

Mid Mounted V12

今こそ! V12ミッドシップ

[復活! V12ミッドシップ] フェラーリ・デイトナSP3初試乗

[日本上陸第1号車に乗る] ランボルギーニ・カウンタックLPI800-4

[サーキット専用マシンの実力] アストンマーティン・ヴァルキリーAMR Pro



ポルシェ特選ショッブ

フェラーリ296GTBを斬る
アストンマーティンDBX707日本上陸
ポルシェ718ケイマンGT4 RSニュルブルクリンク・テスト



CONTENTS 1

GENROQ
2022 OCT No.440

10

26

LAMBORGHINI URUS PERFORMANTE

30

MID MOUNTED V12

[V12ミッドシップ再び] フェラーリ・デイトナSP3

[国内初インプレッション] ランボルギーニ・カウンタックLPI800-4

[FSWテスト] アストンマーティン・ヴァルキリーAMRプロ

[独占インタビュー] エイドリアン・ニューウェイ







CONTENTS 2

GENROQ
2022 OCT No.440

10

52

ENJOY! SPORTSCAR

フェラーリ296GTB 田中哲也／吉田拓生／大谷達也
フェラーリ296GT3登場
メルセデスAMG SL63 vs ポルシェ911ターボカブリオレ
ホンダNSXタイプS
SUPER TEST ポルシェ・ケイマンGT4 RS
ランボルギーニGIRO Japan 2022

82

SUV NOW
アストンマーティンDBX707
アウディe-tron Sスポーツバック
vs レンジローバー・オートバイオグラフィーD300
レクサスLX600オフロード
vs トヨタ・ランドクルーザーGRスポーツ

96

CLOSE UP
ベントレー・マリナー・バトゥール

98

COMING SOON
キャデラック・リリック

100

ちょっと気になる日本車
日産フェアレディZ

102

JUST ARRIVED
アウディSQ2／メルセデスEQ EQB
ルノー・キャプチャーEテック・ハイブリッド

SHORT STORY
Photograph by KOBAYASHI Kunihi

108 ダラーラ・ストラダレ

VINTAGE NOW

112 ポルシェ40Years of Group C

KAZ BAR

116 クルマ好きが走る場所
清水和夫 × 渡辺敏史

サーキットのススメ

128 鈴鹿サーキット・911カレラカップカー後編

19 SCOOP シボレー・コルベット Eレイ

21 SCOOP BMW M4 3.0 CSL オマージュ

23 DEBUT アストンマーティン DBR22

25 TOPIC ランボルギーニ・ウルス バイクスピークレコード

121 LONG-TERM REPORT

ランドローバー・ディフェンダー

ポルシェ911S2.4

ポルシェ911 (993)

130 MOTOR SPORT

ロータスカップ・ジャパン2022

132 福野礼一郎のスーパーカー自動車ロン

138 Check it up 新作パーツ紹介

148 昭和元禄ユニヴァース

152 GENROQ HOBBY オートアート

154 NEW! ニュース／インフォメーション／新製品

157 NEW CAR TOPIC

159 GENROQ WATCH

161 成功の鍵

163 COOL GADGETS

165 今月のプレゼント

169 SPECIAL SHOP ポルシェ編



コルベツトも電動化へ！

北米メジャーブランド唯一の本格的2座席スポーツカー、シボレー・コルベツトが新たな歴史を刻もうとしている。スパイショットが捉えた、ニュルブルクリンクを走る3台のプロトタイプが、コルベツト史上初のハイブリッド版なのはほぼ間違いない。

コルベツトは2020年に8代目の「C8」に代替わりした際、長年続けてきたフロントエンジンRWDから決別し、エンジンをミッドシップに搭載するという画期的な変更を敢行している。幸いにも8代目の出来映えは上々で、メディアの評価も高く、シボレーとしてはこれで波に乗り、一気にハイブリッド化へ、さらにはフルEV化へと弾みを付けようとしてい

るようだ。

「C8」のエンジンは自然吸気6.2ℓ OHV V8の「LT2」で、最高出力は495PSを発揮する。さらに今年の秋には高性能モデル「Z06」の市販を控えている。果たしてハイブリッドのベースは標準型の「C8」なのか、あるいは「Z06」なのか——英語圏のメディアが注目しているのはこの点だ。

ここであらためてスパイショットを見ると、ニュルブルクリンクで捉えたプロトタイプは新型「Z06」用のワイドボディを架装しているようだが、エンドパイプはZ06のセンター出しではなく、左右2本出しの計4本なのが視認できる。さらにこの場に居合わせたカメラマンによると、排気音は「Z06」

Chevrolet
Corvette E Ray

のDOHC V8特有のハイレビングなサウンドではなかったという。総じて初のハイブリッドモデルは、標準の「LT2」エンジンを流用すると見るのが妥当なようだ。

モーターの出力を加算したシステムパワーは憶測の域を出ないが、650PS前後になるだろうという説が有力。むしろ注目はV8が従来通り後輪を駆動するのに対し、モーターは前輪を駆動すること。つまりハイブリッド版はコルベツト史上初の4WDとなる公算が高い。

唯一の懸念材料はハイブリッド化に伴う重量増で、シボレーの技術陣がこれをいかに克服するかだ。この点、ヨーモーメントの中心軸が車両中央を通るミッドシップレイアウトは運動性能を維持するのに有利で、シボレーが8代目をミッドシップにすると決めた理由のひとつがここにあったと見るのは、あながち深読みではないだろう。

生産型ハイブリッドは「Eレイ」と呼ばれるらしい。初代C1型が誕生したのは1954年のこと。コルベツト生誕70周年を記念して、2024イヤーモデルとして2023年に発表の予定だ。



M社50周年記念、最後のカードか？



BMW M4 3.0 CSL Hommage

創立50周年を迎えたBMW M社がこれを記念し、M4がベースの「M4 CSL」を発表したのは、去る5月20日に開幕したコンコルソ・デレガンツァ・ヴィラ・デステでのことだった。CSLは「クーペ・スポーツ・ライトウエイト」の頭文字で、重量を最小限に抑えた設計を最重要視している。

実際、軽量化は徹底しており、カーボン製フルバケットシートを採用して約24kgを削減。後席を取り外して2座席化した結果、約21kgの減量を果たしている。これ以外にも大胆な軽量化を図り、車両重量1625kgを実現。市販車としては例外的なパワーウエイトレシオ、2.95kg/PSも達成した。

CSL専用パワーユニットはM社自慢の3.0ℓストレート6

「Mツインパワーターボ」。ターボチャージャーのブースト圧を1.7barから2.1barに高めるなどした結果、最高出力550PS、最大トルク650Nmを生み出す。

こうした入念なチューンは動力性能に如実に表れており、ニュルブルクリンク北コースでは7分15秒677と、BMWの量産モデルとして最速のラップタイムを記録した。0→100km/hを3.7秒で、同200km/hを10.7秒で加速する。1000台が限定生産されるM4 CSLは、まさに最軽量・最強のM4である。

しかし一息つく暇もなく、同社はこのM4 CSLのさらに上を行くハードコアな限定モデルを鋭意開発中だ。その名を「BMW M4 3.0 CSL オマージュ」という。

ベースはやはりM4だが、専用のボディパネルを大幅に採用、M4 CSLとは別の外観に仕上がっていることが、今回のスパイショットで明らかになった。例えばフロントエンドでは小型化されたキドニーグリルが特徴。一部英語圏のメディアはこれに好意的で「従来からあるM4のグリルよりはるかにできがよい。今後は同じグリルが増えることを期待したい」とコメントを寄せている。テールではルーフとトランクにマウントされたウイングが目飛び込む。ディフューザーもM4 CSLと似ているが、よく見ると専用品を使っているようだ。センター4本出しのエンドパイプが迫力あるリヤビューを演出している。

M4 3.0 CSL オマージュのパワーユニットは、やはり3.0ℓ直6のMツインパワーターボで、ついに600PSの大台に乗り、トルクも700Nmと一段と強力だ。最高速度は320km/hでリミッターが作動し、0→100km/h加速は3.5秒と言われる。

販売はM社創立50周年にちなんで今年中に始まる。予想価格は60万ユーロ(約8130万円)と極めて高価で、50台のみが製作される予定。





蘇ったレジェンド



Aston Martin DBR22

アストンマーティンは、自社のビスポーク部門である「Q by Aston Martin」の設立10周年を記念するオープンコックピットのコンセプトカー「DBR22」を発表した。実車は8月中旬から始まるモンレー・カー・ウィークで一般に公開され、Q by Aston Martinにオーダーを依頼した限られたカスタマーを対象に少量生産される予定だ。

これまでも、Q by Aston Martinからは、さまざまなモデルが特別なカスタマーのために生み出されてきた。ワンオフ・モデルとして製作された「Victor」や、トータルで24台がカスタマーへと届けられた特別仕様の「Vulcan」。さらには「Vantage V600」もまた14台が限定生産され、Q by Aston Martinの名を、アストンマーティンのカスタマーやファンのみならず世界のプレミアムカーを熟知するマニアに広く知らしめることに成功している。

その最新作となるDBR22は、アストンマーティンのクラシックなプロポーションを最新の技術とテクニックによって再現した、2シーターのオープンコックピットのスポーツカー。彼らの1世紀以上にわたる歴史をさかのぼれば、1950年代には「DB3S」

や「DBR1」といった名車の名前が次々に浮かんでくる。DB3Sは1953年から1956年にかけて30台もの数が生産され、その中で11台はワークスチームに所属し、さまざまなレースで勝利を収めている。その後継モデルとして1956年に5台が製作されたDBR1も16のレースに出場。1959年にはル・マン24時間レースを、ロイ・サルバドリーとキャロル・シェルビーのドライブで制し、ワールド・スポーツカー・チャンピオンシップを英国車として初めて獲得したのだった。

そのような歴史的背景を持つDBR22に話を戻そう。彫刻的で筋肉質な存在感を創出するため、最小限のボディパネルで構成されるというそのデザインは、見方によってはスポーティにも、あるいはエレガントにも見える。カーボンファイバーによる斬新なフロントグリルは、もちろんDB3SやDBR1からインスピレーションを得たもので、アストンマーティンのヘリテージを採り入れながら現代的で高性能なデザインをボディ全体で実現していることもよく理解できる。

エンジンルームには、5.2ℓ仕様のV型12気筒

↓大型のセンターモニターを採用したインテリア。このデザインが今後のアストンマーティンにも採用されるかもしれない。



ツインターボエンジンが搭載され、その最高出力は715PS、最大トルクは753Nmを発揮。トランスミッションは8速のパドルシフトATとなり、ドライバーとの一体感を高めるために、3Dプリンターを活用したリヤサブフレームを備えるシャシーなども専用設計だ。参考までにその最高速は319km/h、0→96km/h加速は3.4秒を記録する。究極のビスポーク・カスタマイズ・サービスを提供するQ by Aston Martin。その最高峰のひとつとして、DBR22はまずはモンレー・カー・ウィークで、その存在感を強くアピールすることになるだろう。誰をも魅了する美しさと速さが共存する注目の一台だ。



→奥にあるのは1956年に製作されたDBR1。DBR22のボディラインにはDBR1の影響が見て取れる。

←ごく低いウィンドスクリーンのみを持つオープンスタイルにより、ボディは地を這うように低い。





新たな勲章

コロラドスプリングスのパイクスピーク山を一気に駆け登る、パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム。この世界一有名なヒルクライムイベントで、ランボルギーニ・ウルスが市販車SUV部門の記録を打ち立てた。

車両は新たに登場したウルス・ペルフォルマンテ(P26～27参照)。さらにパワーアップしたエンジンと軽量化されたボディを持つこのクルマのステアリングを握ったのはシモーネ・ファッジョーリ。2018年のパイクスピークRWD部門の記録保持者でもあり、ピレリのテストドライバーでもあるファッジョーリはウルス・ペルフォルマンテを駆って、全長約20kmのコースを10分32秒064のタイムで駆け抜けたのである。これは従来の同部門の記録であった2018年のベントレー・ベンティガW12のタイムを約17秒も上回る記録だ。

パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムは100回の歴史を誇る伝統あるヒルクライムレース。会場となるパイクスピーク山は標高が4302m

と富士山よりもはるかに高い。スタート地点は標高2962m地点で、そこから156のコーナーをクリアしながら頂上までの1439mの高さを一気に登るといって過酷なレースだ。かつてはダートコースだったが現在はすべて舗装されたため、より速度域は上がった。さらに20kmという長い距離と勾配のキツさ、またコーナーの多さに加えて、標高の高さによる空気の薄さがクルマにもドライバーにも非常に厳しい条件となる。クルマとドライバーのトータルでの性能が優れていないと、好タイムは望めない。

この時点でウルス・ペルフォルマンテは発表前だったためにオフィシャルの競技には参加できず、またチャレンジは偽装をつけて行われた。車両には安全基準に準拠してロールケージ、レース用バケットシートに6点式シートベルトに消火器を備えていたが、それ以外はノーマルのまま。タイヤも標準装備のピレリPゼロが装着されていた。

ほぼ市販車と同じ仕様で記録を叩き出したことは、ウルス・ペルフォルマンテの優れた運動性能の証明だと言えるだろう。ランボルギーニの新時代を拓いたウルスが、またひとつ勲章を増やしたのである。



1439mを一気に登り、ゴール地点の標高は4302mという過酷なヒルクライムレース。空気の薄さもクルマには厳しい。



従来の記録を約17秒更新したウルス・ペルフォルマンテ。安全装備以外はほぼ市販車のままである。



見事記録を達成したドライバーのシモーネ・ファッジョーリ。ランボルギーニの新テクニカルオフィサーであるルーヴェン・モールは「今回のチャレンジは“予想外を予想せよ”というランボルギーニの精神を反映したもので、ウルス・ペルフォルマンテの卓越した性能を示すことができました」と語った。

Pikes Peak International Hill Climb SUV Record



車高は従来より20mmダウン。リヤスボイラーはより大型となり、ダウンフォースが増した。オプションでルーフをカーボンにもできる。



DEBUT

SUV最速は
譲れない！

2018年にデビューし、ランボルギーニの販売台数を大きく引き上げたスーパーSUV、ウルスが、登場から4年を経て新たな局面を迎えることになった。ペルフォルマンテの登場である。

すでにウラカンで設定されたペルフォルマンテの名前が与えられることは、つまり大幅なパフォーマンスのアップを意味する。まず4.0のV8ツインターボエンジンは従来より16PSアップの666PSを実現。ドライブモードはSTRADA、SPORT、CORSANなどに加えて新たにRALLYモードが追加された。

Lamborghini Urus Performante

ペルフォルマンテの名前がウルスに与えられた。666PSのエンジンと強化されたシャーシそして47kgの軽量化とエアロダイナミクスの向上を果たしたボディ。激化する超高性能SUVの世界で最速の座を守るために、ランボルギーニが示した回答である。

REPORT●永田元輔 (NAGATA Gensuke)
PHOTO●AUTOMOBILI LAMBORGHINI





SPECIFICATIONS ランボルギーニ・ウルス・ペルフォルマンテ

■ボディサイズ:全長5137×全幅2026×全高1618mm ホイールベース:3006mm
 車両重量:2150kg ■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ 排気量:3996cc 最
 高出力:490kW(666PS)/6000rpm 最大トルク:850Nm(86.7kgm)/2300~4500rpm ■
 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)&(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(カーボンセラミック) ■
 タイヤサイズ(リム幅):(F)285/40ZR22(10J) (R)325/35ZR22(11.5J) ■パフォーマンス
 最高速度:306km/h 0→100km/h加速:3.3秒 ■車両本体価格:21万5261ユーロ

ダートトラックに合わせたオーバーステア特性、アンチロールシステムやダンピングシステムによってオフロードでの運転の楽しさを追求しているという。標準装備のアクラポビッチ製マフラーが迫力のエキゾーストノートを奏でるのも魅力だ。また4輪操舵システムはリヤタイヤ操舵のタイミングを早めたことで、より俊敏なステアリング特性を実現、リヤのトルクベクタリングシステムも運転の楽しさとコーナーでのスタビリティをさらに高めてくれる。

サスペンションは新設定のスプリングにより、車高が20mmダウンしレッドは16mm広くなった。ホイールはチタンボルトを使用した22インチで、ピレリと共同開発したPゼロが組み合わされる。これはトロフェオRをさらに進化させたもので、高温のドライから低温のウエットまで、安定したパフォーマンスを発揮するという。ちなみにバイクスピークで市販SUV最速の記録をマークした時も、このタイヤを装着している。

エクステリアでは新デザインのバンパーとボンネットを採用した。フロントバンパーはエアカーテン効果を高め空気抵抗を低減。ブラックのエアインテークはエンジンに新鮮なエアを取り込む一方、視覚的な迫力も増している。新デザインのリヤスポイラーはリヤのダウンフォースを38%も増加させている。またボンネットやバンパー、フェンダーアーチなどはすべてカーボン製で、全体のカーボン使用率はSUVセグメントでも最多だという。エアアウトレットが開けられたボンネットは基本的にボディカラー仕上げとなるが、オプションで中央部分をカーボン柄のままとすることも可能だ。

結果としてウルス・ペルフォルマンテは従来よりも47kgの軽量化を実現。エンジンとシャシー周りの性能

向上と相まって、最高速度は従来を1km/h上回る306km/h、0→100km/h加速は従来より0.3秒速い3.3秒をマークするという。特にこのレベルの0→100km/h加速をコンマ3秒縮めるのは大変なこと、ウルス・ペルフォルマンテの加速性能は凄まじい向上を見せていると思っただけさ。

ウルス・ペルフォルマンテの導入はマイナーチェンジの意味合いも大きいだろうが、やはり加熱するスーパーSUV界での覇権争いが背景にあるのだろう。アストンマーティンDBX707を投入し、フェラーリもついに初のSUVをこの秋に発表する。他にもポルシェやベントレー、マセラティもSUV最速の座を虎視眈々と狙っている。各ブランドのプライドをかけた争いは、まだまだ当分続きそうである。



カーボン製のバンパーとボンネットを採用。チタンボルトを採用したホイールも新デザインとなった。ダウンフォースは全体で8%向上している。

ドライブセレクト機能のANIMAには、新たにRALLYモードが追加された。オフロードでの積極的なドライブをサポートする。





その輝きは
永遠

Mid Mounted V12

世界的なダウンサイジングの潮流は、スーパースポーツにも押し寄せている。排気量や気筒数を抑え、過給器やモーターを装着して環境性能と動的パフォーマンスを両立するという流れはすでに本格化している。確かに、それで性能的な不満は一切ない。しかしスーパースポーツにとってやはりV12エンジンは勲章だ。より小さなエンジンで同じ性能を得られる時代でも、V12エンジンさらにミッドシップレイアウトは乗り手に数字では表せない快感と満足を与えてくれる。今の時代にあえてV12ミッドシップを選ぶ。そんな漢気とロマンに溢れたクルマたちの魅力に迫ってみよう。



Mid Mounted **V12**

横溢する 官能美

330P4、412Pの3台が並んでフィニッシュした67年のデイトナ24時間をモデル名の由来としたことから明らかだ。

今回の国際試乗会はフェラーリのスポーツプロトタイプカーが活躍した6カ所のサーキットで開催。全体では20数名のジャーナリストが参加するごく小規模なイベントだった。ちなみに私が訪れたベルギーのゾルダーには250LMや512Sが優勝した記録が残っている。

デイトナSP3のハードウェアは、カーボンモノコックを含めてラフェラーリ用をベースとしているが、い

その曲線は、無意識のうちに人を惹きつける不思議な力を宿している。まるで黄金比のように、世代や国境さえ越え、多くの人々に自然と受け入れられる普遍的な美しさ……。フェラーリ・デイトナSP3の魅力をそう表現するのに、私はいささかの躊躇も覚えない。

イーコナ・シリーズの第3弾として誕生したデイトナSP3は、1960年代に活躍したスポーツプロトタイプカーへのオマージュがテーマ。なかでもデザイン的には330P3ならびに330P4の影響を強く感じる。そのことは、330P3/4、

Ferrari Daytona SP3

モンツァSP1、SP2に続くイーコナ・シリーズ第3弾がデイトナSP3だ。1960～70年代にレースで活躍した「Pシリーズ」のオマージュとされるモデルだ。9250rpmで840PSを発生する超高回転型V12気筒エンジンを搭載するSP3はベルギーのゾルダーサーキットと一般道でどのようなパフォーマンスを披露したのだろうか。

REPORT●大谷達也 (OTANI Tatsuya) PHOTO●Ferrari SpA



ずれの部品にも改良が施されており、そのまま流用することはできないという。また、キャビン後方に搭載される排気量6.5ℓの自然吸気V12エンジンは、812コンペティツィオーネと同じF140HBだが、これをさらにチューンナップして840PSの最高出力と697Nmの最大トルクを実現。最高許容回転数は9500rpm（！）に到達する。ちなみに840PSのパワーは、フェラーリ・ロードカーに搭載されるエンジン単体のスペックとして史上最高とされる。

ラフェラーリと違ってハイブリッドシステムを搭載していないのもデイトナSP3の特徴で、このため乾燥重量は1485kgと軽量。結果として0→100km/h加速を2.85秒で駆け抜け、最高速度は340km/hを上回る圧倒的なパフォーマンスを実現している。



F140HB型をさらにチューンナップしたことで最高出力840PS、最大トルク697Nmを発生する6.5ℓV型12気筒エンジンを積む。

ただし、そうしたスペック以上に注目されるのが、その美しいエクステリアデザインだろう。これについては、試乗前のプレゼンテーションでこんな説明があった。

「フェラーリがニューモデルを開発するときは、通常パフォーマンスとデザインの両方を最高レベルでバランスさせますが、デイトナSP3は、エンジニアがデザイナーに少しだけ譲歩する形で開発されました」

つまり、エンジニアリングだけを追求するのであれば、パフォーマンスをさらに向上させる余地はあったが、今回はあくまでもデザイン優先で開発を進めたというのだ。

その一例として、デイトナSP3にはアクティブなエアロデバイスが

Ferrari Daytona SP3

一切搭載されていないことが挙げられる。その代わりにチムニーと呼ばれる新機軸を採用。F1マシンのために考案されたこのテクノロジーは、フロア下のエアフローをボディ上面に導くことで、フロア下の空気量を適正化するとともに、ボディ上面のエアフローを増やしてリヤスポイラーの効果を最大化する役割を果たす。また、リヤスポイラーを全幅いっばいまで広げたのは、現代的なりやウイングに匹敵するダウンフォースを生み出すための施策だったはず。そしてドアの比較的高い位置にエンジン冷却用のエアインテークを設けたのは330P3や330P4へのオマージュだが、このためドア内部をエアチャンネルが貫通しており、ドアハンドルは腰をかがめないと手が届かないほど低い位置に設けられた。これも、実用性よりデザイン性を重視した結果といえる。

このまま公道を走らせることに躊躇を覚えるほど。とりわけ前後のタイヤを覆うフェンダーの肉感的な曲面は、60年代のスポーツプロトタイプカーをよく再現していて心を奪われる。そして、フロントフェンダー部分で一気に膨れあがった量感を、ドア後方で鋭く絞り込んだ。コルセッ ト・デザインも、リヤフェンダーの存在感を際立たせるうえで重要な役割を果たしている。

しかも、これだけデザイン重視のスーパースポーツカーでありながら、前述のドアハンドルを除けば、実用性がほとんど損なわれていないのも驚くべき点だ。例えば、曲率がきついフロントウインドウを用いているにもかかわらず、視界が良好なことは特筆すべきだし、コクピット内の居住性は決して悪くない。むしろ、センターコンソールの前端が低く、ダッシュボードが水平に長く伸びたデザインのため、広々とした印象を与えるほど。そしてモノコックに直接固定されたシートの掛け心地は決して悪くないうえ、ペダルとステアリングを前後して調整するドライビ



レーシングカー並のスペックながら
これほど美しいルックスは衝撃だった。





Ferrari Daytona SP3

8000rpmの咽び泣く咆哮は、
私の心を激しく揺さぶったのだった。

ングポジションにもまったく違和感を覚えなかった。したがって、ドライバーにちょっとした勇気があるのなら、普段使いもできるほどの実用性を備えているとさえ言える。

実用性の高さは、その優れたドライバビリティにも見事に反映されていた。840PSのV12エンジンは大排気量ゆえに極めて柔軟で、市街地走行でも期待どおりのトルクを瞬時に生み出してくれる。乗り心地だって、ピレリPゼロコルサを履いていることが信じられないくらい、路面からのショックをマイルドに吸収してくれる。ただし、乗り心地自体はソリッドで、ステアリングレスポンスも鋭い。とりわけ操舵初期のゲインが高く感じられたのは、ひと昔前のフェラーリと似た傾向。この点は、ラフェラーリのデビューが2013年だったことと何らかの関係があるのかもしれない。もっとも、いくら操舵初期のゲインが高くても、リヤのスタビリティがそれを上回るほど優れているほか、ステアリングを通じて感じられる前輪の接地感も良好なので、かつてのように不安感を覚えることはない。いや、むしろ強い安心感とともに試乗を終えたといったほうが正しいだろう。

なお、試乗車は既にオーナーが確定しているためにサーキットでは最高速度が70km/hに制限されたので、限界的なハンドリングについて語る資格はない。ただし、エンジンに関しては高速道路で8500rpmオーバーまで回すチャンスを得た。

そのサウンドは、812スーパー



ドライバーズオリエンテッドなインパネデザインを採用。低い位置に設けられたドアハンドルはご愛嬌。

ファストとは異なって音程はやや低め。しかも吸排気音ではなくメカニカルノイズを中心としているため、澄んだ音色というよりも迫力あるサウンドと表現できる。いずれにせよ、巨大なV12エンジンは7000rpmを越えても軽々と回り続け、これにあわせてパワーも一直線に立ち上がる様子は圧巻。このレスポンス、サウンド、そしてパワーカーブのリニアリティは自然吸気ならではの素直な出力特性ゆえ、840PSのパワー（実際にそれを使い切ったわけではないが……）も決して手に



シャシーと一体化したシートを採用。ドラボジはペダルボックスを動かすことで調整する。

負えないとは思われなかったことも印象的だった。いずれにせよ、8000rpmオーバーのサウンドは、複雑で高精度なメカニズムが放つ咆吼のようにも、悲しみに咽び泣くようにも聞こえて、激しく心を揺さぶられる。この官能性こそ、自然吸気V12エンジンを搭載した最大の理由だろう。価格が3億円にも迫るフェラーリのリミテッドエディションともなれば、かつては裕福なコレクターの手に渡り、そのまま目の見えずに生涯を終えるケースも少なからずあったはず。しかし、近年フェラーリはイベントに積極的に参加するオーナーを手厚くもてなす方針に転換。デイトナSP3も、その多くがアクティブなドライバーに届けられるものとみられる。思いのほか優れた快適性やドライバービリティも、こうしたドライバーを喜ばせるためにマラネッポが用意したプレゼントだったと考えれば納得できるいつものものだ。

SPECIFICATIONS フェラーリ・デイトナSP3

■ボディサイズ:全長4686×全幅2050×全高1142mm ホイールベース:2650mm ■乾燥重量:1485kg ■エンジン:V型12気筒DOHC 総排気量:6496cc 最高出力:618kW(840PS)/9250rpm 最大トルク:697Nm(71.1kgm)/7250rpm ■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:⑤&⑧ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:⑤&⑧ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:⑤265/30ZR20 ⑧345/30ZR21 ■パフォーマンス 最高速度:340km/h以上 0→100km/h加速:2.85秒 ■燃料消費量:16.2ℓ/100km



猛牛の決意

Mid Mounted **V12**

個

人的に、スーパーカーの王者はカウンタックだと思っている。全長4140mmという、現在のフォルクスワーゲン・ゴルフよりも短いコンパクトなボディに4ℓのV12気筒エンジンを縦置き搭載、そのためにエンジンの前側にトランスミッションを配置するという逆転の発想を取り入れた。そして言うまでもないガンディーニによる超未来的なデザイン。カウンタックはエンジン・アリングとデザインのすべてが最高

峰で融合した、奇跡のような1台だったと言っていだろう。当時のランボルギーニはコンペティションの世界とは縁がなく、カウンタックはひたすらオンロードを走るためだけに造られた。これまた個人的な想いだ、スーパーカーとレーシングマシンは違う。昔のランボルギーニになんとも言えないロマンを感じるのは、彼らがコンペティションの理詰めの世界とは違う場所で夢を追いかけていたからではないだろうか。カウンタックは侵すことのできない聖域。少なくともボクはそう思っていたし、ひよっとしたらランボル

Lamborghini Countach LPI800-4

世界限定112台で復活したカウンタック。伝説のデザインを現代に蘇らせたV12気筒は世界のスーパーカーファンの中で大いに話題を呼んだ。ランボルギーニのレジェンドの名前を冠した貴重なクルマが早くも日本に上陸。早速、その感触を確かめてみよう。

REPORT ● 永田元輔 (NAGATA Gensuke) PHOTO ● 田村 弥 (TAMURA Wataru)



スーパーカー界の金字塔として、 永遠に君臨しなければならない存在。

ギーニのスタッフも同じ思いだったのかもしれない。カウンタック以降、ランボルギーニの12気筒マシンはすべてカウンタックを手本とし、それを越えるべく努力してきた……はずなのだが、誤解を恐れずに言えばカウンタックを超えることは許されない、という思いさえ根底にはあったのではない。カウンタックはランボルギーニだけでなくスーパーカー界の金字塔として、永遠に君臨していかねばならない存在なのだ。

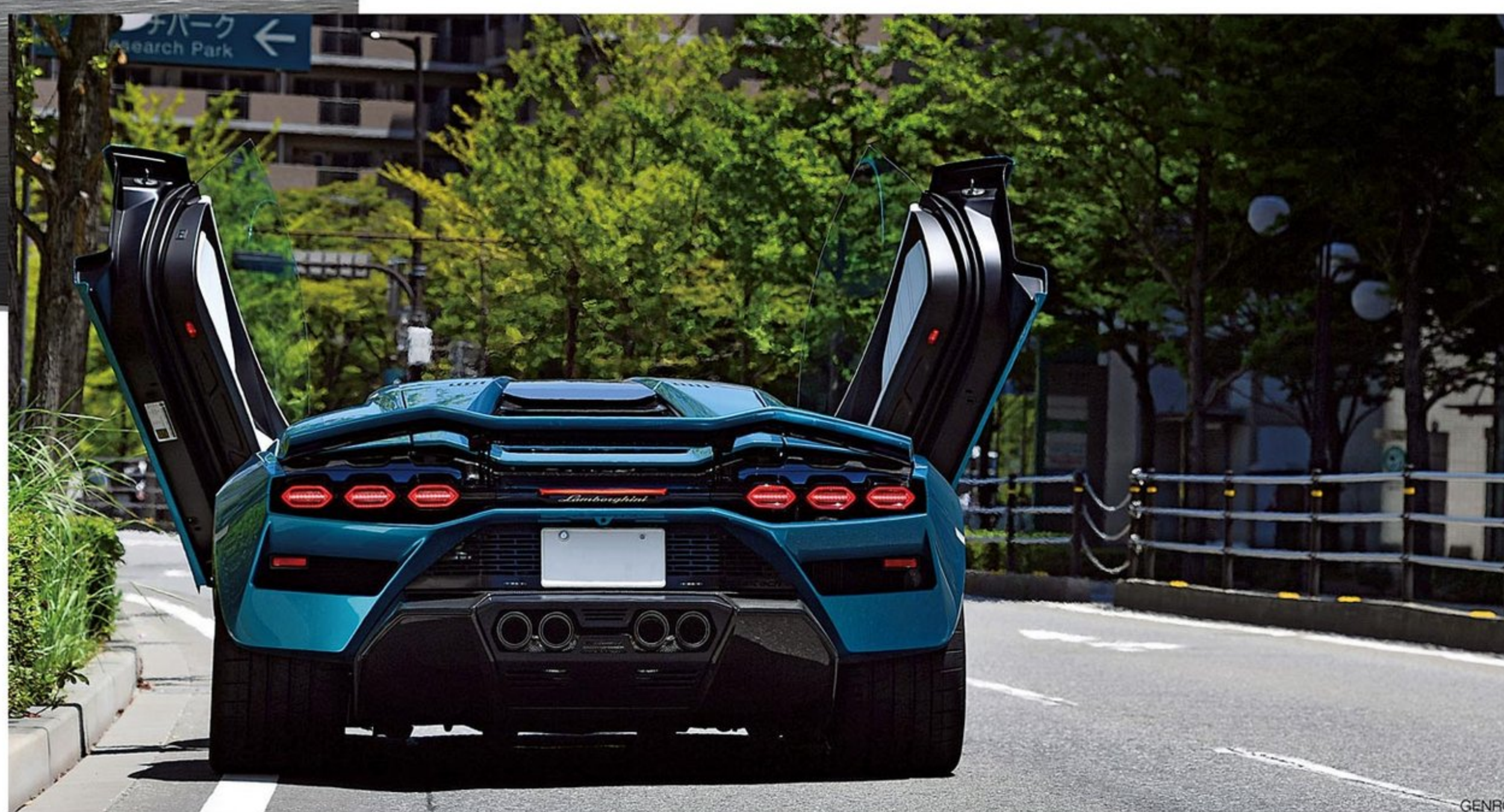
と計り知れずにいた。とはいえカウンタックが蘇ったことは、素直に嬉しい気持ちがある。発表時にリリースされた写真を見て期待が高まり、6月下旬に開催された日本での発表会の場で、そのカッコ良さを自分の目で確認し、そしてついに日本上陸第一号車に試乗することが叶ったのである。

この個体はランボルギーニ福岡から個人オーナーに納車されたばかりのもので、ボディカラーは目にも鮮やかなブルー、インテリアはオフホワイトというなんともセンスの良い1台だ。改めて実車をよく見てみると、よくぞここまであのカウンタックを再現した、と感心する。ボンネット周りの傾斜の度合いやフロントノーズ周り、ボディサイドとリヤフエンダー上のエアインテーク、ペリスコープブルーを思い起こさせるグラスルーフからエンジンフードの形状、そして3連のテールランプやリヤタイヤからテールエンドに向かって跳ね上がるパネルの角度など。すべてのラインは現代風なのだがどこ



→ミッドに搭載されるのは6.5ℓの自然吸気V12。さらに48Vシステムによる34PS/34Nmのモーターが加わる。

←初代のペリスコープやエンジンフードのルーバーを採り入れたルーフ周りのデザイン。ルーフのセンター部分はグラスルーフとして機能する。





Lamborghini Countach LPI800-4



マフラーはセンター 4本出し。リヤ周りも初代カウンタックの雰囲気を見事に再現している。



LP400Sで初採用されたダイヤルデザインをイメージしたホイールはセンターロック式。ブレーキはカーボンセラミックが備わる。



ヘッドライトはリトラクタブルではなくLEDを採用。ノーズ右にcountachのロゴが入るのは1971年のLP500と同様だ。

からどう見てもカウンタック。ミィティア・ボルケーター率いるチェントロ・ステイラーは実に見事な仕事をやってのけた。

もしオリジナルカウンタックがフロントのウインカーとボジションランプを横長の透明パネル内に入れていなければ、リトラクタブルライトが使えない現代のカウンタックLP1800-4はヘッドライトの置き場に苦労したに違いない。こんな偶然に気づいてしまうと、もしやカウンタックが再び世に出ることは必然だったのでは、とさえ感じてしまうのだ。

シザースドアには、残念ながらウインドウフレームはない。そしてインテリアはさすがにオリジナルカウンタックの面影はなく、ベースとなったシアンのそれにほぼ準じる。フルLCDのメーターに8.4インチのセンタースクリーンを備えた室内は非常に快適な空間で、オフホワイトのカラーとグラスルーフも相まって非常に明るく開放的。ちなみにこのグラスルーフはスイッチひとつで濃淡を切り替えることが可能だ。

スイッチ類を一切持たないカーボンスポークのステアリングを握り、センターのボタンを押すと背後のV12 N.A.が目覚める。ハイブリッドではあるがEV走行はごくわずかな領域のみなので、エンジンはほぼかかったままだ。右パドルで1速をセレクトしてアクセルを踏むと、現代のカウンタックはスルスルと走り出した。低回転から湧き上がるトルクと微細なスロットルの動きに直結したかのように細やかに反応するエンジンは非常に扱いやすい。そして美しいエキゾーストノートはランボルギーニV12ならではの快感だ。

乗り心地はやや硬めだ。不快というほどではないが、路面の不整が割

SPECIFICATIONS

ランボルギーニ・カウンタックLP1800-4

■ボディサイズ:全長4870×全幅2099×全高1139mm ホイールベース:2700mm ■車両重量:1595kg ■エンジン:V型12気筒DOHC 排気量:6498cc 最高出力:574kW(780PS)/8500rpm 最大トルク:720Nm(73.4kgm)/6750rpm モーター最高出力:25kW(34PS) モーター最大トルク:35Nm(3.6kgm) ■トランスミッション:7速AMT ■駆動方式:AWD ■サスペンション形式:(F)&(R)ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック) ■タイヤサイズ(リム幅):(F)255/30ZR20(9J) (R)355/25ZR21(13J) ■パフォーマンス 最高速度:355km/h 0→100km/h加速:2.8秒



シアンに準ずるインテリアには、初代の面影はない。センターの8.4インチのモニターには48Vハイブリッドシステム作動状況がモニターされる。

→初代カウンタックよりもはるかに広い室内空間。ルーフのガラスはスイッチひとつで濃淡を切り替えることができる。



と素直にショックとして伝わってくる。しかしカーボンボディの剛性の高さもあり、足まわりはしっかりと動いている印象だ。そしてシフトチェンジが穏やかなことも印象的。7速のトランスミッションはアヴェンタドールと同じシングルクラッチのAMTなのだが、変速のたびにわずかなタイムラグと軽いショックを伴うアヴェンタドールよりもはるかにスムーズで、まるでデュアルクラッチのようだ。

大柄なボディに似合わない軽やかさにも驚いた。フロント周りの視界が良いことと、ステアリングに対するクルマの動きが素直なことが大きいだろう。1595kgに抑えられた

カウンタックの復活には、新時代を迎えるにあたっての決別と決意を感じる。

重量も奏功しているに違いない。およそ3億円という価格。しかも個人オーナー車ゆえ穏やかに走ることに終始したのでモーターのアシストが入る領域までは試せなかったが、ボクの後にはそれなりのペースで試乗したランボルギーニ福岡の入江社長は「モーターのパワーが加わるのはつきりわかるね。速い!」とご機嫌だった。

これからランボルギーニは電動化という新たなフェーズに入る。カウンタックを蘇らせた真意、それはある種のけじめなのではないだろうか。伝説の名前を再び世に出す、そこには新時代を迎えるにあたっての決別と決意があるような気がするのだ。ランボルギーニのひとつの時代は、カウンタックに始まりカウンタックに終わるのである。

Lamborghini Countach LPI800-4





ア

ストンマーティン・ヴァルキリーAMR Proは、ヴァルキリーをベースに仕立てられた世界40台限定の究極のハイパーカー。純粋なレーシングマシンではないが公道走行は不可というそのパフォーマンスは、バーレーンをF1の4秒落ちで周回できるという驚愕のモデルだ。

本邦初上陸の貴重な1台は、アストンマーティン本社も一目置くコアな日本のオーナーに納車されたものだが、オーナーは自分自身よりも先に我々に試乗を許してくれた。その神対応に感謝だ。そしてこの日のために本社からエンジニアとメカニックが来日し、シェイクダウン走行に備えている。

ドライビングポジションだが、ステアリングはオーナーに合わせて調節して固定されている。やはり固定されたシートに座り、電動で前後する2つのペダルとフットレストユニットをスライドさせてベストな位置を探るのだ。そして走行までにはいくつかの儀式があるらしい。

まずメインスイッチをONにする。するとモニターに「CROSSWORTH」の文字が鮮明に浮かびニンマリ。そう、背後に低く搭載される6・5ℓ 65度V12は往年の名門エンジンメーカーの手によるものだ。

主要なスイッチはステアリング上に集約されていて、まずP1TスイッチをON。続いてドライブセレク

Mid
Mounted **V12**

Aston Martin Valkyrie AMR Pro

リミットレスの凄味

公道走行が可能なヴァルキリーをベースに作製された、一切の規制から解放された究極のトラックマシン、それがヴァルキリーAMRプロだ。クローズドコースを走るためだけに生まれた1014PSのV12マシンの実力を富士スピードウェイで試す。

REPORT●桂 伸一 (KATSURA Shinichi) PHOTO●市 健治 (ICHI Kenji) / アストンマーティン・ジャパン

トで「BUMPSTART ACTIVATE」を選び、パドルで1速に入れてブレーキペダルをリリースすると、実に重苦しいギヤの噛み合う音を響かせてモーター走行を開始する。ハイブリッドではないが、押しがけのような感じでモーターで動かしてからエンジンをかけるのだ。

「車速が18km/h程になったらフルスロットルにせよ」というスタッフの指示。初走行故に800PSと1000PSがあるエンジンマップは800PS設定なのだが、それでも全開にしてもし何かが起ったら、と危惧してしまっただが、PITスイッチONでは最高速が40km/hに設定済されるので暴走することはない。

ヴァルキリーと比べてホイールベースは380mm、全長は266mmそれぞれ延長。トレッドもフロントで96mm、リヤは115mm拡大されている。





Aston Martin Valkyrie AMR Pro

モーター走行からまさに押しがけのようなクラッキングを感じたと同時に「チュードーン」と爆発的に始動するV12。タイヤには事前に熱が入っているのも、本来のグリップ力が発揮される。

第1コーナーを曲がるその路面を捉えているタイヤのグリップ感、少ない舵角でノーズからインに吸い込まれるように曲がるこの感触は、前後にウイングを持ち、強力なダウンフォースで路面に接地して走行するフォーミュラカーと同じ印象だ。

つまり速度が増せば増すほど空気の流れで路面へ接地させる力が強くなり安定するのだ。1コーナーを下り、左のカカコラコーナー進入ですでに200km/hを超えている。減速もソコソコに曲がれることの凄さを感じながらFSWの難所、100Rに入る。まだ1周目にも関わらず4速200km/hほどで余裕の旋回が可能だ。慣れればさらにアクセルを深く踏める、いや5速でもアクセルを深々と踏み込めるだろうと思えるほど、安定して曲がっていく特性が



↓カーボンのボディと一体化したシート。ガルウイングドアは上部しか開かないので乗員は潜り込むようにして乗ることになる。



2人の乗員スペースは中央に寄せられている。操作系のスイッチ類はすべてステアリング状にレイアウトされ、メーターのディスプレイもステアリングにある。

強い。

ここではヘルメットの重量が首へのストレスとして加わり、腹が振れるような横Gも感じる。これらもまさにフォーミュラカーと同様だ。前後のタイヤのグリップ力は、筆者レベルでは限界を超えることなど到底叶わないほどの高みにある。

もっとも、こうした難所をことも無げにクリアする性能があるからこそ、ジェントルマンドライバーのオーナーが安心してサーキットでアクセルを踏み込めるのである。

ヘアピンを立ち上がり、300Rはやはり軽く200km/hをオーバー、しかも狙った通りのラインを確実にトレースしていく。Rがきつくてクニカルな後半セクションは車速が高いと曲がり難いのだが、これも

さらに曲げたいと思えば舵角を増すだけであつさりクリアする。電動パワステの効果によりステアリング操作は軽いが、どれだけの舵角を与えているか、戻りの反力も正確に伝わってくる。アクセルとブレーキは両足で操作する方がやりやすい。また発熱と同時に張り付くように急減速するカーボンブレーキの減速Gにも慣れが必要だ。

最終コーナーを立ち上がりフル加速に入る。200 km/hまでが軽快



ミッドにマウントされるNAのV12はコスワース製。6.5ℓの排気量から1万1000rpmの最高回転数によって1014PSを発揮する。ヴァルキリーに採用されていたハイブリッドシステムは取り去られているが、発進用のモーターは搭載されている。

300 km/hを超え、軽々と車速が伸びるクルマは初めて経験する。

なスーパースポーツは数多く経験したが、200 km/hから300 km/hを超えるまで、抵抗を感じずに軽々と車速が伸びるクルマは初めて経験する。オーナーカーでブレーキングで無理をするわけにはいかない。2本目のブリッジでアクセルを戻すが、それでも312 km/hと、ボク自身のFSW最高速度を更新した。そして300 km/hオーバーからのフルブレーキングでは身体がシートベルトに食い込むほどの減速Gの高さも初体験だった。

ハイパーカー市場は今後ますますエスカレートしそうだ。現実のF1チームが開発に携わると、こんな驚愕の性能を持つクルマになることがわかった。

1014 PS / 740 NmのV12エンジンも、最高速の360 km/h時に2tという（エンジンアは車重と同程度というから1tの説も）ダウンフォースも、巨大なキャリパーとカーボンディスクが生むブレーキ力も、前後左右の最大Gフォースは3Gを超えるというのも、慣れなければ脳が片寄ってブラックアウトしそうな領域に入るレベルだろう。過去に登場したサーキット専用車と比べても、ケタ違いのポテンシャルの持ち主である。



サスペンションアームもすべてカーボン製。エンジン周り以外はほとんどの素材がカーボンとなる。



ブレーキはカーボンコンポジットのローターにフロントはアルコン製6ポットキャリパーを組み合わせる。真下に位置するキャリパーには温度計が備わる。



レースレギュレーションや保安基準などの制約を一切受けずに構築されたエアロダイナミクス。フロントノーズはまるでF1マシンのよう、フロアは完全なトンネル構造となっている。リヤウイングにはセバスチャン・ベッテルとランス・ストロールのサインが入る。



レッドブル・レーシングの最高技術責任者エイドリアン・ニューウエイが、新しいハイパーカーを設計した。同じハイパーカーであるアストンマーティン・ヴァルキリーも彼の作品だが、今回はレッドブルの名前を冠しており、F1との近似的に一層高まっている。

RB17はサーキット専用車で、製作は2025年にスタート。年間15台のペースで、レッドブル・レーシングの一部門であるレッドブル・レーシング・アドバンス・テクノロジーズ社が限定50台を製作する。

ニューウエイとの独占インタビューに成功した私は、彼にマシンとプロジェクトの詳細を尋ねた。彼は開口一番、RB17はヴァルキリーのサ

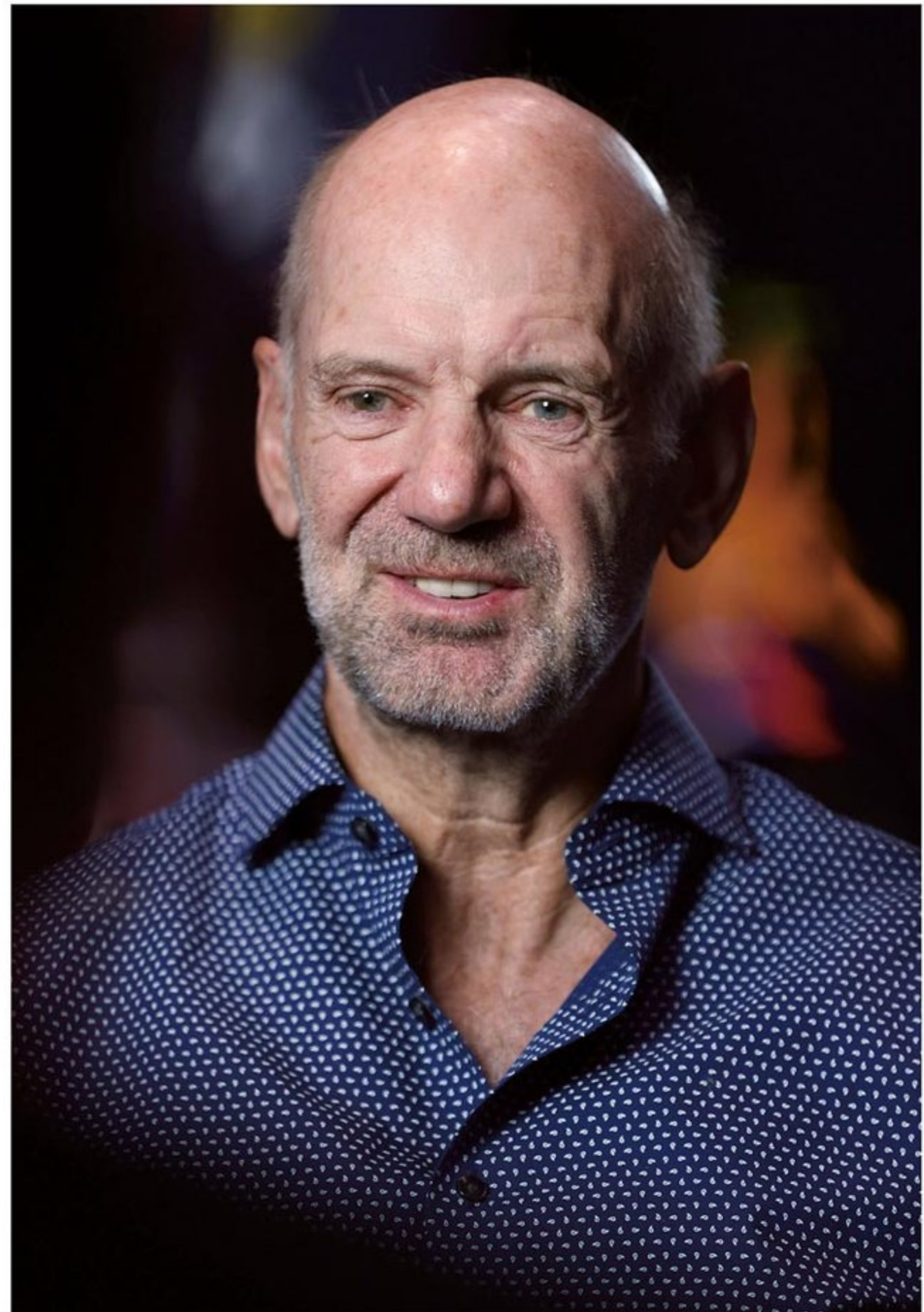
ーキット専用版であるAMRプロより速くなると断言する。「RB17は有能で、プロドライバーの手に掛ければF1と同等のタイムで周回できる」F1の設計で得たノウハウを潤沢に注ぎ込んだと明かす。

