

Car Entertainment Magazine

【ゲンロク】

GENROCK

2014
JUL No.341

7

THE MIDSHIP WORLD

最新ミッドシップの世界。

【初試乗!】ラ フェラーリ

【全開の感触】ランボルギーニ・ウラカンLP610-4

【神髄の醍醐味】フェラーリ458スペチアーレ

【新作という進化】マクラーレン650S [SCOOP] ラ フェラーリXX

NEW GERMAN STAR

ジャーマン・スポーツへの誘い。

【本質バトル】BMW i8 × ポルシェ911 50thアニバーサリーエディション

【待望の初試乗】BMW M3/M4

【本命を超越】ポルシェ・ボクスターGTS & ケイマンGTS

【日本上陸!】ポルシェ911ターボ・カブリオレ

ATTACK!

全開テスト×五連発!

【ニル】メルセデス・ベンツSLS AMG GT [セパン] ベントレー・コンチネンタルGT V8S

【ボンネビル】チューンド・フェラーリ575マラネロ [モンツァ] ラディカルRXC

【富士スピードウェイ】ケータハム・セヴン160 × スーパーライトR300

NEED FOR SPEED ケーニグゼグ・アゲーラR × ランボルギーニ・セストエレメント ×
マクラーレンP1 × ブガッティ・ヴェイロン × サリオンS7 × GTAスパノ

NEW MODEL IMPRESSION アウディS1 / ボルボS60/V60ポールスター 他

THE JUDGE ジャガーFタイプ × メルセデス・ベンツSL63AMG SHOP REPORT メルセデス・ベンツ特選ショップ





CONTENTS ①

GENROQ
2014 JUL No.341

7

28

THE MIDSHIP WORLD

最新ミッドシップの世界。

[初試乗!] ラ フェラーリ

[全開の感触] ランボルギーニ・ウラカンLP610-4

[神髄の醍醐味] フェラーリ458スペチアーレ

[新作という進化] マクラーレン650S

[SCOOP] ラ フェラーリXX / ブガッティ / アウディR8

54

NEW GERMAN STAR

ジャーマン・スポーツへの誘い。

[本質バトル] BMW i8 × ポルシェ911 50thアニバーサリーエディション

[待望の初試乗] BMW M3 / M4

[本命を超越] ポルシェ・ボクスターGTS & ケイマンGTS

[日本上陸!] ポルシェ911ターボカブリオレ

102

NEED FOR SPEED

ケーニグゼグ・アゲーラR × ランボルギーニ・セストエレメント ×

マクラーレンP1 × ブガッティ・ヴェイロン × サリオンS7 × GTAスパノ







CONTENTS 2

GENROQ
2014 JUL No.341

7

80

ATTACK!

全開テスト×五連発!

[ニュル] メルセデス・ベンツSLS AMG GT
[セパン] ベントレー・コンチネンタルGT V8S
[ボンネビル] チューンド・フェラーリ575マラネロ
[モンツァ] ラディカルRXC
[富士スピードウェイ] ケータハム・セヴン160×スーパーライトR300

111

The Judge

オープンスポーツカーを斬る!

ジャガーFタイプ×メルセデス・ベンツSL63AMG

116

NEW MODEL IMPRESSION

アウディS1
ボルボS60/V60ポールスター
MINIクーパーS
ランドローバー・ディスカバリー
ジープ・チェロキー
フォード・エコスポーツ
[コラム] ルノー・カンゲー ZEN GMT

128

VINTAGE NOW

[伝説のフィクサー] ルイジ'ココ'チネッティJr.
[駿馬の半世紀] フォード・マスタング50周年記念イベント

134

GENROQ×BENTLEY

ミュルザンヌ“GENROQ”仕様、ついに納車

138

The Watch

スモール・ワールド。

ブライトニングトランスオーション・クロノグラフ38 他

[Watching] 中国のラグジュアリーウォッチ市場

- 19 DEBUT! ジャガー・ライトウエイトEタイプ
- 21 TOPIC ベントレー×スケドーニ
- 23 COLUMN セナの終焉前夜
- 25 SCOOP! ボルシェ911GT3RS/ベントレー・コンチネンタルGT V8 RS
- 145 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
- 152 Tuned THE Diesel BMW320d 決めろ、ターニン
- 154 Amazing World 993RS 心臓部に挑む
- 156 MOTORSPORT ランボルギーニ・スーパートロフェオ/WEC/GT300 他
- 160 SUPER FJ PROJECT ヘビーウェットに挑む
- 164 TIRE TEST グッドイヤー イーグルF1 アシメトリック2
- 166 CUSTOM LEXUS 最新レクサス パーツ
- 168 Check it up! 新作パーツ紹介
- 172 お喋り工房 PSDS Gフォース再考 編
- 174 哲也の部屋 ゲスト:中嶋 悟(後編)
- 176 太田哲也のオレの話を聞け! VWイベント
- 178 『熊倉です。』 ボルシェ・パナメーラS E-ハイブリッド
- 180 It's a carbon time! BMWのCFRP
- 182 福野礼一郎の昭和元禄ユニヴァース
- 186 NEW! ニュース/インフォメーション/新製品
- 189 エンターテインメント
- 191 レストラン
- 193 今月のプレゼント
- 197 SPORT CAR STYLE ボルシェ・パナメーラ シリーズ
- 205 SPECIAL SHOP メルセデス・ベンツ特選ショップ





1963年にデビューしたオリジナルの“ライトウエイトEタイプ”。フェラーリ250GTOなど、当時のライバル勢に対して大きなアドバンテージをもった伝説の名車である。

伝説のEタイプ、残り6台を追加生産。

ジャガーが1963年から1964年にかけて製作した、Eタイプ・ライトウエイト。それは、ル・マン24時間レースに象徴されるモータースポーツ・フィールドにおける、戦闘力の向上を狙って開発されたモデルだった。そもそもEタイプは、それまでのXKシリーズの後継車として誕生したモデルだったが、あえてそれにル・マン・ウィナーであるDタイプの存在を意識させるネーミングを採用したあたりにジャガーがEタイプの持つスポーツカーとしての、そしてレースカーとしての潜在的な能力への期待の大きさが表れていた。

ライトウエイト仕様のEタイプは、フェラーリ250GTOなどのライバルに対して、さらなる戦闘力を得るために開発されたモデルだった。ライトウエイトとしての最大の特徴は、オールアルミニウム製のボディパネルと、ブロックをアルミニウム製とした3.8ℓ仕様の直列6気筒エンジンである。加えて装備内容を簡略化したことなどにより、スタンダードなEタイプと比

較して、114kgほど軽量なウエイトを実現していた。当時発表された最高出力は300ps以上、また車重は920kgという数字であったから、そのスペックはライバルにも非常に大きな脅威であっただろう。

ジャガーはこのEタイプ・ライトウエイトを、当初18台製作する計画だったが、結果的にこのプロジェクトは12台を製作したのみで終了する。だがそれから半世紀の沈黙を経て、ジャガーは先日、残り6台のEタイプ・ライトウエイトの製作を再開すると発表した。それはヴィンテージのレーシングカーに興味を持つジャガー・コレクターが、優先的に購入する権利を有するモデルだとジャガーはコメント。再生産車のファーストモデルは、今年の夏にも一般に公開される予定だという。



再生産されるEタイプ・ライトウエイトには、そもそもジャガーが割り当てていたシャシーナンバーが付与される。ジャガーは18台のEタイプ・ライトウエイトに、その生産がスタートした時点でシャシーナンバーを割り当てており、残り6台分のナンバーは、これまでそのまま使用されずに残されていたのだ。実際の生産は、ジャガーの社内において最高水準の技術を誇るクラフトマンによって手作業で行われる予定。仕様はすべて1960年代のEタイプ・ライトウエイトに準じたものになるというから、それはまさに世界中のクラシックカー、そしてレーシングカーのファンから、羨望の眼差しを受けるモデルとなるに違いない。

1960年代に生産されたEタイプ・ライトウエイトは、それに先行して誕生したロードラグ・クーペなどとともに、一連のEタイプの中でもコレクターズアイテムとして最も高いバリューを誇っている。その生産が再開されるとしても、決してそのバリューが低下することはないだろう。ジャガー自身が自らの手で、半世紀もの時間こそ必要としたものの、そもそもの計画を完結させる今回の生産車も新たな価値を生むことが予想される。気になるのは、はたしてそれにどれほどのプライスが設定されるのかということだ。それはもしかすると、ジャガーとカスタマーとのトップシークレットとして、これから扱われていく数字となるのかもしれない。



JAGUAR Light Weight E-type

この夏の公開に向けて、すでに生産が開始されている13台目。ジャガー社から具体的なコメントはされていないが、恐らくその場はベブルピーチだと予想される。





知られざる コラボレーション。



現社長のシモーネ・スケドニー氏。彼の熱心な働きかけによって初のコラボレーションが実現したといってもいいだろう。事実、彼の代になってから数々のブランドとの仕事が増えていったのは間違いない。



Bentley × Schedoni



←計6個のバッグはミュルザンヌのラゲッジサイズにジャストフィットするようデザインされている。

→ベントレー車の内装に使用される本革は、イタリア産とドイツ産。スケドニーのベントレーバッグも同一の本革で仕立てられるだけに、その質感や風味もまったく同じである。

↓バッグ内にはオーナーズ・プレートが用意されている。



イタリアの老舗ブランド「スケドニー」と言えば、フェラーリなどとのコラボレーションで知られる鞆メーカー。その独特の風合いと質感により、多くのプレミアムブランドがインテリアの本革のほか、オプションの商品リストに加えるほど、今や確実に支持されている存在だ。事実、採用される本革の上質な感触はもちろん、デザイン性の高さと仕上げの良さが印象的なこともあり、世界中の顧客が好んで購入している。

実は、あまり知られていないが、スケドニーは、ベントレーのオプションにもその名を連ねている。ミュルザンヌがデビューした際、初のコラボレーションモデルを発表し、専用の大型鞆を2個、小型を2個、ガーメントバッグを2個と、計6個をセットにした特別仕立ての商品をリリースした。このデザインを手がけたのは、ベントレーのデザインチームに属する、ダニエル・チェッコモリ(英国在住のイタリア人)で、ミュルザンヌの内装を担当した人物だ。それだけに使用される本革は、ミュルザンヌの室内に使用されるものとまったく同一品。それゆえに見事な調和で魅了する。

スケドニーは1880年の創業、そして1976年よりフェラーリとのコラボレーションを開始してから、マセラティやランボルギーニ、アルファロメオやアウディ、そしてパガーニやロールス・ロイスの採用に至るものの、ベントレーとは約2年前からのスタートとかなり後発だった。その理由は、伝統を重んじる彼らならではの拘りがあったため、ある時、現社長のシモーネ・スケドニー氏がベントレーを訪問した際「本革なら英国にもある。英国こそ最良だろう……」と自信満々に断られてしまった。しかしその後、あるモーターショーの会場でベントレーの面々がスケドニーと他のブランドとの仕事を見た際に状況は一変、そのクオリティの高さに感銘を受けたことから始まったという。

こうして拘り屋の目をも変えてしまったこともあり、それからベントレーは本腰を入れてスケドニーに製作を依頼し、先頃はミュルザンヌとスケドニーの限定車を用意するなど(日本未導入)、積極的な展開を見せる。ちなみにこの6個セットのバッグ製作には約120時間も要するというから、スケドニーの姿勢にも感心するばかりだ。実際に目にした印象は、まさに“ベントレー風味”とい

うべき質感で、肌触りや香りまで同様。イタリアとドイツのなめし革を採用したこのバッグは、間違いなくミュルザンヌ・オーナーを唸らせるだろう。





セナの終焉前夜。

イタリアはサン・ピエロ・テルメにある「ホテル・カステッロ」。ここは、“音速の貴公子”と言われた伝説のF1パイロット、故アイルトン・セナ御用達のホテル。実は今から20年前に起きた、あの悲劇の日の朝もここから出発していた……。

ホテル・カステッロは1989年にオープンし、同年10月からアイルトンは他界するまでの5年間、計11回ほど宿泊していたという、アイルトン大のお気に入りホテル。華やかなF1界にしては、決して豪華とは言えないこのホテルを好んだ理由は、唯一プライベートが確保できるためだった。ホテルのポリシーとして、例え著名人が宿泊しても他のお客様と同様に扱うのが基本、押しかけるファンや取材陣もシャットアウトすることを念頭においていたというからアイルトンが好んだのも頷ける。言うまでもなく、アイルトンは派手な扱いなど好まない人柄。静かにそっとしておいてほしいというのが、彼の本音であり、本質であった。

しかも宿泊する部屋もいつも同じ“Suite 200”。

夕食もホテル内にあるレストランを利用することが多く、メニューも決まって同じだったという。もちろん、希に違う味を望んだこともあった。91年に宿泊した時は、ホテルのオーナーに「今日は外で食事がしたいんです。静かで豪華じゃないレストランはありませんか？」と訊ねたという。

常連、アイルトンの性格を十分理解していることから、考えに考えた末、クルマで10分程度離れたところにある「トラットリア・ロマーニャ」というレストランを紹介した。人の少ない街で、アパートの1階にひっそりと営業する地味でリーズナブルなレストランだ。それでも味には定評があっただけに、アイルトンはその後、何度も足を運んだという。そして、他界する前日の晩もこのレストランで食事をしていたのである。

オーナーのパオロ・リベラーニさん曰く……。「セナのメニューは、決まって毎回同じでした。ただ、30日の夜(事故前夜)、唯一違ったのは、彼が暗い雰囲気だったことです……」

ファンならご存じだろうが、予選1日目に親友のルーベンス・バリチェロが大クラッシュの末に病院へ搬送、予選2日目はローランド・ラッツェンバガーが事故死した後である。ホテルのオーナーも「その日、16時頃に戻ったようでしたが、酷く落ち込んでいた様子だったと聞いています」と。

この2つの事故のこともあって、本当ならレース後に親交の深かったスポーツ・ジャーナリストに「如何にイモラ・サーキットが危険なのか伝えたい。事故もそのせいだ……」と世に訴えたがっていたというから、よほど思うところがあったに違いない。「愛」に溢れるアイルトンのことだ。先の2日間に起こった事故に対して、“ショック”以上の“何か”を感じ取っていたのかもしれない。

それにしてもアイルトンは、“音速の貴公子”ら



ホテル・カステッロで過ごした最後のアイルトンの姿を、取材をベースに小説風に書き下ろした“Suite 200”が没後20年をきっかりに出版された(著者 Giorgio Terruzzi)。4月下旬の発売以来、驚異的な販売を記録しているという。

しからぬ温厚な人柄の持ち主だということを、今更ながらに思い知らされる。ホテル・カステッロの現オーナー、ルイザ・トゾーニさん(前オーナー夫人)は、あるエピソードを語ってくれた。

「90年5月1日に私が長男を出産した時、セナは入院先に花束を贈ってくれました。私たちのホテルを我が家のように思っていてくれましたから、子供が生まれたことを心から祝福してくれました。本当に嬉しかった。亭主(先代オーナー)とも仲がよくて、送り迎えをしていたこともありましたが、顔も似ていると言われていたから他人とは思えなかったのかもしれない。本当に愛情深い人柄です、セナという人は……」

しかし、94年、ルイザ・トゾーニさんは次男出産のために4月25日入院し、29日に無事出産したが、その日は何も届けられることはなかった。だが、翌30日、入院先に届いたのは、アイルトンの訃報……。その悲しみが如何に深かったのかは想像に難しくないだろう。

没後20年が経過した、“速すぎた男の早すぎた死”に対して、誰もが今思うのは、きっと同じことだと思う。“愛に生き、静かな余生を過ごしてほしかった”と。アイルトン、永遠なれ……。



アイルトン・セナがサンマリノGPの際に必ず宿泊していたホテル・カステッロのSuite 200。現在も宿泊可能で、当時のまま残されている。ちなみにその頃、マクラーレン・ホンダの面々もここを利用。他にSuite 100はフランク・ウィリアムズ、Suite 300はロン・デニス御用達だったという。



ホテル・カステッロ内のレストランでセナがいつも食していたのが、この料理。フレッシュ・トマトの Pasta に鶏の胸肉、そしてサラダに常温のミネラルウォーターのみだったという。



ホテル・カステッロの現オーナー、ルイザ・トゾーニさん。前オーナーの夫はすでに他界してしまったものの、アイルトンとのエピソードを丁寧に我々に伝えてくれた。



ホテル・カステッロ
Hotel Castello
Viale delle Terme, 1010/B - 40024
Castel S. Pietro (BO)
TEL +39 051 943509 URL
<http://www.hotelcastello.com>



最後の晩も訪れたトラットリア・ロマーニャ。いつも通りメニューは、フレッシュトマトの Pasta にボイルド・ビーフ、そしてフルーツサラダを食していたという。現在、同レストランでは、“メニュー セナ”と題して、同じものをコース料理として用意している。



トラットリア・ロマーニャのオーナー、パオロ・リベラーニさん。当時、アイルトンの接客をしていただけに、その記憶は鮮明だった。店構えも目立たないから好んでいたのだろう。とはいえ味は確かである。



トラットリア・ロマーニャ
Trattoria Romagna
Piazza Acquederni 8, 40024 Castel S. Pietro Terme (BO)
TEL +39 051 941284





待望のGT3RS、 秋のデビューに向けてテスト中。 **PORSCHE 911 GT3RS**

ニュルブルクリンクのノルトシュライフでは、最近アグレッシブなエクステリアを持つ、991型911の派生モデルが頻繁に目撃されている。フロントの大型エアインテークや、こちらもロードカーとしてはきわめて大きく、そして高い位置に翼面を持つ固定式リヤウイングなど、その個性的なディテールからは、これがレーシングフィールドに直接の関連性を持つモデルであることは一目瞭然。ポルシェの熱狂的なファンならば、それが991世代ではまだ誕生していない「911GT3RS」

であることは、一瞬で見抜くことは間違いないだろう。

この過激なエクステリアのディテールは、もちろん確実な機能性を持つものだ。一説には、その最大ダウンフォース量は、すでに市場に投げられている911GT3から、さらに50%増という数字に相当するというから期待度は大きい。リヤに搭載されるエンジンは、GT3用の3.8ℓ水平対向6気筒DOHC自然吸気をベースに、さらなるチューニングを加えたものだ。最高出力は25psほどのエ



クストラを得て、500psを達成する可能性が高い。

軽量化に対しての取り組み、そしてシャシーのチューニングも、このGT3RSの大きな見どころだ。GT3で新採用された4WSシステムも、もちろんこのGT3RSには継承されることになるだろう。注目されるのは、ポルシェがGT3には設定しなかった、3ペダルのマニュアルトランスミッション仕様を、GT3RSには用意するかどうか。最新世代PDKの仕上がりを見れば、もはやその必要性はロードモデルにおいては低いとも考えられるが、実際にマシンを操るという楽しさを、よりダイレクトに感じられるのはマニュアル仕様の大きな魅力。911の自然吸気モデルの中では最も硬派な仕様となるGT3RSでは、それを期待したいという声もカスタマーの間で高いのは当然のことだろう。

0→100km/h加速を3.5秒で終了し、最高速では312km/h以上を可能にするだろうと予想される、新型911GT3RS。オフィシャルデビューは、2014年秋に予定されている。自然吸気型911の頂点を極めるGT3RS。その存在は、スポーツカー市場の中においても特筆すべき存在となるのは間違いない。

V8のスバルタン仕様を開発中。

ベントレーのコンチネンタルGTシリーズが、現行モデルにおいて歴史的な成功を収めている直接の理由。それはもちろんV8モデルへの高い評価だ。ベーシックモデルとしてではなく、W12モデルと走りのキャラクターを完全に差別化することでその存在感を確立したV8モデルには、先日エンジンパワーを521psに強化し、それに対応して独自のシャシーチューニングを施したV8Sが登場しているが、どうやらベントレーはそれに加えて、高性能でスバルタンな仕様の「RS」をV8シリーズに

追加設定する計画を持ち合わせているらしい。専用のフロントバンパースポイラーや、固定式のリヤウイングなどが特徴的なこのプロトタイプには、これまでと同様に4ℓツインターボ仕様ながら、550～600psにまで最高出力を高めたV8エンジンが搭載されていると噂されている。ベントレーからはさらに、GT3マシンのロード仕様ともいえる究極のコンチネンタルGTが登場するという噂もある。コンチネンタルGTのファミリーは、これからさらに多彩で魅力的なものとなりそうだ。



BENTLEY CONTINENTAL GT V8 RS





THE MIDSHIP WORLD

最新ミッドシップの世界。

理想的な超高性能を実現するために生み出されたミッドシップ・スーパースポーツ。
時代の流れとともにその進化は著しいとはいえ、最新のミッドカーはもはや次元が違う。
電子制御技術による恩恵によって、その速さはまさに異次元級と言ってもいいだろう。
しかも最新型のそれらは、個性も際立つだけに各々のアプローチにも注目である。
果たして最新ミッドは如何なる世界なのか？ リアルな感触をレポートしよう。





THE
MIDSHIP
WORLD

LaFerrari

最高峰のサラブレッド。

果たしてどこまで突き抜けようとしているのだろうか……。
昨年のジュネーブ・ショーでの公開から1年以上の月日が経過したとはいえ、
フェラーリが放つ“究極にして最高峰の駿馬”の実力は、半端ではなかった。
伝統のV12に独自のハイブリッド技術を加えることにより得た、
963psという膨大なるパワー、その孤高のフィーリングをお伝えしたい。

REPORT●野口 優 (Masaru Noguchi) PHOTO●Ferrari S.p.A.

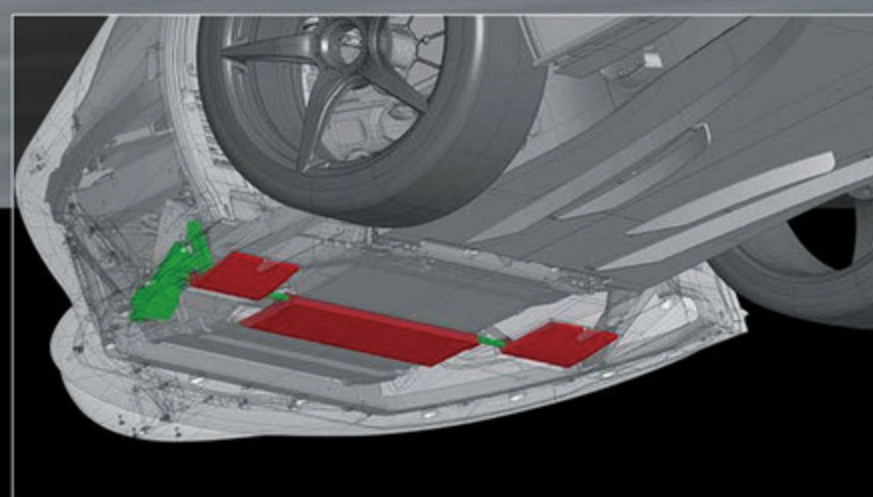


空

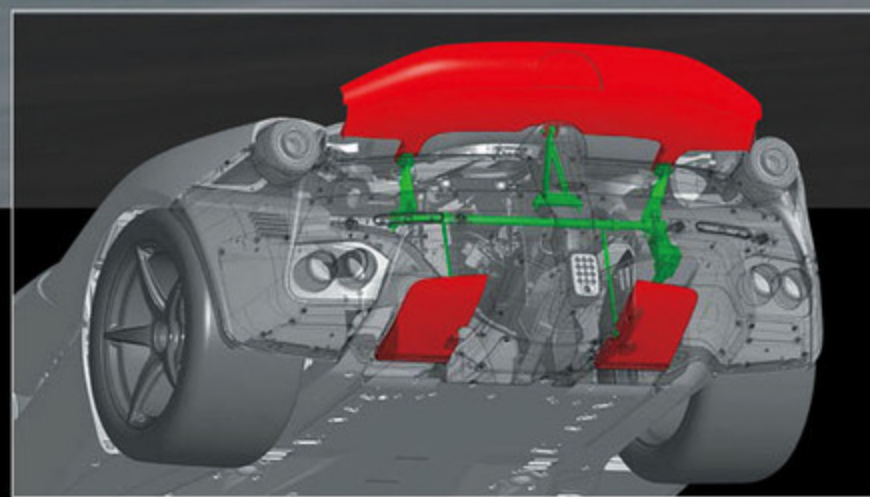
を切り裂く。かの如くの衝撃だ。これまで数々のスーパースポーツに試乗してきたとはいえ、ここまで速い車両は未だかつて経験がない。こいつは尋常ではない出来だ。事前に知らされていた数値を意識していても、それをも遙かに超越していると思えるほどである。しかし、それでも不思議と恐怖感のない、安定した姿勢を維持し続けている。一体、どういうことなのか……。

フィオラノのテストトラックで初試乗した、ラフェラーリに対する第一印象は、そんな感動と疑問から始まった。恐るべき加速力に強烈なブレーキ性能、そして驚異的な安定感等々、周を重ねるごとにその機能と結果による感触が確かなものだと思えるようになっていく。かつてエンツォの速さにも驚かされたとはいえ、そのレベルは桁違いだ。それもこれも、やはり800psを誇るV12エンジンに120kW（163ps）のモーター出力が加わるためなのか？ いや違う。この高速域なら、ほぼエンジン性能だけのはずだ。それにこの安定感はエアロダイナミクスによる効果と見て間違いない。確かにダウンフォースとドラッグ性能は、アクティブ・デバイス、即ちリヤスポイラー及びディフューザー、さらにフロント下部に設けられたフラップなどのすべてが可変する結果だろう。それにコーナー立ち上がりでの俊敏性は、決してエンジントルクだけではなく、電気モーターによるブーストがかかるためだというのも徐々に理解できるようになっていった。

最大合計出力963ps、最大合計トルク900Nmという膨大な数値が並ぶ、ラフェラーリのドライブレフィードは、これまでの内燃機関エンジンと同等に判断してはいけない。か



ドラッグ&エアロバランス・マネージメント。フロント側の下部に設けられた3つの可変フラップにより、リヤ同様、ある一定のレベルに達した際、最適化を図る仕組みが採られている。その時のフロント側のダウンフォース量は、200km/h時で130kg。バンパーウイングと共に車両ピッチ感度も低減するという。



ドラッグ&ダウンフォース・マネージメント。リヤ側のアクティブ・デバイスは、スポイラーとディフューザーがリンクで固定され、ある一定のレベルに達した際に稼働。その時リヤ側のダウンフォース量は、200km/h時で230kgにも及ぶ。実際、サーキットなどでもその効果は如実に分かるほど、安定性が増す。



といって、フィーリング自体に特別「モーター感」があるわけでもない。一般的なハイブリッドカーのような無音走行もしない。

フェラーリが用意したこのハイブリッドシステムは、F1に導入されていたHY-KERSと同じだ。エンジンからギヤボックスを通じてその後端にモーターを配置しているから出力は事実上、直結される。アクセル操作に応じて電流も並行するため、時間差なしに駆動輪に伝えるのが肝である。分かりやすく言えば、エンジン出力の下に電気モーターが常に

配置されているようなのだが、効果としては電気側が低速域を担当し、高速域ではエンジン出力がフル活用されると思って良い。とはいえ、それぞれに役割があるものの、エンジンと電気モーターが直結されることから常時、双方が動いている。

もちろん、ハイブリッドゆえにバッテリーは要だ。フェラーリは、カーボンモノコックタブのバルクヘッド下部に薄型のバッテリーボックス

狂的な速さを実現しながらも、決して神経質な面は一切ない……。

を設け、そこに2・3 kWhのリチウムイオン・バッテリーを配置。この容量に設定したのは、極度な重量の増加を避けるためもあるが、どちらかと言えば端的な効率化に割り切ったからだと個人的には見ている。つまり、回生ブレーキを頻繁に使うほうが効率的で、蓄積はあてにならないから「ガツン」とブレーキングして、「一気に加速」するためと解釈している。フェラーリによれば、フィオラノでのエネルギー回復/バッテリー充電機能のテストでは、60%の充電機能配分というから、コーナーが多

ければ多いほど機能的だということになる。ライバルと目される、ポルシェ918スパイダーやマクラーレンP1よりも電気出力値が低いことも明確だから、ある意味でラフェラーリの狙いは、社会的ポーズの新型スーパースポーツではなく、新しい高性能の「使い切り方」を示しているとも言えるだろう。

ただ、本当の意味でこれが正しいのかといえばそれもまた微妙で、時

代の流れによる一時的な通過点に過ぎない。やや辛口になってしまうが、敢えて言わせてもらおうと、この先、高性能の小型バッテリーが誕生すれば、もはやV12エンジンなど無駄の極みで、例えばフェラーリV12を市場が望んでも自動車産業に望まれるCO₂排出量及び燃費基準がさらに厳しくなることから（欧州委員会は、2020年までにCO₂排出量を95g以下、燃費は24・4 km/ℓの実現を指示している）、確実に電気がクルマを支配するようになっていくのは間違いない。となれば、もは



LaFerrari

やこのラフェラーリは、最初で最後のV12ハイブリッド型スーパースポーツになる可能性が高いのである。

そう考えると、ラフェラーリの見方も変わるといえる。V12エンジンの価値も「究極」らしいと改めて認識できるため、今だからこそ存分に楽しむべきだろう。今やF1ですら1・6ℓV6ターボ、問題視されているあのエキゾーストノートに比べれば、ラフェラーリのV12は、やや湿っけはあるものの、それでも快音と評することができ、アクセルを深く踏む度に得られる快感もまだまだ残されている。

そして2回目のフィオラノでの走行枠では、だいぶ精神的にも余裕ができたから冷静に判断するべくコーズイン。やはり凄まじい加速力だ。フィオラノのラップタイムは、1分19秒以下、メインストレートの最高速度は265 km/hを記録したというだけに、その領域の手前では、終始安定している。本当に拍子抜けするほど扱いやすい。言うなら、458スペチアレから乗り換えても違和感がないほどである。それほど扱いやすい。しかも今回はマネッ

THE MIDSHIP WORLD

ティノのモードを「SPORT」以上の「RACE」モードまで許されたから、その性能を試すには最高の条件が与えられた。そこで見えた特性は、やはりその安定性に他ならない。可変エアロデバイスは、やはり確実に効いている。特に最終コーナー立ち上がりからメインストレートまでの加速と安定性は信じられないほどのレベルで、不思議と平常心で居られるほど。とはいえ立ち上がりのトルクは凄まじく、明らかに電気ブーストによる効果なのも分かる。その俊敏性は感動ものだ。7速DC

Tのシフトも繋がり強いものの、極度なショックもなくマナーが良い。そして、フィオラノで最も印象的だったのはヘアピンでの挙動だ。「ガツン」とブレーキングすると同時に一気に4速から2速へシフトダウン、今度は一気にアクセルを開けながら立ち上がろうとすると、安全デバイスが働きながらも上手にニュートラルな姿勢に促された。何度もうかがい立ち上がる時のトルク感は凄まじい。だが、それを上手に制御して、素早く姿勢をコントロールするのだから、もはや感心するばかり。乗り手のドライビングスキル以上を引き出すかの如く、知的な一面を露わにしたのだからむしろ感謝するしかない。

それにしてもこの剛性感は凄い。無論、カーボンモノコックタブだから当然といえどそれまでだが、意地悪な向きにとっては、エンツォの焼き直しとも言われそうだが、それは断じて違う。F1と同様にスクーデリア・フェラーリのファクトリー内で生産されるこのタブは、エンツォ比で20%の軽量化を実現しているう

え、捻り剛性で27%、曲げ剛性は22%の向上を見せる。その背景にあるのは、素材の使い分けだ。F1同様に全6種類を組み合わせ、部分的に衝撃強度を確保したい箇所には、ケブラーを追加しているという徹底している。エンツォの時は、タブ剥き出しの部分があっ



LaFerrari

スクーデリア・フェラーリにて生産されるカーボンモノコック。フェラーリはその素材や設計のほかに実はポジションにも相当拘り、F1マシンに近い位置に設定したという。ただに乗車位置は低く、シートも固定。前後調整はペダル側で行う。また、ルーフまで開口していることもあり乗車性にも配慮している。そしてコックピットもエンツォのような簡素な仕立てではなく、ロードカーらしい印象。各種操作系は458スペアレーからパーツを流用しているが、メーターパネルだけは特別。TFTモニターにより全画面表示し、その種類も様々な仕様を用意する。従来の表示の他に、ブーストやチャージ、EF1-トラックなど、効果と機能をレベルメーターにて伝える。



ダンパーの動きも手伝って、モノコックシャーシの硬さをさほど思わせない。ましてやエンジンよりもひと回りほどコンパクトに仕上げたというだけに取り回しも楽だ。さらに接地性も良いから車両自体、動かしやすい印象を残す。

マラネロ近郊のワインディングは、最近定番のように走りまくっているから、尚のこと明らかになったのだ

ハイブリッドの効果は確実にある。 しかし気づかせないのが美学……。

が、このラフェラーリでも狭い峠を難なくクリアできたのは意外だった。というよりも極端な表現をすると、まるでラリーカーのようにも走らせることができる。これは、目から鱗、というべき驚異で、1速を多用するコーナーの連続でも苦にならない。いくらエンジンよりもコンパクトにしたからといっても458よりはるかに巨大だ。しかしそう思わせないのだから凄い。これならいろは坂や六甲も攻められそう。それほど車両感覚も掴みやすく、優れたフレキシビリティを持ち合わせている。

そしてワインディングでのテストを終え、マラネロまで街中を走行していても、取り回しや乗り心地に違和感など感じなかった。さすがにF12やF1とまで言わないが、それでもエンジンの倍は扱いやすいと思う。それに、気づけば燃料もさほど消費していなかったようだ。正確に計ればよかったと後になって後悔したが、恐らくかなり燃費は良いはず。これもハイブリッドによる効果だろう。気づかせない効率化がラフェラーリの神髄なのかもしれない。

SPECIFICATIONS ラフェラーリ

■ボディサイズ:全長4702×全幅1992×全高1116mm ホールベース:2650mm 車両重量:未公表
■エンジン:V型12気筒DOHC ボア×ストローク:94×75.2mm 圧縮比:13.5 総排気量:6262cc 最高出力:586kW(800ps)/9000rpm 最大トルク:700Nm(71.4kgm)/6750rpm ■モーター 最高出力:120kW(163ps) ■バッテリー容量:2.3kWh ■システム出力 最高出力:718kW(963ps) 最大トルク:900Nm(91.8kgm)以上 ■トランスミッション:7速DCT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:③&④ベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック) ディスク径:⑤398×223×36 ⑥380×253×34mm ■タイヤサイズ:⑦265/30-19 ⑧345/30-20 ■パフォーマンス 最高速度:350km/h以上 0→100km/h加速:3秒未満 0→200km/h加速:7秒未満 0→300km/h加速:15秒 ■CO₂排出量:330g/km(電気モーター併用時:220g/km)



エレクトロニクスパワー:2×インバーター+2×DC-DCコンバーター

高電圧モータージェネレーター(交流発電機リプレースメント)

トラクション/ジェネレーター
エレクトリックモーター

リチウムイオン
高電圧バッテリー

HVケーブル

E-DCT

文中でも触れているように、V12エンジンと7速DCT、電気モーターが一直線上に配列されるパワートレイン。120kWを出力するモーターに2.3kWhのリチウムイオンバッテリーを搭載し、そのバッテリーや電気モーターの性能を維持するために双方に冷却システムも装着されている。ちなみにバッテリーセルの重量は27kg、バックは60kg。エンジンレスポンスはエンジン比で100%改善、重心は35mm低く設定され、縦加速度は20%の向上、さらにCO₂排出量は50%以上削減されているという。

ハイブリッドシステムに統合して回生機能をもつ、カーボンセラミックディスク(ブレンボ製)は、冷却性をさらに向上させた新型を採用。タイヤはピレリPゼロ・コルサのラフェラーリ専用。ちなみにオプションにて車高調整システムの装着が可能である。



スペチアーレの
真意。

THE
MIDSHIP
WORLD

Ferrari 458 Speciale

“究極の12気筒”がラ フェラーリであるのに対して、
8気筒版のそれにあたるのは、458スペチアーレに他ならない。
フェラーリ自らそう謳うその真意を探るべく再びテストを試みた。
そして最新のライバルとも心の中で疑似比較することにした。

REPORT ● 野口 優 (Masaru Noguchi) PHOTO ● Lorenzo Marcinno

ラ

フェラーリの試乗を終え、そしてランボルギーニの最新作、ウラカンにも乗った後、どうしてもこの458スペチアーレのステアリングを握りたかった。ましてや以前、フィオラノでテストした時は大雨だったからその本質が分かるはずもなかっただけに、絶対に乗る必要が自分にはあった。しかもそれら2台に微妙に絡んでくる理由も知れたかったため、もはや「使命」と思いイタリアに残ることにした。

まず気になっていたのは、ラフェラーリとの関連性だ。言うまでもなく、クラスも違えばパフォーマンスも異なるだけに比較対象になるはずもないが、ボクが知っていたのは、458スペチアーレは、もしかしたら「ラフェラーリ・ジュニア」という印象を受ける可能性があると思えたからだ。つまり360モデナ時代のチャレージ・ストラダーレや、F430に対する430スクーデリアの関連性に限らず、そのいずれもの影にプレミアムモデル「エンツォ」を感じていたからである。特にチャレージ・ストラダーレの感動は大きかった。ソリッドかつダイレクトな操作性は、まさにエンツォの小型版的で、いくらワインメイクレース車両の公道版と言われても所詮はロードカーであるから、どちらかと言えば、エンツォから得たテイスト（技術的アプローチ）をもってして完成したと感じていた。それゆえに今回のラフェラーリに対して458スペチアーレは、それに相当するであろうと解釈していたのだ。フェラーリを熟知しているカスタマーなら共感して頂けるだろう。時代が重なるだけに、そう思っても不思議ではない。

フェラーリ本社から発売し、マラ



ネロ近郊のワインディングを目指す。そう、先のラフェラーリと同一のコースだ。もちろん出だしから458スเปチアーレは好印象。以前、大雨で乗った時はそれすら分かりにくかったから、こうして晴天の元にテストできるのは格別。ミッドに搭載されるV8ユニットの調子も良い。605psの最高出力に540Nmという最大トルクを発揮するとはいえ、街中でも普通に使用してしまいうし、薄くされたガラス類や樹脂製のリヤウィンドウ、さらにフロアのカーペットも簡素な樹脂製に置き換えられているにも関わらず、チープな印象は一切ない。むしろチャレンジ・ストラダーレよりも軽量化策は知的で、快適性を極力犠牲にしないよう配慮されているのが現代的に好ましい。

このリニアな動きは快感そのもの。他にはない「マニアックさ」がある……。

うものの、テイストだけで言えば重なるといっても過言ではない。ワインディングに差し掛かると、マネットティーノのモードを「SPORT」から「RACE」に変更して、一気にベースを上げて攻めてみると、さすがにそのダイレクト感が増え、極めてクイックなハンドリングに喜びを感じてならなかった。実にシャープだ。実にフェラーリらしいセッティングである。軽量化されたブレインボのセラミックディスクも踏みはじめから強烈な印象を残す。そしてアクセルのオン／オフに対してシャシーが素直に応える。やはりソリッドである。タイヤの接地に関してもリアルに手に伝わり、グリップしている様子を全身で感じられる。確かに458イタリアとは違う。痺れる

ただ、高回転に近づくにつれて振動が大きくなってくるのは相変わらずだ。従来の458イタリアなら胸のすくような快感を得つつも快適性は確保されるが、458スเปチアーレの場合は、さすがにこの領域にもなれば快適性は消され、その代わりにアドレナリンを分泌するかの如く、エンジンの鼓動が乗り手の心にダイレクトに響くようになる。こうなると高揚感さらに上がるのは当たり前。ドライバーのテンションは、ワインディングに近づくにつれて戦闘態勢を採るようになるから面白い。このあたりは、ラフェラーリに共通するかもしれない。速度域などは違

ほどに刺激的だ。それに加えて明らかだったのは、トルクの立ち上がり。5000~6500rpmあたりをキープするよううに走行した時の快感は、その数値以上に快感が異なる。とにかく458イタリアよりもトルクが太く感じられ、リニアに反応するステアリングとともに面白いようにラインをトレースしていく。アクセルに対して敏感に反応するその様は、やはりラフェラーリだ。サイズもパワーもトルクも実速度の領域に違いはあれど、やはりそのテイストには共通性があると思えた。さすがに公道の領域では458スเปチアーレにのみ採

用された可変エアロデバイスを実感することはできないが、少なくとも常時安定しているのは確かだ。このフーリングを楽しみながら、今度は脳内でウラカンと比較してみると、根底から異なるモデルだということも明確になった。というのもウラカンに与えられたアプローチは、疑似リニア、ともいうべき可変ステアリング機構が備えられているから、例え同じ速度域であっても、ドライバーの感じ方は完全に異なる。速く走れていても車両側の配慮で曲がっていきのがウラカンの狙いだから、アクセル開度とタイヤのグリップを確かめるようにドライブする458



アルカンターラの雰囲気がより一層スパルタンな印象を与えるコクピット。フロアパネルは薄く、グローブボックスを廃止、ウィンドウも薄肉化するなど、その結果20kgの軽量化に成功。無論フルバケットシートもそれに貢献するが、意外にも座り心地は悪くない。



ピストンやコンロッド、クランクシャフトに至るまで、同じ排気量ながらほぼ別物といってもいいV8DOHC自然吸気ユニット。605ps & 540Nmを実現するために吸気系のデザインまで一新しているのは、さすがだ。14.0という高圧縮が実現できたのもそれが理由である。

軽量化された専用鍛造ホイールに、フェラーリと共同開発した専用のミシュラン・パイロット・スポーツ・カップ2を装着する。もちろんブレーキシステムは、ブレインボのカーボンセラミック。これもラフェラーリ譲りのスペシャルだからその効きは確かだ。





Ferrari 458 Speciale

スペチアーレとは正反対。もちろん、いずれも言葉で表現するのなら、良いことに違いはないが、リアリティという面においては、やはりフェラーリのスリリングさにはかなわない。それにウラカンは4WDだ。ガヤルドとは違い、今度はフロント側に最大50%のトルクを配分する。対して458スペチアーレは、もはやお家芸とも言えるEデフによって後輪のみで制御、そしてコントロールする。しかもスペチアーレには、SSC(サイド・スリップ・コントロール)という秘策まで設けられたから、ニュートラルステアに持ち込むにも考え方がまったく違う。即ち、ドライ

バーを限界まで試そうとするのが、458スペチアーレ、最大の特徴だろう。一方のウラカンは、それに比べてかなり保守的とも言える。とはいえ、いずれも正しい論法であるのは確かだ。否定する気など毛頭ない。つまり458スペチアーレはスバルタン仕立て、ウラカンは知的制御の極みと表すべき対極に位置するから同じミッドシップスポーツでもこうも異なると面白い。もちろん、どちらを選ぶかは望むもので決まるだろう。攻めるに徹するなら間違いなく458スペチアーレで決まりだ。そしてラフェラーリの面影も垣間見ることが出来る……。

THE MIDSHIP WORLD

SPECIFICATIONS

フェラーリ458スペチアーレ
 ■ボディサイズ:全長4571×全幅1951×全高1203mm
 ホールベース:2650mm トレッド:(F)1679 (R)1632mm
 ■車両総重量:1395kg ■エンジン:V型8気筒 DOHC32バルブ 圧縮比:14.0 総排気量:4497cc
 最高出力:445kW(605ps)/9000rpm 最大トルク:540Nm(55.1kgm)/6000rpm ■トランスミッション:7速DCT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:
 (F)ダブルウィッシュボーン (R)マルチリンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径(CCM3):(F)398×223×36 (R)360×233×32mm ■タイヤサイズ(リム径):(F)245/35ZR20 (9J) (R)305/30ZR20 (11J) ■パフォーマンス 最高速度:325km/h以上 0→100km/h加速:3.0秒 0→200km/h加速:9.1秒 ■環境性能(EU) CO₂排出量:275g/km 燃料消費率:11.8ℓ/100km ■車両本体価格:3390万円(税込)



THE
MIDSHIP
WORLD

知的進化の感動。

約10年という歳月を経て、遂に解き放たれた“ベビーランボ”こと、ウラカン。
あまりにも長かったのは確かだが、確実に待った甲斐があると思えるほど、
ウラカンの完成度には目を見張るものがあり、しかも尋常ではない進化を見せる。
スペインのアスカリ・サーキットより全開でお届けしよう！

REPORT●野口 優 (Masaru Noguchi) PHOTO●Automobili Lamborghini S.p.A.

Lamborghini

Huracán LP610-4



ラ

ンボルギーニが新たに放ったウラカン。実に約10年来となるこの「ベビーランボ」の登場に対する期待は、当然ガヤルドのデビュー時と同様、今後ランボルギーニの主力モデルとなることと、その完成度が如何に進化しているかに焦点が絞られている。ましてやライバルとされるフェラーリやポルシェはこの10年の間に着々とモデル数を増やし、市場から確実な結果を導いてきたのだから、ウラカンへの課題は想像以上に大きい。しかし、その心配は無用である。冒頭からそんな結論づけるのはナンセンスかもしれないが、その期待は、良い意味で裏切ってくれるのは間違いないだろう。

今回、ウラカンと初対面となった場所は、スペインのアスカリ・サーキット。言うまでもなく、ランボルギーニにとってスペインは特別だ。ウラカンという車名も19世紀のスペインに実在した闘牛の名から引用されている。そして過去のモデルのほとんどがファイティングブルからネーミングを受け継いでいることもあり、スペインは第二の故郷のような国だ。ウラカンという闘牛も、その名を歴史に刻むほどの戦いをしたことから伝説的存在だと伝えられているから、ランボルギーニにとってこの名を使用するのは、自信がなければ与えなかったはずだ。

それにしても紫外線の強い5月のスペインで見るウラカンのデザインは、エッジが効いた挑発的な印象を残す。デザインを担当したフィリップ・ペリーニ曰く、「フロントから



THE MIDSHIP WORLD

リヤまでのアッパーラインをシングルアクシオンでシャープに描くことを念頭において仕上げた」というのがよく分かる。元々ペリーニは、日本の折り紙に対して強く惹かれていたというだけに、そのエッジの立て方は、まさにそれを連想させるほどに強い。そして随所にランボルギーニのDNAを投入し、さらに昆虫をモチーフとしたテイストを盛り込むことで個性を創出している。ただ、意外だったのは、フロント側。見る角度によつてはアヴェンタドールにも似た表情を浮かべるから、ペリーニは、今のランボルギーニの顔を決めているのかもしれない。

そしてコクピットに乗り込めば、わずかながらもDNAを感じさせる。

同じエンジンだからこそ明白となる、
シャシー性能の驚異的完成度。

そこには往年の名車であるミウラや、限定として話題となったセストエレメントのテイストが盛り込まれていた。しかしその一方、最新型らしくメーターパネルには、12・3インチのTFTモニターを備え、三次元グラフィックにより、様々な形でインフォメーションするような仕組みが採られている面もある。従来のような表示はもちろん、フル画面によるナビゲーションまで行うから実に機能的だ。もっともこのあたりは、すでにアウディなどにも見られるから、その応用と言ってしまうばそれまでだが、こういったスーパースポーツのコクピットを極力シンプルにできるのだから歓迎すべきだろう。

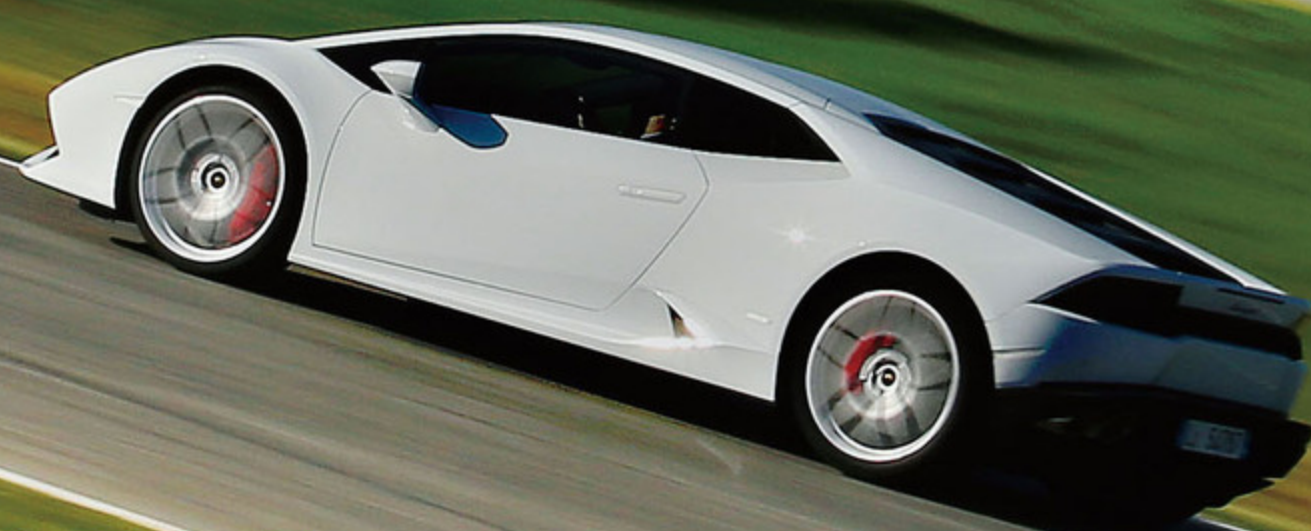
それに居住空間やシートのホールド性などもガヤルドよりも一歩前進している。60mmほど延長されたホイールベースをもつだけに、シート調整にも幅が出たうえ、左右に対する広さも向上、ステアリングとのポジ

ションも良好である。そしてそのステアリングには、各種の操作スイッチを集中させ、走行モードもここで行えるようになった。フェラーリのマネッティノに刺激を受けたのかもしれないが、ランボルギーニらしいデザインと機能性をもつから、決して真似事とも思えなかった。

さて、いよいよコースインの時間だ。全部で3つある走行モードのうち指定されたのは、驚くことに、コルサモード。即ちサーキットモードである。本来、走行ステージを考えれば、これは当然のことなのだが、こういったプレス向け試乗会の場合、

多くのメーカーが指定するのは、スポーツモード。だから、ランボルギーニの粋な計らいに感謝である。というよりも潔いと言わべきか、それとも自信の表れなのか、むしろ走る寸前まで疑問が残ったのも事実。例によって4台1ペア、カルガモのように隊列を組んでの走行だったが、走り出し早々、ベースカーを務めるアヴェンタドールの速さがいつもとは違った。一瞬にして「マジか?」と思ったのは本当だ。こちらはスーパースポーツカーに慣れているとはいえ、初めて乗る車両だ。そんなに飛ばして大丈夫なのか? と不安も過ぎつつが、結果的にはそんな心配は無用だった。というよりもその速さまで到達しなければ、ウラカンを評価することは不可能だということを攻め込む度に痛感したのである。

ミッドに搭載されるのは、V型10気筒DOHCユニット。即ち、ギャルドの後期型エンジンと同一である。それをベースに610ps&560Nmにまで向上させているものの、基本的には同じだからフィーリングもさほど変わらない。しかし、だからこそ露わになった部分が多いのである。まずはじめに思い知らされるのは、ギヤボックスの違い。ギャルドはもちろん、アヴェンタドールとも異なり、遂に昨今主流の7速DCT（デュアル・クラッチ式）が組み合わされる。そしてさらに4WDシステムもギャルドのビスカス式から置き換



Lamborghini Huracán LP610-4

まさに知的進化と評価できる出来映え。
決してアヴェンタドールの弟ではない!!



コクピットは、モダンクラシックとも言える印象。その中でも、もっとも特徴的なのは、12.3インチのモニターを使ったメーターパネルだ。センター部分にレブカウンターを表示するものから、速度計とナビの組み合わせ、さらにナビゲーションのみも可能。エンジンスタートボタンがアヴェンタドールと同様の位置になったのも新しい。



えられ、遂にセンターデフに電子制御式多板クラッチを用いた仕様となったのである（ハルデックス製）。
カルガモ走行とはいえ、かなりの勢いである。最初の周回を終え、2周目に突入した途端、さらにペースアップ。すでに後続車でついてこない者も居るほどだ。幸い、こうした状況も過去の経験から想定していたこともあって、ボクはできるだけ先導車のすぐ後ろに付くようにしている。しかも、こちらがつけばさらにペースを上げていくから、面白いように速くなっていった。そこで気づいたのが、見事な制御力である。ランボルギーニは、ウラカンを製作するにあたって、ANIMA（アニマ）という新たなダイナミック・ドライブ・モード・システムを与えた。これは、エンジン制御（スロットルバルブ&エキゾーストフラップ）のほか、ギヤボックスや4WDシステムなどを統合制御するもので、すべてのモード（ストラダ/スポーツ/コルサ）に共通して行う。
特に思い知らされるのは、先にも触れた4WDシステムとギヤボックスの巧みな制御力。中でも4WDシステムは以前とは違い、前後トルク配分は通常走行時で30対70%を基本にしているが、ここから最大でフロントに50%、リアには100%のトルクをかけるようになった。つまり、ガヤルドのようなフロントを補助的に作動させるのではなく、効果的に前足を使うように改められたから、コーナリングスピードは比較になら



サイドサポート性に優れた新デザインのシートをもつ。アルカンターラとの組み合わせは、定番ではあるものの、スポーツ性を表現するには最適だろう。もちろん、ホイールベースが60mmほど伸ばされたこともあって、シート調整に幅が出たのは大きい。



ないほどの違いを実感する。ましてや7速DCT（同社では、LDFIIランボルギーニ・ドッピア・フリッツォーネという名称）のシフトの素早さもあるから尚さらその加速力には度肝を抜かれた。

とにかくこのコーナリングスピードには感心するばかりだ。しかし、この背景にもうひとつ最新技術が活かされているのがウラカンの神髄だ。それこそ新たに採用された、ダイナミック・ステアリングに他ならない。速度域に応じてステアリングの切れ角が可変するというこのシステム（電子機械式のラック&ピニ

オン）は、すでに他社でも実現しているのは事実だが、ウラカンの場合、速度域が違うから開発するにもその設定が困難だったことは想像に難しくない。特に高速域では切れ角が最小限に抑えられることもあって、サーキットのようなシーンに限らず、非常に楽。乗り手はアクセル開度とのバランスをとりながらドライブするのは普通とはいえ、これが装備されていてもごく自然に意識せずに見事なトレースを描いていくからご安心頂きたい。むしろ、ドライバーに気づかれることなく、切れ角を調整している感があるかもしれない。そ

う考えると恐ろしいが、構える必要もまったくないだろう。

それは、このサーキット試乗の後に用意されていたワインディングロードでも明らかに変わった。スペインの峠道とは全く路面が荒い。凸凹は当たり前、アスファルトの出来も決して良いとは言えないから、悪路を避けながらステアリングを操作し、攻めていっても違和感など皆無。むしろリニアな反応に感動を覚えるほどだった。しかも、後になってしまったが、ウラカンのシャシーは、とにかく強靱だ。アルミニウムとカーボンを効果的かつ効率的に組み合わせたこのハイブリッドシャシーの剛性は、ギャルドを遙かに上回る完成度。フロアとシル、センタートンネルにリヤバルクヘッド部にカーボンを採用しているが、これも強度と快適性を考慮した結果の表れで、強靱ながらも快適性を維持していることには驚くばかりだ。

もっとも前後共にダブルウィッシュユボーン&マグネティックライド（オブション）によるサスペンションのおかげでもあるのだが、それでもこの快適性を維持できていることは褒めるに値するだろう。それにもうひとつ。ワインディングで明らかに変わったのが、横方向の剛性だ。コーナを攻めている時の安定感は、多くのライバルと比較しても確実に一枚上手だろう。ステアリング操作に対してもリニアに反応するうえ、不安要素が一切、見当たらない。参考までに敢えて言わせてもらおうと、フロントの剛性感は確実に458スペシャルを上回っていると思う。

やや褒めすぎかもしれないが、こうして書いていても後悔はない。確かに10年待ただけのことはある。それ故、ギャルドのオーナーはショックを受けるかもしれないが……。



Lamborghini Huracán LP610-4



ギャルドの後期型ユニットをベースに出力向上を図った直噴式V型10気筒DOHC自然吸気エンジンを搭載。2つの燃料噴射システムをもつのが特徴でEURO6にも対応、エンジンスタート&ストップ機能も備えている。ちなみにカーボン製のX字型ブレースをエンジン上部に与えているところを見ると、かなり剛性に注力しているのが分かる。

フロントに380mm、リヤには356mm径のカーボン・セラミック・ローターを備えるブレーキシステム。その制動力は申し分ないが、もっとも改善されたと思わせるのは、そのフィーリングである。ギャルドの時のようなブレーキタッチにブアさが薄れたのは何よりも評価できるだろう。タイヤのサイズは前後共に20インチの設定だ。



SPECIFICATIONS

ランボルギーニ・ウラカンLP610-4

■ボディサイズ:全長4459×全幅1924×全高1165mm
ホイールベース:2620mm トレッド:(F)1668 (R)1620mm
■乾燥重量:1422kg ■エンジン:V型10気筒DOHC40バルブ 圧縮比:12.7±0.2 総排気量:5204cc 最高出力:449kW(610ps)/8250rpm 最大トルク:560Nm(57.1kgm)/6500rpm ■トランスミッション:7速DCT ■駆動方式:4WD ■サスペンション形式:(F)&(R)ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径(カーボンセラミック):(F)380×38 (R)356×32mm ■タイヤサイズ(リム径):(F)245/30R20(8.5J) (R)305/30R20(11J) ■パフォーマンス 最高速度:325km/h 0→100km/h加速:3.2秒 0→200km/h加速:9.9秒 ■環境性能(EU) CO₂排出量:290g/km 燃料消費率:12.5ℓ/100km



THE MIDSHIP WORLD

REPORT●大谷達也 (Tatsuya Otani)

PHOTO●McLaren Automotive

新作という進化。

バーの感性に訴えかけることを目指し、F1で培われたノウハウと最先端の技術を惜しみなく、そして冷徹に活用して生み出されたスポーツカー、それが12Cなのである。

マクラーレン・オートモティブの最新作である「650S」は、この12Cを徹底的に熟成することで誕生した1台と言える。したがって、基本的なコンポーネントのほとんどは12Cと共通。つまり、V8 3・8ℓ ツインターボのエンジンも、7速 DCTのギヤボックスも、カーボンファイバー製のモノコック・モノセ

幸い、私はスペイン・マラガでの試乗会に参加した日本人メディアとして唯一、ひとりだけで長時間のテストドライブ（しかもお目付役なし）を許された。そこでワインディングロードを駆け巡り、翌日はアスカリ・サーキットでこれを追体験することで、650Sの真髄に触れることができたので報告しよう。

650Sの特徴をひとことで言い

初 めてマクラーレンMP4/12Cに乗った時の衝撃は、今も忘れることができない。なぜならフェラーリ458イタリアの甘美で危険な官能性とも、ランボルギーニ・ガヤルドがもたらすドイツ人譲りの理性的な速さとも異なる、スーパースポーツカーとしてまったく新しい価値観が提示されていたからだ。

しかし、より深く観察すると、12Cが感性と理性の両面に働きかけるスポーツカーであることに気づく。そこにはこれおどしのギミックもなければ、フィーリングが置き去りにされた血の通わないテクノロジーもない。最終的にはあくまでもドライ

ルも、いくぶんリファインされたとはいえ、いずれも12Cからのキャラクターオーバーとなつていく。

そうした中、スペック上もとても大きな変更といえるのがエアロダイナミクスに進化である。空気抵抗を12Cと同一に保ったまま、150mph（約240km/h）時のダウンフォースを実に24%増大させることに成功したのだ。この効果は驚くほど大きい。たとえば、12Cにも用意されていたエアロ・スイッチを押すと、650Sではボディがぐっと沈み込み、コーナリング時を含めたスタビリティが明らかに向上するのが分かる。このエアロダイナミクスを

手に入れるだけでも、

650Sを積極的に選ぶ価値はある。

とはいえ、ひとつ

ひとつの改良は決して大規模なものでは

ない。けれども、それらをひとつのベクトルに集約することで、650Sは12Cを大きく凌ぐ進化を果たしたのだ。

McLaren 650S

フェラーリやランボルギーニの新型を完全視野に入れて開発したであろう、マクラーレンのニューカマー“650S”は、一見すればMP4-12Cの焼き直しに映るものの、その内容は、他車では見られないほど細部に渡り、熟成された感が強いという。前号とはまた別の視点で、ジャーナリストの大谷達也がレポートする。

表すなら「すべてがスムーズになった」となる。もともとハーシユネスの処理に定評があった乗り心地は、650Sではサスペンションのストローク感まで生まれて、もはやサルーン並みの快適性といっている。

これはダンパー減衰力の調整幅をハードとソフトの双方に拡大した結果だとエンジニアは言うが、それとともに見逃せないのがトップマウンツの改良だ。12Cではダンパー上部をクルマの進行方向に沿って配置したボルトで貫いていたが、650Sではダンパー上部をまずブッシュで包み込み、これを外側から取り囲むような形状のブラケットでモノコッ



クに固定している。このほうがブッシュは有効に作用するため、例えばプリングレートを高め（12C比でフロントは22%、リヤは37%強化）てもソフトな感触を生み出すことができる。その一方でプリングレートを高めた効果でボディの安定性はさらに向上し、ロードホールディングも改善された。まさに良いこと尽くめの改良なのだ。

エンジンはパワーの出方がスムー



12Cを徹底的に熟成することで、
驚くべきスムーズさへと大きく進化！

ズになった。絶対的なパフォーマンスにあまり違いは感じられないが、スロットルを踏み込むと素早くトルクが立ち上がり、よりリアリティの強い加速感を味わえるのだ。これは限界的なコーナリングを試す時に強力な武器となるものだが、これについては後ほど詳述しよう。

ギヤボックスは全域でシフトが速くなり、よりスムーズになったように感じられたが、とりわけ印象的だったのが低速域のマナーで、ギクシヤクした動きをすることはほぼ皆無。加えて、650Sではギヤボックスにふたつの制御が盛り込まれた。ひとつは、シフトアップ時に瞬間的に点火をカットしてアフターファイアのようなサウンドを生み出すシリ

THE MIDSHIP WORLD

さて、パワートレインもサスペンションもよりスムーズになり、ドライバビリティが向上したことで、650Sは何を手に入れたのか？ シンプルな話、限界域でのコントロール性が見違えるように向上したのである。12Cであれば、荒れた路面で神経質な動きを見せることもあったが、それらは650Sでは一掃されている。さらにエンジンのリニアリティが増し、レスポンスが向上したことで、コーナリングスピードをそれこそ1km/h刻みでコントロールできるようになった。おかげで、初めてのワインディングロードでも不安な

ダーカットと呼ばれるもの。もうひとつは、シフトアップ時にエンジントルクをほとんど絞らないまま強力な圧着力でクラッチを接続することで加速感を強調するイナーシャ・プッシュである。ただし、どちらも派手な演出を狙ったものではないので効果は限定的。あくまでもドライバーの気分を高揚させるための小道具と捉えたほうがいい。



では、650Sを購入する価値はあるのか？ この問いに筆者は「イエス」と答えた。とりわけ「恐怖心が先行してクルマの限界を引き出せない」とか「速いことは速いが、ちっとも感動しない」という不満をお持ちのスーパースポーツカーオーナーには、650Sを強くお勧めしたい。きっと、あなたの理性と感性は深い喜びで満たされることだろう。

く攻めることができるのだ。こうして限界近くで走り続けていると、やがてテールがジワリと滑る。しかし、クルマ全体の剛性が極めて高く、サスペンションからの入力がどこかで吸収されてしまうことのない650S（これは12Cも同様）は、タイヤがスライドしたことを即座にドライバーに伝え、カウンターステアを促す。いや、正確に言えば滑り出す前にドライバーはそうと察知できるので、ステアリングを切り遅れることもない。しかも、絶対的なコーナリング性能を一切犠牲にすることなくこのコントロール性を実現したのだ。この完璧主義こそ、マクラーレンの真髄といえる。

McLaren 650S

SPECIFICATIONS マクラーレン650Sクーペ(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:(F)1656 (R)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:(F)&(R)ダブルウィッシュボーン(プロアクティブシャシー) ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径(カーボンセラミック):(F)394 (R)380mm ■タイヤサイズ(リム径):(F)235/35R19 (8.5J) (R)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/100km



THE
MIDSHIP
WORLD

SCOOP!

