

Ferrari Purosangue

攻めるフェラーリ

[初の4ドア&SUV]

プロサングエ登場!

[ミッドシップ3兄弟の世界]

296GTB/SF90ストラダーレ/F8トリブート



メルセデス・ベンツ特選ショッブ

スーパースポーツ最前線

史上最強! ポルシェ718ケイマンGT4 RSの実力

メルセデスAMG ONE初試乗 / BMW M8 vs メルセデスAMG GT 53



CONTENTS ①

GENROQ
2022 NOV No.441

11



28

FERRARI NEW ERA

プロサングエ登場

フェラーリ初4ドア、その詳細とメカニズム
開発スタッフ・インタビュー

ミッドシップ3兄弟インプレッション

296GTB／SF90ストラダーレ／F8スパイダー





CONTENTS 2

GENROQ
2022 NOV No.441

11

48

SUPER SPORT NOW

メルセデスAMG ONE初試乗
ポルシェ 718 ケイマン GT4 RS国内初試乗
ポルシェ 718 ケイマン GT4 RS
×アウディRS 3×アルピーヌA110
ポルシェ911GT3 RS登場
BMW M8コンペティション・グランクーペ
×メルセデスAMG GT 53 4マティック+

74

MONTEREY CAR WEEK

82

SUV SPECIAL
ランボルギーニ・ウルス・ペルフォルマンテ
アウディe-tron S スポーツバック×BMW iX M60
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P530 LWD
×メルセデス・ベンツ S 580 4マティックロング

94

COMING SOON
フォルクスワーゲンID.Buzz

96

JUST ARRIVED
シトロエンC5 X

100

HOLIDAY TOURING
ベントレー・コンチネンタルGTCで行く1100km

SHORT STORY
Photograph by KOBAYASHI Kuniyisa

104 ランボルギーニ・ウラカンSTO

KAZ BAR

108 SUVの侵食
清水和夫 × 渡辺敏史

サーキットのススメ

120 スポーツランドSUGO・911カレラカップカー前編

19 SCOOP ランボルギーニ・ウラカンスター
21 SCOOP メルセデスAMG GT 4ドア
23 MOURNING ニコラ・マテラツィ追悼
25 EVENT ポルシェ・ラリー

113 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)

122 MOTOR SPORT
スーパーGTチームルマン・アウディR8LMS
ポルシェ・カレラカップ
WEC富士6時間

128 福野礼一郎のスーパーカー自動車ロン
136 Check it up 新作パーツ紹介

146 昭和元禄ユニヴァース
150 CLOSE UP DEALER ベントレー札幌
153 RECOMMEND TIRE
154 NEW! ニュース/インフォメーション/新製品
157 NEW CAR TOPIC
159 WATCH BUSINESS FRONTLINE
161 成功の鍵
163 COOL GADGETS
165 今月のプレゼント
169 SPECIAL SHOP メルセデス・ベンツ編



ウラカンのオフローダー、
デビュー秒読みか？

今年7月、ランボルギーニはウラカンのオフロードモデルを開発中だと公式に発表し、ティーザー画像を公表した。今回、走行テスト中の試作車をスパイショットカメラマンが捉えたことにより、同社が2019年に発表したコンセプトカー、ウラカン・ステラートの市販型がいよいよ実現する可能性が濃くなった。

公道を走るこの試作車にはごく一部に黒のテープが貼ってあるだけで、カモフラージュはほぼ皆無、つまりもう隠す部分はないことを示唆している。

ランボルギーニ初のハイライディングモデルはウラカンEVOがベースで、独自のセットアップが施される。スパイショットから判断すると、20インチのホイールに、ショルダー

の高い、ハイグリップなウインタータイヤを組み合わせているようだ。ハイプロファイルのタイヤに合わせてサスペンションのストロークを増やし、ウラカンEVOより車高が47mm高められている。

悪路走行を想定してシャシーも相応に強化されているだろう。少なくともトルクベクタリング機能を備えたAWDと、後輪操舵を採用して走破性を高めているのは間違いない。

一方、ウラカンはライフサイクル末期を迎えつつあることを考えると、パワーユニットそのものに大きな変更を加えるとは考えにくく、ウラカンEVO用をそのまま流用する可能性が高い。つまり自然吸気の5.2ℓ V10を継承し、640hpの最高出力と600Nmの最大トルクを生み出す。組み合わせられる



Lamborghini Huracán Sterrato



トランスミッションも、ウラカンEVO用の7速デュアルクラッチとなる。

ただし外観はチェントロ・ステイーレにより、ウラカンEVOとの差別化が図られており、特にルーフに備わるシュノーケル状のエアインテークは大きな特徴だ。V10を覆うエンジンカバーもウラカンEVOがガラス製の「トランスペアレントエンジンボンネット」なのに対し、かつてのミウラを思わせるベネチアン・ブラインド形状をしている。

ランボルギーニとしては、ウラカン・ステラートを市場に投入することで、成功作ウラカンに最後の花を添えると同時にオフロードモデルを加えて、稼ぎ頭であるSUVウルスの販売に一層の弾みを付けたい思惑もあるだろう。

なお、一部英語圏の媒体は1000台の限定販売になると予想する。大きな枠組みが決まった以上、ウラカン・ステラートの市販はそう遠いことではなく、早ければ今年中にもショールームに展示される見込みだ。



初のフェイスリフト



メルセデスAMG GT 4ドアクーペの現行型は2018年のパリモーターショーにて一般公開になり、我が国でも翌2019年に販売が始まっている。そのAMG GT 4ドアクーペが初のフェイスリフトを受けて近々、登場しそうだ。

ここに掲げたのは、スパイショットカメラマンが捉えた試作車の姿。最も広い面積にわたりカモフラージュが施されているのはフロント部分で、垂直のスラットを強調した台形のパナメリカーナグリルは継承されそうだ。その左右下に位置するコーナー部分には、空気取り入れ口のカットラインが見て取れる。

Mercedes-AMG
GT 4-Door Coupe

サイドに回ると、フロントフェンダーのエアベントが位置する部分が覆われており、図らずもこのデザインが変わることを示している。この試作車ではAピラー以降にまったくカモフラージュがなく、テールライトクラスターを含めて現行型と完全に同一に見える。AMGに限らず、メーカーがフェイスリフト版を出す場合は、フロントと同調してテールのデザインも手直しをするのが通例であり、テールが現行型通りのこの試作車は、ごく初期モデルだろうとスパイショットカメラマンは語る。

現行型のレンジトッパーは、GT 63 S Eパフォーマンス。4ℓ ツインターボV8は単体でも最高出力639PS、最大トルク900Nmを生む。さらにリアアクスルに204PS / 320Nmを生むモーターが加わり、システム最高出力843PS、最大トルク実に1400Nmという途方もない数値を誇っている。もはやこれ以上の上乗せは無意味と思われ、仮に来たるフェイスリフトを機にパワートレインを改変するなら、日本でカタログモデルになっているAMG GT 43 4MATIC+とAMG GT 53 4MATIC+の2車種だろう。

どちらもエンジンはISG (インテグレートッドスタータージェネレーター) を装備する3ℓ直6ターボ。ターボチャージャーの過給圧が低い低回転域で、電動スーパーチャージャーが過給を補うのが特徴だ。パワー&トルクはAMG GT 43 4MATIC+が367PS / 500Nm、AMG GT 53 4MATIC+が435PS / 520Nmである。これをECUのマッピング書き換えにより増強することはアッフェルターバッハの技術陣にとっては容易なことと思われ、パワーの上乗せは十分考えられる。

むしろこの時期にAMGがGT 4ドアクーペのフェイスリフトを計画している理由は、近年、益々勢力を強めつつある大型豪華SUVに対抗するテコ入れ策という見方ができる。流麗なスタイルに強力な心臓を持つGT 4ドアクーペは今や貴重な存在。その趨勢に注目したい。





ランチアでエンジニアのキャリアをスタートしたマテラッツィ。1979年にフェラーリに移籍し、F1ターボエンジンの開発を経て288GTO、288GTOエボルツィオーネ、F40の開発を手がける。フェラーリ・ターボエンジンの礎を築き、エンツォ・フェラーリからも全幅の信頼を寄せられていた。



ニコラ・マテラッツィ逝く

288GTO、F40を生んだ名エンジニア

「ニコラ・マテラッツィ氏が亡くなった」というよりも、自分の心の中で浮かんだ言葉は、「マテさん、死んじゃった」に近いニュアンスだったと思う。1939年に南イタリアのサルレノで生まれ、家は医師の家系だったが、マテさんは医学よりもむしろ機械の世界へと興味を示し、石油会社でのインターシップを経験した後に、ナポリ大学の機械工学科に進学したのだと後に聞いた。

マテさんとの最初の出会いは、勝手にそれを初対面と言わせていただくのならば、1984年のジュネーブ・ショーでのことになる。ここでフェラーリはグループBのホモロゲーションモデルなる名目のもと、あの288GTOを発表するのだが、そのブースではかのメディアに熱弁を奮っていたのがマテさんだった。もちろんその時には挨拶を交わせる存在でもなければ、それがマテさんであることさえも知らなかった。今思えば、恥ずかしい話である。

そんなマテさんを、何回もイタリアに訪ねることができるチャンスが生まれたのは、今から15年以上前のことになるだろうか。GENROQからフェラーリF40と、それに関連するモデルを一冊にまとめた書籍を発行するという計画が持ち上がったことにあった。

この頃になると、さすがにニコラ・マテラッツィという名前は、自分の中でもイタリアのエンジニアでビッグネームのひとつと考えられる存在になっていたから、マテさんの経歴や、氏が携わったモデルなどは一応は頭の中に整理されている状態だったと記憶している。ただどうしてもマテさん自身に話を聞かないと分からない、いわゆるエンジニアとしての視点から見た裏付けが欲しい、そんな疑問がいくつもあったのだ。マテさんに直接会って話ができるチャンスがよもや訪れようとは。マテラッツィさんはどんな人なのだろうか。もしかしたら、質問が幼稚すぎてインタビューにならないのかも。それよりも自分が話を理解できなくなったらどうする。心配で胃が痛くなってきた。

実際に訪ねたマテさんの家は、何万冊もの蔵書に囲まれた、まさに図書館ともいえるべき建物だった。質問に答えるために必要とあれば、即座にその蔵書の中から一冊を引き出し、あるページを示してくれる。朝から始めたインタビューが夕方になっても終わらないなど普通のこと。そのようなマテさんの家通いは、はたして何回を数えただろうか。それがなければF40、あるいはその前身である288GTOエボルツィオーネや288GTO、またコンペティツィオーネの各車を網羅した一冊など完成しなかっただろう。

そのマテさんは、8月24日に83歳で亡くなった。天国にはエンツォ・フェラーリ氏を始め、イタリア車の進化を支えてきたたくさんの友人も待っているでしょう。どうぞ安らかに眠りください。さよならマテさん。

ーイタリア・サルレノの自宅は多くの書物で溢れていた。フェラーリ退社後も、いくつかのスーパーカー開発に携わっている。1980~2000年台のスーパーカーを語る上で欠かせない存在だった。



新旧911が駆ける最高峰のラリー

The Rally-Amazing Moment-2021
Feeling our connection

東京都内で7拠点のポルシェ・ディーラーを展開するEBI GROUPは、2018年に顧客サービスの一環としてポルシェのラリーイベント「The Rally-Amazing Moment-」を開催した。このラリーは好評を博して翌2019年にも行われ、コロナ禍による中断を挟んで今回が3回目の実施となる(ちなみに昨年開催予定だったのが延期になったため、今回のイベント名は「2021」と銘打っている)。

ポルシェ 911のみを対象にした「The Rally-Amazing Moment- 2021」は、9月10日(土)から11日(日)にかけて開催。車名に重なる「9月11日」をイベント開催日に設定しているのも惜しい演出だ。イベント参加者はEBI GROUPの顧客が対象であり、募集には前回・前々回のリピーターを含む多くの希望者が手を挙げ、最終的には抽選になるほどの人気。ポルシェジャパンのフィリップ・フォン・ヴィッツェンドルフ社長もエントラントに加わり、現行のタ

イプ992を中心としてナローやGシリーズなどのクラシックモデルも参加した「アメージング」なイベントになった。

初日は山梨県のリゾナーレハケ岳からスタートし、日本アルプスを臨むルートに設定された11カ所のチェックポイントを周遊。加えて貸し切り駐車場でのタイカンGTSの同乗体験や、空中ブランコといったアクティビティ、公式LINEを用いたリアルタイムのイベント進行とクリス・ペプラー氏を起用したラジオショーを発信するなど、充実したコンテンツが提供された。まさにEBI GROUPが企画した「最高峰のイベント体験」は全方位に渡り、早くも次回開催を切望するエントラントの声も聞こえた。

「911の日」である2日目はゴールの東京プリンスホテルを目指す。途中渋滞などもあったが2日間で過去最高の614kmを走破し、修了書授与と各賞の発表を行い大団円を迎えた。



「The Rally-Amazing Moment-2021」の最大の特徴は、メーカーやクラブではなくディーラーが主宰していること。専門メカニックの帯同はもちろん、各自治体への折衝やチェックポイント進行などイベントすべてをEBI GROUPのスタッフが担当した。その数はじつに100名近くに及び、このイベントのために当日は一部店舗を閉鎖するなどスタッフを総動員。顧客サービスはもちろん、グループ全体の一体感を高めることにもつながっているという。



フェラーリ
新時代へ

Ferrari New Era

世界のスーパースポーツカー界の中心は、いつの時代もフェラーリ。今年創業75年を迎える2022年、フェラーリはついに新しい時代の扉を開けることになった。初のSUV、初の4ドアとなるプロサングエは、これからのフェラーリをどの方向に導くのか。そしてフェラーリは次世代を見据えた電動化にも熱心に取り組んでいる。それは激動の時代を迎え、これからもスーパースポーツ界のリーダーであろうとする証。ついにデビューを飾ったプロサングエの詳細、そして個性豊かなミッドシップマシンの比較試乗を通して、新時代を迎えたフェラーリの魅力と真実を明らかにしてみよう。





Ferrari
New Era

美しきGame Changer

プレミアムブランドやスーパースポーツブランドがSUVを生み出すという流れはここ数年のトレンドだ。そして満を持して登場したのが、フェラーリ・プロサンクエ。12気筒の自然吸気という、フェラーリならではのパワーユニットを持ち、そしてフェラーリ史上最も実用的なボディを持つプロサンクエ。新時代はここから始まる。

REPORT●永田元輔 (NAGATA Gensuke) PHOTO●FERRARI S.p.A

Purosangue

プロサングエはイタリア語でサラブレッドという意味を持つという。フェラーリの象徴である跳ね馬に由来する名前を与えたことから、このプロサングエにかけるフェラーリの意気込みがわかるというものだ。

以前からフェラーリ初のSUVとして噂されてきたプロサングエだが、フェラーリ自身はこのクルマをSUVとは謳っていない。これは真のフェラーリであり、それはつまり真のスポーツカーである、と。世界中の顧客から、家族で移動できる4ドアのフェラーリが欲しい、という希望は以前から上がっていた。それを満たすボディにフェラーリとしての性能を与える——この困難な課題を克服することができたからこそ、プロサングエは誕生したのだという。4人の乗員を乗せてどこにでも行くことができるフェラーリ。他の何物にも似ていないこのクルマは、我々のゲームチェンジャーとなるだろう、とチーフコマーシャル&マーケティングオフィサーのエンリコ・ガリエラ氏は語る。

発表の場でプレゼンテーションを行った開発スタッフたちは、何度も「without compromise」という言葉を口にした。フェラーリのクルマとして、妥協は一切しない。それを象徴するのが、ほとんどのパーツを新規開発したV型12気筒NAエンジンであり、フロントミッドシップのトランスアクスルレイアウトであり、新機構を採用したAWDシステムであり、そして新開発のアクティブサスペンションシステムだ。SUVとしては世界最高となる725PSのパワーと716Nmのトルク、最高速度310km/h、0→100km/h加速3・3秒という数字を見るまでもなく、プロサングエが徹底的に運動性能を磨き上げら

れたであろうことは、実車を前にするとひしひしと伝わってくる。

まるで296GTBのようにマッシブで力感に溢れたボディラインはスーパースポーツらしい美しさと凄みを感じさせる。全高は驚くほど低い。そしてこのボディラインから想像できるように、室内スペースは（SUVという前提で考えれば）さほど広くはない。そもそも乗員は4名のみだ。こうしてみると、フェラーリがこのクルマをSUVとは呼ばない理由がよくわかる。これはあくまで4ドアのフェラーリであり、ユーティリティビークルとして開発されたわけではないのだ。さらに言えば、オフロード性能にも拘泥していない。アプローチアングルやデパーチャーアングル、最大渡河水深など、SUVのスペックではよく見られる数字もまったく語られない。もしプロサングエに妥協点があったとしたら、それはSUVとしての多用途性だろう。SUVではない、という所以もそこにあるはずだ。

とはいえ、同社の過去75年のラインナップの中では最も実用性に優れた初の4ドアであることは事実だ。近年、プレミアムブランドやスーパースポーツブランドがこぞってSUVを開発してきた大きな理由は、そこに巨大な市場があるから、つまり大幅な販売台数の増加が見込めるからである。当然、フェラーリもそれを狙っているのかと思いきや、彼らの考えはちよつと違うらしい。プロサングエの販売台数は、ブランド全体の20%を超えることはないという。2021年のフェラーリの販売台数は約1万1000台だから、プロサングエは年間2000台ちよつとしか造られないということだ。

ついに4ドア登場！と息巻く周囲に比べて、当のフェラーリはあくまで冷静である。



2023年の第二四半期から欧州でデリバリーを開始する。価格は税別で39万ユーロというから、現在のレートではおよそ5700万円だ。

AERODYNAMICS

空気を味方につけるテクノロジー

4ドアと4シーターを実現しながらフェラーリとしてのスタイルを実現するにあたり、チーフデザイナーのフラビオ・マンゾーニは「横から見た時のボディラインがキーだった」と語る。確かに、傾斜したフロントウィンドウとリヤハッチ、そして力強いフェンダーの峰や比較的長いノーズなどは、フェラーリのスーパースポーツそのものだ。フロントフェンダーには大きなダクトが設けられているが、ここはボンネット上部から取り入れたエアと、フロントグリル両サイドから取り入れたエアが排出される。エアロブリッジと呼ばれるこれはF12ベルリネッタでも採用されていたが、F12ベルリネッタではダウンフォース低減を目的としていたのに対し、プロサングエでは主にドラッグの低減を目的としている。前後のホイールアーチに装着されるカーボンのトリムは、ボディパネルとの間に隙間が設けられているが、これがタイヤを密閉するような空気のカーテンを生み出し、気流の乱れを抑制するという。この構造でフェラーリは特許を取得している。

グラウンドクリアランスが大きい(185mm)ために、タイヤがドラッグに影響を与える。そのためフロントタイヤ前方に下向きの傾斜を設けてダウンフォースを高めている。リヤスポイラーを通過したエアはリヤウィンドウ表面の水滴を飛ばす効果があるという。そのためリヤワイパーはない。



最高峰のテクノロジー

ALL ABOUT OF Purosangue

Ferrari New Era

利便性や実用性を高めながらも、フェラーリのスポーツカーとしての性能は一切の妥協がない、というプロサングエ。そのボディやパワートレインには数々のテクノロジーが盛り込まれている。その一端を見てみよう。

REPORT●永田元輔 (NAGATA Gensuke)
PHOTO●FERRARI S.p.A

INTERIOR 大型パッセンジャーディスプレイを採用

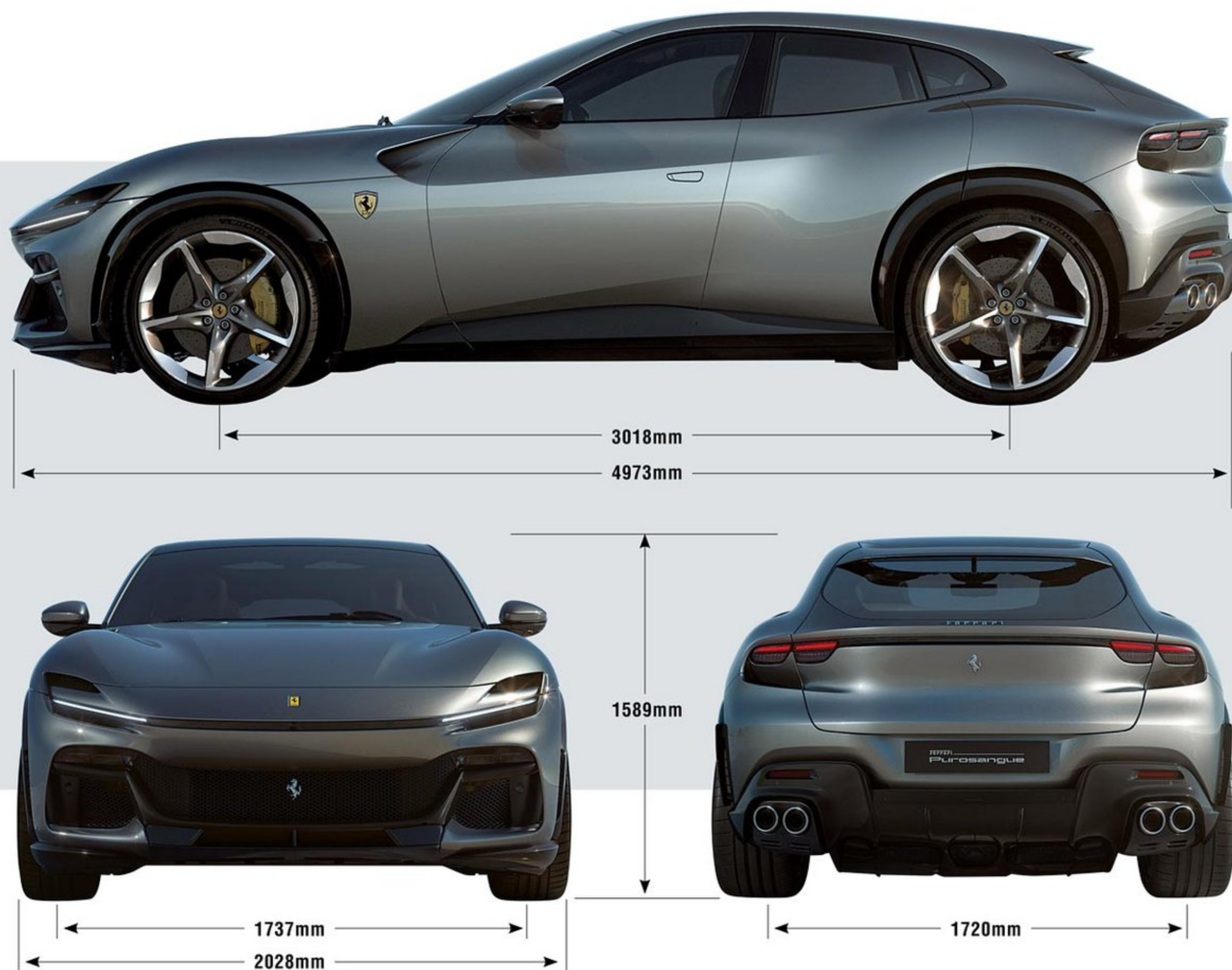


ほぼすべての操作がステアリング上で可能なのは、他のフェラーリと同様。トリムの85%はサステナブル素材が使用されている。

インパネはプロサングエ専用の新デザインが採用された。ひと目でわかるのはパッセンジャーディスプレイが大型化されたことで、まるで左右対称であるかのようなデザインとなっている。ディスプレイに表示される情報も大きく増えており、ロングドライブでも乗員が退屈することはなさそうだ。空調はセンターのロータリースイッチで行い、同様のものが後席にも設けられている。ワイヤレス充電やBurmesterのハイエンド・サラウンド・サウンドシステムをはじめ、最先端の快適装備も備わる。

新デザインのシートは快適性とホールド性を両立。前後ともほぼ同じデザインのシートが装備される。リヤは完全な2人掛けで、5人乗りは用意されない。リヤシート後方にはラゲッジルームとの仕切りがあるが、これを取り外し、さらに背もたれを倒せばラゲッジルームを拡大できる。その際、ラゲッジとの仕切りとトノボードはいずれもラゲッジルームの下に収納できる。ラゲッジルームの容量は通常時473ℓ。





盛り上がったフェンダーやテールライトのデザインなどは296GTBとの共通性が高く、どこから見てもフェラーリとわかるデザイン。全高が1600mmを切るというのは、SUVとしては異例の低さだ。ヘッドライトはデイトタイムライトの下に位置する。ボディカラーはグリージョ・チタニオ(シルバー系)、ピアンコ・イタリア(ホワイト系)、ロッソ・ポルトフィーノ(レッド系)、ネロ・プロサンクエ(ブラック系)の4色が用意されるが、好みの色をオーダーすることも可能。

DOOR

リヤドアはパワー式

小さなドアとアクセス性を両立するために観音開き式を採用。さらにリヤドアはパワー式となる。ウインドウ下前端にある小さなレバーを引くと開き、またレバーを押せば閉じる。室内にもスイッチがあり、乗員は座ったままの姿勢でドアを閉じられる。リヤドアは太さ10cmほどのアーム1本で支えられ、外側に張り出すように79度まで開く。

SPECIFICATIONS フェラーリ・プロサンクエ

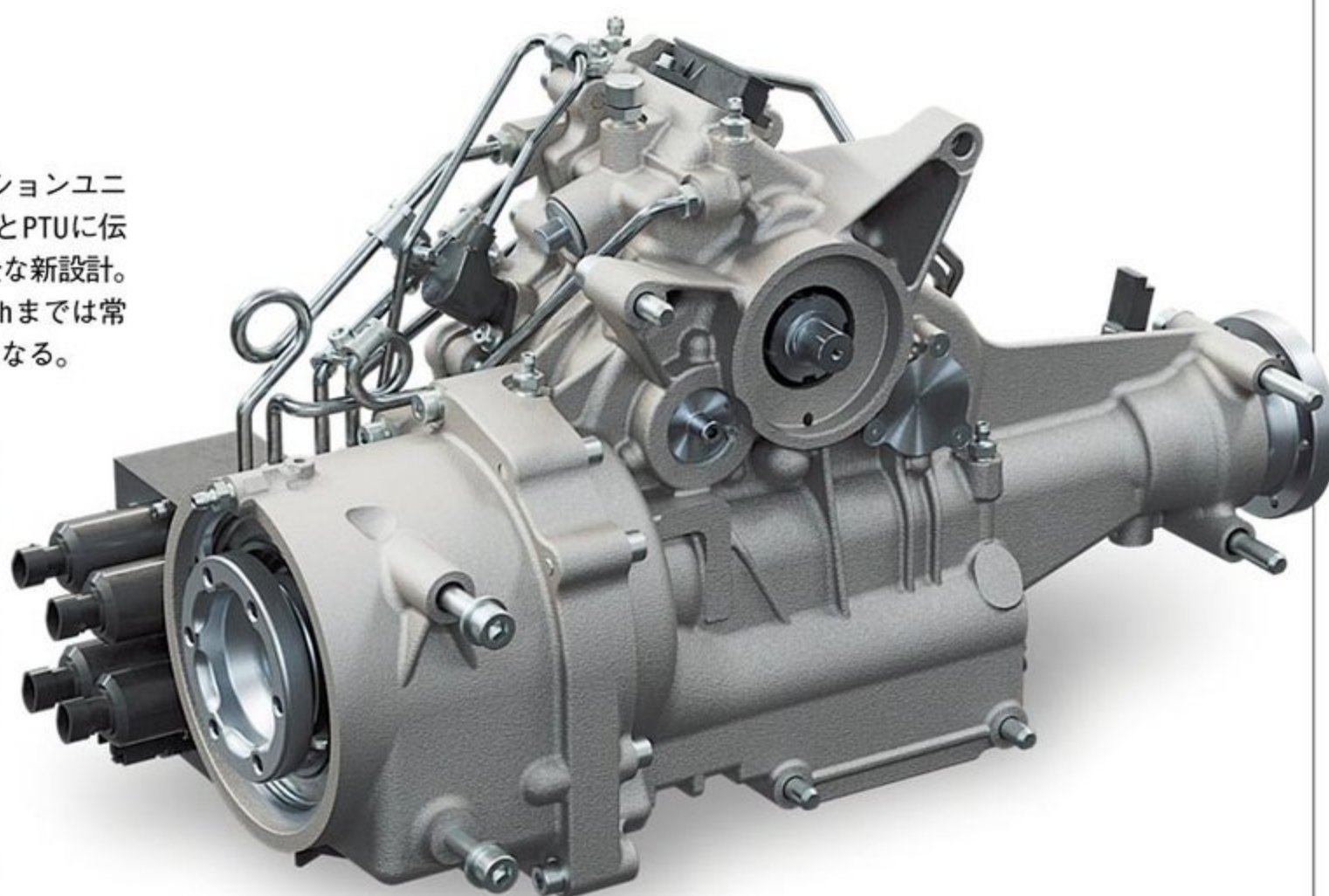
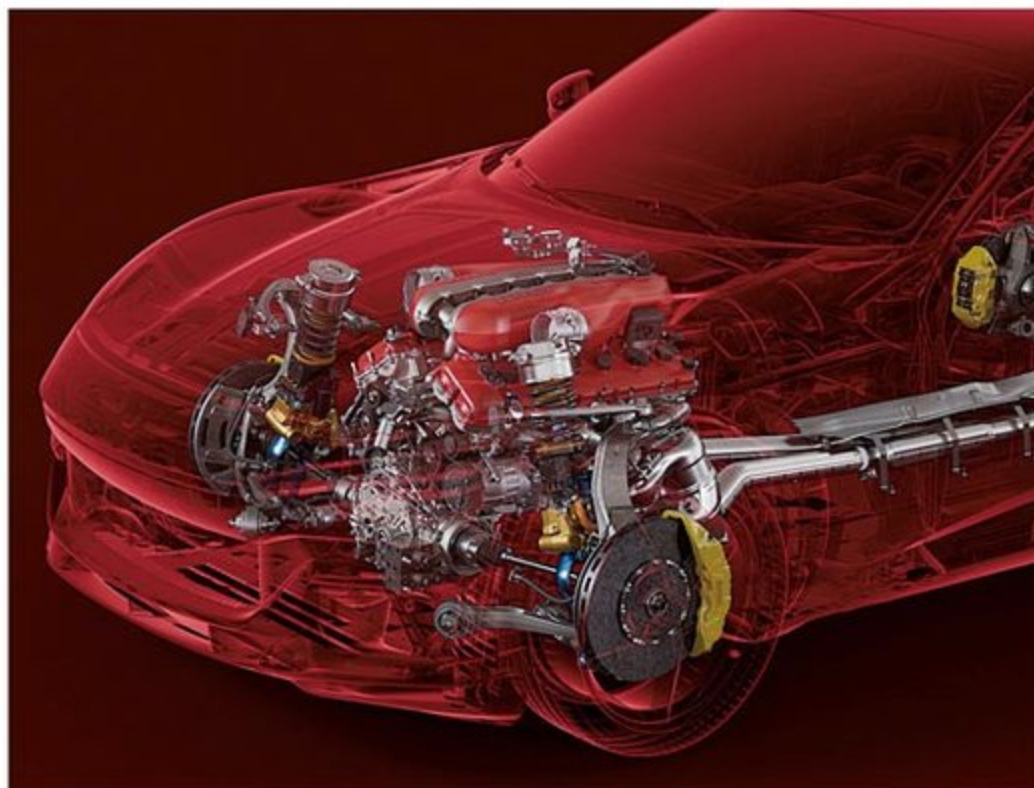
■ボディサイズ: 全長4973×全幅2028×全高1589mm ホールベース: 3018mm
 ■車両重量: 2033kg ■エンジン: V型12気筒DOHC 排気量: 6496cc 最高出力: 490kW(725PS)/7750rpm 最大トルク: 716Nm(73.0kgm)/6250rpm ■トランスミッション: 8速DCT ■駆動方式: AWD ■サスペンション形式: (F)&(R)ダブルウィッシュボーン ■ブレーキ: (F)&(R)ベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック) ■タイヤサイズ(リム幅): (F)255/35R22(9J) (R)315/30R23(11J) ■パフォーマンス 最高速度: 310km/h 0→100km/h加速: 3.3秒 ■車両本体価格: 39万ユーロ