一方、F1に課せられる幾多のレギュレーションから解放されるので、あらゆる面で設計の自由度が高まった反面、ハイパーカー特有の制約もあったと言う。F1ではセバスチャン・ベッテルやマックス・フェルスタッペンなどのプロが前提だが、RB17では様々な技量のドライバーが乗ることが前提になる。2人乗りなのもF1との大きな違いだ。この点に関して、ニューウエイは、タンデムレイアウトは一顧だになかった

と言う。「あれは快適ではないので」タイヤについても現実的な選択肢を採った。ゼロから専用タイヤを開発するには膨大な資金を要するので、LMP用を準用した。

エンジンにはF1のパワーユニットを使う手もあったが、低速域のドライバビリティという問題を払拭できないため、RB17専用設計した。V8ツインターボで、レッドブル自製のハイブリッドを組み合わせ、最高出力は1100PSを超えるという。駆動方式はRWD。なお、V8のサプライヤーは未発表だ。

パワートレインの配置はコンベンショナルだ。エンジンを縦置きにし、その背後にギヤボックスとハイブリッドシステムが並び、小型バッテリー



Chief Technical Officer Red Bull Racing Team

Adrian Newey

エイドリアン・ニューウエイ
レッドブル・レーシングチーム技術責任者

次の一手

ヴァルキリーを開発したエイドリアン・ニューウエイが今、新たに進めているプロジェクト「RB17」は、ヴァルキリーAMR Proと同様のサーキット専用マシンだ。稀代のレーシングマシン・エンジニアが、このクルマに込めた狙いを聞いてみよう。

REPORT ● Paul HORRELL PHOTO ● Red Bull GmbH
TRANSLATION ● 相原俊樹 (AIHARA Toshiaki)



公開されたRB17のイメージスケッチでは、独特なデザインのサイドスカートも描かれている。



ニューウェイがアストンマーティンと共同で開発したヴァルキリー。最初から制約なしの設計が施されるRB17には究極のエアロダイナミクスが搭載されることだろう。

「RB17はプロドライバーの手に掛ければ F1と同等のタイムで周回できます」

「は燃料タンクの下に位置する。先進的な空力デバイスなしに現代のハイパーカーは語れない。RB17ではフレキシブルなサイドスカートを採用して、アンダーボディを密閉するという革新的な方法を採用するという。」

「私たちはRB17を、様々な操縦スキルのオーナーに販売することになります。つまりハイパーカーに不慣れなビギナーもいるわけで、そうした人々たちにも不安なく操縦体験を楽しんで欲しいと考えています。ABSやトラクションコントロールを標

フレンドリーで、ボディ外寸は実用的、しかもインストラクターが同乗できる2人乗りなのである。

アストンマーティン・ヴァルキリーとの最大の違いは、ヴァルキリーがロードカーなのに対して、RB17はサーキット専用である点にある。つまりヴァルキリーはホットラップ用の可変高サスペンションや可変空力機構などを搭載するのに対して、RB17にはそうした重量物が無い。「ヴァルキリーが目指したのはサーキットで非常に速く、しかも公道でもなんとか快適に走れる快適性でした。

準装備にしたのもそれが理由です。簡単に限界域に達することのないハンドリング特性に仕上げました」

オーナーは、サーキットにてドライビングトレーニングを受けられるなど、多彩な特典を享受できる。車両はレッドブルのファクトリーが直接サポートし、オーナーの使用目的に合わせたオーダーメイドのメンテナンスを受けられる。国際サーキットのコース幅を考慮して、車幅を無闇に広くしていないのも特徴で、トランスポーターに搭載できるよう、トレッドの寸法も考慮してある。「メカニクがいなくても、スターターボタンさえ押せば発進できる。サーキット専用車であってもアマチュアが乗る以上、これは非常に大切なことです」とニューウェイは語る。

RB17の空力は極めてドライバー

一方、RB17ではサーキット走行のみにフォーカスしています。両者で目的が異なるので、当然設計も別ものになります」

ヴァルキリーより構造がシンプルなので、短い開発期間で完成できるだろう。エンジンとタイヤを除けば、ニューウェイとレッドブルのオリジナルプロジェクトであることも有利に働くはずだ。私はインタビュを終えるに当たり、RB17に寄せるニューウェイの抱負を尋ねたところ、自信に溢れる答えが返ってきた。「アストンマーティンとの共同作業は素晴らしいスムーズでした。しかしRB17では、F1で得たノウハウをさらに潤沢に投じられるので、レッドブルの将来を良好にコントロールできるでしょう」





品川 302
る 85-97



ENJOY!
SPORTSCAR

Ferrari 296GTB

時代の新基軸

新開発の120度V6ツインターボエンジンにモーターを組み合わせて後輪を駆動する296GTBが日本に上陸した。躍動的で美しいフォルムを持つフェラーリの次世代主力マシンは日本の地でどのような走りを見せるのか。田中哲也、吉田拓生、そして大谷達也という本誌お馴染みの3人が、それぞれの視点で語る。

PHOTO●小林邦寿 (KOBAYASHI Kunihisa)



Ferrari 296GTB



田中哲也

TANAKA Tetsuhiro

フェラーリチャレンジのアジアパシフィックが開催された6月の鈴鹿や7月の富士で、早くも296GTBがセーフィーカーとして走っている姿を見た。その美しさも目を惹いたが、何よりV6のミッドシップフェラーリがどのような走りを見せてくれるのか？ 非常に興味を持っていたのだ。

その296GTBにやっと試乗できるチャンスが来た。残念ながらサーキットではなくワインディングロードだが、ロードカーにとっては一般道で感じる性能こそが一番重要な部分。サーキットアタックでは却ってわからない部分を体験することができるだろう。

最近のフェラーリにはすべて当てはまることなのだが、まず乗降が非常にやりやすく、コクピットに収まった後も窮屈さはまるでない。ヘッドクリアランスも余裕がかなりあるし、またシートのスライドや高さ、ステアリングもかなりの調整幅があるので、まるでシート合わせをしつ

かり行ったレーシングカーのようなポジションを確保することが可能だ。前方を見るとフロントウィンドウが大きく、ダッシュパネルも低く抑さえられているので、前方の死角が非常に少ない。これならドライビングに集中することができるよう。このようにインターフェースがしっかりしているクルマは走りも良いことが多いので、走り出す前から期待が膨らんでしまう。

ハイブリッドモードでのスタートはSF90と同じように超ウルトラスムーズで、とても滑らかだ。街中をゆっくり走っているとなかなかエンジンが始動することはない、かなり



モードによる走りの差は明確 エンジンとモーターの調律は素晴らしい。

速い速度までモーターのみで走行してくれる。大きなエンジンサウンドが近所に申し訳なくて……なんて心労からも解放されるだろう。だが、エンジンがかかる瞬間はその迫力あるサウンドに一瞬びっくりしてしまうほどだ。

ワインディングでペースを上げていくと、印象的なのはV6エンジン+モーターの低回転からのスロットル操作に対するレスポンスの良さ。大排気量のNAエンジンよりも素晴らしいと感じるくらいスムーズで、反応遅れもまったくない。そして回転が高まっていくにつれて透明感のあるサウンドと共にパワーの盛り上がりを感じさせてくれる。まるで以前ドライブしたV10のF1エンジンのように素晴らしい加速感と官能的なサウンドだ。V6ターボがこんな素晴らしいフィーリングを味わわせてくれることに驚きと感動を覚えた。これはまさにフェラーリでしか体感することができない世界だ。



←120度Vのバンク内に2基のターボを配置するホットV方式を採用。タービンは回転質量をF8トリブートよりも11%削減することで鋭いレスポンスを実現している。

↓キャリパーの内側に通気ダクトを組み込んだエアロキャリパーを採用。カーボンコンポジットのローターはフロント398×38mm、リヤ360×32mm。オプションのカーボン製ホイールを選択すると8kgの軽量化となる。

での走りからワインディングまで、完璧なフィーリングを与えてくれるのには感心した。個人的には近年のフェラーリの中で最も好きなのは458スペチアレだ。あの低重心さを感じさせる走りは素晴らしいもので、何度走っても感動を覚えてしまう。そして296GTBでワインディングを走っていると、ふと458スペチアレの走りを思い出した。どことなくこの2台の運転感覚は似ている。ミッドシップフェラーリの走りの真髄を極めたような走りに、フェラーリハイブリッドの可能性を感じた。



UK (モーター・ジェネレーター・ユニット・キネティック) の調律は素晴らしいの一言である。そしてもうひとつ好感が持てたのはブレーキのタッチと制動感だ。ペダルの踏力や踏み方に対してのブレーキの反応がとても自然で思い通りの減速を楽しむことができた。ブレーキのタッチと反応が曖昧だと思いきりコーナーを攻めることはできない。296GTBのブレーキは街中

これはフェラーリのダイバーシティ
跳ね馬+PHVは果たして是なのか？

吉田拓生

YOSHIDA Takuo

インフラの問題でなかなか純EVに切り替える決心がつかない人にとってPHVは最適な選択肢といえる。自宅で充電して近場は電気モーターで静かに走り、遠出をする時はハイブリッドで効率よく走るの、外出先でも充電を気にしなくていい。

だがPHVに乗りたくても、それが跳ね馬のエンブレムを付けていてほしいと考えるクルマ好きがいるだろうか？ そもそもフェラーリが音もなく走るとしたら、個人的にはその存在価値が欠落しているようにすら思う。ガソリンがどんなに高騰してもエンジンをレブリミットまで回すことを厭わない。トンネルではわざわざ窓を下ろし、金管楽器の音色に例えられるファルセットに包まれる。そう考えるのがフェラーリ・ファンのあるべき姿ではないか？

都心の地下駐車場でフェラーリのPHV、296GTBに乗り込み、ステアリング上のスタートボタンを押し込む。いや押し込むことはできない、それはタッチ式だからだ。

eマネッティノのeDriveモードを選んでいけば、296GTBは「起動」こそすれエンジンは目を覚まさない。フルデジタルのメーターパネルの中に296GTBの文字が表示され「走行可能」を告げるだけ。キャブにガソリンを送って祈るようにV12エンジンを掛け、水温計の針が動くのを待っていた頃が何世紀か前の話に思えてくる。

地下駐車場から抜け出しちょっとした渋滞をやり過ごし、首都高に合流する。当たり前の話だが、137PSのモーターによる走行でフェラーリのカタルシスは得られない。

EV走行する296GTBが静かなことは驚くに値しない。だがその乗り心地が、これまで体験したどのフェラーリよりも良いという点は意

Ferrari 296GTB

ENJOY! SPORTSCAR





外だった。首都高速3号線の劣悪な
継ぎ目を乗り越える際、以前のフェ
ラーリなら車体全体に鞭で叩かれた
ような衝撃が走ったものだが、29
6 GTBは「タンツ」という軽やか
な音を響かせるだけで、車体が揺す
られることはほとんどない。

東名高速に入り少し前が開けたの
で、eマネットイーノのH（ハイブ
リッド）モードを選ぶと、ようやく
V6エンジンが目覚めた。

EV走行ではデジタルレブカウン
ターの針がゼロを指し、数字も暗く
表示されていたのだが、エンジンの
咆哮と共に表示も賑やかさを増す。
Hモードでは気を抜くとすぐにエン
ジンがフェードアウトしてしまうの
だが、その連携は完璧で音がなけれ
ば切り替わりを感じできないほどだ。

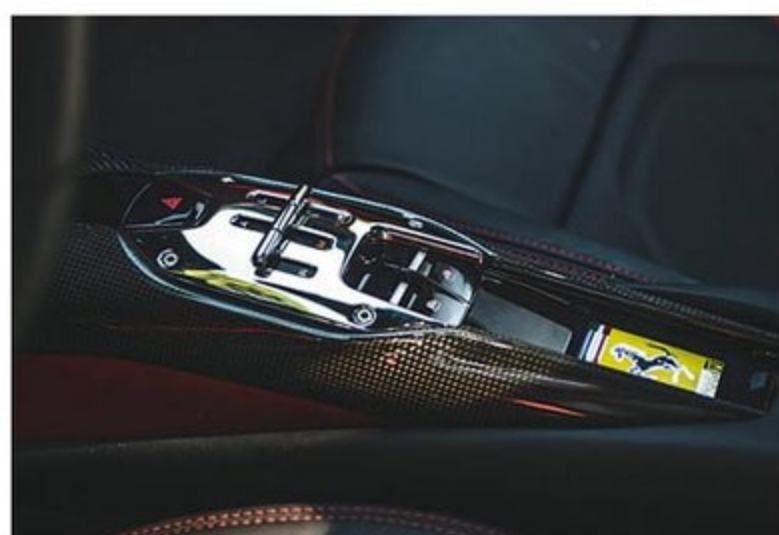
120度バンクのV6は、ひとた
び息を吹き返すと期待した通りに騒
がしかった。V8よりいくぶん野太
い感じがして、レブリミットまで淀
みなく回り、時折吐き出すようなウ
ェイストゲートが凄みを利かせる。

0→100 km/h 加速2・9秒は



↑乗員の背後に搭載されるバ
ッテリーは7.45kWhの容量。
満充電でのEV走行距離は約25
kmで、モーターのみでの最高
速度は135 km/hに達する。エ
ンジンとモーターの作動状況
はメーターにリアルタイムで
表示される。

→リバースやマニュアルモー
ドの切り替えレバーはセンタ
ーコンソールに、その手前
にはエンブレムを模したキーを
置くスペースを設置。



その通りという感じがしたが、何しろ半
エアサスのアシスト、ミシリとも言
わないボディのおかげでスピード感
は希薄。モーターと駆動用バッテリ
によってリヤがいくらか重くなっ
ているとはいえ、車重はF8トリブ
ートより100 kg近く軽いので、動
きはすこぶる軽やか。試乗する前は
「ハイブリッドのフェラーリって言わ
れてもなあ」と思っていたのだが、
実際にはメリットこそあれデメリッ
トはないのかも、と思えてきた。

箱根ターンパイクの頂上でメータ
ーをチェックすると、ガソリンは9
分（表示が9等分なのだ）の7残っ
ていて走行可能距離が25.7 km。一
方バッテリーは8分（表示が8等
分！）の5残っていて、EV走行可
能距離は13 kmと表示されていた。そ
れがターンパイクの15 kmを流すよう
に下ったところ、ほぼ100%の24
kmまで回生してくれた。

そこで帰り道は再びeDrive
モードを選び、静かなフェラーリを
楽しむことにした。137 PSあれば
小田原厚木道路のゆっくりした流れ

で不満を感じることはない。

当然のことながら厚木の直前でバ
ッテリーは尽きてしまったのだが、
そこから先が渋滞していて、ちょっ
としたストレスを抱えることになっ
てしまった。一旦静かなフェラーリ
を知ってしまうと、渋滞の中でボー
ー唸るエンジンが今まで以上にう
るさく感じられるのだ。とはいえバ
ッテリーはすでに使い切ってしまった
ている。しかも少しでも回生でき
るとすぐにEV走行してくれるのは
いいが、そこからのエンジン復活の雄
叫びがうるさいのなんの。

296 GTBの場合、ガソリンを
ケチってEV走行なんかしないで、
電力はフルパワー走行や渋滞、住宅
街を抜ける時のためにとっておくべ
き、ということのようだ。

296 GTBはハイブリッドモデ
ルとしても、そして電気の部分を差
し引いたとしても良くできている。
「ハイブリッドでしょー？」なんて躊
躇する必要は一切ないと思う。

大谷達也

OTANI Tatsuya

とにかく軽い！

フェラーリ296GTBに試乗した印象は、この一点に尽きるといってもいいくらいだ。

まずはその加速感が圧倒的に軽い。乾燥重量1470kgのボディに830PSのパワーと740Nmのトルクだから、その動力性能が圧倒的に優れていることはいうまでもないが、P HVシステムが生み出す電気パワーの軽快なレスポンスがこれを助け、どんな速度域からでも流麗なベルリネッタボディを軽々と加速させてい

く。その、見る間に車速を高めていく様子は、荒々しさというよりも、どこか浮遊感を伴う軽快な印象に終始する。

この軽快感をさらに高める役割を果たしているのが、Vバンク角120度のV6エンジンが生み出すエキゾーストサウンドである。このパワートリユニット、マラネッロで「ピッコロV12（小さなV12）」の意味と、呼ばれていることからわかるとおり、とにかくエンジン音が美しい。それも一般的なミッドシップ・ターボエンジンにありがちなメカニカルノイズ中心で音程の低いサウンドではなく、812スーパーファストを彷彿とするフワッと軽くて抜けのいい歌声を響かせてくれるのだ。このエンジン音が、聴覚から296GTBの軽快感を生み出していることは間違いないように思う。

ズシッと路面に張り付いているかのような乗り心地ではなく、どこか軽く弾むような足まわりの感触（ただしロードホールディングは良好）も軽々とした印象を与える理由のひとつ。操舵力が軽いステアリングも、こうした傾向を助長しているが、限界域で露わになるハンドリングもまた、296GTBの軽快な感触を強調している。

コーナリング中にタイヤのグリッ

今後は、軽さの表現が生命線となる
296GTBはそれへの回答ではないか。

296GTBで初採用されたフロントノーズのティートレイ。F1に発想を得たエアロデバイスで、フロント周りに強いダウンフォースを発生する。

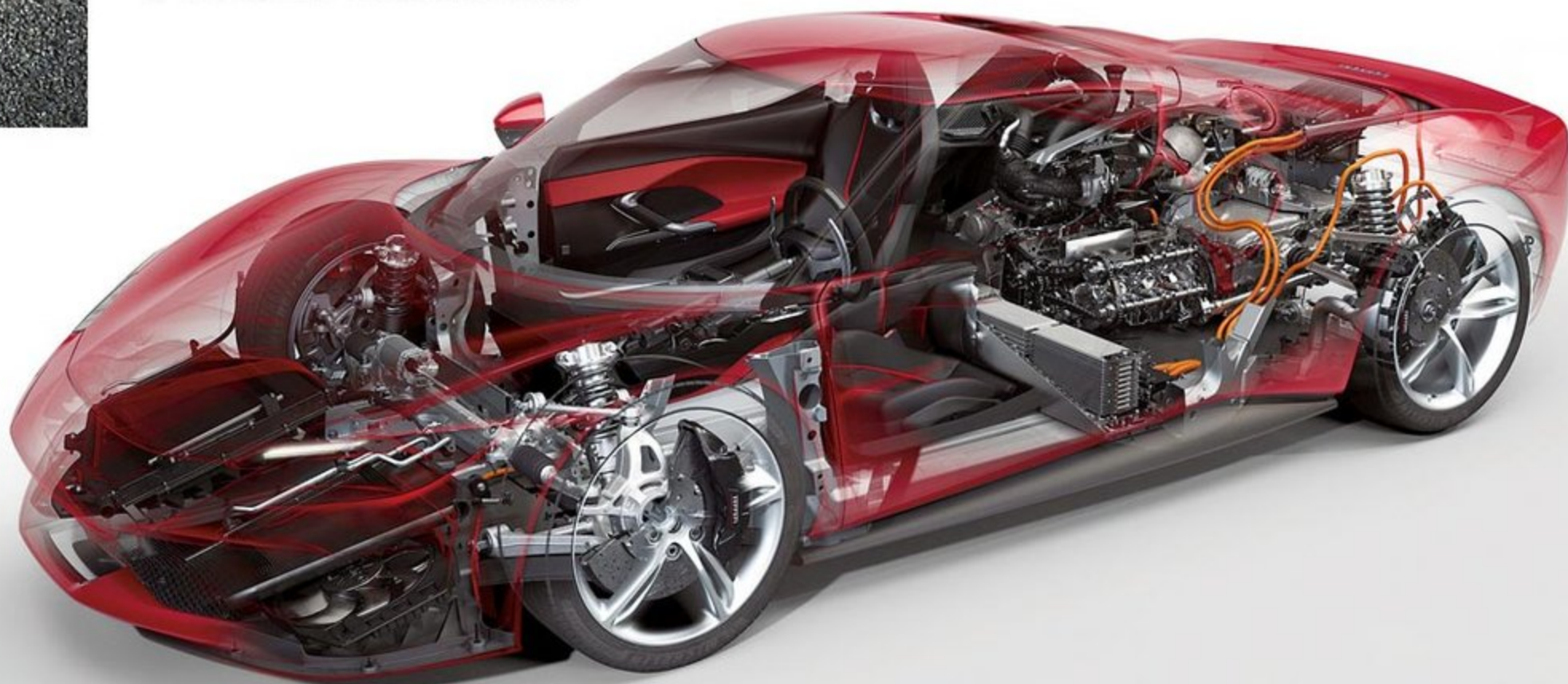


メーターはすべてLCDパネルを採用。機能的なインテリアはスポーツカーらしい緊張感も漂う。操作の約80%をステアリング上のスイッチだけで行えるという。

296GTBの透視図。ホイールベースをV8モデルより50mm短縮したアルミ製スペースフレームのほぼ中央に80個のセルからなるリチウムイオンバッテリーを搭載。その後方のV6エンジンとトランスミッションの間にモーターを設置する。

SPECIFICATIONS フェラーリ296GTB

■ボディサイズ:全長4565×全幅1958×全高1187mm ホイールベース:2600mm ■車両重量:1470kg ■エンジン:V型6気筒DOHCツインターボ+モーター 排気量:2992cc 最高出力:488kW(663PS)/8000rpm トータル最高出力:610kW(830PS)/8000rpm トータル最大トルク:740Nm(75.5kgm)/6250rpm ■トランスミッション:8速DCT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:⑤&⑥ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:⑤&⑥ベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック) ■タイヤサイズ(リム幅):⑤245/35ZR20(9.0J) ⑥305/35ZR20(11J) ■パフォーマンス 最高速度:330km/h 0→100km/h加速:2.9秒 ■車両本体価格:3678万円



としてもコントロールが可能と思わせる自信を、ドライバーに与えてくれる。こうした、限界領域におけるデリケートかつ的確な反応は、ヨーモーメントが大きかったり、スタビリティが必要以上に高いクルマでは感じ得ないもの。このようなハンドリングもまた、296GTBの軽快感に寄与しているといえるだろう。

その一方で、かつてのフェラーリと決定的に異なるのが、限界領域で



Ferrari 296GTB



もビビッドなインフォメーションをドライバーに伝え続けると同時に、リヤのスタビリティ感が極めて良好な点にある。これが、例えば10年前のフェラーリであれば、フロントの接地感がまるで得られないままノーズが横っ飛びするようにイン側を向き、こちらもいつ滑り始めるかわからないリヤタイヤのグリップレベルに怯えながらコーナーをクリアしていたはず。この辺の安心感の生み出し方こそ、近年のフェラーリでもっとも進化が目覚ましい領域といつて間違いない。

スタビリティコントロールやトラクションコントロールを自動させている限り、296GTBのスタビリティが減多に失われないことは、スペインのモンテブランコ・サーキットで行われた国際試乗会で確認済み。反対に、トラクションコントロールが切れるCTオフ・モードを選ぶと、コーナー出口でスロットルペダルを踏み込んだ途端にスパッとテールが

流れ始めたので、フェラーリの電子制御デバイスは相変わらず効果絶大と言っていだろう。

そしてまた、296GTBで示された方向性こそが、電動化を押し進めるフェラーリが今後目指していく道筋のように思えて仕方がない。すなわち、ショートホールベース化や低重心化を推し進めるとともに、シャシーのセッティングを工夫することで軽快なハンドリングを演出する。いうまでもなく、電動化に伴って車重が増した今後のスポーツカーにとっては、どうやって「軽さ」を表現するかが生命線のひとつとなるはず。これに対するひとつの回答が、296GTBの方向性ではないかと私は睨んでいる。

ただし、どんなに軽快なハンドリングでもリヤのスタビリティはしっかりと確保し、ドライバーに強い安心感を与える。多くの顧客を獲得するうえで、こうした特性が重要になることもまた、間違いないはずだ。



Ferrari 296GT3

ENJOY! SPORTSCAR

コンペティションでの躰

フェラーリの新たなGT3マシン、296GT3が登場した。296GTBをベースにエアロダイナミクスとシャシーを大きく進化させ、600PSを発揮するV6ツインターボの採用によって大幅なパフォーマンスアップを果たしている。

REPORT●永田元輔 (NAGATA Gensuke) PHOTO●FERRARI SpA



幅広い体型のドライバーがベストなポジションを得られるように設計されたコックピット。シーケンシャルミッションのパドルシフトも備わる。



エンジンはF163型V6ツインターボ。120度のバンク内側に2基のタービンを備える。最高出力600PSは7350rpmで発生する。

2 96GTBをベースに開発されたGT3マシンが早くも発表された。GT3マシンの規定に準拠して開発されており、488GT3の後継モデルとして今後世界中のGTレースに投入される予定だ。もちろんジェントルマンドライバーへの供給も行われるなど、F1を頂点とするフェラーリのモータースポーツプログラムの主翼を担う存在となる。

296GTBを基本にしているが、アルミスペースフレームのボディはホイールベースが60mm延長され、エアロダイナミクスは徹底的に煮詰められた。488GT3と比較しても20%もダウンフォースが向上し、ハンドリングとドライバビリティも向上。特に高速コーナーにおけるスタビリティは大きくアップしている。カーボン製のフロントスポイラーやそこからつながるサイドスカート、そしてスワンネックの大型リヤスポイラーや3次元形状のディフューザ



徹底的に煮詰められたエアロダイナミクスにより、488GT3よりもダウンフォースを20%向上。ホイールベースは296GTBより60mm長い。



バスタブ構造のモノコックの前後にサブフレームを装着するアルミ製スペースフレームを採用。ハイブリッドは省かれ、ボディ剛性は488GT3より10%向上した。



ーなどで、最大限のダウンフォースの確保とドラッグの低下を実現。またねじれ剛性は488GT3に比べて10%も向上しているという。

パワートレインはGT3規程によってハイブリッドシステムを取り去っているが、296GTBと同様の3ℓの120度バンクV6ツインターボを採用。パワーはBOPにより変化するが、発表値では600PSと710Nmをマーク。またエンジンは296GTBよりも車体中央寄りの低い位置に搭載され、運動性能を向上。組み合わせられるトランスミッションは6速シーケンシャルタイプ。横置きシングルディスククラッチを採用することで重量配分の最適化を図っている。ハイブリッドシステムがなくなったことと軽量化設計により、重量は296GTBより200kg以上も軽い1250kgを実現した。

インテリアはF1マシンからフィ

ードバックされた新開発のステアリングホイールの採用やあらゆる操作系をドライバーの手が届きやすい位置に配置することでコンペティションシーンでの扱いやすさにも配慮。またステアリングやペダルの位置調整によってあらゆる体格のドライバーがベストなポジションを得られるという。エアコンの搭載やベンチレーションシステムの改善によって夏場のレースでもドライバーは集中力を保って走行することができる。

296GT3の開発がスタートしたのは2020年。シミュレーションや風洞実験でエアロダイナミクスを煮詰め、エンジンのチューニングやシャシー剛性のテストなどを繰り返し、22年4月にはフィオラノサーキットでのシェイクダウン走行を実施。それ以降は世界中のサーキットでテスト走行を行っている。デビューは23年のデイトナ24時間を予定しているという。



SPECIFICATIONS

フェラーリ296GT3

■ボディサイズ:全長—×全幅2050×全高—mm ホイールベース:2660mm
■車両重量:1250kg ■エンジン:V型6気筒DOHCツインターボ 排気量:2992cc
最高出力:488kW(600PS)/7250rpm 最大トルク:710Nm(72.4kgm)/5500rpm ■トランスミッション:6速シーケンシャル
■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:
①&②ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク
■タイヤサイズ:①30/68/18 ②31/71/18

運命の邂逅

メルセデスAMGから新たにデビューしたSL63のターゲットはスポーツモデルのメーكلル原器とも評されるポルシェ911。中でもオープンエアを楽しめるカブリオレは最大のライバルだ。ラグジュアリー指向だったSLは果たして生粋のスポーツであるポルシェ911に伍することはできるのだろうか？

昨 年10月にワールドプレミアを果たしたメルセデスAMG SL(以下、SLと記す)は8代目となり、同時に原点回帰を果たした。曰く、SL史上初めて+2の後席が備わり、ハードトップのバリオールフを廃止して、電動のソフトトップに戻っているのだ。4WDや後輪操舵などの先進機構を備えた今度のSLは、ポルシェ911ターボカブリオレ(以下、911と記す)の恰好のライバルに思えたので、私は早速この2台の比較試乗を実行することにした。メーカーから借り出したSLの試乗車はSL63 4マティク+である。

なお、今回試乗に使った911は、私が70歳を迎えたのを記念して自分に贈ったプライベートカーである。

ENJOY! SPORTSCAR

REPORT ● Georg KACHER PHOTO ● Tom Salt
TRANSLATION ● 相原俊樹 (AIHARA Toshiaki)



Porsche 911 Turbo
Cabriolet

メーカーに試乗車を頼むのは簡単だが、概して彼らが用意する車両はオプション満載のフルスペックだ。しかし私は個人的に、911の素性のよさを楽しみたいので、オプションの凝った電子制御装置の類は一切付けていない。いわば極めてベーシックな911であることを予めお断りしておく。

まずは両車の成り立ちを俯瞰しておこう。SLは依然としてトレドマークのV8を搭載するが、排気量が先代モデルの5.5ℓから4ℓへと縮小した。このツインターボは最高出力585PSを発揮し、レッドラインは7000rpmの所に引いてある。一方、3.8ℓツインターボ・フラット6の911は580PSだから事実上、同値と言ってい。ただしトルクはSLのV8が800Nmを生み出すのに対し、フラット6は750Nmと、SLにわずかながら分がある。

最高速はSLが317km/h、911が320km/hとハイレベルなデッドヒートを演じる。車重は17



Mercedes-AMG SL 63





Mercedes-AMG SL 63

新型SL 63の4.0 V8 ツインターボは最高出力585PS/最大トルク800Nmを誇る。9速ATを介して駆動は4輪に伝えられ、0→100km/h加速は3.6秒、最高速度は315km/hに達し、ボルシェ 911のライバルを自認するには十分すぎるパフォーマンスを披露する。



10kgに対して1970kgと911の方が軽く、その分100km/hまでの加速は3.5秒対2.9秒で、ボルシェに凱歌が上がる。

紙の上での比較論はこの位にして、早速走り始めることにしよう。私はまず新型SLのステアリングに感心した。先代は直進付近に曖昧な部分があったが、新型ではこれが完全に払拭されている。ロックトゥロックは1.75回転と十分にクイックだが、反応はスナッピーではない。

高速連続走行もSLの得意科目で、タイヤが路面を捉えて離さない。この時の操舵力も絶妙だ。そこへいくと、911で連続して高速を保つには若干の慣れを要する。前輪が路面の凹凸に忙しく反応するため、乗り手には自分が狙ったラインから外れ

がちだと感じるのだ。ここで乗り手に求められるのは、ズバリ911を信頼することである。比較的軽いノーズは必ず本来のラインに戻り、乗り手を裏切ることはない。初心者はそのことに気づくまで、そう長い時間は掛からないはずだ。

911はSLとは異なるストイックさをもったステアリングインフォメーションを伝えるが、その過程で実に色彩豊かなストーリーを語りかける。ひと言で言うならマンマシンの相互作用が濃密なのである。911のステアリングは鋭利なナイフではなく、外科用メスのごとくシャープであることを付け加えておこう。

911と比べるとSLはドライバースとの一体感が薄く、反応は少し曖昧でタイムラグがある。ただし乗り

心地は、少なくとも私が所有するベ
ーシック仕様の911より良好だし、
制動力の調整が容易なブレーキも極
めて秀逸だ。

SLが搭載する4.8リッターターボ
V8は「ワンマン・ワンエンジン」
を旨とするAMGの作品だけあって、
迫力満点だ。過給圧を大気に放出す
る際には鋭い音が耳に達するし、ツ
インターボ独特の軽い唸りが常にキ
ャビンを満たす。スロットルを唐突
に放すと、盛大なアフターファイア
が連続的に起こるといった具合だ。

これと比べると911のツインタ
ーボ・フラット6は派手なドラマ性
に欠ける。始動してしばらくはばら
けたアイドリング音に始まり、エン
ジンが暖まるに連れて徐々に音の粒
が揃っていき、排気音も落ち着いて
くる。ポルシェと聞くと、大抵の人
は冷たいエンジンアリングの塊を想
像するが、このフラット6が少しず
つ音程を整えていく課程は、動物の
息吹を聞いているように思える。

SLは湿式多板クラッチを用いた
「AMGスピードシフトMCT 9G」
というトランスミッションを搭載す
る。9速もある多段ギヤボックスだ
が、上位3速はどれもオーバードラ
イブで、オーバードライブだけで3
種のレシオを組み込むのは、私の
意見では余剰である。

予想以上の出来の良さを見せたSLだが
今回の勝者は911ターボカブリオレだ。



セグメントをリードするスポーツモデル、ポルシェ
911。比較試乗に供した911ターボカブリオレは筆
者の個人所有車で、伝統のフラットシックスをツ
インターボで武装し、最高出力550PS/最大トルク
750Nmを発揮。数値上では0→100km/h加速、最高
速度ともにAMG SL 63を凌駕する。



オープントップは、両モデルともにソフトトップを採用。もちろん電動開閉
式であり、ウインドディフレクターも装備して風の巻き込みを防ぐ。



911ではドライバーと路面とが
はるかにダイレクトに繋がっている
と感じる。やたらとスピードの出る、
華やかなラグトップではなく、本物
のスポーツカーに乗っていると実感
できる。ターボでは2019年に後
輪操舵が導入されたし、4WDとス
ポーツクロノ・パッケージは標準装
備だ。しかしPCCB（ポルシェセ

Porsche 911 Turbo Cabriolet

SPECIFICATIONS

モデル名	メルセデスAMG SL63 4マティク プラス	ポルシェ911ターボカブリオレ
■ボディスペック		
全長(mm)	4075	4535
全幅(mm)	1915	1900
全高(mm)	1353	1302
ホイールベース(mm)	2700	2450
車両重量(kg)	1970	1710
■パワートレイン		
エンジンタイプ	V型8気筒DOHCツインターボ	水平対向6気筒DOHCツインターボ
排気量	3982cc	3745cc
最高出力	430kW(585HP)/5500~6500rpm	427kW(580PS)/6500rpm
最大トルク	800Nm/2500~5000rpm	750Nm/2250~4500rpm
■トランスミッション		
タイプ	9速AT	8速PDK
■シャーシ		
駆動方式	AWD	←
サスペンション フロント	ダブルウィッシュボーン	マクファーソンストラット
サスペンション リヤ	ダブルウィッシュボーン	マルチリンク
■タイヤ&ホイール		
フロント	265/40ZR20	255/35ZR20
リヤ	295/35ZR20	315/30ZR21
■性能		
0→100km/h加速	3.6秒	2.9秒
最高速度	315km/h	320km/h



ラミックコンポジットブレーキ）な
どを満載するオプションリストから
装備品を加えていくと、ミリオネア
さえも思わずたじろぐ価格になっ
てしまう。

AMG SLは予想以上に出来のい
いクルマだった。アルミニウム製ア
ーキテクチャ、巧妙な空力デバイス、
4マティク+による4WDなど、
技術的にも見どころが多い。パリオ
ルフ以前のSLオーナーにとって、
電動キャンバストップには郷愁を覚
えるに違いない。ただしAMGドラ
イビング・ダイナミクスは多機能に
過ぎて、慣れた人でも操作に戸惑う
だろう。

全てを勘案した結果、今回の比較
試乗では、ポルシェ911ターボカ
ブリオレを勝者とする。

N SXは誕生から6年目の夏を迎えたが、この日本唯一の本格ミッドシップスポーツ第二世代のモデルライフが終焉を迎えたのは御存じのとおり。どーにも残念でならないが、これも次のステップの前夜である。

試乗前の技術説明で開発責任者の水上聡さんは、加速レスポンスとスムーズな伸びを強調した。過去にNSXをドライブして、そのレスポンスやスムーズさにネガティブな思いを感じたことなど一度もない。ただし開発陣は思うところがあるのだろう、そんな話ぶりだった。

衝撃のデビューからわずか6年で幕を降ろす第二世代NSXの最終モデルはタイプS。日本へは30台が割り当てられ、デリバリーはまだだが、もちろんすでに完売している。そんなタイミングで何故いま試乗会を行うのか？ その疑問への答えは用意されているのだろうか。

モーターとエンジンの融合に加え、フロント左右の駆動でモーターがベクタリング効果を持ち、ステアリングを切れば有無を言わず強引に曲げる世界初の駆動システムに心躍った6年前。NSXは衝撃だった。

世界のスーパーカーメーカーをアツと驚かせた最先端技術を搭載したNSXは、その後量産車やスーパーカーメーカーを問わずEVをハンドリングとスタビリティの向上に活用した好例となり、NSXの優位性は立証された。

いまだに鮮明に蘇るNSX衝撃の初試乗は、神戸・六甲から有馬に向かうワインディングだった。

ステアリングを握る度に蘇る手の感触は忘れがたい。フロントから曲げにいく行為とは正にこのことで、

ENJOY! SPORTSCAR



Honda NSX Type S

世界に先駆ける数々の新機軸でスーパースポーツに新しい地平線をもたらした2代目ホンダNSXだが、惜しまれつつも6年というその短いモデルライフに終止符を打つことが決まっている。最終章を飾る集大成「NSXタイプS」には、このタイミングで試乗会を催す「確かな理由」があった。

REPORT●桂 伸一 (KATSURA Shinichi) PHOTO●本田技研工業

最終進化型の真実



コーナーに向けてステア操作をする
とドライバーが目指す方向にノーズ
はスッと向く。一般公道ゆえ、砂や
埃、落ち葉が舞う路面のグリップレ
ベルはお世辞にも高いとは言えない。
しかしSH-AWDのNSXは、特に
前輪の接地性とグリップ力の高さを
発揮し、操縦者は何の不安も心配も
感じなかった。

高い車速からでも転舵すると同時
にコーナーのインを目掛けて吸い込
まれるノーズ。予想以上の曲がり
戸惑い慌てて舵角を戻したが、それ
ほど操作に忠実な特性に驚いた。

まるでフロントタイヤにウルトラ
ソフトコンパウンドを装着したかの
様に路面に密着する。コーナーイン
側の路側帯、縁石ギリギリを、大袈
裟ではなく数センチ単位で追い込ん





タイプSの精巧さを表現するカラーコーディネートに施したインテリア。内装色はレッド/オーキッド/エボニーの3パターンを用意。シートはカラーバリエーションを一新し、ハイバックのヘッドレストには「NSX」のロゴが施されるほか、特別感を演出している。



でいける正確さもあった。

その間タイヤは一瞬たりともグリップを失わず、従来の感覚で操作すると曲がり過ぎるため、旋回開始と同時に舵角を追加、追舵する操縦方法に変えて乗りこなした。

旋回速度そのものも常識では有り得ない高さで、まさに一般公道がサーキットに変わったのかと錯覚するほどだ。初期のこの鋭い応答性は、後に滑らかに「ナマされた」という。理由はコーナーでノーズが入りテールがスライドした際に、修正のためのカウンターステアが効き過ぎて、当てた方向に姿勢を乱すから。

尖った操縦性は、現行GTRの初期がそうだったように、マニア向けとしても、ロードカーとしては行き

過ぎだ。その後、GTRはリファイン

ンで誰もが乗り易い操縦性に年度毎に変化していくことになる。それはNSXも同様で2020年モデルはひとつの完成形だと思う。

そして今回、改めてタイプSに乗る。最終進化のV6エンジンはパワールを581PSから610PSに、トルクを646Nmから667Nmまで引き上げた。モーターはフロント駆動用を20%ローギヤード化して前輪をより使い、AWD状態も維持。バッテリーの制御変更によりモーター走行領域を拡大したことは、街乗りをほとんどEV走行で賄ったことで判る。

試乗会には2020年モデルも用意されていたが、タイプSと比較走行すると開発陣の狙いが「なるほど

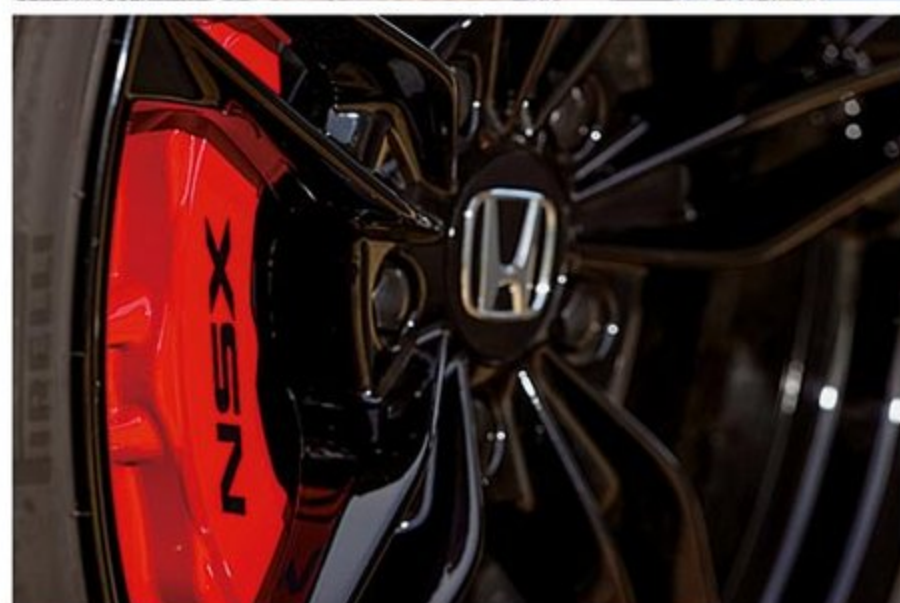
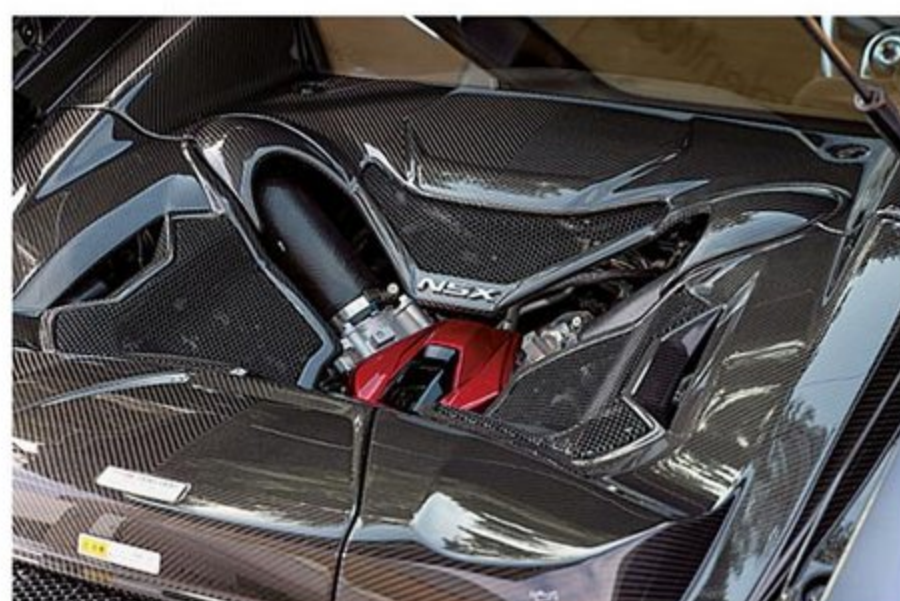
そうか!!」と合点がいった。

操作に対して過敏はダメだが、各部の精度が高く、ためも逃げもないシャキツとしたダイレクトな応答と正確な動きは、スーパースポーツにとって何よりも重要な。

不満が無いはずの2020年モデルが、操作に対してワントテンポとまでは言わないが、ごくわずかの間、動きに遅れがある。タイプSと比較しなければ判らないレベルだが。

タイプSはステア操作した瞬間にすべての剛性が引き締まった感のノーズの入り。アクセルを踏み込んだ瞬間の応答の良さに加え、期待値を上回るフロントの引っ張り、リヤから押し出すV6の加速Gに同調する快音サウンドも乗り手を刺激しなが

3.5ℓ V6ツインターボとフロントアクスルに備わるツインモーター、クラックシャフトに組み込んだシングルモーターとの協調により最高出力610PSを発生。前19インチ/後20インチホイールは新デザインを採用した。



2020年モデルがより多くのユーザーに向け「ナマされ」ていたのに対し、タイプSはソリッドなドライブフィールが身上。ハーフウェットの路面でもダイレクトな走りを見せた。



過去最高の完成度を誇示するタイプS
スーパースポーツを辞めない意思表示か。

Honda NSX Type S

SPECIFICATIONS ホンダ NSX タイプS

■ボディサイズ:全長4535×全幅1940×全高1215mm ホールベース:2630mm ■車両重量:1790kg ■エンジン:V型6気筒 DOHCツインターボ+3モーター ■総排気量:3492cc 最高出力:449kW(610PS)※ 最大トルク:667Nm(68.0kgm)※ ■トランスミッション:9速DCT ■駆動方式:AWD ■サスペンション:⑤ダブルウィッシュボーン ⑥ウィッシュボーン ■ブレーキ:⑦&⑧ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:⑨245/35ZR19 ⑩305/30ZR20 車両本体価格:2794万円(完売済み)
※電気モーターの出力を含むシステム出力



ら、旋回速度を高めていく。
試乗時の路面はハーフウエットだったが、新開発のピレリPゼロの特性を知っている機会でもある。ゼロスタートから猛然とダッシュするグリップ力はもちろん、AWDも手伝って首にくる加速G。タイトコーナーでは巻き込む様に旋回するこの感触は、初期型の印象に共通する。
タイヤそのものの角がない乗り味の滑らかさを感じつつ、路面の凹凸を舐めるように吸収するサスペンションとのマッチングも素晴らしい。
スーパースポーツだけにワインディングを駆け回ったのに、高速道

路へとこのままロングドライブを続けたい衝動に駆られた。
どうしてこんなに優れたモデルが終焉を迎えるのか。ホンダの三部敏宏社長は会見でヴェールに包まれた次期スーパースポーツらしきモデルを横に置いた。それをアンヴェールしつつ次期NSXを期待させる夢を与えてから現行NSXは終了する……と言え、異論は出なかっただろう。F1の撤退もそうだが、いまのホンダはそういうやり方が下手である。
というところで、最後のNSXタイプSの試乗会をわざわざ開いた訳は、e・HEVだろうがBEVだろうと、ハイテク満載のスーパースポーツの王道をホンダは決して外さないし辞めない……という宣言だと受け取っていいようである。

無類の存在

正

直なところ、現時点でこのクルマの契約書にサインをした方がよい。全負荷をかけたドッティンガーヘーエのストレート、自然吸気の4ℓエンジンは9000rpmに達し、270km/hのスピードでギヤを6速から7速へ。こんな瞬間は今後益々貴重な刹那になることは間違いない。つまり内燃機関の奏でる官能的なサウンドを超高速で聞ける瞬間である。ポルシェ718ケイマンGT4 RSと自然吸気エンジンのコンビは、まさに得難い組み合わせだ。

高回転を得意とする4ℓ自然吸気エンジンはケイマンにとっては目新しいものではない。それが最初に登場したのは982Cのコードネームを持つモデルであった。ただ、同じ4ℓの自然吸気エンジンと言っても今回のモデルに搭載されたそれは、911GT3(992型)から移植されたエンジンであるという点が大きく異なる。つまり我々が夢見ていたケイマンを超えるケイマンについてポルシェが世に送り出したということだ。

420PSを発するケイマンGT4の4ℓユニットは社内コードMA223と呼ばれ、一方の510PSの出力を持つ911GT3用はMA275と呼ばれる。今回の場合単なるプラグアンドプレイの移植ではない。つまりこの計画自体が911GT3開発の段階から計画されていたということがある。

例えばドライサンプのタンクは当初からミッドシップを想定して搭載

SUPER
TEST

Porsche 718 Cayman GT4 RS

名機の誉れ高い911GT3用の4ℓ自然吸気エンジンを搭載する究極のケイマンがGT4 RSだ。カミソリのように研ぎ澄まされたハンドリングと漲るハイパワー。まさにノルトシュライフェを走るために生まれてきたようなスーパースポーツである。ケイマンGT4 RSはそのスペックに恥じない走りをスーパーテストで披露したのだろうか。

