

Car Entertainment Magazine

[ゲンロク]

2014
AUG No.342

8

Reality of Super Sports

ポルシェ918スパイダー ニルアタック!

[初試乗!] フェラーリ・カリフォルニアT [7人斬り!] シボレー・コルベットZ51

[ライバル対決] BMW M4 × ジャガーFタイプ・クーペ × ポルシェ911カレラS

NEW LUXURY WORLD

メルセデス・ベンツ S65AMG 初試乗

[12気筒の世界] メルセデス・ベンツS600

[850psのSクラス] プラバスS850 ビターボ

[もはや本命!] ベントレー・コンチネンタルGT V8S

[長距離テスト] ベントレー・ミュルザンヌ&フライングスパー

[非現実の現実] メルセデス・ベンツG63AMG 6×6

EXCLUSIVE REPORT ランボルギーニ 5-95 ザガート

HOT CARS IMPRESSION アウディTTクワトロ・スポーツコンセプト/MINIスーパーレジェーラ
BMW M235i × VWゴルフR × プジョーRCZ R

VINTAGE NOW SPECIAL ミツレミア参戦記/ヴィッラ・デステ/モナコ・ヒストリック

THE JUDGE アウディA8 × ジャガーXJ SHOP REPORT 特選ショップ ガイド





CONTENTS ①

GENROQ
2014 AUG No.342

8



24

Reality of Super Sports

スーパースポーツの真実。

[ニュルアタック] ポルシェ918スパイダー

["T"の真相...] フェラーリ・カリフォルニアT

[7人斬り!] シボレー・コルベットZ51

[新作バトル] BMW M4 × ジャガーFタイプSクーペ × ポルシェ911カレラS

[近未来を訊く] ケーニグゼグ / マクラーレン / アルファロメオ

[独占取材!] ランボルギーニ 5-95ザガート

92

HOT CARS!

[史上最強のTT] アウディTT クワトロ・スポーツコンセプト

[シリアスなスタディ] MINIスーパーレジャエーラ

[ダウンサイジング対決] BMW M235i × VWゴルフR × プジョーRCZ R





CONTENTS 2

GENROQ
2014 AUG No.342

8

68

NEW LUXURY WORLD

メルセデス・ベンツ S65AMG初試乗!

[初試乗!] メルセデス・ベンツS600
[850psのSクラス] ブラバスS850 6.0ピターボ iビジネス
[最上級のエントリー] ベントレー・フライングスパーV8
[ロングランテスト] ベントレー・ミュルザンヌ&フライングスパー
[驚異の6輪駆動] メルセデス・ベンツG63AMG 6×6

105

The Judge

プレステージ・サルーンを斬る!

アウディA8 × ジャガーXJ

102

Just Arrived

メルセデス・ベンツGLA

110

GREEN GENROQ

メルセデス・ベンツBクラス エレクトリックドライブ

112

TEC GENROQ

動き出したオートパイロット

114

Let's HYPER

最速の芝刈り機“ホンダHF2620”

118

VINTAGE NOW SPECIAL

[本家に参戦!] ミッレミリア
[魅惑の世界] ヴィッラ・デステ
[伝説の再現] モナコ・グランプリ・ヒストリック

132

The Watch

ザ・ダイバーズ。

リシャール・ミル RM028 オートマティックダイバー 他

[Watching] 世界3大グループの時計業界最新勢力図

15 TOPIC! マセラティ8CTF ボイル・スベシャル

17 TECHNOLOGY ロータス・エンジニアリング

19 EVENT ボルシェ・バレード2014

21 SCOOP! ラゴнда／ロールス・ロイス レイスDHC

139 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

148 Tuned THE Diesel BMW320d ハイブーストへの冒険

150 Amazing World 993RS 経年変化を知る

154 MOTORSPORT ランボルギーニ・スーパートロフェオ／F1／ル・マン 他

160 SUPER FJ PROJECT チームメイトを追いかけろ!

164 Check it up! 新作パーツ紹介

172 お喋り工房 納棺師という仕事

174 哲也の部屋 ゲスト:いとうまい子(前編)

176 太田哲也のオレの話を聞け! 山路慎一選手へ。

178 『熊倉です。』 ジープ・チェロキー

180 It's a carbon time! GT-Rのカーボンパーツ生産工場

182 福野礼一郎の昭和元禄ユニヴァース

186 GREAT JOURNEY サンズ・マカオ

188 NEW! ニュース／インフォメーション／新製品

191 エンターテインメント

193 レストラン

195 今月のプレゼント

199 SPORT CAR STYLE アストンマーティン・ラビッド

207 SPECIAL SHOP BMW／ベントレー特選ショップ





インディ史上初の2連覇を実現したこのマシンを今回のイベントでドライブした、ジョニー・ラザフォード。彼自身もインディ500において3回の優勝経験をもつだけに会場は大いに賑わった。

同日、このマセラティ 8CTFは、アメリカの歴史的な車協会 (HVA) によって、外国製の自動車として初めて議会図書館に永久保存されることも発表された。さらに文化遺産に関してアメリカ合衆国内務省が定める基準に従い、HVA の歴史的車両登録およびアメリカ国立公園局技術遺産記録 (HAER) にも記載された。



2014年に創業100周年を迎えたマセラティ。この歴史的な節目を記念して、世界各国ではそれを祝するイベントが数多く開催されている。もちろんそのメインとなるイベントは、マセラティ自身のオーガナイズによって、地元イタリアで計画されているが、同様のイベントがいくつも企画されることは、マセラティというブランドが、いかに世界中のエンスージアストにとって魅力的なものであるのかを物語る事実ともいえるだろう。

5月25日、アメリカのインディアナポリス・モーター・スピードウェイでは、やはりマセラティのアニバーサリーイヤーを記念して、1939年と1940年の両年にわたって、インディ 500 を連覇した、マセラティ 8CTF のビクトリーラップが再現された。8CTF はマセラティが1938年に、イタリアの実業家であるオルシー族からの資金を得て、新たな成長のチャンスを得ると同時に、その開発に着手したレーシングモデル。搭載された3.8直列8気筒エンジンは、1930年代初頭に4CM-1500のために設計された直列4気筒を2基組み合わせたものだから、完成当時の注目度はさほど大きなものではなかったし、またヨーロッパではレースシーンで満足な成功を収めることもできなかった。

だが大西洋を越え、アメリカの地へと渡った1台の8CTFは、

マセラティの 快挙を再現。

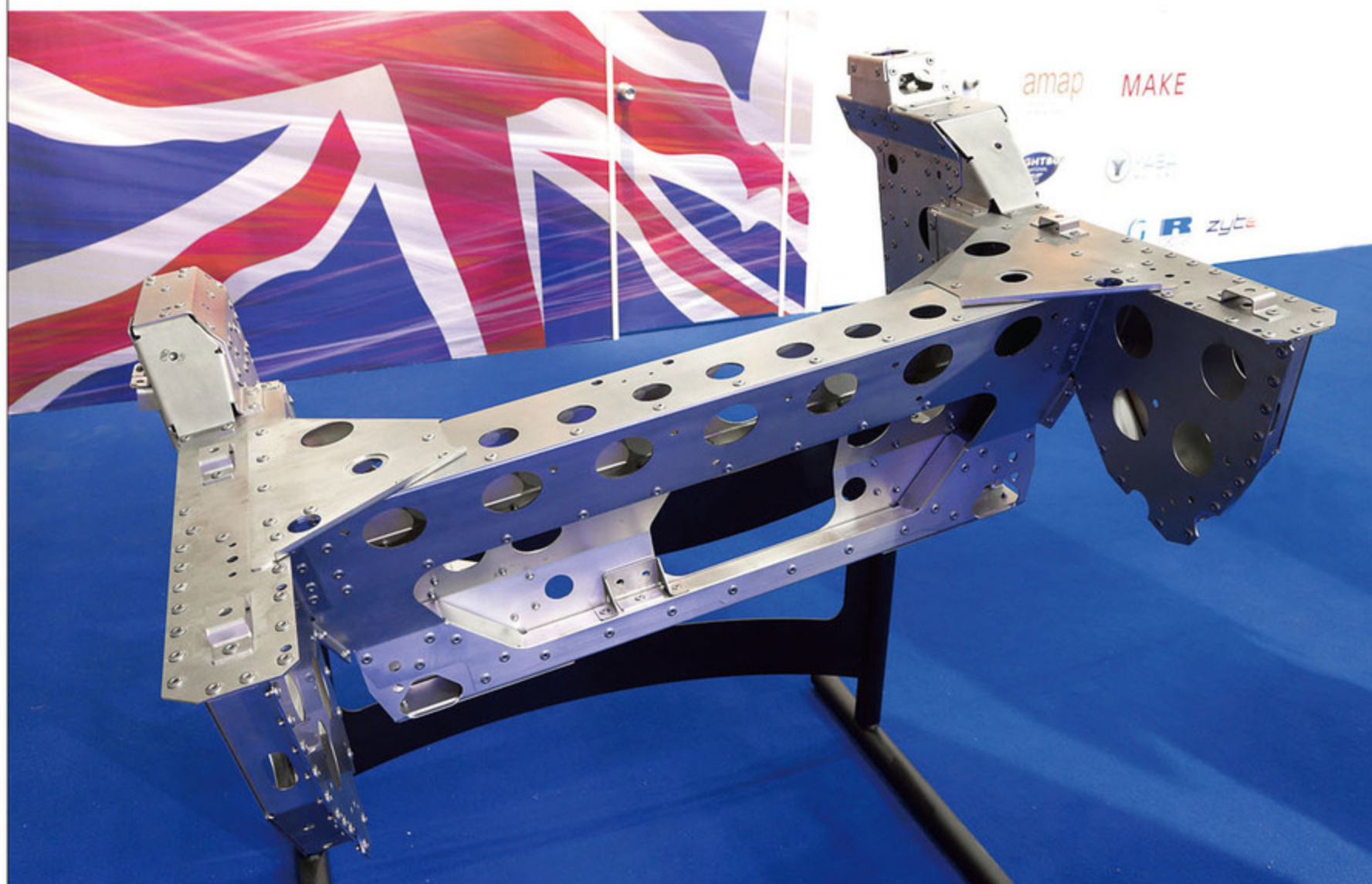
MASERATI 8CTF BOYLE SPL.

それとは対照的にモータースポーツ史に残る偉業を達成することになる。正確には、1939年にアメリカでバルブ製造会社を営んでいた、マイク・ボイルのオーダーで製作された、いわゆる「ボイル・スペシャル」こそが、その立役者。今回75年の時を経て再現されたビクトリーラップも、もちろんこのボイル・スペシャル、そのものを使用して行われたのは当然だ。

インディ 500 をボイル・スペシャルで連覇したドライバー、ウィルバー・ショウは、後に第二次世界大戦で荒れ果てたインディアナポリス・モーター・スピードウェイを復興し、1958年に没するまで、社長としてこの伝統のサーキットを経営した。つまりマセラティとインディ 500、そしてショウは、特別な縁によって結ばれているのだ。今回ドライバーとして、ビクトリーラップを再現したジョニー・ラザフォードもまた、インディ 500 で3回の優勝経験を持つドライバー。ちなみにショウとボイル・スペシャルによる、1939年、1940年の連覇は、インディ史上初のことだった。

クライスラーとともに将来を歩む道を選択したフィアット。そのフィアットにとって、アメリカ市場でのマセラティの成功は、もちろんそれを強く望むところだろう。今回のビクトリーランは、まさにその並々ならぬ意気込みを象徴するかのよう華やかな雰囲気満ち溢れていた。





TITANIUM SUBFRAME by Lotus Engineering

次なるトレンドはチタン？

今年もロータス・エンジニアリングが「人とくるまのテクノロジー展」で新技術を発表した。エキシージS用に造られた、チタン製のサブフレームだ。それはスチール製の純正品に比べ30%軽く、曲げ周波数が2割高い(剛性が高い)という。リヤヘビーなエキシージSに付けたら、間違いなく総重量は軽くなり、重量配分が改善され、トラクション性能も上がるだろう。思わず「GENROQ号にもひとつ!」とお願いしたくなる逸品であった。

しかし注目すべきポイントは、その製造方法にある。純正サブフレームはスチールを「溶接」して造られるが、これは「接着」して組まれているのだ。エリーゼやエキシージSのように、赤や緑の接着剤が合板の隙間からはみ出していないから(笑)、まるでリベット留めのみで造られたように見える。しかし合金同士を留めているのは接着剤であり、リベットはあくまで補助なのである。そこにはグループ・ロータスの一部門、「ロータス・ライトウェイトストラク

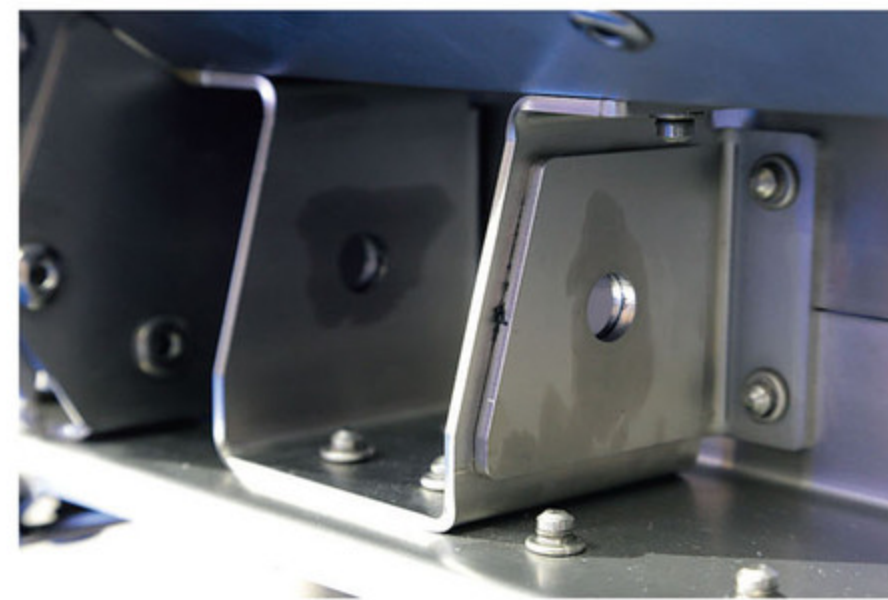
チャーズ(シャシー部門)」の技術が活かされているのだ。

これはイギリス政府から「ニッチビークルネットワーク」という公的な資金援助を受けたプロジェクトで、ロータスとも仕事をしているケージドレーザー社が、ロータスの接着技術を活用して、チタン合金の自動車用部品を造りたいと共同研究を依頼してきたのである。今回はエキシージSのサブフレームを製作したが、将来的には様々な部品を造り、軽量化を推し進めるのが狙い。また技術として見ても、溶接工程がなくなることで、コストとCO₂排出量が減らせるという。

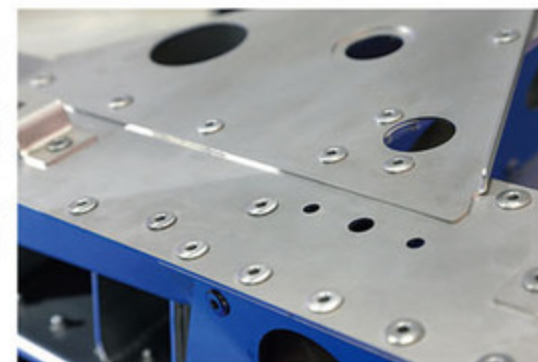
ちなみにアルミ合金とチタン合金の接着では、必要なノウハウが違うという。アルミは接着面にアノダイズ加工(陽極酸化

Lotus Engineering
Product Manager Driving Dynamics
PETER STUDER

今回の出展はチタン部品の接着加工技術を発表することがメインテーマだったが、実際エキシージSへのこのサブフレームを搭載すると「前後重量配分は適正化され、剛性も上がったことで、良好な走りが得られた」という。



触ってみると明らかにスチールとは異なる質感をもつチタンのサブフレームは、30%の軽量化と20%向上した剛性を実現。ロータスエンジニアリングが得意とする合金接着技術のデモンストレーションとして製造されたものだ。



英国のクルマ産業界が集結したパビリオンは積極的に自国の技術をアピールし、その一翼をロータス・エンジニアリングが担っていた。変わり種としてアリエル・アトム姿も。

処理)を行うことで接着剤の“乗り”を良くするのに対し、チタンは金属表面から不純物を取り除くことで、接着剤の強度を保つ。そのレーザークリーニングはケージドレーザー社が行い、接着はロータス・エンジニアリングが行う。

また接着剤も、チタン合金の特性に合うものが必要であり、なおかつ今回はV6スーパーチャージャーの熱に耐えられるものでなければならなかった。つまりこのサブフレームは、エキシージをチューニングするためではなく、より厳しい条件下でチタン合金同士の接着を成功させるための題材なのである。

「軽量化」といえばカーボンが真っ先に思い浮かぶ。ロータス・エンジニアリングの手にかかれば、もちろんそれは簡単に造ることはできるが、それは今回のオーダーではない。あくまで量産車の部品として、生産性が高く、コストやリサイクル性、将来性を含めて軽量化を行うために、チタンが選ばれた。

このサブフレームは、既に数台のエキシージSに装着され、実験走行が始まっているという。色々と説明してはみたが、やっぱりその乗り味を確認してみたいと思う筆者である。



ポルシェ三昧。

世界には数多くの自動車メーカーがあり、その誕生以来のプロダクトの総量となればまさに星の数にも迫るだろう。しかし1世紀に渡る自動車の歴史において、今なお生き残っている台数となれば、その限りではない。ただし例外はある。それはポルシェが手掛けたプロダクトの数々だ。与えられた類い希なクオリティと製品価値が相まり、ポルシェの生産モデルは非常に残存率が高いという。その証拠を求めるなら、ポルシェパレードを見ればいい。

2年に一度開催されるポルシェパレードは日本中からポルシェとそのオーナーが集う大規模なイベントで、ポルシェクラブジャパンが主催している。今回は5/30～6/1の3日間に渡って鈴鹿サーキットを舞台に行われた。全国25支部のポルシェクラブ会員は、それぞれ思い思いのデカールを車体に貼って参加し、そのバラエティ溢れる意匠も見所のひとつとなっているが、オーナーが持ち込む車両の幅広さにも注目すべきだろう。最新のタイプ991を筆頭とする水冷911シリーズはもちろん、ナローやタイプ930 / 964 / 993などの歴代空冷シリーズも集い、911 50周年モデルなどのレアな限定モデル、カリカリにチューンしたGT3各モデル、356、928、カイエン、パナメーラなど、ポルシェのありとあらゆるプロダクトモデルが一同に揃う。その数は約270台にのぼった。これだけポルシェが集まれるのも、熱心なファンが多いとい

うことだけでなく、対象となるポルシェ各モデルがしっかり残っているからといえるだろう。この光景を見れば、改めてポルシェというメーカーへの畏敬の念は深まるはずだ。

イベントの基本的なメニューはレーシングコースを用いたサーキット走行が中心。やはりポルシェのオーナーは走ることにこそ魅力を感じているのがイベントメニューからもよく分かる。さらにパナメーラやGT3カップを用いたサーキットタクシーも多くの参加者を集めていた。また、今開催では南コースを用いたタイムトライアルも行われ、腕自慢のポルシェオーナーたちが果敢なアタックを披露した。

もちろん、ファミリーで参加するオーナーをケアするホスピタリティプログラムも多数用意されており、特に今回が初の試みとなるチョークを用いてイラストやレタリングを施す「チョークアートレッスン」や、恒例となったタミヤのラジコンコーナーは子どもたちに大人気。ヴィンテージポルシェのオーナーは、ラウンジに展示されていた「ポルシェクラシック」のパーツ群に興味津々といったところ。

イベント最終日に参加車がレーシングコースを埋め尽くすパレードランを行い、イベントは幕を閉じた。いつまでも愛され続けるポルシェだけに、次回、そのまた次のポルシェパレードにも、今回と同じ顔ぶれが集まるのは想像に難しくない。



ポルシェのイベントと言えばサーキット走行は欠かせない。レーシングコースでは30分枠のフリーランを中心に、サーキットレッスンやドライビングクリニックも開催。また南コースでは1ラップで競うタイムトライアルが行われ、熱い熱戦が繰り広げられた。



ホスピタリティラウンジでウエルカム／ディナーパーティを開いてクラブ員同士が親睦を深め、その他にもチョークアートレッスンやチャリティオークションなど催し物は充実。



Porsche Parade 2014 in SUZUKA CIRCUIT







ラグオンダ復活!?

ASTON MARTIN LAGONDA



アストンマーティンは最近、これまでのプロダクションラインアップには存在しない、4ドアサルーンの走行テストを積極的に行っている。同社製の4ドアサルーンといえば、すでに市場にはあのラビードが存在するが、今回スクープされたこのモデルは、どうやらラビードの後継車というわけではなく、パーソナリゼーション・プログラムの「Q」における究極形ともいえる、特別なカスタマーからのオーダーによる、ワンオフモデルと考えるのが妥当なようだ。さらにアストンマーティンがこのモデルにおいて「ラグオンダ」のブランドを復活させる可能性も高いと噂されている。

ラグオンダ復活のタイミングは、これまでも何回かあった。ラビードの誕生は、まさにその絶好の機会であったはずだし、また実際にラグオンダの名は、SUVコンセプトに掲げられたこともあった。だがそれらは、いずれも現実のものとなるには至らなかったのは、良く知られている通りだ。

漏れ伝わる情報によれば、このワンオフモデルには、V型12気筒エンジンが搭載されており、それはまたアストンマーティンの新世代プラットフォームを先行採用したモデルであるともいう。ボディやホイールベースのサイズは、ラビー

ドよりも大きく、後席の居住性を向上させているのも大きな特長。ウエストラインとほぼ平行に、そして水平に前後方向に延びるルーフラインからは、プレミアムサルーンとしての居住性の高さが容易に想像できる。ラグオンダ復活の真偽とともに、その全貌が明らかにされるのは、今年の終盤から来年にかけてのことになるだろう。

魅惑のオープントップを開発中。

ROLLS-ROYCE WRAITH DHC

ロールス・ロイスのハイエンド・クーペ、レイスにオープン仕様の「ドロップヘッド・クーペ」が追加設定されることは、すでに公然の秘密となっている。その正式発表の舞台となるのは、おそらく来年のジュネーブ・ショー。さらに華やかさを増したレイスのニューバリエーションは、この世界屈指のモーターショーを発信源に世界の裕福なカスタマーの間で大きな話題となるはずだ。

搭載される6.6ℓ仕様のV型12気筒インターボエンジンを始め、メカニズムの内容はクローズドモデルのレイスと完全に共通。

したがってその人気は、エクステリアデザインそのものの評価に影響されると考えてよいだろう。現在の段階ではまだ偽装が施されたスクープフォトが届いているのみで、正確なスタイリング、特にドロップヘッドたるパートがどのようなデザインにまとめられているのかを判断するのは難しい。レイスの誕生によって、カスタマーの年齢層やキャラクターにも若干の変化が表れてきたというロールス・ロイス。このニューモデルへの期待も、もちろん大きい。





— ユルブルクリンク、ノルトシ
ュライフェを7分を切って走
ること。あるいは100kmの走行に
対して、わずか3ℓのガソリンしか
要しないこと……。これらの事実は
多分に右足に込める力加減に左右さ
れる。そうした潜在的ポテンシャル
はすでに周知の事実とあって、今さ
らポルシェも声高に叫ぶことはしな
い。

昨年暮れ、ポルシェは918スパ
イダーのノルトシュライフェにおけ
るラップタイムが6分58秒であるこ
とを公表した。2012年の時点では
7分14秒だったから16秒も短縮し
たことになる。しかも今回テストす
る918スパイダーは、ノーマルより
も7万ユーロほど高いヴァイザッ
ハ・パッケージ仕様で、その額、お
よそ90万ユーロである。90万ユーロ
といえば日本では1億の大体に乗る
価格だが、このヴァイザッハ・パッ
ケージの場合、装着されるマグネシ
ウムホイール1本の値段が1万ユー
ロもするから、6月5日時点で換算
すれば139万4000円！ 例え
テストとはいえ、うかつにホイール
は擦れないから要注意だ。

ポルシェによれば、918スパイ
ダーは10m以下の床面積と117cm
の高さの中に、スポーツカー技術の
すべてを詰め込むことを目的に開発
したという。数多くのハードウェア
やソフトウェアへの開発だけではなく、
アナログ技術と視覚的な楽しさ
も意識したというからポルシェらし
い。ちなみに我々がチョイスしたヴ
アイザッハ・パッケージは、ノーマ
ルに対して40kgほど軽い1642kg
の車重を実現している。

さて、この918スパイダー、ス
ーパースポーツである以前にプラグ

Reality of
**Super
Sports**

最強の証明。

PORSCHE **918 Spyder** **Nürburgring**

遂にこの日を迎えることが出来た……。
新世代スーパースポーツの実力主義を主張する、
ポルシェ918スパイダーのニュルアタックである。
結果はメーカー公表値には及ばなかったものの、
やはりその効果には目を見張るものがある。
その真相をすべてレポートしよう。

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

イン・ハイブリッドカーであることを忘れてはならない。その技術は2010年のニュルブルクリンク24時間レースでセンサーシヨナルな優勝を飾った911GT3Rに採用されていたものだ。そしてエンジンは、2005年のALMSシリーズにおいて、LMP-2クラスで優勝を飾ったRSスパイダーに由来するものである。そしてデザインは1970年にポルシェに初のル・マン総合優勝をもたらした917や、カレラ6(リヤエンド部)、それに935などからヒントを得て仕上げられている。形だけでなく、このカラーリングも1970年のル・マンに登場したザルツブルクチームの917を彷彿とさせるものだ。そうは言ってもポルシェ伝統のDNAをちりばめたクラシカルなイメージをもつ外観とは裏腹に、見えない部分では最新技術が息づいている。

その構造は言うまでもなくレーシングカーに由来する。いわゆるロードカーのモノコック構造とは異なり、センターセクションとメカニカルレーンを支えるセクションはすべてカーボンファイバー製。この骨格に、ボディパネルをかぶせる構造である。つまり、ボディがなくても918の走行は可能。フロントおよびリア部分のボディパネルにはCFKを用いている。センターセクションのモノコックにはフロント駆動用の電気モーターと、138kgの重量を持つバッテリーを装備。一方、70ℓのガソリンタンク及び、V8エンジン、それにリヤ駆動用の電気モーターと911同様の7速PDKがリヤセクションに装備される。

前述したように、4・6ℓのV8ユニットはレーシングエンジン由来のものだ。リッターあたり132psという出力は、ロードゴーイングの



NAエンジンとしては世界最強を誇る。同時に132kgという単体重量も合わせて世界最軽量のユニットと表していいだろう。極めてコンパクトで理想的な回転マスと完璧なバランスを誇るこのエンジンをコンパクトにできた理由は一切の補機類を必要としないからで、スターターは電気モーターの発電機が取って代わるように設計された。さすがに元レーシングエンジンだけあって、最高回転数は9150rpmと驚異的だ。

そして特徴的なのはエキゾーストの処理が上方排気とされている点。Vバンクの上方に排出したその理由は、リチウムイオン・バッテリーの温度上昇を避けるためで、熱源を遠ざけることが有効だからだ。

システムのトータル出力は887ps。クラシックシャフトでのトルクは1280Nmに達するという。また、電気モーターによるブースト効果も我々にとっては馴染みのない効果だった。その自発性と均一性は最良で

PORSCHE 918 Spyder



コックピットの操作性は、実にボルシェらしく機能性に富む。軽量化を意識して簡素に見えるものの、決してチープではないのが◎。視認性も抜群だ。

7速PDKのセレクターレバーは、ステアリングコラム右側奥に配置。シンプルすぎると思うが、確かにこれで十分。見事な勇気である。



メーターパネルも極めてシンプル。中央のレブカウンターの上側はエンジン出力を、下側は回生状況を示す。また右側の中央には、各種モードの状況と、ラップタイム表示も可能。

例えラフに走っても7分前半は確実に 欠点など一切見当たらない完成度。

あり、最高のターボエンジンでもこれに並ぶものはない。2つの電気モーターの最大トルクは(600Nm以上)は、静止からすぐに発揮される。そしてトルクフルな高回転エンジンが弾き出す劇的ともいえる加速エネルギーは洩れることがない。

それはにしても時代は変わったものである。2つの電気モーターが紡ぎ出す286psというパワーは、何と1974年にボルシェが初めて造ったターボカー、911ターボの最高

出力を上回るものだ。そして電気のみ駆動で、100km/hに到達するのに6秒少々。モーターによる最高速度は150km/hとなっている。もちろん、速く走ればそれだけ航続距離は落ちるが、心配はいらない。バッテリーは、通常走行とホットラップモードという走行モードで使用されるが、あつという間に充電してしまう。

スポーツもしくはレースモードにおける加速アタックでは、バッテリーは半分も充電されていれば、凄まじい加速力を見せる。フルタンク状態で2名乗車。この状態で0→100km/h加速は僅か2.6秒である。同じく200km/hまでの加速は7.4秒。しかし、300km/hまでの加速は今回は条件が合わず、20秒を切れなかった。しかし、好条件



センターコンソールに設けられたディスプレイには、カーナビゲーションや空調関係のほか、ウィングの稼働やライティングの操作も行える。



走行モードを変更するダイヤルは、ステアリングに設けられている。Eモードからレーシングモードまで4種あり、中央の赤いボタンを押せば、ホットラップモードに入る。

軽量のカーボン製バケットシートを装備する。ただし、ロードカーゆえか、ホールド性は満足できるものではなかった。それに長距離には不向きだろう。



Lap Time

7分13秒

▶ ニュルブルクリンク ノルトシュライフェ

テスト結果一覧 (コース全長20.6km)

車名	計測結果
ボルシェ918スパイダー	7分13秒
グンバルト アポロ	7分24秒
ボルシェ911GT2RS	7分24秒
ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4	7分25秒
マクラーレンMP4-12C	7分28秒
ボルシェ911GT3RS 4.0	7分30秒
ボルシェ・カレラGT	7分32秒

▶ テスター評価

テスト結果一覧

車名	評価点
ボルシェ918スパイダー	100pt
グンバルト アポロ	100pt
ボルシェ911GT2RS	99pt
ボルシェ911GT2RS 4.0	99pt
ボルシェ911ターボS	98pt
マクラーレンMP4-12C	97pt
ボルシェ911GT3	97pt

000rpm。車両スピードにして265km/hまではこのガソリンエンジンと電気モーターのコンビによって走行させる。しかし、ここから先最高速度の345km/hまではガソリンエンジンが単独で働く。その間に何が何でも、何が何でもないかの決断は、すべて車両側が判断する。それはステアリングに備えられたプログラムスイッチによる5つの走行モードを車両側が判断するもので、選ばれた走行モードによって3つの動力源のみならず、PDKのシフトプログラム並びにアダプティブのエアロダイナミックスまでコントロールするのだ。

ホットラップモードにおいては、アクセルペダルの半分程度まではガソリンエンジンが主役を務めている感覚がある。そしてEブーストをコーナー毎の加速に取っておくといった印象だ。一方でドッティンガーヘーエのようなフルスロットルの直線ではすべてを排出する。ちなみにホットラップモードではバッテリーのすべてのエネルギーが使われる設定となっている。

ノルトシュライフェのタイムアタックには8周を費やした。最初の2周はコースの習熟に費やした。その後の5周をコース内の他のクルマと共に完熟走行を敢行。しかしその5周の間でもラフな計測ながら、7分30秒、7分28秒、7分24秒、7分25秒、そして7分15秒と素晴らしいタイムを安定して記録していた。そして最後の1周、すべての車両を遮断したアタックラップでは、7分13秒を記録したのである。もちろん、これまでロードカーで記録したどのクルマよりも圧倒的に速かった。それどころか、トラフィックがあってもこれまでのベストラップを記録できるほど優れた運動性能を示し、わずかな完熟時間でも最高の性能を引き出せる推進力を持っていた。

挙動に関してこれといった批判はない。とてつもない速さに関して、文句のつけようがない。極端にトラクションが抜けたような状態でのスタビリティに関しても前述した通り、何の文句もない。過去、スーパーテストにおいてパーフェクトを記録したのは、グンバルト・アポロだけ。そのパーフェクトにこの918スパイダーが新たに加わったのだ。

NÜRBURGRING
NORDSCHLEIFE

SPECIFICATIONS

ボルシェ 918スパイダー

■ボディサイズ	全長×全高×全幅 4645×1940×1167mm
ホイールベース	2730mm
車両重量	1642kg
■エンジン	仕様 V型8気筒DOHC ハイブリッド (パラレル式)
総排気量	4593cc
ボア×ストローク	95×81mm
圧縮比	—
最高出力	652kW (887ps) / 8500rpm
最大トルク	1280Nm (130.6kgm)
■トランスミッション	仕様 7速PDK
ギヤ比	①3.91 ②2.29 ③1.58 ④11.19 ⑤0.97 ⑥0.83 ⑦0.67
最終減速比	3.09
■シャシー	ステアリング形式 パワーアシスト付きラック&ピニオン
サスペンション形式	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
ディスク径	⑤410 ⑥390mm
キャリパー	⑦6ポット ⑧4ポット
タイヤサイズ	⑨265/35R20 (9.5J) ⑩325/30R20 (12.5J)
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 345km/h
加速テスト結果	0→40km/h 1.1秒 0→100km/h 2.6秒 0→160km/h 5.1秒 0→200km/h 7.4秒

Reality of **Super Sports**

「T」の真相……

2 008年のパリ・サロンでデビューし、翌09年に発売開始されたフェラーリ・カリフォルニアは、それから今日までに全世界で1万台以上のセールスを記録した同社のベストセリングモデルであり、そのユーザーの70%にとつて初のフェラーリだったという、稀有なキャラクターを持つモデルだ。

94×77・4mmによる4297ccから、86・5×82mmの3855ccへと、排気量の縮小幅が小さいことが、パフォーマンス至上主義を象徴しているといえるかもしれない。

しかもフェラーリは、自らの顧客が高回転型NAマルチシリンダーエンジンとの突き抜けるような回転感を好んでいることを承知しているから、ターボといえどもその印象を可能な限り継承するべく、細部にまで気を

ニュースを知って、フェラーリもついに時代の波に逆らえなくなつたな、と感じたフェーリスタも多いのではないだろうか。車名の最後に加えられた「T」の文字が、ターボを示しているのは明白だからだ。

配った設計を施している。

まずクランクシャフトはNAエンジンと同じフラットプレーンタイプを採用し、回転マスと内部抵抗を低減しているほか、燃焼効率を最大化するハイタンフルインテークマニホールドを採用。と同時に小型化されたツインスタロールターボによって、1秒という他に類を見ない素早いスロットルレスポンスを実現しているという。それに加えて排気系では、溶接製造によって等長エキゾーストヘッドを構築し、それによる排気脈動の最適化によってエキゾーストサウンドのクオリティを高めている、といった具合だ。

そう、パフォーマンス至上のフェラーリでさえ、エンジンのダウンサイジングの洗礼をうけねばならぬ時代に入ったということである。

そこでフェラーリは、カリフォルニアに搭載していた4・3ℓ直噴4カム32バルブV8に代わるパワーユニットとして、新たに3・9ℓ直噴4カム32バルブV8ツインターボを開発した。先代のボア×ストローク

Ferrari California T

遂にダウンサイジングを行った新世代フェラーリ、カリフォルニアT。例え“実力快楽主義”の同社であっても時代の波には逆らえないとはいえ、実際にそのステアリングを握れば、相変わらず魅力的な走りを披露した。自他共に認めるスポーツカーファンの代表、吉田 匠がレポートする。





インテリアの印象は、これまでとほぼ変わらない。居住性も良好、ロングドライブはもちろん、日常性を意識した快適な空間は、相変わらず魅力的だ。



新たに設けられたTPE(ターボ・パフォーマンス・エンジニア)。エアコン吹き出し口の中央にモニターを設置し、ブースト圧など5種類を表示、その変更はタッチパネルによって操作する。



ギヤボックスのセレクターも同様。7速DCTを搭載するとはいえ、GTカーのコンセプトに沿って過激さは抑えられている。とはいえ、ローンチコントロールを装備するところがフェラーリらしい。



マネッテティーノのモード設定は、コンフォート→スポーツ→ESCオフと全3種類。カリフォルニアTのキャラクターを考えれば必要にして十分だろう。

GTカーらしくトランクスルー機構を備えているのも特徴だ。とはいえ、リヤシートは非現実的。あくまでも“荷物のため”と割り切ったほうが無難である。

結果、3・9ℓ直噴V8ツインタ
ーボは、560ps/7500rpm
のパワーと77kgm/4750rpm
のトルクを出す。先代の4・3ℓ直
噴V8NAは490psと50・5kgm
を発生していたから、70psと26・5
kgmの増強になる。

このエンジンをトランスアクスル
配置の7速F1DCTと組み合わせ、
従来型を基本踏襲するオールアルミ
製シャシー&ボディに搭載したのが
カリフォルニアTというわけだ。車
重は乾燥重量で1625kgと事実上
先代と同じだから、動力性能は向上
した。0→100km/hは3・85秒
から3・6秒に短縮され、最高速も
316km/hに伸びている。

それだけで燃費はおよそ15%向上
しているというから、新エンジンの
効果は絶大だといえる。

さてこのカリフォルニアT、イタ

リア中部トスカナ地方での試乗と
相成ったが、ベースとなったホテル
で開かれたプレゼンテーションの場
で初めて目にしたその姿は、先代よ
り明らかに魅力を増していた。
変化が著しいのはフロントで、エ
ンジンがコンパクトになってボンネ

ややエンジンは鈍化したとはいえ、 その走りは相変わらず魅力的である。

ットが低くなったのが効いて、先代
より安定感のある印象をうける。し
かも、グリルやボンネットに250
GTスパイダー・カリフォルニアの
イメージを投影していた先代のデザ
インから脱却した結果、新型はより
モダンで魅力的になったといえる。

走り出して最初に感じたのは乗り
心地が上質なことだった。サスペン
ションのスプリングは11%硬さを増
しているが、磁性流体式ダンパーの
進化がそれを見事に補って、路面の
うねりもフラットにこなす。ボディ
が充分な剛性を備えているのも、そ

の快適さに貢献している。

シャシーの進化はハンドリングの
分野にも感じられた。硬められた足
まわりと、10%速められたステアリ
ングレシオの効果は歴然で、切り込
むと同時にノーズが気持ちよく追従
する。だからコーナーをクリアする



自然吸気ユニット同様にフラットプレーンタイ
プのクランクシャフトをも採用した、新型V8タ
ーボユニット。3.9ℓとダウンサイジングされて
いながらも、パワー&トルク値は、70ps&26.5
kgm増強され、560ps&77kgmを誇る。ツイン
スクロールターボによって、NAにも引けをとら
ないスロットルレスポンスをもつ。

たばに、スポーツカーらしさが先代より上がったのを実感できる。

ならば肝心のエンジンはどうかというと、俊敏なレスポンスを得るために尽くされた策の効果は明確で、回転数を問わず、あるいはスロットル開度を問わず、踏み込めばドライバーの望むままに吹け上がって、ボディをパワフルに前に押し出す。

エンジンには、入っているギヤによって発生するトルクの絶対値が変化する制御が入っていて、高いギヤに入れるほど大きなトルクを発生するが、それによる変化を実感するのは難しかった。トルクの変化がギヤ比で相殺されるからだろう。

それはそれとして、絶対的な加速はもちろん十分に強力で、空いたストリートで踏み込むと、カリフォルニアTは痛快な勢いで背中を押し上げていく。ただしその際のエンジン



の息吹は先代とは若干異なり、全般にやや低めの爆音を奏でる。

と同時に、7500rpmから始まるレッドゾーンに向けて回転を上げていくトップエンドの伸びが先代のV8に比べると少々鈍化しているように感じられた。マラネロの技術者たちが丹精を込めても、NAと同じ回転感のターボを造るのは難しかった、ということだろう。

とはいえ、トスカカーナの丘陵地帯を縫って走るワインディングで味わった操縦感覚は、高性能スポーツカーとして充分満足のいくものだった。メーターのなかでトラクションコントロールの警告灯が点滅するまでブツシュしても後輪は執拗に路面を捉え続け、カリフォルニアTは安定したフォームを保ったまま、何食わぬ顔でコーナーを抜けていく。そんな場面では、ブレンド製カーボンセラミックローター標準装備のブレーキも実に頼れる存在だった。

というわけで、多くの点で完成度を高めたカリフォルニアTは、フェラーリの新たなユーザーを取り込む役目を負うのに、先代以上に適任なクルマであるように思えた。カリフォルニアの登場で第1段階を迎えたフェラーリの新時代は、カリフォルニアTによってその第2段階に入ったといえるのではないだろうか。

SPECIFICATIONS

フェラーリ・カリフォルニアT
 ■ボディサイズ:全長4570×全幅1910×全高1322mm ホールベース:2670mm トレッド:(F)1630 (R)1605mm ■車両重量:1730kg(乾燥重量:1625kg) ■エンジン:V型8気筒DOHCターボ ボア×ストローク:86.5×82mm 圧縮比:9.4 総排気量:3855cc 最高出力:412kW(560ps)/7500rpm 最大トルク:755Nm(77kgm)/4750rpm ■トランスミッション:7速DCT ■駆動方式:FR ■サスペンション形式:(F)ダブルウィッシュボーン (R)マルチリンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径(CCM3):(F)390×34 (R)360×32mm ■タイヤサイズ:(F)245/40ZR19 (R)285/40ZR19(オプション:(F)245/35ZR20 (R)285/35ZR20) ■パフォーマンス 最高速度:316km/h 0→100km/h加速:3.6秒 0→200km/h加速:11.2秒 ■環境性能(EU) CO₂排出量:250g/km 燃料消費率:10.5ℓ/100km ■車両本体価格:2450万円(税込)

Ferrari California T





Reality of **Super Sports**

CHEVROLET CORVETTE Z51

7人斬り!

話題の最新モデルを7名のジャーナリストによって評価する、本誌恒例企画。
今回はそのデビュー以来、高く評価されているコルベットZ51が相手である。
果たしてこの“ジ・アメリカン・スポーツカー”に対して如何なる結論を下すのか?
ジャーナリズムのみ、個人的見解たっぷりで“打った斬る”!!

PHOTO●篠原晃一 (Koichi Shinohara)

01

Kazuo
Shimizu

清水和夫





Profile

1972年のラリーデビュー以来、国内外の耐久レースに参加する一方、国際自動車ジャーナリストとして活動。自動車の運動理論・安全技術・環境技術などの執筆を中心に活躍中。

CHEVROLET CORVETTE Z51

7人斬り!

「サーキットを走らないと限界性能に近づけぬほどの性能なのは明らかだ。」

その名の由来を調べてみると、18〜19世紀にかけて活躍した軍艦だったと聞いて、なるほど、と思った。元々コルベットは究極の肉食系というキャラクターだ。そしてジープとTシャツで乗れるやんちゃなスポーツカーでもある。そのコルベットがフルモデルチェンジして、こうして今私の前にある姿を見ると、マッチョなスタイルに変更はないとはいえ、少しばかりスタイリッシュになって大人っぽく感じる。

それに今回の試乗車はZ51だ。この心臓には466ps & 630 Nmのパワー&トルクを絞りだすエンジンが収まる。駆動方式も伝統的なFRを貫いているから、乗る前から期待は膨らんだ。だが、トルコンATだ。本当ならMTに乗りたかったが諦めるしかない。まあ、ポルシェやフェラーリを意識するならDCT（デュアルクラッチ）は欲しいところだが、

コルベットにその用意はないから、今回はこの6速ATで我慢しよう。乗り始めて最初に気づいたのは、コルベットとしては初めて採用した電動パワーステアリングのフィールだ。従来までは、ズシッと重めの油圧パワーステアリングだったが、今度は非常に軽いタッチである。だからかつてのマッチョなアメリカン・スポーツカーという印象はない。資料にはステアリングコラムの取り付け部は1.5倍、ステアリングシャフトのねじり剛性は6倍に高まっていると記してあるから、ハンドリングのフィーリングは意図して変えたのだろう。どちらかというと最近のジャガーに近いとも思える。

軽快なハンドリングを楽しみながらコーナーを攻めると、非常に限界が高いことが分かった。首の付け根に頭の重さを感じながらコーナーを攻めてもフロントタイヤはそう簡単には鳴かない。サーキットを走らないと限界性能に近づけないほどの性能をもっているのは明らかだ。

ただし、速いとその速さを感じさせないのが微妙。これは〇なのか×なのか、私の体内にあるスポーツカーの物差しで測るとアドレナリンは少なめという答えになった。このエンジンは、コルベット伝統であるV8を踏襲しているが、100%新規に開発されたものだ。6・2Lの自然吸気式、直噴システムと連続可変バルブタイミングも与えられている。だからなのか、エンジンフィールはかなり洗練され、かつての荒々しいV8HVの味はなくなってしまう。多くのエンジンが同じ運命を

辿っているように、コルベットもよりエコに、よりマイルドな方向に向かっているようだ。

それに加えギャボックスの影響もあって、野蛮な肉食系という感じがしない。普段から上品に乗れるシートカーとして使えてしまうほど優しくなった。汗くさい男の子のスポーツカーという、今までのコルベットのとは違った印象である。

もはや私のコルベットに対する先入観を捨ててはいけないのだろう。先代は雨のサーキットではストリートでもホイールスピンして危ない場面を何度も体験したが、新型コルベットは気の利いたトラクション・コントロールと安定装置のおかげで誰にでも乗れるスポーツカーになった。これはシボレーの戦略的な変化だろう。あまりにも趣味性が強いと多くの人には愛されない。ポルシェ911カレラと同じように乗り心地と日常性を高めている。

しかし、数日間コルベットと付き合ってみると、新型が目指す方向が理解できた。神経を使わないでも気軽に乗れる日常性を優先し、乗り心地や静粛性を向上させたことは素直に歓迎すべきなのかもしれない。ただし、トルコンATのレスポンスだけは、キャデラックのような感じだから褒められない。が、その一方、HUD（ヘッドアップディスプレイ）は◎!! 老眼になった親父には目線を外らすことなく、自車のスピードが分かるから安全性を確保できる。そういった点で言えば、コルベットの顧客層が高齢化を辿ると見ての配慮なのかもしれないが……。

も

しコルベットZ51が駆け出しのボクサーだったら、彼を見た会長は「やっとワシは金の卵を見つけたぞ!」と叫ぶのではないだろうか。「コイツを大事に育てて、いずれは世界に挑戦させたいんですわ!」と関係者に胸を張り、嬉しそうに笑っていることだろう。

それくらいこのZ51は、素性がい、才能に溢れたスポーツカーである。初見でスツと体に馴染む身のこなし。シボレー自らが歴代最高と謳う6・2ℓの「LT1型」V8ユニットは、ごく低速のトルクこそやや足りない気がするのだけれど、その後待ち構えるであろう胸の空く吹け上がりを感じさせるし、6速ATの助けもあって、それに文句を付ける気持ちすら奪ってしまう。

また1500rpmも回せば、ハイウェイでは法定速度を楽にカバー

「Z51は素晴らしいスポーツカーだ。ただ少しだけ挑戦するのが早かった。」

してしまうから、室内は至って静か。アメリカンの「ア」の字も感じさせないほど、淡泊な現代っ子でもある。シャシーもかなり良いのだろう。ダンパー&スプリングを締め上げずとも、ハンドルを切れば素直にノーズがインへと入る。だから乗り心地もいい。そのダイアゴナルロールには嫌みがなく、人間の感覚にスツと馴染むから、誰もがこのクルマを、良い子だと褒めてしまうのである。

ただし、今回は相手が悪かった。

その相手とはご存じボルシェ911、そのカレラ4Sである。そして闘う場所も悪かった。雨のターンパイクは、言ってみればカレラ4Sのホームグラウンドだったからだ。

走り出した瞬間から五感に響く、圧倒的な安心感。それはカレラ4Sが4WDだからという、バカでもわかる理屈ではない。その証拠に、豪雨の中でもそのトルクスプリット表示は、前輪にほとんど駆動を伝えていなかった。岩のようなボディと、低い重心。短めながらその範囲で確実に伸縮するサスペンション。これを体験してしまうと、Z51のストロークが、無駄に長いだけのもの思えてしまう。「ちょっとくらい目をつむろう!」と思ったサスペンション取り付け剛性の弱さも、ツメの甘さに



02

Kouki Yamada

山田弘樹

Profile

新進気鋭のモータージャーナリストにして、こよなくレースを愛するクラブマンレーサーとしても活躍。週末はほとんどサーキットにいてと言っても過言でないほどのレース好き。



思えてしまう。まるで大人と子供の差が、そこにはある。

その速さはさらに圧巻だった。「SPORT+」モードでエンジンが雄叫びを上げて、それがまったく恐怖に感じないだけの空気が、カレラ4Sのコクピットを支配している。密度の濃い速度感、すなわちトラクションの高さを意味している。ブレーキは正確なタッチで確実に速度を落とし、ターンすればタイヤの様子がグッと手の平に伝わってくる。

イは当然空冷時代の比ではないし、電子制御は驚くほどの進化を果たしているのだから、その乗り味は911以外の何者でもない。これが伝統というものである。

この味わいは、タイヤのグリップ限界付近で走らずとも、誰もが共有できる。Z51とまったく同じことをやっているのに、その速度域はひとつもふたつも上であり、その質感は嫌になるほど高いのである。

Z51を駆った筆者は、目の前を走るカレラ4Sを撃ち落とせなかった。勇めばリヤタイヤはスキッドし、エンジンには金切り声だけをあげる。軽快なステップはヤツの速度域では頼りなさへと変わった。シフトダウン

Reality of **Super Sports**

CHEVROLET CORVETTE Z51

7人斬り!

ではレスポンスが遅れ、わずかに空走する。時間にすればほんの少し。常識から考えればそこでついて行く必要もまったくないのだけれど、その間にもカレラ4Sは、豪雨の中を自分勝手に進んで行くのである。

打つ手、打つ手が封じ込められ、メッタ打ちにされた気分だった。期待の若手は、この階級に君臨する絶対王者の前に、完全KOを喫したのだ。もし筆者が単体でZ51をドライブしていたら、手放して褒めちぎっただろう。事実、中速ワインディングにステージを移せば、いかにスモールブロックとはいえV8エンジンをフロントに搭載しているとは思えないほど、Z51はヒラヒラとコーナ

ーをクリアしていく。Z51は素晴らしいハイパワースポーツカーだ。ただ少しだけ、挑戦するのが早かった。LEDのポジションランプがアイメイクのように際立つ端正な顔立ち。ギリシャ彫刻のようにパキッとした平面で構成されるボディ。伸びやかなプロポーション。ひとたび街中へ降り立てば、みんながZ51を振り返る。タレント性は残念ながら、カレラ4SはZ51の足下にも及ばない。Z51には華があるのだ。

こうしたきらびやかな世界で輝くことも、ハイパフォーマンスカーに必要な性能のひとつだ。君子危うきに近寄らず。この仇は、あとに控えるZ06に取ってもらえばいい。



誰

もが抱くコルベットのイメージとは、ジ・アメリカン・スポーツという台詞だろう。もちろん、ボク自身もそう思っている。そのデビュー当時こそ生まれてはいなかったものの、コルベットの源流には先の台詞とは裏腹に、実のところヨーロッパ車の影響があって誕生したというのが実情だ。その歴史を紐解くとすると、この誌面のスペースでは到底書き切れないから割愛させて頂くが、早い話がヨーロッパのスポーツカーに憧れを抱きつつも、ヨーロッパ車を相手取って喧嘩を仕掛けたというのが7代に渡るコルベットの真意である。



ただ、実際に本格的な喧嘩ができるようになったのは、C5あたりからだろう。この頃、欧州のスポーツカーは世界一過酷なサーキットとして知られる、ニュル。での開発を常態化させていた。それを黙ってみているわけにいかなかったのがシボレーの開発陣。ならば俺たちもニュルで!! ということで、開発のステージをニュルに移した。しかし、これ

がC5から最新のC7に至るまでの印象を変えた最大の要因だと個人的には思っている。無論、悪くはない。スポーツカーとしては良い線いっているとも思う。だがC7に乗ると、もはやアメリカンではないな……という印象を抱いてしまうのは、その点の原因だろう。

かといって全身が欧州車のかと言えどもそれもまた微妙で、はっきり言ってしまうと、C7はどっちつかずの状態。妙な真面目さがある反面、まだアメリカを捨てきれずといったような中途半端な出来具合だから、攻めれば攻めるほどに、一体何処に向かっているのだろうか？ と、我々を悩ませる。そこでもっと分かりやすく物差しを用意しようと思ひ、ここではジャガーFタイプを引き合いに出すことにした。これを選んだ理由は明確だ。現在このクラスのFRスポーツカーとしては、群を抜いて出来が良いから。軽くて速くて安心な

「スポーツカーとしては良い線だが、もはや生粋のアメリカンではない。」

の三拍子揃った優等生である。

スペックにしてもコルベットZ51が放つ466ps&630Nmというパワー&トルクに対して、FタイプのV8（スーパーチャージャー）は、495ps&625Nmと、やや優位に立つとはいえ、ライバルとしては丁度良いだろう。同じステージで走らせれば色々と見えてくるはずだと思ひ、いつものワインディングに連れ出してみることにした。

だが、比較しようとして出だし早々にまず思ひ知らされるのは、コルベットのトルコン6速ATに対する不満だ。例え最高性能を活かせるト

03

Masaru Noguchi

野口 優

Profile

1年の半分は海外と機上の人になる弊誌編集長。最新モデルからヴィンテージまで幅広く試乗して培った審美眼を元に、そのモデルの“リアル”を読者に向けて発信中。



CHEVROLET
CORVETTE Z51
7人斬り!

ラックモード[®]を選択してもシフトスピードは怠さを伴う。とにかく変速が遅い。トルコンだから仕方がないと言っているが、対するFタイプは、同じトルコンATでも8速あり、しかも変速は素早く行う。まさに俊敏だ。シャシー性能も優れていることもあってコーナーを面白いようにクリアしていくから、Fタイプに乗るといつもスポーツカーとしての喜びを感じられる。

一方のコルベツトは、マグネティックライドの足まわりの印象は良いものの、エンジントルクの出力と6速ATのファイナル比を含めたギヤ比との関係で、機敏性がまったくない。かといって速度は、それなりの速さには到達している。実はここが問題点。つまり、OHVの特性と6速ATだから、アメリカン[®]を抜けて出せないでいる（これが味ではあるのだが）。とはいえ、シャシーはヨーロッパ的だから中途半端な評価になりやすい。ボディ剛性が高いからこそ、こうした点が浮き彫りになりやすいのだが、とはいえそのボディ剛性も耐久性の面から言うと、些か疑問に思える節が見える。もっともそ



こは長期間に渡るレポートが必要だろうが、少なくとも前作でそうした例を体験したことがあったから、やや穿った目で見てしまうのは否めない。新設計になったとはいえ、まだ耐久性に関しては心から信用できるレベルには達していないと思う。

それでも良い点はある。コルベツトという存在感だ。ジャガーは、お父さん世代に相応しいダンディさがあるが、コルベツトは老若男女問わず、この華やかな世界観に魅了されて購入に至るという点。このあたりはマーケティングが通用しないところで、コルベツト[®]がひとつのブランド化していると思う。そう考えれば、まあ多少その出来に問題があっても、我が道を行く。精神の持ち主であれば気にならないだろうし、ライバルの存在すら見えていないはずだ。こうしたファンを獲得してきたことを思うと、コルベツトが進んできた道は間違っていないと思う。

スポーツカー性能主義として見てしまいがちな我々のほうが間違っているのかもしれない。だが、Z06は違う。これこそ喧嘩する相手としては相応しいはずだ……。



Reality of **Super Sports**



04

Yasuhisa Shimashita

島下 泰久

これは謝らなければいけないかもしれない……。この企画のために新型シボレー・コルベットZ51に改めて試乗した後抱いた正直な印象だ。一体、誰に謝るのかって？ それは新型コルベットというクルマに対して、である。

日本上陸以来、何度かの試乗を経て筆者の中で固まったコルベット評は、とても良いクルマ、完成度の高いスポーツカーに生まれ変わったけれど、一方でアメリカ車らしい個性や面白みは薄くなってしまったというものだった。特にシャシーのポテンシャルはきわめて高く、鋭いコーナリング、素晴らしいスタビリティを満喫できるし、V型8気筒6・2ℓのパワーユニットもOHVとは思えないほど軽々吹け上がり、下から上まで力強い。ハード面は、まさに真つ当な進化を果たしている。けれど、いわゆるスポーツカーとしての普遍的な性能の追求は、代償

CHEVROLET
CORVETTE Z51
7人斬り!

「大雨でも4輪の接地感が伝わり、操作に対して足し引きなく正確だ。」

として独自の味わいを薄れさせてしまふ。良くも悪くも無駄やユルさ、ワイルド感が薄まったと感じて、これなら別にコルベツトじゃなくてもいいんじゃないか。そんな気がしてしまったのである。

評価が辛くなったのは価格のせいでもあるかもしれない。エントリーで900万円を超える価格は、従来の700万円台に比べると、とても値上げ感が強く感じられる。新型コルベツトはベースモデルにして先代のZ51に匹敵する内容だと言われるが、従来型Z51とほぼ同等の価格になれば、それも半ば当然と思えてしまった、というわけだ。

本音を言えば、自分にとって「頑張れば何とか……」と思える価格ではなくなったことに、勝手に裏切られたような気になっていたのである。コルベツト、お前もかと……。



Profile

「カー」だけでなく、それがあつた「ライフ」全般に至るアレコレまで含めた「カーライフ」を幅広く取り上げ評論を展開。今ももっとも多忙なモータージャーナリストのひとり。

今でも、そうした諸々の思いが消えて無くなったわけではない。けれどこの夜の試乗で、代わりに手に入れたものの大きさを深く深く実感することになった。その結果が冒頭の、考えを改めなくてはいけないという思いなのだ。

写真を見ていただければ解る通り、この夜の関東地方は凄まじい雨に見舞われていた。こんな日に撮影も試乗も無理だと言いたかつたが、クルマと自分のスケジュールが噛み合ったのはピンポイントでこの夜だけ。やるしか無いという状況だった。

長いノーズの下に積まれた6・2ℓエンジンが発生する最高出力は実に466ps。しかも当然、後輪駆動である。こんな時には一番乗りたくない種類のクルマだ……と事前には思っていたのだが、いざ走り出すとコルベツトZ51は、拍子抜けするくらいに安定していて、手に汗握るようなことなく、むしろリラックスして走らせることができた。

要因は色々と考えられるが、まず大きいのはクルマとの対話性の高さだ。ステアリングやシートを通じて4輪の接地感がしっかり伝わってくるし、こちらの操作に対しても足し引き無く正確に伝えてくれる。ボディやステアリングまわりの剛性が相当高く、また位置決めも正確なのだろう。また電子制御の権化となつてしまっていないのも大きいように思う。無論、アレコレ色々付いてはいるのだが、クルマとのあらゆるやりとりはあくまで澄んでいて、動きの予測がしやすいという意味だ。

本来は燃費向上を狙つたタイヤの幅を狭めるという英断もプラスに働いたに違いない。ポルトの方が相応しそうな水溜りの中でも、ハイドロプレーニングに見舞われることは一切無かつた。これは本当に、本当に賞賛すべきことである。

今までだって、そうした進化を理解していないわけではなかつたのだが、今回この苛酷な状況で改めて、それを実感させられた。そして、それをもっと正しく評価するべきだと反省したという次第だ。

思わず脳裏をかすめたのは先代のこと。今でも大好きなZ06は、いかにもワイルドなドライブフィールで日常域でもゾクゾクさせてくれたが、おそらくこんな夜にはゾクゾクどころかビクビクの連続だったに違いない。正味な話、いくらESPが備わっていても、容易にスピンできたのではないかと思ふ。どちらを選ぶか。こんな夜には結論を導くのはとても簡単なことだった。

もちろん改善してほしい部分はある。低速域で繊細さを欠く乗り心地はその筆頭。もはやユルさとは無縁のこの路線で行くなら、ゆっくり走らせている時には、もっと上質なタッチを望みたい。

しかし、そのぐらいは決して難しいことではないだろう。もう少しだけ熟成されるのを待てばいいだけだ。その時にはいいよ……なんて思いが頭をもたげてくるが、とりあえず今はプライスタグの数字が、それを押しとどめている。価格はやっぱり、もう少しだけ頑張つてほしいね。



ボ

クがコルベツトを「スポーツカー」として意識し始めたのはC5の世代からだったと思う。それまでは形にこそ愛着はあれど、或いはOHVのまろやかなフィーリングに一定の心地良さは見い出せど、運動性能的には余りに癖が強く、どちらかといえば俠気をでっかく表現するためのアイコンのようなもの、ハーレーやジープの同類項という印象が強かった。

C4とC5で何が決定的に変わったのかといえば、そのブランド戦略に国際格式のレース、より端的に言えばル・マンが関わってきたことだ。もちろんエンジンアリングは別物とはいえ、標準車から受け継ぐべき要素も多いGTカテゴリーにおいては、一定の競技要件を市販車に盛り込んでおかなければならない。その努力が見事に花開いたC6に至っては、ストックでGTRをもねじ伏せる二

ュル最速の座を占めたほどだから、サーキットスピードにおける基本性能の高さは明快に伝わってくる。

とはいえ、その速さを形成する要素は昔から変わらない。素材は変われどフルフレームシャシーに横置きリーフスプリングにOHVのV8に……と、エンジンアリングの根本は60年近くも動じていない。速さを得るためにはもっと楽な手段もあるだろうに、なぜそれを貫こうとするのか。C7のチーフエンジニアにそれを問うてみると、氏は困惑気味にこう答えた。「これが最善だからに決まっているだろう」と。

コルベツトに携わるエンジニアたちは、無理にでも伝統を継承したいがために韻を踏んでいるわけではない。パネ下重量の軽さや重心位置の低さといった要素こそが、他にはない速さのための利になると確信している。だからここここ20年以上、コ

「昔からのコルベツトを知る身には、にわかに信じがたいほどの洗練。」

イルオーバーサスにもオーバーヘッドカムにも目をくれず、持てるものを突き詰めていくことにまったく躊躇がなかったわけだ。

C7に最初乗った時はまず、予想を超えた精度や確度に、独創的だと思っていたエンジンアリングもここまで研ぎ澄ませるのかという驚きがあった。フィーリングはもはやボル

シェやフェラーリ辺りのそれと比べてもほぼ遜色がない。ことフットワークにかけてはカテゴリー屈指であるろうジャガーFタイプともい勝負を繰り広げるだろう。それは昔からのコルベツトを知る身には、にわかに信じがたいほどの洗練だと思う。

それゆえに、C7の第一印象をぶつちやければ、ちゃんとしすぎて他

人と話してるみたいだ……とも思った。でもそれが、更生した友人にいちやもんをつけるチンピラと同列のマイナードであると気づかされるのは、C7の限界性能が余りに高く、そこに本気も本気で世界を獲るという作り手の強固かつ崇高な意志がかいま見えるからだろう。

それでも、遅く流して満たされる独特のビート感が健在だったのは少なくともボクにとっては朗報。コルベツトはやはり速い遅いに関わらず、一定の不良性をもってティピカルなアメリカン・ヒーローを演じねばならない立場にいるクルマだ。でなければ、培ってきた憧憬を満たす場所がなくなってしまう。そういう人は、実は意外と多いのではないかと思う。



05

Toshifumi Watanabe

渡辺敏史

Profile

独特の軽妙な語り口で古今東西のクルマを縦横無尽に評論するモータージャーナリスト。「愛読書は中古車情報誌」であり、メ切り間際でも中古車チェックは欠かせない。



06

Kumi Sato

佐藤久実



Profile

学生時代から耐久レースをメインに活動を開始し、ニユル24時間レースなど海外レースでも入賞経験のあるモータージャーナリスト。インストラクターとしての手腕にも定評がある。

「俊敏性がありながら常にアメリカンゆとりの乗り心地も魅力を増した。」

人間勝手なもので、一度ゼイタクを味わうとなかなか元に戻れない。クーペが出た時には、これでパワーも十分、マグネティックライドがなくてもアシ良いじゃない、Z51なんてトゥーマッチ、と思っていたのに、いざZ51に乗ってみるとすっかり魅力に取り憑かれ、今となつては「やっぱりコルベットの真髄はZ51よね」の心境だ。

い。アクセルを丁寧に踏めば、ちゃんとジワジワ加速してくれ、唐突感はないのだ。基本、ジェントルマンだがいざという時には男気を見せてくれる頼もしさがある。

マグネティックライドの威力も凄い。もちろんダンパーのおかげだけじゃないが、こんなに大きなボディが、ワインディングではヒラヒラと舞うように軽快なフットワークを見せるから驚きだ。走り慣れたワインディングでも、コーナー手前でのブレーキがいつもより少ない。ステアフィールはきわめて自然で、切れれば曲がるけど、過敏な印象もないのに、高いスピードのままヒョイッといとも容易くターンインしてしまう。強

大なパワーにも関わらず、シャシーもしっかり受け止めてくれる。でも、欧州車のカチツとした乗り味とは明らかに異なる。俊敏性がありながら、常にアメリカンなゆとりが感じられる乗り心地も、魅力を増している。

非日常の楽しさもさることながら、Z51の優れているのは、日常域でも快適にクルマの魅力を堪能できる点。今どき、スポーツカーに限らず運転席からボンネットが見えないクルマがほとんどだが、Z51は隆起した筋肉のような両端のフェンダーが見えるので車両感覚が掴みやすい。さらに、ヘッドアップディスプレイもくつきりと視認性に優れる。そして、これだけのパフォーマンスがありながら、ゆったり走ってもまった走ってもまったく苦にならない。スポーツカー好きだが、ハンドルを握るとパワー、スピード、ハンドリングetc、パフォーマンスを味わいたくなる。そして、大抵、クルマからも急がされ

るようなアピールがある。が、日本の道路事情では、その環境がないため、かえってフラストレーションが溜まる結果になりがち。ところがZ51は、Eモードで高速をのんびりクルージングしていると、路面の継ぎ目をマイルドにいなしながら、先ほどまでとまるで別の顔を見せる。急かされる感もない。アクセルを踏んでもすぐにはキックダウンせず、豊かなトルクでジワジワ加速していき、こんな乗り方もまた気持ちいいのだ。多分、ハーレーでツーリングするような気分と同じじゃないかな。ドライバードモードセレクトで、シチュエーションに応じたパフォーマンスが選べるのも良い。

公道で乗る限り、ステイングレーの毒は見られなかった。でも、ホンキで怒らせたらどう豹変するかわからない。恐いもの見たさで、刺されたらどれくらい痺れるのか、ちょっと見てみたい気がする。



CHEVROLET
CORVETTE Z51
7人斬り!

Reality of **Super Sports**



07

Jun 西川 淳 Nishikawa

ア メリカでの初試乗以来、新型コルベットには、この半年あまりのあいだに、かれこれ5000km近く乗っただろうか。つい先日東京と四国をZ51で往復したばかり（これまでいろんなクルマで往復したけれど、C7が最もラクだった）。

結論からいうと、新型C7はよくできたグランドツーリングカーであり、よくできたFRスポーツカーであり、よくできた実用クーペである。三拍子揃った、だなんて、およそコルベットらしくないと思われる方もいらっしゃるだろう。

ボクも最初はそう思った。

そして、自分の浅はかさに気がついた。なぜならコルベットは元来、そういうクルマだったからだ。

初代C1、そしてステイングレイ初代のC2、さらにはC3の初期IIアイアンパンパーの頃までは……。

コルベットからリアルスポーツカーテイストを奪ったのは、C3中期

「自身の原点に立ち戻ってなし得た、三拍子揃ったスポーツカーである。」



Profile

刺激に満ちたクルマを嗜好し、スーパーカーを愛するモータージャーナリスト。イタリア車はもちろんアメリカ車への造詣も深く、コルベットはC2を所有するフリークでもある。

におこったオイルショックと排気ガス規制だった。そのうち、コルベツトに本格スポーツの香りが漂ってくるまでには長い歳月を要し、そのあいだに、われわれ日本人の対コルベツト観が変質してしまった。否、ひょっとすると全世界的にもそうであったのだろうか。何しろ、アメリカ市場でも一度ならず消滅の危機があったと伝え聞く。

もちろん、その影には、C4からC5、そしてZ06とZR1を除いたC6の三世代に渡ってコルベツトファンを魅了してきた、いわゆるアメリカンなGTテイストとのトレードオフがある。その事実、確かに、動かし難い。なるほどノーマル仕様には、いくらかゆるさ。が残るものの、本質的にC7は世界最先端のスポーツカーである。過去三世代の、大らかな乗り味を見いだすことは、ほとんど不可能だ。それをしてコルベツトらしくない、

CHEVROLET CORVETTE Z51

7人斬り!

SPECIFICATIONS

シボレー コルベット クーペ Z51

■ボディサイズ:全長4510×全幅1880×全高1230mm ホールベース:2710mm トレッド:①1600 ②1570mm 車両重量:1580kg ■エンジン:V型8気筒OHV 総排気量:6153cc ボア×ストローク:103.2×92mm 最高出力:343kW(466ps)/6000rpm 最大トルク:630Nm(64.2kgm)/4600rpm ■トランスミッション:6速AT ■駆動方式:RWD ■ステアリング:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:①&②ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ディスク径:①345 ②338mm ■タイヤサイズ:①P245/35ZR19 ②P285/30ZR20 ■車両本体価格:1099万円

コルベットがニルを目指してどうする? という意見もあるだろう。実際、ボクもまた、アメリカ車の脱アメ車ムーブメントには、日本人としてある種の幻滅がある。ドイツ車のようななったアメ車、日本車のようなアメ車……に、我々日本人は乗る必要などないからだ。その理屈からいうと、ボルシェ911やジャガーFタイプと肩を並べた新型コルベットもまた、買う理由の見当たらないアメ車として映る、日本のスポーツカーファンも少なくないだろう。それは仕方ない。けれども、前述したように、コルベツトの歴史を振り返ったとき、それは間違いなく、グローバルレベルのパフォーマンスライバルはボル

シェを目指していた過去があり、達成した歴史がある。理由のないことをむりやり取って付けたのではなく、ヘリテージを取り戻そうとしただけ、と言えることもできるのだ。

ボクは最近、C2コルベット・ステイティングレイを買った。あのカタチが大好きだから、というのもあったけれど、根源的には、乗って非常に楽しいスポーツカーだからだ。1960年代に、あれほど面白いスポーツカーを造っていたブランドが、今、自身の原点に立ち戻ろうと決意したとして、誰に責められようか。

新たに、ステイティングレイを名乗るC7コルベットは、間違いなく、欧州車では2000万円級のパフォーマンスを発揮する。そのCPの高さがアダになるという見方もあるけれど、高けりやいというものではない。恐らく、コルベットや日産GT-Rの値付けが、対性能コストとしては正義なのだろう。最新の欧州スポーツカーは、高すぎる。

こうなってくると、Z06をはじめ、これからの発展も非常に気になるところだ。個人的に、このド派手なルックスにはZ06ぐらいのワイド感が必要だと思う。まだ見ぬモデルへの期待が高まるコルベットというのもまた、エンジン排気量を選べた、そしてそのトップエンドに427ビッグブロックを抱いた、初期のコルベツト時代以来のこと。

そもそも、アメリカ車に本当のスポーツカーなど造れないという、我々日本人の思い込みが間違っていたのだ。彼らは、スペースシャトルやステルス戦闘機を飛ばすのだ。アスファルトの上を、ただ自在に走ることができないだなんて、思う方が間違っている。アメリカンスポーツ、万歳!