目下、開発中。

ミッドシップ型スポーツの開発は止まるところを知らない。
昨今のニュルでは、サーキット専用車となる「ラ フェラーリXX」や、
ヴェイロンの後継車、さらに新型アウディR8まで目撃されている。
ここでは最新情報を元に、その詳細に迫ることにしよう。

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

そのフェラーリが最近ミステリアスなプロトタイプを、この世界一過酷なテストコースに持ち込んでいる。ボディシルエットからも容易に想像できるように、それは現在499台のデリバリーが順調に進む「ラフェラーリ」をベースとしたもの。昨年のジュネーブ・ショーで、ラフェラーリを世界初公開した時、フェラーリはそれを「将来採用する新技術を開発するためのプラットフォームである」とも説明したが、このプロトタイプもまた、このコンセプトを証

二 ユルブルクリンクのノルトシュライフェは、自動車メーカーにとつては、もはや新型車開発のプロセスにおいて避けて通ることのできないテストステージ。特にここでのラップタイムが最も説得力のあるセールストークとなるスーパースポーツカーにとつて、ニュルでのテストやタイムアタックの結果は、極めて重要な意味を持つ。以前ならばノルトシュライフェにも、そしてライバルとのラップタイム比較にも、表面的には興味を示さなかったフェ



Bugatti Next Generation

Bugattiは2台のヴェイロンを持ち込んでテストを繰り返しているが、その違いは不明。ただひとつ言えるのは、W型16気筒ツインターボエンジンを搭載することだ。このテストは、恐らくエンジンの改善策を探っているのかもしれない。

明するものと言える。新技術の開発、それはラフェラーリの進化とも、また同義なのである。
フェラーリのファンならば、ラフェラーリのさらなる進化が何を意味するのかは容易に想像できるだろう。エンツォがベースとなったFXX、あるいは599 GTBファイオラノをベースとした599 XX。このサーキット走行専用車の後継車として、フェラーリはラフェラーリ・ベースのニューモデルをデビューさせる可能性が高い。改めて考えてみれば、FXXと599 XXによる、フェラーリの最重要カスターマーのためのアクティビティは、これまで大きな成功を収めてきた。フェラーリはフルサポート体制のもとでカスターマーにサーキット走行の機会を提供し、その中で新型車開発のための様々な実走行データを得る仕組みが確立されていた。無論、ラフェラーリのさらなる進化型ともいえるこのXXモデルの先には未来の姿があるのも間違いないだろう。
独自のハイブリッドシステム、HYKERSを搭載し、ロード仕様で

も6252ccのV型12気筒エンジンとエレクトリックモーターの組み合わせで963psもの最高出力が発揮されるラフェラーリ。それをサーキット走行専用のXXモデルとするにあたっては、さらなるチューニング強化が施されることは確実である。トータル出力は1000psを超え、あるいはBugatti・ヴェイロンが最終的に到達した1200psを超越することさえ、大きな期待を抱かせてくれる。FXX、そして599 XXという前例から考えるのならば、ラフェラーリ版XXモデルの生産台数は、やはり30台程度が上限となるはずだ。オフィシャルの発表は来年早々に行われるとも噂されているが、今のところ残念ながらまだ確定的な情報はない。
ニュルブルクリンクのノルトシュライフェでは、他にもさまざまなテスト車の姿が確認されている。やはり2015年のデビューが計画され





LaFerrari **XX**

ラフェラーリをベースとする、サーキット専用車の新型「XX」。しっかり偽装されているだけにディテールの違いなどは不明だが、以前本誌で掲載したLMP1車両とは確実に異なるのは明白。V12 & ハイブリッドシステムにより、1000ps超えと噂されている。



Audi **R8**

2015年のデビューを目指して開発されている新型アウディ R8。ニュルでテスト中の車両は、一見すると現行型のようなが、思いのほか偽装が激しいところを見るとシャシーは完全に新型ベースだと思われる。となればV8エンジンのテストも兼ねているかもしれない。



ている、アウディの新型R8もそのひとつ。新型R8は、すでにランボルギーニから市場に投げられているウラカンと、アルミニウム&カーボンからなるハイブリッド構造など、多くのエンジンアリングを共通するモデルになると予想されている。ただしミッドに搭載されるエンジンには、ウラカンと同様の自然吸気V型10気筒のほかに、ツインターボ仕様のV型8気筒も設定される見込み。さらに将来的にはPHEVプラグイン・ハイブリッド仕様の追加設定も計画されているというから、スポーツカーとしての先進性には、ウラカン以上の期待が集まる。トランスミッションは7速DCTが主流だが、ウラカンにはない6速MT仕様がラインアップされるという噂もある。インテリアには、すでにTTで発表されている最新世代のメーターパネルなどが継承されるだろう。一方エクステリアでは、現行R8に先日誕生した、最終進化型ともいえる「LMX」に採用された世界初のレーザ

ーハイビームも受け継がれることになるはずだ。セカンド・ジェネレーションのR8は、極めて先進的な、そしてインテリジェンスを感じるモデルとなりそうだ。

そしてバグATTIがテスト中のプロトタイプもその存在はミステリアスだ。恐らく次世代ヴェイロンのための新技術をテストする車両と思われる。噂によれば、次期ヴェイロンは、W型16気筒+4ターボエンジンを継承しつつ、ハイブリッドシステムを採用すると言われている。さらに軽量化を徹底したモデルへと進化を遂げるという噂だ。そのプランが実現すれば、バグATTIは再び、スーパースポーツ界のハイエンドを再定義することになるだろう。

NEW GERMAN STAR



革新 vs 伝統。

次世代のスーパースポーツとして日本デビューが待たれるBMW i8。20世紀を代表するポルシェ911と対比することで、i8のポテンシャルがどのレベルにあるのか西海岸で確認してみた。いつの世にもある“革新”と“伝統”の避けられない対峙は、意外な結末へと導かれていった。

REPORT ● Thomas Geiger & Ian Kuah
PHOTO ● Fabian Kirchbauer & Alberto Martinez
TRANSLATION ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)

BMW i8

PORSCHE 911

50th Anniversary Edition



「これはアメリカ・カリフォルニア州のマリブ・ビーチ。パシフィック・コースト・ハイウェイに面した景勝の地に、2台のドイツ製スポーツカーが集った。片やポルシェ911 50thアニバーサリーエディション、片やBMW i8。911が20世紀に生まれ、今にいたるもスポーツカーの生ける伝説ならば、i8は地球環境の保護という今日的な要請から生まれた21世紀のスポーツカーだ。なお、今回試乗した911の50thアニバーサリーエディションは、カレラ4用ワイドボディを架装したカレラSであり、本稿ではカレラSと表記する。

ガソリンエンジンと電気モーターのパワーを使い分けるi8は、抜群の燃費性能が謳い文句。その公表値は実に2・1ℓ/100km（約47・6km/ℓ）だが、これは純粋培養値と見て間違いなさそうだ。かつて私はプロジェクト・マネージャーのカーステン・ブライトフェルトに、「i8の現実的な燃費をたずねたところ、『消費する燃料は、相当する動力性能を有するガソリンエンジン車のおよそ半分です』というコメントが返ってきた。

i8の車重は1485kg。アルミシャシーにカーボンボディを被せる凝った構造を採るにもかかわらず、やはりリチウムイオン・バッテリーの重量ハンデが大きく影響しているようだ。対してアルミとスチールを適材適所に使い分けたカレラSは1430kgである。

クラシックな大径丸形のアナログメーターが整然と並ぶカレラSの計器パネルは、視覚的になんの違和感



**NEW
GERMAN
STAR**

もなく、必要な情報がクリアに読み取れる。一方、i8の未来的なインストルメントパネルはスタイリッシュかもしれないが、私には「デジタル過剰」に思える。目の前でダンスを踊るグラフィックは紛らわしく、必要な情報を探り出し、それを理解するのに一定の努力を要する。

2台に分乗した私と同僚のスタッフは、マリブを後にするとロデオ・ドライブを目指した。i8のステアリングを握る私はeドライブモード



で走り始める。耳に届くのはささやくようなモーターの音だけ、事実上i8は無音で滑走する。道中、急な坂路がなければこのまま37km走れる。程なくビバリーヒルズに入り、ロデオ・ドライブの駐車場に2台を停めた。青く澄み切った空に向けてi8のドアを開けると、たちまち周囲に人だかりができた。新しく美しいものを尊ぶのがこのカルチャー。華やかなボディをまとい、エココンシヤスなi8に、道行く人までが足を

止める。土地柄もあるだろうが、注目度ではi8の圧勝だ。
しかしスポーツカーを名乗る以上、私の興味はスプリント力とワインディングでの走りっぷりにあった。参考までにカタログ上の加速数値は、カレラスの0→100km/h加速が4・0秒、i8は4・4秒である。
私たちは2台のノーズを、溪谷を縫うようにして走るマルホランド・ドライブに向けた。バッテリーパックをシャシー中央に搭載したi8は、BMWモデル中もっとも低い重心高(460mm)を誇る。しかもフロントをモーターで、リヤをエンジンで駆動する一種の4WDゆえ、高いトラクション性能を発揮しそうだ。



BMW i8には革新的ではあるものの煩雑な表示のデジタルメーターパネルが採用され、加えてセンターコンソールの上にもひとつモニターが備わる。慣れないうちは読み取りに苦勞するだろう。フロントのラゲジスペースは深いながらも容量は少なめ。試乗車にはグリッド電源からの充電を可能とするチャージャーが積まれていた。



BMW i8 PORSCHE 911 50th Anniversary Edition



馴染み深い5連メーターのインパネは相変わらず視認性に優れたもの。しかし、パナメーラに端を発するセンターコンソールの意匠はちょっと見には素晴らしいが、おびただしい数のボタンが並んでいるせいで、運転中、瞬時に求める機能を働かせるのは難しい。両車ともにフロントのラゲージスペースは不足気味だ。



i8の対決。ドライバーの視線から見た結論は、カレラSの勝ちだ。一方、環境性能を視野にいった客観的な評価となると、結論を出すのは尚早というのが私の考えだ。しかし、最終的な答えを見いだすのに、そう長く待つ必要はなさそう。ポルシェは次世代911のラインアップにハイブリッドを加えると明言しているのだから。

排気音は純粋にアコースティック。とりわけボタンを押して排気システム内のバルブをバイパスしたときの爽快なサウンドは、個人的にはi8の比ではないと思う。

マルホランド・ドライブのコーナーを2つ3つ回るうちに、i8に抱いていた私の期待はたちまち失望に変わった。i8は前7・0J、後7・5Jの細い20インチアルミホイールに、195/50ZR20と215/45ZR20という細いタイヤを組み合わせる。これが屈曲路では大きなハンデとなる。スポーツモードにしてアクティブダンパーを締め上げても焼け石に水。スキニーなタイヤはただスキル音の悲鳴を上げるばかりで、一向にノーズの向きは変わらない。大したスピードを出していないのにESPの警告灯は激しく点滅し、スロットルを踏めば踏むほど、フロントタイヤは狙ったラインから膨らむばかりで、強度のアンダーステアには手の施しようがない。

先に述べたようにステアリングの出来は悪くないし、i8は基本的な成り立ちからしてコーナーを不得意

ドライバー視線ではカレラSの勝ち。環境性能など客観的な評価は尚早だ。

とするクルマではないと思われるだけに、これは残念だ。私は胸のなかで呟いた。「ミュンヘンのエンジンア陣よ、なぜ尻込みして、i8のハンドリングを本格的なスポーツカーらしく仕上げなかったのか」と。そう思う一方で、彼らが最後の一步を踏み込めなかった気持ちもわからないではない。このクルマ最大のテーマはスポーツカーの環境性能に新境地を拓くことにあるのだ。

BMWのジレンマを裏書きするかのように、彼らはi8のフロントに215/45ZR20という幅広タイヤをオプションで用意している。この日はこちらも試したところ、ハンドリングが大幅に向上することが確認できた。ただしCO₂排出量が若干増えるのは避けられない……。

一方、前9・0J、後11・5Jの20インチアルミホイールに、245/35ZR20と305/30ZR20と、パワーに見合ったタイヤを履くカレラSの足下は盤石だ。今回の試乗コースはコーナーだけでなくアップダウンにも富んでいたのだが、カレラSは緩やかな波状路面をがっちり掴んで離さない。コーナーの曲率がどうであれ意に介すことなく、流れるような動作で楽々と旋回してみせたのはさすがだった。

ポルシェ911カレラSとBMW

SPECIFICATIONS BMW i8

■ボディサイズ:全長4689×全幅1942×全高1293mm
ホイールベース:2800mm トレッド:(F)1644 (R)1721mm
■車両重量:1485kg ■エンジン:直列3気筒4バルブ
ターボ ボア×ストローク:82.0×94.5mm 圧縮比:9.5
総排気量:1499cc 最高出力:170kW(231ps)/5800rpm
最大トルク:320Nm(32.6kgm)/3700rpm ■モーター:
最高出力:96kW(131ps)/4800rpm 最大トルク:250Nm
(25.5kgm) ■システム総合 最高出力:266kW(362
ps) 最大トルク:570Nm(58.1kgm) ■バッテリー:リチ
ウムイオン 容量:7.1kWh ■トランスミッション:6速AT
(エンジン)/2速AT(モーター) ■駆動方式:4WD ■ス
テアリング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン
■サスペンション形式:(F)ダブルトラックアーム (R)5ア
ーム ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク
ディスク径:(F)340×29.2 (R)340×19.2mm ■タイヤサイ
ズ(ホイール):(F)195/50R20(7J) (R)215/45R20(7.5J) ■
パフォーマンス 最高速度:250km/h(電子制御介入/
エレクトリックモーターのみ:120km/h) 0→100km/h加
速:4.4秒 航続距離:440km(バッテリーのみ:37km) ■
環境性能(EU複合) CO₂排出量:49g/km 燃料消費率:
2.12/100km 電力消費率:11.9kWh/100km

SPECIFICATIONS ポルシェ911 50th アニバーサリー エディション

■ボディサイズ:全長4500×全幅1850×全高1295mm ホイールベース:2450mm
トレッド:(F)1540 (R)1560mm ■車両重量:1430kg ■エンジン(カレラSパワ
キット):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:(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)340 (R)330mm ■タイヤサイズ(ホイ
ール):(F)245/35ZR20(9.0J) (R)305/30ZR20(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:8.72/100km



新たな時代。

NEW GERMAN STAR

PHOTO ● ビー・エム・ダブリュー

BMW i8

新時代のスーパースポーツ像を提案するi8の市販モデルが完成し、世界中からジャーナリストを招聘して大々的な試乗会が開催された。そのパフォーマンスは、プロトタイプも試乗した清水和夫氏を筆頭に、ハイブリッドに精通した日本人ジャーナリストの目にどう映ったのか？それぞれの観点からi8の実像に迫り、ポテンシャルを探る。

B MW iシリーズの第2弾となる「BMW i8」の国際試乗会がカリフォルニアのサンタモニカで開催された。まさに新しい時代の扉を開くのに相応しい場所であるが、果たしてi8はどんなスポーツカーなのか？ さっそく報告しよう。

i8の量産モデルを公道でドライブするのは初めてだ。昨年の夏にBMWのテストコースでプロトタイプをテストしたことがあったが、フラットな高速S字コーナーをまるで路面に吸いつくように走ったことが印象に残っている。BMWはi8を「新しい時代のスポーツカー」と言いきる。PHEV（プラグイン・ハイブリッド）にもかかわらず、このハンドリングならスポーツカーと呼ぶに相応しいと思っていた。

そんな期待を持って乗りこんだサンタモニカの試乗会は、街中はEV走行、フリーウェイはハイブリッド走行、マリブの山岳路はスポーツモードと、3つの走りを楽しんだ。エンジンは65km/hくらいから自動的に始動するので、PHEVと言ってもエンジンが主力であることに間違いない。ビバリーヒルズを走ったときはモーター走行だったが、静かで力強い。エンジン音が聞こえないホテルのようなスポーツカーが高級住宅街を流して走るのは爽快だった。



従来の価値観のスポーツとは異なり 知性で乗るスポーツカーだ。

できればオープンカーが欲しいと思
ったのは私だけだろうか。
だがi8は走っているときよりも、
車道に停めてドアを跳ね上げたとき
に注目度はピークを迎える。斜め上
方に開くシザー・ドアは人々の注目
を浴びるし、カーボンとアルミフレ
ームなのでサイドシルは分厚い。そ
れをまたいで降りるには大変で、パ
リス・ヒルトンならバラッチのシ
ヤッターチャンスとなってしまうだ
ろう。また、テスラが売れているカ
リフォルニアでは気の利いた駐車場
なら200Vの充電が可能だ。その
時はiPhone内のBMW専用ア
プリで充電時間を知らせてくれるし、
いままで走ったときの燃費や電費も

データログに残されている。スマー
トフォンと連携するところがク
ールだと思った。
ここまではカッコいいが、走りは
単なるEVだ。エンジンと違ってモ
ーターにメーカーごとのキャラクタ
ーはないので、BMWらしさは感じ
られない。i8の走りではBMWらし
さを感じたのはマリブの山岳路だ。
速度規制があるので50%くらいしか
性能を引き出せないが、460mmと
いう低い重心はアップダウンのコ
ナーを安定して走ることができた。
路面に吸いつく感覚は健在だ。スロ
ットルを踏みこむと1・5リッターボ
が発生する300psのエンジンは吠



Kazuo
Shimizu 清水和夫

えるが、外で聞くエキ
ゾーストは人工的にチ
ューニングされているのでドライバ
ーの耳で聞く音よりもっと迫力が
あるだろう。
ハンドリングはMモデルとは異な
り、タイヤのグリップ力はあまり高
くない。i8はエンジンとタイヤ性
能でスピードを高めていた従来の価
値観のスポーツカーとは異なり、知
性で乗るスポーツカーなのだ。私の
場合はアドレナリンが出にくかった
が、汗をかかず乗れるスポーツカー
に未来を感じたのは間違いない。i
8はサーキットより新緑が眩しい大
自然の中で走るのが似合いそうだ。



Tatsuya Otani
大谷達也

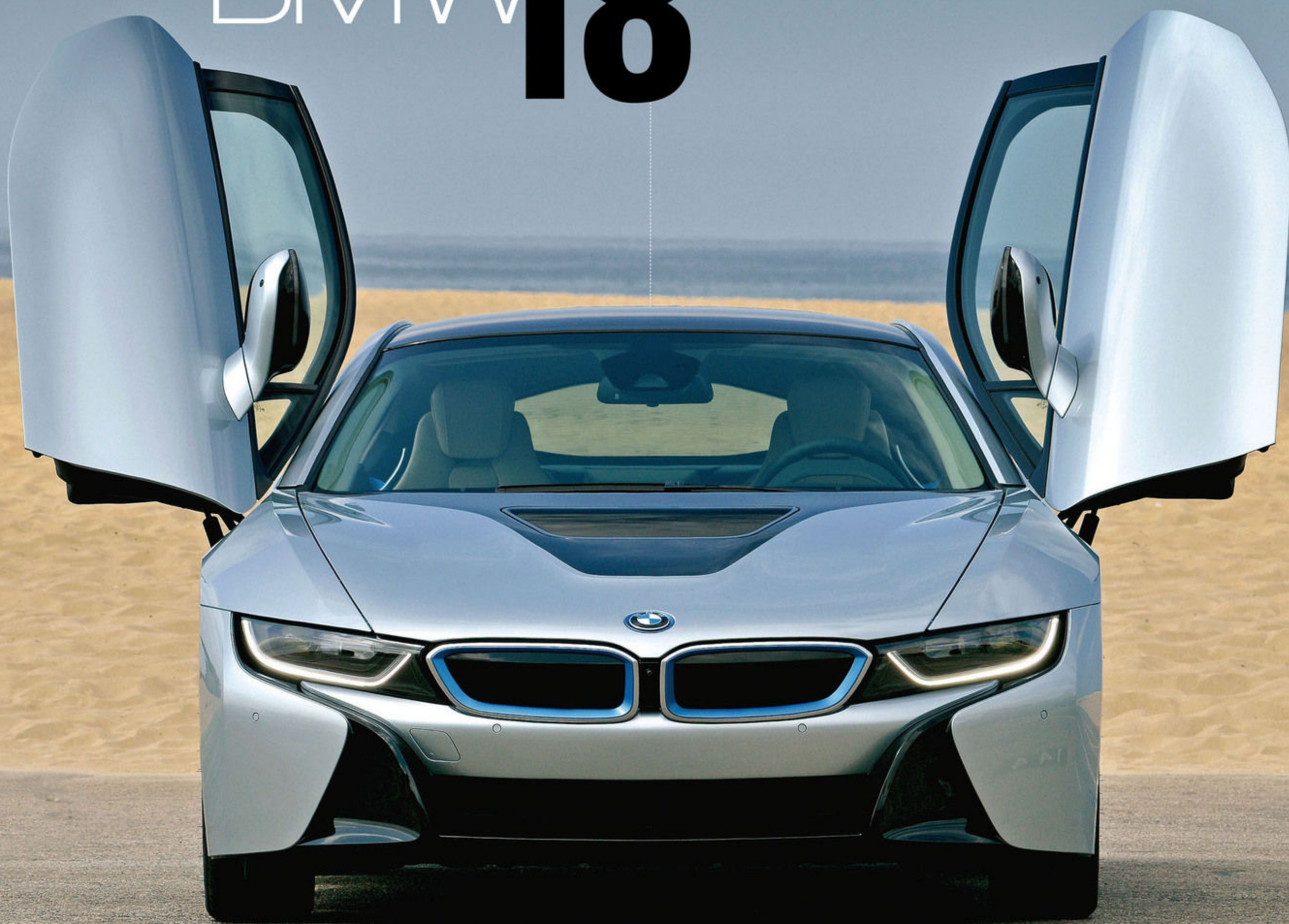
驚くことにエンジンパワーだけで
250km/hを維持し充電もできる。

B MW iのプロダクトとしてすでに発表済みのi3とi8、どちらもカーボンモノコックを使った電動車とあってほとんど技術的に同じと捉えている読者も少なくないだろう。たしかに、アメリカ・モータースレイクで炭素繊維を焼き上げ、ドイツ・ヴァカースドルフで布状に織り上げるところまではi3とi8で共通だが、これをモノコックとして造り上げる工場はi3がライプツィヒ、i8はランツフートと異なる。

いやいや、実際はそんなことが些末に思えるほど、i3とi8には大きな違いがある。まず、i3はバッテリーを内蔵したアルミフレームが基盤としてあり、その上にカーボンモノコックが乗る。いっぽうのi8はカーボンモノコックを中心に置き、その前後にアルミのサブフレームを伸ばし、ここにサスペンションやパワープラントを固定している。つまり、i8のシャシーはカーボンモノコックを用いた多くのスーパースポーツカーと同じ構成なのだ。

なぜ、i8がモノコックの下にアルミフレームを通さなかったかといえば、それは重心を下げるのが優先されたからだ。また、バッテリーEVのi3と違って、プラグイン・ハイブリッドのi8はバッテリーの搭載量が少なく済み、おかげでi3のように大量のバッテリーを抱える大型のフレームが必要でなかったことも、このような構成になった理由として挙げられる。

BMW i8



プラグイン・ハイブリッドのi8はフロントにモーター、リヤにエンジンを有している。このことからわかる通り、i8はパートタイム4WDである。これがハンドリングにどのような影響を与えるかについては後述することにする。

i8は、エンジンとモーターをどう活用するかをドライバーが積極的にコントロールできるシステム構成とされている。その設定には、BMWではお馴染みのドライビング・パフォーマンス・コントロールと、これと連動する形で機能するeDriveボタンを用いる。

このうち、前者は動力性能とエネルギー消費のバランスを決めるもので、パフォーマンス追求型の「スポーツ」では3気筒1・5ℓ直噴ターボエンジンが活躍し、反対に「コンフォート」、「ECO PRO」と切り替えていけばモーターの役割が増えていく。いっぽう、eDriveボタンは「積極的にバッテリーを充電するか？」と「積極的にEV走行を行うか？」を選択するためのものと考えるとわかりやすい。もっとも、これらはドライバーの意向を制御系に伝えるための手段であり、実際にどのくらい回生／力行するかは、ドライビング・スタイルとバッテリーの充電状態などを考慮しながらi8自身が決めることになる。



独創の“Body Structure”

i8のシャシーは、中央に高強度のカーボンモノコックを置き、その前後にアルミ製サブフレームを連結するという構成をとる。総容量7.1kWh(正味5.2kWh)のリチウムイオン・バッテリーはすべてセンタートンネル内に収納されている。このため車重は1485kgと極めて軽量なうえ、重心高は地上から460mm以内の高さに収められている。まさに、スポーツ・ドライビングのために生まれてきた次世代のボディ構成といえる。

エンジンとモーターをあわせて362psのシステム出力を発揮するi8の最高速度は250km/h(リミッター作動)。これだけパワーがあれば250km/hも出るのは当然だが、もしもバッテリーの充電レベルが低い場合はどうなるのか？ 驚くことなかれ、1・5ℓターボエンジンのパワーだけでも250km/hを維持できるうえ、この速度で巡航しながらバッテリーを充電する余力も残されているという。i8のCd値は0・26だが、空力だけでなく、あらゆる走行抵抗が小さく抑えられていることは間違いないだろう。

いっぽう、ワインディングロードを飛ばし続けていても、その途中には必ず減速区間があるので回生(＝バッテリーへの充電)は可能で、このため試乗中は常時モーター・アシストが可能な状態になっていた。これも特筆すべき点である。

では、i8のハンドリング特性はどのようなのか？ かなりペースを上げてコーナーに進入、そろそろリヤがブレイクしそうな状況でスロットルを踏み込んでも、i8はテールスライドを起こすことなく、安定したフ

オームを守ったままコーナリングを終える。従来のスポーティなBMWとはかなり異なるテイストだが、それもそのはず、加速すればフロントのモーターが働き始めて4WDとなり、どちらかといえばi8はアンダーステア傾向を示すのだ。

この点をクラウス・ドレーガー上級副社長に訊ねたところ「従来のドライビング・スタイルはi8にマッチしませんが、ブレーキングは早めに終え、コーナーはスロットルオンで曲がっていく。それでも安定した姿勢を崩さず、ニュートラルステアを維持するようにチューニングしました。i8はサーキットを走るためのクルマではありません。ジェントルマンが安全にスポーツ・ドライビングを楽しむためのクルマなのです」との答えが返ってきた。私には、この言葉にi8の本質が集約されているように思えて仕方なかった。



世界初のシステム“Laser Light”



フルLEDヘッドライトが標準装備となるi8には、オプションで“レーザー・ヘッドライト”を装着できる。3個の半導体レーザーが発する単色光を発光性のリン化合物(蛍光体)を用いて白色光に変換。ここで拡散された光線をさらに反射鏡で分散することで、レーザーを広い範囲を照明する光源として用いることができた。最大照射距離は実に600m。あまりに明るすぎることからカメラを用いたハイビーム・アシスタントが組み合わされている。

“PLUG-IN”でカーボンフリー

プラグイン・ハイブリッドのi8はバッテリーをフル充電すれば37kmのEV走行が可能(EUテスト・サイクルによる)。さらに、バッテリーを外部電源から充電すると走行中に排出されるCO₂は完全にゼロとなる。フロントに搭載されたモーターは2速ATを介して前輪を駆動し、EV走行時の最高速度は120km/hに達する。230Vの外部電源を用いた場合、80%までの充電に要する時間は2時間以下。電費は11.9kWh/100kmと発表されている。





Kumi Sato 佐藤久実

「高効率とスポーツが背反しない 明るい未来を示唆するクルマだ」

ロサンゼルスで試乗したBMWの意欲作であるi8は、カーボンモノコックを用い、フロントには前輪を駆動する131psのモーター、リヤには後輪を駆動する231psの1.5ℓ 3気筒ターボエンジンを搭載する、新世代のハイブリッド・スポーツカーだ。リチウムイオン・バッテリーはセンタートンネルに、燃料タンクはリヤシート下に搭載されるなど、そのパッケージングは計算し尽くされている。

ドアを跳ね上げて開け室内に乗り込

む。高さがありワイドなサイドシルは、けっして乗降性は良くない。でも、スポーツカーだから許される。さらには、未来的ドライビングフィールへと誘う扉なのだ。

絶対的なパワーや速さといったパフォーマンスはまだエンジン搭載車に譲る。が、i8には数々の“常識を覆すワザ”があった。たとえば、3気筒エンジンがこんなにも滑らかでグッドサウンドを奏でるとは想像もしなかった。それもそのはず。従来の3気筒といえ

ば軽自動車や小型車に代表され、コスト最優先で造られていた。しかし、i8はBMWの持てるすべての技術を注ぎ込んだエンジンだという。

そして、ストローク感が少なくかなり締まった乗り味なのに、乗り心地は悪くない。カーボンボディによる軽量と低重心が奏功しているのだろう。

高効率とスポーツが背反しないということを示してくれる、スポーツカー好きにとって明るい未来を示唆してくれるクルマだ。



通常のBMWブランドとは異なり有機的な曲線を多用した未来志向のインテリアデザインを採用。メーターナセルやセンターコンソールを囲む部分にはブルー／レッド／ホワイトに発光するギミックを用い、フロントシートはホワイト×ブラック(背面)のツートン。リヤシートはセンタートンネルで左右に分割される+2タイプ。



BMW i8





Yasuhisa Shimashita 島下 泰久

「ワインディングで汗をかくより、
セーリングして悦に入るクルマだろう」

とにかくカッコ良い。単純だがそれが第一印象。その未来的なフォルムは、眺めているだけで何時間も過ごせそうなほどだ。

では走りとは言え、街中をモーターだけで走らせている時には、軽く剛性感の高いボディがもたらす洗練された感覚にこそ感心したもの、甘いステアリングフィールなどクルマとのコネクト感には濃くはない。それではとスポーツモードで鞭を入れても、システム出力362psは十分にパワフルなのだが、3気筒ターボエンジンのサウンドは遠くでかすかに鳴っているようで存在感が薄い、すぐに鳴き出しグリップのピークも急な細身のエコタイヤのせいで今イチ攻め甲斐が無いのである。

絶対的な速い遅いはともかく、もっ

とクルマと対話したいし、もっとクルマに昂らせてほしい。正直、ちょっと欲求不満を覚えた。要するにワインディングロードで汗をかくというより、ハイウェイをセーリングして悦に入るようなクルマなのだろう。無論、そういうスポーツカーもあっていい。けれど、それなら女性が美しい所作で乗り込める低いサイドシルとゴルフバッグぐらい入る荷室が欲しくなる。じゃないと結局、ガレージに並ぶ美しい姿を眺めるだけで、出勤させる機会はなかなか回って来ないだろう。

やっぱりそれではもったいない。BMWである以上、そのパフォーマンスに相応しい走りの手応え、もう少し欲しい。時代や技術が移ろっても、その価値に変化は無いはずでは？



先行するi3ともイメージを共有するメーターまわりの造形が新鮮な印象を与える。ドライビング・パフォーマンス・コントロールによって選択可能な「SPORT」モードではレッドに、"ECOPRO"ではブルーにメーターの表情を変化させるなど、ハイブリッドらしい演出が用意される。エンジンスタートボタンはシフトノブ左上方に設置。



SPECIFICATIONS BMW i8

■ボディサイズ:全長4689×全幅1942×全高1293mm ホールベース:2800mm トレッド:前1644 後1721mm ■車両重量:1485kg ■エンジン:直列3気筒4バルブ+ターボ ボア×ストローク:82.0×94.5mm 圧縮比:9.5 総排気量:1499cc 最高出力:170kW (231ps) / 5800rpm 最大トルク:320Nm (32.6kgm) / 3700rpm ■モーター: 最高出力:96kW (131ps) / 4800rpm 最大トルク:250Nm (25.5kgm) ■システム総合 最高出力:266kW (362ps) 最大トルク:570Nm (58.1kgm) ■バッテリー:リチウムイオン 容量:7.1kWh ■トランスミッション:6速AT(エンジン) / 2速AT

(モーター) ■駆動方式:4WD ■ステアリング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:前ダブルトラックアーム 後5アーム ■ブレーキ:前&後ベンチレーテッドディスク ディスク径:前340×29.2 後340×19.2mm ■タイヤサイズ(ホイール):前195/50R20(7J) 後215/45R20(7.5J) ■パフォーマンス 最高速度:250km/h(電子制御介入/エレクトリックモーターのみ:120km/h) 0→100km/h加速:4.4秒 航続距離:440km(バッテリーのみ:37km) ■環境性能(EU複合) CO₂排出量:49g/km 燃料消費率:2.1ℓ/100km 電力消費率:11.9kWh/100km



i8の先進的なライフスタイルに合わせ、ルイ・ヴィトンはi8専用にデザインしたラゲッジセットをコラボレーションしてリリースする。ラインアップはラゲッジバッグ/ガーメントバッグ/ハードシェルビジネスケース/スモールトラベルバッグの4種類で、いずれも軽量かつ高強度を誇るカーボンファイバーで設えられる。



Toshifumi Watanabe

渡辺 敏史

「卓越した環境性能と両立する
イマ的リア充を体現するクルマ」

BMWにとって「i」は「M」に次ぐ第2のサブブランドです。が、その考え方は全く異なっています。いわゆるが、パワー&ハンドリングの両面でサーキット由来の極限性能を目指し、それを一定のラグジュアリー性と両立させるのがMであるのに対し、iの舞台はあくまで公道、そして大都市です。

但し、目指すところが「駆けぬける歓び」に帰結するのは同じ。電気モーター+直噴ターボエンジンの得意領域が発揮できる常速域に一番美味しいところを合わせ、軽量・低重心の車体を利用して瞬発力と回頭性が実感できるようなチューニングに割り切っているという印象を受けました。逆にピュアスポーツカーが得意とする超高速・高負荷領域ではパフォーマンスに見劣りがあるのは事実。抵抗低減を狙って極端に設定されたタイヤサイズもあってか、速く綺麗に曲げるには荷重をしっかりと

前側に乗せるなど、セオリー通りのドライブを心掛けなければなりません。

非日常的パフォーマンスよりむしろ、スポーツカーに乗っているという動的実感を多くの人に感じてもらいつつ、それを卓越した環境性能とともに両立する。その背景にある先進的なライフ

スタイルも商品性の要。イマ的リア充を体現するクルマといえるでしょう。スポーツカーには興味があれど、今までの価値軸で形成されたものは欲しくない。そういう新興的なユーザー層へのアプローチは、本来トヨタ辺りにみせてもらいたかった気もしますが……。



NEW GERMAN STAR

PHOTO●BMWジャパン

B MW i8の試乗会に続いてヨーロッパ最西端にあるポルトガルで新型M3とM4の試乗会に参加してきた。電気駆動の草食系スポーツカーか内燃機関の肉食系スポーツカーのどちらが好みかと聞かれたら、私は間髪入れず肉食系と答える。iは尊敬するが、欲しいのはMだ。やはりMにこそBMWの本質があるのではないかと思っている。

かつてグループAに参戦していた頃、バックミラーにはいつもM3の脅威を感じていた。私がドライブするのは、650psのターボカー、フオード・シエラコスワース。タイヤやエンジンがヘタるとラップタイムは極端に低下する。片や400psの自然吸気2・5ℓエンジンを積む、軽量、コンパクトなM3はカミソリ

偽りなきM。

M3セダンとM4クーペ、この新たなMモデルのハイライトは、先代のV8から直列6気筒エンジンへの原点回帰にある。さらに、ボディ各所にカーボンパーツを配して大幅な軽量化を実現、Mの名に違わぬ、絶対的な性能を再び手に入れたのだ。



のようなハンドリングを持っており、クラス下ながらも総合優勝を狙っていた。Mに惹かれる思いは、その頃から変わらない。

その時代、E30型にM3の歴史がはじまる。エンジンは2・5ℓ4気筒。二代目のE36型で初めて6気筒エンジンを搭載し、4代目E90型ではV8エンジンとなった。6気筒までは鋭かったM3の運動性能だったが、V8を積んだモデルにかつてのカミソリのような切れ味は残っていなかった。ボルシェはずっと6気筒エンジンで頑張ってきたものの、BMWはM3に4→6→8気筒とエンジンの拡大化を図ってきた。

大排気量の多気筒エンジンは確かにパワフルだし、ストリートを飛ばすとアドレナリンが出て楽しい。しかし、サーキットではブレーキの効きが悪く、限界の操縦性も褒められたものではない。V8エンジンを積んだスポーツカーを造りたいのなら、フェラーリのようなパッケージや技術が必要になる。V8のMモデルを造りたいのなら、それはM5やM6にまかせておけばいい。私が惹かれるM3にはそれよりもカミソリのようなハンドリングがどうしても必要なのだ。そして、ついに6気筒のM3が帰ってきた。

新型はセダンがM3、クーペがM4と別々の名前を与えられているが、性能はほとんど同じであるとまず説明を受けた。スペック的にはボディ剛性と重量が若干異なるが、サスペンションのセットアップやタイヤサイズは同じものを使用している。

ポルトガルの田舎町郊外に作られたサーキットはニウルブルクリンクのようにアップダウンが連続する。先の見えない高速コーナーにフル・

Kazuo Shimizu 清水和夫

BMW M3 Sedan M4 Coupe





M3 Sedan BMW × M4 Coupe

スロットルで進入するのは勇気が必要だ。今回DTMで活躍するBMWのワークスドライバーが来ていたが、彼でも難攻不落のサーキットだと感じていたという。だが、タイヤを含めシャシー性能を見直した新型ならほんのわずかに走行ラインを修正することも可能らしい。走行前にプリフィングを聞くと、それだけでダイナミクス性能の高さが想像できた。

まずはプロドライバーの後ろについて走行ラインを2周ほどチェックする。前を走るプロとの間隔をつめるとペースは自動的に上がる。ラインをチェックしながらファーストインプレッションを冷静に記憶していく。i8が新しい時代のスポーツカーだと言われてもアドレナリンはでなかったが、この新型Mに乗るとドバドバと吹き出してくる。なんと言っても3.0リットルのツインターボが嬉しいではないか。

パワーは431ps、トルクは550Nmと強烈だ。これに7速の2ペダル・DCTを組み合わせ、0→100km/h加速はおおよそ4秒フラット。開発陣にニュルスのラップタイムを聞いてみると答えてくれないが、ドライバーにこっそりと聞くと7分40秒前後らしい。先代の997型GT3のタイムに肉薄するのではないか。

実際はボルシェGT3よりもジャジャ馬だった。550Nmのトルクをリヤタイヤだけで駆動するのだからそれも無理はない。スロットルを踏みこむとリヤがムズムズし、パワードリフトが発生する。そして、思わず嬉しくなる（私に変態なだけなのかもしれないが）。こうした運転には横滑り防止装置が邪魔だ。まずスポーツモードに切り替えると電子制御の介入がゆるくなり、すこしくらいドリフトは楽しめる。慣熟走行が終わればフリー走行では人目を盗んで

干感じるものの、DCTを駆使してエンジン回転を高めておくと、どんなコーナーでも立ち上がりでロケットのような加速感が味わえる。額に滲んだ汗が目に入る。身体は挙動変化に敏感になっている。身体も心もマシンと一体化しているようだ。2速ではややオーバーステア気味、3速ギヤのコーナーはほぼニュートラルだ。4速でターンする高速コーナーでは、ほんのわずかにター



トラクションコントロールのスイッチを完全に切ってしまった。3速でクリアする中速コーナーが連続するが、素晴らしい気持ちがいい。最近ではマクラーレン650Sなどオーバ1600psのスーパースポーツに身体が慣らされているが、それでも完全バランスと呼ばれるストレート6は力強い。ターボのタイムラグは若

往年のカミソリのように鋭い
ハンドリングが帰ってきた。

インのラインがずれると、コーナーの立ち上がりでアンダーステアとなってしまうが、スロットルを戻してもリバーステアは出にくい。この辺りは相当に乗れるドライバーがセッティングしたはずだ。先に登場したDTMのドライバーも積極的に開発に協力していたらしい。ちなみに、サーキットで全開走行しても、M3とM4に差は感じられなかった。サーキットではスポーツモードがベストだ。このモードではシフトスケージュールやスロットル特性、ダンパーの硬さが可変する。またコーナーリング時のスピードによってタックインの強さやパワーオンした際のステア特性が変わる傾向があるが、そのクセには2周ほどで慣れた。BMW初のカーボンブレーキは200km/hを超えるスピードから強いブレーキを連続しても音を上げない。数ラップ後には若干ペダルストロークが増すが、大きな問題はない。何よりも驚いたのは2速と3速のコーナーで意図的にパワースライドさせても、リヤ・アクスルが真横に逃げるのではなく、スライドしながら前へ前へマシンを押し出していくことだ。往年のカミソリM3が戻ってきた。昔と違ってパワーもトルクも大きいので、切れ味の鋭い大鈍を振るような危険な感覚もある。最新のM3/M4には腕に自信がない人は近づかないほうがいい。とは冗談半分だが、でも半分本気でそう思った。



Kazuo Shimizu
清水和夫



ルーフをはじめエンジンルーム内のストラットブレースもカーボン製となっている。またボンネットをはじめフロントフェンダー、サスペンションフレームなどをアルミ製とすることでさらなる軽量化を実現。ホイールはアルミ鍛造18インチが標準、19インチがオプション、またカーボンセラミックブレーキもオプション設定。





Jun Nishikawa 西川 淳

常識」となった。3ペダルを操る楽しみは、今や、500ps以下のスポーツカーに限られている（制御という意味では真つ当な方針だ）。そんななか、ボルシエケイマンのように純然たるスポーツカーならまだしも、セダン&ノッチバッククーペがベイスのM3&M4に3ペダル仕様を残しておく意味があるのか、エコノミストばかりに冷静な頭は否定的な見解にならざるを得なかったのだ。責任者の口約束などアテにせず、発表されるのを待っていたのだ。

そして、彼の言葉通り3ペダル仕様はあった。しかも、新設計の軽量トランスミッションだという。なにしろ、新型M3&M4に積まれているのは、久しぶりの新設計ストレート6。過給機付きながら、7500rpm以上まわるという高回転型だ

駆けぬける歓びとは何なのか、
Mはそれを良くわかっている。

超 難関のテクニカルサーキット、興奮醒めやらぬ火照った身体で乗り込んだのは、M4の6速マニュアルだった。思い返せば二年前、M135iの試乗会で、M担当の開発責任者がこう豪語していた。Mはマニュアルトランスミッションを諦めない、と。だから、F30ベースのM3およびM4が発表されたとき、真つ先にボクが確認したかったのは、3ペダルグレードの有無だった。

BMW
M3 Sedan
M4 Coupe

から、まずはマニュアルで回して楽しんでみたいと思うのが、クルマ運転好きというものだろう。

腰のすわりとサイドサポートのよく効いたバケットシートに深く腰を落ち着け、やや小ぶりの専用ステアリングホイールの手応えを改めて確認しながら、クラッチペダルを踏んで、シフトレバーをぐらぐらと動かす。3ペダルに乗れば、必ず試す動作だ。ここからマニュアルミッションを操る楽しさが始まる。

スタートボタンを押すと、エンジンがごく冷静に目覚めた。威嚇的な演出などない。それでも、エンジンマネージメントモードをスポーツ+にしてブリップしてみれば、腹に響く強烈なサウンドとともに右足の裏に心地よい抵抗を感じた。

シフトレバーの入り方は、まるで



NEW GERMAN STAR



M3セダン／M4クーペともに共通のデザインとなるインテリア。ダブルスポークMレーザーステアリングホイールや新設計のMスポーツシートを採用する。M4にのみ写真の6速MTモデルが設定されている。



見えないゲート付きのように格段と律儀な動きである。もう少しスルッと入ってくれてもよさそうな気もするが、そこはマニュアルといえども最新式、より確実かつ迅速な変速を目指した結果のフィールなのだろう。スポーツモードに保ったまま、一般道へノーズを向けた。感心したのは、ABCペダルの踏力バランスがいいこと。マニュアルの気持ちよさの半分は、ペダルフィールで決まるといっても過言じゃない。決して、同じ重さであればいいという単純なことではなく、Aならエンジンレスポンスと加速フィール、Bならブレーキフィール、そしてCなら右手に伝わるシフトフィール、が全てバランスよく、ドライバーの両足を通じて繋がらなければいけない。

SPECIFICATIONS

モデル名	M4 クーペ	M3 セダン
■ボディ		
全長(mm)	4685	←
全幅(mm)	1870	1875
全高(mm)	1385	1430
ホイールベース(mm)	2810	←
トレッド(mm)	Ⓕ1579 Ⓖ1603	←
車両重量(kg)	1610	1640
■エンジン		
形式	直列6気筒DOHC+ツインターボ	←
総排気量(cc)	2979	←
ボア×ストローク(mm)	84.0×89.6	←
最高出力	317kW(431ps)／5500～7300rpm	←
最大トルク	550Nm(56.1kgm)／1850～5500rpm	←
■トランスミッション		
タイプ	6MT(7M DCT)	7M DCT
■シャシー		
駆動方式	FR	←
ステアリング形式	ラック&ピニオン	←
サスペンション	Ⓔダブルジョイントスプリング・ストラット Ⓖ3リンク	←
■ブレーキ		
形式	Ⓔ& Ⓖベンチレーテッドディスク	←
■タイヤ&ホイール		
フロント(リム幅)	255/40ZR18(9.0J)	←
リヤ(リム幅)	275/40ZR18(10.0J)	←
■パフォーマンス		
0→100km/h加速(秒)	4.3(4.1)	←
最高速度(km/h)	250(250)	←
■エミッション(EU規格)		
燃料消費量(ℓ/100km)	8.8(8.3)	←
■車両本体価格(万円 税込み)	1075(1126)	1104

M3、M4ともに全長、ホイールベースも同寸。フロント&リヤバンパーなどは同一デザインとなる。またE46型M3CSLにはじまるカーボン製ルーフを採用。M4のみセンターが凹んだ形状になっている。さらにM4はトランクリッドもカーボン製となり、リヤスポイラーと一体化したデザインとなっている。

逆にいうと、これができているスポーツモデルは、もうどう走らせても楽しい。3ペダルのM4もまた、5、6速でクルージングしても爽快であったし、2、3速での全開加速は劇的、3～5速を使つての高速ワインディングモードも最高に気分が良かった。ちなみに、M4の6速MTにはブリッピング機能がつく。作動条件が、他モデルの同機構に比べて若干厳しいかも知れないが、忙しくダウンシフトの必要な狭いワインディングロードでは、やはり有効なシステムであると言つていい。もっとも、せっかく手に入れた。自ら動かせる機械である。回転をあわせてシフトダウンすることも楽しみのひとつだったはず。マニュアルで自動制御は、本末転倒な気もするのだが。

高回転域まで任意にエンジンを回せる楽しさは、やはり捨てがたい。特に、この新設計ストレート6は、7500rpmまで何のストレスもなく回ってくれる。各ギヤで存分に高回転域を楽しむのに、MTは最適だ。ただし、肝心のサウンドが、2ペダル仕様よりもいっそうざらついてしまつていたのが、少々気になった。M3およびM4の7速DCTは、全ての面で6速MTを凌ぐ。性能や燃費はもちろんのこと、もはや官能面でも、良い勝負である。それじゃ、なぜMはMTを残したというのか？

答は、簡単だ。駆けぬける歓びとは、何も速度やタイムで決まるものではない、ましてや音やフィールだけで決定づけられるものでもない、とBMWは知っているからだ。

機械を操作する歓び。そこそがドライビングファンの原点であると、Mは知っていることだろう。

ニューブランドのiで新境地を築きつつも、コンサバな操縦する楽しさをきっちり残す。BMWの隙なきスポーツ戦略に、ただただ驚かされたM3&M4の国際試乗会であった。





GTS Cayman GTS

ポ ルシェのミッドシップスポーツ、ケイマン&ボクスターのラインアップに、グラン・ツーリスモ・スポーツを意味する「GTS」の名を掲げるモデルが追加設定された。ポルシェのファンにとってGTSは、あの904カレラGTSに始まる、由緒正しき称号として知られているところだが、なぜかこれまでケイマン&ボクスターに、この称号が採用されることはなかった。当然、カスタマーがその設定を望む声は、相当に大きなものだっただろう。

ツドに搭載される3436cc仕様の水平対向6気筒エンジンの最高出力と最大トルクで、ケイマンの方に10ps&10Nmのエクストラが与えられていることが、スペック上では唯一の違いともいえる部分。1345kgと発表された車重も、意外にも両モデルに共通する数字となる。

パリオカム・プラスなどのチューニングを見直すことで、Sモデルに対して、各々に15psが強化された結果となるGTS用のパワーユニットは、さらに専用チューニングのスポーツエキゾーストシステムが組み合わされたことで、よりスパルタンな印象を強めている。もっともSモデルとの比較、あるいはケイマンとボ

NEW GERMAN STAR

REPORT●山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)

PHOTO●ポルシェジャパン

クスターとの比較において、それぞれのパワースペックの違いを明確に感じることはまず不可能。今回の試乗プログラムにスペシャルゲストとして参加してくれた、かのワルター・ロール氏も、「パワーアップの効果は、客観的には最高速などのテストデータの差で、また感覚的にはエキゾーストサウンドに象徴される、エモーション的な演出で感じるほかはない」と語ってくれたから、あながち筆者自身の感覚が鈍いというわけではな

さそうだ。それでもレブリミットの手前では、わずかにレスポンスの鋭さとパワフルな印象が強まったと思いたいのは、GTSを駆る者にとっての自然な感情ではある。

しかしながら、ケイマンGTS、ボクスターGTSの走りには、各々のSモデルを大きく超える魅力がある。その直接の理由となっているのは、ダイナミックトランスミッションマウントを採用したスポーツクロノパッケージと、PASMIIポルシェ・アクティブサスペンション・マネージメントの標準装備化。さらにカスタマーは、PCCBIIポルシェ・カーボンセラミック・ブレーキや、PTVIIポルシェ・トルク・ベクタ



ピュアな血統。

グラン・ツーリスモ・スポーツ「GTS」。1963年のポルシェ904に由来する、レーシングカーの血脈を受け継ぐモデルにのみ冠されるその名が、はじめてボクスター&ケイマンに与えられた。それが意味するものとはハイパワー化でなく、シャシー性能の修練にこそその本懐がある。

PORSCHE Boxster



PORSCHE Cayman GTS

Boxster GTS

リングといったアイテムを、オプションで選択することも可能。GTSという新グレードに対しての、ボルシェの熱意が最も強く表れているのは、むしろシャシーの側なのだ。

スペインのマヨルカ島で開催された試乗会では、ともあれそのハンドリング性能を楽しんでくれと言わんばかりのレイアウトを持つマヨルカ・サーキットと、ワインディングや高速道路、そして市街地を組み合わせた一般道でのテストプログラムが用意されていた。まずはサーキットで、最もスバルタンな仕様ともいえる、前で触れた一連のオプションをフル装備したケイマンGTSの6速MT仕様を試乗した。7速PDK仕様、そしてボクスターの試乗は一般道に譲ることしよう。

センターコンソール上のスイッチ

スモークを施したボルシェ・ダイナミック・ライトシステム(PDLS)が標準装備のバイキセノンヘッドライトを採用。リヤエプロンも変更されており、リヤのバッジはグロスブラックとなっている。20インチカレラSデザインホイールと組み合わせられるタイヤはフロントが235/35、リヤが265/35で、ボルシェ・アクティブサスペンション・マネージメントシステム(PASM)を標準装備する。



で「スポーツプラス」モードを選択すると、PASMは最もハードなセッティングに、そしてスポーツエキゾーストシステムからは、よりダイナミックなサウンドが奏でられるようになる。さらに6速MTをシフトダウンする時にはオートブリッピング機構が作動するようになるから、コーナーへの進入時にはシフト操作こそ必要ではあるものの、ステアリングとブレーキの操作に意識を集中させることが可能になる。

感動を超えて、カルチャーショックを受けるほどの世界が、そこにはあった。これまでも、ケイマンとボクスターにボルシェが施したシャシーチューニングには、特にロールの速度や量がナチュラルな感覚で変化することに好印象を抱いていたのだが、GTSのコナリングは、まさ

スポーツシート・プラスとレザーインテリア、さらにはスポーツクロノパッケージ、スポーツエキゾーストシステムなどを標準装備。他のGTSモデルと同様に、アルカンターラ素材が多く配されている。



にオン・ザ・レールといった印象に終始する。もちろん実際には、ダイナミックトランスミッションマウン
トが、パワートレインとボディとの間の剛性感を強め、Sモデル比で10mm低下した車高とともに、PASMのチューニングが素晴らしいコーナリングマナーを実現。またPTVがステアリングを切り込んだ瞬間からコーナー内側の後輪にブレーキトルクを与えることで、俊敏な回答性に始まる一連の魅力的なコーナリングを演出してくれるわけなのだ。

ミッドシップスポーツの走りとは、これほどまでにナチュラルで、そして楽しいものであったのか。GTSのステアリングを握れば、それは誰もが瞬時に理解することだろう。さらに見逃してはならないのは、ポルシェはGTSにおいて、タイヤサイズを20インチ化してきたこと。サーキットでのテストドライブでは、そのアドバンテージは決定的だった。

6速MTと7速PDKのどちらを選択するかは難しいが、マン・マシンの一体感がより強く感じられるという点で、個人的にはここはあえて現代の本流とはいえないのかもしれないが、6速MTをより高く評価しておきたい。オートブリッピング機構の制御は素晴らしく、それは同時にミッドのエンジンがきわめて魅力的なスロットルレスポンスを持ち合

まさにオン・ザ・レールな走り。
感動を超える世界が味わえる。

SPECIFICATIONS

モデル名	ボクスターGTS	ケイマンGTS
■ボディスペック		
全長×全幅×全高(mm)	4404×1801×1273	←×←×1284
ホイールベース(mm)	2475	←
トレッド(mm)	Φ1526 (R)1540	←
車両重量(kg)	1345	←
■パワートレイン		
エンジンタイプ	水平対向6気筒	←
総排気量(cc)	3436	←
ボア×ストローク(mm)	97×77.5	←
圧縮比	12.5	←
最高出力	243kW(330ps)/6700rpm	250kW(340ps)/7400rpm
最大トルク	370Nm/4500~5800rpm	380Nm/4750~5800rpm
■トランスミッション		
タイプ	6速MT/7速PDK	←
■シャシー		
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	フロント リヤ	マクファーソン・ストラット マクファーソン・ストラット
■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)	235/35ZR20(8J×20)	←
リヤ(リム径)	265/35ZR20(9.5J×20)	←
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	281/279	285/283
0→100km/h加速(秒)	5.0/4.9(4.7 SPORT PLUS)	4.9/4.8
0→200km/h加速(秒)	17.3	16.9
■環境性能		
燃料消費率(ℓ/100km・NEDC複合)	9.0	←
CO ₂ 排出量(g/km・NEDC複合)	211	←
■車両本体価格(万円)	885/949	915/979

わせていることを証明している。ステージを一般道に移してステアリングを握ったボクスターGTSも、同様に魅力的なモデルだった。ケイマンもボクスターも、GTSにはエクステリアとインテリアの両方で独自のフィニッシュが与えられている。フロントエンドは30mm長くなり、大型のエアインテークや、PDL S II ポルシェ・ダイナミック・ライトシステム標準装備などにより、フロントマスクは精悍な印象となった。GTS専用のエクステリアブラックパッケージも、その印象をさらに強めるには実に効果的なアイテムだ。

ボクスターGTSの走り、特に印象的だったのは、エアロダイナミクス優秀さだ。高速域での安定感

もちろんのこと、フルオープン走行でも、キャビンは驚くほどに快適な空間に保たれる。さらにコーナリング時の軽快な身のこなしはケイマンGTSのそれと同様、と報告したいところだが、両モデルを直接比較してしまう今回のようなシチュエーションでは、やはり剛性感の違いというものは、わずかながらに露呈してくる。それはオープンエアドライブを楽しむことができることに對しての、わずかながらの代償と考える必要があるのは致し方ない。

GTSが誕生したことで、ポルシェのミッドシップスポーツ、ケイマン&ボクスターの魅力はさらに高まった。それがただ単に、マーケティング上の商品企画から生まれたモデルではなく、GTSという伝統の称号を掲げるモデルとしてのバリュー、すなわち特別なパフォーマンスを感じさせてくれるものであったことは、何よりも高く評価しなければならぬことだろう。まさに満を持しての誕生となったケイマン&ボクスターのGTS。その潜在能力は圧倒的だ。





NEW **GERMAN** STAR

ひとつの頂点。

タイプ991の登場から約2年を経て発表されたターボカブリオレが、ようやく日本に上陸した。キャンバス素材のソフトトップの優雅さと、ボタン操作1つ、約13秒でもたらされるオープンエアの快感、そしてクーペに劣らぬボディの剛性感と、520psの強心臓を兼ね備える。両極で万能でとても贅沢な、ある意味究極の911といえるものだ。

REPORT●島下泰久 (Yasuhisa Shimashita) PHOTO●小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi)

その後にはタルガが続き、きつと
るには違いがないが、それでもターボ
カブリオレが登場すると、現行911
1のラインアップが完成に近づきつ
つあることを実感する。用意される
のはクーペの場合と同じくターボカ
ブリオレとターボSカブリオレの2
モデル。いずれにしても現行911
シリーズのトップレンジに位置する
存在であることは間違いない。
これまたいつも通り、このモデル
だけの新機軸は特に用意されてはい
ないが、一方でタイプ991がこれ

911 Turbo Cabriolet



まで積み重ねてきたものすべてがここに集約されている。アルミとスチールのハイブリッド構造のボディに最新構造のソフトトップ、アクティブリヤホイールステアにボルシエ・アクティブ・エアロダイナミクス……と、思いつくままざっと挙げていくだけでもキリが無いほどだ。

よってスベックを眺めるだけでも満足度は高い。そして嬉しいことに、実際に走らせてみても、このターボカブリオレには911というクルマで得られる旨味のエッセンスのすべてが詰まっていたのである。

試乗車は911ターボカブリオレのスポーツクロノパッケージ付き。ギヤボックスは今や選択の余地無くPDKとなる。天候は生憎の雨。まずはソフトトップは閉じたまま走り出すことにする。

市街地での911ターボカブリオレはひたすらに快適なクルマだ。エンジンには低速域から力があり、アクセル操作に忠実に、まさにそれ以上でも以下でもなくクルマを前に進める。快適性も文句無し。クーペと同様に全幅は1880mmにも達しているが、それを持て余すようなことも無い。最大3度まで後輪を操舵するアクティブリヤホイールステアも低速域の取り回しの良さに大いに貢献しているようだ。

そうこうしているうちに高速道路の入口が近づいてきた。一瞬悩んだが、意を決してランプウェイでセンサーコンソール上のスイッチに手を伸ばし、ソフトトップを開け放つ。50km/hまでなら走行中にも開閉できるのが、こういう時には有り難い。賭けは当たって、料金を過ぎて更に速度を上げていくと、室内へはほとんど雨が入ってこなくなった。幸い、気温も低くはないから思ったよりも凄く快適だ。しかも、これ

PORSCHE

は初めて知ったのだが、サイドウィンドウを下ろしても室内への風の巻き込みにほとんど変化は無い。顔面に風が吹き付けることはなく、つまり雨にも当たらずに走り続けることができる。周囲のクルマからは怪訝そうな視線が注がれるが、本人はまったくの余裕なのだ。

こうして速度を上げ、そしてソフトトップを開けても走りっぷりには相変わらず非の打ちどころが無く、雨の中でも平然と520psのエンジンに鞭を入れたくなる。その気にさせるのは、まずはボディの剛性感の高さ。以前に試したカレラカブリオレではそれなりにクーペとの差を感じた記憶があるから、あるいは雨のせいで入力マイルドになってたのかもしれないが、いずれにせよその程度の差だということである。

低回転域から十分に力を発揮しつつも、一方で回せば回しただけパワーは積み増されていく。7000rpmのレブリミットまで、回転計の針が猛烈な勢いで吸い込まれていくのに目を奪われていると、気付けばとんでもない速度が出ている。ふと気付くと、景色の流れる速さと頭上を撫でる風の勢いが尋常じゃないことになっているのだ。もっともフルタイム4WDのシャシーは、その程度では破綻の素振りすら見せることはない。この安心感は麻薬である。

そしてスポーツプラスに入れると、サスペンションが更に引き締められる。しかしウエット路面でも接地感が薄らぐことはなく、むしろ更に安定感が高まり、もっと踏んでいけるとすら感じられるのは、ボルシエ・アクティブ・エアロダイナミックスの

何とも予定調和で面白くないが、それでも究極の万能車である。

右足に更に力を入れていくと、いよいよブースト計の数値が跳ね上がり、同時に後方からグイッと押されるような強力なトルクの波が押し寄せる。そんなターボらしい刺激はあるが決してピーキーなわけではない。この辺りの駆け方は本当に巧みだ。

スポーツモードに切り換えると、スロットル操作に対する反応は鋭さを増すというか、むしろ一層リニアになる。PDKの変速も切れ味を増し、よりタイトにこちらの意思に添えてくれる。そう、このシャープさ、この刺激こそターボだ。

いわゆるターボラグなど昔の話で、

効果もあるかもしれない。この状態ではフロントスポイラーが完全に展開され、リヤスポイラーの角度も立てられる。空気の力でクルマを地面へ押し付けてくれるわけである。

ちなみに動力性能は、最高速が315km/hで、0→100km/h加速がスポーツプラスモードで3・3秒と明らかにされている。最高出力560psのターボSカブリオレでは318km/h、3・2秒に。一方、クーペに対しては最高速は変わらず、0→100km/h加速だけ0・1秒ビハインドとなる。

しかしそんな数値より重要なのは、

NEW GERMAN STAR





走行状況に応じてフロントスポイラーとリヤウイングの角度が3段階で可変する「アクティブ・エアロダイナミクス・システム」を標準装備。ソフトトップには軽量マグネシウムフレームを採用。トップを閉めたときにクーペのような美しいアーチ形状を実現。空気抵抗の低減にも効果を発揮。50km/h以下なら走行時も開閉が可能。

とは解っている。しかし走らせていて頭に浮かんできたのは、紛れもなくその言葉だった。天候を選ばず圧倒的な速さを引き出すことができるだけでなく、普段は快適で渋滞の中でむずがることもない。そしてソフトトップを開けても閉めても気持ち良く、またスタイリッシュでもある。つまりあらゆる要素が単に十分ではなく、歴然と秀でているのだ。

せめてターボカブリオレで2360万円と、価格が先代より一気に跳ね上がったことに苦言を呈して終わろうと思ったのだが、実際にユーザーになろうという人にとっては、ざっと1割ほどの価格上昇は内容の進化を考えればむしろリーズナブルに映っているかもしれない。いやはや、やはりコイツは現時点に於けるタイプ991の集大成、究極の911と呼ぶほか無さそうである。

新しい911ターボカブリオレが従来のどのモデルよりも高い走りの充足感、硬派な操縦性を備えているという事実だ。その意味でベースとなるタイプ991自体の実力の進化を端的に味わわせてくれるのが、このターボカブリオレだと言ってもいいのかもしれない。

911ターボカブリオレを究極の万能車などと呼ぶのは何とも予定調和で、面白みがない結論であるこ

SPECIFICATIONS 911ターボカブリオレ

■ボディサイズ:全長4505×全幅1880×全高1295mm ホイールベース:2450mm トレッド:①1540 ②1590mm ■車両重量:1670kg ■エンジン:水平対向6気筒 ボア×ストローク:102×77.5mm 圧縮比:9.8 総排気量:3800cc 最高出力:383kW(520ps)/6000~6500rpm 最大トルク:660Nm/1950~5000rpm ■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:①②ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(リム幅):①245/35ZR20 ②305/30ZR20 ■パフォーマンス 最高速度:315km/h 0→100km/h加速:3.5秒(3.3秒SPORT PLUS) ■環境性能 CO₂排出量:227g/km 燃料消費率(JC08モード):10.1km/ℓ ■車両本体価格:2360万円

PORSCHE 911 Turbo Cabriolet



まさに究極のなかの究極！といえるAMGのブラックシリーズ。ルックスも性能もアメージングなモデルがついにスーパーテストに登場である。最強のメルセデスがニュルブルクリンクとホッケンハイムでのアタック、そしてさまざまな過酷なテストによって、真なる実力が試されるなか、スポーツカーのベンチマーク、911GT3を凌ぐ驚愕の結果をご覧ください。

ブラックの躍動。

ATTACK!

