

Car Entertainment Magazine

[ゲンロク]

GENROO

2014
NOV No.345

11

DEBUT!

メルセデスAMG GT

SUPER BATTLE

ポルシェ918スパイダー×マクラーレンP1

SUPER TEST

フェラーリF12ベルリネッタ×ニュルブルクリンク

SPECIAL JUDGE!

ランボルギーニ・ウラカン×7人斬り!



ASTON "VANTAGE" SPECIAL アストンマーティンV12S × V8 N430

NEW LUXURY メルセデス・ベンツS500 プラグイン ハイブリッド & S600ロング
ベントレー・コンチネンタルGT V8S & フライングスパーV8 & ミュルザンヌ

NEW MODEL IMPRESSION レクサスRC F/ポルシェ・カイエン/ロータス・エキシーゼSロードスター 他

Revival ジャガー ライトウエイトEタイプ SHOP REPORT メルセデス・ベンツ特選ショップ



CONTENTS ①

GENROQ
2014 NOV No.345

11

- DEBUT!**
28 **メルセデスAMG GT**
- SUPER BATTLE**
32 **ポルシェ918スパイダー×マクラーレンP1**
- SUPER TEST**
38 **フェラーリF12ベルリネッタ×ニュルブルクリンク**
- SPECIAL JUDGE!**
44 **ランボルギーニ・ウラカン×7人斬り!**
- ASTON "VANTAGE" SPECIAL**
60 **アストンマーティンV12S×V8 N430**
- Revival**
66 **ジャガー ライトウェイト Eタイプ**







CONTENTS 2

GENROQ
2014 NOV No.345

11

- 72 **NEW LUXURY**
メルセデス・ベンツS500
プラグインハイブリッド／S600ロング
ベントレー・コンチネンタルGT V8S／
フライングスパーV8／ミュルザンヌ
- 82 **NEW MODEL IMPRESSION**
レクサスRC F
ポルシェ・カイエン
ロータス・エキシージSロードスター
ボルボS60／V60ポールスター／
V60 T4 Rデザイン プラス
BMW X4／VWポロ／ジャガーXE
- 98 **VINTAGE EVENT**
ペブルビーチ コンクール デレガンス2014
ブラックホーク・ミュージアム
モータースポーツ ギャザリング2014
- 109 **Message×Talk**
国産スポーツカーへ……。
マツダ・ロードスター／ニッサン・フェアレディZ／ダイハツ コペン
- 114 **GREEN GENROQ**
エコタイヤの最前線を探る。

118

The Watch

オメガ スピードマスター

[LIFE&STYLE] フレグランス

[Watching] 時計オークションの最新事情

- 17 COLUMN メルセデスの新たな二面性
- 19 NEWS フェラーリ250GT0
- 21 EVENT フェラーリ・レーシング・ディズ2014
- 23 DEBUT! ランボルギーニ・ウラカンLP620-2 スーパートロフェオ
- 25 SCOOP! フェラーリ458M／マセラティ・レヴァンテ
- 128 LONG-TEAM REPORT ロータス・エキシージS
- 130 Tuned THE Diesel BMW320d アルビナD3の衝撃
- 132 Amazing World 993RS バランスを整える。
- 134 MOTORSPORT ランボルギーニ・スーパートロフェオ／F1 GP／GT300
- 138 SUPER FJ PROJECT すべての基本が、ここにある。
- 140 ニュルヘの道 グランプリ・トラックを走る
- 142 VLN 4h Report 61歳からの挑戦。
- 144 匠を訪ねて レムス
- 146 Check it up! 新作パーツ紹介
- 150 Winter Tire ビレリ アイス・アシメトリコ
- 152 お喋り工房 北アルプスにチャレンジ 編
- 154 哲也の部屋 ゲスト森脇基恭 後編
- 156 太田哲也のオレの話を聞け! 全日本学生フォーミュラ
- 158 『熊倉です。』 アウディA3セダン 1.4 TFSI



今や多数のラインアップを揃えるうえ、巧みなブランド戦略を展開するダイムラー。主力のメルセデス・ベンツを筆頭に、高性能車はAMG、小型コムーターはスマートと、そのすべての車種を数え上げれば、某国産メーカーを凌ぐほどまでに成長している。しかもボディスタイリングも1モデルで様々用意するどころか、パワートレインに関しても着々と拡大しているだけに、まさにその勢いは留まるところを知らない。

そんな同社が、9月の月上旬に2台の興味深いモデルに関するイベントを2日間に渡って催した。「メルセデスAMG GT」の発表と「S500 プラグイン ハイブリッド」の国際試乗会(プレス向け)である。つまり、この2台をセットにしてアピールしたことに意味がある。言うまでもなく、スクラ

スはプレミアム・サルーンの代表格だ。ハイブリッドの老舗(日本の某社)よりも先にこのクラスにプラグイン・ハイブリッドを導入することによって“高級車=次世代”を認識させられるうえ、“先進的ブランド”という確固たる地位を改めて築き上げられる。富裕層から確実な信頼を得る手法として最適だ。

ただ、ここまでなら正直、予想の範囲内である。驚くべきはこれに加えて最新スポーツモデルをセットにしてきたこと。即ち、次世代における富裕層のライフスタイルを提案しているところが真の狙い。しかも相手にするのは、スポーツカー界の定番“ナインイレブン”である。知的な部分のほかに“凶暴”な一面を併せ持つことを重ねてアピールすれば、社会性と趣味性の両立を提唱できる。

しかも実に文化的にも映る。そうすれば、さらに富裕層の心を掴めるというのが目論見だろう。

つまりは“両極の定番”、しかもある意味で先駆者に対して喧嘩を仕掛けていているところが面白い。それに見方を変えれば、明らかに隣町を標的にしているとも受け取れる(ボルシェ=シュトゥットガルト。AMG=アッファルターバッハ)。今やボルシェもパナメーラS-Eハイブリッドなるプラグインモデルを用意しているし、ロングホイールベース車もあるから、メルセデスとしても黙って見ているわけにはいかなかったのだろう。

実際、この両車の具体的な数値を並べると、さらに面白くなる。今回用意されたS500プラグインハイブリッドのCO₂排出量は65g/km。パナメーラS-Eハイブリッドは71g/kmだ。エンジン+電気モーターによる統合出力で見れば、S500の442psに対してパナメーラは416psと、いずれもメルセデスが上回る。そして一方のスポーツモデルでは、上級モデルのAMG GT Sで510ps & 219g/km、911カレラSは400ps & 205g/km (PDK)と、これもトータルで見ればメルセデスが完全に優位に立つ。というよりも確実にボルシェを意識した数値が並んでいる。

ただし、AMG GTに関しては、まだ価格は発表にはなっていないから比較するのは時期尚早かもしれないが(911カレラSよりもやや高めという噂=日本円で1500~1800万円程度)、それでも購入を検討するカスタマーにとっては十分に射程内のはず。ましてや、このタイミングで発表したのも、911カレラが間もなく後期型を用意する予定だから、それを狙ったのも明白だ。

いずれのモデルも今月号で展開しているから、詳細に関してはそちらを参考にして頂きたい。きっと彼らが同時に用意した、その“二面性”に惹かれるはずである……。

メルセデスの、新たなる二面性。



Mercedes-AMG GT

9月9日の夕方からAMG社屋で行われたGTの発表会。同社の代表を務めるトビアス・メアーズを筆頭に、ダイムラーAG会長ディーター・ツェッチェ、さらに元DTMドライバーで現在メルセデスとAMGの活動をサポートするB.シュナイダーなど、錚々たる面々によってアンバールされた。

Mercedes-Benz S500 PLUG-IN HYBRID

S500プラグインハイブリッドの試乗は、翌日の10日に行われた。3.0版のV型6気筒ツインターボに最新のハイブリッドシステムを組み合わせ、442ps & 650Nmという統合出力を発揮。電気モーターによる走行は最大33km、CO₂排出量も65g/kmを実現している。





記録更新、 38億円で落札。

8月中旬のカリフォルニア州モンタレーは、毎年世界中から熱狂的なクラシックカーのエンスージアストを迎える。約1週間の間に、クラシックカー関連のさまざまなイベントが開催されることから、モンタレー・クラシックカー・ウィークと呼ばれることも最近では多くなった、この魅惑の1週間。カリフォルニアの眩しい太陽光のもとで昼間のイベントが終了すると、夕方からは世界のメジャーなオークショネアが、やはりモンタレーを中心に、さまざまなオークションを主催する。ここでの主役もちろん、エンスージアストが熱い視線を注ぐクラシックカー。毎年ここから発信される話題を楽しみに待つファンも多い。

今年のモンタレー・クラシックカー・ウィークに開催されるオークションで、最も注目されたのはボナムスのクワイル・ロッジ・オークションだった。なぜなら同オークションには、サンマリノのマラネロ・ロッソ・コレクションが所有していた、歴史的な価値の高いフェラーリが一気に10台も出品され、その出品車リストの中にはフェラーリ・コレクターにとって究極の1台ともいえる、250 GTOの名前も含まれていたのだから。

フェラーリ250GTOの人気は、もちろんそれが1960年代のフェラーリのレース活動において、大きな成功を収めたことに第一の理由がある。それが250GT SWBからの正常進化型という、いかにもフェラーリにのみ許された特権であるかのような、レギュレーションの解釈によって生まれたレースのためのスペシャルモデルであったこと。そしてその生産台数が、進化型の250GTOシリーズ2 (250GTO64) を含めても、わずかに39台

を数えるのみという希少性も、その価値を絶対的なものとする背景となったことは間違いない。

ここ数年のクラシック・フェラーリ人気を受けて、オークションの世界における250GTOの落札価格も高騰の一途を辿っている。2012年にはS/N(シャシーナンバー): 3505GTの250GTOが3500万USD (1USD=100円換算で約35億円) で落札されている。

今回ボナムスのクワイル・ロッジ・オークションに出品されたS/N: 3851GTは、1962年のツール・ド・フランスで2位を獲得したほか、1964年までに多くのレースで華々しい戦績を記録。マラネロ・ロッソ・コレクションによって素晴らしいコンディションを保っていたこともあり、事前の情報では、その落札価格は6000万USD (約60億円) に達し、これまでの史上最高額を更新するのではないかという予測も、オークション関係者や、フェラーリ・エンスージアストの間からは聞かれたほどだった。

2日間のスケジュールで行われた同オークションの初日、3番目のロットで登場したS/N: 3851GTは、世界中からの期待を集めながら入札価格を更新していったが、3000万USDを超えた頃から、その勢いは衰え、最終的には3811万5000USD (約38億1150万円/手数料込) という、ボナムスにおける最高額での落札が決定した。それは2年前のS/N: 3505GTを超える数字だった。

クラシック・フェラーリの価格高騰は、これですぐ冷静さを取り戻すことになるのだろうか。今後のオークション市場での動向が、非常に興味深い。



この個体は19番目に製造された250GTOであり、もともとはメタリックグレーの外装色に、赤/白/青のセンターストライプラインが入っていた。フランス人のF1ドライバー、ジョー・シュレッサーがファーストオーナーで、最後のオーナーであるイタリア人のファブリツィオ・ピオラティが現在のマラネロ・ロッソにペイントしたそう。

Ferrari 250 GTO





750台以上の フェラーリが集結!

今年も開催された「フェラーリ・レーシング・デイズ」。9月13～14日の2日間に渡って行われ、今回は約750台以上の車両に延べ約1700人以上の来場者で賑わった。特に今年は富士スピードウェイでの開催ということもあるうえ、両日共に晴天に恵まれたこともあって、その雰囲気は実に華やか。ましてや一般来場者にとっては初公開となる、ラ フェラーリの走行も用意されていただけに、その姿を一目見ようと多くのファンが詰めかけた。

もちろん、例年同様に多数のメニューが用意されている。FXXなどサーキット専用車による「XXプログラム」や、シューマッハを優勝に導いたF1マシンのデモンストレーションランのほか、オーナー自身が自らの愛車で走行するスポーツドライブやエンジンジョイドライブも行われ、富士スピードウェイという舞台を美しく飾った。

それに加え、これも恒例となった「フェラーリ・チャレンジ」のアジア・パシフィック戦も併催。ゲストドライバーとして、現在フェラーリの公式GTドライバーとして活躍するジャンカルロ・フィジケラが招かれ、最新の458チャレンジEVOを駆り、最後尾から追いつけるという催しも行われ、激しい盛り上がりを見せた。

また、ユニークな催しとして、富士スピードウェイ周辺にある小山町の小学生40名を招いて、フェラーリ・ジャパン代表のリノ・デバオリ氏による講義や質疑応答などを設け、未来のクルマ好きを育てるべくディスカッションを行うなど、地域への貢献と明日へのファン獲得に向けたメニューも展開。フェラーリの歴史に触れながら子供たちからの素朴な疑問に答えるというこの新たな試みもまた新鮮そのものであった。

その他、パドック内では、フェラーリ・クラシケが手がけたヴィンテージ車両の展示やテラーメイドの紹介のほか、日本人オーナーが所有するワンオフモデルも公開。日頃、見られない希少なモデルに興奮を隠せないフェーリスタが続出したのが印象的だった。さらに他のパドックでは、昭和シェル石油による「エキサイティング・チャレンジ」も開催。プレイステーションのグランツーリスモ6を使ったオンラインキャンペーンに参加した中から上位が招かれ、この場で決勝戦が行われた。しかもその優勝者には、フィジケラがドライブする458スペチアーレの助手席に乗ってGPコースを全開体験できるという副賞付き。ゲームでは得られない、凄まじいGに感動した様子だった。



激しいバトルを展開したフェラーリ・チャレンジのアジア・パシフィック戦。最後尾から追いつけるフィジケラの走りもまた感動的だった。



シューマッハが優勝したF1マシンそのものが実走! 感動のエキゾーストノートに来場者の興奮は最高潮に達した。



サーキット専用車による「XXプログラム」。その走りを実際に見られるのもこのイベントの醍醐味だろう。



小山町周辺の小学生を招いて講義&質疑応答という新たなメニューが用意されたのも話題。最後にラ フェラーリとの記念撮影も行われた。

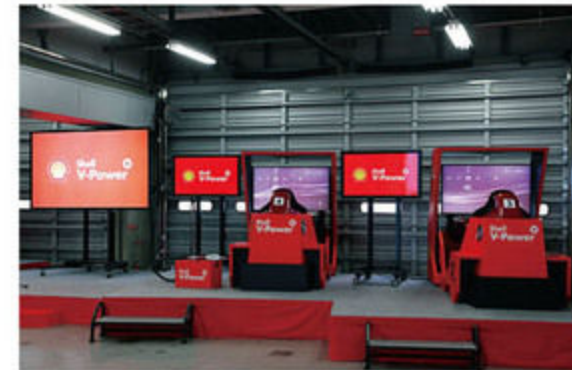


フェラーリ・ジャパンの代表に就任して初のレーシング・デイズに参加したリノ・デバオリ氏。日本のフェーリスタの多さを実感したようだ。



パドック内に設けられていた、フェラーリ・クラシケによるヴィンテージカーの展示は感動もの。250GT TdFのほか、デイトナや512BBiなど、レベルの高いレストアに来場者は魅了されていた様子。

Ferrari Racing Days 2014



昭和シェル石油によるエキサイティング・チャレンジの優勝者は、イベントの最後にフィジケラとの同乗走行を体験。実車の凄まじさを思い知らされたようだ。



ランボルギーニの新世代V型10気筒モデル、ウラカンLP610-4は、その正式発表以来、世界中の市場で圧倒的な人気を集めている。アルミニウムとカーボンからなるハイブリッド型シャシーを始め、さまざまな技術的トピックスを満載して誕生したウラカン。前身となるガヤルドは、約10年間に1万4000台以上をセールスする史上最高のヒット作となったが、ウラカンがその数字をさらに更新することは、まず間違いないところだ。

そのウラカンの人気は、ワンメイクレースのスーパートロフェオによって、さらに決定的なものとなるだろう。ランボルギーニは、そのためのレーシングモデルとして、先日カリフォルニアで開催された、ヒストリックカー・イベント、ザ・クワイル・モータースポーツ・ギャザリングの会場で、ウラカンLP620-2スーパートロフェオのワールドプレミアを行った。スーパートロフェオ・シリーズは、2015年にはウラカンとガヤルドがともにエントリー可能だ

が、2016年からはウラカンのワンメイクとなる予定だ。

ウラカン版スーパートロフェオの開発には、かのジャン・パオロ・ダラーラ率いる、ダラーラ・エンジニアリングが関係している。ダラーラ氏自身、創立初期のランボルギーニに在職中には、あのミウラなどの設計に携わった人物。現在のダラーラ・エンジニアリングが、レースカー用モノコックの開発と生産などで、まさに独壇場ともいえる活躍を見せていることも、良く知られている。

このランボルギーニとダラーラのコラボによって誕生したウラカンLP620-2スーパートロフェオ。それを見る者の誰もが圧倒されたのは、さらに高性能なエアロダイナミクスを得るための、エクステリアデザインの見直しだった。ワイドトレッド化に対応した、ワイドなフロントフェンダーのデザイン。あるいは10段階に角度調節が可能な固定式のリアウイングなど、その姿はまさしくサーキットを走るための機能美といった印象。軽量化も徹底され、ボディウエイトはロード仕様のウラカンからさらに250kgも軽量の1260kgという数字がスペックシートには掲げられている。

ミッドに搭載されるエンジンは、620psにパワーアップされ

闘う猛牛、戦闘力アップ。



ランボルギーニは、8月中旬にカリフォルニアで開催されたザ・クワイル・モータースポーツ・ギャザリングにおいて、ウラカンのワンメイク車両を発表した。会場には、ステファン・ヴィンケルマン社長のほか、テクニカル・ディレクターを務めるマウリツィオ・レジーアーニ、開発に参加したジャン・パオロ・ダラーラが顔を揃えた。

た、5.2ℓ仕様のV型10気筒DOHC。トランスミッションは7速DCTとなるが、駆動方式がRWDとされたのは驚きだった。テクニカル・ディレクターであるマウリツィオ・レジーアーニによれば、それは今後誕生するであろう、ウラカン・ベースのGT3マシンへと、テクニカル面でのノウハウを効率的に継承することに、直接の理由があったのだという。

ワンメイクレースのスーパートロフェオで、そしてGT3車両で参戦が可能な世界中のレース・イベントで、ウラカンのレースモデルは、これから高い戦闘力を、我々に見せつけてくれることになる。

これから続々とサーキットに投げられるウラカン。その活躍に大いに期待したいところだ。



Lamborghini Huracán LP 620-2 SUPER TROFEO



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。

自動車専門
動画サイト

[ログイン \(新規会員登録\)](#)

[All list
全記事リスト](#)
[Dynamic Safety Test
安全性テスト](#)
[Car Review & Report
カーレビュー&レポート](#)
[News Commentary
ニュース・コメンタリー](#)
[SYE-Learning
SYEラーニング](#)

トップ > カーレビュー&レポート > スポーツカーFSWアタック! / GENROQ New Sport Car's The Test (12分27秒)

Car Review & Report

カーレビュー&レポート

2014.08.11

**会員向け
動画**

スポーツカーFSWアタック! / GENROQ New Sport Car's The Test (12分27秒)

カーレビュー&レポート

期間限定!!

Start Your Enginesの会員費1,000円が
今なら
初回30日無料!

▶ 詳しい情報はこちら

この機会に是非お試しください

You Tubeの公式チャンネルでは、
一部の動画をサンプルとして
公開しています。

You Tube

<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!





Ferrari 458 M



V8ツインターボで670ps!?

これまで23年間にわたって、フェラーリを率いてきたルカ・ディ・モンテゼーモロ会長の退任という、衝撃的な話題が世界を駆け巡っているが、ニューモデルの投入計画そのものには、しばらくの間、大きな変更はないだろう。フェラーリ・ファンとしては、まずはひと安心といったところか。

そのフェラーリからのニューモデルで、今最も期待されているのが、これまでの458シリーズの後継となるミッドシップ2シーターだろう。すで

に458シリーズには、その最終進化型として企画された高性能仕様の458スぺチアーレが誕生しているから、フェラーリが近くニューモデルを投入するのは確実なところ。これまでの例から考えるのならば、それは458のビッグマイナーチェンジ版ということになるのかもしれない。

この次期ミッドシップ2シーターが最大の特徴とするのは、V型8気筒エンジンがツインターボ化されることだろう。すでにフェラーリは、カリフ

オルニアTでツインターボエンジンの搭載を実現しているが、パワーとともにエミッション、そして燃費やCO₂排出量といった、様々な問題をクリアしなければならないことは、このニューモデルにも同様の事情。もはやツインターボ化以外に選択肢はないというのが正直なところである。はたしてそれは、どれほどに魅力的なスペックを掲げ、また刺激的なアピランスとともに誕生するのだろうか。

打倒カイエン完成間近!?

マセラティが、将来的に年間5万台の生産を狙っていることは、すでに広く知られているところ。その成否の鍵を握るのが、マセラティにとっては初のSUVとなるレヴァンテにほかならない。そのメインマーケットは、やはりアメリカと中国。このふたつの巨大な市場は、マセラティにとっては本格進出してまだ日が浅い新興市場でもある。

レヴァンテのボディデザインは、かつてコンセプトカーとして発表されたクーバンのテイストを継承したもの。そのシルエットからは、SUVというよりもワゴンとの中間的性質を持つクロスオーバーSUVといった印象が強い。実際にそのセールスが開始されれば、この個性的なスタイルは市場で大きな反響を呼ぶことは間違いないだろう。

搭載エンジンは、ガソリン仕様では3タイプが用意される見込みだ。このうち2タイプはV型6気筒ツインターボとなり、最高出力は350psと425psの2タイプ。残るひとつはV型8気筒ツインターボで、こちらは560psをスペックシートに掲げる

予定だ。駆動方式はもちろんフルタイム4WD。現在のマセラティはフィアットの子会社であり、そのフィアットはクライスラーと共存共栄の道を歩む。この事情から考えれば、4WDに関してはジープで多くのノウハウを持つクライスラーのエンジニアリングがレヴァンテに採用される可能性も高い。最強のライバルはボルシェのカイエン。その直接対決が今から楽しみである。



Maserati Levante



DEBUT!

REPORT ● 大谷達也 (Tatsuya Otani)
PHOTO ● Daimler AG

生粋の自作、第二章。

遂に全貌が明らかになった、メルセデスAMG GT。
“打倒911”と言われていただけに、まさにその内容は衝撃的だ。
自らの意思で誕生した、彼らの第二章に迫る。

S LSに続くAMGのオリジナルモデル「GT」が、同社の本拠地であるアッフルターバッハでついにベールを脱いだ。

AMGのオリジナルモデルといえば、これまではメルセデス・ベンツの歴史的スポーツカーであるSLRやSLSの名を受け継いできたが、今回はGTというシンプルなネーミング。そのせいか、往年のモデルをモチーフとしたSLRやSLSとは異なり、GTには極めてクリーンでシンプルな造形が与えられている。

ところで、彼らはGTのことを「AMGによる100%独自開発モデルの第2弾」と説明している。第1弾は当然SLSなので、マクラーレンと共同開発したSLRとは明確な差別化が図られているようだ。

GTのポジショニングについても少し説明すると、AMGはGTをSLSの後継モデルとは位置づけていない。現地で配布されたプレスリリースには残念ながらボディサイズが記されていないが、海外のウェブサイトに掲載されていた数値を参考にと、GTはSLSに比べて全長は約10cm短く、全高は2cmほど低く、ホイールベースは5cm短くなっていることがわかる。一部には「AMGはポルシェ911を仮想敵としてGTを開発した」との噂も囁かれているが、GTはSLSに比べると確実に小さく、より911に近い存在となったことだけは間違いないだろう。

それでは、メルセデスが今回発表した内容をベースに、AMG GTの真の姿に迫ってみることにしよう。

AMG GTには「GT」と「GT S」というふたつのグレードが設定される。最大の違いはおそらくエンジンで、同じ4ℓV8ツインターボ

Mercedes-AMG GT



を搭載しながら、GTは462psを、そしてGT Sは510psを発揮する。それ以外にも装備品などが一部異なっているのだが、それらについては順に説明していこう。

今回のワークシヨップで興味深いと思ったのは、彼らがAMG GTの基本構成についてSLSアーキテクチャーという言葉を使った点にある。これをひとことで説明すれば、アルミ・スペースフレームで構築したボディのフロント（正確にはフロントミッドシップ）にエンジンを搭載し、トランスアクスル方式の駆動系で後輪を駆動するというものだ。

では、どうしてAMGはSLSアーキテクチャーにこだわったのか？これについて同社のマルクス・ホフ

パウアーは「適切な重量配分によって高度な運動性能を手に入れるとともに、限界域でも扱いやすい特性を得るため」と説明している。さらに「レビゲームでは決して得ることのできないドライビングフィールをもた

らすと同時に、クルマがコンピューターによってコントロールされているという感覚を排除することを狙った」とも語った。つまり、ドライバーがクルマを操っている実感をダイレクトに味わえるハンドリングを目標にしたという意味である。

なるほど、AMG GTのメカニズムを見ていくと、操縦性を左右する派手な電子制御はほとんど見当たらず、むしろコンベンショナルな手法によりスポーツカーとしての基本性

能に磨きをかけたといったほうが実態に近いように思えてくる。

その代表が前述したトランスアクスル方式の駆動系であり、もうひとつがSLSから引き継いだアルミ・スペースフレームボディである。これはアルミの押し出し材やキャスト部品でスペースフレームを構成した後、やはりアルミ製のボディパネルを貼り付けて強固なボディシェルを形作るというもので、ホイールボディの重量は231kgしかない。SLSと比較すると、スチールの使用比率が大幅に下がった（4%→0.83%）ことが目につくほか、各パーツの接合には、高速締め付けボルトや特殊なりベット、さらには接着剤を広範に用いることで高いボディ剛



ダッシュボードのデザインは引き続き航空機をイメージしたものだが、直立に近いSLSとは異なり、なだらかに傾斜している。ショルダーサポートの形状が特徴的なシートはレザー張り。足下はSLSより広く感じられた。

コンベンショナルな手法で磨きをかけた
スポーツカーとしての基本性能に期待。

Mercedes-AMG GT



M178と呼ばれる4.0 V8 ツインターボエンジンはAMGの「ワン・マン、ワン・エンジン」と呼ばれる伝統に従い、アフターバッチで手組みされる。ピエゾインジェクターを用いた第3世代ガイドドスプレー式の直接噴射を採用。高性能と省燃費を両立した。



テールゲート式のためアクセスのいいラゲージルームは350ℓと意外にもたっぷりと容量を誇る。プレスリリースによればゴルフバッグをふたつ積めるそうだ。

性を確保したようだ。

サスペンションは、前後ともA字形がはっきり見て取れるアームを組み合わせたダブルウィッシュボーン式で、GT Sのダンパーとリミッタードスリップデフがいずれも電子制御式となる以外、エレクトロニクスの影は見当たらない。もちろんABSやESPは装備されるが、ESPはスポーツモードを備えた専用チューニングとされている。

いっぽうのエンジンは完全な新開発で、最高出力は462psないし510psを発揮。技術的にはA45 AMGでデビューした4気筒の直噴ターボエンジンと非常に近く、ボア×ストロークだけでなくボアピッチまで共通だという。目新しい点と云えば、Vバンクの内側に排気系やターボをまとめた「ホットインサイドV」と呼ばれる形式を採用したこと。これはターボ系の経路を短くできるためにレスポンスが良好というメリットがある。AMGによれば、スポーツカーでドライサンプとホットインサイドVを同時に採用したのはAMG GTが史上初であるという。

ギヤボックスはSLS用がベースの7速デュアルクラッチ式。エンジンとギヤボックスをつなぐプロペラシャフトはSLS同様、カーボン製とされ、その重量はわずか4kgしかない。なお、GT Sではエンジンとギヤボックスのマウントに硬度を電子的に制御できる「ダイナミックマウント」を採用し、ハンドリングと快適性の最適化を図っている。

現時点では発売時期や価格に関する発表はないものの、デリバリー開始はやや遅れて年明け以降との情報もある。価格は、SLSがおおよそ2500万円だったので、2000万円切りを期待したいところだ。



ほぼ全面的にアルミが採用されたボディ。例外はフロントバンパー内の構造体(マグネシウム製)とテールゲート(スチール製)ぐらい。ルーフはオプションでガラス製もしくはカーボンコンポジット製も用意される。ホワイトボディの重量はわずか231kg。

サスペンションは前後ともダブルウィッシュボーン式。ブレーキディスクはスチールが標準だが、オプションでセラミック・コンポジットブレーキを装着可能。タイヤサイズは①255/35R19 ②295/35R19もしくは③265/35R19 ④295/30R20となる。



SPECIFICATIONS

グレード	メルセデス AMG GT S	メルセデス AMG GT
エンジンタイプ	V型8気筒DOHCツインターボ	
総排気量(cc)	3982	
最高出力	375kW(510ps)/6250rpm (6000~6500rpm)※	340kW(462ps)/6000rpm —
最大トルク	650Nm(66.3kgm)/1750~4750rpm (1750~5000rpm)※	600Nm(61.2kgm)/1600~5000rpm —
車両重量(kg)	1570 ※※ 1645 ※※※	1540 ※※ 1615 ※※※
パワーウエイトレシオ(kg/ps)	3.08 ※※ 3.22 ※※※	3.33 ※※ 3.49 ※※※
最高速度(km/h) ※リミッター作動	310	304
0→100km/h加速(秒)	3.8	4.0
燃料消費(ℓ/100km)/NEDC総合	9.4	9.3
CO ₂ 排出量(g/km)	219	216

※ AMGダイナミックプラスパッケージ仕様車 ※※ 燃料タンク：90%、ドライバーと荷物無し
※※※ 燃料タンク：90%+ドライバー 68kg+荷物7kg



Porsche 918 Spyder

新次元の頂き。

ハイブリッド時代の到来は、スポーツの世界にも波及し、その象徴的な存在となる、頂点のモデルが今回の主役である。システム的には似通ったポルシェ918スパイダーとマクラーレンP1。最先端のテクノロジーが凝縮された新次元のパフォーマンスを公道、そしてサーキットにおいて試した。勝負の行方はいかに!?

SUPER BATTLE

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

現

行の市販車のなかで、もっともソフィスティケートされたテクノロジーを搭載する代表的な2台のハイブリッド・ハイパーカー。どちらもノルトシュライフェを7分以内でラップすると公言する2台——ポルシェ918スパイダーとマクラーレンP1の直接対決の舞台を選ぶにあたり、私たちに迷いはなかった。まずはウエールズ北部の過酷な2級道を存分に走り、然る後に、北西岸に位置する1周2・5kmのテクニカルコース、アングルシー・サーキットにて極限的な挙動を確認することにした。

ツッフェンハウゼンから遠路トランスポーターに載せられて到着した918は、ホワイトカラーにマルティニ・ストライプが走っている。1971年、ポルシェにル・マン勝利をもたらした917のオマージュだ。この試乗車は、ヴァイザッハ・パッケージ仕様で、マグネシウムホイールを履き、ペイントの代わりにボディをラッピングすることで標準型より41kgの軽量化を果たしている。

私の仕事は918をトランスポーターから降ろすことから始まった。イグニッションキーを差し込み、捻るとタッシュボードの警告灯が一斉に点灯するが、エンジンは掛からない。モーターの力だけで、非常にゆっくりと後ろ向きに降りる。

太陽光の下に出た918は、素晴らしい精巧につくり込まれた内装のディテールで私たちを魅了した。触れるものすべてに質感の高さを知覚できる。人間工学上の設計も秀逸だ。私はランベリスの峠越えを含むベトウス・ア・コエドまでの区間を918で走り始めた。これはゆっくり走っていても楽しいクルマだ。Eパワーモードが極めて巧妙に組み込まれているので、特にEV走行を意識しなくても、エンジンが始動しないまま、ゆったりと流れている自分に気づく。ほとんど無音のまま、田園地帯の木々の香りに包まれる——Eパワーならではの運転の楽しみだ。ポルシェは全天候型の、日々のあらゆる用途に適したハイパーカーを目指したと主張しており、これは正し

McLaren P1

McLaren P1
Porsche 918
Spyder

ウエールズのオンロードでは、さまざまなシチュエーションでテストを行い、設定されているドライビングモードをいろいろと試した。918はかなりフレキシブルなフィールに馴れられており、安定感のある走りが印象的だったのに対し、P1は溢れ出るパワーをやや持て余し気味なところがあり、イギリスのスーパースポーツらしく野蛮な一面を垣間見せた。それぞれのコンセプトやメンタリティの違いが走りにもあらわれているのが興味深い。

SUPER BATTLE



ともに乗り心地はソフト寄り 最上のコンフォートを提供する。

いと見てよさそう。EVとしての航続距離は30km程度（ちなみにP1は10km弱）あり、0→100km/h加速は7秒を切る。

P1のキャビンは918よりひと回りコンパクトだが、マン・マシンの関係が緊密で心地よい。ルーフにはめ込まれた透明なパネルが閉塞感を払拭している。ただしスイッチ類はややアットランダムに散りばめられた感じだ。

P1と918に共通する特徴とし

をかけるなりして、右足でP1にダンスを踊らせる楽しみは格別だ。

P1の実力を目の当たりにした私は、もうこの時点で勝負あったという気すらしていた。ところが公道試乗の後半で、私はP1にない優位性を918に見出すことになる。

確かに直線路では、918はP1が加速するときのパンチ力にわずかに及ばない。しかし918は地に足が着いている。挙動が落ち着いているので、安心感があるのだ。だから

て、乗り心地はソフト寄り。おとなしいセッティングを保つ限り、どんなパッセンジャーをも満足させるコンフォートレベルを提供する。

しかしひとたびハンドリングとパワートレインのロータリーノブをトラックモードにすると、P1のツインターボV8は、ジェット機のアフターバーナーが点火したときもかくやと思わせる推進力を発揮する。乗る者を圧倒する力感。麻薬的な魅力——P1は公道であっても、シアター・オブ・スピードの資質を遺憾なく見せつけた。ふと私の脳裏にフェラーリF40の記憶が蘇る。もちろん現代の電子制御装置によりターボラグははるかに小さいのだが、その野獣のようにアグレッシブなパワーデリバリーに、F40に一脈通じるものを感じたのだ。

ステアリングは軽い操舵力と純粋なフィールの絶妙なスイートスポットを突いている。ターニン時のグリップは100%信頼に値する。旋回中、リフトオフするなり、パワー

ウエールズの荒れた公道でも暴力的なパワーを頻繁に、かつ長い時間発揮させることができる。ステアリングはP1よりはるかに重いが、操舵したときのフィールは申し分なく、しかも正確。前輪の動きを正確に伝えてくるので、盤石の自信をもって操縦できる。

ダンパーやブレーキなど各コンポー



ーネットのチューンが一律に揃っているため、918のシャシーには一本筋の通ったところがある。これをサポートする秀逸なドライブレイン。両者が相まった918のドライブレインには、抗いがたい魅力が溢れている。低中速域でモーターによるブーストが有効に働くので、コーナーからコーナーまでのスピードが速い。ドライブレインによってソフトスピードが変わるPDKも的確に仕事をこなす。各要素の相乗効果が918の強みとなって表れている。

かくして公道上での勝負はもつれたまま、私たちは舞台をアングルシー・サーキットに移した。ピットガレージで私を待つP1はすでにレースモードにしてあった。



私はスタビリティとトラクション・コントロールもカットオフした。ピットレーンを走り出した瞬間から高揚感が身体中にみなぎる。高らかなエンジンサウンド。旺盛なターボの吸気音。ごく軽いステアリング。確固たる乗り心地。最新のF1テクノロジーを取り入れたP1は、むしろオールドファッショナな野獣性で私をゾクゾクさせた。

本コースに出る。3速、4速へとパドルシフトするたびに、未知の領域に踏み込んでいることを実感する。P1は早くも常軌を逸したスピードに達している。軽くて無類に俊敏でありながら、非常に安定している。意外にも極めてドライバーフレンドリーだ。

低速コーナーでは軽いアンダーステアだが、ターボが効く旋回スピードに入るとステアリング特性はニュートラルになり、コーナー脱出時にはオーバーステアに転じ、ごく小さな舵角で抜け出ることができる。む

ろん916psのシステムパワーを使えば、アンダーからオーバーへのトランジションを唐突に行うことも容易だ。操るこちらがやや無謀と思える操作をしても、P1はドライバーに寛容で、信じられないほどエンタテインメント性の高いハンドリングを示す。

サーキットでもパワーの横溢を強く感じる。ただしハイダウンフォースカーから連想するような、超自然的で魔法のようなグリップを高速時に発揮するわけではない。スライド中にシフトアップすることすら可能だが、そうしたところでPゼロコルサは空転するばかり。せっかくシヤシーと空力デバイスが高額の小切手を振り出したのに、タイヤのせいで現金化できない……。P1はとてつもなく速く、操縦して楽しいが、無敵ではない。

918の車重は、ヴァイザッハ・パッケージ仕様でも1634kg、実際、走らせても重さを感じる。し



かし4・6ℓV8はトップエンドまで鋭く吹け上がり、中間回転域ではモーターのブーストが効いて排気量が10ℓほどにも感じる。スロットルレスポンスは瞬時にして正確、パワーの出方は外科用メスのようにシャープだ。

918は4WDなので、RWDのP1に対してメリットとデメリットの両面がある。P1と比べてターニン時のアンダーステアがやや強い代わり、トラクションは大きい。しかし918最大の美点は900ps近いハイパワーを自在に使いこなせることにある。918は決してドライバーを精神面で圧倒することをしない。ドライバーは恐れることなく、エネルギーの最後の一滴まで使える。あるコーナーではアンダーステアのまま踏み続け、次のコーナーでは意図的に軽いオーバーステアを誘発することも自由自在。あたかもボクス

SPECIFICATIONS

モデル名	マクラーレンP1	ボルシェ918スパイダー ※()ヴァイザッハ仕様
■ボディ		
全長(mm)	4588	4643
全幅(mm)	1946	1940
全高(mm)	1188	1167
ホイールベース(mm)	2670	2730
トレッド ①(mm)	1658	1664
②(mm)	1604	1612
車両重量(kg)	1395(乾燥)	1675(1634)
■パワートレイン		
パラレル方式	フルハイブリッドシステム(プラグイン)	←
最大合計出力	683kW(916ps)	652kW(887ps) / 8500rpm
最大合計トルク	900Nm(91.8kgm)	1280Nm(130.6kgm)
エンジン形式	V型8気筒DOHCツインターボ	V型8気筒DOHC
総排気量(cc)	3799	4593
ボア×ストローク(mm)	93.0×69.9	95.0×81.0
圧縮比	未公表	←
最高出力	550kW(737ps) / 7500rpm	426kW(580ps) / 8500rpm
最大トルク	720Nm(73.4kgm) / 4000rpm	500Nm(51.0kgm) / 6500rpm
電気モーター出力	133kW(179ps)	ハイブリッドモジュール(リヤアクスル):約95kW
電気モータートルク	260Nm(26.5kgm)	電気モーター(フロントアクスル):約85kW
■トランスミッション		
タイプ	7速SSG(デュアルクラッチ式)	7速PDK(デュアルクラッチ式)
駆動方式	RWD	4WD(フロント電気モーター駆動付き)
■サスペンション		
フロント	ダブルウィッシュボーン	←
リヤ	ダブルウィッシュボーン	マルチリンク
■ブレーキ		
形式	ベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック)	←
ディスク径 ①(mm)	390	410×36
②(mm)	380	390×32
■タイヤ&ホイール		
フロント(リム幅)	245/35ZR19	265/35ZR20
リヤ(リム幅)	315/30ZR20	325/30ZR21
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	350(電気モーターのみ:160以上)	325(電気モーターのみ:150)
0→100km/h加速	3秒未満	3秒
0→200km/h加速	7秒未満	9秒
0→300km/h加速	17秒未満	27秒
■エミッション		
CO ₂ 排出量(g/km)	200未満	70(電気モーターのみの場合)(72)

※すべてメーカー公表値 — 表記: 未公表



シンプルに造形されたコックピットには、各種機能を作動させるスイッチ類が与えられている。ステアリングにはF1マシンでお馴染みの可変変力システムのDRS(ドラッグリダクションシステム)や電気モーターを作動させるiPAS(インスタントパワーアシストシステム)、センターコンソールにはトランスミッションやシャシー設定、エアロダイナミクスのセッティングを変更できるスイッチが並ぶ。



P1はサーキットで本領を発揮し、918はステージを問わず衝撃的だ。

ターSのように遊ぶことができる。

あなたがサーキット走行に特化したハイパーカーを望むなら、P1が買いた。軽くてレスポンスが抜群なクルマである。一方、918は低速コーナーでのメカニカルグリップが一枚上手で、しかもアングルグリップの高速コーナーをP1に引けを取らないスピードで駆け抜けた。そして2台ともに、とてつもなく楽しい。マクラレンとポルシェが極限のパフォーマンスを追求するなかで、操縦する楽しみが損なわれていないクルマを送り出したことは同慶の至りだ。

ポルシェ918スパイダーとマクラレンP1。この2台は共通する

テクノロジーも多いし、パフォーマンスも似通った部分があるが、まったく異なるコンセプトから成立するプロダクトだ。P1は究極のハイパーカーで、サーキットで最良の面を発揮する。マクラレンF1マシンから得たノウハウと経験の融合がもつとも端的に表れる舞台がサーキットだからだ。一方のポルシェも、サーキットで育んだパワートレインを日々の実用性とフュージョンさせようとした点はマクラレンと同じだが、その志は一層野心的であったと思われる。今回、ローレルの冠を頭に頂くのはポルシェ918スパイダーである。

テスト車両は遮音材の削減や専用の軽量ホイールなどの採用によって41kg軽いヴァイザッハ・パッケージだった。5つのドライビングモードが用意されており、ステアリング右にある赤いボタンで、EV走行のEパワーからピークパワーを放出するホットラップまで選択可能。エンジン、サスペンション、トランスミッションなどが統合制御され、快適な街乗り走行からサーキットでの全開走行まで見事に対応してくれる。

SUPER BATTLE

McLaren P1
Porsche 918
Spyder



真紅の疾走。

700psを超える領域に突入した12気筒のスーパースポーツ。もはや公道で、その性能を堪能することは不可能に近いが、どれだけの実力を有しているのか、やはり興味は尽きない。そこで今回はフェラーリF12ベルリネッタをスーパーテスト。与えられた超絶性能を数値化して徹底分析し、検証した。

□ ングノーズの下に巨大な6・3ℓV12エンジンを収めるフェラーリF12ベルリネッタ。掲げられたパワースペックこそ強烈な数字が並ぶものの、F12はレーシングカーでもなければ、そのベースモデルでもない。あくまでデイリーユースに使われるグランツーリスモII GTカーである。とは言っても、そこはフェラーリ。F12がいくらGTカーといっても、スーパーテストで記録したデータの数々は、スーパースポーツカーのなかでも最速の部類に属するものだった。

SUPER **TEST**

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



Ferrari F12berlinetta

その原動力となった要因は、いくつか考えられるが、強烈なパフォーマンスを引き出すことに成功した、もっとも大きな方策がダウンサイジングだ。競争が増々激化する市場で生き抜くために必要不可欠なストラテジーとして、もともとドイツで生まれたダウンサイジングの流れは、いまやフェラーリにも波及し、世界的な拡がりを見せている。

象徴的なのは、やはりボディサイズだ。ホイールベースは、先代599の2750mmから2720mmへと30mmも縮小され、オールアルミ製のボディは小型化されている。それでもコクピットがタイトになった印象は受けないし、ラゲッジスペースが狭くなったわけではない。フロントシート背後にも十分なスペースが確保されており、室内は解放感さえある。パッケージングに影響は及んでおらず、92ℓの燃料タンク容量を含め、GTカーとしての資質は高い。また、年々大型化している欧州の人々の体格に対応したドライビングシートから眺める視界は良好であり、快適性や静粛性においても、現代のスーパースポーツらしいレベルに収められている。

もちろんダウンサイジングの効果は、それだけではない。33kgのダイエットを達成し、エンジン的大幅な出力アップもあって、パワーウエイトレシオは2・8kg/psから2・3kg/psに向上。あわせて空力特性は最適化され、先代の599と比較して、加速性能や減速性能、サーキットでのラップタイム、どの分野のテストにおいても記録が大きく更新されたことがそれを証明している。

ただしエンジンだけは、昨今の流行、いわゆる小気筒化&小排気量化に加え、ターボでパワーを補うというトレンドには乗らず、フェラーリ

は従来通り大排気量NAユニットを採用。排気量は6・3ℓと、先代よりも大型化させているほどだ。驚異的なのは13・5という高い圧縮比で、最小の内部摩擦と完璧な吸気、新しいレゾナンスシステムによってこれを実現し、テクノロジーへの挑戦にも意欲的だ。さらにCO₂排出量は、先代比で30%も削減。環境性能への対策も万全である。

時代の要請に応えながらもフェラーリらしさを追求したF12。その実力は早速ノルトシュライフェでのタイムアタックにおいて遺憾なく発揮された。ラップタイムは7分33秒。フロントエンジンのスポーツカーではトップクラスのタイムであり、最高速の出るドッティンガーヘーエは、300km/h超えを達成した。ただし、F12はあくまでGTカー。サスセッティングはノルトシュライフェ向きとは言えず、しなやかでソフトだ。それでもドライブレフィールは、フアン、のひと言に尽き、安全性の高さは秀逸である。3つあるジ

740psを有するが基本性能が高く バランスの良さが際立っている。

ヤンピングスポットでは、四輪が確実に路面を捉えてくれ、着地に何の不安も抱くことはなかった。極めて高いエアロバランスと、前後の重量バランス。破綻しそうな状況に追い込んでみても、シャシーはビクともしない。740psを有するが、パワーをしっかりと制御して、ノルトシュライフェをこれほど安心して走れるモデルがこれまであったらうか。しかも、常に走っていて刺激的なの



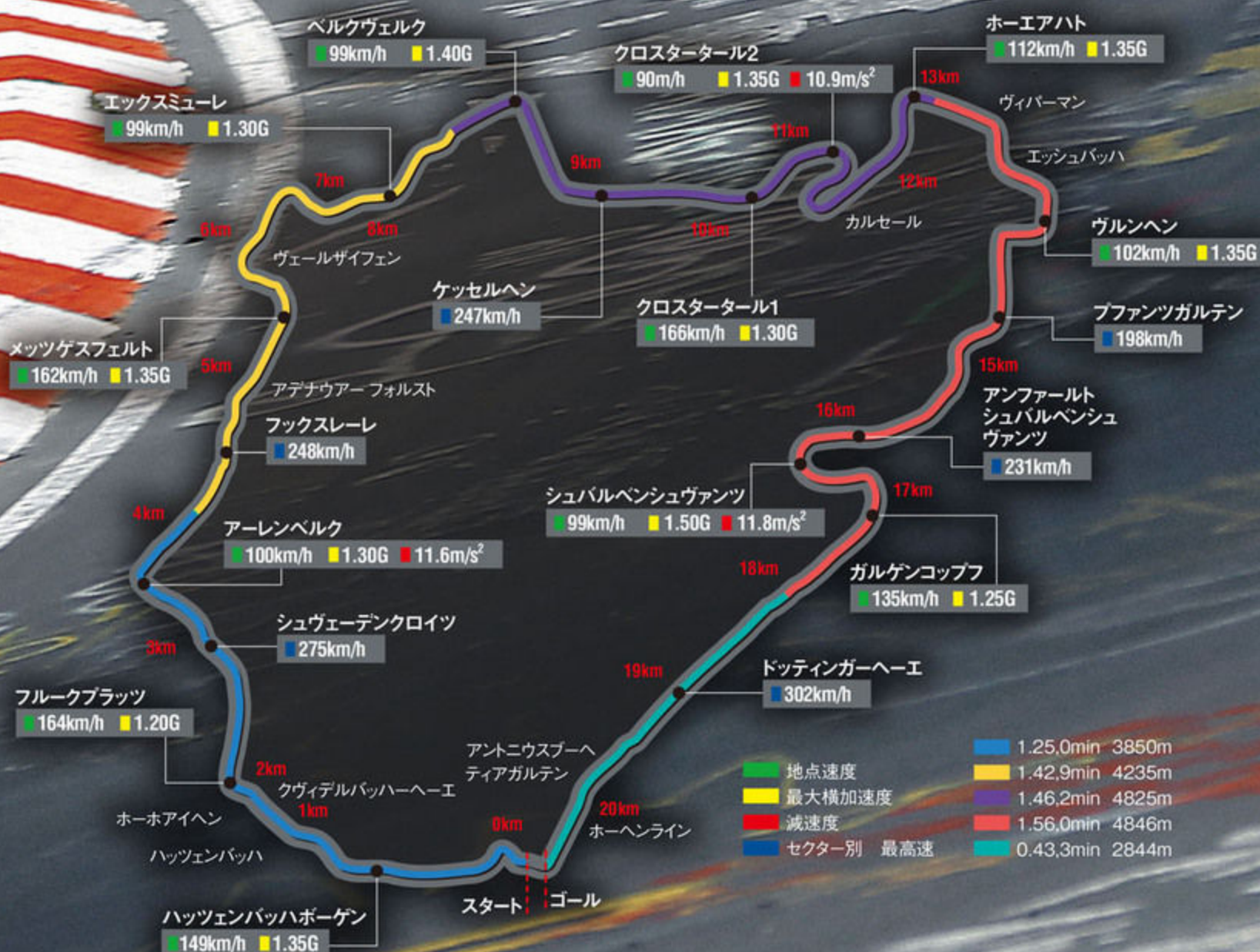
Lap Time

7分33秒

NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE

▶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

車名	計測結果
ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4	7分25秒
フェラーリ F12ベルリネッタ	7分33秒
ボルシェ 911 ターボ S	7分34秒
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
ジャガー XKR-S	8分03秒





Ferrari F12berlinetta

だから、昨今のスーパースポーツが失ってしまった魅力をF12は持っていると言えるだろう。

苦手に思われたホッケンハイムのショートコースでは、1分9秒9を記録した。ラップタイム自体は驚くほどではないが、F12は走る、曲がる、止まるという、基本性能がとても高く、バランスの良さが際立っている。

正直なところ、かなり強めのローリングとピッチングを示すが、ドライバーの操作に対する反応がダイレクト。完璧なステアリングのフィードバックをドライバーにもたらし、これらがF12のヴィークルダイナミクスの高さを決定づけている。フェラーリの辞書には「不可能はない」と書かれているのだろうか。限界域の動きは、どこまでいってもナチュラルだ。ハンドリング、トラクション、ブレーキ……とにかく素晴らしい。ただし、カーボンセラミックブレーキは、全開アタック前に十分な熱入れが必要である。

スーパーテストでは、総合的にパフォーマンスを分析するため、さまざまなテストを行うわけだが、36mスラロームの最高速度は131km/hと、ライバルと比較しても平凡な数字にとどまった。理由は明白で、GTカーとしてのデیلیーコンフォートが優先されているからだ。決して軽くないボディウエイトからすれば十分な性能であり、装着されたミシラン・パイロットスポーツカップ2、剛性の高いシャシー、そしてハードなスタビライザーの設定がそれをカバーしている。

最大横Gについても、飛び抜けて良い値ではないが、GTカーとしては好結果と言える。大きく貢献しているのは、ミシラン・パイロットスポーツカップ2（サイズはフロント265/35R20、リヤ325/30R20）。これほど高い横Gを出せるの

65度V12エンジンの排気量は599の5999ccから6262ccに拡大され、最高出力はサーキット専用車の599XXが誇った700psを軽く超える740psにまで高められた。ボンネットからフェンダーに設けたエアブリッジによりダウンフォースを得るだけでなく、ブレーキセクションにはフラップを開閉して放熱効果を高めるアクティブ・ブレーキ・クーリングを採用し、各部の性能も大幅にアップグレードした。





はカップタイヤの恩恵そのものだが、あわせて重量バランスや空力バランスの良さ、重心の低さなどの要素が加わり、その相乗効果によってもたらされている。

ハイグリップタイヤはいまやスポーツカーの性能に大きな影響を与える存在だが、速い転舵における荷重移動はボディの傾きをより一層強くするため、スタビライザーの効果だけでは限界がある。そこで電子デバイスのサポートが不可欠となるが、F12ではその介入が実に自然で、上品に賡けられている。特に高速領域では過度な制御をせず、確かなトラクションを与え続けてくれるのだ。回避テストの到達スピードは、アヴェンタドールには及ばなかったものの、SLS AMGを上回る151 km/hをマークした。

空力バランスの良さについては、ここまで何度も触れてきたが、実際のCd値、空力係数は0.30だった。フェラーリが発表しているオフィシャルデータによれば、F12の200 km/h時におけるトータルダウンフォースは123 kg。その内訳はフロ

マネッティノでは、走行シーンにあわせて電子制御システムのセッティングを幅広く調整できる(低μ路/スポーツ/レース/CTカット/CSTカット)。599と比べ全長で47mm短く、全幅で20mm狭く、全高で63mm低く、ホイールベースで30mm短くなったが、感覚的には室内空間にその影響を感じさせない。取材車両にはレザー張り、カーボンファイバーシェルのバケットシートが与えられていた。



Lap Time

1分9秒9

Hockenheim Short Course

▶ホッケンハイム ショートコース

テスト結果一覧

車名	計測結果
ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4	1分08秒6
マクラーレン MP4-12C	1分08秒7
ボルシェ 911 ターボ S	1分08秒7
フェラーリ F12ベルリネッタ	1分09秒9
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



SPECIFICATIONS

フェラーリ F12ベルリネッタ

■ボディサイズ	
全長×全幅×全高	4618×1942×1273mm
ホイールベース	2720mm
車両重量	1715kg
■エンジン	
仕様	V型12気筒DOHC
総排気量	6262cc
ボア×ストローク	94.0×75.2mm
圧縮比	13.5:1
最高出力	545kW(740ps)/8250rpm
最大トルク	690Nm(70.4kgm)/6000rpm
■トランスミッション	
仕様	7速セミAT(F1デュアルクラッチ)
ギヤ比	①3.08②2.19③1.63④1.29 ⑤1.03⑥0.84⑦0.63
最終減速比	4.38
■シャシー関連	
ステアリング形式	パワーステアリング付きラック&ピニオン
サスペンション形式	①&②ダブルウィッシュボーン ③&④ベンチレーテッドディスク
ブレーキ	⑤398mm ⑥360mm(カーボンセラミックディスク)
ブレーキディスク径	⑦265/35R20(9.5J) ⑧325/30R20(11.5J)
タイヤサイズ	ミシュラン・パイロットスポーツカップ2
タイヤ銘柄	
■パフォーマンス	
最高速度	340km/h
加速テスト結果	0→40km/h 1.3秒 0→100km/h 3.2秒 0→160km/h 6.2秒 0→200km/h 9.1秒

ントで43kg、リヤ80kgとなるが、ボンネットに設けられているエアロブリッジなどが効果的に働いている証拠であろう。参考までに先代の599と比較した場合、ダウンフォースの向上は200%、すなわち倍に増えているという。

ダウンサイジングの効果が最も発揮されたのが、200km/hの加速テストだ。13・5秒はほとんどレーシングカーのようなグンベルト・アポロよりもコンマ7秒、アヴェンタドールよりもコンマ9秒、強靱なブレーキシステムで知られるボルシェ911ターボSより1・1秒も速い。11・8秒という超絶な数値を出したボルシェ918スパイダーの結果を除けば、直接のライバルたちを大きく凌駕する、まさに敵なしのタイム。それにしてもこの加速方向のダイナミズムは一体どこから出てくるのだろうか。なにしろ、200km/hに到達するのにわずか9・1秒、そこから完全停止するまでに4・4秒しか要しない。速いスポーツカーには欠かせないブレーキシステムも相当に強靱である。

く、しかもサーキットにおいてもストレスな速さを発揮し、ライバルたちの戦意を喪失させるポテンシャルを有するモデルはない。加えるならば458イタリアのように、好奇の目に晒されることのない落ち着いたデザインセンスにも好感が持てる。テストしたいくつかの項目では、決して目を剥くような優れたデータはマークしなかったものの、トータルバランスに優れ、何よりも極上のドライビングプレジャーを与えてくれるのが、F12ベルリネッタの最大の魅力と言える。電子デバイスで操られている感じの、最近のスーパースポーツとは一線を画すプレジャーを有し、なによりも走らせるのが楽しい。数値的に表われない部分だけに、ドライバーによって感じ方や評価が異なることはあるだろうが、限界性能を試すスーパーテストにおいてそのパフォーマンス以上に、GTカーとしてのドライブフィールや洗練度は他を圧倒しているように感じた。

速さだけではなく止まる性能も秀逸
加減速テストで見せた驚異の実力。

Ferrari F12berlinetta

▶36mスラローム	
テスト結果一覧	
車名	計測結果
アウディ R8 V10プラス	138km/h
ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4	138km/h
マクラーレン MP4-12C	138km/h
メルセデス・ベンツ SLS AMG	136km/h
フェラーリ F12ベルリネッタ	131km/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

▶110m回避テスト	
テスト結果一覧	
車名	計測結果
マクラーレン MP4-12C	157km/h
ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4	155km/h
フェラーリ F12ベルリネッタ	151km/h
アウディ R8 V10プラス	150km/h
メルセデス・ベンツ SLS AMG	150km/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

▶加速・減速データ (0→200km/h→0)	
テスト結果一覧	
車名	計測結果
ボルシェ 918 スパイダー	11.8秒
フェラーリ F12ベルリネッタ	13.5秒
グンベルトアポロ	14.2秒
ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4	14.4秒
ボルシェ 911 ターボ S	14.6秒
マクラーレン MP4-12C	15.0秒
メルセデス・ベンツ SL65 AMG、ブラックシリーズ	15.9秒

▶最大横加速度	
テスト結果一覧	
車名	計測結果
ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4	1.45G
ボルシェ 911 ターボ S	1.45G
アストンマーティン V12ヴァンテージS	1.40G
フェラーリ F12ベルリネッタ	1.40G
アウディ R8 V10プラス	1.40G
マクラーレン MP4-12C	1.40G
メルセデス・ベンツ SLS AMG	1.35G



LP 610-4

SPECIAL JUDGE!

Huracán 7人斬り！

世界中のエンスージアストが待ち望んでいたランボルギーニのニューモデル、
伝統に則って闘牛の名を冠したウラカンがついに国内デビューを果たす。
新世代のランボルギーニはどんなパッションをその身に秘めているのか？
7人のモータージャーナリストがウラカンの真実に迫る！

PHOTO●アウトモビリ・ランボルギーニ・ジャパン

Lamborghini Huracán

ランボルギーニ・ウラカンLP 6104。富士スピードウェイのピットロードでその姿を初めて見た瞬間から、ボクにはピンとくるものがあった。全開でアタックしたい!——走る前からそういう衝動に駆られるなんて、滅多にあることではない。

まずもってアピアランスに惹かれた。先代のガヤルドと比べるとワイド&ローのスタンスが一層強調され、特にリヤタイヤが広く踏ん張っている安定感がある。走りに重要な低重心を強く印象つけるスタイルだ。

第一印象が正しかったことは、コースに出てすぐに実感できた。非常に安定感が高いので、全ての領域で安心感がある。とりわけエンジンとシャシーとのバランスが秀逸で、その高いレベルはレーシングマシンに一脈通じると感じた。具体的には、パワーとグリップのバランスが適切に保たれていることを評価したい。ボクはこれまでの経験から、かつて

01

Tetsuya Tanaka

PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi)



SPECIAL JUDGE!

PSと、数値上も肉薄していることがわかった。確かに最終コーナーからメインストレートに入る際の加速力はアヴェンタドールに引けを取らず、ウラカンは持ち前の瞬発力を直線の伸びに結びつける。ボクはスピードメーターの針が確実に300km/hに達したのをこの目で確認した。

5・2ℓV10エンジンはコーナーでもその優秀性を遺憾なく発揮した。とにかく富士の全てのコーナーで、パワーバンドを外すことがただの一度もなかったのだ。レスポンスが鋭いのももちろんだが、アクセルワークに対するパワーの出力がシビアに過ぎず、きわめて扱いやすい。この辺りに、ポート噴射と直噴を状況によって使い分けるデュアルインジェ

「見た瞬間、全開でアタックしたい！ 走る前からそんな衝動に駆られた」

田中哲也

パワーとグリップのどちらかが一方的に優っているスーパーカーがあったのを知っている。公道ではわからないが、サーキットを全開走行するとそうしたアンバランスがてきめんに露呈されるのだ。その点、ウラカンはパワーをしっかりと路面に伝え、コーナリング中もタイヤが確実にグリップする。4WDならではの高い安定感と接地力を満喫した。

FSWの長いストレートでもパワートルクともに充分、アヴェンタドールと比べても力感に遜色はない。試乗後に調べてみると、ウラカンのパワーウエイトレシオは2・33kg/PS、アヴェンタドールが2・25kg/

クシヨンの威力を感じる。

アンダーステアが軽いこともウラカンの美点。ステアリング操作に対するフロントの反応がとても気持ちいい。コーナー出口でパワーをかけた時のリヤの挙動がマイルドで、しかもトラクションがしっかりとかかるので、非常に扱いやすい。あまりに気持ちよく曲がってくれるので、コーナーが迫ってくるとワクワクして「攻めよう」という気持ちになる。カーボンセラミックブレーキの高い制動力と、ブレーキング時の姿勢が安定していることも、ドライビング・ハイスに拍車をかけた。

「ランボルギーニ・ドッピオ・フリ

ツィオーネ(LDF)」と呼ばれるデュアルクラッチ式7速ATの出来の良さも、ボクがFSWで全開走行を心からエンジョイできたもうひとつの理由だ。正直に言って、ボルシエのPDKやフェラーリのF1DC Tと比べると、従来のランボのトランスミッションは「今一步」の感じが拭えなかった。しかしLDFの登場によって、ランボで不満だった部分がすべて解消されたと思う。

「D」モードでのスムーズな変速も印象的だが、ボクがなにより感心したのは「MT」モードでのシフトスピードの速さ。ドライバーの意思を読み取るかのような当意即妙のシフトタイミングは、サーキット走行で大きなアドバンテージになる。

最後に操作系全般の印象にも触れておこう。シート形状は良好で、コーナーを攻めた時のホールド性も高い。一方、シートポジションとフットレストの位置関係は、個人的にや

や違和感を覚えた。コーナリング中に足を踏ん張り、上半身を安定させることが難しかったのだ。実はガヤルドでも同じ経験をしている。タイヤハウスとの兼ね合いもあるが、サーキットをガンガン走るオーナーは、なんらかの対策が必要だろう。それとバドルの位置をしっかりと覚えていないと、コーナリング中の操作で空振りすることがある。ただしこれはサーキットを全開で攻める時の注意事項であって、全体的なポジションは自然。ウラカンのキャビンはとても快適な空間だ。

ランボルギーニ・ウラカンは、スタイルも個人的に気に入ったが、それ以上に速さがとても印象的、レーシングカーのようなイメージで走れるクルマだった。正直、マクラーレンP1やラフェラーリ、ボルシェ918と同じくらい、全開でアタックしたいモデル——富士でどんなタイムが出るのか楽しみで仕方ない！



Lamborghini Huracán LP610-4



新たな敵。

“ランボルギーニ”である以上、ライバルとの対決は避けられない。
強豪ひしめくスーパースポーツ界でウラカンが戦うのは、
同じイタリアンスーパースポーツであるフェラーリだけでなく、
躍進著しいマクラーレンも同じリングに上がっている。
それぞれが主張するスポーツカー像とは何か？ 西川淳が暴く。

PHOTO●篠原晃一 (Koichi Shinohara)

Lamborghini Huracán LP610-4

McLaren 650S



SPECIAL JUDGE!

