

Car Entertainment Magazine

[ゲンロク]

GENROO

2014
DEC No.346

12

TOP SPEED BATTLE

最高速チャレンジ!

ラ フェラーリ×ブガッティ・ヴェイロン×ランボルギーニ・アヴェンタドール×
フェラーリF12×マクラーレンMP4-12C×フェラーリ458スペチアーレ×
フォードGT×ポルシェ911ターボS×ノーブルM600×
ランボルギーニ・ガヤルド×アウディRS6×ニッサンGT-R 他

FIRST IMPRESSION

ケーニグゼグOne:1

DEBUT!

フェラーリF60アメリカ/458スペチアーレA
ランボルギーニ・アステリオンLPI 910-4
ベントレー・ミルザンヌ・スピード

DREAM BATTLE

ポルシェ918スパイダー×959×
911 カレラ 50thアニバーサリー

DREAM IMPRESSION フェラーリ458スパイダー & FF

COMING SOON ロールス・ロイス ゴースト シリーズII

NEW POWER CONSIDERATION メルセデスAMG GT/S500プラグイン ハイブリッド
ジャガーXE/ランドローバー・ディスカバリー・スポーツ

NEW GENERATION BMW i8 × テスラ・モデルS 他

LIGHT WEIGHT SPORTS アリエル・アトム3.5R/ケータハム・セヴン160 × モーガン3ホイーラー

MASERATI 100th SPECIAL マセラティ100周年イベント
スターリング・モス インタビュー/グッドウッドのマセラティ 他

SHOP REPORT BMW/ベントレー/ロールス・ロイス特選ショップ



CONTENTS 1

GENROQ
2014 DEC No.346

12

- 26 **DEBUT!**
フェラーリF60アメリカ
458スペチアーレA
ランボルギーニ・アスペリオンLPI 910-4
ベントレー・ミルザンヌ・スピード
メルセデスAMG C63 他

- 34 **TOP SPEED BATTLE**
最高速チャレンジ!

ラ フェラーリ×ブガッティ・ヴェイロン×ランボルギーニ・アヴェンタドール
フェラーリF12×マクラーレンMP4-12C×フェラーリ458スペチアーレ
フォードGT×ボルシェ911ターボS×ノーブルM600
ランボルギーニ・ガヤルド×アウディRS6×ニッサンGT-R 他

- 38 **FIRST IMPRESSION**
ケーニグゼグOne:1

- 44 **DREAM BATTLE!**
ポルシェ918スパイダー×959
911カレラ 50thアニバーサリー

- 52 **DRAMATIC TOUR**
フェラーリFF×458スパイダー

- 58 **COMING SOON**
ロールス・ロイス ゴースト シリーズII

- 62 **NEW POWER CONSIDERATION**
メルセデスAMG GT/S500プラグイン・ハイブリッド
ジャガーXE/ランドローバー・ディスカバリー・スポーツ

- 70 **LIVE REPORT**
パリ・サロン2014

アウディTTスポーツバック&TTロードスター
ジャガー・コンセプト7/VW XLスポーツ&ポロGTI
ルノー・スポールR.S01/プジョー308GT/フィアット500X 他







CONTENTS 2

GENROQ
2014 DEC No.346

12

- 78 **NEW GENERATIONS**
BMW i8 × テスラ・モデルS
VW e-up! / トヨタ・ウィングレット × ホンダ・ユニカβ

- 88 **LIGHTWEIGHT SPORTS**
アリエル・アトム 3.5R
ケータハム・セヴン160

- 97 **MASERATI 100th SPECIAL**
マセラティ100周年イベント
クアトロポルテ&ギブリ × 清水和夫
スターリング・モス インタビュー
パニーニ・コレクション

- 112 **VINTAGE NOW**
グッドウッド・リバイバル・ミーティング2014

- 116 **NEW MODEL IMPRESSION**
フォード・マスタング / VWパサート
メルセデス・ベンツGLA45AMG
ランドローバー・フリーランダー2
MINIクーパーSD クロスオーバー
ルノー・メガーヌGTライン

- 125 **Message × Talk**
ベスト中型セダンとは……。
メルセデス・ベンツE400ハイブリッド × BMW523d

- 130 **TEC GENROQ**
自動運転 最新事情

- 134 **The Watch**
パネライのスポーティネス

〔LIFE&STYLE〕 ボルトローナ フラウ
〔Watching〕 16億円超!? パテックフィリップ

- 17 **NEWS** ランボルギーニ・ウラカンGT3
19 **RACE** WEC×アストンマーティン
21 **VINTAGE** T型フォード、体験記
23 **SCOOP!** ベントレーSUV
143 **LONG-TEAM REPORT** ロータス・エキシージS
146 **Tuned THE Diesel** BMW320d 日本一BMWを売る男が斬る!
150 **MOTORSPORT** ランボルギーニ・スーパートロフェオ / インタープロト 他
156 **SUPER FJ PROJECT** セットは常に変わるもの。
158 **ニルへの道** コミュニケーションの取り方
160 **Winter Tire** 注目の最新スタッドレスタイヤ
164 **Check it up!** 新作パーツ紹介
170 **お喋り工房** 究極のサウンドを求めて……
172 **哲也の部屋** ゲスト:今中大介
174 **太田哲也のオレの話を聞け!** カーブランドとファッション
176 **『熊倉です。』** アバルト595コンペティツィオーネ
178 **It's a Carbon Time!** 画期的なCFRP
180 **福野礼一郎の昭和元禄ユニヴァース**
184 **NEW!** ニュース / インフォメーション / 新製品
187 **エンターテイメント**
189 **レストラン**
191 **今月のプレゼント**
195 **SPECIAL SHOP** BMW / ベントレー / ロールス・ロイス特選ショップ



ウラカンGT3への期待。

今年の夏、カリフォルニアのクワイル・ロッジを舞台に開催されたヒストリックカー・イベント、「モータースポーツ・ギャザリング」で、新型のワンメイクレース用マシン「ウラカンLP620-2スーパートロフェオ」を世界初公開したランボルギーニ。2015年シーズンからスーパートロフェオ・シリーズに投入されるこのマシンは、これまでのガヤルド・ベースのスーパートロフェオがフルタイム4WD機構を採用していたのに対して、オーソドックスなRWDに駆動方式を変更したことで大きな話題を呼んだモデルだった。

ランボルギーニが新世代のスーパートロフェオをRWDとした理由のひとつには、さらにその先に待つGT3マシンへの技術導入を容易にし、開発を効率的に進めるという事情があった。GT3カテゴリーは現在、コストパフォーマンスにおいてカスタマーから最も高い支持を得るレースカー。現在ランボルギーニが属する、VW & アウディ・グループのみを見てもアウディ R8LMS ultra、ベントレー・コンチネンタルGT3、ボルシェ 911RSRといったマシンが世界中のサーキットに投げられ、華々しい戦績を収めている。

先日、南イタリアのバレルンガ・サーキットで、ランボルギーニのスクアドラ・コルセのオフィシャル・テストドライバーである、エイドリアン・ツォーグ、ファビオ・バビーニの両氏によって、シェイクダウンテストが行われたというウラカンのGT3マシンは、このように身内の中にさえ多くのライバルが存在する、過酷なカテゴリーへの参戦を目的とするニューモデルだ。スーパートロフェオがそうであったように、その開発にはダラーラが密接に関係しており、特にエアロダイナミクスを含めたボ

ディや基本ストラクチャーの設計において、レースの世界で長年の経験を持つダラーラのノウハウは積極的に活用されていることは間違いないところだろう。

現在の段階では、ウラカンGT3の詳細なスペックや、エクステリア&インテリアのディテールは公開されていないが、ひと足先にデビューを飾ったスーパートロフェオが間もなくその走行シーンをオフィシャルに公開する予定であることを考えれば、そして2015年シーズンからウラカンGT3をサーキットに投じるカスタマーチームのスケジュールから察すれば、近くそのスペックなどは正式に発表されることになるだろう。

ランボルギーニのカスタマーレース部門である、スクアドラ・コルセでウラカンGT3プロジェクトの監督を務めるジョルジョ・サンナによれば、バレルンガでのシェイクダウンテストは予定通りに行われ、実戦に向けてのさまざまな課題とともに十分に満足できる結果を残すことができたという。今後もウラカンGT3には、多くのテスト走行が計画されているというから、2015年シーズン開幕までの間に、さらなる改良と熟成が繰り返されることは確実なところだ。

ダラーラとのコラボレーションによって、GT3マシンを自社開発するという決断を下したランボルギーニ。それによってスーパースポーツカーメーカーとしての地位、そして人気がさらに確固たるものになることは、フェラーリなどの例に、すでに証明されている。

Lamborghini Huracán GT3







戦うアストンに感動。 WEC × ASTON MARTIN



WECでのアストン人気は予想以上に高かった。もちろん、それも過去の戦績によるものだろう。老若男女問わず、多くのファンが詰めかけた。

こうしてピット見学を自由にできるのも魅力。専任のスタッフが事細かく説明してくれる。



GTEアマチュアクラスに参戦した2台は、結果このクラスで1-2フィニッシュ！ 見事、表彰台を勝ち取った。プロクラスは残念ながら、チームにとっては彼らの健闘はさぞかし嬉しかったに違いない。



VIP専用のホスピタリティルーム。トロフィーを前にして優雅な雰囲気の中でレース観戦するというのは格別。ようやく日本でも定着してきたようだ。



ル・マンをはじめ、ニュルブルクリンク24時間レースなど強豪を相手に戦い続けているアストンマーティン・レーシング＝AMR。2004年にレースの世界に復帰してから今年で10年という節目を迎えた今、盛大な盛り上がりを見せているWEC (FIA世界耐久選手権)にもGTEクラスに4台体制で参戦、10月10～12日には富士スピードウェイで熱い戦いを見せた。何しろ予選では、GTEプロクラスの2台がフェラーリやボルシェを抑えて1-2を決め、アマチュアクラスの2台も6位と9位に着くなど絶好調。いずれのヴァンテージV8 (レースカーではそう呼ぶ)もドライバーも確実な結果を残して好調なスタートを切ったから訪れていたアストン・ファンもVIPカスタマーも本戦には期待大となった。

実はこうした世界戦などでは、メーカー自身が特別顧客を招待するのは常識化している。今回の富士でも立派なホスピタリティを用意し、観戦以外にチームとの交流時間を設けるなどして、“アストンの世界観”を伝えている。ピットは出入り自由、時にはドライバーやメカニックから直接、話が聞けるのだからレースの見方も変わるし、情も深まるというものだ。それだけに決勝では、1-2ということもあり、見る側も熱くなっていた……。

しかし、名手ダレン・ターナーとステファン・ミュッケがドライブする#97は2番手スタートだったものの、レース序盤に接触、ダメージを追ってしまう。修復するにも約8分の時間を要したため、かなり出遅れた。一方のトップを走る#99は、後に続く2台のAFコルサ・フェラーリとの激しい攻防を繰り広げながらも結果は3位 (GTEクラス)。先の#97も巻き返しを図り、9位で完走した。一方のGTEアマチュアクラスの2台は見事に健闘、クラス1-2フィニッシュを決めた！ 無論、今回特に印象的だったのは、プロクラスの2台もさることながら、このアマチュアクラスの戦いだ。レース全般で見れば、“さほど”と思われるかもしれないが、そのレース運びはプロクラスにもひけをとらないほど。序盤の接触により暗くなっていたピットの雰囲気を再び明るくさせたのは、何を隠そう、このアマチュアクラスの2台だったというから素晴らしい。

それにしても“レースは開発の最前線”とはよく言ったものだ。今回のレースを通じて見ていると、これならアストンマーティンのロードカーにおける完成度が高まるのも頷ける。確かにサブフレームをはじめとするシャシー周りやエンジンなど大幅に変更しているとはいえ、基本が完成していなければ、レースで結果など出せるわけがない。マシンが良いからこそドライバーも勝利に近づけるわけだから、やはりスポーツカー造りとは奥が深いと実感させられる。もっとも前CEOのDr.ベッツがレース好きというのも影響しているのだろう。新CEOに就任したアンディ・パーマー (元日産自動車 副社長。今年10月1日に就任)もまたレース好きというから、今後の展開にも大いに期待がもてる。何しろ、レースカーで得た経験は必ずロードカーにも反映されるという考えを基本としているというから、恐らくアストンのレース活動をさらに強化してくるのは間違いないだろう。



T型フォード、 体験記。

Ford Model T

T型フォードが試乗できると聞いて、はるばる訪れたのは、ミシガン州ディアボーンのフォード博物館に隣接するグリーンフィールド村。ヘンリー・フォードの生家が移築され、蒸気機関車も走る19世紀を再現した村だ。観光客は24ドルの入場料に14ドルを上乗せすればT型フォードのタクシーや前述の蒸気機関車、あるいは馬車に乗って終日80エーカーの敷地を散策できる。今回筆者が試乗するT型フォードはグリーンフィールド村で来場者の足として供される現役車両だ。今回は取材ということで特別に試乗の許可を得た。

コーチしてくれる教官(普段はT型で村を案内するドライバー)が乗ってきたのはファミリー仕様の5シーターのT型だ。運転席をチラ見するとステアリングやペダルは現代のクルマと同じだし、どうやら楽しいドライブを楽しめそ

うだ……というのはまったく勘違いだとすぐわかった。始動方法はクランクレバー式(キャプション参照)。エンジンがかかったら運転席に乗り込み、シート左のサイドブレーキ風レバーを前に倒す。サイドブレーキ風と書いたのは、これがギヤも兼ねているからだ。セミATなのである。早くも頭から湯気が出そう。教官曰く、運転の習熟には2時間はかかるそう。できるかな？

走り出す前にペダルとレバーの説明をしておこう。見慣れた風の3ペダルは右からブレーキ、リバース、クラッチである。真ん中がリバース？ そう、リバースペダルを踏み込むとバックした！ そして一番左のクラッチは正確にはクラッチではない。ペダルを奥まで踏み込むと1速ギヤにつながる。スロットルはステアリングコラムの右レバーとなる。レバーを下げるとスロットルが開く。頭ではわかっていても、これワイパー？ というカラダの拒否反応はなかなか収まらない。

はたしてサイドブレーキ風ギヤレバーを1速に入れ、クラッチペダルを床まで踏み込むとゆっくり走り出した！ そう踏み込むとクラッチがつながるのだ。床から半分まで足を戻すとニュートラルとなって減速していく。右ブレーキを踏めば減速する。あとは重たいステアリングに慣れればヨチヨチではあるが走れそう。その状態から、左のレバーをもっと前方に倒し込んでいくと2速に入る。ただしこの状態でクラッチペダルを踏み込んでも2速には入らない。ペダルを徐々に戻していき、ニュートラルも通り過ぎ、ペダルから足を離して初めて2速につながるのだ。この時点で筆者の脳みそはパンク寸前！ ともかく2速に入れて走った。思い残すことはない。

かくしてT型フォードとの2時間一本勝負は終わった。他と違う運転作法は、そもそもクルマというものに明確なルールがない時代の自由さを感じさせた。今で言えば、たとえばAMGの6輪車に乗っても、マクラーレンに乗っても、この種の感動はない。当時の人にとってこの新しい乗り物は本当に夢のあるモノだった。もしも今これと同様の夢を与えられるクルマがあれば、最近飽きてきた人でも再び惹かれてしまうだろう。



エンジン始動は当時のままの手動クランク。まずは室内のキーを左に回し、ステアリング裏の右レバーを少し下げる。



この右レバーがスロットルだ。アイドル回転できるくらいに少し下げしておく。そして左のレバーで点火を調整して着火しやすくする。



儀式的準備が整ったら車両前方にまわり、フロントのラジエーター左下にあるチョークを引き、クランクレバーを9時から12時に勢よく回転させる。レバーは親指以外の指でひっかけのように回す。親指もかけるとバックファイヤなどでクランクが逆回りしたときに親指があらぬ方向に曲がる可能性があるのだ。



3ペダルは右からブレーキ、リバース、クラッチ。なぜこのレイアウトになったのか……。自由な発想でクルマを作る時代である。



史上最強のSUV!

BENTLEY SUV

このモデルが誕生することによって、SUV市場には新たなハイエンドが定義されることになるだろう。2012年のパリ・サロンで、コンセプトカーの「EXP 9F」が披露されて以降、ベントレーが2016年にも生産を開始するとされる新型SUVは、常にこのように語られてきた。つまりそれは、過去に存在しなかったステータスとパフォーマンスを持つSUV。当然のことながら世界の富裕層は、それが誕生する瞬間を心待ちにしている。

すでにベントレーは、この新型SUVをさまざまなシチュエーションで走行テストに供している。地元イングランドのカントリーロードはもちろん、世界で最も過酷なテストコースと評される、ドイツのニュルブルクリンク・ノルトシュライフェ。ベントレーの周辺から漏れ伝わる情報によれば、この新型SUVには、320km/hの最高速に象徴される世界最高水準の運動性能が要求されているというから、ニュルブルクリンクでの走行テストは開発のプロセスには必要不可欠なものといえる。

フロントに搭載されるエンジンには、やはり6ℓ仕様のW型12気筒ツインターボが採用される見込



みだ。EXP 9Fでは、その最高出力は600psと発表されていたから、これに匹敵する動力性能がスペックシートに掲げられる可能性も高い。

SUVをラインアップに加えることで、ベントレーはアメリカ、そして中国という重要な輸出市場において、さらなる成功を収めることは間違いだろう。噂ではライバルのロールス・ロイスからも2017年中にはSUVが誕生する予定とも伝わっている。真のハイエンドを決する直接対決が今から楽しみだ。



DEBUT

TEXT●山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)
PHOTO●ボルシェ ジャパン

魅惑の“GTS”シリーズ発売。

Porsche
911 Carrera
GTS Series

ボルシェは911シリーズのラインアップに、先代モデルにも設定されていた「GTS」を追加設定した。実車は11月下旬に開幕するLAオートショーで世界初公開となる予定だが、すでにボルシェからその詳細が発表されており、日本市場においても予約受注をスタートしている。

911のGTSモデルは、クーペとカブリオレの両ボディに設定される。リヤに搭載されるエンジンは、

カレラSに搭載されるものよりも30ps強力な3.8ℓ水平対向6気筒。トランスミッションは本国では7速MT、または7速PDKからの選択が可能。駆動方式にもRWDと4WDのチョイスがある。

シャシーは、ボルシェ自慢のスポーツクロノパッケージと、PASM=ボルシェ・アクティブ・サスペンション・マネージメントが標準装備化され、車高はカレラS比で10mmのダウン。これによってコーナリング性能は、さらに魅力的なものになる。

エクステリアとインテリアでも、GTSには独自の演出が見られる。フロントのバンパースポイラーは専用デザインとなり、バイキセノンヘッドランプのカバーも薄いブラックに。前後の20インチ径ホイールも専用のセンターロック式となる。

注目のパフォーマンスは、最高速が7速PDKとの組み合わせで300km/h。0→100km/h加速は、クーペではわずかに4秒という数字になる。ボルシェにとって伝統の称号であるGTS。それが再び最新の911に復活したことは大きな喜びだろう。参考までに日本仕様のGTSは、クーペ/カブリオレ、カレラ/カレラ4とも7速PDKモデルのみ。価格は1702～2017万円と発表されている。



問い合わせ / ボルシェ カスタマーケアセンター ☎0120-846-911 <http://www.porsche.com/japan/>

DEBUT!

アメリカ上陸、 60周年記念モデル。

アメリカ進出60周年となることを記念して、フェラーリは10台の記念限定車を発表した。フラッグシップのF12ベルリネッタを素材に、オープントップ化を図った特別モデルである。

フェラーリは今年、最大の輸出マーケットであるアメリカへと進出して60周年という記念すべき節目を迎えた。それを祝して製作された、きわめてエクスクルーシブなアニバーサリーモデルがここで紹介する「F60アメリカ」。わずかに10台が生産されるのみというF60アメリカは、1960年代にアメリカのフェラーリ・ディーラーを経営する、ルイジ・キネッティがカスタマーからのリクエストを受け、マラネロのフェラーリ本社に製作を依頼した、あの「275GTS4 スパイダーNART」に敬意を表する、究極の運動性能を備えるオープントップカーであるとフェラーリは説明する。

TEXT●山崎元裕 (Motohiro Yamazaki) PHOTO●Ferrari S.p.A.

Ferrari F60 America





NART、即ちノース・アメリカン・レーシング・チームによって使用されてきた伝統的なカラーリングが採用されているほか、ベースとなるF12ベルリネッタをオープン化するためにデザインチームと共にエンジン・アライングチームもこのプロジェクトに関係している。

ルーフが取り払われたことで、視覚的にもさらなる軽さを感じるようになったF60アメリカは、同時にフロントバンパー・スポイラーや左右のドアなど、さまざまなパートでF12ベルリネッタとは異なる独自のデザインが採用されている。フェラーリは、かつて575Mマラネロをベースとした「スーパーアメリカ」でB

ピラーを支点に回転するハードトップを採用したことがあるが、F60アメリカには、簡易なファブリック製ソフトトップが与えられるのみ。ちなみにこれを装着しての最高速は、120 km/hに制限されている。

インテリアもフェラーリの歴史的なコンペティションモデルにインスパイアされたものだ。キャabinはレッドを基調とするドライバーズエリアに、ブラックが基調となるパッセンジャーエリアと左右非対称のデザインを与え、バケットタイプのシートには、アメリカ国旗をモチーフとしたカラーが採用された。

フロントに搭載される6・3ℓ仕様のV型12気筒エンジンを始め、F60アメリカのメカニズムは、F12ベルリネッタのそれと共通。パワー&トルクなどのスペックにも一切変化はない。7速DCTとの組み合わせによって可能とされた、0→100 km/h加速の3・1秒というデータは、もちろんオープンスポーツの最高水準にあるものだ。フェラーリから発表された価格は2500万ドル。これだけ高価なモデルにもかかわらず、すでに10台のF60アメリカはソールドアウトしたという。

生産台数を限定することでプレミアム性を高めるという手法は、近年のフェラーリが最も得意とするところ。ワンオフモデルを除けば、F60アメリカの10台という数字はきわめて小さな数字だ。コレクターズアイテムとしての価値は、ラフェラーリに象徴される歴代のスペチアーレよりもはるかに高いのだから、この価格にも十分な説得力がある。



DEBUT!

シリーズ最終章の オープントップ。

において、スクーデリア・フェラーリが史上最多となる16回のコンストラクターズ・チャンピオンシップを獲得したことを記念して企画されたモデルだった。一方今回の458スペチアーレAは、WEC II世界耐久選手権におけるタイトル獲得や、ベスト・パフォーマンス・エンジン賞などのさまざまな賞をこれまで458シリーズが受賞してきたことなどを祝す意味合いを持つという。

ムは、もちろん458スペチアーレと共通だ。4・5ℓ仕様のV型8気筒エンジンは、もはや自然吸気エンジンの効率を限界まで極めたともいえる、605psの最高出力を發揮。これに7速DCTを組み合わせ、0→100km/h加速を3秒フラット、また0→200km/h加速も9・5秒でこなす。パリ・サロンでは、フェラーリは正式な最高速を公表しなかったものの、クーペの458スペチアーレの325km/hと同等の数

イタリア語でオープンを意味する「アペルタ」。その頭文字である「A」をネーミングの最後に控えめに添えたこのモデルは、すでに市場にある458スペチアーレをベースとするオープン仕様。すなわちF430世代における、430スクーデリアと、スクーデリア・スパイダー16Mと同様の関係である。ちなみにスクーデリア・スパイダー16Mは、F1GP

前 世代、即ちF430世代のV8ミッドシップがどのように進化し、そして後継モデルである458シリーズへとその市場を譲ったのかという経緯を振り返れば、今回パリ・サロンでフェラーリが発表した「458スペチアーレA」は、いわゆる458世代のV8ミッドシップが最終的に到達した姿であることは、容易に想像できる。



Ferrari 458 Speciale A

スパルタン仕立ての458スペチアーレをベースにしたオープンモデルをパリ・サロンで発表したフェラーリ。458シリーズにとって最終章となるだけでなく、モンテゼーモロ会長が最後にアンペールしたという、記念限定車となってしまった……。

TEXT●山崎元裕 (Motohiro Yamazaki) PHOTO●Ferrari S.p.A.



コクピットをはじめとするインテリアも基本は458スペチアーレと同様。軽量化策として薄型のウィンドウやシートを装備し、アルカンターラを用いてスパルタンな印象に仕上げている。



字を記録するのは確実だろう。ちなみにフィオラノのテストトラックにおけるラップタイムは、1分23秒5と458スペチアーレに等しいとフェラーリは主張している。

605psという強力なパワーをオードックスに後輪のみから路面に放出するにあたって、フェラーリはさまざまな電子制御デバイスを採用している。特に458スペチアーレで初採用され、もちろんこのAにも搭載しているSSC(サイドスリップ・アングル・コントロール)は、絶対に車体をスピンモードへと陥らせないという、フェラーリ自慢の制御システムだ。

エアロダイナミクスのさらなる最適化や車体のさまざまなパートでストイックなまでに追求された軽量化策も、もちろん458スペチアーレAの走りを魅力的なものとするために大きく貢献しているはず。フェラーリ自慢のアクティブエアロダイナ

ミクスシステムは、車速変化によってダウンフォースやドラッグ、さらには冷却用のフレッシュエアの導入など、さまざまな目的でエアロダイナミクスの最適化を図るものだ。

また、軽量化策の表れとして簡単に視認できるのは、スパルタンなインテリアや薄型のウインドウ、そしてグリジョ・コルサのカラーが採用された鍛造5本スポークホイールといったパート。シートは専用にデザインされたもので、アルカンターラを表皮に採用したほか、鮮やかなコントラストステッチも入る。もちろんマラネロの本社ファクトリーでは、これから499台の458スペチアーレAが限定生産される予定だ。そして、この458スペチアーレAは、長年フェラーリを率いてきたルカ・ディ・モンテゼーモロ会長がモーターショーにおいてアンヴェールした最後のモデルになってしまった。その価値は計り知れない……。



SPECIFICATIONS フェラーリ458スペチアーレA

■エンジン: V型8気筒DOHC32バルブ 圧縮比:14.0 総排気量:4497cc 最高出力:445kW (605ps)/9000rpm 最大トルク:540Nm (55.1kgm)/6000rpm ■乾燥重量:1340kg ■トランスミッション:7速DCT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:③&④ベンチレーテッドディスク ■パフォーマンス 0→100km/h加速:3.0秒 0→200km/h加速:9.5秒 ■環境性能(EU) CO2排出量:275g/km ※メーカー公表値のみを記載



DEBUT!

次世代の闘牛。

ある意味では今回のパリ・サロンで最も注目を浴びていたのが、ランボルギーニが公表した、この新型ハイブリッドスポーツだろう。あくまでもコンセプトカーとはいえ、その内容は極めて現実的だった。



Lamborghini Asterion LPI 910-4

TEXT●山崎元裕 (Motohiro Yamazaki) PHOTO●Automobili Lamborghini S.p.A.

ランボルギーニが今年のパリ・サロンで興味深いコンセプトカーを出品するだろうという噂は、かなり早い段階から流れていた。かつてランボルギーニは、ここで4ドアコンセプトのエストロケを世界初公開するなど、パリ・サロンの重要性は彼ら自身も強く意識するところだ。はたしてそのコンセプトカーとは如何なるモデルなのか。開幕直前にはさまざまな情報が世界中のファンの間では交錯した。

プレスデイの前日、VW & アウディ・グループの各ブランドが揃ってショーの主役を披露する、通称「グループ・ナイト」でランボルギーニのCEO、ステファン・ヴィンケルマンはその新型コンセプトカーに乗ってステージに姿を現した。ここで初めて明らかにされた車名は「アステリオンLPI 910-4」。アステリオンとは、ギリシア神話に登場するミノタウロス、すなわち牛頭人身の怪物。それに続くLPIは、エンジン縦置きミッドシップする「ハイブリッド」、つまりイタリア語でハイブリッドであることを意味している。システム全体の最高出力は910ps。そして駆動方式は4WDである。ことをこの車名は示している。

ランボルギーニは、これまで運動性能と環境性能をさらに高水準で両





インテリアは、アイボリーとブラウンのコントラストが美しい、ラグジュアリーなデザイン。ステアリングホイールには各々、Z(ゼロエミッション=EV)、I(イブリオ=ハイブリッド)、T(テルミコ=熱出力)を意味するドライブモードの選択スイッチも装備される。

立させるためのコア技術としてカーボン素材による軽量化を積極的に推進してきた。前々回のバリ・サロンにはその象徴的存在ともいえる、999 kgの車重を実現したコンセプトカー、セストエレメントを発表。効率化というキーワードは、運動性能にも環境性能にも共通するものであることを主張してみせた。

ツドこそがその未来を意識した新技術だったのである。

アステリオンは、アヴェンタドールと同様にCFRP製のモノコックタブを基本構造体に採用したコンセプトカーだ。ウラカンのアルミニウム十カーボンによるハイブリッドシャーシよりも軽量性や剛性面では優位な立場にあるカーボンモノコックを採用したのは、ランボルギーニがもはやカーボン素材に関するリーディングカンパニーとして世界的な知名度を得ていることもあるだろう。そう考えれば、社内で異議が唱えられることなどなかったに違いない。

ミッドに搭載されるエンジンは、ウラカンに搭載される5.2ℓ仕様のV型10気筒で、直噴とポート噴射を併用することなどが、その技術的な大きな特徴である。最高出力は610psとされ、ここまではウラカンと同様である。しかしアステリオンでは、まずこのエンジンにクラッチを介してエレクトリックモーターを組み合わせ、このユニットから後輪を駆動するためのパワーが生み出される。そしてフロントアクスルにも左右各輪の駆動用に2基のエレクトリックモーターが搭載され、その出力制御によって、いわゆるトルクベクタリングを同時に行う。

PH EV化のために必要とされた重量は、安全上、そして重量配分の最適化を考慮した結果、モノコックのセンタートンネル下に搭載されることになった10・6 kW h分のリチウムイオン・バッテリーを含めてもわずか250 kgだと主張する。7速DCTとの組み合わせによって、0→100 km/h加速を3秒で終了するほか、98 g/kmという驚異的なCO₂排出量を達成、フル充電からのEV走行は、距離にして50 km。最高速では125 km/hを実現するという。

最終的にはハイブリッドモードで、320 km/hの最高速を可能するとも伝えられている。

また、このアステリオンはエクステリアやインテリアのデザインでもさまざまな話題を提供してくれたコンセプトカーだった。ヘッドライトは鍛造カーボンやチャタンといった軽量素材を用いているし、エアロダイナミクスに対する取り組みも積極的で、二層グリッドによるアクティブ空冷システムを採用したほか、エンジンカバーに備わる3枚の六角形のガラスパネルは反転し、エンジンルーム内のエアフローを最適化する。



メーターパネルは、昨今のランボルギーニ車と同様に表示の切り替えが可能。その内容もEV走行時やハイブリッドモード、さらに通常のエンジン稼働時など、それぞれに見合った機能的な表示を行う。また、センターコンソール上にはタブレットを配置し、オーディオ再生のほか、ナビゲーションや天気などの情報を表示できるという。



DEBUT!

最強の伝統。



Bentley Mulsanne Speed

TEXT ● 山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)
PHOTO ● Bentley Motors

ベントレーのフラッグシップ、ミルザンヌに高性能仕様の「スピード」が追加設定され、パリ・サロンで披露された。ちなみにベントレーは、このスピードの誕生とともにスタンダードモデルのミルザンヌにも一部改良を施しているから、実質的にはデビュー以来初のマイナーチェンジが行われた。

スピードには、エクステリアでもさまざまな特徴が与えられている。ブラックのステンレス製メッシュグリルやヘッドランプ、テールランプは、いずれもスピードのみに与えられるもの。21インチ径のホイールも同様に専用デザインとなり、さらに細部を検証すれば、エキゾーストシステムもスタンダードモデルとはデザインが異なることが分かる。

搭載されるエンジンは、もちろん6・75ℓ仕様のV型8気筒ツインタ―ボだが、バリアブル・バルブタイミング機構を新採用したこと、そして燃焼室形状の改良やターボ等の制御を変更したことなどにより、スタ



インテリアはスピード専用のツートンカラーを用意。さらにそれを引き立たせるためにカースプリットや新しいステッチラインも採用している。その他、ウッドパネルにもオプションが追加され、ピアノブラックにはカーボン製のインレイ装飾がはめ込めるようになったという。



ンダードモデルの512psから最高出力はさらに537psにまで強化されることになった。

このV型8気筒エンジンはまた、動力性能とともに環境性能に関しても非常に高い性能を主張する。エミッションスタンダードはもちろんユーロ6で、低負荷時には4気筒を自動停止するシリンダー・オン・デマンド機構も引き続き採用されている。

組み合わせられるトランスミッションは、これも新たな制御プログラムを得た8速AT。カスターマーがスポーティな走りを楽しみたい時には、Sモードを選択することでエンジンスピードは常に2000rpm以上にキープされる仕組みだ。

スタンダードなミルザンヌに対して25psのエクストラを得たスピード用のパワーユニット。342g/kmというCO₂排出量は、実は従来

のミルザンヌよりも小さな数字となった。基本設計を遡れば、実に半世紀以上もの間、改良が施されてきたベントレー伝統のV型8気筒エンジンだけに、またもや画期的な進化を遂げたことになる。

より強力なパワーを受け止めることになったシャシーは、もちろんエアサスペンションを組み合わせるが、ドライバダイナミック・コントロールから選択できるサスペンションとステアリングの特性は、よりスポーティな方向へとリニューアルされている。トップスピードはスタンダードモデルから、さらに10km/hアップとなる306km/hを実現。0→96km/h加速も4・9秒と、ボディサイズからは想像できないほどの俊足を見せる。





TEXT ● 山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)

Mercedes-AMG C63

待望のC63、デビュー!

最新のCクラスをベースとするAMGモデルが発表された。正式なネーミングは「メルセデスAMG C63」となり、2015年2月にはまずセダンが、それに続いてワゴン、クーペ&カブリオレと、そのラインアップは順次拡大していくことになるだろう。新型C63のメカニズムで最大の特徴となるのは、同じC63の称号を継承してはいるものの、搭載エンジンがこれまでの6.2ℓ版V型8気筒自然吸気から、最新の4ℓ版V型8気筒ツインターボへと変更されたことだ。ちなみにこの4ℓユニットは、パリ・サロンで同時に初公開されたAMG GTにも

搭載されるが、C63用のそれはウエットサンプ式となるなど異なる仕様となる。注目の最高出力は、スタンダードなC63で476ps。メルセデスAMGはさらに、ハイパフォーマンス仕様としてC63 Sを設定しているが、こちらはツインターボのブースト圧をさらに高めるなどのチューニングによって、その数字を510psにまで引き上げることに成功している。組み合わせられるトランスミッションは、7速のAMGスピードシフトMCT。最も過激なR(レース)モードでは、0→100km/h加速で4.1秒というタイムを叩き出し、C63 Sでは、さらに

4.0秒を記録するという。駆動方式はまずオーソドックスなRWDのみでのスタートとなるが、最近のメルセデスAMGは4MATICを自社のモデルに与えることにも積極的だから後に追加される可能性は十分に考えられる。もちろん、新型C63は、動力性能や運動性能ばかりを主張するモデルではない。CO₂排出量はC63で192g/km、C63 Sでも195g/kmと発表されており、燃費データとともに環境性能の高さも強くアピールする。内外装のフィニッシュは、メルセデスAMGの作らしく、きわめて高いクオリティを誇る。



ASTON MARTIN VANQUISH CARBON EDITION

カーボン仕様のヴァンキッシュ!

あるいはラゴンダ復活をパリで現実のものにするのでは、とも噂されていたアストンマーティンだが、パリ・サロンでの主役となったのはヴァンキッシュのカーボンエディションだった。DB9ですでに好評を博している同エディションは、内外観にカーボン製のパーツを多数採用し、さらにエクスクループなフィニッシュを実現したもの。ブラックとホワイトの両カラーが設定され、専用の10本スポークホイールを装着する。6ℓのV12エンジンを始め、メカニズムに変化はない。



MASERATI GHIBLI Ermenegildo Zegna

ギブリにもゼニアを。

マセラティは、イタリアのファッションブランド、エルメネジルド・ゼニアとのコラボレーションを実現し、パリ・サロンでギブリをベースにした、エルメネジルド・ゼニア仕様を公開した。ボディカラーはアズーロ・アストロと呼ばれるシルバー系の専用色。両社のコラボレーションで印象的なのは、もちろんインテリアのフィニッシュで、ゼニア独自のシルク素材と、ボルトローナ・フラウのレザー素材を用いたゴージャスな雰囲気が演出されている。近く日本でも発表される予定だ。

CHALLENGE



MAX 200 MILES TOP SPEED BATTLE

キングは誰だ!?

どのクルマがもっとも速いのか? エコカー全盛の時代にあっても単純にスピードを競い合う競技に集まった最高速マニアたちの数と、強烈な参加車両を見る限り、その戦いがいかに魅力的か、想像はつく。ラ フェラーリやブガッティを筆頭に、量産車だけでなく、ボルシェ系チューナーのターボモデルや1000ps超えのGT-Rなど、200マイルを目指して繰り広げられた接戦の頂点に立ったのは!?

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



3・2kmのコースでフラットアウト
チューンド996ターボが頂点に輝く。

TOP SPEED BATTLE MAX 200 MILES CHALLENGE



日本車勢はGT-Rが数台参加してイベントを盛り上げた。驚異的だったのは、セヴァーンヴァレー・モータースポーツが1000psにチューンした日産キャッシュカイ。331km/hを記録して、ラフェラーリとヴェイロンというビッグネームと対等に渡り合った。



自動車好きのイギリス人が「私のクルマは軽く1トンを超えよ」と自慢したら、それはおそろく車重のことではなく、最高速が100マイル以上出ると言っているのである。この場合、1トンとは1600kg/hを指す。

イングランド中部レスターシャーにあるブランディングソープ・プルービング・グラウンドは、車両の開発に最適な総合テストファシリティーだ。約270万m²という広大な敷地のなかに伸びる全長3・2km、幅60mの直線コースは、英国国内でも指折りの長さを誇る。

早くも秋の気配を感じる9月のある日、抜けるような晴天に恵まれたブランディングソープの直線路に錚々たるスーパーカーの団が姿を現した。毎年ここを舞台に繰り広げられる最高速イベントの参加車だ。

集結したスーパーカーやチューンドカーは多士済々。ラフェラーリ、ブガッティ・ヴェイロン、そして991ターボSや日産GT-Rなど、このイベントに相応しい顔ぶれが並んだのに加えて、ウルティマGTRといった希少なモデルも参加した。全車ダブルトン、すなわち3200kg/h超を目指す。

ポルシェのチューナーとして知られるナイン・エクセレンスが持ち込んだ9exx996ターボにとって、これは楽々とクリアできるターゲットに思われた。前年、場所も同じこのブランディングソープで368・5km/hを記録した実力の持ち主だからだ。今年はターボチャージド・フラット6の排気量を4・1ℓに拡大してイベントに臨む。自信満々で出走したナイン・エクセレンスのドライバーだったが、記録更新は叶わなかった。トラブルが発生してブースト圧を60%に抑えて走らざるを得なかったのだ。それでも212マイル(339km/h)を実測してみせたのはさすがだった。

結果的に9exxはこの記録をもって今年のイベントの最速車に輝く。RSチューニングが持ち込んだ997GT2が208マイル(333km/h)を出して2位。市販モデルの両雄、ラフェラーリとヴェイロンは207マイル(331km/h)の同一記録で3位を分け合った。

トップ3はこれで決まりかと思われたそのとき、キャッシュカイという思わぬ伏兵が現れた。日本ではデュ



MAX 200 MILES CHALLENGE RESULT

1	ナインエクセレンス 9exx 996 ターボ	212マイル (339km/h)
2	RSチューニング 997 GT2	208マイル (333km/h)
3	SVM ニッサン・キャシュカイ	207マイル (331km/h)
3	フェラーリ・ラ フェラーリ	207マイル (331km/h)
3	ブガッティ・ヴェイロン	207マイル (331km/h)
6	ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4	204マイル (326km/h)
7	フェラーリF12	200マイル (320km/h)
8	フォードGT Avro Mirage 720	199マイル (318km/h)
9	フォードGT	198マイル (317km/h)
9	ノーブルM600	198マイル (317km/h)
9	9ff 997 ターボ	198マイル (317km/h)
12	ボルシェ991 ターボ S	197マイル (315km/h)
12	ニッサンGT-R (チューンド950ps仕様)	197マイル (315km/h)
14	アウディ RS6 V10 (チューンド796ps仕様)	196マイル (314km/h)
15	メルセデス・ベンツSL600 クリーマン	194マイル (310km/h)
15	ニッサンGT-R (R35)	194マイル (310km/h)
17	マクラーレン MP4-12C	189マイル (302km/h)
17	ゴジラGT-R	189マイル (302km/h)
17	フェラーリ458スペチアーレ	189マイル (302km/h)
20	ランボルギーニ・ガヤルドLP560-4スパイダー	187マイル (299km/h)
20	ボルシェ 997 GT2	187マイル (299km/h)

新旧問わず量産車からチューンドカー、さまざまなモデルが最高速記録会に参加した。やはりこの対決で有効なのはパワーと車重、そしてローンチコントロールだが、フル加速するボルシェ 991 ターボSは、スタートでアヴェンタドールに先行を許した。3.2kmの直線路で可能な限り早く高速域に達し、最高速を上乗せするには発進加速が大きくものをいうようだ。ナインエクセレンスの996ターボは458イタリアに遅れを取ったものの、堂々の1位を奪取してみせた。市販車では、ラフェラーリとヴェイロンが同じ207マイル(331km/h)をマークしてトップ。650psを誇るノーブルM600は健闘したが、200マイルには届かなかった。カウンタックも元気に参戦した。

ラフェラーリとヴェイロン以外で上位に食い込んだ市販車も紹介しておこう。ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4が204マイル(326km/h)で6位、フェラーリF12が200マイル(320km/h)で7位に着けた。なおボルシェ991ターボSと、950psにチューンされた日産GT-Rが197マイル(315km/h)の同値で12位を分け合った。

当日は、今年のル・マンで総合7位、高性能車の最高速がスピードリミッターによって目隠しされてしまう昨今、現代を代表するスーパースポーツ各モデルの実力が、実測値によって明らかになるこのイベントの意義は大きい。これに加えて、力のあるチューナーが本気になって取りかかると、市販車からとつてもない伸び代が得られることも実証された。来年はどのような記録が生まれるのか、今から楽しみだ。

アリスの名で販売された日産の小型SUVが、ヨーロッパ市場ではキャシュカイのネーミングで呼ばれたのはご存じの通り。あろうことが、このキャシュカイが3位の一角に食い込み、会場に詰めかけたオーディエンスを湧かせた。しかしこのSUV、もちろんひと皮むけば市販型とは似ても似つかぬ代物で、実にR35 GT-Rのエンジンを、セヴァーンヴァレリー・モータースポーツがオーバー1000psにチューンした上で、ランニングギヤもろとも移植した怪物マシンなのだ。

LMP2クラスで3位に入賞したイギリスの実力派ドライバー、オリヴァー・ウェップが姿を現し、フォードGTアヴロ・ミラージュ720と9ff 997ターボ、それにアヴェンタドールのステアリングを握った。「スーパーカーオーナーが一堂に会するこの最高速記録会は、クラブイベント的な雰囲気があつて最高です。オーナーの皆さんから招待されてここに参加できただけでなく、素晴らしいスピードを記録できて、とても嬉しく思います」。プロドライバーのウェップも興奮気味にインタビュに答えていたのが印象的だった。



ケーニグゼグOne:1は、私がこれまで走らせたなかで、もっともパワフルな生産車だ。5ℓツインターボV8が生むパワーは1360ps。これがちょうど1メガワットに相当し、車重が1360kgであることから、クリスチャン・フォン・ケーニグゼグはOne:1と名付けた。世界初のメガカーであるこのクルマを語るとき、最近発表になった3台のハイパーカーを避けて通ることはできない。ポルシェ918スパイダーは1280Nmのトルクを誇り、ラフェラーリは9000rpmで950psを発揮し、マクラーレンP1は260km/hで600kgものダウンフォースを生む。いずれもこれまでの常識を覆すパフォーマンスの持ち主だ。この3台を向こうに回して、One:1はどのような走りを見せるのだろうか？ 私は試乗の舞台となるコペンハーゲンへと向かった。

走り出す前に、One:1と今述べた3台の成り立ちのなかで、もっとも大きな違いを確認しておこう。918、P1、ラフェラーリ3台ともエンジンとモーターを併用している。始動して瞬時に高いトルクを発揮するモーターが果たす役割は大きく、これがドライバーに、敷居が低いと感じさせる要因となっている。1000ps近いハイパワーが紙の上の数字ではなく、実際に使い切れることも3台に共通する特徴だ。一方、One:1は5ℓの大排気量を高圧のターボで過給して、リッター当た

FIRST IMPRESSION



唯一無二の超絶。

り265psという高い比出力を得ている。果たしてこのエンジンのキャラクターは、新世代のハイパーカーのようにドライバーに自信を植え付けてくれるのか、当面、私の興味はその点に集中した。

ドアの下側に備わるラバーボタンを押すと、ドアは軽々と開いた。カーボンファイバー製のサイドシルの幅が広いせいで、薄いパッドで覆われたシートにエレガントに身を収めるには練習を要する。しかしいったん収まってしまうと、One:1のキャビンは囲まれ感があって快適だ。フロントウィンドウがヘルメットのバイザーのように、左右に大きく回り込んでいく。Aピラーが通常のクルマよりずっと後方に位置するので、天地方向こそ狭いものの、前方視界は広々として良好だ。

どちらのペダルも踏まないままスタート/ストップボタンを1回押すと、まず電気系統が立ち上がり、ダッシュボードに様々な警告灯が点灯する。然るのちに、ブレーキを踏んでスタートボタンをもう1度押すと、スターターモーターが数回やや苦しげに回ってV8が目覚めた。アイドリング時のサウンドは硬質ではあるが大音響ではなく、これにバルブトレインが奏でる音が重なる。このエンジン音が驚愕の変貌を遂げるとは、そのときには知る由もなかった——。中空スポークのカーボンファイバー製ホイールが1回転した瞬間から、One:1のエンジンがひたすら主

Koenigsegg

One:1

創立20周年のアニバーサリースペシャルとして企画されたOne:1が今年のジュネーブ・ショーで発表されてから約半年。ついにファーストインプレッションを報告できる時が訪れた。電気アシストシステムこそ搭載しないが、ライバルと目されるラフェラーリ、918スパイダー、マクラーレンP1に比肩する実力と魅力を持っているのか、リアルレポートをお届けする。

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

驚異的なダッシュ力が永遠に続く
ライバルの姿さえも思い浮かばない。





油圧作動のアクティブリアウイングをはじめとしてOne:1は凝った空力デバイスで、280km/h時に610kgものダウンフォースを生む（そのため最高速は439.4km/hに抑えられる）。高速コーナーでの盤石の足取りからも、その効果は実感できた。さらにカーボンファイバーとケブラー、それにチタンが軽量化のカギを握る素材。ドラマチックな外観の空力パーツは巨大なダウンフォースを生む。

役を張る。2000rpmで早くもパワーの片鱗を見せる。仮に991カレラと同時に発進したとするなら、この時点で半車身リードすると思われるダッシュユルだ。3000rpm。同時に発進したはずのエンツォの姿が小さくなってゆく。そして4500rpm。P1と918の影が薄くなる……。以降、5000からリミッターが働く8250rpmまでの加速感、私の知覚認識の領域を超えている。引き合いに出すライバルも思い浮かばない。

One:1のフル加速を体験した

あと、私はいつもの感覚を取り戻すまでしばらく時間を要した。無慈悲なエンジンパワーが、ドライバーを恐怖と興奮の狭間へと追い込むあのフィールは今まで味わったことがない。パワーと並んで、ノイズレベルも凄まじい。耳を塞ぐとはまさにこのこと。事実、顧客に渡される車両にはすべてノイズキャンセリング機構が備わり、これでキャビン内部の騒音は20デシベルほど抑えられるという。これなしではOne:1に一定時間乗車することは、事実上不可能と思われる。

あとでクリスチャンに聞いたところ、ノイズキャンセリングのシステム重量は7kg、これで45kg分の遮音材に相当する効果があるという。ギヤボックスは3台の新世代ハイパーカーと同様に、One:1ではデュアルクラッチを採用している。とはいっても単独で見れば、フルパワーをかけた状態でのシフトは迅速かつスムーズだが（シフトアップスピードは30ミリ秒）、918やP1、それにラフェラーリのような、ドライバーを感嘆させる精密なシフトフィールは感じられない。ここでもクリスチャンが優先させたのは軽量化で、7速ギヤボックスの重量はP1のデュアルクラッチユニットの半分

に過ぎないという。一方、ステアリングとダンパーには心底、感心した。One:1はサ

ーキット走行を前提にしておき、ベイスになったアゲラRとの比較でサスペンションは60%前後固められているという。これはドライブレモーターが、ノーマルの話で、トラックスにすると実に200%も強化される。それでいながら、きわめて伸びやかな乗り味を実現しているのはオーリンス製ダンパーの功績だ。918の滑らかな乗り心地には一歩及ばないものの、P1となら肩を並べられる。フロントタイヤが265と幅広なので、モーターウェイを巡航すると轍に足を取られがちだが、サーキットに最適化した足まわりであることを考慮すれば、充分許容範囲内にある。

穏やかな曲率を描くコーナーの連続を走るときなど、ホイールの上下動をコントロールする様子は見事だ。安定しきった姿勢で路面をトレースしていく。私は試みに2級道を、トラックスモードで走ってみたのだが、卵が割れるようなショックには一度も見舞われなかった。試乗を終えたあと、セールスマネジャーのイエン

ス・スウェルドルップにその旨を伝え、彼は軽く肩をすくめて「足がしなやかだからこそ、ニールブルクリンクでいいタイムが出るのですよ」と答えた。

今回の取材であらためて感じたの

だが、ケーニグセグはニール新記録樹立に確たる自信を持っているようだ。自信の拠り所のひとつが、彼ら自慢のあらかじめプログラムされた自車位置測定装置で、これによりダンパーの減衰力や車高、さらには空力デバイスのセッティングを自動調整できる。例えばカルーセルに接近すると車高が上がり、プファッツガルテンを通過したあとの着地に備えてダンピングレートを高めるという



電気モーターによるパワーアシストはなくとも、5.0 V8 ツインターボユニットは、1360ps/1371Nmもの強大な最高出力を発生させ、乗る者に情け容赦ない大音響を炸裂させる。

Koenigsegg One:1

具合だ。私自身、この「アクティブレスポンス」機能を体験することができた。ファクトリーから公道に繋がる出口に備えられたスピードバンブに差し掛かると、こちらがなにもしないのにロードクリアランスがずっと高まったのだ。それは実に新鮮な体験だった。

ステアリングがダンパーセッティングと完璧に調和している点も高く評価したい。ステアリングレシオはクイックにもかかわらず、操舵力が実に軽い。走り始めは軽すぎると感じたが、クルマのアジリティとグリップ力に身体が馴染むに連れて違和感はなくなくなった。ノーズが自在に向きを変える様は見事。極めてシャープにインを向くのは、小さな慣性質量の賜だ。事実、ターニン段階のフィールはP1に一脈通じるものがあり、レーザー光線で導かれるのごとく正確なライン取りを、高度なメカニカルグリップがバックアップする。ヘビーマタル的なエンジンサウンドと、シャシー全体の軽快な感触が際立つコントラストを織りなす。私はここでも心地よいサプライズを経験した。

なお、タイヤに熱が入っていればトラクションも秀逸だ。ただし安心は禁物、2速でも3速でも簡単にタイヤスモークが上がる。

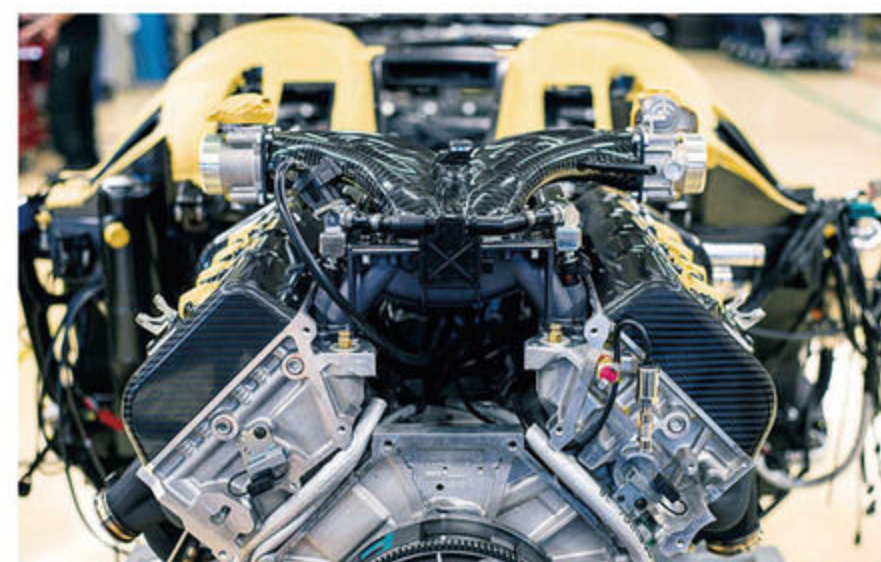
低速コーナーの旋回中は軽いアンダーステアが徐々に強まるのを感じる。それ自体は歓迎すべきことで、そのコミュニケーション能力は高評価に値する。しかしこれには過給圧を一定に保つこと、という但し書きがつく。瞬時にトルクが立ち上がる918と違い、One:1には数瞬のターボラグがついて回る。だから旋回中は我慢に徹し、前輪が直進方向を向くのをひたすら待つのがコツだ。そうすれば直線に向けてクリー



ンにコーナーを脱出できる。

一方、先を急ぐ余りミッドコーナーでターボを爆発させると、事態は一変する。アンダーからオーバーステアへのトランジットはきわめてスナッピーで、体感的には1000分の1秒で姿勢が変化する。だからOne:1のドライバースタイルとしては、ターボによるパワーデリバリーを常に意識することが肝要だ。それを踏まえて、クルマ本来のアジリティとグリップ力、それにパワーをうまく使いこなす限り、挙動変化は斬新的で、その間のバランスも優れている。私は先ほど、低速コーナーでは軽い

スウェーデン・エンゲルホルムのファクトリーでは、6台のカスタムカー(すでに完売した)のうちの1台が着々と組み立てられていた。V8エンジンは1140ps/1200Nmを計上するアゲラR用を大幅にチューンして搭載される。カムカバーはカーボンファイバー製、ターボハウジングとエキゾーストのエンドパイプはチタン製で3Dプリンターから形を起す。ケーニグセグが長年培った入念なクラフトマンシップとエンジニアリングが見て取れる。



エンジン単体重量はわずかに197kgしかない。1360kgの車重に収められているようにパワーユニット自体も徹底した軽量化が施されている。ふたつのタービンの過給圧は最大で1.4バール。400km/hの世界へOne:1を加速させ続ける。カーボンファイバー製ホイールのスポークは中空構造であり、バネ下重量の軽減に大きく貢献する。フロントが397×40mm径、リヤが380×34mm径のセラミックブレーキは400km/hから10秒で停止させる。

アンダーステアだと書いたが、それはひたすらタイヤがグリップしているからで、緩やかなパワーカーブを利用して駆動輪に適切にトルクをかければ、リヤタイヤを外に振り出すことさえ可能だ。

それではここで、私が冒頭に掲げた疑問に立ち返ることにしよう。One:1のキャラクターは、新世代のハイパーカー並みにドライバーに自信を植え付けてくれるのか？ 例えばP1のように寛容だろうか？ 私の結論は、ノーである。ひとつにはハイチューンターボエンジン特有の、急激なパワーの増減が理由として挙げられるが、トラクションコントロールシステムが、大手スपोर्टカーメーカーが開発した最新のものと洗練されていないことの方が理由としては大きい。例えばフェラーリが458スペチアールで市場に導

入れたサイドスリップ・アングルのコントロールのように、乗り手の直感に馴染む車体制御は期待できない。ケーニグゼグの名譽のために付け加えるなら、彼らはすでにTCとSC両システムのアップデイトを完了している。最新のシステムなら評価も変わっていたかもしれない。

このことからおわかりの通り、現在ケーニグゼグではOne:1の最終セットアップが急ピッチで進行している。クリスチャンによれば作業の70%は完了しているとのことである。ほとんどのステアリング、ダンピングレート、エンジンチューン、そして

ブレーキに関してはドンピシャリのポイントを出している。One:1はともすれば、寧猛なパワーと乗る者を恐れおののかせるパワーデリバリーばかりで語られがちだが、その本質は洗練された、バランスの取れたクルマだ。ポルシェ918ほどインテリジェンスが全身に行き渡っているわけではない。マクラーレンP1ほど洗練された高速時の挙動を誇るのでもない。ラフェラーリのV12ほど豊潤なサウンドを奏でるかといえ、そうでもない。しかしケーニグゼグOne:1はその3台のどれにもない魅力をたたえた、孤高のハイパーカーである。自動運転化が急速に進む現代の自動車界にあって、乗り手を選ぶクルマが世界で6台くらい市販されてもいい、私はそんな思いを胸にコペンハーゲンを立ち、機上の人になった。

寧猛なパワーだけでは語れない
洗練された孤高のハイパーカー。



アルミニウム構造を採ったカーボンファイバーモノコックタブ、そのサイドシルには、One:1に積まれたV8ツインターボの性能曲線がカーボンプレートで装着されている。

入したサイドスリップ・アングルのコントロールのように、乗り手の直感に馴染む車体制御は期待できない。ケーニグゼグの名譽のために付け加えるなら、彼らはすでにTCとSC両システムのアップデイトを完了している。最新のシステムなら評価も変わっていたかもしれない。

このことからおわかりの通り、現在ケーニグゼグではOne:1の最終セットアップが急ピッチで進行している。クリスチャンによれば作業の70%は完了しているとのことである。ほとんどのステアリング、ダンピングレート、エンジンチューン、そして

Koenigsegg One:1

SPECIFICATIONS ケーニグゼグOne:1

■ボディサイズ:全長4500×全幅2060×全高1150mm ホイールベース:2662mm トレッド:前1700 後1650mm ■車両重量:1360kg ■エンジン:V型8気筒+ツインターボ ボア×ストローク:92×95.25mm 圧縮比:9.0 総排気量4500cc 最高出力:1000kW(1360ps)/7500rpm 最大トルク:1371Nm(140.0kgm)/6000rpm ■トランスミッション:7速セミAT(デュアルクラッチ) ■駆動方式:MR ■ステアリング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:(F)&(R)ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッド(セラミックディスク) ■タイヤサイズ(ホイール):(F)265/35-19(9.5J×19) (R)345/30-20(12.5×20) ■パフォーマンス 最高速度:273マイル(約437km/h) 0→200km/h加速:20秒 ■車両本体価格:280万ドル(約2億8000万円)





DREAM BATTLE

PHOTO & REPORT ● Fox Syndication

TRANSLATION ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)

受け継がれた伝説。

918スパイダーを公道とレーシングコースでテストする。
今回、絶好の機会を得た我々は、同時に約30年前の伝説、
959を連れ出し、さらに全開アタック時のベンチマークとして
911の50周年記念モデルという魅惑の3モデルを集結させた。
常に先頭を疾走するボルシェの進化ぶりと、その実力を試した。

「今こそ未知の領域を探索するタ
イミングだ」——ツッフェン

ハウゼンのエンジニア陣がそう決めるたびに、スーパーボルシェが誕生する。ここウィロー・スプリングス・レースウェイのピットレーンで、918スパイダーの横に959が並んだとき、両車のあいだに共通するオーラを感じたのは決して偶然ではない。2台はともに、ボルシェがその時点で入手し得る最新技術を惜しみもなく投入して生まれたのである。

ここに登場する1987年仕様の959は、地元スペシャリストの手により素晴らしいコンディションに保たれたストリートリーガル版。車齢27年の個体にリスペクトを払って全力走行は控えたが、今でも充分通用する高剛性と俊足ぶりを示した。

あらためて959のスペックを眺めると、これがいかにエポックメイキングだったかを実感する。空冷ブロックに水冷ヘッドの組み合わせは、

レーシングスポーツ956の直系で、ツインターボでありながら7800rpmという高いレブリミットを可能にしている。AWD、ダンロップのランフラットタイヤ、中空スポークホイール。それにケブラー製ボディとノーメックス製フロア。さらには車高調整機構。先進的メカニズムには枚挙のいとまがない。長らく悪路走破力のみが取り柄とされていたAWDがスポーツドライビングに新たな境地を開き、今日ここまで一般化した背景には、アウディ・クワトロと並んで959の存在が大きく働いている。

一方、918は現代のスポーツカーに課せられた複雑な役割を担う、新世代のハイブリッドスーパーカーだ。音もなく市内の中心部をゼロエミッションで走り抜けたその足でサーキットを走り、とんでもないタイムを叩き出してみせる。『ファイア』と『アイス』が共存するクルマ、そ

Porsche 918 Spyder

れが918だ。以下にその詳細を見ていこう。

「ファイア」の主役は4・6ℓV8エンジン。180度フラットプレーンクランク、クローズドデッキ、アルミ製ブロックを基本とするエンジンの源を辿ると、レースマシンRSスパイダーにたどり着く。ポルシェのエンジニアが最新のテクノロジを注いで現代化したことは、ディテールが語っている。ドライサンプは炭素繊維で強化されたポリマー製。オイルレベルはレーダーセンサーで計測。4個のポンプがクランクケースを真空に保ち、空気抵抗による損失を防ぐ。コンロッドはチタン製。

する場合、エンジニアが頭を悩ませるのは排気熱の処理だ。918では「ホットサイド・インサイド」と呼ばれる、排気系をVバンクの谷間に収めるレイアウトが採用された。加えて、エキゾーストのエンドパイプをエンジンベイのトップへと導く、いわゆる上方排気である。ポルシェがこうしたレイアウトを採ったのには、

温度に影響されやすいバッテリーから、できるだけ熱源を遠ざけたかったという背景もあると思われる。

「アイス」の部分を司るのは、エレクトロニクス、すなわち電動化である。エンジンとPDKのあいだに挟まれた156psのリヤモーターはクルマの推進力とエンジンパワーストアップに加えて、ブレーキング時には発電機の役割を果たす。これとは別に、フロントにも独立したモーター（129ps）が備わり、これが前輪を駆動する。ただし、車速が265km/hに達するとクラッチにより駆動力が絶たれて918はRWDとなる。

コンプレッションリングとオイルリングは1個だけで、ピストンの単体重量を軽減しているといった具合だ。ポルシェはターボ化が進む現代のトレンドに反して、自然吸気を採用した。吸排気バルブの挟み角は25度と狭く、圧縮比は13・5と異例に高い。結果として市販型NAエンジンとしては驚異的と言わなければならない。リッター当たり132psを実現した。エンジン単体の最高パワーは608ps/8700rpm。最大トルクは540Nm/6700rpmである。ハイパワーユニットをミッド配置

注目すべきは、この独特のAWDシステムがコーナリングスピードの上乗せに一役買っていること。50km/h以下では逆位相に、80km/h以上では同位相に最大3度まで後輪が

959、911と走って実感した時代をリードするポルシェの先進性。

DREAM BATTLE





911の50周年記念モデルに加え、1986年に先進的なモデルとして登場した959を連れ出し、今回の主役である918スパイダーを走らせたが、やはり約30年の進化は凄まじい。パワースペック的には2.9ℓフラット6ツインターボを積んだ959の450ps/500Nmに対して887ps/1280Nmと約2倍だ。0→60マイル加速と0→100マイル加速は959が3.9秒と8.3秒、918が2.4秒と5.1秒で進化は著しい。

Porsche 918 Spyder 911 Carrera 50th 959

レーシングドライバー、ランディ・ポプストはウィロー・スプリングス・レースウェイの悪名高いターン9を抜けると、261km/hでピット前のストレートを駆け抜けた。1分25秒74。918はこのコースの市販車によるベストタイムをあっさり更新してみせた。クールダウンラップ

ステアする機構と相まって、918は最適な旋回姿勢を電光石火の速さで保つのだ。なお、エンジンと2つのモーターが連携するシステムパワーは887ps、トルクは1280Nmに達する。

を終えてピットに戻ってきたランディだが、意外にも顔つきが思わしくない。「まったく挙動の予測がつかない!」ランディはその場に居合わせたポルシェのテクニカルシステム・エンジニアのケン・ゴールドをつかまえる。ゴールドはさらに深刻だという。「ペダルがすごく重い。同じ力で踏ん



でも効きがバラバラだ。ターン1の進入時(265・9km/h)では少し踏力を緩めるくらいよく効いた。ところが次のターンで踏んだらぜんぜん効かない。一歩間違えば、コースから飛び出たところだ。それにグリップもまったくダメ。ミシユラン・パイロットスポーツカップ2を履いているのに——何度も熱入れを繰り返したせいではないかな……」

それまで黙ってランディの言葉を聞いていたケン・ゴールドにとって、最後のひと言が決め手となった。問題はタイヤだ! すぐさまフレッシュユタイヤに履き替える。それと同時に、戦略も練り直した。クイックラップに入るまえに、まずは数周ゆっくりと周回する。これで満充電になる。クイックラップに入っても、前半のコーナーが連続する部分ではレースハイブリッドモードを保ち(これでエンジンの余剰パワーが充電に回される)、後半の2本のストレート部分に差し掛かるやいなや、ホットラップ。ボタンを押す。そうするとバッテリーは持っているエネルギー

エンジン、サスペンション、トランスミッションをトータルで制御し、EV走行のEパワー、ハイブリッド、スポーツハイブリッド、サーキット走行用のレースハイブリッド、さらに最大パワーを発するホットラップと、5つのドライビングモードが設定されている。ドライビングシートはカーボンファイバー製で、バックレストが固定式、ハイト&前後スライドは手動式となる。



をフルに放出するのだ。この戦略を踏まえてクイックラップに入ったその1周目、いきなり1分23秒54が出た。恐るべき918の実力。先ほど出したばかりのコース記録をさらに2秒2も更新するのは。ランディが戻ってきた。今度はピットにいる全員が笑顔だ。「非常に複雑な操作を要するクルマだ。しかしトラクションの手応えが返ってくるようになった。バッテリーからエネルギーをもらえるあいだにラップを完了するのがコツ。やはりブレーキはドンと踏まないで、じわりと効かせた方がいい。このハイブリッドシステムは、新しいドライ



「ビングスタイルを要求する」
 やや辛口のコメントを前置きにして、彼は次のように続けた。
 「例えば205・1km/hで進入するターン8では安定していて、バランスがよいのに感心した。カレラGTよりはるかに容易に究極のパフォーマンスを引き出せるクルマだ」
 この日は、918と一緒に911 50周年記念モデルも走らせ、タイム計測をした。もちろん両車を真剣に比較検討しようというのではなく、9

18の図抜けたスピードをクロージアップするためのベースラインとして駆りだしたのだ。911のベストタイムは1分28秒93、これはこれで立派なタイムだ。
 別掲のチャートからおわりのように、これだけの差が出た理由はコーナーからコーナーのあいだのピークスピードにある。一方、両車の減速Gは似たり寄ったりで、ターン3手前では911(1・10G)の方が918(1・09G)より大きなGを

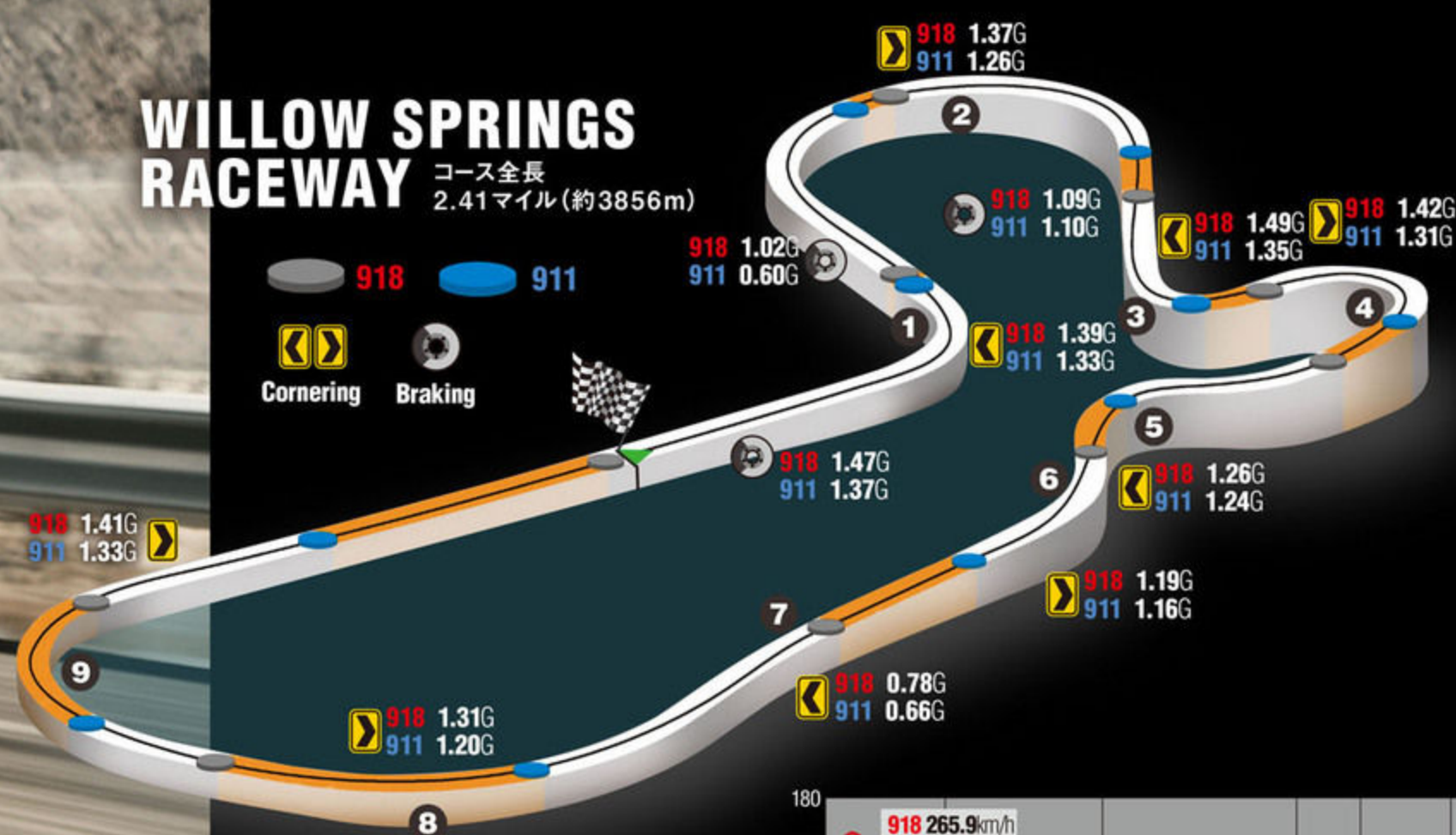
発揮している。予想に反する結果だが、実はこれ、ランディが911のブレーキに盤石の信頼を寄せている証拠である。ターン6では918のスピードが一瞬ながら落ちていた。ターン5の脱出スピードがあまりにも速く、ランディが瞬間的にスロットルを緩めざるを得なかったためだ。911のカーブにはそうした形跡は見られない。細部はともあれ、この2本の曲線は918のモンスター振りをいかに示している。
 ランディ・ポブストから918のステアリングを引き継いだ私は、ウィロー・スプリングスをあとにしてカリフォルニア・スピードウェイを目指している。私たちのいつもの動性能計測場所だ。918のシートはバックレストの角度調整ができないので、幾分アップライトなドライビング姿勢を取ることになる。サーキット走行を前提にした、ユニバーサルジョイントのサスペンションにしては、信じがたいほど乗り心地がし



