

Car Entertainment Magazine

[ゲンロク]

2014
OCT No.344

10

REAL TEST × REAL REPORT

超絶なる戦闘力。

フェラーリ458スペチアーレ × ポルシェ911GT3 × マクラーレン650S

[初トラックテスト] フェラーリ458スペチアーレ [FSWでの印象] マクラーレンP1×650S
[日本上陸!] ランボルギーニ・ウラカンLP610-4 [もてぎを攻める] ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4
[ニュルアタック] アストンマーティンV12ヴァンテージS [完全評価] BMW M4クーペ
[全試乗!] ポルシェ918スパイダー/911ターボS>3/ケイマン&ボクスターGTS
[鈴鹿テスト] ロータス・エキシーJS×エリーゼS CR



SCOOP SPECIAL
近未来のフェラーリ
ポルシェ × アウディ
ワルター・デ・シルヴァの次世代スポーツ

MASERATI 100th SPECIAL
マセラティ × 東京〜京都リレー

TOP OF AUDI アウディS8 × A8 L W12

MESSAGE × TALK BMW i3 × M235i

SHOP REPORT ポルシェ特選ショップ



CONTENTS 1

GENROQ
2014 OCT No.344

10

REAL TEST × REAL REPORT

32

超絶なる戦闘力。

フェラーリ458スペチアーレ ×
ポルシェ911GT3 × マクラーレン650S

[初トラックテスト] フェラーリ458 スペチアーレ

[FSWでの印象] マクラーレンP1 × 650S

[日本上陸!] ランボルギーニ・ウラカンLP610-4

[もてぎを攻める] ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4

[ニュルアタック] アストンマーティンV12ヴァンテージS

[完全評価] BMW M4 クーペ

[全試乗!] ポルシェ918スパイダー／911ターボS&911GT3／ケイマン&ボクスターGTS

[鈴鹿テスト] ロータス・エキシージS × エリーゼS CR

78

SCOOP SPECIAL

近未来のフェラーリ

ポルシェ × アウディ

ワルター・デ・シルヴァの次世代スポーツ







CONTENTS 2

GENROQ
2014 OCT No.344

10

98 MASERATI 100th SPECIAL
マセラティ百年道中
[増上寺から清水寺へ] 東京～京都リレー

84 Top The Audi
好対照の“ツインピークス”。
[熊倉重春が語る] アウディS8×A8 L W12

89 Message×Talk
iとMに念うこと。BMW i3×M235i
[新連載] 清水和夫と渡辺敏史の“言わせてください。”

94 TEC GENROQ
コンティネンタル AR-HUD

104 VINTAGE NOW
ロプレスト コレクション公開
ヴィッラ・デ・ステ 元オーナーを訊ねて

114

The Watch
革新のジュエリーウォッチ

ブルガリ オクト ソロテンボ 他

[LIFE&STYLE] La Prairie

[Watching] ユリス・ナルダン買収の狙いとは。

- 21 DEBUT! ヘネシー・ヴェノムF5
- 23 DEBUT! マクラーレンP1 GTR/650Sスプリント
- 25 DEBUT! プガッティ・ヴェイロン“エッローレ・プガッティ”
- 27 DEBUT! ジャガーEタイプ ライトウエイト
- 29 COLUMN ル・マン クラシック2014
- 123 LONG-TEAM REPORT アストンマーティン・ヴァンキッシュ・ヴォランテ
- 126 Tuned THE Diesel BMW320d 初めての壁
- 128 Amazing World 993RS エンジンを究める
- 130 MOTORSPORT スパ24時間レース/F1 GP/GT300/Audi R8 LMS CUP
- 134 SUPER FJ PROJECT 一直線に疾れ!
- 136 ニュルへの道 戦いの跡を歩む
- 140 Check it up! 新作パーツ紹介
- 144 匠を訊ねて アイバッハ
- 150 お喋り工房 草レース編
- 152 哲也の部屋 ゲスト森脇基恭 前編
- 154 太田哲也のオレの話を聞け! 未来のメカニックとスーパーカー
- 156 『熊倉です。』 ニッサン・スカイライン200GT-t
- 158 福野礼一郎の昭和元禄ユニヴァース
- 162 NEW! ニュース/インフォメーション/新製品
- 165 エンターテインメント
- 167 レストラン
- 169 今月のプレゼント
- 173 SPORT CAR STYLE BMW M3シリーズ
- 181 SPECIAL SHOP ボルシェ特選ショップ



今年2月、フロリダ州ケーブ・カナベラル空軍基地の滑走路で、ヘネシー・パフォーマンスはヴェノムGTの最高速チャレンジを行った。これはエアロダイナミクスをさらに向上させるために行われたディテールのアップデートが、どれだけの効果を発揮したのかを検証するテストでもあったというが、ここでヴェノムGTは435.31 km/hという最高速を記録したのである。ちなみにこれは、あのブガッティがヴェイロン16.4スーパースポーツで達成した、431.072 km/hを超えるもの。テスト方法が異なるため、単純に数字のみを比較するわけにはいかないが、それでもヴェノムGTが、世界の最高水準にあるスーパースポーツの1台であることは、見事に証明されたことになる。



そのヴェノムGTが、さらなる進化を遂げるようになった。GTに代わって掲げられた「F5」のタイトルは、ヘネシー・パフォーマンスが本社を置く、テキサス州を頻繁に襲うトルネード＝竜巻の強度を表す「藤田スケール」で最強等級を意味するもの。如何にもヘネシーらしい、そしてその高性能ぶりをイメージさせるネーミングである。

エクステリアデザインは、GTのそれから、さらに斬新な姿へと変化を遂げている。それに伴って、エアロダイナミクスが大幅に改善されていることも容易に想像できるところだが、実際にはCd値では、GTの0.44に対して、F5では0.40以下を達成することになるとヘネシーはアピールする。アンダーボディのヴェンチュリートンネルやリヤディフューザー、そしてウイングはF5に強力なダウンフォースを生む効果的なアイテムだ。一方、カーボンやアルミニウムという軽量素材を積極的に採用することで、ウエイトは1300kgを切るレベルを実現することになる。ちなみにGTは1244kgと発

Hennessey Venom F5

世界最速を更新を狙う。

表されていたから、この数字がひとつのターゲットとなるのは確実なところだ。

ミッドに搭載されるエンジンは、GTからの進化型となる、7ℓ仕様のV型8気筒ツインターボ。最高出力は1400psに達する見込みだという。前で触れた軽量性との相乗効果で、F5のタイトルから想像される過激で衝撃的な走りが演出されそう。シングルクラッチ式のトランスミッションには、スタンダードなH字型シフトに加え、F5ではパドルシフトも設定される予定。さらにはGPSのデータをもとに、スタビリティとトラクションのコントロールを行うシステムも新たに搭載されるという。ヴェノムはさらにハイパフォーマンスな、そして先進的な機能を満載したスーパースポーツへと、まさに革新的な進化を遂げることになる。

ヘネシーによれば、ヴェノムF5は2015年中に正式発表された後、2016年終盤から生産が開始されるという。GTは、すでに29台の生産予定のうち16台をセールスし、ヘネシーの名を世界に轟かせるために大きく貢献した。F5のプライスは、GTの120万ドルよりも、さらに高く設定される見込みだが、1400psのパワー、そしてGT以上の最高速を掲げるモデルであれば、それも市場では十分に理解される数字となるに違いない。ヴェノムF5が直接のライバルとするのは、GTとヴェイロンの関係を考えれば、やはりブガッティの次世代モデルだろう。その直接対決が今から楽しみだ。





650Sスプリントのコックピットはサーキット専用とはいえ助手席も装備される。もちろん操作系は簡素化され、デバイス類の位置を変更、エアバッグも非装備となっている。



パワートレインは、従来の650Sと同一。しかしエアインレットと冷却系などは変更しているという。当然、排気系も異なることから、レスポンスは従来型とは比較にならないだろう。

毎年世界中から熱狂的な、そして裕福なエンスージアストを迎える、モントレー・クラシックカー・ウィーク。最近、モーターショーではなく、ここでニューモデルを披露するメーカーも多くなった。特にスーパースポーツやプレミアムブランドではその傾向が強い。なぜならそれは、セールスに直結する場であるからだ。

今年も多くのメーカーが、ニューモデルを発表したが、その中でもベブルビーチ・コンクールデレガンスの会場である、ベブルビーチ・ゴルフリンクスの18番ホール脇に、ブランドセンターを特設したマクラーレンへの注目度は高かった。そしてマクラーレンはここで、MSO＝マクラーレン・スペシャル・オペレーションズの手による、「P1」と「650S」のスペシャルモデルを初公開したほか、サーキット走行専用モデルとなる「P1 GTR」、そして「650S スプリント」も発表した。

P1 GTRは、現在375台の限定生産が行われているP1をベースとしたサーキット専用車。生産は2015年から開始される予定で、それは「F1 GTR」がル・マン24時間レースにおいて総合優勝を飾ってから、20周年を記念するモデルという役割をも担う。今回ベブルビーチで公開されたのは、そのデザインコンセプト。エクステリアはさらなる高性能をアピールすると同時に、固定式のリヤウイングな

ど、刺激的なアピランスに満ち溢れている。ミッドに搭載されるパワーユニットは、もちろん3.8ℓ仕様のV型8気筒ツインターボを核とするもので、これにエレクトリックモーターを組み合わせたハイブリッドだ。マクラーレンによれば最高出力は1000psレベルに達し、それに伴ってサスペンションセッティングやスリックタイヤの採用など、シャーシも十分に強化されるという。

20台ほどの限定生産が行われる、P1 GTRをオーダーできる権利を持つのは、375人のP1オーナーのみ。納車後はGTRプログラムという、フェラーリがFXXと599XXをセールスして行った、XXプログラムに相当するフルサポートのサーキット・アクティビティが提供される。

一方の650Sスプリントは、650Sをベースとするサーキット走行専用車。ミッドに搭載されるパワーユニットのスペックに変化はないが、エクステリアやインテリアは、やはりサーキット走行を意識したスパルタンな仕様となる。センターロック式の19インチホイールに組み合わされるタイヤはもちろんスリック。デュアルクラッチ式の7速ギヤボックスや、MP4-12C時代からのプロアクティブ・シャーシ・コントロール・システムの制御も、650Sスプリントのために見直されている。

650Sスプリントには、ほかにフリード・ダイナミック・パッケージと呼ばれるエアロダイナミック・パッケージも設定される。これをチョイスするとカーボン製のリヤウイングやフロントスプリッターなどが組み合わされ、そもそも高性能だった650Sスプリントのボディは、さらに魅力的なエアロダイナミクスを生み出すことになる。

P1 GTRと650Sスプリント。2台のサーキット走行専用車をリリースすることで、マクラーレンはカスタマーに究極的なスーパースポーツの走りと、さらなる満足感を提供してくれるはずだ。

サーキット専用車、誕生。

McLaren P1 GTR & 650S SPRINT





これまで10年近くの長きに渡り、スーパースポーツ界のハイエンドに君臨し続けた、ブガッティ・ヴェイロン16.4。ブガッティはその生産台数を、すでに全車のデリバリーが終了しているクーペモデルで300台、そしてその後継車的な意味合いも込めて誕生したオープントップを持つグランスポーツで150台と、かねてから限定していたが、どうやらその生産は、2015年中には無事に終了する見込みとなったようだ。

最近のブガッティは、ヴェイロンの生産終了を想定して「レジェンド・シリーズ」と呼ばれるスペシャルモデルの限定生産を、グランスポーツ・ヴィテッセをベースに続けていた。それに掲げられるサブネームは、



最高級レザーにブルーの配色を施したインテリアの雰囲気は、他のヴェイロンには見られない雰囲気。このエレガントな装いもまたロワイヤル譲りだ。



いずれもブガッティの歴史を華やかに彩り、また重要な役割を果たした人物に由来する。「ジャン・ピエール・ウィミーユ」、「ジャン・ブガッティ」、「メオ・コンスタンティーニ」、「レンブランド・ブガッティ」、そして「ブラック・ベス」。以上がこれまでに発表されたレジェンド・シリーズで、いずれのモデルにも過去のブガッティ車からインスピレーションを得たエクステリアのカラーリングなど、スペシャルモデルとしての付加価値が備わっていたのは周知の通りだ。

レジェンド・シリーズが6つのモデルで構成されることは、これもまたブガッティから明らかにされていたところだが、その最後を飾る1台が、先日開催されたベブルビーチ・コンクールデレガンスにおいて正式に発表された。注目のネーミングは、ブガッティのファンならば、誰もがそう予想しただろう「エットーレ・ブガッティ」。クリアコートされ、カーボンやアルミニウム素材の使い分けが容易に識別できるエクステリアは、1942年に製作された「タイプ41ロワイヤル」へのオマージュであるとブガッティは説明する。

フューエルキャップやサイドステップには、エットーレ・ブガッティのオートグラフが刻まれている。さらにサイドビューからは、前後のホイールが専用デザインとされていることも分かる。高級なレザー素材を用いたインテリアには、効果的にブルーのカーボンパネルが配され

エットーレに捧げる。

ており、それもまたエットーレ・ブガッティという、レジェンド・シリーズの中でも特別な1台のキャビンに身を置く時の視覚的なアクセントとなる。

ミッドに搭載されるエンジンは、グランスポーツ・ヴィテッセと同様に、1200ps仕様の8.0版W型16気筒+4ターボ。これに7速DSGを組み合わせ、4輪を駆動するというパワートレインの構造にも変化はない。ブガッティはこのエットーレ・ブガッティを3台のみ製作し、さらにオーダー可能枠の残りは10台強とされる、グランスポーツの生産を終えて、次世代モデルへと進化させる予定だ。

かつてコンセプトカーとして4ドアサルーンの16Cガリビエールを発表したブガッティだが、次作はやはりヴェイロンのコンセプトを継承した、スーパースポーツとなる可能性が高くなった。W型16気筒エンジンは継続して採用されるものの、さらにハイブリッドシステムを搭載し、運動性能と環境性能を、さらに高水準で両立すると噂されている。注目の最高出力は1400ps! 最高速は460km/hに達するというのが現在の予想だ。



ダッシュボードやフューエルキャップ、サイドステップなどには、エットーレ・ブガッティのサインが入るのも特徴、特別を意味する。

Bugatti Legend “Ettore Bugatti”



シリーズ最終章として用意された「エットーレ・ブガッティ」は、1942年に製作された名作、タイプ41ロワイヤルへのオマージュ。そのカラーリングも引き継いでいる。





事前の予想通り、ジャガーはペブルビーチ・オートモーティブ・ウィークエンド2014に復刻版Eタイプ・ライトウエイトを持ち込んできた。1963年に、元々は18台の製造が予定されるも実際の生産は12台に留まったEタイプ・ライトウエイトの残り6台を生産、販売しようという今回のプロジェクト。まず公開された車両は“Car Zero”と呼ばれるプロトタイプである。

8月14日のジャガー・ランドローバー主催のキックオフパーティを皮切りに、15日のクウェイル・モータースポーツ・ギャザリング、16日のラグナ・セカにて展示されたこの復刻版は、どこから見ても1963年にデビューしたEタイプ・ライトウエイトそのままと言っている。それもそのはず。外板パネルはオリジナルデザインを現存車両からスキャンして再現したものであり、アルミボディの内部構造や素材も、最新の技術は敢えて使わず当時のレシピを忠実にまねている。

エンジンも、やはり往時と同じく直列6気筒3.8ℓユニットが搭載される。これは1948年のXK120でデビューし、5度のル・マン制覇を達成したCタイプ、Dタイプにも積まれた名機である。

このEタイプ・ライトウエイトの製造を手掛けるのは、ジャガー・ランドローバー社内に

新設されたスペシャル・オペレーションズ部門の中のヘリテージセクション。今回は他にもジャガーFタイプ・プロジェクト7、レンジローバー・スポーツSVRといったスペシャル・オペレーションズ部門が手掛けたモデルが同時に発表されており、つまり今年のペブルビーチは、当該部門の大々的PRとしての意味も大きかったはずだ。

もちろん、他にも動機はいくつもあったに違いない。ジャガーのアルミボディに関する歴史の長さをアピールし、最新モデルと紐づける使命が与えられているということは想像に難くない。秋には、やはりオールアルミボディをまとったXEのデビューが控えている。改めてその独創性、そして正統性をアピールしておく意味は十分ある。

もっとも、そのためには6台が生産され、選ばれた好事家の手に渡りましたというだけでは話として物足りない。これらの車両は今後ヒストリックカーイベントやレースに登場してくると考えられるが、ジャガーというブランドが過去に生きているのではなく未来志向だと知らしめるには、たとえば新しい軽量モデルによるレース参戦のような話題も同時にあるべきだろう。あるいは今回、同時にお目見えしたFタイプ・プロジェクト7が何らかのカギを握っているのだろうか？

想像は尽きないが、ばらまかれたピースの意味を、ジャガー自身がこれからじっくり解き明かして

くれることを大いに期待したい。敢えて今になって、50年以上も前の話の続編が綴られることになったのは、いつまでも伝説的なストーリーにばかりブランドを語らせるのではなく、それを踏まえた上でジャガーの今、そして未来へと視線を向かわせていくため。そうであって欲しいのだ。そして数年後、「Eタイプ・ライトウエイトの復刻は、ここに繋がっていたのか」と振り返ることができたなら、このプロジェクトには大きな意味があったのだと言えるようになるだろう。



現代のレギュレーションに沿うことなく、完全にオリジナルを再現したコックピット。ゆえにエアバッグなどの装備はない。メーター類はスミス製を採用するなど完璧に仕立てられている。



エンジンは、アルミブロックをもつ3.8ℓ仕様の直列6気筒ユニットを搭載。すでにテスト走行も終え、確実に稼働することも確認されている。

待望の完成。

JAGUAR Light Weight E-Type







Le 250 Tornado a Casa というラリーの一環として行われたパレード。何と先頭の250TRの助手席にはジャン・トッドの姿が！



1969年をもって廃止された伝統のル・マン式スタートが再現されるのもこのイベントの特徴。レース中でも一番盛り上がる瞬間だ。

ヒストリック耐久レースの頂点 Le Mans Classic 2014

アウディの5連覇が達成された、2014年のル・マン24時間レース。その興奮も覚めやらぬ中で、公道部分を含めて、全長が約14kmというサルト・サーキットが再び姿を現して2年に1度開催されるのが、クラシックカー・レースの「ル・マン・クラシック」だ。

2002年にル・マンの主催者であるACO＝フランス西部自動車クラブや、さまざまなクラシックカー・レースを運営してきたペーター・オートのオーガナイズドで始まり、今回で7回目の開催を迎えたこのレースは、すでに世界中のエンスージアストから熱い視線を注がれる、そして誰もが一度は、その場に我が身をおいてみたいと考えるイベントへと成長を遂げた。

ル・マン・クラシックを戦うのは、もちろんル・マン24時間レースに参戦したモデルと、その同型車だ。年代によって6つのクラスに分けられた参加車は、1時間20分のセッションを3回走行し、その中でのラップ数を競うことになる。つまり全クラスのすべての走行セッションの時間を合計すると、24時間になるという計算なのだ。

の大きな特徴だ。伝統的なル・マン式スタートも行われるし、もちろんナイトセッションも用意されている。天候の変化も、それはそれで楽しいイベントだろう。

今年のル・マン・クラシックのウィナーは、1923～1939年のグリッド(クラス)1がタルボ105、1949～1956年のグリッド2がジャガー・タイプC、1957～1961年のグリッド3がジャガー・Dタイプ、1962～1965年のグリッド4、1966～1971年のグリッド5、1972～1979年のグリッド6は、それぞれフォードGT40、ローラT70 Mk4、ガルフ・ミラージュという結果だった。いかにもル・マン24時間レースの歴史を語るかのようなリザルトではないか。

サルト・サーキットでのレースプログラムのほかにも、ル・マン・クラシックではさまざまなイベントが同時開催される。ル・マン・ヘリテージクラブによる、コンクール・イベントもそのひとつで、今年は1929年式ベントレー・スピードシックス、1948年式タルボ・ラーゴ・グランスポーツ・キャンパス、1961年式OSCA1000、1966年式アルピーヌA210、1974年式ボルシェ911ターボRSR、そして1998年式BMW V12 LMRが、クラスウィナー(レースのそれとは、クラス分けの年代は異なる)の栄誉に輝いた。

今回は、2016年の開催。すでにこのイベントに魅了されたエントラントやファンは、そのための準備を始めているのかもしれない。まさに走るル・マン・ミュージアムともいえる、世界屈指のクラシックカー・レース。それは間違いなく一見の価値がある。



せっかく2年に一度の祭典なのに、天候に恵まれなかったのが残念。それでもエントラントはスロットルを踏み続ける。



今回はこのボルシェ911ターボRSRのほかに、フェラーリ312Pといった大物もエントリー。ル・マンで見ると画になる！



REAL TEST ~~X~~ REAL REPORT

全開性能の結果。

「乗

りやすい！」フェラーリ458スベチアーレのコクピット

で私は思わずそう呟いた。走り始める前は、さぞや敷居の高いクルマだと想像していたのだが、私の危惧は杞憂に過ぎなかった。まずはほっと安堵のため息をもらす。

アングルシー・サーキットは、ウエルズ北西岸に位置する1周2・5kmとコンパクトだが、実にチャレン

ジングなコースだ。パワフルなスーパースポーツカーがその力量を100%発揮するのに十分なストレッチ区間があると同時に、ドライバーの度胸が試される高速コーナーと、一瞬たりとも気の抜けない低速コーナーから構成される。アップ&ダウンが激しいのもこの特徴で、空に向かって駆け上がったかと思えば、その一瞬の後にはアイリッシュ海に向かって急降下といった具合。トラ

クシヨン、スタビリティ、アジリティ。この三拍子が揃わないとタイムを出せないコースである。

冒頭、フェラーリ458スベチアーレは乗りやすいと書いたが、だれでも「サラリ」と乗って速く走れるクルマではない。現代のフェラーリの例に漏れず、素早いレスポンスとパワーデリバリーに順応するにはしばらく時間がかかる。

クルマとの対話を重ねる中で、例のサイドスリップ・アングル・コントロールが大いに助けになった。走り出して早々にコース外へ飛び出す心配はないし、追従性の限界を探ることができるからだ。非常にクレバーなシステムで、ドライバーは知らないうちに自分の技量を超えてしまったのか、それとも的確な対策を講じたうえで、意図的に姿勢変化を誘発しているのかを判断する。サーキ

Ferrari 458 Speciale

従来のロードカーよりもサーキット寄りにアレンジされた、フェラーリ458スベチアーレ。その性能が見せる本質的なところは、スーパースポーツファンなら誰もが気になるはずだ。今回、特別にフェラーリ全面協力のもとサーキットテストが実現！ その結果は如何に？

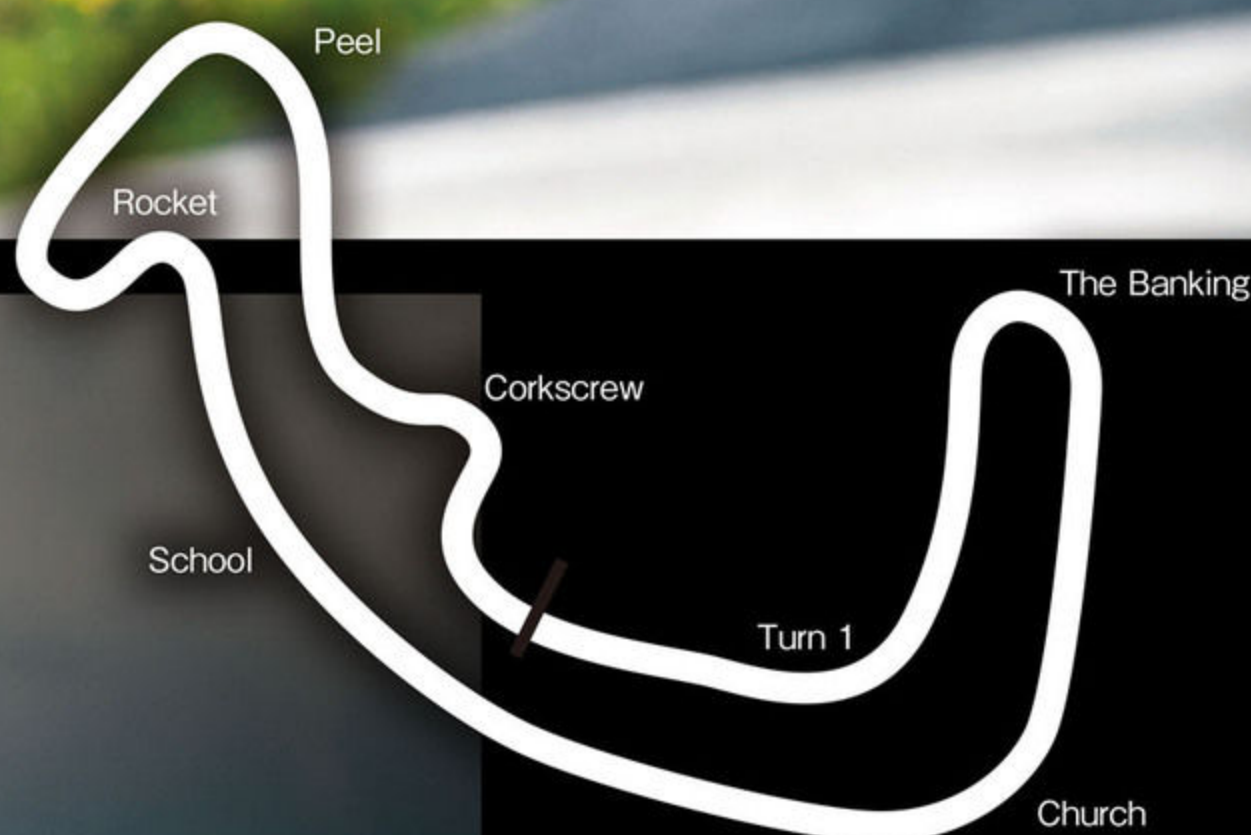
PHOTO & REPROT © Fox Syndication TRANSLATION © 相原俊樹 (Toshiki Aihara)

ット走行に不慣れなドライバーにとつては、クルマのコントロールを学び、スイートスポットのありかを感じ覚で探るのに最適なデバイスだ。

いよいよ計測ラップに入る。私はすべての操縦補助装置をカットオフした。これが如何に繊細にクルマの動きをコントロールしているのか、カットオフしてあらためて実感する。スペチアルのニュートラルなハンドリングは、統合システムによる巧みなバランス取りのうえに成り立っている。同時にシャシーが本来的に備えている素性の良さもストレートに感じ取れる。とりわけ旋回中のグリップとエイベックスから出口までの高いトラクションが印象的だ。

意外だったのは、458イタリアと比べてステアリングのレスポンスが穏やかなこと。とはいえ、ターンの際、大げさなステアリングへの入力は禁物。ノーズが急激にインに食い込み、たちどころにテールが外に振れる。オーバースピードでコーナリー進入すると、フロントが本来のラインよりやや外に膨らむが、バランスは崩れない。ただしクルマから、今はミステークだったぞ！とイエローカードが示される。

フライングラップ。スタートラインを通過してターン1に進入するまでにスピードは160km/hに達する。こうした高速コーナリーの旋回中に重要なのはスピードを極力殺さな



いようにニュートラルバランスを保つこと。続く第2コーナリーの「バンキング」はタイトだ。断固たる決意をもって、正確なコントロールを意識しながら進入態勢に移る。ここで重要なのは前後荷重を均等に保つクリーンなライン取り。短いストレートを通過して、ライトハンダーの「チャーチ」でも同じアプローチが求められる。私はこの日の走行を終えて初めて知ったのだが、車載計測装置によるとチャーチでの旋回スピードはほぼ130km/hにも達していた。458スペチアルの優れたバランス特性を如実に示す数値だ。

慣れてくれば、ミシラン・パイロットスポーツ2からタイヤスモークを上げながらタイトコーナーを脱出することも可能である。しかし駆動輪が空転を始める瞬間を把握する

には、かなりの練習と繊細なセンスを要する。繰り返しになるが、電子制御装置をカットオフした458スペチアルをサーキットで速く走らせるには、ドライバーに相応のスキルが求められる。

「スクール」区間はサーキットのレイアウト図を見ると、ごく穏やかに右へ湾曲しているのだが、アドレナリンが全身を駆け巡る私は、6速ほぼ全開で駆け下る。このサーキット最大の見せ場だ。458スペチアルの車速はここで225km/hに達した。なんというスプリント力！なんという高速安定性！しかし私に感激に浸る余裕はない。タイトな左コーナー「ロケット」が猛烈な勢いで眼前に迫ってくる。あらん限り



当日は、フェラーリ・ファクトリーの厚いサポートを受けた。試乗車両はイタリアから直送された個体。アングルシー・サーキットには、フェラーリのファクトリー・テストドライバーとメカニック、それにエンジニア陣が同行した。さらにファクトリーの手配により、この日1日のために5セットのホイールとタイヤを用意。テスト車両は市販型よりさらなる軽量化が施されており、ナビやオーディオはもちろん省略されているだけでなく、一部パーツがカーボンファイバー製となっているほか、ホイールナットはチタン製だった。



の勇気を振り絞り、制動区間へと進入する。

サーキットの後半は、左、右、短い直線を挟んでさらに「ピール」の右と、コーナーが連続するテクニカルセクションだ。こうした区間でありがたいのがV8エンジンの御しやすさ。9000rpmまで軽々回る高回転型でありながら、低中速域でも望むだけのトルクが湧き上がる。

セオリー通りに攻めてもスリル満点!!
その名に相応しい1台である……。

私はこの区間、1〜3速の下位ギヤでこなした。

「コークスクリュー」にいたる区間はダウンヒル。ここを駆け下りながらのブレーキングはとりわけ難しい。ちなみにこうした状況でABSが効いてしまうと、自分が想定したラインより外に膨らんでしまう。ストレーに繋がる最終コーナーは、傍目にはごく普通のレフトハンダーに映るが、実は腹立たしいまでにトリッキーだ。マスターするのには一番手を焼いたのがこのコーナーだった。

持てる限りのスキルと度胸を出して得たタイムは1分14秒7。私はこれ以降、2セットのタイヤを履きつぶして1分14秒2まで短縮した。端的に言って驚異的なタイム、アングルシー・サーキットのベンチマークとなるタイムだ。ライバルにとって、これを破るのは相当難しいと思う。

フェラーリ458スペチアールは困難なコースを力強く疾走し、精彩を放った。想像していた以上に、セオリーに則って操ることを求める一方、極めてスリリング。その名に相応しい1台であった。

Ferrari 458 Speciale

SPECIFICATIONS フェラーリ458スペチアール

■ボディサイズ:全長4571×全幅1951×全高1203mm ホールベース:2650mm トレッド:①1679 ②1632mm ■車両総重量:1395kg ■エンジン:V型8気筒DOHC32バルブ 圧縮比:14.0 総排気量:4497cc 最高出力:445kW (605ps) / 9000rpm 最大トルク:540Nm (55.1kgm) / 6000rpm ■トランスミッション:7速DCT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ディスク径(CCM3):①398×223×36 ②360×233×32mm ■タイヤサイズ(リム径):①245/35ZR20 (9J) ②305/30ZR20 (11J) ■パフォーマンス 最高速度:325km/h以上 0→100km/h加速:3.0秒 0→200km/h加速:9.1秒 ■環境性能(EU) CO₂排出量:275g/km 燃料消費率:11.8ℓ/100km ■車両本体価格:3390万円(税込)



REAL TEST ~~X~~ REAL REPORT

フェラーリを狙え。

昨今のフェラーリに対する評価は極めて高い。
ベンチマークとしてマクラーレンも照準を絞っているうえ、
ポルシェですら無視できずにいるというのが現実だ。
そこで我々は、その性能を比較しようと3台を揃えた。
まさに真っ向勝負である。さあ、バトルを開始しよう。

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

~~Porsche 911 GT3~~

~~McLaren 650S~~



Ferrari 458 Speciale

現

代のスーパースポーツを代表する3台が揃った。フェラーリ458スペチアーレ、マクラーレン650S、そしてボルシェ911 GT3。これからこの3台を同時に走らせる。どれが頂点に立つのかは大いなる興味だが、私たちがこの3台を比較試乗に選んだのには、それぞれのクルマについて見極めたいポイントがあったからでもある。

マクラーレン650Sで確かめたのはズバリ、12Cで足りなかった部分が払拭されているかだ。2011年に登場した12Cは、スーパーカー界に新風を送り込んだ。現代に蘇

ったF1と喧伝されたこのマクラーレンのロードカーは、クレバーな設計により多くのファンを惹きつけたのだが、反面、ドライバーの心の琴線に触れない、無機質なキャラクターが取り沙汰されたものだ。

458スペチアーレで確かめたのは、このクルマに抱いている私の第一印象が正しいかどうか。初めて乗ったのは国際発表会の時。舞台はイタリアだった。そのずば抜けた能力は私にとって衝撃的だった。ジャンルを問わず、最近1年に乗ったなかで断トツに優れたクルマだと思った。あの時の印象は果たして正しか

Ferrari
458 Speciale

McLaren **650S**

Porsche **911 GT3**



ったのだろうか。走り慣れた道を手強いライバルと一緒に走ること、458スペチアーレの実力を再確認しようと思う。

端的に言って911 GT3は、他の2台にどの程度まで肉薄できるのかが興味の焦点である。少なくともスベック上の劣勢は否めない。3・8ℓフラット6のパワー&トルクは475ps&440Nm。対して458スペチアーレはGT3よりも軽量なうえに、4・5ℓV8から605psと540Nmを生み出して大きく差をつける。650Sとなると、その3・8ℓツインターボV8の数値は650ps&678Nm。同じ土俵に乗せるのが無理と思うほど大きく水を空けているのである。

では、その911 GT3から走ら





どれも素晴らしい完成度!!
そして個性に溢れているがゆえ、
判断するのは極めて難しい……。

せることにしよう。最新のフラット6は、メツツガー、ユニットと比べればはるかに音が静かだが、軽量フライホイールゆえにアイドリングが落ち着かない辺りに血筋を感じる。こうしたようなスピードでもコントロール類は岩のようにソリッドに感じ取れる。ずっしりした手応えを返すステアリングだ。それにショートストロークながら指先で弾くような手軽な操作を受付けないパドル。とりわけPDKの緻密な操作感は鮮やかだ。2速に繋がった瞬間、第一級の工作精度のみが可能にする、心地よい感触をドライバーに伝えてくる。緊張感と滑らかな動きが両立するドライブフィールに思わず息を飲んだ。

911伝来の高いトラクションは991で一層レベルアップした。4輪が路面をしっかり掴む様子と、横GをものもしないソリッドなスタンスはGT3独特だ。ステアリングの入力に対するノーズの鋭い動きと、ライントレース性能は驚くばかりである。ステアリング特性は最終的にはアンダーステアだが、それが表れるスピード域はアマチュアドライバーが公道で出せる範囲のはるか上にある。ドライバーが目指すポイントにピタリと照準が合うのはフロントのグリップが盤石な証拠。9000rpmまで回るエンジンのパワーをターマックに叩きつけても、リヤは路面をがっちり掴んで離さない。最初の興奮が鎮まったところで、

もう少し各部のディテールを観察しよう。試乗車は標準の鑄鉄ブレーキを備えていたが、ペダル踏みに正確に反応したその制動力は一度たりともドライバーの期待を裏切ることがなかった。適切なダンピングの効用で、平坦路を直進する限りボディは常にフラットに保たれる。8000~9000rpmという超高回転域で見せる、スイートかつパワフルな回転フィールはほかに例を見ない。

一方、全体のレベルが高いので却って目立ってしまうのだろうか、ステアリングの手応えには若干ながら議論の余地が残されているように思う。996と997時代のGT3にあった、滑らかな極まりない操舵感が現代のGT3では感じられないのだ。しかしこれは好みの問題でもあり、かつてのステアリングレシオは忙しすぎたので、今の方が快適と感じる向きもいるはずだ。

とてつもなく速くて俊敏、しかも限界域でのコントロール性が高いGT3の価格は、ほかの2台の半分以下に過ぎない。しかしこれだけ出来がいいと、650Sとスペチアレに勝ち目はあるのか、早くも心配になってきた。

機能に裏付けされたエレガンス……。マクラーレン650Sを一言で表現するならこれに尽きる。乗り心地は依然として秀逸だ。スプリングレートが前22%、後ろ37%も強化されたにも関わらず、しなやかな足の動きは12Cそのままに、路面追従性が一層高まり、路面からの情報も潤沢になった。軽くてレスポンスに富むステアリングもこのクルマの優れた特徴だ。カーボンファイバー製のモノセル、がもたらす高い剛性は、乗る者を安心させる。

公道でドライビングプレジャーに
浸るには、ハンドリングモードをス
ポーツに、パワートレインモードを
トラックに設定するのがベストだ
と思う。トラック以外のモードでは、
やはり電子制御装置が介入するのが
早すぎる。スポーツでも、もう少し
ドライバーの自由度が増すと操縦の
楽しみが増すのだが……。

3500rpmから本領を発揮す
るツインターボがもたらすスピード
には一層の磨きがかかった。直線で

スロットルレスポンスは、秀逸な自
然吸気エンジンに今一歩遅れを取る
と言わざるを得ない。これが改善さ
れれば、ドライバーは右足の動きに
よってもっと軽快にダンスを踊らす
ことができるだろう。

さて12Cから650Sになって、
感性豊かなドライバーを鼓舞するク
ルマに生まれ変わっただろうか。私
の答えは、イエス。であり、ノー。
でもある。旋回スピードが高まった
ことは積極的な肯定要素だ。しかし



速いのはもちろんだが、フロントエ
ンドのグリップが高まったおかげで、
高い進入スピードを保ったまま、旋
回姿勢に移れるところが12Cとの大
きな違いだ。

スピードに乗ったターニン、ス
ロットル操作によってバランスを取
りながらの旋回姿勢、強力なトルク
を路面に炸裂させつつコーナーを脱
出して加速。マクラーレンの技術陣
は650Sによって、こうした一連
の動作に新たな次元を切り拓いた。

一方、エンジンにはいくつかの点
で改良の余地がある。低速コーナ
ーの脱出時、ここ一番でパンチが欲し
い時にターボラグが看取されるのだ。

3台ともにフルマークを献上したい。
しかし私が家まで乗って帰りたいのは、
458スぺチアールである……。

12Cで看取された「浮遊感」は完全
には払拭されていない。プロアクテ
イブ・シャシー・コントロールをも
つてしても、コーナー手前にバンプ
があると、途端にバランスを崩す傾
向がまだ残っている。バランスが崩
れるまでの操縦の楽しみが飛躍的に
高まっただけに、これは惜しい。

650Sはドライバーの直感に応
えて走るタイプのモデルではない。
ハードウェアとしての評価は12Cか



Ferrari
458 Speciale
McLaren **650S**
Porsche **911 GT3**

ら一段と高まったが、車両との一体感が薄いのである。

フェラーリ458スベチアーレの瞬間的なレスポンスの速さは、ほかの2台から抜きん出ている。ドライバーが入力する以前に反応していると思わせるほどの速さ。エンジン、ブレーキ、ステアリング、どの要素も瞬時にドライバーの指示に応える。乗る者の五感すべてにビビッドに訴えてくる魅力溢れるスーパースポーツ、それがスベチアーレだ。

レスポンスが速いだけではない。搭載されるハイテク機構が極めて上質なメッセージをドライバーに返して来るのが、このクルマの傑出した美点である。あらゆる挙動の中心にあるのは常にドライバー、スベチアーレの各コンポーネントはドライバーの意思を忠実に映し出す。

マネッティノをレースモードにセットすると、それまで十分だと思っていたボディ剛性が一段と高まり、クルマの動きが軽く敏捷になる。操舵力は458イタリアより重い、依然としてスーパークイックだ。ただシャシーのセッティングとピタリ一致しているのが、ナールバに感じさせない。この辺りにフェラーリのスポーツカー造りの巧さを感じる。

エンジンの滑らかな回転フィールはGT3に迫り、力感でも650Sに引けを取らない。とりわけ4500~7000rpmではパワーが怒濤のように押し寄せる。英国内の道路では、パンピーロードモードを使うと快適な乗り心地を楽しめる。ちょうど650Sのハンドリングダイヤルをスポーツに設定した時によく似た、秀逸な乗り心地だ。

公道上では一切アンダーステアは出ない。いざテールが振り出してもピンポイントでドライバーの意思に



応えるステアリングとスロットルにより、修正は容易だ。エンターテインメント性において650Sを上回り、ドライバーを鼓舞する点でもGT3の一步上を行く。確かにトラクション性能ではGT3の方がスベチアーレより一日の長があり、ステアリングレスポンスが比較の上でスローな分、高速コーナーに自信をもって飛び込める。ただスベチアーレの魅力は、そうした各論的な優劣論を超えたところにある。スベチアーレは一途に操縦に没頭できるクルマ、操縦の喜びに思わず歓喜の声を上げなくなるクルマだ。

現代を代表するこのスーパースポーツ3台は互いに一步も譲ることなく、その優秀性を遺憾なく発揮する。ハードウェアとしては3台ともにフルマークを献上したい。しかし私が今まで乗って帰りたいと思った1台は458スベチアーレである。青く澄み渡ったイタリアの空の下、国際試乗会で感じた第一印象は間違っていないかった。フェラーリ458スベチアーレは、私がこの1年に乗った中でベストであることを立証してくれた……。

SPECIFICATIONS

モデル名	フェラーリ458スベチアーレ	マクラーレン650Sスパイダー	ボルシェ911GT3
■ボディスペック			
全長(mm)	4571	4512	4545
全幅(mm)	1951	2093(ミラー含む)	1852
全高(mm)	1203	←	1269
ホイールベース(mm)	2650	2670	2457
トレッド(F/R)(mm)	1679/1632	1656/1583	1551/1555
車両重量(kg)	1290(乾燥)/1395(総重量)	1370(乾燥)	1430(乾燥)/1720(総重量)
■パワートレイン			
エンジンタイプ	V型8気筒DOHC32バルブ	V型8気筒DOHCツインターボ	水平対向6気筒DOHC24バルブ
総排気量(cc)	4497	3799	←
ボア×ストローク(mm)	94×81	←	102×77.5
圧縮比	14.1	←	12.9
最高出力	445kW(605ps)/9000rpm	478kW(650ps)/7250rpm	350kW(475ps)/8250rpm
最大トルク	540Nm(55.1kgm)/6000rpm	678Nm(69.2kgm)/6000rpm	440Nm(44.9kgm)/6250rpm
■トランスミッション			
タイプ	7速DCT	←	←
■シャシー			
駆動方式	RWD	←	←
サスペンション	フロント リヤ	ダブルウィッシュボーン マルチリンク	ダブルウィッシュボーン マルチリンク
■ブレーキ			
フロント&リヤ	ベンチレーテッドディスク	←	←
ディスク径(F/R)(mm)	398/360	394/380	380/380
■タイヤ&ホイール			
フロント(リム径)	245/35ZR20(9J)	235/35R19(8.5J)	245/35ZR20(9J)
リヤ(リム径)	305/30R20(11J)	←	305/30ZR20(12J)
■性能			
最高速度(km/h)	325	329	315
0→100km/h加速(秒)	3.0	←	3.5
■環境性能			
燃料消費率(ℓ/100km)	11.8	11.7	12.4
CO ₂ 排出量(g/km・NEDC複合)	275	←	289
■車両本体価格(万円)	3390	3400	1912

※すべてメーカー公表値(←:未公表)



9000rpmまで一瞬で上昇するV8ユニットの魅力もさることながら、458スベチアーレが見せる安定性の肝は、エアロダイナミクスに他ならない。フロントとリヤサイドに設けられたウイング状のパーツ、そして可変エアロデバイスとともに、確実に路面を捉える。





REAL TEST ~~X~~ REAL REPORT

FUJI
SPEEDWAY

McLaren
650S

Tetuya Tanaka

田中哲也

今年のジュネーブ・ショーでデビューしたマクラーレン650Sは、MP4-12Cの後継モデルだ。12Cで足りない指摘された、車両との一体化と高揚感を主眼に置いてグレードアップしたモデルと聞いているが、ボクにとって、興味の対象はあくまでその「速さ」にある。このトラックテストでも主として「速さ」を中心にレポートしたい。

コクピットに乗り込む。リラックスした良好なドライビングポジションや十分に余裕のあるヘッドクリアランスにまず好印象を受けた。パドルを引いて1速に入れ、ピットレーンを走り始めた瞬間から好タイムが出るとの確信を持った。記憶にある12Cのイメージとはまったくの別物だ。動力性能とビークルダイナミクスの両面で、12Cを2ランクほどレベルアップしているとの手応えを早くも感じた。

650Sが搭載する3・8ℓツインターボV8は、650psと678

Nmのパワー／トルクを発揮する。12Cから50psと78Nmの上乗せを果たしたわけだ。確かにエンジン性能は高く、パワーとトルクはもちろん、そのピックアップと、アクセルワークに対する鋭い反応がとりわけ印象的に残る。ターボのブーストのかけり方もスムーズ。過給エンジンであることを忘れるくらいパワーの立ち上がりが良い。ターボラグが巧く抑えられていて、自然吸気に近い印象すらある。体感的にも速さを感じさせるエンジンは、その実力をストレートで立証、スピードはメーター読みで300km/h近くに達した。

乗り心地は秀逸だ。ストレートでは突き上げ感がなく、むしろソフトに感じるものの、コーナリング中は安定感が前面に出る。スプリングレートはフロントが22%、リヤは37%も硬くされたと聞いているが、12Cの良き美点だった乗り心地も確実に受け継がれている。

650Sのコーナリングの姿勢が安定していることは特に評価したい。安心感があり、思い切りコーナーを攻めることができる。ボクはコーナリング中、4輪すべてのコンタクトパッチ、つまり路面とタイヤの接触面が十分に機能することを重視している。どのクルマでも旋回中は内側の前後輪がリフトするものだが、6

富士×全開!

デビュー以来、前身のMP4-12Cから著しい進化を遂げたと評判のマクラーレン650S。それでは、サーキットを全開で攻めた場合でも、その評価に変わりはないのだろうか？ 全開での領域を本誌アタッカーの田中哲也、ジャーナリスト目線で大谷達也が斬る！

PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

Tatuya Otani

大谷達也

レーシングドライバーである田中哲也氏と出会って、かれこれ25年になる。当時F3ドライバーだった彼は、やがて国際最高峰のフォーミュラ・ニッポンに参戦、さらにGTレースやツーリングカーレースに数多く出場した。その経験の幅広さと、ミスをしないシユアなドライビングを私はずっと傍らで見つめてきた。

だから、今回、田中氏と同じクルマを同じコースで走らせるチャンスを手に入れたら、彼と張り合おうという気はまるで起きなかった。まあ、多少無謀なところもある私だが、さすがにそこまで身のほど知らずでもないし、ここはまったく違う視点から650Sを観察してレポートしたほうが本誌読者に幅広い情報を提供できて好ましいだろうという判断が働いたのである。

私が試したことは、実にシンプル

だ。限界まで攻めるのは田中氏に任せ、その代わり、私は余裕を持ってドライビングできる範囲にペースを抑え、その中で感じられたことを細大漏らさず原稿としてまとめる。そうすることで異なる視点から650Sを紹介できると考えたのである。

では、スムーズかつジェントルに650Sを走らせると何が起きるのか？ これはもう、呆れるくらい実直にドライバーの運転操作に反応してくれる。1mmスロットルを余計に踏み込めば厳密にその分だけクルマは加速し、1mmブレーキを踏み込めば期待と寸分違わぬ減速をもたらす。だからドライバーは限りなく安心して、そして650Sのことを心底信頼しながらサーキット走行を楽しめる。これほど質の高いドライビング経験は滅多にできるものではない。

だからといって、650Sのパフォーマンスが低いというわけではない。例えば、私は今回、最終コーナーをそれほど攻めたわけではなく、普通に立ち上がってからスロットルペダルをフロアまで踏み込んだにも関わらず、650Sのデジタルスピードメーターはストリートエンドで270km/hを超す値を示した。

また、650Sに乗る前日、偶然にも最高出力300psのスポーティ

50Sで際だっているのは、タイヤの接地感が薄くなるイン側のグリップが前後ともに素晴らしく良いことだ。4輪すべてをしつかり使ったコーナリングができる。

優れた乗り心地と、安定したコーナリングには、マクラーレン自慢のPCC（プロアクティブ・シャシー・コントロール）が大いに功を奏していると思われる。このシステムでは、各ダンパーは油圧回路で結ばれるとともに、ガス・アキュムレーターにも連結されて、走行状況に応じて減衰力をコントロールする。つまりコーナーでは正確なロール制御を行い、直進時にはダンパー相互の連結を解除して、しなやかなホイールの動きを確保するのだ。

ブレーキも12Cから大きな進歩を

REAL TEST X REAL REPORT



軽いアタックで1分51秒97を記録!!
二世代分レベルアップした印象である。

田中哲也



コクピットは、MP4-12Cと同一。カーボン製のモノセルゆえに極めてタイトな印象だ。ただし、それゆえに一体感が得られやすいのも事実。足まわり用のシャシーと、エンジン制御を個別に3モード備える点もマクラーレンならではの設定だ。状況と好みに対してフレキシブルに対応する。



まるで魔法にでもかかったような印象。
呆れるくらい実直に反応する……。

大谷達也

モデルで富士スピードウェイを走行していたのだが、この時はストレートと同じ感覚で全開加速できた300Rが、650Sでは明確にコーナーとして意識されたことも驚きだった。いや正直にいうと、少し甘いラインからアプローチしたところ、コースのアウト側に飛び出しそうになって、不覚ながら少しスロットルを緩めてしまった。それほど650Sは高い車速に達していたのである。

つまり650Sは、並みのスポーティカーを遙かに凌駕するパフォーマンスを備えているわけだが、その一方で一般道を走らせると拍子抜けするほど乗り心地が良好で、しかも運転がしやすい。どうして、こんな魔法のようなことが実現できたのか？ 今回、来日したマクラーレン・オートモティブのチーフテスト・ドライバーであるクリス・グッドウィンとデイスカッションを重ねるうち、その秘密が少しだけ明らかになったので紹介したい。

「マクラーレンを名乗るからには、サーキットで速いことは絶対に必要

な条件です。それは12C、P1、650S、そして間もなく誕生するエントリーモデルでも同様です。ところで、皆さんはご存知かどうか知りませんが、私たちはレーシングカーも造っています（笑）。ただし、レーシングカーのほうは公道を走るのあまり得意ではありません。けれども、先に挙げたモデルはすべてロードカーです。ですから、公道とサーキットの両方で最高のパフォーマンス

遂げた。標準装備のカーボン・セラミック・ブレーキは、マクラーレンの主張によれば、リニアリティが高く、低速でも速度のコントロールが容易で、高速域ではプログレッシブに制動力が立ち上がるという。確かにバイト感が非常に高く、適度なストロークがあり、踏力に対する制動力も絶妙だ。

ブレーキ性能を単独に取り出しても十分高い評価に値するが、650Sでボクが注目したのは、ブレーキング時の姿勢が素晴らしいこと。コーナリングの項目でも述べたが、制動中も4輪すべてのタイヤがしっかりと接地しているおかげで、本来のブレーキ性能が十二分に発揮できるのに加えて、制動中の姿勢が素晴らしく安定している。これはドライバーにとって重要なアドバンテージだ。

あえて言うなら、ダンロップコナーでフルブレーキングを行ってブレーキ温度がしっかり上がった直後、13コーナーでのソフトなブレーキングでは、少し効き過ぎてコントロールしにくいことがあった。

サーキットでのマクラーレン650Sは、まるで純粹のレーシングカーで走っているような気持ちにさせてくれた。攻める、気持ちを非常に強く持てるので、アドレナリンドが高い。サーキット走行に際して、ボクが今まで体験した市販車で一番不安感がなく、レーシングカー的である。とりわけ、4輪をしっかりと使うイメージを明確に感じられる点では、正直、その素晴らしさに驚きを禁じ得ない。マクラーレンのロードカーは650Sをもつて、コーナリングの理想にまた一歩近づいたというのがボクの結論だ。

そして、わりと軽いアタックにもかかわらず、1分51秒97という好タイムをさらりと記録したことも、それを立証しているだろう。



V8ツインターボユニットもまた基本的にはMP4-12Cをベースにしているとはいえ、すべてにおいて熟成した印象を残すのも特徴だろう。50psのパワー、78Nmというトルクを上乗せしているのも確かだが、その反応自体に進化を感じる。もちろん、それを受け止めるブレーキも強化、バイト感が非常に高いのが印象的だ。

SPECIFICATIONS

マクラーレン650S スパイダー

■ボディサイズ:全長4512×全幅2093(ミラー含む)×全高1203mm
ホイールベース:2670mm トレッド:(F)1656 (R)1583mm ■乾燥重量:1370kg ■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ 総排気量:3799cc 最高出力:478kW(650ps)/7250rpm 最大トルク:678Nm(68.2kgm)/6000rpm ■トランスミッション:7速SSG ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:(F)&(R)ダブルウィッシュブーン(プロアクティブシャシー) ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径(カーボンセラミック):(F)394 (R)380mm ■タイヤサイズ(リム径):(F)235/35R19(8.5J) (R)305/30R20(11J) ■パフォーマンス 最高速度:329km/h 0→100km/h加速:3.0秒 0→200km/h加速:8.6秒 ■環境性能(EU) CO₂排出量:275g/km 燃料消費率:11.7ℓ/100km ■車両本体価格:3400万円



McLaren 650S FUJI SPEEDWAY

スが発揮できるよう、私たちはライバルメーカーとは異なるテクノロジーを採用しました」

その一例として、アンチロールバーを不要にしたプロアクティブ・シャシー・コントロール、適切なジオメトリとコンプライアンスが与えられたサスペンション、最適な重量配分設定などを挙げたのに続いて、「ただし、もっとも大切なのはしっかりとした基盤を有していること。つまり、カーボンファイバーのモノコックを用いていることにあります」とグッドウインは言い放った。

「基盤さえしっかりしていれば、公道でもサーキットでも最高のクルマに仕上げることは可能です。しかも、私たちはF1マシンの開発で用いるのと同じシミュレーターを使って様々なパラメーターを設定しています。つまり、最初の試作車が誕生するよりはるか以前に、スーパースポーツカーに必要なすべての性能を盛り込むことができるのです」

F1チームが培ったテクノロジーを一般道とサーキットの両方で最良の性能を発揮するロードカーのために役立てる。マクラーレン・オートモーティブの最大の強みは、まさしくこの点にあったのだ。

「究極」も体感。

新世代スーパースポーツの象徴、その1台であるマクラーレンP1。幸運にも今回、助手席ではあるものの、体験試乗できたのでレポートしたい。650S同様、田中哲也&大谷達也の双方の見解でお届けする。



Tetuya
Tanaka
田中哲也

マ クラーレンP1、ポルシェ 918スパイダー、ラ フェラーリ。奇しくも世界を代表するスポーツカーブランド3社が、ほぼ同じタイミングで世に送り出したハイブリッド・スーパースポーツ。その先陣を切ってP1の車上の人となりFSWを走る……。これはボクにとっても記憶に残るテストになった。とはいっても、テストドライバーのクリス・グッドウィンの助手席ではあったが……。

市販車とは到底呼べないレベルのポテンシャルを秘めた、異次元の速さである。スペックシートを見るととんでもない数字が並んでいる。0→100km/h加速2.8秒、同200km/h加速6.8秒、同300km/h加速16.5秒。ストレートスピードは、“物凄く速い”のひと言に尽きる。何しろ3.8ℓ ツインターボV8ガソリンエンジンとモーターを組み合わせたシステム馬力は916psに達する。コーナーでも異次元の速さを見せつけた。

マクラーレンP1は、フォーミュラ1の最先端エアロダイナミクスから得たノウハウを、極めてダイレクトな形で市販スーパースポーツにフィードバックした、マクラーレン・オートモーティブの意欲作だ。とりわけ一連の

助手席での試乗とはいえ、途轍もない速さを体感した。

アクティブ空力デバイスが、刻々と変化する走行条件に最適な空力特性を提供する点に、P1の先進性があると思う。“レース”モードにセッティングすると、アクティブ・リヤ・ウイングが300mm伸び、車高が50mm下がり、レースアクティブ・シャシー・コントロール (RCC) サスペンション・システムが実に300%もハードになる。これにより最高600kgのダウンフォースが生まれるというのだから、従来の市販型スーパースポーツの概念を塗り替えるといっても、あながち過言ではあるまい。

P1の優れた高速走行性能を支えている、こうしたアクティブ空力デバイスの中でもユニークなのは、気流を逃がすことにより抵抗を軽減するDRS (ドラッグ・リダクション・システム) が備わることだ。P1ではフォーミュラ1マシン同様、DRSのオンオフによって、ドライバーが能動的に空気抵抗をコントロールして、最適なエアロダイナミクスを演出できる。この日の試乗でも、コーナリング中、

McLaren P1

FUJI SPEEDWAY

PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

ダウンフォースの大きさを強く感じることができた。

同じことがブレーキングも言える。短時間の試乗で結論めいたことを言うのは差し控えるが、途方もない制動力をごく安定した姿勢を保ちつつ発揮することは確かだ。曙ブレーキ製の新開発レイヤード・カーボン・セラミック・ブレーキシステムは、冒頭に紹介した凄まじい動力性能に見合った制動性能を発揮、100km/hから静止するまで30.2mしか要さない。マクラーレンの主張によれば、ほとんどのクルマは100km/hから完全に停止するまで102mの距離を要するというから、P1の制動距離はその3分の1以下となる。

この日の試乗はあくまでも“味見”に過ぎなかったが、それでも絶対的な速さと通り一遍のスポーツカーとは一線を画する挙動は確認できた。今までアタックした車両とは全く違うタイムが出ることは間違いない。

皆さんはマクラーレンP1をレースモードからノーマルモードに切り替えるのに約30秒が必要なことをご存知だろうか？ しかも、その間はP1を停車させなければならないことを……。

「リヤウイングを格納し、車高を上げ、サスペンションを柔らかくするのに30秒かかります」

そう教えてくれたのはP1の開発ドライバーでもあるクリス・グッドウィンだ。

「モードが切り替わると、メーターパネルのこの部分に表示が出ます。ほら、いま切り替わりました。それでは、もう一度走りましょう」

なにも知らない私は、試乗直前に「途中でモード切り替

えを行って欲しい」とグッドウィンにリクエストしていた。そのためには一旦ピットロードに戻らなければいけないのに、彼は私の無謀な要求に快く応えてくれたのである。こうして私は当初の約束だった2ラップの後に、追加でもう2周、同乗するチャンスを手に入れることとなったのだ。

では、レースモードとノーマルモードで、P1はどのように“豹変”するのだろうか？ まず、足まわりが硬められたレースモードでは、シャシーの反応がすべて俊敏になる。だから、すべり始めたと思った瞬間にカウンターステアを当てれば、P1はただちにもとの軌跡に復帰する。その俊敏さはレーシングカーを彷彿とさせるほどだ。しかも前後バランスが極めて良好で、ステア特性は限りなくニュートラルに近い。こんな“マシン”をサーキットで走らせて、面白くないはずがない。

しかし、ノーマルモードではコーナリング時のロールが増え、すべての動きが緩慢になる。もちろん、これはレースモードに比較しての話だが、おかげでオーバーステアになってから修正舵を当てても、レースモードの時

ほど素早くシャシーは反応してくれない。しかも、ステア特性はアンダー気味で、グッドウィンが持てあましていることは助手席から見ていても明らかだった。

「サーキットではノーマルモードがアンダーだと分かりますが、一般道ではそこまでの速度域に達しないので、アンダーステアを感じることはありません」とグッドウィン。

「それでもアンダー傾向に仕立てたのは、そのほうが一般道では安全だからです……」

サーキットと公道の両方でベストなロードカーを目標に開発されたP1。その真の姿を見極めるのは容易なことではないようだ。

SPECIFICATIONS マクラーレンP1

■ボディサイズ:全長4588×全幅1946×全高1188mm ホイールベース:2670mm トレッド:Ⓔ1658 Ⓔ1604mm ホイールベース:2670mm ■車両重量:未発表 乾燥重量:1395kg ■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ 総排気量:3799cc 圧縮比:未公表 最高出力:550kW(737ps)/7300rpm 最大トルク:720Nm(73.4kgm)/4000rpm ■モーター 最高出力:133kW(179ps) 最大トルク:260Nm(26.5kgm) ■システム合計 最高出力:683kW(916ps) 最大トルク:900Nm(91.8kgm) ■トランスミッション:7速セミAT(SSG/デュアルクラッチ式) ■ブレーキサイズ:Ⓔ390 Ⓔ380mm ■タイヤサイズ:Ⓔ245/35ZR19(9J) Ⓔ315/30ZR20(11.5J) ■パフォーマンス 最高速度:350km/h(リミッター介入) 0→100km/h:2.8秒 0→200km/h:6.8秒 0→300km/h:16.5秒 CO₂排出量:194g/km 燃料消費量:8.3ℓ/100km

絶妙なセッティングは見事!!
まさに究極に相応しい巧みさだ。

Tatuya
Otani
大谷達也



REAL TEST  REAL REPORT



待望の 日本上陸。

Lamborghini Huracán LP610-4

ランボルギーニの最新“V10”スーパースポーツ、ウラカンが遂に日本上陸を果たした。すでに世界中で絶賛されるこの新作を、日本の著名ジャーナリストは如何に思うのか？ 心底スポーツカー好きとして知られる、島下泰久と渡辺敏史にレポートして頂こう。

PHOTO●小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi)

ラ

ンボルギーニと言えば基本的にはシンプルなラインで前から後ろまで一気に貫き通す感じ……という勝手なイメージからすると、ウラカンのスタイリングはどこか優しさ、繊細さ、時に少々煩雑と取れる部分もあって、違和感というほどの強い言葉ではないが、何だか興味をそえられる。案外こういう相手ほど長く毎日付き合っても飽きないものなんだよな、なんて考えながらコクピットへ身体を滑り込ませる。