Reality of Super Sports

TEXT●山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)

PHOTO●General Motors

第

7世代コルベットⅡC7は、実に魅力的で、そして面白いスポーツカーだ。クーペとコンバーチブル、MTとAT、そしてスタンダードモデルと、パフォーマンス・パッケージのZ51を装備したモデル。そのチョイスによって、C7はさまざまなキャラクターのスポーツカーへと、その姿を変化させる。

もちろんそれはC7から始まったわけではない。これまでもシボレー・コルベットというスポーツカーには、そのキャラクターをカスタマーの理想に近づけるべく、多彩な仕様が投入されていたし、またアメリカにおいては伝統的に多くのオプションが用意されていた。かつてはカスタマーが望めば、レーシングエンジンの搭載さえ可能だったのだから、コル

最強への期待……○

やはりコルベットの本命は、このZ06なのかもしれない……。その本気度は、欧州のスーパースポーツを完全に脅かすとも言われている。双方の事情に詳しいジャーナリスト、山崎元裕氏に分析して頂こう。



CHEVROLET CORVETTE Z06

ベットはカスタマー自身がクリエイトするスポーツカーという認識で、生誕の地においては常識として見られてきた。

最新世代のC7では、モデルのチョイスによるキャラクターの違いの幅が、よりワイドでクリアなものになった。だがそれだけでC7が市場からのすべての要求を満たすなどとは、もちろんシボレーは考えてはいない。よりハイパフォーマンスで刺激的な、表現を変えるのならば、よりキャラクターの振れ幅が大きなモデルを投入することは、前作の例からも容易に想像できる。

そしてこの、さらに特別なコルベットは、今年の年頭に開催された北米国際自動車ショーで衝撃的なデビューを果たした。掲げられたネーミングは、前作でも使用されていた「Z





06「ズイー・オー・シックス」。その姿を実際に見た者は、誰もが一瞬言葉を失ったはずだ。もちろん基本的なシルエットは、スタンダードなコルベット・クーペから変わらないが、さらにエアロダイナミクスを追求した姿は凄みを増し、多数実在する世界のライバルたちと直接対抗する、真のスーパースポーツとして誕生したモデルであることを無言のままに物語っていた。

そのフィニッシュに異論を唱える者は皆無だろう。もし少なからずの可能性があるならば、このZ06と同時にシボレーが正式発表したコンペティションモデル「C7・R」に採

用された、巨大なリヤウイングや、流麗なサイドミラーなどのディテールを採り込むべきだとする声かもしれない。個人的には、Z06の造形には、ブレインなデザインともいえるべきスタンダードモデルと、C7・Rの両車の魅力が絶妙にバランスされているとは感じるが……。

C7世代のZ06と、前作となるC6世代のZ06の間にあるものにも触れなくてはならない。それはエボリューション進化ではなく、レボリューション革命である。なぜならシボレーは、この新作において事前に予想することができなかった、革新的なエンジンアライングをその心臓部に採用しているからだ。

コルベットの歴史に詳しいファンには、これもまた特別な感情を抱くであろう「LT4」のネーミングを得た、Z06用のV型8気筒エンジンは、前作の7.0版V型8気筒自然吸気から一転、6.2Lのスーパーチャージドへと変化を遂げた。スーパーチャージドエンジンといえ



伝統のV型8気筒OHV「LT4」エンジンは、前作の7.0自然吸気型から大きく変更され、新モデルでは6.2Lのスーパーチャージャー付きに改められた。そのパワーも650psと強力。コンバーチブルの用意もあるから、コルベットのラインアップは多彩に広がっている。

ば、これまではコルベットの究極作ともいえる「ZR-1」の象徴ともいえたから、新型Z06の誕生によって、C7世代におけるZR-1の姿というものをイメージするのは、やや難しくなったともいえる。

実際にデトロイトで新型Z06を見て、とりわけ印象的だったのは、LT4型エンジンのコンパクトさだ。シボレーのブースには、そのカットモデルがスタンダード車が搭載するLT1型とともにディスプレイされていたが、シボレーによれば、そのサイズは上下方向では、わずかに1インチほどLT4型が大きいのみ。OHVエンジンが特長とするコンパクトな設計は確実に継承されているのは明白だろう。もっともVバンク

間に搭載されるスーパーチャージャーのスペースはエクストラとして必要不可欠だが、その結果Z06のボンネットがよりダイナミックなデザインとなったのは、むしろ喜ばしい。

注目の最高出力は、自然吸気の前作から一気に100ps超のアドバンテージを得た650ps。最新の直噴システムや可変バルブタイミングを採用するほか、低負荷時には気筒休止の制御さえ行われるから、スーパースポーツの最新世代をアピールするに十分な

要素は、このLT4型エンジンだけでも多数ある。ギヤボックスは7速MTと8速ATのチョイスが可能。アルミ製のフレームもさらに強化されたほか、サスペンションやブレーキ等々にもZ06独自のチューニングが加えられている。

では新型Z06の日本上陸は、いつになるのか？ 本国での発売は今年の第4四半期を予定している。





拮抗する実力。

大気汚染など、環境問題への対応が求められる厳しい状況下とはいえ、スポーツカー戦線は冷めるどころか、増々過熱していくばかりだ。打倒911を掲げ、永遠のベンチマークに対抗する魅力的なモデルが続々とリリースされるなか、次なる刺客はBMWが放ったM4クーペである。ジャガーが威信を賭けたFタイプSクーペ、そして王者911カレラSと、強力なライバルを連れ出し、最新Mモデルの秘めたる実力を試した。

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

Reality of **Super Sports**

Porsche 911 Carrera S Coupe



ポ

ルトガル南部の港町ファロ郊外。ワインディングロードを走りながら私は確信が持てずにいた。

BMWのMディビジョンは、自然吸気エンジンを造るのを止めてしまった。新しく登場したM4クーペ用に彼らが開発したのは、先代の4ℓV8からダウンサイズした3ℓツインターボのストリート6。最高出力は431psだからV8を11psも上まわる。それ以上に印象的なのが広いトルクバンドで、最大値550Nmを実に1850~5500rpmで発生する。しかもリッター当たり約12kmの燃費と、スポーツカーでは驚異的な194g/kmというCO₂排出量を実現しているのだから、環境性能にも充分配慮したエンジンなのは間違いない。しかしこのポリシーの転換は、Mモデルにとって正しかったのだろうか。

その日の朝、ファロのホテルでイグニッションキーを受け取った私は、さっそくM4に乗り込んだ。着座位置の低いスポーツシートに収まった瞬間、ホールド性の良さに驚いた。腰の少し上の部分を支えるタイト感が絶妙である。もし私が自分用にM4を買うとすれば、躊躇なくレザーとファブリックを使い分けた、オプション仕様をオーダーするだろう。

スタートボタンを押すと、直6はくぐもった排気音を伴ってアイドリングを始めた。2000rpmも回せば早くも力強いトルクを体感できるので、パドルを操作してのシフトアップは自然に早めになる。歴代のM3はレブリミットの手前200r

BMW M4 Coupe

Jaguar F Type S



スクロール式のツインパワーターボチャージャーを搭載する新開発の3.0L直列6気筒ユニットは、スリプレス構造や軽量化された鍛造コンロッドの採用などにより、鋭いレスポンスと加速性能を発揮する。Mカーボンセラミックブレーキ・システムはスチールディスクブレーキとの比較ではトータルで13.5kgも軽く、制動性能自体も圧倒的に高い。



pmまで軽々と回り、ドライバーはレブレンジ全域を使い切る爽快感を味わえたものだ。しかし最新の過給エンジンに回す楽しみはない。というわけで、エンジンの第一印象はどうも冴えない。

M4では、操縦性に関する要素を個別に3段階にわたって設定できる。私はまず、スロットルはエフィシエント、ダンパーとステアリングはスポーツで走り始めた。スロットルレスポンスはやや緩慢だが、サスペンションのバランスはファロの道には最適だ。ただしステアリングが

妙に直進位置に戻りたがり、その際に粘っこいフィードバックを伴うのが気になる。これをコンフォートにすると操舵力は少し軽くなりすぎるが、自然で滑らかなフィードバックを得られる。

そこで私は、スロットルをスポーツプラスに、ステアリングはコンフォートに、サスペンションをスポーツにして、スタビリティコントロールをすべてカットオフしてみた。乗り始めてすぐに、従順でバランスが取れているとの手応えがあったからだ。結果的にこれは大当たり、M4は俄然生気を帯びた。ロールが減り、

BMW M4 Coupe

Jaguar F Type S Coupe

Porsche 911 Carrera S

クルマとの一体感がぐんと強まり、フロントは力強くグリップし、ステアリングの応答性も申し分ない。高速コーナーの旋回中にやや深くスロットルを踏むと、テールが絶妙に外に振れ、4輪ドリフトでコーナーを脱出できる。エンジンには肩すかしを食らったが、ハンドリングは紛う方なきMだ。

ここまではいい。問題は新世代のMが、操縦に没頭できるドライビングマシンなのかどうかである。そこで私はボルシェ911 Carrera SとジャガーFタイプSクーペを、ファロ

の試乗ステージに駆り出した。どちらもM4の潜在顧客が比較検討するライバルだ。

少なくとも紙の上ではカレラスの非力なわけではない。最高出力は400ps、最大トルクは440NmとM4にだいぶ水を空けられている。しかしひとたびドライビングシートに身を沈めると、そんな数値はすぐに忘れてしまう。

911が乗り手の五感に訴えてくるメッセージ。そのすべてが、きわめて精密なマシンを操っていることを実感させる。フラット6のメカニ





6速MTが標準仕様となるが、今回の取材車であるM4にはオプションの7速デュアルクラッチトランスミッションが与えられていた。さらにマルチファンクションMスポーツ・レザー・ステアリングにパドルシフトが設けられている。対してFタイプSクーペはトラコン式の8速AT。変速速度は劣るが、操作感には実にスムーズだ。911 Carrera Sは7速PDKではなく、7速MTがセットされており、アナログ的で現代的ではないが、自ら動かしている感覚が強く、捨て難い。



カルな鼓動しかり、クラッチペダルの踏み応えしかり。そう、今回の試乗車は7速MTを備えていた。走り始めてすぐに気がついたのだが、911ではペダルを踏んでブレーキが効き始めるときの踏面の高さと、スロットルペダルの高さがちょうど一致する。つまりヒール&トゥに絶好の配置となっているわけで、この辺り、ポルシェは本当にスポーツカー造りのツボを押さえていると感心させられる。MTのシフトフィールも申し分なく、レバーを動かす重みは絶妙、ギヤスロットに吸い込まれるように入っていく正確な動きは感動的ですらある。PDKの方があらゆる点で優れていることは事実だが、操縦に没頭できる点ではいまだMTに勝るものはない。

タイトコーナーを抜けて、短いストレートを駆け抜け、次のタイトコーナーに進入するシーンで、M4とCarrera Sのコーナリング特性の違いが浮き彫りになる。M4は最初のコーナーを2速で脱出する。猛然と加速して次のコーナーに達する前にドライバーは本能的に3速にシフトアップする。そしてコーナー手前でスロットルを緩めたそのとき、M4は一瞬ドライバーのコントロールから離れてしまうのである。スロットルレスポンスが期待されるほど正確でなく、リヤをスロットルで制御するのが極めて難しいためこうした空白の瞬間が生まれる。結果として、

Fタイプ、911と遜色ない性能、
数字上では互角の戦いを展開した。

1回のカウンターステアでテールスライドを収束できない場合があった。911のコーナリングはこれとはまったく違う。最初のコーナーを2速で脱出するところはM4と同じだ。M4と911ともにピークパワーの発生ポイントが7000rpmを少し超えたところにあるのだが、911のフラット6は、この場面でもまだ回る余力を残しており、回すほどにパワーが高まる。だからドライバーは2速をホールドしたまま次のコーナーに向けてターニングの姿勢を取る。M4と大きな違いが、スロットルを緩め

た瞬間のエンジンブレーキだ。乗りの予測通りにスピードが落ちるので、ドライバーは自分のコントロール下でコーナリングの過程をこなすことができる。

Carrera Sの秀逸なコーナリング性能は、どれかひとつのコンポーネントの功績ではなく、操縦性に関与するファクターの優れた連係プレーの賜だ。例えばステアリング。操舵力が終始一貫しており、レシオは的確、しかも潤沢な情報をもたらす。ホイールベースが先代から100mm伸びたことについては、一部、昔からのファンのあいだで賛否両論あるよう





Reality of **Super Sports**

だが、私は穏やかな過渡特性を評価したい。乗り心地はしなやかなのに、ボディコントロールは完璧。フロントタイヤはきつちりと路面を捉え、リヤタイヤは決してトラクションを失わない。

カレラSに有利なコメントが続いたが、M4にオブションで用意されるカーボンセラミックブレーキには、なんの但し書きもなく最高のスコアを与えたい。踏み始めの食いつきといい、物理的法則を無視したかのよう、スピードを落とすとしていく制動力

スポーツカーに求めるのは一体感、M4に求めるのはより刺激的な演出。

といい、ポルシェやフェラーリに装備されているブレーキと比べても、なんら遜色がない。

M4エンジンの無機質な回転フィールを経験した後では、FタイプS

クルーの豊かな感情表現は好ましく思えた。V6の吹け上がりとともに発するサウンドは、情感豊かにして周囲に心地よくこだまする。

コーナーの連続を縫うように走っても、Fタイプは思いのほかフロントエンドのレスポンスが良好で、大きくオーバーハンクしたノーズの重量を感じないですむ。ジャガーのドライビングモードはスタンダード、

ダイナミックの2種類のみで、標準モードでは、カレラSと比べると足下がおぼつかない感じを伴う一方、ソフトな乗り心地が際立つ。ダイナミックモードを選ぶとロールが抑えられ、しかも秀逸なライドクオリティーに悪影響はない。Fタイプにとって柔らかな乗り味はモードに関係

路面の状況変化に合わせて能動的に働くのではなく、路面にただ乗っかっている、ような、やや鈍重なフィールなのである。

2日間にわたる試乗が終わった今も、私はまだ確信を持てずにいる。M4はよく設計されたクルマだが、数字に立脚して作られた印象を拭えない。車重、トルク、パワーバンド、ラップタイム……。どれも優れた数字を示しているのだが、ドライバーを鼓舞してはくれない。新世代のM4はもっとハードコアであっていいと思う。スピードもパワーもこれ以上は要らない。必要なのはドライバ

のな一貫した基本特性である。鋭い回頭性と適度なロールをうまく利用すると、軽いオーバーステアに持って行けるのもFタイプの美点だ。例の短いストリートからコーナーに進入するポイントで、クロスレシオの8速ATを備えるFタイプでは4速で通過する。トルクコンバーターのレスポンスが優れているのがせめてもの救いだ。

総じてFタイプのドライブトレインはよくできているのだが、シャシーの接地感に乏しいのが惜しまれる。

のな一貫した基本特性である。

SPECIFICATIONS

モデル名	BMW M4 クーペ	ジャガー FタイプS クーペ	ポルシェ 911 カレラ S
■ボディスペック			
全長(mm)	4685	4470	4491
全幅(mm)	1870	1925	1808
全高(mm)	1385	1309	1295
ホイールベース(mm)	2810	2620	2450
トレッド(mm)	(F)1579 (R)1603	(F)1600 (R)1650	(F)1538 (R)1516
車両重量(kg)	1610	1730	1415 (1395)
■パワーtrain			
エンジンタイプ	直列6気筒DOHC+ターボ	V型6気筒DOHC+スーパーチャージャー	水平対向6気筒DOHC
総排気量(cc)	2979	2994	3799
ボア×ストローク(mm)	89.6×84.0	84.5×89.0	100×77.5
圧縮比	10.2	10.5(±0.5)	12.5
最高出力	317kW(431ps) / 5500~7300rpm	280kW(380ps) / 6500rpm	294kW(400ps) / 7400rpm
最大トルク	550Nm(56.1kgm) / 1850~5500rpm	460Nm(46.9kgm) / 3500rpm	440Nm(44.9kgm) / 5600rpm
■トランスミッション			
タイプ	7速セMIT(7速M DCT ドライブプロジック)	8速AT	7速MT
■シャシー			
駆動方式	FR	FR	RR
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	ストラット	ダブルウィッシュボーン	マクファーソンストラット
リヤ	5リンク	ダブルウィッシュボーン	マルチリンク
■ブレーキ			
フロント	ベンチレーテッドディスク	←	←
リヤ	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)	255/40ZR18(9J×18)	245/40ZR19(9J×19)	245/35ZR20(8.5J×20)
リヤ(リム径)	275/40ZR18(10J×18)	275/35ZR19(10J×19)	295/30ZR20(11J×20)
■パフォーマンス			
最高速度(km/h)	250(リミッター制御)	275	302
0→100km/h加速(秒)	4.1	4.9	4.3
■環境性能			
燃料消費率(ℓ/100km:NEDC複合)	8.3	9.1	8.7
CO ₂ 排出量(g/km:NEDC複合)	194	213	205
■車両本体価格(万円)	1126	1029	1456

問い合わせ BMWカスタマー・インタラクションセンター ☎0120-269-437 <http://www.bmw.co.jp>
 ジャガーコール ☎0120-050-689 <http://www.jaguar.co.jp>
 ポルシェカスタマーケアセンター ☎0120-846-911 <http://www.porsche.com/japan/jp>





Porsche
911 Carrera S

Jaguar
F Type S Coupe

BMW
M4 Coupe



INTERVIEW

Christian von Koenigsegg

クリスチャン・フォン・ケーニグゼグ

1972年生まれ。5歳の時、クルマが登場する映画を見て、その時から自動車界の道に進むことを決意。社会人となってからはディーラーなどで働きながらも、その一方でコンピューター関連にも興味を抱き、CDの代わりになるソフトウェアを開発した経験ももつ。ケーニグゼグ社は、今から20年前の1994年に設立。独自のサスペンション開発や、文中にもあるようにカムシャフトなど、技術者としての才も持ち合わせ、社長業のみならずエンジニアとしても未だに手腕を振っている。

ケーニグゼグが再び日本で活動を開始する！ そう聞いて心躍らないというスーパーカーファンなど、いないはずだ。春のジュネーブ・ショー、パワーステイトレシオは驚異の1という「One:1」を発表し、今最も刺激的なパフォーマンスカーブランドとなった。かくいう筆者もジュネーブ・ショーで見た数多のクルマの中で、本気でアクセルペダルを踏んでみたいと思ったのは、コイツだけだった。

今回、日本における輸入代理店の正式契約を前に、代表を務めるクリスチャン・フォン・ケーニグゼグ本人が視察のために来日すると聞き、早速インタビューを申し込んだ。丸2日間、代理店や販売店、そしてメディアインタビューを東京と名古屋でこなすというハードスケジュールの中、日本が世界に誇る最速トレイン・シンカンセンで移動するクリスチャンの隣席に陣取ってインタビューを敢行した。

西川（以下、西）…クリスチャン、初めまして。ボクは何度も見かけているけど、実際に話すのは今日が初めてだね。

クリスチャン（以下、ク）…ボクもシヨールでは見かけた気がするよ。ジュンと呼べばいいかな。よろしく。

西…シンカンセンはどう？

ク…素晴らしいね。とても静かだし、シヨックがない。レールの継ぎ目は一体どうなっているんだい？

西…ロングレールといってキロ単位の長いレールを使っているんだ。継ぎ目は斜めになっていて伸縮する。

ケーニグゼグ、再び日本上陸を宣言。

今年春のジュネーブで驚異の超スポーツ“One:1”を公開した、スウェーデンのケーニグゼグが再び日本上陸を果たすという。契約を前に視察に訪れた代表のクリスチャンを西川 淳が直撃し、その狙いと近未来におけるビジョンを聞き出すことに成功した。

TEXT ● 西川 淳 (Jun Nishikawa) PHOTO ● 浅野彰英 (Akihide Asano)



「日本は極めて重要なマーケットです。もちろん今後のアイデアも用意しています。」



今年春に初公開した限定6台の「One:1」。アゲーラの次期モデルも、これから得たノウハウを元にして開発するという。

乗ったけど、よかつたら名古屋を訪れた理由を教えてくださいな？

ク…正式な発表はまだだけど、輸入代理店契約を結ぶ会社（編集部注…株式会社BRAT）に表敬訪問するためだよ。ビンゴスポーツを運営する（株）エフジェイのグループ企業だ。西…ということは、販売やサービスはビンゴスポーツが担当なの？

ク…そういうことになるね。彼らは今とても有名なんだ。ヨーロッパでも中東でもスーパースポーツやヴィンテージカーの話題になると必ずと言っていいほど名前が出てくる。

西…日本より海外の方が今や知名度はあるかもしれないね。ところで、どうして今、もう一度、日本市場に取り組みもうと思ったわけ？

ク…面白い。ガタガタしない電車なんて初めてだ。運行も正確だ。まったく驚くよ。日本の技術は凄い。西…いや、君の造ったクルマの方が、だんぜん速いじゃないか！
ク…そりゃそうだ！（笑）
西…日本は初めてだった？
ク…2回目だよ。前は東京だけ。西…代理店、一度はできたものね。ク…7年前だった。市況的にタイミングが悪かったのとマーケティングのバックアップ体制も十分じゃなかったから上手くいかなかったんだ。西…今回の来日目的は、ズバリ？
ク…もう一度、日本市場を開拓するための視察というところかな。西…ボクたちは名古屋から新幹線に

乗ったけど、よかつたら名古屋を訪れた理由を教えてくださいな？
ク…正式な発表はまだだけど、輸入代理店契約を結ぶ会社（編集部注…株式会社BRAT）に表敬訪問するためだよ。ビンゴスポーツを運営する（株）エフジェイのグループ企業だ。西…ということは、販売やサービスはビンゴスポーツが担当なの？
ク…そういうことになるね。彼らは今とても有名なんだ。ヨーロッパでも中東でもスーパースポーツやヴィンテージカーの話題になると必ずと言っていいほど名前が出てくる。
西…日本より海外の方が今や知名度はあるかもしれないね。ところで、どうして今、もう一度、日本市場に取り組みもうと思ったわけ？
ク…いい質問だ。ひとつには、ボクたちのビジネスがようやく世界で認められてきたということがある。7年前より知名度もぐっと上がった。同時にマーケティングを開拓する余裕がボくらの方にもできつつある。なにしろ、アメリカ市場は元氣いっぱいだし、中国も相変わらずいい。欧州にも復活の兆しがあって、中国以外のアジアマーケットも賑わっているんだ。ロシアもあるしね。すべての市場が揃いつつある中で、日本は、巨大な自動車産業のある数少ない国のひとつだ。成熟したスポーツカー文化があり、スーパーカーファンも多い。進出しない方がおかしい市場だよ。長い視点をもって、日本と付

き合っていきたいと思っている。

西…そのためには、モデルラインアップの充実やブランディングが大切になってくると思うんだけど……。

ク…その通り。特にブランディングに対しては、これまであまり積極的に行ってこなかったんだ。何しろ限られた資産をすべてクルマの開発につぎ込んできたからね。これからは、ボクももう少し前に出て行くつもりだよ。今回は、その第一歩だ。

西…ジュネーブの「One:1」は確かに凄かったけど、6台限定で完売なんじゃない？ その先は？

ク…「One:1」は結局、イギリスへ2台、中国へ4台、残る開発車両にもデポジットを振り込んだ客がいるくらい、熱狂的に迎えられたんだ。来年のジュネーブ・ショーには「One:1」の技術的要素をフィードバックしたアゲーラ2015をデビューさせるつもりだよ。

西…パワーウエイトレシオは「1」？ ク…さすがにそれはできないよ。「One:1」のカスタマーが怒る（笑）。

ク…エンジンのパワーアップはもちろん、スマホで車高などを3G遠隔操作するシステムを導入するよ。「One:1」ほど過激じゃないけれど、ルックスは近いと思う。「One:1」の次にエキサイティングなアゲーラになるのは間違いないね。

西…市場の拡大を目指すなら、もう少しラインアップが欲しいけど。噂では第2のモデルがあるとか？

ク…その情報は間違っている。第2もあるけれど、第3もあるんだ。

西…おあ、それはどういふこと？
ク…まず、来年のジュネーブ・ショーにはアゲーラ2015と一緒にア

ゲーラベースのもう少しエレガントでコンパクトだけどエクストリームなモデルを並べるつもりだ。だから来年は今の年産12台ベースから、おそらく20台程度まで生産ボリュームも上がると思う。今まで最高だったのが、07年の17台だからね。

西…第3というのは？

ク…もう少し先の話になるんだけど、例えばアゲーラとアヴェンタドールやF12の間には大きなステップ、商品の空白地帯がある。そこにちょうど当てはまるような、今まで誰も見たことのないモデルを開発中だ。アゲーラより2〜3割安くなるだろうね。だからこそ今、市場を拡大しておくことが重要なんだよ。

西…クルマができてからディーラー網を拡充してたんじゃ間に合わない。ク…その通りだ。

西…ところで、カムレス・エンジンにはまだ取り組んでいるの？

ク…もちろん！ ただし、ケーニグゼグのようなスーパーカー用じゃない。フリーバルブシステムは、もっと一般的な実用車のためのシステムなんだ。我々のシステムを使えば、内燃機関をもっと小さく軽効率率にできる。スーパーカーを開発する中で出てきたアイデアの中には、他で活用できる技術は沢山ある。我々はそういったことにも常に取り組んでいるし、そうして完成した技術をそのまま提供したり、パテントビジネスにしたりもするんだよ。

西…なるほど、スーパーカーの設計は、いつてみれば技術開発の傘なんだね。ところで「One:1」に乗ってみたいんだけど……。

ク…オブコース！ いつでも歓迎するよ！！

マ クラレーン・オートモーティ

ブほど短期間のうちに多くのモデルをリリースしたメーカーがほかにあるだろうか。とにかく驚異的なハイペースだ。マクラレーン・グループからスピニングアウトしたのが2009年、最初のモデル、MP412Cを世に送り出したのは、今からわずか3年前の2011年のことだった。以降、そのスパイダー、そして650Sと650Sスパイダー、さらには驚異のスーパーカー、P1を矢継ぎ早に発表している。

しかしマクラレーンはあくまでフォーミュラレースのスピリットを受け継ぐブランドだ。物事が上手く運ばなかった時は潔くそれを認め、すぐさま改善に取りかかる。今だから言えることだが、12Cの初期型に

を愛する男である。

元来、12Cはもつと操縦に没頭できるクルマに仕上げられたはずだと、フルーウィットは率直に認める。

「客観的にはロードカーとして有能なクルマですが、今ひとつエモーショナルではありませんでした」

確かにフェラーリ458イタリアほどにはフィール、サウンドともにシャープでなく、躍動感に欠けていた。ウォーキングの技術陣はすぐさま修正作業に取りかかった。

「スパイダーはクーペ以上にエモーショナルです。シャシーとパワートレインを司るソフトウェアの修正が主な作業でした。私たちは、改訂される前の12Cのオーナーにも、25psのパワーアップと併せて、アップグレードを無料で提供しています」

Reality of Super Sports

INTERVIEW

TEXT●Paul Horell
TRANSLATION●相原俊樹 (Toshiki Aihara)
PHOTO●McLaren Automotive

拡大・強化したおかげで、現在、企業としてのマクラレーンは安定しており、販売目標もクリアしているとフルーウィットは言う。

「株主は経営状態にとっても満足しています。キャッシュフローはプラスですし、現在、経営7カ年計画を推進中です。少なくともこの計画が終るまでは、さらなる投資は必要ありません。つまりこの間、私たち経営陣の自由裁量に任されているわけ

マクラレーンの近未来。

好調なセールズを記録しているという、マクラレーン・オートモーティブ。毎年1台ずつ新型車を投入していくという同社の戦略は、狙い通りの結果を導き出した。そこで、来年以降の計画も含めて、マクラレーンの今後をCEOに訊くことにした。

はクオリティ上ごくわずかだが問題があった。マクラレーン・グループのボス、ロン・デニスが望んだほど売れ行きは好調でなかったし、なぜかジャーナリスト連中と一部の愛好家からは暖かく迎えられなかった。そこでマクラレーン・オートモーティブは、昨年、新しいボス、マイク・フルーウィットを起用する。2012年にCOO（最高業務責任者）として入社し、まもなくCEO（最高経営責任者）に昇進したフルーウィットは、ストレートにものを語るエンジニアであり、骨の髄からクルマ

フルーウィットのこのひと言から

多くのことが分かる。マクラレーンとは、市場からのフィードバックに耳を傾け、製品の改良に全力を注ぐメーカーである。そして現状を誠実にかつ包み隠さず語る企業でもある。そうした企業体質ゆえ、フルーウィットとのインタビュは最高に魅力的なものとなった。2時間にわたり、マクラレーンの未来計画とその製品について、こちらが期待していた以上に詳しく語ってくれた。

12Cを改良すると同時に、世界中のディーラーネットワークを急速に

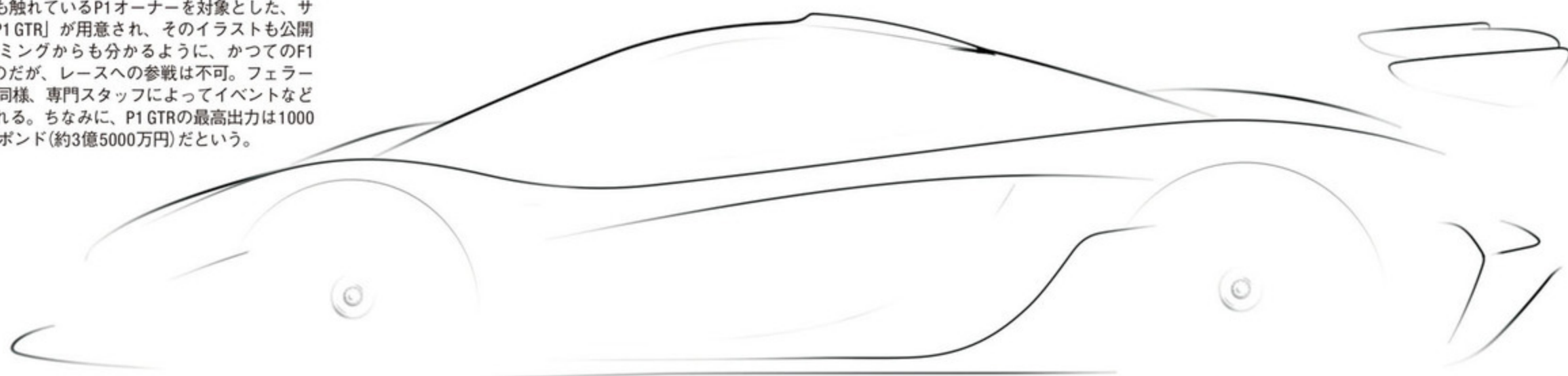
で、そう考えると胸が躍ります」

では自由裁量を与えられたマクラレーンの経営陣は、どんなプランを立てているのだろうか。まず毎年ニューモデルを1台ずつ発表すると彼は言う。2013年、彼らはP1を、2014年には650Sとそのスパイダーを発表した。それから1年後の2015年に、コードネーム「P13」と呼ばれる、やや価格の安いモデルを登場させる（ちなみに12CのコードネームはP11、P1はP12だった）。P13もやはり2座席のミッドエンジンだが、価格帯で言うところ

McLaren P1™ GTR

McLaren P1 GTR

インタビュー中にも触れているP1オーナーを対象とした、サーキット専用車「P1 GTR」が用意され、そのイラストも公開された。このネーミングからも分かるように、かつてのF1 GTRに由来したものだが、レースへの参戦は不可。フェラーリのXXプログラム同様、専門スタッフによってイベントなどでの走行に限定される。ちなみに、P1 GTRの最高出力は1000ps!! 価格は198万ポンド(約3億5000万円)だという。



シエ911ターボやアウディR8V10にチャレンジするモデルとなり、追ってスパイダー版も登場する。

さらに2017年にコードネーム「P15」を発表することも明らかにした。これはパフォーマンスと価格において650SとP1の中間に位置するモデルであって、決してP1の後継車ではないとフルーウィットは強調する。

「P1の後継車を出すならば、テクノロジーで大変革を起こすクルマであることが条件になります。筆頭に挙げるべきはバッテリーです。そして空力、さらにはボディコントロールのテクノロジーです。それには10年はかかるでしょう。漫然とP1をフェイドアウトさせ、P2に切り換えるつもりはありません」

今回のインタビューでは、空力を改良し、パワーを上乘せしただけで、軽量化を果たしたP1のサーキット専用車「P1 GTR」が登場することとも明らかになった。P1のオーナーにのみ販売され、公道走行のための型式認定は受けない代わりに、マクラレーンが企画するこのモデル専用のサーキットイベントで存分に走れると言う。まさにフェラーリのXXプログラムと同じようにだ。

「すでに大きな反響がありました」そうフルーウィットは言うが、具体的な生産台数については言及しなかった。ちなみにP1の生産予定台数が375台だから、これより少ないことは確かだろう。

来るべきモデルを次々に明かして太っ腹なところを見せたフルーウィットは、あり得ない「マクラレーンについても明言する。」

「チープなクルマは手がけません。燃費に関わる規制が厳しくなるので、と前置きしてこう続ける。

「我々には独自のレシピがあります。次のP13も期待を裏切りません……。」

「10〜15年後には、V6を手がけるかもしれません。しかしV12は私たちの視野にはないし、ましてV12を積んだフロントエンジンGTも考えられません。私を始め、マクラーレンのスタッフ全員がフェラーリを素晴らしいクルマだと思っていますが、それとこれとは話が別です。現状では4シーターの計画はありません。現在進行中のプロジェクトは、すべて2座席のミッドエンジンです」

さらに。こう明言することで、だれもが抱いていた疑問にも答えた。「ノー。私たちは、SUVは手がけません。テクノロジもプラットフォームもないし、そもそもマクラーレンの本質から外れたカテゴリーです。ポルシェはVWとの関係から、カイエンのプラットフォームを手に入れましたが、これであのメーカーは変わってしまった。今やポルシェの全生産量がスポーツカーが占めるのは30%に過ぎません」

そう言いながらも、自分はポルシェのスポーツカーを極めて高く評価しており、依然としてエンジンリアリング主導型のメーカーだという見解を示した。なお、フルーウィットによれば、マクラーレンの顧客の多くがポルシェからの買い換え組である一方、ランボルギーニとマクラーレンとは、各々の潜在顧客はほとんど重複しないという。

ここで話をP13に戻して、もう少し語ってもらおう。「マクラーレンのクルマ造りには一本筋が通ったところがあります。P



McLaren Automotive CEO

Mike Flewitt

Mike Flewitt マイク・フルーウィット(51歳)。リバプール生まれ。クルマを熱狂的に愛するエンジニア。市内にあるフォードのヘイルウッド工場の生産ライン(現在はレンジローバー・イヴォークを生産している)にてキャリアのスタートを切る。余暇を利用して生産および機械工学の学位を取得し、さらに経営およびプロジェクト・マネージメントの資格を取る。ロールス・ロイスとベントレーがまだひとつの企業だったころ、ここで再スタートを切り、TWR(トム・ウォーキンショー・レーシング)で数年を過ごした後、フォード・オブ・ヨーロッパに移籍。9年の在籍期間中に、フォードの全ヨーロッパ工場を管轄する生産担当副社長にまで上り詰めた。

いはエンジンとサスペンション。言い換えれば、650SがP13に対するプレミアム性を主張できる根拠がこの違いにあるわけです。当面すべてのモデルは、ブロックの外寸とボア間ピッチが同じV8を搭載するので、P13もほかのモデルと相關関係にあります。12Cが発表になったのはほんの3年前のことですが、まだまだ開発の余地はあります。

そんなわけで、P13のサイズは650Sから大幅に小さくはなりません。あのエンジンを搭載した2人乗りを設計すれば、必然的にあのサイズに落ち着くのです。念のために言いますと、マクラーレンは常に外寸を可能な限りコンパクトにまとめるようにしています。路上での存在感を示すために650Sをあの大きさにしたのではなく、機能の裏付けのないサイズアップは我々の流儀に反します。

もちろんP13より650Sの方が、スピードにしてもグリップにしても一枚上手ですが、P13の美学は650SやP1と同じ。電子制御に邪魔されることなく、ドライバーが車両の能力を存分に引き出せるクルマです。ステアリングひとつ取っても、マクラーレン全モデルに共通する特徴があります。ローフリクションで、ほとんどセルフセンタリング(「キヤスターアクション」がなく、フェラーリほどダイレクトにしています)。あそこまでダイレクトだと、運転して疲れますから。

言葉に言い表せないフィールを備えていること。これが大切です」

とフルーウィットは語る。初期型のP12はエモーションナルな部分で今一歩だった、という先ほどの発言に一脈通じる言葉である。

「たとえ数値化できなくても、私たちはあらゆる項目を評価できる基

準があります。P13は、それが属するカテゴリーのなかでもっとも操縦に没頭できるクルマになります」

どれもが2座席のミッドエンジンである以上、モデル毎に外観の特色を出すのは厄介だと、フルーウィットは率直に認める。ただしP13は650Sよりパワーが小さい分、必要な冷却風の量も小さく、それが外形にも影響すると言う。ちなみにカーボン製タブを包み込むボディの素材はアルミである。

「とても良い形に仕上がります。格好悪いスポーツカーなど、誰も買ってはくれませんか」

さて、そのP13は、生産化にあたり、モデル名をなんとするのだろうか。こう尋ねると、フルーウィットは声を出して笑った。

「実はそれが一番難しい工程なのです。さぞや楽しい作業だと思いかもしれませんが、およそ考えつく名前はずべてだれかに使用権を押さえられていて、使えないのです。MP4 12Cでは、それぞれの数字とアルファベットに意味があるのですが、だれもが12Cと呼ぶうちに、私たちがそう呼ぶようになりました。P1はF1にフォーローしたネーミングで、ポールポジションの意味合いを含めています。650Sは、パワーを強調したかったのでそう名付けました。しかし、どうも私たちのネーミング戦略は評判がよろしくない。ひとつには英語のせいもありますね。どうしたってイタリア人のようにはいかないのです」

そう言ってフルーウィットは、フェラーリのネーミングを引き合いに出す。いわく550マラネロ、360モデナ、エンツォ・フェラーリなど。「ウォーキング」とか「ロング」なんていうネーミングをもつクルマは、あり得ないでしょう！」

ク ルマ好きがアルファロメオに

寄せる愛着には格別なものがある。1930年代のル・マンから1980〜90年代のツーリングカーレースまで、同社が活躍したレースフィールドは十指に余る。長距離耐久レースの王者に輝く一方で、F1エンジンを供給するなど、華やかなヒストリーが愛好家のハートを引き寄せるのだろう。アルファの製品そのものも愛好家を魅了した。とりわけ1950〜60年代は、総アルミ製DOHCエンジンを始めとする精緻なメカニズムを美しいボディで包み込んだ、手頃なサイズのスポーティサルーンやクーペが人気を博したものだ。アルファがかつて得意とした市場は、現在、世界的に巨大な規模にふくれあがった。しかしそこを独占するのは、BMW、メルセデス、アウディというドイツ御三家。アルファはすっかり縮こまってしまった。失われた市場の奪還……。それはアルファロメオにとって、ブランド生命を賭けたチャレンジである。

先ごろアルファロメオのCEOハラルド・ヴェスターは、同社の再建計画を明らかにし、2018年までに、ドイツ勢と真つ向からぶつかり合うラインアップを造ると確約した。「私たちはドイツ自動車産業界が提供する最良の製品を向こうに回し、他社の模範となるモデルを造ります」と打ち上げたのだ。

フィアット・クライスラー・グループが、銀行の融資担当責任者やファンドマネージャー、経営アナリストといった聴衆を前にして、今後数年の経営計画を発表したのは5月のことだった。同グループの財政を支える人々に納得してもらったためのプレゼンテーションだ。出資者が、なほこの計画は正しいと確信すれば、グループへの投資は続き、株

価は高値で推移する。聴衆が信ずるに足るストラテジーを披露して、納得してもらえぬ確信を胸に、ヴェスターも壇上に立ち、アルファ再建計画の概要を明らかにした。

しかし私たちは、前にも似たような話を聞いたことがある。2005年当時、アルファのトップだったカール・ハインツ・カルプフェルト、フ

アルファロメオの戦略。

かつては多くのエンスージアストを魅了し続けてきたアルファロメオ。話題の4Cを発表したとはいえ、実のところ状況は決して芳しくはない。しかしである。この後、ドイツ御三家をも脅かすべく計画があるという。現在CEOを務めるハラルド・ヴェスターが狙う、その全貌を解き明かそう。

フィアット・オートのCEO（当時、現在のタイトルはフィアットクライスラーCEO）セルジオ・マルキオンネは、2010年までにアルファの販売を年間17万5000台から30万台にまで引き上げると公言した。しかし実際は、7万台前後まで落ち込んでしまった。これまで何度も不発に終わった北米市場への復帰も、ようやく実現の運びとなったのはつい最近のことだ。なにもかも目を覆いたくなるような失敗の連続、アルファにとっては、失われた10年だったのである。

ともあれ、新計画の内容を見てみよう。その後で、なぜヴェスターが今度こそうまくいくと確信があるのか、その根拠を検証してみたい。

手始めに、ミトはカタログから落ち、後継モデルも生まれない。アルファにBセグメントモデルは必要だとしても、フィアットのメカニズムに若干手を加えたお手軽版で済まし

てはならないからだ。同様に、今後のアルファはオールイタリア製とするため、一時計画にあった次期MX5（ロードスター）をベースにしたマツダとの共同開発車にも、アルファのエンブレムはつかない。代わりにMX5はスタイルを手直しして、フィアット・アバルトとして市場に出る予定だ。

再建計画できわめて重要な第一弾は、来年後半に登場する。開発が遅れに遅れていた、中間サイズのスポーティサルーンで、ジュリアと呼ばれることになりそう。ずばりBMW3シリーズのライバルとなるモデルで、サルーンに加えて、スポーツワゴン（ヨーロッパでは重要）か、クーペのどちらかがその翌年に追加になるといふ。

大型のRWDサルーンも、2018年を待たずして登場する。このモデルはゼロから新設計のプラットフォームを共有する。RWDと4WD

の両方に使えて、サイズ面でも数種のバリエーションが可能なプラットフォームを用意する模様だ。

同じく2018年までにジュリエッタの後継車も登場させると、ヴェスターは公約した。やはりボデイスタイルは2種あり、ひとつは5ドアのハッチバック、もうひとつはサルーンかクーペになる。この新型プラットフォームは、ジュリエッタの後継車のような小型車、つまりBMW1シリーズと同等。ただし新型ジュリエッタが、BMWと同じRWDになるかどうかは明言していない。

しかし状況証拠はことごとく、ジュリエッタの後継車はRWDになることを示している。マルキオンネ自身、ジュネーブの会場で語った。

「勘案すべき問題のひとつは、私が知る限り、アルファはオリジナルのFWD用プラットフォームをかつて一度も造ったことがないことです」と発言している（訳者注：アルファは1971年にFWDの傑作アルファスツドを市場に導入している。マルキオンネはこれを知ったうえで、「私が知る限り」と予防線を張ったのかもしれない）。

そして、昨今、上級指向のプレミアムブランドにとってクロスオーバー

1は必須モデルだ。アルファも2018年までに、コンパクトとミッドサイズの2モデルを揃える。ここでもRWD/4WD兼用のプラットフォームを共用する。

最後に控えるのが、スベシヤリテイカー。やや大き目のRWDスパイダーになると思われる。

今、紹介した新時代のアルファは例外なく5つの重要な特徴を備えていると、ヴェスターは言う。

第一に先進的かつ革新的なエンジン。私たちはすでに彼らにこうしたノウハウがあることを知っている。マルチエアを発表したし、4Cのエンジンの技術的先進性には見るべきところがある。ヴェスターによると、今後登場するアルファのトップモデルは、500psを超えるらしい。

段階的に見ていこう。底辺にあるのは小型の4気筒ガソリンエンジン（1.4ℓくらい）で110〜180ps。次にひと回り大きな4気筒で170〜320ps。頂点に立つのが4気筒から派生した6気筒で、これが500ps超えのパワーを誇るといふわけだ。クリーン燃焼のディーゼルもヨーロッパではメーカーの存続を左右する重要なテクノロジーだ。アルファも110〜350psの4気筒と6気筒の新型をラインアップする。なお今の段階では、ハイブリッドについての言及はない。

そしてどのモデルも軽量に仕上がっている。ヴェスターの言う5つの特徴の2番目として、アルファはクラス最良のパワーウエイトレシオを誇ることになる。3番目は前後重量配分が50対50になること。これもまた、全モデルがフロントエンジン/リヤドライブになることを示唆している。4番目。新時代のアルファは、ほ

Reality of
Super Sports

STRATEGY

TEXT●Paul Horell

TRANSLATION●相原俊樹 (Toshiki Aihara)

PHOTO●FIAT S.p.A.



かに類を見ない技術上のソリューションを備えている。マルキオンネ曰く「そのためにはサプライヤーと一体になった開発が必要であり、サプライヤーが初めて考案した技術は、まずアルファに持ち込まれることになる」

5番目の戦略は、これまでになかった、如何にもイタリア的なデザイン。これについては社内に充分な人材が揃っていることは間違いない。

現実問題として、ヴェスターの計画を実現するには、イタリア産業界

「我々にとって最大のライバルはドイツ御三家。そのために5つの戦略を実行に移します……。」

が大きな役割を果たすことになる。もう一度マルキオンネ自身の言葉を引用しよう。

「アルファロメオはイタリア製のパワートレインを搭載し、イタリアで生産して初めてアルファになります。世の中にはその土地でしかないものがあって、アルファロメオはフェラーリやマセラティと同じく、イタリアでしか造れないクルマなので」

ヴェスターの計画は今見た通りだ。では、過去のアルファの計画が発に終わったのに対し、今回がうまく運ぶと思われる理由を検証してみよう。まずもって、過去の計画のひとつは、マルキオンネ自身が握りつづいた経緯がある。財政危機の真っ只中であって、ニューモデルに投資するより、キャッシュを温存するのが賢明と判断したのだ。アルファとクライスラーが結婚してからしばらく時が経過した2011年前後、マルキオンネと彼のチームは、クライス

ラーのプラットフォームを使ってアルファのモデルレンジを刷新しようとした。しかしこれも失敗に終わった。こんなふうにして造ったクルマは、誰が見ても出来が悪かったからだ。そして2013年の年次報告書で、フィアットは、アルファ・ブランドを復権させ、新製品のストラテジーに伴うプラットフォームを合理化するため、1億7500万ユーロ（約240億円）を費用として損益勘定に計上した。つまり、決して市場に出ることのないパーツ開発用

の車種に充当していたキャッシュを凍結し、再考を重ね、技術面でより適切と考えられる新型プラットフォームに転用したのである。

今年のジュネーブ・ショーでマルキオンネはこう語っている。

「私たちは過去から学びました。そのことを必ずや皆さんに理解していただけるはず。アルファの再建計画には、全力を投じて取り組んでいます。膨大な量の作業です。なしでしるこれまでやってきたことを根底から考え直すわけですから……」

先に紹介したように、ヴェスターがアルファ再建計画を発表した場には、マルキオンネも同席している。壇上のヴェスターは、この再建には50億ユ



Harald J. Wester ハラルドJ.ヴェスター。1958年生まれ。ドイツのリンツ・アム・ライン出身。ブラウンシュバイク大学で機械工学の修士号を取得した後、VWでキャリアのスタートを切る。移籍したアウディではA2のプログラムマネージャーを担当。その後、フェラーリにプロダクトデベロップメント担当ディレクターの要職をもって迎えられる。マグナ・シュタイアでの経歴を経て、2004年フィアット・グループに移籍。フィアットのチーフテクニカルオフィサー(CTO)を皮切りに、グループ全体のCTOに昇進。2008年にはマセラティのCEO、翌09年にはアバルトのCEOも兼任し、さらに2010年、アルファロメオのCEOにも任命され、フィアット・グループ内の3ブランドの牽引役を担う。

ALFA ROMEO CEO

Harald J. Wester

1口（約7000億円）が必要だが、「計画は」上級経営陣がプロテクトしており、資金が調達される」と語った。つまり過去の計画とは違い、今回は技術面で野心的、しかも資金は潤沢というわけだ。

フィアット・グループのエンジニアリングとデザインセンターによる通常の方法では、アルファの再建計画を立てるのは不可能だった、とヴェスターは明かす。そこで彼は適切な計画を立てるべく、スカンク・ワークスを採用する。スカンク・ワークスとは、航空宇宙産業の分野で、革新的な計画や製品製造のために働く、少数の精鋭から成る秘密プロジェクトチームを言う。とりわけアメリカの航空機メーカー、ロッキード・マーティン社のスカンク・ワークスは有名で、スパイ用の高高度偵察機U-2や、超音速で飛ぶ高高度戦略偵察機SR-71ブラックバードを始めとする、きわめて先進的な航空機の開発を主導した。

アルファのスカンク・ワークスは、フェラーリから引き抜かれた2名のシニアマネージャーが統括する。2015年終りまでに、グループ内外から雇用された総勢600名のエンジニア集団に成長する予定だ。すでに彼らはメインの開発センターとは別棟の専用ワークショップを持っており、極秘裏に数多くの実験的なエンジン・アライングの開発を進めている。スケジューリングは厳しいが、それを達成するための権利を与えられており、いちいち管理職に報告して了承を得る義務もない。

ところで、BMW i3とi8もこれと同じ方法で造られたことは、ここに記す価値のある事実だろう。この2台はBMWのR&Dセンターの仕事ではない。自動車メーカーが昔から持っている開発センターは、と

もすれば過去の方法や習慣に捕らわれる傾向があるのだ。

ヴェスターはアルファのスカンク・ワークスに、RWD/4WD兼用のワールドクラスのプラットフォームを開発するよう命じた。もちろん、来たるべきアルファは世界中で販売されるからだ（ちなみに現在、北米で売られているアルファは4Cだけである）。なお、このプラットフォームはCセグメント（つまりジュリエッタ・サイズ）からフルサイズまで使えるように設計されている。

これらの計画をすべて実施した暁には、アルファの販売台数は昨年の7万4000台から、2018年には40万台へと飛躍する、とヴェスターは言う。

しかし並大抵の努力ではこの販売目標は達成できない。アルファは2018年に8つのモデルをラインアップするというが、これでは到底プレミアムマーケットをフルにカバーできるとは思えない。少なくとも、ドイツ勢の巨大なラインアップと比べると手薄だ。アウディとBMWが販売を伸ばしているのは、中核モデル、即ちアルファが競合することになるモデルにほかならない。

さらに、加えて、ヨーロッパではアルファの評価はぐらついており、ディーラーネットワークも縮小した。アメリカでは絶滅の一手手前、ようやく復帰を果たしたばかりで、ディーラー網も確立していない有様だ。BMWとアウディが売れに売れている中国では、名前さえ知られていない状況である。

こうした背景を鑑みるに、アルファの複雑で野心的なプランが成功するには、ひとつたりともミスは許されないだろう。生き残りをかけたこの勝負、アルファロメオは背水の陣で臨むことを迫られている。



「かつてコンソルソは、顧客が気に入りのクルマを発売する場でもありました。モーターショーはメーカーのものです、コンソルソは我々のためにあるのです」
 今年のコンソルソ・デレガンツァ・ヴィッラ・デステの会場で初めて披露されたザガートの新作、ランボルギーニ595ザガートを前にして、最初に口を開いたのは、ザガートの社主アンドレア・ザガートだった。彼はさらに続ける。

「プロダクションモデルは、それが例えベントレーであっても価値が下がっていくものです。でもコレクターズカーは値段が上がっていく一方です。このクルマもそうでしょう」
 アンドレアの言葉の通り、今のザガートにとって特別な顧客のためのワンオフ車「フォーリセリエ」を製作することは、重要なウエイトを占めている。加えてこの595ザガートには、彼らにとっても特別な意味が込められているという。

新たなステージへ

「オーナーはスイスのアルベルト・スピース氏。彼はランボルギーニの重要な顧客であり、ザガートのコレクターでもあるのです。そして595ザガートはランボルギーニが認めたオフィシャルのモデルで、そのネーミングは、昨年ランボルギーニが迎えた50周年、そして今年ザガートが迎える95周年を記念して名付けられたものなのです」
 この595ザガートのベースとなったのは、ギャルドLP570-4スーパーレージエーラだ。しかしそこに共通項を見出せないほど、ボディは完全にリデザインされている。

Lamborghini 5-95 Zagato

さる5月23日に開幕したコンソルソ・デレガンツァ・ヴィッラ・デステの会場でザガートはランボルギーニ・ギャルドLP570-4ベースに仕立てたワンオフモデル“5-95 ザガート”を発表した。
 このザガート95周年を祝したモデルに込めた想いをデザインを手がけたステファン・シュワルツに聞いてみた。





ボディカラーはウォルター・ダ・シルバの提案でオレンジになったが、この渋いマットなメタリックを選んだのはアンドレアの夫人であるマレツラ・リヴォルタだという。

新しい息吹を内包した 95周年を飾るに相応しい1台。

ニ、フォルクスワーゲン・グループのデザイン・ディレクターであるウォルター・ダ・シルバとも会談をもち、正式なプロジェクトとして承認を得たのだという。

「デザイン作業は、すべてのステツプにおいて彼らと話をし承諾を得たうえで進められました」

Design
Director

Stephane
Schwarz

ステファン・シュワルツ



5-95ザガートがザガートでの処女作だというステファン・シュワルツ。デザイナーとしてミウラ、DS、2CV、250GTピニンファリーナ、初代パンダなどシンプルで美しい作品に影響を受けたと語る。大の愛犬家でもある。

マッシブなリヤフェンダーとコードトロンカ風のテールが対照的なリヤビュー。「日本の書と同じで、シンプルでありながら、勢いがあることが大事なのです」



この5-95ザガートをオーダーしたのは、先述した通りランボルギーニのコレクターとして有名なアルベルト・スピースだ。デザインにあたり、スピース本人からのリクエストは何があつたのだろうか。

「いえ、私がこういうデザインをしたいと思ったんです。実は私がザガートに入ったのは1年前。この5-95ザガートは、私がザガートにおいて初めて手がけた記念すべきモデルでもあるのです」

1966年スイス生まれというステファン・シュワルツは、ピニンフ

アリナでデザイナーとしてのキャリアをスタートさせたのち、日産に移籍。QASHQAI（日本名デュアリス）のオリジナルデザインを手がけた経歴の持ち主である。

「日本で15年間働いていました。中村さんの下でね。日本はノスタルジアが残っていて本当にすばらしいところですね。休日によく自転車に乗って写真を撮りにいったものです」

ステファンによると、この日本での経験、体験が今回のデザインに大きな影響を与えているという。そこでまずは彼の考えるザガート・デザ

インとは何か？ 質問してみた。

「ザガートのデザインには、なにによりパフォーマンスが大事だと考えます。そして軽いこと、空力的であること、エッセンシャル（本質的）であることです。例えるならアスリートみたいなものですね。彼らの肉体には余分なものがありませんが、その内に何か秘めたるものを連想させますよね。そんなイメージです」

そういう目で改めて見てみると、短いオーバーハングをもつリヤと、ボリュウムのあるフロントが対照的な5-95ザガートのスタイルは、実に

ト・デザインが散りばめられているのも、この作品の特徴といえる。「個人的なザガートに対するリスベクトの想いも込められています。また同じデザインを継承し続けるボルシェと違い、ランボルギーニは時代に合わせて色々なデザインを生み出したメーカーです。そんな彼らのストーリーも内包しました」

ではステファン自身もザガートの特徴に挙げる、軽量化や空力に関してはどうだろう。「5-95ザガートのボディパネルはリ



5-95ザガートのインテリアデザインは基本的にガヤルドのそれを踏襲。「エアバッグなど安全上の問題が優先され手が付けられないので、マテリアルのみ変更してあります」



マッシブで躍動感がある。「そう、筋肉の塊が後ろから押して前に流れてくるような躍動感を表現しました。日本の書道にも通じるイメージです。ベーシックでシンプル。それでいて力強い。だから最初にデザインしたときには、何かを足していくのではなく引いていくことを心がけました」

一方でダブルバブルのルーフライン、スパツと断ち切られたリヤのコーダトロンカ風の処理、大胆なフロントマスクなど、伝統的な「ザガ

ヤの一部がアルミである以外、カーボン製になっています。もちろん現代のクルマである以上、私たちが絶対おろそかにできないのは、安全性の問題です。ですから空力に関しても運転に支障がないようにコンピューターシミュレーションを行いました。今はモデルを風洞に入れることはせず、コンピューター上で処理するケースがほとんどです」

そうステファンが説明するように、ザガート流のエモーションとロジックをガヤルドの上に表現した5-95ザ

Lamborghini 5-95 Zagato



ルーフのインタークや、カウンタックを連想されるサイドのインタークが印象的。空力面も考慮され、リヤスポイラーは70km/hに達すると30度の角度でリフトする。

ZAGATO

MODELLI

賢者の選択。

RESERVED AREA
NO ADMITTANCE
VIETATO L'ACCESSO
AREA RISERVATA



1919年の設立以来、イタリアを代表するカロッツェリアとしてその名を馳せてきたザガートが、95周年を迎えてさらに活気づいている。苦境を迎えているイタリアン・カロッツェリア界にあってなぜザガートだけが今なお前進を続けられるのか？ミラノにある本社を訪ね、アンドレア自身に訊いてみた。



毎年、アルファロメオ1900ザガートでミッレミリアにも参戦しているザガート夫妻。そんな彼らのパッションとショパールとのコラボレーションで生まれたクロノグラフ「ミッレミリア・ザガート」も、今のザガートを象徴する活動のひとつである。

ア ストンマーティンDBSザガート・センチニアルに引き

続き、ランボルギーニ5.95ザガートを発表するなど、創業95周年を迎えて一層精力的な活動が目立つザガート。そこで社主であるアンドレア・ザガートに、まずは今の自動車デザインについて聞いてみた。

「今の自動車デザインは完全に熟している。そういう時期の次には革新が待っているものです。しかし将来とは不安なものですから、確かな時期、つまり過去のものを見る時が来るのです。M1N1やチンクエチエントがいい例ですね。注目すべきは彼らがテクノロジーでもパフォーマンスでもなく、デザインで成功したことです。そういう意味でもデザインの重要性は増えています」

「クルマは、誕生から120年も経っているのに、ワイパーのデザインひとつ進化していない。でも近年EVとか水素燃料など新しいテクノロジーにより、ボディの自由度が増してきています。そういう意味でデザインはもっと自由になるでしょう」

一方で彼はこの流れが生み出すもうひとつの危惧にも言及する。

「テクノロジーで勝負している企業にとつては問題です。速さとか、音とか、メカニズムとかそう言うものを大事にしてきたフェラーリやランボルギーニの魅力は、水素燃料になつてしまったら半減するでしょう。でも逆にデザインはもっともつと重要になってくる。ザガートはあと100年生きていきますよ」

とはいえ最近もベルトーネの話題



が世間を賑わせたばかり。独立したカロッツェリアとして今も前進を続ける秘訣を聞いてみた。

「ベルトーネやピニンファリーナは、デザインよりもアッセンブリーで稼いでいた。かつてはザガートもそうだったが、20年程前に妻のマレッツラと相談し辞めようと決意した。そのきっかけになったのは日本の生産技術だ。彼らはひとつのラインで違う形のモデルを作るプログラムを開発した。そうなる外注にアッセンブリーを依頼する必要がなくなるんだ。それを知ってボクは危険だと悟った。いま話しているこのホールは、元々アッセンブリーのラインだった場所だ。」

95th Anniversary Zagato



REPORT●藤原よしお (Yoshio Fujiwara)
PHOTO●Massimiliano Serra / ZED Milano s.r.l.
COORDINATION●野口祐子 (Yuko Noguchi)

「これは大学時代に学んだことだけれど、イタリアや地中海的な考え方はオリゾンターレ。水平的なんだ。なにかひとつのことをやって、ダメだったら全く違う事をする。とてもクリエイティブなだけに継続性がない。一方でドイツや日本の考え方は縦なんだ。彼らは事を起すと、もつとよくしたいと積み重ねていく。目的だけでなく、そこにいく過程までも完璧にするよね。だから素晴らしいものができる。たぶんボクはイタリアのクリエイティブティと、日本やドイツのフィロソフィをもっているんだろうね」

今ザガートはクルマに留まらず様々な製品のデザインを手がけるほか、世界中から数多くのデザインの依頼も受けている。そんな彼

らが始めた最も新しいラインが、自身のアパレルコレクションだ。

「2010年に世界中のザガート・オーナーを繋ぐインターナショナルなチームとして、スクーデリア・スポルト・ザガート」が生まれたの。そのチームウェアを作ろうと思ったのがきっかけね」

と語るのは、このウェアの仕掛け人でもあるマレッラ・リヴォルタ夫人。2011年に初めてミッレミリアに参加して以来、その魅力にハマり今年もアンドレアとアルファロメオ1900ザガートに乗って出場してきたのだという。そうした経験に基づき生まれたコレクションは現在、ジャケットからTシャツ、ドライビ

テクノロジーに革新が起きれば デザインはもっと重要になるでしょう。

ングシューズまで十数種類がラインアップされている。

「マテリアルに拘り、エレガントなデザインを意識しました」

そう語るマレッラ夫人は、常にアンドレアと行動を共にし、ザガートの全てを管理、統括する立場にある。それはデザインに関しても同様で、ここで生まれるモノは全て彼女のチェックが必要なのだという。そんな彼女にとってのザガートとは何か、最後に聞いてみた。

「一歩中に入った瞬間から、この場所が私の人生そのものになっているの。だから全てのモノを見るんです。また人は皆ストーリーを求めているでしょう。そういう意味でいうと、ここには95年に及ぶストーリーが宿っていますからね。それを守るのも大事な使命なんです」



Marella Rivolta マレッラ・リヴォルタ

孤高の高級車メーカー、イソ・リヴォルタで有名なイタリアの名家、リヴォルタ家の出身。公私ともにアンドレアの欠かせないパートナーとしてザガートの全てを統括する立場にある。



Andrea Zagato アンドレア・ザガート

1919年に創業を開始したカロツェリア、ザガートを守る3代目当主。低迷期にあったザガートを見事に建て直し、世界屈指のデザインスタジオに再生させた才覚の持ち主である。

スクーデリア・スポルト・ザガートのチームウェアとして企画されたアパレルコレクション。黒と赤をイメージカラーとし、仕立てとデザインに拘りをみせる。ザガートの公式HP(<http://www.zagato.it/store/>)からオーダーが可能だ。





NEW LUXURY WORLD

王者のプログレス。

メルセデス・ベンツ S65 AMG はS600の対極に位置するクルマだ。イグニッションキーを捻った瞬間、どう猛な野獣さながらの唸りを上げるこの大型リムジンは、12気筒Sクラスのもうひとつの顔を明らかにしている。

SL65 AMGでデビューを果たし、S65 AMGにも搭載される最新のツインターボV12ユニットは、社内呼称M275と呼ばれたエンジンを強化したユニットだが、AMGのエンジニアが施した改良点が非常に多岐にわたるため、呼称もM279に改まっている。

以下に主な改良点を紹介しよう。
82・6×93mmのボア×ストロークから得る排気量は5980cc。最高パワーは630ps、最大トルクはとうとう1000Nmの太台に乗った。気筒当たり3バルブのシリンダーへ

ッドが良好なガスフローを主眼に置いた改良を施されたのを筆頭に、ターボチャージャー、マニホールド、ウエイストゲートのそれぞれが新型に変わり、これだけで18psのパワーアップを果たしたという。AMGスポーツエキゾーストの背圧を小さくした結果、排気効率が高まった。と同時に、パイプを薄肉化した効果で3・4kgも軽量化を果たしている。とりわけ点火タイミングの刷新は重要で、12個のダブルイグニッションコイルを用いることで良好な燃焼が可能になり、スムーズな回転フィールを実現しただけでなく、燃費とCO₂排出量の削減にも貢献している。メルセデスの公表燃費は8・4km/lだが、ブレーメンからシュトゥットガルトを走った今回の試乗（アウトバインの全力疾走を含む）では、6・4km/lに留まった。

冒頭にS600を引き合いに出したが、パワーとトルクに関する限り、S65 AMGとS600を同列に論じるのには無理がある。0→100km/h加速が、S65 AMGの方が0・3秒速いといったレベルの問題ではなく、体感する推進力の強さという、無限に湧き上がるかのようなパワーデリバリーといい、この2台では速さの次元が違う。そもそもS65 AMGは面構えからして太々しい。フロントバンパーに並ぶ3個のポリッシュステンレス製エアインテークなど、ヨーロッパ流のテイストでないことは間違いないのだが、このモデルの主たる市場である中国と北米では、このくらい押し出しが強いとアピールしないのだ。

Mercedes-Benz S65 AMG

メルセデスの量産車史上、最強のパワースペックを与えられたS65 AMG。高級リムジンとしてのスペシャルな空間と、押し出しの強いエクステリア、妥協知らずの性能を併せ持つ、フラッグシップモデルがついに登場を果たした。スポーツ&ラグジュアリーの究極形として、常にライバルの一步前をいき、高みを目指して挑戦を続けるキング・オブ・キングのアピアランスに迫る。

PHOTO & REPORT ● Ian kuah TRANSLATION ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)

上級なナッパレザーを用い、ダッシュボードやシート、ドアパネルにダイヤモンドステッチを施したフルレザー仕様がAMGモデルであることを主張する。強烈な加速Gでも身体をサポートするスポーツシートやアルミニウム製シフトパドルを備えるステアリング、センターコンソールのIWC製アナログクロックは新デザインに改められた。走りのイメージを視覚的にも高め、スポーツテイストを貫く。



ドライバーズカーとしての高い資質、 長距離も楽々こなす最強リムジン。

た。快適に長距離をこなすには最高の移動手段である。

ではリヤシートのパッセンジャーにとっても、同じ言葉が当てはまるだろうか。S 65 AMGのラグジュアリーカーとしての資質を評価するうえで、もっとも争点となるのはこの部分だろう。

試乗車にはエグゼクティブリヤシートが備わっていた。後席のバックレストが最大で43・5度まで倒れる。センターコンソールに仕込まれたデブを広げてひと仕事終えたら、バックレストをフルに倒し、助手席のバックレストを前に追いやって、ビジネスクラス並みに身体を伸ばせる、というのがメルセデスの謳い文句だ。しかしこれはいくつか但し

書きが付く。身長170cmの私なら確かに身体を十分に伸ばせるが、私より身長の高いリヤパッセンジャー（ヨーロッパやアメリカならいくらでもいるだろう）だと、脚を曲げざるを得ない。モーターが助手席をフルに前方に押し出し、バックレストを前傾させるのに1分ほどかかることも指摘したい。

このシート配置にはもうひとつ欠点がある。アジャスト機能が追加になるため、設計上リヤのバルクヘッドをわずかながら後方にずらざるを得ず、そのためトランクスペースが30ℓほど犠牲になるのだ。それでも530ℓは確保されるから、BMW 7シリーズの500ℓや、アウディA8の510ℓに対して、かろう

じて優位は守っている。

トランクの話のついでに、もうひとつ付け加えたい。リヤシートの間に収まる小型冷蔵庫はラグジュアリーカーに相応しい装備だが、オプションリストにチェックマークを入れる前に、考慮するべきことがある。これを備えると少なからぬトランクスペースが食われてしまうのだ。リヤバルクヘッドの中央にでんと構えるため、トランク本来のスペースがかなり損なわれるばかりか、荷物の積み方も大いに制限される。ライフ

スタイルにもよるが、ゴルフバックを楽々と積むことはできなくなる。

話を元に戻すと、誰にとっても充分なリヤの居住空間を確保するには、ブルマンと呼ばれる予定の、さらなるLWBバージョンの登場を待つほかないのかもしれない。

エグゼクティブリヤシートは、メルセデスが主張するほどにはホスピタリティに溢れた装備でないと私は言いたいわけだが、それとは別に、基本的な機体面でもS 65 AMGには問題があるように思う。郊外の2級



パワースペックは630ps&102kgmと、驚異的なレベルに到達した。そのパワーに負けないためにAMGスポーツサスペンションを採用。フロントガラス上部にあるステレオマルチパースカメラで前方路面の凹凸を検知するロードサーフェスキャンにより、路面状態に応じてスプリングストラットとダンパーのオイル流量を制御するシステムを世界初搭載した。ブレーキもまたセラミックディスクでパワーを瞬殺する。



道を低速で走らせると、硬められたサスペンションのせいでリヤシートのパッセンジャーは、Sクラスほどには満足のいく乗り心地を味わえないのだ。標準装備のAMGライドコントロールサスペンションを、コンフォートに設定しても、この問題は解決しない。

私がS 65 AMGを真のラグジュアリーサルーンと呼ぶのをためらう理由がもうひとつある。スポーティな排気音がリヤのキャビンスペースに反響するのだ。この価格帯の大型リ

SPECIFICATIONS

メルセデス・ベンツ S65 AMG ロング

■ボディサイズ:全長5287×全幅1915×全高1499mm ホールベース:3165mm
 ■トレッド:前1630(後1644mm) 車両重量:2250kg ■エンジン:V型12気筒SOHCツイン
 ターボ ボア×ストローク:82.6×93.0mm 圧縮比:9.0 総排気量:5980cc 最高
 出力:463kW(630ps) / 4800~5400rpm 最大トルク:1000Nm(102.0kgm) / 2300~
 4300rpm ■トランスミッション:7速AT(AMGスピードシフトプラス7Gトロニック)
 ■駆動方式:FR ■サスペンション方式:前4リンク 後マルチリンク ■ブレーキ:
 前&後ベンチレーテッドディスク ディスク径:前390×36mm&後360×
 26mm ■タイヤサイズ:前255/40R20 後285/35R20 ■パフォーマンス 最高速:
 250km/h(リミッター制御) 0→100km/h加速:4.3秒 ■環境性能(NEDC) CO₂排出
 量:279g/km 燃料消費量(複合):11.9ℓ/100km ■車両本体価格:3200万円



Mercedes-Benz S65 AMG



ムジンにはおよそ似つかわしくない。AMGのエンジンニアに改良を取り組んで欲しい点である。

AMGはあくまでドライバーズカーであり、リヤパッセンジャーのライドコンフォートを求めるならノーマルのSクラスをどうぞ——おそらくメルセデスはそう答えるのだろう。

では、S65 AMGはドライバーズカーとして、持てるパワーとトルクを十二分に発揮できるかというと、そうとも言い切れない。

V8ツインターボのS63 AMGには備わる4マチックが、S65 AMGには備わらないのだ。おそらくパッケーシングと、V12モデルの潜在顧客数が少ないのが理由と思われるが、S65 AMGのオプションリストには4マチックは載っていない。現代のビジネスVIPには自らハンドルを握って、果敢に飛ばす向きも多い。雨が降ろうが槍が降ろうが、決められたアポイントメントには決して遅