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



NORDSCHLEIFE Lap Time **7.16 min**



超高性能な走りと際立つ官能性の融合
GT4 RSは稀有なスーパースポーツだ。

Porsche 718 Cayman GT4 RS

スウェード素材が用いられたステアリング、サテンカーボン折り目模様仕上げのデコレーティブトリム、そしてドアループなど、他の718ケイマンモデルとは一線を画す仕上げとなっている。PDKセレクターはまるでマニュアルシフトレバーのようなデザインを採用している。

できるように準備されていた。またGT4 RSのインテークシステムも専用設計とされている。リヤのクォーターウィンドウには新たなエアインテークが設けられ、それがコクピット背後のエアボックスに直接導かれるようになっていいる。それはまさにコンサートホールの最前列で6つの独立したスロットルバルブが奏でるGT4 RSのエンジンサウンドを聞くようなものでもある。増幅されたGT3のサウンドを想像してみたい。

911 GT3で510 PSだったパフォーマンスはわずかながら減少し500 PSとされた。10 PS減少の理由はエキゾーストパイプ取り回しにあった。自然吸気エンジンはエキゾーストのバックプレッシャーに敏感である。ミッドエンジンはどうしてもドライブシャフトを避けるためにエキゾーストを回避させなければならぬ。これが10 PS少ない理由だ。911の場合は避けるべきドライブシャフトがないので、ストレートにエキゾーストを取り回せるのである。

ボルシェ開発部門のあるヴェルヒエラスからノルトシュライフェまで、つかの間のカントリイロードドライヴを楽しんだ。そこでも確信したことは、このクルマが俗にいうタイムアタック専用車として開発されたモデルではないことはもちろん、ボルシェの開発部門自身もこのクルマがドライビングダイナミクスの観点から最高の結果を得たはずだということである。

従来のケイマンGT4と比較して、今回のGT4 RSはノルトシュライフェにおいて高いドライビングダイナミクスとリフレッシュされたアジリティの最高の融合を感じ取ることができる。言い換えれば前後アクスルが無類のフィット感を示してくれ





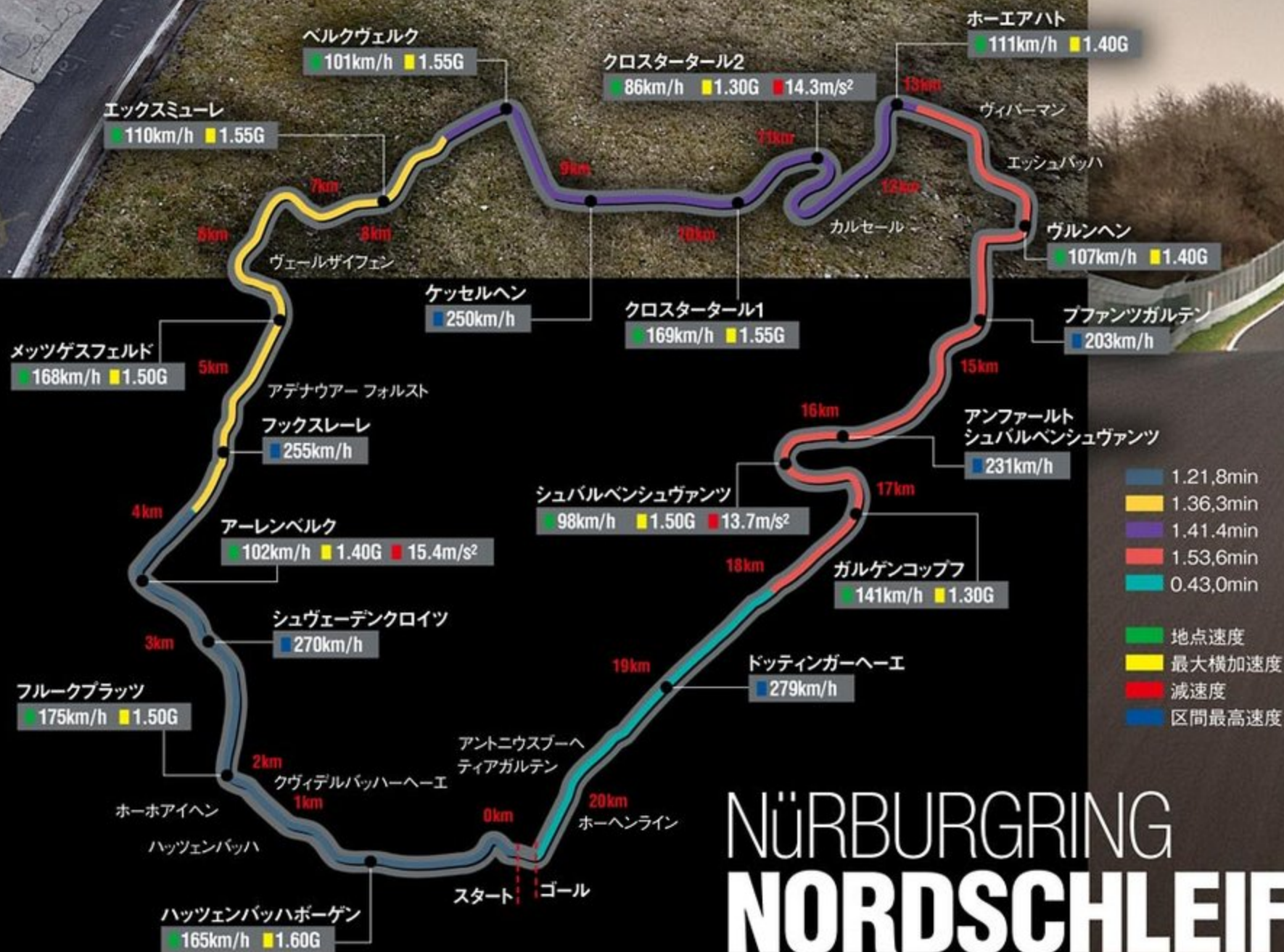
Lap Time

7分16秒

▶ ニュルブルクリンク ノルトシュライフェ

テスト結果一覧 (コース全長 20.6km)

順位	車名	計測結果
1	メルセデスAMG GTブラックシリーズ	6分53秒
4	ボルシェ911GT3	7分05秒
6	メルセデスAMG GT Rプロ	7分07秒
7	ランボルギーニ・ウラカン・ヘルフォルマンテ	7分08秒
9	マクラーレン600LT	7分09秒
14	ボルシェ718ケイマンGT4 RS	7分16秒
15	ボルシェ911ターボS	7分17秒
18	フェラーリ488GTB	7分22秒
27	BMW M4コンペティションxドライブ	7分29秒
32	アウディR8 V10プラス	7分32秒
32	ボルシェ718ケイマンGT4	7分32秒



NÜRBURGRING
NORDSCHLEIFE

る。先代のGT4ではそれが常感に感じられるという事はなかった。初代GT4ではすべての状況においてリヤアクスルの高いスタビリティを感じさせてくれた。一方でフロントアクスルは温和というか、少し鈍な味付けでもあった。その反省から、718時代のGT4ではより精度の高いフロントアクスルの味付けが採用されている。このおかげでフロントアクスルの味付けには成功したが、今度は逆にリヤアクスルが少しルーズになるという結果をもたらした。とはいえ、このGT4はノルトシュライフェにおいて当時としては驚速の7分32秒を記録している。しかし、その挙動はまさしく旧態依然としたミッドシップカーの動きそ

のものだった。そして新型GT4 RSは大きく改善されており、その違いはコーナリングスピードに現れていた。例えばハッツェンバッハボーゲンではGT4が151km/hの通過スピードだったのに対し、GT4 RSでは165km/hであり、フルークブラッでは168km/hに対し175km/hにそれぞれ上がり、横方向のストレスに対するポテンシャルが向上していることを表していた。これはフロント6mm、リヤ8mmのトレッド拡大の影響もあるが、やはりメカニカルグリップの増大が顕著だと言える。さて、ノルトシュライフェのラップタイムであるが、7分16秒をマ





SPECIFICATIONS

ポルシェ718ケイマンGT4 RS

■ボディサイズ	
全長×全幅×全高	4456×1822×1267mm
ホイールベース	2482mm
車両重量	1435kg
重量配分	42.4/57.6
■エンジン	
仕様	水平対向6気筒DOHC
総排気量	3996cc
ボア×ストローク	102.0×81.5mm
最高出力	368kW(500PS)/8400rpm
最大トルク	450Nm(45.9kgm)/6750rpm
■トランスミッション	
駆動方式	RWD
仕様	7速DCT
■シャシー	
サスペンション	①&② マクファーソンストラット
ブレーキ	①&② ベンチレーテッドディスク
ディスク径	①410 ②390mm
タイヤサイズ(リム幅)	245/35R20(8.5J)
	295/30R20(10.5J)
タイヤ	ミシュラン・パイロットスポーツカップ2R
■パフォーマンス	
最高速度(テスト結果)	315km/h
加速性能(テスト結果)	0→40km/h 1.2秒
	0→100km/h 3.4秒
	0→160km/h 7.2秒
	0→200km/h 11.3秒

石を踏んで通過する場合(ハットシェンバツハまたはウィップパーマン・セクションなど)のみ、入力したステアリングアングルの後でリヤアクスルが少しジャンプし、その挙動には慣れが必要だが、重要なことではない。

ホッケンハイムにおいてもGT4 RSはGT4に対してその優位性を如何なく発揮した。挙動は極めて安定し、高い正確性を示し、常にニュートラルである。タイトコーナー(ターン2またはヘアピンなど)からの

GT3用の水平対向4ℓを積む718
こんなクルマは2度と出ないだろう。

出した。GT4と比較して、GT4 RSはドライビングスタビリティが高く、特にノルトシュライフェの高速セクションでは、ドライバーが自信をもって通過することができる。オプションのミシュラン・パイロットスポーツカップ2Rのおかげで、ステアリングの精度が大幅に向上している。また、リヤアクスルの高い安定性は、正確にステアされるフロントアクスルとうまく調和する。縁

脱出時はドライビングエイドが無効になっている場合(ESC+&TCオフ)のみ、オーバーステア傾向を示す。最適化されたABSチューニングとカップ2Rタイヤの滑らかなグリップレベルが印象的だ。GT4に比べ、GT4 RSはコーナーのレイトブレーキングを可能にする。36mスラロームでは153km/hをマークした。このクルマの特徴は素直なドライビングビヘイビアとフ

911GT3に搭載される超高回転型4ℓ水平対向6気筒エンジンは500PS/450Nmのアウトプットを誇る。最高速はなんと315km/hに達するという。移設されたエアフィルターにより、官能的なエンジンサウンドが車内に響き渡る。装着タイヤはミシュラン・パイロットスポーツカップ2Rだ。



▶36mスラローム

テスト結果一覧	
車名	計測結果
ボルシェ911GT3	155km/h
ボルシェ718ケイマンGT4 RS	153km/h
ランボルギーニ・ウラカン・ベルフォルマンテ	148km/h
マクラーレン600LT	146km/h
マクラーレンAMG GT Rプロ	146km/h
ボルシェ718ケイマンGT4	145km/h
BMW M4コンペティションxドライブ	142km/h

▶110m回避テスト

テスト結果一覧	
車名	計測結果
ボルシェ911GT3	171km/h
ボルシェ718ケイマンGT4 RS	168km/h
ランボルギーニ・ウラカン・ベルフォルマンテ	164km/h
ボルシェ718ケイマンGT4	160km/h
マクラーレン600LT	158km/h
BMW M4コンペティションxドライブ	152km/h
メルセデスAMG GT Rプロ	152km/h

▶加速・減速データ(0→200km/h→0)

テスト結果一覧	
車名	計測結果
マクラーレン600LT	13.3秒
ランボルギーニ・ウラカン・ベルフォルマンテ	13.6秒
ボルシェ911GT3	15.0秒
メルセデスAMG GT Rプロ	15.1秒
ボルシェ718ケイマンGT4 RS	15.2秒
BMW M4コンペティションxドライブ	16.6秒
ボルシェ718ケイマンGT4	18.6秒

※0→200km/h: 11.3秒 200→0km/h: 3.9秒

▶最大横加速度

テスト結果一覧	
車名	計測結果
メルセデスAMG GT Rプロ	1.70G
ボルシェ911GT3	1.65G
ボルシェ718ケイマンGT4 RS	1.60G
ランボルギーニ・ウラカン・ベルフォルマンテ	1.55G
マクラーレン600LT	1.50G
ボルシェ718ケイマンGT4	1.45G
BMW M4コンペティションxドライブ	1.35G

▶ダウンフォース

テスト結果一覧 (200km/h時 フロント/リヤ)	
車名	計測結果
ボルシェ911GT3	50/94kg
ランボルギーニ・ウラカン・ベルフォルマンテ	52/86kg
ボルシェ718ケイマンGT4 RS	10/89kg
ボルシェ718ケイマンGT4	16/64kg
メルセデスAMG GT Rプロ	4/72kg
BMW M4コンペティションxドライブ	30/30kg
マクラーレン600LT	計測できず

※緑色: ダウンフォース/赤色: 揚力
※前面投影面積: 2.03m² Cw値: 0.37 Cwxa値: 0.75



Hockenheim GP Course

Rが、カップ2N1を装着するGT4よりも最大横加速度を向上させているのは間違いない。

かなり攻めた走りをしたが、110m回避テストのスピードは168km/hであり、911GT3にはかなわなかった。アクセルを戻さずにパイロンを通過しても挙動は常にコントロールで、ニュートラルからわずかにオーバードライブという状況に終始する。ここでもカップ2Rタイヤの存在を忘れてはならない。

空力性能は低ダウンフォースポジションの場合(フロントディフューザー・閉、リヤウイング・フラット)200km/hで総ダウンフォース63kgを生む。ハイダウンフォースポジションでは、総ダウンフォースは100kgである。GT4の場合、ハイダウンフォースポジションで80kgだった。200km/h時の前後ダウンフォースは、フロント10kg、リヤ89kgである。

0→200km/hの加速減速テストは加速に11・3秒、減速に3・9秒、計15・2秒であった。よりパワフルで高性能なブレーキを持つGT4RSは、GT4に対し明確な優位性を示した(加速14・1秒、減速4・5秒)。ABSのアップデートとカップ2Rタイヤのおかげで、GT4RSは200km/hからの静止に109・4mという信じられないほどの停止距離を示した(GT4は126・3m)。

Lap Time

1分47秒6

▶ホッケンハイム グランプリコース

テスト結果一覧 (コース全長 4.57km)

順位	車名	計測結果
1	メルセデスAMG GTブラックシリーズ	1分43秒3
2	ボルシェ911GT3	1分45秒8
3	フェラーリ488ピスタ	1分45秒9
4	ボルシェ718ケイマンGT4 RS	1分47秒6
5	ボルシェ911ターボS	1分47秒8
6	メルセデスAMG GT Rプロ	1分48秒0
7	マクラーレン600LT	1分48秒9
10	BMW M4コンペティションxドライブ	1分53秒0
13	ボルシェ718ケイマンGT4	1分53秒9

Porsche 718 Cayman GT4 RS





食べ、遊び、
そして走る



ENJOY! SPORTSCAR

Lamborghini GIRO Japan 2022

年に一度、ランボルギーニのオーナーが集まり、日本の景勝地をツーリングするランボルギーニGIRO Japan。GIROとはイタリア語で周遊や旅行を意味するという。走る、食べる、そして遊ぶをとことん楽しむ、これぞ正しいスポーツカーの使い方だ。

REPORT●永田元輔 (NAGATA Gensuke) PHOTO●LAMBORGHINI JAPAN



諏訪湖イベントホールは旧東洋バルブ諏訪工場の跡地。工場の設備がそのまま残る場内は独特の雰囲気だ。神主による安全祈禱を受けた後、スタートだ。



昨

年は九州で開催されたランボルギーニGIRO JAPAN

N。2022年は信州・長野を舞台にして7月15〜17日の日程で行われた。このランボルギーニGIROはオーナーが集い、美しい風景を巡るというドライビングツアーで、本国イタリアをはじめ各国で開催されているイベント。日本では17年に初開催され、コロナによる中止の年もありながら今年で5回目の開催となる。ボクは昨年初めて参加したのだが、綿密に練られたドライブコース設定



や充実した宿や食事などのホスピタリティに感心しただけでなく、参加者を退屈させない数々のエンターテインメントや手厚いサポートに驚いてしまった。果たして今年はどんな楽しみが用意されているのか、大いに期待してその日を待っていた。おそらく一度でも参加したオーナーは同じような思いでイベントのリピーターとなっていくのだろう。

集合場所は諏訪湖イベントホール。ここは諏訪湖のほとりにある工場の跡地で、体育館よりもはるかに広い広大な屋内スペースに続々と参加車両が集まってくる。今回は40台以上のランボルギーニが全国から集まっており、ウラカンやアヴェンタドール、ウルスの各モデルだけでなく、ディアブロGTの姿もある。工場の跡地という独特の雰囲気のある空間にこれだけの数のランボルギーニが並んでいる姿はまるでミュージアムのよう。この光景を見るだけで、GIRO JAPANに参加した高揚感が高まってくる。

隣接したスペースで開催されたウエルカムディナーでは地元長野の食材を活かしたイタリア料理と共に世界で活躍するマジシャンCyril（セロ）のマジックパフォーマンスや花火で大いに盛り上がる。そしてこの夜のハイライトは、カウンタックLP18004のお披露目だ。これは日本で初めてナンバーが付いた車両で、オーナーも今回のツアーが初ドライブになるという。ランボルギーニ・ジャパンのダビデ・スフレコラ社長によってアンヴェールが行われると、皆、初めて見る新型カウンタックへ熱心にスマホやカメラを向けていた。

翌朝は再び諏訪湖イベントホールに集合し、安全祈願を行った後、和太鼓のパフォーマンスに見送られながらスタート。さて、40台以上もの



ツリーングをどのように行うのかという、全体を4つのグループに分け、各グループにはプロフェッショナルドライバが運転する先導車が付き、無線で曲がる場所などの指示を行ってくれる。仮に信号などで隊列が分断されたり列の途中で他車が入ってきたりしても、無線で的確な指示が行われるので、参加者は行き先がわからず迷うようなことはない。さらに無線では現在走行している場

所の説明や観光案内も随時入るので退屈せずにドライブが楽しめる。このようなツーリングだと「ただ付いていくだけ」となってしまうことも多いが、ランボルギーニGIRRO JAPANではその点でも参加者が心から満足して楽しめるように考えられているのだ。

諏訪湖を出て、まずは霧ヶ峰高原を經由してビーナスラインを走る。ここは長野というよりも日本でも有

数の美しい景色が楽しめるドライブコースで、大きな木がほとんどない草原の山道を走るのは本当に気持ちがいい。最初にドライブしたのはウラカンEVO RWDスパイダーだが、このような適度なワインディングコースでは水を得た魚のようだ。RWDならではの素直でピュアなハンドリン

グとスロットルに即座に反応するエンジンには、まるでライトウエイトスポーツのような感覚も味わえる。あいにくこの日は雲が多かったので遠くの景色までは見えなかったが、せっつかくなので可能な限りオープンにして、夏の信州の爽やかな空気を楽しんだ。

さらに北上し、上田城に到着。徳川軍を2度も撃退した難攻不落の城は、大河ドラマ「真田丸」でも有名だ。ガイドツアーで城内を見学した後はこの日の目的地である軽井沢を目指し東へと向かう。途中、浅間山の噴火で流れ出した溶岩によって独特の雄大な景色が楽しめる鬼押出し園に立ち寄り、ここでクルマをウルスに乗り換えて、夕方には軽井沢に

3日間の得難い体験すべてが
ランボルギーニの世界。



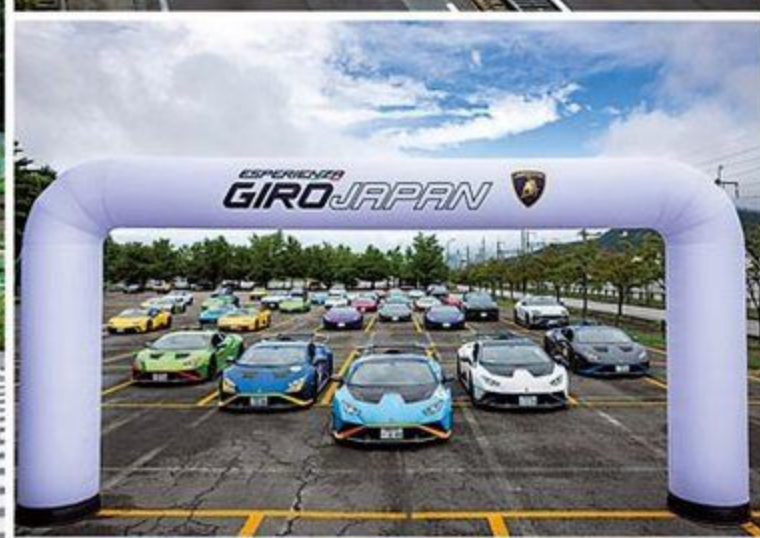
ビーナスラインなど、長野には美しいドライブロードが多い。参加者は安全運転でランボルギーニでのツーリングを楽しむ。



上田城では真田幸村(?)がお出迎え。「よき音ではないか～」とランボルギーニのサウンドを喜んでいた。

Lamborghini
GIRO
Japan
2022





ENJOY! SPORTSCAR

立ち寄り先や移動中に地元の方の歓待を受けることもしばしば。今回は特に軽井沢の沿道で多くの方が出迎えてくれた。



旅行中の食事楽しみのひとつ。ディナーは地元の食材を活かした料理と美味しいアルコールが提供されるほか、歌やパフォーマンスなどのイベントも盛り沢山だ。

到着した。この日のディナーでは歌手「BENI」のライブをはじめとする数々のパフォーマンスに、参加者は疲れも忘れて酔いしれた。

最終日は軽井沢から善光寺に向かうというルート。朝の出発式には軽井沢警察署交通課の警察官が出席し、安全運転の模範となるよう、とスピーチ。気持ちを引き締めながら宿泊した軽井沢プリンスホテルをウラカンEVOフルオカプセルに乗ってスタートすると、沿道には多くの方々が集まっていて手を振ってくれた。このツアーは立ち寄り場所がネットで告知されているので、行く先々でこのような歓待を受ける。オーナーでもないボクとしては少々気恥かしいが、これは楽しんだ方が勝ち、ということで笑顔で手を振り返す。

この日は日曜日ということもあって多くの子供たちの笑顔も見える。この体験を通してひとりでも多くの子供がクルマ好きに育ってくれると嬉しいのだが。

今日の目的地、つまりGIRO JAPAN 2022の最終到達地となるのは善光寺だ。軽井沢ICから上信越自動車道に入り、北上する。AWDのウラカンEVOにとって高速巡航は得意のステージ。ぴたりとレ

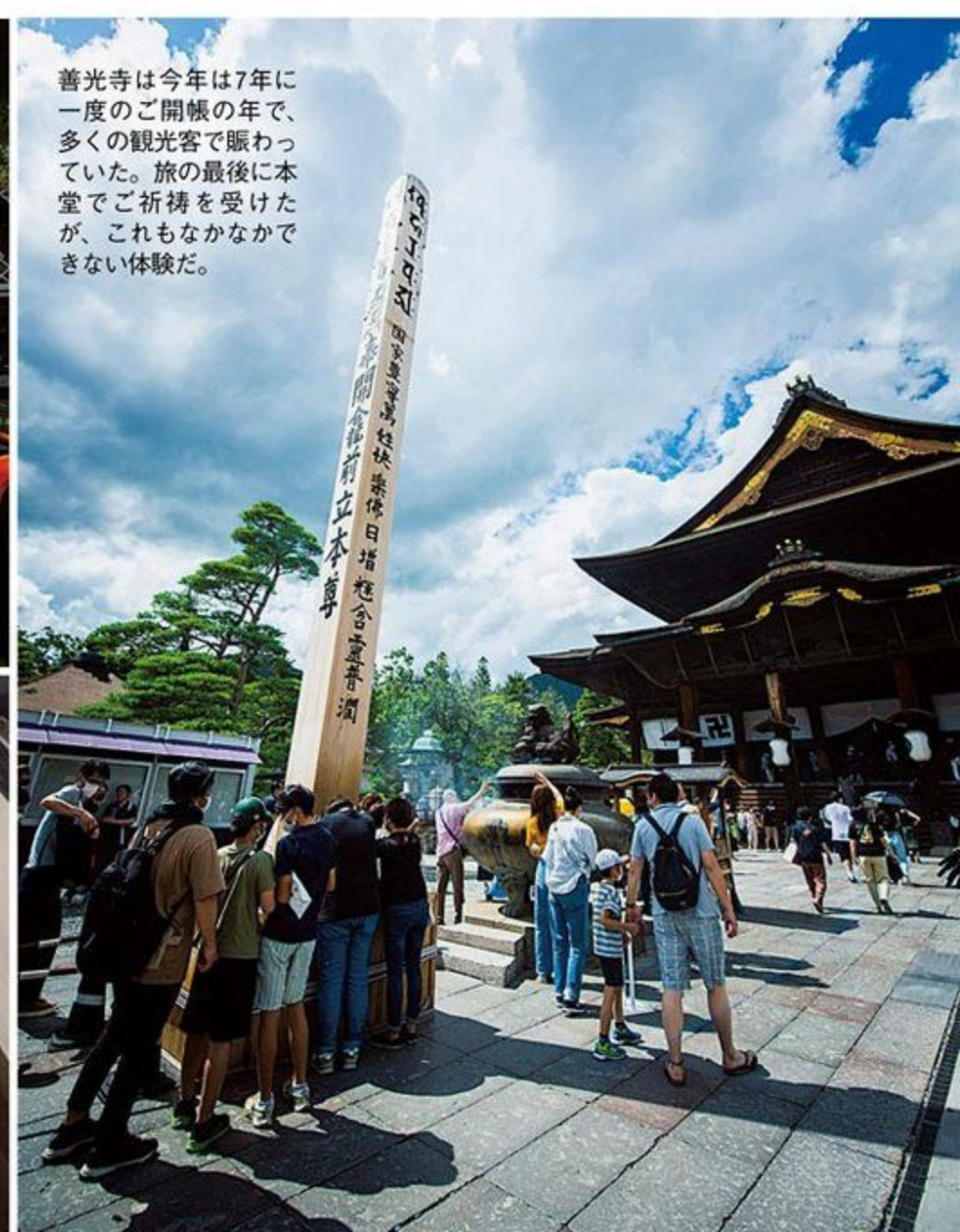
イルの上を行くように安定した走りは長距離ツーリングには最高だ。高速道路を多くのランボルギーニが疾走する姿は壮観で、遭遇した他のドライバーは一瞬驚き、そして笑顔になっていく。休憩で立ち寄るSAでも多くの人に囲まれながら、安全運転で須坂長野ICで降りてお昼前に善光寺に到着した。

創建1400年以上を誇り長野県を代表する観光スポットである善光寺。1707年建立の巨大な本堂は圧巻だ。御本尊の真下の真つ暗な通路を通って錠前を探るお戒壇巡りや山門の見学など、貴重な体験をした後に本堂の内々陣で参加者全員の安全とご多幸の祈禱も行っていた。

長野を約250kmに渡って走り抜けたランボルギーニGIRO JAPAN 2022。来年はどこでどのようなコースを走るのか、今から楽しみでしかない。おそらく、参加者全員がこのように思いで帰路についたことだろう。ランボルギーニという共通項を持つ人々が集い、短期間ながら一緒に走り、アクティビティを楽しむ。クルマそのものだけでなく、このような体験を含めたすべてが、ランボルギーニの世界なのだ。



問い合わせ／ランボルギーニ カスタマーセンター
0120-988-889 <http://www.lamborghini.com/jp>



善光寺は今年7年に一度のご開帳の年で、多くの観光客で賑わっていた。旅の最後に本堂でご祈禱を受けたが、これもなかなかできない体験だ。



SUV NOW

REPORT ● 山崎元裕 (YAMAZAKI Motohiro)

PHOTO ● 小林邦寿 (KOBAYASHI Kunihisa)

最強の風格

世 界中のスーパースポーツメーカー、あるいはプレミアムカーが、続々とSUVの市場に進出する中で、いつかはきつと起きるだろうと予想していたのが、そのプレミアムSUVの中での性能競争だった。もはやプレミアムSUVは、ただ単に実用性の優劣だけではなく、いかに快適で、そしてライバルに対する速さというアドバンテージを競う世界にまで到達した。その事実を宣言してみせたのが、ここで紹介するアストンマーティンDBX707ということになるのではないかな。

そのネーミングが物語るとおり、DBX707は、アストンマーティンが巨額を投じてウエールズに完成させた、セント・アサン工場で生産されるDBXをベースとするモデルだ。その高性能版にして、フロントには最高出力707PSの最高出力と900Nmの最大トルクを発揮する、4.0V型8気筒ツインターボエンジンを搭載したというのがDBX707なる車名の意。

組み合わされる9速ATもトルコン式から、ベースエンジンの供給を受けるAMGスピードシフトと同様に、湿式多板クラッチを用いたものに変更され、リヤのeデフもそのセッティングやギャビを変更するなど、パワートレイン全体に改良が加えられているのは見逃せない。

SUVとしては、そもそも見事という言葉が自然と出てくるほどに美しいスタイルを持ついたDBXだが、707ではさらにフロントスプリッターやリヤディフューザー、リップスポイラーなどに独自のディテ

Aston Martin DBX707

707PS/900Nmのアウトプットを誇るV8ツインターボを搭載した最速SUVのアストンマーティンDBX707がついに日本上陸を果たした。

普段はジェントルだが、ひとたび鞭を入れると最早その走りはスーパースポーツだ。DBXを知り尽くしたモータージャーナリスト山崎元裕が味わってきた。

ールが見られる。フロントグリルも大型化され、美しさの中にもより戦闘的な雰囲気が生み出されているのは、スポーツ志向の強いカスターマーには歓迎すべきところだろう。なにしろこの707の最高速度は310km/h。エアロダイナミクスのさらなる最適化が、開発時には重要な課題だったことは容易に想像できる。

スポーツシートがスタンダードとなる707のキャビンは、一見したところではDB11など、ほかのアストンマーティン車と変わらないが、3060mmのホイールベースが生み出す後席の居住性は間違いなく、この707においても大きな魅力だ。ドライバーズシートに身を置くと、その高さを感じるの不思議な感覚だが、スイッチ類の操作性も視界も

スーパースポーツの走りを手にした
スーパースUVは奇跡のような存在だ。

もちろん問題はない。さっそくセンタースポール上にあるスタートボタンをプッシュし、さらにDボタンを押して試乗を始めることにした。

まず感じたのは、軽くアクセルペダルを踏み込んだ時の発進加速がとてもジェントルなことだった。シフトアップのタイミングも実に適切で、市街地を流す程度の走りならば、とてもこのSUVに707PSものエンジンが搭載されていることなどを感じることができないだろう。つまり扱いやすさに気難しさや、スパルタンな印象がない。そう、それはアストンマーティンのほかのモデルにも共通する特性といえるのだ。

フロントがダブルウィッシュボーン、リヤにはマルチリンクという構



スタンダードのDBXより157PS/200Nmアウトプットが引き上げられたAMG製4.0 V8ツインターボを搭載する。トランスミッションはトルコンレスの湿式多板クラッチ式9速ATが与えられている。

成のフットワークには、エアサスペンションと電子制御方式のダンパーが組み合わせられるが、その恩恵もあってか、低速域や加減速時にも不快な乗り心地を感じることはない。高速道路に707のノーズを向け、いくつかのコーナーをクリアするうちに、ステアリングの正確さと確実な手応えとともに、このサスペンションに絶対的な安心感を抱くことができることを確認できた。

前でも触れたが、視線が高いだけに最初はロール時の動きには若干驚かされたものだが、試乗を続ける中で実際のロールは、その発生から収束に至るまで、常に自然な速度でスムーズな動きに徹していることが分かった。そう707は、パワースペ

Aston Martin DBX707





ヘッドレスト一体型のスポーツシートはホールド性や快適性も高く、非常に贅沢な作りとなっている。コンフォートシートも選択可能だ。



センターコンソールにカーボン素材を用いたDBX707専用のインパネデザイン。ダイヤル式のドライバーセレクトスイッチも新たに採用された。運転に集中しながらドライブモードが変更できるので便利だ。

ツクのみならず、その操縦安定性においても大きな魅力を備えていたのである。

それでは注目の707PSを発生する4.0V型8気筒ツインターボエンジンのパフォーマンスはどうか。こちらも不思議なくらいにスムーズな言葉を変えるのならば自然吸気エンジンのようなフリーリングだ。もちろんそれは限られたチャンスでしかなかったが、アクセルペダルを全開

にできた加速では、その力強さが一気に増したと思いきや、そこからシームレスともいえる強烈な加速が味わえる。ちなみにこの707の前後駆動力配分は、通常前後で47対53。これが必要時には0対100まで可変するというが、駆動力配分の変化など、走りの中で実際に感じさせられる場面はほぼない。クルマの側が自動的に最適な配分を瞬時に実現してくれるのは嬉しい。



SPECIFICATIONS

アストンマーティンDBX707

■ボディサイズ:全長5039×全幅1998×全高1680mm ホールベース:3060mm ■車両重量:3020kg ■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ 総排気量:3982cc 最高出力:520kW(707PS)/4500rpm 最大トルク:900Nm(91.8kgm)/6000rpm ■トランスミッション:9速AT ■駆動方式:AWD ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン②マルチリンク ■ブレーキ:③&④カーボンセラミック・ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:⑤285/40YR22 ⑥325/35YR22 ■パフォーマンス 最高速度:312km/h 0→100km/h加速:3.3秒 ■車両本体価格:3119万円

アストンマーティンDBX707というハイパフォーマンスモデルを一言で表現するのならば、それはやはり「たまたまSUVの姿カタチをしただけのスーパースポーツ」ということになるのではないだろうか。少なくとも、その開発や生産に携わったスタッフは、そのような気持ちを持って、このクルマの完成へと挑んだに違いない。だからこそDBX707は、これほどの感動を与えてくれるモデルに仕上がったのだ。

もちろんこれから先には、ランボルギーニ、ロータス、そしてついにはフェラーリと、さまざまなブランドから、改良型、あるいはブランドニューのSUVが誕生するだろう。はたしてそれらの前で、DBX707はどれほどのアドバンテージを維持することができののか。ライバルは虎視眈々とトップの座を狙っている。



フロント420mm、リヤ390mmのカーボンセラミックディスクを採用。強力な制動力を発揮する。装着タイヤはピレリPゼロであった。

Audi e-tron S Sportback

欧州ではSUVも既にBEVやPHVが主流となる時代へと変遷してきた。一方、日本ではガソリン価格の高騰もあり、未だにディーゼル人気が根強い。最新のプレミアムSUV2台を比較することでEV、ディーゼルそれぞれのメリットを見出してみた。

REPORT●吉田拓生 (YOSHIDA Takuo) PHOTO●田村 翔 (TAMURA Sho)



SUV NOW

鮮やかな コントラスト

世

の中で製造されている新車は、
あと10年もすると本当にすべ

て電動化されてしまうのだろうか？

日本に住んでいると自動車のパワー
トレインの未来はカオスのままだ。

だが見方を変えれば、今は自動車
史上で最も多種多様なパワートレイ
ンが出回っている興味深いタイミン
グなのかもしれない。

今時のパワートレインの個人的な
好みを言わせてもらえば、ディーゼ
ルM（マイルド）HV一択だ。燃料
代が安く、航続距離が長く、低速ト
ルクがたっぷりあるので低回転で
思いのほか静かに走れる。さらにM
HVではアイドリングストップから
の再始動も粛々と行われる。

プレミアムSUVのパワートレイ
ン比較という案が浮上した時、直6
のディーゼルMHV（D300）を
搭載する新型レンジローバーを核と
することは既定路線としてあった。

ではもう一台は何か？ 先鋭的な
ピュアEVとして名前が挙がったモ
デルが、今年デビューしたばかりの
アウディe-tron Sスポーツバ
ックだった。

標準のe-tronはフロントとリ
ヤに1個ずつの駆動用モーターを備

Land Rover Range Rover Autobiography D300





Audi e-tron S Sportback

えているが、新登場の「S」はリヤが2モーターとなっており、それがパワーアップのみならずトルクベクタリングデバイスにも効果を発揮するという点が目新しい。

かたや英国の伝統的な血筋をひく6代目。一方のe-tron SスポーツバックはクーペSUVのしかもピュアEVという新種である。この2台は辛うじて「SUV」という共通項で結ばれているに過ぎない。だが今というタイミングでプレミアムSUVのパワートレインの是を問うのだとすれば、この組み合わせでもまったく問題はないだろう。

先頃デビューした新型レンジローバーは、さらなる洗練を身に着けた秀作だった。スタイリングはボディサイドからリヤにかけてのデザイン要素を絞り込み、レスイズモア（少ない方が豊か）のすっきりとした印象でまとめている。

一方、走行性能を決定つけるファクターとして電制のエアサスや48V駆動のアクティブなスタビライザー、後輪操舵といった現代のプレミアムSUVらしいギミックがインスト



助手席側にCHAdeMO急速充電口、運転席側に普通充電口が用意される。装着タイヤはハンコック・ペンタスS1エボ3。



ルされているが、これらは特に目新しいというわけではない。

モデルによっては、そこに込められた最新技術のスタンドプレーばかりが目立ち、全体のキャラクターを決定づけてしまっているものもある。だがレンジローバーはあくまで自らの伝統のほうの中核にあり、最新のコンポーネンツはそのキャラクターを助長するかたちで盛り込まれているのである。

同じSUVというカテゴリーに属するが、そのキャラクターはあまりに対照的だ。

スタイリングやシャーシ構造、そして確立されたインテリアの質感といった要素が決定づけているレンジローバーの様式美。そこにあってパワートレインはあまり重要な役割を担っていないようにも思える。もちろん直4では力不足だろうが、静々とトルクを発生するディーゼル直6MHVならまったく文句はない。実際にV8ターボと比べても直6MHVの方が印象が良かったので、PHVやピュアEVモデルが上陸するまでの間は、D300でも十分に究極のレンジローバーを名乗る資格があると確信しているのである。

予定調和による安心感漂うレンジ

ローバーに対し、アウディe-tron Sスポーツバックは異質だ。ラグジュアリーSUVの王様たるレンジローバーの隣に並べると、このクルマをSUVと呼んでいいのだろうかという疑問が湧いてくる。

Bピラーの頂点あたりからリヤゲートに向けてなだらかにスラントするクーペSUVのルーフラインはワゴン然としたレンジローバーの対極をいく。それよりもe-tron Sスポーツバックを不敵に見せているのは、車体にめり込む22インチホイール（オプション）が生み出すシャイカラーもあるが、夜のコンビナートに悪役が現れた感じがする。

e-tron Sスポーツバックのスペックで目を惹くのは、最高出力が格段に上がっているにもかかわらず



自社開発の3.0直6ディーゼルトーボを搭載。装着タイヤはピレリ・スコピオンゼロとなる。



Land Rover Range Rover Autobiography D300





バーチャルコックピットプラスやMMIタッチレスポンスディスプレイなど最新のエンターテインメントシステムを採用する。上質なバルコレザーを使用したシートは豪華そのもの。



Audi e-tron S Sportback

ず、一充電あたりの走行距離がWLTCモードで415kmまで伸びている点だろう。以前、ベーシックなe-tronが335kmしか走れないと知り愕然とした記憶がある。室内は漆黒の空間の中に、イルミネーションが灯っているような、アウディワールドが展開されている。恐ろしくモダンだが、内燃機を搭載したアウディの印象とあまりかけ離れてはいない気がする。

e-tron Sのスロットルを何気なく踏み込んだ瞬間、Sが意味するハイパフォーマンスの効能を震撼した。強めのクリープ状態から一気に離陸するような加速が始まる。その瞬間、リヤのアシマわりがスッと縮んで目線が少しだけ上を向く。今時ならスロットルへの入力を感じて瞬時にリヤのエアサスを硬くして踏ん張らせることもできそうだが、よくよく考えてみるとそれをやったらいいよカタパルト発射する戦闘機の如しで、乗員の意識が遠のいてしまうかもしれない。

フロントに204PSのモーター1基、リヤに180PS×2基で総計503PSと聞くと、内燃機基準では「なんだ、そんなもんか」という感じだが「S」の真価は973Nmという最大トルクにある。これがガソリンエンジンなら80クラスだ。

SPECIFICATIONS

モデル名	アウディ e-tron Sスポーツバック	ランドローバー・レンジローバー オートバイオグラフィーD300(SWB)
■ボディスペック		
全長(mm)	4900	5065
全幅(mm)	1975	2005
全高(mm)	1615	1870
ホイールベース(mm)	2930	2995
車両重量(kg)	2690	2580
■パワートレイン		
エンジンタイプ	—	直列6気筒DOHCディーゼルターボ
総排気量(cc)	—	2993
エンジン最高出力	—	221kW(300PS)/4000rpm
エンジン最大トルク	—	650Nm(66.3kgm)/1500~2500rpm
モーター最高出力	370kW(503PS)	13kW(18PS)/5000rpm
モーター最大トルク	973Nm(99.2kgm)	42Nm(4.3kgm)/2000rpm
■トランスミッション		
タイプ	1速固定	8速AT
■シャシー		
駆動方式	AWD	←
サスペンション フロント	ウィッシュボーン	ダブルウィッシュボーン
サスペンション リヤ	ウィッシュボーン	マルチリンク
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク	←
リヤ	ベンチレーテッドディスク	←
■環境性能		
航続距離(WLTCモード)	415km	—
■車両本体価格	1437万円	2301万円

Land Rover Range Rover Autobiography D300



大型13.1インチのフローティングタッチスクリーン(触感フィードバック機能付)を採用した「Pivi Pro」は視認性に優れる。肉厚のシートはすこぶる座り心地が良い。



ちなみにレンジローバーD300の最大トルクは650 Nmなので、動力性能では相手にならない。というかこれだけの最大トルクを全開放してもタイヤを少しも鳴かせたりしない無双感がすごい。あり余るパワーをテクノロジーでねじ伏せている感覚がひしひしと伝わってくる。アウディの基準で言えば、これは「S」

アウディとレンジローバー、それぞれの目指す最高到達点が見えた。

というより「RS」なんじゃないだろうか？ SUVとか言っている場合ではないことは確かだ。

とはいえ、狂ったような加速ばかり楽しんでもいい、少し冷静になる必要もあるだろう。加速力が凄いと云えば上はいくらでもいるのだ。ただ標準のe-tronを試乗した時には「訴えかける何かが足りない」と感じたが、「S」はちゃんとスパイスが効いている。テーマが「ガレージでスーパーカーの横にどんなアングルマを並べるか」だとしたら、e-tron Sスポーツバックはその最有力候補だと思う。

いよいよレンジローバーとの比較と云う点では乖離が大きい、3モーターによるコーナリングはe-tron Sの走りのハイライトだ。前1、後ろ2の計3モーターといえは、まるで前後を逆にしたNSXの如し。NSXはフロントの2個のモーターでベクタリングを行いアンダーステアを巧妙に消している印象があった。だがリヤ2モーターのe-tron Sスポーツバックはベクタリングによってニュートラルステアを演出しているように感じた。

思い描いたラインを忠実にトレースするコーナリングをオンザレールというが、973 Nmを全開放してなお無理やりアンダーでもオーバーでもなく曲がり続けるe-tron Sスポーツバックのコーナリングは圧巻。というか物理の法則に照らし合わせるとかなり奇妙でもある。

おそらくアウディがブランドをあげて表現したい世界観はこれなんだろうな、と思った。それはオンロードにおける4輪駆動を成立させようと思った時から目指してきた世界観。もちろんe-tron Sの先にはさらなるハイパーなモデルが待っているのだろうが、これもひとつの偉大な到達点に違いない。

この考え方はレンジローバーにも当てはまる。D300を搭載した新型レンジローバーは、泥っぽいランドローバーに洗練を与えた原初のレンジローバーから連続と続く登攀の、最高到達点なのである。

結局のところパワートレインの優劣はクルマのキャラクターに帰属するのだ。今回の2台はその事実をわかりやすく説明してくれる好例だったのである。





SUV NOW

出色の2台

Toyota Land Cruiser GR Sport

昨年、新たなGA-Fプラットフォームを纏い登場したランドクルーザー300系。対するはランクルをベースに圧倒的な高級感を身に着けたレクサスLX600。タフネスとラグジュアリーという対照的な2台はどのような個性の差を見せてくれたのか。

REPORT●佐野弘宗 (SANO Hiromune) PHOTO●小林邦寿 (KOBAYASHI Kunihisa)



Lexus LX600 Offroad

本

誌読者には今さら説明するまでもないだろうが、LXは日本が世界に誇る最強オフローダーの1台であるトヨタ・ランドクルーザー（ランクル）と基本構造を共有するレクサスの最上級SUVである。レクサスが仮想敵とするジャーマンスリーの上級SUVは、モノコックボディの乗用車設計が主流だが、レクサスはちよつと違う。唯一メルセデスGクラスはLXに近いが、同社にはそれとは別にGLSという乗用設計SUVをきつちりと用意する。

かつてのLXは外装の一部デザインだけを变えるランクルのバッジエンジンニアリングの域を出なかったが、先代にあたるLX570では、内外装デザインを別物にするとともに、エンジンも専用化していた。同じUR系のV8ながら、排気量がランクルの4・6ℓに対して、LXは車名

どおりの5・7ℓだった。

4代目となる最新のLXは「史上初めてプラットフォーム設計段階からレクサスの要件を入れ込んで開発」されたといい、ランクルとの違いをさらに際立たせて、明確に差別化することが最大のコンセプトらしい。にもかかわらず、3・5ℓV6ターボをランクルと共有せざるを得なかったのは、厳しさを増す排ガスや騒音規制の影響だろう。逆にいうと、専用エンジンが搭載できなかったことで、それ以外の部分の作り分けはより高度化・繊細化している。

その大きなポイントは2つある。ひとつがサスペンションで、基本形式こそ両車で共通だが、LXが空気バネと油圧回路を一体化したアクティブハイトコントロール（AHC）サスペンションと連続可変ダンパーを全車標準装備するのに対して、ランクルは全車コイルバネとなる。先代ではランクルにもAHC搭載グレードがあつたのだが、新型ではサスペンションを両車で完全に使い分けることも差別化のひとつとした。

もうひとつがパワステだ。ランクルが信頼性を最重視して伝統の油圧式をベースにしつつ、補助的に電動式を追加しているが、LXのそれは純粹な電動式である。電動パワステは操舵感がよりスッキリするのがメリットであるものの、油圧ほどの長い歴史による信頼性の証明はない。とはいえ、普通に考えればLXの電動パワステが壊れる状況というのも想像しにくい、それだけランクルの信頼性基準が高いのだ。

それ以外にも、内外装デザインはランクルとLXそれぞれでさらに先鋭化させている。また、静粛対策は当然のごとく、LXで先代以上に入念になっているという。



Toyota Land Cruiser GR Sport

装備や質感などに差はあるものの、
本気で命を預けられるのはこの2台だ。

というわけで、今回改めてLXと
ランクルを連れ出した。興味深いの
はLXの試乗車が「オフロード」ラ
ンクルのそれが「GRスポーツ」と、
どちらも悪路性能を高めたグレード
だったことだ。そもそもこういうグ
レードが存在すること自体、LXが
他の高級SUVと一線を画するところ
である。GRを冠する最上級のス
ポーツグレードが、舗装路ではなく
悪路に特化した商品で成立するのは
ランクルならではの……だ。

改めて乗り比べると、「すっきり奥
深い走り」を標榜するレクサスのL
Xはなんとも繊細に調律されている。
例えば電動パワステの操舵感は、ラ
ンクルより小径のステアリングホイ

ールともども、より軽く洗練されて
いる。また、エンジンも基本性能値
は同じなのだが、スロットル特性は
それぞれ独自のセッティングとなっ
ている。実際、LXは低速からスル
ルーツと水平のまま加速していく。
これはLXにシヨーファー用途も想
定したグレードもあるからだろう。
対して、ランクルはアクセルを多め
に踏むと、ノーズを持ち上げながら
もグワッと強力なダッシュ力が頼も
しい。LXより明確に耳に届くエン
ジン音とともに、迫力はあるがちょ
っとガサツでもある。

ランクルのなかでも今回のGRス
ポーツは可変ダンパーも備えており、
18インチ同士の比較となった今回の



高精細な12.3インチTFTディスプレイを採用
した最新のインフォテインメントシステムは
使い勝手も良好。GRスポーツのみGRエンブ
レム付きのシートが奢られる。





10個のスピーカーを採用するプレミアムサウンドシステムやフロントコンソールトレイ部のワイヤレス充電など充実した快適装備はLXならではの。

SPECIFICATIONS

モデル名	レクサスLX600オフロード	トヨタ・ランドクルーザーGRスポーツ(7人乗り)
■ボディスペック		
全長(mm)	5100	4965
全幅(mm)	1990	←
全高(mm)	1885	1925
ホイールベース(mm)	2850	←
車両重量(kg)	2580	2520
■パワートレイン		
エンジンタイプ	V型6気筒DOHCツインターボ	←
総排気量(cc)	3444	←
最高出力	305kW(415PS)/5200rpm	←
最大トルク	650Nm(66.3kgm)/2000~3600rpm	←
■トランスミッション		
タイプ	10速AT	←
■シャシー		
駆動方式	AWD	←
サスペンション フロント	ダブルウィッシュボーン	←
サスペンション リヤ	トレーリングリンク	←
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク	←
リヤ	ベンチレーテッドディスク	←
■タイヤサイズ		
フロント	265/65R18	←
リヤ	265/65R18	←
■環境性能		
燃料消費率(WLTCモード)	8.1km/ℓ	7.9km/ℓ
■車両本体価格	1290万円	770万円

試乗では、乗り心地の違いは思ったより小さかった。もちろん、LXのほうが舗装路でもより滑らかな路面感覚で、ロードノイズも明らかに静かだが、GRスポーツのしなやかな乗り心地も悪くなかった。

また、山道に乗り入れると、LXの18インチタイヤが頼りなく感じてしまうシーンもあった。以前にも書いたが、LXのフットワークは標準の20インチ、そして専用開発タイヤの22インチタイヤを基準に開発されている。舗装路メインに乗るなら20〜22インチを履く標準モデルや「エグゼクティブ」のほうが個人的にはオススメである。

このようにLXは舗装路での快適性やスッキリした乗り味、そして静粛性にこだわっている。一方、ランクルは古典的な歯応えや手応え地を許容しつつ、LX以上の世界でもっとも高い信頼性・耐久性を確保しているわけだ。

……とはいっても、今回は同時に「血は争えない」という事実も、改めて思い知らされた。例えば基本的なドラポジや見晴らしが共通なのは当然としても、中央が低く切り欠かれてキッチリとつかめる車両感覚、運転席からはあくまで水平に見せ（ることで車体の傾きを直感でき）るダッシュボードなど、世界一の悪路性能と安全性や信頼性ために外せないポイントは、LXでも当然のごとく守られている。

今回の試乗個体でも約500万円の価格差があるLXとランクル。この2台には適性や質感、便利さ、存在感につながる装備差・機能差はあるものの、過酷な場所でも本気で生命を預けるとしたら……選ぶのはやっぱりこの2台のどちらかだ。

Lexus LX600 Offroad





CLOSE-UP

Bentley Mulliner Batur

ベントレーの新たなデザインテーマを採り入れた新型モデル、マリナー・バトゥールがモンレーでヴェールを脱いだ。僅か18台のみ生産される(既に完売済み)このコーチビルドモデルは、優雅なエクステリアにベントレー最強となる740PSのW12を搭載する。

TEXT●Paul HORRELL PHOTO●Bentley Motors Ltd.