ドアはガヤルドと同じく普通の横ヒンジ式で、サイドシルもそれほど幅広ではないから、乗り降りにはあまり気遣いは要らない。すっぽりと身体を包み込むシートもサイドサポートはそんなに邪魔にはならないから、これなら女性が毎日乗るとしてもストレスを与えることは無さそうだな、などと想像する。

インテリアのデザインは相変わらずのランボルギーニ節だが、子どもっぽい感じがしないのは抜群のクオリティ故のことだろう。わざわざ蓋を開けてからプッシュするスタートボタンをはじめ、操作系もいちいち演出めいているが、それでもガヤルドのように、何でこのスイッチはこんな所に付いているんだ？ と考え込ませるようなことはない。リバーシギヤのスイッチも、ようやくまとまな所に置かれたことだし。すべてがちゃんと考えられ、配慮されているのが伝わってくる。

TFT液晶を使ったメーターパネルにしてもそうで、妙にきらびやかにしたりはせず、必要な情報を確実に提供してくれている。ナビゲーションシステムの地図表示すらここで行えるのだから、こう言っちゃナンだが、ランボルギーニもずいぶん文



Lamborghini Huracán LP610-4

化的になったなと唸らされた。長々と書き連ねたが、要するに気に入ったということである。

高まる期待は、いざその大仰なカバーを開けてボタンを押し、エンジンをスタートさせた後にも裏切られることはなかった。背後ではV10ユニットが荒々しいサウンドを奏でているが、心地良いバイブレーションこそ届くものの、ビリビリとした不快な振動は皆無。そして実際に走り出すと、その乗り心地の洗練ぶりに舌を巻くこととなった。ボディはいかにも軽そうなのにカチツとした剛性感があり、それを土台にサスペンションが、長くはないストロークの中でじわりときれいに動いている。強いて言えば、路面の荒れやうねりに対してフロントが追従しきれず煽られがちなのが気になるぐらいだ。

ステアリングフィールもしっとりとしていて、しかも操舵に即応する小気味良さまで味わわせてくれる。交差点を曲がる時ですら、切り込んだ瞬間からノーズが内側に吸い込まれ、それだけでなくクルマ全体が素直に向き始める上々の一体感を満喫できるから、真夏の混雑した一般

道を流すだけでも十分に嬉しい気持ちになることができた。

渋滞が苦にならなかったのは、低回転域から驚くほどトルクフルなエンジン特性とデュアルクラッチ化されたギヤボックスに拠るところも非常に大きい。加速時には結構引っ張る一方、普段はどんどん上のギヤに放り込んでいくメリハリの効いた制御も好印象。ドライバーの気持ちをすべて知っているかのようだ。

そうそう、視界の良さにも触れておきたい。外観からはまるで期待していなかったのだが、室内からはルーバー越しに後方がしっかり確認できる。低いスカットル越しの前方視界は言わずもがなだが、不思議な形状のドアミラーステータも実は死角を削るのに役立っていると気付いた時には、なるほどと唸ってしまった。

ランボルギーニのイメージが崩れていく。もちろん100%ポジティブな意味で。そんな思いはいよいよ



REAL TEST X REAL REPORT



飼い慣らされてしまった猛牛……。だからこそ魅入られてしまう。

島下泰久

到着したワインディングロードで、更に加速することになった。

まず走りの印象を支配するのは、そのエンジンだ。低回転域からトルクフルだが、回していけば4000rpm辺りから更に力が上乘せられてきて、そのまま一気にトップエンドまで駆け上がっていく。但し、ANIMAがSTRADA、SPORTに設定されていると、リミットよりはるか手前で自動シフトアップされてしまう。せっかく8000rpm超まで回る自然吸気エンジン、本当に美味しいところを堪能するなら、スイッチを押し下げ、CO RSAへ入れるしかない。

すると排気音がブーストされ、アクセルが更に鋭敏になり、サスペンションも引き締まる。そして変速もドライバーの手に委ねられるのだが、こうすると今度は回転上昇の速さに

操作が追いつかず、頻繁にリミッタの世話になってしまった。

そうまでして貪りつきたくるのは、背中が押し付けられる、いやそれどころか一瞬の肉が後ろに寄るかのようなトップエンド付近の凄まじい加速だ。ナタでも振るったかのようなザクツとした切れ味は、いかにもランボルギーニらしい。

この猛烈な加速に対して、ブレーキも万全の働きを示す。街中から飛ばしている時までコントロール性は上々。オン／オフスイッチのようだったガヤルドの最初のカーボンセラミックブレーキを思うと夢のようだ。ではハンドリングはと言えば、格段に速いペースでも大雑把な印象は交差点で感じたのと一緒に、ステアリング操作に対して遅れなくクルマ全体で旋回姿勢に入っていく。四輪が沈み込むようなロール感も安心感

抜群。路面にベタッと貼り付いたようにグイグイと曲がっていく。

背後では新しい四輪駆動システムをはじめとする数々の電子デバイスが巧妙に手助けしてくれているのだから、ドライバーがそれを意識させられることは無い。ひたすら滑らかに、猛烈な速さでラインをトレースしていきけるというだけだ。

但し、特に低速コーナーではステアリングを切り込んだ後、一瞬の待ちが必要になる感じはある。そこで堪えきれないと明確なアンダーステアに陥ってしまうから、特に一般道のことを考えるなら、もう少し前輪のグリップ感なりストローク感に余裕が欲しい気はした。もっと踏み込めるならば、あるいはESCオフなら帳尻が合うのかもしれないが、それを試すとしたらサーキットに持ち込むしかないだろう。

時にはそうした辺りをもっと突き詰めていきながら、そして普段は快適、快速な移動手段として、毎日と一緒に過ごしてみたい。ウラカンに

乗って、初めてランボルギーニに対してそんな感情を抱いている自分が居た。否が応にも目立つ佇まいのことを脇に置いておけば、ポルシェ911のように使うのだからこのクルマなら全然苦にしないだろう。

と言いつつ、ランボルギーニまでそういうクルマになってしまったことには寂しさや不安も無くはない。デイリースポーツカーとしての進化は、週末の楽しみとして乗るクルマとしては刺激不足と受け取られかねないということを意味するからだ。

猛牛は飼いならされてしまったのか。それともその先にまだ奥深い何か潜んでいるのか。もっと知りたい、確かめてみたいと掻き立てられている今の筆者は、つまりウラカンにすっかり魅入られてしまったということなのかもしれない。



徹

底的に多角形、というか六角形……。ウラカンに乗り込んだ

での第一印象はそんな感じだった。

そのスジには全然明るくないボクでも、空力特性とリーダー捕捉に対するステルス性能を両立すべく、戦闘機がポリゴンの形状を多用していることは察しているし、それをランボルギーニがデザインのモチーフにしていることも知っている。

それにしても、ウラカンの内装の凝り方、そしてスジの通しっぷりはハンパではない。トグル風のスイッチにもたっぷり質感向上の手間が注ぎ込まれ、他車から流用できそうな

やレヴェントンは比較にならないほど世界観が統一されている。そして各々の質感についても、アヴェンタドールより一歩前進した印象だ。

そのアヴェンタドールと比べると、ウラカンのエクステリアの印象は若干ながらシンプルで柔らかい。シルエット自体は誰がどうみても前走車に突き刺さるばかりのランボルックながら、その面構成に目を凝らすと、ミウラ・クンタッシの時代に倣うかのような曲面が端々にみえてくれる。アヴェンタドールに対して穏やかにみえるのは、ノーズセクションが鋸型でなく一筆のラインで描かれていることも起因しているのだろう。対してリヤセクションの個性的かつ

渡辺敏史の見解

攻撃的な仕上がりにはゾクッとさせられる。ムルシエラゴに対するギャルドという先代の関係性を思えば、現行の基本ラインアップのデザインは明らかに熟れているが、やり過ぎ感は寸前で留めてもいる。一部の限定車は理解に苦しむものもあるが、本筋のさじ加減はお見事だ。

走り始めからの低速域で、サスペンションの動きの渋さを感じたのは受け取った試乗車の走行距離が新車に等しい状況だったからだろう。舗装のパッチやひび割れなどで伝わる入力にピリツとしたドライさを感じるのが、カーボンの構造癖であるか否かはあまりに車体がフレッシュすぎて判断しかねる。が、タウンスピードでの乗り心地そのものが不快かといえはそんなことはまったくない。マクラーレンやフェラーリといったライバルに対すれば若干引き締まっ





ステアリング内に走行に関するスイッチ類を集中させたウラカン。“ANIMA”と呼ばれる走行モードは、アーム部に配置されている。またエンジンスタートはアヴェンタドール同様に蓋付きになり、リバースへのアクセスはその手前のレバーを引き上げる形で行う。

メインパネルの他にセンターコンソール上には、油温や油圧などが表示される。最近のモデルとしては珍しい配置だが、その下にある一連のレバー群とともに、意図してランボルギーニらしさを演出しているのが良い。もちろんモニター表示ゆえに認識もしやすい。



Lamborghini Huracán LP610-4



見た目以上に、さまざまな体型に対応するシート。アメリカ市場も意識しているだけに長身&大型はもちろん、比較的やせ型の人にも対応する。当然ながらホールド性も適度で好ましく、サーキット走行でもサポート不足を感じることはないだろう。見事な出来だ。

た……という印象は恐らくキャラクターのために狙ったゾーンであって、アヴェンタドールよりは明らかに洗練されている。

街中を取り回すに不自由があるとするれば、巨大なドアの開閉リーチの確保を常に考えておかねばならないこと、そして停止線より若干手前で停まらないうと頭上の信号が見えづらくなること、くらいだろうか。いずれもスーパーカーを扱う要領の範疇でもある。もちろんシザードアが採用されれば乗降時の利便性は高まるが、アヴェンタドールというご本尊がいる彼らにとって、それは譲れない一線なのだろう。そういえば大型化されたバドルに押しやられステアリングスポークの9時位置に内包されたウインカーは、さながらバイクのような操作感となるが、舵角が大きく入っている際の操作が非常に難しい。果たしてオーナーがすぐに慣れる範疇のものなのかは疑問である。

ウラカンがガヤルド比でもっとも大きな変貌を遂げたのは、常速域でのスムーズネスかもしれない。おろしたての個体にしてエンジンのフィーリングがシユンシユンと滑らかになったのは明らか、それに加えてデュアルクラッチ式トランスミッションの採用もあって、曖昧なゴー&ストッスを迫られる街中でも扱いのストレスがなくなった。ペダル類の動きにも滑らかさが増した上、ブレーキの立ち上がりもなめされており、じわりと動き、じわりと停まるような操作にも苦労はない。ついでに言えばメカノイズの類もしつかり整理されたため、車中では会話や音楽を楽しむ余裕がもたらされてもいる。

この辺りは客筋の都合を充分織り込んだ仕上がりになったといえそう。各部にあたりがついていないだろうこともあって全開を試みることは幾度かに留めたが、そのパフォーマンスはかつてどのランボルギーニで



REAL TEST X REAL REPORT

予想の斜め向こうをいく完璧さ!!
すっかり打ちのめされてしまった。

渡辺敏史

費も期待できそうだった。

そうやってパワーをかけていくとドライバーに伝わるのは、駆動系の制御、そして精度もガヤルドに対してより洗練されたものになっていることだ。多板クラッチ式の電子制御4WDは平時で30対70、最大時はリヤ側にすべてのパワーを伝える仕組みだが、挙動をみるに高速コーナーでも積極的にリヤ側へと駆動力を振り向けているようである。例えば左右輪の増速ベクタリングなど、他に凝った制御は加えていないことを思うと、その軽快な旋回感は今までのランボルギーニのそれではない。が、曲がるは曲がるもエンジンがどこにあるやらわからないというような希

も経験したことがないものだった。当然のことながら速いは速い。ガヤルドとはエンジンのパワーはともあれ、ピックアップが一段違う。その上ボディも軽いものだから、ヒュンヒュンとスピードが乗っていく。なにより嬉しいのは8500rpmの吹けきりどころまでしっかりとパワーが食いついていくこと、それに伴ってV10サウンドがスコーンと綺麗に抜けていくことだ。いくらパワーとトルクに長けようが、こればかりは過給機モノでは叶えられない飲みである。わざわざファイリングのためにデュアルインジェクション化を決定したランボルギーニの選択は、クルマ好きとして大いに支持したい。ちなみに瞬間燃費計の推移をみるに、高速道路の流れに乗った100km/h付近の走りでは10km/l程度の燃



Lamborghini Huracán LP610-4

SPECIFICATIONS

ランボルギーニ・ウラカンLP610-4

■ボディサイズ:全長4459×全幅1924×全高1165mm
ホイールベース:2620mm トレッド:①1668 ②1620mm
■乾燥重量:1422kg ■エンジン:V型10気筒 DOHC40バルブ 圧縮比:12.7±0.2 総排気量:5204cc
最高出力:449kW(610ps)/8250rpm 最大トルク:560Nm(57.1kgm)/6500rpm ■トランスミッション:7速DCT ■駆動方式:4WD ■サスペンション形式: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(カーボンセラミック):①380×38 ②356×32mm
■タイヤサイズ(リム径):①245/30R20(8.5J) ②305/30R20(11J) ■パフォーマンス 最高速度:325km/h 0→100km/h加速:3.2秒 0→200km/h加速:9.9秒
■環境性能(EU) CO₂排出量:290g/km 燃料消費率:12.5ℓ/100km ■車両本体価格:2970万円

薄なドライブレールに仕立てていないところがまた、彼らの流儀でもあるのだろう。乱暴に言えばあくまでパフォーマンスの主役はエンジン様の居座る後ろ側にあつて、前側は確実なグリップを担保しながら、安心できる最小限のフィールがあればいい。好みが分かれるだろう、そのテストは、しっかり守られている。四駆をして、路面をゴリゴリと噛み砕きながら突き進むというよりは、水面を滑るヨットのようスラスラと弧を描いていく。爽やかだ……なんて印象をランボルギーニに乗って抱くことなど金輪際ないと思っていた。が、ウラカンはそういうものになっていた。間違いなく運動性能は当代随一。それも彼らの狙い通りだろうが、振り回しでの確度や素早さはアヴェンタドールも優に超えているはずだ。そしてライバルに対するれば、異質ともいえる存在感と独特の官能性を伴ってもある。いま、彼らが造るべき商品として、まるで隙が見当たらない。

それだけに古くからのファンにとっては喉越しが良すぎると受け止められる懸念もある。進化という命題に最善を提示したランボルギーニの仕事はどう評するか。それは皆さんが決めることだ。が、ボクはその踏み絵を踏んづけることはできなかった。予想の斜め向こうをいく完璧さにすっかり打ちのめされたわけだ。

REAL TEST ~~X~~ REAL REPORT

TEXT ● 野口 優 (Masaru Noguchi)

PHOTO ● 小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi)

市 健治 (Kenji Ichi)

堅実なる姿勢。

昨今のランボルギーニは、もはやかつてのイメージとは明らかに違つた。特にCEOにヴィンケルマンが就任してからというもの、すべてが変わつた。そんな彼らの姿勢に対して、個人的な印象を語らせて頂きたい。

昨 今のランボルギーニの完成度

には目を見張るものがある。その昔のイメージと重ねてしまうと、もはや別ブランドになったと言つても良いだろう。反逆的かつ無骨だった。あの頃の猛牛。からすれば最新のランボルギーニは、呆れるほどに生真面目だ。これに対して、もしかしたら異論を唱えるファンもいるかもしれないが、時代の流れから察すれば当然のこと。いや、むしろ時代の流れから考えても、やりすぎなくらい真面目なスポーツカーに進化していることは、もはや賞賛に値する。もちろん、これはランボルギーニの狙い。CEOにステファン・ヴィンケルマンが就任して以降、同社のイメージを積極的に変えていくとしたからに他ならない。確かにアウ

ディのお膳立てがあるから、という見方もあるのだが、それはあくまでも開発の段階での事情。グループ内の圧力に対して言いなりになっているわけでもないはずだ。即ち、明確な信念をもって今のランボルギーニは造られている。それこそプロダクトの完成度に対する徹底した姿勢と、彼らの活動に表れているだろう。

ガヤルドを使用したワンメイクレースの「トロフェオ」をはじめ、サーキットイベントの「ドライビング・エクスペリエンス」、さらにその雪上版まで用意することなど、真面目に造らなければできない催しを実行している。つまり、脅かしのパフォマ―ではないことを今あらためて認識すべきだとボクは言いたいのである。確かにアヴェンタドールに関し

ては、クンタッシからの流れを汲むデザインによって、荒くれた「猛牛」のイメージを継承しているように見せているものの、実際にそのステアリングを握ってみれば、度肝を抜くほどの完成度を実感する。というよりも本気で攻めようものなら手に余る性能に感動すら覚えるはずだ。

そんなことを先頃ツインリンクもてぎで行われた「トラック・デイ」で痛感した。カーボンモノコックに700PSを誇るV12をミッドに積むスーパースポーツをサーキットで味わえるというのだから、こうしたイベントができること自体、自信の表れだろう。もっとも個人的にはすでに海外試乗会の時に体験済みではあるから、特に驚くことはないものの、それでも乗れば乗るほど、攻めれば

Lamborghini

HURACA
INSTINCTIVE TECHNOLOGY



一部の顧客向けに開催された、ツインリンクもてぎでの「トラック・デイ」。先導車の後を追う形の「カルガモ」での試乗とはいえ、700psの性能を「安全に」味わうには十分。事前に車両に関する解説もあるから、その魅力にも気づきやすい。



攻めるほどに発見もあるから、実際収獲は大きい。それに今年のはじめにはウインターテストをこのアヴェンタドールで試していることもあって、4WDシステムの効果を日本のサーキットで試すのも今更ながら悪くないと思った。ましてやウラカンのデビュー後である。性能の差があるとはいえ、ウラカンの4WDシステムとは異なることもあって、その確認もしたい……。

やはり、とんでもない速さである。ミッドに積まれるV12ユニットの凄まじいトルク感もさることながら、7速あるギヤリングとの組み合わせにより、途方もない息の長い加速を続ける。もてぎのストレートなどあつという間、すぐにコーナーが出てくる印象だ。それにコーナー手前のフルブレーキング時、さすがはカーボンモノコックだけのことはあって、シャシーが震えるようなこともない。その一方、コーナリングスピードと旋回中の駆動による安定性に関しては、コーナーによっては微妙な印象を残す部分があるのは確かだが、これだけ直線が速ければ、多少コーナリングに不満が残っても結果的に速いから文句など言えない。もっともアヴェンタドールの4WDは、基本リヤ駆動に徹した設定で、フロントはあくまでも補助的な作動と割り切っているから、最新鋭の弟、ウラカンのようにみえてはいけないだろう。とはいえ、それだけに「ピュア」さが残るのもまた美点。今やフェラーリの12気筒車ですらFRであることを思うと、ランボルギーニが放つ「スーパーカー」にあらためて魅力を感じる。それをここまで生真面目に、そしてこの価格帯で納めているのだから、むしろ感謝の領域だろう。こ

れだけ安定している上で、一部に「スリル」を味わえるスーパースポーツは、今や少ない。ましてやそのスリルも、サーキットのような場所でのみ垣間見えるだけで、普段は何も緊張せずに済むほどに扱いやすい印象を与えるから、やはり今のランボルギーニには知的な配慮を感じさせる。とかく車両の完成度とは、企業理念が表れやすい。そう考えると最新のアヴェンタドールにしてもウラカンにしても、各々のキャラクターに独自性を持たせつつ、確実に楽しませようという、ある種の「もてなし」感がある。ドライビングに対して素人から玄人まで相手にするフレキシブルなこの姿勢には脱帽するばかりだ。それでも何処か「凜」としてしまふ気持ちにもさせられるから不思議である。これこそヴィンケルマンが目指した世界なのだろう。見事な策である。





REAL TEST ~~X~~ REAL REPORT

PHOTO & REPORT ● sport auto (APOLLO)

TRANSLATION ● 中村孝仁 (Takahito Nakamura)

最強のリアル。

スポーツカーの世界をリードするボルシェやフェラーリとは

まったく異なるベクトルで独自の世界観を構築するアストンマーティン。なかでもV8ボディにV12エンジンを搭載したV12ヴァンテージSはフラッグシップとして最強の性能が与えられたシンボリックなモデルだ。スーパーテストでは苦戦を強いられてきたアストンだが、名譽挽回なるか。

付き合いくいと、一般的には言われるが、ヴァンテージ・ラインアップの頂点に君臨するV12Sには当て嵌まらない。フォルムの美しさについては、論争の余地はないと思うが、もしV12Sのスタイルがお気に召さない人がいるのなら、クルマに興味がでないか、もしくは特別に仕立て上げられたスポーツカーに興味がないのだろう。少なくともV12Sのプロポーションについては、最高の仕事だなされた1台であり、時代に左右されないタイムレスなデザインアイコンのモデルだと言える。

など、独自のチューニングが施されている。美人なのに扱いやすく、もちろん強烈なパワーという棘もある。さてブラッシュアップされたV12Sがノルトシユライフェでどんな走りを見せてくれるか。大いに期待は高まったが、結果は7分52秒だった。もしクロスしたギヤ比を持っていたなら、ラップタイムは間違いなく向上したはずだ。

当然タイムがすべてなのだが、V12Sのドライバビリティの高さは傑出したものだった。走行性、安全性ともに批判すべき点は見当たらず、

2005年にベイベー・アストンとして、V8エンジンを積み、モデルレンジの末弟として誕生したヴァンテージ・シリーズ。その後、無謀にも(?) V12エンジンを搭載して大きな話題を呼んだが、いまやアストンマーティンの屋台骨を支える最も重要なモデルに成長した。最新のV12ヴァンテージS(以下、V12S)では、最高出力が573psまで高められ、最強のパフォーマンスが与えられている。

まさに魅惑的なエクステリアだが、それ以上に注目なのはV12エンジンだ。ボンネットを開ければ一目瞭然だが、よくぞV12を押し込んだものである。もちろんアストンらしく、普段隠されていて、目が届かないヘッドカバーまでデザイン処理されており、見事なコーディネートだ。6ℓV12エンジンはアストンでは馴染みの深いユニットではあるが、V12Sではボッシュ製の最新マネージメントシステムが採用され、レース由来のクランクシャフトを使用する

Aston Martin V12 Vantage S



Aston Martin V12 Vantage S



Hockenheim Short Course

Lap Time
1分11秒9

▶ホッケンハイム ショートコース

テスト結果一覧

車名	計測タイム
アウディ R8 V10プラス	1分10秒6
メルセデス・ベンツ SLS AMG	1分10秒8
アストンマーティンV12ヴァンテージS	1分11秒9
フェラーリ599	1分12秒0
ボルシェ・バナメーラターボS	1分12秒3
アストンマーティンDBS	1分13秒5
マセラティグラントウーリスモCストラダレ	1分13秒7

グラツィアーノ社と共同開発したスポーツシフトⅢへと進化したトランスミッション、3ステージアダプティブダンパーが新採用された。ノーマル/スポーツ/トラックの3モードを用意し、スポーツモード以上では、鋭いスロットルレスポンス、より速いギヤシフトを実現し、エキゾーストノートやパワステのアシストレベルもアクティブに変化させる。装着されていたのはオプションのスポーツシートだが、カーボンファイバーの軽量タイプも選べる。



V12Sの傑出したドライバビリティ、タイムには表れない類い稀な能力。

シャシーのニュートラル性、シユアナハンドリング、そのどれもが我々を夢中にさせるものだった。さらにダンパー及びコイルスプリング（ノーマル、スポーツ、トラックという3ステージアダプティブダンパーが新たに採用された）も、ノルトシユライフェだろうが、あるいは他のサキットを走ろうが、フレキシブルに反応してくれ、どんなドライバをも納得させる類い稀な能力を持っている。パフォーマンスも文句なしだ。同時にV12が奏でるサウンドは心に染み入る。

一方、ホッケンハイムのショートコースでは1分11秒9を記録した。

ライバルのタイムを見ればわかるが、同じフロントエンジンのSLSには及ばないものの、フェラーリ599を上回っており、アストンのフラッグシップとして面目躍如といったところだ。タイムが伸びなかった要因はいくつかあるが、LSDは察するところ、意図的に限界を掴みやすくするために限定的な効能で、コーナーを攻めこんでいくとイン側のタイヤは空転してしまう。どれだけパワーがあっても路面に伝えられなければ……である。それでもライントレース性能はとても高いだけに悔やまれる部分だ。ちなみにESPをアクティブな設定にしてテスト走行した

が、ラップタイムはそれをオフにしても同じであった。

36mスラロームの最高速度は130km/hをマーク。テンポよく半分の18mを走ると、V12Sのグリップは程良いものに感じたが、本気で攻め込んでいくとシャシーチューニングの物足りなさが露呈する。限界における挙動はやや物足りない感じた。

同様に回避テストにおいても、V12Sは、リアルスポーツの動きではなく、グランツーリスモのそれを示した。限界近くまではニュートラルな動きを振る舞うのだが、荷重移動に対する挙動変化は鈍い。敢えてのセッティングなのだろうが、とはいえコントロールしにくいといった、そうではなく意外にも容易だ。

ピレリPゼロ・コルサがもたらす最大横Gは1.40だ。フロントミッドのレイアウトを持つV12Sの前後重量配分は必ずしもパーフェクトと



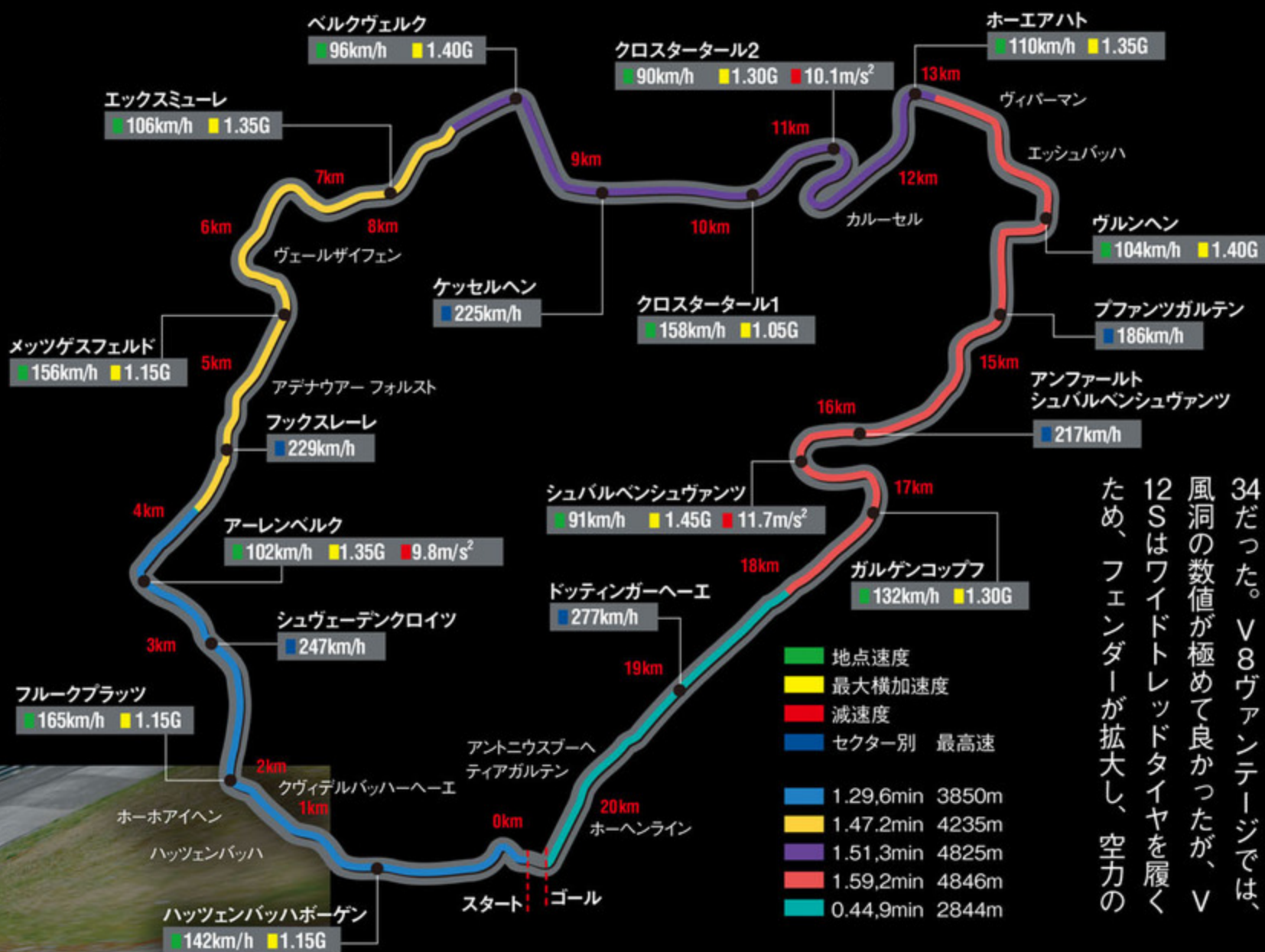
NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE

Lap Time
7分52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	計測タイム
メルセデス・ベンツ SLS AMG	7分40秒
アウディ R8 V10プラス	7分45秒
アストンマーティンV12ヴァンテージS	7分52秒
フェラーリ・カリフォルニア	7分56秒
アストンマーティンDBS	8分02秒
ジャガー-XKR-S	8分03秒
マセラティ・グラントウーリスモMCストラダレ	8分14秒



は言えないが、それでも前後52・4対47・6という50対50に近い数値だ。参考までにタイヤサイズはフロント255/35、リヤ295/30で、いずれも19インチのホイールを履く。風洞における空力性能、Cw値は0・34だった。V8ヴァンテージでは、風洞の数値が極めて良かったが、V12Sはワイドトレッドタイヤを履くため、フェンダーが拡大し、空力の

恩恵は思ったよりも受けていない。0→200km/hの加減速テストでは、加速に12・6秒、減速に5・1秒の合計17・7秒を要した。メーカーが公表する0→100km/hの加速データは3・9秒で、テスト(7速ATのSモードで走行)ではコンマ3秒及ばなかった。とはいっても、この数値は2名乗車でフルタンク状態のものだから、実際にはほぼメーカー公表値の加速性能を示すだろう。ブレーキは全くフェードの兆候を見せなかった。

今回は出力測定も行った。ヨーロッパで定められているEGW80/1269という測定方法を用いたが、メーカー公表値の最高出力、573ps/6750rpmに対し、実測値は539ps/6790rpmであった。約6・3%のダウンとなったが、最大2%は測定機自体の負荷だ。最大トルクについては、597Nm/545rpmを記録。メーカー値の620Nm/5750rpmより低い値であるが、測定機の負荷を考慮すると、最大トルクもほぼメーカー公表値と変わらなかった。

V12ヴァンテージSは、確かに最高の性能を持つスポーツカーではないかもしれない。しかし、コンパクトなボディに美しいスタイル、そしてフロントに詰め込んだ巨大なV12エンジンは、多くの人々を魅了する。アストンが公言する「レーシングカーに近い性能」を見出すことはできなかつたが、その才能の一端はノルトシュライフェやホッケンハイムでも感じる事ができた。しかも日常的な扱いやすさを備える、懐の深さを持っているのだから、極限の領域でのパフォーマンスとしては、十分なものと評価したい。



SPECIFICATIONS

アストンマーティンV12ヴァンテージS

■ボディサイズ		
全長×全幅×全高	4385×1865×1250mm	
ホイールベース	2600mm	
車両総重量	1697kg	
■エンジン		
仕様	V型12気筒DOHC	
総排気量	5935cc	
ボア×ストローク	89.0×79.5mm	
圧縮比	10.7:1	
最高出力	421kW(573ps)／6750rpm	
最大トルク	620Nm(63.2kgm)／5750rpm	
■トランスミッション		
仕様	7速セミAT(スポーツシフト3)	
ギヤ比	①3.29 ②2.16 ③1.61 ④1.27 ⑤1.03 ⑥0.85 ⑦0.68	
最終減速比	3.73	
■シャシー関連		
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン	
サスペンション形式	F&Rダブルウィッシュボーン	
ブレーキ	F&Rベンチレーテッドディスク	
ブレーキディスク径	F398mm R360mm(セラミックディスク)	
タイヤサイズ	F255／35R19(9J) R295／30R20(11J)	
タイヤ銘柄	ピレリPゼロ・コルサ	
■パフォーマンス		
最高速度	328km/h	
加速テスト結果	0→40km/h	1.6秒
	0→100km/h	4.2秒
	0→160km/h	8.6秒
	0→200km/h	12.6秒



お馴染みの6ℓV12ユニットには、これまでGTレーシングカーで培ってきたテクノロジー、例えばCNCマシンで加工した燃焼室や中空カムシャフトが与えられた。ブレーキシステムは4輪ともに専用セッティングが施されたカーボンセラミックタイプで、制動力についてはテスト中に能力低下を感じることはなかった。基本的に同じボディのV8ヴァンテージからフロントグリルの形状変更(V12搭載でエアフローを最大化)、タイヤのワイド化のため、Cw値は劣ってしまったが、概ね空力特性は良さそうである。

▶加速・減速データ (0→200km/h→0)

テスト結果一覧

車名	計測タイム
フェラーリ599	15.9秒
メルセデス・ベンツ SLS AMG	16.3秒
アウディ R8 V10プラス	16.9秒
アストンマーティンV12ヴァンテージS	17.7秒
ボルシェパナメーラターボS	18.3秒
ジャガー-XKR-S	18.4秒
アストンマーティンDBS	18.8秒

▶36mスラローム

テスト結果一覧

車名	計測タイム
アウディ R8 V10プラス	138km/h
メルセデス・ベンツ SLS AMG	136km/h
フェラーリ599	133km/h
マセラティ・グラントウーリスモMCストラダレ	133km/h
ジャガー-XKR-S	131km/h
アストンマーティンV12ヴァンテージS	130km/h
アストンマーティンDBS	129km/h

▶最大横加加速度

テスト結果一覧

車名	計測タイム
アストンマーティンV12ヴァンテージS	1.40G
アウディ R8 V10プラス	1.40G
メルセデス・ベンツ SLS AMG	1.35G
アストンマーティンV8ヴァンテージ	1.30G
フェラーリ599	1.30G
マセラティ・グラントウーリスモMCストラダレ	1.30G
ジャガー-XKR-S	1.25G

▶110m回避テスト

テスト結果一覧

車名	計測タイム
アウディ R8 V10プラス	150km/h
メルセデス・ベンツ SLS AMG	150km/h
フェラーリ599	145km/h
マセラティ・グラントウーリスモMCストラダレ	145km/h
ジャガー-XKR-S	144km/h
アストンマーティンV12ヴァンテージS	142km/h
アストンマーティンDBS	140km/h



PHOTO & REPORT ● APOLLO

TRANSLATION ● 中村孝仁 (Takahito Nakamura)

M3を超える能力。

最新のM3がセダンのみ、そのクーペ版がM4という棲み分けとなった。ともに魅力的だが、往年のファンが本命視するのは、M4クーペに他ならない。昨今、求められる日常性を実現しながら高い運動性能をも提供するという、市場からの要求に応じて誕生した最新Mモデルの実力を試すため、ザクセンリンクでアタックテストを実施。先代からの進化を探った。

B MWの「M」モデルはサーキットとオンロードの狭間で、その性能を欲しいままにしてきた。

BMW傘下の子会社として1972年に誕生したM GmbHを大きく飛躍させたのが、1986年に登場したM3だった。M3はおよそ60の国内選手権において1500以上の勝利を獲得、ラリーでも大活躍した。しかし、とりわけこのクルマを有名にしたのはDTMにおけるライバルとの激しい争いであつたろう。

その誕生から28年、新規車種のM4クーペが登場した。

昔も今もMモデルは、サーキットを走り抜く実力を持つ一方で、オンロードでも痛快に走れるという、ふたつの性能を両立させた不変的な魅力が与えられている。もっとも当時

のM3については賞賛が上がる反面、批判もあったが、M4はデイリースに力点を置いたモデルに仕上がっているようだ。比較的庶民的匂いのする骨格は、とてつもなくアクティブなドライビングに対応してくれるものの、それはツッフェンハウゼンのP社が仕上げるスポーツカー由来のものとは決定的に違う。

エンジンは再び伝統の直6に回歸した。ただし3ℓツインターボだ。さらに電動パワーステアリングはM6から使われている電動サーボトロニックが採用され、7速のM DCT（ドイツ語ではDKG／ドッペル・クツプルング・ゲトリーベとなる）ドライブレジックやMディファレンシャルなど、いずれもM6譲りのメカニズムが装備されているのがその特

徴である。しかも7速M DCTの性能は先代のシステムと比べると大幅に引き上げられており、V8時代のM DCTは、加速テストの際、エンジンはおよそ5500rpmでクラッチを繋いでいたのに対し、M4では2300〜3000rpmでクラッチミートが行われる。そして1速で6000rpmまで引つ張つたのちに、瞬速で2速にシフトアップ。100km/hへの到達時間は4秒と、先代から0.5秒も短縮された。しかも走る距離が伸びれば加速性能の差は広がり、200km/hの到達時間は先代の15.6秒から13.1秒、250km/hでは27.6秒に対して22.9秒といった躍進ぶりである。V8時代と比べて最大トルクには少なくとも150Nmの差があり、しか

BMW M4 Coupé TRACK TEST

先代からのタイム更新は約3秒!!
最新クーペは扱いやすく、速い。



▶セクター4
23.42秒
23.74秒

REAL TEST ~~X~~ REAL REPORT

もブースト圧1・25バールながらターボラグは事実上ないに等しいから、加速性能が圧倒的に高められているのも頷けるが……。

ただしディーリーユースに加えて、たまにノルトシュライフェを走りたユーザーにはオプション（7300ユーロ＝約100万円）のセラミックブレーキが不可欠だ。当然ながら日常的なストップ＆ゴーのトラフィックでは軽いブレーキ鳴きを起こすし、ウェット路面では若干ながら反応が遅れるし、何より価格が高い。おまけにこのシステムを選ぶと、19

インチホイールが必要になるといった具合だが、それでも性能的には申し分なく、ノルトシュライフェでは有効なアイテムとなる。

さてサーキットテストは、ザクセリンリンクで行われた。1ラップ3・67kmのコース、発祥は古く1927年に遡る。当時は直線を4つのコーナーで繋いだ全長8kmのコースだったが、その後改修されて、現在のコースになったのは1996年のことだ。地理的にはかつての東ドイツに位置し、現在は主にモーターサイクルが中心で、モトGPが開催されるコースとして知られている。コース

はご覧の通り、外側の高速コーナーと直線がインフィードのタイトなコースに

繋がるレイアウト。あまり長いストレートがないからか、コースレコードはモトGPが出した1分22秒126である。

そこでM4のラップタイムはというと、1分37秒74であった。それでもM3クーペが1分40秒52だから、ほぼ3秒近く短縮したことになる。

ザクセリンリンクのコース全体は、5つのセクターに分かれており、セクター1はスタート地点を含む最終コーナーから1コーナー手前までのストレート。最もタイトなコーナーのあるセクター2、大きく左コーナーだけが続くセクター3。長い高速コーナーとストレートのコンビとなるセクター4、ふたつの直角コーナーと短い直線で構成されるセクター

Coca Cola-Kurve

▶セクター2
25.83秒
26.48秒



Audi-Kurve

▶セクター3
18.10秒
18.54秒



Sternquell

Omega



SPECIFICATIONS BMW M4 クーペ

■ボディサイズ	
全長×全幅×全高	4671×1870×1383mm
ホイールベース	2812mm
車両総重量	1611kg
■エンジン	
仕様	直列6気筒DOHCツインターボ
総排気量	2979cc
ボア×ストローク	84.0×89.6mm
圧縮比	10.2:1
最高出力	317kW(431ps)／5500～7300rpm
最大トルク	550Nm(56.1kgm)／1850～5500rpm
■トランスミッション	
仕様	7速セミAT(7速M DCTドライブプロジック)
■シャシー関連	
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン
サスペンション形式	①ダブルジョイント・スプリング・ストラット ②5リンク
ブレーキ	③&④ベンチレーテッドディスク
ブレーキディスク径	⑤400mm ⑥380mm(セラミックディスク)
タイヤサイズ	⑦255/35ZR19(9J) ⑧275/35ZR19(10J)
タイヤ銘柄	ミシュラン・パイロットスーパースポーツ
■パフォーマンス	
最高速度	280km/h
加速テスト結果	0→50km/h 1.7秒 0→100km/h 4.0秒 0→130km/h 5.9秒 0→160km/h 8.4秒 0→200km/h 13.1秒 0→250km/h 22.9秒 0→1000m 21.76秒

BMW M4 Coupé TRACK TEST

5だ。ではどこでどのようなポイントをチェックするか。まずセクター1ではいつもならばトップスピードが計測されるセクションだが、M4では高速コーナーから続くストレートエンドのセクター4で記録した。セクター2はフロントアクスルのグリップ力、セクター3は高速での安定性、トップスピードの出たセクター4は車両バランス、最後のセクター5はセクター2同様にフロントアクスルのグリップ力がわかる。

セクター2のS字区間では明確に先代、すなわちM3クーペとの違いを体感できる。まさにオンザレール感覚の高いライントレース性能を示す。右に大きくGのかかるセクター3は、スポーツ十をセレクトしている限り、安定したコーナリングを見せる。また、高速左コーナーは車速が140km/h付近でリヤが軽く滑り始めるが、修正は容易だ。

全体として緩やかなアンダーステア傾向を示すハンドリングは、高いアジリティを持っているといえよう。ステアリング特性に関しては、高いリニアリティを持っているが、応答性は平均的。そして復元モーメントに関しては好ましい。また全体的

なハンドリングはフロントアクスルが高いグリップ性能を持ち、トラクションに関しては高くもなく低くもなくの印象。アンダーステアへの移行は緩やかである。シャシーは非常にバランスの取れたものであるが、サーキットにおいてコンフォート及びスポーツモードではそのポテンシャルを引き出すことはできない。

ちなみにセクター4でマークした最高速は227km/hと、まずまずの数字だったが、ドライバビリティとしては、駆動系は痛快で走らせて常に楽しい挙動を示してくれ、ツインターボエンジンはとにかくよく回ってM DCTは瞬速の変速が可能だったことも付け加えておきたい。

デイルーユースに関してM4で諦めなければならぬ点はほぼなく、敢えて言うならば、少し燃費が悪いことで、それを除けば4シリーズ・クーペと変わらず、扱いやすいのがM4の美点である。先代M3に比べれば、スポーツ性は希薄になったものの、運動性能の進化は驚異的だ。

セクター5
20.33秒
21.20秒

セクター1
10.06秒
10.56秒



M4クーペのインテリアは、まさに機能を高めたコクピットの好例といえる。無駄が省かれ、どこに何があるか明確なレイアウトで、レザーなどの素材のアレンジによって質実剛健な中に贅が表現され、ドライビングに集中できる環境が整えられている。7速M DCTドライブプロジックはパドル操作ができ、D(自動)モードとS(手動)モードそれぞれにスポーツ性が変化する3段階の設定を用意する。



エンジンは最新M3セダンと同ユニットで、431ps/56.1kgmのパワー数値は変わらない。モータースポーツ譲りの冷却コンセプトに加え、軽量の鍛造クランクシャフトに代表されるように、マグネシウム、アルミニウム、カーボンファイバーなど、超軽量素材を用いるインテリジェント・ライトウエイト・テクノロジーを積極的に採用。足元に輝くゴールドキャリバーは、カーボンセラミックブレーキの証となる。



Sachsenring

全長：3671m | ストレート長：780m

▶比較モデルタイム	▶最高速
BMW M4 Coupé DKG 1分37秒74	227km/h
BMW M3 Coupé DKG 1分40秒52	219.5km/h

Queckenberg Kurve

Sektor 1



REAL TEST **X** REAL REPORT

PHOTO ● ポルシェ ジャパン

PORSCHE Experience 2014

「ポルシェはスポーツカーメーカーである」。そんな常識が今、新しいマーケットのユーザーには通用しなくなっていると言う。それはカイエンやマカン、パナメーラの成功がもたらした功罪だが危機感を覚えたポルシェは改めて2ドア・スポーツモデルを自らのアイデンティティであると世界に発信し始めた。

ポルシェの スポーツ論。



ポルシェが既存の2ドアモデル、すなわち911、ボクスター、ケイマンだけを揃えた試乗会を開催したのは、カイエンやパナメーラといった4ドア系が商業的に大きな成功を収め、いまや全世界の総売上台数の2/3を占めるまでになっていることがきっかけだったらしい。つまり、スポーツカーメーカーとしてのアイデンティティが危機にさらされているとポルシェ自身が捉えているようなのだが、少なくともここ日本においては、そんなことは杞憂に過ぎないと断言できる。きっと、GENROQ読者の多くも私と同じ気持ちを抱いているのではないかな？

私はポルシェを敬愛して止まない。彼らは一切の妥協なくボディやサスペンションなどを開発し、選り抜きの素材を用いて1台1台の製品を造り上げていく。そうした真摯なスポーツカー造りの姿勢に加えて、私が常々魅了されてきたのが、そのチューニングのうまさである。

ここでのいうチューニングとは、できあがった試作車をベースに、ドライブレインや足まわりの設定を細かく煮詰めていく作業を指すが、私はポルシェほどのチューニングに長けたスポーツカーメーカーはないと考えている。それは、同じ911でもカレラ、カレラS、カレラ4、カレラ4Sと様々なグレードを造り分け、さらにそのうえにGT3やターボ、そしてターボSなどのライン



PORSCHE Experience 2014

そんな、ただでさえ悩み多きボルシェ選びにさらなる難問が持ち上がったのは、新型のボクスター／ケイマンが誕生したときのこと。かつて「911の廉価版」と位置づけられてきた両モデルのパフォーマンスとクオリティが大幅に向上し、グレードによっては911のライバルになりかねない事態に発展したことにあった。正直、公道を軽く流している範囲では911のボクスター／ケイマンに対する優位性を指摘するのは格段に難しくなったように思う。

期せずして今回の試乗会は、こんなモヤモヤした気持ちを吹き飛ばすのに絶好の機会となった。なにしろ、デュッセルドルフに近い新設のテストコースで、最新のボルシェ2ドアモデルを存分に操ることができるのだから。しかも、試乗当日は生憎の豪雨。いや、それぞれの個性を見極めるには、これがむしろ好都合だったのである。

アップを構築し、そのひとつひとつに明確な個性とバリューを与えている点に、端的に表れている。いま改めて数えてみたところ15タイプの911が用意されていたが、それぞれが独特の輝きを放っていることは皆さんもご存じの通り。あまたある自動車雑誌でボルシェ特集のネタが尽きない所以である。



アルデンホーフェン・テスト・センターを舞台に行われた「ボルシェ・エクスペリエンス2014」。ハンドリングテストやブレーキテストなど、様々なテストドライブが行えた。

得も言われぬ安心感に包まれる。そして、991st になって静粛性や乗り心地などの快適性が飛躍的に向上したことを再確認しながら、まずはパイロンコースを走り始める。

ここで驚かされたのは、そのフロントグリップの高さだ。カレラスに試乗したのは、この日もっとも雨脚が激しく、路面の水量が最大に達するような時間帯だったが、スラロームなどを試みてもフロントのグリップが失われる気配はまったく見られない。むしろ、定常円旋回コースで一定の舵角を保ったままスロットルペダルを踏み込んでいくと、最後は横Gにリヤタイヤが屈してオーバーステアに転じるほどなのだ。この日はスタビリティ・コントロールをキャンセルすることが禁じられたので、リヤが流れ始めると体勢を立て直すとしてシステムが介入してきたが、2軸回りの慣性モーメントが大きくなりがちで、一旦リヤがスライドするとこれを修正するのは容易ではな



ポルシェが送り出す製品の奥深さとラインアップの幅広さに圧倒された。

いはずのリヤエンジンモデルで、敢えてフロントのグリップを高めたポルシェの見識と、そのスタビリティ・コントロールの能力の高さと正確さに、私は改めて舌を巻くこととなった。

続いて試乗したのはケイマンGT S。ギャボックスはこちらもPDKだった。改めて911と比較しても、乗り心地の質感やスタビリティにはほとんど差を感じなかった。敢えていえば、急制動時の安定感は911に敵わなかったが、これは120km/h以上からフルブレーキングするという文字通り極限的な状況のもの。逆に、それ以外の部分で911に見劣りする部分があったことで、私のケイマンに対する評価はさらに向上することとなった。

ただし、ハンドリング特性は911のフロント重視に対してケイマンはリヤ重視と対照的。したがって攻め込んでいくと、最後はフロントがアウト側に逃げるアンダーステア傾向を示したのである。

しかし、最後にGT3に試乗したとき、それまでの様々な感慨はすべて吹き飛んでしまった。圧倒的な軽量感（実際の車重はカレラスと15kgしか変わらない）とレッドゾーン90

大谷達也 Tatsuya Ota

エクスペリエンスの会場にはルーフに自転車を積載した911をディスプレイ。これは2ドア・スポーツでありながら日常的な使い方にも対応すると主張するもので、さらにはカレラ4やターボを始めとする4WDモデルがスノードライブをこなすとアピールしていた。



00rpmの超高回転型自然吸気エンジンの優れた足まわりにより、ヘビウエイトのなかでも意のままに操ることができたのだ。とりわけ圧巻だったのが滑り始めてからのコントロール性。実は、ハンドリングコースではスロットルを戻しただけでリヤがスライドし始めるほどスリッパリな状況だったのだが、それでも決して幅が広くないコース内にGT3を留めておくのは難しくなく、実に痛快な体験だった。

では、3台のなかでどれがもっとも優れていたのか？ 純粹にハンドリングを楽しみたいなら、答えは圧倒的にGT3だ。しかし、カレラスの質の高いグランツーリスモ性能も捨てがたいし、ケイマンの意外なほど大人びて安心感の強いシャシー性能にも感銘を受けた。結局、今回も正解は得られず、ポルシェが送り出す製品の奥深さとラインアップの幅広さにただ圧倒されただけだった。やはり、彼らは真正銘のスポーツカーメーカーなのである。

我

々にとってポルシェの象徴的なプロダクトといえば、長い伝統を持つ2ドア・スポーツであることは言うまでもない。あるいはポルシェは、世界屈指のスポーツカーメーカーなのだと書いても、それに異論を唱える者など皆無だろう。

だがポルシェに対して、そのようなイメージを持たない市場も世界には多くある。ここ最近のポルシェの成長が、カイエンやマカンといったプレミアムSUV、あるいは4ドア・サルーンのパナメーラを直接の原動力とすることは、実際の販売台数を調べれば一目瞭然。特に中国やロシアといった新興市場においては、ポルシェが必ずしもスポーツカーメーカーと一致しないことも多い。

これからのポルシェにとって必要なのは、伝統の2ドア・スポーツの存在をさらにクローズアップし、それによってポルシェのクルマ造りの哲学を理解させることなのだろう。それを物語るように、ポルシェは先



PORSCHE Experience 2014

REAL TEST X REAL REPORT

日、世界中からメディアを招き、ケイマン、ボクスター、911、そして918スパイダーという2ドア・スポーツに特化したドライブ・エクスペリエンス・イベントを開催。そのパフォーマンスを十分に体験できるチャンスを与えてくれた。

デュッセルドルフから約1時間のドライブで到着するアルデンホーフェンにある、コンパクトなテストコースがその舞台だった。ここには高速周回路や総合試験路、そしてハンドリングコースなどが備わり、ADCによるロードテストなどにも使用されるという。ここでポルシェが市場に投じる2ドア・スポーツの中から好みのモデルをチョイスして、カスタマー向けイベントであるポルシェ・エクスペリエンスと同様のプログラムで、そのパフォーマンスを再確認してもらうのだという。

取材当日は残念ながらウエット・コンディションとなってしまうが、考え方によってはドライから、はる

ポルシェ製スポーツの最終的な理想像
それがミッドシップの918スパイダーだ。

山崎元裕

Motohiro Yamazaki



ポルシェの2ドア・スポーツがもつ他ブランドに対するアドバンテージは、その豊富なラインアップにある。エンジンレイアウトから駆動方式、オープンやタルガなどのボディタイプなど、ニーズに応じて選べるうえ、そのすべてが高い完成度を誇っている。



かに低いスピードでも同じことを経験できるということ。ならばラインアップの中でも運動性能を追求したモデルを選ぶのが面白そうだ。ケイマンGTS、911ターボSカブリオレとGT3、そして最後に同乗試乗ではあったものの918スパイダーの Cockpit に我が身を収めた。それぞれのモデルが、どれほどに魅力的な走りを披露するのかは、すでにこれまでもレポートされているから、今回はポルシェの2ドア・スポーツとして、どのような成り立ちがベストな解なのかということをご概念的に考えてみたいと思う。

ブ、すなわちチョイスが用意されているという事実だった。エンジンの搭載位置ではミッドシップとリアエンジンがあり、トランスミッションはオーソドックスな3ペダルMTとデュアルクラッチ式2ペダルを用意。さらに駆動方式ではRWDと4WDが選択できるし、ボディタイプもクーペとオープン、また911では最新作としてタルガが誕生している。

改めてそのステアリングを握ってまず驚かされたのは、伝統のリアエンジン方式を継承する911の走りが、きわめて洗練されたものだったことだ。リアアクスルのさらに後方に、エンジンという重量物を配置するがゆえのスタビリティとの戦い。それにもはや終止符が打たれたかのような魅力的な動きが、ターボSカブリオレやGT3の走りにはあった。電子制御の多板クラッチを用いる4WDシステムを持つターボSカ



ブリオレでは、さらにその印象は強かった。個人的には4WDシステムは、スポーツカーの世界においても必要不可欠だと再確認させられた。ならばミッドシップとリアエンジンの比較はどうか。これは客観的にエンジンアライメントから判断すれば、ミッドシップこそが理想の設計ということになるだろう。実際にケイマンGTSのステアリングを握ってハンドリングコースをドライブしても、この考えが間違いではなかったことを何回も知らされた。ベースとなったSと比較しても、よりスポーティな味わいを披露するケイマンGTSのシャシー。Sに対してのアドバンテージはエンジンパワーではなく、それを受け止めるシャシーのポテンシャルにある。ミッドシップの利点は、このシャシーによってさらに強調されているのだ。

ポルシェの2ドア・スポーツが最終的な理想像とするもの。それを具現化したのは918スパイダーだ。ミッドシップの基本設計、エレクトリックモーターをフロントアクスルに搭載して実現した4WDシステム。PHEVのメカニズムを含め、はたしてそのコンセプトを継承するモデルは、今後ポルシェから誕生するのか。期待はもろろん大きい。



LOTUS EXIGE S & ELISE S CR SUZUKA CIRCUIT



鈴鹿でロータスを測る。

ハイパフォーマンス化が著しいスポーツモデルにとって
そのもてるポテンシャルを発揮できるステージは限られてくる。
国内でもっともスポーツカーで走るに相応しい場所のひとつ
鈴鹿サーキットにロータスの最新モデルを持ち込み
クラブマンレーサーとGTドライバーが試乗して感じた
ロータスというプロダクトが垣間見える凄みをレポートする。

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



REAL TEST X REAL REPORT

8

月初旬、夏真っ盛りの鈴鹿サーキット。ロータスの輸入元

であるエルシアアイの協力を得て、ユーザー走行会枠でエキシージSと登場したてのエリーゼS、クラブレーサー（以下CR）を走らせた。

また今回は、素晴らしいゲストもお迎えすることができた。現在スーパーGTで「シンティアム・アップル・マクラーレンMP4-12C GT3」を駆る加藤寛規選手が、この2台を共に試乗してくれたのである。クラブマンレーサーとプロレーサー、共に何を感じ、どこに違いを見いだせるのか？ これを恥すかしがらず、赤裸々にお伝えしてみたいと思う。

最初に筆者が乗り込んだのはエキシージS。本誌でのロングタームレポートを始めて少しは慣れ親しんだはずだが（といっても実は、レポート車は今回試乗したこの新車に入れ替わることになったのだが）、ここ鈴鹿でまったく違う素顔を見せたのは、ある意味予想できたことであり、それでもやはり驚きだった。

インラップを終えて迎えたホームストレートエンド。350psを発揮する3.6V6スーパーチャージャーが出した最高速は200km/h+αと、本誌で活躍するスーパースポーツたちと比べれば、そのスピードは決して高くはなかった。

それでも筆者は驚いていた。エキシージSのコーナリングスピードが、恐ろしく高かったからだ。もしここが筑波や富士ならば、ガッツリとブレーキを踏んで減速をすることができ。しかし鈴鹿は、そのトップスピードを高く保ったまま、1コーナーへとアプローチしなければならな





い。逆に言うとエキシージSのリアグリップは、それができてしまうくらいどっしりと安定していたのだ。

3連続のS字コーナーも然り。フロントに荷重を少し与えるだけで、エキシージSはクッとノーズを縁石へと向け、アクセルオンでコーナーをグイグイと曲がって行く。200Rと250Rが複合する通称「マツチャン」なんて、最後は5速全開だ。でも正直に言おう。今回筆者は攻められなかった。ロングターム用に装着したADVANネオバAD08Rのフロントグリップに、うまくドライビングを合わせられなかったのだ。もちろん鈴鹿で初体験する、エキシージSの中速コーナーにおける速さ



エキシージSの底知れぬ能力に驚きを隠せないクラブマンレーサーの山田選手(写真右)。GTレーサーの加藤寛規選手(写真左)は「応答が素直で安定しているためラクに走れるがアマチュアには難しいかも」と。一方、エリーゼSCRは両者ともその走りの楽しさを絶賛。

に対応できなかったこともある。それほど、鈴鹿のエキシージSは限界が高く、底を見せないのだ。

筆者の感想に対し加藤選手は、「確かにエキシージSのコーナリング速度はあまりに常識外れ。もう、ただひとこと速い！ステアリングは切れれば曲がってくれるし、そのときリヤは安定しているから、プロとしては運転がラクですが、ちよつとレベルが高すぎるので、アマチュアの方は躊躇してしまうかも……」と分析してくれた。まさにその通りである。それではアマチュアドライバーがエキシージSを乗りこなすためには、どうすればよいのか？

「難しいなあ……。クルマはすごく安定しているんですよ。でも絶対速度域が高いから……これはもうジックリ腰を据えて乗ってもらって、慣れるしかないかなあ」と、明確な回答は出なかった。

横置きミッドシップを極めた、稀有な存在であると断言できる2台だ。

しかし幸いなことに、その答えはエリーゼSCRが持っていた。

パワー差は実に130ps。全幅にして80mm、ホイールベースは70mmも短いエリーゼSCRは、絶対性能ではエキシージSに及ばない。しかしながら緊張感溢れるエキシージSの後に乗り込んだエリーゼSCRは、ヘルメットの中で思わず笑みがこぼれてしまうほど、思い切った鈴鹿を攻められるマシンだったのである。

その乗りやすさの理由には、もちろん絶対



的な速度の低さも挙げられる。しかしエリーゼSCRはエキシージSに対して230kgも車重が軽く、その分ブレーキングも奥までいける。走りのレベルが低いのかといえは、決してそうではないのだ。むしろエキシージSに比べてタイヤは前後共に1インチずつ細いから、ターニンではリヤがスリットと滑ってしまふのに、何倍も勇猛果敢にチャレンジできる。そしてこれには、加藤選手も同意見だった。

「ステアリングを切り込んで、ブレーキを残し過ぎて、エリーゼSCRはリヤが出ま



LOTUS EXIGE S

SPECIFICATIONS ロータス・エキシージS

■ボディサイズ:全長4080×全幅1800×全高1130mm ホイールベース:2370mm トレッド:①1499 ②1584mm ■車両重量:1180kg ■エンジン:V型6気筒DOHC VVT-i スーパーチャージャー ポア×ストローク:94.0×83.0mm 圧縮比:10.8 総排気量:3456cc 最高出力:257kW(350ps)/7000rpm 最大トルク:400Nm(40.79kgm)/4500rpm ■トランスミッション:6速MT ■駆動方式:MR ■ステアリング形式:ラック&ピニオン ■サスペンション形式:①&②ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(ホイール):①205/45ZR17(7.5J) ②265/35ZR18(9.5J) ■パフォーマンス 最高速度:271km/h 0-100km/h加速:4.0秒 ■環境性能(JC08モード) 燃料消費率:9.9km/ℓ ■車両本体価格:850万円

これまで本誌でロングタームレポートしてきたエキシージSの個体が、まっさらの新車にチェンジ。旧レポート車との変更点は基本的にリヤウイングに追加されたデカールくらいだが、レポート用にADVANネオバAD08Rを履かせている。そのパフォーマンスは追って報告したい。



すが、そこをコントロールする喜びがある。多分エキシージSも限界領域では、同じ特性を示すと思うんですが、その速度域は高いから普通は試せない。タイムを出すなら別ですが、ただ走るだけなら、ボクもエリーゼSCRの方が楽しいです！こんな風に走れるスポーツカーって、なかなか巡り会えないと思います」

ちなみにエリーゼSCRは、標準タイヤであるADVAN ネオバAD07 LTSを履いていた。一見すると最新ラジアルであるAD08Rの方が最善と思うだろうが、筆者にはAD07 LTSの方が扱いやすかった。前後のグリップバランスが均等で、4輪を滑らせながら喜々として走ることができた。かたやAD08Rはリヤのグリップ力も高く、滑り出してから過渡特性も穏やかだったのだが、逆にフロントタイヤは反応が鈍く、安心してコーナーに入って行ける感じがしなかったのだ。