ランボルギーニが今、目指していることは何か。それは、世界の販売台数を、少なくとも今の二倍程度に引き上げることだ。スーパーSUV・ウルスの登場が最大のカギになるが、スーパーカーブランドとしての要・ウラカンは、さらにいっそう重要な存在である。

ギャルドのモデルライフが10年と、フラッグシップと変わらぬ期間に及んだことを思い出してほしい。大きなマイナーチェンジを二度行い、追加モデルをいくつか、限定車も頻繁にリリースしたが、移り気なマーケットを相手に、販売ディーラーはさぞかし苦労したはず。フェラーリの要であるV8ミッドがその間、360モデナからF430へ、続いて458イタリアへと二度のモデルチェンジを挟んだことと好対照である。

モデルライフの長短には、ブランド戦略も密接に関わる。販売台数だけがその長さを決めるとは言えない。ギャルドにはアウディR8という兄弟車も存在したから、もう少しモデルライフを短縮できたはずだ。

とはいえ、ブランド単体でのビジネスを考えた場合、モデルチェンジを今より少しでも早いペースで敢行するに限り、移り気な最新スーパーカーユーザーの気持ちを留めておくためには、やはり単体でもっと売れなくてはいけない。いかにプロダクトアウトの権化たるランボルギーニであっても、それにはマーケットインなセンスが要求されるというわけだ。かくして生まれたのがウラカンである。

もう一台、英国製スーパーカーの立ち位置はいつたどこにあるのか。12Cで純粋スーパーカーメーカーの仲間入りを果たしたイギリスの雄・マクラーレン。彼らのビジネスモデルは、英国のフェラーリになることであると云っていい。長年F1を頂点とするレーシングビジネスで覇権を

Jun Nishikawa

02



ノーマルアスプレーションの5.2ℓ V10が生み出す、自然かつ官能的なエキゾーストがウラカンの真骨頂。610ps / 560Nmのハイパワーを、フロント6ポッド/リヤ4ポッドのモノブロックキャリバーとカーボンセラミック製ディスクの組み合わせが受け止める。

競い合ってきたブランドだからこそ、真正面から切り込むことができた。けれども、そのクルマの仕上げ方には、ユニークな差別化が見受けられる。ミッドシップのスーパーカーを軸とする手法こそ同じだが、12Cのパッケージは超のつくドライビングファン・プライオリティに設計されている。街中での使い勝手からサーキットまで、すべてにドライバー優先主義が貫かれていた。乗って嬉しいのはあくまでもオーナー本人。見せびらかして喜ばず類のイタリアンスーパーカーとは一線を画すと言わんばかりの硬派さが、いかにも英国製スポーツカーらしく、スーパーカー界に新たな歴史を刻み込んだ。新興マーケットの影響もあり、ある意味、軟弱化傾向にあったスーパーカー界にあって、それはクロコウト好みのスーパースポーツカーだった。

事実、街中での乗り心地の良さはスーパーカーらしからぬもので、今までになく低速域での快適性をもたらした。それもまたファンなのだ。



ウラカンとは対照的に、ツインターボで過給して650ps / 678Nmのスペックを叩き出す3.8ℓ V8エンジンを採用したマクラーレン650S。スーパースポーツモデルでは常識となったカーボンセラミック製ディスク(Ⓔ394 Ⓔ380mm)を採用、ストッピングパワーは充分以上。



SPECIFICATIONS

モデル名	ランボルギーニ・ウラカンLP610-4	マクラーレン650Sスパイダー
■ボディスペック		
全長(mm)	4459	4512
全幅(mm)	1924	2093(ミラー含む)
全高(mm)	1165	1203
ホイールベース(mm)	2620	2670
トレッド(Ⓔ/Ⓔ)(mm)	1668 / 1620	1656 / 1583
車両乾燥重量(kg)	1422	1370
■パワートレイン		
エンジンタイプ	V型10気筒DOHC40バルブ	V型8気筒DOHC+ツインターボ
総排気量(cc)	5204	3799
ボア×ストローク(mm)	84.5×92.8	93.0×69.9
圧縮比	12.7±0.2	8.7
最高出力	449kW(610ps) / 8250rpm	478kW(650ps) / 7250rpm
最大トルク	560Nm(57.1kgm) / 6500rpm	678Nm(68.2kgm) / 6000rpm
■トランスミッション		
タイプ	7速LDF(DCT)	7速SSG(DCT)
■シャシー		
駆動方式	4WD	RWD
ステアリング形式	パワーアシスト付きラック&ピニオン	←
サスペンション フロント	ダブルウィッシュボーン	←
サスペンション リヤ	ダブルウィッシュボーン	←
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク	←
リヤ	ベンチレーテッドディスク	←
■タイヤ&ホイール		
フロント(リム径)	245/30R20(8.5J)	235/35R19(8.5J)
リヤ(リム径)	305/30R20(11J)	←
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	325	329
0→100km/h加速(秒)	3.2	3.0
0→200km/h加速(秒)	9.9	8.6
■環境性能(NEDC複合)		
燃料消費率(ℓ/100km)	12.5	11.7
CO ₂ 排出量(g/km)	290	275
■車両本体価格(万円)	2970	3400

SPECIAL JUDGE!

日常域で快適なこと、はスーパーカー界に計り知れぬ影響を与えた。今後登場するスーパーカーたちは、大なり小なり、12Cの影響を受けて、そのライドコンフォートをさらに高めるようマーケットから要請されていることは、想像に難くない。

走りの本質は全てカーボンモノコックボディに由来する、といっている。一方で（RTMとはいえ）CFRPボディに踏み込んだ背景には、その強力な潜在能力ゆえ上下モデルへの展開が容易である、という一石二鳥ならぬ一石四鳥を可能にした。



「ついに真のデイトナランボが生まれた
それはフェルツチオの望んだ世界観だ」

西川 淳

12Cに続くP1、そしてこの650S、さらにはまだ見ぬ、入門マクラーレン、というラインアップである。もともと、誤算もあった。本来650Sは、12Cの進化高性能版、すなわち458イタリアに対するスペチアルレ相当でありながら、F12の領域もカバーする、12Cとは別格・別個の存在としてラインアップされたものだった。しかし現実には、12Cマイナーチェンジ版として捉えられ、併売予定であった12Cが全く売れなくなってしまう。マイチェンであるとの印象を避けるために12Cリリースからあまり時間の経っていないタイミングで投入した戦略自体は理解できるが、それで多くの12Cユーザーを困惑させ、マクラーレンらしい12Cの生産が停止してしまっただことは誤算以外の何物でもない。

そんな事情も、プロダクトとしての650Sの罪には決してならない。P1の力と12Cのオシリというジョークのようなデザインも、P1を買い損ねた人や12Cの力に迫力を感じなかった人には、朗報であったろう。そんな2台を、雨の箱根ターンバイクで交互に試乗してみた。

結論は、至ってシンプルだ。

650Sは、ドライビングファンのつまったリアルスポーツカーである。対してウラカンはマクラーレン

に比べると、ラグジュアリー志向のスポーツベルリネッタであった。

雨の箱根を思う存分攻め込めたのは、電子制御4WDの働きが見込めるウラカンの方だった。濡れた路面をものもしないスタビリティの高さはアクセルペダルを緩める口実をまるで与えてくれない。コルサモードこそ遠慮した（ニュートラルステアに突っ張る特性がシロウトドライバーの雨の峠道には危なっかしい）が、スポーツモードでも攻め込んでいける。車体姿勢の安定感が素晴らしく、シフトアップの心地よさはフェラーリに優るとも劣らない。そのうえ、汗臭さのないインテリアの景観とあいまって、ほとんどBMW・M4あたりをかつ飛ばしている気分がワインディングロードを楽しめた。

そんなウラカンから650Sに乗り換え同じようなペースで走り出すと、すぐさまスリリングな事態となった。シャシーの電子制御が上手く対処してくれるとはいえ、スポーツモードで雨の箱根を走る650Sは、常にリヤの挙動変化をドライバーの腰に感じさせる。より低く、両手と前輪が繋がっているかのような感覚は、ツーリングカーよりもフォーミュラ的で、マシンをまるで背負っているような錯覚にさえ陥ってしまう。それゆえに、濡れた路面における車体の動きにドライバーのカラダも敏感に反応してしまう。それがスリリングで楽しい。ウラカンは、きつとこれまでとは全く違うスーパーカーファンに支持されるだろう。結果的にそれでオールドファンを失うことになったとしても、世界規模でみれば台数を増やしていくに違いない。

ついに真のデイトナランボルギーニが生まれたのだ。豪華で快適で速い。それは、フェルツチオの望んだ世界観でもあった。

Lamborghini
Huracán LP610-4
McLaren
650S



操

作や取り回しにちょっとした慣れを要するものの、あとは踏みさえしなければ、誰もが日々扱うことができる……。

と、昨今のスーパーカーがそういうものになりつつあるのは間違いない。そんな中、ランボルギーニは敢えてそこに一線を引いているようにみえていた。

たとえばシングルクラッチ式のシケンシャルミッションは加速のダイレクト感を伝えるために譲れない

とか、唐突にゲインの立ち上がるブレーキのタッチは、レーシングスピードでのコントロール性を保つためとか、何かと浮世離れたことを言いながらも、実は数多と違うランボルギーニの敷居のためにこのトゲトゲしい乗り味を作りこんでいるのではないか。そしてお客さんも、そんなランボのドSぶりがまんざらでもないのだらう。コアなファンがアヴェンタドールですら甘口じゃね?と嘆いている、それを傍らで伺いな

03

Toshifumi Watanabe

PHOTO●篠原晃一 (Koichi Shinohara)

ポルシェ目線。

がら「ああ、この人たちはランボ様に完全調教されて、もって荒々しいプレイでないと達せられない、もう戻れない人たちなんだ……」と思っていたのは正直な話だ。

そんなことを思っていたボクですらウラカンの人当たりのよさにはびっくりしているのだから、今、ランボ業界がどんな想いでこのクルマを見ているのかを察するに、ちょっとした心が痛む。少なくともツツコンで欲しい、叱って欲しい、なじって欲しい……という願望とは無縁、もしくは黙殺。まるでドイツ車のようにテキパキと最善策を練り出しては次の手を求めている。ウラカンには間違いない、そういって一面がある。

幸いにしてそこまでM的な主従関係は望まないものの、ランボルギーニと聞けばまず、乗せていただいているという気持ちで強く働く。ボクとランボの事務的な接し方は大体そんな感じなのだが、ウラカンはその辺りが最初から違っていた。ぎょっとしたのはコクピットのデザインくらいで、意外にも車格感はずいぶん馴染み、デュアルクラッチのマナーの良さにびっくりしつつ走らせると、道幅の狭い首都高の逆バンクコーナーでも寸分乱れぬラインでびたりと張り付く正確な応答性に唖然とし、全開では路面に噛みこむようにロスのないトラクションと、ブレーキのリニアリティに開いた口が塞がらず、結局は前述のような印象を抱いたわ

「ちゃんとドSなところも残ってるじゃん。ハンドルを握りつつ嬉しくなった」

渡辺敏史



けだ。これ、もはや敵はスーパーカーというよりもポルシェみたいなのところ？と。

ビジネス的視点でランボルギーニをみるに、間違いなくウラカンは重要なモデルだ。これだけでできるだけ票田を伸ばし、その一部を12気筒方面へと誘引する。そういう商売上の安定構造をとるには、ご新規さんのユーザーをひとりでも多く得なければならぬ。そのためには走らせる上での極端な違和感を取り除き、ビ

ジュアルインパクトで誘引する。そういう見方をすれば、ウラカンはまったくもって正しい戦略のもとに、正しい仕事が行われて開発されたモデルといえるだろう。

結果的にかつてのとっつきにくさは影を潜めて、ウラカンは多くの民意に沿う開かれたランボルギーニとなったわけだ。その開かれたっぷりは果たしてどんなものなのか。意図的か否かはさておき、編集部はその傍らに911ターボを連れてきていた。

ある意味ポルシェは、ランボルギーニと逆張りを続けてきたメーカーだ。スピードと日常の完璧な融合と一定の秘匿性。社会生活を営む上で背負うものも失うものもない。そういうクルマづくりを信条としてきた。ここ幾代かのターボは、その日常性がやや行き過ぎてちよつと甘口のクルマになっていった感もあるが、新しいターボはエンジンもじやんじやん吹けるしカーブもバンバン曲がるしと、スポーツカーとしての魅力

をぐんと高めている。山道でも一糸乱れぬその完璧な所業を確認してウラカンに乗り込むと、まず驚かされるのはターボにも勝る火力だ。NAの利を活かし、マルチシリンダーの唸りを響かせてドライバーを加速Gのるつぽに底なしで引きこんでいく、その高揚感是我を忘れさせるに充分な魔力をもっている。そして、その官能性に酔っていると次のコーナーに向けてのブレーキも間に合わなくなりそうになる、そんなけたたましい速さを御するブレーキも実にしっかりしていた。

Lamborghini Huracán LP610-4

コーナリングの所作は恐ろしく軽快だ。軽快に過ぎて四駆であることを忘れそうなほどだが、無茶をしすぎるとしっかりアンダーの傾向はみえてとれる。コーナリング途中での安定感を知るに、ふわっとしたごく初期のロールや前輪接地感が若干希薄であるところはイタリア車によくみられる、つまりイタリヤ人が好む軽さの演出と共通するところだろうか。この癖を飲み込んだ上で、入りのきついコーナーではちゃんと前輪荷重を乗せて、アウトに膨らまないようアクセルはアペックスまで抑えて……と、走りを組み立てることでウラカンはより活き活きと走ってくれる。取っ付きやすさの一方で、ドライバークルマとが対話すべきところはきちんに残っていて、対話すべき内容も奥が深そうだ。それをサボると思いつきにはいかせてくれない。なんだ、ちゃんとDSなところも残ってるじゃん、ハンドルの握りつつちよつと嬉しくなった自分がいた。

どうやら表向きのお利口ぶりだけを見てみると、このクルマの奥底にある手強さは見過ごしてしまつたのか。それを知るべく日々の生活も含めて、ちよつとガッチリ使い込んでみたくなる。ウラカン、そんな意味でも初めてのランボルギーニかもしれない。

編

集長から、9月上旬のスケジュール調整の連絡が入った。

「かなり期待している企画」とのメッセージも。直前まで車種を知らされず期待しながら待っていると「ランボルギーニ・ウラカン」に乗れるという。そりゃ〜期待するでしょ。

そして取材当日。待ち合わせ場所に向かっていると、愛車のフロントウインドウに雨粒が……。え〜、何でこのタイミングで降ってくるかな〜。曇り空ながら朝からずっと耐えてたのに、この期に及んで降らなくてもいいじゃない、とちよつと恨めしい気持ちで空を見上げた。

いくら公道とはいえ、限界走行ではないとはいえ、雨でスーパーカーのステアリングを握るのは気が進まない。そんな気持ちが表れたのか、待ち合わせ場所に到着してクルマのドアを開けた瞬間、ひと言も発していないのに、「テンション低いですよ。大丈夫ですか?」と担当編集K君に言われた。いや、とっても楽しみにしてたんですけどね。

「女性目線」でウラカンを語って」というのが編集長からの指令。が、そもそも、スーパーカーを前にして垂涎モノと喜ぶオンナなんて、私くらいなものじゃないだろうか。

さて、車格の違いは百も承知だが、アヴェンタドールのインパクトがあまりにも強かったせいだろうか、その面影を感じさせながらも、ウラカンのスタイリングがおとなしく見えてしまう。フロントの巨大なエアインテークは迫力十分だが、でも、ひと目見た瞬間、「ガヤルド」を思い起こさせたから、その後継モデルとしては正しいのかもしれない。

そして、ドアノブの開け方に一瞬戸惑い、ランボルギーニのしきたりを思い出す。サイドシルの幅は広いが、シートのサイドサポートが高過

04

Kumi Sato

PHOTO●篠原晃一 (Koichi Shinohara)



女目線。

「こんなマジメで優等生なスーパーカー、
ウラカン。私は好きです」

佐藤久実



まず、乗降性は思ったほど悪くない。室内に乗り込むと、メーター類に液晶が多用されるなど、今どきのデザインになっている。ナビからラジオのチューナーに至るまで、必要な情報がインストルメントパネル内に表示される。慣れれば手はブラインドタッチが可能で、視線を動かさずに情報を見られるということだろう。速いクルマだけに、安全かつ合理的にできている。操作性や機能性も随分向上している。

ウラカンを目の前にしてポジティブになったとはいえ、まだどんよりした気分。「このクルマ、危うくないかな?」しつこいようだが、限界じゃないから、絶対スピードが低いから安全とは限らないのだ。すると再びK君「4WDだから大丈夫ですよ」との返答。何て安直な考えだ。4W



Dだから安全だなんて。ランボルギーニを舐めてんのか。4WDとはいえ、基本駆動配分はリヤ寄り。時に100%にさえなる。もちろん、50対50にもなるけど。

ハイパフォーマンスカーと呼ばれるクルマには、それなりに乗ってきた。が、アクセルを開けた瞬間、「何だ、これ?」というような、凄まじい加速力が襲ってきた。とにかく速



い!!! この加速に見合うストッピングパワーもあるし、ハンドリングも素直。でも、まったく不安感のカケラすら感じない。ビタッと、常にタイヤが路面を掴んでいるような安心感がある。K君は間違ってたなかった。まさに4WDの安心感。でも、4WDのネガは感じないし、トルク配分の変化もわからない。天気と裏腹に、私の頭の中はカラッと晴れ上がった。「速いけどつまらない」……おそろ

くこんな意見もあるだろう。でも、私はこれ、アリだと思う。まず、この高い快適性。スーパーカーといえども、たとえワインディングやサーキットに足を伸ばすにしても、その道中は高速道路や一般道だったりとなく楽しめるならハッピー。ましてや、助手席にパートナーが乗るとなればなおさらだ。

そして、スーパーカーに乗る人が皆、スティックにスキルを磨くとは限らない。高いドライビングスキルがあるとは限らない。わざわざ高い

リスクを背負ってビクビクしながら運転する必要はないと思う。レーシングカーだって、セッティングが煮詰まって速いクルマは乗り易いと言われる。労せずして、安全にパワーやスピードを享受できるなら、それもハッピーではないだろうか。もちろん、退屈なクルマに価値はないが、ウラカンは怒濤の加速力やサウンドでアドレナリンの分泌も味わえる。安定しているあまり、そしてパワ

ーがあるだけに、限界をわからず走ってしまう危険も皆無ではないが。

作り込みや走りのクオリティアップには、アウディの影響も随所に感じられた。それを是とするか非とするかはアナタ次第。何にランボルギーニらしさを求めるかで価値観は異なってくるだろう。でも、こんなマジメで優等生なスーパーカー、ウラカン。私は好きです。

Lamborghini Huracán LP610-4



05

Takuo Yoshida

PHOTO●篠原晃一 (Koichi Shinohara)

富

士スピードウェイで開催された試乗会とワインディングにおける今回の取材で、かなりたつぷりとウラカンをドライブすることができた。それは概ね、ガヤルドの後継モデルであり次期アウディR8との共通項を多く含むと噂される通りの仕上がりだった。ランボとして初めて、デュアルクラッチ変速のギヤボックスを得たことで、機構的な死角がついになくなった印象である。

だが一方、一連の性能チェックが済んだ後ワインディングを目いっぱい飛ばしても、ゆったりと流しても、カタルシスのようなものがまるで感じられなかったことも事実である。つついランボルギーニという、フェラーリとも他のスーパースポーツともまるで違う豪快な乗り物ならんと期待してしまうボクの悪いクセも関係している。だが最新のスーパースポーツ・シーンを見渡した時、

車体中央にプロペラシャフトが走るミッドシップ4駆という技術的アプローチがそろそろ古くなりつつあることも否定できない。

ランボルギーニはマルチシリンダー・ユニットが発生する大パワーとミッドシップによる鋭いハンドリングに折り合いをつけるため、VWグループの傘下となる以前から4駆化を推し進めてきた。このアプローチ

に切り込んだ際、乗り手が思った以上にハナが切り込んでいってしまうのだ。そうなるとうとう「これ以上フロントに荷重を移してやることもないな」という判断が働き、さらに「だったら早めにスロットル開けちゃえ」となるが、そのワガママも4駆システムが丸め込んでくれる。結果的には速いのだけれど、ドライバーの仕事が減り、走りによりハリや緊張感

「ウラカン喜怒哀楽。最後の楽は、楽しい!というより楽チン!の方が」

吉田 拓生

といったものがなくなり……もちろんスツキリとしたハンドリングを感じることもできないのである。

2駆のウラカンといえば、ワンメイクレース用のLP620・2スーパートロフェオがすでに発表されているが、そのロードバージョンが出たからといって前出の問題が解決するわけではない。4駆が2駆になるだけで「ウォー、これぞランボ!」というテストが急に湧き出るとは考えにくいからである。

コスト、環境性能、諸々のシバリが厳しい昨今だからこそ、ウラカンを通じてランボルギーニとはどんなブランドなのか、という提示をして欲しかった。ウラカン喜怒哀楽。最後の楽は、楽しい!というより、楽チン!の方がかもしれない。

はまだ電子制御によるスタビリティコントロールが拙かった時代には大いに有効といえた。だが最新のスーパースポーツの場合、必要なスタビリティを空力や電制デフといったデバイス主導で確保する方式が主流になりつつある。その方が車体を軽くできるし、すっきりとしたドライブフィールに仕立てられるからである。

ウラカンは内外装ともに真正のランボなので視覚的にも十分に愉しむことができ、スーパースポーツに欠かせない対外的なアピール性能も非常に高い。だがしかし、これ以上ないほどに高められたスピードに相應のカタルシスが伴わないのは、4駆システムが繊細なハンドリングの成立を妨げているからである。

具体的には、ステアリングを微か



去

る6月に参加した、ランボルギーニの生まれ故郷であるサンタアガタ・ボロネーゼからフランスはポールリカルまでのロングツーリングでは、その快適な乗り心地とANIMAの七変化振りに圧倒されたが、今回試乗する舞台は、世界でも類を見ない全長1・5kmのロングストレートと高速コーナーでその



名を知られる富士スピードウェイ。まったく違う環境でウラカンがどのような表情を見せるかを楽しみにしながら、霊峰・富士の麓を訪ねた。

正直に告白すると、富士スピードウェイでのテストドライブはウラカンのシャシー性能を試すには必ずしも格好な舞台とはいえなかった。インストラクターに続いての走行だったため、ペースは限界のおよそ7割といったところ。それでも名うての高速コーナーである100Rではそ

の抜群のハイスピード・スタビリティを体感できたし、逆バンク気味のタイトコーナーが連続する第3セクターでは思いのほかアンダーステアが軽く、いともたやすくクリップにつけて驚かされることになった。

しかし、ポールリカルのシヨートコースで限界的なハンドリングを試していた私は、その先にとてつもない痛快な世界が待ち構えていることを知っていたので、いささか物足りなかった。しかも、コーナーリングの限界にほど遠い状況では、ANIMAの設定を切り替えてもあまり

「このV10エンジンはスーパースポーツにこれまでなかった世界を切り拓いた」

大谷達也

ハンドリング特性の違いが感じられなかったことも予想外だった。

それでも、富士を走ったからこそ発見できたこともあった。それは、5・2ℓV10エンジンからもたらされる圧倒的なパフォーマンスであり、ランボルギーニにしか表現できないと思われるある種の官能性だった。

まずはエンジンの爆発的なパワーについて語りたい。いや、爆発的と書くと、まるでターボのように突然沸き起こる出力特性を思い浮かべるかもしれないが、ウラカンのV10はいかにもNAエンジンらしいリニアリティの高さが魅力。しかも、低回転域のツキもよく、ドライバビリティは優れている。しかし、そんな扱

いやすきに騙されてスロットルを踏み続けると、とんでもないパワーを目の当たりにすることになる。

なにしろ、今回はまるで歩くようなスピードで最終コーナーを立ち上がったがいながら、ストレートの真ん中に辿り着く前に早々と250km/hに到達、その後も踏み続けているとブレーキングポイントまでに275km/hへと車速を伸ばすことが確認できた。おそらく、スーパーGTのGT300クラスと勝負しても、ストレートだけだったならウラカンに分があるのではないか?と思えるほ

どの動力性能だったのである。

しかも、このエンジンの回り方が実に官能的なのだ。それは、弦楽器を思わせるフェラーリの艶やかな音色とは異なる。もっと粒立ちがよく、歯切れのいいサウンドがウラカンの持ち味だ。それはスネアドラムが奏でる軽快なドラムトリルのようと言ったら分かっていただけるだろうか? この、シリンダーひとつひとつの鼓動さえ感じられるようなウラカンのV10エンジンは、スーパースポーツカーにこれまでなかった世界を切り拓いたといえるだろう。

Lamborghini Huracán LP610-4



Tatsuya Otani

06

07

Kazuo Shimizu

PHOTO●篠原晃一 (Koichi Shinohara)

ラ

ンボルギーニ・ウラカンLP610-4は、とても分かりやすいスポーツカーだと思った。テストドライブが公道だったので正確なことは言えないが、とにかく直線番長的で0→100km/h加速では世界最速の部類に入るだろう。少なくとも兄貴分のアヴェンタドールよりも「速さ」を感じた。

アヴェンタドールはV型12気筒700psを誇るが、ギヤボックスは軽量化を狙ってシングルクラッチのロボットアイズだ。しかしアウディの技術で開発されたウラカンは、ポルシェと同じツインクラッチを採用している。奇数と偶数のギヤをそれぞれ独立したクラッチで電子制御し、締結されたギヤの次のギヤはすでにスタンバイ状態になる。あとはパドルを引くだけで瞬時にシフトアップ&ダウンが可能だ。一般的に発進が苦手なツインクラッチだが、ウラカンの場合、四駆とエンジンの低速トルクでロケットスタートが可能だ。その分アヴェンタドールより加速が速く感じたのかもしれない。

エンジンはアウディ製の5・2ℓV10だが、12・7の高圧縮比で武装

するガソリンエンジンは高度なチューニングが施されている。最近傾向としてダウンサイズされたターボエンジンが多いので、久しぶりに大排気量の自然吸気エンジンを味わった。この加速力とV10サウンドを味わってしまおうと、もう自制心が吹き飛んでしまい、どこまでも加速していきたくて思うはずだ。さらにシフトアップの速さも尋常ではない。パドルを操作するだけで、次のギヤにワープする感じなのだ。まさに電光石火とはこのことを言うだろう。

だが、私はウラカンに懸念も抱いている。アウディの技術は常に進化するので、モデルイヤーごとに速さを増すだろうし、ガヤルドと同じように、あとから魅力的な軽量モデルが登場するのではないかと——というのは冗談で、本当の懸念は四駆とV10が提供するハンドリングだ。冒頭に書いたように直線番長のキャラクターが強いので、コーナーは得意ではないかもしれない。しかし、たとえば路面がうねるワインディングではサスペンションが突っ張りすぎてはいないだろうか。

同じ路面を試したマクラーレン6

Lamborghini
Huracán LP610-4

SPECIAL JUDGE!

個性なのだろう。
それではポルシェはどうか。ターボは紛れもなく最速の911であるが、その実用性の高さにも驚かされる。速度無制限のアウトバーンを持つドイツにおいてスピードはパッションではなくリアリティなのだ。速いクルマに乗れば、そのぶん移動時間を短縮できる。だからドイツのスポーツカーは合理的であり、現実主義者だ。その典型がポルシェ911ターボではないだろうか。しかも今回はカブリオレなので、911ターボの速さを髪で感じる事ができた。それも痛快だった。911ターボは速くて実用的でさらに痛快。そしてマクラーレン650Sはハンドリングが宇宙一ステキだ。ウラカ

ン？ ウラカンは他のどのライバルも近づけないほどの加速力が武器である。わずか1420kgのボディに610psのパワーを与えれば、アクセルを踏んでいくかぎり加速力が衰えないのは自明だ。
ところでウラカンの足について良い印象を受けなかった責任は、どうも同日に試乗したマクラーレンにありそうだ。別の取材で試乗しても650Sの足の動きは格別だった。フロントにはスタビライザーが装備されず、4本のダンパーの油圧を独自に電子制御する理想的な独立懸架装置となつてゐるのだ。ウラカンのハンドリングは硬いサスペンションのおかげでシャープにターニングできるが、限界がどのくらい高いのか想像さえできない。
911ターボや650Sはサーキットでも十分に走つてゐるので、ハンドリング限界が想像できるが、ウラカンは未知の世界だ。四駆なのでコーナーは安定しているが、ドリフトを味わうことはできそうもない。こうしたコーナーの安定性は最近のランボルギーニの味ともいえる。ロケットに跨るような加速力と、クイックなターニングからの安定したコーナーリング。この一連の動作を支配する達成感にウラカンのすべてが凝縮しているような気がした。

「この加速力とV10サウンドを味わうと、どこまでも加速していききたいと思う」

清水和夫

50Sはまるで生き物のように、しなやかで強靱な脚の筋肉を感じさせるサスペンションだった。それと比べると、ウラカンはギブスを履いたような融通がきかないサスペンションに思ってしまったのである。逆に言えばそれほどマクラーレンの足は動物的だった。イタリアと英国のスポーツカーは同じパッションを演じていても明確に違う。分かりやすく直感的なのがイタリア式。英国式はもう少しアンダーステートメントで情熱を表面に出さない。その違いがマクラーレン650Sとウラカンの

ン？ ウラカンは他のどのライバルも近づけないほどの加速力が武器である。わずか1420kgのボディに610psのパワーを与えれば、アクセルを踏んでいくかぎり加速力が衰えないのは自明だ。
ところでウラカンの足について良い印象を受けなかった責任は、どうも同日に試乗したマクラーレンにありそうだ。別の取材で試乗しても650Sの足の動きは格別だった。フロントにはスタビライザーが装備されず、4本のダンパーの油圧を独自に電子制御する理想的な独立懸架装





VANTAGE
SPECIAL

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

ASTON MARTIN
V12 Vantage S

ヴァンテージの本質。

そのデビューを遡れば、10年を超える長寿作となった、アストンマーティンの主力車種、ヴァンテージ シリーズ。それゆえに熟成を極めている反面、誤解が生じているのも事実。ここでは、今こそあらためてその本質を探りたいと思う。

英

国流スポーツカーの流儀を頑なに貫くアストンマーティン。だが、その中でもヴァンテージは、実のところ正当な評価を受けていない気がする。ウルリッヒ・ベッツCEO（現在は退任）が自らステアリングを握り、ニール24時間レースで戦おうと、また世界中のジャーナリストから絶賛されようが、この日本においては何故か誤解されているように思う。

そもそも「ヴァンテージ」とは、優越。あるいは「優勢」を意味する。即ちライバル勢に対して大きなアドバンテージをもつ、ある意味でアストンの自信作と言って良いだろう。にも関わらず日本市場では、その性能が示す優位性に気づかずにいる始末。実にもったいない。これほど刺激的かつ奥行きのあるスポーツカーが何故、受け入れられずにいるのだろうか。特にV12ヴァンテージSは、その好例だ。小さなボディと強大なエンジンとの組み合わせは、一見するとバランスがとれていないように思われがちだが、とんでもない。第二世代となったアストン自流のVHプラットフォームによる強靱な剛性によって、このV12エンジンのトラクションを見事に支えている。573ps & 620 Nmというパワー&トルクを、このコンパクトなボディで味わえるのだからコンセプトだけ見ても面白くないわけがない。

ただ、これが誤解される原因というのも頷ける。多くのスポーツカー乗りが求めているのは、安定感の上で成り立つ高性能、そして強力な加

速性と優れたトラクション性である。

もちろんメーカーがスポーツカーを開発する際にもこの点はもつとも重要視しているのは間違いないし、常識でもある。乗り手は安心感を得られるからこそ、喜びを感じるのだろうが、これは昨今主流の「分かりやすい性能」に意図して落ち着かせているため。つまり、電子制御による恩恵の賜物で、巨大な数値が並ぶにも関わらず、扱いやすさが際立つから「良い」という評価になりやすい。だが、アストンマーティンは違う。スポーツカーとしての解釈が違う。基本的に分かりやすさなど求めている。あくまでも（無意識による）古典流儀であるがゆえに、ユーザーに媚びるようなアプローチは採らないし、採るつもりが毛頭ない。確かに電子制御の介入や配慮も見られるが、それ以前に「乗りやすさ」よりも「操る」ことに主眼を置いているため、分かりにくくさせている。実際、V12ヴァンテージSを日常で走らせると、思いのほか扱いやすい印象を受けるものの、決して楽しいとは思わない。だが、これが5000rpm以上回るようなステージに差し掛かると本来の性格を露わにする。というよりも激変すると表した方が分かりやすいだろう。

特にワインディングでのV12ヴァンテージSは、アストンの底力を見せつけられるようで、その身のこなしに魅了されてしまうはずだ。とてもフロントにV12エンジンが載っているとは思えない。とにかく予想外の身軽さを実感させる。本来なら、

ASTON MARTIN V12 Vantage S

とを今教えてくれる数少ないプレミアム・スポーツカーと断言できる。それだけに、ある程度リスクは覚悟する必要があるのも確かだが、限界付近まで攻め込んでも決して破綻することがないから恐れ入る。ここが実にマニアックな一面で、楽しむためには、まず「攻める」必要があるものの、いざ「危険」と察した場合、きつちりとデバイスを効かせて配慮する策も採っているから、そこはさすがに現代流。基本は無理矢理、巨大なエンジンを搭載して凶暴性だけを主張しているように見せながらも、中味は完全なるバランスを実現させ、そしてコントロールする領域に幅を持たせて楽しむための奥行きを持たせながら、限界付近まで促すように乗り手を試す。

さらに言うなら、英国の流儀を保

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4385×全幅1865×全高1250mm ホイールベース:2600mm トレッド:①1570 ②1575mm ■車両重量:1665kg ■エンジン:V型12気筒DOHC48バルブ 総排気量:5935cc 圧縮比:11.0 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:7速セミAT ■駆動方式:RWD ■ステアリング:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:①&②ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック) ディスクサイズ:①398 ②360mm ■タイヤサイズ(ホイール):①255/35ZR19(9J) ②295/30ZR19(11J) ■パフォーマンス 最高速度:330km/h 0→100km/h加速:3.9秒 CO₂排出量:343g/km 燃料消費量:14.7ℓ/100km ■車両本体価格:2305万円

出は12気筒の膨大なトルクで抜け出せ!ということの意味する。これこそがアストンが主張する優位性に他ならない。しかし、試されるのが嫌がられる昨今においては、これが理由で避けられているのだろう。スポーツカーの解釈が問われる今、V12ヴァンテージのような超個性派を飼いたい慣らしこそ、本物のスポーツカー乗りになれると思う。軟弱になったスポーツカーなど必要なし!というメッセージがV12ヴァンテージSのステアリングを握る度に、心底思い知らされる。

操るゝことこそアストンの神髄。
それを理解させるのが狙いである。

これだけ巨大なエンジンを積んでいる場合、アンダーステアに悩みそうだが、V12ヴァンテージSはセオリ通りにドライブすれば、必ず応えてくれるだけの懐の深さを持っている。ただ、昨今のスポーツカーのようないくつかの飛躍はなくても楽しい、という演出がないから、誤解されやすい。しかし、これがスポーツカー本来の姿であり、楽しみ方だ。積極的に「操る」ことこそ醍醐味であるというこ



ニュルで鍛え抜いた自信作もまた、
その神髄を知るには奥が深すぎる。

N

430と名付けられた、新たなV8ヴァンテージもまた、V12とは違う意味での優位性を持っている。さすがにパワー&トルクは、436ps&490Nmと控えめには映るものの、それでもライバルと表されるボルシェ911カレラスよりも強力な数値が並ぶ。しかし、これもまた市場は確実にボルシェを支持しているのは事実。無論それに対して異論はないし、納得もしているが、やはりこのV8ヴァンテージも、その魅力は理解されていないと思う。

特にこの上陸したばかりのN430は、その素性の良さもさることながら、頭文字の「N」が示すように、ニュルで鍛えられてきた、ひとつの結論でもあるから尚のこと奥が深い。もつともボルシェもニュルに拘るメーカーなの言うまでもない。しか

も元を辿れば、開発時のベッツCEOは元ボルシェのエンジニアだ。それ故に当初から、打倒ボルシェを意識してV8ヴァンテージを仕上げていくから互いのステージは同じと言っても良いだろう。例えばFR対RR、V8対フラット6、と

その素性は真逆であっても目的は同じだ。即ち、スポーツカーの神髄を、それぞれの考えのもと追求している。とはいえ、目の前にあるV8ヴァンテージN430は、最新の911とは違い、VHプラットフォームが進化しているとはいえ、旧式であるのは否めない。ひいき目に見てもボルシェを相手にするには、荷が重すぎるようにも感じる。いくら「ニュル仕込み」と言われても、信用して

良いのか不安が残る……というのが、一般的な見方だろう。確かにそうだ

PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi)

ASTON MARTIN V8 Vantage N430



し、そう思われても仕方がないが、ここで敢えて主張したいのは、スポーツカーとは一般論で語るのではなく、あくもまでもメーカーの考え方で見るべきだということ。冒頭でも触れたように、アストンマーティンは独自の流儀に従ってアブローチしているところに意味があるスポーツカーメーカー。古典的なFR車だからこそ神髄がそこには存在する。それこそハンドリングに表れてい

ASTON MARTIN V8 Vantage N430

コイツを完全に操ることができれば、
本物のスポーツカー乗りと言えるだろう。

る。そしてフロントミッドに搭載されるV8エンジンの味付けにも、アストン独自の考えが反映されている。さらにパドル操作によるスポーツシフト2と呼ばれるトルコン式ATにもひとつの回答が導き出されている。実際にそのステアリングを握り、ツイステイナコーナーが連続する、ニユルのようなワインディングを試すと、それらが巧みに連携するかのような見事なトータルバランスを見せた。ましてやエンジン搭載位置も以前にも増して低重心化を実現しているだけに、俊敏性にも美点が見られるようになっていく。

とにかくその姿勢は独特だ。これはV12にも共通して言えることだが、ヴァンテージの性格は、基本的にハンドリングはクイック仕立て。後はトラクションを最大限に活かして曲げる！というアブローチを採っている。こうして文章にしてしまうと他のFR車などと同じように思えるかもしれないが、決定的に違うのは、これに加えて足まわりの設定とギヤリングが絶妙に絡んでくるためだ。早く旋回したがる姿勢ゆえに、なるべく奥にクリップをとり、ステアリングをきった後、アクセルを開けるにしても、意外にもその反応はマイ





ルド。テールスライドさせやすい印象を一瞬は与えるものの、決してそれはイギリス車らしからぬ仕上がりだから意外で驚くかもしれないが、実のところ、これこそ「N」が示す意味であり、プロ仕込みの優位性の表れであろう。

つまり、V8ヴァンテージN430の使命は、確実なる安定感に他ならない。限界ギリギリのところを攻めていっても破綻しないどころか、異常なまでの安定性に度肝を抜かれるはずだ。それゆえに楽しさがないとも言われそうだが、断じてそれも違う。その領域まで導くように促してくるところに、むしろ魅了されるはずだ。確かにその領域を味わうには、それ相当な覚悟が前提とはなるが、V12ヴァンテージSと同様に、操ることの本質をドライバーに求めてくれるところが最大の魅力。そして試されることにも喜びが得られる。だからその手前の領域では、持ち前のパフォーマンスは手に余るだけに物足りなさが残ってしまう。ゆえに

最新の視点で見れば、分かりにくい性能の持ち主ということにもなる。しかも足まわりの設定は、やや硬めだ。それでもハード一辺倒ではない絶妙なところで足が動いている。きつと過酷なニウルを安定して速く走らせるための彼らの回答なのだろう。ただ、あまりにもマニアクすぎるのも事実である。これでは誤解が生じてしまう方がないと思う反面、やはりスポーツカーとは、乗り手が歩み寄る領域がなければ惹かれられないということも今回の試乗であらためて教えられた気がする。昨今の万能性に慣れきった身には、最高のカンフル剤となったのは本当だ。そして、もし最新の911カレラスをコイツでプチ抜くことができた時、自分は本物のスポーツカー乗りになれたと実感するだろう……と、夢見させるのも飼い慣らす喜びになるはずだ。実に硬派な1台である。

SPECIFICATIONS アストンマーティンV8ヴァンテージ N430

■ボディサイズ:全長4382×全幅1866×全高1260mm ホールベース:2601mm トレッド:前1570 後1590mm 車両重量:1610kg ■エンジン:V型8気筒DOHC32バルブ 総排気量:4735cc 圧縮比:11.3 最高出力:320.7kW(436ps)/7300rpm 最大トルク:490Nm(50.0kgm)/5000rpm ■トランスミッション:7速AT ■駆動方式:RWD ■ステアリング:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:前&後ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:前&後ベンチレーテッドディスク ディスク径:前380 後330mm ■タイヤサイズ:前245/40ZR19 後285/35ZR19 ■パフォーマンス 最高速度:305km/h 0→100km/h加速:4.5秒 CO₂排出量:299g/km 燃料消費量:12.9ℓ/100km ■車両本体価格:1656万7399円



伝説の第二幕

フェラーリと英国車勢との覇権争いが熾烈を極めていた1960年代のGTレース。宿敵250GTへの切り札として1963年にジャガーが送り込んだのが、モノコックまでアルミに造り替えたライトウエイトEタイプだった。あれから50年。ジャガーは6台限りという注釈つきで復刻した伝説のEタイプを、ヘブルビーチ・オートモティブ・ウィークエンドの会場でお披露目した。

Revival

REPORT●大谷達也 (Tatsuya Otani)

PHOTO●Jaguar Land Rover Limited

New Jaguar Lightweight E-Type

「これは自らの伝統に対する崇高なオマージュか？それとも、果たされなかった夢を実現するための果敢なチャレンジなのか？」

GENROQでは既報の通り、ジャガーはライトウエイトEタイプを6台だけ再生産する計画を発表し、その試作車にあたる「カーゼロ」をヘブルビーチで初公開した。

ライトウエイトEタイプとは1963年から翌年にかけてジャガーが12台だけ生産したレーシングカーのこと。標準のEタイプではスチール製だったボディをアルミ製に改めるとともに、エンジンブロックをスチール製からアルミ製にするなどして200kg以上の軽量化を果たす一方、ル・マン24時間で3連勝を果たしたジャガーDタイプからビッグバルブ・ワイドアングル・シリンドーヘッドとドライサンプを継承することで、スタンダード仕様を30bhp以上も上回る最高出力300bhpのハイパワーを実現していた。

結果的に、最大の目標だったル・マン24時間では宿敵フェラーリに栄冠を奪われたものの、その希少性と美しいスタイリングゆえ、現在でも天文学的な高値で取り引きされる至高のヴィンテージカーである。

では、なぜジャガーは50年の歳月を越えてこのライトウエイトEタイプを再生産することにしたのか？

その答えはジャガー・ランドローバーが先ごろスペシャル・オペレーションズと呼ばれる特別な部署を設



立したことにある。その役割は、①ジャガー・ランドローバーの製品を高度にチューニングした超ハイパフォーマンスモデルの企画と開発、②オーナーの要望に応じて様々なパーソナライゼーションを行うビスポーク・プログラム、③ヒストリックカーや部品の再生産を行うヘリテージ部門、④ジャガー・ランドローバーのブランドをあしらったグッズの開発や販売の4つに大別できる。今回のプロジェクトはこのうちの③を象徴するものとして実施が決まった。

それにしても、半世紀も昔にたった12台だけが生産されたクルマを、どうやって現代に蘇らせようというのか？ ここではボディとドライブトレインに分けて、その手法を説明することにしよう。

まずはライトウエイトEタイプの最大の特徴であるそのアルミ製ボディについて。幸いにも50年前に作成された設計図などはすべて発掘されたが、職人が手造りしていたボディなどに関していえば、設計図はあくまでも目安に過ぎず、それをもとに職人たちが自らの経験と勘でボディ・パネルを造り上げていったものと推測される。このため、1台ごとの形状は微妙に異なっていたはずだし、1台のボディのなかで右と左でズレがあったとしても不思議ではない。ただし、当時は許されたこうした誤差を、現代のジャガーが見逃すわけにはいかない。では、どうすればいいのか？ 開発メンバーのひとり、その謎を解き明かしてくれた。

「まず、オリジナルの設計を参考にし、職人がハンドローラーを使ってボディ・パネルを製作しました。ハンドローラーは、2つないし3つのローラーで金属パネルを挟み込み、平坦なパネルから曲面を作り出すハ

すでに5台のオーナーは決まった。
残る1台の嫁ぎ先も時間の問題だろう。



Revival



New Jaguar Lightweight E-Type

ンドツールの一種です。ここでできあがったパネルを組み合わせて1台分のボディを完成させました」
「続いて、完成したボディを最新のデジタルテクノロジーでスキャンすることで微妙な曲面の3Dデータを抽出しました。とはいえ、手作りのボディですから微妙なずれはどうしても残っています。そこで、もっとも精度が高いと思われるウインドスクリーン、Aピラー、そしてここからつながるルーフがもっとも滑らかに繋がる曲面を前述のデータから割り出し、これをボディ・デザインの基礎としました。また、ボディは完全な対称になっていなかったため、片方のデータを鏡映しにする形で反転させ、反対側のボディを造りました。従ってできあがったボディは完璧な対称形となっています」
「取り出した3Dデータから木製のフォーマー（一種の型）を作り出し、これを基準として生産車のボディを

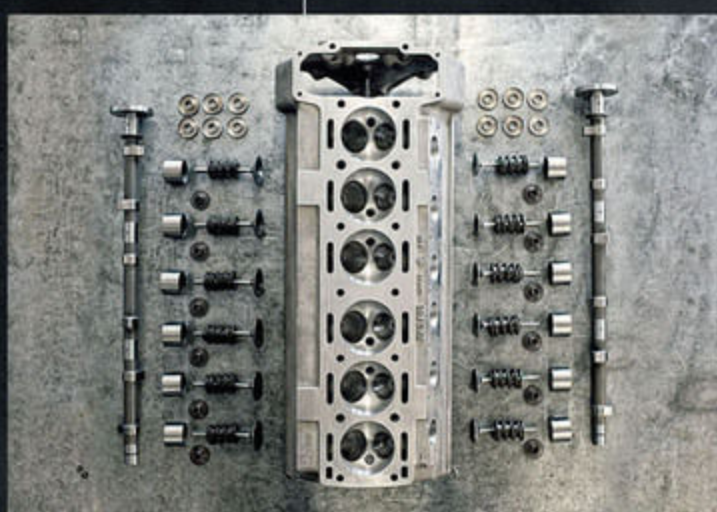
作成していきます。ただし、アルミ素材は厚みも特性も当時のモノそのままですし、接合も当時とまったく同じ手法を用いています」
ペブルビーチに展示されていたカーゼロのボディはこうして造られたもので、ゆがみなどがまったくない非常に滑らかな曲面に仕上げられていた。そして今後製作される6台も、これもまったく同じボディ形状が与えられることになるのだ。
再生産されるライトウエイトEタイプでもうひとつ気になるポイントが、そのドライブレイン。いくら図面が残っているとはいえ、たった6台のために鋳造用のモールドを起こすわけにもいかず、かといって中古品を探してきてオーバーホールするのはジャガーのプライドが許さない。では、どうしたのか？
これには手っ取り早い方法があった。ご存じの通りイギリスはヴィンテージカーの宝庫で、そこで使われ



ジャガーのデザイン部門を率いるイアン・カラムもこのライトウエイトEタイプのプロジェクトに関わった。といっても、リキッドシルバーと呼ばれるボディカラーと7色から選べるインテリアカラーを決めただけという。



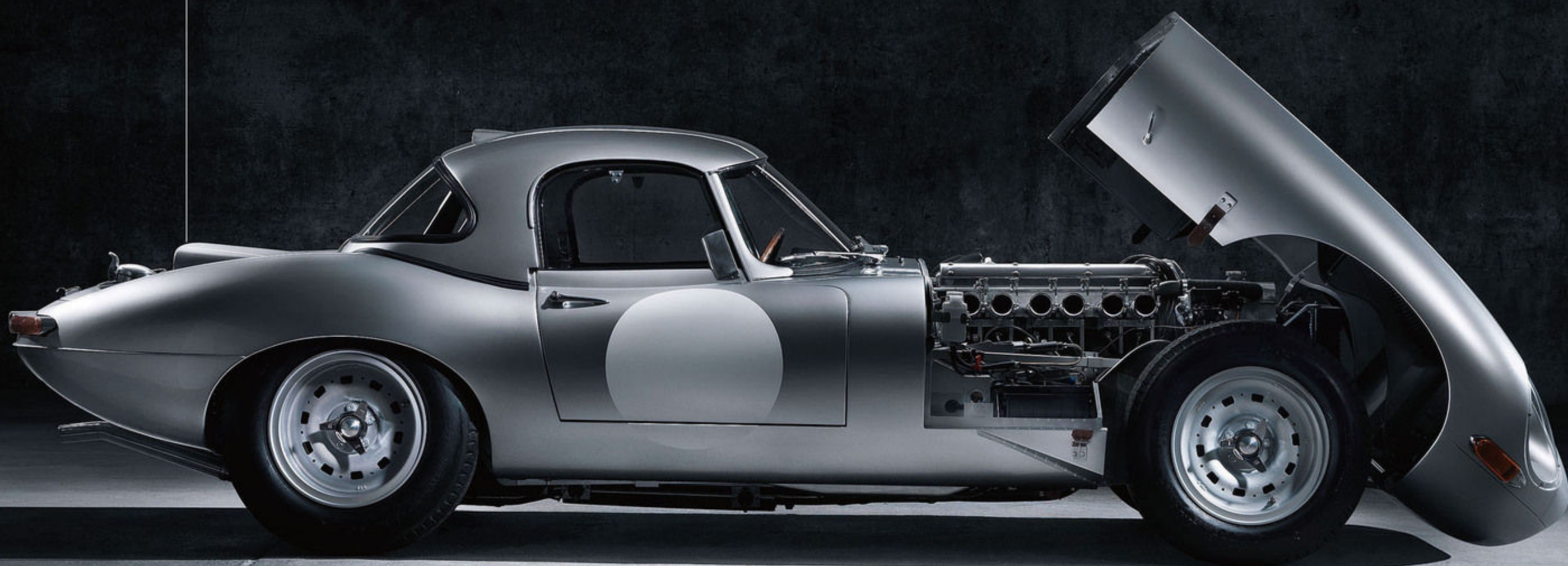
オリジナルが忠実に再現されたインテリア。バケットシートに張られているレザーは復活なっばかりのコノリー製！フルハーネスやロールバーは標準装備で、FIAヒストリックカー・レースへの参加が可能となっている。



Dタイプと同じビッグバルブ・ワイドアングル・シリンダーヘッドには、軽量のアルミ製シリンダーブロックが組み合わされる。写真の“カーゼロ”には、オプションのルーカス製機械式インジェクションが装備されていた。

る部品を再生産するスペシャリストが多数存在する。そのなかの最高峰とされるのがクロスウェイト&ガードナーで、彼らはEタイプに積まれていたXKエンジンやギヤボックスを、最新の技術によりいまも製造しているのだ。しかも、アルミブロックもビッグバルブ・ワイドアングル・シリンダーヘッドもドライサンプも、すべて再現したというのだから驚く。ちなみに燃料供給は当時と同じ3基のウェーバー45DCO3が標準で、オプションでルーカスの機械式インジェクションが用意される。

ヤシナンバーは使われずに残っていた。今回再生産される6台には、この「使われなかった」シャシナンバーが与えられることになる。なんともロマンチックな話だが、一説には100万ポンド（約1億7000万円）以上とされる値段にもかかわらず、ペブルビーチの週末までには5台分の契約が交わされ、残る1台の買い手が決まるのは時間の問題だという。しかも、ジャガーは購入者たちと「7台目以降は生産しない」との契約を交わしているというので、今後もうイトウエイトEタイプが「幻の名車」であり続けることはどうやら間違いないなさそうだ。





NEW LUXURY

REPORT●大谷達也 (Tatsuya Otani) PHOTO●Daimler AG

が再三登場するはずなので、ここからはPHVと表記させていただく。ただし、メルセデスの商品名のみは同社の流儀に従ってPHEVと記す。

なぜ、PHVはこれほど持てはやされるのか？それは導入が間近に迫ったEUのCO₂排出規制をクリアするにはPHVがもっとも現実的な手法だからだ。というのも、PHVはEV走行時に燃料を消費していないと見なされるため、50 km/ℓを超す燃費が容易に記録できるのである。これらを活用すれば2015年よりEUで本格導入される1308 kmのCO₂排出規制（ガソリン車では17・8 km/ℓに相当）など簡単にクリアできるというわけだ。

しかし、これは単なる数字のマジックに過ぎない。なぜなら、1回あたりの走行距離が短いうに、走行

タがひとり歩きしていたが、私の知る限り、メルセデスはこの常識を打ち破る初のメーカーとなった。発表された、素の燃費はおよそ15・6 km/ℓ。案の定、一般的な計測基準に従った35・7 km/ℓには遠く及ばないものの、車重2215 kgで0→100 km/hを5・2秒でこなすラグジュアリーサルーンとしては驚くほど良好なデータだ。私は、PHVの優れた省燃費性が改めて証明されたことを歓迎するとともに、ユーザーの正しい理解を促すためにこのデータの公表に踏み切ったメルセデスの姿勢を大いに評価したい。



近未来の本命。

環境保全へのアプローチは日々進化しているのはご承知の通り。しかし現実的なところで、もっとも効率的かつ端的に実感できるのは、ハイエンドカーの場合もはやプラグインハイブリッドのみかもしれない。メルセデスが新たに放った新作、その印象をお伝えしたい。

メルセデス・ベンツにとって初のプラグイン・ハイブリッドとなるS500プラグイン・ハイブリッドがデビューした。すでにポルシェ、BMW、アウディも同種のモデルを投入済みで、これでドイツ・ラグジュアリーブランドからプラグイン・ハイブリッドが出揃う格好となった。なお、この記事では「プラグイン・ハイブリッド」という言葉

のたびにこまめに充電するユーザーでなければ、このような燃費を実現するのは難しいからだ。別の言い方をすると、長距離ドライブをひんぱんに行うユーザーにとっては、事前の充電量を織り込んだ燃費ではなく、事前の充電なしで計測した際の燃費が重要なのである。

従来はこうした数値の公表が義務ではなかったため、夢のようなデー

Mercedes-Benz S500 PLUG-IN HYBRID



400ハイブリッドが3・5ℓV6だったことを考えるとダウンングレードとも思えるが、こちらは自然吸気だったため、最高出力は306psから333psへ、そして最大トルクは370Nmから480Nmへとパワーアップしている。満充電時のEV航続距離は最大で33kmだ。

ここでハイブリッドシステムの詳細に注目すると、メスセデス・オリジナルのギヤボックス「7Gトロニック・プラス」にモーターを内蔵する基本レイアウトはS400ハイブリッドと同一ながら、S400ハイブリッドでは薄型モーターの採用によりエンジン、クラッチ、モーター、ギヤボックスを直列にレイアウトできたのに対し、S500PIHのパワフルなモーターは軸方向に長く伸びた形状のため、中心軸に近い部分にモーター、その外側にクラッチを配置する同軸構造とされた。

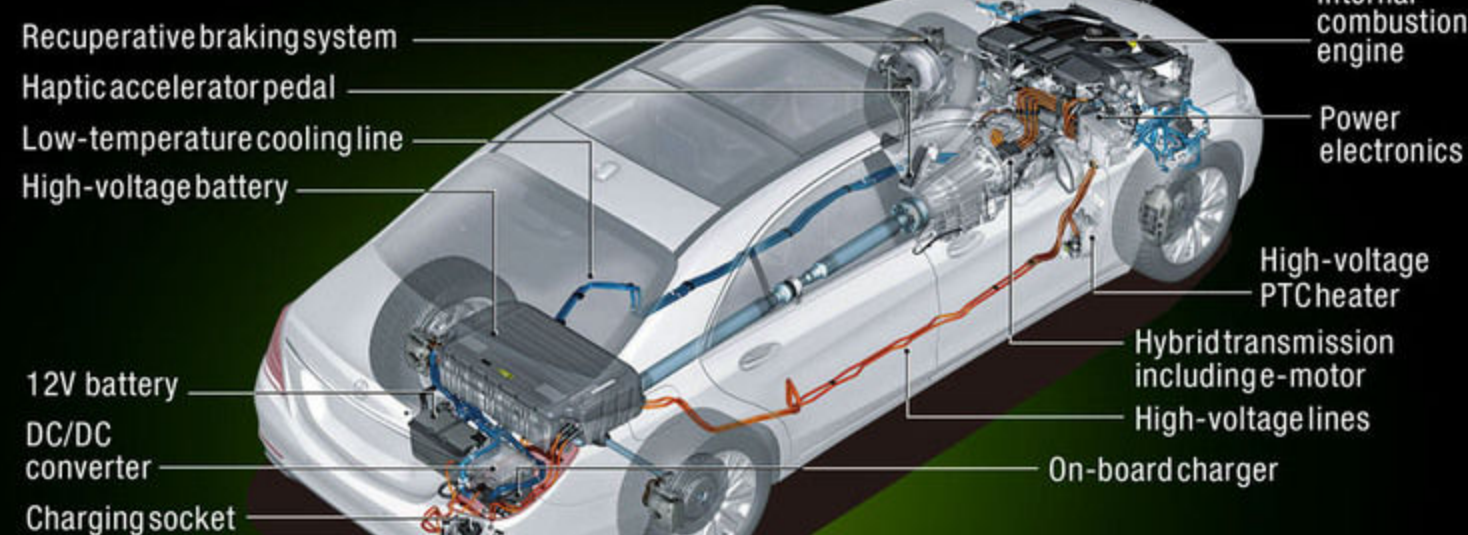
このクラッチはトルクコンバーターの役割を果たすとともに、エンジンを停止した際には駆動系からエンジンを切り離す「デカップラー」としても機能する。なお、クラッチの形式はスムーズな断続の点で有利なウェット式とされた。

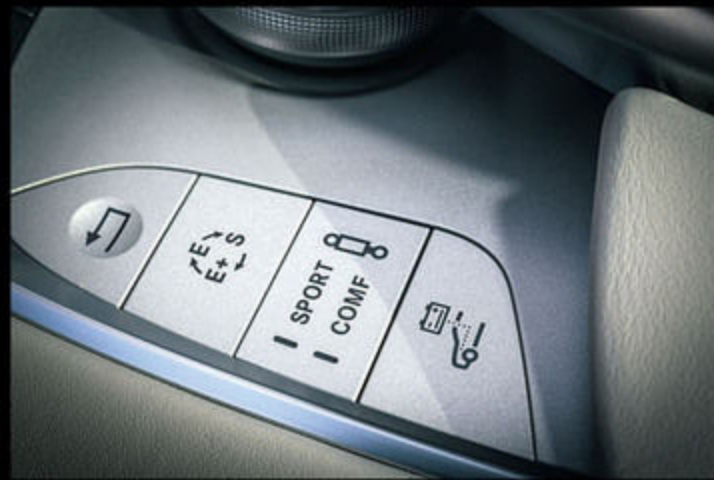


充電ケーブルを接続するコネクタはリアバンパー内に設けられている。充電時間は400V 16Aを利用した場合は2時間で、230V 13Aの家庭用電源では2時間45分を要する。満充電で最大33kmのEV走行が可能になった。



S400ハイブリッドの20kw / 250Nmから85kw / 340Nmへと格段にパワーアップした電気モーターは7G-TRONIC PLUSのハウジング内に収納。容量8.7kWh、重量114kgの巨大なリチウムイオン・バッテリーはトランクルームの奥側に搭載されている。





コクピット回りではシフトモードの切り替えが3段階へと増えた程度で、他のSクラスとほとんど印象は変わらない。なお、タコメーター内にはバッテリー残量が表示されるほか、インパネの最下段には充電ケーブルの接続状態やハイブリッドのモード設定が示される。

大幅に向上した動力性能は、直前にS400ハイブリッドに試乗したのがドイツとは交通環境がまったく異なる東京都内だったせいで明確には実感できなかったものの、絶対的

プラグイン・ハイブリッドの真実を世に示した姿勢を大いに評価したい。

ユニークなのは、EV状態からエンジンを開始させて走行するモードに切り替わる際、ドライバーに「本当にエンジンを始動させる意思はあるのか？」を確認するため、アクセルのペダルストロークの途中に「ひっかかり」を電子的に設けた点にある。いわばキックダウンスイッチのようなものだが、ソフトウェア制御のため不要なときにはこの「ひっかかり」を解消できるなど、巧妙な設計となっている。そのほか、ディスプレイからの情報を活用して、前車との間隔が無用に狭まりつつあるときにはドライバーにスロットル