TRANSLATION●相原俊樹 (AIHARA Toshiki)

史上最強のベントレー

— 見ただけでは、ベントレー・マリナー・バトゥールは、バカラルの単なる後継モデルのように見える。美しくて高価なコーチビルト・ベントレーだ。しかしそのデザインは非常に重要な意味を担っている。ベントレー自ら、バトゥールは未来のEVベントレーを定義付けるデザインテーマとフォルムを表していると言っているのだ。ちなみに「バトゥール」とはインドネシア・バリ島の湖の名前だという。

— するに当たり、ベントレーが恰好の人材をタイミングよく獲得できたのは幸運だった。新任のデザイン担当重役に就いたアンドレアス・ミントは1999年にベントレー・ユーノディエールをデザインした人物で、その後もVWグループに在籍して、最近ではアウディでQ8やe-tron GTを手掛けた。1年半前にベントレーに移籍した彼は、過去のベントレーの視覚エレメントをじっくりと研究する。「デザイナーにとって、ブランドのルールを再定義するとい





「未来の電動車」を志向しつつも内燃機関車の特徴であるラジエーターグリルを意図的に踏襲。ブランドのヘリテージを受け継ぎながら新たなスタイリングを提案し、ヘッドライトの造形も現行モデルから大幅に変更された。エアロダイナミクスへの注力も特徴だ。



近代ベントレーの代名詞とも言えるダイヤモンドキルティングを多用したインテリアを採用。バトウールは後席を荷物置き場と割り切って完全な2シーター仕様となる。金色に縁どられたスターターボタンには「コーチビルト by マリナー」の文字が刻印された。



うのは胸躍るチャレンジです。私は過去から現在までの継続性を保ちつつ、カギを握る要素を根本的に変えるデザイン言語を再構築しました」

ミントは、過去のどのベントレーもウェッジシェイプではないという重要な発見をしたと語る。「ベントレーは、無限に伸びる。ボンネットラインと、アップライトで優雅なラジエーターグリルによってフロントエンジンであることを表現しているのです」これを出発点として、バトウールのデザインを始めた。

EVのプロポーションは内燃機関とは別と認めたうえで、彼は「EVであることをこれ見よがしに強調する必要もないのです」と続ける。フロントのデザインが類型的なEVが多いと指摘する彼は、バトウールでは冷却風が通過する、手の込んだパターンのラジエーターグリルをデザインした。パターンの施されたグリルを備えるEVも一部にはあるが、どれも通風の部分が塞がっており実際の機能はない。それに対して機能の裏付けのあるラジエーターグリルはバトウールの「自信」を表現しているという。

一方、ヘッドライトは最近のクリ

スタル・タンブラー、スタイルから決別している。バトウールは2灯式で、ライトのベース部分が棒状に点灯するのだ。「豪華車の顧客の嗜好は伝統からモダンへと移行しており、一時期ほどクロームと装飾パーツを求めなくなっています。将来は光がクロームの代わりを果たすでしょう」

EVであれ内燃機関であれ、ベントレーにとって空力は重要なデザイン要素だ。バトウールでは、前輪周囲の空気の流れをコントロールするエアカーテンを備えるほか、普段はリヤウインドウ下に隠れているスポイラーが必要な時にモーターの力で立ち上がる。

そうと言われるれば、バトウールが史上もっともパワフルな公道仕様のベントレーだとは外観からはわからない。ミントは意図的にそういうデザインにしたと明かす。「アンダーステートメントこそベントレーの持ち味であり、ウェッジシェイプではない理由もそこにあります。寛いだ全体形はエレガント。牙を隠した野獣であり、やたらと吠えまくる類いとは違うのです」

ストラクチャーはコンチネンタルGTスピード用を準用しているが、リヤトレッドが拡張された分、全幅が増えている。バトウールは将来のEVベントレーの先駆モデルという立ち位置にあるが、動力源は依然としてW12ツインターボだ。ただし完壁主義者の同社技術陣はわずか18台のために特別チューンを施した。結果として、GTスピードの659PSと900Nmのパワー&トルクは740PSと1000Nmに増強された。組み合わせられるのは8速のDCT。GTスピードは48Vアンチロールシステム、後輪操舵、電子制御のLSDなどを備える真正正銘のドライビングマシンだが、バトウールはベース

モデルより一枚上手の資質を備えることになる。

内装はラジエーターグリルのパターンを反復しており、ブラックとレッドのステッチによるダイヤモンドキルティングが施される。完全な2シーターで、後席があった部分は荷室空間と化している。

ベントレー・マリナー・バトウールは18台のみの限定生産で、すでに完売。8月中旬に開催される、カリフォルニア州のモントレー・カー・ウィークにて一般に公開される予定なので、本誌が店頭に並ぶころには、多くの人がその華麗な姿を目にしていると思われる。なお、ベントレー初のEVは2024年後半に目の目



ラグジュアリーの 新機軸

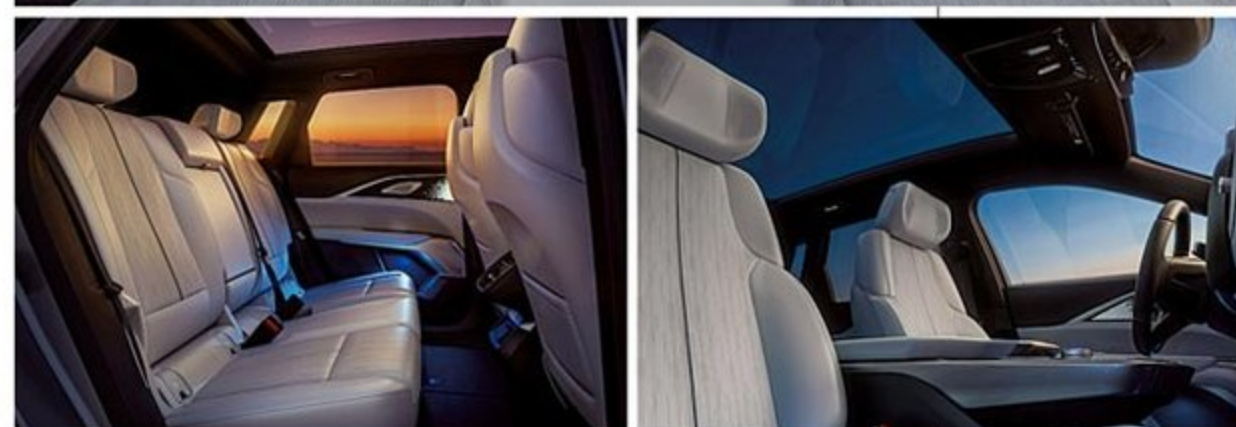
2 035年までに販売する乗用車のすべてをゼロ・エミッション化する。壮大な目標に向かうGMの中でも、とりわけ野心的に電動化への道程を歩んでいるのがキャデラックだ。30年には北米の販売をBEVに一本化することを発表している。リリックはそのキャデラックブランドにおいて、初のBEV専用の量産車となる。アーキテクチャーとして用いられるのは、GMが肝煎りで開発を続けてきたアルティウムだ。

アルティウムのコアたる部品はミニネット型のリチウムイオンバッテリーセルだ。10年に発売されたシボレー・ボルト／オベル・アンペラから積み重ねた知見も活かしながら開発されたそれは、セル同士の接続を面化してハーネスを廃するなど合理化を推し進め、24枚のセルを積層するバッテリーモジュールにおいては配線の90%以上を削減している。アルティウムのこのバッテリーモジュールを6〜24の間で使い分けながら、車両のコンセプトに応じて50〜200 kWhの容量を振り分けることが可能だ。ちなみにリリックは12モジュールを床面に2×6列で配し、100 kWhのバッテリー容量となる。この床面のモジュール構造に合わせて、前後のフレームやコンパートメントを自在に組み合わせながら、専用設計となる3つのモーターを自在に組み合わせるすべての駆動方式をカバーする。アルティウムはCセグメントからフルサイズピックアップアップまでをカバーしながら、開発工数やコスト削減が両立するように設計されている。

Cadillac Lyriq

アメリカのラグジュアリーブランドであるキャデラック初の電気自動車となるリリック。GMの新世代EV向けアーキテクチャー「アルティウム」を採用した最新モデルだ。最大航続距離483kmを誇るラグジュアリー EVに初試乗してきた。

内装はエスカレード以降のキャデラックのデザインに準拠しながら、メタリックな素材使いや間接照明の取り回しなどでモダンなイメージを巧く醸している。BEVの場合、バッテリー搭載の関係でやや高い床面が後席の着座姿勢にも影響を与えがちだが、リリックは超ロングホイールベースに加えて足元周辺のスペー



大型ディスプレイを採用するインフォテインメントシステム。無駄なスイッチ類のない先進的なデザインとなっている。ホイールベースが3094mmもあるため後席の居住性は高レベル。



Coming
Soon
DRIVING
IMPRESSION

REPORT●渡辺敏史
(WATANABE Toshifumi)
PHOTO●
General Motors



SPECIFICATIONS キャデラック・リリック

■ボディサイズ:全長4996×全幅1977×全高1623mm ホールベース:3094mm ■車両重量:2545kg ■モーター 最高出力:255kW(304PS) 最大トルク:440Nm(44.9kgm) ■駆動方式:AWD ■EV航続距離(WLTP):482.8km ■サスペンション形式:(F)&(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)265/50R20 (R)275/35R20



↑通常時793ℓ、後席を倒すと最大1723ℓの大容量を誇るラゲッジスペースはリリックの美点だ。

→標準モデルは265/50 R20のオールシーズンタイヤを装着する。オプションで22インチも設定されるという。



スも適切に設定されており、やや足を伸ばし気味に寛げる姿勢で座ることができた。

GMのミルフォード・ブルービング・グラウンドに用意されたリリックは、オプションの22インチではなく標準の20インチを履いた後輪駆動モデル。つまり動的には最もベーシックな仕様といえるものだ。他に前後軸にモーターを搭載する四駆も設定されているが、来年前半に詳細が発表されるという日本仕様のラインナップは未定となっている。

ドフィールは至って優しい。上屋の動きは過度に抑えられることなく適度にバウンドするが、その動きも心地よさを感じられるほどだ。

BEVといえばイニシャルトルクの大きさから、アクセル操作に対する変動が挙動に与える影響は大きい。リリックの場合、その辺りはさすがにクルマ屋らしい仕事が行き届いていて、いかなる状況でもトリッキーな動きに現れることはない。モーターの側の出力特性もよく馴れられていて、動きのしなやかなアシンをそれをゆったりと受け止めてくれる。

まったく新しいアーキテクチャーとパワートレインを得て、キャデラックは新たな自らのキャラクターとして、最も円熟だった50〜60年代の存在感や乗り味を現代的に再解釈しようとしているのではない。リリックの新しく心地よいフィーリングを知るに、アメ車好きの僕はそんな思いを抱かずにはいられなかった。



フ エアレディの名から数えれば60年以上、Zの名から数えても半世紀以上……と、いうことは911やコルベットに比類する歴史をもつスポーツカーということになる。かようにフェアレディZの存在は、日産のみならず、日本の自動車史においても重要な意味があるわけだ。

そんなクルマのフルモデルチェンジに立ち会えるというだけでもクルマ好きとしては感慨深いものがある。が、実はこの新しいZは表向き、6代目となる先代のマイナーチェンジ

Nissan Fairlady Z

日産自動車の歴史を築き、日本車にとっても大きな金字塔になったフェアレディZ。各国のスポーツカーに比肩するヒストリーと、残してきた伝説を振り返れば否応なく期待が高まる新型Zとはどんなクルマか？ 渡辺敏史が報告する。

進撃のZ

という体採っている。確かに数値的にみると車寸にしてもホイールベース&トレッドなどの軸寸にしても、直近まで販売されていた6代目に同じ、もしくは極めて近い。

が、直近の車台を用いながら中身を熟成させることでパフォーマンスアップを図り、フルモデルチェンジ相当の変化を遂げるという例は幾つもある。フェラーリ458→488 GTBや、ポルシェ981→718

ボクスター&ケイマンもまた同様の流れだ。新しいZもまた、そのような道を選ぶことで、コストアップを抑制しながら中身の熟成に多くのリソースを費やす道を選んだわけだ。

表向きはディメンションが変わらないとはいえ、当然ながらサスペンションはジオメトリを含めてすべてが見直されている。フロント側のハイキャスター化による直進性の向上、大容量モノチューブダンパーの





新開発の3.0ℓ V6ツインターボ (VR30DDTT) は最高出力405PS / 最大トルク475Nmを発生。ダッシュ上には左から電圧計、ターボ回転計、ブースト計の3連メーターを備え、インパネは12.3インチの「アドバンスドドライバアシストディスプレイ」を採用する。



採用、タイヤサイズの変更など、その改良点は多岐に及ぶ。併せてボディはフロント周りやリヤクロスメンバー、バックドア開口部などを中心に強化、捻れ剛性を高めている。これらは言わずもがな、405PS / 475Nmと一線級と称しても過言ではないハイパワーを支えるためだ。搭載されるVR30DDTTはスカイライン400Rと同型式、同出力ながら、アクセルオフ時の素早い回転落ちを実現するリサイキュレーションバルブの採用、フライホイールの回転振動低減を実現する振り子ダンパーの採用など、スポーツカーとしてのキレの良さを磨き上げるべく、ソフト面だけでなくハード面でも様々なチューニングを加えている。

組み合わせられるトランスミッションは新たにフルロックアップの9速ATを採用。北米市場でタイタン / フロントティアなどに採用されている大トルク対応ユニットをベースに、ギヤ比の見直しはもちろん、変速速度向上を含むマネジメントの最適化、マグネシウムハウジングの採用による軽量化など、スポーツカーに搭載するトランスミッションに相応しい改善を受けている。また、6速MTはシフトロッドのガイド形状や反力を生むスプリング、シフトノブの重さや形状なども入念にチューニングが施され、変速フィーリングを磨き込んだ。

果たして、先代に対してZの走りは別物といってもいい激変を遂げていた。転がり始めから歴然と異なるのは転がりの滑らかさや操舵フィーリングの軽やかさ、サスの動きの良さだ。ロールやバウンドなどの動きを規制ではなく許容しつつ、クルマ全体で限界までの過渡をクリアに伝えながらドライバーとの意思疎通を図ると

いう足まわりの躰は、傍らにGTRがある中で新しいZが意図的に指向したものだ。2割はパワーが上がっているのに2割もダンパーの減衰力は落としているという辺りからも、今までの日産のクルマ造りとは一線を画していることが伝わってくる。ドシツと据わるクルマの反力を舵で保持しながら、さらにグリグリとインの側に腕つぶしで押し込んでいく。いかにも日産的な男臭さは、コーナーをひとつ2つ曲がってもまったく感じない。真つすぐ走っているも驚くほど快適で洗練されている新型Zの振る舞いは、ワインディングでもブレることがない。R32スカイラインのそれに触発され、リム形状を吟味し、つたという握り感をもつステアリングは力ませず微妙な入力をクルマに伝えてくれるし、クルマの側はそれをきちゃんと反映する繊細さを持ち合わせている。

エンジンのパワーはもちろん強烈だ。トップエンドの7000rpmまでスキップと回りパワーのドロップも殆ど感じさせない。速度計の跳ね上がりっぷりはそれこそ911カレラもかくやの勢いだ、それでも力感が必要以上に感じさせないのは、短いホイールベースの中で四肢がしなやかに踏ん張って確実なコンタクト感をドライバーに伝えてくれるからだ。おかげで新型Zはタウンスピードでの快適性そのままだ、雨天でも安心して高速クルージングで寛げる、そんなGT的な性能も備わっている。



SPECIFICATIONS 日産フェアレディZ

■ボディサイズ:全長4380×全幅1845×全高1315mm
 ■ホイールベース:2550mm ■車両重量:1570kg ■エンジン:V型6気筒DOHCツインターボ 総排気量:2997cc 最高出力:298kW(405PS)/6400rpm 最大トルク:475Nm(48.4kgm)/1600~5600rpm ■トランスミッション:6速MT / 9速AT ■駆動方式:RWD ■サスペンション:(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&ホイール:(F)255/45R18 (R)245/45R18 ■車両本体価格(税込):524万1500円

→トランスミッションは9速ATと6速MTから選択可能。特に絶滅が危惧されるマニュアルトランスミッションはスポーツドライブを志向するユーザーから高い注目を集めている。シートはNISMOのノウハウが込められたホールド性と快適性を両立したもの。



編

集長Gの指示でアウディSQ2の広報車受け渡し場所に行く。そこにはハッチバックが……。世の中のクロスオーバーという錦の御旗の下、これもSUVかと思ったのがSQ2の第一印象だ。

2017年にデビューしたQ2は、ゴルフ7やアウディA3と同じMQBプラットフォームを採用したコンパクトSUV。他のアウディにはないポリゴンの内外装デザインと、SUVでありながら都市部の立体駐車場に入庫可能な全幅1・8m、全高1・55m以下というボディサイズを美点とする。その動力性能を高めた高性能版がSQ2だ。なおQ2シリ

手の届く ホットクワトロ



Audi

SQ2

アウディの最小コンパクトSUV、Q2。その高性能版がSQ2である。若者向けのスタイリングとは裏腹に都会にマッチした使い勝手など、まさに良心的なクルマ造りがされているが、その意外な乗り味とは？

ーズ唯一のAWDである。

Q2のマイナーチェンジから1年遅れで今年2月、SQ2も新型となった。S3と同じ2ℓ直4ターボエンジンを搭載し、最高出力300PS、最大トルク400Nmを発揮する。7速DCTの組み合わせは従来同様のスベックだが、エクステリアはシングルフレームグリルとボンネットの隙間に往年のスポークワトロを彷彿

させる3連スリットが設けられたのが大きな特徴だ。

Sの名に恥じぬ走りは健在で、専用のスポーツサスペンションを装備。操舵量に応じてギヤ比が変化する可変ステアリングも装備される。ロックトゥロックは2回転と超クイック。最小回転半径は5・1mだが、さほど小回りを感じなかったのは、筆者が今時の後輪操舵車を多く経験





しているからだろうか。
SQ2は専用デザインのシングルフレームグリル、アルミ調のドアミラー、専用ルーフスポイラー、4本出しのテールパイプが見た目の特徴だが、写真の試乗車はオプションのブラックスタイリングパッケージ（15万円）装着車でグリル、ミラー、Cピラーまでブラック仕上げとなっていた。Q2本来のカジュアルさが薄まり、SQ2のキャラクターにマッチしているように感じた。
ACCを100km/hに設定して



メーターは12.3インチディスプレイで、2眼か1眼レイアウトが選択可能。試乗車は助手席側ダッシュボードを光らせるマルチアンビエントライティングを装備。

インテリアも黒を基調に「S」ロゴ入りスポーツシートを採用。またマグマレッドのファインナッパレザーなどが選択可能。

走らせる。なおADASはACCやLKAS、ハイビームアシストなどがパッケージオプション（17万円）として設定される。1800rpmでの静粛性はまずまず。大人2名と撮影機材などを積んで、流れの良い高速道路を平均時速約80km/hで走り、燃費は13km/ℓだった。これはWLTC高速道路モードに肉薄しており上出来と感じた。

300PS、400Nmという数値を体感しにくい。なぜか。アクセルを踏み込んでから加速が始まるまでのタイムラグが大きいのだ。アクセルを踏み込むと同時にシフトダウンし、一瞬で回転数が上がる。そして一拍おいて猛然と加速する。慣れていないと、たとえば首都高速の短い合流などでまごつく場合もある。

攻略法はコーナーの出口手前で、F40のようにアクセル全開にしてタイミングを合わせるドツカンターボ対策テクニックではなく、パドル操作でギヤを事前に下げておくことだ。キックダウンスイッチを踏んで自動的にシフトダウンすると、変速してから（DCTの）クラッチミートが遅いのがもたつきの原因だが、変速スピードはダイナミックモードでも改善されず、むしろコンフォートモードの方が、パワーの出方が穏やかなぶん適度な加速がしやすかった。ダイナミックモードは急激にパワーが立ち上がり、じゃじゃ馬に拍車がかかる。小気味よく走りたいなら自らパドルを駆使して手動変速しながら走ると高出力、大トルクを楽しめる一体感が生まれる。

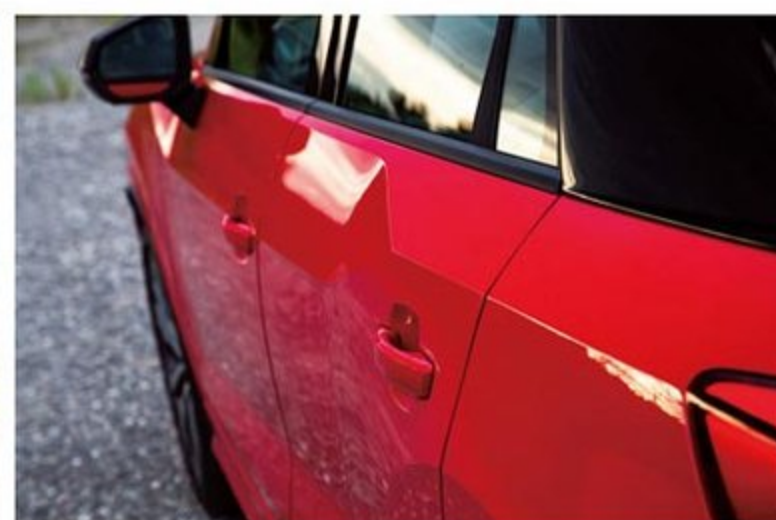
試乗車にはインテリアデザインパッケージ（26万円）がオプション装備され、ダッシュボードの一部を光らせたりとQ2ならではの演出も楽しめた。都会にマッチしたサイズのQ2に、スポーティな高性能エンジンを組み合わせたSQ2は、乗りこなし方もまた個性的だった。

SPECIFICATIONS アウディSQ2

■ボディサイズ：全長4220×全幅1800×全高1525mm
■ホイールベース：2595mm
■車両重量：1560kg
■エンジン：直列4気筒DOHC 総排気量：1984cc
■最高出力：221kW(300PS)/5300～6500rpm
■最大トルク：400Nm(40.8kgm)/2000～5200rpm
■トランスミッションエンジン：7速DCT
■駆動方式：AWD
■サスペンション形式：(F)マクファerson (R)ダブルウィッシュボーン
■ブレーキ：(F)&(R)ディスク
■タイヤサイズ(リム幅)：(F)&(R)235/45R18
■環境性能(WLTC) 燃料消費率：11.6km/ℓ
■車両本体価格：620万円



DNF型2.0ℓ直4ターボエンジンは最高出力300PS、最大トルク400Nmを発揮する。同型を搭載するS3スポーツバック/セダンはやや高い310PSとなる。



リヤドアからリヤフェンダーにかけての複雑なプレスラインが、Q2の真骨頂と言える。ドアハンドルはグリップタイプだ。

←試乗車が装着するのはオプションの5Vダブルスポークデザインの19インチアルミホイール。タイヤはブリヂストン・トランザT005だった。



Just
Arrived
DRIVING
IMPRESSION

02

REPORT●佐野弘宗
(SANO Hiromune)
PHOTO●神村 聖
(KAMIMURA Satoshi)

ジャ ストサイズEV

Mercedes-EQ EQB

GLBをベースとした7人乗りの電気自動車が登場したEQBシリーズだ。多彩なシートアレンジや取り回しの良い日本の道路環境に適したボディサイズ、そして最大520kmと足の長い航続距離はヒットの資質に満ちている。



EQB350 4マティクは最高出力292PS、最大トルク520Nmのハイスペックを発揮する。

ボディ右側リヤタイヤ上にCHAdeMO対応の急速充電口、右リヤに普通充電口が設置されている。



メルセデスの新しいEQBは、見てのとおり、同社のコンパクト3列SUVのGLBをベースとした電気自動車（BEV）である。共通プラットフォームのEQAもすでに発売済みなので、今回もなかば自然な流れ……ではあるのだが、シートが3列あることがエポックだ。本国では2列仕様も用意されるが、日本仕様は全車3列7人乗りである。ベースのGLBがコンパクトな3列シートであることが最大の売りだから、そこを外してはEQBの存在価値も半減なのだが、BEVで3列シートを実現すること自体が簡単

でない。実際、日本で手に入る3列BEVは、ほかにテスラ・モデルXくらいしかない。まして全長4・7m級の3列BEVはほかに例はない。好き嫌いや要不要を横に置いて、この事実だけでEQBの存在価値があるというものだ。どうしても重く背が高くなるEQBで気になるのが航続距離だ。EQBのそれは66・5kWhの電池を積んで、2WDで520km（WLTCモード、以下同じ）、4WDで468kmを謳う。それは絶対的にもまずまずの水準といえるし、驚くのは同じ電池を積むEQA（2WDで4



回生ブレーキの強弱を調整可能。フロントセンサーが前車に反応して、回生の強弱を自動的に調整する「D AUTO」も採用される。



22km)より距離がさらに延びていることである。

聞けば、そのために徹底的に追求した空力性能(Cd値は0.28)に加えて、モーターをはじめとした駆動系の効率を引き上げている。EQ Aでは高出力をねらってあえて誘導モーターを使っていたが、EQ Bで主駆動モーターは効率の高い同期式に変更したことが大きいようだ。

GLBからEQ Bへの化粧直しはもはやEQブランドのお約束の手法といっている。内外装の基本デザインはGLBのままで、外観ではEQらしいフロントグリルとヘッドランプ、リアのナンバープレートとヘッドランプ、リアのナンバープレートとヘッドランプを配して横一文字のテールランプを配している。内装では助手席前の間接

照明パネルが目につく。

気になる居住性、実用性への影響は最小限だ。ひとつ気になったのは、フロントシート調整がこの価格に似合わない手動式だったことだが、これは半導体や部品不足の影響かもしれない。あとは2列目足もとのフロアが少しだけ高くなり、3列目収納時にわずかな段差ができてしまうが、それ以外はGLBと選ぶところは無い。3列目ははっきりいって緊急用だが、それでも成人男性7人が、なんとか身体のどこも当たらずに座れる空間はEQ Bでも健在だ。

BEVに必要なコンポーネンツに、エンジンのようなカタマリこそないが、実質的に床に敷くしかないリチウムイオン電池のほか、充電システムや高電圧ケーブルなどが分散する傾向にあり、EQ Bのようなクルマは意外なほどハードルが高い。だからこそ、このパッケージレイアウトだけでもEQ Bは価値がある。

今回は都心での短時間試乗にとどまったが、印象的なのは2WDでも4WDでも、すこぶるパワフルなこ



3列目はあくまでもエマージェンシー用だがBEVで7人乗りを実現しているは異例だ。



3列目と2列目シートを倒すとフラットで広大(最大1620ℓ)な荷室が出現する。



SPECIFICATIONS メルセデスEQ EQB 350 4マティック(EQB 250)

■ボディサイズ:全長4685×全幅1835×全高1705mm ホールベース:2830mm ■車両重量:2160(2100)kg ■モーター 最高出力:215kW(292PS) (140kW(190PS)) 最大トルク:520Nm(53.0kgm) (385Nm(39.3kgm)) ■駆動方式:AWD(FWD) ■EV航続距離(WLTC):468(520)km ■サスペンション形式:①マクファーソンストラット ②マルチリンク ■ブレーキ:①ベンチレーテッドディスク ②ディスク ■タイヤサイズ:①F&R 235/55R18 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:6.2(9.2)秒 ■車両本体価格:870(788)万円

とだ。フル加速では背中を蹴つ飛ばされたような加速を見せて、FFの「EQB 250」は操舵したままアクセルを踏み込むと、タイヤが容易に空転しかけるし、4WDの「EQB 350 4マティック」では一瞬クルマが浮いたと錯覚する(笑)ほどである。アクセル操作に対する加速にもラグはほとんど感じさせないのに、不快なショックも回避するパワートレイン制御もうまい。このあたり、たとえばBMWはショックが強く出がちだし、レクサスだとショックはないがラグが大きい。

もうひとつ面白いのは4WDではメインの駆動が後輪となることだ。2WDではフロントに使う同期モーターを4WDではリヤに搭載して、

フロントに引きずり抵抗の少ない誘導モーターを置く。実際に駆動状況をモニターしながら走ると、舗装路で普通に流すかぎり基本的にRRで、アクセルを踏み込んだりコーナーになると、フロントにも駆動力がかかってくる。トラクションや安定感を高める。そして減速時は前後モーター総出で回生するのだ。またシャシーのデキにも感心した。あくまで都心で乗るに、乗り心地や操縦性も非常にバランスよく、剛性感も高い。

興味がないと、ただ「GLBのBEVでしょ?」と見過ごしがちなEQ Bだが、そこにはメルセデス最新のBEV技術と知見が詰まっている。そしてそれはモデルを追うごとに、みるみる高度化している。



Bセグメントに属するルノーのコンパクトSUVにE-TECHハイブリッドが追加された。独自開発の軽量・コンパクトなハイブリッドシステムE-TECHを搭載したことで22.8km/ℓという低燃費とシームレスな走りを実現しているという。

ヒットの予感

Renault Captur E-Tech Hybrid



1.2.E-TECHハイブリッドのみ10.2インチの大型フルデジタルインストゥルメントパネルを標準装備する。操作性はとても良好だ。
3.4.レザーバック装着車は前後レザーシートと運転席電動シートが装備される。ノーマルグレードはファブリック&レザー調コンビシートとなる。



1.6 ℓ直4自然吸気エンジンに49PS/205Nmのメインモーター、20PS/50NmのHSGを組み合わせることで、鋭い加速を実現している。



最近、ルノーが元氣だ。クーペSUVのアルカナ、Bセグメントのヒットモデルであるルーテシアに続き、コンパクトSUVのキャプチャーにもフルハイブリッドモデルが追加された。

E-TECHハイブリッドと呼ばれるルノー独自のハイブリッドシステムは、非常に効率的かつユニークなシステムとなっている。1・6ℓ直4エンジンにEモーター（メインモーター）、HSG（ハイボルテージスターター&ジェネレーター）、F1由来の電子制御ドグラッチマルチモードAT、駆動用リチウムイオンバッテリー（1・2 kWh）などで構成されている。

ディーゼルエンジンの代替ユニットとして開発されたE-TECHハイブリッドを搭載することで、キャプチャーは輸入車ナンバー1となる22・8 km/ℓという低燃費を実現している。また2018年以降、右肩上がり成長を遂げているBセグメントSUVマーケットにおいて、キャプチャーは唯一のフルハイブリッドモデルという武器を手にしたこと

になる。

E-TECHハイブリッドはキャプチャーの上位グレードに位置づけられるため、快適&安全装備も充実している。ADASはもちろんのこと、レーンセンタリングアシスト、バツクする際にドライバを補助するリヤクロスストラフィックアラートなど上位セグメント並の運転支援システムを標準装備する。

また他グレードとは異なり、視認性に優れる10・2インチのデジタルインストゥルメントパネルを採用したこともトピックだ。操作性、視認性ともに優れたディスプレイは、運転時でも視線移動が少なくてすむのですこぶる快適であった。

電子制御ドグラッチATを採用している先入観からか、ダイレクト感溢れる走りを想像していたが、いい意味で裏切られた。エンジン側4速、モーター側2速を組み合わせた12通りの変速比でモーター、エンジンから効率よく動力を引き出すことで、非常にシームレスな加速を実現している。走り出しは40 km/hまでモーターで加速し、以降は走行状況

に応じてモーターとエンジンを効率的に作動させる。

エンジンとモーターの切り替えがあまりにスムーズで変速ショックも皆無なため、まるでEVを運転しているのかと錯覚してしまったほどだ。Bセグメント車としては異例ともいえる高い静粛性とも相まって、その走りは極めて上質。また1・6ℓエンジンのスベックは非力だが、49 PS/205 Nmのメインモーターがアシストするので、切れ味鋭い加速と走りを楽しむこともできる。

スポーティな走りや低燃費を実現したキャプチャーE-TECHハイブリッド。ヒット間違いなしだ。

SPECIFICATIONS ルノー・キャプチャー E-Techハイブリッド

■ボディサイズ:全長4230×全幅1795×全高1590mm ホールベース:2640mm ■車両重量:1420kg ■エンジン:直列6気筒DOHC 総排気量:1597cc 最高出力:69kW(94PS)/5600rpm 最大トルク:148Nm(15.1kgm)/3600rpm ■トランスミッション エンジン:4速モーター:2速 ■駆動方式:FWD ■サスペンション形式:①マクファーソンストラット ②トーションビーム ■ブレーキ:③ベンチレーテッドディスク ④ディスク ■タイヤサイズ:⑤&⑥215/55R18 ■環境性能(WLTC):22.8km/ℓ ■車両本体価格:374万円



鋭利な刃物



真夜中の *Short Story* [第2話]

いつの時代も人々を魅了してやまないスーパーカーがある。真夜中にその姿を浮き上がらせることで、名車たちは新たな物語性を帯びだす。写真家・小林邦寿が紡ぎあげる、ひとつのストーリー。

PHOTO●小林邦寿 (KOBAYASHI Kunihisa)



Dallara
Stradale



Dry Weight = 855kg





小林邦寿 (こばやし・くにひさ)

1980年新潟県生まれ。広告制作会社写真部を経て2004年よりフリーランスとして活躍中。撮影対象は定めずに人物、車、風景写真など多岐に渡る。近年は様々な媒体で国内外の自動車、ジュエリーブランドを数多く撮影。表現の幅を広げるために映像制作も開始。MV、CMなどのほか、企業のオンデマンドコンテンツの制作にディレクターとしても携わっている。

小林邦寿撮り下ろしの動画はこちらからご覧いただけます。



レジェンドと振り返る
40年の軌跡40 Years of
Group C

2022年のヒストリックカー界最大のトピックといえば、グループCの40周年に尽きる。4月のグッドウッド・メンバーズ・ミーティングを皮切りに、ル・マン・クラシックなど様々なイベントで特集が組まれる中、その生みの親とも言えるポルシェがミュージアムの総力を結集したワークショップをドイツ・ライプツィヒのエクスペリエンス・センターで行った。

TEXT ● 藤原よしお (FUJIWARA Yoshio)

PHOTO ● ポルシェジャパン / 藤原よしお (FUJIWARA Yoshio)



さ

る8月9日、ボルシェ・ミュージアムは「40 Years of Group C」と名付けたボルシェ956の40周年を祝うワークショップを開催した。

会場となったボルシェ・エクスベリエンズ・センター・ライプツィヒで、野太いエキゾースト・ノートをあげながら我々を待ち構えていたのは、1982年のル・マン24時間で優勝した栄光の956-001をはじめとする、ミュージアムが所有する6台の956と962。それだけでも眼福モノのだが、ゲストとして当時のワークスを支えたデレック・ベル、ジャッキー・イクス、ハンス・ヨアヒム・シュトゥックに加え、クレマーやヨーストで962Cをドライブした経験をもつベルント・シュナイダー、そして2017年に919ハイブリッドでル・マンを制したティモ・ベルンハルトが参加。彼らによる956、962のデモ走行のほか、当時のエンジン担当エンジニアであるヘルムート・シュミッド、レース部門の責任者であったノルベルト・ジンガーも加わったトークセッションも用意されていたのである。

ボルシェ956は、ボルシェ史上初めてアルミ・モノコック・シャシーとグラウンドエフェクトを採用したレーシングマシンとして知られている。82歳になるジンガーは当時のことを鮮明に覚えていて、未知のモノコックを学ぶために、まず航空機会社に向き2時間の講習を受けたエピソードを披露してくれたが、驚くことにグラウンドエフェクトについては、少しリヤ寄りにバランスを変えただけで、最初から所定の性能を発揮したという。





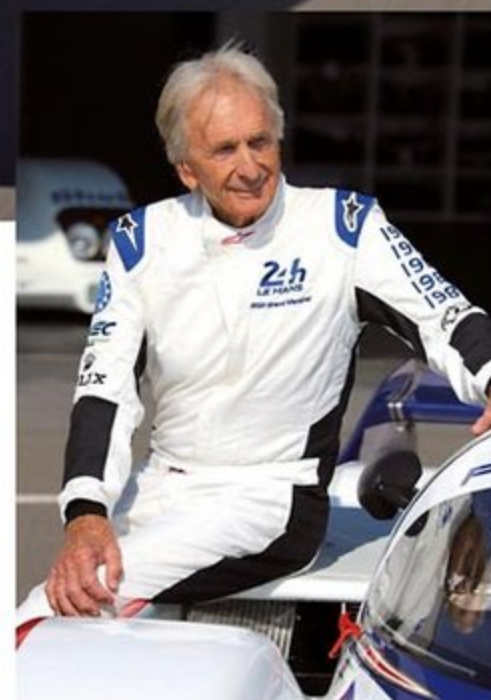
Hans-Joachim Stuck

1985年からワークスに加入しPDKの開発にも尽力したハンス・ヨアヒム・シュトゥック。「最初はレバーだったけど、すぐにステアリング上のボタンでシフトできるようになってね。後のセミATを先取りした素晴らしいシステムだった」



956-002

ジャッキー・イクス/デレック・ベルのドライブにより1982年のル・マン24時間でデビュー。ポールからスタートし2位に3周差をつける圧倒的な強さで優勝を飾った956-002。レース終了後からボルシェに動態保存されているオリジナリティの高い極初期モデルでもある。



Derek Bell

ル・マン24時間5勝、デイトナ24時間3勝、2度のWEC王座獲得などの記録をもつジェンド、デレック・ベル。「ボルシェの強さの秘訣は毎レースごとに進化していたことだ。1度として同じクルマだったことはなかったよ」

今回956-005をドライブしたマスに当時の日本人ドライバーたちが956のハンドルの重さに辟易としたという話から振ってみた。

「確かに。コツはフォーミュラカーのようなストリートアームではなくラリーカーのようにハンドルを抱え込んでドライブすることだ。この005はショートテールで素晴らしいハンドリングだが、ル・マン用のロングテールはアンダーステアが強くてね。同じ956でもハンドリングは違っていた」

ちなみにマスといえば1988年にザウバー・メルセデスへと移籍し89年にはC9でル・マン優勝を果たした経験の持ち主でもある。

「最大の違いはザウバーがカーボンモノコックだったことだ。956のアルミ・モノコックはしなやかで乗りやすかったが、10回も走ると緩んでハンドリングが変わってしまうのが欠点だった。」

もうひとつ興味深かったのはエンジンの話だ。燃費では決して有利とはいえない水空冷フラット6ターボが強かったのは、早くからエンジン・マネジメントに電子制御を採用したことだとシュッドは振り返る。

ドライバーとエンジニアたちの
弛まぬ努力で956は進化し続けた。



Norbert Singer

1970年から1998年までレーシング・エンジニアとして数多くのマシンを送り出してきたノルベルト・ジンガー。82歳という高齢ゆえリモートでの参加だったが、明瞭な記憶と膨大な資料をもとに当時の開発秘話を披露してくれた。

「マクラレンTAGターボのボツシユMP1-7を我々のクルマにも使えるようになってからは、フレキシブルにセッティングができるようになった。あと特筆すべきは、レースでは必ずベスカーが入るので、ボタンを押すと最適なミクスチャーになる。ベスカー・セッティングを採用していたことだね。これで随分と燃料が節約できたんだ」

ジンガーによると、このような改良を絶えず加えた結果、1982年から85年までの間で7%出力が向上したのに対し、23%の燃費向上を実現したという。

「テストをしなければ、このような成功はなかった。それはここにいるドライバーのおかげだ。というのも今ならテレメトリーのデータを信じればいいが、当時は彼らのインプレ

962-001

1984年からのIMSA GTP規定に合わせ、956のホイールベースを12cm延長し、フットボックスを後退した962。エンジンは市販ベースの2.8ℓ空冷フラット6シングルターボを搭載。これは1984年のデイトナ24時間でアンドレティ親子がドライブした962-001だ。



956-005

1983年にJ.イクス/J.マス組のレースカーとしてニュルブルクリンク1000km、スパ1000kmで優勝。ル・マンなどでも2位入賞を果たしタイトル獲得に貢献した956-005。1984年にヴァイザッハでクラッシュしたが、2015～16年に1983年ニュル仕様でレストアされている。



962-006



Helmut Schmid



Jochen Mass

1972年から2015年までレース・エンジンのエレクトロニクスを担当してきたヘルムート・シュミッド。「印象深いのは1983年のシルバーストン。予選後に本社からエンジンを空輸して徹夜で載せ替えて、見事にベルが優勝したんだ」

マクラーレンなどF1でも長いキャリアを誇るヨッヘン・マス。「ウイングカーでのモナコGPはハードで2時間のドライブで4〜5kg痩せたものさ。それに比べ956は長距離でも快適で肉体的に特別なトレーニングは必要なかったね」

Bernd Schneider

メルセデスでのDTMやGT1の活躍が有名なベルント・シュナイダーだが、1990〜91年に962Cをドライブした経験をもつ。「F1では成功しなかったけど、962Cではル・マンにも出てビッグ・ファイトもできた。本当に良い思い出だよ」

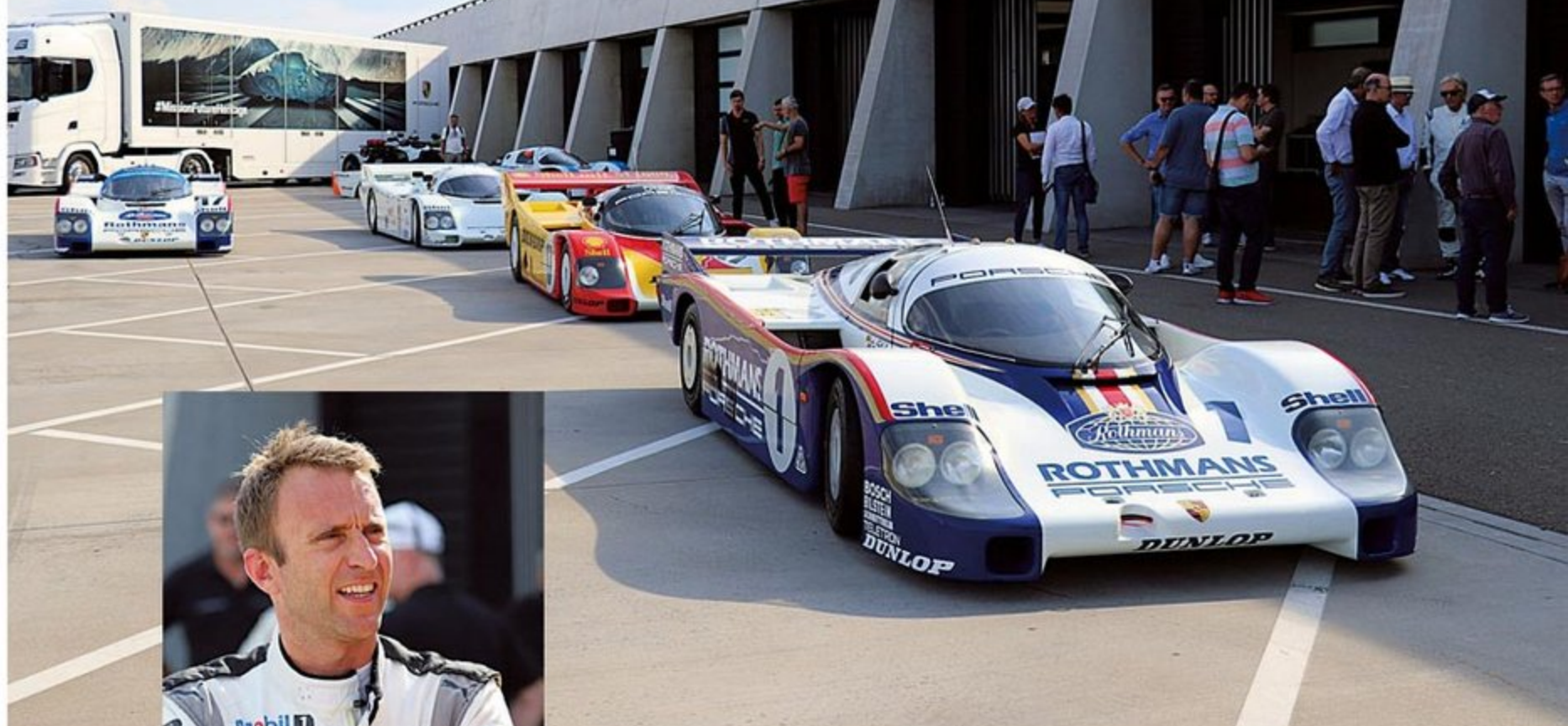


「1981年、ジャッキー・イクスと936でル・マンに勝った後、10月にヴァイザッハでテクニカル・ディレクターのヘルムート・ポットと将来

ツシヨンしか情報がなかった。彼らは改良を加えると非常に的確な印象を語ってくれた。だから正しい方向に進めた。改めて感謝するよ」
このほかにも1冊の本ができるほど様々な話を聞くことができたのだが、中でも当時のボルシェのレースに対する「熱さ」を象徴するのが、ベルが最後に披露したエピソードだ。

「1981年、ジャッキー・イクスと936でル・マンに勝った後、10月にヴァイザッハでテクニカル・ディレクターのヘルムート・ポットと将来について話したんだ。そこでポットから「ベル、来年はグループCをやるよ」と言われた。そこからマシンの特徴を説明されたんだが、まずはモノコック・シャシー。でもまだ我々はやったことがない。続いてグランドエフェクト。これも未経験だ。あとグランドエフェクトを実現するためにエンジンに傾けて載せる必要がある。これも未経験だ。それで「乗ってみるか?」と聞くんだよ(笑)。でも彼は最後にこう付け加えることを忘れなかった。我々はこれまで過ちを犯したことはない。それがボルシェだ。ってね。それで私は契約書にサインしたのさ!」

40 Years of Group C



Timo Bernhard

2017年に919ハイブリッドでル・マン優勝を果たしたティモ・ベルンハルト。「ボルシェが新しいチャレンジに向かうタイミングで、歴史的なマシンに触れ、素晴らしい話を聞いた。最高のマシンを用意してくれたメカに感謝したい」



962-009

→ボルシェのワークス活動は1988年のル・マンを最後に休止していたが、3.2ℓエンジンの供給など技術面でヨースト・チームをサポートする。これは1990年のル・マンのために製作された962-015。エンジンは3ℓのままでも上位を狙ったが、トラブルで4位に終わった。

←PDKの実戦車両として1987年のドイツ国内スーパーカップにH-J.シュトゥックのドライブで出場した962-009。アイフェルレンネンで優勝するなどの活躍でこの年の王座を獲得した。現在は通常の5速MTだが、今年中にオリジナルのPDK仕様に戻される予定だという。



962-015



「たまには思いっきり走って 遊びたいですよ、マスター」

KAZ BAR

第 91 回

いま世界ではトップカテゴリーのモータースポーツを観戦するだけでなく、
スーパースポーツカーのオーナーが自らステアリングを握り、
クローズドコースでその醍醐味を思い思いに楽しむ風潮がある。
ここ日本で存分に走りを楽しめる場所はまだ限定的だが、
ジェントルマンドライバーの欲求を満たしてくれる時間は
きっと見つかるはずだ。マスターと常連・敏史が、その答えを導き出す。

マスター●清水和夫 (SHIMIZU Kazuo) 常連●渡辺敏史 (WATANABE Toshifumi)
まとめ●名取則隆 (NATORI Noritaka) PHOTO●市 健治 (ICHI Kenji)