LOTUS ELISE SCR

SPECIFICATIONS ロータス・エリーゼSクラブレーサー

■ボディサイズ:全長3800×全幅1720×全高1130mm ホールベース:2300mm トレッド:1455 ⑧1505mm ■車両重量:950kg ■エンジン:直列4気筒DOHC VVT-i+スーパーチャージャー ボア×ストローク:80.5×88.3mm 圧縮比:10.0 総排気量:1798cc 最高出力:162kW(220ps) / 6800rpm 最大トルク:250Nm(25.4kgm) / 4600rpm ■トランスミッション:6速MT ■駆動方式:RWD ■ステアリング形式:ラック&ピニオン ■サスペンション形式:⑤&⑧ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:⑤&⑧ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(ホイール):⑤175/55ZR16(6.0J) ⑧225/45ZR17(8.0J) ■パフォーマンス 最高速度:234km/h ■車両本体価格:678万8500円

ブラックペイントされたリヤトランサムパネル、同じくロールオーバーカバーなどが「クラブレーサー」のエクステリアを象徴する。インテリアではボディ同色のProBaxコンポジットシート、シフトレバー周りが印象的。DPMとスポーツDPMモードが標準装備される。



そしてこの話を後日、元LTS開発担当氏にしたところ、非常に興味深い話が返ってきた。AD07 LTSはその名の通り、エリーゼのフロント荷重の軽さを考慮して、ケース剛性から専用につくったタイヤ。対してAD08Rは、一般的なFFからFR、そして重たい4WDマシンまでを対象に、広くスイートスポットを持たせたタイヤだから、設定荷重が違うというのだ。AD08のタイヤ形状は正面から見るとラウンドしており、荷重を掛けることでそれがスクエアな接地面積を稼ぐ構造となっている。しかしエキシージSの前軸荷重では、それを理想的に潰しきることができなかったのだらう、というのである。それほどエリーゼSやエキシージSというスポーツカーは、オンリー

ワンなスポーツカーなのだ。ならばエキシージSも接地面積さえうまく稼げば、我々にも安心して楽しめるグリップ感が得られるはずだ。だからこそロータスは、ピレリP ZEROトロフェオを、スポーツサスペンションと共に専用タイヤとしたのだらう。さすがはロータス。さすがはADV ANタイヤである。

いさかマニアックな話になってしまったがこれをまとめると、エリーゼSCRは、現代において最高のコントロール性能を備えたライトウェイトスポーツカーだといえる。それはまるで、ボルシェがRRを極めたかのごとく、横置きFFコンポー

ネットを使ったミッドシップを極めた稀有な存在であると断言できる。

またエキシージSは明らかにその延長線上にあり、エリーゼSの限界性能を完璧に対策してできたがったスーパーミッドルスポーツ。電子制御でマヒさせられた現実味のないスピードを、楽しいのかどうかすらわからないまま奉仕してくる近代スポーツカーと比べたら、エキシージSは扱いの難しいナイフのような存在だ。でもナイフは、切れるからナイフ。その扱いに注意しながら操るからこそ、リアルな切れ味を得ることができる。エキシージSは現代における、リアルスポーツカーというのが筆者の結論である。



LOTUS TRACK DAY in SUZUKA CIRCUIT



ホンダカーズ東海と合同で鈴鹿サーキットで行われた走行会。当日は30分枠と20分枠で設定されたロータス専有時間に自分の愛車で走るのももちろん、加藤選手や山田選手の隣に座ってコースを走るサーキットタクシーも行われ、誰でもロータス最新モデルがもつポテンシャルの一端を味わうことができた。やはりロータスにはサーキットイベントが似合う。



F 40が登場してから27年の空白期間を経た2014年、フェラーリはカリフォルニアTをもってターボエンジンを復活させた。これ

に続いて2015年のジュネーブ・ショーでは、458イタリアのターボ版、社内で「142M」という型式名で呼ばれるM458Tがデビューする予定だ。3855ccの排気量も、ツインターボによる過給方法もカリフォルニアTに搭載されるV8と基本は同じだが、チューンのレベルは高く、最高出力は670ps前後になると思われる（カリフォルニアTは560ps）。

動力性能こそ憶測の域を出ないが、カリフォルニアTでも0→100km

8に劣らぬ爽快なサウンドを念頭に設計される。と同時に、ターボラグも最小限に抑えられるはずだ。

フラヴィオ・マンゾーニ率いるデザインチームは、M458Tの外観を458イタリアと差別化するため、部分的にボディデザインを改訂することになるのも確かだ。ノーズのエアインテークはひと回り大きくなり、バンパーとLEDランプの形状が変わるほか、空力面でも改良の手が入ることだろう。

では、さらに先を見通してみよう。M458Tは、2019〜20年にかけてフェイズアウトしていくはずだ。その後継モデルは、姉妹関係にあるフロントエンジン車と同様なテクノ

SCOOP SPECIAL

TEXT●Georg Kacher
TRANSLATION●相原俊樹 (Toshiki Aihara)

を搭載するモデルだ。ここでは便宜的に「456」と呼ぶことにしよう。この456は458の進化版よりひと回りコンパクトなボディを纏うことになる（ホイールベース及び全長を短縮したモデルとなるはず）。

搭載されるV6は完全な新設計の2・9ℓ仕様のツインターボ。パワー&トルクは500ps&600Nmが

近未来のフェラーリ。

常に新型車の噂が絶えない、スーパースポーツ界の帝王、フェラーリ。先頃、遂にターボモデルを公表しただけに、今後の進展は大いに気になるところだ。マラネロ周辺の事情通から入手した次期フェラーリの内容をレポートしよう。

／hを3・6秒で加速し（自然吸気版より0・25秒短縮）、同200km/hを11・2秒で加速（同じ比較で2・1秒短縮）することから、少なくとも同等のスプリント力増強は期待して間違いないだろう。

マラネロの技術陣はターボ化によるフェラーリ・サウンドが濁ることを避けるために、フラットブレインクランクのV8に念なチューンを施す模様だ。排気管の取り回しも、ECUのマッピングも、自然吸気V

ロジを採用する予定。しかし、あるサプライヤーとフェラーリ内部の情報筋のふたりから私が聞いた話では、ミッドエンジン2シーターを2種類用意する構想があるらしい。ひとつはM458Tの正常進化モデル。これはさまざまな用途に柔軟に対応するモジュラータイプのプラットフォームをベースにしたモデルで、スポーティというよりもアグレッシブなスタイルが特徴になるといふ。そしてもうひとつは、新開発のV6

ひとつの目安となる。ただし現代のエンジンリングをもってすれば、パワーとトルクはいかようにも設定可能で、むしろマーケティング部門からの要請で決まるケースが増えている。アウディが2・5ℓの直列5気筒から525psを絞り出すとすれば、フェラーリにとって2・9ℓのV6から600ps近くを得ることは難しいことではない。むしろフェラーリにとって重要なのは、CO₂排出量の削減というテーマに純粋な内

Ferrari

燃機関で取り組めることにある。軽量で空気抵抗の小さなボディの456なら、200g/kmを下回ることも十分可能だろう。尚、456では、7速DCTから派生したMTが用意されるかもしれない。話がギヤボックスに及んだついでに言うと、フェラーリの各モデルに使われている7速デュアルクラッチ・トランスミッションは8速に多段化し、しかも単体重量は現行7速版より軽量に仕上がるとも言われている。

3ℓを切る排気量のエンジンを搭載し、コンパクトなボディを纏った456に、かつてのディーノのイメージを重ね合わせ、大いに食指を動かされた向きも多いと思われるが、このエントリレベルのフェラーリ、決して安いクルマではない。私が聞いたところでは17万5000ユーロ（約2400万円）を下回ることにはなさそうだし、フェラーリの年間総生産台数は多くても1万台を超えることはないだろう。

また、マラネロ周辺ではラフェラーリにまつわる噂も、しきりに飛び交っている。派生モデルが2つ加わり、どちらも来年に登場するというのだ。ひとつはFXXと同様、サーキット専用車となる「ラフェラーリXX」。30台の限定生産で1050psを誇る。もうひとつは、ラフェラーリのスパイダー版。50台の限定生産となるうえ、価格は標準のクーペモデルのほぼ2倍にも及ぶらしい。

一方、FFは予定通り2016年にフェイスリフトを受け、その際、最高出力が現行の660psから700ps近くまで引き上げられる予定だ。しかもこのユニークな4WD/2+2モデルの販売に拍車をかけるべく、

ツインターボV8を搭載したエントリモデルをラインアップに追加するという。外観にも手が入り、シューティングブレークとクーペの中間的なスタイリングが一層魅力的になるとも言われている。具体的にはフアストバックのスロープを緩やかにすることで、スポーティかつエレガントになるという噂だ。

もちろん、フェラーリはV12までターボ化する意向はなく、2016年に予定されているF12のフェイスリフトでも自然吸気の基本はそのままだ。若干のパワーアップが図られる見込みだ。ちなみにF12の後継車は2018年に登場する予定で、GT色が薄れ、よりピュアなスポーツカーとしてのキャラクターが前面に出たモデルになると思われる。

フェラーリはすべてのモデルに渡りプラットフォームの刷新を敢行する予定で、フロントエンジン版は2017年に、ミッドエンジン版は2019年に登場する。言うまでもなく、電動化を視野に取り入れたプラットフォームになるが、フェラーリがこの大きな潮流にどう取り組むのか、具体的にいつ、そしてどのように、が大きなクエスチョンになっている。eテクノロジーを全面的に採用する初のフェラーリは、2017年の中盤に登場する次期カリフォルニアになる公算が大きい。

ところでフェラーリは、抜本的にアルミからカーボンファイバーに変えるつもりはないようだ。彼らにとってやはり最優先されるべき素材はアルミである。ただし一定の部位ではカーボンが重要な役割を果たすことは間違いなく、これを使った新ストラクチャーは従来比で20〜50kgの

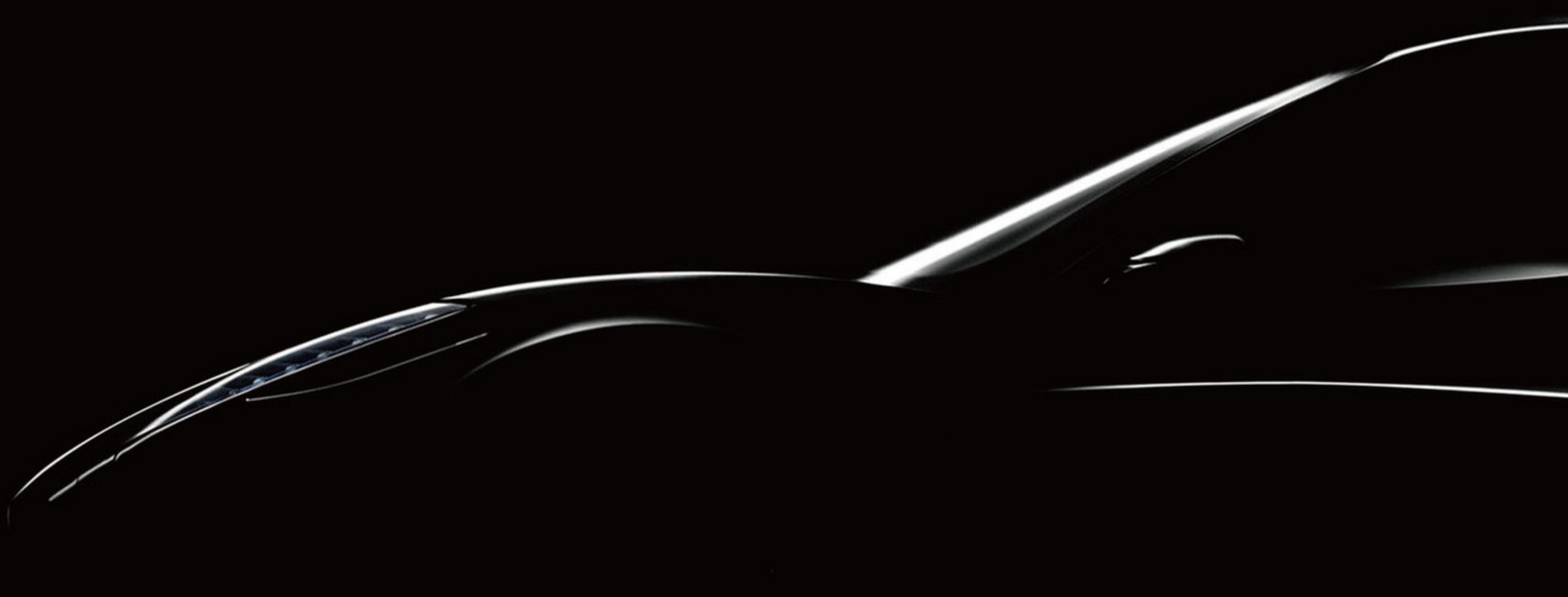
軽量化を実現する。重心を低めるために、ボディのウエストラインより上のパネルにもカーボンが多用されることになりそうだ。中でもカーボン製ルーフは典型的な例だろう。ハイドロフォーミングによる押し出し成形パネルや、先進的な接着法など、製造方法にも最新テクノロジーが積極的に取り入れられる。

会長のモンテゼーモロと、CEO アメデオ・フェリーザは、つい先頃、フェラーリとの契約を3年延長した。R&D部門に対して大きな影響力のあるフェリーザが今後も牽引役を果たすことにより、フェラーリの方向性が安定した。これには大きな意味がある。フェリーザは一貫して、重量増に対して厳しい。

「スポーツカーたるもの、敏捷でコンパクトであるべき……」

そう考え、貫いてきた人物だ。だからこそF12を599よりひと回り小さく仕上げた。ラフェラーリがエンジンオほど大柄でないのも同じ理由だ。外寸、車重、マス、気筒数、最高パワー。フェリーザにとってはどれもフェラーリの、効率に直接影響を及ぼす要素。こうした諸要素が大きくなれば、付随的に冷却系統のサイズもブレーキの外径も大きくならざるを得ない。フェリーザはそのことをよく知っている。

そして、近未来のフェラーリに関して、私たちが確かに言えることがひとつある。近い将来、私たちが目にする新型フェラーリは、フェリーザの、効率に対する厳しい指針に基づき、開発された成果なのである。この意味をどう捉えるか……。言うまでもなく、その結論は、順次見えてくるはずである。



ポルシェ対アウディ。

フルは、筋肉入りのエンジン・エアリング主導型ロングロマリットである。さまざまなブランドがひとつ屋根の下に収まっているが、その内部ではベストのコンセプトをもっとも先進的なソリューションを巡って、熾烈な戦いが繰り広げられている。

とりわけアウディとポルシェは、相手に対する敵愾心を隠そうともしない。両社はともに独自のラグジュアリーカーをラインアップしている。そのプラットフォームを開発するのにとちらも約30億ユーロという巨額を投じたのも、研究開発を第一に優先するポリシーゆえだ。ポルシェは次期アウディA8の設計イニシアチブを自分の陣営に引き込み、第2世代パナメーラの1バリエーションにせんと、虎視眈々と狙っている。せっかく開発中のMSB（ポルシェによる次世代RWD／4WDプラットフォーム）をアウディが使わない手はないというのが、ポルシェの言い分だ。

アウディがグループ内のすべてのフルサイズSUV用に開発を進めているMLB（縦置きフロントエンジン用4WD）の発展型プラットフォームでは、ことはさらに深刻で、ポルシェはアウディのプラットフォームにあからさまな嫌悪感を示している。では一体、アウディの製品のどこが気に入らないのだろうか。ポルシェの関係者に聞いたところ、辛辣な返事がすぐさま返ってきた。

「構造的にも寸法面でもポルシェのパッケージングに合わない。フロアが高すぎるし、ポルシェの基準から

Porsche Panamera



次期パナメーラ用に開発しているのがMSBプラットフォーム。このCGのようなデザインになるとは思えないが、いずれにしても拡張性を意識したフレキシブルなシャシーになるはず。ベントレーはもちろん、アウディならA6～A8まで対応するというから、逆に言えば、“パナメーラ・ジュニア”のデビューも意識しているのかもしれない。

すると前後重量配分のバランスが取れていない。サスペンションも妥協の産物だ……」

そう切り捨てる。ポルシェの言い分を聞いていると、このプラットフォームは欠点の塊のようだ。

やはりアウディが開発を進めているPM68も争いの元凶だ。PM68は2021年に登場予定のランボルギーニ・ウラカンの後継車と、翌22年に登場予定の次世代R8の基本となるモデル。今後、グループが生産するスポーツカーはすべてポルシェが開発を担当する予定だが、アウディもランボルギーニもこれまでポルシェが提示したプロポーザルに満足していない。VWグループ内の制約から解放されて、アヴェンタドールとウラカンの2モデルに、マクラーレン流のカーボンファイバー製タブを専用設計したいというのが、ランボルギーニの本音だ。自然吸気V12



Porsche 911 Safari

本来は“スポーツカーメーカー”であることを主張するためにも、予想外の911を造る必要があるのかもしれない。それがこの“911サファリ”。しかもベースは、911ターボとも言われているだけに、その個性は強烈。これならヒットするのも間違いなさそう。

にも大幅なモディファイの手が入ったツインターボ4ℓV8にも口を挟んで欲しくないだろう。ランボルギーニが独立独歩の道を望む理由は、独自性の高い商品を提供することで、VWグループの競合車より高めの価格を顧客に納得させたいからだ。

この文脈から見ると、ポルシェが開発したミッドエンジン・プラットフォーム（MMB）とリヤエンジンプラットフォーム（MHB）をランボルギーニのモデルに適用することは、利益率の向上にはマイナス要因になりそう。

当然ながらアウディも最大限の差別化をしきりに主張している。しかし、背の高いV8／V10エンジンと、フラット6／8の両者を同じようにしつくり収容できるプラットフォームを開発するのは、簡単ではない。それにアウディとポルシェでは、理想とする乗員のヒップポイント、燃料タンクの位置、フェンダーの高さなどがことごとく異なるのである。ポルシェはポルシェで、簡潔軽量で、

TEXT ● Georg Kacher TRANSLATION ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)

Porsche



Porsche 960

すでにデビューが約束されている、ミッドシップ・スポーツのポルシェ 960。打倒フェラーリ！を掲げた、918スパイダーのピュアV8モデルである。早ければ2015年には披露されるかもしれない。

もはやグループ内の戦いは避けられない……。技術屋集団として名高いボルシェとアウディにとって、新型車の開発をするにも互いの主張を譲らない状況が続いている。果たしてその真相とは？ 噛み合わない理由とは何か？

生産コストが安いプラットフォームをカウンタースプロポザルとして提出しているのだが、これでアウディを満足させられるのか、今のところわからない。

一方、ニュートラルな立場にある内部事情通によると、次期パナメーラ用に開発中のMSBプラットフォームはベントレーに最適なだけでなく、アウディA6、A7、A8のシヤシーにもなり得るというから、ボルシェが強気に出るのも無理はない。しかもSUV用にモディファイしたMSBは、Q5、Q6、Q7、Q8を含む、ほとんどのフルサイズ・クロスオーバーに適用可能だという。これを踏まえてボルシェのシニアレベルのある情報源は、こう語る。

「アウディの仕事は、A4/A5のプラットフォームをMLBからMQB（横置きフロントエンジン用4WD）にスイッチすることだけ。あとのことは私たちが考えます。プラットフォームよりもコンポーネントを優先するのがボルシェの考え方。クルマの設計とは、シートメタルを型押ししたり、曲げたりするのはわけが違ふ。一律に標準化しても旨みは出ません。私たちならコンポーネントを合理化し、インテリジェンスを活かしつつ、当該のモデルファミリーにぴたりと合わせて一体化をすることで、大きなコストセーブを実現できます」

ボルシェの強気は次の一件でも明らかだ。大変なヒット作となったマカンは、Q5のプラットフォームと多くのコンポーネントを共用してい

るにも関わらず、同社は両車の間に共通の様式があることを認めようとしないし、ましてやマカンをQ5の後追いモデルなどとは口が裂けても言わない。代わりに、ボルシェの関係筋は次のように言い放つ。

「ノー。私たちはQ3をコンバートしてマカン・ジュニアに仕立てるつもりはありません。既存のアウディのコンセプトを手直しするくらいなら、ゼロから自分の手で電動自動車を作る道を選びます。次期ボクスター/ケイマンの設計を他のブランドと共同で決める意向もありません」

ところで、どのモデルも販売は好調なのにも関わらず、ボルシェは将来の生産計画を徐々に縮小しているのをご存じだろうか。その理由は、いくら利益を上げてもVWが要求してくる上納金の額がどんどん増えているからだ。グループの中にはセアトなど経営不振のブランドもある。VWはそうしたブランドをてこ入れする資金が必要なのである。

ちなみに現在ボルシェが実行しようとしているプロジェクトは次の通りだ。パジューン（パナメーラ・ジュニア）、960（フェラーリのライバル車）、911の追加バリエーション（サファリとクラブスポーツ）、次世代カイエンと現行マカンをベースにしたクーペモデル。

一方、アウディの販売も好調だが、実のところ利幅は薄くなりつつある。例えば、R8 e-tronは50台の限定生産のため、巨額な初期投資を回収することは到底できないし、MQBが掲げた生産コストの20%削減

というターゲットもまだ達成できていない、という具合だ。こうした状況を受けて、VWのストラテジー専門家は次のように語る。

「今、本社のトップレベルでコントロールしないと、アウディとボルシェの協力関係は決して成立しないでしょう。両社はプラットフォームと主要コンポーネントの共用を推し進め、コンテンツで商品の多様化を図るべきです……」

しかし、ことは経営戦略家が言うほど単純だろうか。私たちが今見たアウディとボルシェの確執は、2つの現実を浮き彫りにしているように思える。モジュラー・アーキテクチャーは、乗用車など設計の汎用性が比較的高いモデルには有用で、グループにメリットをもたらすかもしれない。しかしブランドの個性が強く前面に出るスポーツカーを、単一のプラットフォームで設計しようとするポリシーは、どの程度まで妥当だろうか。

アウディとボルシェが相互に噛み合わない理由は、意地を張り合っているからではない。彼らが何より守ろうとしているのは、ブランドが持つコアバリューである。コアバリューなくして未来は拓けないことを独自技術で市場を開拓してきた両社のトップは誰よりもよく知っている。だから同じ傘下にあるうと、ライバルはあくまでライバル、必要であれば相手を食いつぶしてでも生き残りを図る。彼ら突き動かし

ているのは弱肉強食という、企業にとってごく基本的な競争原理なのである。



Audi Q7

MSBプラットフォームはSUV用にアレンジ可能である。これをベースに造られるのが、アウディのQ5からQ8（このCGは、Q7）。さらに大型車まで対応するとも言われている。

Audi



Audi R8

文中で触れている2022年型R8の前に、当然次期モデルが存在する。これまで通り、新型R8はランボルギーニ・ウラカンとシャシー&パワートレイン関係を共有するはずだ。ただし、V10を搭載する可能性は低い。V8ツインターボでデビューするだろう。

1 951年のイタリア生まれというから、ワルター・デ・シルヴァは今年で63歳。2007年にフォルクスワーゲングループ全体のデザイントップの座に就き、VWグループ傘下にある全ブランドの戦略的な方向性を決める重責を担う。さらには同グループが最近買収したドウカティとイタルデザインの舵取り役でもあるデ・シルヴァは、今やカーデザイナーであると同時に、VWグループを牽引するトップエグゼクティブのひとりである。

そう前置きしてデ・シルヴァは、さらに次のように続けた。
「合目的なフォルムと軽量がコンセプト。スペースを食わないキャンパストップを採用します。これとは別に、もっと急進的なスポーツカーのレンジリングもご覧に入れましょう。未来志向ではあるけれど、ハイテクを押し込むのではなく、あくまでも実現可能なプロポーザルです」
フラット6に代わり、先進的な電気ドライブもあり得るとまで言う。事実、ボクスターとケイマンの立ち

TEXT●Georg Kacher TRANSLATION●相原俊樹(Toshiki Aihara)

デ・シルヴァが描く未来像。

奇才とまでに評された、カーデザイナーとして名高いワルター・デ・シルヴァ。今やVWグループ全体のデザイントップ、さらに戦略をも決める地位に就く。そんな彼の頭の中には、未来絵図が描かれているのは当然のことだろう。それぞれのブランドに対する認識と、それを表現するデザインを訊いてみた。

デ・シルヴァにはそれぞれのブランドに相応しいデザインコンセプトがあり、ブランドごとにドリームカーの構想を練っている。そのプロポーザルはまだ現行の生産サイクルプランには含まれていないが、同グループの来たるべきデザインを決定する立場にあるだけに、決して砂上の楼閣ではない。ここでは一人のデザイナーとして、主にスポーツカーのデザイン論を語ってもらった。

位置が911に近づいてしまった結果、買いややすい価格の、ベーシックに回帰したロードスターが登場する可能性は大いにある。
「デザイナーの観点からは、どの角度から見てもスポーツカーであることとを雄弁に語るフォルムにします。モーターをオンデマンドの補助パワーにするのか、あるいは内燃機関と一体化したパワーユニットにするのか。それは私のドリーム・ポリシェが最初のフェジビリティ・スタディを受けるときに決まるでしょう」
Eロードスターはバッテリーパ

ックと高性能な電子制御装置の中間にドライバが着座するシングルシーターになるかもしれない。電動ドライブトレインには複雑な冷却システムが必要なので、前面投影面積の小さな、ロードラッグのボディシェイプが可能だという。ル・マン・レーシングカー流のテールフィンが注目を集めるだけでなく、高速安定性に寄与する。リヤのホイールオーブニングにはスパッツが備わり、気流をスムーズに流す。なお、ボクスター／ケイマンのフェイスリフトは2016年に予定されており、デ・シル



BENTLEY

「ベントレーとは、もっとも純粋に英国流スポーツカーの精神を継承したブランド」と語るデ・シルヴァ。V8エンジンを搭載した2+2のGTカーというコンセプトこそ相応しいと描いているようだ。もちろん、時代に相応しいハイブリッド化の意向も強い。

De Silva Dream Cars



Lamborghini

ランボルギーニに対する意識は相当だ。グランドツーリングカーの本質を表現したガルウイングドアをもつ、4シーターも考えているという。その他にも多数のアイデアがある模様。同じイタリアが出自だけに情熱的に考えてしまうと語る。



Bugatti

ブガッティに対しては、最新技術のテストベッドとして時代をリードする存在であることを強めたいと願っている。それゆえに技術革新の実現と、それを包みながらもデザインでも先進性を表現しなければならないと語る。それこそが「ブガッティ」であると言う。

ヴァが考える現代版550スパイダーが姿を現すのは、それより後になるだろう。

「ブガッティでは2つのアイデアを温めています。ひとつはゴージャスなフロントエンジンのクーペ。もうひとつはヴェイロンの影すら薄くなるようなスーパーカーです」とデ・シルヴァは語る。帳簿上、先行投資をすべて利益により相殺したブガッティは、少なくとも紙の上では黒字になった。ただしニューモデルのビジネスケースは依然としてはっきりしない。一方、ブガッティ・ブランドが生産モデルではなく、未来のハイテクのテストベッドとして使われる可能性もある。具体的には、高性能な燃料電池、カムシャフトのない内燃エンジン、電子制御・油圧作動のアクチュエーターと連動する完全統合制御のバイワイアテクノロジなどである。

「私はデザイナーですから、すべての要素をひとつのエンベロープに包みこむと同時に、限界を打ち破ろうと常に試みています。だからこそブガッティのスーパーカーは、すべての点で、エクストリームにしたいと思っています」

以降、デ・シルヴァは一気呵成に熱い思いを語る。

「ランボルギーニではシングルシートのコンセプトカー、エゴイスタを試みましたが、ブガッティはもっと過激でもいいでしょう。なにしろこれは世界でもっともパワフルなストリートレーサーのスポーツカー。このブランドには、掟を破る資格があります。フロントエンジン・クーペの造形は、ヴェンテージ・ブガッティがインスピレーションを授けてくれます。グループ内で直8を自製するのは無理ですが……」

と言いつつもこう続ける。

「スタイリング面で、このブランドは新機軸を打ち出すのも有名、私もかつてなかったプロポーションを打ち出そうと考えています……」

アウディが開発したMLBをベースにした、ベントレー初のSUVは来年発表になる。だが、ただし、デ・シルヴァは釘を刺した。

「このSUVは既存のデザインテーマに立脚して設計された最後のモデルになります」

確かに今のベントレーはどれも重くて燃費が悪く、最新の電子デバイスを搭載するには設計が古すぎる。

「それだけに、まったく新しいプロジェクトのもと、これまでになかったデザインランゲージを導入し、本当の意味での大飛躍を構想中です。私にとつてのベントレーとは、もっとも純粹に英国流スポーツカーの精神を継承したブランドなのです」

こう語るデ・シルヴァの口からは、思わずイタリア語の「モルト・スポルティーヴォ」という言葉が飛び出た。極めてスポーティで、ベントレーの血統を守ったクルマを思い描いているという。

事情通によるとアストンマーティンの格好のライバルが検討されているらしい。W12を搭載した大柄な重量級クーペではなく、スタイリッシュな2+2クーペで、V8ヴァンテージやヴォランテと相まみえるモデルになりそうだ。

「ベントレーの潮流を変えるモデルになるはずだ」

確信をもってそう語る。

「保守的に見えるこのセグメントにもトレンドはあります。私が考えるベントレーは比較的小コンパクトで、できればパワフルなV8エンジンを搭載したいですね。役員会でゴーサ

インが出れば、ハイブリッド・ドライトレインも選択肢のひとつに入ることになるでしょう。魅力的なボディを架装し、緻密なエンジンアライメントを施した2ドアのベントレー。もちろんクーペ以外のバリエーションも考えています」

その一方、ランボルギーニに対しては、こう示す。

「カラフルなブランドだけに、夢に描くモデルがたくさんあります」

そう言いながら、デ・シルヴァは如何にもイタリア人らしく、大げさに両腕を上広げた。

「ベッドに入ってから、何の気なしにランボルギーニのことを考え始めると、もう眠れない。アイデアが次々に浮かび上がってきますね。現行モデルレンジを発展させる方法もあるし、さらにワイルドなプロジェクト

を立ち上げてもいい。ランボルギーニとはそういうブランドです。ビジョンに溢れたワンオフや、裕福なクライアントに向けた格別なモデルが似合うブランドですから」

そう言いつつ、彼は次のような考えを披露した。

「ランボルギーニも次なるチャプターを描く時期にあります。デザイン論から言うと、未来のモデルにはパウハウスのクリーンな機能主義に、イタリア流のひねり技を加えた手法を考えています。紋切り型のスタイルが許されないブランドですから」

具体的にはどんなモデルを考えているのだろうか。彼はしばし考えて、こう答えた。

「ウラッコにヒントを得た小型スポーツカーや、ミウラ流のハイエンドクーペ。コンセプトモデルだった4

ドアのエストローケを量産化する手もあります。エスパイダーの流れを汲むフロントエンジン4シーターにも可能性を感じます」

しかし、これとは別に、まさにドリームカーと呼ぶに相応しいクルマも構想にあると言つ。

「ハンドメイドの少量生産モデルで、カロツツエリア・トゥーリングに製作を委託することになるでしょう。スポーツイネスとエレガンスの究極のフュージョン。グランドツーリングカーの本質を端的に表現した、ガールウイングドアの4シーターも考えています……」。



Porsche e Roadstar

今も昔も550スパイダーのような小型スポーツカーこそ、ポルシェには相応しいと言えう。しかも先進性を取り入れ、EVスポーツとしてデザインしている。EV&バッテリーシステムの搭載を意識し、シングルシーターとしているのも実にユニークだ。

INSPIRATION
FINNE
REALITÄT WIE
BEKLEIDUNG



Top The Audi

REPORT●熊倉重春 (Shigeharu Kumakura)
PHOTO●小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi)

好対照の ツインピークス。

もてる技術のすべてを結集し、他の追随を許さぬ存在。それがフラッグシップの役目であり、ブランドの誇りだ。通常なら独立峰として屹立するフラッグシップだが、アウディは意図的にふたつの頂点を世に示した。確信をもって放たれたツインピークスの世界に浸る。

七

色にたなびく技術の雲海に悠然と羽ばたく怪鳥アウディ。中でもA8は別格中の別格。まさに知る人ぞ知る未知の走行物体として、遠巻きに眺められるだけ。さらにA8を徹底的に鍛えあげたスポーツセダンS8や贅を極めたA8L W12となると、本当にクルマを知りぬいた富裕層だけの占有物だ。

S8は、極限まで可能性を追求せずにはられないアウディ技術陣の思いを煮詰めたあげく到達した、ドリム・アウディ。その現行モデルには、これからのVWアウディ・グループが推進する主要コンポーネントのモジュラー戦略が色濃く見える。その中心はエンジンで、艶やかなボンネットの下に潜む3992ccの直噴ターボV8は、ノーマル系のA8だけでなく、ベントレー・コンチネンタ

ルGTV8とフライングスパイにも応用され、この先さらにR8などのハイエンド・シリーズへの戦線拡大も噂されている。

それでも過給圧・可変バルブ制御、燃料噴射の微調整で、A8の最高出力435ps/5100~6000rpm、最大トルク61・2kgm/1500~5000rpmはもとより、ベントレー用の507ps/6000rpm、67・3kgm/1700rpmに対し、S8には520ps/5800~6400rpmと66・3kgm/1700~5500rpmという固有のキャラクターを盛り込んだあたり、このほか芸は細かい。言うまでもなくスパツと鋭い切れ味を求めたためだが、かつて5024ccのV型10気筒という暴虐スペックを誇った先代8が450ps/7000

Audi S8 A8L W12 quattro

rpmと55kgm/3500rpmだったのと比べれば、進化の足取りは明らかすぎる。そのうえで、低負荷状態では半分休止させて4気筒2ℓに変身するなど（シリンダーオンデマンド）、環境にも配慮する。

このエンジンの完璧ぶりは、走り出した瞬間から全身に響く。いったい何気筒なのか判然としかねるほど滑らかというか、レシプロめいた鼓動感が希薄なのだ。それを気にしてか、始動や加速で少しだけ勇ましいかのようには聞かせるS8ではあるが、アウディならではの自尊心の産物で、けっしてグワララつと野放図に吼えず、せいぜいドロドロの半分ほどに抑制が効いている。そのうえで

も全方位くまなく行き届いた融通無碍ぶりには、呆れるしかない。スポーティエンジンらしいメリハリ感などさておき、どう踏んでもアウディの常で、瞬間ごとに必要な性能とレスポンスを事務的に配給してくれる装置に徹するのだ。ただただフウ

ムと軽く唸るだけで、全長5・2m近くもの巨軀を苦もなく持つて行く。あまりにもトルクバンドが広すぎるので、せっかくタイプトロニック（AT）が8速あっても、シフトパドルでマニュアル操作する甲斐も意味もない。100km/hでの巡航は8速で1600rpm、シフトダウンして5速でも3100rpmにしか届かず、5000rpm、6000rpmの絶頂感を満喫するなど、およそ公道ではあり得ない。

これでは快活なスポーツドライビングなど楽しみようがないが、そこはアウディも心得たもので、いろいろな自分を引き出すための調味料まで標準装備。コンソール上のダイヤルを回し液晶モニター画面から選ぶ車両設定モードだ。その中から個別設定の項目をクリックすると、さらにエンジン、変速機、ステアリング、シャシーなど多くの項目が現れ、ひとつごとにコンフォート→自動→ダイナミックと希望を入力できる。な



るほど、電子制御の網の目が張り巡らされているだけあって、どれも効果は明白。たとえばシャシーをダイナミックモードにすると、S8にのみ標準装備のアクティブエアサスペンションスポーツの筋力が増強され、かつちり淫しい踏ん張り感が伝わってくる。それもカドを感じさせないのがS8の流儀。たとえば速度抑制のため路面に描かれた木琴状の縞舗装は、コンフォートならひたひた吸い込むところを、ダイナミックではタタタと穏やかに踏みつづすといった程度の違いだ。電動のダイナミックステアリングも、操舵力と保舵力だけでなくレシオまでスポーティ感が濃くなるが、しばらく走ると差を感じなくなる。そこがアウ

ディの狙いでもある。結果として最適な走りを得るための可変システムなのだから、わざとらしく差を感じさせては失敗なのだ。磨き込まれた走りの安定感は、あらためて言うまでもない。自慢のクワトロシステムは前40%・後60%を基本に、前後それぞれが遭遇する摩擦係数に時間差ゼロで反応、前25%・後75%からその正反對まで無段階で配分を調整する。その結果ドライバースとして、いつでも適切+ややα程度に踏んでいれば、あらかじめブ





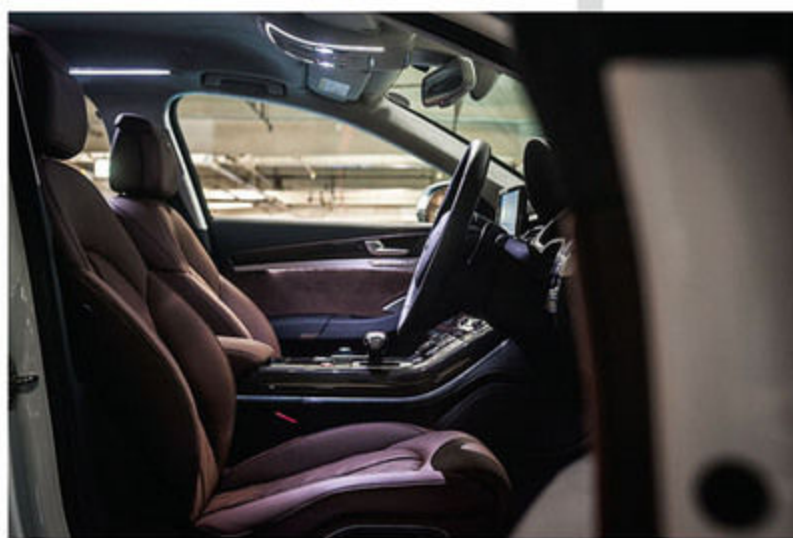
Audi S8

技術陣の思いを煮詰めて到達した
「ドリーム・アウディ」と呼べる存在だ。

ログラムされていたかのように曲がれてしまう。ステアリング操作も容易すぎる。リヤに組み込まれたトルクベクタリング機構の御利益で、外側後輪に多めのパワーが配分されるため、信じられないほど好ましいアンダーステアに終始する。前56%・後44%というFF的な重量配分など関係ない。上級車になればなるほど、クルマの姿をした走行ロボットという正体を顕すアウディだが、その最たる例がS8だ。



ここで強烈に印象に刺さるのが、頑健な骨格にパネルを張り巡らせた独特のASF（アウディ・スペース・フレーム）工法で仕立てられた総アルミ・ボディの軽さ。総じて2t以上とはいえず、その大部分は凝りまくりのメカニズムと充実の装備が占める。特にフルタイム4WDゆえ、合計3基ものデフを床下に並べているのが効いて、相対的に上半分が非常に軽い。だから猛速でS字を攻めると、切り返しの瞬間、メルセデスやBMWではあり得ないほど重心の低さを実感する。



ここまで徹底されると、もはやグウの音も出ない。ドライビングスポーツを愛するドライバーの欲求を、

すべて先回りして、危なげなくこなしてくれてしまう。まったく奮闘努力の余地もないが、ドライビングは度胸や体力ではなく知の作業というのがアウディの考え方。もし1666万円を払える幸福な境遇だったらすべてS8に委ね、フルスペックの甲冑に身を固めたスペースウォリアーとして振る舞うしかないだろう。

そんなアウディの芸域の広さを示すのが、A8L W12。同じA8の変奏曲でも、S8がドライバーズカーなのに對し、こちらは後席にふんぞり返ったパッセンジャーを主役とする、純然たる旦那クルマだ。ホイールベース3120mm、全長5265mmもありながら、後席の中央にまで幅広いコンソールを配した4人乗り（本国では5人仕様もある）というだ



けでも贅沢の極みだが、そんなインテリアを埋め尽くす装備の数々に、生涯ここに座ったままで過ごせそうな錯覚すら覚えてしまう。解剖学的に正しそうな、たっぷりサイズの後席にゆったり身を沈め、オットマンに足を投げ出し、忠実なショーフアールに行き先を告げて、LEDアンビエンスライトが醸す静寂に寛いでいれば、あたかもワープのように目的

からで、この点はメルセデスS600/S65 AMGにも通ずるものがある。実際、ヌヌツと走りだすと、それほど急いでいなければ、わずか2000rpmにも届かないまま、ATが勝手に気を利かせてスツ、スツと8速に駆け込んでしまう。

それでも凡百のクルマなど一瞬にしてミラーの彼方に置き去りにするほどのだが、少しも速さを感じさせないのがA8L W12の魅力と危うさでもある。アダプティブエアサスペンションにはダイナミックモードも選択可能なのだが、どんな局面でも快い柔かさが身上。そのうえで徹



底的にフラットな姿勢を守り抜くところに実力が光る。

さりとして、ただの豪華安楽サルーンではないのもA8L W12。老境に差しかかり、洗練された執事だが、昔は殺し屋だったかもしれないという凄味も秘めている。ここが匙加減の難しいところで、S8的ではないが並みでもない、実に微妙なスイートスポットを直撃した仕立て。違い

のひとつはタイヤで、S8のコンチ・スポコン5P(265/35R21)が余裕綽々なのに対し、A8L W12のG YイーグルF1(265/40R20 ※オプション)は少し乗用車的というか、きついコーナリングではつきり鳴くだけでなく、攻めきった状態でのジワジワ感が柔かい。S8と同じダイナミックステアリングだが、設定の如何に関わらずコーナーでは多めの切り込みを要求される。

もっとも、そうは言っても並みのセダンとは異次元に生きるアウディ



だから、いざとなつての韋駄天ぶりは半端ではない。シヨーファー君にとって、ご主人を乗せていない時の密かな楽しみは存分にある。意外なのは、荒っぽい面も見せることで、シャシーをコンフォートモードに設定しておく、デヤツツと大袈裟なアクションでビッグセダンを振り回す快感も思いのままだったりする。上品きまる表の顔の裏に、クルマができること何でもこなせる能力を隠したのがA8L W12なのだ。

こうしてA8の両極端を味わえば味わうほどに、アウディの森の枝葉が、色濃く繁茂しているのを思い知らされずにはいられない。

SPECIFICATIONS

モデル名	アウディ S8	アウディ A8L W12 クワトロ
■ボディスベック		
全長(mm)	5145	5265
全幅(mm)	1950	←
全高(mm)	1455	1470
ホイールベース(mm)	2995	3120
トレッド(F)&(R)(mm)	1635&1625	1645&1635
車両重量(kg)	2080	2200
■パワートレイン		
エンジンタイプ	V型8気筒DOHC+ツインターボ	W型12気筒DOHC
総排気量(cc)	3992	6298
ボア×ストローク(mm)	84.5×89.0	86.0×90.3
圧縮比	9.3	11.8
最高出力	382kW(520ps)/5800~6400rpm	368kW(500ps)/6200rpm
最大トルク	650Nm(66.3kgm)/1700~5500rpm	625Nm(63.7kgm)/4750rpm
■トランスミッション		
タイプ	8速AT(ティプトロニック)	←
■シャシー		
駆動方式	4WD	←
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン	←
サスペンション フロント	5リンク+エアサスペンション	←
サスペンション リヤ	トラベゾイダル+エアサスペンション	←
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク	←
リヤ	ベンチレーテッドディスク	←
■タイヤ&ホイール		
フロント(リム径)	265/35R21(9J)	255/45R19(9J)
リヤ(リム径)	265/35R21(9J)	255/45R19(9J)
■パフォーマンス		
0→100km/h加速(秒)	4.1	4.6
■車両本体価格(万円)	1666	2145

Audi A8L W12 quattro





緊急開催決定！

GET SPEED
Performance Center Nürburgring

レーシングチーム GetSpeed のピットからレースを体験！ ニュル耐久シリーズ第9戦同乗体験ツアー

2014年10月8日（水）～13日（月・祝日）

4泊6日 限定先着20名様！

- ☑ 特典1 VLN（ニュル耐久シリーズ）第9戦VIP観戦（ピット体験 & VIPラウンジ）
- ☑ 特典2 レース前日のプラクティスセッションでのレースカー同乗走行（先着順）
- ☑ 特典3 北コース（ノルトシュライフ）同乗走行（希望者は自走も可能）
- ☑ 特典4 ニュルブルクリンクカートコースにてレーシングカート体験、Ringwerk 博物館訪問
- ☑ 特典5 ポルシェ博物館、メルセデス・ベンツ博物館訪問



世界一過酷なサーキットとして常にモータースポーツの最先端で歴史を刻んできたニュルブルクリンク。このたび、ニュル耐久シリーズをはじめとして数々のレースで活躍中の GetSpeed レーシングチームの全面協力の下、モータースポーツファンなら一度は体験してみたいニュル耐久シリーズ体験ツアーが実現しました。参加者は、ピットへのアクセスやプラクティスセッション中でのレースカー同乗（ポルシェ GT3 RS ベース）など、まさに GetSpeed チームの一員として、本物のレースをチーム舞台裏から 100% 体感頂ける貴重な内容となっております。また、ご希望の方にはニュル北コースでのドライビング体験も可能です（有料オプション）。またとないこの機会に、ニュルブルクリンクの真の魅力を、是非ご自身の体で体験してみてください！

● GetSpeed Performance について

GetSpeed Performance は、ニュルブルクリンクにベースを置く新進気鋭のレーシングチームです。代表のアダム・オシエカ（Adam Osieka）は、カート選手権やフォーミュラフォード、ポルシェカップ、VLN チャンピオンシップ優勝など、20 年以上の豊富なレース経験を持つ現役のレーシングドライバーで、カート時代は、M. シューマッハらと接戦を繰り広げました。現在ではニュルブルクリンクのスペシャリストとしても知られ、GetSpeed Performance チームのメインドライバーとして、今回の VLN 耐久レースをはじめ国内外の各種レースにも積極的に参戦しています。



アダム・オシエカ

● ツアー日程

- 10/ 8（水） 東京発（羽田）フランクフルト着 到着後シュツットガルトに移動 同泊
- 10/ 9（木） ポルシェ博物館、メルセデス・ベンツ博物館訪問 フランクフルトへ移動
- 10/10（金） ニュルブルクリンクにて、Ringwerk 博物館訪問、VLN 耐久レースプラクティスセッション（同乗体験）
- 10/11（土） ニュル耐久シリーズ第9戦レース観戦（ピット体験・パドックウォーク、VIP ラウンジアクセス）、レーシングカート体験
- 10/12（日） ニュルブルクリンク北コース走行（同乗ないし自走）体験 フランクフルト発
- 10/13（月） 東京着（羽田）

● ツアー料金

- 早割料金 ¥695,000（消費税別） 8月29日（金）までにお申し込みの方の料金です。
- レギュラー料金 ¥745,000（消費税別） 9月 1日（月）以降にお申し込みの方の料金です。
- 募集人員： 20 名
- 利用予定ホテル： 4 ツ星以上
- 利用 航空 会社： ルフトハンザドイツ航空利用予定（JL・NH 等のその他航空会社利用の場合もあり）
- 日本語添乗員又はガイド同行

● 参加をご検討されている皆様へのご注意事項

- ・プラクティスセッションでのレースカー同乗走行体験が出来なかった方は、日曜午前にニュル北コースで優先的に同乗走行体験をして頂きます。
- ・北コースの自走体験をご希望の方は別途オプション費用（レースカーレンタル費用、保険料等）が必要です。ご希望される方は、お申し込み時に、北コース走行のご希望をお申し出下さい。なお、当日は一般開放日のため他のレーサーないし一般ドライバーとの混走となりますので、あらかじめご了承下さい。

資料請求・お問合わせ・観戦企画
レーシングワークス GP ツアーデスク TEL：03-5579-6532
URL：www.racingworks.net
旅行企画・実施：ネットランド

清水和夫 & 渡辺敏史の

Message
X Talk

PHOTO ● 市 健治 (Kenji Ichi)

言わせてください。

「iとMに念う」と……。」

2014年4月号からスタートした「ゲンロクジャッジ」、
今月から、よりわかりやすい内容へとリニューアル。
清水和夫、渡辺敏史の毒舌コンビは変わらないものの、
◎、×で雌雄を決するのではなく、もっと深い議論を導き出します。
リニール第1弾は、
BMW伝統のストリート6 vs 新時代のi3です。



BMW i3
X
M235i



「i3はEVという概念を捨てて、新しいクルマ」として提案すべき。」

清水和夫の
言いたいこと。

「M」はBMWの肉食系ブランドでアドレナリンを出すことが目的だ。バイエルンのエンジンメーカーの意地をかけて最高のエンジンを作る。そこが「M」の本領である。一方、新しく生まれた「i」は「M」とは対照的に持続可能なモビリティを目指すBMWの次世代ブランド。中身は電気自動車だが、BMWがこだわったのはモーターやバッテリーではなく、むしろボディとシャシー性能だった。電気自動車の主要コンポーネントはサプライヤーに任せ、カーボンボディとアルミシャシーはBMWが独自で開発した。

カーボンには電気自動車の航続距離の短さを、ボディを軽量化することで延ばそうとする発想があった。そこへの投資は、将来普通のBMWやMモデルにも還流できる要素技術なのである。つまり競争と協調、選択の最適化など現代の経営学で学ぶ重要な意思決定が行われている。

また、バッテリーだけでは満足できないユーザーのために、BMWの傘下にあるスウェーデンのオートバ イメーカーのハスクバーナ社からエンジン調達した。小型エンジンは



BMW i3 × M235i

発電用なのでバッテリーが無くなったら始動する。ガソリンを給油すれば遠くまで走ることができる。

ただ、日本に上陸したi3は本国仕様とは違っていた。立体駐車場に入れるために車高をかなり下げてしまったのだ。その結果、乗り心地は硬く、ステアリングがピーキーとなつてしまった。たしかに1550mm以下なら機械式の立体駐車場に入ることができると、そもそも電気自動車は自宅の電源で充電するのがもっとも相応しい使い方だ。だから立体駐車場に入れるべしというのはあまり重要ではなかったと思う。

今回i3と比べたのは、MのDNAを少し注入されたM235iだ。「リアルM」ではないので、M3やM4ほどのパフォーマンスではないが、コンパクトなボディにホットな直6ターボを搭載するので、走りは相当にやんちゃだ。

でも2台の、キャラクターが異なるモデルを街中で走らせると、意外な事実が気がついた。サーキットではない場所ではむしろi3のほうがアドレナリンが出るのだ。電気自動車なので、音がしないから誰にも遠慮しないでフルスロットルにできる。瞬時にトルクが立ち上がるモーター

は、まるでロケットのように加速する。スロットルペダルは押すと加速戻すと回生ブレーキというロジックが構築されている。だから急ブレーキを必要としない走りでは、スロットルのオン/オフだけで走れるのだ。

一方、エンジン車のM235iは常に周囲の目を気にしながらスロットルを踏む。むしろ、ストレスを感じ



じてしまう場面もあった。2シリーズのコンセプトには2リターボがベストだと思うので、M235iはあまり魅力を感じなかった。その意味ではi3に軍配を上げたい。

ところで、i3の場合は電気自動車という既存概念を捨てて、i3という新しい自動車として提案するべきだろう。誰にも気兼ねしないで加速が愉しめるし、スロットルのオン/オフで加速減速ができる新しいドライビング感覚を持っているということ主張すべきなのだ。

「EVでドライビングがプレジャー!! それを味わえるi3はステキだ。」

渡辺敏史が
思うこと。

工

レクトリック・アウトプットを軸とするiブランドの展開に際してBMWがとんでもなく力を入れていることは一目瞭然だ。当面、投じた額面を直接的に回収できる見込みはないだろう。が、BMWを取り巻く事情を鳥瞰すれば、iブランドの大風呂敷の背景もみえてくる。

最大の理由は、欧米市場における燃費基準の強化が待ったなしの状況になりつつあること。これは達成できないメーカーに対して台あたりのペナルティを課す厳しいもので、特に米国で高額・高性能車を多数販売するドイツ系プレミアム3ブランドは、それを回避もしくは低減するためにゼロ・エミッション相当車を販売することが必須に等しい状況でもあるわけだ。無策であればペナルティとして消失する相当分も研究・開発・生産の側に振り分けて得られるブランドロイヤリティまでを含めて考えれば、その投資は成立する。大胆な決断の背景は、筆頭の承認さえ得られれば物事が動かせるBMWの株主構成も一因しているだろう。

もうひとつの理由は、軽量化技術



の多面的展開、具体的に言えばカーボントクノロジーの水平展開だ。既に社長自らが、次期型7シリーズにカーボンを大幅採用すると共に、カーボンの生産能力を現在の3倍へと引き上げると公言している通り、iシリーズで手掛けられた熱間成型の独創的な技術とそれにまつわる投資は、今後多くのBMW車が吸収していくことは間違いない。そして全量で環境性能を高める上で、これは大きな武器にもなり得る。

……と、ボクが最も感心するのは、

i3の背景にはそれほど政治的な意味合いが強く絡んでいながら、そのブランドイメージと走りの構築において強烈なオリジナリティが込められていることだ。特にアクセルオン・オフでのトルク変動が激しいモータードライブの特性を逆手にとったワッペン・ドライブリング、そして後輪駆動のパッケージは、電気自動車だからこそ新しいドライビングプレジャーを供している。アクセルオフでの前輪荷重とアクセルオンでの後輪荷重をリズミカルにこなせば、

さながら911のようなコーナリングが街中で気軽に味わえる。そんな世界をBMWがEVで呈してくれるとはよもや思いもよらなかった。対すればM235iは、エンジンの感触を慈しみながらアクセルコントロールでクルマの姿勢を作っていく、我々が想像する通りのタイプカルなBMWテイストを最もお値打ちにかつ濃密に伝えてくれるモデルということが出来るだろう。そのポテンシャルを知るに、この後に控えるだろうM2は相当アツいBMWになりそうなことを予感させてくれるが、個人的には動力性能含め、かつてのM3が持っていた清涼感みたいなものにはM235iにこそ宿っているのではないかという気もしている。

それにしても、M235iの傍らにi3という選択肢があるBMWの芸幅の広さはなんなのだろうか。果たして日本のエネルギー事情においてEVが好適なのかという疑問は常に付きまとうが、i3はそれを棚に上げてしまいうような商品力が文句なく備わっているのだから、借家暮らしには困りものである。





「Mとiは、究極的な両極のブランド。それぞれの世界観が表現できている。」

渡辺敏史

——i3は時代がEVへと変わっていく象徴なんですかね？

清水 EVにシフトしていくというよりも、いろんな選択肢の中にEVという選択肢が出てきたという認識。今まではピストンが当たり前の時代だったから、ありがたく思わなかったけど、かえってICE^{注①}の価値をEV側から見て再発見できる。「M」がピストン屋としての意地を張り、その対局として「i」が立ち上がった。

渡辺 Mとiは、究極的な両極のブ

ランドですよ。BMWはブランドストラテジーが凄い。

清水 でも、F1とかル・マンに行くんだったら、両方の技術、ターボとハイブリッドの技術がないとダメだからね、今は。

——i3には純粋なEVとレンジエクステンダー^{注②}付きのEVがありますけど。

清水 日本は7割がレンジエクステンダーで、欧米は7割がピュアEV。欧米では航続距離を気にしないで、ライフスタイルでEVとしての使い

方を考えてる。

渡辺 割り切れてますよね。EVだけの航続距離100km余と、レンジエクステンダーがあることによる総走行距離200km余では大きく違いますよね。ただ、エンジンを回して稼げる距離と使うガソリンを天秤にかけると、普通のクルマと変わらない燃費になっちゃいます。でも、転ばぬ先の杖としては、安心感がありますよね。現実的には、200kmくらいが一般の人の1日のドライブの距離でしょうから。都内から箱根に行って帰ってくる、みたいな。

——乗り味はどうなんでしょうか。「駆け抜ける歓び」はi3にもありますか？

渡辺 ありますね。i3がプレジャーを出そうとしているのはとてもよくわかります。i3のリア駆動のワンペダルドライブングというコンセプトは、なんかこう、クルマ好きの知的な部分に刺さる感じはします。回生ブレーキの効きを強くして、急ブレーキ以外ではほとんどブレーキペダルを使わずに運転を楽しめる、新しいスタイルの提案として。

清水 街中だと、i3のほうがアドレナリンが出るね。235のMTのほうがかったるい。トランスミッションのフィーリングもイマイチだし、クラッチもギクシャク感がある。

——アドレナリンが出るのはなぜですか？

清水 単純に0→40km/h加速はi3のほうが速い。235で同じ加速をしようと思ったら、交差点でバーンてエンジン回転数を上げて、ギヤンて発進して、あいつバカじゃない？

って、周りから白い眼で見られて得られる歓び。でもi3はスーって行ける。

渡辺 自分が普通のクルマに乗っていて、傍からi3が走って行くのを見てみると、中間加速が結構えげつない。うわっ、i3で、こんな速いんだ！って。

——どうしてFFでなくて、RRなんですかね？

清水 トルクがあるから前揺きにする必要がない。FFは、エンジンを横置きにしてフロントにトランスミッションとデフを置くから、全長を短くしてキャビンを広くできるっていうのが、ジャコサ方式^{注③}のFFのパッケージのメリット^{注④}だけ、モーターとバッテリーを分けてレイアウトできたから、もう、そのFFのパッケージ優位性が崩れるわけ。

渡辺 トルクの出方が下からズドンと来るから、ステアリングフィールとかそういう部分においても、ボクはEVは後輪駆動のほうが合うなあって感じます。

清水 メルセデス・ベンツにはBクラスのEVがあったんだけど、やめちゃうらしいんだよ。i3が出て、かなわないと思ったんじゃないかな。AMGのEVのSLSは出しただけで終わっちゃったし。現実的なクルマ造りはやっているけど、BMW、アウディより、電気駆動車に対して遅れたのがメルセデス。S500っていうSクラスのプラグインが出たけど、それくらいしかない。BMWはiシリーズという大きなピラーが立った。アウディはVWと一緒になつてeトロ、ポルシェはプラグイン・ハイブリッドに積極的。さて、メルセデスは？って言われたら、何もないんだよ。

■用語解説

注① ICE
インターナル・コンバッション・エンジン（internal combustion engine）の訳語で、内燃機関のこと。

注② レンジエクステンダー
航続距離延長装置という意味で、EV（電気自動車）に発電専用エンジンを搭載したもののこと。

注③ ジャコサ方式
トランスミッションと直列4気筒エンジンを一直線に繋ぎ横置きするという方式を採用した前輪駆動車。開発者ダンテ・ジャコサの名を採ってジャコサ方式と呼ばれる。また、世界の大衆車に前輪駆動が広く普及するきっかけをつくったのは、1959年に発表されたイギリス・BMCのミニ。それまで前輪駆動は縦置きレイアウトが主流であったが、ミニはエンジンを横置きにし、その下にトランスミッションを2階建てに配置する方式を採用した。この構造は、開発者アレック・イシゴニス^{注④}の名を採ってイシゴニス方式と呼ばれる。ジャコサ方式はイシゴニス方式よりも設計の自由度が高く、前輪駆動方式の決定的なシステムとなつた。

注④ トヨタとBMWの協業
トヨタは2011年12月にBMWからデイズセルエンジン調達と次世代リチウムイオン電池共同研究での協業を発表。内容としては、トヨタがハイブリッド車やFCV（燃料電池車）の技術をBMWへ供与する代わりに、BMWが炭素繊維を使った高強度と軽量化を両立させる技術^{注⑤}をトヨタに供与するというもの。2013年1月、両社は「燃料電池システム」「スポーツカー」「軽量化技術」「ポスト・リチウムイオンバッテリー技術」の4つの共同開発で正式契約を締結。一方で両社共に今後も「資本提携は無い」としている。

注⑤ 差し迫った状況
カリフォルニア州に於けるZEV（ゼロ・エミッション・ヴェイク）規制の強化で、2018年モデルから2万台/年以上のメーカーに拡大され、現在はビッグ3（GM、フォード、クライスラー）、トヨタ、ホンダ、日産の6社が対象だが、規制が強化されるとBMWも対象に入る。



BMW i3 × M235i

コンセプトに投資した経営判断は、すばらしいよね。

渡辺 走る楽しさと両立するようなEVのパッケージも、BMWが死ぬ気になって考えた結果、サイズがあくくらいになったっていうのは、EVの行く末を暗示してるのかなって感じがしますね。極端に言えば、あれ以上大きなEVは効率が悪い。リーフはちょっとデカすぎると。

清水 日本は世界のカーボン供給量のシェア70%を持つて。三菱レイヨンと東レと帝人の3メーカーで、ところが、製品として使っているのは、ボーイング、エアバス、BMW、ポルシェ、海外メーカーばかり。三菱レイヨンの炭素繊維は、アメリカに渡ってBMWとの合弁会社が水力発電を使ってカーボンシートになる。次にドイツへ行くと、ドレスデンの工場で乾燥される。そっちは風力発電。自然エネルギーを使う

0kgくらいダイエットしたから。でも、そういうチャレンジって、日本メーカーはどこもやってない。それで都合悪くなると政府におねだりして、エコカー減税とか、エンジン組合を作るからお金下さいとか。だからi3は、商品の性能よりも、150万台メーカーのBMWがそこまでやったことに敬意を表するとともに、「フーベルエネルギー平和賞」をあげたいくらいだよ。だって、500万台のホンダとか、1000万台のトヨタなんて、せいぜいエアスポイラーくらいしかカーボンで作ってないんだから。

渡辺 BMWはカーボンの年間生産量を9000tまで上げるって言うってましたね。それは三菱レイヨンの炭素繊維材の生産キャパの半分以上を持っていくような勢いですわ。

では、BMW伝統のストレート6にMTの235はどうですか？

「i3のほうがあドレナリンが出るよ!! フーベルエネルギー平和賞をあげたいね!」

清水和夫

ことで、製造時に出るCO₂排出量を下げてるんだね。

渡辺 しかもBMWは、カーボンを他の車両でもどんどん使おうとしてます。iだけの技術でなくて、普通のBMWにも使おうと。次の7シリーズはカーボンを使うと公言されてますけど、どこまで使うかですよね。