AWD SYSTEM

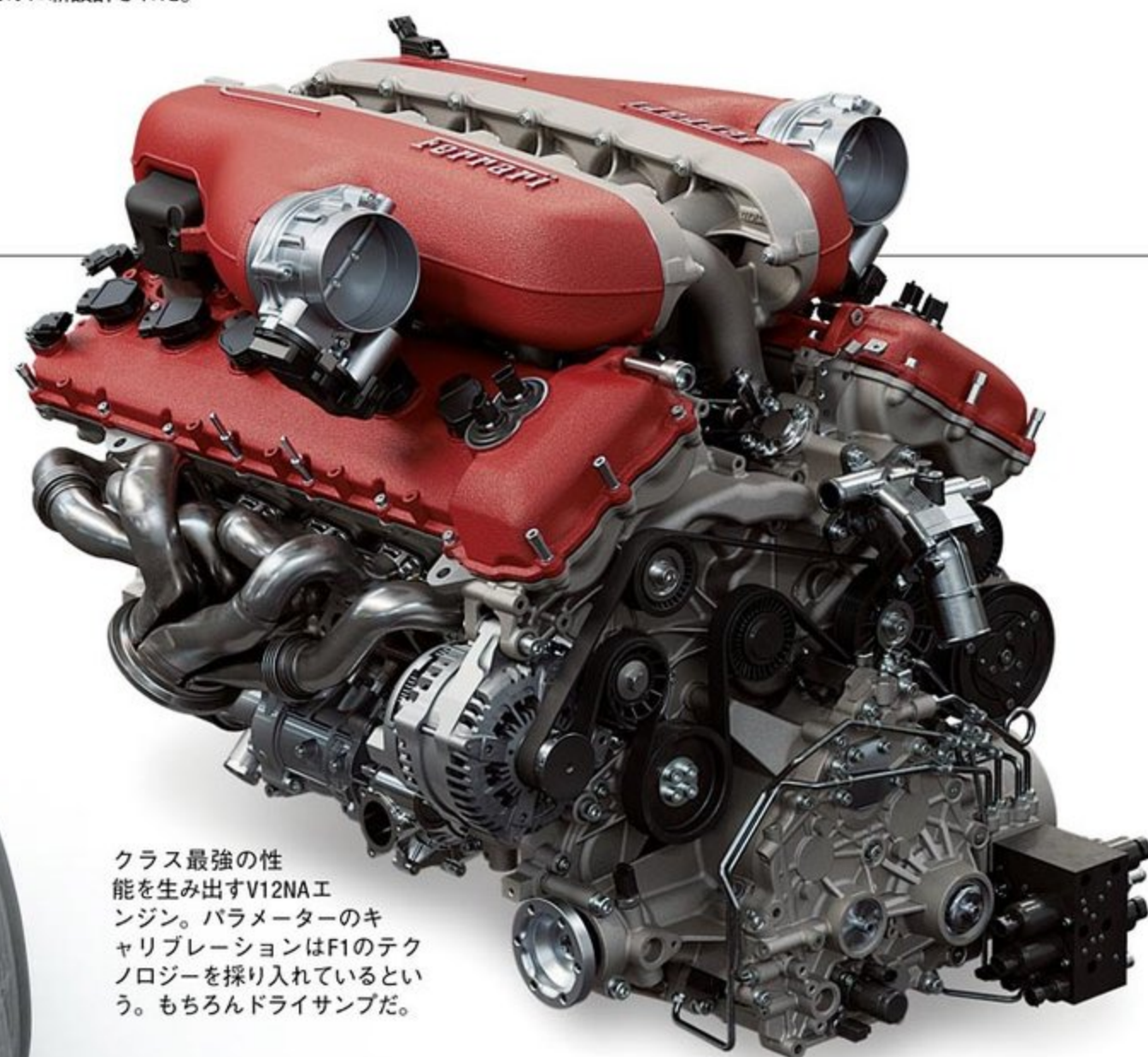
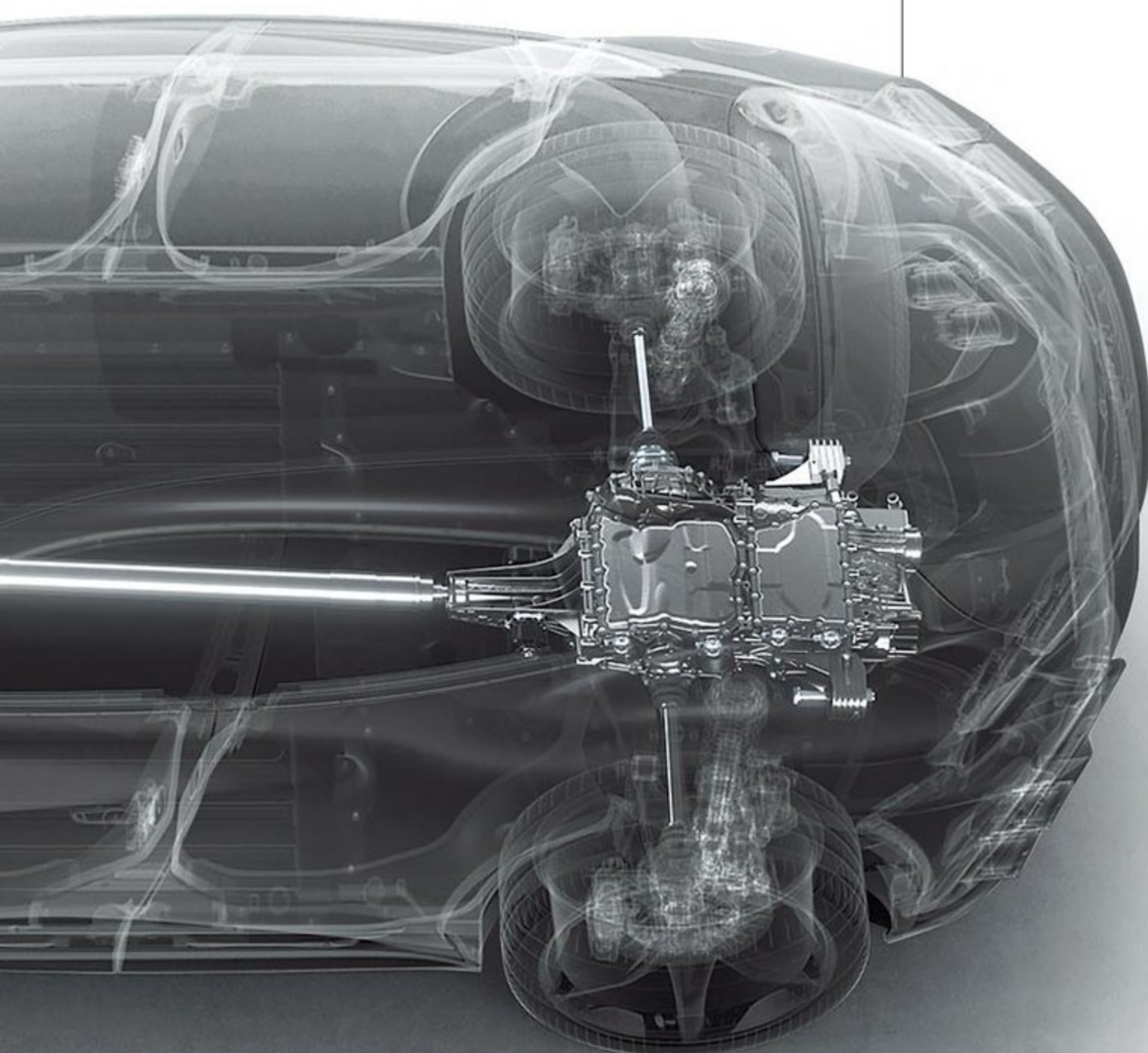
完全FRにもなるAWD

フロントの駆動はエンジンの前方に配置されたPTU(パワートランスミッションユニット)が行う。エンジンからの動力は後方に置かれたトランスミッションとPTUに伝達される。この方式はGTC4ルッソと同じだが、プロサングエのPTUは完全な新設計。内部にクラッチを備え、左右のトルクベクタリングも行う。4速/200km/hまでは常に前輪にトルクを配分し、それ以上の領域では状況に応じて完全なFRにもなる。



エンジン前に設置され、フロントの駆動を行うPTU。プロサングエのために新設計された。

V12エンジンは完全にホイールベース内に収まっていることがわかる。トランスアクスル方式により、前後の重量配分は49対51という理想的な数字だ。



クラス最強の性能を生み出すV12NAエンジン。パラメーターのキャリブレーションはF1のテクノロジーを採り入れているという。もちろんドライサンプだ。

ENGINE

SUVとして最高のパワー&トルク

F140をベースとしたV12NAエンジンはF140IAというコードネームが与えられた。シリンダーヘッドは812コンペティツィオーネから流用しているが、バルブトレインやインテークプレナム、カムシャフトやピストン、クランクシャフトなどはすべて新設計。オイルの流路やポンプも新しくなり、摩擦損失を大幅に減らしている。エキゾーストは等長マニフォールドを採用し、排気効率の向上と官能的なエキゾーストサウンドを実現。725PSの最高出力と716Nmの最大トルクは他のSUVと比べても最も高性能だ。また最大トルクの80%を2100rpmで発揮するので、中低速でも扱いやすい。

TRANSMISSION

重心を15mm低く

8速デュアルクラッチのF1ミッションはリヤに設置されるトランスアクスル方式。クラッチの効率は35%向上し、最大1200Nmのトルクにも対応する。変速時間は従来の7速DCTよりも速い。クラッチアセンブリーを小型化することで重心を15mm下げている。

8速のF1ミッション。各ギヤ比はクロス化され、8速はオーバードライブとなる。



BODY

複合素材の超軽量構造

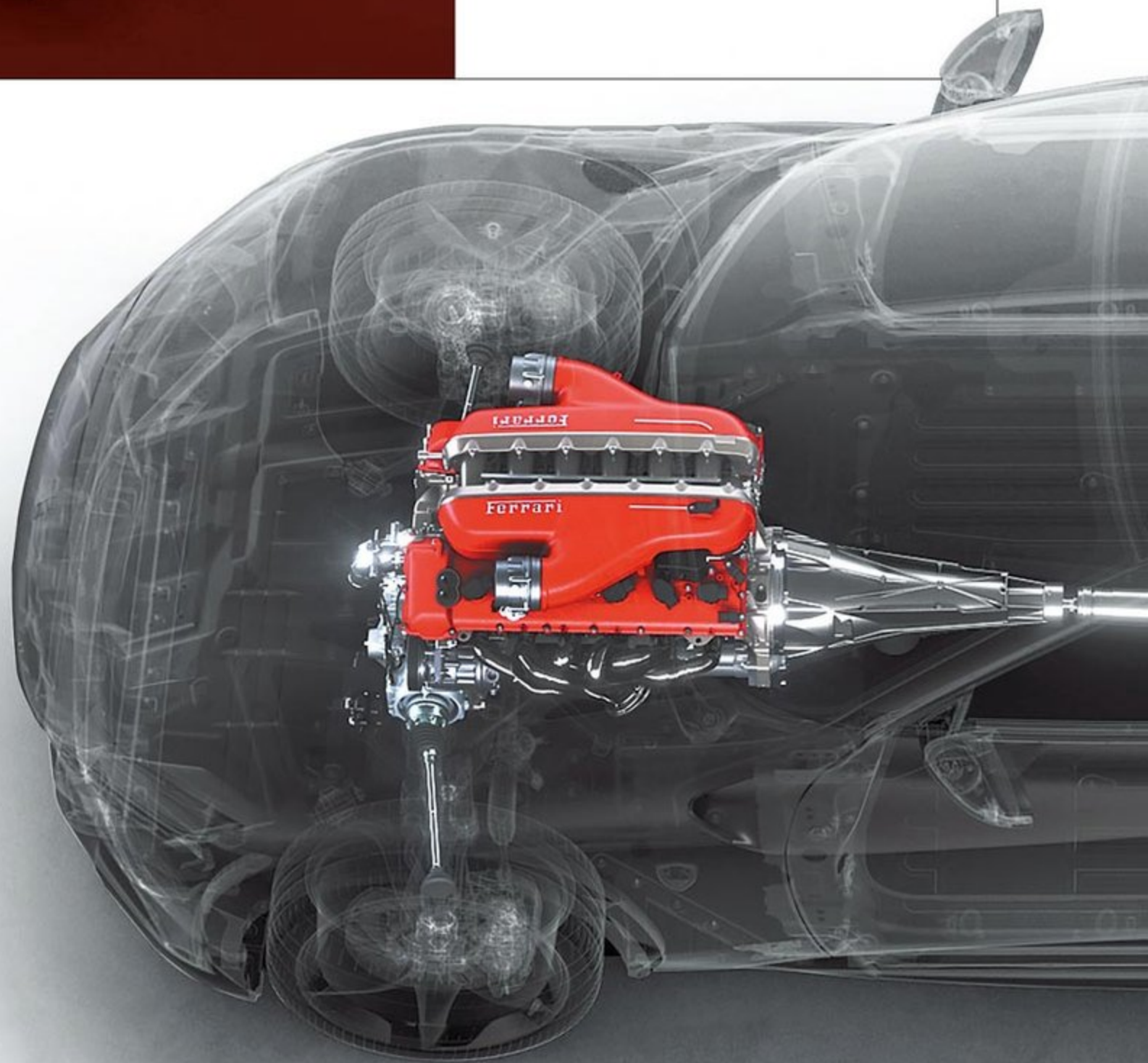
ボディは完全な新設計。フロア部のシャーシはアルミ押し出し材によるスペースフレーム構造。その他の部分はアルミとスチール、カーボンの複合素材で形成されている。同じ4シーターのGTC4ルッソよりもねじれ剛性は30%、ビーム剛性は25%アップしながら軽量化も実現。2033kgという乾燥重量はこのクラスのSUVとしては異例の軽さだ。



SUSPENSION

モーターでダンパーを制御

サスペンションには世界初となるテクノロジーを採用。48Vシステムによる電気モーターアクチュエーターをダンパーの下に備え、これがダンパー内のボールスクリーを動かして油圧をコントロールする。このモーターは3個のボディ加速度計、4輪の加速度計と位置センサー、SSC(サイドスリップコントロール) 8.0、6w-CDSセンサーなどの情報を元に作動。これによりいかなる環境でもフラットな乗り味を実現し、コーナリングのロールセンサーを10mm下げ、ロールとピッチングを30%減らすことができたという。エアサスを使用しなかった理由は、反応が遅すぎたからだ、と説明している。



フェラーリの歴史上でも大きな意味を持つプロサングエ。
このクルマはいかなるコンセプトを持って開発されたのか。
その鍵を握る2人の主要メンバーに話を聞いてみよう。

プロ サングエは、ホンモノのス
ポーツカーです」

チーフマーケティング&コマース
オフィサーのエンリコ・ガリエ
ラは、まずそう言い放った。

「フェラーリといえばモータースポ
ーツであり、すべてのフェラーリは
徹底的にパフォーマンスを追求して
います。そのうえで、製品のポジシ
ョンにあったキャラクターに仕上げ
ていくのが、私たちの手法です」
では、プロサングエのポジション
とは、どのようなものなのか？

「私たちは既存の顧客からこんなリ
クエストを頂戴しました。すなわち
『家族や友人とともに、様々な種類
の道をどこまでも走り続けられるフェ
ラーリが欲しい』というものです」
これがプロサングエのコンセプトと
なったことは間違いない。

そこでフェラーリ初となる4ドア
・4シーターモデルを生み出すこと
になったわけだが、4ドアだからと
いつて冒頭に述べた「徹底的にパフ
ォーマンスを追求」する姿勢を諦め
てもいいことにはならない。つまり、

4ドア・4シーターでありながらフ
ェラーリに相応しいパフォーマンス
を備えていること。これこそが、プ
ロサングエを開発するうえでの至上
命題だったといっている。

これを実現するためには、すべて
をプロサングエ専用開発する必要
があったとガリエラは主張する。

「現代の自動車界は、様々な意味で
(生産性の) 効率を追求しています。
これは間違いではありませんが、妥
協を強いられることになります。し
かし、私たちは妥協を排してプロサ



Chief Commercial and Marketing Officer

ENRICO GALLIERA

エンリコ・ガリエラ コマーシャル&マーケティング責任者

「あらゆる妥協を排して すべてを専用開発しました」

ングエを開発しました」

ここでキーとなったのが自然吸気式V12エンジンである。そのベースは既存のF140系だが、吸排気系やクランクシャフトなどを刷新。GT系フェラーリとして史上最高の725PSを発揮する一方、2100rpm以上であれば最大トルク（716Nm）の80%以上を生み出す柔軟性も手に入れたという。

さらにボディ構造は新開発のアルミスペースフレーム製で、4WDシステムの要であるパワートランスファユニット（PTU）も新開発。さらには、フェラーリ初の本格的なアクティブサスペンションまでが、プロサングエのために新開発されたのだ。

ところで、このアクティブサスペンションこそがプロサングエ誕生の最大の切り札だったと、ガリエラは打ち明けてくれた。

「創業者のエンツォは4シーターを愛し、これまでにたくさんモデルを世に送り出しました。しかも、彼は4ドア・モデルの製品化を夢見ていて、ピニンファリーナとプロトタイプを造ったこともあります。ただし、このときはスポーツカーに相應しいパフォーマンスを実現できず、計画を断念しました」

そして4ドア・モデルにフェラーリらしいパフォーマンスをもたらす決定打となったのがアクティブサスペンションだったのである。

「完璧な接地性が得られます」とガリエラ。「普通のクルマはパンプでジャンプしそふになりますが、プロサングエはなりません。路面の穴に車輪を落としても、プロサングエは安定しきつている。アクティブサスペンションがなければ、プロサングエは実現できませんでした」

発表に先立ち、フェラーリはおよそ2000人の上顧客から事前予約を募ったという。「クルマはまだお見せしていません。簡単な情報をお伝えしただけで、とても多くのお客さまから事前予約をいただきました」

ただし、どんなにプロサングエが好評でも、大幅な増産をする計画はない。「お客さまをあまり長くお待ちせすことは、私たちの本意ではありません。ただし、プロサングエが全販売台数の20%を超えることはありません。なぜなら、プロサングエは販売台数を増やすために造ったモデルではないからです」

あくまでも顧客の要望に応えるために、そしてエンツォの夢をかなえるために誕生した4ドア・フェラーリ。それがプロサングエなのである。





「ボディを2つに分割して デザイン作業を進めました」

Chief Design Officer

FLAVIO MANZONI

フラビオ・マンゾーニ
デザイン責任者

「リアル・フェラーリであり、ホンモノのスポーツカーであること。これがプロサンクエのデザイン・コンセプトでした」
チーフ・デザイン・オフィサーのフラヴィオ・マンゾーニはそう切り出した。「オーセンティックでオリジナルなスタイリングにより、力強く見えるボディに仕立てることを目指しました。そのためには、プロサンクエのために作られた特別なアーキテクチャーが必要になることも明らかでした」

デザインの基本はプロポーションにあると、マンゾーニはこれまで繰り返し語ってきた。その意味でいえば、全長に対して長いホイールベース、大きなホイール、そして適度に低い全高などが、プロサンクエのアーキテクチャーに求められたと推測される。
「次に、私たちはアッパーボディとアンダーボディの2つに分割してデザイン作業を進めました」とマンゾーニ。「そのうえで、アッパーボディは彫刻的な美しさと空力性能を求め



でデザインしました。一方のアンダーボディは、すべてのメカニズムをカプセルに収めたような形態を目指したのです」

なるほど、プロサングエのデザインは、前後のホイールセンターを結ぶ線をおおよその境として、その上側にデザイン要素やエアロダイナミクスを集約させるとともに、下側はすっきりシンプルにまとめられているように見える。こうすることで見る者の視線をボディの上半分に留め、ボディの厚みをできるだけ感じさせない工夫を施したのだろう。

その一方で、ヘッドライトを中心とするフロント周りは296GTB、リヤのコンビネーションライトなどはローマがモチーフになっているようにも思える。さらにいえば、フロ

ントフェンダー上のエアアウトレットは、296GTBのリヤフェンダー上に設けられたエアインレットを逆向きに切り付けたように見えないこともない。

「このエアアウトレットは、デザインのごく初期から存在していました」とマンゾーニ。「ただし、その目的は296GTBとはまったく異なっていて、エアロダイナミクスのために用いられています」

件のエアアウトレットには、ボンネット上のエアインレットから採り入れた空気を排出する役割がある。これにより、フロントウインドウ下部にできる正圧部分の圧力を低下させ、ドラッグを低下させるのだという。「デザインをエアロダイナミクスのためにも用いる。これがフェラーリの手法なのです」マンゾーニは誇らしげにそう語った。

また、296GTBやローマにも通ずるデザインモチーフを採用したことについて、マンゾーニはこう説明した。

「フェラーリ・ファミリーの一員に見えるような工夫はしていません。あくまでも個々のモデルにとって最適と思われるデザインを施しました」

一方で、大きく膨らんだリヤフェンダーは、まるでプロサングエの由来ともなったサラブレッドの臀部にも似た力強さが感じられる。私がそう指摘すると、マンゾーニは笑顔を浮かべてこう応えた。

「そうですね、ここは動物の筋肉のようです。私たちはミケランジェロに代表されるイタリアの伝統を受け継ぎ、彫刻的な美しさをプロサングエのデザインに盛り込みました。また、フロントドアのように凹面と凸面を組み合わせ、緊張感を生み出すのも、フェラーリらしい表現方法と

いえます」

もうひとつ、プロサングエのデザインで極めて特徴的なのは、リヤドアを後ろヒンジ、すなわち観音開きにした点にある。これをフェラーリはウエルカムドアと呼んでいる。「ウエルカムドアにすることで、広々とした開放感を味わうことができます。そしてBピラーが設けられています。これは車両の軽量化と高剛性化のためにも必要でした」

インテリアもプロサングエのために新たにデザインされた。「ダッシュ

ボードにはダブル・コクピット・コンセプトを導入しました」これは助手席にも運転席用とよく似たダッシュボードを採り入れることで、ドライバーと近い体験をパッセンジャーにも提供しようとするもの。さらにリヤシートもフロントシートと同様のデザインとし、4人が等しくスポーツドライビングを楽しめるようにしたという。このためプロサングエに5シーターは用意されないが、実にフェラーリらしい乗員のもてなし方といえるだろう。



Ferrari New Era

最も魅力的なフェラーリはやはりミッドシップ、と感じている人も多いだろう。現在、フェラーリは3車種のミッドシップマシンを用意する。異なるパワートレインを採用する3台のフェラーリ最新ミッドシップ、それぞれの個性を探ってみよう。

REPORT●渡辺敏史 (WATANABE Toshifumi)
PHOTO●篠原晃一 (SHINOHARA Koichi)

F8 Spider



マラネツロの 戦略

フ エラーリにとっては最も新しいミッドシップストラダレとなる296GTBがいよいよ上陸した。ゼロから企画され、まったく新しいアーキテクチャーで造られたという点をピックアップすれば、これほどエポックメイキングなフェラーリに出会う機会もそう多くはない。その最も大きなトピックはパワートレインをプラグイン・ハイブリッドPHEVとしたことだろう。

296GTBの場合、シート背後に搭載された7・45kWのLevionバッテリーによって、エンジンと8速DCTとの間に置かれた167PS/315Nmのモーターを独立で、もしくはエンジンと並行するかたちで稼働する。満充電までは家庭用200V電源で3〜4時間程度、そこから最長25kmのEV走行が可能だという。一方でエンジンを含めたシステム総合出力は830PSを発揮、0→100km/h加速は2・9秒、最高速は330km/hをマークするというのが彼らの触れ込みだ。

3月の海外試乗会の中でもこの点に触れられることはなかったが、296GTBの電動トリックステムの雛形となったのはSF90ストラダレだろう。ただしこちらは1モーターではなく、前軸側にも2つの

296GTB SF90 Stradale





296 GTB



新開発のV6エンジンはバンク角120°で完全バランスと官能的なエキゾーストノートを実現。トランスミッションとの間にモーターを搭載し、約25kmのEV走行も可能としている。ホイールベースはV8モデルより50mm短い2600mm、さらに同じハイブリッドながらSF90ストラダーレよりも約100kg軽いので、俊敏なハンドリングが楽しめる。



モーターを搭載した3モーター構成のPHVとなる。4.0V8エンジンはF8トリブートにも搭載されるF154系を名乗るも、ボア&ストロークや補機類を含めたエンジン高、そしてエンジン長も異なる独自の構成だ。システム総合出力は1000PSの太台に達し、前軸のモーターは個別制御で前左右輪の差動をコントロールするなど、メカニズムの複雑さは296GTBを大きく上回る。

こうやってフェラーリが、否、スーパースポーツのメイクスが主力のHV化を進める背景は、CO₂排出の額面的抑制だと思われる方もいるかもしれない。もちろんそれがゼロではないのは確かだ。が、この両車に乗ると、スーパースポーツとしての新たな魅力が宿っていることにも気づかされる。

最も端的なところは速さだ。その質はまさに想像する通りで、例えば同行したF8トリブートが珠玉のV8を唸らせながら回転を高める程に伸びやかに速度を高めていくのに対して、296GTBは中々高回転域にかけて、エンジンのパワーバンドに乗っていくところに重ねて、ぐいっと後ろから押し込まれるような速度の伸びが感じられる。

体感的なパワーの差異ははっきりしており、特に登坂路においてはそ

HV化の背景はCO₂抑制だけではなく、
新たな魅力が宿っていることに気づく。

の差は明白だ。ちなみに今回試乗したF8スパイダーと296GTBの車検証記載重量は20kgほど296GTBの方が重い。0→100km/h加速の発表値はF8スパイダーも同じ2.9秒だ。数値的には極めて近い動力性能を想像するが、モーターを得たことによるパワーの質ははっきりと異なっていて、体感的な速さでは明らかに296GTBの側に軍配が上がる。思い起こせばその差異は、458イタリアから488GTBへの進化の際に感じたものと似ているかもしれない。

これがSF90ストラダレになると、その速さはちよつと異次元の領域に達する。有り難いことに様々なスーパースポーツに触れる経験はいただいていたが、フルスロットルで思わずだらしなく声をあげてしまう、そして右足を緩めてしまうほどのGを食らう、そんな経験はあまりあるものではない。鮮度的に296GTBの影に隠れがちだが、SF90ストラダレには厳然と異なるパフォーマンスが与えられている。

それはハンドリングも然りだ。EVモードではあるうにか前軸の2つのモーターを使ったFF状態で走るSF90ストラダレは、相応の速



SF90 Stradale

フェラーリ初のPHVとして登場したSF90ストラダレ。780PSのV8エンジンに、リヤに1基、フロントに2基のトータル220PSのモーターが装着される。フロントの2基のモーターはそれぞれ左右を駆動し、トルクベクタリングも可能とする。EV走行が約25kmというのは296GTBと同様だ。EV走行はフロントモーターのみで行う。





度域や負荷域まで、前輪の差動を活かしたアンダー知らず……というよりもややイン巻き傾向の旋回をみせてくれる。駆動制御により動的特性を作り込んでいくというのは今に始まった話ではないが、モーターのそれは緻密で強力だ。

そこからエンジンを稼働させて後軸側のパワーを掛けていけばニュートラル側に転じるが、この癖っぽい狭間を探りながら乗りこなす作業は、ちよつと自らの行為に没頭するゲーム的な楽しみにも似ている。サーキットで競技前提にタイムを削り落とすならもつとリジッドな特性が望まれるだろう。でも、ここまでの速さを公道で解き放つことが難しいとあらば、モータードライブは今までにない楽しみを与えてくれる契機としても受け入れることが出来なくもない。

比べれば要素がシンプルな296 GTBは、動的資質は至って素直で軽快だ。ほぼ40対60と、今日びのミッドシップとしては前軸側の荷重が軽めなことが懸念されるが舵の効きは気持ちよく流すペースではまったく問題なく、レーシングスピードにも十分対応できそうな手応えがある。ハンドリングはF8スパイダーにも増してニュートラルかつ軽快で、微妙なアクセル操作に呼応するハイブリッドパワートレインは運転を白けさせることはない。同様にブレーキのタッチもリニアで、この辺りはSF90ストラダレに対しても、確実に一日の長を感じられる。

296 GTBは新設計のF163系120度バンク角V6ユニットを搭載しているが、そのパフォーマンスのみならず、官能性は特筆に値する。物理振動をゼロにする一方で搭載性は著しく劣るということ、今まで日の目をみる機会はほぼなかったが、これほどまでに酔えるサウン