走行モードを「レース」にすると、公道での乗り味が一変する。ハイブリッドシリーズだけに、ブレーキキャリパーはグリーンにペイントされており、400mm超えの大径カーボンセラミックディスクを備える。加速&制動テストではマクラーレンP1を上回った。

WILLOW SPRINGS RACEWAY

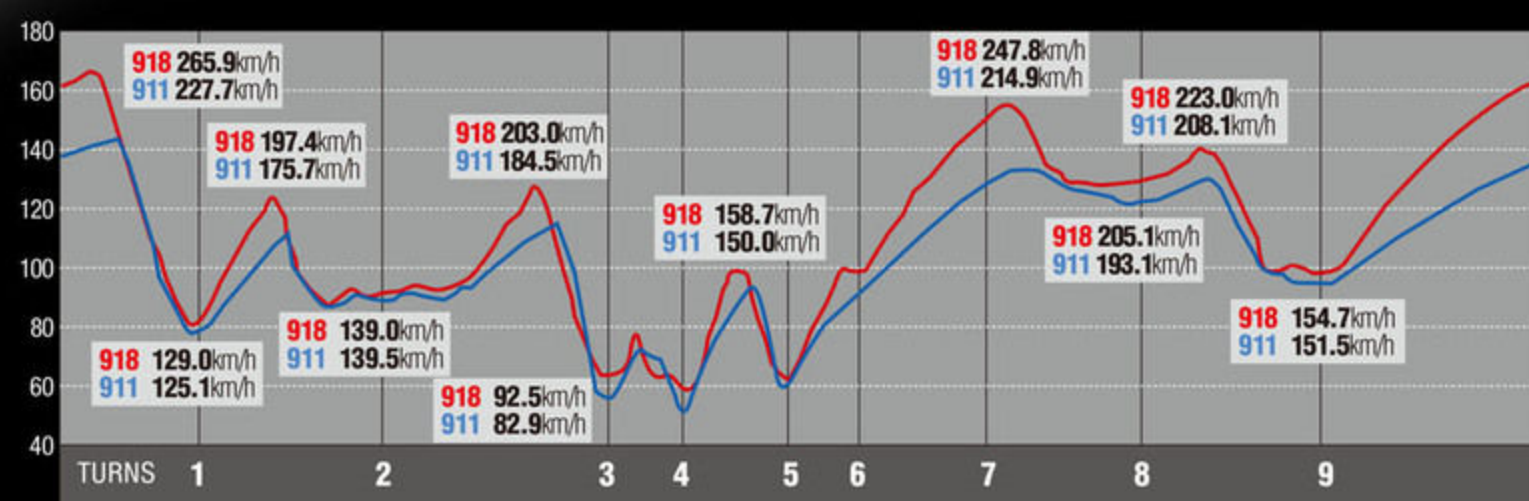
コース全長
2.41マイル(約3856m)



BEST LAP TIMES

918スパイダー **1分23秒54**

911 カレラ 50th **1分28秒93**



SPECIFICATIONS

モデル名	ポルシェ918スパイダー
■ボディスペック	
全長×全幅×全高(mm)	4643×1940×1167
ホイールベース(mm)	2730
トレッド(mm)	Ⓔ1664 Ⓕ1612
車両重量(kg)	1675
■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	652kW(887ps) / 8500rpm
最大合計トルク	1280Nm(130.6kgm)
エンジン形式	V型8気筒DOHC
総排気量(cc)	4593
ボア×ストローク(mm)	—
圧縮比	13.5
最高出力	447kW(608ps) / 8700rpm
最大トルク	500Nm(51.0kgm) / 6500rpm
電気モーター出力	ハイブリッドモジュール(リアアクスル):約115kW
電気モータートルク	電気モーター(フロントアクスル):約95kW
■トランスミッション	
タイプ	7速PDK(デュアルクラッチ式)
駆動方式	RWD(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&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(mm)	Ⓔ410×36 Ⓕ390×32
■タイヤ&ホイール	
フロント&リヤ(リム幅)	Ⓔ265/35ZR20 95Y Ⓕ325/30ZR21 104Y
タイヤ銘柄	ミシュラン・パイロットスポーツカップ2
■パフォーマンス	
最高速度	325km/h(電気モーターのみ:150km/h)
0→30マイル(0→48km/h・秒)	1.2
0→40マイル(0→64km/h・秒)	1.6
0→50マイル(0→80km/h・秒)	2.0
0→60マイル(0→96km/h・秒)	2.4
0→70マイル(0→112km/h・秒)	3.0
0→80マイル(0→128km/h・秒)	3.6
0→90マイル(0→144km/h・秒)	4.3
0→100マイル(0→160km/h・秒)	5.1
0→400m加速(秒)	10.0
■Eミッション	
CO ₂ 排出量(g/km)	292
燃料消費量(ℓ/100km)	12.3

なやかだ。EV走行時、耳に達するのはタイヤのロードノイズとごく軽い風切り音、そしてブレーキを踏むと聞こえてくるパッドとディスクの摺動音だけ。純EVとしての航続距離はおおよそ20km、バッテリーの充電量がポーターラインを下回るたびに、エンジンが息を吹き返す。それまでの静寂と、V8の爆発的なサウンドの落差があまりに大きい。そのため、私はエンジンが始動するたびにビクッとした。それほど918のEVモードは自然なのである。

スピードウェイに到着した。早速計測を始めよう。AWDならではのトラクション性能と、始動してすぐにトルクを立ち上げるモーターのメリットをフルに活かした918は、0→60マイル(約96km/h) 2・4秒というとてもないタイムを叩き出した。私たちがテストをしてきた市販車のレコードタイムだ。ちなみにマクラーレンP1は2・6秒だった。制動力テストでも、60マイルか

全開領域ではやはり911を圧倒 ヴェイロン以来となる衝撃、再び。

敬の念に打たれたのを覚えている。そのとき、スーパーカーはこれをもって頂点を極めてしまったという、ほろ苦い思いにかられたものだ。

しかし918は、私たちの想像をはるかに超えてテクノロジーが進化していることを証明した。しかも誰でも918の速さを体験できる。「誰もが手に入れられる高性能」——これが新世代ハイパーカー、ポルシェ918スパイダーのキーワードである。

らわずか28・7mで停止した。8の字周回路で計測した1・12Gの横Gも新記録。918は異次元の高性能を発揮、あらゆる項目の記録を塗り替えて見せた。

私たちがブガッティ・ヴェイロンで同様のテストを行ったのは、今から8年前のことだった。その無限に続くかのような加速力に、全員が畏

なやかし、耳に達するのはタイヤのロードノイズとごく軽い風切り音、そしてブレーキを踏むと聞こえてくるパッドとディスクの摺動音だけ。純EVとしての航続距離はおおよそ20km、バッテリーの充電量がポーターラインを下回るたびに、エンジンが息を吹き返す。それまでの静寂と、V8の爆発的なサウンドの落差があまりに大きい。そのため、私はエンジンが始動するたびにビクッとした。それほど918のEVモードは自然なのである。

Porsche 918 Spyder 911 Carrera 50th 959



駿馬の本質。



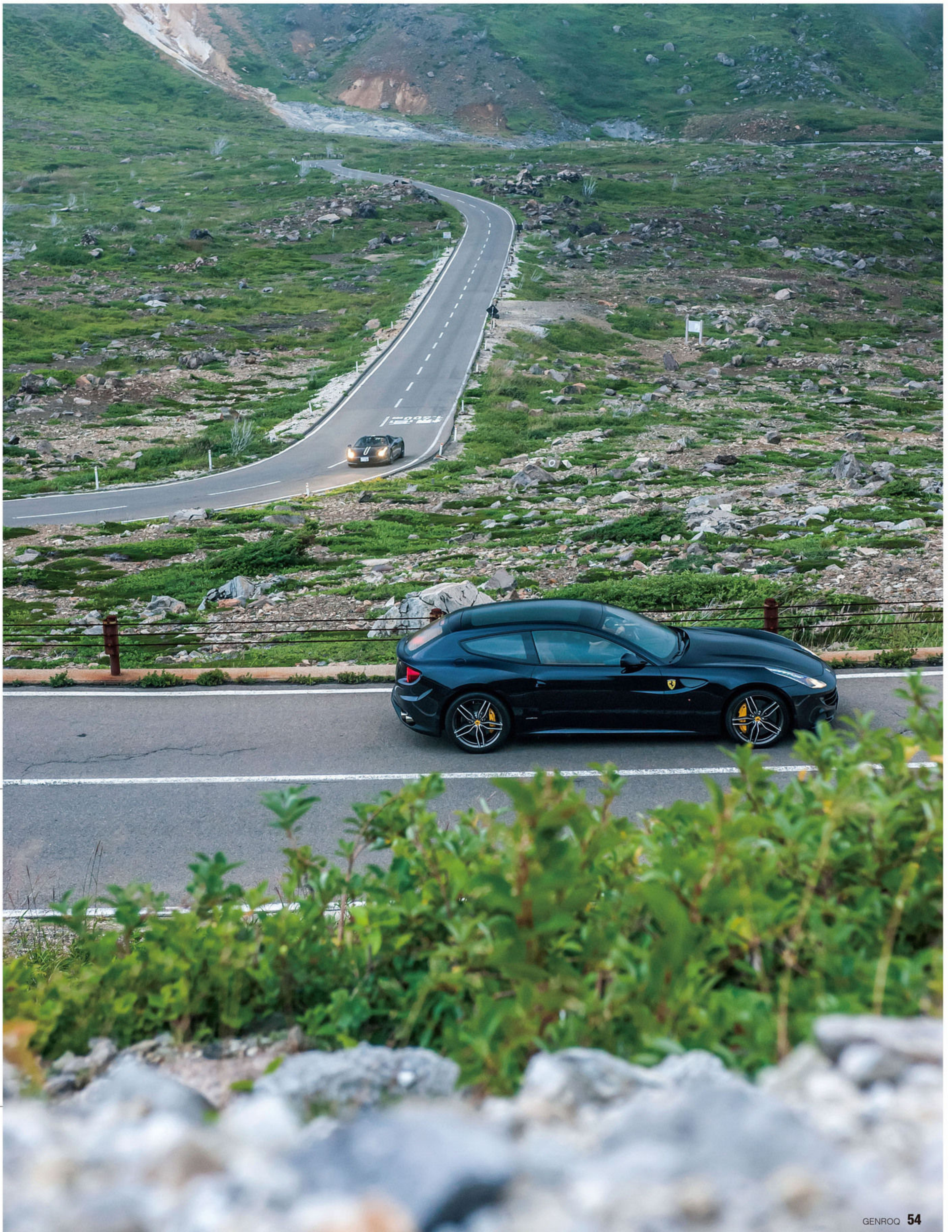
DRAMATIC
TOURING

Ferrari FF 458 Spider

驚くほどの扱いやすさを実現している、昨今のフェラーリ。
しかし、凶暴なるパフォーマンスも確実に併せ持っている。
その二面性は、時にスーパースポーツカーの価値観を迷わせる。
そんな想いを胸に2台の駿馬を連れだし、ロングランを決行。
フェラーリの性能とは何かを本質から考えることにした。

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





DRAMATIC TOURING



人は一度でも惚れ込んでしまふと、そう簡単には離れられない性質をもつ生き物。よほど裏切られない限りは身を委ねることで安堵感を覚え、自ずと互いの信頼感を確認しながら生涯を共にする……。

クルマに関しても同じことが言える。ましてやスポーツカーであれば尚さらだ。惹かれる何かがなければ手に入れようと思わないし、例え手に入れても裏切られれば、二度とそのブランドには目を向けないというのが実情だろう。

その点、フェラーリに対する支持は今まで一度も衰えたことがない。その理由が何かと探ると、自然と見えてくるのは、自動車という機械として接するのではなく、まるで生き物に惚れるかのような感覚に近いことに気づく。さらに掘り下げるなら、時に暴れようとする面もあれば、従順に反応する素直なところも持ち合わせているからだと思う。

最新のフェラーリには、そんな二面性が備わっているのは間違いない。絶大な人気を誇る458シリーズはもちろん、初の4WDとしてリリースされたFFなどは、まさにその好例。特に458スパイダーに限っては持ち前の性能を武器としているものの、オープンにした際は570psものパワーをもつモデルとは思えないほど爽快さが先立つ。

その動きも手に取るように分かり、実車のボディサイズよりもひと回り以上小さく感じることもあるから、ひと昔前のような「気合い」も必要としないうえ、日常の足として十分に使えてしまうほどのフレキシビリティをもっているゆえ安心感も得られる。ましてやオープンにすれば、さらに贅沢な時間まで手に入る。

そういった面はFFも同じだろう。

確かに12気筒ユニットを搭載するとはいえ、普通に乘っているぶんには、12気筒という事実を押しつけない。それどころか特有のシームレスなフイールによって無振動と表したくなるほどにスムーズな走行性を披露するからその安心感は8気筒車よりも上。ましてや今や神経を費やすことすらないから勘違いもしやすい。

だから時折、意図して思い出す必要がある。『そういえば660psだ』ということ。しかし、思い出した途端に、その性能を使いたくなるのもFFの性格かもしれない。12気筒とは、そうした「魔力」をもつ理想のパワーユニットだ。フェラーリ製ともなれば、官能の世界が待っている。そこに近づこうとするのも自然なこと。ただ、乗り手の理性が働くのが、最新型12気筒の特徴だろう。

東京から福島まで、こうして久々に2台のフェラーリを乗り換えながらドライブしていると、高揚感の塊と言われた少し前のフェラーリが懐かしく思う反面、FFや458スパイダーのような冷静さも持ち合わせる最新型に、むしろ感謝したくなった。何しろその数値は恐ろしく高い。いくら安全デバイスが優れていようとも過信してはならない。

それでもフェラーリに乗ると飛ばしたくなる。普段は我慢できても時に理性が効かなくなることもある。これこそが惚れる理由。まさに「S」と「M」の関係である。そうなると止められない。今すぐ「回したい」とパワーを使い切りたくなるのだ。



Ferrari FF 458 Spider



Ferrari FF 458 Spider

DRAMATIC
TOURING

ワ インディングで見せるフェラーリの身のこなしは、本気で素晴らしいと思えるほど軽快かつ俊敏だ。特に458スパイダーの場合、例え最新のスペチアーレから乗り換えたとしてもその動きに不満はないどころか、扱い切れるかどうかが先立ち時に手に余るほどである。

しかし、攻めれば攻めるほどに意外にも素直な面を露わにするから、むしろ恐ろしくなる。まるでその先に何かが待っているのかと疑いたくなるくらいにアクセルを踏ませる傾向が強い。この「回せ、回せ！」とけしかけてくるようなエンジンフィールは、上になればなるほど快感が得られ、しまいはレッドゾーンまで到達していることも珍しくない。それにコーナリング時の姿勢や、立ち上がりでの俊敏性が加わるからペースは落ちることがないうえ、何処までも攻め続けたいくなる。レスポンスに優れているゆえに、回転落ちも速いのが本当の理由だろうが、こうしたセッティングができるのも、広く見渡してもフェラーリだけだろう。V8としては驚異的な回転特性をもっていると感じる。

もちろん、FFに搭載されたV12エンジンにしてもそうだ。スタイリングこそ日常性を匂わせるものの、いざ攻めてみると、車重の重みをまったく感じさせないほどの軽快さを見せ、スポーツカーとしても機能することを主張しはじめる。いや、むしろ逆だ。スタイリングは、あくま

でも4名乗車に拘っただけである。しかも4WDだ。4速まで、という限定とはいえ、精神的な安心感が従来のFR車とは違う。だから身構えずにペースを上げられるのだが、実はここにもマジックが隠されている。即ち、5速以上の領域に到達しても安心感はさほど変わらず、逆に高速スタビリティの高さを全身で実感することとなった。

ここで感心してしまうのは、このフェラーリの考え方である。つまり割り切り方が肝で、例えばその先にコーナーが出てきたとしても、決して5速で旋回するようなシーンが少ないなら、重くなってしまう4WDシステムなど不要としたことである。軽量化策に積極的なフェラーリらしい結論だが、売る、ことだけを考えるなら、4速までの限定は明らかに





SPECIFICATIONS

フェラーリFF

■ボディサイズ:全長4907×全幅1953×全高1379mm ホールベース:2990mm トレッド:①1676
②1660mm ■車両重量:1790kg ■エンジン:V型12気筒DOHC48バルブ 圧縮比:12.3 総排気
量:6262cc 最高出力:486kW(660ps)/8000rpm 最大トルク:683Nm(69.7kgm)/6000rpm ■ト
ランスミッション:7速DCT ■駆動方式:AWD ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン
②マルチリンク ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:①245/35
ZR20 ②295/35ZR20 ■パフォーマンス 最高速度:335km/h 0→100km/h加速:3.7秒 ■環境性
能(EU) CO₂排出量:360g/km 燃料消費率:15.4ℓ/100km ■車両本体価格:3290万円(税込)

フェラーリ458スパイダー

■ボディサイズ:全長4527×全幅1937×全高1211mm ホールベース:2650mm トレッド:
①1672 ②1606mm ■車両重量:1430kg ■エンジン:V型8気筒DOHC32バルブ 圧縮比:12.5
総排気量:4497cc 最高出力:419kW(570ps)/9000rpm 最大トルク:540Nm(55.1kgm)/
6000rpm ■トランスミッション:7速DCT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:①ダ
ブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■タイヤサイズ:①235/35ZR20 ②295/30ZR20 ■
パフォーマンス 最高速度:320km/h 0→100km/h加速:3.4秒未満 ■環境性能(EU) CO₂排
出量:275g/km 燃料消費率:11.8ℓ/100km ■車両本体価格:3150万円(税込)
※基準車の価格。テラーメイド・プログラムの価格は別途加算。

不利。しかし、そうしなかったところ
が本物であり、媚びない姿勢を貫
いているのだから、さすがだ。
これこそがフェラーリが考える人
馬一体の本質だろう。この2台を試
乗して痛感したのは、ピュアな上
で成り立つクルマと人との距離感。車
両がもつ動的資質に対して、乗り手
はどう向き合うのかというのが鍵で、
それに対するフェラーリの回答は、
制御の効果を感ぜさせずに使い手の
能力を極力引き出すよう促しながら
も、時に試すというのが狙いだ。
最初は乗りやすさで魅了し、後の
領域は乗り手が探れ！ということだ
ある。これだから惹かれてしまうの
だろう。そもそも馬とは臆病とい
うから、駿馬のように速く走らせよう
とするならその能力や性格を理解す
る必要があるのと同じだ。それがで
きた時こそ、はじめて一体となれる
はず。約800kmにも及ぶ旅の後、
流鏑馬を見て、心底そう思い知らさ
れてしまった……。

ゴースト進化論。

変

わらないために変わる……。老舗がつくる定番商品などを指して、よく用いられる言葉だ。裏返せばそれは、時流や思考の変化を鑑みながら若干の変化を加えることを恐れてはいけないという、自らに對する訓えのようにも聞こえなくはない。

ゴーストIIと呼ばれる新しいこのロールスを見て、まず思い浮かんだのはこの言葉だ。初のマイナーチェンジであるにも関わらず、表面的な変化はほとんど感じ取れない。果たしてこれで新しい客をとってこれ

のか……くらいのさじ加減の方が、ロールス・ロイスの変化としては丁度いい。そういう発想が裏にあるのだろうと勝手に察していた。が、実際にドライブしながらエンジニアと話を交わすうちに、それとはちよつと違うフィロソフィが彼らの中にはあると感じるに思い至ったわけだが、その話は追って記したい。

ゴーストIIに触れるにあたって、グッドウッドの生産ラインを見学することができた。本社とひとつ屋根の下に続くそこは、04年の竣工以来、従業員数は4倍以上、生産台数は10

倍近くまで膨れ上がったロールス・ロイスのほぼすべてを組み上げている。唯一の例外はボディで、これはドイツのディンゴルフィンにあるBMWのプラントで造られ、ここに送られてくる仕組みだ。それもあつてグッドウッド工場のラインは、ロボットに頼ることなくほぼすべての工程がハンドメイドとなっている。ちなみにタクトタイムはゴースト及びレイスのラインで49分。ファントム系のラインでは150分というから、いかに人手による入念な造りこみがなされているかがわかるだろう。

COMING SOON



ROLLS-ROYCE GHOST SERIES II

“シンプル・イズ・ベスト”を独自の解釈で貫く、最も身近なロールスとして表される、ゴースト。デビュー以来、見事な成功を収め続けているが、このモデルも遂にシリーズIIへと進化を果たした。その内容と印象を渡辺敏史がレポートする。

REPORT●渡辺敏史 (Toshifumi Watanabe)

PHOTO●Rolls-Royce Motor Cars



COMING SOON

ゴーストIIのモデルチェンジの目的は、1に快適性の向上、2にハンドリングの進化、3にパーソナライゼーションの充実という3つのフアクターが挙げられる。そこに目新しさを煽るキーワードはひとつもない。それを象徴するのが内外装の設えということになる。

一見すると先代からの変化はライト周りの形状くらいに見えるだろう。が、実際はバンパー、フェンダー、ボンネットにグリルと、前回りのほぼすべては刷新されている。ノーズ端はマスコットの位置で約13mm高められ、ライトの左右端は20mm広げられるなど、その意匠は全体的にほんの僅かながら厚みを増した。合わせてややオシが強くなったグリルに対し、ウオフタビリティ（風にそよぐという意）と呼ばれる側方のキャラクターラインは軽快感を高めるべく跳ね上がりを若干強めたものとし、さらにフライングレディは数mmだけ取り付け角度を前傾させるなど、車格感を和らげるようなデザインのチューニングがなされているという。

パワー&ドライブトレインに関しては一切変更はない。571psを発揮するV12ツインターボエンジンもZF製の8速ATも、ハードウェア的には全く変わりがなくエンジンニアは断言する。但しトランスミッションのマネージメントには、ナビゲーションの地図データと連動して交



ROLLS-ROYCE GHOST SERIES II



言われなければ気づくことのないのはインテリアも同様。シートは形状やフォームなどが見直されたとはいっても、それも前モデルに乗っていないければその差は分からない。もっともインフォテインメントシステムのコントローラーがタッチパネル式になったことは気づくかもしれないが……。





変えたと思わせないように変える……。それは忠誠心と最善に対する回答。

差点やランナバウト、コーナーの手前等で自動的に最適なギヤポジションへと変速するS A Tと呼ばれる制御ロジックが新たに加えられた。

足まわりに関してはハードウェアそのものの変更はなくとも、後席の快適性を高めるためにリヤ側の減衰力はわずかに柔らかい方向へとチューニングが見直された。加えて、アコースティックの見直しにより後席周りの侵入音もやや改善されたという。さらにパーソナライゼーションの充実の一環として、サスの工場出荷時のプログラムをややスポーツドライビング側に振った、ダイナミックパッケージを新設定。これは21インチタイヤのオプション装着を望むユーザーが増えたことへの対応という意味合いも込められている。

インテリアでもっとも変わったところといえば、形状やフォームなどを全面的に見直したシートだろう。これはより幅広い体格をカバーすべくホールド感を高めたもので、着座感は以前より柔らかく包み込むようなタッチになっている。合わせて、

ドアトリムやアームレストなどに用いるフォームの硬度も若干やわらかい方向に再チューニングされた。

その他、インフォテイメントのコントロールラーがタッチパネル併用式になったり、後席の液晶解像度が上がったたり、果ては時計の文字盤の色調が変わったりと、変更点の項目は

本間に微細にも及ぶが、それらは前型を乗りつけないボクのようなものにしてみると、言われてみなければ気づかないものばかりだ。ドライバースタンスのファンクションも充実したものとなったが、その操作系もインテリアの中に絶妙に親和させている。いつ何時求めてもそれが最高のモデルであり、たとえ求めたモデルが新型に更新されようが、貴方の乗るその価値は微塵も変わらない。その仕事をみるに、彼らの意向はさしずめそんなところだろうか。

それゆえか、実際にドライブしても先代との決定的な差異は見いだせない。完全に比較をすれば違いは見つけられるだろうが、そんな重箱の隅をつつくような真似をすること自体がバカバカしくなる。それほどにゴーストIIは、なにと違う完璧な世界観を呈している。鉄の塊とは思

えないその滑らかさは、数多のクルマにあってもはや孤高といった方がいい。乗り心地に関するファントムとの違いは、もはや着座姿勢とシートのつくり、乗員とバネ下との距離感の差くらいのものでしかない。

その直後にダイナミックパッケージに乗り換えると、確かに操舵に対する応答の確度の高さや、コーナーリングのロール量などに幾ばくかの違いは見えてとれる。が、こちらもその差は些細なものだ。せっかくのオプションであればマップひとつで歴然とした差を与えられる。そういうハードウェアで構成していながらスポーツボタンのひとつも設けることはない。つまり、そんな無粋なものは我々の流儀と異なるし、操作で顧客を煩わせたくないというわけである。変わらないために変わるという次元を越え、変えたと思わせないように変える。それは顧客への忠誠心と、自らの最善に対する絶対の自信が綺麗に並立していなければできない仕事だろう。マイナーチェンジだからこそ、彼らの奥底にある崇高な精神が際立って見える。クルマの出来もさることながら、個人的には何よりそこに感心させられた。



SPECIFICATIONS

ロールス・ロイス
ゴースト シリーズII
〈エクステンデッド・ホイールベース〉

■ボディサイズ:全長5399(5569)×全幅1948×全高1550mm ホイールベース:3295(3465)mm ■車両重量:2360(2450)kg ■エンジン:V型12気筒 DOHC48バルブ 圧縮比:10.1 総排気量:6591cc 最高出力:420kW(570ps)/5250rpm 最大トルク:780Nm(79.6kgm)/1500rpm ■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:⑤ダブルウィッシュボーン ⑥マルチリンク ■ブレーキ:⑦&⑧ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:⑨&⑩255/50R19 ■パフォーマンス 最高速度:250km/h 0→100km/h加速:4.9(5.0)秒 ■環境性能(EU) CO₂排出量:327(329)g/km 燃料消費率:14.0(14.1)ℓ/100km

「コンピューター制御される感覚を排除することを狙った……」

生粋のAMG、第2弾として遂にベールを脱いだ新作での発表会の時、自信満々にそう言い放ったのは衝撃的だった。しかもこう続けた。

「重量配分を最適化、限界域でも扱いやすい特性を併せ持つ……」

昨今のスポーツカーが見せるドライブフィードバックは、そのほとんどが安定志向である。パワー&トルク値が年々増加を辿る一方で、制御力の進化もまた著しい。それ故に、確実な速さを手にしたものの、ことリアリティという面では、些か疑問が残るのは否めない。恐らくこの事実に気づいているスポーツカーファンは多いはずだ。端的に言えば、速ければ良い、というものではない、ということである。ここに目を付けたのが、メルセデスAMG。新作のGT（及びGTS）は、このリアリティに徹底的に拘ったと豪語している。もともとパワーが増強されればさ

検証

1

Mercedes-AMG GT

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

AMGの自信。

遂にベールを脱いだ、メルセデスAMGの二作目「GT」。曰く、リアルなドライブフィードバックを目指したと豪語する、その内容をこれまでの経験から予測してみたい。

NEW POWER
CONSIDERATION

れるほどゲーム的になるというのは皮肉な話だが、もはや400psを超えるような車両を日常扱えるようにするには制御は不可欠である。数字が大きいほど価値が上がるという昨今のマーケティングを反映したクルマ造りを、ある意味で否定した姿勢を見せているのが彼らの特徴であり、狙いだろう。例えばSLRの開発時、意図してTVRをベースにテストを繰り返していたし、SLSの完成度を見ても凶暴性を残すような方向で開発をしていた。だからGTに関しても同様にしたいのだろう。いや、クラスが違うからこそ、今度こそは！という意図が見え隠れする。それこそ、このボディサイズとパワー値に表れている。具体的なディメンションの数字は公表されていない



ないものの、実車から判断すると、ライバルと目される911カレラとほぼ同等。これに510ps(GTS)を発するV8ツインターボユニットを組み合わせるというのだから、かなり、野蛮だ。ましてや電子制御は、ダンパーとLSDを主とするのみで、それ以外で走行性をコントロールするつもりがなさそうなのも際立つ。その他、エンジンとギヤボックスのマウントに電子制御を用いて硬度を調整するダイナミック・マウントも装備しているが、これはどちらかといえば通常走行時の快適性に対する配慮と見るのが妥当だろう。それに、ほぼオールアルミというスペースフレームも注目値する。SLS譲りの設計となるものの、それでもアルミの比率を拡大し、ホイットボディとの組み合わせで231kgと軽量に仕立てている。これに新開発のV8ツインターボユニットを搭載し、7速デュアルクラッチ式のギヤボックスはリヤ側に配置してトランスアクスル式としているから、理想的な重量配分をもつのは想像に難しくない。これも具体的な数字は公表されていないが、フロントミッドとトランスアクスルを同じく組み合わせたSLS AMGが47対53であったことから察すれば、AMG GTもほぼ同様、もしくはさらに理想に近づいている可能性すら匂わせる。つまりリヤ荷重を稼ぎ、トラクション性能を活かす方向を狙っているのは明らかで、スポーツカーとしては常識的かつ理想的。トラクション命と考えるボルシェを意識していることもあるから、その完成度は非常に気になる。恐らく、刺激的な走りに仕上げてくるに違いないだろう。その刺激という面に関しては、まだまだ謎に包まれている部分がある。搭載されるV8ツインターボのサウ

ンドだ。Vバンク内にタービンを設けた、ホット・イン・サンドVと呼ばれるこれは、当然ドライサンプ式となるが、個人的な経験から判断するに、この手法を採ったV型ユニットでエンジン音が良いと思ったことがなかっただけに、非常に気になった。そこでワールド・プレミアされた会場で、CEOのトビアス・メアーズにボクは突撃インタビューを試みた。エンジン音に拘ったのか？と単刀直入に訊いてみたのだ。「まったく心配ない。聞けば君は安心するだろう……」

乗り付けた時に聞いたサウンドは、紛れもなく刺激的だったからひと安心。さすがである。抜かりなしだ。とても4Lという排気量のサウンドとは思えないほど野性的だった。この音を聞いてしまうと、一日も早くそのステアリングを握りたいと思えたのは本当だ。やや、湿っ気はあるものの、それでもその気にさせる。重量バランスもよく、パワーの出方も刺激的、ハンドリングの応答性も良いだろう。恐らく、テールスライドさせて走らせるのに相応しい動きを披露するはずだ。これなら期待して間違いなさそうである。



パリ・サロンの開催前夜に行われたイベントでの模様。このAMG GTを筆頭に、C63のサルーンとステーションワゴンも発表。ダイムラーAGのディーター・ツェツェ会長も自信満々にスピーチしたのが印象的だった。もちろん、「メルセデスAMG」と名乗るようになったのも注目すべきだろう。今後の展開にも期待大である。

プラグインの実力。

真の意味での効率化をもっと身近にするのは、プラグイン・ハイブリッドこそ最良なのかもしれない。新たにメルセデスが用意したSクラスのそれは、まさに高級車にこそ最適と言いたいようだ……。

検証

2



Mercedes-Benz S500 PLUG-IN HYBRID

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

世

は環境保全に必死である。しかし、現実的にはなかなか前に進まないというのも事実。もっとも努力はしているのだが、ここで問題となるのは普及率。CO₂を排出しないことで、ある意味で理想とも受け取れるEV車がデビューし続けているものの、航続距離が仇となり、結果は伸び悩むばかり。バッテリー容量を含めて効率化は図れているとはいえ、やはり現実的ではないというのが一般論で語られている。

そこで現実論で対応するには、やはりハイブリッド車ということになるが、これをベースにして、よりEV車に近づける方法として誕生したのが、プラグイン・ハイブリッド車である。もちろん、すでに日本車の中には実用車として稼働しているのはご承知の通り。だが、こと、ラグジュアリーサルーン界では日本は出遅れ、メルセデス・ベントツは世界に先駆けて用意した、S500プラグイン・ハイブリッドをリリースしたのである。

しかもメルセデスは、2016年から20年までに21%のCO₂削減を目標にしており、その中のアプローチとして今回のプラグイン・ハイブリッドの他、ディーゼル・ハイブリッドも開発・採用するうえ、搭載車種もほぼ全域に渡って行うと約束している。無論、この中にはEV車両も含まれているが、世界的に見ても冒頭で触れた理由からEVの普及を見込む前に、現実論を最優先するのが先決と考えているのも明らか。そうでなければこの段階でこの削減量を発表するなら、もっと見栄を張れるはず。だが、そうしないところにメルセデスの真意を感じる。これは確実に実行できる数字だと胸を張るのも頷ける。しかも今やラインア



ツプは膨大だ。この後の戦略は、凄まじいことになると予測できる。

ましてやメルセデスの「現実論」は、決して自己の個性を犠牲にしないところも注目すべきで、ドライバビリティは徹底して拘り抜いている。それこそ、このS500プラグイン・ハイブリッドに試乗した際、痛感させられた。というのも、これまで日本のハイブリッドカーを試乗した際、いつも思うのがフィードバックの悪さ。もっとも元々そんなに優れたフィードバックではないのも分かってはいるが、ハイブリッド化が進むにつれ、マズいものだと分かっていても、健康に良いから食べてます！的な印象だから旨味などまるで感じない始末。ところがS500ハイブリッドは、実質的に現行型S500よりもダウンサイジング（3ℓV6ツインタールボ）しているにも関わらず、メルセデス・クオリティを維持できている。しかもスペックを見ても既存のS500（日本名：S550）のV8ツインタールボ車よりパワーもトルクも少ないはずなのに（122ps

&220Nmも下回る）、ハイブリッド化によるシステム統合出力で完全にカバー（442ps&650Nm）しているため、性能に不満がないどころか、S500プラグイン・ハイブリッドのほうが断然良い印象を受ける。無論、このあたりは現行型S400ハイブリッドの上級グレードとしての解釈とも受け取れるが（S400 01V6NA）、ハイブリッドならではの利点を活かしているから加速はV8並みに優位に働く。しかも、その加速に対して知的だと思わせる面も持っており、EV走行時からアクセルを深く踏み込むと、電子的な作用が働き、一瞬ひっかかりを持たせて「本当に加速しますか？」と車両側から確認される。もちろん予め解除することも可能だが、こうした躊躇させる手法は、精神的にも冷静にさせるため実に効果的だ。

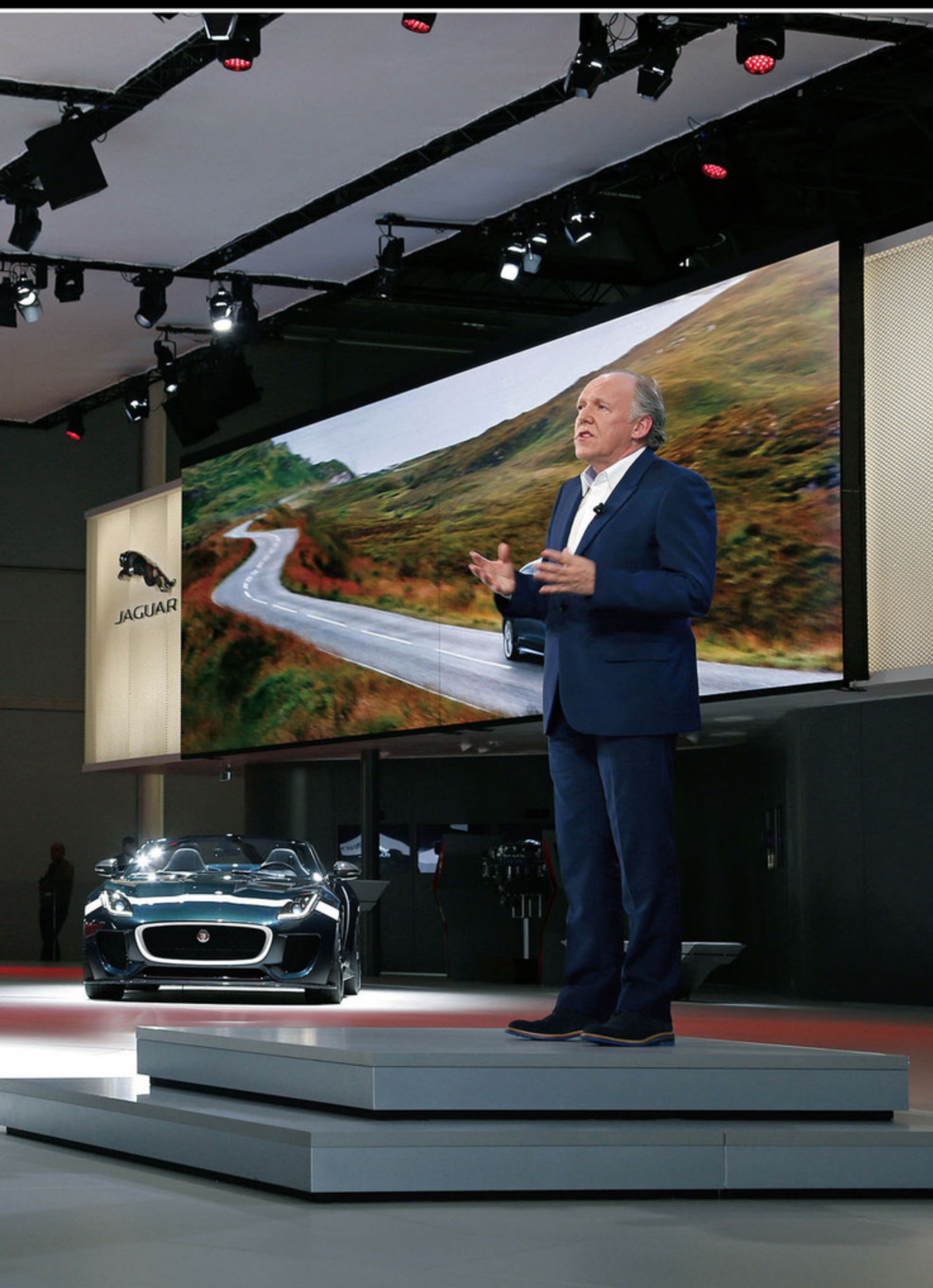


上でも何ら不満なし。従来のS500と比較するとプラグイン・ハイブリッドの車重は35kgほど重いものの、その差を一切感じさせることはない。V8とV6の差に、容量8・7kWhのバッテリーの搭載など、完全に相殺させているのは見事である。

もちろん、肝心のEV走行も素晴



らしい結果だ。実際にテストしたところメーカーが主張するフル充電時の33kmという航続距離は信頼して良さそう。空いている一般道を普通に流しているぶんには、極力エンジンを使わずに走ろうとするのは褒めるに値する。それにエンジンに切り替わる際でもショックは皆無でごく自然と始動するから違和感もない。エネルギー回生している最中でも、妙な減速感を得られなかったのも良い印象に拍車をかける（回生はアクセルオフ時とブレーキング時の両方）。その結果、CO₂排出量は驚異の65g/km！燃料消費率に至っては平均2・8ℓ/100kmを実現している。もはやこれは、Sの定番となるのは間違いないと思う。



10 月上旬に開催されたパリ・サ
ロンにて正式デビューを飾っ
た「ジャガーXE」は、今後同社の
主力車種となるだけに、その気合い
は相当である。9月にロンドンにて
行われた事前イベントの時もそうだ
ったが、パリで一般公開に踏み切っ
た理由は、グローバルモデルである
ことを主張したため。ライバルと
されるのも、ズバリ「Cクラス」と
「3シリーズ」である。無論、相手は
強豪だ。そう容易く勝てるわけがな
いと多くの人は思うかもしれない
が、実のところ個人的には勝算の可
能性は否定できないと見ている。

検 証

3

明確な狙い。

ん、細部に渡る完成度には目を見張
るものがある。このXEも実車で確
認したところ、同様の出来を予感さ
せたのは本当だ。しかも今回は新開
発のエンジンまで用意している。

それにデザインに関しても、アク
の強さを抑え、意図してシンプルに
仕立てているところも好感がもてる。
特に最近このクラスのモデルは自己
主張が強い。デザイナーのイラン・

カラム曰く「シンプルに仕上げるほ
うが難しいんです」と語ることでも
分かるようにライン構成と面のバラ
ンス感には実に巧みだ。光の受け方に
よっては、ポリウレタンにも映る不
思議な表情を持つている。

ラインアップは、3種類のガソリ
ン(3ℓV6スーパーチャージャー・
340ps&450Nm/2ℓ直4ター
ボ・240ps&340Nm/2ℓ直4
ターボ・200ps&280Nm)と、
2種類のディーゼル(2ℓ直4ター
ボ・180ps&430Nm/2ℓ直4
ターボ・163ps&380Nm)と、

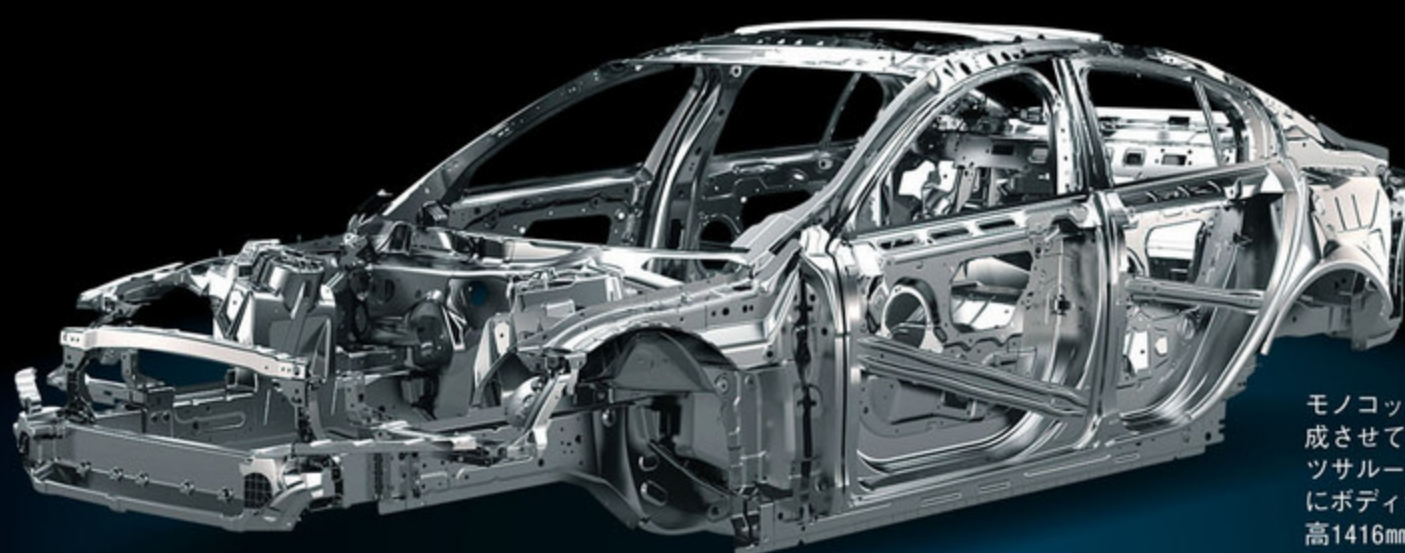
JAGUAR XE

ジャガーの新作“XE”に対する気合いは相当である。
イアン・カラムが手がけたシンプルなデザインの中に、
革新的な技術を詰め込み、あの“C”を相手取るという。
果たしてその内容は通用するのか、検証したい。

TEXT●野口 優(Masaru Noguchi) PHOTO●Jaguar Land Rover Limited

全部で5種類を用意。これに組み合
わされるトランスミッションは、8
速ATを全車に、またディーゼルに
は6速MTも加えられる。ここで注
目すべきは、先にも触れた新エンジ
ンの搭載だ。ガソリンとディーゼル
の双方に用意されたこの4気筒ユニ
ットは、「インジニウム」と呼ばれる
完全自社設計となる、今後の主力ユ
ニット。ただし、昨今主流となる環
境保全に対する意識を持ちつつも、
どちらかと言えば、パフォーマンス
指向に振っているのが特徴で、Cク
ラスなどの同グレードと比較すると、
CO₂排出量や消費燃料は、いずれ

INGINIUM(インジニウム)と名付け
られた新開発の4気筒DOHCター
ボユニットは、ガソリンとディー
ゼルを用意。量産型とはいえ、確
実な精度を実現するためにもモジ
ュラー化しているうえ、拡張性が
高いのも特徴。今後のラインア
ップにも期待ができる。



モノコックボディの75%はアルミニウムで
完成させている。軽量かつ強靱を謳い、スポー
ツサルーンとしての資質を主張する。ちなみに
ボディサイズは、全長4672×全幅1850×全
高1416mm、ホイールベースは2835mm。日本導
入モデルの車重は、1530kgとなる。



もやや劣っているのは事実（ジャガーはクラストップと主張するが）。しかしその反面、パワー&トルク値は、確実に一枚上手をいっており、単体重量の軽量化はもちろん、摩擦低減をはじめ、オイル潤滑や冷却系、さらにカムやクランクシャフトなど、効率化に対する妥協が一切見られないのが特徴だ。つまり狙いは明確で「日常におけるスポーツ性」を最優先に考えた結論である。要するに環境性能ばかりを謳う前にドライバーズカーとしての「面白み」を失いたくないというジャガーなりの回答だろう。無論これだけのアプローチを採れば、CO₂の排出量を抑えることは確実にできたはずだ。しかし敢えてそうしなかったのは、その狙いがあったためと見るのが妥当だろう。実際、プレゼンテーションの節々に

動的資質を主張するコメントが込められていたし、他とは違うという「英国流の解釈」を随所に感じさせた。ジャガーとしては、ここは絶対に妥協できないという主張である。実に男らしい！ 他社のような社会的ポーズをしないその姿勢には、思わず賛同してしまった。

それだけにモノコックボディは、軽量化を実現するべく、75%以上にアルミニウムを採用し、捻れ剛性に関しても強靱に仕立てたと主張する。ましてやシャシー精度の高さは、最近のジャガーを見れば明らかで、その完成度は乗らずとも期待してしまうのはボクだけではないだろう。何しろ直進安定性にも優れているどころか、コーナリング時にはリヤに高い剛性感を感じさせるだけに、トラクション性能は素晴らしい出来を



感させたのだから、このXEも例外ではないはず。ましてやXEでは、コーナリング時におけるアンダーステアの発生を抑えるために、トルクベクタリング・バイ・ブレーキ、まで装備しているから抜かりなし、だ。

ちなみに、ジャガーはこのXE以降のモデルに対してライバルを上回るべく、5億ポンド（約888億円）も投資して新たにエンジン工場を設立した。それだけに負けるわけにはいかないのだろう。この日本でもひと足先に「XEファースト・エディション（日本名）」の導入を発表、2.0直列4気筒DOHCターボ仕様で200ps&280Nmの出力に対して558万8000円というプライスで攻めてきた（限定400台）。この価格に対してどう思うかは、貴男次第！ 他車と比較すればその答えは導き出されるはずだ。



ドライバーズカーらしく包み込まれるようにデザインされたコックピット。スマートフォンと連動できるタッチパネル式のインフォテインメントシステムなども充実しているうえ、ステレオカメラなどによる緊急自動ブレーキや車線逸脱システムなども装備する。



多用途の新案。

検証

4

パリ・サロンでのもうひとつのハイライトは、オフロード界の老舗が放った1台のスタイリッシュなSUV「ランドローバー・ディスカバリー・スポーツ」である。前ページで紹介したジャガー・XEと同じに行われたこのディスカバリー・スポーツの発表は、事前の告知で知ってはいたものの、ある意味では衝撃的だった。というのも、そのデザインである。およそ「ディスカバリー」という名が相応しくないほどスマートにまとめられたその姿は、先のイヴォーク以上に惹かれる。美の主張があつて好ましい。しかもオフロード性能を犠牲にしていないどころか、5+2名乗車を可能にしてこの仕上がりというから見事である。

デザイン・ディレクターを務めたジェリー・マクガバンによれば、「ディスカバリー・ファミリーにとって重要なのは、多用途性。プレミアムなデザインに優れた機能と居住性をもつことを重要視しています」と語る。実は同社のコンセプトは「一見分

LAND ROVER DISCOVERY SPORTS

パリ・サロンにて正式デビューした、ディスカバリー・スポーツ。スタイリッシュなSUVでありながらも5+2名を収めるという、見事なパッケージングを実現した、新たなひとつの回答である。今や多数のライバルに睨まれる中で誕生させた、その内容に迫る。

TEXT●野口 優 (Masaru Noguchi) PHOTO●Jaguar Land Rover Limited



最近のランドローバーデザインに準じたコクピットまわりではあるが、新たにヘッドアップ・ディスプレイや最新のインフォテインメント・システムを採用するなど、充実した機能が際立つ。ましてや質感の良さも相変わらずで、「プレミアム」らしい仕上がりを見せる。



かりにくそうでも明確だ。このディスカバリーには「レジャー」をテーマに、レンジローバーには「ラグジュアリー」、そしてディフェンダーには「デュアル・パーパス」という3つの基本概念からポートフォリオを元に差別化が計られているという。にも関わらず、今回デビューしたディスカバリー・スポーツは、スタイリッ



5+2名というパッケージングをこのスタイルで実現したことは、驚異的だろう。実際に乗り込んでみると、決して窮屈な印象を受けることはない。2列目シートは前後可動式だから用途に応じて対応可能。ラゲッジも829〜981ℓと広大な容量を確保している。

シュ仕立て。とても「レジャー」というコンセプトをもつモデルには見えないのだが、マクガバンは、新世代の客層を想定してこのデザインを生み出したと主張する。つまり、従来のアドベンチャー感満載のディスカバリーでは、新しい顧客は望めないとの判断だ。言い方は悪いが、いくら走破性を売りにしても不格好なら誰も乗りたいたと思わない！という素直な見解を元に、この新作をデザインしたに違いない。

そう考えれば、納得が行く。というよりも、よくこのパッケージングを生み出したと感心してしまう。全長4589×全幅2173（ミラー含む）×全高1724mmというサイズをもつとはいえ、この中に5+2名を乗車させるのは簡単なことではない。ましてや従来のディスカバリーよりも全長で239mm、ホイールベースは144mmといずれも短い。これはまさにスペース効率の賜物だろう。全長に対してこれだけのホイールベースを確保することは簡単ではないはずだ。しかし、それにしても何故、+2名に拘るのか？ 実際にマクガバンに訊いてみると……。

「お客様からの要望です。私たちのクルマに乗るオーナーは、ファミリー層がほとんど。しかも5人分のシートでは足りないという声が多いのです」という。

それでいてオフロード性能を維持しているのだから凄い。アプローチアングルは25度、デパーチャーアングルは31度、ランプブレークオーバーアングルも21度を確保しているうえ、最大渡河限界も600mmと、従来のディスカバリーとさほど変わらない数字を確保しているから見事だ。もちろんそれはシャシーまわりも同様。軽量化を実現するためにボディシエルにはスチールのほかにアルミニウムを多用しているうえ、今回はリヤアクスルに新型の軽量マルチリンクサスを組み合わせているというから相変わらずの拘りぶりだ。無論、オフロード走行も完全武装で対応。お家芸のヒル・ディセント・コントロールをはじめ、各種スタビリティ・コントロールのほか、ブレーキ制御のグラディエント・リリース・コントロールやロックアップを防止するエンジン・ドラッグトルク・コントロール、トルク・ベクタリング・バイ・ブレーキも装備している。

それに加えて、安全装備を最新で



揃えるのも特徴だ。世界初のデジタル・ステレオカメラを用いた自動緊急ブレーキや、歩行者用エアバッグの装備、車線逸脱警告など、ドライバースタイルシステムも備えているから、ファミリーレジャーを主張するだけの内容は揃っている。

実は先頃、日本導入モデルの販売が開始されているディスカバリー・スポーツ。グレードは3種類用意され、「SE」は492万円、「HSE」は582万円、「HSEラグジュアリー」は692万円と魅力的な数字が並んだ。搭載されるパワーユニット

は、最新の2ℓ仕様の直列4気筒DOHCターボユニット（最高出力240ps、最大トルク340Nm）のみで、これに9速ATが組み合わされる。CO₂排出量は、この手のモデルとしては驚異の191g/kmを実現しているのも話題だろう。

それにこの価格でこの性能を実現しているうえに、内装の質感は「プレミアム」の名に恥じない仕上がり。装備面でも最新のインフォテインメント・システムや新たにヘッドアップ・ディスプレイを採用するなど、充実した内容を見せている。

DEBUT!
パリ・サロン速報

Mondial de l'Automobile 2014

4-19 October

フランクフルトと隔年開催される秋のビッグショー、パリ・サロン。お膝元のフランスメーカーを中心として、ニューモデルや意欲的なコンセプトカーが公開された。今回、華やかなショーの演出が明るい世界を唱う一方、多くのモデルが地道な環境性能の進化をアピールしていた。果たして花の都では、どのような“未来”が見えたのだろうか。

REPORT●山崎元裕 (Motohiro Yamazaki)

百花繚乱、極まる。

パリ・サロンは、フランクフルト・ショーと隔年開催される、ヨーロッパでは最大規模を誇るモーターショーだ。今回はプレスデーを加えた会期が18日間。この原稿を書いている段階では、まだ会期は終了しておらず、したがって正確な数字は発表されていないが、前回の2012年開催では、実に123万人以上ものビジターが、このパリ・サロンを訪れたという。

毎回パリ・サロンにここまで多くの注目が集まるのは、フランクフルト・ショーの開催年には東京モーターショーがそれに続くものの、パリ・サロンの後にメジャーモーターショーが存在しないという事情がある。ここ数年はカリフォルニアのLAショーでも、メーカー各社はニューモデルの発表に積極的だが、やはりショーの規模では、ここパリには及ばない。

パリ・サロンの主役は、言うまでもなく地元フランスのメーカーだ。ルノー、プジョー、そしてシトロエンというフランスを代表する3社か

Audi TT Sportback

アウディからの粋なサプライズ TTとスポーツバックのコンセプトが融合

アウディからのサプライズは、このTTスポーツバックだった。そのネーミングに表現されているように、これはともに現在のアウディを象徴するデザイン言語ともいえる、TT、そして一連のスポーツバックのコンセプトを融合させることで、デザイン面での最大のシナジー＝相乗効果を生み出したもの。より大きな販売台数を実現するために、まさに狭い隙間を埋めるかのようにニューモデルを生み出していくのは、アウディのみならず近年では

ドイツメーカーには一般的な手法だが、このTTスポーツバックもまた、プロダクション化が実現すれば新たなカスタマーをアウディというブランドへと導く、大きな原動力となることは間違いない。ハニカムグリルや21インチの大径ホイールからは、そのエモーショナルな走りも容易に想像できる。搭載されるエンジンは、400psの最高出力を誇る2.0TFSI。これに7速Sトロニックとフルタイム4WD機構のQuattroを組み合わせる。





らは、今回もさまざまな新型車、そしてコンセプトカーが誕生した。それらが特に強く主張したのは、やはり燃費性能に象徴される環境性能への取り組み。ヨーロッパでは2020年に95g/kmのCO₂排出量を実現するという、政府主導の目標値が掲げられているため、それに対しての技術革新はまさにメーカーにとつ

Audi TT Roadster

3世代目に進化したロードスターは、大幅な軽量化を実現

サードジェネレーションとなるTTロードスターが、パリ・サロンで披露された。オープンモデルの世界では、ここ最近ではリトラクタブル方式のハードトップがトレンドとなった感も強いが、アウディはその軽量性に着目し、新型TTロードスターにもこれまで通りファブリック製のソフトトップを採用してきた。ちなみにその開閉はフルオートマチックで、オープン＆クローズに必要な時間は約10秒。軽量化技術に関してはさまざまなノウハウを持つアウディらしく、フレームをアルミニウム化したほかマグネシウムなどの軽量素材を積極的に導入し、トップの重量を従来型から約3kg低減した39kgに抑えることに成功している。搭載エンジンは直列4気筒のガソリンとディーゼル。日本仕様として期待されるガソリンは2.0TFSIとなり、スタンダードなTTロードスターには230ps版が、また高性能なTTSロードスターには310ps版が与えられる。



で最重要課題なのだ。だがその一方で、この厳しい目標値をクリアするための負担は、自動車メーカーにとってあまりにも大きすぎるという声も聞かれる。

フランスメーカーはまた、経済性の高いAセグメント車でも積極的な提案を行った。ヨーロッパ市場でのAセグメントは、ここ10年間で30%以上の成長を達成し、今後

もさらに15%ほどの市場拡大が期待できると予測されているクラス。それは同時にリーズナブルな価格設定

を魅力とするクラスでもあるから、販売台数によるスケールメリットを得ることがメーカーとしては重要になる。つまりここでの失敗は非常に大きな打撃となるのだ。

環境性能の追求に話を戻そう。その目標値となるCO₂排出量は、前でも触れている通り、今回パリ・サロンでインタビューに当たってくれたアウディの技術開発担当役員、ウルリヒ・ハッケンベルク氏によれば、現在のアウディ車のCO₂排出量は平均値で127g/km。ここから目標値をクリアするためには、まずは

Jaguar F-TYPE PROJECT 7

往年のDタイプをイメージする
Fタイプベースのデザインスタディ



すでに今年の「グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピード」でお披露目されていたジャガーの最新デザインスタディだが、モーターショーではこのパリが初公開の舞台となった。プロジェクト7のベースとなっているのは、デビュー以来世界中の市場で好評を博しているFタイプ。プロジェクト7では、往年のDタイプの姿をもイメージさせるデザインのオールアルミニウム製ボディを採用し、キャビンはシングルシーターのスタイルへと改められている。メカニズムはFタイプのそれを流用したもの。フロントに搭載されるエンジンは、550psの最高出力を誇る5.0仕様のV型8気筒スーパーチャージドで、これに8速のギャボックスと電子制御によるアクティブ・ディファレンシャルを組み合わせたのが、パワートレインの構成だ。エキゾーストシステムやサスペンションも、このプロジェクト7のために専用開発されたもの。最高速は約300km/hを可能にするという。



内燃機関のさらなる高効率化、そして軽量化技術や空力特性の改善など車体側での進化。そしてHVやPHEVに象徴される電動化技術と、多方面にわたる技術革新が必要になるという。アウディではさらにFCV

II燃料電池車や、代替燃料の開発にも積極的で、それによっても今後は、市場でさらなる存在感を強めていくことになる。

スポーツカーやSUV、クロスオーバーにも、パリ・サロンではさまざまな提案があった。史上初のPHEVコンセプトを披露したランボル

ギーニ、そして同様にVW & アウディ・グループの結束力を改めて主張することになったVWのコンセプトカー、XLEスポーツなどは、スポーツカーで特に熱い視線を集めたモデル。BMWやランドローバー、ボルボから、ブランドニューのSUVが揃って発表されたことも、今回のパリでは大きな話題となった。

パリでの興奮も冷めやらぬ中、続くLAショーに向けて、多くのメーカーはすでに始動している。はたしてLAからはどのような話題が届くのか。期待は大いに高まる。



smart **Forfour**

久々に復活した4ドア・スマート
将来的にはEV化のプランも

その車名が物語るように、久々の復活となるフォーフォーは4人乗りのモデルだ。ボディはフォーツートと比較して800mm弱長く、ホイールベースも同様の比較で600mm以上長い。その拡大幅が4シーターのキャビンを生み出す原動力だ。パワーユニットのラインアップはフォーツートと共通。将来的には高性能なプラグイン仕様や、アメリカのテスラ社との共同開発によるEVモデルも、フォーツートと同様に追加設定されることになるだろう。



MINI **Five-door Hatch**

ホイールベースを3ドアから40mm拡大
後部座席の居住性アップ



MINIのボディバリエーションに、また新たな選択肢が加わった。その名も5ドアと呼ばれる、5ドアハッチバックボディがそれで、当然のことながらそれは日本仕様におけるクロスオーバーと同様に、後席にパッセンジャーを迎えることをさらに容易なものとするためのモデルだ。乗降性を改善したほか、前後方向のフットスペースを3ドア比で40mm拡大したことで、後席での居住性は大幅に向上している。

smart **Fortwo**

パリで人気のフォーツートがさらに進化
2種類のガソリンをラインアップ



スマートは、今回のパリ・サロンの、第3世代となるフォーツートを正式に発表した。コンパクトな2シーターのフォーツートは、パリのような混雑する大都市では最も期待される移動手段。実際にスマート・ブースでは、その取り回し性の良さをアピールするデモンストレーションも行われていた。新たな2ボックススタイルを採用したボディは、実にスタイリッシュ。エンジンは999ccと898ccターボの両ガソリンが用意される。

BMW **2-series Convertible**

エントリーオープンはソフトトップ採用
3ℓターボ搭載モデルも

ベースとなるクーペが、1シリーズから2シリーズへとネーミングを変更したのを受けて、コンバーチブルも新たに2シリーズから登場することになった。上級モデルの4シリーズ・コンバーチブルはリトラクタブル式のハードトップを持つが、2シリーズ・コンバーチブルはソフトトップを採用。トップモデルのM235iコンバーチブルは、326psの3ℓ直列6気筒ツインターボエンジンを搭載するホットモデルだ。



Ford **Mondeo**

フュージョンの欧州版がモンドオに
エンジンバリエーションも豊富

モンドオのニューモデルが、フォードからパリで発表された。とはいえこのモンドオは、すでにアメリカ市場においてはフュージョンとして発売済みのもの。つまりはヨーロッパ市場への進出を、米国フォードが宣言したということになる。エクステリアデザインは現代のフォード車のデザインコンセプトを継承するもの。エンジンはガソリンが160psの1.6ℓ、203ps & 240ps出力する2ℓの両エコブーストが用意されている。



Volkswagen Polo GTI

エンジン排気量を1.8ℓに拡大
6速MTもラインアップ

搭載エンジンのダウンサイジングがテクニカルトレンドとなっている現代では、このポロGTIのような進化策は逆に新鮮なものに映る。新型ポロGTIに搭載されるエンジンは、それまでの1.4ℓターボから1.8ℓ自然吸気へと変化。これによって最高出力は192psへとアップし、7速DSGのほかにマニアックな6速MTの選択も可能になった。専用のフロントバンパースポイラーなど、外観でもGTIにはさまざまな特徴がある。



Volvo XC90

ボルボ・デザインが新世代へ
トップモデルにPHEVも

ボルボ車のデザインに、新たな時代が到来したことを主張するかのような存在感のあるフロントグリル。そしてT字型のLEDデイトタイムランニングライトと、エクステリアでの第一印象から新鮮さを強くアピールしてくる新型XC90。インテリアでも最新デザインのタッチスクリーンが採用されている。トップモデルのT8を、ボルボ初となるPHEVとしているのも大きな特徴。エレクトリックモーターは後輪を駆動する役割を担う。



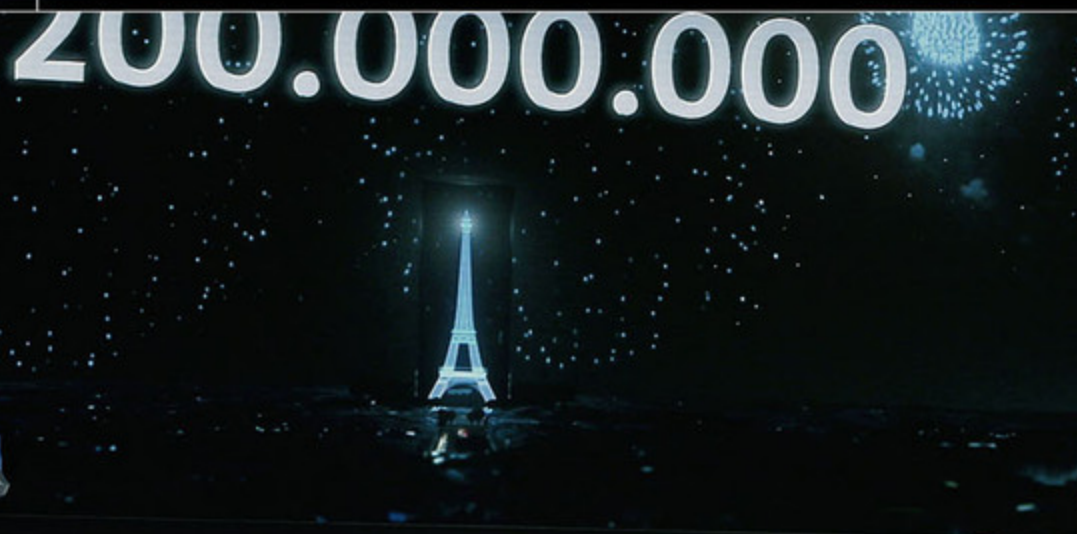
Volkswagen XL Sports



ドゥカティ製1.2ℓV2を搭載
500台の限定生産を予定

2011年にVWが発表したXL1は、超軽量、そして超高性能な空力ボディを持つハイブリッドシステムを採用した燃費スペシャルだったが、XLの名を継承する新作のXLスポーツは、それをベースとしながらも、非常に刺激的なスポーツモデルとして仕上げられている。注目すべきはミッドに搭載されるエンジンで、これは現在ではアウディ傘下にあるイタリアのモーターサイクルメーカー、ドゥカティが、自身の1199パニガーレRスーパーレジェーラに搭載するために専用開発した1.2ℓのV型2気筒＝Lツインだ。XLスポーツでは、1万1000rpmのレブリミットが設定されるこのエンジンの最高出力は

200ps。数字としては特に驚くべきものではないが、車重が900kgにも満たないことを考えれば、その運動性能には相当な期待が持てる。トランスミッションは7速DSGが組み合わされ、最高速では270km/hという運動性能を達成するという。今後500台が限定生産される予定だ。



LES IMAGES DES M

1^{ER} OCTOBRE 2014



Volkswagen Golf Alltrack

オールトラックコンセプト、現行ゴルフで待望の復活

ゴルフのワゴンモデルをベースに車高をわずかに高めて、同時にオフロード装備をプラスする。先代ゴルフでVWが提案したオールトラックのコンセプトが、現行ゴルフに復活することになった。車高はワゴンと比較して20mmのアップ。前後のアンダーガードには、その機動性の高さが表現されている。エンジンは、ガソリンでは180psの最高出力を発揮する1.8ℓ直列4気筒ターボのみ。日本市場への導入を心待ちにしたい1台だ。



TOYOTA Fuel Cell Sedan

燃料電池搭載市販セダン
欧州でも2015年からリリース



日本ではすでに公開済みだったFCVセダンを、トヨタはパリ・サロンへと持ち込んだ。それはもちろん、ヨーロッパ市場においてもトヨタがFCVセダンのセールスを計画しているからで、2015年にはそのプランは現実のものとなる予定だ。HV、そしてPHEVで、長く環境技術の最先端を走り続けたトヨタ。環境対応車が最終的に到達するのは、このFCV＝燃料電池車であるというアピールは、パリでも大きな話題となったに違いない。

Renault Eolab

Bセグメント低燃費コンセプト
1ℓで100kmの走行が可能



あたかもVWのXL1を直接のライバルとして意識するかのような、ルノーの超低燃費コンセプトカーが、このエオラブだ。ボディサイズはヨーロッパにおけるBセグメントに相当するもので、軽量化や空力特性の最適化、そしてパワーユニットのハイブリッド化(2Eハイブリッド)等々には、ルノー独自のテクニックが使用されている。車重はわずかに400kgとされ、ガソリン1ℓで100kmの走行可能距離を実現した。



Honda Civic Type R Concept

FFモデル最速をターゲットに開発
2ℓターボで280psを実現

日本では、すでにホンダのラインアップに存在しないシビックだが、ヨーロッパ市場での人気はまだ根強い。このタイプRコンセプトは280ps以上の最高出力を誇るという2ℓ直列4気筒ターボエンジンを搭載するもので、それが狙うのは、もちろんルノーのメガースRS275トロフィーRが持つ、ニュルブルクリンク・ノルトシュライフェでのFWD車最速の称号だ。その生産化を大いに熱望したいホットハッチである。

Renault Sport R.S.01

ダラーラ製シャシーにNISMO製エンジン
2015年にサーキットデビューを計画



ルノーのモータースポーツ&高性能車部門であるルノースポーツが、モスクワ・モーターショーで世界初公開していた新型レーサーが、このR.S.01だ。アグレッシブなボディ以上に衝撃的なのは、もちろんその中身。シャシーはダラーラ製のカーボンモノコック、エンジンはNISMO製となり、日産GT-R用の3.8ℓ仕様のV型6気筒ツインターボをベースに、500ps以上の最高出力を誇る。2015年にはサーキットデビューの予定だ。



Infiniti Q80 Inspiration

将来、インフィニティの頂点を担う
エレガンスなスタイルの4ドアクーペ

インフィニティは、パリでラグジュアリーサルーン・コンセプトのQ80インスピレーションを世界初公開した。Q80はラグジュアリーブランドのインフィニティにおいても、そのハイエンドを担うモデル。当然のことながら市場でのインフィニティの存在感をより強めるため、将来的な生産化が計画されている。実際に見るそのエクステリアデザインは、非常に斬新でかつ妖艶なもの。今回のパリ・サロンでの注目度は非常に高かった。



Fiat 500X

フィアット500に新たなファミリー パーソナリゼーションプログラムを用意

500、500Lに続く、フィアット500シリーズの新たなバリエーションが、この500Xだ。スタンダードな500と比較すると、やはり全長が4250mm、全幅と全高が各々1800mm、1610mmというサイズは、十分すぎるほどの余裕と機能性を感じさせるもの。インテリアの質感も高く、フィアットはさらにさまざまなオプション装備や、パーソナリゼーションプログラムを用意する。エンジンはガソリンだけでも4タイプがラインアップされる。



Peugeot Exalt

北京プレミアの4ドアコンセプト 市販化に向けて一歩前進?