清水 ドアパネル、ボンネット、あのへんは全部カーボンだよな。フレーム系にアルミ使って、100kgくらい減量しないと。Sクラスは12

渡辺 昔ながらのタイプピカルなBMWです。今、一番安く買えるBMWの6発ですよ、235は。そこに6速MTも載ってるし。プライス的には、i3とあまり変わらない600万円台。このくらいのプライスが現実的でしょうから。

清水 M3、M4が高いからね。1000万円するから。でも、個人的には、どうも2シリーズのボディに6発ターボはキビシいんじゃないかなって思うんだけど。220なんかのほうで清々しい感じがする。

渡辺 VWの技術者が「うちはパワートレインを頑張りすぎてボディ造るのを忘れていたけれど、BMWはボディを頑張りすぎてパワートレイン造るのを忘れてる」って言った

んですよ。その意味は、技術者から見ると、BMWのモーターとか電池とかそういうものの自体はたいしたことないという判断なんだなあと。

清水 バッテリーもサムスンだしね。BMWはそのあたり、電気自動車の要素技術にはこだわってないんだよ。

渡辺 総合的なパッケージコストに自動車メーカーの強みが出ますからね。そういう意味ではiは凄いです。商品力もある。しかも、そのブランドの後ろに創っている世界観がよく表現できている。リサイクル材を使った内装とか。

清水 知り合いのM5のオーナーで、i3が出たときに真っ先に買った人がいたんだよ。つまり、iって罪滅ぼしなのよ、Mを所有する人にとっての、さ。

— そういうのって、企業体質なんでしょうか？

清水 BMWは、ある意味でトヨタという後ろ盾があるので、自前で持っていない水素とか燃料電池とかの技術はトヨタから持ってきてられるし、**注0**、トヨタは逆にBMWに大量供給できるパイが増えたから、いいパートナーだって思う。

渡辺 BMWの場合は、iをやらないといけないっていう差し迫った状況**注5**はあったと思うんですけど、できたものを見ると、ゼ口からやって、あれだけのブランドとして作り上げたっていうのは、まさに執念ですよな。

— メルセデスも初代Aクラスから、いろいろやってたのに……。
清水 やってはいるんだけど、BM

SPECIFICATIONS

BMW M235iクーペ

■ボディサイズ:全長4470×全幅1775×全高1410mm
ホイールベース:2690mm トレッド:前1510 後1535mm
■車両重量:1530mm ■エンジン:直列6気筒DOHC
+ターボ ボア×ストローク:89.6×84.0mm 圧縮比:10.2 総排気量:2979cc 最高出力:240kW(326ps) / 5800rpm 最大トルク:450Nm(45.9kgm) / 1300~4500rpm ■トランスミッション:6速MT ■駆動方式:FR ■ステアリング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:前ダブルジョイント・スプリング・ストラット ⑧5リンク ■ブレーキ:前⑧⑨ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(ホイール):前⑧225/40R18(7.5J) ⑨245/35R18(8J) ■環境性能(JC08モード) 燃料消費率:12.0km/ℓ ■車両本体価格:615万円

BMW i3レンジエクステンダー

■ボディサイズ:全長4010×全幅1775×全高1550mm ホイールベース:2570mm トレッド:前1575 後1540mm ■車両重量:1610kg ■エンジン:直列2気筒DOHC ボア×ストローク:79.0×66.0mm 圧縮比:10.6 総排気量:647cc 最高出力:28kW(38ps) / 6000rpm 最大トルク:56Nm(5.7kgm) / 4500rpm ■モーター 最高出力:125kW(170ps) 最大トルク:250Nm(25.5kgm) ■バッテリー:リチウムイオン 容量:21.8kWh ■トランスミッション:1速AT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:前マクファーソンストラット ⑧5リンク ■タイヤサイズ(ホイール):前⑧155/70R19(5J×19) ⑨175/60R19(5.5J×19) ■パフォーマンス 最高速度:150km/h 0→100km/h加速:7.9秒 ■環境性能(EU複合) CO₂排出量:13g/km 燃料消費量(ハイブリッド燃料消費率JC08モード):27.4km/ℓ 一充電走行距離(NEDC複合):コンフォートモード/モーストエフィシエントドライブモード:240~300 / 最高340km ■車両本体価格:546万円

クルマとの対話が 必要な時代に。

AR-HUDの最大の特徴はなんといっても、本当に実際の風景に存在するかのように、疑似標識がドライバーに情報提供してくれることだ。そのおまかな機能は①ナビゲーション、②追従クルーズコントロール（ACC）、③車線逸脱防止（LKA）の3点に集約される。冒頭の矢印による誘導シーンはナビゲーション使用時のAR-HUDの機能を体験した際のものである。これでミスコースが減れば目的地までの走行距離が短縮できて環境負荷低減にも役立つ。

ナビに入力した目的地へ向かうには、次の角を右折しなければならぬ。クルマはあと100mほどで交差点にさしかかる。考え事でもしていたら、うっかり見過ごしてしまふような小さな曲がり角だ。しかし、今回はミスコースの可能性はない。なぜならステアリングを握る私の眼には、道路に光る矢印がはっきりと見えたからだ……。

これは別に筆者に幻覚が見える疾患があるとか、道路に実際に光る矢印が埋め込まれているわけではない。すべて拡張現実（Augmented Reality）技術によってHUD（ヘッドアップディスプレイ）上に再現されたものである。目新しいだけではなく、安全かつ快適に移動するためのデバイスだ。ドイツのサプライヤーであるコンチネンタルが開発したワークシヨップでこのAR-HUDを体験したので印象を報告しよう。



コンチネンタルの思い描く表示イメージ。AR-HUDは通常のHUDの画面よりも上下左右に表示範囲を拡大している。表示方法には様々な議論があったようで、その過程も紹介してくれた。例えば矢印の形や、色は何色にするか、どういうタイミングで表示するのかなどよく練られている。この画はあくまでイメージだから実際の表示範囲はこんなに広くない。

AR-HUD Media Work Shop 2014

前方不注意を減らしてくれるHUD（ヘッドアップディスプレイ）。フロントウィンドウ越しの数m先に車速などを表示することで、視線移動が減少し、運転に集中できる安全デバイスだ。今回取材したのは、自動運転への興味が高まりつつある時代に即し、AR（拡張現実）と融合しておもしろい進化を遂げたHUDである。

TEXT ● 吉岡卓朗 (Takuro Yoshioka) PHOTO ● Continental AG

この体験はどこかで見たことがある、と思いついたのはプレステのグランツーリスモだ。画面上に表示される車速やブレーキングポイント、あるいはラップタイムなど視線移動なしに走行に集中できる感じがとても似ていた。これらのARをドライバーに違和感なく認知させるために従来のナビゲーションだけではなく追従クルーズコントロールや自動ブレーキ技術が応用されている。メイカットの追従クルーズコントロールの写真を見ていただければわかるが、前走車を追従するときにはつい



今回テストした実験車。某韓国メーカーの新型車にみえないこともない。

ていく対象のクルマの下にオレンジ色の影が表示される。レーダーやカメラで前方車両の位置を正確に把握し、HUD経由でリアルタイムにそれをドライバーに伝えている。実際、私が今もつと注目したのは、②のACCとのマッチングである。もはや半自動運転の領域に達しつつあるACCは様々な自動車メーカーが採用している。それぞれ使用している技術や考え方は微妙に異なるが、いかにきちんと追従するかという性能を磨くことに各社真剣になっている。そしてクルマ側の知恵が進めば進むほど、ヒューマン・マシン・インターフェイス（HMI）が重要になってくる。その一助となるのがこのH

UDだ。

そもそもHUDは戦闘機などに採用された軍事技術だ。一瞬たりとも油断できない戦場において、計器類に視線を落とす時間はできるだけ減らしたい。HUDがあれば視線を前方からはずすことなくシームレスに次の動作につなげていけるのだ。それがやがて自動車にも採用されるようになったのだから、軍事大国のアメリカ車メーカーの採用が目立つのは必然だろう。現在ではメルセデス・ベンツ、BMW、アウディなどドイツ系メーカーも多く採用しており、コンティネンタルもサプライヤーとして各自動車メーカーに常に新しい提案をしている。その最新HUDがAR・HUDなのだ。

り、というのではドライバーが自分で運転した方が気が楽で安全と感じてしまう。まるで免許取り立ての自分の子供の助手席に乗るようだ。結局のところ、自車が前走車を認識していることが不明瞭であることが不安なのだ。若葉マークの運転はどこをみているのか、何をするのかわからないから、助手席に同乗すると足がつっぱったままでひどく疲れる。その点、このAR・HUDは前方のどの車両に追従しているのかを明示して、自車の意図を明確にドライバーに伝えてくれる。わかるのならわかる、わからないならわからないといった具合だ。もちろん同時にクルーズコントロールの設定車速も表示されているからどのクルマに何km/hまでの範囲でついていくつもりで、今何km/hで走行していることが一目瞭然で、しかも視線をはずすことなく理解できるのだ。クルマ側のやるが増えれば増えるほど、クルマが勝手に動き出す恐怖感が増幅する。HMIを充実させることで少しでもドライバーの不安をやらわけることがコンティネンタルの狙いだろう。

ところで最近自動運転の話題が盛



1.追従している車両をロックオンしているのが表示で一目瞭然である。自然な表示位置となるように、ドライバーの目線の高さとマッチさせることが肝要だ。2.車線をはみ出しそうになると、まるで道路の波線に突然キャッツアイでも現れたかのように警告してくれるのがわかりやすい。この日乗ったテスト車にはさらに、はみ出した側の座面振動もあったため、さらに警報“感”を促進してくれた。3.ナビゲーションもわかりやすい。写真ではアニメーションの動きを表現しにくいがこの矢印が曲がり角に吸い込まれていくイメージだ。



んである。クルマ好きの多くが「自分分はこう思う」という独自の見解を持つている、久々のホットな討論ネタではないだろうか。私は高度な自動運転に近づけば近づくほど、その過程においてドライバーの領域と自動運転車の領域のバランスが不安定になるように感じている。たとえばドライバーが自動運転車に運転を任せて、運転主権を預けている気になっているとしよう。しかしクルマ側は自動運転の継続が困難と判断して運転主権をドライバーに戻す場合もある。それまで普通に自動運転していた自車が、突然の大雨や雪道など運転が難しい状況で主権を戻してくることはあるだろう。しかしドライバーがまったく不安を感じないような状況で、自動運転車がなんらかの機械的な落とし穴にはまってしまい、走行できなくなる可能性はどれだけ研究を進めても出てくるだろう。

これは航空機の自動操縦の事例だが、2009年のエールフランスの

HUDの民主化は進んでいる！

高価でシステムが大きい、なかなか普及が進まなかったHUDだが、ここに来て簡易的なHUDが登場し、普及への期待が高まっている。コンパイン式HUDはフロントウィンドウに投影するシステムではなく、小さな折りたたみ式のパネルに表示する仕組みだ。たしかにフロントウィンドウ上に表示するよりも焦点距離は近くなるが、じゅうぶん有効なシステムだろう。コンティネンタルでは2018年頃にウィンドウ式とコンパイン式が市場シェアで半々になっていると見込んでいる。



悲惨な墜落事故の原因は、安定飛行中にトラブルで自動操縦が解除され、飛行機側が警告したにも関わらずパイロットがその警告を理解しなかったことにある。飛行機とパイロットのコミュニケーションがうまくいっていない。この事故は防げたかもしれない。AR・HUDの市販化は2017年が予定されている。もちろん自律系だけの機能にとどまらず、車車間あるいは路車間コミュニケーションと連動することでさらなる未来が待っている。AR・HUDは部分的な自動運転が本格化する前に市場に導入され、ドライバーとクルマのコミュニケーションを円滑に進める第一章に違いない。

走る! 聞ける!

映像でさらに広がるGENROQの世界

Start Your Engines

スタート・ユア・エンジンス

モータージャーナリスト

清水和夫 映像ジャーナリズムの世界



国際モータージャーナリスト、清水和夫とその仲間達が
10年以上の歳月をかけて、積み重ねてきた貴重な映像の数々。
国内外の新車インプレッションやGENROQとの
コラボ企画は他では決して見る事の出来ない自動車映像だ。

The screenshot shows the website's interface with a search bar, navigation menu, and a featured video review of the GENROQ New Sport Car. The video is titled 'スポーツカーFSWアタック! / GENROQ New Sport Car's The Test (12分27秒)' and is categorized under 'Car Review & Report'.

<http://www.startyourengines.net>

GENROQとの コラボ企画を多数掲載!

GENROQ9月号で掲載された「最新スーパースポーツの評価。」や「激走3000km!メルセデス・ベンツG63 AMG 6×6」など、ほかにもお喋り工房やトークも充実!





マセラティ、百年道中。

今年で創業100周年を迎えたマセラティ。それを記念してマセラティ・ジャパンは盛大なるイベントを開催。東京から京都まで奉納品を運ぶという、百年道中を決定した。本国よりひと足先に催したそのイベントの様相をレポートする。



MASERATI 100th SPECIAL

REPORT ● 野口 優 (Masaru Noguchi)

PHOTO ● マセラティ・ジャパン (Maserati Japan)



増上寺で行われた初日。マセラティ・ジャパンの代表、ファブリツィオ・カツオーリ氏からマセラティ・クラブ代表の越湖氏に奉納品が手渡された瞬間。



100周年記念車のグランカブリオMC “センテニアル・スペシャル・エディション” もこの日に発表された(グラントーリスモMCストラダーレ版は左頁のモデル)。

今年で実に100周年を迎えたマセラティ。その歴史を紐解けば、紆余曲折、波瀾万丈という事実に驚くことになるとはいえず、今こうして無事に1世紀の間、生きながらえてきたことを思うと、もはや感激に値する。しかもこの約2年ほどで、マセラティの販売台数は飛躍的に増加した。CEOを務めるハラルド・ヴェスターが掲げた「2015年までに年産5万台メーカーに成長させる」という目標には確実に到達しそうな勢いである。

そんなマセラティは、我が日本においても確実に浸透しはじめ、特にギブリのデビュー以降、東京などの都市部では見えない日がないほど目に付くようになった。個人的にもマセラティには強い思い入れがあるゆえ、歴としたメジャーブランドに成長し

たと思うと嬉しいと素直に思う。だから今回開催された「マセラティ百年道中」というイベントは、心から祝福するとともに、黙って見ているわけにもいかなかった。何しろこのイベントは、本国が9月に予定している「本番」よりも先行して行われた日本独自の企画。ゆえに参加するなというほうが無理な話だ！と思えるほどの感情に襲われたのは事実だ。

この百年道中とは、江戸時代初期より幕末に至るまで続いた「御茶壺道中」に、東京と京都間の「東海道五十三次」から着想を得たというリレーイベント。その「御茶壺」には、100周年のマセラティロゴをあしらひ、桐箱に収められた、黒と朱、対の本漆塗の利休棗が納められている。これを東京から京都まで運び、大切なものを人の手によって運んで



増上寺をスタートした後、まずは意図して東京駅を通過。その理由はこの赤煉瓦造りの駅舎が1914年に竣工したためだ。即ち、マセラティ同様に今年で100周年を迎える。



MASERATI 100th Anniversary
in Japan

Supported by
Diners Club
INTERNATIONAL

これが百周年を記念して造られた奉納品。黒と朱、対の本漆塗の利休棗(なつめ/茶器)上部にはトライデントの意匠が施され、黒の棗を包む仕覆(しふく)の裂地柄(きれじがら)にはネプチューンから波を示す日本古来の吉祥文様「青海波と兎」を、また朱の棗にはイタリアの国花デイジーから華やきのある金地の「菊花垣根」が描かれている。





MASERATI 100th SPECIAL

いく貴重な旅”として、江戸から現代に置き換えてマセラティの1世紀に渡る社業に感謝すると同時に、新たな100年の繁栄を祈願するといふものだ。

まず、7月22日は出発セレモニーとして、東京は増上寺を舞台に開催。2台の100周年記念車、グラントウーリズモMCストラダーレ及びグランカプリオMCに、センチニアル・スペシャル・エディションと題した特別仕様車を発表すると同時に、カスタマーを招いて盛大に披露。夜には、東京タワーと増上寺をイメージカラーのブルーにライトアップし、東京タワーには、100の文字まで用意するなど来場者を賑わせた。

そして翌23日の朝からラリーは始まった。奉納品を運ぶのは、マセラティ・クラブ・オブ・ジャパンの代表、越湖氏。自身が所有するマセラティ・ボローに乗り、それをサポートする役割として、我々一部のメディアが4台の現行型マセラティを試乗しな

「清水の舞台でオペラの名作……。百周年に相応しい美しさだった。」

がら、まずは中継地点のマセラティ浜松まで向かった。実はこの日、朝から35℃を超える真夏日。それゆえに、さぞかしボローには酷だったに違いない。東名高速と一緒に移動している最中、案の定、不調に……。宣伝(?)も兼ねて同行していたマセラティのキャリアカーに積まれることになったのだが、むしろこのほうが安心だ。何せ歴史に残る希少な名車である。この先100年残して頂きたいと願うがために、ボクとし



2日目の中。京都の名所である平安神宮前を通過する、記念ラリーに使われた現行マセラティたち。やはり歴史ある地に、粋なマセラティは実に良く映えることを実感した。



マセラティ浜松でのセレモニー。奉納品の裏に茶葉の盛り入れが行われた後、多くの来場者とともに記念撮影。後ろに映るのは、100周年記念車とA61500ピニンファリーナ。



ブルーにライトアップされた清水寺でのガラレセプション。奉納式の後、吉田裕文氏による「蝶々夫人」を上演。それを見たカツオーリ氏は感無量の表情を浮かべ、感謝のコメントを残した。特別に成就院も解放されたうえ、会場には、A61500ピニンファリーナや、リレーに使われたボローアとスパイダー 90周年記念車も展示された。

ては逆にひと安心した次第だ。
 そうこうしているうちに、中継地のマセラティ浜松に到着したのは、13時半頃。早々にセレモニーが開始され、奉納品の裏に茶葉の盛り入れが行われた。ここでも多くのマセラティオーナーをはじめとした来場者に祝福され、軽い昼食をとった後、すぐに京都へ向けて出発。酷い渋滞に巻き込まれることもなく、またノントラブルで日が暮れる頃には、目的の地に京都に辿り着いた。
 そして翌日。日中は、メディアだけで比叡山ドライブウェイや京都市内を観光も兼ねて試乗。4台の現行モデルを交代でテストしたが、今さらながら、こうしたドライブにはマセラティは適していると実感した。カリカリのスポーツカーでもなければ、緩いクルマでもない、クーペでもセダンでも適度なGTカーであるということを感じ知らされる。ましてや京都の街並みに、粋なマセラティだ。実によくマッチする。こうした雰囲気をもつクルマなど、他にないだろうと痛感したのは本当だ。
 さて、いよいよ夜には、清水寺でのハイライトが待っている。もう、そこには信じがたいほどの光景が用意されていた。ブルーにライトアップされた清水の舞台。その舞台上、奉納式が行われた後のガラコンサートでは、イタリアオペラの名作「蝶々夫人」を上演。しかもマエストロには、ボローニャ歌劇場フィルハーモニーで日本初の芸術監督に就任した、音楽家の吉田裕文氏による演奏だ。日本の世界遺産の場所でイタリア文化の象徴が融合した瞬間だった。ボクをはじめ来場者たちは皆、感動を覚えただろう。これほど美しい百周年イベントは他では絶対に見られないと思う……。実に素晴らしいイベントであった。



奥比叡ドライブウェイのパーキングに建つ伝教大師、最澄の像の前で記念撮影。それにしてもこのワインディングはテストに最適だった。関東にも似た場所があれば……。

祇園周辺もマセラティで散策。とはいえ、さすがに夏休みシーズンだけに人の多さに参った次第。しかし、それだけにマセラティに釘付けになる人も多く見受けられた。



2

015年までに年産5万台を
目指すという、発表時には誰
もが啞然とした壮大なコミットメン
トに向かって、マセラティは着々と
その歩を進めつつある。

13年の通年販売台数はクアトロポ
ルテの導入もあって、前年比約2・
5倍の1万5000台余。14年度は
その数を既に前半のみで更新しつづ
ある……ということは、現在は年間
3万台の規模も射撃圏内に入れた販
売を展開しているわけだ。言わずも

グジュアリースポーツカーの世紀」
と題された企画展は、モデナのマセ
ラティ本社そばにあるミューゼオ・エ
ンツォ・フェラーリで現在開催中だ。
それが建つのはそもそもエンツォの
父親の作業場があり、彼自身が幼少
期を過ごした場所……といえば、フ
エラーリにとってはマラネロのミュ
ゼオと同等以上のプライオリティで
あることは想像に難くない。そこを
来年1月末まで、半年に渡ってマセ
ラティのために開放するという話が

官能の一世紀

街のシンボルであるネプチューンの噴水をエンブレムに掲げ、
1914年にボローニャで産声をあげた
愛すべきスポーツカーメーカー、マセラティ。
その栄光と波乱に満ちた二世紀を振り返る特別展示が、
ミューゼオ・エンツォ・フェラーリを舞台に開催されている。

がな、この倍々ゲームはギブリの貢
献度が高いわけだが、更に彼らには
来年、台数的には間違いなく本丸と
なるだろうSUV、レヴァンテの導
入が控えている。もはや5万台の野
望は射撃圏内とみるべきだろう。
オルシ・ファミリ、シトロエン
そしてデ・トマソと、胴元が次々と
変わりながら、現在のファイアットグ
ループに落ち着いたのは約20年前の
ことだ。モンテゼーモロの手腕によ
り鮮やかな復興を遂げたマセラティ
は、最良の環境で100周年を迎え
ることになったと言えるかもしれな
い。その歴史を振り返るべく「マセ
ラティ100 純粋なるイタリアアンラ

らは、モンテゼーモロの意向のみな
らず、イタリアにとってマセラティ
というブランドがどういう価値をも
つたもののかが察せられる。
流転の歴史もあって散らばったヴ
ィンテージモデルは、マセラティの
呼びかけに応じた個人のコレクター
たちによってこの展示のために供さ
れた。その数、約30台。インディ5
00参戦用にワンオフされた250
Fベースの420Mエルドラドや、
ザガートとニンファリアーナが各々
手掛けたA6GCSベルリネッタ、
フアントウツチ作の150Sをベ
ースとする150GTスパイダーや、
メキシコの源流となった5000G

MASERATI
100th
SPECIAL

Maserati 100 Years Maserati Centennial Exhibition

REPORT ● 渡辺敏史 (Toshifumi Watanabe) PHOTO ● Maserati S.p.A.



ロードゴーイング・マセラティの原点というべき1947年式のA6 1500。当時12台が造られたうちの1台で、ピニンファリーナ製の2+2ボディに、1.5ℓの直6DOHCユニットを搭載。昨年のヴィッラ・デステにもいた個体だ。



レーシングスポーツ450Sの4.5ℓ V8ユニットをディチューンして搭載した5000GT。合計34台が製作され、アレマノやフルアなど様々なボディが架装された。これは4台造られたツーリング製ボディの1台。



歴代コンペティション・マセラティも集結した今回の展示。これは特徴的な鋼管スペースフレーム・シャシーから“バードケージ”の愛称で呼ばれたTipo60/61。これは2ℓ直4ユニットを積み59年に6台が製作されたTipo60。

Tなどの希少なモデルも一同に会するなど、それは今後二度と見る事ができないだろう圧巻の様相である。

そのオープニング・レセプションに主賓として招かれたのは、マセラティと縁の深いレーシングドライバーたちだ。58年に女性初のF1ドライバーとしてマセラティで完走を果たしたマリア・テレザ・デ・フィリップス、そして言わずがなのサー・スターリング・モス。氏は54年、メルセデスワークスのシートに座るチャンスを逃した際、マセラティに話を持ちかけ自費で250Fを購入

9月には本拠地のモデナで、100周年を祝う最大のイベントも企画されている。マセラティの歴史の背景にある技術と情熱、そして文化を知るに、この秋は絶好の機会となりそう。

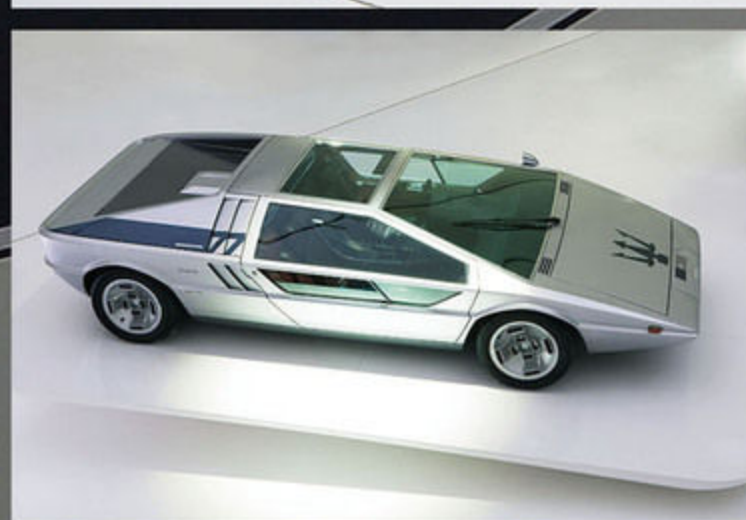
会場で設けられたグループインタビューの席上、モスはマセラティとの想い出をこのように語った。間もなく85歳となる御大のレースキャリアにおいては、その多くはマセラティで築かれている。もちろん、彼がステアリングを握ったそのもののマシンたちも、この企画展では観ることが可能だ。

F1に参戦し輝かしき成績を残したことで自らのレース人生に大きくドライヴを掛けていた。

「あの時、歯医者をやっていた親に嘘をついてマシンを貰うお金を工面したんだ。マセラティはそんな私を快く迎えてくれた。当時、250Fはコストパフォーマンス的に私が買える最良のマシンだったよ。パワーもあつたしバランスにも優れていて、アクセルでステアする感覚が好きな私にはぴったりだった。250Fと300S、ティーポ61バードケージ辺りは自分の中で印象深いマセラティだね」



開会式に集まったお歴々たち。ルカ・ディ・モンテゼーモロやハラルド・ヴェスター CEOと並び、元F1レーサーのマリア・テレザ・デ・フィリップスや、アドルフ・オルシ、エッティレ・マセラティ、エルネスト・マセラティの姿も見える。また主賓として、マセラティのレジェンドでもあるサー・スターリング・モスが招かれたのもトピックのひとつだ。



上：左は1953年型のA6GCS。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初めてデザインしたモデル。その隣は1956年のA6G2000。こちらはザガート製のボディをもつシャシーナンバー2186。下：1971年にまずモックアップで発表されたジウジアーロによるスタディ、ブーメラン。翌年のジュネーブショーでボーラをベースとした実走可能なプロトがお披露目された。

奇跡の楽園

イタリアのヒストリックカー・シーンにおいて、コラード・ロプレストを知らない者は誰もいないだろう。今年のウィットラ・デステでコッパ・ドーロなど4冠を達成したロプレストはまた、イタリア製の貴重なプロトタイプやワンオフに特化した世界屈指のコレクターとしても知られている。ではここに、その貴重なプライベート・コレクションを紹介しよう。

まだコンコルソ・デレガンツァ・ヴィットラ・デステの余韻が醒めやらぬ翌々日の朝、我々はミラノ郊外にいた。そこは何の変哲もない倉庫の前。確かに約束の場所に間違いないのだが、果たしてここであっているのか？と不安がよぎる。

しかし程なくして、その不安は解消された。ま新しい白いフィアット500に乗って現れた紳士が倉庫の扉を開けた瞬間、チリひとつ落ちていない清潔で広い空間に整然と並べられた宝石のようなクルマたちの群れが目の前に広がったからだ。

「ちょうどピッティ・ウオーモ（世界的に有名なメンズ・プレタポルテの見本市）に展示するために16台も持って行ってしまったので、今日はかなり寂しいんですよ」

そう残念そうに話す紳士の名はコラード・ロプレスト。今年のウィットラ・デステでコッパ・ドーロ（金杯）ほか4冠を達成した彼はまた、イタリア製のワンオフ車とプロトタイプに特化したコレクターとして世界的に有名な人物である。その彼の目の前には、ウィットラ・デステから戻って来たばかりの1931年型アルファロメオ6C1750GS、アプリレが停まっていた。

「これはそもそも1931年にザガートで造られた1750グランスポーツで、6年間レースに出続けてい

Lopresto Collection

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



The

The Lopresto Collection

オリジナルの姿を保ったイタリア製の
ワンオフ、それが私のテーマです。

た個体なんです。しかしクラッシュしたのを期に1938年にカロッツェリア・アプリーレが買い取り、ボディを造り替えた。デザインを手がけたのはマリオ・レヴェッリ・ドゥボン。彼はトリノの貴族の出身で、30年代のイタリアン・デザインを語るうえで重要な人物です」

彼は淀みなくこの1750GSアプリーレのストーリーを語り続ける。「このクルマは約50年間、ジェノヴァのボン・フィリオという人が大切に持っていたものです。ですから私が手に入れたときは、非常に良いコンディションでした。でもそこから私はすべてのオーナーのストーリーを調べたのです。なにか写真ありま

すか？ って電話したり、市役所に行つて書類を探したりね。パロッキオ（教会）にまで行つて、オーナーの手柄を聞いて回ったりもしましたよ。お陰で当時の貴重な写真を手に入れることができ、クロームに代えられていたフロントグリルをオリジナルの白に戻すことができた。またボディカラーもシートレザのオレンジ色を基準に白黒写真から当時の色を割り出すことができました」

驚くべきは、こうした検証作業のすべてを人任せにせず、すべて彼自身が行っているということだ。

「私は本当のオリジナルを知りたいだけです。実はこのアプリーレは何年も前から売りに出していたのに、誰



今年のヴィッラ・デステでコッパ・ドーロを含む4冠を達成したコラード・ロプレスト。彼が出品したアルファロメオ6C1750GSアプリーレは、長年その素性が不明とされてきたが、彼の献身的な検証により史実が明らかにされた。この日訪れたのは、ワンオフやプロタイプばかりを集めた世界的にも珍しい彼のコレクションを集めた秘密のガレージだ。

1996年に突如発表され姿を消した超レアなインソッタ・フラスキーニT8の前に並べられているのは、これまでロプレストが獲得してきたトロフィーのほんの一部。今年の受賞トロフィーは自宅に飾ってあるそうだ。



「運転には興味がない。いわばここにあるのは彫刻と同じで見て楽しむものだ。サラブレッドも1年間に何百mかレースするだけでしょ？それと同じことですよ」と語るロブレスト。なぜかガレージにランボルギーニやフェラーリの姿がないが「一切関心がないですね。私がそえられるのは、クルマのスタイルとヒストリー。メカニカルではない」とパッサリ。



も買わなかった。それは誰がデザインしたのか。どんな素性のクルマなのか、誰も知らなかったからです。でも私には何か気になるものがあった。そこで元ピニンファリーナのアルド・プロバローネに写真を見せたら、初めて見たが、このデザインは素晴らしい。パーフェクトだ。って。彼がそういったから、私は買う決心をしたんです」

彼らの判断が間違っていないということは、今回のヴィッラ・デステでの受賞が証明した通りだ。ではないかにして彼は今のコレクションを築き上げたのだろうか？

「私は1956年生まれ。イタリア西南端のカラブリア州の出身です。私が14歳の時、3歳年上の兄がずっとモト・バリラのレストアをしていました。兄はその後事故で亡くなる



世界最古のランチアである1908年型ランチア・アルファ。3台造られたうち、現存するのはこの1台のみである。そんな貴重なクルマにも関わらず、頻りにイベントで動く姿を披露している。つい3ヵ月前の「ヴェルナスカ・シルバーフラッグ」にも出場したばかりだ。

てね。私が周りにクルマの話をしたリ、パーツを探してウロウロしていると、よく怒られたものです。そこで自分の情熱と実力を父に証明しようと、河原に放置されていた49年型のフィアット1100を引き上げてきて綺麗にレストアして父に見せたんだ。父は感心してくれてね。皆でドライブに行こうという話になった。そうしたら運悪くドライブ中に父の座った助手席の下にあったバッテリーがショートしたんです。何やってんだ、クルマなんかにつつつを抜かさず勉強しろ、ってもの凄く怒られたよ。もしあの当時、父が金銭的な援助をしてくれたら、色んなクルマを買えたでしょうね。カラブリアにも良い

クルマが沢山ありましたから」

しかしこのエピソードのあと、彼はあることに気付くことになる。それがその後のコレクター運命を変える分水嶺になった。

「偶然なんですが、バリッラも1100も普通のモデルではなかったんです。どちらも特別なモデルだと教えてもらったとき、私は変わったものの、特別なものをコレクションしたいと思うようになったのです。とはいえバリッラを含め私が買ったクルマは1台も欠けることなく今でも全部残ってるからね。そういう意味では1974年頃から私のコレクションは始まったといえるでしょうね」

クルマを集めるにはお金が必要。



1948年型のチンタリアD46/48。フィアット1100のエンジンを搭載した当時のF2規格にあたるマシンである。デザインを手がけたのはマリオ・レヴェッリ・ドゥボン。ボディワークはカロツツェリア・モットが担当した。このシャシーナンバー036は元ワークスカーで、ヌヴォラーリ、タルフィ、コルターゼがドライブした経歴を持っている。



珍しいアルファロメオたち。左から1960年型2000「ブルーボ」クーペ・トゥーリング。シャシーナンバー001のこの個体は、同年のトリノ・ショーに展示されたワンオフ。隣りは1962年の2600ギア・スパイダー。タイプ106.01の2台目のシャシーをベースに造られたワンオフで、シャシーナンバーもAR 191002となっている。そして1952年式の1900TIクーペ・ビニンファリーナ。当時3台造られたうちの1台でシャシーナンバーはAR01068。当時のままのインテリアをもつ。

これは私にとってパッションであり
ミッションでもあるのです。

The Lopresto Collection

ならば父親の元から独立すべきだと考えた彼は、ミラノに移り建築関係の会社を起業。一代で財をなす成功を収めることになる。それと並行して、彼のコレクションは1台、また1台と増え続け、いまではその合計が100台以上に達するという。

「最初の頃は、なんでこんな醜いモノ集めるんだ、って言われた。でも私はそんなことは気にならなかった。それが今では世界中から、こんなものがある、って情報がかかる始末です」

そういえば我々が訪れた日も何回か彼の携帯が鳴りインタビューが中断することがあった。「ムッソリーニのアルファがあるらしい。もっと情報を欲しいと言っておいたよ」と彼



シャシーナンバー1651をもつ1930年型イソッタ・フラスキーニ8ASSカスターニャ。「Hybbard & Darrin」が特許をもつソフトトップを備えた、トルペード・フェートン・ボディは、迫力がありながらも気品あるスタイルをみせる。このクルマはまた、2006年のヴィッラ・デステでロプレストに初めての Coppabon ード口をもたらした、記念すべき1台でもある。

この赤いオープンスポーツは、1930年製のピアンキ・ティーボS5トルペード・スポーツ「モデッロ・ガルダ・エ・モンツァ」トゥーリング。非常にオリジナリティが高く保たれた1台で、金属の代わりに皮革で造られた珍しいWaimannのボディを載せているのが特徴。



は事も無げに言う。そんなことは日常茶飯事ということなのだろう。まさに異次元の世界である。

また意外な話だが、彼は昔からコンクール・デレガンスの常連だったわけではないそう。

「本格的にコンクールに出たのは2001年のヴィッラ・デステが最初です。きっかけは、1999年にトゥーリングのボディをもつ1951年型のアルファロメオ6C2500ティーボ・ヴィッラ・デステ・カブリオを買ったことでした。知り合いのメカニックがヴィッラ・デステの選考委員で是非参加すべきだと言ってくれたのです。そこでいきなり受賞してしまったんですよ」

それが世間がコラード・ロプレストの存在を知った瞬間だった。以降、彼は世界中の様々なコンクールに出品。これまでに43個のベストインショーをはじめとする185個の賞を



これまた珍しい1973年型
デ・トマソ・パンテラ「モン
テッパ」ギア。パンテラ
の後継車を模索するた
めに、トム・チャダーが
デザインしたワンオフの
プロトタイプだ。2008年
のヴィッラ・デステに
出品された。



アルファロメオ・ゼータ
6ザガート。GTV6をベ
ースにジュゼッペ・ミ
ッティエーノがデザイ
ンしたプロトタイプで
ある。これは1983年
に製造された2台のう
ちの1台でシャシーナ
ンバー002。ちなみ
に001はアルファロメ
オのムゼオに保管され
ているはずだ。

数年前にベルトーネから放
出され話題になった1978
年型ランチア・シビーロ
は今ロプレストの元にあ
る。新しいプラスチック
技術の提案のため、ス
トラトスをベースに製
作されたワンオフ。シャ
シーナンバーはS12201。



受賞してきた。しかし、それを自慢
気に話すそぶりを彼は見せない。
「結果にはあまり興味がない。そも
そも私はコンクルールのレギュレーシ
ョンなんて読んだことなんかないん
だから。例えばベブルビーチでは何
十kmかを走行するパレードに参加す
るとポイントが与えられるんだが、
最近までそれを知りませんでした。
そんなのはどうでもいい。優勝が目
的で行くわけじゃないんです」
では彼にとって何が大切か。それ
は失われかねないイタリア自動車界
の貴重な財産を守り、その本来の姿
を後世に遺していくことにある。
「イタリア製でワンオフ。それがテ
ーマです。みんなひとつひとつ、ス
トーリーがある。だから工場からど
ういう形で出てきたかが重要。スカ
リオリ、ミケロットイとか、彼ら

が生み出したこんなに素晴らしいデ
ザインを変えることほど馬鹿げたこ
とはない。よく自分の都合でモデ
ファイしてしまうケースを見るけど、
そんなのは論外だ。冒険です。こ
ういうクルマたちは私がいなければ、
残らなかっただろう。これはパッシ
ョンであり、ミッションなんです」
そういう意味で、今から6年ほど
前に完成したというこのコレクショ
ンルームは、彼のクルマ趣味人生の
集大成というべき場所だ。ただ残念
ながらクルマを外部のショーに貸し
出すことはあっても、この場所を一
般に公開する気は全くないという。
「ここは私にとっての鳥の巣みたい
なもの。夜ひとり来て、ライトを
付けてなでたり、眺めたり。対話を
するプライベートな空間です。ここ
にいるクルマは私の子供みたいなも

のだから、色んな人に触られるのは、
あまり好きじゃないですね」
そこで、なるほど、このクルマた
ちは、まさに貴方の分身なのかもし
れませんが、という、彼は首を横
に振りながらこう答えた。
「いや、私の想いなんか関係ない。
よくレストア職人にも自分のカラー
を出したがる人間がいるが、それは
違う。ここにあるクルマは、こうし
て生まれたんです。それが全て」
そんな彼にとって、コレクション
は道半ば。いま所有する台数は彼が
欲しいと思っているクルマの半分に
も満たない数なのだという。そう聞
いて、驚くとともにちよつと安心し
た。彼の情熱が続く限り、我々が知
られざるイタリアの至宝を然るべき
姿で目にするチャンスは、まだまだ
増えそう。

ロプレスト・コレクションの中でもひと
き目を惹くのが、このランチア・フロ
リダ・ピニンファリーナ(B56S)。これ
は3台製作されたフロリダ・プロトタイ
プの最初の1台で、フラミニオを改良し
て1955年に造られたもの。2010年の
ヴィッラ・デステに出品されたこのフロ
リダは、この世に生を受けたクルマの中
で最も美しく、革新的な1台と考えられ
る。



ヴィツラ・デステを 見守り続けて……



Interview with Dott. Jean-Marc Droulers

1929年に始まった“コンコルソ・デレガンツァ・ヴィツラ・デステ”。戦後1949年に一度幕を降ろしたヴィツラ・デステは1995年に復刻され、いまや世界屈指のコンクールへと成長した。その復活劇を指揮したのがヴィツラ・デステの元オーナージャン・マルク・ドウレース氏。その知られざる秘話を伺った。

REPORT●藤原よしお (Yoshio Fujiwara)

PHOTO●藤原よしお (Yoshio Fujiwara) / Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2014. BMW Group

COORDINATION●野口祐子 (Yuko Noguchi)

□ プレスト氏の貴重なコレクション
ヨンに続き、コンコルソ・デレガンツァ・ヴィツラ・デステにまつわる重要な人物をご紹介したい。それが、現在ヴィラ・エルヴァのプレジデントを務める傍らコンクール委員会の名誉議長を務める、ジャン・マルク・ドウレース氏だ。彼こそは、復刻版ヴィツラ・デステのすべてを知るキーマンというべき人物だ。

「私は1944年にアルジェリアで生まれました。残念ながら、第一期のヴィツラ・デステは見ていませんが、50年にコモ湖の傍のヴィツラ・オルモで行われたコンクールへ、父に連れられて見ていったのは、今でも覚えていますよ」
そんなドウレース氏とヴィツラ・デステに接点が生まれるのは60年代に入ってから。実業家であった父親が63年にヴィツラ・デステ・ゴルフクラブとホテルを買収したのだ。
「しかしその後、66年に父が亡くなり、長男だった私がすべてを引き継ぐことになったのです。まだ23歳の大学生のときです！」
以降、2011年までドウレース氏はヴィツラ・デステのオーナーをつとめ、世界有数の高級リゾートへと育て上げた。では、ドウレース氏は何をきっかけにコンクールの復活を思いついたのだろうか？

第1回からずっとコンクールを見守って来たドウレース氏。一番の想い出は、かつて父が所有していた37年型のパッカードV12そのものが出品されたことだそう。





ヒストリックカーを所有する趣味はないというものの、土曜の夜に行われたBMW主催のチャリティ・オークションでBMW700を落札したというドウレース氏。日曜のセレモニーには、早速新しい愛車を駆って登場。

「すべての始まりは、93年頃に出会った1台のドライエでした。あまりに素晴らしいコンディションだったので、オーナーに声をかけ話し込みました。すると彼が、昔ヴィッラ・デステでコンクールがあったのを知っているか?と、色々教えてくれたのです。それを期に改めて歴史を調べた私は、コンクール・デレガンスを復活させようと思えました」

こうして1995年から始まったのが、お馴染みのコンクール・デレガンス・ヴィッラ・デステだ。

「ジャーナリストのティノ・アンセルミに相談して、すべてがオリジナルのクルマを集めるというコンセプトで始めました。第1回は、いまと比べるとアマチュアでしたが、それでも素性の良い40台のクルマたちが集まりました」

ところが第3回の開催となった97年、コンクールは大きな壁にぶつかることになる。

「アンセルミと私との間で問題が起きたのです。私はある程度まで基礎



を作ったなら、運営を大きな組織に引き継いだ方が良くと考えていました。なにせ我々の本業はホテルの経営ですから。しかしアンセルミは反対だった。彼は難しい男だね。結局我々は決裂してしまっただけです」

結果からいえば、この時のドウレース氏の判断は正しかった。なぜならアンセルミ氏が外れて行われた98年のコンクールのあとでBMWが支援を名乗り出たからだ。

「当初彼らはパトロンで、オーガナイズはヴィッラ・デステが行っていた。しかし年々規模が大きくなるにつれ、我々の手には負えなくなってきました。そこで2003年からBMWがオーガニゼーションも行うようになったんです。なにせこのイベントだけの為に3ヵ月間、250人もの人間が働いているのですからね」



以後の盛況ぶりに関しては、今さら説明するまでもないだろう。その成功の秘訣を訊ねると、ドウレース氏からこんな答えが返ってきた。

「何よりセレクトが大切です。一度でも偽物を出すと、イベントの価値は大きく損なわれますから」

そのためにヴィッラ・デステでは10人の選考委員(他にも各方面のスペシャリストが検証作業に協力している)が常任し、400台以上のエントリーを精査。約50台に絞り込む作業をしているのだという。

「まずは最初に偽物かどうかを見る。次にクルマを見て、オリジナルの部品を使っているか、そしてパーツがごちゃまぜになっていないか確認する。それからそのクルマ固有のストリーを検証するのです。もちろんレジスターやドキュメントなど多くの資料を照会したうえで、色々な人の意見を聞いてね。それは気の遠くなるような作業ですよ」

また高価で貴重なクルマであれば、何でもOKというわけではないと、ドウレース氏は付け加える。

「例えばメルセデス300SLのガールウィングはエポックで素晴らしいクルマですが、当時1000台も生産されている。そういうクルマはレースにでたとか、オーナーが誰だとか、特別なストーリーがない限りエントリーすることはできないのです」

それらを踏まえたうえで、改めてイベントを永続的に発展させていく秘訣を伺ってみた。

「まずコンセプトをしっかりと持っていること。そしてそれを厳しく、キチンと守ることが重要なのです。例えば、著名で影響力のある人がエントリーしてきても、そのクルマに疑わしい部分があれば、キチンとノーといえることが大切なんです」

革新の ジュエリーウォッチ

今回は時計専門メーカーではない、ジュエラーの手がける時計に注目してみたい。圧倒的な質へのこだわりをもち、今やその性能は時計専門メーカーに比肩。そしてさらに、ジュエラーならではの革新的な装いの美しさがポイントだ。



BVLGARI
OCTO
SOLO TEMPO

ブルガリ オクト ソロテンポ

ブルガリの未来を占う意欲作

ブルガリ渾身の1本。ケースに110面を与えるため、わざわざブルガリは最新の工作機械を導入した、とのこと。搭載する自動巻きもやはり自社製。飛び抜けた性能を持つわけではないが、自動巻き機構にスイッチングロッカーを採用するなど、設計は高級機の定石に忠実である。ちなみにこのムーブメントはフィーリングも優秀だ。リュウズを回した際の密な感じや、ローター音の小ささなど、ベースムーブメントとしては、トップクラスの感触を持つ。最初に見たとき、ブルガリはこれほど進化したのか、と思わされたほどの出来の良さだ。41.5mm径もあるが、お勤めは自社製を載せた38mm版だ。自動巻き。パワーリザーブ約42時間。18KPG(直径38mm)。100m防水。

■価格:226万5000円(税抜き)

■問い合わせ:ブルガリ/ブルガリジャパン ☎03-6362-0100

最

近注目しているのが、非專業メーカー、いわゆるジュエリーの作る時計である。これまで時計というものは、專業メーカーが作った物の方が良いと言われてきたし、筆者も再三そう述べてきた。理由は、時計專業のほうが真面目だから、ではない。非專業メーカーのコスト配分がいかに不慣れだったからだ。

時計製作のコストは、メーカーによって劇的に変わるわけではない。ロレックスのように単一モデルを大量に作ればコストは下げられる(しかもロレックスは、生産コストを下げた分、材料と生産設備に予算を回している)、ドイツや日本のように、スイスに比べて人件費の安い国は、同じ価格の時計であっても、相対的に作りを良くできるだろう。しかしスイスのメーカー同士で比較した場合、価格が同じならばコストのかけ方は似たようなものだ。重要なのは見せ方であり、時計專業メーカーはそこに長けていた。

非專業メーカーはその点に関して悔しい思いをしてきた。仮にどれほどきちんとした時計を作っても、時計としての評価はされない、と某宝飾メーカーの人は漏らしていた。ならば彼らはどうしたのか。いっそコストをかけて圧倒的な質で時計メーカーを黙らせよう、と考えたのである。コストがかかった分は、数を作って回収すればよい。かなり単純化

して述べているが、非專業メーカーは今おおむねそういう考えのもと、時計作りに取り組んでいる。

わかりやすいサンプルはブルガリだ。かつて同社の時計は、例えば裏蓋の内側に凝ったペルラージュを入れるのに、プレスレットの角を丸める配慮に欠けるといったチグハグさがあつた。專業メーカーなら、ペルラージュを省いて、その代わりにプレスレットのエッジを落としたはずで、それが経験というものだろう。しかしブルガリは執念深く、時計作りとその見せ方を学んでいた。

その帰結が、2年前にデビューした「オクト」だろう。立体的なケースは、110もの面を持つもの。手作業での加工は事実上不可能であり、そのためブルガリは最新の自動切削機を導入した。現在、時計は立体的なほど高級と見なされている。そのため各社はコストをかけずに複雑な造形を与えようと試みているが、ブルガリは思い切った投資で飛躍したわけだ。おそらく專業メーカーならば、もう少し保守的で、つまりはコストのからない造形を選んだだろう。ヨイショするわけではないが、一体全体何があつたのかと聞きたくなるほど、いまのブルガリは時計作りに対して真面目である。

同様の変化は、シオーメにも見て取れる。筆者は、鳴り物入りで登場した男性用の「ダンディー」を評価

しなかった。第一作を見る限り、コストのかけ方が総花的で、突出した要素がなかったからである。ところが年々見せ方がうまく、面白くなり、細部の仕上げもかなり向上した。とりわけ文字盤の仕上げは、年々繊細になっている。

女性用の「アトラップ・モワ」はさらにいい。伝統工芸品を使った文字盤を時計に載せるのは非專業メーカーのお家芸だが、シオーメのそれは大変に出来がいいのだ。カメオ細工には歪みがなく、石のカットも正確だ。針も、針の軸を見せないようきちんと蓋をしている。時計メーカーならば、軸を見せてもいいだろう。しかしシオーメの美意識は、それを許さないらしい。「でも中身は汎用のETAですね？」とプロダクトマネージャーに尋ねたところ、シオーメは宝飾メーカーなのだから外装にこそ力を入れるのだ、という答えが返ってきた。潔いまでのプライドで、だからこそ、アトラップ・モワはゾクゾクするほどの作り込みを与えられたのだろう。女性用は筆者の専門ではないが、そういう理由で、毎年シオーメの新作をチェックするようになった。ケースはもう少し立体的であつてもいいが、文字盤の作りや、針の軸を隠すといった配慮の前には、弱点にさえならない。

一方、中身で新しいチャレンジをするメーカーもある。ドウグリソゴ

The WATCH

TEXT●広田雅将 (Masayuki Hirota)

PHOTO●奥山栄一 (Eiichi Okuyama/CUVA CUVA)

COOPERATION●マセラティ ジャパン www.maserati.co.jp

専門メーカーには真似できない
圧倒的な質、装いへのこだわり。



de GRISOGONO Meccanico dG

ドゥ グリソゴノ メカニコdG

類をみない斬新なメカニズム

ブラックダイヤモンドで一躍名を轟かせたドゥ グリソゴノ。同社は機械式時計でも変わった物を作っている。その好例が、機械式デジアナというべきメカニコdG。文字盤の上半分はアナログ、下半分には機械で駆動されるデジタル表示が搭載される。普通、こういう複雑なメカニズムは、時計メーカーのお家芸だ。しかしドゥ グリソゴノは、外部と協力の上、この複雑な機構を完成させた。初出から時間がたっているのに、機械としての信頼性も高い。こういうある種奇抜な時計を作れるところが時計専門メーカーではない強みである。個人的には非常に好きな時計だ。手巻き。パワーリザーブ35時間。ルミネッセント・カーボンケース(縦55×横51.4mm)。3気圧防水。ラバーストラップ。限定10本

■価格:2581万円(税抜き)

■問い合わせ:ドゥ グリソゴノ ジャパン ☎03-5251-8201



CHAUMET Attrape-moi

ショーメ アトラップ・モワ

伝統工芸が生きた大傑作

最近ジュエラーが好んで手がける、いわゆる「手工芸物」。最後発ということもあってか、ショーメのそれは際だって完成度が高い。ケースの仕上げや載せている機械は標準的だが、とにかく文字盤の出来がいいのだ。とりわけ目を惹くのが、複数の色を重ねたカメオ細工の鳩。出来の悪いものは表面に凹凸があったり、研ぎ後が目立つが、これは非常に滑らかな面を持つ。優秀な職人を擁すればこそ、の仕上がりがいい。また針の軸を隠すよう、フルカヴァードの分針を持つなど、細部への気配りもさすがだ。昨年「クロノス日本版」で「今年の大傑作」と書いた通り、これは見事な時計である。自動巻き。パワーリザーブ約40時間。18KPG(直径35mm)。30m防水。

■価格:740万円(税抜き)

■問い合わせ:ショーメ ☎03-3613-3188

ノは、こういったメーカーの代表格だろう。ハイジュエラーとして知られる同社だが、時計はあえて極端に複雑なものも作っている。このモデルが採用したのは、機械式のデジタル・アナログ表示。世界初だし、今後も挑戦するメーカーはないだろう。機構は複雑で、ゼンマイの力を蓄積して供給する、一種の定力装置を中に仕込んでいる。重いデジタルをゼンマイで動かすには、機械の抵抗を落とす必要があり、この時計は見た目の痛快さほど、単純ではない。これは玩具、という意見もあるが、ここまで開き直られると気分がいい。登場から時間を経て機械的にも安定したので、今ならば買いだろう。

ハイジュエラーが複雑時計を作る、という流れを作ったのが、かのハリー・ウィンストンである。毎年限定のオーパスシリーズは、世界中に熱狂的なファンが存在するほど風変わりな時計だ。やはり時計メーカーには思いつかないアイデアに満ちており、これのみを収集するコレクターがいるのも理解できる。過去のモデルには動作が怪しいものもあるが、時計を作り慣れたのか、今やひと通り弱点はクリアになった。買うならば、最新作の「オーパス13」だろう。どこからどう見てもハリー・ウィンストンには見えないが、だからこそ面白い。またこういう話はあまり書きたくないが、オーパスならば投資価値も見込めるだろう。

最後に、今年の注目株をふたつ挙げたい。ひとつは、ジェイコブの「アストロノミアトゥールビヨン」。4本の軸を持つセンターが回転するだけでなく、軸の先端に取り付けられたトゥールビヨン、月、そして地球が回転し、あわせて時分針が現在時刻を示すものだ。時計メーカーが作



HARRY WINSTON OPUS XIII

ハリー・ウィンストン オーパスXIII

新潮流を生んだ超複雑時計

ジュエラーが革新的な時計を作る、という流れを作ったのがハリー・ウィンストンのオーパスシリーズ。これは180度回転する11本の針による時表示、41度回転する59本の針による分表示、そして正午と真夜中になると、ダイヤル中央のスライド式シャッターが開いて、「HW」ロゴを表示する機能を持つ。意味はさておき、新しい機能を実現する、というハリー・ウィンストンの野心を体現した時計だ。製作協力は、時計師のルドヴィック・バルアー。これだけ複雑な機構は、よほど機械の抵抗を減らさないと動かない。しかしそれを実現したのが面白い。手巻き。パワーリザーブ約32時間。18KWG (直径44.25mm)。

■価格: 3250万円 (税抜き)
■問い合わせ: ハリー・ウィンストン
カスタマーインフォメーションデスク
0120-346-376

り。少なくともここに挙げたメーカーと、加えるならシャネル、エルメス、カルティエあたりも、時計メーカーを脅かすだけの完成度を持つに至った。正直言うと、こういった「面白い流れ」がどこまで続くかはわからない。もし安直に作ったプロダクトが大ヒットを遂げたなら、今の路線はたちまち変容してしまつたろう。

そして最後が、惑星と地球に見立てた6つの石が回って天文の様子を示す、ヴァンクリーフ&アーペルの「ミッドナイトプラネタリウム」だ。ハイジュエラーとして名高いが、時計作りに対しても、きちんとした思想を持っている。とりわけ、弱いトルクで複雑機構を回す、という考え方は、生半可な時計メーカー以上に時計メーカーらしい。本作はその最右翼というべき時計で、ひたすら減速ギヤを噛ませて、6つの石を回していく。歯を細かく切れば良い、というわけではなく、噛み合いが良くなければスムーズに動かない。よくこのスペースで実現した、というのが偽らざる感想だ。

今や、専業メーカーも関心を示すに至った、非専業メーカーの時計作



Van Cleef & Arpels Poetic Complication Midnight Planétarium

ヴァン クリーフ&アーペル ポエティック コンプリケーション
ミッドナイト プラネタリウム

複雑さを支える“省エネ”技術

アヴェンチュリン製ディスクの上を、6つの惑星に見立てた宝石が回転する天文時計。外周の星が時間を示すほか、ベゼルの回してカレンダーに目盛りを合わせると、風防状のラッキースターが移動。その日になると地球とラッキースターが重なるという、一種のリマインダー機能も持つ。機構は案外シンプルで、歯車を減速させて6枚のディスクを動かすだけだ。しかし最大29年で1回転まで回転を落とすには、よほど精密な歯車と組み立てが必要になる。基本的なムーブメントは、独立時計師のクリスチャン・ヴァンデルクラウとメゾンの協力による。ただし手作り感の強かったクラウに比べると、完成度は雲泥の差だ。自動巻き。パワーリザーブ約48時間。18KPG (直径44mm)。

■価格: 2540万円 (税抜き)
■問い合わせ: ヴァン クリーフ & アーペル デスク
0120-10-1906



JACOB & CO ASTRONOMIA TOURBILLON

ジェイコブ アストロノミア トゥールビヨン

2014バーゼルワールドのベスト

2014年の新作。文字盤のセンターから出た軸が回転するという3軸トゥールビヨン。軸が回すのは、時分を載せた文字盤部分、トゥールビヨン部分、ダイヤモンド製の月、そして地球である。筆者は様々な時計を見てきたが、これほど極端な設計は見たことがない。CEOのジェイコブ・アラボ氏曰く「作りたい時計を作っただけ」とのこと。少なくとも保守的な時計メーカーならば、開発にゴーサインは出さなかったことは間違いない。というわけで、筆者は「クロノス日本版」で、この時計を2014年のバーゼルワールドのベストに選出した。実際それだけの価値はあるだろう。手巻き。パワーリザーブ約3日間。18KRG (直径47mm)。限定9本。

■価格: 6500万円 (税抜き 予価)
■問い合わせ: ユーロパッション 03-5295-0411

錆びない肌を 手に入れる。

厳しい夏、知らず知らずの間に強力な紫外線を浴び、肌は思った以上にストレスを抱えているもの。年齢に合わせた正しいメンテナンスを行うことで、美しく健康で清潔感溢れる肌を手に入れてほしい。



さらなる高みを目指す肌へ贈る、プラチナムコレクション。(右から)目元の肌をしなやかに整える。アイエッセンスP.Tレア3万9900円(10月10日発売)／肌の悩みをサポートする美容液。セラムP.Tレア7万8400円／しなやかな目元へ導く。アイクリームP.Tレア3万9900円／高機能の保湿クリーム。クリームP.Tレア12万1000円。



ラ・プレリーの代表的ライン、スキンキャビアコレクション。(右から)濃密な潤いとツヤを与える美容液。スキンキャビア1万9500円／引き締まったハリを与える乳液。スキンキャビア エキストレ ファーミング コンプレックス1万6000円／目元にハリを与えるアイケアアイテム。スキンキャビア エッセンス アイコンプレックス1万3800円。

男の生き様は顔に出る。などよく言われるが、もしその顔にシミやシワが色濃く刻まれていたのなら、それは今までのワイルドな生き様が勲章として刻まれたというよりも、ただのメンテナンス不足と思ったほうがいいだろう。

30代を過ぎると紫外線や気温の変化やストレスによるダメージを回復させる機能が低下し、肌細胞が老廃物をうまく処理できなくなることが原因で、乾燥やシミ、シワが顕著にあらわれてくる。これを放っておくと、年々シミやシワは深く顔に刻まれ、不健康な顔立ちになるのだが、肌年齢に合った適切なケアを施せば肌は健康になることを知っておきたい。

今夏の強力な紫外線を浴び、相当な肌ダメージを受けた肌におすすめ

したいのは「ラ・プレリー」のアイテム。ベッカム夫妻や政治家など世界のセレブリティ達に愛用者が多いことでも知られる、1931年にスイス人ポール・ニーハンス博士によってスイス・モントレーの地に設立された「クリニク ラ・プレリー」が発祥のスキンケアブランドだ。クリニクから化粧品部門が独立した今も、クリニクの研究成果を引き継いでおり、その大きな特長は、オタネニンジンやスギナなどの天然の植物由来エキスからなる独自の保湿成分、セルラーコンプレックスを配合していること。オメガ3脂肪酸やビタミンなどを含んだ、本来の肌が持つ機能を活性化する成分で、この成分を核として、美容成分の宝庫キャビアエキスを配合したスキンキ

La Prairie

さまざまな環境ストレスから肌を守るスイス アイスクリスタルコレクション。(右から)肌のバリア機能を助けながら、若々しい肌を作る美容オイル。スイス アイスクリスタル ドライオイル 2万8800円／乾燥から保護し、潤いを角層まで浸透させるモイスチャライザー。スイス アイスクリスタル クリーム3万1500円。



ャビアコレクション、スイスアルプスの山頂の雪と氷に覆われた過酷な環境下に生息する3種の植物を配合したスイス アイスクリスタルコレクションを展開する。

中でも、プラチナムコレクションは、最も希少で価値の高いプラチナを採用した、肌の持つリペア力を高めてくれるスキンケアライン。プラチナは肌の電位バランスを整える作用を持つため、処方する美容成分を最適な形で肌へ届けることができるようになり、結果、肌の悩みをサポートし、強い肌を作り出す。ただし、このアイテムは、日頃から肌のケアをしてきた人のみが使って効果を実感できるというだけに、スキンケア、最後の到達地と言っても良い。もし、自身のスキンケアに自信が持てないなら、まずはスキンキャビアコレク

ションや、スイス アイスクリスタルコレクションからスタートすることをお勧めする。

「ラ・プレリー」の商品は全ラインアップ男女兼用で作られている。まずは店舗へ赴いて(ホームページ参照、美容部員にカウンセリングを受け、スキンケアのアドバイスを受けることが美しく、しなやかな肌を手に入れるための第一歩だ。

残念ながらまだまだ日本では、男性のスキンケアの習慣が定着していないのが現実だが、日本でも海外でも人前に入る人ほど意識が高く、当然のように肌のメンテナンスにも気を配っている。肌の血色がよく、清潔感溢れる方が人として説得力があり、何より魅力的だ。自分の肌を慈しみ、本来の美しい肌を取り戻してみてはどうか。

広田雅将(ひろた・まさゆき)

時計ジャーナリスト。英国時計学会会員。専門誌『クロノス 日本版』ほか、『日経ビジネス』、『GoodsPress』などに執筆中。
http://www.facebook.com/masayuki.hirota

とは意外だった。
ユリス・ナルダンは長年、独立資本であることを売りにしていたメーカーである。もとは名前だけ売りにしていた会社を、ロルフ・シュニダーという実業家が買収し、時間をかけて育て上げたものだ。日本でこそあまり知られていないが、同社はヨーロッパでは複雑時計の工房として名高いメーカーである。代表作は、変わり種脱進機の先駆け「フリーク」シリーズだろう。個人的には、「アストロラビウム・ガリレオ・ガリレイ」といった天文時計も、ナルダンにしか作り得ない複雑時計だと思っている。加えて同社は、シリコンの採用に積極的で、それに関する技術でも

数年前に亡くなってしまった。彼には子供が何人かいたが、皆若い。そのため社内からCEOを抜擢したものの、シュニダーが好き勝手やっていた時代に比べると、ダイナミズムに欠けた。ということもあって、シュニダー家はケリングに経営権を譲ったのだろう。
ただ気になるのは、買収の経緯よりも、その後である。おそらくケリングは、ナルダンの複雑時計と、シリコンの技術を、グループ傘下の時計メーカーにも応用しようともくろんでいるのではないかと。とりわけ後者は、特許を売却するだけでも、ナルダンに利益をもたらすことは明白だ。シュニダーはシリコンの技術

「ユリス・ナルダン」を買収 ケリングの狙いとは。

8 月下旬に、驚くべきニュースを耳にした。なんでもケリングがユリス・ナルダンを買収したという。ケリングとは、グッチやサンローランを傘下に収めるヨーロッパのファッショングループだ。
近年は時計と宝飾のジャンルにも食指を伸ばしており、ジラール・ペルゴやジャンリシャール、ボメラート、ブシュロンなどを買収した。そのケリングは傘下に加える新しい時計メーカーを探している、と聞いてはいたが、まさかユリス・ナルダン

スイスの時計産業をリードしてきた。パテック・フィリップやロレックス、スウォッチグループなどもシリコンの研究を続けているが、初めに取りかかったのはナルダンであり、大メーカーがくちばしを挟む前に、かなりの特許を押さえてしまった。
例えば写真の「マリンクロノメーター・マニファクチュール」は、軽いシリコン製の脱進機を採用して性能を高めたモデルである。
ただ惜しいことに、ナルダン中興の祖であるロルフ・シュニダーは、



を他社に供与することに否定的だったと聞くが、おそらくその方針は変更されるのではないかと。またシュニダーの趣味が強すぎたデザインも、変わる可能性がある。
正直、時計という産業は、クルマのそれに比べると、複雑でも大規模でもない。ただその分CEOが変わるだけで、極端に変わってしまう産業でもある。今のところ、買収が吉と出るか、凶と出るかはわからない。ただ少なくとも、今後ユリス・ナルダンが大きく変わることだけは、間違いないだろう。



Freak Cruiser



Marine Chronometer Manufacture





LONG TERM REPORT

#A



ASTON MARTIN VANQUISH VOLANTE

今月の一言 いきなり最終回ですみません。

最終回 P124~

8月14日現在 走行距離:1万167km

突然ではありますが、今回をもって最終回となってしまう、我がヴァンキッシュ・ヴォランテ。前号の富士スピードウェイでテストした結果、著名なジャーナリストたちに高い評価を得たこともあり、それを交えて最終回としての総括をお送りします(もちろん、次なる車両も検討中です……)。



LOTUS EXIGE S

今月の一言 鈴鹿を走ってきました!