リヤシートのバックレストには14個のエアアクションが内蔵されており、6つのプログラム(腰筋エクササイズができるアクティブワークアウトなど)を用意したマッサージ機能を標準装備する。単座仕様のファーストクラスパッケージをオプションで設定。速度をはじめ、ディストロニックプラスやナイトビューアシストプラスなど、さまざまな車両情報は12.3インチの大型TFTカラーディスプレイに表示される。



れてはならない彼らにとって、これは大きなハンデだ。

あらためてS65 AMGのインテリアを見回すと、ここにはクラフトマンシップが溢れていることに気づく。どれを取っても量産車には望めない出来映えである。

S65 AMGをほぼ1000kmにわたって試乗した私は、長距離を楽々とこなすドライバーズカーとしての資質の高さに、無条件で惚れ込んだ。このクルマは市街を50km/h程度で流しても楽しい。一方、ラグジュアリーカーとして見たときの要改良点もいくつか挙げた。あなたがほとんどの移動をシヨーフアーに任せるのなら、やはり選ぶべきはS600。

これが私の結論だ。



6.0 V12 SOHC ツインターボエンジンは530ps & 84.6kgmを発揮し、圧倒的な推進力を生み出す。電子制御7速ATの7Gトロニックプラスはトルコン、油圧回路、コンピューターが見直され、粘度の低いトランスミッションオイルの使用でフリクションロスを解消。強大なパワーを無駄なく伝達し、燃費性能にも貢献する。

線の彼方に向かって走り続けられる長距離巡航能力にあった。SWBとLWBに加え、後席部分をオープントップ構造にしたランドレー仕様など、様々なボディを纏った600はアウトバーンの王者として君臨し、

頂点のプレゼンス。

メルセデスの600と聞いて、W100を連想したあなたは相当なクルマ通だ。1963年のフランクフルト・ショーでデビューしたメルセデス・ベンツ600はM100型と呼ばれる総アルミ製V8エンジンを搭載し、6332ccの排気量から燃料噴射装置の威力をもって、250psと51kgmという当時としては異例のハイパワーを誇る巨大なリムジンだった。600のもっとも得意とするのは、1日平均速度160〜180km/hを保ちつつ、地平

1981年の生産終了まで18年ものライフスパンを全うした。

そのメルセデス600の生産期間とほぼ一致する1965年から80年まで、ロールス・ロイスが市場に放ったのがシルバースhadウだった。600と同じく総アルミ製V8エンジンを搭載した（ただしこちらはメルセデスのSOHCに対し、OHVだった）このモデル最大の美点は、地の上を滑るような乗り心地にあった。しかし当時のRRは快適無比な乗り心地を重視するあまり、高速走

行時のステアリングがややナーバスで直進安定性に欠け、ロングツーリングではドライバーを不当に疲れさせるという批判がジャーナリストから寄せられた。

これは技術の優劣というより、当時のメルセデスとRRのラグジュアリーサルーンに対する設計コンセプトの違いというべきかもしれない。なお、RRの名譽のために付け加えると、彼らは73年にシルバースhadウの足まわりを改訂してラジアルタイヤを採用し、77年にステアリングをラック&ピニオンに変更して操縦性を大幅に向上させている。

さて、話を現代に戻そう。時代をリードしたメルセデス600の現代版が復活した。先のデトロイト・ショーでデビューしたS600。スクラスの最上級グレードだ。シュトゥットガルトからブレーメンまでの630kmを走ったイアン・クアーのインプレッションが届いたので、これ

を元に最新のラグジュアリーサルーンの姿を検証してみよう。

5980ccのツインターボV12を搭載するS600を、クアーは「能力の高さを声高に語らないクルマ」だという。強力なエンジンがセンターステージで強権を振るうのではなく、むしろ裏方に徹しているのが印象的であると……。その端的な表れをこう述べる。「居住性は先代モデルから飛躍的に向上した。とりわけリヤシートのパセンジャーは、リラックスした極上の時間を過ごせる。マジックボディコントロールを備えたサスペンションは路面の凹凸を見事に吸収し、車内外の騒音は事実上完璧にシャットアウトされている」。ここでクアーは奇しくも、ロールスの乗り心地を表現する「ワフタブル」という言葉を使っている。ふわりと



Mercedes-Benz S600

世界をリードする先進技術を結集させ、安全性と快適性を融合させたSクラスに、待望の12気筒モデルが加わった。揺るぎない地位を確立したプレミアムサルーンの頂点に君臨するS600への期待感は大いだが、その味付けはいかなるものか。ベンチマークのプレゼンスを本誌レポーター、イアン・クアーが語る。

PHOTO & REPORT ● Ian kuah TRANSLATION ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)



最高級のナッパレザーとdesinoサンバーストブラウンマートルウッドの調和が際立つ内装はまさにトップグレードの質感が漂う。ショーファーパッケージは43.5度までリクライニングするエクゼクティブリヤシートなどが組み込まれ、標準で装備される。日本仕様のS600ロングには、目線を動かさずに各情報が表示されるヘッドアップディスプレイやカラー画像で前方を映し出すナイトビューアシストプラスを搭載。





した浮遊感を伴う、軽々とした乗り心地といった意味だ。彼はさらにこう続ける。「直進安定性も非の打ち所がない。特にスポーツモードで高速走行するときのボディコントロールは秀逸。道幅の狭いカントリールードでも、まるで大きなボディがひと回りコンパクトになったように、自信をもってコーナリングを敢行できる」

かつてシルバースhadowが誇ったソフトな乗り心地と、600の高速巡航能力をひとつにまとめ、現代のテクノロジーで別次元の水準に引き上げたのがS600と云えてうた。

「S600は時を重ねるごとに、距離を伸ばすことに乗員を感嘆させる類のクルマだ。ブレーメンまでの5時間半をノンストップで走った私は、シットアウトガルトをスタートした時となら変わることなくフレッシュユだった」——クアアのこの言葉がそれを物語っている。

0→100 km/hを4.6秒で走りきり、最高速250 km/h（リミッター作動）に達する高性能車でありながら、環境性能への配慮も怠りない。S600はEU6基準を満たし、公表燃費9.0 km/ℓを謳う。事実、今回の試乗でも8.1 km/ℓを記録した。

思うに、ダウンサイジングが大きな流れである現代にあっても、メルセデスの経営陣はV12エンジンをS600に据えることに、なんの躊躇もなかっただろう。Sクラスのトップエンドモデルはアウトバーンのヒエラルキーの頂点に座することを運命づけられたクルマだからだ。ダイヤモンドとベンツが合併してから数えること88年。この老舗の暖簾を守る看板商品のひとつが、V12を積むラグジュアリーサルーンであることを誰よりもよく知っているのがメルセデスなのである。



SPECIFICATIONS メルセデス・ベンツS600

■ボディサイズ:全長5250×全幅1900×全高1495mm ホールベース:3165mm トレッド:(F)1635 (R)1645mm
 車両重量:2300kg ■エンジン:V型12気筒SOHCツインターボ ボア×ストローク:82.6×93.0mm 圧縮比:9.0
 総排気量:5980cc 最高出力:390kW (530ps) / 4900~5300rpm 最大トルク:830Nm (84.6kgm) / 1900~4000rpm
 ■トランスミッション:7速AT (7Gトロニックプラス) ■駆動方式:FR ■サスペンション方式:(F)4リンク (R)マルチリンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:(F)245/45R19 (R)275/40R19
 ■パフォーマンス 最高速:250km/h (リミッター制御) 0→100km/h加速:4.6秒 ■環境性能 (NEDC複合) CO₂排出量:259g/km 燃料消費量:11.1ℓ/100km ■車両本体価格:2250万円



超絶のリムジーネ。

BRABUS S850 6.0 Biturbo iBusiness

NEW LUXURY WORLD

PHOTO & REPORT ● Ian kuah

TRANSLATION ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)

S63AMGをベースに、ブラバスが送り出したビジネスエクスプレス、S850 6.0ビターボiビジネスは彼らがもっとも得意とする究極的なリムジーネの最新版だ。しかもパフォーマンスも強烈。スーパースポーツに比肩する動力性能が与えられたモンスターの魅力に触れてみた。

3 月のジュネーブ・ショーで、ブラバスS850 6.0ビターボiビジネスを初めて目にした私は「これは出来がいい。ぜひとも場を改めて取材したい」と思った。ドイツのポットロップにあるブラバスの本社を訪れたのは、それからわずか数週間後のこと。開発を担当するヨルン・ガンダーが私を暖かく迎えてくれた。

iビジネスは世のエグゼクティブにとって超高速の移動手段であり、あらゆる通信・情報システムとコネクした快適なオフィスである。ベイスとなったのはメルセデス・ベンツS63AMG。ブラバス流のスタイルを支えているのはボディ各所に加えられたカーボン製の空力パーツだ。iビジネスで特に注目したいのは、クロームメッキ部分に独自のフィニッシュを加えたこと。例えばラジエーターグリルはショットブラストをかけたうえで、艶消しのチタングレに塗装し直している。こうすることで外観が一層重厚になった。

大径ホイールはこの種のクルマの「マストアイテム」で、ブラバスでは21と22インチの2種を用意している。このホイールの奥に潜むのが、ブレノンボが製作する専用の6ポッドキャリパー。カーボンセラミックの組成を見直したことにより、放熱効率が従来型より大幅に向上した。

5.5ℓのAMGM175型V8ユニットには、ブラバスのワークシヨップにて、スチールの塊から機械加工で成型したクランクシャフトとコンロッドが組み込まれ、これにマ

ーレが供給するモータースポーツピストンを組み込むことにより、ボア、ストロークともに拡大、排気量を5912ccとした。

「ターボ過給圧はオーバーブースト時に1.3バールに達します。燃焼室の内圧と温度はオリジナルよりはるかに大きく、これに対応するため、ヘッドガスケットは素材から見直しました。私たちは3層のメタルを接着したオリジナルパーツを造り、物



理的な要求をクリアしています」とガンダーは語る。

かつてのブラバスならパワー&トルクを増強するのに、リフト量の大いカムシャフトを組み込む手法を採るところだが、今はECUマップピニングの書き換えがこれに代わっている。燃料供給量、点火タイミング、バルブタイミング、過給圧、すべてが大排気量エンジンに合わせてリマップされた。

しかしこれで終わりではないのがブラバスの技術者魂だ。「カーボン製ラムエアコレクターはゼロからの新



AMGスピードシフトプラス7Gトロニックは、アルカンターラとレザーで設えたステアリングホイールでシフトチェンジが可能。オリジナルで製作した大型のパドルシフトを与え、操作性を飛躍的に高めている。AMGのレザーアレンジも上質なものが使用されているが、ブラバスはさらに厳選したレザーでシートやインナートリムの表皮を張り替え、エクスクルージブ感を演出している。



「設計です」とガンダーは語る。「これをラジエーターグリルとボンネットの間に設置し、エアフィルタボックスに冷却風をフィードします。各バンクに備わるフィルタボックスもオリジナルで、オリジナル比で表面積を45%広くしました」



「エアフローとターボ径の両方が大幅に増えたため、オリジナルのパイプ径では内圧が問題となりました。そこで径を大きくするわけですが、これも一筋縄ではいきません。パイプを太くし過ぎるとパワーが落ちるので、絶妙の径を見つけ出すことが必須条件でした」

エキゾーストマニホールドから伸びる大径パイプも、限られたエンジンベイスのスペース内で可能な限り等長とすべく、工夫を凝らしたという。そんなガンダーの言葉からも、細部にまで及ぶ入念なエンジンチューニングが理解できる。

こうして得られたパワー&トルクは850psと1150Nm。オリジナ

ルの585psと900Nmから飛躍的な向上を見た。ちなみにダイナモメーター上では1450Nmを発揮したが、ドライブレインを保護するため電子制御でこの数字まで落としたという。0→100km/h加速は3.5秒、最高速はリミッター作動の350km/hと、スーパースポーツ顔負けの動力性能を標榜する。

取材したクルマの内装は、最良のソフトレザーによるタバコとスノーホワイトの2トーンで設えてあった。ルーライニングはやはりタバコカラーのアルカンターラ張り、エレガントに内装を演出。

リヤシートに座るビジネスVIPは、すべての機能をiPadミニがiPodでコントロールする。フロントシートバックの裏側にモニターが2個備わるのはオリジナル通りだが、ブラバスではこれに加えて15.6インチのモニターを天井に追加している。これで移動中のコミュニケーションも万全というわけだ。アップアルターバッハに本拠を置



取材車両はジュネーブ・ショーに展示された個体で、片側に21インチを、もう片側に22インチを装着していた。ドライバー側のホイールはフロントが9J、リヤが10.5Jの「モノブロックR」で、これに255/35ZR21と295/30ZR21のコンチネンタル・スポーツコンタクト5Pを履く。一方助手席側は9Jと10Jの「モノブロックG」で、255/30ZR22と295/25ZR22のピレリPゼロ・ネロを履く。



くAMG流の仕上げとメカニカルチューンは、ブラバスのテラーメイドにより一変した。一方が他方より優れているというのではない。いわばヒューゴ・ボスのスーツをアルマーニに着替えるようなもの。もっぱらテイストの問題なのだが、ブラバスが最良の仕事をして、超一級のラグジュアリーリムジューネを完成させたことは間違いない。

ダッシュボード、各ビラー部分、センターパネル、ステアリング、ルーフに至るまで、インテリアのほぼすべてがアレンジされている。選り抜いたレザーとアルカンターラを用い、その数は160ピースにも及ぶ。昔からビジネスエクスプレスに取り組んできた同社だけに、最新のツールを使いながらも高級感と上質感に溢れる拘りの居住空間が作り込まれている。リヤシートはセンター部分でセパレートされた単座に改められており、無線ルーターや追加のUSBポートなど、PC環境が整えられている。アップルのMacミニはトランクのアンダーシェルフにビルトインされた電動のトレイに収納される。





NEW LUXURY WORLD

V8のベクトル。

昨

年、ついに世界販売が年間1万台という水準に達したベントレー。その成功の大きな原動力となったのが、新型フライングスパーであり、またコンチネンタルGTのラインアップに追加設定されたV型8気筒エンジン搭載モデルであることは、言うまでもないところだ。

その確たる実績から考えれば、早くから予想されていた通り、新型フライングスパーに誕生したV8モデルのセールスに対してのベントレーの期待は、相当なものだろう。ベントレーは、かねてからクルーの本社

そしてフロントセクションのボトムを端正に演出する、水平なルーバーをビルトインすることでワイドさを強調したバンパースポイラーのデザイン。これらによってフロントマスクには、ベントレーに独自の、高貴でスポーティな雰囲気が生み出されている。

V8モデルの特徴となるのは、フライングBのエンブレムがレッドにペイントされることや、8字型のエキゾーストパイプなど、先に誕生したコンチネンタルGT/GTコンバーチブルのV8モデルと同様である。

工場における生産キャパシティは、年間1万台程度だとしてきたから、このニューモデルの登場で、今後は生産体制の見直しを必要にする。彼らは迫られることになる。

先代の「コンチネンタル・フライングスパー」から、シンプルに「フライングスパー」と呼ばれることになった新型は、2ドアのコンチネンタルGT/GTコンバーチブルと同様、フルモデルチェンジによるドラステックな変化を求めなかった。

だからなのか新型フライングスパーのエクステリアは、実に魅力的なフィニッシュに思える。ベントレーが、現代まで長く継承してきたメッシュグリルや4灯式のヘッドランプ、

前後のホイール&タイヤが19インチであることも、W12モデルから変化はない。

フルモデルチェンジによって600ものパーツが新規にデザインされたという、まさにクラフトマンシップの極みともいえるキャビン。さっそくそのドライバーズシートに身を沈め、テストドライブのコースへとノーズを向ける。今回設定されていたルートは、ロンドンの中心部からモーターウェイへと向かい、さらに緩やかなコーナーとアップダウンが連続する典型的なイギリスのカントリーロードを走り、最後はショーフアードリブンで再びロンドンへと戻るものだった。これはつまりベント

BENTLEY Flying Spur V8

コンチネンタル・シリーズに続々とV8エンジン搭載モデルをラインアップしているベントレー。カスタマーからは大いに歓迎されているようだが、待望のフライングスパーにも設定してきた。ドライバーズカーとしても、ショーフアードリブンとしても世界的な人気を集める4ドアサルーンに、早速ふたりのジャーナリストが英国で堪能。そのパフォーマンスを探った。

PHOTO ●ベントレーモータースジャパン

V8モデルの走りに何を求めたのか、
W12とは明らかに異なる方向性。



Motohiro
Yamazaki
山崎元裕



BENTLEY
Flying
Spur
V8

レーが生まれ、また育まれた地で、実際に想定できるすべてのシチュエーションを体験するチャンスが与えられたということになる。

コンチネンタルGT/GTコンバーチブルでもそうであったように、フライングスパーに新設定されたV8モデルは、単にそのベーシックグレードとしての役を担って誕生したモデルではなかった。W12とV8とは、走りの中で何を求めたのか、明らかなベクトルの違いが存在する。端的に表現するなら、W12はハイウェイクルーザーたる重厚感を感じる走り。一方のV8には、フォーマルなエクステリアやインテリアからは想像できないほどに軽快な身のこなしにこそ、そのベクトルは向いているといった印象だ。

搭載される4.8仕様のV型8気筒ツインターボエンジンは、507psの最高出力と660Nmの最大トルクを発揮する。これに最新のZF製8速AT、そして40対60が通常時の前後トルク配分となるフルタイム4WDシステムを組み合わせるのが、パワートレインの構成である。参考ま

でにベントレーは、このV8のCO₂排出量を、254g/kmと発表しているが、これは低負荷時に4気筒を自動的に停止するシリンダー・オン・デマンド機構も大きく貢献している。

低速域から一気にトルクが立ち上がるエンジンは、8速化でクローズドレシオが実現したトランスミッションとの組み合わせで、実に魅力的なフィーリングを披露する。先に触れた気筒休止は、あえてその作動に意識を向けても、それを確認するこ





とは難しい。さらに好印象を抱いたのは、静粛性の高さ。以前W12モデルをドライブした時には、先代との静粛性の差に感動させられたが、V8モデルはより魅力的に映る。

イギリスのカントリーロードは、時にキロ表示に換算すると、100km/hほどの最高速が認められている場面も多く、フライングスパーV8は、そのようなシチュエーションでは最も魅力的な動きを見せてくれる。スタートした瞬間から、圧倒的な剛性感を感じさせたボディは、ベントレーの発表値によれば3万6500Nmの捻じり剛性が実現されている。これは先代比では4%の向上とされるが、キャビンで実感できる剛性感は、明らかにこの数字以上に魅力的なものだった。

前後のサスペンションはコンフォートからスポーツまで、4段階にそのセッティングを変化させることが可能なタイプ。後席でショーファードリブンに身を委ねるには、最もハードなセッティングは不向きだが、自分自身の手で走りを楽しむ時には、同時にステアリングフィールにもリニアさが強調される、このセッティングをチョイスするのがベストに思えた。それでもなおジャーマンブランドのプレミアムサルーンよりも節度のある、巧みな乗り心地が演出されているのはさすがである。

ベントレーは、カスタマーの誰もが、おそらくはショーファードリブンを考える4ドアサルーンであつても、それはあくまでもドライバーズカーにはかならないのだ。正確無比なステアリングと、フルタイム4WDシステムによる巧みなトラクション制御。決してコンパクトとはいえ

ないサルーンが、驚くほどに軽快な走りを演出する様子を体験すれば、このような感想を抱くに違いない。テストドライブの最後に用意されたショーファードリブンのセクションでは、流れゆくロンドンの景色を眺めながら、確かにその感動的なまでの快適さを満喫することはできたが、それはあえて本心を吐露するのなら、とても退屈な時間だった。

V8の誕生で、次に期待が寄せられるのは、コンチネンタルGT/GTコンバーチブル同様、よりスポーティなV8Sの登場だが、ベントレーはそれに関しては一切のコメントを発していない。もちろん個人的には、それを拒む理由などないが……。



W12に比べれば非力に見えるスペックかもしれないが、それでも507ps/67.3kgという数値は十分過ぎるほどで、実際パワー不足など一切感じさせない。それでいて燃費が35%も良くなった恩恵は大きく、オーナーの不満要素だった航続距離の問題がクリアされたのが大きい。ブレーキは標準のスチール製でもフロントが405mm、リヤが335mmの大径ディスクを備えており、制動力は申し分ない。



V 8エンジンの搭載により、フライングスバーの燃費が35%ほど向上し、これによって1回の満タンで走行できる航続距離が840km（メーカーの発表値）に達したことをまずは歓迎したい。

これまでフライングスバーに積まれていたW12の6ℓツインターボエンジンといえば、どんな回転域でも怒濤のような大トルクを生み出すにもかかわらず、バイブレーションは皆無に近く、しかもV8並みにコンパクトかつ軽量なためにハンドリング面にもプラスの影響を与える名作エンジンだが、その代償として燃費が良好とは言いがたいのが唯一の弱点で、80ℓの燃料タンクを満たしても高速道路での航続距離が500kmに届かなかったという話をまま耳にする。つまりフライングスバーW12にとっての燃費は、冥界を流れる川に浸されて不老不死の身体を手に入れているが、この水に触れなかった部分だけが弱点として残ったアキレスのかかと、のようなものだ。



リアパッセンジャーは、さまざまな機能にアクセスすることができる。センターコンソールにあるタッチスクリーンリモートでは、クライメイトコントロール、ナビゲーション、マルチメディアシステム、シートヒーターのコントロールができ、リアシートバックの10インチモニターではDVDやiPodなど、各種メディアを繋いで、映像や音楽を楽しめる。またWiFiホットスポットからネット接続が可能であり、ビジネスリムジンとしての資質は高い。



ったのである。

この弱点を解消するために誕生したのが、最新の高效率エンジンを搭載したフライングスバーV8だと考えるとわかりやすい。コンチネンタルGT V8にも搭載されている4ℓツインターボは直接燃料噴射、低負荷時に4気筒だけを働かせる気筒休止機構、熱損失を最小限に抑えるサーマルマネージメント機構などを採用。広々とした室内スペースを確保し、豪華な装備を満載したボディは2・4tを超えるものの、ヨーロッパの複合サイクルで約9・2km/ℓと侮りがたい燃費性能を発揮する。これが航続距離を拡大する原動力となっているのだ。

とはいえ、省燃費エンジンを積んだだけで「ガマンの走り」を強いられるようになっては、ベントレーの

この軽快な走りこそ最大の魅力。
好評を博すのは間違いないだろう

Tatsuya Otani
太谷達也



名に恥じるというもの。また、コンチネンタルGTではW12とV8でハンドリングや味付けが微妙に異なっていたので、この辺がフライングスパーにどのようにつながったのかという点も気になる。ロンドンを起点としてイギリス南部のニューフォレストまでを往復する今回の試乗では、この2点を中心にフライングスパーV8を観察してきたので、順に報告することしよう。

まず、発進時の身のこなしはW12に比べてもまったく遜色がないと断言できる。なにしろ、意識してスロットルペダルを踏み込まなくても、右足に軽く力を込めるだけで全長5.3mのボディは優雅に走り始めるのだ。逆にやや強く踏み込み過ぎると思った以上に鋭いダッシュを見る



せ、上半身が後ろに取り残されそうになる。それもそのはず、このV8エンジンは1750rpmですでに最大トルクを発揮するのだ。しかもその値は660Nmで、W12の800Nmに比べればいくぶん劣るものの、絶対値として見れば十分に大きい。おかげで混雑したロンドン市内の流れをやすやすとリードしながら、郊外に続くモーターウェイを目指すことができた。

流れのいい高速道路に足を踏み入れてからつかの間、そのパフォーマンスの片鱗を垣間見るチャンスが手に入った。スロットルペダルを3分の1ほど踏み込むと、まるで周囲の時間が止まってしまったように思えるほど、フライングスパーひとりでだけが鋭く加速していく錯覚に襲われるのだ。この状態でもエンジンはまだ十分に余力を残しているほか、エキゾーストノートの音量にも目立つた変化は見られない。あくまでもジエントルなスタンスを崩さないまま、フライングスパーは猛然とダッシュしていくのである。



パネルやシート、インテリアトリムのほぼすべてをウッドやレザーを加工してハンドメイドで仕上げるのがベントレーの流儀だ。タッチやフィールに拘ったシートは単座の4シーターで、望めばセンターコンソールを後席まで伸ばした仕様を選べる。ナビゲーションやオーディオなどは音声で制御可能な高解像度のタッチスクリーンインターフェースを介して操作ができる。リヤアームレストの後方には、9ℓのボトルクーラーが設けられている。



SPECIFICATIONS

ベントレー・フライングスパー V8
 ■ボディサイズ:全長5299×全幅1976×全高1488mm ホールベース:3066mm トレッド:①1643 ②1642mm 車両重量:2425kg ■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:373kW(507ps)/6000rpm 最大トルク:660Nm(67.3kgm)/1750rpm ■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:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:①②ベンチレーテッドディスク ディスク径:①405mm & ②335mm(カーボンシリコンカーバイド ③420mm ④356mm) ■タイヤサイズ:①②275/45ZR19 ■パフォーマンス 最高速度:295km/h 0→100km/h加速:5.2秒 ■環境性能(NEDC複合) CO₂排出量:254g/km 燃料消費量:10.9ℓ/100km ■車両本体価格:1890万円



BENTLEY Flying Spur V8

とだし、気品あるベントレーに相応しい行動とはいえない。あくまでも余力を残しつつ、肅々と走るのが英国紳士の心得というものだろう。

今回はW12との直接比較ができなかったせいか、コンチネンタルGTで感じたほど足まわりの設定に大きな違いがあるとは思わなかったが、それでも強力なダンピングにものを言わせて高速域でボディが微動だにしないW12に比べると、V8はより軽快な乗り心地に仕上げられているように思える。この足まわりが最良の側面を見せるのは、イギリスの郊外によくある片側1車線のカントリーロード。なにしろ、狭く曲がりくねった道を80km/hほどのペースで飛ばしていても、全幅2mのボディをびたりと車線のなかに収めておくことができるのだ。

こうして見ていくとV8が失ったものはほとんどないように思えるが、1890万円という戦略的な価格を実現するため、装備はいくぶん簡素化されている。もっとも、例によってベントレーの豊富なビスポークプログラムが用意されているので、望めばたいの装備は手に入る。つまり、フライングスパーV8は、かかとまで不老不死の川に浸かったアキレスのようなもの。ベントレーのエントリーモデルとして好評を博すのは間違いないだろう。



NEW LUXURY WORLD

潤いの旅路○

Fukuoka
Tokyo

〔東京～博多、1250kmの旅〕

ベントレーには、伝統を今に受け継ぐミュルザンヌと、最新鋭を特徴とするフライングスパーという、2つのフラッグシップサルーンがラインアップする。いずれも同社を印象づける個性を創出しているものの、その関係性は明らかに対極に位置する味を持つ。ベントレーの伝統と最新とは何か……。それを探るために、2台と旅することにした。

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

BENTLEY
Mulsanne
&
Flying Spur



BENTLEY Mulsanne & Flying Spur



長距離だからこそ理解できる、
ミルザンヌの本質を探る旅……。

京都の丹後半島の伊根湾にある舟屋。5kmという範囲の中で、230軒もの舟屋が所狭しと立ち並ぶその姿は、圧倒されるばかりだ。今でもこうして見られる貴重な光景だけに重要伝統的建造物群保存地区選定地にもなっている。

ベントレーを所有するということは、その伝統に近づくことと解
釈していい。長年に渡り、高性能と
快適性を追求してきたベントレーは、
今でもその基本理念に変化はなく、
むしろ時代がベントレーに追いつい
てきたと言っても過言ではないだろ
う。例えばスパルタンなスポーツカー
でなくても、高性能を活かすことは
可能、それに快適性を加えることに
より、第一級のサルーンが完成する
というのが本質である。

確かにベントレーといえば、超高
級車ゆえに、その造り込みの良さと
仕上りの繊細さが注目がされ
てしまう。だが、性能面においても
一切の妥協は見られない。かといっ
て性能の押し売りも一切しない。あ
くまでも、さり気ない、気質により、
いつでも上質を体感させてくれる。
だが、それではベントレーのすべて
を知ることが不可能。そのすべてを
知るためには、むしろロングドライ
ブのような非日常を求める必要があ
る。実際のベントレーオーナーでも、
意図して長距離に連れ出すことはし
ないと思うが、敢えて実行すれば、
ベントレーの本質が浮き彫りになる
のは確かだ。

その中でも最新のフラッグシップ
「ミルザンヌ」と長距離を共にしよ
うなどと思うオーナーは皆無に近い
かもしれない。だが、実のところミ
ルザンヌこそ、ロングランを試す
価値がある。過去からの流れを受け
継ぐミルザンヌは、グランド・ベ
ントレーと表されるように、正統
派であると同時に、ベントレーの



NEW LUXURY WORLD

〔東京～博多、1250kmの旅〕

ベントレーのクルー本社工場にも似た雰囲気をもつ、京都は舞鶴にある赤れんが博物館。元来、舞鶴海軍兵器廠魚形水雷庫として建設されたものだが、今では日本最古の鉄骨構造をもつ煉瓦建築物として保存されている。

本質を示した1台。基本理念を具現化したモデルゆえに、何を求めて造られてきたのかを身をもって知ることができるのだ。

そして、それを深く知るためにも今回の旅では、敢えてフライングスパイも同行させた。恐らく両極を一度に試せば、ミュルザンヌの世界観はさらに露わになるだろう。そういう狙いから2台同時に東京を出発することにした。目的地は、北九州は博多。ただ、そのまま目的地まで一気に行くのは面白みに欠ける。せっかくのロングランだ。意図して大回りするのも悪くないと思い、まずは京都の北部、舞鶴を目指した。この地を選んだ理由は、ただひとつ。赤れんが博物館があるためだ。ここは、1903年に旧舞鶴海軍兵器廠魚形水雷庫として建設されたもので、鉄骨構造をもつ煉瓦建築物としては日本最古のものとして知られている。そして撮影の場としてもベントレーのクルー本社と似ていることもあって、この地を選んだ。

もちろん、東京から舞鶴までの移動時、ミュルザンヌの印象は、独特の世界観によって魅了した。重厚感に溢れつつも、快適性に富み、やや重めのステアリングをもつものの、それでも決して苦にならない適度な操作感、紛れもなく高速での移動を意識した設定だ。それに伝統のV型8気筒OHVエンジンも相変わらず、低回転トルク主義で、回転数を上げずにすむだけに、高速時でも妙な振動に悩まされることもない。ましてや最新型らしく、ZF製の8速ATを組み合わせたこともあって、エンジン回転数を抑えながらも超高速域まで網羅するのだからアルナージの時代とは違うことを距離を伸ばす毎に思い知らされる。それにしても画になる。ベントレーと赤煉瓦は、やはり通じるものがあるのだろう。

撮影のためとはいえ、あらためてその歴史がもつ深い味わいと、独特の雰囲気包まれた。

そして、次に向かったのは、同じ京都でも丹後半島の東端に位置する伊根町。舟屋の里として知られる、重要伝統的建造物群保存地区選定地にもなっている場所だ。およそ5kmほど湾に沿って立ち並ぶその舟屋の数は230軒にも及ぶというだけに、まさにタイムスリップしたかのような錯覚に陥る。情緒も確かにあるが、どちらかといえば、生活感のほうが高く、不思議な落ち着きを感じ



じられるのがこの印象で、ミュルザンヌを港につけても違和感もなく、例えこうした高級車であっても、嫌みに思えないのだから、やはりベントレーというのは、紳士的に仕立てられているのがよく分かる。

丹後半島までの間、狭い路地を数カ所通過しなければならぬが、そこでもミュルザンヌの振る舞いは、上品極まりなかった。エンジン音は終始静かに奏で、取り回しもボディサイズからは信じられないほどに楽。グレーメタリックの「プロガー」というボディカラーもシックな装いとあって自然と舟屋に溶け込んだ。

京 都の丹後半島を出発した後、
 今度は岡山県は倉敷を目指す。
 そこまでの距離は、約300km。そ
 の中には一部ワインディングも含ま
 れてる。無論、ベントレーで攻めるつ
 もりなど毛頭ない。しかし、試すのも
 悪くないと思い、敢えて獣道のような
 峠を選び、ミウルザンヌを走らせて
 みると、これが予想を超える好印
 象だったから意外な発見となった。
 やはり低回転大トルクが功を奏す。
 1020Nmという最大値をわずかに
 750rpmから活かせるというの
 は凄まじい。特に8速ATとの組み
 合わせは感動を覚えるほどで、巧み
 な制御と知的なシフトスケジュール
 によって、安全かつ確実にこの巨漢
 を走らせてしまう。とても3t近い
 車重をもつモデルとは思えない動き

伝統と革新の融合に感謝しながら、
 優雅なる潤いに感動を覚える……。



NEW LUXURY WORLD

[東京～博多、1250kmの旅]



福岡市の北側に位置する志賀島の手前にある、海の中道。
 旅の最後を飾るに相応しい、静けさと夕日の美しさが
 印象的だった場所だ。ちなみにこの付近はリゾート地
 としても知られており、豪華なホテルも用意されている。

だ。しかもフライングスパーとは違って後輪駆動車である。安全デバイスも含まれて、このバランス感は見事だ。まさに熟成の極みとも評すべき完成度を実感させられた。

それにこの後の高速道では、同行していたフライングスパーに乗り換えてみると、あらためてミュルザンヌの価値観を思い知らされる始末。即ち、開発当初から「最新」を使えたフライングスパーに対して、ミュルザンヌは「伝統」を貫かなければ



ならないぶん、開発するにも苦戦を要したことが手に取るように分かってしまった。それが先の印象だ。かつてのアルナージはもちろん、個人的に好きだったコンチネンタルTの味わいを、今求められる条件下で仕立てると、こうも快適になるものか、と。だから今働くベントレーの開発陣には敬意を表したくなる。本当に素晴らしい仕事をしてくれたと。そして一泊した後、朝一番で倉敷で撮影を試みると、地元に住むご老人がミュルザンヌを見て「ベントレーだね、いいクルマだ……」と微笑んだ。決してエンスージアストにも見えないから、この老人は瞬時に風格で悟ったに違いない。そう思うと、やはりミュルザンヌからは何か

不思議なオーラが出ているのかもしれない。人を魅了するとは、そういうことなのだろう。造り手の想いと見る者の意識が重なったように思えた瞬間だった。

そろそろ倉敷を出なければならぬ。何故ならこの日の夕方には、博多に着く必要があるからだ。ここから関門海峡を目指して一気に走る。もちろん、そこで見せた高速域でのミュルザンヌの乗り味は、先にも触れたように快適そのものだ。ドライブフィールも極上、パワーやトルク感も申し分ない、贅沢な走りを披露する。シヨーファーとしての使い方もミュルザンヌにとっては狙いのひとつだろうが、こうして長距離を共にすると、ドライバーズカーとしての資質も十分に備えていると深く実



岡山県は倉敷でのワンシーン。こうして古い街並みにベントレーを置いてみると不思議なくらいマッチする。特にミュルザンヌの佇まいは格別。まさに伝統を活かしてきたからこそだろう。実に美しい光景である。

BENTLEY Mulsanne & Flying Spur

SPECIFICATIONS

ベントレー・ミュルザンヌ

■ボディサイズ:全長5575×全幅1925×全高1530mm ホイールベース:3270mm ■車両重量:2710kg ■エンジン:V型8気筒OHVツインターボ 総排気量:6747cc 最高出力:377kW(512ps)/4200rpm 最大トルク:1020Nm(104kgm)/1750~3250rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:①&②265/45R20 ■パフォーマンス 最高速度:296km/h 0→100km/h加速:5.3秒 ■環境性能(EU) CO₂排出量:393g/km 燃料消費率(複合):16.9ℓ/100km ■車両本体価格:3480万円

ベントレー・フライングスパー

■ボディサイズ:全長5315×全幅1985×全高1490mm ホイールベース:3065mm ■車両重量:2560kg ■エンジン:W型12気筒DOHCツインターボ 総排気量:5998cc 最高出力:460kW(625ps)/6000rpm 最大トルク:800Nm(81.6kgm)/2000rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:AWD ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:①&②275/35R21 ■パフォーマンス 最高速度:320km/h 0→100km/h加速:4.6秒 ■環境性能(EU) CO₂排出量:343g/km 燃料消費率(平均):14.7ℓ/100km ■車両本体価格:2345万1429円

感する。高速道とはいえ、そこそこのコーナーが待ち受けていても、特に構える必要もなかった。ブレーキの効きも以前とは比較にならないほどの信頼性をもっている。

そうした感動の走りを味わいながら、気づけば関門海峡に到達。日はだいぶ傾いていたものの、まだ時間はあつたため、最終目的地の博多を通過して、最後の撮影のために志賀島の入口付近にある海岸に2台のベントレーを置くことにした。

見事な夕景がボディ表面に映り込む。その光を得た時、プレスラインの奥に潜む気品に感動を覚えた。その曲線と直線が融合する姿から得られる印象は、紛れもなく伝統の美学によるものだろう。決して他では見られない、優雅なる潤い。がミュルザンヌには宿っている。



NEW LUXURY WORLD

Mercedes-Benz G63 AMG 6×6

驚異の6輪駆動。

発明家のワンオフなら珍しくないが、大メーカーが造る例は珍しい。
“6×6”のエンブレムを確認するまでもなくG63 AMG 6×6は、
強烈な存在感を放つ6輪のモンスターカーである。
輸入第1号車に試乗できる機会を得たので、その類稀なる成り立ちと
岩壁にへばりつくような驚異的なドライブフィールを紹介しよう。

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

最

近ウワサになってはいいたけれど「6×6」ホントに乗れるとは思わなかった。もともとGLAの試乗会だったのだが、「地方の選挙に首相が応援で駆けつけた」みたいな騒ぎである。

メルセデス・ベンツG63 AMG 6×6（シックス・バイ・シックス）について、乗ってみる前に把握しておかなければならないことは山ほどある。Gクラスのリヤオーバーハングをストレッチし、もう2輪を追加した6輪駆動システムを持ち、オーストラリア軍等に納入するために開発された車両であること。3つの車軸全てと2つのセンターデフ、計5つの電子制御デフロック機構を備え

ること。最低地上高をかせぐため、「ポータルアクスル」を採用し、標準のG63 AMGの倍以上の最低地上高を確保していること。乗用車としては世界初、運転席にあるスイッチでタイヤの空気圧を素早く調整できるシステムを備えていること。そして消費税込みの価格がジャスト8000万円であること、等々である。

実車の第一印象は、とにかくワイドでデカイということ。小山のような雰囲気はウニモグ級である。37×12・50 R18 RTという難解なサイズ表示の極太タイヤが標準のGクラスのボディから大きくはみ出しており、カーボン製のオーバーフェンダーを追加することで収まっている。

室内はバケットシートタイプの上質なスポーツシートが前後2脚ずつ備わっており、足元が広々としたリヤシートにもリクライニング機構が付く。リヤのラゲージスペースはトラックの荷台のようなオープンスペースで、4Kテレビのような開閉ゲートは水門のように重い。

空気圧調整システムは、てっきり全てのタイヤ内に小型ポンプが仕込まれているのかと思ったら、車体の前と後ろに1個ずつ備わるポンプとエアタンクのユニットからドライブシャフトの中心を通ってエアを足し引きする仕組みになっているという。これにより空気圧を最低空気圧（0・5バール）まで落として、砂漠や岩場などで最大のトラクションを発揮する空気圧セッティングをすぐに作り出せるのである。

6×6への乗り込みはドアを開け、サイドステップにヨッコイショと上ってから行う。今回はまず訓練を受けたインストラクター氏が運転する助手席で急角度の岩場にかかるアトラクション（？）を味わった後、やつ



シートは前後とも独立したバケットシートが備わっている。ヘッドアップコンソールに並ぶメーター類がタイヤの空気圧計と、ポンプを駆動するスイッチ。リヤの荷台はウッド仕上げで、真ん中には巨大なスベアタイヤが固定されているため実用的とはいえない。リヤゲートの重さもミリタリースペックらしくハンパなものではない。



SPECIFICATIONS メルセデス・ベンツG63 AMG 6×6

■ボディサイズ:全長5875×全幅2110×全高2280mm ホールベース:4220(①~②)/1100(③~④)mm トレッド:①&②1774mm ③&④1774mm ■車両重量:3850kg ■エンジン:V型8気筒DOHC+ツインターボ ボア×ストローク:98.0×90.5mm 圧縮比:10.0 総排気量:5461cc 最高出力:400kW(544ps)/5250~5750rpm 最大トルク:760Nm(77.5kgm)/2000~5000rpm ■トランスミッション:7速AT(AMGスピードシフトプラス) ■駆動方式:6WD ■タイヤサイズ(インチ) ①&②37×12.5R18 ■車両本体価格:8000万円



リヤ4輪は、フロントから続くプロペラシャフトで締結されている。長いストロークを制御するダンパーはサブタンク付きのオーリンズ。エンジンは標準のG63 AMGと同じ5.5ℓツインターボのV8。ギヤも7速ATだ。アクスルの端で駆動力を直下のハブまで落とす役目を果たすポータルアクスルにより460mmという地上高を確保している。



とステアリングを任せられ平らで安全な場所を試乗できる。何しろカーボンのフェンダー4枚で900万円するらしいので、岩場なんかを下手にドライブしないほうが身のためだ。

インストラクター氏はまずヘッドアップコンソールにある空気圧調整スイッチでタイヤを限界まで柔らかくした後、デフロックのスイッチで全デフを締結し、ローレンジの1速で濡れた岩場の急斜面を上がっていく。少しもスリップを感じることなく、しかもフラットで乗り心地が良く、いままで走破してしまうポテンシャルは圧巻。恐らく6輪駆動だからでき

る芸当なのだろう。さて運転交代。コクピット周りの景色は基本的にGクラスと一緒。ボンネット先の左右にオーバーフェンダーの角が見えるので、狭い街中でなければ取りあえず誰でも運転できそう。車体の周囲を見回せるカメラが備わっているのもいい。



オフロードを試乗する限り、6×6は少し重たい感じがするGクラスだった。スイッチでリヤに追加された3列目に繋がるデフの締結を切ると、ハンドリングが軽快になってより普通のGらしくなる。車高を上げるために6輪の根元に追加されたボ

ータルアクスルは、戦車に付いているような複雑なシステムなので、オンロードではとても普通車の速度で走れないような気がしていたのだが、そんなこともないらしい。ギャボックスは普通のGクラスと同じ7速A/Tなので、160km/hの最高速は出せるのだそう。

では果たして、このメルセデス自らが「オフロードモンスター」と謳うG63 AMGを誰が買うのか? そんなの知らんという方、私も同感である。少なくとも、これまでの生活を継続するのにこのクルマが必要、という人は日本にはいないはずであ

史上最強のTT。

Audi TT quattro
sport concept

リッターあたり210bhpというハイパワーを与えられ、ショーの話題をさらったコンセプトモデル、それがアウディTTクワトロ・スポーツコンセプトだ。市販予定のないコンセプトカーとはいえエンスージャストなら気になるパフォーマンスを、クロードコースで全開テストする機会を得た。その実力やいかに？

REPORT●Georg Kacher PHOTO●Steffen Jahn TRANSLATION●相原俊樹(Toshiki Aihara)

今 年のジュネーブ・ショーでアウディのブースを訪れた誰もが、はっと息を飲んだ。

なんの前触れもなくTTクワトロ・スポーツコンセプトと呼ばれるシヨーカーが展示されていたからだ。「アウディのお客さまのなかでも、とりわけモータースポーツを愛する方に提案する、エクストリームなドライビングマシンです」

ショー会場で技術部門担当取締役Drウルリッヒ・ハッケンベルクは高らかにそう謳った。

確かにエンジンひとつ見ても、想像を超えたハイチューンが施されている。4気筒TFSIエンジン(型式EA888)は2ℓから420bhpを生み出す。実にリッター当たり210bhp。2001年のル・マン優勝マシンのR8を上回る出力である。トルク数値も2400~6300rpmの広い回転域で450Nmを誇る。これにはミッドレンジのトルクを確保しつつ、トップエンドとボトムエンドでも力強いパンチを繰り出す、直噴とポート噴射を併用するアウディの燃料噴射テクノロジーが一役買っているに違いない。

足まわりの強化にも抜かりはない。20インチのセンターロックホイールにスパーサーを噛ませることで、トレッドを60mm拡張、これにダンロップ・スポーツマックスを組み合わせた。ボディ内外に徹底的な軽量化を図った結果、車重は1344kgに仕上がった。アウディは0→100km/h加速3.7秒と公表する。

私はこのTTクワトロ・スポーツコンセプト(以下、最大出力にちなみTT420と記す)を試乗する機会に恵まれた。試乗車はナンバープレートがないので、個人が所有する、クライスからエルマウ城にいたるお



よそ10kmの山岳路が試乗の舞台だ。
アルミ製の薄いドアを開けて乗り込む。TT420のインテリアにはレーシングカーに一脈通じる凛とした緊張感が満ちている。ドアの内張にアームレストはなく、テールゲート下のスペースはロールケージの一部が占領し、荷室にはヘルメット収納の窪みが2つ設けられているという具合だ。アルカンターラ張りバケットシートは、前後位置以外の調整はきかないが、見た目以上に快適。4点式ハーネスを締めると私の身体はがっちり固定された。
エンジンの始動は一触即発ではない。スターターモーターが苦しげに2、3回転してようやく火が入った。一旦かかってもアイドリングは落ち着かず、回転計の針は本来の設定値

ドライバーが主役をはる、 走る悦びを前面に出したアウディ。



を中心に、2000rpmの振幅でせわしく上下する。どちらもかつてのハイチューンエンジンでよく見られた現象だ。数分アイドリングを続けると、エンジンがそれまで発していた金属的な高周波音が、重低音に変わった。発進準備完了のサインだ。

デュアルステージの排気系から豪快なエキゾーストノートが響かせつつ、TT420は山並みを縫う屈曲路を走り始めた。

TT420は前後重量配分が54対46とほぼ理想に近い。試乗路は格別ミューが高かったせいもあって、フロントタイヤにはあっという間に熱が入った。タービンはクイックで、ステアリングの入力に正確に対応する。TT420には金属の塊から削り出した短いシフトレバーも備わるが、私はもっぱらパドルでストロニックを操作した。左パドルでシフトダウンすると絶妙のタイミングでブリッピングが入るので、歯切れ

のいいギャチャエッジが一層爽快だ。タイヤ踏面の感触がステアリングを通してリアルに手のひらに伝わる。これぞスポーツドライビング。右足に思わず力が入る。

排気音は4500rpmを境にそれまでの重低音から明確にトーンが高まる。と同時にキャビンは様々な騒音が充満する。とりわけタイヤが拾った砂や小石がタイヤハウスの内側を叩く音は耳障りだ。しかしそれも仕方ない。これは軽量化を優先するがゆえに、遮音材を最小限に絞ったTTなのだ。

調子に乗った私は、あるコーナーをややオーバースピードで飛び込んでしまった。ここでTT420はドライビングマシンの真骨頂を発揮した。ESCがいきなり介入して、すべてを収束してしまうのではなく、まずトルクベクタリングが然るべき仕事をやる。この電子制御装置がグリップを失う寸前のタイヤから別のタイヤへと、トルクをトランスファーするのだ。トラクション確保の動作はきわめて綿密で、右左のタイヤ間はもちろん、内側と外側それぞれの前後輪間でも最適化を図り、必要とあれば対角線上（例えば左前輪と右



搭載される2.0直列4気筒DOHC+ターボ「TFSI」は、420bhpの最高出力と450Nmの最大トルクを発生。4気筒ターボの量産最強モデルがA45 AMGの360psであることを考えれば、いかにハイパワーかが分かるだろう。



ステアリングからセンタートンネル、シートにいたるまでアルカンターラを採用するインテリアはまさしくショーカーの豪華さを漂わせるが、基本的なデザインは新型TTと大きな違いはない。ステアリング脇に備わる赤いエンジンスタート・ストップボタンが一際印象的だ。軽量化のため防音材が省かれ車内環境はレーシー。



フロントスプリッターとリアディフューザー、それにテールスポイラーのブレードはCFRP製を用いる。ヘッドライトはA8で初めて採用されたLEDマトリクスが与えられている。骨格は最新世代のMQB。フロントエンドの構造とフロアバンは強力鋼を用いる一方、パッセンジャーセルやボディ外皮はアルミ製で軽量化を推し進めている。

Audi TT quattro sport concept



（後輪）のトルク配分もやってのける。トルクベクタリングは安定したコーナリングを陰で支える脇役というのが一般的な位置づけだが、ことTT 420に限っては積極的に操縦に關与するのである。

おかげで私は窮地に陥ることもなく、それ以降も安心して限界の少し手前のコーナリングを堪能した。各輪が常に最適なグリップを発揮するので、ドライバーは狙ったラインを正確にトレースできる。スロットルの踏み加減さえ適切なら、アンダーステアを最小限に抑え、ドライバーにその気さえあれば、軽いオーバーステアを保ったままコーナを抜けることさえ可能だ。

この日の試乗で実感したのだが、TT 420が様々な曲率のコーナーをこなす足さばきは、アウディS3やゴルフRより一枚上手だと思う。と同時に、旋回中のロール制御と、エイベックスに向かう際、ドライバーが描くラインを忠実にトレースす

サスペンションマウント、ダンパーの減衰力、スプリングレートが見直されたほか、車高が下げられ、スタビライザーも大きい径に変更になっている。ラゲージルームにはロールオーバーが追加され、大幅にボディ剛性を高めスポーツ性能を追求。タイヤはダンロップ・スポーツマックスを採用しており、サイズは前後とも255/30ZR20を履く。



る能力でも一日の長がある。

アウディは今のところTT 420の市販化は考えていないと言う。それも当然かもしれない。TTSよりはるかに高価にならざるを得ないだろうし、その一方でTRSが500bhpの大打に乘る可能性もあるなら、TT 420の出る幕はない。しかしそれはあくまでマーケティングの観点から見た図式だ。アウディは良くも悪くも、汗をかかずに速く走れるクルマのイメージが強い。そんななかで、TT 420——TT クワトロ・スポーツコンセプトはドライバーが主役の、走る喜びを前面に出したアウディである。ドライバーがその腕を存分に振るい、いざクリティカルな状況では巧みにアシストの手を差し伸べる手頃なサイズのスポーツカー。インゴルシュタットが、そんな製品を市場に出す頃合いだと思ふのは私だけだろうか。



B MWは今年のコンコルソ・デ・レガランツァ・ヴィツラ・デステに、コンセプトモデルのMINIスーパーレジェラを展示した。私もその素晴らしい仕上がり惚れ惚れしたひとりだが、ひとつ疑問も感じていた。MINIのラインアップには、すでにコンバーチブルとロードスターが揃っている。BMWはさらなるオープントップを本気で追加するつもりなのだろうか……。

しいボディスタイルをただ増やすのが、私たちのゴールでないことは確かです。私はむしろ、エッジの立ったコアモデルから成る、比較的少数のグループを構成したいと思っています。各モデルが独自のキャラクターを備えたラインアップですね」

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

シリアスなスタディ。

MINI Superleggera

3代目になり、大きく進化したMINI。その次なる興味は、先代で増幅したバリエーションの行方だ。そんな気持ち察してか、MINIはヴィツラ・デステの会場でカロッツェリア・トゥーリングとコラボレーションした新しいオープントップ・コンセプトを披露したのである。

う言い切った。では、重要なエンジニアリング上のコンセプトとは、具体的になにを指しているのだろうか。以下、関係者のインタビューから検証していこう。

MINIスーパーレジェラを一言で要約するなら、MINIとカロッツェリア・トゥーリングが密接に協力してデザインを造り上げ、後者が製作を担当したワンオフのEVである。トゥーリングのCEOピエロ・マンカルディはこう語る。「カーボンファイバーという現代のテクノロジーと、職人の手叩きによるアルミボディという伝統をひとつにまとめたのがこのクルマです。トゥーリングではパネルビートニングで成型したボディ、良質なレザーワーク、

軽量素材を活かした一品製作のパーツといった、伝統のアートが今でも生きています。ヘアライン加工を施したアルミのダッシュボード、ドアのインナースキン、センターコンソール。これらはすべて一枚のシートメタルから形を起しました。加えて、ドライブレインなどのメカニカルコンポーネンツが干渉することなく、ワンオフのボディをシャシーと一体化するのは、一般に考えられているよりはるかに難しい作業で、これを可能にしているのが私たちのクラフトマンシップなのです」

マンカルディの言う通り、卓越した出来映えがすべてを語っている。私は次に、MINIのチーフデザイナー、アンダース・ウォーミング



HOT
CARS



クルマのサイズは全長4162mm、全幅1825mm、全高1209mmで、ホイールベースは2520mm。リヤに小型モーターを搭載し、シングルスピードのATはシートの間に挟まれたクロームメッキのトグルスイッチで作動する。



に話を聞いた。ちなみに彼はかつてクリス・バングルから薫陶を受けたひとりである。「スーパーレジェーラのプロジェクトがスタートしたのは、もう6年も前のことです」とウーミングは語る。「アイデアのもとになったのはリーバ、イタリアのパワーボートで、これの陸上版を造ろうと思いました。正統派のイタリア製バルケッタに、英国の魂を込めたクルマです。レトロロックにするつもりはありませんでしたが、MGA、トラリアンFTR2、オースティン・ヒールーなど、伝統的な英国製ロードスターは参考にしました」

当初のボディカラーはレッドだったが、途中で、コモ湖の水面をイメージした繊細なブルーに変更したという。「EVであることを強調するため、アクセントカラーにはつや消しのバイオレットを選び、これを主にインテリアに使いました」

生産化の可能性については、私が内部の事情通から得た情報を交えて話を進めよう。BMWはスーパーレジェーラの発表時期を暫定的に2017年と定めているようだ。ヴィッラ・デステのコンセプトモデルはEVだったが、生産化に当たっては120bhp直列2気筒のモーターサイクル用エンジンを採用、これが後輪を駆動する。これとは別に80bhpのモーターが前輪を駆動する。つまりZEV（ゼロエミッションEV）のFWD、ULEV（ウルトラローエミッションEV）のRWD、そしてシステム馬力200bhpのAWDという3モードの駆動方式が1台で可能になる。

このコンセプトを支えるのに必要なテクノロジーは、ずばり高効率なバッテリーと汎用性の高いプラットフォームである。「私たちが予想しているより早い時期に、良好な結果をもたらすバッテリーが開発できそうです」シュワルゼンバウアーはこう語る。「つまり小型軽量でパワフルなバッテリーです。これで航続距離を飛躍的に伸ばせるでしょう」

一方、汎用性の高いプラットフォームは、販売量を拡大したいBMWにとっては必須条件となる。スーパーレジェーラと、登場が取り沙汰されているZ2はプラットフォームを共用する可能性が高い。「現在開発が進んでいるモジュラー・アーキテクチャーは、高い柔軟性が特徴で、FWD、RWD、AWDのどれにも対応し、幅広い動力源を搭載できます」と事情通は語る。

シュワルゼンバウアーもコンセプトの「拡張性」を次のように強調する。「未来のMINIファミリーでは全長3700mmから最大で4500mmまで、多彩なボディを視野に入れています。フレキシビリティ——これこそ未来のカスタマーが望むキーワードなのです」

冒頭に紹介したシュワルゼンバウアーの言葉の真意が、これで明らかになった。キュートな外観とは裏腹に、MINIスーパーレジェーラは、BMWが明日の戦略を実現するためのシリアスな習作なのである。

ユニオンジャックは我々のアイデアです

REPORT & PHOTO ● 藤原よしお (Yoshio Fujiwara) COORDINATION ● 野口祐子 (Yuko Noguchi)

Touring Head of Design

Louis de Fabribeckers

ルイ・ド・ファブリベッカーズ

ヴィッラ・デステの会場でデザインを手がけたトゥーリングのルイ・ド・ファブリベッカーズに話を聞く事ができた。彼は、これまでにベントレー・フライングスパー、マセラティ・ペラジオ、アルファロメオ・ディスコヴォランテなど錚々たる作品群を世に送り出して来たトゥーリングのデザイン主任だ。「実際にデザイン作業が始まったのは2013年の7月からです。コンセプトは高級でありながら、現代的であること。『スーパ

ーレジェーラ』を名乗っていますが、スチールのパイプを組み合わせた昔の工法だと現在の安全基準に適合しないので、カーボンフレームに手叩きのアルミパネルを組み合わせました。シャシーの寸法はBMWと相談して決めたもので、市販のMINIより大型化しています。ユニオンジャックのテールランプですか？ これは我々のアイデアです。ライトだけでクルマの素性を語るデザインをやってみたかったんですよ。影響を受けたデザインですか？ このクルマには歴代トゥーリング・デザインのDNAが入っています。中でもフェラーリ166mmの影響が大きいかな。まあ良いデザインをするためには、完璧に過去のデザインを知る必要がありますからね」





ダウンサイジング スポーツの本意。

これまでひたすらに肥大化し続けてきた自動車は、
いま時代の要請に応じてダウンサイジング化が推し進められている。
M235iは、古のM3を彷彿とさせるサイズに、直6エンジンを組み合わせる。
RCZ R、そしてゴルフRは、今流の排気量縮小のアプローチで迫る。
ホットハッチ以上、リアルスポーツ未満。時代のスポーツモデルを試す。

PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi)

HOT
CARS



中三川大地

Daiichi Nakanigawa

M 235iの3ℓという排気量はE36時代のM3と近似する。RCZ Rの1・6ℓもまた、プジョー製ハッチバックの主軸だった。ゴルフRの2・0ℓなんてゴルフⅢの時代から貫き通してきた。

つまりこの3車。がむしゃらには排気量を落とさずに、昔から得意だった燃焼室容積をほぼ踏襲しつつ、新たに過給機ぶんの出力性能を得て、その余剰能力でもって、ミドルスポーツとして新しい世界を創出した。

山田弘樹

Kentaro Yamada

G ENROQ的に言えばミドルスポーツの3大対決。何を持って対決の勝利とするかはまず置いとくとして、性能だけでいえばゴルフRの圧勝であった。これは奇しくも今号で、コルベツトZ51と911カレラ4Sを走らせた印象とまったく同じだ。フォルクスワーゲンとボルシェ、いわば同族の気質が、完膚無きまでにライバルたちを叩きのめしたといつて良い。こと硬質感に焦点を当てれば、ゴルフRの右に出るものはいなかった。BMW M235iはカジュアル志向だとしても、類い希なエンジン性能を持つブジョーRCZ Rでさえ、ゴルフRの圧倒的な剛性感や、寸分の隙も無い出力特性の前では分が悪かった。いわばゴルフRは、「小さな911」である。いや、FFベースのコンポーネンツを鍛え上げたという意味で、その「ドーピングっぷり」は911以上。それだけゴルフRは人工的な味付けが強い。そしてこの「管理された刺激」が、アベレージドライバーを圧倒し、虜にするのだと思う。

しかしそれで良いのか？ 古いタイプの筆者は疑問を感じた。だからこそ、最初はM235iのへなちょこさ加減に腹が立った。うすら寒さを感じさせるほど切れ味が鋭い直列6気筒ターボ（326ps）の加速に對し、その乗り味は驚くほどカジュアル。ステアリングは羽のように軽く、ターンバイクレベルの高速ステイジでは初期ロールがフワッと来る。誰にでも門戸を開放するのは現代

VOLKSWAGEN GOLF R

PEUGEOT RCZ R

BMW M235i



けどBMWは純粋な速さ以外に運転の快感を確信的に残した。アシは電子制御バリバリなのに、敢えて3ペダルを用意し、純粋なFR駆動を貫く部分などまさにそう。街乗りは妙に快適で、踏めば減法速く、いざとなれば電子制御で守りますよ、という声が聞こえてくるようだ。

その中に割って入るのがRCZ R。確信的に楽しさを作り出そうともしなければ、万能選手という言葉なんてどこ吹く風といわんばかり。FF界最速のスポーツカーを指して鍛え上げたという感じ。小型ハッチバックと同等の排気量なが

では、新しい世界とはなにか。ゴルフは偉大なるGT-1がいながらにして、ゴルフIVからR32を含む「R」を用意するのが常套手段になった。GT-1との大きな違いは4駆であること。挙動変化だなんだを気にせずベタ踏みこそが正義と訴えかけてくるように、アクセル踏みっぱなしで誰でも速い万能ツールを追究する。居住性や使い勝手などゴルフ自体の万能っぷりがそれに拍車をかける。

もちろんM235iだってゴルフRに匹敵するほどの万能選手だ。だ

の常。特にM235iの購買年齢層を考えれば、フルフル性能は大切なだろうが、売ればそれで良いのか？ E36/E46時代のM3を彷彿とさせるサイズやスペックに、期待を抱いたクルマバカの心はどうなるの？ と思ったのである。

だがしかし——。これを覆すカウ
ンターパンチを、M235iはお見舞いしてくれたのである。

コーナーのアプローチでしっかりとブレーキングを行い、フロントタイヤにたつぷりと荷重を乗せる。すると、それまでが嘘のようにステアリングは重みを増し、豊かな表情で路面からのインフォメーションを伝

その底知れぬ深淵。
M235iのあまりの
ツンデレに思わず腹が立つ。

山田弘樹

え出す。これを切り込んで行くとM235iはロールを始め、横から後ろへと遠心力が移動し終わると、じわーとリヤタイヤが滑り出して、さらにクルマの向きが変わったのである。最高なのは、そのスライドがじつに穏やかなことだ！

速度は高い。しかし操作はスロー。いわばそれは、フルクスワーゲンが許さない、究極のニュートラルステアだった。もっともこの領域に入ると、トラクションコントロールをオフにしても制御が入る。これを完全解除する術を知らなかったから、滑り出したあとのアクセルコントロールを愉しむことはできな



ダンピング特性を自動調整する電子制御式ダンパー、アダプティブMサスペンションを採用。スタンダード比で車高は10mm低くなる。「スポーツ」または「スポーツ・プラス」モードを選択するとサスペンションはよりスポーティに。ギヤレシオを連続的に変化させるバリアブル・スポーツ・ステアリングも標準で装備する。



BMW M235i

SHORT IMPRESSION

山田弘樹 ターボらしい加速感をもちながら、ターボらしくないレスポンスの良さを持つツインパワーターボの特性は、NAシンバをも納得させる力がある。サスペンションは初期から中期にかけての減衰力がソフトで、低中速ワインディングは非常に気持ち良い。反面、高速ステージでは有り余るパワーに対して不安な一面も。しかしそこから荷重を掛けて行くと、隠し持っていた真の姿が現れる。それは「神ハンドリング」と言ってよい気持ち良さ。

中三川大地 操作系の位置関係や感触は絶品。シートを合わせた瞬間からBMWを感じる。適度にタイトな雰囲気はE36 M3あたりを彷彿とさせる。しかし動き出せば一転、足は柔らかくそこに緻密な制御が加わり街中では意外にも快適。ターボ化されたストレート6は相変わらず気持ちいいし、フワフワの乗り心地に若干の不安を抱きながらも、実はコーナリングも減法速い。サーキットでも持ち込めば生粋のFRスポーツとして振り回すこともできそうだ。

SHORT IMPRESSION

山田弘樹 本編ですっかり脇役になってしまったけれど、単独で乗ってこれば最高の一台。エンジンは1.6リッターターボとは思えないほど迫力のある吹け上がりを持っていて、これだけでも手に入れる価値がある。サスペンションはリヤをしっかりと接地させ、フロントをややダルにすることで安全性を確保して、全体的にプジョーらしいロール感を実現している。プジョーとしては初めてのハイパフォーマンスカーだが、十分以上の出来映えである。

中三川大地 スーパースポーツ風情なのに、ちょい足でも硬めたプジョー106S16みたいな感覚に捉われる不思議な乗り味を持つ。グニャリとストロークの長いシフトノブや、足が硬くともボディがしなりながら路面をいかに動く感じがそう感じさせるのか。しかし速度を上げるに連れて今度はどっしりとしたGTカー的な印象に様変わり。BMWと共同開発したエンジンは、ターボながらも今まで回してパワーをしばらく出すNA感覚を残してくれている。



PEUGEOT RCZ R

きつとプジョーはFF界の
BMWになりたかった。
RCZ Rは即ちM3なのだ

中三川大地

ら過去の406、407をしのぐエレガントな世界を提供するRCZを、プジョースポーツボールがライバルと対等以上に闘える性能を有するスポーツカーに仕上げた。強引なまでに速さを求めたからこそ、見た目のエレガントさと正反對の荒々しさを持つ。

きつとプジョーはFF界のBMWになりたかった。RCZ RでM3的存在をつくりたかったのだ。エンジンがPSAとBMWとの共同開発で、伝統を廃して数字車名を使わなかったRCZには決意が見える。それに対してBMWは逆に、プジョーのようなホットハッチが欲しかった。だから1シリーズ(M135i)でそれをやったものの、人々の欲するBMW像とは乖離していたことを知ると、今度はそこにE36 M3と似たパッケージングを詰め込んで世を納得させつつ、プジョー風ホットモデルのM235iを造った。しなやかでストロークをたつぷり取ったフランス車っぽい足を持つのはそのためか。この両車、互いに青く見える隣の芝生を追い求めた。でも、互いに自らのアイデンティティは充分承知しているから、それらを融合させて「新しい世界」を作り上げることに成功した。唯我独尊、ゴルフRだけはゴルフであり続けているのとは対称的である。ゴルフは常に「新しい世界」に踏み込まない姿勢こそが正義だと訴える。

個人的に最も気に入ったのはRCZ Rだ。ゴルフの完全主義っぷりは

SHORT IMPRESSION

山田弘樹 ワインディング、無敵。セオリー通りにブレーキを終わらせてターンインし、出口でアクセルを踏み進めれば、グイグイ曲がってしまう。これは間違いなく電子制御ディファレンシャルロック(XDS)がブレーキの役割をしてくれているから。高速コーナーでも3車中随一の安心感。街中ではそれが高級感に変わる。……なんかターミネーターみたい。

中三川大地 一番実用的なパッケージを持ちながら、誰でも速さを引き出せる全てを兼ね備えた最高峰的な1台。6速DSGはパドルすら不要と思えるほど忠実に、裏方でひたすら駆動配分を適正化してくれる4MOTIONと相まって、ドライバーに制御を感じさせないまま気が付けば尋常じゃない速度で走れる。街中では常にスポーツモデルっぽい硬さを感じるの、いつでもハイスピードを保ちたくなった。完璧ゆえにスローライフを満喫しにくいのである。

だがそのひとくせあるとばけつぷりまでもが、いま偏屈な筆者をくすぐっている。「このわかりにくさを理解してやるのは自分だけ」というツボに、見事にはめられている。プロレーサーならぬ、プロのクルマ好きとしては、クルマは乗らされているより乗りこなしている気分になれる方がよい。というわけで今回の対決は、共に汗を掛けるM235iに軍配が上がるということになる。

今のクルマたちは表面的なカッコや性能ばかりで自分を売ろうとして、スポーツカーが持つ本質を疎かにしている。そういう意味では演出が足りない。逆にM235iに関しては、あまりにその実力が見えなさ過ぎる。ツンデレ系ならぬ、植木等も真ッ青のおとぼけつぷりだ。

つたが、もしそれができるのであれば、そのドライビングは、まさしくスポーツだといえる。だからこそ再び腹が立った。普段のカジュアルライズされた乗り味からは、このほどとばしような走りは到底想像できない。確かに誰もが、この領域へ踏み込めるわけではないだろう。しかしM235iを手に入れば、もしかしたら自分もその走りができるかもしれない。というアピールが、まったくなくない。



VOLKSWAGEN GOLF R

SPECIFICATIONS

モデル名	フォルクスワーゲン ゴルフ R	プジョー RCZ R	BMW M235i Coupe MT
■ボディスペック			
全長(mm)	4275	4290	4470
全幅(mm)	1800	1845	1775
全高(mm)	1465	1350	1410
ホイールベース(mm)	2635	2610	2690
トレッド(mm)	F1535 R1510	F1580 R1595	F1510 R1535
車両重量(kg)	1500	1340	1530
■パワートレイン			
エンジンタイプ	直列4気筒DOHC+ターボ	直列4気筒DOHC+ターボ	直列6気筒DOHC+ターボ
総排気量(cc)	1984	1598	2979
ボア×ストローク(mm)	82.5×92.8	77.0×85.8	—
圧縮比	9.6	9.2	10.2
最高出力	206kW(280ps)/5100-6500rpm	199kW(270ps)/6000rpm	240kW(326ps)/5800rpm
最大トルク	380Nm(38.7kgm)/1800-5100rpm	330Nm/1900~5500rpm	450Nm(45.9kgm)/1300-4500rpm
■トランスミッション			
タイプ	6速DSG	6速マニュアル	—
■シャシー			
駆動方式	4WD	FF	FR
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン	—	—
サスペンション フロント	マクファーソンストラット	—	—
サスペンション リア	マルチリンク	トーションビーム	マルチリンク
■ブレーキ			
フロント	ベンチレーテッドディスク	—	—
リア	ベンチレーテッドディスク	ディスク	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)	225/40R18(7.5J×18)	235/40R19	225/40R18(7.5J×18)
リア(リム径)	225/40R18(7.5J×18)	235/40R19	245/35R18(8J×18)
■環境性能			
燃料消費率(JC08モード km/ℓ)	14.4	13.7	12.0
CO ₂ 排出量(g/km)	173	145	—
■車両本体価格(万円)	529.8	540	601



3車種唯一の4WDモデルであり、第5世代のハルデックスカップリングを採用。アダプティブシャシーコントロール「DCC」は、R専用の「レース」モードを選択可能。駆動輪内側のグリップ不足を検知すると、自動でブレーキをかける電制デフロック「XDS」や可変ギヤ比のプログレッシブステアリングなども標準装備する。



プジョーボールによって開発された国内150台の限定車。AピラーからCピラーに連なるマットブラックのアルミナアーチが特徴。専用のリヤスポイラーも備え、車高は10mm低められた。専用シートはソフトさと高いホールド性を見事に両立。3車種中最大の19インチを標準装備。グッドイヤー・イーグルF1を組み合わせる。

魅力だけど、だからこそドライバーの付け入るスキがなく、動力性能に慣れてしまえば、単なる高性能実用車としが思えなくなるかもしれない。BMWは快適クーペとして楽しむぶんには最高だけど、ホットモデルとしての素性を心底味わうのなら、もはやサーキットが必須となり手軽じゃない。RCZ Rには粗さが残るものの、日常でスーパースポーツのような高揚感を感じさせ、不便を気にせずどこへでも連れ出したいくなる雲間気を持つ。速さを求めたモデルが、速さだけが価値じゃないことを改めて教えてくれたのだ。

それにしてもミドルスポーツの目指すベクトルは、ひと昔前とは比べ物にならないほどメーカーごと異なる方向を向いている。ダウンサイジング一辺倒とか、衝突安全性の観点から肥大化したと嘆く必要はまったくない。今回、この3台を乗り比べただけでも伝わった各々のアプローチには、大きな可能性を感じた。