F8 Spider



308シリーズから続くV8ミッドシップの系譜を受け継ぐF8シリーズ。クーペボディのF8トリブートが登場してから3年が経過するが、488ピスタから受け継いだ720PSのV8純エンジンミッドシップの走りは未だ鮮烈だ。プラットフォームは458GTBから継承された3世代目。次期モデルは果たしてどうなるのだろうか。

SPECIFICATIONS

モデル名	フェラーリ296GTB	フェラーリSF90ストラダーレ	フェラーリF8スパイダー
■ボディベック			
全長(mm)	4565	4710	4611
全幅(mm)	1958	1972	1979
全高(mm)	1187	1186	1206
ホイールベース(mm)	2600	2650	←
乾燥重量(kg)	1470	1570	1400
■パワートレイン			
エンジンタイプ	V型6気筒ツインターボ +1モーター	V型8気筒ツインターボ +3モーター	V型8気筒ツインターボ
排気量	2992	3990	3902
最高出力	488kW(663PS)/8000rpm	574kW(780PS)/7500rpm	530kW(720PS)/8000rpm
最大トルク	←	800Nm(81.6kgm)/6000rpm	770Nm(78.5kgm)/3250rpm
トータル最高出力	610kW(830PS)/8000rpm	736kW(1000ps)/7500rpm	←
トータル最大トルク	740Nm(75.5kgm)/6250rpm	←	←
■トランスミッション			
タイプ	8速DCT	←	7速DCT
■シャシー			
駆動方式	RWD	AWD	RWD
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 リア	ダブルウィッシュボーン	マルチリンク	←
■ブレーキ			
フロント	ベンチレーテッドディスク (カーボンセラミック)	←	←
リア	ベンチレーテッドディスク (カーボンセラミック)	←	←
■タイヤ&ホイール			
フロント	245/35ZR20	255/35ZR20	245/35ZR20
リア	305/35ZR20	315/30ZR20	305/30ZR20
■性能			
最高速度	330km/h	340km/h	←
0→100km/h加速	2.9秒	2.5秒	2.9秒
■車両本体価格	3678万円	5856万円	3724万円

新しい世代によって時代は書き換えられる
それは動かしようのない事実だ。

ドと回転フィールを供してくれるか
というのが正直な印象だ。
一方で、ワイドバンクで幅広いこの
ユニットを前置きのFR系モデル
への転用を目論んでいるとは考えづ
らい。或いはV8との共有とあらば
バンク角の設定も変わってくる。こ
のエンジンはV6のみ、そしてリヤ
置きで完結させるという前提で開発
されたものとみるのが筋だろう。
フェラーリがミッドシップ・スト
ラダーレのためにワンオフの技術を

投入することに不思議はない。が、
その覚悟のほどは、現在のV8世代
とは一線を画することを厭わないと
いう決断とも受け止められる。クル
マ好きとしては当然自分の過ごして
きた時間軸なりのノスタルジーと共
に、シンプルで油臭い側の肩をもつ
てしまいがちだが、新しい世代によ
って時代は書き換えられる。それは
動かしようのない事実だ。そう思う
と、用意されたF8スパイダーとの
対峙の時間が急に愛おしくなった。





SUPER
SPORT
NOW

メルセデスが初めてプロジェクトONEスーパーカー構想を発表してから、早くも5年が経った。ルイス・ハミルトンを2015年のF1王者に導いた1・6ℓハイブリッドV6パワーユニットを動力にするハイパーカーを、275台限定生産すると公表して世間を「アツ」と言わせたのは、2017年のフランクフルト・ショーのことだった。

しかし、AMGと英国のメルセデスAMGハイパフォーマンス・パワートレインズ社の技術力をもってしても、F1エンジンを世界中の厳格な排ガス基準に合致させるのは困難な命題だった。例えばF1エンジンのアイドリングスピードは通常5000rpm、公道用エンジンとはそもそもスタートから異なるのだ。

パンデミックの影響もあって予定より2年遅れたが、ようやくF1エンジンを搭載したロードカー、メルセデスAMG ONEの生産型の詳細が発表になったので、まずは注目のスペックを紹介しよう。

ICE（内燃機関）は冒頭に述べたようにF1直系の1・6ℓターボチャージドV6で、これをミッドに搭載する。最高出力は574PS/9

F1をその手に

Mercedes-AMG One

2017年フランクフルト・ショーで発表されたAMGプロジェクトONEコンセプトカー。その後、名称をメルセデスAMG ONEに改めて、限定275台の生産が謳われた。それから幾星霜、遂にこの日がやってきた。サーキットでその実力を試した。

REPORT●Mat WATSON PHOTO●Dino EISELE
TRANSLATION●相原俊樹(AIHARA Toshiki) COOPERATION●Simon FOX



000rpmで、レブリミットは長期にわたる耐久性と市販ガソリンを使うことを考慮して、1万1000rpmに抑えたという。

このICEに計4基のモーターが加わる。ひとつはターボと一体化され(122PS)、もうひとつはV6のクランクケースと直結している(163PS)。そして残りの2つが減速ギヤを介して左右前輪を個別に駆動(163PS×2=326PS)するので、EVモードではFWDの純然たるEVとなる。しかも各輪に選択的にトルクを配分することで、トルクベクタリングの機能を有することになる。ICEとモーターを合わせたシステム出力は1063PS。この数字が示すように、AMG ONEは史



多くのレーシングカーがそうであるように、シートは固定式でペダルを前後に調整してポジションを決定する。深いバケットシートはホールド性抜群。



Mercedes-AMG One

低回転では洗練されていないエンジンしかし、回すにつれF1へと変貌する。

上屈指の強力なPHVだ。ドライブモードには次の6種類がある。

- ①EV…純EVドライブで、航続距離は18・1km。
- ②レース・セーフ・オンデマンドのハイブリッドモードでこれがデフォルト。モーターで発進し、パワーが必要なときにICEが始動する。
- ③レース・ICEが常に稼働し、専用リチウムバッテリーに電力を供給する。
- ④レース・プラス(サーキット専用)…可変空力デバイスが稼働し、フロント

ト37mm/リヤ30mm車高が低くなり、足まわりが硬くなる。

- ⑤スタート2(サーキット専用)…可変空力デバイスが稼働し、レース・プラスと同じく車高が低くなり、足まわりがさらに硬くなる。F1のクオリファイモードのように、すべてのモーターがフルパワーを発揮。
- ⑥インディビジュアル…オーナーの好みに応じた、公道走行時のセッティング。

事実上のゼロターボラケ

そして今、私はニルブルクリン



本物のレーシングカーと同様にステアリングに様々な機能が備わる。形状もF1に似ている。センターディスプレイには水温、油温はもちろんバッテリー温度なども表示される。



クの北コースでAMG ONEを走らせようとしている。最初はドライブモードをレース・セーフに、ギャボックスをオートにセット。AMG GTブラックシリーズに乗るDTM(ドイツツーリングカー選手権)のレジェンド、ベルント・シュナイダーが先導し、正しいラインと制動ポイントを私に教えてくれる。

スタートボタンは通常のAMGモデルと共通で、これを押して右のパドルを引くと駆動系がつながり、電気だけでほぼ無音のまま走り出した。本コースに出て一定のスピードになると、1・6L V6がなんの前触れもなく始動する。ヘルメットを被っているにもかかわらず、頭のすぐ後ろでドリルが働いているかのような轟音が響く。低回転ではやかましいばかりで、洗練されていないノイズだが、回すにつれてF1そのもののサウンドに変わっていく。

1063PSのシステムパワーは2015年のハミルトンのマシンよりずっと強力とはいえ、CFRP製のモノコックとボデイクワークにもかかわらず、AMG ONEの車重はF1の2倍以上に相当する1700kg弱に達する。この結果、加速に話を限ればAMG ONEは最速ハイパーカーの地位を逃している。例えば0→100km/h加速2・9秒は、ポルシェ911ターボより0・2秒の遅れを取る。ただしこれ以降の加速力は強烈で、同200km/hまでポルシェが8・9秒を要するのに対し、7秒フラットでこなす。なお、最高速は352km/hでリミッターが作動する。

私にとってラジオから伝わるシュナイダーの指示を聞き取ると同時に、コースとクルマに習熟するのは大変な仕事だったが、AMG ONEが本来的に備える安定性に大いに助けられた。レース・セーフはドライバビ



Mercedes-AMG One

AMG ONEは日常で使える伴侶——
それが私にとって予想外の発見だった。

F1由来の1.6ℓ V6ターボエンジンにモーターを組み合わせ、システム最高出力782kW (1063PS)を誇る。最高回転数は市販車故に控えめと言うがそれでも1万1000rpm。



リティを最優先したモードで、公道を快適に走れるようにサスペンションはソフトでしなやかなセッティングとなる。それでも十分にシャープで、とりわけ瞬間的なスロットルレスポンスが印象的だ。ターボと一体化されたモーターがトルクカーブの谷間を効果的に埋め、事実上ゼロターボラグを実現している。アクセラレータへの応答性で、AMG ONE

と肩を並べるクルマはほとんどない。一方、Xトラック製のシングルクラッチギヤボックスによる変速にはそれほど感心しなかった。DCTを搭載したくても、それだけの空間が確保できなかったのである。

日常的なハイパーカー

私は一旦ビットインして、もっとも刺激的なドライブモードであるス

タート2で走ることにした。走り始めてすぐに、挙動がさらにシャープになったことがわかる。ステアリングとシートからの潤沢な情報が大きき自信になる。直線から制動ポイントにかけて、先行するシュナイダーとの距離が縮まらないように、私は知らないうちにスロットルを緩めていた。そのくらいAMG ONEのスピードは既存の高性能車とは別のカテゴリーに属するのだ。直線だけではない。フロントのトルクベクタリング機能が作用して容易にノーズがインを向き、タイトコーナーでは名手シュナイダーが駆るブラックシリーズを圧倒していた。有り難いことにカーボンセラミックブレーキの制動力は盤石で、制動時の車両姿勢も安定している。ただし回生ブレーキが効く際、ペダルが返すフィールに

はやや違和感を覚えた。F1流のDRS（ドラッグリダクションシステム）が備わるのもトピック。リヤウイングの迎角が浅くなり、直線スピードが伸びる。私はフライングラップの直線上でシュナイダーをオーバーテイクした。もちろん彼と競り合うつもりはなく、エンジン出力が50PS上乗せされたかのようスピードが伸びたゆえの自然な成り行きだった。

はカメラが捉えた映像が映る。F1エンジンは欲しいが、F1を操る腕はないという愛好家に最適な、受容性の高いハイパーカー、それがAMG ONEである。しかもメルセデスに期待されるエアコン、インフォテインメントシステム、レーザーシート、オーディオシステム（エンジン騒音で聞こえないが）などの快適装備を備える。しかし、なんといってもAMG ONEによる技術面のブレイクスルーは、F1エンジンを毎日使えるように仕立てたことにある。通常、F1エンジンを始動させるには14名のメカニックチームを要するのに対し、このクルマではスタートボタンを押すだけで、試乗を無事に終えた今、私はこの快挙を成し遂げた技術陣に勝利の祝杯を挙げたい気持ちでいる。

SPECIFICATIONS

メルセデスAMGワン

■ボディサイズ:全長4756×全幅2010×全高1261mm ホイールベース:2720mm ■エンジン:V型6気筒DOHCターボ 総排気量:1599cc 最高出力:422kW(574PS)/9000rpm ■モーター 最高出力:450kW(611PS) システム出力:782kW(1063PS) ■トランスミッション:7速RMT ■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 ■タイヤサイズ(リム幅):(F)285/35ZR19(10J) (R)335/30ZR20(12J) ■パフォーマンス 最高速度:352km/h 0→100km/h加速:2.9秒 ■環境性能(WLTPモード) 燃料消費率:8.7ℓ/100km CO₂排出量:198g/km



練られた空力は50km/hからダウンフォースを発生し、圧倒的なグリップを発揮。フロントフェンダー上のアクティブ・フラップが前輪のグリップを高める。



装着タイヤは専用のミシュラン・パイロットスポーツカップ2R。特徴的なホイールには9枚のカーボン製ペーンが備わりブレーキの冷却性を高める。



A silver Porsche Carrera GT is shown from a front-three-quarter perspective, driving on a winding asphalt road. The car is in motion, with a blurred background of green trees and a blue sky with light clouds. The car's license plate is white with black text: '品川358' (Shinagawa 358) and 'め・7 18' (Mei 7 18). The car's headlights are on, and the overall scene conveys a sense of speed and luxury.

容赦ないポルシェ

718ケイマンの最高峰、GT4 RSがついに本邦上陸を果たした。
911GT3 RSの過激な4ℓ水平対向6気筒ユニットを搭載する
エントリークーペの実力とは如何なるものか？
初秋の伊豆半島のワインディングを駆け巡り確かめた。

REPORT●高平高輝 (TAKAHIRA Koki) PHOTO●市 健治 (ICHI Kenji)

SUPER
SPORT
NOW

乗

り心地は拍子抜けするほど文
化的だった。そのままレース
に出場できるほど好戦的なエアロダ
イナミクスで武装しているにもかか
わらず、である。サーキット走行を
見据えたこの種のピュアスポーツカ
ーは、移動の際の一般道では刺々し
い上下動に絶え間なくさらされるの
は当たり前、といった覚悟はもう昔
の話である。そういえばウラカンS
TOや911GT3なども今や思い
の外快適である。

大入力に対応するためにサスペン
ションが締め上げられていても、ま
たスタンダードモデルよりも車高が
30mm下げられていても、可動部がス
ムーズに動けば必要以上に気になら
ないという証左だろう。これならま
ったくやせ我慢することなく、サー
キットまで往復できる。しかも高速
道路に向かう一般道で大人しく流れ
に合わせている限りはエンジン音も
十分に静かだ。7速PDK（トラン
スミッションはこれのみ）はせいぜ
い2500rpmでシフトアップ、
扱いづらさは微塵も感じない。ただ
し、そんな環境でもちよつとスロツ
トルペダルを深めに踏み込むと、背
後からクワツという吸気音のような
ひと吼えが聞こえることがただモノ
ではない雰囲気漂わせる。

ケイマンGT4RSは、公道走行
可能なケイマンとしては究極のモデ
ルである（クラブスポーツというサ
ーキット専用モデルも既にあり）。日
本でも昨年11月から注文を受け付け
ていたものだ。ケイマン／ボクスタ

ーシリーズは2016年に
現行の718シリーズにモ
デルチェンジした際に、ダ
ウンサイジングを狙ってエ
ンジンはずべて水平対向4
気筒ターボに変更されたの
が大きな特徴だったはずな
のに、今やボクスター／ケ
イマンシリーズには4気筒
ターボと6気筒自然吸気の
2ラインが存在する。4気
筒ターボだけではやはり従
来からのポルシェファンを納得させ
られなかったというわけだ。当然G
T4RSは4.6気筒NAを積む既
存のGT4およびGTS4・0の延
長線上にある、よりスパルタンな高
性能版と考えるとところだが、実際は
ちよつと筋が違った。ケイマンとし
て初めて「RS」を与えられたGT
4RSは911GT3譲りの4.6水
平対向6気筒ユニットを搭載してい
るのである。

容赦なく騒々しい

ボクスター／ケイマン用の4.6
気筒ユニットが登場するまでは、9
11ターボ以外もすべてターボユニ
ットに換装された現行ポルシェライ
ンナップの中で唯一残っていたのが、
911GT3用の自然吸気直噴4.6
水平対向6気筒エンジンだった。レ
ースユニット由来のGT3に対して、
GT4およびGTS4・0用エンジ
ンは911GT3のエンジンをデチ
ューンしたものではなく、現行型9
11の3.6気筒ターボをベースに



ヴァイザッハパッケージ(209万7000円)装
着車の証。フロントリ
ッド、エアインター
ーク、ドアミラーカ
バーなどカーボン織
目模様仕上げとなる。

Porsche 718 Cayman GT4 RS

新開発したエンジンだという。実際、よりチューニングが高いGT4でも420PSと420Nmであるのに対して、GT4 RSは500PS、最大トルクは450Nmを生み出す。レブリミットは8000rpmのGT4に対してこちらはGT3と同じ9000rpm。最後の1000rpmでさらに一段と伸びが鋭くなるという、今時得難い高回転型武闘派ユニットであることが911GT3直系を物語っている。エアロパーツや軽量化だけでなく、こういうことができるのがポルシェの凄みである。ちなみに現行型911GT3はピークパワーは510PSと470Nmとわずかがきちんと差別化されている。ポルシェ家では長幼の序をわきまえないければならないのである。

とはいえパフォーマンスは目覚ましく、0→100km/h加速は3・4秒、最高速は315km/hと発表されている。ケイマンGT4のPD K仕様の3・9秒と302km/hを明確に上回るだけでなく、0→100km/h加速3・4秒、最高速318km/hを誇る新型GT3の7速PD K仕様ともはや事実上変わらない。さらにニュルブルクリンク北コースのラップタイムを引けば、新型GT3の6分59秒9（20・8km新コース）に対してGT4 RSは7分9秒3（これはGT4を24秒近く上回る）という記録を叩き出したという。これなら下剋上も近いかも、と思わせるとんでもないラップタイムだ。

これほどの高性能車ゆえに、公道ではどうしてもその実力の片りんを垣間見るだけ、という歯がゆさがつきまとうが、それでも痛快この上な

911GT3と同様にPDKスポーツスイッチが備わり、ESCオフ+トラクションコントロールオフとESCオフ(+トラクションコントロールオン)が選択可能。



専用の小径ステアリングが装着される他は普通のケイマン同様に簡素な仕立て。RSの倣いに従いドアハンドルはダブルループとなる。標準のフルバケットシートはホールド抜群。



Porsche 718 Cayman GT4 RS



い。全体的にローギヤードなせいで（7速100km/hは2800rpm）トップエンドの切れ味と咆哮を試せるのは2速が限界だが、突き抜けるように直線的にパワーが盛り上がりながら、4000rpmと6000rpm、そして最後の10000rpmでそのサウンドを先鋭化させ、さらに攻撃的に吹け上がるエンジンは恐ろしいまでの引力を持つ。

スピードが増すにつれてヒタヒタと吸い付くようなハンドリングのおかげでそこまで回さなくとも想像以上に速いといえ、どうしても回さずにはいられない切迫した気持ちにさせられるのが、むしろちよつとツとする。やはり場所を選ばべきなのである。フロントのスプリッターやリヤのスワンネックウイング、さらにはサスペンションのトーやキャンバー、スタビライザーまで調整可能という本格的コンポーネントをいじくりまわしながらのトラックデいはさぞかし満足できるのではないかな。究極にして理想的なケイマンと言いたいGT4RSだが、ひとつ声を大にして言っておかなければならぬことがある。踏むと車内は猛烈にうるさいのだ。これはもう911GT3よりも格段に喧しい。何しろエ

ンジン搭載位置が近いうえに、部屋続きである。さらに頭の後ろにはエアインテークがつかざるカーボンのカバーがかぶせられるのみで、外装のCFRPボンネットやフロントフエンダーにとどまらず、カーペットもリヤガラスも軽量タイプで遮音材も断熱材も省略されるなど徹底的な軽量化を施されている。それゆえ、回せば情け容赦なしに室内は轟音で満たされる。これほど騒々しいナンバー付き市販車はちよつと記憶にないほどだ。

SPECIFICATIONS ポルシェ718ケイマンGT4

■ボディサイズ:全長4456×全幅1801×全高1267mm ホイールベース:2484mm ■車両重量(DIN):1415kg ■エンジン:水平対向6気筒DOHC 総排気量:3996cc 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:7速DCT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:⑤&⑥マクファーソンストラット ■ブレーキ:⑤⑥ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(リム幅):⑤245/35ZR20(8.5J) ⑥295/30ZR20(11J) ■パフォーマンス 最高速度:315km/h 0→100km/h加速:3.4秒 ■環境性能 CO₂排出量:281g/km ■車両本体価格:1878万円

車重はGT4よりもさらに35kg軽い1415kgとされているが、車検証記載値はなぜか1490kgもあった。おそらくヴァイザッハパッケージや20インチの鍛造マグネシウム・センターロックホイールをはじめ（この2つだけで450万円以上）、計840万円あまりの無数のオプションが加えられていたためだろう。本体価格で既に1878万円とケイマンにしては飛び抜けて高価であり、その割には室内は初代モデルを思い出させるぐらい簡潔で、最近当たり前のADASなども備わらないが、それほど法外な値段でもないな、と一つの間にか感じさせられているのがポルシェ・マジックである。いつものように、情け容赦なく本気を出した時のポルシェはとんでもなく凄い。そして高いのである。

本気を出したポルシェが造る 究極の武闘派ケイマンがGT4RSだ。



今回の試乗車のオプションリストでもっとも高価な20インチ鍛造マグネシウムホイール(247万5000円)。PCCB(131万7000円)が可愛く見える。



ロールオーバーの下に見える4気筒水平対向6気筒自然吸気エンジン。サイドウィンドウの位置から吸気するエアインテークが激しいサウンドをもたらす。



大型リヤディフューザーの下に見えるテールパイプは、ヴァイザッハパッケージを装着するとチタン製となり、刺激的なサウンドをもたらす。



NACAダクトを備えたフロントリッドやフロントフェンダーのフェンダールーバー、サイドエアインテーク、スワンネック型リヤウイングなどはCFRP製となる。





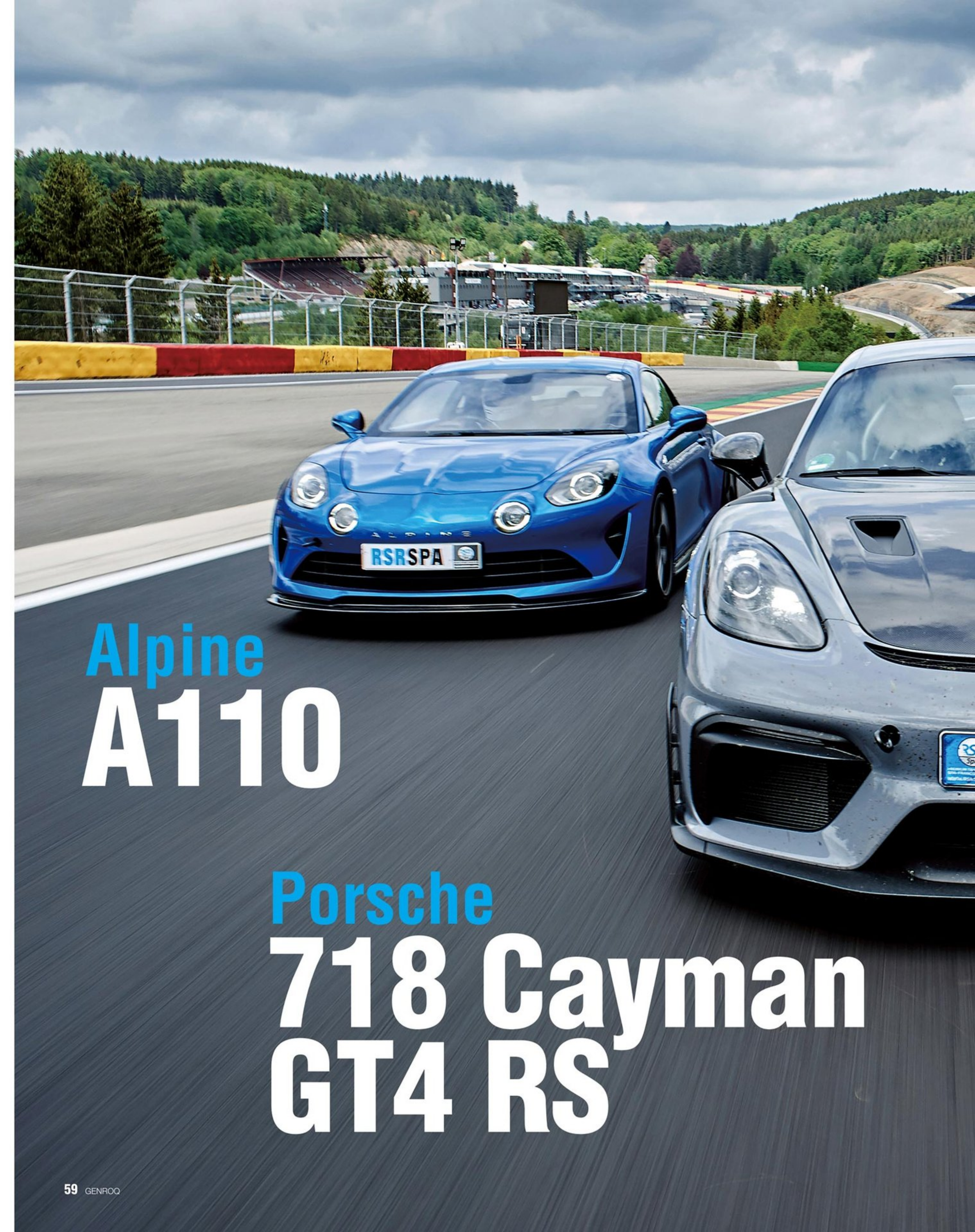
Audi RS 3

スパ・フランコルシャンで踊る

**SUPER
SPORT
NOW**

英国のモーターリストにとって、スパ・フランコルシャンで愛車を走らせるのは夢のひとつ。サーキットまでロングツーリングを楽しみ、世界有数のコースで思い切りドライブする……今回はボルシェ 718 ケイマン GT4 RSとアウディ RS 3、そしてアルピーヌA110を選択。それぞれ異なる性格を公道とサーキットを走らせて炙り出してみた。

REPORT●Richard Meadon PHOTO●Gus Gregory TRANSLATION●相原俊樹 (AIHARA Toshiki) COOPERATION●Simon FOX

A photograph of two sports cars on a racetrack. In the foreground, a blue Alpine A110 is driving towards the camera, with a license plate that reads 'RSRSPA'. To its right, the front corner of a silver Porsche Cayman GT4 RS is visible. The background shows a racetrack with a red and yellow curb, a fence, and a forested hill under a cloudy sky.