休載

2014年8月6日現在 走行距離:525km

今月はエリーゼS CRとの鈴鹿比較インプレを行うため、ロングタームはお休み。それと諸般の事情でエキシージSが新車にスイッチしました。Solar Yellowもよかったけど、Aspen Whiteもカッコよし! ウイングに本国から取り寄せたV6カップのデカールもさり気なく貼ってみました……。

#B



FERRARI 308 GTB QV

今月の一言 ナイトドライブの季節。

休載

8月13日現在 走行距離:6万8789km+α

猛暑日が続く308に乗るのは自重していますが、夜はその限りではありません。気温がさほど下がらなくても直射日光がないだけで随分快適にドライブできます。まったく動かさないと調子が落ちてくる(気がする)ので、夏はナイトドライブで対応するのが恒例になりました。止まらなければ涼しいのです。



BMW 320d Touring M Sport

今月の一言 夏バテしました(汗)

第9回

P126~

先月紹介したワンオフの吸気インペラーを交換し、サブコンで燃料調整した馬力はついに253.8psをマーク!ということいつものFSWへと繰り出しましたが、さすがにこの猛暑には勝てず……。連載9回目にして初めて、タイム更新ができませんでした。日本の夏はとってもキビシッ!!



Porsche 993 RS

今月の一言 六連スロットル装着にむけて。

第11回

P128~

エンジン編もいよいよ核心部分となる六連スロットルの装着にあたり、仕様決定から、モータックでどこまでマネージメントするか、今回も東名エンジンにお邪魔してミーティング。エキゾーストマニホールドも同時に持ち込みましたが最終的にどのように加工するか、いろいろ検討しました。



富士スピードウェイでのワンシーン。これだけロールしても接地性に優れていることが判明。しかも乗り心地も悪くない。見事なシャシー性能を露わにした。

ア ストンマーティンの最高峰、ヴァンキッシュをこのロングタームに導入してからというもの、日常の12気筒、としてはもちろん、スポーツ走行を楽しむにも、実にバランスよくできたモデルだということとを心底痛感している。普段の足として使うには、些か贅沢過ぎるかと思いきや、実際に街に繰り出してみれば、イタリアン・スポーツのような派手さがないぶん、周囲に嫌みに思われないうえ、都会的なイメージとマッチするだけに、むしろセンスの良さを匂わせているようだから、視線を浴びても恥ずかしい思いをすることもなかった。

だからGTカーとしては、間違いない選択となるのは確信できた。「これならジェームス・ボンドが選ぶ理由が分かる！」などと、定番の台詞

V12エンジンのフィーリングは最高！しかし旧式なのは否めない。平均燃費は6.7km/ℓと最新のV12と比べてしまうと劣っているが、大きさの割にはその重さを感じさせない完成度を見せる。これは見事としか言いようがない。シャシー性能が優れている証しだ。



カーボンセラミックブレーキをもつから制動力には信頼がおける。言うまでもなくその効きは抜群。しかし、タッチも含めてマイルド仕立てだから、サーキットのような場所では、最初は慣れが必要だ。

最終回

最終回につき「結論」。

急な展開で恐縮ではあるが、今回をもってヴァンキッシュは最終回。前号の特集で取り上げた富士スピードウェイでの結果に加えて、総括として担当者なりの意見を交えてその魅力をお伝えしたい……。

REPORT ● 野口 優 (Masaru Noguchi)

PHOTO ● 森山俊一 (Toshikazu Moriyama) / 服部真哉 (Shinya Hattori) / 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 1万167km



一回目の“シティ・クルーズ”によるレポート。オープンボディのヴォランテゆえに、その贅沢な雰囲気を楽しむ。高級車であるにも関わらず、嫌みのなさを痛感した時だった。

を言いたくなる気持ちも理解できる。だが、実のところもっとも意外だったのは、前号の特集「FSW（富士スピードウェイ）アタック」でテストした時。当初、サーキットには持ち込むものの、特集で取り上げるつもりはなく、このロングチームでレポートを展開するはずだったのだが、あまりにもテストを務めた面々の評価が高かったため、逆に連載から外すことを余儀なくされた。というのも、確かにタイム計測は真剣に行っていないとはいえ、サーキットにおいても優れたトータルバランスを实感させつつ、予想外のコーナリング性を披露、加速性にも不満はなく、ブレーキも信頼できる完成度という、実に良い意味で絶妙なバランスの上で成り立っていることが明らかになったからだ。

なら、必ずやその期待に応えてくれるということが立証されたのだ。高性能車はとかくパフォーマンスで価値を評価されやすいが、アストンは、それを真つ向から否定しているように見える。事実、富士でのテスト終了後、清水和夫氏、田中哲也氏、佐藤久美氏、いづれも「一番欲しいのはヴァンキッシュ！」と声を揃えたほどだ。だから結局は、性能だけでは認められない、ということである。

もちろん、担当してきたボク自身も同意見だ。この頁のメインカットでも理解してもらえらるだろうが、これだけロール（特にタイヤに注目）していても、乗り心地はしなやかさを維持しているし、トラクションの掛かり具合にも大きな不満はない。むしろ予想以上に曲がる印象すら与えてくれるのだから文句など出ない。ただ、結果的な「速さ」だけを求めてしまうと、物足りなさが残るというだけのことだ。さらに言うなら、300km/h出まゝす!! と謳う最新のスーパースポーツカーで日常使いするのは、なんだか自慢しているようだから、ヴァンキッシュのような陰の実力車で日々過ごしていると、ちよつと玄人ぼくて実に好感がもてる。即ち、アストンマーティンとは、そうした「紳士的な野蛮さ」をもつブランドで、その中でもヴァンキッシュは、もっともそれを象徴している存在だということをも今更ながらあらためて思い知らされた次第だ。

それなのにこの富士でのテストの後でも、何の不調も訴えずに普通に帰宅できたのも信頼の証しだろう。タイヤこそややヘタレ状態だったが、それでも持ち前の「しなやかさ」でカバーしてくれるから不快感は少ない。真夏のテストであつたにも関わらず、エアコンの効きにも衰えはないし、V12エンジンも普通に機能しているところを見ると、耐久性にも信頼がもてる。もっともこのあたりは、ベツツCEOの狙い通りだろう。何しろアストンはニユル24時間レースで鍛え抜いたデータを元に造られているのだから、彼に言わせれば「当たり前」。



コックピットの雰囲気は抜群。それでいて操作性も悪くない。エアコンの効きも十分、という具合に文句のない出来だった。



日頃慣れたワインディングでテスト。優れたシャシー性能をあらためて実感。トルコンATではあるものの、パドルシフトに大きな不満もなく、絶妙な変速スピードにアストンの狙いを思い知らされた。



思いつきでロングラン。伊勢神宮までひとっ飛びした時。もちろんこうした長距離では持ち前の乗り味で疲れ知らずであることを立証。ただ、内装の一部に用いられたアルミ地がオープンボディゆえに眩しく反射するのが苦だった。



Tuned THE Diesel Vol. 9

REPORT ● 山田弘樹 (Kouki Yamada)

PHOTO ● 市 健治 (Kenji Ichi)



これまでトントントン拍子に進んできたicodeのディーゼルチューニング。それが初めてカベにぶつかった、というのが今回のレポート。軽くおさらいすれば前回は、ワンオフでタービンの吸気インペラを製作。これをベースにサブコンで燃調を取り、ダイナモ上でマークした最高出力は、遂に253・8psにまで達した。ノーマルの184psから考えると既に69・8psものパワーアップ。インタークーラー装着時(236・2ps)と比べても17・6psの出力向上になるのだが、こうした「机上の数字」にicodeが満足するわけもなく。本格的な夏が来る前に、いつものFSWで逃げ切りテスト!となったのだが……。

結論から言わせてもらえば、このパワーアップがタイムになって現れ

ることはなかった。これまでのベストラップは7月号で出した2分12秒717。しかし今回は、午前8時20分からの1枠目を走ったにもかかわらず、2分14秒439がやっとだったのである。ちなみに1コーナーにおける終速も、210km/hから200km/hへと落ちてしまった。

外気温は約29℃。タイヤはお疲れ気味のADVAN SPORT V105。こうした条件を考慮すれば、約2秒落ちはあり得る結果だ。ただこうしたマイナス要素も、+17・6psのパワーが補ってくれるという、淡い期待があったのは事実だった。

とはいえ今回の結果は、こうした

初めての壁?

吸気側タービンインペラの交換によって、新たに得た320dのパワーは253・8ps! 本格的な夏が来る前に効果をタイムで実証すべし! と乗り込んだ富士スピードウェイだったが……。

連戦9回めにして初の挫折を味わうことになった!!

外的要因だけが理由ではない。計測ラップ2周目以降になると、エンジンが4000rpm以上吹けない現象が不規則に起こったのだ。原因は究明中だが、ECUから補正が入ったのは間違いない。これをインタークーラーとインペラの装着による効率向上と考え、増えた空気に燃料が追いつかずデトネーションの危険性をECUが判断したと捉えるならば……。そう、とうとうインジェクターの容量アップという最終ステージにまで、このチューンド・ディーゼル企画が到達したことになる。

ただしディーゼルのインジェクターは、ガソリンエンジンのそれのよ



一端オーバーステアが出てしまえば、その後のコントロールはやはりLSDがある方が格段にスライドコントロールしやすい。トラクションコントロールが作用していても支障なし……となるとLSDの選択は、1WAYがベストか?

BMW 320d Touring



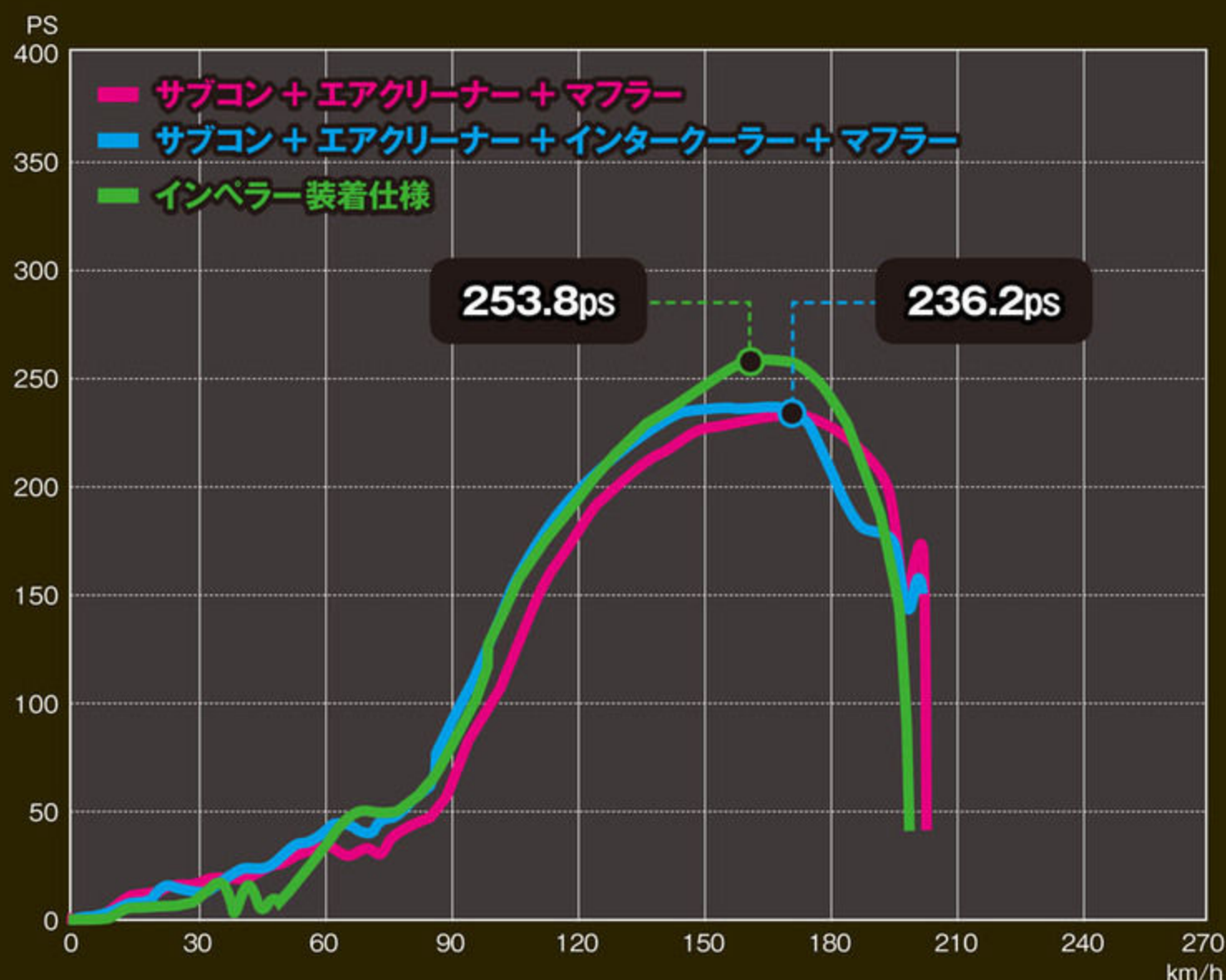
うに単純な構造ではなく、目標とする燃料増量値にどのインジェクターを適合させるかというノウハウもまだ i code にはない。またインジェクターのみならず燃料の蓄圧と送油を行うコモンレールや、燃料ポンプキャパシティにも言及しなければならぬ可能性がある。これについては次号以降で、読者のみなさんと共に勉強したいと考えている。

実際、駆動系に関してはその兆候が見られた。やっとできあがった機械式 LSD (OS 技研スーパーロック) を今回初テストしたのだが、走行を重ねるうちに駆動系のチェックランプが点灯する症状が現れたのだ。純正はオープンデフ機構を採用しており、内輪の空転に対してはブレーキがこれをつまんで駆動力を確保する。いわゆる電子制御 LSD 的な効果を生むのだが、同時に横滑りに対しても機能するため、高速コーナーでは車両姿勢が作りにくかった。

はトルクアップへの駆動力確保、ECU がこれをよしとしなかった。そもそもノーマルの 320d が想定するデフ温度 (ひいてはトランスミッション温度) は、機械式 LSD の温度領域をカバーしていないのではないだろうか? というのも駆動系の警告は、帰りの高速ではまったく入らなかったからだ。エンジンチューンによるトルクの増大に加え、駆動系にまで直接負担が掛かるようになったのだから、こうした警告が入るのも十分に頷くことができる。

機械式 LSD の純粋なインプレッションとしては、2WAY 方式を採用していることもあってターニンでのアンダーステアが増えた。これが走行抵抗になっていることは明らかであり、駆動系への負担を減らす意味も含め、アクセルオン側でのみ作動する 1WAY 方式へとスイッチするのは得策だろう。ちなみにオーバーステアが起きてからの LSD 効果は良好。電子制御との相性も良く、トラコンのランプがピカピカしながらも、絶妙なドリフトアングルでコーナーを駆け抜けることができた。

ディーゼルターボをチューンしていく上で、増大するであろうトルクに対して機械式 LSD を OP 設定した i code。現状は 2WAY となっているが設定変更は可能で、イニシャルトルクなどもまだ暫定。今回は初テストである。



吸気性能が向上した結果、パワーは上がったが……



インペラー(①)の交換によりダイナモ上では前回の 236.2ps から 253.8ps へとパワーアップを果たしたが、実走行ではタイムダウンとなった。その理由は現在究明中だが、いよいよ燃料の噴射容量が足りなくなってきたと予想される。ガソリンエンジンの場合これを行うにはインジェクターを吐出量の多いものに換えるだけで比較的簡単に行えるが(③)、ディーゼル用はインジェクター自体の構造も複雑かつ、コモンレールなど周辺機器との関連もあり、これからが正念場。それでも車載デジタルメーターでは 40kgm の最大トルクをマークした(②)。



ハコのマイスター佐々木選手いわく電子制御は活かして走った方がいい?

当日トヨタ 86 で講師をしていた佐々木雅弘選手いわく「86 が当初はみんな電子制御をオフにしていたんですが、現在はアクティブが主流です。また自分は M5 でも同じ体験をしたんですが、ムリに電子制御を消そうとすると誤作動が怖い」とのこと。機械式 LSD を使うにしても、電子制御と併用しながら走らせる方が効率が高いらしい。

ストリート領域でのトルク感は十分に理想的な仕上がり

サーキット志向ではあまりオイシイ領域を見いだせなかった今回だが、ストリートでは絶品の乗り味を示した i code 320d。ストップ&ゴーの低回転域はやや犠牲になっているが、2000rpm 以上の領域でトルクが分厚く、とにかく速い。i code が研究対象として導入を決定したアルビナ D3 が来たら、それとジックリ乗り比べてみたい!





エンジンを究める。

993RSの心臓部、フラット6のチューニングを進めるレポート車。現在、基本方針やパーツ選択も概ね決定している状態だが、それをどのようにアレンジしていくかが、大きな課題だ。6連スロットルなどの仕様を決めるため、再度各分野のプロと打ち合わせを行い、エンジンチューニングは次なる領域へ。

REPORT●吉田拓生 (Takuo Yoshida) PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi)

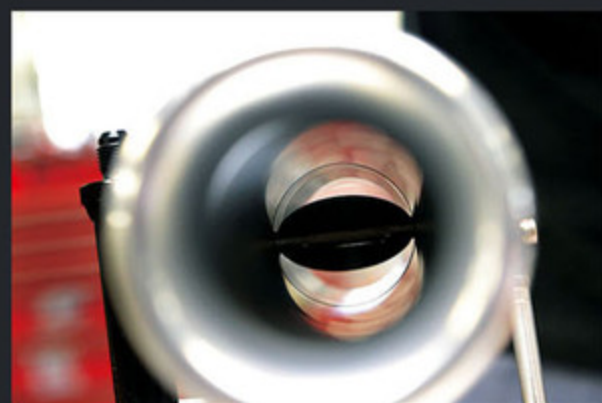
キ ラリと光り輝く6本のエアフアンネルに心奪われてこの頁を読み始めてしまった方がきつというはず。エンジンパーツは数あれど、マニアであれば、エアファンネルという「萌え部品」代表の雄姿に反応してしまうのは当然のことである。では今月も、これまでの経緯から。走行距離7万kmちょい。特に問題のないボルシェ993のRSを、さらに鋭くモダンなマシンに磨き上げていこうというこのレポート。シャシー内部や足まわりのベースセッティングを終えた現在は、ボルシェ991の文字通り心臓であるフラット6ユニットのチューニングが行われている真っ最中である。

横浜市のクレフモータースポーツで車体から降ろされたフラット6は、御殿場にあるレーシングエンジンの専業チューナーである東名エンジンに持ち込まれ、先々の段階ですでに完全に分解された状態にある。今回のチューニングではエンジン内部のパーツは可能な限り再利用する方向だが、しかし吸排気とマネージメントに関してはひと通り手を入れる予定となっている。そのキモとなるのが、今回東名エンジンに持ち込まれたエムズマシンワークス製の6連スロットルと、モータック製のエンジンマネージメントシステムである。

993RSに搭載されるM64/20ユニットは吹け上がりの鋭い高性能エンジンとして有名だが、それでもノーマルの車両には1個のスロットルボディしか使われていない。これを気筒毎の6連スロットルにすることで、よりバルブに近い位置で正確



東名エンジンの今井 修代表とグループリーダーの矢野容平さん、クレフモータースポーツの水島文恭代表、そして今回はモータックの日本輸入元であるAVOの高橋正吾代表に加わって頂き、東名エンジンにて再びミーティングを行った。エムズマシンワークスが開発した6連スロットルをそのまま使うのか、加工して使うのか。またモータックでの制御内容やモード設定など、各部の詳細を話し合った。



M's MACHINE WORKS 6連スロットル

アルミニウムと銅の合金、ジュラルミン(A2017)を削り出して製作したタイプ993用の6連スロットルキットを装着する予定だ。自ら何でも製造してしまうエムズマシンワークスらしい高いクオリティと、インパクトのあるルックスが特徴的なオリジナルパーツ。スロットル自体の口径は47mm、美しいファンネルの長さは180mmという仕様で、これをそのまま使うか、それとも加工するのか、ベンチテストなどを経て決定する見込みだ。ボッシュ製のインジェクターに対応してくれ、フューエルデリバリーパイプが装着されている。価格は税込みで75万6000円。



な燃焼とスロットルコントロールを可能にしようというのである。

ひと昔前のレーシングエンジンのようなエアファンネルは美しいのだが、しかし完成時にはこのアイテムは隠されてしまわずである。今どきエアフィルターなしで走らせる例はほとんどないし、効率の良いエアボックスを組み合わせることが常識だからである。走行風の圧力を利用して目いっぱい空気をシリンダーに送り込むラムエアのボックスは、クレフモータースポーツがワンオフで製作する予定になっているが、93RSのM64/20ユニットは2段階式のバリオラムを装備しているため、実際にエンジンを組み上げてテストベンチにかけてみないと最終的な形状は決定しないだろう。エアフ

アンネルの形状や長さに関してもテストベンチの結果を、見ながら加工して決めていく必要がある。

排気系に関してはとりあえずノーマルのものを東名エンジンに持ち込んでおり、これを加工して使用することになりそう。

一方モータックのエンジン制御は、エンジンのマッピングを自由に設定できるだけでなく、東名エンジンのテストベンチシステムと接続するための役割も果たす。今回東名エンジンで行われた打ち合わせでは、AVO、モータック・ジャパン代表の高橋正吾さんにも同席してもらい最適なシステムを提案してもらった。

モータックによるエンジン制御はシステムをフルに交換する他、部分的に介入する方式もあるという。93RSの場合は、モータックのM800というシステムを使用することになっているのだが、モータックはエンジン制御のみを行い、純正のECUはそのまま活かしておく方向で話がまとまった。また使用するインジェクターはRS純正のものから91ターボ用の400〜450ccタイプに交換する予定になっている。これらのシステムが完成すると、モータックで走行プログラムをチョイスできるようになる。具体的には一般道を走る際とサーキット走行におけるウェットとドライといった4つ程度のプログラムを選ぶようになるはずである。

今回の打ち合わせによって吸排気の仕様がほぼ決定したことになるが、東名エンジンではエンジン本体の組み上げも開始されている。磨耗が少なかったピストンとシリンダーは、左右のバンクの部品を入れ替えるかたちで再利用することは以前から決定していたが、カムシャフトに関しても、ハイカムに変える場合ロッキアーアムのシステムまで変更しなければならぬこと、そして劇的な馬力アップには繋がらないであろうということで見送っている。一連のチューニングによって得られる出力は、20〜30PS程度に留まるかもしれないが、このレポートのコンセプトのひとつである体感性能の向上に関しては、プロジェクトに関わる誰もが「はっきりとした変化が感じ取れるはず」と自信を持っている。



レポート車両のオーナーさんが購入した社外品だが、加工することをふまえて東名エンジンに持ち込んだ。現状オリジナルのエキマニを、チューニングせずに流用する方向だが、最終的に加工して装着する可能性も模索していく。



MoTeC ECU M800

ECUはモータックの最強仕様であるM800を選択した。各気筒に装着されたインジェクターを、個別の吸気タイミングで燃料噴射できるフルシーケンシャルインジェクション制御などの気筒マネージメントだけでなく、スロットル開度や車速、エアフロ信号、排気圧、大気圧などのデータをもとにした微細な燃料調整、トラクションコントロール機能など、とにかく精密なエンジン制御ができる。結果、パフォーマンスアップや燃焼効率の向上など、そのメリットは計り知れない。レポート車両では走行ステージ毎にマッピングを変更できるようにする予定だ。

AVO/MoTeC JAPAN 代表 **高橋正吾氏**

プロジェクトに快く参加頂いた高橋代表。「クラシックカーから80年代や90年代の輸入車オーナーまで支持してもらっています」と言うように、モータックはエンジンマネージメントシステムとしてのニーズも多いという。



エキゾースト マニホールド

瑞

々しい深緑が美しいアルデンヌの森の奥に佇むベルギーのスパ・フランコルシャン。この地で開催される24時間耐久レースは、90年という記念の時を迎えた。ル・マンが開催された翌年にスタートし、長い年月のなかで様々な変貌を遂げながら、この森は90年にも及ぶ自動車史を、レースを通して見守ってきたのだ。

燦々と照りつける太陽が眩しい土曜日の午後4時半、オールージュを目前にして61台ものGT3マシンが、32カ国からやってきた220名のドライバーと共に、満員の観衆に見守られながら華々しくグリッドに並んだ。高低差104m、アップダウンは激しく、難易度の高い高速コーナーが組み合わされる全長7kmのロングコース、ドライバーのテクニクはものごころのこと、フィジカル

MOTOR SPORT

Blancpain Endurance Series

Round 4

TOTAL 24 HOURS OF SPA
23-27 JULY 2014

ブランパン耐久シリーズに組み込まれているスパ24時間レース。90周年の記念大会となった今年は世界中から61台のマシンが集結、アウディの欧州三大24時間レース完全制覇がかかるなか、自動車メーカーとチームの威信を賭けた戦いが繰り広げられた。

REPORT ● 池ノ内みどり (Midori Ikenouchi) PHOTO ● SRO / Daimler AG / BMW AG / McLaren Automotive / Aston Martin Lagonda Limited / Bentley Motors

活況に沸くGT3戦線。

やメンタルが強く試されるコースとしても有名である。

レース序盤は荒れに荒れた。大きなクラッシュが立て続けに起こり、その度、処理のために幾度となくセーフティカーが導入され、どのチームもレースのペースが掴めない展開。悪いことは重なるものなのか、激しいクラッシュはさらに頻発、ドライバーがヘリコプターで搬送されるという惨事まで起こった。レースは一旦赤旗中断。負傷したドライバーの安否が気遣われる。——ようやくレースが再開したのは1時間後、すっかりコースは暗闇の中に包まれていた。怒涛のようなクラッシュの嵐が

嘘のように中盤戦からは順調なレース展開となった。コースサイドで打ち上げられる恒例の花火が暗黒の森を照らし、満天の星空のナイトセッションを盛り立てるだけでなく、マシンから発せられるエキゾーストノートのサウンドとマッチするのだから不思議だ。観客らは名物ベルギービールを片手にコースサイドでバーベキューをしながら応援し続けるのだが、欧州のファンはレースの楽しみ方を知っている。

優勝候補の1台であるBMWウィークスの役割を担う地元マークVD Sの#66のZ4は、クラッシュやアクシデントが重なり早々にリタイア。

それまでトップを独走していただけに

無念は拭えない。他にもポールポジションを獲得していたマクラーレンも脱落。この24時間スプリントレース

スがいかに激しいかを物語っている。ここではマシンが兼ね備えるポテンシャルやチーム力が否応なしに問われるのだから、かなりシビアなレースだ。

実は、今年のル・マン優勝トリオも参戦していたのだが、ライバルチームはレース開始前から優勝候補と



参戦したGT3マシンは11ブランドにも及んだ。トップ10にランクされたマシンを見ると、7台がドイツ車。層の厚さを感じさせるが、今季デビューしたベントレーは太健闘しており、その記念モデルとしてGT3Rを300台限定で発売して新たなビジネスを展開している。日本からはレクサスがRCFをベースとしたGT3マシンで参入を発表しており、さらなる飛躍が期待されている。



しては見えていなかったようだ。アウディが送り込んできた刺客たちが普段ドライヴするLMPマシンに比べれば、GT3マシンは限りなく量産車に近く、さらに性能調整を受けており、ダウンフォース量も少ない。もちろん定められた条件のなかで、頭脳とテクニックを駆使して「どう戦うか」が、ドライバーの腕の見せどころでもあるのだが……。

一方で、日本のメーカーからは日産が2台のGT-Rを従えて参戦していた。今季はヨーロッパに拠点を置く千代田正選手に加え、スーパーGTのエイズドライバーである柳田真孝選手を助っ人に送り込むなど、本気度が伝わった。

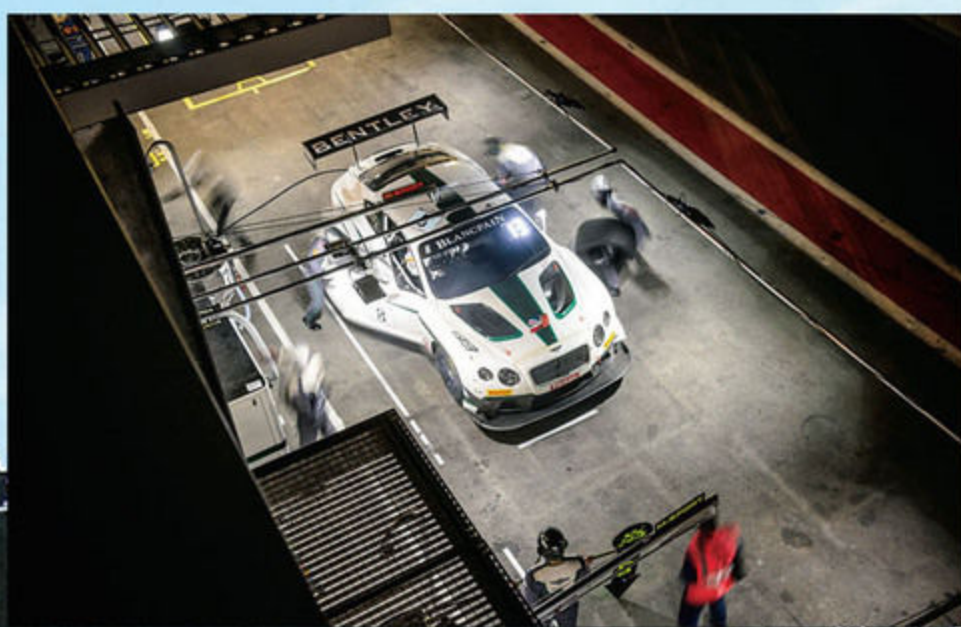
少しずつ東の空が明るむ頃、各チームともに、クルーたちの疲労はピークに達する。レースの合間のほんのひと時だが、まるで死んだように眠るクルーがピットのあちらこちらで散見できるが、不測のトラブルでマシンが緊急ピットインしてくると、速やかに起きて、補修準備に取り掛かる。時間の経過とともに、こんな光景が多く見られるのも24時間レースならではの光景である。

やがて迎えた後半戦もやはり地元ベルギーのアウディvsBMWの戦いは続いていた。誰もが疲労困憊だったが、ひとつのミスも許されない状況だ。伝統の耐久レースでポディウムの頂点に立つ機会は多くはない——そんな熱意と執念が両チームからひしひしと伝わってくる。ラスト数ラップ、さらにWRTのR8とマクワDSのZ4の繰り出すデッドヒートに一瞬たりとも目が離せない。このままゴールするかと思わせたトップを走るZ4の一瞬の隙を突いてR8がオーバーテイクに成功し、そのまま逃げ切ったこの90周年記念大

会で勝利を手にした。これでアウディはル・マンに続き、ニュルブルクリンク、スパ・フランコルシャンと、欧州三大24時間レースを完全制覇するという快挙も成し遂げたのである。この上ない歓喜に包まれた。

特にヨーロッパを中心に盛り上がるGT3レースだが、未だそのブームは衰える兆しはない。それどころか、毎年のように新規モデルが仲間入りするという大盛況の状態だ。自動車メーカーにとってもGT3のベイス車両となる市販車をプロモーションする上で、それだけ魅力あるカテゴリーとして注目しているという証でもある。実際、プライベートチーム向けのマシン販売も順調のようである。観客動員も悪くない。昔から市販車ベースのハコレースは人気があったが、どのマシンが勝つかわからないGT3レースの活況はしばらく続きそうである。

アウディのクワトロGmbHにおいてカスタマーレーシング代表を務めるロモ・リープヒェン氏は「R8は市販車もGT3マシンも開発前の構想段階から常に一緒に開発をしています」と自信を見せる。レーシングスピリットと安全性が十分に活かされたR8だからこそ、市販車モデルが支持されるのと同時にレースを観て、乗って楽しめるのだろう。アウディは今年の欧州三大24時間レース、完全制覇を達成した。



McLaren 650S 早くもGT3マシン登場!

6月後半に開催されたグッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードで発表された650S GT3がパドックに展示されていた。MP4-12Cの後継モデルとして、MP4-12Cの生産終了にともない来シーズンからGT3マシンも650Sへとスイッチする予定だ。価格は米ドルで56万2000ドル(日本円で約5732万円)、2015年分は15台限定の販売となるようだ。特に空力特性が見直され、冷却効率も高められており、耐久用にコックピットスペースも広げられたという。





F1 GP

ハンガリーでのチームオーダー拒否 激化の一途をたどる チームメイト対決

TEXT●小倉茂徳 (Shigenori Ogura) PHOTO●Mercedes AMG

ハンガリーGPにおいて、メルセデスはルイス・ハミルトンに対し、「ニコ・ロズベルグを先行させるように」と無線で指示を行った。しかし、ハミルトンはこのオーダーを拒否した。



最大のライバルであるチームメイトのハミルトンに11点差をつけて、シーズン前半戦を折り返したロズベルグ。セッティング能力の確実さ、そしてコミュニケーション能力の高さから、メルセデスの信頼も篤い。

この事態を受けてメルセデスの非常勤役員、3度のワールドチャンピオンでもあるニキ・ラウダは、チームオーダーについて「間違っていた」ときっぱり結論づけた。そして、レーシングドライバーは勝利とチャンピオン獲得に向けて全力を尽くすも

のであるとして、ドライバーたちの立場と考えを全面的に支持したのだ。メルセデスのモータースポーツ部長であるトト・ヴォルフも開幕当初は「ここまでロズベルグとハミルトンが熾烈な一騎打ちを繰り広げ、互いにチャンピオンを争う状況になるとは想像していなかった」と認めながらも、チームオーダーは間違いだったと結論づけている。

実際、今シーズンのF1はメルセデスが圧倒的に優勢で、第11戦ハンガリーGPが終わった時点でハミルトンが5勝、ロズベルグが4勝。速さのハミルトンと、堅実にポイントを稼ぐロズベルグという展開で、ロズベルグが202ポイントを獲得。ハミルトンを11ポイントリードしている。エンジンの設計変更が2020年まで凍結された現行のF1ルール下では、基本設計で優るメルセデス・エンジンの優位は動かず、今シーズンはこのふたりのどちらかがチ

ームメイト対決の激化の一途をたどる。昨年公開された映画『ラッシュ』に描かれたラウダ対ジェームズ・ハントや、日本のファンにも記憶があるアイルトン・セナ対アラン・プロスト、ミハエル・シューマッハ対ミカ・ハッキネンなど、激しいライバル争いがF1を盛り上げてきた。そして、80年代まではF1は「ドライバーズ選手権」であり、世界最高のドライバーを決めるシリーズであった。だが、「F1世界選手権」になっ

た。以来、メーカーやチームの意向が強くなり、コンストラクターズチャンピオンという、それまでは二次的な賞典が重視されるようになった。そして、チームオーダーという行為がまかり通るようになった。今回のハミルトンのオーダー拒否はドライバーとして正直な行為であり、それを認める決定をしたメルセデスはF1グランプリの伝統、そしてレースはこうあるべきという姿勢を堅持したといえるだろう。



勝利数ではロズベルグを上回る5勝を記録しながら、ノーポイントのレースが2回もあったことから、ランキング2位に甘んじるハミルトン。後半戦に逆転を誓う。

依然不振が続くフェラーリ 大胆な人事刷新を断行

F1 GP

昨年から大きくルールが変わったにも関わらず、今シーズンもフェラーリのマシンは不振を極めている。この状況を打開すべく、4月にスクーデリア・フェラーリの代表を北米フェラーリのCEOだったマルコ・マッテアッチに変更。マッテアッチはこの夏からチームの立て直しを図りはじめた。その第1弾が不振を極めたF1エンジン

部門のトップ交代だった。これによりトヨタF1から戻ってきていたルカ・マルモリーニが離任。マッテアッチ・ピノットが後任となり、エンジンのチーフデザイナーには2006年から同部門にいたロレンツォ・サッスィが昇格した。マッテアッチはさらなる見直しを掲げており、今後も人事異動、体制刷新などが行われるかもしれない。



TEXT●小倉茂徳 (Shigenori Ogura) PHOTO●Ferrari



スーパーGTの戦いをわかりにくくしているルールとして、ウエイトハンディと性能調整が挙げられる。このふたつを一緒に考える人も少なくないようだが、実は本来の目的は大きく異なる。まず、ウエイトハンディは特定のチームやマシンが勝ち続けるのを防ぐもので、したがって好成績を収めたものに追加のウエイト搭載が命じられる。現在は獲得ポイント数に従ってウエイトハンディが決められているが、チャンピオンに近づけば近づくほどウ



ブランパンGTの性能調整を導入したことで、より公平感のあるレースが実現された(写真上)。様々なカテゴリーで実績を残してきた服部尚貴。現在はオーガナイザー側に回り、裏方としてレースを支えている(写真右)。

GT300

勝負を左右するGT3車両の性能調整 公平感のある基準 ブランパンGTを採用

REPORT●大谷達也 (Tatsuya Otani)

PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

エイトが増えて好成績を収めにくくなるこのシステムは極めて巧妙で、狙い通りの効果を発揮していると思われる。

いっぽうの性能調整は、各メーカーが生産するGTカーの性能をなるべく近づけることを目的とするもの。現在、GT300クラスに参加しているGT3車両はエンジン排気量、過給機装着の有無などがマチマチ。当然、それらの速さもバラバラで、このままではレースにならない。そこで、各車のパフォーマンスをなるべく近づけ、同じ土俵で戦えるようにするのが性能調整の役割なのだ。

スーパーGTでは昨年までFIAが定めた性能調整を用いていたが、今シーズンよりヨーロッパでもっとも人気が高く、参加台数も多いブランパンGTシリーズの性能調整に準拠することを決めた。その理由を、GTアソシエーションの服部尚貴に聞いた。

「複数の自動車メーカーが『もっとも公平な性能調整』として挙げたのがブランパンGTシリーズのものでした。そこで彼らの性能調整を採用することになったのです。決してシリーズが有名なことがその理由ではありません」。

もっとも、多くのメーカーが推すだけあってその内容はきわめて公平なもので、現行の性能調整になって以来、より見応えあるレースが繰り広げられるようになった。

「ブランパンの性能調整に変えてから、さらに緊迫した戦いになったと思います」と服部。「各車の性能をグラフ化したとき、すべてが一点に揃うことが理想ですが、現実的にそれは不可能。ポクたちはこのグラフができるだけ小さな円になるように努力を続けています」。

ちなみに、ヨコハマやダンロップなどがタイヤを供給しているスーパーGTに対して、ブランパンはピレリのワンメイク。残念ながら現在のスーパーGTではタイヤの違いを加味した性能調整とはなっていないが、「今後ブランパン側に走行データを提供することでスーパーGTの現実に沿った性能調整を策定する計画です」と服部は説明してくれた。

GT300 Rd.5 Fuji



前戦に続いて雨絡みレースとなった第5戦富士。今回はGT500クラスでミシュラン・ユーザーが1-2フィニッシュを飾ったことからわかる通り「フレンチラバー」が有利なコンディションで、このためGT300で唯一ミシュランを装着するSUBARU BRZ R&D SPORTが優勝。2位はダンロップを履く11号車のGAINER DIXCEL SLS、3位はヨコハマ・ユーザーのクリスタルクロコランボルギーニGT3だった。



GT300 Rd.4 Sugo

スタート直後、レース半ば、そしてレース終盤と、3度にわたってコースを濡らした雨が各チームの勝敗を分けた。結論から先にいえば、一度もウエットタイヤに交換することなく、スリックのまま走り続けたチームにのみ勝機が訪れた。そのなかでもタイヤ無交換作戦に出たマネバランボルギーニGT3(青木孝行/織戸学)がトップに浮上。そのまま混戦を制し、「猛牛」に2006年以来8年ぶりとなる勝利をもたらした。

OVER 40'S
Super FJ 1600
Project

Turn 5

一直線に疾れ!

2ヵ月ぶりのスーパーFJは、やっぱりタフなレーシングカーだった。
人生2度目のドライレースは、半べそかくほどのハチャメチャぶり。
しかし、その中にもひと筋の光はあった!
ブレーキ、ステアリング、そしてアクセル。これを一直線につなぎ、
明日を見いだせ! オーバー40's奮戦記、今回もまじめに泣き笑い!!

REPORT●山田弘樹(Kouki Yamada) PHOTO●市 健治(Kenji Ichi)



今回はAIMロガーとずっとにらめっこ。土曜日の練習走行から翌日の予選、レース終了後には決勝のデータをも吸い上げて、操作の連携ができているかを鈴木エンジニアと一緒にすべて検証。本格レーシングを猛勉強中です。



「なんだったら、決勝なんて出る必要ないよ!」

悔しさのあまり感極まって爆発したら、ピットが一瞬にして凍りついた。やっちまったあ……。

真夏の筑波第4戦、予選を終了した筆者は、今回も断トツのビリッケツだった。前日の練習走行でかろうじて1分1秒9を出し、ニュータイヤを履けばとワラにもすがったタイムは、9位に0・871秒遅れの1分2秒329。走っている最中はてんで集中できないのに、走り終えてからカーッと漲る羞恥心に、喝を入れてくれたのはB-MAXエンジニアリングの鈴木エンジニアだった。

「そういうのはさあ、腹の中にグツと溜めておくモンでしょ。周りのメカニックたちのやる気を削ぐよ!」
だって……。色々と反論したのは心の中だけ。いい年こいて半べそかいてる筆者を見て、鈴木エンジニアは「これ見てみなッ」と、データロガーを見せてくれた。

それは予選ラップのいいところ取りをした「仮想ラップ」というデータで、そのタイムは1分1秒282を指し

ていた。つまり彼は「1周まとめれば今のお前でも1秒前半で走れるんだよ!」と言いたかったわけである。もちろんそれができれば苦労はないよ、という意見もあるだろう。しかし筆者の場合は毎周走りバラバラで、それが可能なくらいまだレベルが低い走りをしている最中なのだ。そして最初の頃は、この仮想データを目標にみんな走りを磨くのだという。しかしデータロガーってすごい。不要な感情論や根性論をバツサリ切り捨て、アツという間に冷静さを取り戻させてしまふのだから。

「そもそまだなあ、ウチの今井だって、組田(監督)だって、みんな何年もかけて練習してんだよ!」

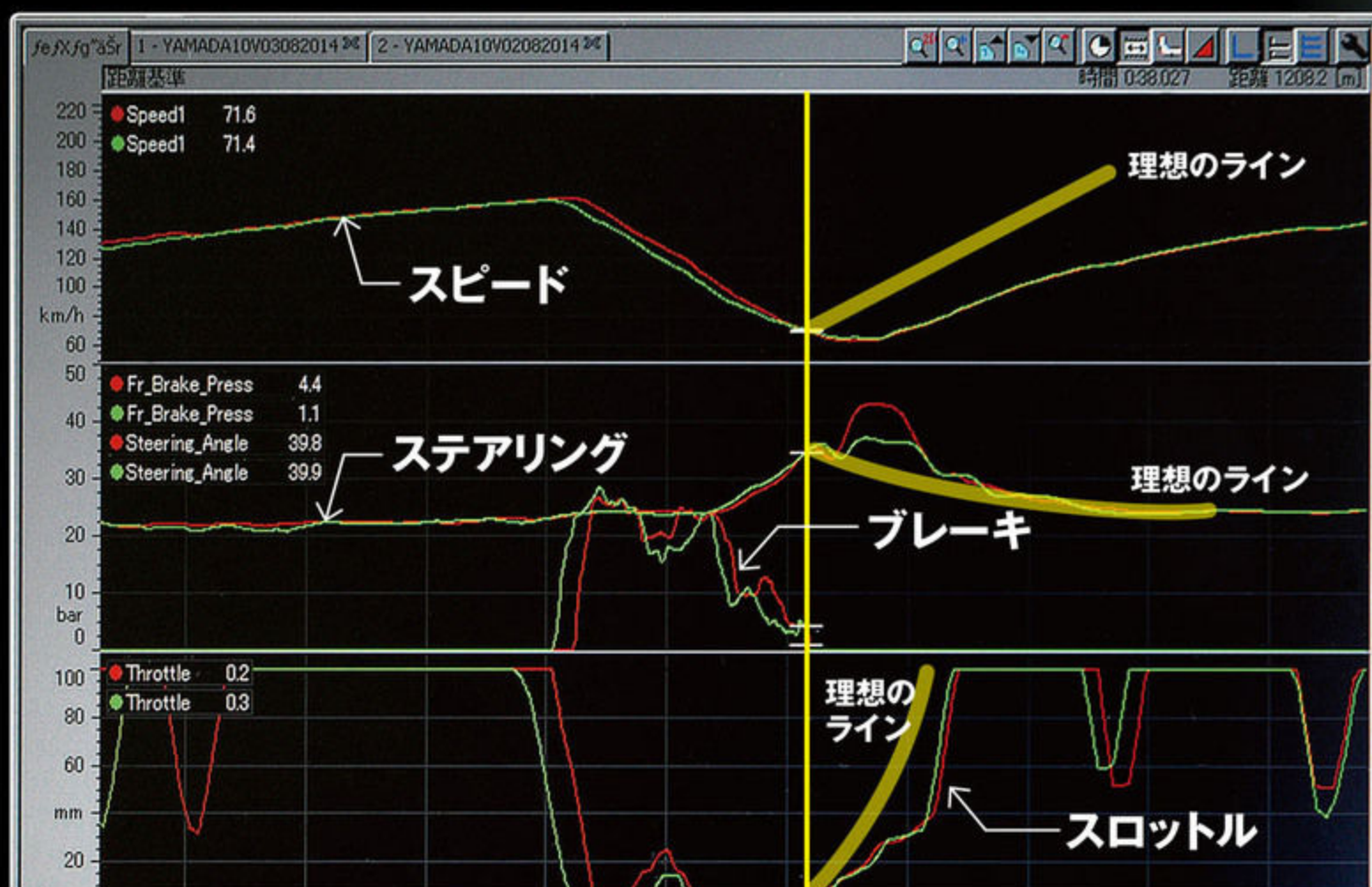
と、このあと延々お説教が続いたのだがそれは割愛。筆者的には「なんだ、練習すればまだちょっとは上手くなれんじゃん!」と、やる気を復活できたのだからよしとしよう。

そんなわけで2ヵ月ぶりに乗ったスーパーFJは、もう土曜日の時点からハチャメチャだった。気持ちばかり焦ってブレーキをツツコミ過ぎ、スピンの連続。それをたしなめられれば途端に進入が甘くなるといった具合。遂に業を煮やした鈴木エンジニアは「今回はタイムなし!」の号令をかけた。タイムなしってどういうこと? それはタイムを度外視して、基本操作からやり直すという意味である。レースウィーク中なのになあ……。それも現実である。

フォーミュラに限らず、きちんとセットされたレーシングカーの基本操作。それはブレーキとアクセル、ステアリング舵角のリンクだ。制動のためのブレーキを終え、フロント荷重を保つためのブレーキをリリースし出すと同時にステアリングを切り始め、完全にブレーキが終了したところで舵角は最大に。その瞬間にアクセルを開け始め、舵角は戻して

ブレーキ ステアリング スロットルの3つを リンクさせろ!

制動ブレーキングが終了し、曲げるブレーキング(ペダルを抜く方向)が始まると同時にステアリングが切り始められ、ブレーキが完全に終了したところで舵角はMAX。同時にアクセルが開きだし、ステアリングは戻る方向に。これがフォーミュラに限らず、きちんとセットされたレーシングカーを操作するときの基本。縦に線を引いて、そこでボトムスピード/ブレーキ/最大舵角/アクセルのすべてがリンクするように操作。これが体に染みつくまで反復!



ミリ単位のセットで挙動は変わる

写真左: 2ヵ月ぶりの走行で操作が荒過ぎ、スピンを繰り返した筆者を見て、すぐさまピットで持ち込みのセットをアンダー方向に振る鈴木エンジニア。ダンパーのリングを2ターン回すだけで操縦性は激変した。写真下: ヒール&トゥでアクセルをあまりすぎ、エンブレが有効活用できていないということでペダル高もすぐさま調整。



第4戦はZAPオートベースED 山浦選手が優勝!

“おじさんの雄” KAMIKAZE選手が2戦連続でP.P.を奪取。しかしレースでは2周目に予選2位の中西選手が1コーナーでKAMIKAZE選手に接触、両者リタイアに。生き残り7台によるレースは予選4番手の高橋選手が前に出るも、山浦聖人選手が終盤にオーバーテイクして嬉しい初優勝! 2位に高橋聖太選手、3位に吉田照己選手が入った。



#9 スーパーウィンス&花鳥ED10V KAMIKAZE選手



MASTERSクラス優勝は秋山選手



行く。これをトコトン反復するのだ。データロガーのグラフを見ると、コーナーのボトムスピードが最低になったところで一直線上に全てがリンクする。この一直線を意識して走れ! というのが課題となった。

まずはブレーキが上手くりリリースできず、ボンと離してアンダーステア。するとアクセルが踏めずに一直線にはならない。ブレーキリリースとアクセルがリンクしたかと思えば、ステアリングが切り遅れる。そんなことを繰り返しながら、少しはマシンになってきた矢先の予選下だったから取り乱したわけだが、とにかくこの先ブレーキを詰めるにしても、絶対この基本を崩すことなく走らなくてはならない、という基本の鉄則が今回でよくわかった。これは普段の運転でもできる内容なので、興味のある方はやってみて欲しい。

というわけでレースは最下位からスタートしたのだが、フォーメーションラップ中に1台が脱落して全9台で再スタート。レースではスタートが決まって7位にジャンプ、すぐ

に1台抜かれて8位となった。しかし2周目に前方でクラッシュが起これ、またも仕切り直し。ここで再びスタートがガッツリ決まって1台、2ヘアでも1台を抜き、なんと一瞬でも4位を走行した。とはいえ後続はみんな自分よりも速いわけで、2台にはあっさりと抜かれた。ところがバトル中に1台が大きく遅れたことで、まさかの6位入賞! というドキドキの展開に。しかし追い上げをかけた河瀬選手は、トップ3にも匹敵するタイムで猛追し、筆者は最終ラップで仕留められてしまった。サバイバルレースとなった今回は、結果的には今年最上位の7位、マスターズクラスは2位。そのじつドベ。泣いていいのか笑っていいのかわからないけれど、うっすら希望が持てた、シャシーですりむいたヒジがチクチクする真夏の筑波であった。……なんかオレ、青春してます。

3

カルーセル

ニュルでも有名なヘアピンコーナー。内側は路面が異なり、かなりのバンク角が付いている。タイヤ痕を見てもわかる通りコース幅を一杯に使って斜めに入るのがセオリーだが、最近だとGT3などは遅いマシンをアウト側からブチ抜いて行くことがあるという！



ニュルへの道。

To Nürburgring

Vol.1 闘いの跡を歩む

「ノルトシュライフェを視察せよ!」というウソのようなホントの指令が編集長から下った。日本とニュルをつなぐ架け橋。クラブマンレーサーである山田弘樹と、ニュルに惚れ込んだトランジットエンジニアリングが挑むリアル・ドキュメンタリーな連載ここにスタート!

REPORT ● 山田弘樹 (Kouki Yamada) PHOTO ● 石浦秀彦 (Hidehiko Ishiura)

COOPERATION ● トランジットエンジニアリング

☎0296-30-0977 <http://www.transit-engineering.jp/>

ア ストンマーティンN430の国際試乗会を無事に終えた翌日。つまりニュル24時間耐久レースが終わった次の日(6月23日)に、ステキなご褒美が待っていた。編集長のはからいで翌日もニュルに残り、なんと北コース「ノルトシュライフェ」を歩いてきたのである!

歩いて? そう、自分の足で。本来であれば旧コースをレーシングレンタカーで走れるはずだったが、急遽現地のスケジュールが変更。代わりにレースが行われた直後のコースを、直接踏みしめてきたのである。

これをアテンドしてくれたのはトランジットエンジニアリングの代表である渡辺博人氏。彼は日本の第一線で活躍するレースエンジニアなのだ。ちょうど今年の24時間に自ら造り上げたS2000で参加しており(結果は残念ながらリタイア)、レースの翌日ならニュルを案内してくれるというのである。

しかし、なぜにニュルに? ご存じの通り本誌でも、ニュルはタイムアタックの指針として幾度も紹介されている。また昨今は「グラントーリスモ」の影響も大きく、その存在自身もメジャーになってきて



ニュルで闘う日本人プライベーター トランジットエンジニアリング渡辺氏



2005年にTOYOタイヤの支援を受け初代スプリントスポーツで24時間耐久レースに参戦して以来、その圧倒的な世界観に感銘を受けニュルでの活動を続ける渡辺博人氏(写真左)。今年もHONDA S2000で挑戦したが、結果は惜しくもリタイア。筆者(写真右)とはフレッシュマンレース時代からの仲で、今回ニュルの案内をしてくれた。

いる。しかし我々日本人にとって、ニュルって実は「近くて遠い存在」なんじゃないだろうか?

日産GT-R NISMOが7分8秒を出し、ポルシェ918スパイダーが6分57秒で爆走しても、それ以外にニュルブルクリンクの実像を伝えるものは極端に少ない。ならばそれを現地に行って「肌で感じてこいよ!」というのが、編集長の親心だったわけだ。そして

「その素晴らしさが本当に感じられたら、一緒にニュルを目指そう!」とあいなったのである。GENROQプレゼンツ「ニュルへの道」!

……って編集長、それはレースに出るってコトデスカッ!?