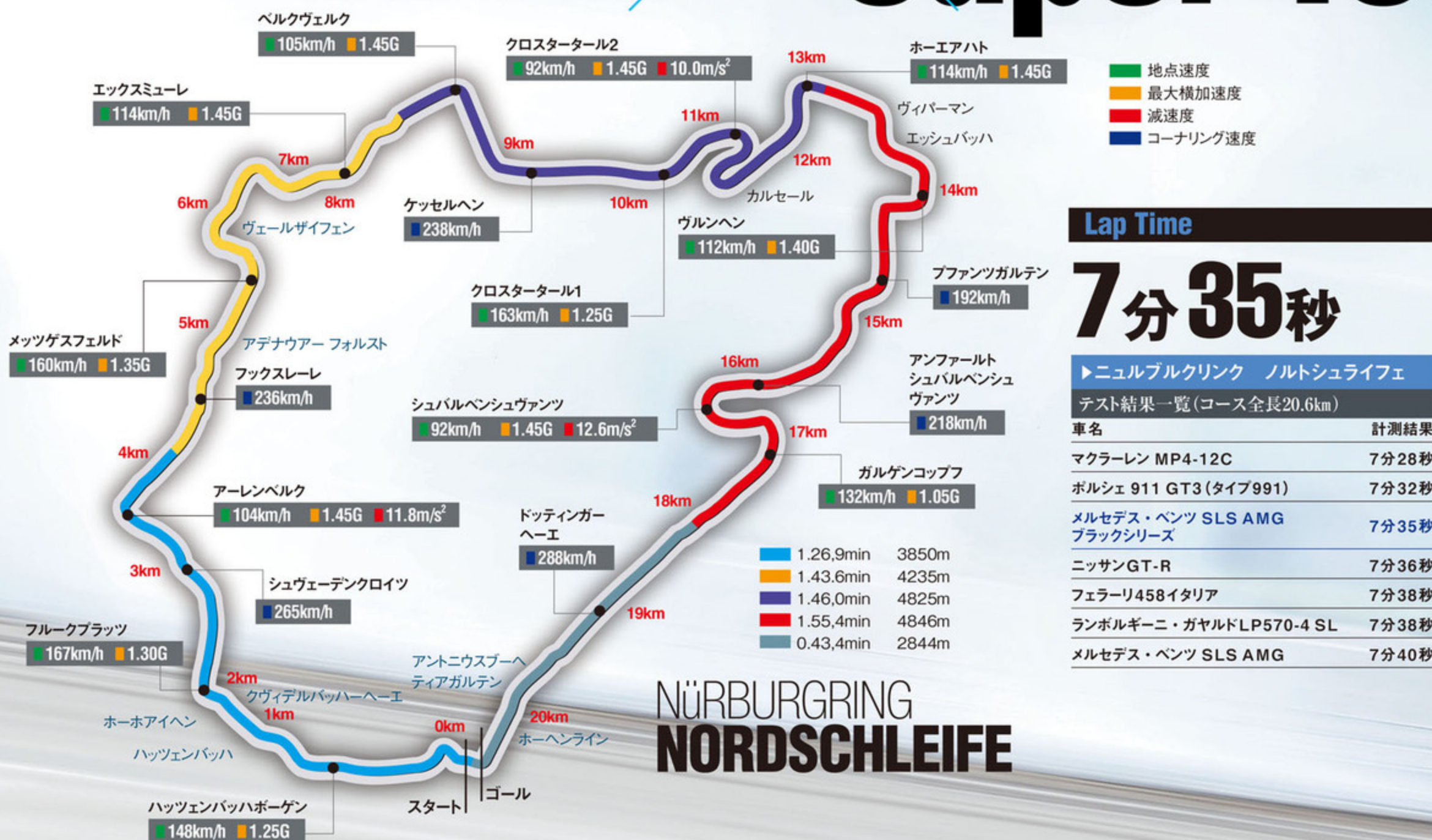
短 期間のうちに世界で115勝を挙げたメルセデス・ベンツのレーシングマシン、SLS AMG GT3。そのロードスポーツバージョンともいえるモデルがSLS AMG ブラックシリーズだ。

メルセデスAMGの開発トップを務めるトビアス・モールスは「完全にフリーハンドでの開発環境が整ったのは2007年のことです」と語る。「ブラックシリーズはまさにメルセデスAMGにとって初となる本格的なスポーツカープロジェクトでした」と、事実上ノーマルSLSとレイス用GT3との懸け橋となるモデルとして、さらに従来にはない究極的なモデルとして、コストを惜しむことなく開発が進められた。

究極なモデルを象徴する手法の一例として、SLSに使われているアルミ製のトルクチューブが挙げられるだろう。長さは1・64m、重さは28kg。これでも十分に軽いのだが、ブラックシリーズはそれをカーボン製に置き換えることで、6分の1となる4・7kgとしているのだ。また、わずか13kgしかないサブフロアは、アンダーフロアボディの全面を覆い、完璧なフラットフロアとし、空力性

Mercedes-Benz SLS AMG Black Series Super Test

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



能を向上させるだけでなく、ボディ剛性の向上にも貢献。またドライブシャフトもカーボン製であり、見た目には塗装されているために判別できないが、ボンネットやインテリアのバックウオール、リヤウイングなど、いたる所が軽量化のためにカーボン製だ。ゼッケンやスポンサーステッカーこそ付かないが、ブラックシリーズは、公道を走れるレーシングカーといっても過言ではない仕様である。

今回、そんなメルセデスAMGの英知を結集して誕生したSLS AMGブラックシリーズを、テストカーとして選んだわけだが、ニュルブルクリンク・ノルトシュライフェでのラップタイムは予想を上まわる7分35秒だった。

とはいえそれが満足できるタイムだったかと言えそうではない。新たにチューニングされたステアリングサーボのキャラクターによるものか、あるいはブラックシリーズ専用のダンパーセッティングのせいがあるいはその両方なのか、アタック終了後も不完全燃焼で、タイムが詰め切れていなかったからだ。潜在的なポテンシャルを考えれば、もう少し締められたら。ドライブレインにしても、空力にしても申し分ないし、セラミックブレーキについてもレース参戦でも根を上げないポテンシャルを持っていた。ただし、ニュル用のセットアップではなく、アジャストできる時間があれば、タイム短縮は容易だったに違いない。それでも911GT3（タイプ991）と変わらないタイムは優秀だ。

さらにサーキットをホッケンハイムのシヨートコースに移すと、タイム的には1分8秒6と、911GT2RS（タイプ997）の後塵を拝したものの、911GT3（タイプ



991)よりも圧倒的に速く、堂々たるタイムをマークした。

極めて低い重心高、ワイドトレッド、バランスの取れたホイール負荷、それにパワフルなブレーキ性能と圧倒的なパフォーマンスを誇るV8ユニットの織りなすハーモニー。これに加えて最新鋭のミシユラン・パイロット・スポーツカップ2がもたらすグリップ性能がこのタイムに貢献した。このセットアップは何もサーキットで効果を発揮するだけではなく、オンロードでも素晴らしい性能をもたらしてくれる。また可変ダンパーはサーキットに適した「スポーツプラス」と、より不快な揺れを許容する「スポーツ」が選べることも、ロードカーとしての大きな素養と言える。トラクションについても電子制御ディファレンシャルロックのおかげでパワフルだった。スポーツカーの性能を計る上で重要となる0→200km/h→0の加速減速テストも優秀だった。結果は16・4秒。加速に11・3秒、減速に5・1秒。標準装備されているレーズスタートファンクションによって、最適なトルクを最適に路面に伝えることが容易にできている証だが、200km/hまでの加速において、大型化したグリルがCd値に悪影響を与え、結果としてノーマルSLSのタイムに届かなかった。

それは風洞実験の結果にも表れていた。まずCd値はテストカーに予め設定されていたリヤウイング角、4度でテストすると2・17を測定。基本的には最大10度まで、ふたつの設定を可能としており、最大のポジション時、リヤアクスルのダウンフォースは50kgに達し、200km/h時には若干大きめの揚力が発生する。ちなみにテスト時の角度では、200km/h時にフロントは35kgの揚力、

ステア特性の独特なクセを掴めばニルでのタイムアップは可能だ。

Mercedes-Benz SLS AMG Black Series Super Test



インテリアはアルカンターラ・アンスラサイトもしくはアルカンターラ・アンスラサイト&レッドの2色から選べ、ドアパネル、センターコンソール、ダッシュボードの一部にレッドレザーが配される。ステアリングおよびシート中央部にはアルカンターラが使われ、上質な素材感と、機能性を有する。AMGスポーツバケットシートは、横方向のサポート性が高められており、通常のAMGスポーツシートより15kgも軽い。





Hockenheim Short Course

Lap Time

1分8秒6

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 911 GT2 RS	1分8秒4
ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4	1分8秒6
メルセデス・ベンツ SLS AMG ブラックシリーズ	1分8秒6
マクラーレン MP4-12C	1分8秒7
ランボルギーニ・ガヤルドLP570-4 SL	1分9秒2
ボルシェ 911 GT3 (タイプ991)	1分9秒6
メルセデス・ベンツ SLS AMG	1分10秒8

SPECIFICATIONS

メルセデス・ベンツ SLS AMG ブラックシリーズ

■ボディサイズ

全長×全幅×全高	4646×1977×1264mm
ホイールベース	2680mm
車両総重量	1649kg

■エンジン

仕様	V型8気筒DOHCツインターボ
総排気量	6208cc
ボア×ストローク	102.2×94.6mm
圧縮比	11.3 : 1
最高出力	464kW (631ps) / 7400rpm
最大トルク	635Nm (64.8kgm) / 5500rpm

■トランスミッション

仕様	7速セミAT (AMGスピードシフトDCT-7)
ギヤ比	①3.40 ②2.19 ③1.63 ④1.29 ⑤1.03 ⑥0.84 ⑦0.72

最終減速比

4.44

■シャシー関連

ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン
サスペンション形式	②&④ダブルウィッシュボーン
ブレーキ	②&④ベンチレーテッドディスク
ブレーキディスク径	②402mm ④360mm (セラミックディスク)
タイヤサイズ	②275/35R19 (10J) ④325/30R20 (12J)

タイヤ銘柄

ミシュラン・パイロットスポーツカップ2

■パフォーマンス

最高速度	315km/h
加速テスト結果	0→40km/h 1.4秒 0→100km/h 3.7秒 0→160km/h 7.5秒 0→200km/h 11.3秒

リヤは31kgのダウンフォースが発生し、ややバランス感に欠ける状態が検出された。

最大横加速度については、1・45Gと、7速のデュアルクラッチトランスミッションの採用によって重心高が10mm低くなったことに加え、ワイドトレッドとミシュランカップ2タイヤのグリップ力のおかげで、高い値をマークするに至った。

冒頭に書いたが、SLSのステアリング特性の影響で、ドライバーが意図したラインをトレースするのはなかなか難しかった。中立付近のステアリングフィールがややスローで、しかしながら切り込むとプログレッシブにダイレクト感が増していく。中立付近をスローにしているのは、ハイウェイにおける直進性の向上を意図したものと思われるが、これが36mスラロームおよび回避テストの結果に影響を与えたのは疑いない。

ルックス的には、ノーマルボディよりも40mmもワイドなブラックシリーズだが、もちろん前後トレッドも20mmほど拡大されており、タイヤトレッドはノーマルの265&295に対して、275&325とかなりサイズアップされている。大幅に出力アップしたパワーを受け止める仕様となっているが、さらに日本仕様のノーマルSLSは、カーボンブレ



標準型の571ps/6800rpmという最高出力に対して631ps/7400rpmに高められた。その一方で最大トルクは650Nm/4750rpmから635Nm/5500rpmに抑えられているのが特徴で専用セッティングが施されている。空力パッケージに組み込まれるリヤスポイラーは2度(公道)から10度(サーキット)の角度まで調整が可能。新しいデフロック機構を搭載し、3ステージのESP、Eデフと連動して最適のトラクションを発揮する。セラミックブレーキが標準。

ーキ装着時の車重が1720kgであるのに対し、ブラックシリーズはテスト車で1625kgと、ほぼ100kg近く軽いことから、さまざまなテスト結果を見てもわかるように、そのパフォーマンスはライバルたちに劣るどころか、凌駕している。

派手さばかりがフィーチャーされがちなブラックシリーズだが、ピュアスポーツとしての本気度が十分に伝わってくるスーパーテストの結果となった。



▶36mスラローム

テスト結果一覧

車名	計測結果
ボルシェ 911 GT3 (タイプ991)	144km/h
アウディ R8 GT	141km/h
ランボルギーニ・ガヤルドLP570-4 SL	139km/h
マクラーレン MP4-12C	138km/h
メルセデス・ベンツ SLS AMG ブラックシリーズ	137km/h
フェラーリ458イタリア	136km/h
メルセデス・ベンツ SLS AMG	136km/h

▶110m回避テスト

テスト結果一覧

車名	計測結果
ボルシェ 911 GT3 (タイプ991)	163km/h
アウディ R8 GT	157km/h
マクラーレン MP4-12C	157km/h
ランボルギーニ・ガヤルドLP570-4 SL	155km/h
フェラーリ458イタリア	152km/h
メルセデス・ベンツ SLS AMG ブラックシリーズ	150km/h
メルセデス・ベンツ SLS AMG	150km/h

▶加速・減速データ (0→200km/→0)

テスト結果一覧

車名	計測結果
マクラーレン MP4-12C	15.0秒
ランボルギーニ・ガヤルドLP570-4 SL	15.4秒
コルベットZR1	16.1秒
メルセデス・ベンツ SLS AMG	16.3秒
メルセデス・ベンツ SLS AMG ブラックシリーズ	16.4秒
ボルシェ 911 GT3 (タイプ991)	16.6秒
アウディ R8 GT	17.1秒

▶最大横加速度

テスト結果一覧

車名	計測結果
レクサス LFA ニュルブルクリンクエディション	1.50G
ボルシェ 911 GT2 RS	1.50G
ボルシェ 911 GT3 (タイプ991)	1.45G
メルセデス・ベンツ SLS AMG ブラックシリーズ	1.45G
アウディ R8 GT	1.40G
ランボルギーニ・ガヤルドLP570-4 SL	1.35G
メルセデス・ベンツ SLS AMG	1.35G



ATTACK!

REPORT●山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)
PHOTO●ベントレーモータース ジャパン

パワーの幻影。

世界的な成功を収めているベントレーのコンチネンタルGTシリーズ。V8モデルのデビューによつて、その勢いは留まることを知らないが、従来のパワフルな6.0L W12型ツインターボエンジンと比較しても搭載される4.0L V8ツインターボは500psを超え、その評価はかなり高い。しかし掛け値なしで性能が問われるサーキットではどうか。マレーシアのセパンにおいて全開領域で山崎元裕が試した。

マレーシアのセパン・インターナショナル・サーキットで、ベントレーのコンチネンタルGTシリーズに追加設定されたV8Sのステアリングを握ることができた。

そのテストドライブの前夜、デイナーに同席した、一連のコンチネンタル・シリーズを担当するシニアプロダクトマネージャー、オーウェン・ロイド氏から、Sの称号を新たに掲げるためのレシピというものの説明を受けた。ここで氏が特に強調したのは、シャシーチューニングの方向性とそのディテール。そもそもコーナーリング時の動きについては、W12モデルとは一線を画する身の軽さを特徴とするV8モデルだが、V8Sではさらなるスタビリティとともに、積極的なターニンを生み出す方向で、シャシー全体を新たにセッティングし直したのだという。

レートも25%〜60%が強化され、エアサスペンションの制御も見直された。特徴的なのは前後スタビライザーで、リヤのレートは54%の強化という結果になるが、対照的にフロントのそれには変化がない。ロイド氏の主張する積極的なターニンを生み出す直接の理由は、ここにあると考えるべきなのか。

ステアリングのサーボトロニックやESCの制御も、V8Sのために変更された。車高はスタンダードなV8比で10mmのダウン。タイヤサイズは20インチが標準だが、オプションで、マリナー・ドライビング・スベシフィックーションを選択すれば、限定仕様となる7スポークデザイン21インチ径も装備される。エクステリアからは他に、フロントスプリッターやサイドシル、リヤエクステンションとディフューザー、そしてフロントフェンダー上のエンブレムなどが、V8Sの証となる。

Continental GT V8S Sepang

「S」の魅力はパワーアップよりも意識的に高めた旋回性能にある。



Continental GT V8S Sepang

セパンのピットロードには、V8Sのクーペとコンバーチブル、そして比較のためにスタンダードなV8や、W12のスポーツモデルであるスピードなども用意されていたが、まずはV8Sのクーペモデルをチョイスして、試乗をスタートすることにした。解説を忘れていたが、V8Sのエンジンルームに収められる4ℓのV型8気筒ツインターボエンジンは、V8比では21psの強化となる5



28ps仕様。組み合わせられるトランスミッションは8速ATで、駆動方式はフルタイム4WDというのが、パワートレイン一式の構成となる。

ピットロードから強烈なGを全身に受けながら加速を続け、1コーナーへと飛び込む。セパンの1コーナーは、コーナーというよりも、その先に待つ2コーナーとともにシケインを形成するレイアウト。ここで早くも、前日にレクチャーを受けた積極的なターニングという、例のキーワードの意味を知ることになる。

ブレーキングとともにステアリングを切り込んでいくと、まず驚かされるのが、これまでのV8以上にクイックなレスポンスだ。あたかもエンジン自体がさらなる軽量化を果たしたかのようなレスポンスに、こち

らも見事と表現するほかはないリアルなフィードバックが生み出されているから、右、左と連続する1&2コーナーでの切り返しなどは、まさに爽快という言葉に尽きる。

この1&2コーナーを抜けた先にも、セパンにはさまざまな速度域でクリアするコーナーが連続する。それらをクリアしていく中で、すでにV8Sのシャシーチューニングが素晴らしいものであることを知らされるのだが、同時に見逃してはならないのが、こちらも魅力的なエアロダイナミクスだ。前で触れた専用のエアロデバイスは、デザイン的にはコンチネンタルGTの基本デザインをそのままに、あるいはさらなる個性を要求するカスタマーには、やや不満と考えるほどに控えめな造形に始まっているが、実際の効果は非常に大きい。それに前後重量配分、そし





て4WDによる理想的なトラクション性能が加わるのだ。V8Sはそのフォーマルなスタイルや、ゴージャスなインテリアのフィニッシュからは想像もできないほどにスポーティなテイストを、ドライバーへと常に伝えてくれる一台といえる。

セパン・インターナショナル・サーキットの最後に待つのは、2本のストレートをタイトなコーナーで結ぶセクション。ここではエアロダイナミクス優秀さとともに、最高速である309km/hには到達しないものの十分に大きな加速度を感じさせながら、この数字に至ることが可能だろうと確信させるツインターボエンジンの魅力が表れてくる。しかしながら21psという比較的小さなV8との差が明確に感じられるのかといえそうではなく、今回は実際に両車を比較試乗することも可能だっ



ソフトタッチレザーをはじめ、そのキャビンにはウッド、ポリッシュメタル、カーボンパネル、ディーパイルカーペットなどを用い、ハンドメイドによってW12モデルと遜色ない質感に仕立てられている。V8Sのプレートはエントランスモールに入る程度で、その存在を控えめにアピールする。トランスミッションはZF製の8速ATで、望めばパドルシフトにステッチを入れることもできる。



たが、それでも違いを感じることはできなかった。エクストラパワーではなくシャシーの違いで、V8Sの真価を体験してほしいというベンツレーの狙いを、改めて確認させられた次第だ。

ストレートエンドでは、こちらもオプションとなるカーボンセラミックブレーキの絶対的な制動力にも驚かされた。比較のためにスタンダードなスチールディスクとの組み合わせで試乗したW12スピードとは、制動力やブレーキフィードの違いは明確で、さらにはバネ下重量の低減にも大きな効果を発揮するから、これはV8Sが潜在的に秘めるパフォーマンスをフルに引き出すには、まさにマストな装備のひとつといえる。

コンバーチブルボディのV8Sは、今回のサーキット試乗ではトップをクロージした状態でのみでのドライブとなったが、個人的には走りを楽しめるのであれば、やはりクーペを選択するのがベストと報告しておきたい。フルオープンドライヴがいかに爽快なものであるのかは、これまでもW12、そしてV8のコンバーチブルでも経験済みだが、走りから伝わる剛性感は、やはりクーペボディの方に大きな魅力を感じる。

このV8Sの開発に、サーキットに投じられているGT3マシンからの何らかのフィードバックがあったことは否定できないところだろう。さらに噂では、シャシー構造そのものを見直したGT3直系のハイパフォーマンスモデルが、近い将来コンチネンタルGTのラインアップに追加設定されるという噂もあるのだが、残念ながらそれについてのコメントは得られなかった。この夢が実現するのは、まだ先の話なのか。

ATTACK!



SPECIFICATIONS

ベントレー・コンチネンタル GT V8 S (GTC V8)

■ボディサイズ:全長4806mm×全幅1944mm×全高1404(1403)mm ホールベース:2746mm トレッド:(F)1664mm (R)1655mm 車両重量:2295(2470)kg ■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ ボア×ストローク:84.5×89.0mm 圧縮比:9.3 総排気量:3993cc 最高出力:389kW(528ps)/6000rpm 最大トルク:680Nm(69.4kgm)/1700rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:4WD ■サスペンション方式:(F)ダブルウィッシュボーン (R)マルチリンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径:(F)405mm&(R)335mm(カーボンシリコンカーバイド (F)420mm (R)356mm) ■タイヤサイズ:(F)&(R)275/40ZR20 ■パフォーマンス 最高速:309(308)km/h 0→100km/h加速:4.5(4.7)秒 ■環境性能(NEDC複合) CO₂排出量:246(254)g/km 燃料消費量:10.5(10.9)ℓ/100km ■車両本体価格:2190万円(2400万円)

夏

の太陽が塩湖の表面に反射して目が眩むようだ。反射熱のせいで風景がゆがんで見え、それを眺めているあいだにも皮膚がジリジリと焦げていく。ユタ州の南西に眠ったような町がある。ウェンドーヴァーというその町は、カジノが2軒とセブンイレブンが1軒だけなのに、ホテルは4軒もある。ここは有名なボンネビル・スピードウェイの活動拠点なのだ。

世界最大規模の塩湖ソルトフラッツのうち、モータースポーツの専用部分はほんの一部に過ぎない。1930年代以降、地上速度記録を求めるスピードジャンキーのメッカがここである。毎年、複数のイベントが催されるので、人とマシンが年中湖面に繰り出してくる。しかしもっと

跳ね馬の

スピードジャンキー。

スピードジャンキーのメッカ、ボンネビルのソルトフラッツには跳ね馬、しかもロードカーベースのマシンで最高速に挑むツワモノがいる。鮮やかなブルーカラーを纏い、やや旧めの550マラネロをチューニングし、狙うは最大のイベントであるスピードウェイでの新記録!! スピードに魅せられた男のトリッキーなチャレンジに密着した。

ATTACK!

PHOTO & REPORT ● Fox Syndication

TRANSLATION ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)



も規模が大きいのは、なんといっても8月の「スピードウィーク」だ。カテゴリーが数多く細分化され、何百という参加車両が最高スピードを競う。その参加車数は年を追うごとに増えている。

ドロドロという排気音を遠くの山並みに響かせるV8搭載のセダンや、熱波のなかで一陣の砂煙ならぬ「塩煙」を舞い上げつつ800km/h近いスピードで疾走する魚雷型のスペシャル。どちらも目指すは速度記録だ。そのスピードウィークの舞台となるボンネビルは地球上の別世界。フラッツはそこにいるだけで息を飲むような風景を見せてくれる。

地上速度記録をスポーツとして愛し、献身的に打ち込む参加者の姿がいたるところで見られる。レースではあるが、ギスギスした空気はない。同好の士として誰もが気軽に語り合う——ボンネビルはその意味でも別世界だ。

私たちがこのユニークなスポーツとライフスタイルに溶け込みつつ、主役であるジョー・モックを中心に話を進めていこう。ジョーは2001年製のフェラーリ550マラネロで235マイル(約378km/h)の記録を狙っている。

そう、彼は世界でも珍しいトップスピードに特化してモディファイされたフェラーリの持ち主である。ボンネビルの果てしなく続く地平線によく映えるブルーのボディは、自家製ホットロッドや、大金を投じた「ミサイル」のオーナーから注目を集めている。

ジョーのスピード好きは昨日今日始まったことではない。生まれてこの方、ずっとスピードに取り憑かれてきた。「あれは1965年のことで

Salts Flats Speed Record

Ferrari 550 Maranello





Salts Flats Speed Record

Ferrari 550 Maranello

ATTACK!

した。ジャガーのシヨールームの前を通りかかると、ゴールドとレッドに塗り分けられたXKEが目に入ったのです。当時私はハイスchoolの最終学年でしたが、67年にはXKEのオーナーになっていた。それからEタイプを購入し、以降、良質なイタリア車と恋に落ちた。

ジョーはフェラーリ250GTツール・ド・フランスを実に11台も持っている。個人オーナーとしてはおそらく最多数だろう。Tdfとは別に、63年製250スパイダー・カリフォルニアと54年製250エウロパGTもお気に入りだ。

そんなジョーは、かつてボンネビルのレコードホルダーだったジム・バズビーと運命的な出会いを果たす。

「塩の上を走るには修正し過ぎないこと
微舵修正だけで辛抱強く待つんだ」

以来、速度記録が頭から離れなくなった。「フェラーリでなにかをやってみよう」。彼はそう心に決める。

もとより550マラネロは塩湖をトップスピードで走るためのクルマではない。5・5ℓV12をフロントに搭載する快適なグラランドツアラーで、ゴージャスなインテリアとゴルフバックを軽々呑み込むラゲッジスペースが特徴だ。

しかしジョーは言う。「フェラーリでボンネビルの速度記録に挑戦する。これは素晴らしいアイデアだと思います」と。フォーミュラ500からヴィンテージカーまで、およそあらゆるレースを経験した彼にとって、フェラーリによる地上速度記録達成

は決して不可能なチャレンジとは思えなかった。

かくして2012年のスピードウェイにターゲットを据えて、550の準備が始まった。ジョーの意向を受けて、ジム・バズビー・レーシングは、サザン・カリフォルニア・タイミング・アソシエーションのヴァン・バトラとリー・ケネディの協力を得てモディファイを進めた。「現代のフェラーリからこれほど大量のパーツを取り外すことになるとは、想像以上でした」と、ジョーは当時を振り返る。「トランクとキャビンスペースから削ぎ落としたバテの量だけでも18ℓのバケツで何杯分にもなるのですから」。

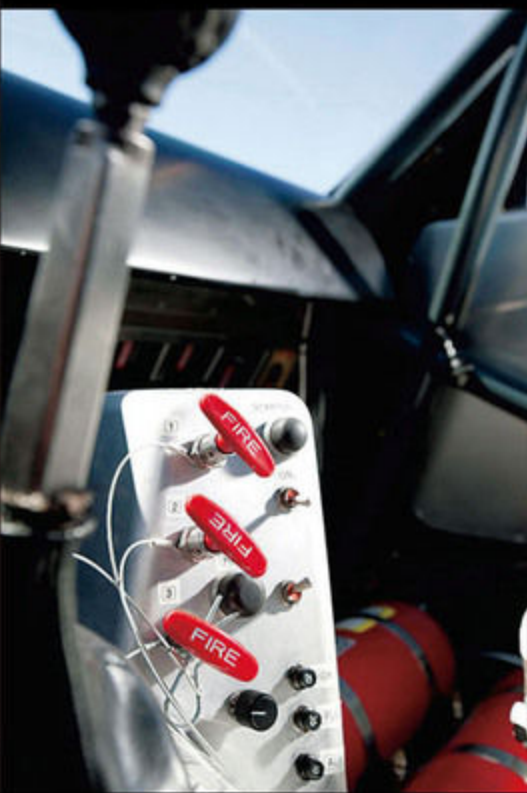
排気量はクラスのリミットである

5・99ℓまでボアアップされ、リヤアクスルはフォード製に、トランスミッションはノンシンクロユニットに換装された。内装は徹底的に取り外し、ロールオーバーを組み込む。おまけにフロントブレーキも取り外した。380km/hの高速から停止するには、リヤブレーキと2組のパラシュートだけが頼りだ。

こうして迎えた2012年、ジョーは216・33マイル(348・2km/h)を記録する。「1回目のランは無我夢中でした。1速のギヤ比がとてつもなく高く、170km/hまで伸びるのです。サーキットレーシングに慣れている私にとって、一度もシフトアップしないまま、エンジン

北米ユタ州のソルトフラッツは、1912年から最高速トライが開始されており、まさに聖地といえる場所だ。毎年8月中旬に開催されている「スピードウィーク」はもっともメジャーな大会で、エンジンの種類や排気量によってクラス分けされた、50ccのバイクからロケットカーまで、約200台もの最速マシンたちが世界中から集結する。





長年、スピードに魅せられてきたジョー・モック氏のフェラーリ550マラネロでの挑戦は、ソルトフラッツで大いに注目を集めた。5.5ℓ V12の排気量を5.99ℓに拡大し、12連スロットルへの換装、モーテックでのエンジンマネジメントなどを施されたマシンは、内装がすべて剥がされ、ホイールやタイヤを含めて、最高速仕様へとモディファイされた。周囲の期待感は大きかったが、目標としていた232～235マイル(373.4～378.2km/h)どころか、2012年の216.33マイル(348.2km/h)にも届かず125マイル(201.2km/h)に終わった。

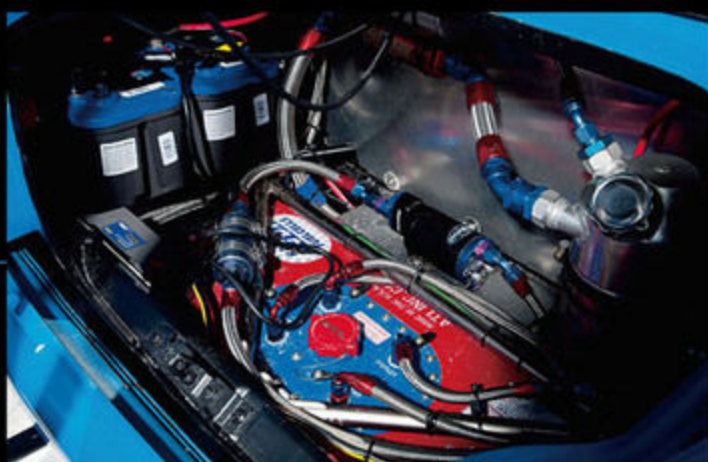
「それで終わりです。しかし一度コソを呑み込んでしまうと、これが楽しいのですね」
こうして私たちは、2013年のスピードウィークを迎え、ジョーの出番を待った。チームが狙うのは232～235マイル(373.4～378.2km/h)。「クルマの能力からして充分射程距離にあったのですが、思わぬところで足をすくわれました」と、彼は言う。
良好な前後重量配分を目指してオイルポンプをトランクに移動したのが裏目に出た。エンジンは800p

が回り続けるのは実に奇妙でした。いつレッドゾーンに達するのだろう、とひたすら待つのです。身体中にアドレナリンが駆け巡る一方、不安が横切る。そんなジョーの心中は察するに余りある。
「身体の下でクルマが蛇行するので。塩の上を走る秘訣は修正しすぎないこと。クルマがどちらかに偏向しても、微舵修正だけで辛抱強く待つ。320km/hで急な入力をすれ



siを要したのに対し、400psiの油圧しか得られなかった。かくして昨年の550マラネロによるチャレンジは125マイル(201.2km/h)にて断念せざるを得なかった。2速にシフトアップするまでもなく、敗退を喫した。
「フェラーリでの挑戦はピリオドを打ちます。事業上の理由からマラネロも売却しました」と、ジョーは残念そうに語る。

しかし今年はダッジ・ヴァイパーでリベンジを期するという。本来的に速度記録に不向きなクルマを選んでスピードウィークに挑戦し続けるジョーの心意気やあつぱれだ。
ボンネビル・ソルトフラッツには独自の魅力がある。クルマ好きやモータースポーツ好きにはもちろんだが、地球の驚異に触れたい人にとってもお勧めの場所である。だれもが一生に一度は行きたいところ。ただし、帽子と大量の日焼け止めクリーム、サンングラスと水は必携なので忘れなく。



レーシングカーの世界では、もはやマストな装備といえるATL製のセーフティタンクをリヤトランクに積む。さらに重量配分を考慮して、オイルキャッチタンクやオイルポンプなどを移設した結果、油圧自体が上がらず、記録には遠く及ばなかった。インテリアにノーマルの面影はなく、軽量化のため、すべて取り外されている。



ATTACK!

ラ

ディカル・スポーツカーズ社は過去17年にわたり、およそ1900台の軽量オープンモデルを世に送り出してきた。SRのイニシャルで始まるこれらオープンモデルは「軽量こそ高性能の基本」というコンセプトのもと、スポーツマインド溢れる愛好家を楽しませている。しかしさらなる刺激を求めるのはこのジャンルの顧客の常。ル・マンの主役LMP1マシンの成り立ちはそのままだに、ロードリーガルに仕立てたレーシングクーペをつくって欲しい——かねてより、そんな要望が同社の創始者ミック・ハイドとフィル・アボットのふたりに届いていた。こうした声に応えてディカルが満を持して放ったのが、ここに紹介するRXCである。

シャシーはゼロからの専用設計。レーザーでカットした高張力スチールチューブで組み上げたスペースフレームは、ロールケージを構造の一部とすることで乗員の安全性と剛性



を高めている。またノーズとテールにはクラッシュボックスを設けて様々な衝突テストをクリア、ヨーロッパの型式認定を取得した。

強固なシャーシに組み合わせられるサスペンションは、4輪ダブルウィッシュボーン。バネ下重量を軽減する目的から、ラディカルでは初めてプッシュロッドで動作するインボードマウントのコイルスプリング/ダンパーユニットを採用した。サブライヤーはレーシング系の英国イントラックス社だ。キャンバーを始めとするジオメトリーはサーキットの特

次なる超絶は レーシングクーペ。

性に合わせて調整可能で、オプションで4ウェイ・アジャスタブルダンパーも用意される。

RXCはラディカルのモデル中もっとも径が大きい17インチホイールを前後に履く。フロントが350mm、リヤが310mm径のブレーキディスクはフルフローティングタイプ、これに6ポッドキャリパーが組み合わされる。なお、オプションでカーボンセラミック製ディスクとキャリパーも選択できる。

エンジンはフォードが供給する2種類のV6が用意される。標準版は3・7ℓ24バルブの自然吸気。可変カムタイミングシステムとシーケンシャル・マルチポート噴射が特徴だ。ECUはラディカルとAER社の共

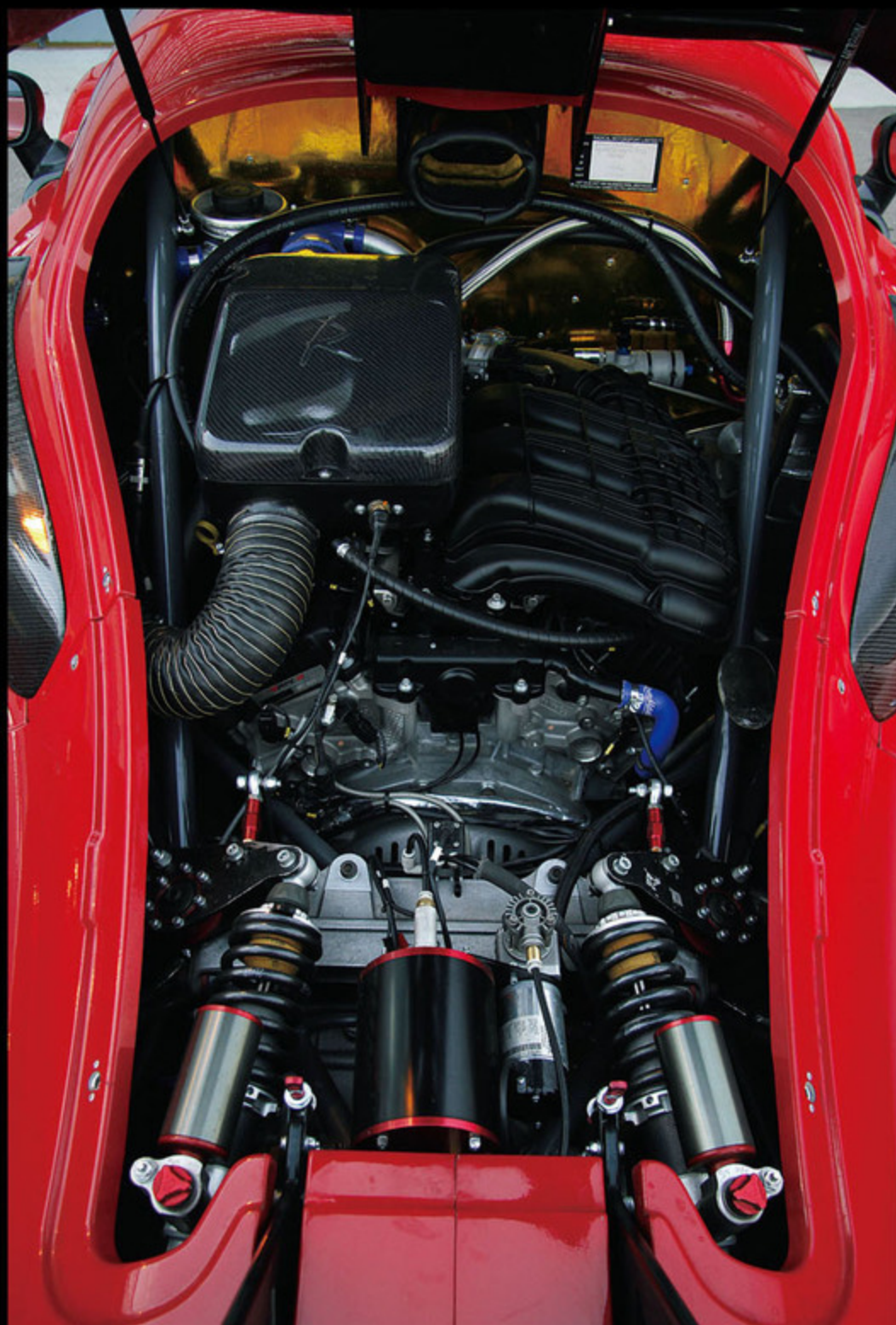
同開発で、フライバイワイヤのスロットルにより、ペダルの踏み角に即答するレスポンスを約束する。パワーとトルクは350psと44・3kgm(434Nm)。さらなるハイパワー版としてラディカルが選んだのが、3・5ℓツインターボ直噴エコブーストだ。454psと69・2kgm(678Nm)のパワー/トルクを謳うこのエンジンは、RXCに過激な性能をもたらすと同時に、高いドライバビリティと信頼性を両立させた。

7速の横置きギヤボックスは、ラディカルの社内エンジン部門RPEと、クアイフェ社の共同開発。ギヤボックス側面から容易にギヤを交換できるので、ギヤ比の変更が短時間で可能なところはF1とまったく同

Radical RXC Monza

公道を走れるレーシングとして、マニアックなファナティックから絶大の支持を得てきた英国ラディカルのニューマシン、RXCはカスタマーからの熱い要望に応えたレーシングクーペである。ル・マンを戦うスポーツプロトタイプのような戦闘的なスタイル。クレイジーなスペックを与えたフォードV6が発する強大なパワー。世界有数の高速サーキットであるモンツァの地で存分にRXCを堪能した。

PHOTO & REPORT ● Alvise-Marco Seno
TRANSLATION ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)





ポップアップ式のドアを持つ、クーペボディのRXCには、パワーアシストステアリング、熱線入りリヤビューミラー、熱線入りフロントウィンドウが備わり、ステアリングポジションが調整可能となるほか、望めばエアコンも装備することができる。2種類のエンジンともにフォード製で、主にレーシングユニットを手掛けるアドバンスド・エンジン・リサーチ社(AER)と共同でパワーアップ。



じである。パドルシフトシステムは社内開発で、シフトアップスピードは50ミリ秒。なお、シフトダウンに際してはオートマチックでブリッピングが入るので、クラッチを踏まないうまま、ひたすらシフトレバーを叩き込めば次々に下のギヤに落ちていく。従ってRXCでは、ヒール&トゥを使わなくても前述の強力なブレーキによる制動力とエンジンブレーキを併用できる。

注目の車重は3・7tが900kg、3・5tが940kg。メーカーによると、前者の0→60マイル(約97km/h)加速は2・8秒、最高速は280km/h、後者は2・6秒と29

900kgのボディに350psの出力
稲妻のようなスプリント力を見せた。

6km/hである。

ラディカルRXC3・7に試乗したその日、幸運にもモンツァのコースはガラ空き状態だった。ガルウィングドアをくぐって操縦席に着くまでがひと苦労だ。サイドポンツーンを跨ぎ、シートと座面にまず足を乗せる。しかる後に両脚をステアリングホイールの下に潜り込ませる。ドライバーの身体がコクピットの一部分になる瞬間だ。ルーフまで巡るスペースフレームに安心感を覚える。着座位置はステアリングホイールの頂部がほぼ視線と一致するほど低い。

Radical RXC Monza

そのステアリングホイールには、ホーン、方向指示器、ワイパー、ライトのスイッチが備わり、RXCが名目上、公道も走れることを示す。

センターコンソールの一番下にある赤いボタンを押すと、V6フォードはあつてなく始動した。排気音も威圧的ではない。クラッチペダルのストロークは短い、繋がりにはスムーズだ。しかしステアリングホイールに触れただけでクルマの向きが変わる。荒れたモンツァのピットロードを細心の注意を払いつつ抜ける。本コースに出て、右足に力を込め

る。50km/hまではあれほど過敏だったステアリングは一転して据わりがよくなり、RXCは矢のような直進を始めた。最初のコーナーではクイックなステアリングを切りすぎて、早くもカウンタを当てる。旋回中ほとんどロールはない。クルヴァ・グランデを無難に抜け、3、4、5とシフトアップして加速していくあいだ、アスファルトに吸いつくように安定した姿勢を保つ。最高速時に発生するダウンフォースが900kg

を越える空力設計を実感。6速に入れたところでヴァリアンテ・デラ・ロジリアの手前200mの標識が目飛び込んできた。踏力の軽いペダルを踏んでブレーキング開始。加速力に劣らぬ暴力的な減速度を発揮するが、盤石の姿勢は乱れず、ステアリングの修正は必要ない。
コーナーを脱出して再びパワーオン。3から4にシフトアップしたところで、複合コーナー、レズモの第1ターニンに進入。ここでも正確なス





ATTACK!

テアリングが威力を発揮し、狙ったラインをピタリと捉えてトレースする。コース幅を一杯に使うため、マシンを左アウト側に寄せて加速、ここはV6フォードの広いトルクバンドが活きる場面だ。軽くブレーキングを残したまま第2ターン。とにかく速い。脱出時、RXCは稲妻のようなスプリント力を見せた。

続く短いストレートでスロットルを大きく開け、ほぼそのままのスロットル開度で緩く左に曲がるセッティングを駆け抜ける。ヴァリアンテ・アスカリのブレーキングポイントが迫る。再びパワフルなブレーキの見せ場だ。クーペボディのラディカルは息を飲むような進入スピードでコーナーにアプローチ。外側タイヤが確実に路面をグリップしていることを体感しつつ左、右と切り返す。最後に左にステアしてストレート。高速コーナーのバラボリカに4速をキープしたまま軽いブレーキングで進入。ごく浅い舵角で旋回。やはり外側タイヤのグリップが頼もしく、浮き足だったところがない。

ホームストレッチに戻って最後のスプリント。5、6とシフトアップしてフィニッシュラインを越えた。

格別の試乗だった。RXCは建前こそ公道を走れる市販車だが、その実態は現代のスポーツプロトタイプマシンに近い。次のラップに入る前に、ふとりヤビュミミラーを見ると、知らない間に1台のオーディR18が後方に迫っており、スロットルを緩めたこちらを豪快に抜き去っていった。本物のLMP1マシンとランデブー走行していたことに、このとき初めて気づいた。



“ブレイド”のセンターロックホイールは、前後ともに同サイズで、タイヤは245/45R17のラジアルをセットする。ルーフからの空気の流れを最大限に捉える、超大型のリアウイングはサーキットのキャラクターにあわせて、ステア部分(上端部)、ウイング部分の2段階でダウンフォース量を調整、コントロールすることができる。ボディ前後にクラッシュゾーンの設け、欧州の衝突安全性を満たしている。



Kセヴンの実力。

ミニマムな車体構成にスポーツマインドを詰め込んだセヴン。その最新プロダクトとして誕生したのはまさかの軽自動車規格！500kg足らずの車重にスズキ製3気筒ターボの80psは充分で、新たなセヴンのムーブメントを起こすのは間違いない。そのポテンシャルを早速ツーリングとサーキットで確認してみた。



ATTACK!

PHOTO ● 服部真哉 (Shinya Hattori)

SUPERLIGHT R300

銀座で撮影している最中、初老の紳士が近づいてきて耳打ちしてきた。「なぜこちらのクルマは黄色いナンバーなの

ない。2台あるセヴンの片方は、野球帽のツバほどのエアロスクリーンしかないのだ。ヘルメットなしでドライブすれば眼を開けていることもままならないし、前を走るクルマが跳ね上げた飛び石がピストルの弾のように襲ってきて危険この上ない。

ケータハム・セヴンに乗るのはいつだって刺激的な体験であり、街中で道行く人から好奇の眼差しで見つめられることもまた、避けて通れぬ儀式のようなもの。普通はバギーのような車体が注目を集めるだけなのだが、通行人の携帯カメラは今回、私自身にも向けられている。ここは銀座のメインストリートであり、我々はレースのための装備一式に身を包んでいる。東京の人はこういったシチュエーションに慣れているので「また何かの撮影？」といった程度に考えているのかもしれないが、この格好は撮影のための風変わりなコスチュームという以上の働きをしてくれる。



英国車好きを代表してインプレ!
吉田拓生

クラブマン レーサーが チェック! 山田弘樹

ト ップスピードは160km/hに届かないくらい。1コーナーで100m看板を少し割ったところからブレーキングを開始すると、「ヒヤッ」というスキル音と共に、フロントタイヤがいつも簡単にロックアップした。縦Gがあつさり抜けて、ヒューツと制動距離が伸びて行く。つま先を我慢強く調整しながら、マシンを止めることに集中する。十分に減速したら、クリップングポイントからアクセルオン。

——でも、これじゃダメ。ボトムスピードが落ちすぎてしまう。

2回目のアプローチでは、ある程度減速させたらターンインしてしまふことにした。マシンごとコーナーに放り込むイメージだ。するとマシンは4輪を滑らせながら、高い速度を保ったまま曲がりこんで行く。

バイアスタイヤ時代のような運転方法。これは装着されているエイボン「ZT5」と、柔らかいスプリングのせいだろう。フロントに大きな荷重をかけ過ぎると、タイヤが潰れきってしまうのだ。

滑る4輪をアクセルで止めて、クリップが見えたら踏み込んで行く。ターンする速度は明らかにさつきより高く、アウト側の縁石ギリギリで立ち上がったときには、ドーバミンがドバツと吹き出した。

これだよ、この走りだよ!

ケーターハム・セヴン160。いま巷で話題の、軽自動車エンジン積んだスーパーセヴンは、クルマ好きなら誰もが夢見



CATERHAM SEVEN 160

ですか?」と。すばらしい観察眼である。これこそ今回の主役たる軽自動車規格のケーターハム・セヴン160である。

ニッポンの軽自動車、英国のクルマ好きは尊敬を込めて「ジャパニーズ・マイクロカー」と呼ぶ。彼らは90年代に英国内に少しだけ持ち込まれたカプチーノやビートの魅力にコロリとやられたクチなのである。セヴンのシャシーに軽自動車のパワー・トレインを搭載するというアイデアは、日本在住の英国人によって生み出された。ケーターハムカーズ・ジャパンのマネージャー、ジャスティン・ガーディナー氏である。灯台下暗しというやつで、日本で輸入車を好んで乗るような人種は軽自動車の魅力を知らないし、一般のクルマ好きはカムイ・コバヤシのおかげで最近ようやくケーターハムという名前を覚えた程度なのである。

旬のタレントがそうであるように、セヴン160の広報車のスケジュールは今、タイヘンなことになっているという。対して従来型の速いセヴン、スーパーライトR300(今年からセヴン350と改名したらしい)は、ヒマを持て余していたので、セヴン160のポテンシャルを測るモノサシとして借りてきた。さあ時間をもったいない。ワインディングを目指して走りはじめよう。

セヴン160の見た目はこれまでのケーターハムと全く同じで、155幅のタイヤが少し繊細な印象を与えるくらいである。走りはじめたときの印象も同じで、軽自動車という概念すら感じさせないもりもりとしたパワーを低い回転から繰り出してくる。何しろ、もともと1トン弱のジムニーの4輪を駆動していたエンジンを490kg、2駆のセヴンに搭載しているのだから遅いわけがない。

50年代末から60年代にかけて、草

るコントロール性をもって、富士スピードウェイのコーナーを駆け抜けた。

もっとも今回のテストは、ケータハムカーズ・ジャパンに特別のお許しをもらって行ったものだった。ブランドマネージャーであるジャスティン・ガーディナーさんは、このセヴンにサーキットイメーজが付くのを、少し心配していたからだ。

セヴン160が持つ最大のチャームポイントは、490kgという軽さと、伸びやかなサスペンションストロークを使って、ひたすら気持ち良く公道を走ること。「タイムではなく限界付近の挙動を確かめるだけだから!」とお願いして、スピードウェイを走らせてもらったのである。

でもジャスティンさん、予想通りだったよ。この160は、スーパーセヴンが持つ根源的な魅力を、再確認させてくれるクルマだったよ。

というのも筆者は、かねてからスーパーセヴンの進化に、ひとつの疑問を抱いていたのである。今回R300に乗ってもそれは同じだったのだが、セヴンはこれ以上速くなることに、意味があるとは思えないのだ。

それはまずその骨格的な問題がひとつ。ご存じの通り、全幅が1575×1685mm程度しかないナローボディで、しかもFRレイアウトのセヴンは、パワーを上げるほどにトラクション性能を失って行く。それを確保しようとすればタイヤは太くなり、アシまわりは固められ、段々とコーナリングに自由度がなくなってしまう。ブレーキでドカン!と突っ込み、コーナーは妥協して、素早く立ち上がる、まるで4WDのような走り。それじゃ意味ないじゃん!もしセヴンで速さだけを突き詰めたいなら、極論はミッドシップにするべきだ。しかしセヴンがこの古典的なFRスタイルを貫くなら、

Highway

現代のストリートカーとしてはもっともプリミティブな部類に入るセヴンは、本来ウインドスクリーンもソフトトップも備えない。正直このままでは高速走行はツライものがある。試乗車のセヴン160はオプションのウインドスクリーン・ソフトトップ&ドアで快適に走行できた。



Winding road

水を得た魚、とはまさにセヴン160とワインディングロードの組み合わせを言うのだろう。高低差の激しいワインディングでは本来ブアーな軽自動車エンジンは厳しいはずだが、僅か490kgという車重が効いているため胸のすくような痛快かつ熱い走りを披露した。

City

軽自動車の証であるイエローナンバーがひと際目を惹く。通りかかった通勤時間帯の銀座では、老若男女を問わず通りゆく人たちの視線が集中し、記念撮影を頼まれることも度々だった。160は排気音が低いので街中でも気を遣うことなく走行できるのもメリットだ。



どこからどー踏んでもいきなり、ギューンと加速してくれる。



セヴン160のインパネまわりは、スイッチ類の配置が微妙に異なるものの、アナログメーターが向かって左から燃料/水温/油圧/回転計/速度計であるのはR300と共通。試乗車はオプションのレザーシートを装着。エンジンはスズキが供給する660cc直列3気筒ターボ「K6A型」で、独自チューンにより80ps/107Nmのスペックを掲げる。

創期のセヴンは1.6Lのミニのエンジンを搭載していた史実がある。最初のセヴンと現行のケータハムで最もベシックな160は、構造的には似通っているが、ドライブシャフトはかなり異なる。太古のセヴンはシャーシが弱く、細いタイヤの接地もおぼつかなく、エンジンも乗り手の気持ちを高揚させるような性格ではなかった。速く走るには乗り手が覚悟を決め、セヴンの尻をムチで引っぱらなければならないのだ。

だがセヴン160は、シャーシが硬く、タイヤの接地も適切。そして過給エンジンの加速感は、どこからエボを思わせるデジタル臭がする。ターボラグなんてどこ吹く風で、どこからどー踏んでもいきなり、ギューンと加速してくれるのである。

だがここでハバネロのように激辛のR300に乗り換えて全開加速をしてみると、160の辛さが実は七味唐辛子ほどのものだったことに気が

吉田拓生

付かされる。この例えの本質は、舌がジンジンと麻痺してしまうような速さ一辺倒のR300に対し、辛さだけでなく山椒や陳皮(ミカンの皮等々が香る七味のように風味豊かな160、ということ。

エンジンには節操とか抑揚といったものが感じられないけれど、しかしセヴン160は自動車税が格安で済む事実などどうでも良くなってしまうくらい秀作といえる。

過去何十年も我が国に輸入され続けてきたセヴンだが、その長い歴史の中でこれほど注目が集まったことはないだろう。まるで法律すれすれ、人づてに取引きされていた合法ドラ

コーナーの楽しさを犠牲にしてまで速さを求めているダメ、絶対。

そういう観点でいうと、R300はギリギリのところにいる。速さは刺激的だが、コーナーの自由度はセブン160の方が上。もっとも今回は機械式LSDのない仕様だったし、イギリスの路面は日本よりもスリッピーだろうから、R300でも（より高度だが）コントロールする楽しみはあるのかもしれない。しかし少なくともここ日本のサーキットでは、リヤのアシツキが良く、トラクションが抜けにくい160の方が、タイ

スーパーセブンが持つ根源的な魅力を、再確認させてくれるクルマだった。

山田弘樹

ヤのグリップがブアでもパワーが低くても、運転していて楽しかった。

セブン160は、これを気付かせてくれるマイルストーンとなったのだと思う。速さを求め楽しさを失いかけたセブンに、軽自動車のエンジンを積むことで、そのルーツを問い直してくれたわけだ。スーパーライトシリーズの役目が、サーキットでセブンの性能を極限まで堪能することだとしても、それはきっとセブン160の特性を、底上げしたようなマシンであるべきなのだと思う。

「軽ターハム」と呼ばれるセブン160は、そのポヨンとした乗り味から、誰からも愛される一台となるだろう。でもその本性には、れっきとしたセブン一族の血が入っている。公道を楽しむなら、本当にコレで十分。いや、むしろ快適ですらある。

あとはスーパーライトシリーズが、今後どう進化していくかだろう。ポクとしては、世界一楽しいハンドリングマシンになって欲しい。それがセブンの生きる道だと思う。

ATTACK!



Circuit

レーシング・ドライバーの田中哲也選手もセブン160の試乗を心待ちにしていたひとり。その印象を聞いてみた。「セブンの雰囲気は載っているエンジンに関係ないですね。これも教えられないと軽自動車のエンジンだなんて思わない。体感速度は相当なものです。脚はしなやかで乗り心地がいいけれど、サーキットでもちょうどいいバランスが出ていると思います。ターンインでもキレイに向きが変わってくれる。リヤブレーキはドラムだけれど、ペダルのタッチがカッチリしていて、ロック寸前のコントロールがしやすい」。レーサーの評価は満点ということ？「いやいや、エンジンパワーが有り余っているわけではないので、パワーでリヤを滑らせたり、スロットルワークで姿勢をコントロールする楽しみはないかな。でもワインディングなら充分に楽しめるとは思いますよ」。セブン160が公道向けに開発されたことを考えれば、作り手の狙い通りの評価といえるだろう。

CATERHAM
SEVEN 160

SUPERLIGHT
R300

ターハムのセブンシリーズで中核を担ってきたスーパーライトR300。採用する2.0直4のフォード製「デュラテック」エンジンは178ps/188Nmを発生。スターターボタンの搭載などレーシーな演出が随所に見られる。マフラーが右サイド出し(160は左サイド出し)のため、ドライバーの直近でエキゾーストノットが轟く。



SPECIFICATIONS

モデル名	ターハム・セブン 160	ターハム・スーパーライト R300
■ボディ		
全長(mm)	3100	←
全幅(mm)	1470	1575
全高(mm)	1090	1115
ホイールベース(mm)	2225	←
トレッド(mm)	F1220 R1301	F&R1336
車両重量(kg)	490	515
■エンジン		
形式	直列3気筒DOHC+ターボ	直列4気筒DOHC
ボア×ストローク	68×60.4	87.5×83.1
総排気量(cc)	658	1999
最高出力	58.8kW(80ps)/5500rpm	130.6kW(178ps)/7200rpm
最大トルク	107Nm(10.9kgm)/3400rpm	188Nm(19.2kgm)/6000rpm
■トランスミッション		
タイプ	5速MT	6速MT
■シャシー		
駆動方式	FR	←
サスペンション フロント	ダブルウィッシュボーン	←
リヤ	マルチリンク	ド・ディオンアクスル
■ブレーキ		
形式	Fソリッドディスク Rドラムブレーキ	Fベンチレーテッドディスク Rソリッドディスク
■タイヤサイズ(ホイール)		
フロント(リム径)	155/65R14(4.5J)	195/45R15(6.5J)
リヤ(リム径)	155/65R14(4.5J)	195/45R15(6.5J)
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	160	225
0→100km/h加速(秒)	6.9	4.5
■車両本体価格(万円/税込)	394.2	604.8



ツグが、コンビニで売られ始めたような騒ぎである。より多くの人が手軽にセブン160の芳しい刺激に酔い痴れるのは良いことかもしれないが、こうなってくると子供(日本人に多い自己責任という言葉を知らない大人)が手に取らないか、ということだけがちょっと心配である。



~~McLaren P1~~

~~Bugatti Veyron~~

~~GTA Spano~~

~~SALEEN S7~~



NEED FOR SPEED

Koenigsegg Agera R

Lamborghini Sesto Elemento

復讐の公道レース。

その過激な舞台に選ばれたのは、アメリカはクローバーデール。
ここで年に一度だけ開催されるという伝説の公道レースが展開されている。
その名は“デレオン”。全160マイルという距離を一斉に走破するというものだ。
今回は、名だたる6台のスーパースポーツカーが集結し、見事なバトルを展開！
中には訳ありの参戦者がいるなど、単なるバトルでは終わらなかった……。
まさに復讐の公道レースと化してしまったのである。

REPORT ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)



注目すべきは“アゲーラR”の激走！
その走りは狂気に満ちている……。

サ

ンフランシスコからルート101に乗って90マイルほど北上すると、クロバーデールという街に着く。道はそこで2つに分岐して、ルート101はそのまま内陸部を進むのに対し、ルート128は進路を西に取り、太平洋にぶつかると海岸に沿って一路北へ向かい、ポイント・アリーナの灯台へと導いてくれる。クロバーデールから灯台まで60マイル、普通に走れば1時間40分ほどかかるこの区間が今年の「デレオン」の舞台だ。

デレオンをご存じない人に紹介すると、これは年に1度開催されるアメリカ最大の公道レースで、優勝者には高額の賞金と名誉が与えられる。もちろん現代のアメリカで公道レースなど許されるはずはなく、デレオンは警察の目をかいくぐって行われる。法律も出場者の間のルールもない、まさに禁断のバトルである。

スタートポイントには6台の出場車が並んだ。最前列右に位置するのがランボルギーニ・セストエレメント、その左がマクラーレンP1。2列目右がGTAスパノ、その左がブガッティ・ヴェイロン。そして最後列右がケーニグセグ・アゲーラR、その左がサリオンS7。いずれも鋭い精鋭が全米から集った。

GTAスパノはスペインアGTAが製作するモデルで、スペイン製のスーパーカーだ。8・3ℓのV10はスーパーチャージャーで過給され、925cvと1220Nmのパワー／トルクを誇る。ボディ外皮はカーボンファイバーとケブラーの混成、シヤシーにチタンを多用して軽量化を果たすなど、現代のスーパーカー造りの定石を踏む。0→100km/hの公表値は2・9秒。最高速は370km/hを謳う。

NEED FOR SPEED





アゲラRのドライバーズシートに収まったトビー・マーシャルは、先ほどから武者震いを抑えきれずにいた。彼の目には優勝しか見えていない。5人の中でもっとも手強いライバルは、セストエレメントに乗るディーン・ブルースター。そのディーンに真つ向勝負を挑み、破る……。これが彼にとって、生涯をかけた復讐のレースだった。

道路の両脇に置かれたコーン型の信号灯が点灯し、出走時刻が来たことを知らせる。6台が一斉にブリッピングすると、総計60本のシリндаーが生む5000ps余りのパワーが周囲の空気を揺るがした。3個の信号灯が上から順に消えていき、ブラックアウト、デレオンという名のサバイバルレースがスタートした。

トビーはローンチコントロールの助けを借りて冷静なスタートを切り、集団の最後尾についた。すぐ左のサリンS7を操るドライバーはかなりの腕前とみえ、6速MTにもかかわらず、過大なホイールスピンを伴うことなく、クリーンなスタートを演じてトビーに先行した。しかしトビーに焦りはなかった。ルート128はうっそうとした森林地帯を縫うようにして伸びている。中高速コーナーの連続とストレートが程よく混ざり合ったスポーツドライビングに最適なコースだ。しかし今はあくまで真剣勝負、道幅を一杯に使ったコーナーリングは一瞬たりとも気を抜けない。こうした状況では、シフトする度にステアリングから手を放さざるを得ないMTのハンディは致命的だ。目の前を行くサリンS7は、コーナーを3つ、4つとクリアするうちに、次第にアウト側に膨らむようになっていった。前方に曲率の大きな右コーナーが迫ってくる。サリンS7がこれまで以上にインを開けた瞬間を捉えて、トビーはアゲラ





もはや惨劇は避けられなかった。
むしろ望んでいたのかもしれない。

ラRのノーズを切り込み、難なく5位に上がった。
アゲラRは5・1ℓのV8ツインターボを搭載する。大排気量にも関わらず軽々と回転が伸びるのがこのエンジンの美点で、トビーが短い直線路でフルスロットルを踏むと車速はたちまち240km/hに達した。間もなく前方にGTAスパノのドライバーが見えてきた。その前には黄色いスクールバスがゆっくり走っている。トビーの想像通り、地元のハイウェイパトロールはこの違法公道レースを阻止すべく、パトカー10数台を繰り出していた。スクールバスにたち



まち追いついたGTAスパノのドライバーは、センターラインを超えて対向車線に躍り出る。その瞬間、フロントウインドウ一杯に反対方向から迫るパトカーの姿が広がった。スパノのドライバーは右に、パトカーは左にステアリングを切って正面衝突を回避しようとするが、間に合わない。スパノの左ノーズがパトカーの進行方向左側面にヒット、制御不能に陥ったスパノはもうもうたるタイヤスモークのなか、3回転してようやく静止した。道路から外れなかったのは奇跡に近い。トビーは慎重にGTAスパノの横を通り過ぎると、

先を急いだ。

程なく視界にウェイロンのテールが入ってきた。このレース、ウェイロンは序盤から苦戦を強いられていた。W16気筒という凝ったエンジンを搭載するだけに、車重は1880kgと参加車中もっとも重い。ウェイロンのドライバーはツイステリーな区間でヘビーウエイトを持てあましていた。トビーが後方から観察すると、コーナーごとにリヤタイヤが路肩に乗り上げ、砂埃を巻き上げている。明らかにオーバースピードなのだ。が、辛くもコースに留まっていられるのは電子制御装置がコントロールする4WDのおかげだ。しかし次第にテールスライドの量が増えている。ウェイロンの美しいボディが太い木の幹に接触、反対側に飛ばされて別の木にもう一度接触した。車速はこのとき180km/h程度まで落ちており、ミシランのランフラットタイヤと4WDの相乗効果でトラクションを確保できたのは幸いだった。コントロールを取り戻したウェイロンのドライバーは慎重なブレーキングで路肩にクルマを停めた。リタイヤは賢明な判断だった。
ナバロ・ブリッジを渡った時点で残るは3台。これからが本場の勝負だ。P1がトップ、僅差でセストイレメントがこれに続く。トビーは間もなくこの2台の後方にアゲラR

NEED FOR SPEED



を着けた。

P1の走りは精彩を放っていた。ハイブリッドシステム「P.A.S.（アイパス）」によるエクストラパワーはとくに使い切っていたが、3・8ℓV8単体でも737psと充分なパワーを発揮する。なによりP1最大のアドバンテージは能動的な空力システムにある。レースモードではリヤウイングが300mmまで上がり、車高は普段より50mm低くなる。これで最大600kgものダウンフォースを生むのだ。しかしセストエレメントを操るディノは狡猾だった。タイトコーナーで2車の距離が縮まるのを見定めて、ランボの低いノーズをP1のせり上がったリヤディフューザーに突き刺した。これで一気に空力バランスが崩れたP1は激しく横転を始める。二度三度と横転を繰り返す間にボディパネルが千切れ、破片が宙を飛び、路上に散乱する。このレースで最初の重大クラッシュだ。P1のドライバーが無傷で脱出できたのはコクピット上部の剛性が極めて高いモノケージの賜だった。

「ディノ、汚いぞ！」

トビーは心のなかで罵った。しかしこれはルール無用のレース、勝者になるにはどんな手を使おうと構わない。トビーは冷静になるよう自分に言い聞かせた。

ルート128は海岸線に出た。左手側は太平洋の大海原が広がり、視界が開けたのありがたい。ただし右側は切り立った岩肌が迫っている。トビーはランボルギーニのすぐ後にケーニグセグを接近させた。ここ



でディノは予期せぬ行動に出る。スロットルを意図的に緩めて、トビーを前に出したのだ。先頭に立つ方が、後ろを気にしながら走るぶん、ハンディを負う。後方視界の悪いケーニグセグではとりわけ不利に働く。ディノはわざとトビーを前に出すことで、追う者の有利な立場に立ったのだ。

加えてセストエレメントには圧倒的な利点があった。車重は999kgと1tを切り、1・75kg/psという驚異的なパワー・ウエイト・レシオを誇る。4WDのトラクション能力をフルに活かし、ディノはトビーのテールにピタリとつく。フィニッシュポイントの直前で、スリップストリームを使って抜こうとしているのはトビーにもわかってはいる。

——しかし引き離せない。

結果的にこの作戦が仇となって、ディノは自滅することになった。前車に接近するあまり、アンダーボデイに入る気流が減った。一瞬ダウンフォースを失い、そこに海から吹いてくる風がボディサイドから入り込む。セストエレメントは接地力を失い、右側の岩壁に浅い角度で接触。弾かれたように左に飛ばされた……。





6月7日(土) 丸の内ピカデリー・
新宿ピカデリーほか全国ロードショー

<http://disney-studio.jp/movies/nfs/>

リス人の女性バイヤー、ジュリアの目の前で376km/hという驚異的な最高速を披露する。結果、マスタングは270万ドルで買い取られた。しかし勝手に買い主と交渉したことでメンツを潰されたディーノは、マスタングの代金全額を賭けた公道レースにトビーとその弟分を誘い込む。ケーニグゼグによるデッドヒートの末、トビーの勝利が決まったと思われたその瞬間、恐ろしいアクシデントが起こり、トビーは親友を失う。無傷で生き延びたディーノはその場から立ち去り、レースに参加したことも否定、トビーは刑務所に送られた。

そして2年後。仮出所したトビーは仲間たちと「デレオン」に出場することを決める。これにはディーノも出場するはずだ。ディーノを打ち負かし、先のアクシデントでの復讐を果たすのだ。そのためにはレース開始までにカリフォルニアに到着しなければならない。首尾よくくだんのマスタングを借り受けたトビーはジュリアを同乗させ、西海岸を目指して45時間の大陸横断の旅に出た。それを知ったディーノはトビー阻止のため賞金を提示する。迫り来る賞金稼ぎの男たちや警察との攻防。

そしてデレオンの舞台にはディーノを筆頭に、勝

つためには手段を選ばないライバル5人が待ち受けていた……。

以降、すでに紹介した公道バトルのシーンに移るのだが、心配は無用、“GENROQバージョン”と映画は別の筋立てになっているので、読者はスリリングなストーリー展開を既視感なしに堪能できる。

映画の舞台は東海岸のニューヨーク州から西海岸のカリフォルニア州へと大陸を横断していく。その道中にマスタングの生まれ故郷のデトロイトや、地上最速記録のメッカ、ユタ州ボンネビル・ソルトフラッツが登場する。クルマ好きの心理を読んだ、心憎いばかりのロケーション選びである。

お察しの通り、『ブリット』で活躍したマスタングがこの映画でも重要なバイプレーヤーを演じている。ストーリーを成立させるのに不可欠の役割を果たすと聞いたフォードは、2013モデルイヤーのシェルビーGT500をベースに、映画専用のドレスアップモデルを仕上げた。撮影目的に合わせて7台を製作したというから、彼らが如何に力を入れたかがわかる。デトロイトのダウンタウンではマスタングが50mもの大ジャンプを敢行して、しかも安全に着地する。この大がかりなスタントは数多い見どころのひとつだ。

スタントといえば、演者もドライビングのレッスンを受けている。コーナーでのスライドやドリフトなどのテクニックを学んだ場所は、ウィロースプリングス・レーストラックだった。ちなみに本誌の海外記事でしばしばサーキット試乗の舞台になっているのが、ほかでもないこのウィロースプリングスである。

「この映画は若者たちの壮大な旅路。観客がクタクタに疲れ、汗びっしょりになってくれれば最高です！」

スコット・ワウ監督のこの言葉は、2度にわたり試写を鑑賞したこの私自身の姿を見事に言い表している。

トビーが一生をかけてディーノに復讐しようと誓ったのはなぜか。その理由は映画が始まって間もなく明らかになる。トビーはクルマ以外に世界で一番大切なものを発見する。その“何か”は公道レースが始まる少し前に明らかになる。

GENROQの読者諸氏よ、この映画を観ずしてハリウッドムービーを語るなかれ。今すぐToDoリストに記入を。『ニード・フォー・スピード』、来る6月7日(土)から全国ロードショー開始である。



NEED FOR SPEED

復讐の理由。

映画『ニード・フォー・スピード』ストーリー

REPORT ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)

間もなく本格派カーアクション映画が封切りになる。ドリームワークス・ピクチャーズが贈るこの『ニード・フォー・スピード』は、60～70年代に登場した偉大なカー・カルチャー映画の再来と呼ぶに相応しい力作だ。

『グラン・プリ』が1966年、『ブリット』が68年、『フレンチ・コネクション』、『バニシング・ポイント』そして『激突!』の3作が71年の作品だった。私たちクルマ好きに強烈な印象を残したカーアクション映画は70年代初頭を最後に、以降ぶつくりと途切れてしまった。しかしその長い空白期間にピリオドを打つ決定打がようやく登場した。この前頁に掲載している“スーパーカー公道バトル”の記事、実はこれこそ『ニード・フォー・スピード』のラストのシーンを誌上に再現した“GENROQバージョン”である。

映画の原案になったのは1994年の発売以来、全世界で1億5000万本以上を売り上げ、20年に渡りロングセラーを続ける同名のゲーム・シリーズ。

監督のスコット・ワウは企画の初期段階から、『ブリット』を始めとするカーアクション映画の金字塔にリスペクトを表す内容にしようと考えていたという。ワウの意図はCGを用いることなく、迫真の走行シーンを実写した撮影姿勢に端的に表れている。

「私たちは実際の路上をハイスピードで疾走し、クルマから身を乗り出して撮影しました。観客に370km/hの世界を体感して欲しかったのです」と語る。

CGで如何にそれらしく創っても、人間にはリアルでないものを直感する能力がある。演者が実際の環境にいるかどうか、観客はスクリーンから見抜くものだ。だからこそCGに頼るわけにはいかなかったと

説明する。

主役のトビー・マーシャルを演じるアaron・ポールがワウの言葉を裏付ける。

「監督は『ブリット』のような名作に回帰しようとしていました。過度に洗練されていない、生で剥きだしの現場主義で製作した映画です。私はアクターとしてそのコンセプトに心からワクワクしました」

実写を貫くためには様々な工夫を要した。登場する6台のスーパーカーはいずれも100万ドル以上の希少車ばかり。当然本物は使えないので完璧なレプリカが造られた。各メーカーも積極的に協力し、レプリカ製作を専門に扱うリール・インダストリーに社外秘のCADスペックを提供、これを受けたリール社はそれぞれに15台のシャシーとグラスファイバー製ボディシェルを製作した。

演者がステアリングを握ったままセリフを言うシーンでは、リモート操縦のクルマが使われた。ボディに外付けしたケージに、一流のスタント・ドライバーが操縦席の上の後方からクルマを操縦の。こうしてドアハンドルが接するばかりの接近戦を撮影したわけだが、演者は想像を絶する恐怖感を味わっただろう。なにしろ160km/hで疾走する車中にいながら、実際に操縦しているのは後方に座る他人である。敵役のディーノ・ブルースターを演じるドミニク・クーパーはこう語る。

「ボクのように運転が好きになる者にとって、最初のうちは怖いなんてものじゃありませんでした。意味がないと知りな

がらも、本能的にブレーキを踏んでいましたよ」

それでもリモート操縦するプロは超人的なテクニックの持ち主だから徐々に安心できるようになっていったという。

さて、前口上はこの位にして映画のストーリーを紹介しよう。

ニューヨーク州マウントキスコ。トビー・マーシャルは父親が遺した自動車修理工場を継ぎ、4人の仲間とともに働いていた。父親が多額の負債を残して亡くなったため、経営は“火の車”だったが、トビーと仲間たちは週末になると非合法の公道レースに出場して賞金を稼ぎ、わずかず負債の返済に充てていた。しかしレースに出る本当の目的はスピードとテクニックへの挑戦だった!