SPECIFICATIONS メルセデス・ベンツS500 プラグイン ハイブリッド

■ボディサイズ:全長5246×全幅1899×全高1494mm ホイールベース:3165mm トレッド:前1624 後1632mm ■車両重量:2215kg ■エンジン:V型6気筒DOHC 総排気量:2996cc ポア×ストローク:88.0×82.1mm 圧縮比:10.5 最高出力:245kW(333ps) / 5250~6000rpm 最大トルク:480Nm(49.0kgm) / 1600~4000rpm ■モーター 最高出力:85kW 最大トルク:340Nm(34.7kgm) ■バッテリー:リチウムイオン エネルギー量:8.7kWh 容量:22Ah ■システム統合 最高出力:325kW(442ps) 最大トルク:650Nm(66.3kgm) ■トランスミッション:7速AT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:前4リンク 後マルチリンク ■タイヤサイズ(ホイール径):前245/50R18(8J) 後275/45R18(9.5J) ■パフォーマンス 最高速度:250km/h(電気モーターのみ:140km/h) 0→100km/h加速:5.2秒 ■環境性能(EU複合サイクル) CO₂排出量:65g/km 燃料消費量:2.8ℓ/100km(電気モーターのみ:33km)

Mercedes-Benz S500 PLUG-IN HYBRID



には十分にパワフルで、滑らかな加速感が印象的だった。これにはエンジンのオン/オフに伴うショックがS400ハイブリッドより確実に小さくなったことも貢献している。

また、操舵力が軽めのパワステで軽快に走行できるワイリングは他のSクラスと同一ながら、今回の試乗車は日本仕様と違ってランフラット・タイヤを装着していなかったため、乗り心地は一段と快適に感じられた。日本でも同様のタイヤが設定されることを期待したい。



エネルギー回生はアクセルを戻しただけでも行われるが、本格的な回生はやはりブレーキペダルを踏んでから。バッテリー残量が10%付近になるとEV走行はほとんど行わず、ガソリンエンジンを積極的に活用する。ブレーキペダルは踏み応えがあって好感度だった。



燃費は、あらかじめ充電された電力を活用した試乗前半は34・5km/ℓと驚異的なデータだったが、さらに走り続けると16km/ℓ前後に落ちていった。どちらもカタログデータと驚くほどよく似た数値だ。ちなみに、S400ハイブリッドを60~70km/h前後で流したときの燃費は12km/ℓほどだったので、S500 PHEVはこれを確実に凌いでいるといっていいたいだろう。

ヨーロッパでは1500万円前後と発表されているS500 PHEV、日本導入の際には本来のパフォーマンスを勘案してS550 PHEVにモデル名を改めるほか、我が国が「ハイブリッド王国」であることを考慮して戦力的な価格設定がなされる模様。導入時期は年内と予想される。

や っぱり来たか！ 現行メルセ

デス・ベンツSクラスの真打ちとして、S600ロングの国内販売が始まった。すでにケタ外れの超豪華サルーンS65 AMGが姿を現していたから予想通りではあるが、950万円も安い2250万円という現実的な価格（これで？）を考えると、実質的にはSクラスの頂点だ。まず走行感覚の分厚さが別格。60度のV12ターボは、先代（W221）の5513ccから、現行タイプ（W222）ではボアもストロークも拡大



大し、S65 AMGと同じ5980cc。最高出力は517ps/5000rpmから530ps/4900rpmへと引き上げられた（最大トルクは引き続き84・6kgm/1900~4000rpm）。

この数値こそ余裕の証明。5980ccにモータースポーツ界の常識である過給係数1・7を乗するとNA換算1万ccを超えるから、トルク100kgm以上が当然なのに、あえて抑制を効かせたところに、かえって凄味が漂う。これを軽く踏むだけで

フムッという眩きとともに、地球そのものを後方に蹴り出してしまふ。各ギヤで2000rpmにも届かぬまま次々と自動的にシフトアップし、ふと気付くと非合法的な速度域だ。全開を試みると約6000rpmまで淀みなく引つ張り上げ、周囲の風景が停止したように見えるほどだが、ここまで来ると余裕を通り超えて過剰でしかない。どれほど低く中速ト

有^レ用の長物。

メルセデスのフラッグシップサルーンであるSクラスに、待望の12気筒エンジンを搭載したS600ロングが加わった。一見するとダウンサイジング化に抗うように見える存在だが、S600ロングでなければ得られぬ真の余裕に迫る。

ルクが有り余っているかというところ、トップギヤ（7速）での100km/h巡航が1300rpmにしか届かないギヤ比からもわかる。

しかし、これほどのパワーを無邪気に楽しみ尽くせるかというと、実はそうでもない。もちろん基本的にはSクラスなのだが、油断してコーナーに突っ込みすぎると、一瞬フロントの曲がり込みが遅れて焦る。ここは慎重にブレーキングをすませてから曲がるべきだが、車両重量2300kgに対して余裕たっぷりとは言えない。ここはマイバッハのツインキャリパーが欲しい。

と言うか、このように振り回してしまつては（振り回せるが）、S600ロングの正体を見誤る。比類なき動力性能を剥き出しにせず、いかに使わずにすませるかが本当の高級車の乗り方なのだ。それでもS600

NEW LUXURY

REPORT ● 熊倉重春 (Shigeharu Kumakura)

PHOTO ● 田村 弥 (Wataru Tamura)

Mercedes-Benz S600 L





取材車は左右独立シートを採用するファーストクラスパッケージを備えるが、これはSクラスのロングボディにのみ設定される受注生産の特別な仕様。快適度は言わずもがな。

のエンブレムや、左右フロントフェンダーを飾るV12のバッジだけで、「戦わずして、すでに勝っているクルマ」であることは誰にでもわかる。それを弁えてヌヌッと歩を進める時、現行Sクラスならではの良さが色濃く出るのも事実。特にMBC（アクティブボディコントロールを進化させたマジックボディコントロール）をコンフォートモードに設定すると、前方15mの路面状況をカメラで把握し、瞬時にダンパー減衰力を適正化してしまう魔法の機能の御利益がわかりやすい。ほかに徹底的に安定と安全を守り抜く最新のメルセデス流が光るが、その恩恵を受けるドライバーの視点だけでは、S600ロングの価値は半分しか理解できない。

165mmものホイールベース（全長も130mm増の5250mm）に加え、中央に幅広いコンソールを延ばし、左右を完全に分離した後席（つまり定員4名）でも明らかなように、S600ロングは自ら運転するものではなく、悠然と寛いだままショーファー（運転手）に指図するのが正しいスタイル。角度も前後位置も自在に選べる上質な革張りシートに身を沈めると、膝の前には拳骨4個ぶん以上の空隙が残る。目の前には左右それぞれ専用のスクリーンもある。ここに違和感なく旦那としてふんぞり返る使い方に慣れるには、それなりの習練が欠かせないかもしれない。アームレストからはファーストクラス並みの折り畳み式テーブルも引き出せるが、ここにPCを載せてせかせか仕事に追われるようでは、せつかくのS600ロングが泣く。

そのうえで忘れてならないのは、最新テクノロジーを組み合わせた現行Sクラスだが、大排気量十多気筒というのは、どこまでも20世紀的な記号にすぎないということ。特に多気筒であることが、過ぎ去りし時代を思い起こさせる。

昔のクルマは点火系統の信頼性が低く、ミスファイアが付き物だったが、上流階級の装飾物でもある高級車がガクガクくすぶったり路傍でエンジンコしたりでは沽券にかかわる。そこで一本や二本が爆ぜずとも平然と走り続けられるように、どんどん多気筒化が進んだ。そのイメージが転じて、多気筒車に乗ることがステータスを示すようになった結果、今こうしてV12が持て囃されたりする。それを思うと、さもヴィンテージカーの新車のごとく存在して見せるのが、本当のS600ロングのユーザーたる資格と言つべきだろう。



S600ロングでは全席にホットストーン式マッサージを標準装備。また、パフュームアロマイザー付きの空気清浄機能をもつエアパランスパッケージも標準装備になっている。

6.0 V12ツインターボの最高出力は530ps/4900～5300rpm、830Nmのビッグトルクを発生するのが僅か1900rpmからだという事実が、S600ロングのエグゼクティブ性を物語る。

SPECIFICATIONS メルセデス・ベンツ S600 ロング

■ボディサイズ:全長5250×全幅1900×全高1495mm ホイールベース:3165mm
 トレッド:①1635 ②1645mm ■車両重量:2300(2330※)kg ■エンジン:V型12気筒SOHC+ツインターボ ボア×ストローク:82.6×93.0mm 圧縮比:9.0 総排気量:5980cc 最高出力:390kW(530ps)/4900～5300rpm 最大トルク:830Nm(84.6kgm)/1900～4000rpm ■トランスミッション:電子制御7速AT ■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:①4リンク ②マルチリンク ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク
 ■タイヤサイズ(ホイール):①245/45R19(8.5J) ②275/40R19(9.5J) ■エミッション(JC08モード) 燃料消費量:8.5km/ℓ ■車両本体価格:2250万円
 ※ファーストクラスパッケージ装着時



NEW LUXURY

ベントレー、 V8の選択肢。

真のラグジュアリーカーの条件とは何か？
その命題をいつの時代も立証し続けているベントレーが、
異なるタイプのV8をプロデュースするのには理由がある。
悩ましきベントレーV8モデルの選び方を考証する。

REPORT●佐藤久実 (Sato Kumi) PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi)





ベントレーのV8モデルに一気に乗りという、貴重なチャンスを得た。

いずれのモデルも見た瞬間、シートに座った瞬間から超高級感に包まれるが、けっして排他的な雰囲気は醸し出さない。威圧感もない。高級旅館の門をくぐってようこそ、というおもてなしの歓迎を受けたような雰囲気。いや、洋風だからホテルか。でも、実際に感じたのは高級マンションの個人宅。何故なら、クラフトマンシップによる、パーソナルな雰囲気が溢れているからだ。

まずは、ベントレーのフラッグシップモデルであるミルザンヌ。2010年に登場したこのモデルは、現代的なスタイリングを身に纏うが、それでも敬意を持ってクラシックラインと呼びたくなる。

このクルマに搭載されるV8エンジンは、OHV。何と1959年から脈々と継承されるエンジンだと言

Bentley V8 model Flying Spur V8 Continental GT V8 S Mulsanne

う。もちろん、主要パーツはすべて徹底した改良が施されているが、ブロック形状は同じとのこと。他のパワートレインの採用も検討されたが、トレッドマークである強大なトルクを楽に発揮するのはこのエンジンだろう、ということになったそう。

だが、そこから発揮されるパワーはまったく旧態依然としたものではない。6・75ℓ V8 ツインターボチャージャーは、最高出力377kW(512ps) / 4200rpm、最大トルク1020Nm / 1750~3250rpmというパワースペックを持つ。もし、ステアリングを握る前にこの数値を目にしていたなら、高級サルーンとはいえ、多少なりとも緊張感に包まれていただろう。しかし、ミルザンヌはどこまでもジェントルだった。

エンジン特性そのものもあるだろう。それに加え、アクセルペダルのレスポンスに至るまで、細かい配慮

がある。ジワジワ踏み込んでいった時に、いわゆる遊びの部分から加速の反応を示す領域への繋がりきわめて自然だ。これほど低回転域から大トルクを発生するにも関わらず、爆発的ではなく、ジワジワとした加速感を得られる。

細かい領域の話と思われるかもしれないが、ペダルの重さも適度だから、ドライブしている身としてはまったくナーバスな感覚はない。運転していてこの感覚がとても心地良いのだ。アクセルペダルがやたら軽かったり、無反応なストロークが多かったりして、違和感を覚えるクルマもあるが、過敏でもなければダルでもない。でも気を遣わないのに穏やかに運転できるチューニングの妙には感心させられた。

もっといえば、発進時の穏やかな加速は、2710kgという車重のせいもあるかもしれない。

この穏やかな領域からさらに踏み



Flying Spur V8

込むと、トルクフルで気持ちの良い加速感が得られる。つまり、大げさにいうと、アクセルペダルの反応が3段階になっているような感覚だ。でも、不自然な段差はない。そしてもちろん、踏み込み量だけでなく、踏み込みスピードによっても反応は変わる。ドライブフィールはきわめて有機的なのだが、実際には最先端の電子制御によるマネージメントシステムでコントロールされているのだろう。

残念ながら試乗ステージは狭いワインディングであったため、ほんの一瞬の刹那的加速に留まり、回転の上昇に至るまでの伸びは確認できない。

続いたのは、コンチネンタルファミリーのV8モデル。クラシックラインのミルザンヌに対し、コンチネンタルファミリーはモダンラインと呼べる。

ミルザンヌ同様、おもてなし感も感動的だが、コンチネンタルに乗った時、フレンドリーな雰囲気を感じたもうひとつの理由がある。ペントレーの歴史を紐解くと、創業直後からル・マン24時間レースで優勝したことまで名を上げ、認知されたとい



SPECIFICATIONS フライイングスパー V8

■ボディサイズ:全長5315×全幅1985×全高1490mm ホイールベース:3065mm ■車両重量:2560kg ■エンジン:V型8気筒DOHC+ツインターボ 圧縮比:9.3 総排気量:3992cc 最高出力:373kW(507ps)/6000rpm 最大トルク:660Nm(67.3kgm)/1750rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:AWD ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:③&④ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(ホイール):⑤&⑥275/45ZR19(9.0J) ■パフォーマンス 最高速度:295km/h 0→100km/h加速:5.2秒 ■環境性能(EU複合モード) CO₂排出量:254g/km 燃料消費率:10.9ℓ/100km ■車両本体価格:1890万円

Mulsanne

SPECIFICATIONS ミュルザンヌ

■ボディサイズ:全長5575×全幅1925×全高1530mm ホイールベース:3270mm ■車両重量:2710kg ■エンジン:V型8気筒OHV+ツインターボ 圧縮比:7.8 総排気量:6747cc 最高出力:377kW(512ps)/4200rpm 最大トルク:1020Nm(104.0kgm)/1750~3250rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:③&④ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(ホイール):⑤&⑥265/45ZR20(9.0J) ■パフォーマンス 最高速度:296km/h 0→100km/h加速:5.3秒 ■環境性能(EU複合モード) CO₂排出量:393g/km 燃料消費率:16.9ℓ/100km ■車両本体価格:3480万円



三者三様の強いキャラクター。
どれを選んでも高い満足感を得られる。



う経緯がある。ラグジュアリーなだけでなく、スポーツカーのDNAも存在するのだ。もっとも、ここまでは遡らなくても、現在、コンチネンタルGT3が活躍することからもそのパフォーマンスは証明されるが。

ところで興味深いのは、通常、上位レンジのモデルほどシリンダー数が増え、パワーも増すというエンジンのはイエラルキーがある。しかしながらベントレーの場合、それが当てはまらない。コンチネンタルファミリーには、6ℓW12エンジンを搭載するモデルが存在する。ファミリーのトップレンジであるGTスピード

は、467kW(635ps)、820Nm
と、パワーは上回るがトルクはV8
のミウルザンヌに譲る。

つまり、単純な出力数値にとらわれることなく、モデルのポジションや性格に見合ったエンジンを搭載しているのだらう。そして、ミュルザンヌとコンチネンタルファミリアーの位置づけも、単純な縦並びではないのかもしれない。

続いて、試乗したコンチネンタル GT V8 Sコンバーチブルは、昨年9月にラインアップに加わったモデルで、V8モデルのパワーアップ版となる。

4ℓV8ツインターボチャージャーを搭載し、最高出力は、389kW(528ps)／6000rpm、最大トルク680Nm／1700rpmのパワースペックを持つ。

基本、フラッグシップサルーンであつても、スポーティなコンバーチブルであつても、乗り味が大きく変わらないのもベントレーらしい。エンジンも、扱い易さという点では変わらないが、よりスポーティなテイストとなっている。試乗ステージも異なり、走行条件が同じではなかったが、アクセルレスポンスそのものも、ミウルザンよりシャープな印象で、特にアクセルを開けていった時のターボによる加速の盛り上がりがこのV8エンジンの方が大きく感じられた。

そして、今回、最大の話題といえるのが、W12エンジンを搭載し最速の4ドアセダンとして君臨してきたフライングスパーに、V8エンジン搭載モデルが加わったことだろう。コンチネンタルの4ドアバージョンとして登場したフライングスパー。昨年登場した3代目で、ネーミングからコンチネンタルが外れた。コンチネンタルGT V8と同じエンジンが搭載され、373kW（507ps）、660Nmのアウトプットだ。V8Sとベースエンジンは同じで、コンピューターによる出力の違いとなる。これだけのハイパフォーマンス

スを 50 ~ 60 km/h の一般道で走らせる限り、S とのパワーフィールの差異は感じられなかった。

このモデル追加は、プレミアムセダンからのアップグレードにより、ユーザー層の拡大と若返りを図ったものだ。

結果、コンチネンタルファミリーには2種類のV8とW12、そしてミューラザンヌのV8というエンジンラインアップが用意された。

どのモデルを選んでも、ベントレーが伝統とする高いクラフトマンシップと豊かなパフォーマンスは、大きな満足感を与えてくれるだろう。



Continental GT V8 S



SPECIFICATIONS コンチネンタルGT V8 S コンバーチブル

■ボディサイズ:全長4820×全幅1945×全高1390mm ホールベース:2745mm
 車重:2560kg ■エンジン:399K(528ps)DOHC+ツインターボ 圧縮比:非公開
 総排気量:3992cc 最高出力:1/389km/h(82km/h) 6000rpm 最大トルク:680Nm(69.3kg
 m)/1700rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:AWD ■サスペンション
 形式:⑥ダブルウィッシュボーン ⑧マルチリンク ⑨ブレーキ:⑥&⑧ベンチレー
 テッドディスク ■タイヤサイズ(ホール):⑥&⑧275/40ZR20(9.5J) ■パワ
 ーウィンドウ 最高速度:308km/h 0→100km/h加速:4.7秒 ■環境性能(Eu換合モード)
 CO₂排出量:254g/km 燃料消費率:10.9ℓ/100km ■車両本体価格:2400万円





Coming
Soon
DRIVING
IMPRESSION

01

PHOTO●トヨタ自動車

Lexus RC F

本気のリアル“F”。

昨年、東京モーターショーで発表され、国内外から注目を集めたRCクーペ、
そのスポーツエディショナルなFバージョンがまもなく発売を迎える。

IS Fのスピリットを受け継ぐRC Fに、いち早く北米の地で試乗が許された
ふたりのジャーナリストが、レクサスの最新リアルスポーツの本気度を探った。

清水和夫

Kazu Shimizu

レ クサスからリアルスポーツカーが登場した！と書くとした読者諸氏は驚くかもしれない。しかし実際にI S Fのスピリッツを受け継いだ5ℓV8自然吸気のエンジンが吠えまくるスポーツクーペ、RC Fが登場したのだ。ベースモデルとなるRCも同時に発表されており、こちらも注目だが、今回はRC Fを中心にリポートしたい。

チーフエンジニアは初代I S Fを開発した矢口幸彦さん。自らレーシングスーツを纏い、ニュルブルクリンク24時間レースに参戦する、走る技術者だ。矢口さんがI S Fのときから持ち続けていた信念は、ロードカーづくりというよりも、サーキットで楽しく走れるスポーツカーづくりであった。そのスピリッツが踏襲されRC Fが誕生したが、今回はベースモデルがスポーツクーペのRCなので、ボディ剛性などの基本性能はセダンのI S以上に高まっている。初代I S Fが登場した際にとっても驚いたことを覚えている。富士スピードウェイで試乗すると、トルコンATとはいえその走りはBMW・M3に通じるものがあった。その感動をある雑誌で書くと、欧州車に偏重気味の編集長はまったく信じなかった。その理由が面白い。I SはM3のようにホットに走れるスタイルではないと言ったのである。そうか、多くの人に走りを理解させるにはスタイリングが大切だ。カッコ悪いクルマじゃ、スポーツカーとは呼べない。

い。この視点は私にはなかった。ボ口は着いても心は錦。あくまで武士は武士。ベッドで床上手ならそれでOKだと思っていた。

しかし、今度のRC Fはスポーツクーペとして開発されたRCシリーズのリアル「F」なので、スタイリングからしてホットだ。RC FはRCと比べて幅で5mmワイドに、車高は10mm低い。エアロパーツの関係で全長は10mm長い、全体的には引き締まったプロポーション。エクステリアではフロントの両サイドにくさび形の「ダブルスピンドル」を与え、精悍なスタイルとした。

ところであのフェラーリやポルシェといえどもV8自然吸気のエンジンは絶滅危惧種となっている。フェラーリはV8自然吸気を廃止し、3・8ℓV8ターボになるし、ポルシェはGTSを除いてはV8自然吸気をV6ターボに切り替えている。それもこれも、近年高まる燃費志向や排ガス規制が理由だが、なぜレクサスはV8自然吸気を生き残らせたのだろうか。これはあまり語られていない重要な論点である。

まず欧米の燃費規制はメーカーが市販するすべてのモデルの販売台数の平均値で決定される。つまり、燃費の悪いクルマを売らなければ燃費の良いクルマを売る必要があるのだ。各国の燃費ルールではレクサスはトヨタのクルマと定義されているから、レクサスはプリウスのおかげで5ℓV8をラインアップできるのだ。その意味では開発陣はプリウスに足を向けて眠れない。燃費規制では親（トヨタ）の脛かじりのレクサスだが、親孝行を忘れてはいない。チャプター2と呼ばれる新世代レクサスのI



VDIM (ヴィークル・ダイナミクス・インテグレートッド・マネージメント) はノーマル/スポーツ/スポーツ+の3モードがダイヤルで切り替えできる。LFA譲りのメーターは中央部にレブカウンターが配置された可動式で、水温や油温などの基本的な車両情報から、後輪へのトルク配分、Gフォース、計測タイムなど、表示自体を切り替えることで、さまざまな情報をディスプレイに呼び出せる。



渡辺敏史

Toshitumi Watanabe

プ レミアムDセグメントにおけるスーパースポーツセダンのちのつばぜり合いは、思えばBMW・M3とメルセデス・ベンツ190E 2・316の登場によって確定的なものになったのかもしれない。その後メルセデスはAMGへと代紋を背負わせ、そこにアウディが絡んでの三つ巴となったのは1990年代後半以降のことだが、そのメカニカルなアプローチは高回転型vs大排気量vs四輪駆動と、各社の個性が現れていてユニークなものだった。

レクサスがD・E・Lセグメントのプレミアムゾーンに車格を合わせ、本格的にドイツ勢へと宣戦布告したのは、日本にブランドが導入された05年からのことだ。その時点から、一部のエンジニアの頭の中には、スポーツ的なイメージは新参のレクサスに必須であり、そのためには強力な動力性能を備えたスポーツ銘柄をカタログラインアップ化させることが近道になるという考えがあったらしい。この発想がトリガーとなって生まれたのがI S Fであり、それは約7年間にわたって絶え間なく熟成が加えられながら、最終的には同時期のE90系M3や、W204系C63 AMGと正面から伍せるほどのモデルへと成長を遂げたと個人的には思っている。

そのI S Fは、ベースモデルのフルモデルチェンジに伴い、この5月で販売を終了している。一部のファンには後継車が待たれるところだったろう。そして折しもレクサスは、かつてソアラとしても販売されてい

たメタルトップ・オープンのSCを4年前にディスコンとしている。ブランドイメージをけん引する2ドア・スペシャリティの投入は喫緊の課題だったはずだ。

それらを背景に新たに生まれたのが、Dセグメント級の車格をもつ2ドアクーペのRCである。そしてI S Fの後継と位置づけられる新たなFは、このRCをベースにつくられることになった。すなわち、RCというモデルは単なるスペシャリティに留まらず、レクサスのスポーツイメージを全面的に担うアイコン的な存在としても機能することになったわけだ。すでにスーパーGTでは、RC Fの車両名でワークス系チームが参戦しているのをご存知の方もいらっしゃるだろう。

RC Fに搭載されるエンジンはI S Fと同様の5ℓV8。2UR-GSE型と型式は同様ながら、トップエンドは5000rpm高い7300rpmまでを許容し、7100rpmで477psの最高出力をマーク。I S Fに対して50ps以上の出力向上に対処すべく、エンジンパーツはブロック以外のすべてを専用設計として刷新されているという。組み合わせられるトランスミッションは従来と同様、2速以降をフルロックアップとする8速ATだ。

フロントセクションに現行GS、リヤセクションに現行IS、そしてセンター部はオープンカーゆえロックス断面積がISの2倍近く採られたISCと、各々の長所を活かして構成されたRCの車台から、さらにRC Fはおおよそ70%の部品を専用とすることでジオメトリの最適化と強度確保を図っている。また、エアロダイナミクスに関してはフロア下のフラットボトム化に加え、上屋で

Sから本格的に始まったボディ剛性向上作戦は、RCとRCFで最高潮に達した。例えばレーザースクリュー、ボンディング、スポット溶接増打ちや新しいガラスの接着剤の採用などでボディ剛性は飛躍的に向上している。ハイエンドのリアルスポーツカーRCFで培ったボディ剛性技術はトヨタ車のボディにも還元される。最近マイナーチェンジしたヴェッツは驚くほど走りが進化していた。レクサスが尖兵となって技術革新を続けることで、トヨタ車のレベルも向上している。ようやくトヨタとレクサスにウイン・ウインの関係が構築されつつあるのだ。

もうすこし具体的にボディ技術を見てみよう。まずRCFのベースとなったRCはサイズ的にはISとGSの中間にあたるが、ボディのアーキテクチャーはISでもなく、GSでもない新しいボディから開発された。その手法が面白い。まずボディをフロント、センター、リヤの3つに分けてモジュールを設計した。フロントは外径の大きなタイヤを装備するために、GSのモジュールを使う。中央のフロア部分は剛性が高い

オープンカーのISCのフロアを流用している。ISCは通常のセダンよりも断面積では2倍も大きいロッカー（サイドシル）を持っているから曲げとねじり剛性はかなり高いのである。そしてリヤはIS用を採用。その結果、RCのボディ剛性は最新のIS（セダン）よりも1・5倍ほど高まったという。この高剛性ボディをさらに強化したのがRCFだ。

Coming Soon
DRIVING IMPRESSION

01

「サーキットではトルコンATとは思えないほどホットな走りで魅せる」

清水和夫



「速さではIS Fを確実に凌駕し、ライバルと一線を画す官能性で勝負」

渡辺敏史

はトランクリッドに速度可変式のアクティブリヤスポイラーを装備、ボンネットバルジに設けられた控えめなダクトは、エアフローだけでなくクーリングにも大きな威力を発揮。ブレーキはブレンボの6ポッドシステムとの組み合わせで380mm径のフィンスリット付きローターを採用。

専用のクーリングダクトを設けるなどこちらも冷却対策は万全だ。

FRのドライブシャフトレインはトルセン式のLSDを標準で、オプションで電子制御トルクベクタリングデフが用意されている。これはスロットル特性や変速マネージメントなどをVSCと共に統合制御するVDIM（ヴィークル・ダイナミクス・インテグレートッド・マネージメント）と連携するだけでなく、一般道でサーキットユースと走行状況に応じて差動状態を三段階で独立設定することも可能だ。また、VDIMの変速制御には、新たにATモードでも最適なギヤでサーキット走行ができる実戦向けのプログラムの、ジャンプ時の荷重抜けを上下Gセンサーで判定し、接地時のABSのコントロールを最適化するパラメーターなども加えられた。これらはニブルブルリンクでの開発テストの結果も十分に反映されており、VDIMを最もサーキット走行寄りのスポーツプラスモードに設定さえしておけば、ペダルとステアリング操作のみでもニブルブルリンク級のハードなシチュエーションを十分に楽しむことができるという。また、VDIMには隠しコマンドともいえるエキスパートモードも用意されており、スポーツ

ニュルブルクリンクをチーフエンジニア自ら走ることによって鍛えたボディ。その集大成がRCFなのである。パワートレインはISFの5ℓV8を踏襲しているが、ボディが大きく異なるので、走りはさらにホットになっていた。

5ℓV8は477psにまでチューンアップされ、8速トルコンATとのマッチングも悪くない。できればツインクラッチで武装し、もっとダイレクトな走りが欲しいが、スムーズでは文句ない。このギャボックスにはクロスレスショが採用されるので加速性能は非常に鋭い。実際にサーキットを走るとトルコンATとは思えないほどホットだ。

トラクションコントロールを解除して走ると軽くドリフトする。オプションで選べるトルクベクタリングデフを備えたモデルでは2速で立ち上がるコーナーでもトラクション性能がとて高い。初期型ISFのように内輪が空転するようなことはない。トルクベクタリングがないモデルでもコンベンショナルなLSDが備わっているの、素早くコーナーを脱出できる。

RCFのようなホットモデルは一般道が苦手となりやすい。しかしボディ剛性が高く、サスペンションの動きが初期はしなやかだ。そのために、路面の継ぎ目でも不快な感じはなかった。むしろ、ダンピングに優れており、バネ上のボディは常にフラットなライド感を与えている。

RCFはオールレックスの中でも異色といえるだろう。矢口さんという個性的なエンジニアがつくりたかったスポーツカーをつくったのだから当然かもしれない。だが、ISFのスピリッツを持ったRCFはモダンで街中でも使いやすいホットなモデルに仕上がっていた。

SPECIFICATIONS レックスRCF

■ボディサイズ:全長4705×全幅1845×全高1390mm トレッド:①1555 ②1560mm ホイールベース:2730mm 車両重量:1765kg ■エンジン:V型8気筒DOHC ボア×ストローク:94.0×89.5mm 総排気量:4969cc 圧縮比:12.3 最高出力:351kW (477ps)/7100rpm 最大トルク:530Nm (54.1kgm)/4800~5600rpm ■トランスミッション:8速AT(スポーツダイレクトシフト) ■駆動方式:FR ■サスペンション方式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ディスク径:①380×34 ②345×28mm ■タイヤサイズ:①255/35R19 ②275/35R19 ■パフォーマンス 最高速度:270km/h 0→100km/h加速:4.5秒 ■環境性能(NEDC複合) CO₂排出量:252g/km 燃料消費量:10.8ℓ/100km※北米仕様



インテリアはRCに準じて、レックスファミリーであること強く意識させる、ISシリーズなどと同じデザインイメージで造形されている。それでもステアリングホイールやシフトノブに、Fモデル専用の証となる“ブルー”のステッチを入れるなど、さりげなくスポーティさをアピールする。フロントシートはアスリートの肉体を彷彿とさせる、快適性とホールディングを高めた専用バケットタイプを採用。



Lexus RCF



ISFの2UR-GSEユニットをベースに、チタンバルブや鍛造コンロッド、新設計のシリンダーヘッドなどを採用した477psを発揮する5ℓV8エンジンを搭載している。タイヤは19インチサイズのミシュラン・パイロットスーパースポーツを履き、RC350Fスポーツには、車速やステアリング操作などにより、タイヤ切れ角を最適に制御するLDH(レックス・ダイナミック・ハンドリング)を設定している。



みなしの力の漲り
ようなど、パフォー
マンスはISF
を確実に上回る。
低いギャならはあ
つという間に吹け
きるほど素早いレ
スポンスに、若干
ハイトーンとなっ
たエキゾーストサ
ウンドが綺麗にシンクロするその感
触は、逆にダウンサイジングターボ
的なコンセプトでのパワートレイン
構築を余儀なくされているライバル
たちとは、絶対的な速さはさておき、
こと気持ちよさでは明らかに一線を
画したといえそう。レックスが引
き続きこのエンジンを能用いること
ができるのは、ひとえにプリウスを
始めとするハイブリッド勢が世界中
でCO₂排出量を抑えてくれている
からだ。潮目とは思わぬところにある
もので、図らずもRCFは、官能性
でライバルを押さえ込む可能性が
出てきたというわけである。

プラス設定時にはVSCオフのスイッチを短く押すことで、ハーフスピ
ンに近い状態までVSC介入を遅ら
せることも叶えられた。
RCFの走りは、熟成極まった最
終型のISFに対しても明らかにひ
と回りは高い限界特性を持つ上、そ
こに至るまでの過渡は逆にゆったり
とわかりやすく推移してくれるなど、
全般に速さと扱いやすさの双方が大
きく底上げされている。VDMの
設定もより実戦向きとなり、サーキ
ット走行に適したスポーツプラスモ
ードにおいても、滑り出しまでのロ
ール推移や制動バランス、タイヤの
接地感などに唐突感はなく、500
psに迫る大パワーを遠慮なく扱わ
せるほど限界特性は高い。
そのエンジンは回転フィールの鋭
さ、レッドゾーンに至るまで中だる

Coming
Soon
DRIVING
IMPRESSION

02

REPORT ● 島下泰久
(Yasuhisa Shimashita)
PHOTO ● ポルシェ AG

新たな進化は 時代への回答。

PORSCHE Cayenne Series

ポルシェの勢いを支えるカイエンの人気の止まらない。すでに爆発的セールスを記録した初代を上回る二代目。モデルバリエーションを増やし、成功を収めてきたが、さらなる躍進のため、フェイスリフトを行った。

現 行型のデビューから4年が経ち、カイエンがフェイスリフトの時期を迎えた。試乗の舞台はスペイン・バルセロナ。まずはカイエンSとカイエンターボのステアリングを握ることができた。

それにしてもカイエン人気は凄まじいものがある。この4年での販売台数は30万3千台以上と、すでに先代が8年で達成した27万6千台を凌駕しているというのだ。今やポルシェの屋台骨を支えているのはカイエンだ。

靳だと言っても間違いではないだろう。何しろポルシェ自身、カイエンのおかげで918スパイダーのようなスポーツカーへの挑戦やモータースポーツ参戦も可能になったと認めているほどなのだ。当然、そこにも力が入るというものである。

もっとも、一見する限りは今回の変更は大規模なものではない。エクステリアは、まずフロントまわりではフェンダー、ボンネット、ヘッドライトにバンパーまで変更することでワイド感を強調。スリークな印象だった顔つきが一気に押し出し感を強めている。一方のリアは、まずテールランプがよりシャープな形状に。

弟分であるマカン、その“ターボ”モデルに搭載される3.6ℓ V6ツインターボがカイエンSに収められた。昨年フェイスリフトを行ったパナメーラと同様に、エンジンの小排気量化と小気筒数化が進められた形だ。それでもパワーは20ps/50Nmも増強された。ブレーキはフロントが360×36mm径、リヤが330×28mm径のスチールディスクを採用、セラミックディスクのPCCBはオプション設定。





パドルシフト付きのマルチファンクションスポーツステアリングホイールは918スパイダーのデザインを意識したもので全モデルに標準装備した。リヤシートは快適性を高め、シートベンチレーションがオプションで選べるようになった。コースティング機能、暖気を早めるサーマルマネージメントなど、燃費向上にも積極的に取り組んだ。エアサスはオプションで搭載(ターボは標準)が可能だ。



ヘッドライト内のLEDポジションランプに倣って、点灯時には4つのエレメントが現れる。テールゲートの意匠が改められ、またエキゾーストエンドが目一杯外側に出されたことで、こちらもワイド感が強められた。この辺り、マカンと並んでも存在感で負けないように、なんて配慮もあるのかもしれない。

大きく変わったのはカイエンSのパワートレインだ。従来の4・8ℓV型8気筒NAユニットに代わって搭載されたのは3・6ℓV型6気筒ツインターボ。最高出力は20ps増の420ps、最大トルクも50Nm増の550Nmで、それでいて燃費も1割弱の改善を達成している。

rpm前後からの加速でもキックダウンは不要なほど。その先の吹け上がりも至極軽やかだ。車重のせいかわばらばらエンジン積むマカントターボほどの爆発力は無いし、バナメーラの3ℓツインターボのように弾けるわけでもないとは言え、この格段に増した余裕は、カイエンに間違いなくマッチしている。

実は、それ以上に感心させられたのがシャシーの熟成ぶりである。機構的には変更はないのだが、快適性とスポーティさをともに引き上げたという説明通り、乗り味がグンと洗練された。特にエアサスペンション付きだった試乗車は、コンフォートモードではしなやかさが際立ち、スポーツモードではポルシェならこれであろうというのではというぐらいシャキツとして、フラット感も高まる。そしてスポーツプラスに入れば、

ば、普段乗りにも十分使えるようなほど快適なのに、コーナーではこの巨体をスポーツカーのように意のままにできるという具合。マカンのシャシーの高い実力を味わった後だけに実は少々不安もあったのだが、この仕上がりならば十分納得である。

最高峰のカイエンターボも4・8ℓV型8気筒ツインターボに手が入れられて、最高出力が20ps、最大トルクが50Nm増強されて、それぞれ520ps、750Nmにまで至った。しかも、こちらも燃費を向上させているのはさすがだ。

だが、このパワーとトルクを考えれば、ターボならこのP D C C、やはり付けておきたいところだろう。

2モデルを試しただけでも確かなアップデートを感じさせた新型カイエン。しかもラインアップにはプラグイン・ハイブリッドへと進化したカイエンS Eハイブリッドが控えているし、すぐに、まだパワーユニットが明らかになっていない素のカイエンも登場するはず。態勢は盤石である。

進化したカイエンは、間違いなくユーザーの満足度をこれまで以上の高みへと押し上げることだろう。そして当然、それはポルシェの好調ぶりに更に拍車をかけることにもなる。派手ではないが確かな果実のある今回のフェイスリフトは、全方位に幸福をもたらすことになりそうだ。

SPECIFICATIONS ポルシェ・カイエンS

■ボディサイズ:全長4855mm×全幅1939mm×全高1705mm ホールベース:2895mm トレッド:(F)1655mm (R)1669mm 車両重量:2085kg ■エンジン:V型6気筒DOHCツインターボ ボア×ストローク:96.0×83.0mm 圧縮比:10.5 総排気量:3604cc 最高出力:309kW(420ps)/6000rpm 最大トルク:550Nm(56.1kgm)/1350~4500rpm ■トランスミッション:8速AT(ティプトロニックS) ■駆動方式:4WD ■サスペンション方式:(F)ダブルウィッシュボーン (R)マルチリンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径:(F)360×36mm (R)330×28mm ■タイヤサイズ:(F)&(R)255/55R18 ■パフォーマンス 最高速:259km/h 0→100km/h加速:5.5秒 ■環境性能(NEDC) CO₂排出量:229-223g/km 燃料消費量(複合):9.8-9.5ℓ/100km ■車両本体価格:1128万円

そもそもあきれるほどパワフルなだけに、率直に言ってそのパワーの差を体感するのは難しい。フィーリング的には、今や同じターボといえどもSより高回転高出力型の味付けで、実用域でも十分な力を発揮するものの、やはり本領発揮は4000rpm以上の高回転域。その豪快な吹け上がり、仰け反らせるほどのパワーは病み付きになるほどの快感だ。標準のエアサスペンションに電子制御スタビライザーのP D C Cを組み合わせたシャシーもやはり洗練度は高まっていて、嫌なゴツゴツ感や揺れは皆無でうまく姿勢変化だけを抑えている。ノーマルも試してみたかつ



ターボは先代のターボS(550ps)には及ばないものの、最高出力は20psアップの520ps、最大トルクは50Nmアップの750Nm(76.5kgm)を発揮。最高速は279km/hに達し、0→100km/h加速は4.5秒と、フラッグシップに相応しい性能を誇る。走行条件によって6つの車高を提供するエアサスが標準搭載され、ラゲッジに荷物を積み降ろしの際、スイッチひとつで車高を落とす(52mm)下降機能を設け、利便性を高めた。



「エ キシーJSクーペ（敢えてそう呼ぼう）が、究極のトラック・スター。だとしたら、ロードスターは、究極の快樂マシーン」だ。
2012年のジュネーブ・ショーで発表されたエキシーJSロードスターが、とうとう日本に上陸した。そう聞いたときの正直な感想は、きつとみんなと同じ。「ああ、クーペの屋根を取っ払って、ちよいとラグジ

LOTUS EXIGE S ROADSTER

ザ・ベスト・ロータス。

リアルスポーツの最右翼と評判の高いエキシーJSに、オープンエアを楽しめる新たなボディバリエーション、エキシーJSロードスターが追加された。
試乗者をして「ベスト」と評価させたその実力とは？

ユアリーな乗り味にただでしゅう？」だった。そもそもエキシーJSの骨格は、エリーゼと同じ「スモール・プラットフォーム」。もともと屋根のないバスタブ構造なのだから、FRP製のルーフを取り去ればオープン化するの、造作もナイことなのだから。

今ではそのやさぐれた考えを、とっても深く反省している。なぜならそのハンドリングはクーペとも違つ、最良のバランスを得ていたのだ。

とはいえ実際に対面したロードスターは、想像通りのスタイリングだ

った。エリーゼ譲りの幌をクルクルと巻いてトランクにしまつと、ウィングレスのコンサバなエキシーJS、はたまた少し大きなエリーゼといった佇まい。ただ試乗車には、コニヤックブラウン、と呼ばれるレザーで化粧直しが施されており、ドアパネルやセンターパネルを本革で覆うだけで、これほどエキシーJSが色っぽくなるのには驚いたけれど。

しかし何より驚いたのは、その乗り味だった。試乗車はエンジン制御を4段階に切り替えられる「DPM」を選択した関係からか、オプション





とは違った。大地に根を下ろすかのような、なかば脅迫じみたスタビリティがない。かといって横置きミッドシップの重心高を意識することもなく、ナチュラルに走らせてしまう。

この違いはどこから来るのか？ ルーフレスとしたことで10kg軽くなった低重心化が効いているのだろうか？資料によればリヤスタビライザーの剛性が高められ、サスのジオメトリーがロードスター用に最適化されているという。また変更部分は不明だが、空力特性に合わせリヤのコンポ―ネントも改良したらしい。

筆者的にはダンパーのバンプ／リバウンド割合を1対1に近づけ、ライドハイトを全体的に少し上げた動きに近いように感じられた。また前後のロール軸が水平化したような感じもある。簡単に言えば、日常域でのドライバビリティは、むしろクーペよりも増えた気がするのだ。

それまでベッターベタの「サーキットオタク」だったクーペが、突然ポール・スミスのスーツを着て現れた。

それでいて基礎体力はバッチリだから、走らせればトコトン速い。ちなみに地元ヘルでのラップタイムは、クーペが1分32秒5でロードスターが1分34秒1。その差は主に、高速コーナーにおけるダウンフォースの違いによるものだという。

セミオープントップゆえ風の巻き込みはほとんどないが、少し窓を開けると爽やかな気流が舞い込んで来る。あまりの気持ち良さに都内で口を済ませるつもりが、結局ワインディングにまで足を運んだ。

バーステアが出て、反応できる。そういう懐の深さを感じられる。

クーペと比較してタイヤサイズも同じで、エンジンも同じ。しかしその中身は双子の兄弟ほど性格の違いがある。ロータスのエンジンリングというものを、まざまざと見せつけられた今回の試乗だった。流しても、走っても最高の瞬間が得られる一台。ときめきが欲しいスポーツカー好きには、自信を持って勧めよう。

の「レースバック」が装着されていた。つまりピレリP ZEROトロフエオと、15%ハードなサスペンションまで付いてきたから、キャラ的には的を外しているように思われたのだが、そんな心配は全く必要なかったのである。

そのハンドリングは、クーペとエヴォーラの中間とでもいおうか。ノンパワーのステアリングはゼロスタートからだとか確かに少し重めだが、一端走り出してしまえば最適な節度感が得られる。切り始めの反応は、これぞリニア。切れば切っただけ動き、切らなければ安定する。ちなみにクーペの場合は、ここに、さらなる接地感*が加わる。手の平をべったりと地面にくっつけたかのような「濃ゆさ」が後味として残るのだが、ロードスターはこれが実にあっさり*と自然なのだ。

リヤセクションの追従も、クーペ



内装はレザー仕様の「プレミアムパック」が計7色(エボニーブラック/ベノムレッド/インペリアルブルー/アイボリーホワイト/アッシュグレイ/ココアブラウン/コニャックブラウン)。また「プレミアムスポーツパック」を選べば、スウェードテックス×レッドステッチの組み合わせも。「レースバック」は「DPM」によりエンジンおよびシャシー制御をTOUR/SPORT/RACE/OFFの4段階に変更可能。幌はエリーゼと同じ布製の巻き上げタイプとなっている。



3.5L V6はハロップ製スーパーチャージャーを備え350ps/7000rpmを発揮。ステアリングコラムのボタンでエキゾーストバルブの開閉も可能。ロードスターはクーペよりも音がこもらず、澄んだトーンが楽しめる。幌は中骨と一緒にクルクルと巻いて専用バッグに。トランクにもすっぽりと収まる。

SPECIFICATIONS

ロータス エキシーJS ロードスター

■ボディサイズ:全長4070×全幅1800×全高1130mm ホールベース:2370mm トレッド:①1499 ②1548mm ■車両重量:1170kg ■エンジン:V型6気筒DOHC V6スーパーチャージャー ボア×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(40.8kgm)/4500rpm 最高回転数:6600rpm(std)/7000rpm(Sport) ■トランスミッション:6速MT ■駆動方式:RWD ■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):①205/45R17(7.5J) ②265/35R18(9.5J) ■パフォーマンス 最高速度:233km/h 0→60マイル(96km/h)加速:3.8秒 ■車両本体価格:982万円



レースバックを装着する試乗車はピレリP ZERO Trofeoと専用サスペンションを装着していた。ブレーキシステムは標準でAPレーシング製の4ポッドアルミキャリパー+332mmドリルドディスクローターを装備。



Just
Arrived
DRIVING
IMPRESSION

04

REPORT ● 佐藤久実
(Kumi Sato)
PHOTO ● 市 健治
(Kenji Ichi)

VOLVO V60 POLESTAR

サーキットの血統。

もしレーシングチームがロードモデル開発を行ったら？
そんな「if」を具現化したV60/S60が誕生した。
開発に携わったチームはボルボを知り尽くしたポールスター。
サーキットで育まれたスピリッツを公道で試す。



角

張ったセダンがレースシーンでブツギの速さをアピールした……。『空飛ぶレンガ』のニックネームを持つ「ボルボ240ターボ」が、富士スピードウェイを疾走した時のインパクトのある姿が今でも印象的だ。古い話で恐縮だが、私にとってボルボのレースイメージとなると、この頃まで遡る。

しかし、日本では馴染みがないものの、現在進行形でボルボはレースで活躍している。昨年は、スカンジナビアツーリングカー選手権（STCC）で、12戦中8戦勝利し、チャンピオンを獲得している。そのチームが「ポールスター」。

1996年に創業し、ボルボを専門に扱うレーシングチームであり、ボルボのオフィシャルパートナーとして活動してきた。レースで輝かしい成績を収めるのみならず、市販車の先行開発も行ってきた。

そのポールスターが手がけたのが、今回発売された「S60/V60ポールスター」だ。すでにRデザインのエ

ンジンルームチューンという形で関わっていたが、今回は待望のコンプリートカー。レーシングチームがロードモデルを開発したらどんなクルマになるか？という興味深い発想から造られたクルマだ。

試乗したのはV60ポールスター。エクステリアは、フロントグリルやウインドウフレーム、ウインカーフレーム、ドアミラーカバーなどがすべてブラックとなっている。リヤのディフューザーも、Rデザインのものとは異なり、専用デザインされたもの。フロントスポイラーと、リヤにも大きなルーフスポイラーが装備され、ルーフレールは取り外されている。空力性能を重視しているのが窺えるが、「クリーン&シンプル」のスカンジナビアン・デザインは見事に継承される。むしろ、この手のクルマとしてはかなり控え目なエクステリアといえる。

が、見る人が見れば、足元に履かれた20インチの大径ホイール&タイヤ、その隙間から覗く大径のブレー



ブルーのコントラストステッチを効果的に配してスポーティイメージを高めたスポーツシート&ステアリングを採用。本革とヌバックのコンビネーションによりホールド性も高い。センターコンソールにはカーボンを用い、ブルーのイルミネーションを発するシフトノブも相まってエレガントな演出もなされている。



SPECIFICATIONS

ボルボV60ポールスター (S60ポールスター)

■ボディサイズ:全長4635×全幅1865×全高1480mm ホールベース:2775mm トレッド:(F)1580 (R)1575mm ■車両重量:1810(1780)kg ■エンジン:直列6気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:82.0×93.2mm 圧縮比:9.3 総排気量:2953cc 最高出力:258kW(350ps)/5250rpm 最大トルク:500Nm(51.0kgm)/3000~4750rpm ■トランスミッション:6速AT ■駆動方式:AWD ■ステアリング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:(F)マクファーソンストラット (R)マルチリンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(ホイール):(F)&(R)245/35ZR20 (8J) ■環境性能(JC08モード) 燃料消費率:9.6km/ℓ ■車両本体価格:819(799)万円

ボ製ブレーキ、そして車高が落とされ低く構えた様などから、タダモノではないと気づくだろう。

インテリアにもボルボらしさを感じる。スポーツモデルはブラック&レッドのコンビネーションがポピュラーだが、このクルマはブラック基調にRデザイン同様、ブルーのステッチがアクセントになっている。そして全体的に質感も高められている。本革とヌバックのコンビのシートに座ると、ピタッとカラダにフィットする。Rデザイン同様、シートの座り心地、走っている時のホールド性の良さが光る。

レーシングチームが手がけたコンブリートカーということで、トラクション性能やハンドリングへの期待値が高まる。が、まず印象的だったのは一般道での乗り心地の良さ。Rデザイン比で80%もスプリングレートが高められていて、ストローク感はなく、路面からの入力拾うのだが、不快感はない。オーリンズと長年に渡って培ってきたダンパーの技術も効いている。中でも、オーリ

ンズの特許技術であるDFV(デュアルフロアバルブ)は、微低速域から大きな入力まで、バルブが素早く動くため接地性が高くタイヤへの負担も少ない。このダンパー、前後とも30段階の調整式なので、走るステージに応じて減衰力を変えられる。試乗時は前後ともデフォルトの10(減衰力高め)が選択されていた。

さらには、スプリング/ダンパーのみに留まらず、ブッシュやマウン



ボルグワーナー製ツインスクロールターボと専用インタークーラーをもつ3ℓ直6は350ps/500Nmを発生。ポールスター2.5インチ径アクティブ・エキゾースト・システムと電子制御エキゾーストフラップ付き3.5インチ径テールパイプを採用。フロントにはストラットバームも備える。

ト、さらにはボディのブレースなど細かいところまで手が加えられているからこそ実現したバランスだろう。

一方、ワインディングでは、ポールスターオススめのESCオフモードを試してみた。AWDのトルク配分がリヤ寄りになるセッティングだ。エンジンは、3ℓ直列6気筒ターボ、T6を350ps/500Nmまでパワーアップしている。

横置きエンジン特有のフロントの



"Polestar"のロゴが付されたブレンボ製キャリパーをフロントに採用。371×32mmの大径ブレーキディスクは20インチ径アルミホイール内に収まる。マスターシリンダーやESC、ABSもポールスター専用タイプ。ボルボのVモデルらしい高いユーティリティは標準モデルと変わらない。



世界限定750台、そのうち日本への割り当てはV60ポールスターが60台で、セダンのS60ポールスター(写真下)は30台。希少性の高さも評価ポイントになるだろう。

イヤな動きもなく、一体感のある動きが印象的だ。AWDも、コーナリングの邪魔はせず、頼もしい安定感とトラクション性能を体感できる。まったく尖った印象はないが、ワゴンであることを忘れるくらい気持ち良く走れる。

まさにボルボを知り尽くしている、そしてレースを通じて走りのツボを知り尽くしているポールスターが手がけたコンブリートカーらしい仕上がりだ。そう考えると819万円という価格も納得できる。

ベース車は2015年モデルなので、ドライバー支援システム、先進安全装備、プレミアムサウンドシステムなどが標準装備される。

世界限定750台のみ造られ、日本への割り当ては90台。最近、スポーティテイストを高めているボルボだが、その究極のモデルといえる。興味ある方は、即ボルボディーラーへ。



洗練された走りに先進の 安全性をプラス

VOLVO V60 T4 R-DESIGN PLUS



昨 年夏、5000カ所以上に及ぶ改良を施しビッグマイナーチェンジしたボルボS60/V60。5月に特別仕様車「ラグジュアリーエディション」を発表し、大きな反響を呼んでいるが、その第2弾として、「T4 R-DESIGN PLUS」が登場した。

簡単におさらいをしておくと、「ラグジュアリーエディション」にも採用されるベースとなるデザインは、「シンプル&クリーン」を基調としたスカンジナビアンデザインだ。それに対してR-DESIGNは、フロントグリルがブラックアウトされており、スポーツシヤシーが装備されたり、インテリアもセンターパネルにアルミが採用されたりと、スポーティな印象が強くなっている。

が、いわゆるスポーツモデルではない。名前に冠される「R」は、リファインメントの頭文字。あくまで快適性は犠牲にすることなく、洗練されたルックスと走りを実現したモデルという位置づけだ。

改めて室内に乗り込むと、シートの座り心地の良さに感動する。R-DESIGNには、スポーツレザースイートが標準となるが、これがきわめて秀逸なのだ。サイズ的にはゆったりしているのに張り具合がサポー

トもしてくれる。ラグジュアリーエディションと乗り比べても、明らかにR-DESIGNの方が快適だ。運転している間、常に接しているだけに、直接の購入ポイントにはならないまでも結構大事な要素だ。

さらに、走り出してもあら不思議。ベースモデルに対してスポーツシヤシーが入り、タイヤも17インチから18インチにアップされているにも関わらず、快適性は犠牲にされていないどころか、アップしている。

そもそも、走り、インテリアの質感ともに満足度の高いR-DESIGNだが、今回の特別仕様車では、それに「セーフティ・パッケージ」が標準装備された。本来約20万円のオプションでありながら、実際の装着率は限りなく100%に近いそう、これが標準化されるとなれば、安全に関わる装備だけにユーザーベネフィットは大きい。

さらに、エンジンのロムチューンにより、最高出力20ps、最大トルク45Nmアップの「ポールスター・パフォーマンス・パッケージ」も無償装着されるという。これまた、オプションプライスは約20万円。パワーと加速というよりも、実用域のトルクが上がっているから、日常域で豊かなトルク感を実感できる。

つまり、今回の特別仕様車「T4 R-DESIGN PLUS」は、約40万円分のオプションが装備されながら、18万円も安いバーゲンプライスとなっている。

サイズの、Cセグメントのセダン／ワゴンが欲しいが迷っているという方、一見の価値あり。



1.アルミパネルやパドルシフト付き本革巻きシルクメタル・ステアリングホイール、スポーツペダルなどを装備するR-DESIGN。さらにPLUSは、歩行者・サイクリスト検知機能付き追突回避・軽減フルオートブレーキシステムのヒューマン・セーフティを含むセーフティ・パッケージが装備される。2.シートバックにロゴ刺繍入りの専用スポーツレザースイートは、サイドサポートが良いばかりでなく座り心地も良い。3.40:20:40の3分割式カウゴームは460〜1241mmまで拡大できる。4.235/40R18に組み合わせられる8.0Jの専用ホイール。5.標準のポールスター・パフォーマンス・パッケージ(20万5715円:工賃・税込み)により、200ps/5750rpmと285Nm(29.1kgm)/2000〜4250rpmを発生。



SPECIFICATIONS ボルボV60 T4 R-DESIGN PLUS
■ボディサイズ:全長4635×全幅1865×全高1480mm ホイールベース:2775mm トレッド:(F)1585 (R)1575mm 車両重量:1560kg ■エンジン:直列4気筒DOHC16バルブ直噴インタークーラー付きターボチャージャーボア×ストローク:79.0×81.4mm 総排気量:1595cc 圧縮比:10.0 最高出力:147kW(200ps)/5750rpm 最大トルク:285Nm(29.1kgm)/2000〜4250rpm ■トランスミッション:6速ATギヤトロニック(湿式デュアルクラッチ) ■駆動方式:FWD ■ステアリング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン ステアリング位置:右 ■サスペンション:(F)マクファァーソンストラット (R)マルチリンク ■ブレーキ:(F)ベンチレーテッドディスク (R)ディスク ■タイヤサイズ(ホイール):(F)&(R)235/40R18(8.0J) ■環境性能(JC08モード):13.6km/ℓ ■車両本体価格:479万円





4シリーズに加わった スポーツ・アクティビティ・クーペ

BMW X4

新

たなセグメントのバイオニアとして走り続けるBMW。ラフロードを疾走する「クロススカントリ4WD」のイメージが強かったSUVに、スタイリッシュでスポーツイメージの「SAV」(スポーツ・アクティビティ・ビークル)X5を造った。その後、X3、X1と各セグメントに展開。さらにそれだけに留まらず、SAVとクーペを融合させた「SAC」(スポーツ・アクティビティ・クーペ)X6のマーケットを開拓。そして今回、プレミアム・ミドル・クラスとなるX4の登場となった。

試乗モデルは、X4 xDrive 35i M Sport。3.0直列6気筒ツインパワーターボエンジンに8速ATが組み合わされる、スポーティかつパワフルなモデルだ。

精悍なフロントマスクには、LEDヘッドライトが標準装備される。X4のエクステリアの特徴ともいえる流麗なルーフラインはクーペそのもの。X3比で5cm低くなっている。だが、緩やかな傾斜となっているため、リヤシートの居住性も犠牲にされてはいない。

インテリアは、クロームがアクセントになっている。試乗車のシートはアイボリーホワイトに赤いステッチの入ったネバダ・レザー。ダークなインテリアの印象が強いBMWだが、明るい色もマツチして、スポーティ&ラグジュアリーな雰囲気があり、若々しくてオススメだ。

5人乗りながら、リヤシートは左右が独立した形状となっている。中央席は、子供もしくはエマージェンシーと考えた方がいいだろう。

リヤシートは3分割可倒で、もともと広いラゲッジを持つが、長尺モノなども収納でき、アクティブなアウトドア派も納得だろう。



1.ブラッシュドアルミ・インテリアトリムやサムレスト付きマルチファンクションMスポーツ・レザーステアリング(シフトパドル付き)などが標準となるX4 Mスポーツのインテリア。ファニッシュはサルーン系と比べて上下に厚い。2.取材車両はオプションのタイヤ&ホイール(Mダブルスポーク・スタイリング310M)を装着。(F)245/40R20(8.5J)と(R)275/35R20(10J)となる。3.ラゲッジスペースは、40:20:40の分割可倒式リヤシートにより500~1400ℓまで拡大可能。4.Mスポーツは、フロント左右ヒーター付き電動調整式スポーツシートが標準。5.35iは306ps/5800rpmの最高出力と40.8kgm/1200~5000rpmの最大トルクを発生する。



クーペ。背の高さを感じさせず、大きさも感じさせず、キビキビと走る。電子制御による「パフォーマンス・コントロール」により旋回性能が高められ、可変ステアリングギヤレシオの「バリアブル・スポーツ・ステアリング」も装備されるが、いずれも違和感なく、気持ち良い走りを陰ながら助けてくれる。M Sportにはスポーツ・サスペンションが装備されるが、快適性も文句ない。

残念ながら今回は、オフロード試乗の機会はなかった。が、車両情報のモニターでは、xDriveのステータス(トルク配分)や、アプローチアングルやデバチャーアングル、左右の傾斜角度なども表示され、オフロード走行も助けてくれる。私がオーナーだったら、もったいなくて走りたくないけど……。

積極的にディーゼルエンジンを導入しているBMW。おそらく、スポーティな「クーペ」ゆえ、ガソリンエンジンのみとしたのかもしれないが、早いタイミングでのディーゼルのラインアップも望みたい。



SPECIFICATIONS BMW X4 xDrive35i M Sport

■ボディサイズ:全長4680×全幅1990×全高1625mm ホイールベース:2810mm トレッド:(F)1605 (R)1600mm 車両重量:1900kg ■エンジン:直列6気筒DOHC24バルブ直噴インタークーラー付きターボチャージャー ボア×ストローク:84.0×89.6mm 総排気量:2979cc 圧縮比:10.2 最高出力:225kW(306ps)/5800rpm 最大トルク:400Nm(40.8kgm)/1200~5000rpm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:4WD ■ステアリング形式:車速感応式パワーアシスト付きラック&ピニオン ステアリング位置:右 ■サスペンション:(F)ダブルジョイント・スプリングストラット (R)5リンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(ホイール):(F)245/45R19(8.5J) (R)275/40R19(9.5J) ■環境性能(JC08モード):12.1km/ℓ ■車両本体価格:790万円



安全性を高めエンジンを一新 さらにプレミアムなコンパクト

VOLKSWAGEN POLO

09 年秋、日本に導入されて以来、高い人気を誇るフォルクスワーゲン・ポロ。ゴルフに次ぐ販売台数で、VWブランドにとって重要な屋台骨となるモデルでもあるポロが、マイナーチェンジした。

普通は、変わったことをアピールするため、エクステリアに変更を施すが、定評の高いサイズやデザインにはほぼ手を入れていないところが、マジメであり、ユーザーベネフィットを考えるVWらしい。

主な変更点を紹介しておく、まずエンジンが同じ1・2ℓながら新設計のものとなった。ゴルフに搭載される最新のものと基本は同じだ。それにより、燃費も22・2km/ℓに向上した。昨今、35km/ℓ以上の燃費を達成する国産モデルもあるが、モード燃費と実燃費の差が少ないのがVWの凄ところ。ともすれば、実燃費がモード燃費を上回ることもさえる。カタログ数値に因われ過ぎないことも大事だ。

そして今、日本で旬な装備となっているプリクラッシュブレーキシステム「フロントアシストプラス」や二次被害低減の「マルチコリジョンブレーキシステム」が標準装備された。さらに、ACCやレーンセンサー、リヤビューカメラなど、ワンクラス上の快適性を得られるアップグレードパッケージもオプションで用意される。

さて、クルマに乗り込み走り始めると、数値スペックでは表れない進化を実感する。とにかく、スルスルと気持ち良く転がって行くような走行性能だ。たとえば、7速DSG。以前は「ATとは別モノ。2ペダルだけど中身はマニュアルだから多少のシフトショックやラグがあると認識すべし」と言っていたが、今や、ATから乗り換えても何ら違和感を覚えないほどの滑らかさだ。新しく

なったエンジンとの相性も抜群。わずかに1400rpmからピークトルクを発生するため、エンジンとトランスミッションの見事なコンビネーションにより、上りのワインディングでさえ、力不足を感じなかった。

「VWらしさ」を随所で感じる一方、ゴルフとは異なる個性もある。ゴルフはカッチリした乗り味なのに対して、ポロはもっと柔らかさを感じる。高いボディ剛性などは同じだが、あらゆる部分で角のない走行性能が魅力。乗り心地も、平坦な路面ではフラットライド、段差などを跨いだ時には柔らかく吸収しながらもすぐに収束する。国産車から乗り換えても、シッカリした安心感や上質感は感じながら、違和感を覚えず乗れるだろう。気分が高揚するようなスポーツカーじゃないのに、運転していてハッピーになれるクルマ。奇を衒っていないのに、存在感のある、ハイスタンダード・コンパクト。ポロは、日常性、実用性重視のユーザーにとって最高のパートナーだ。