今年の北京ショーでワールドプレミアされていたイグザルトを、プジョーは改めて地元パリへと持ち込んだ。ボディカラーやキャビンのデザインは変更され、中国市場などへ向けて、あるいはその生産化への道が開けたのでは、という予想をする者も多かったが、それについてのプジョーの正式なコメントはない。270psの1.6ℓ直列4気筒エンジンと、68psの電気モーターからなるパワーユニットは、北京時のそれと変わらない。



Peugeot Quartz



新型プラットフォームをベースに プジョーが提案する近未来SUV

プジョーがクォーツと呼ばれるこのコンセプトカーで提案したのは、ハイパフォーマンスSUVの未来像だ。ベースとされているのは、308で採用された新型プラットフォームのEMP2。パワーユニットは1.6ℓの直列4気筒ガソリンエンジンと、前後アクスルの各々に組み合わされる電気モーターで構成される。システム全体の最高出力は400psとされるが、同時に約50kmのEV走行を可能にする。通常時の駆動方式はFWDとなる。

Peugeot 308 GT



308シリーズにスポーツモデル追加 ハッチバックとワゴンから選択可能

GTは、308シリーズのスポーツモデルとして新たに誕生したグレードだ。ボディはハッチバックのほかに、より実用的なワゴンのSWも選択可能としているのは、いかにもプジョーらしい配慮といえる。エンジンはツインスクロールターボを組み合わせた1.6ℓのガソリンと、2ℓのディーゼルを用意。前者は205ps、後者は180psのパワースペックだが、最大トルクは逆にディーゼルの方が優位。どちらを選択すべきなのかは非常に悩ましい。



Citroën Divine DS

DSブランドの将来を指し示す デザインコンセプトの提案

シトロエンから独立し、これからはDSのブランド性をさらに強く市場で主張していくことになるDS。このディバインDSコンセプトは、そのDSブランドの未来を最新のデザインで表現したものだ。まさにアヴァンギャルドという言葉がぴったりとくるデザインだが、特にリヤウィンドウを持たないリヤセクションは斬新な造形。実際の製作にあたっては、スワロフスキーなど、さまざまなパートナーが協力しているという。



NEW GENERATIONS

TESLA MODEL S

BMW i8

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



好対象な両雄。

「ハイブリッドはエコカーで、EVは「ミューター」。
そんな既存概念はすっかり過去のものとなり、
ハイブリッド・スポーツやEVのサルーンは現実になっている。
その代表的な2台であるモデルSとi8を公道に持ち出し、
異なるキャラクターが魅せる新時代を味わってみた。

太

平洋に面したサンタ・モニカ・
マウンテンズ国立保養地の一

帯は、適度な屈曲に富んだ、ドライ
ブに最適な2級道が縫うように走っ
ている。私たちはここを主な舞台に、

テスラ・モデルSパフォーマンス（以
下モデルSと記す）とBMW i8の
2台を比較試乗した。モデルSは5
人乗りのフォーマルなEV乗用車、
i8は2+2のハイブリッドスポー
ツカーと、その成り立ちは大いに異
なるが、ともに環境性能を前面に押
し出したハイテクカーであることは
ご存じの通り。それに加えて、北米
市場ではモデルSがエアサスペンシ
ョンや21インチホイールなど、様々
なオプションを装備すると約12万7
000ドル、i8が約13万7000
ドルと、価格面ではかなり拮抗した
関係にある。

まずは読者諸氏にとって興味の焦
点と思われる動力性能の計測結果か
ら報告しよう。i8は車重1500
kgで、直列3気筒1・5ℓターボエ
ンジンと2個のモーターで4輪を駆
動するのに対し、モデルSは210
8kgというヘビー級のRWDで、し

かもトランスミッションはシングル
スピード。スベックシートを読んだ
私たちは加速性能はi8の圧勝だと
決めてかかっていたが、とんでもな
い間違いだった。

始動してすぐにピークトルクに達
するモーターのメリットで、モデル
Sは途方もない瞬発力を発揮して見
せた。静止状態から1・5秒で30 m
ph（約48 km/h）に到達したi8
に対して、モデルSは遅れることわ
ずかに0・1秒、その後もこの両車
の位置関係は変わらず、0→60 m p
h（約97 km/h）はi8が3・8秒
でモデルSが3・9秒。0→400
m加速も12・4秒対12・5秒と、均
衡した加速性能を計測したのだった。
ただし400m通過時のスピードは
i8が180・4 km/hだったのに
対し、モデルSは174・5 km/h
とやや差がついた。前者の6速AT
に対し、シングルスピードのハンデ
イが表れた結果と思われる、以降、高
速になるに連れてi8が水をあけて
いく。とはいえ、ビッグセダンのモ
デルSが並みのスポーツカー顔負け
のスプリント力をさらりと出したの



は印象的だ。

8の字ターンでは軽量かつ50対50という理想的な前後重量配分のi8に一日の長があり、0・94という横Gを記録、対するモデルSは0・91Gだった。このアドバンテージは、8の字の円周部からの脱出スピードにそのまま反映された。私たちの計測では、コーナー出口のi8は、モデルSより平均して8km/hほど速かった。それに4WDの恩恵でグリップの回復も早い。その割にベストの周回タイムは、i8の24秒6に對



いくつものラインを有機的に組み合わせた独特のデザインはインテリアにも及ぶ。シートに用いられるレザーはオリーブの葉から抽出したオイルでなめし加工を施したもの。

してモデルSは24秒8と、大きな差ではない。動力性能は僅差でi8の勝ちだが、むしろモデルSの俊足振りが光る結果となった。

舞台を公道に移そう。Aピラーの根元を支点にして上方に跳ね上がるi8のドアを開けて乗り込む。ドライバーズシートが身体をしっかりとサポートする。ブルーのシートベルトを着用したドライバーの周囲に広がるのは、超モダンデザインのインテリアだ。着座位置が低いのもいかにもスポーツカーらしい。頭のすぐ後ろで回る3気筒ターボの音は予想以上にキャビンに侵入するが、それ



すら非日常的なクルマに乗っていると感じさせる。

私はたちまちi8に魅了された。まずもってカーボンファイバー製のパッセンジャーセル「ライフモジュール」がもたらす高い剛性が、優れたハンドリングの基礎になっている。これに加えて、低い重心、軽量、理想的な前後重量配分など、良好な操縦性に必須な要件をどれも備えている。正確でフィールに富んだステアリングは、マクラーレン650Sやアルファ4Cに代表されるハンドリングマシンの水準に達していると言っていだろう。

ウルトラリジッドなシャシーが、非常に優れた乗り心地を実現していることも高い評価に値する。世のハイテクスポーツカー愛好家よ、ポルシェ918やマクラーレンP1、あるいはラフェラーリに手が届かないと言って嘆くには及ばない。i8は

TESLA MODEL S

BMW i8



CFRP製パッセンジャーセル(ライフモジュール)と、駆動システムを配置したアルミ合金製ドライブモジュールで構成した独自の「LifeDrive」構造により、安全性とスポーツ性能を見事に両立。車重は1500kgで前後重量配分は50:50を実現している。

そうしたモデルの代わりになり得る選択肢である。

i8からモデルSに乗り換えると、まずその巨大なボディサイズに圧倒される。ステアリングの手応えもi8と比べるとやや覚束ない。一方、ブレーキのタッチはモデルSの特筆すべき美点だ。運動エネルギーの回生をもっぱらアクセルレターのリフトオフによって行うため、ブレーキペダルのフィールは一切影響を被っていないのだ。

モデルSのハンドリングはこれまで一貫して高い評価を受けているが、今回の試乗では、ロープロファイルの21インチ、ミシラン・パイロットスポーツ2の貢献度が高いことが判明した。その代償として、不

整路の乗り心地はやや荒い。

居住性についても功罪相半ばするという印象だ。静粛な室内で聴く高級オーディオシステムは最高な反面、2500ドルもするオプションの「パフォーマンスシート」は、少なくとも私の体型には長距離ドライブで快適とは言いがたかった。

両車の実用性にも触れておこう。i8のトランク容量は約130ℓ。しかし+2のリヤシート部分には740ℓ相当の居住空間があるから、ドライバーとパッセンジャー2人の小旅行なら、荷物を収めるスペースは確保されている。

3名乗車が可能なモデルSのリヤシートは、ややシート座面が低すぎると印象。2500ドルのオプ



全長4970×全幅1964mmという堂々たる体躯は他メーカーのプレステージサルーンにも引けをとらない。デフォルトでは5人乗り仕様だが、オプションでラゲッジ内に子供用シートを2脚追加(後ろ向き)できる。またラゲッジ容量は744.7〜1645.2ℓを誇り、サルーンとしての利便性は高い。



ひとりの愛好家としてならi8、未来を見据えるならテスラを選びたい。

シヨンであるパノラミック・サンルーフにはサンシェードの類いが一切備わらない。なお、両車ともに夏場を快適に過ごすにはエアコンの温度設定を通常より5段階ほど低くすることを要する。

モデルSやi8の潜在顧客層にとって、スタイルや動力性能と並ぶ大きな購入動機は「グリーンネス」だろう。この点、モデルSの優位性に議論の余地はない。アメリカの環境保護庁EPAが定める運転パターンに当てはめると、市街地/ハイウェイ/複合モードの数値はそれぞれ、37・4/38・3/37・8 km/ℓに換算される。航続距離は427 kmだ。

これと比較するとi8の燃費効率はおおよそ半分に過ぎない。NEDC複合モードの数値は40 km/ℓ程度と思われるが、より現実的なEPAのレーティングはまだ確定していない。ちなみに、この日の試乗で私たちが暫定的に得た数値は、それぞれ17・8/21・1/19・1 km/ℓだった。メーカーが公表する純EVモードの航続距離37 kmを得るには、ごくおとなしい運転に徹することを要する。一方、スポーツモードでかつ飛ばせば、燃費はせいぜいよくても8 km/ℓといったところだろう。

この2台のうちで、未来を見据えたクルマ選びに徹するなら、まずテスラをガレージに納めるべきだろう。モータージャーナリストとして、どちらに大きな意義を感じたかと問われれば、私はモデルSだと答える。一方、一人の愛好家として、どちらにより心惹かれたかと問われれば、i8と答える。i8は操縦して楽しい、本格派スポーツカーだったのだ。



センターコンソールに備わる17インチの縦長タッチスクリーンパネルが存在感を示すインテリア。従来のクルマとは印象を異にする自由でユニークな意匠もテスラの特徴だ。

SPECIFICATIONS

モデル名	BMW i8	テスラ モデルS P85
■ボディスペック		
全長×全幅×全高(mm)	4690×1940×1300	4970×1964×1445
ホイールベース(mm)	2800	2960
トレッド(F&R)(mm)	1645&1720	1662&1700
車両重量(kg)	1500	2108
■パワートレイン		
ハイブリッド方式	プラグイン	—
エンジンタイプ	直列3気筒DOHC+ターボ	—
総排気量(cc)	1498	—
ボア×ストローク(mm)	82.0×94.6	—
圧縮比	9.5	—
最高出力	170kW(231ps)/5800rpm	—
最大トルク	320Nm(32.6kgm)/3700rpm	—
■モーター		
最高出力	96kW(131ps)/3800rpm	310kW(416ps)/5000rpm
最大トルク	250Nm(25.5kgm)/0~3700rpm	600Nm(61.1kgm)/0
■バッテリー		
タイプ	リチウムイオン	—
総電力量(kWh)	7.1	85
■トランスミッション		
タイプ	6速AT	シングルスピード
■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+コイルスプリング	—
サスペンション リア	マルチリンク+コイルスプリング	—
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク	—
リア	ベンチレーテッドディスク	—
■タイヤ&ホイール		
フロント(リム径)	195/50R20(7.0J)	245/45R19
リア(リム径)	215/45R20(7.5J)	245/45R19
■パフォーマンス		
最高速度(km/h)	250(エレクトリックモーターのみ:120)	210
0→100km/h加速(秒)	4.4	4.4
一充電走行可能距離(km)	40.7	502※2
■環境性能		
燃料消費率(l/100km・モード)	19.4※1	—
CO ₂ 排出量(g/km・モード)	—	—
■車両本体価格(万円)	1917	1081.8

※1.ハイブリッド燃料消費量 ※2.NEDC



国内初試乗！



ほ かでは味わえない不思議な感覚のスポーツカーBMW・i8。熱・激・烈など慣れ親しんできた記号より冷や涼、さらに「知」が迫る新世代の走行物体だ。その奥に懐かしい20世紀の色合いを微妙に滲ませるものの、とりあえず身体に染みついた先入観をさっぱり洗い落として取り組まないで、せっかくの真価を満喫できない。熟達のスポーツカー・フリークほど、違和感に打ちのめされ悩むことになりそう。

あらためて言うまでもなく、i8はエンジンとモーターを組み合わせて走り、外部からの充電も可能なプラグイン・ハイブリッド(PHV)。この種の高性能車としては、すでに

マクラーレンP4、ラフェラーリ、ポルシェ918が知られているが、どれも天文学的な価格の超少量生産車であり、純EVスポーツの先駆者テスラ・ロードスターは生産が終了しているから、2000万円でも買えるi8は、今のところ地上で唯一無二の存在だ。

未来感覚と20世紀テイストの融合は、走りだした瞬間すぐわかる。無音のままの発進はEVそのものだが、おもむろに踏むと、すぐ頭の後ろからICE（内燃機関）ならではの響きがコクピットを満たす。そこから新感覚の連続。いかにエンジン自慢のBMWとはいえ、そしてターボとはいえ、3気筒の1・5ℓ（最高出力231ps、最大トルクはNAの3ℓ級に匹敵の32・6kgm）では、ドカッと背中を蹴飛ばされるほどではない。なのに、まだ半分しか踏んでいないのに、慌てさせられるほどグイッと強力に加速する。全開でゼロ発進100km/hまで4・4秒というのはポルシェ918に近い（最高速は250km/hでリミッター作動）。その瞬間、131psと25・5kgmのモーターが積極的な役割を演じているのを悟らされる。これだとシステム総合出力360psを超えるから、公道で使い切れないほどパワフルなのも当然で、この限りではPHVというより、強力なモーターを備えた電動アシスト付きガソリン車と呼ぶ方がふさわしい。

BMW i8

時代が要請する新たなスポーツカーの在るべき姿とは、サステナビリティを実現するプラグイン・ハイブリッドだ。918やP4などより手が届きやすい戦略的なプライスタグを掲げてデビューを果たしたi8は、特に要注目のモデルだろう。ついに国内試乗が叶ったi8を熊倉重春が吟味する。

REPORT●熊倉重春(Shigeharu Kumakura) PHOTO●小宮岩男(Iwao Komiya/iZM)

しかし、それはBMWの演出でもある。すんなり電動が目立ってしまつてはあつけないさずぎると思つたのか、わざとエンジンの存在を訴えているのだ。マフラーの出口にマイクを置き、スピーカーでコクピットに放出する仕掛けがそれ。車外騒音を抑え、室内だけ気分を盛り上げるのはスポーツカー界の新しい流行だが、ここまで積極的なのは前例がない。その気で聴くと、どことなく電子合成音めいていて、何気筒か見当もつきかねる（車外で聞くアイドリング音はドベベ……と色気がない）。逆に考えると、テールゲートを開いてから専用のパネルを外さないと対面できないことからわかるように、もはやエンジンはスポーツカーの主役ではなく、必要なパワーとトルクを供給する装置にすぎなくなつたと

いうことかもしれない。このエンジンは、当然ながらアクセル全開ではフツと息をひそめ、あとは路面から逆駆動されるモーターが発電機に変身し、せっせとリチウムイオン・バッテリー（7・1kWhと小さいから、空っぽでも200Vコンセントから2・5〜3時間で満充電）に電力を貯める。これによって充電走行可能距離は40・7km、通常のJC08モード計測でも19・4km/ℓの好燃費が可能だから、すんなり公道を流せば、次の給油まで800km以上の長い足になる。

一方モーターが突如として主役であることを主張しだすのはコーナーリング。ここからは濃密な新時代感覚のオンパレードだ。軽い電動パワーステアリングを切り込むと、舵角、転舵速度、車速、連続的に変わる前

NEW GENERATIONS



先行するi3とイメージを共通する、BMW iブランド独自のアーキテクチャーで設えた内外装は先進さをアピールする。フルデジタルの3Dコントロール・ディスプレイをインストルメントに採用し、ドライブに必要な速度や航続距離、充電状態といった情報を鮮明に表示する未来感と、伝統のドライバーオリエンテッドを見事に融合している。





リアアクスル直上に1.5ℓ3気筒エンジンを搭載。フロントアクスルに備わる電気モーターと統合して4輪駆動を実現している。容量7.1kWhのリチウムイオン電池への充電は左フロントフェンダー上から、ガソリンのチャージは右リヤフェンダー上のリッドから行う。



後荷重（基本的には前後50%ずつ）に依り、前輪タイヤに余分な負荷をかけすぎないよう、瞬間ごとに適正な出力調整を続ける。だから、やっぱり公道を攻めるつもり程度では、アンダーステアのアの字も感じさせないほど、望んだ方向に自然にノーズを引っ張ってくれる。エンジンが後輪を受け持ち、モーターが前輪を回すという分業性フルタイム4WDの強みを痛いほど実感する。ひとつのエンジンによる機械式の4WDでは、どんなに頑張っても無理な境地だ。もちろん前後は電子制御でネット化されていて、前輪の状況に適合するようにエンジンの出力も調整されるから、結果として完璧なオンザレール感覚を保ち続ける。わざと安定を乱してやろうと振り回しても、クルマ側の制御の方が早すぎて勝てない。ステアリングそのものはゲーム機のように軽い、手応えを欠く驚きと不安感は、すばやく正確に反応するクルマの動きによって消し飛

んでしまう。冒頭で「知」と記した意図は、ここにある。目を血走らせ汗ばんでエイヤツと攻めても空振りするだけ。極論すれば、瞬間ごとにどう走るかはi8が自ら決めるのであって、人間であるドライバーとしては、ステアリングやアクセルを介して、欲しい結果を申し込むだけ。ドライビングとは知的な作業なのだということ、教えてくれるクルマだ。そうなる、独特の走行フィーリングも納得できる。空気の壁をナタでぶった切るのではなく、鋭いメスを突き立て、スルッと切れ目に潜り込んでしまうような無抵抗感の速さなのだ。だからi8に親しんでしまったが最後、もう気持ちがいちの岸に戻ることはないだろう。Aヒラーにヒンジを持つシザー（鋏）ドアを跳ね上げ、リンボードアのようにのけぞった姿勢で太いカーボン製サイドシルを跨いだ瞬間、新しい旅が始まる。行き先は「次の時代」だ。

SPECIFICATIONS BMW i8

■ボディサイズ:全長4690×全幅1940×全高1300mm ホールベース:2800mm トレッド:①1645 ②1720mm ■車両重量:1500kg ■エンジン:直列3気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:82.0×94.6mm 圧縮比:9.5 総排気量:1498cc 最高出力:170kW(231ps)/5800rpm 最大トルク:320Nm(32.6kgm)/3700rpm ■モーター 最高出力:96kW(131ps)/3800rpm 最大トルク:250Nm(25.5kgm)/0~3700rpm ■バッテリー:リチウムイオン 容量:7.1kWh ■トランスミッション:6速AT ■駆動方式:4WD ■ステアリング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン+コイルスプリング ②マルチリンク+コイルスプリング ■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):①195/50R20(7.0J) ②215/45R20(7.5J) ■パフォーマンス 最高速度:250km/h(リミッター介入) 0~100km/h加速:4.4秒 ■環境性能(JC08モード/ハイブリッド燃料消費量) 燃料消費量:19.4km/ℓ 一充電走行距離:40.7km ■車両本体価格:1917万円





フ ォルクスワーゲンの量販EV
第1号e-up!はさほど新
奇に見えず、もともと普通に存在し
ていたかのように感じられるニュー
モデル。それもそのはず、up!の
発売(11年秋)と同時にe-up!の
コンセプトも姿を見せ、各国のイベ
ントに展示されてきたのだから。
それを平気で待たせたところに、
VW次世代戦略のカギが潜む。ガソ
リン仕様を改造してEVに仕立てた
のではなく、猿が進化して人間にな
ったのではないのと同様、共通の先
祖から枝分かれの道を辿ってそれぞ
れが生まれたという構図だ。up!
は最初の最初から、どのような動力
源でも走れるように設計されている。
13年にはCNG(圧縮天然ガス)仕
様も発売されているから、大きなボ
ンベも積めるわけで、FCV(燃料
電池車)も想定外ではない。
だからe-up!はup!そのも
の。ホイールベース2420mm、全
長3545mm、全幅1650mmと日
本の5ナンバー枠におさまる小柄な
5ドア・ハッチバックに、要領よく
EVの要素を配置してある。フロン

NEW GENERATIONS

ウォルフスブルグの戦略。

フォルクスワーゲンの次世代車の一角を担うバッテリーEV、
“e-up!”がついに日本上陸を果たしテストドライブに与された。
ダウンサイジングやディーゼルなど既にICEの実績充分な同社が、
さらにeドライブモデルでも戦略的な展開を見せ始めた!

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



Volkswagen e-up!

トの交流同期モーターは最高出力60kW(約82PS)、最大トルク210Nm(約21・4kgm)、床下にあるリチウムイオン電池の電力量は18・7kWh。一充電当たりの航続距離(JC08モード)は185kmと公表されている。最高速は130km/h、ゼロ発進100km/hまでの加速タイムは12・4秒。充電は、住宅や事業所の200Vコンセントを用いれば約8時間で満充電。公共的な急速充電器なら30分で80%まで充電できる。急速充電の受電(チャデモ方式)はICE車の給油口と同様に右リヤフェンダーに設けられたリッドを開いて行い、普通充電はボンネットの中の挿入孔から行う。ここが日本専用の部分で、本国では普通充電も急速充電(コンボ方式)も右リヤフェンダーに受電孔が並ぶ。

これらのスペックを、私たちが経験してきた量産EV(BMW・i3、日産リーフ、スマートED、三菱・MIEV)と並べてみると、モーターの出力やトルク、出力当たりの荷重、バッテリーの電力量と航続距離との関係など多くの点で、互いにそれほど違わない立ち位置にある。その中でe-up!は、Aセグメントとしての佇まいもあって、都市部の近距離移動を主な任務としているように見える。

そんなe-up!に乗ってみた。結論は、ほとんど予想通りだった。起動時に最大のトルクを生む特性を持つモーターによるFFだが、微妙ななまし制御が効果的なので、いきなり深く踏んでもみっともない空転など起きない。そして次の瞬間から無音のままムヨリと、力自慢の幽霊のごとく雑踏をかき分けてしまふ。実用域の加速力だけでなく、反応の鋭さもEV特有の感覚だ。コンソール上のボタンで出力特性をノーマル

(約82psと21・4kgm)、エコ(約68psと約17kgm)、エコ+ (約54psと約13・6kgm)と選べる。選べるだけでなく、特に暑くなければ、エアコンを止めるエコ+を薦めたい。これでもガソリンup!を上回るトルクなのだから。

また、ブレーキ協調エネルギー回生システムも心配りが細かい。Dレンジのままでは普通のブレーキで回生なし。そこからシフトレバーを左右にフリップすると、D1↓2↓3の順に回生力(エンジンブレーキならぬモーターブレーキ)が増す。強く効くD2とD3では、ペダルを踏まなくても自動的にブレーキライトが点灯する。さらにBレンジに落とすと回生力(制動力)が最大になり、MTの2速を思い出すほどググッと来る(もちろんブレーキライト点灯)。

ただし、最小限の運転操作ですむEVとしては、操作が煩雑すぎる気もする。それよりi3の特徴であるワンペダルコントロール(テスラ発祥)か、リーフやi-MiEVのように単純なBレンジの方が受け入れやすいという声も出そうだ。

ともあれ、ことさらに意識せず、使い慣れた家電のように気軽に乗れてしまおうというのがe-up!。これに関してVWは、「そこそこが私たちの目指すところです。各種のICE、HV、PHV、そして将来のFCVのどれでも、互いに異質な、特別なものであつてはなりません。これまでのVWと同じく、それぞれのライフスタイルに合ったものを普通に選んでもらうために、あえて専用ボディなど造らなかつたのです」と力説している。そこを逆に言えば、できるだけ買いやすいことも求められるはずで、e-up!の日本価格は366・9万円と発表された。i-MiEVやスマートEDよりは高価だが、リーフの中間グレードと同等で、も



電気モーターは最高出力82ps/最大トルク210Nmを発生。JC08モードによる一充電走行距離185kmを実現する容量18.7kWhのリチウムイオン電池はフロア下に収納される。普通充電用ポートはボンネット内、CHAdeMO方式に対応した急速充電ポートは右リヤフェンダー上に設置。普通充電なら約8時間でバッテリーフルになる。



SPECIFICATIONS フォルクスワーゲン e-up!

■ボディサイズ:全長3545×全幅1650×全高1520mm ホールベース:2420mm トレッド:①1430 ②1425mm 車両重量:1160kg ■モーター 最高出力:60kW(82ps) 3000~1万2000rpm 最大トルク:210Nm(21.4kgm)/0~2500rpm ■バッテリー:リチウムイオン 容量:18.7kWh ■トランスミッション:シングルスピード ■駆動方式:FWD ■サスペンション形式:①マクファersonストラット ②トレーリングアーム ■ブレーキ:①ベンチレーテッドディスク ②ドラム ■タイヤサイズ(ホイール):①&②165/65R15(5J) ■環境性能(JC08モード) 一充電走行距離:185km ■車両本体価格:366.9万円



もちろんi3より大幅に安い。購入に伴う国の補助金は、これまでの基準であれば最高100万円前後のはず。しかし申請の増加により今後は減額される可能性もある。その点では急いだ方が得策だが、正式の受注開始は15年2月1日、納車(登録)はさらに数カ月後と、まだ当分お預けが続くそうなのが辛い。

そんな「特別感のない次世代エネルギー車」を展開するVWの路線は、e-up!に続くe-Golfにも受け継がれる。日本での発売は15年の半ばになる見込みで、まだ価格など詳細は未定だが、すでにほとんど判明したも同然。



e-Golf



Golf GTE

普通充電には補助金対象で簡単・便利な壁掛け型充電器を推奨しており、写真のトヨタホーム製充電器やパナソニック製充電ボックスを案内している。VWのeドライブモデルには、e-up!と同時に発表されたe-ゴルフや、プラグイン・ハイブリッドのゴルフGTEも控えており、今後は充電設備の需要も増え高まっていくだろう。

が、すでにほとんど判明したも同然。と言うのも、現行のベース車(ゴルフVII)ではなく、VIをベースとした試作車の段階から、公然の秘密として各所に出没してきたからだ。もちろんe-up!と同じくVIIのプラットフォームも各種のエネルギー源やパワーユニットに対応するように設計され、T形に成形されたバッテリーバック(リチウムイオン)も、無理なく床下に収められている。搭載電力量は24・2kWh、前輪を駆動するモーターは出力約115・5ps、トルク約27・5kgm。航続距離は215km。おおむねリーフと同等のレベルだ。充電は200Vコンセントから約9時間で満充電、チャデモ急速充電なら30分で80%充電と、現在のEVの標準値。普通充電のコネクタは、フロント中央にあるVWエンブレムを開けて挿し込む。ノーマル・エコ・エコ+のモード切り替えスイッチ、シフトレバー操作による回生エネルギー選択などもe-up!と共通だ。完備した安全装備なども含

め、Cセグメントの代表とされるゴルフだけに、電化しても良さだけに強調されているはず。i3より安価なのは間違いないさうだから、日本の輸入車ユーザーに及ぼす影響は、予想をはるかに超える規模になるだろう。

そうすると、急速充電器の拡充に関する国内4社(三菱、日産、ホンダ、トヨタ)の共同事業にVWが関わることになる。その一方、VWにとってEVの重要度などの程度なのかも気になるところ。現時点ではガソリンとディーゼルを主体として低燃費化を推進しながらEVにも軸足を置くというスタンスだが、懐に忍ばせた筋骨は、もっと多種多様のような。近未来に向けてのロードマップには、①バッテリーの改良による航続距離の延長(300km程度)、②非接触式充電方式の確立、③HVおよびPHVの広範な開発などが、ほとんど同じ比重で描かれている。すでに3年ほど前から、各地のショーにPHVのクロスオーバーも出品し、完成度の高さを披露している。最近各地のショーでゴルフGTE(PHV)やパサートPHVを公開するなど、商品化も現実味を帯びてきた。その多くが、いよいよ6年後に迫ったEUの厳格なCO₂排出規制への対策であることは明らか。VWのような超大量販売メーカーほど、これをクリアできないければ企業の存亡にかかわる。それを思うと、今こうしてe-up!やe-Golf程度で驚いているだけでは、あまりにも初歩的すぎるかもしれない。これから数年、各種の次世代エネルギーVWが、これまでの歴史をすべて書き換えるほどの勢いで、次ぎから次へとベールを脱ぐに違いない。eは電気のエのみならず、エンバイロメント(環境)のeなのだ。

NI-CUBステーション

Personal Mobility UNI-CUB Station

パーソナル モビリティの 可能性。

TOYOTA Winglet HONDA UNI-CUB β

COOPERATION ● MEGA WEB <http://www.megaweb.gr.jp/> 日本科学未来館 <http://www.miraikan.jst.go.jp>

超小型モビリティの実証試験が各地で進む中、更に個人的な使用環境に向けたモビリティの開発に自動車メーカーは乗り出している。パーソナルモビリティと呼称されるこれらは、クルマを取り巻く環境が劇的に変化する未来に大きな役割を担う“次々世代”のモビリティだ。

REPORT ● 熊倉重春 (Shigeharu Kumakura)

PHOTO ● 服部真哉 (Shinya Hattori)

クルマをどこまで小さくできるかを突き詰めたのが「PM」ことパーソナルモビリティ。長さも幅も、ほとんど人間の垂直投影面積のまま。小型化の限界とも言える、おひとり様専用車だ。

その歴史は非常に古く、これまで数多くの立ち乗りスクーターや動力付きスケボーが登場してきた。セニアカーも電動クルマ椅子もその範疇に入る。その可能性に大きな自動車メーカーまで積極的な視線を投げかけているのが、ここ数年來の話題。その代表がトヨタとホンダだ。そんな走行物体を生んだ技術の進化もさることながら、それぞれの存在感と影響力によって、社会を丸ごと再設計するきっかけにもなりかねない。次世代への導火線とも言える、事件な乗り物たちだ。

トヨタ発のPMは「ウイングレット」。2008年に登場して以来、中部国際空港などを舞台として実用のための公開実験を重ね、最近茨城県つくば市で、一部の研究機関や企業の従業員の通勤の足として試用されている。また、東京臨海副都心にあるトヨタの情報発信基地MEGA WEBでは、誰でも特設コースで試乗を楽しめる。

並列2輪の立ち乗りタイプという点では、世界的な注目のきっかけとなったセグウェイ(米)と似ているが、根本的な違いは大きさ。セグウェイは公道での使用を想定した設計で比較的大きめのタイヤだが、ウイングレットははるかに小径のため、目立つ段差や凹凸のない屋内や、路面の滑らかな公園内の遊歩道などで、いわば歩行補助具として使われるようになっている。その代わり全長358mm(ロングタイプは520mm)、全幅494mm、全高707mm(ロング1168mm)と、小型のハッチバック車にも積めるほど小さい。重量は約20kgで、エコノミー・クラスのスーツケース程度だ。

乗るのは非常に簡単だが、それなりに主人公として操縦に取り組む手応えと達成感も味わえるのがウイングレット。実用的であると同時に、スポーツ感覚も濃

い。左右のホイールを覆うプラットフォームに乗って電源を入れ、体を少し前傾させるとスーッと前進する。体を元に戻すと停まるが、不自然なガクン感はない。体重を後ろに移し気味にすると後退する。

曲がるパターンは3通り。ロングタイプの場合は、目の前のハンドルバーを行きたい方向に傾けると、左右ホイールそれぞれへの駆動力伝達に差が生じ、スロットと向きを変える。最大角度まで傾けると、その場でクイッと回る。このハンドルバーを50cm程度に切り縮めて両膝で挟むのがショートタイプで、取り扱いは変わらないが体とクルマの動きがシンクロして、ロングタイプより乗りやすく思えることも多い。もうひとつはハンドルバーがないタイプ

で、左右の各ブラットフォームに載せた足の重さで向きを調整する。下半身と連動するあたり、スキのような感覚だ。ハンドルバーがないため下り勾配などで不安を覚えるが、慣れれば靴のような感覚で使いこなせる。

いずれの場合

も、できるだけ背筋を伸ばして立つのがコツ。ちょっと前屈みになったりすると、ジャイロを軸とした傾斜角センサーが前進の合図と誤解して動きだしてしまうから。このセンサーは非常に敏感なので、その場に静止し続けるためには、絶えず微妙に体の重心位置を調節していないと、ごく細かい前進と後退を反復してしまう。簡単でありながら、このへんの微細な制御を心得ているかどうか、慣れの度合いが傍からも見えてしまうところは、バイクにも似た乗りこなし甲斐かもしれない。トヨタが「アソビークル！」



と叫ぶ理由もよくわかる。

一方、ホンダのPM「ユニカブ」は立ち乗りではなく、ただ腰掛ける（跨がる）だけで、何のコツもなく、誰でも最初から良さだけ満喫できる。縫いぐるみのみのエンジンを連想させる姿やCUBというネーミングも、万人向けの象徴だろう。

その正体は一輪車。ウイングレットにわずか遅れて2009年に公開されたU3Xを原型とし、乗り方の容易さを追求したのがユニカブ。さらにシート高を745mmから620mmまで下げ、小柄なユーザーにも対応できるようにしたのが、最新世代のユニカブだ。どれもジャイロを主軸とし、ASIMOなどホンダのロボット開発で培った微妙なバランス技術を駆使したもの。大きなシート（サドル）に腰掛けてフットレストに足を載せ、

体重を前寄りにすると前進、元に戻すと品良く停止。後ろに体重を移すと後退するが、乗り物らしい動きではなく、ちょっと後ずさりするなど、あくまで歩行者の感覚を重視している。だから走行中ひよいと体重を左右にずらすと、歩きながら障害物を避けるのと同じように、向きを保ったまま50cmほど平行移動してくれる。ジワッと左右に体重を移すと、ごく自然に曲がる。いや、体重ではなく気持ちを移すだけで適切に曲がってくれるし、曲がりすぎない。

一輪車なのにこんな芸当を簡単に演じ分けられる秘密はオムニ・トラクションドライブ・システムと名付けられた特殊なホイールにある。本来の主ホイールの周囲に、多数の小さいホイールを並べたもので、その軸は円周方向。だから主ホ



アソビークル「ウイングレット」

全長520（ショート：358）×全幅494×全高1168（ショート：707）mm、重量は約20kgでリチウムイオン電池によって駆動するトヨタ・ウイングレット。ジャイロセンサーを用いた倒立振り制御、平行リンク機構を採用し、高度な反射神経やバランス感覚がなくとも使用できる。最高速度は6km/h。一充電走行距離は約4km。東京都お台場のメガウェブでは、ウイングレットを体験できる「Winglet Challenge」を開催中。



イールが走行のため回転すると、小ホイールにとつては横方向の力になり、そのまま路面に駆動力を伝達する。しかし真横に動かそうと体重を移動させると、この小ホイール群が働く。このシステムは本体から尻尾のように生えた補助輪にも採用されている。これは本体に対して直角に置かれているから、前後に動く時には周囲の小ホイールだけが回転し、左右へのステアに際しては主たる補助輪が回転する。これらを組み合わせる制御の完成度はきわめて高く、意のままに走るところか、ほとんど無意識の移動感覚だ。

ウイングレットもユニカブβも出力0・5kW（約0・7ps……セルモーター程度）のモーターで、個人用移動装置に関する法規制のため、最高速は早歩き程度の6km/h。普通の100Vコンセントから1・5〜2時間ほど充電すると、現状でウイングレットは4km、ユニカブβは6km動ける。それでいながら使用感

はまったく異なる。走らせ方もそうだが、最大の違いは目線の高さ。乗るだけで一気に身長が20cmほど伸びてしまうウイングレットは、周囲の頭越しに眺めが開けて気分がよろしい。逆に腰掛けタイプのユニカブβは、動力付きの移動体で歩行者などに脅威感を与えないようにと、目線も低め。どちらを選びたいかは用途によるが、とりあえず今の日本では公道での使用に制限があるため、屋内を想定せざるを得ない。大規模なイベント会場、ショッピングモール、駅、空港などが主な使用可能環境ということになる。

しかし海外では、郵便配達、警察官や警備員のバトロールなど、セグウェイを実用化している先例も増えてきた。過密化する一方の都市で、ミニマム・トランスポートの必要性和有用性が認知される雲行きだ。今回ここで取り上げたウイン

移動の喜び “ユニカブ ベータ”

全長510×全幅315×全高620mm、重量は約25kg。大径車輪の円周上を数多くの小径車輪が縫い、前後左右に自由な移動を実現したユニカブβ。座ったまま移動する感覚は唯一無二の独特なもの。シートの後ろにスタンドを操作するレバーがあり、転倒の不安も少ない。現在、有料体験サービスを日本科学未来館にて実施中。所要時間30分の「未来館入門ツアー」と、所要時間60分の「常設展ツアー」（※ツアー開催日はwebにて要確認）がある。





Light Weight Sport

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

人

生で確かなものなど、そうた
くさんあるわけではない。

しかしサーキットを予約し、ルー
フもドアもフロントガラスもないス
ポーツカーに乗れる段取りがついた
ら、その当日は間違いなく雨が降る。
私がそうばやくのお許しいただき
たい。ベドフォード・オールドロー
ム・サーキットにてアリエル・アト
ム3.5Rの初試乗に臨んだその日、
私たちは土砂降りの雨に見舞われた
のだ――。

アリエルがホンダ・エンジンへと
鞍替えして以降、アトムV8をもつ
とも広範囲にわたりアップデイトし
たのがアトム3.5Rだ。刷新され
た部分を順番に見ていこう。まずエ
ンジン。1998ccのホンダ製スト
リートフォアはアリエルの手により
スーパーチャージャーが追加され、
350psの最高出力と330Nmの最
大トルクを発揮。車重は550kgに
過ぎないから、馬力荷重は1・57kg
/psに達する。メーカー公表デー
タには、0→60マイル(約96km/h)

A photograph of an Ariel Atom 3.5R, a three-wheeled open-cockpit sports car, driving on a racetrack. The car is black with yellow accents and is shown from a side-rear perspective, moving towards the right. The background is a blurred green field and a white track barrier.

異次元の驚速。

まさにフォーミュラマシンのようなスタイルを持ち公道走行可能な究極のライトウェイトスポーツとして、ニアックなファン層から絶大の支持を受けるアリエル。英国の小さなバックヤードビルダーが満を持して送り出した次なるモデルは3・5R。異次元の世界を体感した。

Ariel Atom 3.5R

加速が2・6秒、0→100マイル（約160km/h）が6秒フラット、最高速が155マイル（約250km/h）と、刺激的な数字が並ぶ。

フランスのレース用トランスミッション専門メーカーSADDEVが製作する、6速シーケンシャルギヤボックスがオプションで用意される。加えてオーリンズのスプリング／ダンパーユニット、片側にチャージクーラーを、もう片側にオイルクーラーを内蔵するサイドポッド、そしてカーボン製空力パーツキットもオプションリストに加えられた。私が乗るのはフルオプション仕様だ。

3・5Rに乗り込むには、まずロールバーに掴まって身体を安定させ、太い円形チューブ（シャシーのサイドストラクチャーを形成する）を左脚でまたぐ。そうして右脚を引き入れてストンと身体を落とす。ワンピースのシートは簡潔なデザインが好ましいのだが、体重を預けると簡単にたわむのが気になる。私が3・5Rを買ったら、なにを置いてもこのブレーキとコーナリング性能に相応しいシートに取り替えるだろう。

ドライバーの身体がかくも外気に晒されているにもかかわらず、安心感があるのが3・5Rの特徴だ。スケルトン構造は見た目の強度を誇るのに加え、着座位置が深く沈み込んでいるので、がっちりと守られていると感じる。

スターターボタンを押すと、350psのホンダ・エンジンが、頭のすぐ後ろで傲然と始動した。振動は伝わってくるが、かつてのアトムのような不快な共振域がないのが助かる。パドルはステアリングホイールについているので、手を離さなくてもシフトが可能。発進とシフトダウンはクラッチを踏むことを要するが、シフトアップはクラッチレスだ。このギヤボックスは圧搾空気を用いるの



Light Weight Sport

で、ギヤが繋がるたびに「シュパッ！」という爽やかな音が聞こえる。クラッチは軽くて繋がりもスムーズ、エンジンもこのハイチューンにして荒々しさはない。

コースの一部を横切るように水が流れているヘビィウエットだが、私は覚悟を決めて走り始めた。なぜかドライビンググローブをはめるのを忘れた。半周もしないうちに、氷のように冷たい雨が袖口から入り込み、徐々に上腕から肩に伝い上がり、背中にも回る。ピットインしようと考えたかつて？ とんでもない！

アトムの特徴に合わせて、操縦法を調整するのにしばらく時間がかかるのはいつもの通り。最初は神経過敏に感じるが、肩と腕、それに手首の力を抜いて、クルマの声に耳を傾けると、ナイフの刃渡りの感覚が消え、ドライバードライバーに従順で操りやすいことがわかる。それでも350psと330Nmを、冷え切ったびしょ濡れのターマックに叩きつけたらどんなことになるのか想像もつかない。



スロットルを徐々に開けて様子を見てみると、3・5Rが私に囁いてきた。「焦るな。心配には及ばない。ボクは途方もないトラクション性能の持ち主だから」と。

思い切ってスロットルを大きく開けたその瞬間、スーパーチャージャーが魂を揺さぶるような快音を発した。旋盤でスチールを削るような、文字通りの金切り音がベドフォードの雨空に響く。加えて、力強い吸気音がエアボックスで共鳴して耳に快い。40ミリ秒の高速ダウンシフトを敢行するたびに、テールパイプから周波数の高い、独特のエキゾーストノートが炸裂する。リヤホイールのトラクションがブレイクしてタイヤが空転すると、排気音とスーパーチャージャーの金属音、そして吸気音が一斉に1ないし2オクターブ高まる。コーナーのエイベックスから出口へと、3・5Rは喜びの雄叫びを上げながら駆け抜けていく。

3・5Rの高い動力性能と華やかなサウンドに私は酔いしれたが、周



チューブラーフレームは、見た目こそベースモデルの「V8」と変わらないが、細部の変更により強度が向上しており、6速シーケンシャルギヤボックス用のマウントポイントも新しくなった。なおSADEVが製作するこのギヤボックスは、単体で2万ポンド(約340万円)という稀にみる高価なオプションだ。サイドポッドもオプション装備であり、フロントウイングにより前輪のグリップが増した。オーリンズ製ダンパー(オプション)は3.5Rのバランスを飛躍的に向上させている。



回を重ねて興奮が収まり、冷静に観察できるようになると、このシャシーが高いレベルでバランスしていることに気づいた。私が見るところ、アリエルはシリーズ戦のアトムカップレースから多くを学んだよう、キャンバーとカスターのセッティングで長足の進歩を遂げている。しかしなんととっても彼らにとつての福音は、伸び側と縮み側の両方を大幅に調整できるオーリンズのTTX 36ダンパーの発見だった。ボディバランスをダンパーに委ねられるので、スプリングレートを柔らかめにセッ



冷え切ったベドフォードのウェット路面での試乗となったが、MTと比べてパドルシフトは扱いやすい。ステアリングまわりに機能スイッチが集約されており、レーシングカーのように前後ブレーキバランス調整もできる。

力を抜いて3・5Rと向き合おうと
意外に従順で操り易いことがわかる。

トできる。ソフト寄りのスプリングが機能して、これまでにない接地性能が可能になった。ダンパーの減衰力を数段階弱めれば、公道でもサーキット同様、タイヤは路面を忠実にトレースするとアリエルは言う。今回、公道は走らなかったが、彼らの主張に疑問を挟む理由はない。

最悪のコンディションにもかかわらず、私は3・5Rを大いに楽しんだ。前後輪が伝えて来る潤沢なロードインフォメーション。漸進的なグリップ変化。スロットル開度に正確に応じたパワーデリバリー。ステアリングのごく自然なレスポンス。こうした要素が相まって、ドライバーは常に次のアクションに対する準備ができる。ドリフトが望みなら、3・5Rは心ゆくまで堪能させてくれる。ブレーキはこれまでアトム的美感とは言えなかったが、3・5Rで採用になった大径ブレーキのフィードバックは申し分ない。なんの反応も示さないペダルを踏んでいるうちに、いきなりロックする気遣いはもはやなくなった。クムホのエクスタ・タイヤが秀逸だったことも報告しよう。多彩なコンパウンドが用意されており、その日のコンディションに合わせてドンピシャリのラバーを選べば、途方もないグリップを發揮する。

この日のような天候では、惨憺たる結果に終わってもおかしくないところだが、3・5Rは低ミュー路ゆえにかえってその美点を遺憾なく發揮することになった。ベース車両の価格が6万5000ポンド(約110万円)、フルオプション仕様では実に9万5000ポンド(約160万円)の3・5Rは、決して手軽なクルマではない。しかしこれはドライバーが乗って初めて完結するクルマだ。クルマと一体になって一途に操縦に打ち込む。そんな体験を求める乗り手にとって、アトム3・5Rはかけがえのないクルマである。

Ariel Atom 3.5R



SPECIFICATIONS

アリエル・アトム 3.5R

■エンジン:直列4気筒DOHC+スーパーチャージャー ボア×ストローク:86×86mm 総排気量:1998cc 最高出力:257kW(350ps)/8400rpm 最大トルク:330Nm(33.7kgm)以上/6100rpm ■トランスミッション:6速シーケンシャルMT ■駆動方式:MR ■車両重量:550kg ■サスペンション方式:(F)&(R)ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ディスク径:(F)&(R)299mm ■タイヤサイズ:(F)&(R)195/50R15 ■パフォーマンス 最高速度:250km/h 0→60マイル(0→96km/h)加速:2.6秒



Caterham Seven 160

豊かな感性。

Light Weight Sport

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

英国を象徴するライトウェイトスポーツカー2台で
バーミンガム近郊のアンジュレーションに富んだ
オープンロードを猛烈な風に晒されながら全開で疾走する。
ケータハム・セヴン160とモーガン3ホイラー。
パワーこそ非力だが、それ以上のプレジャーを堪能した。

ハ リケーン並みの風が額を強打
し、髪の毛はもみくちゃにな
り、猛烈な勢いで後方に吹き飛んで
いく大気の音以外なにも聞こえない。
前方を行くケータハムが豪華にして、
手厚く保護されたオアシスに思える。
なにしろ向こうはちゃんとタイヤが
4本あり、ファブリック製とはいえ
ドアすらついているのだから。そう、
私は今、英国の幹線モーターウェイ
M54を、モーガン3ホイラーで疾
走中なのだ……。

『モータリングの基本に帰しよう』
というテーマを掲げた私たちが選ん
だのは、ケータハム・セヴン160
とモーガン3ホイラーの2台。セ
ヴンのアルミ製ボンネットを開ける
と、内部の半分ほどがスカスカに空

Morgan 3 Wheeler

いている。まるでブリティッシュ・
レールが車内販売するサンドイッチ
みたいだ。ちんまりと据えられてい
るのはスズキが供給する3気筒65
8ccのターボエンジンで、80psのパ
ワーと10・9kgmのトルクを生み出
す。車重は490kgと、ケータハム
の名に恥じない軽量を誇る。

3ホイラーが搭載するS&S製の
Vツインはセヴンと比べると立派
で、排気量は1983ccもある。82
psと14・3kgmのパワー／トルクは
ベルトにより、1本だけの後輪に伝
えられる。5速ギヤボックスとフラ
イオフ式のパーキングブレーキを備
え、車重は525kgとこれも軽量に
仕上がった。

しばらく走るとM54は自然にA5

へと繋がる。シュルーズベリーの街
の南側を取り囲む半環状路の中間地
点で左折して、A49サウスへと進路
を取る。私は左折の際、腕を上げて
後続車に合図した。モーガンにも方
向指示器はあるが、このクルマでは
ハンドシグナルで合図を出す方が気
分というものだ。次第にコーナーの
数が増えていき、登り勾配を辿る。
チャーチ・ストレットンの町を抜け
ると木立がまばらになり、それまで
とは一変して道幅が狭まり、路面も
バンピーに変わる。ヒースが生い茂
るこの一帯はロング・ミンドと呼ば
れる荒野で、ドアのない3ホイラー
からは、遙か下方の谷底に流れる
川まで見下ろすことができる。

前方視界も独特だ。顔はフロント
バルクヘッドのすぐそばにあるのに、
ずんぐりしたノーズが邪魔して、ド
ライバーから見えるのはスキニーな
右前輪だけだ。しかし路面とホイー
ルが把握できるので、右コーナーは
左よりずっと楽に旋回できる。ノン
アシストのステアリングは驚くほど
スローなうえに、か細い前輪とあつ
ては鋭いターニンなど望むべくも
ない。ローギヤードなステアリング
と、路面の小さなタイヤの組み合わせ
ゆえ、強いアンダーステアを予感
しつつコーナーに進入する。旋回途
中でタイヤのサイドウォールが横方
向の力に負けて変形し、覚悟してい

たアンダーステアが現実のものとなる。端的に言って3ホイーラーのステアリングは曖昧で、タイトコーナーのライン取りは当てずっぽうにして、行き当たりばったりだ。ベストの方法はコーナー進入時のスピードを欲張らず、Vツインが生む豊かなトルクを適切に路面へ伝えること。そうすると旋回中も驚くほどのトラクションが生まれ、きれいにコーナーを脱出できる。

Vツインエンジンは、きちんと調整した状態でもアイドリングが落ち着かない。決して高回転を好むタイプではなく、あえて回してもきめの粗い回転フィールばかりが目立っていることはない。早め早めにシフト

アップしていき、豊かなトルクバンドに回転を保つのがコツで、そうすると予想外に速く走れる。モーガンが公式に発表している60マイル(0-96km/h)までの加速6秒フラットもあながち不可能ではなさそう。チャーチ・ストレットンまで戻った私たちは、地元のパブ・バックス・ヘッドでひと息入れた。スタウトを1パイロット注文したいところだが、ここはぐっと我慢だ。3ホイーラーで2時間以上オープンエア・モーターリングを楽しんだわけだが、思っ

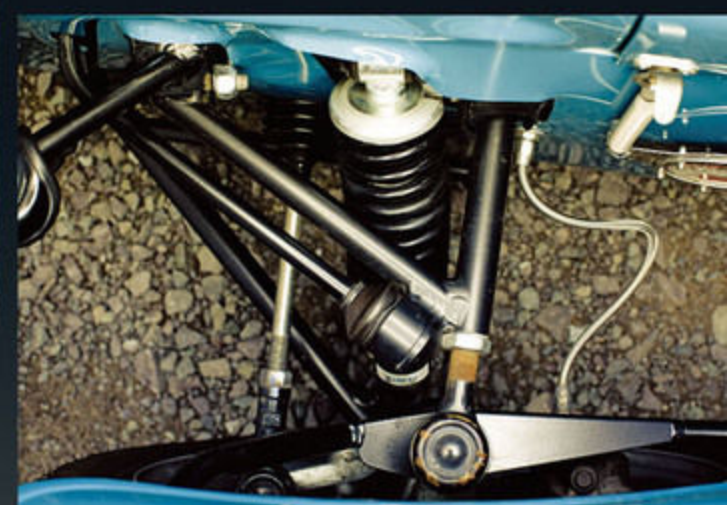
2台ともに1マイルごとの行程を
じっくりと味あわせてくれる。

いた以上に体力を消耗しているのに
このとき気づいた。

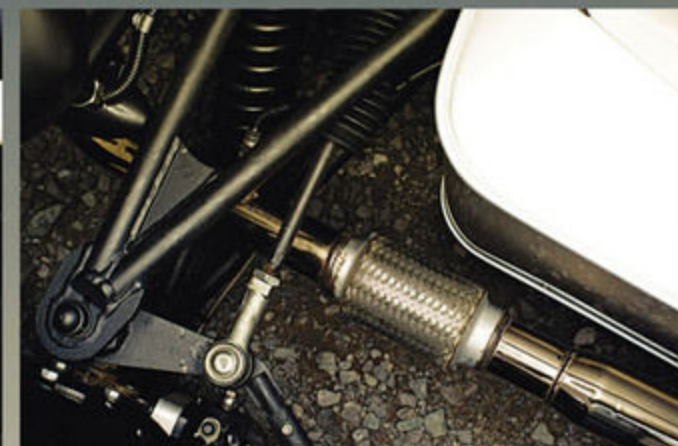
セヴンに乗り換え、ふたたびロング・ミンズの丘陵地帯を目指す。セヴンの操縦席は3ホイーラーよりぐんとコンパクトで、ドライビングシートだけでなくセンタートンネルとボディパネルが身体をサポートしてくれる。ステアリングのレスポンスは3ホイーラーとは比較にならないほどシャープで、手首の返しだけですっとノーズがインに向く。フロントが軽快で慣性質量が小さいことは、



クロスシート(運転席は前後調整式)、3点式シートベルト、固定式のフロントスクリーン&ミラーが標準仕様となる。オプションでサーキットロールバーや4点式ハーネス(ロード用&サーキット用)、レザーシート、ボタン式エンジンスターターなど、多彩なエクイップメントが用意されている。サスペンションはフロントがダブルウィッシュボーン、リヤがリジッドアクスルを採用している。



コクピットはセヴンほどではないがタイトな空間で、速度計などのメーター類はインパネ中央部に配置されている。センターコンソール上の1組のボタンはシートヒーター用で、ベーシックな5速MTはマツダMX-5用を採用。古きよきスライディングピラーに代わり、現代のモーガンはダブルウィッシュボーンの前サスペンションを備える。タイヤ&ホイールはフロントが19インチ、リヤが16インチ。



Light
Weight
Sport

Morgan 3 Wheeler



ケータハムの標準をもつてしても抜きん出ている。

ヒースの生い茂る荒野を縫って走る細い2級道——私たちはこういう道をカントリーレーンと呼ぶ——は、80psで全力疾走するには絶好だ。路面は凹凸だらけだが、セヴンはこれと呼吸を合わせるのが巧く、ドライバーは4輪の挙動が手に取るようにわかる。セヴンは水を得た魚のように精彩を帯びる。速くて楽しい！ 3



手前で4輪のバランスを保ち、シャシー本来のしなやかな敏捷性を引き出す方がよほど速いし楽しい。

スズキのエンジンは、Kシリーズのように回転の上昇とともに高らかな快音を歌い上げるわけではないが、3気筒独特のサウンドに混ざって、ウエストゲートから過給気を大気に放出するターボ特有の音も聞こえてくる。

ホイーラーでは狭いと感じた道を、セヴンなら道幅一杯に使得、正確にライン取りできる。コーナーが迫ってもスロットルを緩める必要はない。レイトブレーキを敢行して3速に落とし（2速はローギヤード過ぎる）素早くターンイン。旋回に入ったら間髪入れずスロットルを開けて意図的にテールを外に振り出す。

リアアクスルにLSDは備わらないのでスライドは瞬間的だが、ステアリングによる修正は容易だ。限界を超えるほどタイヤを酷使してもあまり得るところはない。内側後輪がいたずらに空転して、せっかくの流れるようなラインが台無しになるだけだ。それよりグリップ限界の一步

れている。しかし3ホイーラー信奉者にとって、そんな客観的評価など、どうでもいいことなのかもしれない。現代のクルマはどれも200マイルの長距離ドライブを、近所の買い物のように気楽にこなしてみせる。一方、3ホイーラーとセヴンは、1マイルごとの行程をじっくり味わわせてくれる。プロペラ機とジェット機の違いにちよつと似ている。万人向けではないし、日々の足に使えるわけでもない。しかしこの2台に乗っていると、なぜか「自由」を感じる。今まで見えなかったものを私たちに見せてくれるクルマだ。

Caterham Seven 160

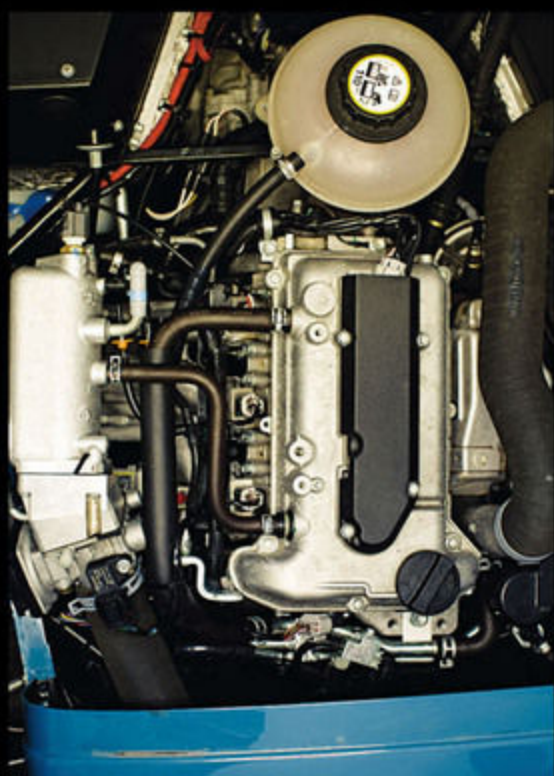
SPECIFICATIONS

モデル名	ケータハム・セヴン160	モーガン3ホイーラー
■ボディ		
全長(mm)	3100	3225
全幅(mm)	1470	1720
全高(mm)	1090	1000
ホイールベース(mm)	2225	2388
車両重量(kg)	490	525
■エンジン		
型式	直列3気筒DOHC(スズキ製)+ターボチャージャー	V型2気筒OHV(S&S製)
総排気量(cc)	658	1983
ボア×ストローク(mm)	68.0×60.4	108.0×108.0
最高出力	58.8kW(80ps)/5500rpm	60kW(82ps)/5250rpm
最大トルク	107Nm(10.9kgm)/3400rpm	140Nm(14.3kgm)/3250rpm
■トランスミッション		
タイプ	5速MT	←
■シャシー		
駆動方式	FR	←
サスペンション	⑤ダブルウィッシュボーン ⑥リジッド	⑤ダブルウィッシュボーン ⑥トーションビーム
■ブレーキ		
形式	⑤ソリッドディスク ⑥ドラム	⑤ベンチレーテッドディスク ⑥ドラム
■タイヤサイズ		
フロント&リヤ	⑤&⑥155/65R14	⑤4.0S19 65S ⑥195/55R16
■パフォーマンス		
0→60マイル(0→96km/h)	6.5	6.0
最高速度(km/h)	160	185
■エミッション		
CO ₂ 排出量(g/km)	114	215
■車両本体価格(万円)	394.2	—

問い合わせ/ケータハムカーズ・ジャパン ☎03-5754-2227 <http://www.caterham-cars.jp/>
モーガンオートワセ ☎03-3758-6721 <http://www.morganauto.co.jp/>



モーガン3ホイーラーの2.0 VツインはS&S社製であり、ノーズの先端にほぼ剥き出しの状態を搭載されている。初期型から出力的には変化はないが、冷却性能の向上など、改良が加えられている。一方、ケータハム・セヴン160の3気筒658ccターボは、たっぷりとした空間を残してエンジンベイに収まる。スズキ製の軽自動車用K6Aユニットのパワーを高め、80ps(ベース仕様は64ps)を実現している。





祝 100 周年。

MASERATI
100th
SPECIAL

PHOTO ● Maserati S.p.A.