Alpine A110

Porsche 718 Cayman GT4 RS



スパ・フランコルシャンを走るため 3台のミドルスポーツをチョイス

シュトゥットガルトからスパ・フランコルシャンまでは約4時間の道程。サーキットドライブの前に燃料を満タンにしておくのはセオリーであり、エアチェックも済ませておきたい。



RSRが主宰するオープンビットレーンディに参加するため、3台のテスト車両でロングツーリング。RS 3はもっとも実用性が高く、対極がGT4 RS。その中間がA110という印象だ。



走行前に車内で荷物が暴れないように降ろしておくなど必要最低限のチェックを行う。もちろんドライバーズミーティングにも参加し、コースの概要を頭に叩き込む。



この中で試乗に供したアルピーヌだけは英国のチューナー、ライフル10によって車両全般にわたりグレードアップが施されていることをお断りしておく。サーキットでの挙動を鋭くする一方、公道での乗りやすさを犠牲にしないことにチューンの

思う。

担 々と続くヨーロッパ大陸の道路を南下する長距離高速ドライブを満喫し、世界屈指の偉大なサーキット、スパ・フランコルシャンで愛車を思い切り走らせる。これは私たち英国のモーターリスト誰もが抱く夢だ。私はその夢を実現する企画を立て、実行した。このロードトリップの足に選んだのは3台。コンパクトな4WDのスポーツティサールの代表としてアウディRS3。その対極にある、トラックスディに焦点を絞ったロードカー、ボルシェ718ケイマンGT4RS（以下、GT4RS）。そして両車の中間に位置する、公道で使いやすく、サーキットで限界を極めやすいアルピーヌA110である。この選択はスポーツカー愛好家にとって夢のトリオだと思う。

主眼を置き、パワーはストックの252PSから300PS程度に仕上がっていた。

ライフ110はアルピーヌA110のチューンを得意とするスペシャリスト。特に足まわりのチューンは入念で、試乗車ではホイールとタイヤが変更になり、サスペンションのジオメトリにこのチューナー独自のセットアップが施される。スタビライザーはアルピーヌA110S用に交換。伸び側と縮み側の2方向に調整が効くR53コイルオーバー・サ

スペンションとグレードアップしたブレーキパッドなどを組み込んでいる。これらコンポーネントは「トラック・スベック」という名でパッケージングされる。

一方、試乗したGT4 RSはヴァイザッハ&クラブスポーツパッケージを組み込んであった。常に機械騒音がキャビンを満たすことを除けば、シフトウットガルトからスパまでの4時間のドライブは快適だった。GT4 RSのギヤリングは標準よりシフトだが、それでもスピードの伸び

びは十分で、アウトバーンの速度無制限区間ではメーター読みで304km/hに達した。

長い直線のあるスパ・フランコルシャンは基本的にはパワーサーキットだが、大小様々なコーナーが連続したセクションではシャシー性能も試される。RS3の2・5&ターボ直5が生むパワーは400PS。F1ピットレーンから発進してオー・ルージュに至るまでのパワーは十分だ。トルクベクタリング機能を内蔵するリヤデフを介した4WDの恩恵で、



Porsche

718 Cayman GT4 RS

ヴァイザッハパッケージとクラブスポーツ・パッケージを組み込み公道では騒音が気になったGT4 RS。サーキット向けのショートギヤながら最高速はアウトバーンで304km/hを記録した。



Alpine A110

絶対的なパワーは他の2台に敵わないものの、中低速コーナーでの振る舞いは俊敏そのもの。ターマック上を流れるようにこなすスムーズさがA110の魅力だ。



Audi RS 3

3台中唯一の4WDモデルであり、日常的な使いやすさと抜群の直進安定性が期待できるRS 3だったが、装着していたブリヂストンのポテンザ・スポーツがスパにはアンマッチだった。

サーキットに順応する718ケイマン
一方、RS3はタイヤに不満がある。

日常的な使いやすさと抜群の直進安定性を両立している。

ただし今回の試乗車は英国仕様で、オプションのピレリPゼロ・トロフエオRが装着されていたのは残念だ。試乗車が履いていたブリヂストン・ポテンザ・スポーツでは、スパが求めるグリップもサイドウォールの剛性も不足していた。結果として、公道では俊敏な動きを楽しめたのとは裏腹に、RS3はスパのロングコーナーでは実力を発揮できずに終わった。コーナリングの初期から生まれる旺盛な旋回力に、フロン

トエンドのグリップが耐えられないのだ。

もちろんスロットルの踏み加減でこの症状を緩和することは可能だが、タイヤが早々に限界を越えてしまうので、リヤのヨーモーメントとフロントの推進力との微妙なバランス点を見つけるのが難しい。結局この日は、アウディの能力の80%程度を使って周回するのが最良との結論に達した。そうすれば度胸を要する高速コーナーでも十分なスピードを維持できるし、中速コーナーの連続を素早く駆け抜けることができる。

GT4 RSは生粋の硬派で、シヨートなギヤリングは爆発的なエネルギーを炸裂させる。レースカーであるクラブスポーツの内部パーツを一部流用したPDKの変速スピードは、ライフルから打ち出される弾丸さながらで、4.4NAフラット6のエッジなパワーカーブと完全にマッチしている。

エンジン、ギヤボックス、ブレーキ、ミシユラン・カップ2といったコンポーネントのすべてによって、全長約14kmの旧コースを6〜7周にわたり楽々とフラットアウトでこなす。先にクールダウンを必要としたのは私の方で、7周のステイントを終えたところで一旦ピットに入った。しかし刺激に満ちたサーキット走行を一度味わうと病みつきになり、忘れられない経験となる。GT4 RSは、これまで私がサーキットを走らせた中で、ズバリ最良のロードカーと申し上げよう。

ライフ110が手塩にかけて仕上

↓タイヤはミシュラン・カップ2を備え、3台中もっともサーキットにマッチした718 ケイマン GT4 RS。搭載するフラットシックスは最高出力500PS / 最大トルク450Nmを発揮。



↑4WDを介して発揮される最高出力400PS / 最大トルク500Nmのパワーが魅力。今回はその80%程度を駆使してスパをドライブし、中速コーナーの連続を素早くクリアしていた。

通いなれた道を往復する通勤であれ
この3台なら非日常的な瞬間に変わる。

げたA110は、スパの難しい路面の起伏も、テクニカルなタイトコーナーも、ドライバーが思わずひるむ超高速コーナーも難なくこなし、ストックとは大きく異なる資質を披露した。スルーギヤでの加速ではパンチが効き、グリップも強力。旋回姿勢がフラットなので安定してコーナーをクリアできる。物理的な重量だけでなく、各操作系が軽いのも美点だ。確かにGT4 RSのような鋼鉄並みの高い精度も、底知れぬコントロール性もないし、チューンされているとはいえ絶対的なパワーでは他の2台に敵わない。しかしターマックに、爪を立てるのではなく、その上を流れるようにこなすスムーズな走行性はアルピーヌならではの持ち味で、スベック上のハンディを補って余りある。

逆到低速コーナーではこの特性が幸いして操縦の自由度が大きく、走らせて楽しい。その点GT4 RSはセオリー通りの正確なライン取りを乗り手に求め、RS3は安定志向一本槍に感じる。

ライフ110チューンのA110で印象的なのは、クルマからフツフツと湧き上がる活気である。スパは300PS前後のクルマにはスケールが大きすぎるステージだが、このA110が活き活きと精力に溢れた走りを見せつけたのはあっぱれだ。

ノーマルの1.8ℓ直4ターボは最高出力252PS / 最大トルク320Nmだが、この個体は英国のアルピーヌチューナー「ライフ110」によってパワーアップと足まわりの強化が施されていた。最高出力は50PSほど嵩上げされており、パンチが利いた加速を見せた。



旋回姿勢がフラットで安定したコーナリングが光ったA110。各種操作系が軽いのも美点だ。ただしハードブレーキング時や高速コーナーでは接地感の不足を感じた。

SPECIFICATIONS

モデル名	ポルシェ 718 ケイマン GT4 RS	アルピーヌA110	アウディRS 3
■ボディスペック			
全長(mm)	4456	4181	4540
全幅(mm)	1822	1798	1850
全高(mm)	1267	1252	1410
ホイールベース(mm)	2482	2420	2630
車両重量(kg)	1415	1102	1600
■パワートレイン			
エンジンタイプ	水平対向6気筒DOHC	直列4気筒DOHCターボ	直列5気筒DOHCターボ
排気量	3996	1798	2480
最高出力	500PS/8400rpm	252PS/6000rpm	400PS/5600~7000rpm
最大トルク	450Nm/6750rpm	320Nm/2000rpm	500Nm/2250~5600rpm
■トランスミッション			
タイプ	7速PDK	7速AT	7速ストロニック
■シャシー			
駆動方式	RWD	←	4WD
サスペンション フロント	マクファーソンストラット	ダブルウィッシュボーン	マクファーソンストラット
サスペンション リヤ	マクファーソンストラット	ダブルウィッシュボーン	ウィッシュボーン
■タイヤ&ホイール			
フロント	245/35ZR20	205/40R18	265/30R19
リヤ	295/30ZR20	235/40R18	245/35R19
■性能			
0→100km/h加速	3.4秒	4.5秒	3.8秒
最高速度	315km/h	249km/h	250km/h
諸元データ	欧州仕様	←	←

スピードが伸びやかに増していくので、長いストレートを持て余すことがないし、前述の通りコーナーでの操縦が楽しく、乗り手に深い充足感をもたらす。だから際限なく周回を続けたい。

今回試乗した3台に共通する美点をひとりで言うなら、クルマ全体が伝えてくるフィールだった。通い慣れた道を往復する通勤であれ、この3台なら非日常的なイベントと感じさせてくれる。移動することそのものが楽しい行為なのである。

自動車を取り巻く環境と、人々の自動車に対する価値観が根本的に変わりつつある今、私たちスポーツカー愛好家は長距離を移動する喜びと、クルマと対話しながら速く走る工夫を重ねる充実感を、あらためて評価する時期を迎えているのかもしれない。





無敵の高みへ Porsche 911 GT3 RS

タイプ992のGT3 RSが登場した。エンジンやエアロダイナミクスを進化させ、更なる軽量化を進めて、パフォーマンスとサーキットでの楽しさを極限まで追及している。ポルシェのモータースポーツの叡智を結集した、最新かつ究極のロードモデルである。

REPORT ● 永田元輔 (NAGATA Gensuke) PHOTO ● PORSCHE AG.

タ イプ992となってもNAエンジンに貫くGT3。そのパフォーマンスをさらに突き詰めたRSがついにデビューした。たださえサーキットをメインステージとしているGT3に対し、どのような変更が加えられているのか。

まずエンジンはGT3と同様、自然吸気の4気筒水平対向6気筒が搭載されるが、カムのプロファイル変更、シングルスロットル吸気システム、リジッドバルブドライブなどを採用。そのパワーはGT3を15PS上回る525PSをマークしている。組み合わせられる7速PDKはよりギヤ比がクローズ化され、0→100km/h加速は3.2秒を実現している。

さらに注目なのはクーリングシステムだ。従来は中央と両サイドの3箇所に分かれていた冷却システムをフロントのラゲッジコンパートメントに集約。これによって空いたサイドのスペースには新たなエアロダイナミクスエレメントを搭載することが可能となった。

↓フロントサスはダブルウィッシュボーン。フロント6ピストン、リヤ4ピストンのキャリパーを採用する。PCCBはオプションだ。



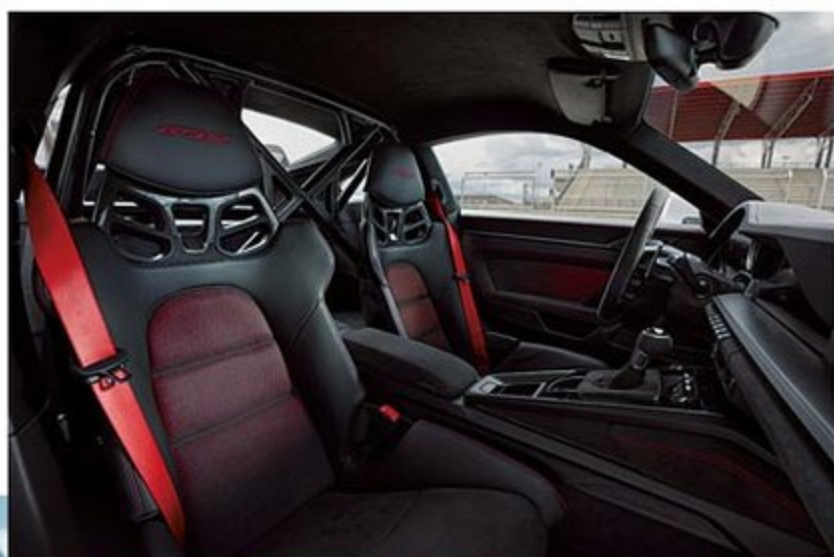
↑幅180cmのスワンネックタイプのリヤウイング。2段構造となっており、後ろの部分は運転席からスイッチで角度を可変できる。



↑エアロダイナミクスは徹底的に煮詰められた。200km/h時のダウンフォースは409kg、285km/hでは860kgのダウンフォースを生み出す。



アルカンターラのステアリングにはドライブモードのロータリースイッチに加えて、ESC/TRC、PTV Plus、PASM、さらに左スポークにはDRSの調整ダイヤルが備わる。設定値はメーターに表示される。



←カーボン製のフルバケットシートが標準装備。無償オプションのクラブスポーツパッケージを選択するとスチール製ロールオーバーが装備される。

また、リヤウイングは最高部がルーフ頂上よりも高い幅180cmの超大型スワンネックタイプを採用。これは後端部の角度を室内から可変することが可能で、状況に応じたダウンフォースを即座に得ることができる。ストレート区間ではスイッチひとつでウイングをフラットにしてドラッグレベを低減させるDRS（ドラッグ・リダクション・システム）を、ポルシェ市販車では初めて採用した。トータルでのダウンフォースは200km/h時で409kg、285km/hでは860kgにも達するという。これは先代991型GT3 RSの2倍、そして992型GT3の3倍の値だ。

あり、それがなんとも言えない迫力を生み出す。ルーフ両端には空気を整流するブレードが設置された。ちなみにリヤフエンダー上のエアインテークもエアロダイナミクスのためであり、クーリングには用いられない。インテリアではステアリング上にESC/TRC、PTV Plus、そしてPASMの調整が行えるロータリースイッチが追加された。ドライブモード切り替えを加えた4つのロータリースイッチがずらりと並ぶ様はさながらレーシングマシンのように。また左スポークにはリヤウイングのDRS調整ダイヤルも備わっ

冷却ユニットをフロントラゲッジ内に集約。その結果フロントバンパーの両側はエアロダイナミクスに特化した形状となっている。

SPECIFICATIONS ポルシェ911GT3 RS

■ボディサイズ:全長4572×全幅1900×全高1322mm ホイールベース:2457mm ■車両重量:1450kg ■エンジン:水平対向6気筒DOHC 排気量:3996cc 最高出力:386kW(525PS)/8500rpm 最大トルク:465Nm(47.4kgm)/6300rpm ■トランスミッション:7速DCT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(リム幅):①E275/35ZR20(10.0J) ②R335/30ZR21(13J) ■パフォーマンス 最高速度:296km/h 0→100km/h加速:3.2秒 ■車両本体価格:3134万円

ているのも、GT3 RSならではの特徴だ。ドアとボンネット、そしてルーフとフロントスポイラーはカーボン製。また軽量ガラスやアルミとマグネシウムの複合素材が用いられたホイール、カーボン製フルバケットシートなど更なる軽量化が図られた結果、車両重量は1450kgを実現。オプションのヴァイザッパッケージを選択するとさらに15kgの軽量化が可能となる。

NAの純内燃機関というスタイルを果たして次期モデルも維持できるのか？と考えると、992型GT3 RSは歴史的モデルとなる可能性もある。ともあれ、今の時代にポルシェがこのような選択肢を用意してくれることを、素直に喜ぶたい。

ルーフよりも高い位置にそびえるリヤウイングや、前後タイヤ後ろのエアロブレードが迫力のルックスを生み出す。



驚異の 快速ツアー

B BMW M8コンペティション・
グランクーペ対メルセデスA
MG GT 53 4マティック+。言わ
ずと知れたプレミアム4ドアクー
ペの代表格にしてライバル同士。
BMW M8がMモデルのフラッグ
シップとして君臨しているのに対し、
メルセデスAMG GT 53は王者63に
次ぐ存在という印象が強い。だが現
行のラインナップでは53がトップモ
デルの任を負っているのである。今

BMW Competition M8 Gran Coupé

SUPER
SPORT
NOW



回はマイナーチェンジを経て、今年本邦上陸を果たした2台の対決という構図なのである。

マイナーチェンジの内容をチェックしてみると、M8コンペティション・グランクーペには走行性能を左右するような仕様変更は見当たらなかった。ヘッドライトのシャドーラインが標準装備となった他、車体の前後にBMW Mの50周年を記念した特別なエンブレムを掲げている。室内ではセンターディスプレイが12.3インチと大型になったこと、そしてカーボン筐体のフロントバケットシートがオプションで選べるようになっていた点が新しい。

一方AMG GT 53には新しいダンパーが採用されているというトピックがある。AMGライド・コントロール+エアサスという構成自体はこれまでと同じだが、ショックアブソーバーに2つの圧力制御バルブが追加されている点が新しい。伸び側と縮み側それぞれに作用することで減衰力の幅が広がっているという。

ステアリングも新しい意匠になっている。AMGパフォーマンスステアリングと命名されたそれは、スポークの形が細く分割されて精悍さを増した印象。左右のスポーク下にダイヤルスイッチが追加され、右側はドライブモード切り替え、左側は様々なモードの中から2つの機能を設定できるようになっている。

都心から箱根までの道中でステアリングを握ったのはメルセデスAMG GT 53の方だった。青い艶消しのボディカラーは、新

Mercedes-AMG GT 53 4Matic+

美しいクーペデザインでありながら、4枚ドアにより利便性を高めたツアラーの2台。
スーパースポーツに匹敵する高出力エンジンを搭載したことで、
快適かつ快速な移動を実現した良き好敵手同士である。
マイナーチェンジを遂げたライバル2台を箱根のワインディングで比較してみた。

REPORT ● 吉田拓生 (YOSHIDA Takuo) PHOTO ● 田村 弥 (TAMURA Wataru)





BMW Competition M8 Gran Coupé

たに加わったスペクトラブルームグ
ノ。試乗車はAMGダイナミックブ
ラスパッケージ（85万7000円）
というオプションが組み込まれてい
た。これは後輪操舵やバケット形状
のパフォーマンスシート、電子制御
LSD、さらにはAMGダイナミッ
クセレクトにドリフトモードが追加
されるなど、このクルマをAMGら
しく走らせるために欠かせない、本
来であれば標準で装備されるべきパ
ッケージオプションである。

高速道路を走行中、「いいな！」と
感じたのは新しくなったアシではな
く、エンジンの方。このクルマが4
ドアのAMG GTを名乗る前、AM
G CLS 53の時代から搭載されてい
る3.0直6 V6ユニットである。
電氣的に盛られている排気音とパワ
ーの盛り上がり感が上手くシンクロ
していて気持ちがよく、ついついエ
ンジン回転を引っ張り、パドルシフ
トで遊びたくなるのだ。

電動スーパーチャージャーとモー
ターにより低回転域のパワーを補っ



マイナーチェンジで12.3インチの大型センターディスプレイを新たに採用した。オプション装備となるMフロントカーボンバケットシートはホールド性が抜群だ。

ているとはいっても、2・1tの車
重に対する435PSなので、加速は
期待するほど強烈とは言えない。む
しろエンジンパワーが若干控えめ、
そしてブレーキもスチールローター
であるが故、ストローク感のあるア
シの動きが唐突なものにならず、シ
ヤシーの質感を際立たせる結果にも
つながっているようだ。もちろん新
しいショックアブソーバーの効果も
発揮されているはずだが、高速道路
の流れに乗って静かに走っている限
りではマイチェン前との違いは見つ
けられなかった。

熟成されたはずのAMG GT 53だ
が、2つほど気になる点があった。



M8で箱根を走りきった瞬間、
私の中で忘れられない1台となった。

荒れた路面にさしかかると21インチのミシュラン・パイロットスポーツ4Sが急にロードノイズ製造機に豹変すること。そしてACCで追従走行している際、新しくなったステアリングの右スポーク上にあるキャンセルのボタンを不意に押してしまうことが何度あった。

それでも伸びやかなボディの鼻先にパナメリカーナグリルを掲げた不敵な見た目からすると、AMG GT 53はバランス重視の堅実な1台という印象に落ち着いたのである。

ところが箱根の稜線上でM8に乗り換えてみると、予め想定していた2台の特性の違いとその落としどころが的外れなのだとわかった。

AMG GT 53から乗り換えたM8コンペティション・グランクーペの

印象は鮮烈という以外になかった。信じられないほど軽く滑らかで、万能感に満ち溢れていたのである。

そういえばこの日、AMG GT 53で箱根ターンパイクを駆け上がったいる最中、いつもは秒で見えなくなってしまうゆったり派のE氏がドライブするM8がぴたりとついてきていたので不思議に思っていたのだが、M8のステアリングを握ってみてすぐに納得がいった。



手のジェスチャーによってお気に入りの機能呼び出したり、様々な操作が可能なMBUXインテリアアシスタントが標準装備された。レザーシートは非常に質感が高い。



Mercedes-AMG GT 53 4Matic+



BMW Competition M8 Gran Coupé Mercedes-AMG GT 53 4Matic+

「M8コンペティション・グランクーペの走り」で印象的だったのは、信じられないほどのスピードを、乗り手が掌握しやすい点だった。エンジンのレスポンスやステアリングの中立付近のリアアサ。短めのストロークながら決してバネ下を暴れさせないアシ。重心を下げるカーボン製のルーフやクルマが発するインフォメーションをしっかりと伝えてくれるカーボン製のシートもいい仕事をしている。これらの要素が少しずつクルマの感度を高めることで、ドライバーとの距離感を詰めてくれる、そんな感覚なのである。

当代最高のハンドリングマシンは個人的にはアルビノA110だと思っている。そして最小限の舵角とスロットルワークで意のままに操れる今回のM8コンペティション・グランクーペのドライバビリティは、意外なことにA110のそれに似て

いると確信したのだった。

M8の車重はAMG GT 53より100kgほど軽量なのだが、ワインディングでは300kgくらい軽く感じる時もある。おそらくスロットルペダルにジワッと力を込めた瞬間から一気呵成に炸裂するパワーと、瞬時にストロークし減衰する秀逸なアシのおかげで重量感が相殺されてしまっているのだと思う。

それでもただひとつ、M8の走りにも気に入らない点があった。コーナーの入り口でフロントに荷重を掛けて可能な限り旋回させ、立ち上がりは直線的にというのは、誰もが考える理想的なコーナリングの方法だと思ふ。

その点M8は、ターニンでは後輪操舵のおかげもあってキレイな旋回姿勢が決まりやすいのだが、立ち上がりでもまだ後輪の舵が残って旋回が収まらずフラつくことがあった。



625PS/750Nmを叩き出す4.4ℓ V8ツインターボを搭載。装着タイヤはピレリPゼロとなる。



435PS/520Nmを発生する3ℓ直6ツインターボエンジン。装着タイヤはミシュラン・パイロットスポーツ4Sだ。



SPECIFICATIONS

モデル名	BMW M8コンペティション・グランクーペ	メルセデスAMG GT 53 4マティック+
■ボディスペック		
全長(mm)	5105	5050
全幅(mm)	1945	1955
全高(mm)	1420	1440
ホイールベース(mm)	3025	2950
車両重量(kg)	2000	2080
■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	直列6気筒DOHCツインターボ
総排気量(cc)	4394	2996
最高出力	460kW(625PS)/6000rpm	320kW(435PS)/6100rpm
最大トルク	750Nm(76.5kgm)/1800~5860rpm	520Nm(53.0kgm)/1800~5800rpm
■トランスミッション		
タイプ	8速AT	9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	マルチリンク
サスペンション リヤ	マルチリンク	←
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク	←
リヤ	ベンチレーテッドディスク	←
■タイヤサイズ		
フロント	275/35R20	265/40R20
リヤ	285/35R20	295/35R20
■環境性能		
燃料消費率(WLTC)	8.8km/ℓ	9.5km/ℓ
■車両本体価格	2440万円	1839万円

用途や好みがはつきりしているならば
この2台で迷うことはないだろう。



そもそも僕はスポーツドライビングを補完する目的の後輪操舵が好きではないので、より一層気になってしまったのかもしれないが。

ボディサイズも箱根の勾配も忘れてしまうほど機敏なM8コンペティション・グランクーペを体験してから再びAMG GT 53をドライブしてみると、その印象が変わらないはずはなかった。

路面の凹凸をフワツといなしにくれるエアサスや、メルセデスらしい重量感を感じさせてくれるボディがワインディングでは鈍重なものに感じられた。リヤに備わっているはずの電子制御LSDの締結もほとんど感じられない。その代わりといっては皮肉っぽいのだがタイヤやブレーキがタレはじめてきていることだけはちゃんと伝わってくるのだ。

もちろんこの2台でロングツーリングに出たとしたら、2台の評価がここまで開くことはないだろう。むしろ快適な移動という点ではカーボン製の矯正的シートを備えたM8よりAMG GT 53の方が優れているとされることは容易に想像がつく。

ただ箱根のワインディングというステージで比べた場合、M8コンペティション・グランクーペがAMG GT 53を簡単にラップ遅れにしてみまうということなのである。

本邦導入はアナウンスされていないのだが、メルセデスAMGは63SEパフォーマンスというシステム総計843PSを誇るPHVもリリースしている。M8の本当のライバルはこの怪物の方だと思ふのだが、しかし両者を比較しても着地点は大して変わらないはず。それこそメーカーの個性そのものだからである。

用途や好みがはつきりしていれば、この2台で迷うことはあり得ない。ハイパフォーマンスモデルの個性は今なお少しも色褪せてはいないのだ。



Monterey Car Week 2022

驚愕の ニューモデルラッシュ

エンスージアストならずとも見逃せないイベントが、北米モンレー半島を舞台に複数同時開催される。「モンレー・カー・ウィーク」と呼ばれるイベント群に、今年も世界初披露の新車から歴史的な名車まで多数が集った。

REPORT●山崎元裕 (YAMAZAKI Motohiro) PHOTO●佐藤靖彦 (SATO Yasuhiko)

毎年8月半ばの1週間、アメリカ・カリフォルニア州のモンレー半島は、多くのカーマニアで溢れかえる。それは世界に名だたるビッグ・イベントやオークションが、この1週間に集中して開催されるため、いつしかそれは、「モンレー・カー・ウィーク」という愛称で呼ばれるようになった。

筆者はかれこれ20年近く、この魅惑の1週間をモンレーで過ごしているが、その中でも見逃せない存在といえるのは、モンレーの隣町、カメルルのリゾート・ホテル、クエイル・ロッジのゴルフコースを舞台に開催される「モータースポーツ・ギャザリング」、シーサイドのブラックホース・ゴルフクラブで行われる「コンコルソ・イタリアーノ」、ラグナセカのウェザーテック・ラグナセ

バーチャルから リアルへ

あたかもビデオゲームの世界から飛び出してきたようなモデルを披露したのは、あのマクラーレンだ。ゲームの世界から飛び出したというのはまさに事実で、これはPSゲーム『グランツーリスモSPORT』に登場したコンセプトモデルをそのまま現実のものとしたモデル。マクラーレンの発表によれば25台が限定生産されるというが、すでにそのすべては完売しているという。ひとり乗りのこのソーラスGTが搭載するエンジンは、同じイギリスのジャッドと共同開発された5.2ℓ仕様のV型10気筒自然吸気。最高出力は840PS、最大トルクは650Nmに達する。サーキット専用車となるソーラスGTには、一切のレギュレーションによる制約がないため、そのデザインもかなりダイナミックで先進的だ。あるいは未来のF1はこのような姿カタチになるのではないかとさえ考えさせられる実に興味深い造形である。



ボディ素材はもちろんカーボン。リヤには固定式のリヤウイングが装着されているが、最大値で1200kgにも達するというダウンフォースのほとんどは、ボディ下面のヴェンチュリー・トンネルで発生することは確かどころだろう。サスペンションはフロントにプッシュロッド、リヤにはプルロッドを使用。18インチ径ホイールの内側には、モノブロックの6ピストン・アルミニウム・キャリパーとカーボンディスクの組み合わせによる、強靱なブレーキシステムの姿も見える。納車は2023年からスタートする予定だ。

McLaren Solus GT





史上最強のベントレー

ベントレーは、新型2ドアクーペの「マリナー・バトゥール」をベブルビーチで開催された独自のシグネチャー・パーティーで発表。その生産は同社のビスポーク部門であるマリナーが担当すること、また生産台数は18台に限定され、すでにその全数は完売していることを発表した。同様の例は、2020年にベントレー社の創立100周年を記念したEXP 100 GTをモチーフとした12台の限定車「パカルル」にもみられるが、今回のバトゥールも同様に発表段階ですべてにオーナーが決定している。参考までにバトゥールの価格は165万ポンド(発表当日のレートで約2億6600万円)。もちろんこの数字を納得させるだけの対価はきちんと説明されている。

バトゥールに搭載されるエンジンは、長年ベントレーのフラッグシップモデルを支えてきた、6.0ℓのW型12気筒ツインターボ。ベントレーはすでにその中期計画、「ビヨンド100」の中で、今後発表されるモデルにはW12エンジンの搭載を行わないと宣言。ベントレーもいよいよ本格的な電動化への道を進むことになったわけだが、バトゥールに搭載されるエンジンは、吸気システムやターボチャージャーにさらにチューニングを加えた、これまでで最もパワフルな740PS以上の最高出力を誇るもの。シャシーにもそれに対応したチューニングが施されているという。そして何よりの魅力は内外装のデザインと、マリナーならではの仕上がり。まさに究極のベントレーといえる。



Bentley Mulliner Batur

完全無欠のロードスター

「ミストラル」。久々に聞くネーミングである。もちろんそれはマセラティの作でも、日産の作でもない。事情はやや複雑だったようだが、それはブガッティが今年のモータースポーツ・ギャザリングで世界初公開したニューモデルの名前である。ベースとなっているのは、すでに完売している「シロン」、正確には「シロン・スーパースポーツ300+」で、それをベースにこれまでのいかなるロードスターをも超越するパフォーマンスを発揮すること。それを唯一無二の開発コンセプト



に掲げたモデルだ。ブガッティからのニューモデルといえば、まず報告しなければならないのは、その価格と生産台数だが、それはこのミストラルに関しても同様。価格は500万ユーロ(発表当日のレートで約6億8500万円)で、生産は99台に限定されている。新たにデザインされたミストラルのエクステリアデザインは、シロンが大きな特徴としていたBピラー部のCラインがコンパクト化され、さらにボディ全体にわたって徹底的なエアロダイナミクスの見直しが図られたため、さらにスポーティなシルエットを持つことになった。コクピット背後のツインエアスクープは、現在のブガッティ社が最初に生み出し、ベブルビーチ・コンクール・デレガンスで初披露したオープンモデル、「ヴェイロン16.4グランスポーツ」などを彷彿させるデザインだ。ミッドシップされるW型16気筒+4ターボエンジンの最高出力は1600PS。最高速は500km/hに迫るものとなるだろう。



Bugatti W16 Mistral

UGATTI



ヴァンケルマンCEOが直々にお披露目



Lamborghini Urus Performante



ランボルギーニ史上、最大のヒット作ともいえるスーパースポーツSUVの「ウルス」。そのウルスにマイナーチェンジが行われ、新たに「ウルス・ヘルフォルマンテ」のネーミングで再デビューを飾ることになった。ワールドプレミアの場はモータースポーツ・ギャザリング。近年スーパーカーや、その域を超えたハイパーカー、あるいはやはり新型の超プレミアムカーやEVがデビューする場としても有名になったこのイベントだが、アンヴェールに現れたランボルギーニ社のステファン・ヴァンケルマンCEOによれば「ここは直接我々のニューモデルに触れることもできる、セールス上も非常に重要な場所」だと言う。続けて「ウルスはランボルギーニに新しいカスタマーを呼び込みました。この成功をさらに押し進めるため今回フェイスリフトを行いました、数値以上にウルス・ヘルフォルマンテの商品価値は高まった

と信じています。また、ウルスの成功はランボルギーニにとって第4のモデルを開発する後押しになりました。ウルス・ヘルフォルマンテはその流れを引き継いでいくことでしょう」と語った。その第4のモデルがどのようなプロダクトになるかは明言されなかったが、ランボルギーニの動向を見るにおそらく4シーターのサルーンで間違いないだろう。近年人気のスーパースポーツSUVはライバルが続々と台頭してきているカテゴリだが、ウルス・ヘルフォルマンテはエアロダイナミクスの向上と666PSへのパワーアップなどで迎え撃っていくカタチだ。





Koenigsegg CC850

パワーウエイトレシオは驚異の1PS/kg

1994年に、当時23歳という若さでスーパースポーツメーカーのケーニグセグ社を創立した、クリスチャン・フォン・ケーニグセグ。今年のモータースポーツ・ギャザリングで彼がファンの前で披露したのは、そのファーストモデルである「CC8S」にインスピレーションを得た70台の限定車、「CC850」と呼ばれるモデルだった。CC8Sは水中生物からモチーフを得たという独特なスタイリングや、回転式のドア、シンクロヘリックスなどで話題を集めたが、それらはもちろんこのCC850にも継承されている。搭載エンジンは最高出力で1385PSを発揮する5.0LのV型8気筒ツインターボ。CC8Sではこれに6速MTのみの設定だったが、CC850では9速ATの選択もできる。



EVで復活するデロリアン

あのデロリアン・ブランドが、ついに復活を果たした。かつてGM社で副社長を務め、その見識を持ってDMC(デロリアン・モーター・カンパニー社)を設立したジョン・デロリアン。彼の夢は、一時はあのステンレス製ボディにガルウイングドアを採用したDMC-12として実現するが、1982年にわずか9000台ほどを生産したのみでDMC社

は倒産した。そのDMC社がテキサス州に復活するというニュースが流れた時から、我々は一日も早くその作品を見たいと思っていたのだが、今回のモントレー・カー・ウィークでそれは実現。アルファ5と呼ばれる2+2の2ドアEVのスタイルを採用していた。走行可能距離は最大で約480km。最高速は約240km/hと発表された。