SPECIFICATIONS VW ポロTSIコンフォートライン

■ボディサイズ:全長3995×全幅1685×全高1460mm ホールベース:2470mm トレッド:(F)1460 (R)1450mm ■車両重量:1130kg
■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:71.0×75.6mm 圧縮比:10.5 総排気量:1197cc 最高出力:66kW(90ps)/4400~5400rpm 最大トルク:160Nm(16.3kgm)/1400~3500rpm
■トランスミッション:7速DSG ■駆動方式:FWD ■サスペンション形式:(F)マクファレンソンストラット (R)トローリングアーム
■ブレーキ:(F)ベンチレーテッドディスク (R)ディスク ■タイヤサイズ(ホイール):(F)&(R)185/60R15(6J) ■環境性能(JC08モード) 燃料消費率:22.2ℓ/km ■車両本体価格:223.9万円



1.撮影車はアップグレードパッケージで、ステアリングはマルチファンクションタイプ、ACはフルオートとなる。また純正ナビの「714SDCW」を装着しているが、標準は6.5インチのタッチパネル式ディスプレイのインフォティメントシステム「Composition Media」を装備。
2.前席がアルカンターラ&レザーレススポーツシートになるのも同パッケージの証。3.ダブルフォールディングの後席は60:40の分割可倒式。通常280ℓ、最大952ℓのラゲッジスペースをもつ。4.アップグレードパッケージでは185/60R15(6J)のアルミホイールを履く。5.新設計の1.2ℓTSIは軽量で燃費も向上した。



か

ねてよりそのデビューが公言されていたジャガーのブランドニューモデル「XE」が遂にそのベールを脱いだ。ロンドンのアールズコートエキシビションセンターで行われたお披露目には世界から実に3000人以上のゲストが出席し、その門出を大いに祝ったのである。

ジャガーのエントリーモデルとして、プレミアムDセグメントという激戦区に投入されるXEのボディサ

XE「ワールドデビュー」。

イズは、全長4672×全幅1850×全高1416mmと、メルセデス・ベンツCクラスとほぼ重なる。スタ

イルングの雰囲気はXF以降のモデルの延長戦上であり、驚くほど新鮮とは言えないが、フロントオーバーハングを切り詰め、キャビンを後方に寄せたフォルムはなかなか緊張感



があり、直球のスポーティさを湛えている。特にリヤタイヤがフェンダーぎりぎりに収まった辺りなどはソソられずに居られない。

このプロポーションの実現を可能にしたのが、新しいモジュール戦略に基づいて生み出されたボディの基本骨格だ。いよいよこのセグメント

にまで及んだアルミモノコックの採用により軽量化と高剛性化を達成し、50対50の前後重量配分を実現するなど、この新しい車体の走りへのこだわりは相当なものに見える。

車両重量は明かされていないが、ヒントとして2リッターのCO₂排出量がこのセグメント屈指の99g

／kmを達成したことが告げられた。これは相当軽くなければ不可能な数字だと彼らは言いたいのだろう。

そのエンジンも、やはり完全新設計。直列4気筒2リッターボの「INFINITIUM（インジニウム）」ユニットは、ディーゼルのほかガソリン版も数種類が用意され、今後のジャガーの主力となる。一方、最高峰のXE Sには最高出力340psを発生するお馴染みのV型6気筒3リッターパーチャージド・ユニットが搭載される。トランスミッションはいずれも8速ATが標準だが、何と6速MTも設定する。

その他、タッチパネルを使い、アプリのダウンロードやスマートフォンとの接続といった機能が備わったインフォテインメントシステム、ステレオカメラを使った緊急自動ブレーキなど、先進装備についても最新レベルのものが搭載されている。

ジャガーが遅れを取っていたこの分野だが、これでようやく挽回にこぎ着けたと言って良さそうだ。

Fタイプに続くXEの投入で、ジャガー周辺がにわかに活気づいてきた。今後は同じモジュールを使って生み出されるSUVも控えていると考えれば、その未来には明るい光が射しているのを見ていいだろう。

尚、XEは10月のパリ・サロンで正式に公開され、ヨーロッパでは来春にも発売開始の予定。日本へはその年の後半の導入となりそう。



JAGUAR XE



クラス唯一のアルミ製モノコックボディをもち、Fタイプをベースにしたフロントサスペンションを採用するなど、スポーティさを主張するXE。さらに先進のインフォテインメントシステムの搭載で安全性や快適性も高いことが窺え、全貌が露わになるのが楽しみだ。



ViVa! フェラーリ。

ペブルビーチ。ゴルフ好きにとっては、憧れのコースだろう。コンクール・デレガンス。クルマ好きにとって、そこは聖地のひとつ。毎年、8月には全米中、否、世界中からコレクター自慢の逸品が並ぶ。18番ホール。この日だけはフェアウェイを世界の名車が占領するのだ。

The 2014 Pebble Beach Concours d'Elegance

REPORT ● 西川 淳 (Jun Nishikawa) PHOTO ● 林 剛直 (Takenao Hayashi)



1957
625 TRC
Scaglietti Spyder

有名な57テストロッサボディに4気筒2.5ℓの625エンジンを積んだレアモデル。2台のみ生産された。この個体(0672)はフェラーリ史上、最も「レースに勝った」と言われている。後に12気筒エンジンを積み、大きなエアスクープを取付けた。

2014 Pebble Beach
best of show
1954 375 MM
Scaglietti Coupe

元マイクロソフトCOOの有名なコレクションからやってきた375MMスカリエッティクーペが2014年のイチバンに！スパイダーボディ(0402AM)を買った映画監督のロベルト・ロッセリーニがスカリエッティにボディ替えを発注した。





1967 275 GTB/4S Scaglietti NART Spyder

2013年のモンタレーで30億円近くのハンマープライスがついた275のオープン版(10749)。NARTとはノース・アメリカン・レーシング・チームの頭文字で、275スパイダーを発売したディーラー、ルイジ・キネッティが率いていた。生産台数わずか10台。



1952 225 Export Vignale Spyder

212のハイパワー版2.7 V12エンジンを積む0216ED。生産台数わずかに21台で、うち15台がスパイダー。1台を除き、アルフレッド・ヴィニャーレのデザインだ。ヴィニャーレデザインのヴィンテージ・フェラーリは今、オークションで最もホット。

1960 250 GT SWB Bertone Berlinetta Speciale

ホイールベースがノーマル2600mmに対して2400mm。有名なGT SWBはアルミボディ、スチールボディ併せて176台が造られた。この1739GTはベルトーネのワンオフボディをまとった貴重なSWB。ステンレスルーフやでかいエンブレムに注目。



来 年のメインテーマは、フェラーリ。ウワサではそうらしい。2年先の60周年、という説もあるけれど、いずれにせよ、モンタレーの週末にとって、コンクールはもとより、サーキットでも、オークションでも、フェラーリは常に主役だ。今年のメインテーマは、マセラティの100年だった。けれども、ベスト・オブ・ショーに輝いたのは、フェラーリ375 MMスカリエッティ・クーペ。快挙だ。なぜか。

今年で64回目を迎えたペブルビーチ・コンクールの歴史において、70年代以降に戦後のクルマが、ナンバ1に輝いたのは、今回が初めてだからだ。戦後に誕生したフェラーリがその栄誉を掴んだことで、モンタレーの主役の座は、これからいっそう、マラネロで生まれた美しいGT&レーシングに委ねられることになった。同時にそれは来年へのプロローグでもある。

というわけで、来年、もし本当にフェラーリがメインテーマになるとすれば、今年よりもっと凄いことになるはず。その期待を皆さんにも感じていただこうと、あえて、今年のペブルビーチのフェラーリだけを、ここでは取りあげてみた。これより凄くなる！と思えば、きっと日本の多くのフェラーリファンも、アシを運びたくなくなるはずだ。

日曜日の正統な楽しみ方は、こうだ。できるだけ早朝に会場入りする。オープン時間はあつてない。事前にチケットを買っておくといひ。会場入りする。動くクルマたちを見物。そのまま人の出の少ない9時ごろまでは写真撮影に充て、その後、ゆっくりと一台ずつ、ハンドブックを片手に見てまわる。午後には、延々と行われる表彰式(クラスがともて沢山ある)を見物。ベスト・オブ・ショーによるフィナーレを目撃せずに、ペブルビーチ・コンクールを楽しんだとは言えない。

来年こそ、アナタの番ですよ。



1951 212 Inter Vignale Cabriolet

フェラーリの最も初期の「量産シリーズ」が、この212インター&ヨーロッパだ。シャシー番号0159EL。フェラーリがまだロードカー生産を不得手とした頃のモデル。レーシングカーのエンジンは得意でも市販車は「野蛮」な時代である。

1952 212 Inter Vignale Coupe

1953年のトリノショーカー、0267EU。212インタークーペは79台造られ、さまざまなカロッツェリアが手がけたが、ヴィニャーレボディはうち26台を占める。すべての個体が微妙に違うデザインで仕上げられており、非常に個性的だ。



1967 Dino 206 Competizione

著名なコレクター、ジェームス・グリッケンハウスがピニンファリーナから手に入れたディノ・コンペティチオーネ(10523)。1967年のフランクフルト・ショーデビュー。搭載されている206ディノエンジンは66年のルマンを戦ったもの。



夢の大競演。 250テストロッサ20台、

3年前のことだったか。20台以上の250GTOが18番ホールのフェアウェイ端に並んだことがあった。あの光景は未だ忘れられないが、今年の250TR20台も、それに匹敵するほど素晴らしい景色であった。GTOなら、また揃うチャンスもなことはない。けれども、TRが一カ所にこれだけ揃うことは、今後、そうそうないような気がする。

テストロッサ、250TR。80年代になって、BBの後継となったモ

デルを「テストロッサ」と呼んだのは、この歴史的な名車にちなんだものと言っている。あのとき、フェラーリは初めて、自らのヘリテージに活路を見いだしていた。すなわち、288GTOと250GTO、テストロッサと250テストロッサ。さらに、40周年を記念するF40を起点にして、フェラーリは上昇（常勝？）ブランドへと成長のプロセスに入ったのだ（皮肉なことに、創始者エンツォの死と並行して）。

250TRは、250GTOに次いで、フェラーリが羨望のモデルである。真のフェラーリコレクターになるには、GTOとTR、LMという250時代の華の3レーサーを揃えなければならない、と言われるほどだ。

1950年代末から60年代にかけて、GTレーサーが時代の花形だった。マセラティ・バードケージやア

ストンマーティンDBR1といった、今言うスーパーカーがレースシーンを賑わしていたが、メジャーなレースで勝つための最も近道は、この250TRを手に入れることだった、と言われている。

総生産台数は、250GTOとほとんど変わらず34台。その6割にあたる20台が、今回、ペブルビーチに揃い踏みしたというのだから、たまらない。スカリエッティデザインの初期型ポンツーンスタイルのみならず、エアロダイナミクス性能を上げたファントウッチデザインも揃い、さらには、同じ年式であっても、グリルの大きさやアウトレット形状の違いなど、様々な差異を発見するこ



The 2014 Pebble Beach Concours d'Elegance



とができて、筆者などはこのコーナーだけで都合3往復、2時間程度は費やしてしまった。他に見るべきクルマが200台以上あったというのに、だ。

個人的には250GTOよりも、ポンツーンスタイルの250TRの方が好ましい(250LMとどっちだ?と言われると悩む)。フェラーリの曲線美を、たとえば前後のフェンダーにおいて、ダイナミックかつ流麗に表現したTRは、50年代のみならず、史上最も美しいレーシングカーのひとつだと思う。

もし来年、モンタレーのメインテーマのひとつにフェラーリが挙がったとしたら、ベブルビーチの展示はといったいどうなるのだろう。イタリアのミュージアムでも見ることができないような個体(たくさんありそうだ!)が大挙して飾られるに違いない。フェラーリアファナティックは、今から情報収集と準備に励まれたし! オレはホテル、取ったぞ!

Ferrari 250 Testa Rossa

20台ものテストロッサが並ぶ様子は圧巻のひと言。中でも0704TR(本頁上から2段目、真ん中の写真、ゼッケン38番)が最も価値ある1台。0666と並ぶ2台のワークス・プロトタイプで、57年のル・マン24時間に参戦した。パワートレインやボディワークがノーレストア・オリジナルで残っている唯一の個体でもある。GTOもそうだが、レースカーだったTRは改造や修復が激しく、ほとんど全ての個体がレストアを経てリプロボディを被っているのが現状だ。その他、ポンツーンボディとファントムタッチボディの違いも、よく見比べてみて欲しい。



「西川さん、ペブルビーチの次の日、月曜なんですけど、暇ですか」

そうブラックホークのタケイ・アキラ氏に聞かれたのは、去年のモンタレーの週末のことだった。

「実は毎年、コンクールの翌月曜日にブラックホーク・ミュージアムを無料開放しているんですよ。ランチも無料、ぜひ、遊びに来てください」

残念ながら昨年は、そのまま別のアメリカ取材が入っていたため叶わなかったけれども、今年は最初から月曜日にブラックホークを訪問する予定を立てておいた。サンフランシスコから日本への帰国便を月曜から火曜にずらせばいいだけの話で、宿は空港近くに取ればいい。

サンフランシスコ郊外の街、ダンヴィル。空港からクルマで小一時間の場所に、ブラックホークの街



REPORT●西川 淳 (Jun Nishikawa)
PHOTO●林 剛直 (Takenao Hayashi)

ペブルビーチの翌日。

モンタレーの週末が終わると、そのまま日本へ帰国。それがいつものスタイルだったけれども、今年は趣向を変えてみた。サンフランシスコにもう一泊、無料・オブションを楽しんだのだ。世界屈指のコレクション、ブラックホーク・ミュージアムである。



1961 Jaguar/Cunningham
XK-E Factory
Lightweight Race Car

カニンガムレーシングが実際にオーダーした3台のライトウエイトロードスターのうち、現存するのは2台のみで、いずれもブラックホーク・コレクションの所蔵になる。もちろん動態保存。いつでも“運転できる”状態だ。



1967 Mirage Ford M1

ルーフ形状をよく見て欲しい。キャビンが極度に小さくなっている。これがミラージュ M1の特徴で、現存するのはこれ1台のみ。3台生産されたが、うち1台は破壊、もう1台は大ルーフに戻され12年のRMでは11億円で落札。

BLACKHAWK AUTOMOTIVE MUSEUM



1952 Ferrari 212 Export Touring Barchetta

0158EDはツーリング製バルケッタボディをもつ最後の生産車両である。212エンジンは195の後継で、フェラーリからはパワートレインとシャシーが供給され、さまざまなカロッツェリアによってボディが架装されている。



1950 Ferrari 195 Sport Touring Berlinetta

フェラーリのロードカーのなかでも最初期に製造された30台のツーリングボディ(オープン15台、クーペ5台)のうちの1台。なかでもこの0060Mは、他の166→195クーペと違って最初から2241cc V12の195エンジンを積む唯一の個体だ。

りのショーケース。中に収まっているのは、正に珠玉のコレクターアイテムばかり。ここにあるのは、ホンモノのレアモデルだ。

たとえば、このとき入り口脇にあった2台(展示は今後変わる予定)が、フォードGT40とジャガーEタイプライトウエイトで、いずれもスポーツカーマニア垂涎のモデルであることには違いないが、ここにあるモデル



Aston Martin DB4GT Zagato Lightweight Coupe

アストンファン垂涎のDB4GTZ。わずかに19台しか製造されなかった貴重なレーシングGTカーだが、ここにあるのはさらにレア物。ライトウエイトボディ3台のうちの1台である。ここまできると、ため息しか出ない。



ルはさらに特別である。

最近、メーカーがその復刻版を6台のみ生産すると発表して話題となったEタイプライトウエイト(米名XKE)。ブラックホークに飾られた白いボディに青ストライプ、すなわちアメリカのナショナルカラーに塗られたこの個体は、ロードスターベイスのライトウエイトで米・カニンガムレーシングチームが使用した3台のうちの1台。もちろん、ファクトリーモデルである。

ガルファラーのGT40もまた、有名な1台だ。正式名をミラージュM1という。ミラージュシリーズとは、英国のコンストラクター、JWオーモティーブ・エンジニアリング社がガルフ・オイルのレースマーケティングのために生産したレーシングカー群で、GT40ベイスのスポーツプロトタイプ・M1は、その第一号ということになる。

会場の中央には、最近、コレクションに、帰ってきた、フランコ・スカリオネの快作シリーズであるB.A.T.や、ヴィンテージフェラーリなど、人気の戦後スポーツカーが

並び、そのまわりをぐるりと囲んで、戦前の豪壮で豪華なクラシックスポーツカー群が取り囲んでいた。

ここに来るだけで、ペブルビーチと同等の、なかにはそれ以上にレアなクルマたちに会えるというわけだ。ペブルビーチ翌日の月曜は、ミュージアムは無料開放(通常は大人15ドル)され、軽い食事やドリンクが、なんとミュージアム内で供されていた。宝石のようなクルマを眺めながらのひとときは、クルマ好き、クラシックカー好きにとって、至福の時間になること間違いナシ。

ドン・ウィリアムスのコレクションは、ここブラックホークのほか、ラスベガスにもあり、上海にも開設されるという。ちなみに、日本のビンゴスポーツが今、ブラックホークと友好的な関係を結んでおり、今後、様々な展開を日本でも予定している。楽しみにしていて欲しい。



1955-Alfa Romeo Bertone B.A.T. 9

奇才フランコ・スカリオネがベルトネ在籍中に手がけたアルファロメオB.A.T.シリーズ。ある意味、彼の才能はこのシリーズに全て注ぎ込まれ、そして果ててしまったのかもしれない。コレクションへの出戻り組である。



全米一の蒐集家。

宝

石箱のようなホールのコレクションを見物していると、ときおり、とある紳士が人の輪に囲まれていることがあった。

その人物が輪から離れて歩き出すと、時を置かず、また違う輪に囲まれる。そのたび、笑顔で受け答えする感じのいい紳士。まるでスーパースター級の扱い。きっと地元では有名な人なんだろうな、と思っていたら、その柔和な紳士こそが、ブラックホーク・ミュージアムのオーナー、ドナルド・ウィリアムス氏だった。世界屈指のヴィンテージカーコレ

クター。売買も盛んだ。関係者から

は「ドン」と呼ばれている。だから、てつきり、もつと押し出しの強い人物を想像していた。ミュージアム館長のティム・マクグレインさんと共に紹介されたが、握手をするその目は、少年のように輝いていた。これは、ホンモノのクルマ好きの瞳だ。

インタビュの前に、今、ここに飾ってあるクルマのなかで、最も好きな個体の前で撮影をしたいと言うと、ためらうことなく歩き出し、白いメルセデスの前に立ち止まった。「若い頃から、古いクルマが好き

ホール内で最もお気に入りだという、1928年式メルセデスSツアラーの前に立つ、ブラックホーク・ミュージアムのオーナー、ドナルド・E・ウィリアムス(向かって左)と、ミュージアム館長のティム・マクグレイン。

Interview with Donald E. Williams is the President of Blackhawk Museum

世界にその名を知られたブラックホーク・コレクション。そのオーナー、ドン(ドナルド・E)・ウィリアムスは、ペブルビーチ・コンクールデレガンスにも深く関わり、数々のクラシックカーオークションを立ち上げてきた。いったい彼はどのようにして、現在のコレクションを築き上げてきたのだろうか。直撃インタビューに成功した。

REPORT ● 西川 淳 (Jun Nishikawa)
PHOTO ● 林 剛直 (Takenao Hayashi)



んだよ。だから、好みはどうしても戦前になるんだ。フェラーリは好きかって？ 嫌いじゃないけど、まあ、みんなの好物だから置いてあるようなものなんだ。自動車の博物館を開くの、フェラーリが無いというのもおかしい話だからね」

彼が最初にクラシックカービジネスにアシンを踏み入れたのは、なんと彼が21歳のとき、1966年のことだった。その時点で古いクルマが好きだった、というわけだから、戦後

自動車産業の成長期であり、クラシックカービジネスなど見向きもされな時代だったに違いない。

「70年代に、サンタモニカのショッブを買い取って、オートモーティブ・クラシックスというクラシックカーショッブを始めたんだ。映画やテレビにも沢山クルマを貸し出したりしてね。そのあと、サンタモニカの店は再開で閉じることになったけれど、アリゾナに移ってから、こんどはオークションビジネスを始めたん

「これまで一万台以上の
クルマを手に入れてきた。
それはみんな息子の
ようなものだよ」

生まれでまだ10歳のフェラーリなど、今でいうところのパガーニのようなもので、まだまだ新興ブランドだったのだ。だから、彼にとつての旧車とは戦前の豪華なモデルたちである。「ミシシッピ川以西で初のクラシックカーディーラーだった。パートナーがこのビジネスに興味を失った後も、ボクは一生、クラシックカーとつき合っていこう、それが自分の目指す人生だと確信したんだよ」

だ。そこで、後にこのブラックホーク・タウンを開発することになるケン・ベリングと知り合ったのさ」

ケン・ベリング氏も斯界で名の知れたコレクターだった。たちまち意気投合した二人は、ベリング氏が開発する街に、コレクシオン・ミュージアムを併設することを決意。そして、1988年、ついにミュージアム、完成。「今はちょうど改装中なので、ここにはそれほどないけれど、ベガスのミュージアムなど全て

のコレクシオンを集めれば、今でも雄に600台近くはあるよ」

1981年、ドンは世界で初めて、一台のクラシックカーを一億円以上で売ったセラーになった。その後も彼のビジネスは順調に成長を続け、92年には年間100ミリオンドル(約100億円)の売上を達成。98年に再び100ミリオンを超すと、01年以降は毎年、その程度の売上を達成してきたという。早い話が、600台前後のコレクシオンは、常に入れ

るんだよ。そう信じている。ベルトーネのB.A.T.を見た？ ああ、のクルマたちも帰ってきてくれた。自分の子供たちなんだから、よく覚えてるんだ。ペブルビーチのコンクールを見ていると、息子たちがよく賞をもらっているんだ。買った人のことも覚えてるよ。キミの名前は多分すぐに忘れるけれどね、まだ買ってきていないから(笑)。いや、ひとりだけ忘れたことがあるよ。今年のペブルビーチでトイレに立ってい

たとき、隣の紳士が声をかけてくれたんだ。40年前に貴方からクルマを買った***です、つてね。さすがに覚えていなかったな(笑)」

旧車の価値が急激に上がっているが、時代毎に価値のあるクルマは変わっていく、とドンは言う。今はフェラーリが一番人気だが、未来永劫そうだとはいえない。その一方で、ヴィンテージの世界がアートや絵画のようになっていくのもまた、確実だと言う。来年もまた、訪れてみたい。



Blackhawk Museum

3700 Blackhawk Plaza Circle •
Danville, CA 94506
<http://www.blackhawkmuseum.org>

サンフランシスコに旅行の際は、ぜひ立ち寄ってみて欲しい。レンタカーで空港から小一時間。いつでもペブルビーチ級の素晴らしいヴィンテージカー・コレクシオンを見ることができる。開館時間など詳細は公式サイトで確認を。



100th Anniversary of Maserati

アグスタ製ヘリコプターのまわりに展示された今年のメインテーマ、マセラティ。ご覧のように、ゆったりとしたスペースに展示されるのがモータースポーツ・ギャザリングの特徴だ。戦前戦後の有名なレーシングモデルはもちろんのこと、初代クアトロポルテや初代ギブリ、3500GT、セbringなど、懐かしのモデルも勢揃い。



大きな節目。

今年で12回目を迎えたモータースポーツ・ギャザリング、相変わらずのプレミアムぶりで人気を呼んでいる。今年のメインテーマはマセラティの100年だったが、ヴェイロンの伝説シリーズ揃い踏みもまた注目を集めた。

モータレーの週末。今年から金曜日はクエイルロッジのモータースポーツ・ギャザリングに集中できるようになった。人気イベント、コンコルソ・イタリアーノが土曜日開催になったからだ。

もっとも、モータースポーツ・ギャザリングの入場券は抽選前売り販売のみというゴールドチケットで、われわれ報道向けプレスパスの数も非常に限られている。モントレーに行くとしたら、こまめにオフィシャルサイトをチェックしてチケット（パスも）を手に入れる努力をしなければいけないのだ。

人気の理由は、展示車両や試乗イベントがバラエティに富んでいることと、ひとり450ドルと高額ながら全日飲食無料（世界の名物料理が味わえる！）というサービス内容にある。ゴルフコース上には名車たちがゆったりと並べられ、ペブルビーチ・コンクールデレガンスのように観客が溢れるようなこともない。入ってしまえば、比較的、おだやかに楽しめるイベントだ。

THE QUAIL, A MOTOR SPORTS GATHERING 2014

REPORT●西川 淳(Jun Nishikawa) PHOTO●林 剛直(Takenao Hayashi)





Les Légendes de Bugatti (Bugatti Legends)

グランスポーツ・ヴィテッセ ベースの限定車シリーズ「ザ・レジェンド」は創始者エットーレ・ブガッティの名を冠した、本モデルで大団円となった。従来の伝説シリーズ同様、3台限定ですでに完売。価格はおよそ3億2000万円。自動車用として初のハンドポリッシュドアルミの外板を使用。リヤ回りはクリアコートのブルーカーボン。



最初の伝説シリーズは戦前のブガッティで二度に渡りル・マンを制したジャン・ピエール・ウィミューの名が冠された。37年に彼がル・マンで駆ったマシン、57Gタンクのカラーをモチーフとする。



伝説2号の名はジャン・ブガッティ。エットーレの長男で才能あるエンジニアだった。57SCアトランティックをモチーフに全身、ジェットブラックのクリアカーボンとし、プラチナパーツで装飾する。



所々を24金でフィニッシュした黒一色の伝説シリーズ第5弾、名はブラック・ベス。個人的にはこの名の響きがクルマとして一番いい。世界初のレーシング&ロードカー、タイプ18がモチーフ。

エットーレの弟で彫刻にその才を見いだしたレンブラント・ブガッティが伝説シリーズの第4弾であった。ブラウンと銅のフィニッシュは、彼の彫刻作品をモチーフにしたカラーリングである。



戦前の黄金時代を築いたブガッティ・ワークスレーシングチームのボスの名、メオ・コンスタンチーニを冠した伝説3号。ポリッシュドアルミと、ブガッティブルーの組み合わせが鮮やかな1台。

レーシングドライバーに的をしぼったマニアックな展示も行われたりする(例えば、ダン・ガニーが駆ったレースカー、など)。アメリカのレース&レーシングカー史にも力を入れており、他のイベントとは異色の展示内容が魅力だ。

加えて、最新スーパーカーや歴史的フェラーリの展示も毎年必ず行われているから、筆者のようなヴィンテージカー好きでレーシングカー好きのスーパーカーおたくには、たまらない内容である。

面白いのは、ロールス・ロイスだ。毎年、スペシャルなビスポークモデルが持ち込まれ、オーナーへの納車式が行われている。今年は、薄緑の内外装コーディネートも鮮やかなレースの納車が行われた。日本人としては、数年前までのレクサスに代わって、インフィニティが新たなスポンサーとなり、4ドアGT-Rとも言われるQ50オールレンジが注目を浴びていたのが嬉しいかぎり。

さて。今年のメインテーマはもちろん、マセラティの100年であった。本国イタリアでのイベントや、ペブルビーチ・コンクールデレガンスに並んだマセラティと比べると、数的にはそれほどでもない(という

か、それがこのイベントらしい)。けれども、ヒストリックレーシングから、最新のグランツーリズムまで、マセラティの歴史を俯瞰して眺められたという点で、出色の展示であった。なるほど、マセラティの歴史は波瀾万丈で、見飽きない。

ブガッティ・ヴェイロンのレジェンドシリーズ6モデルが全て揃ったのも圧巻だった。最後のモデル、エットーレ・ブガッティのプレミアに併せて、以前の5モデルも展示。各シリーズとも限定3台という超貴重なレジェンドシリーズだから、この機会を逃すと、揃い踏みを見るチャンスはもうなかったかもしれない(ペブルビーチではアクセス制限エリア

に展示されていた)。100年の歴史を、なにはともあれ全うしたマセラティと、100年前の歴史はあるものの途中がなく華々しく復活を果たしたブガッティ。歩んだ歴史は違えども、いずれも名門ブランド。その大きな節目を、モントレーの週末屈指のプレミアムイベントで存分に味わうことができたのは、僥倖であった。

モータースポーツ・ギャザリングでは、毎年、ボナムス・オークションも併催されている。今年は、マラネロツ・コレクションのフェラーリ250GTが約40億円で落札された。来年の伝説は何だろうか。貴方も目撃者になって欲しい。





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。

「国産スポーツカーへ……」

9月4日、マツダは4代目となる新型「マツダ・ロードスター」を日本、アメリカ、スペインで同時公開した。
1200人が集ったその発表会場から、日本のスポーツカーに詳しい清水和夫、渡辺敏史両氏が言わせてもらいます。

娯楽に上がるのは、ロードスターとフェアレディZとコペンです。



MAZDA
ROADSTER

NISSAN
FAIRLADY Z

DAIHATSU
COPEN



「思った通りに動かせるコペンは
凄くちゃんとできている。」

渡辺敏史が
言いたいこと。

一般的な乗用車の価格帯で、多くの人たちが買うことのできる、そして愉しめるスポーツカーをつくる。話としては美しいが、仕事としてはこれほど難しいことはない。まず、そんなことを考えて実践できるのは、大量生産を前提としたアーキテクチャーを持ち、それをつくる生産プラントがあり、厳格なコスト管理ができている……つまり普通のクルマを多数販売する自動車メーカーだ。フェラーリやランボルギーニが300万円でクルマをつくることはまず無理だし、彼らはそんなことを考えもしない。

しかし、いくら優れたアーキテクチャーがあつたとしても、それが乗用車用途である限り、スポーツカーへの転用には限界がある。重量やその配分、足まわりのジオメトリーやエンジンのフィーリング、ひいては幾ばくかの日常性や快適性……と、それらを叶えるスポーツカーをつけたところで、安定した販売が約束されるわけではない。一方で短所を突くうるさ方のためにも、継続して手を加えていく必要がある。極端に言えば、売れもしないのに手離れが

悪いという事態も充分にあり得るわけだ。華にも徒花にもなり得るのがスポーツカー。こと日本のメーカーは、それをよく知っている。

もしかしてフェアレディZはまさに今、そういう岐路に立たされているのかもしれない。発売から5年ほどが経つ今も商品そのものの熟成は進んでいる。直近のマイナーチェンジでは足まわりだけでなくマウント類も手が入ったのか、クラッチのリンクージでも臓物が無様に揺すられないし、癖であるエンジン本体の高



MAZDA ROADSTER

NISSAN FAIRLADY Z

DAIHATSU COPEN

回転域の振動も伝わりにくくなった。が、なにぶんコンセプトに古さを感じるのはボクだけではないだろう。乗用車のプラットフォームと大型エンジンをもとにクルマをつくるのはよしとしても、この車格の2シーターを3・7ℓのV6NAで走らせるということ自体、時流に照らせばちよつと重苦しい感がある。止めるという選択はあり得ないにせよ、そのあり方を留めるべきか変えるべきかは悩みどころだろう。

そんなZをみた後では、そういう苦悶が一切なさそうにみえるコペンの割り切りぶりがかえって清々しい。積むエンジンは660cc以外に迷いようがなく、FFかFRかなって選択は検討したこともなさそうで、屋根が開いてスポーツカーっぽい気分が味わえればそれでええやん……というものかと思いつつ、いざ乗ってみると中身の大マジぶりにびっくりする。で、降りれば外見の辛さに肩を落とすというオチまでつけてくる。価格も動力性能ももっとも気軽な軽自動車だからこそのという側面もあるだろうが、一歩退いた脱力系スポーツカーというジャンルをコペンは巧く創造しているように思う。

そこへいくと、ほぼほぼブレることのなきまま25年を迎えることのできたロードスターは、奇跡のようなスポーツカーである。しかもその奇跡は舞い込んだのではなく、概ねはマツダが引き寄せたものだ。ファンにとっては經典の改訂という、神事に等しいフルモデルチェンジの発表の様子をみながら、なにより、続けることの重要さを思い知るに至る。

「フェアレディ」という美しい名は ダットサンスポーツから数えて54年。」

清水和夫が
思っていること。

我らの大先輩である徳さん（徳大寺有恒氏）が「スポーツカーをつくらないメーカーは自動車メーカーじゃない。リヤカーみたいなクルマばかりつくってもしょうがない」と仰った言葉を今でも鮮明に記憶している。

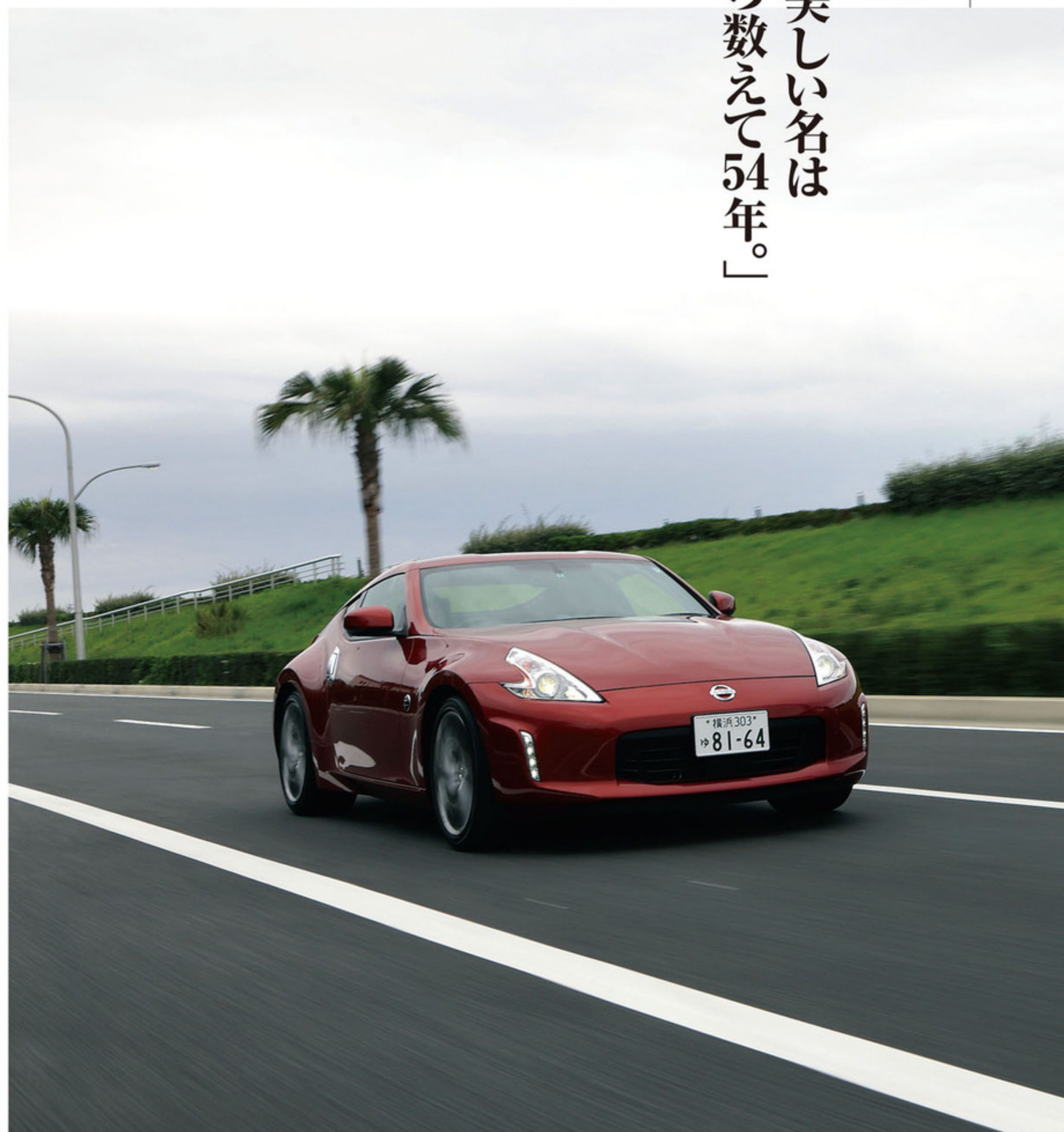
たしかに自動車エンジニアは退屈なセダンをつくるよりも刺激的なスポーツカーをつくりたいと思っているはずだ。そんな夢をみて自動車メーカーに就職した人も少なくない。

1960年代を振り返ってみれば、当時は日本の自動車メーカーの創成期であるけれども、多くのスポーツカーが登場している。トヨタ2000GT、ホンダS600、ロータリーエンジンのマツダ・コスモスポーツ、いすゞ117クーペなど、ざっくりと並べるだけで、現代でも語り継がれている名車のオンパレードだ。スタイリングは海外のデザイナーに依頼したケースが多いが、技術は生粋の国産だった。

しかし1970年代に入ると、昭和53年規制と呼ばれる排ガス規制が施行され、その後に勃発したオイル

ショックと重なって、自動車メーカーはモータースポーツから撤退するなど、スポーツカー冬の時代となっていました。

1980年代はオイルショックも落ち着いたが、円高などで自動車メーカーを取り巻く環境は決して晴天ではなかった。だが、国内ではバブル時代の追い風もあり、1990年ごろは多くのスポーツカーが登場した時代であった。記憶に新しいスポーツカーは89年のマツダ・ロードスターと日産R32GT-R、90年のホン



ダNSXだった。

スポーツカーにも色々なタイプがある。マツダ・ロードスターのようにオープンを楽しむライトウェイトスポーツカー。これは英国人が好む。また、ドイツ車のようにスピードを求めるスポーツカーも存在する。BMWやボルシェを意識して開発されたGT-Rなどがよい例であろう。あるいは小さなエンジンでも速さの効率を求めミッドシップを追求したNSXもユニークな存在だ。また日本独自の規格である軽自動車の世界で

もビートやコペンなど、軽カーのスポーツカーも存在している。

浮き沈みの激しいスポーツカーだが、25年以上生き残ったのはマツダロードスターとフェアレディZだ。Zに関しては、80年代はアメリカで大ブレイクし日産の重要な稼ぎ頭となっていたが、最近ほとんど元気がない。だが、フェアレディZは2000年から02年のわずかな間、生産されなかった時代があったが、この2年間を除けばなんと1969年の初代から数えると45年も生き続けてきた名車である。さらに言えば、1959年に登場した初代ダットサンスポーツは1960年にはフェアレディ1500として登場していたのだから、半世紀の歴史を持つ日本のスポーツカーの代表選手なのである。

スポーツカーとカービジネスはフルラインの量産車メーカーには両立させることが難しいかもしれない。しかし、サーキットを保有する自動車メーカーは世界でも珍しい存在なので、日本メーカーには日本のスポーツカーの未来をしっかりと築いて欲しいと思うのだ。



清水 長い間、人々に愛され続けるクルマには理由があるというわけだ。で、得た結論は？

渡辺 「変わらないために変わる」。日本のメーカーって、いろんな状況を見て、逐一コンセプトを変えながらクルマを売り続けてきたっていうのが大半だと思いますが、ロードスターみたいに、あれだけ曲げずに継承しているっていうのは凄いです。

清水 企業のクルマに対する愛情を、マツダはどんなに経営が苦しくても継承してきた。

渡辺 スポーツカーなんて、株主にとってはどうでもいいものの筆頭でしょうから。

清水 逆に言えば、新しい燃費規制

「どんなに経営が苦しくても、クルマに対する愛情をマツダは継承してきた。」

清水和夫



とか排ガス規制、安全規制に対応できる、スポーツカーに対する深い技術がないっていうこと。だって、やり続けているメーカーっていっぱいあるわけだから、ポルシェとかね。

——ロードスターの先に日本のスポーツカーがない。

清水 2004年まで日本では280PS規制をやったから、日本のクルマはその先になかなか行けなくなかった。だから、280PS以下の中で速いクルマをカタルティックにつくった。タイヤの偏平率規制もあった。その頃って、オイルショックで省エネみたいな空気が流れていた時代だから、馬力上げてぶっというタイヤつけて、そんな自動車をつくるのは日本の役

割じゃないだろうっていうことに政府も産業界もみんな合意してたところがあった。スピードを出すスポーツカーは性悪説。そういう視点で、ついつい見逃してしまうけど、そういう社会の風潮が大きかったんだろ、うね、今思えば。

渡辺 あの時、GTRやロードスター、NSX、そういったものが世の中にいかなかったら、今の流れも変わっていたでしょうね。マツダは広島ですけど、あんな場所からこれだけのクルマを生み出してるっていうエネルギー自体、凄いものがある。

清水 文化が最初からあったのか、文化が創られたのか、そこが大きいよね。どうして軍港が呉だったのか



渡辺 スカイアクティブのキャビティピストンもそうだからね。

清水 マツダには戦艦大和の基盤技術が脈々と流れている。同様にスバルは中島飛行機の血が流れてる。どちらも戦争に関係してるんだけど、工業的には待ったなしの最高のものをつくるっていう思想。道具で負けたら、国がなくなっちゃうんだから。そういう気概がマツダとスバルにはあるんじゃないかと思う。

渡辺 日本のスポーツカーという見方からすれば、ロードスターやコペンなんかは、見事に身の丈。

清水 日本のロードスターという文化が創られたのか、そこが大きいよね。どうして軍港が呉だったのか

っていうと、上質な鉄が奥出雲あたりで採れるんだね。だから銘刀は奥出雲の鍛冶屋がつくっていた。鉄のカルチャーがあつて、そこで戦艦大和がつくられた。大和ってディーゼルエンジンじゃなくて蒸気エンジンだった。その釜が、戦後、原子炉の釜の技術になった。だから敗戦後10年

もしないで、原子炉の設計ができたのは、ものすごい溶接技術があつて、その職人が大勢、呉、広島にいたから。オレらから見ると広島って田舎なんだけど、歴史を80年くらい戻してみると、最先端の重工業のメッカだった。そういう戦艦大和をつくった会社の末裔たちが、広島の下町の部品メーカーになって、マツダを下から支えているんだと思うよ。だから、トヨタとか日産ではオーバークオリティのような部品を、マツダは平気で使っているんだろね。

SPECIFICATIONS

新型マツダ・ロードスター
(開発目標値&予想値)

■ボディサイズ:全長3915×全幅1730×全高1235mm ホールベース:2315mm ■車両重量:960kg ■エンジン:水冷直列4気筒DOHC 16バルブ ボア×ストローク:74.5×85.8mm 圧縮比:13.0 総排気量:1496cc 最高出力:82kW(111ps)/6000rpm 最大トルク:144Nm(14.7kgm)/3500rpm ■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:パワーステアリング付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン②マルチリンク ■ブレーキ:①ベンチレーテッドディスク②ディスク ■タイヤサイズ:①②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿㋀㋁㋂㋃㋄㋅㋆㋇㋈㋉㋊㋋㋌㋍㋎㋏㋐㋑㋒㋓㋔㋕㋖㋗㋘㋙㋚㋛㋜㋝㋞㋟㋠㋡㋢㋣㋤㋥㋦㋧㋨㋩㋪㋫㋬㋭㋮㋯㋰㋱㋲㋳㋴㋵㋶㋷㋸㋹㋺㋻㋼㋽㋾㋿㌀㌁㌂㌃㌄㌅㌆㌇㌈㌉㌊㌋㌌㌍㌎㌏㌐㌑㌒㌓㌔㌕㌖㌗㌘㌙㌚㌛㌜㌝㌞㌟㌠㌡㌢㌣㌤㌥㌦㌧㌨㌩㌪㌫㌬㌭㌮㌯㌰㌱㌲㌳㌴㌵㌶㌷㌸㌹㌺㌻㌼㌽㌾㌿㍀㍁㍂㍃㍄㍅㍆㍇㍈㍉㍊㍋㍌㍍㍎㍏㍐㍑㍒㍓㍔㍕㍖㍗㍘㍙㍚㍛㍜㍝㍞㍟㍠㍡㍢㍣㍤㍥㍦㍧㍨㍩㍪㍫㍬㍭㍮㍯㍰

ダイハツ・コペンRobe [5MT]

■ボディサイズ:全長3395×全幅1475×全高1280mm ホールベース:2230mm トレッド:①1310 ②1295mm ■車両重量:850kg ■エンジン:直列3気筒DOHC+インタークーラー付きターボ ボア×ストローク:63.0×70.4mm 圧縮比:9.5 総排気量:658cc 最高出力:47kW(64ps)/6400rpm 最大トルク:92Nm(9.4kgm)/3200rpm ■トランスミッション:5速MT ■駆動方式:FF ■ステアリング形式:ラック&ピニオン ■サスペンション形式:①マクファーソンストラット②トーションビーム ■ブレーキ:①ベンチレーテッドディスク②リーディング・トレーリング ■タイヤサイズ:①②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿㋀㋁㋂㋃㋄㋅㋆㋇㋈㋉㋊㋋㋌㋍㋎㋏㋐㋑㋒㋓㋔㋕㋖㋗㋘㋙㋚㋛㋜㋝㋞㋟㋠㋡㋢㋣㋤㋥㋦㋧㋨㋩㋪㋫㋬㋭㋮㋯㋰㋱㋲㋳㋴㋵㋶㋷㋸㋹㋺㋻㋼㋽㋾㋿㌀㌁㌂㌃㌄㌅㌆㌇㌈㌉㌊㌋㌌㌍㌎㌏㌐㌑㌒㌓㌔㌕㌖㌗㌘㌙㌚㌛㌜㌝㌞㌟㌠㌡㌢㌣㌤㌥㌦㌧㌨㌩㌪㌫㌬㌭㌮㌯㌰㌱㌲㌳㌴㌵㌶㌷㌸㌹㌺㌻㌼㌽㌾㌿㍀㍁㍂㍃㍄㍅㍆㍇㍈㍉㍊㍋㍌㍍㍎㍏㍐㍑㍒㍓㍔㍕㍖㍗㍘㍙㍚㍛㍜㍝㍞㍟㍠㍡㍢㍣㍤㍥㍦㍧㍨㍩㍪㍫㍬㍭㍮㍯㍰

日産 フェアレディZ VersionST [6MT]

■ボディサイズ:全長4260×全幅1845×全高1315mm ホールベース:2550mm トレッド:①1540 ②1565mm ■車両重量:1640kg ■エンジン:V型6気筒DOHC+インタークーラー付きターボ ボア×ストローク:95.5×86.0mm 圧縮比:11.0 総排気量:3696cc 最高出力:247kW(336ps)/7000rpm 最大トルク:365Nm(37.2kgm)/5200rpm ■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:ラック&ピニオン ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン②マルチリンク ■ブレーキ:①②ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:①②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿㋀㋁㋂㋃㋄㋅㋆㋇㋈㋉㋊㋋㋌㋍㋎㋏㋐㋑㋒㋓㋔㋕㋖㋗㋘㋙㋚㋛㋜㋝㋞㋟㋠㋡㋢㋣㋤㋥㋦㋧㋨㋩㋪㋫㋬㋭㋮㋯㋰㋱㋲㋳㋴㋵㋶㋷㋸㋹㋺㋻㋼㋽㋾㋿㌀㌁㌂㌃㌄㌅㌆㌇㌈㌉㌊㌋㌌㌍㌎㌏㌐㌑㌒㌓㌔㌕㌖㌗㌘㌙㌚㌛㌜㌝㌞㌟㌠㌡㌢㌣㌤㌥㌦㌧㌨㌩㌪㌫㌬㌭㌮㌯㌰㌱㌲㌳㌴㌵㌶㌷㌸㌹㌺㌻㌼㌽㌾㌿㍀㍁㍂㍃㍄㍅㍆㍇㍈㍉㍊㍋㍌㍍㍎㍏㍐㍑㍒㍓㍔㍕㍖㍗㍘㍙㍚㍛㍜㍝㍞㍟㍠㍡㍢㍣㍤㍥㍦㍧㍨㍩㍪㍫㍬㍭㍮㍯㍰

言ったら、ロードスター、コペン、86、BRZあたり。

渡辺 あと、ホンダのS800。

清水 次のNSXはポルシェ、マクラーレンを視野に入れちゃってるから心配なだけで。

渡辺 パフォーマンスに走っても、今は意味がないような気がします。それよりも新しいメッセーj性を持ったものにしてくれた方がいい。ロードスター、コペン、86って、他の量産車メーカーでは絶対にできないでしょうから。

清水 そう考えると、日本のスポーツカーって最後の楽園って感じだね。

コンチカバーナと名付けられたイベントがコンチネンタルの本拠地であるドイツ・ハノーバーで行われた。コンチネンタルは、サッカーのワールドカップにスポンサードしており、このイベントもブラジル大会に合わせて開催されたもの。趣旨は「ブラジルでも盛り上がりつつあるけどドイツでも盛り上がりつつやおうぜ」というものだが、そこは技術好きのドイツ人。コンチネンタルの技術やテクノロジーの紹介、体験満載のイベントになっていた。

その中でも一番のトピックは、ヨーロッパのタイヤベリリングでA/Aを取得した「コンチeコンタクト」の試乗。ご承知のように、ヨーロッパでもタイヤベリリング制度が2012年の11月から始まっている。日本ではひと足早く導入されているが、じつは基準は欧州のものを参考に作成されており、内容はほぼ同じ。日本の場合は省燃費タイヤの基準を明確にする目的でJATMA（日本タイヤ協会）によって作られ、転がり抵抗はAA、A、A、A、B、Cの5つに、ウエットブレーキはa、b、c、dの4段階に分類。このうち転がり抵抗がA以上で、ウエットブレーキがd以上であるタイヤを「省燃費タイヤ」と定義している。

欧州の場合は転がり抵抗、ウエットグリップともにAからGまでの7段階（うちDとGは使っていないので、実質的には5段階）に分類されている。さらに通過騒音を3段階に分けて表示する。

横道ついでに、欧州ではすでに市民権を得ているエネルギーラベルが7段階評価であるため、実質的には5段階評価が区分上都合がいいのだが、タイヤもそれに準じて7段階を採用しているのだという。



自社の最新技術を広く世界に発信するため開催されたイベント、コンチカバーナ。スポーツコンタクトなどのハイパフォーマンスタイヤはもちろん、最新のエコタイヤを装着した試乗車が多数用意され、様々な路面状況を再現したテストコースで存分に試乗できた。

前振りが長くなってしまったが、コンチネンタルが発表したタイヤグレイディングA/Aは日本の表示に照らすとAA/Aに相当する。驚くべきは1本だけのスペシャルサイズではなく6サイズが用意されていること。欧州で発売されているハイブリッド車向けのタイヤで、オペル・アンペラ（215/55 R17 98 V XL）、シトロエンDSハイブリッド（215/55 R18 109 W XL）の6種類。

今回の試乗は一般道で、試乗したのはオペル・アンペラだった。その印象は普通に良い。ネガティブな特徴が無いという意味で、まったく特別なタイヤという感じがしないのだ。もちろん、転がり抵抗の少なさは走り出した瞬間からわかるほどで、何より発進の抵抗の無さというかスリットと走り出す感覚からして並の低転がりタイヤとは違っている。平坦路を一定速（70 km/h程度）で走っているときのアクセルの踏み代の少

ッド/プジョー3008ハイブリッド（225/50 R17 98 V XL）、BMWアクティブハイブリッド5/プジョー508ハイブリッド（225/50 R17 101 W XL）、レクサスLS600h（235/55 R18 107 V XL）、レクサスRX450h（235/60 R18 107 V XL）、ボルシェ・カイエンSハイブリッド/VWトゥアレグハイブリッド（255/55 R18 109 W XL）の6種類。

クルマの性能を語る上でカーボンフリーが大きな要素となる今、車体はもちろんタイヤへの要求は増大する一方だ。各タイヤメーカーが様々なテクノロジーを開発するなか、コンチネンタルタイヤも意欲的な製品づくりを続けている。彼らの最新プロダクトをイベント、コンチカバーナに見る。

エコタイヤの最前線を探る。

Green GENRO SPECIAL

REPORT ● 斎藤 聡 (Satoshi Saito)
PHOTO ● コンチネンタルタイヤ・ジャパン
<http://www.continentaltire.com>

Continental Tire



ハイブリッド対応 “Conti.eContact”の 実力は？



なさ、アクセルを離してグライディング状態になった時の減速感のなさは、さすがにAランクの転がり抵抗と感心させられる。それでいて思いのほかしっかりとしたグリップ感があるのはどういうわけだろう。

2011年にEV(電気自動車)向けのエコタイヤとして販売を開始した「コンチeコンタクト」に改良を施し、新たにハイブリッド車対応タイヤとして欧州で展開を開始。新開発のグリーンチリ・コンパウンドやハイドロサイプなどにより、EUのタイヤラベリングで最高の転がり抵抗とウエットグリップ性能を示すラベル「A/A」を獲得した。



配合することによってハンドリング性能を押し上げる働きをさせているのだという。転がり抵抗の少なさを作り出しているのはコンパウンドだけではない。タイヤ周辺で最も乱流が起こりやすいサイドウォールとトレッドのつなぎ目・バットレス部から突起を無くすとともに、ディンプル加工を施して空気抵抗を削減しているのだという。サイドウォールの形状もバットレス部の位置が大きく変わらないよう、サイドウォール中央に変形の中心点を持つてきて、転がり抵抗の低減を図っている。

タンポポからタイヤを作る



高耐久かつ低発熱性能が優れた天然ゴムは、低燃費タイヤの原料として脚光を浴びている。これまではゴムの木に頼ってきた天然ゴムだが、コンチネンタルはタンポポからゴム成分を得ることに成功。耕地単位あたりの生産量はゴムの木と変わらず、さらに必要な気象条件も緩いタンポポが次世代タイヤの主役になる日も近いのか？



割を果たしており、これがスムーズにタイヤを路面にコンタクトさせ、排水させる役割を果たしているのだという。

まずウエット性能と操縦安定性ありき、そのうえでタイヤの低転がりを取り組むというのは昔から一貫したコンチの姿勢である。このタイヤ、まだ日本への導入は決まっていなかったが、前向きに検討しているとのこと、近々手に入れることができるのではないかと期待。

どちらが安心して走れるか比較試験するといふもの。

答えは初代318ti+コンチ・プレミアムコンタクト5。それも圧倒的な差があった。それだけタイヤが大切ということであり、またこの10年でクルマの性能差を超えて歴然と差が出るほどウエット性能が進化したということでもある。A/Aの超省燃費タイヤにも優れた耐ハイドロ性能、ということだ。

話は変わって、近未来のゴムの話。じつは現在コンチネンタルはロシア・タンポポからゴムを作る研究を行っている。タンポポの根を切ると白い液体が出てくるが、それがゴム。ゴムの木から取れる生ゴムと物性はほぼ同じなのだという。

天然ゴムは熱帯および亜熱帯に生息するゴムの木から取ることができ。一時は石油由来の合成ゴムが主流だったが、近年では合成ゴムだけでなく天然ゴムが多く使われるようになってきている。天然ゴムは耐久性に優れ、発熱しにくく低燃費なタイヤの材料として有効だからだ。

またゴムの木は収穫までに7年ほどかかるがタンポポは1年草なので毎年収穫できる。コンチネンタルの研究では、ゴムの木と同じ広さにロシア・タンポポをまくと収穫量もほぼ同じだけ期待できるという。



全自動化で確実な テストを実現

コンチネンタルはタイヤの開発にあたり様々な試みを行っているが、全自動ブレーキテスター「AIBA」の導入もそのひとつ。従来は人間が行ってきたテストでのブレーキ操作を完全自動化することで、テストの個人差や疲労などの微小な誤差による影響さえも除外し、より正確なテストデータを収集することができるというのだ。

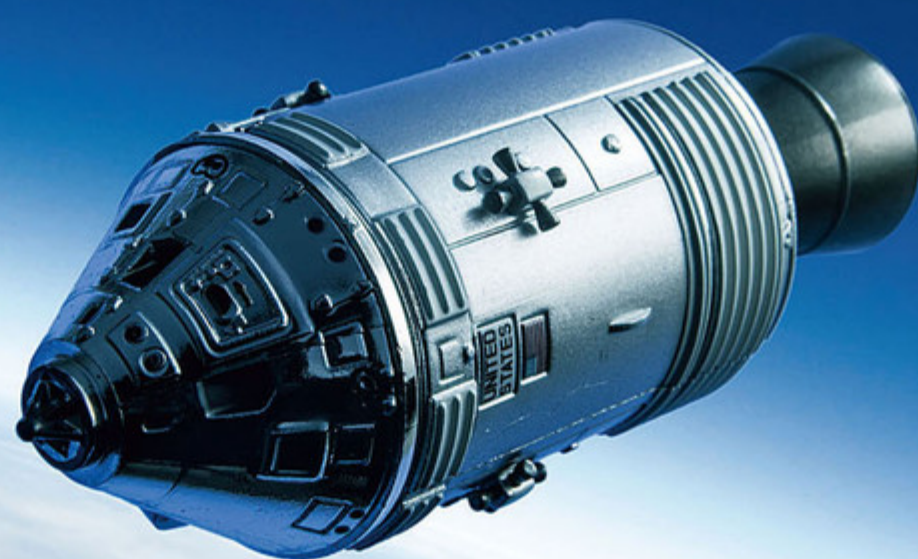


布する温帯地域ばかりでなく、農業に向かない限界耕作地でも育成可能で、原料の一極集中を防ぐこともできる。ロシア・タンポポのゴムの研究は進んでおり、そう遠くない将来タンポポ由来の生ゴムを用いたタイヤが登場することになりそう。

いま国内でのコンチネンタルの評価はいよいよ高くなっている。タイヤ作りに対して徹底的なこだわりと柔軟な発想が共存し、ユニークな環境を維持した会社だからこそだろう。



オメガ スピードマスター。



The WATCH

時計好きなら誰もが一度は通る道、それがスピードマスターだ。とかく月面着陸のエピソードにとらわれがちだが、もとは耐震性に優れたドライバースウォッチとして開発されたという。月へ到達してから約50年、あらためてその魅力を探っていく。

TEXT●広田雅将 (Masayuki Hirota)

PHOTO●奥山栄一 (Eiichi Okuyama/CUVA CUVA)

COOPERATION●バンダイ www.bandai.co.jp

愛 好家ならば一度は通る時計のひとつが、オメガ「スピードマスター」だ。かくいう筆者も売って買いを繰り返し、今までに4本は手にした。

売ってもつい買ってしまうのが傑作たる所以で、ほかにこういった時計を探すなら、オーデマピゲの「ロイヤルオーク」、ひと昔前のロレックス「エクسプローラーII（114270）」、ジャガー・ルクルトの「レベルン」ぐらいしか思い浮かばない。今回あえてこの定番を取り上げる理由は、久々にスピードマスターが欲しくなったためであって、つま

りこの原稿は、半分以上自分向けだ。今やスピードマスターにはさまざまなバリエーションがある。大きく分けると、自動巻きを載せたオートマチックと、手巻きのプロフェッショナルだ。自動巻き版の完成度も高まったが、まず手にすべきは後者だろう。発表は1957年、以来ほとんど変わっていないのだから、設計はよほど優秀である。

皆さんもご存じの通り、スピードマスターを有名にしたのは月面着陸のエピソードだ。しかしより重要なのは、月に降りた云々よりも、腕時計として初めてNASAが正式採用した点にある。

月面着陸に先立つこと5年、NASAは宇宙飛行士向けに時計の選抜をはじめた。その要求は過酷で、時計を壊すようなものだった、といわれている。いくつか例を挙げたい。まずは温度テスト。時計は70℃の温度で48時間、93℃で30分、マイナス18℃で48時間動かされる。温度テストは真空の環境下でも行われ、71℃からマイナス18℃の温度変化を15回与えられる。湿度テストも過酷で、湿度100%の環境下で時計を240時間動かすというものだった。そして最後が落下試験。これは40Gの



OMEGA SPEEDMASTER PROFESSIONAL MOONPHASE

オメガ スピードマスター プロフェッショナル ムーンフェイズ

その名にふさわしい輝きの文字盤

文字盤に削り出したアベンチュリンを採用したモデル。これほど巨大なアベンチュリンを文字盤にあしらったクロノグラフは、この時計が初めてだろう。アベンチュリン自体に実用性はないが、きらきら光るさまは、月に初めて降り立ったスピードマスターに相応しい。12時位置のムーンフェイズも、メッキではなく、MOP(マザー・オブ・パール)に変更された。時計自体に文句はないが、このモデルだけはムーブメントの保護カバーを省いてあるため、無類な耐衝撃性は期待できない。また12時位置のムーンフェイズは、変更してはいけない時間帯にいじると壊れる可能性がある。そこだけは要注意。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約45時間。SS(直径44.25mm)。

■価格:106万円(税抜き)

落下試験を6方向から6回ずつ行うものだ。ただこれほどの過酷なテストには、理由があった。NASAは宇宙船の計器が壊れた際、宇宙飛行士の時計だけが頼りになると予想していたのである(それはアポロ13号で現実となった)。過酷なテストで他社の時計が次々と脱落するなか、オメガのスピードマスターだけは生き残った。理由は、この時計の成り立ちにある。

スピードマスターという名前が示す通り、オメガがこの時計のユーザーとして念頭に置いていたのは、スポーツカーのドライバーたちであつ

た。事実、1958年の広告を見るとメルセデスのSL(1900か3000かは不明だ)に座ったドライバーが、スピードマスターでこれ見よがしに時間を確認している。

好事家の皆さんには説明するまでもないが、当時の高性能なスポーツカーには、騒音と振動が付きまとった。フェラーリ然り、アストンマーティン然り、メルセデス然り。とりわけ機械式時計にとって大きな問題は振動で、これは時間を狂わせたり、最悪の場合は壊す原因となった。

そこで設計チームは、衝撃を緩和するケース構造を与えようとした。具体的には、ケースとムーブメントの間にインナーケースを設けてショックを逃がす、というものだった。普通の時計は、ムーブメントがケースに直接ネジで固定されている。この構造だと、ケースに加わったシヨ

宇宙、そしてスピード、
男の憧れの1つの終着点。

OMEGA SPEEDMASTER
PROFESSIONAL
"APOLLO 11"
45TH ANNIVERSARY
LIMITED EDITION

オメガ スピードマスター
プロフェッショナル "アポロ 11号" 45周年 リミテッドエディション

ベストスピードマスター

個人的なお勧め。ムーンウォッチの構成はそのままに、ケース素材をチタンとセドナゴールドに変更したモデル。とにかく軽くて着けやすい上、現在のオメガらしく、外装の仕上げも良好だ。とりわけ磨きにくい純チタンを、ここまで削って磨き上げたのは立派というほかない。加えてベゼルのトップも退色しにくいセラミック製となり、実用性を増した。文字盤の視認性は定番モデルより落ちるが、チタンのもたらす軽快さや独特の質感は、なにものにも代えがたい。個人的には、スピードマスターのベストオブベスト。ただ惜しいことに、生産本数はわずか1969本。気に入った方は、即注文をお勧めしたい。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約48時間。SS(直径42mm)。