遂にその歴史は一世紀にも及んだマセラティ……。それを記念した本国でのイベントは、3日間に渡り開催。30カ国から総勢500人以上が集結し、盛大に催された。

Maserati Centennial International Gathering





MASERATI
100th
SPECIAL



初日、最初に訪れたのが、ボローニャ・ペポリ通りにある、マセラティ三兄弟が最初の修理工場を開いた地。1914年から100年という月日が経っただけに、今は若者向けの洒落たカフェとなってしまうが、それでも不思議とその面影は残されていた。

初日の夕方に行われたパレード。マセラティ本社近郊からモデナのグランデ広場までの移動という短い距離とはいえ、街全体に祝福ムードが漂い、活気に溢れていた。しかもその後のディナーでは、ルチアーノ・パバロッティ財団によるオペラも上演された。



Maserati Centennial International Gathering

今 年で100周年という記念すべき節目を迎えたマセラティ。この永きに渡る歴史を祝して、9月18日から20日まで「マセラティ100周年を祝う「大集会」」が本拠地イタリアを舞台に開催された。参加したのはオーナーやコレクターをはじめ、我々ジャーナリストも含めれば総勢500人以上、世界30カ国から集結し、事実上、同社としては最大級のイベントとなった。

この3日間に組まれたメニューは、まさにその歴史を旅するかのような内容で展開された。初日は1914年にマセラティ三兄弟が最初に開いた修理工場を訪れることから始まる。今では「カフェ」となってしまうのは残念なもの、それでも当時の面影は残されており、ここが生誕の地だと思つと、その歴史の深さを早々に思い知らされる。それにまだプレートも貼られているから尚さらだ(この頁右の写真。創業者の息子であるカルロとアルフィエーリの会見も設けられ、そこで感謝の意を伝えられたから、さらに歴史の重みは深まるばかり。ましてや当時のレーシングカーはわずか6カ月で製作したというエピソードやアルフィエーリの閃きによって誕生した新タイプのスパークプラグがその後のレースシーンに革命をもたらした話などを実際に生の声で聞かされると、感動を超えて、この場に立ち会わせてもらったことに感謝したくなった。

2日目になるとそんな重みからは



TEXT◎野口 優 (Masaru Noguchi)



2日目の昼時に行われたのは、ストラディヴァリウスの中でも屈指の名器と言われる「クレモネーゼ1715」の演奏。セルジオ・ピニンファリーナが5代目クアトロボルテをデザインする際にそのフォルムをヒントにラインの着想を得たため、敬意を表して催された。

これは初日に行われた、創業者のエットーレとエルネストの息子にあたる、カルロとアルフィエーリの会見の様様(中央に座るのは現在の広報部長)。約100名のジャーナリストを前にして、感謝の言葉と共に、当時のエピソードを語った。





2日目の夜、ガラディナーの場として設けられたのは、世界遺産のレジア・ディ・ヴェナリア・レアーレ宮殿。そのエントランスには、100周年を記念して造られたコンセプトカー“アルフィエリ”が置かれていた。是非とも正式デビューを願う1台だ。

マセラティ本社近郊にある、ムゼオ・エンツォ・フェラーリにも立ち寄った。来年の1月まで“MASERATI 100”と題して特別イベントを開催しており、コンペティションからロードカーまで往年の名車たちが一同に見られる、貴重な催しとなっている。



欧州を中心に各国から新旧のマセラティが集結。ここに収まりきれないほどの数に及んだ。中でも驚くのは、中国人ジャーナリストたちで、なんと彼らは数週間かけて自走でイタリアまで来たと言うから凄い。

やや解放される雰囲気にも包まれた。何しろこの日はモデナからスタートして夜までにトリノに入るといって、約400kmの移動が組まれている。もちろん、その途中には経由地も設定され、中には1929年にマセラティV4が世界最速記録を樹立したコースを実際に走行できるという貴重な体験も盛り込まれている。我々ジャーナリストは、現行型のクアトロポルテやギブリ、またグランカブリオに乗って移動したのだが、途中、ヒストリックのマセラティに遭遇するなど、常に100年を肌で感じられることに、あらためて喜びを感じてならなかった。ましてや夜のパレードでは、警察の全面協力を得ているから、例え目の前の信号が赤だろうと、こちらのパレードが最優先となるだけに、国を挙げての感謝祭ということを思い知らされる始末。それに夜には、現CEOのハラルド・ヴェスター主催のガラディナーが催され、その場所も世界遺産として知られる、トリノのレジア・ディ・ヴェナリア・レアーレ宮殿で行われたのだから感動は止まらない。フィアット・クライスラー・グループCEO兼マセラティ会長のセルジオ・マルキオンネが挨拶に立つなど、そのスケールの大きさと重要性にこちらが恐縮してしまうほどであった。

そしてフィナーレとなる3日目は、マセラティの新工場を見学した後、このイベントのハイライトとなる、コンクール・デレガンスが催された。新旧多数のマセラティをこうして一同に見ていると、やはり紆余曲折あるブランドだったということであらためて思い知らされる。現実の喜びも厳しさも乗り越えてきたマセラティだけに、この先はきっと幸運が続くに違いない。現に今、絶好調なのは事実なのだから……。



ハラルド・ヴェスター CEO主催によるガラディナーには、フィアット・クライスラー・グループCEO兼マセラティ会長のセルジオ・マルキオンネが壇上に立ち、「マセラティは常にベスト、最上のクルマを造り続けます」とコメント。印象的なワンシーンとなった。

これは初日の夜に、マセラティのモデナ工場内で開かれたディナーの模様。まさに生産ラインの真下で食するという異例に、訪れた500名以上にも及ぶ参加者たちは、驚きを隠せなかった。





記念すべきフィナーレとなる、このコンクール・デレガンスにおいて、審査員を務めたのが、この頁の筆者でもある、イタリア人ジャーナリストのマッシモ・デルボ(写真・左)。中央にいるのはこのヴィンテージの世界では名高い、マセラティとも繋がり深いアドルフ・オルシ。1937年にマセラティ兄弟から譲り受けたオルシ家の末裔である。

自

分のクラシックカーが、ベス
ト・イン・ショーを受賞す
る……。それは誰にも訪れる名誉で
はない。ましてや自分のクルマを製
造したメーカーの創立100周年を
記念して催されたコンクール・デレ
ガンスでこのトロフィーを授与され
たのであれば、感激もひとしおだ。

ニコラ・オランデル・ドウ・ウ
ーデラン氏はこの僥倖に恵まれた希
有なひとりである。彼のマセラティ・
メキシコが、トリノの中心地で行わ
れた同社の100周年記念コンクー
ル・デレガンスで、ベスト・イン・
ショーに輝いたのだ。受賞したクル

受賞車はフルアが1967年のジ
ユネーブ・ショーで、自身のブース
にシヨーカーとして展示したそのも
の。トリノに本拠を置くカロツエ
リア・フルアがこのショーに出展し
た2台のうちの1台だ。前年の19
66年にデビューした生産型メキシ
コのデザインを担当したのはヴィニ
ヤレだったが、その派生モデルと
してマセラティに対するスタイリン
グ・プロポーザルとしてフルアが製
作したワンオフだった。従って機構
面は4・2ℓメキシコをベースとし
ており、ゴージャスなパール塗装を
施されたクーペボディを架装してい

TEXT ● Massimo Delbó
TRANSLATION ● 相原俊樹 (Toshiki Aihara)



優勝候補として注目されていたA6GCS/53ベル
リネッタ。その隣は、まさにこのモデルをデ
ザインした、アルド・プロヴァローネ氏である。
もちろんピンinfarina在籍時に手がけた
ものだ。製作数はわずか4台。特別賞に輝いた。

マセラティ・ミストラルも参加、その素晴ら
しい状態もあって会場でも高く評価されてい
た。1963～1970年と長きに渡って製造され
たモデルで、250Fから続けられていたデュアル
・イグニッション・ツインカム6気筒エンジ
ンを搭載した最後のモデルである。

栄光に輝いた理由……。

100周年記念イベントのハイライト、コンクール・デレガンス。
見事優勝したのは、ワンオフのメキシコ・プロトタイプだった。
この謎に満ちたモデルの素性を、今回の審査委員も務めた、
イタリア人ジャーナリストのマッシモ・デルボが解き明かす。

マの正式名称は「マセラティ・メキ
シコ・フルア4200」。シャシーナ
ンバーAM112/1(ここまでは
4・2ℓメキシコに共通する)00
3のワンオフだ。

「胸が躍る思いです……」
トロフィーを授与されたオランデ
ル氏はこう語る。

「マセラティ100周年を象徴する
クルマになったのですから。戦前モ
デルやレーシング・マセラティを相
手に賞を競ったのでないことはわか
っています。それでもこのクラス(や
はリワンオフのブーメランと500
OGTが参加した)で頂点に立った
のは栄誉なことです」

る。デザインを吟味するためか、生
産型への可能性を探るためだったの
か、その真意は判然としないが、マ
セラティはそれから3年経った19
70年にこれを買収している。そ
して1979年3月27日、このワン
オフはヴィアレ・チーロ・メノッ
ティ(マセラティの本拠地)を離れ、
海路にてスペインのマセラティ・イ
ンポーター、バルセロナのアウト・
パリS.L.に向けて出荷された。

マセラティのファクトリーで記さ
れた組み立て記録が今日残っており、
それを見るとオリジナルのカラーリ
ングがわかる。ボディカラーは、カ
ラーコード106A20の「チェレス

テ・キアロー」と呼ばれる非常に明
るいブルー。インテリアはカラーコ
ードPAC1603というボルドー
のレザー張り、カーペットもこれと
カラーコードイネートされている。
ちなみにどちらもマセラティの標準
カラーパレットにはない、フルアの
オリジナルカラーである。

ショーに展示された時はボラーニ
のワイヤーホイールだったが、出荷
時はスピアを含んだ5本のエレクト
ロン(マグネシウムが主体の合金)
製のホイールに換装されており、パ
ワーステアリングとラジオ、それに
エアコンが装備され、ツールキット
も完備と記録にある。



Maserati Centennial International Gathering



MASERATI CENTENNIAL GATHERING



全員一致で見事に優勝に輝いた「メキシコ・フルア4200」。1967年のジュネーブ・ショーで展示された個体がまさにこれで、カロッツェリア・フルアがマセラティに対するプロポーザルモデルとして製作した完全なるワンオフ、世界に1台しか存在しない超希少車である。もちろん、クアトロボルテの2ドア版と言われた「メキシコ」がベースとなっている。

スペインに渡ったフルア・メキシコは普段の足として使われた。時間が経過し、オーナーが変わるに連れ、美しかったオリジナルコンディションは見つかる影もなくなっていく。「初めて見た時、欠品パーツはひとつもありませんでした」と、オランダ・デル氏は語る。

「ただ全面的なレストアが必要でした。気候が乾燥したスペインで現役時代を過ごしたので、錆は問題ではないだろうと当初考えたのですが、いざ蓋を開けてみると、とんでもない見当違いでした。一部のパーツは腐食がひどく、オリジナルを見本にして作り直すしかないほどで。それと比べれば、クロームパーツはオリジナルを使えたのでまだよかった。ただし尋常な苦労ではなく、例えば、グリルは真っ黒にペイントされていたという具合でした」

レストアはベルギーのスペシャリストが行った。膨大な時間を要する

作業だったという。

「オリジナルティを可能な限り守ることを大前提に作業を進めました」そう、氏は語る。パーツを交換してしまえば簡単のところも、あえてオリジナルを修復した。一品製作のパーツがすべて揃っていたのが唯一の救いで、そうでなければ再生は困難を極めたことだろう。

レストア作業が完了したのはコンクール・デレガンスのわずか数日前。フルア・メキシコはあらゆるディテールを完璧に再現した状態で人々の前に姿を現した。塗装し直されたボディ、内外装のオリジナルパーツ、そしてメカニズム……どれをとってもオリジナルティを前提としたレストアの見本というべき見事なコンディションに仕上がった。とりわけオーバーレストアに陥ることなく、往時の姿を再現したレストアラワーの手腕は特筆に値する。

レ・スペチアール・クラスを担当するジャッジ一同には、オリジナルの関係書類も多数手渡され、レストアの確かなことを立証した。この個体を持つ歴史的な重要性を鑑みれば、審査員団がベスト・イン・ショーに推したのは当然の成り行きだった。エレガントな外観と高い巡航性能を備えたこのフルア・メキシコは紛う方なきマセラティである。今あらためて眺めると、マセラティならではの品格を保ちつつ、美しいフォルムを描き出したデザイナーとしてのフルアの実力を如実に理解できる。

コンクール・デレガンスの席上、メインMCを務めたマルコ・マカウスは、早くもマセラティは200周年記念イベントのシナリオを書き始めていると明かした。つまりこのフルア・メキシコは、これから100年に渡り、ベスト・イン・ショーをキープすることになるのだ。



1971年のトリノ・ショーで発表されたイタルデザインのプロポーザルモデル、ブーメラン。翌年のジュネーブでは、ボラをベースに自走可能とするプロトタイプを用意、その個体がこれである。しかもパレードにも参加、機関も絶好調にあることを証明していた。

CEOのハラルド・ヴェスターもコンクール・デレガンスの会場を訪れた。ひと通りの審査が終わり審議している最中に、デモンストレーションとして自らMC12をドライブ。意外にも過激な走りを披露したから、場内は大いに盛り上がった。



1960年を境にして、当時の代表オメル・オルシとエンジニアのアルフィエーリにより、「速くて安心して乗れるグランツールリスモ」というコンセプトで造られた初の量産車として知られる、3500GTのスパイダーがこれである。アドルフ・オルシ賞を渡された。

百年目の私乗。

美しきボディを纏い、刺激的な走りを披露するマセラティ。
しかし、そんな台詞だけに収まらない魅力をもつのも明らかだ。
今年で100周年という節目を迎えたのを理由にして、
その世界観をあらためて紐解こうと、再び清水和夫が旅に出た。

Maserati QUATTROPORTE S Q4 GHIBLI S Q4

REPORT●清水和夫 (Kazuo Shimizu)
PHOTO●小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi)



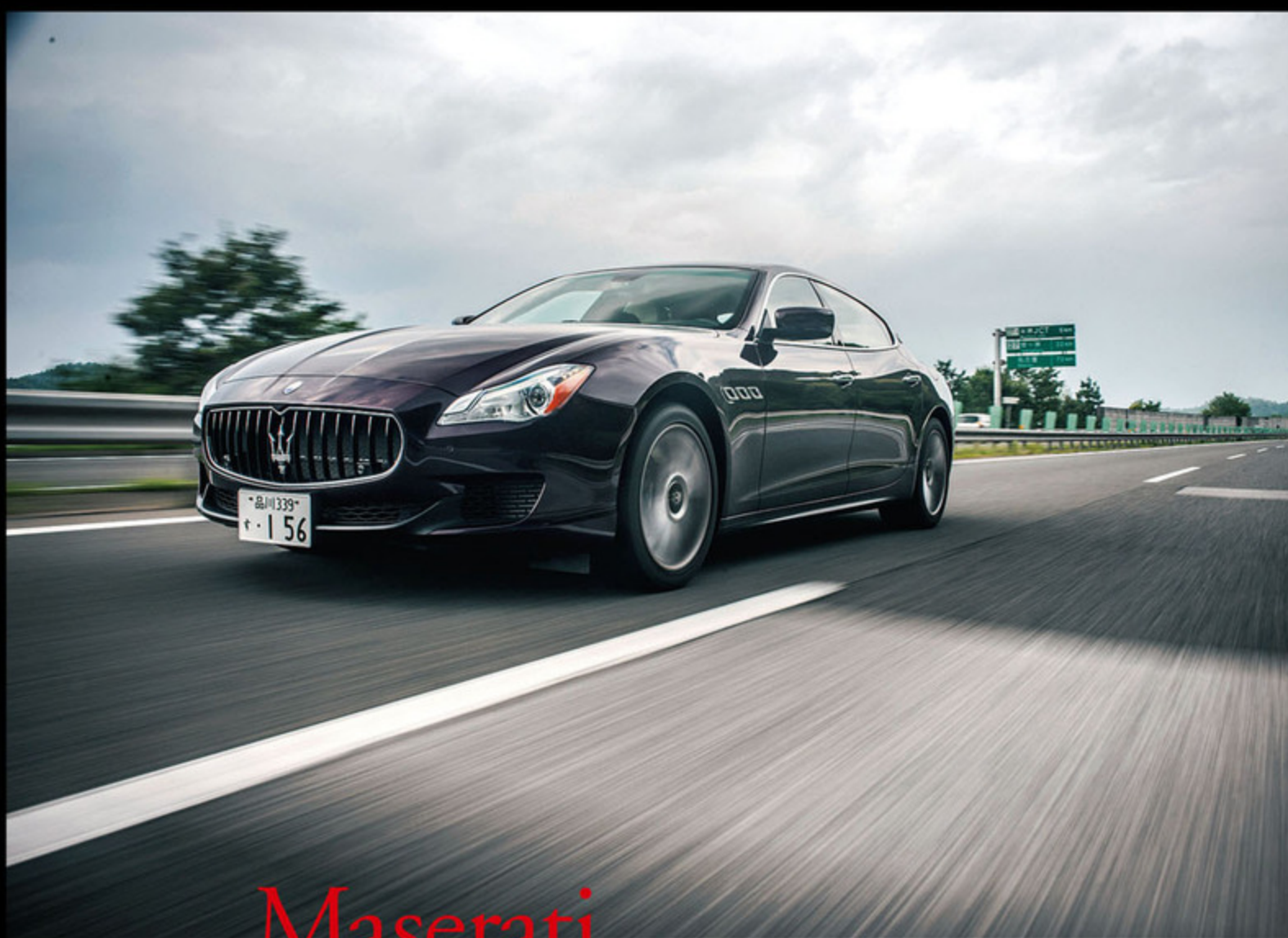


色気に惹かれて……

ある日、知り合いの女性（元モデル、仮名「K子」）から電話があった。「今まで長く乗ってきたメルセデスのクーペからマセラティに乗り換えたけれど、どう思う？」という。グラントウーリスモのことかと思ったが、よく話を聞いてみると、どうもギブリのことらしい。カタログをみたのではなく、ふと街中で出会った実物に一目惚れしたらしい。きっと女性特有の感性に訴える何かのオーラを発していたのだろう。

確かにギブリは「しつとりとしたいクルマ」だ。本誌でもこれまで日本上陸から徹底的に走ってきた。今回の福井までの1000kmドライブを含めて、雪道からサーキットまでここ半年でギブリは2000km以上乗った。私的には、AWDであることが最大のセールスポイントだと思っているが、彼女はなぜギブリの魅力に引き込まれたのだろうか？ 私にはK子さんに「ドイツのボーイフレンドに飽きたからイタリアのプレイボーイに抱かれたいんだらう？」と聞くと、そんな単純なものではないらしい。男には理解できない女の感性（センサー）が働いたようだ。

そこでスペックに隠されたギブリのドライバフィードバックを丁寧に説明した。エンジンは濡れた感じの音と加速感がある。パワフルだがしつとりとした乗り味がある。私の説明をふんふんと聞いているK子さんだが、しかし、そんなことを聞きたいわけではないようだ。女の感性は男には理解しがたい。それではと「駐車場に入れるときにあなたには少し大きすぎるかもしれないよ」と示唆したが、好きになっってしまうと、大きさなど多少の不安要素は関係ないようだ。



Maserati
QUATTROPORTE S Q4
GHIBLI S Q4

信頼できるか？
安心できるか？

女性の感性が男性とどう違うのか？面白い例がある。例えばシャンプーを買う時、ほとんどの男性は適当に選んでいると思うが、女性は10項目以上のチェックポイントがあるという。男性は1分で買い物が終わるが、女性は1時間くらいかかる。つまり、クルマ選びも男性のほうが適当で、評判やカタログ性能や値引きなどという単純な理由で購入を決定している。だが、女性はシャンプーと同じように多くのチェックポイントを持っているのだ。

理屈や数値が理解できないのではなく、女性特有の感性を働かせて細かいところ

までチェックしている。そんな感性豊かな女性の目に叶ったのが、ギブリだった。同じ視線でBMWやメルセデスを見ても何も感じないらしい。背中から追い立てられるような性能主義のドイツ車にはもう飽きたとK子さんは言う。イタリア車が持つハートがいい。最新のドイツ車はそれを持っていない。ベッドでの話をすると、男性は直接的な触れ合いで感じるが、女性は脳で感じるとよく言われる。子孫をお腹に宿すという宿命を持つ女性にとって、この雄が信頼できる生物かどうか入念にチェックし、信頼と安心が確保できた瞬間に雌の本能が現れるのだ。K子さんがギブリに惹かれたのはまさに信頼と安心だったそうだ。

そんな感覚は男にはない。私的な印象ではドアを開けた瞬間に目に入る光景は





イタリアのクラシッくなインテリアだ。無機質なドイツ車とも違うし、伝統とモダンが交錯した最近の英国車とも違う。だからといって時間が止まってしまったクラシックとも違う。そこまではわかる。しかし女性に暖かさを感じさせ、安らぎと信頼で包まれるような抱擁力があるはずだが、そこまでは感じられない。それよりもエンジンがどんなV6なのか。タ

決して技術で語るべきではない。
走ればその良さは伝わるはずだ。

清水和夫

ーボのフィールはどうなのか、という性能が気になるのが男の性なのだ。

実際、ワインディングから高速クルーズまで、このV6は官能的だった。もともとV8と比べると味気ないV6エンジンが多いが、さすがイタリアが造るV6ターボだ。おそらく私が味わったV6ではもっとも気持ちが良いエンジンだと思う。クアトロポルテとギブリに積まれるV6ターボは他のエンジンと同様に低回転からトルクがあるが、加速する時のパワーの盛り上がり方がいい。フラットトルクは正義かもしれないが、感覚的には音で騙されたい。自然吸気のような伸び感が気持ちいいのだ。

四季を楽しむクルマ

ハンドリングはしっとりしつつも軽快だ。私のマイカーの1台に同じ3.6V6過給のAWDであるレンジローバー・イヴォークがあるが、クアトロポルテにしてもギブリにしても、それとはまた別の世界を持っている。同じようなパワートレインでも造り手の感性が異なると、こんなにもしっとりした乗り味が愉しめるのか。むしろイヴォークのほうがカジュ

アルだと感じるほどギブリは大人が愉しめる世界を持っているのだ。

結局、K子さんは自分好みのボディカラーやインテリアをじっくりと考えて、ギブリをオーダーしたそうだ。納車は来年の春。一目惚れから悩んだ末のランデブーに心が踊るらしい。ちなみにK子さんはゴルフ好きなので、ギブリでゴルフに行く日を心待ちにしている。良いクル

マと出会ったらどう付き合うのか。デパートのお買い物だけでは可哀想だ。ギブリを手にしたら、地平線の向こうまでロングドライブに連れ出してほしい。男性女性関係なく、目的もなく時間を忘れて、西日を追いかけするように西に向かうのもいいし、日出ずる東を目指すのもいい。

実際に私が冬の秋田県角館を訪れた時、雪化粧した武家屋敷に佇むギブリを見て「はっ」とした。その美しさに心を奪われてしまった。さらに、そこに至るまでのギブリのスノードライブもまた感動的だった。タイヤが滑るとAWDになるオンデマンド式だが、その応答性が素晴らしい。ギヤボックスがトルコンATなのもいい。発進はスムーズで変速も自然だ。こんなに良いギヤボックスがあるのにあえてDCTにする必要はないだろう。かようにAWDを活かせば四季折々の日本を再発見することができるだろう。

つきつめればマセラティの技術はわからなくてもいいと思う。ただ多くの人に可能な限り遠くまで、ギブリのステアリングを握って走ってもらいたい。マセラティはお飾りだけの高級車ではなく、今やクアトロポルテもギブリも走ってナンボのクルマなのである。

SPECIFICATIONS

マセラティ・クアトロポルテS Q4

■ボディサイズ: 全長5270×全幅1950×全高1470mm
ホイールベース: 3170mm トレッド: (F)1635 (R)1645mm
■車両総重量: 1920kg ■エンジン: V型6気筒DOHC24バルブ+ツインターボ 圧縮比: 9.7 総排気量: 2979cc 最高出力: 301kW(410ps) / 5500rpm 最大トルク: 550Nm(56.0kgm) / 1750~5000rpm ■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: (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 ■タイヤサイズ: (F)245/45R19 (R)275/40ZR19 ■パフォーマンス 最高速度: 283km/h 0~100km/h加速: 4.9秒 ■環境性能 (EU) CO₂排出量 (複合): 246g/km 燃料消費率 (複合): 10.5ℓ/100km ■車両本体価格: 1363万円 (税込)

マセラティ・ギブリS Q4

■ボディサイズ: 全長4970×全幅1945×全高1485mm
ホイールベース: 3000mm トレッド: (F)1635 (R)1655mm
■車両総重量: 2305kg ■エンジン: V型6気筒DOHC24バルブ+ツインターボ 圧縮比: 9.7 総排気量: 2979cc 最高出力: 301kW(410ps) / 5500rpm 最大トルク: 550Nm(56.0kgm) / 1750~5000rpm ■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: (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 ■タイヤサイズ: (F)235/50R18 (R)275/45R18 ■パフォーマンス 最高速度: 284km/h 0~100km/h加速: 4.8秒 ■環境性能 (EU) CO₂排出量 (複合): 246g/km 燃料消費率 (複合): 10.5ℓ/100km ■車両本体価格: 1039万円 (税込)





我が最愛のマセラティ。

Special Interview

Sir Stirling Moss

かつて“無冠の帝王”と呼ばれた英国を代表するレジェンド、サー・スターリング・モス。御年85歳になる彼はいまでも、自身のレーシング・キャリアのジャンピングボードになったマセラティとの日々を誇りを抱いている。

REPORT●Massimo Delbò PHOTO●Daimler AG/Maserati S.p.A./Massimo Delbò
TRANSLATION●相原俊樹 (Toshiki Aihara)

ス ターリング・モス。サーの称号を持つこの英国人レーシングドライバーは、いつもこう公言してはばからない。「私の頭脳がメルセデスのものだとするなら、ハートはマセラティのものだ」と。事実、モスはマセラティを熟知している。ワークスチームの一員だっただけでなく、前途有望なルーキー時代に自腹を切って250Fを購入し、プライベートドライバーとしてレースを走ったのだから。マセラティ100周年記念イベント開幕の日、私はモスとのインタビューを果たした。場所はモデナにあるムゼオ・エンツォ・フェラーリ。ガーサ・デル・トリデントを語ってもらうのに、ここ以上に相応しい場所はほかにない。マセラティについて、思い出すま

まに語ってください、私がそう促すとサー・スターリング・モスはまるで昨日のことのように話し始めた。「マセラティと一緒に働くには最高の相手でした。組織力ではメルセデスの方が一枚上手だし、エンジニアリングではフェラーリに分がありましたが、マセラティの魅力はなんといっても情熱と人間関係。あそこ以上に働きやすい場所は思い当たりません。この3つのメーカーが造るマシンを比べると、それぞれのメーカー気質がよくわかります。メルセデスの強みは組織力で、これはおそらく現在にもそのまま当てはまると思います。彼らの造るマシンはまずもって壊れない。だからメカニカルトラブルの心配なしに、常にフラットアウトで走れるのです。フェラーリ



メルセデス・チームの一員として1955年のイギリスGPで1-2フィニッシュを飾ったモス(左)とファン＝マヌエル・ファンジオ。二人はその後ライバルとしてチャンピオン争いを展開。57年にモスを破ってワールドタイトルを獲得したのは、マセラティに乗るファンジオだった。

のマシンはエンジニアリングが秀逸で、エンジンもパワフルなのですが、どれもドライバーのミスを許さない、トリッキーで走りにくいクルマでした。そこへいくと、マセラティが造るレーシングカーは洗練されて、懐が深いのです。ドライバーがミスを犯してもこれを許し、頑張った分だけタイムが縮まり、操縦の喜びに浸らせてくれる。信頼性ならメルセデスが断トツで、コクピットに収まるたびに安心感がありました。一方、フェラーリとマセラティは、ここぞという勝負時に鞭を入れると意気地のないところがあり、つまらないトラブルで勝てるレースをふいにしたものです」

ここまで一気に語ったモスは、ちよつといたずらっぽい笑みを浮かべるとこう付け加えた。

「余談ですが、ロータスと比べるとこの3メーカーのマシンははるかにデキがよかった。なにしろロータスときたら、今にもホイールが外れるのではないかと心配のしどろしどろから」

モスは様々なマセラティを走らせている。順位をつけるならどのモデルが上位に入るのか、尋ねてみると、「間違いなく250Fがトップです」とためらいもなく言い切る。

「非常に速くて信頼性の高い、走りやすいマシンでね。クルマが伝えて来るフィーリングとドライビングプレジャーが秀逸で、最も操り甲斐がありました。私は250Fでパワフルなビッグマシンを操る術を学んだのです。あのマシンで学んだことは、その後のキャリアで役立ちました」

ではその次にくるのは……。

「2位は300Sです。250Fの美点をそのまま受け継いだスポーツレーシングカーで、リラックスして

高速走行できるマシンでした。3位はバードケージ。シャシーと路面追従性がピカイチでね。エンジンがあとひと息パワフルなら最強マシンになったかもしれないと思いますが、確信はありません。レーシングカーのバランスはデリケートでね。どこかをイジれば何かが改善される代わりに、今までよかったすべてが台無しになりかねない。典型的な例が350Sです。理屈から言えば、300よりパワフルなエンジンを積んだ発展改良版になっていたはずなのですが……。300は操縦して申し分のないマシンだったのに、350Sはそうではなかった。300の持ち味だったドライバーフレンドリーなハンドリングが失われて、ナードバスでトリッキーなマシンになってしまったばかりか、実際のところ大してパワフルでもなかったのです」

モスにとって最大の遺恨の原因はマセラティにあったと言われている。1957年のミッレ・ミリアに出場した450Sのブレーキペダルが破損したためだ。本人にこの真相を尋ねてみた。

「遺恨というのは大げさ過ぎます。私の現役生活に悔いはありません。ただ、あのレースではスタート直後にブレーキを踏んだとたんに壊れてしまい残念ではありました。ミッレ・ミリア最後のレースです。その2年前に私が優勝に導いたメルセデス300SLRよりも、450Sの方が速かっただけに残念でした。マシンのではSLRの方が上手でしたが、450Sのエンジンは1・5Lほど大きくてね。本戦前のブラクティスでは、1スライント分の距離をフルに走ったわけではないし一般車両と混走でしたが、メルセデスより高いアベレージをキープできたのです」



さる6月にミューゼオ・エンツォ・フェラーリで行われた、マセラティ100周年展示のレセプションに登場したモス夫妻。ルカ・ディ・モンテゼーモロや、アドルフ・オルシJr.らが、最敬礼で偉大なるレジェンドを歓迎した。

ではもう少し当時のことを思い出してもらおう。

「本戦がスタートするとすぐに、勝てる、という手応えを感じたし、雨さえ降らなければ、自分が持つ平均スピードの記録を破れるとも思いました。しかしひとつのミスがクラッシュに繋がり、アクシデントで命を落としかねないこともわかっていました。実際、56年のレースでは事故に見舞われており、かすり傷ひとつなくマシンから降りられたのは、ただ運が良かったからです」

キャリアを通じて数々の修羅場をくぐってきたモスだけに、その言葉は重く響く。

「ミッレ・ミリアのようなレースでは、勝てたかもしれない」と、勝った、のとは天と地ほどの違いがあります。なるようにしかならない。勝負は運命に託すしかないので。あれから57年経った今、私がこうしてマセラティ100周年を祝っているのもこれまた運命でしょう。しかしジェンクス（デニス・ジェンキンソン。1955、56、57年のミッレ・ミリアでモスのコ・ドライバーを勤めた）の顔を見て、操縦席のフロアを指さしたあのかの気持ちは今でも鮮やかに覚えています。そこにはペダルがふたつしかなく、あるはずのブレーキペダルがそっくりなくなっていたのです！」

モスはそう言うのと、晴れ晴れとした笑顔になった。無冠の帝王モスにとって、マセラティはアマチュア時代から苦楽をともにした、かけがえないパートナーなのである。



MASERATI
100th
SPECIAL

The Umberto Panini Collection

救世主の秘密基地

ひとくちに100周年といっても、その長い歴史の中でマセラティは様々な荒波に揉まれてきた。例えばデ・トマソ時代に起きたコレクション散逸危機もそのひとつだ。それを救ったのは、たったひとりの男の決断と情熱だった。そしてその想いは、モデナの地でしっかりと引き継がれている。

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



広大な農場の中にひっそりと建つミュージアム。その中にはパニーニ家成功の礎となったトレーディングカードや、今はなきランプレッタの貴重なレコードプレーヤーなど、バイクのコレクションも多数収蔵されている。



モ デナの郊外に広がる田園地帯の中を通る細い一本道を走って辿り着いたのは、荘園と言った表現のほうが相応しそうな、綺麗に整備された巨大な農園だった。沢山の乳牛が飼育されているこの農園の名物はふたつある。ひとつはこの農場内で造られる絶品のバルミジャーノ・レッジャーノ。そしてもうひとつは敷地内に建てられた駅舎風の建物の中に収められた、世界屈指のヴァンテージ・マセラティ・コレクションだ。

おそらく「壮観」とは、このことを言うのだろう。大きな扉を開けてまず目に飛び込んでくるのは、あのタツィオ・ヌヴォラーリがモデナGPとナポリGPで優勝した6C34と、マセラティ250Fだ。しかもこの250F、よく見るとただの250Fではない。なんと、1957年のモナコGPの予選でファン・マヌエル・ファンジオが走らせた、V12ユ



1936年から40年にかけて、1500cc GP2 "ヴォラチュレットクラス"で活躍したマシン。4CMのフレームに1.5ℓ直60HVユニットを搭載していた。これは1937年製で、シャシーナンバーは1545。



1階には歴代マセラティのほか、ド・ディオン・ブートン、ランチアなどのヴィンテージカー、2階にはドウカティやバリラ、MVなどモーターサイクルが並ぶ。手前に見えるのはマセラティ Tipo61 ドローゴ。その奥にあるのはA6GCS53ピニンファリーナ、3500GT、5000GTアレマーノと続く。

以来パニーニ・コレクションは、マセラティ公認のプライベートコレクションとして、その活動を続けている。ウンベルト氏亡きあとも息子であるマテオ氏がその志を引き継ぎ、様々なイベントにクルマの貸し出しを行うほか、モナコ・ヒストリックなどのサーキット

たのである。

ニットを積んだプロトタイプそのものである。

それだけではない。ピニンファリーナに移籍した直後にアルド・プロヴァローネがデザインしたA6GCS53から、1958年の第2回モンツァ500マイルのために250Fをベースに造られた420Mエルドラド、そしてシムーンやメラク・ターボといったプロトタイプから、お馴染みのギブリ、ボローといったロードカーに至るまで、マセラティを象徴する作品群がズラリと並べられているのだ。

60年代からサッカー選手やクルマ、バイクなどの写真を印刷したトレーディングカードの製造、販売を手がけ成功を収めた彼は、1972年に長年の夢であった農業を始めるために現在の敷地を購入。息子達と協力してオーガニック農法に拘り、この地方を代表する農園へと育て上げたという経歴の持ち主である。

しかし1996年、そんな彼に転機が訪れる。アレハンドロ・デ・トマソが、自身の企業グループの経営が悪化したのを理由に傘下にあったマセラティ所蔵の19台の売却を画策。オークションニアのブルックスとの交渉に入ったのだ。その話を聞きつけたモデナ市長をはじめとする有志が相談をもちかけたのが、若い頃にマセラティのバイク部門で働いた経験

をもち、同社に人一倍の愛着を抱いていたウンベルト氏だった。

地元文化遺産が散逸することになり危機感をもった彼は、私財を投じてそのすべてを購入することを決意。専用のミュージアムまで建設したのである。

トレースにも積極的に参加。また農場内に設けられたミュージアムは3月から10月の間、日曜の休館日以外毎日、入場無料で開放されている。

メーカー直属のミュージアムならいざ知らず、個人でこれだけのクルマを動態保存する努力と費用は、並大抵のものではないはずだ。しかしながら陽気なマテオ氏は、これは我が家の使命、といった感じで全く意を介する気配はない。そう、モデナを愛し、地元の誇りであるマセラティを愛しているからこそ、彼らは親子二代にわたり、100年の歴史を継承するという大役を買って出ているのだ。その秘めたるパッションこそが、このコレクション最大の原動力となっているのだらう。



1968年のトリノ・ショーで発表された2+2GTのスタディ、マセラティ・シムーン。インディ(Tipo116)のシャシーにギア在籍時のジウジアーロがデザインしたボディを架装。4136ccのV8ユニットを搭載していた。

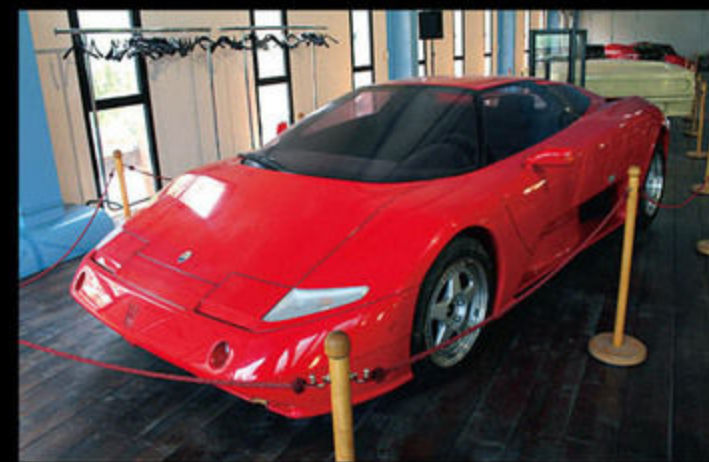


1954年から57年にかけて60台あまりが製造されたA6G/54。エンジンはショートストロークの2.8直列6気筒DOHCユニットを積む。パニーニ・コレクションが所蔵しているのは、アレマーノ製のボディを纏ったクーペ。



一見普通のメラクに見えるが、リヤフェンダーに付く小さなインタークに注目。これは1980年に製作された3.2 V6ターボを搭載したターボ・メラク・プロトタイプ。パニーニ・コレクションの中でも珍しい1台。

マセラティ初のミッドシップマシン、ティーボ63。シャシーは「バードケージ」と呼ばれるスペースフレーム。このシャシーナンバー008は、LWBに改造され250F譲りの3.2 V12を搭載した1台で、61年のル・マン・テストデイに参加した経歴(実戦には不参加)をもつ。



デ・トマソ傘下の1990年に発表されたチュバスコ。デザインはマルチェロ・ガンディーニによるもので、3.2 V8をミッドに積む予定だったが、コストの高騰が予想されたため、このモックアップだけで中止された。

“マセラティ 250Fパレード”を走る各車。先頭はバニーニ・コレクションが所蔵する1958年のモンツァ 500マイルでモスが乗った420Mエルドラド。その後ろに続くのは、57年のニュルで奇跡の追い上げの末優勝した、ファンジオのワークス250F #2529だ！

16台の 生き証人。

60th Anniversary of Maserati 250F at Goodwood Revival Meeting

マセラティの100周年——それは同時に彼らが生み出し50年代のグランプリ・シーンを席巻した名車、250Fの60周年を意味する。それを祝して9月のグッドウッドには30台以上が造られたといわれる250F一族のうちの実に16台が姿をみせ、そのエキゾーストを響かせた。

REPORT●藤原よしお (Yoshio Fujiwara)

PHOTO●The Goodwood Estate Company Limited

藤原功三 (Kozo Fujiwara)

藤原よしお (Yoshio Fujiwara)



今年3月の72回ミーティングで、タイプ35の生誕90周年を祝い34台ものヴィンテージ・ブガッティを集めたワンメイクレースを開催して、世界中の度肝を抜いたグッドウッドが、またやってくれた！
なんと9月に行われた恒例のリバイバル・ミーティングで、マセラティ100周年に合わせ、今年で生誕

60周年を迎える250Fのスペシャルパレードを開催。合計30台以上諸説あり）製作されたといわれる250Fのうちの、実に16台を集めてみせたのである。

そもそも250Fは、1954年から施行された2・5ℓ規定にあわせて、奇才ジョアッキノ・コロ

ボが中心となって造り上げたF1マシンだ。エンジンこそ既存の直6DOHCユニットの流用ではあったが、ギヤボックスをリヤアクスルの上に横置きに搭載するトランスアクスル・レイアウト、アクスル前にド・ディオ・チューブを配置したリヤサスペンションなど個性的な設計を採用。50年代随一のハンドリング・マシンという評価を得た。

ワークスではファン・マヌエル・ファンジオ、ジャン・ベラ、そしてスターリング・モス（彼は最初自費で250Fを買い、プライベートとして参戦した）といったスタードライバーが活躍。ファンジオは54年の開幕戦アルゼンチンGPでこの250Fにデビューウインを捧げたほか、57年には4勝を挙げ、自身5度目となるワールドタイトルを獲得している。

また250Fは多くのプライベートに販売されたことでも有名で、モスを筆頭にマイク・ホーソーン、ロイ・サルヴァドーリ、ジャック・ブラバム、ヨアキム・ボニエ、フィル・ヒル、キャロル・シェルビー（！）といった若い才能を育てあげた。さ



250F専用ガレージとしてパドックに建てられた50年代のモンツァ風ピット。その中で整備されるのは、1956年にモスが乗ったワークスカー。その後オフセット仕様となり、同年のモンツァでジャン・ペーラがドライブした。



1959年の「テックメック・マセラティ」。マセラティのエンジニアで、後に自身の名を冠したギヤボックス・メーカーを立ち上げるヴァレリオ・コロッティが、最後の250Fを改造して造り上げた軽量スペシャルだ。

甲高いエキゾーストを響かせるこの250Fは、1957年に3台製作されたオフセット仕様(パワートレインをずらして配置し、シート位置を下げている)のV12ユニット搭載車のうちの1台で、現存する唯一の個体だという。



らに世界初の女性F1レーサー、マリア・テレーザ・デ・フィリッピスにも愛され、グランプリマシンとしては異例の7年に渡る現役生活を全うしたのである。

それゆえ、250Fには「同じモデルはひとつとして存在しない」といわれるほど様々なバリエーションが存在する。今回のグッドウッドにも57年のニールブルクリンクでファシオが「生涯最高の走り」をして優勝を飾った#2529といった有名な個体から、ワークスのV12プロト、ヴァレリオ・コロッティ(あのギヤボックス・メーカー、コロッティの創始者だ)が改造を施した軽量版の「テックメック・マセラティ」、さらに250Fをベースに造られたインディカーの420Mエルドラドなど、多彩な顔ぶれが集まった。

また、この世紀のリユニオンを盛り上げるために、サーキットの敷地内に50年代のモンツァのピットを再現したガレージが出現。そこにスラリと収まる250Fを1台ずつ見て



真っ白い250Fは、1954年にギルビー・エンジニアリングにデリバリーされた最初のカスタマーカー。若き日のロイ・サルヴァドーリ(59年のル・マン・ウィナー)がドライブしたというヒストリーをもつ1台だ。

いくと、同じ6気筒のカスタマーモデルであっても、カウリングやインバネなどの細部が微妙に異なっているのが良くわかる。まさに旧き佳き「ハンドメイドのF1」といった趣きである。

しかも今回のグッドウッドで特筆すべきは、12台もの250Fが50年代の2・5・5 F1で競われるリッチモンド・トロフィーにエントリーして、スカラブやコンノート、ランチャ、フェラーリD50といったマシンたちとドッグファイトを繰り広げたことだ！ そんな貴重なクルマたちでレースなんて勿体ない……と思ってしまうが、頑丈で扱いやすいエンジン、さらにドリフトコントロールしやすいバランスのいいシャシーは未だ戦闘力が高いようで、エンタラントたちは「乗らずに飾っておく方が勿体ない」と口を揃える。事実、この週末に記録した彼らのラップタイムは、60年代の1・5・5ミッドシップF1とほとんど変わらないものだった。

その車齢を感じさせぬ走りを目の当たりにして、250FがF1史に残る名車といわれる所以が分かった。さすが、あのモスがベスト・マセラティに挙げるだけのことはある。



グリッドに整列してパレードへと走り出す250Fたち。なんという壮観な光景だろう！ その全てがワークス、もしくはプライベートーとして1954年から60年までのグランプリ・シーンで活躍した由緒あるものばかりだ。



VINTAGE
EVENT

Goodwood Revival Meeting 2014

至福の舞台。

世界最高峰のヒストリックカー・レースと言っても過言ではない
グッドウッド・リバイバル・ミーティングが開催された。
マセラティ250FとジャガーDタイプ60周年に加え
サー・ジャッキー・スチュワートをフィーチャーするなど、
いつも以上に話題に富んだ今年の模様をレポートしたい。

REPORT●藤原よしお (Yoshio Fujiwara)

PHOTO●藤原功三 (Kozo Fujiwara) / 藤原よしお (Yoshio Fujiwara)



本

音を言うと、どんなに素晴らしいイベントでも2、3回ほど通いつめると何かしら飽きがくるものだ。しかし、このグッドウッド・リバイバル・ミーティングだけはなぜか飽きることがない。実際に現場を訪れるのはこれで3回目（しかも金曜から日曜まで毎日、朝8時から夕方7時過ぎまで、ずっと張り付いたまま）であるにもかかわらず、そこまでリバイバルに惹かれる理由は何なのか？

まずひとつは、その壮大な仕掛けだ。1966年に閉鎖されたままの姿で残るサーキットに合わせ、コースも建物も人もクルマもすべて当時のスタイルに統一されるリバイバルの世界観は有名だが、注目すべきはその細部にある。例えばサーキットの敷地内に再現された街角にあるスーパーマーケットTESCOでは、

建物のみならず全商品を60年代風のパッケージで揃えて営業する拘りぶり。さらにその店先では、1964年にロッカーズとモッズの若者達が暴動を起したブライトン暴動から50年が経ったのを記念してロッカーズとモッズの愛好家を招待し、その故事を再現（あくまで再現だ）するなど、会場に深みをもたせる物語までが作り込まれているのである。

もちろんコース上も負けてはいない。前ページで紹介したマセラティ250Fの60周年だけでもスゴいの、それに加えて同じく60周年を迎えたジャガーDタイプが33台も顔を揃えるプログラムまでが組まれているのだ。

そこに集うDタイプは、55年のル・マン・ウィナー、774RW、57年のル・マン・ウィナー、XKD606をはじめとする、珠玉のヒストリー

の持ち主ばかり（その中には、わずか16台の製造に終わった幻のロードカーXKSSが5台も含まれている）。さすがにこれだけのクルマが集まると、今年のメインテーマである「サー・ジャッキー・スチュワート・トリビュート」が霞んで見えるほどだった。

そんなリバイバルに惹き付けられるもうひとつの要素は、会場で起こる筋骨きのないドラマである。その最たる例を見たのが、1950年から59年までのプロダクション・サルーンを対象に行われた花形カテゴリー、St.メアリーズ・トロフィーだった。

このレースの売りは、有名ドライバーが乗り込んで競うレース1と、オーナードライバーが競うレース2が2日間に渡って行われ、激しいド



1.今年の主役、サー・ジャッキー・スチュワート。彼の乗った歴代マシンが集まる光景は壮観だった。2.転倒事故から奇跡の復活を遂げたA35。ソーバーは9位でゴール。3.リバイバル名物、ピットクルー女子。4.今年も盛況のペダルカー・レース。5.911は見事な「サイドウェイ」で観客を魅了。6.60年代のF1で競われるチチェスター・カップ。7.メインレースのRAC TTには2台のビザリーニA3Cのほか、アストンDP212など世界の宝石が出演。

ッグファイトが繰り広げられることにある。しかも今回は歴代BTC Cチャンピオンたちが大挙参加するということもあって、レース前からいつも以上に注目が集まっていた。

その影響もあってそれぞれのクラスは予選からヒートアップ。レース2の予選途中では、ゼッケン4のオースティンA35を駆るレイ・デビスが勢いあまって横転する事故を起こしてしまった。

パドックにレッカーされてきたA35を見ると、ボディのあちこちが凹み、サスペンションが折れてタイヤがあらぬ方向を向いている。しかも運の悪いことにこのA35には翌日BTC Cのヒーローであるステイブ・ソーバーが乗ることになっていたのである！ 次々と集まってくるギャラリイは、その姿を見て「こりやダメだ」とばかりに溜め息をつく。

でもクルマを囲むメカたちに悲壮感はない。『ノープロブレム』といって黙々と作業を続けていく……。

そして翌日、スターティンググリッドに各部が手荒く叩きだされたA35が姿を見せると、全てを分かっている観客は、惜しめない拍手をA35とチームに注いだ。

これぞ真のモーターレーシング！お恥ずかしながら、演者と観客が一体となったその光景を感じて、思わず熱いモノがこみ上げてきそうになった。こういうことがあるからこそ、グッドウッド・リバイバル詣では止められない。この週末には、英国が最も輝いていた時代が、ギョッと凝縮して詰まっているのである。

Coming
Soon
DRIVING
IMPRESSION

01

PHOTO●フォード・
ジャパン・リミテッド/
中村孝仁
(Takahito Nakamura)

ニューマスタングは

4気筒!?

ポニーカーとして50年に渡り親しまれてきたマスタングが、デザインからエンジンに至るまで刷新して生まれ変わった。特に注目な2・3ℓ直4エンジンを新たに採用したこと。その進化ぶりを2人のジャーナリストがレポート。

2・3ℓの直噴ターボユニット、 4輪独立懸架、可変ドライブ

モード、プッシュボタンスターター等々。これが将来日本に登場するマスタングのベースグレードだ。随分と変わったものである。実際に試乗した後の感想としては、決して正常進化とは言えず、太い幹が2本に枝分かれた片方がこの仕様という印象。でも心配無用。大迫力のV8ユニット搭載車は、もう一方の太い幹を司り、まさにこれがマスタングの正常進化だと思えたからだ。

気になるのが2・3ℓ直噴4気筒ユニットを搭載したモデルだ。北米でのベースモデルは従来同様V6で、少なくとも日本仕様にはV6の設定はなく、この直4ユニットが日本でのベースグレード。その実力がいかばかりのものか試乗してみた。

シフトレバー前に付くプッシュボタンスターターを押してエンジンをかけると、低くこもった音でエンジンが目覚める。心配していた安物感



「アメ車も進化したものだが
これが当たり前の時代だ」

中村孝仁 Takahito Nakamura

はなく第1関門は突破。まだ通勤時間帯のL.A.の街並みに乗り出してみると、なんとまあ軽快なことか。軽くアクセルを踏み込んだだけで、クルマは敏感に反応し、タウンスピードでは相当に俊敏な動きを見せてくれる。ハイウェイの流入でフルスロットルを試す。エンジンの回転フィールは実にスムーズで、シャープな加速感を持つが、モリモリとトルクの湧き上がるV8と比較すると、ド



「スピリットは失われていない
これは真のグローバル化だ」

大谷達也 Tatsuya Otani



世

界各地の組織を一体化して開発と生産の効率を高め、グローバルな新商品の開発を目指す。ONE FORD 戦略を推進中のフォードにとっては、もはや「アメリカ・フォード」も「ヨーロッパ・フォード」もなく、あるのはただフォードというブランドから送り出される世界標準の製品ということになる。ただし、これはある種の極論であって、そのモデルが誕生してきた背景などを探れば、同じフォードといえどアメリカ的なものもあればヨーロッパ的なものも厳然として残っている。たとえば、先ごろ発売されてセールス好調と伝えられるフィエスタは紛れもなくヨーロッパ・フォードが手がけた製品だといえるだろう。

同じ文脈でいえばマスタングはアメリカ・フォードが生み出した作品であることは議論を差し挟む余地がないが、この生粋のアメリカ車、たとえばオーストラリアのように正規に輸出されていない国でも根強い人気があるという。つまり、アメリカ色が強いからこそ、アメリカ国外でも愛される存在になり得るのだ。

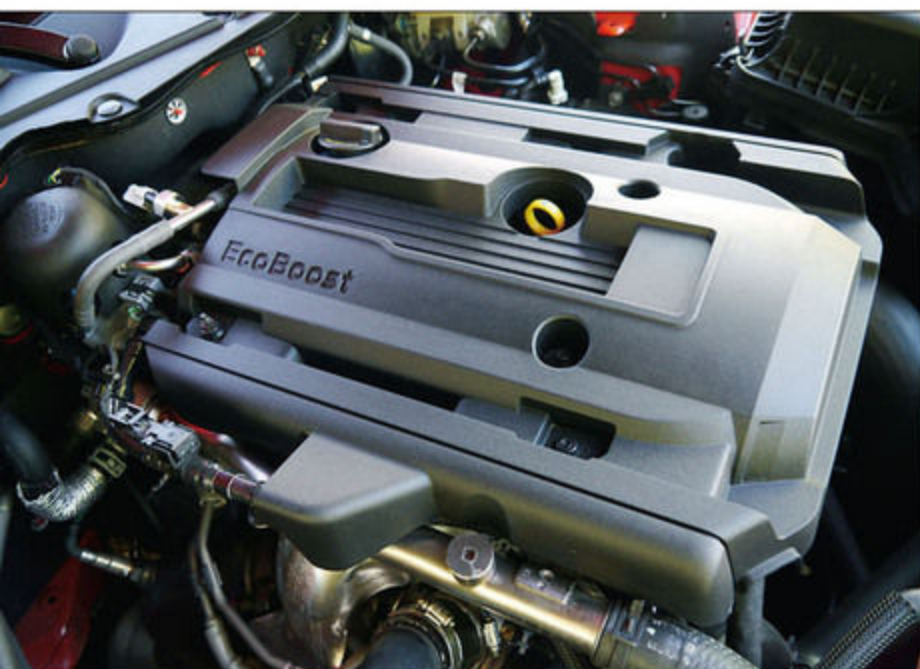
だとすれば、ONE FORD 戦略の究極の目標は、それぞれが持つ本来の個性を失うことなく、国際的な水準に見合った技術、クオリティ、価値観でそれらを再構築することにあるのではないか？ 私は6代目に生まれ変わった新型マスタングを見て、彼らが目指しているものをようやく理解できたような気がした。

では、新型マスタングのどんなところに「アメリカの個性」と「グローバルな価値観」の融合は見られるのか？ エクステリアデザインはその象徴といつていい。このプロポーションを見て、マスタングと気づかぬ者はいないはず。そのいっぽうで、低くワイドなスタンスにはヨーロッパ的な影響を色濃く感じる。天地に

ラマ性には乏しく、ひたすらスムーズな印象であった。スピードにしてストリートでは100km/h以上を維持できるワインディングでは、ターニンでのノーズの入りを実にシヤープで、コーナーからの立ち上がりで加速をした際もリヤの踏ん張りがやはり今までとは違う。S字の切り替えしでも、荷重移動は非常にスムーズだ。初めてフォードに付いたまともなバドルシフトは、非常にシヤープとは言えないが、ダウンシフトの際のタイムラグは少なく、とりあえずは及第点。コーナーリングを攻めても使えるものだった。

日本に持ち込んだ時、およそ40mm近いボディの拡幅が少々気になるどころであるが、快適さとスムーズさ、それに軽快なハンドリングは正直異次元のマスタングと評してよいと思う。日本仕様はサイドミラーもようやく折り畳み式が採用されるそうだから、利便性は高くなるだろう。恐らく4気筒に対して不安を持たれるユーザーは多いと思う。しかし、パワー、トルクともに従来ベースグレードだったV6よりも向上しているし、何よりトルクの発生回転数は2500~4500rpmと、4250rpmにピークがあった従来のV6よりも圧倒的に低く、低回転から最大トルクの恩恵にあずかれる。

冒頭に記した可変ドライブモードとは、セレクトバドルドライブモードといって、ノーマル、スポーツ、トラック及びスノー/ウェットの4種からドライバーが任意でチョイスできる走行モード。それぞれ、シフトステアリングの重さ、アクセルレスポンス、シフトプログラムなどを切り替えることができる。アメ車も進化したもんだとつくづく思うが、そう思うこと自体、考えが凝り固まっている証拠。今のアメ車はこれ当たり前の時代に入ったのだ。



新開発の2.3ℓ直4エコブースト・エンジン(写真上)にはツインスクロールターボチャージャーを採用。排気干渉を防ぎ、高効率な過給を実現している。5.0ℓV8エンジン(写真下)はシリンダーヘッド、バルブ駆動系、吸気系を一新するなど、大幅な改良が施された。



基本的なデザインこそ見紛うことなきマスタングだが、クオリティ感は大いに向上している。バドルシフトやエンジンのスタート/ストップ・ボタンなどを装備し、インテリアの領域でも国際化を図った。現行型に続き新型でもオプションでレカロ・シートを選べる。



試乗車の大半はビレリPゼロを装着。これも国際化の表れ？ フロントサスペンションの形式を改めることで大径ブレーキディスクの装着を実現、ペダルフィールの改善を図った。



SPECIFICATIONS フォード・マスタング 50 Years Edition

■ボディサイズ:全長4790×全幅1920×全高1380mm ホールベース:2720mm
 ■トレッド:①1580 ②1645mm ■車両重量:1660kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:87.5×94.0mm 総排気量:2260cc 最高出力:231kW(314ps)/5500rpm 最大トルク:434Nm(44.3kgm)/3000rpm
 ■トランスミッション:6速AT(セレクトシフト付き) ■駆動方式:FR ■ステアリング形式:電動アシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:①マクファーソンストラット ②マルチリンク ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:①E 255/40R19 ■環境性能(EPA混合モード) 燃料消費率:25mpg(約10.6km/ℓ) ■車両本体価格:465万円

2015年春に日本上陸 当面は直4のみを販売。

日本仕様は2015年春より販売とされているが、予定では2月。最初にやってくるのは2.3ℓ直噴4気筒ターボと6速バドルシフト付きATを組み合わせたクーペで、シートなどに50周年のロゴをあしらった俗にいうアニバーサリーモデル。インポーターは「50years Edition」と名付けており、これは本国で発売されるアニバーサリーモデルとはグリルなどのデザインが異なるための措置と思われる。因みに左ハンドルのみで供給台数は350台。サスペンションはパフォーマンスパッケージと本国で呼ばれるもので、スポーツチューンの足と19インチホイールを装備する。V8およびコンバーチブルの投入は2015年秋から。このタイミングで2.3ℓを含めすべてのモデルが特等右ハンドルに切り替わり、左ハンドル仕様はなくなる。

浅くコンパクトにまとめられたキャビン、そして緻密な仕上げのボディパネルからも同様の印象を受けた。エンジンは伝統の5ℓV8に加えてエコブーストを名乗る2・3ℓ直4直噴ターボが用意される。ヨーロツパを中心とする環境意識の高まりに促されたものだろう。その吹け上がりはなかなかシヤープだが、低回転域での分厚いトルクはディーゼル好きのヨーロツパ人だけでなく、V8をこよなく愛するアメリカ人にも受け入れてもらえるはずだ。

リヤサスペンションにはインテグラル・リンク式と呼ばれる独立懸架が初採用された。これはアンチスクオット・ジオメトリの実現、そして快適な乗り心地と高いロール剛性の両立を目指して採用されたもの。なるほどフラット感も現行型よりはるかに強く、限界的なコーナーリング時のスタビリティも向上したが、それでもどこかにふんわりとした手触りが残されたのは、やはりそれがマスタングの味わいだからだろう。

そしてトドメは右ハンドル仕様の追加。これこそマスタングのグローバル化を明確に象徴するものだ。けれども、以上で明らかになった通り、ヨーロツパの技術や価値観を取り入れても、マスタングのスピリットはいささかも失われていない。それこそが真のグローバル化であることを、フォードの技術者たちは明確に意識しているのである。

Coming
Soon
DRIVING
IMPRESSION

02

REPORT●島下泰久
(Yasuhisa Shimashita)
PHOTO●フォルクスワーゲン
グループ ジャパン

パサートと言えば、大方のイメージはゴルフをそのままサイズアップしたかのような、実直だけど少々退屈な存在といったところだろう。おそらく、そんな先入観が強い人ほど新型パサートには驚くはず。まずはその外観、これまでと比べると格段に存在感がある。

圧巻なのは、ますます精緻になったボディのつくり込みだ。キャラクターラインは触れたら切れそうなくほど鋭くエッジが立っていて、パネル同士の隙間もきわめてタイトになっている。光の反射の美しさは、それ

こそプレミアムを謳うブランドの格上のモデルを持つてきたって、到底太刀打ちできそうにないほどだ。

スタイリング自体も伸びやかさを増している。セダンのボディサイズは全長4767×全幅1832×全高1456mmで、特に全長は先代より2mmとはいえ短いのだが、ゴルフに続いてフォルクスワーゲンのモジユラー構造、MQBを採用した効果でオーバーハングが切り詰められ、ホイールベースが79mmも長くなったのが効いているのだろう。

今回はセダンとヴァリアントが同

生まれ変わった ベストセラー。

累計生産台数が実に2200万台を数えるパサートが、より進化した第8世代として世に放たれる。ダイナミックかつスタイリッシュなエクステリアに秘めた、グループ最大のベストセラーならではの实力を探る。

Volkswagen Passat



旧モデルよりインテリアスペースの全長は33mm拡大し、より余裕のある居住性を実現。メータークラスター内にあるインフォティメントはソフトウェア経由でバーチャルに作動する「アクティブインフォディスプレイ」を採用し、必要に応じてスピードメーターとタコメーターが左右に移動して中央にマップなどの情報を表示する。



トレンド/コンフォート/ハイの各ラインを設定し、上位2ラインには電動調整式コンフォートシート(コンフォートライン・運転席側)やアルカンターラ/レザー張りシート(ハイライン)を用意する。

時に発表されたが、特に印象を違えているのはセダンである。パサートのデザインを華やかと表現したくなかったのはこのモデルが初めてだ。

ディテールを見ても、フロントマスクなどは従来からの横基調を踏襲しながら、より表情が出てきた。若干、装飾的ではあるが、悪くはないと思う。ラインアップの刷新が一巡したこと、フォルクスワーゲンのデザインは新たな領域へと一歩踏み

出したようである。

インテリアは一見それほど派手ではない。しかしながらダッシュボードの全幅に渡って切れ目無く配されたエアベント、完全なグラフィック表示が可能となったインストルメントクラスターなどが新鮮さを演出している。

室内スペースは前後方向に33mm拡大

ングを握ったのは1・4TSI。発達してそれほど経たないうちに、その静粛性の高さに言葉を失ってしまったほどである。

乗り心地も基本的には非常にしなやか。試乗車には減衰力可変システムのDCCが装着されていたから、それ無しでの実力は想像するほか無いが、基本的には堅牢なボディによ





SPECIFICATIONS

VW パサート・ヴァリアント 1.4 TSI

■ボディサイズ:全長4767×全幅1832×全高1477mm
ホイールベース:2791mm トレッド:①1584 ②1568mm
■車両重量:1429kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:74.5×80.0mm 圧縮比:10.0
総排気量:1395cc 最高出力:110kW(150ps)/5500~6000rpm 最大トルク:250Nm(25.5kgm)/1500~3500rpm ■トランスミッション:6速MT ■駆動方式:FWD ■サスペンション形式:①マクファーソン+コイルスプリング ②4リンク+コイルスプリング
■ブレーキ:①ベンチレーテッドディスク ②ディスク ■パフォーマンクス 最高速度:218km/h 0→100km/h加速:8.6秒 ■環境性能(EU総合モード) CO₂排出量:120~119g/km 燃料消費率:5.2~5.1ℓ/100km

く動くサスペンションが、操縦安定性を犠牲とせず高い快適性を実現していることは間違いない。但し、路面の荒れたところでの突き上げは、ややハードに思えた。これは試乗車がバンク後も一定距離の走行が可能なセルフシールタイヤの装着でバネ下が重くなっていたことも影響していそうである。動力性能も向上している。1.4ℓターボエンジンの最高出力は現行モデルより10ps高い150ps。しかも車体は従来よりも85kg軽量化されたという点で余裕が増したのだらう。全体に、従来より一枚上手のトルク感を示す。但し、特性としては面白みはそれほど無く、むしろ同じ最高出力150psの2ℓディーゼルの方がキャラクターが立っていて好ましいと思えたのは事実だ。何より圧倒されたのは、これまでも高く評価されていた内外装のクオリティを更に、格段に向上させてきたこと、そして快適性の高さである。これなら、いわゆるプレミアムブランドのセダンなんて、もう要らない。一瞬、そんな考えが頭をよぎったほどである。しかしながら走る欲はそれほど大きくないという点は認めなければならぬ。パワートレインの感触にしてもフットワークにしても、素晴らしい上質ではあるが、心ときめかせるものにはなっていないのだ。まあ、それはフォルクスワーゲンに

とってはいつものこととも言えるし、この説得力の高さの前では、些細なことかもしれないのだけれど。新型パサートの日本上陸は、おそらくは来年の中盤。フォルクスワーゲンジャパンはディーゼルエンジンの導入を検討していることを隠していないし、また新型パサートにはプラグイン・ハイブリッドのGTEも用意されるから、将来的にはこの辺りの導入も期待できそう。いずれにせよ派手な存在とまでは言えない。しかしながら新型パサート、実際にその姿を見て、そして走らせることができれば、大きな衝撃を受けること必至の1台に仕上がっていると言えるだろう。



ダッシュ中央に備わるアナログ時計を挟むようにして左右を連続的に繋げるベンチレーションストリップが特徴的。デザインばかりでなく空調コントロールの性能とベンチレーションの音響面にも好影響を与える。ラゲージはセダンが従来モデルより21ℓ拡大の586ℓ、ヴァリアントでは同様に47ℓ拡大して650ℓ(ルーフまで積み上げると1780ℓ)のスペースを確保する。自動開閉システムのイージークローズもチョイス可能。



熟成を極めた最終バージョン

LAND ROVER FREELANDER 2 FINAL EDITION

目 下、世界的に絶好調のランドローバーは、そのラインアップをレンジローバー、ディスカバリー、ディフェンダーの3本の柱に集約するべく再構築中。先日発表されたディスカバリースポーツは、そのうちディスカバリーのラインのエントリーとなるモデルだ。

一方、その登場に伴って退くことになるのがフリーランダー2である。現行型のデビューは2007年。初代は1997年発表だから、約18年でその歴史に幕を下ろすこととなった。このフリーランダー2ファイナル・エディションは、その締め括りとして発売される限定車である。

その外観は、5スプリットスポーク・スパークシルバークロム・ニッシュの17インチアロイホイールやテールゲートスポイラー、そしてキセノン・ヘッドランプが標準装備とされる。ボディカラーはソリッドのフジ・ホワイト以外は、すべてメタリックの計5色から選択可能だ。

インテリアは、身体に触れる部分は敢えて身体に滑りにくい起毛の表皮としたパーシャルレザー張りのシートを採用。前席は電動調整式となる。シートカラーはボディ色に合わせてエボニー／ルナ、アーモンド／ナツメグの2種類を用意。試乗車は、オークニー・グレイのボディにアーモンド／ナツメグのインテリアというシックな組み合わせ。

さらに、ヒートドタイプの前ウインドウやステアリングホイールヒーターなどをセットにした、ワールド・クライメイト・パック、ハンズフリーシステム付きのナビゲーションシステムも標準装備となる。要するに、多くのユーザーが望む装備がすべて最初から揃えられているというわけである。

ゴツいドアノブを引いて、雰囲気の良い室内へ。正真正銘のコマンド

ポジションは周囲が良く見えて、とても爽快感がある。思わず背筋が伸びるこの感じ、悪くない。

走りっぷりは、とても穏やか。最高出力240psを発生する2.2ターボエンジンは、パワフルではあってもドライバを妙にけしかけてくるようなところはなく、実用域から非常に扱いやすいのが印象的だ。

乗り心地もサスペンションがゆったりと動いて、操舵に対しても鷹揚に曲がっていく感じが残っている。実際にはベースを上げてもちやんとついてくるのだが、不思議と頑張ろうという気にさせない心地良さがある。この、ゆったり行こうと思わせる乗り味は、今や貴重と言っている。最後のモデルと聞くと寂しいが、しかしそれは永遠に古くならないという見方もある。もし手に入れたら、ずっと離れられない伴侶というべき存在になってくれそうな1台と言えそう。但し、限定台数は50台。興味を抱いた方は、決断を急いだ方がいいかもしれない。



SPECIFICATIONS

ランドローバー フリーランダー2 ファイナル・エディション

■ボディサイズ:全長4515×全幅1910×全高1765mm ホールベース:2660mm トレッド:前1600 後1615mm ■車両重量:1820kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+ターボ ボア×ストローク:87.5×83.1mm 圧縮比:10.0±0.5 総排気量:1998cc 最高出力:177kW(240ps)/5500rpm 最大トルク:340Nm(34.7kgm)/1750rpm ■トランスミッション:6速AT ■駆動方式:4WD ■ステアリング形式:ラック&ピニオン ■サスペンション形式:前マクファーソンストラット 後リンクストラット ■ブレーキ:前&後ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(ホイール):前&後235/65R17(7.5J) ■環境性能(JC08モード) 燃料消費率:9.0km/ℓ ■車両本体価格:457万6000円



1.フロントウインドウはレンジローバー同様クロム線入り。AV&クルーズコントロール付きマルチファンクション・ステアリングホイールにはヒーターが装備されるほか、7型タッチスクリーンは、DVDナビやBluetooth対応となる。2.パーシャルレザーの電動フロントシートはヒーター付き。3.リヤシートは6:4の分割可倒式でダブルフォールディング。荷室容量は最大1670ℓにも達する。4.235/65R17のタイヤと7.5J×17のスタイル3アロイホイールが装着される。5.従来の3.2ℓV6よりもパワフルかつエコノミーな2.2ℓ直4ターボエンジンは、240ps/34.7kgmを発生する。

REPORT●佐藤久実
(Kumi Sato)
PHOTO●森山俊一
(Toshikazu Moriyama)

レーシング 気分のコンパクトSUV

Mercedes-Benz GLA 45 AMG 4MATIC Edition1

メルセデス・ベンツGLAの最高峰グレード、GLA 45 AMG 4MATICの限定モデル、Edition1に試乗した。ひと目見た瞬間、「うわっ、派手！」と思わずつぶやいてしまうほど、メルセデスとしては小ぶりなボディながら、存在感は際立っている。

そもそも、ベースモデルであるGLAは、ちょっと車高が高めで、SUV的要素を備えるクロスオーバーだが、AMGに関していえば、その要素は「良くも悪くも」ほぼ打ち消されている。唯一、フェンダーアーチに樹脂が用いられているところにその素性が窺えるくらいだ。

「良くも」と言う点では、スタイリッシュな5ドアハッチバックモデルになっていること。「悪くも」と言う点は、車高の高いSUVのラフに乗れる気持がスポイルされている点。車高が低く、フロントスポイラーも立派で、レーシングカーのカナードのようなモノまで装備され、コンピニの駐車場に止める時にも結構気を使う。20インチの大径サマータイヤを履いている点でも、SUV的要素は望めない。とはいえ、けっして否定的ではなく、GLAとは別モノ、5ドアハッチバックのスポーツモデルと考えればこれはこれで凄い。この派手なフリップやリヤスポイラー、サイドデカールは、エディション1専用の特別装備となっている。

インテリアも、ブラック基調で赤のステッチがアクセントとなったスポーツマインド溢れる雰囲気。見かけのみならず、エンジンのスタートボタンを押した瞬間、結構な音量を奏でエンジンに火が入る。搭載されるエンジンは、2.0直列4気筒ターボで265kW(360ps) / 4500Nmのハイパワーを炸裂する。市販2.0直列4気筒エンジンのなかで最高出力を誇ることで、さすが



にこれだけのハイパワーとなると、4WDでないとバランス良く受け止められない。そして、トランスミッションは7速ATのAMGスピードシフトDCTが組み合わされる。

サスペンションも、快適性を損なわないギリギリの線まで締め上げられている。路面の継ぎ目は結構な突き上げがある。が、尖っていないからかろうじて許容範囲。スポーツドライビングの域でちょうど良いところに設定されているから、一般道ではちょっと減衰が高め、と感じる。その分、ワインディングではダイレクトかつソリッドでキビキビしたハンドリングを楽しめる。

ルックス、そしてサウンドや乗り心地など、実用域でもとすれば過剰とも思えるほどの演出がされ、絶対にレーシングな気分を味わえる。それでいて、5ドアハッチバックというポティスタイルは実用性も高く、4MATICによる安定性の高さも安心感が高い。

1.基本的にインテリアはベースとなるGLAに準ずるが、Edition1ではAMGパフォーマンスステアリングやロゴ入りハニカムブラックデザインの専用インテリアトリムを採用。2.Edition1ではマットブラックの20インチ10スポークホイール(8.5J)に235/40R20の組み合わせとなる。3.リヤスポイラーも特別装備品。4.前席はAMGパフォーマンスシート(ヒーター&メモリー付きフルパワーシート)。5.後席は2:1の分割可倒式で荷室容量は421~1235ℓまで拡大可能。6.2.0直列4量産市販車で最高の360ps / 45.9kgmを発生する。7.リヤスポイラー同様Edition1の専用用品となる、三角形のカナード。



SPECIFICATIONS

メルセデス・ベンツ GLA 45 AMG 4MATIC Edition1 (GLA 45 AMG 4MATIC)

■ボディサイズ:全長4465(4455)×全幅1805×全高1495mm ホールベース:2700mm トレッド:⑤&⑥1560mm 車両重量:1620(1610)kg ■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:83.0×92.0mm 総排気量:1991cc 圧縮比:8.6 最高出力:265kW(360ps) / 6000rpm 最大トルク:450Nm(45.9kgm) / 2250~5000rpm ■トランスミッション:7速AMGスピードシフトDCT ■駆動方式:4WD ■ステアリング形式:パワーアシスト付きラック&ピニオン ステアリング位置:右 ■サスペンション:⑤マクファーソンストラット ⑥マルチリンク ■ブレーキ:⑤&⑥ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(ホイール):⑤&⑥235/40R20(8.5J) ⑦&⑧235/45R19(8.0J) ■環境性能(JC08モード):13.2km/ℓ ■車両本体価格:810万円(730万2000円)

コンパクトクラス初の ディーゼルモデル

MINI Cooper SD Crossover

今 春、ベーシックなハッチバックモデルのMINIがフルモデルチェンジしたが、MINIクロスオーバーもマイナーチェンジにより最新モデルに準ずる顔になった。アイコンである丸型ヘッドライト、6角形のラジエーターグリルは継承され、新装備としてLEDフロントフォグランプが採用された。ラインアップも6モデルに整理され、唯一の4WDモデルとなる「クーパーDオール4」には、フロント、リヤ、サイドにアンダーガードをイメージしたフィニッシャーが装備される。そして、最大のトピックは、ディーゼルエンジンが採用されたことだ。しかも、2種類も。試乗車は、「MINIクーパーSDクロスオーバー」よりパワフルなディーゼルエンジンを搭載したFWDモデルだ。

MINIと呼ぶにはいささか大きいボディを持つMINIクロスオーバーだが、MINIファミリー唯一の4ドア5人乗りモデルだけあって、そのユーティリティの高さが魅力的。それにトルクフルかつ経済的なディーゼルエンジンが搭載されるとなれば、アクティブ派にはさらなる魅力増は間違いない。

2.0直列4気筒ターボディーゼルは最高出力143ps（105kW）、最大トルク305Nmを発揮する。つまり、このボディに対して3.0ガソリン相当のトルクを発生するわけだ。ステアリングを切った状態でアクセルを勢い良く踏み込むと、トルクステアが発生するほど必要充分以上のトルクをもっている。

もちろん、通常ドライブする分には扱いにくさは皆無で、登坂からワインディングまで、頼もしいトルク感でストレスフリーの走りが楽しめる。MINIのアイドリング音を車外で聞くと、いかにもディーゼルのなサウンドが聞こえるが、車内にい

る限り気にならない。ましてや、走り出してしまえばサウンドを含め、ネガティブな印象はない。乗り心地も、ストローク感豊かで安定しながらもMINIらしいグッドハンドリングを持ち合わせる。

ちなみに今回、MINIペースマンにも、同じディーゼルエンジンが搭載された。もう1種類のディーゼルエンジンが搭載される「MINIクーパーDペースマン」にも試乗したが、こちらのエンジンでもパワフルには充分。しかも、このエンジンは唯一、4WDモデルがチョイスできる。クロスオーバーも同様で、多様性、車高、トルクに加え4WDがあれば、怖いものなし、だろう。

「クーパー」のガソリンエンジンとディーゼルエンジンの価格を比べると、ディーゼルの方が20万円高い。が、エコカー減税で15万円、そして残りの5万円は、燃料代の差額から計算すると1万5000km走行すれば相殺される。ドライバビリティが向上し、価格的にも現実的といえる。



1. 今回のマイナーチェンジで、メーターの文字盤が黒系のアンスラサイト（従来は白系）に変更され、インパネフィニッシャーが付いた。2. 試乗車はオプションのレザーグラビティシート（前席シートヒーター付き）を装備。3. 後席は4:2:4の分割可倒式で、各タリクライニング、フォールダウンが可能。スライドは6:4で可動。4. このクラスで初めて搭載された2.0直列4気筒ターボディーゼルは、143ps/31.1kgmを発生（SD）。Dのエンジンは若干チューニングが低い112ps/27.5kgmとなる。また、ディーゼルは全車6速ATのみの設定。5. オプションで用意される225/45R18と7.5Jの5スター・ダブルスポーク・コンボジットアロイホイール。



SPECIFICATIONS MINIクーパー SD クロスオーバー

■ボディサイズ:全長4120×全幅1790×全高1550mm ホイールベース:2595mm トレッド:①1535 ②1560mm 車両重量:1420kg ■エンジン:直列4気筒DOHC直噴インタークーラー付きディーゼルターボ ボア×ストローク:84.0×90.0mm 総排気量:1995cc 圧縮比:16.5 最高出力:105kW(143ps)/4000rpm 最大トルク:305Nm(31.1kgm)/1750~2700rpm ■トランスミッション:6速AT ■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:①マクファーソンストラット ②マルチリンク ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(ホイール):①&②205/55R17(7.0J) ■環境性能(JC08モード):16.6km/ℓ ■車両本体価格:387万円



フランス式 ダウンサイジング術

RENAULT MEGANE GT LINE

ルノー全体が新しいファミリフェイスに移行する中で、メガヌのスポーティモデルである「GTライン」も、同様にフェイスリフトを受けた。さらにこれまでの2ℓ直4NAエンジンは、1・2ℓ直4ターボへと代わり、それに合わせて足まわりもルノースポールが新しく整えたという。このエスレートとハッチバックを往路／復路で乗り換えながら、東京～山中湖間のセミロングドライブに出かけた。