いきなりハードルが上がってしまったけれど、結論から言えば筆者の答えはイエスだ。なぜなら約1週間現地に滞在し、コースを歩き、次号でお伝えするがグランプリコースも走った結果、筆者はすっかりニュルの、いやドイツの自動車文化に魅入られてしまったのである。

グリーンヘルとあだ名されるノルトシュライフェが、あたかも当たり前のように鎮座している国。アウトバーンが生活道路として組み込ま

エックスミューレから少し上がったポイント。ウソのようだが、一番奥の山までコースは続く。



れている風土。かたや街中では30km/hの速度制限区間を厳しく設け、住民と環境がしっかりと守られている。しかしオンとオフがはっきりしている。のおかげで、誰もそれを破らない。

同行してくれたドイツ在住の「カメラマンが「クルマ好きならドイツに住むべきですよ」と言っていた理由が、すんなり理解できてしまったのである。ドイツはクルマ好きにとって、天国のような場所なのだ。

他にも「食べ物とドイツ車との関係」とか、筆者なりに感じ入ったことは沢山あるのだが、今回はこれくらいにしよう。何よりまずはノルトシュライフェの、コースのすごさを説明する方が先だろうから。

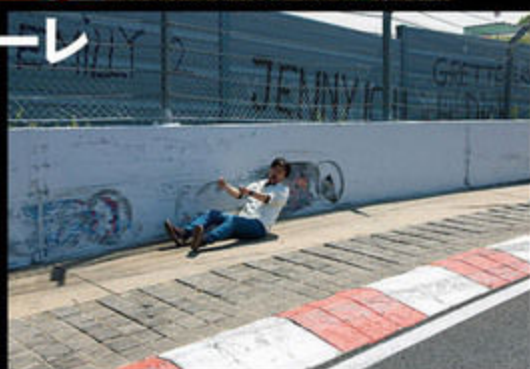
正直言ってコースに降り立ったときは愕然とした。筆者も初見のサーキットは歩いて感じをつかむのだが、ノルトは別格だ。「エックスミューレ」の近くからコースへ入り、「狐の巣」という意味のフックスレーレまで戻り、さらに転んでしまいうようなバンク角の「カルーセル」、その先の「ヴルンヘン」、プファンツガルテンの



1

エクスミューレ (アデナウ)

エクスミューレを少し上がったポイントからコースへ入った。ここは下りながらのS字で、路面のうねりを見誤ってブレーキングするとアンダーが出てカベが迫ってくる。ちなみに筆者が寝そべっているところ、カベに付いたタイヤ痕は……なんとトランジットS2000のもの！



2

アデナウアーフォルスト/ フックスレーレ

森の中を駆け下りる超高速セクション。最高速が出るのはもちろんだが、そこから急激に登るため縦Gが大きくなるという。日本でもオートボリスなどは長い下り坂があるが、縦方向にプレッシャーを感じるコースはない。三次元でGを感じるのがニュル最大の特徴。



4

ヴルンヘン (ギャラリーコーナー)



緩い下りカーブから短いストレートを駆け抜けるコーナー。スタンドがあるわけではないのだが、エリアが広くギャラリーが沢山押しかける有名ポイントで、その名にふさわしく、ソファまで持ち込んでいる観客がいたようだ。ある意味腕の見せ所となる場所である。



NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE

プファンツガルテン/ ジャンプスポット

ヴルンヘンからしばらく走ると、長い長い下り坂が現れる。その最後の地点がやはり有名なジャンプスポット。ジャンプというからには、マシンは必ず宙を浮く(汗)。それだけならまだ良いが、直後には右コーナー。着地だけでは終わらせないあたりがニュル！



5



6

ドッティンガーヘーエ

これはビルシュタインブリッジからの眺め。富士よりも長い約2kmのストレートでは、ほぼどんなマシンでも最高速状態が延々続く。その後はグランプリコースへと続くS字があり、S2000の場合はパワーがないのでS字のひとつめ直前まで全開！



レースだけが ニュルじゃない

渡辺氏がニュルに惚れ込んだのは、難攻不落なコースだけが理由じゃない。コースサイドにはオフィシャルが立ち入り禁止のテープを貼る何日も前からギャラリーが陣取り、中には自分で“やぐら”を建ててしまうツワモノや、大画面TVを設置して、ラップモニター付きで観戦を楽しんでいる者までいる。街全体が、レースを満喫している様子に惚れ込んだのだ。



発電機を用意してBBQなんて当たり前。たき火(夜は寒い)の周りには、カラになった酒瓶が誇らしげに並べられていた。HONDAやNISSANのファンも大勢いて親近感が湧いた。

「ジャンプスポット」、そして最後に2kmのロングストレート「ドッティンガーヘーエ」と合計6カ所を回ったのだが、どこを取っても日本では各サーキットにひとつあるかないかの名物セクションばかりだったのである。

総走行距離約20km(GPコースは約5km)、全てのコーナーを合わせるに170カ所以上。道幅は結構狭くて、ほとんどがブラインド。そこまでは良く聞く話だが、実際に歩いたコースは、それだけではなかった。必ず登りか下りで、しかも路面が平らではなくうねっていた。山肌を整地することなく、そのままコースにしてしまった感じ。垂直荷重がこれほど頻りに掛かる3Dなコースは、

見たことがない。

だからニュルを走るマシンは、サスペンションのストロークを可能な限り確保する。なるべくタイヤを地面にひっつけ、すっ飛ばないようにする。だからこそ、ニュルで仕上げたスポーツカーは、市販車として成立するのだと思う。多分にコマシヤルな部分もあるだろうが、本質は道。道がクルマを育てるのだ。

こんなコースを走るのがか！と思うだけで身震いがした。しかし同時に、ロマンめいた気持ちも小さく芽生えていた。日本のサーキットで走ってきたクラブマンレーサーがはたして通用するのか？ニュルの姿をリアルに伝えられるのか？超リアルなドキュメントが、これから始まります。



待望、日本初上陸。

中国で先行スタートし、多くのエントラントを集める
ワンメイクレース、アウディR8 LMSカップ。
待望の日本初戦も、富士を舞台に熱戦が繰り広げられた。

ツシュ・トゥ・バス・システムが採用されたこと。これはいわゆるオーバートイクボタンの一種で、通常は60%程度までしか開かないスロットル・バルブが、システムを機能させたときのみフルにオープン。最高出力が約50ps上積みされて、前述の560psをすべて使えるようになる。なお、使用回数はサーキットごとに上限が定められるので、この使い方が勝敗を分ける鍵となることもあるだろう。

富士で開催された第3、4戦には23名のドライバーがエントリー。そのうちの大半はシリーズの生まれ故郷である中国出身だが、今季は日本

アウディR8のGT3車両を用いたワンメイクレース、アウディR8 LMSカップが日本初上陸を果たした。2012年に中国で誕生したこのシリーズは、開催2年目の昨年には韓国やマレーシアに進出。そして今年はいよいよ富士でも実施されることになったのだ。

レース車両は前述の通りR8のGT3仕様だが、最新の「Ultra」ではなく、2012年までの初期型が用いられる。ただし、スーパーGTなどと違ってエアリストリクターは取り付けられていないため、5・2ℓのNA V10エンジンは8000rpmで実に560psを発揮するという。

興味深いのは、今シーズンよりプ

のスーパーGTでも馴染みのアンドレ・クートや元F1ドライバーのアレックス・ユーンも参戦し、腕利きの中国人ドライバーたちと丁々発止の戦いを展開している。

そして今回の富士ラウンドにはチーム・アウディ・ジャパンから俳優の岩城滉一がゲスト参戦した。かつて岩城は国内最高峰の全日本F3000選手権に出場したこともあるが、レース参戦はそれ以来だという。「いやあ、本当にレースは20年ぶり以上で、パドルシフトで走るのも今回が初めてなんです」と岩城。

「R8は速いけれど、ものすごく乗りやすいですね。今回、このレースのために1時間ほど練習したんですが、たったそれだけのことで、レー

スでは他のドライバーと一緒に戦えたんですから。チャンスがあったら、また出場したいですね」

久しぶりに挑んだレースの楽しさを、岩城はそう説明してくれた。

富士で行われた第3戦ではポールポジションからスタートしたクート

がシリーズ初優勝を果たしたほか、第4戦では優勝したクートが60kgのウェイトハンデで苦しむのを尻目にユーンが今季2勝目を果たし、ポイントスタンディングでもトップに浮上した。



豪華なゲストドライバーを迎えるのもR8 LMSカップの特徴のひとつ。日本初開催となった富士スピードウェイには、俳優の岩城滉一氏が登場。久々のレース参戦を果たしている。

Round 2 Fuji

Audi R8 LMS CUP



今回のレースは日本のスーパーGTでも馴染みのアンドレ・クートがレース1を制した。レース2は以前から参戦を続ける元F1ドライバーのアレックス・ユーンが優勝している。







ブラバスのレザー工房の手により仕上げられるマスティックフルレザーは、コンプリートカーのみに許される特権のひとつ。



BRABUS ML-B63S-700 WIDESTAR

まさに羊の皮を被った狼

常識を超えたスピードスター、誕生。

ドイツ北西部の街ポルトロップのファクトリーから、世界中の顧客に向けてコンプリートカーを送り出している偉大なるチューナー、ブラバス。そのラインアップの中核を占めるのはセダンやクーペであることは変わらないのだが、ここ数年でSUVの存在感が大きくなってきている。特に2011年に3世代目となったメルセデスのMLクラスは、クルマ自身の熟成が大きく進んだこともありユーザーからのラブコールが多く、求められるニーズに応じた様々な仕様のコンプリートカーが用意されている。その中でも今回、エリートスポーツが日本に導入した「ML-B63S-700」は、昨年のフランクフルト・ショーでワールドプレミアした最新モデルで、数あるプログラムの中でも「速さ」を強く意識したコンプリートカーだ。

ベースモデルとなるML



搭載される5.5ℓ V8DOHCツインターボは、ビックタービンやメタルキャタライザーの採用など、本格的なチューニングメニューを施すことで700ps/97.9kgmまでスペックアップ。ゴールドの吸気パイプはエンジンの発する熱を効率的に反射させる効果を持つ。

63も5・5ℓ V8ツインターボを搭載することで525ps/71.4kgmを発揮するハイスpekモデルだが、「ML-B63S-700」では、ECUプログラムに加え、ビックタービンやメタルキャタライザー、熱反射ゴールドパイプなど、エンジンマネージメントの深い部分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」を施すことで、ML 63を軽く凌駕する700ps/97.9kgmまでパワーアップが図られている。車両重量は2tオーバーとセダンやクーペに比べると明らかに不利だが、最高速度は325km/h、0→100km/h加速は4.5秒と、下手なスポーツカーなど軽く力もれてしまう高性能を与えられているのだ。

もちろん、コンプリートカーのもうひとつの魅力、内外装のモディファイもブラバスコンプリートにふさわしい内容。大きな見所であるエアロスタイルは、人気のワイドスターボディキットに加え、各パーツに軽量高剛性を実現するカーボンパーツを使用。またブラバスの強力なアイコンとして人気沸騰中のダブルBグリルも抜き無くインストールするなど、スペシャル感も大いにアピ



迫力あるワイドボディスターキットや贅沢なカーボンパーツ、マニア垂涎のダブルBグリルなどで贅沢にモディファイ。



足元はアンセラチタン/ポリッシュで仕上げられたモノブロックRフォードホイールをインストール。サイズは11J×23。



ルされている。インテリアも贅沢な素材を用いて熟練の職人が手作業で仕上げるマスティックフルレザーやイルミエントランスモールなど、ドライバの目に入る部分の細部までスペシャルな仕様が目白押しだ。メルセデスご自慢の最新SUVを持つポテンシャルを、極限まで引き出した特別な一台。魅力的な選択ではなからうか。

SPECIFICATIONS

■ボディサイズ: 全長4815×全幅1940×全高1765mm
車両重量: 2635kg ■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: 325km/h 0→100km/h: 4.5秒

BRABUS Program

■パフォーマンスキット: B63S-700 ■エクステリア: ワイドスターキット(フロントバンパー、サイドスカート、リアバンパー、60mmワイド)、ダブルBデザイングリル、フロントバンパー、リアディフューザー、リヤスポイラー、サイドスカート ■インテリア: マスティックフルレザー、エントランスパネル、シフティングパドル、アルミニウムマット、アルミニウムペダルパッド&ドアロックピン ■チューニングパーツ: スポーツエキゾースト/バルブシステム、ロウリングキット ■ホイール: 23インチモノブロックR フォード「リキッドチタニウムスモークド」 11J×23インチ

PRICE

2680万円(車両本体価格)

※取材車はオプション装着車両のため2973万円

REPORT●中三川大地 (Daichi Nakamigawa)
PHOTO●TAN-EI-SYA WHEEL SUPPLY

Check it up 3



TWSの新ブランド その名もReizend(ライツェント)!

鍛造マルチピースの利点を活かし、多彩なサイズ設定やカラーバリエーションを実現するReizend(ライツェント)が、TWSの5本目の柱として今年9月よりスタートする。アメリカ鍛造ホイールのような自由なサイズ設定を有しながらも、国産品をしのぐ低価格に抑えられたものだという。第一弾としてWS10とWX07という2銘柄が発表され、今秋から段階的に発売されることとなった。19、20インチを基本に、国産車をメインターゲットにサイズを絞ったレギュラーメニューのほか、輸入車やカスタムカー向けに豊富なパーソナライズメニューが用意される予定。詳細は次号で。

日 本が誇る鍛造技術をバックボーンに、複数のカテゴリーを網羅するTWSは、発足から5年を迎えてより勢いに乗っているようだ。事あるごとに新作を発表して自らの世界を拡げ、名実ともに鍛造ホイールブランド最高峰にのぼり詰めた彼らの、次なる一手に迫る。

まずはTWSの代表作たるExlete(エクスリート) 107Mにおける、AMGリミテッドエディションだ。限定生産とされるこの銘柄は、名前の通りAMG専用設計として設えられたもの。具体的には、最新メルセデスの一派にしてボトムレンジを担うA45 AMG、CLA45 AMG、そしてこの数年、カスタムシンの主役であり続けたC63 AMGに対応する19インチサイズとなる。さすが専用設計と謳われるだけにサイズ設定はドンピシャ。グロス・ブラックアルマイトを基本に、鍛造で

しか成し得ない風合いを持つカットフィニッシュ仕上げや、スバルタンフランジカット仕上げといった色味は、AMGの足もとを支えるに相応しい質感を持つ。専用のボルトホールデザインや、メルセデス純正センターキャップへの対応、F1エアバルブなど、細部の作り込みも拔かりなし。まるでメーカー純正オプションのようなフィッティングを有しながらも、純正以上の高級感を得られる注目アイテムである。

このAMGリミテッドエディションは9月1日から来年8月31日までの、たった1年間だけの限定生産となる。今後の希少性を考えても、これを率先して選び、かつ完璧に履きこなせる人は相当に通だろう。

続いて、新しいブランドにも触れたい。TWSはエクスパー、エクスリート、エアヴェルデ、モータースポーツという4つのブランドを持つカスタムシンを掌握してきたが、間もなく5本目の柱が登場する。その名も「TWS Reizend(ライツェント)」。サイズ設定やカラーリングにオーダーメイド感覚を持たせつつも低価格に抑え、幅広い車種へ向けたドレスアップホイールとして投入されるものだという。

すでに2種類の銘柄が発表され、豊富なカスタマイズメニューも徐々に明らかになってきた。これら矢継ぎ早に伝わる情報を知るに連れ、TWSは常にカスタマーの心をがっちり捉えて離さないのだと再確認していった。次号ではライツェントの実体をより掘り下げてみたい。



この銘柄は写真のA45AMGのほかCLA45AMG、C63AMGに対応する。A45AMG、CLA45AMGはローダウンを前提とした前後8.5J×19インチ設定。推奨タイヤサイズは235/35-19。5/112.5を前提とした無駄のないデザインはさすが専用設計だと感じる。



TWS EXlete 107M Monoblock AMG LIMITED EDITION

TWSの次なる一手は——
精魂込めたAMG専用。

PRICE

8.5J×19インチ	11万6000円
9.5J×19インチ	11万8000円

※すべて税抜き価格。



Gross Black Alumite Cut Finish



Gross Black Alumite Flange Cut

グロス・ブラックアルマイトを基本にカットフィニッシュ(写真上)とフランジカット(写真下)の2種類が用意される。8.5J×19インチが基本で、C63AMGのリヤのみ9.5Jとなる。



地

を這うようなローフォルムを実現しつつ、サーキットでは全開で踏めてきつちりとタイムも出せる。そのうえで普段は、路面の凹凸や縁石の段差に対して過度な気遣いをすることなく、街中へと臆せず連れ出したい。そんなニーズを満足させる注目アイテムが登場した。

その名をTRICK (トリック) という。ドレスアップからハイドロ、純レーシングカーまで幅広いジャンルのカスタムを手がけ、常に「世の中にないものは自分たちで造る」を掲げてきたスキッパーが開発したもの。スイッチひとつで車高のアップダウンを可能とする機構で、考え方は簡単。油圧による瞬間かつ安定した圧力維持を可能としたため、走行中に荷重によるたわみが発生しにくく、また上げた車高を長時間保持することもできる。結果としてリフトアップした状態での連続走行が可能となった。段差を通過する時だけ一時的に車高をアップさせるようなものではなく、好みや走行フィールドに応じて車高を変化させることができるセッティングツールとも捉えられる。システム自体は車高調のアップパーシート代わりに本体を組み込ませる格好となる。車高調およびピロアッパーマウントとの同時装着が前提なので、足まわりの変更を考える人にとつての、プラスアルファのアイテムと言えるだろう。

車高のアップダウンは有機ELモニターを使った付属のコントローラーで行う。そのほかリモコンでの遠隔操作も可能。リフトアップ最大値(最小値)までに要する時間はおおよそ30秒ほど。任意の位置で車高を設定させることができるマニュアルモードも備えている。



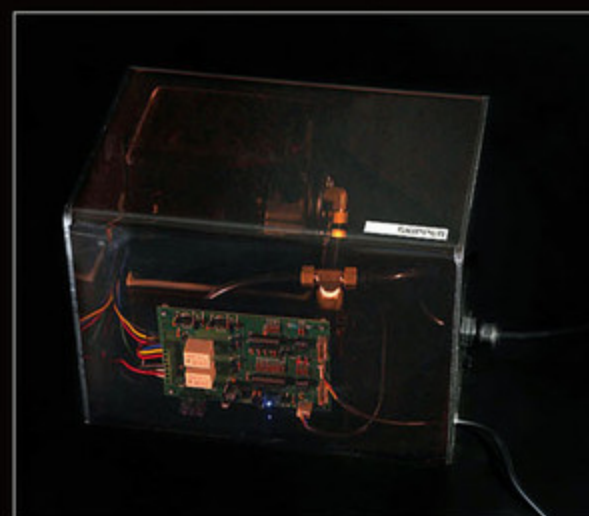
SKIPPER TRICK SUSPENSION SYSTEM

油圧で車高を自由自在に操る
我慢不要のローフォルム。

やボルシェのような、フロントのオーバーハングが長くノーマルですら段差に気苦労を強いられるクルマにとつて、トリックは心強い。システム自体も非常に軽量コンパクトで、取り付けも容易なほか、運動性能を犠牲にしない。車高のアップダウンは室内に設けられるコントローラーやポータブルのリモコンで行う。タイムラグなく瞬時に上がるのも油圧ならではのメリットだ。

現在、トリックはいわゆる汎用品としてリリースされ、各車とのマッチングは日々スキッパーが取り組んでいる。今後、よりノウハウが確立されていけば、全国的、世界的に拡がりをみせる可能性を秘めている。現状の2輪タイプだけではなく、4輪制御タイプも開発中だという。カスタマイズの第一歩にして永遠のテーマである車高の設定を、妥協無き仕上げていく。鬼に金棒アイテムに、期待大である。

半透明のボックスにまとめられるポンプユニット。200×280×210mmと非常に小型設計のためスペースの厳しいスポーツカー勢にも楽々取り付けできる。トランクルームに潜んでいても邪魔になることがない。見た目も美しく、ひとつのユニットにまとめられているので配線作業も容易。エアコンプレッサーに比べて動作音が小さいのも特筆点である。

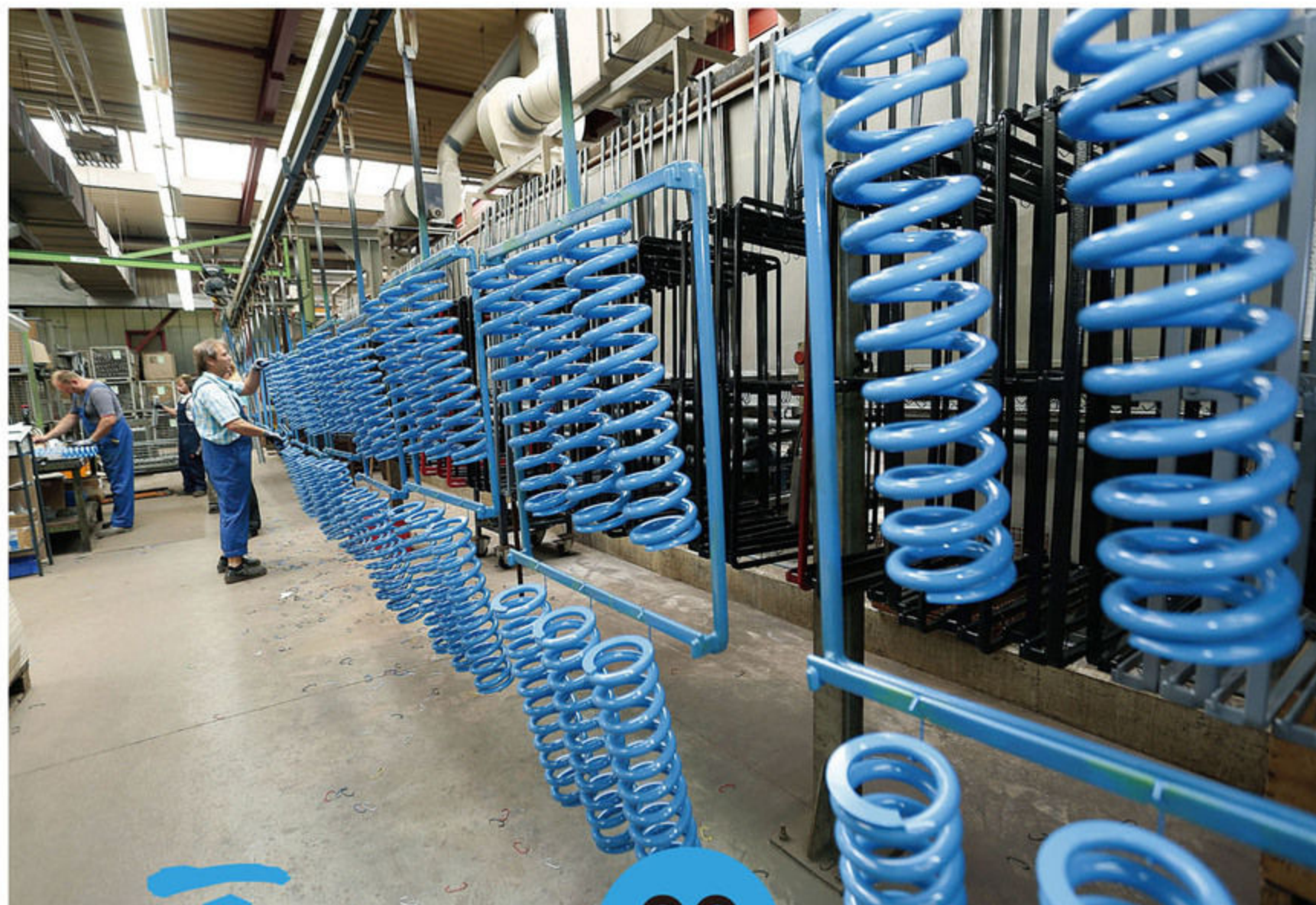


車高調とピロアッパーマウントとの間に装着される。シリンダー本体のストローク量は約50mm。シリンダーの厚みぶん装着時の車高が上がるが、実際のアップダウン量は車種により異なる。直巻きスプリングを持つ車高調とピロアッパーマウントとの同時装着が必須となる。

PRICE

2輪タイプ	47万円
2輪タイプ(ストラット車用)	49万円

※すべて税抜き価格。



匠を訪ねて。

Meister 02

Eibach

ビルシュタインの本社があるエナペタルから東へ約40km。同じノルトライン＝ヴェストファーレン州内の、フィネントロップという街に世界的なスプリングメーカーアイバッハの本社がある。欧州車の足はなぜ優れているのか。それは、これらドイツの工業製品の集積だからに他ならない。

TEXT●藤野太一 (Taichi Fujino) PHOTO●折原弘之 (Hiroyuki Orihara)
COOPERATION●阿部商会 <http://abeshokai.jp/>

素

晴らしやかな、ファミリービジネス。アイバッハの取材を終えて、何よりその印象を強く抱いた。今から約63年前、それまでドルトムントのスプリング工場で働いていたハインリッヒ・アイバッハはこの街で小さな工房を借りて会社を創業する。当時はまだ学生だった息子のウィルフリードも放課後は父の仕事を手伝っており、その頃の姿を今も良く覚えているという。1967年に父が他界、経営は息子の手に委ねられる。そして緻密なエンジニアリングをもとに改革へと着手する。

70年代に入ると、乗用車ビジネス成功への大きなターニングポイントが訪れた。当時はまだ小さなメーカーだったAMGが高品質なスプリングを少量生産できるサプライヤーを探し求めている。運命的な出会いだった。80年代にはいまに受け継がれるレース用スプリングをデザインし、モータースポーツ界でも躍進を始める。現在のR&D部門では開発から評価テスト、生産まで、最短5日ですべて完結するというから驚きだ。いまでは乗用車のアフターマーケット用製品をはじめ、OEM製品の

開発力にも高い評価を受ける。顧客リストにはフェラーリ、マセラティ、マクラーレン、ロータス、ポルシェ、そしてあのブガッティ(ヴェイロン)と錚々たる顔ぶれが並ぶ。またF1をはじめ、WEC、WRC、NASCARなどモータースポーツ用製品開発も歴史を積み重ね、現在はアウディスポーツ公式サプライヤーであり技術パートナーとして、DTMをはじめGT3マシンR8 LMSウルトラにも同社製品を供給。これ以外にスキーリフトやゴンドラや船舶用エンジンなど産業用の大きなものか

ら医療用の小さなものまで、扱いは多岐にわたる。内訳はオートモティブ用が45%、それ以外の産業用のものが55%で、年間のスプリングの生産量は100万本を超える。広大な緑に覆われた街を南北に流れるレンネ川の中州にオフィスと工場は併設されている。事業の拡大とともに増築されてきた縦に長い工場内部は、最新のマシンと職人の手に



Eibach Industries GmbH Chairman
Wilfried Eibach
ウィルフリード アイバッハ

創業者の息子であり2代目社長として、アイバッハ社を世界的な地位にまで高めた立役者。現在は会長職を務めており、今後の経営はCCOであり3代目となる娘のスヴァンツェに引き継がれている。

よるパートが混在している。サイズ、素材、硬度など4000種類を超える莫大な種類の鋼材を使い分け、アフターマーケット用の乗用車部品ではスプリングをはじめスウェーバー、そしてアルミ製のスペーサーなどもここで作られている。アイバッハを有名にした技術が冷間圧延成形だ。冷間と言ってもそれは熱間に対する対義語であり、事



乗用車のスプリングはアイバハ社が得意とする冷間圧延成形法で作られる。熱間成形に比べて冷間成形は高温による鋼材の塑性変化がなく、成形時に高い応力がかかっておりヘタリにくい。また初期反発力やレート（立ち上がり）がソフトで、乗り心地が良くなるという特性がある。通常は線径20mmを超えるものは熱間成形されるというが、同社では40mmのものまで冷間成形を可能としている。



前に熱処理されたクロームシリコン鋼やクロームバナジウム鋼材を、常温にてコイル状に成形するものだ。同社ではその後の表面処理や線間密着など綿密な後工程を経て、ヘタリの少ない高品質なスプリングを生産している。

一方で熱間成形とは、800〜900℃に熱した線材をコイル状に成形し、焼入れ焼き戻しの工程を経て

マイスター制度による技術の伝承、それが重要なキーファクターだ。

行方成形方法だ。成形後の形状が安定し、寸法管理がしやすいといったメリットがあり大量生産向きだ。

「熱間成形のものと乗り比べれば、しっかりと芯があり、かつ滑らかな乗り味の違いがわかる」とウィルフリートは自信をもって語る。

また2段ピッチ、3段ピッチ、片絞りと両絞、円錐形といったあらゆる形状のものが生産可能で、例えばVWゴルフ6用をひとつとってもエンジンの違いによって異なるスプリングを用意する。さらにフォーミュラからプロダクションカーまで対応する直巻き形状スプリング、アイ

バハERSシリーズは、5種類の内径、8種類の自由長、そして1・78kg/mmと80・0kg/mmという膨大なスプリングレートの組み合わせによりラインアップの数は1000を超える。このバリエーションの豊富さもこの強みだ。

聞けば本社工場で働く約300人の従業員のうち3分の1は親子で、いわゆる徒弟制度を敷いている。親子3代で勤めるものもあり、地元の人々はここで働くことをとても誇りに思っているという。そして、同社の経営も3代目となるウィルフリードの娘スヴァンツェに委ねられた。

朗らかで従業員に愛される素晴らしい女性経営者だ。日本では家族経営という、閉鎖的な中小企業を思い浮かべるかもしれない。しかし、株主の意向が強く短期的な収益が求められがちな一般企業より経営哲学にブレがなく、長期的な視野による戦略が可能で、また大きな変革が断行できるといったメリットがある。欧米ではファミリー企業には高い業績を上げ、グローバルに活躍する例が多いことも実証されている。

現在、本社からクルマで数分の地を開拓し、来年の操業を目指し新工場が建設されている。そのために新たに造成された道には「Eibach Street」（アイバハストリート）の名が冠せられていた。

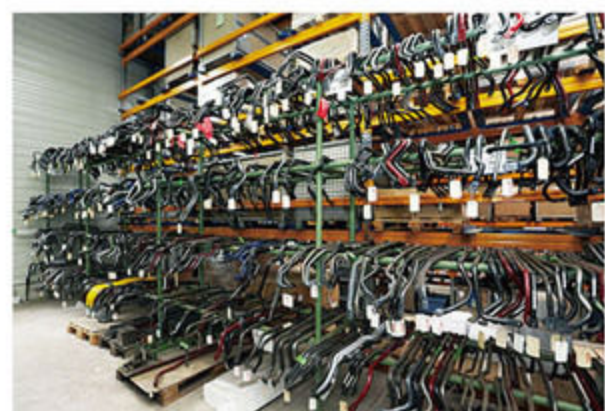
「三代、百年、同業かつ盛業」、これは日本的な定義だが、アイバハが「老舗」となる日もそう遠くはない。



左上が熱間成形される大型の工業用スプリング。例えばアイバハはスキー場のリフト用のもので世界ナンバー1のシェアをもつ。また乗用車のスプリングにおいては、成形後にショットピーニング（表面に高速で小さな鋼球を打ち付けて表面を加工）、コーティング（リン酸塩処理による防錆加工等）、プリセッティング（いったん線間密着させヘタリを防止する）と3つの重要な工程を経て品質を高めている。職人の技術と最新マシンとの共存によってこれらを実現している。



スプリングと共にアイバハの代表的な製品がスウェーバー（スタビライザー）だ。工場の片隅にはこれまで試作されてきた膨大な数のものがストックされている。最新のヴェンディングマシンが完全自動で量産を行う一方で、プロトタイプや少量生産品などはこのように職人によるハンドメイドで製作される。

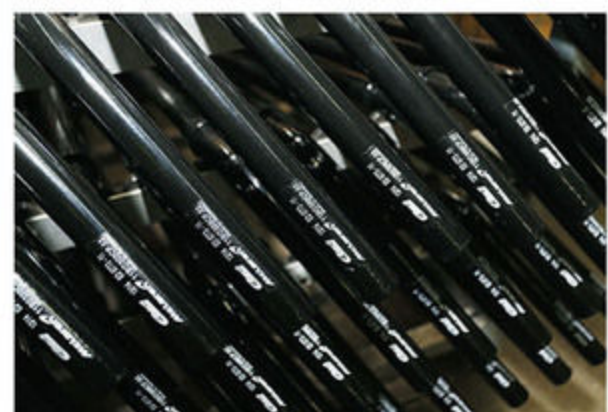


Eibach Industries GmbH

1951年、ハインリッヒ・アイバハによって創業。1967年より息子のウィルフリートが引き継ぎ同社は大きく成長を遂げている。現在はドイツ・フィネントロップの開発・生産拠点をメインに、北米（カリフォルニア）、中国にも工場を設立。さらに英国、日本、オーストラリア、南アフリカなどのパートナーを通じて、世界80カ国以上に製品を供給している。現在、フィネントロップ本社から約6kmの場所に新工場を建設中で、2015年より稼働予定。



スプリングのみならず、サスペンションキットをビルシュタインと共同製作する。右頁のオーディオS5に装着されている「B12プロキット」はビルシュタイン+アイバハの組み合わせで15〜30mmのロワリングと快適性を両立。またOEMも数多く手がける。下の写真はマクラーレン12C用のスウェーバー。



フェラーリに 魅せられて。

フェラーリでサーキットを走る。今ではそう珍しいことではない。フェラーリ関連ビジネスを生業とする者なら、なおさらそうだろう。けれどもここに、稀有なひとりの男がいた。名を中村一彦という。全国にその名を知られたナカムラエンジニアリング代表の彼は、ただ若い頃の夢と情熱を確かめるためだけに、今日も跳ね馬を駆る。

I'm in love with Ferrari.

今でも強烈に覚えていることがある。初めて中村一彦にあったとき、彼はこう言い放った。

「人（オーナー）よりもフェラーリの方が大事や。人はやがて死ぬけど、フェラーリは残るんやで。残るもんやったら、完璧な状態で残してやってほしいワ。その辺のクルマと一緒にせんといて。買うたからってアンタだけのものと違うねん。未来へちゃんと伝承すべきもんなよ」

この男、その一挙手一投足が、とにかくフェラーリ愛に満ちている。

スーパーカーブーマー？確かに筆者とは同い年だ。けれども、フェラーリに目覚めたのは遅く、30代になってから。若いころは真剣に、レーシングドライバーを目指していた。

何事にも全力。中途ハンはナシ。

「どぶ穴で倒れたとしても前向きでいたい」という自分評が物語る通り、

ある年、「これが最後」と全財産を投じてフォーミュラに乗ったが、四戦で資金が尽きた。

このままじゃ一番になれない。そう見極めた瞬間、中村はサーキットときっぱり縁を切り、整備工場のオヤジを目指すことに決めた。もちろん、将来、成功して必ず鈴鹿に戻ってやる！と誓いつつ……。



20年が経って、ナカムラエンジニアリングといえば、日本でも有数のフェラーリ・メンテナンス・ショップとなった。その主として中村がサーキットに戻ろうと思ったのは数年前のこと。430チャレンジの新車がきつかけだった。「せやけど、もったいなくて乗れなかった」。

チャンスはそのあと、すぐにやっ



製のレーシングカーに乗れたという喜びの方が大きかった。

「市販車とはまるで違うねん、牛乳とコーラくらい切れ味違うで！」

そこから中村のセントラル通いが始まった。自分の思い通りにクルマを仕上げていった結果、意のままに操れるまでに、クルマも、そしてドライバー自身も進化していく。

「エンツォが生きていた時代のフェラーリの方が好きやねんけどね、レーシングカーはやっぱ最新がええ」という信念のもと、最近になって中村は、二台のチャレンジを手放し、458チャレンジを買った。こんどこそ、SUZUKA[®]に戻るためだ。そして、走った。

オーナーだけのものやない、フェラーリは未来へ伝承すべきもの。

うにハタからは見えるはず。どうせ、仕事でやっているんでしょ、と。

「できれば仕事は絡めたくないねん。純粹にサーキットで走ることが好きやから。23年前の自分に戻れるわけやしね。あの頃の熱い気持ちだけは忘れたくないねん。早朝のサーキット、うつつすらともやががかっていて、ガソリンやオイルの匂いがしたと思ったら、レーシングサウンドが聞こえてくる。もう、たまらんわ」

中村の、フェラーリに対する想いや頑固な行動様式は、彼のビジネスにも貫かれている。軽整備で入庫した個体であっても、できる限り、フェラーリとして人前に出して恥ずかしくない状態に戻してから、オーナー

てきた。縁あって、こんどは中古の360チャレンジが中村の元に嫁いでくることになったのだ。ガレージに新車のチャレンジがあつて、工場には中古のチャレンジが入庫していた。そんな羨ましい状況になって初めて、中村はサーキットに戻ってみよう、ようやく決めたのだった。

「20年のブランクやろ。いきなり鈴鹿に帰るのはアカンと思つたんよ。物事には順序とか順番とかあると思うし、ひとつずつクリアしていかなと、先には進まれへん性格やねん」

岡山国際サーキットで、サーキット復帰。久しぶりに走ったサーキットの飲みよりもむしろ、フェラーリ

20数年ぶりの鈴鹿を、新車のフェラーリ製レーシングカーで走った。

それは、一度は破れた男の夢を、違う形で実現できた瞬間でもあった。

「サーキットの楽しさってね、そのクルマのもつポテンシャルを最大限に引き出しながら、思うように操れるようになっていくという、その過程にあると思うねん。360はかなりのいいセンまでいつてたけど、458はまだまだこれから。性能を踏みこなせない自分が分かるし、セッティング変えたいところもある」

フェラーリメンテナンス工場のオヤジが、フェラーリでサーキットを走る。ビジネスに結びついてい

ーに返す。そのこだわりは、「どんなボルトでもスツと締まってスツと外れなるとアカン」というレベルにまで達している。ウソだと思ふ人は、ぜひ、彼らの作業内容が克明にレポートされたウェブサイトを見てほしい。他ではちょっと考えられない、細やかな整備哲学に満ちている。

「エンツォが大好きやねん。彼の考え方がうちの経営方針に与えた影響は大きい。せやし、中途半端な整備なんかできへん。時間もかかるわ」

それゆえ目下、彼の悩みは、458チャレンジのラップタイムだけでなく、整備納期にもこだわりの「遅れが生じ気味なところだ」という。



Kazuhiko Nakamura 中村 一彦

昭和40年生まれ、兵庫県出身。29歳のとき修行先から独立。フェラーリに目覚め、フェラーリやランボルギーニをメインに扱うメンテナンス・ファクトリー、ナカムラエンジニアリングを立ち上げた。オリジナルパーツやレアグッズの販売も行う。レースやイベント、ツーリングといった活動にも積極的。オーナーの許可を得て掲載されるメンテナンスレポートコーナーにはマニアックなファンもいつも注目している。

奈良県大和郡山美濃庄町271番地の13
TEL.0743-54-6400
<http://www.nakamuraengineering.com>



お喋り
工房GENROQ
Taro's
OSYABERI
KOUBOU連載
96
回草レースの遊び方・
楽しみ方・はまり方編

アトランティック・レーシングの面々。社長からセールスマン、メカニックからオーナーまで幅広い！

お喋り①
なんと新鮮なレースだ！

一旦レースから遠ざかった太郎だが、久しぶりにレース参戦の機会が巡ってきた。その再デビュー戦は7月にツインリンクもてぎで開催された12時間耐久レース。アイドラーズという究極の草レースだ。草といっても多くの人が愉しめるようにライセンス不要などとハードルを下げる一方で、安全面は厳しく管理されている。

今回のレースは、太郎がアストンマーティンのスクールでお世話になっているアトランティックカーズのレースチームからエントリーした。

このレースは
新鮮だ！

マシンはアストンのヴァンテージではなく、ロータス・エキシージ。夏の耐久は燃費やブレーキ、タイヤなどの耐久性も重要なので、アストンでは難しいと判断した。エキシージは2シーターミッドシップのリアルスポーツカー。ワンメイクレースも世界各地で行われており、ツーリングカーレースの入門としては最適だ。しかも、このチームは過去にエキシージで総合優勝している草レースの名門チームだから期待ができる。エキシージでレースに出るかもしれないと知り合いに話すと「ブレーキング時のタックインに気をつけてください」というアドバイスを受けた。公道ではテストドライブしたことはあったが、レース仕様のエキシージは百戦錬磨の太郎も初めてだ。ちょっと緊張する。

前述のようにレースはライセンス不要で、練習走行もなければ予選は抽選というルールだが、安全面はJAF公認レース以上に気を遣っている。ローカルルールでは色々なペナルティが独断で課せられるが、太郎はそれでいいと思っている。ひとりの人間が意思決定を独裁的に、かつ迅速にすることが大切で、レースで事故が起きた時の対処が遅れるのは、決断できる人材がいらないからだ。ア

お喋り②

みんなで走ってみんなで楽しむ

今回の参戦メンバーも面白い。アストンオーナーで私のスクールの生徒さんが3名、ディーラーの社長、さらにセールスマンやメカニックまでいる。みんなでハンドルを握った

順位	車種	チーム	タイム	ポイント
1	GT-R	SCUDERIA LCT	00:29:10	4,805
2	GT-R	CLUB RAZZO RACING	00:29:11	21,271
3	GT-R	792 レーシング	00:29:12	22,071
4	GT-R	シーエスレーシング	00:29:13	33,364
5	GT-R	ATLANTIC RACING	00:29:14	37,204
6	GT-R	Team 02 Racing	00:29:15	38,000
7	GT-R	28 XDJIS	00:29:16	26,866
8	GT-R	28 XDJIS	00:29:17	26,866
9	GT-R	28 XDJIS	00:29:18	26,866
10	GT-R	28 XDJIS	00:29:19	26,866
11	GT-R	28 XDJIS	00:29:20	26,866
12	GT-R	28 XDJIS	00:29:21	26,866
13	GT-R	28 XDJIS	00:29:22	26,866
14	GT-R	28 XDJIS	00:29:23	26,866
15	GT-R	28 XDJIS	00:29:24	26,866
16	GT-R	28 XDJIS	00:29:25	26,866
17	GT-R	28 XDJIS	00:29:26	26,866
18	GT-R	28 XDJIS	00:29:27	26,866
19	GT-R	28 XDJIS	00:29:28	26,866
20	GT-R	28 XDJIS	00:29:29	26,866

30分経過で早くも6番手にまで浮上した！



46番グリッドからの眺め。先頭ははるか彼方だ……。



り、スパナを持ったりと忙しい。しかし、みんながクルマ好きでスポーツカーを愛し、レースを楽しもうとしている。さあ準備は整った。もう一度愛車のスペックを確認しよう。

アルミボディでミッドシップのエキシージは軽さが武器だ。この軽さはスポーツカーの本質を突いている。太郎が乗るエキシージはトヨタ製の1・8ℓエンジンを積み、180psを発生し、181mmのトルクをもつ。排ガス規制のために姿を消したトヨタの名エンジンだ。もし、読者の皆さんがスポーツカーで手に汗かいたり、あるいは手にマメを作ったりしたいなら、エキシージのステアリングを握ることをお勧めする。エキシージは早い話が公道を走れるレーシングカーだ。車重は軽量化もあってウルトラ・ライトウエイトな700kg強。タイヤは横浜ゴムのSタイヤを履くのでサーキットの速さは侮れない。こんなスバルタンなスポーツカーは今や恐竜よりも貴重だ。

お喋り③ 現役時代と 同じテンションで……

いよいよレースが始まる。12時間レースの朝は早い。太郎も朝5時に起きてドライバーズミーティングに参加。事務的な話だけでなく、アイドラーズの理念も聞くことができた。うるさい親父が吠えている感じが、そのくらいのキャラでないことこの世界の人類をひとつにまとめることはできない。なにせライセンスもなく、サーキット走行のイロハも知らない



ゲリラ豪雨がもてぎを襲う。このあと事件が……。



接触で右リヤを破損。メカニックが素早い処置を施す。

ドライバーも参加しているのだ。チームオーナーからスタートドライバリーを言いつけられた太郎。クソ暑いレースカーだが、クールスーツナシで1時間走るといふ。レースは8時にスタートだから、なんとか身体はもつだろう。スタート直前にシート合わせをした後、チーム内ミーティング。すべてが今までのプロフェッショナルレースとは違ってカジュアルで新鮮だ。とはいえ、レースはレース。一歩間違えば死ぬこともある。昔プロとして走っていた時と同じテンションで挑むことにした。

スタート直後の数ラップはアドレナリンを抑え、冷静に状況判断する。ラップタイムは気にしない。混乱が終わったところで、自分のペースを作る。レースはローリング・スタートで始まった。エキシージの予選はクジで決まった46番手。ひとつ後ろのポジションには、これまた太郎が教えるNSXの生徒さんがS2000で参加していた。俺について来い、と言いたいところだが、レース直後の混乱は理屈抜きの動物的な感覚でリスクを避けるラインを取るから、やっぱりお勧めできない。

案の定、周囲を見えていないドライバーが多かった。しかし、そんなのはグループAの時代もS耐も、ニュル24時間レースでも同じだ。スタート直後は周囲が見えない。だが、今

までの太郎の経験では前を走るクルマの挙動を見ていると、スピンしてドリフトアウトするか、あるいはスピンしてインサイドに巻き込むのか、そのことは予測できる。

12時間耐久レースは始まったばかりだ。太郎は次のドライバーにタスキをつなげる箱根駅伝のような気持ちになった。マシンを傷つけず、良い状態でタスキを渡す。これがスタートドライバーの命題だ。最初のポジションを無難にこなし、2位のポジションで次のドライバーにタスキを渡した。さすがに暑い。マシンから降りるとすぐに体調を戻すべく水分を補給し、次の出番に備えた。

お喋り④ 単に「速く」ではなく 安定して速く

アイドラーズを走ったことがある生徒さん達は、異口同音に「危ないドライバーが多い」と言う。だが、危ないのは危ないポジションをとっているからだと思う。「君子危うきに近寄らず」をどこまで徹底するのか。サイドバイサイドでコーナーに進入するとお互いに危ないし、お互いにラップタイムを落とすしてしまう。ようするにバックマーカーの処理が下手なのだ。十分に安全なポジションを取り、瞬時に抜き去る。お互いのラップタイムを落とさないように走るといい。すぐにそのことを仲間伝えた。「頭を使え」と。

レースという前を走るクルマを抜きたくするが、要はラップタイムを落とさずに如何に安定して走るかどうか。上手いドライバーは抜くのも、抜かせるのも上手い。どこで引いて、どこで攻めるか。その攻守のメリハリが大切なのである。

我々のエキシージは雨でスピントしたボルシェにリヤアクスルをヒットされ、結果的にはピットで2時間ほど動けなくなった。もらい事故だったらしいが、太郎の経験では運の悪いところに居たのが問題だと思った。リスクをもっとマネージメントしなくてはならない。雨のサーキットでアマチュアドライバーにリヤエンジンのボルシェは扱えないだろう。

しばらく眠っていたレース魂が目覚ましてしまった。次のレースは何があるだろう……と探している自分が可笑しかった。



ホンダS2000で参戦するNSXスクールの生徒さん。教えたことが生きているか心配に……。



12時間耐久レースゆえに終わる頃にはこの状況。真夏のレースだけにドライバーもチームもヘトヘトになるが、それでも楽しいと太郎はあらためて思った……。



このような混戦状態は危険だ。どれだけリスクを減らせるかが大事だ。しかも、国籍、排気量、年代、雰囲気もばらばらの参加車両ばかり。良くも悪くも、これが草レースの醍醐味!





哲也の部屋。

第20回

森脇基恭
〔前編〕

「ドライバーに求められる知性とは？」

レーシング
ドライバー
本音×対談

プロレーシングドライバー田中哲也が、今、最も話を聞きたい人物を招き、その想いを聞く「哲也の部屋」。ゲストにお招きしたのは、ノバ・エンジニアリングの森脇基恭氏。レーシングチームの監督として、哲也と共に戦った経験を持ち、現在はF1テレビ中継の解説者としても活躍する森脇氏と、世界のモータースポーツの現状について、じっくり語り合った。

TEXT●入江大輔 (Daisuke Irie) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

哲也…多くのレーシングドライバーにとって、やはりノバ・エンジニアリングは憧れのチームです。「いつかノバ・エンジニアリングからフォーミュラに出たいなあ……」って思っていましたから。ボクは2000年にマクラーレンF1 GTRで鈴鹿1000kmに参戦したり、あとは2007年シーズンにはビーマックRD320Rで、GT300にも乗せて頂きましたね。

森脇…それよりもずっと前から、哲也さんのことは知っていたよね。

哲也…市販車のダンパーテストをしたり、JTCのテストカーだったホンダ・ドマーニをドライブさせて頂いたりしました。

森脇…ずっと近くにいたのに、一緒にしつかりレースをしたのは2007年だから、かなり最近だね。哲也…そう、近くにはいたんですよ。同じマシンで戦う別のチームに在籍していたり……。だから、ノバで戦っていたイメージが自分の中にはあるのかもしれないね(笑)。

森脇…哲也さんの印象は昔から変わらないな。人間としてしっかりしていて、厳しい面を持っている。でも、フォーミュラを戦っている頃から比べると、ずいぶんマイルドになったと思う。厳しさというのは、スポーツマンとしては当たり前のこと。自分のフィジカルに対しても、すごくストイックだしね。他のレーシングドライバーと接していると、少し甘えていると感じることがある。「モータースポーツだって、れっきとしたスポーツなんだから」と感じることも多いんだ。

哲也…ボクは野球をずっとやってきましたからね。耐久レースを走っていた時代は「ずっと走ってる」なんて言われたこともありましたが(笑)。



ノバ・エンジニアリングは、全日本F3000選手権やフォーミュラニッポン、さらには耐久レースやツーリングカーで数多くの栄光を勝ち獲ってきた。

もの凄い酷暑の中、クールスーツがない状態でだって、与えられた条件で走るしかない。アスリートとして、厳しいコンディションにも耐えられるように努力はしています。それは当たり前のことですよ。

森脇… 哲っちゃんの基準からすると、本当に当たり前のことかもしれないけど、「彼ができることを、なんで若いドライバーはやらないんだ！」って気持ちになっちゃう。

哲也… 10年前なら、もっともって体力あったんですけどね（笑）。

森脇… それこそフィジカルに関しては、今のF1ドライバーはかなり高いレベルが当たり前になってる。

哲也… ちょうどお話が出ましたけれど、ボクは今シーズンのF1をすごく面白いと思っているんです。森脇さんは長年F1の中継に携わられていますけれど、いかがですか？

森脇… そうだね、かなり面白いシーズンだと思う！ どの辺りを面白く感じている？

哲也… とにかくバトルが多いですね。トラック上で勝負しているのも嬉しい。もっと上で走るべき実力のあるドライバーが、マシンの状態もあるんでしょけれど、中団辺りを走っている。それもあって白熱したバトルがそこかしこで、行われてい

「哲っちゃんが普通にやっていることをなぜできないんだって思ってしまう」



は、頭が良くなければできないんだからね（笑）。

哲也… ボクは現在のF1をドライブしたことがないし、どのようなシステムなのかもわからないけれど、相当大変なのではわかります。

森脇… チームが一番効率の良い方法をシミュレーションして、それをドライバーに伝える。ドライバーはそれをしっかりと理解して、言われた通りにやらなければならぬんだ。これは本当に凄いと

なだよ。哲也… チームから指示と情報は与えることはできるけれど、マシンは遠隔操作できません。実際に行動に移すのは、ドライバー自身ということですよ。ドライバーだけの力だけでは、前に行けないと。

森脇… ドライバーとしては、その辺りはどう感じる？

哲也… 例えば、2012年のアブダビGPで、キミ・ライコネンがチームの無線に対して、「ほっといてくれ！ 自分のやっていることはわかっている」と言ったことがありましたよね。あれは後方のフェルナンド・アロンソとの差を、チームから伝え

られた訳です。そんな情報に関しては、「見えているよ！」と言いたくなる気持ちはボクにも分かります（笑）。でも、どうすればより良い戦略で戦えるのか、タイヤやブレーキの情報などは、バンバン言ってくれた方が嬉しいですよ。

森脇… 現在のF1ではドライバーが咀嚼しなければならぬことが、本当にたくさんある。それこそ、若いドライバーの育成で、シミュレーターに乗る時に、周囲からギャーギャー色々と声を掛けるんだよ。

哲也… 騒がしい状況で、ドライブニングに集中しなければならぬ？

森脇… ラップタイムを計測されながら、横から計算問題なんかも出されちゃう。要するに、運転には必死にならねばならないけれど、同時に頭も冷静に回転させなければならぬ。そんな訓練をするんだ。

哲也… 恐ろしく大変ですね。森脇… 極限の状況でも、考えながら走らなければならない。



今回は御殿場の富士スピードウェイ近郊にあるノバ・エンジニアリングにお邪魔して、対談を行った。ファクトリー内には、多くのフォーミュラカーが整備を受けている。

PROFILE

森脇基恭 Motoyasu Moriwaki

1946年4月27日、東京都出身。大学卒業後、ホンダに入社。1973年にホンダを退社し、イギリスのレーシングコンストラクターに加入。マシンデザイナーとして活躍する。帰国後にノバ・エンジニアリングに加入し、GTやフォーミュラなど多くのレース活動に携わってきた。また、F1のテレビ中継では、的確な技術解説を行う解説者としてお馴染みの存在。



哲也… ボクでも、計算ができるかは自信がないなあ……（笑）。森脇… でも、哲っちゃんだって、それこそ星野さんや長谷谷さんの時代から、ドライバーに求められている資質は変わらないと思うよ。哲也… 次回はドライブングや現在の活動について、さらに深くお話を伺っていけたらと思っています。（後編に続く）

「アスリートとしての努力を続けるそれは当たり前のことですよ」

るんでしょね。

森脇… 今シーズンから導入されたパワーユニットは使い方が凄く難しい。しっかりと頭を使わなければならぬ。我慢を続けて、自分の得意なセクションで溜めていた電力を放出する。そこがライバルの苦手な場所だ

つたりすると、一気にオーバーテイクできてしまう。その頭脳プレイが、すごく面白い。

哲也… 今のF1ドライバーは頭が良くなければ、ダメだと聞きます。

森脇… そうなんだよ。でも、そもそもレーシングドライバーという職業

Tetsuya Tanaka X Motoyasu Moriwaki

未来のメカニックと
スーパーカー。

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19回は、未来のメカニックについて。クルマ業界を縁の下で支える整備士の育成は、現在進行形で考えるべき課題。社会情勢とクルマの進化につれて変化するメカニックの育成を考える。

TEXT●太田哲也 (Tetsuya Ota)

PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi) / ATO

太田哲也の

オレの話を聞け！

学生には賛沢？
高校生がスーパーカー体験

編集担当Kから誘われた。

「専門学校『群馬自動車大学校』が、埼玉県の本庄サーキットで在校生や高校生をスーパーカーに乗せたり、ヴィッツの耐久模擬レースやピットコンテストを開催するんですが、行きませんか？」

担当Kは体験同乗走行に協力する群馬のスーパーカークラブから取材の誘いを受けたらしい。正直に言つて、オレとしては学生には賛沢な話だと思つたぐらいでさ

ほど好奇心はそそられなかった。ただ、取材前はびんと来なくても

頼もしい目の輝き

現場に出向くと得るものがあつて、来て良かったと思うことが少なくない。なので誘いはなるべく断らないことにしている。今回もそのパターンだった。

現場にこそ答えがある、アクションせよ！

会場の本庄サーキットに着くとすでにヴィッツ耐久レースが始まっていた。参加していたのは群馬自動車大学校と、系列である東京自動車大学校の生徒たち。1チームあたりドライバーとメカニックで10名×6チーム、レースに参加しない生徒も、かき氷や飲み物の屋台を設営し裏方の仕事を行っている。彼らの動きと目の輝きが印象的だ。

今回、オレはゲストではなく取材で訪れたのだが、生徒たちに「写真撮らせてください」と声をかけられた。みんな元気がよく礼儀正しかった。実は当日先生から聞いて知つたのだが、オレは何年か前に「あきらめない。夢『チャレンジ』をテーマ



しているようだ。

自動車専門学校の就職率は雇用不況だったここ数年でも100%近く、の売り手市場だった。その背景としてメカニックが高齢化して引退時期を迎えているとともに、車販の利幅が減ってきた打開策として逆に出店攻勢をかけるディーラーが増えてきたことがあげられる。メカニックを確保しようとは今年1年生の終わりから内定を出していたようだ。数ヵ月後に遅れて募集したのでは採れる

わけがない。

未来のメカニックを育てる

であれば自動車専門学校としては売り手市場（高就職率）でホクホクか、と言えそうでもないそう。群馬／東京自動車大学校他を運営する小倉学園の社長でもある小倉校長にお話を聞いた。オレンジ色の帽子がキヤラと合っている。

「問題は学校にどうやって生徒を呼



選抜された在校生によるヴィッツの2時間耐久模擬レースはイベントの華。もちろんドライブだけでなく整備も各チームが担い、猛暑のサーキットにも関わらず皆笑顔で取り組んでいたのが印象的。こうした体験から未来のレースメカニックが生まれるかもしれない。



ヴィッツによる耐久模擬レースの他に、自動車専門学校ならではの、整備の正確さとスピードを競う「メカニックコンテスト」も実施。テキパキとした作業に周りから大きな声援も飛び、さながら体育会系の大会のよう。

んでくるかということなんです」
全体としてはメカニックを目指す子が減っているからだ。その対策には、①職場環境の改善、②魅力ある学校の実現、が重要となる。

①に関しては、卒業生の7〜8割はディーラーに就職するが、これまでディーラーメカニックの仕事は「きつい・きたない・きけん」の3Kと思われていた。しかし最近のディーラーの仕事は診断機を当てて故障箇所をチェック、そして部分交換という簡単な仕事となって、仕事が楽になって汚れもなくなり、職場環境の改善は進んでいるようだ。オレとしては交換作業主体のディーラーの仕事より、もっと深く入り込みたいと考える気概を持った若者に期待したいが、全体的には楽を求める若者が主流のようだ。

そして肝心の②。学校としては入校希望者を増やしたいし、なるべく優秀な子に来てほしい。そのためには「魅力で釣る」ことが大切だ。そこで普通の学園祭をやめてサーキットイベントに変更し、成績優秀者の中からヴィッツ耐久模擬レース参加者を選抜することにしたのだそう。これは学内での向学効果が高まるだ

ろう。加えて同時開催のスーパーカー同乗走行に参加できるのも大きな魅力だ。

会場には招待されて観光バスでやってきた高校生たちがいたが、彼らは入校資料請求をした「予備軍」で、そりゃあイベントを楽しんでいる先輩の姿を見て、自分たちもスーパーカーに同乗させてもらえば、この学校に入ったら楽しそうだなあと思うことだろう。

オレも飛び入りでメルセデス・ベントス・マクラーレンの横滑り防止装置をカットして運転し、同乗体験のお手伝いをした。隣に乗った彼らの喜び方は尋常じゃなかった。「すごい、すごい」「暴れ馬って感じ」「来てよかった」。

きつと「この学校に来たい」という気持ちが強く働いただろう。クルマ好きの高校生はスーパーカーに乗ればいちころだな(笑)。

同乗した在校生も興奮していた。「同乗走行の抽選で外れちゃったんですけど、先生に土下座して頼み込んで特別にチケットをゲットしたんです」。学園では積極性も評価されるらしい。こんなガッツある子たちならオレだけでなく、どこの会社でも欲しいのではないかな。

人材を確保する方法

人材を求めている企業も「人が来ないよ」とか言っていないで、「来る仕組み」を作ることが重要だ。今の子たちは条件だけでなく、あの会社に行ったら「楽しいと思えることがある」のを重視する傾向がある。

オレの場合は、うちのインターンやバイトの大学生などに対して、「責任ある仕事を与えられると人は成長できる」という思いから、いつも「プロとしての仕事の仕方を学べ！」ときつく言いがちだ。でも採用を増や

すには厳しきだけでなく「うちに来ればこんなに楽しいこともあるんだよ」とやさしく伝えるべきだと思

った。
もう耳にタコ状態の「最近の若者のクルマ離れ」について、「困ったものだな」と嘆く声はよく聞かれる。しかし嘆いていないでアクションを起こすべきだと思った。学園を真似してクルマ関連企業の多くが、若者に「うちに来たらこんな楽しいことが経験できるよ」と人參をばら下げれば、きつと人材がやってきて、ひいては業界全体に若者が増えるのではないかな。

少子化で減った人数を、ITとか金融とか別の業種にとられるのか、クルマ業界に入る選択をしてもらうのかという競争だ。若者が入ってこなければ、業界にとっては死活問題だ。読者の中には自分は業界人ではないから関係ないと思っている人もいるかもしれないが、メカニックが減れば整備代は上がるし、近い将来ヴィンテージカーなど貴重な愛車の維持も困難になるはずだ。

ぜひともクルマに関わる人たちがみんな、若者がクルマ業界に骨を埋める決断をしてもらえるよう、アクションしようではないかな。

社会貢献するスーパーカー

もうひとつ偶然があった。今回イベントに協力したスーパーカークラブ「アックス・ツーリング・クラブ(AXTC)」は、実はオレと接点があっ

たのだ。以前オレが群馬県前橋市の町おこしで「夢チャレンジ」をテーマに講演をしたことがある。そのとき主催者から依頼を受けたAXTCの人たちが、会場だった群馬県庁の前で講演を盛り上げるためフェラーリの展示を行った。その彼らが今回もスーパーカー同乗イベントに協力



本誌ではお馴染みの、群馬県のスーパーカーオーナーが中心となって活動しているカークラブ「AXTC」が、スーパーカー同乗体験に協力するため本庄サーキットに集まった。SLRマクラーレンやスーパーセブン、911 GT3、458 スペシャルエディション、錚々たるスーパーカーが、順番に在校生や高校生を乗せてコースを走行。同乗体験走行は未来のメカニックを歓迎するためのボランティアで、これこそスーパーカーを用いた社会貢献のひとつと言える。



出店してイベントを盛り上げてもらえるだろう。それぞれの思惑は違ったとしても、大きな流れとしてクルマ好きの若者を増やすことにつながっている。

一般的には、スーパーカーは社会に役立つていないと思われている。しかし今回、スーパーカーは若者にめっちゃくちゃ笑顔と夢を与えていた。子どもたちの人生を変える力をスーパーカーと、それを愛する者は持っているのだ。ぜひオーナーはがががが乗って人の目に触れさせて欲しい。

彼らがそう思っているのかどうかは聞き忘れたが、クルマ好きを増やすことにも貢献しているわけだ。またこういうクルマ好きのマイ

ンドを理解した小倉校長の元で育ったからこそ、クルマ関連企業に就職している卒業生たちが企業ブースを



取材しているとそこかしこで生徒たちから声を掛けられ、一緒に写真に収まる太田氏。学校のことや進路のことなど様々な話を聞いたが、生徒たちの熱意はこの日の猛暑を凌ぐ勢い。早速、今後の進路が決まっていな生徒に声をかけるなど、青田買い(?)に動んでいた様子。

9/23(祝)袖ヶ浦開催! Tetsuya OTA ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON with NISSAN

来る9月23日に、太田哲也氏が校長を務めるドライビングスクールが袖ヶ浦フォレストレースウェイにて開催される。当日はスクールはもちろん、日産スカイライン(2.0 ガソリンターボと3.5L ハイブリッドを用意)の体験試乗会やサーキットタクシーなどプランも各種あり。お問い合わせは事務局まで。また、8月31日には新型メルセデス・ベンツCクラスを教習車両にしたレッスン及び体験試乗&サーキットタクシープランも開催。こちらは開催日が近いのでご希望の方は早めにお問い合わせを。問Tetsuya OTAスポーツドライビングスクール事務局 Tel.045-948-5540 <http://www.sportsdriving.jp>



「あ」のメルセデス・ベンツ様が、聖なるエンジンをお授けくださった」とばかり、ありがたやムードでひれ伏す日本を見るにつけ、つくづく先入観なるものの恐ろしさを感じずにはられない。言うまでもなく、日産スカイライン系列に新しく加わった「GT-t」のことだ。そのエンジンがメルセデス製だから、話題はそれ一辺倒。すっかり端正に調教された走りも、一から十までエンジンの御利益であるかのような空気が、今の私たちを押し包んでいる。

その裏には、「ドイツが『上』で日本は『下』。教えていただく立場なのだ」という、文明開化の明治から抜き難く骨身に染み付いた固定観念がある。だから日本がいかに奮闘努力して優れたクルマを造っても、あ



る種の人々（いるねえ、私たちの周囲にも）はけっして信じようとしないうところか、「あつてはならないこと」として、意識から消去しようとする。それが嵩すると、実際の良し悪しなど関係なく、ドイツ優位としか感じられなくなってしまう。蔓延するベンツ・ビーエム症候群の原因菌も、一部はここで培養された。

まあ、それにも一理ないわけではなく、新しいスカイラインGT-tに漂う濃密なスポーツテイ感覚が、メルセデス・エンジンからもたらされているのは事実。それは数字よりフィードバックの範疇に属するもので、いかにもレシプロらしい歯切れの良さ（ピストンの往復で空気を吸っては吐く息吹感）や、アクセルを踏む右足と駆動力を路面に刻み込む一体感が、瞬間ごとに私たちを納得させる。高級豪華なスポーツセダンであることに慣れてきた伝統的なスカイライン・ユーザーには、かえって新鮮な感触かもしれない。

このエンジンは、最新のメルセデスEクラスやCクラスに搭載されているものと基本的に共通で、排気量縮小十過給のトレンドに従った4気筒2ℓ直噴ターボ。各種の制御の使い分けによって、メルセデス用では184ps仕様（E200、C200用）と211ps仕様（E250、C250用）の2機種あるが、日産が選んだのはパワフルな211ps版。やはりアクセルを踏んだ時のフィーリングが理由で、基本的にリーンバーン（希薄燃焼）領域が広い184ps仕様より、低回転からグイッと持ち上げる逞しさが、C180と乗り比べると異なる。特に美味なのは4000rpmあたりまで、全開ではなく程良く加速する過程での、せつせと空気を吹き込むターボ感覚だ。従来のガソリンNAなら3・5ℓ級に匹敵する35・7kgmもの大トルクを1250～3500rpmという非常に広い回転域で生み続ける底力と、このフィーリングは一致する。これもメルセデスから供給され