トビーが愛車グラン・トリノ(1969年製)を駆って賞金5000ドルを勝ち取った翌朝、かつての仲間で大金持ちのディーノが工場に現れた。彼は未完成のシェルビー・マスタングをチューンして仕上げるという大仕事を持ち込む。そのクルマが売れば、売値の25%を報酬として支払うというディーノのオファーを、トビーは渋々受け入れた。もちろん理由は、工場を救うためだ。

完成したマスタングに乗り込んだトビーは、イギ





渡辺敏史

清水和夫



V8+過給機でアルミボディを持つ

2台のオープンスポーツカーがここにある。

価格差は700万円。

あなたはどちらを選ぶのか？

さて、スポーツカーって、いったい何だろう。



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)

自分がスポーツカーに何を求めているのか？
あなたが初心者でないのなら、迷ってはいけない！



清水 サークットのコーナー立ち上がりでパワーが欲しいときには、スツとトルクが乗っかる。ターボはもたつき感があ

■オープンにした2台を前に
清水和夫（以下、清水） Fタイプは、Eタイプのリメイク版なのでウエストラインはFのほうが低い。
渡辺敏史（以下、渡辺） FはAピラーがなかったらEタイプみたいですね。
清水 ジャガーはやはり美しい。SLはロングノーズ・ショートデッキの文法通り。
渡辺 ジャガーは前後スカートを絞って、タイヤを見せるデザイン手法もわかってるなという感じです。
清水 Fタイプは、Aピラーの根元が太くて、黒い縁取りがあるから、ウィンドスクリーンが映画の画面みたい。SLはAピラーだけスチールなのは太くしたくなかったから。視界はメルセデスの勝ち。メルセデスはアルミボディと呼びたくないって言うっているね。適材適所で最適な素材を使う複合材だから。でもSLはメタルトップにしちやったからだね。Fタイプのソフトトップは○。うちのクルマはMINIもスマートもソフトトップです。
——Fタイプのスーパーチャージャー過給というのはどうなんですか？
清水 サークットのコーナー立ち上がりでパワーが欲しいときには、スツとトルクが乗っかる。ターボはもたつき感があ

るからスーチャーのほうがいい。でも、ターボ技術ではAMGよりもBMWのほうが凝ったことやるね。同じV8のターボなのにM5はVバンクの中にエキゾーストを持ってきていたし、クラシックスフトもフェラーリと同じシグナルブレイク^{注①}。AMGはちよつと量産ばい感じがあるね。走っても6500rpmで頭打ちだし。
渡辺 そのラバー的なエンジンファイ

いと思ってステアリングを切ると、クルマが曲がる方向に、ゆらーと向かってくれる。ボクはSLのABCは温泉のような癒やしを感じますね。
清水 Fタイプのほうがバリエーション・マネーは高い。ユーティリティは最悪に近いけど。趣味性が強いのはF。逆に、スポーツカーのエントリーモデルとして、SLはいいと思うよ。63 AMGでも350でも基本は同じ。SLだったら、現役F1ドライバーが乗っても恥ずかしくないし、SLは間



清水和夫 × 渡辺敏史

口の広いスポーツカーといえる。
渡辺 その一方で、SLには成り上がった感もありますね。

■箱根ターンパイク伊豆スカイラインを走った後、某蕎麦屋にて
渡辺（テーブルの上にノートを広げ、座標軸「115頁参照」を描きながら）タキシードでも乗れるのがここ「第1象限」。ジーンズにTシャツつてのがここ「第2象限」。ここ「第3象限」はレーシングスーツで乗るカテゴリー。
清水 座標軸の中心は911カレラ。今や、911はスポーツカーのメトリル原器だね。



——ピュアスポーツカーはどこになるんですか？
清水 ピュアスポーツって、何をもってピュアと言うかだね。たとえば、「スポーツカーは、レーシングカーの終わるところから始まるクルマ」だとすれば、そのレーシングカーにはフォーミュラもあればGTカーもある。GTカーの終わるところはGTラグジュアリーだろうし、F3が終わるところならケータハムとかロータス7になる。コンペティションという意味で言えば、ラリーカーも考えなくちゃいけない。多様化してるんだよね。



用語解説

注① シングルブレイク

普通のV8エンジンのクランクシャフトはダブルブレイクを使用している。クランクピンが十字に配置され、90度・180度・270度の点火が入り交じって不均衡隔爆になる。このため、前の気筒の排圧が高くスムーズな排気が難しいが、振動は少ない。これに対して、シングルブレイクはクランクピンが同一線上に配置されているクランクシャフトで、各バンク180度ずつの等間隔に点火されるため排気干渉をなくすることが可能となる。ただ、直列4気筒の2倍の2次慣性力が発生して振動はひどくなるため、振動よりもパワーを重視するレーサーやスポーツカーなどが採用する。

注② ABC（アクティブ・ボディ・コントロール）

現在の市販車に採用されているサスペンションとしては最高水準のシステムとされる。発進時、コーナリング時、ブレーキ時、通過時、通常の走行時の4つの状態に自動的に補正するほか、横風の中でも車体を安定させる。走行状況の刻々の変化に合わせてサスペンション設定を自動調節することで、究極の運動性能と快適性を実現する。そのシステムは、油圧ポンプで一定の圧力を確保し、全部で13個ある加速度センサーからの情報をもとにバルブで4輪それぞれにストロークに油圧を振り分けて姿勢をコントロールする。



SLは伝統的にシートの後ろにスペースがあり、実用的。便利で○。Fタイプ・コンバーチブルは、ピュアスポーツのコンセプトのため、トランク容量も少なく、実用性は×。

渡辺 でも、意外と日本車は多様化できてないですね。

清水 モノカルチャーだからね。インテグラのタイプRとインプレッサとGTRと、せいぜいNSX、みたいな。

渡辺 サーキット・ラグジュアリーの究極にあるクルマが、458と650。

清水 向こうが458だろうな。

渡辺 カリフォルニアはGTのワクですよね。ラグジュアリー／GT。

清水 フェラーリ、マクラーレンの世界はこの枠「第4象限」でしょ。

渡辺 911ターボは？

清水 911カレラよりもラグジュアリーでGT寄りだね。コンチネンタルGTとカレラの真ん中ぐらいのところ。

渡辺 真逆の位置にGT3って感じ？

清水 そうだね。GT3はタキシードじゃ乗れないから。

渡辺 GT R級のレベルがありながらも少しラグジュアリー。

渡辺 ランボルギーニも入りたいです。

渡辺 ラグジュアリー色はランボのほうが強いかも。458にはスペチアレが加わったから、458のほうがちょっと上かも。

清水 カジュアルの解釈をどうするかですね。カジュアルじゃない。

清水 タキシードで乗れるか、レーシ



The JUDGE

ングスツで乗るか、で分けているから、Gパン+Tシャツで乗れるってことだろうね。ここ「第2象限」がないね。

渡辺 ここ「第2象限」は、さっくりBMWですかね。6はラグジュアリーに入るだろうから、4と3。

清水 アウディはどこにもいない。

渡辺 アウディは微妙ですね。

清水 ラグジュアリー枠に入りたいんだけどなりきれない。サーキット枠に入りたんだけどなりきれない。

渡辺 このへんにマセラティが入ってきませんか？

清水 911ターボよりもタキシードが似合うから、911よりも右だね。

渡辺 コンチネンタルの下あたりですかね。

清水 孤高な感じがするし。群れの中にいない。

渡辺 アストンもコンチと同じ。

清水 孤高だね。

渡辺 V12ヴァンテージだとこのへん。ヴァンキッシュだここに。

清水 で、今回の2台は？

清水 SLは911よりラグジュアリー、サーキットは無理。

渡辺 ヴァンキッシュよりもさらにGT寄り。コンチよりはカジュアルめ。

清水 では、Fタイプは？

渡辺 911よりはサーキット寄り。

清水 素のカレラよりはサーキット速いと思うよ、Fは。で、911よりもジャガーのほうがラグジュアリーかな。

渡辺 はずしの美学ですね。

清水 Fタイプはクーペでもコンバーチブルでも同じですか？

清水 クーペはもつとサーキット寄り。

渡辺 ステアリングの応答の角度とか違いましたね。それでいて、乗り心地はむしろクーペのほうがいい。



FタイプはAピラーもアルミ素材のために根元が太く、視界が悪くて×。SLはアルミ、カーボン、スチールを使い分けるボディ構造をとり、Aピラーはスチール素材のため、必要以上に太くなく、視界は良好で○。



清水 Fクーペは素のカレラよりサーキットはいいかも。

渡辺 Fのオープンには、911カレラとオープン。

清水 オープンカーはみんな、もうこのセグメントに入ってくるね。サーキットの逆側。あとはブランドで、どのくらいラグジュアリー度があるか。

渡辺 この表で見ると、Fはわりとカリフォルニアに近い。

清水 こうやって表にしてみると、よくわかりますね。

清水 この表は袋とじにしとけばいい。本屋で立ち読みできないように。(笑)

渡辺 カリフォルニアを買えない人はFのオープンを買えばいい、ってことです。レクサスのIS FとRC Fは、ラグジュアルで気持ちサーキット寄りですかね、他のDセグに比べたら。さらにサーキット寄りになるとM3。

清水 M3、M4は911GT3よりカジュアルかもよ、内装を見たら。BMW、アウディはこの線「Y軸」縦軸を越えられない。メルセデスは越えるモデルもあるけど。

徳さん

日本を代表するクルマの第一人者の評論家である、徳大寺有恒(とくだいじありつね)氏ののこと。1939年、東京生まれ。大学卒業後、トヨタ自動車のワークスチームの専属レーシングドライバーを経て、自動車評論家に転身。1976年に「間違いだらけのクルマ選び」良いクルマを買うための57章全車種徹底批評(童思社)を出版してブレイク。英国風のダンディズムを標榜し、クルマの乗り方から、男の生き方、経済批評まで間口を広げている。

PAG(ピーエージー)

2000年6月から2009年4月まで存在した、日本国内でフォード・モーター系列のインポーター、プレミアム・オートモティブ・グループのこと。全盛期の取り扱いブランドは、フォード、ボルボ、ランドローバー、ジャガー、アストンマーティンの5つ。各ブランドのカラーを維持したまま効率の良いビジネスを行うために、営業・マーケティングは各ブランドで独立して行い、輸入権・国内流通整備・部品供給・人事・経理などのバックオフィス部門をPAGとして集約した。フォード・モーターがプレミアム・オートモティブ・グループに属する企業を売却したことにより、最終的には取り扱いブランドがボルボ・カーズ・ジャパン株式会社(2013年4月からは、ボルボ・カー・ジャパン株式会社に変更した)。

ど。だからドイツ車はここ「第2象限」に入っちゃいますね。

渡辺 たしかに、AMGとボルシェ以外は軒並み、日独はここに入っちゃう。

清水 実際、ユーザーもBMWに2000万円払うかって。

——コルベツトはどこに？

清水 カジュアルでGT、サーキットに行ける、M4より速い。

渡辺 Fタイプは、ボクスター&ケイマンの対抗馬とされていたコンセプトと、ずいぶんかけ離れちゃいましたね。清水 性能面で見るとガチなんだよ



いの値段で、バッテリーとモーターなしで、ミッドシップのリアルスポーツを作る、カレラGTの後継を造るって。——ピュアスポーツっていうと、SLですか？ Fタイプですか？

清水 何がピュアなのかっていうのは、さっきのスポーツカーの定義に戻っちゃうけど。一般的に「ピュア」っていうと、スピードだけを求めるとか、ドライビングプレジャーだけを求めるとか、いろんな機能があるうちのひとつに特化する、一芸に秀でていることがピュアだっていうこと。だから、乗り心地捨ててまでパワーを重視したGT Rもピュア。GT3もピュアだね。

——SLとFコンバーチブルには、車両価格で700万円の差がありますか？

清水 ハイテクメカニズムの差。SLは油圧フルアクティブサスのABCだから、それだけで軽く200万円位かかっている。渡辺 ブランドワイも乗ってるんでしょね。でも、SL63 AMGで2000万円という値付けをしたとしても、それで納得するお客さんがいるでしょうから。「あの人、2000万のベンツに乗ってる」って評価する人もいます。そういうコンセンサスは、メルセデスの看板があれば成り立つちゃいます。

——ジャガーでは無理？

渡辺 ジャガーでは難しいでしょうね。ジャガーで2000万とかいったら、

難しい。だから彼らは、このセグメントに出ようとしたとき、ピュアスポーツ的な発想でクルマを造って、911とケイマンの間の層を狙うっていうコンセプトを打ち立てた。

清水 PAG注①になったときに、ジャガーの上にアストンが来ちゃったから、ジャガーはアストンとフォードの真ん中くらいのイメージになっちゃって、しかもモンディオベースでFFのXタイプを造っちゃったもんだから。もともとジャガーって、日本では1980年代の新聞広告に「年収3000万円以下の人は来るな！」って謳ってたからね。PAGのグループに入った途端にジャガーのブランドの立ち位置がおかしくなった。今はグループから外れたから、のびのびとやってみようね。

清水 同じV8エンジンで、アルミボディで、2シーターで、似たようなところにいくんだらうけど、AMGのブランド分、こだわって造ったり、メルセデスのハイテク技術を使ったりして、700万円も値段が違う。それをどう

評価するってところなんだけど。

——ご自身で買うとしたらSL？

清水 買うわけじゃないじゃん、700万の差だよ。オレはAMGにそんなに価値を感じてないもん。そう考えると、Fタイプはリーズナブルだね。

渡辺 Fがリーズナブルだから、SLが高く見えちゃうっていうことはありますね。

清水 SL買うんだったら、550か350。2.0のエンジンがあったら、それでもいい。XJに2.0エンジンがあるくらいだから。

——Fのクーペがまもなく日本上陸しますけど、迷わず、オープン買ってますか？

渡辺 うーん。それは難しい。クーペが出て初めて、Fタイプっていうクルマの全容がわかったっていうことになるでしょうから。

清水 同じFファミリーなんだけど、ボクスターとケイマンみたいに違う車種と思っておけばいいと思うね。オープンが欲しい人は屋根開きを買えばいい。



い。クーペがいい人はクーペを買えばいい。そこで迷うことはない！

——日本人で、オープンカーにあまり馴染みがないじゃないですか？

清水 だから、迷うんだよ。うちは、スマートとMINIを買ったときは、迷わず最初からオープンを選んだけど。

——でも、都内でオープンにする機会ってあんまりないのでは？

清水 スポーツカーっていうのは究極の自己満足の世界だから。1年のうち何回開けるの？ っていうけど、たぶん100回乗る中で1回か2回。でもその瞬間はものすごく幸せを感じる。髪の毛で風を感じる瞬間。Wind in the hair. っていうんだけど。渡辺 その濃密な欲びに、限りなく日常性を加味しようっていうのが、SLの考え方。

清水 ヴァリオールーフだから1台で2役を演じられる。ルーフトップの濃淡も変えられるから、2.5役くらいかな。でもオレは、それは潔くないと思う。

渡辺 あの形態を採って、二兎を追う者は一兎をも得ず状態になっているクルマも多いんだけど、SLはそれなりにまとまっている。SLは何にでも化けてくれるっていう気がしますね。2人しか乗れないこと以外は、日常使いでの不都合はないですから。

清水 SLって、人生のひとつの成功

Fタイプは、アドレナリンバドバで肉食系でないと乗るのは無理だね

清水和夫



清水 それが、960。918のバッテリーとモーターを取り外したモデル。959の次のコードナンバーを付けるって社長が言っちゃった。918の半分くら

ね。でも、もともとボルシェは「ピートル・デラックス」だったからね。徳さん注②が言ってたけど。(笑)

渡辺 そう考えると、911の株がずい分上がったってことですね。

清水 991になって、ホイールベースが延びて、クーペっぽくなって。2000万円くらいの客をとれるようになった。昔は1000万円だったけど。

渡辺 さらに、右上「IIスーパースポーツ部門」も狙っているわけですね。

SLは、まさに金持ち喧嘩せず！
最後に出てくるリーサルウェポン。

渡辺敏史

の証。Eクラス、Sクラスと乗り継いで、仕事をリタイアして退職金もらって、SLにいくかポルシェにいくか、あるいはFタイプにいくか。2シーターって、そういう世界だね。

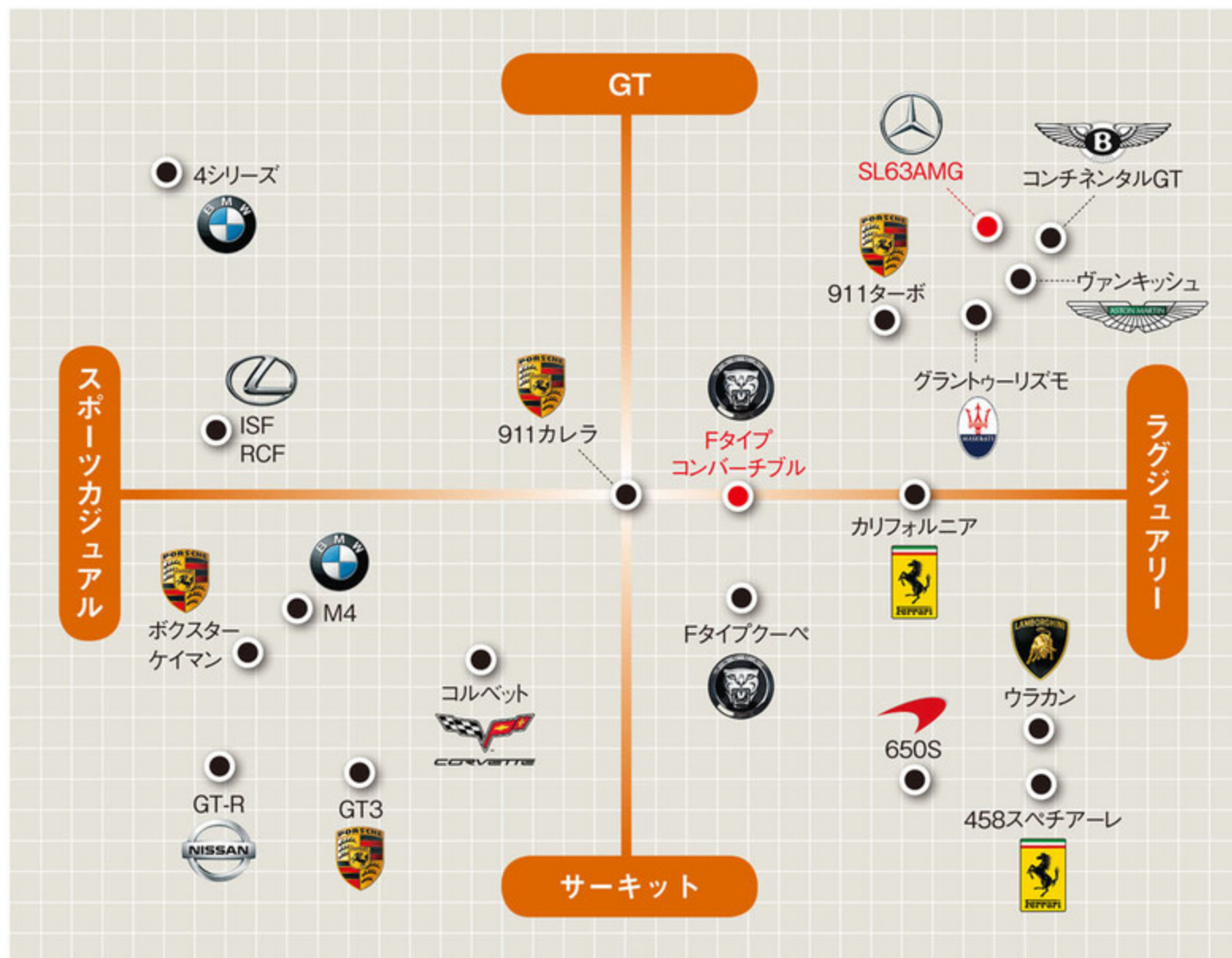
渡辺 いずれにせよ、SLの開口の広さはすごいものがある。

清水 だから、SLはスポーツカーに乗るときのエントリーカーとしてオススメなんだよ。値段が高いけどね。そ

して、SLでスポーツカーに目覚めた人が、もっと深いところへ行きたくなったときに、ジャガーへいこうとかポルシェへいこうとか、フェラーリとか、いろんなものが出てくる。

渡辺 多用途性とステイタス性、そういう意味でいうと、SLはオープンカーの王様ですね。

清水 入り口であり、到達点である。渡辺 60歳、70歳になったときに、S



対談をしながら、清水・渡辺両氏が作った「スポーツカーのカテゴリー分け分布図」。上にいけばいくほどGTカーとしての要素が強くなり、下にいけばいくほどサーキット志向の強いクルマとなる。また、右側はラグジュアリー度(タキシードが似合う)が強く、左側はスポーツ・カジュアル度(ジーンズ+Tシャツで乗るのが似合う)が強い。



SLを買えば、おおむね後悔はない。
清水 人生の最後に何に乗るの？と
考えたときに、GT3じゃないでしょ。
渡辺 それに比べると、Fタイプはまだ
まだ前のめりな感じですね。
清水 まだ、一発いくよって感じ。
渡辺 そう感じさせるのは、ジャガー
はFタイプをスポーツカーとして造っ
たからだと思うんですね。
清水 前立腺ガンになって男性の機能
がダメになってもSLにはいけるけど、



The JUDGE

ジャガーやポルシェにはまだ現役！
って人じゃないといけない。アドレナ
リン、ドバドバで、肉食じゃないとね。
—— 逆に、そういう元氣一杯な人でも、SLにはいける。
清水 メルセデスが巧いのは、スポー
ツカーに対して、実用性と非日常性の
部分で皆が迷うから、どっちでもOK
なように造ってることだね。スポー
ツカー初心者にはそれでいいんだけど、
ベテランだったら、迷うな！って言い
たい。おまえは何をしたいのか？って。
渡辺 自分の好きなスポーツカーを迷
うことなく選びなさいと。
—— 結論としてはどうですか？
清水 オレは、F買って、Cクラスで
も買っとけ、って感じ。AMGを買う
人は、AMGが好きで、そこに価値を
見いだせればいいんだろ。オレ
は見いだせないから。
渡辺 「SLは金持ち喧嘩せず」ってい
う言葉がピッタリ。最後に出てくるリ
ーサルウェポンなんだと。
—— なんだかんだ言っても、SLは
「チーン！」じゃないんですね！

SPECIFICATIONS

モデル名	ジャガーFタイプV8 S コンバーチブル	メルセデス・ベンツ SL63 AMG
■ボディスペック		
全長(mm)	4470	4645
全幅(mm)	1925	1875
全高(mm)	1310	1300
ホイールベース(mm)	2620	2585
トレッド(mm)	Ⓔ1600 Ⓕ1650	Ⓔ1620 Ⓕ1605
車両重量(kg)	1810	1880
■パワートレイン		
エンジンタイプ	V型8気筒DOHC+スーパーチャージャー	V型8気筒DOHC+ターボチャージャー
総排気量(cc)	4999	5461
ボア×ストローク(mm)	92.5×93.0	98.0×90.5
圧縮比	9.5	10.0
最高出力	364kW(495ps)/6500rpm	395kW(537ps)/5250~5750rpm
最大トルク	625Nm(63.7kgm)/2500rpm	800Nm(81.6kgm)/2000~4500rpm
■トランスミッション		
タイプ	8速AT	7速AT

※試乗車はAMGパフォーマンスパッケージ装着車のため、415kW(564ps)/900Nm(91.8kgm)のパワーで195万円高。

モデル名	ジャガーFタイプV8 S コンバーチブル	メルセデス・ベンツ SL63 AMG
■シャーシ		
駆動方式	FR	←
ステアリング形式	電動パワーアシスト付きラック&ピニオン	←
サスペンション フロント	ダブルウィッシュボーン	マルチリンク式
リア	ダブルウィッシュボーン	マルチリンク式
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク	←
リア	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)	255/35ZR20(9.0J)	255/35R19(9.0J)
リア(リム径)	295/30ZR20(10.5J)	285/30R19(10.0J)
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	300	250(リミッター介入)
0→100km/h加速(秒)	4.3	4.2
■環境性能		
燃料消費率(km/ℓ・JC08モード)	8.8	9.0
CO ₂ 排出量(g/km・NEDC複合)	—	—
■車両本体価格(万円)	1286	1980

Coming
Soon
DRIVING
IMPRESSION

01

PHOTO●アウディ ジャパン

桂 伸一

Shinichi Katsura

ス

ペック上、アウディA1に2
31ps / 370Nmを発生する

4気筒2ℓ直噴ターボTFSIを搭載
するとS1が完成する。しかしそ
れだけで新スーパースポーツ誕生と
いうほど話は単純ではなかった。

パワーはともかく（いや、このコ
ンパクトボディにFWDではすでに
限界だろうが）、370Nmのトルクを
確実に路面に伝えるにはクワトロ4
WDが必要で、そのためにあらゆる
部分を造り直すことになる。真相を
開発責任者に問うと「このコンパ
クトなシャーシ・ディメンションにパ
ワフルなエンジンを搭載すると、我々
がクワトロとして考える操縦性や安

血統はフリークワトロ。

まるで

小型爆弾。

アウディのラインアップで高性能スポーツを意味する「S」に、
もつともコンパクトなモデルとなるS1が加わった。
4mに満たないボディにパワフルな2ℓTFSIを押し込んだ、
ホットハッチの覇権を狙うニューモデルをレポートする。



Audi S1 2.0 TFSI quattro

定性を確保するには前後のサスペンションと燃料タンクの搭載位置、ブレーキを造り直す必要があったのです」と、予想通りのコメント。

時代は環境性能を求め、燃費とCO₂排出量を鑑みつつ次世代パワートレイン技術開発を綿々と続けながら、アウトバーンを持つドイツ勢は走る／曲がる／止まるの3要素も疎かにしない。スポーツ系とはいえ環境性に対応しながら231ps／370NmのスポーツユニットをしれっとVWポロ[®]のサイズに搭載し、走りに特化した個性を展開するVW／アウディグループ[®]の底力に称賛となぜか嫉妬を覚えた。

S1は、ダウンサイジングには逆行する4気筒2ℓ直噴ターボと、FWDベースIIハルデックス（ボルグワナー）によるクワトロ4WDを組み合わせたリトルモンスターだ。

0→100km／h加速5・8秒、最高速250km／hと走行性能を極めて高い次元まで引き上げておきながら、燃費は欧州の計測値で100km走行に7ℓの燃料消費。CO₂排出量は1kmあたり162gに抑えたところが、最新の環境性能に进化したスポーツカーなのである。

S1に試乗するためスウェーデン中部の冬期スポーツの街、エステルスンドに向かう。到着した日の夕方こそ吹雪いたが、翌日は快晴。それはここ数週間続いている状況で、アスファルト路面と一部残った雪上を見つけては国道を外れて雪と戯れた。

サスペンションは、リヤを4リンクに変更した。それは強い駆動トルクが入力されることに対して、4リンクのロワ側が加速と制動の前後方向に効き、3つのウィッシュブーンが横方向の入力に対してガンとして踏ん張る。変化する路面に対し常に垂直にタイヤを接地させてくれる。

それはフロントも同様。ロワアー

Coming Soon
DRIVING IMPRESSION

01



「やんちゃなキャラクターながら、高級車の要素も合わせ持つ」

桂 伸一

ムの取り付け位置を25mm下げて大径ホイールの装着を可能とし、ピボットベアリングを使い旋回中のフロントタイヤを路面に対して常に正しい角度で接地させる、と解釈した。

基本FWDの走りは、滑ったと同時にリアのクラッチをミートして駆動する。最新のハルデックス5は、ユニットの軽量化と伝達レスポンスを高めた。滑ったと感じるより先に駆動力で押し出されるのはその効果か。

フロントはステア操作に対してクイック、なのだが重要なのは応答性ではなく、旋回中の前輪の接地性の高さ。常に一定のグリップ力が得られる点がいい。舵角に応じてノーズが入り、追従するリヤがこれまた強力な横Gを立ち上げ路面を掴んで離さない。グリップを失えばクワトロが駆動力という別な力で姿勢を立て直してしまう。

本来雪上だったはずの特設リンクは、雪がシャーベット状に残るだけ。ESPをオフにして敢えて無謀にパワーを加えて限界を越えると、アンダーた姿勢が前方からヒモで引つ張られるかのように立ち直る素直さに驚く。

冒頭の開発責任者が「どうでした？」と印象を聞きに来る。唯一気になったのは200km/hの高速直進でウエービングが起きること。ウインタータイヤの仕様だろうと自答するが、氏も頷く。その域で操舵感が軽過ぎないか？と言うと「そこは我々も自覚していて、現在重い仕様もテスト中。答えは量産型で。サスペンションは？ もう少し硬くとか？」。少なくとも日本に関してその必要はないと答える。250km/hが現実の世界ではまだ悩む要素があるのかと逆に興味が沸く。

4本のテールパイプからのサウンドは、フラップの開閉により走行モードに応じ静粛と豪快を切り替える。サウンドアクチュエーターなる装置が室内にエンジン音と排気音をミックスして整えて伝えるなど、遂にこのクラスにまでその技術が波及していることに驚く。やんちゃなりトルジャイアントなキャラクターながら、高級車の要素を合わせ持つのもつと素の良さが攻めていい。

最後に重要なお知らせを。S1のトランスミッションは6速MTのみと深く、231ps/370Nmをクラッチ操作と手漕ぎシフトで操る醍醐味、そしてパフォーマンスでライバルに差を付けるクワトロ搭載が光る。



デュアルインジェクション(直噴&マニホールドインジェクション)を採用する2.0直列4気筒ターボのTFSIを搭載。シリンダーヘッド一体型のエキマニによるサーマルマネージメントを行うなどの最適化により、231ps/370Nmのパワースペックを発揮する。



トランスミッションは6速MTのみの設定。6速めがロングレシオとなる高効率タイプで省燃費性能に貢献している。視認性に優れたSモデル専用のダークグレーカラーの2眼アナログメーターは、左が回転計、右が速度計のオーソドックスな構成。



「オンロード用4WDとして 並ぶものがない完成度を誇る」

大谷達也

Tatsuya Otani

どんな些細なことでも手を抜かないクルマ造りで定評のある

アウディ。今回デビューしたS1にしても、A1のハイパフォーマンズ版なのだから「大きなエンジンを積んで足まわりを適当に固めたら、ハイできあがり」でもおかしくないのに、既存のコンポーネッツを組み合わせたながらもそれぞれに最適チューニングを施して1台のクルマにまとめ上げている。おかげで、スペックから想像される姿とは裏腹の、完成度の高い洗練されたスポーティモデルができあがった。そのハイライト



を、これから順に説明していこう。

まずはその心臓部から。231psを生み出す4気筒2ℓガソリンターボエンジンは、直接燃料噴射（直噴）にポート噴射も加えたデュアルインジェクション方式とされた。これは両方式のメリットを活かすことで、パワーと燃費を高次元で両立することを目指したもの。たとえば、フルスロットル時は素早い燃料供給が得意で、しかも燃焼室内の気化熱を奪うことで充填効率の改善を図れる直噴が活躍。いっぽう、低いエンジン回転域でも十分な霧化を行いやすいポート噴射はバーシカルスロットル時に本領を発揮する。

この結果、単に最高出力が大きいだけでなく、全域で力強く、スムーズでレスポンスのいいエンジンに仕上がった。しかも、ヨーロッパ式のモード燃費で14・1ℓ/14・3km/ℓという省燃費性も同時に実現した。

足まわりで注目されるのは、スタンダードなA1ではトーションビーム式となるリヤサスペンションが、一気に4リンク式に格上げされたことだろう。さらにリヤサスペンションは、リヤアクスルにトルクを伝達する油圧多板式クラッチ（最新）のハルデックス5を採用（リヤデフとともに、

いかにも剛性の高そうなサブフレームに抱きかかえられるようにして取り付けられている。しかも、ハルデックスとリヤデフはアルミ・ダイキャストで一体化

Audi S1 2.0 TFSI quattro

されて、惚れ惚れするほど美しい。これらが、いつでも4輪に最適なトルク分配を行うクワトロの主要コンポーネッツであることはいうまでもないが、アウディはただハルデックスからパーツを購入するだけでなく、北極圏で毎年テストを実施し、改善の余地が見つかれば発売済みのモデルでも直ちに改良を行うという。こうした不断の努力が、オンロード用4WDとして並ぶものがない完成度をもたらしているのだ。実際、S1はBセグメントのコンパクトボディに231psという高出力エンジン

の組み合わせながら、スノーロードでも実に扱いやすい。

同じく足まわりでは、ゴカートのなハンドリングを狙ってフロントサスペンションのロワアームの取り付け位置をスタンダードなA1よりも25mm下げたほか、ダンパーに2段階の可変減衰力タイプを採用、乗り心地と操安性の両立を図っている。

ユニークなのは、フロントウインドウを振動させることで電子的に合成了たエンジン音を聞かせるサウンドジェネレーターを装備している点で、これはドライブセレクトでダイナミック・モードを選択すると作動、ドライバーの気分を高揚させるのに役立つシステムとなっている。



SPECIFICATIONS アウディS1 2.0 TFSIクワトロ

■ボディサイズ:全長3975×全幅1740×全高1417mm ホールベース:2469mm トレッド:①1474 ②1452mm ■車両重量:1315kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+インタークーラー付きターボ ボア×ストローク:82.5×92.8mm 圧縮比:9.3 総排気量:1984cc 最高出力:170kW(231ps)/6000rpm 最大トルク:370Nm(37.7kgm)/1600~3000rpm ■トランスミッション:6速MT ■駆動方式:4WD ■サスペンション形式:①マクファーソンストラット ②4リンク ■ブレーキ:①ベンチレーテッドディスク ②ディスク ■タイヤサイズ(リム幅):①&②215/40R17(7.5J) ■パフォーマンス 最高速度:250km/h 0→100km/h加速:5.8秒 ■環境性能(EU複合モード) CO₂排出量:162g/km 燃料消費率:7.0ℓ/100km

ボ

ルボの限定車……といった蘇
るの、レースで大活躍した
850時代のイエローの限定車T5
Rだ。ブラックの用意もあったが、
プレミアが付いたのはイエローだっ
た。90年代終盤のワゴンブームの火
付け役であると同時に、BTCC（英
国ツーリングカー選手権）に参戦し
たことで、知る人ぞ知る「空飛ぶレ
ンガ」の異名を広く浸透させ、ボル
ボのスポーツ性の高さをアピールす
るに十分な宣伝効果を生んだ。

2015年モデルのS60/V60 T
6 AWDをベースに、現代のボルボ
のモータースポーツのパートナーで
あるポールスター社と手を結び、実
に久しぶりのチューンドコンプリ
トカーを送り出した。それがS60/
V60ポールスターである。エアロパ
ーツに身を纏った出で立ちと、20イ
ンチというセダンとしては超大径ホ
ールがボディと面イチの絶妙なバ
ランスに納めてられて、スタイリッ
シュだ。

レーシング魂バリバリのポールス
ターの開発陣は「すべてはバランス」
だと言った。より大容量のタービン
とインタークーラーを装備して、最
大1・2barのブースト圧をかけ
たピークパワーが350ps、トルク
は500Nmを発揮する。が、ライバ
ルに対しては低い数値だ。しかし開
発陣によれば、重要なのはパワーよ
りも広いトルクバンドだと言っ

それを聞いた時、「ああ、このヒト

たちはクルマをどうすれば速く走ら
せられるかを理解している本当のプ
ロ集団だな」と思った。レースでも、
パワーよりも重要なのは常用できる
トルクだ。ロードカーである以上、
ゴー&ストップから渋滞走行、一変
して中々高速への加速減速。それは最
大トルクの500Nmを3000~4
750rpmで維持して、AWDが
余すことなく路面に伝達できる駆動
力と操縦性を扱いやすく提供するこ
とに他ならない。

開発陣が自分たちの欲しいと思っ
たクルマを造り上げた。だから、その
高い要求値とそれに応えた仕上がり
になっていることは走り始めてすぐ

に実感できた。

快晴のスウェーデンのカントリー
ロードはいたる所にジャンピングス
ポットがあり、逆カントのコーナー
やブラインドから突然対向車が現れ、
緊急回避動作を行う必要に迫られる。
そこで確かな操縦特性を垣間見ると、
早くも物欲モードがONになってし

まった。

メルセデスAMG、BMW M、ア
ウディRS等の猛者相手に戦えるボ
ルボとなると、Rデザインでは弱い。
しかしポールスターなら互角に勝負
可能な、久しぶりのスポーツボルボ
であることを確信した。

エンジンを始動した瞬間のひと味
えは、ハイパフォーマンスモデルの
お約束。ポールスターの完全 balan
スの3.0直6ターボサウンドは、滑
らかで整った心地いい唸り。オール
ステンレス製エキゾーストは、可変
バルブを内蔵しており、Dレンジで
は回転数に応じて開閉し、Sレンジ
は常にオープンだが、音質音量とも
適度と感じた。

1000Nmに耐えるというトラン
スミッションは6速AT。Dレンジは

モータースポーツ 17年間の結晶。

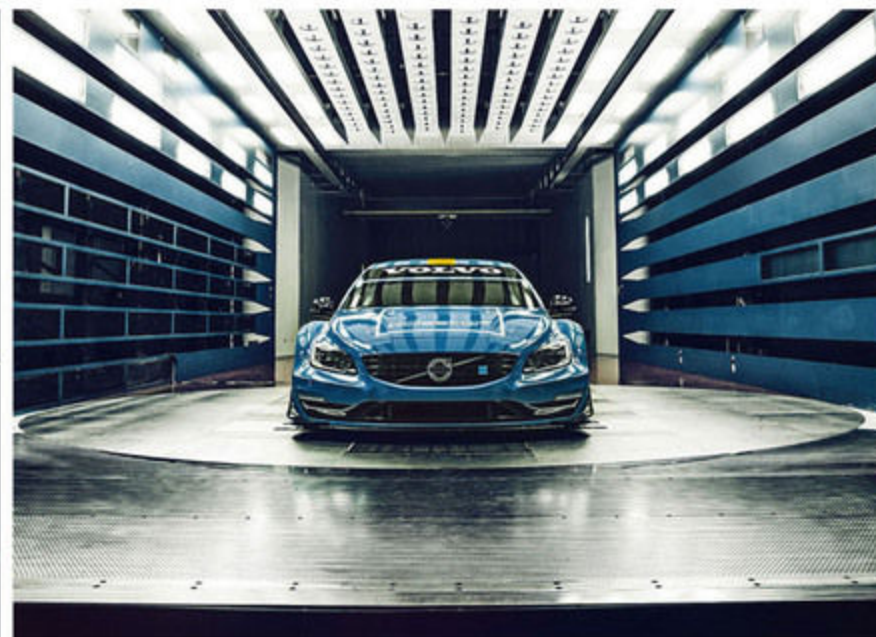
ボルボのオフィシャル・レース・パートナーである、
ポールスター社が手がけた初の量産モデルが完成した。
世界限定750台、日本へは90台が今年秋に上陸する。
レーシングドライバ―桂伸一がスウェーデンで試乗した。



S60/V60 T6 AWD R-DESIGNをベースにしながらも、ドライバーのサポートとコントロール性向上のための専用素材&アイテムを採用するインテリア。

VOLVO S60/V60 Polestar

ポールスター社は、1996年の設立以来、ボルボ850、S40、S60、C30などで、BTCC、WTCCなどのレースに参戦してきた、ボルボの公式レースパートナー。ポールスター社がボルボの市販コンプリートカーを手がけたのは初めて。



トルコンらしくシームレス変速。Sレンジは敢えて変速感を伝える。ロインチコントロールはECSオフで。AWDの駆動配分がリヤ寄りに変わるなか、ドライでは何も起こらず猛ダッシュの繰り返しだった。空転により0対100もその逆もあり得る。ポールスターの真骨頂はそのハンドリングにある。1996年以来深い関係が続くオーリンズがポールスター用に開発したダブルバルブのシヨックアブソーバーは、レース用の精度と品質を持つ。Rデザインから80%高められたバネレートと聞くとガチガチを想像するが、まったくそうは感じさせず、ストロークを滑らかに減衰して姿勢を常にフラットに保つ設定とされている。

横幅245mm、縦にも接地面積を増やした20インチタイヤによるグリップ力の高さは頼もしいの一語。

起伏の変化が激しいカントリーロードを、まさに路面を舐めるようにグリップして、コーナートレースは単純にアールに合わせてステア操作する単純作業ですむ。時にジャンプ



SPECIFICATIONS

ボルボ V60ポールスター (S60ポールスター)

■ボディサイズ:全長4635×全幅1865×全高1480mm ホールベース:2775mm トレッド:①1580 ②1575mm ■エンジン:直列6気筒DOHC+ターボチャージャー ボア×ストローク:82.0×93.2mm 総排気量:2953cc 最高出力:258kW(350ps)/5250rpm 最大トルク:500Nm(51.0kgm)/3000~4750rpm ■トランスミッション:6速AT ■駆動方式:4WD ■サスペンション形式:①マクファersonストラット ②マルチリンク ■ブレーキ(ディスク径):①ベンチレーテッドディスク(φ371mm) ②ベンチレーテッドディスク(φ302mm) ■タイヤサイズ:①&②245/35R20 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:4.9秒 ■車両本体価格:819(799)万円



を経験しながら、走り慣れた道を先導するスタッフは、我々が追従するからペースを上げ、連続するコーナーを時にグリーンにタイヤを落とすほどギリギリまで攻めるが、そこまで攻めてみようという気にさせるほど、ステアリング操作はミリ単位の正確さを持っている。

村や住宅地では歩く速度に急減速。抜けるとフル加速の繰り返し。ハイスピードでも軽い踏力で巻き付くように急制動するブレーキが頼もしい。

V60/S60ポールスターは、ボルボのスポーツ性と高品位な乗り味を再認識させるに十分な、本物の輝きと存在感を示してくれた。

3.0L直列6気筒ターボのT6エンジンに、新しいツインスクロールターボとインタークーラーを採用し、350ps/500Nmに性能を高めた。φ2.5インチのステンレス製専用エキゾーストシステムが採用され、ハルデックス製AWDシステムもより積極的に後輪への駆動力配分を行うポールスター専用チューニングが施される。インテリアも、専用のステアリングホイールやシート素材を採用する。



「S」の称号は健在！ ひとたび踏み込めば豹変する

MINI Cooper S

3 代目に進化したMINIが本邦上陸を果たした。

「また変わったの？」と思う人もいるだろうが、フルモデルチェンジの定石である7年がちゃんと経過しているし、最近の自動車世界の潮流はとも早く流れているので、MINIのエンジンアは早く新しいモデルをリリースしたかったのではないかなと思う。

3代目の第一弾は、136ps/230Nm（オーバースト時）を生ずる1.5ℓ3気筒ターボのクーパーと、192ps/300Nm（オーバースト時）を発揮する2ℓ4気筒ターボのクーパーSで、じきにやって来るベーシックなONEは1.2ℓの3気筒ターボが搭載される。

今回はクーパーSに試乗することができたのでその印象を報告しよう。

3代目MINIの最も目新しいポイントと思われるのは、ついに大きなセンターメーター内に純正のナビゲーションシステムが組み込まれたことだろう。2代目までは内外装ともに徹底的に凝った作りをしていながら、ナビの話になると「自分のアイフォンでも使って」という対応は何とも腑に落ちないものだったので、これは歓迎だ。

シャシー面における最大の進化は、足まわりにダイナミックダンパー・コントロールと呼ばれる可変ダンパーが付いたこと。といってもこの電子制御式ダンパーはオプション装備なのだが、その効能を考えると7・7万円という価格設定は安すぎると思えるほどだ。

192psを発揮するクーパーSのエンジンだが、その加速は正直それほど刺激的なものではない。アイドリングの少し上から4600rpmまで最大トルクがフラットに続くこのターボ・ユニットは、簡単にリットター100psを突破できそうだが、



とりあえず最初はエコに振っておいただということなのだろうか。ギャボックスは基本的に2代目と同じ6速のATとMTなので特に突出した存在感はない。

可変ダンパーを得たアシは、シフトレバーの根元にあるスイッチで3つのモードから選択することができる。真ん中が「MID」、右が「GREEN」、左が「SPORT」となっている。「SPORT」ではダンパーが引き締まり、それ以外のモードでは柔らかめにセットされる。「MID」で走った場合、これまでのクーパーSを支配していたガチガチの硬さから開放され、プレミアム・ハッチに相応しい乗り心地が得られたし、「SPORT」では電子制御のステアリングも含めて完成度の高いゴーカイトフィールが味わえるようになっていた。

クーパーSが抱えていた2大問題はナビとアシの硬さだったので、3代目は大きく進歩したと言い切っていられる。

SPECIFICATIONS MINI クーパーS (MT)

■ボディサイズ:全長3860×全幅1725×全高1430mm ホイールベース:2495mm トレッド:①&②1485mm ■車両重量:1270(1240)kg
■エンジン:直列4気筒DOHCターボチャージャー ポア×ストローク:82.0×94.6mm 総排気量:1998cc 最高出力:141kW(192ps)/5000rpm 最大トルク:280[300]Nm(28.5[30.6]kgm)/1250~4600rpm
■トランスミッション:6速AT(6速MT) ■駆動方式:FF ■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ベンチレーテッドディスク ②ディスク ■タイヤサイズ:①&②195/55R16 ■燃料消費率(JC08モード):17.6(15.8)km/ℓ ■車両本体価格:332(318)万円
※[]内はオーバースト時



1.円形のデザインエレメントやトグルスイッチといったMINIのデザインアイコンが引き継がれたインテリア。従来のセンターメーターは8.8インチディスプレイとされ、ナビを装備できる。2.センターディスプレイを使うためのコントローラーがシフト根元に用意される。3.インテリアカラーは基本的にはブラックで、クーパーSにはスポーツシートが標準となる(レザーシートはオプション)。スリースポークレザーステアリングホイールは標準。4.16インチが標準だが、これはオプションのデンタクルスポークの17インチホイール。5.可変制御システム、直噴ターボを組み合わせた新エンジン。





新シャシー&エンジンを得て さらに熟成度が深まった

Landrover Discovery

初 期のディスカバリーには、「高級なレンジローバーに対するベーシックモデル」という確かな居場所があった。だが、2004年に3代目が導入されると状況が一変した。独自のラダーフレーム構造や3列シート7人乗りという個性も、いまひとつプレミアム路線に乗り切れず、さらにハンパな見た目と、ポンド高をそのまま反映した高価格の前ではウケが悪かった。精彩を欠いていたと言ってもいい。

そして、ディスカバリー3に上質な化粧直しを施した4が2009年にデビューしたが、こちらもリーマンショックによる落ち込みと「みんながダウンサイジングに移行する」というタイミングで、まだ5のV8を搭載していたこともあって芳しくなかった。

そんなディスカバリー4の2014年モデルは、まず車名から4の字が取れた。ボンネット先端のLAND ROVERのロゴも、DISCOVERYに変わった。フロントマスク周りやテールランプも変更され、当然LEDの使い方がよりぎらびやかなものになっている。

なかでも最大のトピックは、パワートレインが自然吸気5.0のV型8気筒+6速ATの組み合わせから、3.0のV型6気筒スーパーチャージド+8速ATへと変更されたことである。

細かな部分だが、オフロード走行で使用するハイ/ロー切り替えの副変速機がオプション扱いになり、よりオンロード走行に特化していることも忘れてはいけない。

新型V型6気筒+スーパーチャージドの340psというパワーはV型8気筒エンジン比で35psほど低く、45・9kgというトルクも約6kg減なのだが、トルクの山が非常にフラットな印象で、スロットルを強く踏み込んでも、あまり大きく姿勢変化しないままスピードがグングンと増していく。

このしつとりとした上質な挙動には、精度が高まったエアサスも貢献しているに違いない。普通のペースで運転している限りは変速の気配を全く感じさせない8速ATも、ディスカバリーというクルマの性格に合っていると思う。

3列シートを与えられた室内の使い勝手はもとより優れていたもので、今回効率の良いパワートレインを得たことにより、飛躍的に完成度が高まった印象である。

つい先ごろ、新しいディスカバリーのコンセプトが公開されたが、こちらはまさにイヴォークとレンジローバーに挟まれたプレミアム路線という出で立ちだった。世界的には新型の方向性でいいのかもしれないけれど、日本のランドローバー市場、ランドローバーユーザーに最適だと思えるのは、熟成なったこの3.0V型6気筒+スーパーチャージドモデルだと思う。



1.先代を踏襲して、洗練されたカラーと上質なレザーを与えられたインテリア。2.HSEはウィンザーレザーが採用され、4種類のレザーと4種類のインテリアトリムから選択可能。3.スイッチ切り替えだけで状況に応じた最適な走行性能が提供されるトレインレスポンスシステムは、オンロード/草・砂利・雪/泥・轍/砂地/岩場の5モードを備える。4.3列目シートが標準装備され、乗車定員は7人となる。2列目と3列目のシートは、それぞれ個別に倒すことが可能。5.標準は19インチだが、オプションで20インチタイヤ&ホイールが装着される。6.3.0スーパーチャージャーで過給される3.0V6エンジン。



SPECIFICATIONS ランドローバー ディスカバリーHSE

■ボディサイズ:全長4850×全幅1920×全高1890mm ホイールベース:2885mm トレッド:(F)1605 (R)1610mm ■車両重量:2550kg ■エンジン:V型6気筒DOHCスーパーチャージド 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:250kW(340ps)/6500rpm 最大トルク:450Nm(45.9kgm)/3500rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:4WD ■サスペンション形式:(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 ■タイヤサイズ(ホイール):(F)&(R)255/55R19(8.0J) ■燃料消費率(JC08モード):7.4km/ℓ ■車両本体価格:819万円



ジュリエッタのプラットフォームを採用 全面刷新されたアメリカン4×4

Jeep Cherokee

7 スロットグリルや台形のホイールハウスなど、伝統のデザインアイコンを取り入れているから、一見ただけでも「ジープ」ブランドのクルマとわかるが、新型チェロキーはかなりドラスティックなイメージチェンジを図った。

ロアボディはSUVらしい堅牢さがあり、アッパーボディは空力を意識した流麗なスタイリングとなっている。しかし、もっと「変わった！」と思わせるのはインテリアだ。デザインもさることながら、クオリティが格段に向上している。インスツルメントパネルの作り込みから、ステアリングを握った時の手にしっくり馴染む感触まで、従来のヘビーデューティな雰囲気から、乗用車的になっている。

とはいえ、走行性能はしっかりとSUVだ。新型チェロキーは3グレードがラインアップするが、中でも「Trailhawk（トレイルホーク）」グレードは、本格的オフロード性能を備える。パワートレインは、V型6気筒3・2ℓエンジンに9速ATの組み合わせ。アプローチアングル、デパーチャーアングルも十分に、リヤデフロックである「アクティブドライブラック」も装備される。さらに、電子制御を駆使し、下りで活躍するヒルディセントコントロールのみならず、登りでもペダル操作を必要としない「ヒルスタートアシスト」など、機能満載。もっとも、電子制御に頼らなくても、基本性能の高さでタフな路面もクリアすることができた。

しかし、ここまで本格的なオフロード性能はいらない、という方には別の選択肢が用意されている。

よりラグジュアリーを求める向きには、レザーシートが標準装備される「Limited（リミテッド）」がおすす。こちらは一般道で試乗したが、セレクトトレインモードでスポーツを選択すると、60%のトルクをリヤタイヤへ配分してくれるので、FRのハンドリングフィールと高レスポンスの走りを楽しむことができた。

常時4WDで40%のトルクをリヤ寄りにし、セカンドギヤで発進するスノーモードは雪道のためだが、高速でゆったり・ゆるく走る時にも使えたりする。オフロードからスポーティな走り、高速まで、シチュエーションにあったドライブモードを選ぶことができる。

さらに、ライフスタイル志向、デザイン志向で4WD機能もいらないという方には、直列4気筒2・4ℓエンジン搭載のFFモデルである「Longitude（ロンジチュード）」も選べる。

プレミアムブランドチェロキーと、オフロードのラングラーの間に位置するモデルとして、新型チェロキーは、サイズから性能までオールマイティなSUVとなった。



1,2連式メーター、六角形のセンターコンソールなどは、これまでのグリルデザインを踏襲するが、ソフトパッドを全面に貼った樹脂やプラスチックパネルの上質感はプレミアムSUVといっていいい出来となる。2.シートの座り心地も同様。中間グレードとなるトレイルホークのシート生地はファブリックとレザーのコンビ。3.60:40可倒式リヤシートにはリクライニングと前後に最大150mmのスライド機能がつく。4.17インチタイヤ&アルミホイールが標準。5.2.4ℓ直4、3.2ℓV6の2種類のエンジンがラインアップし、FFモデルのロンジチュードのみ直4、他の2モデルはV6を搭載する。

SPECIFICATIONS ジープ チェロキー トレイルホーク

■ボディサイズ:全長4630×全幅1905×全高1740mm ホイールベース:2720mm トレッド:①1620 ②1625mm ■車両重量:1990kg
■エンジン:V型6気筒DOHC ボア×ストローク:91.0×83.0mm 圧縮比:10.7 総排気量:3238cc 最高出力:200kW(272ps)/6500rpm 最大トルク:315Nm(32.1kgm)/4300rpm ■トランスミッション:9速AT ■駆動方式:4WD ■サスペンション形式:①マクファーンソン式 ②マルチリンク式 ■ブレーキ:①&② ディスク ■タイヤサイズ:①&②245/65R17 ■燃料消費率(JC08モード)8.8km/ℓ ■車両本体価格:429万8400円





1.5ℓエンジンを搭載した フォードで最も小さなSUV

Ford EcoSport

日本では最近になってようやくその兆しが見え始めたばかりだが、世界ではすでに大きな市場を形成しつつある、BセグメントベイスのSUV。このシェアにフォードが送り込んだ1台が、今回紹介するエコスポーツである。

ベースとなるのはフィエスタのシャシー。しかしその心臓は、フィエスタが搭載する999ccの直列3気筒エンジンから、1497ccの直列4気筒エンジンへと置き換えられている。このエンジンは吸気側と排気側を独立して低回転から高回転まで理想的なバルブ開閉タイミングを実現する、独立可変バルタイ機構を備えている。

しかし何よりの特徴は、このエコスポーツが「なんちゃってSUV」であるクロスオーバー形式ではなく、きちんと「小さなSUV」として造られていることだろう。

全長×全幅×全高は4195×1765×1655mm。コンパクトな全長と適度な全幅をもちながら、ひとつ上のSUVであるクイガに対して50mm低いだけのアイポイントはかなり見晴らしがよく、ライバルたちと較べてもその全高は約10cmほど高く設計されている。

ラゲッジは通常333ℓながら、60対40の分割可倒式のシートをさらにダブルフォールディングでき、最大で1238ℓの容量を得ることが可能だ。助手席シート下のアンダートレイなど、室内には合計20カ所もの場所に小物入れがあり、なかでもグローブボックスには350ml缶を6本収納することができる。おまけに、クーラード機能もあるから、クーラーボックスとしても使用可能だ。エコスポーツはコンパクトなボディの中に実用性と遊び心が同居する、まさにフォード・エクスプローラー仕込みのアクティブな魅力を備えた

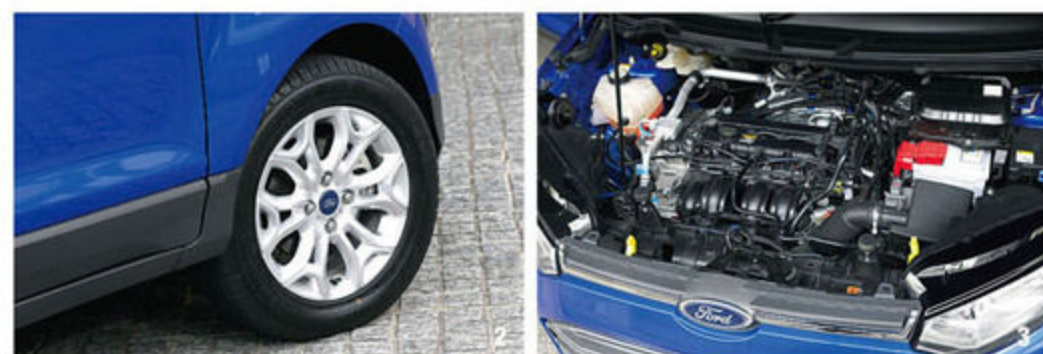
小型SUVなのである。その乗り味も面白い。品質過剰なドイツ勢と較べると、じつにスカパーン！とした質素さがある。プラスチックキーなインパネよろしく遮音性もそれなりに、ステアリングも片手でクルクル回せるほど軽く、一見すると全てが安っぽい。しかしながらハンドリングの良さはフィエスタ譲りかそれ以上で、むしろストロークをたっぷり取ったサスペンションによって、良好な接地性が得られているから、快適さすら感じてしまう。

低圧ターボを使わないエンジンはビーン！と唸る。しかしながら自然吸気はやっぱり気持ちよいし、有効トルクバンドを過ぎると確実にシフトアップしてくれるデュアルクラッチ式6速ATは、14・5km/ℓの燃費を実現してくれるという。

今回は街中しか試せなかったが、第一印象はすこぶるいい感じ。見慣れると子犬のように見えるヤンチャな力才もい。これで価格は246万円。思わず連れて帰りたくなった。



1.フィエスタとプラットフォームを共有しながらも、専用パッケージングし直された室内空間。メータークラスターを覆う抑揚のある造形が特徴的。2.16インチタイヤ&アルミホイールが標準。最大25度のアプローチアングルは、バンパーを擦ることなくギャップをクリアできる。3.1.5ℓ直列4気筒NAエンジンは、デュアルクラッチ方式のATと組み合わせられ、燃費とCO₂排出量の改善、ドライバビリティ向上に役立っている。4.シート表皮には撥水性が高く汚れのつきにくいマイクロファイバーファブリックを採用。5.リヤシートは60:40の分割可倒式で、かつダブルフォールディング機能を備えている。



SPECIFICATIONS フォード エコスポーツ タイタニウム

■ボディサイズ:全長4195×全幅1765×全高1655mm ホールベース:2520mm トレッド:1520(1525)mm ■車両重量:1270kg ■エンジン:直列4気筒DOHC ボア×ストローク:79.0×76.4mm 総排気量:1497cc 最高出力:82kW(111ps)/6300rpm 最大トルク:140Nm(14.3kgm)/4400rpm ■トランスミッション:6速AT ■駆動方式:FF ■サスペンション形式:①マクファーソンストラット ②ツイストビームトレーリングアーム ■ブレーキ:①ベンチレーテッドディスク ②ドラム ■タイヤサイズ:①F&R205/60R16 ■燃料消費率(JC08モード):14.5km/ℓ ■車両本体価格:246万円



初

めてルノーの第2世代カングーに乗ったとき、正直いうと「おっせー」と車内で叫んだ記憶がある。それでも乗り続けると、ルノー仕込みのソフトダンピングなロール感に包まれて、「まっいいかー!」となるのだが。誰だ、デカングーなんて言ってるの!?

そんな憎めないカングーだけど、現行オーナーにはちよっと気になるモデルが上陸した。そのラインアップに1・2ℓ直噴ターボが加わったのである。気になる出力は115ps。今後も併売されるというレギュラーモデルの1・6ℓが105psだから、その差は10psか……うーん微妙!