■価格:70万円(税抜き)

ツクは、そのままムーブメントに伝わってしまう。しかし両者にインナーケースを設けると、これが緩衝材となってムーブメントへの衝撃は減る。今でこそ採用するメーカーは少なくないが、筆者の知る限り、耐衝撃性のためにわざわざインナーケースを設けた時計は、スピードマスターが初だろう。

ただインナーケースを噛ませるには、小さなムーブメントが必要になる。そして幸いにも、オメガは当時世界最小の手巻きクロノグラフを持っていた。1942年に完成したレマニアCHRO 27こと、オメガ32

1である。直径はたったの27・5mmというから、ライバル機のヴァルジュより、4mm近く小さい。あえて小さく作った理由は、オメガはクロノグラフを分厚い防水ケースにも収めたかったためだが、それはインナーケースのサイズにもびったりだったのである。ともあれ小さなオメガ321により、耐衝撃ケースを差し込む、というアイデアは実を結ぶことになった。

クロノグラフのデイトナを完成させたロレックスも、おそらくはオメガ以上に耐衝撃性を考えていたはずである。実際、わざわざ「コスモ」グラフと命名されたデイトナは、シヨックに強いフリースプリングを備えていた。それが理由で、ロレックスはNASAのテストにデイトナを送り込んだのだろう。しかしテストの過酷さは、ロレックスの想像を超えていたようだ。結局デイトナは、



OMEGA SPEEDMASTER PROFESSIONAL MOONWATCH

オメガ スピードマスター
プロフェッショナル ムーンウォッチ

永遠の定番

月面着陸したスピードマスターは、今なおほとんど変わらない形で製造されている。それがもっともベーシックな通称「ムーンウォッチ」だ。手巻きのクロノグラフムーブメントを、保護カバーに格納。その結果、極めて高い耐衝撃性と、耐磁時計並みの耐磁性能を得た。いくつかのバリエーションがあるが、一番のお勧めはプラスチック風防と、ソリッドバックケースを備えたモデルだ。サファイア風防は頑丈だが、やや「頭」が重くなる。シースルーバックはムーブメントの鑑賞に適しているが、ムーンウォッチに限っていうと、あえて耐衝撃性を高めた、ソリッドバックケースが好ましい。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約48時間。SS(直径42mm)。

■価格:42万円(税抜き)

OMEGA SPEEDMASTER MOONWATCH FIRST OMEGA IN SPACE

オメガ スピードマスター
ムーンウォッチ ファースト オメガ インスペース

買って損しない、見事な復刻版

1962年に宇宙飛行士のウォーリー・シラーが、宇宙船シグマ7で地球を周回した。その際に彼が着けていた時計のレプリカが本作である。正確にいうとムーブメントは改良版に変更されたし、文字盤のデザインもオリジナルとはわずかに異なる。ただしケースや針、文字盤の仕上げなどは原型にほぼ同じである。なおこのモデルでとりわけ魅力的なのが、表面を荒らしたちりめん状の黒文字盤。オメガは、見た目だけではなく、当時の製法にしたがって、文字盤を製造したわけだ。ケースがわずかに小ぶりな点も、筆者の好みである。好事家向けだが、彼らに独占させるのは惜しい1本。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約48時間。SS(直径39.7mm)。

■価格:48万円(税抜き)



OMEGA SPEEDMASTER MOONWATCH DARK SIDE OF THE MOON

オメガ スピードマスター
ムーンウォッチ ダーク・サイド・オブ・ザ・ムーン

まさにフラッグシップ

正直言って、昔のスピードマスター自動巻きには感心しなかった。中身はETAだし、外装の出来もほどほどだったのである。ただここ5年ほどは、ムーンウォッチに引けを取らないほど魅力を増した。その白眉が、自社製自動巻きクロノグラフのキャリバー9300を、軽くて強靱なセラミックケースでくるんだ「ダークサイドオブザムーン」だろう。筆者の好みからするとケースは厚すぎるが、時計が軽いため装着感は悪くない。しかもセラミック製の文字盤は、素晴らしい平滑さを持つ上、視認性も案外良いのである。実に魅力的な時計だが、数を作れないのは難点か。自動巻き。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約60時間。セラミック(直径44.25mm)。

■価格:110万円(税抜き)



NASAの採用テストをクリアできなかった。
スピードマスターがスポーツカーのドライバーを強く意識していた点については、他にもエピソードがある。スピードマスターの文字盤と針をデザインするにあたって、デザイナーのクロード・ベイロードは、スポーツカーの計器に範を取ったという。彼が何を参考にしたかは分からないが、フェラーリのイエーガーや、アストンマーティンのスミスであったことは想像に難くない。ベイロードは、スポーツカー用計器の視認性を、新しいクロノグラフに盛り込もうと考えたのである。

マスター。しかし衝撃性と視認性を高める設計は、宇宙飛行士たちにとって、なおさら有用だったわけだ。このムーンウォッチの流れをくむ現行品を、いくつか見ていきたい。まずはムーンフェイス付きの「プロフェッショナルムーンフェイス」から。文字盤は黒く染めた真鍮ではなく、アヴェンチュリン製。実用的な意味はないが、きらきら光る文字盤は、ムーンウォッチには相応しいだろう。そしてもうひとつが、チタンとセドナゴールドケースのモデルである。文字盤の見やすさは定番に及ばないものの、軽くて使いやすい上、ケースや文字盤の出来もいい。もちろん定番の「プロフェッショナル」もお勧めだ。現在はサファイア風防

付きのモデルもあるが、個人的には古めかしいプラスチック風防のほうが、時計が重くならないため、取り返しはいいように感じる。ただ傷は付きやすいので、ラフに使う人なら丈夫なサファイアを選んだ方がいいだろう。よりピュリタンには、初めて宇宙に行った「ムーンウォッチファーストオメガインスペース」もお勧めである。これは1962年のモデルを、ムーブメント以外はほぼ忠実に再現したものだ。クラシカルだが、そこはスピードマスター、無類に頑強である。

ムーブメントの性能だけを比較すれば、自動巻きのほうが勝っているかもしれない。どれも基本的にはお勧めできるが、個人的に気に入っているのは、セラミックケースを持つ「ダークサイドオブザムーン」だ。ケースは軽くて丈夫なセラミック製、しかもパワーリザーブやクロノグラフの機能自体は、プロフェッショナルより優れている。値段はそれなりだが、質を考えたら妥当だろう。今まで何本かスピードマスターを買った人間として、筆者は断言したい。時計好きであれば、一度はスピードマスターを持つべきだと。NASAのエピソードに限らず、これほど男の視線に触れる時計は、いまだに存在しないのだから。

心に刻み込まれる 美しい香りを 取り入れる。

香りを愉しむことは、心身のバランスを整え、
また人々の記憶に残る時間を創ることもつながる。
好みのフレグランスを選んで、パーソナルな空間で
過ごす時間を、より豊かなものにしてほしい。



デキャンタに本物の葡萄の枝を挿して使用する「ドットール・ヴラニエス」は最高級ラインのフレグランス。芳醇な赤ワインのタンニンの香りにストロベリーやブラックベリー、ズミレやバラのノートが複雑に絡み合う。目を喜ばせ、会話を愉しませるというコンセプトで作られた希少な香りが部屋中に広がる。ロッソノービレSETBOX750 ml 4万円/問ドットール・ヴラニエス ジャパン ☎03-5913-7427 <http://www.drvrnjes.jp>

香

りというのは不思議なもので、かぐことによつて心の安らぎやリフレッシュを得られたり、その人の個性を感じることができたりと、私たちは香りによって行動や感情を左右されることが大いにある。それは嗅覚が五感で唯一、本能的な行動や感情に直接作用すると言われている。大脳辺縁系へ直接働きかける感覚器官だから。

だからこそ、香りを上手に生活に取り入れることは、行動や感情に非常によい効果をもたらしてくれ、自身のライフスタイルをより自分らしく、心地よいものへと変化させる武器にもなる。どんな気持ちになりたいかをイメージしながら香りを選ぶことで、その効果はより高まる。香水やアロマなど取り入れ方はいろいろあるが、空間に香りを充満させて使うルームフレグランスは、そんな

香りの効果をよりダイレクトに感じさせてくれるアイテム。パーソナルな場所でするものだからこそ、存分に好みの香りを楽しめるのもいい。

中でもイタリア・フィレンツェで生まれた「ドットール・ヴラニエス」と、「サンタ・マリア・ノヴェッラ」のルームフレグランスは別格で、天然香料のみを使用した深みのある香りは、ふんわりと優しく部屋全体を包み込み、かいた瞬間に身体全体へ染み込むような感覚がある。

「ドットール・ヴラニエス」は、薬剤師であるパオロ・ヴラニエスにより1983年に設立されたブランドで、天然原料のエッセンシャルオイルを使用したフレグランスをハンドメイドで製作している。地中海の雲間気と、トスカナの庭の静けさからインスピレーションを受けて作られるフレグランスは、どれもどこか



→イタリア・フィレンツェと姉妹都市である京都市。この2つの都市を代表する世界最古の薬局「サンタ・マリア・ノヴェッラ」と香老舗「松栄堂」がコラボレートして生み出したインセンス。イタリアの伝統的なハーブと日本の伝統的な香りが織りなす香りは、エキゾチックながらどこか懐かしさを感じさせる。インセンス クアットロエレメンティ 9500円/問サンタ・マリア・ノヴェッラ銀座 ☎03-3572-2694 <http://www.santamarianovella.jp>

↓800年もの歴史を誇る世界最古の薬局によるルームスプレー。イタリアの春夏秋冬をイメージした香り4種類を用意。どれも天然栽培のハーブのみを使用して作られているから、空間に自然にマッチする。香りを重ねて使うのもおすすめ。ルームスプレー プリマベラ(春)、エスターテ(夏)、アウトウノ(秋)、インベルノ(冬) 各1万2000円/問サンタ・マリア・ノヴェッラ銀座



↑選り抜かれた上質なセラミックとメタルを使用した、ゴージャスな「ディプティック」の電動ディフューザー。香りのカプセルをマシンに入れて、ディフューザーの上部を押すと、空間の隅々にまで香りが広がる。香りはブランドを象徴する5種類を用意している。アンエールドゥ ディプティック 3万5000円、リフィル4300円/問ディプティックジャパン ☎03-6450-5735



←砂時計型がユニークな「ディプティック」のルームディフューザー。苔やイチジクの葉などを原料に使用した、スパイシーで深い森を思わせる、「34」の独創的な香りが印象的。オブジェとして部屋を美しく演出してくれる。砂時計型ディフューザー 34 1万6200円/問ディプティックジャパン

ほんのりと甘みを感じながらも爽やかなもので、初心者にも好まれる香りが多いはず。特に、ブランド最高級コレクションの「ロッソノービレ」は、赤ワインをモチーフにした芳醇な香りで、豊かな気分を味わうことができる。一度味わうと、なかなか離れられない中毒性のある香りでもあり、かく言う筆者もそのひとりだ。

1221年に生まれた「サンタ・マリア・ノヴェッラ」は最高品質の原料にこだわり、天然栽培の草花や天然油脂を使用した高貴な香りが特長。幾重にも重なった奥行きあるハーブの香りに、心と身体が優しく癒されるのがよく分かる。薬局として創業した1612年当時から、香りのレシピは変わることなく受け継がれており、当時の人々と同じ香りを

楽しんでいるという、時のロマンを感じさせるのもいい。

また、インテリアとしても楽しめるデザイン性の高いフレグランスでは「ディプティック」は外せない存在。フランス・パリのブランドだけあって、シンプルさの中にもラグジュアリーさを感じさせる絶妙なデザインのものが多い。独創的でロマンチックな香りが多いのも特長だ。

香りはまた、ふと遠い記憶が蘇る経験が誰にでもあるように、記憶に密接に関わるものでもある。大切な人と過ごす時、その空間を身だしなみのひとつとして捉え、美しい香りを共有する大切さも忘れてはならない。玄関や応接間、ダイニングなど、その香りが皆の素敵な思い出になることはとても素敵なことだ。

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>

時計オークションの 最新事情

先 日、ブルームバークにこうい
う記事が載っていた。「時計
のポートフォリオの作り方―投資す
べき4つの時計について」。内容は実
につまらないもので、4つのアンテ
イクウォッチ、即ちブライトリン
グ「ナビタイマー」、ロレックスの「サ
ブマリナー」、オメガの「コスミック・
ムーンフェイズ」、パテックフィリ
ップの「カラトラバ」に投資しろ、
というものであった。ブルームバーク
の主張を否定する気はないが、その
まま信じては損をするだけだろう。

催されたサザビーズのオークション
では、1923年製造のパテックフ
イリップスプリットセコンドクロノ
グラフが29万6500ドルで落
札された。これは予想価格の倍以上
である。同じくサザビーズのジュネ
ーブオークションでは、ロレックス
の「デイトナ ポールニューマンダイ
ヤル」が35万9000スイスフラン
で落ちた。これは予想の範囲内だが、
どこにでも売っていた手巻きのロレ
ックスデイトナが4000万円近い
価格になるとは、誰が想像しただろ

最近こういう話が増えているのに
は理由がある。というのも、アンテ
イクウォッチ（含む中古品）市場
の景気が、やけにいいのだ。感覚的
には、ここ2年ほどでアンティーク
ウォッチの相場は20〜30%ほど上
ったように感じる。とりわけ、見
向きもされなかった時計にも値段が付
くようになった点がひと昔前とは異
なる。それにつられるように、パテ
ックフィリップやロレックスのレア
物も高騰しつつある。

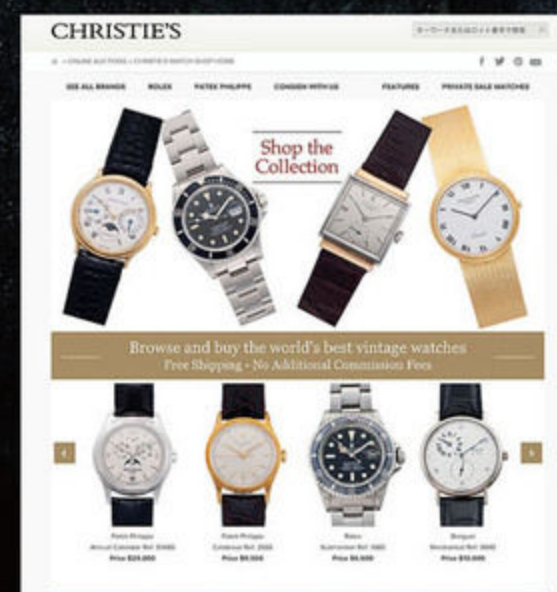
うか。
少し前になるが、2013年のク
リステイズでも1947年製のパ
テックフィリップ 永久カレンダー
クロノグラフが、198万5000
スイスフランで落札された。ただ極
めつけは、同年に開催されたロレ
ックスデイトナオナーのオークショ
ンだろう。どの時計も信じられない
ような値段を付けたが、1967年
に製造された黒文字盤のデイトナは、
なんと98万9000スイスフランで
落札されたのである。ただのデイト
ナが1億円を超えるとは、バブル以
外の何物でもない。

こういう話を聞くと、昔の時計に
乗り気になった御仁もいるだろう。



確かに人気を集めるモデルの、程度
がいい物を買えば、投資にはなるだ
ろう。ただし多くの人は忘れている。
時計の世界は驚くほど廣作が多いし、
よほどの傑作でない限り、値段の乱
高下が激しいことを。今はデイトナ
が高値だが、そろそろ高止まりする
だろう、と思っている。パテックフ
イリップスも同様だ。

オークションを通じて時計を買う
のは、楽しいことだ。運さえ良ければ、
今なお掘り出し物に出くわすことも
ある。しかしだからといって、投資
用にはお勧めしないし、投機ならな
おさらだ。景気のいい話が聞こえる
時代だからこそ、あえて筆者はその
点を強調しておきたい。



www.christies.com



www.sothebys.com

LONG TERM REPORT

#A

LOTUS EXIGE S

今月の一言 エキシージSとタイヤの関係。



第4回 ————— P128~
9月10日現在 走行距離:1584km

前号の鈴鹿テストで感じた「タイヤへの違和感」を掘り下げるべく、今回はストリートでADVAN NEOVA AD08Rを試乗。「ロータスとタイヤの関係」について再考します。また遅ればせながら7月6日に筑波で開催された「British Track Day」の様相も報告。

#B

FERRARI 308 GTB QV

今月の一言 タイヤを交換します。



休載 —————
9月15日現在 走行距離:6万8789km+α

走行距離が伸びない308ですが、それにはワケがあります。暑くて人車共に厳しかったのはもちろん、タイヤの問題が発覚しました。いつからかはっきりしないのですが、フラットスポットができてしまったのです。次回はミシュラン・パイロットスポーツ3に交換し報告する予定です。

BMW 320d Touring M Sport

今月の一言 アルピナD3、ちょっと凄すぎ(笑)。



第10回 ————— P130~

icode 320dは吸気インペラーを交換したまま進展なしですが、今回はなんと！アルピナD3との比較を敢行。3ℓの直列6気筒ビ・ターボは、怒涛の350ps/700Nm！最高速はどのくらい違うの？パワーに対する足まわりの完成度は？FSWとワインディングで試乗です！

Porsche 993 RS

今月の一言 ベンチテストまでの遠き道程。



第12回 ————— P132~

エンジン編に突入して約3ヵ月。ベンチテストを行う予定でしたが、そう簡単にはいきませんね。やはり心臓部だけに、さまざまな問題点を随時解決、解消しながら慎重に進めることがマスト。さすが東名エンジンといいますが、拘り方や作業精度は半端ではありません。今回も経過報告です。



Vol.4

AD08R再考。

先月号から諸般の事情で新車へとスイッチしたロングターム号。今月はやはり前号でサーキットテストしたADVAN NEOVA AD08Rが、ストリートでどれほどのパフォーマンスを発揮するか試してみた。

LOTUS
EXIGE S

DATA

9月10日現在

走行距離 | 1584km

REPORT●山田弘樹 (Kouki Yamada)

PHOTO●和田清志 (Kiyoshi Wada)



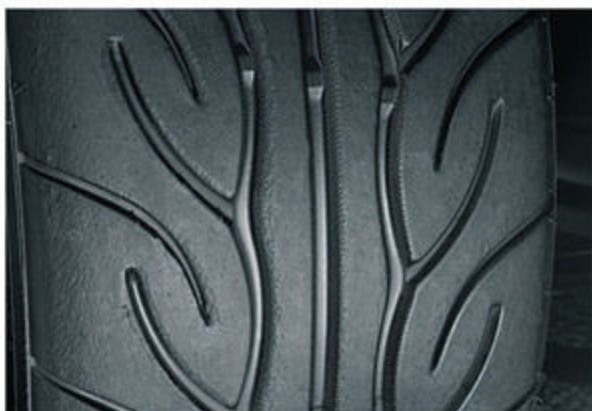
ア レッ!? GENROQエキシ
ージSって黄色(ソーラー・
イエロー)じゃなかったっけ? そ
うです、その通り。前回の休載でも
少しお知らせした通り、今月からボ
ディカラーをアスペン・ホワイトに
改め、まっさらの新車で連載再開す
ることになったのである。理由は
たって簡単。慣らしも終わり、すこ
ぶる快調なGENROQ号を「どう
しても欲しい!」というオーナーが
現れてしまったのだ。ちなみにいま
エキシージSは大人気&品薄状態で、
約100台のバックオーダーを抱え
ている。よってLCIの広報車両と
いう性格から、人気色を即納で嫁が
せることになったのだが、次期オー
ナーのもとで幸せになってくれれば
本望!と思う筆者なのであった。

の鈴鹿テストで感じた「タイヤへの
違和感」をさらに深く掘り下げる。
装着したのは、ロータス・カップ・
ジャパンでもサプライヤーを務めた
横浜タイヤの「ADVAN NEOVA
AD08R」。走り好きなら誰もが
評価する最新ラジアルだが、それの
一体何がいけないのか?

筆者が鈴鹿で感じた違和感は、フ
ロントの応答性。具体的にはピレリ
P ZEROトロフェオ(十専用サス
ペンション)の、べったりと地面に
吸い付くようなハンドリングに比
べ、AD08Rのインフォメーション
は格段に薄かった。これに対して横
浜タイヤ広報部・坂本氏は「ケース
剛性の高さ」を指摘。AD08Rは正
面から見てラウンドしたプロファイ
ルを持っており、直進時はこれが転
がり抵抗を低減。かたやブレーキン

ADVAN NEOVA AD08R

Size F205/45R17 (84W) R265/35R18 (93W)



フルアタックではないが、鈴鹿で開催されたLCIの走行会(午前30分/午後20分+サーキットタクシー)を走っても、エッジ部分のパターンがクッキリ残っているフロントタイヤ。対して面圧が掛かるリヤの方が、コンパウンドの溶け具合はやはり大きかった。

グなどで荷重が掛かったときにタイヤが潰れ、高いグリップを発揮するように設計されている。しかしフロント荷重が極端に軽いエキシージS(前420kg/後760kg)では、これを「面圧が足りなくて潰れにくいはず」というのだ。「だから我々はAD07やAD048で専用タイヤ『LTS』を作ったんです」と、元開発担当でもある氏は教えてくれた。

リートでのマツチングを確かめるために、200kmほど走ってみた。まず街中で感じたのは、ステアリングが以前より軽くなったこと。確かに低荷重域ではタイヤがよく転がる感じがする。コンパウンドもコンタクト感が柔らかく、街中でのグリップ不足は感じない。

しかしこれが高速道路になると、ステアリング中立付近でのインフォメーション不足となって現れた。特にレーンチェンジの時などは、グリップ感が立ち上がらない割にノーズがピョコピョコと過敏に動く。ケースの強さがバネ的反応をするのだろう。対してリヤは安定感が高く、その差も大きな違和感となった。

オとはまた違う、コンパウンドとケイスの両方で地面をガツトリつかむフィーリングが発揮されたのだ。ただしうねりが激しい路面だと、一度押さえ込んだタイヤがボーンと跳ね返る場面も幾たびあった。しかしながら、やっぱりこのグリップ力は魅力だ。どうにかこれを、スタンダードで得られないものか。フロントだけで良いから「AD08RLTS」発売しないかなあ……。というのもリヤタイヤは十分荷重設定範囲に達している感触で、サーキットにおけるコントロール性の高さも実証済み。滑り方が穏やかだから内圧変化も起きにくく、むしろトロフエオより安定していると思うのだ。

車高調でレイクバランスを前傾させ、アライメントとダンパーで微調整しながら、AD08Rの設定荷重領域までフロント軸重を高めたのだ。もしこれを同じように行うことができたなら、スーパーハンドリングマシンにしてコントロールな、夢のエキシージSがつくれるかもしれない。おまけにAD08Rは、トロフエオに比べてウェット性能も高い。

自走でサーキットまで行くことの方が多い我々クラブマンレーサーにとって、安心感が高いのはどちらか、言うまでもないことだろう。ロータス・カップ・ジャパンの復活に向けて、CUP仕様のプロトタイプをつくりたい!そんな欲望がむくむく湧きだした筆者。どこから攻略すれば良いかまだわからないが、ない知恵を絞ってみるつもりである。

エキシージSV6 CUPのデカールをリヤウイングとサイドスカートに貼ってみた。バックパネルをブラックにしたバージョンもあったが、普段乗りを考えてまずはこのくらいから。ちょうどいいアクセントになった。



AD08R攻略のカギは エリーゼCUPカーの “アシ”にあり!?

少し時間が経ってしまったが、7月6日に筑波サーキットで開催された「British Track Day」に参加してきた。これはロータス・ディーラーであるウィザムカーズが開催するイベントで「サーキットは走りたいけれどレースはまだ自信が……」というアマチュアに、安全に走行を楽しんでもらうために企画されたレース形式のイベント。今回は筆者もゲストとして招いて頂き、参加者のみなさんにコース攻略や安全な走り方をレクチャーさせて頂いた。そこで改めて感じたのは、「楽しく走る」ことの大切さ。オーナーのみなさんは、タイムを出すことよりも「自分のロータスを上手に走らせたい!」と思っているように感じた。もし来年以降ロータス・カップ・ジャパンが再開されたとしたら、こうしたオーナ



ー諸氏が参加したくなるようなイベントにして欲しいと強く思う。ちなみに筆者はエリーゼCUPカーで参加。その足下にはAD08Rが装着されていた。エキシージSと同様フロント荷重が少ないエリーゼで、どうしてこれほどの接地感が出るのかを訊ねると「CUPカーは車高調でセット荷重を前寄りにしてバランスを取っている」とのことだった。となればエキシージSも、同じやり方でAD08Rを履きこなせるのでは……。



ビギナー対象の「楽しむクラブマンレース」は車種混合。優勝はEVORA Sの酒寄さん、2位はエリーゼMk1の武田さん、3位は筆者となった。当日は手作りパンのケータリングでなごみつつ、筆者によるドラテク講習会も行った。

PHOTO ● 田村 弥 (Wataru Tamura)

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

Tuned THE Diesel Vol. 10

REPORT ● 山田弘樹 (Kouki Yamada)

PHOTO ● 田村 弥 (Wataru Tamura)

前

号でその存在を密かに漂わせ
たアルピナD3の導入。これ
をicodeは、いち早く現実のもの
としてしまった。車両はまささら
の新車で、走行距離もわずかに40
0 km。しかし豪気なことに、代表の
鶴田氏はこれを、富士スピードウェ
イとワインディングで走らせるとい
う。目的はもちろん、icode 3
20dとの比較である。

アルピナD3の衝撃！

icodeはディーゼル・チューニングを極めるべく
アルピナD3を導入し、おろしたての状態ながら
富士スピードウェイとワインディングでテストした。
比較対象は当然icode 320d。254psを發揮
するチューンド・ディーゼルとの違いや、いかに？

ここですまずD3の概要をお伝えす
ると、目玉となるのは3.0の直列6
気筒ピターボ。BMWジャパンのラ
インアップではX5「xDrive
35d」に搭載されるエンジン（24
5ps/55・1kgm）を3シリーズの
ボディに載せ、これをシーケンシャル
・ツインターボ化することで、2
57kW（350ps）/4000rpm、
700Nm（71・4kgm）/1500
~3000rpmにまで高めたモデ
ルである。合わせてシャシーはフロ
ントセクションにステイフナーを追
加することで剛性アップを図り、オ



320dの2.0直4ターボに
対し、約1000ccの優位
性を持つアルピナD3は、
FSWの最高速でも約40
km/hの速度差を見せつ
けた。シリアルプレート
には117台目の刻印。
型式にはBMW純正に敢
えて斜線を引いた洒落
っ気のあるブライトも。

リジナルのダンパー&スプリングユ
ニットを与えている。

当日のFSWは朝方に雨がぱらつ
き、路面はハーフウエット。しかし
最高速比較は可能と判断し、路面が
乾くのを待たずコースイン。まずi
code 320dに筆者、初乗りの
D3には鶴田氏が乗り込んだ。

253・8psにまで出力特性を高
めた320dが、どこまでアルピナ
D3に食らいつけるのか。パワーで
引き離されても、こちらには磨き込
んだサスペンションがある。チュ
ンドカーの醍醐味でもある、大物喰

BMW 320d Touring





い。の期待に胸が高鳴る。しかし、1コーナーを駆け下りた短いストレートで一蹴されてしまった。その差はあまりにも、圧倒的だったのである。D3はアクセルをひと踏みするだけで見る見る遠ざかった。下りの100Rでは少し差が縮まるものの、登り区間からヘアピン、300Rへ至る頃には、その差は取り戻しようのない距離となり、タイトコーナーが続く第3セクションでの奮闘も「焼け石に水」状態だった。

悔しさ混じりに乗り換えたD3。しかしそれは、筆者の判官びいきを吹き飛ばす出来映えだった。まず驚いたのは、その出力特性だ。レブリミットが5500rpmからと低めに切られているせいもあるが、まさしく全域がパワーゾーン。通常低中速域で最大トルクに達し、その後はフラットな出力特性となるのがディーゼルトターボのイメージだったが、

この直6はまるでガソリンエンジンのように吹け上がり、1・5kmに及ぶ富士の直線でも加速感がずっと続くのだ。ストレート加速はスタートラインを切る頃に240km/hへと達し、ブレーキングポイントでは250km/hを記録。素直に「速い」と感じた。対して320dの終速はじわり、じわりと加速して、210km/hをマークした。

ただこれも、端的に言ってしまうと「1ℓの排気量差」がもたらす結果とも言える。ちなみに筆者が乗り換えたときには起こらなかったが、鶴田氏が運転した際には3周目からエンジン回転を上げさせない、例の状況がD3にも起きた。

またフットワークに関しては、320dの良さが光った。D3はたっぷりとしたストローク量をダンパーでゆっくりと制御するタイプのサスペンションで、それ自体は非常に素

SPECIFICATIONS BMW ALPINA D3 BITURBO (LIMOUSINE)

■ボディサイズ:全長4645×全幅1810×全高1445mm ホールベース:2810mm トレッド:①1540 ②1555mm ■車両重量:1660kg ■エンジン:直列6気筒/ビターボ ポア×ストローク:84.0×90.0mm 圧縮比:16.5 総排気量:2992cc 最高出力:257kW(350ps)/4000rpm 最大トルク:700Nm(71.4kgm)/1500~3000rpm ■トランスミッション:8速スポーツオートマチック ■駆動方式:FR ■サスペンション形式:①ストラット ②リンク式 ■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):①245/35ZR19(8J) ②265/35ZR19(9J) ■パフォーマンス 最高速度:278km/h 0→100km/h加速:4.6秒 0→200m加速:17.9秒 ■環境性能(JC08モード) CO₂排出量:154g/km 燃料消費率:17.0km/ℓ ■車両本体価格:977万円



トップエンドまでの吹け上がりがディーゼルトターボとは思えない爽快さと力強さを持つアルピナ・チューンの3ℓ直列6気筒ビターボ。インパネやトリムは木目、シート及びステアリングは専用のレザー仕様となる。



今月はicode 320dに大きな進展はなかったが、フロントキャンバーを設定値いっぱいの2.4度まで付けてみた。またフロントの車高を10mm低めDiff装着によるアンダー対策を施した。サーキットでは回頭性が向上し、ストリートにおいてもそのバランスは良好だった。



サスペンション形式は3シリーズと共通だが、ダンパーには減衰力制御用らしき小型別体タンクを装備。ブレーキもキャリパーがF4ポッド、R2ポッドの対抗ピストンに。リヤローターの径は電子制御デフのフェード対策だろう。320dと比べ76mmも大きかった。



D3のマフラーはアクラポビッチ製を装備。いわゆる「タイコ」がなく、排気効率は良さそう。またサウンドも爆音化していないのに驚いた。CO₂排出量は同じエンジンを積む530d(134g/km)に比べ少しだけ多い154g/km。



「最初は正直、両者の間には横綱と幕下くらいの差があると思いました。しかし冷静になって乗り比べると、排気量の差こそありますが、ディーゼル・チューンにおいてはアルピナも我々と同じ状況にあることがわかった。今後はこのECU補正を解析して、どこまで安定してパワー&トルクを上げていけるかに挑戦したい。ますますやる気が湧きましたよ!」と鶴田氏は熱く語った。世界のアルピナ、と対峙できたことで、icodeはさらにその自信を深めたといふことができるだろう。

晴らしいのだが、ことウエット路面になるとミシユラン・パイロットスポーツ2の特性からか、横方向に対しては滑り出しがやや早い。そしてこれをアクセルで立て直そうとすると、トルクが強大過ぎてドリフト大会になってしまうのだ。

対してicode 320dは程よいロール感を保ちながらも、足まわりが素早くイナーシャ(慣性)を受け止めて、ターニンを完了できる。もちろんその後は、躊躇なくアクセルを踏んで行けるのである。

このバランスはワインディングで活きた。icode 320dは連続する中高速コーナーを、水を得た魚のごとく駆け抜けて行く。D3のシヤシババランスも秀逸なのだが、そのひとつ上を行く俊敏性と穏やかなロール特性を持ち合わせているから走りには迷いが生じない。アルピナが大人びていると言えはそれまでだが、icode 320dの走りは、ストリートで抜群に楽しいのだ。



ク

ルマはすべからくバランスが重要な物体である。車体の重量が右左でほぼ均等であることが望ましいし、前後の重量バランスも理想は諸説あるが、やはり同じくらいがベターとされている。

シャシー側が静的バランスにコミットしているのに対し、タイヤまわりやエンジン内部の回転部分は動的バランス、つまりダイナミックバランスがものをいう。クランクケースの中心に据えられたクランクシャフトはエンジン回転の要である。数多くのジャーナル部とカウンタウエイトが複雑に絡み合うこのパーツの重量的な偏りをなくし、まるで高速で回るコマのようなキレイな回転を実現させることで、全方位的にエンジンの性能が高まる。具体的には振

“スピード”ではなく“ファン”を追求するチューニングプログラム。

993 RS
Amazing
World
Vol.12

動が減り、エンジンのライフが伸び、より高回転まで回るようになり、そしてパワーもアップするのだ。
現在エンジン関係のひとつの通りのパーツが揃いつつある993RSのフラット6も、各々のパーツの精度を厳しくチェックしつつ、必要であればバランス取りを行う行程にある。

バランスを整える。

予定ではベンチテストの結果をお伝えするはずだったが、エンジンチューニングの作業は大幅に遅れてしまっている。実際、持ち込んだパーツの装着にあたって問題が噴出。方針は揺るぎないものの、未決定事項もクリアできていない。そこで今回は問題点を含め、チューニングの現状を報告する。

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

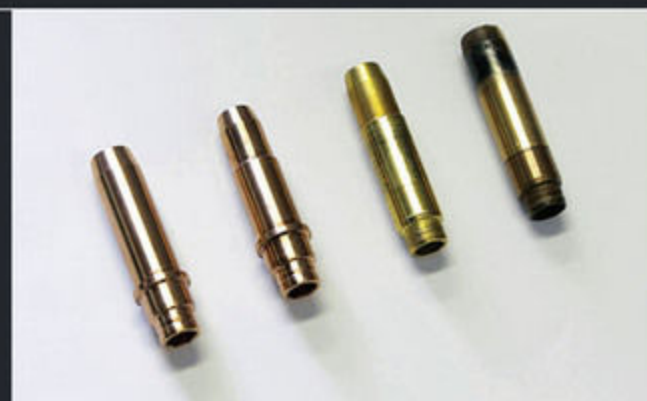


コンロッド

コンロッドは上側がピストンと繋がって往復運動、下側がクランクシャフトと繋がって回転運動しているため、バランス取りが難しい。1本ずつ、クランク側とピストン側それぞれの重量を計測して、バランス取りを進めるわけだが、計測時の誤差も生じやすいのだ。そこで東名エンジンでは、計測



機器を自ら製作して、写真のように精密な数字を出して調整を行っている。911とはいえコンロッドは鍛造成型で重量差が出るのは致し方ないが、常に動いているため、重量誤差が及ぼす影響が大きいから、6本全体の重量バランスを取ることも求められるのだ。



バルブガイド

通常は新品に交換するだけだが、バルブガイドは911のウイークポイント。内部の摩耗が酷く、アッシーパーツとして割り切るのもいいが、折角東名エンジンに依頼しているのだから、素材と形状を変更したオリジナルのバルブガイドを製作してもらった。強度と耐久性を高めた上で、バルブステムとのクリアランスをよりタイトにした。

Point 1 6連スロットルの Oリング。

6連スロットル本体の問題だが、ジョイント部分にあるOリングの形状自体が純正パーツ(左下の写真)に比べて細いためか歪んでしまい、浮いている部分があるのを発見。現状、役目を果たしていない状態だ。加えてパイパークロスのコンペティション用エアフィルター、PX550を持ち込んだが、かなり加工が必要なのも判明。まだファンネルの長さを変更する可能性も残っており、どの位置に装着するかで効果が変化するため、未決定事項を早急に解決しなければならない。しかも水島代表の理想としては、ラムエア効果を持たせたいようで、エンジンフード自体に空気取り入れ口を設け、インダクションボックス形状に変更することも視野に入れているという。

Point 2 エキゾーストマニホールドの形状。



先月紹介した社外品のエキゾーストマニホールドをエンジンにセットし、ベンチテストを行うために治具に装着すると、ヒートエクスチェンジャー部分が当たってしまい、セットできなかった。純正品より6~7mm、実際には10mm程度高いようで、形状変更して対応することに。内部を調べると、集合パイプ自体に加工する必要がなかったため、まずはベンチテストを優先して接触部分だけを切ってテストにかける予定だ。

エンジン内部のパーツに関して言えば、前出のクランクシャフトはもとより、すべてのムービングパーツのバランス取りが行われている。回転部分では、クランクシャフトと同時にクラッチと組み合わせたフライホイールもダイナミックバランスに掛けられる。今回フライホイールはノーマルより24%軽量化された993のカップカー用を採用している。またクランクシャフトから繋がるコンロッドやピストン、そしてバルブまわりの部品に関しても同型のパーツはすべて重量が均一に整えられる必要がある。ポルシェのエンジンには、プロダクションカーの世界においてはバランスや精度という面に関して抜き出ていることで知られている。中でもRS用のエンジンはより厳しい公差で組み上げられているのだが、しかしそれでも精度の追求は果てしない。例えばコンロッドは削り出しパーツであればほとんど重量差はないが、993RSのそれは鍛造品であるため、バランスを取る余地がある。6本のコンロッドの重量を整えることは常識といえるが、東名エンジンではピストン側とクランクシャフト側の双方の重量を精密に計測する専用計器を製作し、コンロッド単体の重量分布にも気を配っている。この念入りな仕事はレーシングの世界では常識である。

またエンジン外部のパーツに関しては、検証も進められている段階で、現状では6連スロットルユニットとシリンドラーヘッドの接合部も、そこに組み込まれるOリングの密閉などを確認しながら進



フライホイール

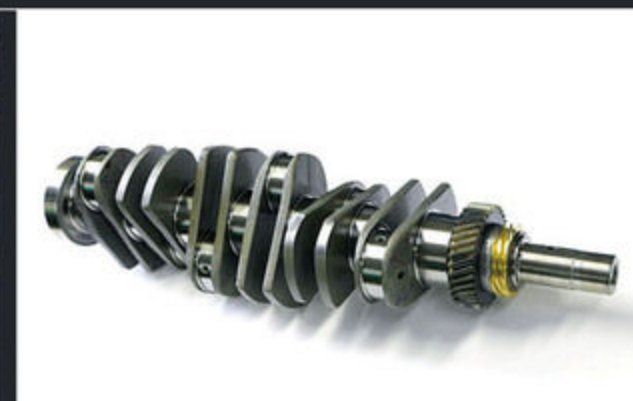
サーキット走行がメインではないが、フライホイールは993カップ用を装着する予定だ。写真を見るとエンジン側がすでに肉抜きされており、これがカップ用の特徴。RS用のフライホイールから24%の軽量化が施されている。ただしユーズドパーツということに加え、ムービングパーツであるため、エンジン内部のパーツ同様に、バランス取りをしてもらった。今回はエンジン側、円状に削った部分が作業したところだ。作動精度が高められた軽量フライホイールがどのようなフィーリングと効果を発揮してくれるのか、試乗するのがいまから楽しみである。



められている。ファンネル部にはパイパークロス製のコンペティション用フィルターであるPX550を使用する予定だが、このファンネルの長さも最終決定ではなく、フィルターの装着位置でもエンジンの特性が変化するので、まだ流動的な部分といえる。さらにクレフモータースポーツの水島文恭代表としてはインダクションボックスを装着してラムエア効果を持たせたい意向を持っている。

一方排気系は、先月東名エンジンに持ち込んだ社外のマニホールドに問題が発覚している。ベンチにかけると、ヒートエクスチェンジャー部分が治具に接触することが判明したのである。またパイプの径が細いのは?という指摘もあり、新たに排気系全体を新造するという可能性も浮上してきている。

作業が進むうちに、徹底的なエンジンチューンは、メーカーの開発が行う作業と何ら違いがないことを思い知らされた次第。まだ高められた精度に答えが見出せる段階ではないが、作業がより深いレベルで進行していることだけは確かである。



クランクシャフト

作動精度の高い911、さらにRSのエンジンとはいえ、11万km以上の距離を走ってきた個体だけに、やはりフラット6ユニットのバランス調整は不可欠。影響を及ぼさない部分をサンダーで削っていく地道な作業だが、かなりのノウハウと経験が求められるのは言うまでもない。



MOTOR SPORT

TEXT●入江大輔 (Daisuke Irie)

PHOTO●Lamborghini SpA



ウラカン・スーパートロフェオのテストを担当するジョルジョ・サンナ。ランボルギーニでは、今後レース参戦ドライバーからもテストに起用する可能性を示唆した。

ジャパンの 存在感際立つ。

昨年に続き富士で華々しく開催されたスーパートロフェオ。多くの日本人クルーが参戦したこのレースでは、これまで以上に「日本」という存在が際立つことになった。そして、早くも来シーズンに関する、驚きの発表も行われた。なんと富士と鈴鹿、日本で2ラウンドが計画されているという。

「」 だけでなく多くの日本チーム、そして日本人クルーが参戦してくれたことを考えれば、我々がいかに昨シーズンの日本ラウンドを大成功させたかが分かるはずだ」と、ランボルギーニ・ブランパン・スーパートロフェオ・アジアシリーズのコーディネーターを務めるクリスティアーノ・インヴェルニは笑顔で胸を張った。

彼の言葉の通り、第3戦富士スピードウェイ・ラウンドにエントリーしたドライバー26人のうち、日本人ドライバーは実に15人。決勝レースでも、アマチュアクラスで日本人ドライバーが大活躍を見せ、表彰台を

2014 Round E Fuji Lamborghini Blancpain Super Trofeo Asia Series



レース前日に行われた予選セッションではウェットコンディションとなったものの、決勝はすっきりと晴れてドライでレースが行われた。プロアマクラスでは竹内浩典／松田秀士組が3位入賞を果たしている。



独占している。

「GTレースで活躍している日本のプロドライバーやジェントルマンドライバーが、こうしてランボルギーニを選択してくれた。日本の優秀なドライバーがたくさん参戦してくれて、本当に嬉しく思うよ。これだけ多くのカテゴリーがある中で、我々のレースを高く評価してくれたことの証明にもなるだろう。来年はさらに多くの日本人ドライバーやチームに参加して欲しい」

インヴェルニはさらに驚きのプランを明かしてくれた。

「スーパートロフェオ・アジアシリーズ4年目となる2015年シーズンは、日本での2戦開催を計画 중이다。そしてそのうちの1戦は開幕ラウンドを考えている」

今回の富士ラウンドにおいて、開幕戦の鈴鹿、2戦目に富士、続くクアラルンプールの市街地コース（！）、インドネシア・セントウル、中国・上海、最終戦のワールドファイナル（開催地未定）という、2015年シーズンの暫定カレンダーが発表された。この来シーズンに関する重要な発表の場として、日本が選ばれたことから、ランボルギーニがいかに

第3戦富士のペースカーとして用意されたのはウラカン。既にアメリカでウラカンLP620-2スーパートロフェオが発表されており、ペースカーも大きな注目を集めていた。



日本市場を重要視しているかを理解できるだろう。

「来年はニューマシシ、ウラカンを投入し、さらにガヤルドとウラカンが並走するという意味でも、非常に大切なシーズンとなる。今回の富士ラウンドは、このように大成功を収めることになったが、今度はランボルギーニからも、日本をサポートしたいという思いがあったんだ」

現時点で実績のある富士での開催は確定したが、鈴鹿に関しては交渉中とのこと。ウラカンが投入される来シーズンは、テスト・準備期間を多くとるため、開幕戦が今シーズンよりも遅れる予定だ。5月下旬から6月にかけてのスケジュールで、ランボルギーニは鈴鹿での開幕戦を計画している。

「我々ランボルギーニにとっても、そして参戦するドライバーにとっても、日本で行う以上は世界でも最も有名な富士と鈴鹿で開催するのがベストな選択肢となる。もちろん鈴鹿

で開催できなかったとしても、日本には素晴らしい設備を誇る国際サーキットがいくつもあるからね。とにかく日本で2戦目を開催できるように、調整している」

開幕戦の日本開催。それはつまりウラカンLP620-2・スーパートロフェオのアジア初レースの場が、日本になるということの意味する。今回、先だってアメリカでお披露目されたばかりのニューマシシのプレゼンテーションを日本でじっくり行ったことも、日本重視の姿勢を物語っていると言えそうだ。

最後にランボルギーニ・スクアドラ・コルセでウラカン・スーパートロフェオのチーフテストドライバーを務め、富士のレースにも参戦したジョルジョ・サンナは、ニューマシシの開発状況を以下のように語ってくれた。

「ウラカン・スーパートロフェオは、ガヤルド・スーパートロフェオから大きくコンセプトを変えたマシンだ。だが、これぞランボルギーニという明確な個性は変わらない。きっと日本人ドライバーにも気に入ってもらえると確信している。来シーズンを楽しみにして欲しいね！」

Race Report Rd.3 Fuji

日本人クルー、アマチュアクラスを席巻



プロアマクラスを制したのは、レース早々にビットインしながら終盤にトップに立ったマックス・ウィーザー／ジャン・シン組。一方、アマクラスは日本人が大活躍を見せることになった。スーパートロフェオ初参戦となった山口一幸が、素晴らしいスピードを披露。ひとりで50分のレースを走りきり、初優勝を飾った。2位はこちらもひとりで全スティントを担当した落合俊之、3位も武井寛史／古田聡組が入り、日本人が表彰台を独占している。





F1 GP

弱小チームの資金不足問題が深刻化 多額の持参金要求 可夢偉のシートは?

TEXT●小倉茂徳 (Shigenori Ogura) PHOTO●Caterham F1 Team

チーム体制が変わったことで、今後もシートの確保が流動的となってしまった小林可夢偉。現時点で日本GPでもケータハムが彼にシートを用意するかは明らかになっていない。そんな中、古巣ザウバーへの復帰も噂されている。

ベ ルギーGPで、小林可夢偉がケータハムに乗り換なくなり、その代役としてスーパーフォーミュラや世界耐久選手権(WEC)で活躍中のアンドレ・ロツテラーが出走した。



た人物。当初ベルギーGPを前にやはりスーパーフォーミュラで活躍中のジェームズ・ロシターに声をかけた。だが、ベルギーから3戦出走という条件を、日本でのレースを優先したいロシターは断った。そこで、そばにいたロツテラーにお鉢がまわった。だが、ロツテラーは少年時代からのF1出走の夢をかなえたが、「スーパーフォーミュラのほうがコーナリングが速く、楽しいので、F1はもう充分と思った」という。ロツテラーがイタリアGPの出走のオファーを断ったため、急ぎよ小林が呼び戻されたのだった。

ロツテラーは契約金を支払っていないが、ケータハムはチーム立て直しのために高額の持参金も経験もあるドライバーが欲しいようで、これで小林の今後の出走も不明確になってしまった。チームの財政難はケータハムだけではない。ライバルのマルシャも先行きが厳しいとされる。ザウバーチームも財政難で、カ



ベルギーGPで可夢偉に代わり念願のF1初ドライブを果たしたアンドレ・ロツテラー。決勝では完走することができなかったものの、「F1参戦はもう充分」と語っており、今後はWECとSFに集中する。

ナダの富豪によるチーム売却の話も出ている。フェラーリもこの2チームのエンジン供給費の支払いが遅れていることを認めている。

元ウィリアムズチームのCEOで一般企業での役員経験もあるアダム・バー氏は来シーズンのF1について3チームが消えた8チームとなり、上位チームは3台を出走させるようになると予測した。これに対して現F1チーム関係者たちは、「挑発的だ」としながらも、完全には否定できない態度になりはじめている。

F1は、多くのレースで観客動員

モンテゼーモロCEO、退任 どうなるフェラーリF1

フェラーリは、ルカ・ディ・モンテゼーモロ会長が10月13日で退任し、後任としてフィアットのセルジオ・マルキオンネCEOが兼任すると発表した。今回の発表は、「フィアット傘下のクライスラーが米国の証券市場に再上場するにあたり、米国で絶大な人気を誇るフェラーリをより近い存在としてイメージを向上させるため」とモンテゼ

ーモロは説明する。その裏にはマルキオンネとモンテゼーモロの権力闘争という説もある。23年前にフェラーリの会長に就任したモンテゼーモロは、ミハエル・シューマッハを起用するなどしてどん底状態だったF1チームを常勝チームへと復活させ、市販車部門の品質と販売を高めたフェラーリの功労者だった。

F1 GP

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





スーパーGT第6戦が開催中の鈴鹿サーキットに、1台のマシンが忽然として現れた。外観はトヨタ86によく似ているが、その極端に低い車高と前後の迫力あるオーバーフェンダー、それに巨大なリヤウイングなどからレーシングカーであることは明らか。ただし、現在GT300クラスに参戦しているスバルBRZとは微妙に佇まいが異なる。

われわれの目に触れるボディはいわば「サンプル」のようなもので、本当の主役はその内側に隠されたモノコックにある。

このモノコックはGTAがマザーシャシーと呼ぶもの。いわばレーシングカーの母体で、あとはエンジンやギヤボックスを手に入れば、チームが独自にGT300マシンを開発することも難しくないという。

GT300

GTA、マザーシャシーを発表

独自マシンを製作 GT300参戦が可能に

TEXT●大谷達也 (Tatsuya Otani) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

ご存知の通り、現在のGT300クラスはGT3車両が花盛り。ただし、GT3の規則はチームが独自にマシン開発することを禁じているので、メカニックたちに残されたセッティング作業といえ

はほど遠いともいえる。

いっぽう、GT300にはGT3車両以外にも日本独自規格のJAF、GT車両も参戦できるが、こちらはシャシーもゼロから自分たちで作りに上げることが基本で、技術的なハードルは相当に高い。このためJAF、GTで参戦しているのは3メーカー、4チームに留まっており、エンジンニアやメカニックが自分たちの技術力を養う場はほとんどないも同然の状



今回トヨタ86のボディで登場したマザーシャシー。エンジンはGTAが販売を計画している4.5L自然吸気V8ユニットが搭載された。既に2015年から参戦を決めたチームが複数ある模様だ。

GT300 Rd.6 Suzuka

予選ではホンダCR-Zの2台がフロントローを独占。さらにトヨタ・プリウス、スバルBRZが3番、4番グリッドで続き、日本車が上位を独占した。ところが決勝ではTWS LM corssa BMW Z4が激しく追い上げ、CR-Zの1台と激しいトップ争いを演じたものの、最後はCR-Zにトラブルが発生してTWS LM corssaが初優勝を果たした。2位はプリウス、3位にはセミワークス格のBMW Z4が滑り込んだ。



態となっている。そこでGTAは、独自車両の開発が容易になるマザーシャシーを童夢などと共同で開発するとともに、これに搭載可能なエンジンやギヤボックスなどを用意。JAF、GT車両を手がけられなかったチームにも独自車両開発の道を開き、メカニックやエンジニアたちの育成を図ることで「日本のモノづくり」を支えようとしているのだ。

マザーシャシーを使った車両はGT3と同等のコストで手に入ること

若手育成フォーミュラ、FIA-F4 来季からスーパーGTと併催に

FIA-F4

GTAはGT300クラス用マザーシャシーとともに、FIA-F4規格に沿った新型フォーミュラカーを発表した。日本ではこれまでもF4によるレースが行われてきたが、これは我が国オリジナルの規格。これに対して、FIA-F4はその名の通りFIAが定めた国際的な規格となり、今後はF3よりひとクラス下の入門カテゴリーとして世界的に発展するこ

とが期待されている。今回発表されたのはシャシーが童夢製となり、2L NAエンジンがトムス製で、6速シーケンシャルのギヤボックスは戸田レーシングが供給するというもの。GTAでは、FIA-F4レースを来シーズンからスーパーGTのサポートレースとして開催する計画も同時に発表。若手ドライバーの育成に努めていくという。

TEXT●大谷達也 (Tatsuya Otani) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)



OVER 40'S
Super FJ Project

Turn 6 すべての基本が、ここにある。

圧倒的に足りない走行量を補うためにはどうしたらよいのか？
監督から言われた言葉はひとこと「レーシングカートだよ」。
ツーリングカーに対して約2倍以上といわれる体感速度。
その中でつかんだ答えは……全ての基本はここにある!!

ス

ーパーFJの筑波シリーズに
参戦して3レースを消化した。

これまでの最高順位は7位。しかし
現実的にはドベ集団の真っ直中にい
て、非常に、残念な状態である筆
者……。あと1秒は縮めたい！現状
を打開するためには、何が必要なん
だろう？ 色々と考えたあげく、出
した答えは単純だった。

沢山練習をすればいいのだ！

とはいえスーパーFJをはじめと
したフォーミュラカーは、練習する
のにも幾つかの問題がある。簡単に
いえばまずはお金。それでもタイヤ
代やガソリン代は、マシンが軽いか
らツーリングカーに比べてコストが
全然かからないのではあるが。

もうひとつ問題なのは、走行枠が
少ないことだ。例えば筑波サーキット
でいうと、フォーミュラの枠は月
に3日程度しかない。これはツーリ
ングカー枠の約半分、そこにスケ

この新東京サーキットに限らず、ほとんどのカ
ートコースは全体を見渡せるためコーチングが
非常にしやすいシチュエーション。体力的にも
ビギナーには厳しいので、少し走っては休み、
その合間にレクチャーを挟む。



ジュールを合わせるとなると、社会
人にとってはなかなか厳しい。
絶対的なスピード感への慣れ。圧
倒的に足りない走行量の補填。そし
て体力向上！ やりたいことは山ほ
どあるのに、気持ちだけが空回り。
「監督、自分もつと練習したいんで
すけど！」。思い詰めた表情で相談し
たら「カートやればいいじゃん」と、
あっけなく答えが返ってきた。

カートですかあ……？

「あつ、レーシングカートをなめち
やいけないよ。オレもF3に乗るよ
うになって、X30という125ccの
カートで練習してるんだ。左足ブレ
ーキだってマスターしてないだろ？
いいから一度乗ってみなさい！」

ということで今回は、現役F3ー



「PCCJユーザーも KTで練習していますよ」



●J-BLOOD代表 山田淳平氏



筆者が乗ったカートは「KT100S」。ヤマハ製100ccエンジンは10.5psしかないが、新東京サーキットのストレートでは100km/h弱！の最高速が出る。エンジンは外部スターターで始動するためスピンは冷や汗もの。ブレーキは当然左足で、これがS-FJに役立つ。タイヤはコントロールを学ぶために、オーストリア製のMOJOを使用。シャシーはトニーカート。



今回はJ-BLOODのレンタルバックを利用。カート使用料はガソリン満タンで一日1万5000円(ドライバーが増えるごとに+3000円)で、コーチング料は5000円。コース使用料は1日6200円と、合計してもかなりリーズナブル！「PCCJやアジアGTのドライバーもみんな「コソ練」してます(笑)」とは山田さんの弁。

Nクラスのドライバーでもある組田監督と共に、レーシングカートを初体験してみた。場所は新東京サーキット。なんと現役GTドライバーである千代勝正選手が講師役に付いてくれた。ちなみに千代選手も、カート出身のドライバーである。

マシンはヤマハ製の100ccエンジンを搭載した「KT100S」。面倒を見て下さったJ-BLOODの山田淳平氏によれば、

「スーパーFJならKTで十分練習になります。これでもストレートでは、100km/h近い最高速が出るんですよ。ちなみに体感速度は、スポーツカーの2倍以上あります」

そう言われて乗り込んだKTの速さは、思わず謝りたくなるほど速かった。

った。スーパーFJよりずっと低い着座位置。回すほどに速度が乗って行く2ストのフィーリングは、慣れないとちょっとだけ怖い。ストレートスピードにはなんとか順応したが、新東京でいえば1コーナーのような高速コーナーを全開で走るときの最初がまったく信じられなかった。また、スリットタイヤを履く旋回Gもかなり高い。なんでもそれは、スーパーFJよりも上だという！

猪突猛進、七転八倒。特攻隊の勢いで走り続ける筆者に、千代選手からピットインの合図が出た。先生いわく、筆者は「ハンドルにしがみついている」のがまずダメだという。ハンドルにしがみつかれば自ずと力んで操作は荒くなる。視野だって狭

ステアリングにかじりつく前傾姿勢



リヤタイヤの上に座るイメージ



「視線を遠くにすることで、全てがリンクしてきます」

カートの基本は運転姿勢にあり。初心者は恐怖心や緊張感からステアリングにかじりつく姿勢になりがちだが、そうするとコースが見渡せず、コーナー直前にハンドルを切るなど全ての動作が急になってしまう。それが姿勢を「後ろ乗り」にするだけで、ハンドル操作も手に力が入らなくなり(押しハンドル)、リヤタイヤのグリップまで感じ取れるようになる。

くなるからコーナーの直前でハンドルを急激に切ってしまう。姿勢が前傾しているからリヤタイヤのグリップも感じにくい。そしてこの姿勢を「リヤタイヤの上に座る」ようにしただけで、おかしいほど走りが変わった。高速コーナーへの恐怖が減り、ブレーキングでも、余裕を持って突っ込めるようになったのだ。

後日これをツリーリングカーで試してみると、ウェット路面での緊張感が大幅に和らいだ。体重移動こそないが、リヤ乗りすることでタイヤの潰れ具合が感じ取れたのだ。

「カートはリヤブレーキなので、ブレーキを残し過ぎればロックしてリヤが滑ります。でもそれは、フロント荷重の量で曲げて行く4輪と同じことなんです。またサスペンションがないから反応速度も速いので、カートが対処できるようなれば4輪の運転は絶対楽になります！」

千代勝正選手

15歳のときカートと出逢い06年に日産の若手育成プログラム「NDDP」でスカラシップを獲得。08年にはFCJでランキング3位、11年には全日本F3Nクラスのチャンピオンに輝く。現在はブランパンなど欧州のGTレースで活躍中の注目ドライバー！

力でステアリングを回す

力を入れず押すように回す



と千代先生は優しく教えてくれた。参考までに初心者者が新東京サーキットをKTで走ったとき、タイヤの選択にもよるが大体46秒台がひとつの目標となる。正しいアドバイスを受けることで筆者も、一日で43秒前半まで走れるようになった。残念ながらそれ以上は頭打ちだったが、これも「今は沢山のことを詰め込みすぎて、情報が整理しきれない」という。間隔を置き過ぎず走れば、また新たな発見があるとのことだった。ちなみに組田監督は42秒3、千代選手に至っては15kgのウェイトを付けて41秒。ベストな状態では40秒台が出るというのだから凄すぎる！

しかし……。こんなのを小・中学生の頃からずっとやっていたら、そりゃ速くもなりますよ。恐るべしレーシングカート。効果は聞いていても、実際にやるのは大違いなのであります。ああ……アバラ痛い。

ニルへの道。 To Nürburgring

Vol.2

グランプリ・トラックを走る

「日本発、ニル！」を合い言葉に始まった本連載。
自らの手で模索しながら、ニルブルクリンクは
ノルトシュライフェへの道を切り拓く2回目は、
ニルの入口である“グランプリ・トラック”での試走。
初の海外サーキット走行は、予想通りのてんやわんや!?

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/>

前号では「ノルトシュライフェ
の歩き方」をお伝えした。と
いうわけで今回は、待望のコースイ
ンの巻!なのであるが、実はちよつ
としたトラブルがあった。事前に確
認した段階でのノルトシュライフェ
は4輪走行が予定されていたのだが、
渡航寸前にスケジュールが変わり「バ
イクデー」になっていたのだ。

「なんだよー」とウソぶいてみた
ものの、内心ホッとしてしまった筆
者。それでもグランプリ・トラック
はオープンしているということだ。
今回はこちらを走ることにした。

……と言いつつ、またまたここ
にも落とし穴が。通常ツーリストた
ちはニル周辺に数多く存在するガ
レージから「レーシングレンタカー」
を借りて走行する。理由はいわゆる

普通のレンタカーでノルトを走って
クラッシュする輩が増え、レンタカ
ーでの走行が禁止になったからだ。
だがしかし。それができるのはノ
ルトシュライフェのみ。GPトラッ
クは、レーシングレンタカーでも走
ることができないというのだ!

これには筆者も焦った。しかしそ
こはヨーロッパの常というか蛇の道
は蛇。一緒に「ニルへの道」を目
指してくれたトランジットエンジニ
アリングの渡辺氏が、知り合いのガ
レージに頼み込んでことなきを得た。
ちなみにレーシングレンタカーがG
Pトラックを走れない理由は、保険
が適用されないから。片やノルトシ
ュライフェは一般公道と見なされて
いるため、万が一の場合でも保険が
使える(ただし壊した場合は免責が



今年のニル24時間レースでは、BMWがプライベート
に向けて発売したM235iレーシングが既に走っていた。
333bhp/450Nmの出力も魅力的だが、何よりATなのが驚
き。こんなクルマでレースできたら、さぞかし痛快なはず。



6000ユーロ以上必要!。「RS
R ニルブルクリンク」というガレ
ージの、ちよつとお姉っぽいゴツめ
の兄ちゃん(名前はジョナサン)に
座学で「絶対壊さないでね!」とウ
インクされながら、いざGPコース
へと向かった筆者であった。
クルマはルノーのトゥインゴRS。
N1車両ばりのロールケージ&内装
レスなクルマが来るかと思いきや、
それはまったくのノーマルカーだっ
た。もちろんお金を出せば、ロータ
ス・エキシージスや911GT3、
BMW・M3のレーシングカーだっ
て借りられる。しかしトゥインゴで
も、たった40kmの走行(多分ノルト
2周のイメージ)で2万円もするの
だから、今回はこれで十分だ。
コースインする寸前に雨が降って
路面は滑る。それでもサーキット
ト前の駐車場には続々とクルマが集
い、走行時間を過ぎても中に入れな
い客が係員のおじいちゃんや大げん
かをしている……なんだかのどかだ。

レーシング・レンタカーを借りたけど……



RSRというガレージで一番安いトゥインゴを「走行距離40km」という条件で借りた(175ユーロ)。レース仕様ではなく、ロールオーバーも何もないノーマルカー(笑)。走行前にはGPトラックの走り方をビデオで座学。



コースイン待ちのクルマたちは様々で、マクラーレンMP4-12CやアウディR8というスーパースポーツまでがごちゃまぜで走る。ヘルメットの装着も義務付けてはいないらしいし、恋人を乗せて走っているドライバーもいた！



全長5148mの高速コースはノルトシュライフェへの玄関口

全長は日本の平均的なサーキットより1kmほど長くコース幅も広い。コーナーのRも大きくテクニカルセクションはシケインやインフィードくらい。アンダー2回なら中・高速コーナーの挙動をゆったり楽しめる。

ノルトはいつの間にか“バイクデー”になっていた



事前に調べたカレンダーでは4輪走行の日程だったノルトシュライフェだが、急速バイクデーに変更。当日はライダーたちが沢山詰めかけていた。通常はGPトラックを通らず、チケット売り場横のゲートからノルトへコースインする。この後雨が降ったけど大丈夫だったのかな？



筆者はRSRからヘルメットとグローブを借りたが、ノーヘルのドライバーも沢山いたし、中には遊園地と勘違いしているような熱々カップルも……。これってバレードラン!? しかし実際のスピードレンジは高かった。専用のカードを機械に読み込ませるとゲートが開き、ピットレインで待機。青信号になると新旧911からマクラーレンMP4/12C、ケータハム・スーパーセヴン、ゴルフGTIまでが、躊躇なく全開で一気にGPトラック

ニュルスの伝説!?