メルセデスSUVの末弟は 万能なオールラウンダー

Mercedes-Benz GLA 250 4MATIC

スーパーマリオブラザーズとタッグを組んだテレビCMで驚かされた。GLAとマリオは、どんな障害物でもやり過ごしてしまう走破性の高さに共通点があるという。GLAは伝統のGクラスに代表されるメルセデスSUVシリーズの末っ子。現行Aクラスのプラットフォームを設計したときにはすでにGLAの構想が含まれていたのだから、実際にこのプレミアムコンパクトSUVのカテゴリにはアウディQ3やボルボV40クロスカン トリ、BMW・X1等々ライバルが目白押し、の激戦区でもある。

GLAシリーズには1・6ℓ直4ターボのGLA180と、2ℓターボのGLA250 4MATIC、そしてGLA45 AMG 4MATICが用意されているが、今回試乗できたモデルはGLA250だった。

このクルマの4駆システムは普段は前輪にほぼ100%のトルクを配分する可変トルク型で、トラクションが必要になった時だけリヤタイヤも駆動する。オフロード走行のための装備として、4MATICモデルのダッシュパネルにはオフロードの急坂を降りる際などに使用するDSR（ダウンヒル・スピード・レギュレーション）スイッチと、フィッチのモニターの表示をオフロード・スクリーンにすることもできる。このスクリーン設定はステアリングの切れ角や車体の傾き角度を表示できるユニークなものといえる。

試乗はオンとオフ両方で行ったのだが、印象的だったのはオンの方だった。その走りをAクラスと比べた場合、ずいぶん角が取れた印象のやさしい乗り心地に仕上がっている。このため少し大きな、包容力のあるクルマになっている印象で、しかし少しも腰高感がない。足まわりのセッティングの妙、と言ってしまえば

それまでなのだが、見た目で気付くのはサイドウォールが昔のタイヤ風にパンツと丸く張った純正装着タイヤの存在である。コンチスポートコンタクト5 SSRは最近のランフラット・タイヤらしく荷重を受けてしっかり変形するタイプなので、50扁平とはいえSUVテイストによくマッチしているのである。

また、普段はFFなのは、ドラッグフィードバックに関しては、いつでも4駆感が感じられ、急加速の際にはググツとリヤタイヤがトラクションを主張してくる。いつでもプロペラシャフト以降に予圧がかかっているからだろうけれど、最新4MATICの駆動さばきは見事だと思った。

オフロード試乗では、滑ったり浮いたタイヤだけにブレーキを掛けて前進する様子が見事だったが、でもこれは最近の最新車ならみなそうでしょ？ という気もした。

ともあれ最初のメルセデスとしてオールパワースに使うなら、AよりCLAよりGLAがオススメだ。



SPECIFICATIONS

メルセデス・ベンツGLA250 4マチック
■ボディサイズ:全長4430×全幅1805×全高1505mm ホールベース:2700mm トレッド:①1555 ②1545mm ■車両重量:1570kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:83.0×92.0mm 圧縮比:9.8 総排気量:1991cc 最高出力:155kW(211ps)/5500rpm 最大トルク:350Nm(35.7kgm)/1200~4000rpm ■トランスミッション:7速AT(7G-DCT) ■駆動方式:4WD ■ステアリング形式:ラック&ピニオン ■サスペンション形式:①マクファーソン ②4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(ホイール):①②235/50R18 ■環境性能(JC08モード) 燃料消費率:14km/ℓ ■車両本体価格:459万円



1.ダッシュボードまわりのデザインはAクラスに準じている。2.シートは全てのGLAモデルがヘッドレスト一体型のスポーティなタイプを装備する。3.オフロード・スクリーンは少し切り替える作業が不便だが、表示する情報は面白い。ステアリング切れ角が度数とアニメーションで示される他、前後左右の車体の傾きも表示される。4.リヤのシートバックは4:6で倒れ、荷室を広げることができる。リヤシートを使用している場合の荷室容量はAクラスの341ℓに対し421ℓある。5.2ℓ直4ターボ・エンジンは落ち着いた性格でトルクフル。動力性能に不満はない。

清水和夫 × 渡辺敏史

Audi A8 × JAGUAR XJ

今回は、アルミボディを身にまとった
プレステージ・ラグジュアリーサルーンである
ジャガーXJとアウディA8を組上に載せてみた。
1000万円の対価を支払って手に入れるとすれば
この2台、いったいどうなのよ？



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)

プレステージサルーンに、あなたは何を求めるだろうか？
運転する自分だけでなく、外から見られることを意識せよ。

清水 スポーツカーメーカーの造るサルーンというのは、サルーンメーカーが造るサルーンとは違う。スポーティでラグジュアリーなサルーンで、かつては、ジャガーがトレンドセッターだったんだよ。ところがその本家が、今苦戦している。だから、イアン・カラム^{注1}は、あのXJをデザインして、伝統を守りつつも、かなりぶっ壊したって言った。

渡辺 ジャガーは、そもそもの発祥がスポーツカー屋だから、そういう意味では、ボルシェやアストンマーティンがパナメーラやラビードで今やっていることってというのは、昔、ジャガーがやってました、っていうことですよ。

清水 ジャガーはフォードグループに入って、リンカーンと共用しろとか、モンデオと共用しろって言われ、SタイプとXタイプが出てきたあたりから不運が始まった。そして、フォードと縁が切れて、インドのタタ傘下になって、また復活した。

渡辺 350系のXJ^{注2}のときに、

もつとのびのびと造れていたから、それまでのジャガーとは違った形状のものになっていたかもしれないですね。でもたぶん、フォードからも言われ、マーケティング的にも昔のジャガーのイメージがないと売れないからって話で、昔のジャガーみたいなものを造ったら大失敗しちゃった、みた

いな。でも、あのときは、見た目はずいぶん古くさい感じでしたけれど、乗ると、確実に新しいものだという感覚がありましたね。あの当時も、3ℓV6で普通に走っていましたし。

清水 最近では、BMWのグランクーペ、アウディA5、A7、それにメルセデスのCLS、シューティングブレークといった4シータークーペが出てきてはいるけど、源流はジャガーだった。

——— そんな、源流たるジャガーとして、現行のXJはどうでしょう？

清水 デザイン的にはイノベーションが、うまくいっていると思うよ。メルセ

デスがCLSを造ったり、BMWが6

のグランクーペを造ったり、アウディがA7を造っても、所詮、4ドアセダ

ンがあつて4ドアクーペがあるという位置関係なんだけど。ジャガーXJの

場合は、もう退屈な3BOXのスタイルを完全に捨てて、あのスタイルへい

っちゃったわけだから。

渡辺 XJは、リーバ^{注3}とか、クルーザーをモチーフにデザインされたん

ですよ。

清水 たとえば、運転席をぐるりと取り囲むようなインテリアデザインは、

クルーザー職人の意見を聞いて、クル



エンジンが小さいから、エンジンルームは空々しい。でも、エンジン搭載位置が高く見えるのはなぜ？

用語解説

^{注1} イアン・カラム(Ian Callum)
1954年、スコットランド生まれ。カーデザイナー。フォード・モーター、トム・ウオーキンショー・レーシングTWR、アストンマーティンでデザイナーを務め、1999年からジャガーのデザインディレクターを務め、現在に至る。2006年の2代目XK、CX-Fコンセプトカーやそれを基にした2008年のXF、そして2010年のXJへと続く。また、2010年のC-X75コンセプトカーと2013年のFタイプ^{注2}の監修も行っている。

^{注2} 350系のXJ
2003年から2009年まで生産・販売された、3代目XJのコードネーム。現行XJの1世代前のモデル。オールアルミボディが採用され、従来のモデルよりも軽い車重を実現。エンジンは3.6ℓおよび4.2ℓのV8エンジンと、スーパーチャージャー付きの4.2ℓV8エンジンがラインアップ、トランスミッションは6速ATが組み合わされた。2004年には、3ℓV6エンジンを搭載したXJ6がラインアップに加わり、しばらく途絶えていたXJ6の名前が復活した。

^{注3} リーバ
1842年にイタリアの港町で設立された、ヨットブランド。漁師ピエトロ・リーバによって始められたヨット造りは、その子孫たちによって受け継がれ、競技会での成功とともに注目を集め始めた。それと同時にプレジャーボートの製造がスタートし、品質とデザインの美しさでも広く人気を集め、不動の地位を獲得した。ボート造りの哲学やブランドコンセプトに惚れこんだ成功者たちの間で「海に出るならリーバだ」と、世界中に口コミで広がっていき、成功者だけが持つことができる世界一のヨットブランドとして君臨している。

Audi A8 × JAGUAR XJ

——— そんなに違いますか？

清水 ジャガーはスポーツカーメーカ

ーだから、ドライバーの感性に合わせ

て、ステアリングタッチとかフィール、

ブレーキタッチとか、機械的な物理性

能では表せないような世界が実によく

できている。人がどう感じるかってい

うところがわかっているのは、さすが

はスポーツカーメーカー。でも、アウ

ディはそのあたりは無味乾燥。すごく

いい機械なんだけどね。なんか、こっ

血の通っていない感がある。

渡辺 解析によって造られた感じはしますよね、A8は。もう、理屈の塊みたいな。

——XJのエンジンは2ℓ直4のターボですけど、非力では？

渡辺 XJは、エンジンを回したときにはやっぱり、4発のスーチャーだなあ！っていう感じは否めないんですけど。流して気持ちいいシャシーの性格とこのエンジンは、使い方がハマる人にとっては、ドンピシャでいけるんじゃないかという気がします。

清水 オレは、ハマるタイプだね。あんまりエンジン回さないで、早めにボン、ボンってシフトアップして、最大トルクが出る3000rpmくらいまでの中で走っていると、やっぱり良いエンジンだなと思う。

——対するアウディは3ℓV6スーパーチャージャーですが。

渡辺 入力に対して、ひたすらアウトプットしている感じはしますよね。味はないです。音は、若干、エモーションな音を出せるように作ってあるような気がしますけど。

清水 パナメーラはアウディのV6スーチャーなんだよ。ポルシェは自前で90度バンクのV6を造っているんだけど、圧倒的にポルシェのV6ターボのほうが良いエンジンだと思う。アウディは古さを感じちゃう。今の6気筒エ



「チーン！」には愛があるけれど、「無反応」は何も感じないから……。でも、クワトロは○。



ンジンでお金を取れるのは、ポルシェのフラットシックスとBMWのストレートシックスしかないと思う。どちらも完全バランスで2次振動がないからね。これは、12気筒に通ずる道。

——アウディって、もう20年以上もアルミボディを造ってますよね。

清水 1994年から。でも、アルミボディはNSXのほうが先。

渡辺 昔のASF^{注①}に比べると、ずいぶんスリキリしてますね。強くすべきところと、強くしなくていいところがわかってきているんだなあ、と。

——アルミボディを採用したのは、軽量化のためですよね？

清水 もちろん。渡辺 リサイクル性もあるにはあるんですが、まだまだ、そこまでのクルマの量がない。ただ、

リサイクルしたアルミをボディに使ってはいますね。XJは50%って言ってました。

——えっ、ビールのアルミ缶がXJのボディになってる？

渡辺 そうです。

清水 どうして、缶ビールがアルミ缶なの？って言うたら、安いから。じゃあ、どうしてクルマは鉄なの？って言うたら、安いから。

——え、どっちが正しいんですか？

清水 ビールの空き缶はリサイクルのシステムがしっかりできあがっているから、アルミの方が安くできる。鉄は回収して、融かすときの温度が高いから、そこでCO₂が出ちゃう。アルミのほうが低い温度で融かせるし、他と混ざらないから、リサイクルビリティが高い。リサイクルするとアルミはコストが下がる。ようやく今、そのサイクルに入ってきたジャガー・ランドローバーは次のXEを造って、イヴォークもアルミにして、もうスチールボディと

はおさらばしよう！っていう、壮絶な戦略を持っている。メルセデスもSLから、S、Cと、アルミ化比率を上げている。

——強度的にはどうですか？

清水 アルミは鉄の1/3の重さだから、鉄の3倍の量のアルミを使ったら、同じ強度になる。アルミは形の加工が自由自在だから、断面とか押し出し材を上手く使うことによって、強度を鉄以上に上げられる。

渡辺 アルミは溶接が大変だったけれども、リベットボンドとかが出てきて、楽になりましたね。XJは乗ると、あのサイズのクルマとは思えないくらい、ヒラヒラします。車重も1・8tないです。アウディも4WDなのに、2tを切っている。

清水 オレはXJのスポーツカーメーカードなっているブランドと、ドライバーズカーだっている感じがいいね。運転席に乗っても、リヤシートに乗っても、どちらでもイける。A8は、ドライバーズシート以外は選択肢がない。リヤシートに乗ったら支配された感じを受ける。ジャガーはドライバーズカーだけど、リヤシートに乗ってもサマになる。

渡辺 ジャガーは後席にも勝ち組感がありますね。なんなんですかね？

清水 なんだろうね。

渡辺 エレガントと言うか、ラグジュアリーと言うか。

清水 オレがよく行く、銀座の老舗クラブのママはずっとジャガーだったよ。銀座のママさんが乗ると、ジャガーはかっこいいんだよ。

アウディじゃ絵にならない。新地のママだったなら、メルセデスの、あえて言えば、AMGかな。

渡辺 でも、アウディの後席にどんなママが乗るんだろうと考えても、イ



注① ASF
ホンダNSX誕生から4年後の1994年に、高級サロンのA8がアルミボディでデビューした。このとき、アウディはスペースフレーム構造のアルミボディを開発し、ASF（アウディスペースフレーム）という名称を与えた。その後、コンパクトカーのA2で第2世代のアルミボディを世に送り出した。さらに、ランボルギーニ・ガヤルドやアウディ初のミッドシップスポーツカーであるR8もアルミボディで造られている。軽量化と剛性・強度との最適化、さらに生産性や部品コストの低減など、ひと昔前には考えられなかったほど、アウディのアルミ技術は先進的だった。



ATセレクトのボラードもイイ！ ドライバーズシートでもリヤシートでも、どちらでも優雅に乗ることができるXJ。



メージがわからない。アウディって、なんだかオフィシャル感が強いですよ。

清水 A8が弱いのはそこなんだよ。銀座並木通りで使われないクルマは、日本では本物じゃない。

では、BMWの7は？

清水 六本木のママだね(笑)。たとえ4ドアでも、ラビードとパナメーラのリヤには乗れないからね。美容院でセットした髪が天井にくっついちゃう。

渡辺 ショーファークラスの使い方は前提にないってことでしょうね、ラビードとパナメーラは。

クアトロポルテはどうですか？

清水 京都だね。祇園にハマリそう。

渡辺 そういう感覚がA8にはないんですよ。そう考えると、アウディってレクサスに近いものがある。

でも、アウディには技術力がありますよね。技術力ではブランドを超えられない？

渡辺 特にこのステージになってくると、それはありますね。

清水 ラグジュアリーセグメントって、世界の富裕層相手だから、技術力とはちよっと違うよね。アウディは、A1、A3を持っているってことがラグ

ジュアリーブランドへのネックになっている。しよせん、大衆車を作っているんだから、と。

となると、最後はSクラス？

渡辺 やっぱ、この世界のと真ん中は誰だ？って言ったたら、それは間違いなくSクラス。それは世界共通言語であり、誰も覆せない。やっぱ、メルセデスだよね、って感じはしますね。メルセデスは、クルマもそれに見合ったものを造ってきていますしね。

清水 ショーファークラスを雇って、偉そうに後ろでふんぞり返りたいのは、やっぱSだよ。

でも、Sクラスには乗りたくない、っていう層もいるわけで。

元祖スポーツカー屋が手がけたサルーンはイイ!!

清水和夫



渡辺 例えばボクぐらいの年で、でも金銭的にSが買えるっていう層は、まだヤマツツ気があると思うんですよ。人と違ったクルマに乗りた、みたいな。

レクサスLSはどうですか？

渡辺 LSはさすがに、日本のオフィシャルカーって感じになりましたね。

清水 霞ヶ関のカラーだからさ。

渡辺 その上がセンチュリー？

清水 センチュリーは特殊な世界。

清水 センチュリーに乗るのは会長さんクラス。トヨタがすごいのは、センチュリーを知っていて、LSを造っているってことだよ。アウディはそれを知らないから。

渡辺 ショーファークラスで迎えに来てもらったときに、何だったら一番嬉しいかですよ。

清水 クアトロポルテとかジャガーで来られたときのほうがサプライズがあるって、オレは他と違うよっていうのが

味わえるんじゃないかな。メルセデスで来られるのが一番無難なんだけど。

渡辺 BMWだともっと違うって感じ、アウディだと、「えっ、アウディですか」みたいな。

清水 どうしてアウディ？って聞かれたら、説明するの面倒くさいよね。自分で乗るにはいいと思うよ、アウディ。4WDだし。

渡辺 アウディの後席に乗っている人を見て、「お、わかってるな」とは誰も思わない。

清水 スポーツカー好きが「どうしてR8がいいの？」と思うのと同じ。ギャルドにいくとか、ボルシェにいくんだってわかるけど。アウディを選ぶ

Audi A8 × JAGUAR XJ

用語解説

TSI

TSI(ターボチャージド・ストラテジック・インジェクション)は、ドイツのフォルクスワーゲンが開発したガソリン直噴(FSI)エンジンにツインチャージャーやターボチャージャーを組み合わせたもので、2005年にゴルフに初めて搭載された。これは排気量1.4ℓの直列4気筒DOHC16バルブ・ガソリン直噴(FSI)エンジンにスーパーチャージャー(三葉ルーツ式)とターボチャージャーが組み合わされたツインチャージャーだった。最高出力は搭載車種によって異なり、170ps、160ps、140psとあるが、ハードウェア的には同一のエンジンで、ソフトウェア制御により最高出力、最大トルクが設定された。

注6 アウディのドライバーアシストシステム

安全性、快適性をさらに向上させる装備。駐車時に自動でハンドル操作をしてくれる360度ディスプレイ(サラウンドビューモニター)のついたパークアシスト付きアウディパーキングシステムを全車に標準装備。また標準のアウディプレセンンスに加えて、オプションのアウディプレセンンスプラスを選べると、自動ブレーキ機能のブレーキガイドや、自動ステアリング修正機能が付いたアクティブレーンアシスト、ストップ&ゴー機能付きアダプティブクルーズコントロールなど、最新の安全装備が追加される。またオプションのナイトビジョンアシスタントは、歩行者のみならず、大きな動物なども認識できるように進化している。

注7 アフターダブル(afterdable)

「手頃な」という意味。



ごちゃごちゃしたスイッチ類は直感的に操作できない。でも、座るのなら、絶対にドライバーズシートのA8。



のへんが特別進んでいたわけではないけれど、巻き返してきている感じがありますね。

清水 それに、4WDだからスタビリティは高い。

渡辺 アウトバートンでは今、アウディが一番ガラの悪い運転をしているのが目につきますが、それもわかりますね。

清水 機能主義でいいんだったら、A8はアフォーダブル^{注7}でバリュー・

く良くなりましたね。

清水 メルセデスに肉薄するくらいまで来てるよ。いや、追い越したかな？

渡辺 アウディは、その

フォー・マナーが高い。でも、このセグメントって、バリュー・フォー・マナーだけじゃないよ、機能主義じゃダメだよっていうのが、このセグメントの「高級」のハードルだとしたら、アウディはまだそれを超えてない。

渡辺 だから、何も感じないんでしょね。特別な世界を見せてくれる期待感がない。単に、A6の延長線上にA8がいる感じ。

清水 マイバツハがロールス・ロイスを超えられなかったように、広くて深い河があるんだよ。それだったら、まだジャガーのほうが、ハードとしては出来損ないかもしれないけれど、ブランドとしては孤高さが漂っている。

つていうのは、完全にライフスタイル。特に日本ではそうなっちゃってる。

渡辺 ジャガーだと、何か他の事情がありそうですね。お家柄がよろしいようで、とか。

清水 今日はアウディ、ポコポコだね(笑)。一番、GENROQに合わないんだよ、アウディ。

渡辺 でも、SとかRS系はいいですね。

—— S8に1800万払いますか？

渡辺 そう思うのは、クルマ好きな人であって、実際にアウディを買っている人は、そんなことは考えないでしょ。

清水 アウディを選ぶ人は、何もこだわっていないか、考えすぎたか。

—— アウディは、クルマで自己主張したくない人が選ぶのでは？

清水 アウディブランドの本質は「技術による先進」。もともと1974年の初代ゴルフは、アウディのコンセプトカーだったんだよ。フロントトランスアクスル、エンジン横置き。アウディはものすごく深い技術を持っている企業なんだけど、それがクワトロとアルミボディを生み出して、ピエヒがメルセデスに対して宣戦布告したのが1981年。クワトロでWRCへ挑戦し

やってない。ダウンサイジングII TS I^{注6}もアウディがやったと言われているけれど、ピエヒがVWからアウディへ移籍させたクレスプがやったこと。アウディは、A1とA3なんて、造っちゃいけないよ。だって、ワーゲンデラックスだもの。売りやすいから、やってくるんだろうけど、A4以降のクルマを主たるアウディとしてやらなくちゃいけない。

渡辺 A8は飛ばすというクルマですよ。こう走って欲しい！っていう気持ちに、素直にもれなく反応するって感じ。だから秘書っぽい。それに、A8のドライバーアシストシステム^{注6}は、ものすご

バリュー・フォー・マナーは高いのだけれど……。

渡辺敏史



The JUDGE

SPECIFICATIONS

モデル名	アウディA8 3.0TFSI quattro	ジャガーXJラグジュアリー	モデル名	アウディA8 3.0TFSI quattro	ジャガーXJラグジュアリー
■ボディスペック			■シャシー		
全長×全幅×全高(mm)	5145×1950×1465	5135×1900×1455	駆動方式	4WD	FR
ホイールベース(mm)	2990	3030	ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン	←
トレッド(mm)	F1640 R1630	F1625 R1605	サスペンション フロント	Sリンクサスペンション ウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン
車両重量(kg)	1950	1780	リア	トラバゾイダルウィッシュボーン	マルチリンク
■パワートレイン			■ブレーキ		
エンジンタイプ	V型6気筒DOHCスーパーチャージャー	直列4気筒DOHCターボチャージャー	フロント&リヤ	F&Rベンチレーテッドディスク	←
総排気量(cc)	2994	1998	■タイヤ&ホイール		
ボア×ストローク(mm)	84.5×89.0	87.5×83.1	フロント	255/45ZR19	245/40ZR19
圧縮比	10.5	10±0.5	リア	255/45ZR19	275/40ZR19
最高出力	228kW(310ps) / 5500~6500rpm	177kW(240ps) / 5500rpm	■環境性能		
最大トルク	440Nm(44.9kgm) / 2900~4500rpm	340Nm(34.6kgm) / 5500rpm	JC08モード燃費(km/ℓ)	16.0	11.5
■トランスミッション			CO ₂ 排出量(g/km)	223	—
タイプ	8速AT	←	■車両本体価格(万円)	1008	926



メルセデス「EV」秒読み段階。

世はまさに「電化モータリゼーション」の体をなし、各自動車メーカーから雨後の竹の子の如くEVやハイブリッドが生まれている。しかしメルセデスはその中であって純EVモデルの市場投入に消極的で、現在のところスマートED以降のリリースを控えていたが、ついにBクラスのEVモデルを熟成させデビューへとこぎつけた。

果 たして本格的な電気自動車の時代がやってきたかどうかという点に関しては疑問が残るが、今年に入ってヨーロッパの自動車メーカーが一斉に何らかの形の電気自動車を市場に送り出していることは事実。そしてドイツからも、そのコン

セプトや取り組みの仕方は異なるが、3つの新顔が登場している。最も徹底した取り組みをしているのはBMWで、i3はエミッションフリー時代のひとつの方向性を示していると言える。これは単なるデモンストレーションではなく、言わばBMWの信念に基づく商品ともいえるものだ。このBMWとは対照的なアプローチを見せているのがシュトゥットガルトとヴォルフスブルク

Green
GENROQ
SPECIAL

PHOTO & REPORT ● Jürgen Zölter
TRANSLATION ● 中村孝仁 (Takahito Nakamura)



パワートレインを既存の内燃機から電気モーター+バッテリーに変更する手段をとるBクラス・エレクトリックドライブは、走らせればEVそのもののだが、傍目からは地味な存在。

Mercedes-Benz B Class Electric Drive

ツクドライブなどもそう。正直言えれば部分的にはまだ経験値が低く不完全な状態だが、それを顧客に表示して進捗状況を共有するやり方といえよう。

特に量産モデルをベースとした場合、開発コストを抑えることができる。というのも、果たしてこの先どのくらい電気自動車に対する需要があるか、あるいはその市場が広がるかは全く未知数で、そうした市場に巨費を投じることをためらうのもある意味当然だからだ。

この夏に向けて、メルセデスはBクラス・エレクトリックドライブをアメリカ市場に導入する。そして年末にはヨーロッパ市場にもこのクルマを投入する。アメリカ市場

場に関しては正直言うと大きな賭けになるかもしれない。

というのも、Bクラスのガソリンエンジン車は現在アメリカ市場に投入されていない。つまり、アメリカ市場でBクラスは電気自動車であると認知させることになるのか、はたまた目立たないクルマであるからこそ、電気自動車としてメーカーの意図をユーザーから理解を得るためにこのクルマを使うのか、という2者択一になるからである。

少なくともシリコンバレーをスタートした我々のBクラス・エレクトリックドライブは、まさに興奮剤。というのも、Bは見たことないクルマのはずなのに、それに興味を示す人はほとんどいなかったからだ。

場所柄、IT世代の金持が多いこの場所では、静かなら座のモデルに興味を示

さなかったのではなく、そもそもシンプルなものにミニバンスタイルを纏うこのクルマそのものに興味を示さなかったというわけだ。

しかし、その走りは多くの他の電気自動車同様、極めて静かで、そして目覚ましい加速力を出す。フロントアクスルを駆動するのは132kW/180psの最高出力を発揮する電気モーターである。340Nmの最大トルクを持ち、1655kgの車重のこのクルマを7.9秒で100km/hまで加速させる。そのまま右足に力を込め続けられ、トップスピードは160km/hに達する。

床下は2重底となっていて、そこにリチウムイオン・バッテリーが収

まる。ガソリン仕様のBクラスと比べて車重はおよそ160kg重い。というわけで、ハードコーナリングにおいては強いアンダーステア傾向を示し、車線変更の際のボディシェイクを抑え込むべく設定されたハードなサスペンションは、路面のいかなる小さな凹凸にも非常に敏感に反応するのだ。

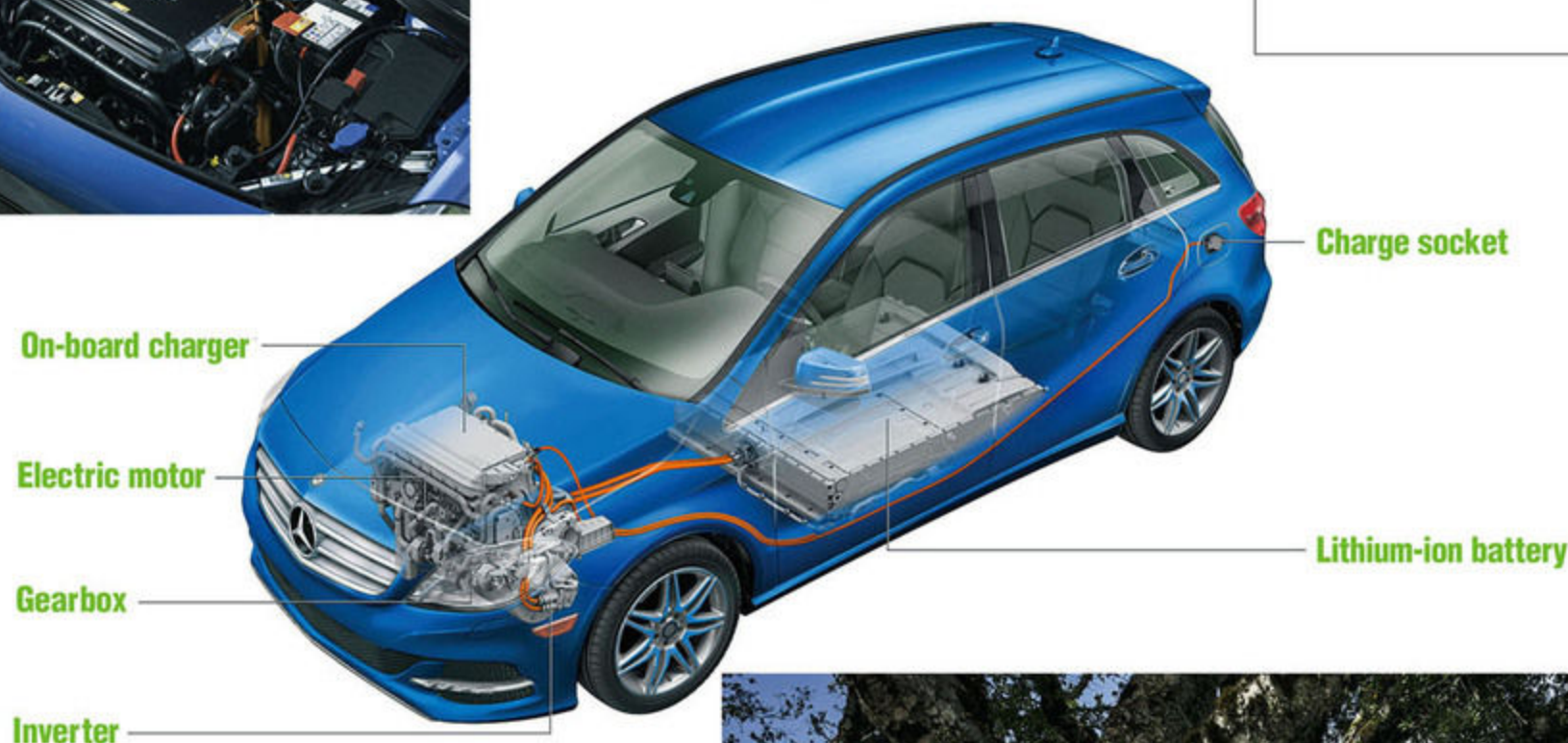
航続距離を最優先したい場合はDモード、エコ運転をチョイスすればよい。パワーは98kW/133psに制限され、眼前には航続距離のみが示される。当然のことながら追い越しにはより強い加速力が必要であり、その際はキックダウンさせて、残りの34kW/46psを放出させる必要がある。

る。また、単なるエコでは物足りない人には、スポーツモードも用意されている。

夏の理想的な走行状況で、航続距離はおよそ140km。しかし冬場にヒーター、シートヒーター、フロントウインドウヒーターなどを使用した場合、航続距離は80km程度まで落ちる。充電は供給される電力によって異なるが、最短で3時間でフル充電が可能で、家庭用電源では10時間程度かかる。

メルセデスは今、このBクラスを含め、スマート用と中国に専用で出しているDENZAと呼ばれるモデ

ルの3種のEVが用意されている。BとDENZAに関してはローカルパートナーと協力しており、中国はBYD、そしてアメリカの場合はテスラがパートナーとなっている。因みにアメリカにおけるこのBの価格はベースモデルで4万1450ドルだそうである。



フロア下に重量の嵩むリチウムイオン・バッテリーを搭載。低重心化によりハンドリングは安定したもので、136psの最高出力をもつ電気モーターによる加速感も相まってEVらしい走行性能を発揮する。1回の充電で可能な航続距離は200kmと、既存のライバルと互角に渡り合えるパフォーマンスを誇る。

SPECIFICATIONS

メルセデス・ベンツ Bクラス エレクトリックドライブ
 ■モーター 最高出力:100kW(136ps)以上 最大トルク:310Nm(31.6kgm)以上 ■パフォーマンス 最高速度:160km/h(リミッター介入) 0→100km/h加速:10秒以下 ■環境性能(NEDCモード) 一充電走行距離:200km



5

月21〜23日の3日間、横浜みなとみらい地区の広大な国際会議場パシフィコ横浜で開催された「人とくるまのテクノロジー展」(主催・公益社団法人自動車技術会。4

回目を迎えた今年は大小491社もがブースをかまえ、約7万2000人が詰めかける盛況ぶりだった。続いて12月11〜12日には、名古屋国際展示場(ポートメッセなごや)で秋季大会が開かれる。入場者数だけでは東京モーターショーなどより小規模に見えるかもしれないが、いわゆる一般の見物人ではなく、大半がクルマ関連の業界人なのが大きなポイントだ。自動車メーカーや部品産業はもとより、素材、製造設備、情報などクルマに関わる関連業種が集う中で活発に商機を掴むための「プロの見本市」。素人など割り込む余地のない、魚市場にも似た雰囲気と言える。

2014 AUTOMOTIVE ENGINEERING EXPOSITION

減少傾向にはあるものの「交通事故ゼロ」にはほど遠い現在の交通環境。交通事故ゼロを達成する策として近年急浮上しているのが自動化であり、クルマ関連の最新技術을 展示するイベントでも存在感を増している。

REPORT ● 熊倉重春 (Shigeharu Kumakura)

クルマに関するすべてが目白押し。の会場で、驚くほど存在感を増しているのが「自動運転」に向けた提案。もはや情報化などという段階を過ぎ、どんな具体化が可能か? その時期は? などと問いかけるのが先端クルマ技術界の現状で、部分ごとの要素技術展示も数えきれない。それらを体系的に組み合わせ、すぐ目の前の未来像として訴える代表格が、コンボネント業界の雄コンティネンタルとボッシュ。そして日本における自動運転開発の陰の主役ZMPだ。特にZMPに対しては、この展示会の直前にIT大手のインテルからの資本参加を受け入れたことで、一段と注目度が高まっている。これまで10分の1スケールの模型自動運転車を手始めとし、トヨタ車体の超小型モビリティ(コムス)やプリウスPHVに各種のセンサーやアクチュエーターを組み込み、既存メーカー

動き出したオートパイロット。

いち早く手がけたグーグルが、現状では他を大きくリードしている。詳細な(詳細すぎる?)地図情報も武器として、全方位のレーダーやカメラを搭載したプリウスやレクサスRXでの自動運転走行実験は、すでに各地のイベントで注目されている。そのグーグルの最新の話が、白

や大学などの研究開発部門への販売にも漕ぎつけたほか実績は豊富だ。そこにインテルの名が加わった裏で見逃せないのがグーグルの存在。主なメーカーが自動運転に向け軒並み開発にいそしむ流れの中で、そこに情報やアイテムを供給するコンボネント業界の先陣争いも過熱し、

紙から自力で手がけた完全自動運転の実験車。饅頭のように愛らしい超小型EV(2シーター)のルーフ上に全方位センサーを搭載し、周辺の地形、道路、他車、歩行者、動物、標識などを瞬間ごとに読み取り、クルマ自身が適切な判断を下す。車内にはステアリングもペダル類もなく、

ただナビシステムに行き先を入力し、発進ボタンを押すだけ

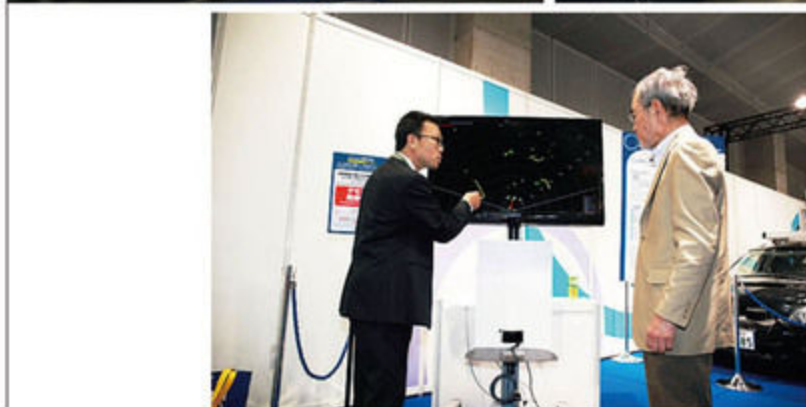
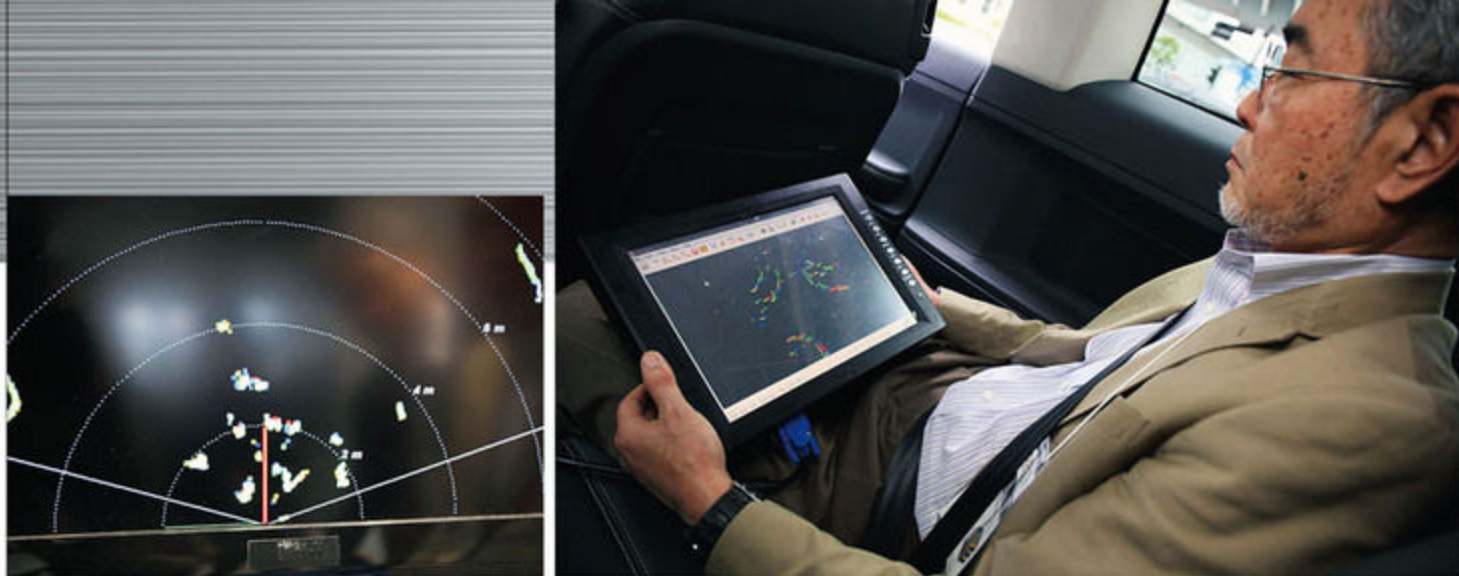
がドライバー(?)の仕事。本当の意味での「自動」車だ。そこまで突き進んだグーグルに対抗し、巨大なクルマ産業界への食い込みを図るインテルが、すでに大量のデータを蓄積しているZMPにアプローチしたというわけだ。

最近C-1をデザインし直したZM

Continental

巨大サプライヤーであるコンティネンタルは、来るべくオートパイロット時代に向け技術開発に余念がない。周囲の状況を多重に感知するセンサー類の開発はもとより、自動化に対するユーザーへの意識調査も定期的に行うなど、ハード・ソフト面ともに自動化への道筋を推し進めている。自動化に関しては欧州メーカーの積極性が際立つ。





Valeo

フランス発祥のサプライヤーであるヴァレオも、世界初公開のレーザースキャナー [SCALA] を展示。クルマやバイク、歩行者、静止物などをレーザースキャナーによって細かく感知し、緊急自動ブレーキやアダプティブ・クルーズコントロールと協調する。SCALA搭載のデモカーも体験試乗でき、感知能力の高さは特筆レベルだった。

Pも、かねてからマイクロソフトと組んで車両情報の解析や通信に関する商品を手がけるほか、アウトノモス社(独)やバージニア工科大学(米)との連携を強め、制約が多すぎる日本ではなく、広く海外での本格的な自動運転実験にも意欲を燃やしている。そこへGoogle自動運転車が登場したからには、こちらの開発ペースも大幅に加速することは間違いないところだ。

もちろん、まだ普及への本格的なロードマップを描くにはほど遠い。たとえば最近、カリフォルニア州当局は自動運転車専用の特殊な免許制度を設けたが、高額な保険の義務付けや運転経歴の精査など、ハードルはきわめて高い。非常の際に人間が

操作できる構造も課されているから、とりあえず100台が試作されるGoogle自動運転車も、よほど超法規的な取り扱いを受けなければ、晴れて公道走行というわけにもいかない。しかし、現にそういうクルマや、それを認知する法律の枠組みが現れかけているということが、その先の道筋を暗示するのも事実。このまま進めば、クルマ好きの人々がこよなく愛する「運転の楽しみ」も、ただの昔話になってしまいうに違いない。人間が関わるからこそ事故が起きるという根本を思えば、どこまでも人間を排除する、つまり技量の不足、不注意、勘違い、体調不良、感情の起伏といった要素を全面的に払拭しなければ、本当の事故ゼロは期待できないからだ。

実際に自動運転がどこまで実現するかとは別に、このドライバー疎外という考え方もその議論の的になるのは明らか。少なくともクルマ雑誌は、こぞって反自動運転の論陣を張るに違いない。しかし世間一般の反応が自動運転に好意的だという事実も見逃せない。

関連技術が続々登場

大小様々なサプライヤーやパーツメーカーが自社商品のデモンストレーションを実施。各種センサーを展示したボッシュや、立体映像を可能とした富士通などの大手から、成長著しいZMP。技術の応用がユニークなデジタコなど、その数は491社にも及んだ。自動化そのものは技術的に難しいことでないと確信させる展示内容が見られた。



の混雑、駐車スペースの不足、他車や歩行者の存在、高速道路上の工事、まちまちの制限速度など10項目の事例のすべてにおいて、ストレスを感じる日本人が最多であることからわかる。

そこでは日本人の93%は、まだ実際に購入していない場合も含め、すでに市販車に装着されている各種の安全装備を有意義だと考えている。その延長線上で、もし自動運転が可能になったら、運転操作から解放されて車内で楽しみたいことがあるかという問には、62%もがイエスと回答している(中国は61%、アメリカは49%、ドイツは33%)。したがって、今後15年間に、部分的にせよ自動運転車を受け入れるようになるかというところ、ドイツと中国が90%以上と高率だが、日本とアメリカでも80%は肯定的だ。その反面、まだ現実には想像上の存在であるため、日本のユーザーの42%が自動運転の発展に不安を抱き、その機能の確実性に懐疑的(43%)であるとの数字も算出されているのが興味深い。

さらに細目に及び、自動運転機能を備えるために、車両価格へのの上乗せをどこまで許容できるかも調査しているが、それによると、高速道路上での自動運転に対しては32万6000円、自動駐車機能なら25万5000円というのがアンケートの平均値だった。これらを見れば見るほど、運転に関する既成概念など容易に崩壊しそうなことが明らかに becoming clear.

そんな展示が花盛りの「人とくるまのテクノロジー展」に流れていたのは、20世紀的なクルマ観を見送る葬送曲だったのかもしれない。間違いなく、これからクルマは変わる。激しく、根本的に変わる。



Google Self-driving Vehicle

「人とくるまのテクノロジー展」開催と前後して、Googleがオール自社開発のセルフドライビングカーを発表した。車内にステアリングやブレーキペダルなどもなく、搭乗者はボタンひとつ押すだけで移動可能。移動速度は時速25マイルというから不足はない。

最速の 芝刈り機。



Let's **HYPER**

HONDA HF2620 “Mean Mower”

エンジンが付いた乗り物はなんであれ、
スピードの魔力からは逃れられないようだ。
速さが必要ない“芝刈り機”にも最高速記録があり、
先日その記録が塗り替えられたとニュースになった。
大真面目に“世界最速の芝刈り機”をレポート！

PHOTO & REPORT ● Jürgen Zölter
TRANSLATION ● 中村孝仁 (Takahito Nakamura)



日本ではあまり馴染みのない芝刈り機だが、欧米ではポピュラーな存在。スピード記録仕様であっても芝刈り機能は健在で、インパネ(?)脇にカッターを操作するレバーが見られる。



去

る4月2日、ホンダの海外プレスサイトにこんな記事が載った。曰く「1000cc、109hpのエンジンを搭載したホンダ製芝刈り機が、世界最速の芝刈り機としてギネス世界記録を達成」。この記事に触れた人は、恐らく「?」となったに違いない。何故なら芝刈り機にそんなスピードが必要か?という疑問がまず浮かぶからである。

そのリリースを読み進むと、ホンダ製芝刈り機が平均速度187.6km/hを達成し、それまでの記録を45km/hも上回ったとあった。この記録が打ち立てられたのはスペインのタラゴナにあるID-ADAブルビンググランド。そしてこれに乗ったのは、BBCトップギア誌のピアス・ワードで、彼自身、それまでの芝刈り機世界最速記録を持っていた人物であった。ギネス記録は100mの区間記録で計測されるが、そ

こを両方向走り抜けなくてはならない。しかも1時間以内だ。

こんな突飛な乗り物があれば乗ってみたいのは道理。日頃スーパーカーのテストに明け暮れるドイツ人ジャーナリスト、ユルゲン・ツォルターが早速試してみた。

誰にだって、土曜の午後を楽しくさせるおもちゃがあればいいと思うに違いない。子供ならiPadでいいかもしれない。しかし、大人の興奮させるようなおもちゃをホンダが造ってくれた……厳密に言えばこれを造り上げたのは、ホンダというよりベン・コールスという個人。スウィンドンのホンダで働く人物なのだが、彼が所属するのはブリティッシュ・ツーリングカーチャンピオンシップのチーム。そして彼はその中のスペシャリストでもある。彼はこれを自宅のガレージで5週間かけて造り上げたのだという。果たして何を思っ造り上げたのかは明らかにされていないが、自宅にあったホンダ製芝刈り機HF2620を見つけて、さらにフロント6×10、リヤ10×10のタイヤを装備したら……とい



うアイデアが俄かに彼の頭の中をよぎったのだろう。

エンジンは同じホンダ製バイクの1000ccファイアーーストームユニットを採用。パワーは110psだ。これにカスタムメイドの6速パドルシフトを装着。とてつもないサウンドはスコルピオンのスポーツマフラーから奏でられる。さすがにBTC

Cのチーム「チーム・ダイナミック」が関わっているだけあって、シャシーもゼロから造り上げられたものである。もともと原型はとどめ、はたから見ると普通の芝刈り機に見えるのだが、そのシャシーには41

30クロモリが使われている。よく自転車のフレームに使われるクロームモリブデン鋼を素材として採用しているのだ。ホイールとサスペンションはATV（4輪バギー）のものを採用し、それをカスタマイズした。カッターデッキは軽量化のためにグラスファイバー製を採用する。

笑えるのは、単に速くしただけではなく、ちゃんと芝を刈る機能は残されているということである。2個の電動モーターによって、長さ3mmのカッティングケーブルを回す。その回転、実に4000rpmでこれは呆れかえるほど速いのだそうだ。そして24km/hのスピードで122cm幅のバーンを刈り上げる。その24km/hのスピード。ノーマルHF2620の2倍のスピードである。つまり、芝を刈るスピードも通常の2倍で行えることになる。

110psのVツインユニットはまるでサイレンのような音を立てて高回転で回る。許容最高回転数は95



ベースになったのはホンダ製の芝刈り機HF2620だが、エンジンは同じくホンダ製ロードバイク用のV型2気筒1000ccに換装されている。各部に軽量化と補強が施され、ギネス記録となる187.6km/hを達成した。芝刈り性能もベースモデルの2倍を誇るという(笑)。



00rpm。最大トルクの96Nmは当然それよりも下の回転域で発生されるわけだが、何と言っても車重はたったの140kgしかない。つまり、トン当たり540psというとてもつもないパフォーマンスを有していることになる。この数値は何とブガッティ・ヴェイロンに相当するといえ、クルマ好きには理解しやすいだろう。因みに、予想されるゼロヨンタイムはおよそ4秒で、こちらはランボルギーニ・ディアブロSE5・7とほぼ同じである。

遊び心と本格的な走りの性能にも十分に気を使っている。例えば、前述したスコルピオンのマフラーもそうだし、コブラ製のバケットシートやスパルコのステアリングホイールなどもレースをしているチームならではの選択。一方でフロントミッド

にエンジンを搭載する関係からフロントヘビーになる。そこで、15ℓの燃料タンクはリヤの刈った芝のため

るためのサックの中に仕込まれ、さらにここにオイルクーラーやセカンダリーのラジエーターなどが装備されて、重量バランスを取っている。こうした綿密な設計の中で異彩を放つのがステアリングラック。何故かここだけは古いモリス・マイナーのものが使われている。

速く走らせるために、ホンモノのレーシングドライバークラムもフィードバックを受けている。実際ほとんどシャシーの上にドライバーが乗っているような構造で、ものの数kmも走れば、サスペンションは現実的にほとんど無いに等しいことがわかる。もしコーナーからの脱出で少しでもアクセルの踏み込みが速いと、僅か2・5mの車体はあつという間にスピンする。

因みにノーマルのHF2620は6099ユーロで買えるが、ベン・コイルスのスペシャルは4万5000ユーロを下らない高価なモデルだ。

VINTAGE
NOW
SPECIAL

あ
れは、2001年のことだ。
初めてブレシアという街を訪
れた。

夜も更けて降り出した土砂降りの
雨のなか、300台を超える宝石の
ようなウィンテージカーたちが爆音
をまきちらし、続々とスタートして
いく。こんな世界もあるのか……。

絶句。スーパーカーしか眼中にな
かった駆け出しのフリーランスにと
っては、刺激が強すぎるどころか、
まったく理解の及ばぬ世界であり、
ただただ衝撃的というほかなかった。
その夜、彼らを追いかけて次の街
までゆき、深夜過ぎヘトヘトになっ
てホテルのベッドに倒れ込んだ。翌
日、目を覚ました時にはもう、全て
のエントラントがスタートした後だ
と知って、再び言葉を失った……。

自分とはまるで縁遠い世界の話。
それが、初めてみた本場イタリア
のミッレミリアだった。

あれから13年。マサカ、自分がミ



鉄馬の行軍

ツレミリアの参加リストに名前を載せることになろうとは……。

まずは参加するに至ったいきさつについて、簡単に説明しておこう。

始まりは、BMWから掛かってきた一本の電話だった。「西川さん、ミツレミリアって興味ありますよね？」ここ数年、ボクがクラシックカー・ラリーにハマりつつあるのを知ったうえで、問いかけだったと思う。「ええ、もちろん」とボク。「出ます？」

「は？で、出るの？」

聞けば、昨年、東京で挨拶を交わしたBMWの日本担当役員がBMWクラシックからミツレミリアに参戦するにあたって、パートナーを日本のジャーナリストにしてはどうか、という話になったらしい。そこで、幸運にもボクにお鉢が回ってきた。

相方は、ヘンドリック・フォン・クーンハイム氏。BMWのクーンハイム、と聞いて、ピンときた方は、かなりのビームツウである。

そう、ヘンドリックは、70年代から90年代にかけてBMW会長の要職に就き、現代のBMWブランドへと至る道筋を示した中興の祖として知られるエーバーハート・フォン・クーンハイムのご子息である。

ラリー前、ヘンドリックからはいくつものメールが届いた。お互い最大の関心事は、どのクルマに乗れるのか？で、当初エントリーリストではゼッケン448番の57年式507ロードスターだった（個人的に大好きな一台）が、あるときヘンドリックから歓びのメールが届く。曰く、



Mille Miglia 2014

ブレシアとローマを往復する1600kmに及ぶ都市間レースとして数多くの伝説を残したミツレミリア。そのオマージュとして1977年から始まった世界最高峰のヒストリックカーによるレギュラリティ・ランに西川 淳氏が挑戦した。愛馬はBMWクラシックが所蔵するBMW 328。早速そのレポートをお届けすることにしよう。

REPORT ● 西川 淳 (Jun Nishikawa)
PHOTO ● BMW Group / 1000 Miglia srl.





ゼッケン130番1938年式328ロードスターでスタート地点にたつ。思えば緊張していたのはこのときくらいで、走り出してしまえばそれどころじゃない。景色を楽しむヒマも、またない。



スタートしたら、とにかく全開。
パーティなんてやつてるヒマはない。

「喜べ、328ロードスターだ」。

正直、ぶるった。およそ450台もの参加台数が見込まれるなか、507ロードスターなら初心者らしく末席をけがす感覚で参加できると思っていたのだ。けれども328となると、話はまるで違う。

戦前最後のミッレミリア（コッパ・ブレンシア）を制した328。当時の2ℓクラスで最強のスポーツカーだ。コンセプトは、小型軽量に尽きる。4mを切る全長、車重僅か830kgで、フロントには80hpを発する水冷直6OHVを積んでいた。BMWのスポーツカー史に燦然とその名を残すモデルである。我々の328ロードスターは38年式で、ゼッケンは130番であった。



第二次世界大戦前の1940年にコッパ・ブレンシアとして“かろうじて”開催されたミッレミリアで優勝した328MMツーリングクーペ。BMWクラシック・チームの中でもずば抜けて速く、凄まじいサウンドを轟かせていた。

ヘンドリックの言うままに、ヴィンテージスタイルのスーツやゴーグル、グラブなどを揃え、日本のモトラールの協力でバイク用の腰バンドやネックスカーフ、防水ジャケットまで揃えて、ブレンシアの地に再びやってきた。

BMWクラシックの面々と合流し、ヘンドリックが来る前に車検会場へ行こうということに。ブレンシア郊外のコンベンションセンターに着いてみれば、ホール内に綺羅星のごときヴィンテージカーがずらり、ずらり。この光景だけで、ブレンシアまで来た甲斐があったと思ったものだ。

しばし見導かれていると、メカニックから、「ちょっと乗ってみて」。

ホールの周囲で運転の練習をしろ、ということらしい。シンクロがないのでダブルクラッチが必要なこと、その他、基本的なスイッチ類のレク



スタート前、ブレンシアにあるミッレミリア博物館で遅めのランチ（早めのディナー）を取る。出発直前に、BMWクラシックのチーム全員で記念撮影。サポートカーはチーム車両だけでなくプライベートアの328の面倒もみる。



いきなりのナイトセッションながら、初日のゴールであるパドヴァを目指す。28年式のブガッティ T37やベントレー 4.5 & ヴァンデン・プラに混じり、56年式BMW イセッタ250も走る。



Mille Miglia 2014



グラスオンゴーグルが便利！ という話はどうでもよくて、ルート上の魅力的な古い街には何度も立ち寄った。スタンプポイントになっているからだ。必ず、ご覧の大声援！

チャーターを受けて、「簡単だよ」という励ましの言葉に送り出される。

なるほど、運転そのものはウチの古いチンクとさほど変わらない。驚いたのは、オープンボディなのにしっかりととしていて、ハンドリングもかなりニブル。パワーフィールもよく、速い。走りは完全に現役。

「そのままホテルへ帰って帰ろう」

彼らは本当に大事なことを気軽に言っている。こんな貴重で大事なクルマを、それこそ3のキを投げてよこすような感覚で、ボクのような戦前初心者には託すだなんて……。

ホテルに戻ってみれば、パトナ

ーのヘンドリックが到着していた。

簡単に現代版ミッレミリアの競技内容を説明しておこう。基本的には昨今、日本でも盛んなクラシックカー・ラリー競技レギュラリティ・ランの長距離版である。決められた区間を時間通りに走ることはもちろんのこと、途中には数多くのチェックポイントが設けられており、さらには、区間タイムの正確さを争ったり、平均速度の正確さを争う競技も日に数回、設定されている。すべてのイベントにポイントが設定されており、その累計ポイントに車種や年代によって設定された係数をかけあ

わせて総合得点を競う。

基本ドライバーとナビゲーターのペアで出場し、用意されたコマ図を頼りにゴールを目指す。タイム計測には専用のラリーコンピューターを使う。そして沿道の観衆には手を振って応える。こんな内容である。

最初のクルマのスタートは午後6時。20秒に一台だから、我々の出発は6時半前ということになる。奇跡的に揃いのヘルメットを被ってスタートした。初日（というか初夜）は、タ刻スタートということもあって、ヴェローナ、ヴィチエンツァを経てパ

ドヴァまで200km少々という短い道のり。とりあえず初日は楽勝、だと思っていながらこれが大間違い。日が暮れる、ということをつかり忘れていた。クラシックカーのヘッドライトは暗い。そうでなくてもイタリアの田舎は暗い。その中をヘンドリックは、意に介すことなくガンガン攻めて走る。長い街中の直線、誰かが飛び出てきたらどうするの？なんて思う場所でも、常に全開！

設定された平均速度は時速40km/h少々。それで200kmちよいなんて、5時間もありや楽勝でしょ。そんなに飛ばさなくてもいいじゃない



か、と思ったのだ。しかし、ゴールに規定のタイムで着いてみれば、もう夜半過ぎ。しつかり6時間。つまり、途中には、チェックポイントのある街中をゆつくり走る場面も多いし、競技の待ち時間もある。さらに、高速道路は一切使わないわけだから、必然的に動いている間は、必死に走り続けなければならない、というわけ。平均速度40km/hを、決して舐めちゃいけないのだった。

初日。ゴールから少し離れたホテルに到着したのは一時過ぎ。そこからビールとピザで遅い晩飯を平らげ早々にベッドイン。パーティ？そんなことやってるヒマなんてない。

二日目。今回の山場いきなり、である。なにしろ、パドヴァの南、温泉で有名なリゾート地を出発し、イタリア半島の東海岸沿いを南下。フェラーラ、ラヴェンナ、サンマリノ、アンコーナといった街を訪ねて、首都ローマへと至る800kmである。設定された平均時速は、こちらも45km/h前後。ということは……。そう、16時間強！

朝5時に起床、7時過ぎにスタートしてローマに辿り着いたのは、またもや夜中前。さらに、首都だけあって歓迎式典も大々的。ゴールセレモニーを待ち、バチカン前の大通りでも一時間以上待ち、ローマ市内を

参加車で連なってツアーしてやっとこさ、ホテルに辿りついたと思ったら、そこは我々のホテルじゃなかったり……。この日は結局、翌二時過ぎにホテル着。あわてて、パスタとビールで3時に就寝。つまり、ほぼ16時間クルマに乗っていたただけでなく、22時間起きていた！

それでも、長丁場の二日目を終えた安心感からか、はたまた自信だらうか、三日目、ボローニャまで北上するトスカールルート400km超を前に、なんだか気持ちがわくわくと弾んでいた。幸いにして快晴。というか、今回は奇跡的に降雨20滴。ミツレミアアといえは雨のイメージがあつたから、ボクの2014年晴れ男伝説は鉄板。

道中の二人のやりとりはもちろん英語だ。ヘンドリックは相当にせっかちで早口。ボクもせっかちな方だけど、慣れない場所ではただただコマ地図の情報を信じて、景色を見ま



トラブルで立ち往生するブガッティ T35/57を尻目に走り去るT35A。今年で生誕90周年を迎えたこともあってか、今回ブガッティのT35シリーズは一大勢力を形成していた。



自製フレームにライレー RMBの直4“ビッグフォー”ユニットを搭載したヒューレー 2400シルバーストーン。歓声を受けるベッテッティ夫妻は総合62位、クラス19位で完走。

Mille Miglia 2014

1929年式メルセデス710SSKと並ぶ、1940年式BMW328ツーリングロードスター。SSK勢が迫ってくると、その特徴的なスーチャー音ですぐにそれと分かる。魔女ではない。魔笛だ。

“キドニーグリル”を見て一瞬、BMW？ と思ってしまうところだが、これはBMW326をベースに戦後、英国のプリストル社が開発、製造したプリストル400ファリーナ。

448号車が当初ボくらに割り当てられていた57年式の507ロードスター。Mベンツ300SLの対抗馬だったが商業的には失敗。それが幸いしたのか数が少なく、今では300SLより高い！





フータ峠を抜け通り慣れたボローニャの街に着いた瞬間、今回はじめて安堵に近い気分になった。このあと、大勢の人々が車体に触れんばかりに取り囲む。余所ではありえない光景。

参加者全員で楽しめたという 一体感こそが、一番の収穫だった。

わし、判断するほかない。たまにコマ地図が間違っていたり、経路が変更されていたりはしょっちゅう。この日、サンジェミニアーノを望むトスカナのワインディングを快適に飛ばす。途中、いくつか事故もあったが、無事を祈って飛ばす。とにかく、飛ばす。聞けば理由はシンプル。少しでも速く走っていたいだけ。

け、らしい。そういえば、他のクルマに乗るBMWのお偉いさんたちもみんな速い。これが、この会社のDNAなのだ、と勝手に納得しつつ、日本人チームを追い抜くときにはマイフレンドだから、気をつけてと声をかけ、抜き去る際には、身振り手振りアタマ振りで、謝った。書ききれないことがいっぱいある。ヴォルテッラという街が気に入った。ルッカの街が最高だった。フータ峠



盟友ヘンドリック・フォン・クーンハイムと筆者。初日、バドヴァで撮った唯一のキメカット。BMWチームの偉いさんたちは運転が好きでクルマが好き。だから会話には困らない！

はやっぱりスリリングだった。とにかく、行く先々で、大歓迎を受けた。328ロードスターのボディに描かれた日本とドイツの国旗をみて、喜んでくれるイタリア人も多かった。四日目の昼。無事にブレシアへ戻ってきた。後から知ったのだけれど結果は114位で、目標のU200どころか、Uゼッケンも達成した。もともと初参加のボクラには、成績などほとんど関係ない。なにはともあれ苦行ともいべき実質3日間1600kmのドライブを2人で、チームで、否、普段の社会的ポジションの垣根を取っ払って参加者全員で楽しめたという一体感こそが、一番の収穫なのだ。成績を気にするのは、先の楽しみにとっておこう。帰国後もクラシックカー・ラリーに参加した。そこではミツレミアアと同じようにクルマ好きの環が広がる。世界最高峰と言われるミツレミアアであっても、地元のおこしイベントであっても、その本質は同じであることを知り、クルマ好きでよかったと心から思ったのだった。

VINTAGE
NOW
SPECIAL

Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2014

1929年にイタリア有数のリゾート地として知られる
コモ湖畔を舞台に始まったコンコルソ・デレガンツァ・ヴィッラ・デステ。
戦後、不幸にもその歴史が途絶えてしまった時期があったが1995年に復活して以降は、
世界でも屈指の格式をもつコンクール・デレガンスとして、その地位を確固たるものにしている。
そして今年もまた、その栄光の歴史に新たな1ページが加えられた。

REPORT ● 藤原よしお (Yoshio Fujiwara) PHOTO ● BMW Group / 藤原よしお (Yoshio Fujiwara) COORDINATION ● 野口祐子 (Yuko Noguchi)



孤高である と云うこと。

ヒ ストリックカーに限らず、自動車には色々な趣味のカタチがある。乗る、買う、イジる、直す、調べる……中でもコンクール・デレガンスは、観る、楽しむ、知る、楽しみの究極の姿といえる。

そもそも歴史を辿ると、自動車のコンクール・デレガンスが行われたのは1920年代、ベル・エポックのフランスのことだった。自動車のスピードと美は最先端の芸術と賛美され、貴族や実業家などの富裕層は競ってカロッツェリアたちに専用の自動車をオーダー。それらを王族や貴族、首長などが審査するという、ひとつの様式が確立されたのである。この動きは程なくイタリアにも波及、マジョーレ湖のストレーザ、ルガーノ湖のカンピオーネ・デイタリアなどと並び、1929年9月から始まったのがコモ湖の「コッパ・ドーロ・ヴィッラ・デステ」であった。これらイタリア北部の高級リゾートで開催されたコンクールはまた、限られた人々のためのサロンであり、一般の人々が立ち入ることのできない遠い世界の出来事でもあった。

そんなコンクールに変化が起きるのは戦後のこと。高級なフォーリゼリエ（ワンオフの特注車）が衰退するのと引き換えに、自動車が広く一般に開放されることになったのを受け、コンクールはリミニアリッチオーニといったアドリア海の大衆的な





今年4冠を達成し、コンクールを席巻した感のあるアルファロメオ6C1750GSザガート・アプリーレ。当初ザガート・ボディをもつコルサとしてデリバリーされたのち、1938年にカロッツェリア・アプリーレの手で現在のボディに載せ変えられた経緯をもつ1台である。オーナーはイタリア屈指のワンオフ&プロトタイプ・コレクターとして知られるコラード・ロプレスト氏。氏のコレクションに関しては、近日中に本誌で公開する予定だ。



現代のヴィッラ・デステは、
往時の精神を正しく継承している。

Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2014



1937年式BMW328ヴェンドラー・クーペ。実業家ハンス・ケブラーの依頼で空力学者パウ・ヤーライの理論に基づきラインハルト・ケーニッヒ・ファクセンフェルトが設計し、コチビルダーのヴェンドラーが製作。Cd値0.38、最高速度180km/hを記録したという。

リゾートに移動。各メーカー、カロッツェリアから発売される新型車お披露目の場へと変化していくことになる。

個人的にこれまで様々なヒストリックカー・イベントを取材して来たが、ヴィッラ・デステを訪れるのは、今回が初めて。しかしながら、そういう史実を踏まえたらうで、ヴィッラ・デステを覗いてみると、まさにこれらふたつの時代のコンクールの精神と様式を継承したイベントとなっているのがわかる。

ミラノ・マルペンサ空港からクルマでおおよそ1時間。イタリア北部の

高級リゾートとして有名なコモ湖畔にある高級ホテルとして有名なヴィッラ・デステで、コンクールはその幕をあける。しかし、この会場に足を踏み入れることができるのは招待客のみ。当然チケットの販売などなく、イベントは完全クローズドの状態で行われる。

ここでは来場者ひとりひとりに投票用紙が配られ、会場に並べられたヒストリックカーの中から1台に投票し、栄えある「コッパ・ドーロ・ヴィッラ・デステ」が選出される。招待客といっても、ピンポイントで長年デザイナーとして活躍した



モーターサイクルもコンクールの対象のひとつ。珍しい60年代のイタリアン・スクランブラーを集めたクラスD「60年代の6日間」のほか、実に誇らしいことに黎明期の日本車を対象としたクラスC「日本からの第一歩」もあり、1959年式ヤマハVDS1が優勝した。



クラスGで優勝した1929年式マセラティ V4 スポルト。2基の直列8気筒「26B」ユニットをV型に繋げた16気筒エンジンをもつ。このシャシーナンバー 4002は、34年のヴィッラ・デステに出展するために緑に彩られたザガート製のボディに換装されたヒストリーをもつ。



トロフェオ・オート&デザインを受賞し、クラスGでも2位に入った1953年式マセラティ A6GCS。ディーノなど多くの作品を手がけたアルド・プロバローネがチンタリアからピニンファリーナに移籍して初めてデザインした1台だ。「私にとって重要な作品です。モチーフにしたのはチンタリア202SC。202は私の作品ではないけど、パノラミカ・ウインドウなどチンタリア時代にやりたかった事を形にしたんだ」

アルド・プロバローネ氏などイタリア自動車界の重鎮から、著名なコレクター、ジャーナリストなど錚々たる面々ばかりなので、単なる「人気投票」として片付けられない重みを持つている。それと並行して、デザイナーであるロレンツォ・ラマチョッティ氏を委員長に、チャールズ・マーチ卿や児玉英雄氏から名を連ねる特別審査員「ジュリア」による本格的な審査も行われ、午後の授賞式で各部門賞が授与されるのである。そして翌日曜日、展示車はヴィッラ・デステからすぐ傍にある大型国際会議場・展示施設ヴィッラ・エルヴァ（19世紀に建てられた実業家カルロ・エルヴァの邸宅）に移動。チケットを購入した一般の来場者にも開放されるこの場所では、午後一般来場者による人気投票、トロフェオBMWグループ・イタリア、トロフェオBMWグループ・ラガッツィ、そして「ジュリア」の選んだベ

スト・オブ・ショーである。トロフェオBMWグループの表彰が行われ、コンクールは大団円を迎えることになるのだ。今回、週末を通じてイベントの中で感じたのは、主催者を含めエントラントまでもが「魅せ方」をわきまえているという事だ。イタリアという土地柄もあってカロツツェリアによるフォリーセリエと呼ばれるワンオフ・モデルや、プロトタイプが多いヴィッラ・デステだが、クルマの周りにあるのは、小さなエントリイプレートだけで、観客とクルマを隔てる柵やロープの類いはない。だから緑に囲まれた絶好のシチュエーションで、太陽光の移ろいに合わせて微妙に変化しているボディラインや色の陰影を心ゆくまで楽しむことができる。もちろん無闇に手を触れるような無粋なギャラリーの姿も見られない。そんな目に見えない信頼関係が、場の空気を品がありつつも決

して肩肘張らない心地いいモノにしているように感じられた。また、随所に施されたさりげない演出が、ともすればイベントとして単調になっ てしまいがちなコンクール・デレガ ンスを、質の高いエンターテインメン トに仕立て上げていたのも特筆すべ きポイントといえる。そんな今年のコンクールはまた、

今回の「ベスト・オブ・ショー」であるトロフェオBMWグループとクラスI優勝を獲得したマセラティ 450S。このシャシーナンバー 4502は、450Sの開発資金を供出したアメリカ人トニー・バラヴァーノが1956年に購入。リッチー・ギンサーらがテストをするものの脱税に問われたトニーが逃亡。長らくメキシコに隠匿されたが政府に没収され、59年に競売にかけられたという数奇な運命をもつ1台である。僅か9台という450Sにあってそのコンディションの良さが評価された。





今回のコンクールのスター、1969年式アバルト2000スクルビオーネ“ピニンファリーナ”。フェラーリ512Sスペシャルのデザインでも知られるフィリッポ・サビーノがデザインし、69年のブリュッセル・ショーで公開されたプロトタイプで、77年に開催された“カロツェリア・イタリアーナ”のために来日。以来アバルト・コレクターとして有名な小坂士朗氏の元にある。フロントライトがポップアップした姿を見たのは初めてだ。

37年ぶりに現れた幻のアバルトの インパクトは絶大だった。

素晴らしいコンディションとヒストリーを誇るクルマが多数集まる、近年稀にみるレベルの高い大会（賞の選考は例年以上に困難を極めたと言え聞く）となった。中でも栄光のトップ・ドローをはじめ、クラスC、トロフェオBMWグループ・イタリア、トロフェオBMWグループ・ラガツィの4冠に輝いたコラード・ロブレスト氏の1931年式アルファロメオ6C1750GSザガート・アプリーレは、その仕立て、圧倒的な存在感ともに、賞を総なめするに値する素晴らしい1台だったといえる。

また今年のスターとして、日本のコレクター小坂士朗氏が持ち込んだ、1969年のアバルト2000スクルビオーネの存在も忘れられない。これはピニンファリーナに在籍していたフィリッポ・サビーノがアバルト2000スポーツ・スパイダーのシャシーをベースに造り上げたワンオフ・モデルで、1977年に東京で開催された「カロツェリア・イタリアーナ」に出展後、ずっと小坂氏が所有してきたというヒストリーの持ち主。約37年ぶりに姿を現した「幻のアバルト」のインパクトは絶大で、セレモニーの移動にも苦労する人気ぶりだった。



1952年式のジャガーXJ120。ワークスカーとして製造された「MDU 524」は、ベルギー・ジャベックでの速度記録用に改造され、1953年にノーマン・デュイスが172.412mphの速度記録を樹立した履歴をもつ。土曜にはデュイス自身がドライブ、観衆を沸かせた。