DeLorean Alpha5

百花繚乱、真夏の祭典

「モータースポーツ・ギャザリング」は近年、メーカーによるニューモデル発表の場ともなっている。特に少数生産の高価なスポーツモデルの姿を今年も数多く見る事ができた。



Hennessey Venom F5 Roadster

1800PS超のハイパーロードスター

テキサス州に本社を置くヘネシー・パフォーマンス社は、量産車ベースのチューニングのほかに、自社ブランドのハイパーカー製作、さらにはメカニクスを育成する学校を経営するなど、幅広い活動を行っているメーカーだ。彼らが今回モータースポーツ・ギャザリングで発表したのは、最高出力で1842PSという驚異的なパワーを発揮する6.6LのV型8気筒ツインターボエンジン、通称「フューリー」を搭載する「ヴェノムF5」のロードスター仕様。カーボンモノコックを主要構造体とし、剛性面ではクーペモデルとほとんど変わらない性能を実現するだろうとされるヴェノムF5ロードスター。30台に限定される生産は、2022年後半から開始される見込みとなっている。



Acura Precision EV Concept

アキュラの次世代デザイン

ホンダのアメリカ向け高級車ブランドのアキュラ。一時は日本への導入計画があったものの結局それは実現することがなく、アキュラからのインフォメーションはなかなか我々には伝わらない状況が続いていた。しかし今年のモントレー・カー・ウィークで、アキュラは今後のデザイン性を広く世界にアピールするコンセプトカーとして、「Acura Precision EV Concept(アキュラ・プレジジョンイービー・コンセプト)」とネーミングされたモデルを世界初公開している。実際のボディラインはパワーボートのそれにインスパイアされたものとのこと。スペックに関しては発表はなかったが、アキュラ初のEVモデルの車名は「ZDX」となることも同時に明らかにされている。





Rimac Nevera

400km/h超のEVハイパーカー

2009年、クロアチアに設立されたリマックは、EVスーパーカーを生み出す自動車メーカーとして、一気にその注目度を高めた。それはカスタマーだけではなく自動車メーカーにとっても同様のこと。ポルシェはリマックの株式を取得し、さらに現在ではプガッティもリマックとともに新しい会社を設立する状況にある。電動化の推進に彼らの持つ技術力は必要不可欠なのだ。ネヴェーラは2018年に公開されたコンセプトカー「C_Two」の進化型。空力性能をさらに高め、4モーター方式でトータル1914PSのパワーを生み出し、412km/hとされる最高速まで加速を続ける。生産は世界限定で150台。そのセールの状況には、世界中が注目しているところだ。



RUF Bergmeister

名門RUFのスピードスター



RUFは、今年のモントレー・カー・ウィークで、かつてのヒルクライム・カー、ポルシェ 906 や909ベルクスパイダー、718 RS 60スパイダー等々にインスパイアされたニューモデルを発表した。その名はシンプルに「RUF ベルクマイスター」と呼ばれる。ベルクマイスターの第一の特徴は、やはりその軽量にある。ボディはすべてカーボン製で、もちろんルーフはなく、フロントウィンドウもコンパクトなデザイン。ヘッドライトは718 RS 60スパイダーにインスパイアされたもので、ホワイトのカラーとグリーンストライプは909ベルクスパイダーのそれを想起させる。車重は1100kgと発表された。ターボ付き3.6ℓ水平対向6気筒エンジンは450PSを発揮する。

独自の世界観を放つベルリネッタ

2016年に、モータースポーツ・ギャザリング、そしてヘブルビーチ・コンクール・デレガンスのコンセプト・ローンチで、その美しいボディラインを特徴とする「Kode57」を発表したケン奥山氏。この時のKode57はイタリアのクラシカルなバルケッタ(オープンモデル)を想像させるかのようなスタイルでゲストの見る目を楽しませてくれたが、今回モントレー・カー・ウィークに持ち込まれた「Kode57 ベルリネッタ」は、その車名が物語るとおり新設計によるクーペ仕様。特徴的なリヤヒンジのドアはそのまま残されているが、シャシーはまったく新しいもので、ルーフは着脱可能なものとなる。搭載エンジンは6ℓのV型12気筒。最高出力は620PSを発揮する。



Ken Okuyama kode57 Enji Berlinetta

Gunther Werks Project Tornado



993世代のポルシェ 911をベースに、独自の軽量スポーツカーを製作してみせたのは、カリフォルニアのガンザーワークス社。彼らのチューニングの基本的な哲学はRUFのそれにも似ており、重量配分をフロント寄りにセッティングすることで、よりリニアなハンドリング特性を得ること。そして可能なかぎりの軽量化を図ることにある。そこにレストモッドの概念を加えたものが、彼らのプロダクトの基本的なコンセプトといえるだろう。このプロジェクト・トルネードも、オリジナルの993型911から227kgをダイエット。エンジンは4ℓに拡大された水冷式の水平対向6気筒ツインターボで、最高出力は通常で600PS、トラックモードでは700PSを発揮する。



究極の993ターボ

Rolls-Royce Ghost Pebble Beach Collection

ロールスが描く鮮やかなビスポーク

ロールス・ロイスは、毎年このモントレー・カー・ウィークのために、さまざまなビスポークモデルを製作してくるが、今年はゴーストとカリナンの2台を用意。ゲストの目を楽しませてくれた。「フォービドゥン・ピンク」と呼ばれるピンクのペイントが施されたカリナンも目を惹いたが、大胆なグリーン「サガノ・グリーン」を纏った「ゴースト・ヘブルビーチ・コレクション2022」もひと際高い存在感を誇示していた。6層の塗装面を形成するサガノ・グリーンは京都・嵯峨の竹林をイメージしたカラーとされる。常時4万色以上のボディカラーを用意するロールス・ロイスだが、それでもまだカスタマーのために新色を提供できることを証明したのだという。



Singer Turbo Study

930ターボを レストモッド



モータースポーツ・ギャザリングで、毎年新作を公開してくれるのが、最近流行のレストモッドのバイオニアともいえる、カリフォルニアのシンガーだ。今年は同社の社長であるロブ・ディッキンソン氏が長年夢に描いていた、964型911をベースに930ターボへのレストモッドを行った新作を披露。ウルフルーにペイントされたボディは、もちろん当時の930ターボのシルエットを持つが、そのディテールには現在の性能に見合う、さまざまな改良が施されている。ボディワークはカーボン素材によるもの。リヤには3.8ℓの水平対向6気筒ツインターボエンジンが搭載され、注目の最高出力は450PS、もしくは500PSの選択ができる。トランスミッションは6速MTだ。

GMA T.33 Supercar

鬼才 ゴードン・マレーの 最新作



ゴードン・マレー・オートモービル(GMA)は、T.50シリーズに続いて今年1月に発表した「T.33」を、T.50とともにモータースポーツ・ギャザリングで披露した。T.33のボディはT.50のそれよりもひとまわり小さいが、それが逆に人気の原動力となる可能性も高い。ミッドに搭載されるエンジンは、コスワース製の3.9ℓ V型12気筒で、最高出力は615PS。レブリミットは1万1100rpmというから、かなりの高回転型エンジンだ。このエンジンが負担する車重は1090kgであることを考えると、その運動性能には相当に大きな期待が持てそうだ。生産は100台の限定で行われ、カスタマーへのデリバリーは2024年からスタートする予定となっている。

新旧名車が競う 最高の週末

クルマ好きには夢のような光景が至る所で繰り広げられる「モントレール・カー・ウィーク」。その魅力に取りつかれて現地に通っている筆者が、2022年の印象を語る。

今 年の夏も、アメリカのカリフォルニア州モントレールに足を運ぶことができた。自分にとってこのモントレール通いは、ここ20年ほどの恒例行事となっているが、それにはもちろん特別な理由がある。現在では「モントレール・カー・ウィーク」と呼ばれることも多くなった、クラシックカー、あるいは最新モデルを披露するイベントなどが、モントレール

ーを中心に、約1週間にわたって大規模な開催されるからだ。もちろんそのすべてを見るのは不可能だし、仮にそう思ってもそのためには1週間以上の休みが必要になる。それでも今年は例年よりも1日早く日本を経つことにした。モントレール・カー・ウィークの最後を飾る（実際にはその次週にもイベントはいくつか続くのだが）、ペブルビーチ・

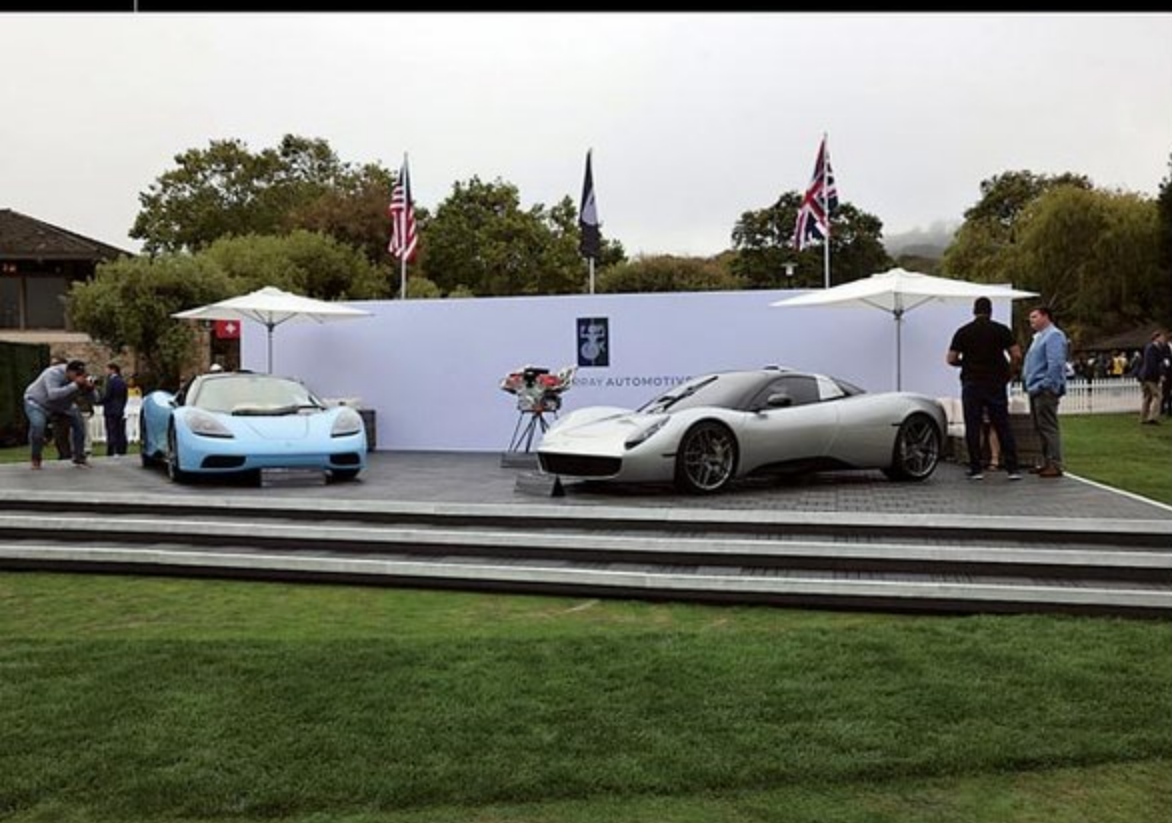


発売日にチケットが即完売という人気を誇る「モータースポーツ・ギャザリング」。ペンシユラ・グループのリゾートホテルで開催されテーマに沿った名車や新型車の発表が行われる。

Monterey Car Week 2022



最近イベントに多くの富裕層が参加することを鑑みてか、ハイブランドを擁するメーカーが新型車発表の場として活用しているモータースポーツ・ギャザリング。今年もメジャーブランドからニッチなカロッツェリアまで、多くの新型車がヴェールを脱いだ。



コンクール・デレガンスにエントリーしているモデルの中で走行可能な個体が、風光明媚なモンテレー半島の17マイルドライブからフリーウェイ1号線を往復で走行するという、ツアー・デレガンスが木曜日に開催される予定だったからだ。ちなみにこのツアー・デレガンスを完走したモデルは、本番ともいえるコンクール・デレガンスで加点を得られる仕組みになっている。



クラシックカーから現代の希少車まで世界中からエンスージアストの物欲を刺激する名車が集う「RMオークション」。絶好の天候に恵まれ多くの集客を記録した。



モンテレー・カー・ウィークを象徴し自動車界の最高峰とも謳われる「ペブルビーチ・コンクール・デレガンス」は71回目を数えた。世界中から博物館級の名車が参加している。

翌金曜日は、今年が20回目の開催となるカメル・クエイル・ロッジを訪ねた。ここで開催される、最近では最もエレガントな雰囲気醸し出されているという人気イベント、「モータースポーツ・ギャザリング」を楽しむためだ。クエイル・ロッジはベニンシュラ・グループのリゾートホテルで、このケータリングをランチに、歴史的なクルマ、そして最近ではニューモデルの発表も多く行われるようになったので、当然のことながらそのチケットは発売日に即完売という状況になる。今年のテーマは「ジャガーのル・マン24時間

レースでの勝利から70周年、「ミニのすべて」、BMW「Mの50周年」といったところ。毎年我々の目を楽しませてくれる「グレート・フェアリー」のコーナーなどは、もちろん今年も健在だった。

土曜日にはモンテレーの隣町、ラグナセカにあるウェザーテック・レースウェイ・ラグナセカで開催されている「ロレックス・モンテレー・モータースポーツ・リユニオン」に向かう。18mの高低差を持つコークスクリューで知られるこのサーキットで行われるのは、14のクラスに分けられたクラシックカー・レース。今年はル・マン24時間レースの100周年やBMWの50周年が特集さ

れており、特に前者は4つのクラスが用意され、練習走行から予選、決勝と、現役時代そのものの熱いレースが展開されていた。

そしていよいよ日曜日は、今回で71回目の開催という世界屈指のコンクール・イベント、ペブルビーチ・コンクール・デレガンスの審査日だ。会場となるのはペブルビーチ・ゴルフリンクスの18番ホール。夜明けと同時に続々と入場してくるモデルは、どれも博物館級のコンディションを持つもの。最終的に今年選ばれたベスト・オブ・ショーは、「デューセンバークのJ・フィゴニス・スポーツ・トルベード」。アメリカ車としては2013年以来的の受賞となった。



「コークスクリュー」で知られるウェザーテック・レースウェイ・ラグナセカでは、「ロレックス・モンテレー・モータースポーツ・リユニオン」と題し14のクラスに分けられたクラシックカーのレースを開催。ル・マン100周年、BMW M社50周年の記念レースも行われた。



Monterey Car Week 2022

ル・マンの100年を 彩った名車たち

2022年は世界最高峰の伝統を誇る耐久レース「ル・マン24時間レース」の100周年にあたるアニバーサリーイヤー。これを記念してル・マンに所縁のある名車がモンレーに集合し、当時のままの雄姿を披露した。

1964y Ferrari 250 LM

ミッドシップへと
進化した250 LM

1962年から1964年まで、250 GTOで3年連続チャンピオンシップをGT選手権で獲得したフェラーリだが、さすがにライバルメーカーからの追い上げは強く、新型車開発に迫られることになった。そこで1964年にデビューしたのが、この「250 LM」。技術的な最大のトピックスは、3ℓエンジンのミッドシップ化。32台が生産された。



Mercedes-Benz W194

1954年にル・マンを
制覇した名車

「メルセデス・ベンツ W194」というよりも、後の300 SL ロードカーの基礎となったモデルとして紹介の方が分かりやすいのかもしれない。このモデルは1954年のル・マン24時間レースを勝利した、素晴らしいストーリーを持つモデル。わずか180PSの3ℓ直列6気筒エンジンで伝統の耐久レースを制覇した偉業は、やはり忘れられない。

1962y Ferrari 250 GTO



ル・マンではトラブルで完走できず

1962年に製作され、1963年のル・マン24時間レースなどに出場した、「フェラーリ 250 GTO」。同年のル・マンでは約9時間を走行した後にトラブルから完走はできなかったが、現在はコレクターのもとで大切に保管されている。エンジンは300PSの3ℓ V型12気筒SOHC。これに5速MTを組み合わせ288km/hの最高速を記録した。

1963y Ferrari 250 GTO



63年にクラス優勝を果たした250 GTO

フェラーリで最も成功したグランドツーリングカーといえば、やはりこの「250 GTO」の名をあげるファンは多い。開発はジョット・ビッツァリーニを中心としたチームで行われ、名目上は250GT SWBの正常進化型として製作された。このモデルは1963年式で同年のル・マン24時間では総合で2位、クラス優勝を果たすという好成績を残している。

Chaparral 2F



そそり立つウイングは個性の証

「白い怪鳥」との異名を持つシャパラル。彼らがスポーツカー選手権に本格的に参加するのは1966年からのことだが、翌1967年には7ℓのV型8気筒エンジンと巨大なハイマウントウイングを特徴とする「2F」を投入。ル・マン24時間にそれを投入するが、予選は10位と十分な存在感を見せるも、決勝は7時間ほどでリタイアした。

Ferrari 250 GT Competizione



50年代フェラーリを代表する名モデル

フェラーリのプロダクションモデルには、かつてはオンロード用のストラダーレとレース用のコンペティツィオーネの垣根はなかった。「フェラーリ250 GTコンペティツィオーネ」もその一例で、これは1959年のル・マン24時間レースを3位でフィニッシュしたモデル(S/N: 1521GT)。その優美なスタイルも見どころのひとつだ。

Porsche 718 RSK



現行718シリーズのご先祖

1954年に誕生したレーシングカーの550スパイダーは、その後1500/RS、550 A/1500 RSと進化を続ける中でル・マン24時間レースでも大活躍を見せるが、その後継車として1957年に発表されたのが、この「718 RSK」だ。エンジンは同じ1.5ℓのフラット4だが、最高出力は135PSにまで上昇。こちらもその後の進化は積極的だった。

Porsche 908 Spyder

空冷フラット8を搭載

1968年からスポーツカー世界選手権の車両規定が変更されたことを受けて、ボルシェが新開発の3ℓ強制空冷式水平対向8気筒エンジンを開発し、907のボディに搭載したのが908。翌1969年にはオープンボディも認可されたため、ボルシェはこの「908スパイダー」をサーキットに投じた。ル・マンにはロングテール仕様も登場している。



Porsche 911 RSR

一世を風靡した“レンシュポルト”

1970年代のル・マン24時間レースといえば、やはりボルシェの姿を思い浮かべる人も多いことだろう。この「911 RSR」は1974年から1979年までのル・マン24時間レースに参戦し、初年度こそ19時間目にリタイアを喫するものの、翌年からはクラス4位、5位、4位という安定した成績を残している。エンジンは350PSを発揮したという。



Aston Martin DB2

50年にクラス優勝を果たしたDB2

すでに1世紀を超えたアストン・マーティンの歴史。この「DB2」は実業家のデヴィッド・ブラウンがその経営権を得て、初めて市場へと投入したモデルである。DB2はまたモータースポーツでも活躍し、1950年のル・マン24時間ではクラス優勝を遂げた。生産はトータルで411台を数えたが、これはビジネスとしては大成功だっただろう。



BMW 3.0 CSL

高性能車の証「CSL」の元祖

1968年にデビューした2ドアクーペの2800 CSを始めとする、高性能な直列6気筒エンジンを搭載したクーペモデル。それは1971年には3.0 CSへと進化し、さらにETC(ヨーロッパ・ツーリングカー選手権)を制するために、軽量化とエアロダイナミクスの見直しを進めた「3.0 CSL」をも派生することになる。生産台数は1039台だった。



Audi R8 LMP1

ル・マンで無双したR8 LMP1

2005年モデルの「アウディ R8 LMP1」。1990年代終盤から2000年代初頭にかけてのモータースポーツ界は、アウディにとっては全盛期ともいえる特別な時代。R8はル・マンで5回、アメリカ・ル・マンシリーズでは6回の総合優勝を果たし、同時に2006年からは搭載エンジンをディーゼルとしたR10 TDIディーゼルとすることを宣言した。

Porsche 356/2

試作2号車でありながらル・マンで勝利

1950年式のボルシェ「356/2」。「2」というネーミングは、それが試作車の第2号車であることを意味している。1号車との大きな違いは、ボディがクーペスタイルに変更されていること。エンジンは引き続きVWからの供給を受けたものの、排気量は独自に1086ccに縮小されている。1951年のル・マンではクラス優勝を果たした。



Ford GT



新旧モデルでル・マンに勝利

現代に復活を遂げた「フォード GT」としては2世代目に相当するモデル。モータースポーツへは、最初からLM-GTE規定で参加することを考えており、先代モデルよりさらに空力的なボディデザインを持つのが特徴だ。エンジンは656PSを発揮する3.5ℓのV型6気筒ツインターボ。2016年のル・マンでは見事にクラス優勝を飾っている。

Porsche 935



シルエット・フォーミュラで活躍

1976年に誕生した「ボルシェ 935」は、当時のFIAが定めていたシルエット・フォーミュラの車両規定に基づいて開発されたレーシングマシン。世界マニファクチャラーズ選手権のほかに、IMSA GT選手権などにも参戦するが、どこでもその強さは圧倒的で、プライベートチームもこぞって911から935への独自改造を行うに至った。

Porsche 962 C



80年代から90年代にル・マンを席巻

1980年代中盤から1990年代初頭にかけてのル・マン24時間レースといえば、常に主役のひとつとなっていたのがこのボルシェ「962 C」だったと思えば過言も多いはずだ。962 Cはそもそも、グループCカーの956をアメリカのIMSAの車両規定に合わせて再設計したもの。モントレーのヒストリックカー・イベントでも、よく目にする一台だ。





バイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムで10分32秒064のタイムで市販車SUV部門の記録をマークした車両。発表前のチャレンジだったので偽装をつけての挑戦となった。横に立っているのはチーフ・テクニカルオフィサーのルーヴェン・モール。

4年目の進化

ランボルギーニは、かねてから予告していたとおり、モンレー・カー・ウィークで開催されるイベントのひとつとしてクエイル・ロッジのゴルフコースで開催された「モータースポーツ・ギャザリング」において、スーパースポーツSUV、ウルスの進化型となる「ウルス・ペルフォルマンテ」を世界初公開した。ウルス・ペルフォルマンテは、このワールド・プレミアに先立って、コロラド州の国際ヒルクライムコースとして有名な、バイクスピークで10分32秒064のタイムを樹立。これはSUV部門における世界新記録であり、新型ウルスの運動性能を証明するには最高の結果といえた。

実際にモータースポーツ・ギャザリングの会場で披露されたウルス・ペルフォルマンテは、基本的なシルエットこそこれまでのモデルから変わっていないものの、新たなディテールを採り込むことで、よりダイナミックで戦闘的な雰囲気になり、エクステリアを与えられることになった。新しいディテールとして最も印象的なのはフロントバンパーとボンネットのデザインで、これらはペルフォルマンテというランボルギーニ伝統のサブネームを継承するに相応しいエレガンスと機能を併せ持つもの。素材はもちろんカーボン製で、ランボルギーニによればこのウルス・ペルフォルマンテは、SUVのセグメントにおいては最も多くのカーボン製部品を使用したモデルであるという。ペルフォルマンテというスーパースポーツとしての遺伝

SUV SPECIAL

フェラーリ・プロサングエの登場に合わせるようなタイミングで、ランボルギーニ・ウルスが進化を果たした。エンジンにシャーシ、エアロダイナミクスなど、全方位の進化を遂げ、加熱するスーパーSUV界でのトップの座を死守する。

REPORT●山崎元裕 (YAMAZAKI Motohiro)

PHOTO●Lamborghini S.p.A

Lamborghini Urus Performante



モントレー・カー・ウィークでウルス・ペルフォルマンテを初披露したランボルギーニのステファン・ヴィンケルマン社長。

ペルフォルマンテの遺伝子は ウルスにもきちんと継承されている。

子は、SUVのウルスにおいても、きちんと継承されているのだ。ワールド・プレミアの翌日、ペブルビーチ・コンクール・デレガンスが行われる、ペブルビーチ・ゴルフリンクスの18番ホールに面したヴィラでインタビューに応えてくれた、ランボルギーニ社CEOのステファン・ヴィンケルマン氏によれば、ウルスの進化において重要だったのは、世界最高レベルの性能とともに、特徴的なデザインをさらなる高みへと

導き、同時にSUVとしての多用途性を維持することにあつたと語った。そのバランスこそがウルスの最大の魅力であり、今回はそれらのバランスを重視することを意識したという。ウルス・ペルフォルマンテでは、オプションでルーフにカーボン仕様を選択することも可能。これはウーカン・ペルフォルマンテやスーパートロフェオを想起させるもので、さらにアヴェンタドールSVJのそれからインスピレーションを得て新設

計されたリヤスポイラーは、従来のウルスと比較して38%増というダウンフォースを発揮させる。シャシーでは、ほかにスチール製スプリングの仕様が新しくなり、結果車高は従来型比で20mmダウン。前後のトレッドも、それぞれ1711mm、1718mmと拡大されている。ボディサイズは全長が5137mmと、同様の比較で25mm長くなったが、実際の使い勝手には影響はないだろう。車重は2150kg。前後重量配分は58対42



オプションでルーフをカーボンとすることも可能。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%増加させた。



車高は従来より20mm低くなり、トレッドも広げられた。ホイールのボルトはチタン製だ。タイヤはピレリと共同開発したPゼロ。

→マフラーはアクラポビッチ製のスポーツエキゾーストが標準装備。チタン製で軽量設計だ。



エアカーテン効果を高めた新デザインのバンパーを採用。エアアウトレットが設けられたボンネットはカーボン製だ。





SPECIFICATIONS

ランボルギーニ・ウルス・ペルフォルマンテ

ディサイズ:全長5137×全幅2026×全高1618mm ホールベース: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:①&②マルチリンク ■ブレーキ:①&②ベンチレーテッドディスク(カーボンセラミック) ■タイヤサイズ(リム幅):①285/40ZR22(10J) ②325/35ZR22(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

Lamborghini

Urus Performante



HMIの画面も新たなデザインとなっている。ANIMAにはラリー・モードが加わった。ダートトラックに合わせたオーバーステア特性などでオフロードでの楽しさをさらに高めている。



←六角形のステッチが入れられたバケットシート。サイドサポートにはPerformanteの刺しゅうが入る。

という数字が発表されている。タイヤは22インチ、もしくはオプションで23インチを選ぶことができるが、それはピレリとの共同開発によるセミ・スリック・タイヤとなる。

コックピットも、さらにラグジュアリーで、かつスポーティな印象が強まった。コックピットにはネロ・コスムス・ブラックと呼ばれるアルカントラが標準採用され、六角形のシートステッチを施したペルフォルマンテ・トリムや、さらにはレザー・インテリアなどのオプションも用意されている。さらにはランボルギーニのビスポーク部門である、アド・ペルソナムによるカスタマイズも可能であるというから、実際にはインテリアやエクステリアの仕様は無限大の数に及ぶ。

トルクの850Nmには変化はない。これに8速ATを組み合わせる点も同様だ。ドライブ・モードを選択するためのANIMAには、新たに「ラリー」モードが設定されたのが大きな話題。これは文字通りオフロードでの運動性能を最適化するためのモードで、ほかのストラーダやスポーツ、コルサといったモードでも、それぞれにランボルギーニのスーパースポーツであることを感じさせる、すなわちSUVのスタイルでありながらも、伝統を受け継ぐモデルであることを確認することができる。

ウルスの成功は、ランボルギーニに第4のモデルを企画、開発させるチャンスを与えてくれた、とヴァンケルマンCEOはインタビューの中で語った。それはどのようなスタイルで、いつ我々は目にするのか。来年創立60周年を迎えるランボルギーニの将来が、ますます楽しみになってきた。



プレミアム電動SUVの категорияが今熱い！
中でも注目は約1000Nmの強大なトルクを発生するスーパー電動SUVの、
アウディe-tron SスポーツバックとBMW iX M60の2モデルだ。
SUV新時代の到来を予感させるスーパー電動SUVを比較してみた。

バッテリー電気自動車（以下B
EV）については、その是非
を問う段階は、少なくとも欧州では
既に終わった。そうすると、次は「よ
り速く、強く、カッコよく」を求め
るのが人間の性（さが）である。い
ずれこうなることは予想できたが、
時代の流れは予想よりも確実に速い。
今回の2台は、ともに通常モデル
よりモーターを高出力化しているの
がポイントだ。BEVの走りに最も
影響するのはバッテリーだが、そこ
に手をつけるとコストや重量も跳ね
上がるためか、今回のバッテリーは
特別なものではない（といっても、
当然のごとく、既存ラインナップ中
で最大容量が選ばれているが）。
iXでは258PSのフロントモー
ターは全車共通で、上級グレードに
なるにつれてリヤモーターの出力が
上がる。M60は50に対し170PS以
上のアップの490PSとなり、前後
合わせたシステムトータルは最高出
力で540PS、最大トルクは大台突

SUV
SPECIAL

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

BMW iX M60



SUV革命到来

Audi e-tron S Sportback

破の1015 Nm(ー)に達する。対するe-tronのSは前後とも高出力化されているが、それ以上に注目のは、リヤが左右独立2モーターとなつて、積極的なトルクベクタリング制御となることだ。で、システムトータルの動力性能は503 PS/973 Nmを謳う。

今回の試乗車で比較すると、ボディが大きいiXのほうが逆に100kgほど軽い。実際に乗ってもM60の方が、額面どおりによりパワフルに感じられる。とはいえ、意を決してアクセルペダルを深く踏み込めば、どちらも瞬間的な加速は気が遠くなりそうなほど強烈である。

今回の2台は価格的にもガチンコだ。M60は基本的にフル装備で、日本ではオプションはとくに用意されない。対してe-tron Sスポー

高出力BEVの共通項を持つ2台は、 実際にはかくも好対照な個性であった。

ツバッキは本体価格こそ少し安めだが、今回の試乗車のように22インチホイールやデジタルドアミラー、マトリクスLEDヘッドライト、シフトパドルなどの必須アイテムを追加すると、M60と価格差は100万円差まで縮小する。このクラスなら誤差の範囲内（？）だろう。

こうして2台を並べると、iXが全身全霊で新しさを表現していることにあらためて感心する。BEVらしく前席は足元まで広々としており、BMWのお約束だったタイトなコクピットはそこにはない。ステアリングホイールまでが六角形モチーフで、パーソナルモード（＝標準モード）やスポーツモードにすると、加減速