サーキットだけがニュルじゃない!



コース周辺にはニュル詣を目当てにやって来た旅行客に向け、ホテルやコテージが沢山ある。次回の渡航では、こうした周辺施設も紹介したい。写真上はニュル城。そもそもニュルブルクが「ニュルのお城」という意味なんだとか。レース前にここへ登るとアクシデントが起きる、なんて不気味な都市伝説もあったりするらしい……。

に飛び出していった。こちらがトゥインゴRSというのもあるだろう。どれだけコーナーで迫っても相手は絶対道を譲らない。それでもブレーキングでドカッと刺すと、それ以降は近づいてこない。これってアウトバーンと同じだなあ……。どんなレベルのドライバーでも一生懸命走る。そして自分より速いと認めた相手には一切抵抗しない。もちろん血眼で走って、まったく空気が読めないシロッコなんかもいたけど、それすら「オレはクルマが大好きなんだあ」という雰囲気、ビシビシ伝わってくるのである。

下りながらの1コーナー。そこから5コーナーへとショートカットして、残り11のコーナーを回った。コース図ではすり鉢状の8コーナーや最終コーナーの曲率がキツそうに見えるけれど、どこもコース幅が広く、Rが大きくて走りやすい。ウェット路面のせいもあったが、日本のように前荷重をギューッとフロントタイヤに詰め込んでチマチマ曲げるといふよりは、横Gを感じながらダイナミックにヨーコントロール。それを楽しむ場所がサーキットだぜ!と云われている感じがした。だからクルマがトゥインゴでも楽しいのだ。

15分間の走行はアツという間に終わった。そしてその余韻は、日本に帰った今もまだぼんやりと記憶の片隅に残っている。やっぱりドイツは、スケールが大きい。

そして筆者にも段々と「ニュルを走る」ことの意味が見えてきた。つまりそれは、情報だけで頭デッカチになったボクたちへの警鐘なのだ。

書を捨ててニュルへ行こう! クルマは走らせてこそ。その楽しみを知る本場ドイツにボクらは何かを学ぶ。その道先案内人として、この連載を続けようと思っただけ。次に行くのはいつになるのか、今から胸が躍る。……あ、ゲンロクは捨てないでね!



168台のマシンが参加。鶴田氏の2スティント目でメルセデスSLS AMG GT3に追突されるアクシデントに遭うが、決勝では総合108位、見事にクラス3位でチェッカーを受けた。

icode Tsuruta's Nürburgring VLN 4h Endurance Report

61歳からの挑戦。

本誌でもお馴染みの、欧州車の名チューナー icode。その代表である鶴田昭臣氏が、ニュルブルクリンクで開催された「VLN 第6戦 RCM DMC隣接国4時間耐久レース」に出場した。

これまでも鶴田氏は幾たびか“ニュル詣”をしているが、レースに出るのは初めて。参戦のきっかけは、旧友である松下信雄氏からの誘いだったという。レクサス車両試験課シニアエキスパートであった松下氏は、自身の定年祝いを、自らも開発に加わったレクサスIS F CCS-R (以下、CCS-R) で飾ろうとした。そのパートナーとして、鶴田氏に声をかけたのだ。ちょうど昨年12月の話であった。

チームはドイツに本拠地を置くリングレーシング。ウーベ・クレーン代表の駆るワークス135号車を中心に、松下／鶴田組の136号車、プライベートオーナーの137号車、3台のCCS-Rと、総勢20名以上のスタッフでレースに臨む。

CCS-Rで走るニュルは、鶴田氏のそれまでのどの経験よりも鮮烈なものだった。「走行ラインはわかっている、423psのV8をレッドゾーンまで踏みきることがなかなかできない。練習用のゴルフVとはケタ違いのコーナリングスピードだった」と振り返る。

またウーベ氏からは「今回は無理せず、経験を積むために走りなさい」と忠告を受けたが、本能的には「至って全力疾走だった」という。金曜日に行われた練習走行では、排気量の小さな、格下のクルマたちに次々とバスされながら、ほろ苦いニュルの洗礼を味わった。

2時間の予選は、松下／鶴田氏共に3ラップずつ走行してベストが10分22秒。これは168台中の129位。CCS-Rが参加する最も速いクラスでは4位だっ

たが、無事に予選を通過した。

決勝は1スティント／6ラップを各自で2スティント走る計24ラップで闘った。ハプニングが起きたのは、鶴田氏が担当した第2スティントだった。北コース5km地点を過ぎたシュヴェーデンクロイツの先、210km/hをマークする高速コーナーからのタイトコーナー。ターンインを始めた鶴田氏は、突然後ろからの衝撃に襲われた。抜きに掛かったメルセデス・ベンツSLS AMG GT3に追突されたのだ。こちらがまったく気付かなかった存在。追い抜かれて初めてそれがメルセデスだと確認できたほどだった。

鶴田氏はすぐさまピットに戻った。助手席側のドアは2枚ともグシャリと潰れたが(ニュル仕様は左ハンドル)、幸い足まわりにはダメージなし。TRD櫻井監督からの指示でそのまま5ラップを消化して、鶴田氏は初めての任務を終えた。

その後は松下氏も無事に走り、全スティントを終了。タイムも10分13秒へと更新し、総合108位／クラス3位でチェッカーを受けた。ちなみにワークス135号車は総合8位／クラス2位。137号車は11ラップ目でリタイアを喫した。

鶴田氏いわく、何もかも思い通りに行かなかったニュルはまるで「初恋の味」だったという。それと同時に「自分のような未経験者でも、CCS-Rのように優れたマシンと献身的なスタッフがいれば、ニュルブルクリンクでのレースを完走できるということがわかりました。この喜びを、日本のみなさんにも感じて欲しい」とコメントしてくれた。

じつに“61歳からのニュル挑戦”。日本でトレーニングを重ね、67kgにまで絞り上げた身体には、まだまだ闘志が宿っている。今回の悔しさをバネに、次の挑戦へとすでに心は向いているようだ。



写真中央左が元レクサス車両試験課シニアエキスパートの松下信雄氏。その右がicode代表・鶴田昭臣氏。チームはリングレーシング、TRD櫻井氏が監督を務めた。現場にはIS Fの生みの親である矢口幸彦氏も駆けつけた。因みに今回レースに用いた136号車はレーシングレンタカーで、その気になれば誰でもレース参戦可能だ。興味のある方は下記icodeまでお問い合わせを。





フランクフルト

Germany

ミュンヘン

Austria
オーストリア

Graz
グラーツ ●

匠を訪ねて。 「欧州編」

Meister 03 REMUS

オーストリア第二の都市、シュタイアーマルク州の州都、グラーツ。
自動車産業が栄えておりマグナ・シュタイアーの生産拠点としても有名だ。
その郊外にスポーツマフラーメーカー、REMUSがある。
いまや世界50カ国に輸出を行い、4輪及び2輪用スポーツマフラーの
欧州ナンバーワンブランドに成長を遂げた。その理由に迫る。

REPORT●藤野太一 (Taichi Fujino) PHOTO●折原弘之 (Hiroyuki Orihara)
COOPERATION●阿部商会 <http://remus.jp/>



レムス。この社名はローマ神話に登場する双子の兄弟、ロムルスとレムスに由来する。理由あつて捨てられた双子は狼の乳を飲んで生き延び、のちにローマを建国したという逸話がある。

CEOのアンジェリカクレッシュ氏はそれを「エネルギーとパワーの象徴」と話す。

オーストリア・グラーツは自動車産業が盛んな都市だ。もともとこの地にはSebring (セブリング) という有名なマフラーメーカーがあった。

「そこで夫がマネージングダイレクターを、わたしがセールスダイレクターをやっていた。私達はもっと新



しい技術への投資を提案したけど、オーナーは積極的ではなかった」

1990年、クレッシュ夫妻は、自らマフラーメーカーを創業する。

「ここはまだ何もない野っ原で、従業員はわずか5人でのスタートだった。将来的には従業員が50人くらいの小さなファミリー・ビジネスをや

ろうと思っていた」

しかし、予想は大きく外れた。レムスのマフラーはその優れた性能により次第に評判を呼ぶようになる。ヨーロッパはもとより、アジアなどでも需要が高まり、数年後には従業員は250人を超えていた。レムスが成長の一途をたどる一方で、変化に対応できなかったセブリングは業績を落としていた。そして、1997年、レムスはセブリングを買収。レムスをアフターマーケット用のブ

もつと楽しく、もつとパワフルに。
伝統は革新の連続である。

ランドとして、セブリングはOEMビジネスの生産拠点として、事業を拡大させていく。

さらに2011年には、先のカーボンパーツの需要の高まりを見越し、自転車用ホイールなどを手がけるカーボン製品メーカー、Xentis (ゼンティス) を買収。あのレクサスバイクなどもこのホイールを採用しており、ロードバイクの世界では名の知れたブランドだ。広大なレムスの工場の一部がこのゼンティスのカーボン工房となっており、自転車部品はもとより、二輪や四輪用マフラーのカーボンパーツもここで内製されている。「クオリティや量、フレキシビリティにこだわるためにはそうし

REMUS-SEBRING Group CEO

KommR
Angelika Kresch

コム アンジェリカ クレッシュ

REMUS Innovationは1990年にクレッシュ夫妻によって創業。現在は妻のアンジェリカ氏がCEOを務める。「どうして社名をクレッシュにしなかったかって? (カー)クラッシュを想像させるでしょ?」とユーモアたっぷりに話してくれた。





すべての製品は3D CADによる設計、プロトタイプ製作、実車への装着テストという手順をへて開発されていく。また最新の製造マシンを用いたパイプの曲げ加工及び切断なども自動で行われる。市販車用のステンレスやチタンなどの機械加工が進化する一方で、F1やWRCなどで採用されるインコネルの加工などにはまだ職人の手が生きている。



二輪用でもドゥカティ、KTMなど欧州メーカーのOEM生産をはじめ、ハーレーダビッドソン用のアフターパーツでも高い人気を誇る。レーザー加工技術の進化で切断やロゴマーキングなどにもそれが用いられる。Xentisのカーボン工場も併設しており、カーボン製の自転車用ホイールをはじめマフラー用テールパイプなどもここで内製されている。



REMUS Innovation GmbH

1990年、クレッシュ夫妻によりREMUS Innovationを創業。いまの地に工場を建設。1997年にはセプリングを買収。2002年には約3万7000㎡の工場、R&Dセンターを開設する。2011年には増加するカーボン需要に応えるため自転車用カーボンホイールメーカーとして名高いXentisを買収。カーボンパーツなども内製する。現在は欧州にREMUS第二工場、米国にREMUSUSAを開設するなど成長を遂げている。



240坪の広さをもつ音響試験室。無響室となっている。ここに4輪はもとより2輪も持ち込み、回転数を一定に、また回転数を上げ加速するなどして車内外での音質テストを繰り返し、6名が在籍するサウンドエンジニアの手によって音がデザインされていく。リーダー曰く「こもり音がなく、パワー感がある心地の良いサウンド」が実現される。またこの施設はローラー式のテストベンチも備えている。



コースティックテストルームと呼ばれる無響室を用意し、車内はもとより車外、運転席、助手席、一定回転時、加速時などあらゆるシーンを想定し、6人からなるサウンドエンジニアチームが音作りを手がけている。エンジニアのリーダーは「グラスウールなどの素材や内部構造、そしてホモロゲーションに適合させながら、パワー感のある、気持ちのよい音作りを目指している」と話す。

近年はアフターマーケット用マフラーのシヨットブラストによる表面の加工仕上げを變更。質感および軽量化、耐蝕性などを高め製品ラインも手がけている。

アップを大きく進化させた。またフルチタンエキゾーストのラインアップも第二世代へと移行し、適合車種も拡充させている。

工場の外にある短いテストコースでは、ボルシエマカンと新型MINIクーパースの走行が繰り返されていた。開発チームの手にはリモコンスイッチが握られており、それは車外からでもエキゾーストのフラップの開閉操作が可能で、音量調整ができるというものだ。レムスとしては初の試みで、開発も最終段階というがスタッフは皆一様に楽しそうだった。

わずか5人ではじまった小さな工場は、約24年で従業員が500名を超えるヨーロッパ最大のスポーツマフラーメーカーになった。

「伝統は革新の連続である」

ある先達の言葉だが、現状に甘んじない創業者の思いが、いまのレムスの発展を支えているのだ。

工場を訪れた際、ちょうど最終テストが繰り返されていた新型MINIクーパース用のマフラー。スーパーカーよろしく音量調整用のフラップを内部に備えるタイプで、開閉はレムス初となるリモコン式。手元で行える簡便さがいい。日本への導入も予定されているという。





GOODYEAR

EfficientGrip Performance

次世代タイヤの急先鋒。

クルマの高性能化で欠かせないのは、足元を支えるタイヤの進化。特に近年では走行性能に加え、低燃費への貢献が重視される傾向にあり、エコとハイパフォーマンスの両立が次世代タイヤには必須項目となる。さらにウェット&低騒音性能も傑出したグッドイヤーの新タイヤに迫る。

TIRE TEST

REPORT ● 斎藤 聡 (Satoshi Saito)
PHOTO ● 田村 弥 (Wataru Tamura)



い まやエコなタイヤは世界のトレンドとなりつつある。現在、欧州ではタイヤラベリングが行われ、転がり抵抗、ウェットブレーキ性能、騒音の3項目が一定基準に収まらないと販売できない。じつはこれを参考に日本のタイヤラベリング制度の基準（日本タイヤ協会による自主基準）が決められたのだ。日本の場合にはエコ低燃費タイヤの根拠を明確にすることを目的に作られている。

当然、タイヤの転がり抵抗が少なければ燃費は良くなるので、欧州でも転がり抵抗への注目度は高く、ハイパフォーマンス・カテゴリーのタイヤでありながら、転がり抵抗は日本の低燃費タイヤの基準に合致するものもあり、これが新たなハイパフォーマンスタイヤのトレンドになってきた。エフィシエントグリップ・パフォーマンスは、その代表的なタ



イヤのひとつに挙げられる。

日本の低燃費タイヤの基準では、転がり抵抗は「AAA」から「C」に等級分けされたうち「AAA」、「AA」、「A」、「A」、ウエットグリップは「d（ウエットグリップ性能110%）」、「124」までに分類されることが条件。同銘柄でもタイヤサイズごとにすべてテスト・計測され等級分けされる。エフィシエントグリップは、サイズによりAA/aとA/aの基準を満たす。注目すべきはウエットグリップが最高ランクのaを獲得していること。ハイパフォーマンス・エコタイヤを名乗るゆえんでもある。技術的なトピックスとしては、ま

ハイブリッドテクノロジー“G4”を搭載し、低転がり抵抗とウエットグリップの両立、燃費性能向上、ロングライフなどを達成し、路面からのノイズを抑える静粛性も高いレベルで実現。エコタイヤながらスポーティかつ快適性に富んだ乗り味を提供する。



2層構造のトレッドコンパウンドにより低転がり抵抗とウエットグリップという相反する性能を併せ持ち、高負荷時に接地面積が広がる3次元ブロックデザインによって幅広い条件下で高いブレーキング性能を約束。接地形状の最適化によるロングライフも特筆事項だ。



を抑制するコンパウンドを採用。
トレッドデザインは、4本の縦溝を基調にしたリブデザインだが、横方向にS字型にブロックの集合体を構成することで、トレッド面剛性を高めるとともにロングライフ性能も実現している。このほかノイズ低減

またブレーキング時にブロックの接地面積を増大させる3次元ブロックデザインが採用されている。高負荷時のブロックの変形を利用して接地面積を広げ摩擦力を高めることで制動距離の短縮を実現している。このほか、タイヤの骨格部トレッドからシオルダー部にかけて、発熱を吸収し振動緩衝するクールクッションレイヤー2を搭載し、ビード部の補強コード相(チエーファー)に発熱を抑制するコンパウンドを採用。

高さを備えている。

試乗してまず感じたのは、発進時の軽さだった。転がり抵抗がかなり少ない部類の低燃費タイヤで感じられる走り出しの軽さがあつた。試乗したアウディTTクーペ装着サイズは245/40R18で、タイヤラベリングはAA/a。その転がり抵抗の



り坂だと、かなり緩い傾斜でもアクセルオフで減速しない。

そこまで転がり抵抗が少ないと
 果たしてグリップ性能は本当に良い
 のか気になるところだが、これが不
 思議なくらいしつかりとしたグリップ
 性能が出ている。特にコーナリン
 グ中などタイヤに負荷がかかってい
 るときに、タイヤのトレッド面がぐ

少なさがそのまま体感できる。表示通りとも

いえるが、やはりこの手のハイパフォーマンスタイヤ然とした顔つきのタイヤで、フツといかにも軽々と走り出す感覚には、良い意味で違和感がある。もちろん走りだしばかりではない。信号待ちなどで少し手前からアクセルを戻した時のほとん

つと路面をホールドするようなグリップ感が出てくる。

普通にタイヤが転がっている状態でも必要十分なグリッパ感やグリッパ性能が作り出す安定感があり、コーナーではさらにグリッパが強まるような感触がある。これはブレーキング時も同様。ブロックに負荷がかかった時に変形する3次元ブロックデザインが効いているのだろうか。感覚的には接地面が広がってグリッパ性能が強くなる時の感触とよく似ている。

その分、アウディTTクーペのよ
うな、クルマの動きがシャープでダ
イレクトなスポーティカーだとハン
ドルを切り出した瞬間に、わずかに
ブロックが変形しながらグリップを
高めていくような感覚がある。

そのあたりの感触を勘案するとよりコンフォートなセダン系のクルマとの相性が良いのではないかと思う。乗り心地も良かった。適度なダンピングを持っており、締まったケースの剛性感があるのだが、コンパウンドの柔軟性を上手に使ってマイルドな乗り味に仕上げている。



EfficientGrip Performance SIZE LIST		
■18インチ	205/50R17 93W XL AA a	225/55R16 95W A a
225/40R18 92W XL AA a	215/50R17 95W XL AA a	195/60R16 89V A a
235/40R18 95W XL AA a	225/50R17 98W XL AA a	205/60R16 96W XL A a
245/40R18 97W XL AA a	215/55R17 98W XL A a	215/60R16 99W XL A a
225/45R18 95W XL A a	225/55R17 101W XL A a	225/60R16 102W XL A a
■17インチ	■16インチ	■15インチ
215/45R17 91W XL A a	225/50R16 92W XL AA a	185/55R15 82V A a
225/45R17 94W XL A a	195/55R16 87V A a	195/65R15 91V A a
245/45R17 99Y XL A a	205/55R16 94W XL A a	205/65R15 94V A a

価格:オープン

最

近のAMGモデルに乗ったことがある読者ならお判り頂けると思うが、サスペンションのセッティングはかなり硬めだ。ハイパワーで車重があり、スポーツ寄りのモデルだからこの仕様でも仕方ないのかもしれないが、「もうちょっと乗り心地が良かったらなあ」と感じた方も多いのではないだろうか。

そんなかゆい所に手が届くパーツが、実はすでに発売されているのだ。それは橋本コーポレーションが日本への正規輸入代理店になっている「KW」の「コイルオーバー・スプリング」という商品。撮影したCLS 63 AMGのパーツ構成は、車高を下げるスプリング、専用バンブラー、それに純正ショックアブソーバーに取り付ける車高調整機能付きのロワシート、リヤのエアサスペンションの車高を調整するためのターンバックル式のロッドの4点。

取り付けは純正ショックアブソーバーを流用し、ロワシート部分だけを取り外して調整式のロワシートに交換。スプリングとバンブラーを交換することで、車高を下げつつ、乗り心地を改善してくれるのだ。

この手のダウンサスキットは、今までの常識だと、乗り心地は悪くなる」というケースが圧倒的だったものの、KWのコイルオーバー・スプリングは、スプリングとバンブラーをセットでセッティングしているところがポイント。ロールを適度に抑えつつもゴツゴツ感を無くし、しっかりと粘る足まわりに仕上げているのだ。このあたりはレースカーのサスペンションを、数多く手がけているメーカーならではのノウハウが注ぎ込まれているのだろう。



KW COILOVER SPRING

常識を覆すダウンサス

車高ダウンと乗り心地改善を両立。

PRICE

CLS63AMG (W218) 用

12万5000円 (税別)

※AUDI、BMW、MERCEDES-BENZなどを中心に車種別ラインアップ。

実際にこのCLS 63 AMGに装着したオーナー曰く「純正サスペンションのゴツゴツした感じが無くなって、しっとりとした乗り心地になったんですね。正直、少し車高が落ちればいいかなと思っていましたけど、乗り心地がノーマルより良くなるなんてビックリ。かと言ってコーナーでもしっかり踏ん張るから怖くないし、いいことづくめなんですよね」とのこと。それでいて車高の調整幅も15〜20mm程度あるし、値段も車高調整式のサスペンションキットと比べたらバーゲンプライスのようにリーズナブル。日常での仕様に支障が出ない程度に車高を下げて、乗り心地も損なわないようにしたい方にとっては、理想的なダウンサスキットではないだろうか。



CLS63AMGの場合、車高は純正と比べてフロントが15〜25mmダウン、リヤは0〜20mmダウンと少しローダウン化される仕様になっている。乗り心地はAMG特有のゴツゴツ感が取れてマイルドになる。手軽に車高ダウンと乗り心地の改善をしたい場合にはピッタリだ。

CLS63AMGのリヤサスペンションはエアサスのため、車高を微調整できるロッドを取り付けてフロントとの車高バランスを調整する。





TWSの新ブランド「ライツェント」に宿る
自在なコーディネート。

TWS Reizend WS10/WX07

PRICE

■レギュラーメニュー

7.5J~10.0J×19インチ 10万3000円~10万8000円

8.0J~11.0J×20インチ 11万9000円~12万5000円

■パーソナライズメニュー

ペイント +5000円

ハイパーペイント +1万2000円

ブラックアルマイトカットフィニッシュ +1万5000円

スペシャルカラー +2万円

ディープコンケイブ +1万5000円

P.C.D(5/100、5/112、5/120) +3000円

※すべて税抜き価格。



スポークエンドで最大66mm、センターキャップ部分で最大72mmもの落とし込みを持つディープコンケイブ。さらにディスク面には多彩なカラーリングが用意されるほか、サンディングミラーポリッシュなど鍛造らしい質感を強調させた仕上げを選ぶこともできる。



TWSのロゴが入るセンターキャップは、レギュラーメニューではカットフィニッシュのみだが、パーソナライズメニューとしてはグロス系11色、フラット系11色の計22色から選ぶことができる。ディスクカラーと同じくゴールド系を中心としたラインアップを持つ。

TWSにおける5本目の柱として「TWS Reizend(ライツェント)」が加わった。世界最高峰の国産鍛造技術を土台に生まれたTWSは、今年で早くも5年目を迎える。今までは自身の最高峰にエクスパイがあり、気軽にスポーティスタイルを実現させるエクスリート、エコロジをテーマとするエアヴェルデ、よりコンペティションに振ったモータースポーツという4つのブランドを有していた。そうした布陣のなかでのライツェントは、どのような立ち位置なのか。

キーワードのひとつが、自在なコーディネートだ。サイズ設定にしろ、カラーリングにしろ、ユーザー側での選択幅を上げたのが大きな特徴となる。ブランド発足と同時に公開された2銘柄、WS10とWX07を例に見ていこう。いずれも基本サイズは19、20インチで、主に国産車が



ターゲットとなるレギュラースペースだけを取れば既存の商品とあまり変わらない。しかしパーソナライズメニューとして用意されるものを見ればブランドの真意が伝わる。まずPCDが4種類も用意され、ディスク面にはレギュラーのスタンダード、コンケイブに加え、ディープコンケイブが加わる。これで数多くの輸入車に適応できるようになり、カスタムカーに対してもフェンダーやブレ

WX07

WS10



ライツェントブランド第1弾として登場したのはWS10とWX07の2銘柄となる。製法やサイズ設定などは両者とも共通で、スポー

クデザインのための違いとなる。WS10の20インチが今年9月発売、WX07は今年11月、双方の19インチは2015年1月発売予定となる。

ーキとのクリアランスを理想的な状態へ持つていくことが容易となった。ブランドとして初めてウエルドリムを採用し、1mm単位でのオーダーメイドインセットシステムを実現したこと成し得たものだ。

メニューの豊富さにはカラーバリエーションにも見て取れる。ディスク面を見ると基本色はフラットブラックにバレルクリアとなるが、パーソナライズメニューを見ると、ペイント27色、アルマイト24色、スペシャルカラー2色と、なんと53色もの選択肢が追加される。その他、センターキャップだけを取っても22色が用意されている。昨今流行りのゴールド系を中心としたラインアップを前に悩みは尽きない。

現在、WS10の20インチがリリースされて間もないタイミングで、WX07の20インチは今年11月に、また来年初頭には同銘柄共に19インチも発売される予定だ。もちろん今後は、他の銘柄もお目見えするはず。製造から品質管理まで多品種少量生産体制に最適な環境が整うTWSだからこそ成し得たライツェントの多彩なパーソナライズメニューが、いざ世界中のカスタマーの手に渡ったとき、いったいどのような光りを放つのか。期待して待ちたい。



Winter Tire

REPORT●桂 伸一 (Shinichi Katsura) PHOTO●ピレリジャパン

PIRELLI ICE ASIMMETRICO プレミアム冬用タイヤ誕生。



凍結路面において均一な接地面を維持する「ソフトコアブロック」、コーナリングで踏ん張る「3Dバタフライサイプ」、柔軟性を維持するためレジンとシリカを配合させた「デュラ・フレキシコンパウンド」などの新技術投入。積雪路も当然カバーする。13インチから18インチまで、35サイズを導入予定だ。



ピレリの冬の新品は従来のアイスコントロールに代わるスタッドレスの新シリーズ、アイス・アシンメトリコ。その名の通り非対称のトレッドデザインが特徴である。

大口径ロープロファイルのスポーツタイヤと同様、コーナリング中のアウト側接地面積をより拡大させることを狙った設計のタイヤだ。

トレッド面に多数ギザギザに入るサイプは、従来の垂直に刻まれるモノに替わり、3Dバタフライサイプという捻れるように入り奥深くで広がる複雑な形状。サイプ間隔が密接になり、倒れ込みを防いで隣り同士が支え合いブロック全体の剛性を上げる。エッジ部にはより均一な圧力がかかり、接地面が拡大してトレッド全体の剛性も上がって安定性と耐



アジア・パシフィック市場に向けて開発されたアイス・アシンメトリコは、日本の過酷な冬季環境にも対応する。プレミアムカーに最適なウインタータイヤの最右翼と言える。

摩耗性も同時に引き上げられた。

そして、持続する柔軟性。デュラ・フレキシコンパウンド。シリカによる吸水タイプのコンパウンドは従来のアイスコントロールも使うが、今回はコールドレジン（樹脂）を混ぜることでゴムの内部構造を保持し、柔軟性を持続させるコンパウンドを採用。グリップ力はもちろん、摩耗、経済性にも関わる、タイヤを長く使うための技術を確立した。

ESCをオフにして広大なテストコースを、日本の一般公道を想定した速度で走行する……が何も起こらない。ステア操作した方向に素直に曲がり、フルブレーキングすると瞬間的にABSが介入するが路面を咬みながら急停車。

これでは特性がつかめないため、

さらに速度を上げてコーナーに進入すると、ステア操作初期の応答は意外に滑らかで、旋回が進むにつれてノーズはステア角に忠実に入り、狙ったトレースラインに載る、というに戻る。言葉にすると長い、が、じつはほんの一瞬のことだ。

操作に対して即回頭していると感じるのだが、そのシーンを映像で見ると、切った前輪がわずかに滑り、弱アンダーステアで旋回を始める。次に滑りはグリップに変わり曲がる。いかにも非対称トレッドのアウト側が路面を捉えたかのよう。

そこからアクセルを強く踏み込むとRWDではパワースライドを誘発する。それはつまり前輪が曲がるための路面を咬む力があるからこそ起きる挙動変化。スライドからの立ち

SIZE LIST

■18インチ	205/60R16XL 96Q
225/45R18XL 95Q	195/60R16 89Q
235/50R18 97Q	215/65R16 98Q
■17インチ	205/65R16 95Q
225/45R17 91Q	■SUV18インチ
215/45R17XL 91Q	235/60R18XL 107Q
225/55R17XL 101Q	■SUV17インチ
215/55R17 94Q	235/65R17XL 108Q
215/60R17 96Q	225/65R17 102Q
■16インチ	■ランフラット
225/55R16XL 99Q	225/50R17 94Q
215/55R16XL 97Q	225/55R17 97Q
205/55R16 91Q	205/55R16 91Q
195/55R16 87Q	195/55R16 87Q
215/60R16 95Q	

※13～15インチは省略。価格：オープン

直りの素直さは注目ポイントで、修整のためのカウンターステアは最小限。自立して立ち直る印象である。

今回は従来品のアイスコントロールと比較試乗できなかったが、マセラティにOE装着のウインタータイヤ、ソットゼロ3に試乗できた。当然、氷雪性能はアイス・アシンメトリコに軍配が挙がる。日本の非降雪地域にはこのソットゼロ3で、降雪地域にはアイス・アシンメトリコが合うだろう。二者択一が可能なのはピレリの大きな強みと言える。



お喋り工房

GENROQ
Taro's
OSYABERI
KOUBOU

連載
97回

ゲンロク花子と 北アルプスチャレンジ 編

お喋り① 目指すは燕岳

本誌初登場のゲンロク花子は2人のオベ看（手術部専属の看護師）だ。彼女達が北アルプスの大自然に魅せられてしまったきっかけは、山岳診療所にボランティアとして務めたことだ。つまり医療関係者として山の魅力と危険をよく理解した本格的な山ガール達である。

なんちゃって系アルピニストの太郎が北アルプスに登りたいと言い出したら、山ガールは燕岳（つばきだけ）をチョイスしてくれた。燕岳は北アルプスの中では比較的初心者でも登れ、リピーター率が高い山として知られている。つまり、もういちど登りたいと思わせる魅力があるのだ。さらに天候に恵まれれば1日で登山と下山が可能である。

ゲンロク太郎の山岳隊は、2名の山ガール、スチールと動画のカメラマン2名、19歳の男子シェルパ（陸上部出身）に、オマケのママム、そして太郎という7名構成だ。2台のSUVで一路長野の安曇野に向かう。途中どうしても寄りたい蕎麦屋がハケ岳にあるので立ち寄った。小淵沢ICから近くにある「おっこ亭」は、村が経営する蕎麦屋さんで、その味



サチエ隊員

ノブちゃん隊長
(DS)

GENROQ太郎

は天下一品。7名で10人分のそばをたいたら、たっぷりエネルギーを補給した。そして夕方の早い時間には基地となる有明荘に到着。この露天風呂もまた格別だ。そこで一泊して翌早朝に燕岳を目指して出発する。夜9時に消灯だが、看護師からもらった睡眠導入剤を飲んであっさりと眠りにつく太郎であった。

お喋り② DS隊長に連れられて

朝5時に起床したが、あいにく外は雨。登山にとって天候は非常に重要だ。土砂崩れや雷も怖い。低体温による体力の低下も心配だ。2名の山ガールのうち、よりベテランのノブちゃんが隊長。安倍内閣と同じで女性のリーダーが太郎隊を率いてくれる。スチールの小林カメラマンも冬の北アルプスを縦走するほどのウルトラベテランである。彼がしんがりを務めてくれた。

登山道を登り始めると、それまで降っていた雨が止んだ。すぐにノブちゃん隊長から「レインウェアを脱ぎ、汗をかかないように」と指示さ



店名の「おっこ亭」は地域名の乙事から。写真の大きな入れ物のそばは「きりだめそば」で2人前1780円。



今回のパーティはスチールカメラマンと動画カメラマンを入れた総勢7名だ。

れた。意味が分からない隊員もいたが、汗をかくと体温が奪われるというのが理由だ。山では自分の体調を整えることが事故を防ぐ重要なポイントなのである。

レインウェアを脱いでいよいよ本格的な登山開始だ。登山口からいきなり急な坂が連続するので、太郎はビビってしまう。すぐに心拍数が高まったが、40分ほど我慢して登ると第1ベンチと呼ばれる休憩ポイントについた。心臓の鼓動は少し落ち着いてきた感じだ。ここでは水分を補給する程度。あまり長く休むと身体が冷えてしまうため、ノブちゃん隊長は5分の休憩時間しか与えてくれ



第2ベンチで休む太郎と一行。ノブちゃん隊長の与える休憩は5分。まだ登山は始まったばかりだ。



にこやかにスタートした太郎だが、急勾配の険しいスタートにももの数分で苦悶の表情に。



→ついに根を上げた太郎。こんな時にも2人の看護師山ガールは頼りになるのだ。



←折り返し地点を超えた富士見ベンチ。ここまですればあと少しだ。太郎にも花子にも笑顔が見えてきた。

ついに宿願のスイカを食す太郎。丸かじりだ！



山頂近くの燕山荘が見えてきた。大正時代に建てられた歴史ある山小屋。バイオリンコンサートなどイベントも好評だ。

↑花崗岩が風雪にさらされてきた自然が作る芸術。

なかつた。太郎は隊長がドSキャラだと悟った。

お喋り③ 雄大な景観に背中を押されて

足の筋肉と心臓が悲鳴をあげそうになる頃、第3ベンチに到着した。心が折れる寸前だった。ここで太郎は急にめまいを感じたのでベンチで横になった。さすがオベ看だけあつて、すぐに脈をとり生命反応を確認してくれた。美人看護師に手を握ってもらっただけで太郎は元気になる。しもうから単純だ。甘いモノと水分を補給し、また急な坂に立ち向かう。第3ベンチの次の富士見ベンチの先には合戦小屋と呼ばれる休憩所があり、そこではおいしいスイカが待っているそうだ。太郎が「スイカ、スイカ」と1000回くらい唱えると富士見ベンチが見えてきた。あとひと息でスイカだ。

ここでオマケのマダムがへこたれてき

たので、荷物を19歳のシエルパに背負わせた。マダムは初めての登山だが、必死で頑張っている。ふたりの山ガールの応援でみんなが山頂を目指す。やっとの思いで合戦小屋に着。ここで食べたスイカはとて美味しかった。汗で濡れた身体を拭き、一枚多めに着るよう指示された。雨はすっかり止んだが、森林限界の高さに近づいたためだと隊長から説明があった。背が高い針葉樹がなくなる高さでは、もろに風を受けるかもしれないのだ。

森の中を登ると少しずつだが視界が開けてきた。雲がかかっていた空から、青空が少しずつ見えてきた。すると合戦ノ頭というビューポイントでついに名峰槍ヶ岳が姿を現したのである。この目で見るのは初めてだが、その雄大な景観に太郎はココロが洗われた。

それまで霞んでいた頭上の雲がやがて眼下に見えるようになってきた。周囲の山々の景観が太郎の胸を打つ。まさに槍が天を貫くような槍ヶ岳の姿は印象的だ。ここまでくると頂上は間近！ といってもあと1・5時

間にかかるが、景色が高山植物の宝庫のようなルートになったので、それまでの疲れは吹き飛んだ。燕岳は初心者用とはいえ急な坂はまだ続く。聞くところでは日本三大急坂のひとつらしい。登山口の標高は1462m、目指す燕岳の頂上は2763m。標高差は約1300mだが、距離は約6km。4・6m歩いて1m登る感じだが、これは平均斜度なので太郎はほとんどが急坂のDM登山道のように感じた。さすがドS隊長のチョイスである。

お喋り④ 下山は慎重に……

山岳隊はついに燕山荘に到着した。富士登山でも同じだが、頂上につくとそれまでの疲れを忘れてしまう。ある種の達成感で満たされるのだ。だが隊長から本場の頂上はまだ30分ほど登った先にあることを告げられる。山荘に荷物を置き、身軽になって最後の坂を登ると景色が一変した。剥き出しの花崗岩はまるでミケランジェロが作った作品のような形ではないか。風雪が作る自然の芸術だ。最後の登山道では隊長からストックは使わないように指示された。すでに足元は侵食が進んだ砂地状となつており、道の脇はすぐにでも崩れそう。ストックが登山道を破壊してしまふのだ。燕岳の山頂周辺にはコマクサが生息し、可憐な花を咲かせていた。殺風景な山頂に咲くコマクサは登山者の心を癒してくれる。

雷雲が近くにきているので、燕山荘で昼食をとると、太郎登山隊は下山を急いだ。怪我は下山時に起きやすいので、慎重に足場を選ぶ。上りと違ってみんな無口で山を降りる。太郎の頭の中にあるのは、有明荘の温泉だ。夕方の入浴時間に間にあうかどうか、ぎりぎりのタイミングだが、先を急ぐと怪我をするので、ゴールでチェックを受けるまで集中して



天気予報は曇りのち雨だったが見事に晴れた燕山山頂。大成功の登山だった。



降りる太郎である。少し遅刻したがおまけで温泉にも入れた。

初めての北アルプスだったが、大満足の登山だった。ここには一生かかっても上りきれないほどの山がある。長野と富山と岐阜に挟まれた北アルプスにすっかり魅せられた太郎であった。二人の山ガールに感謝。

期待のニューカマーSUVに乗った。

LEXUS NX 200t × Audi Q5 3.0TFSI quattro

燕岳の登山口に近い有明荘(広い露天風呂とおいしい食事が登山の前後で楽しめる)。その前に止まっているのは、今回の移動に使った最新のレクサスNXとアウディQ5。レクサスは新開発の2.0ターボを搭載。乗り心地と高速移動の安定性は文句ない。往復の燃費はリッター12km前後とまずまずの成績だ。気に入ったのは静粛性と乗り心地、気に入らないのは電動リヤゲート。セッカチな太郎じゃなくても、イライラするほどのんき(笑)である。一方のアウディは広報車ラインアップの都合で3.0ターボに。パフォーマンスは高いが、正直ここまでのパワーとトルクは要らない。アウディなら是非ディーゼルが欲しいところだが、なぜか日本市場はスルーされている。こうして比べるとレクサスも力をつけてきたと思った。品質で長けているレクサスは輸入車を脅かす存在になりつつある。



哲也の部屋。

第21回

森脇基恭【後編】

「ヨーロッパとの間にある10年の差」

哲也…前回の対談で、モータースポーツは「知性」が必要なスポーツだとおっしゃっていましたね。

森脇…路面からのインフォメーションやチームからの無線など、集まってくるたくさんの情報をドライバーは咀嚼して、瞬間瞬間で判断している。そう言った意味で、プレイしながら頭がフル回転しているサッカーやラグビーにも似ているね。

哲也…でも、世間一般的には、レーシングドライバーが頭を使っているとは、まったく思ってもらえていませんよね。

森脇…これまでその部分にフォーカスが当てられたことはないねえ。私も、「もっと考えよう！」ってギヤァー言ってきた。そして、ドライバーだけではなく、チーム全員で考えなければならぬってことがモータースポーツ内外でようやく理解

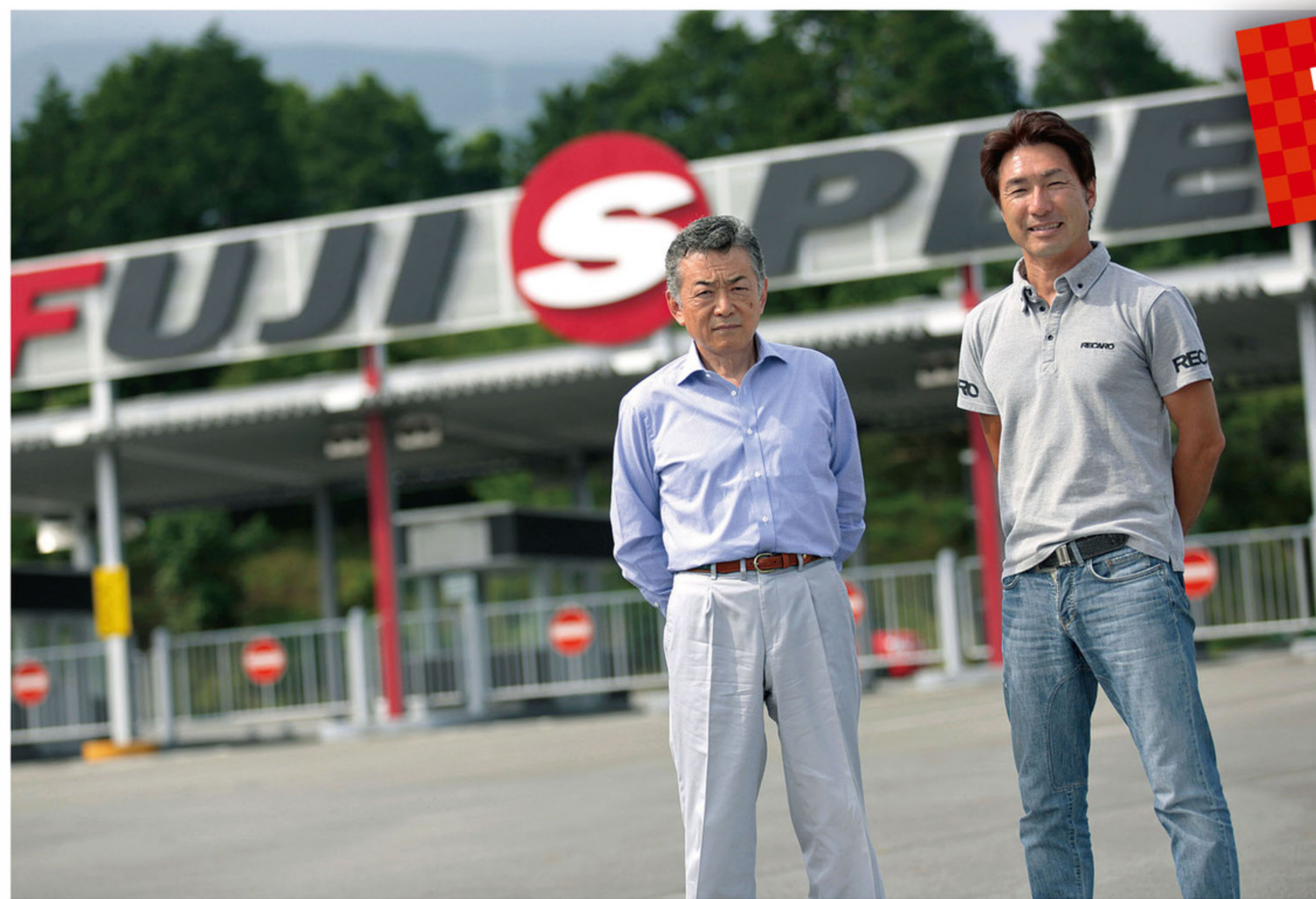
されてきたと思う。

哲也…ドライバーがコクピットで酸欠状態になっていることを、誰も想像していないはず。ドライバーという職業がシンドイなんて、考える人はいないと思います。実際はコクピットで考えることができるだけの強靱なフィジカルが要求されているのに……（笑）。

森脇…それを考えるとF1ドライバーって、本当に選ばれし者なんだよ。世界中で開催されているジュニアフォーミュラでトップを獲って、その上のF3やGP3でも一番になる。さらにひと握りの連中が集まったGP2で優勝できるようなヤツらが、F1までたどり着ける。当然、厳しい生存競争を生き残ってきているし、知性も磨かれているよね。それが他のスポーツとちよっと違うところかもしれない。

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」。前回に続き、ノバ・エンジニアリングの森脇基恭氏が登場。レーシングドライバーには知性が必要と語る森脇氏。ヨーロッパの若手ドライバーが日本人よりも成熟している理由は、カート時代から将来を見据えて学ぶ姿勢にあった。

TEXT●入江大輔 (Daisuke Irie) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)



レーシング
ドライバー
本音×対談

PROFILE 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わり、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…ふるいに掛けられるレベルが尋常じゃない。F1なんて世界中でたった20席しかないんですから。

森脇…そうだね。だから、「未経験者が才能だけで世界チャンピオンになる」と言ったことが、F1では起これり得ない。たとえ10代の若者であっても、そこに至るまでのキャリアで10年くらいの経験を踏んでいるからね。それこそ、ミハエル・シューマッハが初めて日本に来て、F3000に乗った時のことをすごくよく覚えてるんだけど……。

哲也…F1デビューの直前ですね。

森脇…1991年に菅生でF3000に乗った時、ミハエルにアドバイスをしたんだ。「星野（一義）は15年もキャリアがあるベテランだから、彼の後ろを走ってライン取りとかを参考にするといい」とね。すると彼は、「俺だってレースキャリアは15年だ。3歳の頃からカートをやってる」だって（笑）。

哲也…最近では日本でも若い頃からレースキャリアをスタートします。でも、ヨーロッパでは子供の頃からしっかりと教育されているから、20歳くらいでもう大人のような立ち振る舞いなんですよ。10歳以上年上のような感覚でしたね。

森脇…良いことを言った！ それはエンジニアの世界にも当てはまる。彼らは、親離れ子離れが凄く早い。「自分が将来どうやって食べていくか」ということを20歳あたりで理解している。覚悟ができているんだ。ヨーロッパの国によっては、中学卒業時点で、将来自分がどのような職業に就きたいかを選ばせるでしょう？ 残念ながら、日本ではその辺りのことは教えていないよね。

哲也…ボクの場合はそんな世界があることも知らなかった。後になって、

「ヨーロッパの連中は覚悟が違う」 中学生の段階で将来を考えているんだ。」



Motoyasu Moriwaki



Tetsuya Tanaka

「こんなことはもっと早く知っておきたかった」って思いはありました。当時知っていたら、もっと速く走れたはずだって……。環境の違いは、ヨーロッパから来たドライバーと接すると、すごく感じます。

森脇…例えば、タイヤと会話すること。はドライバーにとってのキモになる。それをカート時代から知っている、かなり有利だよ。その意識があれば、フォーミュラだろうが、ツーリングカーだろうが、対応できる。タイヤを活かすために、サスペンションや空力があって、その理解があつた上でエンジニアと相談できれば、やっぱり知らないヤツとは、差がつくはず。

哲也…カートをやっていなかったの、F3で優勝した時もタイヤについてわかってたつもりでしたけれど、今になってみると全然わかっていませんでした。その後、様々なカテゴリーに出たり、テストをたくさんやって、ようやく理解できたと思っています。でも、そのことを5年早く理解していれば、単純にもっと良い成績は残せたでしょうね。

森脇…哲ちゃん、いまでも勉強が続いている感じ？

哲也…同じマシンやルールで、ずっと続いてくれば、経験を持つているベテランが有利になるんでしょうけれど、今年のF1のように、モーター

「実際に彼らを目の当たりにすると 10歳くらい上に見える時があります。」



現在は日産プレステージカップをサポートするノバ・エンジニアリング。森脇氏もレースが行われる場合は、現地に出席してチームやドライバーにアドバイスを与えている。

タースポーツはルールやマシンレギュレーションがシャッフルされるじゃないですか（笑）。
森脇…そうだね。
哲也…たとえば、ボクらが若い頃は左足ブレーキングなんてあり得なかったんですよ。それが、今やスーパーGTでメルセデスSLS AMG GT3に乗る時は、普通に左足を使っていますからね。今後、今年のF1のように全車がバッテリーとモーターを積むようになったら、すべてのやり方がリセットされることになりますよ（笑）。
森脇…これまでの歴史を見ても、今年のF1のような革命レベルの変化はなかったんじゃないかな。
哲也…それでも速いヤツは速くて、遅いヤツは遅いんですよ。

森脇…そう、それが真理。
哲也…速い人間同士を分ける、差が、頭の良さなんだろう。
森脇…前回も言ったように、次世代のF1チャンピオンは必ず知性が必要になる。あくまでも世界の頂点にたどり着いた上でのことになるけれどね。いくら頭が良くても、上手く運転できないとF1までやってこれないから（笑）。



全日本学生
フォーミュラに想う。

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20回は、学生によるクルマ関連の全国イベント「全日本学生フォーミュラ大会」について。レーシングカー製作を通して競われる“ものづくり”の精神を会場で確認した。

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

モノ作りの神髄

全日本学生フォーミュラという大会をご存じだろうか。オレ自身、その存在は知っていたが、「所詮学生大したレベルにないだろう」と思っていた。ところが予想はよい方向に裏切られた。

実際に会場まで出かけ、審査の様子とマシンを目にし、参加している大学生たちと話し、審査員から裏話を聞いた。改めて、モノ作りに大切な要素は何なのかを考えた。

学生フォーミュラとは?

この大会、今回で12回目だそう。一度は見えておくべきだろうと、現代の「若者意識調査」くらいの軽い気持ちで出かけてみたが、会場に着いたら大盛況だった。

大会には、1大学あたり15名から30名くらいが×80校、中国、インド、台湾などの大学も参加している。自動車メーカーが協賛ブースを出し、マシンには協賛企業のロゴも掲示されている。企業を巻き込んだ大掛か

りなイベントなのである。

マシンはFJ1600のようなシンプルな葉巻型が大半だが、大型ウイングを三層重ねたミニ4駆風のマシンもある。使用されているカーボンパーツの精度をみたら、「学生のお遊びレベル」ではなかった。

競技はエコパという静岡県掛川市の総合運動公園内で開催される。勝手が分からぬ我々を、豊橋技術科学大学というトップランカーの学校でかつて主将だったT君がメディア・アテンドとしてガイドしてくれた。彼の母校はカーボン製のモノコックやホイール製作にも取り組んでいる。まるでF1と同じ発想だ。

もともと学生フォーミュラは33年



ずらりと並んだスポンサー企業の数々を見れば、学生フォーミュラがどれほど大きな期待とバックアップを得ているか理解できるだろう。その数は実に184社にのぼった。



前に米国自動車メーカーが後押しして始まったそう。日本車の進出によりアメリカ車が売れなくなった。メカに触れる若者が減ったことも危惧したらしい。

今ではアメリカを始め、ヨーロッパや中国でも開催されている。世界共通ルールがあり、参加学生の最初の仕事はそれを翻訳することから始まる。

規則を分析し、自分たちでマシンをどんな仕様にするかを考えて企画・設計を行う。例えばホイールベースは1525mm以上と決まっているが、それを延ばした場合はその技術的根拠を説明できることも審査対象となる。さらにコストについても、仮に年間1000台を製造した場合の価格をネジ一本まで計算し、A4用紙で1000ページくらいで提出する。それも審査対象だ。それに加えてプレゼンテーション審査があり、これら静的審査の合計は325(1000)ポイントとなる。

残り675/1000ポイントは動的審査に配点される。広場で加速や旋回性能を計測し、その後1周のタイムアタック、それが終わると最終審査となる20kmの耐久走行を行う。これは速さだけではなく、燃費も審査ポイントなので、1周のタイムアタックとは別のECUのセッティングに切り替える。



大会は大きく分けて「静的審査」と「動的審査」があり、合計1000ポイントに至る減点法で評価される。前者はコスト/プレゼン/デザインに計325ポイントを割り、後者はアクセルレーション/スキッドパッド/オートクロス/エンデュランス/効率に計675ポイントが充てられる。もちろん、車両がルールに適合しているかを確認する車検も行われ、写真のように45度の傾斜で燃料やオイル漏れが発生しないかなど、厳しくチェックされる。



タイヤがカウルで覆われないオープンコクピットでフォーミュラスタイルの4輪であることや、エンジンは4ストロークで610cc以下であることなどのルールはあるが、造形に関しては自由度が高く各々とも独自デザインの車両を製作し参加している。もっとも配点が高い(300ポイント)のは信頼性や走行性能が露わになるエンデュランスで、ターンやスラローム、シケインなどを設けた周回コース約20kmを2名のドライバーで走行する。



その資金確保のため大手広告代理店に出向き、スポンサーの取り方や企画書の書き方を教えてもらう学生もいるそう。

速さを決めるのは学生の意欲

会場ではったり、その昔にオレのF3000の担当エンジニアだったこともある宮坂氏と会った。技術審査員をしているそう。

太田「トップチームはミニ4駆風が多いんだけど、オレとしてはパワーがないしコース設定も低速だから軽い葉巻型のほうが有利かと思うんですけど？」

宮坂「確かに重さでは不利だけど、あれだけ大きければ低速でもそれに空力効果があるかな。それにそれを作れる学校は、それだけ資金も技術力も潤沢ということだから」

ここまで読んだ人は学校が大金を出していると思うのではないかな。実際は多くの学校で援助金はせいぜい数十万円程度だ。でも予算はトップチームだと数百万円かかる場合もある。

総合力の闘い

読者の中には、何だそれなら金の勝負じゃないか、と思う人もいるかもしれない。まったくその通りで、レースの本質はそんなものだ。F1は言うまでもなく資金が潤沢なチームとそうでないチームで圧倒的なスピード差が出る。我々が現役のときのレースも、契約するタイヤメーカーによって圧倒的な性能差があった。全然機会均等ではなかった。昨今はトップフォーミュラでさえタイヤやシャシーをワンメイクリュ化し、ドライバーに同一条件を与えようとするケースが増えてきた。しかしレースを職業として長くやってきたオレから見ると、それはレースのプロ化や醍醐味、そして技術進歩にマイナスな面もある。レースはスポンサー獲得を含めた総合力の勝負なのだ。そういう意味では学生フォーミュラはF1に近い(かな)。

審査員の宮坂氏と再び。太田「学生のレベルが思ったよりもずっと高かったです」

宮坂「最近ではトップのレベルが上がって下位チームとの差が開いた印象だね。よく研究している学校は積み重ねでどんどんレベルが上がっている。一方、学校や教授に勧められて仕方なくやっているようだと上がってこない。すると本来はアドバイザーにとどまるべき先生が前面に出て陣頭指揮を執るケースもでてきて、ちょっと過熱気味かな」

太田「なるほど、レースが過熱していった、やがて衰退していく過程と似ていますね。先生がいなくなったらしい」

我々の話を傍らで聞いていたT君によると、「(先生主導の)そのパター



取材時にアテンドしてくれたT君の母校、豊橋技術科学大学のTG09。「目に見える部分はほとんどカーボン製」との言葉に偽りはなく、ホイールもカーボンの一体成型。昨年の10位から今年は4位にジャンプアップし、国土交通大臣賞も受賞。審査員の宮坂氏(写真中央)もその出来栄に好印象を下していた。アテンドのT君や審査員の宮坂氏をはじめ大会は多くのボランティアに支えられて盛況だが、宮坂氏の「同じものづくりイベントである鳥人間コンテストやロボコンに比べ知名度が低いのが残念」の言葉には同感。



インだと、学生が嫌になって辞めてしまうケースもある」そう。先生の過熱は慎んでもらう方がよいだろう。しかし学生主導でも、資金集めの結果として、資金が潤沢な学校とそうでない学校で差が開き始めている。

スターの主査であつた貴島孝雄さんにもお会いした。山口東京理科大学で教鞭をとりつつ、学生フォーミュラにアドバイザーの立場で参加しているのだそう。

アテンドのT君によれば、「やっぱり先生ではなく学生のマネージャーとリーダーの力で部員を引っ張っていくことが大事で、時には新しい技術をやってみないかと提案し、時には女子部員を入れてみる。すると理系男子はやたらがんばる(笑)」のだった。

学生フォーミュラで培われた技術力とマネージメント能力、そして前向きな気持ちは「自動車メーカーに入ったときに3〜4年分のマージンになる」と貴島さんも宮坂審査員も言っていた。学生間では、トヨタでは採用の際に学生フォーミュラ経験者かどうかをチェックしている、という話がまことしやかにささやかれていた。

どちらにせよ、彼らのやっていることは自動車メーカーの主査やF1チームのディレクターがやっていることと同一線上にあるだろう。結局、モノ作りというものは、技術力や発想力だけでなく、その気にならない消極的なスタッフをどうやってその気にさせていくか、ということも重要なのだ。

貴島「歴史が浅くまだまだです」山口東京理科大学は参加してまだ3年目。貴島さんによれば学生を指導していくのは大変だそう。例えば会社であれば「給料を払ってるんだから」何としても間に合わせる」とも言えたが、学生の場合は、納期が迫っていても「今日はバイトに行きます」と抜けてしまう。

だからと言って貴島さんは前面に立つことはよしとしない。生徒たちが自分で考えるように持っていく、それがアドバイザーである自分の役目だと考えている。



貴島さんと談笑後、彼の生徒たちと話をしてみた。太田「ゼロ作戦を知っているかい?」。生徒「……? (首をかしげる)」。太田「知らないのか。貴島先生はマツダRX7を造るとき開発陣を連れてゼロ戦を見に行き、『軽量化のためにはここまでやるのか』という精神を教えたんだ。名伯楽にもっと積極的に聞かないともったいないぞ」。

マツダオーナーはもてぎに集合!