1959年式フェラーリ250GTインテリム。この1519GTはスイスのEcurie La Mouteにデリバリーされたのちアメリカに売却されレース活動を行った。その後長らくエンジンレスで放置されたものを現オーナーのポール・バップバード（左）が購入。オリジナルエンジンのオーナーと共同でアウトスポーツにレストアを依頼。コンクールの数日前に完成したという。



1959年にコネチカットのジョン・H.バランタインのオーダーで製作されたロールス・ロイス・シルバークラウドIエステート。ハロルド・ラドフォードが製作したシューティングブレークでリヤにはガンラックも備わる。



1960年式のアルファロメオ6C 3000cmスーパーフローIV。有名なピンinfarinaの連作だが、原初たるスーパーフローIをデザインしたプロバローネ曰く「このIVでは、特徴的だったボディサイドの“えぐれ”が失われた。僕はこのデザインを評価しない」



受賞こそなかったものの、その美しさが目を引いた1957年式タルボ・ラーゴ・アメリカ。自製ユニットに代わりBMW507のV8を搭載してアメリカ市場を狙ったが、59年のタルボ・ラーゴ売却で命運を絶たれた悲運の1台。

トタイプなどが集結。中でも注目目は、クラス優勝を飾った1929年型V4スバルト。ノーズに収まる気難しい3961ccV型16気筒(一)エンジンのエキゾーストノートを聞けただけでも会場に足を運んだ価値があるというものである。

また個人的にはギア製のボディをもつ1950年式フェラーリ195インター、0101Sや、250GT・TdFとSWBの過渡期に造られた250GTインテリム、1519GTの2台が、長い車歴の間で生き別れになってしまったオリジナル・エンジン(もちろんマツチングナンバーだ)と再会し、この場に現れたというストーリーにも感銘を受けた。

担っていることが伺えた。もしこれがイギリスやドイツで行われていたとしても、今のような成功は収められなかっただろう。これは今でもクルマを生産するだけに留まらず、クルマを創造する文化、土壌をもつイタリアだからこそ、成立する世界なのだ。そういう意味でヴィッラ・デステは、ペブルビーチとも違う孤高のコンクール・デレガンスといえると思う。

最後に1999年から一貫してこのイベントを支え続けているBMWの功績にも触れておきたい。これは彼の地の人々も広く認めるところだが、彼らが異国の地でヒストリックカー界(グッドウッドもそう)に注いでいる、有形無形の愛は、もっと評価されてしかるべき崇高なものだからだ。



"LOV1"のレジスターをもつシェルビー・コブラ427は、今年3月に逝去したグラハム・ワーナー率いる英国のプライベート・チェッカーダフラッグが使用した個体。トロフェオ・ヴァンケン・ボメリーを受賞。

Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2014



MONACO GRAND PRIX HISTOR

夢は叶った。

9e Monaco Grand Prix Historique

VINTAGE
NOW
SPECIAL

9 回目を迎えた今回のモナコ・グランプリ・ヒストリックのドラマは、土曜日から始まっていた。予選の始まる前、クラシック・チーム・ロータスのメカニックであるケビン・スミスは、自身が担当するロータス72を誰よりも早くパドックから運び出し、まだゲートが開く前のピットロードの入り口に並べたのだ。その目的はただひとつ。このロータス72のオーナーであり、パイロットである久保田克昭にポールポジションを獲らせるためだ。

というのも、前日のプラクティスでマシン、ドライバーともに絶好調であるにも関わらず、久保田はライバルたちからコンマ3秒遅れの3位に甘んじていたからだ。その原因はモナコでは致命的なトラフィック。なんと久保田の出場するセリエ

二年に一度、F1と同じモナコ市街地コースを使用して開催される究極のヒストリックカー・レース、モナコ・グランプリ・ヒストリック。9回目を迎えた今年、モナコの歴史上初めて表彰台の中央に日本人が立つという快挙が達成された！

REPORT●藤原よしお (Yoshio Fujiwara)

PHOTO●藤原功三 (Kozo Fujiwara)

藤原よしお (Yoshio Fujiwara)



ロイヤルボックスのポールに日の丸が掲がり、しんと静まりかえったモナコの空に君が代が流れる。ここに日本人が立つのは史上初めて。ヒストリックカー界はもちろん、日本モータースポーツ界の歴史にも残る快挙である。



前に何も遮るものがないモナコのポールポジション。グリッドに就くや否や、スタート総出でラインの落ち葉を掃き、タイヤのゴミを取る。CTLが見せた凄まじい勝利への執念。





1. 1.5ℓ F1で競われるセリエDは、まさに映画「グランプリ」の世界。2. フェラーリ312T2。ヘルメットもN.ラウダ仕様だ。3. マクラーレンM23は2台出場。スペインのヨアキン・フォルチが乗る74年型。4. このロータス77はアメリカから出場のクリス・ロック。5. 見事なドリフトをみせるマンフレッド・ロッシ(マルティニ創業家の末裔)のブラバムBT45B。6. コースインする50年代のF1マシンたち。7. 50年代スポーツカーのセリエC。このXK120 "70XVK" は元ファンジオ車。ジャガー・ヘリテイジからのエントリー。8. 70年代F3によるセリエG。最も過激なカテゴリのひとつ。



お昼のデモランに登場した歴代ルノーF1。ドライバーにはA.プロストとD.ヒル。そしてJ.P.ジャブイーユが招かれ、RS1、RE40をドライブ。公の場でのプロストとヒルの2ショットは93年のウィリアムズ以来のことかも。



るセリエFには40台もエントリーがあった！でもあるのだが、予選順位がモノをいうモナコにあって、それは弊害以外の何者でもないというのも、また事実だ。

迎えた予選。久保田はケビン・期待に答え、1分35秒173を記録。ライバルであるウィリアムズ・ライオンズのサティースTS9に約1秒の差をつけ、ポールポジションを獲得した。そしてこれは、モナコの歴史上初めて(れっきとしたF1A選手権だ)日本人が獲得したポールポジションとなった。

そう聞いて「所詮アマチュアによるレース」とお思いの方がいらっしやるかもしれないが、かつてF1デビュー間もない佐藤琢磨が参戦したこともある、このクラスに出場している面々はいずれも強者揃い。例えば予選2位につけたライオンズは、欧州GT選手権を闘う現役バリバリの若手でもある。しかも2位から6位までが僅かコンマ5秒以内にひしめきあっていることから、そのレベルの高さが伺えると思う。

翌日曜日。15時5分にスタートするセリエEの決勝を前にしたスターティンググリッドは異様な緊張感に包まれていた。そしてスタート。見事なタイミングで飛び出した久保田はトップで1コーナーへ。早めに仕

掛けようとコーナー毎に2位のライオンズが攻め立てるが、絶妙なライン取りでトップを死守する。「ヘアピンは無理にしても意味ないのでゆっくり走っていたから追いつかれたけど、他の高速コーナーでは彼が追いついてこないから、大丈夫だと思った」と、レース後に久保田が語ったように、3周目すぎからズルズルとライオンズが後退。代わって予選から好調のロバート・ホルのマトラムS120Bが2位に上がってくるが、トップを脅かすまでにはいたらない。レース後半、このクラスを連覇している強豪、ダンカン・デイトンのブラバムBT33が予選タイム並みのラップを刻み追い上げるが、久保田もファステストラップを記録して応酬。その差が縮まることのないまま、ファイナルラップを前に起きたクラッシュが原因でレース中断となり、モナコ史上初めての日本人ウィナーが誕生することとなった。

約10年前にこのレースを訪れ、「いつかモナコに日の丸を」と決意して始まった久保田のヒストリックF1挑戦は、こうして実を結んだ。それはまた、90年代から引き継がれて来た日本人によるヒストリックF1挑戦の歴史にとっても、大きな転換点となる出来事となった。

掛けようとコーナー毎に2位のライオンズが攻め立てるが、絶妙なライン取りでトップを死守する。「ヘアピンは無理にしても意味ないのでゆっくり走っていたから追いつかれたけど、他の高速コーナーでは彼が追いついてこないから、大丈夫だと思った」と、レース後に久保田が語ったように、3周目すぎからズルズルとライオンズが後退。代わって予選から好調のロバート・ホルのマトラムS120Bが2位に上がってくるが、トップを脅かすまでにはいたらない。レース後半、このクラスを連覇している強豪、ダンカン・デイトンのブラバムBT33が予選タイム並みのラップを刻み追い上げるが、久保田もファステストラップを記録して応酬。その差が縮まることのないまま、ファイナルラップを前に起きたクラッシュが原因でレース中断となり、モナコ史上初めての日本人ウィナーが誕生することとなった。

か

つて陸（おか）サーフアーな
スラングがあった。これは
見た目もマインドもサーフアーなの
だが、実際には波に乗らない人を意
味する言葉である。

その勢いは侮れなかったようで、
各時計メーカーは、陸でも使えるダ
イバースウォッチをリリースした。
先駆けはホイヤー（タグ・ホイヤー）
だろう。同社がこの分野で大きな成
功を収めたことは、同社の元名誉会
長であるジャック・ホイヤーが、「ク
オーツを載せたダイバースウォッチ
のヒットで業績を回復した」と自伝

ウエラー」は、研ぎ上げたツヤあり
のラッカー文字盤という、ダイバ
ースウォッチらしからぬディテールを
持っていた。あくまで筆者の私見だ
が、オニキスを思わせる漆黒の文字
盤を欠いて、ロレックスのスポーッ
ウォッチ（とりわけ黒文字盤の「デ
イトナ」）がこれほどの人気を得たと
は考えにくい。

しかし2000年以降は、ケース
製造に切削という手法が普及。最新
のCNC旋盤は、時計のケースの加
工精度を、劇的に改善した。加え
て文字盤にも、質感と視認性を両立

ザ・ダイバーズ。



100m以上の潜水が可能で、その1.25倍の水圧に耐えること。
そして、潜水時間を管理する機能を有すること。
これがダイバースウォッチの大まかな定義である。
最新モデルは、その枠に収まらない時計の新時代を切り拓く。

TEXT●広田雅将 (Masayuki Hirota)

PHOTO●奥山栄一 (Eiichi Okuyama/CUVA CUVA)

に記したことでもわかる。ダイバ
ースウォッチが多少なりともポピュラ
ーになったのは、タグ・ホイヤーが
クオーツのダイバースウォッチを作
るようになった1980年代以降と
考えていいだろう。

しかしこのジャンルの時計がメジ
ヤーになるには、もう少しの時間が
必要だった。プレスで打ち抜かれた
ケースは頑強ではあったが、高級時
計ならではの整った面と、切り立つ
たエッジを欠いていた。視認性を高
めるためのツヤ消し文字盤も、なる
ほど時間は読み取りやすかったが、
持ち主を満足させるほどの質感は持
ち合わせていなかった。

もちろん例外は存在した。ロレッ
クスの「サブマリナー」や「シード

させる新手法が広まった。これは最
近のトレンドなので少し補足したい。

文字盤をツヤ消しにすると、視認性
は高まる反面、高級感は損なわれる。
対してツヤを持たせると高級感は演
出できるが、視認性は悪化する。か
つてのダイバースウォッチが選んだ
のは、ロレックスを例外として前者
だ。しかし最近のダイバースウォッ
チは、下地に筋目処理などを施し、
その上にツヤ消しのクリアを吹いた
文字盤を採用するようになった。筋
目処理などを施してあるため、見た
目は高級だ。しかし表面をツヤ消し
にしたため、視認性も悪くない。先
駆けはおそらくパテックフィリップ
（と同社の文字盤メーカーであるフル
ッキガー）だが、この手法はダイバ

ースウォッチを含む、多くのスポー
ツウォッチに普及した。

外装の質感を大きく変えた現在の
ダイバースウォッチ。その最たる例
が、リシャール・ミルの「RM02
8オートマティック・ダイバー」だ
ろう。ダイバースとは思えないほど
緻密なチリ合わせを持つケースは、
明らかに現在の工作機械の恩恵を受
けている。またこの時計は、14・6
mmという厚みを逆手にとり、過剰な
までの立体感を盛り込むことにも成
功した。そのあり方はダイバースワ
ッチのみならず、今の高級時計と
してもひとつの極北と言えるのでは
ないか。ただし途方もなく高価だ。
シンプルでダイバースウォッチで
あっても、やはり外装の進化とは無

RICHARD MILLE RM 028 Automatic Diver

リシャール・ミル RM028 オートマティック・ダイバー

優れた機能と力強い立体感

いわゆる64チタンを切削したケースを持つダイバース。機能性を謳うリシャール・ミルらしく、この時計はベゼルにも工夫がある。普通のダイバースはベゼルが左回転する。しかしこのモデルは誤操作を防ぐため、12時位置と6時位置のボタンを押しながらでないと、ベゼルの左方向に回せない。押しながら回すベゼルは、かつてのIWCも採用したものだ。ただしこのほうがボタンとベゼルの間隔が密で、つまり異物を噛みにくい。先達をよく研究したことは、このベゼルを見ても明らかだ。以前のムーブメントは緩急針付きだったが、2010年頃よりフリースプラングに変更。耐衝撃性を高めた。自動巻き。パワーリザーブ約55時間。Ti(直径47mm)。300m防水。

■価格:1060万円(税抜き)

■問い合わせ:リシャールミルジャパン ☎03-5807-8162





BLANCPAIN TRIBUTE TO FIFTY FATHOMS AQUA LUNG

ブランパン トリビュートトゥ フィフティ ファゾムス アクアラング

優れた外装、侮れない完成度

ブランパンのフィフティ ファゾムスは、どのモデルを選んでも満足できる時計だ。大きく重く、重心も低くはないが、無反射コーティングを施したサファイア製の回転ベゼルや、独特のツヤを放つ文字盤など、優れた外装をもつ。それでいて視認性を確保したのも、このコレクションの美点だ。個人的なお勧めは、限定モデルの「アクアラング トリビュート」。既存のフィフティ ファゾムスよりケースのツヤを落とし、インデックスもあえて夜光塗料の印刷に変更したものだ。いっそうハードさを強調したモデルだが、その分視認性はなお優れている。自動巻き。パワーリザーブ約5日間。SS(直径45mm)。30気圧防水。限定500本。

■価格:155万円(税抜き)
■問い合わせ:ブランパン プティック銀座 ☎03-6254-7233

The
WATCH

縁でない。ブランパンの「フィフティ ファゾムス アクアラング」は、かつてのダイバーズを思わせる無骨な時計だ。しかしケースの密な筋目仕上げと歪みのない面が、このダイバーズウォッチが1960年代ではなく、2010年代に作られたことを証明する。時計の重心がやや高い点は気になるが、ハードに使わない限り、問題にする人はいないだろう。今年IWCは名作「アクアタイマー」をリモデルした。これは、ひいき目に見てもコスメティックチェーンでしかなかった前作に、実をもたせた試みだ。サファイア製の、美しいがあまり有用ではなかったベゼルは廃され、代わりにアウトバーゼルの操作でケース内部の回転ベゼルを回す、実用的な「アウトバー・インナーベゼル」が採用された。しかし新しいアクアタイマーで重要なのは、なおも外装の質感ではないか。立体的なケースは、IWCのお家芸であ

る切削加工の高い技術を反映したものであり、それは実を持たせた本作でより強調されることになった。かつては実がありすぎたジャガー・ルクルトのダイバーズウォッチも、ここ5年で造形と仕上げを一新した。「マスター・コンプレッサー・ダイビング・アラーム・ネイビー・シールズ」は、徹底してツヤを省いたミリタリーユースのダイバーズである。しかし外装の優れたチリ合わせと、ケースに施された密な筋目仕上げが、らしからぬ緻密さをこの時計に与えた。リリース当初のマスター・コンプレッサーが特筆すべき性能を持つ反面、外装については語るべきものが乏しかったと思えば、ジャガー・ルクルトはわずか数年で、根本から変わったといえるだろう。もちろんこれは、歓迎すべき進化だ。現行のパネライも、かつてとは似て非なるものに変容した。これは大きなケースを持つダイバーズのライ



JAEGER-LECOULTRE MASTER COMPRESSOR DIVING ALARM NAVY SEALS

ジャガー・ルクルト
マスター・コンプレッサー・ダイビング・アラーム・
ネイビー・シールズ

ツヤ消しは伊達ではない

アメリカ海軍特殊部隊とのコラボレーションモデル。プロ向けらしく、外装はほぼツヤ消し。インデックスを拡大したのも、視認性を高めるためだろう。ここまで実用に徹すると質感の低下を想像するが、ケースや文字盤の加工精度が高いため、緻密な高級感がある。以前テストした個体はケースのエッジが少々立ちすぎだったが、修正を加えたようで、実用性も増している。搭載するムーブメントは、名機Cal.956。普通、衝撃に弱いアラームムーブメントをダイバーズに載せるのは禁忌だ。しかしこれは緊急装置をフリースラングに改めるなどして、耐衝撃性を高めている。自動巻き。パワーリザーブ約45時間。Ti(直径44mm)。30気圧防水。1500本限定。

■価格:145万円(税抜き)
■問い合わせ:ジャガー・ルクルト ☎03-3288-6370

IWC AQUATIMER AUTOMATIC 2000

IWC アクアタイマー・オートマティック 2000

絶妙なスリムさの演出

個人的に大変好きなダイバーズウォッチ。ベゼルを回すと、文字盤内部にあるインナーベゼルが回転するという、アウトバー・インナーベゼルを備えている。構造が簡潔な上、カチカチした操作感も上質だ。誤作動を防ぐため、インナーベゼルは逆回転はしない。ストラップが容易に交換できるという構造も、様々な場所での使用を意識したものだろう。さらに、先代機よりベゼルが細くなり、ダイバーズウォッチらしからぬスリムさを盛り込んだのがミソ。200気圧防水を実現するためケース厚は20.5mmもあるが、チタン素材のため装着感も案外悪くない。搭載するムーブメントも優秀だ。自動巻き。パワーリザーブ約44時間。Ti(直径46mm)。200気圧防水。

■予価(今秋発売予定):95万5000円(税抜き)
■問い合わせ:IWC銀座プティック ☎0120-26-1868



PANERAI Luminor Submersible 1950 Amagnetic 3 Days Automatic Titano

パネライ ルミノール サブマーシブル 1950 アマグネティック
スリーデイズ オートマティック チタニオ

技ありのチタンケース

チタンを扱えたら、現在のパネライは相当上手い。これは64チタン(チタン合金)製のケースを持つダイバーズ。チタンケースらしからぬ立体的な造形と、切り立った角を持っている。すべてツヤ消しにもかかわらず良好な質感を持つのは、ジャガー・ルクルトに同じく、外装の加工精度が高いため。完全にマットな文字盤も、下地の処理が絶妙で、こういった文字盤にありがちな「厚紙」のようなニュアンスを持っていない。この時計は性能も優秀だ。ムーブメントの周囲には軟鉄製のインナーケースを配することで、約8万A/mという高い耐磁性を持つ。自動巻き。パワーリザーブ約3日間。Ti(直径47mm)。30気圧防水。

■価格:123万円(税抜き)
■問い合わせ:オフィチーネ パネライ ☎03-3288-6430



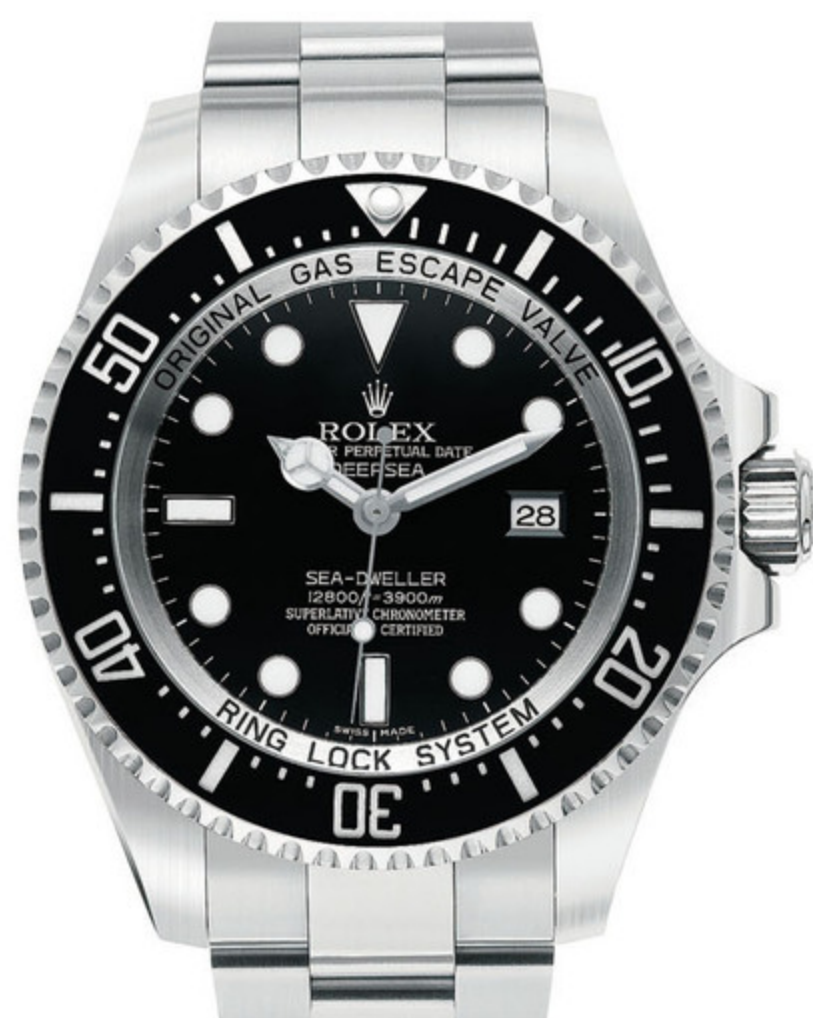
頑強なだけでなく。外装質感の向上が、
新たなダイバーズの可能性を生む。

ンでなお顕著だ。「ルミノールサブマーシブル1950アマグネティックスリーデイズオートマティックチタニオ」は、チタンケースを持つダイバーズウォッチである。同社はかつて、チタンケースのダイバーズを製作していたが、今ほどの質感はなかった。以前同社が採用していたのは、混ぜ物のないいわゆる純チタンである。耐食性は優秀だが、粘りがあるため加工が難しく、緑がかったグレーの色味も、パネライの価格帯に相応しいとはいいがたかった。対してこのモデルが採用するのは、通称「グレイド5」、日本でいうところの64チタンである。アルミニウムを6%、バナジウムを4%加えたこのチタン合金は、加工性に優れる上、高級時計にも似合うグレーの色味を持っている。この素材を好んできたのはリシャール・ミルだが、実はパネライも扱いに長けている。ステンレスケースに見紛うほどの整った面と切り立ったエッジは、かつての純チタンケースには決して盛り込めなかったディテールだ。

優れた外装にあるのではないか。一例がポリッシュしたラッカー文字盤であり、もうひとつがプラチナのような明るい光り方をする904Lステイルだ。耐久性を持たせるためのセラクロム製回転ベゼルも、ツヤを好むロレックスらしさをいっそう強調するものだ。大きく重い点は好みで分かれるものの(ただし重心は案外低い)、存在感のある時計を好む方にはお勧めできよう。

ちなみに筆者は、ダイバーズウォッチを手放しで礼賛するものではない。というのも、もともとハードなスポーツウォッチであるため、使うシチュエーションに限られるのである。ちなみに男性誌はスーツにダイバーズを合わせる着こなしを勧めるが、これはせいぜい新入社員向けであって、いい年をした大人がやることではない、とも思っている。

かくもダイバーズウォッチに距離を置いてきたのだが、ここで挙げた最新のダイバーズウォッチは正直ひとつ欲しい。そしてこうも思う。質感が高く、頑強で、しかも防水性が高いとあれば、時計としては理想的だ。加えてアクアタイマーのようにベゼルが細い時計であれば、ひよつとして、スーツに合わせても問題はないのかもしれない。



ROLEX DEEPSEA

オイスター パーペチュアル ロレックス ディープシー

高級感と機能性を巧みに両立

3900mという防水性能を誇るダイバーズウォッチ。ただしこの時計で見るべきは、性能以上に外装の出来だろう。普通、ダイバーズウォッチはツヤのある外装を持ちたがらない。対してロレックスは、一貫してダイバーズにもツヤを盛り込んできた。なお現行品としては珍しく、風防は完全にコーティングを排したもの。視認性が悪くなりそうだが、ロレックスのものは指紋などが付きにくく、またインデックスを可能な限り大きくし、長時間発光のクロマライトディスプレイを採用しているため、時刻を読み取りやすい。ハイスベックにもかかわらず、きちんと質感を備えた時計だ。自動巻き。パワーリザーブ約48時間。SS(直径44mm)。3900m防水。

■価格:105万円(税抜き)
■問い合わせ:日本ロレックス ☎03-3216-5671

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>

世界3大グループの 時計業界最新勢力図

現

在、主立った時計メーカーは、ほとんどがどこかのグループに属している。いろいろあるが、大きくは3つ。スイスを拠点とするスウォッチグループ、同じくスイスのリシュモングループ、そしてフランスのLVMH(モエ・ヘネシー・ルイ・ヴィトン)だ。

グループ化が進んだ理由はいくつもある。ひとつは、会社をまとめた方が製造コストを下げられる点。1980年代のスウォッチグループ(当時はSMH)は、これで会社の合理化に成功した。

もうひとつは、流通を一元化できる点。世界各地に代理店を置き、販

売店をコントロールするのは難しい。しかし流通網の出来上がった大グループに属してしまえば、こういった問題は解消される。スウォッチグループも当然意識していたが、いつそう徹底させたのはリシュモングループであった。

そして最後が、ウオッチビジネスは安定して利益を生むという点だ。これが長年時計とは距離を置いてきたLVMHが、方針を転換した理由である。

三番目の理由は、もう少し詳しく説明したい。ファッションビジネス

というのは、基本的にアイデア商売である。設備も資金もさほどいらないが、発想が必要になる。時計業界の人間が、しばしばファッション界を「水商売」と揶揄する理由だ。その対極にあるのが、時計である。これはとにかく設備と資金が必要であり、言ってしまうと装置産業だ。ただしトレンドはさほど関係ないので、安定して利益を得られる。両者の中間にあるのが、いわゆる革ビジネスだ。時計ほど設備と資金を必要とせず、かといってファッションほど水物ではないこのビジネスは、つまりファッションにも手を伸ばしやすい位置し、時計にも手を伸ばしやすい位置

にある。もともとカバン屋であったLVMHはまずファッションに手を伸ばし、今や満を持して、時計に乗り出すようになったわけだ。

かつて、こういったグループ分けは、あまり意味をなさなかった。各メーカーは部品を互いに融通し合っていたし、それが業界の習慣だったからだ。しかしスウォッチグループが、配下にあるムーブメントメーカーに供給削減を命じるようになって、各グループの関係は悪化した。リシュモングループやLVMHは、対抗してムーブメントや部品の製造メー

SWATCH GROUP

THE SWATCH GROUP スウォッチグループ

Breguet (ブレゲ)
Harry Winston (ハリー・ウィンストン)
BLANCPAIN (ブランパン)
GLASHÜTTE ORIGINAL (グラスヒュッテ・オリジナル)
JAQUET DROZ (ジャケ・ドロ)
Leon Hatot (レオン・アト)
OMEGA (オメガ)
LONGINES (ロンジン)
RADO (ラドー)
UNION GLASHÜTTE (ユニオン・グラスヒュッテ)

TISSOT (ティソ)
Calvin Klein watches (カルバン・クライン ウォッチ)
BALMAIN (バルマン)
CERTINA (サーチナ)
MIDO (ミドー)
HAMILTON (ハミルトン)
Swatch (スウォッチ)
FLIK FLAK (フリック・フラック)
●ムーブメントメーカー
ETA (エタ)
BLANCPAIN (ブランパン/旧フレデリック・ピゲ)
Breguet (ブレゲ/旧ヌーヴェル・レマニア)

LVMH

LVMH MOËT HENNESSY . LOUIS VUITTON

LVMHモエ・ヘネシー・ルイ・ヴィトン

Louis Vuitton (ルイ・ヴィトン)
TAG HEUER (タグ・ホイヤー)
ZENITH (ゼニス)
HUBLOT (ウブロ)
DIOR (ディオール)
CHAUMET (ショーム)
FRED (フレッド)
BVLGARI (ブルガリ)

●ムーブメントメーカー
HUBLOT (ウブロ)
ZENITH (ゼニス)
La Fabrique du Temps
(ファブリック・デュ・タン)

RICHEMONT

RICHEMONT リシュモングループ

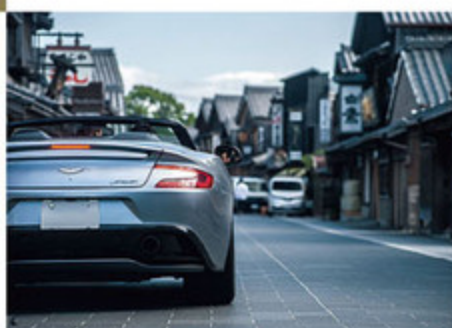
Baume & Mercier (ボーム&メルシエ)
Cartier (カルティエ)
Montblanc (モンブラン)
IWC (アイ・ダブリュ・シー)
Jaeger-LeCoultre (ジャガー・ルクルト)
A.Lange & Söhne (A.ランゲ&ゾーネ)
Officine Panerai (オフィチーネ・パネライ)
Piaget (ピアジェ)
Roger Dubuis (ロジェ・デュバイ)

Vacheron Constantin (ヴァシュロン・コンスタンタン)
Van Cleef & Arpels (ヴァンクリーフ&アーペル)
Ralph Lauren Watch & Jewelry
(ラルフ・ローレン ウォッチ&ジュエリー)
Alfred Dunhill (アルフレッド・ダンヒル)

●ムーブメントメーカー
ValFleurier (ヴァル・フルリエ)
MINERVA (ミネルバ)

LONG TERM REPORT

#A



ASTON MARTIN VANQUISH VOLANTE

今月の一言 **伊勢神宮までトリップ!**

第3回 P140~

6月16日現在 走行距離:9114km

本当に自分は幸せ者だと痛感してなりません。こうしてアストンマーティンの最高峰、ヴァンキッシュを日常の足として使えるとは……。しかも今月は、思いつきで伊勢神宮までひとっ飛び。あまりにも快適すぎて、あまりにも快感があるから、まさにあつという間のトリップとなりました。



LOTUS EXIGE S

今月の一言 **ロータス東京にオジャマ!**

第2回 P142~

6月6日現在 走行距離:1万2925km

わが愛しのエキシージSをもっと知るために、LCIの直営店である「ロータス東京」にオジャマしてきました。普段はなかなか見ることができない下回りを覗いて、タイヤを交換して……次号に備えてオイル交換などのメンテナンスもしてきました。オーナーズマニュアルもらっちゃった!



RANGE ROVER SPORT SE

今月の一言 **メンテナンスで入庫。**

第5回 P144~

6月13日現在 走行距離:1万1153km

レポート開始から順調に走行距離は伸び、先月で1万kmを超えたレンジローバー・スポーツ。ここまでまったく問題なく走行できているものの、1万kmという節目もあってサービス工場で行いました。ドライバーが気付かぬほんの小さな瑕疵が大事に繋がることもあるので、細かくチェックです。

#B



FERRARI 308 GTB QV

今月の一言 **ここはいったい何処でしょう?**

第43回 P146~

6月10日現在 走行距離:6万8636km

長いメンテが終わると走りたくなるのはいつものこと。今回は友人の結婚式への出席にかこつけ、この308では末路の距離をロングツーリングしました。思いつき寂寥感が漂う写真の駐車場ほど近くが最終目的地。ここが何処かわかりますか? 正解は本編をご覧ください。



BMW 320d Touring M Sport

今月の一言 **どこまで冷えるかな!?**

第7回 P148~

icodelはとうとう試作のインタークーラーを用意して「パワーアップ大作戦」を開始。吸気温度が下がり、過給圧が上げられたら、次は燃料補正。タービンの準備も着々と始まっているとなッ!? ディーゼルトーボの限界を探って、アルピナに追いつき、追い越せ! 未体験ゾーンへと突入です。



Porsche 993 RS

今月の一言 **もうバラバラです!**

第10回 P150~

RSのエンジンを車体から外し、東名エンジンに持ち込んで、いよいよチューニングがスタート。まずはバラして各部の状態をチェックしたのですが、これがなかなか興味深い。やはり傷んでいるバートをしっかりと把握することが大切。今回は約7万km走行したRSの心臓部をお見せします。



Vol.3

思いつきで 「ロングラン」。

ヴァンキッシュは、極めて優れたGTスポーツカーである!
それを証明するために、ロングランを決行(思いつきですが)!!
そこで実感した、本質的な魅力をレポートしたい……。

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

ASTON MARTIN VANQUISH VOLANTE

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 9114km

今

や、こうしたロングタームレポートを毎号に渡って展開しても、ひと昔とは違って、特に大きなトラブルもなければ、目立った欠点も見当たらない。例えば故障らしき症状が出たとしてもクルマが動かなくなるようなこともない。つくづく良い時代になったものだと思う。逆に何もないと長期レポートの醍醐味もないということになる。

もちろん、我がヴァンキッシュのことだ。普段の足として使っても日常性が高いゆえに不満はないし、快適に毎日を過ごさせてしまう。時折、そういう12気筒…….と思いつくほど、乗り慣れてしまうと、もはや

その性能すら忘れそうになる。それともボクが麻痺しているだけなのか? まあ、いずれにしてもさほど神経質にならなくても、まるっと24時間付き合えるのがこのヴァンキッシュというGTカーなのは間違いない。本当に良い時代になった!!

となれば、今度はロングランに連れだそうという気にもなる。ということで第3回となる今月のレポートは、完全思いつきで旅に連れ出すことにした。しかも1泊2日。時間と言うならスケジュールの都合もあって30時間限定の旅である。目的地もカメラマンと待ち合わせて、思い付きの5分で決定。目指すは、伊勢神



伊勢神宮臨にある商店街でのワンシーン。やはり旧い街並みにおいても違和感なし。特別、派手な印象がないからこそ、画になるという証しだろう。

宮となった。
都内を夕方に出発し、渋滞に巻き込まれながらも東名高速に乗る。海老名までの混雑を我慢した後、御殿場までの間にある分岐を右ルートを使って高速テストを試みた。あくまでも、ついで、的な通過点に過ぎないが、ここは高速コーナーを試すには最適なルートだ。意識しないと気づかないが、登坂力も問われるだけに実は性能差が出やすい。

我がヴァンキッシュは、さすがに573psを誇るV12エンジンを搭載しているだけにクルーズしているぶんには不満はないものの、ノーマルモード（エンジン側）では、中間加速は不十分。このあたりは前号でも触れたところだが、80km/hから120km/hに到達させるのに上り坂の場合、予想以上に辛いことを改めて痛感した。やはりトルクは絞りすぎだろう。環境保全のためとはいえ、V12らしいトルク感である。もちろん、これをスポーツモードにすれば、問題は完全に解決される。もう、桁違いの体感だから、地球を守りましょう、と心に誓っても、一度スポーツモードを許してしまうと、もう後には引き返せなくなる。

しかも新東名に入ると、トンネルが多いだけにアストン特有の、快音が存分に味わえるから病みつきになる。速は不十分。このあたりは前号でも触れたところだが、80km/hから120km/hに到達させるのに上り坂の場合、予想以上に辛いことを改めて痛感した。やはりトルクは絞りすぎだろう。環境保全のためとはいえ、V12らしいトルク感である。もちろん、これをスポーツモードにすれば、問題は完全に解決される。もう、桁違いの体感だから、地球を守りましょう、と心に誓っても、一度スポーツモードを許してしまうと、もう後には引き返せなくなる。

つてしまう。決してフェラーリのような金属質ではないものの、この排気音の演出は見事だ。だからエキゾーストノート聞きたいがためにトンネルを通りたくなるのも無理はない。あまりにも気持ち良すぎる！ましてやヴォランテだ。オープン状態なら、さらに快感となるのは、言うまでもないだろう。ちなみにオープン時、スポーツモードで走行した場合は車内での会話は不可能と思っただけは覚悟すべし、である。

それに始末が悪いのは、この快感を味わっていると、みるみるうちにペースアップしてしまうことだ。夜間の新東名は交通量も少ないうえ、カーブも登坂もあまりないから、自然と速度域が上がってしまうため、自制心を保つのが苦になるくらい。だから気づけば、とんでもない速度に達している。もちろん、こうした状況に促されてしまうのもシャシー性能が良い証し。ダンパー側をスポーツモードに設定しても不快感がないから、こうなってしまう。クルマの評価としては嬉しい悲鳴ではあるのだが、乗り手としては速度を制御するのが難しいのは本当だ。

ということ、気づけば、あっという間に伊勢湾岸道に到達していた。やはりヴァンキッシュの快適性は素晴らしい。それにシートのもとも良いのだろう。GTカーとして見てもこれほど疲労感の少ないモデルは、今までなかったように思える。妙なピッチングも得られないから、目の疲れも少ない。本当によく出来たGTスポーツだと、到着した時、あらためて思い知らされた次第だ。

ただ、燃費に関しては微妙かもしれない。今回の東京〜伊勢神宮まで



快適かつ気持ち良すぎて、到着した時は、このようにフロントフェイスは虫だらけに……。如何に快感だったのか、これでお分かり頂けるはずだ。



撮影時、晴天に恵まれたのは良いものの、ひとつ欠点を発見。インテリアに施されたアルミパーツ類が運転中、とにかく眩しくて仕方がない。しかもオープン時など防ぎようもなかった。時には眩しすぎて運転の邪魔にも……。購入を検討されている方は、是非ともこのあたりに注意して頂きたい。できれば他の色を選択したほうが無難だと思う。

の往復での平均燃費は、6.7km/lである。最新のV12エンジン搭載車と比較すると、やや劣るのは否めない。確かにヴァンキッシュ自体は最新ではあるものの、エンジンに関しては、改善されているとはいえない。旧式であるのは確かだ。分かっているけど、決して褒められないのは、ちよつと辛いというのが本音である。しかし、あの快音と極上の乗り心地があるから、結果、差し引きゼロ、としたい。それだけ気持ちのいいロングランだったのは、確信をもって言える……。



こうした商店街では、スポーツモードは厳禁である。派手な印象はないものの、存在感は強いから、爆音でも出そうものなら、迷惑きわまりない。ジェントルマンの精神を忘れずに、である。

Vol.2

もっとキミを知りたい。

実走行、約1万3000kmという過酷な状況で使われてきたGENROQ号が、果たしてどれだけ傷んでいるのかをロータス東京で実録レポート！と意気込んだ筆者でしたが、その結末はあまりにあっけなく……。

REPORT ● 山田弘樹 (Kouki Yamada) PHOTO ● 和田清志 (Kiyoshi Wada)

LOTUS
EXIGE S

DATA

6月6日現在

走行距離

1万2925km

本

格的に連載を始めるにあたり、エキシージSのことをもっとよく知るために、今回はロータス東京におじゃました。同社はインポーターであるエルシーアイの直営ディーラー。お話は、その工場長であり、昨年2イレブンカップを共に闘って下さった橋本望氏に伺った。

まず一番気になったのは、エキシージSの体力的な部分。エリーゼと同じアルミ製スモールプラットフォームをベースにアームスパンを拡大し、リヤに大きなV6エンジンと新規サブフレームを搭載したエキシージSだけに、クルマへの負担が相当大きいのでは？ と思ったからだ。

しかしその質問を投げかけても、橋本さんは「うーん……」と考えたまま、なかなか口を開けなかった。「本当にこれまで、トラブルという

トラブルがないんですよ」

……あらっ、拍子抜け。せっかく取材に来たのだから「ウィークポイントないですかね？」と詰めよって見たのだが、本当に出てこない。それはそれで、良いことなんだけど。

ちなみにGENROQ号は日本に輸入されたエキシージSの第1号。その注目度はハンパなかったから、試乗会が終わっても予約は常に満パンだった。本誌では筆者を始め、田中哲也さんがサーキットで本気のアタックも繰り返しているため、走行距離が1万3000km弱とはいっても、フツウの1万3000kmじゃない。それでもエンジンはオーバーヒートすることもなく、駆動系にガタも見られないのだという。

筆者にとってロータスといえば、エリーゼ/旧エキシージのみならず、古くはエランやヨーロッパまで「タフ」なイメージはまったくなくない。どちらかといえば華奢で、軽さがそれをカバーしている印象が強かった。

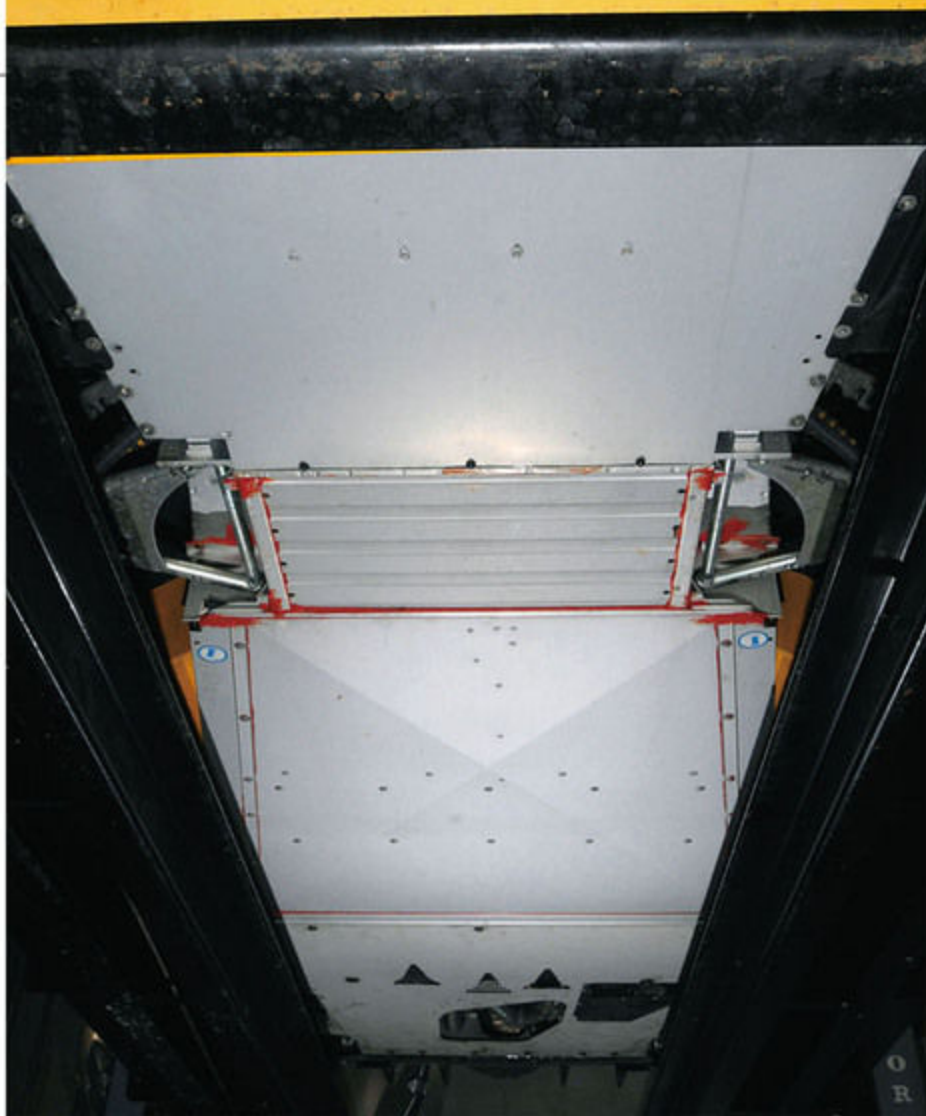
だからこそ「強化型エリーゼ」であるエキシージSの実情を知りたかったのだが、どうやら現段階では、



メンテナンスファクトリーはロータス東京

エキシージSをメンテしているのは、総本山エルシーアイに隣接するロータス東京。今回はその工場長である橋本さんにお話を伺った。1階はこのようにきれいなショールーム(とお姉さん)があり、地下がファクトリー。

初めて目にしたエキシージSのフラットボトム。見事に真っ平らだ。後半にはエンジン冷却用のNACAダクトが3つ、トランスミッション冷却用のガイドがひとつ備わる。リヤのロワアームは前側がシャシーに連結され、後ろ側がサブフレームに付いている。V6エンジンを横置きする関係からアームは短めだ。スーパーチャージャーの熱量を考えラジエーターは2つ。左フロントのバンパー内にも取り付けられ、ファンで熱気を引き抜いている。



リヤ・ロワアーム周り



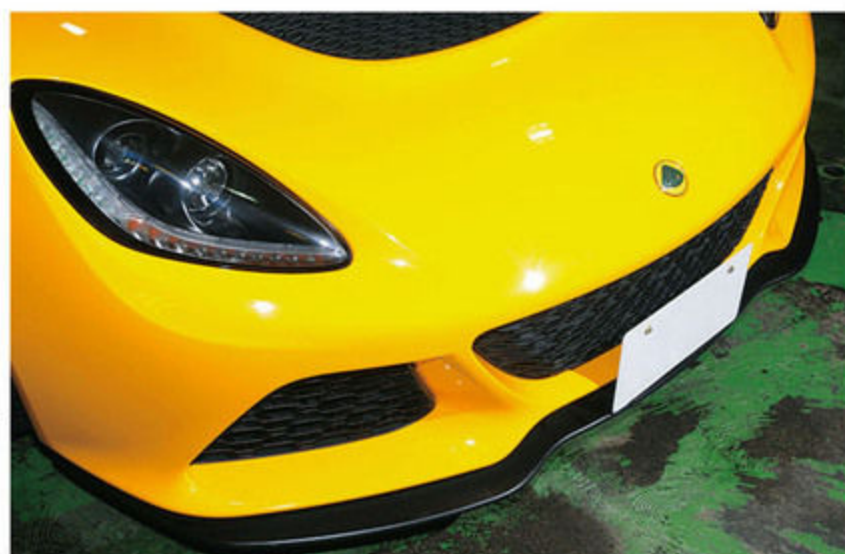
リヤ・サブフレーム周り



ラジエーターはツイン

GENROQ号はプロトタイプ!?

フロントスポイラーはその両端が中央からタイヤハウスに向かってキックアップ。ディフューザーと同じ効果を持つアップスウィープ形状となっていた。ちなみにGENROQ号は日本第1号車だが、なんとこの個体だけスポイラーの材質が木製!(その後は全て樹脂製)。レーシングカーとしてはよくある手法だが、ロータスらしいエピソードだ。



またタイヤは引き続きピレリP ZERO「TROFEO」を採用したが、今後は他の銘柄も積極的に試してみたい。あと懸案だったブレーキローターも交換した。

今回はオイル交換もした。エンジンオイルはロータス東京推奨のペトロナス「EXCEED」(5W40)。トランスミッションオイルはMOTUL「Type 2」(75W90)。ブレーキフルードはWako's「BF4」。このとき、クラッチラインの点検もしてもらった。

アルミ製ながら結構太めに造ってある。それでもV6を横置きする関係から、惚れ惚れするような長さはないのだが、前述した空力や純正にしては太い265幅のタイヤで、重心高に對してトレッド長(三角形の底辺部分)を長く取って、リヤのどっしり感を得ているのである。

ターはリヤだけ新品に。ちなみに新品時の厚みはF・32mm、R・26mmで、これがF・30mm、R・24mmを下回ったら交換を要する。

エキシージSの受注状況は昨年の7月末から現在まで130台を超えており、6月末までに60台を完了したところ。約95%のオーナーが、DPMスイッチに「RACE」モードを加え、ダンパー&スプリングをトロフェオ用に最適化した「レースパック」を選択しているが、タイヤに関してはトロフェオとコルサの割合が1対1だという。これを聞くだけで、エキシージSオーナーの走りに対する要求の高さがわかる。今年中に、納車したオーナーたちと集まる機会を作れたらいいなあ……。

さて来月は、「浅間ヒルクライム」出場レポートを掲載します。エキシージSで公道全開走行の結末は!?

ピレリP ZERO TROFEOとブレーキローターを交換



次号で浅間ヒルクライムに出場することも決まったのでピレリP ZERO TROFEOを新品に交換。ちなみに交換歴は1万2925kmを過ぎた時点で3セット目。GENROQ号は試乗会やサーキット走行でフル回転した個体なので、それを考えると単純な距離だけでは交換時期を測れない。ブレーキローターはリヤだけ新品に交換することにした。



Vol. 5

1万km超えて状態確認。

先月お伝えした通り、レポート車の走行距離が1万kmを迎えた。
これまでノントラブルでまったく問題は感じていないが、
節目の距離に到達したのでディーラーにて点検をお願いした。

REPORT●島下泰久 (Yasuhisa Shimashita) PHOTO●宮門秀行 (Hideyuki Miyakado)

RANGE ROVER
SPORT SE

DATA

2013年式 | レンジローバー・スポーツSE

走行距離 | 1万1153km

前

回、レンジローバー・スポーツSEの走行距離が1万kmを突破したとお伝えしたが、6月になっても伸びは鈍ることなく、すでに1万1153kmを刻むに至っている。2月の導入時のオドメーターの数字は7167kmだったから、ほぼ4000km。月1000kmは平均よりやや多いぐらいだろうか。

節目は少し過ぎてしまったが、そんなわけで今回は健康診断を受けることにした。向かったのは神奈川県横浜市のジャガー・ランドローバー港北である。

最初にお断りしておくが、本来はまだ登録から半年ほどというこのタイミングでは車両を入庫させる必要

はない。今回はあくまで取材のために臨時の点検を行ったということに理解いただければと思う。

ランドローバーの新車には「Land Rover Active Care」と呼ばれる3年間のケアパッケージがついている。内容は、3年間（6万km以内）の無料保証、ドライブ中のトラブル無料対応、更には3ヵ月目の初回点検の点検料が無料になり、3年間で2回の定期点検、指定部品交換費用が半額になるといったもの。今回はそのうちの1年点検に相当する整備、部品交換を行った。交換されるのはエンジンオイルとフィルター、ドレーンプラグ、ワッシャーにポーレンフィルター、そ



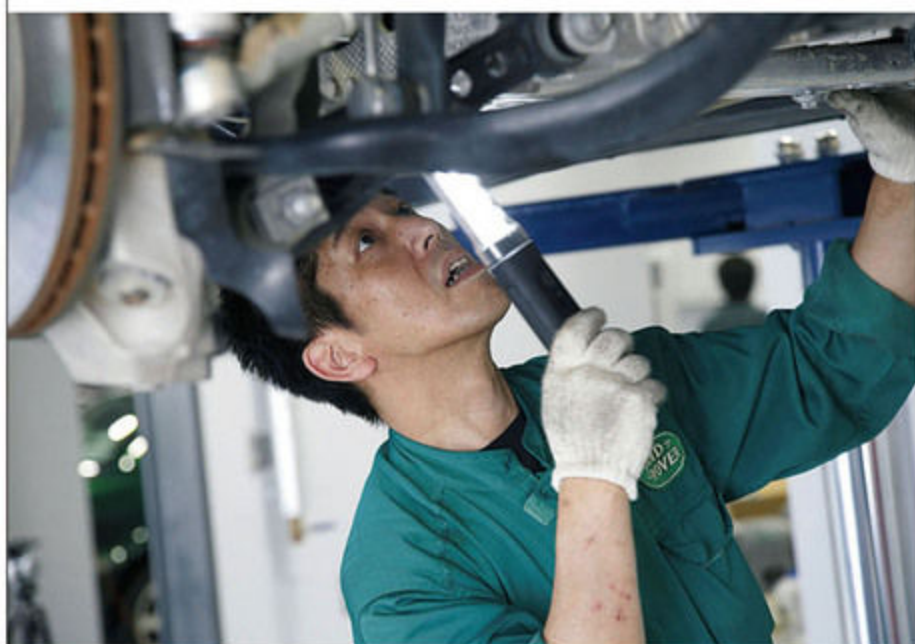
「ランドローバー アクティブ ケア」は、3年間(6万km以内)の無料保証、ドライブ中のトラブル無料対応、初回点検の点検料無料に、3年間で2回の定期点検と指定部品交換費用を半額にといった充実した内容となっている。伊藤店長(左)、青沼サービス統括課長と。



して必要な車種ではエアクリーナーエレメントとなる。

6 ベイという余裕ある工場でのリフトアップされたレンジローバー・スポーツ。数々の社内コンクールで賞を獲っているという辣腕の藤島メカニックが細部までチェックの目を光らせる。シャシー周りはトルクレンチを使って各部の締め付けを確認していく。思えばこの半年の間に、それなりに距離を伸ばしただけでなくオフロードに足を踏み入れたりと遠慮無しに使ってきたから、改めてこうしてチェックしてもらうのは精神衛生上とても気分が良い。

このレンジローバー・スポーツは もちろん、レンジローバーだつて登場してから、まだそれほど経っていない。



まずパワートレイン、シャシーなど各部の状態を徹底的にチェック。念入りの作業に信頼感を覚える。エアフィルターはご覧の通り、あまり汚れていない。現行レンジローバーから渡河深度を増すべく吸気の取り回し方が変わったことの副産物だそう。最後はコンピューター診断。今のクルマにとっては最重要項目とも言える。



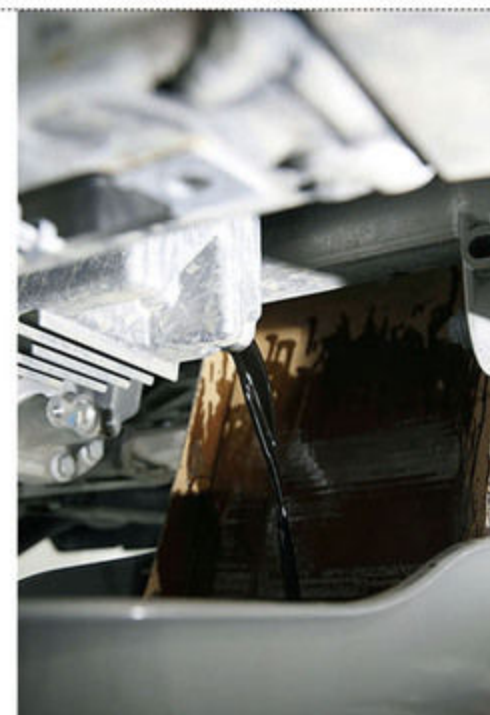
るわけではない。それだけに整備事例はまだそれほど多くないという。「その中で言えるのは、本当に全然壊れないということですね」

思わず「本当に？」と聞き返してしまつたが、掛け値無しの事実だという。思えば2代目レンジローバー辺りではそれなりに覚悟が必要だった気がするが、やはり随分進化しているのだ。

「ですが整備には『壊れていないだろう』というつもりでは当たりませ

ん。常に『もしかして何か起きているかもしれない』と思いながら作業しています」

この辺りは経験から来るところも大きいのだろう。頼もしい限りだ。機械的なトラブルの事例が少なくなる一方で、増えているのがコンピューター関係の作業だという。何か問題があつてというわけではなくても本国からはECUのアップデートのデータが随時送られてきており、それを必要に応じて車両にインストール



今回は1年点検相当の整備ということで、エンジンオイルの交換を行った。同時にオイルフィルター、ドレーンプラグ/ワッシャーも新品に交換する。これまで入っていたオイルをチェックすることでエンジンルーム内の異常を知ることにも繋がる作業だ。結果はまるで問題なし。



ールしているのだ。

「ただ、これも必ずお客様にお伺いを立ててから作業しています。各部が初期化されると走行フィーリングが微妙に変わることがありますから、勝手にやると違和感をもたらしてしまう可能性があるんです」

こうしたアップデートは、サービスキャンペーンなどの際に行われることも多い。ユーザーとしてはDMなどの案内、ちゃんとチェックしておくべきだろう。パソコンなどと同様、せっかくアップデートしてくれる機会かもしれないのだから。

大きな不具合は感じていなかったレンジローバー・スポーツだが、一点だけ、最近になって電動ファンのうるささが気にはなっていた。始動直後などかなり盛大に吠えるのだ。

これについては異常無しとのことだった。どうやら単に、最近の暑さで電動ファンが最大のモードで動いている状況のようだ。先代でも同様で、これで正常とのこと。こう

いうことが確認できると安心だ。

こうした対応をしていただけるのは、現行モデルだけでなく旧世代のモデルについても豊富な知識と経験があつてこそ。ランドローバーの場合、以前のモデルを長く大事に乗り続けている人は多いはずだが、こういう出会いがあれば不安も少なくなる。古いモデルの場合は専門店の方がいいかとも考えてしまうが、いやいや正規ディーラーを訪ねる価値はあると改めて感じた。

そんなことを話しているうち、数時間で整備は終了。健康体であることが確認できて、とてもスッキリした気がする。すっかり気に入って、どんどん走行距離が伸びているレンジローバー・スポーツ、まだまだ活躍してもらつたりだ。



メンテは「ジャガー・ランドローバー港北」で

今回整備をお願いしたのは、港北ニュータウンの一等地に2014年3月オープンしたばかりの「ジャガー・ランドローバー港北」。ジャガーを含め8台が展示でき、工場には6ベ이를備える。旧モデルのユーザーも歓迎。住所：神奈川県横浜市都筑区中川中央2-4-10 ☎045-624-8333



向かう先は東北・秋田。20年来の親友が結婚式を彼の地で行うと聞き、最初は公共交通機関を利用しようと思っていました。急遽308で行くことに。その結婚式の模様を撮影するの

こ
れまでもメンテナンスなどで長期の入院は度々ありましたが、乗れなかった時間が長ければ長いほど、戻ってきたら思いきりドライブへと連れだしてきた308。今回も例外ではなく、梅雨直前という微妙なタイミングではありましたが、早速ロングドライブの予定を立ててみました。

が最大の任務です。秋田までは片道約600km強、308で行く距離としては最長記録に並びます。車検を受けたばかりで各部の点検は済んでいるとは言うものの、不安が無いわけではありません。特に気になったのは半年前、伊勢に行った際に感じたこと。それは車高が低いため、路面状態によってはアンダーフレームを擦ってしまうことです。走り慣れた場所なら避けることもできますが、初めての道路ではなかなか対処できないことは経験済み。そこで車高を調整しました。フロントの車高調リングを5ター

ン、リヤは2ターンの回転して締め、最低地上高90mmを確保しました。結

Vol.43

ごらんあれが竜飛岬、北のはずれと〜♪

メンテナンスと車検も重なり随分長いこと乗れなかった308ですが、やっと思いっきり乗るタイミングをつかみ北へ向かいました。久しぶりのロングラン、今回はエコドライブにもチャレンジしました。

REPORT CAR DATA

■ 1984年式	
■ 購入価格	378万円
■ 所有歴	10年12ヵ月
■ 走行距離	6万8636km+α

FERRARI 308GTB QV

TEXT●甲斐貴之 (Takayuki Kai)

PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi)





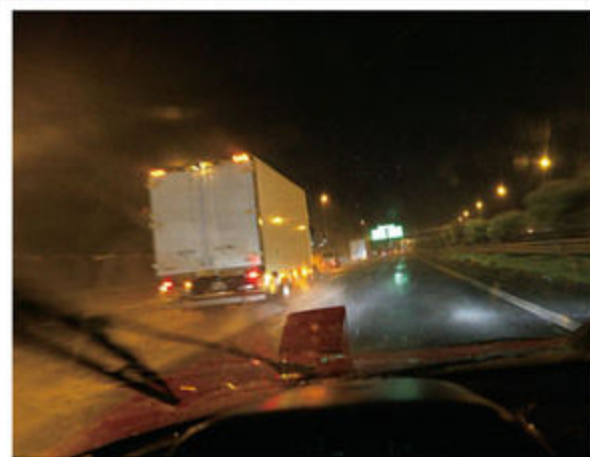
結婚式から一夜明け、そのまま日本海沿岸を北上。ここからは高速道路は使わず延々と一般道を走る。海沿いなんて退屈かと思いきや適度にワインディングもあり、楽しみながらさらに進路を北にとって進むと、秋田名物のなまげや巨大な風車の群れにも遭遇し、行き当たりばったりの旅を鮮やかに彩ってくれた。



最終目的地は本州の北のはずれ「亀飛」。かの有名な「津軽海峡冬景色」の歌碑があり、スイッチを押すと石川さゆりさんの歌が大音量で流れるというもの。このスイッチを押すただけに青森に來たと言って過言ではなく、感無量。天気は悪かったけど達成感で心は晴れ晴れ。



最終日は青森から横浜まで一気にドライブ。しかし折しもこの日は関東で記録的な豪雨を記録したときで、隣にトラックがいて水しぶきでまったく前が見えない状態。普段より疲労度は高く、苦行に近かった。スピードが出せなかったので燃費には好影響だったけど……。



今回の旅は秋田で結婚式を行う親友の写真を撮影するのが最大の任務。幸せ絶頂の新郎・新婦と308の3ショットまで撮影しちやいまい。しかし、こうした晴れの舞台に真っ赤なフェラリというのは随分相性が良いなあ、と自画自賛しながらも、自分の幸せのありかについて考え込んでしまったのはナイスジョです。



さらに今回は省燃費記録にも挑戦です(ガソリンも高くなりましたから……)。まずはタイヤの空気圧を普段より少し高めにして転がり抵抗の低減を狙い、運転時には早め早めのシフトアップと、3000rpm巡航を心がけるようにしました。

初日は昼過ぎに横浜を出発し、ひとすら東北道を北に向かいます。車高を調整しタイヤの空気圧を高めた影響で乗り心地は若干硬めになりましたが、気になるほどではありません。しかし、巡航回転数3000rpmはさすがにストレスが溜まります。ついつい「あと500rpmだけ」と上げてしまい、最終的には4000rpmで巡航しました。旧くたつて高回転型エンジンのスポーツカー、低回転ではまるで面白くないし眠くなります。個人的には4000rpm巡航が限界ですね。

R7からR101を乗り継ぎ、R339を経由して北へ。下道ながら流れが良くてストレスも無く、おまけに適度にあるワインディングが楽しい道中。ここでは足まわりの硬さをあまり意識しませんでした。

そしてついに来ました、北のはず

……しかし帰りの道中はずーっと土砂降り(泣)。雨の日の308は他車による水しぶきがモロにフロントウインドウにかかって視界は最悪。気持ちちは逸つてもペースは上がらず、日付けが変わった深夜に帰宅。総走行距離は1883 kmに達し、つい到这里までの最長記録を更新しました。そして費やしたガソリンは215ℓちよつとで、燃費は8・7 km/ℓを記録！ 何と半年前に伊勢・志摩を往復したときより給油量は少なく、燃費にして4 km近く向上しました。308、やればできる子です。

半年前、伊勢までロングツーリングした際には路面状況によって下回りを度々ヒットしたので、今回は事前に車高を調整。フロントは調整リングを5ターン、リヤは2ターンほどとし、最低地上高は90mmを確保。念のため一番低いフレーム部分にアルミ板で補強も施す。



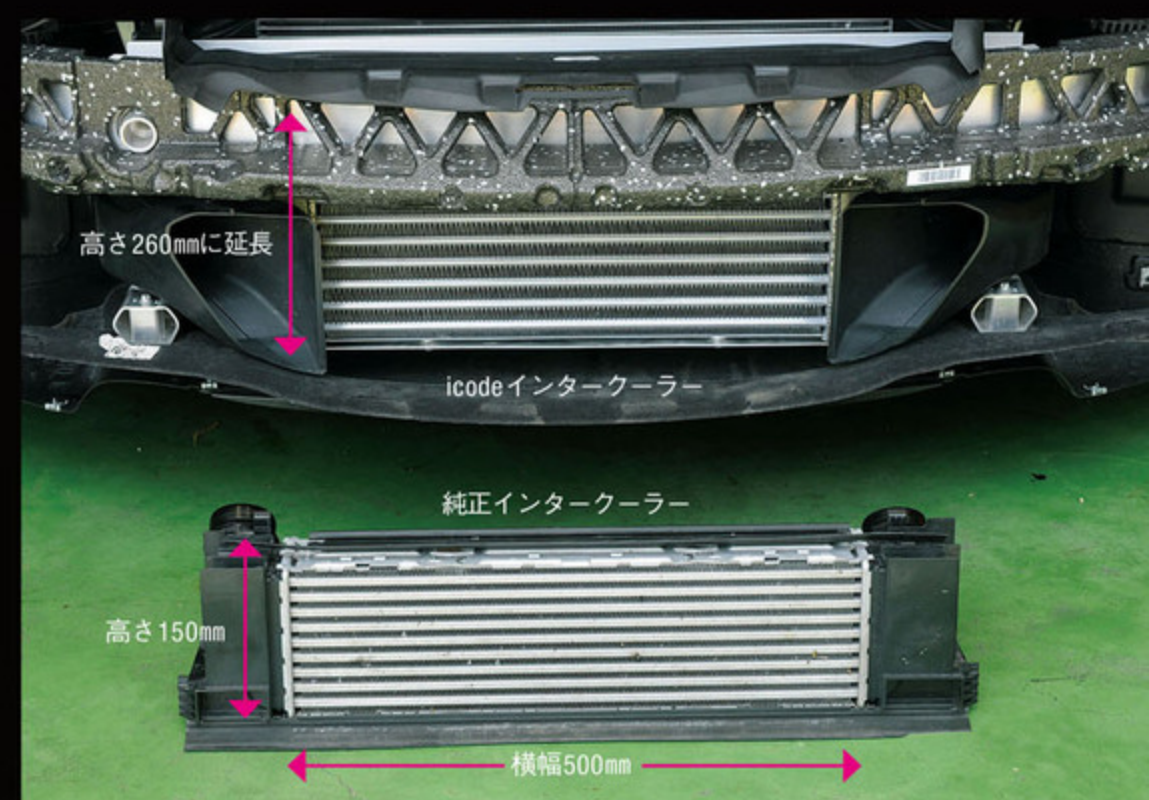
ディーゼル・ ハイブーストへの冒険。

ターボチューニングにおける三種の神器は「吸入空気温度の低減」と「タービン容量の適正化」、そして「燃料増量」。
その二番手としてプロトタイプだがインタークーラーが完成した。
さらなるブーストアップへの布石をレポートする。

インタークーラーのプロトタイプができたから、早く見に来てッ!」。電話しから、鶴田氏の弾んだ声が聞こえる。そう、とうとうicode 320dのディーゼルターボ・チューンが、第2章に突入したのである。鶴田氏の予定としてパワーアップの方程式は、まずガソリンターボの場合と同じ手法で始めるという。課題はサブコンピューターでブースト圧を上げて行った際に起きた、5000rpm以降の過給ドロップ。それをどうやってトップエンドまで維持できるか。そしてどこ

まで上げられるか?

これに対してまずは、インタークーラーの大型化で「吸入空気温度」を下げてみるというわけである。ちなみに今回のプロトタイプはバンパーに組み込んでしまったので見た目にはわからないが、純正に比べて高さを110mmアップしている(厚みと横幅は同じ)。まさに、できたてホヤホヤ。だったので、パワーチェックはもちろん、サブコンによる燃料補正すら行っていない状態だから、その結果を今お教えすることはできない。しかし鶴田氏は、既に次の手とし



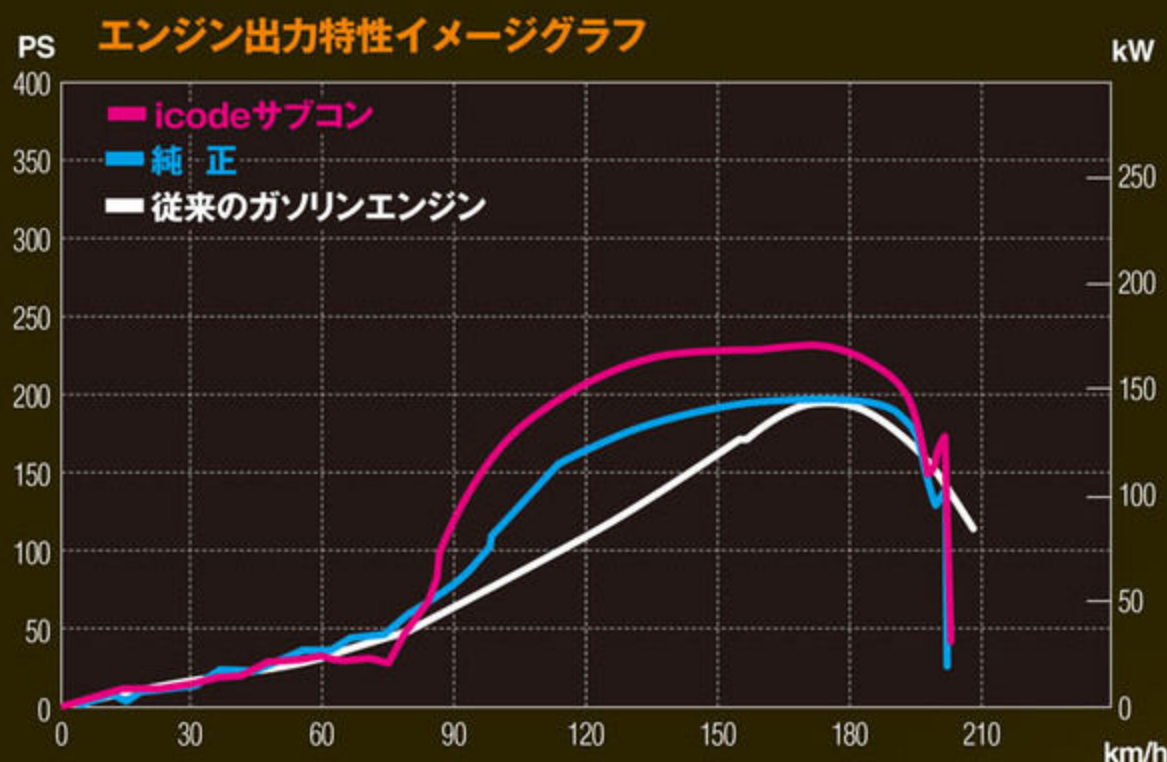
「三種の神器」第1弾はインタークーラー

ターボを出力アップする上で「吸入空気温度の低減」「タービン容量の確保」「インジェクター容量の増加」の3つはお約束。そこでicodeは、まずインタークーラーの容量アップから着手した。厚みと横幅は同じながら、純正(手前)は高さが150mmなのに対し、icode製はこれを110mm拡大している。またバンパーを外すと、純正ブレイキダクトが付いていた。ローター径が小さくてもフェードしにくいのは、これも役買っている。さすがはBMWだ。



BMW 320d Touring





低中速時の出力が上がると 高回転ではタレを感じる!?