に合わせて風のような「アイコンニックサウンド」が響く。

M60はどのモードを選んだところで、アクセルを素早く深く踏み込むとシヨックもいとわず、猛烈な加速をお見舞いしてくる。特にスポーツモードでの、心臓が止まるか……と思わせる瞬発力は、良くも悪くも暴力的というほかない。

サスペンションもM専用というが、体感的には以前乗った50とほとんど変わりにくいくらいに快適だ。例えばスポーツモードだと乗り心地は確かに少し引き締まるが、「M」という文字から皆さんが想像するより、おそらくはるかにソフトなままである。床下バッテリーとカーボン上屋によ



六角形をモチーフとしたステアリングやまるで宙に浮いたようなデザインの大画面モニターなど未来感溢れるインテリアは圧巻。



BMW iX M60





Audi e-tron S Sportback

SPECIFICATIONS

モデル名	アウディe-tron Sスポーツバック	BMW iX M60
■ボディスペック		
全長(mm)	4900	4955
全幅(mm)	1975	1965
全高(mm)	1615	1695
ホイールベース(mm)	2930	3000
車両重量(kg)	2690	2600
■モーター		
システム最高出力	370kW(503PS)	397kW(540PS)
システム最大トルク	973Nm(99.2kgm)	1015Nm(103.5kgm)
■バッテリー		
総電圧(V)	397	369
総電力量(kWh)	95	111.5
■トランスミッション		
タイプ	1速固定	←
■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	615km
■車両本体価格	1437万円	1740万円

る低重心設計、理想的な前後重量配分、そして低フリクションのサス設計のおかげか、細かい不整でもバタつかず、ひたりとしなやかに吸いつく正確なハンドリングは見事というほかない。4輪操舵のおかげで、市街地でも意外なほど小回りがきく。それでいて、アクセルを踏みつけてもまるで乱れることなく、綺麗に滑らかに曲がっていくのだ。

対して、e-tronもBEV専用プラットフォームだそうだが、デジタルドアミラーや専用シフトセレクターにこそ新しさを感じるものの、全体的にはオーソドックスな運転環境である。伝統的スポーツカーを思わせるタイトなコクピット空間は、BEVという新種に違和感を抱かせないための意図もあるのだろう。

パワートレイン制御もBMWとは対照的に、今度はアウディの方が新しい、というか上品。ダイナミックモードで一気に踏み込んでも、BMWのような直接的なショックに見舞われることはなく、最初の一時は滑



らか。しかし、その後に蹴られたかのように弾き出されるのだが。

BMWと比較すると、アウディの乗り心地は上下動が多めで、しつとり感に欠ける気がしないでもない。バッテリーをガッチリと守るフロアの剛性バランスなどにも改善の余地があるかもしれない。e-tronは事実上アウディとして初の専用開発電動車であり、デビューは2018年秋。対して、i3などの経験を踏まえたBMWが満を持して開発したiXは、21年春に世に出たばかり。軽量化を含めた完成度では正直いうとBMWのほうが高く、BEVらしいギミックが豊富なのも、これがBMWにとって第2世代のBEVだからかもしれない。

ただ、実際に乗り比べれば、iX派とe-tron派は半々くらいになるのでは……と思ったりもする。徹底して滑らか、かつ上品に路面に吸いつくiXに対して、e-tron Sのハンドリングは路面に嘖みつくがごとし。さらにリヤ2モーターに

BMWとは対照的なスポーティなインパネデザインを採用。お馴染みのMMIタッチレスポンスディスプレイは使い勝手に優れる。



よって、積極的に踏み込んでの旋回特性もアウディのほうが分かりやすい。ステア操作とアクセル操作がピタリと決まった時の旋回スピードは、ちよつと怖くなるほどだ。

とっつきやすいデザインも含めて、硬派なエンジンの多くはアウディに好感を持つかもしれない。とはいえ、明らかに新しい風を感じさせるのはiX。同じセグメントといえる2台なのは、味わいは好対照。我々外野には、そこが何より嬉しい。

Land Rover Range Rover Autobiography P530 LWB



SUV
SPECIAL

アンチロールと極上ロール

レンジローバーとSクラスは姿こそまったく異なれど、いずれもV8ターボエンジンを縦置きする4WDであり、さらに今回はともにロングホイールベースバージョンと、実は共通点が多い。豪華なリヤの空間に期待される項目も同じだろう。実際にはかなり競合すると思われる両車。都市部を走らせて比較してみた。

REPORT ● 塩見 智 (SHIOMI Satoshi) PHOTO ● 篠原晃一 (SHINOHARA Koichi)

Mercedes-Benz S 580 4Matic Long



大

大きく異なるようで、実は共通部分が少なくないレンジローバーとSクラス。ともに4.0級のガソリンV8ターボエンジンを搭載する4WDで、圧倒的な動力性能と最上級の快適性が得られる。さらに今回の両車はいずれもロングホイールベースであり、後席の居心地のよさは乗用車の上限に達している。

文句のつけようがない実績をもつ両ブランドのフラッグシップを数時間乗り比べただけで、いや何日間乗り比べたとしても優劣を付ける自信はない。今回、双方の優れた点を列記する内容になってしまうのは、ご容赦いただきたい。

この10年間でV8エンジン搭載モデルはかなり減ったが、両ブランドのトップに位置するモデルのV6化はまだ市場が許してくれない。レンジローバーは自前のV8を捨て、BMWから供給を受けた。

最高出力530PSの4.4L V8ツインターボエンジンと新型レンジローバーの相性は最高。性能のピーク値は変わらないのだが、ギヤ比をはじめとするチューニングによって、スポーティさではなく余裕を感じさせることを重視している。もちろんアクセルペダルを深く踏み込めば鋭い加速も可能だが、そういう気を起こさせない何かがある。

S 580に搭載される4.0L V8ツインターボエンジン（最高出力503PS）は、レンジローバーのエンジンに劣らず力強いが、こっちは48V電気システムを用いたISG機構が組み合わせられる。いわゆるマイルドハイブリッドだが、電池容量が1kWhとフルハイブリッド車並み。後述する足まわりの大掛かりなハイテク技術を可能とするためにも大容量

Land Rover Range Rover Autobiography P530 LWB



13.1インチのフローティング式タッチスクリーンはハブティックフィードバック付きで操作しやすい。新型は時代を反映してノンレザー高級トリムも選べるが、試乗車はタンのレザーがふんだんに使われた豪華仕様だった。このクルマは3人掛けの後席だが、真ん中を倒してアームレストとすれば事実上の4人乗りスイート仕様となる。上下2分割のスプリットテールゲートを開け、ラゲッジフロアの一部を持ち上げると、外の景色を楽しめる緑側のようなイベントスイートが出来上がる。この状態で屋根の役目を果たすアッパーテールゲートにはスピーカーが埋め込まれており、音楽も楽しめる。

バッテリーが必要だったのだろう。エコモード（にしてもいてもまったく痛痒なし）では走行中でも積極的にエンジンが止まり、ちょっとしたいいことをした気になる。実際にはこのクルマを選んだ時点でいいことはしていない。決して悪いことをしているわけでもないのだが。

ロールに対する考え方

レンジローバーは早くからエアサスを採用するブランドであり、重いクルマにおける高速走行時の安定性と全速度域での快適な乗り心地とのバランスのとおり方が抜群にうまい。物理的に相反する項目なので、普通





ウッドパネル、レザー、ピアノブラックという3大必須アイテムによって、これぞメルセデスというインテリアが広がっている。カッコ良すぎずダサすぎず、元々の金持ちも急に金持ちになった人も満足できる絶妙な仕立てと言える。この上にマイバッハというファーストクラスが存在することもある。"普通の" S クラスの後席は豪華だがビジネスクラスを思わせる。レンジローバーにも S 580 にも後輪操舵システム(レンジローバー約7度、S 580 約4度(本国仕様はパーキングスピードでは10度!))が備わり、巨体のわりに小回りが利く。

なる。ロールをなくするのが正解ではなく、快適なロールを与えるのがラグジュアリーだと考えていることがわかる。

ろか体感的には2輪車のように車体が内側へ傾く。首都高がジェットコースターになった。

側面衝突の可能性を検知するとアクチュエーターが即座に(衝突が予想される側の)足を最大限に伸ばし、頑丈なサイドシルを高くして衝突に備える。48V電気システムによってこれらが可能となった。

どちらの後席も乗用車最高レベルだ 違いと言えばブランド哲学だろう。

は一方は得意だがもう一方がダメということになるのだが、レンジローバーは、うまくやっている。

特にロールのさせ方は絶妙というほかに、速度域に応じた心地よい揺れを味わわせてくれる。これより揺れないドイツ車と違いがなくなり、揺れすぎると不快指数が大きくなる。

仕込まれたアクチュエーターによってバネレートとダンパー減衰力をコントロールし続ける。

ダイナミックカーブ機能をオンにすると、コーナリング中に車体のロールを防いで水平を保とうとする。乗員にとっては完全にエンタメで、コーナーに差し掛かると、水平どこ

Mercedes-Benz S 580 4Matic Long

SPECIFICATIONS

モデル名	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P530(LWB)	メルセデス・ベンツ S 580 4マチック ロング
■ボディスベック		
全長(mm)	5265	5320※2
全幅(mm)	2005	1930
全高(mm)	1870	1505
ホイールベース(mm)	3195	3215
車両重量(kg)	2710※1	2250※2
■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	←
総排気量(cc)	4394	3982
最高出力	390kW(530PS)/5500~6000rpm	370kW(503PS)/5500rpm
最大トルク	750Nm(76.5kgm)/1850~4600rpm	700Nm(71.4kgm)/2000~4500rpm
■トランスミッション		
タイプ	8速AT	9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	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	←
■車両本体価格	2261万円	1978万円

※1 リヤエグゼクティブシート&パノラマルーフ装着車

※2 AMGラインパッケージ装着車

今回のレンジローバーLWBは5人乗り。より豪華な4人乗りも設定されるが、5人乗りでもセンターアームレストを出せば十分に左右がパーソナルな空間に区切られ、快適だった。助手席を前へ追いやった状態での左後席は贅沢な極上空間だ。

サルーンのSクラスも室内高を除けばレンジローバーと同等の広さがあり、何時間でも快適に過ごせる。レンジローバーに比べれば20cm以上低い位置に座ることになるが、高速走行時には不思議とこちらのほうがくつろぐことができた。

どちらの後席も乗用車最高レベルの快適性が得られた。違いといえば、レンジローバーの後席が仕事を完全に忘れさせたのに対し、S 580の後席は次の重要な仕事のために身体を休めているような気になった。誰でも思いつきそうな単純なイメージだが、本当にそんな気がしたのだ。



**Coming
Soon**
DRIVING
IMPRESSION

REPORT ● 塩見 智
(SHIOMI Satoshi)
PHOTO ●
VOLKSWAGEN AG

ニューライフスタイル

Volkswagen ID. Buzz

ユニークなアピランスと実用性が人気を呼んだ往年のVW T1をオマージュして現代に蘇ったID.Buzz (IDバス)。VWのDNAを強く感じる姿は世界中から賞賛を浴びているが、果たして実際に乗ったらどうなのか? 期待のピュアEV、IDバスを試乗レポート。



最大航続距離は425kmを計上。充電は最大170kWに対応し、急速充電ステーションを用いれば30分で充電を完了できる。

デンマークのコペンハーゲンから東京湾アクアラインのような橋を渡ったところにあるスウェーデンのマルメ。両都市には電気自動車が進出していて、自家用車にもタクシーにも多くの電気自動車が使われている。

そして街なかには多数の普通充電器や急速充電器が点在していた。数時間滞在しただけでそれがわかるのか? と思われるかもしれないが、今回試乗したVW IDバスに備わるカーナビの地図上のあちこちに「11kW」と「22kW」の表示が出ていたのだからわかる。

北欧各国は冬季の寒さが半端ないため、車内に乗り込む前にヒーターをオンにするのが一般的。内燃機関車しかない時代から自宅ガレージに

電源がきていたそう。そのことも電気自動車の早期普及の一因なのかもしれない。

さてVWグループ各社が幅広く用いる電気自動車専用プラットフォームMEBを用いた電気自動車のIDバスは、全長4712mm、全幅1985mm、全高1927mm、そしてホイールベース2989mmの堂々たるサイズのミニバンだ。ずんぐりとしたフォルムと2トーンカラーの塗り分け方を見れば一目瞭然、このクルマは往年のタイプ2 (T1ブリー) を電気自動車として現代に蘇らせた存在といえる。

ミニバンとはいふものの2列シート5人乗り仕様のみ。リヤに40対60の分割可倒式の一体型3人掛けシートが備わる。左右それぞれ前後に1

SPECIFICATIONS

フォルクスワーゲン ID.Buzz Pro

■ボディサイズ:全長4712×全幅1985×全高1927mm ホイールベース:2989mm ■トランスミッション:1速ギヤボックス ■モーター:永久同期磁石 最高出力:150kW (204PS) 最大トルク:310Nm ■バッテリー:リチウムイオン電池 容量:77kWh ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:⑤マクファーソン ⑥マルチリンク ■最高速度:145km/h ■0→100km/h加速:10.2秒 ■一充電走行可能距離(WLTP):402~423km



オプションで、スウォーム(群知能)データを活用した“Travel Assist”や車線変更アシストなどの新しいドライバースタシシステムを利用可能。また、無線によるOTA(Over-the-Air)アップデートによりシステムは常に最新へと維持される。



前シートは双方ともにアームレストがついた独立シートを標準装備。3人掛けのリヤシートは40対60分割可倒タイプを採用し、それぞれ前後方向に150mm移動できる。後席ドアは左右共にスライド式となり、フロアの低さも相まって乗降性は良い。



IDバズの最大の売りはやはり積載性能だろう。後方から跳ね上げ式テールゲートを上げてアクセスすると、5人乗車用レイアウトでは1121ℓ、リヤシートを折りたたむと最大2205ℓの収納スペースが出現する。5人乗り仕様の最大積載量は529kg。

50mmのスライドが可能。電動スライドアは両サイドに備わる。ラゲッジ容量は5人乗車時に1121ℓ(後席背もたれ上端まで積載した場合)、後席を倒せば2205ℓに拡大する。

フロアに77kWhのリチウムイオンバッテリーを搭載し、永久同期磁石モーターが後輪を駆動する。WLTPモードでの一充電走行可能距離は最大425km。ところでVWジャパ

ンはこのIDバズの日本導入を前向きに検討しているのだが、日本仕様のバッテリーも77kWhになるかどうかはわからないという。

MEBには50kWh台のバッテリーを搭載する仕様もあり、価格戦略上そちらも検討しているのかもしれない。ただし77kWh版の航続距離が425kmであることを考えると、50kWh台のバージョンだとパワーを絞ったとしても航続距離はそれよりも縮

まる。飯に300km台になってしまうと、日常のルートがだいたい決まっている商用車なら問題ないだろうが、自家用車としては不安要素になり得る。欧州版同様77kWhを導入することになるのではないだろうか。

車重が重いのに加え、20インチの大径タイヤを装着するため、不整路面を低速で走行すると多少バタつく。

半面、高速道路での直進安定性は素晴らしく「さすがドイツ車、VWだ」と思い出させてくれる。至れり尽くせりの日本製ミニバンに慣れた身には、IDバズのドンガラ感はいささか素っ気なく感じるが、好みの仕様にカスタマイズし甲斐があるともいえる。ぜひ早期の日本導入を果たしてほしい。





D Sラインの登場以降、コンパクトなモデルに特化していたシトロエンにとって、C5 Xは久しぶりのフラッグシップと呼べる存在だ。XはクロスオーバーのXでもあるが、どちらかと言うとCXやエグザンティア（Xanxia）などのXを受け継ぐ意味があるという。

全長4805mm、全幅1865mmというボディサイズはDセグメントの体格だが、ワゴンともSUVとも言える独特のデザインのせいか、寸法よりも小さく見える。必要以上に

Just
Arrived
DRIVING
IMPRESSION

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

偉ぶらないところは、いかにもシトロエンらしい哲学だろう。19インチという比較的大径のタイヤで最低地上高は165mm、フェンダーモールなどSUV的要素を採り入れながらスタイリッシュにまとめるのは昨今のトレンドだが、よく見るとかつてのBXにも似た雰囲気を感じさせるから、むしろシトロエンが時代を先取りしていたということか。

インテリアもシトロエンらしい雰囲気溢れたもの。上下が潰れた変形ステアリングやすべてがスイッチでフラットなセンターコンソール、12インチのタッチスクリーン、もちろんメーターはフルLCDパネルだ。音声による各種操作も可能だが、エアコンはちゃんと独立した操作パネルを設けているところは好感が持てる。センターからドアまで回り込むパネルは独特の質感で、まるでフランスのモダン邸宅に招かれたようによく見るとここにもダブルシェブロンV模様が描かれている。

シートがまた良い。表層部に15mmの柔らかなスポンジを使っているというので、それこそソファのよう

Citroën C5 X



ダブルシェブロンモチーフを随所に採り入れた個性的なルックス。ヘッドライトは特徴的な両端のボックスの中に収まる。

のみの試乗となった。

我々クルマ業界の人間は、シトロエンと聞くだけで何となくイメージする走り味がある。それを言葉で言い表すと、ちょっとフワフワと浮遊したような柔らかな足まわりと、それに合わせたかのようなおやかなステアリングフィール。しかしそれは決してユルユルということではなく、しっかりと芯の上に構成されたものだ。果たして、C5 Xの乗り味はまさにそれを具現化したようなものだった。かつてのハイドロニウムマッチこそ採用されていないが、セカンドリダンパーを組み込んだPHC（プログレッシブ・ハイドロリック・クッション）はそれこそ

なしとけした座り心地。しかしベイスには高密度の低反発ウレタンを使用しているので芯はしっかりと身体を受け止める。これはぜひとも口でドライブも試してみたいものだ。

エンジンはお馴染みの1.6ℓ4気筒ターボで出力は180PS/250Nm。これにアイシン製の8速ATを組み合わせる。さらにC5 XはPHVという隠し球も用意された。こちらは110PS/320Nmのモーターが加わってトータル225PS/360Nmを発揮する。バッテリーは12・4kWhで、65kmのモーター走行が可能にするという。残念ながらPHVは導入が先となるようで、今回はガソリンモデル（シャイン・パック）

←お馴染みの1.6ℓターボ、ピュアテックを搭載。トランスミッションはアイシン製の8速ATだ。ハイブリッドは110PSのモーターが加わる。

↓セカンドリダンパーを組み込んでフラットライドを実現。ホイールは全グレードで19インチを採用。



もうひとつの選択肢

シトロエンの新たなフラッグシップ、C5 X。SUVとクーペとワゴンが融合したような個性的なフォルムは、いかにもシトロエンらしい。アヴァンギャルドな雰囲気と極上の乗り心地、そして先進の装備を備えたDセグメントの新たな選択肢の登場だ。



通常で545ℓ、リヤシート背もたれを倒すと1640ℓの容量を持つラゲッジルーム。足の操作で開けることが可能なハンスフリーゲートを備える。



水平基調のインパネに大型の液晶モニターを載せた先進的なインパネ。エアコン調整は物理的なボタンがあるので直感的に操作できる。

バランスボールの上に乗って移動しているような独特の浮遊感を実現している。できればもう少しタイヤのサイズを落とした方が乗り心地は良さそうだが、いずれにしろこの足まわりだけでこのクルマを選ぶ意味は十分にある。

ゆったりとした味わいながら正確なステアリングもシトロエンらしさ全開だが、スポーツモードにするとずっしりとした手応えに変化するので、峠で楽しむことも可能だろう。1・6ℓのピュアテックエンジンは



厚いフォームを採用したシートが独特の快適さ。ベーシックのSHINE以外はレザーシートを採用する。



シートのステッチやレザーの模様にダブルシェブロンが採り入れられている。

官能性こそ希薄だが、粛々と必要なだけのトルクとパワーを供給してくれる実直さが魅力だ。

このデザインとこのサスペンションは、やはりPHVで乗ってみたい。莫大なトルクを無音無振動で発するモーターとの相性は抜群に良さそう。しかしそうすると価格は約100万円、重量は270kgアップ。クルマなんてただの道具さ、というフランス的思考でいくと、純エンジンモデルの方がC5 Xの本懐なのかもしれない。

SPECIFICATIONS シトロエンC5 X シャインバック

■ボディサイズ:全長4805×全幅1865×全高1490mm ホイールベース:2785mm ■車両重量:1520kg ■エンジン:直列4気筒DOHCターボ 排気量:1598cc 最高出力:133kW(180PS)/5500rpm 最大トルク:250Nm(25.5kgm)/1650rpm ■トランスミッション:8速AT ■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&⑥205/55R19 ■車両本体価格:530万円





HOLIDAY
TOURING

贅沢な非日常

鬱 蒼とした森の中から時折木漏れ日が顔を出す。気まぐれな光のシャワーを浴びながら、コンチネンタルGTCのトップを降ろすと、そこには陶然とした世界が待ち受けていた。

ツイステイなワインディングを抜けると、緑の絨毯を敷き詰めたようなすこぶる気持ちの良い高原が姿を現した。青森県は萱野高原。1585mの大岳や高田大岳など10の山々がそびえる北八甲田、櫛ヶ峰をはじめとする6峰が連なる南八甲田からなる八甲田連峰。その麓に広がる萱野高原の空には、忍び寄る秋の気配

を開けて豊かなトルクを感じつつ、ひとつ一つのコーナーを抜けていくのは人生においても実に甘美な刹那だ。人の手のぬくもりすら感じるダイヤモンド・イン・ダイヤモンド・キルティングが施された極上のシートに身を委ね、ドライブモードを「ベントレー（オート）」に設定し、丁寧にその作業に没頭していく。

最高出力550PS、最大トルク770Nmを発生する4ℓV8ツインタールド。2000〜2500rpmで流れている限り、オープン時であってもエンジン音はさほど気にはなら

に抗うかのような真夏の雲が広がっていた。

北海道・札幌市でコンチネンタルGTCを借り出してから350kmくらい走っただろうか。昨日、津軽海峡フェリーに乗って函館から青森に渡り、今僕は青森の大自然の中で、蟬の大合唱をバックミュージックにオープンドライブを楽しんでいる。

トップを降ろすのは驚くほど簡単だ。センターコンソールにあるレバーを引けば、走行中（50km/h以下）でも約19秒でルーフがスムーズに開閉する。

高原特有の少し甘ったるい緑の香りを感じながら、わずかにアクセル

ない。

借り出して2日目にして、ドライブモードを初めて「スポーツ」へと切り替える。ほんの少し身構えて、アクセルを強く踏み込んだ。その瞬間、コンチネンタルGTCは突然牙を剥き出しにした。ジェントルだったエキゾーストはV8ツインタールド特有の野太い咆哮へと変化し、アクセルを踏み込むたびに官能的な雄叫びを上げる。同時にステアリングがクイックな特性となり、次々と迫ってくるコーナーを実に軽々とトレースしていく。

素早い変速で逐次適切なトルクを引き出す8速DCTと、カジュアル

Bentley Continental GTC

秋の気配が忍び寄る8月下旬、コンチネンタルGTCで1100kmのツーリングにでかけた。時計に縛られない自由な時間が流れる中、V8ユニットを積むGTCが魅せてくれたものとは？ ベントレーが誇るコンバーチブルの実力を存分に味わってきた。

REPORT●石川亮平 (ISHIKAWA Ryohei) PHOTO●篠原晃一 (SHINOHARA Koichi)



**HOLIDAY
TOURING**

Bentley Continental GTC



上質なレザーなどの素材が贅沢に使われるインテリア。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。ドライブモードのセレクトダイヤルはセンターコンソールに配される。

で軽い吹け上がりながらも770 Nmを叩き出すトルキークなV8ユニットとの組み合わせは最高だ。2355kgもの車重をまったく感じさせず、軽快にターニンし、怒涛のトルクでコーナーを脱出するその様は、スーパースポーツといっても過言ではない。

決して道幅が広いとは言えない、十和田湖へと続くワインディングを少し陳腐な言い方だが、「人馬一体」となって駆け抜けていくのだ。W12型エンジンを搭載したコンチネンタルGTCを運転した経験もあるが、V8搭載モデルは明らかにノーズが軽い。気がつけば、撮影ポイントから相当離れた場所まで来てしまった。今回の旅の同行者であるスカメラマンを置き去りにしてきてしまったのだ。

だ。それほどまでにドライビングに没頭していた。峠道で心地よい汗をかいたのは久しぶりである。早くスカメラマンの元に戻らなければ……。

再びワインディングを流しながら引き返す最中、冷静さを取り戻しつつあった僕は、昨日の道央自動車道でのコンチネンタルGTCの振る舞いについて回想していた。それはまさに「GT」の名に相応しい貴族であり、上質さであった。

ルーフを閉めていればまるでクーペの如き静寂に包まれる中、みしりとも言われないボディと3チャンバー式のアサスが道路の凹凸を吸収し、路面状況が決して良いとは言えない道央自動車道を快適に突き進んでいく。3500rpm以下で作動する

手作業で仕上げられたシートは極上の座り心地を提供する。ダイヤモンド・イン・ダイヤモンド・キルティングの刺繍が華やかな空間を演出する。





わずか2000rpmから770Nmのビッグトルクを発生する4.0 V8ツインターボエンジン。走行状況に応じて4気筒を休止させるシステムも採用される。

SPECIFICATIONS ベントレー・コンチネンタルGTC

■ボディサイズ:全長4850×全幅1965×全高1400mm ホイールベース:2849mm ■車両重量:2355kg ■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ 総排気量:3996cc 最高出力:404kW (550PS)/6000rpm 最大トルク:770Nm (78.5kgm)/2000~4500rpm ■トランスミッション:8速DCT ■駆動方式:AWD ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:③&④ベンチレーテッドディスク ■パフォーマンス 最高速度:318km/h 0~100km/h加速:4.1秒 ■燃料消費量(WLTP):12.5ℓ/100km ■車両本体価格:3078万円

気筒休止システム（4気筒休止）はドライバーに一切作動を悟られることはない。的確で安心感の高いADS（ツリーリングスベック・オブションに含まれる）により、300km以上の移動ながら疲れを感じたことはなかった。

スポーティなカーボンの素材と鮮やかなレッド、そして清潔感溢れるホワイトのレザーでまとめられたインテリアは、非常に質感が高く、長距離ドライブでも乗員を楽しませてくれる。厚みのあるしなやかなレザーシートは心地よくドライバーを包み込み、ゆったりとした時間が車内に横溢していくのだ。

この移動する贅沢こそ、ベントレーの真骨頂とも呼べるものだろう。それはコンバーチブルといえど同じだ。まさにイギリス人たちが目指した海を渡った先にある「コンチネンタル」（ヨーロッパ大陸）を車名に冠

スーパースポーツの如き走行性能と、GTの資質を両立させた稀有なモデルだ。

するだけのことはある。究極の快適性と上質さを秘め、圧倒的な大トルクで道を突き進むグラインドツリーリングカー、それがコンチネンタルGTなのだ。改めて思い知らされたドライブであった。

Sカメラマンを拾い、目的地の東京へ向けて僕は再びコンチネンタルGTCを走らせる。目的地までの距離は750kmとナビが示している。でもその道程は疲労とは無縁なものになるだろう。まるで路面と対話しているようなステアリングからのインフォメーションと22インチタイヤの確実なグリップを感じながら、優れたドライバビリティを存分に味わえるはずだ。今日はどこに泊まるのか？ 旅はまだ終わらない。



放たれた閃光

Lamborghini
Huracán STO

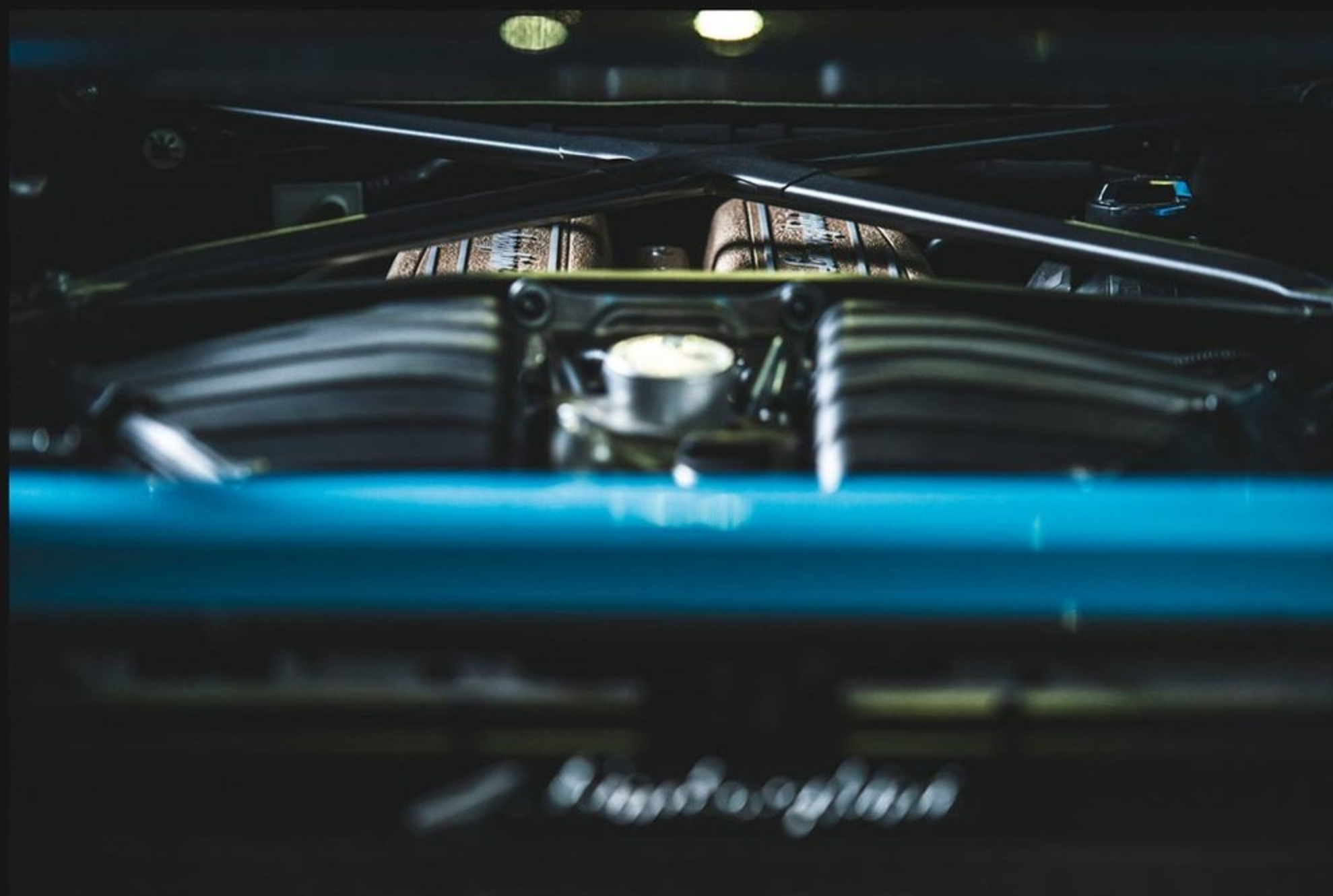
真夜中の *Short Story*

[第3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)





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、クルマ、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。

小林邦寿撮影下ろしの動画はこちらからご覧いただけます。



Downforce = 420kg (280km/h)





KAZ BAR

第 92 回

SUVの人気は世界的な傾向だ。超高級ブランドやスーパースポーツカーのブランドがSUVを出すのは、もはや当たり前となり、ついにフェラーリも4ドアのSUVを発表した。その一方でかつての主役、セダンはますますその存在感が薄れているようだ。SUVの利便性と気持ち良さは認めつつ、セダン世代のマスターと常連敏史は一抹の寂しも感じているよう。今宵も銀座の一角で語り合う。

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

「右も左も SUVばかりですね、マスター」

マスターカズ（以下マスター） 気がついたら夏終わってたね。7月から暑さは半端じゃなかった。

渡辺敏史（以下敏史） 35℃以上の真夏日が続く記録を更新したらしいですよ。

マスター スマホで1日何歩歩いたか記録しているんだけど、今年の8月は伸びなかったね。空調が効いている地下街を選んで通ってたよ。

敏史 銀座の通りとか見ても、日陰になる歩道を選んで歩いている人が多かったのが目につきましたね。

マスター 銀座と言えば例の並木通りのクラブ街。

敏史 例のって俳優Kさんの週刊誌ネタですか（笑）。

マスター あれは捻破りだよ。この世界は見ざる言わざる聞かざるでしょ。とはいえ銀座であれば行き過ぎただけだな。でも一旦は蹴りが付いた話だろうに、今頃になってなんだろうね。日野自動車の一件なんかも、なぜ今なのかと思うよね。東京五輪の贈収賄事件も明るみに出たりで、みんな何やってんだか。

敏史 絵に描いたような悪代官顔がさらされてましたね。

マスター あいつの自宅ガレージ見た？ マイバッハがあって、Gクラ



並木通りもSUVとミニバンばかり。 通りの向こう側の女性が見えなくなっちゃったよ



ってたけど、最近のリアルスーパーカー軍団の動きはどう?