10月18日(土)ツインリンクもてぎにてマツダ車オーナーを対象とした「Beadriver. マツダ・ドライビングアカデミー with Tetsuya OTA」が開催される。安全運転やマナーを学びつつ、ドライビングテクニック向上をはかることが目的だ。かつてMAZDA 787Bなどをドライブし、マツダワークスドライバー経験もある太田哲也氏が校長を務める。詳しくはwebを参照。http://www.sportsdriving.jp



「このところアウディの販売が好調なのは「アウディだから」だ。

ようやく日本でも、アウディの真髄が浸透してきたように見える。先月はトップグレード（A8L・W12とS8）に親しんでみたが、ずっとコンパクトな新作A3に乗っても、根底を成す正体に違いはない。

それを確認するために、A3はA3でも、ここでは最もベーシックな1・4TFSIを呼び出してみた。その名の通り、4気筒1・4ℓ直噴ターボをフロントに横置きした、全長4・4m級の4ドア・セダンだ。お家芸として知られたフルタイム4WD（クワトロ）でもない普通のFFだから、諸元表で見ただけでは、一般の実用的Cセグメント車と変わらない。なのにアウディだから、不思議と何かが違う。

その走行感覚には、どこから検証しても破れ目がない。額面122psのパワーは必要にして充分以上というが、普通のノンターボなら2ℓ級に匹敵する20・4kgmの最大トルク

▶ Audi A3 Sedan 1.4TFSI

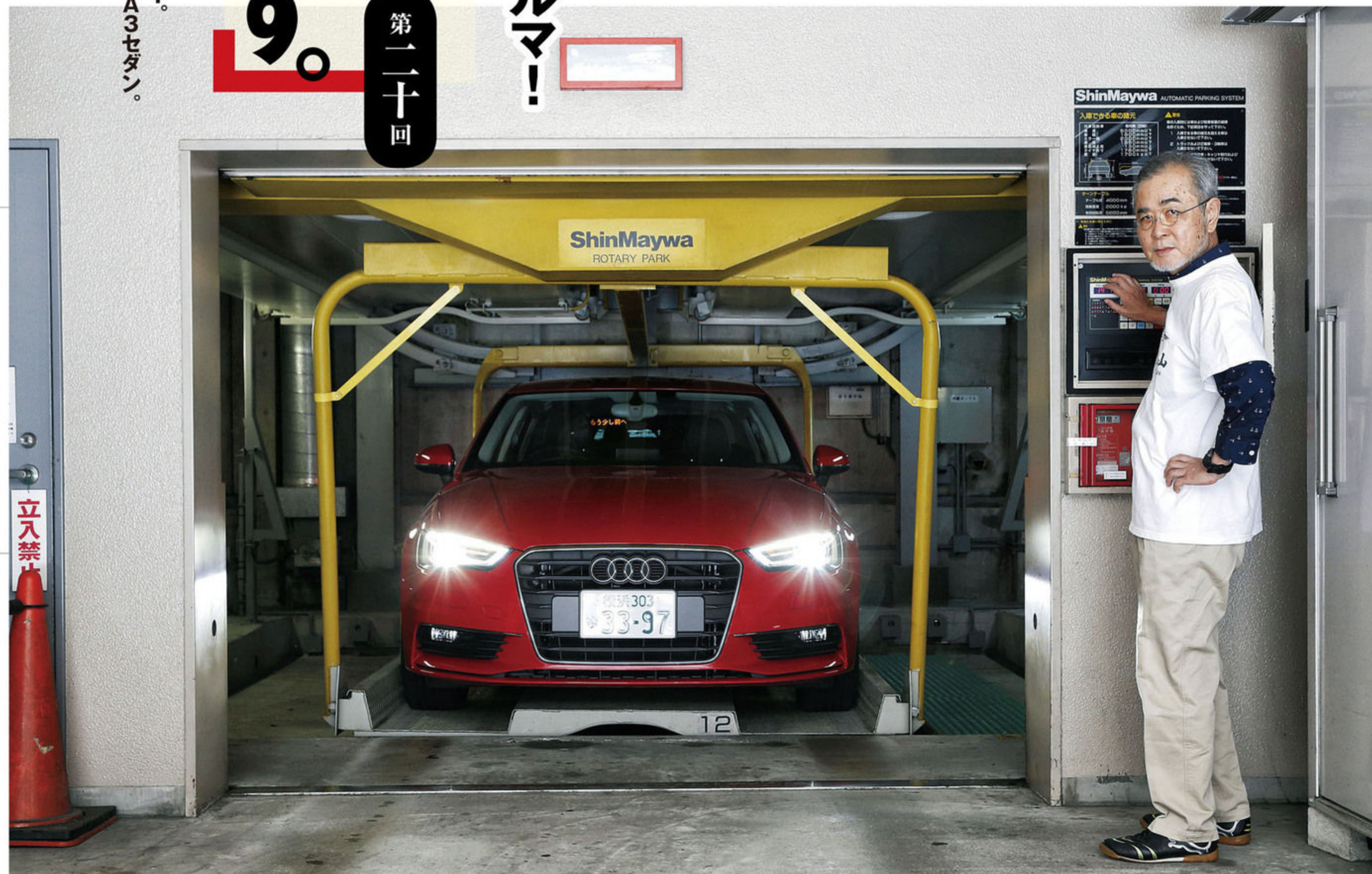
REPORT●熊倉重春 (Shigeharu Kumakura) PHOTO●篠原晃一 (Koichi Shinohara)

熊倉です。

第二十回

実は美味しい、このクルマ！

ジャーナリスト・熊倉重春が、その深い洞察力で「美味しいクルマ」ととことん解説する、このコーナー。今回は、1・8mより短い全幅を与えられたアウディA3セダン。アウディの持つ世界観を、熊倉節で大胆に斬る。



を、1400～4000rpmという広い回転域つまり実用状態のすべてで生み出すので、どんな交通環境も普通以上に軽快に駆け抜ける。徹底的にカドを削ぎ落とした乗り心地の印象は、ほどほどに抑制された、雑味のない音によって、さらに快適に感じられる。その奥には驚くほどの遅しさも潜んでいて、わざと粗暴に攻めてみても、柳に風というか、何事もなかったかのようにやり過ぎてされてしまう。全身ことごとくスムーズさの権化だ……と事務的にハードウェアの手応えを報告するだけでは、実はA3の真価を半分も伝えることができない。そこに超高級であると言及版であるにもかかわらず、アウディのアウディたる所以がある。スムーズさがカギだ。

複数の部品を組み合わせた機械は、軽く滑らかに動くのが理想。しかし、そこが非常に難しい。軽く動かそうとギヤップを大きめに取ればガタが生じやすく、ガタを取り去れば動きが重くなる二律背反が原則だ。だからガタも渋さもないのが最高とされている。それを当然のように見せてくれるのがアウディ。しつくり、すべすべ、すらすら、すんなり、さらさら、はんなり、ひたひた、たおやか、しなやか……物の状態や感触を示す言葉オノマトペが豊富な日本語だが、特に柔かく穏やかに生理に寄り添う表現すべて、まるでアウディのためにあるかのように思える。そこを理解できる感性の持ち主にとってアウディは、機械というより生物に近いかもしれない。

「アウディだから」というのは、それだ。雑駁に斬ってしまったら、A3はVWゴルフとの双生児にすぎない。滑らかなエンジンをはじめプラットフォームは大同小異だし、同じく滑らかな人工知能7速デュアルクラッ

トランスミッションも、ゴルフ用DSGの名札を換えただけだ。だからゴルフのごとく質実剛健が当然のはずなのに、乗った印象がこれほど異なる裏には、アウディであるがゆえに、私たちが心のチャンネルを自動的に切り換えてしまっているからかもしれない。エンジンマウントの

アウディに心を込めて乗れば乗るほど、 優しい擬声語を纏う生物としての貌が見える。



ほか各部のゴム部品を微細にチューニングし、遮音材なども大幅に奢っただろうが、それよりも眩く輝くフオー・シルバー・リングスのエンブレムがもたらす感化力、いや教化力と解釈すべきだろうか。極言すれば、けっして小さくないゴルフとの価格差はマーク代であり、VW界からアウディ界にワープするための入国税とも言えるだろう。

だから、いくらメカニズムを詳しく語り、それがもたらす性能に感嘆してみても、アウディを知ったこの瞬間にすぎなかった。深遠かつ高邁なるクルマ哲学を説こうにも、70年代までのアウディといえば、はるかにメルセデス、BMW、VW、ポルシェなどに置き去りを食らったドイツの二軍だったから、のけぞるほどの喧嘩状を叩きつけ、一発逆転に懸けるしかなかった。その薬が効きすぎて、今や先行各社にとっても4WDが欠かせなくなった結果、先駆者としての栄誉をほしいままにしてしまったのが今の姿。逆に言うと、言葉で語りやすい技術ばかりがもてはやされ、本当に言いたかった真実が覆われがちになっているのは、あまりにも皮肉かもしれない。

そのうえで穿ちに穿つと、私たちにとって不都合な真実も透けて見える。あまりにも生物として慈しむつつ培養してしまったため、アウディが自ら高度な知能だけでなく価値観をも抱き、その動きにおいて人間の介在を許さなくなってしまう気配が漂うのだ。程度の差こそあれ、いずれ自動運転の時代が訪れ、私たちはドライバーではなく乗客にすぎなくなる。それを理屈で説かれても反発を覚えるが、生理的に自然に納得させ受け容れさせてしまうブランドがあるとするば、おそらくアウディだろう。生物としてクルマを養殖して

きた人間たちの心の底にも、それはある。もう20年以上も前のこと、ドイツで開講されていたアウディ・ユザーのための安全運転教室を取材したことがある。一泊二日のカリキュラム、初日は午前中まるごとAB Sブレーキングの反復練習に終始した。その席でインストラクターが口を酸っぱくして叫んだのは、「自分の判断でブレーキを踏む力を加減しないでください。何が何でも力いっぱい、踏めるだけ踏み続けてください」だった。「ペダルに上司の写真が貼ってあると思え」とも言っていた。その結果、最初は疑心暗鬼でそろそろ踏んでいた老婦人も、昼過ぎにはABSをフルに活かし、驚くほど制動距離を短縮できた。「そうです。とにかく全面的にクルマに任せてください。そもそも交通事故の原因は、ほとんど全部が人間なんです。クルマは買ってほしいけれど、正直いつて運転しないではないです」という過激な言辞も、その時に飛び出した。それから20年

以上、どこまでも人的ミスを排除すべく研究を続けてきたのだから、今まで完全自動運転車が発売されていない方が不思議にも思える。アメリカのサーキットでは無人のR8が、本職のレーシングドライバーに劣らぬラップタイムで走っているのに。だからアウディに心を込めて乗れば乗るほど、優しいオノマトペをまとう生物としての貌がくっきり見える。約7000rpmでのアイドリン

グには、当然わずかな振動が伴うにしても、振動ではなく「鼓動」に思えてしまう。回してみても不気味なほど滑らかだ。向き合うピストンが互いの慣性質量を打ち消しあう水平対向エンジンの理論的な滑らかさとは違い、まるで振動そのものを恥じるかのような風情だ。その感覚が身にしみると、ただ高度なメカニズムに任せてカッ飛ばすだけというような運転などできるわけがない。もちろんA3も、その気になれば恐ろしく速いとはいえず疾風ではなく、「速いそよ風」と感じなければ、アウディを理解したことになる。傲然たる押し出しで周囲を睥睨するメルセデスや、無駄にやる気をかきたてるBMWなど、ほかのドイツ製では味わえない境地が、アウディには濃密に薫る。端的に言うなら「ラテン系ドイツ車」だろうか。

SPECIFICATIONS

アウディA3セダン

■ボディサイズ:全長4465×全幅1795×全高1405mm ホールベース:2635mm トレッド:前1555 後1525mm ■車両重量:1330kg ■乗車定員:5名 ■エンジン:直列4気筒DOHC インタークーラー付きターボチャージャー ボア×ストローク:74.5×80.0mm 圧縮比:10.0 総排気量:1394cc 最高出力:90kW(122ps)/5000~6000rpm 最大トルク:200Nm(20.4kgm)/1400~4000rpm ■トランスミッション:7速AT ■駆動方式:FWD ■ステアリング型式:ラック&ピニオン ■サスペンション:前マクファーソンストラット 後4リンク ■ブレーキ:前ベンチレーテッドディスク 後ディスク ■タイヤサイズ:前195/55R16 後205/55R16 ■燃料タンク容量:50ℓ ■JC08モード燃費:19.5km/ℓ ■車両本体価格:337万円



す父親が、娘に買い与えるのがアウディとされ、ヤナセのカタログからクワトロが姿を消した時期さえあった。時あたかもバブル経済が猛威をふるう風潮の中で、真つ赤なアウディ80は、肩を怒らせないクオリティ・ライフの点景として、一服の清涼剤でもあった。今あらためてA3を慈しむのは、「脱俗」の決意表明とも言えそう。



C FRPと書くから、何だかものすごくエラそうに思えてしまう。読み解けば、Cは炭素・Fは繊維・Rは強化・Pは樹脂。要するに、炭素繊維という「骨」で強くした、あくまでも樹脂(プラスチック)だ。鉄筋コンクリートを思い出すといい。コンクリートブロックのなかに鉄の骨が入っていて、それで建物がしっかりと建つ。コンクリートを樹脂に、鉄を炭素繊維に置き換えれば



クルマが変われば
世界が変わる
カーボン最新事情

カーボン (CFRP) といとなんだかものすごく最先端なものをイメージするが、要は樹脂と繊維の組み合わせである。炭素繊維が注目される一方で果たして樹脂とは一体どのようなものなのか?

REPORT●西川 淳 (Jun Nishikawa) PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi)
COOPERATION●ナガセケムテックス <http://www.nagasechemtex.co.jp>

いい。となれば、主役はどちらだ? これまで本連載では、カーボンファイバーを核としたコンポジットの勉強が続けてきた。コーナータイトルにもあるように、本連載の主役はあくまでも「カーボン」。カーボンファイバーこそが焦点であった。それゆえ、ともすればCFRPが、とても強い「プラスチック」であることを忘れがちになっていた。ところが、取材先でたびたび耳にしたのが、機能に見合う新たな樹脂を開発して、とか、コントロールしやすい樹脂を探して、といったフレーズだった。次第に「樹脂もまた大切なキーポイント」であることを理解し、いつかは最新の樹脂事情を取材したいと思いついてきた。ところが、これが厄介だった。カーボンファイバー関連の会社よりもガードが硬く、なかなか取材の了解を取り付けることができなかったのだ。ますますもって「怪しいぞ、そうしてようやく辿りついたのが、

Lesson 33 ナガセケムテックス [前編]

樹脂の基本はチョコ&クッキー



アドバイザー
後藤健太郎

東京大学大学院に所属。炭素繊維強化熱可塑性樹脂複合材料 (CFRTP) の乗用車への適用を研究。次世代を担う、若き研究者。

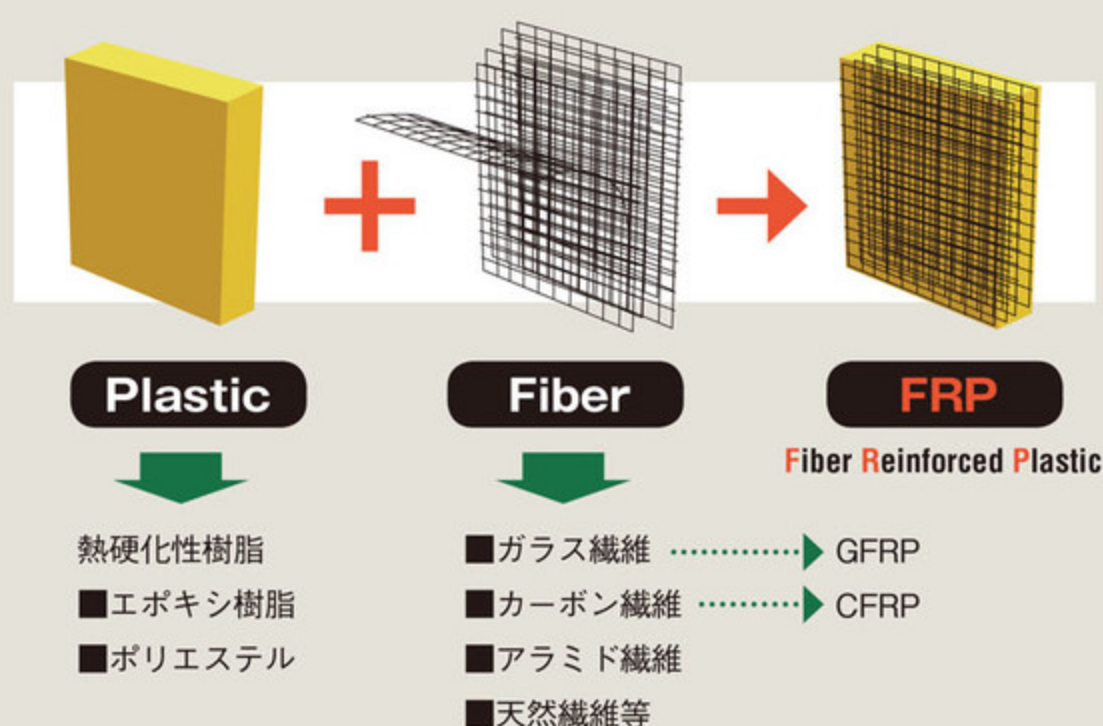
生徒
西川 淳

自動車ジャーナリスト。京都大学工学部機械系学科卒。高性能車、旧車といった趣味の領域が好物な永遠のスーパーカー少年。

講師
エレクトロニクス本部
電気・構造材料部
構造材料課 課長
野村和宏氏

講師
研究開発本部
新素材開発室
室長 工学博士
西田裕文氏

そもそもコンポジット (FRP) とは？



FRPへの期待と課題

	プラスチック	強化繊維	FRP	アルミニウム
強度	50～100MPa	3500～5500MPa	～1000MPa	80MPa
弾性率	5GPa	ガラス：75GPa カーボン：260GPa	20～70GPa	70GPa

軽量で金属を凌駕する強度・弾性率

自動車の軽量化・高燃費化

環境負荷の低減

FRPは解体・リサイクル・リユースができない

環境負荷の増大

マトリックス樹脂が硬化後は不溶・不融

	熱可塑性	熱硬化性
材料特性	常温で硬化、加熱で流動性。イメージはチョコレート。「熱可塑性」とは熱を加えることで流動性を持ち成形できる特性のこと。軟化させて型に入れば、比較的、自由に希望の形状のものができる。温度が下がった場合に硬化する、ふたたび温度を上げればまた軟らかくなる。射出成形・プレス成形することが可能。	加熱により硬化、一度固まると流動性はない。イメージはクッキー。「熱硬化性」の樹脂には熱可塑性がない。一度硬化してしまうとふたたび熱を加えても融けない性質をもつ。このタイプの樹脂は反応を二段階で起こさせている。型に入れる前の樹脂は熱可塑性に近い状態で熱を加えると粘度の低い状態となる。型に入れてさらに熱を加えると第2段階の反応が起こりがちりとした網の目状の結合ができる。射出成形はできない。
代表的な成形方法	射出成形(1分以内、細切れの炭素繊維を少しの割合しか入れられない) プレス成形(1分以内、連続した炭素繊維をたくさん入れられる)	オートクレーブ(とても時間がかかる) RTM(最速で10分など)
成形時間	1分以内での成形が可能	オートクレーブだと数時間、オートクレーブを使わないサイクルタイムの短い成形法(OOA=Out Of Autoclave、代表はRTM)が開発されているが最低でも10分程度かかる
成形コスト	大型プレス機、金型が必要なため初期投資は大きい、量産できるため成形品の値段は安くできる。またPP、PA等を使用すれば、樹脂の値段も熱硬化性より安い。	ブリブレグ等の配置に人手、時間がかかるため高い。作業を自動化することにより効率化が図られている。
アプリケーション	自動車(量産車)	航空・宇宙、一部高級車

今回と次回の二回に渡って紹介する、ナガセケムテックスという会社で、化学総合商社の長瀬産業グループに属する化学製品メーカーだった。

長瀬産業は創業が天保年間という超老舗。元は京都・西陣の染料問屋であった。いち早く国内外の化成品に目をつけた創業一族によって今や日本を代表する専門商社に成長した。ナガセケムテックスはそのメーカー部門という位置づけだ。

そもそも樹脂とは何か。

基本に立ち戻って勉強すべく、研究開発本部の西田裕文氏と、構造材料課の野村和宏氏に話を伺った。

西川(以下、西)「樹脂、というくらいですから、そもそも樹脂は……」

西田(以下、田)「木のアブラでしょ、うねえ(笑)。われわれが扱うのは、もちろん化学製品としての合成樹脂ですが、いちいちそう呼ぶのも面倒

なので、樹脂と呼んでいます」

後藤(以下、後)「昔は本当に、いろんな木のアブラ成分を使っていた」

野村(以下、野)「天然ゴムなどは、その際たる例でしょう」

田「松ヤニ、などもそうですね」

後「漆もそうだな」

西「ラッカーだよな」

後「一方で、合成樹脂、いわゆる今、ボクたちが普通に樹脂といっているものは、石油を原材料にして作った有機化合物としての樹脂です」

西「プラスチック？」

後「厳密には熱可塑性をもった樹脂成型物をそう呼びますが……」

西「熱可塑とはつまり、熱でカタチを比較的自由に変えることができる、という意味でしたよね。金属のように扱えるから、大量生産も可能だ」

後「もうひとつ、正反対の性質をもっているのが、熱硬化性です」

西「熱で硬くなって、熱で再び溶けることがない」

後「チョコレートとクッキーを想像してもらえると、分かりやすい」

西「なるほど。どろどろした液状のものを由来として焼くと硬くなるという点では同じだけれど、チョコは熱をかけると再び溶けて、また違う形にしようと思えばできる。だから、バレンタインデー用にハートチョコだって作れる(笑)」

後「クッキーは、熱を加えても液状には戻りませんよね」

西「熱可塑と熱硬化。樹脂にはその二種類があるってことが、まずは最大のポイントというわけだね」

田「そこで、われわれの研究課題であるFRP、繊維強化プラスチックの登場です。基本的には、どんなものであれ、繊維状の物質によって組織を強化されたものをFRPと呼ん

でいいわけですが、なかでも、長繊維と呼ばれる長さのある物体を取り込んで、よりぎっしりと強化された物体を、いかに効率よく作り出すかが焦点になってくるわけです」

西「むむむ、クッキーとチョコからずいぶん話が難しくなってきたけど、とにかく、長繊維を使ったプラスチックは強くて丈夫なわけですね」

後「ブリブレグのカーボンファイバーがその代表格ですよ」

西「長い炭素繊維が入っている、と。けれども、これはそもそも高価で、成型にも手間と時間がかかる」

田「隙間なく樹脂を流し込んでおく必要があるため、粘度の非常に低いエポキシ樹脂を使っています」

西「で、エポキシは熱硬化性だ、と」

後「そうですね。クッキーです」

田「今までは、そうだったんです」

(次号へ、つづく)

エポキシ=熱硬化性樹脂のはずが……



ナガセケムテックスでは従来の概念を覆す、熱可塑性のエポキシ樹脂の開発に成功しているという。そしてそれは何とあのクルマで初めて実用化されている。次回、後編では新型エポキシ樹脂の話題をお届けします。

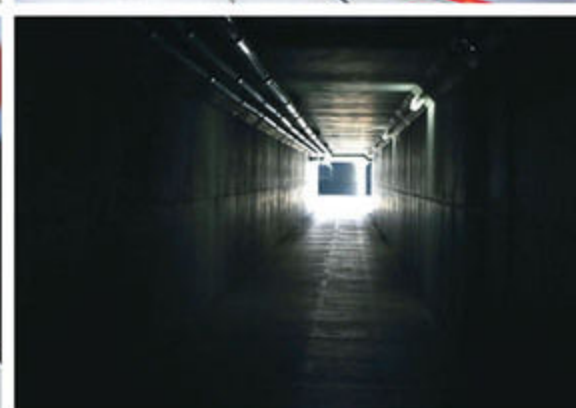
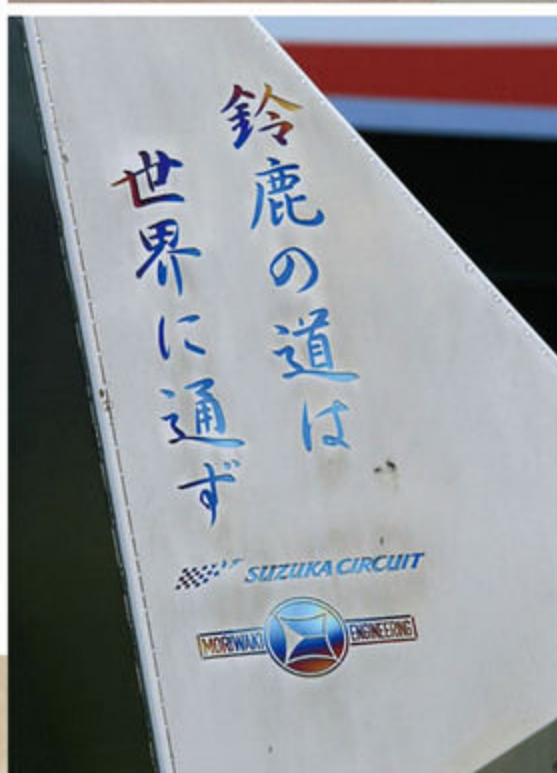


昭和 元禄 Universe

福野礼一郎

しょうわけんろく
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。



鈴

鹿サーキット名物、観覧車。

2012年の大改修でモータースポーツのテーマコーナーである「GPフィールド」が誕生したとき、鮮やかなレッドカラーにリペイントされ「ジュピター」から「レーシングホイール」へとニックネームも変わったが、直径48m、全高50.4mというスペックは1991年3月1日に観覧車がオープンした当初と変わらない。36基ついている6人乗りゴンドラは、6分間かけてのんびりと頂上に登っていく。

ここは海拔50mの丘の上。観覧車からは、関ヶ原の南端まで続いているという鈴鹿山脈、鈴鹿市の市街、そして鼓ヶ浦の海水浴場とその向こうに広がる伊勢湾が一望できる。

海から風が吹く日は雨がふる。

山から風が吹く日は晴れになる。

鈴鹿の人は昔からそんなふうと言ったらしい。しかし鈴鹿サーキット52年の歴史で、レースを中止や延期に追い込んだ荒天のほとんどは、直撃した台風によるものだ。

戦後まだ9年しか経っていない1



954年の時点で、日本にはなんと133社のオートバイメーカーが乱立していたという。その中から本田技研工業株式会社が勇躍飛び抜け「世界のホンダ」として羽ばたいていく契機になったのは、営業部門の藤澤武夫（当時専務取締役）の提案に心動いた本田宗一郎が、自ら陣頭指揮を取って開発したスーパーカブ（1958年）の大ヒットだった。

スーパーカブの増産体制を築くため、同社は59年9月に三重県鈴鹿市に21万坪の工場用地を購入、鈴鹿工場（現・株式会社鈴鹿製作所）の建設を着工する。ほぼ同時期に宗一郎は、かねてから構想してきた日本初のサーキットを作る決心を固める。

第31話 [昭和の残像]

鈴鹿サーキット

1962年11月3～4日の週末、鈴鹿サーキット初の公式競技である「第1回全日本選手権ロードレース」に、世界最高峰のプロライダーの走りを一目見ようと、全国から28万人ものファンが詰めかけた。世界選手権に新たに加わった注目の50ccセニアクラスのポールを取ったのは、東ドイツのMZを駆って幾多のGPレースを制し、前年9月家族とともに鉄のカーテンを越えて西側へ脱出、スズキと契約を結んで参戦し、2ストロークのRM62を駆ってマン島TTレースに優勝、初のワールドチャンピオンをスズキにもたらした英雄、エルンスト・デグナーである。しかし首位独走の4周目、立体交差手前80R高速コーナーで突風にあって転倒、スズキの凱旋レースはホンダRC112に乗るトミー・ロブの手中に落ちた。大観衆の悲鳴と溜息は、いまでもその余韻をそこに留めている。日本レース史の殿堂、鈴鹿サーキット。

文とキャプション●福野礼一郎 (Reiichi Fukuno) PHOTO●荒川正幸 (Masayuki Arakawa)
協力●株式会社モビリティランド <http://www.suzukacircuit.jp>

建設地の決定までには紆余曲折あったらしい。

「鈴鹿サーキット物語（講談社刊）」によると、鈴鹿山脈を越えて京都府に入る手前、旧東海道の宿場町である滋賀県土山町付近（現在の甲賀市）が有力な候補地だったという。また水戸対地射爆場の跡地（旧陸軍水戸飛行場、いまの茨城県ひたちなか市新光町／ひたち海浜公園あたり）、そして浜名湖の周辺なども検討されたという。結局、鈴鹿工場から南に1kmほどの場所にある原生林生い茂る丘陵地帯、すなわち現在の場所に決定した。

藤澤はこのときも「レース愛好家だけでなく、家族で楽しめる自動車の遊園地にすべきだ」と、敷地内に遊園地や宿泊施設を併設するサーキットランド構想を提案した。鈴鹿サーキットと遊園地のモーターピアは、多摩テック（東京）、生駒テック（奈良）に続くホンダ3番目のモータースポーツ・テーマパークである。

モーターピアの入場券を買えば、レースのない日でもサーキットの設備



モータビの観覧車の頂上から眺めたグランドスタンド前。2年前にできたばかりのピットビルディングの右端がプレスセンターである。1962年11月に完成、66年5月にFIA国際トラックライセンスの認可を受けた鈴鹿サーキットは、この52年間に無数の改修を受けた。77年3月には5億円を投じて最初の改修が行われ、コース全周にわたって2重のガードレールを設置、コースとピットロードを隔てるピットサインエリアが新設された。83年3月にはストレートスピードのダウンを狙って最終コーナーにシケインを設け、このとき初めてコース全長が変わっている(6.00415km→6.03335km)。84年3月、スプーンカーブを内側に移動して、外周にランオフエリアを設け(5.94315km)、翌年3月には100-70-60Rという複合カーブだった第1～第3コーナーを100Rと80Rを直線で繋いだ第1・第2コーナーに改修(5.91358km)。さらにF1GPの開催に備えて87年7月に80Rのデグナーを15R / 25Rの複合コーナーにしてランオフエリアを拡大、計時システムの一新を行った(5.85943km)。2001年3月にはS字改修、2003年は130Rの複合カーブ化(85R+340R)、そして50周年をむかえる08年9月から09年3月にかけては、総工費200億円を投じてピットの取り壊しと新ピットビルの建設、設備の刷新、舗装の全面改修などの大改修が行われた。しかし基本的なコースデザインは不変、走ってみたときの楽しさと難しさ、リズムとときどきは昔とまったく変わらない。

やコースを垣間見ることができ。いまもこれが鈴鹿の伝統だ。

逆バンクの内側にあるAバドックに、今日はタイヤメーカーのトランスポーターが何台も集まって円陣を組み、大きな白いテントを張っている。この週末はSUPER GTの公式テストが行われるからだ。

サーキットを案内してくれた株式会社モビリティランド本社業務部の上野禎久課長によると、Aバドックがあるあの場所には、以前は大きな池があったらしい。

記憶が蘇ってきた。

「山田池」のことだろう。

全長およそ6kmの鈴鹿サーキットは、西側は起伏の多い丘陵部、東側は平らな低地である。うなうなと丘陵地帯を右へ左へとカーブしながら西へ西へと進み、西の端にあるスピンカーブでUターンして、帰りは超高速で一直線に戻ってくる。おまかにいえばそういうコースレイアウトだ。真っ平らで人工的な近年設計のグランプリ用サーキットなどにくらべると、自然の中を走るワインディングロードの趣がある。

グランドスタンド前を通るメイン

ストレートは、実際に歩いてみるとびっくりするような下り坂だ。勾配は2%、つまり100mあたり2mも低くなる。その末端に130R、60Rというふたつのコーナーで構成される難しい第1／第2コーナーがある。S字を左へ右へとターンしながらグランドスタンド裏へと戻ってくる。コースが徐々に上りに転じ始める逆バンクコーナーの内側、コース周辺でもっとも低い場所が山田池だった。

大雨のときなど排水が追いついていけない場合には、水位を上げながら池が水を溜めこんでバドックやコースに雨水が溢れ出すのをふせぐバツファの役目も果たしてきたというが、1997年のN1耐久レース第6戦のときは、予選日の未明に襲った集中豪雨でさすがに池があふれ、バドックとコースの一部が水没したという。

コントロールを失って池の中に飛び込んだなどというケースはさすがにこれまで一度もないようだが、1987年から鈴鹿にやってきたF1日本GPでは、万一の事態に備えて潜水装備などを身につけた救助要員が、開催期間中は常時山田池に待機していたらしい。

排水路の整備によって池はその役目を終え、F1が富士スピードウェイで開催されていた2007、08年の間に埋め立てられ、Aバドックの一部になった。

ときは1960年。

灰燼から一心不乱に這い上がった努力が実を結び、日本は高度経済成長時代を迎えていた。戦前からの構想であった大型インフラ建設に続々と着手する。

世紀の大事業と言われた関西電力・黒四ダム(黒部ダム)の着工が1956(昭和31)年、日本初の高



福野礼郎 昭和元禄 Universe

速道路である名神高速道路の建設起工が1958年10月19日である。翌59年4月20日には東海道新幹線が建設開始、一ヵ月後の5月26日、ミュンヘンで行われた第55回国際オリンピック委員会総会において東京オリンピックの開催が決定している。日本中が開発・建設ラッシュに沸き立っていた。

鈴鹿サーキットの設計をまかされたのは、当時鈴鹿工場の生産管理担当だった塩崎定夫であった（のちホンダランド専務取締役）。

60年12月、ヨーロッパ主要10カ所のサーキットを歴訪、基本レイアウトや設備、運営や規則などを学んだ塩崎は、松が生い茂った50万坪の建設地の地形を歩いて調べ、土木工事がなるべく少なくなるよう地形を巧みにいかしたコースレイアウトを勘案、全体を東西細長い形状にする試案をまとめた。途中に立体交差を設



1962年、完成を間近にひかえた鈴鹿サーキット。左手前に造成中の白い空き地がのちの遊園地（現モトピア）。画面下を左右に横切っている、近鉄名古屋線鼓ヶ浦駅／国道23号線から接続する「サーキット道路」もまだ完成していないように見える。画面中央上に見える80Rの右コーナーはこのときはまだ無名だった。5回の設計変更を経て6案目に決定したコースデザインは全長6.00415kmだった。（写真提供：株式会社モビリティランド）



鈴鹿サーキット最初の公式レースであった「第1回全日本選手権ロードレース」。50cc／125cc／250cc／350ccと世界選手権を闘う4クラスのレースが行われ、同年の250／350cc世界チャンピオンのジム・レッドマン、50cc世界チャンピオンのエルンスト・デグナーなど世界の超一流選手が来日した。またノービスクラス（アマ／セミプロ）では日本人選手が活躍、350ccノービスクラスでは片山義美が、50ccと125ccノービスクラスでは黒沢元治が優勝した。（写真提供：株式会社モビリティランド）

け、8の字に周回させたのも特徴だ。8の字周回なら時計回りでスタートすれば、コース後半は反時計回りになる。左右コーナーの数が均等化しやすく、タイヤの負担が減る。

塩崎にこれをアドバイスしたのは、オランダ・ザントフルトサーキットのディレクターで、ヨーロッパのサーキット連合組織の運営も行っていたオランダ人ヨハネス・ハンス・フーゲンホルツであった。のちに鈴鹿サーキットの設計アドバイザーとして日本に招聘され、最終的なコースデザイン決定に大きな役割を果たした。

フーゲンホルツはヨーロッパの各サーキットで舗装路面のボーリングサンプルを採取、サーキットの路面の舗装を担当した日本舗道株式会社（現・株式会社NIPPO）に提供した。これによってサーキットの高路面の特殊舗装に関する、貴重な技

術的ノウハウが手に入ったといわれている。

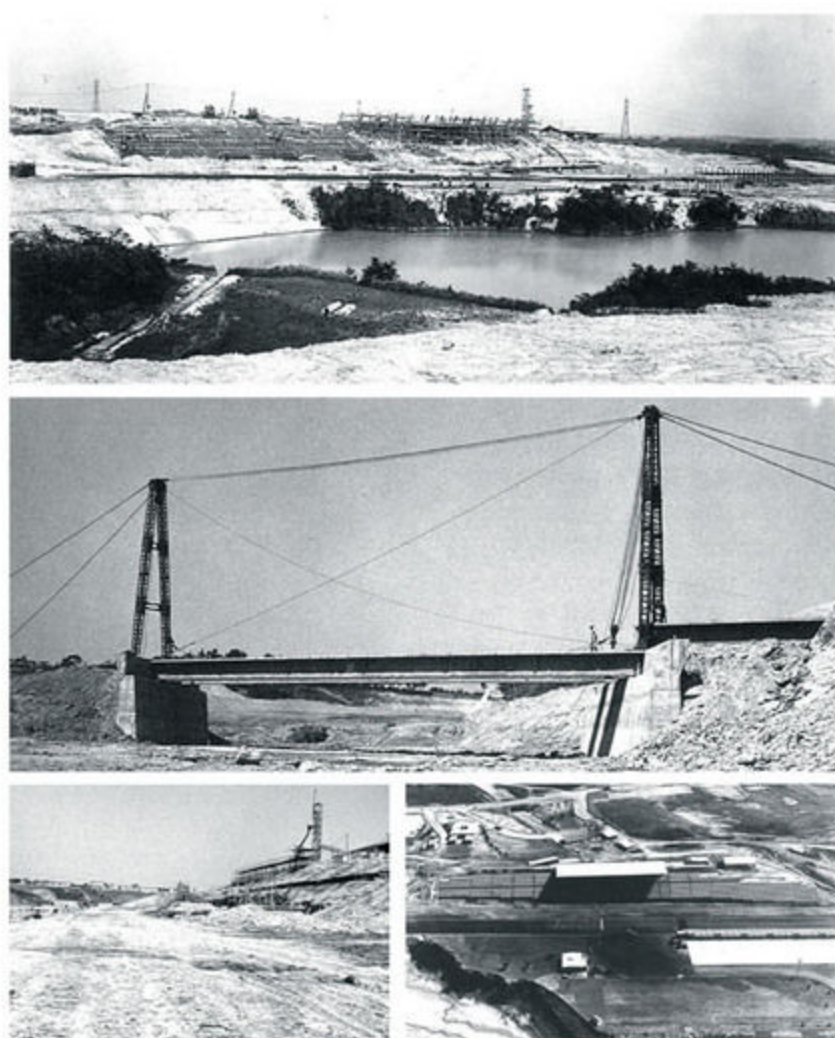
61年2月、サーキットの運営母体である株式会社モータースポーツランド（現株式会社モビリティランド）が本田技研の出資で設立され、15億円の総工費を投じたサーキットの建設は62年夏に完成、9月20日に柿落としを迎える。

名神高速道路の栗東－尼崎間71.1kmが開通するのは翌63年7月、名神高速全面開通はその2年後の65年7月である。日本では高速道路よりサーキットの方が一足先に完成したのである。

鈴鹿の設計に関与したあと、フーゲンホルツはゾルダー（ベルギー）、ホッケンハイム（ドイツ）、スタジアムセクション（ハラム（スペイン）、オントリオ（アメリカ）、ニヴェル・ボレル（ベルギー）などのコースデザインも手がけ、80年代にレースの安全性に対する気運が高まると、キャッチフェンスやセーフティバリアなど数々のサーキット設置の安全設備を考案した。皮肉なことに自身は1995年1月、ザントフルトの公道で起きた交通事故で、妻とともに亡くなっている。

鈴鹿サーキットの建設にあたって、本田宗一郎の胸中に4輪への進出という次なる夢が描かれていたことは間違いない。サーキットの完成に先立ち、ホンダは早くもヨーロッパのF1グランプリへの参戦を発表している（実際の参戦は64年7月のドイツGPから）。

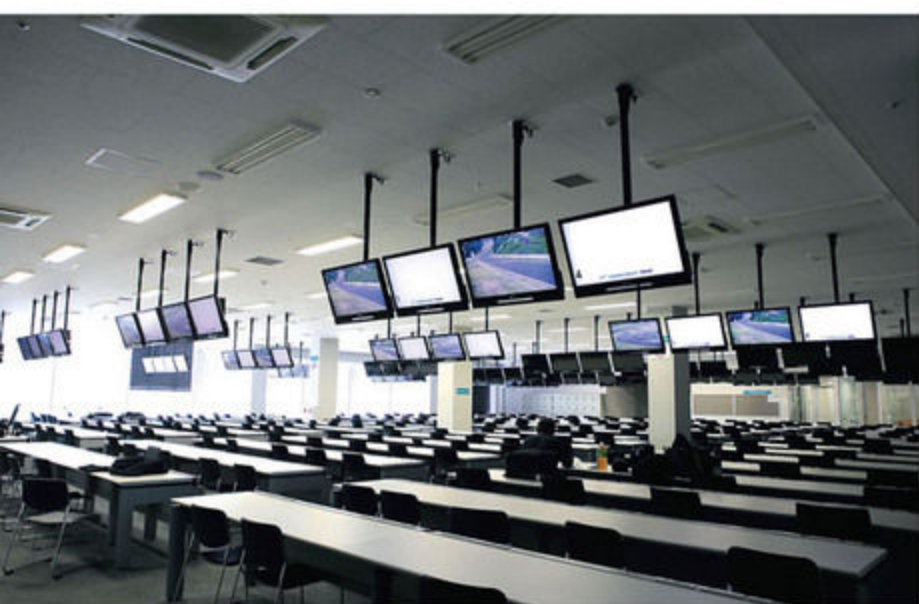
ホンダ初の4輪車である軽トラツクト360／T500の発売が翌63年8月なのだから、どれほど野心的な決意決定だっただろう。可能だから挑戦したのではなく、不可能だから挑戦したのだ。いまの日本にこれほど大胆な経営者がいるだろうか。



鈴鹿サーキット建設中の風景。当初は広大な鈴鹿工場敷地内の水田地区に建設する案があったが、「田んぼを潰してはいかん」という本田宗一郎の鶴の一声で白紙撤回、候補地探しに奔走したというのは有名な話だ。立体交差を持つ8の字コースは世界でも珍しいが、実は鈴鹿サーキットには双子のような兄弟が存在する。ヤマハ発動機が「鈴鹿攻略」をターゲットに1969年2月に作った袋井のテストコースで、全長約6km、立体交差のある8の字レイアウトで、S字、ヘアピン、スプーン、下りの超高速、気合いで曲がる100Rなど、随所に鈴鹿の特徴を取り入れている。（写真提供：株式会社モビリティランド）



シケイン出口、最終コーナーから撮影したパノラマ。右端がダンロップコーナーから回ってきたショートコース(東コース/2.243km)の出口、左が第1コーナーへと向かって下っていくメインストレート。すぐ右側にあるQ席の左端からは、130Rの立ち上がりから最終コーナーを経てストレート、そして逆バンクからダンロップ、デグナーまでの鈴鹿東コース大半が一望できる。ここが鈴鹿観戦の特等席だと主張する人は多い。現在のコース全長は4輪が5.807km、シケインが異なる2輪が14m長い5.821km。



新設されたピットビル内のメディアセンター。とくにF1のときは世界中からやってきた報道陣がここからレースの模様を発信する。コースの各所に置かれたカメラからの映像を映す大型モニターが96台設置されている。残念ながら一般公開はされていない。



S席から見たシケインと、D席スタンドから見た第2コーナーからS字付近の光景。89年の日本GPではシケイン付近の観客が残り6周の47周目にドラマを見たが(セナ/プロスト接触)、翌90年は1~2コーナーからS字にかけて座っていた大観衆がスタート直後の悲劇に悲鳴を上げた(セナ/プロスト接触)。すべてが鈴鹿の伝説だ。

参考文献

「鈴鹿サーキット物語」講談社刊
「SUZUKA CIRCUIT 50th Anniversary book」株式会社モビリティランド刊

※次号はなにをやるか、いま考え中です。

鈴鹿サーキット初の4輪レースは1963年5月3~4日に行われた「第一回日本グランプリ自動車レース」である。
日産、トヨタ、三菱、富士重工、マツダ、いすゞ、日野、プリンス、スズキなど日本のほぼすべての自動車メーカーが出場、プライベートチームが持ち込んだ輸入車と、速さと耐久性を競った。
レースの大成功で手応えを掴んだ主要自動車メーカーは、ただちに巨額の予算を投じてマシンを開発、腕利きのドライバーを集めてワークスチームを結成し、レースに本腰を入れ始める。翌64年には鈴鹿で行われた第2回日本グランプリでは、式場莊吉駆る当時世界最新鋭のレーシングカー、ポルシェ904に、生沢徹が運転するプリンス・ワークスチームのスカイライン1500が果敢に勝負を挑み、大観衆を熱狂させた。日本レース史の開幕である。
オートバイ各メーカーが最初から海外の超一流レースへの参戦をめざしたのに対し、自動車メーカーは、

国内の自動車モータリゼーションの爆発にともなう生じた激しいシェア競争を反映するかのよう、内向き・内輪対決の方向に動き、アメリカのオーバルコースのバンクを導入した高速コースデザインで66年1月3日にオープンした富士スピードウェイへと、その対決の舞台も一時的に移って行く。
高速コースに対して「テクニカルコース」と呼ばれるようになった鈴鹿は、ロードレースでも4輪でも耐久レースのメッカとなり、70年代に入って排気ガス規制、衝突安全、エネルギー危機などクルマの増加にま

つわる社会問題が浮上して自動車メーカーが一斉にレースから撤退、レース活動が再びプライベートチームの手に渡ると、そのコースデザインにふさわしく、フォーミュラカー・レースの表舞台になった。
海外からも多数のレーサーが来日、この実績と評判が、やがてF1GP開催へと結びついて行く。
この52年、鈴鹿で多くの伝説が誕生した。悲劇的な出来事もあったし、安全性向上のために何度も改修が行われた。
現在の鈴鹿サーキットは、最新設計のグランプリコースと並ぶ、F1

A「グレート1」の安全性を備えている。
しかしリズムミカルでテクニカルなコースの基本レイアウトは不変だ。ここが鈴鹿の最高の魅力である。
「鈴鹿の道は世界に通ず」
グラッドスタンド裏のGPスクエアには、本田宗一郎の理念を刻んだ碑が立っていた。
上野さんといっしょに、逆バンク外側のD席エリアのてっぺんまで登ってみた。
87年11月1日、ここに立つて鈴鹿初のF1グランプリを見た。燃えるような気持ちだった。



取材当日(2014年6月26日)は週末に開催されるSUPER GTの公式テストに備え、各チームがトランポで続々と到着、準備に余念がなかった。平日なら閑散とするピット内にもレースの雰囲気が漂っていて、レースの取材経験が長い荒川正幸カメラマンが水を得た魚のように元気に写真を撮りまくってくれた。荒川さんのホームグラウンドはサーキットなんだな。



「GPフィールド」は2012年の大改修時に作られたモータースポーツのテーマコーナーだ。観覧車の横につくられた「レーシングシアター」は体験型のアトラクションで、「メインシアター」では大型スクリーンの映像と体感音響システムによる鈴鹿サーキットを走るフォーミュラカー・レースの体験が、また「ディスプレイモータースポーツ」エリアでは「動体視力」や「判断力」などに挑戦するテスト、風を体感出来るミニ風洞、レースカーの操舵力の重さやドラゴジなどの体験コーナーなど工夫を凝らした展示がある。「レジェンドオブ鈴鹿」は鈴鹿の52年間を彩ってきた名マシンの展示だ。モートピアのバスポート(大人4300円)購入で入場できる。詳しくは鈴鹿サーキットHP参照。

New!

Top News

ジャガーの新アンバサダーに テニスの錦織 圭選手が就任

ジャガー・ランドローバー・ジャパンは、プロテニスプレイヤーの錦織 圭選手の「アンバサダー」就任を発表した。ジャガーと錦織選手のパートナーシップは、「既存のブランドイメージや歴史を進化させ、頂点を目指す」という、共通の目的から実現した。錦織選手にはジャガーFタイプV8Sコンバーチブルが贈られ、ジャガーのウェブサイトや広告にも登場する。「ジャガーとの出会いは、世界を転戦している時に目にとまる

マグナス・ハンソン社長は錦織選手について、「お互いに刺激し、高め合う、真のパートナーシップとなる」と語っている。

ようになったのがきっかけです。Fタイプは独自のデザインがカッコイイだけでなく、実際に乗ってみるとパワフルな走りやエンジンサウンドが、とてもエキサイティングです」と、錦織選手はジャガーの素晴らしさを語っている。



マカオのレイ13世ホテル、過去最多のファントムを注文



世界有数の富豪スティーブン・ハン氏は、マカオのレイ13世ホテルの社用車として世界最多の台数となる30台の特注ファントム・エクステンディッド・ホイール・ベースを注文した。これは1回での注文としても、史上最多台数のロールス・ロイスの取引。またこの中の2台は、世界最高額のロールス・ロイスとなる。

ボルシェ、セールス好調 全世界で12万台を販売

ボルシェは、2014年の1～8月末までに全世界で12万台の新車を販売し、前年同期比12%増を達成した。セールス&マーケティング部門担当役員のベルンハルト・マイヤーは、「今年、ボルシェは全世界で非常に目覚ましい成長を遂げている。不安定な市場もあるが、欧州でも2ケタの成長を記録した」と成果を強調した。



ロータス2015年モデル ラインアップの価格を改定

エルシーアイは全世界的な価格変更に伴い、ロータス全ラインアップについて2015年モデルの価格を9月5日から改定した。また、車両本体価格以外にオプションも価格を改定。改定後の価格はエリーゼが588万6000円(税込)、エキシージSが955万8000円(税込)、エヴォーラSが1090万8000円(税込)となっている。



世界初、優勝者に宇宙旅行を贈呈 ランドローバーがコンテスト

ランドローバーは「ディスカバリー・スポーツ」のデビューを記念し、「ギャラクティック・ディスカバリー・コンテスト」を開催。優勝者(1組4名)には、宇宙旅行をプレゼントすることを発表した。参加希望者は冒険心を表現する30秒の動画または静止画を製作。3名の仲間を選び、ランドローバーの公式サイトに投稿する。



パナメーラS E-ハイブリッド 2015年モデルの 価格を改定

ボルシェ ジャパンが、2015年モデルのパナメーラSE-ハイブリッドの新価格を発表した。8速Tip-Sモデル搭載モデルで、1463万円(税込)。パナメーラSE-ハイブリッドは、今年春に日本デビューを果たしたラグジュアリークラス初のプラグイン・ハイブリッドモデル。ボルシェは今後カイエンにもプラグイン・ハイブリッドを追加する。



様々な道路状況を再現可能 ボルボが本格的 テスト施設を建設

ボルボは、様々な道路状況を再現可能な世界初の本格的テスト施設「AstaZero」をオープンした。スウェーデン西部のボルボ・カー本社の近くに開設されたAstaZeroは、混雑した市街地の道路、幹線道路、多車線の高速道路、交差点など、幅広いテスト条件を再現可能な施設。複雑な実験ではロボットがテスト車両を運転する。

Lorinser

http://www.ikegami.lorinser.com

W222/S-class



NEW
Color

RS9
Jet Black

好評発売中
21×9.0 ¥203,000
21×10.0 ¥205,000



RS8
Mat Black

21×9.0 ¥176,000
21×10.0 ¥180,000



RSK6
Black

21×9.0 ¥336,000
21×10.0 ¥345,000



NEW
Size

Forged Wheel

RSK8
Mat Black

11月入荷予定
21×9.0 ¥525,000
21×10.0 ¥530,000

(ホイール価格は税別)

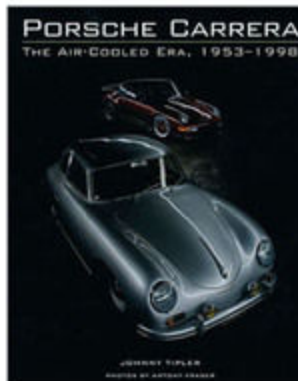
Lorinser Japan

IKEGAMI Co., Ltd.

〒103-0007 東京都中央区日本橋浜町 3-16-9
TEL.03-3249-2541 FAX.03-3249-2797
E-mail:ikegami@lorinser-japan.com

CarMedia

PORSCHE CARRERA The Air-Cooled Era 1953-1998



ポルシェ・カレラの歴史を解説した重厚な一冊。命名のもととなった伝説的自動車レース「カレラ・パナメリカーナ」でのレーシングモデルの活躍から、高性能自然吸気モデルのバグジとして与えられた空冷モデル時代までをじっくり特集。

■6000円(税込)／ハードカバー

FERRARI 250 GTO



1962年に産声をあげ、現在も高い価値を維持し続けている名車、フェラーリ250GTO。通常のヘインズマニュアルとは異なり、図説こそないものの、パーツごとに数多くの写真を掲載。名車の細部まで詳しく、たっぷりページをとって紹介する。

■3800円(税込)／ハードカバー

■問:代官山 高屋書店
☎03-3770-2525 http://tsite.jp/daikanyama/ec/tsutaya/

Newcomer

フリーランダー2 FINAL EDITION 50台限定でオーダーをスタート

ランドローバー・フリーランダーの生産終了を前に、2015年モデルをベースに新たな装備を追加した「フリーランダー2 FINAL EDITION」が、日本国内50台限定で発売される。17インチアロイホイールなどを装備し、価格は457万6000円(税込)。



■問:ランドローバーコール ☎0120-18-5568

プロヴァンスの村をイメージ キャプチャー ションを発売



オレンジ色に彩られた南仏プロヴァンスの美しい村「ルシヨン」をイメージし、内外装の各所に鮮やかなオレンジカラーを配した特別モデル、「ルノー・キャプチャー ション」が150台限定でリリースされる。価格は274万2000円(税込)。

■問:ルノーコール ☎0120-676-365

Goods

UCC BLACK無糖 PREMIUM AROMA RUF Black Car Collection

缶コーヒー購入で RUFのミニカーをGet!

「UCC BLACK無糖 PREMIUM AROMA リキャップ缶」の2本セットに、ドイツRUF社とライセンス契約により製作された、ダイキャストミニカーが景品として付いてくるキャンペーンが9月30日からスタートする。

■価格:オープン
■問:UCCキャンペーン事務局
☎0800-919-4040



GARMIN nūvi3595

Android OS搭載 ポータブルナビ

ポータブルカーナビの「ガーミン nūvi」に、Android OSを搭載した「nūvi3595」が登場した。Wi-Fi圏内であればGoogle Playからアプリのダウンロードが可能。ナビゲーション以外にも様々なエンターテインメントを楽しめる。

■価格:オープン ■問:いいよねっと http://www.iinyo.net/shop



Information

国内最大級ショールーム マセラティ幕張、グランドオープン

マセラティジャパンは、国内最大級の規模を誇る新規ショールーム＆サービス拠点「マセラティ幕張」を、千葉市美浜区にオープンした。マセラティ幕張は、マセラティジャパンにとって全国20番目となる販売・アフターセールス拠点となる。

■問:☎043-306-5831



九州最大規模の タイヤ&ホイール専門店 ニューズ・タイヤ&ホイールズ、 オープン!

九州最大の品揃え・最安値に挑戦するタイヤとホイールの専門店、「ニューズ・タイヤ&ホイールズ」が、福岡市東区にオープンした。カスタム専門店のNEW'S CARSと合わせて、現場主義に徹し、経験則にとらわれない新しいサービスを九州から展開する。

■問: http://www.new-s.co.jp

「AMG Performance Tour 2014」メルセデス・ベンツ品川が開催



メルセデス・ベンツ品川AMGパフォーマンスセンターは、10月11日(土)・12日(日)の2日間の日程で、「AMG Performance Tour 2014」を開催する。これはメルセデス・ベンツ、AMGの最新モデルを展示・試乗することで、魅力を体験できる特別なイベント。

■問:☎03-5479-1700



スフィア パテック フィリップ ブティック TOKYO 「創業175周年 パテック フィリップ展」を開催

日本で唯一のパテック フィリップ専門店、東京・南青山の「スフィア パテック フィリップ ブティック TOKYO」において、11月20日(木)～24日(月)の日程で、「創業175周年のパテック フィリップ展」の開催が決定した。

■問: http://www.pp-sphere.com



Movie

ミリオンダラーアーム



インド初メジャーリーガーの軌跡

野球未開の地インドで“100万ドルの剛腕”を持つメジャーリーガーは発掘できるか!? キャリアどん底のスポーツ・エージェントと18歳のインド人青年2人が、力を合わせてメジャーリーグに挑戦した実話をディズニーが映画化。誰もが一笑に付すような無謀な賭けを、とびきり爽快でドラマチックなアメリカン・ドリームに仕立てあげた。

CAST ●監督:クレイグ・ギレスピー ●出演:ジョン・ハム、レイク・ベル、アラン・アーキン
配給:ウォルト・ディズニー・スタジオ・ジャパン
●10月4日(土)全国ロードショー

©2014 Disney Enterprises, Inc. All Rights Reserved.

荒野はつらいよ〜アリゾナより愛をこめて〜



オタク青年 meets 西部劇

『テッド』の下衆なギャグとアホらしさに笑った人はこちらも見。セス・マクファーレンが監督・主演を務める最新作の舞台は、なんと西部開拓時代の田舎町。銃すら扱えないヘタレでオタクな羊飼いが、なぜか極悪ガンマンに戦いを挑む羽目になる西部劇コメディ。シャーリーズ・セロンやアマダ・セイフライドなど豪華女優陣との共演も見どころ。

CAST ●監督:セス・マクファーレン ●出演:セス・マクファーレン、シャーリーズ・セロン、アマダ・セイフライド 配給:シンカパルコ
●10月10日(金)TOHOシネマズシヤンテほか全国ロードショー

©Universal Pictures



記憶探偵と鍵のかかった少女

CAST ●監督:ホルヘ・ドラド ●出演:マーク・ストロング、タイッサ・ファーマー
配給:アズミック・エース
●9月27日(土)より新宿ピカデリーほか全国ロードショー

Still photographs by Quim Vives-Copyright ©2013 OMBRA FILMS, S.L. - ANTENA 3 FILMS, S.L.U. - MINDSCAPE PRODUCTIONS, S.L. - THE SAFFRON COMPANY - OMBRA FILMS, LLC.

秋の夜長にふさわしい本格ミステリー

他人の記憶に入り込む能力を持つ記憶探偵のジョン。資産家夫妻から絶食している16歳の娘アナの記憶に入ってほしいと依頼された彼は、彼女の記憶に潜り込み、衝撃的な出来事の数々を目の当たりにする。だがジョンの捜査が進むにつれ、周囲の証言と彼女の記憶はことごとく食い違っていることが明らかになる……。物語の鍵を握るミステリアスな美少女を演じるのは、アカデミー助演女優候補にもなったヴェラ・ファームガの21歳違いの実妹タイッサ・ファームガ。透明感のある美貌と不穏な眼差しのミスマッチがゴシック調の作品世界に貢献している。映像作品ならではの張り巡らされた伏線、ラストのトリックも鮮やか。思索に耽りたい秋におすすめの本格ミステリー。

DVD&Blu-ray

マンデラ 自由への長い道

信念の男の壮絶な生き様



昨年末、95歳で死去した南ア元大統領ネルソン・マンデラの自伝を映画化。弁護士として反アパルトヘイト運動に身を投じ、国家反逆罪で27年間もの獄中生活を強いられたマンデラ。信念を貫き通した偉大な男の生涯をドラマチックに描き出す。アカデミー賞歌曲賞にノミネートされたU2書き下ろしの主題歌「オーディナリー・ラブ」にも注目。

10月22日発売 DVD 3200円(税別)
発売・販売元:ウォルト・ディズニー・ジャパン

300<スリーハンドレッド> ~帝国の進撃~

男たちの躍動する肉体美



300人の精鋭スパルタ兵vs100万人のペルシャ軍。壮絶な肉弾戦が話題を呼んだアクション大作の続編が、オリジナリティ溢れる映像美をさらにパワーアップさせて登場。今度は闘いの舞台を大海原に移し、美しい女指揮官率いる無敵艦隊とギリシャ連合軍の闘いが描かれる。飛び散る血と汗と泥、鍛え上げられた男たちの躍動する肉体美に目を奪われる。

10月22日発売 初回限定生産Blu-ray & DVDセット 3790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

ドクター・フー ニュー・ジェネレーション

家族で楽しめるBBC発SFミステリー



イギリスBBCのドラマ史上で最も愛されている長寿SFシリーズを、『SHERLOCK/シャーロック』シリーズのスタッフが製作。宇宙の危機から恐竜を救う大冒険まで、時間も空間も飛び越えるコミカル&ミステリアスな旅が始まる。主人公の11代目ドクターを務めるのは新鋭マット・スミス。果たしてB・カンバーバッチに次ぐ大ブレイク俳優となるか期待。

10月3日発売 DVD-BOX1 1万3800円(税別)
発売:KADOKAWA・角川書店・BBCワールドワイド販売:KADOKAWA 角川書店

©2014 BBC Worldwide Ltd.

Book

男のパスタ道

土屋 敦



究極のペペロンチーノを求めて

ゆでた麺をニンニクと唐辛子を入れたオイルソースに絡めて完成。味付けは塩のみ。シンプルだからこそ奥が深いペペロンチーノ。この一皿を極めるため、ノーベル賞を目指す研究者のごとき執念で実験・試作を繰り返した著者が辿り着いた最高のペペロンチーノとは? 麺やオイルの選び方から塩のさじ加減の境界線まで、パスタの概念を覆す革命的レシピ本。

850円(税別) / 日本経済新聞出版社

広告やメディアで人を動かそうとするのは、もうあきらめなさい。

本田哲也、田端信太郎



消費者主導の時代のルール

マスメディアに取り上げられること、多くの広告枠を買うことで人を動かす時代はもう終わった。主権が消費者サイドに移った今の時代、ではどうすればモノが売れるようになるのか? 1000人から10億人まで、スケールごとに人を動かすポイントを考察。「人の動かし方」のルールが複雑・多様化し、消費者主導となった時代の新たな方法論を提案する。

1500円(税別) / ディスカヴァー・トゥエンティワン

レンズが撮らえた 外国人カメラマンの見た幕末日本I

小沢健志 / 監修 三井圭司 / 編集



写真で見る激動の時代

鎧姿の旗本、最後の将軍の肖像、道端で欠伸をする甘酒売りの男まで。幕末日本の人や風景、風俗をレンズに収めた欧米カメラマン23人の作品をまとめた写真集シリーズ第一弾。著名人の肖像画も興味深い。はっと目を惹くのは市井の人々を切り取った手彩色の写真の鮮やかさ。幕末と今が地続きであるという当たり前の事実をあらためて実感させられる。

1800円(税別) / 山川出版社





葉の上でじっくりと火を通した牛肉と旬の野菜の盛り合わせ。9月からは土日限定で野菜のトリュフ鍋(2人前2600円)のテイクアウトサービスも開始。20種以上の野菜をトリュフバターで香り付けした鍋セットは予算度外視の贅沢さ！

軽やかに見えて気骨あり 創意に富むフレンチを堪能

は、カジュアルな第一印象をいい意味で裏切る本格的な味で瞬く間に人気店になった。コンセプトは奇をてらったウケ狙いのオリジナリティではなく、美食の快楽と体への優しさを両立させるためのフレンチ。シンプルに見えて手間のかかっている繊細な料理はもちろん、食後の胃を優しく包むような野菜サラダからも、シェフの思想と気骨が伝わる。

こ を訪れるなら、まずはカウンター席がオススメ。肉を焼くジリジリという音、巧みな包丁さばき、塩をつまむ繊細な指の動き。小さな厨房を囲むカウンター席なら、そのすべてがライブで見聞きできる。料理への期待は否が応でも高まるはずだ。

「いかにもフレンチ、といった感じのガチガチの店にはしなくなかった。もちろんそういう店もあっているが、自分がやるべきことではない。他人がやっていることを真似しても意味がないですから」

気負いなくそう語るのには、フランスの三ツ星レストランで最先端の仏料理を学び、銀座「ラル・エ・ラ・マニエール」で初代エグゼクティブシェフを務めた後に独立したオーナーシェフ清水将さん。今夏でオープン1周年を迎えた初台「Anis」

仏産ワインも種類豊富。セレクトはパリの一ツ星レストラン「ル・サンク」をはじめ西麻布の名店などで経験を積んできたソムリエの山下公博さんにお任せを。

厨房をぐるりと囲むL字型のカウンター席は9人まで。ほかにテーブル8席、仲間と気軽に楽しめるテラス8席あり。



Anis

東京都渋谷区初台1-9-7 1F
定休日 月曜、第2日曜
☎03-6276-0026
11:30~14:30、18:00~23:30





**1 GARMIN
GARMINポルシェ 911
GT3カップ ミニカー** 3名様

ポルシェのワンメイクレースの最高峰である、PCCJのシリーズスポンサーを務めるGARMIN。2014年モデルの「GARMIN PORSCHE 911 GT3 Cup Car」が1/43スケールモデルカーとなった。迫力のあるGTウイングやボディもさることながら、内装の細部に至るまで精巧に再現されている。

■提供：いいよねっと



**2 Lamborghini
ラバー USBブレスレット** 2名様

ブレスレットになっているゴム製の4GB USB。BRANCPAINとLamborghiniのロゴと「SQUADRA CORSE」の文字とトリコローレのラインがプリントされている。腕に巻いておけばいつでもすぐに使える優れものだ。

■提供：ランボルギーニ・ジャパン



**3 JAGUAR
ヘリテージロゴ キャップ** 1名様

綿100%のシンプルな黒地のキャップ。「JAGUAR」のヘリテージロゴが立体的に刺繍され、高級感のあるデザインとなっている。オフィシャルウェブサイトでは、ヘリテージサイトを開いて歴史やその時代に活躍した名車の魅力を存分に紹介している。

■提供：ジャガー・ランドローバー・ジャパン



**4 YOKOHAMA
モータースポーツDVD
ADVAN消しゴム2個**
10月25～26日
WTCCヘア観戦招待券

5点セットを2名様

2013年のYOKOHAMAのモータースポーツ活動を一堂に集めたDVDと、消しゴムを2個。そして、鈴鹿サーキットで白熱のバトルが繰り広げられるWTCCのヘア観戦券の豪華セット。本誌、P162への昭和元禄を読んで行くといつもと一味違ったサーキットを味わうことができるだろう。

■提供：横浜ゴム

※観戦日の日程上、応募の締め切りは10月15日(水)の消印有効とさせていただきます。



**5 smart
オリジナル マグカップ** 1名様

スマートから「smart fortwo electric drive edition Disney」の特別仕様車が発表された。インテリアからエクステリアまで至る所にミッキーのロゴが散りばめられている。見ているだけでも楽しくなるクルマだ。そのイメージロゴがプリントされたマグカップを1名様に。

■提供：メルセデス・ベンツ日本



**7 JAGUAR
BALMAINオリジナルボールペン** 1名様

フランスのラグジュアリーブランド、BALMAIN製のボールペン。高級感のあるブラックカラーでデザインもシンプルなので、どんなシーンにも持ち歩け、女性にもちょうど持ちやすい太さとなっている。インクはブラック。

■提供：ジャガー・ランドローバー・ジャパン



**6 CITROËN
オリジナル トートバッグ** 3名様

シトロエンのロゴが入ったトートバッグ。大きめのバッグは外出時にはたいへん重宝する。スマホが入る大きさの内ポケットが2つ付いているのも便利だ。側面はビニール製になっているので汚れてもさっと拭けるのが嬉しい。

■提供：プジョー・シトロエン・ジャパン

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10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11月号プレゼント」係

●当選者の発表は、商品の発送をもって代えさせていただきます。
なお、雑誌競争規約の定めにより、この懸賞に当選された方は、この号の他の懸賞に入選できない場合があります。ご了承下さい。



なお、QRコードで
携帯サイトからも応募できます。
(応募締め切り2014年10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、もちろん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。詳しくは弊社Web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

■ 電話でのお申込み

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だきません。

お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

■ バックナンバー通信販売

■ ご注文方法

■ バックナンバーをお求めの方は、お近くの書店でご注文ください。送料無料で、お申込みの書店へお届けいたします。

■ お近くに書店がない場合のご注文方法

① 電話でのお申込み

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

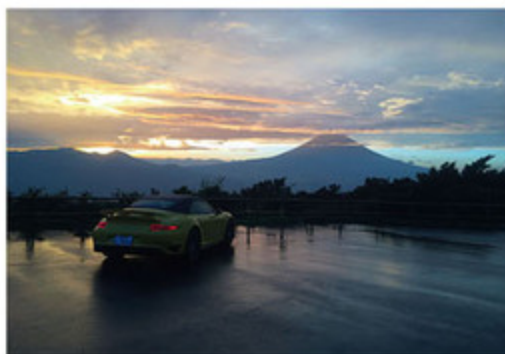


■ 今月の代表: マサル・ノグチ

パリ・サロンでデビューする新たな怪物!

