいとのこと。

ディーラーなどに相談するとメーターのユニット交換が必要と言われることも多いのだが、計器類のスペシャリストであるモビーディックならば、不具合箇所を特定してその部分のみを修理することが可能。電話でもアドバイスができるそうなので、困ったときは気軽に電話して欲しいとのこと。

クルマが発する様々な情報を的確に表示するスピードメーター。クルマによって多少の差はあるものの総じて経年劣化の影響を受けやすく、ある程度の年月が経過すると、不具合を生じる個体が増えてくる。読者の中にも盤面の剥がれや液晶部分の文字欠け、トリップメーターの不具合などで困ったことがある方がいるのではないだろうか？

RHYTHM CORPORATION

■リズムコーポレーション

OFFICE i(石井健之) ●PHOTO&REPORT

営業時間／10:00～19:00

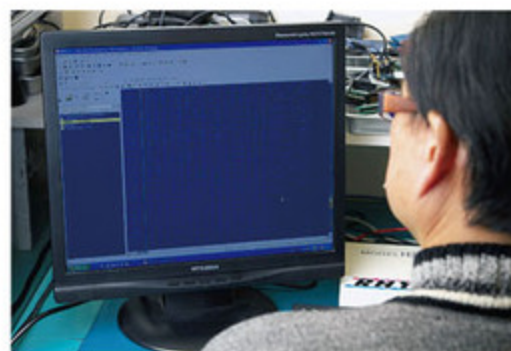
定休日／水曜日

〒224-0007

神奈川県横浜市都筑区荏田南1-1-9

☎045-949-4717 <http://www.sport1.jp/>

997と996のターボモデルには、“モンスターチューニング”という特別メニューがある。タービンを換えたのかと思うほど驚異的に速くなるECUチューニングメニューだ。



代表の西田氏自らがECUのハード的な加工やデータの加工を行うため、現車合わせのセッティングが可能。日本の気候やガソリン、装着パーツに合わせてセッティングしてくれる。



ポルシェは現行車両以外ほとんどのモデルのECUチューニングに対応。エンジンのパワー特性を決める燃調や点火時期はもちろん、リミッター類の変更も可能だ。



パナメーラやカイエンのECUチューニングにも対応している。重量級の車体をグイグイ加速させてくれるトルクフルなエンジン特性になる。

リズムコーポレーションの拘りは 現車合わせのECUチューニング



横浜ショールームは日帰りでのECUチューニングに対応。北海道から沖縄まで遠方の方にはご自宅まで伺って作業を行う“出張チューニング”も受け付けている。

「施工日の当日に限りですが、不満に感じているエンジン特性を改善して納得できるようになるまで何度でも無料でデータを書き換えます」と西田氏。ECUチューニングの効果は体感できるまでセッティングを煮詰めてくれるため、確実に速くなったことを体感できる。

失敗しないECUチューニングを行いたい人に訪れて欲しい、本格派のECUチューニング専門店だ。

その手順はまずオーナーと西田氏が同乗走行を行い、不満に感じているエンジン回転数やアクセル開度などを確認。その後、該当するECU内のデータを変更し、再び同乗走行を行って効果を確認する。

「クルマは1台ごとにエンジンの調子が違いますし、装着されているアフターパーツなども違います。これらの差まで正確に対応させると、クルマの調子はものすごく良くなります。だから必ず現車に乗ってECUチューニングを行っているんです」とは代表の西田氏。

州車のECUチューニングを専門的に行うリズムコーポレーション。同店の特徴は、1台1台必ず現車合わせでECUチューニングを行うことだ。



リフターシステムが活躍するシチュエーションは、歩道を乗り越える時や地下駐車場のスロープ、踏切など。車高が低いクルマで日本の公道を走るにはリフターシステムが便利。



↑991用から、ラゲッジスペースに固定されるBOX形状にも手が加えられた。縦長の荷物が納められるような形状に進化して利便性は高い。

←リフトアップと段の操作をするボタンは、両面テープで固定するだけなので自由な場所に取り付けできる。センターコンソールが操作しやすい位置だろう。



リフターシステムは、ボディやサスペンションの加工が一切不要の完全ボルトオン設計。安全回路を持つメインコントロールモジュールなども純正ビスなどで固定するから安心感がある。

史上最大のリフトアップ量！ 991GT3用も発売開始



サスペンションのアッパーマウント部に取り付ける可動ユニット。ここに圧縮空気が送られてリフトアップする構造。10年の長期保証がついており、費用対効果が高いアイテムだ。

もちろん過去のモデルと同様に車高を下げたときはシステム自体がリジッド状態になるため、サスペンション性能をスポイルすることもない。走りの性能と公道での使い勝手を両立させる非常に便利なシステムだ。

「991GT3は純正オプションでもリフトアップする機構を取り付けられますが、実用性や耐久性の実績などから、あえてリフターシステムを選ばれる方もいます。そのような方々に対して、しっかりと要望にお応えできるよう完全車種別の専用設計で完成させました」とは代表の坂本氏。その言葉通り、過去のGT3用のリフターシステムはリフトアップ量が他車種に比べると少なめだったものの、今回の991GT3用は75mmものリフトアップ量を確保。かなりの段差でも難なく乗り越えられる設計になっている。

室内に設置したボタンを押すと、約1秒でフロントサスペンションが75mmリフトアップ。これだけ車高が上がれば、大きな段差でフロントバンパーを擦ることもない。





GENROO



No.340

JUN 2014

ゲンロウ 2014年6月号 (毎月26日発売) 4月26日発売 No.340
第29巻第6号 1986年10月3日 第3種郵便物認可
発行人：鈴木賢志 編集人：野口 俊

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