敏史 フェラーリはプロサングエというクロスオーバーをお披露目しましたよね。

マスター 造れるの? GTC4ルツォがベース?

敏史 詳細はGENROQの記事を読みこんでもらうとして、基本はルツォのバターンでしょうね。

マスター あのモデルなら車高上げただけでクロスオーバーだよな。

敏史 僕はFF、ルツォはフェラーリ的なクロスオーバーという認識でいましたからね。それでも車高が高

くて4ドアというパッケージじゃないかというこだわりがあったんでしょ。おそろくフェラーリで4ドア車が市販されるのは初めてじゃないでしょうか。

マスター ドア4枚じゃなきゃダメなんだな、SUVは。

「フェラーリ・プロサングエ」フェラーリが作る初めての4ドア車。クロスオーバーSUV的設計だが、フェラーリ自身はSUVとは名乗っていない。6・5LのV12NAは725PSでクラス最強。これでSUVをラインナップしない量産スーパースポーツブランドはマクラーレンのみ。

敏史 ロールスがカリナン造ったと

は根っこにボルシェとかアウディのプラットフォームがあるからわかるけど。ランボルギーニもアウディ傘下で4駆も造りやすいよね。でも、フェラーリはどうなの?

敏史 フェラーリはどこにも属さないですね。蓋を開けてみないとわからないですけど、12気筒を載せるとなると独自のプラットフォームになりますよね。

マスター フェラーリの4駆ってどう思う?

敏史 以前にGTC4ルツォで雪道行ってみましたよね。どうでした?

マスター コレがいいんだよ、お尻も流れるし。

敏史 後輪ファーストなんですよ。そういったテストは引き継ぐんでしょ。でなければフェラーリが今さらクロスオーバーを造る意味がないですものね。

マスター でもさ、日本人ってV8ミッドシップこそフェラーリという人も多いじゃない。フロントエンジン+後輪駆動はダメみたいだな。

敏史 そつですね。

マスター ボルシェ918スパイダーやターボなんか4駆でしょ。バカ速いクルマの4駆はあるあるなんだよね。ブガッティもそうか。

敏史 ウラカンのSUV仕様も、もうすぐ出てくるらしいですね。

マスター 車高が低いと目立たないからダメなのかな。

敏史 やっぱりあの視線の高さに慣れちゃうと、車高が低いクルマに乗るのが億劫になるのかもしれない

ス、Sクラスも。

敏史 Cクラス、GLEもあったかな。Cクラスは何故か左ハンドルでしたね。

「みなし公務員に当たるとの説明は受けていなかった。知っていたら理事にはならなかった」とは、受託取

賄の疑いで逮捕された東京オリ・パラ大会組織委員会元理事の高橋治之

容疑者の言葉。報道で映った自宅のガレージにはメルセデス・ベンツが

ズラリ。高級車のイメージは少なからずダウン、そして2030年冬季

五輪の札幌招致運動は大いに水を差されてしまった。

.....

マスター そうそう言いたかったのは、最近、並木通りもSUVとミニバンが溢れてるんだよ。アルファード/ヴェルファイア、ウルスにGクラス。昔はボルシェやフェラーリとかの車高が低いスポーツカー、ベン

トレーでもコンチネンタルGTを乗りつけるのがカッコよかったのに。最近では背高系ばかりで通りの向こうを歩く女性が見えなくなっちゃったんだよ。

敏史 車高が低いクルマが目立たなくなってますよね、物理的にも。

マスター 今どきは車高低いクルマ乗っていると不思議がられるよね。

敏史 自分のクルマに乗ってるときにも損した気分になることがありますよね。背の高いクルマに取り囲ま

れてるといふか、見下ろされている感があつて。

マスター そういえばマスターもクロスオーバーSUVオーナーだったな。

敏史 利便性を考えるとそうなりま

すよね。

マスター マクラーレンとかフェラーリはどうなの? フェラーリはGTC4ルツォとかあるから、いつかクロスオーバーぐらいやるかもと思



ね。あと家族と乗れるとか、大型犬も一緒に乗れるとか、条件は整ってますよね。

マスター 本来は非日常の世界こそスーパーカーの世界だったのに、あまり現実的になるものかどうかと思うよね。

高性能・高価格であり車高は低い、というクルマがカッコよかったはずが、芸能人やスポーツ選手がGクラスで繁華街に繰り出すようになり、収入と車高は高ければいいという風潮に。アウトドアのイメージが強かったSUVがいつの間にか都会にも溢れるようになった。

SUVがビジネスになるのは間違いないですね。 ランボルギーニもそれを証明しています。

敏史 思えば、ポルシェ・カイエンが登場して20年なんですよね。

マスター きつとポルシェの成長の様子を真似て、みんな資料作ったんだろ。上場しているメーカーだと株主がそれを求めているのかもね。

敏史 ビジネスになるのは間違いないですね。ランボルギーニもそれを証明していますから。

マスター フェラーリのはいくらぐらいするの？

敏史 39万ユーロですね。日本では6000万円ぐらいになるんじゃないかな。

マスター カイエンのハイパフォーマンスモデルも出たよね。

敏史 V8のターボGTというのがありますね。あれが2850万円。マスター カイエンで3000万円

級かよ。

敏史 カイエンと言ってももはやウルス並みですからね。結局、ラグジュアリースポーツSUVを牽引してきたのはフォルクスワーゲングループなんです。ポルシェの成功例をベントレーもランボルギーニも踏みにいて、そこにロールスまでも加わって。

マスター もうひとつの流れでアウディはフォーミュラEやって、モーター駆動の技術を蓄積している。今度はダカールラリーにも挑戦したじゃない。RS Q e-tron っていうたかな。モーター駆動で……シリーズハイブリットでダカールラリーか！

敏史 アウディの今のストラテジーではBEVでしょうね。

マスター フォーミュラEにダカールラリー、以前にはバイクスピークで、無人走行で登頂したりしたじゃない。モータースポーツとハイエンドなクルマ造りを上手くリンクさせているよね。

敏史 アウディの戦略は侮れないですよ。

マスター 2026年にはF1。これマクラーレンと組むのかな。

敏史 その噂もありましたけど、ザウバー説も有力視されていますよね。マスター アウディはイケイケだね。

「アウディRS Q e-tron」コンセプトが発表されてから1年に満たない異例の早さでアウディRS Q e-tronは走行テストを開始し、2022年1月に開催さ

れたダカールラリーに参戦。電動パワートレインを搭載した3台のアウディRS Q e-tronは、低排出ガス車両を対象として新設されたT1アルティメットクラスに参戦し、複数のステージ優勝を達成。第2世代に進化を遂げたモデルは10月開催のラリードゥモロッコに参戦する。

マスター そしてついにフェラーリからもSUVが登場か。でも日本のメディアまで呼んだっていうんだから、フェラーリはプロサンクエにかなり気合が入ってるってことだね。

敏史 やっぱ12気筒じゃないと差はつけられない。そう考えたんでしょ。フェラーリは。ただ、この先、電動化となったときにプロサンクエをどう扱っていくかは謎な部分もありますよね。

マスター ナベ兄の予想ではこのモデル当たりですかね。





FRはもう絶滅危惧種じゃないの。 Cクラスなんか最後のFRかもしれないよな

敏史 どうなんでしょう。でもアストンマーティンだってDBXの販売が上向いているらしいですから、SUVは出せば当たる！ そんな状況なのかもしれませんね。

マスター あとSUV出していないのはマクラーレンくらいか。最近の動向はどう？

敏史 この半年ぐらいでSUVの噂が耳に入ってくるようになりましたね。それでも基本はひとつのモノコックにミッドシップV8というパッケージできているので、ガラポンしないとSUVは成立しないですよな。

マスター アンチSUV、アンチ4駆でみると、ますますゴードン・マレーのスーパースポーツがすごくピュアに映るよね。

敏史 あれがアナログおじさんに向けた最後のモデルになるかもしれないね。グッドウッドを走ったときのサウンドには痺れましたよ。

マスター NSXタイプRみたいなものだよな。

.....

マスター クロスオーバーSUVというキーワードでみると、遂にクラウンまでがFRを捨てて横置きエンジンの4駆。クロスオーバー、エステート、セダン、スポーツの4車型出すよね。

敏史 本丸というか、最初に発売になるのがクロスオーバーですよな。

マスター 正しい決断だよな。FRでPHVにしたり、4駆にするって大変なんだよな。

敏史 最終的にはFRという概念自体がなくなるかもしれませんね。

マスター もう絶滅危惧種じゃないの。メルセデスのCクラスなんか最後のFRかもしれないよな。

敏史 現状の技術で言えばもうFRは様式美であって、その最後っ屁がプロサンクエかもしれないし、そこから脱却したのが新しいクラウンなのかもしれないね。クラウンにとって一番の縛りはFRだったわけですよ。

マスター 最後っ屁はくさいの？

ところで、忘れちゃいけないのがジャガーはどうするんだろうね。FR黄金時代を築いた立役者だからね。

敏史 XJは2009年登場ですから、本来ならもう新型が出ててもおかしくないですからね。単に開発が遅れているだけなのか.....

マスター ブランド売却しちゃうの

かもよ。昔あったじゃん。バッヂエンジンニアリングのデイトナ・ダブルシックスとか。

敏史 人が快適に座れるパッケージとして従来のセダンは苦しい立ち位置にあるのかもしれないね。

マスター 国産では新しいシビックのハイブリッドがいいんだよ。5ドアハッチバックって言ってるけど、4ドアセダンばいじゃない。あれこそクロスオーバー向きだよな。

敏史 もうすぐ発売になるZRVがそれってことじゃないですか。

マスター ヴェゼルとCR-Vの間に位置するのかな。最近のホンダ車は人馬一体感があるよ。

敏史 これからパワートレインが変わっていくなら、間違いなくセダンの形も変化していくんでしょうね。そこを端的に見せているのがメルセデスかもしれませんね。SクラスとEQS、どちらを選ぶかのよつに。

マスター 今のうちにCクラスでも買っておこうかな。





LONG-TERM REPORT



▶ The enemy car of 007



Land Rover Defender 110

今月の一言
ディフェンダーをそれらしく

第25回

P114~

こここのところ海外出張やコロナ罹患で忙しかったり疲れ切ったり……。ディフェンダーをそれらしい状況に持ち込むことができず、ただ都心の移動

グルマとして使うことしかできていなかったのが、久しぶりにそれらしい場所を走らせた。素晴らしい走破性に惚れ直した。

▶ RESTORATION



Porsche 911S 2.4

今月の一言
もしかすると? と期待しちゃう

第80回

P116~

いよいよボディ・レストアのハイライトというべき塗装編に入ったレポート車ですが、早くも今月でエンジン・ルームの塗装が完成。さらに他の部分

の作業も急ピッチで進んでいます。このペースで行ったら、もしかすると今年中にも……とついつい期待したくなってしまう。

▶ AIR COOLING 911



Porsche 911 Carrera (Type 993)

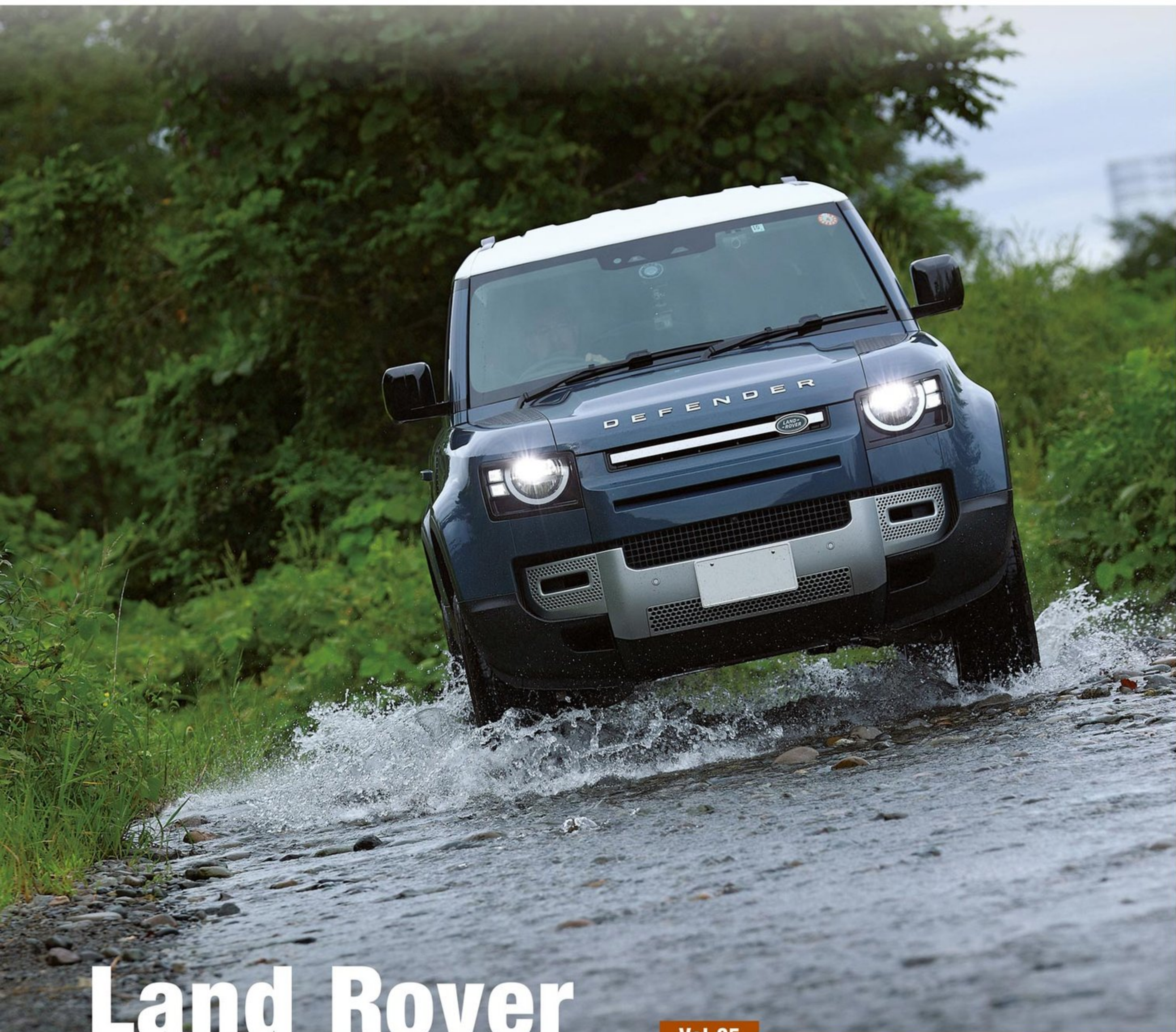
今月の一言
アクセルが突然、床に張り付いた!

第55回

P118~

富士で開催された「砂子塾」に参加したあとの帰り道。気持ち良く東名高速を走っていたら突然、アクセルペダルが張り付いた!? どうやらリンケージ

周りの何かが壊れたようですが、走行不能でそのままクレーンへ緊急入院することとなったのでありました。いやー、ビックリしたあ!!



Land Rover Defender 110

しばらくディフェンダーをディフェンダーらしいシチュエーションで走らせておらず、ただ日常の都市間移動にしか使っていなかった。凡百のセダンやSUVならばそれでも構わないだろうが、ディフェンダーは本格オフローダーだ。舗装路も無難にこなすどころか乗員に快適性をもたらしてくれるが、真価を発揮するのは、普通のクルマが足を踏み入れることができないゾーン、すなわち悪路だ。

というわけでオフロードコースへ向かった。雨上がりでコンディションの想像がつかなかったが、行ってみると状況は思っていたよりもタフだった。

川沿いにある某オフロードコース。前日の雨で路面がどろどろなのを想像していたのだが、当日の晴天によって路面はすでに乾いていた。その

Vol.25

水浴びで 残暑を乗り切る

メーカー主催の試乗会で広報車を使ってクルマの渡河性能を試す機会はあるが、日常生活において自分のクルマでその性能を試す機会は本当に少ない。今回、その貴重な機会に恵まれたので、自分のディフェンダーを泳がせてみた。

REPORT●塩見 智 (SHIOMI Satoshi) PHOTO●市 健治 (ICHI Kenji)

抜群の渡河性能を発揮

エアサスで車高を上げ、ロードクリアランス300mm超にしているためリヤバンパーは見えているが、カメラマンによればタイヤ(直径800mm超)の約3分の2が隠れていたそうで、水深は600mm近かったと思われる。それでも一切走行に支障はなく、難なく脱出したのだから恐れ入る。



代わり、雨量が多かったからか、ところどころに水がたまっていた。水たまりといっても、長靴の子供がわざと飛び込んで水しぶきをあげて遊ぶようなかわいいのではなく、メイン写真のように15cmくらいの水深で長さ数十メートルに及ぶタイプから、左上のカットのように完全に渡河走行と呼ぶべき深さのタイプまで、実にバラエティに富んでいた。

一番深い水たまり!? というか川の一部分を通過したときには緊張した。水が澄んでおり、底が泥ではなく岩なのが見え、水深もある程度見て想像できたため、行けると判断した。ゆっくりと入っていく。運転の感覚は通常のスロー走行と変わらない。副変速機をローギヤに入れているので、アクセルペダルの踏み込み量はおくわずかで事足りる。徐々に水面が上がってくる。つまりクルマが沈んでいっているわけだ。途中でサイ

悪路から高速までフィット

車高を上げた状態のディフェンダーで、雨で一時的にできた小川を走行する。こういうゾーンでタフな走行をこなした後、高速道路でサルーン顔負けの快適性を見せてくれるのがディフェンダーのいいところ。

超便利なクリアサイトグラウンドビュー

普通、前輪のすぐ前を直接目視する手段はない。だからこそ本格的なオフロード走行ではドライバーは車外の助手からの指示を受けて運転するのが、ひとりだとそれができない。それを現代の技術で(ある程度)カバーするのがクリアサイトグラウンドビュー。カメラ映像によって前輪の周辺の状況やタイヤの切れ角などを確認できる。その隣には4輪の伸び縮み状況を確認できる表示も出る。



モーグルもそつなくこなす

右後輪と左前輪が縮み、まず右前輪、次に左後輪が伸び切る区間を走行するディフェンダー。四輪独立懸架のディフェンダーは前後リジッドのクルマほどアーティキュレーションは豊かではないが、空転した車輪には瞬時にブレーキがかかってトルクを他の車輪に回すため、どこかの車輪が浮いてもトラクションを失うことはない。

オールマイティなBFグッドリッチ

このページで何度も何度も紹介しているお気に入りタイヤのBFグッドリッチトレールトレイン。BFグッドリッチのシリーズのなかでも最もオンロード寄りのシリーズだが、今回走行した砂利、岩場、そして水中でもしっかりとグリップ力を発揮してくれた。



ドウインドウを開けてクルマのすぐ脇を覗き込んでビビった。水面がすぐそこに見えたからだ。これはスーパーセブンの運転席から見る普段の路面の高さだ。

カメラマンによれば、タイヤが3分の2ほど浸かっていたそうだ。255/70R18の直径は814mmだから、このルートは600mm近い水深だったということになる。ディフェンダーの最大渡河性能は900mmだが、レスキュー部隊などがいない状況では600mmくらいまでがいいところというが、心理面も含め事実上の限界に近いということが、今回わかった。

ディフェンダーの場合、テレイン

レスポンスでウェイド(渡河)プログラムを選んで間、ウェイドセーシング付属の3Dサラウンドカメラが作動し、渡河性能が限界に近づくと表示と警告音で知らせてくれることになっている。ドアミラーに付いている下向きカメラが水面との距離を検知することで水深を計測しているのだ。今回は警告は出なかった。心理的にはともかく物理的にはもっと、行けたのだろう。

この日は渡河走行のほかに、岩場、砂利、泥濘路も走行した。が、最初に挑戦した渡河走行でお腹いっぱいになっていて、さほどハードな区間をトライすることはなかったのだが、それでも最低地上高が200mm未満ではお話にならないモーグル区間へも足を踏み入れた。

どの区間でも、BFグッドリッチのトレールトレインがよい仕事をしてくれた。マッテレやオルテレに比べればオンロード寄りの特性をもつ、トレトレ、ことトレールトレインだが、ディフェンダーとタッグ

を組むことで、この程度の悪路は苦もなくクリアして見せた。

普段オンロードで味わっている快適性に加え、オフロードも無難にこなすということがわかり、満足度爆上がり。過去に装着したオフロードタイヤのなかで総合性能ナンバー1だと思ふ。

終わって洗車をしながら(正確には洗車機に通した後の拭き上げをしながら)、ディフェンダーの悪路での勇姿を思い出し、愛着を増した。

そういえばランドローバー、75周年おめでとう!

Porsche 911S 2.4

こ んなに印象が変わるんだ！
パツと見た瞬間、グループ・エムの工房で、そういう印象を抱いた理由は2つある。

ひとつは、先日までベアメタル状態だったエンジンルームに色が入って仕上がっていたこと。そしてもうひとつはその色が思い描いていたよりもクリームっぽい色だったことだ。「指定に合わせて調合した純正色ですね。この911のオリジナルの色になります」

と小島メカが説明する通り、これは1972年型の911に用意されていたライト・アイボリー（色ナンバー1131）という標準カラーだ。随分黄色っぽい白だと感じるかもしれないが、1964年の市販開始から1973年までの911に用意されていた、ホワイトにあたるカラーはすべてライト・アイボリーとなる。

Vol.80

エンジン・ルームに 色が入った！

インナー部分の下地作りから始まったレポート車の塗装作業はハイペースに進み、早くもエンジン・ルームの塗装が終了した。モノトーンだったボディに、ライト・アイボリーの差し色が入っただけでも、完成へのイメージがグッと湧いてくる。

REPORT●藤原よしお (FUJIWARA Yoshio) PHOTO●前田恵介 (MAEDA Keisuke)

カラーは純正の ライト・アイボリー

通常より薄くチッピングコートを塗布するのも今回のキモのひとつ。重ね塗りしないとコートの目が潰れずに粗くなってしまうところだが、小島メカの腕で通常と寸分違わぬ仕上がりになる。



前はサフェーサーが塗られた状態だったが、シーリングし、チッピングコートを吹いた上に、1973年式911の純正色であるライト・アイボリーの塗装が綺麗に施されたエンジンルーム。その光景はまさに新車以上と言っていい。

いわゆる純白に近いグラランプリ・ホワイトが純正色で用意されるようになるのは1974年モデルから。つまりレストア前のレポート車に塗られていた純白に近い白は、後年どこかで全塗装されたものである可能性が高いと言えそう。

小島メカによると、前回の作業の後で各部にシーラーを塗り、チッピングコートを吹いた後で塗装を行ったというが、チッピングコートは以前生越社長が話していた通り、軽量化のため通常より薄く吹かれている。

「通常は4回くらい重ねるところを2回半くらいに留めてあります。膜厚的には半分くらいでしようか。ただ重ね塗りしないとチッピングの目が粗くなってしまうので、エアガンの空気圧とか、動かす速度とか、吹き方を工夫して調整しました」

さらに小島メカは、ボディのサイドパネルの面出しも行い、仕上げ用のサフェーサーを吹いた状態にまで作業を進めていた。

「サフェーサーが乾燥した後で研いでみたら、ドアやフェンダーアーチの部分に数箇所、小さな巣穴が出てしまいました。おそらくパテを混ぜる時や塗った時に、僅かな空気が混入したのが原因だと思っています。こればかりはどんなに注意しても仕方ない部分ではあるので、アルミ粉の入ったヒケ難いラッカーパテを付けて修復します。この時、パテの硬度が周りと違うので、気をつけて研がないと段差ができてしまうんですよ。また、ちょうどフェンダーのエッジの部分にかかっているんで、ラインを崩さないように丁寧に研いでいく必要がありますね」

着々と進む 室内の下地作り

→研磨が終わり、錆転換剤が塗布されたコクピットフロア。黒く見えるのが、安定した黒錆に変わった部分だ。また作業中に削りかすなどが入り込まないように、開口部がマスキングで塞がれているのにも注目。



錆転換剤の処理が終わった場所には防錆サフェーサーが吹かれ、念押しされている。リヤシート座面部のマスキングは天井作業のための足場。



ピカピカになるまで研磨されていても、細かな凹みやアールになっている部分には、このように目に見えない錆や酸化被膜が残っている。



天井淵の入り組んだところには、このように防錆サフェーサーを筆塗りしている。スライディングルーフがなくとも作業は念入りに。



トリムの糊などが残っていた天井も綺麗に研磨され、防錆サフェーサーが塗布されていった。赤い部分はアルミ粉入りパテの修正跡。



完成したら見えなくなるこんな部分にも濃い色のサフェーサーを捨て吹きして、傷や歪みを可視化する。これもテクニックのひとつ。



赤錆が浮いていたインパネの給油パネル・オープンナー基部も防錆修復済み。錆が表面に止まり、深く進行していないのが幸いした。

「確かに内張を張ってしまえば見えなくなるところなんです、見えないにしています」

驚くのは、サフェーサーを吹き終った天井にも、数箇所アルミ粉入りのラッカーパテを塗った箇所があったことだ。

「確かに内張を張ってしまえば見えなくなるところなんです、見えないにしています」

「フリをするのはなんか気持ち悪くて」と小島メカは笑う。



→面出しを行った後、塗装前の仕上げ用サフェーサーが吹かれたボディサイド。まだ塗布されていないルーフやピラーと色が違うのがわかるだろうか。この後、最終的な研ぎとチェックが行われ、塗装に移ることになる。

サイドパネルの準備も 最終段階へ

→仕上げ用サフェーサーを研いでいったところ、一部に僅かな巣穴を発見。赤い部分が、修復のためにアルミ粉入りのラッカーパテを塗った箇所。硬度が違うので慎重に研いで均していく。





Porsche 911 Carrera (’95/Type993)

Vol.55

音が、変わりましたね!

先月「砂子塾」で、993を思い切り走らせたその帰り道。
東名高速でアクセルペダルがスコーン!と抜けて、
マイ993はそのままクレフに緊急入院。
もともと走行後のメンテナンスをするつもりだったのでいいのですが、
色々ありますなあ!というわけで今月はその原因追求と、
走行後のメンテナンスをレポート。
おまけに色んなトラブルも出てきて……ちょっとピンチ!

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

原因は、クリップが外れただけ!



丸で困んだ部分はアクセルリンケージの支柱で、ここを軸にしてワイヤーを引っ張る構造。そして今回は、そのリンケージを止めている端っこのクリップが外れ、ペダルが落ちこちてしまった。こんな小さなパーツが外れただけで……とも言えるし、それだけで済んで良かったとも言える。とにかくにも、その構造は理解できた。でももう、外れないでね(笑)。

砂

子塾の広場トレーニングを走らせたマイ993のコントロール性があまりに素晴らしくて、これ以上ないほどの上機嫌だった帰り道。大井松田を過ぎた辺りで流れに沿ってアクセルを踏み込んだら、ペダルが「スコーン!」と抜けました。なッ、なんだそりゃあー!

オルガン式のペダルなので、つま先で引き戻そうにもできません。ペダルは床に張り付いたまま。旧車経験はそれなりに豊富なので、ここは慌てず騒がず。ひとつずつ車線を変更して、路肩へクルマを寄せました。

そして主治医であるクレフの小島メカに電話をすると、「ペダル周りの状況見えますか? ワイヤーが切れてるとお手上げですが……!」とのこと。ただフロアボードすら外したことがない筆者は、既に暗くなっていたこともありギブアップ。そのまま

レッカーを呼んで、翌日クレフまで993を運んでもらったのですが……。結論としては、リンケージを止めているクリップが外れただけでした!