ただルノーいわく「2ℓクラス」と豪語する最大トルクは、2000rpmで19・4kgmを発揮しており(14・3kgm)、ストップ&ゴー加速では、確かにチョット出足がよくなっている。

要は時代の流れに乗った、エコありきな1・2ターボの登用なのだけれど、そのやり方はいゝ具合にアバ



MTだから乗る理由。

ウト。タコメーターの1500〜2500rpm間に「ここがエコゾーンですよ」という表示を書いて、これを外れるとピカピカとシフトアップマークが乗り手をせかすだけで、それ以外は放任主義。というのもトランスミッションは6速MTのみなので、結局燃費は「アンタが管理し

なさいね」というわけなのである。ちなみに「ECOモード」ボタンを押せば、ECUが燃費を最大で10%良くしてくれるらしいのだが、それとさほど歯がゆさを感じない。なんせMTだから、クルマ側で勝手なシフトアップはできないのである。グレードも豪華仕様というか、バ

RENAULT Kangoo ZEN 6MT

ンパーがボディ同色になったり、オートエアコンが付いた普通仕様?のZENのみ。嬉しいのは横滑り防止装置(ESP)や、ヒルスタートアシストが標準なことだろう。

コシのあるロール感は相変わらずで、ミニバンを「運転させられていく感」がないのはやっぱり最高だ。だからといって、1・6オーナーが悔しがる必要があるか?と問われれば……まったくナシ!

つまり今後も現行オーナーは乗り続けられよいし、ご新規さんでMTが運転できるなら1・2ターボを買えばいいわけで、結局カングーは増え続ける一方!というのが筆者の樂觀的なヨミ。家族と荷物と幸せをイッパイ詰め込んで、今日もカングーは走るのだ。グー、カングー!

SPECIFICATIONS ルノー カングー ゼン 6MT

■ボディサイズ:全長4280×全幅1830×全高1810mm
ホイールベース:2700mm トレッド:①1520 ②1535mm
■車両重量:1430kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ
ボア×ストローク:72.2×73.1 圧縮比:10.1 総排気量:1197cc 最高出力:84kW(115ps)/4500rpm 最大トルク:190Nm(19.4kgm)/2000rpm ■トランスミッション:6速MT ■駆動方式:FF ■サスペンション形式:①マクファーソン ②トローリングアーム ■ブレーキ:①ベンチレーテッドディスク ②ディスク ■タイヤサイズ:①&②195/65R15(6J) ■車両本体価格:241万5000円



新開発の1.2ℓ直4直噴ターボエンジンと共に、ストップ&スタート機能、エネルギー回生を行うエナジースマートマネジメントなどを採用。6速MTの採用は「走って楽しい」を具現化するためという。ルドスパス(遊びの空間)と呼ばれるユーティリティは健在だ。



VINTAGE
NOW

伝説の フィクサー

Interview with Luigi 'Coco' Chinetti Jr.

フェラーリの歴史を語る上で欠かせない男、ルイジ・キネッティ。レーシングドライバーであり、北米最大のフェラーリ・ディーラーの主でもあった彼は、エンツォ・フェラーリのよき理解者でもあった。そんな稀代のフィクサーの息子であるキネッティ・ジュニアもまた、父に劣らぬ数多くの伝説を残しているのをご存知だろうか？

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



暖

かくて生気に溢れ、笑顔が絶えない男ルイジ・キネッティ・ジュニア。傍目には順風満帆の人生を過ごしたように見えるジュニアだが、若いころは人知れぬ苦労があったようだ。父親のルイジ・キネッティ・シニアは、エンツォ・フェラーリと対等に渡り合ってフェラーリをアメリカ市場に導入する架け橋となり、1949年にフェラーリに初のル・マン勝利をもたらし、かのNARTを58年に立ち上げた偉大な人物だった。

「父がアメリカに渡ったのは第二次世界大戦中のことでした。当時、アメリカの市民権を得るには保証人が必要で、父はゾーラ・アーカス・ダントフに保証人になってもらったそうです」とジュニアは語る。アーカス・ダントフは1953年にGMに雇用され、コルベットの開発に腕を振るったロシア系のエンジニアである。

「父が有名なレーシングドライバーでなければ、イタリア人の姓を名乗ることは私にとって越えがたいハードルになっていたはずです。当時のアメリカではイタリア人は決して厚遇されませんでしたから」

キネッティ・シニアが経営するワークショップを手伝うようになったのは17歳のときだった。

「最初は床の掃除です。でも最後は新車のステアリングを任せられ、走り振りを顧客にデモンストレーションする役割を担うまでになりました」自然な成り行きとして、ジュニアもレースの道を歩むようになる。

「強いて言えば、よきセカンドドライバーになるのが夢でした。超一流ナンバーワンの補佐役が居心地のいいポジションだったのです」





VINTAGE
NOW

Interview with Luigi 'Coco' Chinetti Jr.

ジュニアにとって初の大レースは70年のデイトナ24時間だった。「私にあてがわれたのはワークショップの隅に置かれていた時代遅れの250LMでした。スピードウェイに到着して、コースを走り始めるとすぐにギヤ抜けを起こすことがわかりました。ギヤボックスはLMのアクレス腱でした。メカニックに調整してもらい本戦に臨みましたが、スタートして間もなく症状が再発。なんとか総合7位で完走できたので、すから上首尾です。それから数か月後のセブリング12時間ではトニー・アダモウィッツと組み、312Pを走らせました。しかしウォーターポンプのシャフトが折れて早々にリタイア。312Pのクーペボディは視界が悪くてね。思い切ってスパイダーに改造したところ、71年のデイトナでは5位、その年のセブリングでは4位入賞を果たしました」

その71年に待望のル・マン出場を果たす。しかし搭乗した365GT B/4デイトナにはあまり強い思い入れはないようだ。「スポーツプロトタイプと比べるとやはり期待外れでした。フリー走行では全然タイムが出なくて、父親の名声を考えてバツの悪い思いをしました。予選の前の晩、アメリカの妻に電話をしてタイムが出ないとこぼしたのです」

それでも決勝ではGTB/4デイトナを総合5位に導き、熱効率指数賞も獲得した。「結局ル・マンには3回出場、デイトナとセブリングには何回出たか覚えていません。でもレース中、スポーツプロトタイプにいいようにあしらわれてしまうので、GTカーは好きになれませんでした」

ジュニアを中心とするグループの間で、ボンネビルに行こうと決まったのは1974年始めのことだった。「速度記録に使えそうなクルマはワークショップにありました」

記録更新がならなかった場合は全額返金するとの約束で、3万ドルのスポンサー料を用立ててもらった。問題は誰をドライバーに使うかだ。



1974年、速度記録で有名なユタ州ボンネビルのソルトフラッツに挑んだキネッティ・ジュニアのチーム。燃料補給をしているところだろうか。このデイトナはNARTの手によりノーズとテールに小改良を受けている。



←CBSのインタビューを受けるポール・ニューマン、キネッティ・ジュニア、チームドライバーのミルト・ミンター（左から）。晩年までレーサー、チームオーナーとして活動したクルマ好きであるポール・ニューマンの協力なくして、この挑戦は成立しなかった。

↑キネッティ・ジュニアがドライブするも、リヤタイヤがバーストし、左後半のボディカウルがほぼ消失してしまった512M。今にして思うと、なんとも豪放磊落な挑戦である。

戦を続けました」

「ポール・ニューマンがいいだろう」と私が提案しました。アメリカ三大ネットワークのひとつNBCに掛け合いましたが、色よい返事はもらえず。ところがニューマンは素晴らしい男でね。その後すぐに、CBSテレビと話がまとまったと、本人から連絡がありました」

もちろん、それで全てが順風満帆というわけにはいかなかった。

「ソルトフラッツの広さは想像以上。私たちが設定した16kmのオーバルコースに、高速道路局が杭を立ててくれたので、少なくともどちらの方向を向いているかはわかるといった具合です。フラッツの表面はバンブと穴、それにクラックだらけで、砂利道を走っているようでした。私は512Mで走り出したのですが、左リヤタイヤがバーストして、破片の直撃を受けたりヤカウルの大半が吹っ飛んでしまった。あのときは肝を冷やしました。床まで踏んでいたんですね。それでも私たちのクルーはなんとかカウルを応急処置して、記録挑

結果は区間10マイル記録174・763mph(281・3km/h)、50マイル171・255mph(275・6km/h)、500マイル166・173mph(267・4km/h)、1000km166・445mph(267・9km/h)。ジュニアたちは国

家名を汚さず面白いことをやった男と思ってくれば光栄です。

際クラスCで4つの記録を塗り替え意気揚々とフラッツを後にした。

「フラッツからウエンドーヴァーという町まで、25kmほどの帰路をデイトナで気持ちよくかつ飛ばしました。本来バツセンジャーシートがある場所にガソリンタンクを搭載していたのですが、なんとかガールフレンドを隙間に押し込めてね。道はひたすら真っ直ぐ。はるかかなたにクルマらしきものが見えてきました。ドア



キネッティ・ジュニアがデザインし、ヴィンチャーレが製作したフェラーリ330GT2+2。1968年のトリノ・ショーで発表されたこのクルマは、現在「ジャミロクワイ」のボーカリスト、ジェイソン・ケイが所有している。



NARTの275P#0812をベースとして、ボブ・ピークとキネッティ・ジュニアがデザインしたボディをミケロットティが製作したプロトタイプ。現在は元の275Pの姿に戻されている。



には金色の盾、ルーフには赤色灯。私はバトロールカーのわきをフラットアウトで通りぬけ、泊まっていたホテルに走り込むやデイトナをガレージに入れると、クルーにジャッキアップさせて、タイヤを外してもらいました。くだんのバトロカーが到着したときには私はもう部屋のなか。結局、誰が操縦していたか特定できなかったコップは、怒りに肩を震わせながら帰っていきました」

しかしジュニアは70年代中盤にフェラーリの代理店権を売却する。「売るものがなかったのです。北米市場にはデイトナ308GT4以外

型式認定が取れなかった。デイトナは1台だけ取り寄せましたが、現車を見て絶句しました。どうすればこんなクルマが造れるのか、と思いましたね。ゲームオーバーだと思ったのはそのときです」

それ以降も、ジュニアは折に触れてNART製スペシャルボディを架装したフェラーリのロードカーをリリースした。製作にはジョヴァンニ・ミケロットティやアルフレード・ヴィンチャーレなど、カロツツエリアの大御所が手を貸した。

「素晴らしい人々たちです。本物のアーティストでいながら、まったく偉ぶったところがない。レースの世界にも同じことが言えます。コロンボ、ランブレーディ、フォルギエーリ。掛け値なしに偉大な人物こそ、自慢することをしません」

最後にジュニアに自分自身を語ってもらおう。「他人から自分がどう思われているのか、わかりません」そう前置きして暫し考え込んだ。

「レースに興味のある人から、いくつか面白いことをやった男、少なくとも家名を汚すことはなかったと記憶してもらえれば光栄です。有名なレースに出場するチャンスがあったことは今でも嬉しく感じています。あのとき私はそこにいて、こんなことをした、と人に話して聞かせることができる。これも嬉しいことです」

ルイジ・キネッティ・ジュニア、そういう貴方だって、とてもクールですよ。





MUSTANG

50th Birthday Celebration

駿馬の半世紀

1964年に誕生した“アメリカの恋人”フォード・マスタング。ラグジュアリーでスポーティな、このGTカーは、自動車という存在を越えた様々な功績を、世の中にもたらしてきた。その記念すべき50周年を祝って、アメリカ各地で盛大に催された記念イベントの様相をご紹介します。

REPORT ● 中村孝仁 (Takahito Nakamura)

PHOTO ● 中村孝仁 (Takahito Nakamura) / THE FORD MOTOR COMPANY



イブニングクルーズと称するパレードランに出かけるマスタングの車列。文字通り道路がマスタングによって埋め尽くされた。しかし生憎天気は下り坂で最後は雨が降り出した。



非常に狭く、ヘリで吊り上げることは無理。そこで彼らはクルマを複数のパ

50年前、発表の会場となったのはニューヨーク・ワールドフェア。そして宣伝を兼ねてエンパイアステートビル86階の、オブザベーションデ

人々には愛されるクルマがある。多くの場合、それらは国民車などと呼ばれ、日常の足として活躍したモデルたちだ。イギリスならミニ。ドイツならVWビートル。イタリアだとフィアット・チンクエチェントなどがそれに当たり、これらのモデルはいずれもオリジナルが消滅したのちに再び現代に蘇り、人々に愛され続けている。だが、50年の長きに渡り途絶えることなく生産されたモデルは多くない。フォード・マスタングがこの世に誕生したのは、今からちょうど50年前の1964年4月17日。数度のモデルチェンジを受けてはいるが、一度としてモデルが途絶えることなく、ゴールデンアニバーサリーを迎えた。そしてこれまでに900万台が生産されたというから、まさに国民車並みに愛されたモデルと言って過言ではない。



シャーロットの駐車場で行われていたマスタング蚤の市。ここに来ればほぼマスタングのパーツは何でも揃うと思った。比較的程度の良い中古のマスタングも販売されていた。



シェルビー GT350がハーツのレンタカーとしてデリバリーされたのは有名。室内にはブレーキが重いから普段よりも強く踏めというアドバイスが貼られている。



これぞシリアルナンバー 001を持つマスタング。元来売られないはずだったが、何故かスタンレー・タッカー大尉という人物に売却された。今はヘンリー・フォード博物館にある。



1964年のインディ 500 ベースカー。3台造られたうちの1台で、まさにこれがベースカーとして走ったモデル。エンジンは何とフォードGT40用ユニットのデチューン版だ。

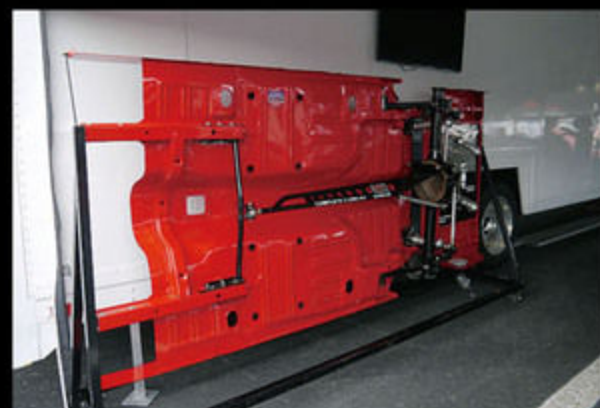


マスタング・ランチェロ。通称マステロと呼ばれるモデルだ。そう、ピバリーヒルズのディーラーが50台生産したうちの1台。アメリカでは10台しか販売されていない。



新品パーツで甦るオールド・マスタング

旧いクルマに乗りたが、足にするには不安が多すぎる。そんな考えから躊躇する人は多いと思うが、近年は一部の熱心なファンの要望に応じて、完全リプロダクションされるモデルも結構ある。ロータス・エランしかり、そしてこのマスタングもしかりだ。中身は最新のエンジンやサスペンションだが、ボディは当時モノ。とはいえ現在生産する新品だからまさに新車として蘇らせることができる。ご覧のボディはダイナコーン社の66年式ファストバックボディ。ダイナコーン以外でも、マスタングのボディを造っているところはある。しかしダイナコーン社は何と右ハンドル用ボディなどもラインアップさせているから驚きだ。



こちらは最新鋭のプラットフォーム。といっても当時のものを忠実にリメイクしたもの。1964年式が2014年式に変身できる理由がここにある。



このボディは旧型を完全分解して新エンジンと新サスペンションを組み込んだもの。古いボディを活かす方法もあるようだ。

ツに分解し、エレベーターで運び再び組み上げるという作業を行ったのである。50年を祝うにあたり、フォードは全く同じことを今回もやった。ニューヨークではちょうど、モーターショーのプレスデーが16日から始まり、それに合わせるようにその日の深夜2時から作業が開始されて、ビルがオープンする午前8時にはミッシオンが完了していた。一方のシヨール会場では50周年のアニバーサリーモデルが披露され、誕生した年にちなんで1964台の限定生産がなされることも発表されたのである。

と、ここまではメーカー主導のイベントである。しかし、冒頭に述べたようにマスタングはやはりユーザーに愛されたクルマだった。マスタング・クラブ・オブ・アメリカ(MCA)が50周年の記念イベントを開催したのだ。しかもそれは全米3カ所で4月17日から同時に行われた。その場所はニューヨーク、シャーロット、そしてラスベガスの3カ所だ。このうち最大のイベントとなったシャーロットに行ってみた。プレスの受付をするシャーロットスピードウェイから目と鼻の先にある、エンパイア・ステートビルと呼ばれるホテルのロビーには、MCAプレジデントのステイブ・プリヴィット氏が我々を迎えてくれて、今回のイベントの概要について説明してくれた。驚くことに移動を含めた16日から20日までの4日間でシャーロットに集まると予想されるクルマの数は、実に1日平均5000台を見積もっているという。あらかじめレジスターしたクルマだけで3800台。これに会場の外に集まったり、独自の集会を催すグループのクルマを合わせると、最大5000台になるのだそう。またここを訪れるファンは1日2万〜2万5000人になるといふ。



エンパイアステートビルの86階展望デッキにマスタングが展示された。50年前にも同じ場所に展示され、どうやって運んだのが話題になったというが、なんとクルマを分解して運び上げ、再び組み上げるという作業を一夜で断行したのだ。勿論方法は当時も今も同じである。



マスタングにインフィニティが埋め尽くされたマスタングワールドが広がる。勿論ゲートの外側もほとんどマスタングで埋め尽くされているのだから、プリヴィット氏のいう5000台以上にクルマがいるのではないかと考えたほどである。

イベントの内容はまさにお祭りそのもの。屋台が出て、クルマの展示があり、さらには講演会などが行われ、ナスカー専用のオーバルコースでは気合の入ったモデルたちがV8サウンドを轟かせながら走り回っている。参加者たちは思い思いの格好(ほとんどがマスタングを示す何かを身に着けている)で会場内を歩き回り、交流をしたりお目当てのパーツなどを探して1日を過ごしていた。



豊

橋にあるベントレー・ジャパ
ンのP D I センターでの待望
の初対面からおおよそ4週間が過ぎた
5月中旬、東京・青山のベントレー
東京においてミルザンヌGENRO
Q スペックが納車される運びとな
った。

これまで我々は、最新のテクノロ
ジーと伝統のクラフトマンシップが
高度に融合した英国クルー工場での
製造工程、そして豊橋のP D I セン
ターで待ち構える匠たちによる、肉
眼では確認できないほど細かな部分
にまで拘った、徹底した仕上げ作業
を目の当たりにし、ミルザンヌが
丁寧に、心を込めて造られていると
いう事実を再確認してきた。

しかしこれで即納車……というわ
けではない。その前にさらにもう一
工程存在すると聞いて、我々は東京・
江東区にあるベントレー東京・東雲
サービスセンターへと向かった。

そこで待っていたのは、豊橋から
到着したばかりのミルザンヌGEN
ROQ スペックと、ここでフォア
マンとしてサービス部門の統括をさ
れている田村光弘氏だった。田村氏
は、クルー本社が認めたマスターテ
クニシヤンの資格を持つ、いわばベ
ントレーのマエストロというべき人
物である。

「P D I を終えたクルマはすべて、
お客様の手元に納車される前にサー
ビスセンターへと密閉式のトランス
ポーターで丁寧に運ばれてきます。
それは東京に限らず、全国どのディ
ーラーでも同じです」

しかし、目の前にあるミルザン
ヌにはホコリひとつ付いておらず、

何もチェックすることなどないよう
に見える。

「はい、その通りです。でもお客様
の手にお渡しする前に今一度、その
ままお乗りいただける状態になっ
ているか最終確認をするのです」

田村氏は事も無げに話すが、ここ
での最終チェックもまた、想像以上
に本格的なものだった。まず到着し
たクルマは、常駐のスペシャリスト
がボディ、内装の状態を徹底的にチ
ェック。機関部もテストだけでなく、
ロードテストも行い、全てが正
しく機能するかを確認するのだ。

「例えば地域に合わせてラジオやテ
レビの周波数を合わせるといった作
業もここで行います。念には念をと
いうところでしょうか。周りからは
オーバークオリティだといわれるく
らいにやっていますね」

実はここでこうした作業が行われ
るのは、もうひとつの理由がある。
このサービスセンターは、各オーナ
ーがベントレーと暮らしていくうえ
で欠かせないメンテナンスの拠点。
つまり、スタッフが納車前の状態を
隅々まで知っておくことは、その後
の健康状態を維持していくうえで、
何よりの強みとなるのだ。

「世界の名だたる高級車であっても
合皮を使う時代にあつて、内装に本
革を100%使用しているのは、も
はやベントレーだけと言ってもいい
と思います。でも、ここに常駐で内
装のスペシャリストがいることで、
日頃のケアはもちろん、レザーやウ
ッドの修理にも対応できる体制を整
えることができているのです」
確かP D I の時にも似た話があつ

GENROQ × Bentley Mulsanne Project

FINAL 最終回 ミルザンヌGENROQスペック、ついに納車!

昨年の秋にオーダーを入れて以来、国内外の進捗状況を
随時ご報告してきたミルザンヌGENROQスペックが、
その全てのメニューを消化し、ついに納車の運びとなった。
この連載の締めくくりとして、端正込めて造られたミルザンヌが、
オーナーの手元に渡る最後のプロセスを、ここにご報告したい。

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



ベントレー東京・東雲サービスセンターのスタッフたちと記念撮影。毎日10台以上の入庫があるという、日本一多忙なサービス拠点である分、彼らの蓄積しているノウハウにはクルーのスタッフも一目を置く。愛車との蜜月を願う上でも心強いサポーターだ。

GENROQ × Bentley Mulsanne Project

たが、このような日本のサービス体制を見て、クルーのスタッフがそのクオリティの高さに驚いたというエピソードがあるそうだ。聞けば、今年には日本にベントレーの正規輸入が始まって50周年にあたる記念すべき年。様々な場面で見かけるベントレー・ディーラーの意識の高さは、この半世紀に及ぶ確かな積み重ねが生み出したものといえるだろう。

こうして文字通り100%の状態に仕上げられたミルザンヌGENROQスペックは、再びトランスポーターに積み込まれ、青山にあるベントレー東京へと届けられた。

「本国から出荷予定の連絡が入った時点で、オーナーの方には何時頃の納車になるか最初にご連絡をします。その後お客様とご相談させていただきながら、最終的な納車の日程を決めることになりました。大切な1台ですから、暦を見て吉日をご指定されるケースも多いですからね」

そう語るのには、ベントレー東京でセールスを担当する嶋村勇哉氏。早速、納車のメニューについて伺って

みることにした。

「お客様へのクルマの引き渡しは青山シヨールームをお勧めしております。というのも、オーナーになられる方には、単なる機械としてのクルマだけではなく、ベントレーのもつ世界観を含めて味わっていただきたいからです。とはいえ、特別なセレモニーなどは用意しておりません。その代わりお客様のご要望や使用状況に合わせて、最適なご説明をさせていただきます。く

各サービスセンターでは、ベントレー本社の定めた点検項目に従い、改めて一からチェックが徹底される。もちろん再確認の意味合いが強いのだが、テスター機器でのチェックだけでなく実走行まで行う念の入れようである。



ベントレー東京 フォアマン 田村光弘 Mitsuhiko Tamura

ベントレー東京 東雲サービスセンターのフォアマンとして、作業全てをディレクションする田村光弘氏。14年の長きにわたりベントレーを見つけてきたベテランで、本社公認のマスターテクニシャンの称号をもつ。





ベントレー東京
セールス
嶋村勇哉 Yuya Shimamura

ベントレー東京でセールスを担当する嶋村勇哉氏。ベントレーに携わるようになって1年ほどというが、それまでの経験に裏打ちされたきめ細かいケアで、多くのベントレー・オーナーの信頼を得ている人物でもある。

当セールスの腕の見せ所だ。
「あと、いわゆる『ナラシ』のような儀式は指定されていませんが、納車後6週間もしくは1600km走行後に初回点検でお預かりさせていただきとお伝えしています。それまでは全ての操作において、急のつくものは避けてください、ということもお話します」

待ちわびた時間に見合う満足感を ミルザンヌは与えてくれるはずだ。

ルマの性格上、シヨーファーがいらっしゃる場合も多いですし、何台もベントレーを乗り継がれて我々以上に精通されているお客様もいらっしゃいますから」

そうした話を聞いたうえで、改めて完成したミルザンヌGENROQ Qスベックを見てみる。オーダーどおりプロガーに彩られたボディは、一寸の曇りも無く光り輝いている。よく見ると、特徴的なグリルのメッシュのひとつひとつも隅々までキッチリと磨き込まれていて驚く。日本上陸後にも走行テストを行っている

という話だったが、マリナー・スベックの21インチホイールはもちろん、ダンロップ製タイヤも新品同様だった。

一方、トゥワインのメインハイドにバイントウオークのセカンダリーハイドをもつインテリアも無論オーダー通り。ダイヤモンドキルティングのシートを見てみると、クルーエ場でご婦人方がひとつひとつ丁寧に縫製していた様子が浮かんでくる。そしてダイクステイント・バーウォルナットのウッドパネルも落ち着いた深みのある表情で、コンフィギュレーターで仕様を決めた時のイメージそのままであることに安



明るいトゥワインのハイドをダークステイント・バーウォルナットのウッドパネルがキリッと引き締めるコーディネートは、オーダー時にコンフィギュレーターで確認したイメージそのもの。すぐ走り出せるよう、すべてが完璧に調整されているのは気持ちがいい。

ダイヤモンドキルティングの施されたシート。リヤにはオプションでセレクトしたエンターテインメント・システムのほか、日本仕様で標準装備となるリヤクォーターミラーなどが備わる。もちろん、その仕立ては完璧。



こうして約8カ月の期間を経てミルザンヌGENROQスベックは納車された。しかしこれはゴールではない。自分仕様に染め上げた、とっておきの1台とオーナーとの生活こそが、真のスタートとなるからだ。

心した。
その後、オプションでセレクトしたリヤのエンターテインメント・システムを試している時に気付いたことがある。サービスセンターでの説明どおり、ラジオやテレビなどの選局がちゃんと設定されているのに加え、平年より暑かったこの日の気温に合わせ、エアコンの温度がちゃんと低めに設定されていたのだ！
このさりげない気配りこそが、ベ

ントレー・イズムの真髓なのかもしれない。ハードが充実しているのはもちろん、ソフトが伴ってこそ本当の意味での『高級』というものが成立するのだろう。
確かにミルザンヌをオーダーするというのはハードルが高い行為だ。しかしそこに掛けた費用、手間隙、そして待ちわびた時間に十分以上に見合う濃密な満足感を、オーナーにもたらしてくれるはずだ。



The WATCH

クルマも時計も、時代はまさにダウンサイジング。
贅肉を削り、効率を高め、軽快な装着感を得た
そのケースの中でも、歯車やテンプやゼンマイが
まるで生き物のように時を刻み続けている。
大きなものに優るとも劣らない“小さな世界”に注目だ。

TEXT●広田雅将 (Masayuki Hirota)

PHOTO●奥山栄一 (Eiichi Okayama/CUVA CUVA)

スモールワールド。

「天(ふりな) G Shockを使っている世代が成長すると、必然的に時計のサイズは大きくなるだろう」。かのフランク・ミュラーは、そう予言したと聞く。彼の意見が必ずしも正しかったわけではないが、G Shock世代の成長と歩みを同じくして、時計のサイズが拡大したのは事実だった。

筆者の知る限り、かつて紳士用の時計は直径35mmが限界とされた。時計は今よりずっと慎ましやかな存在であり、事実フランク・ミュラーのメンズウォッチを発表した際は、それだけで話題になったそうだし。

あるいはロジェ・デュブイも、時計のあり方としては同じだろう。

リーマンショック以降、際限ないサイズの拡大には歯止めがなかったようだ。大きなケースで知られるパネライは小ぶりのモデルを追加、毎年のようにケースを拡大してきたジャガー・ルクルトも、ここ数年は少しずつ直径を絞るようになった。ただ、小径化という流れは、時計業界のビッグトレンドではないし、今後もしも一世を風靡することはないだろう。あくまで局所的な動きだ。

しかし小さく・薄くという流れは、間違いなく時計関係者の意識に定着

かしサイズはやがて40mmを超え、今や45mm以上の時計も珍しくない。この時代のビッグブームがいかに強い影響力を持っていたのかは、ウブロの会長を務めるジャン・クロード・ビバーのあるぶっちゃけ話からも良々わかる。

「(2004年発表の)ビッグバンは実のところ直径が41mmしかない。ではなぜ44mmと謳ったのか。ビッグウォッチがブームだったからさ」。

本誌でも再三書いてきたように、ビッグバンはそのサイズを逆手に取ること、立体的な外装を与えることに成功し、やがてひと目でわかるステータスシンボルとなった。フランク・ミュラーやリシャール・ミル、

した。目端の利くジャーナリストたちが、女性用と見紛うほどの小ぶりの時計を自慢するようになったのも、風向きの変化の現れだろう。

ちなみにかくいう筆者はどうかといえ、大ぶりの時計は好きだが、使うのは基本的には小ぶりの時計ばかりである。正直35mmでも大きいぐらいで、最近ではあえて29mmというサイズを使うようになったほどだ。理由は、あるイギリス人のファッションジャーナリストが漏らしたように「大きくて分厚い時計はシャツの袖に引っかかるし、やもすると没知性的に見える」ためだ。もちろん今の「デカ厚」はベゼルを絞ったり、インデックスを細身に仕立てることで、カ

BREITLING TRANSOCEAN CHRONOGRAPH 38

ブライトリング トランスオーシャン・クロノグラフ38

女性との共用でも楽しめる

胸のすくような快作。38mmという小ぶりのサイズに、視認性や質感などを過不足なく盛り込んでいる。この時計で上手いのは立体感の持たせ方。風防をドーム状のサファイアにすることで、ケースサイドの厚みを押さえ、加えて立体感を添えることに成功した。ケースの磨きも良く、面の歪みが小さいのも美点。中身はETA2892+DDだが、ブライトリングが選んだ物に関してはまず信頼してよいだろう。ただしパワーリザーブが42時間と短く、メンテナンスしないと巻き上げが悪くなる点は惜しまれる。基本的には男性用のクロノグラフだが、仲の良い女性と共用しても楽しめそう。自動巻き。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約42時間。SS(直径38mm)。

■価格:73万円(税抜き)

■問い合わせ:ブライトリング・ジャパン ☎03-3436-0011

目利きはいま劇的な改善を遂げた、 スモールウォッチを選んでいる。

シコク見せようという努力を重ねている。あえて暴論を承知でいうと、大きな時計はそもそも没知性的な存在だったのである。

対して小ぶりの時計は目立たないじゃないか、という反論はある。確かにまったく正しいが、幸いにも現行品の多くは、サイズを問わず、腕上で映えるようになった。この10年間でケース、ブレスレット、文字盤

といった外装部品の作りが劇的に改善されたためである(残念ながら、針だけは大きく変わっていない)。サイズの拡大によって、時計は優れた外装を持たざるを得なかった。その手法がついに、小ぶりの時計にも転用されたわけだ。正直10年前なら、筆者はここまで小さな時計を推さなかっただろう。しかし見た目が改善された今、あえて小さな時計を選ぶ

のは、アリだと思っている。

こういう「スモールウォッチ」でまず推したいのが、ブライトリングの「トランスオーシャン・クロノグラフ38」である。サイズは38mmもあるが、クロノグラフとしては小型と見なすことができよう。またこの時計は、ケースの磨きや文字盤の仕上げが良く、とりわけケースの面は、この価格帯以下のブライトリングに

比べると、いっそ歪みが小さい。

これだけ外装が良質ならば、小ぶりでも腕上で映えるだろう。ちなみに大きなサイズのトランスオーシャンが自社製ムーブを搭載するのに対して、こちらは汎用機のETA2892A2にデュボア・デプラ製のモジュールを重ねた通称「二階建てクロノ」を採用する。時間が経つと巻き上げ効率は悪くなるという弱点はあるも



The
WATCH



ZENITH STAR OPEN

ゼニス スター オープン

老舗の見識がうかがえる

小ぶりだが腕で映える、を体現した今のスモールウォッチ。直径30mmの通称「エル・プリメロ」を、37mmのケースに上手く収めている。またこの時計は、サイズの割に視認性が高い。理由は37mm径からは想像もできないほどの、大きな文字盤を備えるためである。丸いケースで文字盤を拡大すると、ベゼルが細身になりすぎて風防をきちんと固定できない場合がある。対してこのモデルはあえてクッションケースを採用することで、ケースの四隅に風防を固定できるだけの「肉」を残すことに成功した。老舗らしい見識がうかがえる1本。あくまで女性用だが、男性が使っても面白い。自動巻き。毎時3万6000振動。パワーリザーブ約50時間。SS(直径37mm)。

■価格:82万8000円(税抜き)

■問い合わせ:LVMHウォッチ・ジュエリー・ジャパン ゼニス
☎03-5524-6420

の、しかし精度は悪くないし、大半の自社製クロノよりも頑強だ。

ブライトリングに先んじて、小さな時計に着目してきたのがゼニスである。とりわけ「スター」は極端に小さい。これは女性用のコレクションとされているが、男性も使えるようなモデルがいくつかあるし、実際使っている人を見かける。ちなみに数年前のゼニスは、直径45mmといった大きな時計を好んだ。外装が良ければさぞ映えただろうが、当時はお世辞にも作りが良い、とは言えなかった。対して新しいスターはダウンサイジングを図る一方で、外装の質を劇的に向上させた。小さいが腕上で映えるという意味で、これは見事なまでに、今のスモールウォッチだ。

ほかにも良作を上げたい。ひとつはA.ランゲ&ゾーネの「1815」。既存モデルの直径40mmに対して、こちらは38・5mm。違いはわずか1・5mmだが、ベゼルを絞った結果、いっそう「知的」に見える。好みはそれぞれだが、腕の収まりとカシコンウに見えるルックスを考えれば、1815は38・5mmがベストサイズではないか。

魅力的な時計を多く擁するF.P.ジュルヌも、小ぶりな「エレガント」を追加した。女性用、しかもクォーツ搭載と、明らかに男性向けではないが、製作者のジュルヌ本人が「この時計を女性用と見なすのは止めた」と自白したぐらいだから、男性も使える時計だ。このモデルもやはり外装の仕立てが良く、腕上で映える。

もうひとつのお勧めが、ジャガー・ルクルトの「ビッグ・レベルン」である。初出は1990年代初頭。名前こそビッグだが、今の基準で見ると小型といって良いだろう。レベルンにはさらに小さなサイズもあるが、

JAEGER-LECOULTRE REVERSO GRANDE TAILLE

ジャガー・ルクルト ビッグ・レベルン

現行屈指の傑作モデル

スモールウォッチを代表する傑作。名機Cal.822を、オリジナルのレベルンよりも大ぶりの「ビッグ」ケースに搭載している。とはいえ、そのサイズは今となっては小ぶりの、縦42.2×横26mm。厚さも9.3mmしかないが、もう少し薄ければ、いっそう腕なじみは改善されただろう。とはいえ、巧みなパッケージングや高い完成度を考慮すれば、あくまで些細な弱点だ。近年のジャガー・ルクルトらしく、ケースの磨きも改善され、高級時計らしい質感も備えている。あまり文句の付けようがない時計。好事家を自認される方には、より小ぶりの「レベルン・クラシック」もお勧めだ。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約45時間。18KRG(縦42.2×横26mm)。

■価格:177万5000円(税抜き)
■問い合わせ:ジャガー・ルクルト ☎03-3288-6370



A.LANGE&SÖHNE 1815

A.ランゲ&ゾーネ 1815

好バランスの躯体に名機を搭載

大変バランスの取れたドレスウォッチ。普通38.5mmの時計をスモールウォッチとは見えないが、30mmのムーブメントをこのサイズに収めたのは見事である。ちなみに1815には40mmサイズのモデルも存在する。しかし細身のベゼルを含めて、意匠のバランスは38.5mmサイズに軍配が上がるだろう。搭載するL051.1は、現行手巻きを代表する名機。パワーリザーブはやや短いものの、テンプが大きく、緩急周りの設計も優れているため、携帯精度はかなり良好だ。細かなショックを与えない限り、精度はかなり期待できるだろう。現行A.ランゲ&ゾーネらしく、腕なじみも悪くない。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約55時間。18KWG(直径38.5mm)。

■価格:242万円(税抜き)
■問い合わせ:A.ランゲ&ゾーネ ☎03-3288-6639



NOMOS Tangente 33

ノモス タンジェント 33

好パッケージで欲しい1本

大変好ましいパッケージングの時計。直径23.3mmのムーブメントを、33mm径のケースに収めたのは英断といっている。正直30mmぐらいまで縮めて欲しかったが、視認性を考えれば33mmが限界か。見た目は35mm径のタンジェントにほぼ同じだが、ケースの縮小に伴い、スモール秒コンドの位置がいっそう適切になった。またこの時計も、ノモスの既存モデルに同じく、文字盤を可能な限り拡大している。そのためケースが小ぶりであっても、視認性は悪くない。ケースの質感にはもう少し手を入れて欲しいが、20万という価格を考えればやむなしだ。筆者が欲しい1本である。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約42時間。SS(直径33mm)。

■価格:20万5000円(税抜き)
■問い合わせ:ユニマツ大沢商会 ☎03-5775-3932



F.P. JOURNE ELEGANTE

F.P.ジュルヌ エレガント

ジュルヌ自身のお気に入り

F.P.ジュルヌ初のクォーツウォッチ。ジュルヌもついに売りに走ったと思いきや、専用の設計を持つ、自社製のクォーツムーブメントを載せている。針の動きを止める省電力機能や、太い針を動かすための大トルクといったアイデアは、女性以上に、ギミック好きの男性に受けるだろう。しかしより重要なのは、中身以上にこのサイズ感。あえて小さく薄いケースを採用することで、優れた実用性を得ている。また文字盤に発光するスーパーブルーノバを使うことで、視認性も確保した。オフィシャルには女性用を謳っているが、ジュルヌ曰く「結局自分が使いたい時計を作ってしまった」とのこと。クォーツ。電池寿命10年(理論値)Ti(縦34×横35mm)。

■価格:161万円(税抜き)
■問い合わせ:F.P.ジュルヌ東京ブティック ☎03-5468-0931



これはよほどの時計通が選ぶ物で、真性のピューリタン以外にはお勧めしにくい。選ぶならばこのビッグが、大きくて薄い「グランド・レベルン・ウルトラスリム」だろうか。

この時計、もう少し薄ければ装着感はいっそう改善されただろうが、小さなケースと併せて、取り回しは案外悪くない。加えて、付けているとカシコンウに見えるのも、ジャガー・ルクルトの美点だ。地味な時計だが、筆者は大変に好きである。

ちなみにカシコンウに見せたいなら、ドイツのノモスという選択肢もある。どれも魅力的だが、選ぶなら小型の「タンジェント 33」だろう。直径は33mm、厚さ約7mmと、そのサイズは1960年代の薄型時計にほぼ同じだ。もともとノモスの機械は、直径23mm程度のプゾー7001の設計に依っている。そのため大きなケースに収めると、スモール秒コンドの位置が中心に寄って格好が悪くなる(今のパテックフィリップなどがその例だ)。対して小ぶりの33mmモデルは、スモール秒コンドの位置がやや改善された。「GENROQ」の読者受けはいまいちかもしれないが、33mmのノモスは万人にお勧めできる。

さてそろそろ結論である。どんなサイズの時計を買えばいいか、という決まりはないし、筆者も押しつけるつもりはない。しかし考えて欲しい。毎日ステーキばかり食べていると、いつか胃もたれが起きるだろう。それと同じで、よほどの英雄豪傑でもない限り、毎日でかい時計を腕に載せ続けると、やがて疲れてしまっだろう(負けると表現した人がいる…言い得て妙だ)。胃もたれが起きるほど拡大を続けた時計が、今再び小さくなりつつあるのは、必然ではなかったか。

広田雅将(ひろた・まさゆき)
時計ジャーナリスト。英国時計学会会員。専門誌「クロノス
日本版」ほか、「日経ビジネス」、「GoodsPress」などに執筆中。
<http://www.facebook.com/masayuki.hirota>

中国のラグジュアリー ウォッチ市場最前線

減

速傾向にはあるものの、中国の高級時計市場はやけに景気がいい。各メーカーは機会があれば中国向けの高価な限定品をリリースしたがるし、関係者に会えば、みな口を揃えて中国では売れているという。年々プレゼンスを失う日本市場とは大違いだ。

では中国では何がトレンドなのか。様々な人に聞いているが、意見がバラバラすぎてよくわからない。「中国ではビッグウォッチはダメだ」という声もあれば、その逆も聞く。保守的なブランドがいいとも聞くが、ヴァンギャルドな製品も好調らしい。

結局のところ、あるメーカーのアジア担当が漏らしたように「中国では何でも売れる」というのが正しいのではないか。

ただしある程度の傾向は言える。ひとつは、オールドボックスで小ぶりな時計が売れること。いくら中国が豊かになったといっても、日本のように何本も持つ人は少ない。であれば、選ぶ時計は自ずとオールドボックスな物になるだろう。手堅い選択肢としては、当然名の通った老舗の製品になってしまう。中国で、シンプルでヴァンギャルド・コンスタン

タンが人気なのも頷ける話である。

また、中国では、漢字面のいいブランドが売れるそうだ。中国のあるジャーナリストはかつてこう語った。「中国ではカルティエよりピアジェの方がブランドイメージは良いのです。理由は漢字が読みやすい。カルティエは『卡地亚』ですが、ピアジェは『伯爵』と書きますね。ピアジェと書いて伯爵と呼ばれるのはかなりいい加減だが、そのおかげで中国では売れている。ちなみにエルメスの中国名は『愛馬仕』、WCは『万国』、オメガは『欧米茄』だそう。これらはまあ妥当だろう。面白いのはロレ

ックスで、『勞力士』と書く字をする。ロレックスの実用性を見事に表しているが、イメージが良いとはいえない。

では今後、中国市場はどうなっていくのか。ドイツ版クロノスの編集者、イエンス・コッホ氏はこう語る。「ロシアや中国市場は、新興市場の代名詞だと思われています。つまり消費者は何も知らず、ただ闇雲に高価な時計を買っているだけだ、と。しかしロシアや中国の消費者たちは、急速に商品知識を付けています。つまり今後、彼らは成熟市場の消費者

のように振る舞うようになるでしょう。おそらく10年後にはそうなっているはずです」。

ある中国系の時計ジャーナリストは、「スイス人の作る中国向けの限定商品(例えばドラゴンを彫り込んだトゥールビヨン)からは、中国人の見識はしよせんこんなもの、という魂胆が見え隠れする」と漏らす。しかし市場が成熟していくと、こういったいい加減な限定モデルは受け入れられなくなるだろう。ではそうなった時、中国に依存する今の高級時計市場は一体どう変わっていくのだろうか。少なくとも良い方向に向かうことだけは間違いないだろう。



中国市場向けの高級時計見本市が、香港で開催された「ウォッチ&ワンダース」。リシュモングループの主催するS.I.H.H.のいわば中国版だ。今年はより規模を拡大して開催する、とのこと。

PHOTO © W&W 2013



LONG TERM REPORT

#A



ASTON MARTIN VANQUISH VOLANTE

今月の一言 **本気で攻めてみる!**

第2回 P146~

5月16日現在 走行距離:7191km

アストンマーティンのすべてを引き出そうと導入したヴァンキッシュ・ヴォランテ。2回目は、日頃慣れたワインディングを本気で攻めてみることに。すると街乗りで感じていたことが、やはり予想通りの印象に……。アストンの本質は、誤解されやすいと思う。それを“本気攻め”から説明しましょう。



LOTUS EXIGE S

今月の一言 **恋する気持ちで!**

第1回 P148~

5月7日現在 走行距離:12925km

350psのパワーと、超キレキレのコーナリング。あのロータス・エキシージSが、今月からロングタームレポートに加わります! ちょっと一筋縄ではいかなそうな彼女ですが、じっくり腰を据えて付き合えばきっとわかり合えるはず。わたくし山田弘樹が、全力でその魅力をお伝えします!



RANGE ROVER SPORT SE

今月の一言 **万能性をツーリングで確認。**

第4回 P150

5月14日現在 走行距離:1万190km

日常の使い勝手から本格的なオフロードコースまで、そつなくこなしてきたレンジローバー・スポーツ。どうやらこのモデル、かなり高いレベルでオールマイティに使えるのでは? と思い、その万能性を確かめるためツーリングに出ました。高速道路から林道、ワインディングを走り、快適性能もチェックです。

#B



FERRARI 308 GTB QV

今月の一言 **車検を受けました。**

休載

5月10日現在 走行距離:6万6636km + α

前号で報告したように、メンテ中に新たな問題が発覚した308ですが、無事パーツも届いて修理は完了しました。そのまま車検を受けるため入庫していましたが、やっとそれも終了。久しぶりに我が家へと戻ってきました。しかし今月の走行は結局、工場から我が家への僅か10kmです……。



BMW 320d Touring M Sport

今月の一言 **できすぎちゃって怖い!**

第6回 P152~

サブコンによって得られた230.2psのパワーをさっそくFSWで炸裂させたところ、なんと最高速が10km/hアップ。街乗りを犠牲にしない範囲で付けたキャンバーも功を奏して、タイムはさらに3秒以上短縮!! やること全てが上手くいって、ちょっと怖いぐらいのディーゼルチューンです。



Porsche 993 RS

今月の一言 **いよいよエンジンチューニング!**

第9回 P154~

内外装のリフレッシュ、足まわりのモディファイまで完了。予告通りエンジンチューニングに進みます。993RSの新たな世界観を引き出すために、レーシングユニットを手掛ける東名エンジンにチューニングを依頼。パワーアップだけでなく、レンシュボルトの魅力を高めていく予定です。

Vol. 2

ASTON MARTIN
VANQUISH
VOLANTE

アストンマーティンは、GTというキャラだけではない！
スポーツカーとしての一面を持っていることは確かである。
それを証明するべく、今月はワインディングでテスト。
そこから見えた、ヴァンキッシュの本質とは……。

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

今度は「攻めてみる」。

前

号から始まったヴァンキッシュ・ヴォランテのロングタームレポート。第一回は、染まってみる。をテーマに日常性について触れてみたが、さすがにV12ユニットを搭載するフラッグシップGTであるため、スポーツ性能を試したくなるのが本音。本来なら一回目から触れてもよかったと思う反面、アストンマーティンのブランド性を語る上では、スポーツ有りが、ではないから、避けては通れなかった。

といってもアストンマーティンを本気で攻めるカスタマーは、かなり少ないと思う。前号でも触れたが、やはり、グランドツーリングカー

として映るだけに、フェラーリやポルシェなどと比較して購入するケースも皆無に等しいだろう。しかし、それは正しい判断ではある一方、ある意味では不当な扱いと言っても過言ではない。それを証明するために、今回は日頃慣れたワインディングを中心に攻めてみることにした。

ヴァンキッシュ・ヴォランテの動力性能は、もちろん申し分ない。最高出力573ps、最大トルクは620Nmを誇り、これに6速ATのタクトロニック2というトランスミッションを組み合わせる。シャシーも第二世代のVHプラットフォームへ進化しているだけに、スペックだけ

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 7191km



を見ると、かなり、獷猛な印象を受けるだろう。しかし、スポーツカー的な目線が入ってしまうと乗った印象に満足感が薄い一方、今度はGT的な解釈で試乗すれば拍子抜けするくらいの扱いやすさに親近感を覚えてしまう。だからアストンは誤解されやすいと個人的には思っている。もちろん、それが「アストン」であるのも間違いないが、この二面性があるためにキャラクターに曖昧さを感じてしまうのは否めない。

その要因こそ、スポーツモードとノーマルモードの差だ。特にエンジン制御のそれは、とにかく違いすぎる。確かに狙いは分かる。ただ、これが誤解を招く要因なのは間違いない。即ちトルク制御が肝で、ノーマルモードは、絞りすぎと言ってもいい。もつとも環境保全を意識してのことだが、CO₂排出量対策としては、些かパワーユニットが旧式であるがため意図的に抑えているのだが、それでももう少しトルクを解放しても良いと思う。その一方、ある意味で知的だな！と痛感するのは、ノーマルモードで一気にはアクセルを開けた時。ゴー&ストップの多い都心でのドライブや高速道路での追い越しの際など、瞬時に加速がほしい時はトルク制御はそのままにして、エキゾーストのバイパスバルブを一瞬だけ解放する手法を採っている。もちろんそんなことはアストン自身、公言などしないが、あと15%でいいからノーマルモード時のトルクが欲しいのは確かだ。だが、そうすると燃



費も悪くなるため、こうした手を使っているのは明白だ。だから街中ではさほど不満は残らないものの、ワインディングでは攻めるつもりがなくてもスポーツモードにしないと思うように走行できない印象を残す。例えば私は飛ばしま

せん。という向きにとっても、若干の怠さを感じてしまうはずだ。この差が他社の同クラスと乗り比べた場合、やや腑に落ちない部分だから誤解されやすい。しかし、一度スポーツモードをONにすれば、性格は一変、実に良い走りをする。

実際こうしたワインディングでの身のこなしは、スポーツモードにさえすれば、トルクを存分に使えるようになるからコーナー脱出時でも不満はないし、V12エンジンがフロントに載っていることすら忘れそうになるほど、ノーズに重さを感じさせず極めて前後バランスの良さを痛感させられる。それにシャシー側もスポーツモードを選択すれば、ダンパーの硬さもほどよく引き締まり、攻めやすくなる。特にこの時に思うのは、ハンドリングの良さだ。ダイレ

クト感を伴いつつ追従性の良さを実感する。だからタイトターンでも苦にならないのだが、その反面、トランスミッションがトルコン式なことから、パドルを用いて積極的にシフ

トしても、時にやや遅れ気味になることもあるため、瞬時のギャチャエンジにあまり期待せず、予測しながらドライブする必要がある。

もつともこれはかなり飛ばしている領域での話で、心の中でフェラーリなどと比較してのことだ。もしこれ以上を望むのであれば迷いなくV12ヴァンテージSを選択すればいいだけの話。逆説的に言えば、リアルスポーツとGTの中間、美味しいところだけ採っているとも言えるから、アストンの狙いは正しいと思う。しかし、誤解を招きやすいのは、ぬぐえない。ボクもまだまだ理解できていない未知の領域があるような気がするし、まだオーナーになりきれないのだろう。この後、さらに付き合いを深めていけば、何か新しい発見があるのかもしれない。



ハンドリングの良さもヴァンキッシュの魅力。特に追い込んでいった時の追従性は、予想以上だ。とはいえ、パドルの反応はやや遅め。そこはさすがにトルコンATの領域を脱しないが、これもGTとリアルスポーツの中間を狙った結果だろう。決して悪くはない。



ステアリングアームの右側下に設けられている、パワートレイン用スポーツモードボタン。ノーマルとの差が大きいのが、良くも悪くもヴァンキッシュのキャラクターを曖昧にしている。見方によっては、この中間があっても良いと思うのだが……。



左側下のボタンは、ダンパー用。スポーツを選択した場合でも決して硬くなりすぎない印象もさることながら、コーナーでの追従性は褒めるに値するほど良い。このあたりは、ニュルでテストした結果だろう。見事なセッティングである。



V12エンジンは、昨今の他ブランドと比較してしまうと、やや旧式なのは否めない。しかし、このエンジンをよくぞここまで調教したのだと感心する部分も多い。それに攻めた際、この重いエンジンの重量を思わせないほどのシャシーバランスを実現したのも見事だと思う。

ブレーキの信頼性も保証できる。何しろカーボンセラミックディスクである。安心して攻められるのもこのブレーキシステムのおかげだ。その効きに不満など一切ない。ペダルフィールもごく自然で好感もてる。





Vol. 1

エキシージSと 熱愛したい。

世界中のロータスファンから喝采を浴びた登場は2011年と3年前だが、ようやく日本でもデリバリーが始まったエキシージSは、これからが旬！そこで輸入元のエル・シー・アイの協力を得、本誌でも長期連載を開始。クラブマンレーサーシーンに、ロータス旋風を再び巻き起こします！

REPORT●山田弘樹(Kouki Yamada) PHOTO●田村 弥(Wataru Tamura)／市 健治(Kenji Ichi@イベント)

LOTUS EXIGE S

DATA

5月7日現在

走行距離 | 1万2925km

も し自分が、ロータス・エキシージSのオーナーになったら。そう考えるだけで、ちょっとゾクゾクする。きっと友達に自慢しまくっちゃうだろうなあ。いや、むしろその蜜月を楽しむために、ムツツリと黙っているかもしれない。何しろ、毎日ソワソワしているはずだ。実際、ソワソワしてるんですよ。なんたって、ロングタームレポートにそのエキシージSが、加わっちゃったんだから！ しかも筆者が、その担当になっちゃったんだから！！

この感覚、何かに似ていると思ったり、それは甘酸っぱい恋の予感だった(言っちゃった♡)。でもどうしてそこまでアガるんだろう？ と考えたら、やっぱりそれはこのエキシージSが、なんでも言うことを聞いてくれる、いまどきのスポーツカーじゃないからだと行き着いた。恋愛ってのは、相手が手強いほどに、燃え上がるものなわけである。市販スポーツカーとしては、異例なほどダイレクトで繊細なステアリングフィール。「トヨタ製でしょ？」とナメてたら、ケツチン喰らわされるほど、どう猛なスーパーチャージドV6エンジン。エキシージSに初めて乗ったときは、ひたすらに「速えええ！」って思ったものね。リヤの慣性重量はハッキリと重く、これをなだめすかしながら運転するヒリヒリとした緊張感。ボクはすでに彼女と、試乗会や本誌の筑波アタックで何度かデートをしているわけだけど、まだ乗りこなした実感が全然ないものなあ。実際1〜2回お手合わせしたくらいじゃ、そのクルマが持つ真の魅力



ボディはワイド&ローだけど、コクピットはほどよくタイト。それはエキシージSが、エリーゼ譲りのアルミ製バスタブシャーシ「スモールプラットフォーム」を使っているから。個人的にいけないのはシート。バケットなのに脇腹のホールド感が薄く、背中も妙に真っ平ら。イギリス人でかいモンな……。これをどうにかしたい！

ロータス伝統のシート(笑)



V6 S/Cはやっぱり強烈！

トヨタ製3456ccのV6 S/Cは、350ps/40.79kgmの額面以上にパワー&トルク感が強烈。それは1180kgしかない車重と、横置きミッドシップの高いトラクション性能からきていられると思われる。ハッキリ言って、これをストリートで全開にするのはアブナイ！



リヤまわりは消耗品？

エキシージSで最も負担が大きいのは、でかいV6エンジンとスーパーチャージャーを積むリヤセクション。テスト車は日本デビュー当時からメディアに貸し出されていた個体であるため、ブレーキローターも結構消耗していた。もちろんタイヤも、リヤの方が寿命は圧倒的に短いだろう。交換サイクルも克明にレポートしたい。

ってわからない。だからこそそのロングタームレポートなのである。
というわけで今回は、「お久しぶり！」と箱根まで連れ出してみたわけだけど、時間を置いて会った彼女は、また以前とはちよつと違う一面を見せてくれた。路面の様子を躊躇なく伝えるステアリングからは、段差を乗り越えるたびにスプリングが縮んで伸び、その衝撃をダンパーがうまく吸収している様子がしつとりと伝わってくる。エキシージSって、こんなにしなやかだったわけ？ 走行距離が少し伸びたことで（現状1万3000km弱）、ダンパーがほどよくこなれたのかもしれない。
エンジンの回り方も硬さが取れていた。トルクのツキがよく、つま先の操作で良好なレスポンスが得られるから、わざわざスポーツモードに入れないでも、高速道路での流れをスムーズにリードできる。
むしろスポーツモードやレースモードに入れると、エキゾーストサウンドもカン高くなるし、レブリミットもちょこっと上がるしで、こちらもある気を出さなくてはいけない雰囲気ムンムンに。今回は珍しくワイディングでも優雅に走りたい気分だったから、そそくさとモードダイヤルを左の「TOUR」に戻した筆

者であった（年取ったのかなあ？と思う42歳の春）。うかつにジェットコースターなんか見せると俄然張り切るタイプの彼女は、結構若い。年齢的に見ると、27歳くらいかなあ。
さて、これから何をやっていこう。オーナー目線ではわからない細かなトラブルシューティングや、タイヤとかオイルとかのエンゲル係数チェックはもちろんだけど、いろんな走りのイベントに参加して、エキシージSへの周りの反応を見てみたい。な、と思う。もちろんロータス・オーナーの方々ともお会いして、ロータス乗りとはなんたるか？も積極的に勉強してみたい。
あとは、できるかはわからないけれどアシマわりを煮詰めてみたいという強い欲求がある。もちろん純正の「レースパック」は、公道とサーキットをハイレベルに両立するサスペンションシステムだけど、サーキットであるのりやの慣性重量を止めるためには、もうちょつとだけ高いスタビリティが要するように思うのだ。
目指すところは、自由自在にコントロールできるエキシージS！

本国にはV6カップやV6カップRなるバージョンもあるようだから、その純正パーツを試してみるのが面白そう。これは輸入元であるエル・シー・アイと相談したい。
いま手に入る現行スポーツカーのなかで、頑張れば手に届くというアフターダブル感も含め、エキシージSはかなり高いポジションにいる。350psというパワーはGENROQ的にはパンタム級なイメージだけれど、ジェントルマンレーサーがガチで楽しむ視点で見ると、相当手強いことなんて絶対にはずす。
巷ではようやくデリバリーも始まりだしたようだし、ここはひとつオーナーはもちろん、オーナー予備軍諸氏たちが思わずディーラーへ駆け込んでしまうような、熱いレポートをお届けしよう。ロータス・エキシージS熱愛宣言、始まりです！



実はもう、走っていたりして Club Witham 「サーキットinホリデー FSW」



実は筆者、連載が始まる前にちょこっとエキシージSを復習しておいた。ウィザムカーズさん主宰の走行会で、同社のマシンを走らせたのだが、久々だったからレースモードに切り替わらないのがわからず（ダイヤル長押し）、てんでうまく走らせられなかったのはナイス(汗)。ちなみに次回は7月6日に筑波でレース形式走行会を開催。初心者が安心して走れるイベントになるということなので遊びに行ってみようかな！みんな来てね。



■ウィザムカーズ ☎03-5968-4033 <http://www.witham-cars.com/>

世

界的に今、SUVの人気は本
当に凄まじいものがある。ど
のブランドも市場は今後、更に拡大
するだろうと予測しているのだが、
これまで3カ月をレンジローバー・
スポーツとともに過ごしてきた実感
としても、それは間違いないだろう
なという気がする。

人気の要因をひとつに括ることは
できないけれど、その万能性は大き
な部分を占めているはずだ。特にプ
レミアムカテゴリーのモデルとなれ
ば尚のこと。これまで触れてきたよ
うにレンジローバー・スポーツは、
その代名詞と言ってもいい。

まず改めて触れたいのが、その走
りの質の高さだ。特に、軽くはない
がその代わりきわめて堅牢で剛性感
あふれるボディと、ストロークをた
っぷりと取ったエアサスペンション
によって実現されたライドコンフォ
ートはまさしく絶品で、最近ではど
んなクルマに試乗しても最後にレン
ジローバー・スポーツに戻ると「や
っぱりコレが一番だ」と思っていし
まうほどである。

サスペンションはしなやかに動い
てあらゆる入力を絶妙にいなし、そ
れでいて姿勢は常にぴたっとフラッ
トに保ち続ける。おかげで街乗りが
快適だけでなく長距離移動も本当

Vol.4

ツーリングで知る
万能性。

その非凡なパフォーマンスの一端はこれまでのレポートでも報告しているが、
クルマの性能を明らかにするには長距離・長時間ドライブが手っ取り早い。
五月晴れに恵まれた1日をレンジローバー・スポーツと過ごしてみた。

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 1万190km

REPORT ● 島下泰久 (Yasuhisa Shimashita)
PHOTO ● 市 健治 (Kenji Ichi)

にラク。シートの形状は今イチとも
思っているのだが、それでも疲れは
非常に少なく、掛け値無しにどこま
でだって乗って行けるという気にな
る。遠くまで見渡しやすい目線の高
さも、その気にさせるポイント。お
かげで我が家の他のクルマたちは最
近ずっと放ったらかしだ。

距離を移動する際、ついそのキー
に手が伸びるのは、極上の乗り味だ
けが理由ではない。この長期レポー
ト車はオプションのACC（アダプ
ティブクルーズコントロール）付き。
前走車との車間を自動的に調節しな
がら走行するACC、普段はそれほ
ど多用する方ではないのだが、それ
こそ海外取材帰りの成田から都内ま
での移動などの疲れ気味の時などに



この体躯にしてワインディングロードでの身のこなしも軽やかなのだから恐れ入ってしまう。パワフルだけでなくコーナリングも腰高感とは無縁で、素直に思い通りのラインを辿ることができる。しかし何より凄いのは、それを最高のオフロード性能と両立していることである。



ロングツーリングで重宝するのがACC。前走車に追従して自動的に車間と速度を調節してくれるから、リラックスして巡航できる。前走車の急減速を検知し警告し、自動ブレーキもかけるインテリジェント・エマージェンシー・ブレーキアシストも有り難い。



は、結構スイッチに手が伸びるようになってきた。これだけで疲労度はだいぶ違ってくる。

このACCにはインテリジェント・エマージェンシー・ブレーキアシストも含まれている。前走車が急減速した場合に警告を発し、必要とあれば自動ブレーキを作

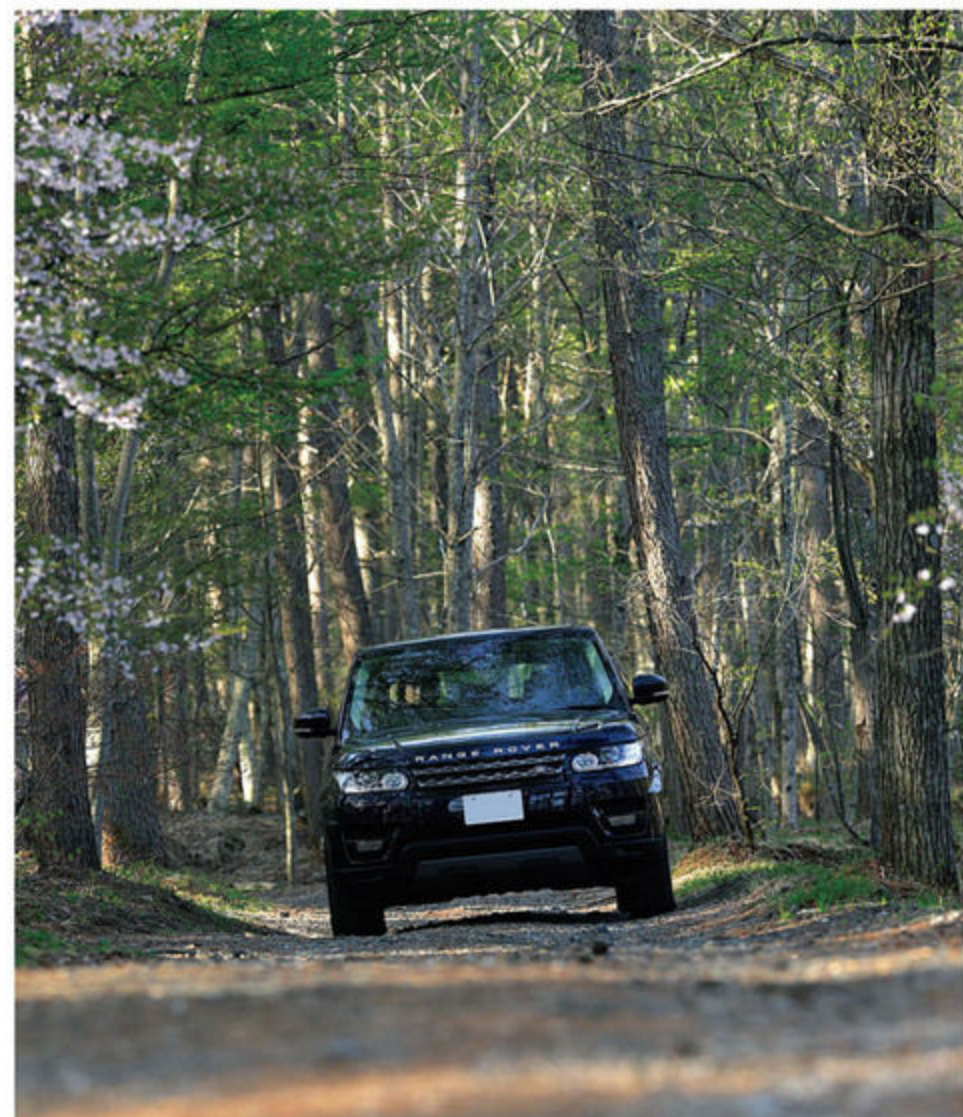
動させるこのシステム、さすがに自動ブレーキが介入したことは無いが、これまで数度は警告音のおかげで余裕をもって対処できたことがあった。先進安全装備の効力の大きさ、ひしひしと感じているところである。

渋滞の中でもレンジローバー・スポーツはまったくむずがることがない。発進と停止を繰り返すような場面でも、V型6気筒3.0スーパーチャージド・ユニットは低回転域から豊かなトルクを発生するため痛痒を感じさせないのだ。あまり頻繁に走って止まっても繰り返す時にはアイ