またもや本誌の締め切り日にビッグニュースが舞い込んだ! 10月上旬に開催されるパリ・サロンにて「ベントレー・ミューランヌ・スピード」がデビューするという(もちろん次号でレポートする予定)。最高出力537ps、最大トルクは1100Nmにも及ぶという怪物である。しかもサスペンションとステアリングにはスポーツモードを新たに設け、加速性能も燃費も向上しているというから楽しみだ。この他にも注目モデルが多数デビューする模様。乞うご期待! (もう少し早めに公開してほしいと願う、マサル・ノグチ)

■ From Editors



シャッターチャンス

撮影でもっとも気を遣うのが天気。今月号の口は台風やら爆弾低気圧やらの悪天候に当たる確率が高く、かといってスケジュールの関係で順延もままならないため、各ジャーナリスト及びカメラマンの皆様には負担を強いてしまいました。本当にご協力ありがとうございました。しかし悪天候のもと必死の思いで取材後、撤収最中にこんなドラマチックなシーンが訪れるから皮肉なものです。悔しいながらもしばらく見入っていました。(眼福、眼福@か)



9時まではバス専用レーンです

朝8時すぎ、会社の横の道にタクシーやトラック、軽の営業車などが止まっていた。その脇では、せっせと青切符を書く警官が。よく観察すると、明治通りを池袋から新宿方面に向かって左側車線を行って来たクルマだけを引き込んでいく。ネズミ取りかと思ったら、そこは「7時30分~9時までバス専用レーン」だった。路線バスやスクールバス、原付は良いが、一般車は左折時以外走行禁止。この「おいしい取り締まり」は週2~3回行われる。(皆様ご注意を!)



ノンアルください。

私の家族は食べることが大好き。しかも成人男性でも食べきれないほどの量を完食する。日本料理は、器や食材の彩、そしてそこに季節感を生み出す職人の巧みな技を目で楽しみ、舌で味わうことができる。旅も大好きで、その土地でしか味わえないものや、食し方も様々。そこで交わす何気ない会話とお酒がその場を盛り上げる。ああ、そんな大人な時間を過ごしてみたい。右にあるのはワインではございませ〜ん。ぶどうジュースです。(お酒も呑めない、RYO)

[NEXT ISSUE] 2014年12月号 No.346 2014年10月25日(土)発売

■ Staff

編集長 EDITOR IN CHIEF

野口 優 Masaru Noguchi

編集 EDITORIAL STAFF

甲斐貴之 Takayuki Kai

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!

2014. 10.10
ON SALE.

The World's Greatest Custom Culture Magazine

モーターヘッド/13

特集：徹底的にメルツェデス！

the MB

モーターヘッドが総力を挙げてお届けする「MB特集」
あのBRABUS社への独占潜入取材を皮切りに、最新カスタムスタイル
ヴィンテージ、さらにはライフスタイルまでを徹底的に網羅します。
「メルツェデス好き」を自認する貴方も、そうじゃない貴方も、必読です。

サブ特集：

SUV Special

最新SUV事情。

Tribute to Steve McQueen

MH流マックイーン・ファッションシュート。

and so on...

モーターヘッドもお陰さまで**3**周年。

特大PRESENT企画を見逃すな！

<http://motorheadmagazine.jp>

THE WORLD'S GREATEST CUSTOM CULTURE MAGAZINE - MOTORHEAD.
CELEBRATING
3 YEARS
2012-2014



SPORT CAR STYLE

Enjoy Sport Car Life

■ Contents of

MINI

John Cooper Works Series



MINI

John Cooper Works Series

小粒で激辛、7兄弟。

CLOSE UP!

BMWの手により21世紀に蘇ったMINIは、気が付けばもう3代目へと歩を進めた。新型が発売されて間もない今こそ、ここでは2代目の認定中古車に注目してみたい。それもスポーツカーも真っ青の動力性能を持つホットハッチとして根強い人気を持つジョン・クーパー・ワークスだ。今なら7つものボディ形態から選べる状況にある。

個体選びが楽しいMINIの認定中古車

MINI NEXT

- 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:エンジン、トランスミッション、ブレーキなどの主要部品
- 問い合わせ:MINIカスタマーサポート ☎0120-56-5532

MINI 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)

MINI 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
- 納車点検:法定1年定期点検項目に準じる
- 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。

※MINI Approved CarおよびMINI Used Carにおいて記載以外の項目はMINI NEXTのそれに準じます。

ミニ・ネクストを筆頭にアブルブドカー、ユーズドカーと分類される形や、それぞれの条件は、ほぼBMWのプレミアム・セレクション制度に準じる。しかしあくまでMINI独自の制度であり、販売店にはMINIの知識に長けたテクニシャンが在籍することが多い。専売店による豊富なサポート、という制度には表れないメリットが認定中古車にはある。

MINIとは切り離せない ジョン・クーパーの存在

ボルシェで言えばGT3のような、MINIのスポーツモデルに位置付けられるのがジョン・クーパー・ワークス(JCW)。この名前は1960年代にローバー・ミニの名チューナーであったジョン・クーパーに由来する。そもそもMINIの開発者であるアレック・イシゴニスとジョン・クーパーは盟友であったことから、スポーツモデルに対してクーパーの名が授けられたという歴史を持つが、BMW MINIになってからはJCWもラインアップに加わった。



ス ポーツカーに求めるものは人それぞれ。多種多様な捉え方を認めつつも、手軽に手に入れ付き合えて、いざ真剣に走らせればピュアスポーツを蹴散らすほど速いという、小粒で激辛なホットハッチを求めるのなら、面白い存在がある。

それはMINIの世界である。それも胸を張ってスポーツカーと呼べる

**SPORT CAR
STYLE** *Enjoy Sport Car Life*

るほどにMINIを鍛え上げたジョン・クーパー・ワークス(以下JCW)の布陣だ。BMW MINIの初代から用意されたJCWは、先代ではR56系のハッチバックを基本に、そのクラブマン(R55)、コンバーチブル(R57)、そしてクーペ(R58)にロードスター(R59)、クロスオーバー(R60)にベースマン(R61)と、7つものボディが用

意されるまでに拡大した。ユーザーはデザインや日常での使い勝手によって選べる状態にある。

現行モデルであるF56型でJCWの登場を待つのもいいが、せっかくここまでの選択肢を用意してくれたのだから、R系型式をもっと味わいたい。と、それを再確認させてくれたのがMINIの認定中古車という存在である。

MINIの認定中古車は、MINI

NEXT(ミニ・ネクスト)を筆頭に、アブルブドカー、ユーズドカーと3種に分類される。プレミアム・セレクション制度を持つBMWと同様の形態であり、新しいものはもちろん、古いものを切り捨てることなく大切に再販していこうというブランドの意志が見え隠れする。

いまJCWがとても買いドキだ。新車価格を見直すと、ハッチバックのMT以外はどれも400万円を超え、乗り出しでは500万円に届くような値付けだった。しかし認定中古車を見ると、デモカー落ちを筆頭とした新車に近い個体でも300万円台にあることが珍しくない。大半がミニ・ネクストに該当するから、新車保証継承のほかに、2年間走行距離無制限での保証も付く。ミニ・ネクストの場合、希望とあれば有償での延長保証まで備えることができる。最大4年もの保証期間を享受で

きる。個体の安心感を含めて新車購入とまったく同じ気構えでいられるのは、認定中古車ならではだ。

ただしイチからオーダーできない中古車の場合「お気に入りの仕様」と巡り会えるのかという不安はある。多彩なコーディネートや無数に並ぶオプション装備など遊び心に富んだMINIなら、なおさら妥協はしたくない。それでも流通状況を見ると、他ブランドでは定説化した「白、黒、シルバー」一辺倒ではなく、様々な仕様を確認することができ。先に述べた豊富なボディ形態と合わせて、自分にピッタリの1台を探し出すことも難しくはなさそうだ。もちろん、自分好みのオプションパーツをさらに組み合わせることもできる。「探す、造り上げる」といった行為からしてプラモデル感覚で、楽しい。と思わせてくれるのが、いかにもMINIらしい魅力である。

見た目はMINIそのものののに、センター出しマフラーやエアインテークなど随所にJCWらしさが表現される。5ナンバーは踏襲されるので日常での使い勝手は悪くない。



ホットハッチの大本命

R56型と呼ばれる2代目BMW MINIのハッチバック。発売は2007年だから登場から7年近くが経つ。JCWが登場したのは2008年9月。排気量こそワン、クーバー系と不变の1.6Lだが、ツインスクロールターボによる過給が組み合わさって、最高出力211ps、最大トルク28.6kgmを発揮した。2012年10月にはMINI全体がマイナーチェンジを遂げ、待望の6速ATが追加される。つまり、それ以前のモデルは6速MTのみで、2012年以降も積極的に3ペダルを選ぶ人が多かったため、結果として中古車市場に6速ATは少ない。2012年10月以降はバルブトロニックや

センターコンソールに備わる大型のメーターなど、MINIらしさは健在の操作系。発売当初は3ペダルMTのみが導入され、日本仕様は右ハンドルだけだった(写真は欧州仕様)。

ダイレクトインジェクションの採用などで1750~5500rpmと幅広い範囲で28.6kgmを放出するように。現在、低年式のアップグレードでは200万円台から認められ、高年式のミニ・ネクストでも300万円台が多い。走りを標榜したモデルだが、認定中古車では過度な改造車両は除外されるので安心だ。



JCW (R56)



内外装問わずアクセサリパーツが豊富なのはMINIならではの。JCWの登場に伴ってJCWロゴの入ったアクセサリパーツが販売されるようになりJCWユーザー以外も楽しめた。

JCW Clubman (R55) JCW Convertible (R57)

利便性か、オープンエアか

全長を伸ばしてシューティングブレーク風としたクラブマン(R55)が登場したのは2007年10月。ハッチバックの屋根をソフトトップ化したコンバーチブル(R57)の登場は翌2008年10月のこと。双方にJCWが加わったのは2009年6月からだった。パワーTRAINはハッチバックに準じる格好で、JCWの選択肢が一気に増えた。初期のモデルはもう5年選手で2回目の車検を迎える頃。そうした個体はリーズナブルに手に入るかと思いきや、意外と台数は多くない。絶対数が限られる上に長く乗る人も多いためか。高年式モデルにしても数が少ないのは変わらず。特にクーペ/ロードスターやクロスオーバー系が登場してからは、JCWに限ってはユーザーカーにしてもデモカーにしても積極的に選ばれることが少なかったようだ。街で見かける機会の多いMINIゆえ、さらなる個性を求めたいのなら、敢えてのJCWクラブマンorコンバーチブルという選択肢は狙い目だと思える。



全長がMINIより240mm長くホイールベースは80mm長いシューティングブレーク形状のクラブマンと、ソフトトップのルーフが開閉する4シーターオープンのコンバーチブル。

さらなる刺激を求めるなら

JCW GP (R56)

ハッチバックのJCWをより硬派に設えたモデルがJCWGPだ。世界限定2000台、そのうち日本へは1割に相当する200台が導入された。リヤシートのない2シーターのみで、ボディカラーもサンダーグレーメタリックのみ。さらに6速MTのみと究極的に割り切った設定だった。2012年9月のパリ・サロンのデビューしたが、このJCW GPはモデル末期における集大成的な意味もある。認定中古車は、まだ新車保証期間のたっぷり残ったものばかり。限定生産ゆえ希少性の高さは続くはずだし、リセールを考えても手に入れる価値はある。もちろんサーキットマシンとしてじっくりと付き合うのにも格好の存在だ。



JCW Coupe (R58) JCW Roadster (R59)

JCWに最適な2シーター

2シーターを前提として屋根を低く設えたクーペ(R58)とロードスター(R59)は、スポーツカーとしての資質を求めるJCWにとって格好のモデルだ。クーペが2011年9月に発売され、すぐ後を追う形で2012年1月にロードスターが登場した。発売当初は6速MTのみだったが、2012年の10月には6速ATモデルが追加された。新車価格はいずれも450万円前後にあり、乗り出しでは500万円を超えてくる。現在、認定中古車のほとんどがミニ・ネクストに該当し、新車と見間違えるようなものばかり。まだ新車販売も継続されているゆえに新車との比較にもなりそう。価格は400万円台にあることが多く、今後も順調な値落ちを続けると予想される。2シーターゆえに実用性は考えずに純粋なスポーツカーやグランツーリスモとして楽しむ層が多いことから、今後も一定の需要はあるはず。高年式モデルを狙うのなら、新車と高年式中古車を比較できる今が最もオススメの時期だ。



全高はハッチバックより50mm低い1380mm。フロントウインドウを寝かせてキャビンをコンパクト化、そして2シーターへ。パーソナルカーとしての側面を色濃く出している。



【2008年9月】

R56のJCWが日本で発売される。同年10月中旬よりデリバリーされた。当初は6速MTのみのラインアップで価格は363万円だった。同時にJCWの汎用アクセサリも多数登場。

【2009年6月】

クラブマンとコンバーチブルにJCWが設定される。いずれも6速MTのみで、これでJCWの三兄弟体制が整った。6月23日より予約注文を開始。デリバリーは7月以降となった。

【2010年7月】

特別限定車MINI JCW ワールドチャンピオンシップ・フィフティが10台限定でインターネッツ販売される。ジョン・クーパー 50周年を記念したもので、欧州では2009年に登場。

【2011年9月】

MINIクーペが9月から予約注文受付を開始。当初からJCWもラインアップに加わった。その翌年2012年1月にはロードスターも発表される。これでJCWは5つのモデルが揃った。

【2012年10月】

JCWのラインアップ全部に6速ATが追加される。同時にバルブトロニックや高精度ダイレクトインジェクションを新たに採用するなどモデル自体のマイナーチェンジとなった。

【2014年4月】

マットブラックのフローゼン・ブラックを採用したJCWブラックナイトが、クロスオーバーとベースマンに45台限定で登場する。トランスミッションは6速ATのみとなる。

【2007年3月】

BMW MINIとしては2代目。5年ぶりのフルモデルチェンジとなったR56型MINIが発売された。当初はクーバー、クーバーSのみで、ワンは遅れること同年5月の発売となった。

【2008年11月】

クーバーSに後付けする格好のJCWチューニングキットが登場。吸排気などの変更により最高出力が175ps→192psへ。価格は27万8250円で、MTとATのどちらにも対応した。

【2010年2月】

JCW全モデルに対してエアロダイナミックパッケージが標準装備化。同年3月にはその他の標準装備を充実させ車両価格の見直しも実施される。総じて、価格の魅力は高まった。

【2011年8月】

クーバー、クーバーSに対応する「JCW SPORT」というオプションパッケージが登場。エアロキットや赤のステッチ内装、DTCなどが盛り込まれた。クーバーSで28万円。

【2012年5月】

ニュルでのタイム8分23秒を記録してMINI史上最速モデルと謳われたMINI JCW GPが登場した。世界限定2000台のうち200台が日本へ割り当てられ、同年12月に発売された。

【2013年1月】

クロスオーバーにJCWモデルが追加された。同年3月には続いてベースマンにも同様の措置が採られる。これでMINIブランドの全てのモデルにJCWモデルが存在することになる。

CHECK POINT!

JCWを支える テンロクターボ



多彩なモデルバリエーションを持つJCWの布陣だが、エンジン自体は一貫して変わらない。1598ccの直列4気筒+ツインスクロールターボで、デビュー当初は最高出力211ps/6000rpm、最大トルク26.5kgm/1850~5600rpmを発揮した。2012年10月以降はバルブトロニックや高精度ダイレクトインジェクションなどの採用により洗練され、若干ながら特性も変化するが、数値的出力性能はほぼ不変となる。またJCW GPとクロスオーバー系は、最高出力218psと少し高められている。豊富なオプションパーツによりクーバー系の外観だけJCW仕様にすることは可能だが、せっかくならJCWでこの名機を味わいたい。

一風変わったJCWたち

JCW Crossover (R60) JCW Paceman (R61)

MINI一族の中では少々特殊な立ち位置を持つクロスオーバー(R60)。R型MINIでは唯一の4ドアで、サイズも決してミニではなく3ナンバーとなり、唯一4WDを採用するのも特徴だ。それを再び2ドアクーペに仕立て直したのがベースマン(R61)だ。クロスオーバー自体は2012年末に、そのJCWは2013年1月に発売。JCWベースマンは同年4月からとなる。まだ2年も経っていないことがあって、市場に認定中古車の数は多くない。しかし皆無というわけではなく、デモカー落ち等の物件をテラホラ見かけることができる。登録後1年、1万km程度の個体でも300万円台半ばにあることも珍しくないの、オプション装備等を加味すると100万円以上のプライスダウンとなる。クロスオーバー、ベースマン共に6速MTと6速ATが用意されるが、市場は6速ATが多数を占める。それがモデルの性格を如実に示している。新車は2015年モデルが発表されるなどまだまだ現役選手である。



全幅の関係でMINIの中で唯一3ナンバー化された両モデル。ALL4という4WDが用意されたのもトピックで、JCWも4WDとなる。クロスオーバーはブランド初の4ドアとなった。





SPECIAL SHOP INFORMATION

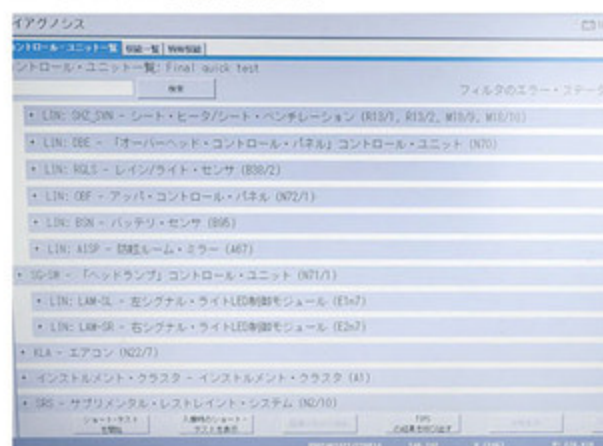
Mercedes-Benz

Contents of this month

■ オートエボリューション IMPORT店	P186
■ オフィスエム	P187
■ オフィス ケイ	P188
■ カーウォッシュ・オーシャン	P189
■ カーズカーゾ	P190
■ カービューティーマックス	P191
■ 合同産業	P192
■ ダムクラフト	P193
■ テクノプロ	P194
■ ファースト	P195
■ マックスクラフト	P196
■ ミストラル	P197
■ モビーディック	P198
■ リズムコーポレーション	P199



開発者向けテスターも完璧に使いこなすメカニックは、デイルイトの光量調整もお手のもの。コントロールユニットとプログラムの関連性を熟知しているスペシャリストゆえ、カスタマイズも自由自在だ。



←最新のディーラー向けテスターによるデイルイトの光量カスタマイズ施工後の診断結果。デイルイト調整を行っても正常と認識していることがわかる。

→現代のクルマはコントロールユニットによってエンジンやトランスミッション、AV機器など全てを電子制御。これらは強固なセキュリティで保護されているため汎用テスターでは再設定できないが、同店では開発者向けテスターによって設定可能。



あらゆるテスターを備えている。だから、カスタマイズに限らず、並行輸入、それもディーゼルモデルなどのテスターも揃っているため整備が可能だ。



←並行車や車両販売をはじめ整備からカスタマイズまで幅広く手がけるオートエボリューション。「乗り終えるまでサポート」をコンセプトに展開するホスピタリティ溢れるショップだ。



カスタマイズできる項目はニードルスリップやオートライトの感度調整、アイドリングストップの解除など多岐にわたる。現在はA45AMGとCLA45AMGの最高速リミッターを300km/hに変更するプロジェクトを進行中。結果はwebにてチェックしていただきたい。

開発者向けテスターを使い 純正プログラムを調整可能



→納車式を行うVIPルームが設けられており、納車時は各書類の受け渡しを行うほか、お祝いとしてシャンメリーで祝杯を挙げるという。

←天井が高く落ち着いた雰囲気の店内。ここで気持ちを落ち着けながらゆっくりと相談ができる。



デ イライトを自由自在にコントロールする。灯火類だから簡単と思われるかもしれないが、今のクルマは全てコンピュータ制御されるから簡単には変更ができない。それを可能にするのが、愛媛県松山市にあるオートエボリューションだ。メルセデスのような世界戦略車の場合、輸出する国の法規に適合させた仕様に変更して販売されているこ

とはご存じの通り。例えば液晶メーターの場合、アメリカではマイルなのに日本ではキロ表示だったりするわけだ。このような箇所を変更するには液晶メーターのプログラム設定を変更する必要がある。つまり、車載コンピュータにアクセスして設定を書き換えるという方法だ。

しかし、今や各クルマには全世界の仕様を網羅したプログラムが搭載されるから、同店ではプログラムを書き換えるのではなく、純正プログラムの任意設定項目を調整するという手法をとる。だから安心である。ディーラー向けテスターよりもきめ細かな設定が可能な開発者向けテスターを完璧に使いこなすオートエボリューション。最先端の技術を駆使して望み通りのカスタマイズを実現してくれる希少なショップだ。

Office.M

■オフィスエム

橘 祐一●PHOTO&REPORT

営業時間／10:00～18:00

定休日／水曜日

〒341-0034

埼玉県三郷市新和4-167-2

☎048-948-7099 <http://office-m66.com/>

ターボやコンプレッサーなど過給機のチューニングで知られるアメリカブランド、WEISTEC社製のスーパーチャージャーを装着する。



←BCFORGEDの鍛造ホイールをプリスターフェンダーに収める。足まわりやブレーキも強化されており、見た目だけではなくチューニングを施す。

→E63AMGをベースにしたコンプリートカー。スピードを追い求めた結果、この美しいスタイルが生まれたという。迫力のフォルムだ。



6台のクルマが入るファクトリーでは、2基のリフトを完備。重整備にも対応できる設備と経験を備えているので、安心して任せることができる。



ブレーキまわりのパーツ加工、流用なども人気メニューになっている。AMG製キャリパーのペイントや加工をはじめ、様々なオーダーに対応している。



M272 V6エンジン用のステンレス製エキゾーストマニホールドをオリジナルで製作。この他にもV6エンジンを楽しむためのチューニングパーツを開発中だ。

やりたいことをカタチにする メルセデス専門チューニングショップ



メルセデス・ベンツ純正のテスター「DAS」をはじめ、各種テスターを用意しているため、全てのベンツの整備、修理が可能。

オイルクーラーの追加やラジエーターの変更など、チューニングに合わせて熱対策も抜かりない。特にハイスピード時のATのオーバーヒート対策も施されている。



ク ルマ本来が持つポテンシャルを最大限に引き出す、メルセデス&AMG専門のチューニングショップ。「ストリートで快適に」「サーキットで速く走る」「トップスピードを上げたい」「加速性能をもっとよくしたい」など、ユーザーの要望にあわせ、「やりたい事をカタチにする」がコンセプトだ。

代表の中川氏は正規ディーラーでメカニックを務め、メルセデス・ベンツを知り尽くした人物。ベンツの特性を活かしウイックポイントを克服してチューニングを行っている。チューニングカーの楽しさはパワーとスピードだけでなく、思い通りにコントロールできること。大径のブレーキシステムや足まわりの強化も行い、戦闘力の高いクルマをトータル

ルで作り上げる。

メンテナンスにも力を入れ、DASをはじめ各種テスターを用意し、全てのメルセデス・ベンツに対応。テスターで計測できないような違和感も原因を究明し調整。チューニングやメンテナンスは、ユーザーとの対話が大切と考え、作業に入る前にはミーティングを重ねる。これまでに整備やチューニングで満足できなかった方は、ぜひ一度訪ねてほしい。



スポーツパッケージでは台形の2本出しだったマフラーカッターを、S63AMG用のツインスクエアの4本出しへと変更。



リアのテールランプにもクロームリングが装着されている。これだけでエレガントさが増して、リヤからの印象を大きく変えることができる。



ヘッドライトにはクロームリングを装着。さりげないパーツながら、目元が引き締まり効果が大きいドレスアップアイテムと言えるだろう。



W222のスポーツパッケージをベースにカスタマイズされる。スタイリッシュなフォルムをベースに、更なるスタイルアップが施されている。



この車両にはAMGバンパーが装着されているが、ノーマルをベースにフルAMGへスタイルアップすることも可能だ。



ホイールはアメ銀のFORGIATO PINURA-ECLをチョイス。オフセットやカラーはワンオフの完全オーダーにてセット。



室内からサウンドを変化させることができる、可変タイプのオールステンレスマフラー「MIRACLE REAR EX」。S63AMG、S550用がラインアップする。

多くのメルセデスを手掛けた ドレスアップの老舗ショップ



ロワリングキットにより車高をローダウンさせる。調整によりダウン量をコントロールできるので、細かいセッティングが可能だ。



ハ イクラスのセダン&クーペやスーパースポーツをベースにセレブリティスタイルのドレスアップでおなじみの「オフィスケイ」は、1990年代から有名ブランドパーツの輸入、販売、オリジナルパーツの開発を手がけてきた。

なかでも、メルセデス・ベンツSクラスは歴代各モデルのカスタマイズを手がけ、新型のW222に関しても、すでに多数のクルマにドレスアップを施している。中でも人気の高いAMGはエアロパーツをはじめ、インテリアパーツや小物など様々なアイテムを用意している。

写真のW222はスタイリッシュなスポーツパッケージ仕様をベースに更なるスタイルアップを施す。スポーツパッケージの台形2本出しマ

フラーカッターから、S63用の4本出しクロームツインタイルへ変更し、リヤビューの迫力をさらにアップ。マフラー自体も同社オリジナルのオールステンレスマフラー「MIRACLE」を装着。室内からの操作により、サウンドを変化させることができる。ローダウンさせた足まわりにはFORGIATOのPINURA-ECLを装着し、隙のないドレスアップスタイルを作り上げている。

CAR WASH OCEAN

■カーウォッシュ・オーシャン

カーウォッシュ・オーシャン●PHOTO OFFICE i(石井健之)●PHOTO&REPORT

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/>



線路や工事現場近くに駐車していると塗装の表面に鉄粉が刺さっているケースが多い。そのままポリッシュするとひどい状態になってしまうため、特殊な粘土で除去する。



←数種類のコンパウンドと目の細かさが違うバフを使い、塗装面を鏡面加工していくポリッシュ作業。ツメが引っかからない程度の傷はこの作業で消えてしまう。

→ボディコーティング選びで迷ったら、水が弾くのを好む方はエクセレントタフコート。親水性を好む人はウルトラタフコートを選ぶといいだろう。



ポリッシュ後は脱脂をしてコーティング剤を塗布していく。エクセレントタフコートはパネルごとに塗り込んでいき、ウルトラタフコートはスプレーガンで吹き付ける。



エクセレントタフコートを施工した塗装面に霧吹きで水を吹き付けるとこのような水玉になる。この後すぐに水玉同士がくっついて転がり落ちてしまうところが特徴だ。

ボディコーティング作業は約半日かかるため事前の電話予約が必要。クルマの塗装面の状態を確認した後、不純物を取り除いた“純水”を使用して手洗い洗車が行われる。

洗 車とボディコーティングを専門に行う目白通り沿いにある「カーウォッシュ・オーシャン」。24時間営業のために洗車はいつでも事前予約なしで対応でき、人気のソフト洗車や純水を使って洗車をするプレミアムソフト洗車など、さまざまな洗車メニューをラインアップ。ルームクリーニングやプラチナワックス洗車などの特殊なメニューもあり、予算に応じて洗車へのこだわりで選べるようになっている。

また扱うボディコーティングは3種類あり、すべて耐久性の高いガラス系ボディコーティングを採用する。それぞれのボディコーティングの違いは、撥水性の有無や、仕上がりの

光沢具合など。メルセデス・ベンツにお薦めなのは、最高峰のエクセレントタフコートかウルトラタフコートだろう。

エクセレントタフコートは撥水性を越える、滑水性と呼ぶほどの強烈な水弾きが特徴で、光沢は固形ワックスに限りなく近い深みのある仕上がり。ウルトラタフコートは撥水性ではなく親水性となり、光沢はガラスコーティングらしい透明感のある仕上がりとなる。予算や仕上がり具合で選ぶといいだろう。

洗車は24時間いつでも対応 コーティングは事前予約が必要



すべてのボディコーティングには、室内の簡易清掃が含まれている。掃除機がけや内装、内窓の水拭きなどが行われる。



環七の豊玉陸橋から目白通りを都心方面へ1〜2分走った左側にある。Tポイント取扱店でもあり、ポイントを使うことも貯めることもできる。

営業時間／10:00～18:00

定休日／水曜日

〒339-0056

埼玉県さいたま市岩槻区加倉4-15-12

☎048-878-9761 <http://www.carscaso.com/>

2014年の1月に登録したメルセデス・ベンツA180 BlueEFFICIENCY Sports。サンルーフやセーフティパッケージなど充実オプションが付いて、359万円。



このBMW116iスタイルも走行1000km未満という未使用車レベルの個体。もちろん新車保証等の継承も可能で、安心して乗ることができるだろう。318万円。



長年の顧客が買い替えとなり、その下取り車として入庫した2003年式SL500。以前に自社で販売した車両でもあり、いわゆる管理車両ということ。走行3万1000km。256万円。



在庫車両は欧州メーカーの未使用車＆高年式物件が中心。自社管理物件も多く、正規ディーラーで責任を持ってサポートできる車両を提供しているという。

履歴の確かな個体为中心 新車同然のお宝車にも強い



埼玉県さいたま市、国道16号線沿いにショールームを構える。ショールームには他店ではなかなか見かけないような希少モデルを並べることも多い。最寄りICは東北自動車道岩槻ICで、出口から春日部方面に入り、クルマで1分ほど。



数 あるクルマ販売店の中からカーズカーズに注目すべき理由、それは販売車両の質の高さに尽きる。

良質車といえは年式相応の低走行車というのが基本だが、カーズカーズではそれらに加え、登録から間もなく走行距離が数千km未満という車両を積極的に集めている。中には新車同然、登録したばかりという個体もあり、今回紹介するAクラスや1シリーズは、まさにそんな車両だ。

「来店された方が真剣に検討してくれるような、お買い得なモデルを積極的に入れていきます」とは、代表の吉國氏の言葉。確かに走行距離が数千kmという新車同然の未使用車がお値ごろプライスで狙えるため、いろいろなところでクルマを見比べている人ほど、あまりのお買い得さに心が揺れ動くはずだ。

在庫の中心がいわゆる掘り出し物ばかりであるため、在庫車の回転が早く、期待を膨らませて連絡をしてくれたユーザーに謝ることも多いそうだが、メルセデス・ベンツやBMW、VWは長年のコネクションにより頻繁に仕入れているので、マメにホームページを見ていただければとのこと。本気で探している人は、ぜひチェックすべきだろう。

Car Beauty MAX

■カービューティーマックス

柴田幸治 (BEL) ●PHOTO&REPORT

営業時間／9:00～19:00

定休日／年中無休

〒561-0894 大阪府豊中市勝部3-3-16

☎0120-368-568 ☎06-6853-3666

<http://www.max1996.com/>



完全硬化まで約1ヵ月かかる皮膜を即時に完成させるファイナライズ処理設備。究極のコーティングを目指すなら必須の設備といえる。



講習は座学以外に実技も開催。受講者は全員経験者なので、学ぶだけでなく実際に作業をして体得できる。



指導だけでなく、お手本として実際に磨く友成氏。世界中のモーター・ショーをはじめ、あらゆる場所で研鑽を積んできた技を間近で見聞することができる。



写真はフェラーリだが古いメルセデスにも有効なのがコーティング。特に塗膜が弱いクルマの場合、塗膜保護にも役立つため効果的だ。



検定に向けた講習を行う。キズ別にバフやコンパウンドの選択方法など細かくレクチャーする。目から鱗が落ちたという受講生が続出。

コーティング業界のトップモデル店は 磨き上げられたクルマの色艶同様、懐も深い



社団法人日本コーティング協会に研修の場も提供している。基準を定める立場にある同店は、コーティングが生み出す色ツヤ同様、懐も深い。

究極のコーティングはひと味違う。それをメルセデスで体感して欲しい。

また、友成氏は同協会の代表理事という立場でもあるので、会員に対しての人材育成や最新情報なども惜しみなく提供している。

先端の設備が整っている。

ゆえに、施工はもちろん、設備もファイナライズ処理設備を筆頭に最先端の設備が整っている。

また、友成氏は同協会の代表理事という立場でもあるので、会員に対しての人材育成や最新情報なども惜しみなく提供している。

また、友成氏は同協会の代表理事という立場でもあるので、会員に対しての人材育成や最新情報なども惜しみなく提供している。

また、友成氏は同協会の代表理事という立場でもあるので、会員に対しての人材育成や最新情報なども惜しみなく提供している。

また、友成氏は同協会の代表理事という立場でもあるので、会員に対しての人材育成や最新情報なども惜しみなく提供している。

また、友成氏は同協会の代表理事という立場でもあるので、会員に対しての人材育成や最新情報なども惜しみなく提供している。

また、友成氏は同協会の代表理事という立場でもあるので、会員に対しての人材育成や最新情報なども惜しみなく提供している。



カーポート内にアコーディオンガレージを設置すると、横殴りの雨やホコリ、落ち葉、小動物などから愛車を守ることができる。

8本前後のスチール製の支柱に対して、筋交いが入る構造。台風などの強風にも耐えられる強度を持っている。



ホコリや落ち葉が多い場所に設置する場合は、“裾下スカート”というオプションメニューがおすすめ。シートをスカート状にして地面とシートの隙間をなくすオプションメニューだ。



ひょう

雹の被害から愛車を守る アコーディオンガレージ



ガレージシートのカラー変更もオプションメニューとして用意されている。自宅やクルマの色に合わせる人も多いそうだ。

写真のようにカーポート内で使用すればホコリ除けにもなるし、横殴りの雨などでもクルマを濡らさなくてすむ。サイズも10cm単位でオーダーメイドできるため、使用環境に合わせたガレージを作れるところも魅力のひとつだ。

ガレージを構成するフレームはスチール製で筋交いが入る強固な構造を採用し、フレームを覆うシートも耐候性の高いものを使用している。当然、雹が降ってきてもガレージ内のクルマに当たることは一切ないから、駐車中に雹害にあう心配もなくなるというもの。

そんな雹害から愛車を守ってくれるのが簡易ガレージの、アコーディオンガレージだ。平らな地面であれば設置でき、女性ひとりでも簡単に開閉できるから、クルマの出し入れは楽にできる。

今年の夏は日本各地が豪雨災害にみまわれた。東京都心でも何度もゲリラ豪雨が発生し、時には雹が降ったこともあった。この雹はクルマにとってはかなりの厄介者だ。大きいモノはピンポン球くらいのおおきさだから、そんなものが空から降ってきてもクルマに当たろうものなら、すぐに凹みを作ってしまう。

今

年の夏は日本各地が豪雨災害にみまわれた。東京都心でも

営業時間／10:00～19:00

定休日／日曜日、祝日

〒153-0064

東京都目黒区下目黒2-19-7

☎03-5759-3575 <http://damcraft.jp/>

Dam Craft

■ダムクラフト

橘 祐一●PHOTO&REPORT



通常のペイントと異なり、磨くことができないマットカラーは、汚れやシミなどを落とす下地の処理が重要となる。



←マットカラー専用開発したコーティング処理を行うことで、ムラやツヤなどを出さず、マットらしい質感を確保している。

→独自に開発した、マットペイントに対応したボディケアメニューを多数用意。いつまでもボディをキレイに保つことができる。



ボディ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、施工箇所もオーナーの好みに合わせて設定することができる。仕上げも見事だ。



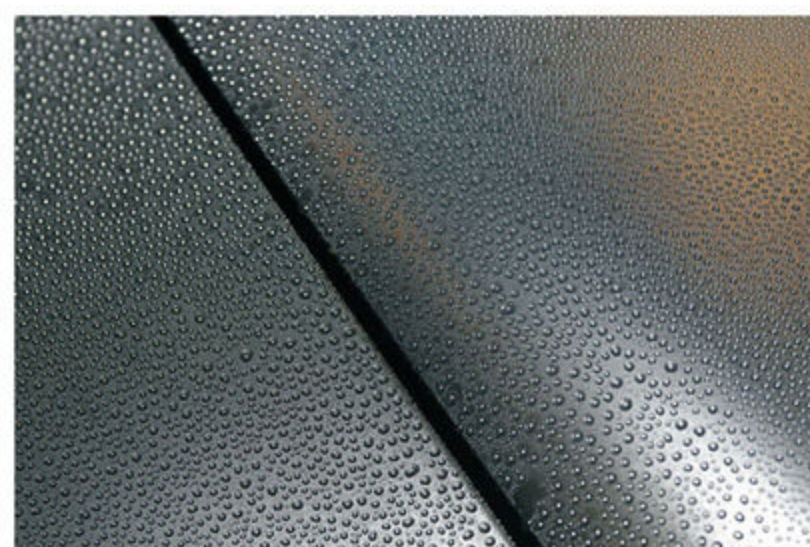
マットカラーに対応したペイントプロテクとフィルムも用意されている。サイドスカートは傷が付きやすいのでガードしておきたい部分だ。

マットペイントに適したボディケアメニューを独自開発



黄ばみや曇りが起きてしまったヘッドライトやテールランプの輝きを取り戻せる。また、ここにプロテクションフィルムを施工することもできる。

マットの質感を保ちながら水を弾くコーティング処理が可能のため、汚れが付きにくく、汚れても水洗いだけでキレイなボディが復活する。



最

近では純正色としても採用されている艶消しのマットカラー。

雨ジミなどの汚れが付着しやすく、キレイな状態を保つのは案外難しい。ダムクラフトではこのマットペイントに適したボディケア、ボディコーティングを独自に開発し、マットカラーらしさを保てるメニューを用意している。

マットカラーは磨くことができないので、しっかりと汚れを落とす下地の処理が重要。マットカラー専用のクリーナーで汚れを落とし、専用開発されたコーティングを施工。通常のペイントと同様に水を弾きながらも、ツヤを抑えるのでマットカラーらしさを損なうことはない。この施工はペイントだけでなくラッピ

ングフィルムにも対応しているので、部分ラッピングやストライプ、デカールなどにもOKだ。

また、マットカラー用のメニューとして最近注目されているのが、ペイントプロテクフィルム。マットカラー専用開発された、XPEL社のステルスフィルムを使用することで、マットカラーの質感を保ちながらボディを傷からガードすることができる。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。



フェラーリ・テストロッサの高速直進安定性を向上させるためのアライメント計測調整シーン。ノウハウがなければできない作業である。



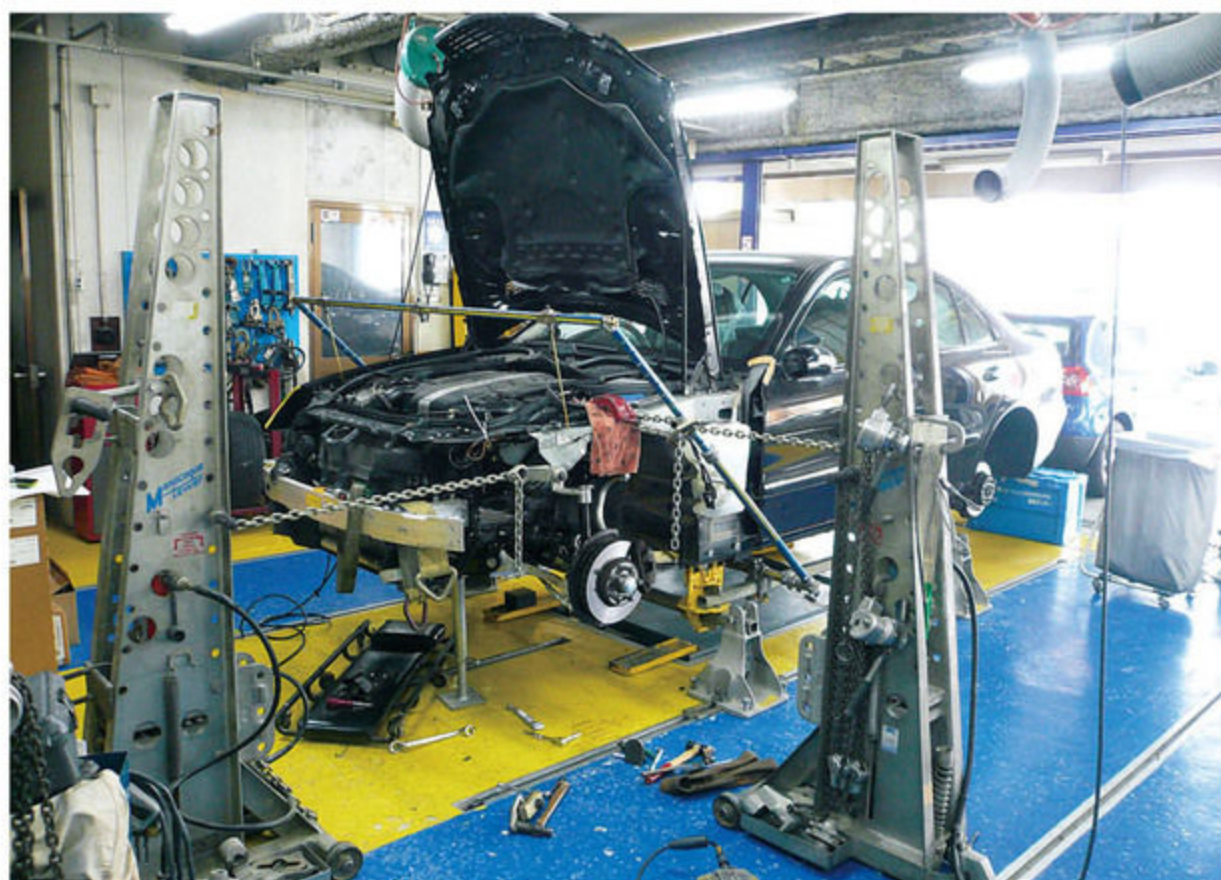
ボディがアルミ製のW126 CL63 AMGの鋳金風景。アルミ素材の特性を考慮し、ヒートガンで暖めながら修復。非常に根気のいる作業である。



フェラーリF355のフレーム修正作業。モノコックスタンダードは、外板部品を取り外さなくても3D計測が可能なので作業も迅速だ。



併設の整備工場ではオイル交換や車検整備といった一般整備から予防整備、チューニング、カスタマイズまで幅広く手がけている。



アライメント調整が自慢のテクノプロでは、最新のハンター製4輪テスターを用いたセッティングを行っている。写真は、走行中に左に流れる現象を修正中の様子。



鋳金塗装中のW222。大型塗装ブースはもちろん塗料もPPGを完備。それらを熟達した職人が丁寧に作業してくれるので仕上がりは完璧だ。

車体の外側から立体計測できるモノコックスタンダードを用いてフレーム修正を行っているW211。薄くて硬い銅板を使用するボディなので作業は難しいが、熟練の腕が光る。

オイル交換からレストアまで 全てが整う自動車の総合病院



鋳金塗装を終えたCL350。この状態からTPCガラスコーティングを行うと非常に良い仕上がりのガラスコーティングが可能だ。全てを完備している工場の強みである。



事故などの際に一番困るのが、入手困難なレアモノや高額の高級車。そんな場合でもホイール修正にて対応可能だ。

最 近のメルセデスは、燃費向上などのために薄くて強い銅板やアルミ合金を多用しているため修復が難しくなった。そんな車体でも完璧に修復できるショップが神戸にあるテクノプロだ。

「自動車の総合病院」がキャッチフレーズで、鋳金・塗装といった外まわりからエンジンなどの整備に至るまで全てを手がける。

しかも、一般整備だけに限らず、カスタマイズやチューニングなどもオーナーの要望に応じてくれるのだ。そんな同店の自慢は、アライメント調整などの足まわりセッティング。デフォルトセッティングだけでなく、環境に応じてベストな足まわりに仕

立ててくれる。だから、自分好みに新車をセッティングして欲しいと依頼する人もいられるほど。

他にも、ショップの拘りとして、希釈剤などを含まない無添加のオリジナルコーティング、TPCガラスコーティングも展開、と全てが揃っている。大がかりなレストアの作業依頼も多いという。

複雑な造りのメルセデスでも安心して整備を任せられるテクノプロ。職人気質でも対応はフレンドリーなので気軽に相談していただきたい。

first

■ファースト

塩谷佳史 ●PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00～20:00

定休日／木曜日、第2水曜日

〒343-0041

埼玉県越谷市千間台西6-5-7

☎048-979-5656 <http://www.first-inp.co.jp/>

東北自動車道・浦和ICと岩槻ICのほぼ中間にある。どちらのICからでも、距離にして約8km。時間にして15分といったところだ。



純正ショックのセッティングはそのままに、車高調整を可能にするアジャスタブルロッド。アルマイト仕上げで、アヴェンタドールのホイール脱着に欠かせない巨大なトルクスもセットの中に同梱される。



自社で手がけるオリジナルブランド「Sportline」はメルセデス・ベンツのみならず、ボルシェやランボルギーニのパーツも開発する。写真は最近リリースしたばかりのアヴェンタドール用アジャスタブルロッドを組み込んだ車両。性能低下を招くことなくローダウンを可能とする、そのクオリティは正規ディーラーのお墨付きだという。



走り好きオーナーをバックアップする オリジナルブランド“Sportline”



NAの63系パワーユニット向けのスーパーチャージャーキットは、お薦めのVer.2仕様で630～650psを発揮。ヘッダーやマフラー等のオプションパーツも豊富に取り揃える。

日本国内では希少なメルセデスの草分け的チューナーとして、ルックスだけに囚われない走り好きのベンツオーナーをバックアップするファースト。特にWeiss Tech社製スーパーチャージャーを駆使した独自のチューニングメニューは、並み居るスーパーカーに後塵を浴びせたいヤンチャなユーザーから絶大な支持を得ている。

とは言え、メルセデスばかりに特化するのではなく、ボルシェやランボルギーニ、フェラーリといった大御所もしっかりサポート。それを裏付けるように高性能ブレーキシステムを中核とするオリジナルブランド「スポーツライン」では、オーダメイトも含めて欧州車ブランド向けのアイテムを幅広く展開する。

ちなみにスポーツラインの直近トピックスとしては、独自開発したランボルギーニ・アヴェンタドール用アジャスタブルロッドがある。ローダウンするにしても非常にシビアなセッティングが要求される純正サスペンションに対し、プッシュロッドの全長を可変させることで極低車高でも踏み込める足まわりを具現。改めて、ユーザーニーズを汲み取る着眼点と開発力の高さを感じる。

MAX CRAFT

■マックスクラフト

原 文昭◎PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／8:30～19:00(平日) 11:00～15:00(日曜日、祝日)※事故は24時間対応
定休日／年中無休 <http://www.max-craft.com/>

■本社・ファクトリー

〒224-0053

神奈川県横浜市都筑区池辺町4460

☎045-939-0299

■Tokyo Branch

〒150-0011

東京都渋谷区東3-1-3広尾ビューヒルズ1F

☎03-6419-7321



←自社ローダーも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時間体制で対応してくれる。



スーパーカーの施工で有名なマックスクラフトだが、メルセデス・ベンツに関しても膨大な実績を持っている。SLRやSLSのような台数が少ないモデルであっても多くの施工経験を有しているので、お任せあれとのことだ。



←本社ファクトリーは第三京浜・港北ICからクルマで10分とアクセスも良好。ディーラー以上のサービスをリーズナブルに提供してくれる頼りになる存在だ。



ボディレストアはフルレストアに加え、部分的な補修なども柔軟に対応可能。オーナーのリクエストを汲み取って、最善の手法で希望に応じてくれる。車種もオールドメルセデスからスーパーカーまで対応可能だ。



美しい仕上がりでリーズナブルな工賃が魅力 輸入車オーナー必見のボディファクトリー



←クルマの足元を引き立ててくれるキャリパーペイントは、お手軽な料金でもあり、カスタム派から絶大な人気。細部の細かな意匠やロゴデザインまで対応してくれる。

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、引き渡しが可能とのことだ。

クルマのボディワークは繊細だから、施工者の技量で仕上がりに大きな差が出てしまうことも珍しくない。万が一のトラブルに遭遇した時に大事にしている愛車を託すならば、確かな腕を持つプロにお願いしたいもの。そんなオーナーに覚えておいてほしいのが、輸入車のボディワークに絶大な強みを持つマックスクラフトだ。

く顧客から信頼される理由。創業時よりこだわる確かな施工体制が美しい仕事を実現し、そしてその積み重ねた実績がより多くの信頼を集めているのだ。

ちなみに保険を使うような事故修理や擦り傷の修復だけではなく、エアロパーツの取り付け、ホイールのペイントといったカスタム系の依頼も急増しているとのこと。ボディのことでやりたいことがあるならば遠慮なく相談していただきたい。また工賃もディーラー基準の20%オフを基本とするなど、費用の面でも提案ができることも魅力だ。

営業時間/11:00~20:00

定休日/日曜日、祝日

〒104-0041

東京都中央区新富1-9-5

☎03-5566-0259 <http://www.mistral-co.jp>

mistral

■ミストラル

OFFICE i(石井健之) ●PHOTO&REPORT



さりげなくフロントバンパー下部をカーボン化する、オリジナルのカーボンリップスポイラー。フロントマスクのアクセントになる。



←オリジナルのリヤカーボンディフューザーはスポーティなルックスを演出。価格など詳細については電話にてお問い合わせを。

→銀座からほど近い都心の一等地にあるミストラル。カールソンを始め、様々なメーカーの指定店になるほど作業技術に長けている。



カバーを開けてモニター全体を押すと、「カチッ」という音と共にモニターユニットが1~2cm飛び出して固定される仕組み。音や質感などもSLRマクラーレンに似合うものだ。



モニターをポップアップしても、モニターユニット全体が前の方へせり出すことで、カバーやエアコンのダイヤルに当たらない。もちろんブレーキや加速で動くこともない。



今月号のCheck it upでも取り上げているKWのコイルオーバーバースプリングも取り扱っている。ローダウン化と乗り心地改善を両立させたい方にお勧めの商品だ。

CLS63AMG用カーボンエアロ登場 KWコイルオーバースプリングも取扱中

ミストラルがどんなショップであるのかをひと言で表すとクルマのことに関する万能屋さんだろう。最も得意としている分野はナビゲーションやレーダー探知機、ドライブレコーダーなど、電装系パーツのインストールだが、オリジナルのエアロパーツも揃えるし、サスペンションの取り付けも行う。愛車に対して「こういう事ってできない?」と聞くと、何かしらの方法で解決策を見つけてくれるのだ。

またメルセデス用オリジナルパーツの売れ筋は、SLRマクラーレン用の、ミストラルナビゲーションシステム。SLRマクラーレンの1DIN位置に取り付けることで、ポップアップタイプのモニターを使用でき、SLRのロゴのある純正カバーも可動できるようにするもの。ホームページに操作動画がアップされているので、興味のあるSLRマクラーレンオーナーの方は是非一度ご覧頂きたい。そうすれば、このパーツの良さがご理解頂けるだろう。



SLRマクラーレン用の、1DINモニター取り付けキット、「ミストラルナビゲーションシステム」。後付け感を感じさせない、純正以上の仕上がりになっている。



営業時間／10:00～20:00

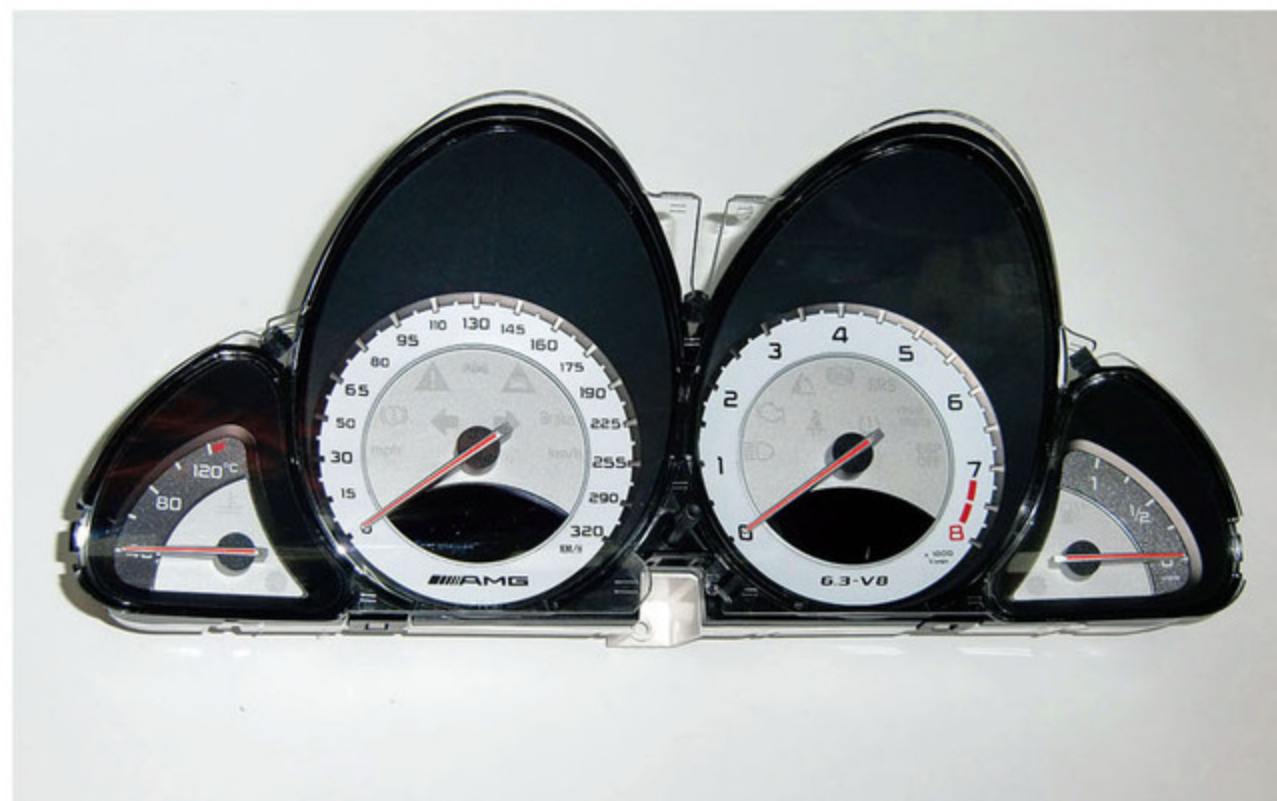
定休日／年中無休(年末年始を除く)

〒173-0004

東京都板橋区板橋3-28-12

☎03-5375-4487 <http://www.moby-d.com/>

モビーディック●PHOTO 原文昭●REPORT



このSL63AMGのカスタマイズメーターは盤面のカラーをホワイトに変更し、オリジナルロゴも追加。オーナーの希望で320km/h表記のフルスケール化も施している。

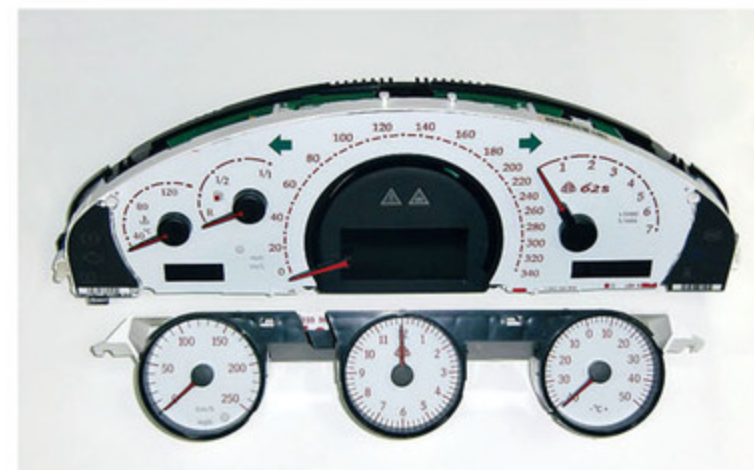
→このNSXのメーターは修理の相談をされて、そのついでに盤面を中心にカスタマイズ。美しく蘇ったメーターはオーナーも大満足。かなり喜ばれたようだ。



ネオクラ系モデルのメーターは、内部ギヤなどの欠損や経年劣化による盤面不良などが出やすい時期。このR129のメーターは修理のついでにホワイトメーター仕様にカスタマイズした。



ちょうど同時期に依頼を受けたというこの並行モノのSLのメーターは、ともに速度計の盤面を200マイル表記から320km/h表記に変更。並行車オーナーにはオススメだ。



ホワイトメーター＆マイバツハロゴの移設を施したマイバツハのカスタマイズ例。台数が少ないモデルであっても希望通りに仕上げる事ができるのも、モビーディックの強み。

修理からカスタマイズまで メーターのことならお任せあれ



東京都板橋区に構えるショールームには、カスタマイズメーターのサンプルも豊富に用意。興味があるならばぜひ訪れて欲しい。

また、カスタマイズメーターも好評のメニューで、カラーチェンジや文字＆ロゴの追加、マイル表記からキロ表記の変更など、細部までオーナーの希望通りに作り込むことが可能。今回紹介するような案件の他、ホームページでも多くのサンプルを公開しているので、参考にしてみてください。はいがだらうか。

一般的にはユニット交換が必要とされるメーターまわりの不具合。特に最近のモデルはデジタル化が進んでおり、構造そのものも複雑になっている。だがモビーディックならば、不具合を起こしている部分を特定し修理することが可能。多くのオーナーを悩ます盤面の剥がれや、バックライトや液晶の不良も問題なく修理できる。最近のメルセデス・ベントンは液晶タイプのメーターが採用されており、交換ともなるとお財布に大きな痛手を覚悟しなくてはならないが、モビーディックならば必ずや期待に届いてくれるはずだ。

ク

ルマのメーターは経年劣化の影響を受けやすく、年月の経過で不具合が出てくる個体も増える。そんな時に頼りにしたいのが創業60年以上の歴史を持つ計器専門プロショップ、モビーディックだ。

RHYTHM CORPORATION

■リズムコーポレーション

OFFICE i(石井健之) ●PHOTO&REPORT

営業時間/10:00~19:00

定休日/水曜日

〒224-0007

神奈川県横浜市都筑区荏田南1-1-9

☎045-949-4717 <http://www.sport1.jp/>

リズムコーポレーションでは63AMGシリーズなどの最高峰エンジンのECUチューニングはもちろん、ダウンサイジングエンジンのA250などもECUチューニングが可能。



A250用に新たに製作したスポーツマフラー。フロントセクションから交換する本格的なマフラーで、オールステンレス製。価格は25万5000円(税別)。



電子スロットルのレスポンスを変更するペダルボックス。ECUチューニングと合わせて装着すると、より気持ちよくクルマを走らせられるようになるという。



最新のAクラスのコンピューターはデータにアクセスするためのプロテクトが強いので、サブコンピューターの「SPOCON」を使ってECUチューニングを行うなど、ノウハウは豊富だ。

A250用スポーツマフラー完成 SPOCONとの併用使用で劇的パワーアップ



横浜にあるショールームでは事前の予約が必要なものの、日帰りでの現車合わせECUチューニングが可能。施工当日に限り、データの変更は何度でも無料で行ってくれる。



横浜までクルマを持ち込めない遠方の方には、ご自宅近くまで出向いてECUチューニングを行う「出張チューニング」も行っている。詳細は電話かメールにて問い合わせを。

欧 州車のECUチューニングを専門的に行うリズムコーポレーション。メルセデス・ベンツは1996年頃のモデルから最新モデルまで幅広く対応している。その中でも最近、特に力を入れているのがAクラスのチューニング。『SPOCON』という名称のサブコンピューターを使ったECUチューニングはもちろん、A250にはフロントセクションから交換する本格

的なマフラー、スポーツマフラー、もラインアップした。「SPOCONは吊しのデータでもかなり速くなるのですが、内部データを現車合わせセッティングする、モンスターチューニング」というメニューでさらなる速さが手に入ります。そこにスポーツマフラーとペダルボックスを組み合わせると、ノーマルのA45AMGにも負けないレスポンスや加速が手に入るんです」とは代表の西田氏。にわかには信じがたいほどのパワーアップをA250が果たすということだが、代車として借りたAMGに乗る常連の方曰く「ムチャクチャ速くて元気なクルマですね」と驚いていた。ダウンサイジングエンジンもECUチューニングで変貌するという良い実例だ。

GENROO

11

No.345

NOV 2014

ゲンロウ 2014年11月号 (毎月26日発売) 9月26日発売 No.345
第29巻第11号 1986年10月3日 第3種郵便物認可
発行人：鈴木賢志 編集人：野口 優

発行所：株式会社 三栄書房
〒160-8461 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
広告：03-6897-4622 編集：03-6897-4631 販売：03-6897-4611
受注センター TEL：048-988-6011 FAX：048-988-7651