マスターカズ（以下マスター） この夏しんどかったね。電力逼迫に計画停電、もっと需要と供給のエビデンスをちゃんと出してほしいよね。
渡辺敏史（以下敏史） 電力会社ごと、電力の需給状況がリアルタイムでわかるウェブサイトがあって、真夏の日中なんかだと東電管轄で4分の1強が太陽光発電で、九電は5割を超えるときもありますね。
マスター ほう。だから過剰な電力を貯める仕組みが必要だよな。電力って急な需要に対応するのが難しい。
敏史 これだけ技術が進んでも、電

気ってオンデマンド型じゃないですか。
マスター 参院選終わったけど、エネルギー政策についてちゃんと発言した政治家っていなかったよね。ウクライナ問題もあって、これだけエネルギー困っているのにさ。
敏史 福島原発事故以降、電力問題はずっと続いているのに、本当にやってるんだろうと思いますね。
……
今回のテーマはカスタマーレングス & ジェントルマンドライバー。猛暑続きで、まさかの電力問題から始まり

どうなるかと思っただが、マスターが突如の軌道修正。

マスター 最近さ、GT3とかGT4カテゴリがなにやら賑わってるよね。

敏史 突然話題変わりましたね。GT3カテゴリはいろいろなメーカーから出ていますよね。カスタマーレーシングのジャンルはかなり力が入ってる気がします。

マスター それってみんなナンバー無しでしょ？

敏史 GT3はナンバー無しで、サーキット走行を前提としたモデルです。GT3っているいろんなところで活躍しやすいカテゴリですね。

グラムを用意。モータースポーツを楽しむ環境は整いつつあるようだが、走るステージはどんなのか。

マスター この前、ビートたけしのTVタックルに呼ばれてさ（7月17日放送）、首都高ルーレット族どう思いますか、というテーマだったんだけど、「昔オレ、首都高走ってたよ」って言ったら爆笑されたんだよね。

スピード違反や一般車両に対して迷惑をかけて走るのは容認できないけど、オレたちの時代は首都高速ができた頃で250円で走れた。だからガス欠になるまで環状線走ってたよね。なんでもダメというだけじゃなくて、走りたい気持ちを汲み取

ってあげることも必要だよ。法定速度でも走る楽しさを教えてやればいいんだよ。首都高って、歩行者いないでしょ、信号ないでしょ。谷町から霞ヶ関に向かうところの逆バンクなんて結構楽しい。クルマの素性もわかるし。

敏史 あそこはクルマの挙動がよく出ますよね。

マスター 右側のマンホールをカットして行っただけのサスの動きは、やっぱりメルセデス、BMW、ポルシェだよ。

敏史 そこですか、日本車が越えられない一線は（笑）。

マスター 首都高のC1外回りの京橋、銀座あたりの連続するコーナーも難しい。C1だけはL i D A R Rや高精度3D地図を搭載しているホンダ

プライベートコースのような レースがないサーキットが必要だよな。

マスター この前、GRMNヤリス乗ったんだけど、あれナンバー付きだけいいね。最初800万円は高いと思っただけど、やっぱり出来がいいね。ちゃんと造られている。内装もアルカンターラ仕様だったりして。面白かったのがラリー仕様もあるんだよ。車高が高くて、ラリータイヤを装着したのは初めての試みだね。自動車メーカーから出てきたラリー仕様ってのは初めて乗ったよ。

自らショッパにクルマを持ち込んでチューニングを施す。競技仕様に仕立てるといってケースは減ってくるかもしれない。ホンダはモータースポーツ活動を行うカスタマーに対して、NSX GT3、シビックTCRなど、レース仕様車の供給からテクニカルサポートを行うカスタマープロ



・レジェンドも、トヨタのアドバンストドライブもハンズオフ機能が使えない。だからC1を走るとドライバーのスキルは鍛えられるね。でもオッサンたちがGT3のようなクルマ買っても首都高走るわけにはいかない。

敏史 そうですよ、そこが今日の話のポイントなんですよ。

マスター そもそもGT3みたいなクルマに公道走られちゃたまらないしな。だからナンバー無しでサーキット走行専用として走るのはあるあるだよな。

敏史 カスタマーレーシングとは別に、サーキットを走るためのクルマをショッパの走行会に持ち込んで走るような流れは確実に広がっていると思います。ファシリティーが増えつつあるのも背景にあって、コリンズが南房総に作っているMAGARI GAWAなんかもそうですよね。まだ、一部の富裕層向けかもしれ

ませんが、裾野は広がりはあると思います。

マスター レースのないサーキットって必要だよな。いわゆるジェントルマンたちが愛車をガレージに預けて、月に数回走りに来る。景観のいいところでイタ飯を食べて、夜はワインでも楽しんで宿泊もできる。そういう楽しみ方もあるよね。



ど、6月にBMW日本ゴルフツアー選手権森ビルカップのプロアマに呼ばれたんだよね。最終日はBMWのプレミアムゲストハウスが18番ホールの上に出てて、そのプレミアムチケットがペアで100万円だけどあつという間に完売。ランチはブルガリ東京のシェフを呼んでのおもてなし。ランゲ&ゾーネの展示会があったり、著名人も多く来てたみたい。聞くとところによるとアメリカのメジャートーナメントの最終日のプレミアムチケットは200〜300万円は当たり前。そうそう、ゴルフの世界も新興勢力が出てきてPGAツアーから有力選手が離脱したんだよ。新たなLIVゴルフツアーのバックにはサウジアラビアの政府系ファンドがついてて、その賞金が破格なんだよ。

敏史 そこに出場したらPGAの出場資格を剥奪するとかで揉めている

レギュレーションでがんじがらめじや どんな世界も発展性が乏しくなるよ。

ヤツですね。

マスター 自動車の世界でもステラティスが欧州自動車工業会を離脱した件があるでしょ。ゴルフもクルマも、こうした業界団体に属すると縛られて自由が利かないことが多いよね。だからお金のある人たちは、レースのカテゴリなんかには縛られないプライベートサーキット的なところで楽しむという動きも出てくるんだらうね。

マスターの無類のゴルフ好きは業界内では有名だ。新リーグ「LIV」にも興味津々だろ。桁違いの賞金



敏史 その500万円とか、M2CS Racingの千数百万円、それでサーキットなりラリーコースをコンペティティブに思いっきり走れることを考えると、さほど高い買い物じゃないのかもしれないね。

マスター そうそう、数千円のクルマ買うオッサンたちって、ひと月に100万円ぐらい銀座とかで使ってたわけじゃない。単純計算で年間1200万円。こっこのほうがずっと健全だよ。奥さんはきつと賛成していると思うよ。あわよくば高い保険かけて(笑)。

敏史 クルマ本体もそうですけど、走れる環境が整ってきているのかもです。その象徴とも感じられたのが、ル・マンのGTカテゴリのアマチュアクラス。エントラントがこんなに多いのかよ。GTカテゴリの最大勢力はフェラーリ488なんですよ。

マスター お金があれば2〜3年日本で実績作って、それでル・マンに出られるなら安いもんだよね。日本ではGRがスーパーカー造ろうとし

たけど頓挫したし、RCFのGT3もバツとしない。やっぱりスーパーGTの同じ土俵でスーパーカーよりもプリウスのほうが速い構図とかがダメなんじゃないの(笑)。ちよっとグローバルなレースの動きと歩調が合っていないんじゃないかな。

敏史 グローバル感で言えばDTMとスーパーGTは、ちよっとガラパゴス化しているかもしれないね。マスター GT3で一番高いモデルってなに？

敏史 フェラーリ、マクラーレンあたりですかね。GTRで5000万円ぐらいじゃないですか。2010年代にGT3バブル的な状況があったて、ハードルが上がりがちで、その間を埋める的な意味合いもあってGT4カテゴリも注目されているのかもしれない。

マスター みんな目指セル・マンだな。

敏史 フェラーリ296とか買ったら、所有する喜びは得られるかもしれないけど、もう公道じゃそのパフォーマンスを引き出せない。真のポ

は選手にとっては朗報のはずだが、「アソコのメーカーと取引するならウチはお断り」というパターン。オイルマナーがゴルフ界をも揺るがすことになるとは。

敏史 BMW M2のレース車両、河口まなぶチャンが参戦しているワンメイク仕様なら千数百万円ですよ。マスター オレのヤリスCVTでも500万円だよ。車両価格で180万円、ロールケージ入れたりで300万円ぐらいかかってるよ。でも、ワンメイクのヤリスカップはもっと安い。



テンシャルを楽しむなら最初からサーキットに向くのもわかる気がするね。

2022年のル・マン、全62台のエントリー中GTEアマクラスは22台。その半分以上がフェラーリ488GT E V o だった。LMGTE規定によるプロ&アマクラスは、2024年からGT3マシンを標準としたクラスに置き換わるようだ。再び、NSXやスーブラの勇姿が見られる日が来るかもしれない。

マスター ラリーもいま面白いよ。先日、初めてコ・ドラを体験したんだよ。最初は恐くてしょうがなかったけど楽しかったね。

敏史 恐いっていうのはドライバー

のスキルの問題ですか。

マスター 自分と同じ感覚で走ってくれるとは限らないからさ。

敏史 GRMNヤリスのラリー仕様だと、そのまま競技に出られるんですか？

マスター 一部販売店オプションのパーツもあるけど、ロールオーバーが入れば一切手を加えないで参戦できるよね。

敏史 サーキットだけじゃなくてラリーフィールド向けにも、そういった車両が出てきたっていうことですね。まだトヨタですけど。

マスター いまさ、赤車（仮ナンバ）でも全日本ラリー走れるんだよね。JN1クラスのGRヤリス、WRX STIに加えて、FIA規定のシユコダが参戦していて、ヘイキ・



ジェントルマンドライバーは 目指セル・マン！も夢物語じゃない。

コバライネンがポイントリーダーだよ。その背景は、日本がWRCを誘致するんだったら、ラリー出場を目的としてカルネで一時的に輸入された車両は仮ナンバーで参戦できることが要求されたんだよね。逆に日本から海外にカルネで車両を送る場合もあるけど。

「自動車カルネ」1949年に「道路交通に関する条約（ジュネーブ条約）」が締結され、この条約の締約国は、各締約国で登録された自動車が出国の登録のまま、互いの国内を一時的に走行することを認めようとした。ヘイキ・コバライネンが駆るFIA規定のシユコダ・シユコダRSも仮ナンバーで参戦中だ。



敏史 コロナの影響もありましたし、そういった流れもあって今年ラリー

ジャパンが開催されるんですね。

マスター 6月下旬にサファリラリーがあつたじゃない。GRヤリスがトップ4を独占。あれ見ると、ターマックのラリーも面白いけど、やっぱりサファリがいいよね。

敏史 キリンがいる中を土ぼこり上げて走っていくようなシーンは、他ではなかなかお目にかかれないですね。

マスター 1970年にサファリを制した510ブルーバードを思い出す。翌年のフェアレディZの赤い

ボディに艶消しの黒のボンネットはカッコ良かったなあ。

敏史 来年、新型Zでどうですか。

「ラリージャパン」ラリーの最高峰WRC（世界ラリー選手権）の日本ラウンドが、今年11月10日（木）〜13日（日）に開催される。愛知県と岐阜県を舞台に、熱戦が繰り広げられる予定だ。マスターはスペシャル応援団の一員でもある。

敏史 ランボルギーニ・ウラカンの車高を上げたそれっぽい仕様も出るみたいですよ。

マスター ラリーバージョン？ ちよつとデカすぎるか。

敏史 オフロードバージョンのプロトタイプとして公開されていましたね。GENROQでもすでにスクープ記事が出ていましたけど。今からオーダーすれば間に合うんじゃないですか。

マスター もうひと花咲かせますか！



LONG-TERM REPORT



▶ The enemy car of 007



Land Rover Defender 110

今月の一言
あっという間に2万km

第24回

P122~

2020年末にやってきたディフェンダー110。22年7月末までの21ヵ月で2万451kmを走行した。月平均973.9kmとなかなかよいペースで

走行できている。不具合はなく、いくつかのカスタマイズを経て自分が好む仕様に近づいた。経過報告と今後やりたいことを挙げてみたい。

▶ RESTORATION



Porsche 911S 2.4

今月の一言
これから塗装に入ります!

第79回

P124~

ボディの钣金も終わり、エンジンのオーバーホールも完成。ということで911のレストア・レポートは今月からいよいよ塗装編へと突入すること

となりました。と言っても、いきなり塗装ブースに持ち込んで色をパワーっと吹く……なんて簡単に進む話ではございません。詳しくは本編にて!

▶ AIR COOLING 911



Porsche 911

今月の一言
やっぱ993、最高です!

第54回

P126~

今月はS耐富士24hでもチームを組ませて頂いた砂子選手の「砂子塾」におじゃま。今回のカリキュラムは富士の第7駐車場を使った広場トレーニング

グだったのですが、散水車でウエット路面を作ってくれるからタイヤも減りにくいしローリスク。993の理解度が、かな〜り深まりましたよ。



Land Rover Defender 110

Vol.24

3 回のワクチン接種をはじめ、
 コロナウイルスに対して一定
 の対策をしてきたつもりだったが、
 かかるときにはあっさりかかるもの
 だ。仕事とプライベートで、いくつ
 かリスキーすることになって、関係各
 位にご迷惑をかけてしまった。

ただ2日間発熱に悩まされたもの
 の、3種類目の頭痛薬となるロキソ
 ニンが今回の症状に合っていたよう
 で、飲むと一発で平熱に戻った。そ
 の後、喉の痛みがあったが、それも
 2日間ほどで収束し、発症から5日
 目にほぼ症状がなくなった。現在は
 あと数日残っている自宅待機の真っ
 最中。

結局、行動を振り返ってみてもど
 ういう状況でウイルスをもらったの
 かわからない。まあウイルス自体は
 しゅっちゅう取り込んでしまってい
 て、自分の免疫力が下がっていると
 発症するのだらうが。

という理由でディフェンダー11
 0の最近の姿を撮影することができ
 ず、今月はこのようなビジュアルに

いつの間にやら 2万 km

2020年末に納車されたディフェンダー110。7月末までに
 2万kmあまりを走行した。なかなかよいペースで走行できている。
 経過報告と今後やりたいことを挙げてみたい。

REPORT ● 塩見 智 (SHIOMI Satoshi)

PHOTO ● 市 健治 (ICHI Kenji) / 篠原晃一 (SHINOHARA Koichi)

小林邦寿 (KOBAYASHI Kunihisa) / GENROQ編集部



先月までのレポートは23回を数える。思えば車中泊したりオフロードや雪道を走るなど、公私に渡って活躍してきたMyディフェンダー。トラブルもなく順調なカーライフを享受している。



↑ちょうど購入から丸1年を迎えた2021年2月号では、走行距離が1万kmに達した。このときに購入以来累計30回の給油を行って平均燃費が7.6km/ℓだったとレポートしている。



新型レンジローバーとディフェンダー110を並べてパチリ。手前と奥という位置関係はあるが、それにしてもレンジローバーは大きい。そして素晴らしい。



YouTubeチャンネル「シオミサトシのソルトンTV」にて、ディフェンダー110の動画を前後編に分けて紹介しています。こちらどうぞ。



記念すべき第1回目は2021年1月号に掲載。人生初のSUVとして購入したディフェンダーは、試乗もせずデザインとスペックだけで選んだ。

なっている。最終回ではないのであしからず。

このところ報告していなかった燃費状況についてお伝えしたい。燃費計測を開始してから走行2万397・4kmを走行し、ハイオク2565・9ℓを給油した。トータル燃費は7・9km/ℓ。購入から半年後や1年後の時点でのトータル燃費と変わらないので、このあたりがこのクルマの燃費性能ということになるのだろう。

ガソリン代として支払った金額は41万3387円となる。ちなみに購入後最初に給油した際の単価は133円。これが最安値。最高値は今年6月の185円。ボラティリティー

の大きさに頭がクラクラする。

ただし空気抵抗が大きく、車両重量も2280kgと重く、さらに4WDで、さらに300PS、400Nmと2ℓ直4ターボとしてはハイチューンであることを考えると、エンジン自体は相当に効率が高いと言えるのではない。10年前なら、このスペックなら5〜6km/ℓ台にとどまるのではない。

2万kmを経て、エンジンの体感的なパワーには一切変化がない。昔の感覚では考えられないが、メーカーの推奨スケジューリングのつとてオイル交換はしておらず、1年点検時に継ぎ足したのみだが、回転のフィ

音と振動も変化なし。

高剛性ボディとエアサス由来の乗り心地のよさは相変わらずだが、1万km未滿の頃よりも微振動の吸収力が若干落ちてきているかもしれない。ただし現状でも、ほとんどの試乗車から乗り換えた際、こっこのほうがいいなと思えるので満足している。

ただし先日新型レンジローバーに試乗した後、ディフェンダー110に乗り換えた時には、はっきりと寂しい思いをさせられた。ディフェンダー110のプラットフォームであるD7xは、ジャガーXE、XF、Fペース、Iペース、レンジローバー、レンジローバー・スポーツ、レンジローバー・ヴェアール、ランドローバー・ディスカバリーなど、ジャガー・ランドローバーのエンジン縦置き系現行モデルが採用するD7系プラットフォームの最新版だが、新型レンジローバーとは明確に世代の異なる、電動化を織り込んだMLA、FLEXというプラットフォームを用いる。

これまでディフェンダー110に用いられたD7xは新世代だと思いきや、D7xまで旧世代で、今度のMLA系から新世代のようだ。この新世代が今後レンジローバーシリーズに展開されるほか、EVBブランドとして復活するジャガーにも用いられるだろう。

そもそもディフェンダー110と新型レンジローバーでは価格が2倍から3倍違うからあつちのほうが快適なのは当たり前だ。プラットフォームのみならず、エアサスはあらかる部品が異なるはずだ。3万kmに向けて今度も順調に距離を伸ばしていきたいと考えているが、同時に全国の110オーナーの方の参考になるようなカスタマイズをしたい。THULEルーフトップテント、BFグッドリッチ・トレイルトレン、メッシュラゲッジラックをこれまでの3大ヒットカスタマイズだと考えているが、これらに続く楽しいカスタマイズを模索していきたい。



Porsche 911S 2.4

Vol.79

塗装に向けて バトンタッチ

足掛け6年以上にわたってレポートをお届けしてきた
1972年式ボルシェ911Sのフルレストア。
これまで钣金修正に携わってきた鈴木工場長の手を離れ、
小島 優メカの元でいよいよ塗装の段階へと突入することとなった。

REPORT●藤原よしお (FUJIWARA Yoshio)

PHOTO●前田恵介 (MAEDA Keisuke)

エンジンのフル・オーバーホールも終わり、いよいよ1972年型ボルシェ911Sのレストアは、ボディの塗装へと突入することとなった。

これまで钣金作業を手掛けてきた鈴木工場長から引き継ぐ形で塗装工程を担当するのは、R&Dレストア事業部の小島 優メカだ。

これまでに钣金で3年、塗装で13年というキャリアを誇る小島メカ。掛かり切りで完成させたばかりというロータス・ヨーロッパを見せていただいたのだが、さすがは塗装のスペシャリストだけあって、FRPであつてもそのボディの仕上がりは掛け値なく素晴らしいものだった。

「塗装で大事なのは下地ですね。確かに気の遣い方が違うかもしれませんが、基本的にクルマが新しい、古い、高い、安いというのは関係あり

ません。どんなに綺麗に塗っても後で問題が出たら残念ですから、時間がかかっても下地はしっかりやりま

す。そもそもしつかりマスキングして、いざ塗るとなったら早ければ2時間で終わってしまいますから、塗る前の作業の方が長く大変。下地で全体の8割くらいのイメージですね。そこで手を抜くと、それまでの作業が台無しになってしまうんです」

と小島メカは、自身のスタンスを語る。

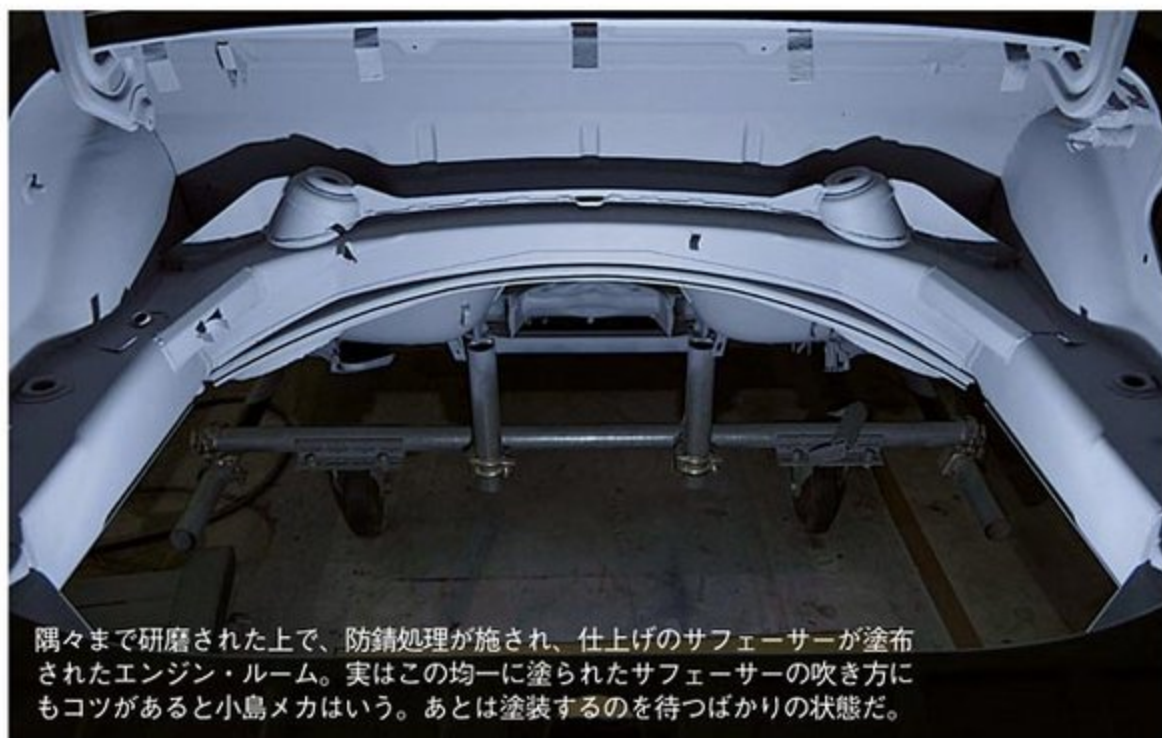
一方の鈴木工場長は「钣金の心得もあるので小島さんには全部任せて大丈夫」と全幅の信頼を置きつつも、引き継ぎにあたっての心がけをこう話してくれた。

「お互い钣金、塗装の心得はあるのですが、私は钣金がメイン、小島さんは塗装がメインという役割です。私の方からこうしてくださいなんて指示は必要ないのですが、雑な仕事をして引き継ぐと、後で手直りする無駄な作業が増えちゃいますからね。だから効率良くできるように材料とか、作業工程をどこまでやるかとか、常に話し合っています」

これまでボディの钣金を担当してきた鈴木工場長。「小島さんは研究熱心。自分のやり方に固執しないで常に新しい材料、道具を試す。自分も合わせて勉強できるので、結果としていい相乗効果になっていると思います」



エンジンルームは準備万端



隅々まで研磨された上で、防錆処理が施され、仕上げのサフェーサーが塗布されたエンジン・ルーム。実はこの均一に塗られたサフェーサーの吹き方にもコツがあると小島メカはいう。あとは塗装するのを待つばかりの状態だ。



作業前のエンジン・ルーム。一部にジンクコートが塗られているのがわかる。ここから全部を研磨し、サフェーサーを塗り終えるまで(他の作業と並行して)約4日かかったそうだ。



補強プレートの裏や隙間など、入りくんだ部分は研磨が面倒な上、エッジの部分に塗料が乗りづらいので、先になぞるように塗った上で、改めて全体を吹いて馴染ませる必要がある。



グループ・エムの塗装部門を担当する小島メカ。「細かな仕上げには自信があるので、テクニックを活かしながら、じっくりと向き合う仕事をしていきたいです」と語ってくれた。

「錆止めで塗ったジンクコートも残したまま」ともあれ、補強プレートを溶接した箇所などにジンクコートを塗り、あとはベアメタル状態だったエンジンルームは、小島メカの手で一度全体を研磨したのちに、しっかりと防錆処理をしてサフェーサーを塗布。あとは塗装するだけの状態に仕上げられている。

では現在、どのような形で作業が進められているのか小島メカに伺ってみることにした。

「エンジン・ルームの処理は終わり、今は室内の研磨をしているところです。そのままフロント・ラゲッジと内側の作業を終えたら、外装もリヤから順に下処理を行い、塗装も同じ順番で進めます」

別に作業の順番にセオリーはないのだが、小島メカ曰く、この順番にしたのは「難しい、大変なところからやらないと気が続かないからだそう。その辺のスタンスだけは『楽なところから手をつけていく』と話す鈴木工場長とは逆だという。

ともあれ、補強プレートを溶接した箇所などにジンクコートを塗り、

室内も改めて綺麗に研磨し直します



今まさに研磨作業中の室内。ちょうど運転席側のフロアが作業を終えたところなので、作業前後の対比がわかりやすい。すでに鈴木工場長の手で錆や腐りは修復済みなので钣金作業は必要ないものの、暑い中手作業で細かい部分まで研磨していく作業は想像を絶する過酷さだ。ちなみにここまでで1日半かかったという。



研磨後に使用する錆転換剤。通常はウルトのロストウムバンダラーを使うが、筆などが届かない袋状になった部分などには左のスプレー式を使用する。剥離後、錆もなくピカピカに見えるパネルも、錆転換剤を塗ると黒錆がはいって浮き上がるほどすぐに酸化するそうだ。



←サンダーを使って研磨中の小島メカ。機械で研磨できない細かい箇所は手作業で、それでも届かない部分は錆転換剤を流し込み黒錆に変えた後、防錆用のサフェーサーを吹き対応する。ここで手を抜くと、数年後に錆が浮くなどの仕上がりに影響が出ることになる。



フロアが終わったらもちろん、ルーフも研磨していく。内張のノリの跡を綺麗に取り除くほか、ルーフラインに沿って袋状になった隙間が多いので、思っている以上に手間がかかりそうだ。



これまで特に手をつけてこなかったインパネも一度研磨する。よくみるとメーター左の給油パネル・オープナー基部に赤錆が見えるので、追加の钣金作業を行う必要があるかもしれない。

だと、後でトラブルになる可能性があるあるので奥まった部分も鏡を当てながら手作業で綺麗に研磨しました」

そうして完全にベアメタル状態にしたところで錆転換剤を塗り、黒錆に安定させてから全体にサフェーサーを吹いてあるそうだ。

「見た目ではまったく錆がなく綺麗に見えても、ちょっと置いておくだけで表面が酸化するので、転換剤を塗るところどころに黒く錆が浮き出てきます。これをしっかりと処理しないと後々錆の原因になります」

もちろん今が湿気の多い季節というところもあるが、締め切った作業場で防塵マスク、保護ゴーグルなどを

つけた状態で作業するため、自分の汗が落ちることに注意しなくてはいけない。

またサフェーサーを吹く際にも、ちよつとしたコツが必要だと小島メカは付け加える。

「奥まったところはスプレーガンが入らないし、狭い場所では当たって自由が効かないので刷毛で手塗りしていきます。あとエッジになっていく部分は色が入りづらいので、スプレーノズルを絞って先にエッジに沿って塗っていきます。その後でノズルの径を戻して面で塗ると先に塗ったエッジの部分が溶けて均一にムラなく塗れるようになります」

あまりに綺麗に仕上がっているのが気が付かないところだが、サフェーサーひとつとっても、そのようなプロのテクニックが活かされているのである。

現在行われているインテリアの作業も基本的にはエンジンルームと同じ工程となるのだが、フロア半分は1日半もかかる重労働で、ルーフやインパネも同様に続けていくことになる。次回も引き続きその模様をお届けすることにした。



Porsche 911 Carrera (’95/Type993)

Vol.54

やっぱり993、 最高です！

今月は、久しぶりというか本連載でも2回目となる走りのレポート。
箱入り娘の993を、「砂子塾」の広場トレーニングでたっぷり走らせて来ました！
911の挙動を知る上でこうしたジムカーナ的な反復練習は最適だと
常々思っていたのですが、こんな身近なところにどんぴしゃのスクールがあったとは。
水が撒かれた広い駐車場を走り込んで、RRの動きをじっくり学んできましたよ。

REPORT●山田弘樹 (YAMADA Kouki) PHOTO●市 健治 (ICHI Kenji)

人気の「限界を超えトレーニング！」に参加。



トレーニングは基本少人数制で、レベルによってクラス分け。1クラス10台の計2クラスで一日たっぷり走ることができる。朝一番の座学後は午前中がオーバルトラックでの反復練習を30分×3回。午後はコースを作って同じく3回。受講料は内容によって変わるが、だいたい4万円(昼食お弁当込み)。ジムカーナの講習会としてはちょっと高めに思えるが、プロの講師が事細かにコーチングしてくれる内容を考えて納得。リピーターも多くすぐに募集も埋まってしまうので、興味がある方はHPをすぐにチェック！

「一度遊びに来てよッ！」
今年のスーパー耐久第2戦「NAPAC 富士SUPER TEC 24時間レース」を、BMWチーム・スタデイのM2 CS Racingで共に走ったチームメイト、東風谷高史選手に誘われて富士スピードウェイへ行ってきました。というのも彼は「砂子塾」の事務局長で、レーシングドライバー・砂子塾長と共にレッスンを運営しているのです。

ちなみに今回のレッスンは、第7駐車場を使った「限界を超えトレーニング」。993の挙動を試すには最適だと思いついたのですが、これが予想以上に素晴らしい内容でした。
というわけでその一日を振り返ると、まず朝8時に受け付けを済ませたあとは座学からスタート。砂子塾長が今回のカリキュラムにおける狙いを、かなり実践的かつ濃厚に話してくれました。例えばなぜスライドコントロールを体に覚え込ませる必要があるのか？ それは「タイヤが最もグリップすると言われているのは、スリップ率10〜15%の領域だから。これを維持して走れば、即ち速く走る第一歩になるんです」といった具合に、その内容が濃いです。
講義が終わるとさっそく走行開始。午前中はオーバルを使って、ひたすらJターンを繰り返します。
そしてこれが、本当にいい練習なんです。むしろこれだけ、ずーっとやっててもいいくらい。ドライビングの基本はブレーキングでマシンをどう曲げるか。コーナーの曲率に対してどれだけ前荷重を残して、どれだけのステア量を入れると、どのくらいの慣性ヨーモーメントが出せるのかを体に刻むことなんですよ。
そしてターニングでオーバーステ

その場でレクチャー、 すぐ上達



↑右から砂子塾・事務局長の東風谷高史選手と講師の砂子塾長。お二人とはS耐富士24hをBMW Team Studieで組ませて頂いた仲。毎回ゲスト講師の顔ぶれも多彩で、今回は本誌でもおなじみの佐藤久実さんが初参加した。

→参加者のみなさんはオトナな感じでいい人ばかり。常連さんも多いけれど、初参加でもすぐに打ち解けられるのがとてもよかった。お客さんの質が良いのは、とっても大事なことです。



その場でコーチが気付いたことを指摘してくれるから、すぐにそれを修正できる。なんとなく気付いていたけれど直せない自分のクセを指摘されるとかなり小っ恥ずかしいけれど、それを直すことが上達への近道。



このオーバルに、すべてが詰まっている!



走りの基本は①ブレーキングからのターンイン②ターンミドルで向きを変え、必要があればアクセルで姿勢を安定③クリップからアクセルオンして、なるべく早く全開に! 本場にこれだけであり、そしてここにすべての要素が詰まっている。



午後はコースを作って成果を確認!



午後は散水車でショートサーキットを見立てたコースを作って走る。そのレイアウトもヘアピンや中速コーナー、ちょっと難しい複合コーナーなど多彩で、リスクが少ないから積極的にチャレンジできる。これだけ安全にウエット路面を思い切り走れる走行会は初めてだった。

帰るまでが遠足(汗。)



猛暑ながらもエンジン絶好調! 油温は最大でレッド寸前まで行ったが、連続走行し過ぎず適度にクーリングを挟むことで真ん中付近まで回復。散水車の水が原因なのか、走り終わるとクルマは結構どろどろ。最後は洗浄機を借りてきれいに洗って帰路についたのだが……。



なんと東名高速で、アクセルペダルが「スコン!」と落ちた。え〜っ!? 詳しくは次号にて。

アを出せるようになったら、今度はアクセルでヨー慣性モーメントをバランスさせて、クリップからなるべく早く全開にして行く。
ドライビングって、極論これだけなんです。コーナーのRによって制動量や制動時間が変わるだけで、クリップの手前で4輪の荷重バランスを調整しながら曲げて行く理屈は、どこを走っても同じ。だからこのオーバルを反復して、ブレーキングからターンアウトまでの感覚を体に覚え込ませるのがとても大事なことです。私はゴルフをしないけれど、スイング練習みたいなものでしょうか?
さらに砂子塾がいいのは、走りを見ていた講師陣が、その場で悪いところをすぐに指摘してくれること。私も「ちょっと操舵スピードが早すぎ。あとターンインのラインが狭い」と指摘されたのですが、それをすぐに復習できるから、その場で修正できるんです。こういう運転のクセつ

て、本当に自分では気付いていないですよ。そこに気付かせてもらえるだけで、行く価値があります。
そしてこのJターンでは、愛車の挙動がとてよく解るようになります。肝心の993はというと、自分で言うのもなんですが、最高に素晴らしい仕上がりでした(笑)。
バンブ時にフロントサスがトー変化を起こらないから、ターンインの姿勢はバッチリ安定。接地性が良いから、ABSの作動も、とってもナチュラル。ブレーキをリリースしながらステアして行くと、リヤが穏やかに流れて、アクセルでこれを止めることも、流しっぱなしにすることもできました。これこそがミルサバックスとアライメントの効果です。欲を言えばもう少しだけ操舵に対して反応を早めたい気もしますが、今の街中での快適な乗り味と乗り心地を考えると、これでいいかなあ。

むしろアクセルオンで若干リヤが空転しているので、機械式LSDを入れてみたくなりました。
ちなみに砂子塾長も「この911、よく曲がるね!」と絶賛。午後のコース走行では、最後はみんなで試乗会になっちゃいました(苦笑)。
あと感心したのは、パイロットスポーツPS2の減り方がとてもきれいだったこと。散水車で水を撒いたこともありましたが、トレッド剥離もまったくなく、ちよつとリヤが減っちゃったかなあ……というくらい。PS2、ウエットも抜群ですね。
というわけで一日たっぷり993を満喫できた砂子塾でしたが、楽しんで分だけ? お約束のようにトラブルが起きました。
ひとつはこの猛暑にクーラーが突然効かなくなったこと。同乗走行した佐藤久実さんにも「このクルマ、暑いよ!」と怒られました(笑)。
そして帰りに東名高速を走っていたら、突然スコン! とアクセルペダルが床に張り付きました(怖)。
リンケージ、抜けたか?
旧車経験の豊富さと、レース経験のなせる技でしょうか取りあえずその場合はスロウダウンしながら路肩へ寄せて事なきを得たのですが、そのままレッカーを待つこととなってしまったのであります……(つづく)

サーキットの ススめ

Vol. 66 鈴鹿サーキット
(911カレラカップカー後編)

最新スポーツカーを本気で楽しむなら、サーキット走行が最善の道! というわけで、この連載では毎回サーキットを身近に感じる方法を模索している。前号に続きポルシェ911カップカーで、デグナーから先の鈴鹿を攻略する。

SUPERVISOR●田中哲也 (TANAKA Tetsuya)

TEXT●吉岡卓朗 (YOSHIOKA Takuro) PHOTO●益田和久 (MASUDA Kazuhisa)

Check 7 [シケイン]



手前の減速、その後の加速が重要

シケインはフルブレーキから2速で入る。しかし手前がわずかに右に曲がっているため、コースに沿っていきとステアリングを切った状態でのフルブレーキになってしまう。可能な限り直線的にブレーキを踏むラインをとる。ブレーキングポイントは看板など自分なりの目印を見つけよう。まずはマージンを持ってブレーキして、徐々に詰めていくといい。ボトムスピードが低いとタイムは出ない。ここはメインストレートの最高速にもつながる重要なコーナーだ。

危険箇所を理解し核心を突け

SUPERVISOR 田中哲也

本誌おなじみのサーキットご意見番、田中哲也。今季はスーパー耐久シリーズに日産フェアレディZで参戦。ポルシェ・トラック・エクスペリエンスではチーフインストラクターを務める。

SPECIFICATIONS

鈴鹿サーキット

- コース全長 5807m
- メインストレート長 約800m
- 西ストレート長 約1000m
- 周回方向 時計回り
- コース幅 10~16m
- 最大高低差 40m
- 最高標高 58m

Check 6 [スプーンカーブ]



ストレートの車速を高めるため

2つの大きな左コーナー。1つめは5速で入り、3速に落とす。2つめはわずかにブレーキを踏んで向きを変える。2つめの立ち上がりからは下りだ。ここは長いストレートなので立ち上がり重視だが、2つ目のコーナー進入で右寄りのラインから操舵し遅れると、エイベックスをとれなくなる場合があるのでトータルで考える。立ち上がりで4速にシフトアップするが、シフト地点を覚えて、うまくいったかどうかチェックしよう。カップカーの場合は緑石の始まりあたりだ。

Target Time

2分7秒00

マシン:ポルシェ911 GT3カップ (Type991)
タイヤ:ミシュラン・レーシングスリック
走行日:5月下旬
気温:22℃
路面:ドライ

走行料金 30分=6500円(平日)

Check 5 [ヘアピン]



ヘアピン前後のコーナーが重要

ヘアピンの直前に110Rの緩い右コーナーがある。カップカーだとインペタで行くことは難しいが、左ヘアピンに向け、できるだけラインを右側にとってヘアピンの旋回速度を上げたい。しかし無理をしすぎるとヘアピン進入時に姿勢を乱してクラッシュの恐れがある。ラインはミドル・イン・アウトをとる。ヘアピン立ち上がりからスプーンまでの長い右コーナー(通称まっちゃんコーナー)は全開だが、次のスプーン進入が苦しいラインにならないようにする。

Check 4 [デグナーカーブ]



今日の自分を知るバロメーター

デグナーカーブは2つの右コーナーからなる複合コーナーだ。カップカーの場合、ひとつ目の進入は3速。2つ目の手前でリミッターに当たってしまう方が速い。デグナーのコース幅は狭いが、イン側の緑石に乗りすぎるとクルマが跳ねてしまい、乗らないとコース幅がさらに狭くなる。ここをリズムカルに走れるかどうかで、今日自分が乗れているのかがわかる。デグナー2つ目の先はヘアピンに向けて上りになるので出口でしっかりと加速する。



予選で自分の実力とおりのタイムを発揮するためには、普段からきちんとタイムを出すための訓練を積んでおかねばならない。まずは富士スピードウェイなどで安定したタイムが出せるようにならないと、鈴鹿で安定して好タイムは出せない。私の感覚ではFSWで1秒遅かったら鈴鹿で3秒は遅くなる。それくらい技術の差が出やすいサーキットである。雨だどリスク無しに抜けることはほとんどない。ウエットの場合はサーキット走行のセオリーとして、ウエットラインを取るのが基本だ。イン側を外したり、水の無いところを走る。それでも雨の鈴鹿にはたくさんの罠が用意されている。例えば下

ッブダウンがあつてコースの先が見えないところに、高速で飛び込んでいかないといけない。それが鈴鹿サーキットが難しい理由だ。ある程度、他の国際サーキットで走行経験を積んでから来るべき場所なのである。



りのメインストレート右側ピットロード寄りである。以前からストレートのイン側は水が溜まりやすかったが、新しい舗装になってますます顕著になった印象だ。カレラカップカーのような速いクルマで、雨量が多い日のスポーツ走行を走る場合、混走する遅いクルマをストレートで抜くために不用意にイン側に行くとスピンしてクラッシュの可能性が高まる。前のクルマがセンターを走っている場合、ストレートで抜く時は絶対にイン側から行つてはいけない。他にも1コーナの手前や2コーナりの出口、S字のひとつ目と2つ目の間、3つ目と逆バンクの間に川ができる。ダンロップコーナーからデグナーまでとヘアピンの進入と立ち上がりに水が溜まりやすい。スプ

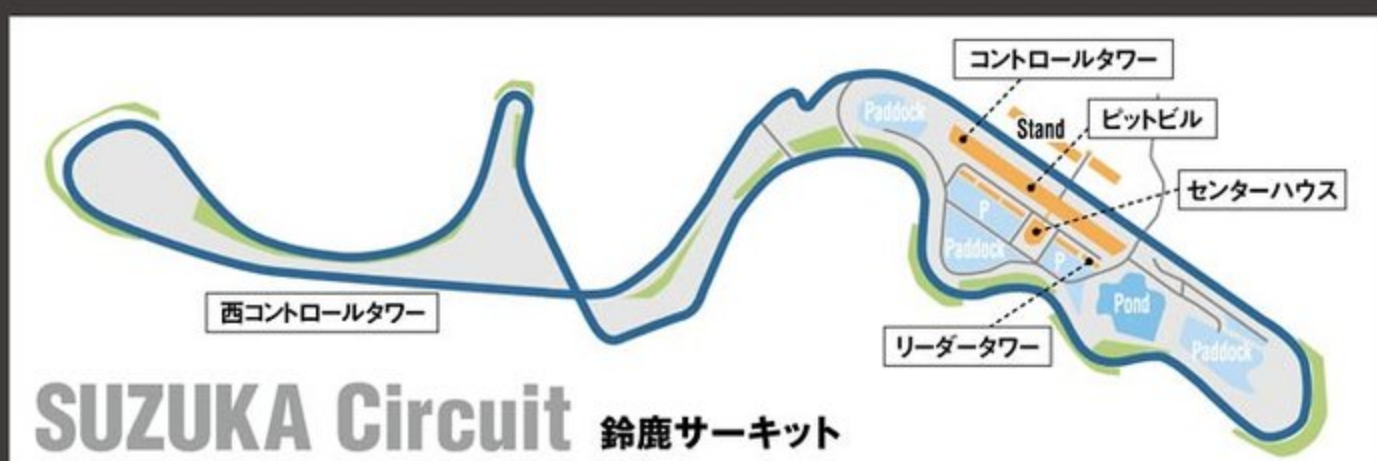


東名阪道の鈴鹿ICから約12km、20分。東京、名古屋方面からは伊勢湾岸道のみえ川越ICを降りて国道23号を通っても到着時間が変わらないこともある。平日の朝、サーキット周辺はラッシュアワーがあるので注意。入場はモータースポーツゲートから。
●住所：三重県鈴鹿市稲生町7992

インの手前の川は舗装がよくなって、かなり軽減されたが、西コースのピット出口あたりから130Rまでバックストレートは水が溜まりやすいので要注意だ。130Rの立ち上がりやシケインの出口先の東コースの合流地点も水が溜まりやすく、気を抜くところがない。

実のところ、雨が降って急に危険度が増すサーキットというのはあまりない。富士のようなストレートが長いサーキットの方が前が見えずに恐怖感がある。鈴鹿の場合、ほとんどがコーナーなので却って恐怖心はない。むしろ雨が降ったらサーキットというのはそれくらい危険だと理解する必要がある。

あらゆるサーキットに共通して言えるのは川はまっすぐ越えること。川を斜めに越えると姿勢を乱しやすい。ハイスピードで川を越える時は注意だ。もちろん水たまりは水深によつてハイドロに注意する。車速の高いところは絶対に慎重に行かねばならない。鈴鹿でウエットの場合はあらゆるコーナーに危険があると意識しなければならない。



ホテルや遊園地などが併設される

日本で唯一と言っていい、街中にある国際サーキットである。サーキットそのもののF1が開催されたりと魅力的だが、付帯施設の充実ぶりもすごい。歩いてサーキットに行ける便利な鈴鹿サーキットホテルのほか、遊園地、プール(～9月4日)、キャンプ、スパ(2023年春～)などがある。サーキット走行という趣味は、走っている本人は楽しいが、クルマに興味のない家族をほったらかしでは家庭内の不協和音が高まってしま



う。その点、鈴鹿サーキットならば、自分が走行中、一緒に来た家族は遊園地やクアハウスなどを楽しんでいてもらえる。心置きなく走行できるというモノだ。ただし無理をして自走で帰れないようなことにならないように注意しよう。

□ ータスのワンメイクレースシリーズ「ロータス・カップ・ジャパン」2022年シーズン第3戦が、7月24日宮城県・スポーツランドSUGOを舞台に開催された。シリーズ唯一の東北ラウンドとなる菅生ラウンドは、クラス1に3台、クラス2に6台という合計9台がエントリー。多くのクルーにとって菅生を走行するのは1年ぶりとなるため、感触を確かめるように練習走行の段階から精力的に走行を重ねている。

青空が広がる絶好のレース日和のもと、午前9時30分に20分間の予選がスタート。いち早くコースインしたのは、前戦富士でマシントラブルから思うような走行ができなかった、現在クラス1ランキングトップの清水友一だ。清水は最初のアタックラップで、昨年自身が記録したコースレコードをコンマ5秒近くも縮める1分33秒598を叩き出すと、早々

LOTUS CUP JAPAN 2022

Rd.3 Sugo

唯一の東北開催、菅生ラウンドを迎えたロータス・カップ。予選から抜群のスピードを見せていた清水友一は決勝好スタートを決めながら、予想外のトラブルに見舞われる。それでも残りのレースで立て直し、開幕戦以来の勝利を決めた。

TEXT●入江大輔 (IRIE Daisuke) PHOTO●市 健治 (ICHI Kenji)

よもやのトラブルを越えて

にピットへと引き上げる。一方、ゲストドライバーの佐藤考洋は少し遅れてコースインするも、制御系トラブルに悩まされ1分34秒600と清水のタイムに届かない。この結果、清水が開幕戦鈴鹿以来となるポールポジションを獲得。2番手に佐藤を挟み、今回が菅生初ドライブとなった佐野順平が3番手の1分36秒652を記録している。

「ブランドおりの予選になりました。これだけ気温や路面温度が高いと、いくら走ってもタイムは出ないと思うので、1周で決めようと考えていました。菅生は久々の走行になりました。

したが、コースに高低差があつて楽しいですね。スタートでしっかり先頭をキープできれば、そのまま差を広げたいです」と、清水は予選の走りに納得の様子。

難易度の高い菅生での初予選を終えた佐野は「初めて走る菅生は掴みどころがなく、難しさを感じました。私自身は富士がホームサーキットなので、キャラクターの違いに戸惑っています。まだ怖い箇所が多いのですが、しっかりと走り切りたいです」と、決勝に向けて語っている。

湿度は若干上がったものの、ドライコンディションで迎えた決勝レー



前はマシンの不調から勝利を逃した清水。今回も1周目にトラブルに見舞われたが、その後レースを立て直して開幕戦以来の2勝目を手にした。



→ロータス・カップ唯一の東北開催となる、菅生ラウンドにはクラス1に3台、クラス2に6台がエントリー。絶好の天候のもと、9台が一斉にスタートした。



↑真夏の開催となった菅生は、いかにタイヤをマネジメントするかもレースの鍵となった。そのため、予選上位クルーの多くは決勝に備えて1回のアタックで切り上げている。



今回も激しいバトルが繰り広げられたクラス2。トップの橋本洋平が賞典外となるため、優勝は2位でレースを走り切った飯田敏雄。2位長澤宏昭、3位荒田良浩と、ロータス横浜勢が表彰台を独占した。



クラス2予選トップの橋本は好スタートを決めるが、1周目の最終コーナーでクラス1の清水のスピニングに巻き込まれてリードを失ってしまう。それでも残りのレースをしっかりと走り切り、首位でゴールした。

ス。13時50分からフォーメーションラップを開始し、全車グリッドに整列し、10周の戦いがスタートした。レッドシグナルがブラックアウトすると、ポールポジションの清水が抜群の蹴り出しでホールシヨットを決める。2番手の佐藤を従えて順調に走行していた清水だったが、1周目の最終コーナーで制御系トラブルから、まさかのスピニング。グラベルまで侵入し、これで一気にクラス3番手まで順位を落としてしまう。予想外の展開でトップに立った佐藤は、コ

ンスタントに1分36秒代台のラップタイムを並べ、後続との差を周回ごとに拡大する。3番手の清水はトラブルの後遺症を抱えながらも、前を行く佐藤を4周目のS字コーナーでパス。2番手に順位を戻すと、前を行く佐藤を追う。しかし、その差を縮めることができず、佐藤が清水に20秒以上の大差をつけてトップフィニッシュ。佐藤は賞典外となるため、清水が開幕戦鈴鹿以来となるシーズン2勝目を獲得した。菅生での初レースをしつ

かり走り切った佐藤も、2位表彰台を得ている。「車両のセーフティーモードが急に介入したことで、スピニングしてグラベルにまで入ってしまった。その後もエンジンが6500rpmまでしか上がらない状況でしたが、なんとか走り切れて良かったです」と、清水は安堵の表情で振り返った。