ドリリングストップが煩わしく思えることも稀にあるが、普段はそれほど意識させられることはない。

コーナリングだって不得手とはしていないどころか、自信をもって得意科目だと言い切れる。ロールは少なく、車体の大きき重さを意識させることなく軽やかに曲がってくれるのだから頼もしい。サスペンションには特にモード切り替えの機能は用意されていないが、そんなものはこのクルマには不要なのだ。

それでいて当然、オフロードだって遠慮せずどんどん入っていける。標準でもロードクリアランスは十分だが、必要なら車高調整機能を活用することもできる。トレインレスポンスのスイッチにまで手を伸ばさなくても林道を駆け抜けたり、あるいは湖畔や河原に降りるぐらいであれば、大概はそれだけで十分と云っていい。



通りすがりの林道に足を踏み入れてみる。道なき道をも駆け抜けるレンジローバー・スポーツにとっては、こんなフラットなダートの走行など朝飯前に違いない。オフロードで重宝するのがロードクリアランスを拡大する車高調整機能。調整幅は115mmと大きく、オフロードでの低速走行時には65mm高くすることができる。

取り敢えずクルマを飛ばしてきた先に湖が現れた。朝陽の下、ここで淹れたてのコーヒーを一杯。レンジローバー・スポーツが与えてくれた格別の楽しみである。



付いたのはこういうクルマがあると休日の過ごし方まで変わってくるということ。大した用事は無くても思わず出掛けたくなるなんて、これまであまり無かったことが今、自分の身に起きている。そそくさと早起きして、取り敢えず東か西かだけ決めて高速道路に乗り、音楽を聴きながらクルマを走らせる。適当なところでクルマを停めて、やおらコーヒーを沸かして……なんてクルマとの付き合い方を、きつと誰もがしてみたくなるクルマなのだ。

そうやってオンもオフも関係無くフル活用していたら、あつという間に走行距離は1万kmの台を越えた。レポートを開始した4月号では7167kmだったから、3ヵ月で3000kmというのは、他にも山ほど取材車に乗っていることを考えると自動的に結構なペースである。

節目も過ぎたし、そろそろメンテナンスの時期だろう。そういえば最近少々気になる所があるような、無いような……。



スライディング・パノラミックルーフは面積だけでなく、その名の通りちゃんとスライドする。おかげで開放感はバツグンだ。細かいところではオーディオのアーティスト名や曲名などの表示がやっと日本語になった。今までは何と文字化けしてしまっていたのだ。



Tuned THE Diesel Vol.6

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

前

回サブコンによるブースト調整および燃料補正を行ったことで、1・8 kg/cmの最大ブーストと230psのパワーを得たi code 320d。これがシャシーダイナモではなく、実際にはどのくらいの速さを稼ぎ出しているのか数字で確かめるため、いつものテストファイ



i code
オリジナルピロアッパー
マウントKIT

オプションとしてピロアッパーキットも用意。「音や振動が若干でも増えるから、本当は用意するつもりはなかった。でもフロントキャンバー角が付くことで、バネを強化しなくても素直に曲がるようになる」とは鶴田氏の弁。

決める、ターニン。

現状でも高い完成度のi code製320d用サスキット。しかし鶴田氏は開発の手を緩めずピロアッパーマウントを投入。足まわりの熟成とエンジンパワーの向上も合わせ、なんとFSWでのラップタイムは2分12秒台に突入した！

ルドであるFSWを走ってきた。みなさんからは「また富士？」なんて言われそうだが、進化は同じ場所で行われてこそ検分・検証できるもの。またスピードウェイは1・5 kmの直線があるため、現実的な最高速の計測場所としては、やっぱり理想的な場所なのだ。

それでも、テストする側としては不安があった。最初にFSWを走ったのは昨年の12月。アシマわりを変更して3月。そして今は5月だから、気温は上がりどんどん暑くなっている。またブーストアップの領域は低回転域から5000rpmまでと、ストリートで威力を発揮する回転域であり、全開率が高いサーキットで

効果が現れるか心配だったのだ。

そしてその不安は、1回目の走行で見事に的中した。午前中の一番気温が低い状態で、タイムが2分19秒138と、前回よりも3秒近く遅いのである！ ドライバーはプロレーサーではなくて筆者だから、正直焦った。アマチュア特有の運転ムラも、大いに考えられるからだ。

それでも320dのエンジン特性を感じながら走ると、ひとつの特徴に気が付いた。ダイナモでは5000rpm以降にドロップすると教わったブーストが、もっと速い段階で落ちている気がするのだ。むしろ、5000rpm以降は伸び感もなければパワー感もガクッと落ちる。

BMW 320d Touring





キャンバー角-2°

1コーナーやBコーナーなどの回り込んだコーナーで、明らかにステアリングの応答性が向上した。コーナーボトムで最大舵角になったとき、ググッとタイヤがグリップする感覚は、これまでになかったもの。タイヤも対地キャンバーが付くことでトレッド面の接地率が上がり、シヨルダー部分のパターンがきれいに残っている。



キャンバー角0° (正確には左0°30'/右0°15')

いわゆる純正状態のキャンバー角。-2°のときと同じブレーキングポイントでターンインしていくと、フロントタイヤが倒れ込み過ぎてアンダーステアとなり、クリッピングポイントを外してしまう様子が写真を見てわかる。タイヤもサイドウォールのパターンが削れてしまっている。たった2°の変化で、これほど変わるとは驚き。



上：最後の走行では、リヤの車高を少し上げてみた。前後バランスが改善されて、コーナーではニュートラルステア方向の挙動を確認。右：ピロアッパーマウントを調整しキャンバー角を0°と-2°で試した。キャンバー角は最大で2.5°付近まで付けることが可能だ。



そこですぐさまシフトアップポイントで4500rpmまで落としたのだが、これが大正解。なんとタイムは2分13秒429に突入したのであった。その後内圧を調整して、全てのコーナーでトルク変動を探りながら注意深く走ると、2分12秒717をマーク。最終的には前回のタイム(1分16秒435)から、3秒718も速くなったのであった！嬉しいことに、最高速も200km/hから210km/hへと向上していた。

そして今回は、もうひとつタマを込めていた。といっても騒ぐほど大げさな内容ではないが、調整式のピロポール・アッパーマウントを装着したのである。ちなみにキャンバー角は最大で2.5度付近まで付けられるが、iCode 鶴田氏はユーザ

ーのことを考えて2度までしかこれをつけていなかった。タイヤの偏摩耗を抑え、ブレーキング時の安定性を確保するためである。

しかしその効果は予想以上だった。

1コーナーやBコーナーといった曲がり込んだコーナーで、フロントが数段楽に入る。この感覚を頼りにしっかりとブレーキングして前荷重を掛けると、コーナーのボトムでググッとタイヤが接地し、踏ん張ってい

る様子がわかるのだ。対して切れ角が少ない100Rのような高速コーナーの接地感、これまで通りだ。その後の走行では、このキャンバーを純正値へと戻してみた。するとやはりタイトコーナーではクリッピングポイントにつくことが難しく、ブレーキングポイントを手前にしなければならなくなった。

またこの後にリヤの車高を2ターン上げて走ると、リヤの接地荷重がほどよく抜けタイムは2分13秒192まで回復した。これらを総合すると、フロントキャンバーは2度、リヤの車高をさらに上げるかフロント



「こんなに楽しくて 乗りやすいとは思わなかった!」

iCode代表 鶴田昭臣氏

かなり乗りやすい状態になったと思ったので、いつもセッティング変更を担当してくれる鶴田さんに、ユーザー代表として試乗してもらった。「1コーナーはランオフエリアもあるので思い切ってブレーキングしてみたけれど、キチッと止まるね! あとは高速コーナーでとっても乗りやすい。100Rを攻めても、ビターッと吸い付くように走るから怖くないんだ。なるほどこれは運転が楽しい仕様になりましたね! 正直驚いた(笑)」と絶賛して頂き一安心。

しかし4500rpmという低いエンジン回転数でベストタイムをマークするなんて、思いもしなかった。日本ではまだ未知な部分が多いディゼル・ターボの可能性は、ここから大きく開花して行く予感がする。

そしてなんと、このサブコンはノーマルモードや幾つかのモードとの切り替えが、可能になるように製作されるという。もっと速さに振った過激モードでサーキットを走り、一般道は燃費モードで……という使い分けすらできるなんて考えると、ちよっとワクワクするではないか。

ノーマルECUは快適に走って約21~23km/ℓという数値だから、それと比べれば燃費性能は落ちているが、iCodeによれば現状はまだブーストアップ攻め段階のセッティングであり、速さと燃費性能を兼ね備えたモードに突入するのはこれからだという。それに現状でも軽油の価格を考えれば、ガソリン車よりも依然として割安であるから、速さを上乗せしたこの状態で満足できてしまふユーザーも実は多いと思う。

を下げる前傾姿勢を取ることで、320dは速さと操縦性を兼ね備えたクルマになるというデータが採れた。気になる燃費は、サブコンを装着した状態でiCode本社からFSWまでの往復が18.5km/ℓ。サーキット走行の燃費が約4.2km/ℓ。

格

段に引き締まった足まわりを得た993RSで箱根のワインディングをドライブしていると「水冷になってからの911なんて……」というファナティクたちの呟きが、体で理解できるようにってくる。だがチューニングとはすべからくバランス取りの世界であり、レポートしている993RSはまだシャシー関係のベースセッティングが整ったに過ぎないのである。

優れたシャシーを得ると、にわかに気になってくるのがエンジンパワーである。このふたつの要素はどちらかが優勢になると、もう一方が劣って感じられる点で厄介だ。

ちなみに993RSのオドメーターには現在7万km弱の数字が刻まれている。走行距離だけで考えれば、今すぐエンジンをオーバーホールする必要はないのかもしれないが、こ

のフラット6は新車時から17年もの間、恐らく一度も大掛かりなメンテナンスを受けていないものと思われる。エンジンを全てバラして各部をチェックし、シール類や消耗部品を交換し、優秀な足まわりに拮抗するような強力なパンチを繰り出せるチューニングを施すことができれば走行性能の完成度は限りなく高まる。そこで我々は当初の予定通り99

体感性能を磨く。

シャシー関係特に足まわりのベースセッティングが整ったなかで次なるメニューとして当初から予定したエンジンチューン編に移行する。目指すはパワーアップだけでなく、体感的に「ファン」な性能を高めること。決して簡単なトライではないがそこで強力なパートナーとしてレーシングエンジンを手掛ける東名エンジンとチューニングを進めていく。



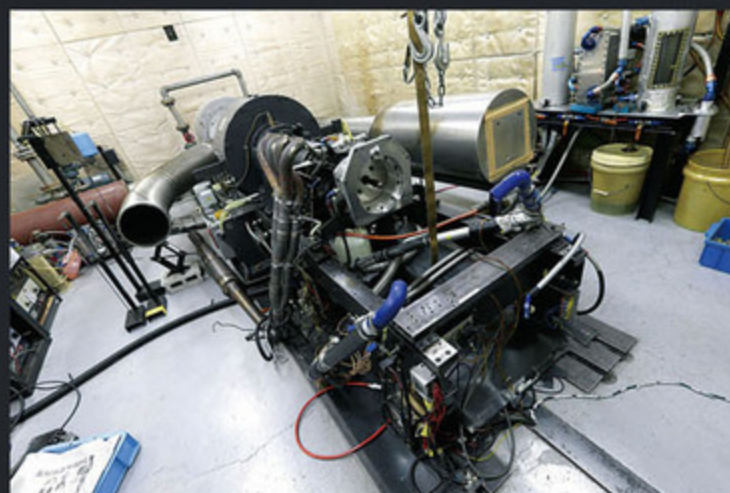
REPORT ● 吉田拓生 (Takuo Yoshida)
PHOTO ● 市 健治 (Kenji Ichi)

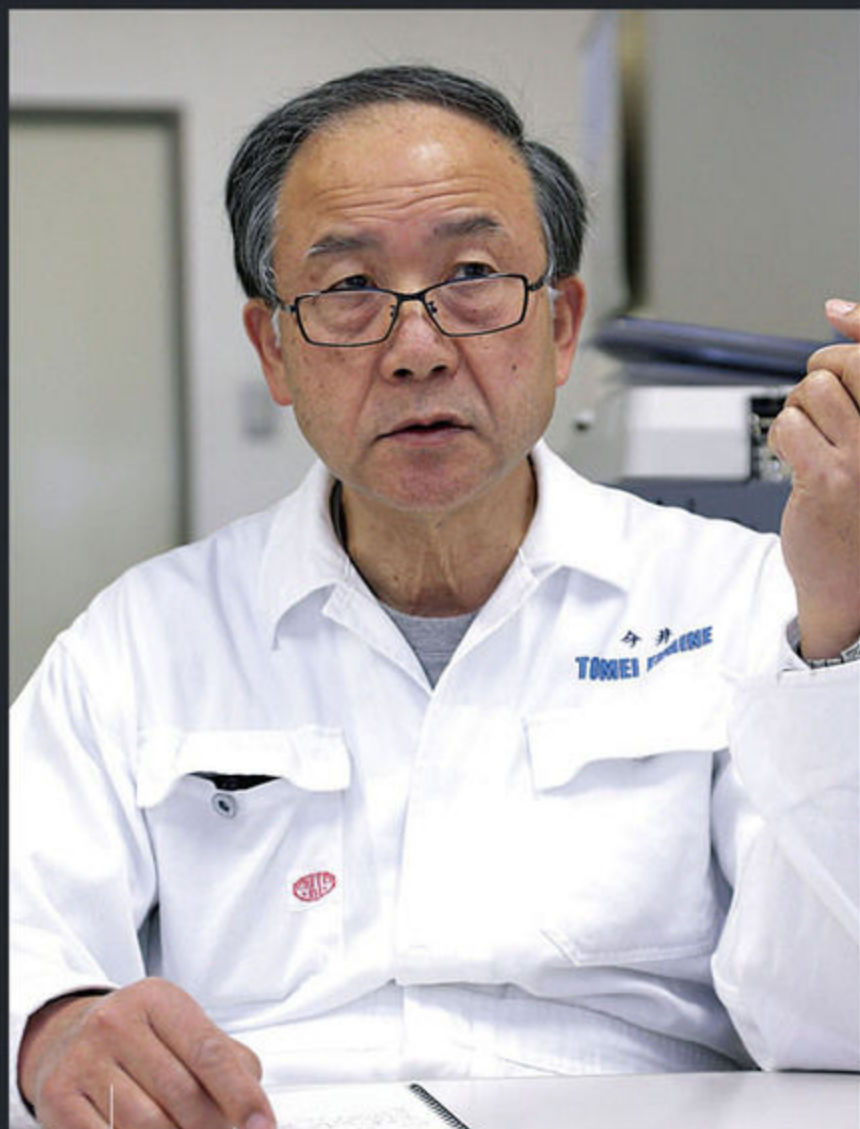


SPECIALIST

東名エンジン

1985年の設立以来、F2からF3000、フォーミュラニッポンのトップフォーミュラ、さらに富士グラチャン、JTCC、スーパーGTなど、さまざまなカテゴリーのレーシングエンジンの開発やチューニングを手掛けてきたプロ集団だ。御殿場の工場には2基のエンジンベンチを備え、組み上がったエンジンの慣らし、セッティング、パワーチェックを行い、トータル性能を高めてくれる。クレフは以前から交流があり、993RSのチューニングを依頼。

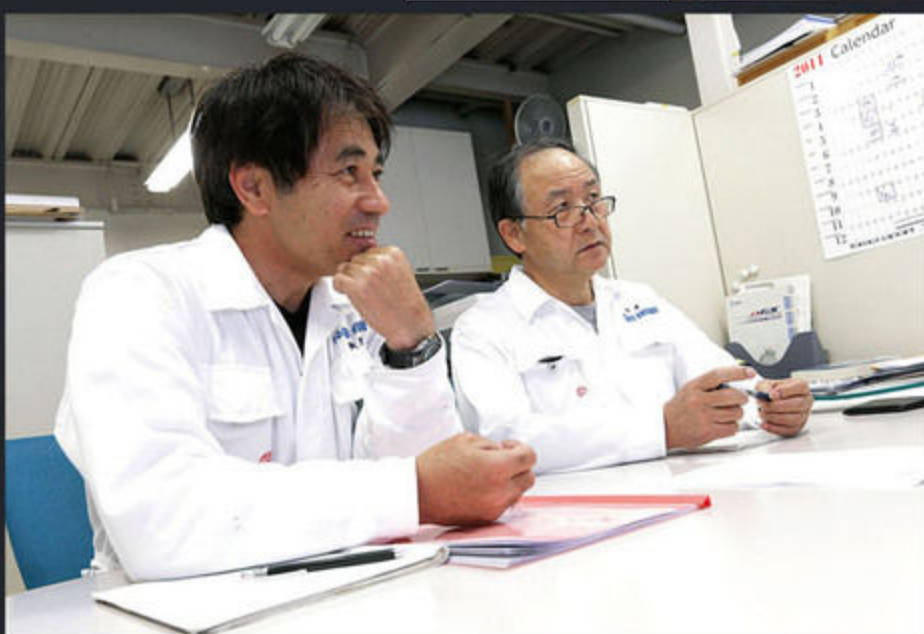




●東名エンジン 代表取締役

今井 修氏

「体感性能を上げる」にはどうすればいいか？かなり抽象的なテーマではあったが、東名エンジンの今井修社長とグループリーダーの矢野容平さんからの確かなアドバイスを頂くことができた。その意見を元にカムプロフィール、吸排気系などを刷新していくことに。



今回の話し合いの焦点は、エンジンの基本的なオーバーホールその他、いかにして993RSが搭載しているフラット6のパワーやレスポンスを含めた体感性能を引き上げられるか、という部分にあった。そのためチューニングメニューとして今回

東名エンジンでは代表の今井修さんが相談にのってくれた。物静かな今井さんは、医師が問診するように淡々とフラット6の状態を水島さんに訊ねている。これまでどんな使われ方をして、こういった整備を受けてきたのか、という部分を聞き出すことで、部品の磨耗具合をある程度把握できるのだという。



3RSの3・8Lフラット6をブラッシュアップするため、御殿場にある東名エンジンを訪ねた。熱心なモータースポーツファンであれば、この日本を代表するレーシングエンジンチューナーの存在はご存知のことと思う。993RSのチューニングをオーガナイズしているクレフモータースポーツでは以前から究極のフラット6ユニットを仕上げる際に、東名エンジンの力を借りてきた経緯があるのだ。

名前が挙がったものは、6連スロットルユニットの装着、モータックによるエンジン制御、ハイカム、そしてピストン等にWPCとよばれる現代のレース界では常識といわれている表面加工処理を施すことなどである。中でも特にスロットルバタフライとシリンダーの距離が縮まることでエンジンの回転落ちが早くなる6連スロットルは是非装着してみたいパーツだという。

筆者などは6連のスロットルから6本の長いファンネルが立ち上がっていたりしたらさぞかしカッコイイだろうな、と思ってしまうのだが、普段レーシングエンジンを専業にしている今井さんからはそれはそれはありえない話のようだ。できれば走行風をダイレクトに受けて、ラム圧が掛かるような形状のエアボックスを装着したい、とのこと。自然吸気エンジンではこのラム圧によって吸入気が増量し、確実なパワーアップに繋がるといふ。

またエンジン内部や吸気系を刷新した場合、当然エキゾーストマニホールドも新たに用意するべきである。この点に関してもオリジナルで製作

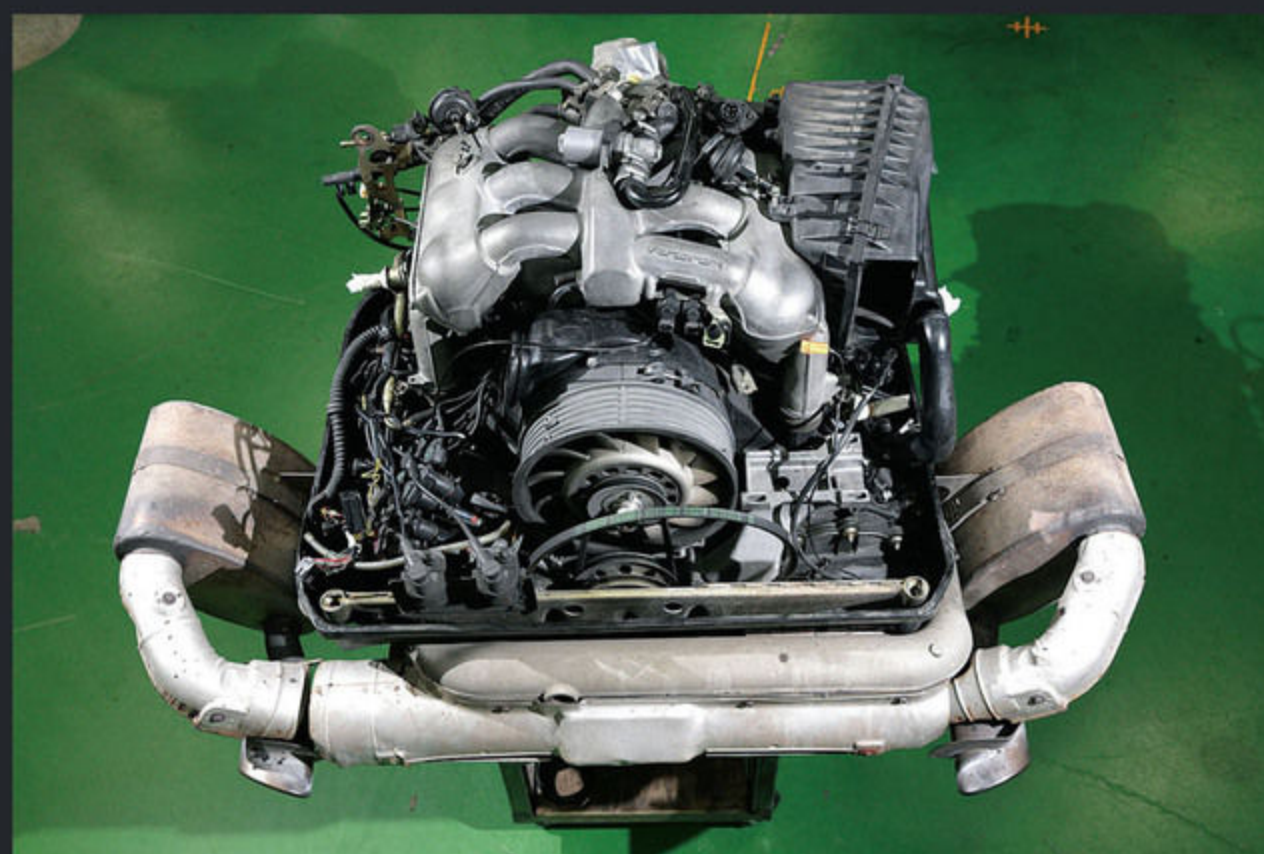


するか？ヒーター用のエクステンジャーをどうするか？といった議論が交わされた。最終的に排気系は経験のあるマフラー屋さんに注文することになりそうだが、今井さんの言っていた「見た目がいい排気管は案外ダメなヤツが多いです」という言葉は何とも印象的だった。我々が求めているのも、見せる排気管ではなく、効く排気管なのである。

エンジン制御システムはモータックに切り替え、仕上がったエンジンを東名エンジンのテストベンチにかけてパワーを測る。コンピュータセッティングをしていくために重要な部分である。現代レース界ではペクテルというエンジン制御システムが一般的なのでこれを使えるとなおいいのだが、ポルシェ用のシステムを構築する手間を考えると、難しいという結論が出た。

今回の話し合いで993RSのエンジンの最終的なチューニングメニューが決定したわけではないが、とりあえずの方向性は確認することができた。今後クレフモータースポーツの水島さんは、993RSからエンジンを降ろして東名エンジンに持ち込み、オーバーホールに必要なパーツの発注にもすぐに取り掛かるという。今年の夏、テストベンチに固定されたフラット6の新たな鼓動を聴くことができるかもしれない。

降ろしたエンジンを確認してみると、チェーンカバーやタペットカバーからのオイル漏れ(993ではお約束の部分)を発見した。走行距離の経年劣化によるものだが、アイドルスタビライザーは要交換状態、少し前に交換したばかりの冷却ファンカバーも切れている状態だった。オイル漏れや劣化部分については、パーツ交換などで対応していく予定。クレフによれば「オーバーホールのタイミングを10万kmまで伸ばすオーナーが大半」らしいが、予算に余裕があれば、レポート車と同じように7万km程度で行うのが、良い状態に乗る秘訣だと言う。





MOTOR SPORT

2014 Round 1 Sepang May 10th-11th Lamborghini Blancpain Super Trofeo Asia Series

REPORT●入江大輔 (Daisuke Irie) PHOTO●Lamborghini S.p.A.

極上のワンメイクトル。

ランボルギーニ・スーパートロフェオ・アジアシリーズがセパンで華々しく開幕した。
来季には後継車ウラカンの投入も予定される最速のワンメイクトルシリーズ、その魅力を探った。

世 界最速のワンメイクトルシリーズとして、ヨーロッパ、北米、そしてアジアの3地域で開催されるランボルギーニ・ブランパン・スーパートロフェオ。そのアジアシリーズが、グランプリサーキットであるマレーシア・セパンを舞台に華々しく幕を開けた。2014年シーズンは開幕戦マレーシアを皮切りに、第2戦インドネシア（セントウル）、第3戦日本（富士スピードウェイ）、第4戦韓国（インジエ）、第5戦中国（上海）、第6戦マレーシアと、6ラウンドを開催。さらに最終戦のマレーシアではヨーロッパ、北米、アジアのトップランカーが集うワールドファイナルも併催される。今回の開幕戦には中国、台湾、マレーシア、スリランカ、日本など10カ国から18台のガヤルドLP570-4スーパートロフェオが集結。来シーズンからは、ニューマシンのウラカンの投入も決まっているが、そのエキサイティングなV10サウンドの咆哮は、少しも色あせていない。

すでにワンメイクトルシリーズとして確固たる地位を築いているスーパートロフェオ・アジアシリーズ。今回、選手権を統括するクリチアーノ・インヴェルニ。



アジア・シリーズを統括するクリチアーノ・インヴェルニ。2011年からコーディネイターを務める彼は、インドネシア戦を見所のひとつと語り、今後はタイやオーストラリアでの開催計画があることも明かしてくれた。

ンヴェルニが、シーズンの見所を次のように語ってくれた。

「なんと言っても、シリーズとしては初開催となるインドネシア・ラウンドが注目だ。成長市場であるインドネシアはランボルギーニにとっても非常に重要な国。セントウル・サーキットはGP2アジアも開催した実績を持っているし、セパンや富士と同じようにF1グランプリを開催するだけの設備を誇る。トラックは少しバンピーだが、きっとエキサイティングなレースが展開されるだろう。そして、もうひとつのハイライトはワールドファイナルが、アジアのセパンで開催されること。いつもより長い距離で争われる最終戦には、

3つの地域から40台のガヤルドがセパンに集まる。昨年はランボルギーニの50周年ということもあり、初開催のワールドファイナルはイタリアで行われたが、これからはヨーロッパ、アジア、北米の持ち回りになる。もちろん今後は日本で開催される可能性もあるよ。少し難しい点があるとするれば、秋の日本は少し雨が多いことがな(笑)」

周知の通り、現在アジア・パシフィック地域では多くのワンメイクレースが開催されている。同じグループ内でも、アウディ、ボルシェ、フォルクスワーゲン(シロッコ)がシリーズを展開中。その中でランボルギーニ・スーパートロフェオのアド

バンテージは、どこにあると考えているのだろうか。

「ランボルギーニであること。それが、この質問の答えだね(笑)」

間髪入れず、インヴェルニは自信ありげに微笑んだ。

「もちろん他のシリーズの素晴らしいことも知っている。だが、これだけエキゾチックなマシンを使い、かつ最高の施設を誇るサーキットでレースを楽しむシリーズがあるだろうか。

レースに向けてたっぷりと練習走行時間も用意されているし、50分間のセミ耐久レースを2回戦えることも魅力だね。そうそう、我々のホスピタリティも是非楽しんで欲しい。サーキットにビザオープンとアイスク

リームマシンを持ち込んでいるからね。レースを戦いながら、同時に極上のイタリアンに舌鼓を打つこともできるんだ」

実際、今回のレースでも多くのドライバーが家族と共にサーキットを訪れており、快適なホスピタリティスペースで、ゆったりとレースを堪能する光景が見られた。

2013年、ランボルギーニのモータースポーツ部門としてランボルギーニ・スクアドラ・コルセが設立された。同部門はレーシングマシンの開発だけでなく、ランボルギーニ・オーナーをサーキットへと導く役目も担っているという。

「まずはサーキット走行に慣れてもらう『ランボルギーニ・エスペランザ』が入り口となる。ランボルギーニでサーキットを走る楽しさを味わって欲しい。そして、プロドライバーとレース参戦に向けたトレーニングを行う『ランボルギーニ・アカデミア』を経て、その先にはスーパートロフェオが位置する。もちろんさらにハイレベルなレースを望むドライバーには、GT3マシンへの道も開けているからね。これらのレース活動に関しては、ランボルギーニ・スクアドラ・コルセが万全のサポートを用意している。是非、日本のドライバーにもっと参加して欲しいんだ」

最後に気になるのはウラカンのトロフェオ仕様だが、どのタイミングで投入されるのだろうか。

「まだ、話せることは多くないが、もうすぐウラカンのシェイクダウンが行われる予定だ。そして、マレーシアで行われているワールドファイナルでトロフェオ仕様を皆さんの前でアンヴェールする予定だ。レースに投入されるのは2015年から。楽しみにしていて欲しいね」

15分の予選を2回走行し、決勝はレース1とレース2を行う。それぞれのレースは50分のセミ耐久形式をとっており、レース途中でのドライバー交代も義務づけられている。



Race Report Rd.1 Sepang 日本から参戦の星野、 2戦連続2位獲得

F1グランプリでも使用される5.5kmのセパン戦。レース1とレース2を制したのはマックス・ウィザー/ジャン・シン組。レース1は予選3番手から中盤でトップに立つと、2位以下を引き離し、17秒499の大差をつけて勝利を飾った。両レースとも2位に入ったのは、スーパーGTへの参戦経験を持つディランタ・マラガムワと、日本から参戦する星野敏のコンビ。また、レース2では落合俊之/織戸学組が3位表彰台を獲得している。

ガヤルドLP570-4スーパートロフェオは、一部の微調整を除いて変更が禁止されており、イコールコンディションが徹底されている。





MOTOR SPORT

Inter Proto Series Round 1

誰がもっとも速いのか？ ドライバー同士のガチ勝負で魅せる
インタープロトシリーズが2年目のシーズンに突入した。
ジェントルマンクラスとプロフェッショナルクラスともに、
緒戦からアグレッシブな戦いが繰り広げられた。

REPORT●鈴木 明 (Akira Suzuki) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)
COOPERATION●インタープロトモータースポーツ事務局
<http://interproto.net/>

参戦車両による、バトル形式の同乗走行はドライバー目線でバトルの疑似体験ができることから人気が高い。スーパーカー同乗走行会では、マクラーレンMP4-12CやフェラーリFF、レクサスLFAニュルエディションなどが用意され、長い行列ができるほど好評だった。さらにドライバーのトークバトルやサイン会などのイベントも満載だ。



2 シーズン目を迎えたインタープロトシリーズ。

富士スピードウェイを舞台に、340psを発する4.6V6エンジンを、完全オリジナルのシャシー（パイプフレーム+カーボンシェルのハイブリッド構造）にミッドマウントした「kuruma（クルマ）」によるワンメイクレースとして昨年誕生したばかりの新カテゴリーだ。

本誌では、インタープロトシリーズのプロデュースを務める関谷正徳氏が提案した「誰が一番速いドライバーなのか？」という、モータースポーツの原点に立ち返った発想に賛同し、またメーカー主体のマシンは

想像以上の壮絶バトル。

かりがフィーチャーされる日本のレース界に一石を投じる挑戦として注目し、全3戦で開催された昨シーズンの模様をすべてレポートしてきた。

開幕戦こそマシン開発に時間を要した影響で予定よりも遅れ、グリッドに並んだマシンは10台に満たず8台だったとはいえ、昨今の経済状況から開催に漕ぎ着いただけでも確かな成果を残したといえる状況下で、実際に関谷氏が思い描いたプロト同士のアグレッシブなバトルは予想以上

の激しさを披露した。

同じ条件のマシンでは、ドライバーのスキルだけで競うことになるわけだが、若手の勢いとベテランの巧みなテクニックの応酬は見応え十分だった。このような形式のレースを初めて観た新鮮さはあったとはいえ、ものの、プロだけでなく、ジェントルマンドライバーも戦いを重ね、マシンに慣れていくと徐々にレースはヒートアップ。残念ながらまだまだレース自体の認知度が低い（我々に

も責任があるが）のが懸案事項ではあるものの、関谷氏の思い描いたレーススタイルは100%ではないにしろ、表現できていたと思う。関谷氏自身も確かな手応えを掴んだようである。

さて、2014年シーズンは全4戦でスケジュールが組まれたインタープロトシリーズだが、マシンのには昨シーズンから大きな変更は受けていない。唯一、前後とも同サイズだったヨコハマのスリックタイヤが、





フロントのみサイズが改められた(280・680・1812・80・650・18)程度である。レース自体も引き続き、ジェントルマンドライバーとプロドライバーが1台のマシンをシェアし、タッグを組んで戦うスタイル(ジェントルマンクラスが土日に2レース、プロクラスが1レース)は変わらないが、プロクラスのレース周回が22ラップと長かったことから、観る側が飽きることなく、競う側がより緊張感のある戦いを求めて、8ラップのレース1、10ラップのレース2という規定となった。



2014年シーズンは、渡辺選手と影山選手がペアを組む、ゼッケン16のGENROQ号の戦いに密着していく予定だ。ジェントルマンクラスは土曜日にレース1を行ったが、ここで早くも渡辺選手が3位に入り、表彰台に。幸先のいい開幕戦となった。プロクラスは日曜日のみレースが行われ、昨年から速さを存分に発揮していた平川亮選手がトップでゴール。ポールポジション、ファーステストラップも獲得して完全優勝を成し遂げたが、影山正彦選手も大健闘。トップフォーミュラで活躍する若手の勢いに負けることなく、最後までプッシュし続け、ベテランらしい存在感のある走りを見せてくれた。



現状としては、マイナーかもしれないが、コーナー毎に繰り広げられる、プロ同士のリアルなガチバトルを観戦するだけでも富士スピードウェイに足を運ぶ価値は十分にあるインタープロトシリーズ。第2戦は6月21・22日に、同じく富士スピードウェイで開催される予定である。

残念ながら雨のため、観客自体は多くなかったが、インタープロトシリーズでは昨年同様、ピットを無料開放して、1000円という格安の入場料だけで、レースやマシンを身近で見ることができるようのも魅力のひとつとなっている。加えて、好評を博したレース形式の同乗走行やプロドライバーのサイン会、スーパーカー同乗試乗会、ミニコンサートなどを企画しており、大人から子供まで、レース以外にも、ファミリーで楽しめる演出を忘れていない。特にコース上で行うkurumaの同乗走行と、スーパーカー同乗走行会は人気を集めているようだ。

すでに4月19・20日にラウンド1が開催されたが、本誌では今シーズンも、ゼッケン16のGENROQ号を中心に、インタープロトシリーズに密着、その動向を見守っていくつもりだ。早速ジェントルマンクラスのレース1では、オーナードライバーである渡辺選手が3位入賞。ペアを組むプロクラスの影山正彦選手も、ベテランらしいクレーバーで熱い走りを見せてくれた。



OVER 40'S Super FJ 1600 Project



Turn 2

ヘビーウェットに挑むッ!

日本のモータースポーツ文化が少しずつ進化してきている今、若手ドライバーたちの登竜門は、同時にオッサンたちの夢を叶える楽しくも厳しい試練の場となってきた。40代のスーパーFJ奮戦記、連載第2回は豪雨の練習走行。文明開化の夜明けはもうすぐぜよ!?

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

生 まれて初めての予選ヒリッけつ、決勝ブービーというホロ苦いデビューを経て、今回は2回目のスーパーFJを富士スピードウェイで走らせた。本来なら筑波シリーズ第2戦の日程なのだが、スーパーGTでの仕事が直前に重なったこと、このまま第2戦に出ても結果はさほど変わらないだろうことを考え、今回は練習走行をみっちり行うことにしたのだ。ジェントルマンドライバーにとっては、自分のカラダと仕事が一番優先。その順番を守るのが、レースを長く続けるコツである!

練習場所にFSWを選んだのは、今回F3やFSWシリーズに出場するチームメイトのテストを行うため。筑波シリーズに出る筆者としては、本来なら筑波で練習した方が良さそうなのだが、もちろんきちんとして考えがある。FSWは筑波に比べてブレーキング開始からシフトダウンまでの時間が長く取れるため、筆者が一番苦しんでいるシフト操作に慣れるのに最適。ランオフエリアも

広いので、伸び伸び走れるのだ。

意気揚々と乗り込んだFSWは、しかしながらどしゃ降りの雨。スタッフのみんなは「降っちゃったね」と苦笑いしていたが、筆者的には恵みの雨だと思った。ドライでは挙動の「キヨ」の字、も試せなかったスーパーFJが、どのくらいピーキーなのかを知ることができる。

それでも正直言って、コースへ出たときは心臓が飛び出そうだった。入門フォーミュラとはいえ、ツーリングカーより圧倒的に低いドラポジ。ギューッと締められたハーネスの圧迫感。フィットRS用とは思えない、1.5Lエンジンのサウンド。

いざコースに出てみると雨は激しく、前方にマシンがいるだけで、なんにも見えない。目の前がクリアになっても、広いコースにポツンと残された気分は孤独で、寂しさ倍増不安増量な走り出した。

しかし収穫は沢山あった。ターニンでアンダーステアしか出せなかったスーパーFJが、アンダー/オ



2014/04/30 10:44:17.3

「M&Scam+GPS」で走りを分析する!

車載カメラを積んで自分の走りをチェックするのはもはや常識。筆者はM&Scam+GPSを使っているが、これは本体とカメラがセパレートしているので積載性がよく、フルハイビジョンで画像も鮮明。しかもGPS機能によって、専用ソフトで映像にスピードやエンジン回転、ラップタイムなどをリンクできる(5万4000円〜)。ちなみにフォーミュラカー用のステーはB-MAX RACINGでも製作しているのだ。



マジだよ



「ブレーキは
もっと詰められる！」

大雨の中、150mが見えたところでブレーキングしていると、組田監督が「スーパーFJはブレーキ、もっといける。ニュアンスとしてはドライの20mプラス」とアドバイス。……マジっすか？ 「マジだよ」。監督はF3Nクラスでも表彰台に乗ったドライバー。ということでさらにブレーキングポイントを詰めてみた結果……いけました(汗)。

マジっすか(汗)

「ブレーキの挙動を出すのだ。ヨコハマ製のレインタイヤは思った以上にグリップ力が高く、ハンドルもしっかり効く。もしかしたらラジアルよりも走りやすいかもしれない。つまり挙動を決めるのは自分の操作で、しかもそれがドライのときより簡単に起こる。これは勉強になるぜよ！」

そのグリップ感に助けられ、初めて乗った筑波よりも大胆に走ってみると、スーパーFJは予想以上にコントロールラブルだった。「雨のフォーミュラ」と言うだけで、即座にスピーン！とか、飛んで行ってしまいうイメージがあるが、それは違った。レインタイヤを用意し、それに対するセッティングができるレーシングカーならではの操縦性。あのAコーナードオーバーステアが出て、パニックにならないのである。

「レースだと中止ギリギリ」という、最悪な状況での挙動が思った以上に手に負える感触を得て、ちょっとだけ自信がついた。ちなみにタイムは2分13秒台。これが速いのか遅いのかわからないが、同じB・MAXで走る小松選手(ジェントルマンドライバーで同じ40代の先輩)のコンマ数秒落ちだったので、ひとまず良かった。……と思っていたら、さっそく組田監督から、

「もっとブレーキいけるから！」と喝が入った。

は……？ モットデスカ？

「もっとだよ。まだ余ってる」

その様子は、ロガーからも読み取れた。スーパーFJはタイヤ幅が狭く、面圧が掛かりやすいためにF3やFCJに比べてハイドロもほとんど起こらない。現状のアクセル開度だと、Aコーナード手前、100R、300Rを横切る「川」に遭遇しても、確かに挙動は大きく乱れなかった。まだまだタイヤを使い切っていないのだ。大胆なつ



初めてヨコハマのレインタイヤを体験。スーパーFJはタイヤが細いこともあり、FCJやF3がハイドロにあらうような場面でもほぼ普通に走れてしまう。雨の中で感じたグリップ性能は、これまで一番高かったかもしれない！



レースはひとりで
走るものじゃない

当日は自分では走らないのにチームメイトの今井君(F3W開幕戦優勝！)が付きっきりでロガー分析をしてくれた。フォーミュラはペルトを締めるのだからひとりで上手にできない。メカニックやスタッフが当たり前のように一丸となってくれるのは本当に感動的！



見えないところで見えています

監督の叱咤激励に当惑している筆者を、鈴木チーフエンジニアは理論的に指示してくれる。その中でも一番目からウロコだったのはブレーキの踏み方。「ブレーキを詰めるというのは、液圧をパン！ と上げることではないからね？ そしたらマシンは簡単にロックするんだから。バカみたいに強く踏むんじゃなくて、ブレーキング初期で、マシンが減速していることを感じ取るんだ。バランスも使ってみること！」。コース脇で細かく走りを見てくれるから、こうしたアドバイスが得られる。チーフエンジニアはボクシングでいえばセコンド的存在だ。

もりでも、雨で運転が萎縮していたのだろう。コース幅の使い方も狭い。自分が感じていたアンダー／オーバーは、狭いコース幅の使い方からくるステアリングの切りすぎと、挙動の乱れに対するラフなアクセル操作が引き起こしたものだ。滑るのは怖くなくても、速く走るのはまた違う話だったのだ。

鈴木チーフエンジニアから操作の要領を教わり、ブレーキの掛け方とライン取りを変えたら、なんと2秒もタイムアップ。2分11秒前半のコンスタントラップが刻めるようになってしまった！ につ……2秒つて。ドライバーの資質も大切だけれど、エンジニアの言葉も素直に吸収することも速くなるキモ。フォーミュラはそれがトンツラメンのように濃密だから、趣味としても実に楽しい。実際ツーリングカーに乗るときも余裕が生まれ、また少し速くなれたと実感している。次のレースは6月8日。前回よりもよい結果が出せるように、データロガーのプリントとにらめっこしている毎日です。



世

界耐久選手権(WEC)がいま、白熱している。

WECはル・マン24時間レースを中心に、今シーズンは年間8戦で争われる耐久カテゴリー。参戦クラスはレース専用のプロトタイプカーと市販スポーツカーのGTEがある。さらにプロトタイプカーはLMP1とLMP2にわかれ、前者のLMP1のなかでもハイブリッド車はLMP1-Hという自動車メーカーのワークス車のみの参戦クラスとされている。このLMP1-H、昨年まではア



元F1ドライバーのマーク・ウェバーをチームに迎えたボルシェは、ニューマシンの919ハイブリッドを投入。開幕戦シルバーストーンで表彰台を獲得、第2戦SPA・フランコルシャン6時間レースでも4位に入賞を果たしている。

WEC

3ワークスのプロトタイプカーが激突 トヨタが開幕2連勝 ル・マン初制覇も近い

TEXT●小倉茂徳(Shigenori Ogura) PHOTO●TOYOTA, Porsche

ウディとトヨタの2強が対決していたが、そこに今年から名門ボルシェが復帰。より熱い戦いが繰り広げられることになった。

アウディのR18eトロックワトロは4ℓのV6ディーゼルトーボに、フライホイールを利用した機械と電気を併用したハイブリッド。一方のトヨタのTS040は、3・7ℓ自然吸気ガソリンV8エンジンにキャパシタを利用したハイブリッドとなる。ここに割って入ったボルシェ919は、2ℓV型4気筒ターボにリチウムイオン電池式のハイブリッドを用意した。

3社とも、それぞれ独自のテクノロジーを追求しており、今年からルールが改正されたことで、きわめて科学的で巧妙な性能調整表が作成された。これは使用する燃料、燃料タンク容量、車重、ハイブリッドで扱うエネルギー量によって異なる走行

性能をほぼ均質になるように調整し、コース上の走りで勝負をつける。また、ハイブリッドで扱うパワーが大きくなるほど、エンジンのパワーは小さくなるように燃料の流量が制限され、ハイブリッドの技術とエンジンの高効率燃焼技術の両方を開発できるようにしているのだ。

WECはすでに2戦を終え、トヨタが2連勝。今年のトヨタのニューマシンは万全で、通常のコース仕様もル・マン用の高速仕様も高いスピードと安定性を示しており、ル・マン初制覇が見えてきた状態だ。その出力はエンジンとモーターの合計で1000psにも達し、加速性能はF1をはるかに凌ぐという。

昨年までの覇者アウディはマシンの安定性でやや苦しみ、エンジンパワー優先のハイブリッドを選択したことが、登り坂の多いSPAでは苦戦につながった。だが、このまま終わる訳もなく、ル・マンでの連覇を狙っている。ボルシェは伝統のル・マン制覇が最優先目標。開幕からル・マン仕様を持ち込み、実戦テストを繰り返す。その高性能は群を抜いている。

このほかアウディがレーザライントを導入するなど、近未来の市販車のための技術が多数盛り込まれた3社のLMP1-Hは6月14・15日にル・マン24時間で覇を競う。



第2戦はトヨタTS040 HYBRIDの8号車が優勝。昨年の最終戦から続く連勝記録を3に延ばした。トヨタは7号車も3位に入っており、マニファクチャラーズ選手権をリードする。

メルセデスの圧倒的な強さ続く 中間テストで戦力図変わるか?

F1 GP

F1は序盤の遠征による4戦を終えて、ヨーロッパへと戻った。ヨーロッパ緒戦となるスペインGPには序盤戦での課題点への対策など、多くの改修部品が投入された。それは前後のウイング、ボディカウルなど多岐におよび、ザウパーは軽量化も施している。だが、勢力図は大きくかわらず、メルセデスの圧倒的な速さと強さは

安泰。一方でケーターハム対マルシャの最下位争いは、マルシャが一步リードするようになり、小林可夢偉はマシンでより苦しむようになってしまった。スペインGPのあとは2日間の居残りテスト走行会が行われ、さらにマシン開発が進む。今回、エンジンの音をやや大きくするメガホン排気管もテストされている。

TEXT●小倉茂徳(Shigenori Ogura) PHOTO●Mercedes AMG





例 年通りゴールデンウィーク中に開催された第2戦富士でポールポジションを獲得したのは、GT500クラスが、闘将、星野一義率いるカルソニックMPUL GT-R。そして、GT300クラスはその息子の星野一樹がナンバー1ドライバーを務めるB・MAX NDDP GT-Rだった。「オヤジに『レース前に家族で寿司を食べると縁起いいから、行こうか』と誘われて、チームメイトのルーカス（オールドネス）と一緒に食へに行きました」と一樹は語ったが、まさかそんなゲン担ぎ

が功を奏したわけではあるまい。GT3仕様のニッサンGT-Rは、ターボエンジンの割に大きなエアリストリクターの装着が認められているのでパワー面で有利なほか、フロントエンジンゆえドライバーにとって扱いやすく、また安定したパフォーマンスを生み出すことで知られる。そこに、智将、長谷見昌弘が監督を務めるNDDPレーシングが絶妙のセッティングを施し、一樹とオールドネスのふたりが最高のドライビングパフォーマンスを発揮したからこそ、「親子で予選を制覇」というなかなか

GT300

富士の予選でGT-Rが見せたスピード

ハンディ背負ったZ4 500kmの長丁場制す

TEXT●大谷達也 (Tatsuya Otani) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

お目にかかれない偉業を達成できたのだらう。このとき一樹が見せた嬉しそうな表情が印象的だった。迎えた決勝では、GT500でカルソニックMPUL G

T-Rが数々の苦難を乗り越えて栄冠を勝ち獲ったのに対し、レース序盤にトップ争いを演じていたB・MAX NDDP GT-Rは19周目にセーフティカーが導入されるとやや早めの給油とタイヤ交換を実施。これで大きく順位を落としたことが響き、結果的に102周のレースで5位まで挽回したところでチェッカーフラッグを受けた。「セーフティカーに泣かされました。(戦略的に) あそこで入らなくてはいい



ターボエンジンのパワーを活かし、ポールを獲得した長谷見監督率いるNDDPレーシング。序盤こそトップ争いを展開したものの、ピットのタイミングが響き5位でレースを終えた。

ディを積んでこの一戦に臨んだが、ライバル勢の脱落にくわえ、最後は片岡が粘り強い走り直後に迫ったGAINER DIXCEL SLS (平中克幸/ビヨン・ビルドハイム)を抑えきり、ウエイトハンディ制が実施されているスーパーGTでは困難とされる2連勝を達成した。BMW勢の優勢で幕を開けた今シーズンのスーパーGT、果たして今後どのような展開を見せるのか？次戦は5月31〜6月1日に大分県のオートポリスで開催される。



開幕戦で勝利し、40kgのウエイトハンディを背負いながらも、トップでフィニッシュしたのはグッドスマイル初音ミクZ4。ランキングでも大差の首位をキープする。

けなかったもので、無理矢理ピットストップしましたが、後半はガソリンが足りなくなったので燃費走行するしかなくて、最後のボクのステイントでも全然攻められませんでした」そう答える一樹にクルマについてたずねると「仕上がりはいいんですが、まだ燃費などでライバルに負けている部分があります」と悔しそうに語った。スポーツカーベースが多いGT3車両のなかにあって、4シター・クーペのGT-Rはいかにも前面投影面積が大きい。これも燃費を悪化させる一因となっているようだ。今回、長丁場の500kmレースを制したのはグッドスマイル初音ミクZ4 (谷口信輝/片岡龍也)。開幕戦を制した彼らは40kgのウエイトハン

TEXT●入江大輔 (Daisuke Irie) PHOTO●Volkswagen



ラトバラがオジエを凌いで勝利 フォルクスワーゲン、圧巻の5連勝

WRC

WRC第5戦ラリー・アルゼンチンが、5月8〜11日にコルドバ周辺で開催され、フォルクスワーゲン・ポロR WRCを駆るヤリ・マティ・ラトバラがチームメイトのセバスチャン・オジエを2位に従えて勝利を飾った。第2戦スウェーデン以来のシーズン2勝目を飾ったラトバラは、「チャンピオンのオジエとバトルして勝ち取った勝利だ。これは自

信になるよ」とフィニッシュ後に笑顔を見せた。フォルクスワーゲンはここまでシーズン全勝を記録(オジエ3勝、ラトバラ2勝)。1-2フィニッシュも3度を数え、マニファクチャラーズ選手権では2位のシトロエンに97ポイントもの大差をつけている。あまりにも強いため、夏前にはタイトルが決まるとの予想が出ているほどだ。



フラッグシップの本領。

GOODYEAR EAGLE F1 ASYMMETRIC 2

TIRE TEST
in FSW

OE装着タイヤとは、メーカーが自社モデルのポテンシャルを確実に発揮すると、数多のテストを繰り返して実証されたものだけが選ばれる。中でもボルシェはタイヤ性能への要求が恐ろしくハイレベルだと知られるが、それを難なくクリアした“イーグルF1アシメトリック2”の実力を測る。

REPORT●田中哲也 (Tetsuya Tanaka) TEXT●吉田拓生 (Takuo Yoshida)
PHOTO●服部真哉 (Shinya Hattori)

ス ポーツカーの純正装着タイヤを開発することは、アフターマーケット用の市販ラジアル・タイヤを開発するよりも難しいとされている。純正タイヤとして採用されるためには自動車メーカーから提示される様々なハードルをクリアする必要があるからである。しかもその対象がボルシェ911カレラだとしたら、その難しさが想像を絶するレベルであることは言うまでもない。

ドイヤー・イーグルF1アシメトリック2、オープンショ設定されている20インチがピレリPゼロというそれぞれ1銘柄となっている。今回のテストでは、純正装着のグッドイヤーを履いたボルシェ911カレラを富士スピードウェイで走らせ、そのポテンシャルをチェックする。テストは田中哲也選手だ。グッドイヤー・イーグルF1アシメトリック2は、その名の通り左右非対称のトレッドパターンを採用す

ブレーキング時に高負荷がかかると、タイヤブロックと路面と設置面積を増やして摩擦力を向上する「3次元ブロックデザイン」を採用。ドライはもちろんウェット時にも制動距離を短縮する。また、高分子量ポリマーとレーシングポリマーを配合した粘着力の高い「アシメトリック2」コンパウンドも大きな効力を発揮している。





るグッドイヤーのフラッグシップ・タイヤであり、プレミアム・セダンからハイパフォーマンスカーまで幅広い領域をカバーしている。

911カレラの場合はフロントが235/40ZR19、リヤが285/35ZR19というサイズ設定がされている。アシメトリック2のトレッドパターンは太さによって5リブと6リブの2パターンがあり、911カレラの場合にはフロントが5リブ、マッテオナリヤは6リブとなる。

「これだけ太く深い縦溝が通っていると、ウエットでもかなりいけるでしょうね」と走行前、トレッドパターンをチェックした田中選手が言う。ターボやGT3といったハイパフォーマンス911とは異なり、ベリックな911カレラのタイヤということを考えれば、サーキット走行時のドライグリップのみに特化したような味付けでないことは容易に想像がつく。とはいえ、今回我々は標準装着タイヤの限界特性を比較的時間で見極めたかったので、敢えて富士スピードウェイをテストの場と

して選んだのである。

順調に周回を重ねる911は1分59秒877というベストタイムを記録した。このタイムは今年2月号の本誌で、20インチの純正装着タイヤを履いた911カレラがケイマンSとFSWで対決した際のタイムの約0.9秒落ちである。気温が5℃くらいだった真冬の前回と、20℃近い今回という違いを考慮に入れば、このタイムは非常に優秀といえる。では田中選手に印象を聞いてみよう。「全体的なタイヤの印象は滑らかとか穏やか、という感じですね。グリップの変化がわかりやすいので、コーナーの頂点でさらにステアリングを切り込むようなシチュエーションであとどれくらい切り込めるかとか、そういったグリップの感触を掴みやすい。だから大きくステアリングを切り込んでも最後までグリップが抜けない印象があります」

リヤにエンジンを置くポルシェ911は必然的にリヤヘビーになりやすいわけだが、アシメトリック2のリヤタイヤからはどのようなフィー

リングが感じられたのだろうか。

「リヤもピークグリップよりスタビリティを重視している印象で扱いやすいです。特に限界付近ではヌルヌルとしている領域がけっこうあって、スパットとグリップを失ってしまいうなことがない。フロントと同じくドライバーにグリップの変化を伝えるのが上手なタイヤといえます」

ラップタイムが良かったので、てっきり攻撃的なタイヤなのかと勘違いしてしまっている。だが実際のグッドイヤー・イーグルF1アシメトリック2は、さすがに純正装着のタイヤだけあってリヤエンジン、大パワーを売りにするポルシェ911の、ともすればピーキーになりがちなハンドリング特性を穏やかに纏めあげているといえるだろう。

「ボクも35GT-Rの開発

で純正装着のタイヤを評価している場面とか知っていますけど、グリップはもちろんだけれど静粛性も大事だし、ある程度長持ちするように作らなきゃいけない。ポルシェならウエットのアウトバインを200km/hで走っているようなテストもこなしていると思うし、開発はとにかく大変です」

イーグルF1アシメトリック2はグッドイヤーのフラッグシップ・タイヤというポジショニングを与えられているが、それでもエコタイヤに求められるような転がり抵抗の低減や耐摩耗性能の向上にも抜かりがな

い。しかも先代のイーグルF1アシメトリックと比べ7〜12%ほど軽量化されているという点も、車両に装着した際のトータルバランスの向上に直結しているはずである。

グッドイヤー・イーグルF1アシメトリック2の実力、極限環境のサーキットでもしっかり確認できた。



「ストリートドライブでの快適性や安全性、運動性能を高次元でバランスさせたスポーツタイヤだと思います。ロードインフォメーションが豊かでドライバフレンドリーなところも好印象ですね」と田中選手の評価は高い。



EAGLE F1 ASYMMETRIC2 SIZE LIST

■20インチ	255/40R20 101Y XL	225/35R19 88Y XL	255/40R19 100Y	225/40R18 92Y XL	245/45R18 100Y XL
285/25R20 93Y XL	■19インチ	235/35R19 91Y XL	265/40R19 98Y	235/40R18 95Y XL	255/45R18 103Y XL
235/30R20 88Y XL	255/30R19 91Y XL	245/35R19 93Y XL	275/40R19 101Y	245/40R18 97Y XL	235/50R18 101Y XL
245/30R20 90Y XL	265/30R19 93Y XL	255/35R19 96Y XL	245/45R19 102Y XL	255/40R18 99Y XL	■17インチ
255/30R20 92Y XL	275/30R19 96Y XL	285/35R19 103Y XL	■18インチ	265/40R18 101Y XL	245/40R17 95Y XL
235/35ZR20 88Y	285/30R19 98Y XL	225/40R19 89Y	245/35R18 92Y XL	215/45R18 93Y XL	215/45R17 91Y XL
265/35ZR20 95Y	295/30R19 100Y XL	235/40R19 92Y	255/35R18 94Y XL	225/45R18 95Y XL	225/45R17 94Y XL
275/35R20 102Y XL	305/30R19 102Y XL	245/40R19 98Y XL	265/35R18 97Y XL	235/45R18 98Y XL	235/45R17 97Y XL

富士スピードウェイを意味するFの冠が与えられたIS Fのボンネットに収まる2UR-GSEは、トヨタとヤマハが共同開発したハイパフォーマンスユニット。レクサスをターゲットにしてオリジナルパーツを開発するノヴェルではスポーツ触媒付きEXマニホールド+マフラーで2UR-GSEの排気系をモディファイしてCPチューンを施すことでそのポテンシャルを引き上げてきた。オーストラリアで開催されているタイムアタックレースWTACに参戦するチームは、ノヴェルの排気系アイテムを装着することでIS Fの走りを激変さ



現在開発が進んでいる2UR-GSE用の鍛造ピストン&コンロッド(写真は純正品)。8000rpmまでパワーがタレることなくスムーズに吹き上がるチューンドエンジンが完成する。

せている。

ただ、エンジン本体がノーマルならハイパフォーマンスユニットといえども回転数は7300rpmあたりが限界。また耐熱性に優れたスポーツ触媒に交換したことで、空燃比を絞ってパワーを引き上げることもできるのだが、ピストン&コンロッドの耐久性が気になってくる。そこで2UR-GSEを8000rpmまで回して500psを発揮させるために、現在ノヴェルが開発を進めているのが鍛造ピストン&コンロッドだ。

排気量を変えずに圧縮比を高め、ピストンのスカート形状を変更して軽量化を施す予定。またチューンドエンジンにふさわしいピストンヘッド形状や表面処理が採用されることになる。そしてヘッド側にも強化バルブスプリングを組み込んでバルブサージングを防ぎ、ローラーロッカーアームが対応できないようなら対策が必要とのこと。キットが完成しだいデモカーのIS Fに組み込んでテストを重ねていく予定だ。

鍛造ピストン&コンロッド。最高のパワーを引き出す

そしてノヴェルではIS F用ボディパーツの開発も順調に進んでいる。昨年モデルチェンジした30系ISなど、新型レクサス車のドアミラー基部にはエアロスタビライジングフィンと呼ばれる小さな突起物がセットされている。これはトヨタがF1参戦から得た最新の空力パーツ。ドアミラーをすり抜ける走行風に気流を発生させ、負圧でボディを押さえつけることで走行安定性を高めている。これと同じ効果を得るために20系IS & IS F用に開発したのがカーボンドアミラーエクステンションだ。さり気ないカーボンのアクセントがIS Fのサイドビューを引き締めてくれる。

形状を見直して純正より若干サイズアップさせたカーボンミラーエクステンション。ボディを加工することなくワンタッチで20系IS & IS Fに装着可能。



カーボンダクトパネルはFの文字をイメージしたデザイン。カーボンミラーエクステンションとセットで装着してIS Fのサイドビューを引き締めてやりたい。

NOVEL IS F FORGED PISTON & CONNECTING ROD

PARTS LIST

鍛造ピストン&コンロッド	価格未定
カーボンドアミラーエクステンション	2万4000円
カーボンダクトパネル	6万円

※すべて税抜き価格



WALD EXECUTIVE LINE RX 350 450h F SPORT GGL15W GYL15W

レクサス用のエアロを数多くラインアップしているWALDから、後期RXシリーズ用のエアロ「エグゼクティブライン」が発表された。派手さが控えられた大人しいデザインが特徴で、幅広い年齢層からの支持を得られそうなスタイリング。エアロはフロントもリヤもハーフタイプになっており、後期レクサスシリーズのアイデンティティーにもなっているスピンドルグリルを活かしたデザインに仕上がっている。「すでに他レクサスシリーズでラインアップしているエグゼクティブラインの流れを汲んだWALDらしいデザインに仕上がっています。シンプルなデザインながら、重厚感を与えるシルエットが特徴です」とは同社の広報を担当している松下氏。確かに後期のLSやGSのエグゼクティブラインのデザインを見れば、そのデザイン的な統一感是一目瞭然。WALDが考えるレクサスシリーズはこのデザインだということを主張しているようだ。

またフロントバンパーの純正フォグランプをボルトオンで交換できるデイライト付きのフォグランプ「BESTENDAYLIGHT FOG」も注目したいアイテムだ。下側が

フォグランプで、上側がデイライトとして光る構造。大がかりなバンパー加工をせずにデイライトを取り付けられ、デザイン的なアクセントと機能性を追加してくれる。

リヤまわりはバンパー下部に装着するディフューザー形状のスカートとゲート部分に装着するリヤゲートスポイラーがエアロラインアップになっている。デザインはやはりLSやGSのエグゼクティブラインを踏襲したもので、シンプルなデザインながらも、少しスポーティさを増してくれるような印象だ。

さらにこれらのアイテムを引き立てているのが、22インチのホイール「ボルトフィーノ」だ。左側に装着されているのが2ピースのキャストモデルで、リム部分のカラー変更が可能なボルトフィーノ1。右側に装着している1ピースでスポークの細さを追求しているのが、フォージドホイールのボルトフィーノ2となっている。

ボルトフィーノ1は鍛造モデルとほぼ同じデザインながら、リーズナブルな価格設定が特徴。ボルトフィーノ2は鍛造製法のために極限まで切削加工を施し、細いスポークと軽さが魅力的な仕上がりがりだ。

後期RX用のエアロが登場
追求したのは
シンプルなデザイン。



デイライトとフォグランプが一体化したBESTENDAYLIGHT FOG。純正フォグランプとボルトオンで交換できるため、バンパーの加工不要で装着できるアイテムだ。



リヤスカートの下部には、LEDライトも取り付け可能。ストップランプなどの連動や、リヤフォグランプとしての使用が考えられる。



スピンドルグリルを延長させたようなデザインにすることで、レクサスらしいイメージを強調。エッジを効かせたデザインによってスポーティさが増し、スタイリッシュなフロントマスクに仕上がっている。

リヤスカートはマフラー出口のようなデザインを取り入れることで、他のモデルとの統一感を演出。マフラーアダプターを装着して、バンパーの下から排気させるような構造になっている。

PARTS LIST	
フロントハーフスポイラー	6万8000円
リヤスカート	7万3000円
2点キット(F/R)	13万8000円
リヤゲートスポイラー	5万8000円
カーボンピラーパネル	2万8000円
BESTENDAYLIGHT FOG	4万8000円
マフラーアダプター	5000円
P12/ボルトフィーノ1 2ピース(左側装着)9J×22	9万3000円～
P21F/ボルトフィーノ2 1ピースフォージド(右側装着)9J×22	18万7000円～
※すべて税抜き価格	



最

近は日本を飛び越え、世界各国からの視線が絶えないという。日本の開発能力と生産技術を土台に華開いたパワークラフトのハイブリッドエキゾーストシステムは、矢継ぎ早に車種を拡大してきた。特にスーパースポーツへの挑戦つづりには目を見張るものがある。

今回、彼らの牽引役ともなったアヴェンタドールLP700のシステムに再注目する。彼らはアヴェンタドールのデリバリーから間髪入れずに商品化し、その迅速さで話題をさらったが、その後もじっくりと熟成を重ねてきた。一分の妥協も許さないハイブリッドエキゾーストシステムを、ハイブリッドエキゾーストシステムとは、その名が示す通り2種の排気流路を組み合わせたもの。それぞれの流路を活かして、サイレントモード、エキサイティングモードに分けられる。前者は独自のサイレンサーを経由するもので、ノーマルと寸分違わぬ音量を維持しつつも、より澄んだ音色を奏でるもの。そして後者は、サイレンサーをキャンセルして音と性能を思いっきり開放する。流路の切り替えをつかさどるのは油圧バルブ。回転数での開閉ではなく、リモコン操作でドライバーが任意に選択できる。市街地では大人しく、ワインディングやサーキットでは音と性能を存分に味わえる、といった使い勝手の良さに評価が集まる。

今回、とある取り付け現場でシステムの全貌が改めて露わとなった。ミッドシップのV12という、排気系



←音や出力性能向上にあたって無視できないのがキャタライザーである。これはパワークラフト製レーシングストレートキャタライザー。曲げ技術を活かして等長で仕上げている。