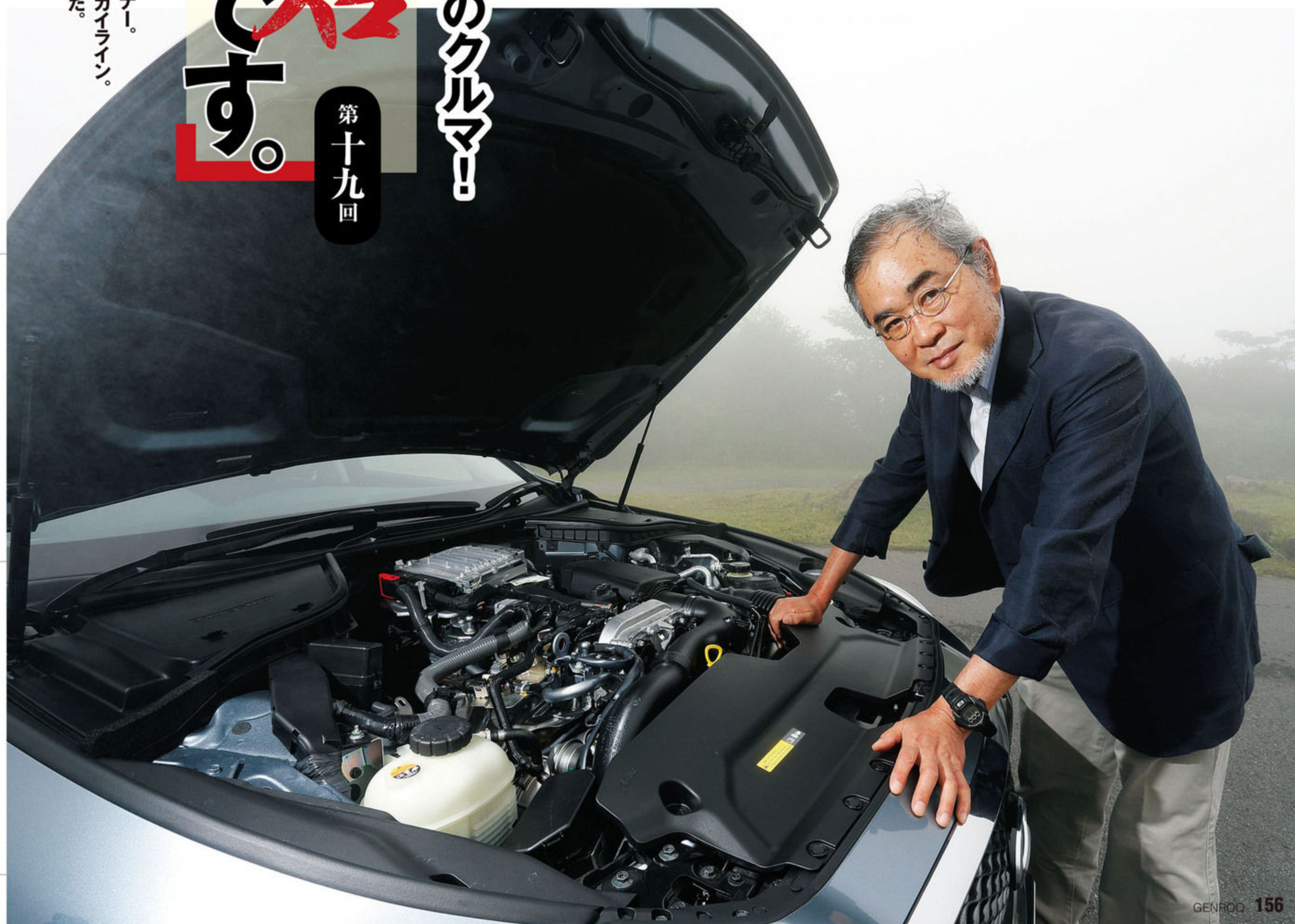
▶ Nissan Skyline 200GT-t Type-SP

REPORT●熊倉重春 (Shigeharu Kumakura) PHOTO●篠原晃一 (Koichi Shinohara)

「熊倉です。」
実は美味しい、このクルマ！

第十九回

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、ハイブリッドモデルに続いて登場したスカイライン・ターボモデルだが、エンジンはメルセデス製なのだ。



る7速AT（7Gトロニック）のレシオ配分、Dレンジでのまめな自動シフトも、エンジンの性格を余さず活かす。シフトパドルによる積極的な操作も楽しめるが、それよりATの学習機能に任せておいた方が良さを味わいやすいのは一連のメルセデスと変わらない。

でも、エンジンだけでクルマが決まるわけではない。やはり注目すべき最大のポイントは、シャシーとボディの高度な完成度だ。落ち着いた重厚感と鋭さがよく釣り合っている。やや硬めかなと思えるが、ど

や、滑らかさ、静粛性、日常的な信頼性などに関しては、日産の方が優れているだろう。それを承知で、多少の手直しだけでメルセデス・エンジンを導入したところに、今のクルマ界の構図が見える。これによって、縦置き、横置きと使い分けながら、A、C、L、A、G、L、A各クラスからCとE

にスカイラインと、基本的に共通のエンジンの製造トータル数を増やせるのが最大のメリット。日産側から見れば、白紙から企画するより費用と時間を節約できる。手直しはオイルパンの形状（メルセデスはラック

未来を取り込んでしまおうとするメルセデス、「今」に照準を合わせたスカイラインGT-t。

んな路面でも頑固にフラット感を保ち、ステアリング操作への反応も早い。前輪の踏ん張りの素直さは特筆すべきで、ちよつとばかり元気に攻めても、コーナーの入り口で決めた舵角のまま、立ち上がりまで一定でいけてしまう。もし途中で修正が必要になっても、切り増したり戻したり、操作量とノーズの動きがみごとに正比例している。これで350GTハイブリッド系に標準装備のダイレクトアダプティブステアリング（ステアリング・バイ・ワイヤへの過渡的機構）も転用してもらえたらと思うが、現状のままの方がアコースティックな良さが濃いかもしれない。いずれにせよ、現行スカイラインの総合的な出来の良さは、先に輸出仕様インフィニティQ50が出た時から周知のことで、今あらためて褒めても手遅れだろう。

そのうえで言わせてもらおうなら、この程度のエンジンなら、なにもメルセデスの協力を仰がずとも、日産自身が容易に造れたに違いない。



SPECIFICATIONS 日産スカイライン 200GT-t Type-SP

■ボディサイズ:全長4800×全幅1820×全高1450mm ホールベース:2850mm
■トレッド:前1535 後1555mm ■車両重量:1680kg ■乗車定員:5名
■エンジン:直列4気筒DOHC+ツインターボチャージャー 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)
54.4%・後45.6%、ハイブリッド

／5500rpm 最大トルク:350Nm(35.7kgm)／1250～3500rpm ■トランスミッション:7速AT ■駆動方式:FR ■ステアリング型式:ラック&ピニオン
■サスペンション:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:③&④ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:⑤&⑥245/40RF19
■燃料タンク容量:70ℓ ■JC08モード燃費:13.0km/ℓ ■車両本体価格:456.84万円



チューブが前車軸より前にあり、日産は後ろ）、それぞれの盗難防止回路など電子系の取り回しなど、本体とは直接関係のない部分だけに留まっている。

それに加えて、冒頭で触れたドイツ信仰がプラスに作用した面も否定できない。日産が世界の潮流を読み、自力で2ℓエンジンを開発したとすると、「なぐんだ、エンジン小さいのか」的な落胆の声も聞かれたはず。今や排気量の数字が実際の性能など意味しないのがクルマ界の常識であり、ジャガーのビッグサルーン、フルサイズのキャデラックからビッグSUVのフォード・エクスプローラーまで4気筒2ℓターボで突っ走れる時代だが、まだまだ

排気量を尺度にクルマを計るのが世間というもの。一般のセダン・ユーザー、特にスカイラインのファンなど、ことさらその傾向が強いのではないだろうか。ところが、それがメルセデス製だというだけで納得の輪が広がってしまふのだから、そこにブランドの説得力あるいは感化力が見える（と言うより、そもそもブランド信仰からして先入観の産物なのだ）。

そんなことより、ここではエンジンの軽量化こそ重要な要素だと認識すべきだろう。GT-tは、同じボディの350GTハイブリッド（6気筒3.5ℓの306ps）より、前軸重量が30kgも軽く、これが俊敏なノーズの動きに寄与している。ハイブリッドはホイールベースの中間や車体後部にモーターとバッテリーなどを持つので単純にノーズヘビーにはならず、前後重量配分はGT-tが前54.4%・後45.6%、ハイブリッド



ドが前53.4%・後46.6%と逆転している。それでもノーズ部分の絶対的な慣性質量の差は相殺できない。これからのスポーツセダンにおいて、欠かせない項目のはずだ。

ここで特にスポーツセダンの語を多用するのは、同じエンジンでありながら、互いにサイズの近いスカイラインとCクラスが根本的に違うからだ。今後の時代相を予想すれば、Cクラスの方がはるかに先を行く。その結果、走りには欠点はほとんどない反面、いわゆるスポーティ感覚が非常に希薄でもある。ドン臭いのではなく、あらゆるカドを丁寧に削ぎ落とし、誰がどう乗っても結果として同じ走りにならないように塩

梅されている。極端に言えば、全面自動運転の時代が訪れても、こう走るのだからと読めるような走りなのだ。ある意味で人間疎外とも言える。それを可能にするほど全方位的な配慮を張り巡らしたからこそ、標準仕様を追って超絶性能のAMGも平気で出せるのに違いない。

それに対して、あくまで「今」に照準を合わせたのがスカイラインGT-t。今まで長く親しんできたスポーツドライビングの感覚を、軽量エンジンによって巧みに表現できている。大きな時代の変り目が迫るにつれて、一気に未来を取り込んでしまおうとするメルセデスに対し、できるだけ20世紀的な操縦の喜びにこだわりたいスカイラインGT-t。くだらない先入観に囚われず、今ここで積極的にスカイラインを選ぶ理由は立派にある。日本は、かならずしも「ドイツの弟子」ではないのだ。



福野礼一郎

昭和元禄

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。

眼

下47mは白波をたてる海。能笛のような音をたてて潮風が舞い上がる。

ヘルメットをかぶって点検・補修用の通路を歩いていくと、眼下に巨大な円形の白いコンクリート構造が見えてきた。

海面に聳える橋の2本の主塔、その神戸側の「2P」を支える基礎構造だ。

ケーソンという。

神戸ー鳴門（神戸淡路鳴門自動車道、児島ー坂出（瀬戸中央自動車道）、尾道ー今治（西瀬戸自動車道）の3ルートに結実した本州四国連絡橋の構想は、明治時代から存在していた。建設に向かう民意が高まったのは、1955（昭和30）年5月11日、濃霧の中、高松沖の女木島西で貨客船と貨車運搬船が衝突、片方が横転・沈没して168人もの死者を出すと、悲惨な海難事故の発生が契機である。

「紫雲丸事故」という。

誰もが心を痛めたのは、犠牲者のうちの100人が修学旅行などで乗船していた小中学校の児童だったことである。内81名が女子であった。「夢

の架け橋」という言葉は、本州ー四国間の往來の安全への悲願に変わった。

神戸ー鳴門ルートの要である明石海峡大橋の架橋計画の難題は、第1に潮流である。

幅約4kmの海峡中央部の最大水深はおおよそ110m、潮の干満によって毎日2回、最大潮流9ノット、約16km/hの速さの潮がここを行き交う。流れによって生じる抗力は、風速に換算すれば400km/h以上にも相当するという。

第2が風。

第3が地盤だ。

神戸側一帯の海岸部は6000〜1万年前の沖積世〜洪積世に堆積した軟弱な砂地である。

地質調査によって花崗岩の基盤の上に100mほどの厚さの神戸層と呼ばれる堆積岩があり、その上に未固結の明石層という砂礫層が数mから50mほどの厚さで堆積している構造が明らかになる。300mmという大口径のサンプルを得るボーリング調査の結果、神戸層に基礎を設置出来る3Pはもちろん、神戸側2Pの明石層も、支持基盤として充分な

第30話 [日本の名作]

明石海峡大橋

289mの塔頂から見た日本の偉業[後編]

1995年1月17日午前5時46分、マグニチュード7.3の兵庫県南部地震が神戸市一帯を直撃した。阪神・淡路大震災。明石海峡大橋の建設関係者は述懐する。「ベッドから転がり落ちて目が覚めた。必死で飯場の外に這い出たら、そこで腰が抜けた。揺れる地面に手をついて体を支えながら思った。『大変だ。橋が』」震源は北緯34度36分、東経135度02分、淡路島側の主塔の東南わずか2200mの海底下約16kmであった。橋では左右2本の主塔の建設工事がようやく完了、片側290本のケーブルストランドを両岸に架け渡し、それを空中で束ねて1本のメインケーブルにするスクイズという作業を行っていた。約5000億円の総工費と9年11ヵ月の工期を費やし、延べ210万人が日本の夢に挑んだ不屈の偉業、明石海峡大橋を歩く。

文とキャプション●福野礼一郎 (Reiichiro Fukuno) PHOTO●荒川正幸 (Masayuki Arakawa)

協力●本州四国連絡高速道路株式会社 明石海峡大橋ブリッジワールド

<http://www.jb-honshi.co.jp/bridgeworld/>



「明石海峡大橋ブリッジワールド」ツアーリーダー
岡田凌太氏

強度を有していることが分かった。

吊り橋の構造力学は微妙なバランスの上に成り立っている。2本の主塔の設置スパン、すなわち中央支間長は、原則的に橋の全長の半分でなければならぬ。海峡の幅は4kmだから、単純に考えれば中央支間長は2km。当時世界最長だったイギリスのハンバー橋でさえ1410mだったから、一気に4割も長くなることになる。

だが中央支間長が長ければ、主塔の間を行き交う船舶の航路幅が広くなるのに加え、左右でケーブルを地面に固定しているアンカレッジを海岸に大きく張り出して設置しなくていいので、潮流の流れにも影響を与えにくいというメリットがあった。瀬戸内海は広く知られている通り良質な漁場で、明石でも古くから漁業が盛んだ。橋が出来ることによって潮の流れが変わってしまうと、生態系にも影響が出る。

橋を支える荷重は、大別して主荷重と従荷重に分かれる。

主荷重は19万3000tにもなる橋の自重に、橋を通行する車両の重量を加えたもの。

従荷重は風、気温変化、地震による揺れ、積雪などによって生じる抗力や荷重のことだ。

荷重の縦方向の分力を受け持つ主塔を支えるのは、片側およそ10万t。



主塔基礎が支えなければいけない荷重は12万3000tに達する。

1988年3月、2Pの基礎工事が始まった。

重さ200t、容量17・5m³のウルトラヘビーバケットを備えた浚渫船を使い、2P部で水深60mの明石層まで、淡路側3P部では水深57mの神戸層まで掘削した。粗掘削、仕上掘削、さらえ掘削の3回の工程を踏んで57万m³の岩石を掘削、底面の

平面度をプラスマイナス50cmの精度に仕上げたという。

ここに設置するケーソンの枠組みは、地上の造船所で鋼材を使って建造した内外2重構造の円塔形の巨大構造物である。2Pが直径80m、高さ70m、3P用が直径78m、高さ67m。重量1万5800tのこの巨大なケーソンを海に浮かべ、ワイヤーをかけて船で接地点まで曳航、二重壁の内部に海水を入れて沈め、定位置

に設置した。

潮どまりの時間を見計らって挙行

した結果、なんと誤差5cm以内でずばり設置することに成功する。

続いてコンクリート製造工場をそのまま海に浮かべたようなコンクリートプラント船をケーソン脇に係留、海水をくみ上げて浄水化し、セメント、砂、骨材、水中で凝固するため

の混和材と流動化材などを加えて混練した水中不分離性コンクリートを

船上で製造、ケーソン内部に打設していく。

一度に大量のコンクリートを流すとひび割れや発熱が生じるので、一回の打設は高さ1・5m以下に制限した。1989年1月から91年12月までのおよそ3年を費やし、2P3P合計で、26万6000tの水中不分離性コンクリートと8万9000tの通常コンクリートを打設した。

92年4月から、2P主塔の建設が

明石海峡大橋の神戸側主塔(2P)の頂上289mから淡路島方向を眺めた光景。前方はるか1990.68mに淡路島側の主塔(3P)が見える。直下を走る橋(補剛桁)の幅は35.50m、車線部の幅員は片側10.75m。道路面は塔の直下で水面上81m、橋の中央部では水面上97mにある。斜めに走る長大なメインケーブルの太さは1122mm、そこから垂直にた



橋全体は明るいグリーンがかった灰色に塗装されている。グリーングレーと呼ばれるこのカラーは、自然景観とのバランスを熟考したうえで決定したものだ。完成後16年、塗装は一度も塗り替えられていない。鋼材の表面に電気化学的な犠牲腐食作用を発揮する無機ジンクリッチ塗料を75 μ m、その上に耐水/耐アルカリ性に富むエポキシ系樹脂塗料を120 μ m/30 μ mの2層、トップコートは紫外線による劣化に強いフッ素樹脂塗料を25 μ m、合計250 μ m=0.25mmの高性能塗装が施されているからだ。まだ塗り替えの必要はないという。



明石海峡の海底から試掘した地盤の試料。上は神戸層から採取された細粒砂岩で、およそ1万5000年前の中新世に堆積したと思われる。下は明石層からの試料。10～20cmの砂礫が堆積した粘土混じりの岩だ。荷重試験、破壊試験などによって、いずれも充分な地盤強度を発揮できることが分かった。

昭和元禄 Universe

要だ。

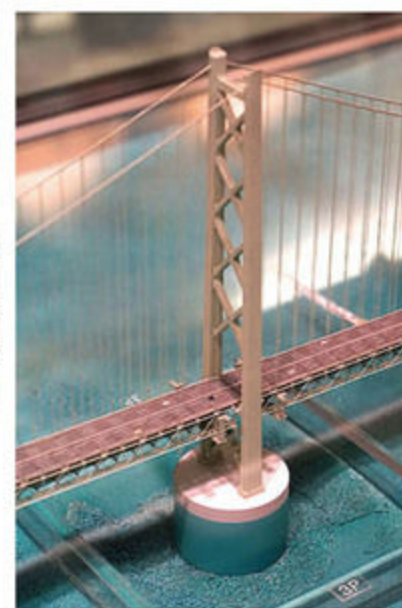
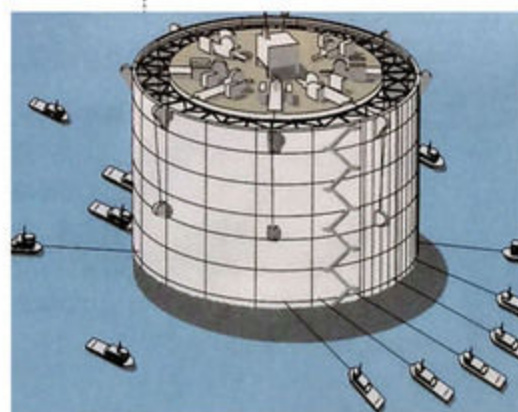
ケーソンのコンクリート面に接する底板部は、JIS高強度鋼SM400の215mmの極厚材料を使い、機械加工で180mmまで切削して平面精度を出した。現場でもケーソン上部のコンクリート表面を、超高精度で機械研磨して水平度と平面度を保証した。

各工場で製造したブロックも、セル構造に組んだあと、気温変化が少ない深夜に接合部端面を切削加工して、鉛直精度を出したという。

この部材をクレーンで吊り、金属同士が均一に設置する状態(メタルタッチ)になっていることを確認しながら架設、高力ボルトで結合していった。隙間の精度確認に使ったのは、なんと0.04mmのシックスネージだったという。これが差し込めないくらい隙間がタイトなら、精度は合格ということである。

2P主塔は93年1月に、3P主塔も同4月に完成、11月10日には関係者や無数の見物人、マスコミなどが見守る中、2本の主塔をへて神戸ー淡路間にヘリコプターでパイロットロープを架け渡すという、スリリングな作業が敢行された。

神戸側1A/淡路4Aの両アンカ



橋に隣接したJB本四高速の「橋の博物館」の展示による主塔構造。模型のように、主塔は海底に設置した円柱形の基礎、ケーソンの上に建っている。ケーソンは鋼鉄製の二重構造で、高下側2P基礎で直径80m、高さ70m、明石側3P基礎で直径78m、高さ67mという巨大サイズ。これをイラストのようにタグボートで曳航し現場に沈降設置、2年2ヵ月を費やして内部に擦り切りいっぱいまでコンクリートを打設した。ケーソンを円筒形にしたのは、曳航、係留、沈設などのときの安定性が良く、完成後も潮流の流向流速、波浪の影響を受けにくいからである。また円筒形構造物なら沈設時に方位を気にせず中心位置を合わせればいいので、その点でも合理的だ。



レイジでは躯体コンクリート打設工事が始まり、両岸から主塔までのメインケーブルの架設工事がスタートする。

地震はまさにそのとき橋を直撃したのである。

しかし地震に対する設計的な備えがあった。150年に一度吹かもしれない秒速67mの超台風、150年に一度くるかもしれない超巨大地震、それらを考慮のうえ、曲げ/振れの振幅がもっとも大きい第18、19、22段目の左右主塔内部に、一基10トンの単振り型制振装置(TMD)を合計20基設置してあった。



が大きく動いた。

神戸側アンカレイジ(1A)と2P主塔は、北東にそれぞれ75cm、78cm移動。3P主塔は西南西に52cm動き、主塔間の距離が約80cm、3P14A間もおおよそ30cm長くなっていた。1P地盤が9cm上昇したため、ケーブルの張力で1P塔頂部は16cm内側に、また3P地盤の19cm沈降によって3P塔頂は4cm外側に変形してい



塔頂で撮影したパノラマ。右が神戸側。左が淡路島側である。塔頂は左右の頑丈な堀に囲まれた回廊のような場所で、もちろん観光のために作られたのではなく、本来は保守・点検用の設備である。それだけにここに立つと、人知を結集した偉業になにかその一員として加わることができたような感慨を覚える。そこがこのツアーのなにより素晴らしいところだ。



橋の各部に116台の投光照明、1084台のRGB照明機を設置、季節や祭日などに合わせた各種パターンのライトアップを行っている。桜の時期はピンク、海の日がブルー、紅葉の季節はオレンジ、年末はレッド。また毎月誕生石のカラーをイメージした照明を30分ごとに変化させて時刻を知らせる。写真は12月のトルコ石のライトアップ。夜の明石海峡大橋も必見のようだ(Photo: <http://kobe.travel.coocan.jp>)



もし東京の街の中に明石海峡大橋があったら、どれくらい大きいか。その実感が掴みたくて、荒川カメランに頼んで札の辻から撮影した東京タワーの景色に縮尺を合わせて合成してもらった。東京タワーの上部の特別展望台の高さ(矢印)は250m、今回のツアーで登った塔頂(矢印)はそれより遥かに高い289mである。

参考文献

「明石海峡大橋 夢は海峡を渡る」
島田喜一郎著 鹿島出版会刊

「世界最大橋に挑む—明石海峡大橋を支えるテクノロジー—」
古屋信明著 NTT出版刊

※次号第31回はモータースポーツのメッカに行きます。

高速エレベーターに乗って389mの塔頂に登る。最上98階から「屋上」に出るのは細長いスライド式ハッチだ。塔柱内部の感じはクリーム色の内壁、狭い梯子、ハッチなど潜水艦の内部を思わせる雰囲気だった。ちなみに海上自衛隊の潜水艦はすべて神戸で作られているが、その二つの造船所(三菱重工・神戸造船所、川崎造船・神戸工場)も明石海峡大橋の建設に参加している。



た。しかし構造物の規模に比べれば、橋にかかる応力の変化は大きくないことがわかり、補剛桁の延長やハンガーの固定位置などの改良で対処できることが判明した。工期の遅れは半年ほどだった。1996年8月11日、最後の補剛桁が繋がり、閉合式を挙行。補剛桁

が閉合して橋の全長が結ばれれば、もうどんな台風や地震がきても橋は設計強度を100%発揮することができる。関係者が心の底から万歳を唱えたのはこのときだったろう。主塔の塔柱内部に入ると、まるで船の中のような感じだ。太いボルトをずらり並べて分厚い鉄材を縫うように結合しており、内部は明るいクリーム色に塗装してある。万が一ナットのゆるみが生じたときにもすぐ分かるよう、ボルト／ナットにマジックインキで合線が引いてあるのが印象的だ。便宜上、塔柱には98階まで階層が設けられており、塔柱内に設置された点検・整備用のエレベーターは分速150mでそこを駆け上がりついで、52階でガイドレールの角度がすこし変わる。およそ2分で98階に到着。

屋根裏部屋のような場所から梯子を上ってスライド式ハッチから空の下に出た。塔頂部は幅約3.5m、長さ8mほどの通路のような場所だった。両脇は1.5mほどの高さの鉄骨の堀になっている。ああ。本物の絶景だ。海面289mの塔頂からの眺めは言葉にならなかった。海面上43mでは足がガタついたのに、ここではぜんぜん怖くなかった。たまたま素晴らしいと思った。「私は一番いい思いをさせてもらいました」ツアーリーダーの一人、岡田太さんは塔頂から眼下を見渡しながらかう言う。建設のとき本四公団に勤務して、この2Pの基礎、あの巨大な円筒形のケーソンのコンクリート打設工事の主任監督だったという。岡田さんの「一番いい思い」とは、一番責任が重い、大変な仕事のことだった。

10年の工期中、明石海峡大橋の工事は一人の殉職者も出さなかった。岡田さんはそれを誇って胸を張る。「ここから見ると、ケーソンの上に小さな銅色の四角いプレートが見えるでしょ。工事に加わったみんなの名前があれに掘ってある。あれがわたしたちの墓石です」文明を考えると、我々は利便性の如何をもってその意味を判断する。夢が実現したとき、その夢の利便的意義が繰り返り吟味される。だが文明の価値は、利便性だけにあるのではない。建築の工程そのものの一瞬一瞬にも価値は宿っている。方法と過程のすべてが永遠に失われってしまったピラミッドの建設のことを思い起こせば、それは断然明らかだろう。いかにして考えいかにして作ったか。その知恵と努力こそ人間の宝だ。

海面289mの塔頂からの眺めは言葉にならなかった。海面上43mでは足がガタついたのに、ここではぜんぜん怖くなかった。たまたま素晴らしいと思った。「私は一番いい思いをさせてもらいました」ツアーリーダーの一人、岡田太さんは塔頂から眼下を見渡しながらかう言う。建設のとき本四公団に勤務して、この2Pの基礎、あの巨大な円筒形のケーソンのコンクリート打設工事の主任監督だったという。岡田さんの「一番いい思い」とは、一番責任が重い、大変な仕事のことだった。



2Pから見下ろしたケーソン部。矢印のところに見える小さな四角が、作業者の名を刻んだ銅製の銘版だ。JB本四高速が主催する「明石海峡大橋ブリッジワールド」に参加すると、塔頂で撮影した記念写真とツアーの参加認定証がもらえる。通常の工場見学や施設見学とは一線を画する心揺さぶる体験だった。詳細は「明石海峡大橋ブリッジワールド」HPで。

New!

Top News

ルカ・ディ・モンテゼーモロ、 テストドライバーのマルク・ジェネが フェラーリ・サマー・センターを訪問

フェラーリのルカ・ディ・モンテゼーモロ会長、そしてスクーデリア・フェラーリのテストドライバーを務めるマルク・ジェネが、7月23日に「フェラーリ・サマー・センター」を訪問した。フェラーリ・サマー・センターは、従業員専門の無料託児施設で、3歳から14歳の子供を80名の教育専門家がケアしている。今年で5年目となるフェラーリ・サマー・センターには、夏休み期間中の就学児童も含めて650人が参加。今回の訪

問に際し、子供たちは歌やダンスを披露してモンテゼーモロとジェネを歓迎した。「この施設によって、学校に通う児童を持つ両親は安心して仕事に専念できる」と、モンテゼーモロ会長は、同施設の取り組みを高く評価した。



フェラーリのドライバーイベント等でも活躍するジェネは、子供達とも楽しい時間を過ごし、訪問の最後には看板にサインを入れた。



2015年モデル911GT3 Cup オーダーが正式スタート



ボルシェジャパンとボルシェカレラカップジャパン(PCCJ)委員会は、2015年のPCCJへの参戦用車両となる、2015年仕様の911GT3 Cup(タイプ991)の購入申込みをスタートした。2015年仕様は、スーパーGTのGT300クラスに匹敵するパフォーマンスを備えており、3.8ℓ水平対向6気筒エンジンは460psを発揮する。

新型ジャガーXE 9月8日にワールドデビュー

9月8日にロンドンで行われるイベントにおいて、ジャガー XEが正式発表されることになった。XEにはイギリス国内で設計・開発・製造の全てが行われる新型エンジン「INGENIUM(インジニウム)」を搭載し、ジャガー史上最も燃費効率のよいモデルとなる。また、クラス唯一のアルミ製モノコック構造も採用する。



ドゥカティ アパレル ポップアップストア 東京と大阪に期間限定オープン

ドゥカティジャパンが、阪急メンズ東京と阪急メンズ大阪に期間限定のポップ・アップストアをオープンした。阪急メンズ東京には、オープン初日の8月6日に映画「ルパン三世」の公開を記念して製作されたスペシャルバイクと、峰不二子役を演じる黒木メイサが登場。世界に1台しか存在しないバイクのお披露目を行った。



タカラトミーとフィアット クライスラー 映画「ルパン三世」でコラボ

タカラトミーとフィアット クライスラー ジャパンが、映画「ルパン三世」公開を記念したコラボ企画を実施。公式サイトにて、ルパンの愛車として登場する「FIAT 500」の実車を1名様にプレゼントする「ハッピーキャンペン」の応募方法は、下記アドレスを参照のこと。

■問: <http://www.takaratomy.co.jp/products/tomica/>



ディスカバリー・スポーツ ワールドデビューに向けて テスト続く

9月3日にワールドデビューする、新型ランドローバー・ディスカバリー・スポーツの開発が最終段階を迎えている。プロトタイプは、世界で最も過酷かつ車両の能力が試される地形と気候のもとで走行テストを敢行。総走行距離は、およそ75万マイル(約120万km)にまで及んでおり、実に181台ものプロトタイプ車両が使用されている。



コレツィオーネ アウトモビリ・ランボルギーニ 2015年秋冬コレクション発表

アウトモビリ・ランボルギーニは、「コレツィオーネ・アウトモビリ・ランボルギーニ」の2014-2015年秋冬コレクションを発表した。今回はクラシック・ライン、カジュアル・ライン、スクアドラ・コルセ・ラインと、3つの異なるラインを発表。それぞれに特徴を持たせつつ、品質とディテールへのこだわりはすべて共通となっている。

Newcomer



smart fortwoに ブラック&ホワイトの 特別モデル

電気自動車仕様のスマートの特別モデル「smart fortwo electric drive edition black & white」が、限定80台で登場した。ブラック/ホワイトのエクステリアに、デザインレッドのインテリアを採用。価格は302万円(税込)。

■問:メルセデスコール ☎0120-190-610

最上級のインテリアを備えた 特別なメルセデスVクラス

様々な装備を追加したメルセデスVクラスの特別仕様車「V350 グランドエディション」が、限定30台で販売される。アバンギャルド仕様の精悍なエクステリアに加え、6座独立仕様の本革エグゼクティブシートなど豪華なインテリアを装備。価格は699万円(税込)。

■問:メルセデスコール ☎0120-190-610



プラグイン・ ハイブリッドモデルも含む ニュー・カイエンの予約スタート

新型カイエンの予約がスタートした。日本に導入されるのは、カイエンS、カイエンターボ、そしてプレミアムSUVセグメント初のプラグイン・ハイブリッドとなるカイエンSE-ハイブリッドの3モデル。価格は1128万~1720万円(税込)。

■問:ポルシェ カスタマーケアセンター ☎0120-846-911

チェロキーに戦士をイメージした 初の限定モデル登場

ジープ・チェロキーに戦士をイメージした限定モデル「ウォーリアー」が追加された。セーフティパッケージやレザーシートを標準装備し、マットブラックデカールやブラック・アルミホイールも追加。約70万円の装備を加えながらも、418万円(税抜)を実現した。

■問:ジープフリーコール ☎0120-712-812



BLACK+BECKER ワイドジェット

2倍の効率化を実現 高性能高圧洗浄機

世界最大手の電機工具メーカー、ブラック・アンド・デッカーから、新開発の「ワイドジェットブラシ」と「3in1ノズル」によって、約2倍もの効率化を実現した高圧洗浄機「ワイドジェット」が発売された。

■価格:3万6000円(税抜)
■問:ブラック・アンド・デッカー
☎03-5979-5677 <http://www.blackanddecker-japan.com>



de GRISOGONO UNO 15th Anniversary Special Edition

映画「エクスペンダブル」 特製レッドカラー

「ドゥ・グリスゴノ」が15周年を記念し、メンズ・ウォッチのメインである「ウノ」に特別モデルを設定。映画「エクスペンダブル3」のテーマに合わせ、鮮やかなレッドを特徴とする。

■問:ドゥ・グリスゴノ ジャパン
☎03-5251-8201



TEZZO バレルンガ本革シフトブーツ for アバルト500

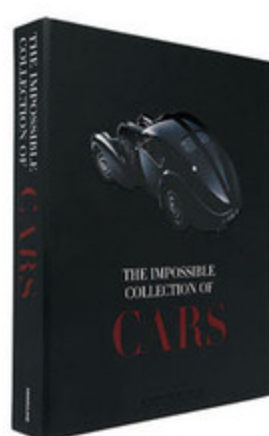
本革を採用し 高級感溢れる質感に

アバルト500に標準装備されている合皮製のシフトブーツを、上質な本革製にスイッチ。バレルンガ伝統のペンタゴンステッチを採用し、本革ならではのシワや質感がインテリアのクオリティを向上させる。

■価格:1万5000円(税抜)
■問:TEZZO
☎045-948-5538 <http://www.tezzo.jp/>



CarMedia



The Impossible Collection of Cars

見開き70×40cmと、最大級のサイズを誇る究極の自動車史写真集。「ド・ディオン・ブートン」から始まる馬車をベースとした自動車のパイオニアから、技術の集積されたプレミアムスポーツカーまで、20世紀の文化を代表する名車100台を年次に沿って丁寧に網羅する。

■7万7222円(税抜)/ハードカバー



Le Mans Classic 2012

ル・マン24時間レースの復刻版として2002年に誕生し、2年ごとに開催されている旧車の祭典「ル・マン・クラシック」。450台もの貴重な車両が集結した2012年のイベントを収録。目玉は50周年を記念して行われた、16台のフェラーリ250 GTOによるパレードだ。

■6000円(税抜)/DVD PAL

■問:代官山 蔦屋書店
☎03-3770-2525 <http://tsite.jp/daikanyama/ec/tsutaya/>

川上 完メモリアル in 湯沢 10月4~5日に 湯沢パークリゾートで開催

自動車ジャーナリストの川上完氏を偲ぶ、「川上完メモリアル in 湯沢」が、10月4~5日に湯沢パークリゾートで開催される。土曜日には懇親会、日曜日は特別展示やトークショーを行う。参加費は1台1000円。詳しくはイベントのFacebookを参照のこと。

■問:<https://www.facebook.com/Kawakamikan.Memorial>

タイヤ&ホイール館 フジ松本店 8月29日にオープン!

8月29日、「タイヤ&ホイール館フジ松本店」がオープンする。これを記念して、8月30~31日に「夏の高級ホイールフェア」を実施。各メーカーのブランドホイールを大量展示する他、デモカーも来店。対象ホイール&タイヤ4本を購入すると、嬉しい特典も!

■問:☎0263-85-7555
<http://www.fujicorporation.com/>



ニルブルクリンク24時間優勝記念 ビルシュタイン 特製チェアをプレゼント

ニルブルクリンク24時間レースにおいて、ビルシュタイン製ダンパーを装備する車両がダブル優勝を達成したことを記念し、「24hウィニングキャンペーン」が行われる。対象のビルシュタイン製品を購入し、特設サイトから応募すると、もちろん右のオリジナルチェアをプレゼント。

■問:<http://www.bilstein.co.jp>



「オイル交換で 豪華賞品をGETしよう!」 SUNOCOが プレゼントキャンペーン実施

SUNOCOブランドの20周年を記念し、「オイル交換で豪華賞品をGETしよう!」キャンペーンが、9月2日から実施される。今回は豪華商品の「オープン懸賞!」と、オイル交換で当選する「クローズ懸賞!」の2本立て。プレゼントの応募方法など、詳しい内容は下記公式サイトを参照のこと。

■問:<https://www.sunoco.co.jp>



Movie

新劇場版「頭文字D」

Legend1 -覚醒-



走り屋たちの青春群像劇

壮絶な公道最速バトルを通して若者たちの青春を描いた人気コミックが新3部作としてスクリーンに登場。ドリフト走行の名所とされる峠を舞台に、天才的な運転技術を誇る高校生の主人公と走り屋たちのバトルが展開する。疾走感あふれるカーバトル描写はアニメといえども手に汗握る臨場感。クルマの走行音ももちろんスクリーン・サイズだ。

CAST ●原作:しげの秀一 監督:日高政光 脚本:関島真頼 音楽:土橋安騎夫 制作プロダクション:サンジゲン×ライデンフィルム 配給:松竹
●全国ロードショー公開中

©しげの秀一/講談社・2014新劇場版「頭文字D」製作委員会

ケープタウン



神に見捨てられた街で

『ロード・オブ・ザ・リング』シリーズで人気者となったオランダ・ブルームが、酒と女にだらしない刑事というこれまでにない汚れ役に挑戦。治安の悪いケープタウンで起きた少女の殺人事件。捜査を担当することになった2人の刑事は、やがて闇組織の陰謀に呑み込まれていく。最後の瞬間まで緊張感が持続するジュリアン・ラブノーの脚本が秀逸。

CAST ●監督:ジェローム・サル ●出演:オランダ・ブルーム、フォレスト・ウィテカー、コンラッド・ケンブ 配給:クロックワークス
●8月30日(土)より新宿バルト9他、全国ロードショー

©2013 ESKWAD-PATHÉ PRODUCTION-LOBSTER TREE-M6FILMS



ゲッタウェイ スーパースネーク

主役はマスタングGT500スーパースネーク

誘拐された妻を取り戻すため、脅迫電話の指示に従ってマスタング・スーパースネークに乗り込んだ元プロ・レーサーのブレント。猛スピードでの暴走を命じられ、さらにはひとりの少女を助手席にさせる羽目になった彼は、激しいチェイスと壮絶なクラッシュを繰り返しながら陰謀の渦中へと爆進していく……。主演はイーサン・ホークだが、実質の主役はシェルビー・マスタングGT500スーパースネーク。アメリカ車のパワーとスピリットを体現したこの名車が全編に渡って疾走、バイク、パトカー、トラックなど全130台を相手に激しいバトルを繰り広げる迫力はクルマ好きには堪えられない。純度100%のカーチェイス・スペクタクルだ。

CAST ●監督:コートニー・ソロモン ●出演:イーサン・ホーク、セレーナ・ゴメス、ジョン・ヴォイト 配給:ショウゲート
●9月20日(土)より新宿バルト9他全国ロードショー

©2013 ADF Acquisitions, LLC. All Rights Reserved.

DVD & Blu-ray

キャプテン・アメリカ

ウィンター・ソルジャー MovieNEX

アベンジャーズ以外、全員敵



クリス・エヴァンス、スカーレット・ヨハンソン、ロバート・レッドフォードと豪華キャストが集結した人気シリーズ続編。壊滅の危機を迎えたアベンジャーズは、全世界2000万人を同時殺害しようとする暗殺計画を阻止できるか? 購入者限定のスペシャルサイトが楽しめる他、iOS、Androidなどクラウドにも対応した「MovieNEX」バージョンがお得。

9月3日発売 Blu-ray+DVD+デジタルコピー(クラウド対応)+MovieNEXワールド 4320円
発売・販売元:ウォルト・ディズニー・ジャパン

FOX HERO COLLECTION

猿の惑星

進化する猿たちの世界



『猿の惑星:新世紀(ライジング)』公開を記念して、SF映画の金字塔『猿の惑星』第1作から前日譚にあたる『創世記(ジェネシス)』まで、シリーズ6作品をコンプリートしたBlu-ray BOXがアンコールに於いて再登場。最新作を含むシリーズの魅力が語られるデジタル映像特典はファン必見。猿たちが進化を遂げていく過程をつぶさに追いかけてみよう。

9月3日発売 初回限定生産Blu-rayボックス6枚組 7600円(税別) 発売・販売元:20世紀フォックスホームエンターテインメントジャパン

ザ・マシーン

殺人アンドロイドが愛を知る



イギリス国防省の依頼を受けてアンドロイドを開発していたヴィンセントは、瀕死の重傷を負った助手アヴァの脳のデータをアンドロイドに移植する。蘇った彼女は人間の感情を学び取り、ヴィンセントへの愛に目覚めていく……。人の心を宿した殺人マシンの切ない心の機微が繊細に描かれる。主演は『デッドゲームシティ』のトビー・スティーヴンス。

9月3日発売 初回限定生産Blu-ray&DVDセット(2枚組) 3790円(税別)
発売・販売元:ワーナー・ホーム・ビデオ

Book

成田亨作品集

成田 亨



アートになった怪獣たち

“異形の造形美の探求”に取り憑かれ、村上隆、ヤノベケンジにも影響を与えた特異な芸術家・成田亨の作品集。今や古典怪獣となったウルトラマンのバルタン星人やゴモラをはじめ、彼が生み出した貴重な素描に胸ときめく大人は多いだろう。特撮美術の世界で高い評価を得ながらも、純粋美術との狭間で揺れ続けた芸術家の軌跡を追った全515点を収録。

5000円(税別)/羽鳥書店

シャバはつらいよ

大野更紗



難病女子の日常は命がけ

エンタメ開病記という新ジャンルを打ち出した『困っているひと』から3年、「前例のない難病」を患ったにも関わらず、外の世界で生きることを決めて病院から飛び出した難病女子の奮闘記。コンビニ、洗濯、デート、日常のすべてが命がけ。シリアスな現実をユーモアをまじえてサバイブし、さらには大学院進学までしてしまう知性とバイタリティに脱帽!

1300円(税別)/ポプラ社

余計な一言

齋藤 孝



あの人がムカつく理由

無意識のセクハラ発言、「だって」「しかし」の連発、「行けたら行く」という曖昧な返事に、バカ丁寧すぎる過剰敬語……。人間関係を悪化させる元凶はすべてその「余計な一言」にあった。日常会話に潜む“地雷”の傾向と対策を28の実例から解説。頷いて笑いながら読み進めるうちに、コミュニケーション能力も確実にアップする人間関係の処方箋。

778円/新潮新書





最高の肉を焼き上げるために、吟味して辿り着いた結論は原始的な煉瓦の窯。煉瓦固有の蓄熱効果を最大限に活かすことで、巨大な塊肉の火入れに絶妙な仕上がりを実現させている。

最

高に美味しいステーキを食べるためにはどんな店を作ればいい？ 肉本来の力強い旨味を堪能するなら断然、塊肉。塊のまま表面全体を強火で焼くことで肉汁が閉じ込められ、柔らかくジューシーに仕上がるからだ。ならば6kgの塊肉を毎晩定刻に焼き上げて、20人のお客でシェアする店にしよう。

「炉窯ステーキ 煉瓦」はこんなシンプルな発想から生まれたステーキ専門店だ。料理長は毎晩7時40分の焼き上がりを目指し、午後の早い時間には肉を常温に戻し、夕暮れ時には炉窯に火を入れ始める。煉瓦製の特注窯でじっくり焼くことで、表面は炭火でしっかり香ばしく、内側はしっとり美しいピンク色という完璧なステーキが出来上がる。赤身ならではの肉感をしっかり噛みしめれば、

煉瓦造りの炉窯で焼く 6kgの塊肉の旨味

口の中では肉汁がじゅわっと溢れ出す。肉好きなら悶絶すること間違いなし。

定刻を死守するため、来店・予約時間にさほど融通は効かないのでご注意ください。だが、すべては極上のステーキを堪能するため。その日に居合わせた客全員がひとつの塊肉を分かち合う、その至福の瞬間も含めてのコースなのだから。



レンガ
炉窯ステーキ 煉瓦

東京都渋谷区渋谷1-6-4 せいこうビル 1F
定休日:日曜 ☎03-3409-2911
18:00~24:00
(金曜のみ19:00オープン、20:40の焼き上がり)

ワンフロアの店内はテーブル12席とL字型のカウンター。カップルはもちろん、肉好きの男同士で連れ立ってくるグループ客も多いのだとか。

オープンから8時半までは定刻で焼きあがる「本日の肉」を含むコースのみ提供。8時半以降はコース以外にアラカルトも対応可能。







1 Ferrari メタルシールド ロゴ キーリング

1名様

6月末に六本木の飯倉に“ROSSO SCUDERIA”がオープンした。その記念品として配られたキーリングを1名様にプレゼント。カナリーイエローに跳ね馬のエンブレムは遠目に見てもFerrariとわかるほどの存在感だ。

■提供: ROSSO SCUDERIA



3 BILSTEIN オリジナルラウンジチェア

2名様

本誌P163のNEWで掲載しているキャンペーンでプレゼントされる、折り畳み式のラウンジチェア。これからのアウトドアシーズンで大活躍するだけでなく、庭先やガレージなどでも役立つ一脚だ。

■提供: 阿部商会



2 ASTON MARTIN N430 キャップ

1名様

9月号でレポートした、ニュルブルクリンクの頭文字の“N”を冠したアストンマーティンV8ヴァンテージN430。黒地に赤のストライプとロゴがプリントされ、N430と同じくスポーティに仕上げている。100%コットン。

■提供: アストンマーティン アジア パシフィック



6 McLaren オリジナル Tシャツ

1名様

2014年のMcLarenシャツは、オレンジを控えめに、白とグレーを用いるシンプルなデザインだ。胸元と背中に“McLaren”、腕には“PIRELLI”と“Mobil1”のロゴがプリントされる。さらりとした着心地の100%ポリエステル。男性サイズのS。

■提供: マクラーレン オートモーティブ



4 MASERATI 100周年記念 ペーパーウェイト

2名様

2013年12月より13ヵ月間、各地で創立100周年記念イベントを開催している、マセラティ。ロゴ“トライデント”を中央に配した、メダル型の「ペーパーウェイト」は、重厚感があり、さり気なく置けるサイズ(φ50)。

■提供: マセラティジャパン



7 MASERATI 100周年記念 メダル

1名様

100周年アニバーサリーロゴは“メダル”をイメージさせるデザインとなっている。それが正に、メダルになった。7月22～24日のツアーイベントで配られた記念メダル。その模様は本誌P98～でレポートしている。非売品。

■提供: マセラティジャパン



5 Lamborghini レザーシールド キーリング

1名様

ランボルギーニが採用する革と同じものを使用して作られた、しっとりとした手になじむサイズのキーリング。妥協を許さないクルマの作りと同じく、細部の仕上げにまでこだわっている逸品。

■提供: Automobili Lamborghini S.p.A.



8 Lamborghini シールド キャップ

1名様

深みのあるブラックの生地と白糸で刺繍されたランボルギーニのエンブレムが高級感を持たせている。シンプルなデザインで、アジャスター付きだから女性にもオススメ。100%コットンなので手洗いもできる。

■提供: Automobili Lamborghini S.p.A.

応募要項

①希望のプレゼント名および番号②郵便番号・住所③氏名④年齢⑤職業⑥電話番号⑦今月号で良かった記事⑧良くなかった記事⑨GENROQで取り上げてほしい有名人⑩今乗っているクルマ⑪気になる車種などをお書き添えの上、ご応募ください。
2014年9月20日消印有効

宛先

〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F

(株)三栄書房 GENROQ編集部「2014年10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。ご了承ください。



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9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使用いたしません。

新規申込者限定!!

定期購読キャンペーン!

Schedoni×GENROQキーホルダーをプレゼント!

今、定期購読を新規でお申込みいただくと、もれなくフェラーリをはじめとするイタリアンスーパーカーとの深い関係で名を馳せたイタリアレザーブランド スケドニーとGENROQがコラボした“GENROQロゴ入り スケドニーキーホルダー”を差し上げます。

※特典はなくなり次第終了とさせていただきます。
※特典は雑誌と別送になります。詳しくは三栄サイト特設ページにてご確認ください。

▶ www.sun-a.com/sp/genroq



▶定期購読料金

860円×12冊 10,320円(税込・送料無料)

▶申し込み方法

定期購読受注センター

TEL 03-5357-8802 (受付時間: 平日10:00～17:30)

お届け先のご住所、お名前、電話番号、お支払方法(代金引換/クレジットカード)をお伝えください。

FAX 03-5357-8803 (24時間受付)

お届け先のご住所、お名前、電話番号を明記の上FAXをお送りください。尚、FAXでのお申込みは、代金引換払いのみとなります。

www.sun-a.com/sp/genroq

▶お申込みに関するご注意

- ご希望の発売日2週間前までにお申し込みください。
- 申込受付後に発売される号からの開始となります。
- 定期購読のお届けは、地域や配送事情により書店の発売日より遅くなる場合がございます。ご了承の上、お申し込みください。
- 海外での定期購読はできません。
- 中途解約につきましては三栄書房 販売部までご連絡ください。
- 返金額はお支払金額(お届け済冊数×定価860円)にて清算させていただきます。
※返金額よりお客様への送金手数料を別途、差し引かせていただきます。
- 継続申込みについてはキャンペーンの対象外となります。予めご了承ください。

■ 定期購読のご案内

1年間12冊で10,320円
◎買い忘れや売り切れの心配がありません
◎全国どこへでも、送料無料でお届けします

お申込み方法

■ 電話からのお申込み

定期購読受注センター

TEL: 03-5357-8802

(受付時間 平日10:00~17:30)

お届け先の、住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法をお伝えください。

■ インターネットからのお申込み

http://www.sun-a.com/shop/order_teiki.html

■ FAXからのお申込み

FAX: 03-5357-8803

(24時間受付)

お届け先の、住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

■ 海外での定期購読をご希望の方

TEL: 03-5476-8131

(受付時間 平日9:30~18:00)

E-Mail: subs@ocs.co.jp

OCS 海外新聞普及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: 03-5357-8802 [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: 03-5357-8803 [総合受注センター]

お届け先のご住所、お名前、お電話番号、ご希望商品名、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

お支払い方法・送料

お支払いは、代金引換またはクレジットカード支払いになります。

送料は下記の通りとなります。

	送料	代引手数料	合計
カード払い	200円	—	200円
代金引換	200円	300円	500円

※お買い上げ金額が1000円以上の場合、送料は無料となります。

バックナンバーについてのご注意

品切れになり次第締め切らせていただきます。

お申込みいただきましてから、3~5営業日前後でお手元にお届けいたします。配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。

配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。

お客様の都合による返品・商品発送後のキャンセルはできないものといたします。ただし、万が一お届け商品がご注文内容と異なっていた場合や、落丁、配送中の破損・汚損が発生した場合がございましたら、正規の商品への交換を致します。(なお、お取り替え時の送料は弊社で負担させていただきます。お手数ですが、三栄書房販売部までご連絡ください。)

お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

お問い合わせ先

三栄書房 販売部

TEL: 03-6897-4611 (受付時間: 平日10:00~17:30)

〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30

新宿イーストサイドスクエア 7F



■ 今月の代表: マサル・ノグチ

歴史に残る“マセラティ百年道中”に感無量!

今月号に掲載されている「マセラティ百年道中」。このイベントは、久々に感動した内容だった。それどころか、百年という記念すべき時ではあるとはいえ、想像を遙かに超える展開に正直、驚きを隠せなかった。何せ、増上寺&東京タワーの演出からはじまり、極めつけは清水寺での式典だ。しかもその清水寺では、あの舞台上で奉納式を行ったうえ、オペラまで……。まさにこれは歴史に残る感動のイベント。感無量です。

(15年ぶりの清水寺にも感動した、マサル・ノグチ)

■ From Editors



通勤のお供に

遅まきながらタブレットを手に入れました。電子書籍の有効利用が購入理由のひとつです。例えば雑誌なら、最新2014年9月号から2011年11月号まで電子書籍として入手できます(8/15現在)が、35号分といえど重量にして実に22kg以上! それを常に携帯できて読みたいときに読めます。他にも魅力的な電子書籍を多数揃えている「三栄書房/ebooks (<http://3a.as-books.jp/>)」。皆さんもいかがですか?

(ダイレクトマーケティング@か)



1時間100円の激安駐車場

1年半ぶりにタイムリーを書くことになった、出戻りのIVです。わずか18ヵ月の間に大きく変わった編集部ですが、会社も引っ越しで地下鉄「東新宿駅」のすぐ上に移りました。昼食時に近隣を歩くと、歌舞伎町に近いせいかホテルが多いのはもちろん、駐車場の多さにびっくり。以前の「防衛省前」の時は駐車場が少なく、あっても1時間900円という値段。それに比べるとここは12時間1200円と都部とは思えない安さです。

(入社以来3回引っ越した IV)



真夏恒例の○時間耐久!

この時期、様々なサーキットで「○時間耐久」というのを見かけます。人はなぜ過酷なレースを好むのでしょう。今年も友人が鈴鹿8耐に参戦したので行ってきました! 今年は2度のゲリラ豪雨でレースは大荒れ。転倒者や4度のペースカーが入る中、無事完走! チェッカー後、ホームに帰ってきたレーサーに、敵味方関係なく全員が拍手で迎える姿は感無量で涙します。この感動があるから8時間耐えられるのかもしれないね。

(自転車にも乗れない、RYO)

[NEXT ISSUE] 2014年11月号 No.345 2014年9月26日(金)発売

■ Staff

編集長 EDITOR IN CHIEF

野口 優 Masaru Noguchi

編集 EDITORIAL STAFF

甲斐貴之 Takayuki Kai

吉田 功 Isao Yoshida

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.

7F Shinjuku East Side Square 6-27-30 Shinjuku,

Shinjuku-ku, TOKYO. 160-8461 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: 三栄書房 SANEI-SHOBO

©株式会社 三栄書房2014

〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30

新宿イーストサイドスクエア 7F

電話: 03-6897-4611

編集部: 03-6897-4631

広告部: 03-6897-4622



■ 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!

MH
特版
2014

MOTORHEAD PORSCHE BOOK

ポルヘッド

特集:カッコいいポルシェ。

2014. 09.01 ON SALE.



Classic, New, Custom & Tuning, Life-Style ... and so on

produced by motorheadmagazine.jp



SPORT CAR STYLE

Enjoy Sport Car Life

■ Contents of

BMW M3 Series

TEXT ● 中三川大地
(Daichi Nakamigawa)

い ままでM3とひと括りにされてきたものが、先頃、セダンのM3(F80)にクーペのM4(F82)と刷新された。これら新しいM軍団がいよいよ日本に解き放たれたこのタイミングで、改めて先代のE90型、E92型M3に注目したい。初期の個体の多くは2回目の車検を迎えるかどうかの頃で、もちろん新車に近い個体も流通する。モデル切り替えに伴って、デモカー落ち物件や乗り換えによる下取り物件がより増加する可能性は高い。

そこで狙うのは認定中古車である。3種類に区分されるBMWの認定中古車制度が、E90、E92のM3をより手に入れやすくしている。まず、BMWにはプレミアム・セレクションが存在する。初年度登録から5年、走行距離6万km以内の個体のみが該当し、購入後2年間は走行距離無制限での保証が適用される制度だ。納車にあたっては最大で100項目という入念な点検が施されるなど、安心感是新車と変わらない。事故車はおろか、過度に改造された個体も省かれるから、走りのモデルといっても過去の使われ方に不安を抱く必要はない。豊富なオプション装備をまとったデモカー落ち物件も見られるので、選び甲斐がありそうだ。

年式や走行距離の関係でプレミアム・セレクションと認められずとも、さらにアブルードカー、ユーズドカーという制度が整う。条件や保証内容は別表に詳しいが、E90、E92の場合、年式的にはちょうどプレミアム・セレクションとアブルード

カーの狭間にある。前期のアブルードカーを選んで購入価格を抑えるか、完全に新車感覚でプレミアム・セレクションへ行くか。条件に応じて選べる状況なのは嬉しい。

年式や程度により相場の差は大きい。新車でも1000万円強だっただけに、ほぼ三桁台に収まる。初期の個体であれば500万円を割ることも珍しくない。人気が集中するのは4ドア、右ハンドル、2ペダルで、それらの条件を外すほどに割安となる。そう考えるとクーペの左ハンドル、6速MTが一番安価に思えそうだが、実際には走り系ユーザーに支えられている側面もあって、なかなか判断は難しい。コンペティションやDTMチャンピオンエディションなどの特別モデルは、希少価値も手伝って高値安定している。

これらE90、E92のM3を強く推す理由は他にもある。現行型にはない魅力として、M3史上唯一の自然吸気V8が搭載されていることが挙げられる。E46時代までストレートシックスの系譜と、昨今の潮流である過給機付きのダウンサイジングユニットとの狭間に生まれたこのパッケージは、歴史的1台として、未来永劫、その価値が宿ると思える。ゆえにリセールを期待してもよし、一生モノとして選んでも満足度は高い。いずれにせよ、絶対のこのタイミングを見逃す手はなさそうだ。

新型の供給が始まった



現行型M3、M4が正式に予約注文受付を開始したのは2014年2月19日。近頃、ようやく納車が始まった時期ゆえに、まだ中古車が認められる時期ではない。セダンのM3(7速M DCT)で1104万円、クーペのM4(6速MT)で1075万円へと、新車価格は僅かな上昇に留まった。もちろん新型への乗り換え需要に伴って旧型の認定中古車が増加する傾向はある。新型の展示試乗車を確認しつつ、旧型モデルの認定中古車も忘れずにチェックしたい。

BMW M3 Series

型式“E”の最終章を狙え!

CLOSE
UP!