320dに4500rpm以上の回転域でパワーダウンを感じるのは、ブースト圧のタレだけが原因ではない、と鶴田氏は語る。「ディーゼルトーボは低速域からトルクが出て、中速以降はトルクがフラットになる出力特性だから、踏んでもパワーが出ていないように感じる。逆に従来のガソリンターボは中速以降でトルクカーブが跳ね上がるから、パワーが出たと錯覚するんです」。トータルパフォーマンスではディーゼルトーボに先進性がある、と鶴田氏。



icode代表 鶴田昭臣氏



icodeサブコン

てタービンのインペラーをも用意している熱の入れっぶりだ。その内容は、インタークーラーのテストと一緒に次号でお伝えできるはずである。ちなみに「吸気温度の低減」と「タービン容量のアップ」が成功したら、お次は「燃料増量」。つまりインジェクターに目を向けることになる。ただしインジェクターは単に燃料を増やせばOKという話ではなく、吐出圧力も高めなければならない。ということは、燃料ポンプにまで話が及ぶ可能性がある。

「なんで燃費性能を向上させることが主な狙いのディーゼルトーボを、パワーアップさせなければいけないのか? それはもう、純粋に、エンジン屋としてのサガですよ。私はこれまでガソリンターボのチューニングを散々やってきましたが、恥ずかしながらディーゼルの成功体験はほとんどない。日本で周りを見渡しても、ディーゼル・チューンで結果を出しているメーカーやチューナーはいない。かといって、本場ドイツのチューナーだって、自分たちで得

た技術を簡単には教えてくれません。知リたかったら自分でやるしかない……。まるで昔に戻ったような気分ですよ(笑)。それを一通りやり終え、知識を蓄えることができたなら、『速くて燃費がよいディーゼルトーボ』へと移行します。カッコ良く言えば、アルピナのD3を超えるクルマを作るのが、ひとつの目標ですね! D3のインタークーラーはどうなっているのかなあ」

と、鶴田氏の夢は膨らむばかり。そして開発のためには、ある程度のリスクも覚悟している。ブロック自体は以前もお話した通り、ノッキングだけに頑丈なはず。ただしガスケットやピストンリング、ピストンそのものなどは、どこまでハイブー

ストの負担に耐えてくれるのかわからないのだ。そもそもハイブーストが、ひとつの目標ですね! D3のインタークーラーはどうなっているのかなあ」

設定できるのかも未知数である。みなさんにとって有益な情報として、icodeのオリジナル・サブコンピュータがバイジョンアップしたことをお伝えしてこの。前号での富士スピードウェイテストから帰って、まず2000rpm以下の出力をノーマル方向へと戻したのがひとつ。というのも純正では、すでに1600rpm付近からブーストが立ち上がっているため、この領域で燃料を吹くのは無駄と判断したのである。出力は約10%ほど低くなり、出足もほんの僅かに鈍ったが、この街中で一番使う領域の燃料を絞る(戻す)ことによって、燃費は18km/ℓからやや良くなったという。

また高回転でブーストがドロップする以外に、スロットルを閉じる制御が出ているのも確認できた。理由は定かではないが、多分ATの保護というのがicodeの見解。というのも320dの8速ATは、ガソリンエンジン車と同じトランスミッションを使っている。より高回転で大きなトルクを受けた場合、それに耐えられないのでは? という予想だ。そして前号でもお伝えしたが、このサブコンは2系統のデータを車内で切り替えることが可能となった。現状はスイッチで、ノーマルECUとicodeバージョン1のデータが選択できるようになっている。

今後増強するであろうパワー&トルクに対しては、機械式LSDも用意できた。「需要があるかは……わからない!」(笑)。でも、よりよい走りをするために必要だと思ったから、設定します」というのが鶴田氏の意気込み。立ち上がりでのインリフトをLSDによって抑えられれば、電子制御がスロットルを閉じることもなくなるだろう。とにかくicodeは今、ディーゼルトーボ・チューニングに夢中なのである。



icode Premium Sport サスペンションキット 価格:36万円(+税)



icode オリジナルLSD (プロトタイプ)

足まわり系の進化も止まらない

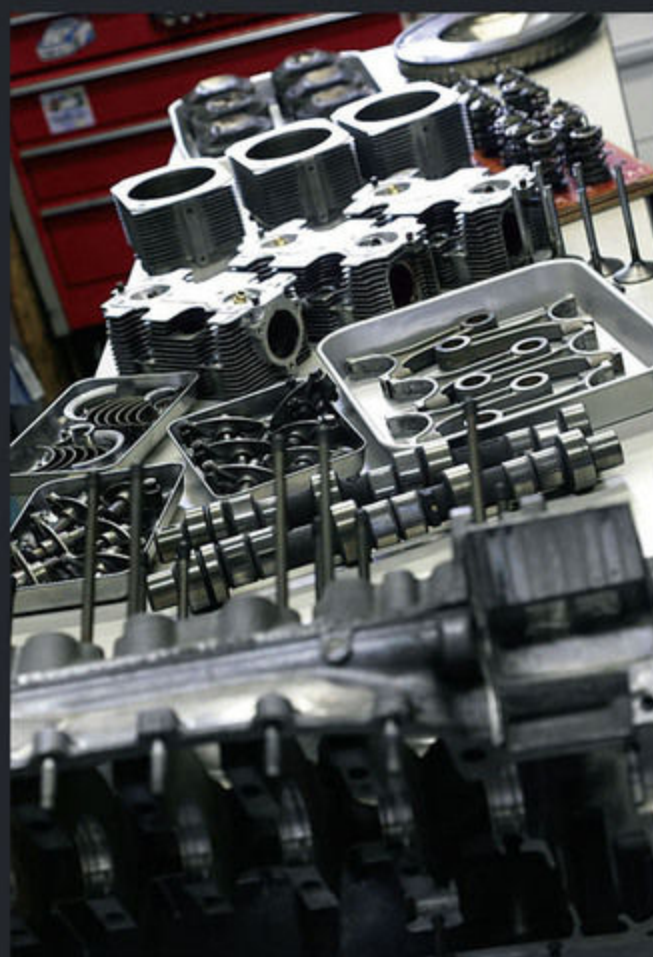
本誌でのサーキットテストを終えた後、さらに一般路での乗り心地をエナベタルと煮詰め、遂に完成の運びとなったサスペンションキット。スプリングレートは⑥6kg/mm、⑧8kg/mm。減衰力は12段調整。車高は純正から-30mmまでローダウン可能(Mスポーツ -15mm)。また純正の溶接されたファイナルギヤを切り離し、スペーサーを挟むことで1.5WAY機械式LSDも作った(OS技研製)。内輪の空転を抑えて、電子制御の介入を減らすのがその目的だ。

エンジンのOHを依頼した東名エンジンでの打ち合せ後、93RSのフラット6がクレフモータースポーツで車体から降ろされた。——今回のレポートはそこで終了している。それ以降の流れは案外早かった。エンジンはすぐに東名エンジンに持ち込まれ、作業が始まった。

今回の93RSのエンジンOHに関しては、内容がまだはつきりとは固まっていなかったが、東名エンジンによるエンジンOH作業の第一段階は決まっている。よく言われる自動車整備作業の基本は分解→清掃→点検→組み立てだが、レーシングエンジンチューナーの場合は点検の段階で徹底したカラーチェックが行われる。レッドチェックとも呼ばれるこの工程は、パーツに入ったクラックをチェックするためのもので、赤い染料にパーツを漬け込んでから洗い流し、染み出てくる染料でクラックの有無をチェックするというもの。作業自体は誰にでもできそうだが、クラックなのか錆物にもともと入っていた傷なのかを判別するのは熟練を積んだ眼が必要になる。

東名エンジン内の作業スペースは、エンジンが1基ずつ1坪ほどの手術室のような場所で整備されている。我々が取材で訪れた際には、93RSのM64/20ユニットは、担当の矢野容平さんと眞鍋智至さんの手でネジ1本まで完全にバラされ、カラーチェックを受けた状態だった。

「7万2000km走っているエンジンにしてはいい状態だと思います。エンジンオイルの管理が良かったんでしよう」と矢野さん。つまりすぐにOHしなければブローしてしまふような欠陥は見当たらなかったのである。とはいえ、いくつかのパーツ



がカラーチェックに引っかかっていた。補機類を支えるアルミ鑄造のステーの基部にクラックが確認された他、クランクケース内の油圧油温センサーを取り付ける穴の中に1cmほどのクラックが発見されたのである。しかもクランクケースの穴は外側から接着剤のようなもので応急処置が施されていた。恐らく前オーナーの時代にオイル漏れが発覚し、応急処置をしていたのだろう。

「この部分は高い油圧が掛かるので、外から埋めるこの修理法では完全に穴が塞がっていないかったでしょうね。ここはスリーブを入れて修復しようと思います」と眞鍋さん。この他にもクラックではないがカムシャフトの山の表面にピッチングの症状が出



経年変化を知る。



クレフモータースポーツで車体から降ろされたRSユニットを東名エンジンに持ち込み、まずはオーバーホールからスタート。各部の経年変化からくる劣化具合を入念にチェックしながらどこをリフレッシュさせ、どこを強化するか、検討する作業を行った。走行7万kmを超えているレポート車両のエンジン内部をご覧頂こう。

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

カムシャフト



カムシャフトやロッカーアームの表面には、多少の傷(カムの表面にはピッチングの症状があった)を確認したが、どのエンジンでも見られる傷であり、大きな問題にはならないとのことだった。オイル切れて傷ついたわけではないため、歴代オーナーたちのオイル管理は悪くなかったようだ。カムはプロフィールを変更するか、検討中。

ヘッド周り



ヘッド周りは問題なく、バルブスプリングやラッシュアジャスターは要交換(タイプ964のように、ラッシュアジャスターを外してダイレクトにする方法を探るか検討中)。カムを変更しバルブリフトを増やして高回転型にする場合、バルブやロッカーアームをチタン製として動力系を軽くする策が有効だが、費用と納期的に難しそうだ。



ピストン

表面のカーボン付着具合は酷くなく、ノッキングの痕跡も全くないため、燃焼は悪くなかったようだ。写真のように、一部のピストンではあったが、スカート部に摩耗が見られた。とはいえ概ね問題はないとのことなので、ピストン内部の調整が必要ではあるが、交換しないで進めることに。ピストンリングはすべて新品に交換することになる。



ていた。これは金属の表面が剥がれたような状態になる現象で、強いバルブスプリングを入れているエンジンに起こりやすいという。空冷ポルシェのフラット6はシングルカム、2バルブという古い構造なので、必然的にバルブ径が巨大になり、その大きなバルブを高回転で正確に動かすために強いバルブスプリングが必要になる。つまり動弁系の寿命は決して長くないのである。



「ピストンとシリンダーライナーは、再利用しようと思えばできると思います。一部ピストンのスカート部が磨耗していますが、左右のバンクのパーツを入れ替えれば問題ないはずです。でもピストンリングやラッシュュアジャスターは交換ですね。ウチではラッ

シユアジャスターのようないつ壊れるかわからないパーツは分解時に無条件で交換します」と矢野さん。ちなみに993RSのラッシュュアジャスターとロッカーアームの当たり面は高精度なエンジンに多い球面形状になっているという。またバルブガイドは国産車にはまず使われないリソ青銅が使用されている。

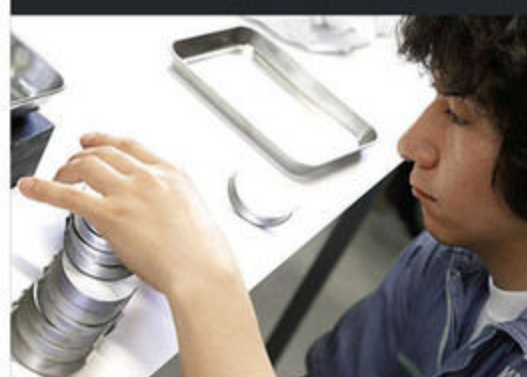
クラクシヤフトやターボ用を流用しているコンロッドにもトラブルはなかったが、メタルは部分的に流れていたため、交換することになる。こうしてエンジンOHの逐一を聞いていると、例えトラブルのないエンジンでも、交換しなければならぬパーツが結構ある。パーツ代と作業工賃を合わせると安くは上がらないことがわかる。

「60〜70万円とかではポルシェ・エンジンのOHは無理だと思っています。以前OHしているというのに、ヘッドを開けた形跡がないエンジンもありましたね……」と矢野さん。現段階でエンジン内部のチェックは完全に終わったので、クレフモータースポーツの水島さんはさっそく交換するパーツのリストを作成している。また吸気系はノーマル仕様から6連スロットルタイプに交換するため、ユニットを注文済みだという。

現在は部品待ち状態のRSエンジンだが、このベースでいけば、次号でエンジンを組み上げる過程を、次々号ではテストベンチに掛けてコンピュターセッティングを行う様子をレポートできるかもしれない。とはいえ吸気のインターボックスやマフラー関係、カムシャフトなど、未決定項目もあるので、OH済みのエンジンが993RSに搭載され、走り始めるのは秋以降かもしれない。



コネクティングロッド



ピストンが受けた圧縮圧力を、クランクシャフトに伝達するコネクティングロッドには多大な力が加わるが、それは911系も同様だ。常に運動しているため、慣性重量のバランスや耐久性が重要となる部分だが、これも至ってトラブルなし。ただしメタル部分は表面が剥離していたものもあり、すべて新品にする必要がある。



シリンダーライナー

専用の機器を使用して、ひとつずつシリンダーライナー内部の径を計測していった。変形や摩耗の具合を、上下部分でチェックしていったわけだがレポート車の場合、6気筒いずれも問題はないようで、流用することもできる状態だった。コスト面を考慮して、このまま使うことになる。



クランクシャフト

かなり大きな荷重がかかり続け、かつ高速回転するクランクシャフトだが、ピストン、シリンダーライナー、コネクティングロッドとともに、エンジン内部の主要となるパーツにトラブルはなかった。各部ともに、約7万km走行の個体としては過度な経年変化もなく、状態としてはまずまず。



MOTOR SPORT



この6月から、ランボルギーニのアジア太平洋地域の代表に就任したアンドレア・バルディ。これまではランボルギーニ・チャイナのマーケティングディレクターを務めてきた。エンジニアリングへの造詣も深い。

TEXT●入江大輔 (Daisuke Irie)

PHOTO●Lamborghini SpA

熱帯で花開いた

猛牛の楽園。

2014年シーズン最大のトピックは、初開催のインドネシア・セントウル・ラウンド。焼け付くような日差しが照りつけるなか、猛牛の低く唸るようなエキゾーストが響き渡った。

ひとことだった。

インドネシア・ラウンドは、今シーズンのスーパートロフェオ・アジア・シリーズのハイライトのひとつ。灼熱の日差しが容赦なく照りつけるなか、このバンピーな路面を攻めるのはドライバーにとっても、かなりキツかったはずだ。でも、他のシリーズではこの独特の雰囲気味わうことはできないからね。それにパドックにずらりと並ぶランボルギーニを見たら、この地域でいかに我々が愛されているかを理解できるだろう。

そう語ると、アウトモビリ・ランボルギーニ、アジア太平洋地域代表に就任したアンドレア・バルディは満面の笑顔を見せた。彼の言葉通り、初開催となったインドネシアのセントウル・サーキットには、50台を超えるランボルギーニが集まった。しかも、そのほとんどがフラッグシップのアヴェンタドールである。レース前に行われたランボルギーニオナーによるパレードランは圧巻の



2014 Round 2 Sentul
Lamborghini Blancpain
Super Trofeo Asia Series



高温多湿の環境で行われた50分のレースは、ドライバーの体力を容赦なく奪っていく。クールスーツを使っているにもかかわらず、1回のスティントを走り終えると、滝のように汗を流していた。

二人人気の高さは、実際にレースを戦ったドライバーも強く感じたようだ。レース1とレース2のアマチュアクラスで見事トップフィニッシュを果たした落合俊之は、彼が目の当たりにした「スベシャル」な経験を明かしてくれた。

「インドネシアに来てみると、想像していたよりもずっと渋滞が凄まじくて……。サーキットへの移動が心配になったんです。でも、レースウィークに入ったら、我々を地元警察のパトカーと白バイが先導してくれまし

た。ホテルからサーキットまでストレスなく移動できたんです。さすがにこんな経験をすることはなかったの、『これは凄いな』って、驚きました(笑)。初めて走ったサーキットでしたし、エキゾチックな経験も含めて、凄く楽しめましたね」

今回、インドネシアでのシリーズ初開催に向けて、地元のランボルギーニ・ディーラー、そしてオーナーズクラブであるランボルギーニ・ジャカルタからのサポートは決して小さくなかったようだ。

「ランボルギーニにとって、アジアは非常に大きな成長市場。そういった意味で、インドネシアでランボルギーニ・ブランドの魅力をレースという形で見せられるのは大きい。確かにセントウルはセパンや富士のように、F1を開催するだけの設備を誇っているわけではない。しかし、今回のレースの盛り上がり、それを充分に補ってくれたはずだ。エントリーを見て欲しい、全体の半分以上、10人ものインドネシア人ドライバーが参加してくれた。彼らはきつと我々のレースクオリティに満足してくれたはずだし、今後もシリーズへの参戦を続けようと思ってくれるだろう」

「市販モデルを購入したオーナーがこのレースを見て『サーキットで走りたい』と思った時、我々は適切なレベルのパッケージやサポートを提供することが出来る。それはヨーロッパだけでなく、このアジア地域でも変わらない。初開催のインドネシアでも、想像を超える盛り上がりを見せたことで、我々のポリシーが正しかったことが、また証明されたと言えるんじゃないかな」

INDONESIA CIRCUT

初開催のスーパートロフェオを記念し、ランボルギーニ・ジャカルタによるパレードランが実施され、51台ものマシンが集まった。



Race Report Rd.2 Sentul 初開催インドネシア、過酷なサバイバル戦



灼熱のサバイバル戦となった初開催のセントウル。ストレートが長く、最高速は250km/hを超える。レース1の総合優勝を手にしたのは、開幕戦セパンを制したマックス・ウィザー/ジャン・シン組。ふたりはレース2でも圧倒的な強さを見せて、連勝記録を4に伸ばした。日本から参戦する落合俊之は、セントウル初体験に関わらず、レース1は総合3位。レース2ではひとつポジションを上げて、2位フィニッシュを果たしている。

ベントレーボーイズが帰ってきた！——スピード8を駆り、2003年のル・マン24時間レースの総合優勝を最後にモータースポーツ界からはひっそりと退いていたベントレー。だが、昨今のGT3ブームに乗って英国のラグジュアリーブランドが再びグリッドへ舞い戻ってきた。以前から繋がり深いブライトリングと、オーディオメーカーのナイムなどのハイエンドブランドを迎え入れ、ワークスチーム体制でデビューイヤーに挑むのである。

GT3と言えば、プロだけでなくジェントルマンドライバーが参戦できるクラスとして人気を集めてきたが、各自動車メーカーが一押しのスポーツカーをプロモーションするカテゴリとしても世界的な成功を収めている。ベントレーチームのドライバーは、ヴァージンやロータスで活躍した元F1ドライバのジェローム・ダンブロシオや、ル・マン24

と降り注ぐ太陽が眩しい恰好のレース日和で迎えたブランパン耐久シリーズの開幕戦。1年以上も前にそのオフィシャルデビューを発表していた通り、その姿を一目見ようと多くの報道陣やファンが詰めかけた。

実は、前日の予選終了間際でステイブン・ケーンがドライブする7号車がシケインでコントロールを失い、タイヤバリアへフロントから衝突するというハプニングが起こった。エンジンも含め、大破したマシンを目の前に翌日の決勝への不安が募った。多くの関係者が「ベントレーの7号車はスタートできないだろう」と、思わせるほど見るも無残な姿となっていたのだ。しかし翌日曜日の朝10時、ピットのシャッターが開いたと同時に目にしたものは、前日のクラッシュを感じさせない、まるで新車のような7号車の姿があった。スタートに間に合わせるべくメカニックが夜を徹して修復作業を行ったという。さすがラリーで鍛えた



Blancpain Endurance Series Round 1 Monza

昨今、欧州の自動車メーカーを中心にGT3マシンがGTレースの世界を席巻してきたが、ついに英国の名門、ベントレーがワークス体制でブランパン耐久シリーズに参戦してきた。高速サーキットのモンツァでの開幕戦において、遅れてやってきた本命の戦いぶりに密着した。

REPORT●池ノ内みどり (Midori Ikenouchi) PHOTO●ベントレーモータース/池ノ内みどり (Midori Ikenouchi)



本気のワークス体制。

時間レースで総合優勝したガイ・スミスを筆頭に、ヨーロッパの豪華ベテラン勢を揃え、ファーストシーズ

ンながら、その注目度は高い。そしてGT3マシンの開発とレースプロジェクトを全面的にバックアップしているのはWRC（世界ラリー選手権）のフォードワークスを担う名門Mスポーツだ。F1並みのワークスショップを構え、長年参戦しているWRCのノウハウをGTにも必ず活かせると、開発段階から自信を見せていた。

イタリアの澄み渡る青空に、燦々

Bentley Continental GT3

だけのチーム力。そんなハプニングに見舞われたものの、グリッドに並ぶコンチネンタルGT3を前に、モータースポーツディレクターのブライン・ガッシュは感慨深くマシンを見守っていたのだ。7号車は4番手、8号車は12番手からのスタート。40台ものマシンが一斉に1コーナーに突進する激しいスタートを潜り抜け、順調にポジションを上げる2台のベントレー。だ

が、7号車の背後には2台のフェラーリがピタリとマークし、何ラップもテールトゥノーズの接戦が続く。ロングストレートが続くモンツァのレイアウトでは、直線番長のフェラーリがトップスピードで上回るだけに、一瞬の隙さえ見せぬように必死でブロックし続ける7号車だった。一方で、8号車は、ダンブロシオのステイントで、12番手からオーバーテイクを繰り返して6位までポジシ





昨年のグッドウッドフェスティバルに登場したコンチネンタルGT3は、2台体制で今年のブランパン耐久シリーズに参戦してきた。ドライバーはペントレー・スピード8でル・マンを制したガイ・スミス、ベルギー人の元F1ドライバーであるジェローム・ダンプロシオなどの精鋭6名。開幕戦のモンツァでは7位と8位でフィニッシュし、第2戦と第3戦を欠場したのにも関わらず、第4戦のシルバーストーンでは、7号車が優勝を飾ったのである。



ヨンアップ。大躍進を遂げた。元F1ドライバー、操るマシンは違えども見事なテクニックを魅せつけた。レース中盤では同じチーム同士の7、8号車がバトルを繰り広げる場面もあり、観客を魅了した。上位はマクラーレンとアウディが占め、その後2台のペントレーが続くというポジションのまま終盤戦へと突入し、7号車は8位、8号車は7位と2台ともがトップ10以内でチェッカーフラッグを受けたのだ。ペントレー・モータースポーツのガッシュ代表は「デビュー戦で好成績を出せたことはとても喜ばしく、次戦以降のレースもとても楽しみで仕方がない」と笑みを浮かべる。一方で、このレース以前には1度きりしかこのマシンをドライブする機会がなかったと前置きをしつつも「存分にパフォーマンスを発揮することができて嬉しい。マシンの持つポテンシャルとバランスをみながらハイペースを保つ努力をした」と、8号車をドライブ

したダンプロシオは語った。市販車のベース車両を見る限り、その重厚なワイドボディからGT3がまさかレーシングカーとしてここまでのポテンシャルを秘めているとは、誰もが予想していなかっただろう。1t以上の軽量化に成功し、サーキットにこだまするV8ツインターボのエキゾーストノートは、他のGT3マシンに全く引けを取らないどころか、むしろ圧倒するような独特な存在感を醸し出していた。2015年の北米デビューも視野に入れ、今季の途中からアメリカで開催されているペリワールドチャレンジに名門ダイソン・レーシングとタッグを組んで、GT3マシンで参戦することを発表したペントレー。今シーズンはカスタマーチームに対して、GT3マシンをデリバリーせず、マシンとチームを成熟させるべく、ワークスとしての活動に集中し、ブランパン耐久シリーズでの勝利を狙うようだ。



2012年のパリ・サロンで発表されたコンチネンタルGT3は、4.2 V8ツインターボをレースバージョンに仕立て直し(ECUも含む)、レース用の6速シーケンシャルギヤボックスを搭載する。ドアやトランクリッド、ボンネットを炭素繊維でリメイクするなど、ボディウエイトは1tも減量されており、4ウェイダンパー、強化ブレーキなどを備え、シャシー面のブラッシュアップも抜かりない。





MOTOR SPORT

REPORT●山田弘樹 (Kouki Yamada)

PHOTO●田村 弥 (Wataru Tamura)

敷居なき レーシングカー。

ただでさえ速いレクサスIS Fをベースに、サーキットに特化したモデルがCCS-R。開発コンセプトは「誰もが楽しめる」こと。そのCCS-Rに偶然試乗する機会を得た。

レクサスIS Fのオーナー達を対象とした「FSW LEXUS IS F Circuit Day」で、IS Fのレーシングモデルである「CCS-R」をドライブするチャンスに偶然恵まれた。

CCS-Rとは「サーキット・クラブスポーツ・レーサー」の略称であり、レクサス本部製品企画主査である矢口幸彦氏いわく「誰もが運転を楽しめるレーシングカーを目指した」とのことだった。

誰もが運転できるとはいえ、その内容は本格的だ。エンジンは基準車と同じ4968ccの「2UR-GSE」V型8気筒。最高出力は423ps以上/6600rpm、最大トルクは51・5kgm以上/5200rpm。しかしその車重はストックの1690kgから、1400kg以下にまで軽量化してあるから、パワーウエイト



レシオは3・3kg/psと結構なものなのだ。内装はダッシュボードからドアトリム、シートまでもがドライバーカーボン製となっており、アンダーコートやカーペットも当然ストリッブダウン。外装はオレンジ&ブラックに塗装されているものの、ボンネットからドア、フロントフェンダー、空力付加物が同様にCFRP製となっている。高級路線の基準車にはない、ある種の厳かな雰囲気は、まさにレーシングカーのものだ。

さらに驚いたのは、トランスミッションがノーマルと同じ8速ATであることだ。ただしこのCCS-Rはニュルブルクリンク24時間耐久レースを念頭に置いているため、2速から7速までを使う「6速仕様」とされているのも面白かった。

TRDの担当殿から懸命に話を聞いている筆者を見て、矢口主査はやおら「乗ってみますか？」と誘って下さった。一瞬キツネにつままれたような気持ちになったが、千載一遇のチャンスに躊躇する理由はなく、ふたつ返事でこれを引き受けた。

開発ドライバーでもある評価グループの伊藤氏にまず同乗走行をして頂き、そのあと筆者が運転して伊藤氏が走りチェック。これで合格をもらい、晴れてCCS-Rとふたりきりのデートが叶った。

富士の長いピットロードを通り、白線を越えたら全開。澄んだトーンの中、V8サウンドが室内で共鳴して、ヘルメット越しにユニゾンで響く。小さなステアリングの裏側にあるパドルをクリックすると、ATとは思えない素早さと、ガチッとした強さでシフトアップされ、快感と共に車速が見る見る上がっていった。

フロント…250/660R18、リア…260/670R18（ニュル仕様は前後280/650R18）のアドバンスリックは、ユーズドながら柔らかく路面に食い付いた。ブレ

LEXUS IS F CCS-R

製品企画 主査
スポーツ車両統括部
LEXUSFグループ グループ長
矢口幸彦氏

トヨタテクノクラフト
技術部 製品企画室 室長
森川修次氏



矢口主査は「このCCS-Rを造った理由は、日本のモータースポーツ文化を育てるためなんです」と熱く語る。またTRD技術部の森川氏は、つきっきりで車両の解説をして下さった。こうした人たちがいると思うと、日本のレースシーンの将来は明るい。ちなみにCCS-Rは現場にあった2台の他に数台がデリバリーされ、ニュルも走っている。

ーキングでは鋭いGが一瞬にして立ち上がるけれど、この圧力をダンパーが全面的に押し殺す。荷重移動に対しての反応は、やや緩慢とすら思えるものだ。またリヤの安定度も高く、V8パワーをぶつけてもスライドは穏やかにしか起こらない。しつこく路面を捕らえるリヤのリバウンドストローク感は、基準車をさらに二段階は懐深くした印象で、実際CCS-Rで得た内容は、次期モデルへと受け継がれるという。走行モードは「SPORT」。スタビリティシステムも入っているが、その介入は実にキメが細かく、操作の邪魔をしない。個人的にはもう少しフロントの反応をダイレクトに仕立てアンダーを消したいと感じたが、それは敢えての選択。なんでもこのセッティングは、GTDライバーたちをも積極的に乗せて、全ての意見から中庸を導き出したのだという。

EQUIPMENTS

レクサスIS F CCS-R ■エクステリア:専用強化モノコック/カーボン製エクステリア(フード、ラゲッジドア、フロントフェンダー、フロントスポイラー、フロントカナル、リヤスポイラー、ベンチレータ) /ポリカーボネートウィンドウ/軽量化ドア ■インテリア:カーボン製インテリア(ダッシュボード、センターコンソール、ドアトリム、パッケージトレイトリム) /運転席HANS対応フルバケットシート /助手席フルバケットシート /6点式シートベルト /リヤシート、ルーフトリムレス /フロアカーペット、防音、制震材レス /パワーウィンドウレス /ドアロックレス /パドルシフト付き小径ステアリング(跳ね上げ式) ■機能部品:レーシングサスペンション /強化ブッシュマウント /キャンバー調整式フロントアッパーアーム /レーシングブレーキキット /ステンレスメッシュブレーキホース /ブレーキクーリングシステム /レーシングエキゾーストシステム /エンジンオイルクーラー /トランスミッションオイルクーラー /デファレンシャルオイルクーラー /機械式LSD /ファイナルギヤ変更 /アルミ鍛造レーシングホイール /スリックタイヤ ■レース専用部品:120ℓ安全タンク /エアジャッキシステム /消火システム /データロガー /キルスイッチ /トイイングベルト ■車両本体価格:1600万円(税別)〜



だからこそ矢口主査は自信を持って、一見さんの筆者に運転を勧めたのだ。「免許を持っている方なら誰だって運転できる」という言葉も、あながち嘘ではない。2周だけ計測したタイムは、伊藤氏の1秒落ちとなる1分54秒1がベスト。まずまずの速さだと思いが、気温やタイヤの条件が揃えば、50秒を切る実力があるという。

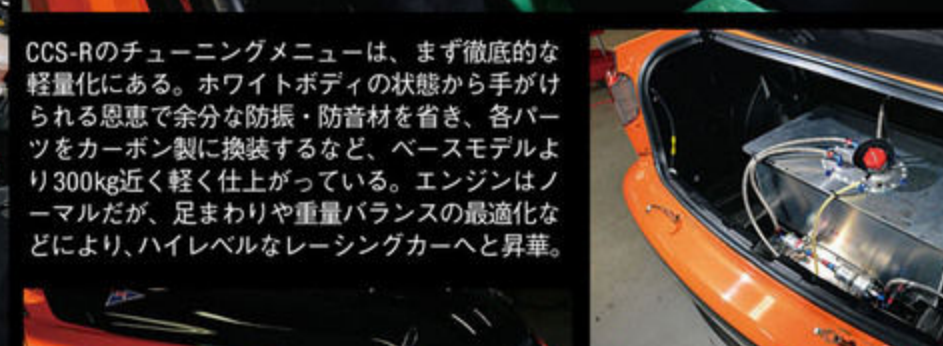
休日によつたりとしたSUV(レクサスならRXか)で富士スピードウェイを訪れ、ガレージからCCS-Rを引っ張り出し、ひと汗かいて帰る。公道でスーパースポーツの性能を解き放つリスクに馬鹿らしさを感じる人が増えたいま、サーキットは日常のシーンになりつつある。ならば、もう一歩踏み出して、本物のレーシングカーを手に入れるのはありだと思ふ。そこで得られる速さや、懐の深さといった質感は、Sタイヤを履いたチューンドカーの比ではない。まるでヨットハーバーにでも行く様な気持ちで、こうしたクラブレーサーを楽しむ人が増えれば、日本でもモータースポーツが文化になるかもしれない。

その対価で1600万円(税別)を支払うのは筆者には無理だが(笑)、決して法外なコストではない。日本を変えるために、1台いかがですか?

FSW LEXUS IS F Circuit Day



レクサスIS Fのオーナーを対象としたワンメイクドライビングレッスンが、FSWを舞台に6月4日に開催された。サーキット初心者も安全かつ確実にスポーツ走行を楽しめるよう工夫され、座学から始まりパイロンスラロームや体験走行、タイム計測付きフリー走行などで構成される。今回はCCS-Rの体験走行も行われた。



CCS-Rのチューニングメニューは、まず徹底的な軽量化にある。ホワイトボディの状態から手がけられる恩恵で余分な防振・防音材を省き、各パーツをカーボン製に換装するなど、ベースモデルより300kg近く軽く仕上がっている。エンジンはノーマルだが、足まわりや重量バランスの最適化などにより、ハイレベルなレーシングカーへと昇華。

OVER 40'S Super FJ 1600 Project

Turn **3**

チームメイトを追いかける!

奇しくも前号で雨の練習走行編をお伝えしたら、筑波シリーズ第3戦はどしゃぶりでレースウィークに突入。FSWでは感触の良かったウエットコンディション、果たして筑波でもその走りが活かされたのか？
オッサン・フォーミュラ奮戦記、第3回は、ま・さ・かの表彰台ッ？

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



練習走行では、1枠を犠牲にしてチームメイトの今井龍太選手にセッティングを確認してもらった。1分6秒956という目標タイムも設定した。最終的に0.933秒差まで近づくことができた。



雨 の富士スピードウェイ特訓から38日の間を経て、筑波シリーズ第3戦に出場してきた。なんでもそんな言い方をするかというと、今はとにかくスーパーFJに乗りたいから。少しでも間が空くと、あのソリッドな感覚が薄れてしまう気がするのだ。それだけフォーミュラは刺激的で、とにかくうまく操れるようになりたい！という気持ちになる。要するにワタクシ、めっちゃスーパーFJにハマってます。

話を戻すと、レースウィークは雨、雨。FSWでかなり雨の感触を得ていた筆者としては、願ってもない展開だった。今回の目標は「ずばり表彰台！」……と言いたいところだけれど、正直な気持ちを告白すれば「ビリはもういやー」が本音（前回は予選ビリ、決勝フービー）。雨な

ら少しは活路が見えるかもしれない、と思っていたのである。

だが、そんな弱虫野郎にレースの女神は微笑まない。結論から言うと雨の筑波は、また雨の富士とは違う感じなのであった。

というのも筑波には、80Rという高速コーナーがあったのだ。ランオフエリアは芝生だし、スピンすればかなりの確率でクラッシュ！そんな恐怖のコーナーで、筆者はいきなりスピンをかわしたのである（汗）。

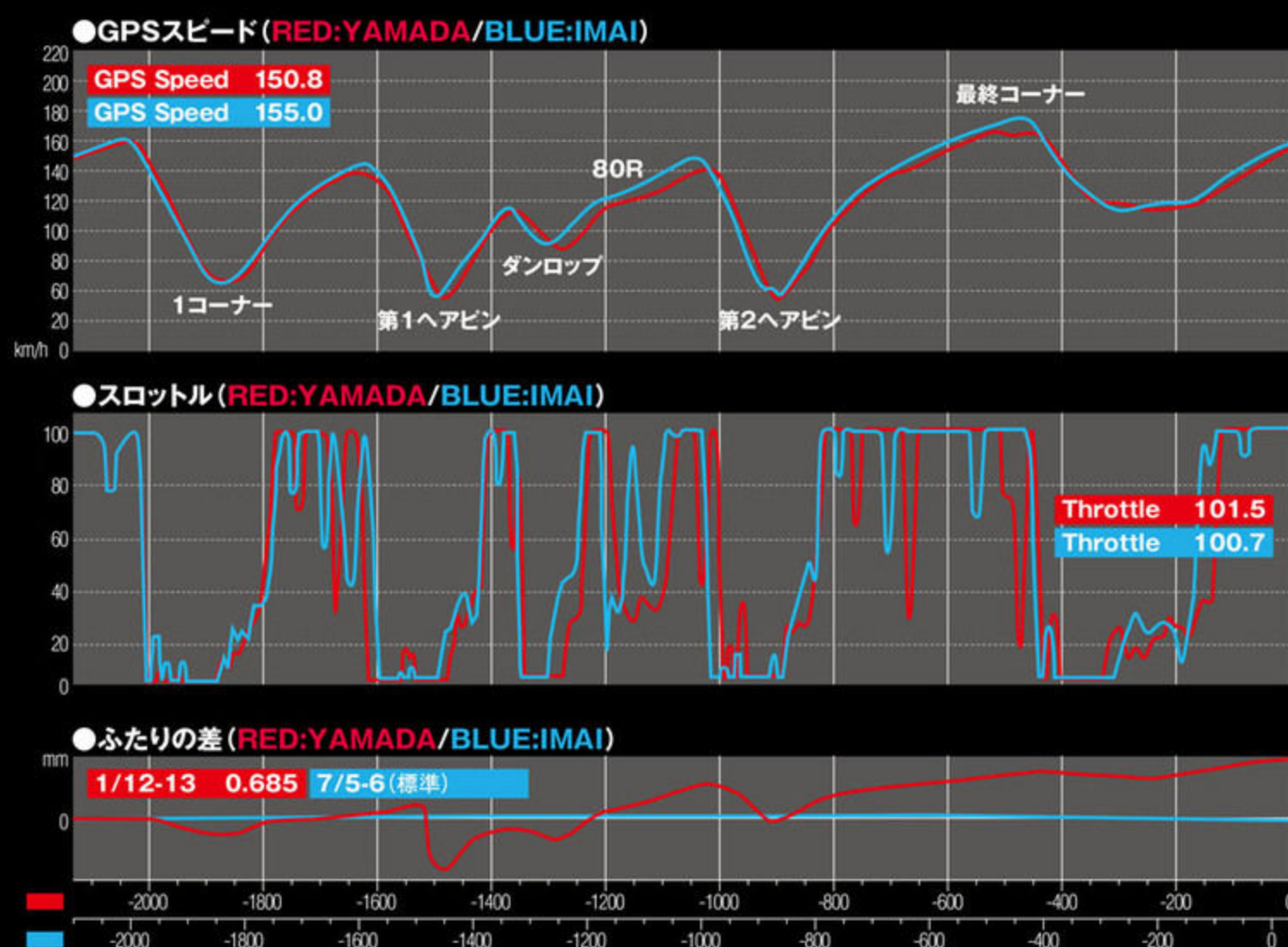
……心臓がクチから飛び出るかと思いましたが。そして今思えば、このスピンが微妙に全ての予定を狂わせちゃったんだよね。

ちなみに今回は、チームメイトの今井龍太選手（開幕戦優勝！第2戦は2位!!）に協力をお願いした。3枠ある練習走行を、1枠潰してで



発泡ウレタンでシートを作成

走行3回目となった今回は、遂に専用のシートを製作。かなりしつこくポジショニングにこだわったが、B-MAX Racingの細木/村山メカは嫌な顔ひとつせず最後まで付き合ってくれた。おかげでシフト操作もかなりやりやすくなった。



恐怖の80Rを走れたら、表彰台が見えるかも!?

練習走行の2枠と予選/決勝を使って、最終的に1分7秒889までタイムアップした筆者。データロガー上でも高速コーナー以外は、かなり今井選手に近づくことができた。ふたりの間で一番大きな差となっているのは80R。ここは筑波で一番スピードが乗るコーナーである上に、

3→4速への「斜めシフト」が必要な難所。筆者は最後までアクセルの開け始めが遅く、踏み込み量も少なかった。また今井選手の名誉のために、レース前にマシンを壊せないことからマージンを取って走ったことと、セットも筆者用に安定方向だったことを付け加えておく。

もデータロガーを取り、自分の走り
と重ね合わせるためだった。
そこで今井選手が出たタイムは1
分6秒956。ただしこれは持ち込
みセットでのタイムだから、今井選
手の好みに合わせればあと1秒は縮
まる感触。そこからブレーキを詰め
れば、5秒前半に入る計算である。
そして今回は、この「1分6秒9
56」をターゲットにした。レース
に執着すると、とっちらかると思っ
たからである。しかし……。例のス
ピンで筆者は完全にビビってしまった。
予定が全て狂ってしまったのだ。
本来は残された2枠のうち最初の
走行でマシンの傾向をつかみ、最後
の枠で自分の好みのセッティングを

試すつもりだった。しかし1回目の
走行では1分9秒81がやっと。内心
はもっと低速コーナーでの回頭性を
上げたいと思ったのだけれど、激遅
だからそんなことは言えない。
だから2回目の走行はとにかくマ
シンの慣れるために、そのままのセ
ットで走行。そこでようやく8秒台
が刻めるようになり、ベストも1分
8秒22まで縮んだ。レースというの
は入門カテゴリーでも、少ないチャ
ンスを確実にものにしなければいけ
ないのだと改めて思い知った。
そして迎えたレース当日。朝方こ
そ雨が止んだものの、結局は土曜日
と同じかそれ以上の雨量となった。
タイヤも一応ドライを1セット、雨



←「高速コーナーで怖いからと
いって急激にアクセルを抜くと
挙動は逆に不安定になる。フォー
ミュラのアクセルワークは常に
ジワッと！」とロガーを見つ
つ諭す鈴木チーフエンジニア。

→今井選手の印象では「リヤの
スタビはあると少しだけシビア
ですけど、自分の場合はあって
なくてもあまり変わらない」
とのことだったが、慣れない筆
者のことを考えて今回は外した。



「雨のレースは 最後まで 生き残る!」

レース当日、組田監督から「予選
はラスト5分までコースアウトし
ない。決勝はレースの80%まで生
き残ること。できなかつたら全員
に1万円の罰金!」という恐怖の
指令が下った。監督一流の緊張の
はぐし方だが「雨のレースは生き
残れば必ずいいことがある」の言
葉通り、MASTERSクラスの表彰台
にも乗れたしベストも更新できた。

迎えた決勝は、自分より0・8秒
速い増田選手(ETAザードニック
10V)を中盤まで追いかけることが
できたが、後半少し引き離された時
点でプツンと集中力が切れてしま
った。フォーミュラはへばると外か
ら見ても「アイツ折れたな」とわか
るくらい走りが変わる(笑)。監督い

走るほど速くなる段階にいる自分を、
監督はよくわかっていたのだ。
タイヤの暖まりやマシンの習熟。

「とにかく自分は落ち着いて走る
だけ。レースでしか得られない独特
の緊張感を、ほんの少しだけ楽し
みながら走った予選は、しかしなが
ら1分7秒99の自己ベストで、総
合10番手をマーク! 現役F3ドラ
イバーである組田監督からは「とに
かく最後まで我慢。ラスト5分にな
ったらアタック!!」というアドバイ
スをもらっており、実際ベストが出
たのは17周目の最終ラップだった。

量が減ったとき用に練習走行で使っ
たタイヤを浅溝として1セット用意。
しかし本番は、一番溝の深い新品レ
インを履いて臨むことになった。
細かいことはチームが考えてくれ
る。とにかく自分は落ち着いて走る
だけ。レースでしか得られない独特
の緊張感を、ほんの少しだけ楽し
みながら走った予選は、しかしなが
ら1分7秒99の自己ベストで、総
合10番手をマーク! 現役F3ドラ
イバーである組田監督からは「とに
かく最後まで我慢。ラスト5分にな
ったらアタック!!」というアドバイ
スをもらっており、実際ベストが出
たのは17周目の最終ラップだった。

「とにかく自分は落ち着いて走る
だけ。レースでしか得られない独特
の緊張感を、ほんの少しだけ楽し
みながら走った予選は、しかしなが
ら1分7秒99の自己ベストで、総
合10番手をマーク! 現役F3ドラ
イバーである組田監督からは「とに
かく最後まで我慢。ラスト5分にな
ったらアタック!!」というアドバイ
スをもらっており、実際ベストが出
たのは17周目の最終ラップだった。

「とにかく自分は落ち着いて走る
だけ。レースでしか得られない独特
の緊張感を、ほんの少しだけ楽し
みながら走った予選は、しかしなが
ら1分7秒99の自己ベストで、総
合10番手をマーク! 現役F3ドラ
イバーである組田監督からは「とに
かく最後まで我慢。ラスト5分にな
ったらアタック!!」というアドバイ
スをもらっており、実際ベストが出
たのは17周目の最終ラップだった。

総合優勝は MASTERSの KAMIKAZE選手!

なんと雨の筑波では若手を押しのけてMASTERS
クラスのKAMIKAZE選手がポールtoウイン! この
結果からMASTERSクラスは繰り上げとなり、筆
者が3位に入ってしまった。とはいえMASTERSク
ラスは猛者揃いで、1位の秋山選手は総合でも5番
手、2位のハンマー伊澤選手は6番。あと1秒縮め
て次こそは追いつきたい!



絶対速くなってるよ!

「とにかく自分は落ち着いて走る
だけ。レースでしか得られない独特
の緊張感を、ほんの少しだけ楽し
みながら走った予選は、しかしなが
ら1分7秒99の自己ベストで、総
合10番手をマーク! 現役F3ドラ
イバーである組田監督からは「とに
かく最後まで我慢。ラスト5分にな
ったらアタック!!」というアドバイ
スをもらっており、実際ベストが出
たのは17周目の最終ラップだった。

「とにかく自分は落ち着いて走る
だけ。レースでしか得られない独特
の緊張感を、ほんの少しだけ楽し
みながら走った予選は、しかしなが
ら1分7秒99の自己ベストで、総
合10番手をマーク! 現役F3ドラ
イバーである組田監督からは「とに
かく最後まで我慢。ラスト5分にな
ったらアタック!!」というアドバイ
スをもらっており、実際ベストが出
たのは17周目の最終ラップだった。

「とにかく自分は落ち着いて走る
だけ。レースでしか得られない独特
の緊張感を、ほんの少しだけ楽し
みながら走った予選は、しかしなが
ら1分7秒99の自己ベストで、総
合10番手をマーク! 現役F3ドラ
イバーである組田監督からは「とに
かく最後まで我慢。ラスト5分にな
ったらアタック!!」というアドバイ
スをもらっており、実際ベストが出
たのは17周目の最終ラップだった。

「とにかく自分は落ち着いて走る
だけ。レースでしか得られない独特
の緊張感を、ほんの少しだけ楽し
みながら走った予選は、しかしなが
ら1分7秒99の自己ベストで、総
合10番手をマーク! 現役F3ドラ
イバーである組田監督からは「とに
かく最後まで我慢。ラスト5分にな
ったらアタック!!」というアドバイ
スをもらっており、実際ベストが出
たのは17周目の最終ラップだった。

F 1第7戦カナダGPで、6番手からスタートしたダニエル・リカルドが初優勝した。リカルドは元ワールド・チャンピオンのサー・ジャック・ブラバムとアラン・ジョーンズ、マーク・ウェバーに続くオーストラリア出身のグランプリウィナーとなった。



開幕戦オーストラリアGPは失意の失格に終わったリカルド。スペイン、モナコと連続表彰台を叩き出し挑んだ第7戦カナダGPで、メルセデス勢のトラブルがあったとはいえ、トップでフィニッシュ。嬉しい初勝利を手にした。



F1 GP

メルセデスの連勝ついにストップ エース・ベッテルに匹敵 リカルドが初勝利

TEXT●小倉茂徳 (Shigenori Ogura) PHOTO●Redbull

ング2位。2011年にはレッドブル育成ドライバーとしてトロロッソのテストドライバーの肩書をもちつつ、HRTからF1の実戦にデビュー。2012年から昨年まではトロロッソのドライバーを務めていた。昨年で同じオーストラリア出身のウェバーがF1引退を決定。その後任として今季のレッドブルのドライバーに抜擢されたのがリカルドである。当初リカルドはレッドブルでセバスチャン・ベッテルのナンバー2として務まるのか? とみられていた。レッドブルチームはチャンピオンのベッテルを中心としたチーム体制だったからだ。しかし、実際にふたを開けてみると、ベッテルがまるで昨年までのウェバーのようにマシンのトラブルで苦しめられていたらだつ一方、リカルドは比較的トラブルが少

なく、開幕戦のオーストラリアGPでも結果は燃料の流量制限違反で失格とされたものの、実際には3位でゴールしていた。その後も第2戦ではリタイアとなったが、それ以外は4位と3位を2回づつ獲得したあと、カナダGPで初優勝という好調ぶりだった。



誰がこんな状況を予想しただろうか? 4年連続ドライバーズチャンピオンを獲得し、レッドブルの絶対的なエースに君臨していたベッテル。今シーズンはカナダGPまで勝利を挙げられず、ランキングも5位に低迷している。

この姿勢も功を奏しているようだ。結果も出していることで次第にチームからの信頼も厚くなり、当初の新人入り若手ナンバー2から次第にエースに匹敵する見方をされるようになった。

リカルドは、レッドブルのドライバー育成システムにとってもベッテル以来の成功例だ。このレッドブルの育成システムは大量のドライバーを育てながら、上級シリーズに進むにつれて少数に絞り込む方式をとっていて、隙あらばリカルドの席を狙おうとしているドライバーが多数控えているのは事実。だが、このことがリカルドにさらなる意欲と成長への糧を与えているのも事実である。

機能不全に陥りつつある グランプリの若手育成体制

F1 GP

現在のF1チームは独自の若手ドライバー育成システムを備えている。だが、このドライバー育成システムがきちんと機能しているといえるのは、レッドブル、マクラーレン、フェラーリ、ウィリアムズなどくらい。中堅から下位チームでは、育成ドライバーとして傘下のGP3やGP2チームで出走させ、F1でもテストや金曜日のフリ

一走行で走る機会を少し与えているが、現実には多額の持参金を要求するシステムとなっている。おかげで、才能には恵まれても資金力の少ないドライバーたちがWECやインディカーなどに流出しているのが現状だ。F1チームの高コスト体質が改められない限り、育成の名を借りて若手に資金力を競わせる状況はなくなるだろう。

TEXT●小倉茂徳 (Shigenori Ogura) PHOTO●Toro Rosso





G T300クラスの勢力図は驚くほど移ろいやすい。たとえば、2012年にチャンピオンに輝いたボルシェ911は翌13年以降、1勝も挙げていない。カスタマーレーシングの世界で長い実績を誇るヴァイザッハの雄が苦戦を強いられているのは、GT3レースでお馴染みの性能調整に翻弄されているのが主な理由。その証拠に今年からエアリストリクター径が56mmから65mmに引き上げられた途端、トップグループに匹敵する速さを時折り示すよう

になった。つまり、ポテンシャルは決して低くないのだ。そのいっぽうで997タイプの現行型911GT3Rがモデル末期を迎えているのも事実。991タイプの新型は、早ければ来年にも登場する見通しだが、このため911を新たに購入してレースに参戦しようというチームは現れず、これがポルシェ勢のジリ貧状態を招いているとの見方もできなくはない。

彼らのそんな苦境を救うと期待されているのが、第3戦オートポリスから国立音ノ木坂学院NACボルシェWithDRを駆ることになったアンドレ・クートだ。



マカオ在住のポルトガル人、クート。2001年に初来日すると、全日本GT選手権、フォーミュラ・ニッポンに参戦。ツーリングカーからフォーミュラマシンまで、豊富な経験を持つ。

GT300

苦戦続くポルシェ勢に復活の狼煙が
豊富な経験誇る
クート、GT300へ

TEXT●大谷達也 (Tatsuya Otani) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

マカオ籍を持つクートは1998年から3シーズンにわた

り国際F3000を戦った後、2001年にスーパーGTのGT500クラスにデビュー。過去11シーズン(02、03年はヨーロッパで活動)で通算2勝を挙げた実力派ドライバーである。

そんなクートがGT300クラスに戦いの場を移した理由は何だったのか? クート本人に聞いた。「ボクの活動をサポートしてくれる人たちがいて、彼らがこのチャンスを見つけてくれたんだ」とはいえ、格下ともいえるGT300への移行は、苦渋の決断であったはずだ。「ボクたちはいつも現実を受け入れなければいけない。そしてそのなかで満足を見つけ出すことが大切なんだ。ボクは日本のことが好きだし、スーパーGTは世界最高のチャンピオンシップだと思っている。だから、いまはレースに再び出られるようになったことを本当に嬉しく思っている」

「911のフィーリングはホンモノのレーシングカーみたいだね。剛性感も高いし、コーナリングの印象もよく似ている。どれくらいの成績が挙げられるかはまだわからないけれど、まずはクルマの特性を把握して、一歩一歩前進させていくつもりだよ」

優しい人柄でパドックの誰からも愛されているクート。彼の新たな挑戦は、まだ始まったばかりだ。

GT300 Rd.3 Autopolis

今回はJAF-GT勢が好調で、予選はSUBARU BRZ R&D SPORTがトップ。2番手はARTA CR-Z GTという結果。2台は決勝でもトップ争いを演じ、ピットストップのタイミングで先行したARTA CR-Z GTが優勝。SUBARU BRZ R&D SPORTは2位でフィニッシュした。GT3勢の最上位はGAINER DIXEL SLSの3位だった。



TEXT●入江大輔 (Daisuke Irie) PHOTO●TOYOTA



トヨタ、ポルシェにトラブル アウディが5連覇達成

FIA世界耐久選手権(WEC)第3戦ル・マン24時間レースが6月14～15日に行われ、アウディR18 e-tron quattroが1-2フィニッシュを飾った。アウディは5連覇、通算13回目の勝利となる。中嶋一貴が日本人として初めて予選トップを獲得したトヨタTS040 ハイブリッド(写真)は、序盤首位を走行していた7号車が電気系トラブルでストップ。8

Le Mans

号車が3位でフィニッシュし、表彰台の一角を獲得した。トヨタはWECでのランキングトップをキープしたものの、またも悲願のル・マン制覇は叶わなかった形だ。レース終盤にかけてトップを走行していたボルシェ919ハイブリッドは、パワートレイン系のトラブルが発生しリタイアを余儀なくされている。

REPORT●中三川大地 (Daichi Nakamigawa)
PHOTO●BBS JAPAN

Check it up ①

世 界最高峰のモータースポーツ
カテゴリーであるF1で、世

界で初めてマグネシウム鍛造ホイールを実用化させたのがBBSである。
1992年、フェラーリF1チーム

への供給を持って実現させた。

フェラーリに認められたこと自体
が高性能の証だが、こんな逸話があ
る。当時のF1マシン用ホイールの
ほとんどは鍛造マグネシウム製で、
フェラーリ社が要求したのは他社よ
りも10%以上の軽量化だった。だが
BBSは持ち前の鍛造技術でもって、
フェラーリの要求を大幅に上回る20
%以上の軽量化を実現したという。
それも既存品に比べて、強度・剛性
ともに高めながら。その技術が
認められ、以来、15年以上にわたっ
てBBSはフェラーリF1チームと
パートナーシップを築き上げてきた。

こんな昔話に触れたのには理由が
ある。昨今、超超ジュラルミン製法
を生み出し、鍛造ホイールの新世界
を築きあげたBBS R1-Dに、ま
もなくフェラーリ用がお目見えする
というのだ。具体的には458イタ
リアに対して20インチサイズが登場
する。R1-Dは今まで19、20イン
チで、ポルシェやBMW、レクサスな
どの主にスポーツモデルを対象とし
たサイズを持っていた。

それがいよいよフェラーリに組み
合わされる。超超ジュラルミン製法
の利点は少なくない。既存製品より
も遙かに高い強度と、それがもたら
す軽量化性能を約束する。例えばB
BS製アルミ鍛造に比べ15〜20%の軽
量化を約束する。ゆえにR1-Dは、
マルチスポークの究極完成系といっ
た風情の、芸術的とも感じられるス
ポーク形状を持つ。この研ぎ澄まし
れた造形は、高性能と同時に色気も

感じさせるフェラーリとは抜群に似
合う。

また、BBSブランドの発祥の地
はドイツだが、その核となる鍛造技
術が日本で培われたことを忘れては
ならない。今回、日本の誇る製造技
術が、性能はもとよりその世界観を



1992年から15年以上、フェラーリF1マシンの
足もとをBBSが支えてきた。燃烈極まるF1で過
去6回もフェラーリをワールドチャンピオンに
導いた功績がたたえられ、2002年にはフェラ
ーリ革新大賞を受賞している。もちろん、フェラ
ーリ以外への供給も積極的におこなわれてきた。

フェラーリにクロススポークが調和する 究極のコラボレーション。



BBS R1-D for Ferrari 458 Italia

含めて、世界最高峰のスーパースポ
ーツへと挑んだ格好となる。超超ジ
ュラルミン製法で自動車用ホイール
としては前人未踏の領域へと踏み込
んだのだから、かつてF1へ挑戦し
たときのように、フェラーリへと進
出するのは彼らにとって自然な流れ
だろう。

90年代以降のF1で主役だったあ
のコラボが帰ってくる。それだけで
胸がドキメクという人は少なくない。
互いに研ぎ澄まされた性能と個性が、
より互いを高め合うのは間違いない。
郷愁と新鮮さの同居するこのコラボ
が、まもなくスーパースポーツに旋
風を巻き起こす。



ダイヤモンドシルバークリア

ダイヤモンドブラッククリア

マットブラック

超超ジュラルミン製法を持って、極限まで無
駄を削ぎ落としたクロススポークデザインを
得たR1-D。全体像は19、20インチで、レクサ
ス、BMW、ポルシェなどのスポーツモデルに
合致するラインアップを持つ。今回、そこに

フェラーリ458イタリア用が追加。具体的
にはフロントが9.0J、リヤが11.0Jの20インチ
となる。カラーバリエーションは左からダイ
ヤモンドシルバークリア、ダイヤモンドブラ
ッククリア、マットブラックが用意される。

たくさんの交点を持つスポ
ークが織りなす複雑なパター
ンをBBSはクロススポークと呼び、それをアイデン
ティティとしてきた。応力
分散の観点から強度確保に
都合が良いという。R1-Dの
場合はクロススポーク感こ
そ薄いが、よく見ると5本
のクロススポークから構成
されていることが分かる。



PARTS LIST

9.0J×20インチ(フロント用)	21万6000円
11.0J×20インチ(リヤ用)	22万8960円

※すべて税込み価格。





PRO COMPOSITE Dry Carbon Rear Wing for Lamborghini Aventador LP700-4

職人達が技術の粋を集めた
カーボンの極み。



ウイングを固定するボディパネルもプロコンポジット製。エンジンルームの熱を効率良く逃がすためのエアアウトレットが設けられる。純正はこの部分が可変式スポイラーとなる。



フューエルキャップをドライカーボン化することでクルマ全体を引き締める。カーボンの折れ目が中心に直線で通っているのがドライカーボンの証。折れ目が均一で実に美しい。

PARTS LIST

ドライカーボンリヤウイング	120万円
ウェットカーボンリヤウイング	80万円
ドライカーボンフューエルキャップ	7万円

※すべて税抜き価格。

上から見ればウイング後端はバンパーのラインと見事に一致し、また横のフィンがボディラインの延長線上にある。角度によって陰影を浮かび上がらせるウイング自体の抑揚も含めて、見事なまでにアヴェンタドールのボディデザインと調和していることが分かる。



鋭

利なその肉体を、いっそう鍛え上げるアイテムが登場した。プロコンポジットという名のボディパーツブランドが、このたびアヴェンタドール用のカーボン製リヤウイングを完成させたのだ。

プロコンポジットは、まだ生まれて間もない。とはいえ今まで数え切れないほどのレーシングコンストラクターや一流チューナーのエアロパーツを、開発、製造してきた老舗OEM職人たちの、技が根底にある。扱う素材はFRPからドライ、ウエット双方のカーボンまで。用途やニーズに応じて適材適所で使い分ける。

なにしろ自社でオートクレーブを所有するメーカーである。こうした背景があるゆえ、まだ発足間もないのにいきなり最高峰のスポーツカーから攻めこんできた。

純正のアヴェンタドールは、速度やエンジンルーム温度によってウイングが上昇する仕組みを持つ。プロコンポジットは、理想の造形はひとつとばかりに純正機構を隠せず廃して、そのうえで固定式のウイングに置き換えてきた。ウイングステーを兼ねるボディ側はFRP製パネルがピタリと埋め込まれ、その上にカーボンで成型されたウイングが付く。

ボディ側のパネルには熱を逃がすダクトが設けられ、不必要な温度上昇を防いでくれる。そのうえで適正なウイング角度によってダウンフォース効果も申しぶんないという。可変せずとも純正以上の効果をもたらすという考え方である。

これが拍子抜けするほどスタイリングと溶け込んでいて、まるでメーカー純正のような装いを持つ。三次的にどこからどう見ても、ボディラインとピタリと一致するような設計を持つがゆえの一体感とでも言うべきか。初期設計から幾度となく施された手直しを経て、完成へと導か

れたという造形に惚れ惚れする。

さらにリヤウイングと同時に、ドライカーボン製のフューエルキャップもリリースされた。今後はリヤウイングの空力特性をより活かすフロントリップスポイラーや、人間工学に基づいたパドルシフトの開発も進める。もちろん、アヴェンタドール以外であっても、イタリア車を中心に車種を拡大するという。

ともあれ今回のウイングに体现されるように、日本で築き上げられた設計生産技術が、今後アヴェンタドールをより高みに登らせることに間違いはないと断言したい。



プロコンポジットは誕生間もなく、まだトヨタ86用とこのアヴェンタドール用の製品のみだ。しかし奥に潜むオートクレーブにあるような優れた生産設備と職人集団を有する。

→ボディカラーと同様にインテリアもブラウン基調で統一される。レザーのなかでしっかりと輝く木目など実に紳士的な雰囲気。エクゼクティブという名に相応しい仕立てを持つ。

↓5本スポークスタイルを貫くテックアートだが、これは5本をヘアスポーク化した「Formula IV」。タイヤサイズはフロント265/35、リヤ355/25の22インチとなる。



リヤは21mmほど張り出したフェンダーとそこから続くリヤバンパーなどで思いっきりリ・デザインされた。2つのオーバルがくっついたマフラーもテックアート製となる。



フロントバンパーはパナメーラGTSのバンパー開口部をより大きくしたような印象となる。もちろん冷却性能は申し分ない。開口部の中にはLEDによるデイルイトが備わる。

TECHART Grand GT

大御所テックアート、会心の作

オトナ・コーディネート。

ひととき異彩を放つこのパナメーラターボ・エクゼクティブ（ロングホイールベースモデル）は、ボルシェチューナーの大御所テックアートの手によるものだ。「Grand GT（グランドGT）」という名のコンプリートカーである。

WMI（ヴィーグル・マニファクチャラーズ・アイデンティティ）というドイツの自動車製造者識別番号を国から発給されるほどの規模と信頼を持つテックアートである。いわばボルシェAGに認められている証で、ドイツでは正規ディーラーで販売されるメーカー系チューナーとしても認知されている。

テックアートと言えばGTストーリーに代表される911のイメージが

まず頭に浮かび、今では完膚無きまでカイエンを強化させたマグナムの人気も高い。そうした彼らの技術力と、そして感性は、今回のグランドGTにも存分に詰め込まれたようだ。4枚のドアを持ち、時にフォーミュラユースさえこなさなければならぬパナメーラを隠せずにワイドボディ化させている。グランドGTボディキットと呼ばれるパッケージで、前後に設けられたオーバーフエンダーを筆頭に、そこから流れるように続く前後バンパーなどが主なメニューとなる。この個体はさらにエアロボンネットやマフラーも加えられている。足もととは2本に枝分かれした5本のスポークによって気品を持たせたフォーミュラIVホイールだ。フェンダーに合わせた22インチがピタリと収まる。

いずれの部位も単にビジュアル性



向上を狙ったばかりではなく、本社にあるウインドウトンネルを用いて、徹底的にエアロダイナミクスを検証したうえで生み出されたものという。流れるようなフォルムの実現にはこうした開発体制が欠かせない。

さて、グランドGTという名のもとにここまで武装しながらも、そこに気品や色気を忘れずにきっちりとは内包させた、その塩梅にもテックアートの凄みを感じる。敢えて温かみのあるブラウン系で統一させたカラーコーディネイトも大正解だ。エクステリアはおろかインテリアも同じ色合いでまとめられる。高級、贅沢という意を持つエクゼクティブを名乗るからには、ホイールベースを15cm伸ばしたロングホイールベースだけでは役不足なのかもしれない。グランドGTのような作品を前にして、そう感じずにはいられない。

PARTS LIST

Grand GTボディキット	345万円
エアロボンネット	98万円
Formula IV ホイール F9.5×21インチ R12.0×21インチ	13万5000円/15万円

※すべて税抜き価格。

SERVICE



Continental

ADV.1





MANSORY Wraith

ロールス・ロイスの新世界を表現した
絶妙なスポーティネス。



世

界に1台。もつとも贅沢にして華やかで、そして自分だけの特別なものを……。そのための強靱かつ美しいカーボンパーツであり、贅を尽くしたインテリアメイクである。マンソリーは、メーカーがいかなる世界を構築しようとも、完膚無きまで「マンソリー・ワールド」に仕立て直してきた。いまや誰もが一目置くラグジュアリーカー専門のカスタマイズブランドだ。

ベントレーやアストンマーティンに始まり、世界中のハイエンドカーを己色に染めてきたが、特に英国車には強い思い入れがあるようだ。だとすればこのモデルを扱わない理由はない。先ごろデビューしたロールス・ロイス・レイスである。

マンソリーの手がけたレイスが、早速、ここ日本に上陸した。既存のマンソリーより控え目に見えるのは、ロールス・ロイスの世界感に敬意を払ったからか。とはいえ、手は込んでいる。カーボン地はボディからわずかに顔を覗かせるだけだが、実は前後



あまりにも溶け込んでいるから気が付きにくいですが、マンソリー製のフルバンパーに置き換えられている。デイルイトが備わる他、リップの先端にはわずかにカーボン地が見える。



テールパイプとカーボン地のリヤスカートが装着され、またトランク部分には小ぶりのスポイラーが。バンパー左右のエアアウトレットを含めてぐっとスポーティな装いとなる。

バンパーのすべてがマンソリー製。ロールス・ロイス伝統のバルテノングリルがバンパー部分にまで伸ばされたような格好となり、左右には現代風のLEDデイルイトが付く。リップの部分のみがわずかにカーボン地で、ロールス・ロイスの世界観を崩さずにマンソリーらしさを取り入れた絶妙なバランスだ。

こうしたアップローチはボディ全体におよぶ。リヤはエアアウトレットが設けられたバンパーや、トランクやルーフに備わるスポイラーで、ぐっとスポーティな印象を高めている。ゴーストのクーペ版として誕生したレイスは、とりわけスポーティなイメージを訴えているわけではない。だからこそマンソリーは、敢えての「ちょい足しスポーティ」を狙ったのか。

ともあれそこまで勤めずとも、高いウエストラインに対して長いボンネットや低いルーフが特徴のレイスに、これらのエクイップメントは抜群に似合う。前から見たらまさに既存のロールス・ロイス像そのもの。後ろに回ればスポーティなグラウンツ・リスモとなり、見るたびにその印



ロールス・ロイスにカーボンというミスマッチな組み合わせを、見事なまでに融合させたマンソリーの手腕には驚かされる。もちろん、塗装によりカーボン地を隠すことも可能だ。



装着されるホイールは「V6/1 Forged」という銘柄。ホイールの回転とは無関係に常に正対するセンターキャップはノーマルを継承。そのキャップ自体はマンソリー製となる。

象を変える。これはじっくりと付き合いたい「噛めば噛むほど味の出る」デザインである。

名実ともに世界最高級のクーペをさらに高みに登らせたマンソリーの、感性と技術には唸らされる。この存在は、今後、いかなる時代が来ようとも永遠に光り輝くはずだ。

PARTS LIST

ボディキット	380~410万円
LEDライト	15万円
リヤスポイラー	20~28万円
リヤルーフスポイラー	16~23万円
V6/1 Forgedホイール 10.0J×22インチ	40万円
リヤエンブレム	1万5000円

※すべて税抜き価格。



ブラバスGクラスの強力なアイコンでもあるワイドボディスターキットを装着。スタイルのみならず軽さや堅牢さにおいても細部にまでコダワリが注がれている。



贅沢な本革素材がインテリア全体に使われるマスティックフルレザーインテリアは、ブラバスコンプリートカーのオーナーだけに許される特権のひとつだ。



6輪駆動モデル「G63 AMG 6×6」をベースにチューニングが施された「BRABUS 700 6×6」もオーダー可能とのこと。本国から直送可能で即納もできるという。価格は9980万円(左ハンドル)。



ECUや吸気系のみならずタービンやキャタライザーまで強化することで700ps/97.9kgmまでパワーアップ。ゴールドの吸気パイプは、エンジンが発する熱を効率的に反射させることで、エンジン内部に安定した温度のエアを取り入れるために開発されたスペシャルオーダー品。



足元に納まるホイールは、モノブロックRフォージド。これもまたブラバスのスペシャルオーダー品だ。サイズは305/35R23(11J)。

世に数多あるチューナーの中でもドイツの名門ブラバスは、ひとつ頭が飛び抜けた存在である。1977年創業という長い歴史や高い技術力、メカの信頼性など、ブラバスの強さを語れる部分はたくさんあるが、その中でも最も凄さを実感できるのが、世に送り出されているコンプリートカーの台数。1年間で約7500台のコンプリートカーを製造・販売している実績は、他の追随を許さない圧倒的なもので、もはや欧州においてブラバスは単なるチューナーではなく、メルセデス・ベントツに特化した自動車メーカーとして広く認知されているのは、当然のことと頷くしかない。

今回、エリートスポーツの手により輸入された「G-B63S-700」は、G63 AMGをベースにブラバスチューニングが注がれたコンプリートカー。エンジンまわりはビッグタービンやメタルキャタライザー、熱反射パイプの採用など内部まで手を入れる最新プログラム「パフォーマンスキット700」で仕上げられており、ブラバスの中核モデルである「620」よりも、1つ上の車格を持つシリーズモデルになる。そのプログラムにより引き出されるスペックは700ps/97.9kgm。最高速度も240km/h、0→100km/h加速は4.9秒と下手なスポーツカー顔負けの実力を持っており、Gクラスを俊敏に走らせるモンスターマシンに変貌させているのだ。

また速さの追求だけではなく、普段使いでも安心して走れる信頼性を持つことも、ブラバスが製造するコンプリートカーの特徴。この「G-B63S-700」にもその思想は踏襲されており、大パワーをきっちり受け止める煮詰められた足まわりは、ライドコントロールシステムにより完全に制御され、日常域でも快適な走りを実現する。ブラバス流のチューニング哲学は健在だ。

内外装の数々の専用パーツ、ブラバスG専用設計の「ワイドスターボディキット」や贅沢な本革素材で構成される「マスティックフルレザーインテリア」、可変機構付きの「スポーツエキゾースト」など、コンプリートカーのみに許されるスペシャルアイテムが多数装着されていることも、このモデルの大きな見どころ。

史上最強のスペックと豪華さを併せ持つ希少なGクラス。多くの愛好家にとって息をつかせる特別な一台になることは間違いないさそう。

BRABUS G-B63S-700 WIDESTAR

ブラバス流のチューニング哲学。



PRICE LIST

車両本体価格 3380万円

※取材車はオプション装着車両のため3480万円

SPECIFICATIONS

■ボディサイズ:全長4575×全幅1880×全高1950mm 車両重量:2580kg ■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ 総排気量:5461cc 最大出力:514kW(700ps)/5300~5800rpm 最大出力:960Nm(97.9kgm)/2000~4500rpm 最高速度:240km/h 0→100km/h:4.9秒

BRABUS Program

■パフォーマンスキット:B63S-700 ■エクステリア:ワイドスターボディキット(リヤスカート&デザインアンダーライトガード、フェンダーフレア、フロント&リヤドアパネール、フロント&リヤ、フロントバンパー&デイルイト、ダブルBデザインフロントグリル、リヤルーフスポイラー、チタンマットペイント、サイドステップ&アンダーガード、ボンネットエアスクープ、カーボン ■インテリア:マスティックフルレザー(キルトデザイン)、LEDエンタランスパネール、ベロアマット、フロア&ラゲッジ、アルミアルムベダルパッド&ドアロックピン ■チューニング:パワーステアリングコントロールシステム、スポーツエキゾースト/バルブシステム ■ホイール:23インチモノブロックRフォージド「ブラチムエディション」11Jx23インチ