にとっては極めてスペースの厳しい部分に、無駄なく敷き詰められた美しいパイプの取り回し。等長タイプでいかにも効率の良さそうなストレートキャタライザー。ノーマルと比べると遙かに小型軽量化に仕立てられたサイレンサー。リヤバンパーとの位置関係が考え尽くされたエンド部分など、どこを取っても芸術品といった風情である。取り外された純正のエキゾーストシステムを見れば、その大きさと重さに驚く。これなら排気効率云々以前に、車重が相当に軽減されているのだろうと思える。しかもリヤオーバーハングの外側にある重量物が減ったわけだから、運動性能は飛躍的に向上するはずだ。

この造形を見て、さらに生音でも聴けば、身震いするほどの感動が押し寄せる。そんな声が後を絶たない。世界から熱い視線が注がれる事実も素直に頷けるというものである。

POWER CRAFT Hybrid Exhaust System for Lamborghini Aventador LP700-4

日本の技術がスーパーカーを開放
芸術的ハイブリッド。

PARTS LIST

ハイブリッドエキゾーストマフラーシステム	78万円
等長レーシングストレートキャタライザー	23万円

※すべて税抜き価格。



ミッドシップのV12という、排気系にとって著しくスペースの限られたなかで、理想的な長さを追求するために採られたレイアウト。無駄のない仕上げに芸術性を感じてしまう。



出口はわずかなオーバル形状。内側の2本がサイレンサーを経由するサイレントモードで、外側2本がエキサイティングモードだ。ステーにはブランドのプレートが溶接されている。



ノーマル風情と思われるマフラーカッターもパワークラフトのオリジナル。パイプとの位置関係も好ましい。エキサイティングモードではバックファイヤー現象も見られるという。



ノーマルのエキゾーストシステム。巨大なサイレンサーとキャタライザーなど、いかにも重そうだ。これをパワークラフト製に置き換えるだけで相当な軽量化につながるはずだ。



自

身はバリバリの英国育ち。だから取り上げるモデルもレンジローバーやベントレー、アストンマーティンなど伝統的な英国車ばかりかと思いきや、実際には幅が広い。とりわけオリジナルホイールは、世界各国さまざまなモデルに照準を合わせている。それがKAHN DESIGN (カーン・デザイン) というチューナーズ・ブランドだ。

今回、スポーツを当てたのはカーンによるスーパースポーツの世界だ。最高峰たるフェラーリへも彼らは臆せず挑んできた。昨今の注目作は、オリジナルに敬意を払ったかのようなベア5本スポークを持ち、それがすんなりとフェラーリの鋭利なフォルムに溶け込むモンツァである。

5つのボルトホールとの関係性にいつさい無駄はなく、これがフェラーリのために設計されたことを伺わせる。一部、ボルシエ用の19インチもあるが、ほとんどが21、22インチという設定で、モダンフェラーリ系を網羅する体制を敷く。

458イタリア (スパイダー) やFF、F12ベルリネッタなど代表的な現行モデルにはフロント9J×21インチ、リヤ12J×22インチがドンピシャとなる。もちろん歴代フェラーリに組み合わせてもいい。モダンマセラティ系にも対応する。

もちろん、ただ、履ける、だけの存在で終わりはしない。カーンの目指す方向とは、自動車モデルごとに異なる各々の個性を決して壊さず、貴族文化に代表される旧き佳き英国の、ひいては欧州の品格を自動車に与えること。それを具現するための体制は並大抵じゃない。創業者自身がプロダクト・アーティストであり、

KAHN DESIGN
MONZA

イタリアンスーパースポーツを着こなす
英国の品格。



モンツァは彼らのフラッグシップとして鍛造1ピース製法を持つ。スポーク面には控え目に「KAHN」の刻印が入る。21、22インチはP.C.D114.3でほぼフェラーリ、マセラティ専用品となるが、19インチにはP.C.D130とした、いわゆるボルシエ向けが存在する。

PARTS LIST

9.0J×19インチ	31万3200円
10.0J×19インチ	38万5560円
9.0J×21インチ	31万3200円
12.0J×22インチ	38万5560円

→458系やF12、写真のFFなどは全て同じサイズを装着できる。フロント21インチ、リヤ22インチとした場合のタイヤサイズはフロント255/30、リヤ335/25あたりが妥当だ。



458系にはフロント21インチ、リヤ22インチがベストマッチ。標準サイズは前後とも20インチだが、モンツァによってインチアップ+前後異径サイズを成し遂げた格好となる。

←ロツコルサのF12ベルリネッタにすんなりと溶け込むモンツァ。キャリパーと統一されたセンターキャップはもちろん純正品。センターキャップやボルトは純正対応している。



first Sportline Brake System for W222

AMGの超絶性能を味わうために……
安全を鍛える。

PARTS LIST

スポーツライン・ブレーキシステム for W222

140万円～(税込)

※キャリパー×2、ブレーキローター×2、ベルハウジング×2、フローティングピン×20、キャリパーサポート×2、ブレーキホース、ブレーキパッド×2、その他(ボルト類、シムなど)のセット価格の目安。選択する製品や色などで価格は変動する。



フロントはAMG純正6ポッドキャリパーと、φ410mmのドリルドローターが備わる。ひと昔前は8ポッドがもてはやされたが、昨今はタッチの良さから6ポッドが定番となっている。

写真左側のキャリパーサイズの問題から、スポークとのクリアランスが確保されたアフターホイールが必須。この個体には専用設計されたハイパーフォードのHF-C7が備わる。



ピ ユアスポーツカーよりも、無理難題を突きつけられるのが常である。他の誰より安全快適でありながら減法速く。メルセデス・ベントの、それもAMGモデルともなれば課せられた要求は果てしない。

AMGに対する人々の欲求を、常に叶えてきたのがメルセデス系チューニングショップのファーストだ。特に過給機の扱いには長けており、アクセルひと踏みでピュアスポーツカーを蹴散らす性能を与えてきた。それらもただ無責任に出力性能を開放するだけに留まらず。メルセデスの安全哲学を踏まえ、また自ら与えた動力性能の高さを理解するからこそ、専用開発するブレーキ系ブランドにも力を注ぐ。スポーツライン・ブレーキシステムである。

222型AMGモデルの同システムが完成した。と、声高に訴えたいのには理由がある。それは純正のパーキングブレーキに由来する。今までのパーキングブレーキは、油圧で動作するディスクブレーキとは別系統で、インドラム式だった。しかしW222 2型からは、純正リヤキャリパーの内部にモーターが組み込まれ、パーキングブレーキを併用するようになった。つまりキャリパーをアフター品へ交換すると、パーキングブレーキがなくなってしまうのだ。

そこで開発したのが、純正リヤキャリパーを残しつつブレンボ製6ポッドを入れるという、ツインキャリパー方式だ。純正の位置にブレンボを入れて、パーキングブレーキを伴う純正キャリパーを、マウントを設計して反対側に移設したのである。

ツインキャリパー化と共に、前後のローターをφ410mmに拡大したドリルドタイプへ。もちろん、フロントにも同様の6ポッドキャリパーを備える。その他、低ダストタイプのパッドにステンメッシュホース、さらにECUのエラーを克服する制御技術までを網羅し、W222型のブレーキシステムが完成した。

キャリパーの色や、パッドの性格などはユーザーの好みを反映させることができる。今回の取材車両はS63 AMGだったが、W222型ならすべてに適用可能だ。

いかにメルセデスの安全技術が優れていても、ヘビー級の車体に500psを軽く超える出力性能との狭間で、最後に頼れるのはブレーキだけ。新しいAMGを味わい尽くすために、まずは、安全を鍛えたい。



キャリパーはユーザーの好みに応じて色替えが可能。スポークの間からチラリと見えるカラフルなキャリパーはそれだけでカッコイイ。また、ベルハウジングも複数色が揃うばかりか、ローターもドリルド、スリットに加えてカーボン製も選べる。

システムが装着されたW222型S63 AMGロング。カタログ値で2180kgもある車重と最高出力585psの出力性能を前に、充分な制動力を与えるカスタムこそ“大人の選択”だ。





お喋り工房

GENROQ
Taro's
OSYABERI
KOUBOU

連載 93 回



PSDS Gフォース再考編

お喋り① ポルシェ乗りの極楽浄土 PSDSで実力を知る

太郎は長年、ポルシェスポーツドライビングスクール（PSDS）のチーフインストラクターを務めてきた。これまで身も心もポルシェ・オーナーに捧げ、誠心誠意でレッスンをしてきたつもりだ。もちろん仕事ではあるが、ポルシェが好きだからであり、自由自在に操る歓びを多くのオーナーに知ってもらいたいという思いと使命感から続けてきたのである。

それでもまだサーキットを走ったことがないオーナーはたくさんいる。サーキットでの実力をまったく知らないまま、ポルシェから去っていく人がいるのも現状だ。太郎的には目の前にある宝物に気付かず離れていくようで残念で忍びない。なぜならば、サーキットバージンのポルシェ・オーナーたちがPSDSでスポーツカーをダイナミックに走らせる歓びを体感すると、誰しもの顔に子供のような笑みが溢れ、そんな姿をずっと見守ってきたからだ。

とはいっても、PSDSは基本的にサーキット施設を使用して開催しているものの、あくまでレーシング

スクールではないので、速さは二の次。それよりも自由にポルシェを操ること、最終的にはタイヤの限界を超えた領域で、ポルシェを巧みにコントロールする術を学んでもらうのが主たる目的である。

現在のポルシェはご存知の通り、リヤエンジンの911系、ミッドシップのボクスター&ケイマン、パナメーラのようなフロントエンジンのGTセダンまで幅広いモデルラインアップを揃えている。911とパナ

メーラには四駆モデルも存在し、エンジンの搭載位置や駆動方式も様々。だからこそ、その挙動変化を身体で覚えることが必要になってくる。

さらにスタビリティマネージメントシステムのPSMが、ほぼすべてのモデルに普及したことによって、ドライビングスクールにも、いい意味で大きな影響を与えている。ドライビングをサポートしてくれる電子

デバイスの搭載で、サーキットでのスピンは激減。加えてPDKが主流となったことで、昔のポルシェに比べて、ドライビングは圧倒的にイージーになった。その一方で、リアルな話、むしろ限界を超えたときの挙動は、難しくなっている。最新911、ボクスター&ケイマンはエンジンパワーが増し、車格がひと回り大きくなり（ホイールベースが長くなっ

た）、電子デバイスが標準で満載されている。街中では扱いやすく、サーキットでは安全にドライブできるが、操っている感が希薄なモデルが多くなった。だからこそ自分のポルシェがどれほどの実力を持っているのか。日々進化しているポルシェを知る機会としてもPSDSの意義は高まっ



PORSCHE SPORT DRIVING SCHOOL

ポルシェスポーツドライビングスクールはポルシェジャパンの主宰により、スポーツ&セーフティドライバートレーニングとして、本国のカリキュラムに則り、毎年開催されている人気のプログラムだ。ドライビングスキルの向上を目的に“ウォームアップ”から“プレジジョン”、“パフォーマンス”、“Gフォース”と、4つのプログラムを設定。2014年春の開催はすでに終了したが、基礎的なウォームアップは大磯プリンスホテルの特設会場で行われ、その他は富士スピードウェイで開催。パフォーマンスではレーシングコースでのフリー走行（タイム計測あり）も体験できる。ビギナーからエキスパートまで参加できるようなプログラム構成が実に魅力的だ。



ていると、太郎は考えている。

お喋り②

**思うままに操縦したいなら
迷わずGフォースで学べ**

ポルシェはレベルに応じて、PSDSに4つのプログラムを用意しているが、なかでも「Gフォース」はドリフトプログラムとして人気が高い。ドリフトというと、エンジンパワーで後輪を横に滑らせるパワードリフトが一般的だ。高出力な後輪駆動車ほど簡単にできるわけだが、特にフロントに重いエンジンを持つFR車ならば易々とリヤが流れてくれる。そして、もうひとつが慣性ドリフトだ。3速ギヤ以上の速度域では、急なパワーオンでもスライドしないが、リヤエンジンやミッドシップのモデルは、前後重量配分的にリヤヘビーなので、高速でターニングすると慣性でリヤが流れる。それでも簡単に滑り出すことはなく、300km/hを可能とするスポーツカーならば、安定性が求められるからなおさらだ。「リヤとお化けは出そうでない」のである。ちなみにドリフト状態から、前後タイヤのグリップバランスが瞬間的にブレイクするとスピニングになるが、コーナー出口でのアクセルオンでスピニングするのはパワードリフト、コーナー入口でのターニングでリヤが滑るのは慣性ドリフトだ。

お喋り③

**ドリフトを学び、体験する
充実のプログラムで習熟する**

PSDSのGフォースでは、一日かけて濡れた路面のジムカーナコースで、リヤを滑らせるレッスンを徹底的に行う。パワードリフトは1速ギヤに入れ、アクセルを踏み込んで

リヤを滑らせるが、最近のポルシェはリヤタイヤがフロントタイヤを押してしまふブッシュアンダーステアの傾向が強い。それだけタイヤの性能も高まっていることも頭に入れておきたい。パワードリフトのコツは、フロントタイヤのグリップを残して（イメージでは20%くらい）旋回すること。つまり、ゆっくりとコーナーリングするのだ。理論的にはフロントタイヤのグリップに余力があり、タイヤのコーナーリングパワーが残っている状態のため、アクセルオン



Gフォースは開校式から始まって、Gフォース基礎講座で理論を学び、実践では定常円旋回、Jターン、ジムカーナトレーニング、Gフォース応用講座、8の字円旋回、Jターン円旋回、ジムカーナトライアルを次々と体験する1DAYプログラムだ。太郎校長をはじめ、現役ドライバーであるインストラクターの指導を受けながら、充実のプログラムを受講でき、普段体験できない速度域で限界性能を知ることができると、いまだに高い人気を誇っている。



で後輪が前に進もうとしても、前輪の曲がる力で押し出されないで済む。リヤタイヤがエンジントルクでホイールスピニングすると、リヤは横にスライディングし始めるが、滑ったらすぐにアクセルを戻せばOK。100%踏んで滑ったら、50%くらい戻すというだろう。逆に全開にしてしまうとリヤの動きが読めなくなってしまう。リヤの流れはアクセルワークとカウンターステアで対処するが、カウンターステアは副作用があるから注意が必要だ。いわゆる「お釣りがくる」

という現象だが、カウンターステアだけでリヤの滑りを止めるのはかなり危険だ。リヤの流れを止めた後のことを考えながら操縦することが求められる。

対して慣性ドリフトは「どういうものか」、オーナー諸氏からよく聞かれるが、富士スピードウェイの高速コーナー、100Rを例にするとわかりやすい。緩いRのコーナーに途中まで加速しながら進入して、奥でRがキツくなる難所だが、アクセルを戻してスピードを調整していき、荷重移動時にリヤが滑るのだ。それでも、定まった進路に向けてアクセルを踏み込み、リヤ荷重を増やしてやれば対処できるわけだが、慣性ドリフトはコーナーの入口で生じやすいので、カウンターステアはできるだけ使わないで安定させたい。コツとしては、アクセルを戻してステアリングを切り込み、その時にリヤが滑るまでの時間、待つことである。高速域での瞬間的な判断なので難しいが、待てない人はステアリングを切り増したり、再びアクセルを踏んだり、折角前輪に荷重が乗り、リヤがブレイクする挙動変化を打ち消す操作をしてしまうのだ。

徹底的にドリフトを学べるプログラムを体験したPSDS・Gフォースの参加者は、今回も汗だくになりながら全身に疲労感を覚えた頃、なんとなくコツを掴んでくれたようだ。参加者たちの充実感が満ちた顔を見るのが、実は太郎にとっても至福の瞬間である。これから多くの人に、ポルシェの醍醐味を知ってもらうために、今後もドライビングスクールを通じて、地道な啓蒙活動が続けていこうと思う。

哲也の部屋。

第
17
回

中嶋 悟 〔後編〕

「世界を見てきたからこそ求める、挑戦者」

哲也…前は日本人F1ドライバーとして、ただひとり世界に挑戦したお話を伺いました。

中嶋…いや、あの頃は挑戦じゃなかったね。あれは冒険だった(笑)。それこそ1年くらいたって、ようやく挑戦って感じになったよ。

哲也…それも凄い話ですね。

中嶋…当時、F1を戦っている連中は、みんな下のカテゴリーのF3やF2で厳しく選別されて、生き残ってきていた。だから、全員が戦友みたいなもので、知り合いなんだ。その中にオレだけがポツンと入ったからね。もし10年前にあのまっさらな状態で戦っていたら、ネルソン・ピケやデレク・ワーウィックと同じ世代としてステップアップしていたかもしれない。ピケなんてオレがブラ

ンズハッチでF3に出た翌週、下位チームからだったけれどF1を走っているからね。

哲也…10年後に中嶋さんがF1にや

つてきても、彼らとしては日本でのレース活動は知らないでしょうし、「まだレースやってたんだー」という印象になりますよ。

中嶋…ピケには「10年前のことを覚えてるよ」って懐かしそうに言われたよ。まあ、逆に知っている人間が誰もいないから、やりたい放題できたかもしれない。

哲也…中嶋さんのチームで走っていた当時、「チームメイトと仲良くすること、レース中に気を使うことになるんだったら、そんなことをする必要ない」と言われたことを思い出しました。

中嶋…ルールを破るのは言語道断だけど、あえて人間関係に気を使うことはなかったね。

哲也…海外で戦う時、言葉の問題では悩みませんでしたか？

中嶋…悩んだ記憶がないなあ。なんとかなったやっただろうね(笑)。

哲也…中嶋さんは、雨でもの凄く速

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」。今回のゲストは前回に続き、日本人初のF1ドライバー中嶋悟氏。後編では世界を見てきたからこそ感じている、若い日本人ドライバーへの熱い思いを語ってもらった。

TEXT●入江大輔 (Daisuke Irie)

PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

レーシング
ドライバー
本音×対談



PROFILE

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。

「F1を目指しにくい時代なのかな？ 世の中が少し醒めちゃっているのかも」

かった印象があります。でも、ドライになると、やっぱり体力的なハンディが響いてくるんでしょうか？
中嶋…F1マシンが持っているポテンシャルに対して、自分のフィジカルレベルが少し足りなかった印象だね。ドライになると、マシンを抑え込むので精一杯。だから限界レベルでは走れないんだよ。
哲也…それこそどんなレースも「このマシンを操作するのはシンドイなあ……」と思ったら、ペースは必ず落ちますもんね。
中嶋…F2で走っている頃はそんなことは一切思わなかったから、当時はF1とF2の差が今以上に開いていたんだろうね。
哲也…テクニクでどうにかできるシロモノではなかったと。
中嶋…ピケは年齢も近いから「つらいなあ……」なんてボヤいていたよ。でも、ティレルでチームメイトだったジャン・アレジは、当時20歳を超えたくらいだから、ピンピンしていたね。このティレル019が強烈に重くてね。縁石のキックバックの激しいこと激しいこと。本当に縁石を越えるのが嫌だった(笑)。「ドンッ！」ってくるんだよ。それがアレジは、あんな小さなステアリングなのに、すすい行っちゃう。

「チャンスが必ずあるんだから、 飛び込む存在が現れて欲しいです」

哲也…こういったお話を聞くと、やっぱりF1で戦いたいならば、若いうちにヨーロッパに行つて慣れるべきなんじゃないかな。
中嶋…そうだね。今の時代は各チームのステッパップシステムが完成しているから、そのシステムに日本



Tetsuya Tanaka X Satoru Nakajima

人が潜り込むのは簡単なことじゃない。それでも、F1で走りたいんだつたら、自分を応援してくれる存在を見つけて、ヨーロッパに乗り込んでいくしかない。そして、チームが約束通りサポートしてくれるか、監視するマネージメントの存在も重要。

誰もいないと、日本人なんてカモにされちゃう。
哲也…そう考えると、来シーズンからホンダがF1に出て行くことが決まっています。日本の若いドライバーにとっては本当に大きなチャンスになりますよね。僕としては、若いドライバーには、「F1に行けるかもしれない」と思ったら、その可能性にプロドライバーとして賭けて欲しいんです。ホンダが日本人をピックアップアップしようとした時に、その場において欲しい。
中嶋…F1に行くには、それが一番の近道だね。ヨーロッパに単身乗り込むよりも、断然可能性がある。子供達がモータースポーツを目指しにくい時代なのかな。世の中が少し醒めちゃっているのかもしれないね。「身の丈に合った夢を見ればいい」なんて思っていたら、F1を目指すことなんてできないよ。何も知らないで飛び込んだオレなんて、「朝昼晩、ご飯が食べられればいいや」くらいの気持ちでいたんだから。
哲也…そこにチャンスが必ずあるんだから、「オレがやってやる」って気持ちで飛び込む、鼻息の荒いドライ

バーが現れて欲しいです。
中嶋…それこそスーパー・フォーミュラで3年連続タイトル獲つたら、絶対に無視できない存在になれるからね。厳しい時代ではあるけれど、オレの頃に比べれば日本でもモータースポーツ文化が根付いてきたと思う。引退してから、20年間自分のチームでレースを続けることができた。一番苦しい時期も乗り越えられたからね。
哲也…前回お話しして頂きましたが、レースは「好き者が勝手にやっている存在」だった訳ですものね。
中嶋…今もサポートしてくれる人がいて、ドライバーや社員を雇うことができる。昔、イギリスで夢見たカタチにはなったのかな。
哲也…F1は辞めた後も、やっぱり走るのが好きですか？
中嶋…レースを別にすれば、走るの

は今でも好きだよ。
哲也…サーキットへは自走で移動していますよね。
中嶋…岡山やもてぎは自分で運転して行く。1年で5〜6万kmは走っているかな。でも、F1を辞めた後に、もうレースはしないと決めた。楽しみは終わったんだってね。



中嶋レーシングは、スーパーGTにNSXコンセプトGT(中嶋大祐/ペルトラン・バゲット)で、スーパーフォーミュラには小暮卓史と中嶋大祐のコンビで参戦する。



2014年シーズンのスーパーGT、ゲイナーチームの監督に就任した田中哲也。GT300にメルセデスSLS AMG GT3で参戦し、第2戦を終えて平中克幸/ビヨン・ビルドハイムが2位につけている。

VWイベントで考えた。

モータージャーナリスト、レーシングドライバー、そしてチューナーと多方面で活躍する太田哲也が、世の中に自らのオピニオンを直球で発信し世相を斬る「俺の話を聞け!」。

第16回は、VWオーナーとして初参加したVWのイベントについて。クルマを愛する心に国境は無いと考えてきた太田哲也が、VWイベントで感じた「アウェイ感」とは何だったのか?

TEXT●太田哲也 (Tetsuya Ota)

PHOTO●ATO/VWGJ

太田哲也の

オレの話を聞け!

ク

ルマはパートナー、自分のキヤラとの相性がとっても大事。そう思っているのも、まさかVWゴルフを自分が買うとは思っていなかったな。ゴルフのキヤラは、頭が良く運動ができる優等生、生徒会長のイメージだ。一方オレは、プロスポーツ選手になるくらいだから運動はできたし幼少期には神童と言われたこともあったけど(笑)、常に反権力側、言い方を替えれば不良側。ゴルフのキヤラとは大きな溝がある。それをわかった上で「走りの性能」に魅かれて最近ゴルフGTIを購入した。改めて納車されたGTIを見てみる。普段の愛車アルファ・ジュリエッタと比べて内装はだいぶ地味だ。ベイシティローラズ(古)みたいなチェック柄のシートはGTIのアイデンティティらしいが己の趣味ではない。クルマにはセクシさが必須だと思っているが、GTIに色気はほとんどない。スポーツモデルなのに対向ブレーキキャリパーもないので見栄えしない。でもそれらに目をつぶって余りある「走りの



特設ステージではノリノリのDJピストン西沢によるダンス音楽がガンガン流れていて、体が自然とリズムをとっている。ところがふと周りを見渡してみたら、ノッて体を動かしていたのはオレと妻のみ。生徒会長はディスコ(古いか……クラブだね)とか行かないのかな。ノリが悪いな〜、と思った。



ドライビング・エクスペリエンスは講師が運転。ショートコースではワンコイン・ドライビングレッスンが開催されていたが、カックンブレーキをしない踏み方の実習で超初心者向け。サーキットタクシーは90分待って1、2周。走りの面白さを体感する場や、自ら走る場はあまりなく、GTIオーナーには満足できないメニューだった。VWGJは安全性を第一義にアピールしたいのだと思うが。



それはそれで良いのだが、ただ一日中「家族が大切」モードの中にいたら、不良サイドのオレとしては、そんなにアピールするのやめといった方がいいぜ、という気持ちが浮かんできた。

オレの人生での経験から、家族を大事にすることは大切だが、それをアピールするとロクなことではない。長い結婚生活において、一度や二度は間違いを起こすかもしれない。そんな時、普段からふざけた(様に見える?)ラテン系のクルマに乗って、ちゃらちゃらした格好をしていれば、多少のおイタ(痛)は多めに見られるものだ。でも普段から家族最優先

ただ、オレから見ればゴルフは確かに普及車・実用車だけだ。ただのファミリーカーではなく、走りの性能が極めて高いのが最大の利点で、そこをもっとアピールしてほしいと思う。その点ではギャップを感じた。

このイベントが、VWではなくてプリウスのものであってもしっくりいきそうに思えた。オレが期待していたカスタムカーや走りの要素には力を入れていない。会場はとにかくファミリー色で、フェラーリやランポのイベントにありがちな「愛人風派手目な女性」を連れている人はひとりもいなかった。

VWフェストは総じてファミリー向けに特化した印象だった。肩ひじ張らず家族でイベントを楽しんでもらいたい、VWのオーナーであることを楽しんでもらいたい、そんなVWGJの気持ちが伝わってきた。

つまり敷居を下げていたのだ。キーワードはファミリー。「外車」として特別扱いされるのではなく国産車との垣根を減らしたい。より広い層に親しんでもらって販売数をさらに拡大したい。そんなメーカーの思いも伝わってきた。

潜在力」に惚れた。形は実用車だけど中身はスポーツカーだ。しかも挙動が安定していて安全性が高いので、サーキット初心者にも自信を持って薦められる（その分プロが腕の違いを出しにくい）。

このクルマをベースにオレなりの「太田哲也的GT」を造ってみようと思ったのだ。日常は愛車、年に数回はサーキット走行を行う「太田哲也とオヤジレーサーズ（正式名称TEZZORACERS CLUB）」のチーム員にドンピシャなスポーツ&ラグジュアリーカー。

そうしてゴルフGTがオレの元に納車されたタイミングで、VWを1日中楽しめるイベント「フォルクスワーゲンフェスト2014（以下、VWフェスト）」への取材依頼の通知が届いた。「ファミリーでどうぞ」とあったので、妻を連れてオーナー気分分を会場の富士スピードウェイに出かけてみた。

実はVWフェストは長らく休止していた。前回の開催は2008年で、当時オレはVW GJ（フォルクスワーゲングループジャパン）のサポートでワンメイクレースの「GTカーカップ」にチーム監督としてシリーズ参戦していた。ロードレースで重傷を負った伊藤真一選手の受療後のレース復帰の後押しとして彼にステアリングを委ねた。前回のVWフェストのときはGTカーカップもてぎ戦と同時に開催で、講演を依頼されてVWの魅力や語った。「強固なボディ剛性と耐久性のあるトランスミッションとエンジン、意外なほどサーキット向き」。そんなふうに語った記憶がある。

その頃と今回のVWフェストでは微妙に切り口が違っていた。写真をいっぱい撮ってきたので、会場の様子を紹介しよう。



観客席裏の旧車・空冷イベント会場は、旧ビートル（空冷）とVWバス（タイプ2）のオフ会が行われていた。メイン会場とは違ってやさぐれていて個性的な雰囲気がぶんぶん。全体的に西海岸テイストで、サイケデリックな西海岸風ファッションを売っていたり、アフターパーツやジャンク販売の展覧が充実していた。売っている側も買っている側も「クルマ好き」であることがびんびん伝わってきた。メインステージと「人種」が違う感じ。VWバス用の白く細いステアリングを新品で売っていて、古いクルマが大事にされていることを実感。ただメインステージから遠くでシャトルバスで行くしかなくて、現代VWとの交流は全く人があまり来ていなかった。



空冷ブースはカラーリングもカスタム手法も個性的。でも一定のルールはあるようだ。VWバスはシャコタンが定番。淡い色のツートンがいい感じ。カルマンギアはオリジナルの方向でレストア、内外装リフレッシュ。ビートルはドイツ車としてではなく、西海岸風、もしくはレ



トロ感を強調。VWバスの前で会話をすると何をするでもなく、ただまったりと集まってくつろぐ人たちが楽しそう。同じ価値を共有しているからこそ。



自転車を漕いでミニカーを走らせるレース。その他風船マンなど、子供向け家族向けアイテムは素晴らしく充実。



ショップのデモカーがいっぱい来ているのだろうと楽しみにしていたが、メイン会場には新型VWのラインアップとコックスのデモカーと所ジョージのビートルのみだった。今回はユーザーのカスタムカーコンテストなどもやってほしい。



イベントの締めくくりはレーシングコースを使ったパレードラン。新旧様々なVWモデルがコースを埋め尽くして走行する様子はまさに圧巻で、同好の士が集って走るのは格別な体験だろう。



世田谷BASE的カスタムカーのアイデアイラストが展示されていた。プロデューサーとして所さんが簡単なアイデアスケッチを描き、それを技術者が具現化していくようだ。彼の頭の中を覗いているような面白さを感じた。

抽選で当たるとサーキットタクシーに同乗可能。しかし90分待ちの長蛇の列。お外で誰も文句を言わずじっと並んでいる。オレは人気店でも並ぶのが大嫌い、せいぜい10分。みんな辛抱強い。



Tetsuya OTA 出光 ENJOY & SAFETY DRIVING LESSON with Volkswagen! 6月28日(土)袖ヶ浦にて開催

「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が6月28日(土)に袖ヶ浦で開催。今回はVWゴルフのスポーツモデルであるゴルフGTIとゴルフRがやってきます。スキル別にあわせた走行クラスが3クラスあるほか、プロドライバーのサーキットタクシーや、家族が楽しめるサーキットサファリ、トークショーなども行う予定。お問い合わせはTetsuya OTAスポーツドライビングスクール事務局まで。http://www.sportsdriving.jp

をアピールし過ぎていると、たつた一度の浮気で破算になってしまふのではない。それは公務員や教師が痴漢をしたとき、社会から糾弾される度合いが芸能人やアーティストの比ではないみたいな感じ、かな? 言いたいことは浮気の話ではなくクルマのことだ。何度も言うが、見た目は普通の実用車でも中身はスポーツカーの潜在力、そんな気持ちでゴルフGTIを買ったのだ。けど、VWフェストに行ったら、そんなオレみたいな価値観はアウェイじゃないか? オレは吼えたかった。VWオーナーにだって違うタイプがいて、もっとサーキットを楽しみたいユーザーだっているだろう。でも黙って帰って来た。よしこうなったらオレ独自のゴルフGTIワールドを展開させよう。

勤

皇と佐幕が激突を重ねた幕末を連想させる、今のクルマ界。その中で新旧の両陣営に挟まれた悩みと苦しみ、新しいボルシェ・パナメーラS E・ハイブリッドには色濃く刻まれている。

幕末に譬えたのは、不可避免的に訪れる新時代を承知しながら、いや、承知すればこそ、これまで慣れ親しんだ安住の境地を手放したくない保守派が激しく抵抗しているからだ。

特にクルマ雑誌を熟読するようなマニアは、さしずめ新撰組だろうが。

こんな拮抗は、メーカーの内部でも火を噴いている。中長期的な視野で生き残りを模索すれば、新エネルギーによる徹底的なCO₂排出削減のほかには道はない。しかし、血管にガソリンが流れるほどクルマ漬けになった者たちの集団だけに、おいそれと時代の流れに乗りたくない反動も無視できそうにない。最近ことさらスポーツカーやハイパワー車が息を吹き返しているように見えるのも、そんな不満分子を宥めるための、一

▶ Porsche Panamera S E-Hybrid

REPORT●熊倉重春 (Shigeharu Kumakura) PHOTO●篠原晃一 (Koichi Shinohara)

熊倉です。

第十六回

実は美味しい、このクルマ！

ジャーナリスト・熊倉重春が、その深い洞察力で「美味しいクルマ」とことん解説する、このコーナー。今回は、ボルシェ・パナメーラS E・ハイブリッド。ラグジュアリークラスで世界初のPHVはどう映ったのだろうか？



種のガス抜きと解釈すべきではないだろうか。将来にわたるクルマ界の盟主を自認し、燃料電池車の開発を牽引するメルセデス・ベンツでさえ、途方もない怪物G63 AMG「6×6」を造らざるを得なかったことから、未燃焼20世紀ガスの爆発力がわかるというものだ。

しかし新撰組も武士道と刀剣だけでは戦えず、副長・土方歳三は箱館(函館)の洋式城砦・五稜郭を拠点に最後の抵抗を試みた。ボルシェがカイエンとパナメーラにHVを投入したのは、そんな流れに似ていなくてもいい。そこに「E」の記号を付け加えたのは、単なるHV(エンジンとモーターの協働の中で、エンジンが発電をも受け持つ)より電力の守備範囲が格段に広いPHV(プラグインHV)への進展を表す。エンジンも発電するが、外部電源から車載バッテリーに充電も可能、つまり飲み物持ち込み可能な居酒屋みたいなもので、そのぶん、同じように走ってもガソリン消費を減らせるのがポイント。今後しばらくHV界の主流になるやもしれず、その先さらに電力が主導権を拡大してレンジエクステンダーEVとの境界線が曖昧になり、やがて純EV、さらに燃料電池へと行き着くという彼等なりのロードマップが、ここに描かれている。

したがって、走りのボルシェとはいうものの、やはり第一に燃費(CO₂排出量)を検証すると、驚くべき数字が目飛び込んで来る。カタログ上の公式数値(JC08モードで12・3 km/ℓ CO₂排出量18 g/km)はさておき、400 kmほど駆けまわった結果が予想を上回る好成绩だったのだ。高速道路を追い越し車線のペースで巡航すると12〜15 km/ℓ(193〜155 g/km)、けっこう元気に峠を攻めて約6 km/ℓ(3

87g/km)、常識的な観光ドライブなら13km/ℓ以上(179g/km以下)、タワの帰宅渋滞を縫う郊外で10km/ℓ(232g/km)というのは、これまでのパナメーラ(第一期HVも含め)では絶対あり得ない。特に峠など4km/ℓ(580g/km)を記録していたが、実は計器盤には4

「日本で乗りまわすパナメーラとして、E・ハイブリッドは最適かもしれない。」

km/ℓ(109g/km)。世界をリードするプリウスだってこの程度の燃費になることはあるから、スーパーカーの端くれとしては、望外以上の勲章と褒めるしかない。

km/ℓ以下の数値は表示されない仕組みなので、本当は2km/ℓ台の可能性さえあった。

さらに外部200Vコンセントから総電力量9・2kWhの車載リチウムイオン電池(従来のHVは1・73kWhのニッケル水素)を満充電してから朝の出勤渋滞に身を投ずると、一度もエンジンを働かせないまま23kmも行けてしまった。純EV状態で東京23区をほとんど横断できたことになる。うっかり踏みすぎると自動

的にエンジンが掛かってしまうから多少は慎重さが求められるが、パナメーラを踏みすぎるなど、市街地のできるわけがない。こうやって走ると、ずっと99・9km/ℓ(計測限界超過)の燃費が表示されるのが愉快だ。そのままHV走行に移行し、目的地まで56km走った平均値は21・1

ただし、こんな低燃費体制が崩れるケースもある。外部からたつぷり充電してEV走行するには、コンソールにずらりと並んだボタン(パナメーラのデビュー当時から、まるで映画の宇宙船みたいだと思っていたが、すべて同じ形なので、けっこう使いにくかったりする)のうちEドライブモードを選ぶのだが、その隣がEチャージ・ボタン。これを押すと、走行中にバッテリー残量が低下するのに応じてエンジンが積極的に発電する。たとえば残量30%から始めると、だいたい30分で満充電になるが、当然そのぶんガソリンも食い、12〜15km/ℓだったはずの高速巡航が8〜9km/ℓ(290〜258g/km)までガクッと低下する。外からもらわれない限り、エネルギーの置き場所が変わるだけということだ。それに、PHVが意外に面倒くさいのは、実際のオーナー体験者なら知

っているだろう。スタンドで給油したうえに、充電のためコンセントにも挿さなければならぬし、両方が同じ場所にあるわけではなく、パナ

メーラS E・ハイブリッドは急速充電器に対応していない。充電にしても、車載ケーブルのコントロールボックスは無用に大きく重すぎる(三菱や日産を見習え。自宅ガレージの壁に充電ドック(別売)を取り付けなければ、この重さをぶら下げただけでコンセントやジャックが壊れそうな不安がある。それに、どこかへ旅行して宿泊先の電源を借りることもあるとすれば、けっこうトランクを占領する充電ケーブルの鞆は邪魔くさい。

と、いくつかケチを付ける隙はあっても、日本で乗りまわすパナメーラとして、このE・ハイブリッドは最適かもしれない。混んだ交通環境での発進停止が頻繁だから、普通のガソリン仕様よりメリットがわかりやすいのが最大の理由だが、走りそのものでも、きわめて好ましい性格だ。さつくり素直で軽快なのだ。V6エンジン(3ℓスーパーチャージャーで333ps)がV8ターボより数十kg軽く、2気筒ぶん短

くて前輪への負担が軽いだけでなく、後部オーバーハングにバッテリーを搭載するため、前48%・後52%と、パナメーラとして唯一リヤ寄りの重量配分になっているのが効いている。さりとして3m近くのホイールベースだから悪影響はなく、こじめるようなコーナリングでもバッテリーが遠心力の元凶にはならず、しっかりとイヤを垂直に路面に押しつける重しとして働いてくれる。もともとV6

パナメーラは鼻先の軽さが魅力で、そのうえ地球にも優しいE・ハイブリッドなのである。

それなら小型車に乗れというのが正論だろうが、それでも今ポルシェがHVを深化させることの意味は、フェラーリやマクラーレンとは比較にならないほど大きい。周知の通りポルシェにとつては、クルマを製造販売するほかに、各国の企業から設計や開発を受託するのが事業の大きな柱になっている。特

許料の収入も多い複合企業だ。急激に変化するクルマ業界では、ことあるごとに「頼むよ、Pさん」の声がかかる。だとすれば、これからの世の中、電気駆動に関して、口が裂けても「できません」などと言えないわけがない。魅力的な高性能HVやPHVは、そんな可能性の広さを訴えるショールームとして欠かせない素材でもある。

もともと、それにしでは、頭にEが付くPHVになったとしても、まだ志が弱すぎるように見えなくもない。パナメーラだけでなくBMWやアウディなどドイツ高級HVは小手調べといつか、これぞ次世代に踏み出してきている段階に過ぎないのではないだろうか。もっと大胆に斬り込めば、効率も格段に向上するはずなのに、今まで培った存在感を裏切らない範囲にこだわりすぎているようでもある。それによってポルシェは依然としてポルシェであり、新撰組派としての20世紀型マニアに、安心して選んでもらえるのだから。



SPECIFICATIONS

ポルシェ パナメーラS E・ハイブリッド

■ボディサイズ:全長5015×全幅1931×全高1418mm ホールベース:2920mm ■車両重量:2095kg ■エンジン:V型6気筒DOHC+スーパーチャージャー 総排気量:2995cc 最高出力:245kW(333ps)/6500rpm 最大トルク:440Nm(44.9kgm)/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 総電力量:9.2kWh ■システム出力 最高出力:306kW(416ps) 最大トルク:590Nm ■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:③&④ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:⑤245/50ZR18 ⑥275/45ZR18 ■燃料消費率(ハイブリッド燃料消費率)12.3km/ℓ 充電電力使用時走行距離:33.2km CO₂排出量:71g/km ■パフォーマンス 最高速度:270km/h 0→100km/h加速:5.5秒 ■車両本体価格:1578万円



BMWは三菱レイヨン製プレカーサーポリマーを用い、SGLACF(米モーゼスレイク)で炭素繊維を製造し、SGLACF(独ヴァッカーズドルフ)で多軸シートを製造し、ライプツィヒ工場でCFRP部品を製造、iシリーズのアッセンブルまでを行う。

ROOF

ルーフはオートクレーブを使ったプリプレグ成形のCFRPで、クラスAの表面精度を達成。いわゆるカーボンファイバー目も美しい。今回はセダンモデル(M3)にも採用された。クーペのM4用にはセンターに凹がある。



Lesson 30

BMWのCFRP戦略は両極狙い

今、このタイミングで、iとMというBMWグループのなかでも対極に位置するブランドにおいて、CFコンポジットの積極的な活用が、ひとつのニューステージを確実なものとしたように思う。

そこで、両ブランドにおける、CFコンポジットの最新事情を、アメリカとポルトガルの二ヶ所中継的に送りしよう。アメリカのレポートは、

C Fコンポジットの積極的な活用について、目に見えるカタチで、われわれの目に最も熱心に映るメーカー&ブランドはどこか。特殊な少量生産ブランドを除いて、それは間違いなく、BMWである。電動化時代を先取りする新ブランド、iの、文字通り「骨格」は、CFコンポジットなきにして語れないし、その真逆の、ただただ、駆けぬける欲の究極、を目指すM社においても、CFRPは軽量化を担う重要戦略のひとつとして、常に最優先項目に挙げられてきた。

特別生徒の大谷達也氏。本編では、ポルトガルで開催されたM3&M4の国際試乗会現場から実況しよう。西川(以下、西)「カルステンさん、どうも、久しぶりです! カルステン・プリース(C)「ハロー、また会えたね、元気だった? もう乗ったの? クルマはどうだった? 西「とっても良かったよ! (インプレッションの報告は別項参照下さい)ところで、今日は、新型M4におけるCFコンポジットの活用について聞いてみたいんだけど……。

C「もちろん、何でも答えますよ。西「M3でいうと、先々代E46のM3にCSLという高性能仕様があったて、それにカーボンルーフを使ったのが、ビッグステップでしたよね。C「そう。あれ以来、カーボンルーフは、M3を象徴するアイテムのひとつになったからね。西「だから、今回、新たにクーペを

It's a
Carbon
time!

クルマが変われば
世界が変わる
カーボン最新事情

CFRPをモノコックに採用するiシリーズ、軽量化部材として適材適所に配するMモデル、近未来を担うEVと、BMWの象徴である超高性能内燃機関搭載モデル、その両極でBMWのCFRP戦略は、ますます進化を続けている。

REPORT●西川 淳(Jun Nishikawa)
PHOTO●ビー・エム・ダブリュー

ゲスト講師

Head of Product Management
M Automobiles and BMW Individual
Carsten Pries

カルステン・プリース氏

BMWおよびBMWインディビジュアル・プロダクト・マネジメント・マネジャー。1993年にドイツBMW本社に入社。製品およびブランド戦略、モータースポーツ担当などを経て、2005年より現職に。

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。



現在、SGLACFではひとつの建屋内に2本のラインを敷設し、カーボン繊維を生産している。その過程は、「生」の状態のPAN繊維を、いくつもの電気オーブンでじわじわと温度を上げながら蒸し焼きにするというもの。内部の工程はすべて高度に自動化されており、従業員はわずかに80人。現在、同敷地内ではこれと同じ規模の建屋をもう1棟建設中で、今後は3棟目を建設することで年産9000トン態勢を実現するが、その場合でも従業員は総勢200名に過ぎないという。



BMW M4 Coupe

TRUNK LID



写真では分かりづらいのだけれども、トランクリッドの内側部材、表面のカットモデルでいうところの灰色の部分が、CF短繊維を混ぜた熱可塑性樹脂の成型品である。ちなみに、表面はクラスA精度が必要なのでSMCとした。



DRIVESHAFT



上が旧型のスチール製プロペラシャフトで、二本のシャフトをベアリングで繋いでいる。一方、ワインディング成型されたCFRPシャフトの場合、一本で済んでいる。持ち比べてみれば重量差は歴然としていた。

FRONT END STRUT BRACE



床の間に飾りたくなるような見映え質感の、CFRP製のストラット・タワーバーである。フードを開ければ、まず、ブレーキのようなタワーバーがエンジンルームで鈍く光っているのが目に入ってくる。視覚効果も絶大。

M4と呼ぶようになったわけだけども、クーペに限らず、セダンのM3にもCFRPルーフを採用した。

C: そうだよ。基本的に、セダンもクーペも同じ性能にしたかったからね。今回のM3&M4の開発において、最優先課題のひとつが、インテリジェント・ライトウェイト構造を極めることにあったんだ。だから、両モデルのルーフをCFRP化する。ことによって、等しく軽量化のメリットを出したかった。M3、つまりセダンで5キロ、クーペのM4で6キロの軽減に繋がっているんだ。

西: しかも、車体の最も高いところにあるモノが軽くなるわけだから、数字以上に性能には利く。

C: その通り。重心位置がいちだんと下がってくれるわけだからね。それがとても重要なことだった。ハンドリングを含めて、全領域での安定した高性能化に、低重心は不可欠だ。西: そういや、先代M3でも、ルーフがカーボンだったら欲しかった、なんて人もいましたね。

C: たしかに。差があるように見えてしまっていたからね。でも、実をいうと今回も、M3よりM4の方が、より進んでいる、とも言えるんだ。

西: 例えは？

C: M4のCFRPルーフには、中央部にくぼみ、チャネルがあるだろう？ これは空力性能を向上させる工夫だ。そして、これが最も大きな違いでもあるんだけど、M4のトランクリッド、ルーフ同様にサーフェスはセンター・チャネルデザインになっていて、実は内側の構造部材に、CFを樹脂に混ぜて成形したパーツを採用しているんだよ。

西: それは、端材とか再生品の類を使っているんですか？

C: いや、今はまだそこまで徹底して使えてはいないけれど、たとえばi3の生産台数が増えたとすれば、よりいっそう沢山のスクラップCFも出てくるだろうし、そうなればそんな端材を再利用することだって、十分、考えられるよね。

西: その他はどうですか？

C: プロペラシャフトもワインディングのCFRPにしたよ。以前のスチール製に比べて4割軽くなった。しかも、以前はベアリングを介して二本のシャフトを繋いでいたわけだけれど、今回、CFRPとしたことで、一体成型が可能になった。これもまた、ダイナミックパフォーマン스에好影響を与えているんだ。

西: 日本では既にニッサンGT-Rが採用していますね。

C: エンジンルームにも、ほら。西: ストラット・タワーバーですね。これは格好いいや。カレラGT用のCFフレームを小さくしたみたいだ。C: ありがとう。ただ、われわれM社の軽量化戦略はカーボンファイバーに限ったものじゃない。従来モデルに比べて80キロの軽量化達成は、CFだけでなく、アルミニウムやマグネシウム、樹脂など、軽量マテリアルを適材適所に使った結果だったことを、知っておいて欲しいね。

Special Column

モーゼスレイク工場見学記

「BMW×SGLが生産規模を3倍に世界最大のカーボンファイバー工場へ」

REPORT ● 大谷達也 (Tatsuya Otani)

5月9日、BMWにカーボン繊維を供給するアメリカ・モーゼスレイクのSGLオートモーティブ・カーボンファイバーズ(以下、SGLACFと略す)は、現在3000トンの年間生産量を2015年までに9000トンまで引き上げるべく生産施設の拡大を行うと発表した。ちなみに、全世界のカーボン繊維生産量は年間4〜5万トンとされているので、計画通り拡大されると、文句なしに世界最

大のカーボン繊維生産工場になるという。

SGLACFは、ドイツのカーボン製品メーカーであるSGLグループとBMWの合併会社として2009年に設立された。その目的はただひとつ、BMWにカーボン製品を供給することにある。したがって、BMW i シリーズはもちろん、それ以外のMモデルなど、BMW車に用いられるカーボンパーツも基本的にすべて同社が供給することになっ

ている。

とはいえ、現状ではそのほとんどがi3に使われているはず。ちなみにi3には1台あたり40kgほどのカーボン・パーツが用いられているので、年間9000トンを単純に40kgで割るとi3が22万5000台生産できることになるが、もちろん話はそれほど単純ではない(現在、i3は1日100台のペースで生産されている)。実際、間もなくi8の量産が始まるほか、5月16日に行われたBMWの株主総会では次期7シリーズにカーボン・コンポジットが用いられることが明かにされた。もっとも、それがモノコック全体をカーボン・コンポジットで作るのか、それともボディの一部に使われるのかは不明だが、少なくとも今回の発表は、BMW i のセールの好調であるとともに、今後BMWがますますカーボン・コンポジットの使

用量を増やす計画であることを示している。

ちなみに、SGLACFのモーゼスレイク工場が担っている役割は、日本の三菱レーヨンで生産されたPAN繊維を電気オーブンの一種でカーボン繊維に焼くまでの作業。この工程には大量の電力が必要になるが、この地域は電力コストが極めて安い。SGLACFに供給される電力はすべて水力発電でまかなわれるためにCO₂排出量が実質的にゼロなことから、ここに工場が建てられた。モーゼスレイクで生産されたカーボン繊維はドイツのヴァークスドルフ工場で炭素繊維積層板に加工された後、iシリーズの場合は、ドイツのライプツィヒ工場にてモノコックを製造。ディンゴルフィンとランツフート工場で製造されたドライブモジュールなどと合わせてライプツィヒで最終組み立てがされている。



昭和 元禄 Universe

しょうわけんろく

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。

第27話

[ホビーの世界]

住友スリーエム カーラッピング フィルム

「スコッチテープ」や「ポストイット」、塗装用
マスキングテープにスポンジ式超強力両面
テープに医療用絆創膏。スリーエムといえ
ばまず粘着テープが思い浮かぶくらいだから、

その技術を使えばもちろんカーラッピング用フィルムなどお手のものだろう。しかしフィルムの内側に
残った気泡が指でつぶすだけで魔法のように消えてしまう仕掛けと、スマートフォンの液晶パネルの
輝度を上昇させてバッテリーの省電力化に貢献している光学フィルムとの間には、どういう関係が
あるのだろう。水も洗剤もスプレーせずに何度も剥がして位置合わせができるのは、ヘッドライトが
当たると明るく光る道路標識の技術の応用だ。塗装とほとんど区別がつかないくらい完璧に施工で
きて、塗装を痛めず現状復帰出来るフルカーラッピングという新しいホビーの可能性を支えている
のは、スリーエムという企業のユニークな経営方針が生んだ、技術の蓄積と応用の魔法である。

文とキャプション●福野礼一郎 (Reiichiro Fukuno)

PHOTO●荒川正幸 (Masayuki Arakawa)

協力●住友スリーエム株式会社 <http://www.mmm.co.jp>

株式会社ワイエムジーワン <http://www.lapps.jp>

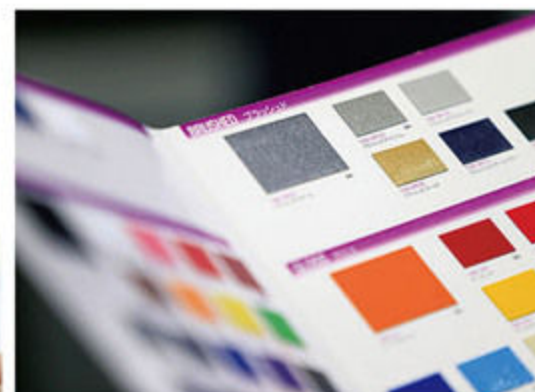
東 京・北品川付近の高台につけ
られた「御殿山」という地名
は、徳川家康が鷹狩りをするとき
のために作った施設が「品川御殿」と
呼ばれていたことに由来する。ソニ
ーがここに越してきたのは1947
(昭和22)年のことで、以来近年まで
御殿山はソニーの総本山でもあった。
首都高の用賀出入口のすぐ脇の
環8沿いにあった住友スリーエム株
式会社の本社機能と戦略部門が、ソ
ニー本社ビルの跡地に完成したガー
デンシティ品川御殿山に引っ越して
きたのは2013年5月である。

「イノベーションセンター」と
呼ばれる真新しいショールームや
応接会議室の廊下などには、表面装
飾用建材である木目調や金属調の「ダ
イノックフィルム」、ガラスに貼付け
てスリガラスのような効果を簡単に
得ることができる「ファサダガラス
フィルム」など、同社のプロダクツ
がこぞと使われていて、クールで
ハイテクな最新オフィスビルの内装
雰囲気をさらに引き立てていた。

会議室の内壁は、塩化ビニル樹脂
フィルムの下層にガラスクロスとグ
ラスウールを重ね、反響音や残響音
を低下させる吸音能力を備えた「ダ
イノック吸音フィルムGアルミフレ
ーム工法」で仕上げてある。壁の片
面は、平らな鋼板に貼るとホワイト
ボードになってしまおうという「3M
ホワイトボードフィルム」。3M製品
のアイディアには本当に驚く。

シルバーマタリックのジェミニ1
800LS (PF60) のボディサイド
に、3Mの「スコッチカルフィルム」
を使ってホワイトのストライプを貼
るという企画を自動車雑誌「モータ
ーファン」でやらせてもらったのは、
1977年の冬のことで。

フランクフルト・ショーにオペ
ルが展示したカデットのショーカーの
意匠を、同型ジェミニにそのままパ
クって実施しようというお手軽アイ
ディアだったのだが、当時カードレ
スアップ用としてマニアが使ってい
た国産の糊付き建材フィルムは厚手
で艶がなく、曲面への馴染みもよく



住友スリーエム株式会社
コマーシャルグラフィックス技術部
スペシャリスト 池田伸二氏



住友スリーエム株式会社
コマーシャルグラフィックス事業部
マーケティング部マネージャー 中尾洋一氏



フルラッピングしたルノー・メガーヌR.S.のフロントノーズ部分。[3M ラップフィルム シリーズ1080]のルックスの魅力、貼付性能、施工技術の3つを体現したシーンである。品番「1080-M227 マットブルーメタリック」。きらきらとした光輝感と鮮やかな彩度を備えた美しいカラーで、しかも流行のフローズン(艶消し)だ。太陽の下ではハイライトが水色に輝く。塗装なら避けられない光輝材の配向むらやマツクリアの吹きむら／つやむらなどの欠点は、ボンネットなどの目立つ箇所で見てもまったくゼロ。レベリング(平滑度)もほぼ完璧だ。色／つや／肌の均一度は、塗装ではとても到達できない品質である。問題は細部だが、写真の通り曲面や折り返し部にも完璧に追従しており、実物をとことん観察しても、何かを貼付けた状態には見えない。このエンブレムさえ貼りである。ヘアライン仕上げの金属を連想させる「1080-BR201 ブラッシュドスチール」を施工したものだ。住友スリーエムではフィルムを供給するだけでなく、アメリカ本社の商業用ラッピングの技能制度である「4スターシステム」をカラーラッピング用にリプログラムして導入、プロ施工者を目指す人のための施工技術養成トレーニングを行っている。施工技術の習得とスキルによって4段階の認定試験があり、一例をあげれば、ボンネットやドアにストライプなどのラインが完璧に貼れるようになれば「2スター」、フロントグリルやバンパーなど複雑な曲面に貼れるのが「3スター」、フルラッピングが完璧に仕上げられるようになれば名人級の「4スター」といった具合だ。

なかった。
薄くて艶があつて耐候性抜群というスコッチカルフィルムのウワサを聞きつけ、八方手を尽くして入手、「中性洗剤水溶液をボディにスプレーし、ヘアドライヤーで熱しながら貼るといい」という販売代理店のアドバイスだけを頼りに、なんとかかんとかDIYで施工した。
カーブにうまく馴染ませながら貼るのは難儀で、無数に生じた気泡は針で小穴を空けて押し出した。しかし出来上がるとびつたりボディに馴染んで、実に切れ味シャープ、写真のショーカーのイメージまったくそのままに仕上がった。あとで思うにオベルのショーカーもスコッチカルフィルムを使っていたのだ。当時それだけの仕上がりを得る方法は他になかった。

や航空機のボディに貼るといふ、あのラッピング広告が登場する。多くが3Mの製品である。
実は全国の道路標識でも3Mの反射シートが使われている。これも糊付きフィルムだ。
「3Mラップフィルムシリーズ1080」は、いわばそれらのフィルム技術の集大成として誕生したカラーラッピング用フィルムである。社内では製品番号から「テンエイティ」と呼ばれている。
裏紙を剥がして触ってみると、思ったよりフィルムが厚く、しつかりした腰があつた。
フィルムの材質はPVC(ポリ塩化ビニル)。

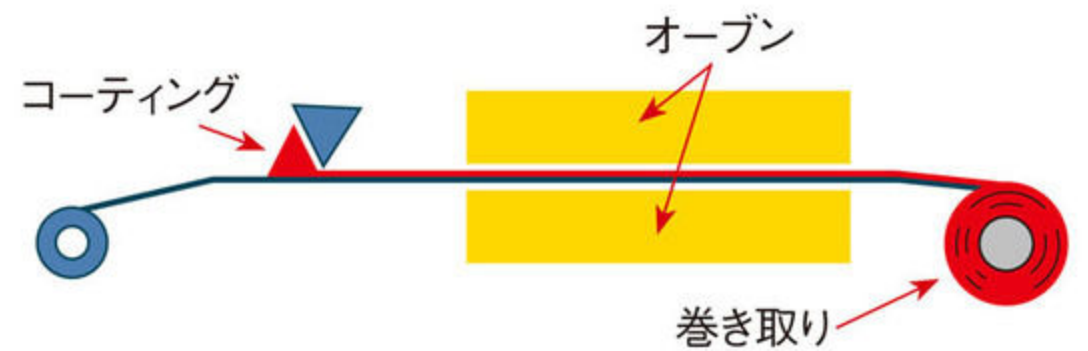
スコッチカルフィルムと同様キャスト製法で作られるが、1080はフィルムの厚みが倍近い。ツヤありで80μm、カーボン柄やメタリックなどでは130μmである(0・08×0・13mm)。

幅20mmほどに切ってもらった見本を引っ張ってみると、薄手の汎用スコッチカルフィルムは軽くすいーつと伸びてからぶちっと破断するのに対し、1080は引っ張り強度がかなり高い。さらに力を加えて引っ張ると、3〜4割ほど大きく伸びてからようやく破断した。

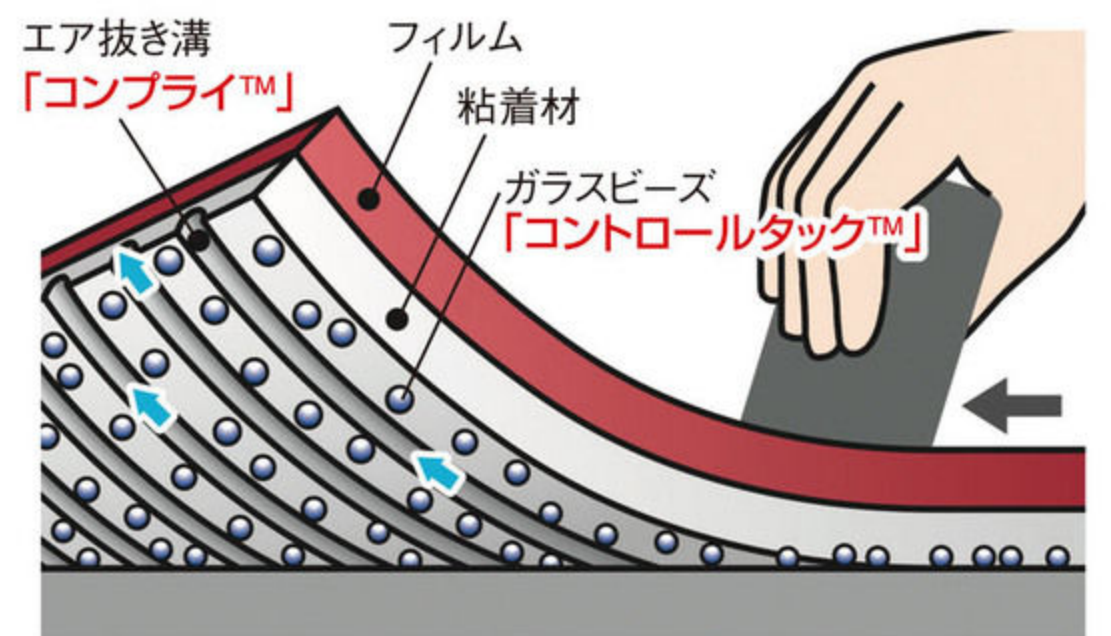
厚くて強度があるだけでなく弾性率も高いということだが、これは材質の違いではなく、成膜時の製法による構造的な工夫で実現した物性だという。

80〜130μmのフィルムの裏面に、30〜40μm厚で粘着剤が塗布してある。アクリル系のポジショナブル感圧活性型粘着剤だ。

粘着面を触ってみると通常のセロハンテープなどのような強いタックがない。まるで何度か貼って剥がし



PVC製フィルムのキャスト製法の概念図。樹脂、顔料、添加剤などを混練した素材を基材に均一に塗って、オープンで加熱しフィルム状にする。材料そのものをロールに通しながら薄くしていくカレンダー製法に比べて、寸法精度が高く、薄くて柔軟性が高く、施工後の収縮が少ないフィルムが出来るが、通常厚くて腰の強い製品の製造にはむかない。1080は特殊な製造技術によってキャスト製法ながら厚手で腰の強いフィルムを実現した。厚みは品番により0.12mm～0.17mm。おおむね電工ビニルテープくらいの厚み感だが、もっと硬くてしっかりしている。引っ張ると強度があってもなかなか伸びないが、力を込めてぐいと引くとここまで伸びる。強さと弾性を兼ね備えた、いままでちょっといい感じのことがないような不思議な物性のビニル素材である。

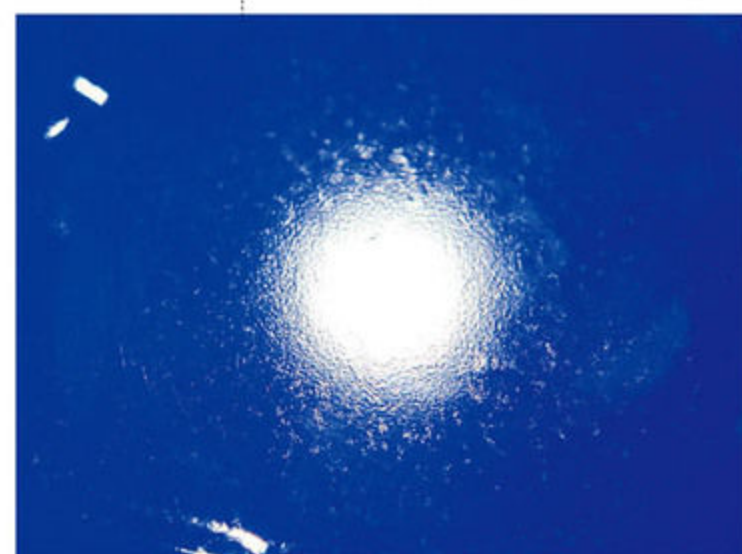


ガラスビーズで荷重を支え、粘着剤に加わる面圧を下げて瞬間的な貼り付きを防止する上、気泡を抜くエア抜き溝がある「コントロールタック・コンプライ粘着剤」の概念。このふたつによってラッピング時の施工性が画期的に向上した。

昭和元禄 Universe



「コンプライ粘着剤」の効果を試すためにあえて気泡を作ってみたが、指で押すだけでエアはどこかに消えてしまう。何度やっても信じ難い。



て接着力が低下した状態みたいだ。

ふたつの物体が0.2～0.4（ナノメートル）というような極超近距離に近づくと、互いの間に水素結合や配向効果、誘起効果、分散効果などの分子間力が働いて、強力に接着する。通常は表面に凸凹があるから、そこまで物質同士が接近することはできないが、流動性の高い物質を中間に介在させれば、それを介して超近接状態を作ることができる。これを「ぬれによる接着」という。

物質間にぬれによる接着状態を作るのが接着剤で、ぬれ性が高く、接着剤の樹脂自体の自己凝集力（強度）が高ければ、接着力は強くなる。

また接着面の凹凸に接着剤が流動して入り込み硬化することによって、機械的なアンカー効果が発揮できる（投錨効果）。

ぬれ。自己凝集力。投錨効果。

これが接着の3大力学だ。

狭義には、塗布時に液体、硬化し

て固体となるものを接着剤、液体と固体双方の性質を合わせ持ち、硬化

プロセスがないものを粘着剤と呼ぶ。接着剤と違って固相変化しないため、粘着剤は瞬間的に貼り付くのである。圧力をかけたときに流動性が上がるようにして、低面圧時の低タック性と感圧時の粘着性を両立させたのが感圧活性型粘着剤だ。

1080の粘着剤の表面を拡大鏡で覗かせてもらった。表面に等間隔に丸い粒が並んでいるのが見える。ガラスビーズだ。

粘着剤の表面に並んだごく小径の

ガラスビーズが、橋脚のようにフィルムを浮かせて支え、これによって粘着剤表面の面圧を下けている。だから鋼鉄のうえに置いても、べたつとひっつかない。置いたまま滑らすことが出来る。位置決めしてからぐっと圧力をかければビーズが粘着剤に埋没し、粘着力が出るのである。この天才的アイデアには「コント

ロールタック粘着剤」という名称がついている。

交通標識がヘッドライトの光に反射して光るのは、表面にガラスビーズなどがびっしり並べてあるからだ。コントロールタック粘着剤はそのガラスビーズの応用だ。

三番目の魔法は、針もヘラも使わず、上から指で押しつぶすだけで消えてしまう気泡。

粘着剤の表面にごく微細な空気抜き溝が造形してあって、気泡内の空気はそこから押し出されるのである。

「コンプライ粘着剤」と呼ぶこの技術は、素材表面に1～100μmの3次元構造を作るという3Mの高精細表面技術の活用だ。特殊なミクロ造形技術によって、ガラスビーズ式よりさらに反射率が高い高性能反射フィルム、液晶の輝度上昇フィルム、シリコンウエハの精密研磨材など、多くの製品が作られている。

世界70カ国／85カ所に展開している3Mの研究所は、互いの技術情報

を社内公開し共用している。「テクノロジープラットフォーム」という思想だ。どの国のどの研究者が、いつどの技術を何に対して応用してもいい。現在技術基盤は46種類になっているが、1080が応用したのは、そのなかの「接着・接合技術」「フィルム技術」「高精細表面技術」「表面処理技術」「促進耐候性技術」などである。広大な基盤技術があるからこそ、こういう製品が出てくる。一朝一夕にできた発明ではない。

本誌でもお馴染みカラーラッピングの第1人者で、レーシングカーや公共交通車両へのフィルム施工などに長い経験を持つ株式会社ワイエムジワンのLAPPSスタジオで、1080を使った実際の施工作業を見せていただくことにした。

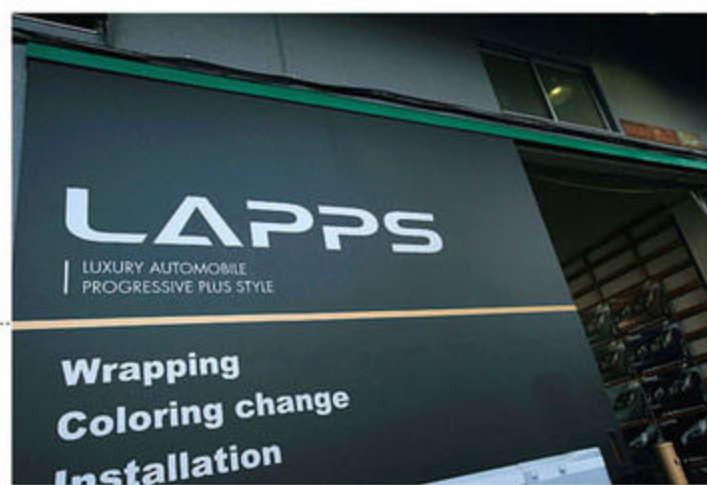
素材の991のフロントフェンダーを2人で貼る。準備をいれて1時

間、貼り込みだけならフェンダー1枚正味30分強で、あつという間に貼

り終えてしまった。パネルのエッジ部など、目を凝らして見ても見事にフィットしていて、フィルムを貼ったものとはまったく分からない出来映えだ。

カナダのナイフレス・テク・システム社が開発したカラーラッピング施工専用の「ナイフレステープ」のおかげで、塗装面にはカッターナイフの刃先が一切触れない。これも革命的だ。したがって塗装は完全に無傷だ。

1080はアメリカの3Mが開発・製造され、日本に輸入されるアメリカ製プロダクトだが、日本導入に際しては住友スリーエムで耐候性などのテストを重ね、日本の気候風土に適合するものを「自動車用」として推奨、また耐候性・耐久性・再剥離性を「3年」としている。もちろん非常に厳しい安全率を見込んだ



東京・墨田区にある株式会社ワイエムジワンのLAPPSスタジオで、991のフロントフェンダーへの施工を実演していただいた。使ったのは「1080-SP10 サテンパールホワイト」。きめこまかいシルキーな質感で、塗装では到底実現出来ない繊細感だ。表面を徹底的にクリーニングし脱脂したのち、各部にナイフレステープを貼る。どこで切るかも施工者のセンスと経験が問われる。貼り付け面積に対して1080を大きく切り、裏紙を剥がしてからふんわり乗せ、なるべく引っ張らず、ホットガンで軟化させながら、いわば置くように貼って行く。埃をかんだり皺が寄ったときは何度でも剥がして点検し貼り直す。細部は熱しながらスキージや細いヘラなどでゆっくりと丁寧に貼り込む。最後にスキージで押さえて圧着し(感圧活性型粘着剤)、全体に熱をかけて粘着剤を流動させ、ぬれと投锚効果を高める。接着力は24～48時間で安定するという。LAPPSスタジオで991のボディに1080をフルラッピングしてもらった、材料費込みの施工料金はおよそ110万円とのことだ。



カーラッピング施工には欠かせないカナダのナイフレステク・システム社の「ナイフレステープ」。薄く細いフィルムの下に強いポリエステル糸がはってあり、これをあらかじめ切断部に貼っておいてから1080を重ね、糸を抜きながらフィルムを切っていく。これを駆使すれば、塗装に一切カッターの刃を当てずにどんな模様でも切り取れる。1080もこの製品を使って施工することを前提に物性を調整している。1080は一般市販されていないが、1524mm幅(60in.)のメーター売りでネット販売しているショップもあるようだ。フルラップなら余裕を見て全長の4.5倍は欲しいところだが、25ヤード(22.8m)という巻き単位もEセグ車1台分ほどを想定したものだろう。ナイフレステープもネットで買える。



数字であって、株式会社ワイエムジワンの山家一繁社長によれば「(スコッチカルフィルムの経験からいって)3年を超えてもぜんぜん平気」とのことだ。

実は37年前、本当の本物の地獄は、それを剥がすときにやってきた。冷間だとフィルムががちがちに固まってどうにもこうにも歯が立たない。ホットガンで熱するとなんとか剥がれてはくるが、伸びてぶちぶち切れてしまう。フィルムを剥がしても糊がべったりボディに残って、有機溶剤を使わないと落とせなかった。当時使ったフィルムは看板用で、当初から剥がすことなど想定していないのだから、それも当然だ。

住友スリーエム株式会社 コマーシャルグラフィックス技術部の池田伸二氏によれば、剥離時に生じやすい現象は2つ。フィルムと糊の密着が悪く層間剥離してフィルムだけが剥がれてしまうか、あるいは粘着剤自体の自己凝集力が弱く、剥離のときに塑性破壊して糊が残ってしまう



施工後の細部。旧来のラッピングでは角の部分に触るとツノがたつようにつんと尖っていたりしてラッピングだとバレたものだが、1080は弾性率が高いので奇麗に回り込んで馴染み、注視しても触ってもフィルムだとはちょっと分からない。

か、である。

1080では粘着剤の自己凝集力を上げ、フィルムとの密着性を高めて層間剥離しにくくすることによって、糊が残らずきれいに剥がせる性能を実現した。フィルム自体の強度と弾性の高さも、剥がしやすさに貢献している。

1080の登場によって旧来の「ドレスアップII改造」とはニュアンスの違う新しいクルマの乗り方が始まっている。購入時は市場性が高い白や黒のような無彩色や人気色のボディカラーを選び、購入後フルラッピングしてビビッドなカラーやマットカラーなどを自在に楽しむ。数年後、何事もなかったように現状復帰して売却する。いやフィルムで保護されていたのだから、むしろ塗装は新車同様だ。

自動車メーカーもこの技術に真剣に注目している。ひょっとすると自動車のボディ塗装がフィルムラッピングに変わる日も、そう遠くないかもしれない。



ちょっともったいなかったが、作業後に剥離していただいた。ホットガンで熱するといとも簡単に剥がれていく。フィルムが強いので切れないし、糊残りもゼロ。技術の成果だ。



1902年に5人の起業家がミネソタ州でMinnesota Mining & Mfg. Co. (3つのMでスリーエム)を設立したときのねらいは、その地で発見された酸化アルミニウム(Al₂O₃)を採掘するためだった。ところが掘っても掘っても出てくるのは無価値な斜長石。信じ難いことに発見そのものが誤報だったのだ。3Mという企業は、この大失敗をリカバリーする努力からスタートした。そのため研究や開発に失敗しても決してそれをとがめず、むしろ資産として社内で共有し、明日に生かすという社風がある。モーゼの十戒になぞらえたフレーズ、「汝、アイデアを殺すなかれ」は、「管理職は確固たる反証材料がない限り部下のアイデアを否定できない」としている。70年ほど前「不織布」という製布技術が社内で発明されたときは、いったい何の役に立つのか誰にもさっぱり分からなかった。いまではそれを応用して、吸音材、断熱材、マスク、エアフィルターや医療用品、研磨材、ナイロンたわしなど多くの製品が作られている。これこそ3Mという企業の真骨頂である。

次号は日本が誇るあれを紹介する予定です。

New!