メガヌGTラインで直感的に感動できる部分は、その動力性能の良さだろう。排気量からわかる通り、この1・2ℓ直噴ターボ「H5F」は、ひとクラス下のルーテシアやキャプチャーにも搭載されるユニット。しかし、メガヌ用のそれは最高出力を120ps/4900rpmから132ps/5500rpm、最大トルクを19.4kgm/2000rpmから20.9kgm/2000rpmまで引き上げ、なおかつ6速セミATのギヤ比を変更することで（1速のギヤ比をショートレシオ化し、6速のギヤ比は逆にロングに）、重たくて大きなボディへと対処した。

そしてこの細かな変更が、実にバツチリと決まっている。アクセルの

踏みしるに感じてトルクが盛り上がる……という程豪快ではないが、ペタンと踏み込んだ右足に対してブーストが素早く立ち上がり、ゼロスタートからのダッシュは申し分なし。高速巡航においても、平和な中にも切れ味鋭い加速感が味わえるのだ。

対するシャシーは、少し疑問が残った。1・2ℓエンジン搭載で明らかに軽くなった前軸荷重に対し、サスペンションの反応がシャープに過ぎる。硬めたスプリングに対してダンパーの減衰力が全体的に足りず、操舵に対して挙動が落ち着かない。減衰しないから乗り心地も硬く感じてしまう。この兆候は車重が50kg軽く、ホイールベースも60mm短い5ドアハッチでより顕著になった。

もっとも試乗車は3000kmに満たない新車であり、乗車したのも筆者がひとり。それなりにダンパーやブッシュにアタリがついて、家族と荷物を満載した時には、ルノーらしい腰の座ったライド感が味わえるのかもしれない。また試乗車にはアジャリティの高いコンチ・スポーツ・コンタクト5が装着されていたから、もう少しソフトなコンパウンドを選ぶのもアリかもしれない。

ルノー・ジャポンは日

本の小さなシェアに対し、稼ぎ頭のカンゲー以外は全てスポーティ路線を貫いて、独自性を打ち出している。そしてそれが見事に成功しているわけだが、こと1・2ℓのメガヌに関しては、ノーマルサスを装着したベースグレードでも良かった気がする。それほどメガヌの出来映えは素晴らしい。1万kmを過ぎた頃、もう一度乗ってその真実を確かめてみたい。



1. GT lineの専用ロゴ入りレッドライン+カーボンフィニッシャー付きダッシュボード。ステアリングにはクルーズコントロールとスピードリミッターが付く。速度計内にRENAULT SPORTのロゴ。2. GT lineのロゴ入りダークカーボンファブリック×レザー調コンビフロントスポーツシート。3. 6:4に分割可倒のダブルフォールディング式後席により荷室容量は486～1516ℓまで変化する。4. ルーテシアやキャプチャーにも採用されたものをチューニングし132ps/20.9kgmを発揮する。5. 必要十分以上の205/50R17 & 7.0Jが標準となる。6. ハッチバックGTラインは、エスレートGTラインに比べて、全長が24cm、ホイールベースが6cm短い。



SPECIFICATIONS

ルノー・メガヌ エスレートGTライン（ハッチバックGTライン）
 ■ボディサイズ:全長4565(4325)×全幅1810×全高1490(1460)mm ホイールベース:2700(2640)mm トレッド:(F)&(R)1545mm ■車両重量:1360(1310)kg ■エンジン:直列4気筒DOHC+インタークーラー付きターボ ボア×ストローク:72.2×73.1mm 圧縮比:10.1 総排気量:1197cc 最高出力:97kW(132ps)/5500rpm 最大トルク:205Nm(20.9kgm)/2000rpm ■トランスミッション:6速エフィエントデュアルクラッチAT ■駆動方式:FWD ステアリング形式:電動アシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション形式:(F)マクファーソンストラット (R)トローリングアーム ■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) 205/50R17(7.0J) ■環境性能(EU総合モード)燃料消費率:17.9km/ℓ 車両本体価格:285万9000円(275万9000円)



言わせてください。

清水和夫 & 渡辺敏史の

Message
X Talk

PHOTO●服部真哉 (Shinya Hattori)

「ベスト中型セダンとは……。」

スーパースポーツを数台所有していたとしても、
日常のアシとしては、ミドルサイズのセダンを
選ぶ方が多いのではないだろうか？
今月は、定番中の定番ともいえるドイツの両雄を組上に上げ、
清水和夫、渡辺敏史両氏が言わせてもらいます。

BMW 523d X Mercedes-Benz E400 Hybrid



「メルセデスになくBMWにある
決定的なものとは……。」

渡辺敏史が
言いたいこと。

コンベンショナルなガソリン及びディーゼルユニットはもちろん、ハイブリッドパワートレインに関しても然りで、メルセデスとBMWのパワートレインにおける戦略は、根本的発想において同じようなところにある。平たく言えば、直噴テクノロジーを用いた小排気量過給十多段ミツシヨンという基本戦略はサプライヤー側のシナリオによるところが大きいといえるだろう。但しハードウェアそのものを作るのはメーカーゆえ、エンジンの特性差はそのまま個性となって現れる。いかなる状況でも額面通りの仕事をこなす実直なメルセデスに対して、吹け切りにしつかり起承転結を設ける叙情的なBMWという図式は、ディーゼルユニットになっても変わらない。



Vとみなすという方向に傾きつつあるところになって、プラグイン・ハイブリッドは航続距離のネガもなく、開発工数も縮小できる。今後この流れは更に加速するだろう。

対してBMWが量販モデルに対してプラグイン・ハイブリッドの採用に消極的なのは、もちろんiブランドがあるからだ。エレクトリック・パワートレインはこちらが担う方針を明確化しなければ、共にイメージを傷つけてしまう可能性もある。



ハイブリッドのi8にはパワートレインにまつわる技術的互換はさほど見当たらない。共有しているのはむしろシャシー技術、カーボンモノコックセルと、それを共同開発するブリヂストンが「オロジック」と呼ぶ大径幅細タイヤの組み合わせ。つまりBMWの模索するところは、電気仕掛けよりむしろ、この2つの技術的コアを量販モデルへと展開できないかということだろう。既に彼らはカーボン部品の大量生産化へと舵を切っており、再来年辺りの登場が予想される次期7シリーズへの展

BMW 523d
Mercedes-Benz
E400 Hybrid

開を公言している。曰く、現行比でマイナス200kg、クラスにおいて圧倒的最軽量を目指すというのが彼らの目論見だ。他社からみればまだまだ高額なマテリアルだが、BMWはiシリーズの生産にあたって原材料調達の特典から関与していることを考えると、次期5シリーズ、そしていずれば3シリーズへの展開も試みてくることも十分予想できる。

CO₂シェイパーとして電気を利用だけでなく、軽量化と走行抵抗の低減によって全体の効率を等しく高める。BMWのこの考え方は長期的投資を前提とした、ハイリスク・ハイレターンの賭けだ。技術陣がその気になっても経営陣、そして株主の信任は得られない可能性もある。彼らがそれをやってのけるのは、圧倒的な筆頭株主とのコンセンサスが非常に巧くいっているという理由も大きいだろう。メルセデスになくBMWにある決定的なものを挙げるとすれば、実はステークホルダーということになるのかもしれない。



「2カ月連続輸入車販売台数トップ!」 メルセデスの販売絶好調の秘密とは……」

清水和夫が
思っている。

今、輸入車の販売台数が好調だ。
円安にもかかわらず、たくさ

んの魅力的な輸入車が上陸してきて
いる。今年4月から9月までの半期
で売れた輸入車を調べたら、VWは
2万7000台だが、なんとメルセ
デスが約2万6000台と接近して
いるではないか。輸入車のシェアで
はVWの21・8%に対してメルセデ
スは21%。BMWは単独（MINI
を除く）では15・4%、アウディが
11・7%。しかも驚いたことに、8
月と9月は日本の輸入車ナンバーワ
ンのVWをメルセデスが抜いてしま
ったことだ。VWは2018年ごろ
には10万台を売りたいという計画が
あるが、そろそろ本気を出さないと
いけない。その半面、怖いくらいメ
ルセデスが好調だ。

今までの年寄りくさいイメージか
ら脱却し、A/B/CLA/GLA
というコンパクトクラスがヒットし
ている。しかし、その裏側では販売
店を強化したり、ディーラーの顧客
満足度を高める努力が実った結果か
もしれない。VWとアウディはまだ
ディーゼルモデルを日本に導入して

いない。これは完全に失策なのだが
来年は挽回できるのか不安になる。

ところで、メルセデスにとって嬉
しい悲鳴は、コンパクトクラスだけ
が売れているわけではなく昨年登場
したSクラスも好調でライバルに大
きく水をあけている。BMWの7シ
リーズはタクシー会社にあく販売す
るなど、苦しい状況に陥っているし、
アウディのA8はもっと売れてもい
いと思うがその実力がほとんど知ら
れていない。

Sクラスに続いてCクラスも好調



だ。ブランドバリューが高いので、
残価設定するとスバル・レガシイを
買うのと同じくらいの負担でCクラ
スに乗ることが出来る。このように
ブランドに恵まれ、商品に恵まれ、
環境と安全技術では世界のトップを
走り、パワートレインではガソリン
車、ダウンサイジングターボ、ハイ
ブリッド、ディーゼルと品揃えも豊
富だ。

メルセデスの強みは、きめ細かい
性能作りと、時代をリードする先進
技術。そこに若いユーザーを引き込

む魅力的なマーケティングとブラン
ディング。まさに日本のメーカーが
不得意としている領域をガンガン攻
めている。そこが強みだ。4年落ち
のEクラスのディーゼルを所有して
いるが、今の時代でも旧さを感じな
い。メルセデスはひと声10年は乗り
たいクルマを開発している。その気
になれば20年20万kmは楽勝だ。細か
いところは確かにリコールになった
りしているが、基本的には壊れない。

メルセデスの2リッターボ（211
ps）を搭載したスカイラインが発表
されたが、筑波サーキットでは1・



6リッターボのCクラス（C180）
よりも遅い。トップスピードも負け
ている。スカイラインは期待値以下、
C180は期待以上。この差は日本
人として悲しかった。F1レースの
強さ、日本ではVWを負かしてしま
うほどの販売力。圧倒的な商品性、
世界をリードする先進技術。まるで
盆と正月が同時に来たような騒ぎだ。
「メルセデスさん、ほどほどにしてく
ださい」というライバルの声が聞こ
えてきそうだし、世の中、月夜の晩
だけではないのだから。



「ヒエラルキーが厳然とはつきりしていて 走りもイイのがEクラス。」

渡辺敏史

清水 Eはモデル末期だけど、さすがにEだなどと思ったね。Cとの差別化はちゃんとできてるなと。
渡辺 本場にそうですね。Eは、ベスト・ミドルセダンでしょう。
——いきなり褒め殺しですか。どんなところがいいんでしょう？
清水 乗り心地とすべてのバランス。渡辺 操作系の質感とか。
——それは値段の差？
清水 一品一品、細かい部品とか素材にかけるコストが違うから。必然的にそうなるっやうよね。ベンツは

金かけたらちゃんとよくなるっていう方程式を持ってるんだよ。
——Sとの違いもあるわけでしょう。
清水 それはヒエラルキーの世界をちゃんと持っている。課長が部長を超えちゃいけないっていう。
渡辺 EはS以下ではあるし、もちろんC以上。オーナードライバーにとっては一番いい選択かなっていう。
清水 BMWはもともと5を7のプラットフォームで造った経緯があつて、造り込みが7オンリーでできないところが悩み。でも、アウディは

A8をオンリーワンで造っている。A6とA8の差別化はできていると思うんだけど。いかんせん孤高すぎて売り方が分からないんだね。
渡辺 ヒエラルキーが厳然とあつてすごくはつきりしてて、それぞれに理由が見えるのはメルセデス。BMWはどうしてもアジャイルな感じをクルマに出さなきゃっていう部分があつて、5シリーズになると逆に動きが安っぽくなって感じる場所がある。大物感がないっていうんだかね。全体的なバランスは、前より

相当良くなっているとは思いますが。
清水 でも、高級っていう言い方をしたとき、5はEを超えてないよ。5のサイズでスポーツにいくんだつたらわかるんだ

けど。路面に吸い付いた感じの乗り味っていうのはメルセデス独特。BMWは「ひよこひよこ」と上下に車体が動いちゃう。

渡辺 あの吸い付き感Cにもないですね。

清水 Sはデカすぎてイナーシャが入っちゃうから。Eが「ザ・メルセデス」。Cはまだまだベンツの世界の入り口。A、Bでベンツを知ったようなことを言うなって(笑)。

渡辺 となると、「ザ・BMW」は3シリーズですね。マルニ(2002)のイメージあるし。

——Eが良くて、メルセデスにはいきたくないっていう人もいると思うんですよ。他メーカーは？

渡辺 A6、Gブリ、XF……、それぞれ充実しているという感じはしていますけど。最近XFをよく見かけます。

XF？

渡辺 メルセデスと同じで、ライドフィールが他の所とは一線を画しているなあっていう気がします。

清水 メルセデスが本家だとしたら、ジャガーは裏千家って感じ。「裏」って派手なんだよね。帛紗さばき

のときに「表」は音を出しちやいけない。こうやってパンてやるときに寸止めしなくちゃいけない。静寂さの中にいるからね。でも裏は、パンて音をさせる。で、「表」の男点前で裏千家。

——でも、地味に見えますけど、XFって。

清水 ジャガーはスポーツネスだから、高級サルーンという見方をしたら「裏」なんだよ。本流じゃない。

——普段の使い勝手としては？

清水 Eは使いやすいと思うよ。さつきUターンしたときも小回りが効いたし。何よりも視界性能がいい。

用語解説

1 モーター・ハイブリッド

ひとつのモーターで発電と駆動を使い分けるハイブリッドシステム。1モーター・ハイブリッドでは、エンジンは走行にも発電にも使用し、走行にはエンジンと電気モーターを組み合わせて使用する。モーターは発電用の発電機と走行用の電気モーターを兼用。シフトで低価格なシステムながら、電気モーターだけの発進・走行はできない。メルセデス・ベンツ、BMW、ホンダが採用する。これに対し、発電、駆動に別々のモーターを搭載しているのが2モーター式。

2 THS

トヨタ・ハイブリッド・システムの略。2代目プリウスではTHS-IIとなる。トヨタのハイブリッドシステムはこの他にも、クラウンなどに搭載されていた簡易ハイブリッドユニットであるTHS-M、エスティマやアルファードに搭載されたTHS-Cなどのバリエーションがある。ハイブリッドカーのシステムには、大きく分けて「スプリット方式」「パラレル方式」「シリーズ方式」そしてこれらを併用する「シリーズ・パラレル方式」があるが、プリウスを代表とするトヨタ車に採用されているのはスプリット方式。発電用の発電機と走行用の電気モーターを独立して持っており、エンジンは動力を発電機と電気モーターに振り分け、走行にはエンジンと電気モーターを組み合わせて使用する方式で、電気モーターだけの発進・走行ができる。エスティマ・ハイブリッドのように、前輪はエンジンと電気モーターで駆動され、後輪は電気モーターのみで駆動するのがシリーズ方式となる。

3 レクサスRC

2013年秋の東京モーターショーにおいてワールドプレミアされたレクサスの新しいクーペ。ボディサイズは、全長4695×全幅1840×全高1390mmと、ISとGSの間に位置する。318ps/380Nmを発揮する3・5ℓV6ガソリンエンジン仕様と、2・5ℓ直4エンジン+モーターのハイブリッド仕様が用意される。さらに旗艦として、478psを発揮する5ℓV8ユニットを搭載するRCFもラインアップする。

BMWは昔からダッシュボードが高くて視界が悪い。今度のX5からは、ダッシュボードを下げてあげて。

——ミドルサイズセダンを選ぶなら、黙ってEクラス買っとけ、って感じですか？

清水 まあ、それはちょっと極端だけど。今、日本仕様のEにないのは4気筒ディーゼル。今日のナベちゃんが出した、20km/ℓ以上の燃費を見せつけられると、ね。E400ハイブリッドで12km/ℓ位だったから。

渡辺 Eは、パワートレインに関しては、ちょっと不足感ありますよね。

清水 1モーター・ハイブリッド^{注0}としては頑張ってるけど。

渡辺 もっとコンベンショナルな解決方法はないのかなと思ったときに、もともとディーゼルはメルセデスの方が先に日本で売ってたんだけど、今じゃ、BMWの十八番^{おこ}になってる。Eにも直4のディーゼルが欲しいで

「Eクラスこそザ・メルセデス」
4気筒のディーゼルモデルに期待！」

清水 来年はCの250CDIが入ってくるから、そのパワートレインをEに載つけたE250ブルーテックが日本に入るかも。

渡辺 来年はわりとメルセデスがディーゼル攻勢かけてくるでしょうね。

清水 ひよっとしたら、チューニングブレークみたいな、とつばいのディーゼルの載せるかも。

CLS?

清水 そうすると、ぐっとディーゼルのイメージが変わるじゃない。

渡辺 十分考えられますよ。CLSはスタイリッシュなE

クラスですか？

清水 3ボックススタイルから4ドアクーペみたいな。BMWでいうとグランツーリスモ系、アウディならA5、A7とか「奇数」モデル。それも先駆者はジャガーだったよね。

渡辺 2005年に日本に入ってきたCLSの初期はジャガー・ターゲットだった。CLS、スタイルはいんですが、運転しやすさは削がれてしまってますよね。

清水 後席のアクセスビリティが悪いし、Aピラーが寝ると視界性能を得られにくい。毎日乗ると、ああいうのがウザったくなるんだよ。

清水 普通の子どもがいなくてね。

清水 たえばGSのガソリンV6なんて、いまだにアイドルストップさえないんだよ。良い子はフルハイブリッドで、天才的なアイドルストップやってるのに。でも、アドレナリンは悪い子のほうで出る。良い子はアドレナリン、出ない。

——Eクラスは、ネガな部分でないですか？

渡辺 現状でいうと、全般にパワートレインが物足りないなあという感じはしますね。来年、9速になったり、4気筒ディーゼルが入ったりすると、状況もちょっと変わってくるでしょうけれど。

清水 とにかく、腐っても鯛・Eクラス。これこそ、「ザ・メルセデス」。

渡辺 クルマがいいと百難隠す、っていうのはありますね。

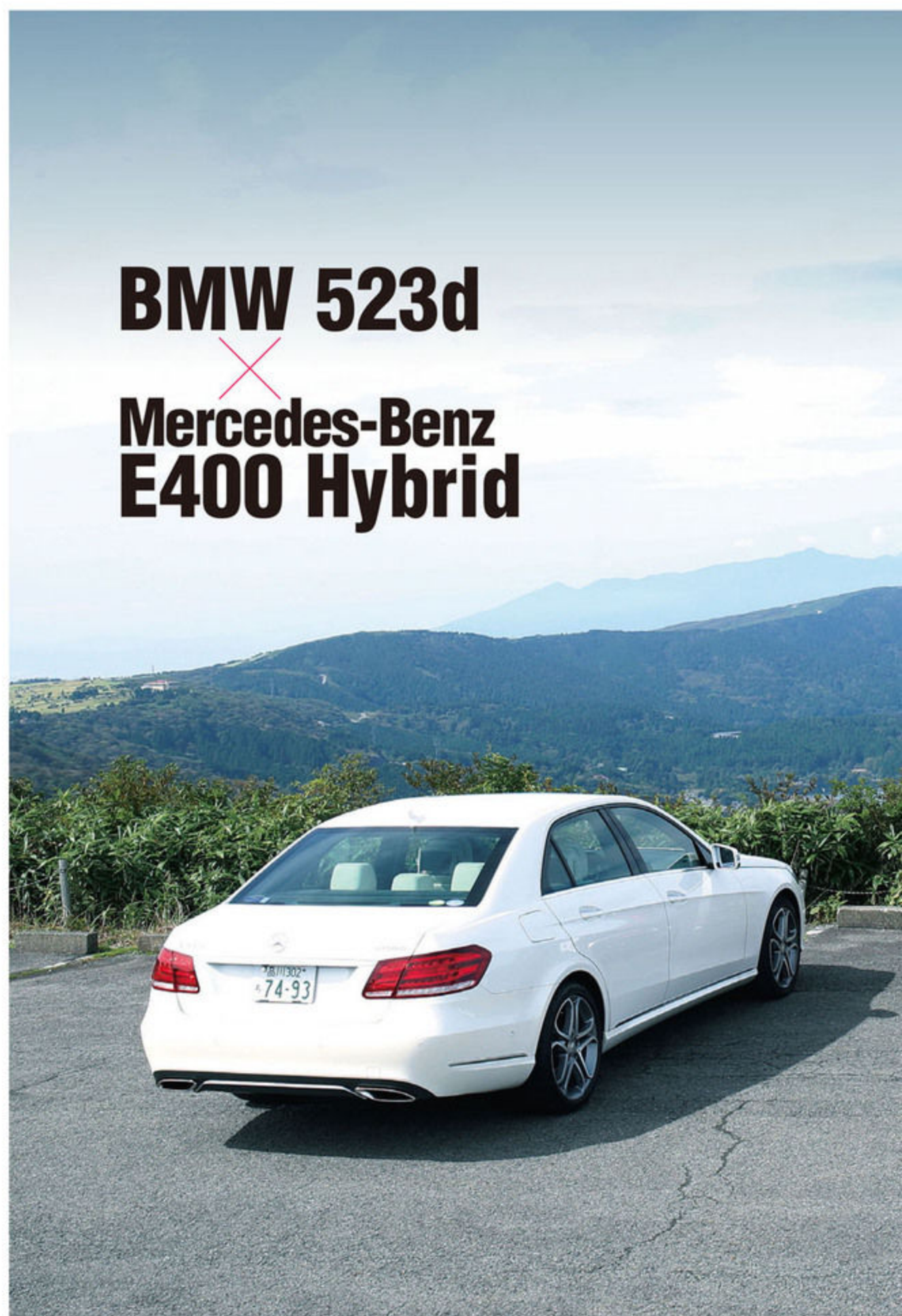
SPECIFICATIONS

メルセデス・ベンツ E400ハイブリッド AVANTGARDE

■ボディサイズ:全長4880×全幅1855×全高1455mm ホールベース:2875mm トレッド:⑤1580 ⑥1585mm ■車両重量:1860mm ■エンジン:V型6気筒DOHC ボア×ストローク:92.9×86.0mm 圧縮比:12.0 総排気量:3497cc 最高出力:225kW(306ps)/6500rpm 最大トルク:370Nm(37.7kgm)/3500~5250rpm ■モーター 最高出力:20kW(27ps) 最大トルク:250Nm(25.5kgm) ■バッテリー:リチウムイオン ■トランスミッション:7速AT ■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:⑤ダブルウィッシュボーン ⑥マルチリンク ■ブレーキ:⑤&⑥ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:⑤245/40R18 ⑥265/35R18 ■環境性能(JC08モード) 燃料消費率:15.2km/ℓ ■車両本体価格:915.4万円(税込み)

BMW 523d Luxury

■ボディサイズ:全長4915×全幅1860×全高1475mm ホールベース:2970mm トレッド:⑤1600 ⑥1625mm ■車両重量:1760kg ■エンジン:直列4気筒DOHCディーゼル 圧縮比:16.5 総排気量:1995cc 最高出力:135kW(184ps)/4000rpm 最大トルク:380Nm(38.7kgm)/1750~2750rpm ■トランスミッション:8速AT ■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:⑤ダブルウィッシュボーン ⑥インテグラルアーム ■ブレーキ:⑤&⑥ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(ホイール):⑤&⑥245/45R18(8J) ■環境性能(JC08モード) 燃料消費率:16.6km/ℓ ■車両本体価格:710万円(税込み)



BMW 523d Mercedes-Benz E400 Hybrid

エンジンはどうですか？

清水 BMWの4気筒ディーゼル、良くできてるね。

渡辺 ピークパワーは足りない感じがしますが、実用域では十分成立しているし。ちょっと気を遣いながら走ると、凄く燃費が出ますよね。

——ハイブリッドはどうですか？

清水 みんな、ハイブリッドは日本のお家芸だと思ってるけど、内燃エンジンのベースがあつてのこと。

1モーターで、もともとトルコンATと組み合わせられてクラッチがないから苦労したけど、湿式クラッチをトルコンパーターにはめ込んで、コースティンクができて……。

渡辺 すごくシンプルな解決法だけど、その割にはうまくいっている。

清水 ちょっと多めにリチウム電池を盛れば、プラグイン・ハイブリッドになる。それが今年、S500が入ってくる。

パナメーラもそう。むしろ、1モーター・ハイブリッドのほうがPHVへの道筋がある。モーターのほうをシンプルにして、おいて、バッテリーを多めに盛るっていう作戦はなかなか合理的。

渡辺 THS^{注2}なんかは、いかように乗っても、とにかく燃費を絞り出すっていうセットアップにはなっているけれど、大げさですよ。

清水 でも、走りは草食系で、アドレナリンが出ない。レクサスRC^{注3}だって、ハイブリッドとガソリンを比べたら雲泥の差。その真ん中くらいのところがほしいんだよ。ドイツは、良い子・悪い子・普通の子って、3人用意するんだけど、日本は、良い子と、あまり人前に出たくない悪い子とふたつしかない。

今年のテーマは自動運転

1994年に始まったITS世界会議は欧州、北米、アジアの3地域持ち回りで、毎年開催されている。昨春秋にはお台場で開催され、トヨタの自動運転車が話題になったことを記憶している読者もいるのではないだろうか。ITSとはインテリジェント・トランスポート・システムのことで、様々な技術を使い事故や渋滞などを抑止しようという交通システムだ。クルマそのものの技術だけでなく道路などのインフラ側だったり、歩行者が持つ携帯電話まで総動員で交通を円滑にするのである。今年のITS世界会議は北米の自

Intelligent Transport System 21st World Congress



自動運転の最新と現状。

未来の交通環境にとって必須要素であるITS（高度道路交通システム）。事故の抑制はもちろん、円滑な交通及び流通を促してCO₂排出量の低減を実現し、官民一体となって各国が様々な施策や実証実験を行う急成長の分野だ。その成果を持ち寄るITS世界会議が今年は北米・デトロイトで開催され、昨今話題の中心であるオートパイロットについて多くの発表が成された。

PHOTO & REPORT ● 吉岡卓朗 (Takuro Yoshioka)

自動車の街、デトロイトで開催された。会議とつくだけあって、試乗がメインというよりは、その名の通り自動車の関係者が中心で自動車メーカー、サプライヤー、政府、学会の識者が一堂に会して、これからのITSについて議論し、講演を行う場所である。ITSといっても新興国ではナビ読み取り機や車重の計測器など、素朴なニーズがあったりするのでテクノロジーはまちまちだが、先進国では昨年グーグルがステアリングのないクルマを発表して以降、にわか自動運転が注目を集めている。すでに追従クルーズコントロール＋ステアリング制御機能を搭載した準自動運転車を市販しているメーカーもあるが、まだまだ各国の法整備や、自動車の定義という視点から一般ドライバーによる完全自動運転車の使用を認めている国はない。自動運転はこれから2025年あたりまで、メーカーも政府もそしてドライバーもじっくりと取り組んで行かなければいけない課題なのである。

GMのメアリー・バラCEOが基講演で2017年にスーパークルーズと呼ばれる準自動運転を実現させるとスピーチしたり、1950年代にすでに自動運転車の研究を行っていることをアピールしていたが、今回デトロイトの公道（高速道路）で自動走行が体験できる実車を用意



RLXのルーフで高速回転するレーザーライダー。グーグルの自動運転車にも乗っていたアレである。



レーザーライダーで検知した周囲情報。路面の横断歩道、左折レーンまで詳細に描かれたビッグデータはコンピューターの処理能力も求められる。

できたのはホンダ（アクア）とトヨタ（レクサス）のみだった。そして、その2メーカーの自動運転車体験取材ができたので報告しよう。

ところでひと口に自動運転と言っても様々な。内閣府が主導する戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）内の自動走行システム研究開発計画によると、自動運転は4つのレベル分けされている。詳しくは左の表をみてほしい。現在は多くのメーカーがレベル2の実用化に成功している。今回取材できたのはレベル3で、おそらくは2020年代に実現されるだろう技術だ。

自動化レベル及びそれを実現する自動走行システム・運行支援システムの定義		
自動化レベル	概要	左記を実現するシステム
レベル1	加速・操舵・制動のいずれかを自動車が行う状態	安全運転支援システム
レベル2	加速・操舵・制動のうち複数の操作を同時に自動車がを行う状態	準自動運転システム
レベル3	加速・操舵・制動を全て自動車がを行い、緊急時のみドライバーが対応する状態	準自動運転システム
レベル4	加速・操舵・制動を全てドライバー以外が行い、ドライバーが全く関与しない状態	完全自動運転システム



アクアRLXはまもなく日本に上陸するホンダ・レジエンド。プロトタイプはV6のFFモデルだが、このハイブリッドモデルは後輪をモーターで駆動する4WDで次期NSXを前後ひっくり返したという噂。



自動運転に必要な センサー性能

ホンダの自動運転プロトタイプ車はアキュラブランドのRLXだ。日本でもまもなく発表される次期レンジドである。天井に高速回転する仰々しい360度センサーが載せられたRLXの後席に乗り込む。センサーコンソールに組み込まれた大型モニターには周囲の状況が表示されている。車線はどこか？ 前方にあるのは他車か？ 障害物か？ ミリ波レーダーや赤外線レーザー、カメラなど搭載された各種センサーを駆使してクルマ側が認知した情報が表示されている。開発スタッフの運転で走り出す。試乗は主に高速道路で8マイル（約13km）の周回コースだ。一般道は手動運転だが、高速道路に乗り入れてすぐに自動運転がスタートした。



トヨタが用意した自動運転試乗車は、走行性能が高く、自動運転車のまわりの処理作業が増える。

検知される他車や車線が滑らかに処理されている。しかしRLXはセンサーでとらえた情報だけで走行してはいない。詳細な地図データ（ナビの線画のような地図ではなく複数レイヤーのビッグデータ）に支えられているのだ。もちろん荒野の真ん中ではそのような詳細なデータは必要ない。人やクルマの多い都市部においてのみ求められるデータだろう。

自動運転中はドライバーが手を離しても、クルマ側がカメラで車線を見て、ステアリングを微調整してくれる。操舵はきわめて自然だ。何も聞かずに乗せられたら機械が運転しているとは思わないだろう。しかし加速減速はよくいえばメリハリがあり、つまり急加速減速が目立った。それはともかく、自動運転車にはある程度のセンサー性能が必要だ。というのも筆者はデトロイト取材にあたって空港で借りたレンタカーがBセグのコンパクトカーだった。高速道路で60マイル/hも出ずと、まっすぐ走るのもままならなかった。

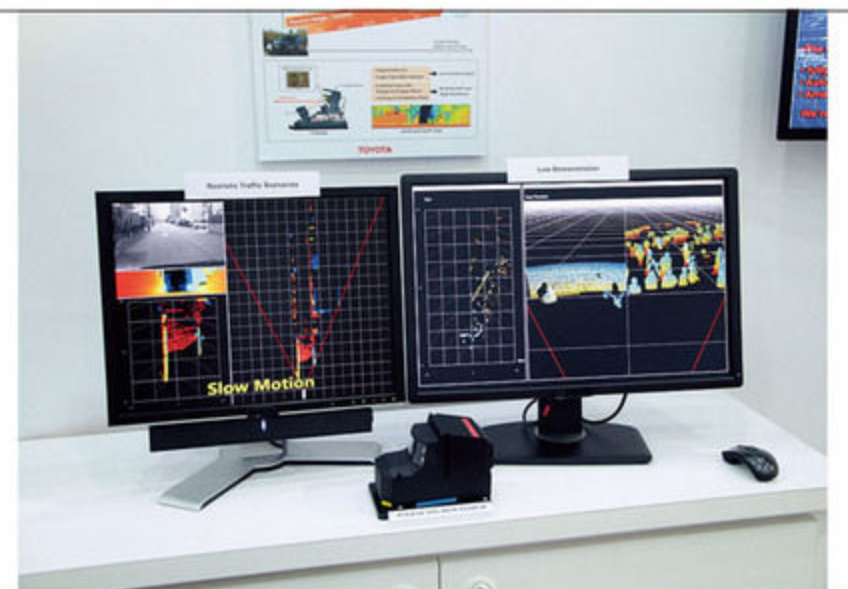
すでに市販モデルにも組み込まれているカメラ、レーダー、レーザー技術を組み合わせて、より積極的な自動運転車とした。



デトロイトの道はガタガタのコンクリート路面だからロングホイールベースの大型車でない自動運転車の負荷が高すぎるだろう。これまで北上していた道から東西に交差する道が近づく、自動的に右に車線変更した。指定ルートはここを東に向かう。もちろんウインカーも自動的に出している。3車線以上を直進する場合は右から2番目の車線を選ぶ設定になっていた。合流や出口が頻繁にある一番右車線はリスクが高まるためだ。さすがにプロトタイプのために監視者たるドライバーはむしろ緊張感が漂っていたが、後席はそれに気づかなければ快適で、前述の加速減速をもう少しおとりさせれば周囲のクルマにも気取られることはないだろう。

問題はルーフに載せられた数百万円もする全方位レーザースキャナーだ。360度の詳細な道路状況を問題はないだろう。続いてトヨタの自動運転車に試乗した。こちらはオートメイトッド・ドライビング・ハイウェイ・アシストと謳っているように、あくまでアシストであって、現状の技術を拡張した自動運転車だ。ホンダのようなビッグデータ（詳細な地図情報）を使用して積極的に目的地に行く機能ではなく、基本的には今走行している道路をはみ出すことなく走り続ける程度の自動運転である。つまり車線変更は人間が判断して行う必要がある。トヨタはおおまかに3つの機能が組み合わされた自動運転車だ。前方を従来よりも性能を向上させたミリ波レーダーによるダイナミックレーダークルーズコントロール（DRCC）で、左右方向は積極的に車線維持を行うLTC（レーントレースコントロール）で制御する。それにプレビューHMIというドライバーモニターシステムで、ステアリングコラム上に設置されたカメラがドライバーの顔を監視して、居眠りや脇見に対して警告を出してくれる。自動運転はともすれば運転に対して向き合うドライバーが減る懸念もあるから、日米英が加盟するジュネーブ条約の観点からも自動車の監視者の前方不注意は認められない。いいシステムだ。また運転中困難な状況をクルマ側が認識すると、それを危険情報としてクラウド上にアップロードし、それを広く共有することも検討中という。

体験した試乗車の自動運転レベルでいえば、ホンダに対して自動運転度^①は低いかもしれないが、トヨタもまたホンダと同様のレーザライダーをルーフに載せた実験車を都内や東富士の研究所周辺で走らせている。今回のデトロイトでは、より現実的な直近の自動運転体験車を用意したといえるかもしれない。



トヨタもホンダと同様のレーザライダーを会場のブースでデモしていた。

The WATCH

1860年、フィレンツェに誕生したのがオフィチーネパネライだ。
イタリア海軍に精密機器を納入してきた歴史をもち、
1916年に計器類の文字盤を発光させる塗料、ラジオミールを特許出願。
1949年には新たな蛍光物質、ルミノールが登場する。その名をいまに、
過酷な要件を満たす伝統と共に、最新スポーツウォッチへと継承する。

TEXT●広田雅将 (Masayuki Hirota) PHOTO●奥山栄一 (Eiichi Okayama/CUVA CUVA)
COOPERATION●ジャガー・ランドローバー・ジャパン <http://www.landrover.com/jp>



昔

からレンジローバーというクルマが好きで、時計に例えるならパネライだと思っている。共通するのは、大きさに意味があること、サイズの割に取り回しが良いこと、高級なのにタフな点だろうか。実は時計の世界を見渡しても、パネライのような立ち位置にある時計は、数えるほどしかない。クルマの世界におけるレンジローバーもおそらく同様の存在ではないか。

かくいう筆者は、かつてパネライを斜に構えて見ていた。イタリア海軍が使った伝説のミッシェンウォッチだと説明されても、ただの大きな時計にしか見えなかったし、熱狂的な愛好家がいるといわれても、時計として語る要素はあまりないと思っていたのである。しかし2005年に自社製ムーブメント入りのモデルを発表して以降、その印象はまったく変わった。筆者は自社製ムーブメントだから偉い、というつもりはない。ただ新しい自社製ムーブメントに盛り込まれた設計思想は、認識を一変させるには十分だった。

パネライの特徴は、いうまでもなく巨大なケースにある。44mm、47mmというサイズ（最近では42mmというモデルも加えたが）は、大きな時計が当たり前になった現在から見ても、明らかに大きい。ただこれには理由があった。そもそもパネライとは、イタリア海軍向けのダイバースウォッチだった。深く暗い海中で時間を確認するには、文字盤が大きくなければいけないだろう。その結果として、ケースは大きくならざるを得

ない。加えて大きなケースは、小さなケースに比べて頑強で、防水性も持たせやすかった。つまりパネライの大きなケースは、ダイバースウォッチという出自と不可分だったわけだ。しかしこういうエピソードを聞かされても、筆者はあまり感銘を受けなかった。

05年にパネライが発表した自社製ムーブメントは、そのケース同様、かなり大きな物だった。この時代、他社も様々な自社製ムーブメントを

パネライの スポーティネス。

開発している。その際、彼らはどんなケースにでも使えるよう、できるだけ薄く小さく作ろうとした。対して大きなケースが当たり前だった当時のパネライは、ムーブメントを限りなく大きくしたのである。

薄い時計に薄いムーブメントをというトレンドとは逆を行っている。しかし、優れた設計のものであれば、大きなムーブメントにはいくつもの利点がある。少なくとも、あなたが時計をラフに扱う人ならば、そしてその時計がスポーツウォッチを称するものならば、ムーブメントは大きく分厚くあるべきだろう。初の自社

製ムーブメントを作るにあたって、パネライは、そのセオリーに忠実だったのである。

ではなぜ、大きな機械が良いのか。理由は3つある。ひとつはムーブメントの耐久性が高まるためだ。短期的にはほとんど関係ないが、分厚く大きなムーブメントは長期間使用しても骨格が歪みにくい。骨格がちゃんとしていれば、ムーブメントの寿命は飛躍的に伸びる。

もうひとつが、部品の取り回しに妥協がないことだ。薄すぎたり小さすぎるムーブメントは、どうしても取り回しに無理が生じてしまう。無

PANERAI LUMINOR 1950 3DAYS ACCIAIO

ルミノール 1950 3デイズ アッチャイオ

パネライらしさが詰まっている

PAM00372。自社製の手巻きムーブメントを載せた、ベーシックなモデルだ。もともと重心の低い設計を持つが、プラスチック製風防の採用により、いっそう腰が低くなった。柔らかくて腕馴染みの良いストラップと合わせて、装着感は想像以上に優れている。またケースの磨きも良く、鏡面にほとんど歪みは見られない。パネライ愛好家向けのモデルと見なされているが、その優れた構成や仕上げを考えれば、普通の時計好きにもお勧めできよう。安くはないが、価格相応以上の価値はある時計。あまりにも完成度が高いため、筆者は思わずこのモデルを買ってしまった。手巻き。毎時2万1600振動。パワーマスター約3日間。SS（直径47mm）。

■価格：100万円（税別）

重心を下げ、大きさを感じさせない。
それはレンジローバーを彷彿とさせる。

理のある機械は、クルマを例に挙げ
るまでもなく、やがて壊れるだろう。
そこでパネライは、ムーブメントの
サイズにゆとりを持たせることで、
機構の取り回しをシンプルにした。
そして最後の理由が機能を増やし
やすい点だ。一例がヒゲゼンマイの
変形防止ガードである。パネライの
自社製ムーブメントは、一部を除い
て、テンプを支える受けの下に、ヒ
ゲゼンマイの変形を防ぐ「壁」を設
けている。これはただの壁だが、あ
るとないとは大きな違いがある。
強いショックを受けてヒゲゼンマイ
が歪んでも、壁にぶつかってそれ以
上の変形を防いでくれるのだ。仮に
ガードがなかったら、ヒゲゼンマイ
は大きく変形して、性能は戻らな
くなるだろう。筆者の知る限り、こ
ういった「壁」を載せているのは、ロ
レックスと一部のオーデマピゲ、そ
してパネライだけである。他社が、

LUMINOR 1950 8DAYS GMT ACCIAIO

ルミノール 1950 8デイズ GMT アッチャイオ

小ぶりで高精度なハイエンド機

PAM00233。2005年に発表された初の自社製ムーブメント搭載機。直径44mmという、パネライとしては「小ぶり」なケースに、8日巻きという、長いパワーリザーブの自社製ムーブメントを搭載する。以前このモデルを専門誌でテストしたが、精度は非常に高く、取り回しも優秀だった。また駆動時間が長いので、日常生活でストレスを覚えることも少ないだろう。ちなみに約10日間という長いパワーリザーブを持つ自動巻き版もあるが、筆者のお勧めはこの手巻きモデルだ。ローターがない分軽くて薄いため、腕馴染みはいいそう優れている。筆者が次に欲しいパネライである。手巻き。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約8日間。SS(直径44mm)。

価格:140万円(税別)



LUMINOR 1950 REGATTA 3DAYS CHRONO FLYBACK AUTOMATIC TITANIO

ルミノール1950 レガッタ 3デイズ クロノ
フライバック オートマティック チタニオ

もっとも実用的なクロノ

PAM00526。文字盤の中心にクロノグラフ計と60分積算計を、3時位置に12時間積算計を備えたクロノグラフ。60分積算計が文字盤の中心にあると、経過時間を把握しやすい。しかしこうした機能を持つクロノグラフは、現行ではこれともうひとつのみだ。加えてこのモデルは、クロノグラフを止めずともリセットできるフライバック機能と、カウントダウン機能を備えている。特に面白いのは後者だろう。クロノグラフの始まるタイミングを任意に調整することで、カウントダウンタイマーとして使うことができる。おそらく、現行クロノグラフとしてはもっとも実用的な物のひとつだ。自動巻き。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約3日間。Ti (直径47mm)。

■価格:193万円(税別)

RADIOMIR 1940 ORO ROSSO

ラジオミール1940 オロロッソ

シャツにも合うスリムなボディ

PAM00513。ラジオミール 1940に加わった、直径42mmのモデル。併せてケースも薄く仕立てられたため、シャツの袖に引っかかる心配もないだろう。搭載するのは、厚さ3.4mmの自社製ムーブメントP.999。パネライとしては例外的に薄い機械だが、「お家芸」であるヒゲゼンマイの変形防止ガードはちゃんと付いている。また薄型にしては珍しく、パワーリザーブは約60時間もある。フリースprungでないのは残念だが、ドレスウォッチの意匠と、スポーツウォッチの性能を上手く両立させた時計。現在のパネライらしく、ケースの磨きは生半可な高級時計が及ばないほど良質だ。手巻き。毎時2万1600振動。パワーリザーブ約60時間。18KRG (直径42mm)。

■価格:198万円(税別)



LUMINOR SUBMERSIBLE 1950 AMAGNETIC 3DAYS AUTOMATIC TITANIO

ルミノール サブマーシブル 1950
アマグネティック 3デイズ オートマティック チタニオ

高機能&タフネスの極み

PAM00389。無類に頑強な自動巻き、P.9000系を搭載したモデル。7.9mmというムーブメント厚は、ただの自動巻きとしては法外に分厚い。しかしその分骨格は非常にがっちりしており、理論上の耐久性はかなり高いだろう。タフなムーブメントを載せたこの時計は、パネライの中でも、際だってパフォーマンスが高いモデルだ。ケースはさびにくいチタン製。そこに軟鉄製の耐磁ケースを組み込み、40,000 A/mの高い耐磁性を得ている。また傷つきやすい回転ベゼルの上部には、硬いセラミック製のディスクを埋め込んである。プロの使用に耐えうるスポーツウォッチ。自動巻き。毎時2万8800振動。パワーリザーブ約3日間。Ti (直径47mm)。

■価格:123万円(税別)

この理論的には優れた解決策を模倣できない理由は、機械が大きくなると壁のスペースを作れないためだ。機能面でいえば、パネライの自社製ムーブメントは、もうひとつ強みを持っている。それが長い駆動時間だ。理論上、機械式時計の駆動時間は、ゼンマイの長さに比例する。つまりゼンマイが長ければ長いほど駆動時間は延びるわけだ。近年は、同じ体積でもより長いゼンマイを載せられるようになったが、機械を大きくしてゼンマイを伸ばした方が、設計としては無理がない。こういう手法で手堅く駆動時間を延ばしたのが今のパネライである。3日、8日、10日といった長いパワーリザーブは、明らかに巨大なムーブメントの恩恵を受けたものだ。

ただし筆者が、メリットを知らながらも大きなムーブメントにシンパシーを覚えなかった理由は、取り回しの悪さにあった。大きくて重心の高いクルマはコーナリングが悪い。それと同じ理屈で、大きく分厚く、しかも腰高なムーブメントは、腕への座りがいまいちだったのである。しかし自社製ムーブメントの開発にあわせて、パネライは重心の位置について真剣に考えるようになった。ようだ。それは裏蓋側からムーブメントを見れば分かる。かつてケースの奥に鎮座していたムーブメントは、今や限りなく裏蓋側に近づき、時計の重心を大きく下げることになった。機械が腕に近づけば、時計が大きからうが重からうが、取り回しは劇的に良くなる。重さを速さに、という日産GTRにも似ている。

ちなみにムーブメントを裏蓋側に近づけて重心を下げる、というアイデアを、時計メーカーは好まない。とりわけ、ローターの付いた自動巻きならなおさらである。というのも、強いショックを受けると、ムーブメントと裏蓋が接触する可能性があるためだ。大メーカーほどその傾向は強く、つまり大メーカーの時計は、大きからうが小さからうが、重からうが軽からうが、総じて重心が高くならない。対してパネライは、今や大メーカーと呼んでいいほどの規模にまで成長したが、あえてムーブメントを腕のほうに近づける、という試みに取り組むようになった。これは英断だと思う。最近の時計メーカーはマージンを取り過ぎる傾向にあり、したがって裏蓋とムーブメントの間隔を開けたがる。確かにクレームは減らせるだろうが、着け心地は決して良くならない。そんな状況にあって、着け心地に無頓着と思われてきたパネライが、率先して重心を下げてくるとは思ってもみなかった。今のパネライは、そのナリからは想像できないほど軽快な時計になったのである。

1 912年、イタリア・トリノで創業した「ポルトローナ・フラウ」。

創業者レンツォ・フラウが創り出す上質な革張りの家具は、1926年にはイタリアの国王御用達の指名を受け、また、イタリア豪華客船レクスのインテリアを手がけるなどしてきたことから分かるように、当時から高い技術が認められてきた。

その100年にも及ぶ長い歴史の中で、常に良質な家具への探求を行ってきた同ブランドは、受け継がれる伝統を守りながらも、新しいデザインをも柔軟に取り入れ、革新的なコンテンポラリーコレクションとして多くの名作を発表してきた。

コンテンポラリーコレクションの最新作として発表されたのが、左ページのスタイリッシュなアームチェア「ルフト」。フォルクスワーゲングループのデザイナー統括責任者でもあるデザイナー、ワルテル・マリア・デ・シルヴァのデザインで、「気楽に座れるアームチェア」というコンセプトで創られた。継ぎ目のないアルミダイキャストが背面から脚部へと流れるようなラインを描き、まるでシートが浮遊しているようなユニークさがある。アーム部分は、飛んでいる鳥の翼をイメージしており、まさに「ルフト」（ドイツ語で空、空などの意）の名前通り、軽やかでイメージーションあふれるコンテンポラリーコレクションのアイコン的存在

100年の伝統と革新。

100年の軌跡の中で、伝統手法だけにこだわるのではなく、革新的なデザインへの挑戦を続ける「ポルトローナ・フラウ」。世界に一流と言わしめた、デザイン史に残るブランドの伝統と革新のアイコン的家具を紹介する。

Poltrona Frau

チェスター ソファ

イギリス、エドワード王朝時代のリプロダクション。創業によって復刻されたブランド代表作。サイズ：幅2080×奥910×高670mm／価格：230万円(税別)



背もたれのカビトンネ(ボタン留め)、ブリッセ(プリーツ)も手作業で創られる。2人がけを仕上げるには36時間も時間を要する。職人によってブリッセの数が異なるのも手作りならではの。

となり得る一脚となった。

一方の右ページのアイテムは、創業当時ブランド初のカatalogにも掲載されていた、ブランドを代表するヒストリカルコレクション「チェスター」。今なお、100年前の発表当時と変わらず、全ての行程を手作業で製作しており、アームから背もたれのクッション材にはヤシの葉の植物繊維を採用している。ヤシの葉は、他の素材では出すことのできない強い耐久性を持ち、何十年と愛用してもへたりが少ないのが特長だ。職人が絶妙な力加減で押し詰める作業を行うことで、内側から押し返されるような、程よい弾力が生まれ、座り心地も極上だ。

革の彫刻とも言われる「ポルトローナ・フラウ」の家具は、360度どこから見ても美しい、そのデザインの完成度の高さもさることながら、芯材にはベニヤではなく、ビーチ材を使用するなど、見えない部分へのこだわりも強い。その分量は相当なものだが、いい家具ほど重くとはよく言われたもので、その重さがこの家具の一流たる所以を大いに物語っている。

また、ブランドオリジナルの革「ペレ・フラウ」は、特有のしなやかさとなめらかさを持ち、革の最高峰と言われるほど。柔らかな3歳前後の仔牛の革を厳選し、20回ものなめし加工を経て、一番しなやかさを感じる1・2と1・5mmに統一して使用している。ただ、使い心地がいいというだけでなく、革を育てていく楽しさを味わえるのも「ペレ・フラウ」の特長で、使い込めば使い込むほど価値が高まり、アンティークとなっていく「ポルトローナ・フラウ」の真骨頂だ。

ものづくりへの情熱が生み出す、他に類を見ない逸品達。一生ものとして、芸術品を手に入れる楽しみを味わってみてはどうだろう。



エレガントな曲線が美しい、飛んでいる鳥の翼をイメージして創られた一脚。アルミダイキャストを使用したタイプは同ブランドではこの「ルフト」が初めて。

ルフト アームチェア

ゆったりとくつろぎの時間を与えてくれる「ルフト」。最新技術と職人技の融合で実現した一脚。サイズ：幅1055×奥950×高955mm／価格：118万円(税別)



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>

も複雑な機械式時計であった。搭載する機能は計24個。主な機能はクロノグラフ、スプリット秒コンド、ソヌリ、ミニッツリピーター、アラーム、永久カレンダー、ニューヨークの均時差表示、ニューヨークの天体表示などである。コンピュータの普及した現在ならば、これだけ多彩な機能をひとつの時計に盛り込むことは決して不可能ではない。しかしコンピュータのない当時、その設計間がかりすぎたためか、キャリバー89まで、パテックフィリップはこういった超複雑時計を二度と製作しなかったのである。

グレイヴスは「とにかくバックカードよりも複雑な時計を作って欲しい」とパテックフィリップに注文した。いわば両者の張り合いが、伝説の時計を生み出したわけだ。

この時計はグレイヴス家の所有を経て、1999年にオークションに出された。予想価格は300万から500万ドル。しかし落札価格は、なんと1100万ドルだった。

そして今回、その時計が再びサザビーズのオークションに姿を見せることになった。落札予想価格は1500万ドル以上。この価格を超えることは間違いなく、ある識者は3000万ドルに達するのではないかと

16億円超!? 超絶複雑 パテックフィリップ

と予想する。

世の中には伝説といわれる時計がいくつかある。しかしこれは掛け値なしに、その頂点のひとつだ。グレイヴスに肩を並べる時計は、ブレゲの「マリアントワネット」、パテックフィリップのキャリバー89しかないし、今後変わらないのではないかと。今回、そういった時計が売りに出されるのだから、時計関係者の騒ぎは大変なものだ。

今後、いつ見られるか分からない「聖槍」。落札価格がいくらになるのか、外野の筆者も楽しみだ。



Henry Graves Jr.

グレイヴス ウォッチの発注者が、銀行家のヘンリー・グレイヴス・ジュニア(1868～1953年)である。古典絵画の収集家であった彼は、同等の情熱を複雑時計にも注いだ。



PATEK PHILIPPE
“THE HENRY GRAVES
SUPERCOMPLICATION”

サザビーズのジュネーヴオークションに出品される、パテックフィリップ製の超複雑時計(No.198385)。納品は1933年1月19日。クロノグラフ、ソヌリなど、計24もの機能を備えている。直径74mm、厚さ36mm、重さ535g。当時の価格は6万スイスフラン(!)

©Sotheby's

先

日、フェラーリの250GT
Oが、ボナムス・クアイルロ
ッジオークションにて約39億円で落
札されたそう。希少価値を考えれば
妥当かもしれないが、世の中には
それにも匹敵するほど珍しい時計が
存在する。1933年に製造された、
パテックフィリップの複雑時計、通
称「グレイヴスウォッチ」。文字盤
には注文主のヘンリー・グレイヴス・
ジュニアの名が刻まれている。

1920年代から30年代にかけて、
パテックフィリップの上顧客がアメ
リカにふたりいた。ひとりにはジェ
ームス・ワード・バックカード、あのバ
ックカードの社主である。もうひとり
が、この時計を注文したヘンリー・
グレイヴス・ジュニアだ。

グレイヴスウォッチに先立つこと
6年前、バックカードの依頼により、
パテックフィリップは10の複雑機構
を載せた時計を製造した。バックカ
ードは大変な時計マニアで、パテック
フィリップの複雑時計には目がなか
ったという。その時計の話聞いた

LONG TERM REPORT

#A

LOTUS EXIGE S

今月の一言 LOTUS CUP JAPANが復活です！



第5回 ————— P144~
10月10日現在 走行距離:1832km

2007年から開催し、今年1年間充電期間を設けていた「ロータス・カップ・ジャパン」が来年再び開催されます！ その内容もより「クラブマンレーサーが楽しめるレース」にするべく色々と計画中。というわけで今回はエルシーアイの谷田氏と工藤氏に緊急インタビューをしました。

#B

FERRARI 308 GTB QV

今月の一言 ようこそビバダムくん！



第44回 ————— P148
10月13日現在 走行距離:6万9048km+α

念願のタイヤ交換を行いました。すでに11年以上所有している308ですが、タイヤ交換は今回が3回目。そしてミシュランへの交換は初めてです。ようこそビバダムくん！ これからヨロシク！ というわけで早速皮むきも兼ねて箱根に行ってきました。第一印象を報告します。

BMW 320d Touring M Sport

今月の一言 累積販売台数1280台以上！



第11回 ————— P146~

インジェクターの容量アップ方法を調査中のicode 320d。クルマ的には進展がないので、今回は「日本ーBMWを売る男」である館野文彦氏にインプレッションをしてもらいました。辛口批評は覚悟の上。トップセールスマンが下したチューンド・ディーゼル評は……意外な結末にビックリです！

Porsche 993 RS

今月の一言 すみません、ベンチテスト待ちです。



休載 —————

「いやー！」というか、「しょうがない！」というか、ベンチテストの結果を報告する予定でしたが、またまた延期になってしまいました。言い訳するつもりはありませんが、やはりチューンドエンジンにすると、いろいろクリアしなければならない問題が出てきて、ベンチテストするにも結構時間を要してしまっています。なんか信用ないですけど、次回には必ず……。



REPORT ● 山田弘樹 (Kouki Yamada)
PHOTO ● 山田真人 (Makoto Yamada)

Vol. 5

ロータス・カップ・ジャパン 2015開催決定!

緊急速報! 今年1年を充電期間に当てていたロータス・カップ・ジャパンが来季復活決定!
どうやら次期シリーズはカップカーじゃないオーナーカーも、JAF規定の安全装備を施せば
参戦可能なNゼロ規定の混走レースになるらしい!? 詳細をLCIIに直撃インタビュー。

LOTUS EXIGE S

DATA

10月10日現在

走行距離 | 1832km



2013年まで開催された JAFレース

2012年は桂 伸一選手、昨年は筆者がGENROQ号で参戦したロータスのワンメイクレース。エリーゼと2-イレブンの2車種が混走、共に「カップカー」の購入が参戦条件だったが、来季はJAF規定に即した安全装備とNゼロ規定を守れば、現行ロータスのほとんどが参加可能になるレギュレーションを現在考案中だという。7年間続きながらも最後は先鋭化し、台数も減ってしまったロータス・カップが、真のクラブマンレースになって戻ってくる!

「ロータスとモータースポーツは、やっぱり切っても切り離せない関係なんです」
インポーターであるエルシアアイ広報部の谷田さんは、にこやかに切り出した。そう、2015年にロータス・カップ・ジャパンが復活するのである! 筆者も昨年一年間、先輩である桂伸一選手の後を受けGENROQクレジットで参戦したロータスのワンメイクレース。残念ながら2014年の開催はなされな

ったわけだが、その理由はやはり参加台数の減少が原因だったのか? 「実際は少しニュアンスが違います。エリーゼが1・6ℓにダウンサイジングしたとき、その出力は同じ136psでも、1・8ℓの旧型に敵わない状況が出た。レースでは性能調整もしたのですが、そこでユーザーがカップカーに対して、様子見。をしってしまったんです」
と、モータースポーツ部の工藤氏は教えてくれた。その後はイメージアップを図るべく、シーズン途中にスーパーチャージャー付きの「エリーゼSカップカー」をプレ投入したが、クラス分けの問題などもあり起爆剤にはならず。ここで一度レギュレーションを整理して、仕切り直そうというのがエルシアアイの考えだったようである。
またもうひとつの理由としては、「ドライバーの先鋭化」が挙げられる。筆者が参加した2013年などは、既にそのレベルが完成の域にあった。Nゼロ規定で車高も高く、フラフラとスナッピーなマシンを乗りこなすロータス使いが、ゲストでやってきたプロを蹴散らすなんて当たり前にエリーゼ時代から数えて3年連続でタイトルを獲得した坂田選手はその好例だった(筆者は残念ながらシリ

エキシージSも参戦可能なレースに!?

現行モデルのフラッグシップとしてエキシージSの参戦も可能になる。ロータス一族でもケタ違いの速さを持つだけに、別レースになるのか、はたまたスーパーGTのような形で別スタートさせるのか……。カレラカップに次ぐカテゴリーになりそうな予感も。



「今一番必要性を感じているのは参加者に対する安全。それなしに楽しいレースは作れないと考えています」

●エルシーアイ モータースポーツ部 工藤孝弘

レースではGENROQ号だけでなく参加者全員のケアを受け持っていた工藤氏。来季のカギを握るのは必ず安全。現在はスモールプラットフォームを使ったロータスのロールバーに関する情報を積極的に収集している。



「ズ2位でした……雪辱したい」。

こうなると、さらにレベルが低いアマチュアドライバーが勝てる見込みはほとんどない。公式レースだからマシンも好きに改造できないし、なんだか数居も高いから……と、チューニングが楽しめるノーマルレースにユーザーが流れた状況は結構あったと思う。要するに、ストイック過ぎたわけである。

しかし来季からは、ロータス・カップ・ジャパン自体がその立ち位置を変える。参加車両の規定が、大幅に広がるというのだ。工藤氏は語る。「まだ計画段階なのですが、JAFが公認した安全装備を装着し、レース規定に合致すれば、トヨタエンジン搭載以降のロータスが全て参加可能になる方法を考えています。具体的には、ノーマル+αの『チャレンジクラス』と、既にライトチューンをしているユーザーが走れる『オープンクラス』を設立したい」。

ただラージ・プラットフォームを「長期的なアイデアになるかもしれないが、その他にもタイムトライアルを同日開催してレース観戦もできるようにしたり、ドライビングスクールである『ロータス・アカデミー』も開催したいんです」と付け加えた。その他にもロータス・オーナーが聞いた泣いて喜びそうなアイデアを沢山聞いたのだが、それらはまだ構想段階。詳細がハッキリしたら、ここで真っ先にお伝えしよう（ああ……言いたい！）。

現在日本でメジャーなワンメイクレースといえば、その頂点はカレラを使うエヴォーラだけは、ロールケージの関係などから今回は見送り。またKシリーズ・エンジンを搭載するエリーゼ・フェイズ1も同様である。しかしそれも闇雲にNGというのではなく「現状だとカテゴリーズにない」というだけ。つまりエルシーアイは、次期ロータス・カップ・ジャパンを「レースをするためのレース」ではなく「ロータス・オーナーが楽しむためのレース」にしようと考えているのだ。

プロデューサーである谷田さんは、「ロータスとモータースポーツは切っても切れない関係。日本のカップはロータスオーナーのためのレースにしたいんです」。

●エルシーアイ 広報部 谷田恵美

谷田氏はイベントプロデューサーの立場。ロータスデーが来春開催となったことを受け、そこでエキシビジョンレースを開催したいと奮闘中だ。また来季は「スキルアップ用のロータス・アカデミー等もやってみたい」とのこと。

カップ。そして数居の低さでは、多少の疑問もあるがGR86/BRZレースが筆頭に挙がる。ロータス・カップ・ジャパンは、その両者とも違う、純粋なクラブマンレースになると思う。まさにロータスが持つ雰囲気と同じ、シンプルで牧歌的な、ロータス公認のワンメイクレースが開催されるはずである。



2カテゴリー形式で開催!?

歴史の長さから、エリーゼなどはエンジンパワーだけでも136～260psの幅があるため、これを混走させるとなると同一条件を作るのは至難の業。現状は純正+公認装備の「チャレンジクラス」と、合法チューニングを容認する「オープンクラス」の2クラスを計画。



エリーゼS CUPが即参戦の最右翼か?

本国レースで使用されている「エリーゼSカップR」をナンバー付き車両としたのが「エリーゼSカップ」。足まわりが強化されAD07 LTSが標準だが、一番の特徴はダウンフォースの増加。ノーマルは160～225km/hにおいて5～8kg程度しか掛からないDFが、カップRでは66～125kgにまで増加する。消火器やキルスイッチが標準であり、ロールケージもレース用があることを考えると、ロータス・カップ・ジャパン参戦の最右翼か? 日本導入に期待。

JAF公認のロールケージが第一関門!?



なるべくコストがかからず、多くのロータスユーザーが共用でき、当然ながら強度も高いロールケージを作ることがLCIモータースポーツ部にとって現在の課題。また装着タイヤ(ADVANが有力か)はラジアルか、スタイヤか? レインタイヤは? など検討課題は沢山!



JAF公認というと、確かにアマチュアは必要以上に身構える。公式レースというだけで、多少はぶついても平気なガチガチのレースを想像するだろう。でも、それは違う。エルシーアイがJAF公認にこだわるのは、参加者と愛車の安全を得るため。日本は世界的に見ても、常に上位3位に入るロータス大国。カップカーじゃなくても参加できる公認レースが開催されれば、きっと2015年は最高のロータス・イヤーになるはずだ。

レースは年間4戦。エキシビジョンは来春のロータスデーで開催予定。今から参加の心づもりをしておくのも、悪くないと思う筆者である。

Tuned THE Diesel Vol. 11

REPORT ● 山田弘樹 (Kouki Yamada)
PHOTO ● 篠原晃一 (Koichi Shinohara)

日本一BMWを 売る男が斬る！

BMW 320d Touring

これまでコツコツとチューニングを繰り返して、かなりの出来映えとなったicode320d。しかし自画自賛していても始まらない。そこで今回は、スペシャルゲストによる試乗インプレを敢行した。日本一BMWを売る男の評価や、いかに!?

サ イキットでの動力性能にこそ

圧倒的な違いはあったものの、むしろワインディングでは、踏み倒せるチューンド・ディーゼルとして、3ℓ直6のアルピナD3に勝るとも劣らない走りを魅せたicode320d。現在はさらなるパワーアップを図るべく、インジェクターに関する情報を積極的に収集している真っ最中である。

ということでは今回は、技術的な進展はナシ。その代わりにicode代表である鶴田氏は、実にチャレンジングな企画を考え出した。icode320dの実力を、第三者の目で「客観的にインプレッションしてもらおう」というのである。

そこで鶴田氏が白羽の矢を立てた相手は、これまたすさまじい人物だった。BMW正規ディーラーである

ヤナセバイエルンモータースのセールスマネージャー、館野文彦氏を指名したのである。

別名「日本一BMWを売るセールスマン」。「3日に1台BMWを売る男」。その名を検索するだけで、様々な記事がズラリと揃う。1998年にヤナセのセールスマンとなり、オペルを担当。初年度でトップの座に君臨し、5年間で300台を売り上げた。その後ヤナセバイエルンモータースへ異動し、こちらも初年度からトップセールスを記録。これまでに1280台以上のBMWを販売してきた。本物である。そんな人物に320dを「ダメ出し」してもらうなんて……本当に大丈夫!?