BMWのスポーツ色を最も濃く表すM3が、今年新たにF80型M3、F82型M4へとフルモデルチェンジを遂げた。これらの本格的な日本導入が始まった時期だからこそ、いま敢えて先代モデルであるE90、E92型M3の、それも認定中古車に注目したい。現役を全うした先代M3が、乗り換え需要も手伝ってぐっと買いやすくなってきた。

3つに分類されるBMWの認定中古車

●BMW Premium Selection

対象車: 新車登録から5年以内、走行距離6万km以内

納車点検: 100項目

部品交換: 納車前点検で交換が必要と判断された部品

保証期間: 2年間(走行距離無制限、保証継承可)

保証内容: 設定の条件内にて保証

残価設定ローンの有無: BMWプレミアム・バリュー・プログラム

問い合わせ: BMWカスタマー・サポート ☎0120-55-3578

●BMW Approved Car

対象車: 新車登録から8年未満かつ走行距離10万km以内

保証期間: 1年間または走行距離2万km(保証継承可)

●BMW Used Car

対象車: 認定中古車としての品質基準を満たす場合、車齢・走行距離・修復歴制限なし

保証期間: 6ヵ月または走行距離5000km(保証継承不可)

※保証の継承には、正規ディーラーで所定の継承手続き(有償)が必要です。

※BMW Approved CarおよびBMW Used Carにおいて記載以外の項目はBMW Premium Selectionのそれに準じます。

プレミアム・セレクションを筆頭にアブルードカー、ユーズドカーと3つに分類されるのがBMW流の認定中古車制度。E92、E90のM3の場合、登場からちょうど7年が経過する時期ゆえ、大多数がプレミアム・セレクションで、初期の個体がアブルードカーにさしかかる状態だ。物件を探すときは、価格のみならずこの辺りを確認したい。





V8自然吸気の価値 E92 M3 (Coupé)

歴代のM3に習った2ドアクーペというパッケージでE92型M3が登場したのは2007年9月のこと。ベースたる3シリーズの登場は2005年4月だから、約2年半遅れの登場となった。ストレートシックス(直6)から4.0ℓ V8へとエンジンは拡大していたが、当時の兄貴分たるE60型M5がV10だったのでは自然な流れとも思えた。最高出力は420ps、最大トルク40.8kgm / 3900rpmで、当初は3ペダルの6速MTのみ。デビュー当初の車両価格は996万円と三桁台に収まっていたが、+45万円のM Driveパッケージを始め無数にあるオプション装備を加味すれば、1000万円を軽く超える乗り出し価格だった。その後、大枠は不変ながらも着々と進化を遂げて、近年は2ペダルMTのM DCTドライブプロジックが主流となる。だが3ペダルにも一定の支持は絶えず、市場には少なくない数のMTモデルが存在する。相場は初期モデルで400万円付近から。高年式であれば800万円以上だ。



ボンネットやドアミラー、カーボンルーフ、張り出したフェンダーフレアなどにM3の特徴が表現される。3シリーズらしいフォルムながらボディパネルの多くはM3専用となる。



基本的な造形はベースの3シリーズと同じだが、330km/hまで刻まれるメーターや上質かつスポーティな内装をまとう。バケットタイプのシートなどM3らしさが随所に漂う。



E30M3では直4、E36とE46では直6を搭載していたが、E92ではS65B40Aという名のV8へ。4.0ℓの排気量からなるNAで、最高出力420ps/8300rpm、最大トルク40.8kgm / 3900rpmという出力性能を有する。高回転型NAというだけで価値の宿るクルマだ。



見逃せない特別仕様車

E92型M3の歴史の中ではいくつもの特別仕様車が生まれた。日本導入モデルを掘り下げると、まずは2010年4月に12台限定で発売されたスペシャルエディションがある。これは外装の意匠変更が主な内容となる。その他には2011年に30台限定で登場したフローズン・シルバー・エディション。マット調シルバーをまとい、電子制御にも手が加えられた。また、2013年にはDTMチャンピオンエディションが登場した。こちらはDTMマシンさながらのマットブラックのほか、いくつもの専用装飾が施された。全世界54台デリバリーのうち10台が日本へ導入された。個性的なモデルを欲するならこれらを探してみたい。

ポルシェのGT3的存在 E92 M3 Coupé Competition



M3誕生25周年を記念して2010年10月に発売されたM3クーペ・コンペティションは、軽量化に足まわりのチューニングなどといった中身が鍛えられた硬派仕上がりを持つ。カタログモデルとして用意されたE92のモデル末期まで販売が続いた。素のM3が持つカーボンルーフに加えてトランクスポイラーやドアミラーカバーもカーボンに。ダンパーや電子制御なども特別チューニングが施された。6速MTと7速M DCT両方が用意されたが、ボディはクーペのみ。ポルシェ 911で言えばGT3といった立ち位置にある。プレミアム・セレクションで見受けられることはあるが、新車比での値落ち幅は決して大きくない。

4ドアなら M5もアリか!? F10&E60 M5

M3に宿る価値のなかでも「4枚ドアが譲れない」というニーズに対しては、ひとつ上のクラスであるM5を狙うのも手だ。なにより居住性を含めた常用快適性はM5に歩があると言える。現行たるF10型の新車は1500万円オーバーが必須。オプションを網羅すれば1700万円以上にまで膨らんでしまうが、認定中古車を探せば1000万円付近から見つけることができる。高年式の



M3との差がぐっと縮まるとなれば、あなたが高級の花と切り捨てられない。先代E60 M5は年式的にほぼアブルードカーの範疇にあり、さらに価格が下がるばかりか、M5史上唯一の5.0ℓ V10を搭載するという普遍的な価値も宿る。



人気の衰えない 過去モデル E46&E36 M3

もう認定中古車では存在しないと思われるE46型M3だが、BMWの認定中古車制度にあるアブルードカーやユーズドカーには該当する。アブルードカーは初年度登録から8年以内なので難しい時期だが、ユーズドカーなら車齢、走行距離不問なので問題はなし。BMW正規ディーラーがその程度、品質を認めたものであれば、入念な点検や予防交換を受けたのちに6ヵ月、5000km保証付きで販売される。ゆえにE46 M3にしてもまだ充分射程圏内にある。実際にE36 M3やE30 M3までが店頭に並んだこともある。古いモデルを大事にしようという姿勢を積極的に示す正規販売店を探すことが第一歩と言える。



スポーツと 実用性の両立 E90 M3 (Sedan)

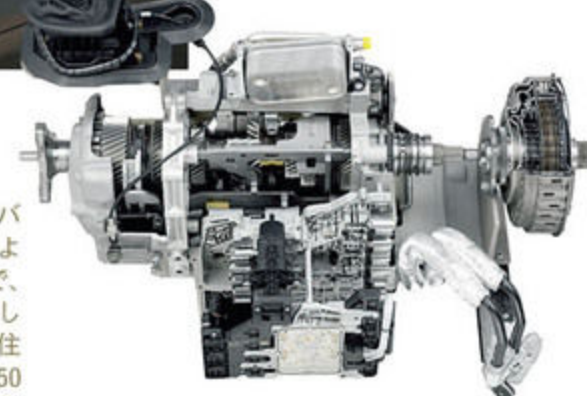
セダン版M3が登場したのは2008年3年のこと。E92型M3(クーペ)のセダン版で、こちらはE90型M3となる。当初は6速MTのみだったが、その後、すぐさまクーペと共に2ペダルのデュアルクラッチ式MT「7速M DCTドライブプロジック」が追加されたことで、M3の敷居を一気に下げた。4ドア化とイージードライブの実現は、家族のためファミリーカーに使えるだけの利便性を持つ存在として認知された。なのにビュースポーツカーと遜色のないスポーツ性を持つことが手伝って「4ドア+M DCT」の組み合わせは一気に中心的モデルに。装備差などから実はクーペのほうが新車価格が高かったにも関わらず、中古車相場では逆転現象も見られる。また、M DCTモデルの新車は3ペダルMTに比べ50万円近いアップに留まるが、中古車相場での価格差はより開きが出るようだ。認定中古車市場を見ると、E90型M3はようやく500万円台から見つかるようになってきた。



クーペ、セダン共に途中から追加された2ペダルMT「7速M DCTドライブプロジック」。マニュアル操作で6種類、自動変速のドライブモードでは5種類のシフトプログラムがあり、条件により切り替わる。最速モードは電光石火なのに街乗りでも煩わしさはない。



大排気量V8エンジンをバルクヘッドに食い込むように押し込んだおかげで、小型4ドアサルーンとしては申しぶんの居住性能と、さらに前後50:50の重量バランスを得た。



E92、 E90の 軌跡

【2007年9月】

E92型M3が日本で発売される。正式発売日は2007年9月15日。初代M3から20年という節目の年だった。当初はクーペ(E92)の6速MTのみ。ステアリング位置は左右を選べた。

【2008年6月】

クーペ、セダン双方のM3に待望の2ペダルMTたる7速M DCTドライブプロジックが設定される。セダンの1020万円、クーペで1050万円という割安設定が人気に拍車をかけた。

【2010年10月】

M3クーペのさらなるハイパフォーマンスモデル「M3クーペ・コンペティション」が日本で発売された。予約受注は2010年10月からだが、デリバリーは2011年からとなった。

【2013年4月】

2012年、BMWが20年ぶりにDTMに参戦。3部門のシリーズチャンピオンに輝いたことを記念したDTMチャンピオンエディションが誕生。世界限定54台中、日本導入は10台だった。

【2007年3月】

2007年のジュネーブ・ショーで新型M3たるE92型M3が発表された。コンセプトモデルとはいえ市販型そのもので、ベースであるE92型3シリーズとの共用部品はごく僅かだった。

【2008年3月】

2007年10月に東京モーターショーで初公開されたE90型M3セダン。M3にとって初の4ドアに話題が集中した。日本での発売はその翌年の2008年3月17日。価格は973万円〜。

【2010年4月】

M3クーペの「スペシャルエディション」が登場。日本においては12台限定で発売された。クーペの6速MTのみで、内外装の意匠がよりスポーツライクとなるのが主な識別点だ。

【2011年11月】

M3クーペにフローズン・シルバー・エディションという名の限定車が30台限りで登場。名前の通りマットシルバーをまとうモデルで同年の東京モーターショーにも出展された。

【2014年2月】

M3がフルモデルチェンジ。セダンのM3に対してクーペはM4という別車種とされ、新しい歴史が幕を開けた。予約受注は2014年2月19日からで、先頃デリバリーが始まった。



SPECIAL SHOP INFORMATION

Porsche

Contents of this month

■ アイコード	P182
■ アドラー・ジャパン	P183
■ オフィス ケイ	P184
■ カーウォッシュ・オーシャン	P185
■ カービューティー・マックス	P186
■ ガレージクレヨン	P187
■ グループ・エム アールアンドディ	P188
■ クレフモータースポーツ	P189
■ 合同産業	P190
■ ダムクラフト	P191
■ チェックショップ	P192
■ テクニカルメイト	P193
■ テクノプロ	P194
■ プラネックスカーズ	P195
■ マックスクラフト	P196
■ マナティレーシング	P197
■ ロベルタ	P198

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 <http://icode.jp/>
 アイコード大阪 ☎0727-27-5881
 アイコード・カーズ名古屋 ☎052-732-5728

芝修●PHOTO&REPORT



スムーズなシフトチェンジを実現してくれる
 ジュラルミン製のシフトノブ。カーボンルッ
 クも有り。1万2000円(税抜き)～。

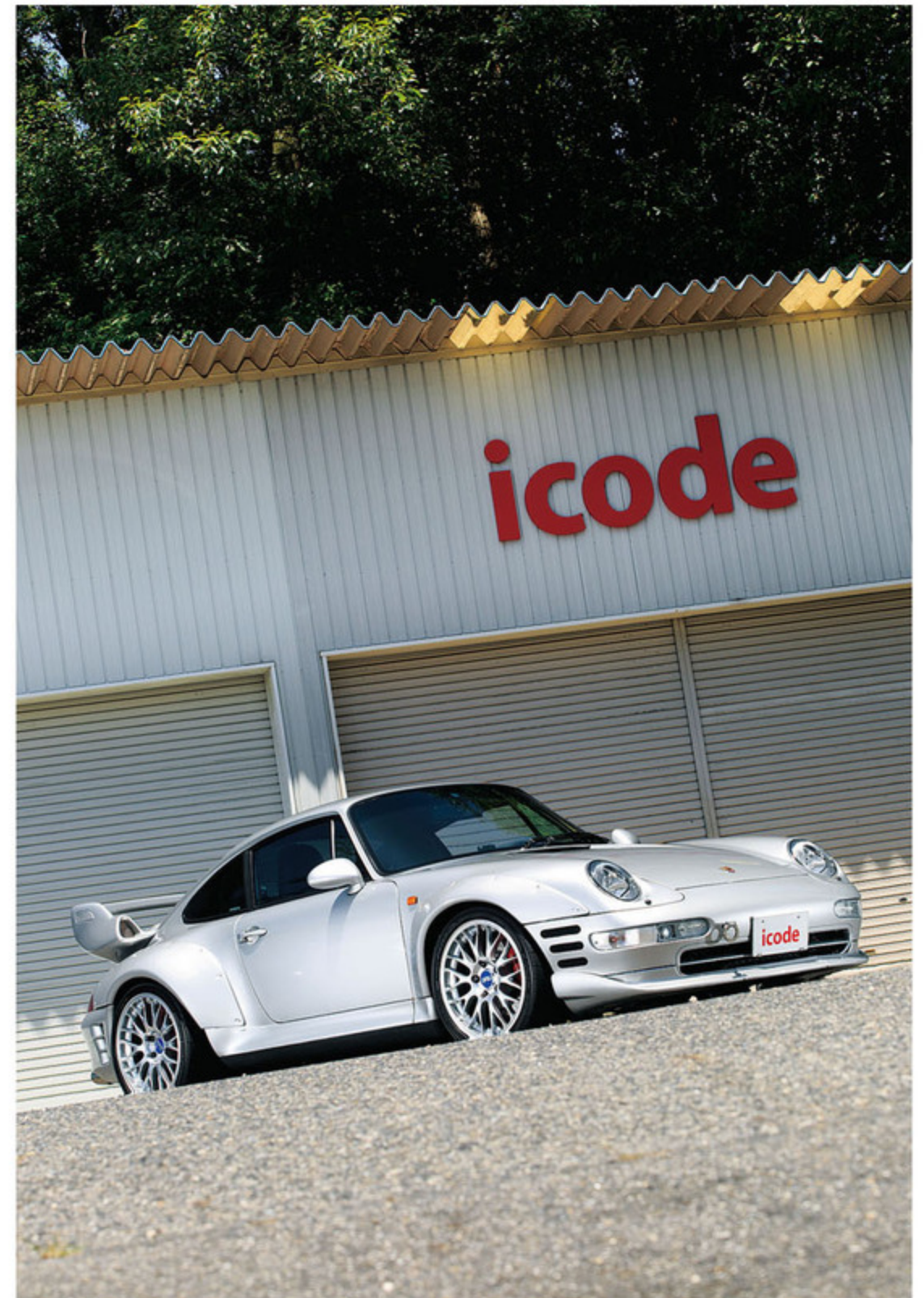
←空冷エンジンを搭載する993の最終モデル
 は97年式。古いクルマだけに細部のリフレ
 ッシュが必要。メーター修理は1万5000円(税
 抜き)～。

→「空冷ポルシェ達人バイブル」は、ポルシェ
 ドクターとして名の知れた鶴田代表の著
 書。書店では完売。アイコードに在庫有り。
 1600円(税抜き)。



タービンが消耗するとパワーは出ない。ター
 ビンのオーバーホールは15万円、ハイフロ
 ー加工は24万円(共に税抜き)～。

→空冷であってもコンピューターチューンの
 効果は絶大。993ターボなら約40psのパワー
 アップが可能。48万円(税抜き)。



オーバーフェンダーで武装したGT2ルックの993ターボ。ハイフロータービン、大容
 量インタークーラー、チューンドコンピューターによってオーバー 500psを発揮する。

空冷ポルシェの魅力を再確認させる メンテナンス&チューニング



サーキット走行を行うなら、万が一のトラブルを考慮して
 牽引フックを装備しておきたい。2万5000円(税抜き)。

←表面にディンプル加工を施して操作性を高めたペダルキ
 ット、2万5000円(964、993用5速MT)。左ハンドル用フッ
 トレストは8000円(税抜き)。

ポルシェ911は水冷エンジン
 を搭載してから3代目へと進
 化した。ターボモデルはオーバ
 ー500psを誇り、誰もが憧れる世界ト
 ップレベルのスポーツモデルだ。
 一方、パフォーマンス的には劣る
 もの、その荒々しいフィーリング
 は水冷では体感できない魅力をもつ
 空冷エンジン。根っからの空冷派だ
 けでなく、水冷に乗り換えたものの、
 トラブルを経験して再び空冷に戻る
 オーナーも多い。90年代半ばに生産
 された964や993は登録台数が
 少なく、そのプレミアム性から価格
 も高騰している。

ナローモデルの時代から911に
 携わり、メンテナンス&チューニン
 グのノウハウを蓄積するアイコード
 には数多くの空冷オーナーが訪れる。
 空冷に乗るのなら、年式が古いだ
 けに、まずはメンテナンス。走行距離
 が伸び、ラフに扱われたエンジンは
 コンプレッションが落ちていた場合
 が多い。993ターボならパワーは
 380psが目安。350psに満たな
 いようならオーバーホールを施して
 やりたい。そしてメンテナンスが行
 き届いていれば、エンジン本体やタ
 ービンに手を加えることでオーバー
 500psが可能だという。



水冷から空冷まで911を幅広く扱うが、希少モデルは特に力を入れている。この07年式の997GT3RSは走行1万1000kmで1730万円。



2012年式のカイエンSは走行1万6000kmで938万円。V8の4.8ℓを搭載するカイエンSは、これから価値が上がる可能性大とのこと。



顧客にクルマ好きが多いことも、希少価値の高いモデルが集まりやすい理由のひとつ。ポルシェ以外のクルマでも掘り出し物が並ぶことも多い。



ユーザーから直接の買い取りにより手に入れたという2008年式の997カレラSは、かなり希少なMT仕様車。走行4万kmで848万円。

スペシャリストが見つけた 厳選ポルシェにご注目！



本社ショールームの地下には作業ビットも併設。最新テスターも自社にて所有するなど、整備などに関しても幅広く対応しているので、アフターサービスも安心だ。



本社ショールームは、東京・練馬区、目白通り沿いとアクセス良好な場所に構える。最新の在庫情報はホームページにて迅速に発信中。ぜひご覧あれ。

ア ドライバー・ジャパンの強みはいろいろとあるが、第一にあげたいのは他店ではなかなか見つからない「内容」を持つ在庫車俩だ。もともと同店の代表を勤める佐々木氏は、1988年にミツワ自動車に入社してから2012年に都内のポルシェセンターを退社するまで、ポルシェひと筋20年を超えるキャリアを持つポルシェのトップセールスマンとして知られた人物。運営ス

ツフも正規ディーラーでポルシェを長年手がけたスペシャリスト揃いということもあり、ショールームに並ぶ展示車は、どれも前オーナーの顔が見え、履歴のわかるクルマを厳選することができるという。今回紹介する997GT3RSやカイエンSのような掘り出しモノを簡単に見つけることができるのだ。

また、購入後のサポートに力を入れていることも特徴で、ショールームの地下には整備ビットを完備。最新ポルシェの診断が可能なテスターも自社で所有するなど、手厚い整備サービスを提供している点も頼もしい。ちなみに整備は一般ユーザーからの相談も大歓迎。困ったことや気になることがあれば、遠慮なく相談して欲しいとのこと。



フォージアからプレゼントされた、世界に2個しかないDIAMOND DEALERのオブジェ。信頼できるディーラーの証だ。



←エレガントなカイエンにワイルドさをプラスしたフロントマスク。複雑なラインが描き出す、繊細な造形により作り出されている。

→SUVのボルシェ・カイエンをベースにしても、FAB DESIGNらしい躍動感とエレガントさを持ち合わせた独自のフォルムを作り上げている。



このFAB DESIGN EMPEROR IIはJAPAN LIMITED。つまり日本限定仕様。限られた人だけが手に入れることができる特別なモデルであり、その希少性は高い。



インテリアはブラウンカラーにホワイトのステッチが入ったレザーに張り替えられている。ステアリングやドアパネルにはカーボン素材も。

ディフューザー形状のリヤスポイラーと、ユニークな形状のマフラーエンドを持つステンレスマフラーが、独特のリヤスタイルを生む。

ポルシェ各モデルも手掛ける ドレスアップショップの老舗



ショールームがリニューアルされ、フォージアなどのアメ鍛ホイールが大量展示された。実物を間近で見比べて選ぶことができる。



店舗は環状7号線内回り、板橋中央陸橋から高円寺方向に数100m。信号ひとつ目の左側にある。パーキングも完備する。

ブランドパーツの輸入・販売はもとより、オリジナルパーツの製作も手掛け、メルセデスやBMWのドレスアップショップとして一躍その名を知らしめたオフィスケイ。ボルシェをはじめ、ハイクラスカーのドレスアップも数多く手掛ける。また、「FAB DESIGN」のコンプリートカーも取り扱う。新進気鋭のスイスのチューナー、ローランド・リザネック率いるファブデザインは、毎年ジュネーブ・シヨニーにアバンギャルドなカスタムカーを出展し、関心を集めている。この魅力的なコンプリートカーを、ファブデザイン・アジアが輸入し、オフィスケイが正規ディーラーとなり、日本で販売する。

カイエンターボをベースにした「EMPEROR II」は、アグレッシブなフルカーボン・ワイドボディキットとハイパフォーマンスのチューニングが施された、ファブデザインが考えた理想のSUV。パワー、スピード、豪華さ、快適さなど全ての欲求を満たすモデルだ。ショールームがリニューアルされ、フォージアをはじめとするアメ鍛ホイールを大量展示。実物を見比べて選ぶことが可能だ。

CAR WASH OCEAN

■カーウォッシュ・オーシャン

OFFICE i(石井健之) ●PHOTO&REPORT

営業時間/24時間
定休日/年中無休
〒176-0012 東京都練馬区豊玉北1-14-4
☎0120-47-5960
☎03-3993-9341(フリーダイヤルが繋がらない場合)
<http://www.carwash.co.jp/>



ホディコーティング前には手洗い洗車を行い、その後特殊な粘土を使用して鉄粉やタールを除去していく。塗装面の異物を除去してからポリッシュ作業を行う。



←ポリッシュ作業は数種類のコンパウンドと目の細かさが違うバフを使い分けて塗装面を鏡面加工していく。このときツメに引っかからない程度の小傷は消えてしまう。

→ポルシェにお薦めしたいボディコーティングは、エクセレントタフコート。固形ワックスに近い光沢と強烈な水弾きが特徴だ。



ポリッシュが終わると、エクセレントタフコートのコーティング剤をスポンジに付けてパネルごとに塗っていく。この作業を繰り返すことで光沢を深めていく。

←環七の豊玉陸橋から目白通りを都心方面へ向かうと、すぐ左側にある同店。24時間営業のため仕事やレジャーの帰りに利用するユーザーも多い。Tポイントの使用も可能だ。

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。取り扱うコーティングは、エクセレントタフコート、ウルトラタフコート、スーパーマニキュア&タフコートの3種類。それぞれに一長一短はあるものの、ポルシェに一番お薦めしたいボディコーティングは、最高峰の、エクセレントタフコート。だろう。

特徴は、光沢と水弾き。というのも今までのガラス系ボディコーティングもツヤはかなり出るものの、カルナバワックスに代表される固形ワックスの光沢とは少し趣が違ってくる人からすると、少し物足りないツヤだったのも事実だ。しかしエクセレントタフコートは、固形ワックスの光沢に近い深みのある輝きが特徴。写真ではなかなか表現しづらい部分ではあるものの、実車を見れば誰も一目瞭然というくらい光沢感が違うのだ。



仕上りの品質を一定にするため、グロスチェッカーを使用して光沢の度合いを確認。基準値に達するまでコーティングを塗り重ねていく。



9月末までにエクセレントタフコートを施工した方には、2割引に加え、ホイールコーティングと代車、ウインドウコーティングが無料。

またエクセレントタフコートのコーティング後は強烈な水弾きが長期間持続する。滑水性と呼ばれる水弾きは、水をかけてもボディに水滴をほとんど残さないほど。走る度に水滴が飛んでいく様は実に爽快だ。

Car Beauty MAX

■カービューティーマックス

柴田幸治 (BEL) ●PHOTO&REPORT

INFORMATION

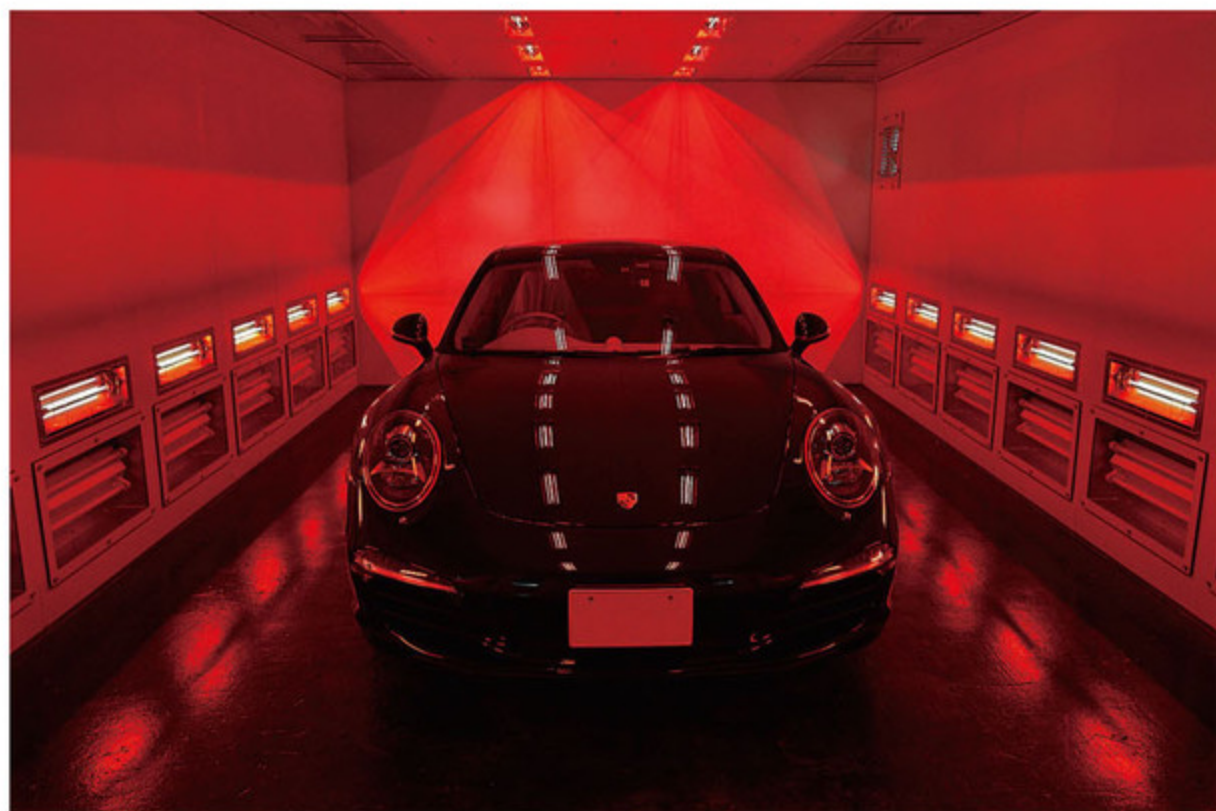
営業時間／9:00～19:00

定休日／年中無休

〒561-0894 大阪府豊中市勝部3-3-16

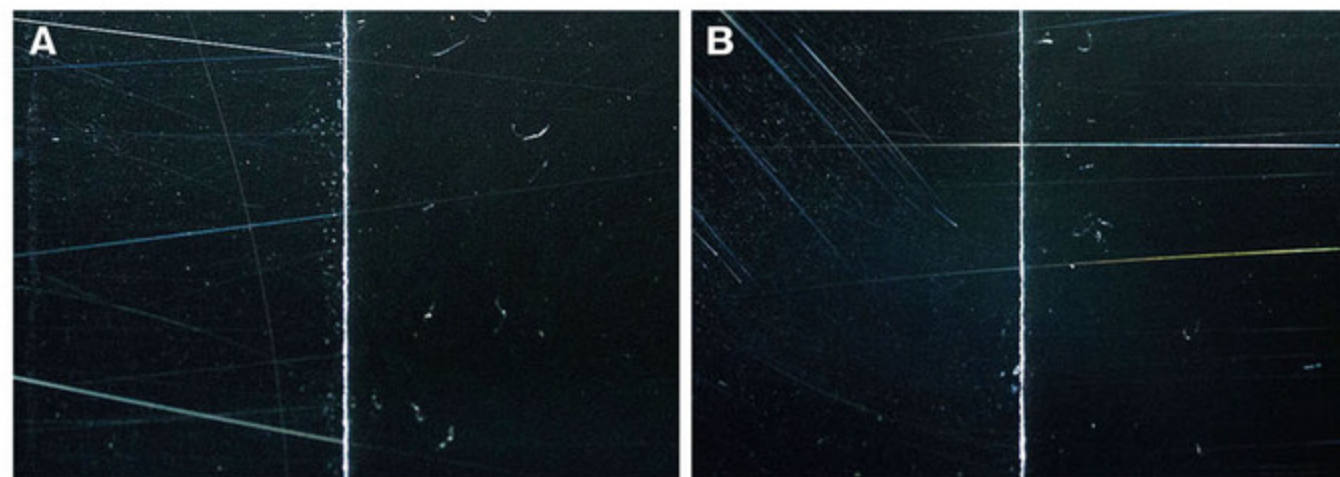
☎0120-368-568 ☎06-6853-3666

<http://www.max1996.com/>



ガラスコーティングは、通常なら施工後1ヵ月掛かるコーティング皮膜の完全硬化をファイナライズ処理することによって納車前に完全硬化させ、完璧な状態とする。

→洗車を行う代表の友成氏。コーティング業界発展のために世界中を飛び回り、ユニークな発想で技術指導から製品開発まで行うアイデアマンだ。



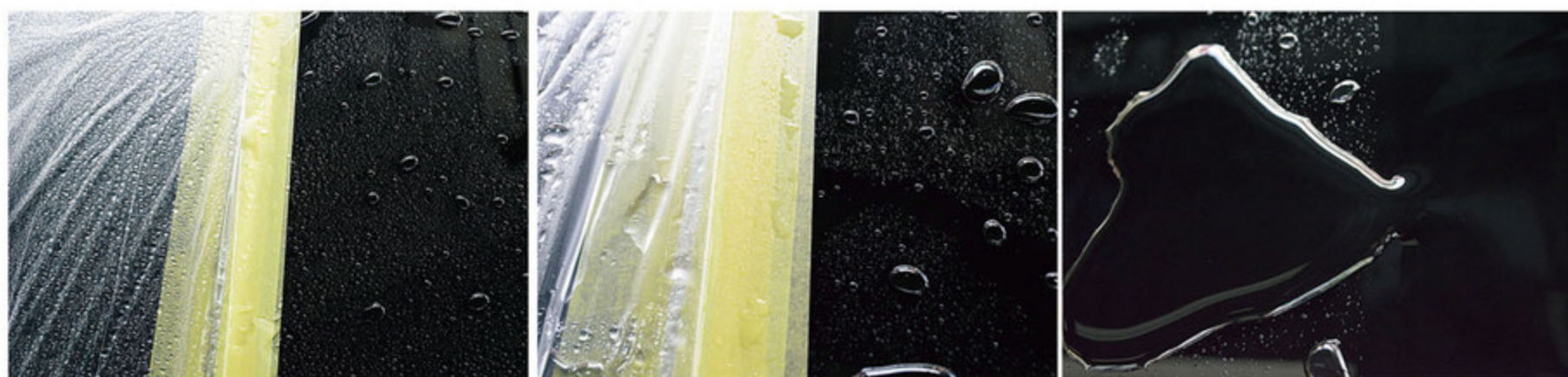
写真の左側が作業前、右側がそれぞれの作業を行った状態。Aの右側はキズ消しワックスを塗った表面。ホコリの目立ち具合を基準に見ていただきたい。一方Bの右側はキズにこびりついた汚れまでも除去してキズを剥き出しにした状態。コーティング前の磨きはBの状態でないといふと汚れも広がるうえに液剤が定着しにくいので持続性も損なわれる。



に拡大し、結果的にコーティング自体も台無しになってしまふのだ。
そこで同店では、塗料の成分には反応せず油分やコーティング剤などに

究 極のガラスコーティングを目指して日夜努力するカービューティーマックス。ここでは、独自のスタイルで洗車を行っている。洗車といえば、シャンプーで汚れを流し脱脂して完了と思われている。たしかに実際の塗装現場でも塗装前に脱脂をしてから塗るのだが、実はそれだけでは不十分なのだ。なぜなら、脱脂だけではしつこい汚れや古いコーティングなどは完全除去できないため、残ったままとなる。そんな状態でボディを磨くと汚れがさらに拡大し、結果的にコーティング自体も台無しになってしまふのだ。

「化けの皮を剥がす」が究極コーティングの第一歩



写真左が古いコーティング済み車両の再施工前。まだ効果は持続している。写真中央は脱脂施工後。脱脂だけではコーティングは完全には剥がれない。写真右はクレンジングした状態。左部分は施工前で左から右に水滴が流れると境界で水滴が崩壊。良いコーティングのためには古いコーティングも完全除去が必要。

は反応して除去するクレンジングを行って、すべてのキズを露出させ、その後にポリッシングする。これにより、コーティング前に汚れを完璧に除去するだけでなく、完璧な磨きによってキズも完全除去。究極の輝きはこのクレンジングという細かい下準備が支えているのだ。カービューティーマックスが世界からも注目されている理由は、こうした作業をきつちりで行っているからである。究極のコーティングを求めるなら確かなシヨップだ。

GARAGE Crayon

■ガレージクレヨン

柴田幸治 (BEL) ●PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00～19:00

定休日／水曜日

〒520-0105

滋賀県大津市下阪本1-25-14

☎077-579-0009 <http://www.crayon911.co.jp/>

厳選されたポルシェのみを扱う。販売している車両の素性は全て把握している。そうでないと整備履歴が解らず、万が一のトラブル時に対応できないからだ。

→店内にはポルシェのミニカーやポスターなども展示。新旧いろいろな種類のミニカーが多数取り揃えられているので思わず見入ってしまう。



ポルシェはワインと同様、製造年によって良し悪しがあるという。その点なども理解しているのがポルシェ・ソムリエの強み。オススメはサービスキャンペーン対象の996後期モデルだそうだ。



整備場の隣には钣金・塗装工場を設置。機関だけでなく外装などの整備にも拘りを持っている。コーティングと軽度の钣金塗装だけは自社販売車両以外でも受け付けている。



→自社販売車両限定でサービスを行っている整備場は空調も完備。重整備も可能な工場なので、オーナーが安心して乗れるように手渡す前にきっちりと整備を行う。

ポルシェを知り尽くした ポルシェ・ソムリエ



我が子のようにポルシェを育て送り出すガレージクレヨン。必要な設備は400坪の敷地内に集結させすべてを自社で行う。

そんな気持ちで営むガレージクレヨンだから、整備環境も完璧である。屋根付きの展示場に空調完備の整備スペースや钣金・塗装ブースに至るまで、すべてを自社管理できる体制を整えている。これも岡本代表のポルシェに対する愛情といえよう。クオリティに賛同していただける人だけに乗って欲しいというガレージクレヨン。ポルシェ・ソムリエの岡本代表が選んだポルシェなら、必ず満足するに違いない。

滋

賀のポルシェ専門店ガレージクレヨンは、憧れのポルシェライフが満喫できるよう、購入から整備、ライトチューンに至るまでをサポートしてくれる。

さらに言うならば、いろいろな面で愛情を感じることのできるショップである。例えば、販売車両。素性のわかつている車両のみを取り扱い、代表の岡本氏が納得のいくレベルまで完全整備を実施。理由は、夢のポルシェを手に入れた時の感動を購入直後の故障で壊してもらいたくないからだという。機械には完璧はない。だからといって「壊れてもこんなモノ」では決してあってはならない。そう思うと、我が子を育てるかのように入手を入れてしまうそうだ。

そんな気持ちで営むガレージクレヨンだから、整備環境も完璧である。屋根付きの展示場に空調完備の整備スペースや钣金・塗装ブースに至るまで、すべてを自社管理できる体制を整えている。これも岡本代表のポルシェに対する愛情といえよう。

クオリティに賛同していただける人だけに乗って欲しいというガレージクレヨン。ポルシェ・ソムリエの岡本代表が選んだポルシェなら、必ず満足するに違いない。



この911Eはボディまわりを中心としたレストアで入庫。オーナーの希望を細かく聞きながら施工内容を決定し、作業に取りかかる。



←整備&レストアで必要となるパーツは、最終的には自社にて製作することもある。それゆえ、ファクトリー内には膨大な数の型がストックされている。

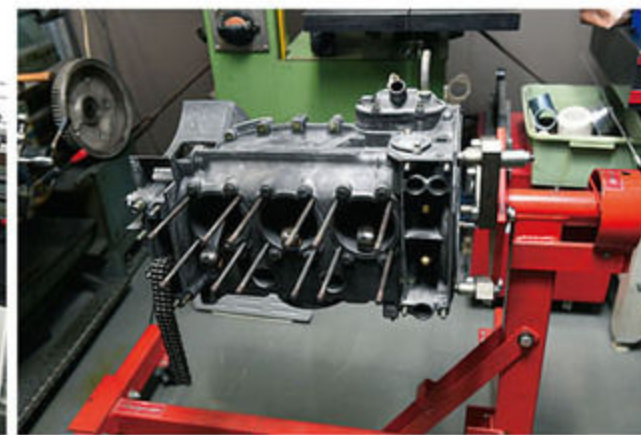
→この356スパイダーは車検整備で入庫。この時代のポルシェは整備で悩んでいるオーナーも多いようだが、経験豊富な職人の手により万全の状態に仕上げる事が可能。



埼玉・朝霞市、国道254号線沿いに本社を構えるグループ・エム。R&Dのショールーム&ファクトリーは本社屋の1階に併設。レストアのみならず、整備や車検などの依頼も数多く寄せられている。



すべての作業を社内で行うことができるのも大きな強み。空冷ポルシェのエンジンオーバーホールなども、敷地内のエンジン調整室で、自社スタッフの手により組み上げられる。



空冷ポルシェに絶大な強みを持つ スペシャルファクトリー



この911Sは2.4ℓエンジンを2.8ℓにボアアップすることで、スペックアップを狙う。職人の手による手作業が必要な911でもオマカセあれ。



高い技術力を見込まれてポルシェ以外のクルマが入庫することもある。このF355はエンジンから足まわり、内装まで仕上げる予定。

グループ・エムにとってポルシェは、創業以来、力を注ぎ続けている重要な車種。ラムエアシステムを筆頭に、ポルシェに対応する製品やサービスを手がけ、中でも最近注目されているのが、ポルシェを中心に整備やレストアなどを提供するグループ・エムR&Dの活動だ。

もともとグループ・エムR&Dは、レーシングマシンの開発など同社のレース活動を支援続けた技術者が集う精鋭セクション。数年前より一般ユーザーのニーズにも応えるメンテナンス部門として活動を開始したが、60年代から90年代にかけてのポルシェを実際に手がけたメカニックが在籍していることもあり、その反響は想像以上に大きく、オールド

ポルシェを愛するオーナーから様々な相談が寄せられている。その内容も不動車のレストアから、部分的な補修、エンジンや足まわり、ブレーキの整備までバラエティに富み、困ったことを相談できる頼りになる駆け込み寺でもあるのだ。

ナローや930などの空冷911はもちろんのこと、356や928、924系の相談も多いとのこと。困ったことがあるならば、遠慮なく相談してみたいがだろう。

営業時間／10:00～19:00

定休日／火曜日

〒224-0053

神奈川県横浜市都筑区池辺町4705

☎045-938-6809 <http://www.cref-ms.jp/>

CREF MOTOR SPORT

■クレフモータースポーツ

橘 祐一●PHOTO&REPORT



街乗りからサーキット仕様、本格的なレーシングカーまで、あらゆるポルシェのメンテナンスを請け負う。5台のGT3が並ぶ姿は圧巻。



996以降のTIP/PDKに対応するバドルシフター。エアバッグなしのスポーツステアリング専用モデル。アルミ地とブラックあり。4万6000円(税抜き)。



ステアリングのタイプやレザーの種類、カーボン仕様など多彩なアイテムからチョイスして作れるオーダーメイドスポーツステアリング。



フロントのリフトを抑える空力効果で、高速走行時のフロントの接地性を大幅に向上。装着は両面テープなので一切の加工は不要。

ポルシェのことなら、日常メンテからチューニング、そしてサーキットまで



958カイエン用のLEDサイドマーカーも人気のアイテムだ。フロントバンパーサイドのマーカーを本体ごとLEDタイプに交換するタイプ。2万4000円(税抜き)。



993カレラ用と997前期/後期カレラ系用のカナード。997前期GT3用も発売予定。その他の車種も順次ラインアップする。3万5000円(税抜き/塗装別)。

レース参戦やサーキット走行のサポートなど、車両の製作やチューナーとしてのイメージが強いクレフだが、車検や一般修理、日頃のメンテナンスにも力を入れている。チューニングを行う場合でも、元のクルマの状態が良くなければ良い結果を得られないため、日頃のメンテナンスも重要と考え、ポルシェ・システムテスターなどの設備も充実している。レースなどで得られた知識、

技術をフィードバックすることで、高いレベルのサービスを提供中だ。クレフでは、911の水冷モデルを中心に、すべてのポルシェのメンテナンス&修理を受け付ける。サーキット走行のサポートも積極的に行っており、車両の製作や整備はもちろん、オリジナルパーツの開発や、初心者でも楽しく走ることができるように、ドライビングスクールなども定期的に開催する。

ペイントプロテクションフィルムやラッピングフィルムなど、各種ボディ用のフィルムの施工にも力を入れ、施工用のブースを新設。クオリティの高い仕上がりを保証する。また、高い技術を持つインストラーが在籍しているので、施工の難しい特殊なフィルム作業もお任せだ。

営業時間／10:00～19:00

定休日／日曜日、祝日

〒158-0093

東京都世田谷区上野毛1-7-12

☎03-3704-4880 <http://www.go3.co.jp/>

ジャバラ屋根は21×21mmのスチール製の支柱が8本前後あり、これらを筋交いで連結する構造。クルマはスチール製の格子に守られているような感じだ。



ガレージのそばに木があるユーザーは、“裾下スカート”というオプションメニューを選ぶことが多い。屋根と地面の間をスカート状にして隙間を無くし、落ち葉が入りづらくなる。

→自重が約120kgあるジャバラ屋根だが、地面に敷かれたレールと屋根の滑車のおかげで、軽い力で開閉が可能。よく考えられた構造になっている。

←今年は全国的に例年になく雨が多い。また、関東に襲来する台風クラスであれば、出入口を閉めていれば問題なし。風が気になる人には屋根転倒防止フックの追加も可能。



雨風から愛車を守る 丈夫な簡易ガレージ



ガレージの屋根に使われているシートは耐候性に優れた特殊なもの。使用環境にもよるものの、5～6年前後の寿命がある。カラーの変更も別途オプションメニューで可能だ。

さらに屋根に使われているシートのカラー変更や、屋根と地面の隙間をスカート状にして落ち葉や小動物が入りづらくするオプションメニューなども豊富。使用環境に応じて自分流にカスタマイズできるところも人気を博している。

また自重が120kgもある屋根にもかかわらず、レールと滑車のおかげで大人の女性ひとりでも開閉が可能などところも特徴。レールを敷くために平らな地面（傾斜はあっても可）であることだけが必須条件にはなるものの、コンクリートはもちろん、アスファルトや砂利、土など、地質を問わずに設置できるところも選ばれている理由のひとつだ。

簡易ガレージと言っても、8本前後のスチールフレームによって構成されるジャバラ屋根の自重は約120kg。さらに筋交いが入る構造のため非常に丈夫で、関東に襲来する台風クラスの風であればノープロブレム。雨や風から愛車をしっかり守ってくれることだろう。

面に敷かれた2本のレール上を滑車付きのジャバラ屋根が伸縮しながら開閉するアコーディオンガレージ。合同産業が製造と販売を手がける人気の簡易ガレージだ。

地

面に敷かれた2本のレール上を滑車付きのジャバラ屋根が伸縮しながら開閉するアコーディオンガレージ。合同産業が製造と販売を手がける人気の簡易ガレージだ。



ドアの開閉時に傷付きやすいドアエッジには、専用のフィルムにより施工を行う。施工後、フィルムのあとは目立たない。



←ヘッドライトにも施工が可能なので、飛び石による破損からガードできる。テールレンズやウインカーレンズにも施工することが可能。

→サーキット走行が多いクルマには、フロントガラスにも破損防止の「クリアブレイクス」を用意している。詳細は要問い合わせ。



高速走行の多いボルシェは飛び石で傷付きやすい。サーキット走行時のタイヤカスによる汚れや傷からもボディを守ってくれる。



施工前にはパーツの隙間などもスチームクリーナーでクリーニングを施し、小さなホコリも逃さないので美しい仕上がりがとなる。



フィルムは車種別にカットされている。幅広い車種に対応し、施工部分もオーナーの好みに合わせて選ぶことができる。

ペイントプロテクションフィルムに注力 カーライフ全般のサポートショップ



リヤフェンダーの前も飛び石によるキズが付きやすい部分。純正で装着されている車種もあるが、XPEL社のフィルムは目立たずに強力なガード力を発揮する。



サイドスカートも傷付きやすい。傷が付くと目立つ部分なので、プロテクションフィルムであらかじめガードしておきたい。

ボ

ディコーティングやクリーニングなどのカーディティリングを中心に、カーフィルムの施工、ドレスアップからメンテナンス、デントリペア、钣金・修理まで、クルマに関するあらゆるサービスを行う、カーライフのサポートショップ。

今年15周年を迎え、常に最新技術に注目し、日々、技術の向上にも磨きをかける。それぞれのクルマに合わせた最適な磨き方で下地を最良の状態に仕上げる。スタッフは钣金・塗装の経験が豊富なため、ボディや塗装に関する知識・経験により、小キズやくたびれたボディも磨くことができる。他店で断られたような状態の悪いボディも、美しく仕上げる事ができるのだ。

現在力を入れているのがペイントプロテクションフィルム。飛び石などからボディを守り、いつまでも美しく保つことができる。ダムクラフトでは自動車専用開発されたXPEL社のフィルムを使用し、施工箇所が目立つことなく美しく施工できる。あらゆる車種に対応し、あらかじめカットしたフィルムを使用するので、安心して任せることができる。フィルム施工後のコーティングやメンテナンスにも対応してくれる。

営業時間/10:00~20:00

定休日/水曜日

〒227-0041

神奈川県横浜市青葉区上谷本町713

☎045-979-4001 <http://checkeuro.com>

OFFICE i(石井健之) ●PHOTO&REPORT



斜めから見たときはかなり突き出したように見えるフロントリップスポイラーだが、実際にはそこまで突き出していないため、段差でも擦りにくい。

→Kohlenstoffのエア口は300km/h走行時でも、きちんとダウンフォースを生み出す本格派。実走行をしっかりと行って開発しているところも特徴のひとつ。



サイドステップはフロントリップスポイラーのデザインを踏襲。ボディのアンダーラインを強調してくれる。

→リヤディフューザーはボディの下を潜ってきた走行風を跳ね上げることでダウンフォースを発生させる。991に安定感をプラスしてくれる。



21インチのホイールはAGIOホイールのPrecisione DIK。フェンダーに対するインセットのマッチングやリヤのコーンケイブ具合も絶妙。991に似合っている。

大塚代表のこだわりパーツが集結 991用のKohlenstoffエアロ登場



オーディオの取り付けにも力を入れており、並行輸入した991用のオーディオキットなども多数ラインアップ。写真はPC上でアンブをイコライジングしている様子。

→街乗りだけでなくサーキットを走るオーナーにも対応できる。これは997用のSTOP TECH製の最新ブレーキキット。キャリパーが軽量化されたうえ剛性も上がっている。



チ エックショップをひとりで表すならば、「代表の大塚氏が欲しいと思ったパーツだけを取り扱うセレクトショップ」。性能はもちろん、カッコ良さまで備えていなければ、首を縦に振らない。そんなこだわりのボルシェ用パーツばかりを取り扱う同店を訪れる常連客は多い。

そんなチェックショップで取り扱うエアロのひとつが、Kohlenstoff。空力特性とスタイリングの両立を考えてデザインされたブランドだ。そのKohlenstoffに991用が加わった。

フロントリップスポイラーは左右にブレーキ用のダクトが配置され、実際に使用できるように設計。センサーを窪ませることでスポイラーの下面が突き出したように見えつつも、実走行に支障が出ないように絶妙な

デザインに仕上がっている。

リヤディフューザーはマフラーを避けつつもディフューザー形状にデザイン。フロントリップスポイラーやサイドステップとのマッチングを考えてバンパーから少しせり出した仕上がりも絶妙だ。

991をさりげなくスポーティにしたいという都会派の人に向いているエアロといえよう。

Technicalmate International

■テクニカルメイトインターナショナル

橘 祐一 ● PHOTO&REPORT

営業時間／10:00～19:00

定休日／水曜日

〒243-0807

神奈川県厚木市金田150-1

☎046-297-0911 <http://www.technicalmate.co.jp/>



2014年モデルの911GT3 Streetも入荷。エンジンリコール対策済のニューモデルだ。AGATE GRAYのボディカラーは、昼夜で違う顔を見せる。



インテリアはレザーとアルカンターラのコンビ。ブラック&グレーの落ち着いたカラーが特徴だ。左ハンドル、デイトロニック、車検3年付き。



若手の敏腕営業スタッフの内海氏(左)と村邊氏(右)。「ボルシェのことなら何でも相談してください、誠心誠意がんばります!」



広い室内ショールームには、常時30台ほどのユーズドカーと新車が展示されている。ここに並ばない仕上げ前の車両を含め、在庫は100台以上。



写真左のマカンのインテリアはベージュのレザー。カイエとは違ったイメージだ。他のカラーも在庫予定があるので、探している方はご連絡を。



ボディワークも、ボルシェに合わせた高い技術力を持つスタッフが在籍するので万全だ。ペイントはボルシェらしい深いツヤのあるボディを再現する。

←話題のマカンも展示中。マカン・ターボはいち早く入荷し今すぐ納車できるとのこと。誰よりも早く手に入れた方は今すぐお電話を。

全ボルシェを取り扱うプロショップ 現在、カイエフェアを開催中



←1300㎡にも及ぶ広いスペースのファクトリーでは、車検やメンテからオーバーホールなどの重整備、钣金・塗装、フレーム修正も可能。

最

新モデルからクラシックまで、すべてのボルシェを取り扱うプロショップ。8000㎡という広大な敷地内には、大きな室内ショールーム、修理・整備、钣金・塗装、フレーム修正、ボディコーティングなどのファクトリーを備え、新車、中古車の販売だけでなく、メンテナンス、修理、レースやサーキット走行のサポートまで、ボルシェに関するすべてのサービスを提供する。

めると100台を超える。新車の販売にも力を入れており、日本国内では手に入りくい車種をメインに、ドイツ本国から、希望に合わせたグレードやカラーを輸入可能だ。

1300㎡の広さのファクトリーはリフトを4基設置。ボルシェ指定の修正機「セレット」も保有し、日頃のメンテナンスからボディワーク、エンジンのオーバーホールなどの重整備にも対応している。

現在、カイエフェアを開催している。ボディコーティングやカーナビなどをサービス中。実質年率2・9%の低金利ローンも利用可能。

TECHNO PRO

■テクノプロ

営業時間／9:00～18:00

定休日／日曜日、第1土曜日

〒658-0046

兵庫県神戸市東灘区御影本町4-1-3

☎078-843-8113 <http://www.technopro.jp/>

柴田幸治 (BEL) ●PHOTO&REPORT



このポルシェ 964は钣金・塗装のため入庫。テクノプロはいろいろな車種を扱っているため、塗装のトレンドなどの情報も豊富だ。



単に修理するだけでなく、例えばカイエンのキャリバー塗装のようなカスタマイズなども対応してくれる。気軽に相談してみてもいいだろう。

997カレラ4Sのサスペンションをビルシュタインに換装。テクノプロは足まわりのチューニングも得意で、サーキットから街中までオーナーの要望にそったチューンを施してくれる。



4輪アライメントテスターにて調整中の996GT3。ユーザーの要望を聞いた上で、アライメント調整の方向性を決めるので、好評評を得ている。



996GT2のフレーム修正作業。モノコックスタンダードという修正機を用いて、ミリ単位での修正が可能だ。



今は廃版になったホイールのレストアも行。ロゴなども再生可能だ。写真は再生後のガラスコーティングを施工しているところ。



塗装作業中のフェラーリ・デイトナ。新しいクルマだけでなく、ヒストリックカーなどのレストアも行っているので愛車を復元したいときも頼りになる。

全ての作業が可能な ポルシェの総合病院



整備工場では、オイル交換や車検整備だけでなく、エンジンなどの重整備に至るまで幅広く対応。全てを自社で行うので事故などの保険修理でも柔軟に対応可能だ。



ポルシェをはじめエンツォなどの希少スーパースポーツまで、あらゆる車種を手がけているので安心して整備を任すことができる。

オイル交換から車検、足まわりのセッティングまで、ポルシェの総合病院として活動するテクノプロは、すべての設備を完備する。敷地内には、定期点検や車検、予防整備といった一般整備スペースはもちろん、フレーム修正機やペイントブースといった钣金・塗装工場が備えられている。さらに、工場内には4輪テスターなどの測定機器も充実。だからポルシェの総合病院なのである。

めることが可能で、納期短縮や費用軽減などにもつながる。当然、腕前も折り紙付き。その証拠に、テクノプロのユーザーの中には、新車購入時には必ず同店に車両を持ち込み、アライメントなどの点検を行ってから乗り始める人もいるほどなのだ。完璧な整備環境と経験豊富なスタッフがいるテクノプロ。お困りの際は、ぜひお気軽にご相談いただきたい。

■目黒本店

営業時間/10:00~19:30

定休日/火曜日

〒152-0031

東京都目黒区中根1-24-13

☎03-5729-1505

■八潮店

営業時間/9:30~19:00

定休日/火曜日

〒340-0801 埼玉県八潮市八條1514-1

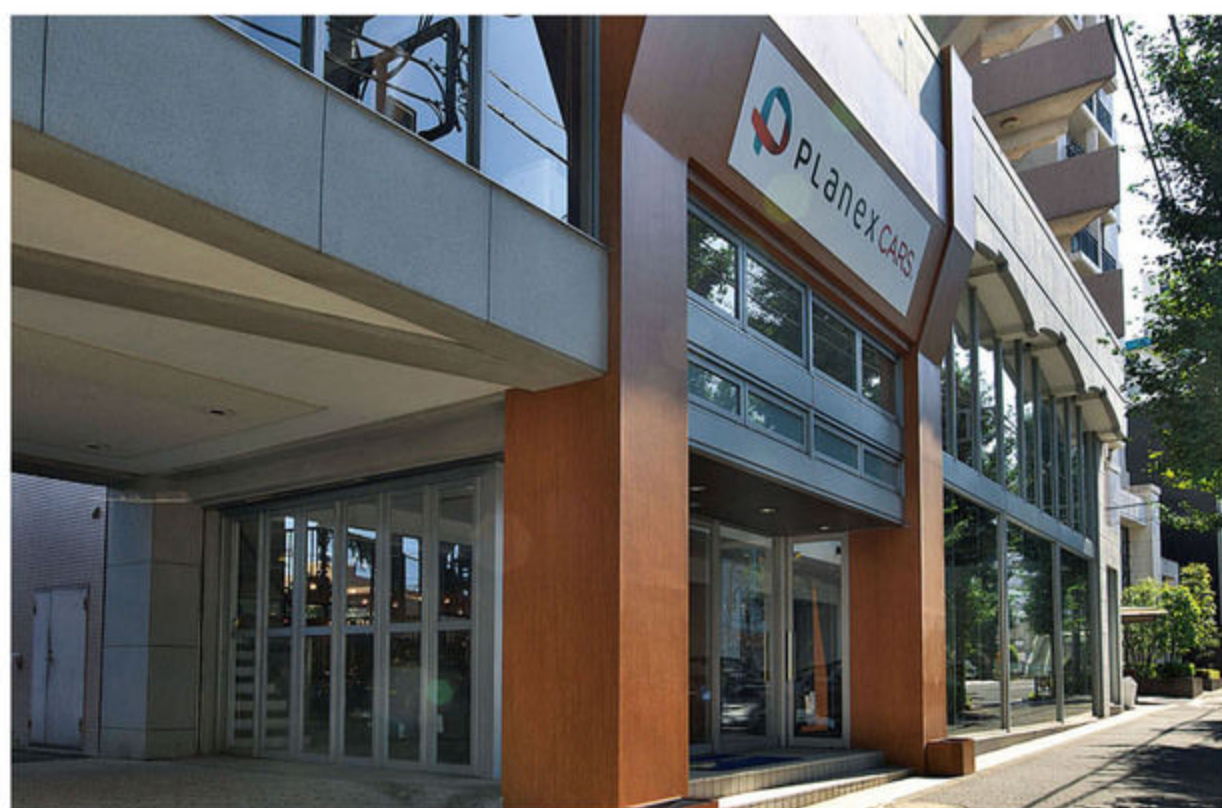
☎048-930-0077

http://www.planexcars.jp



ショールームの片隅にはアイルトン・セナが初勝利を飾った本物のロータス97Tが展示されている。このマシンを見に行くだけでも訪れる価値は十分にあるはず。

→ショールーム内には10台ほどの車両を展示。年式やメーカーは分け隔てなく置いてあるものの、「程度が良いこと」だけはすべてに共通している。



欧州車ディーラーが数多く立ち並ぶ目黒通り沿いにあるプラネックスカーズの目黒本店。ここは高品質な中古車、八潮店では新車を取り扱っている。

素性が判る車両だけを取り扱う ユーズド欧州車ディーラー



内装はアルカンターラのコンビレザーで、純正ナビ、バックカメラ、コーナーセンサーも装着。男性はもちろん、女性にも非常に乗りやすいボックスだ。

今の年の4月にオープンしたばかりのプラネックスカーズ。まだ店としての歴史は浅いが、ショールームに並ぶクルマは、どれもひと目で程度が良いと判るほど質の良い車両を取りそろえている。

「もう何十年も輸入車の仕入れをやっているの、クルマを見ればどのようなに扱われてきたのか判ります。その中で保管状態が良く、走行距離が少ないもの、钣金などの修復がない車両を取り扱うようにしています」とは、同店を取り仕切る蜷川氏。

このこだわりのため、オークションなどでは一切仕入れをせず、個人からの買い取りやディーラーの下取り車両がほとんど。どのようなオーナーがどのように乗ってきたのかを把握した上で、次のオーナーにも安心して乗ってもらえるクルマばかり



展示されていた2013年モデルのボックスター(PDK)は、ワンオーナーのディーラー車で走行5000km以下。オプションの19インチアルミホイールを装着し、648万円(税込)。

を取り扱っているのだ。

取材時にはプラストブラックメタリックのボックスターが展示されていたが、まさに程度が良い車両のお手本のようなクルマだった。塗装の状態も非常に良いし、室内もいたってきれい。走行距離も5000kmに満たず、車検もたっぷり残っているなど、程度の良い車両を探している方にはうってつけの1台だろう。

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



←自社ローダーを2台所有。Tokyo Branchとの車両の引き取りの他、事故など緊急時には24時間体制で対応できる。



最近カスタム系の依頼も増加している。エアロパーツやダクトの装着などでも、プロの技術を上手に利用して欲しい、とのこと。



←最新モデルはもちろん、ネオクラシック系のモデルも得意。フルレストアからボディまわりの部分的な補修まで、オーナーの希望に応じた品質を提供する。



ボディワーク全般を幅広く手がけるが、中でも特に高く評価されているのが钣金塗装。ポルシェ以外にも国産・欧州車など、経験豊富なスタッフが美しく仕上げる。



手軽な予算で楽しめるキャリパーペイントは、ポルシェでも定番になっているメニュー。カラーやロゴなども希望通りに仕上げる事が可能だ。

美しい仕上がり と 真摯なサービスが オーナーから信頼される理由



本社ファクトリーは第三京浜港北ICからクルマで10分。ディーラー以上のサービスをリーズナブルに提供している。



東京・広尾にはマックスクラフトの支店「Tokyo Branch」も営業中。こちらでも本店同様に車両の預かり、引き渡しが可能。

マックスクラフトは、ポルシェはもちろん、輸入車全般に對し豊富な作業経験を持つプロファクトリー。事故修理から旧車のレストアまで、幅広いボディワークを得意としているスペシャリストだ。

敷地内にはズラリと作業待ちのクルマが並ぶが、それだけ多くのクルマが集まる理由には、仕上がりの良さは言うまでもなく、顧客優先の営業スタイルを取っていることも見逃せない。深刻なダメージを負ったクルマでも、コスリ傷程度のクルマでも、真摯な対応は変わらない。車両を引き渡す時に依頼者に高い満足感を感じてもらえるような丁寧な仕事を心がけているという。

また、リーズナブルな料金体系を採用することも魅力のひとつ。作業工賃はディーラー基準料金の20%オフを基本としており、一般ディーラーなどに比べ、かなり良い条件を提示することができるという。保険修理で入庫した車両には、コーティングがサービスされるなど、嬉しいメリットもある。

この料金体系は塗装修理だけではなく、一般整備やドレスアップでも同様なのが嬉しい。持ち込みパーツの取り付けもお任せあれとのこと。

MANATEE RACING

■マナティ レーシング

芝 修 ●PHOTO&REPORT

営業時間 / 9:00~19:00

定休日 / 日曜日

〒483-8125

愛知県江南市小折東町旭162

☎0587-54-7005

<http://homepage2.nifty.com/manatee/>



S30Zはまだまだ根強い人気を誇る絶版車。パーツ開発の注文は絶えない。これはピロボールタイプの調整機能付きロアアーム。

→カムスプロケットや調整機能付きのリンク類など、各メーカーからの注文に応じて完成度の高いパーツが生産されている。

←最新スポーツモデルの細部をチェックするために導入した991ポルシェ。旧車だけでなく現行モデルのパーツ開発も行う。



小ロット生産を可能にした 完全自由設計のオリジナルパーツ



コンピューター制御の精密機器で生産されたパーツに卓越した職人技が加わる。大手メーカーではできない小ロット生産にも対応可能。

長年の間、レーシングカーの製作に携わってきた代表の大野氏。そのチューニングのノウハウを活かして、各メーカーからOEMパーツの開発を請け負っている。



社屋内には各メーカーからの細かな注文に対応できるように、NC旋盤やマシニングセンターなどの最新精密機器が配置されている。

工 エンジンや足まわりをチューニングする際、各メーカーからリリースされている高性能パーツを使用することになる。しかし、空冷エンジンを搭載するクラシックポルシェをはじめ、絶版車には、欲しいパーツがリリースされていない場合もあり、廃版になっていたりする場合もある。そんな時、ビス1本からアイム&ナックル類、エンジン系パーツまで、高品質の素材を用いて完全自由設計で対応してくれるのがマナティレーシングだ。

70年代に設立された当社はFJ600やF4などのレーシングカーを製作するコンストラクターとして輝かしい実績を残してきた。社屋内にはNC旋盤、マシニングセンター、ワイヤーカット、NCベンダーなどの最新精密機器があり、過酷なレーシングフィールドから得たノウハウを活かして、さまざまな高性能パーツを製作している。メーカーのOEMを請け負うだけでなく、一般ユーザーからの少量生産注文もOK。パーツの図面化、CG作成、見積もりをインターネットで受注できる。製作して欲しいパーツがあるなら、ブライベーターであっても気軽に問い合わせてみてはどうだろう。



リフターシステムの保護回路やバッテリーの残量などを感知して作動制限をかけたたりするメインコントロールモジュール。保護回路が充実しているところもロベルタのリフターシステムの特徴だ。



←車高を上下するスイッチはリモコン式。センターコンソールに両面テープで貼り付けることができるので、スイッチ感覚で使用できる。

→ボルシェ用のロベルタリフターシステムは996、997、991のGT3用をはじめ、カレラGTや991用もラインアップ。都内ボルシェセンターから、新車への装着依頼も多いという。



コンプレッサーなどが入っているBOXは、ラゲッジスペースに納められる。991GT3用から形状が変わり、縦長の荷物も納められるようになった。



サスペンションの上部に取り付けるリフターシステムの可動部分。この部分に圧縮空気が入ってリフトアップする。特殊ジュラルミン製で耐久性が高いため10年間の保証が付く。

性能と耐久性で選ばれる 991GT3用リフターシステム



純正が約30mmのリフトアップ量に対して、ロベルタは約75mmのリフトアップが可能。純正からさらに車高を下げても安心できるリフトアップ量だ。

9 91GT3に少しでも詳しい方は、純正でもリフティングシステムがオプションで用意されていることをご存じだろう。純正の内装デザインに準じたスイッチで、瞬間的なリフトアップが可能となる、この純正オプションを選ぶGT3オーナーも多いはずだ。

しかし997時代のGT3に純正オプションを付けたオーナーほど、991GT3に乗り換えた時にはロベルタのリフターシステムを装着する方が多いという。理由は、車高のリフトアップ幅が純正の倍以上となる約75mmであること、可動部分には10年間の保証が付く耐久性を有しているからだ。

「GT3がカッコ良く見えるくらい車高を下げた状態から約30mmのリフトアップ量だと、やはり段差を乗り越えるときや地下駐車場のスロープで不安を感じるオーナーも多いんです。また997時代の純正リフティングシステムは故障も多かったようで、そのイメージが残っていて『壊れないロベルタを最初から着けたい』という方も多いですね」と、代表の坂本氏。

わかっている人を選ばれる、それがロベルタのリフターシステムだ。