清水のトラブルもあり、優勝の可能性もあった佐藤だったが、「チャンスを活かせず、残念です。それでも、菅生をロータスで走るのとはとても楽しかったです。まだこのクルマに乗り換えて1ヵ月なので、次戦までにはしっかりと慣れて勝負できるようにしたいです」と、次戦に向けて意気込みを語った。

会心のオーバーテイクも

毎戦激しいバトルが展開されているクラス2は、予選序盤で飯田敏雄が1分36秒652、長澤宏昭が1分37秒674と、クラス1に続き昨年のコースレコードを上まわるタイム

をマーク。2人がこの1回のアタックでピットへ戻った一方、「練習走行ができなかったたのでプラクティスのつもりで走った」と語る荒田良浩は周回を続け、1分38秒965までタイムを縮めて見せる。前戦優勝した橋本洋平（今回はゲストドライバーとして参戦）は、予選中盤にコースインすると、飯田と長澤のタイムを大きく超える1分36秒164を刻んで、クラスポールポジションを獲得。以下、2番手に飯田、3番手に長澤、4番手に荒田のオーダーで予選を終えた。

決勝レース、ポールスタートの橋本は1週目にクラス1の混乱に巻き込まれながら、一度も首位の座を譲ることなくトップを快走。その後方ではスタートで2番手に浮上した長澤に対し、5周目のストレートでスリッパに入った飯田が一気に差を詰める。飯田は1コーナーのブレーキング勝負では前に行けなかったものの、ヘアピンの進入で長澤を会心のオーバーテイク。その後、3番手に

順位を落とした長澤の背後に荒田が迫り、最終ラップまでテールトゥノーズのバトルが続く。

レースは危なげなく走り切った橋本がトップでゴール。橋本も佐藤同様に賞典外となるため、優勝は開幕戦鈴鹿以来となる飯田が手にした。荒田のプッシュを最後まで守り切った長澤が、2位表彰台を得ている。

「激しいバトルもあって、とてもタフなレースになりました。それぞれが、速い箇所と遅い箇所が違っていたので、なかなかオーバーテイクができませんでした。開幕戦も相手のミスによって転がり込んでしまった。今回も優勝しましたが、もう少し自分としては完成度を高めたいです」と、飯田は優勝にもかかわらず反省を口にした。

ロータス・カップ・ジャパンは2ヵ月のインターバルを経て、10月に富士スピードウェイで3年ぶりに開催を予定している「JAPANESE TUS DAY」内でエキシビションレースが行われる。

熱宇宙

スポーツカー
自動車工学的ロン

福野礼一郎の

47

かつて我々は福野礼一郎のスポーツカー論／スーパーカー論を貪るように読んだ。「スポーツカーの是非は物理が決める」「ヨー慣性モーメントは運動性のキーワードだ」「スーパーカーなんか直線番長のゴミである」そんな過激で熱いスポーツカー論をわくわくしながら毎月読んだものだ。かつて福野節の熱烈なファンだった本誌編集長永田元輔が、夜の東京をスポーツカーで走りながらいまの視点で福野に本音のスポーツカー論、スーパーカー論を問う。もう一度あの熱い話が聴きたい。

REPORT●福野礼一郎 (FUKUNO Reiichiro)
PHOTO●篠原晃一 (SHINOHARA Koichi)

バイク女子モトブロガー

RcocoチャンネルのRさんインタビュー

「その②」スロースポーツドライブ論

ファストドライブとスロードライブ

本誌永田編集長と福野礼一郎は、人気モトブロガーのバイク女子、RcocoチャンネルのRさんをお招きしてお話を伺っている。

Rcocoチャンネルは、愛車の「エストレアちゃん」(2002年モデルの初代エストレアRS。SOHC単気筒259cc、20PS/20Nm)に乗ったRさんが、師匠の指導・先導であちこちにツーリングに行く道中、おもしろおかしいトークを行うという人気YouTube動画シリーズ。2020年9月

27日の初投稿以来、現時点で83本の動画が公開中だ。無駄な空白を0・5秒単位で徹底的に切り詰めた編集でテンポがいいことに加え、発言のタイミングに合わせてピンク色のマンガ文字のテロップがぼんぼん飛び出してくる演出が面白い。テロップに気を取られるから画像が継ぎはぎでもぜんぜん違和感がない。画期的な動画編集テクだ。

もちろん最大の魅力はRさんの素直なかわいさとおしゃべりだろう。そういう方を雑誌に呼び出してインタビューする場合、通常なら質問するべきなのは撮影のエピソードや失敗談、ご本人の生い立ちやプライベートなど

「動画の裏側」についてだろう。だけどここはクルマの雑誌で私はクルマの評論家、この連載は真剣にスポーツカーとスーパーカーを論じる場である。だから最初からRさんには一般的なインタビューはしませんとお伝えしてあった。私の視点はあくまでRさんのインプレやトークの中に隠れている、我々のスポーツカー・ライフに対する真摯な教訓だ。

福野礼一郎 Rさんの動画でとてもいいのは、どんなトークの最中でも踏切に差し掛かったら「びた。右っ、左っ、ほーい！」って声に出して完璧な一時停止をするところ。このシーンは何度も

出てきます。「制限速度を守ること

も重要ですが交通の流れに乗って走ることも大切です」「トンネルの先は渋滞していることがあるので注意が必要です」と、教習所で習った言葉をそのまま思い出して繰り返すシーンもい。

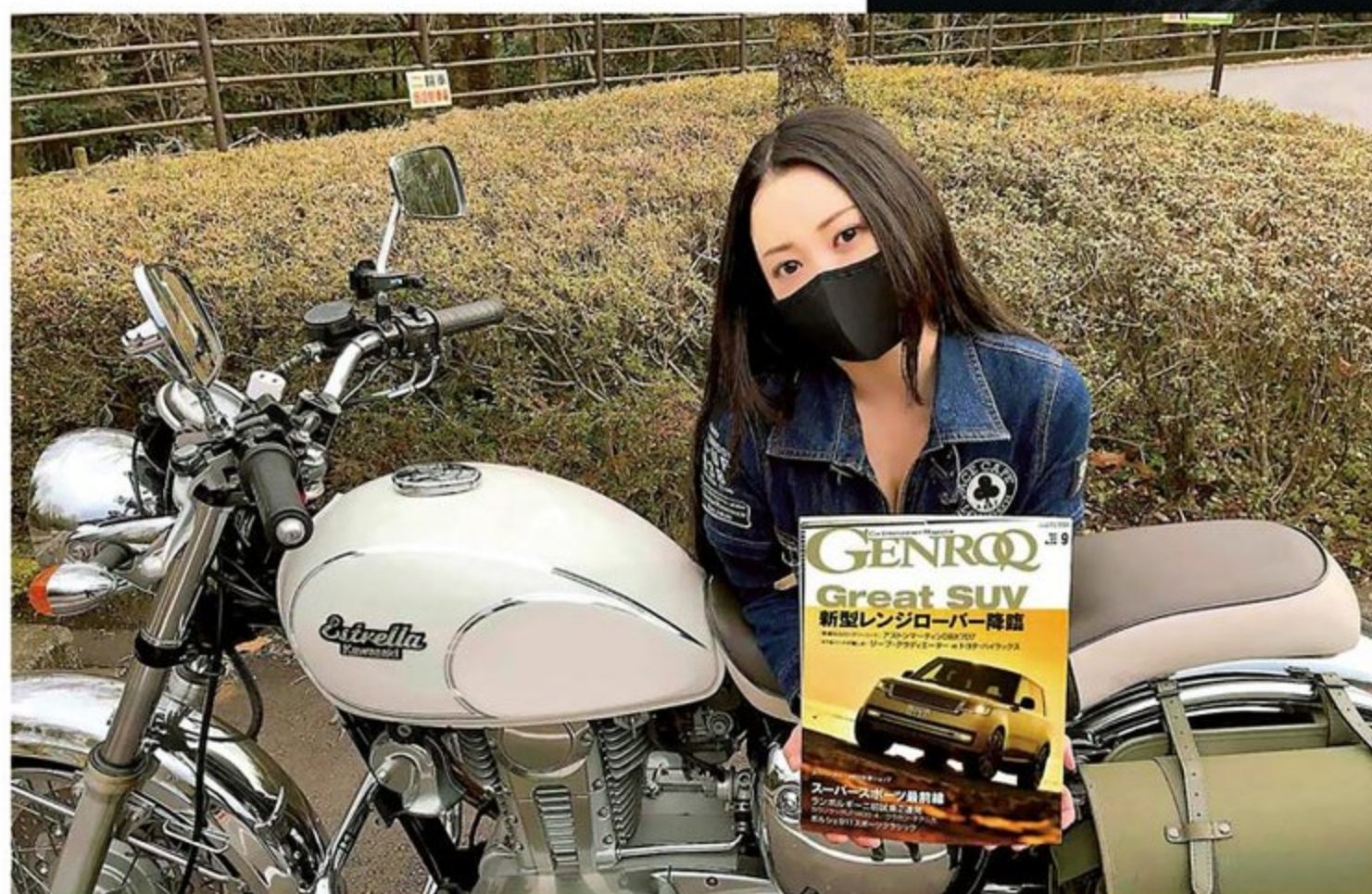
Rさん ほかの方よりも教習所にいた期間が長かったの(笑)それだけ教習所で習った言葉が印象に残ってるんだと思います。

福野 Rさんは日本語のセンスがありますね。バイク女子モトブロガーさんの中では文法の正しさと言葉のセンス

で群を抜いてる。早口言葉が得意だし、サンジの名言をまるまる暗記してしゃべってたこともあったでしょ。

Rさん ほんとによく見てらっしゃいますね(笑)。

永田編集長 交通法規を守りながらツーリングするというのはモトブログに共通した良いところですね。もちろん動画でスピード違反なんかすればたちまちコメント欄で指摘され炎上しかねないという面もあると思います。Rさん 私の場合はスピードを出して



PHOTO●Rさん



走るような、そんなテクニックもないので。

福野 修行を積んでテクニックがさらに増しても、Rさんはたぶんずっと安全運転だと思いますが。

Rさん そうですね。転んじゃうのが怖いし、警察さんに捕まっちゃうのも嫌だし。

福野 すみません、私が思っていることをちょっと言わせてください。私がここで言いたいのは、Rさんときには講習所で習ったことを声に出して反復しながら、制限速度も含めて交通規則を守りながら修行し、それで100%バイクの運転を楽しんでおられるという事です。この事実が証明している

のは「スピードを出して走ることだけがクルマ（やバイク）の運転の楽しみではない」ということです。もちろん制限速度も含め交通規則を遵守するというのは社会通念として「当たり前のこと」なんです。実際には運転好きでクルマ好きの人間が制限速度を厳密遵守して走ってれば、相応のフラストレーションが貯まる。その結果として道交法が悪いと考えたり、警察の取り締まりを逆恨みしたりしがちになります。私もかつてはそうでした。

Rさん エストレアちゃんはそんなにスピードは出ないバイクですから。高速道路も100km/h出したら苦しいです。

福野 私は生涯独身ですから、人生の後半のほとんどをコンビニ弁当と出前をたべて生きてきました。どうにも飽きると家の近所にある吉野家とココ壱とマックとKFCと小諸そばを巡回する。まさにファストフード人生です。でもたまには友人を誘っておいしいものを食べに行ったり、コロナ以前は年に3〜4回、5kg6kgの大きな肉の塊を買ってきて家で焼いて友人呼んでパーティーしたりもしていました。

永田 私も1回呼ばれて巨大なローストビーフいただきました（笑）。

福野 ローストビーフは簡単なんです。が、大昔に米国家族に作り方を教わったBBQバックリブともなると前日から仕込んで一晩マリネしてからオーブン2時間半、炭火焼きですから、食材買ってきてから食べるまで28時間くらいかかる。究極のスローフードですよ。でもそこが楽しい。つまりクルマやバイクの運転だってファストドライブビング／ファストライドだけじゃなくて、スロードライブ／スロウライディングという楽しみ方だってあっていいということですよ。

です。とにかく安全運転が第一です。
福野 でもレンタルバイクでカワサキZX-25Rに試乗したときは、高速道路に乗って少しだけアクセルをひねって加速してみても「これは飛ばしたくなる気持ちもわかる」とおっしゃってましたね。

て速く走りたくなるんです。だから私のいう「スロードライブ／スロウライディング」というのは「交通規則を守ってゆっくり走りましょう」なんて意味じゃない。「ゆっくり走ることそれ自体を楽しむ運転があつていい」ということ、そのための絶対の条件は「ゆっくり走るのが楽しい乗り物に乗ること」だということです。

も楽しい乗り物です。オープンカーもちょっとだけ似てますが、空力的に良くできた現代のオープンカーは100km/hで走っても風なんてほとんど巻き込まないから、オープンでもスピード感がぜんぜんない。スピード感を感じたいなら、やっぱり飛ばしたくなることに違いない。

永田 それでエストレアちゃんとスパーセブンと並べたんですか。

福野 バイクは体が外部に露出してて全身で風を感じるから、同じ速度でもクルマよりスピード感がある。バイクというのはクルマよりゆっくり走って

永田 スパーセブンは40km/hでも風がすごいですね。

福野 バイクの風圧はほぼ正面集中ですが、スパーセブンは後ろからもがらん巻き込んでくる。60km/hで野球帽が飛び、80km/h出したら呼吸困難（笑）。バイクよりさらに快適速度が



低い。徹底的に低いです。だから50km/hで走ってたつてすごいスピード感ですよ。だからゆっくり走ることを自体を楽しむことができる。

永田 まあそのスーパーセブンで高速道路走ったり公道をぶつ飛ばしたりする方もいますよ。

福野 自虐行為に近いですね。なにかあったら命の危険があります。ああいうクルマでは絶対スピードは出さないほうがいい。

永田 福野さんは以前からこの連載で「低中速で力があるエンジンなら交通の流れに乗って走るだけで加速に充実感があって楽しい」といつてきました。そのためには「気筒あたり排気量がデカいか、低中速型ターボか、重量が軽いかしかない」と。

福野 Rさんがゆっくり走っていても充実感を感じながら楽しめるのは、エストレアちゃんが249cc単気筒だからということも関係していると思います。

250のバイクとしては気筒あたり排気量が最大、しかもOHVでキャブレター式の低中速型。振動は大きいけど、その振動がまた楽しいというのも単気筒バイクの魅力です。Rさんは気筒排気量がさらに大きいヤマハSR400（単気筒399cc）をレンタルバイクとして「この振動が好きなの」「ちょっとひねっただけでプシャー〜ンっていく」と、振動の楽しさとともに、気筒あたり排気量の大きいエンジンの加速の迫力をインプレしていました。その一方で高速道路ではその軽さと速さを絶賛したZX25R（249cc4気筒）気筒あたり排気量62・25cc）については逆に「1速だとあんまり進まない」「自分の中では1速・2速がなんかうまくいかない」と描写していて、高回転型エンジンというのは回転を上げてスピードを出さないと面白くないという事実をすばり見抜いています。素晴らしい直感的洞察です。

永田 福野さんのスーパーセブンはフ



オールド・ケントの1・6ℓ4気筒ですから気筒排気量約400cc、クルマとしては6ℓV12や4ℓV8より小排気量じゃないですか。

福野 いえいえOHVのキャブレターの低中速型エンジンで車検証記載車重550kgですから。60km/hまでの加速は一瞬ですが、そこがほぼ快適性の限界。スピード違反なんてあり得ない。永田 でも、もしそういう話なら「スロードライブが楽しい乗り物」なんて、単気筒バイクとスーパーセブンくらいしかこの世にないということになっちゃう。

福野 低中速で大トルクのワイドレイン、パワーに対して圧倒的に軽い車重、風が巻き込むオープンボディ、この3つのうち2つを満たしていればスロードライブは楽しめます。

永田 大排気量のOHVエンジンとかターボ・ディーゼルとかですか。でもどっちも重いから、となると軽くてパワーがある中排気量+ターボ、だから4ℓV8ターボのマクラレンはいよいよ話になるんですね。あと3ℓV6ターボのマイルドハイブリッドとか。福野 いずれにせよいまのスーパーカーのメカの売りはパワーとスピードで

す。メカ仕様の基本理念が「スペックとスピードでライバルを蹴散らす」ことにしかない。だから私に言わせればフェラーリもポルシェもランボルギーニもアストンマーティンも、ファストフードしか売ってないファストフードチェーンですよ。運転をゆつくり楽しむスロースポーツカーは誰も作ってない。ファストフードしか売ってないのに警察さんに「早く食うなよ」「ゆつくり楽しめ」って言われたってそんなの無理ですよ。そう思いませんかRさん。

Rさん（笑）
永田 350km/h出るスーパーカーでゆつくり走るのもまたいいもんですけどね。

バイクの夢

福野 ところでRさんはエースカフェのデニムのカバオールをよく着てらっしゃいます。いい感じにエイジングしててとてもよく似合いますが、エースカフェは好きですか。

Rさん エースカフェさん大好きです。ロゴとか、お洋服のデザインとかがすごくかわいいです。つなぎ以外にもグロブとキャップとスタジャン愛用し

てます。
福野 エストレアちゃんとの関係をとくに意識してますか？

Rさん もちろんバイクのお洋服を買うときはエストレアちゃんと合うかどうか、意識しています。

福野 最初にRさんのモトブログを見たときからエースカフェ+単気筒バイクというコンビにハマってね。

永田 なにがですか？

福野 日本ではバイク用品のベルギアさんがエースカフェのライセンスをとって、大衆品質のいいバイクウェアやグッズの販売を日本で販売展開なさってますが、エースカフェはもともとロンドン近郊に1938年からある伝説のカフェレストランの名前です。戦後「トンアップ・ボーイズ」「ロッカーズ」「カフェレーサーズ」なんて呼ばれたバイク乗りたちが夜な夜な集まってクラブ的雰囲気になり、あまりに市民の評判が悪くなったので、キリスト教会の牧師がバイクのクラブを作って道徳教育をした。それが「89クラブ」です。当時のバイクの中心はもちろんノートンとかトライアンフとか、イギリスの戦前戦後のバイクで、その中でみんなの憧れがBSAという単気筒・大排気量のバイクでした。目黒製作所の

メグロZ/K/Y/Jシリーズ単気筒は、そのバイクの設計に影響を受けてます。

Rさん メグロさん知ってます。エストレアちゃんもそのイメージなんですよ！

永田 そうなんですか？

福野 目黒製作所は60年代に川崎航空機工業に吸収されてなくなっちゃったけど、2021年に「メグロ」のネーミングが復活しました（カワサキメグロK3。773cc2気筒OHV、52PS/62Nm）。Rさんのおっしゃる通り、エストレアやヤマハのSR400がメグロやBSAなどの単気筒バイクをイメージしているのは確か。とくにRさんのエストレARSは60年代のBSAゴールドスター（DBD34）にとってもよく似ています。

永田 なるほど。

福野 エースカフェは1969年に惜しまれつつ閉店しましたが、97年にいまの店が復活オープンしたときは地元では大騒ぎだった。私も98年から2001年にかけて4〜5回行きました。

永田 ロンドンのどのあたりにあるんですか？

福野 ヒースローから市街地に行く途中、ウエンスリーの工業団地の近く。



モーター誌・クルマ誌・バイク誌の新刊からおすすめの8冊を紹介



世界に誇るオープンスポーツカー 走りも
ルックスも『意のままに』
NA/NB/NC/ND歴代モデル完全制覇
情報満載2000点オーバー チューニング&
ドレスアップカタログ付き

ハイパーレブ Vol.263
マツダ・ロードスター No.13
定価2,450円(税込)／A4変形判



普段は街乗りに使え、週末になるとオー
バーランド仕様に早変わり。荷物を積み込
み、高い車高で山道もガンガン突き進む。そ
んな今、大人気のアウトドアカスタムの楽
しみ方を、この一冊に凝縮。
創刊号では「止まれば、そこがキャンプ地」
と題して全国のオーナーさんを大紹介。
キャンプ、クロカン、アウトドアの遊び方な
ども提案しています。

アウトドアビークル
OUTDOOR VEHICLE
定価1,500円(税込)／A4変形判



月刊G-ワークスの誌面を飾ったサブロク/
軽四輪の掲載ページを集めて編集。スバル
360やR-2、スズキフロンテ/セルボ/アル
ト、マツダキャロル、ホンダライフ/N360な
どなどを余すところなく掲載。さらにソ
レックスキャブをカットして中をわかりや
すく掲載したページ、ケーヒンFCR、点火
プラグテスト記事などの厳選記事を1冊にま
とめました。

G-WORKSアーカイブ Vol.9
みんなのサブロク/軽四輪
定価2,450円(税込)／A4変形判



1986年創刊のレーシングオンは日本にお
けるモータースポーツ文化の構築と発展に
少しでも尽力できるよう、次世代に「語り継
ぐ」ことをテーマとした誌面づくりを実施
していきます。
もちろん「今」という時間軸を加えて。

レーシングオン No.520
定価1,680円(税込)／A4変形判



掲載車種はS660、N-ONE、ALT
O、コペンなどの新型はもちろん、平成AB
Cトリオや歴代マシンが勢揃いのバラエ
ティ豊かなKワールド!!
チューニングの内容もスゴイの、ヘンなの、
カッコいいのまで、幅広く、実用パーツ記事
やショップDATAも充実。

ULTIMATE 660GT WORLD
Vol.5
定価1,500円(税込)／A4変形判



輸入車の中で激戦区と言われるCセグメン
ト・カテゴリー、そこで新たなベンチマーク
となること必至の新型プジョー308の魅力
を、本誌でぜひご堪能ください。

モーターファン別冊 インポートシリーズVol.84
プジョー308のすべて
定価1,100円(税込)／A4変形判



Vol.14に続くヤマハのMotoGPマシン
“YZF-M1”の特集。
800ccへの移行、タイヤのワンメイク化、さ
らには若いライダーたちの台頭と、
MotoGP全体が大きく揺れ動いた時代。そ
んな変革期のなかで新たな潮流を生んで
いったヤマハとロッシのチャレンジを詳解
しています。

RACERS Vol.64
逆襲のYZR-M1・OWS5
定価1,200円(税込)／A4変形判



「いじって楽しむ」要素満載のキャブレター
や空冷車を中心とした改造バイクマガジ
ン。'70年代から'90年代のバイクを中心
に、50ccからリッターまで幅広いジャンル
で改造し、走るユーザーに向けた内容が目
白押し!!

G-WORKS バイク Vol.27
2022 SUMMER
定価1,100円(税込)／A4正寸判

全国の書店または以下の方法にてお求めください

インターネット

www.sun-a.com/

お電話は…03-5357-8802(受付時間:平日10:00~17:30) FAXは…03-5357-8803(※代引きのみ)



復刻堂

【新シリーズ】

三栄フォトアーカイブス

SAN-EI Photo Archives

写真集

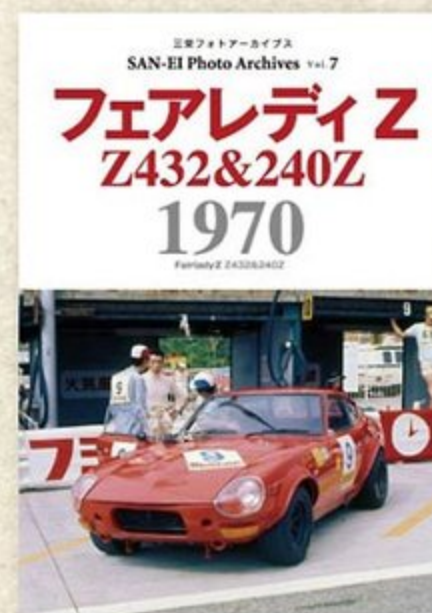
伝説のカーショーが甦る
歴戦のレーシングカーが躍動する
写真で魅せる自動車の歴史がここにある！



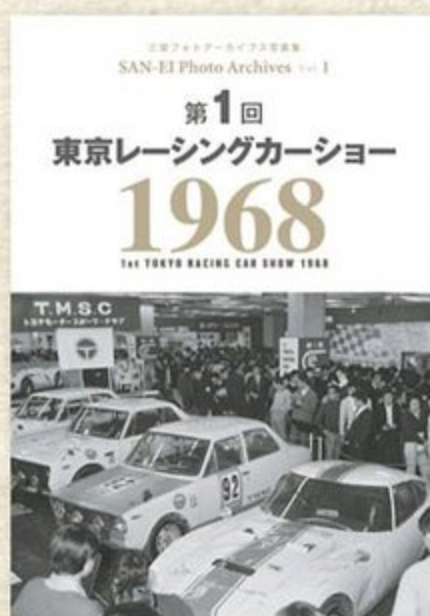
Vol.5
第5回 東京レーシングカーショー 1972



Vol.6
第6回 東京レーシングカーショー 1973



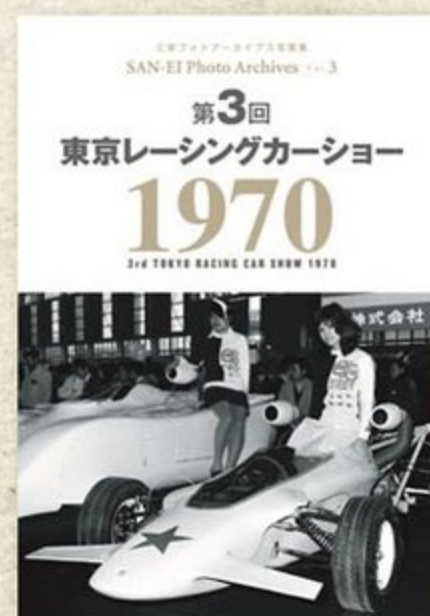
Vol.7
フェアレディZ 1970



Vol.1
第1回 東京レーシングカーショー 1968



Vol.2
第2回 東京レーシングカーショー 1969



Vol.3
第3回 東京レーシングカーショー 1970



Vol.4
第4回 東京レーシングカーショー 1971

ご注文は

お電話から

03-5357-8802

(平日10:00~17:00)

スマホから



パソコンから

三栄 WEB SHOP

で

検索

<https://sanei-web-shop.jp/>

※ご注文を受けてから、オンデマンド印刷により1冊ずつお作りしますので到着まで最大1ヶ月程かかる場合があります。
※シリーズ内には復刻していない号もございます。
※当時の本をスキャンしたデータから復刻しているタイトルもあるため、多少ヨゴレのように見える部分もございます。
※当時の装丁とは異なる場合がございます。

いつも駆けぬける歓びを体現するようなモデルを送り出すBMWに、リムジンのイメージは薄いかもしれない。しかし、飽くなき走りへのこだわりを全長5265mmもの大型サルーンとして成立させたBMW M760Li xDriveを忘れてはいけない。今では稀有となった6・6ℓものV12を搭載すること魅力だ。ダウンサイジングや電動化の波が押し寄せる中で、最後までV12エンジンを死守してきたのはこのM760Liだった。なにしろエンジンブロックはロールス・ロ

イスと共通だ。それはとにかくスムーズで上質で、そして重量級ボディをまるで感じさせないほどの強大なトルクで異次元の世界へと誘う。もともと7シリーズはすでに7世代目が発表されていて、そこにV12エンジンの姿はない。このM760Liは現役を全うしたことになるが、だからこそ時間軸を超えて魅力を放つ存在だとも思える。

HYPER FORGED HF-LMC for Office Az BMW M760Li xDrive

削り出しの造形を色濃く感じさせる10交点のメッシュパターンを持つHF-LMC。今回、ディスクはブラッシュド、リムはブラッシュド・アナダイズドとして、その質感を強調させている。アメリカではフローズン・ブラッシュドとも呼ばれるフィニッシュである。



前後スポイラーやサイドステップはマクストンデザイン製。ヘッドライトやルーフはジーオンのプロテクションフィルムを施工して、より精悍な雰囲気へと導いている。そのほかにもモール部分をペイントでブラックアウトするなど、細かい技を随所に感じさせる。

PRICE LIST

19インチ (7.5J~14.0J)	18万3700円~24万5300円
20インチ (7.5J~15.0J)	19万5800円~26万2900円
21インチ (7.5J~14.0J)	22万8800円~31万2400円
22インチ (8.5J~14.0J)	28万1600円~42万1300円
24インチ (9.0J~12.5J)	32万4000円~42万1300円

問い合わせ/ハイパーフォージド

☎072-256-6664 <http://www.hyperforgedwheels.com/>

取材協力/オフィスアズ

☎0749-42-7568 <http://www.office-az.com>

究極のリムジンに宿る

駆けぬけるラグジュアリー

て、よりスポーティな雰囲気を高めている。その上でヘッドライトやルーフのラッピング、モール類をブラックアウトするなどして独特の表情を手に入れた。現行型7シリーズが登場した時に話題となった、縦方向に大きいフロントグリルも、黒く落とされることでシックな装いに。いかにもモダンBMWらしいカスタム手法ながら決してやり過ぎず、そしてリムジンらしい大人っぽさを両立させた絶妙な手法だ。

その決め手となるのが、装着されたホイールだった。BMWとなれば多くのホイールブランドがしのぎを削る中で、選んだのはハイパーフォージド。オーダーメイド体制を持つ多種多様な車種、カテゴリーに対応してきたハイパーフォージドの多様性を、今回はBMW製の最高峰リムジンに持ち込んだのだ。

その銘柄は、10本のツインスポークがメッシュパターンを生み出したかのようなHFLMCである。2020年にデビューして以来、スーパースポーツ系を含むハイエンドカーの中では定番になった。モデルを問わずメッシュ系デザインとの親和性が高いBMWだけに、この表情が似合わないわけがない。実際、予想を超えるほどきつちりと調和した姿が目に見えびんできた。

削り出しの質感を訴えかけるフロアズン・ブラッシュドの色味で満開に咲く花のような表情が、スポーツムード満点の中で、エレガントな表

情を訴える。フロント9・5J、リヤ11・0Jの22インチというサイズ感も絶妙だ。純正に比べて2インチほどアップしながら、過度な大径感をまるで感じさせない。タイヤはフロント255/30ZR22、リヤ295/25ZR22のミシュラン・パイロットスポーツ4S。サイズ感はもとより、タイヤの方向性もまた、この760Liの性格と一致する。なお、CPUコーティングによるローダウンを施して、大柄なボディをさらにロー&ワイドへと導いている。BMWを始め輸入車のカスタムに長けたオフィスアズらしい。

HFLMCが約束するのはビジュアルだけではない。メイド・イン・ジャパン体制を貫き、重量級かつハイパワーなクルマに相応しい強度や剛性、信頼耐久性を兼ね備えているところこそ見逃せない。決して見た目だけのドレスアップではなく、高性能ホイールとして相応しい。なおかつきめ細かいオーダーメイド体制がある。特定の車種そのものにマッチングさせるのではなく、その個体ごとベストを見極め、ユーザーの好みを含めて相談しながら最適なサイズや仕上げを提供してくれる。この小回りの良さは、オンリーワンを求めるユーザーにとって心強い。今回のM760Liは、存在自体の希少性も手伝って、ハイパーフォージドの魅力そのものに加え、あらゆるニーズに丁寧に応えてくれる対応力を象徴するような存在だと思えた。



アコースティックな刺激

優雅な移動空間に宿る

ヌ オーヴァ・ドルチェヴィータという「新・甘い生活」に乗って人生を楽しむ。フェラーリ・ローマとはそういうクルマだ。フェラーリの中ではグラندツアラーに位置するものの、そういう概念すら重要ではないと思えるようなエレガントな存在である。しかもどこか控えめな装いで、特別な日だけではなく毎日乗れるフェラーリだという。

ど高い実用性を保ったまま、さらに刺激と個性をオントップしてくれるのが、パワークラフトのハイブリッドエキゾーストシステムである。フェラーリやランボルギーニを筆頭に、スーパースポーツ界では定番となった同システムが、いよいよローマにも設定されたのだ。

フェラーリはV8、V12モデル問わずほぼオールラインナップ体制で開発してきたパワークラフトだけに、ローマに対しても積極的だった。直



リヤホイールハウス裏側に綺麗に設置される小型サイレンサー。フェラーリ純正のエキゾーストシステム(写真右)は、そのサイレンサーのない特殊な形状を持っているようだ。

POWER CRAFT

Hybrid Exhaust System

for Ferrari Roma

PRICE LIST

ハイブリッドエキゾーストシステム
(Xチューブ、フロントパイプ付き)

91万3000円



ふたつの排気流路を油圧バルブで使い分けるハイブリッドエキゾーストシステム(写真右)。ローマ用の場合、初期設定としてXチューブ、フロントパイプがセットとなる。



純正バンパーから突き出るテールパイプはチタン製。110φの大径が勇ましく、その存在感を主張する。写真のチタンカラーのほか、焼き入れなし、マットブラックなども選べる。



ない。唯一、左右から突き出るチタンテールパイプがパワークラフトであることを主張する。それは純正のテールパイプよりわずかに太い110φで、バンパーとの位置関係もきっちり調整されている。その後ろ姿は実に勇ましく、止まっている後ろ姿を眺めるだけでも満足できそう。なお、この個体にある七色に輝くチタンカラーのほか、同じくチタンながらも焼き入れナシにしたり、ブラックテールを選ぶこともできる。ハイブリッドエキゾーストシステムは、決して実用性を度外視したチューニングパーツでもなければ、性能は二の次というドレスアップアイテムでもない。持ち前のモータースポーツ技術を駆使して、ローマが持つ世界観を正しく理解し、エレガントとスポーツという二面的な魅力をそつと高めている。ローマが提供する「ヌオーヴァ・ドルチェ・ヴィータ（新・甘い生活）」にパワークラフトが加わることで、よりカーライフを、ひいては人生そのものを楽しむことができそうである。

近で言えばポルトフィーノのシステムを完成させているものの、今回も安直な流用ではない。3855ccの90度V8ツインターボエンジンを活かしながら、ローマのパッケージングに合わせて専用設計した。ハイブリッドエキゾーストシステムは、サイレントモードとエキサイティングモードという2つの排気流路が設けられる。前者は軽量小型サイレンサーを通して、純正を凌ぐほどに静かな音色を持つ。これなら市街地でも躊躇なく走れるばかりか、普段使いするローマの魅力を後押しする。なお、サイレンサーはリヤホイールハウスの後ろに左右それぞれ取り付けられていて、無駄のない作り込みを感じさせる。エキサイティングモードでは、ローマの世界観を一変させる。まるでフェラーリ製スペチアレのような興奮へと誘う音色を響かせる。ポルトフィーノをさらに20PSも上回る620PSという出力性能も冴え渡る。右足の力加減ひとつで、リニアにどこまでもトルクを乗せていく。大排気量自然吸気のような特性がさらに際立つようだ。なお、ハイブリッドエキゾーストシステムに組み合わせられる格好で、中間（Xチューブ）とフロントパイプもパワークラフト製に置き換えられ、これも大きな効果を果たしているはずだ。

システムはパワークラフトが独自開発したSUS442ステンレスが使われる。膨張と伸縮係数が小さく、高温での強度に優れ、防錆性にも優れるという。フェラーリの出力性能を受け止め、より最適化するにあたって相応しい素材だ。さらに匠の技を活かして丁寧に1本つつ製作されるメイド・イン・ジャパンの生産力も手伝って、ハイブリッドエキゾーストシステムは完成する。

フェラーリらしい走行性能を秘めたまま、エレガントな存在にして毎日乗れるフェラーリを、として開発されたローマの、その2面性はパワークラフトの考え方とマッチングする。

外観を見る限り、純正のカーボンバンパーやディフューザーに覆われていて、その姿が露わになることは

ムは、決して実用性を度外視したチューニングパーツでもなければ、性能は二の次というドレスアップアイテムでもない。持ち前のモータースポーツ技術を駆使して、ローマが持つ世界観を正しく理解し、エレガントとスポーツという二面的な魅力をそつと高めている。ローマが提供する「ヌオーヴァ・ドルチェ・ヴィータ（新・甘い生活）」にパワークラフトが加わることで、よりカーライフを、ひいては人生そのものを楽しむことができそうである。



Check it up ③

REPORT●中三川大地 (NAKAMIGAWA Daichi) PHOTO●土屋勇人 (TSUCHIYA Hayato)

ALL GROUND
PORSCHE
Macanリフトアップの
新世界

すべてを兼ね備えた

SUVという言葉はスポーツ・ユーティリティ・ヴィークルの略称で、もともとアメリカで生まれた。ピックアップトラックの荷台にシェルを被せ、ワゴン風にしたのがルーツだ。もともとトラックなどの商用車はユーティリティ・ヴィークルと呼ばれていた。当時、アメリカで自由な考え方を持って生きる若者たちが、次々に新しいスタイルやファッションを生み出す過程で、ユーティリティ・ヴィークルを海や山で遊ぶレジャーカーに仕立てた。だから走ることがスポーツではなく、アウトドアシーンで遊ぶ（スポーツ

する）意味を含めてのSUVだった。それは1980年代にアメリカで大人気となり、瞬く間に世界中へと派生していく。各自動車メーカーも乗用車をベースに、または独自に開発し、次々とオリジナルのSUVを生み出し、今日のSUVブームを築き上げる。今ではブランド固有の精緻さとかスポーツイメージを持った、都会派SUVとして市民権を得た。それが個性なのは承知しつつも、乗り手がSUVと括るのなら、もっとヘビィデューティっぽさという筋肉を与えてもいい。それまでのSUVとは切っても切れない関係だった土の匂いを与えてもいい。その発想が、今、この時代には新鮮だ。そうした狙いで生まれたのがこの2台。ボルシェ・マカンと、アウディA4オールロードクワトロである。

それはスポーツワゴンとヘビィデューティSUVとの間にあるような、絶妙なコーディネートだ。厚めのバンパーとオーバーフェンダー、大径オフロードタイヤやホイールでSU



ブラックライン・サンドストリームの8.0J×17インチホイールにBFグットリッチ・オールテレーンTA/K02の組み合わせ。オーバーフェンダーやバンパーなどは耐久性の高いウレタン塗装であるラブラーライナーを塗布した。



マカンはスプリング単体で約50mm、A4オールロードクワトロは約45mmリフトアップする。それを踏まえてコーディネートできる。





B8型のアウディ A4オールロードクワトロにデルタフォース・オーバルホイールの17インチを組み合わせた。国産、輸入車問わず人気急上昇中のホイールだが、今回は個体に合わせP.C.D.変換などのセッティングを経て投入した。



PRICE LIST

リフトアップスプリング

ボルシェ・マカン 8万4000円(税抜)

アウディA4オールロードクワトロ(B8) 8万4000円(税抜)

AUDI A4 Allroad Quattro



オールグラウンドが提案するリフトアップスプリング。今回の2モデルのみならず、広く欧州車を網羅する。都会派SUVにリフトアップという選択肢を用意してくれたという意味では革新的なアイテムだ。



Vらしさをアピールしつつも、ベイスモデルの雰囲気を残して、都会っぽい雰囲気も同居させている。こうしたボディメイクを見るにつれて、つい、どこかへ行きたくなくなるような冒険心にかきたてられる。2つのモデルが持つ卓越したオンロード性能と、イイモノ感の漂うフイリングはそのままに、往年のSUVらしい大らかさを手に入れている。そのキーデバイスこそが、走行性能を犠牲にせずに、絶妙なリフトアップスタイルを実現する足まわりにあるのは間違いない。今、アウトドア界で密かに注目されるオールグラウンド製のリフトアップスプリングである。この2台のように、今までリフトアップの対象とは思えなかった車種に対して、積極的にスプリングを開発している。ノーマルダンパーの減衰特性を研究しながら、それに見合ったスプリングレートやストローク量、そして自由長などを決めているので、手軽にリフトアップすることが可能。過度なまでのリフトアップ量ではないし、街乗りでの乗用快適性も見越した適正な範囲内に収められているのはい。

オールグラウンドの人気アイテムである「ルーフトップテント」は、格納時はクルマのスタイルに自然に馴染んでいるが、シェルケースを開放するだけで本格テントに早変わりする、スタイルの良さと機能性の高さを売りにしている。このリフトアップスプリングにも、彼らのそんなモノ造りへのこだわりを感じてしまう。普段使いはいつも快適で、見晴らしも良くなって気持ちがいい。ゆったりとしたリズムの上下の揺れは、乗り手の気持ちを解きほぐしてくれる。しつとりと、どこまでも優しいのに、いざとなれば悪路に足を踏み入れることだって躊躇はない。もともと圧倒的な上質感と扱いやすさを併せ持っていることが手伝って、どちらもドライバーをリラックスさせ、同時に冒険心を掻き立ててくれる。つまりは、どんな路面も走れるのではなく、どんな路面も楽しめるようなスプリングだ。車高を上げただけのものではないし、オンとオフを分けへだてなく走れるだけがウリでもない。乗用車の繊細さと、SUVの大らかさ、それを見事に両立したかのような存在。機能だけではなく、官能でも路面を選ばない。こんなローダウンスプリングを軸に据えたアウトドアツールとともに過ごすなんて、最高の贅沢だと思う。

ド レスアップからスポーツホイールまで、カスタムカーライフに求められる多種多様なニーズをすべて受け止めようというワークはいくつものブランドを展開する。中でもグノシスシリーズは、彼らの技術や考え方を詰め込んだ象徴的存在だ。

最近ではコンケーブフェイスを強調させたアヴァンギャルドなCVシリーズの拡充に余念がない。2019年に登場したCVD、CVXに加え、今年になってさらにCVSが登場した。それは持ち前のコンケーブに加え、シャープな10本スポークが倒れかかるようなアシンメトリーデ



ワークのカスタムオーダープランによってゴールドディस्क×ブラックアルマイトリムへ。華やかなボディカラーを引き立てるが、かといって派手過ぎることがない。サスペンションはブリッツのダンパー ZZ-Rが投入された。



WORK GNOSIS CVS for LEXUS LC500

伝統芸と革新術を秘めた

変幻自在の様式美

デザインを持つ。有機的なイメージを持たせながら、実際は各スポークを含めて直線的な造形を多く取り入れたことでシャープな印象も内包させた。ピアスポルトの位置関係や、その造形自体も実に美しい。

このピアスポルトに象徴されるように、グノシスはあらかワークの大きな個性なのがマルチピースホイールだ。グノシスCVシリーズは

2ピース構造を採用し、CVSは19×22インチの範囲で多種多様なサイズを網羅する。サイズによりミドルとディープという2つのコンケーブを用意し、さらにスタンダードリムに加えてステップリムもある。こうした中で、0.5J刻みでリム幅を設定するほか、ミリ単位でのオーダーインセットも可能だ。

多様な選択肢を持つのはサイズだ



標準カラーのマットブラックで落とし込んだシンプルで洗練されたデザイン。その中にあるオレンジキャリバーが映える。フォードカーボン柄を水圧転写したエアロや随所のグロスブラックラッピングでスポーティな印象が際立つ。



立体感が強調されるコンケーブ形状と、傾斜したアシンメトリーデザインが特徴的なグノシスCVS。各スポークは傾斜しているものの、スポーク自体は直線的に伸びるため、角度によっては捻りがないようにも見える。



PRICE LIST

19インチ (7.5J~12.5J)	8万8000円~
20インチ (8.0J~12.5J)	10万1000円~
21インチ (8.5J~12.5J)	11万8800円~
22インチ (8.5J~12.5J)	14万6300円~

けではない。ディスクとリムそれぞれに対して、色や仕上げを選べるカスタムオーダープランを展開する。CVSは基本の仕様だけで5色もあり、さらにボディカラーが好みに応じて自在に彩ることができる。

こうしたワーク製マルチピースホイールならではの柔軟性を象徴するような存在が、車種を問わず独創的なカスタムカーを創るマツキナがプロデュースしたLC500だった。ともにCVSが装着されているものの、ラディアントレッドコントラストレイヤリング（赤）と、ホワイトノヴァガラスフレック（白）の個体では、訴えかける印象がまるで違う。前者はこの色味に呼応させるかのようにゴールドディスクへ。奥に潜むブレーキシステムも同系色である。そのうえで過度にキラキラさせないよう、黒く落とし込んだグリルやモール類との統一感を持たせたブラックアルマイトリムを組み合わせた。華やかなボディカラーの中で、走りを感じさせるような躍動感のあ

るディスクが浮き立ち、エレガントな雰囲気も見え隠れする。

対して後者は、白×黒を貫いてシンプルにスポーツ性を高めたようなコーディネートだった。ボディパーツは水圧転写によってフォージドカーボン柄にするなど、シンプルながらも芸は細かい。そこに組み合わせられるCVSは、ディスクとリムともにマットブラックで統一。その奥に潜むオレンジ色のキャリパーが、無機色の中にあって唯一の差し色として機能しているようだ。

このように色や仕上げ方によって、カスタムの幅は大きく広がる。この2台はともに前後とも22インチながら、サイズ設定も微妙に違っている。赤い個体はフロント9・5J、リヤ10・5Jとして、それぞれ265/30、295/25サイズのコンチネンタルのエクストリーム・コンタクトDWS06を。対して白い個体はリヤをさらにワイドな11・5Jへ。タイヤは285/30、315/30もの太さを持つミシュラン・パイロットスポーツ4Sである。もちろん、それぞれインセットを最適な寸法にして、きっちりと調和させた。同じ車種にして同じホイール銘柄ながら、ここまで多様な表情へと導くことができるのは、ワークのオーダーメイドシステムがあるからこそ。ボディ側のコーディネートを含め、ユーザーのセンスの良さ、そしてマツキナの知識や技術も欠かせない。ワーク自身の生産体制や実性能はもとより、こうしたサードパーティに支えられることで、ワークは何倍にも光り輝くことを知った。



ARTISAN SPIRITS LEXUS NX SPORTS LINE BLACK LABEL

魂と普遍性が息づく
ダイナミックなプロダクト



ホワイトボディのFスポーツには、専用形状のフロントアンダースポILERやリアアンダーディフューザーが用意される。フロントとリアを橋渡しするサイドアンダースポILERと組み合わせることで独自のフォルムデザインが楽しめる。



満 を持してのフルモデルチェンジで2代目へと進化し、新世代レクサスの方向性を明確に打ち出したオールニューNX。標準ボディ車に加えて、より先鋭的なデザインが付与されたFスポーツが選べることも人気を集める理由といえる。

そんなNXに対して盤石の体制でボディキットを提供するのが、かつて米国のSEMAショーで北米レクサスとコラボレーションを果たすなど、レクサスブランドに精通することでも名高いアーティシアンスピリッツだ。

NXで用意されるボディキットの基本となるのはフロントアンダースポILER、サイドアンダースポILER、リアアンダーディフューザーの3パーツ。標準ボディとFスポーツで共用できないフロントとリアは、デザインが異なる専用タイプが用意される。基本の3パーツだけでもレ

3ピースのアイテムで構成されるFスポーツ用のリアアンダーディフューザー。両サイドを翼端板形状にすることでエアロダイナミズムを向上。塗り分け処理も考慮した設計だ。



センター部分で最大18ミリのローダウン効果が楽しめる。Fスポーツ専用フロントアンダースポILER。両サイドのインテークを加飾するフロントバンパーガーニッシュも装着される。

PARTS&PRICE

フロントアンダースポILER	7万9200円 (FRP)
サイドアンダースポILER	9万3500円 (FRP)
リアアンダーディフューザー	8万8000円 (FRP)
上記3点セット	25万3000円 (FRP)

※ CFRP製品も開発中

リヤゲートスポILER	6万3800円 (FRP) 10万4500円 (CFRP)
リヤルーフスポILER	6万5000円 (FRP) 9万6800円 (CFRP)
オーバーフェンダーキット	13万7500円 (FRP) 18万4800円 (CFRP)
フロントバンパーガーニッシュ	6万5000円 (FRP) 8万8000円 (CFRP)
リアバンパーガーニッシュ	6万3800円 (FRP) 9万3500円 (CFRP)

クサスのエレガントで力強いフォルムを引き立ててくれるのだが、プラットフォームとして二段構えのリヤウイング(リヤルーフ&ゲートスポILER)や前後バンパーガーニッシュやオーバーフェンダーも用意される。オーナーの好みに応じてレシーな雰囲気を作り高めることもできる。

撮影車のFスポーツに装着されている、22インチの大径ホイール「CORRATA7+」の存在も見逃せない。光の加減で美しい印象を醸し出せる3ピースの鍛造ホイールは、高性能を売りとするNXに似合いの選択。このようにベースパーツに個別のパーツをアップデートすることで、多彩なスタイリングを狙えることも、アーティシアンスピリッツの魅力のひとつだ。

エアロキットには各々にブランドネームである「BLACK LABEL」のプレートも付随。また、フロント/サイド/リアのエアロパーツがセットになった買い求めやすい3Pキットも用意されている。購入を検討する際には忘れずにチェックして欲しい。





株式会社土屋鞆製造所 西新井工場と直営店

しょうわけんろく
ゆにばーす

昭和 元禄 Universe



第124話 [日本の名作]

OTONA
RANDSEL

土屋鞆製造所

オリンピックが延期になったあの空っぽの夏、東京ミッドタウン・ガレリア3階にきれいな鞆のお店ができていた。そのショーウィンドウ。黒革の鞆に視線が釘付けになった。分厚い牛革が両サイド真っ平ら、全周コバ仕上げ、底面はなんとコバのエッジで接地している。革のハンドルのマウントは内側にあって金属のシャフトで止まっていた。すごい。隣はコルビジェとミースが共同でランドセルを大人用に作り替えたような真四角のシルエットの黒革バックパック。これもすごい。もし「イタリア製」「29万円」「48万円」などと書いてあったら納得だが、価格はその3分の1以下だった。検索してみるとメーカー直営店舗、つまり自社製品の日本製である。これはただものではない。2年後の夏の取材である。