試乗コースはicode周辺のバイパスとワインディング。筆者はカメラカーでこれを追いかけて、鶴田氏

が館野氏のM3で先導した。

その運転は、筆者から見てもみごとなものだった。連続する中高速コーナーを、フェザータッチのブレーキングから鋭くターンしていく反射神経には、ただならぬものを感じた。それもそのはず、館野氏は若き日に本気でプロゴルファーを目指した、生粋のアスリートだったのだ。

踏むところは踏み、流すところは流して、M3にピタリとついて行くicode320dの走りは、自画自賛するつもりはないが美しかった。探りつつパワーを炸裂させるM3とベータアシの320dは、こうしたステージにおいてイーブンの走りをしてしまふのである。

「これ素晴らしいですよ!」

試乗を終えた館野氏は、まっ白な歯をキラッと光らせて語った。

「4気筒ディーゼルが唯一ガソリンエンジンに敵わないのは、回したときの爽快感。この320dは、上でパンチがあります。アイドリング付近から2000rpmあたりまでは「フツ」と変わらないな……」と思っていたんですが、そこから先のパ



全身から走る喜びが感じられる 4気筒ディーゼルターボになっていますよ

ワー感とは別物。日本に輸入されているディーゼルモデルで、このエンジンに勝てるのは……確かにアルピナD3しかないでしょうね。足まわりも素晴らしい。ロールが少ないうえ、自分でもカーブが怖くないんです。グリップ感も常に高く、安心してM3について行けます」

意外な展開である。もちろんicode 320dは「大人のチューニング」をテーマに開発してきた。しかし正規ディーラーマンの眼からすれば、眉をひそめる所もあるはず。それを次の開発課題にしよう！と考



INTERIOR

この性能に相応しい色気を

「インテリアはメーカー保証とは関係ない部分。レザーで色気を少し付けてあげたり、Mと同じようにドライカーボン製のパネルにしてあげたらさらに良いですね」と館野氏。というわけでさっそくicodeでも検討中。



ENGINE

上まで回るディーゼルチューンに感動

「このトップエンドまで吹け上がるパワー感は、想像以上ですね！ ECUの問題さえなければ、ディーラー・コンプリートとして扱いたいくらい魅力的です」とオリジナルECUの出来映えを絶賛してくれた。



MUFFLER

デュアルテールは効き目抜群です！

ディーゼルのエンドマフラー交換は劇的にサウンドが変わるわけではないが、館野氏は「この見た目だけでアピール度は十分です。正直ディーラーでもオプションにしたいくらい！」とコメント。これが現場の声なのだ。



SUSPENSION

Mオーナーでも納得の安定性

icodeのサスペンション(36万円+税)は「ロールが少なくコーナーが怖くない！ 運転席以外は少し硬いけど(笑)、MやMスポーツのオーナーなら平気だと思います」と館野氏。大丈夫、減衰力調整ダイヤル付きです！



BMW正規ディーラー
ヤナセバイエルンモータース
名古屋支店 販売課 セールスマネージャー
館野文啓 氏

icode代表
鶴田昭臣 氏

20代に中嶋常幸プロの下で修行しプロゴルファーを目指すも、30歳でこれを断念。「数字で結果が出る世界へ」と1998年にヤナセへ入社し、たちまちトップセールスマンへ。オベルは通算300台以上、BMWでは1280台以上の販売実績を誇る日本一のセールスマンだ。

次なるチューンは燃料系 コモンレール式インジェクターを解析せよ！

現在icodeでは、パワーアップの次なる一手として320dに適合する大容量インジェクターを模索中。ただディーゼルの場合にはインジェクター以外にも、ポンプの吐出量や燃圧を上げる必要があるため、コモンレール式ユニットも容量を上げる必要がある。また触媒やDPF(ディーゼル微粒子捕集フィルター)も高額なため、失敗が許されない。それだけに素材選びも慎重だ。燃焼効率が上がるほど、熱も“すす”も増えてしまうからだ。



規ディーラーでは保証が効かなくなります。そこだけは注意して欲しい所です。ただ保証期間が過ぎてしまえば、それも同じ。ですから中古で320dを手に入れたり、長く320dを楽しみたいオーナー様にとつては、今回のチューニングはアリだと思います。ECUの問題さえなければ、私もディーラー・コンプリートカーとして欲しい1台ですよ！」

たとえ経済性の面からディーゼルを選んでいても、ユーザーはそこに「走る喜び」を求めているという。

「それがメルセデスではなく、BMWに乗るお客様なんです。この320dは、そんな方々を満足させられるクルマになっていると思います」と締め括ってくれた。さすがは日本一BMWを売る男。仕掛けたはずのこちらが、すっかりメロメロにされてしまった一日であった。

さて次号は更なる躍進を目指しチューンド・ディーゼル再開である！

乗

り心地に違和感を感じたのは、まだ暑さが厳しい8月のこと。暑さに弱い308とはいえず、調子を維持するため夜間ドライブに持ちだしたところ、不快な振動と異音が左後輪あたりを中心として感じられました。この感じ、前にも覚えがある……フラットスポットです。

それからは暑さもあいまって乗る気が起きず放置していましたが、やっとニュータイヤに交換できたので、久しぶりのレポートです。

選択したのはミシュランのパイロットスポーツ3（以下、PS3）です。自分が308のタイヤに求めるのは、グリップ／乗り心地／ウエットの各性能がバランス良く備わっていること。もちろん、スポーツ性能は高いレベルで維持しつつというのは絶対条件ですが、308の使用環境がワインディング9、高速道路&街中が1くらい（実際の走行距離ではなく積極的に楽しみたい比率）でサーキット走行は念頭になく、懷に優しいロングライフ性能まで求めたらPS3しかない（らしい）と決定。公私ともに仲良しのタイヤに詳しいモータージャーナリスト・山田弘樹氏のアドバイスを決め手のひとつになりました。

308に限らず、これまでミシュランタイヤを履いたのは過去に1回しかないため、どんな乗り味なのか超楽しみ。妙にドキドキしながらク



PS3と308のマッチングは？

Vol. 44

ミシュランのスポーツタイヤ“パイロットスポーツ3”に交換。
最先端テクノロジーを搭載したPS3と、旧車の308では相性いかに？

TEXT●甲斐貴之 (Takayuki Kai)
PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi)

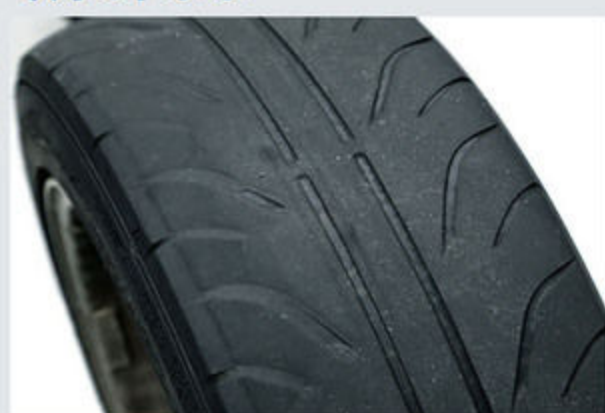
DATA

■ 1984年式	
■ 購入価格	378万円
■ 所有歴	11年4ヵ月
■ 走行距離	6万9048km + α

FERRARI
308GTB QV

タイヤ交換は日頃お世話になっているイシカワエンジニアリングに依頼。10月10日に横浜市瀬谷区へ移転したばかりの忙しい時期に無理を言って交換していただいた。感謝です！

今月のトホホ



問題の左リヤタイヤ。外してよく見るとフラットスポットはもちろんだが内減りがひどい。恐らく燃費重視で空気圧を高めて青森まで往復したことが、軽微なフラットスポットと偏摩耗を助長したと思われる。アライメントも見なおしてみる必要がありそうだ。



ファーストインプレッションはとにかく「しなやか」。これまでよりも格段に角がとれた転がり方を感じさせ、ドライブしていても疲れ方が違う。それでいて路面をつかむフィーリングはダイレクトに伝わってくるから、スポーツ走行の大きな力になるのは間違いない。



スポーツ性能とコンフォート性能、そして高いウエットグリップとロングライフ性能まで、タイヤに求められる各性能を高い次元で実現させるミシュランのパイロットスポーツ3へと待望の交換になった。フェラーリ308用はⒺ205/55R16 Ⓔ225/50R16がマッチする。



大陸で選ばれる理由。

日 本開催の富士スピードウェイ・ラウンドから、約1カ月のインターバルを経て、ランボルギーニ・スーパートロフェオ・アジアシリーズ第4戦は中国・珠海国際サーキットに舞台を移した。珠海は香港やマカオからのアクセスもよく、さらにFIA GT選手権やアジア・ル・マンの開催実績を持ち、中国におけるモータースポーツのメッカとも言える地域。中国で最も人気の高いモータースポーツ・イベントのひとつである「パン・デルタ・スーパーレーシング・フェスティバル」と併催となった今回も、予選の段階からスタンドに多くの観客が集まり、

場のひとつであることも理由のひとつ。昨年、中国はアメリカに次いで2番目にランボルギーニが販売された国だからね」

巨大な中国市場をターゲットに据えているのは、ランボルギーニだけではない。同じグループである、フォルクスワーゲン、ポルシェ、アウディもワンメイクシリーズを中国で開催する。端から見ていると同グループ内でドライバーを奪い合うことになるのではないかと心配になってしまつが、インヴェルニはこの問いに明確な「ノー」を突きつけた。

「それぞれのカテゴリーは、明確に違いがあると考えている。フォルクスワーゲン・シロcco・カップは、まさにエントリーレベルのシリーズ。このカテゴリーでレースを覚えたドライバーの多くが、さらに上のカテゴリーへのステップアップを果たしている。スーパートロフェオに参戦している中国人ドライバーもシロcco・カップ出身が少なくない。アウディR8 LMSカップは、使用されているマシンがGT3レベルに近い。つまり、GT3での参戦を考えているドライバーに最適なシリーズだね。そして、カレラカップに関しては、さらにシリアスなシリーズと言える。スーパートロフェオは、シロccoとR8の中間に位置するシリーズだ。

メインストレートをマシンが通過するたびに地鳴りのような歓声が沸き上がっていた。

そもそも今シーズンのカレンダーに、当初珠海は含まれていなかった。韓国ラウンドのキャンセルを受けて、代替イベントとして白羽の矢が立ったのが珠海だったのだ。シリーズコ・ディネーターのクリスティアーノ・インヴェルニは、中国でのモータースポーツの盛り上がり、今シーズンの2戦開催を呼び込んだと強調する。

「日本やマレーシアのように、中国はモータースポーツ文化が成熟している段階ではない。だが、その若さゆえに、たいへんな盛り上がりを見せていることも確かだ。上海に加えて、もう珠海を加えることは自然の流れだったよ。もちろんランボルギーニにとって、中国が最も重要な市

2014 Round 4 Zhuhai Lamborghini Blancpain Super Trofeo Asia Series

様々なワンメイクレース・シリーズが凌ぎを削る中国大陸。
今シーズン中国で2戦が組まれるスーパートロフェオは、
レースを知る珠海の観客から、大きな歓声を持って迎えられた。
レース文化が、まさに花開こうとしている巨大市場で、
ランボルギーニはその存在感をさらに増しつつある。

TEXT●入江大輔(Daisuke Irie) PHOTO●Lamborghini S.p.A.





セミ耐久として開催される
スーパードロフェオは、ド
ライバー交代がレースの鍵
になる。迅速な作業でクル
ーをピットから送り出す。



毎年、珠海で開催されて
いる「パン・デルタ・ス
ーパーレーシング・フェ
スティバル」に組み込ま
れた今回。スタンドには
満員の観客が集まった。

Race Report Rd.4 Zhuhai

落合俊之、両レースで総合2位フィニッシュ

レース1のスタート直後、日本から参戦した中谷明彦／竹内浩典組がレースをリードするが、レース半ばに入るとトップから脱落。その後、首位に立ったジャン・シン／マックス・ウィーザー組が、ポジションを守りフィニッシュ。ふたりはレース1に続き、レース2でも勝利を収め、ランキングトップを盤石のものとした。アマチュアクラスながらも、落合俊之がレース1、レース2ともに総合2位を手に入れている。



やはりカスタマーにはドライブを楽しんで欲しいんだ。国際サーキットを舞台に思う存分走れることもあって、我々のレースへの満足度は非常に高い。特にジェントルマンドライバーの多い中国では、これがポイントになる」

今回のレースにも参戦した香港出身のレーシングドライバー、ウィリアム・ロックも、スーパードロフェオの魅力と同じように感じていた。

「ボクはアジアン・ル・マン・シリーズも戦っているが、このセミ耐久というのがちょうどいいんだ。エントリレベルのドライバーにとって、やはり距離を走りたい。それにピットインやドライバー交代を経験できるのも大きいよ。そして、このレースを走るのが実は久しぶりなんだけど（2012年シーズンにシリーズ参戦）、この素敵なホスピタリティに來ると、『さすが、ランボルギーニ！』って思っよね！」

つまり、それぞれのシリーズがターゲットとしている層が明確に違うことが分かってもらえると思う」

多くのワンメイクシリーズが割拠する中国において、スーパードロフェオのアドバンテージは、どこにあるのか？ インヴェルニは、「ドライビング機会の多さ」を挙げた。

「多くのワンメイクシリーズは30分

のスプリントレースだ。だが、スーパードロフェオは50分のセミ耐久レースを2回も走行することができ。さらに、予選の前に練習走行枠をたっぷり取っていることも大きい。せっかく中国までやって来たのに、トータルの走行時間が1時間半というのは、ちょっと寂しいだろう？

我々は自動車メーカーである以上、





MOTOR SPORT

Inter Proto Series

Round 3

ドライバーの真剣勝負で魅せるインタープロトシリーズは後半戦に突入。ランキングトップの平川亮選手の連勝を誰が止めるのか。注目の第3戦には、ロニー・クインタレッリ選手が新たに参戦し、超接近バトルが繰り広げられるプロレースは波乱の展開となった。

REPORT●鈴木 明 (Akira Suzuki) PHOTO●森山俊一 (Toshikazu Moriyama)

COOPERATION●インタープロトモータースポーツ事務局

<http://interproto.net/>

クインタレッリ、参戦。

次なる刺客は誰だ？ 第2戦のレポート(2014年9月号)を、こう締め括ったのだが、インタープロトシリーズの関谷正徳プロデューサーは、現役GTドライバであるアンドレア・ガルダレツリに続き、第3戦にロニー・クインタレツリ選手をキャスティング。現在、昨シーズンからの連勝を4に伸ば

している平川亮選手にぶつけてきたのである。まさに関谷プロデューサーの手腕によって、夢の対戦が実現することになったわけだが、9月20日に組まれたプロクラスの予選は白熱した争いとなった。まずクインタレツリ選手は、スケジュールがあわず、ほぼぶつけ本番だったため、手探り状態でのアタックとなつてしまい、順位は5位と奮わず、しかもトップとの差は0.816秒。平川選手の5連勝が濃厚……という

雰囲気さえ漂ったが、そこでポールポジションを獲得したのは、中山雄一選手だった。開幕戦から平川選手と常に僅差の戦いを繰り広げてきた中山選手はストップ・ザ・平川の最右翼として注目されてきたが、ここまで結果は残せておらず、絶好のチャンス到来である。それでも平川選手は0.102秒差の2番手。決勝



インタープロトシリーズは参加型イベントであり、人気の同乗走行は模擬レース形式で、接近バトルを体感できる画期的なものだ。グリッドに並んでスタートする本格的なスタイルを採っている。専用ステージ上ではドライバーのトークショーやライブを開催。スーパーカー同乗走行には毎回フェラーリからボルシェなど、さまざまなモデルが揃えられているが、最新のマクラーレン650Sの姿も……。





レースは激戦必至であることは間違いない。
そして翌日の決勝レース。いつものようにオープニングラップから激しいバトルが続く。クインタレリ選手はいきなり佐々木考太選手と、超絶テクニックの応酬。コーナーごとに見応え十分の、緊迫感のある接近戦を仕掛ける。佐々木選手もまた



一步も引かないが、見事オーバーパスして4番手に浮上。その後もラップを重ねるごとにマシンの挙動を把握していき、徐々にタイムアップするなかで、5ラップ目にはストリートで全体の最高速(244.787km/h)をマークしてみせた。最終的には佐々木選手に抜き返されてしまいが、これぞインタープロトというバトルがゴールするまで繰り広げられた。一方、注目のトップ争いはといえば、中山選手が徐々に平川選手を引き離しにかかるが、大きなアドバンテージを得るまでには至らず、そこへ山野直也選手が加わり、中山選手を追う展開。それでも第1レースは中山選手が逃げ切り、予選の順位のままフィニッシュした。
続く第2レース。8ラップを走ったばかりの、7台のマシンがそのままグリットに並ぶ。平川選手の連勝を中山選手が止めるのか。
緊迫の10ラップが始まる。
スタートシグナルがグリーンに変



わり、1コーナーに全車なだれ込む。山野選手と佐々木選手が接触してコースアウト。2台とも復帰するが、これでクインタレリ選手が3番手にジャンプアップした。とはいえずトップ争いは中山選手と平川選手に絞られ、ガチ勝負となったが、中山選手の集中力は落ちることなく、逆にこれまで揺るぎない速さで勝利を重ねてきた平川選手のタイムが伸びない。結果的に意外だったが、10秒以上の差をつけて中山選手が初優勝を飾った。平川選手の5連勝を阻止したのである。クインタレリ選手は3位表彰台を死守したが、やはり事前の走行量が足りなかったようので、優勝には手が届かなかった。それでも毎戦、トップクラスのプロドライバーが加わり、シリーズ参戦するドライバーとの対戦は新鮮だし、いままでない緊張感と読めない展開が新たな魅力のひとつとなっている。
またプロドライバーとタッグを組んで戦うスタイルのため、的確なア

プロ同士の意地とプライドがぶつかり合うフェアな接近バトルは、ワンメイクレースだからこそ、己のスキルが問われ、ピュアな攻防が展開されていく。今回、関谷正徳プロデューサーが送り込んできたロニー・クインタレリ選手への期待感は大きかったが、フリー走行だけ走った程度では、マシンへの順応が十分にできず、予選は5位。厳しい戦いとなったが、さすがはトップドライバー、レースでの走りは実にアグレッシブで、佐々木考太選手との争いは見事だった。第2レースでは3位表彰台に上がったが、トップ争いに加われなかったことが悔やまれる。



ドバイスやレクチャーを受けることができるジェントルマンクラスのレベルアップは著しく、2シーズン目も後半戦となって、レースとしては成熟度を増してきた。最終戦は11月1日、2日に開催されるが、関谷プロデューサーはまたサプライズを用意しているのか？ さらに平川選手の巻き返しはあるのか？ もしくは新たなウイナーが誕生するのか？ モータースポーツの原点回帰を実践するインタープロトシリーズは、確実に成長を遂げているようだ。





F1 GP

開発の遅れが噂されていた1.6ℓ V6エンジンだが、鈴鹿での日本GPに合わせて1枚の写真が公開された。本格的なベンチテストがスタートしており、最終戦のアブダビGP後からはマクラーレンのマシンに搭載され、実走テストも始まる。

F 1日本GP開催直前の10月1日水曜日、ホンダは来シーズンから使用するF1用エンジンの画像を公開した。

画像は1600cc V型6気筒エンジン単体で、両バンクからの排気管がターボチャージャーに伸びているという基本的な構成がわかる程度のものである。修正もかなり加えられているためCG（コンピュータグラフィック）のように見えるほど。技術的な秘密を守ろうとする姿勢もうかがえる。加えてホンダはF1の専用ウェブサイトも開設し、そこではこの



メルセデスを止めることはできるか？ ホンダ、来季用の F1エンジン公開

TEXT●小倉茂徳 (Shigenori Ogura) PHOTO●Honda/Pirelli

エンジンのほか、F1の一般的なエネルギーリターンシステムや、鈴木サーキットを例にした回生とパワーアシストに関するわかりやすい解説も展開している。

ホンダは昨年5月16日にこのエンジンを2015年シーズンからマクラーレンに供給することでF1に復帰すると発表。そのなかでホンダはF1復帰の意義について以下のように説いていた。

「F1では2014年より、1・6ℓ V型6気筒直噴過給エンジンに加え、エネルギー回生システムが採用されるなど、エンジンのダウンサイジング化をはじめとした環境技術が導入されます。これらの技術への挑戦は、内燃機関のさらなる効率化や、ハイブリッドシステムなど、先進のエネルギーマネジメント技術を常に追求してきたホンダにとって、将来技術の開発や技術者の育成などにおいて大きな意義があると捉え、参戦を決定しました」

だが、この発表からほどなくしてF1はF1のターボエンジンについて、デビュー戦時の設計を2020年まで変更できなくなるホモロゲーションルールを導入した。これはエンジンを含むパワーユニットの開発費高騰とチームの財務負担を減らすための措置だが、これでは変更や開発ができるところがエンジンのマッピングなどに限られてしまい、ホンダの当初の理想とはかなり異なっていました。

それでもここへきてホンダの技術者たちにとって光明も見え始めてい



日本GPの決勝前に予定されていた佐藤琢磨によるマクラーレン・ホンダMP4/4のデモランは、雨天によりキャンセルされてしまった。展示ブースには多くのファンが集まり、ホンダ復活への期待の大きさを感じさせた。

る。それは、今年メルセデスのパワーユニットが圧倒的な強さを見せるなか、フェラーリとルノーがホモロゲーションルールから制限付きながらも設計変更を可能とするルールへの改訂を求めているからだ。これが通れば、ホンダが当初の理想としたF1復帰による「将来技術の開発や技術者の育成」がより促進されることになるだろう。

今回の挑戦は、かつてのマクラーレン・ホンダのような連戦連勝とはいかない可能性もある。だが、挑むことが大事なのである。ホンダの技術者は挑み、緒戦の敗北から学び、立ち上がることで、その技術力と知見を伸ばしてきたのだから。

ベッテル、レッドブル離脱 トップドライバーの大異動も？

F1 GP

日本GP開催中の10月4日、レッドブルはセバスチャン・ベッテルが今シーズン限りでチームを離脱することを発表した。ベッテルはレッドブルの育成ドライバーで、2007年に傘下のトロロソッソからF1デビュー。2009年にレッドブルへと昇格すると、翌2010年から2013年まで4年連続でチャンピオンを獲得した。今回の決断をチームは発表

前夜に知らされたとしている。また後任にはトロロソッソのダニエル・クビアトを昇格させると発表した。ベッテルの行く先は公表されていないが、その候補にはフェラーリ、マクラーレン・ホンダ、メルセデスAMGが噂されている。これによって上位チームのチャンピオン経験者たちによる連鎖的な大型移籍が起きるのは必至だ。

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





スーパーGT第7戦の舞台となったのは、タイ・ブリーラムに新設されたチャーレン・インターナショナル・サーキット（CIC）。チャーレンはビールやミネラルウォーターを扱う地元の飲料メーカーで、つまりは施設のネーミングライツを買い取った企業名である。

彼がブリーラムの振興に極めて熱心なこと、2010年にはタイ・プレミアリーグに所属するサッカーチームを買収してブリーラムを本拠地としたほか、翌年には巨大なスタジアムを建設し、ここを前述したチームのホームグラウンドとしている。CICもこのサッカースタジアムに隣接しているが、周囲はほとんどが荒地で、「ここに数万人単位の観客が本当に集まるのか？」と訝しがりたくなるほど。裏を返せば、そんな僻地（首都バンコクからは400kmの距離）だからこそ、ネウインは

新しい施設を建設し、経済を活性化させようとしているともいえる。

もともと、20億バーツ（約66億円）を投じて完成されたC



開催前は懸念が語られていたが、決勝日には実に7万5000人を超える観客が集まったスーパーGTのタイ・ラウンド。既に来年の開催契約も締結しているという。

ICはなかなか立派だ。敷地はほぼ平坦だが、これを逆手に取り、グラウンドスタンドに陣取るとコースの6〜7割が見渡せるレイアウトとした。これだけ見晴らしがよいと、サーキット・ビジョンなどに頼らずともレースの流れは一目瞭然となる。

このコースはF1も開催できるFIAグレード1の認証を受けており、したがって最近のサーキットの例に漏れず、ランオフエリアは巨大。しかし、巧みなレイアウトのおかげで、グラウンドスタンドからは直前のホームストレートだけでなく、その奥側に位置するインフィールドセクションも間近に見ることが出来る。これほど観客とコースが近い関係にあるサーキットは、最近ほとんどなくなったといっても過言ではなからう。そんなCICの唯一ともいえる欠点、ピットレーンがグラウンドスタンドの足下に位置しているため、ピット作業を直接みることができない点にある。しかし、そんな些細な欠点が気にならなくなるほど、CICの完成度は高い。ネウインによれば、スーパーGTとは来年度まで契約を交わしているほか、将来的には2輪レースの最高峰であるmotoGPやスーパーバイク世界選手権などを開催するつもりだという。

GT300

僻地での開催も大観衆が集まる タイ・ブリーラム スーパーGT初開催

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

GT300 Rd.7 Thailand

予選を制したのはi-mobile ASSが走らせるボルシェ911 GT3 R。隣接するサッカースタジアムとスポンサーが同じことからわかるように、地元を代表するチームである。決勝でもi-mobile ASSは速く、レースの半ば過ぎまで独走していたが、やがてタイヤトラブルに見舞われて7位フィニッシュ。代わって優勝したのは予選2位のB-MAX NDDP GT-Rで、2位にはStudie BMW Z4、3位には初音ミクZ4が滑り込んだ。



タイで盛り上がるサーキットレース トヨタとホンダが凌ぎを削る



今回はトヨタ車によるレースが2戦とホンダ車によるレースが1戦の計3戦がサポートイベントとして実施された。トヨタはタイでのモータースポーツ活動に積極的でビオス（ヴィッツ）やアルティス（カローラ）によるワンメイクレースを

運営。基本的にはビオスが入門編で、ここでシリーズ5位までに入ると上級クラスのアルティスに参戦できる。いっぽうのホンダはワンメイクレースとしての開催はないものの、今回はトヨタに対抗（？）する形でプリオとジャズ（フィット）の混走レースを実施した。どちらも車両の仕上がりは美しいが、レース運びはかなり荒っぽく、各所で接触が絶えない戦いで、日ごろは心優しいタイ人の意外な一面を垣間見たような気がした。

OVER 40'S
Super FJ Project

セツは常に変わるもの。

アッという間に月日は流れ、シーズンも残すところあと2戦。
シリーズ全てを追っているわけではないのだが、そろそろ気合いを
入れないとね！ と思った矢先に、別の部分に気合いが入った。
前号のカート練習で、ボキッ！とアバラが……折れちゃった!?

オ

ッサンがフォーミュラで走る
には、練習走行やレースのス
ケジュールと仕事の都合を合わせる
のがなかなか大変！というのは前号
でお伝えした通り。そんな中でもみ
んな情熱を持ってやりくりしている
ワケだが、無理なときはやっぱり無
理。というわけで今回筆者は筑波シ
リーズ第5戦を見送ることになった
のだが（優勝は若手を押しつけたま
たもやKAMIKAZE選手）、そ
もも自分には走りに行けない理由
があった。前号のカート練習で、ア
バラを傷めてしまったのだ！

ちなみにアバラが折れたら、自然
にくっつくまでほっとくしかない。
息をしたり動くと痛いなら、コルセ
ットでギューッと固める。筆者の痛
みはそれほどではなかったのですが普
通にやり過ごしていたが、痛いことは
痛い。1カ月経っても治らないので
知り合いの整形外科に行ってみると
「折れてないね。鎮痛剤飲んでいて」
とそっけない答えが返ってきた。

肋骨は骨折していない場合、肋間
筋を傷めているか、胸骨と肋骨を結

レーシングカートで
アバラを傷めました

先月125ccのカート(X30)にチャイ
乗りしてから痛み出した脇腹。約1
カ月経っても痛みがひかなかった
ので友達の整形外科へ行ってみた
ところ骨は異常ナシ。おそらく肋
間筋が骨膜、胸骨と肋骨の間を結
ぶ軟骨のどれかが炎症を起こした
のだろうという診断だった。

そんなワケで今回は、B-MAXの
工場へ赴き、マシンのメンテとセッ
ティングについて色々訊ねてきた。
ドライバーはエンジンに可愛がら
れてナンボ。コミュニケーションを
取ることが大切なのである。

ところでスーパーFJは、スーパ
ー耐久やカラカップに比べて断ト
ツにコストが掛からないレースだと
何度か紹介してきた。マシンをレン
タルするのが条件だが、年間コスト
もカツカツで400万円台。本気で
やっても600万円台で収まる。

クラッシュは別にして、掛かる費
用は車両レンタル代とエントリーフ
ィと練習走行代（メンテナンス&エ
ンジン出張込み）だけ。タイヤは
レース数×1セット（6戦分）、練習
は本番で使ったお古でOK。

となるとメンテナンスは、どんな
ことをどの位のスパンで行ってい
るか？ これを、ちょうどチームメ
イトの走行用にメンテナンスをして
いた細木エンジニアに訊ねてみた。

「エンジンはフルバランス取りした
ノーマルだから、オイル交換をする

監督、F3-Nクラスで3位入賞! 今井選手は富士シリーズ王者に!?

9月27、28日に開催された全日本F3選手権 Rd.12/13 SUGO大会で、なんと我が監督DRAGON選手(組田龍司氏)がF3-Nクラスの3位表彰台を獲得。しかも2大会連続で! 監督、あなたは40'sの星だ! またマシンをシェアする今井選手も、富士シリーズのランキング1位でチャンピオンに王手をかけている。B-MAX RACING TEAMは、筆者以外ノリノリである!!



シートポジションも変わるもの



シートポジションを微調整。低く座りすぎてHANSがヘルメットを押し上げているのを直した。そのくらいスグにわかりそうなものだが、走るのに精一杯だと違和感があるだけで何が原因なのかはわからなかった。筆者もようやくS-FJに慣れてきた? その際、細木エンジニアはヘルメットのズレも指摘。フォーミュラは本当に細かい。



「走行量がそもそも少ないんだけど、たたき込んだりはしてない。大人しくて丁寧過ぎるくらいかなあ」
なるほど。PFCに聞いたら、ブレーキなんかはパッドもローターも5年はもったと聞いたんですが? 「PFCの場合はローターに皮膜を作るからね。でも、本当に勝ちを狙うならパッドは3戦に1回。多い子は毎戦換えるよ。パッドは厚みがあるほど制動力の立ち上がり良くなるから。熱だつて伝わりにくいし」
そういったトコロはやっぱりレー

ス。金を掛ければいつてモンじゃないが、金を掛けないと、勝てない部分がある。練習もそう。走ればいつてモンじゃないけど、走らないと速くはなれない。ヤマダ君の場合は、絶対的な練習量が足りない過ぎるかな」
F3以上のカテゴリーは、ドライバーを「完成品」として扱う。きちんと走れることが前提で、データをベースにセッティングを出す。
「でもスーパーFJやF4の場合は、ドライバーがどんどん成長していくから、常にセッティングが変わっていく。筑波第4戦の練習走行でオーバーステアが出たとき、まだ危ないからとセッティングをアンダー方向に振ったでしょ? それが第一段階。本来ならそこをドライビングで克服して、曲がるクルマに乗れるようにすべきなんだ。それが第2段階。そのためには、

スーパーFJのメンテナンス&コスト

「走ればいいってモンじゃないけれど、走らないと速くはなれない」



B-MAX RACING TEAM
細木貴之氏

数々の名選手を育て上げてきたレースエンジニアで、ロッキでいえばミッキーのような存在!? 若き日に自らもフォーミュラのステアリングを握っていただけに、乗り手の話を理解しながら一緒にセッティングを導き出してくれる。



やっぱり本番前じゃなくて試せるときにじっくり練習しないと」
無駄な時間やお金をかけさせないためにも「成長カテゴリーではエンジニアが正しくドライバーを導いてあげる必要がある」と細木氏は言う。そして必要なのは、エンジニアが「理想とするドライビング像」を持つて、いることだと教えてくれた。
ドラポジひとつ取っても、筆者は走ること微妙に好みが変わってきている。それまでは体験していても頭で整理できていなかったことが理解できるようになって(余裕ができて、「こうの方がいいんじゃないか?」)と思えるようになったからだ。
やっぱりモーターススポーツって面白い! スーパーFJは、クルマ好きであれば、オッサンだって成長できるカテゴリーなのだ! と思った次第である。あー早く乗りたい!!



トランスミッションは走行後毎回バラす。次のコースにギヤ比を合わせ、ドッグギヤの消耗を確認するためだ。ちなみにバラせばドライバーの技量は一目瞭然だとか。ダンパーは液漏れや破損がなければシーズンオフにOHする程度。アームのベアリングはこまめに管理。



エンジンはノーマルなのでオイルを換える程度。ただしオーバーレブさせると、壊れなくても明らかに遅くなるのがわかるという。S-FJは車重が軽くパワーもないので、ブレーキパッドは1年もつが「勝つためには毎回新品が条件」とは細木エンジニア。

ニルへの道。 To Nürburgring

Vol.3 コミュニケーションの取り方

「クラブマンレーサーが自分の力でニルを走る！」
を合い言葉に始まった本連載の3回目は、
「日本でもできるニルへのシミュレーション」。
トランジットエンジニアリングが培ってきたノウハウを
そっくりトレースして最短距離でノルトを目指す!!

REPORT●山田弘樹 (Kouki Yamada) PHOTO●小宮岩男 (Iwao Komiya/iZM)
COOPERATION●トランジットエンジニアリング ☎0296-30-0977 <http://www.transit-engineering.jp/>
エルシーアイ ☎03-5754-0805 <http://www.lotus-cars.jp/>



明日のために その
ノルトでは必ず
横に乗ってドライバーの
キャラを把握する

日本のサーキットでは考えられないことだが、ノルトでコーチングするときは、まず助手席に乗りドライバーのチェックをするという。運転技量はもちろん、性格把握も重要な項目。不測の事態が起きたとき、そのドライバーがどう対処するのかをイメージできるからだ。これを日本でやる場合はコース専有が必要だが、慣れ親しんだオーナーカーで同じことを行うという。



2

明日のために その

無線でエンジニアに コース上の様子を伝える

170以上のコーナーが存在し、そのほとんどがブラインドであるノルトでは、無線がひとつの命綱。ピットではGPSで車両を見ながらコースの特性をドライバーに教える。ドライバーが路面やマシンの状況を伝えるのも無線。しかしS耐にでも出たことがない限り、無線など使うことはないのが普通。今後は無線を使ったコミュニケーションを徹底して練習する。



ピットに戻ったときは、マシンのセット状況や路面状況をエンジニアに細かく伝えるという習慣を付ける。そうすることで密なコミュニケーションが更に深まるのだ。

あの感動と興奮がウソのように
月日が流れ、初めてのニル
からはや4カ月。その記憶も徐々に
だが、薄れ始めているのがわかる。
……このままじゃイカン！
ということで今月からは「日本でも
できる！ニルへの道」編に突入。
その方法を教えてくれるのは、ニル
への道先案内人、ことトランジッ
トエンジニアリングの渡辺博人氏。
彼がノルトを目指す日本人ドライバ
ーに行くカリキュラムを、そっくり
そのまま誌面でお伝するという、太
っ腹企画をやっちゃいます。
ということ、まずは何から始め
よう？ニル対策なら「ブラインド
コーナーの走り方」とか、「速いマシ
ンの抜け方」って感じ？
ブー。渡辺氏に言わせるとニル
を走る上で一番大切なのは「コミュ
ニケーション能力を養うこと」だと
いう。もちろんドラテクの向上は大

切だけれど、それは普通の走行会で
も学べる。実践的なニル攻略カリ
キュラムとしては、エンジニアとの
意思疎通を完璧にしておくことが、
安全への第一歩だというのだ。
そこでまず最初に行ったのは、な
んと同乗走行だった。しかも渡辺氏
が助手席に乗り込むのである。
え〜！オレだったら、生徒の助手
席になんて、絶対乗らない!!
でもノルトを走るときは、結構そ
れが普通らしい。また渡辺氏いわく、
助手席に乗る理由はコースを教える
ためだけではないという。
「ドライバーの運転レベルを確認し
つつ、その性格まで把握します。こ
の人はおっとり型なのか、テンバリ
型なのか……とかね。そうすること
で、実際にニルを走ったとき、ド
ライバーさんを一番良いメンタルで
走らせてあげられるんですよ」
ちなみに日本で走る場合は、マイ

カーで走ってもらうことが多い。慣
れたクルマなら緊張感も少ないから
だ。筆者の場合は、連戦車両である
エキシージSを走らせた。サーキット
は富士スピードウェイである。
まず渡辺氏が確認してきたのは、
筆者の目線についてだった。
渡辺「ピットロードを走っていると
きは、どこ見てる？」
筆者「周りを確認しつつ、ピット出
口の信号」
渡辺「オッケー！じゃあコースイ
ンしたら？」
筆者「イン側キープ。1コーナーの
ポストからアベックス」
渡辺「オッケー！」
という具合である。
その後はまず筆者の好きに走らせ、
そこから「ブレーキをソフトに掛け
ながら減速して〜」など、ニルを
想定した操作を要求。そう、このカ
リキュラムは富士をうまく走るため

明日のために

その **3**



**HANSの装着は必須。
レーシングギアは
FIA公認規格を**

レースを目指さなくても、ニュルを走るなら「レーシングギアはFIA公認のものを着用して欲しい」と渡辺氏。万が一の火災で、1秒でも火の手が及ぶのを遅らせるためだ。また衝突時に頸椎が伸びるのを防ぐHANSも必須。ニュルでクラッシュは人ごとではないのだ。

ではなく、あくまで「ニュル」を想定した疑似走行訓練なのである。
次に行ったのは「無線の練習」。1周20km（GPトラックを入れると25km）のニュルでは、無線だけがドライバーとエンジニアをつなぐ命綱。これで連絡を取り合うことに、慣れなくてはならないのだ。
また今度はマシンをN1マシン（トヨタ・アルテッツァ）に変更した。レーシングカーに慣れるためと、無線のジャックがあるからである。
折しも路面は雨上がりで、所々にウエットパッチが残った状態。滑りやすいコーナーの位置を、普段自分が確認する以上に細かく伝え、タイヤのグリップ感を報告し、徐々にペースを上げて行く……。

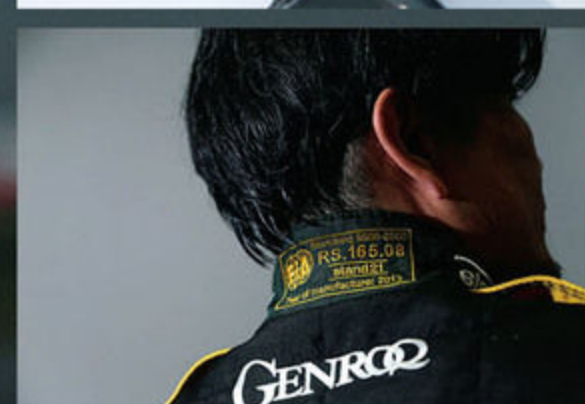
次々と出される課題をエンジニアとクリアしながら走ることが、こんなに面白いものとは思わなかった。それは今まで自分が経験したスプリントレースでは、味わえない共同作業だった。そして楽しい時間はアッという間に終わりを告げた。

「ニュルを走るための走り方を知る。」

渡辺氏が感じた筆者の印象は、「レーシングスピードに上げるベースが早い。タイヤが冷えた状態でも自信を持ってマシンを走らせていますが、ニュルでいきなりそれをやると本当に危ない。これからは徐々に上げていくように！」。良かった部分は、自分から情報を取りに行く姿勢。今回いきなりアルテッツァを運転したけど、無線でもピットでも、セツトに関して積極的に質問して、いち早く乗りこなそうとしていた。エンジニアとしては、ドライバーがナーバスになって閉じこもってしまうのが一番怖いんです。かなりイイ線いってるよ！」

と一応の合格点をもらった。ハッキリ言います。この訓練は最高に面白い!! ニュルを走るということに最初は尻込みしていた筆者だけれど、これなら走れるかもしれないと思えた。今さらながらエンジニアのすごさを実感した次第である。

さて次回は、耐久レースに出場して今回の内容を実戦で活用してみる。ゲストにはニュル経験者である先輩ジャーナリストにも登場して頂く予定なので、筆者との違いもバッチリお伝えできちゃうはずである。



教習車はトランジットEng所有のアルテッツァN1マシン。ニュル24hレースの最低排気量が2ℓで、FRの挙動が学習できること、補修パーツが安く調達しやすいことなど総合的な理由で選んだという。レーシングレンタカーとしてレッスンやレースでも活躍中。



BRIDGESTONE BLIZZAK VRX

WINTER
TIRE
CATALOG

北 海道で圧倒的なシェアを誇るブリザック。その最高峰に位置するのがVRXだ。ブリザックの特長は何といっても発泡ゴムによる吸水性能によって、氷とタイヤ間の水膜を除去し、優れたグリップ性能を発揮するところ。

VRXは発泡ゴムの気泡内側に親水性コーティングを施すことで、これまで定評のあった吸水性能をさらに高めている。

コンパウンドにはRCポリマー(≒特定の合成ゴム分子の先端に、シリカと結び付けるための接着材をつける末端変性技術)を採用して温度が高いときには弾性を高く、低温では柔軟になる特性のコンパウンドを採

用して幅広いシチュエーションに対応する。

トレッドデザインは左右非対称で、従来よりもブロックを小さめにして路面の凹凸に対してよりフレキシブルに密着できるようになっている。トレッドのイン側のセカンドブロックにはV字型ブロックを配置。氷上でのエッジによるひっかけ性能が発揮されるデザインとなっている。

アウト側セカンドブロックは、溝の交差点が多くなるようにデザインされている。雪上トラクションは溝の交差点に強い力がかかっていることから、取り入れられたのだという。

タイヤが外観でもう一つ特徴といえるのがサイドウ

オールの左右非対称形状だ。プレイズから採用になった左右非対称形状は、外乱によるクルマのふらつきを抑える効果がある。また転がり抵抗低減に効果を発揮するサイドウォール形状を取り入れることで、転がり抵抗の低減も図られている。

氷上路面を走らせてまず感じるのは、吸水性の良さからくるグリップ感の高さだ。タイヤと路面の間に生じた水分をスッと吸い取っているような感触がある。そのためタイヤがダイレクトに氷をとらえ密着している独特のグリップ感がある。

ブレーキングでしっかり氷の路面を捉えている安心感を伴った減速感。タイヤを空転させながら加速していった時のひっかけ性能を伴ったトラクション性など、氷上性能の高さは大きな魅力だ。

じつは雪上での操縦性も良い。ブリヂストンでは性能のイメージが分散してしまうからあまり大きな声でアナウンスしていないが、圧雪路を踏んだ時のしっかりした踏みしめ感や、コーナリング中にエッジだけでなくトレッド面が路面をつかんでいるようなグリップ感が出ており、安心感が高く、とても走りやすい。

というわけで氷雪上性能をきっちり性能アップしているわけだが、トレッド面剛性を高くした結果、ドライの操縦安定性も大幅に高くなっている。しかも転がり抵抗も大幅に少なくしている、エコなスタッドレスタイヤでもある。

CLOSE UP!!

アクティブ発泡ゴム



ゴムの表面にある水路を親水素材でコーティングし、水の流れを排出しやすいようにコントロール。路面の水膜を効果的かつ積極的に除去することで氷路面にしっかりと密着してグリップ力を格段に高めている。

氷上とウェットブレーキ性能アップ 転がり抵抗も低減したスタッドレス

REPORT ● 斎藤 聡 (Satoshi Saito)

① 優れた氷上グリップ性能
「アクティブ発泡ゴム」

② オールマイティ性能
「新・非対称パタン」

注目
ポイント!

ブリザック VRX サイズラインアップ

■20インチ	215/40R18 89Q	235/55R18 100Q	235/55R17 99Q	175/60R16 82Q	195/55R15 85Q
245/40R20 95Q	225/40R18 88Q	■17インチ	215/60R17 96Q	185/60R16 86Q	175/60R15 81Q
■19インチ	245/40R18 93Q	205/45R17 84Q	225/60R17 99Q	195/60R16 89Q	185/60R15 84Q
255/35R19 92Q	255/40R18 95Q	215/45R17 87Q	■16インチ	205/60R16 92Q	195/60R15 88Q
265/35R19 94Q	215/45R18 89Q	225/45R17 91Q	195/45R16 80Q	215/60R16 95Q	205/60R15 91Q
275/35R19 96Q	225/45R18 91Q	235/45R17 94Q	165/50R16 75Q	225/60R16 98Q	145/65R15 72Q
225/40R19 89Q	235/45R18 94Q	245/45R17 95Q	195/50R16 84Q	195/65R16 92Q	165/65R15 81Q
235/40R19 92Q	245/45R18 96Q	205/50R17 89Q	205/50R16 87Q	205/65R16 95Q	175/65R15 84Q
245/40R19 94Q	255/45R18 99Q	215/50R17 91Q	225/50R16 92Q	215/65R16 98Q	185/65R15 88Q
255/40R19 100Q	225/50R18 95Q	225/50R17 94Q	185/55R16 83Q	■15インチ	195/65R15 91Q
225/45R19 92Q	235/50R18 97Q	235/50R17 96Q	195/55R16 87Q	165/50R15 73Q	205/65R15 94Q
245/45R19 98Q	245/50R18 100Q	205/55R17 91Q	205/55R16 91Q	165/55R15 75Q	215/65R15 96Q
■18インチ	215/55R18 95Q	215/55R17 94Q	215/55R16 93Q	175/55R15 77Q	195/70R15 92Q
255/35R18 90Q	225/55R18 98Q	225/55R17 97Q	225/55R16 95Q	185/55R15 82Q	(以下省略)

※全109サイズ。オープン価格

Cotinental Conti Viking Contact™6

コンチネンタルの新スタッドレスタイヤ、「コンチ・バイキング・コンタクト6(CVC6)」に、スウェーデンのテストコースで試乗する機会を得た。先代のCVC5に対しトータルで性能向上しているが、中でもアイス性能が8%向上している。まさに、日本のニーズに即したタイヤなのだ。

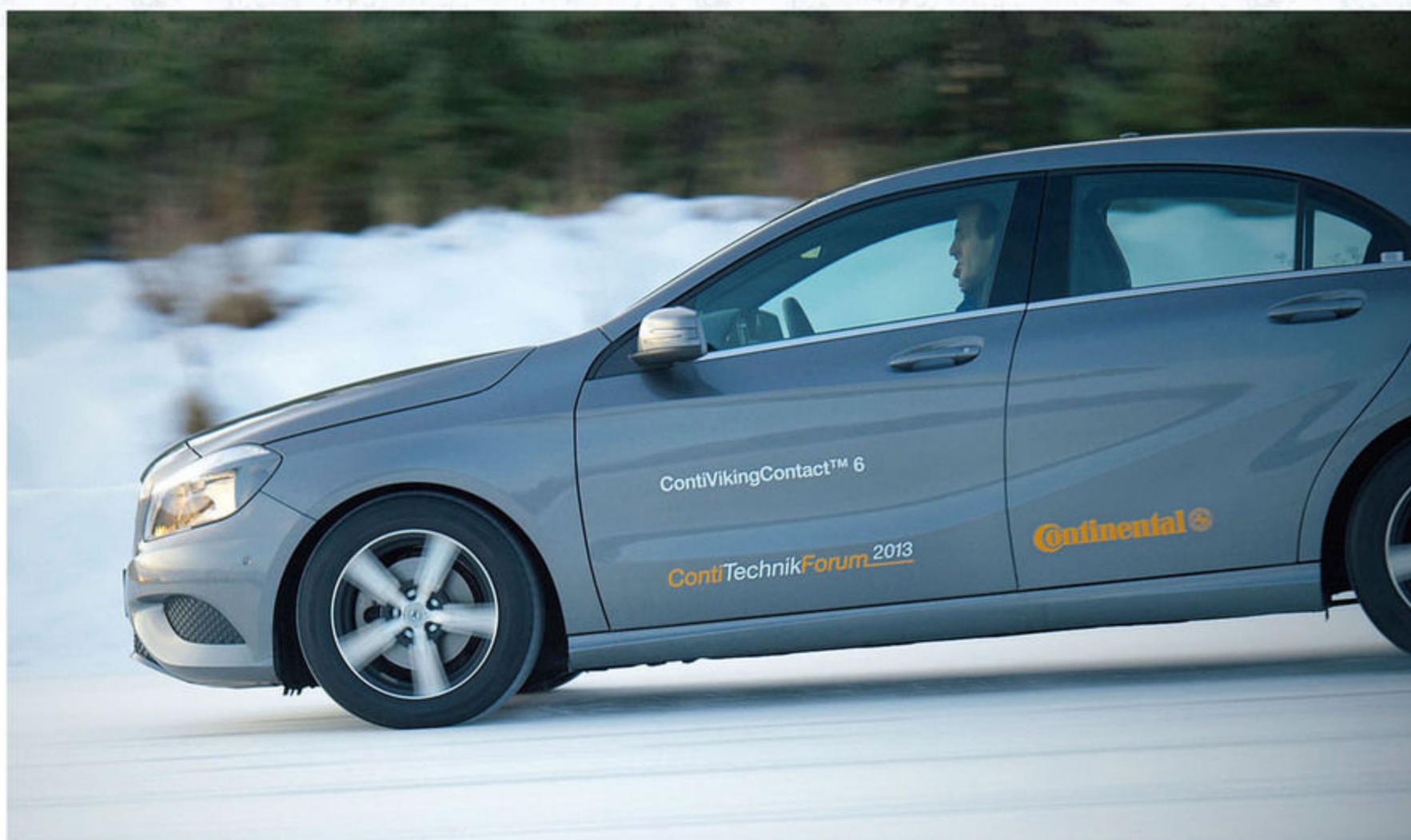
新製品のテクニカル・ハイライトは、卓越したブレーキ性能や正確なハンドリング性能を確保しながら、経済性と環境性能も向上させた点。

日本のスタッドレスタイヤユーザーがもっとも求める性能のひとつが凍結路でのトラクション&ブレーキ。CVC6は、トレッドを3分割し、センター部でアイス性能を発揮する。乾いた氷上ではスリックのように限りなく接地面の大きい方が効果的だ。とはいえ、圧雪での性能も考慮するとそうはいかないので、従来より接地面を増やし、ブロックのたわみを抑えることで水をかき出すワイパー効果を発揮させて性能を出している。

試乗したテストコースは、数日前まで-25℃だったのに、当日は4℃まで上がり、走るたびにツルツルテカテカに路面が磨かれ過酷なコンディションだったが、氷結路における発進トラクションも抜群だった。

一方、圧雪は主にイン側のトレッドが受け持つ。ここではブロックパターンが重要だ。CVC6では、ギザギザのサイブに加え、深さ方向も均一ではない。それによって、ブロックの間にハシゴを渡したような効果が得られ、サイブがつぶれないようにしている。結果、雪中剪断力によって高いトラクション性能が得られる。

そして、アウト側はドライ性能重視。ブロックを2分割することで、横方向の力が加わった時にブ



路面適応力を極めた先端テクノロジー ESC対応のプレミアムスタッドレス

REPORT●佐藤久実(Kumi Sato)

ロックがくっつき合って剛性が高まり、コーナリンググリップを発生する。コンパウンドでは、トレッド面にシリカをのせることでこり抵抗を良くし、環境性能の向上を実現。また、従来のカーボンブラックより最低粒子が1/10となるレジ配合コンパウンドの採用により、ゴム硬度を下げることなく粘着性を向上している。

最近、都心部でも年に数回とはいえ大雪に見舞われることがある。その点、速度記号がTレンジのCVC6は、アスファルト路面での剛性も高く耐摩耗性にも優れるため、雪道のヘヴィユーザーならずとも安心してチョイスできる万能度の高いスタッドレスタイヤといえる。

注目
ポイント!

- 1 自動ブレーキ対応のトレッド「3分割型トレッドパターン」
- 2 グリップと低転がり抵抗を両立「ニューレジコンパウンド」

CLOSE UP!!

DTTテクノロジー



トレッドのイン側はサイビングを多数刻んで雪面に効く「SNOW」、センターはマイクロの世界で氷面の液体層をワイパー効果で減少させる「ICE」、アウト側はブロック結合効果で剛性を確保した「DRY」の3分割で構成する。

コンチ・バイキング・コンタクト6 サイズラインアップ

■20インチ		■16インチ		■SUV17インチ	
255/35R20 97T XL	245/50R18 104T XL	195/55R16 91T XL	■SUV19インチ	235/55R17 103T XL	
■19インチ		205/55R16 94T XL	235/50R19 103T XL	225/60R17 103T XL	
235/35R19 91T XL	215/45R17 91T XL	215/55R16 97T XL	255/50R19 107T XL	235/60R17 106T XL	
255/35R19 96T XL	225/45R17 94T XL	225/55R16 99T XL	235/55R19 105T XL	225/65R17 102T	
235/40R19 96T XL	235/45R17 97T XL	195/60R16 93T XL	255/55R19 111T XL	235/65R17 108T XL	
245/40R19 98T XL	245/45R17 99T XL	205/60R16 96T XL	■SUV18インチ		245/65R17 111T XL
255/40R19 100T XL	205/50R17 93T XL	215/60R16 99T XL	235/50R18 101T XL	■SUV16インチ	
■18インチ		225/60R16 102T XL	225/55R18 102T XL	215/65R16 102T XL	
225/40R18 92T XL	225/50R17 98T XL	235/60R16 104T XL	235/55R18 104T XL	225/70R16 107T XL	
235/40R18 95T XL	215/55R17 98T XL	■SUV20インチ		245/70R16 111T XL	
245/40R18 97T XL	225/55R17 101T XL	275/40R20 106T XL	255/55R18 109T XL	265/70R16 112T	
225/45R18 95T XL	215/60R17 96T	275/45R20 110T XL	235/60R18 107T XL		
			265/60R18 114T XL		

※全67サイズ。15インチ以下、省略。オープン価格。



DUNLOP WINTER MAXX SJ8

WINTER
TIRE
CATALOG

乗 用車用スタッドレスタイヤWINTER MAXX
のコアテクノロジーであるMAXXシャープ
エッジとナノフィットゴムを採用した、SUV用ス
タッドレスタイヤがWINTER MAXX SJ8だ。

ダンロップのスタッドレスタイヤは撥水。つまり
水を弾いて氷の路面とタイヤを密着させグリップす
るという考え方を基本に作られている。今回SJ8
に採用されているコンパウンドは、4D NANO
DESIGNというダンロップの新材料開発技術によ
って開発されたもので、高密度シリカと新開発の軟
化剤を配合することによってゴム全体は剛性が高
く、接地面だけ柔らかくすることに成功。アイスバ
ーンでは細かな凹凸にナノレベルの密着性によっ
て、優れたブレーキ性能を発揮するという。

トレッドデザインはブロック構成の「SUV専用」
方向性パターン。ブロックにはサイプの溝幅を25
%細くしたMAXXシャープエッジを採用する。溝
が細いことでブロックが大きな力を受けて変形した
時に、より強くサイプ同士が変形を支え、ブロック
剛性を高く保つ役割をする。また変形が少ない分、
より効果的にサイプのエッジ効果を引き出すことが
できる。

圧雪路を走らせた時に印象的だったのは、その軽
快さだ。SUV用にチューニングされたケースの剛
性の高さと、MAXXシャープエッジに支えられた
ブロック剛性が互いに影響しあって、ハンドル操作
に対して応答がシャープで軽快な操縦性を作り出し
ているのではないかなと思う。

その結果、轍などでは、もうちょっと落ち着いて
いてもいいかな、と思う場面もあるのだが、総じて
言うと、クルマの重さや鈍さを感じさせず、雪上を
軽快に走ってくれるタイヤに仕上がっている。

**乗用車用にはコレ！
ウインターマックス/
ハイスpek**

乗用車用ハイスpekスタッド
レス。[ナノフィットゴム]が凍
結した路面にピッタリ密着す
ること、氷上ブレーキ性能など総
合性能を向上させ、更にロングラ
イフを実現させた。13～19イン
チまで、サイズのラインアップが
増えて全92サイズ用意される。



重く鈍いイメージのSUVを軽快に走らせ 安定感抜群のスタッドレスタイヤ

REPORT ● 斎藤 聡 (Satoshi Saito)

これは単純にケース剛性とブロック剛性が高いか
らではなく、トレッド面が雪道を捉え、軽快な動き
を作り出すためのグリップ性能を発揮しているから
なのだろう。圧雪路ではエッジを効かせて雪を踏み
しめているような感触がきちんと出ており、コーナ
ーではエッジを効かせたしっかりしたグリップ感と
安定感がある。

氷上性能も良かった。ベタッと氷の路面
に手のひらをつけているような広い接地
感があり、重いボディのSUVをスム
ーズに加速させ、旋回させてくれる。

フットワークの軽さが作り出
す、走る面白さがSJ8にはある。

**注目
ポイント!**

- ① 氷の路面をひっかく
「MAXXシャープエッジ」
- ② 氷面の凹凸に密着
「ナノフィットゴム」

ウインターマックス SJ8 サイズラインアップ

■19インチ		
225/55R19 99Q		235/70R16 106Q
235/55R19 101Q		245/70R16 107Q
■18インチ		
225/55R18 98Q		265/70R16 112Q
235/55R18 100Q		275/70R16 114Q
255/55R18 109Q XL		175/80R16 91Q
225/60R18 100Q	225/65R17 102Q	■15インチ
235/60R18 107Q XL	235/65R17 108Q XL	
265/60R18 110Q	265/65R17 112Q	205/70R15 96Q
275/60R18 113Q	275/65R17 115Q	215/70R15 98Q
285/60R18 116Q	265/70R17 115Q	265/70R15 112Q
225/65R18 103Q	■16インチ	
	215/65R16 98Q	175/80R15 90Q
	215/70R16 100Q	195/80R15 96Q
	225/70R16 103Q	215/80R15 102Q
		225/80R15 105Q

※全34サイズ。オープン価格



TOYO TIRES OBSERVE GARIT GIZ

「瞬感スタッドレス」をキャッチコピーに、氷上性能の大幅な性能向上をアピールするのが、トーヨーのプレミアムスタッドレス＝ガリットGIZだ。

トレッドデザインは極太の2本の縦溝とショルダー部にも同様に極太の横溝を配置した大胆なデザインとなっている。シャーベットの排雪性を重視したものだが、同時にセカンドブロック(2列目のブロック列)を密に配置することによって実接地面積を高め氷上グリップ性能をも高めている。

コンパウンドは、NEO吸水ナノゲルゴムと名付け

られており、吸水素材である吸水カーボニックセル、低温時のミクロの密着性能を作り出すナノゲル、ひっかき効果を発揮する鬼クルマミで構成されている。なかでも吸水カーボニックセルは、従来の吸水素材と比べ約20倍の大きさを持ち、親水性に優れているので、優れた吸水性能を発揮する、ガリットGIZの性能を効果的に高めた配合材。

このほか、センターブロックに吸水性能アップを狙って採用された新吸着3Dサイプや、大きな力に対してブロック剛性を高める効果のある小振幅3Dグリッ

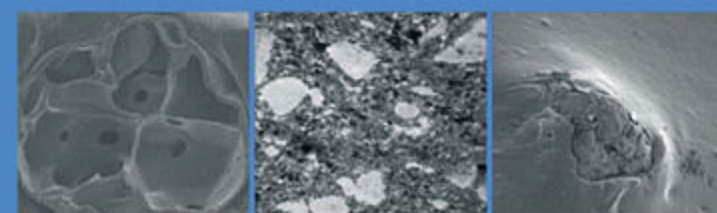
プサイプなど、様々な技術や工夫が盛り込まれている。

試乗してみると、確かに氷上グリップ性能は大幅に向上しているのが感じ取れた。特にアイススケートリングで試乗した印象だと、タイヤと氷の路面の間の水膜が明らかに少ない感触のヒタッと吸い付くようなグリップ感と安定感があった。トレッド面が路面を良く捉えつかんでいるというかホールドしているようなグリップ感がある。この明瞭なインフォメーションもじつは大きな魅力なのだが、ひとつにはトレッドの面剛性が高くなったことで、ブロックの変形が少なくなり、実接地面積を増やす結果になっているのではないかとと思う。同時に変形からくるグニャついた手応えもなくなりスッキリとしたものになっている。

このことは雪上を走らせるとよくわかる。雪上でレーンチェンジやスラロームを試してみると、ハンドル操作に対する応答がとても素直で、感覚的にはハンドルを切った通りにクルマが動いてくれるように感じられる。オーバーベースや路面の変化でグリップが低下していく際もその様子がわかりやすいので、安心して運転できるのだ。氷上性能を重視した、とトーヨーでは言っているが、同時に雪上での操縦性も良くなっている。

CLOSE UP!!

NEO吸着ナノゲルゴム



親水性のある天然由来の「NEO吸水カーボニックセル」、氷点下でもしなやかにゴムを保ち路面に密着する「ナノゲル」、さらにTOYOタイヤお得意の「鬼クルマミ」効果の相乗効果で類まれなアイス性能を発揮する。

氷上性能を重視した冬タイヤだが ハンドリング性能も大幅アップ

REPORT ● 斎藤 聡 (Satoshi Saito)

- 1 吸水性能大幅アップ
「NEO吸着カーボニックセル」
- 2 走安性アップのトレッド
「新吸着3Dサイプ」

注目
ポイント!

オブザーブ・ガリットGIZ サイズラインアップ

■18インチ			
215/55R17 94Q	225/60R16 98Q	205/60R15 91Q	
225/45R18 91Q	225/55R17 97Q	195/65R16 92Q	145/65R15 72Q
245/50R18 100Q	■16インチ		165/65R15 81Q
■17インチ		205/65R16 95Q	175/65R15 84Q
185/55R16 83Q	■15インチ		185/65R15 88Q
215/45R17 87Q	195/55R16 87Q	165/55R15 75Q	195/65R15 91Q
225/45R17 91Q	205/55R16 91Q	175/55R15 77Q	205/65R15 94Q
195/50R16 84Q	215/55R16 93Q	185/55R15 82Q	215/65R15 96Q
205/50R16 87Q	175/60R16 82Q	195/55R15 85Q	195/70R15 92Q
205/50R17 89Q	185/60R16 86Q	165/60R15 77Q	
215/50R17 91Q	195/60R16 89Q	175/60R15 81Q	
225/50R17 94Q	205/60R16 92Q	185/60R15 84Q	
235/50R17 96Q	215/60R16 95Q	195/60R15 88Q	

※全64サイズ。14インチ以下、省略。オープン価格。



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



AP (アクセスポート) と呼ばれる端末を車両のOBD2ポートに接続し、純正ロムの中で同社のマップングを使用できるようになっている。APの中には数種類のマップングを入れておくことが可能で、用途に応じて切り替えることもできる。このシステムをポルシェ純正のボッシュ・モトロニック上で初めて確立したこと自体、充分に革新的なのだが、C

Check it up ①

ア

アメリカのCOBB社は、GT-Rやインプレッサ等のコンピュータチューンで実績を上げているメーカーで、今年そのレパトリーにポルシェを加えている。3月に997ターボとGT2を、そして先頃、クレフモータースポーツからの依頼により、997GT3用のプログラムを完成させたのである。

これまでコンピュータチューンといえば、純正のロムの書き換えや、全く違うマネージメントシステムでエンジンをコントロールするものがほとんどだった。しかしCOBB社の製品は既存のシステムとは異なり、独自のマップングがインストールされたAP (アクセスポート) と呼ばれる端末を車両のOBD2ポートに

COBB社のシステムが興味深いのは、拡張性や自由度が高められている点だ。というのもマップングは同社が提供しているもの以外に、今後クレフモータースポーツや同社と提携する東名エンジンにより、サーキットに合わせて専用開発された仕様も登場する予定になっているし、またPC上でマップ内のパラメータを変更してオーナーがマップングを作成することも可能だ。

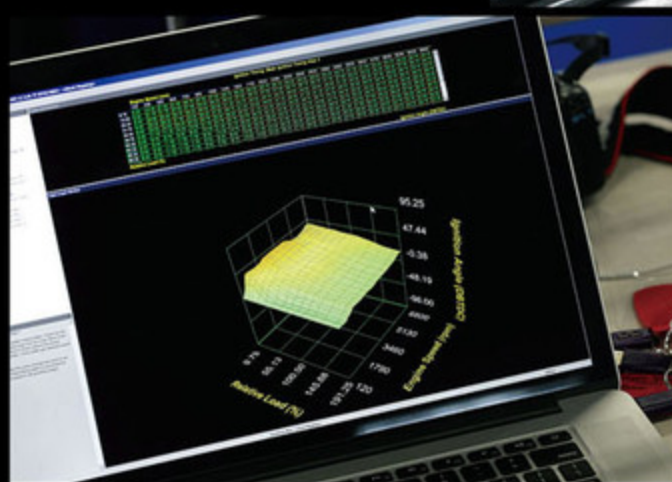


COBB ACCESS PORT for Porsche

ポルシェ用、ついに登場!!
変幻自在の万能型。



997GT2、GT3ともにAPをインストールするとSTOCKからマップ変更され、この状態がSTAGE0 (ゼロ) となる。GT2はSTOCK比で約30psアップし、テスト担当の藤井誠暢選手が驚いたように、1分54秒469 (269.67km/h) を記録、約70psアップのSTAGE1では1分54秒117 (269.28km/h) だった。来日した2人のエンジニアによると、内容的には点火時期/ラムダターゲット設定 (A/F値ターゲット設定)/VTG制御/ブースト制御/トルクターゲット設定を変更しているとのこと。GT3は点火時期/ラムダターゲット設定 (A/F値ターゲット設定) が主で、STAGE0で1分59秒554 (243.89km/h)、STAGE1で1分58秒311 (246.99km/h) だった。



PARTS LIST

ポルシェ 997 GT2 / ターボ / ターボS	30万円 (税別)
ポルシェ 997 GT3 / GT3 RS	18万5000円 (税別)

作してもらうこともできるのだ。今回、富士スピードウェイにおいて997GT2とGT3が用意され、レーシングドライバーの藤井誠暢選手がテストドライブした。

COBBのシステムをインストールした時点でGT2では30psほどパワーアップしたステージ0と呼ばれる状態となるが、今回はさらに40psほどアップしたステージ1の状態と比較した。するとステージ0ですでに藤井選手が1分54秒469を記録し、ステージ1に切り替えると54秒117までタイムアップを果たした。「4500rpmで太いトルクが感じられ、高回転域における頭打ち感ありません」と藤井選手。COBBのチューニングは点火時期やラムダターゲット設定、ブースト制御の他、997ターボから導入されたVTGの制御も行っており、その効果がはっきりと確認できた。

一方のGT3は、Sタイヤ用にセッティングされた足にネオバが組み合わされ、決して走りやすい状態ではなかったが、最高速で約3km/h、ラップタイムで1秒2、ステージ1の方が速いことが確認された。

「NAなので体感できる差は決して大きくないものの、データロガーでも、特に加速区間でタイムを削り取っている様子が確認できます」と藤井選手。このテストのために来日したCOBBのスタッフも、ポルシェに関しては今後更なる細かい制御と進化が見込めるという。ポルシェの世界でも、身近で本格的なコンピュータチューンの幕が開けたのだ。

HYPER FORGED HF-C7

for MANSORY RANGEROVER SPORT

世界のハイエンドカーを支える
ジャパンメイド鍛造。

HYPER FORGED HF-C7

⑤10.0J×24 SemiConcave

⑥10.0J×24 SemiConcave

センターディスクカラー:Paint MatteBlack

リムカラー:Anodized MatteBlack

※価格は要問い合わせ。



気が付けばデビューからもう4年余り。もはや定番という言葉が相応しいHF-C7である。日本屈指の鍛造技術を入れて世界へ羽ばたくホイールメーカー「ハイパーフォージド」において、矢継ぎ早に投入されるハイエンドカー達の足もとを支えてきた銘柄だ。

マンソリー・スイスが手がけた新型レンジローバー・スポーツの、その足もとにすっぽりと収まるHF-C7を見て、改めて定番の強さを思い知った。レンジローバーの世界を際立たせるマンソリーの手腕に唸らされたつも、そこにHF-C7が見事なまでに似合っていたからだ。

これはHF-C7にある多くのライナップの中でも、特にプレミアムSUV勢を想定した24インチサイズのもの。それも純白のボディを引き締めるかのように、敢えて黒基調とした玄人好みのコーディネートだ。ディスク面はペイント・マットブラックに、リムはアナダイズド・マットブラックと、微妙に質感を変えて

いる。ピアスボルトの存在を含めて、角度によって様々な表情を生み出すのは、些細な部分こそ一切の妥協を許さず徹底的にこだわった抜いたがゆえの賜物だろう。

HF-C7と言えばコンケーブスタイルの迫力が大きな個性だった。24インチもの大口径となると、今回のセミコンケーブスタイルでも迫力は充分。むしろピンと張りのあるレンジローバーのボディパネルに対して、絶妙なクリアランスでリムとスポークが収まる具合がいい。

マンソリーの要であるドライカーボンパーツの品質を見ると、ついホイールも含めてフルマンソリーで仕上げたくなってしまうのが一般的な考え方だと思う。しかし、そこで取捨のハイパーフォージドという選択肢がいい。ドイツで生まれたマンソリーは、リンスピードとの合併を経て、本国の他にマンソリー・スイスを誕生させた。そんな彼らがイギリス伝統のプレミアムSUVを手がける。ヨーロッパ総動員というようなメイクスなのに、要所を押さえたのはハイパーフォージドという名のジャパンメイド鍛造ホイールだというのが面白い。それでも阿吽の呼吸で通じ合うかのようにお互いが溶け込むのは「究極の1台を目指す」というコンセプトが共通しているからなのか。ヨーロッパコンプリートカーの、ホイール選びがまた悩ましくなってきたようである。

ディスク面はペイント、リム部はアナダイズド仕上げのマットブラックとなる。8000tもの鍛造プレスと、最新のCNC旋盤技術により生まれたセブクロスポークがHF-C7の特徴だ。



3ピース製法の恩恵でサイズバリエーションは豊富だ。24インチのセミコンケーブだけでも9.0～14.0Jにまで対応する。今回のレンジローバー・スポーツは前後とも10.0Jを選択した。



デビュー間もないレンジローバー・スポーツのマンソリー・スイスコンプリートに組み合わされたHF-C7。前後とも24インチでタイヤは295/30のトーヨー・プロクセスS/Tだ。

REPORT●中三川大地 (Daichi Nakamigawa)
 PHOTO●小林邦寿 (Kunihisa Kobayashi)

Check it up 3

—— 糸乱れぬカーボン繊維に無言の主張を感じる。誰もが認める最高峰のグランツーリスモを、あるいはスーパースポーツを、臆せず自分色に染めてきたマンソリーから注目のプログラムが上陸した。

それがこのパナメーラだ。ドイツのマンソリー本体から派生し、ポルシェチューナーだったリンスピード・チューニング部門との合併を遂げたマンソリー・スイスにおけるパナメーラの最新プログラムである。

マンソリー・スイスが手がけたパナメーラならば、もう数年前から世の中に姿を現していた。しかし今回のこの1台は、パナメーラの後期モデル、それもGTSを用いた希少なフルコンプリートである。前期モデルのターボ系あたりなら「世界で最も華やかでゴージャスな1台を」を哲学に掲げるマンソリーの世界に相應しいモデルとあって、日本でもいくつかのアップローチが見受けられた。しかし着々と正常進化を遂げた後期モデルの、それもポルシェの自然吸気らしい「研ぎ澄まされた走り」を味わえるGTSに用意されたパッケージには、多大な注目が集まる。

堂々とした体躯をさらに鍛え上げたワイドボディキットを基本に、さらにエアロボンネットやリヤウイングなどさらなるオプションアイテムも装着される。全てのパーツがマンソリーお得意のドライカーボンで成型され、姿こそパナメーラであつてもボディはまるでマンソリーオリジナルといった風情だ。もちろんタービンデザインと呼ばれる鍛造ホイールもマンソリー製である。

なのにこの個体は、これみよがしにカーボンを主張せず、部位によ

MANSORY PANAMERA GTS

パナメーラに個性と刺激を与える
カーボン・マジック。

つてはボディ同色でのペイントを施してカーボン地を隠した。例えば前後バンパーは、マンソリーが描いたフルバンパータイプであるにも関わらず、カーボンが顔を覗かせるのはリップ部分のみ。カーボンの主張を前面に押し出したい衝動にかられるところを、GTSという硬派系グレードを踏まえ、敢えて控え目に抑えた、その塩梅が絶妙だと感じる。



PRICE LIST

ワイドボディキット	398万円
※フロントバンパーセット、サイドスカートセット、リヤバンパーセット、マフラー、テールパイプ、オーバーフェンダーセット	
エアロボンネット	78万円
ヘッドライトカバー	22万円
テールライトカバー	20万円
フロントフェンダーウイングシート	32万円
リヤフェンダーウイングシート	39万円
リヤウイング	76万円
Turbine-Design FORGEDホイール	
◎9.0×22	32万円
◎11.0×22	33万円
スぺーサーキット	9万5000円(1台分)
※すべて税抜き価格。	

1.GTSなどのエンブレムを敢えて廃した男らしい佇まい。ドライカーボンの縞目美しいリヤウイングはワイドボディキットとは別のオプション。視覚的効果は絶大と思える。2.ディフューザー形状を持つリヤバンパーにはオーバルタイプのテールパイプが収まる。パナメーラ自体の柔らかなフォルムの中にこの無骨な造形が溶け込む姿は素直に格好いい。



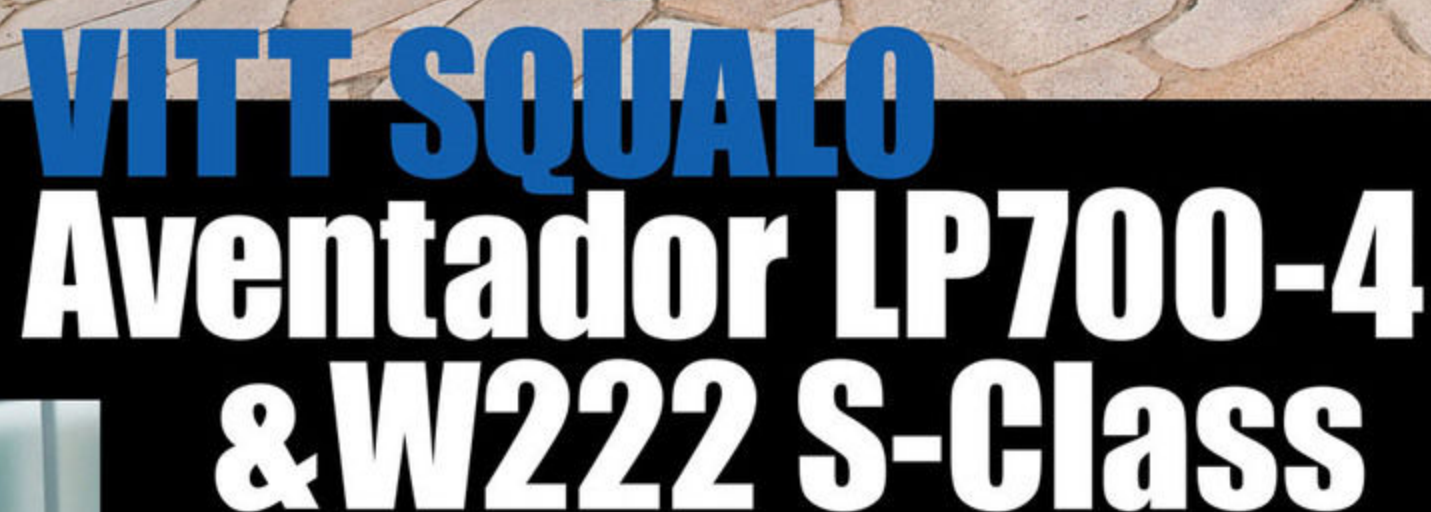
3.カーボン地が美しいエアロボンネット。一般的なドライカーボン品に比べ、マンソリーは繊維密度が高く、また繊維自体も温度管理の徹底された高品質なものが用いられるという。4.オーバーフェンダーとの調和を見せるフロントバンパー。大きく開かれたインテークにはLEDのディライトが装着される。リップ部分以外は敢えて塗装しカーボンを隠している。