ド ライビングテクニックを磨く

上で最も効果的な学習方法は、自分の車載映像を見ることだ。しかしただ漠然と映像を見ているだけでは、そこからヒントを引き出すには時間がかかりすぎる。そんなとき声を大にして勧めたいのが「M&Scam+GPS」である。

その名の通りこのビデオカメラ（フルハイビジョン）には、GPSセンサーが外付けできるようになっている。集録されたデータには、走行映像以外にロギングデータも収集されており、これを専用ソフト「GPS Nero」で合成すると、画面上に様々なデータを表示することができてしまうのだ。

たとえばラップチャート表示があると、映像における周回数やベストラップの確認を素早くできる。GPS Neroのコースデータ上にチェックを入れれば、映像で任意のコーナーやセクターを通過する毎に、トップスピードとボトムスピードが表示されるのである。

しかし何よりこのソフトが素晴らしいのは、ふたつの映像を同時比較できることだ。それは自分のベストラップと、失敗したラップでもいい。走行会で講師に乗ってもらえば、プロとの直接比較もできる。丸々1週の比較はもちろん、セクター毎にだつてその差を見比べられるのだ。

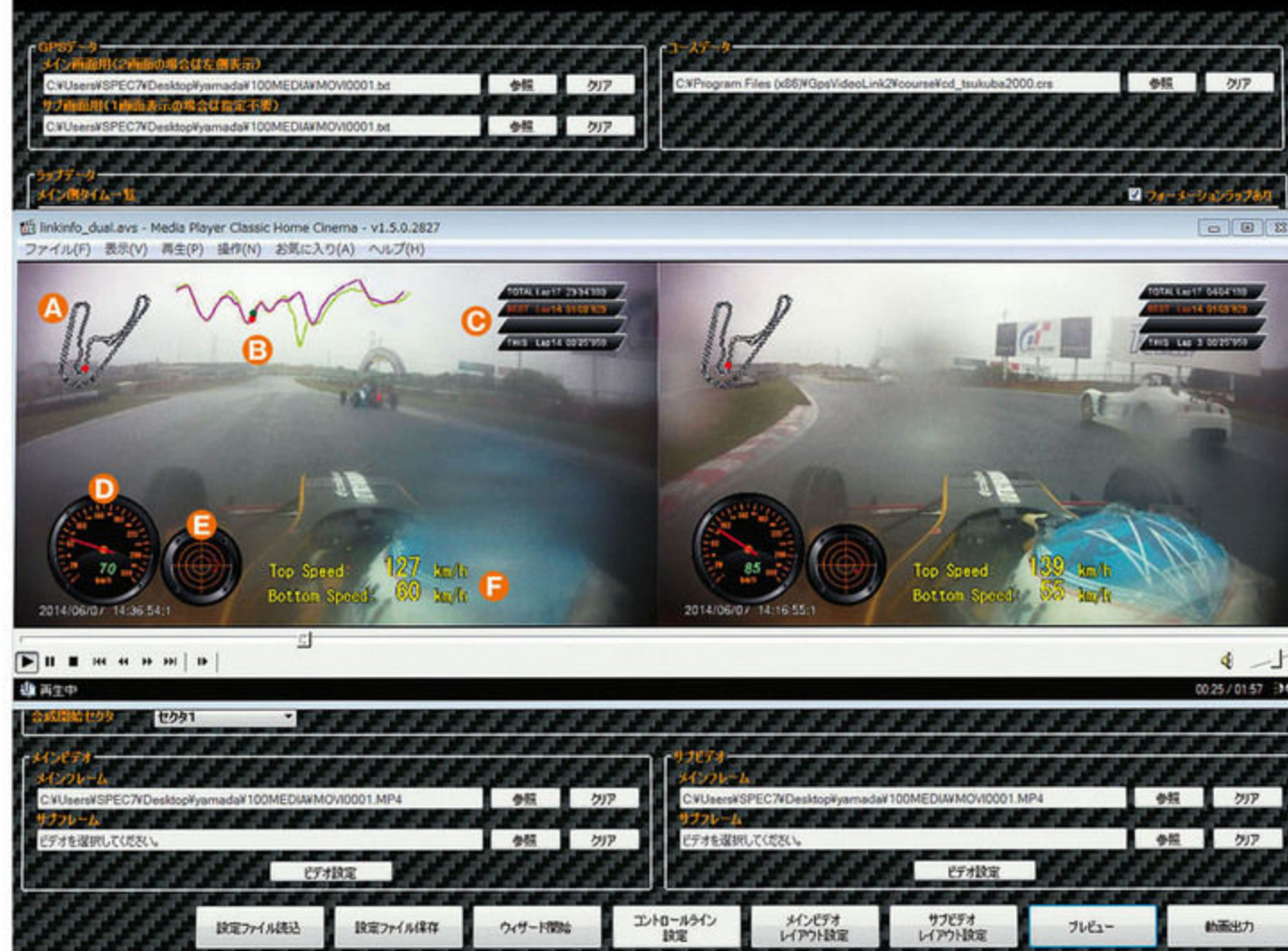
その際、画面上にGPSデータを表示すれば、これが映像とリンクする。コース図上ではふたつのドットが映像に合わせて移動するから、自分がどれくらい遅れているのかは一目瞭然。スピードグラフを見れば、どのコーナーで成功し、失敗しているのかを瞬時にわかってしまうのだ。ロガーグラフを走りにイメージ変

換するのは、慣れていないと難しい。

第一ロガー自体を使いこなせないことも多い。しかしこれが映像とリンクするだけで、アマチュアにも直感的に理解できてしまうのだ。

サブカメラを付ければ可能性はさらに広がる。ペダル操作だって撮れるし、バックモニターとして活用することも可能である。

現在は簡易型カメラも数多く登場しているため、車載カメラとして考えると10万円以上の出費は高く感じるかもしれない。しかしそれがデータロガーシステム付きの映像というのなら、はつきり言ってこれは安い。ソフトにおける今後の拡張性を考えても、M&Scam+GPSは自信を持って勧められる一台である。



車載映像を見ながら走りを解析
次世代型ロガー。

- A コース図+GPS
- B スピードグラフ
- C ラップタイム
- D スピードメーター
- E G表示
- F コーナリングスピード

SPEC PLANNING M&S cam+GPS/GPS Nero

PRICE LIST

M&S cam+GPS	7万5600円
GPS Nero (GPSロガーデータ動画合成システム)	2万7000円

※すべて税込価格。

サンプル動画はwww.gps-nero.comでチェック可能



「M & Scam+GPS」はカメラ本体が非常に小さいため取り付け場所を選ばず、画角調整が非常にラク。またレコーダーは別体式を採用し、手で画角を確認することができるので非常に便利だ。フルセット(7万5600円)にはバッテリー2個、ACアダプター(シガーソケットタイプも付属)、GPSケーブル(長さは2mと5mが付属)、リモコン、ロールバーマウント、各種ケーブル等がセットになる。「GPS Nero」(2万7000円)はGPSデータを車載映像にリンクさせるソフトだ。



走者	セクター	ラップ	時間	平均速度	最高速度	平均G	最高G	コーナー
MCV0001	0001	20140607	14:11:33	1:18.972	164.27	2.12	6.28	6.34
MCV0001	0002	20140607	14:12:56	1:18.901	162.53	2.10	6.28	6.31
MCV0001	0003	20140607	14:14:00	1:19.227	171.87	2.09	6.28	6.31
MCV0001	0004	20140607	14:15:11	1:51.399	152.79	2.14	6.28	6.31
MCV0001	0005	20140607	14:17:03	1:12.084	170.01	2.10	6.28	6.31
MCV0001	0006	20140607	14:18:15	1:11.162	169.46	2.10	6.28	6.31
MCV0001	0007	20140607	14:19:26	1:10.345	174.53	2.09	6.28	6.31
MCV0001	0008	20140607	14:20:36	1:14.703	155.75	2.09	6.28	6.31
MCV0001	0009	20140607	14:21:51	1:10.869	168.72	2.09	6.28	6.31
MCV0001	0010	20140607	14:23:02	1:10.912	169.27	2.09	6.28	6.31
MCV0001	0011	20140607	14:24:15	1:10.912	169.27	2.09	6.28	6.31
MCV0001	0012	20140607	14:25:26	1:10.912	169.27	2.09	6.28	6.31
MCV0001	0013	20140607	14:26:37	1:10.912	169.27	2.09	6.28	6.31
MCV0001	0014	20140607	14:27:48	1:10.912	169.27	2.09	6.28	6.31
MCV0001	0015	20140607	14:28:59	1:10.912	169.27	2.09	6.28	6.31
MCV0001	0016	20140607	14:30:10	1:10.912	169.27	2.09	6.28	6.31
MCV0001	0017	20140607	14:31:21	1:10.912	169.27	2.09	6.28	6.31
MCV0001	0018	20140607	14:32:32	1:10.912	169.27	2.09	6.28	6.31



スペックプランニングの星野代表に、GPS Neroによる画像合成をレクチャーしてもらった。操作はGPS Neroの画面上からコースを選び、メインビデオ(とサブビデオ)で表示したい動画をクリックして、あとはコントロールラインとセクターにチェックを入れるだけ。プレビューで確認すると、GPSデータ付きの映像が簡単に作れてしまった。パソコンはメモリ4G以上のwindowsを使用。Corei5でも動くが、サクサク編集したいならi7がオススメ。

お喋り工房

GENROQ
Taro's
OSYABERI
KOUBOU

連載
94回



納棺師という仕事編

お喋り① まさに永遠のテーマ 死について考える

人間、死んだらどうなるのだろうか？ 還暦を迎える歳になると、結婚式よりも葬式に参列する機会が増える。人の亡くなる原因はさまざまだが、昨日まで近くにいた家族や友人が突然いなくなるのは、実に悲しい出来事である。

それでも葬儀に参列できれば、故人の思い出に浸る時間がとれるし、心の整理もつく。しかし参列できないと、いつまでも受け入れられない。生きとし生けるものすべては、死から逃れることはできないから、死をどのように受け入れて、いかに生を全うするかが大切で、誰しも人生最後の舞台を清楚に迎えたいと思っ

ているはずだ。
そんな人の死をテーマにした映画

『おくりびと』は、多くの人に共感を与えた。本木雅弘さんが演じた納棺師は記憶に新しいが、太郎は「こんな職業があったのか」と、映画を通して初めて知った。

お喋り② 高齢化社会に向けて 重要な存在となる納棺師

納棺師とは一体どんな職業なのだ

ろうか。日本橋のビジネス街の一角に納棺師を育てるアカデミーがある。映画『おくりびと』で主演した本木雅弘さんに納棺の所作や作法を教えた木村眞二さんが日本の文化に見合っ

おくりびとアカデミー

映画・舞台『おくりびと』で技術指導した木村眞二さんと講師陣が指導してくれる「納棺士」コース(定員20名/期間6ヵ月/平日夜の週4日/授業90分×2時限/学費は税別で60万円)と、人気コミック・TVドラマ「死化粧師」のモデルとなった橋爪謙一郎さんと専門スタッフがレクチャーしてくれる「エンバマー」コース(定員10名/24ヵ月/平日昼の週5日/授業90分×4時限/学費は税別で300万円)を学べる場として昨年誕生した。現在「納棺士」コースには19歳から44歳まで幅広い世代の生徒が学んでおり、人生の最期を任せられる人材を育成中である。



OKURIBITO ACADEMY
おくりびとアカデミー

※おくりびとアカデミーでは、一般的な納棺「師」という呼称ではなく、納棺「士」と称しています。



ところで納棺の儀式は、昔から受け継がれた伝統儀式なのかと思っ



おくりびとアカデミー
代表取締役CEO 納棺士 **木村光希**

父親であり、納棺師である木村眞二さんの意思を受け継ぎ、日本での納棺師の育成だけでなく、海外においても独自の文化を広げる活動を積極的に行っている。納棺に関すること、さらに宗教・宗派についての造詣は深く、まだ30代前半だが、アカデミーを主宰する。

お喋り③ 納棺師になるためには 心、作法、知識が必要

考えると、納棺師の役割が重要になってくるのは間違いないだろう。

折角の機会なので、太郎は木村さんから簡単なレクチャーを受けた後、実際の納棺師の作法を体験させていた。主には亡くなった方の着せ替えと死化粧を整えることだが、棺桶に納め、火葬するまでの状態を維持することも重要な仕事となる。

当たり前だが、ご遺族の気持ちを察しながら手順通り、慌てずにゆっくりと作業を進めることが大切だ。着せ替えを体験してみたが、亡くなった遺体に着物を着せることはとても難しい。生きている人間と違って、死後硬直した遺体は、自由が効かないのだ。抱きかかえるように、無駄のない、丁寧な所作で着せ替えを進めることが求められ、同時に死者への敬意も忘れてはならない。



納棺師の仕事は主に遺体を棺に納め、火葬まで遺体の状態を適切に保つこと。遺体への基本処置として、目や口閉じ、ドライアイスでの保存、軽度の遺体修復措置を行い、衣類の着せ替え、死化粧まで含まれる。実際に、衣服の着せ替えを見せて頂いたが、スムーズかつ丁寧に無駄のない動きで、いつの間にか着せ替えを完了(気がつけば太郎が着ていた浴衣は脱がされていた)。その所作や作法からは神聖なものを感じずにはいられなかった。



↑死化粧を施すため、メイク術も学ぶ。実際に葬儀では、遺族とともに故人を偲びながら化粧することも多いそうだ。納棺師は一期一会の世界だが、遺族とともに最期の儀式を進める上で、死への旅立ちをケアし、サポートしてくれる不可欠な人材だ。



お喋り④ これが太郎の死に顔!? 棺桶の中は意外に快適

最後に、家族から「悪い冗談はやめて!」と言われそうだが、木村さんの勧めもあって、教習用の棺桶に入ってみた(生きているうちに入ると、長生きするらしい)。

実際、棺桶はその人の身体の大きさとサイズが決まるが、納まってみると中は意外と快適だった。さすがに蓋を閉められると、(太郎はまだ生きていたから当たり前だが)静寂で光がない世界に戸惑うものの、煩悩から開放された死者にとっては、居心地が良い空間になっているのかもしれない。

いつかは太郎も棺桶の中に入ることになるが、その時には是非とも美人の納棺師をお願いしたいものだ。

取材時にはアカデミーの生徒たちが実習していたが、聞けば一般的な納棺士コースは半年でマスターできるという。とはいえ、その授業はかなり内容が濃く、多分野に渡って学び、教養を身につけなければならぬ。まずは一般教養として、社会人の基本姿勢やビジネスマナー、あるいは冠婚葬祭マナーや国際儀礼マナーなど、幅広い接遇の実習と心得を習うことになる。なかでも重要視されるのが、遺族・故人への接遇マナー。悲しみに暮れる遺族の気持ちを鎮めるための儀式であるから、マナー厳守は最低限となる。

そして知識も必要だ。納棺師が身に付ける学問として葬祭学があるが、加えてアカデミーでは死生学(サナトロジー)という、生から死までを考えることを学ぶ。絶対に避けられない死という自己消滅に対して、どのように受け入れるべきなのか。20世紀初頭には末期患者を収容するホスピス、近年は在宅ケアを含めた終末期の過ごし方が注目を集めるようになり、死への意識改革が進み、死生学への関心が高まっているから、いまや不可欠な学問なのだ。死をタ

ブーとしない死生学は。現代人にとって貴重な哲学なのかもしれない。確かに自分の死を考える時、死後のことよりも生への執着が死の受け入れを拒否しているような気がする。避けられない運命として死を受け入れ、その後の世界は宗教的にいえば、極楽があるのか、神に召されるのか、という自己の理解となるわけだ。人間は死を特別なものとして扱ってきた歴史がある。古くはネアンデルタール人の時代まで遡り、古代ギリシアでは、「死は避けられない」という教えがギリシア哲学の主題となっていた。死生学は宗教や哲学、自然科学を身につける学問でもあるが、



哲也の部屋。

第18回

いとうまい子【前編】

「レースにハマったのは号泣シーンから？」

哲也…そもそも、いとうさんがモータースポーツを好きになったきっかけはなんだったんですか？

いとう…偶然にテレビをつけたらF1中継がやっていて、それが2006年にジェンソン・バトンがホンダで優勝した時だったんです。それまではモータースポーツって、クルマがグルグル回っているだけだと思っていたんです。

哲也…よく言われます（笑）。

いとう…正直、それまでは何が楽しくてアレをずっと見ているのか、まったく分からなかったんです。その時の場面はバトンが表彰式に上がっていて、その下にはメカニックやエンジニアが大勢集まっていた。その中に号泣している日本人のオジさんがいたんです。

哲也…ホンダの中本修平（当時ホンダ・レーシング・ディベロップメントテクニカル・ディレクター）さんが、泣いていたんですね。

いとう…私、驚いてしまって（笑）。

「どうして、この人は公衆の面前でこんなにも泣けるんだろう？ 何かがあるに違いない」と思ったんです。それで、その疑問をきっかけにして、色々調べてみたんです。彼らがどのような関係にあって、あのように泣くまでに至ったのか……。色々な知識を得て、理解を深めていくうちに、「モータースポーツってこんなに面白い世界だったんだ！」って知ったんです。

哲也…レーシングカーのスピードや華やかなドライバではなく、その裏にある人間模様がきっかけだったんですね。やっぱりモータースポーツにおいて、一番目立つのはドライバです。でも、その後ろには多くのメカニックやエンジニアが控えています。彼らの頑張りによって、ボクらが走ることができているという側面があります。この辺りのことがアンテナに引っかかるというのは、

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」。今回のゲストはバラエティやドラマで活躍する女優のいとうまい子さん。実は海外グランプリへと観戦に出かけるほどのモータースポーツ好き。独自の視点でレースを楽しむ彼女に、哲也も目から鱗！

TEXT●入江大輔 (Daisuke Irie) PHOTO●小野田尚武 (Naotake Onoda)



レーシングドライバー
本音×対談

PROFILE いとうまい子 Maiko Ito

1964年8月18日生、愛知県出身。1982年にミスマガジンコンテストの初代グランプリを受賞し、芸能界入り。1983年、シングル「微熱カナ」でメジャーデビューを果たした。ドラマやテレビ出演をこなしながら、2010年に早稲田大学人間科学部に入学。予防医学やロボット工学について学んでいる。現在はフジテレビ系列「バイキング」の月曜日レギュラーとして出演中。

やはり芸能界という、裏方でたくさんの方々が働いている世界にいるからかもしれませんね。

いとう…これだけみんなが一致団結しなければならぬ仕事って、世界中探してもそんなにないと思うんです。タイや交換にしても、本当に一瞬の時間に全員が集中しなければならぬ。数秒の世界ですよ。そこでちぐはぐだったら、あつという間にタイムロスしてしまう。もちろん芸能の仕事でも集中はしますけど、そんな短時間で何かが決まってしまうことはないんです。じっくり取り組むことができますからね。

哲也…モータースポーツは結果がはっきりしているから、余計にシビアかもしれません。そうじゃないと、大の大人が泣いたりしない(笑)。レースはグルグル回っているだけと思っていきたいんですが、今では海外にF1を観に行くようになったそうですね。

いとう…そうなんです。日本GPにはもうずっと行っていますし、モナコGP、ベルギーGP、スペインGPにも行きました。

哲也…特にスペインの盛り上がりは凄かったですよね？

いとう…凄まじい盛り上がりでした。ヨーロッパではこれだけモータースポーツ文化というものが成熟しているのかと、日本との違いにカルチャーショックを受けましたから。

哲也…以前、ヨーロッパでレースを戦った時、ランチを取る時間がなかったの、レーシングスーツのままレストランに出かけたんです。するとレストランのオーナーが出てきて、「レーシングドライバーに請求できない」って、ご馳走してくれたことがありました。私もうーいとう…スゴイですねえ。私もヨ

「大人の男性がなぜ泣いているのか その疑問がきっかけだったんです」



Maiko Ito



Tetsuya Tanaka

ロッパではドライバーへのリスペクトの高さに驚きました。それに一般の人たちの関心度も全く違うし、小さい子供からお年寄りまでレースを楽しんでいるんです。あれは正に生活の一部ですよ。

哲也…F1にハマっていった過程はすごく楽しかったでしょう？

いとう…そうですね。あらゆる資料を集めて、F1専門誌を年間購読して(笑)。とにかく勉強、勉強。好きになるとことん知りたくなるんです。凝り性なんですね。

哲也…お気に入りのF1ドライバーはいるんですか？

いとう…一番最初はルックスでキミ・ライコネンを応援していました(笑)。でも、彼はすぐにラリーにいつてしまつて、F1からいなくなつてしまったんです。「誰かいないかな」という時にルイス(ハミルトン)がグッときたんです。まだ当時は新人でしたけれど、マクラーレンのマシンも美しく、それで、ルイスを応援しようとして。現場でもルイスに話しかけたり……。

哲也…スゴイですね。

いとう…何度か会ったら、覚えてくれましたよ。ある年、髪を切つてF1を観に行ったら、「髪を切ったんだね！」なんて言ってくれて。

哲也…今でも、やっぱり人間ドラマに惹かれますか？

「それがヨーロッパのF1を 観に行くまでにハマったんですね」



ゲイナーのピットエリアで、監督を務める哲也からマシンについて詳しいレクチャーも。いとうさんからは、レースの戦略やメカニクの動きなどについても質問が投げかけられた。



いとう…そうですねえ、やっぱりパドックでも人の動きを見てしまします。今回もスーパーGTのピットで田中さんのお話を伺って、「なんて正直に話をする人なんだ」って驚きました。いろいろな裏話も教えて頂いたし、こちらの疑問点にもクリアな答えを出してくれる。だいたいそれで人となり分かるじゃないですか。本音で向きあえる人だなんて。

哲也…実際、これだけしっかりと見られている人なので、適当な対応はできません。モータースポーツって、上っ面の悪いイメージで見てくる人も少なくないですよ。でも、いとうさんのように真摯に向き合ってくれるのは本当に嬉しいんです。今日、こちらに投げかけられた質問の内容にもちよつと驚いてしまいましたからね。



F1やスーパーフォーミュラは観戦経験があったものの、今回初めてスーパーGTを楽しんだいとうさん。レース観戦経験が豊富であつて、色々な視点からレースを堪能していた。

いとう…メカニクの動きだったり、タイヤのことだったり、実際に見ていると気になってくるんです。

哲也…今回はモータースポーツ以外にも、いとうさんが熱中しているという、勉強の世界についても伺いたいと思います。(後編に続く)

山路慎一選手へ。

モータージャーナリスト、レーシングドライバー、そしてチューナーと多方面で活躍する太田哲也が、世の中に自らのオピニオンを直球で発信し世相を斬る「オレの話を聞け!」。

第17回は、先日若くして逝去された山路慎一選手に寄せて。あの富士での大事故で太田哲也を救助し、高潔な人格で誰からも愛された山路慎一選手との“縁”を太田哲也が語る。

TEXT●太田哲也 (Tetsuya Ota)
PHOTO●ATO / 服部真哉 (Shinya Hattori)

オレの話を聞け!

リスペクトすること

一枚の写真がある。オレの右隣で拳を突き出して笑っているのがレーシングドライバー山路慎一選手だ。2012年12月、本誌とコラボしたドライビングレッスンのときに撮影されたもの。ゲスト講師として来てくれた。



ドライビングレッスンに講師として招かれた山路慎一選手(前列右から2人目)。FSWの競技長も務め、モータースポーツのあり方を参加者に伝えてくれた。

スクールで掲げる。Injure
d ZERO。というテーマがある。

「当スクールに参加する受講生・関係者について、一般道における死亡・負傷事故をゼロとすることを目標とする」というものだ。これについて参加者に山路選手なりの考えを話してほしいとお願いしたら、瞬時に次のような「山路節」を披露してくれた。

「サーキットを全開で走るとき、まわりのライバルに勝ちたいという気持ちは必要だけれど、同時に共に走る者同士、リスペクトしなければならぬ。お互いリスペクトしあえば接触や事故は起きない」

——とくに印象的だったのは次のくだりだ。

「これは一般道でも同じです。中にはモラルの欠けた運転をする人を見かけるけど、それを含めて交通社会をリスペクトする。そういう人も守ってあげる気持ちを持てば、自然と交通事故も減るはずですよ」

傍らで聞いていたオレは衝撃と言え程の感動を覚えた。同時に同業者として誇りに感じた。そのとき14

年前の暴風雨の富士スピードウェイの出来事を思い出していた……。

レーシングドライバー 山路慎一

山路慎一、日本のレーシングドライバー。1994年より全日本GT選手権に出場。オレとはGT選手権がスタートしたときから3シリーズほど競争相手として戦ったのだが、あまり接点はなかった。GT選手権に参戦するまでは、オレはフォーミュラやプロトタイプを主戦場とし、彼は主にツーリングカーレースに出



場していたからだ。特に親しい付き合いもなく、畑違いの選手がGTレースで出会っただけの関係だった。

大きな接点は1998年5月3日に訪れる。暴風雨の富士スピードウェイGT選手権第2戦、クラッシュして炎上したフェラーリのドライバーを山路慎一選手が救助した。

想像してみてもほしい。激しい雨と濃霧で視界不良の中、100km/hを超える速度で走っている。突然視界が開けたら燃え盛るクルマが視界の片隅に入る。そのとき一瞬の判断で急ブレーキして停車しようと思えるだろうか? おそらく1、2秒の

判断の迷いで通り過ぎてしまうのではないか。

燃え盛るマシンの傍らに停車する。ハートネスをはずしてマシンから飛び降りる。コース脇に消火器を取りに行つて、炎に近づいて消火剤を噴霧する。できるだろうか?

しかもその事故車両が、ひと月ほど前に、自分を鈴鹿のS字ではじき出したフェラーリとそのドライバーだとしたら。それでも危険を顧みず車中から引きずり出してまで救助活動が続けるだろうか。そこからは救助員に任せてしまうのではないか。もうお気づきだと思いが彼に救助さ



98年のFSW、GT選手権第2戦。あの重大事故で炎上する車内に取り残された太田哲也を救ったのが山路選手だ。危険を顧みず誰よりも早く駆け寄り、単身救助にあたった山路選手。そのスポーツマンシップは語り継がれている。

畏敬の念

れたのは太田哲也、オレ自身だ。

ずっと彼がどうしてオレを助けることができたのか疑問に思っていた。かなり難しい状況で、しかも助ける義理だってなかったのに。

事故後、オレは3年間の療養生活を送り、社会復帰後は精力的に仕事をしてきた。仕事に絡めつつも社会貢献活動もできるだけ行ってきたつもりだ。と言ってもオレがイイ人だからではない。元々は「自分が一番」と考えるような絵に描いたようなレーサー気質、つまり我侭な

性格だった。でも与えられた命に対して、今度は他者に与える「義務」を果たさなければならぬ。感謝しなくてもいいほどの恩を多くの人から受けた。特に山路選手はいつしかオレの中で畏敬の存在となった。

だから2012年、スクールの事務局から山路選手を呼びませんか？と言われたとき、「果たして会ってもええのだろうか？」。そんな昔の初恋の人に会うような不思議にどきどきした感情でいっぱいになった。

しかし再会した彼はとても気さくで、全てを許容してくれている感じだった。そして冒頭の「周囲をリスペクトする」の山路節につながる。どんな人も守ってあげる気持ちがあったから、あの事故でオレのことも躊躇なく助けられたのだろう。

アイデンティティとして

2014年5月26日、山路選手が永眠した。命の恩人というだけでなくオレのアイデンティティだった。その事実を受け入れられず強烈な失意とともに一週間を過ごし、通夜に出席した。奥様とお子さんにお会いした。山路選手が体調を崩したのは十数年前、奥様が知り合ったのもその頃で、その後結婚、10年間程連れ添ったそうだ。2012年にゲスト講師として来てくれた頃は、新薬の効果で体調がいくぶんよくなっていたらしい。とても元氣に見えたので全快したのだと思っていたが、そうではなかったようだ。奥様によれば「弱音を吐くことができない人なのです。いつも人前では元氣そうにしている」。そして付け加えてくれた。

「山路も太田さんと会えたことを喜んでいました」。もうそれで恥ずかしいくらい泣いてしまった。奥様も立派で優しい人だった。奥様と息子さんに会って、お礼と無沙汰の謝罪を伝えられてよかった。

幸せですか？

通夜は盛大で、参列者には泣いている人も多く、彼の手柄を改めて感じさせられるものだった。目を閉じた山路選手の顔を見て、悲しいけれど、現実を受け入れなければならぬと考えた。

通夜から二週間後、ご自宅に妻と娘とで伺ってもう一度山路選手に会ってきた。山路選手の奥様からまたお話を聞いた。

「山路は事故の後、太田さんのことを気にしていて、『オレは本当に太田さんを助けてしまっただけだったのかな？ 幸せなのか』と言っていた時期がありました」それを聞いてオレは「あー」と

思わず声を上げてしまった。

というのは当時、とくに事故から一年間は、先が見えないで「こんな身体になってしまっただけで、事故のときに華々しく死んだ方がよかった」と自暴自棄になっていた時期があったからだ。その気持ちが山路選手に伝わっていたのだろうか。

山路選手を含めて助けてもらった関係者や医師たちに対してもちろん道義的な感謝の気持ちは抱いていたが、心底、心の奥底から本当に感謝の気持ちが湧いてきたのは、事故から一年後、前を向いて歩き出し、周りが見えてきてからだ。

そして山路選手の奥様から聞かれた。「今、幸せですか？」妻が答えた。「幸せです。ありがとうございます……」。

「よかった、山路も喜ぶと思います」と言って、奥様は目頭をおさえた。彼が生きているうちにもっとはつきり自分が生きていることを「おかげさまで幸福だよ」と伝えておくべきだったかもしれない。申し訳ない気持ちだ。

富士が見えてくると感謝の気持ちがいってくる

斎場の出口には彼のブログ「山路慎一の説教部屋」から引用された言葉が貼ってあった。どれも熱く、優しさに満ち満ちた心情がストレートに語られていた。その中でももっともオレが気に入ったのはこの一節だ。「富士スピードウェイを走行した事のある人は、ご存知だと思いますが、100Rから（見える）の富士山が、とっても綺麗です。（中略）。走行中によそ見をする事をすすめているのではなく、走っている時は、沢山の情報収集をしなければなりません。一瞬の出来事です、その光景は最高です」



「サーキット走行は、タイムを削るだけの場所では、ありません。運転を覚える、正しい運転を身につける場所です。」

それが出来ると、綺麗な富士山が見えてくるのです。

正しい運転が出来ようになるならいいと、いつまでも見えないものが、沢山あるのです。だから、感謝の気持ちが日々強くなるのです。

オレだけの特別な場所、風景をこれから刻んでいきます。皆さんも一緒にたくさん「特別」な景色を、焼き付けてください」

——広い視野と周囲へのリスペクトの気持ち、愛情と言い換えてもいいかもしれない。こうした視野の広さを持つ人物だからこそ、あの切迫した状況で消火活動ができたのだと確信した。

これからのオレの役目は、もっともっと山路選手が伝えたくても伝え切れなかった「魂」を多くの人に伝えていくことだろう。

周りを見渡せるようになると、感謝の気持ちが広がって美しい光景が見えてくる。ずっと心に留めていきたい。



1964年に千葉県で生まれ、86年にレースデビュー。90年には富士フレッシュマンレースでクラス優勝を果たすなど、常にレースシーンの第一線を戦う。最後のレース、2012年のボルシェ・カレラカップ第10戦でも2位入賞と好成績を収めた。誰もが復帰を待ち望んでいたが、残念ながら叶わなかった。



「こ」 てんばんに先入観を覆してこ
 そ、フルモデルチェンジの醍
 醐味だとすれば、新型ジープ・チェ
 ロキーは、近來またとないスマツシ
 ュだろう。ここにクルマ界の現在す
 べてが凝縮されているのを、乗れば
 乗るほど痛感せずにはられない。ジ
 ープはクロススカントリー部門の大看
 板だが、それに思いきり反旗を翻し
 た新型チェロキーは、今や飛ぶ鳥を
 も落とす勢いのクロスオーバーとし
 か呼びようがない。事ここに至って、
 クロスオーバーは初めて独立したカ
 テゴリーになり得たとも言える。

〇〇的であるだけでなく△△的
 もあり、さらに□□的でも××的
 もあって、いろいろな種類の「いい
 とこ取り」で分類が難しすぎ、仕方
 なく方便として分野横断的に名付け
 られたのがクロスオーバー。そこに
 多様なイメージを重ねる楽しさが濃
 い反面、いろいろであるがゆえ「ど
 れでもない」ことが弱み
 でもある。水陸両用車は
 便利かもしれないが、陸
 上ではクルマに敵わず、
 水上では本物の船に及ば
 ないのと同じだ。ところ
 が新型チェロキーは、そ
 の矛盾をかなりの程度ま
 で克服してみせたという
 意味で、優等生すぎる。



すでに各誌の試乗記は
 称賛の嵐だが、まず何よりジープは
 ジープ、荒野に踏み込む神通力は、
 語ることさえ不可能に近い。アクテ
 イブドライブ（中間グレードのリミ
 テッド）やアクティブドライブロッ
 クにセレクトスビードコントロール（上
 級仕様のトレイルホーク）など至れ
 り尽くせりの4WD機構とそれを活
 かすオフロードサスペンションを味
 わいける暇などない。単なるFFに
 すぎない基本モデルのロンジチュ

ドで急勾配に挑んでも、クルマの限
 界以前に、人間の心理的限界が訪れ
 る。アプローチアングル29・9度、
 デバーチャーアングル32・2度、ラ
 ンプブレイクオーバーアングル22・
 9度はクロカンの元祖ラングラーに
 及ばずとも、これのフル活用など、
 特定のオフロードコース以外では想
 像できない。それより注目すべきは、

熊倉 能食です。

実は美味しい、このクルマ！

第十七回

ジャーナリスト・熊倉重春が、その深い洞察力で
 「美味しいクルマ」とことん解説する、このコーナー。
 今回はすべてが新しくなった、ジープ・チェロキー。
 オフロードコースを走らせてみての感想はいかに？

両サイドシルや前後パ
 ンパー下のたくし込み
 から排気管の取り回し
 まで、細部に込められ
 た目立たないノウハ

ウ。邪魔な岩や切り株にぎりぎり接
 近しながら、毛筋ほどの隙間を残し
 て通過できるところに、半世紀を超
 えるジープならではの……いや、
 こんな体育会系の話が霞むほど、
 セダン＆ワゴンとして熟成された完
 成度にこそ、新型チェロキーの真価
 が宿る。もともと乗用ジープとして
 企画されたチェロキーは、今でもフ
 ァンが後を絶たない角張った2代目
 （XJ型 84〜01年）のころから、ボ

▶ JEEP CHEROKEE

REPORT●熊倉重春 (Shigeharu Kumakura) PHOTO●篠原晃一 (Koichi Shinohara)



ワッとした当時のアメ車風味だった
グランドチェロキーより格段に締ま
った走りだったが、今度は国際的に
見ても日欧のトップレベルを凌駕す
る。クロカン、SUV、クロスオー
バーといえどもオンロードで瑕疵が
あつては無意味な今だけに、これは
大きな収穫だ。ちよつとやそつと元
氣よくワインディングロードを攻め
てみて、まずステアリングの性格
付けに過不足がない。1・7m以上
の全高から想像する腰高感は無だ
し、全体の身動きとしてのアンダー
ステアもごく軽微。そこそこロー
しても、深いバックレストに横Gを

主人公として操縦する満足感が大き
いかもしれない。

しかし新型チェロキー出生の背景
を考えれば、こんな優等生的な仕上
がりなど、当然の結果かもしれない。
適切なプラットフォームさえあれば、
そこにどんな展開も可能なクルマ界
の現状から連想するのは、昨今の拉
麵界。麺とスープが良ければ旨い
ずなのに、情報誌やネットでは分厚
い焼き豚などトッピングばかりもて
はやされ、かけ拉麺を供する店など
皆無に近いではないか。それと同じ
で出自など振り向かれることもなく、
部分的なメカニズムや表面的なデザ

「ここにクルマ界の現在すべてが凝縮され、 今や飛ぶ鳥を落とす勢いのクロスオーバーだ」

委ねるのが快感だったりする。その
ままギューギュー攻め込んでも、外
側前輪に車重の大半がのしかかるよ
うな不安定感はない。

さらに乗り心地が快適というか、
全方位まるごと適切。荒れた舗装面
でしっかりフラット感を保ちざるだ
けでなく、オフロードでも下品な突
き上げをいやすだけの、たつぷりし
たストロークが快い。4WD系の標
準装備のV6（3・2ℓで272ps）
は必要にして充分以上どころか、過
剰ですらある。新型ATは、1速（総
減速比15・28）から9速（1・557）
まで広すぎるほどのレシオ配置を持
ち、やや飛ばし気味でもDレンジで
各ギヤせいぜい2500rpmほど
で自動的にシフトアップするほど余
裕がある。これなら、フィアット式
マルチエア機構の4気筒2・4ℓ（1
77psで、ギヤ比も少し低い）を積
むFF仕様を積極的に唄わせた方が、



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:1990
kg ■エンジン:V型6気筒DOHC ボア×ストローク:91.0×83.0
mm 圧縮比:10.7 総排気量:3238cc 最高出力:200kW(272
ps)/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:429.8万円



インあるいは内装や装備ばかりが注
目されているから、いざ対面して「え
っ、これがチェロキー!?」みたいな
騒ぎになるのかもしれない。そこで
クルマ界を俯瞰すると、クライスラ
ーがフィアット・グループに組み入
れた結果のひとつとして、アル
ファロメオ・ジュリエッタのプラッ
トフォームを活用して新型ダッジ・
エロキーも育ったという

図式が見えて来る。そん
な生まれ方のクロスオー
バーは、大筋だけ抑えれ
ば、VWフェルトン↓ポ
ルシェ・カイエン（さら
にベントレー・コンチネ
ンタルGT/フライング
スパイ↓ポルシェ・パナ
メーラ）、ゴルフ+パサ
ートIIティグアン、三菱

デリカD・5↓ギャランフォルティ
ス↓ランエボX、メルセデスCクラ
ス↓GLK、Aクラス↓GLAなど、
枚挙に暇がない。どこまでをプラッ
トフォームの共用と見做すかの基準
はまちまちだが、だから新型チェロ
キーは従来型（日本ではチェロキー
だったが、米本国など大半の国では
リバティ）の縦置きFRベース配置
ではなく、横置きエンジンのFF仕
様も生まれたのだ。ちなみにアメリ
カでは、主婦の買い物クルマとして
重用されることも多いため、SUV
でも2WD仕様がよく売れるから、
チェロキーFFの存在意義も小さく
ない。

と、ここまで読むと、意表を突く
新型チェロキーのスタイリングも納
得しやすい。土台はともかく、トッ
ピングで勝負というからには、ここ
まで大胆に試みてこそ効果も期待で
きようというものだ。強いて数えれ
ば、DNAを振りかざす7スロット・

グリルや台形のホイールオーブニン
グにジープの俤が宿り、さらに子細
に観察すると、前ドアのウエストラ
イン部分が微妙に下向きに折れ曲が
っているのもジープ的ではある。だ
が、その裏に匂うのは、むしろイタ
リア側のセンスではないだろうか。
特にインテリアを見ると、かつてか
らの素朴さを一気に脱ぎ捨てたモダ
ン・イタリアンの造形と工作が全体
を色濃く覆っているではないか。ジ
ープの持ち味だった一種のぶつきら
ばう感など、どこにも見当たらない。
それがまた、日欧の新作を見慣れた
立場からは安心感の素にもなり、執
拗に伝統風味に寄り添う原理主義者
を、ますますラングラの部屋に追
いやるのだろうが。

それにしても、麺とスープよりト
ッピングという風潮に乗って想像す
ると、いささか宇宙船めいたフロ
ントビューの中央に楕型のグリルを嵌
め込んで、アルファロメオ初のクロ
スオーバーとして売り出す作戦もあ
り得ただろうし、その方が世の中に
与える衝撃は大きく、なおかつ本来
のジープ風味のチェロキーを生き延
びさせることができた可能性はある。
SUVあるいはクロスオーバーの感
染力は思いのほか強く、とうとうマ
セラティまで商品化のプログラムに
着手したようだから、まったく意外
な展開でもないだろう。フィアット
&クライスラーの協業展開は非常に
早く、すでに2気筒のアメ車たるク
ライスラー・イプシロン（ベースは
ランチア）が日本でも販売されてい
るし、典雅なミドル級セダンだった
ランチア・テマが、今ではクライ
スラー300Cのボディを纏って、
アイルランドで生産されているのだ
から。そんな歴史のひとコマとして、
新型ジープ・チェロキー、見逃せな
い貴重な一作だ。

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

4月号当欄で日産GT-RとCFコンポジットとの深い関係と、そして、新たな成形方法であるPCM工法を取り上げた。今回は、その“本丸”というべき株式会社チャレンジへ潜入し、その製造プロセスなどについての取材に成功した。今号と次号の2回に渡ってその詳細をレポートする。

REPORT ● 西川 淳 (Jun Nishikawa) PHOTO ● 篠原晃一 (Koichi Shinohara)

今

回は、まず、PCM成形の実用に取り組んだ背景に関して、チャレンジ社長の中村敬佳氏と日産GT-R開発陣に聞いてみた。

(PCM成形とは……)

プリプレグ裁断→プリフォーム→プレス成形→脱型、のわずか四工程で製品になり、成形はわずかに五分、プレプレグ素材を用いたオートクレープ成形に比べて1/40〜50で済むという画期的な成形法である。

*

西川 (以下、西) …PCMに着眼された理由は何かだったのですか？

中村 (以下、中) …背景としては皆さんもよくご存知のように、自動車のみならず産業界全体としてCO₂を減らしていこうという強い動きがありました。そのなかで軽量かつ高剛性で、安全性、信頼性に長けた技術開発の重要性がクローズアップされてきたというわけです。

後藤 (以下、後) …そこでCF (炭素繊維) コンポジットに挑戦、という

のは、当然の成り行きですね。

中 …これまでのオートクレープ成形では、人的工数に加えて成形時間がかかり、量産性に乏しく、高コストとなる大きな課題でした。そこで、物性的にもオートクレープ成形と同等だけれども、それらの問題を解決する新たな成形手法を確立しようと思うに至ったわけです。

後 …要するに使う側からのコスト下げ要求が一段と強まってきた、と。

西 …CFがいいのは分かった。じゃ、その性能機能をもっと安く提供して欲しい！ そう思うのは当然です。中 …同時に、三菱レイヨンでは積極



講師

チャレンジ 代表取締役社長
中村敬佳氏

自動車をはじめ、航空・宇宙、鉄道車両、などのCFRP部品の企画、設計から製造までの一括受注体制をしくカーボンのスペシャリスト。GT-RおよびGT-Rニスモのパーツも手がけている。

ゲスト

日産自動車
Infiniti製品開発本部
Infiniti製品開発部
車両・車体計画設計グループ
南 太郎氏

ゲスト

日産自動車
Infiniti製品開発本部
Infiniti製品開発部
車両・車体計画設計グループ主任
江田博文氏

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。

アドバイザー

後藤健太郎

東京大学大学院に所属。炭素繊維強化熱可塑性樹脂複合材料(CFRTP)の乗用車への適用を研究。次世代を担う、若き研究者。

Lesson 31

GT-Rのカーボンパーツ 生産工場に潜入セリ(前編)



GT-Rニスモでは前後バンパーやアンダーカバー、サイドシルプロテクター、リヤスポイラーなどがカーボン製となる。またインテリアでもカーボンシェルのバケットシートを採用、インパネにもカーボンが配される。これらはオートクレーブやRTMで成形されたもの。



GT-RおよびGT-Rニスモのトランクリッドには、外装大型部品としては世界初となるPCM工法を採用する。RTM工法に比べ強度が高く、高品質な塗装面を実現。さらに軽量化にも貢献するという。このRTM工法に関する詳細は次号にて順を追って紹介していく。



GT-R NISMO

的に速硬化プリプレグという素材開発を進めていました。具体的な成形方法に関して、我々チャレンヂが取り組むことになったのです。

西…それなりの投資が必要ですね。中…経産省が行う戦略的基盤技術高度化支援事業、通称サポインという事業ですね、それに応募、採択されました。一億円の援助をまずは得ました。それを使って、いろいろな成形方法を試すべく、最適な炭素繊維と樹脂の開発、プレス工程前後に必要なプリフォームやトリミング加工の簡素化、さらには現行では手作業になっている工程を自動化、機械化していきたいと思います。開発をスタートさせたわけです。

後…特定の工程だけ素晴らしく速い方法が目まぐるしく変わっていき、あまり実用的ではありません。中…われわれは、最初から将来の自動化まで視野に入れて取り組んできました。たとえばカットと穴開けを同時に行うとか、余計な端材を出さないといった工夫ですね。要するに、プレスの段階で完璧なモノを作ろうとしたわけです。型にしても、クラスAの品質を出すことはもちろん、上下だけではなく横方向からも力が入るような形状、プレス機の改造など工夫して、10種類近い高価な金型を作りました。

西…そして、その結果はというと。中…オートクレーブで一個の商品を作る時間で、PCM成形なら3、40個作れるようになりました。人員も1/5です。商品の価格としては半額になった。もっとも、プリプレグの価格は高いままです。たとえば、オートクレーブ成形で1万円だった商品が、PCMでは五千円で提供できるようになりましたが、プリプレグ材料費は三千五百円と変わっていない。今後は、構造部材として安く

て性能のいいプリプレグ素材の開発とともに、ハイブリッド成形技術開発が重要になってくるでしょう。西…現状でも十分、いろいろな注文が舞い込んでくるんですが……。

中…いやいや、プレス機の設定が間に合わないんですよ。一機据えるのに半年かかりますから。17年には、月産数千個規模の生産ができるように、今、計画している最中です。西…PCMに日産が目をつけたきっかけは何だったのでしょうか？

日産（以下、日）…まず、GT-Rのようなクルマのエンジニアの場合は特に、コストだけではなく、いろいろな技術的ストックに対してアプローチし続ける状況にあります。で、08年ごろでしたか、チャレンヂさんからPCMという成形方法について話を伺って、これはGT-Rのトランクに使えるぞうだということに。

西…しかも安くあがりそう、と？（笑）日…まあ、コストの問題もありますが、それよりも注目したのはサイクル性、生産性の高さですね。

西…トランク以外に使わなかった理由はありますか？日…技術的にはもちろん可能です。ただ、われわれ量産メーカーとしては、クリアすべき基準や課題も社内外にいろいろありますから。

中…何が何でもPCMを使って剛性を上げて、というわけにもいきませんね。優先順位としてはトランクから、となったわけです。これからいろんな検証をするなかで、PCMに限らず熱硬化性カーボンコンポジットをシャシーなどの構造部材として完成させていきたい。もちろん、注目を集めている熱可塑性技術についても、衝撃吸収素材として目をつけています。



GT-R用CFコンポジットパーツのメインはやはりプリプレグ材のオートクレーブ成型で、例えばアルミハニカム入りストラットサポートバーなどもチャレンヂで生産されている。ブルーの筒状の大きな容器がオートクレーブ。カーボン用の加熱加圧釜だ。チャレンヂには5M級が二機、設置されていた。PCM工法ではこれに代わってプレス行程となり、サイクルタイムが短縮される。



日…自動車メーカー側としては、今後コストを含めた要求はさらに厳しくなってくる。同時に、たとえば異なる素材の接合技術などを、さらに研究していく必要があると思っています。西…カーボンファイバーが全てではない、ということですね。

*

次号ではさらに踏み込んで、実際のPCM成形工法の現場を報告する。



昭和 元禄

福野礼一郎

しょうわげんろく
ゆにばーす

思う存分好きにやるゲンロク精神を創設者から受け継いだ初代編集長が、古巣に帰って思う存分好きにやる連載。昭和日本にワープする福野礼一郎の宇宙。



北 は長野県境の八ヶ岳、南は静岡県境の富士山、西は南アルプス赤石山脈、東は神奈川県の奥秩父山塊。山梨県は四方を山に囲まれた内陸県である。

県中央部が甲府盆地で、いつてみれば県全体がドーナツのような3次元形状をしている。

山梨リニア実験線は、その山梨県を東西に横切るルート上に敷設してある。

1997年3月、まず大月市笹子町と都留市朝日曾離間18・4kmの先行区間が完成、試験車両MLX01型を使った走行試験を開始。2013年8月には神奈川県に接する上野原市秋山までの7・8kmと、県中央部の笛吹市境川町までの16・6kmの延伸区間が出来上がって、42・8kmの実験線全線で走行試験を再開した。

この秋によいよ建設に着手する中央新幹線が2027年に開通したときは、実験線区間はそのまま本線

ルートに組み込まれることになっている。山梨県駅は、甲府市の南部、大津町付近に建設予定で、2020年の東京オリンピック開催に合わせて実験線を延長し、11月から始まる有料の体験試乗の1環として訪日客にアピールしようという動きもある。

リニアの開発を行っている東海旅客鉄道株式会社（JR東海）と公益財団法人鉄道総合技術研究所（鉄道総研）の超電導磁気浮上式鉄道・山梨実験センターは中央自動車道・大月ICの南およそ2・5kmの場所にある。笛吹市側の実験線起点からはおよそ27km付近でアーチ状の小形山架道橋がまたいでいるのは、中央自動車道の太月一河口湖間の自動車専用道だ。

実験センターのすぐ横にある「山梨県立リニア見学センター」は、JR東海の施設ではない。実験線のすぐ真横に陣取って、特等席から走行試験の様子を見学しようというねら

第28話 [全国必見博物館]

山梨県立 リニア見学センター

実験線の経路と勾配を示した画面の線路上に、ちょこんと白い四角い箱が乗っている。あれがリニア。見ていると箱がゆっくり動き始めた。速度表示が150km/hに達すると「浮上走行中です」というサインがつく。そこからが猛然と速い。170、250、300、そして350。スーパーカーの世界観を軽々突破する。400キロ、450キロ、うわー480キロ。「きます」山梨県リニア交通局 リニア推進課の石寺淳一さんが言う。ディスプレイの表示が500km/hになったと思ったとき、トンネルから現れた白い車両がふわっと浮かぶように眼前を通過して行った。車輪の摩擦音もパンタグラフの揺動音もない。3両編成かと思ったら、あれでなんと7両編成。先頭車28.0m、中間車24.3m、7両編成長さ177.5m、それがひゅっとな瞬間。時速500kmの衝撃。リニアの衝撃。

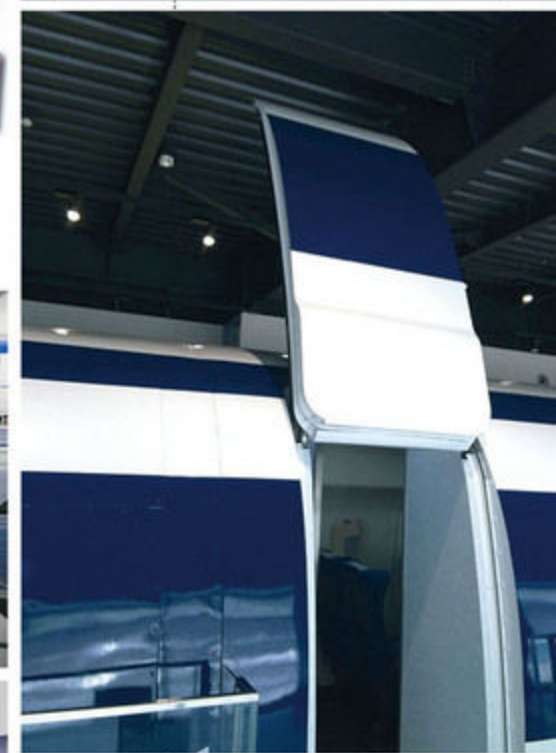
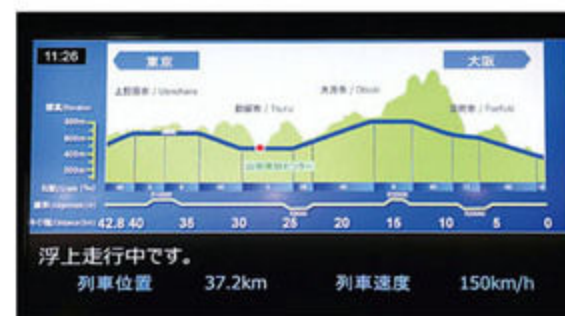
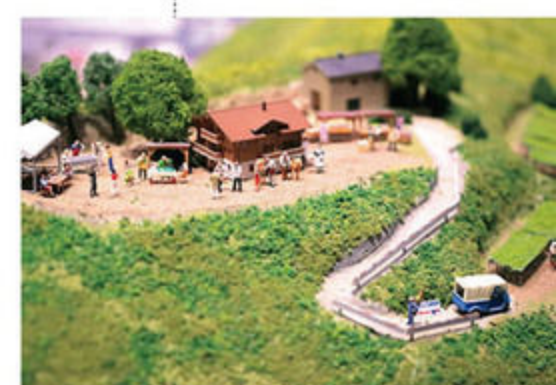
文とキャプション●福野礼一郎 (Reiichiro Fukuno) PHOTO●荒川正幸 (Masayuki Arakawa)
協力●山梨県立リニア見学センター <http://www.linear-museum.pref.yamanashi.jp/>

いで山梨県が作った、ユニークな施設だ。もちろんJR東海も、試験実地の様子をオンタイムで画像提供したり、展示用の装置を貸し出すなど、施設に協力している。

実験線の42・8kmのうち82%に当たる35・1kmはトンネルだ。山の中を貫通するルートの途中の最大勾配は40%（パーミル）にも達する。1000m当たり40m登る傾斜である。駆動に摩擦力を使わないリニアは、通常の鉄道よりも勾配に対して駆動力が高い。山梨が実験区間に選ばれた理由のひとつも、勾配に対する試験のためである。

リニアが走る線路のことを「ガイドウェイ」と呼ぶ。

停車時、車両は「支持脚装置」と呼ぶサスペンション機構で懸架したゴムタイヤで接地して車重を支えている。車両側面とガイドウェイの左右壁面の間隙も「案内ストッパ輪装置」と呼ぶタイヤ十懸架機構で保持している。ある程度加速したら航空機のようにタイヤを格納し、浮上走行に移行する。そのときの速度がお





2014年4月24日にオープンしたばかりのリニア見学センターの新館である「ときどきリニア館」の展示のハイライトは、2003年12月2日、山梨実験線・大月市笹子町～都留市朝日管離間18.4kmの先行区間で581km/hという鉄道における世界最高速度を樹立した、試験車両MLX01-2型の実車。展示されているのは有人3両編成で達成した速度記録樹立の際に、東京側だった車両である。手前側に見えているのが超電導電磁石システムであるSCM。銀色の金属板(外極)の内部に超電導コイルが4つ並んでいる。それらを冷却する液体ヘリウムと液体窒素のタンクおよび冷却システムがその上部にある。鉄道総研のホームページによるとコイル寸法は1.07x0.5m、起磁力700kA、車輪走行時の超電導コイルの中心高さは0.57m。浮上力は推進力に対して抗力として作用するので、低速域では車輪で接地して車体位置を高くすることで、コイルの相互距離を離して磁気による浮上力を弱めている。抗力が無視できる速度に達したら車輪を格納すると、車体が沈み込んで車両側の超電導コイルとガイドウェイ側の浮上コイルとの位置関係が成立し、浮上力が発生する。前面投影面積を減少して空気抵抗を低くし、トンネルの断面積を小さくするため、車両の横幅は0系からN700系まで新幹線が50年間継続して採用してきた3380mmに対し2900mm。「横幅3000mm以下」と国交省政令で定めている狭軌の一般鉄道の車両の幅寸法とほぼ同じだ。MLX01型では車両断面は丸形だったが、営業車両に近いL0型では、車内容積を拡大するため、車体断面をより四角くした。

よそ150km/hである。
日本のリニア開発は、東海道新幹線開通の2年前の1962(昭和37)年、当時の日本国有鉄道・鉄道技術研究所(現鉄道総研)において始まった。
国鉄の浮上式鉄道技術開発推進本部長で「リニアの父」と呼ばれている京谷好泰氏が、研究中の磁気浮上式走行システムのことを「リニアモーターカー」と呼称、また1970年の日本万国博覧会の日本館に模型が展示されたこともあり、「リニア」という愛称と概念が一般に定着した。
若干誤解が生じているが、軸トルクを介さず、直接電磁気力を推進に使っているという点では、1990年に開通した大阪市営地下鉄の長堀鶴見緑地線や、91年開通の都営地下鉄大江戸線の車両などもれつきとしたリニアモーターカーである。ただし車重は車輪で支えている。
現在、世界的にマグレブ(Magnetic levitation)と呼ばれているのは、「推進」だけでなく「浮上」と「案内」の計3要素に磁力を使う鉄道技術のことだ。磁力を使って浮上し駆動輪による摩擦抵抗をゼロにすると同時に、左右の壁面に対する車両との間隔を磁力によってガイド(「案内」する)。

に、左右の壁面に対する車両との間隔を磁力によってガイド(「案内」する)。

世界で初めて実用化したマグレブは、ドイツのクラス・マフアイ社現ジーメンス社)が中心となって開発したトランスラピッドだ。ドイツ連邦議会は建設計画を廃案にしたが、中国が技術導入して2002年に上海の29・863km区間で480km/h・所要時間7分20秒の営業運転を開始した。

名古屋市長東区藤が丘駅・豊田市八草駅間の8・9km間を結び、愛知高速交通・東部丘陵線(愛称:リニモ)が採用したHSTも、ドイツの技術を改良発展したものだ。

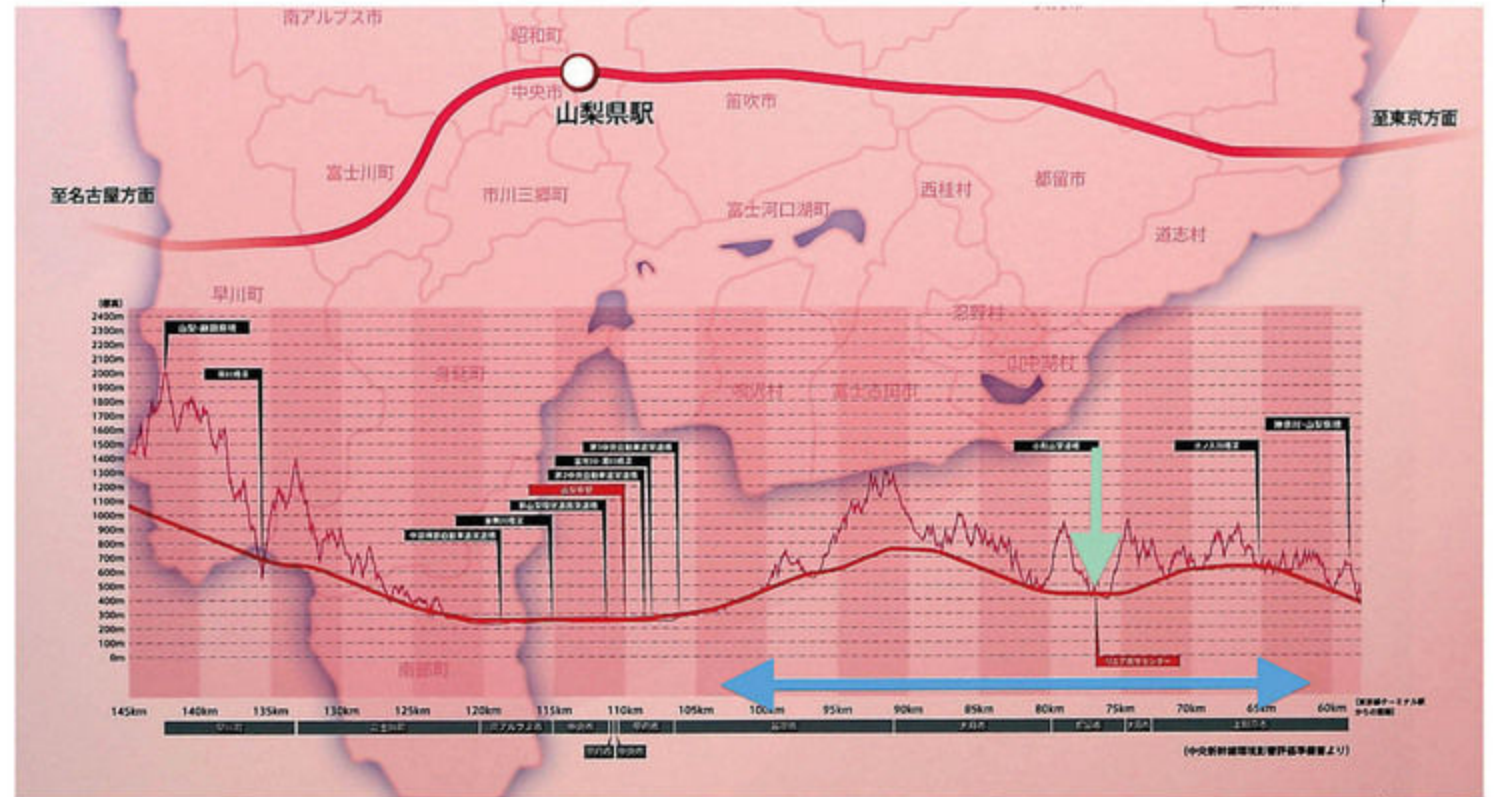
ドイツのマグレブ技術は、通常の電磁石(常電導コイル)を使っているため、車両への給電が必要だ。また磁力も弱い浮上時の車両とガイドウェイとの間隔は10mm程度である。地震などによる揺れやガイドウェイのずれなどには対処しにくい。

リニア中央新幹線が世界で初めて実用化にこぎつけたのは、技術レベルが数段違う、超電導マグレブだ。

ある種の金属を極度に冷却すると電気抵抗がゼロになる。この原理を使い、冷却した超電導体に永久電流を流し、強力な磁力を発生し続けるのが超電導電磁石、略してSCコイルだ。

リニア試験車両では、ニオブチタン合金を使ったSCコイルをN極用、S極用交互に数個並べ、液体ヘリウムと液体窒素を使う冷却装置と組み合わせた超電導電磁石装置(SCM)を、各車両の前後左右に装着している。SCコイルをマイナス269℃まで冷却、超電導状態で界磁を形成・維持するため、走行中に車両へ給電する必要はない。

山梨実験線のJR東海の実験センター、および山梨県立リニア見学センターがあるのは路線がトンネルから地上に顔を出す小形山である。これは北側から見たところで、右端が実験センター。山梨実験線のシンボルの存在であるアーチ状の小形山架道橋は中央自動車道を跨いでいる。



リニア中央新幹線のルートは山梨県を東西に横切る。園内のルートには大きな高低差があり、西端では赤石山脈を貫くトンネルがある。トンネルに加わる圧力を決定する地表からトンネルまでの深さ、すなわち「土被り」を最小限に留めるため、トンネル内は急激な勾配になっている。写真内の青矢印が42.8kmの実験線区間、黄緑の矢印が実験センターとリニア見学センターがある場所。(図版：山梨県立リニア見学センター)

福野礼一郎
昭和元禄
Universe

地上のガイドウェイ側の左右壁面には、推進用コイルがずらりと並んでいる。こちらは常電導電磁石だ。路線のおよそ10kmごとに電力変電所があり、電圧と周波数の双方を変化させるVVVFインバーター制御によって推進用コイルの磁極を次々にN極、S極と切り替え、車両側のSCMを磁力によって牽引する。これが推進力だ。

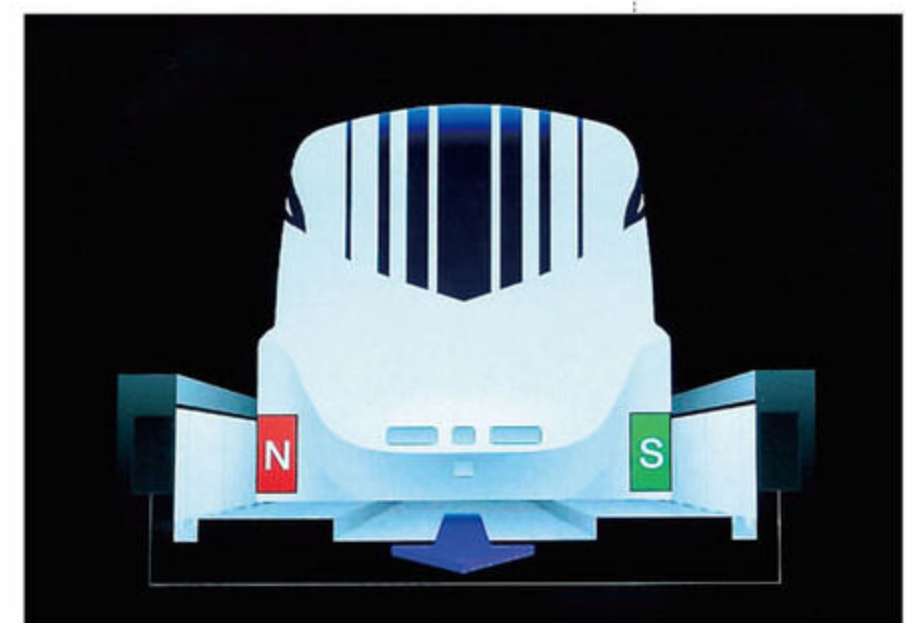
車両側では推進制御はしないから、操縦手は必要ない。実験線でも運行は外部から制御している。制御周波数は速度に比例しており、周波数1Hzのとき1km/h、周波数500Hzのとき500km/hになるよう設定している。位相を反転させれば運動エネルギーを電気エネルギーに変換する回生ブレーキが働く。

実験車両の加速度は5・0km/hにつき0・100km/h加速は20秒、時速500kmに達するまで100秒だ。クルマや航空機に比べれば非常にゆっくりした加速である。減速度も同じになるよう制御されるが、最大制動時は500km/hから約90秒で停止する。東海道新幹線が270km/hから停止するまでの時間と同じだ。

ガイドウェイに並ぶ推進用コイルの表側には、浮上・案内用の常電導コイルが重ねてある。通電はしない。車両が高速で通過すると、車両側SCMの磁界に対して浮上・案内用コイルとの間に吸引力と反発力が生じ、車両はそれによって浮上するのである。

車両がどちらか左右にずれると、左右の浮上・案内用コイルの磁界の大きさに差が生じて左右間の回路に電流が流れ、車両を中立位置に保つように吸引・反発力が生じる。ヌルフラックス式案内制御という。浮上量は常電導式マグレブの10倍、100mmだ。

線路を使わないマグレブにはもともと脱線という概念はないが、浮上量が大きい超電導リニアなら地震の場合にも安全性が高い。早い段階から日本が超電導リニアを目指したのはこの理由が大きい。この夏からは12両編成での走行試験が始まるが、2027年のリニア中央新幹線営業開通時は16両編成だ。16両の長さは概算で396m。現在のN700系の16両編成は404・7m。



浮上走行時の車両とガイドウェイの関係図と、実際のガイドウェイ側壁部。車重と磁力が釣り合って浮上する高さは100mmである。左右の壁面の内部には推進用コイル、浮上・案内用コイルが重ね合わせて設置されていて、磁力によって、車両の推進、浮上、側壁面との間隔保持(案内)を行う。リニアのガイドウェイには全線に渡ってこの設備が必要なので、施工方法を含めたような構造にするか4種類の方法を考案、山梨実験線でテストしている。大別するとコイルを内蔵した壁面をあらかじめ作っておいてから並べて行く方法と、壁面をコンクリートで作ってからコイルをはめ込んで行く方法だ。(図版：山梨県立リニア見学センター)

の4列座席配置である。

結果、リニア16両の定員は約1000人になりそうだ。N700系の16両編成の定員1323人に比べると、輸送力はやや低下せざるを得ない。

定員数が減ったもうひとつの理由が、先頭車の極端なロングノーズ形状である。最新の試験車両であるL0(エルゼロ)型の先頭車の定員は、6列24人である。

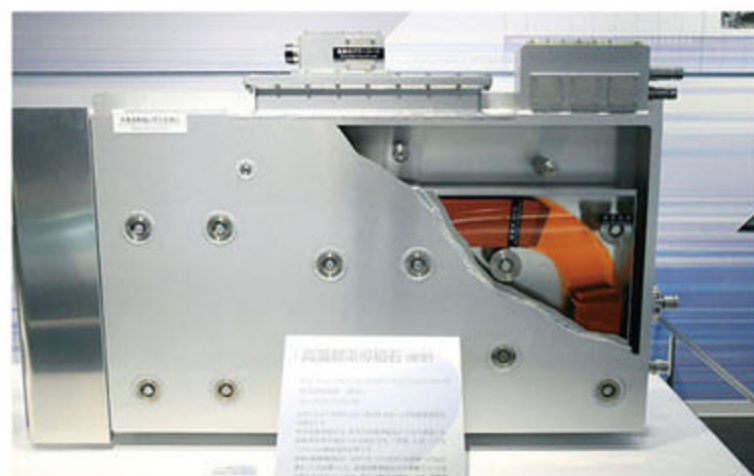
新幹線の「かものはしノーズ」の設計目的が、空気抵抗の低減だけでなく、トンネル出入時に生じる気圧波の影響による車両へのダメージの低減と周辺騒音の低減にあることはよく知られている。300km/h運行のTGVやICEの先頭車がこのまで極端な流線型でないのは、車両の全幅が2904×2950mmと狭いのに対し、トンネルが太いからで



「ときどきリニア館」の展示。磁力による浮上を体験出来る実験模型「ミニリニア」、磁力推進や磁力浮上、超電導の仕組みなどを分かりやすく解説してあって簡単な実験なども体験できるコーナー、500km/hでの走行感が映像と振動で体験できる「リニアシアター」ではリニア中央新幹線の走行感が実感・納得できる。そしてリニアの走行がすぐそばで見られる屋外の見学テラス。できたばかりで設備もトイレも超キレイで気持ちがいい。



チビッ子に大人気のジオラマ。リニアが開通した時の山梨県の姿をイメージしたもので、リニアの山梨県駅、実験センターと見学センターだけでなく、富士急ハイランド、山中湖、鳴沢氷穴、青木ヶ原樹海、清里牧場、身延山など県内の名所もからめてデフォルメ再現しており、プチ観光ジオラマになっているのが楽しい。色彩もきれいで感心した。ご紹介した「ときどきリニア館」の入館料は一般420円。140台分の駐車場があるので、堂々クルマで行けるのが嬉しい。リニアの走行を見たいなら、HPで試験の有無を確認してから行くべし(走っていない日もある)。



車両側に装着する超電導磁石システム(SCM)の模型。これは新型の高温超電導式SCM。従来の超電導磁石はマイナス269℃まで冷却することが必要だったが、このSCMは世界で初めて16℃高いマイナス253℃で永久電流を達成した。これを高温超電導と呼ぶ。マイナス269℃とマイナス253℃では大違いで、前者ではコイルごと液体ヘリウムに浸漬しなければならないが、後者なら冷凍機で冷却するだけで達成できる。2005年には山梨実験線で車両に装着して走行実験も行った。商業運行開始までの13年間で実用化にこぎつけるだろう。