文とキャプション●福野礼一郎 (FUKUNO Reichiro) PHOTO●篠原晃一 (SHINOHARA Koichi)

協力●株式会社 土屋鞆製造所 <https://tsuchiya-kaban.jp>

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。



修理工房



西新井工場直営店



子供用ランドセルの製造工程



ブラックヌメスクエアバック

株 式会社土屋鞆製造所の本社工場は東京23区の北東部、足立区西新井にあった。2階建ての間口の広い工場建屋のファサードは煉瓦塀で飾られて、工場直営の店舗を併設している。

同社事業推進本部 販促企画部 PRチームの山登有輝子さんが出迎えてくださった。

製造・販売しているのは革製品が主体、各種バッグ、財布、カードケース、ステーションナリー、ポーチなど多種多様なが、同社の伝統的な主力製品は子供用ランドセルである。

西新井工場の直営店は、同社が全国展開しているランドセル販売店舗の中のひとつで、例年3月頃からはじまる翌年4月入学向けのランドセルの受注・販売をここでも行っている。ちなみに同社2023年モデルのランドセルは、シンプルでモダンなタイプと伝統的なスタイルの別2種類。コードバン、牛革、牛ヌメ革、人工皮革などの各種素材、定番のブラックとレッドに加え、ピスタチオやラベンダー、ミントブルー、キャメルなど多彩なカラーがそろっていて、バリエーションは全部で63種類にもおよぶ。皆川明さんの「ミナヘルホネン」が内装のテキスタイル

ルデザインを手掛けた「アトリエ」というシリーズが大人気だというが、逆に内外装をオールブラック系、オイルレッド系などに統一したシックで大人っぽい配色もある。

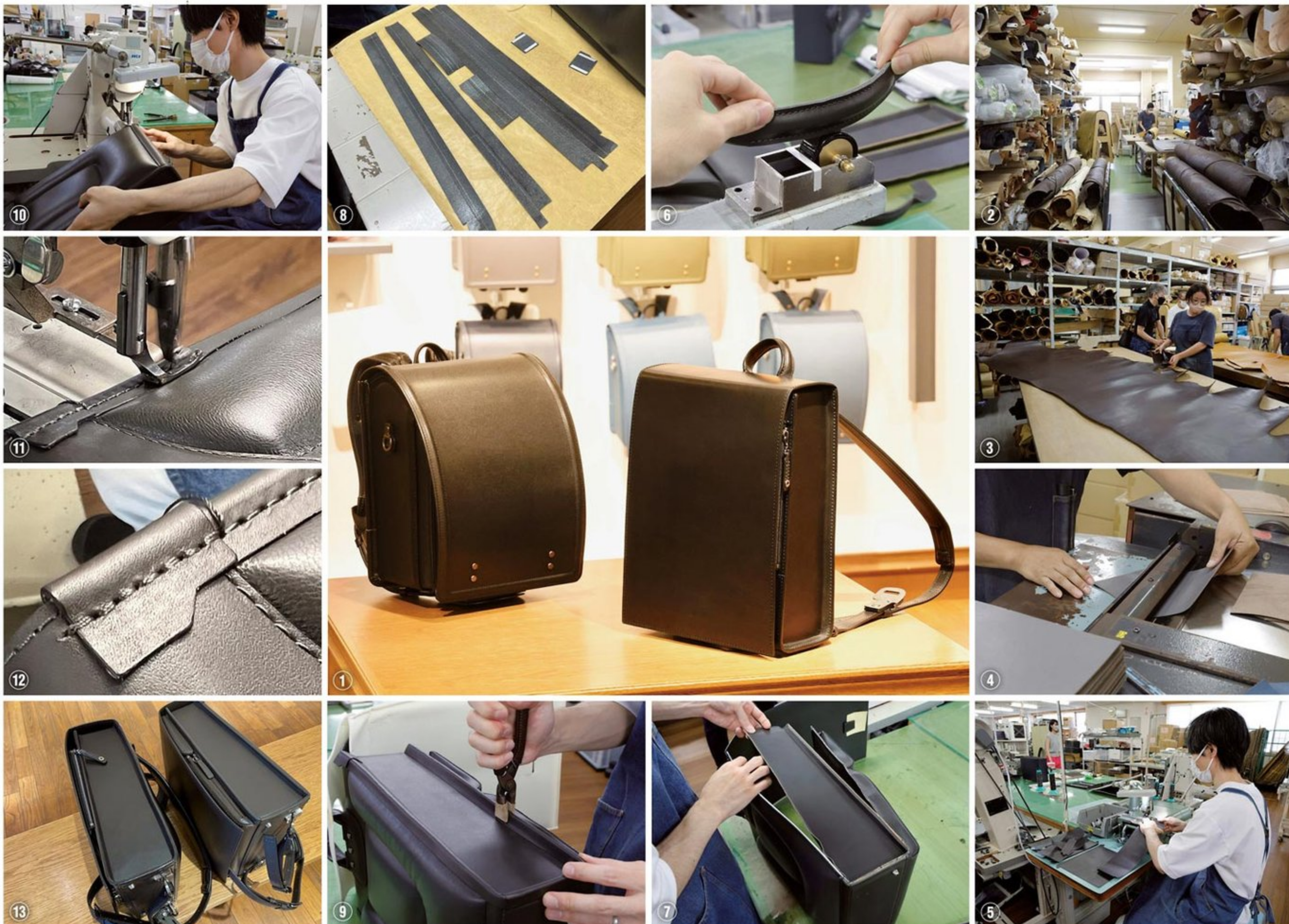
おじいちゃんとおばあちゃんが孫に買ってあげるといふ習慣が広く定着しているランドセル商戦では、希望者に無料で発送するカタログが大きなポイントだという。2023年モデルのランドセルのカタログを拝見したが、A5変形判120ページ以上の立派な「本」で、巻末に繰り出し式のバリエーション一覧表がつ



株式会社 土屋鞆製造所
事業推進本部 販促企画部 PRチーム
山登有輝子さん



株式会社 土屋鞆製造所 取締役
事業推進本部 本部長
金澤将悟さん



OTONA RANDSEL

①(左)株式会社土屋鞆製造所の子供用ランドセル。一般社団法人日本鞆協会 ランドセル工業会は、乱売や粗製濫造品から子供たちを守るためランドセルの規格を定め、合格した商品に「ランドセル認定証」を発行している。(右)同社の創立50周年記念として企画、2015年に発売したOTONA RANDSEL。設計・製造にランドセル作り50年の経験が生かされているが、なんと言っても魅力的なのは社内デザイナーによるそのデザインだ。2015年登場の001と002、2020年発売の003の3種類。写真は側面がコバ仕上げになっている001のワイドモデル(税込15万4000円)。詳しくは同社のホームページへ。

OTONA RANDSELの製造工程

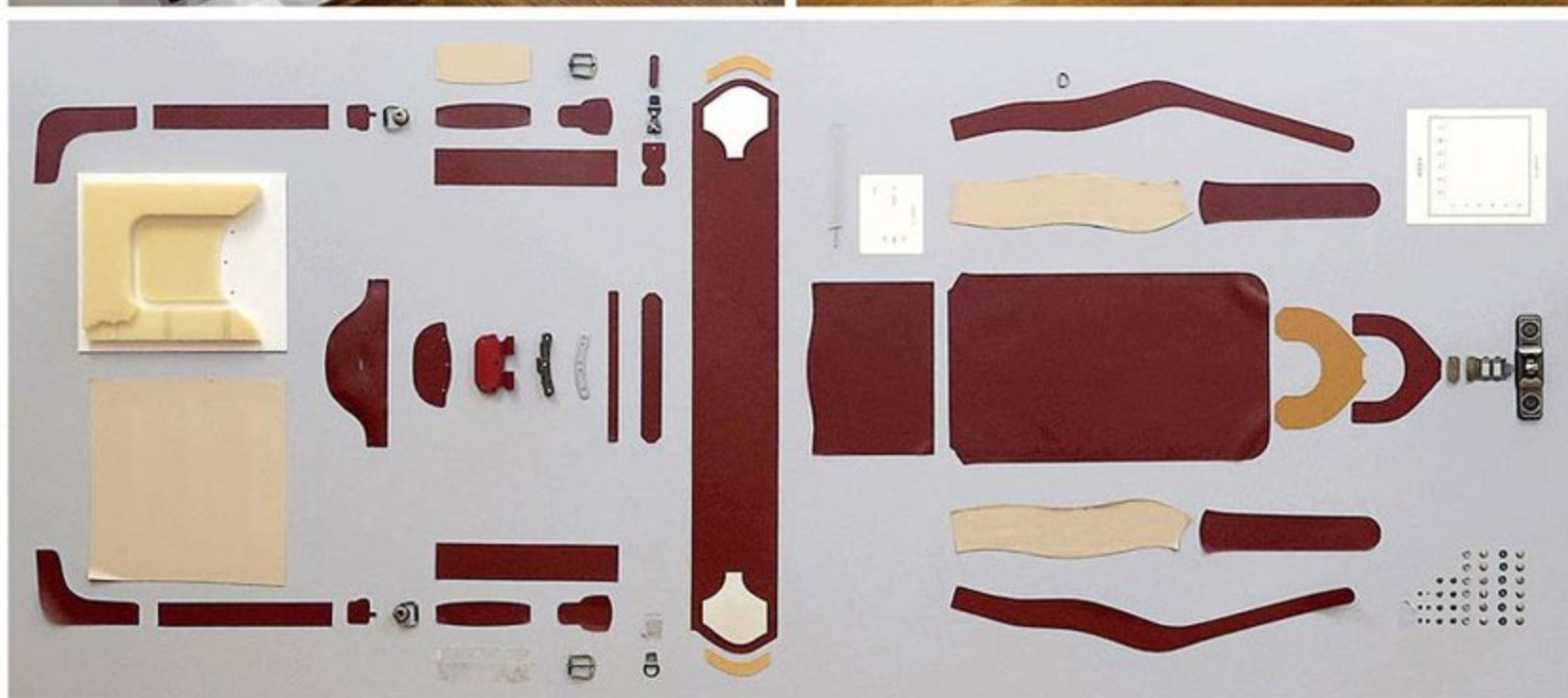
②製品に使うのは国産や輸入の牛革(本文参照)。③革の吟味：ハンドルなどは丈夫になるよう背部分からとっている。④大漣き：裁断した革を所定の厚みにスプリットする。⑤裏漣き：重ね合わせて縫製する部分など、端部をさらに薄く斜めに漣く。⑥ハンドルの製造：芯材を入れあまりを出しておいて縫製、あまり部を包丁で切り落としてから端面にコバインキ(樹脂+顔料)を何度も塗布し研磨して仕上げる。コバインキは自社製。プラスチックのように人工的な質感にコバを仕上げる手法も流行しているが、同社のコバ仕上げは風合いがあって自然な印象だ。⑦背中と冠(かぶせ)を縫製してから、ファイバーボードを挟んで強化した横マチを側面に接着する。⑧002と003の端部は子供用ランドセル伝統の革巻き仕上げ。コバと部品の裏、双方に接着剤を塗る。⑨革巻きを接着し圧着。⑩⑪まとめミシン：胴横マチ革巻きを一気にミシンで縫い合わせる。工程作業上もっとも難しく経験がいる作業である。⑫つまみ部分：002と003のまとめミシンの縫い始め部分は強化のために革が重ねられていて9層になっており、さらに芯材が加わる。「つまみ」と呼ぶ。この部分だけはひと針ずつミシンを手で送って縫い、さらに二度縫いしていた。⑬写真左が横マチの接合部がコバ仕上げの001、右が⑤～⑫で作ったコバが革巻きの003。2015年発売のオリジナルの001／002に対して、003は外観のシルエットを変更、小物入れをふたつに分割し、さらに3M社製の「スコッチガード」をスムーズ革に浸透させて風合いを変えずに防水・防汚性能を与えた特殊素材を使用している(サイズは2種類、税込15万4000円／large17万6000円)。

事業が拡大したのは現在の代表取締役社長で2代目の土屋成範さんの時代。インターネットの幕が開けた2000年代初頭にいち早くオンライン販売の可能性に着目しシステムを構築するとともに全国に直営店を出店、店舗とオンラインで自社製品

を直売するダイレクトマーケティング体制を確立した。直営店はランドセル専売店10店舗を含め現在27店舗。香港店および台湾2店舗と海外にも進出している。2022年6月にはデュポンの繊維部門から発展したアメリカ・インビスタ社が開発したリサイクルナイロン「コーデュラ」を使った新シリーズを発表・発売した。

現在社員は約700名。商品企画、商品デザイン、販促ツールの制作、そして販売と修理をすべて自社で行っている。東京ミッドタウン店で20分間ショーケースに釘付けになってブラックスーツ姿の店員さんにマジで怪しまれたあのウルトラモダンな書類鞆「ブラックヌメスクエアバッグ」や「OTONA RANDSEL」も社内デザイナーの作品だ。製造拠点は長野県軽井沢にもあって、合計約200名が製造に従事している。

西新井工場におけるOTONA RANDSELの製造工程を見せていただいた。ある意味もっとも重要なのが革の



子供用ランドセル

土屋鞆製造所の子供用ランドセル直売店は全国10店舗展開。西新井工場併設の直営店でも受注を行っている。同社のランドセル受注は入学13ヵ月前の毎年3月頃にスタート、商戦の山場はゴールデンウィークだという。7月31日までの受注分はすべて製造するが、基本的には受注が製造本数に達した時点で完売。直営店、各地を巡って受注する出張店舗、オンラインによって受注した数万点のランドセルを作り、翌年4月の入学式に余裕を持って間に合うように納品する。したがってランドセルはおおむね1年中作り続けているらしい。



ランドセル(子供用)の製造①

西新井工場の2階では大人用の革製品とともに子供用ランドセルの部品作りを行っている。ラックに並んでいるのは冠部分の裏地で、テキスタイルデザインはミナペルホネン。2023年モデルの「アトリエ」シリーズでは写真の「flowery memories 花の思い出」のほか「daily trip 日々の旅」「with friends 友だちと一緒に」の3パターン6色を設定した。

昭和元禄

吟味と裁断。

OTONARANDSELに使うのは2歳以上の成牛の革(カウハイド)で、品番001と003は国産の顔料仕上げ革(003は特殊な防水加工革)、品番002はイタリア・トスカナのタンナーの「バケッタ・ミリングレザー」を使う。傷がない部位を吟味・選別してマーキング、所定の形状に打ち抜いてから、革漉き機で1枚1枚所定の厚みにスプリット(回転式バンドソーで上下に分割)する。

2階では縫製作業が行われていた。ミシンを使う工程なので机を前に椅子に座って行っている。広いフロア

はランドセルの部品作りと大人の鞆作りのセクションに分かれていて、その一角でOTONARANDSELが作られていた。同社SCM本部製造部KABAN工房副工房長の難波景さんが縫製の主要工程を見せてくださった。

同社の創業50周年を記念する製品の開発企画で持ち上がったのが「大人用のランドセル」というプロジェクト。

一般社団法人日本鞆協会ランドセル工業会では子供用ランドセルの基本形式など規定しているが、その第

3項に「形状はかぶせ部が本体を覆う長さで縦型であるもの」とある。OTONARANDSELも基本形式は同じだが、当初、冠(かぶせ)ランドセル用語)を丸くラウンドさせた試作品を作ってみたところ、どうやってみても子供用ランドセルにしか見えなかったという。これはなかなか興味深い心理的現象だ。おそらく我々の心の中にランドセルを背負って元気に登校する子供たちの姿が焼き込まれているからだろう。ズーイー・デシャネルがドヤ顔で真つ赤の子供用ランドセルを背負って見せたのはその先人観がゼロだからだ。

思い切って冠を平面にして上部を折りシャープなシルエットにした、その決断がこの企画を成功に導いたのである。

また子供用は胴の両サイドの部分(「マチ」と胴の底の部分)が、横方向にぐるり1本一体になっている(「大マチ構造」)。この構造で試作してみると、これまたデザイン的に大人の鞆らしい風格が足りなかったらしい。

側面⇄底⇄側面を横方向にぐるり巻くのではなく、背中⇄底⇄前胴を縦方向にぐるり1体に巻くデザインにした。ファイバーボードを挟み込んだ横マチをそこに落とし蓋のように横からはめ込んで縫製するという構造だ。



ランドセル(子供用)の製造②

西新井工場1階での子供用ランドセルの製造。フローリングの床に仕掛品を並べ、工程によっては床に座って作業していた(①)。大まかな工程は②「前段」と呼ぶ胴の前側部品に、胴体を横一周する「大マチ」を縫製して「前胴」を作る。③パッド入りの「背中」と「冠(かぶせ)」を縫製して「背胴」を作る。このあと前胴と背胴を仮接着する。仮接着の際に前胴と背胴のアライメントを目検討で調整しながら張り合わせるが、ここが難しいという。



た進化型の003ではコバ部に革を巻き付けて縫製する方法を採用した。ランドセル工業会の規格に厳密にしたがえば、この製品は「ランドセル」とは呼称表記できない。それでOTONARANDSELという製品名を採用したのだから。

1階は子供用ランドセルの組み立て工場だ。製造数が多いので、ランドセルで



ランドセル(子供用)の製造 ③

前胴と背胴を仮接着したらコバ部分に革を巻いて接着する。このとき底面の左右2カ所の革を③のように「菊寄せ」するのがランドセルの伝統的な作り方だ。①床に座った職人さんは②目打ち(先端の丸くて細い棒状の工具)を使って、素早く、菊の花びらのように革を寄せていく。これが終わったらまとめミシン④で前胴と背胴をしっかり縫い合わせる。写真③(提供:株式会社土屋鞆製造所)はまとめミシンを終えた状態。



修理のテクニック ① ミシン縫い

①西新井工場2階にある修理工房。顧客から持ち込まれた同社の革製品の修理を年間2000点くらい行っている。見せていただいたのはネームタグの透明シールド交換。縫製を解き、シールドを入れ替え、接着。このとき表と裏の針孔がずれないようにピンを打っておく(②)。縫製はミシンをゆっくり手で送りながら針孔に合わせて針を刺し、一目づつ縫っていく(③)。ピンを打っておいたから裏側の孔位置は絶対ずれない。腕もいいがアタマもいい。



修理のテクニック ② 手縫い

ミシンで縫えない箇所は、ミシン針に把手をつけた自作工具を使って手縫する。元の針穴に上糸を通したミシン針を刺し、突き通った上糸にピンセットで下糸を絡めて引き抜く。末端はちゃんと二重縫いしてからちゃんと接着剤をつける。丁寧な作業だ。こうした修理技法を駆使して直したリユース品の販売も行っている。



ランドセルのリメイク品

6年間愛用したランドセルの思い出に、ランドセルを解体して記念品を作るという有料プログラム。ミニチュアランドセルは革だけでなく、金具も使い込んだオリジナルから転用する。ミニチュアランドセルの製作代は税込2万5000円だが、大人気のため受付初日に完売することもあるという。

は部品縫製を2階で、組み立て工程は1階、と分けている。
ユニークなのは工場の床が総フロアリングになっていて土足禁止、工程途中にある仕掛品は敷物を敷いて床に置いてあるということだ。ミシンを使う縫製は机と椅子の作業だが、それ以外は床に座って作業する。おそらく畳の上で行ってきた作業の伝統を継承したのだろうが、床に置いて床で作業すれば大切な製品を落下させるリスクがないし、工程にある品物がすべて見えるから作業状況が把握しやすい。当日は外気温37度の猛暑だったが、工場の中はエアコンが聞いて涼しかった。床に座って作

業すればさらに快適だろう。これまで国内の自動車部品メーカー120社の工場を取材してきたが、内装の縫製工場でもこういう方式を見たことがない。
2階にある大人の製品の修理工房を見させていただいた。
店舗預かりや顧客から送られてくる修理品は年間2000点以上。糸のほつれの修理、ファスナーの交換、ハンドルの交換など。ネームタグの透明シールドの交換さえ可能だ。犬に食べられて一部がなくなってしまう鞆を、革を大半新造して修理したこともあるという。修理は有償だが、いつでも受け付けてくれる。

ベテラン職人の福田さんが作業を見せてくださった。
縫製を解いて再び縫うときに、ミシンを手で送って一針一針、もとの針孔位置にぴたり合わせる。ここが作業の大きな特色だ。「そうしないと孔が増えて切り取り線になっちゃう」。何度縫っても強度が大きく変化しない布と革のそこが修理の際の大きな違いだ。
ミシンで縫えない部分は手縫い。福田さんは木製の把手にミシン針を差し込んだ手製の道具をたくさんそろえている。上糸を通し、元の糸孔をねらって突き通す。抜けた上糸にピンセットで下糸をからめて引き抜

けば一目が縫える。ミシン縫いをそのまま手でやっているのだが、端まで縫ったらちゃんと数目戻ってから糸を切ってちゃんと接着。ミシンで縫った箇所とまったく区別がつかなかった。
この修理技術を駆使したリユース品販売も始めている。お客さんから製品の2割引券と交換に同社革製品の不用品を引き取り、修理してリユース品として再販売する。年季が入っているほど価値観が高くなる革製

品ならではのアイデアである。
子供用ランドセルにも楽しい企画がある。6年間使ったランドセルを解体、ミニチュアのランドセル、ペンケース、フォトフレーム、パスケースなどのいずれかひとつに作り替えるという有料のプログラムだ。革はもちろん、使い込んだ金具もそのまま使うミニチュアランドセルは秀逸。こんな記念品があったら一生大事にするだろう。
石油化学製品を使わず14日間で生産できる人工皮革として世界中で注目されているアメリカBoort Th reads社が開発したキノコ菌系由来の画期的新素材「MYLO」にも注目、同社と提携して製品開発を進めている。土屋鞆製造所からMYLO製ランドセルや大人鞆が登場する日も遠くないだろう。



インテリアやエンジンなども実車そのままに再現。オーナーであってもその作り込みには納得だろう。

AUTOart Lamborghini Aventador SVJ

驚きの精緻さ

フル開閉機構とこだわりの作り込みによって、まるで実車がそのまま小さくなったような仕上がりを見せるオートアートの1/18モデルカー。まさに大人のためのホビーである。

ボディラインを完璧に再現しただけでなく、ホイールやマフラー周りなどのリアルさは驚くばかり。



アヴェンタドールSVJは全6色を用意。各3万3000円。

実車と同じく上方に跳ね上がるドアを開けると、インテリアも完璧に再現されていることに驚く。造形だけでなく、レザー張りのダッシュパネルにカーボンのメーターバイザーとセンターコンソール、アルカンターラのステアリングやシートなど、各部の素材もしっかりとその風合いが再現されているのだ。もちろんメーターやスイッチ類などの細部も実

車と同じく上方に跳ね上がるドアを開けると、インテリアも完璧に再現されていることに驚く。造形だけでなく、レザー張りのダッシュパネルにカーボンのメーターバイザーとセンターコンソール、アルカンターラのステアリングやシートなど、各部の素材もしっかりとその風合いが再現されているのだ。もちろんメーターやスイッチ類などの細部も実

車と同じく上方に跳ね上がるドアを開けると、インテリアも完璧に再現されていることに驚く。造形だけでなく、レザー張りのダッシュパネルにカーボンのメーターバイザーとセンターコンソール、アルカンターラのステアリングやシートなど、各部の素材もしっかりとその風合いが再現されているのだ。もちろんメーターやスイッチ類などの細部も実

車と同じく上方に跳ね上がるドアを開けると、インテリアも完璧に再現されていることに驚く。造形だけでなく、レザー張りのダッシュパネルにカーボンのメーターバイザーとセンターコンソール、アルカンターラのステアリングやシートなど、各部の素材もしっかりとその風合いが再現されているのだ。もちろんメーターやスイッチ類などの細部も実



フィラーキャップ以外は実車と同様にすべて開閉可能というのがオートアートのこだわり。これまでに1500種類以上をモデル化している。

車同様に作り込まれていることは言うまでもない。脱着式のエンジンフードを開けると、アヴェンタドールSVJの心臓であるV12 N Aエンジンが顔を見せる。ヘッドカバー周りだけでなく周囲のインテーク系パーツやオイルフイラーキャップ、やはりアヴェンタドールの特徴であるプッシュロッド式サスペンションのダンパーも完璧に再現されているのは驚くばかりだ。徹底した実車取材と、それを再現する技術力。その両方が揃わないとこれほど完璧なモデルカーは生まれない。見ても触っても楽しむことができる、大人のホビーとしてこれほど相応しいものはないだろう。

AUTOart モデルカー

特別販売商品 ラインアップ



2018年当時、ニュルブルクリンク北コースの市販車最速タイムを記録したハイパフォーマンスモデル。最高出力770PSに強化された6.5ℓ V12エンジンを搭載、先進的可変空力デバイス「アクティブエアロダイナミクスシステム」と車両統合制御システムを採用。オートアートでは、新デザインのフロントスプリッターや大型リヤウイング、大型リヤディフューザー、リヤバンパーの上から突き出したエキゾーストシステムや大型サイドエアインテーク、脱着可能なカーボンファイバー製エンジンフードなど細部までリアルに再現しています。

1/18 ランボルギーニ アヴェンタドール SVJ (全6色)

パール・パープル/マット・グリーン/メタリック・レッド/ターコイズ・ブルー/パール・イエロー/メタリック・ブルー
価格: 33,000円 (税込)

AUTOart コンポジットダイキャストモデルの特徴

- ・ボディには独自配合した「ABS」を、インナーボディには「ダイキャスト」を採用
- ・ダイキャストモデルに劣らない高剛性と重量感を実現しながら、目の覚めるようなリアルでシャープなボディラインの再現
- ・ダイキャストボディ以上に正確なチリ合わせやパーツ開閉を可能にしたモデルカーです。



1/18 ポルシェ 911 (991.2) GT2 RS ヴァイザッハ・パッケージ (全5色)

ホワイト/レッド/イエロー/ブルー/メタリック・シルバー
価格: 30,800円 (税込)

2017年9月にニュルブルクリンク北コースで記録した当時市販車最速ラップレコード6分47秒3を記録した「ポルシェ 911 (991.2) GT2 RS」。更に約30kgも軽量化されたハイパフォーマンス仕様「ヴァイザッハ・パッケージ」をオートアートがモデル化。センターロック式マグネシウムホイールやチタン製ロールオーバー、フロントリッドとルーフの印象的なカーボン柄もリアルに再現。フル開閉モデルで細部までお楽しみ頂けます。



1/18 マクラーレン 600LT (全5色)

オレンジ/ブラック/イエロー・パール/ライトブルー・パール/レッドメタリック
価格: 28,600円 (税込)

「570S」をベースにおよそ100kgも軽量化され、サーキット走行にフォーカスして開発された限定生産モデル「マクラーレン 600LT」。軽量のカーボンモノコックに、パワーアップされた最高出力600psの3.8ℓ V8ツインターボエンジンを搭載し、大幅にコーナリング性能も高められました。オートアートのモデルでは固定式大型リヤウイングや大型リヤディフューザー、カーボンセラミックブレーキや上方に突き出すエキゾーストパイプ、「セナ」にも採用されるカーボン製軽量バケットシート、斜め上方に開くディヘドラルドアなどもリアルに再現しています。



1/18 アストンマーティン DBS スーパーレジェーラ (全4色)

メタリック・ライムグリーン/メタリック・ダークブルー/ハイパー・レッド/ブラック
価格: 28,600円 (税込)

6年ぶりにその名が復活したフラッグシップモデル2018年発表の「アストンマーティン DBS スーパーレジェーラ」。「DB11」をベースに開発され、最新の軽量接着固定アルミ構造プラットフォームと、カーボンやアルミなどの軽量素材をボディに採用し約70kg軽量化。「DB11」から117PS増の最高出力725PSを発生する5.2ℓ V12ツインターボエンジンは、0→100km/h加速3.4秒、最高速度340km/hという超高性能を発揮します。力強く美しいスタイルを持つグランツーリスモをモデル化し、左右4本出しエキゾーストやリアスポイラー、ダブルディフューザーの他、21インチ鍛造ホイール&「ピレリ P Zero」タイヤ、カーボンセラミック製ブレーキなどの専用アイテムも忠実に再現しています。

ご購入はこちらのサイトから
(GENROQオリジナルステッカー付き)

送料無料

<https://as-web-shop.jp/>

本商品はメーカーから取り寄せ商品となります。【発送目安】ご注文より10日～2週間



AUTOartモデルカーの特別販売商品はこちらのQRコードから詳細をご確認のうえご購入ください。

New!

Top News

MLBエンゼルス、大谷翔平選手が ポルシェドライビングアスリートに就任

ポルシェジャパンは、アメリカのメジャーリーグベースボール(MLB)で活躍する大谷翔平選手を「ポルシェドライビングアスリート(Porsche Driving Athlete)」に任命し、アンバサダー契約を締結した。大谷選手が自動車メーカーのアンバサダーに就任するのは世界初となる。大谷選手は高校卒業後に北海道日本ハムファイターズで活躍し、2017年からはMLBロサンゼルス・エンゼルスへ移籍。ピッチャーとバッターの二刀流

を武器に活躍し、2021年には日本人史上2人目となるアメリカン・リーグのシーズンMVPを満票で獲得した。今後、大谷選手はポルシェのオフィシャルウェブサイト、ソーシャルメディア、店舗・屋内外広告などに、順次登場する予定だ。



大谷選手は「ポルシェは僕にとって憧れであり、夢でもありました。ポルシェという洗練された情熱を持つスポーツカーブランドと活動できることを、嬉しく思っています」と、就任を受けてコメントを送った。



ピーター・サヴィルと共同デザイン アストンマーティンが新ウイングロゴを公開



アストンマーティンを象徴する「ウイング・エンブレム」が、新たなデザインに生まれ変わった。グラフィックデザイナーのピーター・サヴィルと共に作られた新エンブレムは、F1フランスGPにおいて一般公開。新エンブレム導入に合わせて、「Intensity. Driven.」とネーミングされた新ブランド戦略も発表された。

故クレイグ・セイガーをイメージしたアートカー ベントレーががん研究のため競売に出品

ベントレーとセイガーストロング基金は、スポーツキャスターの故クレイグ・セイガー氏の功績を讃えた「コンチネンタルGTスピード・コンバーチブル」を公開した。血液癌への取り組みへ寄付すべく、この車両にスポーツ選手やセレブのサインを集め、2023年にオークションへと出品される。



マクラーレンとAPLがコラボレーション 新シューズシリーズ 「HySpeed」を5色展開で発表

マクラーレン・オートモーティブと、ハイパフォーマンス・スポーツシューズブランドの「Athletic Propulsion Labs (APL)」がコラボレーション。デザイン、パフォーマンス、テクノロジー、構造を進化させた新しいラグジュアリーシューズ「HySpeed」を発表した。実車のボディカラーから採用された5色が販売される。



マセラティ、「Project24」を発表 62台限定のサーキット専用 スーパースポーツを販売

マセラティは、サーキット専用スーパースポーツ「プロジェクト24(Project24)」を発表した。MC20をベースに専用デザインを採用。マセラティ製3.0 V型6気筒ネットウーノ・ツインターボエンジンを搭載し、62台のみを限定生産する。購入者には独自のサーキット体験イベントや、オーナー専用サポートなどが用意される。



山野哲也、アルピーヌA110 Sで 全日本ジムカーナ選手権 チャンピオンを獲得

アルピーヌ・ジャポンがサポートするレーシングドライバーの山野哲也が、2ペダル+電動パーキングブレーキ仕様のアルピーヌA110Sで「JAF全日本ジムカーナ選手権JG10クラス」に参戦。今季エントリーした全イベントで優勝し、シリーズ2戦を残して、早くも2022年シーズンのJG10クラスチャンピオンの座を獲得した。



ジャガー・ランドローバー 『007／ノー・タイム・トゥ・ダイ』 登場車両をチャリティオークション

ジャガー・ランドローバーは、映画『007／ノー・タイム・トゥ・ダイ』に登場したディフェンダー、レンジローバースポーツSVR、ジャガーXF(写真)を、英国赤十字社を支援するチャリティオークションに出品。招待制オークションは、9月28日にロンドンのクリスティーズで開催され、3台はクリスティーズ本店に展示される。

Newcomer

ルノー・メガーヌR.S.仕様と価格を変更 新たにBOSEサウンドシステムを搭載

ルノー・ジャパンは、「メガーヌR.S.」の仕様と価格を変更。デジタルインストルメントパネルが10インチに、マルチメディア「イージーリンク」のタッチスクリーンも9.3インチに拡大。さらにBOSEサウンドシステムを標準搭載する。価格は519万～559万円。

■問:ルノーコール ☎0120-676-365



5ℓV型8気筒エンジン搭載 レクサス IS500を日本国内でも発売

レクサスはFRスポーツセダンISに、最高出力481PS・最大トルク535Nmを発揮する5ℓV型8気筒自然吸気ガソリンエンジンを搭載した「IS500 F SPORT Performance」を設定、日本導入を決定した。IS500の通常仕様に関する詳細は22年冬以降に発表される。

■問:レクサスインフォメーションデスク ☎0800-500-5577



フォルクスワーゲン新型「T-Roc」発表 ハイパフォーマンスモデル「R」を新たに導入

フォルクスワーゲン ジャパンはクロスオーバーSUV「T-Roc」の改良新型の導入をスタート。最高出力300PSを発揮する2ℓ直列4気筒TSIエンジンを搭載するハイパフォーマンスモデル「T-Roc R」がラインナップに加わった。価格は394万3000～626万6000円。

■問:フォルクスワーゲンカスタマーセンター ☎0120-993-199



AMG55周年記念「G 63 エディション 55」 限定200台を日本導入をスタート

メルセデス・ベンツ日本は、メルセデス・ベンツGクラスのAMG55周年を記念した特別仕様車「メルセデスAMG G 63 Edition 55」を200台限定で販売する。メルセデスAMG G 63をベースに、22インチAMGアルミホイールや専用デカールを装備。価格は2750万円。

■問:メルセデスコール ☎0120-190-610

Car Media

BMW M LOVE



■8558円／ハードカバー

1972年から2022年まで登場したBMW Mシリーズのすべてが詰まった写真資料集。1972年の創業以来、モータースポーツ由来の技術を取り入れたBMW M社。その50年におよぶ歴史のすべてが、200Pを超えるボリュームに詰まっている。

NOKIAN TYRES HAKKAPELIITTA R5

ウィンターグリップ性能と 安定したハンドリングを発揮

フィンランドのタイヤメーカー「ノキアン」のスタッドレスタイヤ「ハッカペリッタR」に、氷上性能を大幅に高めた「R5」が登場。センターリップを廃止し、ブロックを小さくすることで接地面積が4%拡大した。

■価格:オープン
■問:阿部商会 ☎03-3233-2671 <https://www.nokiantyres.jp>



レッドブル F1 デザイン缶

ドライバー4名のイラスト入り 鈴鹿日本GP向け限定デザイン

F1日本GPに向けて、レッドブル・エナジードリンクに「レッドブル」と「アルファタウリ」のドライバーを描いた「F1 デザイン缶」が登場。8月初旬から全国のセブンイレブンでの限定販売がスタートしている。

■価格:191円(税別)
■問:レッドブル・ジャパン ☎0120-527-526 <https://redbull.com>



Goods

タミヤ 1/10RC マクラーレン・セナ

空力を追求した複雑なボディをRCで再現

500台の世界限定モデル「マクラーレン・セナ」が電動RCカーで登場。シャシーはシャフト4WDのTT-02を採用し、空力を徹底的に追求した複雑な形状を、ポリカーボネートでリアルに再現した。

■価格:1万6500円 ■問:タミヤ ☎054-283-0003 <http://www.tamiya.com/>



The MINI Story



■9449円／ハードカバー

BMWとMINIの協力を得て制作されたMINI書籍の決定版。第1章ではMINIの哲学について分析し、歴史や技術面を紹介しつつ、最終章「ギャラリー」では、MINIが発表してきた珍しいモデルやコンセプトカーを含む、歴代車両を年代順に紹介している。

■問:代官山 蔦屋書店 ☎03-3770-2525 <http://tsite.jp/daikanyama/ec/tsutaya/>

GruppeM BMW M3/M4用RAM AIR SYSTEM

鋭いレスポンスと高速域の 飛躍的なパワーアップを実現

積極的な外気導入により、充填効率の向上と吸気温度の低下を実現。確実な濾過性能と優れた整流効果との相乗効果により、3ℓ直6ツインターボに鋭いレスポンスと、高速域の飛躍的なパワーアップを達成した。

■価格:34万8000円
■問:グループ・エム ☎048-450-2911 <https://kn.gruppemdirect.com>



富永愛が新型ポロとサステナブルな食を追求する動画を公開 「The new Polo × 富永愛“できない、なんてない。”」



■問:<https://sp.volkswagen.co.jp/the-new-polo2022/>

フォルクスワーゲン ジャパンは、モデルの富永愛さんによる、新型ポロとサステナブルな「食」を追求する旅を追ったスペシャルムービーを公開した。動画内では富永さんがバリ在住時代に乘っていたというポロとともに、新たな方法や発想で「SDGs」に取り組む農家やシェフを訪れている。

10月16日に「山中湖交流プラザきらら」で開催 ルノー カングー ジャンボリー



■問:ルノー コール ☎0120-676-365 <https://www.renault.jp/>

ルノー・ジャパンは「ルノー カングー ジャンボリー 2022」を、10月16日に、山梨県山中湖村「山中湖交流プラザきらら」で開催すると発表した。3年ぶりの開催を受けて、駐車券の事前購入制を導入。9月1日から先着順での販売となり、駐車可能台数の2100台に達し次第、販売を終了する。

無料野外シアターイベント、 品川オープンシアター 『バック・トゥ・ザ・フューチャー』を上映!

品川シーズンテラスは、開放的な芝生の上で映画鑑賞が楽しめる「品川オープンシアター vol.10」を、9月3日～4日に開催する。開催10回目となる今回は、『バック・トゥ・ザ・フューチャー PART2(吹替版)』／PART3(吹替版)の2作品を上映する。事前申し込み制で、参加費は無料となっている。

■問:<https://sst-am.com/>

Information



topic
01

贅の限りを尽くす



Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC Edition 100

1921年、美しいスタイリングと贅を尽くした室内空間で人々を魅了した伝説の高級車「マイバッハ」が誕生した。メルセデスはこの伝説の車名を冠したブランドを現代に蘇らせ、今では究極のラグジュアリーと最先端のテクノロジーを搭載するスペシャルモデルだけにメルセデス・マイバッハブランドを用意している。

そして去る7月29日、マイバッハ100周年を記念した限定モデル「メルセデス・マイバッハ GLS600 4マティック Edition 100」が発表された。メルセデスのラグジュアリー SUVであるGLSをベースにクラフトマンシップにより仕上げられた素材を随所に配したスペシャルモデルだ。

まず目を惹く外装色はハイテックシルバーとノーティックブルーを組み合わせた専用ツートンカラーを採用。足元には専用デザインの23インチダークプラチナムディッシュプレート鍛造ホイールを奢り、洗練された高級感を演出している。

室内はマイバッハ100周年記念車に相応しく、クリスタルホワイトのナッパシート、ハイグロスブラックフローイングラインピアノラッカーウッドインテリアトリムをあしらうことで、美しさと荘厳さを両立。

世界限定100台(日本は限定31台!)と希少なモデルとなっているので、手に入りたい人は即オーダーを入れたほうがいいだろう。



洗練されたクリスタルホワイトのナッパレザーを贅沢に使用した室内。

PRICE

メルセデス・マイバッハ GLS 600
4マティック・エディション100 3570万円

topic
02

開放感溢れるラングラー

本格派SUVとしてジープブランドの屋台骨を支えるラングラーに開放感溢れる「フリップトップ」を採用した特別仕様車が追加された。

本特別仕様車は充実した装備が魅力の4ドアモデル「アンリミテッド・サハラ」をベースに開閉式ソフトトップ「フリッ

プトップ」や通常はラインナップされないV6エンジンを採用したモデルだ。

フリップトップは手軽に開閉でき、標準のハードトップにも付け替えが可能(通常のハードトップも付属する)。またベージュ系「ゴビC/C」とルビコン専用色である「スティングレー C/C」の2色のボディカラーを特別に設定し、アイコンニックなラングラーの存在感をさらに引き立てている。



PRICE

ラングラー リミテッドエディション・
ウィズ・サンライダー・フリップトップ・
フォー・ハードトップ 799万円



Jeep Wrangler Limited Edition with Sunrider Flip Top for Hardtop



LEXUS ES300h "Graceful Escort"

topic
03

大人のためのレクサス

レクサスのミドルサイズセダン「ES」に洗練されたスタイルの特別仕様車「Graceful Escort」が設定された。

Graceful EscortはES300hバージョンLをベースにクリームゾン＆ブラックの洒落た専用シートカラーや豪華な専用塗装のスピンドルグリル&アルミホイールを採用した、まさに大人のためのES。上質でラグジュアリーな車内空間を楽しむことができる。

また車両を俯瞰した映像をセンターディスプレイに表示するパノラミックビューモニターや直感的な使いやすさを追求した最新のマルチメディアシステムをES全車に採用している。



ステアリングには黒ブラック、インパネや本革シートにはクリームズステッチをあしらっている。

PRICE

ES300h "Graceful Escort" 728万円



GENROQ WATCH

時計の魅力はクルマに通ずるモノがある。ロデオドライブとのコラボでお届けする本ページ。
クルマ好きにグッと刺さる逸話や裏話を交えて綴る不定期連載。
今回は世界的宝飾ブランドが送り出す、アート感覚溢れる逸品。

REPORT●サトータケシ (SATO Takeshi) PHOTO●CROSSOVER COOPERATION●ロデオドライブ

今

回取り上げるのがカルティエのレディース腕時計だと聞いた筆者の表情が曇ったのを、ロデオドライブのスタッフが見逃さなかった。ベニューワールはカルティエの腕時計のなかでもハイエンドモデルであり、少しでも時計に興味がある人ならその歴史や価値を知っておくべきだ、という意見は、まったくその通り。レディースにまったく疎い筆者は、以下のようにレクチャーを受けた。

ベニューワールは1967年に発表

された歴史ある製成品で、

ケースの素材にゴールドのみを用いるという伝統

を守っているという。ネ

ーミングの由来は、カル

ティエが帝政ロシアの大

后妃に贈ったところ、そのやわらか

い曲線が「バスタブみたい」と評さ

れたことから、フランス語で浴槽を

意味するこの名前になったとか。以

来、カトリヌ・ドヌーヴをはじめ

とする何人ものセレブリティたちの

手首を飾ってきた。

こんな説明をしてくれたスタッフ

は、保管庫の奥から大事そうにもう

1本を持ち出してきた。バロック真

珠のように美しく歪んだこの時計は、

クラッシュウォッチ。これは、わず

か267本だけが生産された希少な

限定モデルだという。

端正なベニューワールをわざわざこ

のような形にした理由は？「ロンド

ンの俳優が時代に合った新進気鋭の

デザインを望んだ」とか、「サルバド

ール・ダリの絵から着想を得た」な

ど諸説あるけれど、いずれにせよ現

代美術のアートピースのような存在

感を放っていることは間違いない。

袖口のアート



ベニューワールにはいくつかのサイズがあるが、今回紹介するクラッシュウォッチはMM、ベニューワールがSMと日本人にも合うサイズ。ベニューワールの伝統でケースは各種ゴールドのみ。クラッシュウォッチはピンクゴールドのケース、ケース径約23.5mm(実寸)、手巻きムーブメント。¥16,280,000(税込) ベニューワールはホワイトゴールドのケース、ケース径約23mm(実寸)、クォーツムーブメント。¥7,678,000(税込)

CARTIER

CRASH WATCH WL420047



掲載商品に関するお問い合わせ

Rodeo Drive

<https://www.rodeodrive.co.jp>

☎045-900-2065 平日11~16時(担当:伊賀/田邊)

✉webshop@rodeodrive.co.jp

●NEW OPEN (9月1日(木)予定)

ロデオドライブ横浜関内店

神奈川県横浜市中区羽衣町1丁目2-8 銀泉関内ビル1-3階

JR京浜東北線「関内駅」北口徒歩1分

※新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から当面の間、お客様電話対応窓口の受付時間を短縮しています。

BAIGNOIRE 1920 WATCH WB5103LM



長年に渡り継続して成功を収めてきた自動車メーカーには必ず理由がある。それはクルマの成り立ち、あるいは傑出したリーダーシップの場合もあるし、多様である。自動車メーカーのトップを相手に精力的な取材を続けてきた英国在住ジャーナリストがその“キー”とは何かを分析する。

独立を固持する 「唯我独尊」メーカー

Morgan



創業から100年以上、どこかの資本にも属さず独立を保ってきた自動車メーカー、モーガン。見た目はクラシックだが中身は最新技術を採用入れた新型を続々とリリースするなど、今なお意気軒昂なブランドだ。

今日のモーガンは、クオーツのムーブメントで動く、古風なゴールドの懐中時計のようなものだ。見た目は骨董品だが、中身は現代の心臓である。同じことがモーガンの歴史を通じて当てはまる。実のところ1923年以来、主たる設計は2種しかない。最初はフロントのエンジンが剥き出しのスリーホイーラーで、1936年に登場した2番目は流れるようなセパレートフェンダーが前輪を覆う4輪だった。モーガンは自分なりの流儀で安定した成功を収め、あらゆる自動車メーカーのなかでもっともポリシーが首尾一貫したメーカーのひとつである。1911年以来、ずっとイングランド西部のモールバーン・ヒルズにある工場で操業しており、他社と合併したことは一度もなく、ごく最近までモーガン一族のメンバーが経営陣に加わっていた。

同社は1910年、ヘンリー・フレドリック・スタンレー・モーガンが創業した。モーターサイクルのエンジンを使った3輪車を製作したヘンリーは1959年に死亡するまで会長を勤め、息子のピーターが後を継いだ。1999年まで旺盛に経営に采配を振るったピーターは80歳まで会長の座に留まり、2003年にこの世を去った。その息子チャールズは2013年まで役員を務め、その姉妹も経営に関与している。

創始者のヘンリーが最初のスリーホイーラーを造ったのは、自身が使う簡便な足としての「ラナバウト」であり、ハンドルの代わりにティラーと、手で作動するブレーキが備わっていた。1918年までに販売量は1000台を超え、1920年代中盤にはより精巧なスリーホイーラーによって、オープンカテゴリーのレースで成功を収めた。スリーホイーラーの系列は1952年まで続き、なかにはフォードのエンジンを完全にカバーしたFシリーズもあった。

モーガンが最初の4輪車を造るのはようやく1936年のことで、その基本設計は2019年まで生き続けた。登場当初はモダンだったが、しだいに骨董品化していった。V8エンジン版などは確かに速かったが、原始的なサスペンションゆえハンドリングには注意を要した。それでもモーガンに乗ると全身に生気が溢れ、見る者だれからも愛された。モータリングがシンプルだった時代の象徴であり、英国自動車界が誇る名品であった。

2019年、モーガンはまったく新しいプラスシックスを発表する。エンジンはBMW製の3.0ℓ6気筒で、超モダンなアルミ製ストラクチャーと新しいサスペンションの上に構築されていた。しかし数歩離れて眺めれば、やはり以前と同じオールタイムに

他ならず、事実、ボディパネルはトネリコの木から組んだフレームに添って成形されていた。

モーガンは一度途切れたスリーホイーラーの製作も再開した。2011年モデルは1920～30年代の製品と見た目こそそっくりだが、新しいVツインエンジンとマツダMX-5(マツダ・ロードスターの輸出名)用トランスミッションを採用していた。さらに今年のスーパー3はフォード製1.5ℓ直列3気筒と、鋳造アルミ製の「スーパーフォームド・モノコック・プラットフォーム」と称する先進的なモノコック構造を取り入れている。

知られざる事実だが、モーガンは常に新製品を模索する実験を繰り返している。レースでの実験はもとより、エンジンに関してもEVや燃料電池を試行しているし、市場調査すら行っている。モーガンが大成功を収めている秘訣は、顧客をモーガン・ファミリーの一員に思わせることにある。「忠誠心」という絶ちがたい絆で結ばれたファミリーだ。

思い出して欲しい。かつて世界の自動車業界に統合合併の嵐が吹き荒れた時代に、本田宗一郎が最後まで独立系メーカーとして生き残るのは我がホンダとモーガンだけだろうと予言したことを――。



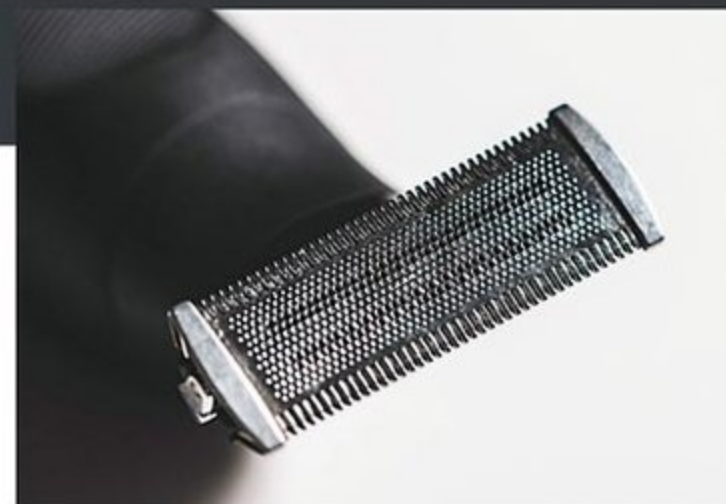


Vol. 37

REPORT ● 本田雅一 (HONDA Masakazu)
PHOTO ● 小林邦寿 (KOBAYASHI Kunihisa)
Illustration ● 阿部忠雄 (ABE Tadao)