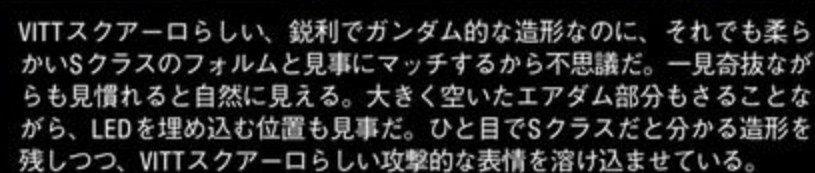
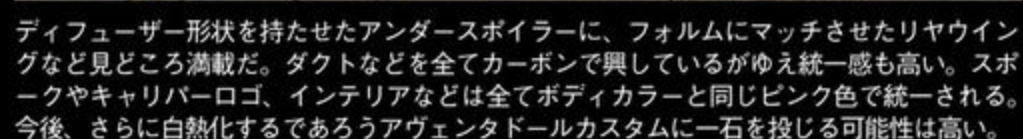
5.スクリュウのようなデザインを持つタービンデザインホイール。前後とも22インチがオーバーフェンダーの中にすっぽり収まる。タイヤはフロント265/30、リヤ295/25だ。

スを前に、改めてそう思う。この2台、現時点ではまだ幅広化されていない。なのに、この完成度。アヴェンタドールに関しては、フロントとサイドのアンダースポイラーに、リヤのデифューザー、そしてリヤウイングのみ。そこに独自のカラーコーディング。ネイトが手伝って、まるでメーカー純正の限定モデルのような自然な個性が加わった。すました顔つきに備わる二段構造のスポイラー、デифューザーとウイングとの相乗効果で空を飛びそうなりヤビューなど、随所に巧みなデザインが潜む。

と、アヴェンタドールの迫力に圧



VITT流メイクの本領発揮
能ある鷹は爪を隠さず。



※FRPタイプ。※すべて税抜き価格。

倒されつつも、個体の普及度という意味合いでは敷居がより低く、ブレイクする予感を感じたのはSクラスである。登場間もないW222型を、早くもきつちりスクアール・コンプリート化してきている。前後バンパーとそれらを繋ぐサイドスカート、リヤのアクセントになるトランクスポイラーというメニユーだが、これもまた実にいいバランスを持っている。それも柔らかなSクラスのフォルムを敢えて崩すかのような鋭利な造形を随所に与えつつも、きつちりと全体を調和させている。これらのアプローチ、デザイン的に若返りを図ったようなSクラスのスタイリングにはびびったりだと感じる。

能ある鷹は爪を隠さずに、思い切った個性として表現するV-ITTSクアールは、日本では相応の数が出回るであろうSクラスを、他人とは違う1台として個性的に着飾るのに相応しい存在だ。好き嫌いが別れるという意見は耳にするが、むしろ好き嫌いが別れてこそ成功である。その世界に共感したもののだけが手を出せばいい。胸を張ってそう断言できるだけの説得力が、アヴェンタドールを含めた今回のV-ITTSクアールシリーズには宿っている。

最

近ではメタルトップの電動ルーフを備えたクルマが増えてきているが、やはり、キャンバス製の幌が付いたクルマこそがオープンカーらしいスタイルなのではないだろうか。いまでも重量増加を嫌うスポーツカーは幌型のオープンカーが主流であるし、伝統を重んじるベンツ・レーやロールス・ロイスなどは、幌型のドロップヘッドクーペスタイルを継承している。幌型には幌型の魅力があるのだ。

オープンカーにとつての大敵は「雨」。トップを開けてしまえばバツセンジャーが濡れることはなく、近年のクルマであれば雨漏りするものもない。しかし、キャンバス（布）製の幌は水を吸い込むことで密度を増して、室内へ雨が入り込むことを防いでいるので、雨が降るたびに幌は水を含み、キャンバス地は傷んでしまうのだ。また、雨のあとには汚れが付くやすく、長期間メンテナンスをしない幌は表面が白くなり、クルマ全体が汚れているように見えてしまう。

MKアクセレーションのMK-01Gは、キャンバス製の幌専用の撥水・防水剤。フッ素系樹脂を採用したMK-01Gは、幌のメーカーとの共同開発で誕生。これまでの防水スプレーとは異なり、水を完全にはじきながら、長期間効果を発揮。施工後に表面に白い粉が付くこともなく、生地を硬くしたり、傷めることもない。撥水効果はJIS S・L1-092水性試験に於いて、キャンバス時の幌に対して最高得点の100をマークしているほどだ。

幌の表面をフッ素コートして強力に雨をブロックするので、縫い目か

らの漏れもなく、幌の寿命を延ばしてくれる。クルマをガレージに収納する際も、ウエスで軽く拭き取るだけで水分を取り去ることができる。

キャンバス製の幌を装着したクルマであればどんなクルマでも施工は可能だが、高い撥水効果を得るためにはキャンバスの表面に汚れないことが重要。施工を行うダムクラフトでは、専用のクリーナーを使用して幌の汚れを徹底的にクリーニング。ボディコーティングと同様に、下地の処理をきちんと行うことで、撥水の効果にも違いが出るのだという。ボディやガラスに液剤がかからないようにマスキングを行い、スプレーガンで施工を行っている。

施工後の幌は水をかけても水玉がコロコロと転がり、水が染み込むことはない。これまでの撥水スプレーと異なり、長期間効果は持続する。



ウインドウやボディへ薬剤の付着を防ぐため、マスキングをしてから施工を行っている。ボディコーティングと同時にこの撥水コーティングを施工するオープンカーユーザーも多い。施工後のメンテナンスも行っている。



施工前には幌についている汚れを、専用のクリーナーを用いて洗浄を行い、徹底的にクリーニング。ボディコーティングと同様に、下地の処理は重要。汚れたままの幌には撥水加工を行っても効果は低くなってしまふ。



キャンバス地に染み込むことがないので、ウエスで拭き取ればすぐに水分を除去できる。ガレージに収納する際や、雨上がりにすぐオープンにできるのもうれしい。オープンカーユーザーには必須のアイテムだ。

オープンカーの必需品
驚異的な撥水効果の
幌用フッ素系撥水コート。

MK ACCELERATION

MK-01G

PRICE

MK-01G施工 3万円(税別)

(汚れが酷い場合は別途料金がかかる場合があります)





お喋り工房

GENROQ
Taro's
OSYABERI
KOUBOU

連載
98回

究極のサウンドを
求めて……編

お喋り① 高級オーディオと クルマの意外な共通点

最高の音楽を聴きたくて福井まで足を伸ばした。その甲斐あって数千万円もする超高級オーディオで音楽を聴くことができたが、その時の印象はさすがの太郎も鳥肌が立つほどの感動だった。日頃からポルシェやフェラーリのエンジンサウンドに聞き慣れている太郎だから、超高級オーディオは良いエンジン音をコクピットで聞いた時と同じくらいのエクスタシーを感じてしまう。

まず今回取材した超高級オーディオを扱うプロショップを紹介しよう。福井県福井市のオーディオスペースコア社だ。篠隆市社長は言う。

「CDプレーヤーなどの音源ソースと音をコントロールする制御システム、音を増幅させるアンプ、そして最後は電気信号を音の振動に変えるスピーカー、さらにノイズの少ない電力や電源コード類などすべてがバランスしないと良い音は作れないのです」

なるほど、エンジン、サスペンション、ブレーキ、デザインやエンジン音など、人を感動させるクルマは全体のバランスが優れているのと同じ



じではないか。フェラーリやポルシェは、そのバランスが素晴らしい。オーディオも同じ理屈なのだ。

ところで、今回試聴したオーディオはフェラーリが買えるくらいの価格だが、中にはなんと1億円近くも投資する人がいるらしい。それは究極の「オーディオ・オタク」に違いないが、ハマるとキリがない世界である。クルマと同様にオーディオに1億円もかけて愉しむ人生もあるんだ、と太郎は新しい世界を知った。

お喋り② 不思議な能力「聴覚」

太郎は取材を通じてクルマとの類似性にさらに興味を持った。「良い音は決してアンプのパワーじゃないんです」と篠社長が主張するからだ。クルマの場合も同じでどんなクルマも決してエンジンパワーだけでは語れない。優れた性能とは全体のバランスなのだ。

実のところ太郎は、大学時代に音響工学を専攻していたことがある。その頃を思い出すと、当時のオーディオの世界ではHIFIという言葉が示すように忠実再生がゴールだった。いかに原音に忠実に再生できるか、そこに技術を集約していた。と

太郎は大学時代に電子通信工学科で音響工学を志した経歴を持つ。好物はスポーツカーと音楽！



篠 隆市
Ryuichi Ikada

オーディオスペースコア代表。2000年に同社を立ち上げ、超高級オーディオの魅力を伝えている。フェラーリでサーキットを楽しむカーゲイでもある。

ころが現代のオーディオはリスナーがどのくらい感動するのが大切となっている。高級オーディオにお金を払うなら、生の演奏会に何度も行ける、という意見もあるが、毎回素晴らしい演奏会とは限らない。奏者にも松竹梅がある。それなら最高の奏者の演奏を何度も聴いたほうが感動できるのかもしれない。

ところで話はそれるが、太郎が書いた卒業論文は「音の方向性の定位」だった。人間に与えられた聴覚という不思議な能力に興味をもったのだ。例えば人間がどうやって音の方向が分かるのか。左右の耳に到達する音源からの音の位相差（時間差）で方



Bowers & Wilkins社とマセラティのコラボスピーカー「805マセラティ・エディション」。同社のスピーカーは実際マセラティ車にもオプションで選べる。

店内に用意される試聴用のオーディオルームでは様々なシステムが楽しめる。思わず太郎もうっとりの瞬間だ。



向を定位できるが、片方の耳に障害を持った人でも訓練で方向が分かるという話があった。物理学では説明しにくい人間の摩訶不思議な能力なのである。

だが、その後の研究で聴覚には人間の心理が深く影響していることが分かった。見たくないものは目をつむれるが、聞きたくない音を遮断することは難しい。いや、不可能だ。だから人間（動物）の進化の過程で外敵から身を守るための重要なセキユリティとして聴覚が与えられたのではないだろうか。実は胎児は母親のお腹にいる時から、母親の心臓の鼓動を聞いている。胎児の耳ができるのは妊娠4週前後。8週前後には三半規管などの耳の構造の原型ができ上がり、20週になる頃には鼓動を聞けるそうだ。聴覚は視覚より15週も早い発達を遂げるのだ。

お喋り3 脳をどれだけ感動させられるか？

オーディオに耳を傾けながら太郎は昔習った耳の構造を思い出していた。耳の入り口から外耳までの長さには人によってマチマチだ。だが、その長さに比例した周波数は強調される。人によって強く聞こえる周波数の音は違うはずだ。だが、その実感はあまりない。また、鼓膜の奥には中耳と内耳があり、もっとも深いところにかたつむりに似た蝸牛^{カタツムリ}と呼ばれる軟骨がある。形状はとどろを巻いていて、奥にいくほど細くなる。その直径が聞こえる音の共振周波数

と一致するのだ。細いほど高音が聞こえ、太いところで低音を認識している。犬は蝸牛が人間のそれよりもずっと細いらしい。だから人間が聞こえない音を犬は聞くことができるのだ。

音の正体は空気の振動である。その振動をこの蝸牛で電気信号に変換し、最終的に脳が音を聴いている。だから高級オーディオとは脳をどれだけ感動させられるのか、ということになる。音源から始まった空気の振動

が電気に変換され、CDなどの音の貯金箱に蓄えられる。そして再び、プレーヤーやアンプを経由して電気信号に変換されスピーカーによって空気の振動に戻される。だが、脳の中では電気信号として認識される。こう考えると音楽とは実に長い情報伝達の旅をしているように思う。風景が光の情報伝達の旅なら音は空気の振動の旅なのだ。

お喋り4 玉置浩二を聞いた瞬間に鳥肌が……。

太郎が試した総額約4000万円のオーディオをざっと見ていこう。そもそも、なんでそんなに高いのか。その理由のひとつは電源だ。オーディオ機器が使う交流にはけっこうノイズが乗っかっている。この電源ノイズがせつかくの高音質な音に悪影響を及ぼす。今回試聴したシステムは電源タップだけで軽自動車を買えてしまうほどの高級品だ。電気信号を送るオーディオコードでも200万円はくだらないという。マニアの中には四国電力の電源がもっとも品



質が安定しているという話もあるくらいだ。

そして音源はCDがベストだ。今回試聴したCDを聴くプレーヤーやコントロールシステム、プリアンプやメインアンプなどのマシンはイギリス製であるが、イギリスにはデジタル機器を設計する超オタク集団がいるらしい。

仕上げをするのが、電気から音の振動に変換するスピーカーだが、今回試聴したのはイギリスのBowers & Wilkins社とイタリアのマセラティがコラボレーションした「805マセラティ・エディション」というスピーカーだ。価格は2台で162万円。ヘッドフォンだけでも7万円する高級品だ。

試聴に用意されたアルバムは玉置浩二の「ワインレッドの心」。CDは普通のCDではなく歪みが少ないガラスでできている。反射板には純金が使われるなど、20万円近い価格のCDだ。このCDは貴重な復刻版で奏者の音に近く、玉置浩二の甘いボーカルを聴いた瞬間に鳥肌が立った。目をつむって音楽を聴いていると、まるで自分が宇宙空間に漂っているような錯覚に陥る。なんて心地良い世界なのだろうか。東京から450km離れた福井まで走ってきた甲斐があった。マセラティ・ギブリが奏でるV6エンジンの音も素晴らしいが、超高級オーディオが奏でる玉置浩二の甘い声が今でも脳裏に記憶されている。



オーディオ談義が尽きない太郎と篠社長。今回は2台のマセラティで取材に訪れた。高級はマセラティにも通じるキーワードだ。

オーディオスペースコア

■住所：福井県福井市新保1-808 クレストデュオ1F
☎0776-52-2952
■営業時間：11時～20時(日曜は～19時)
■定休日：水・木曜 ■<http://www.as-core.co.jp/>

衣装●ブレザー4万2000円／FREAK'S AMERICA、パンツ1万2000円／FREAK'S STORE(すべてFREAK'S STORE渋谷) シャツ2万5000円／INDIVIDUALIZED SHIRTS(PHABLIC BASEMENT) メガネ2万2000円／B.L.E+NISUS HOTEL(blinc) ブーツ3万3000円／JUMP(JUMP Shoes) ベルト1万6000円／cramp(池之端銀座店)

哲也の部屋。

第22回

今中大介

「ツール・ド・フランスからサーキットへ」

レーシングドライバー
本音×対談



プロレーシングドライバー田中哲也が、今、最も話を聞きたい人物を招き、その想いを聞く「哲也の部屋」。今回ゲストに招いたのは、元ロードレーサーの今中大介氏。日本人としてツール・ド・フランスをはじめとする、多くの世界的なロードレースで活躍した今中氏は、本誌でも、かつて不定期連載ページを担当していた人物。そして、現在は日産GT-Rでモータースポーツ活動を行っている。自転車と自動車、果たしてどこに“違い”があるのだろうか？

TEXT●入江大輔(Daisuke Irie) PHOTO●森山俊一(Toshikazu Moriyama)

哲也…モータースポーツ界でも、自転車に興味として人々が実はけっこうたくさんいるんですよ。実際に走るのも楽しいし、メカ好きも多いので、ゲイナールのチーム内でも凄く盛り上がりつつあった時期がありました。今中…クルママニアの方が、自転車を好きになったというパターンもよく聞きますね。

哲也…レーシングドライバーはトレーニングの一環として、自転車を扱う人もいます。ただ走るよりも、マシンスポーツはやっぱり楽しいし(笑)。ボクとしては自転車でも頂点を経験した今中さんが、いまレースに熱中しているのが面白いんです。4輪のレースはいかがですか？

今中…いま参戦している日産GT-Rのレースにしても、カートにしても、本心に難しいですね。どうしても無駄な力が入ってしまうんです。レースを始めた当初は、「どこで呼吸すればいいんだ？」って混乱していました(笑)。落ち着いて走れるようになって、持久力や心肺機能を維持する意味でも、改めてキツイスポーツだなあと実感しています。

哲也…レース初心者ですが、どこで呼吸をしているのか分からなくなる気持ちにはよくわかります。例えば、ボクが自転車に乗っている姿を見たとき、今中さんとしては「なぜその程度の運動でバテバテになってしまうんだろう？」と思うはずですよ。おそらく変な力が入っていたり、効率の悪い漕ぎ方をしていたりするんでしょう。それはクルマでも同じです。力を抜くべきところでも全力で行ってしまうので、サーキットを少し走っただけで疲労困憊してしまう。呼吸すら



持久力のトレーニングのために、自転車を使っていたこともある哲也。今回、今中氏の愛車にまたがって、久々に自転車の感触確かめた。

忘れる場合もありますよね？ だからサーキット走行初心者には「とりあえずストレートを走るときは、深呼吸して下さい」とアドバイスします。

今中…やはり、そのようなアドバイスをしますねえ(笑)。

哲也…シンドイのはたいいて息をしていないからなんですよ。「リラクセスして」と言われても、サーキット走行中はスピード域も高いし、緊張感もあるから難しい。今中さんだって、「ツール・ド・フランスにまで出ていた人が、クルマの運転くらいで何がうれしいの？」と思われるでしょう。でも、力の入れ具合というのは本当に難しいんです。

今中…気合を入れてタイムを出さなければならぬ局面では、つい力が入り過ぎてしまって、呼吸が遅れてしまうことがあります。心拍数も実際に上がっているでしょうし、苦しいですね。カロリーも相当消費しているはずですよ(笑)。

哲也…今日、実際にドライブしている今中さんを見ていたら、荷重移動を始めとして、やっとサーキットドライヴの「コツ」を掴み始めてきたのかなあ……って思いましたよ。

今中…その実感はあります。自転車の感覚だと、多少コーナーをオーバースピードで突っ込んでそのまま行ってしまうんです。ペダルがガードレールに当たっても、かえって速く走れる場合もある。そんな状況でも転ばないという自信もある。でも、自転車からクルマに乗り換えると状況が一変します。自転車ではサスペンションもないし、タイヤが潰れる感覚もあまりなかったのに、自動車ではサスの動き、荷重の掛かり方、ロールの感覚、グリップを伴う旋回……。コーナーを走行するだけでも、

「ロードレースでの経験がレースで活かされたことはありますか？」



Tetsuya Tanaka



Daisuke Imanaka

ひとつひとつの動きを噛み砕いて、頭で考える必要があるんです。

哲也…自転車で頂点を経験して、自分のなかにイメージがしっかりあるから、かえって何が良くて、何がダメかをよく分かってしまうのかな。

それこそ自転車に1t以上もあつたら、楽々とはコントロールできませんよね。GTRのような重いクルマでしっかりと曲がれるようになったら、どんなクルマでもコントロールできるようにになりますよ。たった2年でここまでのレベルで走れるようになったのは、本当に凄いことです。今中さんとしては、自転車の経験がレースに活かされた実感した瞬間はありますか？

今中………根性ですかねえ(笑)。キツイ状況には、慣れていると思います。ボクらは1日7000kcalを毎日消費し、それを回復させてレースを戦っています。アマチュア時代はまったくそんな状況が想像できませんでした。でも、外国で毎日のようにレースを走って、1週間のレースが1カ月に2〜3回も行なわれていると、そんな回復力が身に付いてくるんですよ。

哲也…それだけカロリーを消費すると、摂取するのも大変そうなんです。

今中…食べられる選手じゃないと残っていけないです。でも、食べ過ぎるのもいけない。カロリーを消費する

「根性ですね。キツイ状況には、慣れていると思います(笑)」



PROFILE 今中 大介 Daisuke Imanaka

1963年7月24日、広島県出身。大学卒業後、自転車メーカーのシマノでテストライダーを務める。国内で数々のレースタイトルを獲得後、ヨーロッパに渡り、多くのロードレースに参戦。近代ツール・ド・フランスを走った初の日本人でもある。1997年のジャパンカップを最後に現役を引退した。

るために食べながら、体脂肪を6%くらいにキープするんです。

哲也…テレビを観ていても、凄まじい場所を走っていますよね。まさに今中さんはF1のような世界で走ってきた訳ですから。世界の頂点を経験してきた人が、こうやって四輪レースは「厳しい世界」と発言してくれると、本当に助かります。レースが、スポーツ。だと理解してもらえますからね。

今中…レースを始めたことで本当に実感しましたよ。メカニク、エンジニアが丹誠込めて準備してくれたマシンを使って、一発のタイムを狙ったり、レースをまとめ上げていく。このことが体力的にこんなに厳しくて、精神的にもキツイとは……。だからこそ熱中してしまうし、楽しんだと思います。

哲也…そう言って頂けると、説得力がありますね。ボクらが言ったとしても、「レーサーは根性がない」で終わってしまいますから(笑)。

今中…なかなか上手いかわからないからこそ、タイムを出せるようになりたいし、必死になってしまいます。

哲也…今中さんはまだまだ大きな伸び代があります。今後のレース活動も期待していますよ！

現在、GT-Rプレステージカップに挑戦する今中氏。ロードレースとの違いに戸惑いながらも、確実にドライビングスキルを向上させている。



カーブランドとファッション。

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21回は、カーブランドとファッションの関係。クルマとは道具でありつつ個性を表現するファッションアイテムでもある。各メーカーCEOの姿からブランド戦略までを読む。

TEXT●太田哲也 (Tetsuya Ota)

PHOTO●ATO

太田哲也の オレの話を聞け!

モ

ンテゼーモロ氏がフェラーリの会長職から退くと聞いて驚いている。親会社のフィアットグループおよびクライスラーの最高責任者のマルキオネ氏との確執との噂が伝わってくるが、真実はまだ見えてこない。世界中から注目を受けるフェラーリ社内部の「政治力学」は、きつと複雑を極めるのだろう。

ただ外から見ている限りだが、ひとりのファンとしての立場から言うならば、モンテゼーモロからマルキオネに替わると、フェラーリのイメージは大丈夫か?と思う。

マルキオネは今回の引退会見でも普段着のようなクルーネックのセーターを着ていて、隣にいるファッションナブルなスーツ姿のモンテゼーモロとは対照的だった。今後、あの姿でプレゼンに立つのだろうか。もちろん製品に経営者のイメージがそのまま反映するわけではないが、普段着っぽいセーターはフェラーリには似合わないと思う。

クルマのイメージとファッション

最近、会社の代表者が自社製品のプレゼンをする光景をよく目にする。自動車メーカーも経営者が前面に出てくるが増えてきた。

日産のゴーン氏や、スズキの鈴木修会長、トヨタの豊田章男社長などはマスコミに登場する機会が多い。ただ、親しみやすさは感じるものの、プロダクトのイメージを自ら引き上げようとする意志は見えてこない。そこに頓着している様子もない。

一方、欧州車メーカーの場合はどうだろうか。そこで改めて調べてみた。写真を見ていただきたい。

経営者の外見イメージ

例えばランボルギーニのステファノ・ヴィンケルマン氏は、モンテゼーモロに追従するかのように細身のスーツ姿だ。髪型まで似ている。自



分をランボルギーニのイメージに合うように変身させようとしている努力さえ感じる。イタリア人になりたがっているようでもある。

ダイムラーAGのディーター・ツエッチェ氏もキャラが立つ。あの口元の特徴的なひげと背筋が伸びた体躯。業績不振のタイミングで社長となり、リストラ断行と本社建物の売却、クライスラーとの合併解消、社名をダイムラーに改変して再出発した。彼は「壊し屋」との異名をとったが、株主やメディアは拍手を送った。

た。「最善か無か?」と唱えるメルセデスのイメージにぴったりだ。

BMWのノルベルト・ライトホーファー氏やアウディのルパート・スタドラー氏は、彼らと比べると地味な印象だが、きっちりしたスーツを着こなしてスポーティかつエグゼクティブな雰囲気がある。

こうやって改めて写真を見ていると、欧州車メーカーの社長やCEOに太った人や猫背な人がいないことに気づく。みんな背筋をびんと伸ばしていて痩せマッチョかスポーツマ

左からランボルギーニCEOのステファノ・ヴィンケルマン、前フェラーリCEOのルカ・ディ・モンテゼーモロ、BMW CEOのノルベルト・ライトホーファー、下はダイムラーのディーター・ツエッチェ、各氏。ニューモデルが一堂に会し発表されるモーターショーでは、CEO自らがプレゼンターを務めるケースが多く、写真はいずれもモーターショーでのひとコマだ。当然そのシーンはクルマとともに世界中から注目されるわけだが、彼らがクルマに込められたコンセプトを語る以上に、各CEOの姿そのものがカーブランドのイメージを演出しているとも言えそうだ。



ン体型だ。そしてスーツが似合っている。彼らはオーナー社長ではなく、みな雇われているプロの経営者である。他社からのハンティングの機会もあり、いろんな部署や会社を渡り歩きながら自分のポジションを上げていく。そういう意味では、レーシングドライバーのように、イメージが大切なものかもしれない。

プロドライバーにも太った選手はいない。現役はみなスポーツ選手らしい体型をしている。

まだオレが20代の若手の頃、同じチームのデヴィッド・ケネディという先輩ドライバーから「イメージ」について注意されたことがある。「パーティ会場などでタバコやアルコールを口にしているといけない。ヨーロッパではオーナードライバーやアマチュアドライバーと見なされてしまうから。プロのイメージ付けを気にかけるんだ。体型も維持しないと駄目。周りから見られていることを意識することが大切なんだ」と。

経営者もドライバーも雇われの者には共通性があるのかもしれない。



いかにもダンディでフェラーリのイメージを牽引してきたモンテゼーモロ氏からセルジオ・マルキオンネ氏にフェラーリCEOが変わったことで、今後ブランドイメージがどうなるか興味深い。

クルマとファッションの関係

一方、現在オレが身を置くモータージャーナリスト業界はどうかという、プロであっても太った人もいるファッションに無頓着な人も多い。少なくとも高級仕立てのビシッとしたスーツ姿はほとんど見えない。せいぜいラフなジャケットを着ているくらいかな。

それは雇われる立場ではなく、ブランドを代表する必要性もないからだろうか。それとも批判されるのではなく、する立場にいられるからなのか。

クルマのオーナーはどうだろう。例えばアウディから降りてくる人はなんとなく都会的で洗練されたイメージであってほしい。そういう意味ではクルマを選ぶ際、自分のファッションも同じ方向性にすることが理想ではあるだろう。

例えばイタリア車に乗る人にダボツとしたアメリカンカジュアルは似合わないと思う。イタリア車とボタ

ンダウンも違うわな。とは言え、プラダやグッチなどのイタリア製のシャツを着るとしたら相当細身で手が長くないと合わないし。ドイツ車の場合はヒューゴボスとかかな。元々軍服を作っていたメーカーで上背がある人には似合うけど、日本人にはどうなのかなあ。どちらにしてもライセンス生産の日本製ではないヨーロッパブランドを着るには太っているのは難しい。

最近、自動車メーカーが自社のロゴマークを入れた服を販売している。デカデカとしたロゴデザインはオフ会とかイベントとかでオーナーが集まるときに着ていくのはオーケーだけど、普段に着るならオレとしては控えめにワンポイントくらいであってほしい。むしろロゴデザインはなくてもよくて、そのブランドイメージにあった、オーナーに勧めたい服やバッグをファッションメーカー主導で展開してくれないかと思う。実際にルイ・ヴィトンがBMW・i8のトランクに収まるバッグをダミエ柄でリリースした。バーバリーと2015年でライセンス契約が終了する三陽商会あたりもそんなことを検討してみたらどうだろう……と勝手に提案しておこう。

例えばフォードのクルマに関して、ヨーロッパフォードに乗っている人は外しすぎでないカジュアルな服で、マスタングなどアメリカフォードに乗っている人だとロングブーツにテンガロンハットとか、違い



カーメーカーは自らのブランドを構築するため、クルマの使い方を提案した広報写真を作成したり、ファッションブランドとコラボしたイベントの開催やアイテムをリリースするなど、多彩な展開を行っている。カーブランドとファッションは切り離せない関係なのだ。

があつたら面白い。ファッションにはTPOがあつて、素敵なレストランに行ったとき、ヨーロッパパッドたらジャケット着用が求められるが日本はけっこうゆるい。

でもビーサンに短パンで行ったら入店は断られなくても周りからは嫌だなあとと思われるだろう。マナーというとなんだか堅苦しいが、周りの人に対するリスクの気持だ。

最近よくミニバン乗りでジャージにサンダル姿で中にはバジヤマで運転している人を見かけるが、あれはどうなのだろうね。オレの場合はいろんなクルマに乗る機会が多い



1998年の富士スピードウェイでアクシデントに見舞われた太田哲也のもとに、当時フェラーリのCEOを務めていたモンテゼーモロ氏から直筆サイン入りの書簡が届いている。また、太田哲也が3年後に復帰したときにも書簡が届いた。細かな心配りを忘れないモンテゼーモロ氏の人柄がここにも表れており、そんな氏だからこそ成し得たフェラーリブランドへのイメージ付けはあるだろう。



モンテゼーモロ退任に思う

が、どちらにしてもあまり砕けた格好で乗るのはどうかと思っている。

話は戻るが、欧州車メーカーの経営者は、多かれ少なかれ自社のイメージを自ら表現しようとしているように見える。中でも飛びぬけて印象的なのはやはりフェラーリのモンテゼーモロ元会長だ。

いつもウエストを絞った細身のスポーツ姿でさつそうと歩いていた。イベント会場にはまるで映画スターのように手を上げて現れた。ファッションブルでカリスマ性もあつて、かつこ良かった。日本の自動車メーカーの社長があれをやってもなかなか様にならない。実際に会ったときの印象は、相手を尊重するようにじっと目を見て話しかける。その鋭い眼光に見据えられるとすくんでしまうと同時に、男でさえ惚れてしまうような感じだった。

エンツォ亡き後の1991年、フェラーリ社の社長となり、フィアット会長職やイタリア産業総連盟の会長にも就任して、イタリア経済界の重鎮だった。身振り手振りで説明する姿は「できる経営者」のイメージだが、創設者エンツォの時代には、

太田哲也氏によるドライビングレッスン、目白押し!

●11月23日(日)スポーツランド菅生にてTEZZO RACERS CLUBメンバーを対象にドライビングレッスンを開催。

●12月13日(土)NATSにて「Injured ZEROプロジェクト Tetsuya Ota ENJOY & SAFETY DRIVING LESSON」開催。マツダ・アクセラと講師による同乗走行と、カー・オブ・ザ・イヤーを受賞したデミオの体験試乗もできるので、初めてでも参加しやすいのでは?

問い合わせ / Tetsuya Ota スポーツドライビングスクール事務局
http://www.sportsdriving.jp

フェラーリチームの監督だった。チーム運営と会社の経営は共通することを教えてくれた。どちらの顔としても実にかつこ良かった。TPOをわきまえているということか。

98年の俺の事故の時はねぎらいの手紙をくれ、「フェラーリを再び運転することを期待する」とあつた。3年後、フェラーリを再び運転したときも、手紙をくれて喜んでくれた。温かい心を持っているのを感じた。

モンテゼーモロ政権下で、フェラーリはパフォーマンスが大きく向上。モデルの性格も誰にでも運転しやすいキャラクターに変わった。美しさに対する追求も以前より増した。これは氏の美への探究心が反映されたのではない。

生産量を減らすなどしてブランド力を高め過去最高益を出すなど経営手腕は極めて高い印象だ。こうしたことからモンテゼーモロは創設者エンツォの遺志を継ぐ者として生涯フェラーリを率いるのだと思っていた。退任は個人的にも、いちファンとしても残念である。

エンツォから連綿と続いてきたひとつの時代が変わるのかもしれない。そして美の解釈も。

どんな不機嫌も一瞬で吹き飛ばす
特効薬アバルト595。見た

目は愛嬌たっぷりのフィアット500だが、そこが最大のキモ。「あんな大衆車が、こんなに！」と驚かせる意外性が痛快きわまる。都会の雑踏を桂馬跳びに駆け抜けるお茶目でお洒落なボーイズ&ガールズに、これ以上どんぴしゃりの相棒はいない。これ自体チャームングなだけでなく、大きなハイパワー車を内心ひそかに見下す優越感もむらむら湧く。

そもそもベースとなった500からして、全長たった3.6mぽっち(軽に毛が生えた程度) しかないチビ・カプセルのくせして、走りは立派に一人前。ともすればポンポン弾み気味なのに路面を的確に捉えるサスペンション、頼れるステアリング感覚など、機械としての出来の良さより、どこまでも生物としての人間の生理を理解し抜いているのがわかる。潜在性能もおそろしく底が深い。ノーマルの4気筒1.4ℓ(100ps)、1.2ℓ(69ps)、特異な2気筒ターボ0.9ℓ(85ps)のどれでもシャシーは余裕ありすぎだ。だから1.4ℓにターボで喝を入れた160psもバランス良く収まるというより、最初から確信的にアバルトを考え、次々とデチューンして安いノーマル仕様を造ったのではないかと勘繰りたくもなる。乗った瞬間すぐわかるが、味付けの細部に至るまで、アバルトの方がずっと細やかなのだ。

そこで今回のゲストとして、その名もゆかしアバルト595の中から、ことさら濃密なムードを漂わせるコンペティツィオーネを招いてみた。ほかに135psの500や同じ160psのツリーズモもあるが、レコルド・モンザ・デュアルモード・エグゾースト・システムは外せない。蠍のエンブレムで彩られたスベシヤルマフラーこそ、アバルトの重要な象徴だからだ。そのうえ専用のエアロパーツ、大径17インチホイールの奥に潜む真紅のブレンボ・キャリパー、背もたれに595と縫い取られた、



0psのツリーズモもあるが、レコルド・モンザ・デュアルモード・エグゾースト・システムは外せない。蠍のエンブレムで彩られたスベシヤルマフラーこそ、アバルトの重要な象徴だからだ。そのうえ専用のエアロパーツ、大径17インチホイールの奥に潜む真紅のブレンボ・キャリパー、背もたれに595と縫い取られた、

熊倉重春 「熊倉重春」 です。

第二十二回

ジャーナリスト・熊倉重春が、その深い洞察力で「美味しいクルマ」とをどこまで解説するこのコーナー。今回はフィアット500の姿なのに、高性能なクルマ、アバルト595コンペティツィオーネを、熊倉節で詠む。

本革&アルカンターラの深いバケットシートなどを一瞥するだけで、理性の留め金が外れかけるのも無理な

ろう。

そして始動の瞬間、生意気に4本も並んだテールパイプから澄んだバリトンが地を這い、軽く煽ってブモツと唄われると、もう我を忘れるしかない。コンパクトスポーツに不似合いなほど大人の声なのだ。クラッチペダルは軽く、つながりもスムーズ。ちよつと勢い込んで発進しても無様なホイールスピンやアクスルトランプなど皆無でズドツと駆けだす。

▶ABARTH

REPORT●熊倉重春(Shigeharu Kumakura)
PHOTO●篠原晃一(Koichi Shinohara)

595 Competizione



その瞬間ノーズの持ち上がりも最小限。これに限らず、わずか2・3mしかないホイールベースなのに、姿勢はほとんどフラットなままだ。だから発進の瞬間、ちっともためを感じさせない(ドッコイシヨ感覚がない)。これほどしっかりと鍛えられたサスペンションでありながら、しかも205/40R17と太すぎるほどのタイヤ(けっして軽くない)を履きながら、路面の凹凸を的確に吸収するズッシリ感では、ノーマルの500をはるかに凌ぐ。特にリヤの落ち着きが秀逸なのは、最初の街角を曲がった瞬間に実感できる。

トルク(21kgm)の方が印象深い。とりあえず発生回転数は2000rpmと公表されているが、感触としては1500~4500rpmではほぼ一定だから、どのギヤで踏んでもグツと来るのを体感できる。さらにダッシュ中央部のスポーツ・ボタンを押すと23・5kgm/3000rpmまで力持ちになるが、段が付くほどの差ではない(地力が充分ということ)。おもしろいことに、この全域トルク感には、メーターの読みにくさを救う副次的な効果もある。昔のチンクエチエントを模して丸い単眼デザインにまとめるため、スピード

「おもしろくて、やがて哀しき595」

重春翁



SPECIFICATIONS アバルト595 コンペティツォーネ

■ボディサイズ:全長3655×全幅1625×全高1515mm ホイールベース:2300mm トレッド:⑤1410 ⑥1405mm ■車両重量:1120kg ■乗車定員:4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:72.0×84.0mm 圧縮比:9.8 総排気量:1368cc 最高出力:118kW(160ps)/5500rpm 最大トルク:206Nm(21.0kgm)/2000rpm ■トランスミッション:5速MT ■駆動方式:FWD ■ステアリング型式:電動パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション:⑤マクファーソンストラット ⑥トーションビーム ■ブレーキ:⑤ベンチレーテッドディスク ⑥ディスク ■タイヤサイズ:⑤&⑥ 205/40R17 ■JC08モード燃費:14.5km/ℓ ■車両本体価格:335.8万円

力:118kW(160ps)/5500rpm 最大トルク:206Nm(21.0kgm)/2000rpm ■トランスミッション:5速MT ■駆動方式:FWD ■ステアリング型式:電動パワーアシスト付きラック&ピニオン ■サスペンション:⑤マクファーソンストラット ⑥トーションビーム ■ブレーキ:⑤ベンチレーテッドディスク ⑥ディスク ■タイヤサイズ:⑤&⑥ 205/40R17 ■JC08モード燃費:14.5km/ℓ ■車両本体価格:335.8万円



メーターとタコメーターを同軸で重ねて針先だけ見せ、中央部に警告灯まで集約したのが裏目に出て、この瞬間どれだけ回っているのか、いちいち意識して視線を配らなければならぬのだ。オースドックスなスポーツドライビングなら、文字盤、文字、針のコントラストを明瞭に描き、視野の下隅でなんとなく針の角度を捉えるだけというスタイルが欲しいところだ。まあ、ここを厳しく言えば、タコメーターに頼るうちは未熟者。踏んで感ずるレスポンスや耳に届く響きからエンジンの最も美味な部分を使ってこそ、本当にクルマを愛し理解したことになるのだが。

しかし、祭が楽しければ楽しいほど、後から訪れる寂寥は深い。松尾芭蕉が「おもしろくて、やがて哀しき595」と詠んだように(詠んでません)、アバルトから降り立ってみると、深く考え込んでしまう自分を発見する。裏切られた既視感とでも言うのだろうか、たしかに500でありアバルトではあるのだが、その底から湧きあがり突き刺さってくるものが、どこか希薄に思えるのだ。今の若者(と若い中年?)なら、これを無邪気に歓迎できるかもしれないが、本物を覚えているオールドファンにとっては、往年の名曲のカバー版。かつて電音で聞き惚れたSP盤より数段も音質は良くなっているものの、胸を焦がした青春とは異質すぎる。それは500とアバルトのみならず、MINIやビートルなど、最近もてはやされているレトロ商品企画のすべてに言える。

そんなスリカ感、形だけ真似て精神を置き去りにしたからで、今

の500には名設計者ダンテ・ジアコーザの高邁な志が込められていないし、それをいくらか巧みにチューンしても、カルロ(カルル)・アバルトの無謀なまでの熱を宿せてはいない。そこに色濃く見えるのは商魂だけだ。それがヒットしているのは、実際に本物を知らないからこそ、昔どこかで読んだ、あるいは聞きかじった耳学問が、今こうして目の前にあるという喜びなのだろう。裏返せば、今の500の原型となった3代目(通称ヌオヴァ・チンクエチエント)や、その性能を極言まで絞り出したオリジナル・アバルト595の存在感が巨大だったことの証明ではある。時間の酸に冒されない不変の価値こそクラシックたる資格だから、それはそれで称賛されるのが当然だろう。しかしジアコーザもアバルトも、クラシックカーを造ろうなどとは一瞬たりとも思わなかった。むしろ逆で、いかに当時の既成観念をひっくり返すかに精根を傾け、その結果として不滅の価値を勝ち取った。そんな先人の偉業を理解するなら、名作ヌオヴァ・チンクエチエントの後継車は初代アバルトであつたはず。今あらためてアバルトを仕立てるなら、500のベイスラインを受け持つ2気筒ツインエアを素材として、とことん尖った換骨奪胎を試みてこそ、何よりの供養になるのではないか。

そうは嘆いても、過ぎ去った年月は戻らない。あらためて記憶を辿れば、昔のアバルト595は、空冷2気筒OHVの499・5cc(最高でも22ps)を無理やり594ccの27psに仕立て直したもので、トルクバンドは狭く、シフトの手応えも曖昧で乗りにくかった。それに対して今、こんなに全方位くまなく優等生のアバルトに乗れることを、素直に喜んでおくべきなのだろう。

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
研究開発本部
新素材開発室
室長 工学博士
西田裕文 氏

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



Lesson 34 ナガセケムテックス[後編]

チョコ&クッキーの特性をもつ画期的な樹脂がCFRPを変える

長 繊維には、室温で低分子状の熱硬化性エポキシ樹脂を含浸させるのが従来の常識だったが……。西田(以下、田)「軽くて、金属と同等もしくはそれ以上の物性をもつFRPというものは、連続した繊維が高充填された樹脂でしかなしえせん。長繊維に隙間なく樹脂を含浸させていくためには、サラサラした低粘度の樹脂を使わざるを得ない。つまり、初期において低粘度な樹脂、代表的なものがエポキシですね、を一般的には使います。熱を加えて固まったら非常に硬く、耐熱性もある。それが、これまで使われてきた熱硬化性エポキシです」

西川(以下、西)「エポキシの物性がいっぱいなんですか」田「強度や弾性率、耐熱性など、欲しい性能の出やすい骨格なんです」野村(以下、野)「最初から構造材料としてバランスのいい構成なんですね。ただし、お値段も高い」

クルマが変われば世界が変わるカーボン最新事情

熱硬化性(=ビスケット)と熱可塑性(=チョコレート)、樹脂には2種類の特性がある。これらに炭素やガラスの繊維を組み込んで強化したものを総称してFRP(繊維強化樹脂)と呼ぶ。なかでも連続する長繊維をたくさん取り込んだ高性能なFRPを生み出す樹脂の研究にナガセケムテックスは取り組んでいる。

REPORT●西川 淳(Jun Nishikawa) PHOTO●市 健治(Kenji Ichi)

田「最近、これが熱可塑性だったらねえ、という話が頻繁に出てくるようになった。二次加工性はもちろん、リサイクルしやすい。靱性も高く、しなってくれる」野「熱可塑性は直鎖状ポリマーですから、室温で固形です。熱を加えても非常にねばっこい。繊維に含浸させるのは容易じゃないんです」後藤(以下、後)「要するに低粘度で繊維に含浸させやすく、熱可塑性の特性をもった樹脂ができれば……」田「それがわれわれの開発した、熱可塑性エポキシ樹脂なんです」野「熱可塑性なのにエポキシという、これまでに無い概念なんですよ」田「あとは、ポリアミド6(ナイロン6)にも積極的に取り組んでいます。モノマーの段階で繊維に含浸させ、その後重合させると、ナイロン6のFRPが作れてしまう。大昔にあって眠っていた技術で、誰ももはや特許のとれない技術なんです。熱可塑性に関する知見を活用して、成型法などアプリケーションの部分で特許を取りました」

エポキシ=熱硬化性樹脂のはずが……

重合前

原料が液状

熱硬化性樹脂の特徴



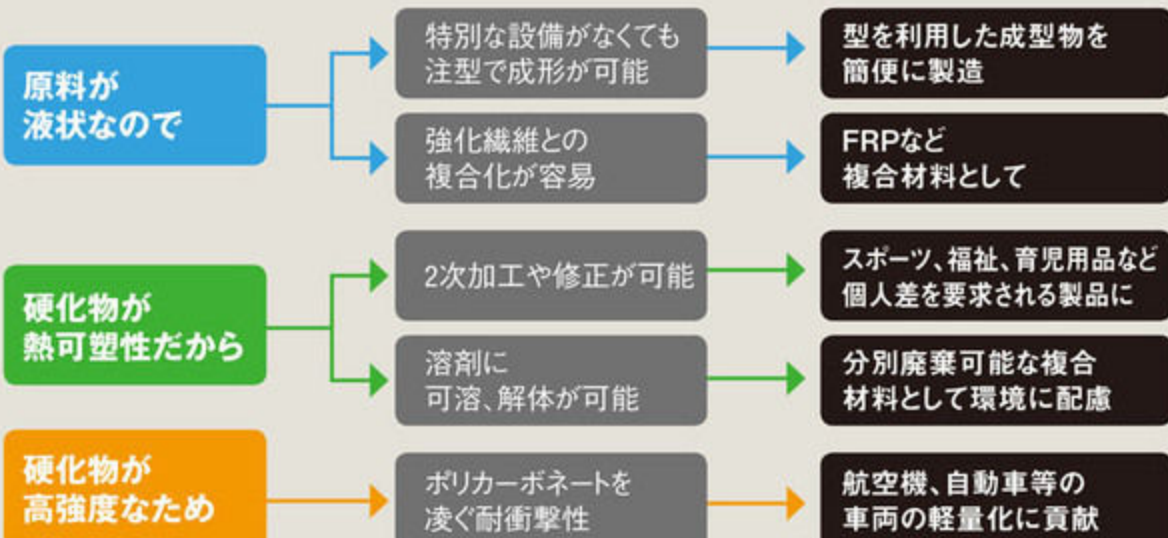
重合後

硬化物の再融解が可能

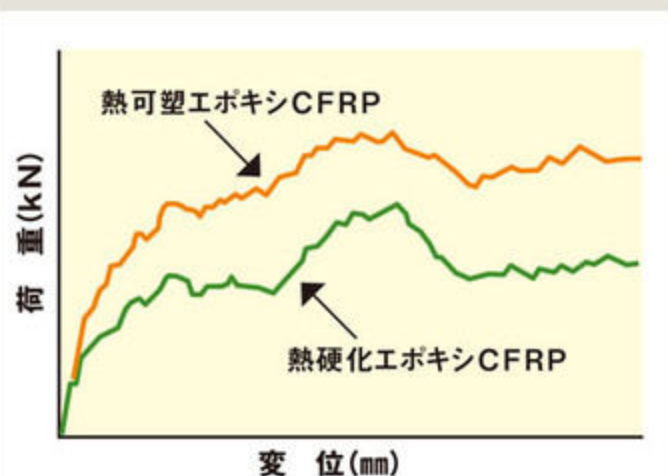
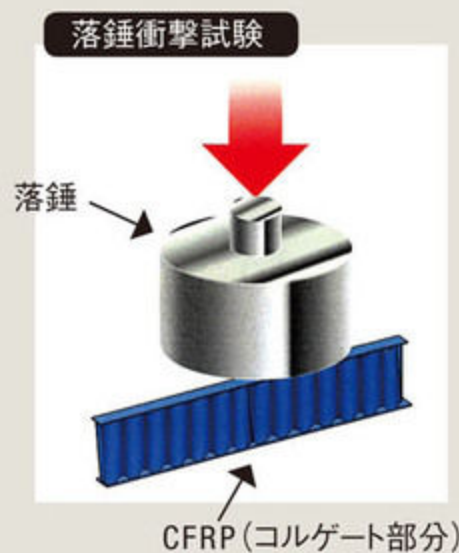
熱可塑性樹脂の特徴



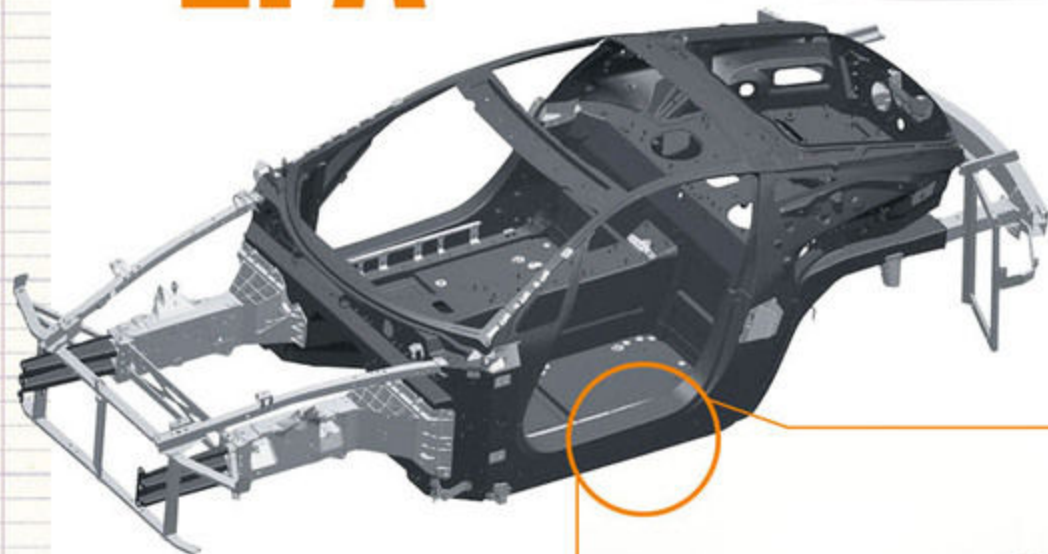
例えばこんな使い道が



高い衝撃エネルギー吸収特性



LEXUS LFA



LFAのサイドメンバーにこの熱可塑エポキシCFRPが使用されている。上のグラフにあるように優れた衝撃エネルギー吸収特性をもつ。



板状に硬化したものを2次加工して形状変更することも可能。また例えばスマホのケースのようなものも型を利用して容易に成形できる。

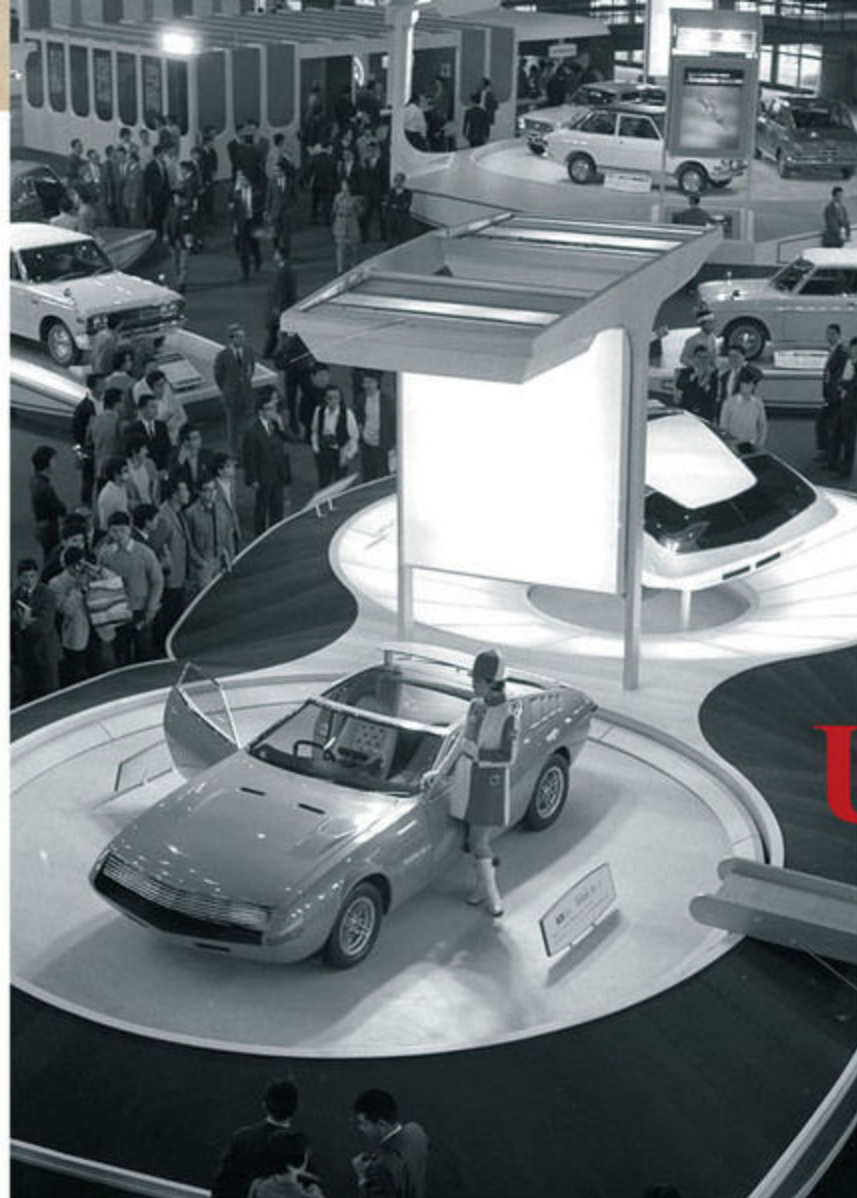
はじめアタマの中でイメージできるのが化学者というものでして」
西「ハァン、まったくシエフやね。材料に調味料やスパイス、調理法、でいろんな料理を生み出す」
西「ベースになる材料ってどれくらいの種類があるんですか？」
田「無限にありますね。だいたいアタマに入っていますよ」
後「エポキシって、メーカーによって違ったりするんですか？」
野「構造的にはほぼ変わりませんね」
西「チョコレートならこのを食べべてもチョコレートって分かるけど、味は違うっていうのと同じやね。そうなる、特許って、こういう概念になるのでしょうか？」
田「思いがけない特性が出たりすれば、その組み合わせが特許になります。熱可塑性エポキシ樹脂の場合、

配合そのものが新しい。根本から誰もやらなかった組み合わせです」
後「実際の物性に関していえば、熱可塑と従来の熱硬化のエポキシとは、どんな違いがあるのですか？」
田「特性ごとの違いはありますね。たとえば、溶剤に溶けて欲しくないような部位に熱可塑は使えません」
後「では、熱可塑エポキシの優れている点はどこなんでしょう？」
田「樹脂のみを使った成型体では、熱硬化エポキシに比べて、破壊靱性や耐衝撃性で圧倒的に優れているのは事実です。ところが、これをFRP構造体と比較すると、だいたい同じか、ちょっと逆転するんですね。曲げ強さは熱可塑エポキシを使ったFRPが強い」
西「うわぁー、どうして？」

田「実際の破断面を観察するとよくわかります。熱可塑性エポキシを使ったFRPでは、樹脂と繊維がもはや混然一体となっていますから」
野「もうひとつ、エネルギー吸収が非常にいいのも特徴ですね」
後「正にレックスLFAの側突衝撃吸収部に使われていました」
西「入ってただんだ！さすが、新しい技術に積極的なトヨタさん。ところで、熱可塑性エポキシって、いつできたものなんですか？」
田「もう10年以上前です(笑)」
野「半導体部品のリペア用とか、最初は違う用途だったんです」
田「アイデアはよかったけれど、陽の目をみなかった」
西「じゃ、世に出たのは？」
田「レックスが最初です」
後「そして、最大のメリットは2次

加工が可能で、平板を量産しておけば、あとからオーダーに応じて希望の形状に賦形できること、ですね」
西「実際の熱可塑性エポキシ樹脂のCF成型品をプリプレグCF成型品と比べてみて」
田「見た目に、ほとんど変わらないように見えるなあ」
後「熱を加えたら分かるだろうけど」
西「これからの開発の方向性について、手短にお聞かせください」
田「プリプレグ材やテープ材といった、従来ある材料に応用していき

いですね。あとは、熱可塑の特性を利用して、接合させる技術も研究中です。スポーツ溶接に近いイメージで自動車屋さんをやりたいでしょう(笑)。たとえば、インサート成型による部分強化ですね。必要な部位だけCFRPを使って、他の部分に安いFRPをあとから流し込んで接合する、とか。そうすれば、CFRPの活用分野がもっと広がるんじゃないかと思っています」
西「ありがとうございます！」



昭和

福野礼一郎

Universe

元禄

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。

第32話 [昭和の残像]

東京モーターショー

(1969年10月24~11月6日)

「ヴィンテージ」というのは、ワインの製造工程を表すフランス語から転じて「年代物の逸品」という意味として使われるようになった言葉である。他の条件一定ならワインの出来は葡萄で決まり、葡萄の出来はその年の気象・天候によって大きく左右されるから、製造段階ですでに「今年のワインは最高だ」と分かる。おそらくそういうことだろう。人間の作る商品はそうは限らない。時代の流れと雰囲気によって経験と論理に照らしアイデアを凝らし、ひたすらに作る。世に出て評価にさらされ、普及して使われ、ユーザーに利便性と幸福感を、生産者に利益や損失をもたらしたのち、やがて商品寿命を終えて捨てられ、忘れられていく。ああ実はあれが頂点だったのだ、あれぞヴィンテージ・イヤーだったと分かるのは、ずっと後になって歴史観の中にそれを眺望したときである。1969年東京モーターショー。あのときすべてが輝いていた。

文とキャプション●福野礼一郎 (Reiichiro Fukuno) PHOTO●モーターファン・アーカイブス



ホンダ 1300X



東

京オリンピックから5年たった1969（昭和44）年、その10月24日金曜日。

東京都中央区晴海4丁目8番地にある東京国際見本市会場は、朝から熱気に包まれていた。

午前8時半ごろから、早くもすし詰めに乗客を乗せた都バスが、銀座方面から勝鬃橋を渡り、10分間隔で次々やってくる。

ホテル浦島が建っている晴海5丁目の丁字路を右折し、倉庫前の「晴海見本市会場」停留所で停まってエアブレーキから大きな溜息を吐くと、それを合図に開いた後部出口からこぼれるように乗客が降り出た。荷重で押しつぶされていた車高が、肩の荷を下ろしたように少しづつ元に戻っていく。

前年の第15回は、いつもより3日間長い17日間の開催期間で来場者数151万人突破という東京モーターショーが始まって以来の新記録を樹立した。しかしこの年は14日間でその記録を1万2000人も更新することになる。

東京オリンピック開催後の日本は、

順風満帆というわけではなかった。

国民の総意を上げて準備してきたオリンピックが終了した脱力感、消費マインドを著しく減退させた。これに金融引き締めなどが重なって、企業の業績が短期間で軒並み悪化した。サンウエーブ工業、日本特殊鋼、山陽特殊製鋼など、製造業の大型倒産が相次ぎ、証券市場も低迷。景気はオリンピック後の1年のうちに連鎖的な負のスパイラルに陥った。恐慌を懸念した政府は、証券会社への無担保・無期限の融資（日銀特融）を決定、戦後初の建設国債、いわゆる赤字国債を発行した。

この政策が功を奏し、からくも不況から抜け出す。株価を回復し景気は次第に上向きに転じ、なんと65年11月から70年7月までの連続57か月間そのまま景気拡大が続けたのである。

情報がない時代、人と景気の動向は、社会のムードに大きく左右された。それを作るのはマスコミの報道と小さなコミュニティにおける伝聞情報、つまり口コミだった。

いったん上昇気流に乗ると、勢い





晴海時代の東京モーターショーの乗用車メーカーの展示は、敷地面積がもっとも大きい円形ドーム状の東館と、その向い側にある西館で行われており、乗用車9社が二手に分かれ、毎回場所を交替しながら使った。1969年の第16回はトヨタ、ダイハツ、東洋工業、いすゞがドーム館、日産、富士重工、三菱、本田、鈴木が西館だった。写真はEX-IとEX-IIIが展示されたドーム館の一角のトヨタブース。開催前日のプレスデーの撮影である。2台のスタイリングの素晴らしさはこの年のショーのハイライトだったが、2台を展示する展示台からして徹底的にデザインされていることに注目。いまこのまま現代のモーターショーに飾られていたとしてもおかしくないほどだ。EX-IIIは完全なモックアップだが、後部アンダーカバーに切られた多くのエアアウトレットからガスタービンを中心としたと予想されていた。トヨタは東富士研究所を中心にガスタービン車の研究をしており、1987年の東京モーターショーには走行可能なプロトタイプ「トヨタGTV」を出品した。東富士のテストコースで試乗を許されたが、ジェット機そのものの走行音には興奮した。

午前9時の開場と同時に、詰めか
への夢を膨らませるような話題で開幕した。日本の国民総生産（GNP）が前年ついに西ドイツを抜き、日本は資本主義国家としてアメリカ合衆国につぐ世界第2位に浮上したのである。

1969年は、歓喜と驚きと未来の展開だった。
ト5になっていた日本の自動車生産業の躍進ぶりはまことに目覚ましかった。64年にフランスを抜き去って世界第4位、66年にはイギリスを捉えて第3位、そして1967年には西ドイツを抜き、アメリカに続く自動車生産世界第2位へ躍り出る。

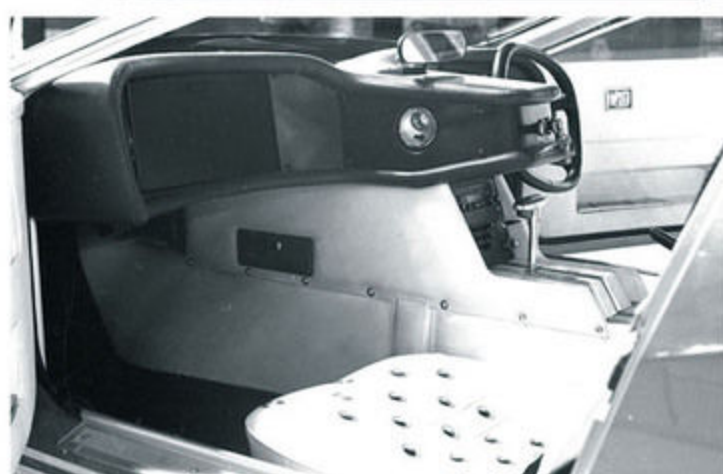
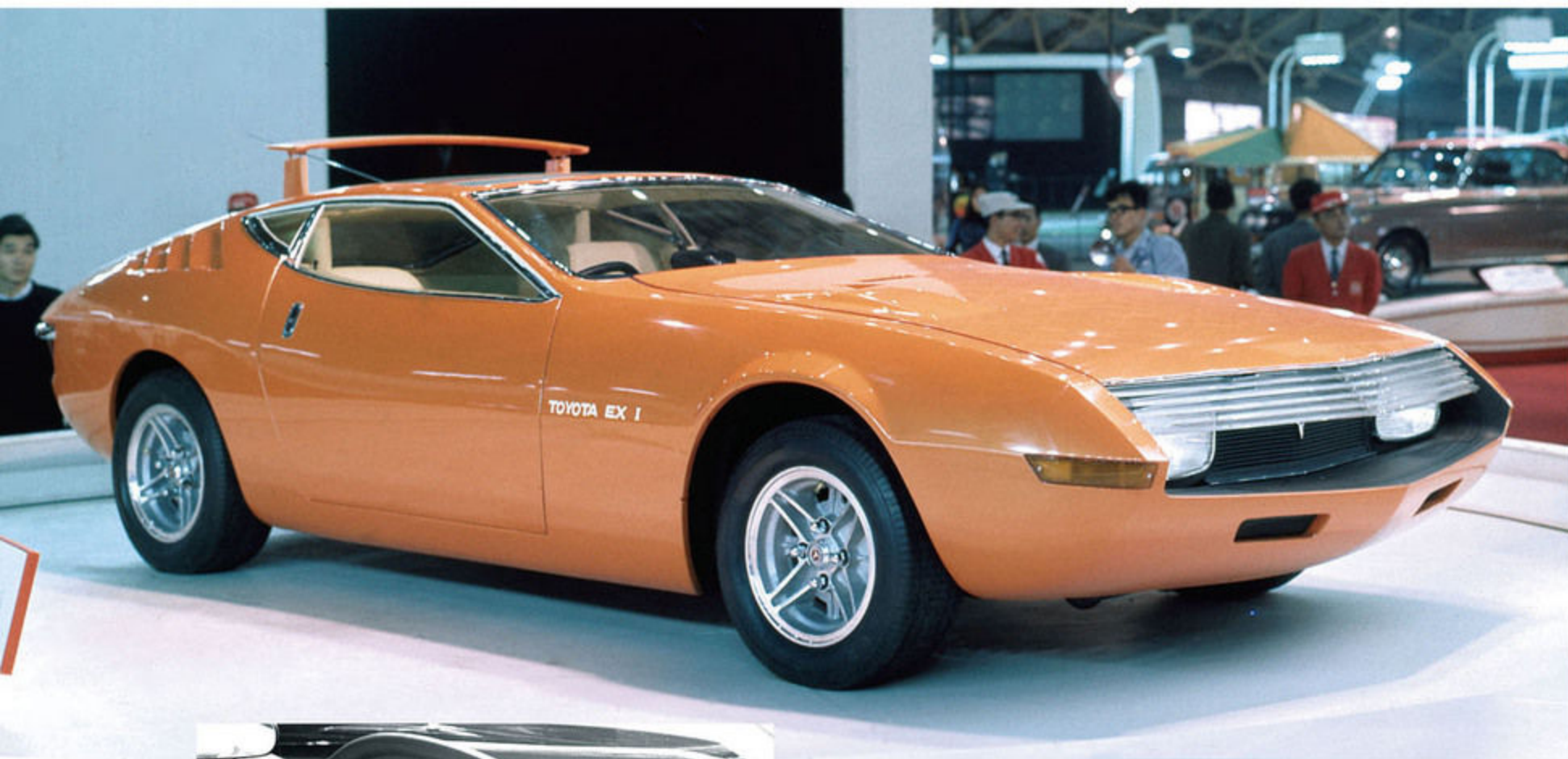
62年にイタリアを抜いて世界ベスト5になっていた日本の自動車生産業の躍進ぶりはまことに目覚ましかった。64年にフランスを抜き去って世界第4位、66年にはイギリスを捉えて第3位、そして1967年には西ドイツを抜き、アメリカに続く自動車生産世界第2位へ躍り出る。

けたスポーツカー・ファンの多くは、正面ゲートで入場券を購入したときに手渡される色刷りの場内案内書を確認し、右手の四角いビル、西館に向かった。
二週間前の10月10日（金）の体育の日、富士スピードウェイで開催された69年日本グランプリで、黒沢元治／砂子義一組のゼッケン21番、イエローの日産R382が、ライバルのトヨタワークスのトヨタ7、プライベートチームの滝レーシングがヨロツパから招聘したボルシェ917などを圧倒的な速さで破り優勝していた。その興奮さめやらぬ翌週日曜日10月19日、各誌朝刊に打たれた全面広告にカーファンは目を見張った。

日産フェアレディのフルモデルチェンジである。
まさに日産が描いたシナリオ通りの展開だった。

イギリス式の軽量なオープンボディに高性能SOHCエンジンを搭載したダットサン・フェアレディの韋駄天ぶりは、カーミニアの間ではつとに有名だった。さらに67年、2ℓU型145馬力を搭載して登場したフェアレディ2000ことSR311型は、国産車史上最高のじゃじゃ馬だった。リジットの硬いサスとよじれるシャシーで、アクセルを踏めば交差点でもいとも簡単にドリフトした。スカイラインが旧プリンス系の洗練されたGTカーなら、フェアレディはその名とは裏腹に男性的で、ばんからな日産のイメージそのもののスポーツカーだった。

それを一転、フェアレディはトヨタ2000GTのようなスタイリングのハッチバック式2ドアボディにモデルチェンジした。トップモデル「Z432」のエンジンは、スカイラ



トヨタEX-I。ショー展示用に作られたいわゆるコンセプトカー。当時の報道によればスタイリング担当はトヨタ自工(当時)デザインセンター、シャシー製作は網島のスポーツコーナーで、実走可能だったという。プロポーションの関係で大きなクルマに見えるが、傍らにコンパニオンが立っている写真では実車は非常に小さかったことが分かる。当時テールから下回りを覗いたら、リジッドアックスをコイルばねで懸架したものだ。類似サイズのマークIIはまだリーフリジッドだったから、あるいは翌年登場のセリカの部品を一部、あるいはシャシーごとそっくり流用していたのかもしれない。インテリアはレーシングカー風のもので通気孔を開けたシートやインパネなどにフォードGTの影響が見られる。当時はそういう点も含めてちょっと古くさく見えたが、いま見るとスタイリングの完成度は高い。のちにレクサスLFAの開発にたずさわることになるトヨタ自動車の某氏は「高校生のときこのクルマを見て衝撃を受けたのが、トヨタに入社したきっかけだった」という。

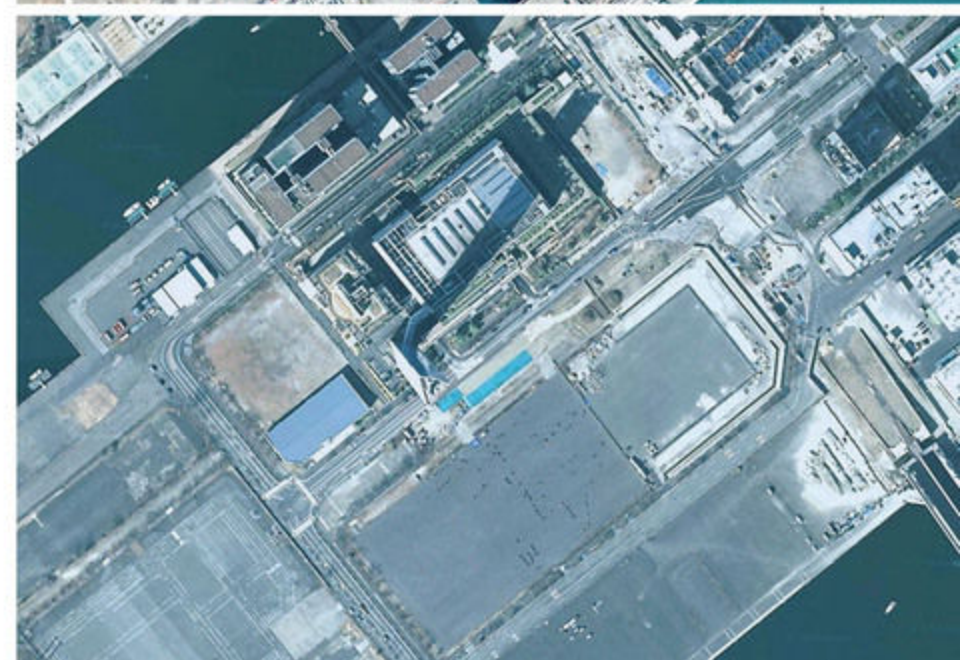
インGT-Rと共用のプリンス系2.0S20型直列6気筒DOHC160馬力。
価格は185万円である。
65年7月の名神高速全通に続き、62年から着工していた東名高速道路も、69年5月26日には大井松田IC〜御殿場IC間の開通によって全通、東京都内の首都高速道路から神戸市内の阪神高速道路までの550kmが、初めて高速道路だけで繋がった。もはや箱根や六甲の山道をオーブンで走るのがスポーツカーの最高の憧れではなく、高速道路を疾走するというグラウンドツーリングこそ、

新時代のモータリングだった。フェアレディZの変貌はその気運にぴたりだった。
日本グランプリを圧勝で飾ったR382に旧プリンスの技術が反映されていることは周知の事実だったから、フェアレディにGT-R用のS20を搭載するという企画も、R380からはじまった日産レーシングカーのイメージを代弁していた。
だがZが描いていたのは、そのときの観客の予想を遥かに超えるものもみだった。
従来同様ボディーメーカーの日産車体(株)で生産されるZの月産生産計画台数は、なんと2000台。うち1500台は北米への輸出向け240Z、すなわちセドリック用エンジンを排気量アップしたL24型2.4Lエンジン搭載車だった。その2L版、セドリックと同仕様エンジン搭載車を国内の廉価版として設定した。このSOHCエンジン搭載の廉価モデルが、フェアレディZという70年代の大きなGTカー・ムーブメントを、国内外で巻き起こして行くことになる。

西館には三菱自動車のブースもあった。
10月20日に発売されたコルト・ギャランが三菱の展示の目玉だったが、それを目当てにやってきた観客は、艶消しグレーのボディにマットブラックのボンネットを乗せた1台のド派手な2ドアGTカーの姿に釘付けになった。
車名はギャランGT X-1。横に置かれたエンジンは4気筒DOHCヘッド1.6L。同じ年の5月3日に富士スピードウェイで開催された第1回JAFグランプリに出場、生沢徹のマシンがポールを取り、決勝でも3位に入って多いに盛り上がった三菱のフォーミュラカー、コルトF2C用のエンジンが母体だと喧伝されていた。

西館の向かいには丸いコンクリート製のドーム状の屋根を持ったハイテク建築の東館があった。
ここではさらに大きな夢が開いていた。
いすゞのベレットMX1600はまさに衝撃的だった。
リトラクタブル式ヘッドライトを備えたオレング色のウエッジシェイプのボディのミッドシップに、117クーペ用の1.6L直4DOHCエンジンをヒュランダFT2000型5速トランスアクスルと組み合わせ、縦置き搭載。国産初の市販を目指したミッドカーである。

ロータス・ヨーロッパの高級版ともいえるMX1600は、10月10日の日本グランプリに出場したいすゞR6の、いわば兄弟プロジェクト車だ。アルファロメオのジュリアクーペを思わせるベレットGT、ヨ



1959年の第6回から第27回(87年)まで、28年間22回に渡って東京モーターショーの舞台となった晴海の東京国際見本市会場。1976年1月6日の撮影である(写真:国土地理院)。円形がドーム館と東館、その斜め左上が西館。「月島4号埋立地」と呼称されていた当時は、もともと1940(昭和15)年の日本万国博覧会の開催予定地だった。1956年に運営母体である社団法人東京国際見本市協会が設立され、59年に施設一部が竣工、その年から「晴海」の名は見本市とモーターショーの代名詞になった。1996年に東京ビッグサイトへ機能移転し閉場解体、敷地の北側2万9000平米の敷地に、東京23区清掃一部事務組合/中央清掃工場が作られた(2001年4月竣工)。比較写真は同場所の現在(写真:Google)。2020年の東京オリンピック・パラリンピックでは、清掃工場以外の元会場敷地部分、西側駐車場、晴海運動場、晴海埠頭公園および南東側倉庫地区に、選手村およびその運営施設が建設される予定である(開催後住宅などに転用)。

1年後の第17回ショーでこのクルマはギャランGT Oの名で発売されることになるが、トップモデルのMRのエンジンはギャラン用1.5Lを排気量アップしDOHCヘッドを乗せたもの、販売の主力はSOHCエンジン廉価版のMI、MIIだった。レースのイメージでスポーツモデルを喧伝し、廉価版を大量販売する。その販売戦略の図式はZと似ている。
高価で本物のスポーツカーから、廉価で雰囲気とスタイリングを楽しむスペシャルティカーへ。そのスタイリングの内側でスポーツカーはひっそりと別のクルマにすり替わろうとしていた。

士スピードウェイで開催された第1回JAFグランプリに出場、生沢徹のマシンがポールを取り、決勝でも3位に入って多いに盛り上がった三菱のフォーミュラカー、コルトF2C用のエンジンが母体だと喧伝されていた。



69年東京モーターショーのトレンドは「オレンジ色」に加え、もうひとつが「艶消ブラックボンネット」だった。Z432R、三菱ギャラン(初代)A-II、ベレット1600GTRなどを始め、1.9ℓ10R型DOHCエンジンを搭載したコロナ・マークII HT GSS、SOHCエンジン搭載を誇ったフローリアンTSまでがボンネットを艶消し黒に塗っていた。しかしもっとも強烈だったのはボディごと艶消塗装にしたギャランGTX-1、のちのGT0である。当時まったく珍奇なものを見た印象だけが記憶に残っていたが、いまこうしてカラーで見るとなかなかいい。



69年東京モーターショーのZ432。装着している標準のマグホイールは、注文時に返すこともできた。スチールホイールで我慢するなら価格は160万円に下がる。言い換えればマグホイールとスチールホイールの差額は1本当たり5万円ということだ。オレンジ色のボディにブラックのマグネシウムホイールを装着した新時代のフェアレディZをまぶしように眺めながら、観客はそんな驚きの情報に花を咲かせていたのだろう。SOHCのZ、そのデラックス版のZ-L(108万円)もエンブレム以外の外観はまったく同じだったので、発売されるや「432」のエンブレムを貼りつけたZとZ-Lが街にあふれることになる。

昭和元禄 Universe

バロツパ製高級クーペのイメージそのままに生産される117クーペ、ヨーロッパのセンスあふれるクルマを送り出してマニア心を刺激していた、いすゞならではの企画だった。日本グランプリでは前年に続き、またも日産の戦術に煙に巻かれ大敗を喫したトヨタが、ドーム館の中央に陣取っている。

超未来的なドリームカーが2台展示されていた。EX-Iと命名されたオレンジのクルマは、ヨーロッパのスーパースポーツカーを思わせる2ドアクーペ。見たこともないような純白に輝くEX-IIIは、ヨーロッパのショーに登場するビンファリーナやベルトーネのショーカーの向こうを張るようなスタイリング実験車だ。

傑作デザインぞろいの当日のショー会場の中でも、両車のバランスと美しさは群を抜いていた。天使のような上品なムードはビンファリーナのフェラーリにすら負けていなかった。その年の8月にマイナーチェンジをしてフロントマスクを一新したトヨタ2000GTは、むしろ荒削りで男性的なフェアレディZとの対照でさらに輝きを増した感があつた。トヨタのスタイリングが依然ささまくっけていることは、この2台を見れば誰の目にも明らかだった。

EX-Iは、その1年後のショーでデビューするセリカのスタイリングと密接な関係にあった。スタイリングを決定してからクルマの発売まで、当時は2年以上の開発と生産準備の期間が必要だった。69年のモーターショーの準備に入っ

た時点では、セリカのスタイリングはとうに完成していたはずだ。したがってEX-Iはセリカの母体ではなく、セリカのスタイリングをさらに発展させたものだったといっている。セリカこそ日本で初めて「スペシャルティカー」を標榜したクルマだった。第16回東京モーターショーが終わ

り、そして60年代が終わった。クルマの世界に待ち受けていたのは、予想していたような薔薇色の未来ではなかった。クルマの大量普及がもたらす社会的な影響、大気汚染や交通事故などは、アメリカでも日本でもすでに社会問題化してきていた。日本の自動車メーカーはその対応に本格的に迫られることになる。

1970年6月8日、日産は排気ガス対策などの課題に専念するという理由でその年の日本グランプリへ

の参加中止を発表、トヨタもこれに続いたことで、レースの開催そのものが中止。日産はR383で、トヨタはトヨタ7ターボで、アメリカのCan-Amレースの出場を準備していたが、これも公式発表を待たず密かに中止が決定された。

1973年10月6日、世界を石油ショックが襲う。クルマは排ガス、衝突安全、省燃費という、いわゆる社会適合性への対応に、技術の心血を注ぐ時代へと突入していく。日本車に輝かしい栄光の時代がおとずれるのは、10数年におよぶ苦難を乗り越えた、その先のことであった。



手前がセンセーションを巻き起こしたベレットMX1600。トリノのギャデザインで作られるが、全体のシルエット、ボンネットとリアクォーターの処理、リアエンジンゲートの開口部など、まさしく後のデ・トマソ・パンテラと軌を一にする。おそらく本車もパンテラ同様トム・ジャダの作品だろう。パンテラの登場は71年だから、日本のファンはいち早くそのスタイリングテーマを見ていたことになる。

※次号は現代の通販を支えるあの最新システムを取材します。

New!