Top News

ポルシェ、全世界で1月~4月 5万5000台の新車販売を達成

ポルシェ AGは、2014年4月の車両販売台数が、1万6300台に達したことを発表した。好調だった昨年同月の数字から7%も増加しており、今年1月から4月までのポルシェの新車販売台数は5万5000台を超えている。この好調な販売成績を後押ししたのは、前年比17%アップを達成したパナメーラだった。また、4月からはヨーロッパと中東において小型SUVモデルのマカンのデリバリーが開始、911タルガの販売もスタート

世界的にも人気のカテゴリーである小型SUV市場に投入されるマカン。欧州・中東に続き、アジア地域での販売もスタートする。

する。セールス&マーケティング部門担当役員であるベルンハルト・マイヤーは、「ポルシェは質の高い成長戦略を推進している。次なるステップはボクスターとケイマンのモデルレンジだ」と、さらなる成長に自信を見せた。



マセラティ 100周年記念、2台の特別仕様車発表



マセラティは創業100周年を記念して、マセラティのスポーツスピリットをより深く追求した特別仕様車として、「マセラティ・グラントウーリスモMCストラダレ」と「マセラティ・グランカブリオMC(写真)」のセンテニアル・スペシャル・エディションを発表した。日本での発売は2014年10月を予定している。

KEN OKUYAMA DESIGN kode9の市販に向けてテストを開始

KEN OKUYAMA DESIGNが2013年の東京モーターショーでワールドプレミアした、「kode9」のランニングプロトタイプが日本国内でスタートした。2015年モデルとして限定20台の生産がアナウンスされており、この春には正式受注が開始され、市販モデルのデリバリーは2015年の年初にもスタートする予定だ。



メルセデスGクラスの6輪仕様 限定5台のオーダーをスタート

メルセデス・ベンツ日本は、Gクラスを6輪駆動化した特別仕様車「G63 AMG 6x6」を、日本に向けて6台デリバリーすると発表した。アジア地域でG63 AMG 6x6が販売されるのは日本のみとなる。5.5ℓ V8直噴ツインターボエンジンは最高出力544psを発揮。6輪駆動のドライブレインは軍用車両のノウハウが投入されている。



ロータスの新たなCEOに ジャン-マルク・ゲール氏が就任

プロトン・ホールディングは、5月1日にジャン-マルク・ゲール氏(写真左)をロータス・グループの新たなCEOに任命した。ルクセンブルク出身のゲールCEOは、ダイムラー、ゼネラル・モーターズ、フォルクスワーゲン、PSAなどで上級職の経歴を持つ。現ロータスのアスラム・ファリクラC00は、ロータス・カーズの役員に留まる。



メルセデスの情報をライブで発信! ポータルサイト 「Mercedes-Benz LIVE!」

メルセデス・ベンツ日本が、ポータルサイト「Mercedes-Benz LIVE!」を開設した。メルセデスが行う多彩なアクティビティ、ユーザー体験/参加型のプログラムなどを、Facebookページと連動しつつ紹介するウェブサイトとなる。今後、新車発表会の中継、ユーザーが体験するプログラム「メルセデス・ベンツアカデミー」も展開予定。

■問: <http://mb-live.jp>



Photo Competition

BMWがライカと共同で フォトコンペティションを開催

BMWは新たにスタートした「BMW 7 Competitions」の一環として、ライカカメラジャパンと共同で、フォトコンペティションを開催する。コンペティションのテーマは「Century in Motion ~ 100年の時の動き」で、BMWのある風景、ライカのある風景などを、プロ・アマ問わず広く募集する。応募先は下記を参照のこと。

■応募先: 〒110-8638 東京都台東区東上野6-27-5 「BMW × LEICA フォト・コンテスト」係

Newcomer



マットブラックのカラーを纏ったスペシャルなMINIが登場

ハイパフォーマンスモデル「MINIジョン・クーパー・ワークス・クロスオーバー」と「MINIジョン・クーパー・ワークス・ベースマン」に、フローズンブラックを採用した特別仕様車が限定45台で登場した。価格は502～508万円(税抜)。

■問:BMWカスタマー・インタラクション・センター ☎0120-269-437

全仏オープン協賛30周年記念 208 ROLAND GARROS登場

プジョーのフレンチ・オープンテニス協賛30周年を記念したモデル、208 ROLAND GARROS(ロラン・ギャロス)が限定100台で登場した。オレンジのアクセントを施したドアミラーや16インチアルロイホイールを装備。インテリアではオレンジステッチのレザーシートを採用している。価格は257万円(税込)。

■問:プジョーコール ☎0120-840-240



可変トルク配分4輪駆動搭載 メルセデスA250 SPORT 4MATIC

メルセデス・ベンツAクラスのハイパフォーマンスモデル「A250 SPORT」に、可変トルク配分型4輪駆動システム「4MATIC」を搭載した「A250 SPORT 4MATIC」が追加され、販売を開始した。最高出力211psを誇る2.0直列4気筒直噴ターボエンジンを搭載し、AMGが開発したサスペンションを採用する、ホットなモデルだ。価格は457万7000円(税込)。

■問:メルセデスコール ☎0120-190-610



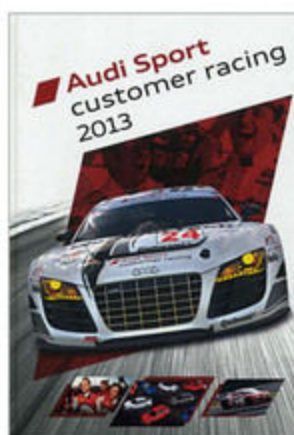
V40シリーズ初の特別限定車 さらにスタイリッシュに

ボルボV40シリーズに初の特別限定車が登場。[V40 T4 Sports (379万円・税込)]、[V40 Cross Country T4 Nordic (380万円・税込)]を設定し、それぞれ200台の限定となる。[V40 T4 Sports]には、専用の18インチアルミホイールなど、様々なエクステリア・スタイリングキットを採用した。

■問:ボルボお客様相談室 ☎0120-922-662



CarMedia

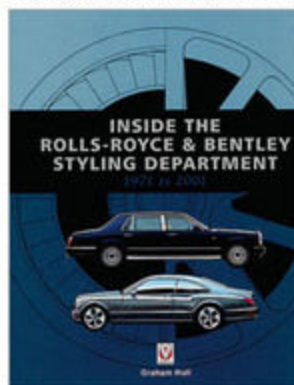


Audi Sport Customer Racing 2013

アウディスポーツ・カスタマーレーシングプログラムの2013年シーズンの活躍をまとめた写真集。ニュルブルクリンク24時間、スーパーGTなど、75の国際イベントに参戦したR8レーシング仕様の姿が、ダイナミックな写真と共に紹介されている。

■6912円(税込)/ハードカバー

Inside the Rolls-Royce & Bentley Styling Department 1971 to 2001



ロールス・ロイス社に30年間も在籍し、数多くの名車開発にデザイナーとして参加した筆者が語る、ロールス・ロイス&ベントレーの開発ストーリー。ロールス・ロイスの経営破綻から再生、そして別会社にブランドが呑み込まれるまでの難しい時代を知ることができる貴重な一冊。

■7992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/>

UCC缶コーヒー 攻メノスーパーカー Lamborghiniコレクション

BLACK無糖を2缶に ランボのダイキャストモデル

全国のコンビニエンスストアにおいて「UCC BLACK無糖」2缶にランボルギーニのダイキャストモデルが付く「攻メノスーパーカー Lamborghiniコレクション」がスタートする。

■対象商品:UCC BLACK無糖
■問:UCCキャンペーン事務局 ☎0800-919-4040



G-Tech 500L CROSSOVER

日本未導入の500Lのコンプリートモデル

G-Techのテクノロジーを注入した、フィアット500Lクロスオーバーのコンプリートモデル。トレッキング仕様をベースに、エクステリアやエンジンを変更。G-Techパフォーマンスキットによって、105psのパワーアップを実現した。



■価格:363万円～(税別)
■問:武井企画 ☎03-3995-7037 <http://www.take-dre-pro.com>

Goods

TEZZO 全調式AJD-mtf for ABARTH500

アバルト500専用全長式車高調キット

TEZZOから、アバルト500/500C用の全長調整式車高調が発売された。フロントは全長調整式のショックを採用、リヤはノーマルショック&ローダウンスプリングの組み合わせで、アバルトの戦闘力を高める。

■価格:25万2000円(税込)
■問:TEZZO ☎045-948-5538 <http://www.tezzo.jp/>



タミヤ 1/12モデル ドゥカティ 1199パニガーレS

Lツインをスケールモデルで完全再現

ドゥカティ1199パニガーレSのイタリア本国仕様を再現した1/12スケールのプラスチックモデル組み立てキット。特徴的なL型ツインエンジン、モノコックフレームや片持ち式のスイングアームなどを、精密なパーツでモデリング化した。

■価格:4000円(税別)
問:タミヤ ☎054-283-0003 <http://www.tamiya.com>



Information



パテック フィリップ フェア 2014 札幌三越で 6月13～15日に開催

パテック フィリップのコレクションを集めた特別な展示会「パテック フィリップ フェア 2014」が、6月13～15日に札幌三越で開催される。創業175周年を迎えるスイスのパテック フィリップは、王侯貴族からセレブまで、圧倒的な支持を得てきた。今回はその世界最高のコレクションが一堂に会する貴重な機会だ。

■問:札幌三越 時計サロン ☎011-222-8878

シトロエンDSオーナーのためのイベント 5月31日に東京・増上寺で開催決定!



シトロエンDSラインに特化したイベント、「CITROËN DS DAY Holiday Morning Meeting in 増上寺」が、5月31日に開催される。2011年にパリで初開催された「DS DAY」は、DSオーナーのためのミーティングやニューモデルの試乗など、DSラインを堪能する一日となる。モータージャーナリストによる「DSトーク」なども行われる予定。

■問:<http://citroen.jp/dsday>

ケン・ブロックが名古屋に上陸! D1グランプリスペシャルイベント

7月6日、名古屋セントレア(中部国際空港)臨時大駐車場内特設会場において、アメリカのドリフトスターであるケン・ブロックによる「D1GP presents KEN BLOCK NAGOYA EXPERIENCE」が開催される。当日はケン・ブロックだけでなく、D1ドライバーによるデモンストレーションを中心に、FMX(フリースタイルモトクロス)も行われる。

■問:<http://www.monsterenergy.com>



Movie

私の男



いびつな愛と濃厚な官能

10歳で孤児となった少女と、彼女を引き取って“父”となった過縁の男。深い喪失を抱えて体を重ねあう2人の禁断の関係は、やがて殺人事件を引き起こしてしまう……。幼気さと妖艶な色香を兼ね備えた18歳の大物女優・二階堂ふみが素晴らしい。禁忌に溺れ、罪を犯し、手を取り合って堕ちてゆく男女の姿は、羨望を抱くほどにくるおしく美しい。

CAST

●監督:熊切和嘉 ●出演:浅野忠信、二階堂ふみ、モロ師岡、河合青葉 配給:日活
●6/14(土)より新宿ピカデリーほか全国ロードショー

©2014「私の男」製作委員会

ワイルド・ルーザー



欧州熱狂のスーパーカーアクション

ボルシェ、フェラーリ、ランボルギーニが疾走! 生きる目的を失った天才レーサーが、ミステリアスな美女を巡って命知らずの違法レースに挑む本誌読者必見のスーパーカーアクション。スペインの俊英ダニエル・カルバルソロが『X-MEN:ファースト・ジェネレーション』のアレックス・ゴンザレスとタッグを組んだゴージャス&スリリングな快作。

CAST

●監督:ダニエル・カルバルソロ ●出演:アレックス・ゴンザレス、アドリアナ・ウガルテ、アルベルト・アンマン 配給:ブロードメディア・スタジオ
●シネマート新宿ほか全国公開中

©Zeta Cinema S.L. Antena 3 Films, S.L.U



サード・パーソン

CAST

●監督・脚本:ポール・ハギス
●出演:リーアム・ニーソン、ミラ・クニス、エイドリアン・プロディ、オリヴィア・ワイルド 配給:プレシディオ/東京テアトル
●6月20日(金)より、TOHOシネマズ日本橋ほか全国ロードショー

©Corsan 2013 all rights reserved

3組の男女が織りなす三都物語

『クラッシュ』でアカデミー賞作品賞・脚本賞をダブル受賞したポール・ハギスが「自分の最高傑作だ」と豪語する最新作は、NY、ローマ、パリの3つの街を舞台に3組の男女の人間模様を描いたミステリアスな物語。スランブに陥った作家と彼の愛人のゴシップ記者、バーで出会ったロマ族の女に惹かれるアメリカ人の男、かつては夫婦だった売れっ子アーティストと元女優。6人はそれぞれが心に小さくない喪失を抱え、その穴を埋めるかのように求め合い、反発しあう。いずれもひと筋縄ではいかない男女の関係性は、クライマックスに向けて意外な形で交差していく。人生の孤独と悲哀を容赦なくめぐりながらも、ラストにはほのかな希望の灯りが待っている。

DVD&Blu-ray

フィルス

イカれた刑事の乱痴気騒ぎ



暴力、ドラッグ、ポルノに不倫。日々、卑劣な手段で同僚を陥れている小悪党の刑事ブルースは、ある殺人事件をきっかけに自らの過去と向き合うことになるが? 下衆な狂気をぎゅぎゅ詰め込んだジェームズ・マカヴォイ主演の英国発クライム・コメディ。原作は90年代の若者たちを熱狂させた『トレインスポッティング』のアーヴィン・ウェルシュ。

5月28日発売 DVD 3800円(税別)
発売元:バルコ 販売元:アミューズソフト

セッションズ

健全な欲望をユーモアで肯定する



6歳でポリオを患い、寝たきりの体になったマーク。必然、童貞のまま38歳になった彼は障害者の性処理を手伝うセックス・セラピストの存在を知り、そのセッションを受けることになる。障害者のセックスという重いテーマを、ユーモアたっぷりに描いた爽やかなヒューマンコメディ。ヘレン・ハントがヌードも惜しまず体当たりでセラピスト役を好演。

6月11日発売 DVD 3800円(税別)
発売・販売元:20世紀フォックス・ホーム・エンターテインメント・ジャパン

ブラインドファイアー

盲目の美女 vs 凶悪犯



高層アパートの一室で恋人と暮らす盲目のサラの前に、突然見知らぬ凶悪犯たちが現れる。男たちはサラを拘束するが、気丈な彼女は音と直感を頼りに見えない恐怖に立ち向かう道を選ぶ。『M:I:III』『ミッション:8ミニッツ』など次々と話題作に出演しているミシェル・モナハンが盲目のヒロイン役に挑戦。テンポよい展開と皮肉なラストが見どころ。

6月4日発売 ブルーレイ&DVDセット
(初回限定生産) 3790円(税別)
発売・販売元:ワーナー・ホーム・ビデオ

Book

イベリコ豚を買いに

野地秩嘉



本当にどんぐりを食べてるの?

高級食材として謳われながら、気づけばコンビニや回転寿司でも見かけるようになったイベリコ豚。本当にどんぐりを食べて育っているのか? そもそもイベリコってどこ? そんな疑問にとりつかれたノンフィクション作家が、なりゆきで自らもハム作りに手を出すようになる。屠殺から流通まで、イベリコ豚をめぐる風景を追いかけたノンフィクション。

1500円(税別)/小学館

真夜中の相棒(新装版)

テリー・ホワイト/著 小菅正夫/訳



幻の傑作が30年ぶりに復刊

淡いブルーのBMWに乗った若い殺し屋テリー。“仕事”を終えた彼は相棒のマックが買ったストロベリーのアイスクリーム・コーンを食べる。優雅と残酷が同居するなめらかなプロローグから、一気に読者を引きつける傑作ノワールが30年ぶりに新装版で復刊。裏社会で生きる男たちと復讐に燃える刑事の絆と破壊を、女性作家がクールかつ繊細な筆致で綴る。

1500円(税別)/講談社

The Oldest Living Things in the World

Hans Ulrich Obrist, Carl Zimmer, Rachel Sussman

世界の長寿植物たち



表紙の針葉樹は9550歳。1万3000歳のオーストラリアのユーカリや、推定10万歳(!)のスペインの海洋性植物まで。アメリカの写真家レイチェル・サスマンが、「最も高齢な世界の植物たち」を集めた写真集。人間よりはるかに長い時間を生きてきた植物たちの姿は、観る者に不思議な高揚を与えてくれる。梅雨時、ゆったりした気分で眺めたい一冊。

5009円(参考価格)/Univ of Chicago Pr





香ばしく焼いた真蛸とじゃがいも、パプリカを組み合わせたガリシア地方の名物料理「ガリシア蛸のブランチャ パプリカのアリオリ」。バルサミコ酢の風味がアクセントとなり、タコのぷりぷりの弾力を引き立たせる。

スペインは星の数ほどあるが、スペインの地方の料理に

特化したレストランは珍しい。京王井の頭線三鷹台駅から徒歩3分の場所にある「アスピリトロンパ」はスペイン北西部のガリシア州の料理にこだわる一軒家レストランだ。

リアス式海岸の語源ともなったガリシア州は保守的な土地柄ゆえに、昔ながらの調理法が伝統として守られてきた地域でもある。プルポ（タコのガリシア風）に代表されるシーフード料理が有名だが、内陸部は牛肉も名産。そんな素朴な美食に魅せられて現地で2年半修行を積んだ太田修一郎シェフが、店をオープンさせるにあたってこだわったのがパンを焼くための薪式石窯だ。ガリシアのミネラルウォーターを使って練り上げる田舎パンは、現地の有名なパ

薪式石窯で焼くパンとガリシア料理を堪能

ン工房「MOROSCO」の親方に手ほどきを受けた。表面はカリッと、中はもっちり香ばしく、ほんのり塩気が効いた味はワインとの相性も抜群だ。

来る6月8日には太田シェフが代表を務める若手シェフ&ソムリエのコミュニティ「ブルス・ウルトラ」主宰で、人気店のワインとタパスを楽しめるスペイン祭りが横浜で開催予定。ますます盛り上がりを見せるスペイン料理界を覗きに出かけてみては？



アスピリトロンパ

東京都三鷹市井の頭1-29-13
定休日 月曜日
☎0422-40-6507
営業時間 12:00~14:00 (L.O.)
18:00~21:00 (L.O.)

土台一辺の長さが約180cmもある巨大石窯で毎朝ガリシアパンを焼く。1階奥には窯にくべるための大量の薪が鎮座している。



高い天井が開放感をもたらす2階フロア。ゆったり料理に舌鼓を打ちたいときは2階席へ、気軽にワインを楽しみたい夜は1階カウンターと使い分けて。







1 Lamborghini
Huracán LP610-4
1/43スケールモデルカー — 1名様

イタリアのMR Collection製のモデルカー。フロントのエアインテークからエンジンルーム、インテリアに至るまで精巧で忠実に作りこまれている。ルーペでじっくり細部まで見たくなるほどだ。カラー：BIANCOICARUS。

■提供:Automobili Lamborghini S.p.A.



2 MASERATI
マセラティ 100 USBキー — 1名様

今年で100周年を迎えるマセラティ。その記念として作られた“MASERATI 100”のロゴが入ったUSBメモリ。メタル製の丸いコイン型をしていて一見USBメモリだとは気付かないユニークな形をしている。8GBの大容量で実用的だ。

■提供:マセラティジャパン



3 BENTLEY
オリジナル パスポートケース — 1名様

1934年にロンドンで創業したETTINGER(エッティンガー)製。ハンドメイドに拘って作っている証の“HAND MADE IN ENGLAND”が刻印されている。ブラックスキンにオレンジのステッチがあしらわれており、落ち着いた大人を感じさせる。

■提供:ベントレー モーターズ ジャパン



4 Lamborghini
LAMBORGHINI MAGAZINE
#14 VERDE ITHACA 1.2014 — 1名様

ランボルギーニマガジンのVOL.14。今号はシンプルなマットブラックの表紙に“WE CAN BE HEROES”とタイトルが付けられている。早速、今年発表されたウラカンの特集が組まれている。全文英語だが、見るだけで楽しめる一冊となっている。

■提供:Automobili Lamborghini S.p.A.



8 Lamborghini
Huracán Powershirt & pants セット
X-BIONIC 解説書付き — 1名様

LamborghiniとX-BIONICのコラボレーションのパワースーツ。クルマも人も優れたパフォーマンスのカギとなるのが“クーリング”。複雑で立体的に編みこまれた高機能ウエアは、体温を常に37℃に保てるよう計算されている。サイズ：SM。

■提供:Automobili Lamborghini S.p.A.



5 Lamborghini
オリジナル香水 L1 15ml — 1名様

今年、ランボルギーニから香水“L”がデビューした。その最初の香りとなるのが“L1”。L1は非売品で貴重な香りだ。今年の10月にはL2、L3、L4が発売される予定。先駆けて知的で世界観を表現した香りを纏ってみてはいかが？

■提供:Automobili Lamborghini S.p.A.



6 Ferrari
California T イラスト — 1名様

先月、ジャパン・プレミアしたカリフォルニアT。実際に街中で見かけられるのはまだ暫く先になりそうだ。その前にいち早くこちらをコレクションに加えてみてはいかがだろうか。インパクトのある赤が部屋を明るく彩ってくれるはず。

■提供:フェラーリ・ジャパン



9 JEEP
ALL-NEW JEEP CHEROKEE
ノート&ボールペン セット — 1名様

本誌P124でレポートしているJEEP CHEROKEEのロゴが入ったノートとボールペンのセット。しっかりしたバネが入っているクリップは胸ポケットに刺して下を向いても落ちないので意外と便利。B5サイズのリング式のノートはドット罫線入り。

■提供:フィアット クライスラー ジャパン



7 Ferrari
La Ferrari
オリジナルポロシャツ — 1名様

肩と脇の部分がメッシュになっていて通気性がよく、これからの季節にピッタリなポロシャツ。胸元には“La Ferrari”のロゴがあしらわれている。ブラック地にサイドの赤いラインがお洒落。素材：ナイロン78%ポリウレタン22%。サイズ：M。

■提供: Ferrari S.p.A.

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6月20日消印有効

宛先

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19
株式会社三栄書房 GENROQ編集部
「2014年7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6月20日)

※応募のチャンスはお一人様一回限りとなります。また、お寄せいただいた各種データはプレゼント以外の目的には利用いたしません。

■ 定期購読のご案内

1年間12冊で10,320円

- 買い忘れや売り切れの心配がありません
- 全国どこでも、送料無料でお届けします

■ お申込み方法

■ 電話からのお申込み

定期購読受注センター

TEL: 03-5357-8802

(受付時間 平日10:00~17:30)

お届け先の、住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法をお伝えください。

■ インターネットからのお申込み

http://www.sun-a.com/shop/order_teiki.html

■ FAXからのお申込み

FAX: 03-5357-8803

(24時間受付)

お届け先の、住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

■ 海外での定期購読をご希望の方

TEL: 03-5476-8131

(受付時間 平日9:30~18:00)

E-Mail: subs@ocs.co.jp

OCS 海外新聞普及部までお問い合わせください。

■ お支払い方法・送料

■ 代金引換でのお支払い

1回目の配達時に代金引換の郵便にてお送りしますので、配達員に年間購読料をお支払いください。

■ クレジットカードでのお支払い

(VISA・MASTER・JCB・AMEX・UC・DC)

■ 定期購読についてのご注意

すでに発売されている号からのお申し込みはできません。中途解約の場合は、送料済みの分の代金を精算し、返金手数料(実費)を差し引いた金額をお返しいたします。

地域によっては、書店の発売日より若干遅くなることがあることをご了承ください。

海外での定期購読はお問い合わせください。

増刊、別冊等のレギュラー号以外の号は定期購読に含まれません。特別定価時の差額はいたしません。

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乱丁、落丁、配送中の破損・汚損が発生した場合がございましたら、正規の商品への交換を致します。(なお、お取り替え時の送料は弊社で負担させていただきます。)お手数ですが、三栄書房販売部までご連絡ください。

お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

■ お問い合わせ先

三栄書房 販売部

TEL: 03-5369-5112

(受付時間: 平日10:00~17:30)

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19



■ 今月の代表: マサル・ノグチ

セナと同じく素朴な味が好きなんです。

ラフェラーリに458スベチアーレ、そしてランボルギーニ・ウラカンを試乗した今月、まさに個人的にも“ゴールデン・ウィーク”となった。しかも極めつけは、この写真を撮影した場所。巻頭コラムで紹介している、故アイルトン・セナが最後の晩に食したトラットリア・ロマーニャで、セナがいつも座っていたその席で同じメニューを頂いたことだ。その味は、質素ながらも美味しく、セナが好んで食していた理由も理解できた気がする。決して派手な演出は望まないセナらしい素朴さが、ボクには不思議と共感できたのは本当だ。

(Yukoさん、いつもありがとう。そして、いつも無愛想ですみません。マサル・ノグチ)

■ From Editors

湖畔でコーヒープレーク

去年から続くマイブームがキャンプ!……道具の収集。いつかキャンプに行こうとボツボツ集めているのですが、なかなか実行に移せていません。そんな不慣れなキャンプ道具たちが、撮影の小道具として陽の目を浴びちょっと嬉しい。でもコーヒーマイチ美味しく煎れられず悔しかったので、コンパクトなコーヒーマルを新調しちゃいました。これで今度はアウトドアでも美味しいコーヒーマルが飲める……はず。(いつになるやら@か)



はるばる会いに来たのに……。

ロングドライブレポートを度々行うGENROQ。見ていると出かけたくてウズウズしてきちゃう。ということで、ほぼ毎年訪れている場所へ大好きな馬に会いにGO! それは下北半島の端っこ、尻屋崎。ここには寒立馬が放牧されていて、タイミングが良かったらクルマと一緒に写真が撮れるんだけど、今年は物凄く風が吹き荒れていて一頭もおらず。観光客が増えているからか、至る所が立入禁止に。これもそのうち入れなくなるのかと思うと寂しいな。(また来年! RYO)



[NEXT ISSUE] 2014年8月号 No.342 2014年6月26日(木)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-SHOBO

©株式会社 三栄書房2014

〒162-8547 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!



特集：コルベット。
THE CORVETTE MANIAX

AMERICAN CAR CULTURE MAGAZINE

★ ★
ア・ソ・ニ・ト

2014.06.02 on Sale.

お問い合わせ先

三栄書房 販売部 TEL: 03-5369-5112(受付時間: 平日10:00~17:30) 〒160-8547 東京都新宿区本塩町19
www.sun-a.com



SPORT CAR STYLE

Enjoy Sport Car Life

■ Contents of

PORSCHE PANAMERA Series

ハッチバックともクーペとも取れる独特のフォルム。テールゲートには可変スポイラーが備わり、ゲートを開けばゴルフバッグひとつが詰めるかという程度のラゲッジが現れる。



伝統のV8自然吸気か、新時代のV6ツインターボか。

かつては「S」と言えば標準のV6に対して、V8を搭載したものを指した。ひと足先に世に出たカイエンが定着させたネーミング手法で、カイエンSは今も同じくV8を賣っている。具体的には4806ccのV8で、最高出力400psを発揮する。Sと4Sはパナメーラのデビュー当初から存在したが、エンジン変更されたのが2013年から。自然吸気のV8はGTSのみとなり、S/4S系はおよそ2996ccのV6+ツインターボに置き換えられた。出力性能は20ps向上して420psとなり、パナメーラもダウンサイジングの時流に乗った格好となる。しかし現在、認定中古車の市

操作系の基本は911譲り。その後に登場した991型にも通じるものだ。市場にあるのは左ハンドルが多いものの、右も選べた。インテリア意匠に関するオプション装備は豊富だ。

場はまだV8モデルが主流。初期モデル付近は最初の車検を迎えたこともあり、800万円程度から見つけられる。V6ターボのS/4Sはまだ1000万円を超えるが、新車に比べたら値落ち幅の大きな物件はある。トランスミッションはすべて7速PDKとなる。敢えてV8の自然吸気にこだわりたいという意見も決して少なくない。



S/4Sに関しては7速PDKのみとなる。シフトノブのまわりに付くボタンはオプション装備の有無によって変わる。この写真はスポーツクロノパッケージ装着車だ。

S/4S

Turbo/Turbo S

値落ち幅が大きく穴場的存在のターボ。

デビュー当初から常にフラッグシップであり続けているターボ勢。最初はターボのみで始まったが、2011年3月からはターボSが加わっている。ターボは4806ccのV8にツインターボを組み合わせ最高出力500psを発揮、後期型は520psとなる。911のセオリーと同じくホットモデルというよりゴージャスさを全面に出すアプローチで、新車価格は常に2000万円を超え、オプション装備の塩梅によっては2500万円近くにもなる。ターボSともなれば、さらに出力が550psへと向上。新車価格はさらに400万円近く跳ね上がった。とはいえターボSにはエアサス、PTV付きのPDCC、スポーツクロノパッケージ、20インチホイールなどが標準装備となるので、その分を考えればあながち高すぎるとも言えない。現在、年式や程度により相場に差はあるが、初期モデルなら1200万円台から見かける。たった2〜3年で1000万円近く値が下がっていることを考えればお買い得だと思われる。



S/4Sに搭載された4806ccのV8にツインターボを備え、最高出力500ps、最大トルク71.4kgmという驚異の出力性能を発揮。ターボ系にはすべて4WDが組み合わせられる。



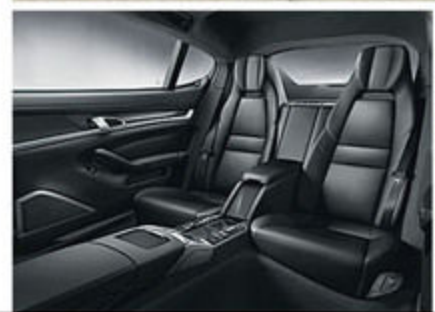
ターボSともなれば最高出力は550psへ。ここまでくると出力の差など感じにくいものの、「S」が付くことで標準装備化された装備は少なくない。リセールバリューにも期待できる。



ロングボディの今後の動向に期待!

4/4S/Turbo/Turbo S Executive

2013年の東京モーターショーでお披露目されたエグゼクティブという名のロングホイールベースモデル。15cmほどボディをストレッチさせ後席に充てたもので、デザインのなまとも良いと評判だ。現在、4Sとターボ、ターボSに設定されていて、つまり往年のV8+ターボと、イマドキなV6+ツインターボから選べる状態。発売間もないので認定中古車の登場はまだ先だ。少なくとも来年以降のデモカー落ちに期待か。4Sエグゼクティブの新車価格は1798万円、ターボSエグゼクティブでは2981万円にまで跳ね上がる。およそV6の3台分という価格差に圧倒されつつも、今後の売れ行きには注目が集まる。



中国市場での要望を受けて開発されたと言われる後発ながらも、デザイン的にはバランスが取れている。15cmほどホイールベースが延長されたおかげで後席の足元はさすがに広い。

V8の自然吸気はいまやGTSだけ。



V8の自然吸気で唯一まだに新車販売が継続されるのはホットモデルであるGTSだ。とはいえS/4Sに搭載されていたV8とは排気量こそ不変ながらも専用チューニングが施され、最高出力は430psとなる。駆動系は4WDのみ



GTS

GTSのベースとなったのはV8+4WD時代の4S。つまりGTSも4WDとなる。S/4Sよりも30ps高い最高出力430psを発揮した。シャシーやブレーキも相応に強化されている。

で外観はターボ譲り。サスペンションも10mmローダウンされている。インテリアはレザーとアルカンターラで最もスポーティな雰囲気を持つ。このGTS、パナメーラの中ではキワモノかと思いきや、認定中古車にはたいてい数台が見られる。ほとんどはデモカー落ちなどの新車に近い状態で、1500万円以上のものばかり。初期のGTS(モデルイヤー2012)だと1200〜1300万円程度だ。

進化拡大を続けたパナメーラの5年。

【2010年3月】

北京モーターショーで初公開されたのはV6モデル勢。日本での予約受付は10年3月からとなる。同年7月にはV8、ターボ勢が2011年モデルとして価格を改定し販売開始した。

【2011年3月】

ターボのさらに上をゆくフラッグシップ「ターボS」が加わり、日本でも予約受注を開始する。東日本大震災直後だったため話題性には欠けた。当時の新車価格は2481万円。

【2011年11月】

11年11月のロサンゼルスモーターショーで公開されたGTSの予約受注を開始する。この年、ターボS、ハイブリッド、GTSと3種のパナメーラが増えた大豊作の1年となった。

【2013年4月】

初の大きなマイナーチェンジを敢行。S/4Sが3.0ℓのV6ツインターボにダウンサイジングされたほか、SE-ハイブリッドが登場。エグゼクティブもいち早く予約受注を開始。

【2009年3月】

09年4月に上海モーターショーでワールドプレミアとなったパナメーラの予約受注を開始。当初はV8のS、4S、ターボの3本立て。上海でのお披露目ということに話題が集まった。

【2011年2月】

パナメーラ(及び4)の価格改定と共に標準装備の見直しが行われた。内装の快適装備やトリム類を中心にオプション装備化が図られた。MTモデルが1000万円を切っている。

【2011年5月】

ターボSに続いてSハイブリッドの予約受注を開始。カイエンに続く2番目のハイブリッドモデルに期待が集まる。続く同年6月には2012年モデルの予約受注を開始している。

【2012年6月】

2013年モデルの予約受注を開始。ターボSやGTS、ハイブリッドなど前年に登場したモデルが本格的に市場に導入される。パナメーラは8種類ものグレードを持つ大所帯となる。

【2013年11月】

ターボSエグゼクティブが東京モーターショーでワールドプレミアされる。それらの発売などを受けて、現在、新車で継続的に販売されるモデルは合計11車種にも及ぶことに。

新車がお買い得設定性能は必要にして充分。

Panamera/Panamera4

V8モデルであるS/4Sやターボの翌年、2010年3月から発売されたのがV6モデル。車名以外の称号が何も付かないパナメーラと、4WDのパナメーラ4が存在する。搭載されるのは3605ccのV6自然吸気。最高出力310psは必要にして充分といえるところか。Sやターボに対して廉価版と見られてはいるものの、それらと遜色のない高級感と存在感を備えている。なにに全体の販売台数に対するV6の割合が、カイエンほどは高くないのが面白い。また、V6モデルにのみ7速PDKに



加え6速MTが用意されていたが、2013年のマイナーチェンジで姿を消した。クルマの性格上、6速MTの中古車もほぼ存在しておらず、圧倒的なのはやはり7速PDKモデルだ。価格は認定中古車で700〜1000万円程度。しかし新車価格にしても1000万円付近と割安の印象だったので、Sやターボほど値落ち幅は大きくない。もちろんオプション装備如何によってもかなりお買い得な個体は見られる。

V8を凌駕するパワーと優れた燃費性能の持ち主。

S Hybrid/S E-Hybrid

ハイブリッドが日本で発表されたのは2011年5月。カイエンに続く登場で、基本的なドライブトレインもカイエン譲り。333psを発揮させる2994ccのV6に、47psの電気モーターを組み合わせるパラレル・ハイブリッド車だった。3.0ℓのV6とはいえ、純粋なV6モデルや、現行SモデルのV6ターボとはまったく別モノだ。アウディ製の直噴V6スーパーチャージャーである。結果としてパナメーラは3種類ものV6を持つことに。2013年のマイナーチェンジでは駆動用パッ



↑ニッケル水素バッテリーを使ったSハイブリッドが、リチウムイオン・バッテリーに置き換えられプラグイン・ハイブリッドとしたSE-ハイブリッドへ。フル充電すれば32.1kmもの長距離をEV走行できるなど進化は著しい。最高出力も416psとかつてのV8勢以上。



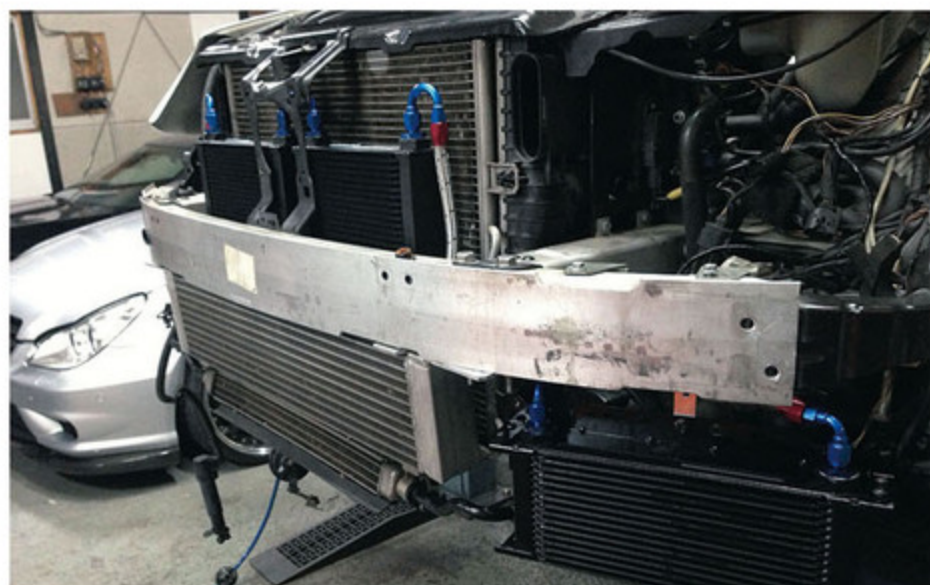


SPECIAL SHOP INFORMATION

Mercedes-Benz

Contents of this month

■ オフィスエム	P206
■ オフィス ケイ	P207
■ カーウォッシュ・オーシャン	P208
■ カービューティーマックス	P209
■ 合同産業	P210
■ テクノプロ	P211
■ マックスクラフト	P212
■ ミストラル	P213
■ リズムコーポレーション	P214



CLS63AMGにはATオイルクーラーを2基設置。パワステオイルクーラーも移設する。チューニング車にはATクーラー追加は必須アイテムだ。



←SL55AMGのブレーキには、φ400mmのビッグローターにSL63AMG用の6ポッドキャリパーを装着。さらにキャリパー加工により19インチのホイールを収める。

→SL55AMGにはエンジンオイルクーラーを追加。コンプレッサー用のヒートエクスチェンジャーを2枚追加して合計3枚に。結果、630psを発揮する。



←W212Eクラスのルーフには、ヨーロッパ仕様のAMGモデルに設定されるブラックアルカンターラを装着。本国仕様のパーツも取り寄せ可能だ。

→現在、M272V6エンジン用のステンレス製エキゾーストマニホールドを開発中。V6エンジンを楽しむためのチューニングパーツをいろいろと開発中だ。



日常メンテからチューニングまで すべてを任せられる専門ショップ



←6台のクルマが入るファクトリーでは、2基のリフトを完備。重整備にも対応できる設備と経験を備えているので、安心して任せることができる。

オフィスエムは、メルセデス・ベンツやAMGが持つポテンシャルを最大限に引き出してくれる、メルセデス専門のチューニングショップだ。「ストリートで快適に走りたい」「サーキットで速く走りたい」「トップスピードを上げたい」「加速性能をもっとよくしたい」など、ユーザーの要求を形にしてくれるプロショップでもある。

思い通りにコントロールできること。チューニングやメンテナンスはユーザーとの対話が大切と考え、作業に入る前にはミーティングを重ねて、細部まで希望通りに作業を行ってくれる。DASをはじめ、各種テストも用意しているので、全てのメルセデス・ベンツに対応できる。テストで計測できない小さな違和感も原因を究明し、調整してくれるから、これまで整備やチューニングで満足できなかったユーザーの要望に応えてくれるショップである。

Office K

■オフィス ケイ

橘 祐一●PHOTO&REPORT

営業時間/10:00~19:00

定休日/日曜日、祝日

〒174-0073

東京都板橋区東山町26-8

☎03-5986-8111 <http://www.office-kk.jp/>

まもなく発売予定のGODHAND G63 AMG用フロントリップスポイラー。素材はFRPとカーボンを用意する。フロントがエレガントに変貌する。



←緩やかなコンケイブ形状がエレガントなG・Panicの9J×22インチホイール。285/45タイヤとの4本セットで、30万6514円とリーズナブル。

→G63 AMG用のカスタムパーツは少なく、カスタマイズユーザーは苦勞している。オフィス ケイは現在、G63 AMG用のパーツを多数開発中だ。



現在、マイバツハ用のパーツも開発中。フォージアート製ホイールのフィッティングをはじめ、後期型ミラーなどのパーツを開発中。



店内にはフォージアートをはじめとした「アメ鍛ホイール」を展示している。写真ではイメージが掴めない方も、実物で確認できるのはうれしい。

リヤドアは背面のスペアタイヤを取り去り、ブラケットをスモーキング。これだけでスッキリとして、美しいスタイルへと変わる。

最新のドレスアップスタイルを追い求める ドレスアップ&カスタマイズの専門ショップ



スイスのチューニングカー「FAB Design」のコンプリートカーも取り扱いしている。異次元の走りとスタイルを楽しむクルマだ。



ショップは環状7号線内回り、板橋中央陸橋から高円寺方向に数100m、信号1つ目の左側にある。パーキングも完備している。

現

在ではハイクラスのセダン&クーペやスーパースポーツをベースに、セレブリティスタイルのドレスアップでおなじみのオフィス ケイ。輸入車のドレスアップが一般的ではなかった1990年代から、有名ブランドパーツの輸入・販売や、オリジナルパーツの開発を手掛け、メルセデス・ベンツのドレスアップには力を入れてきた。

されるが、6月中には同社のGOD HANDブランドから発売予定。素材はFRPとカーボンが用意される。また、装着されているホイールは同社のG・Panicブランドからリリースされる22インチ。緩やかなコンケイブ形状を描き、Gクラスの足下にジャストフィットする。シツクなイメージを持ち、価格もリーズナブルなのが特徴だ。

オフィス ケイは、常に輸入車ドレスアップシーンの最先端を走り続けるスペシャルショップと言えるよう。

CAR WASH OCEAN

■カーウォッシュ・オーシャン

OFFICE i(石井健之) ●PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間 / 24時間
定休日 / 年中無休
〒176-0012 東京都練馬区豊玉北1-14-4
☎0120-47-5960
☎03-3993-9341(フリーダイヤルが繋がらない場合)
<http://www.carwash.co.jp/>



エクセレントタフコートを施工したクルマに霧吹きで水を吹き付けた瞬間。このまま放っておくと水玉同士がくっつき、数秒後には水玉が転がり落ちるのが超滑水性の特徴。



←塗装面の鏡面加工が終わると、脱脂を経てコーティング作業が始まる。専用のスポンジにコーティング剤をつけてパネルごとに塗り上げていく。

→現在、エクセレントタフコートを施工すると2割引になるうえ、フロントウインドウの撥水コーティング、ホイールコーティング、施工中の代車が無料のサービスを実施中。



洗車後は特殊な粘土を使って塗装面の鉄粉を除去。その後ポリッシャーによって塗装面を鏡面加工していく。コンパウンドやバフを変えながら、根気よく磨き上げる。



←エクセレントタフコートの作業は約半日かかるため事前の電話予約が必要。クルマの塗装面の状態を確認した後、不純物を取り除いた「純水」を使用して手洗い洗車が行われる。

梅雨の前に施工するなら エクセレントタフコート



→環七の豊玉陸橋から目白通りを都心方面へ1〜2分向かった左側にある同店。様々な洗車メニューとボディコーティングメニューを揃えている。詳細はHPをご参照いただきたい。

→コーティングだけでなく洗車も得意分野。予約不要で24時間対応し、ウエイティングルームなども完備されている。またTポイントも取り扱っており、使う、貯めるが可能だ。



昨 年まで同店の最高峰ボディコーティングだった、ウルトラタフコート。を凌駕する性能を持つ、エクセレントタフコート。現在では同店の最高峰ボディコーティングとなっているが、その特徴のひとつが、超滑水性。という驚異的な水弾きだ。

ツルと流れ落ちてしまう。そのため、日焼けによるシミも出来にくく、従来の撥水性のボディコーティングが持っていたデメリットを解消。水玉が流れ落ちるときにボディに付着する前の汚れも一緒に流れ落としてしまうため、汚れにくい点が特徴だ。

また、コーティングの分子レベルでの結合も改良され、光沢感も固形ワックスに限りなく近い、しっとりとした光沢。になるところも特徴のひとつ。雨降りが続く梅雨の前に最高峰のボディコーティングを施工してみたいだろうか。

Car Beauty MAX

■カービューティーマックス

柴田幸治 (BEL) ●PHOTO&REPORT

営業時間 / 9:00~19:00
定休日 / 年中無休
〒561-0894
大阪府豊中市勝部3-3-16
☎0120-368-568 ☎06-6853-3666
<http://www.max1996.com/>



通常は施工後1ヵ月ほどかかって硬化する皮膜を1時間で形成するファイナライズ処理。パネルヒーターでの効果と違い、ムラなく形成できる。



蛍光灯などのあらゆる光源を用いて細かなキズを見逃さずに磨きあげる。社団法人日本コーティング協会ではこのような作業の講習なども行っている。



自身の技術だけでなくコーティング業界の職能的地位向上と技術水準の確立のために活動する友成氏。最近では若手の育成にも力を注いでいる。



コーティング剤を塗布するときはファイナライズ処理設備内で行い、作業服などのホコリなどが着かないよう、専用の衣装を着用して徹底管理される。



今年のジュネーブ・ショーで作業する同店代表の友成氏。国際モーターショー開催時には必ず作業依頼が舞い込むほど、世界で知られた存在だ。

コーティングもピンからキリまで 専門店のコーティングはひと味違う



社団法人日本コーティング協会会員の技術向上と交流の場を提供するため研修センターを昨年設立し、積極的に講習会を開催している。

他の業者の模範となる立場だけに、設備はもちろん、作業は完璧である。特にポリッシングに関しては、キズが目立ちやすい環境で作業するなど、徹底している。さらに、施工後にコーティング剤を完全硬化させるために、塗布から完成までファイナライズ処理のブース内で作業する。そうすることにより、完璧な皮膜を形成させられる。また、作業中の雨など、湿度や温度にも左右されることなく、安定した品質を約束することができるのだ。

最先端のコーティング技術を探求しつつ、業界全体のレベルアップを願い活動する同店は、技と素材に拘ったコーティング専門店である。

ボ

ディコーティングのキモは、ポリッシングを主体とした下地作り。下地処理が溶剤の密着性を左右するので、重要な作業となる。

これに加えて、ポイントとなるのが設備だが、コーティング業界の中でも業界基準が安定していないのが現状だ。だから、それをきちんと定めるべきだと思っている業者は多く、そんな中、誕生したのが社団法人日本コーティング協会で、その代表理事を務めるのがカービューティーマックス代表の友成氏だ。



アコーディオンガレージを完全に開けた状態にすると、ジャバラ屋根はこのように畳まれる。レール上はクルマで跨いでも平気なので、縦列駐車をする駐車場にも設置可能だ。

←2.2mの高さまで製作可能なため、GクラスなどのSUV車にも対応。収納する車種や駐車スペースに合わせてオーダーメイドできるところもアコーディオンガレージの魅力。



別途料金ながら、ガレージを覆っているシートのカラー変更も可能。自宅の壁やクルマのボディカラーの色合いによって、好みの色に変更するオーナーが多い。



シートと地面が設置する部分をスカート状に加工し、小動物や砂埃の進入を防ぐ「裾下スカート」というオプションメニュー。オプションメニューの中でも人気の高いメニューだ。

人気の簡易ガレージは サイズをオーダーメイド可能



スチールフレームで作られるジャバラ屋根は自重約120kgもある頑丈なもの。それでもレールと滑車のおかげで、軽い力で開閉できる仕組みになっている。

またジャバラ屋根を覆う、テトロントーポリン®という耐候性の高い特殊なシートは、一年中で最もこの時期が強くなる紫外線をほとんどカット。塗装や内装の劣化を防いでくれ、クルマを売却するときに査定価格がアップした事例もあるそう。

さらに使用環境に応じて選べるオプションメニューも豊富で、シートカラーの変更や、ネコなどの小動物をはじめ、落ち葉や砂埃をガレージ内に入りにくくする「裾下スカート」などのメニューが人気。自分好みのガレージを作れる点も人気を支えている理由のひとつだ。

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アコーディオンガレージ。滑車とレールのおかげで女性ひとりでも開閉でき、平らな駐車スペース+αの土地があれば、どんな地質にも設置できる。

サイズは一般的な駐車場のサイズに合わせた基本となる4種類の他に、高さ2・2m、幅2・5m、長さ6mの範囲内なら、10cm単位でのオーダーメイド製作が可能。特殊なサイズの駐車スペースや、車高が高いクルマ、幅の広いクルマにも対応できる設計もウリのひとつだ。



C200コンプレッサーのフロントまわりの修理。鈑金・塗装だけでなく、エンジンなどの整備も可能。車検も受け付けている。



←パネルごと交換した後、塗装が主流のリヤクォーター部分だが、そんな箇所でもオリジナルを活かして職人技で成型するなど、技術レベルは非常に高い。

→パーツを装着した状態でも採寸できる車体固定修正計測装置モノコックスタンダードを常備。写真はCLSの下部リヤフレーム修正作業風景。



S55AMGは側面の鈑金・塗装。フェラーリやランボルギーニが採用している塗料であるPPGを使用するなど、塗料にもこだわりを持っている。



事故後、足まわりを交換してハンター製の最新式アライメントテスターで調整したメルセデス・ベンツ。テクノプロはアライメント調整のスペシャリストだ。



いろいろな「スゴ技」を持っている同店だが、数値は決して高くなく、オイル交換や車検などを気軽に依頼できるショップでもある。なお、現在、整備士募集中のこと。

あの手この手が尽くせるのは クルマの総合病院ならではの



鈑金職人にとって扱いが難しいとされているVWup!の鈑金風景。銅板が薄いので慎重な作業が要求されるが、問題なく対応可。

→ディーラーで納車前点検を受けている新車でも、シビアなユーザーは足まわりの測定を依頼するそう。テクノプロの足まわりセッティングの評判は非常に高い。



クルマの総合病院として、オイル交換から車検などの一般整備、鈑金・塗装から、カスタマイズ、チューニングまで、全てを自社で手がける神戸のテクノプロ。

人気が集まる理由は、クルマに関するすべての問題が自社で解決できるからだ。たとえばトラブルが発生したときに、原因が複数あったり、様々な要素が絡み合っている原因を特定しにくいことがある。原因を説明するためにいろいろな設備が必要となるわけだが、それをひとつひとつ外注に出していたのでは、手間や費用などがかさねてしまう。ところがテクノプロの場合、様々な設備が整っているのに対応もスムーズで結果的にコストを抑えることができる。

実は、この体制が事故による保険の修理でも活かせることが多い。基本的に、保険会社はお金を出す側なので最低限の義務を果たしたうえで費用を抑えようとする。そうしたコストをセーブしながら、より良い仕上がりを実現するためには自社ですべてをまかなえなければ難しい。それが可能になるから指名するユーザーが多いのだ。最新の設備が揃ったクルマの総合病院、テクノプロは、任せて安心のショップだ。

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



高い技術力が求められるレストア作業はもちろん、部分的な補修などにも対応してくれるフレキシブルさは、オールドモデルに乗るオーナーからも頼りにされる。



横浜・都筑に構える本社ファクトリーには作業待ちのクルマがズラリ。ボルシェのほか、スーパーカーやメルセデス・ベンツなど輸入車が大半を占める。



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を受け付けており、車両の引き取りなどもこちらで対応する。



グリルペイントやホイールペイントといった部分的なカスタム&モディファイも、最近は依頼されることが多く、十分に対応可能。



事故には24時間対応。自社所有の積載ローダーなどで、現場へ急行できる体制を整えているため、緊急時にも手厚いサポートが受けられる。



熟練の技術を持つ職人が多数在籍することがマックスクラフトの強み。特に钣金塗装の美しい仕上がりに定評があり、中には口コミで遠方から訪れるユーザーもいるほど。

钣金塗装からカスタム、レストアまで 輸入車のボディならお任せを



最新設備が整った塗装ブースでは、時間に追われることなく、1台1台の施工に専念できる体制が整えられている。これも、美しい仕上がりを提供できる大きな理由だ。



横 浜市都筑区に本社ファクトリーを構えるマックスクラフトは、輸入車好きにはお馴染みのボディショップ。現在のように輸入車が身近な存在になる前から様々なボディワークを手がけており、豊富な作業経験を持っている。施工についても輸入車のボディに精通したスタッフが担当し、スーパーカーやポルシェのみならず、メルセデス・ベンツやBMWといった欧州車を中心に、美しい仕上がりを約束してくれる。

さらに、プロの技術を上手に利用してもらえれば嬉しいとのこと、ユーザー自身が持ち込んだパーツの取り付けも大歓迎。

また、輸入車・国産車問わず、すべての車種においてディーラー基準の20%オフを基本としているという、リーズナブルな作業料金も好評を博している点だ。輸入車のボディのことで、困ったこと、やりたいことがあれば電話で気軽に相談してみてもいいだろう。

mistral

■ミストラル

OFFICE i(石井健之) ●PHOTO&REPORT

営業時間／11:00～20:00
定休日／日曜日、祝日
〒104-0041
東京都中央区新富1-9-5
☎03-5566-0259 <http://www.mistral-co.jp/>



外装まわりの作業も対応可能。オールペイントやラッピング、最近ではマットカラー専用のボディコーティングも受け付けている。



←純正ナビの位置にカロツェリア製のナビゲーションをインストール。きちんとCANシステムも作動しているので、モニターに表示してコントロール可能だ。

→銀座からほど近い都心の
一等地にあるミストラル。
場所柄、超高級車へのオー
ディオやナビゲーションの
インストール作業が多い。
電装関係の仕事を得意とし
ている。



←このようにカバーを開けてモニター全体を押すと、「カチッ」という音と共にモニターユニットが1～2cm飛び出して固定される仕組み。HPに動画がアップされている。



→ここまでモニターユニットが出てくると、モニターをポップアップしても、カバーやエアコンのダイヤルに当たらない。もちろんブレーキや加速で動くこともない。

社外ナビゲーションの取り付けから ボディオールペンまで幅広く対応



こちらはSLRマクラーレン用の1DINモニター取り付けキット。SLRのロゴのあるカバーの開閉ができ、しかもモニターがワンタッチでせり出す構造の人気商品だ。

ストラルは、どんなシヨップで何が専門なのかを説明することが難しい。得意分野は、電装系の作業全般。ではあるが、エンジンのオーバーホールも行うし、ボディのオールペイントやラッピングに始まり、レストア作業まで受け付けている。だから、クルマに関することは何でもできてしまうというのが一番正確なところだろう。

こちらのCレクラスも、ボディをマットブラックにオールペンしたうえで、モールなどのアルミ部分にブ

るようにインストールされている。「純正ナビもだいたい良くはなってますけど、まだまだ社外ナビのほうが機能は豊富だったり、裏道の検索に長けていたり使い勝手は上。ヘッドライトの消灯時間などの設定、画面もそのまま表示できますので、正規ディーラー車でも換える方が多いですね」とは代表の花柳氏。オーレルペンやラッピングは提携店で施工するが、細かな要望にも対応してくれる。クルマのことで困った時に頼りになるシヨップだ。

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/>

最新モデルは環境性能も考慮されるため、エンジンの性能を出し切っていない車種が多い。この秘められたエンジンの性能を引き出すのがスポコンのモンスターチューニングだ。



スポコン本体のデータを変更して現車に合った燃調や点火時期にする「モンスターチューニング」。代表の西田氏と同乗走行を行いながらデータを変更していく。



スポコンのモンスターチューニングは約4時間で施工可能。事前の予約が必要だが、ショールームでの日帰りチューニングもできる。遠方の方は出張チューニングでも対応可能。

スポコンの現車合わせセッティング “モンスターチューニング”開始



電子制御スロットルのアクセルレスポンスを変更する“ペダルボックス”も人気商品のひとつ。アクセルレスポンスが良くなるので、軽くフケ上がる感覚の商品だ。



スポコンはカブラーオンで装着できるので、現状復帰が可能。突発的にディーラーで点検を受けることになっても、短時間で純正ECUに戻す簡易的なカブラーもある。

リズムコーポレーションでは最新のメルセデス・ベンツに対して、オリジナルのサブコンピュータである「スポコン」を使ってECUチューニングを行っている。写真のA45 AMGもその代表格で、高度なプロテクトがECUにかけられているために、データの読み書きができないのだ。そこで、ECUから出力されるエンジン制御信号をサブコンピュータのスポコンで加工。

ECUチューニングと同じようにエンジンの潜在能力を引き出す。スポコン自体にはあらかじめ、そつなく速くなる「オールマイティなデータが入っているもの」、これでは満足できないという人もいます。そのため、スポコンを現車合わせでセッティングする「モンスターチューニング」というメニューを新たに開始。プラス5万円の費用となるものの、よりセッティングを煮詰めた状態に仕上げられる。

「スポコンも現車合わせセッティングをすることでより速くなります。もちろんセッティング作業は同乗走行で行い、作業中のデータ変更は何度でも無料です」と代表の西田氏。眠っている性能をフルに引き出した人にお勧めのメニューだ。