本田雅一 ほんだ まさかず

初代iPhoneが時代を席巻することを登場時から予想していた先見の明に優れるスーパーテクノロジージャーナリスト。アップル社の新製品発表には毎回招待されている。世の中のあらゆるガジェット製品はもちろんのこと、オーディオ、ITやクルマにも精通している。彼が本気でセレクトした良い“モノ”に酔いしれよう。



世界初の4Dブレードを搭載することで水平に寝た毛や様々な方向に生えたくせ毛もしっかりと剃り落とすことができる。振動する刃が直接肌に触れない優しい設計となっている。

「男 性用グルーマー」。なぜトリマーではなく？ と興味を持ったのが最初の出会いだった。そもそもシェーバーでもなく、トリマーでもなく、なぜグルーマー。筆者のようなガサツな中年男性に、果たしてそこまで道具を使い分ける必要があり、その違いを感じられるのだろうかと考えていたが、考えるだけ無駄であった。

肌の露出が多い夏はもちろん、日常的に清潔感を保ちたいなら、髭を剃り、こめかみや襟足をシェーバーでクリーンに保ちつつ、その上で全身を整えておきたい。そんなモチベーションを湧かせてくれたのがブラウンの「ボディ&フェイスグルーマー PRO X XT5200」だ。

ムダ毛トリマーの大多数がI字ブレードなのに対し、こいつはT字カミソリに似たシェイプ。男性にとって馴染みある形状は「4Dブレード」と名付けられている。形状こそT字カミソリだが、実はこのブレードには4箇所のムダ毛処理部が備わっている。

2つは上端と下端の端。この角で軽くなぞると、柔らかな癖毛でもスーッと剥がれるように体毛が落ちていく。残りの2つはブレード中央部に網刃として配置され、電気シェーバーのように短く刈り込む構造だ。カミソリのように肌の上をなぞりながら、根元まで剃り上げる感覚を想像すると物足りないかもしれないが、身体のさまざまな体毛を処理していると、このブレードの良さがわかってくる。

グルーマーは、その名の通りグルーミング、すなわち“毛づくろい”するための道具。シェーバーではないというところが大きな違いだ。なぞるだけでサクッと、しかも肌の柔らかな部分にも負担をかけず、サーッと体毛が床に落ちる感覚は一般的なI字トリマーとシェーバー

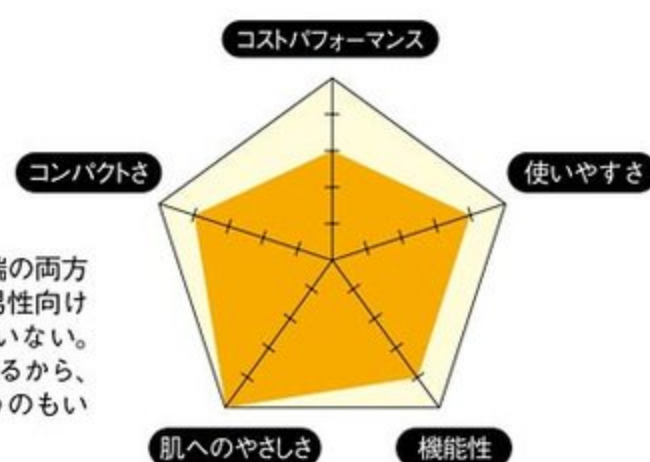


独自のシェーバー技術で
全身のムダ毛とおさらば

BRAUN

ブラウン ボディ&フェイスグルーマー PRO X XT5200

PRICE オープン価格



4Dブレードは上端・下端の両方でムダ毛を処理可能。男性向けだが女性にも便利に違いない。ヘッドを簡単に交換できるから、パートナーと共用で使うのもいいかも？

の両方の良さを兼ね備えた感覚。そして完全にツルツルになるまで剃り込むのではなく、均等な長さに整えていく。付属のアタッチメントを取り付ければ、残しておく体毛の長さも自由に選ぶことが可能だ。

髭専用ではないが、T字の使いやすいブレードで髭のエッジを整え、剃り残したい長さのアタッチメントで同じ長さに整える。剃り込む部分は一般的なシェーバーと併用する必要があるが、髭専用トリマー要らず。

ヘッドの肌当りは柔らかく、怖々しながらデリケートなゾーンを処理してみると、後に残る感覚はほとんどなかった。これなら安心して腋の下などにも使えるだろう。今時の世の中、男性の3人にひとりには美容に強い興味を持っているのだとか。オジサン世代の僕には驚きの数字だが、男性にも清潔感が求められる現代社会。若い男性はもちろんだが、同じ空間にいる僕らにもちょっとした気遣いは必要なものだ。

そうそう、コンタクトスポーツを嗜む僕の場合、自分の体毛を処理していると練習相手の体毛が気になり始めてしまった。相手が男性だとしても、気になるところはしっかり処理しておきたいと、自分でムダ毛処理をして気づいた次第。ちなみに多くのトリマーと異なり、ブレード部分だけを取り替えることも可能。長く使えるお気に入りのアイテムになりそうだ。



1、2、3、5mmの顔&ボディ用アタッチメントと0mm(スキンガード付)、3mmボディ用アタッチメントが付属される。様々なアタッチメントを使って好みの長さに調節可能だ。



最大45度ヘッドが前後に動くことで、肌の細かい凹凸にフィットして剃り上げることができる。アタッチメントを使用すればVIOゾーンのようなデリケート部位も対応可能だ。

人間工学に基づいた握りやすく滑りにくいハンドル設計となっている。もちろん完全防水設計なので、浴室で使用することも可能だ。バスタイムの時間を有効活用したい。







1 Audi
トートバッグ

| 1名様 |

アウディのシンボル「フォーリングス」がプリントされた実用的なトートバッグです。

■提供：アウディ・ジャパン



2 ノキアンタイヤ
リフレクター

| 1名様 |

スウェーデンのエルクをかたどったリフレクターです。カバンやランドセルなどにフックで付けるとオシャレ。

■提供：阿部商会

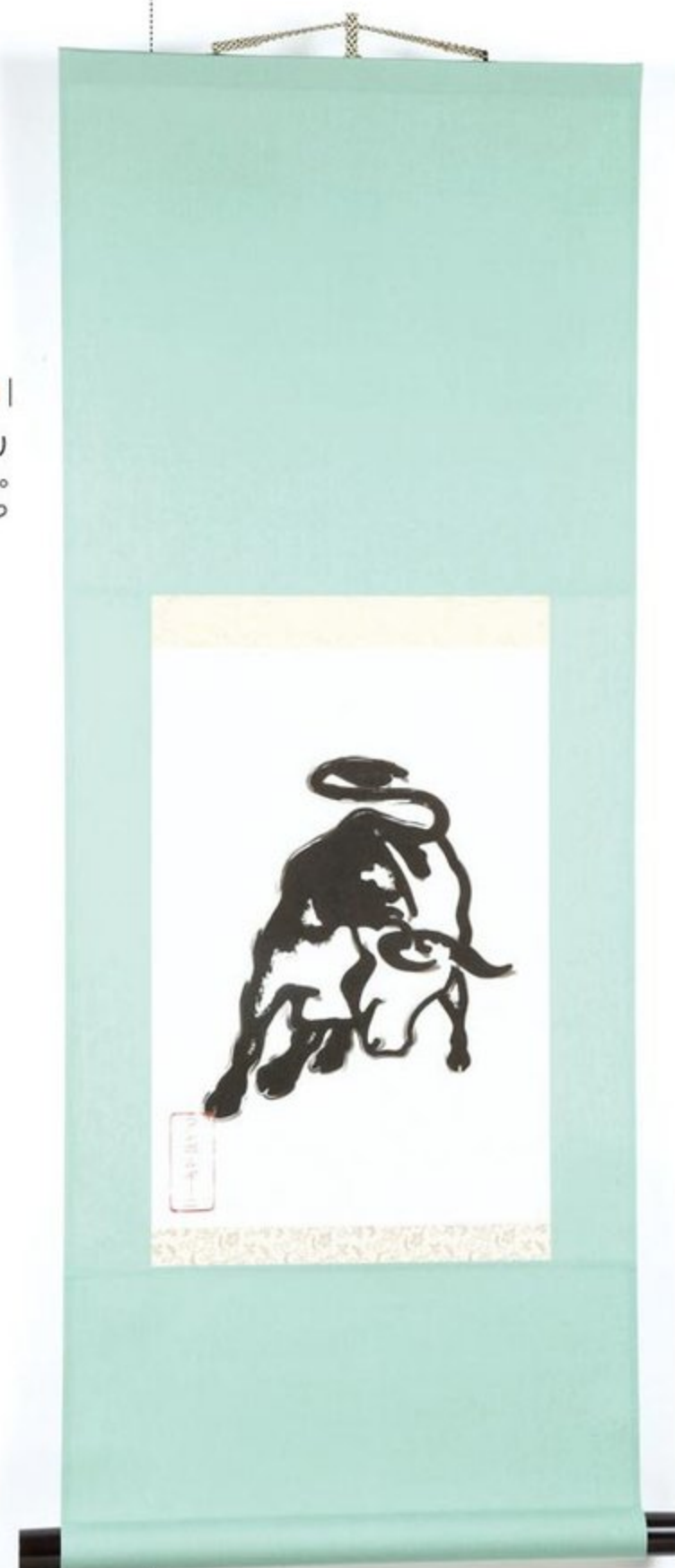


4 Lamborghini
ネックストラップ

| 1名様 |

ブラック基調のランボルギーニ・ネックストラップ。ビジネスシーンでも使えるアイテムです。

■提供：ランボルギーニ・ジャパン



3 Lamborghini
掛け軸

| 1名様 |

ランボルギーニのシンボルであり雄牛が描かれた貴重な掛け軸です。和室のインテリアとしてぜひ飾ってください。

■提供：ランボルギーニ・ジャパン



5 モデルガレージ ロム
アルピーヌF1 A522 モデルカー

| 1名様 |

BWTアルピーヌF1チームが2022年のF1に投入した「A522」モデルカー。タイトルスポンサーのBWTに敬意を表してピンクのハイライトを入れたスペシャルカラーモデルだ。

■提供：モデルガレージ ロム

☎06-6486-2800 <http://www.romu-romu.com/>

応募方法

三栄IDのホームページにアクセスして応募コードや必要項目を記入の上、GENROQ 10月号のプレゼントにご応募ください。

■応募コード **GRQ10**

■応募締め切り

2022年9月20日(火)

当選者の発表は、商品の発送を持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、この懸賞に入選できない場合があります。ご了承ください。

■三栄IDホームページ

URLやQRコードからも応募できます。

<https://id.san-ei-corp.co.jp/top/>

※HPにアクセスし、必要事項を記入の上、ご応募ください。

<応募締切：2022年9月20日(火)>

※応募のチャンスはおひとり様1回限りとさせていただきます。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。プレゼント商品は、撮影のために開封したものも含まれます。



年間12冊 **13,200円**
(税込・送料無料)

- ◎毎号、直接お手元にお届けいたします。
- ◎送料無料で。
- ◎特別定価時の差額はいただきません。

お申込み／詳細は、
雑誌の **Fujisan.co.jp** から
雑誌のオンライン書店

パソコンから

ゲンロク 定期購読 **Q 検索**

お電話から

0120-223-223
[24時間 365日]

スマホから



※定期購読の契約については、Fujisan.co.jpに販売を委託しているため、Fujisan.co.jpの会員となり、同社の規約を承諾して頂くことが必要となります。

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/>

③FAX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付ください。

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営業日後に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 販売部
TEL:03-6773-5110 (受付時間:平日10:00~17:30)
〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1
新宿スクエアタワー 26F

Timely MESSAGE

OCT 2022 No.440



ドラえもんだらけ

夏休み真っ盛り。広報車両を受け取るために六本木ヒルズを通りかかったら、そこには大勢のドラえもん！子供のみならず大人も記念写真を撮っていました。あー、うちにもドラえもん来てくれないかな。そうしたら「小人ばこ」を出してもらって、眠っている間に小人に原稿を書いてもらって……。 (ゲン)



徒歩でも上れません

4年ぶりにスポーツランドSUGOに行きました。取材の合間に時間があつたので、これまで話だけは聞いていたモトクロス場を訪れました。狭い取り付け道を上ったところにある、全日本選手権も開催される国内有数のコースはまさに下迫力。こんな急斜面を上ったり下ったりする勇气に感服しました。 (卓)



1年振りに道志でキャンプ！

毎年2ヵ所ほどキャンプに行きますが、中でも道志の居心地の良さは特筆モノ。サイト近くに冷蔵庫も完備してるし夏のキャンプにはありがたい。それにしてもキャンプ中、娘たちがGENROQ Webのウナ井&編集長の動画にハマったらしく「このやろ〜！仲良し♡」と冒頭の三文芝居ばかり口ずさんでいるのには辟易。 (亮)



YouTubeコラボ動画

以前にも編集長自ら宣伝していましたが、毎月1回ほどのペースでYouTuber「ウナ井」とのコラボ動画を「GENROW Web」にアップしています。過酷な猛暑の中での撮影ですが、そんな暑さをも吹き飛ばすオジサン2人の掛け合いは、癒しを求めるすべての人にお勧めします。 (不審な通りがかり@か)

NEXT ISSUE

2022年11月号 No.441 2022年9月26日(月) 発売

Staff

編集長 EDITOR IN CHIEF

永田元輔 NAGATA Gensuke

副編集長 DEPUTY EDITOR

石川亮平 ISHIKAWA Ryohei

GENROQ Web 編集長

EDITOR IN CHIEF OF GENROQ Web
吉岡卓朗 YOSHIOKA Takuro

GENROQ Web 編集

EDITORIAL STAFF OF GENROQ Web
甲斐貴之 KAI Takayuki

藤野太一 FUJINO Taichi

藤原よしお FUJIWARA Yoshio

入江大輔 IRIE Daisuke

広告営業 ADVERTISING STAFF

浦嶋佳寛 WAKUSHIMA Yoshihiro

岡田恭輔 OKADA Kyosuke

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 / 黒田 貴

GENROQ Magazine

by.SAN-EI CORPORATION
26F Shinjuku Squaretower 6-22-1 Nishishinjuku,
Shinjuku-ku TOKYO 163-1126 JAPAN

三栄 ホームページ <http://www.sun-a.com>

発行人: 伊藤秀伸 ITO Hidenori

編集人: 永田元輔 NAGATA Gensuke

発行所: (株)三栄 SAN-EI CORPORATION

©株式会社 三栄

〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1
新宿スクエアタワー 26F

電話(代表): 03-6773-5110

SAN-EI ONLINE 三栄 オンライン通販

ほしい商品が本屋で見つけれない! 自宅で直接受け取りたい!
三栄の商品をご購入いただけるオフィシャル通販サイトです。
新刊情報や、各誌の詳細情報もご確認いただけます。

<http://www.sun-a.com/>



最先端の最新が分かる

スーパーカー&ラグジュアリーWebマガジン



<https://motor-fan.jp/genroq/>



ついに単行本化！

GENROQ人気連載



「福野礼一郎 スポーツカー論」1 定価 2,640円

GENROQで2018年11月号からスタートした「福野礼一郎の熱宇宙」がついに単行本になった！スポーツカーにとって最も大事なものは何か？ いいスポーツカーとダメなスポーツカーは何が違うのか？ 福野礼一郎の冷静沈着な分析と毒舌(?)が炸裂するスポーツカーファン必読の一冊！

全国の書店または以下の方法にてお求めください

インターネット▶ www.sun-a.com/

電話▶03-5357-8802(受付時間 平日10:00-17:30) FAX▶03-5357-8803(代引きのみ)

SANEI CORPORATION

SPECIAL SHOP INFORMATION

Porsche

Contents of this month

■ アイコード	P170
■ エーリストガレージ	P171
■ オフィス ケイ	P172
■ スマートカーサービス	P173
■ ガレージクレヨン	P174
■ ジーオン	P175
■ ダムクラフト	P176
■ テクノプロ	P177
■ ボンドショップ 葛飾	P178
■ マックスクラフト	P179

営業時間/9:30~18:00(日曜日、祝日~17:00)
 定休日/水曜日、日曜日
 〒470-0371 愛知県豊田市御船町山屋敷135-2
 ☎0565-46-0727 <http://icode.jp/>
 アイコード大阪 ☎072-727-5881
 アイコードカーズ名古屋 ☎052-732-5728

芝 修●PHOTO&REPORT



空冷/水冷エンジンともにコンピューターチューンでパワーを引き出すことが可能。相談されるケースも多い空冷911のコンピュータートラブルに対しても対応可能だ。



←4WD車に採用されているプロペラシャフトのダンパーは経年劣化でヒビ割れてしまう。補修の際には強化タイプを推奨、ボルト付きで1万7050円になる。

→左のタイプ993カレラはオリジナルエナベタルをセットしたエンジンOHのフルレストア仕様。右のタイプ997ターボはハイフロータービンの600PS仕様になる。アイコードのピットは新旧の911で常に賑わっている。



シフトノブやペダル類を交換すれば、ドライビングフィールが断然良くなる。ジュラルミン製シフトノブは1万3200円、ジュラルミン製ペダルキットはAT用が1万8700円、MT用が2万7500円。フットレストは8800円。

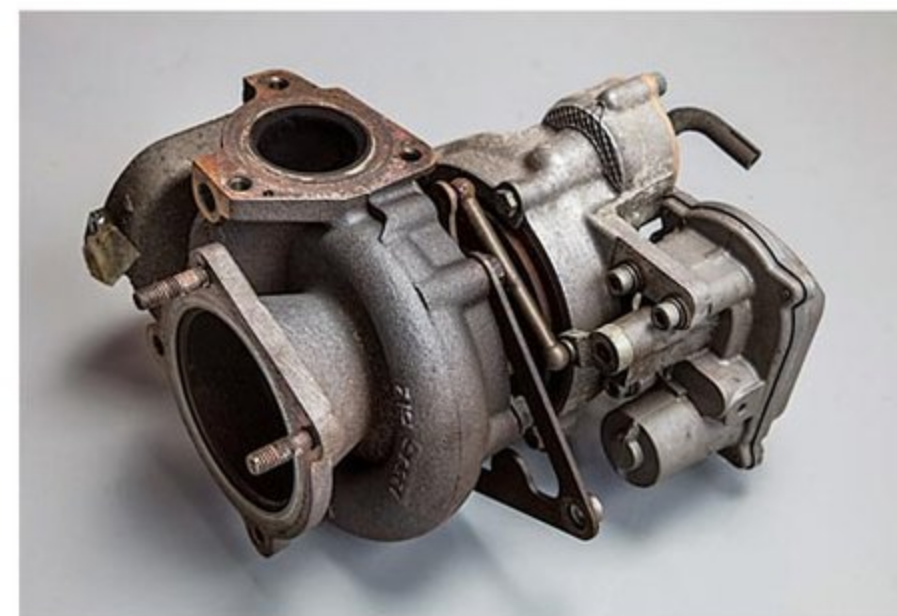
911の魅力を引き出す 多彩なレシピを提供



ストリート仕様でもレーシングフックを装着すればフェイス周りはスポーティに引き締まってくる。価格は2万7500円。カーボンナンバースティは1万5180円になる。



タワーバーはボディ剛性を高めるための定番アイテム。911にはシャフトにカーボンを採用した軽量タイプを奢ってやりたい。価格は3万2780円。



ハイフロータービンは、純正タービンのインテーク側ブレードを交換することで、低速域を犠牲にすることなくパワーアップすることが可能。純正タービン下取りで価格は42万3500円×2となる。

登 場以来、その基本スタイルを
 変えることなく現行モデルの
 タイプ992まで正常進化してきた
 ポルシェ911。ポルシェマイスタ
 ーとして名高いアイコードには、空
 冷/水冷モデルを問うことなく多く
 の911ユーザーが訪れている。
 まずタイプ930/964/99
 3の空冷モデルは年式が古いだけに
 メンテナンスが中心。エンジン/足
 まわりそしてボディにいたるまで予
 算に応じたプランを施すことで、傷
 んだ箇所をリフレッシュしてくれる。
 またこの時代のモデルに増えてきた

コンピュータ系トラブルに対応でき
 ることもアイコードの強みだ。
 タイプ996以降の水冷モデルは、
 メンテナンスはもちろん、チューニ
 ングによってモアパワーを引き出す
 ことが可能。中でもタイプ997の
 前期ターボは一押しモデルで、レ
 シピも多彩に用意している。吸排気
 系やコンピューターチューン、ター
 ビン交換などの信頼性が高いチヨイ
 スを組み込むことで、500PSオー
 バーの世界を提供できるという。
 長年、ポルシェに携わってきたネ
 ットワークを活かすことで、新車/
 中古車を問わず良質な車両を提供可
 能。911探しに関しても、アイコ
 ードは頼れる存在だ。

A List Garage

■エーリストガレージ

塩谷佳史 ● PHOTO&REPORT

営業時間／10:00～19:00（平日）
10:00～18:00（祝日）
定休日／日曜日（GW、夏季、冬季休暇有）
〒142-0054
東京都品川区西中延1-8-19
☎03-3784-2211 <https://www.alist-garage.com>



←中原街道沿い(最寄りの首都高は目黒線の荏原IC)に立地するエーリストガレージ。イタリアンレッドをフューチャーした外観が印象的。知る人ぞ知る、クルマのセレクトショップとしても名高いお店だ。



2021年式のボルシェ 911 (Type 992) カブリオレは、3000kmと低走行かつ高年式という極上車両。アベンチュリングリーンのボディカラーは希少なため、多くの問い合わせが寄せられているようだ。



北米で大人気だった356Cは、日本ではかなり希少なモデル。1965年式の展示車両は、北米・カルフォルニアから仕入れた個体で、国内でセミレストアを実施。エンジン&トランスミッションも申し分のない状態。

厳選されたプレミアムボルシェを最高のコンディションで提供



1995年式のボルシェ 911 (Type 993) カレラRS CUPは、オリジナルコンディションをキープしている奇跡の個体。国内はもちろん、海外でも見つけることができないであろう、希少なロードゴーイングレーサーだ。

↓ショールームには旬のオススメ車両がディスプレイされる。他の在庫車両は近隣のバックヤードで大切に保管されている。定期的にチェックしにくる常連さんも多いようだ。



欧

州のスーパーカーを中心に世界各国から取り寄せた新車はもちろんのこと、選りすぐられた極上の中古車まで手がけるエーリストガレージ。その取り扱い車両の品質には絶対の自信を持ち、中古車に関しては出処はおろか整備記録などの履歴まで、すべてを遡れる車両のみを取り扱うコダワリぶりだ。

を楽しむというライトユーザーまで、ハートを鷲掴みにされることウケアリのラインナップを誇っていた。また、車両購入後のアフターフォローが手厚いこともユーザーから高く評価される理由。不意のアクシデントに対するバックアップだけでなく、愛車の買い替えといったシチュエーションにおいても、最高のサポートを、を留意してくれる。ボルシェフリークであれば1度は訪れてみたいプロショップである。



メルセデス・ベンツGクラスのカスタムパーツは、現行型も先代も豊富に用意。この上下2分割式のラゲッジトレイは、ゴルフバッグを横にして収納可能という便利グッズで、上段を折りたためばゴルフバッグを縦に積むことも可能。Gクラス用グッズの中でも非常に人気の高いアイテムだ。



空冷から最新モデルまで幅広い世代のボルシェを手掛けているオフィス ケイ。997のスピードスターなど稀少なボルシェの整備&カスタマイズも得意としている。



←ボルシェ 991ターボSにはオフィス ケイがプロデュースしたエアロパーツ「ARTISAN OFK Edition」を装着。フルカーボンとFRPの2タイプを選ぶことが可能だ。



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、独自のカスタムスタイルを提案し続けるオフィス ケイ。輸入車ドレスアップの黎明期からカスタマイズを行い、幅広い車種のオリジナルパーツ製作や、国内外の一流ブランドパーツを取り扱っている。定番のスタイルから型にはまらない独創的なカスタムにも取り組み続ける、老舗のカスタムショップとして有名な。

十八番のカスタムワークで ポルシェを独自の世界へ導く



このAMG G63は、限定車「manufaktur Edition (マヌファクトゥーアエディション)」をベースに、オフィス ケイオリジナルのカーボンパーツと、国産プレミアムエアロブランドのARTISAN SPIRITSのエアロをインストール。フロントにはバンパーガードを装着して、アウトドアにもマッチするスタイルに仕上がっている。

特にロールス・ロイスやメルセデス・ベンツ、さらにはスーパーカーの施工が高く評価されているが、実はポルシェに関しても数多くのカスタム&整備の実績を持っていることをご存知だろうか。なかでも911はカレラ系のみならず、スピードスターやGT3などの特殊なモデルのコーディネートを数多く手掛けるほか、991ターボSの魅力を引き立てるオリジナルのエアロパーツもリリースしている。

今回紹介するカスタムされた911は、ほんの一例。オフィス ケイの秀でたカスタマイズ術が組み合わさること、他ではなかなか見られないスタイリングに仕上がっていることが分かるだろう。

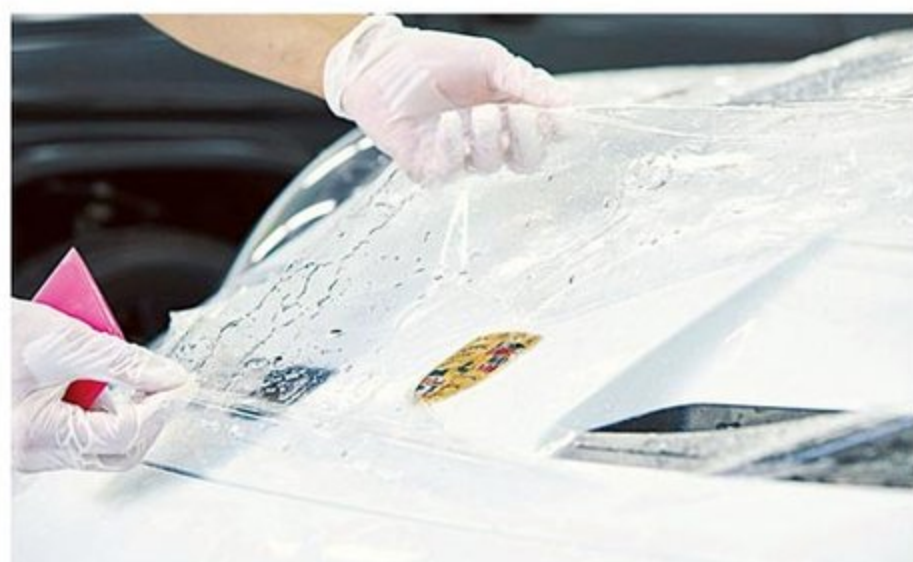
SMART CAR SERVICE

■スマート・カーサービス

原文昭●REPORT スマート・カーサービス●PHOTO

INFORMATION

営業時間／9:30～18:30
定休日／水曜日
〒136-0074
東京都江東区東砂5-20-2
☎03-6666-0826
<https://smart-auto.co.jp/protectionfilm>



プロテクションフィルムは米国エクセル社製。車種専用事前にカットされたプレカットフィルムを使用する。クリアフィルムの「ULTIMATE」とマットフィルムの「STEALTH」を選ぶことが可能だ。



→膨大な車種データを活用できることも強み。同社では独自にカット幅を調整するカスタマイズを用いることで、パーツ端や折り返し部まで美しいフィルム処理を徹底している。

→空調が完全にコントロールされた施工ブース。全面ガラス張りのブース内は、白を基調とすることでチリやホコリを確認しやすいメリットがあるという。



施工は複数のスタッフが連携しながら、ひとつのチームとして進めていく。最終チェックは熟練の技術を持つスタッフが担当。美しく、かつ強靱なボディはこうして世に送り出されていく。

唯一無二のプロテクションフィルム施工 最高の環境下で最上の仕上がりを約束



静電気の発生を防止する特殊素材のユニフォームを着用することで、異物混入のリスクを極限まで下げることができる。同社ではクルマの全身を覆う「フルセット」から、飛び石リスクが高いフロント側だけを施工する「フロントフル」まで、オーナーが望む施工プランを提供している。



フィルムを装着する際は専用ジェルスプレーを使用する。一般的な潤滑水を用いるよりもコストはかかってしまうが、作業性や仕上がりは格段に良くなるそうだ。

ボ

ディを守る施工の中でも、ここ数年で大きな成長を遂げているプロテクションフィルム。ポリシエのようなハードに走るモデルにとつては、もはやマストの施工だろう。

東京・江東区に拠点を構えるスマート・カーサービスは、最高の施工を提供しているプロテクションフィルム専門のプロショップ。フィルムが持つ性能をフルに発揮するために妥協なく用意される施工プログラムには、同社独自の信念が込められる。

まず圧巻なのは充実の施工施設を整えていることだ。空気中に漂うチリやホコリの混入を防ぐために、クルマの施工は、完全に外気と遮断される全面ガラス張りのクリーンルームで実施。

国内では珍しい静電気除去イオンビームガンの導入や、静電気の発生を低減させる特殊なユニフォームでの施工を徹底するなど、世界最高レベルの施工術を用意している。

プロテクションフィルムも米国エクセル社のトップ製品「ULTIMATE（アルティメット）」と「STEALTH（ステルス）」を使用。エクセルは車種専用フィルムがカットされるプレカットフィルムが有名だが、スマート・カーサービスではカットデータに独自のカスタマイズを加えることで、さらに美しい仕上がりを実現する。細部のチューニングまで社内で一貫して行っていることも、美しい仕上がりを魅力的なプライスで提供できる理由になるそうだ。

GARAGE CRAYON

■ガレージクレヨン

芝 修●PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／10:00～18:00

定休日／月曜日

〒520-0105

滋賀県大津市下阪本1-25-14

☎077-579-0009 <https://www.crayon911.co.jp/>

ガレージクレヨンのホームページやYouTubeの「クレヨンポルシェチャンネル」を通じて、ポルシェの最新情報を発信する岡本代表。40年以上ポルシェと関わってきた頑固オヤジの本音トークは必見だ。



岡本代表が21歳の時に初めて乗ったポルシェ 914。以来、空冷から水冷まで数多くのポルシェを乗り継いできている。

←社屋の裏にメンテナンスファクトリーとボディメンテナンス&コーティングを施工する塗装ブースを完備。「このクルマなら乗ってもいい」と岡本代表が納得する状態に仕上げてくれる。



「クレヨンポルシェチャンネル」で希少な911の情報を発信中



ガラス張りのショールームには整備が行き届いた空冷／水冷ポルシェが並ぶ。高価買い取りも実施中。独自の査定フォームを用意して高価買い取り価格を提示している。



琵琶湖畔のガレージクレヨンには高品質のポルシェを望むユーザーが全国から訪れている。商談希望者は2時間前までに電話予約してから訪れて欲しい。

「クレヨンポルシェチャンネル」だ。中でも必見すべきは空冷ポルシェの情報。水冷ポルシェの情報は専門雑誌や

1 979年の創業以来、多くのポルシェ911を世に送り出しているガレージクレヨン。同社の岡本代表はシヨップを構える以前から空冷911を楽しんでいたオナーでもあり、これまで空冷／水冷を問わず多くの911を乗り継いできた。いわば911の生き字引といえる岡本代表だが、そのナマの声をダイレクトに聞くことができるのが、YouTube上で運営している「クレヨンポルシェチャンネル」だ。

ウェブに溢れているが、空冷ポルシェは20年以上前に生産が終了したこともあり情報は少ない。さらに空冷ポルシェは年式によって出来具合が異なっており、ワイン同様に「良い年」と「悪い年」があるだけに、本気で探しているユーザーにとっては、物足りない環境といえる。

そこで「クレヨンポルシェチャンネル」では、空冷ポルシェの各モデルの細かな情報やマイナーチェンジの変更点などを発信しており、これがユーザーの貴重な情報源になっている。開設以来チャンネル登録者数も一気に増えて、いまやポルシェユーザーの必須チャンネルになっている。911選びの大きな指針になるのは間違いない。



ショールームにはGYEONの2022年モデルがディスプレイされる。アイテム総数は400を超えるが、そのすべての詳細をショールームで確認することができる。相談に関しては予約なしでも対応している。



←人気が高いカーシャンプーだけでもこれだけの数がラインナップされる。ユーザーが求める理想のアイテムがリーズナブルな価格で見つかることも、多くのファンがいる理由だ。

→昨年夏に開設されたGYEON JAPAN 直営のディティールングスタジオ。GYEON製品の展示／施工のほか、GYEON独自のディティールング術を教えるトレーニングセンターとしての機能も備えている。



GYEONのディティールング施工は、すべて自社のケミカル＆アイテムが活用される。プロセスで使われている高性能製品が一般向けにも展開されていることも、GYEONの大きな特徴だ。



ショールームには充実した設備を持つ施工ビットを併設。最先端の施工術を一般ユーザー向けにも提供している。愛車の美しさを追求したいユーザーは相談してみたい。



最新のケミカルアイテムが揃う “GYEON”スタジオも運営中



圧倒的な吸水力がプロからも高く評価されているマイクロファイバークロス、GYEON入門に最適なアイテムのひとつ。サイズ、用途に合わせて複数の製品が用意されている。



GYEONの製品は全国各地の大手カー用品店を中心に簡単に購入することが可能。自社のストックヤードには膨大なアイテムがストックされるなど、オーナーの要望に迅速に応えられる体制を持っている。

デ イティールングの本場ヨーロッパにおいて高い人気を集めるカーケアブランド「GYEON（ジーオン）」。

同社の製品は、クルマの美しさを引き出す優れた性能を持つことに加えて、誰にでも簡単かつ安全に施工できることが特徴。プロのディティールーが使用する高性能ケミカルを、手軽な価格帯で一般ユーザー向けにも提供していることもあって、大きな注目を集めているブランドだ。

GYEONの製品は、施工箇所やクルマの保管状況などに合わせて膨大な数のアイテムがラインナップされており、その選択肢が多いことも洗車好きから高く評価される理由だが、2022年モデルにラインナップ

プされている現行製品は400アイテム以上に及ぶ。定番のシャンプーやコーティングだけでなく膨大なアイテムが用意されているため、どれを購入するのがベストなのか、迷ってしまうユーザーも多いという。

そこで頼りにして欲しいのが、今回紹介するGYEONのディティールングスタジオ。現行製品のラインナップが揃うほか、専門スタッフがユーザーの疑問や相談に添えてくれる。さらにGYEON純正のコーティング施工も承っているなど、最新のカーディティールングを体感することも可能とのこと。最善の洗車ケミカルを探しているならば訪れてみて欲しい。



←ダムクラフトで提供するクリスタルセラムウルトラは、ジーテックの最先端ナノセラミック技術が注がれた最上級製品。ボディの艶を引き出すだけではなく、防汚性や耐久性にも優れる美点を持つ。



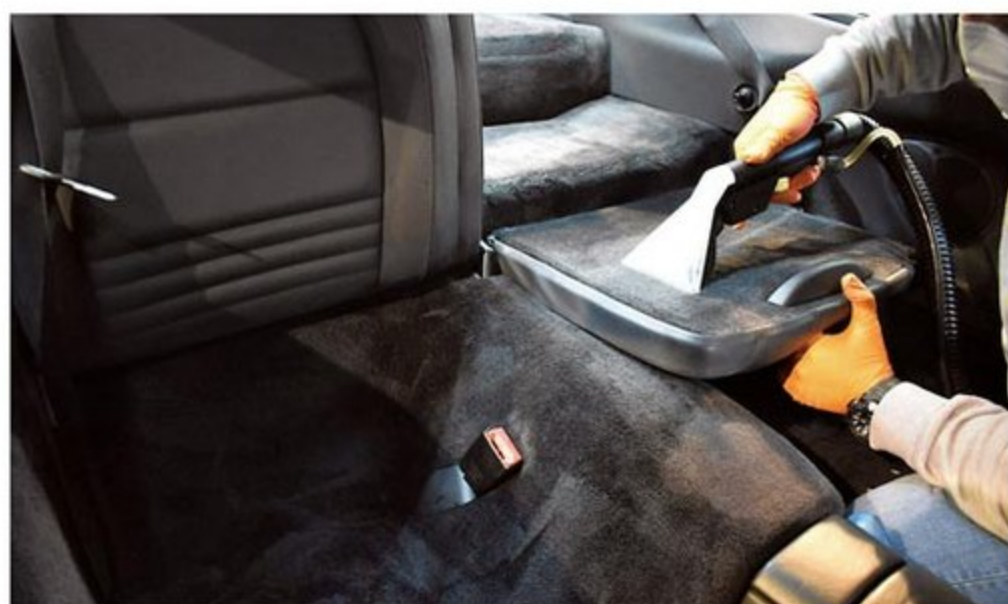
カーディティール全般に多彩なレシピを提供するダムクラフト。希少車でも安心して託すことができる確かなバックボーンを持っている。ポルシェの施工実績も豊富。最新情報はInstagramでも発信中。



ホイールを脱着してホイールの裏側やブレーキキャリパーまでコーティングを行う「パーフェクトホイール&キャリパーコーティング」もポルシェオーナーから絶賛されているメニュー。施工内容はQR動画から確認して欲しい。



ディティールリングの匠が手がける 愛車を美しく、守るサービスが好評



シートやフロアを丸洗いする室内リフレッシュは、車内の臭いも解消することができる。中古車を購入したオーナーから依頼されることも多いそうだ。

→フレックスシールドはクリア/マットに加えて、カラータイプのプロテクションフィルムも選択可能。ボディ保護とカラーチェンジを同時に実現することができる。



ストでも立証済みで、屋外駐車を強いられているオーナーにこそ試して欲しいそうだ。

ポルシェで施工例が多いプロテクションフィルムは、自然な仕上がりと防汚性能に加えて自己修復機能も備える「フレックスシールド」が人気。ダムクラフトが施工する丁寧な磨きとの相性も良く、より満足できるボディを提供できる。

大切にしている愛車を長期に渡って美しく維持したいのならば、一度ダムクラフトに相談してみたいかがだろうか。

スーパーカーやポルシェ、稀少なヴィンテージモデルまで、幅広いモデルのディティールリング施工に精通するダムクラフト。中でも高い評価を得ているのはクルマのボディを守るボディコーティングとプロテクションフィルムの施工だ。

美しく仕上げたボディを守るボディコーティングは特性や効果が異なる複数のタイプを用意するが、最近イチオシしているのが、英国生まれの新世代コーティング「GTECH NIQ（ジーテック）」のセラミックコーティングだ。ボディに圧倒的な艶感を持たせつつも強力な防汚性能を獲得できる「クリスタルセラムウルトラ」を施工すれば、長期間美しいボディを維持することが可能。耐久性はダムクラフトの長期テ



ロータスヨーロッパのボディは、軽量化を図るためFRPを採用するため修理の難易度は高くなるが、テクノプロならば全く問題なく修理塗装に対応している。



→クラシック911などの空冷モデルの修理も豊富な施工実績を持つ。タイプ993で多いカムチェーンカバーからのオイル漏れも、テクノプロならば容易に解決することができる。



ケイマンGT4には専用サスチューンが施されているが、これに納得できないユーザーからの要望に応じて、車高調整サスキット+アライメントセッティングを提供している。



世界各国の塗料を完備。ピットにはイタリア製の最高級塗装ブースも設置している。オールペンしたタイプ964や修理したアルミホイールは新車時に限りなく迫るコンディションを取り戻すだろう。



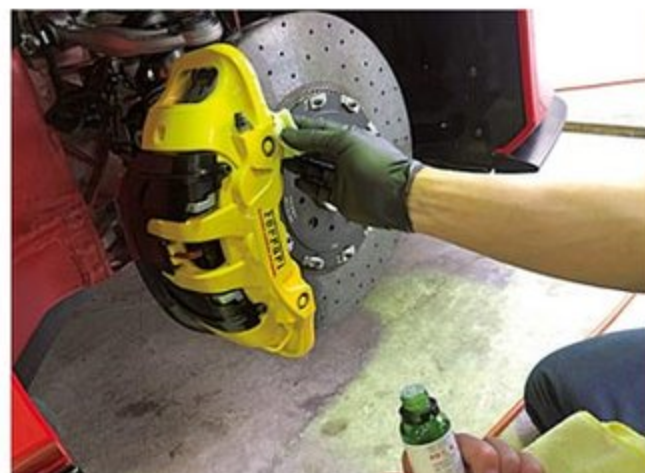
高硬度／高膜厚／高密着のガラス系被膜がボディを覆うTPCガラスコーティング。このフェラーリF8は新車で入庫した個体だが、全体をフルチェックし微細なキズも見逃さず磨き上げてから施工を行っている。

ボディケアから整備&チューニングまで ポルシェのすべてが解決する総合ショップ

ポルシェを本気で楽しんでいると、車検や一般整備、さらにはチューニングなど、何かとプロショップを訪れる機会が多くなる。当然、その目的に応じて出向くショップは異なるのが普通だが、テクノプロならばそのすべてに高水準のサービスを用意している。そんな理由もあってポルシェオーナーからは困った時に頼れる「輸入車の総合クリニック」として、広く認知されているのだ。

な手洗い洗車。細部の汚れを完全に落とすことで美しいボディを取り戻してくれると評判が高い。さらにこの状態でテクノプロ自慢のTPCコーティングを施せば、ボディを覆う高膜厚のガラス系被膜により、汚れを寄せ付けないメンテナンスフリーのボディが完成する。

整備&チューニングに関しては、エンジン（空冷／水冷）から足まわり、ブレーキまで、入念なメンテナンスが人気。中でもボッシュ製のアライメントテスターを使用したアライメント調整はポルシェオーナーから絶賛されているメニュー。走るステージに見合った独自のセッティング術を加えることで、ポルシェの潜在力を大きく引き出すことができる。サーキットからストリートまでオーナーが望む、理想のポルシェを手に入れることができるのだ。



TPCガラスコーティングは高温化するブレーキキャリパーや清掃が困難なホイールの裏側にも施工が可能。ブレーキダストが付きにくくなるので後々のメンテナンスが楽になるメリットを持つ。

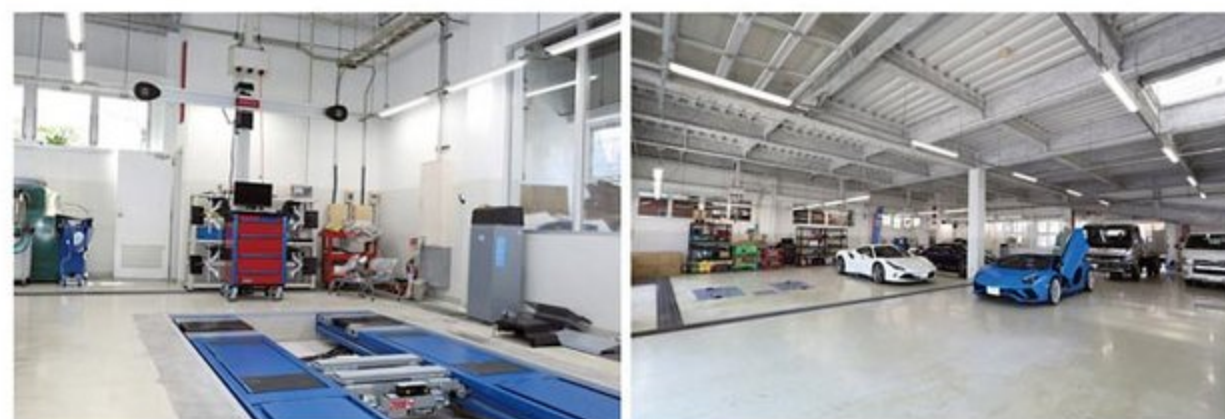


ボンドカーズ葛飾で販売される車両は、MINIやアバルト、メルセデスのAクラスやアウディのAシリーズなどのプレミアムコンパクトから、ランボルギーニやフェラーリなどのスーパースポーツまで、幅広い価格帯をカバーしている。

首都高速の四つ木出口から約5分の国道6号(水戸街道)の下り線沿いに位置するボンド葛飾。ローダウン車両などカスタマイズモデルも入りやすいフラットな駐車エリアを完備している。



高い天井の3面ガラス張りも印象的な屋内展示スペース。ここにはボンドカーズが厳選した約10台の販売車両が展示されている。側道側には屋根付きの納車スペースも用意されている。



ショールームに併設されるサービスピット。リフトを4基揃え、さらに最新の4輪アライメントテスターも完備。一般整備から同社が得意とするチューニング&カスタマイズまで、多彩なサービスに提供できる体制を整えている。

首都高・四つ木インターから5分 国道6号沿いにボンド葛飾をオープン



カスタマイズアイテムの知識やノウハウも豊富。ショールームでは、ボンドグループのネットワーク網を駆使して集められた逸品アイテムがお出迎えしてくれる。

→ボンド葛飾は“車両販売”のボンドカーズ葛飾と“パーツ販売”のボンドショップ葛飾の合同店舗。販売からカスタマイズまでボンド葛飾を率いる藤本マネージャーを中心に精鋭スタッフが相談に乗ってくれる。



関

東のみならず、名古屋や大阪にも店舗を構え、車両販売、整備、カスタマイズなど、幅広いサービスを営んでいるボンドグループ。さる7月30日に新たな店舗として、ボンド葛飾(カーズ&ショップ)がオープンした。

ここは首都高速四つ木インターから約5分、国道6号の下り線沿いという好立地に位置する。大きなガラス張りのショールーム内には、人気の輸入車を約10台並べるスペースがあるほど広く、さらに屋上にも広大なストックスペースを確保している。また、併設されるサービスピットも広大でスーパーカー対応のリフトが4基、最新の4輪アライメントテ

スターも常備されている。大径タイヤ&ホイールの組み替えができる最新のチェンジャーマシンも用意されているため、自社でのタイヤ&ホイール交換も可能という。

「都内東部だけでなく、千葉や北関東からも来やすいことがボンド葛飾の特徴です。ランボルギーニやフェラーリはもちろん、Gクラスやポルシェなどの人気モデルのほか、ミニやアバルトなどのコンパクトカーにも力を入れていきます。弊社が得意としているカスタマイズはもちろん、最近問い合わせが多いカーセキリティなどの電装カスタムも積極的に扱っています」とのこと。

強力なバックアップ体制でカーライフをサポートしてくれる、それがボンドグループならではの強みだ。

営業時間／本社 8:30～19:00(平日)11:00～15:00(日曜日、祝日) 東京branch 10:00～19:00 ※事故は24時間対応
定休日／本社 年中無休 東京branch 日曜日 <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

■東京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



本社／ファクトリーは、第三京浜の港北ICからクルマで10分程のアクセスの良い場所に構える。納期もコストも、ディーラー以上のサービス体制を整えている。

←自社ローダーは2台所有。事故などの緊急時には迅速に現地まで急行することが可能。24時間対応している、万が一の時に頼れる充実のバックアップ体制も心強い。



ボルシェは創業時より力を入れており、愛好家から指名で依頼されることも多い。工賃はディーラー基準の20%オフが基本。ディーラー以上の仕上がりをリーズナブルに提供している。



カスタマイズにも老舗ならではの技術やノウハウが注がれる。欠品パーツがあったとしても自社加工やパーツを製作することで対応可能。愛車を魅せる分野でも頼れる存在だ。



ホイールの施工はキズの修理からカスタムペイントまで幅広く対応。特にキズ修理は他では断られるレベルでも対応できることも多い。電話で判断できるケースも多いので相談して欲しい。



事故修理からカスタマイズまで 困った時に頼れるボディショップ



色合わせや肌合いを合わせるのが難しいクラシックモデルでも高品質な施工ができることが強み。マックスクラフトには大切な愛車を託せる確かな技術と経験がある。



飯 金塗装は不具合が生じた部分を様々な技術を駆使して治す、ボディリペアの基本となる施工だ。だが、その世界は奥深く、施工者の腕次第で仕上がりが大きく変わってしまう。特にボルシェのような強靱なボディを持つモデルは特殊な素材や工法が用いられているため、どこに頼んでも「同じ」という訳にはいかない。

マックスクラフトではボルシェ特有の塗装の肌合いや構造を知り尽くしたボディ職人が担当するため、最新モデルからクラシックモデルまで幅広い世代に対応することが可能。ボディやホイールの擦り傷程度の修復でも違いを実感できるので、万が一の際にはマックスクラフトの施工を体感してみるのが良いだらう。

またリーズナブルな料金設定も見逃せない。中間マージンを徹底的に

省くことで、すべての作業の基本工賃をディーラー基準の20%オフに設定している。最近ではエアロパーツの取り付けやホイール塗装、ボディコーティングなどの施工も評判で、ドレスアップ系の依頼も増えている。

「プロの技術を上手に活用して欲しい」というのが、マックスクラフトの考え方なので、パーツ類の持ち込み取り付けなども大歓迎とのこと。何かやりたいことがあれば、遠慮なく相談して欲しいそうだ。

ゲンロク 2022年10月号 (毎月26日発売)
8月25日発売 No.440 第37巻第10号
発行人：伊藤秀伸 編集人：永田元輔

発行所：株式会社 三栄
〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1 新宿スクエアタワー26F
受注センター TEL:048-988-6011 FAX:048-988-7651
販売部：03-6773-5250