Top News

ルカ・ディ・モンテゼーモロ マラネロで従業員とのお別れ会を開催

フェラーリ会長からの退任が決まったルカ・ディ・モンテゼーモロが、10月7日にイタリア・マラネロでフェラーリGT部門の従業員とのお別れ会を開いた。この日は2000人も従業員がファクトリーに設けられた会場に集結。ピエロ・フェラーリ副会長、アメデオ・フェリーザCEOからの短いスピーチの後、モンテゼーモロ会長の23年間の功績を記録したビデオが流された。そして、モンテゼーモロ会長が登壇。「あなたたちと

共に素晴らしい年月を過ごしたことを、私は心から誇りに思います。単なるクルマではなく、夢をつくるフェラーリの将来は、ここにいる全ての従業員がいてこそ明るいものになるでしょう」と、感極まった様子でスピーチを行った。

イベント終了後は、大勢のフェラーリ従業員が握手や写真を求めてモンテゼーモロ会長を取り囲み、別れを惜しんでいた。



ランボルギーニ、世界で初めて カーボン製車両の修理サービスでTÜV認証を取得



アウトモビル・ランボルギーニは、全製品を対象としたカーボンファイバー車両修理サービスについてTÜVの認証を取得した。TÜV認証が自動車メーカーに授与されたのは世界初。今回の認証を受けて、ステファン・ヴィンケルマンCEOに、TÜVイタリアのエトール・ファビアCEOから「TÜV認証証明書」が手渡されている。

バトン、F1日本GPの足としてロールス・ロイス・レイスを使用

F1日本GPで来日した、マクラーレンF1チームに所属するジェンソン・バトン。ロールス・ロイス・モーター・カーズは、日本での移動手段として、「ロールス・ロイス・レイス」をバトンに貸与した。日本を第2の母国と話すバトンは、予選8番手からスタートし、難しいコンディションのレースを5位で完走している。



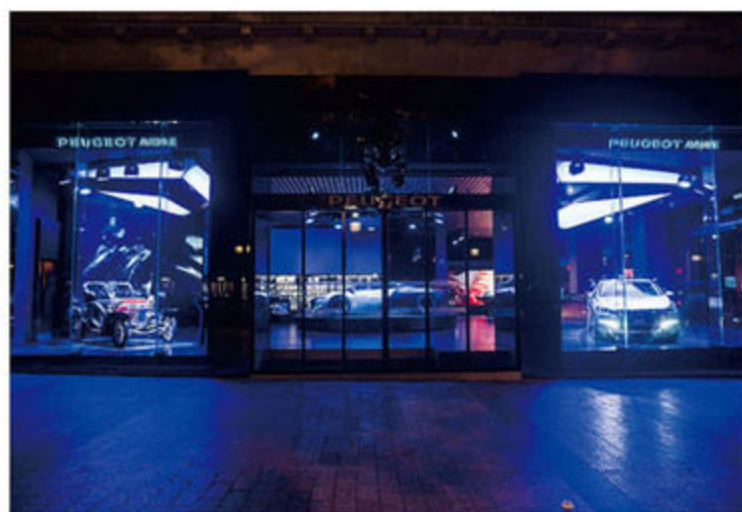
世界一過酷なヨット競技 ボルボ・オーシャンレースがスタート

12回目を迎えた「ボルボ・オーシャンレース2014-2015」が、10月11日にスペインのアリカンテをスタート。新たに建造されたボルボ・オーシャン65の7艇が、世界5大陸、11の港に寄港しながら世界を一周。その総航海距離は、実に7万1745kmにも及ぶ。レースは来年6月にスウェーデンのイエーテボリにゴールする。



ランドローバーと野口 健氏がコラボ 富士山清掃イベントを実施

ブランドアンバサダーを務めるアルピニストの野口 健氏を迎え、ランドローバーの特別イベント「LAND ROVER × KEN NOGUCHI MT. FUJI EXPERIENCE」が開催された。イベントには抽選で選ばれた25組50名が参加。富士ヶ嶺の特設コースにてランドローバー車でのオフロード性能体験や、富士山麓での清掃活動を行っている。



プジョー・アヴェニュー・パリ リニューアルオープン

パリのシャンゼリゼ通りで、年間250万人の来場を誇るプジョーの特別なショールーム、「プジョー・アヴェニュー」。5ヵ月にわたる改装工事を終えて、リニューアルオープンを果たした。300㎡の広大なスペースは洗練された優雅なデザインで仕上げられており、幾何学模様のフロアとイルミネーションが、ラグジュアリーな雰囲気を演出している。



ピレリの品質に好評価 BMWイノベーション・ アワードを受賞

ピレリが「2014年BMWサプライヤー・イノベーション・アワード」を受賞した。これはBMWが毎年、最も革新的と評価したサプライヤーに授与する賞。10月5日にアムステルダムで授賞式が行われ、タイヤの加硫工程で使用される「リアル・ダイナミック・カーリング技術」が革新的な技術だと、ピレリの取り組みが高く評価された。

Newcomer



18年ぶりに復活 メルセデスSクラス クーペ

メルセデス・ベンツ日本が、18年ぶりに「Sクラス」の名前を復活させたクーペ、「Sクラス クーペ」のオーダーをスタートした。4.7ℓ V8ターボ、5.5ℓ V8ターボ、6.0ℓ V12ターボの3種を設定。価格は、1690万円～3120万円(税込)。

■問:メルセデスコール ☎0120-190-610



ル・マン24時間の名を冠した アウディ R8 LMX、 99台限定で登場

ル・マン24時間レースの名を冠し、レーザーハイビームを搭載した世界99台限定のアウディ R8 LMXが、6台限定で日本に導入される。レーザーハイビームはアウディ R18 e-tron quattroで初めて採用された技術。価格は2905万円(税込)。

■問:アウディコミュニケーションセンター ☎0120-598-106

JEANNE ARTHES ロッキーマン オンザベッド

香りから溢れ出す 大人の色気

ジャンヌ・アルテスから「溢れ出す大人の色気」がコンセプトの、男性用のフレグランス「ロッキーマン オンザベッド」が登場した。力強く温かいベルガモットとシダーウッドの香り。

■価格:3900円(税抜)
■問:フィッツコーポレーション
☎03-6892-1332 <http://www.fits-japan.com>



HUBLOT クラシック・フュージョン チタニウム ブラックシャイニー

シンプルを追求した 日本限定モデル

ウブロの「クラシック・フュージョン」コレクションに、シンプルさを極めた3針の日本限定モデルが誕生した。ビジネスシーンなどのデリーユースで活躍するシンプルさを追求している。

■価格:73万円(税抜)
■問:ウブロジャパン ☎03-3434-3002



Vorsteiner BMW F80/F82 M3/M4 Carbon Fiber Rear Diffuser

“M”のリヤセクションを引き締まった印象に

カーボンパーツでお馴染みヴォルシュタイナーから、BMW M3/M4用カーボンリヤディフューザーが登場。空力性能をアップさせるだけでなく、より引き締まった印象を演出する。

■価格:34万円(税抜)
■問:アルファライン
☎048-760-4386 <http://alphaline.jp>



CarMedia

アイルトン・セナ 追憶の英雄 コンプリート BOX

■2万5000円
(税抜)/DVD



イタリアのスポーツ紙「ガゼッタ」とイタリアの放送局「Rai」が制作した、過去最大規模のアイルトン・セナ・アーカイブ映像集。全10巻で構成され、少年時代から晩年のプライベート映像までセナの全てが詰まっている。

■問:ユーロ・ピクチャーズ
☎03-5720-6601 <http://www.euro-p.com/>

Lightweight Performance M3/M4用フロントリップ

F80/F82の空力を大幅にアップ

ドイツ・ライトウェイト社から、M3/M4用のフロントリップがリリースされた。先行発売されたM135i用のフロントリップは、純正モデルとの比較で最速を記録。ドイツの自動車専門誌から、ベストチューニングカーの評価を得ている。

■価格:9万6000円(税抜)
■問:阿部商会 ☎0800-100-4182 <http://abeshokai.jp>



carrozzeria SPH-DA700

国内で初めてApple CarPlayに対応

市販カーエレクトロニクス製品として国内で初めてApple CarPlayに対応した、カロツェリアのAVメインユニット「SPH-DA700」が登場。iPhoneの音声コントロールとタッチパネル操作でマップ、通話、メッセージの送受信が可能に。

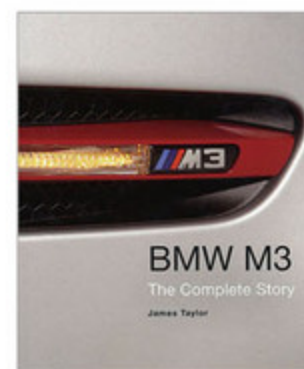
■価格:9万円(税抜)
■問:パイオニア ☎0120-944-111 <http://pioneer.jp/>



FORD GT40 Owners' Workshop Manual

フォードGT40のオリジナルマシンについて、積み重ねてきた歴史やメカニカルな構造をじっくり紐解いた解説書。通常のヘインズマニュアルとは異なり図説はないものの、パーツごとに多くの写真で解説している。

■4600円(税抜)/ハードカバー



BMW M3 The Complete Story

モータースポーツ用ホモロゲーションマシンとして登場し、高性能ロードモデルとして進化を続けたBMW M3シリーズの変遷を収めた一冊。世代間のモデル詳細に加えて、各世代に発売された特別仕様車も網羅。

■5500円(税抜)/ハードカバー

■問:代官山 高屋書店
☎03-3770-2525 <http://tsite.jp/daikanyama/ec/tsutaya/>



■<http://microton.co.jp/campaign/>

マイクロロン生誕 50周年記念プレゼント キャンペーン実施!

マイクロロンが「マイクロロン50周年記念プレゼントキャンペーン」を実施中。12月31日までの期間、マイクロロン特製ブルゾン、カリフォルニアワイン、特製Tシャツ、QUOカードを500名様にプレゼントする。詳しい応募方法は下記キャンペーンサイトから。

アウト ガレリア“ルーチェ”にて ディーノ・フェラーリの写真展開催

アウトガレリア「ルーチェ」において、「DINO FERRARI FOR EVER 〜エンツォ・フェラーリ最愛の息子、ディーノ〜」展が、12月23日まで開催される。

今回は206GTを筆頭に、246GT、ディーノ・スパイダー、ランチア・ストラトス、ディーノ308GT4まで、5台のゆかりあるモデルを展示。

■住所:愛知県名古屋市名東区極楽1-5-2F ☎052-705-6789

Honda Racing THANKS DAY 11月23日にツインリンクもてぎで開催

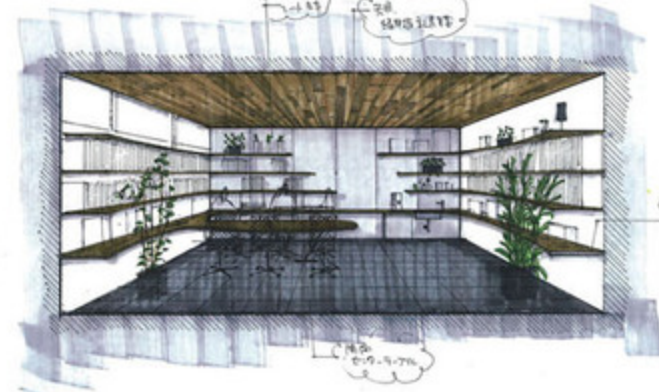
「Honda Racing THANKS DAY 2014」が、11月23日(日)に栃木県のツインリンクもてぎで開催される。当日はスーパーGTに参戦するGT500のNSX、GT300のCRZ、スーパー

■<http://www.honda.co.jp/enjoyhonda/>

フォーミュラのSF14などが、ワークスドライバーと共に登場。前売り券は大人2000円(税込)、子供は中学生以下が無料(大人同伴に限り)となっている。

関西圏4店舗目となるザウス夙川店、 11月1日にオープン

「ガレージハウス」を中心とした建築家との家づくりをプロデュースするザウスが、関西圏4店舗目となる「ザウス夙川店」を11月1日にオープン。人気建築家の田中一郎氏が手掛けたデザインを採用し、波打つ曲線の棚と一体化したカウンターにおいて、ゆったりとくつろぎながら打合せが可能となっている。



■問:ザウス ☎0120-360-354 <http://www.zaus-co.com>



Movie

パワー・ゲーム



巨大企業CEO vs 野心家青年

巨額の報酬と引き換えに、産業スパイとなったハイテク企業の元社員。違法行為と引き換えに彼は富を手に入れるが、やがて業界の2大カリスマCEOが繰り広げるパワーゲームに巻き込まれ、窮地に追い詰められていく。かつて『エアフォース・ワン』で大統領とテロリストを演じたハリソン・フォードとゲイリー・オールドマンによる緊迫の頭脳戦に注目。

CAST ●監督:ロバート・ルケティック ●出演:リアム・ヘムズワース、ハリソン・フォード、ゲイリー・オールドマン 配給:東京テアトル ハビネット
●11月15日(土)より新宿ピカデリーほか全国公開

©2013 PARANOIA PRODUCTIONS, LLC ALL RIGHTS RESERVED

美女と野獣



レア・セドウの可憐さに恍惚

もはや説明不要な“永遠のラブストーリー”が待望の実写化。恐ろしい容貌を持つ野獣とピュアな美女の愛の物語を、野獣の過去の秘密に焦点を当てて描き出す。真紅の薔薇のごとくクラシカルで可憐なヒロインを演じるレア・セドウの存在感が抜群。美しい名画をうっとり眺めるかのように、幻想的な世界に酔いしれられる大人のお伽話が誕生した。

CAST ●監督:クリストフ・ガンズ ●出演:レア・セドウ、ヴァンサン・カッセル 配給:ギャガ
●11月1日(土)よりTOHOシネマズ スカラ座他にて全国公開

©2014 ESKWAD - PATHE PRODUCTION - TF1 FILMS PRODUCTION ACHE / NEUNTE / ZWOLFTE / ACHTZEHNTE BABELSBERG FILM GMBH - 120 FILMS



ガンズ&ゴールド

CAST ●監督:脚本:ジュリアス・エイヴァリー ●出演:ユアン・マクレガー、ブレント・スウェイツ、アリシア・ヴィキャンデル 配給:KADOKAWA
●11月1日(土)よりシネマサンシャイン池袋ほか全国公開

©2013 SOAG Holdings Pty Ltd, Screen Australia, ScreenWest Inc. and Screen NSW

脱獄、強奪、騙し合い、勝者は誰だ?

軽犯罪で刑務所に送られ、暴力やレイプがはびこる獄中生活で追い詰められた青年JR。そんな彼に救いの手を差し伸べたのは、牢名主的な“伝説の強盗犯”ブレンダンだった。やがて出所したJRと脱獄したブレンダンは、犯罪組織と手を組んで450万ドルの金塊強奪作戦に乗り出すが……。チェスを指すように犯罪を語り、人を出し抜く才に長けたブレンダン役に挑むのはユアン・マクレガー。荒んだ言動と風貌の中にも知性と色気をにじませ、底が見えないタフな男を魅力的に演じている。大胆不敵な脱獄作戦に始まり、カーチェイスや銃撃戦のアクション描写も迫力たっぷり。裏の裏をかく騙し合いの果てに、最後に笑うのは誰だ? 悪の魅力に引きずり込まれるクライム・アクション。

DVD&Blu-ray

ニード・フォー・スピード

スーパーカーで超高速バトル!



マスタング、ランボルギーニ、マクラーレンなどの実車が全編CGなしでスタントすると聞けば、本誌読者なら見過ごせない。芸術的なまでにチューンアップされたスーパーカーが超高速バトルを繰り広げる本気の痛快カー・アクション。スタントマン出身のスコット・ワウ監督によるリアル&ゴージャスなストーリー・レース描写はクルマ好きなら陶然。

11月5日発売 DVD 3200円(税別)
発売・販売元:ウォルト・ディズニー・ジャパン株式会社

オール・ユー・ニード・イズ・キル

日本原作、トム・クルーズ主演



桜坂洋の同名ライトノベルがトム・クルーズ&『ボーン・アイデンティティ』のダグ・ライマン監督によってハリウッドで映画化されるという、制作秘話自体がアメリカン・ドリームなアクション大作。出撃&即戦死の過酷なタイムループをコミカルに描く前半と、危機的状況から必死に生き延びようともぐくシリアスな後半のギャップが見どころ。

11月12日発売 初回限定生産3D&2D Blu-rayセット 5790円(税別)
発売・販売元:ワーナー・ホーム・ビデオ

アンダー・ザ・ドーム

謎のドームに覆われた町で



S・キングの衝撃の長編小説を、TVドラマの常識を超えた驚異のクオリティで映像化。アメリカの平凡な田舎町がある日突然謎の“ドーム”に覆われた。誰も出られず、誰も入れない巨大密室に閉じ込められた住民たちは、不安と混乱の中で異常事態に立ち向かっていく? 閉鎖された空間内での人間ドラマが秀逸。謎と緊迫シーンの連続に一見必至!

11月12日発売
DVD-BOX(6枚組) 9300円(税別)
発売・販売:パラマウントホームエンタテインメントジャパン

Book

スノーピーク

「好きなことだけ!」を仕事にする経営

山井 太/著 日経トップリーダー/編



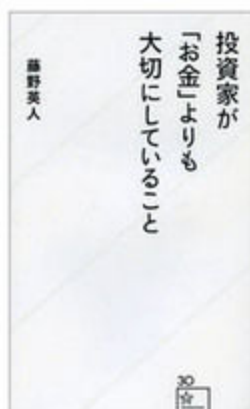
「真北の方角」を目指せ

ちょっとでもアウトドアを蓄った経験があれば、そのブランド名を耳にしたことがあるだろう。アウトドアにリッチな価値観を導入してハイエンドのキャンプ用品市場を生み出し、「スノーピーカー」と呼ばれる熱烈なユーザーを抱えるカリスマ社長の経営哲学は、マーケティングも安売りもしない独自路線。ブレない方針を貫ける会社の強さと魅力の真髄がわかる。

1500円(税別)/日経BP社

投資家が「お金」よりも大切にしていること

藤野英人



日本人はお金大好きなケチ

清貧の思想は日本を駄目にする、投資はマネーゲームではない、会社は生態系として捉える。JPモルガン、ゴールドマン・サックス系の資産運用会社を経て現在は「ひふみ投信」を運用するプロ投資家が、「お金」そのものの本質について真正面から斬り込んだ啓蒙書。プロダクト志向から抜け出せない日本の大企業の欠点と軸のズレも明晰に分析する。

820円(税別)/星海社新書

スピードの3

朝井リョウ



人生に革命は起こせるか?

有名歌劇団の準トップスター、彼女のファンクラブのまとめ役、地味で冴えない中学生。戦後最年少で直木賞を受賞した最注目若手作家が、人生に鬱屈を抱える3人の女たちを描いた連作集。強者の脆さと弱者のしづき、優越と鬱屈がめまぐるしく入れ替わる。そんな人生の皮肉は、女だけに限った話ではない。男性もきつと心の底をかき回されるはず。

1500円(税別)/講談社





この秋から始めた新メニュー、自家製鴨チャーシューの梅醤添え1250円。鶏よりも肉の味わいが深い仏産鴨の胸肉を腐乳入りの特製つけダレに丸一日漬けた鴨チャーシューは、しっとり柔らかな食感で紹興酒が進む人気の前菜。

東

京・幡ヶ谷の人気中華「龍口酒家」本店で10年間の修行を積んだ榛沢知弥シェフが昨年独立。舌の肥えた大人が集まる神楽坂に満を持してオープンさせた「中国菜 膳楽房」は、1年とわずかであつという間に繁盛店となった。店名の一部である「楽房」の英字表記をあえて「LAB」にしているのは理由があるという。

「膳楽房のコンセプトはラボ、すなわち研究所です。目新しい流行をどんどん採り入れようという意味の実験ではなくて、中華の伝統を自由な発想でいかにブラッシュアップしてアレンジしていくか、という意味を込めています」

その言葉通り、ベースにあるのは野菜をたっぷりと使う基本に忠実な本格中華。梅醤を添えた自家製鴨チャーシュー、広島産牡蠣と台湾バジ

伝統を忠実に守りつつも 本格中華をブラッシュアップ

ル炒め、クロレラ麺をさっぱりソースで和えた里麺など、特定の地方料理にとらわれず、食材の持ち味をフルに活かしたシンプルながらも奥深い味わいの料理は、一度食べると虜になる人が後を絶たない。

これからの季節のイチオシは、生きたまま仕入れた上海蟹を紹興酒に1週間以上漬け込んだ、いわゆる「酔っ払い蟹」。甘くとろける濃厚なミソをぜひご賞味あれ。



中国菜 膳楽房

東京都新宿区神楽坂1-11-8
定休日 月曜、不定休あり
☎03-3235-1260
営業時間 11:30~14:30
17:00~23:00 (22:00LO)

白を基調にアジアンモダンなインテリアを散りばめた店内。1Fはカウンター席も用意。シックな2Fの空間は貸し切りも可能。



東京メトロ飯田橋B3出口から徒歩1分弱の好アクセス。東京理科大学のすぐそばに建つ一見カフェ風の一軒家。





映像でさらに広がるGENROQの世界



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

会員制有料ウェブサイト www.startyourengines.net

Start Your Engines

スタート・ユア・エンジンズ

注目のニューモデルのインプレッションはもちろん、GENROQとのコラボ企画で実現したインタビューなど最新情報はもちろん、1990年代からの1300本を超える映像アーカイブが毎月1,000円※でお楽しみいただけます。しかも現在キャンペーン中で契約初回30日は無料キャンペーンを実施中。この機会にぜひご加入し、お試しください。※30日ごとに課金されます

視 聴 料 月額1,000円(30日ごとに課金)

お申し込み クレジットカードによるお支払いのみとなっております。

StartYourEnginesウェブサイトの右上「ログイン(新規会員登録)」ボタンから会員登録をお願いします。

※現在初回無料キャンペーン実施中ですが、ご入会にあたってはクレジットカードが必要となります。

株式会社テクノメディア

〒151-0053 東京都渋谷区代々木4-42-11 #101
TEL03-6300-6101 (10時~17時 土日祝日を除く)
startyourengines@technomedia.jp



**2 Honda Racing
THANKS DAY 2014
ペア観戦券 (11月23日)** **3組6名様**

ホンダが今年も開催する、ファン感謝イベント。2輪・4輪の今季活躍したマシンや、歴代マシンがツインリンクもてぎに集結し、各ドライバーのトークショーも開催。ホンダファンだけでなくモータースポーツファン全員が楽しめるイベントとなっている。
※詳細はホンダのホームページで随時更新中。

■提供: Honda Racing



**1 WEC
オリジナル トートバック&
フェイスタオル セット** **1名様**

先日、富士スピードウェイで行われたWECのオリジナルトートバックは、FIA WECのロゴが入った、幅42×高さ38cmの大容量で、タフに使える優れたもの。フェイスタオルには、富士山が描かれており、日本オリジナルのデザインとなっている。

■提供: 編集部



**3 WEC
オリジナル マグカップ** **1名様**

表にはWECのロゴが、後ろには「6HOURS OF FUJI」の文字が入った、オリジナルマグカップ。ロゴと同じカラーリングのマグカップは外と中の色違いでお洒落。これから寒くなる時期、暖かい飲み物と共に、テレビの前で11月末に開催される最終戦を観戦するのもよし。

■提供: 編集部



**6 MASERATI
100周年記念** **1名様**

マセラティが100周年を迎えた今年、そのメインイベントがイタリアで開催された。その時にプレス向けに配られた、イタリアのトリコロレをイメージさせるカラーリングがお洒落な版画。100枚中の10枚目を。

■提供: MASERATI S.p.A.



**4 PORSCHE
ポルシェ マイクロファイバー タオル** **1名様**

縦70×横140cmの大判のマイクロファイバータオルには、ル・マンなどの耐久レースの参戦車両、ポルシェ 919ハイブリッドがプリントされている。開発に2年以上の歳月をかけたこのマシンに包まれば、ポルシェの暖かさに癒されることだろう。

■提供: ポルシェ・ジャパン



**5 WEC
オリジナル グッズ
ステッカー・ピンバッチ・耳栓 セット** **1名様**

ポルシェの意気込みを感じる、919ハイブリッドがプリントされているステッカー。富士山をバックにコースを駆け抜ける躍動感あるマシンにWECのロゴが入ったピンバッチ。3段階ランジ設計で耳に優しいラバー製の耳栓は、持ち運びに便利なケース付き。3点をセットで。

■提供: 編集部



**7 PORSCHE
直筆サイン入りカード** **各1名様(計3名様)**

左からマルク・リープ、ロマン・デュマ、ニール・ジャニ。16年ぶりに耐久レースのトップカテゴリーに戻ってきたポルシェの期待を背に、ニューマシンで表彰台を狙うドライバーたち。裏にはそれぞれの過去の戦歴とプロフィールが記載されている。

■提供: ポルシェ・ジャパン

※応募時に、希望の選手名を明記してください。



**8 PORSCHE
Mission 2014. Our Return. 本** **1名様**

『Mission 2014. Our Return.』と題打たれた本は、ル・マンに戻ってきたポルシェの熱意が詰まっている1冊だ。16回の優勝経験をもりセットし、気持ち新たに参加する“新生ポルシェ”。そこに至るまでの数々のレジェンドは見るだけでも十二分に楽しめる。

■提供: ポルシェ・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11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12月号プレゼント」係

●当選者の発表は、商品の発送をもって代えさせていただきます。
なお、雑誌競争規約の定めにより、この懸賞に当選された方は、この号の他の懸賞に入選できない場合があります。ご了承ください。



なお、QRコードで
携帯サイトからも応募できます。
(応募締め切り2014年11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。詳しくは三栄サイト特設ページにてご確認ください。

▶ www.sun-a.com/sp/genroq



▶ 定期購読料金

860円×12冊 **10,320円**(税込・送料無料)

▶ 申し込み方法

定期購読受注センター

TEL 03-5357-8802 (受付時間: 平日10:00~17:30)

お届け先のご住所、お名前、電話番号、お支払方法(代金引換/クレジットカード)をお伝えください。

FAX 03-5357-8803 (24時間受付)

お届け先のご住所、お名前、電話番号を明記の上FAXをお送りください。尚、FAXでのお申込みは、代金引換払いのみとなります。

www.sun-a.com/sp/genroq

▶ お申込みに関するご注意

- ご希望号の発売日2週間前までにお申し込みください。
- 申込受付後に発売される号からの開始となります。
- 定期購読のお届けは、地域や配送事情により書店の発売日より遅くなる場合がございます。ご了承の上、お申し込みください。
- 海外での定期購読はできません。
- 中途解約につきましては三栄書房 販売部までご連絡ください。
- 返金額はお支払金額(お届け済冊数×定価860円)にて清算させていただきます。
※返金額よりお客様への送金手数料を別途、差し引かせていただきます。
- 継続申込みについてはキャンペーンの対象外となります。予めご了承ください。

■ 定期購読のご案内

1年間12冊で10,320円

- 買い忘れや売り切れの心配がありません
- 全国どこへでも、送料無料でお届けします

■ お申込み方法

■ 電話からのお申込み

定期購読受注センター

TEL: 03-5357-8802

(受付時間 平日10:00~17:30)

お届け先の、住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法をお伝えください。

■ インターネットからのお申込み

http://www.sun-a.com/shop/order_teiki.html

■ FAXからのお申込み

FAX: 03-5357-8803

(24時間受付)

お届け先の、住所、氏名、電話番号、開始号、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

■ 海外での定期購読をご希望の方

TEL: 03-5476-8131

(受付時間 平日9:30~18:00)

E-Mail: subs@ocs.co.jp

OCS 海外新聞普及課までお問い合わせください。

■ お支払い方法・送料

■ 代金引換でのお支払い

1回目の配達時に代金引換の郵便にてお送りしますので、配達員に年間購読料をお支払いください。

■ クレジットカードでのお支払い

(VISA・MASTER・JCB・AMEX・UC・DC)

■ 定期購読についてのご注意

すでに発売されている号からのお申し込みはできません。中途解約の場合は、送料済みの分の代金を精算し、返金手数料(実費)を差し引いた金額をお返しいたします。

地域によっては、書店の発売日より若干遅くなることがあることをご了承ください。

海外での定期購読はお問い合わせください。

増刊、別冊等のレギュラー号以外の号は定期購読に含まれません。特別定価時の差額はいたしません。

お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

■ バックナンバー通信販売

■ ご注文方法

■ バックナンバーをお求めの方は、お近くの書店でご注文ください。送料無料で、お申込みの書店へお届けいたします。

■ お近くに書店がない場合のご注文方法

① 電話からのお申込み

TEL: 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

感動の100周年イベント。

マセラティの100周年記念イベントに参加した今月。もっとも感動的だったのは、2日目の夜に行われたガラディナー。何しろ会場は世界遺産のレジア・ディ・ヴェナリア・レアーレ宮殿、しかもそこにはマセラティの最高傑作とも言われる「A6GCS/53」と最新のコンセプトカー「アルフィエリ」が置かれていた。もう溜め息しか出なかった。この贅沢な雰囲気味わえただけでも大満足である。

(ちなみに3日目の感動は、プロヴァローネさんに会えたこと。本当に良い人です……。マサル・ノグチ)

■ From Editors



ブツヨク行使で気づいたこと

ブツヨクに抗えずネットでのポチポチが止まらない今日この頃、つい最近購入したのがラジオと保温・保冷マグです。ラジオは短波も入るものですが、条件が良いと世界中の電波を受信でき「こんなにも世界は電波に溢れているのか」と、感慨深くも少し怖くなりました。そしてマグは、中に入れた氷が丸1日経っても溶けず驚愕! めちゃ省エネで大満足なのですが、同時に今までエネルギーを相当無駄にしていたなあ……と気付かされました。(反省中@か)



黄金に輝く“スター軍団”

2012年5月、カンヌの海岸を走る超派手な黄金色にマスキングされたメルセデス。先頭からS600 プルマンガード、旧型Sクラス、Mクラス、そしてグレンデヴァーゲン。金満家のパレードかと思いきや、すべてメルセデス・ベントのデモカー。これはカンヌ国際映画祭のオフィシャルだった同社が、俳優や女優をレッドカーペットへと導くクルマ。そして、ボディサイドにはStarinside、Staroutsideの文字が輝いていた。(こんなクルマに一度は乗ってみたい!)



SAの心遣いがステキです。

最近、時間優先で高速道路を使うことが増えてきました。山間部を走ることも多く、目的地にたどり着く頃にはフロント面に虫が張り付いているのは毎度のこと。たまには「ウン」が付くときも……。その時にとても役に立つのが、山陽道のSAで見かけたコレ。さり気なく置いているので気づかないこともあるのですが、意外と便利なんです。ちょっとした心遣いが嬉しいですね。あ、タオルは自前でお願いします。(3ヵ月間の修理から戻ってきたのにまた修理の、RYO)

[NEXT ISSUE] 2015年1月号 No.347 2014年11月26日(水)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-SHOB

©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、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
NOW 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
2011-2014



SPECIAL SHOP INFORMATION

BMW/Bentley/Rolls-Royce

Contents of this month

■ アイコード	P196
■ アクセス・エボリューション	P197
■ オフィス ケイ	P198
■ カーウォッシュ・オーシャン	P199
■ カーコーティングスタジオ TOMEI	P200
■ カービューティーマックス	P201
■ 合同産業	P202
■ 橋本コーポレーション	P203
■ マックスクラフト	P204
■ リズムコーポレーション	P205

営業時間/10:00~19:00 定休日/年中無休
〒470-0371 愛知県豊田市御船町山屋敷135-2
☎0120-264-911 ☎0565-46-0727
アイコード大阪 ☎0727-27-5881
アイコード・カーズ名古屋 ☎052-732-5728
<http://icode.jp/>

芝修●PHOTO&REPORT



若干サイズアップしてブレード形状を変更したオリジナルの吸気インペラーを採用したハイフロータービン。セッティングによっては260psも可能だ。



←インナーフィンタイプのインタークーラーはノーマル比で約2倍の容量を誇る。バンパーを加工することなくボルトオンで交換できる。20万円(予定価格)。

→BMWのディーゼルターボは2.0L 4気筒と3.0L 6気筒の2タイプ。アイコードでは320dとアルピナD3を導入してチューニングパーツを積極的に開発している。



燃料噴射量、燃料噴射タイミング、ブースト圧を変更するPSサブコンピューター。タービン交換に対応するタイプも開発中。9万8000円(予定価格)。



サーキット走行にも対応できる減衰力12段階調整式のIPSサスペンションキット、36万円。ピロアッパーマウントキット、7万5000円。

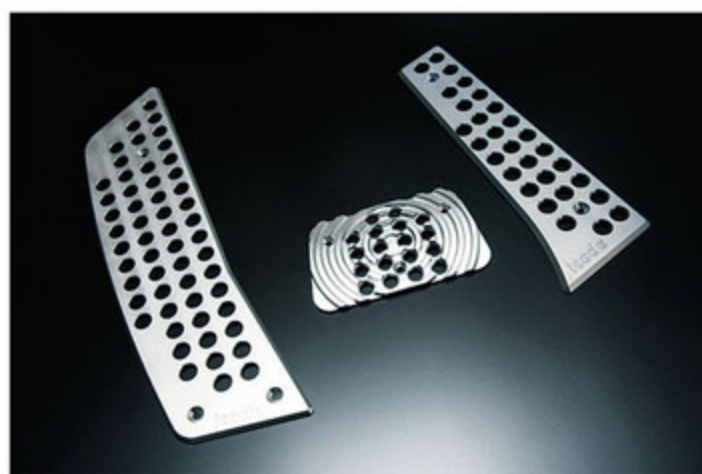


デフフリーの320dには0S技研製スーパーロックタイプの4ピニオンLSDを装着したい。組み付けには、純正デフキャリアーの加工が必要となる。

ディーゼルターボのポテンシャルを引き出すハイフロータービン



スポーツブレーキパッドは2ボッドと4ボッド、ストリートとサーキットの各タイプを用意する。フロントが2万2000~3万5000円、リヤが2万~3万2000円。



表面にディンプル加工を施したアルミ製ペダルキット。アクセル&ブレーキのセットで1万7000円、フットレストが8000円。

B MWのディーゼルターボエンジンに着目して「エコロジィ&スポーツ」をテーマに経済性とハイパワーを両立させるアイコード。320dに続いてストリート6ツインターボを搭載するアルピナD3を導入し、ディーゼルターボのエンジン特性を解析している。

チューニングポイントはガソリンのターボエンジンとほぼ同じ。320dは吸排気系チューンとサブコンピュータによって320psを発生させることが可能だ。さらなるパワーを求めるユーザーには吸気側のインペラーを拡大したハイフロータービンと大容量インタークーラーを用意している。チューンドディーゼルターボの魅力はパワーだけでなく、実用域でのトルクが太いこと。8速の

ATとファイナル2.81というハイギヤードの組み合わせによって2000rpmに満たない低回転域で高速巡航を実現している。

また富士スピードウェイでのサーキットテストに伴って開発されたピルシタインベースのサスペンションキットも魅力的なアイテムだ。

なお、アルピナD3はテストを終了したため売却を予定している。購入希望者は問い合わせしてほしい。

ACCESS evolution

■アクセス・エボリューション

OFFICE i(石井健之) ●PHOTO&REPORT

INFORMATION

■用賀本店
営業時間/10:00~19:00
定休日/火曜日、第3水曜日
〒158-0097
東京都世田谷区用賀1-7-14
☎03-3708-7071

■目黒支店(BMW専門店)
営業時間/10:00~19:00
定休日/火曜日、第3水曜日
〒153-0053 東京都目黒区五本木3-18-7
☎03-6273-8661
http://www.access-ev.co.jp



ラッピングも得意分野。エイブリーや3M製のシートを使用する。このM4のカラーはチェリーマットメタリック。ボディラインが引き立ちやすいカラーリングだ。



←ツライチにしているものの、フェンダーの加工は一切無し。NITTOのINVOを引っ張り気味に履かせることで、走行してもタイヤを擦らないように納めている。

→ショップデモカーのM4。いち早くローダウンさせ、HREのS101を組み合わせている。前後ともに一番コンケイプがきついハイパッドディスクを使っているところが特徴だ。



←駒沢通り沿いにある目黒支店はBMW専門店。取材に伺った日も様々な作業を行うBMWが多数入庫していた。

↓S101はディスクをブラッシュドのゴールドにして、リムをグロスゴールドという仕上がりを選択。走行するとゴールドのリングが出来るようにしているそうだ。



店内は商談スペースの他、ウェイトングルームなども完備されている。駐車スペースが限られているため、来店の際は事前に連絡を入れておきたいだろう。webにも是非アクセスして欲しい。

旬なカスタマイズを
豊富な知識と経験で提供

大人気のレイヤードサウンド。Aピラーの内側に取り付けて、スピーカーのダイレクト音に“反響音”を追加するシステムだ。効果は絶大なので試聴してみてもいい。



最近力を入れているのが、レイヤードサウンド。これは既存のオーディオシステムに追加するだけで、音質を劇的に改善するというシステムだ。実際にこのシステムをオン/オフしながら音楽を聴いてみると、歌声や楽器の音色が誰にでもわかるほどクリアになっている。試聴もできるので、ぜひ店舗まで足を運んでご自身の耳で確かめてほしい。

ア クセス・エボリューションをひと言でいうなら、独自のセンスでスタイリッシュなクルマを作りあげるショップだ。特に目黒支店はBMW専門店として知識が豊富で、デモカーはHREのS101を履いたM4。そのクルマ造りを見れば同店のセンスは一目瞭然だろう。

営業時間/10:00~19:00

定休日/日曜日、祝日

〒174-0073

東京都板橋区東山町26-8

☎03-5986-8111 <http://www.office-kk.jp/>

橘 祐一 ●PHOTO&REPORT



ラッピングフィルムは、ヘアライン加工されたステンレスのような質感を再現している。ペイントでは再現できない独特の風合いだ。



←純正のホイールを活かしつつ、同社オリジナルのロールス・ロイス専用スパーサーによって、フロント、リヤともにツライチにされる。

→美しいスタイルのパーソナルクーペ、ロールス・ロイスのレイス。本来の美しさを活かしながら、個性をプラスしたカスタマイズが施される。



ルーフトップからトランク、ボンネットをラッピングフィルムにより独特のカラーにチェンジしているため、リヤからのフォルムが美しい。



ロールス・ロイスのローダウンキットは、レイスをはじめ、ファントム、ゴーストなど、ロールス各モデル専用のものを用意する。

ロールス用中古ホイールも在庫。VELLANOの24インチタイヤホイールセットはファントム用で81万円(税込)。詳細はホームページで。

新世代ロールスを知り尽くした独自のカスタマイズで魅せる



FORGIATOの新作ホイールも続々入荷中。ショールームに展示しているので、是非一度、実物をチェックしてほしい。



ショップは環状7号線内回り、板橋中央陸橋から高円寺方向に数100m進んだ信号1個目の左側にある。パーキングスペースも完備。

ハ イクラスのカスタムを数多く手掛けるオフィスケイは、世界のドレスアップシーンから常に最先端のトレンドを取り入れ、セレブリティスタイルを作り上げるプロシヨップとして評価が高い。フェラーリやランボルギーニなどのスーパースポーツや、ロールス・ロイス、ベントレーなどのハイクラスセダンに、独特なデザインを持つアメリカ製の鍛造ホイール、通称「アメ鍛」を組

み合わせるなどのリアルなセレブスタイルを得意とする。
新世代ロールス・ロイスのカスタムにも早くから注目し、様々なスタイルを実現している。最新クーペモデルであるレイスのカスタムもいち早く手掛け、すでに数台のドレスアップを完成させている。
このレイスはノーマルの美しさを活かしながらドレスアップされた好例。トップやボンネットはヘアライン加工されたステンレス風のフィルムでラッピング。ホイールはノーマルながらオリジナルのスパーサーを装着することで限りなくツライチに近づけ、よりワイドに仕上げている。レイス本来の魅力を引き出しながら、個性をプラスすることに成功している。

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/>



←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。掃除機がけの他、マット洗いや内窓、内装の水拭きなど、簡易的ではあるもののひと通りの室内清掃をしてくれる。



→エクセレントタフコートもウルトラタフコートも塗装面にガラス皮膜を形成するため、傷が非常につきにくくなる。ガラス皮膜なので耐久性が高いところも魅力のひとつだ。



←洗車と鉄粉除去が終わると、数種類のコンパウンドとバフを使い分けて塗装面を鏡面加工していく。ツメにひっかからない程度の傷は、この作業を行うことで消えてしまうそうだ。

→塗装面を鏡面加工した後は丁寧に脱脂を行い、エクセレントタフコートの液剤をスポンジで均一に塗っていく。ウルトラタフコートはスプレーガンで塗布してコーティングする。



BMWにお薦めしたい 2種類のボディコーティング



店舗は環七と目白通りが交差する豊玉陸橋から目白通りを都心方面へ向かってすぐの左側。24時間営業で時間を気にすることなく利用できる。

24

時間営業の洗車とボディコーティングの専門店、カーウォッシュ・オーシャン。

洗車は予約無しで対応し、ボディコーティングは事前の予約があれば24時間受け付け可能。3種類のボディコーティングを、予算と性能で選ぶことができる。

BMWにお薦めしたいボディコーティングは最高級のエクセレントタフコートか、ウルトラタフコートのどちらかだ。どちらも塗装面にガラス皮膜を形成するボディコーティングで、耐久性は5年以上。違いは、仕上がり後に水弾きがあり深い光沢のあるエクセレントタフコート、水弾きがなくコーティングらしい光沢になるのがウルトラタフコートだ。雨に濡れたときに水を弾いて欲しいのかどうか？ または光沢の仕上

りが固形ワックスに近いものが好きなのかどうかでどちらのコーティングを選ぶかが決まるだろう。もちろん、いずれのコーティングも施工前にポリッシャーを念入りに施して小傷の除去をすることはもちろん、室内の簡易清掃なども含まれている。両方ともコストパフォーマンスに優れたボディコーティングメニューだ。

CAR COATING STUDIO TOMEI

■カーコーティングスタジオTOMEI

柴田幸治 (BEL) ●PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00～19:00

定休日／水曜日

〒572-0074

大阪府寝屋川市池田中町2-19

☎072-838-1667 <http://www.tomei.ne.jp/studio/>

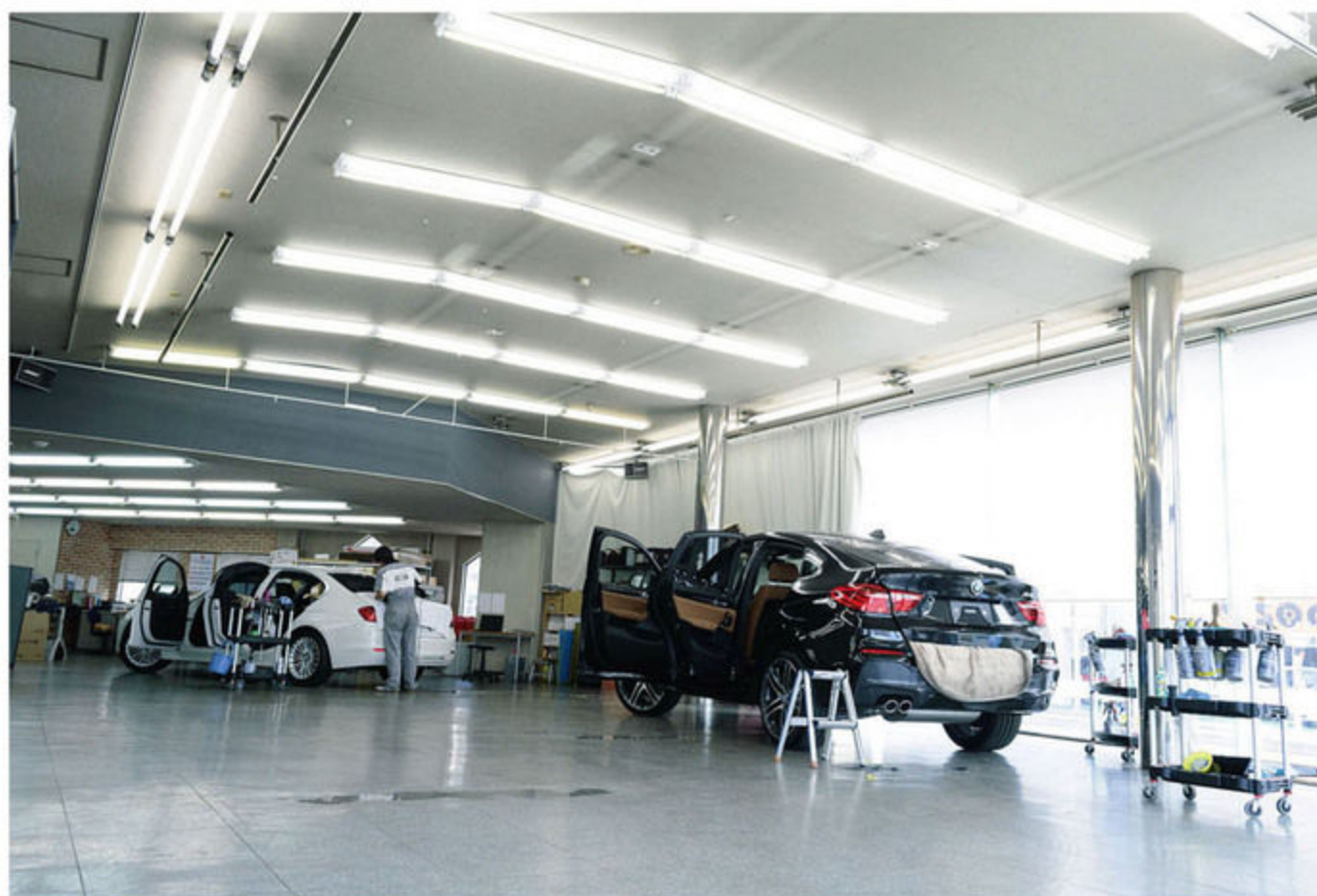


ディーラー向けにオンライン作業予約システムを導入し、多くの台数をこなすため、工場のスペースもかなり広い。



←「クオーツガラスコーティングは持続性も良くきれいです」と語る所長の田中氏。クオーツガラスコーティングの高品質を最大限に活かすため、施工は1級検定資格者に限定している。

→塗装とは違う、コーティング用に調整されたスプレーガンを使用して施工するクオーツガラスコーティング。だから仕上がりが違う。



光源でキズを確認しながら作業する、1級資格を持つ西口氏。手がける台数が膨大なこともありコーティングのノウハウも十分。ユーザーがわざわざ指名するのも頷ける職人だ。

←工場では女性スタッフも活躍している。女性ならではの視点から作業を行うので、男女問わず誰もが満足する仕上がりを期待できるのもトウメイの魅力のひとつだ。

カーディテリング業務全般を手がけるため、洗車やコーティング以外にもカーフィルム施工なども行っている。同時依頼も可能だ。

ディーラーも認める コーティングのプレミアムブランド



同ショップのグループには技能検定資格があり、作業スタッフ200人は必ず1～3級の資格を持つ。規模が規模だけに1級は狭き門だという。

→昭和47年創業の老舗トウメイの看板を背負うカーコーティングスタジオTOMEI寝屋川店はディーラーからの依頼も多い人気店。希望に合う仕上がりを実現する。



創 業42年となる大阪の老舗・トウメイは、グループ全体で年間2万台以上も洗車を手がける。その一翼を担うカーコーティングスタジオ・トウメイは、広大な敷地を有し、ディーラーからの依頼をオンラインで受け付けるシステムを導入するほどの人気店だ。

コーティングだ。コーティングは磨きが重要。美しさや耐久性は全て、磨き方によって大きく左右される。だから、高級なクオーツガラスコーティングの施工をするのは、頂点レベルの者に限定している。

また、ジャパン・クオーツクラブ加盟店では、液剤や施工技術において研究が行われ、研修も頻繁に開催し、品質管理が徹底されている。

技術と併せて上質なコーティングを提供するクオーツガラスコーティングは、ディーラーによっては新車時にオプション注文できる場合もあるので、相談してみてもいいだろう。

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/>



通常なら施工後約1ヵ月かかって硬化する皮膜を、納車前に短時間で硬化させるためのファイナライズ処理設備を有する。究極に対するこだわり。



パリ・サロンでの友成氏。ショーの作業は、ゴルフ同様「グリーンの芝の目を読みながら最善策を探る思考」が必須。経験がモノをいう。



コーティング業界の基準を作るだけでなく、経験から得た技を伝えることによりコーティング業界の底上げを行っている。



コーティングはホコリをシャットアウトするファイナライズ処理設備内で施工。衣服に付いたホコリも考慮して作業着も専用品を使う。



施工後は防塵の第2店舗で保管。宝石店レベルのセキュリティを導入し保険も加入しているので、高級車でも安心して預けることができる。

究極のコーティングは 確たる物差しがあつてこそ



日本コーティング協会を通して業界の発展を願うカービューティーマックスは、一般ユーザーはもちろん、同業者にとっても心強い存在。

社団法人・日本コーティング協会の基準作りや、東京モーターショーでBMWブースの車両の磨きを担当したカービューティーマックス。その理由は、やはり確たる「物差し」があるからといえよう。

施工・ファイナライズ処理設備の開発も、全ては究極の輝きのためである。これはコーティングを知り尽くしているからこそ設備だ。

さらに特筆すべきは、ポリッシング後に施工するコーティングを完璧に仕上げるための設備をきっちりと取り揃えていること。

その一例が、ポリッシング。世界のモーターショーで活動し、その場の状況や条件、そして塗装の特徴などに對して柔軟に對応しながら最高の輝きを引き出すことは、技術・知識ともに高いレベルでの物差しがなければ不可能。つまり、これがあからこそ、ユーザーの要望に對して柔軟に對応できるのだ。

臨機応変。コーティングの作業では常に求められることだが、そのような行動ができるようになるためには、日々の切磋琢磨が重要だ。カービューティーマックスが支持される理由は、成果が結果として現れているからだ。



砂利や土の地面にも専用のアンカーを使って設置できる。Xシリーズなど車高が高いモデル用のサイズもラインアップする。



屋根と地面のわずかな隙間から落ち葉やホコリなどがガレージ内に入るのを防ぐオプションメニュー「裾下スカート」。ホコリ除けとして使用する人に人気のオプションメニューだ。

→平らな地面であれば多少の傾斜はあっても設置可能。このスペースのようにドアをあけるのが精一杯のスペースにも、ジャバラ方式での開閉のため設置可能だ。



地

面に敷かれた2本のレール上を、滑車付きのジャバラ屋根が伸縮しながら開閉する仕組みの、アコーディオンガレージ。合同産業が製造と販売を手がける、人気の簡易ガレージだ。

アコーディオンガレージが多くのユーザーに選ばれている理由は、設置に関する制約が少ないからだろう。というのも、地質に関係なく、平らな地面であれば、基本的にどこにでも設置可能。クルマ1台とドアを開けるくらいのスペースしかないような狭い場所にも設置できるし、畳んで全開にした状態であればレール

平らな地面ならどこにでも設置可能 導入のしやすさも人気の秘密



ガレージを完全に閉めてしまえば、ホコリや紫外線の進入をシャットアウト。屋根に使われているシートは耐候性の高いもので、約6年間の使用に耐えられるという。



ガレージの内側を見ると、8本前後のスチール製の柱にX印の筋交いが入るフレームを使用していることが判る。子供のボール遊びのボールが飛んできてもビクともしない。

上をタイヤが跨いでも問題ない。だから、縦列駐車をしなければならぬ駐車場にも設置できるのだ。

また、初期費用が安いうえに必要なにして十分な機能を備えている点も選ばれている理由のひとつ。強固なスチール製のフレームに筋交いが入る構造をしたジャバラ屋根のため、台風クラスの強風にも耐えられる強度を確保。もちろんガレージ内に駐車すれば雨風やホコリの進入を防げることはもちろん、紫外線による劣化を防いでくれる。屋根付きのガレージに関する基本的なメリットをほとんどカバーしているのだ。

営業時間/10:00~19:00

定休日/日曜日、祝日

〒606-8374

京都府京都市左京区二条通川端東入難波町209

☎075-761-7351(代表) ☎075-771-0310(ショップ直通)

http://www.h-c.co.jp/



アイゼンマンはドイツのエキゾーストメーカー。心地良いサウンドを奏でてエンジンのポテンシャルを引き出してくれる。F11用で18万8000円。



←ボディにアクセントを効かせたいのなら、GRDミラーカバーがお勧め。価格は、F20/F30用のマットクローム仕様で2万5000円。カーボン仕様で3万円。

→デモカーとして数台のBMWが常に用意されている。全車KWのサスキットを装備しているので、同乗試走でそのフィーリングを体感することも可能だ。



アクラポビッチのチタン製リヤピースマフラー。スリップオンラインは38万2000円。カーボン製テールパイプが18万9000円、リヤピース以外のパートも交換可能。

←KWクラブスポーツ3ウェイは、ストリートからサーキットまでオールマイティに対応できるサスペンションキット。M4をデモカーに採用するショップからも好評を得ている。価格は83万6000円。

M4のポテンシャルを引き出す 高性能チューニングパーツが入荷中

スマートの「コーディングなしでDRL」は配線加工することなくカブラーオンでデイルイト化が可能。F30用で3万5000円。



エディルプは、ブリッドが欧州車向けに開発した高性能スポーツシート。032は最適なドライビングポジションが確保できるセミバケットタイプ、13万2000円。

ストレート6にターボを搭載するM4はBMWユーザーが注目の次世代プレミアムスポーツカー。欧州ブランドのインポート&アンテナショップの橋本コーポレーションには、よりスポーティな走りを目指すユーザーの期待に応えるべく、M4用の高性能チューニングアイテムが続々と入荷している。

まず、KWのクラブスポーツ3ウェイ。別タンク式を採用したサスペンションキットで、縮み側/伸び側の減衰力を独立して調整できるから、タイムを競うサーキット走行から快適なストリートユースまで幅広いセッティングを可能にしている。

排気系はアクラポビッチの出番。リヤピースのスリップオンラインだけでなく、センターパイプのリンクパイプやダウンパイプも用意されており、力強いブーストフィールと心地良いサウンドが体感できる。材質にはチタンが採用され、軽量化も図れるエキゾーストシステムだ。

もちろん、他のBMW用パーツも充実しており、好みに応じたカスタマイズが可能。ショップには旬のパーツを装備したデモカーが用意されているので、その完成度の高さをチェックしてみるといいだろう。

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

←最近カスタム系の依頼も急増しており、中でもホイールペイントは、手頃に楽しめるカスタマイズとして人気が高い。カラーや仕様もお好み次第だ。



輸入車全般に豊富な経験を持つマックスクラフトだが、その中でもハイエンドモデルは豊富な作業実績を持つ。特にベントレーは得意としており、ボディリフレッシュや各種カスタマイズなど、オーナーから寄せられるリクエストに応えている。



事故には24時間対応。自社所有のローダーで事故現場にかけつける体制を取る。遠方の引き取りにも柔軟に対応。無料代車も用意しているのありがたい。



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や引き渡しもできるので、利便性は高いだろう。

横浜市都筑区に本社ファクトリーを構えるマックスクラフト。第三京浜港北ICからクルマで10分とアクセスも良好だ。

美しい仕上がりに加えて リーズナブルな工賃も魅力



絶対的に数が少ないモデルであっても、美しい仕上がりを約束できる大きな理由は、経験豊富な施工者が在籍していることが大きい。オーナー同士の口コミなどから訪れるユーザーが多いことも大きな特徴だ。



輸 入車のボディワークに圧倒的な強みを持つことで知られるマックスクラフト。長年培った技術と経験を持ち、最新モデルからクラシックカーまで車種を問わず多くの輸入車オーナーから頼りにされていることで知られるが、腕の良さのみならず、お財布にも優しい魅力的な料金体系を採用している。

マックスクラフトでは钣金塗装や一般整備に加え、レストアやカスタムまで幅広いメニューを用意しており、それらの作業の工賃はディーラー見積もりの20%オフを基本としている。車種に関してもBMWやメルセデスといった定番はもちろん、フェラーリ

やポルシェ、ベントレーなどのハイエンドクラスまで対応する。たとえばボディの引っかかりやコスリキズ程度であっても、遠慮なく相談して欲しいとのこと。

また最近ではカスタム系の依頼も増えているが、こちらもリーズナブルな料金体系で対応している。作業例や費用などはホームページで確認できるので、チェックしてみたいかがだろう。また、持ち込みパーツの装着等についても大歓迎で、ボディワークのプロが手がける美しい仕上がりをリーズナブルに提供している。

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

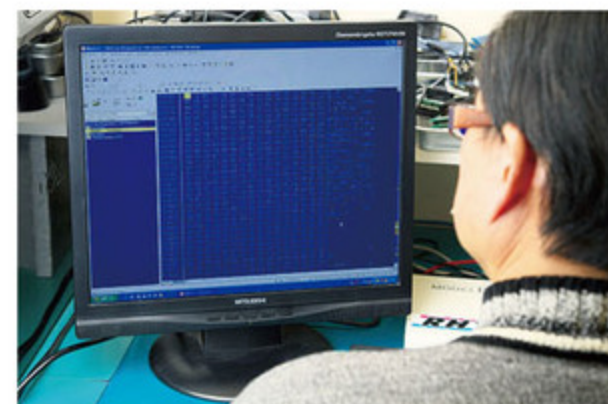
定休日/水曜日

〒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/>

これが“SPOCON”の本体。この中にチューニング済みのデータが入っている。さらに速さを求める人には、SPOCONを現車合わせするオプションメニューも用意されている。



同店のECUチューニングは、代表の西田氏自らがデータ変更を行う。クルマごとの個体差はもちろん、日本のガソリンや気候に合わせてセッティングを行っている。

→リズムコーポレーションは、第三京浜・港北ICおよび東名高速・横浜青葉ICから10分ほどの場所にある。事前に電話予約しておけば、日帰りでECUチューニングが可能だ。

←最新モデルはオリジナルのサブコンピューター“SPOCON”を使ってECUチューニングを行う。あらかじめチューニングデータが入力されているため、装着するだけで速くなる。



エンジンの潜在能力を引き出す リズムのECUチューニング



神奈川のショップまでクルマを持ち込めないユーザーのために、自宅のガレージでECUチューニングを行う“出張チューニング”というサービスも行っている。詳細はお問い合わせを。

また、ダウンサイジングエンジンを積んだ最新モデルは純正ECUのプロテクトが強化されたため、オリジナルのサブコンピューター“SPOCON”を使ってECUチューニングを行う。こちらはカプラーオンで装着するだけでパワーもトルクも大幅にアップ。新旧問わずBMWの潜在能力を引き出してくれる。

施工日の当日であれば、ECUのデータ変更料は何度でも無料。そのためオーナーが納得するまでセッティングを煮詰めてくれるのだから、間違いなく効果が体感できるECUチューニングといえる。

特徴的なところは、純正のECUを書き換えてECUチューニングを行うモデルの場合、必ずオーナーと同乗走行をする点だろう。店の周辺をしばらく同乗走行することでエンジン特性に関する不満な点を聞き出し、改善したい部分のデータを徹底的に煮詰めてくれるのだ。

リズムコーポレーションは欧州車のECUチューニングを専門的に行う、横浜にあるショップ。最新モデルのBMWからECUが使われ始めた古い世代のモデルまで、エンジンの潜在能力を引き出すECUチューニングを行っている。

GENROO

12

No.346

DEC 2014

ゲンロウ 2014年12月号(毎月26日発売)10月25日発売 No.346
第29巻第12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