東アルプスをトンネルで貫通するという直線ルートを選んだリニア中央新幹線も、東京ー名古屋間286kmのうち86%に相当する246km部分がトンネルである。

リニア中央新幹線のトンネルは半径6・5m、断面積74㎡、軌道中心間距離5・8mである。TGVより細いこのトンネル内を、上下線が相対速度時速1000kmですれ違う。超ロングノーズはそのためでもある。中央構造線を突破するトンネル掘削。おそらく今世紀最大の難工事が行く手に待ち受けているだろう。

リニアの開通で東海道圏がひとつに結ばれ一体の巨大都市圏となることによって生じる経済効果への期待は、経財界ではとりわけ大きい。

リニア中央新幹線はJR東海の単独事業で、一県一駅の建設費も通例に反してJR東海が出すことになっている。このため計画を2段階にわけ、東京ー名古屋間をまず建設、竣工後に大阪までの延伸工事に着手する計画だったが、ここに至って政府が大阪までの早期開通に対する支援の姿勢を打ち出してきた。

トンネルの残土処理など建設に関わる環境問題、地震対策、新幹線の

3倍と言われる電力消費、東京ー名古屋間6兆200億円、名古屋ー大阪間3兆6000億円ともいわれる建設費を回収するための事業収益性に対する疑問など、多くの問題もまた提起されている。しかし60年前の新幹線建設のときも論争はあったし、明治の鉄道建設の第一歩から常に問題は山積していた。新国立競技場問題もそうだが、議論は社会の健全性の証明であり、それを乗り越えたところに未来はある。

2027年。東京ー名古屋40分の世界がやってくる。



リニア見学センターのMLX01-02型の内部。飛行機のような窓が印象的だ。定員数を確保するため、試作車両では前後座席ピッチをN700系の標準席の1040mmに対して880mmに詰めており、17列68人の定員を確保しているという。東京ー名古屋間の所要時間は40分。いまの新幹線より狭くなったとしても40分なら我慢できる。



リニア見学センターの展望台からはすぐそこを500km/hで駆け抜けるL0型の姿が見える。右側(西側)のトンネル出入口には、無数の穴を開けた筒状のシールドが取り付けられており、圧力上昇を緩和して消音するという拳銃のサイレンサーのような役目を果たしている。このためトンネルから出て来るときの騒音も思いのほか低い。



Sands Macao

Address ● Largo de Monte Carlo, No. 203, Macau Tel ● +853-2888-3388 web ● www.sandsnacao.com

204室ある広さ約60㎡のデラックススイート。さらに家族向けの120㎡のエグゼクティブスイートを34室と広さ92㎡~743㎡までのプレミアムスイートを51室用意する。



10時から22時30分まで運行するシャトルバスから次々とゲストが訪れるエントランス。訪れた日はサンズ・マカオ10周年記念の煌びやかな飾り付けがなされていた。

GREAT JOURNEY

進化を続ける街、マカオ。

たった10年でマカオの街は様変わりし、今なお進化は続いている。その発展を牽引する世界のカジノ王ラスベガス・サンズ社が手がけるのはカジノだけではなく、買い物やレストラン、ショーなどをホテル内で完結できる全く新しい統合型リゾート施設だ。その中で最もマカオで注目されている、ふたつのリゾート施設をレポート。日本では味わうことのできない豪華絢爛な空間が、そこにはあった。

マカオ半島に位置する16万2千㎡の敷地には贅を尽くした豪華なカジノスペース、カジノの喧噪を忘れさせる洗練された雲囲いのホテルスペースの2棟を配置。2万3千㎡の広さを誇るカジノスペースには、バカラ、ファンタン、カリブ式スタッドポーカーなど300以上のゲームングテーブルを用意する他、アジア市場向けのスロットが千台以上も装備されており、24時間ラグジュアリーな空間の中で安全にゲームを堪能することができる。一方のホテルスペースは、ブティックスタイル

今日のこの巨大カジノビジネスの中心を担っているのが、ラスベガス・サンズ社。「マカオをカジノリゾートとしてだけでなく、コンベンションや観光中心の都市へと変えていく」と、統合型リゾートと呼ばれるビジネスモデルをマカオへ持ち込んだ。そうして2004年に建設したのが、カジノを中心にホテル、飲食店、商業施設や会議施設を併設するサンズ・マカオだ。

今、マカオは凄まじい勢いで進化を続けている。1999年にポルトガルから中国に返還されたマカオ。その旧市街地には、東西の文化が融合したノスタルジックな街並と数多くの世界遺産を未だ残しているが、2002年にカジノ経営権が市場開放されると海外資本が次々と参入し、旧市街地と離島地区に巨大なカジノスペースを擁するラグジュアリーホテルを次々に建設。目覚ましい勢いで街の表情を変えた。しかし、今なおその進化は留まることなく、さらなるホテルの建設に加え、香港とマカオのホテルエリアを結ぶ橋の建設がそこかしこで進められている。街へ降り立てば、わずか10年でこれだけの都市を造り上げ、現在進行形で次々と新たな巨大ホテルが建設されている事実には驚くはずだ。

TEXT ● 渡部 恵 (Kei Watabe) PHOTO ● Sands China Ltd,





Sands Cotai Central

Address ● Estrada da Bafade N. Senhora da Esperanca, S/N, Taipa
Tel ● +853-2886-6888 web ● www.sandscotaicentral.com

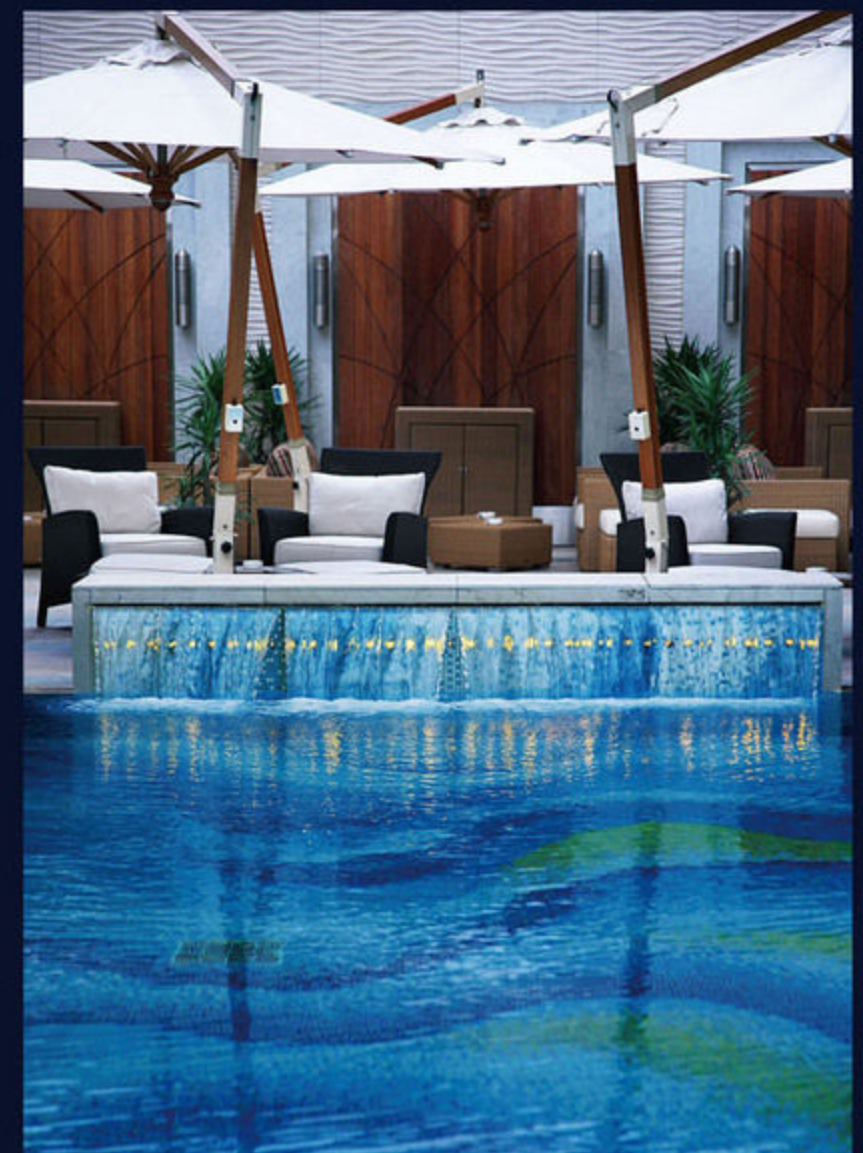
世界のトップメゾンのブティックをはじめ、国内外から厳選されたレストランが並ぶショップス・アット・ヴェネチアン。23時頃まで営業しているので、じっくりショッピングを味わいたい人にぜひ訪れてほしい。サンズ・コタイ・セントラル内から通路でつながっており、移動しやすいのも嬉しい。



ホリデイ・インのプレジデンシャルスイートルーム。サンズ・コタイ・セントラルの中では一番カジュアルだが、インテリアは一流品が並ぶ。



全636室あるコンラッドのデラックススイートルーム。スタイリッシュな雰囲気の中、存分にリラックスできるラグジュアリーホテルだ。



(上)6階には7時から19時まで営業しているプールが。ラウンジチェアではカクテルをオーダーすることもできるとあって、連日賑わう。
(下)650席あるサンズシアターでは、国際的に活躍するミュージシャンやエンターテイナーを招いてのショーを行っている。



ルホテルと呼ばれる。ホテル内で全てのサービスを受けられるホテル」というコンセプトのもと、全289室のスイートルームの他、室外プール、デラックススパや一流アーティストのショーを楽しめる巨大な劇場、国内外から厳選された高級レストランなど、プライベートに楽しめる施設を完備。広大な空間内で一步も外に出ることなく、この上ないラグジュアリーなマカオ滞在を味わうことができるようになった。

もってカジュアルに、そしてアクティブに滞在を楽しめるのは、離島区のスズ・コタイ・セントラル。こちらにもサンズ・マカオ同様のブティックスタイルのホテルで、コンラッド、シェラトン、ホリデイ・インと3つのラグジュアリーホテルを擁する世界最大規模の施設として2012年に開業したばかり。三者三様のオリジナリティ溢れるカジノスペースは言うまでもなく、ショッピングエリアの豊富さがこのホテルの一番の特徴だ。カジュアルブランドからハイブランドまで多彩な100店舗が並ぶショッピングエリアに加え、300店舗以上の世界のトップメゾンブティックが揃うショップス・アット・ヴェネチアンが通路でつながっており、その広さはなんと10万㎡。マカオの免税ショッピングを楽しみたい人にとっては外せない場所となるはずだ。

ただ正直な話、サービス面に関してはまだまだ開発途中といったところで、日本人にとっては物足りない場面が多々あるのは確かだ。しかし、日本では決して体験することのできない、この大規模で豪華絢爛のレジャー施設を訪れる価値は大いにある。まだまだ進化を続けるマカオ。今現在の発展中のマカオの街を見に訪れるだけでも、また、価値ある滞在になるかもしれない、そんな興味深い街なのだ。



New!

Top News

フェラーリF12ベルリネッタ ADIコンパッソ・ドーロ・デザイン賞を獲得

フェラーリF12ベルリネッタが、国際的なデザイン賞のひとつ「コンパッソ・ドーロ(黄金のコンパス)」を受賞した。ミラノのオフィチーネ・アンサルド・エキシビジョンホールで行われた授賞式において、フェラーリ・デザイン部門のフラヴィオ・マンゾーニ副社長が賞を受け取った。授賞式の席上、審査を担当したADIデザインは、「F12ベルリネッタの革新的なエアロダイナミクスソリューションによる、躍動的な流れるフ

ォルムは、技術と美学の完全な結合である」と絶賛した。フェラーリは2001年にも、革新的な産業・エンジニアリングを実現したとして、ルカ・ディ・モンテゼーモロ会長が「コンパッソ・ドーロ」を受賞している。



今年60周年を迎えた「コンパッソ・ドーロ」は、イタリアン・デザインの優秀性を認め、発展を促進することを目的に設立された。



ウラカンLP610-4ポリツィア イタリア国家警察へ納車完了



ランボルギーニは最新の警察用モデルである「ウラカンLP610-4ポリツィア」を、イタリア国家警察に寄贈。イタリア国家警察ボリスカー博物館で行われた式典において、ランボルギーニの社長兼CEOのシュテファン・ヴィンケルマンから、イタリア国警のアレッサンドロ・パンサ長官にウラカンが引き渡されている。

メルセデス・ベンツ日本 東北2市に電気自動車が無償譲渡

メルセデス・ベンツ日本は、東日本大震災で被災した東松島市と釜石市の「復興まちづくり」を支援するため、両市にスマートの電気自動車が無償譲渡すると発表した。昨年4月から両市に対してスマートを貸与してきたが、様々な局面においてその高い有用性が実証されたことから、改めて両市への寄贈が決まった。



マセラティ、100周年を記念 東京タワーをブルーにライトアップ

マセラティ創業100周年を記念し、7月22日の午後7時から、東京タワーをマセラティのコーポレートカラーであるブルーにライトアップする。さらに、この日の午後から増上寺において、100周年記念の限定モデル「MCストラダーレ センテナリアル エディション」、「グランカブリオ MCセンテナリアル エディション」を国内初公開する。



2014年のジロ・デ・イタリア マセラティ本社からスタート

毎年5月、約3週間にわたりイタリア全土で開催されるグランツールのひとつ、サイクルロードレースの「ジロ・デ・イタリア」。今年はマセラティの100周年を祝して、第10ステージ(モデナ〜サルソマッジョーレ)のスタート地点にマセラティ本社が選ばれた。この日は、従業員の多くが本社の正面玄関前に集まり、歓声を送った。



ランボルギーニのミュージアム 香港のサウンドウィル プラザIIにオープン

ランボルギーニ・ポップアップ・ミュージアムが、香港のサウンドウィルプラザIIにオープンした。このミュージアムでは、9月までの開催期間中、50年に及ぶランボルギーニの歴史を香港の人々に紹介することになる。会場では地元のランボルギーニ・コレクターの協力を得て、過去から現在までの伝説のモデルの数々を展示する。



メルセデス・ベンツ日本 ブランドアンバサダーに 本田圭佑選手を起用

メルセデス・ベンツの日本におけるブランドアンバサダーとして、サッカー日本代表の本田圭佑選手(ACミラン所属)の就任が発表された。今回、CM出演を伴う包括的ブランドアンバサダー契約を本田選手と締結。ブランドアンバサダーとしての最初の活動は、6月から放送されているCM「メルセデスの本気。」への出演となる。

Newcomer



Cクラスクーペの ラインアップを変更 装備内容を大幅に充実

メルセデス・ベンツCクラスクーペのモデルラインアップが変更を受け、装備内容がさらに充実。今回、399万円(税込)とリーズナブルな「C180クーペトレンド」が設定されるなど、標準装備を充実させながら魅力的な価格を実現した。

■問:メルセデスコール ☎0120-190-610

BMW X3がスタイリングを一新 革新的な安全装備を数多く採用

BMW X3がこれまで以上にパワフルで洗練されたデザインを採用。「衝突回避・被害軽減ブレーキ」、「レーン・ディパーチャー・ウォーニング」などの革新的なドライバーサポートシステムをはじめ、標準装備品を大幅に充実させた。価格は579万〜772万円(税別)。

■問:BMWカスタマー・インタラクティブ・センター ☎0120-269-437



ケータハムから 日本に向けて 可夢偉リミテッドエディション

ケータハムF1チームの小林可夢偉のデザインによる「スペシャル・エディション・セブン」が限定10台で登場した。セブン250(レースバック付)をベースに、可夢偉のナンバーである10がノーズに記された。価格は600万円(税込)。

■問:ケータハムカーズ ジャパン ☎03-5754-2227

圧倒的なパフォーマンス エヴォーラSスポーツ・レーサー登場

3.5ℓ V6スーパーチャージャーユニットを搭載したロータス・エヴォーラSに、光沢のあるブラックのアクセントを各部に施すなど、よりスポーティに仕上げた「エヴォーラSスポーツ・レーサー」がラインアップに加わった。価格は1055万〜1100万円(税別)。

■問:ロータスコール ☎0120-371-222



CarMedia

リトル レッド レーシングカー



伝説のレーシングカー「マセラティ 300S」をモチーフとした絵本「リトルレッドレーシングカー」の日本語版が刊行された。「親子で自然に自動車について語り合う場をつくる」という理念から生まれた絵本で、マセラティから100周年公式プロダクトとして認定されている。

■2160円(税込)／ハードカバー

■問:マセラティコールセンター ☎0120-965-120

RALLY CARS vol.05 PORSCHE 911

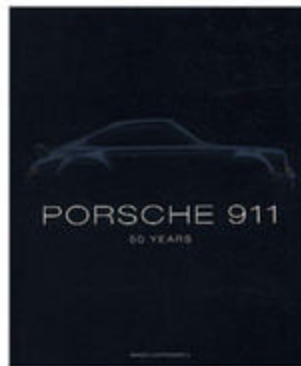


1冊1車種をテーマとして、ラリーカーの真相に深く迫るムックシリーズの第5弾は、ボルシェのフラッグシップとして君臨する911。参戦モデルの解説に加え、当時ボルシェに在籍していた人物やドライバーのインタビューなど、綿密な取材を重ねた完全保存版。全116ページ。

■1296円(税込)／ソフトカバー

■問:三栄書房オンライン <http://www.sun-a.com>

Porsche 911:50 Years



911の50周年を記念して発行された歴史ブック。356から901への進化の過程、永きにわたる911の歴史を、一枚一枚の写真を積み上げる事で見せる。クレイモデル、風洞実験の様子、ロードテストの風景など、貴重な写真が盛りだくさん。

■1万584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/tsutaya/>

HUBLOT アエロ・バン オールホワイト スペシャルエディション

スイス国交樹立150周年 日本限定ウォッチ

日本とスイスの国交樹立150周年を記念し、ウブロから赤いディテールがアクセントとなった日本限定モデル第3弾「アエロ・バン オールホワイト スペシャルエディション」が登場した。

■価格:198万7200円(税込)
問:ウブロジャパン ☎03-3434-3002



VORSTEINER Aventador V Program

アヴェンタドールをよりアグレッシブに

ヴォルシュタイナーから、ランボルギーニ・アヴェンタドールのボディキットシリーズが登場した。今回はフロントスポイラー、サイドシルブレイド、リヤディフューザー、アクティブエアロウイングなどのキットがラインアップ。



■価格:16万5000〜78万円(税別)
■問:アルファライン ☎048-760-4386 <http://alphaline.jp>

Goods

BILSTEIN MINIクロスオーバー用 ローダウンサスペンションキット

クロスオーバーを20mmローダウン

腰高感のあるMINIクロスオーバーの車高を約2cm引き下げ、さりげく自然なローダウンフォルムを実現させる、ローダウンサスペンションキットがビルシュタインからリリース。

■価格:14万6000円(税別)
■問:阿部商会 ☎0800-100-4182 <http://abeshokai.jp>



BEVERLY カーパズル3D

おもちゃ大賞受賞。プラモデル感覚のパズル

「カーパズル3D」は、2014年の日本おもちゃ大賞ハイターゲット・トイ部門において優秀賞を受賞。プラモデル感覚の立体ジグソーパズルで、プラスチックの立体ピースを組み上げていくと、1/32スケールのリアルなクルマが完成する。



■価格:2500円(税別)
■問:ビバリー ☎03-3572-4972 <http://www.be-en.co.jp>

Information

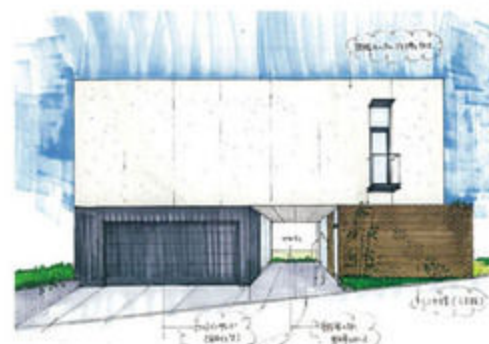
ワールドカップ決勝スコアを予想! コンチネンタルタイヤが特別キャンペーン



2014年サッカー・ワールドカップの優勝国と決勝戦のスコアを予想する「コンチネンタルタイヤ2014 FIFAワールドカップキャンペーン」が実施される。正解者から抽選で2組4名様に、ドイツ・オーストリア旅行をプレゼント。

■問:<https://www.continental-campaign.jp>

住宅プロデュースのザウス ガレージハウスでの見学会を実施



住宅プロデュースを手掛けるザウスが、7月13日に「西宮青葉台のガレージハウス」の見学会を開催。ビルトインで2台、外置きでさらに複数台の駐車可能なガレージハウスをじっくりチェックできる。詳しくはウェブサイトにて。

■問:☎0120-399-354 <http://www.zaus-co.com>



Movie

ダイバージェント



全人類を5分類した世界で

もしたった一度の性格診断で人生が決まるとしたら？ 全人類が勇敢・高潔・無欲・平和・博学の5つの共同体のどれかに所属するシステムが支配する近未来で、どこにも当てはまらない異端者となった少女が、正体を隠してサバイブしていくSFアクション。主演は『ファミリー・ツリー』でジョージ・クルーニーの娘役を演じたシャイリーン・ウッドリー。

CAST ●監督:ニール・バーガー ●出演:シャイリーン・ウッドリー、テオ・ジェームズ、アシュレイ・ジャッド 配給:KADOKAWA
●7/11(土)よりTOHOシネマズ有楽座ほか全国ロードショー

©2013 Zuzu Licensing, LLC. All rights reserved.

ジゴロ・イン・ニューヨーク



みんな、愛に飢えている

店が潰れた本屋の元店主が思いついた新事業は、花屋でバイトする友人をジゴロにさせた男娼ビジネス。だがイケてないはずの花屋は意外にもジゴロの才能を発揮してモテモテに、さらに本気の恋に落ちて!? 監督・脚本・ジゴロ役を務めるのはジョン・タトゥーロ。14年ぶりに自身の監督作以外への出演を果たしたウディ・アレンとの小粋な掛け合いが面白い。

CAST ●監督・脚本:ジョン・タトゥーロ ●出演:ジョン・タトゥーロ、ウディ・アレン、ヴァネッサ・パラディ 配給:ギャガ
●7/11(土)よりTOHOシネマズシヤンテほか全国ロードショー

TM & ©2014 Summit Entertainment, LLC. All Rights Reserved.



トランセンデンス

究極に進化した人工知能

世界初の意識を持った人工知能を創り出そうとするも、反テクノロジーを掲げる過激組織によって殺された科学者ウィル。だが彼の頭脳は妻の手によってスーパーコンピュータにアップロードされ、やがて予想外の進化を遂げていく。肉体は滅んでも意識は生きている、トランセンデンス(超越)な存在になった主人公を演じるのはジョニー・デップ。『ダークナイト』3部作で撮影監督を務めたウォーリー・フィスターが、製作総指揮を務めるクリストファー・ノーランのもと監督デビューを飾る。生死のボーダーが曖昧になった近未来で、暴走する人工知能が巻き起こす恐怖は現代人にとってはきわめてリアル。豪華キャスト&衝撃的な映像で魅せるハリウッド渾身のSF大作。

CAST ●監督:ウォーリー・フィスター ●出演:ジョニー・デップ、モーガン・フリーマン、ポール・ベタニー 配給:ポニーキャニオン/松竹
●6月28日(土)より全国公開

©2014 Alcon Entertainment, LLC. All Rights Reserved.

DVD & Blu-ray

BEFORE MIDNIGHT

恋はいつも9年ごとに



ある男女の出会いと別れを描いた『ビフォア・サンライズ 恋人までの距離(ディスタンス)』(95)、その9年後の再会を切り取った『ビフォア・サンセット』(04)。そしてさらに9年後の本作では、ギリシャの海辺の街を舞台に2人が真夜中まで飾らぬ思いを語り合う。イーサン・ホーク、ジュリー・デルピー主演の知的な大人の恋愛映画、最終章。

7月2日発売 Blu-ray 3790円(税別)
発売元:パルコ
販売元:アミューズソフト

キック・アス ジャスティス・フォーエバー

成長したヒット・ガールが大活躍



クロエ・グレース・モレッツ演じるキュートな殺し屋“ヒット・ガール”の痛快な魅力で大ヒットした前作のスタッフ・キャストが再集結。コメディ界の大物ジム・キャリーも加わってさらにスケールアップした第2弾。前作を上回るアクションのパワーとスケール、爆発量はもちろん、セクシーに進化して巨悪を蹴散らすヒット・ガールも見どころ。

7月2日発売 DVD 3400円(税別)
発売・販売元:NBCユニバーサル・エンターテインメント

アナと雪の女王 MovieNEX

前衛的プリンセス物語



NYではこの映画の見解の相違がきっかけで離婚したカップルもいるのだとか。子どもよりもむしろ大人の心を鷲掴みにし、日本をはじめ全世界で大ヒットしたディズニーの長編アニメ。一見すると古典的なプリンセス物語に見える設定だが、盛り込まれたテーマは革新的。劇場に行くのは躊躇われたという人も、世界を虜にした話題作をチェックすべし。

7月16日発売 Blu-ray 4320円(税別)
発売・販売元:ウォルト・ディズニー・スタジオ・ホーム・エンターテインメント

Book

男性論 ECCE HOME

ヤマザキマリ



理想の男性像は古代ローマ人?

ハドリアヌス帝からラファエロ、安部公房、ジョブズまで。映画も大ヒットした『テルマエ・ロマエ』の売れっ子漫画家が、「寛容性」「ダイナミズム」「増長性」を備えた古代ローマの男性像に魅了される理由を語る。成熟した男性・女性像について考えさせられるのはもちろん、著者自身の知性と教養、強さとユーモアが滲み出た文章もきわめて魅力的。

760円(税別)/文春新書

英国一家ますます日本を食べる

マイケル・ブース/著 寺西のぶ子/訳



和食・イブ・エキサイティング

数限りない海産物が並ぶ築地市場で食べた最高のウニ、価値観を覆されたフレッシュな生ワサビ、「並外れておいしい脂肪」ことしゃぶしゃぶ。何事も徹底的に追求したいオタク気質な英国人フードジャーナリストが、幼い子どもを連れて日本の食文化に果敢に挑戦。私たちに馴染み深いはずの和食も、外国人の目を通すと新鮮に見えてくるから不思議。

1500円(税別)/亜紀書房

この写真がすごい2

大竹昭子/編著



「すごい」写真70連発

一目見て「すごい!」と唖ってしまうものから、よくよく目を凝らして「すごい?」と首を傾げてしまうものまで。プロ・アマ問わず(とは言うもののほぼプロのカメラマン)「すごい」の一点に基準を絞り、ノンジャンルで厳選した写真70選は、見る人の胸に奇妙な高揚感をもたらす。一瞬を切り取る写真の力を再認識させられるユニークな写真集。

1800円(税別)/朝日出版社





アミューズ、季節の前菜、スペシャリテはもちろん、パスタからメインディッシュ、ドルチェにまですべての料理にフルーツを組み込んだ月替りのディナーコースの一例(4250円・税別)。

すべての料理に フルーツを盛り込む

のメインディッシュは牛フィレ肉と完熟マンゴの、ロツシーニ、スタイル。フォアグラ、マンゴ、牛フィレ肉を重ねた濃厚な旨味ととろける食感を堪能した後は、青肉メロンのティラミス&赤肉メロンのジェラートでさっぱり口直しを。いかがだろうか、この徹底ぶり。一皿ごとのビジュアルに華があるのはもちろん、各々のフルーツと他食材とのマッチングもハイレベル。華も実もあるユニークなイタリアンだ。

フルーツは好きですか？ という問いにNOと答える女性は少ないだろう。ならばぜひとも大切な女性とのディナーで訪れたい一軒がこちら。神楽坂の路地裏にひっそり佇む「スタジオオーネフルッティフィカール」はすべての料理にフルーツを使う、他にはない本格派のイタリアンレストランだ。

その卓越したフルーツの使いこなしは、月替わりで趣向を凝らしたシエフのおまかせコースを見れば一目瞭然。オレンジオイル香るそら豆のポタージュに始まり、前菜は旬の海の幸とフルーツのピンチョス、スモークリーな林檎のオープン焼きと続き、ほうれん草を練り込んだ翡翠色の自家製タリオリーニにカラスミとグレイプフルーツを和えたパスタはほろ苦さが初夏らしく爽やか。極めつけ



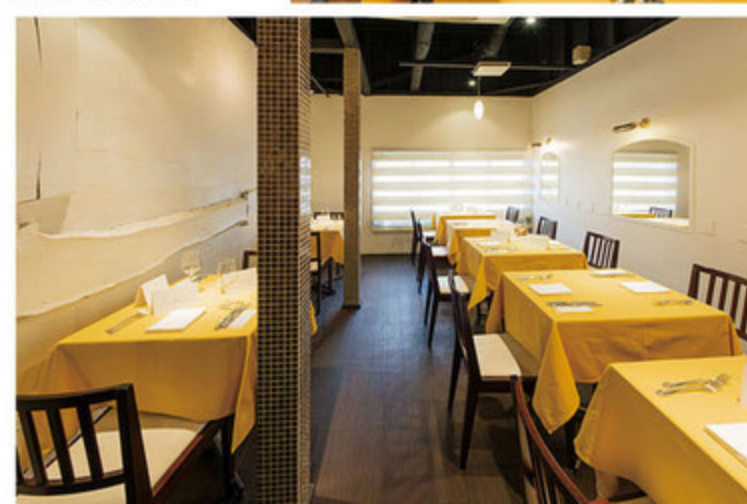
エノテカ フルッテリア
スタジオオーネ
フルッティフィカール

東京都新宿区神楽坂6-8-18
定休日 なし ☎03-6280-8002
営業時間
平日 11:30~15:00 (LO14:00)
17:30~23:30 (LO21:30)
土日祝 11:30~16:00 (LO15:00)
17:00~23:30 (LO21:30)

ソファ席がカジュアルな印象を与える1階フロア。神楽坂駅から徒歩4分ほど、静かな路地裏に建つかわいらしい一軒家レストランだ。



グッと落ち着いた雰囲気のある2階フロアからは、かつて民家だった名残がうかがえる。6名で使える個室もあり。





1 BMW CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 2014 HISTORIC & CONCEPT CARS 本

2名様

コンコルソ・デレガンツァ・ヴィッラ・デステ2014の出演車リストが1台ずつ見開きでイタリア語と英語で紹介されている。ヒストリックカー好きにはたまらない1冊だそう。この本を見ながらお気に入りの1台を見つけてみてはいかが？

■提供：編集部



4 ASTON MARTIN Chronicles Centenary ポスター

1名様

アストンマーティンの100周年記念ポスター。A2サイズのポスターの中に100年間のアストンの歴史が詰め込まれている。歴代のアストンの名車とエンブレムがずらりと年代順に並んでいて歴史の重みを感じる一枚となっている。

■提供：アトランティックカーズ



5 FORD emboss レインポンチョ

1名様

暴風雨の時に役立つのがレインコートよりもポンチョ。自分の身体だけでなく、持っている荷物も雨から守ることができる。袖口にはボタンとマジックテープ付き。軽量で畳むとコンパクトになるので持ち運びも便利。反射プリントされているので夜道も安心だ。

■提供：フォード・ジャパン・リミテッド



6 富士スピードウェイ 7/12-13 SUPER FORMULA 第3戦 7/26-27 SUPER TEC 8/9-10 SUPER GT 第5戦 観戦券(自由席エリア)

各5組(計30名様)

モータースポーツが熱いこの時期。毎週のようにFSWではレースが開催されている。今回は3レースをペアでプレゼント。全レースとも中学生以下は無料。生でこそ味わえる熱気と音に酔いしれて夏バテを吹き飛ばそう。詳細は富士スピードウェイのHPにて。http://www.fsw.tv/

■提供：富士スピードウェイ

※SF第3戦のチケットは観戦日の日程上、応募の締め切りは7/5(土)の消印有効とさせていただきます。



7 BENTLEY FOR MEN AZURE オードトフレ 60ml

1名様

ベントレーと同じく優雅な丸みを帯びた曲線美を持つボトルは、明るい地中海ブルーをイメージさせる。スポーティでスマートな男性をイメージしたAZUREは、ウッディーのほのかな香りとフレッシュでスパイシーな強い香りが特徴的。

■提供：Bentley S.p.A.

9 igus オリジナル タブレットケース

1名様

igusが30年間研究開発を行ってきた「イグリデュール」。その製品を搭載したオレンジ色にカラーリングされたスマートが耐久実験として現在32カ国を走行中。6月には日本を走行した。同カラーの小型タブレットケースの外側には5つのポケットが付き、実用的だ。

■提供：イグス



8 BMW CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 2014 HISTORIC & CONCEPT CARS カード

2名様

本誌P124～でレポートしている、コンコルソ・デレガンツァ・ヴィッラ・デステ2014の出演車リストがカードになっている。イラストで紹介されたクルマはどれも街中ではなかなか目にするのでない貴重なものばかりだ。

■提供：編集部



応募要項

はがきに①希望のプレゼント名および番号②郵便番号・住所③氏名④年齢⑤職業⑥電話番号⑦今月号で良かった記事⑧良くなった記事⑨GENROQで取り上げてほしい有名人⑩今乗っているクルマ⑪気になる事種などをお書き添えの上、ご応募ください。2014年7月20日消印有効

宛先

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19
株三栄書房 GENROQ編集部
[2014年8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、雑誌競争規約の定めにより、この懸賞に当選された方は、この号の他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7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。



■ 今月の代表: マサル・ノグチ

極めつけのベントレーに首ったけ。

今月は、2台のベントレーで北九州まで旅をしたのがもっとも印象的だったが、本誌の締め切り当日に突如として発表されたこの「コンチネンタルGT3-R」には心底度肝を抜かれた。まさに「待ってました」という、ボクの大好きな超絶モデルの誕生だ。というのもこれまで乗ったベントレーの中でも北海道まで旅を共にし、その魅力に惹かれてしまった「コンチネンタル・スーパースポーツ」に通じるものがあるから。いや、それ以上だろう。何しろその性能は、4.0 V8 ツインターボをベースに580psを発揮、車重も100kgの軽量化を実現！ GT3マシン(P156)に搭載のロードバージョンというからたまらない。もう今から乗りたくて仕方がない。

(横倉さん、宜しく願ひ致します！ マサル・ノグチ)

■ From Editors

世界遺産

関東近郊でクルマの試乗にもっとも適した場所は、何と言っても箱根方面です。メーカーの試乗会も頻りに開催されるし、1ヵ月で多いときには10日以上通うこともあります。従って富士山は年がら年中見ているわけですが、意外と見飽きません。シンプルで四季折々で変化する冠雪の模様、また普段は見慣れない北側から望む表情には新鮮さすら感じます。日本人として一度は登ってみたいものです。(まあ言うだけ言ってみた@カ)



「いつか」「いつか」のその先には……

先日、久しぶりに電車で乗ってゴトンゴトンという音と心地よい揺れに身を任せて、外の移りゆく景色を眺めながらおにぎりとお茶を手にまったりとした時間を過ごしました。日本全国を鈍行列車に乗って旅したいと思いついて早10年。「ななつ星」が運行開始し、そして「トワイライトエクスプレス」は来年の春に運行終了する。「いつか」と思っている間に二度とその経験ができなくなってしまったことは数知れず。そうなる前にいきたいですね。でも高い……涙。(いつ行くの？「今でしょ」古い？ RYO)



[NEXT ISSUE] 2014年9月号 No.343 2014年7月26日(土)発売

■ Staff

編集長 EDITOR IN CHIEF

野口 優 Masaru Noguchi

編集 EDITORIAL STAFF

甲斐貴之 Takayuki Kai

服部稜子 Ryoko Hattori

鈴木 明 Akira Suzuki

藤野太一 Taichi Fujino

藤原よしお Yoshio Fujiwara

入江大輔 Daisuke Irie

田中達也 Tatsuya Tanaka

校正 PROOFREADING

高木慎一 Shinichi Takagi

エディトリアルデザイン DESIGN STAFF

ソルト SALT

アートディレクター: 石橋健一

デザイン: 川本美沙樹 / 笹田陽子

DTPデータ製作 DTP STAFF

KCオフィス 小林茂三

関谷正幸 / 鈴木忠介 / 黒田 貴

GENROQ Magazine

by San'ei Shobo Publishing Co., Ltd.

19 Honshio-cho, Shinjuku-ku, TOKYO.

160-8547 JAPAN

三栄書房 ホームページ <http://www.sun-a.com/>

発行人: 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

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19

電話: 03-5369-5112

編集部: 03-5369-5070

広告部: 03-5369-5113

■ 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 海外新聞普及課までお問い合わせください。

お支払い方法・送料

■ 代金引換でのお支払い

1回目の配達時に代金引換の郵便にてお送りしますので、配達員に年間購読料をお支払いください。

■ クレジットカードでのお支払い

(VISA・MASTER・JCB・AMEX・UC・DC)

定期購読についてのご注意

すでに発売されている号からのお申し込みはできません。中途解約の場合は、送付済みの分の代金を精算し、返金手数料(実費)を差し引いた金額をお返しいたします。

地域によっては、書店の発売日より若干遅くなることがあることをご了承ください。

海外での定期購読はお問い合わせください。

増刊、別冊等のレギュラー号以外の号は定期購読に含まれません。特別定価時の差額はいたしません。

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

お支払方法は、代金引換またはクレジットカード支払いになります。

送料は下記の通りとなります。

	送料	代引手数料	合計
カード払い	200円	—	200円
代金引換	200円	300円	500円

※お買い上げ金額が1000円以上の場合、送料は無料となります。

バックナンバーについてのご注意

品切れになり次第締め切らせていただきます。

お申込みいただきましてから、3~5営業日前後でお手元にお届けいたします。配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。

配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。

お客様の都合による返品・商品発送後のキャンセルはできないものといたします。ただし、万が一お届け商品がご注文内容と異なっていた場合や乱丁、落丁、配送中の破損・汚損が発生した場合がございましたら、正規の商品への交換を致します。(なお、お取り替え時の送料は弊社で負担させていただきます。)お手数ですが、三栄書房販売部までご連絡ください。

お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

お問い合わせ先

三栄書房 販売部

TEL: 03-5369-5112

(受付時間: 平日10:00~17:30)

〒160-8547 東京都新宿区本塩町19



■ 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：自動車偏愛主義
2014

CRAZY MANIA

Lost in Racing / 最狂グループコレクター

Life with Z / 人生をZに捧げたオトコ。

Speed King / ゲンペルト・アポロ×ケーニッヒBB

Wild Blood / デ・トマソ・パンテラ

Color Crazy / Forgiato C7×G63AMG

巻頭スペシャルグラビア：

Eagle Low Drag GT

Mansory Aventador

サブ特集：

LOVE PORSCHE

やっぱり、ポルシェ好きなもので……

特別付録：

「RED BULL MOTOR BOOK」

／レッドブルの全開世界

The World's Greatest Custom Culture Magazine

モーターヘッド12

2014.07.10 on Sale.

MOTORHEADMAGAZINE.jp

SPORT CAR STYLE

Enjoy Sport Car Life

■ Contents of

ASTON MARTIN RAPIDE Series

TEXT ● 中三川大地
(Daichi Nakamigawa)

1 00年の歴史を持ち、高級グランツーリスモ界の定番として光り輝くアストンマーティンには、世界統一ルールの敷かれた認定中古車がある。これには、アストンを高嶺の花だと諦め切れなくなるほど、大きな魅力が潜んでいる。

そのルールをおさらいすると、まず正規販売店による個体の選別から始まる。初年度登録から10年以内、距離にして13・6万km以内が絶対条件で、これだけを見れば幅は広いと思えるが、実際は販売店側の目利きにより各個体の状態の良さを認めたものでなければならぬ。実際のハドルはすこぶる高いという。

それをもとに、イギリス本国の指導を受けた専任メカニックによる140項目もの点検整備を受け、晴れて「認められた」という意を持つ「ASSURED」と命名され店頭に並ぶことになる。購入後は1年間のメーカー保証が付帯されるうえ、初年度登録から3年以内であれば新車保証の継承もされるから、その安心感

は新車となら変わりない。決して、絶対数は多くない。しかし各販売店が用意するデモカー落ち等の物件を含めれば、皆無なわけでもない。それらは高額かつ豪華なオプション装備が網羅されたコーディネートであることが多く、もちろん高年式ばかり。色や仕様が刺さればお買い得である。認定中古車を視野に入れば、あの憧れのV12勢がぐっと手に入れやすくなる。

注目したいのは、昨今、メーカーやクラス問わずに急速に市民権を得

創業100周年の老舗ブランド



創業は1913年にして昨年2013年に100周年を迎えた英国伝統の自動車メーカー。正式社名はアストンマーティン・ラゴнда。戦後、デビッド・ブラウンが経営していた頃に、彼のイニシャルを取って生まれたDBシリーズが今もブランドの大黒柱となる。幾度となく経営権が移行してきたが、現在はフォードの持っていた株式をデビッド・リチャード率いる投資家集団に売却。株式の一部はフォードも継続維持している。

た4ドアスポーツクーペというカテゴリーにあるラピッドだ。2009年のフランクフルト・ショーで発表され、翌年から日本で販売。昨年からは早々にフルモデルチェンジとも言える劇的な進化を遂げラピッドSとなった。つまり今年はSを含めてデビューから3年が経っている。車検に伴うラピッドの代替え時期に、ラピッドSのデモカー落ちの時期も重なり、認定中古車としては美味しい時期にさしかかってきた。

新車を見れば車両本体価格だけで2500万円弱、欲する仕様へと持っていくと3000万円の大台が見えてくるが、認定中古車では初期の頃の個体で2000万円を割り込むようになってきた。Sにしても新車比で数百万円の下げ幅を持つ。

ASTON MARTIN RAPIDE Series アストンの12気筒を狙え!

CLOSE
UP!

“認められた”という実にストレートな意味合いを持つアストンマーティンの認定中古車。自らの好みを100%反映させた色や仕様をフルオーダーしてこそアストンマーティンだ、という意見には納得しつつ、賢く認定中古車で手に入れてもいい。今回、4ドアのラピッドを中心とした、12気筒の認定中古車に迫る。

“ASSURED”という名の認定中古車

- 対象車:新車登録から10年以内、走行距離13.6万km以内の正規輸入車両
- 納車点検:140項目
- 部品交換:車両状況に応じて部品交換
- 保証期間:1年間
- 保証内容:設定の条件内で保証
- 残価設定ローンの有無:無
- 問い合わせ:アストンマーティン・アジア・パシフィック ☎03-4360-9243

対象車の条件を見る限り、意外に幅が広いと思わせるアストンマーティンの認定中古車。だが実際には販売店のプロフェッショナルによる厳しい目で吟味されるからハドルは高いようだ。その分、購入側にとっては安心材料になる。晴れて認定中古車となったクルマは「認められた」という意味を持つ「ASSURED」と呼ばれる。





“S”が付いただけじゃない 事実上のニューモデル **RAPIDE S**

2010年にデビューしたラビードは、2013年春のジュネーブ・ショーでラビードSへと発展した。“S”といっても追加グレードではなくモデルチェンジ版となる。外観はより巨大化したグリルと、わずかにせりあがったトランクリッドなどが主な識別点となる。大きな進化はメカニズムだ。エンジン搭載位置を19mm低く設定したことで運動性能を向上。そのエンジン自体も新開発のAM11型として、最高出力81psアップの558psを実現した。なのに燃費は2割近くも向上されるなど、環境対応性能も煮詰められている。変速機はタッチトロニック2と呼ばれる6速ATで、トルコン式とは思えないほど俊敏な変速を見せる。トラックモードを備えた電子制御アダプティブダンピングシステムなどと相まって、4ドアとはいっても走りはスポーツカーそのものだ。認定中古車を見ると発売から1年が経過したことで、ようやくデモカー落ち等の物件に期待できる時期にさしかかってきた。



2ドアモデルと同様にひと目でアストンと分かる操作系。スイッチ類はガラスと艶消しアルミニウムで構成されている。変速機の操作ボタンがダッシュボード中央に備わる。



後部座席は独立した2座で4人乗りとなる。全長5m、全幅1.9mと堂々たるサイズだが、居住空間は程よくタイト。全高が1360mmに留まるので大柄な人は窮屈かもしれない。



→ラビードSになり大きく口を開けたような大型グリルへと変更された。意匠変更という意味合いのほか、アストンらしいスタイルを保ったまま欧州の歩行者保護基準を満たす理由もある。また、リヤにはダックテール風のスポイラーが備わり、よりダウンフォースを得られるようになった。



ラビードの祖となった “DB”の系譜も見逃せない **DB9**

ラビードと同じパワートレインを積む2ドアクーペ(オープン)モデルがDB9だ。DBの系譜はアストンマーティンの中核であり大黒柱でもある。現行型のDB9がデビューしたのは2003年のフランクフルト・ショー。独自のボンド接着アルミスペースフレームたるVHプラットフォームや、5935ccのV12など現行アストンの骨格を築いたモデルと言える。既に10年選手となったが、04年から08年、09年から12年、13年以降と3世代に大別される。現行型の13年モデルはラビードと同様ビッグマイナーチェンジとなった。現在、認定中古車市場にあるのは12年モデル以前だが、そこそこ値段はこなれているようだ。新車価格で2000万円後半なのに、1000万円台にある個体も珍しくない。また2011年に登場し、DBSとDB9の間に位置するヴァンテージの存在も無視できない。わずか2年しか生産されなかったことを受けて、今後、希少価値を持つ可能性を秘めている。



CHECK POINT!



現行アストンのキモ 6.0ℓのV12ユニット

現行アストンマーティンにおけるひとつのキーデバイスがエンジン。ラビードを含む錚々たるV12ラインアップには全て5935ccのV型12気筒自然吸気「AM型」が搭載される。モデルや年式ごとに出力性能に差は設けられている。現行型だけを切り取ってみると、最高峰はヴァンキッシュでAM11型を名乗り最高出力573psを発揮。次いでラビードSの558ps、そしてDB9の517psとなる。主軸がV8となるヴァンテージにもV12ヴァンテージSが存在する。これはAM28型となるが最高出力はヴァンキッシュと同じ573psを有する。いずれにせよ、パワーユニットのダウンサイジング化が著しい昨今にあって、アストンは大排気量マルチシリンダーを追求する。このV12だけでも手に入れる価値はある。

Vanquish



いつかはヴァンキッシュ 3000万円超の究極アストン

フラッグシップたるDBSの後継として蘇ったヴァンキッシュは、One-77の骨格(第4世代VHアーキテクチャー)をベースにしたカーボンボディを持つ。2007年に生産終了した先代とは別物だと思ってい。2012年にデビューし、2013年モデルから販売される。エンジンは他モデルと足並みを揃えた5935ccのV12だが、最高出力573ps、最大トルク63.2kgmと、現行ラインアップ最高の出力性能を有する。クーペのほかオープンモデルのヴォランテもラインアップされるが、こちらはクーペから遅れること約1年の2013年に発表されている。これら現行モデルの認定中古車はまだ皆無で、新車価格にしても3000万円を軽く超えるなどDB9やラビードより1段上に位置する。認定中古車の観点から見れば2001年から発売された先代にも注目できる。もはや一世代前の印象は拭えないが、それでもアストンらしい雰囲気は現行型と遜色ない。価格は程度により時価だろう。



→4ドアのラビードも斜め上方に開く構造を持つ。アストン自身がスワンスイングと呼ぶ方式だ。狭い日本では重宝する機構だと思える。乗降性は前後とも決して悪くない。



←真後ろから見ればDB9などと非常に似ていて、これが4ドアであることに気が付く人のほうが少ないはずだ。左右から出たテールパイプからは甲高いV12サウンドが発せられる。



→トランク容量自体は決して大きくないが、後部座席は前へと倒れるので2シーターと割り切ればかなりの収納力がある。レザーとカーペットが敷き詰められるがゆえ気は遣うが。

世界一美しい 4ドアスポーツカー

60年代の4ドアモデル「ラゴンダ・ラビード」の名を由来としたラビードが公開されたのは2009年秋のフランクフルト・ショーで、翌2010年から日本で発売された。低い全高に流麗なスタイルによって、4ドアといってもばっと思えた限りでは2ドアクーペっぽい。アストン自身も4ドアのスポーツカーと公言する。搭載されるエンジンはDB9ゆずりのV12で、5935ccの排気量から最高出力477ps、最大トルク61.0kgmを発揮するという点も同じだった。フロントミッドシップでトランスアクスルというレイアウトも共通だ。しかしDB9より309mmも長い全長や、3ペダルMTが用意されないところなどはラビードの性格を如実に表している。ライバルはボルシェ・パナメーラと言われているが、新車価格で言えばパナメーラよりも一段上にある。新車販売がラビードSへと移行した今、デモカー落ちや乗り換えでタマ数は微増傾向に。1000万円台の物件も見られるようになった。

RAPIDE





SPECIAL SHOP INFORMATION

BMW/Bentley

Contents of this month

■ アイコード	P208
■ オフィス ケイ	P209
■ カーウォッシュ・オーシャン	P210
■ 合同産業	P211
■ チェックショップ	P212
■ ハーマン名古屋	P213
■ マックスクラフト	P214
■ リズムコーポレーション	P215

営業時間/10:00~19:00 定休日/年中無休
〒470-0371 愛知県豊田市御船町山屋敷135-2
☎0120-264-911 ☎0565-46-0727
アイコード大阪 ☎0727-27-5881
アイコード・カーズ名古屋 ☎052-732-5728
<http://icode.jp/>

芝 修●PHOTO & REPORT



ブレーキパッドは2タイプ。メタル材のサーキット用(¥2万5000円 @2万円)。ダストを抑えたストリート用(¥2万2000円 @1万8000円)を用意する。

←オーバル形状を採用したアルミ製タワーバーは¥2万5000円。ワゴンのリヤ側はクイックリリースレバー付きで2万9000円。



ステンレスマフラーは75φの左右4本出し。純正バンパーをそのまま使用する場合右側の加工が必要。16万円(予定価格)。

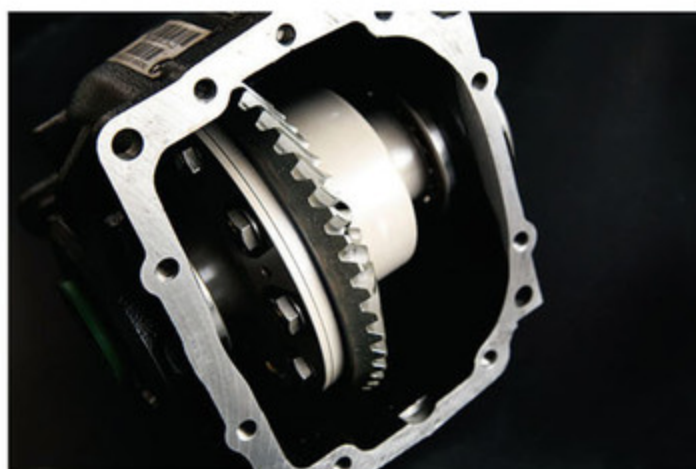


燃料噴射タイミングを変更してブーストを1.7~1.8kg/cmに高めるサブコンピューターは、9万8000円。ノーマル切り替えスイッチが5000円という価格設定だ。

ビルシュタインベースのIPSサスペンションキットは減衰力12段階調整式。フルソフトの状態がノーマルとほぼ同じ。価格36万円。



低速域から高トルクを発揮する チューンドディーゼルトーボ



ノーマルはデフフリーのためサーキットを走るのならスーパーロックLSDは必需品。装着の際はデフ加工が必要。価格未定。

←容量をノーマルの2倍にアップしたインナーフィンタイプのインタークーラー。ボルトオンで交換可能。20万円(予定価格)。



アイコードによってチューンされたBMW320dはディーゼルトーボの高燃費を維持したままパワーチェックでは230.2psを計測している。

パワフルなボルシェ&レクサスのチューンで名の知れたアイコードだが、「エコロジ&スポーツ」をテーマに掲げて新たな車種にも取り組んでいる。ハイブリッドのプリウスやユーティリティバンのハイエースに続いてアイコードが着目したのは2ℓのディーゼルトーボエンジンを搭載するBMW320dだ。

ヨロツバにおいて、ディーゼルはもともとオーソドックスなエンジン。各メーカーの努力もあってひと昔前の「うるさい」「黒鉛を吐く」といったダークなイメージは一切なく、モータースポーツでも脚光を浴びて

いる。中でもBMWのディーゼルはDPF(粒子状物質除去フィルター)、NOx吸蔵還元触媒、ピエゾ式インジェクターといった最新技術を採用して高燃費とパワーをハイレベルで両立させた高性能ユニット。

アイコードは本誌の連載でBMW320dを富士スピードウェイに持ち込みポテンシャルを分析しつつパーツ開発に取り組んできた。その結果、ディーゼルトーボは低速域から高トルクを発揮し、ノーマルでも完成度の高い足まわりはさらに磨き上げられ、サーキットでも軽快な走りが楽しめる仕上がりとなっている。

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/>

エクステリアはWALDブラックバイソンのフルエアロをセットアップ。メッキのライトリングが全体のイメージを引き締めてくれる。



←正面からの印象を大きく変えているのがDRESDEN製のメッシュグリル。BMWらしさを残しながら、個性的なフェイスに変貌する。

→車種を問わず好みのスタイルに上げることができる。国内ではパーツの少ないF01/02でも、海外製パーツやワンオフ製作で対応可能だ。



リヤバンパーのデザインも特徴的だ。マフラーエンドの形状も独特なWALDを装着してエレガントな7シリーズにスポーティなイメージをプラス。



FORGIATOのノーマン社長から送られたという、世界に3つしかないFORGIATO DIAMOND DEALERのオブジェ。高い信頼を持ったディーラーの証だ。

←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進んだ信号1つ目の左側にある。パーキングスペースも完備している。

車種を問わずオーナーが望むスタイルを一緒に作り上げるドレスアップショップ



お手頃なF01/02用ユーズドホイールも在庫。WALDレノバティオR12の21インチにピレリP ZEROをセット。価格は27万5926円(税別)。

ホイールは22インチのFORGIATO製INFERNOをチョイス。ディープなリムと滑らかな曲線を描くスポークが印象的。

輸

入車ドレスアップの黎明期からオリジナルパーツの製作を手掛け、レンズ類の小物からフルコンプリートまで、幅広い車種と豊富なパーツを取り扱うオフィスケー。東海岸のラグジュアリースタイルをいち早く取り入れたハイクラスのドレスアップを提案し、スーパースポーツやハイクラスセダンに独特なデザインを持つアメリカ製の鍛造ホイール、通称・アメ鍛を組み合わせるなどのリアルなセレクトスタイルを得意とする。常に世界のドレスアップシーンのトレンドを敏感にとらえている。ドレスアップパーツの少ないクルマ

でも、海外製パーツの直輸入やワンオフパーツの製作によって、車種を問わずどんなクルマでもオーナーが思い描くスタイルに仕上げてくれる。このBMW 7シリーズF01/02もそのひとつ。取材車両はWALDブラックバイソンのフルエアロを装着し、ホイールはFORGIATO製INFERNOの22インチをチョイスして重厚さとスポーティさを程よくミックスしたスタイルリッシュな仕上がりになっている。DRESDENのメッシュグリルやライトリングが全体のイメージをさらに引き締めている。

CAR WASH OCEAN

■カーウォッシュ・オーシャン

カーウォッシュ・オーシャン●PHOTO OFFICE i(石井健之)●PHOTO & REPORT

INFORMATION

営業時間/24時間
定休日/年中無休
〒176-0012 東京都練馬区豊玉北1-14-4
☎0120-47-5960
☎03-3993-9341(フリーダイヤルが繋がらない場合)
<http://www.carwash.co.jp/>



ボディコーティングは純水を使って洗車を行った後、特殊な粘土を使って塗装面に付着した鉄粉やタールなどの不純物を除去する。



←洗車と鉄粉除去が終わると、ポリッシャーを使って塗装面を鏡面加工する。ツメにひっかからない程度の傷は、この作業を行うことで消えてしまう。

→エクセレントタフコートは塗装面にガラス皮膜を形成するため、傷が非常につきにくくなる。新車のうちに施工しておくことで長期間新車の輝きを持続することが可能だ。



←エクセレントタフコートか、ウルトラタフコートを施工すると、通常価格より2割引+ホイールコーティングとウィンドウコーティング&施工中の代車が無料になる。

→塗装面を鏡面加工した後は、脱脂をしてエクセレントタフコートの液剤をスポンジで均一に塗っていく。パネルごとに作業をしていく手間と時間のかかる作業だ。



ボディコーティングも24時間受け付け時間を気にすることなく立ち寄り可能



エクセレントタフコート施工後に水を吹きかけると、すぐに水滴となって水玉が転がり落ちてしまう。これがエクセレントタフコートならではの超滑水性能だ。

→ボディコーティングはすべて室内の簡易清掃がセットになっている。掃除機がけの他、マット洗いや内窓、内装の水拭きなど、ひと通りの室内清掃をしてくれる。



目 白通り沿いにある24時間営業の洗車とボディコーティングの専門店。カーウォッシュ・オーシャン。手洗い洗車やWAX洗車はもちろん、純水を使ったプレミアムソフト洗車など豊富な洗車メニューをラインアップし、ボディコーティングは高耐久性のガラス系コーティング3種類を取り扱う人気店だ。

受け付けに対応。ただしボディコーティングは日中に半日ほどかけて作業を行うため、夜間は車両の預かりや引き渡しなどに限られる。

BMWをはじめとする欧州高級車には、エクセレントタフコートという最高級のボディコーティングがおすすめだ。数年にも及ぶ耐久性がある他、水分が付着すると、すぐ水玉になって転がり落ちてしまう超滑水性能が特徴。しっとりとした深いツヤも高級車に相応しく、自信を持ってお薦めできるコーティングだ。



平らな地面であれば多少の傾斜はあっても設置可能。このスペースのようにドアを開けるのが精一杯のスペースにも、ジャバラ方式での開閉のため設置可能だ。



このアコーディオンガレージはオプションメニュー(別途料金)でシートのカラーをプラグに変更。自宅やクルマのカラーに合わせられるよう、様々なカラーが用意されている。



→襲来する台風の風にも耐えられる構造だが、どうしてもガレージの倒壊が心配という場合は畳んでしまうことも可能。強風の他、大雪などもこの方法で倒壊を回避可能だ。

←黄砂や落ち葉などがガレージ内に入るのを防ぐオプションメニュー「裾下スカート」。屋根シートと地面の隙間をスカート状にして隙間を無くす人気メニューだ。



アコーディオンガレージ使用で 査定額がアップした前例アリ



このグレーが通常のアコーディオンガレージのカラー。ガレージの内側を見ると、数本のスチール製の柱にX印のように入った筋交いが見え、強固な作りであることが判るだろう。

またガレージを覆うシートのカラー変更や、落ち葉や砂埃、小動物などが入りづらくなる「裾下スカート」などのオプションメニューも豊富にラインアップ。使用環境や好みに応じてカスタマイズできるところもアコーディオンガレージの特徴だ。

雨ざらしと比べてガレージを設置するメリットは山ほどあるのだが、一番見落としがちなメリットと言え、まさに今の時期が一年中で一番強い。紫外線からクルマを守ってくれる。ということだろう。塗装の劣化だけでなく内装の劣化も防いでくれるため、クルマを下取りに出そうとしたときに査定額が大幅に良くなるケースが多いそうだ。過去にはアコーディオンガレージの価格以上の差額が出たユーザーもいるというから、高級車に乗っていて将来のリセールバリューを考えている方は、早めの行動が愛車の価値を高めることになるかもしれない。

合 同産業が製造と販売を手がける人気の簡易ガレージ。アコーディオンガレージ。地面に敷かれた2本のレール上を、滑車付きの屋根がジャバラ状に伸縮しながら開閉する構造で、半日もあれば設置できる簡易ガレージだ。



↑ Kohlenstoffのフロントリップスポイラーはフロントバンパーと段差を持たせたデザインにすることで張り出し感を演出。実走行でも支障が無いギリギリまで前方へ伸ばしている。

←この角度から見るとリップスポイラーの凹み具合がよく判る。ホイールはAGIO SPORT Precisione PKR2PC-RLで、サイズはフロントが21×9.5J、リヤは21×11.0Jだ。



リヤはトランクに取り付けるスポイラーとディフューザーによって、走りの性能を追求したスタイリング。マフラーはAKRAPOVICエキゾーストシステムだ。



下品にならない範囲ギリギリまで張り出した意匠が特徴。ディフューザーは性能を重視したデザインに仕上がっている。



NEW M5のKohlenstoffをはじめ 様々なパーツの取り扱いを開始



チェックショップが取り扱う性能重視のエアクリナー「aFe POWER」。クリーナーボックスやインテークまで含めたシステムになっているもので、パワーアップが期待できる。

同店ではパーツの販売や取り付けだけでなく、欧州限定モデルの並行車なども取り扱っている。こちらは最近輸入した日本では発売されていないM5のワゴンだ。



チ エックショップが取り扱うエアロブランド、Kohlenstoff。絶妙な張り出し具合や、美しいカーボン地を活かした質感など、非常にクオリティの高いエアロブランドだ。

そのKohlenstoffから新たに登場したのが、新型M5用のエアロ。フロントリップスポイラー、リヤスポイラー、リヤディフューザーの3点だ。

デザインで共通しているのは、実際にダウンフォースを生成し、かつ美しいエアロであるということ。フロントリップスポイラーやリヤスポイラーは取り付けがしっかりしていて高速域でも外れない取り付けになっており、リヤディフューザーは整流板を奥の方からきちんと作り上げ

ている本格派。本物を作れば見た目も美しく仕上がるという理念で作られているのだ。

またエンジンルームには、aFeインテークシステムやJ&Rのサスペンションなど、チェックショップの代表である大塚氏が実際に装着して素晴らしい効果があると感じられたパーツを装着。深いコンケイブが魅力的なAGIO Precisione PKR2PC-RLホイールも新M5の魅力を引き立てている。

HAMANN NAGOYA

■ハーマン名古屋

芝 修 ● PHOTO & REPORT

営業時間 / 10:00~19:00
 定休日 / 水曜日
 〒460-0012
 愛知県名古屋市中区千代田5-8-5
 ☎052-212-7104
<http://www.hamann-nagoya.jp>



BMW740iコンフォートプラスPはH23年式。走行距離2万2545km。ハーマンFバンパー／サイドスカート／リヤスポイラー／ルーフスポイラー／スプリングキット／アニバーサリーエポ21インチを備え、価格637万円。



←BMW X6 Xドライブ50i H23年式。走行距離1万2765km。ハーマンFバンパー／リヤスポイラー／ルーフスポイラー／スプリングキット／アニバーサリーエポ22インチを装着。価格887万円。

→ハーマンの主力車種はBMW。ショールームにはハーマン仕様に仕上げられた極上のユーズドカー＆新車が展示されている。



←名古屋市中区を横切る若宮大通は欧州車メーカーのショールームが立ち並ぶディーラー通り。ハーマン名古屋は千早交差点のすぐ横。

→BMW640iカブリオレコンフォートプラスP H23年式。走行距離1万5434km。ハーマンFバンパー／リヤスポイラー／Fリップスポイラー／サイドスカート／スプリングキット／アニバーサリーエポ21インチ。価格837万円。



アグレッシブなフォルムの ハーマン仕様 BMWが並ぶ



豊富なパーツバリエーションを誇るハーマン。単品での購入や他のパーツをプラスしてよりスポーティに仕上げることも可能。

名

古屋市中区の千代田周辺にはメルセデス、ランボルギーニ、アストンマーティン、シトロエンといった高級車ディーラーが立ち並び、そこに新たにオープンしたのがハーマン名古屋だ。運営するのは総合メガディーラーとして全国展開を行うクインオートグループ。厳選された極上ユーズドカー＆新車をベースにハーマンのアイテムでカスタマイズされた欧州車が展示されている。

ハーマンは知っての通り、BMWを筆頭に各メーカーの主力モデルをターゲットにしてエアロ＆機能パーツを開発するチューナー。BMWのエアロパーツに関してはエレガントさを全面的にアピールするチューナーが多いが、ハーマンは創設者がレーシングドライバーだけあって、各パーツはアグレッシブにデザインされており、そのインパクトは強烈。グラマラスなフォルムにモディファイするワイドボディキットもある。今後も各モデルのハーマン仕様を製作販売していく予定だという。

もちろんBMWディーラーも運営するクインオートグループだけあって車両購入後のメンテナンスも万全。またパーツ単体での購入やベース車両を好みのハーマン仕様に仕上げることも可能だ。

MAX CRAFT

■マックスクラフト

マックスクラフト●PHOTO 原文昭●PHOTO & REPORT

INFORMATION

営業時間／8:30～19:00(平日) 11:00～15:00(日曜日・祝日)※事故は24時間対応
定休日／年中無休 <http://www.max-craft.com>■本社・ファクトリー
〒224-0053
神奈川県横浜市都筑区池辺町4460
☎045-939-0299■Tokyo Branch
〒150-0011
東京都渋谷区東3-1-3 広尾ビューヒルズ1F
☎03-6419-7321

空調が完備された塗装ブース。静電気の発生を抑える最新のイオンシャワーも完備するなどソフト面でもハード面でも最高の環境が整えられている。



リーズナブルな料金設定もあり、ホイールペイントや修復などの依頼も多いという。カスタム例や料金などはホームページでチェック可能だ。



自社ローダーも2台所有。東京・広尾の支店との車両の引き取りの他、事故など緊急時には24時間体制で対応可能。万が一の時には遠慮なく相談して欲しい。



輸入車全般のボディワークに精通しているマックスクラフト。BMWの入庫も多く、最新モデルからクラシックモデルまで豊富な作業実績とノウハウを持っている。



←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。顧客からの信頼を物語る部分ともいえる。欧州車に加え、スーパーカーなども得意としている。



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。時間に追われることなく専念できる環境を持つことも、美しい仕上がりの大きな理由。



困った時に頼りにできる スペシャルボディファクトリー



ボディワーク全般を幅広く手掛けているが、特に最近ではカスタマイズ系の施工依頼が増えている。エアロパーツ等の取り付けからカスタムペイント、ワンオフパーツの製作まで対応する。

ボ ディワーク、特に銀金塗装は施工者の腕次第で仕上がりに大きな差が出てしまうもの。一見キレイに仕上がっているように見えても、近づくとも細部の仕上げに違和感を覚えたり、逆に遠くから眺めてみたところ施工した部分だけが微妙に違うケースもある。

またディーラー基準の20%オフを基本とするリーズナブルな作業料金も喜ばれる美点。他店との見積りもりの比較も大歓迎とのことなので、修理やカスタマイズなどの金額に納得できない場合は気軽に相談して欲しいとのこと。

RHYTHM CORPORATION

■リズムコーポレーション

リズムコーポレーション ● PHOTO OFFICE i(石井健之) ● PHOTO & REPORT

営業時間/10:00~19:00

定休日/水曜日

〒224-0007

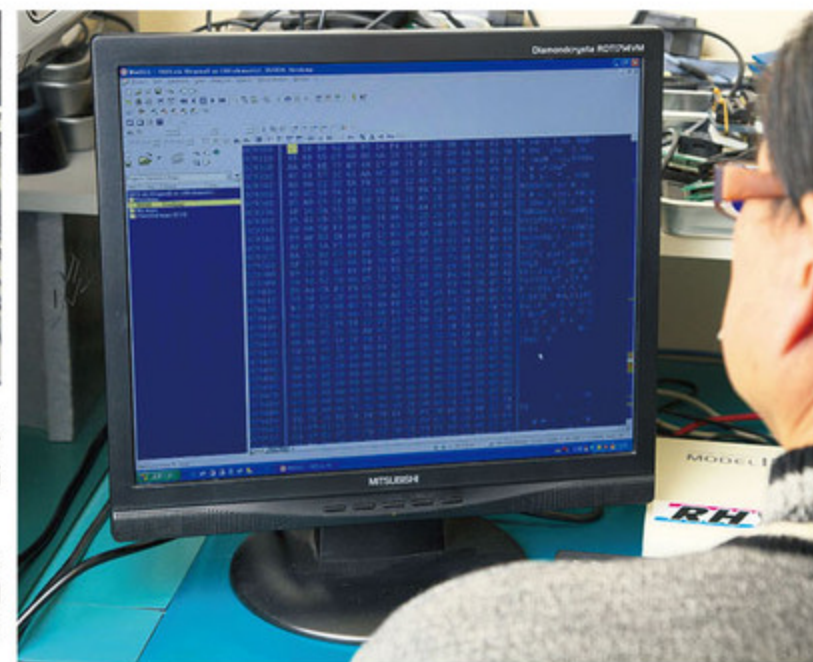
神奈川県横浜市都筑区荏田南1-1-9

☎045-949-4717 <http://www.sport1.jp/>



←F01/F02型の7シリーズもSPOCONでECUチューニングが可能。エンジンの安全マージンを考えつつもブースト圧をあげているので、思い描いたパフォーマンスが期待できる。

→SPOCONを現車に合わせてセッティングする“モンスターチューニング”はオーナーとの同乗走行を繰り返してデータを煮詰める。施工日当日に限りデータ変更は何度でも無料だ。



オリジナルのサブコンピューター SPOCONで最新モデルも速くなる

欧 州車のECUチューニングを専門的に行っているリズムコーポレーション。BMWは新旧問わずECUチューニングが可能だが、ごく一部の最新モデルのみ、SPOCONというオリジナルのサブコンピューターでECUチューニングを行っている。

これは最新モデルのECUには強力なプロテクトがかかけられているため、ECUデータの読み書きができないから。そのためECUから出ているエンジン制御信号をSPOCONで変更し、燃調や点火時期、ブースト圧などを最適化することでパワーアップを果たすのだ。

このSPOCONはカプラーオンで取り付けができ、瞬時に純正ECUの制御へ戻すことも可能。万が一、ディーラーで点検を受けても簡単に



リズムコーポレーションオリジナルのサブコンピューター“SPOCON”。最初からチューニングデータが入っていて、カプラーオンで装着できるハーネスが付属している。



ショールームにはリフトを完備したビットに加え、待ち時間を過ごせるソファなどを用意。事前に電話予約をしていれば、日帰りでのECUチューニング、SPOCONの装着が可能。



横浜までクルマを持ち込めない方には、自宅のガレージでECUチューニングを行う出張チューニングというサービスもある。詳細は電話やメールにてお問い合わせを。

元に戻せるというメリットもある。

またSPOCONには最初から基本データが入っていて十分なパワーアップを望めるのだが、モアパワーを求める人にはSPOCONの内部データを変更して現車合わせを行う“SPOCONモンスターチューニング”というメニューも用意。最新モデルの底力を目覚めさせることができるECUチューニングだ。

GENROO

8

No.342

AUG 2014

ゲンロウ 2014年8月号 (毎月26日発売) 6月26日発売 No.342
第29巻第8号 1986年10月3日 第3種郵便物認可
発行人：鈴木賢志 編集人：野口 優

発行所：株式会社 三栄書房 〒160-8547 東京都新宿区本塩町19
広告：03-5369-5120 編集：03-5369-5070
受注センター TEL：048-988-6011 FAX：048-988-7651
販売：03-5369-5112

GENROO

No.342