確かにパコーン!とアクセルを思い切り踏んだとき、一瞬ペダルがグニャッと動いたんだよね。というわけでこれを機にフロアボードの外し方や(といってもネジ外すだけです)ペダル周りの構造を覚えて、今回の教訓としました。

とはいえ話はこれで終わりじゃありません。もともと今回は、オイル交換やタイヤの減り具合、ブレーキパッドの残量確認など、走行後メンテナンスをするために、クレフを訪れる予定だったのです。ジムカーナを一回走ったら、ポリシエってどれくらい消耗するの? それを肌感で、つかんでおきたかったんです。

しかし驚いたのは、小島メカがい

走ったあとは、きちんとメンテナンス!



タイヤの減り方がとてもキレイ



純正スプリングで車高を上げて、パンプステアを抑制してアライメント調整した効果が出ているのだろう、一日たっぷりジムカーナ場を走ったタイヤは、その減り方がとてもきれいだ。ちなみにフロントは残溝が約6mm、リヤは約4.8mmでリヤの方が減り方が大きかったが、どちらもまだまだ使える範囲内。ミシュランPS2はさすがのロングライフだ。あとタイヤチェックの際、ホイールの錆びを発見。これはいつか塗り直したいところだ。ブレーキパッドの残量もご覧の通りまだまだOK。むしろこの先は経年劣化を心配した方がいいかもしれない。

「あ、これ、ダメッスねー!」
あのね小野寺さん、いつも思うんだけど、もうちょっと遠慮してモノ

サを速攻チェック。そして一言
「あ、これ、ダメッスねー!」
あのね小野寺さん、いつも思うんだけど、もうちょっと遠慮してモノ

11は、走らせないとですね!
と、いいことづくめなメンテナンスだったのですが、ひとつだけ不穏な要素がありました。そう、最近めっきり効きが悪いエアコンです。
すると小野寺メカが、コンプレッサーを速攻チェック。そして一言
「あ、これ、ダメッスねー!」
あのね小野寺さん、いつも思うんだけど、もうちょっと遠慮してモノ



メンテ中に「最近ちょっとエアコンの効きが悪くなってきた」と言ったら、小野寺メカがサクッと診断してくれた。そして「これ、ダメッスね」という無慈悲な声が。ダメってなに!?……以下次号。

「これだと走ってないと、冷えなかったでしょ?」
はい、冷えませんでしたよ。でも今は、冷や汗かいてますよ。え、っ、それってまたお金掛かる感じ?というわけで応急処置したのですが、その詳細はまた次号で詳しく。

「うるさくなるとも言えるんですけどね(笑)」と博士は言いますが、いいじゃないですか。最高ですよ! 私はマイ993を「本田翼号」と呼んでますが、これがホントのバツサです。

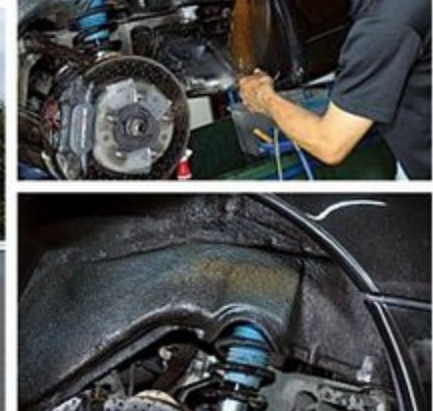
「これだと走ってないと、冷えなかったでしょ?」
はい、冷えませんでしたよ。でも今は、冷や汗かいてますよ。え、っ、それってまたお金掛かる感じ?というわけで応急処置したのですが、その詳細はまた次号で詳しく。



マイ993のエンジン音を聞いて、明らかに変わったという小島メカ。筆者はまったくわからなかったが、クレフに入庫する空冷たちと聞き比べると、そのサウンドがカラッと乾いているのだという。……嬉しいじゃないですか!

きなり「富士が筑波のジムカーナ場を走ったでしょ?」と言い当てたことでした。どうしてわかるの!?
なんでもサーキットの散水車の水は、乾くと汚れが頑固でなかなか落ちないのだそうです。ちなみに当日は猛暑だったのですが、993のクーラーは当然効かず、窓を開けて走ったんですね。だから車内までこの水が入って、大変なことになっていたらしい。まあ仮にエアコンが効いても、911のコンプレッサーは高圧縮だから回しませんけどね!
というわけでこれを小島メカが拭き上げてくれたのですが、さらに言うところボディだけでなく足まわりも汚れているから「ガッツリ洗車しましょう!」ということに。それと同時に各部を点検しましょう、と

あいになったのでした。みなさん散水車でウェットトレーニングしたあとは、足まわりまで清掃しましょうね。さてさてこうして各部を点検したマイ993でしたが、健康状態はバツリ良好でした。オイル漏れや燃料漏れもなく、パッド残量も問題なし。タイヤはリヤが多めに減っていたけれど、十分雨でも走れる溝が残っていました。アライメントが良いせいもありますが、さすがはミシュラン・PS2は減り方がとてもきれいで、しかも耐久性があります。
そして嬉しかったのが、「エンジンの音、変わりましたね!」と小島メカに言われたこと。
へっ、そうですか? いつも聞いているから正直自分ではわからなかったのですが、小島メカいわく他に入ってくる空冷モデルたちよりも、サウンドが乾いているのだとか。
えへへへ。嬉しいなあ。
なんでも空冷は回るエンジンになつてくると、バサバサ乾いた音にな



ジムカーナ後は、すぐに洗車を!

小島メカいわく、富士や筑波でジムカーナをした後は、すぐに洗車するべし! とのこと。散水車に使われる水に含まれる汚れが、車体にこびりつくとも固まって取れなくなるのだという。筆者もボディは走り終えた後すぐ洗ったつもりだったが、それでも汚れは落とし切れておらず、結局クレフで洗い直してくれた。当然足まわりも洗う必要があり、洗車油と洗剤を使ってガシガシ洗浄。それでも今回だけでは落ちきらない部分もあった。最後にシリコンスプレーを掛けておくと、次から汚れが付きにくくなる。ちなみにクレフでもこうした洗車サービス(有料)はあるが、基本的にはレーシングメンテナンスの一環。作業が立て込んでいないとできないため、どうしてもという場合は必ず電話で予約を。



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。ボルシェ・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。

Check 1 [1コーナー]



上りを活用してセオリーどおり

1コーナーは6速に入るメインストレートからフルブレーキで進入する。ライン取りはセオリーどおりにアウト・イン・アウトで、911GT3カップの場合は3速に落とす。入り口が少し上りになっているのと、昨年のコース改修によって路面がきれいになって以前よりも思い切り飛び込んでいける。さらに1コーナー立ち上がりのアウト側エスケープがアスファルトになっている。少しずつブレーキを奥にするなど試していきたい。

危険と隣り合わせだが アップダウンは魅力

サーキットの ススメ

Vol. 67

スポーツランドSUGO
(911カレラカップカー 前編)

「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!」を合い言葉に始まった連載も6年目に突入。上級編ではボルシェ911カップカーがテスト車となる。今回はスポーツランドSUGOを攻略する。

SUPERVISOR●田中哲也 (TANAKA Tetsuya)

TEXT●吉岡卓朗 (YOSHIOKA Takuro) PHOTO●平野 陽 (HIRANO Akio)

Check 4 [ハイポイント]



バックストレートを意識して

S字の先にあるハイポイントコーナーのラインは普通のアウト・イン・アウトだ。もちろんハイポイントもおろそかにできないが、その次のレインボーコーナーは下りで最高速の出るバックストレートに影響する非常に重要なコーナーとなる。カップカーの場合、レインボーコーナーの出口でアウト側縁石を使って、万が一はみ出してしまうとフロアを打ってしまうので注意する。

SPECIFICATIONS

スポーツランドSUGO

- コース全長 3704m
- メインストレート 705m
- 周回方向 時計回り
- コース幅 10~12.5m
- 最大高低差 69.8m
- 最高標高 約270m

コントロール
タワー

ピット

Target Time

1分24秒00

マシン:ボルシェ911GT3カップ (Type991)
タイヤ:ミシュラン・レーシングスリック
走行日:8月中旬
気温:32℃
路面:ドライ

走行料金 (SSCM会員)
30分=6100円 (2回目から4900円)

Check 3 [S字コーナー]



縁石は軽く触れるくらい

上りのタイトコーナーの4コーナーはブレーキングで2速に落とす。入り口でアンダーが出やすいのと、立ち上がりでアクセルを踏んでいくとリヤが出やすいので注意する。立ち上がりでロスをしないようなアクセルワークを心がけよう。S字はカップカーの場合、手前で3速に上げていく。軽く縁石に触れながら、いかに4速へのシフトアップポイントを手前にできるかチェックする。

Check 2 [2~3コーナー]



3コーナーにあわせる

2コーナーの入り口から下り勾配になる。2コーナーの立ち上がりでアウトまで膨らんでしまうと次の右3コーナーがきつくなってしまう。911GT3カップの場合、2コーナーはアウト・イン・ミドルのラインを取り、続く3コーナーでアウト・イン・アウトのラインを取るようにする。3コーナーはラインを間違えると曲がりきれない。3コーナーは少しアクセルを戻すくらいでブレーキを踏まずにいけるコーナーなのだ。



ス

ポーツランドSUGO(以下、SUGO)は走って楽しい、私のお気に入りコースである。サーキットの雰囲気も森に囲まれている。数多くのプロドライバーに人気だが、特に外国人レーシングドライバーに好まれる人が多い。鈴鹿サーキットや九州のオートポリスに並ぶ人気サーキットである。東北という土地柄、冬場は1〜3月のスポーツ走行ができない期間限定のサーキットという希少性もある。

実は2020年シーズンを最後に、SUGOでポルシェ・カレラカップのレースは開催されていない。今回のテスト車は上級編に入ってからポルシェ911GT3カップとなっているが、たまたま走行の機会があり、

走って楽しいコースなので、ぜひ紹介しようという背景があることをお断りしておく。それはともかく、昨年からコースやピット、パドックの改修が行われ、非常に走りやすく、使いやすくなった。下位カテゴリーのポルシェ・スプリント・チャレンジは開催されているので、ぜひまたカレラカップを開催して欲しいサーキットである。

SUGOは1980年代のサーキットを舞台にしたハードボイルド映画『汚れた英雄』で舞台になったサーキットだ。もともとは2輪用のコースで今はヤマハ発動機の子会社である。その歴史からもわかるように、コース幅やエスケープゾーンはそれほど広くない。

以前から述べているように、サーキットは事故の危険性が高いと反面魅力が高くなるものだ。その点SUGOはアップダウンがあり、コーナーがブラインド気味で、高速で向きを変えながらコントロールしていくコーナーが多いので、ドライバーに高速領域でのマシンのコントロール能力が必要になる。その高度なコントロールを、エスケープゾーンの少ないところでやらねばならないのがスリリングで魅力である。なおかつコーナーのライン取りもしっかりしなくてはならない。走行中のリズムが大切なコースだ。

走っていて楽しくないサーキットはアップダウンがなく、スピードレンジが低く、止まるように減速して曲げることを繰り返すようなコースだ。SUGOはサーキット走行の醍醐味というが、気持ちよさが凝縮したコースなのである。以前この連載で訪れたこともあるオールージュで有名なスパ・フランコルシャンも、森の中を走っていく雰囲気や、高速コーナーがリズム良く続く気持ちいいサーキットだ。その直後に訪れたホッケンハイムは以前は森の中を走っていくコースだったが、レイアウトが変更されて気持ちいいコースではなくなってしまった。

林間コースなのに、観客席が近くで、走行中の車両が見やすいのもいい。ハイポイントやレインボーなど観戦しにくいコーナーもあるが、SPなどよく見えるコーナーの方が多い。ハイスピードでスリリングな最終コーナーの迫力は走っている方も楽しいが、見ている方も楽しめるのではないだろうか。

今回紹介する攻略法はハイポイント&レインボーコーナーまでだが、後編ではバックストレートを下って、有名な馬の背コーナー、SPコーナー、最終コーナーを紹介する。

最寄り駅は東北道村田ICから常磐道岩沼IC。東京からは東北道が便利。村田ICから約8km、約15分と高速からのアクセスは良好だ。来年度中に東北道の菅生PAにスマートICが設置される予定で、そうすると約5km、10分とさらに便利になる。

●住所：宮城県柴田郡村田町菅生6-1



SPORTS LAND SUGO



国際西コース

高速で迫力のあるカートコース

最終コーナーの内側に国際西コースという国際公認格式のカートコースがある。全長984mのコースはハイスピードとテクニカルな部分を兼ね備えており、迫力のあるレイアウトになっている。レンタルカートもあるので気軽に楽しめる。料金は基本走行プラン(10分)がビクター=3400円、会員=1700円で楽しめる。身長145cm以上なら運転免許がなくてもレンタル可能だ。17時30分から開催されるナイトカートが人気だという。ナイトカートの開催日は下記の電話や公式ホームページで確認してほしい。国際西コースはカートだけでなく、ミニバイクやモタード、ジムカーナでも楽しめるという。西コースナイトカート事務局 ☎0224-83-3116



2022 Super GT Team LeMans Audi R8 LMS

Round5 SUZUKA GT 450km RACE

第5戦で2度目の入賞を果たした、チームルマンアウディR8LMS。このところは結果以上に、内容の濃いレースが続いているようだ。その活躍の様子を、片山義章選手の言葉とともに振り返ってみよう

噛み合いつつある歯車

スーパーGT真夏の中盤戦となる第4戦・富士と第5戦・鈴鹿は、いずれも通常の5割増となる450kmで競われた。ただでさえ暑いレースが、長い距離となれば、さらに過酷さは増すことになる。

そんな状況の中、片山義章選手とロベルト・メルヒ・ムンタン選手のチームルマンアウディR8 LMSは富士で最後尾スタートを強いられ、16位に終わってしまった。芳しい結果ではないが、内容となるとまた話は別だ。まずは予選を片山選手に振り替えてもらおう。

「練習からマシンのバランスが良く、タイヤもマッチしている感じはありました。チームの皆さんも頑張

って、すごく走りやすかった。ロベルト選手も『自信はある。Q1行かせてほしい』と言っていたので任せたんですが、アタック中に(複数回の)四脱(走路外走行)があつて、ペナルティを受けてしまい、一歩及ばずでした。ロベルト選手を責めるつもりはありません。プッシュしていたのは自信を持ってやっている証拠ですから」

ちなみにQ1突破はならなかったとはいえ、ボーダーラインに足りなかったのは1000分の4秒!まさに刹那の次元なのだ。決勝のスタートもロベルト選手が担当したが、これも予選での勢いが評価されていることだ。期待に応え、オープニング

MOTOR SPORT

REPORT●秦 直之(HATA Naoyuki) PHOTO●田村 弥(TAMURA Wataru)



Round 4 | FUJI GT 100Lap RACE

表彰台も見えてきたシリーズ中盤戦

→富士では2回のペナルティによって、納得のいく結果とはならなかったが、内容は極めて濃く、そのことが続く鈴鹿での快進撃に結びついた。



の1周だけで8台をパス。それどころか20周経たずにシングルポジションに上昇し、さらに好燃費も味方して、ギリギリまで最初のピットストップを遅らせることができ、一時は4番手にまで浮上した。

「ロベルト選手へのペースが良かったので、引っ張ってもらうことにしました」と片山選手。450kmレースでは2回の給油が義務づけられるが、ドライバー交代などには規制がない。それだけ戦術の幅が広がることを活かした格好だ。再びポジションを上げ続けていったロベルト選手ながら、その間に二度のミスをして、ドライバーズルーペナルティを課せられてしまう。最終ステイントを担当した片山選手は、我慢の走りを強いられたものの、結果は16位。



ピットロードでロベルト選手との交代の時を待つ片山選手。2人のコンビネーションは一戦ごと高まっている。

「また四脱してしまったのと、FCY（フルコースイエロー）の時の減速遅れが原因です。無線でのやり取りに混乱があつて……。それでつらい順位になりました。でも途中までのロベルト選手の挽回は素晴らしいので、アウディのパフォーマンスも発揮できました。第5戦の鈴鹿もこのセットアップでミスなくやれば、表彰台も狙えると思います」

そして続く鈴鹿での第5戦は、まさに有言実行のレースとなった。予選Q1ではロベルト選手が2番手につけ、Q2では片山選手が10番手としたからだ。大きく順位を落としたようにも思えるかもしれないが、それには理由がある。より暑くなるであろう、決勝を見据えたタイヤを片山選手は装着していたからだ。「それでも今季いちばんいいリザルトなので、すごく調子は良くなっています。決勝でもこの調子で」と片山選手は意気込む。

しかし、そのタイヤをスタートで使えなかったのは、少なからぬ誤算であった。スタートタイヤは予選後の抽選によって決められ、Q1タイヤを用いよ、となったためだ。

スタートは片山選手が担当する。「予想どおりすごく暑くなったので、タイヤを守ることを気にしながら走りました。目標は誰にも抜かれず順位をキープすることでした」という最大の関門をクリアした上で、早めに最初のピットストップを実施。さらに片山選手がドライバー交代せずに、Wステイントを担うことになった。

「ここで少し硬いタイヤに履き替えました。最初のうちはタイムが上がらなかったんですが、温度の変化もあつて、徐々に良くなってきたんですね。それでロベルト選手と交代する時にも、このまま同じタイヤで行こう」と片山選手。

この読みがピタリとはまる。8番手でロベルト選手に交代した後、「やっぱりどんどん良くなっていました。みんながタレていく中、こっちはタイムをキープできたんです。その結果5位まで行けました」

だが喜びの中で、片山選手は反省も欠かさなかった。

「途中で、接触があつたのか、一回飛び出してしまいました。そういうことがなければ表彰台も行けたと思います。僕ももうちょっとロングで走って、セーフティカーの前の入れたらって。その意味では惜しいレースだったと思っています」

とはいえ、値千金の結果であることには違いはない。

「これで2回目の入賞。大きいですね。でも、もっと上を目指して次は表彰台、もちろん1位になりたいと思います。残り3戦も頑張ります」

ロベルト選手との厚い信頼関係、さらに2人ともスピードを証明してくれただけに、再びの有言実行を期待せずにはられない。

ヨコハマタイヤとのマッチングの良さも、このところの好調ぶりを支える要素となっている。



ミッドシップならではのバランスの良さで、鈴鹿は勝負どころのひとつだった。



究極のワンメイク

Porsche Carrera Cup

ポルシェ911のワンメイクレースであるカレラカップ。その専用車両であるカップカーは1990年に964ベースでスタートし、2022年からはタイプ992のGT3カップが使用されている。究極の911とも言えるタイプ992GT3カップ、その進化点と速さの秘密に迫ろう。

REPORT●山田弘樹 (YAMADA Kouki) PHOTO●ポルシェ ジャパン

ポ

ルシェ911をベースとして開催される、最高峰のワンメイクレース「カレラカップ」。日本国内でもその歴史は2001年からと長く、タイプ964から始まったマ

シンは今年から最新のタイプ992 GT3へとスイッチし、市販車と同じ歩みで進化を遂げている。ということでは、最新の992GT3カップカーをひとときながら、カレラカップの魅力に迫ってみる。

ポルシェいわく最新のカップカーが目指したのは、メンテナンスにおける時間とコストを抑えながら、そのパフォーマンスをこれまで以上に高めることだったという。

これを実現するべく開発チームは、

まず核となるボディにターボ仕様の骨格を初めて投入した。ちなみに先代ボディはスチール70%、アルミ30%の構成比だったが、新型ボディではその割合が逆転しているという。

ターボボディ採用によるもうひとつのメリットはワイドトレッド化で、その全幅は先代のリヤ幅を28mm上回る1902mmとなった。またフレアフェンダーを装着したフロントアクスルは1920mmにまで拡大され、メカニカルグリップの向上と共に床下の空力性能向上に貢献した。

こうしたボディに付加される外板パーツは、ドア/エンジンフード/リヤウイングがCFRP製となっている。一方ラジエーターからの熱を排出するエアアウトレットと、ドライバーへの空気を取り込むセンターエアインテークを備えたフロントフードはアルミ製となり、アクセシビリティの修理費用の低減を図っている。エンジンは市販モデルと同じ、ドライサンプ潤滑方式を備えた自然吸気の水冷式4ℓ水平対向6気筒。5



↓ウィンドウはすべて軽量なポリカーボネイト製。ルーフにはFIAの規定に準拠してエスケープハッチが設けられている。



カップカー初のターボ仕様ワイドボディを採用。リアフェンダーにエアインレットが開いているのはGT3 RSと同様だ。



上部の空いたオーブントップスタイルのステアリングを採用。右側にはブレーキバランスを調整のためのロータリースイッチも備わる。正面のモニターは10.3インチ。

コスト削減の主要要素として、このエンジンのメンテナンスサイクルが走行100時間後と長めに設定されているのも新型カップカーの大きな特徴だ。カレラカップ・ジャパンのカップカーを管理するコックスに

10PSの最高出力は先代より900rpm高い8400rpmで発揮され、そのレブリミットは8750rpmに設定。最大トルクは470Nm/6150rpmだ。

そのエキゾーストは各国の規制に合わせて3種類が存在するが、日本ではちょうど真ん中の、触媒コンバーターとサイレンサーを備えながらも、ダイナミックなサウンドが得られるタイプを採用する。またそのエンジンには、シリンドラーヘッドをフレームにリジッドマウントすることで搭載位置をやや前下がりによりマウント。こうすることで、ディフューザーの排出効果を高めているようだ。

よれば、普通にレースウィークだけ走らせた場合の年間走行時間はおよそ30時間。練習走行を積極的に行うユーザーでも年間50時間だというから、普通に使えば2〜3シーズンはそのまま走れるという計算となる。対して6速ドッグクラッチ式シーケンシャルギヤボックスは30時間後に点検し、問題がなければ60時間後にオーバーホールという段取りとなる。911GT3でもうひとつ話題に挙げて起きたいのは、フロントのサスペンションアームが911RSRと同じダブルウィッシュボーン式となったことだろう。これによってダンパーが横力を受けずにより正確なストロークを刻めるようになったわけだが、キャンバー調整は従来のロワアーム側のシム調整に加え、アッパアームのアップライト側取り付けボルトを偏心させて行うようになった。

また日本仕様のカップカーには先代から引き続きABSが採用され、さらに今季からトラクションコントロール制御も導入された（ともにカップカーのオプション装備）。

これはジェントルマンレーサーへのドライバーズエイドであると同時に、スーパー耐久やFIA-GTアジアなど、世界各地で開催される耐久レースへこのカップカーで参戦する可能性を考慮した流れでもあるという。確かにカップカーとして現役を退いても、これならサステイナブルにマシンを活用することができる。



PwCコンサルティングがカレラカップJAPANを選んだ理由

モータースポーツは多くのスポンサーに支えられているが、2022年ポルシェ・カレラカップ・ジャパンに新たに加わったスポンサーがPwCコンサルティングだ。クルマとは直接関係のない企業がなぜカレラカップのスポンサーとなったのか。



PwCコンサルティング合同会社は、PwCグローバルネットワークのメンバーファームとして経営戦略の策定から実行まで、総合的なコンサルティングサービスを提供する企業である。そんな同社が2020年の6月からカレラカップJAPANへのスポンサーを開始したわけだが、その意義についてディレクターである岩花氏はこう語った。「PwCコンサルティングは様々な産業・ビジネスへのコンサルティングを行っています。自動車メーカー、さらには官公庁や学術機関とも協力して、新しい技術がどのようにビジネスとして成立し、社会へと活用されていくべきか？というアドバイスを行っています。次世代モビリティとしてドローンや、空飛ぶクルマ、自動運転車両等のルールメイクにも知見を提供しているんですよ。こうした活動を踏まえたと、同じく先端テ

クノロジーや次世代モビリティに積極的なポルシェという企業へのスポンサーは、私達にとっても魅力的でした。そしてその出発点として、日本で活動しながらグローバルで推進しているカレラカップを選んだのです」またシニアマネージャーの佐々木氏も「レースで扱う技術や得られるデータは、私達が取り扱うeスポーツの技術にも高い親和性を持っています。この支援を通して、新しいエンターテインメントのあり方を一緒に訴求して行けたらとても有意義だと思います。またこれまでポルシェが培ってきた『従来のクルマが持つ価値』は、これからもっともっと上がって行くと思います。今後はこうした価値を残しながら、一方でデジタル技術によって同じ運転体験ができるシステムを、ポルシェと共に作って行けたらいいですね」と、新しい視点

でこのスポンサーの意義を説明してくださった。そして最後に岩花氏は「個人的にスポーツカーが大好きなこともありますが、大きな目で見るとこの関係を通して、日本でも自動車が欧米のように身近な文化になれば嬉しいです。ル・マンやニュルのように、生活の一部としてモータースポーツが受け入れられるようになったら」と締め括ってくださった。そのスタートラインとして、カップカーたちのボディにはPwCロゴが加わることとなった。ポルシェと共に最先端を走る同社の活動には、今後も注目である。



佐々木智広 氏

PwCコンサルティング
シニアマネージャー

岩花修平 氏

PwCコンサルティング
ディレクター

PHOTO●田村 弥
(TAMURA Wataru)



富

士スピードウェイでWEC（FIA世界耐久選手権）が開催されるのは、3年ぶりのことだ。言うまでもなくコロナ禍による影響だが、2022年シーズンのWEC第5戦日本ラウンドは4万人以上の観客が入り、大いに盛り上がった。走行車両が多彩なのが、耐久レースの醍醐味だ。WECでも昨年から

跳ね馬、富士を制覇

FIA World Endurance Championship 6 Hours of Fuji

3年ぶりの開催となった富士スピードウェイでの世界耐久選手権(WEC)。ハイブリッドマシンによるハイパーカークラスの激しい戦いもあるが、本誌的にはやはり市販車の姿に近いGTEクラスに注目したい。

REPORT●GENROQ PHOTO●Ferrari/GENROQ

「決勝に向けて細かい調整を行っています。(トラックテストで) 前を走る92号車ボルシェGTチームとの差はわずかなので、決勝までにさらに調子を上げます。われわれは毎回勝利を狙っています。だってわれわれはフェラーリなんですから」

そう微笑みながらポジティブに語ってくれた。それにしてもイタリア人でフェラーリのオフィシャルドライバーを務める気持ちとはどのようなものだろうか？

「とても幸運に恵まれました。イタリア人として誇りだし、これからもフェラーリドライバーとして勝利を目指していきたいです。レースキャリアが始まってからWECなどの選手権を追っていると、ほとんどすべての週末がレースになってしまうのですが、今年はWEC以外のレースにはあまり参戦していません。来年から参戦するLMH車両の開発



GTEプロクラスで見事優勝を飾ったアレックス・ピエール・グイディ選手。ヘルメットの脇に用意された必勝ダルマの効果か？ 今シーズンはLMH車両開発に集中しているという。



フェラーリのワークスチームであるAFコルセの2台はGTEプロクラスで1-2フィニッシュを飾った。

最高峰クラスとなったハイパーカー（LMH）クラスやLMP2クラスなどのプロトタイプカー、フェラーリやポルシェ、シボレー・コルベット、アストンマーティンなどのスポーツカーがしのぎを削るGTカークラスが設定され、見所たっぷりのレースを展開する。

今回LMGTEプロクラスで目下ランキングトップを走るAFコルセ51号車のドライバー、アレックス・ピエール・グイディ選手に予選前にインタビューをする機会を得た。グイディ選手は2017年からオフィシャルGTドライバーを務めるベテランだ。オフィシャルドライバーになる前も、GTレースのキャリアがあり、10年以上フェラーリでレースに参戦している。

「決勝に向けて細かい調整を行って

テストが忙しいんです」

そう、じつはグイディ選手は来年から参戦するハイパーカーの開発も担っているのである。

「LMHの車両開発ドライバーを務めるのはとても光栄なことです。まったく新しいクルマを造るのは本当に大変ですけど、毎日細かい調整をしながら開発を進めている状況を楽しみながら仕事をしています。現時点で詳細を明らかにできませんが、このマシンのポテンシャルは高いと確信していますよ。まだ公式には発表されていませんが、来年このマシンでレースに出られることを期待しています」

この翌日、決勝でグイディ選手は見事LMGTEプロクラスで優勝を飾った。来年の富士はぜひLMHクラスで優勝を！



熱宇宙

スポーツカー
自動車工学的ロン

福野礼一郎の

48

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)

アバルトF595に乗りながらリ・クリエイション、レストモッド、車名転用などのクルマ企画を考える①

F595の試乗印象

本誌永田編集長と自動車評論家福野礼一郎は2022年7月に販売を開始したアバルトのF595をステランティス・ジャパンの広報部から借用し、東京都内の一般路でゆっくり試乗中だ。

福野礼一郎 ひさしぶりにアバルト乗りましたー。こんなクルマだったかな。

永田 本車「F595」は2020年5月に限定車として販売されていた595Pistaをベースにした、ベシックバージョンの新しいグレード名です。シリーズ車名がアバルト595ですから、正式車名は「アバルト595F595」ということになります。エンジンは1368ccの横置き4気筒

ターボ165PS/210Nmのベシック仕様。広報車には180PS/230Nmの高性能版「コンペティットオーネ」もあったんですが、福野さんの希望でベシックモデルの5速MTのF595にしました。

福野 タイヤはピレリPゼロNEROの205/4017、エアは規定が前230kPa、リヤ210kPa、温間で240/220kPaでしたのでそのまま乗ってます。車内は大変静粛、乗り心地もステアリングの感触もほんわり・おっとり・ゴムゴムしてて、拍子抜けするくらい静かで滑らかに走るマイルドな雰囲気です。車重は1120kg、2008年にデビューしたころのフィアット500より約100kgも重くなっ

てますが、試乗感もどっしり腰が据わって重量級の貫禄です。アバルトってこんなクルマだったかいなと若干首をかしげておりますが。

永田 私も事前のイメージとかなり違いました。ボーイズレーサーとかカフエレーサーとかっていうよりも重量級の雰囲気と完成度の高い、乗り心地のいい快適な乗用車という印象です。まあお値段もこのF595で422万円もしますから。

福野 重さは100kg増だけど、値段も当初の倍ということですか。

永田 フィアット500が2008年3月に日本市場に登場したとき、1・2・4気筒NAマルチエア69PS/102Nm搭載の「1・28Vラウンジ」が2

25万円でした。なので確かに本車の約半分ですが、アバルト版は2009年4月に最初に発売した1・4・4ターボ135PS/180Nmの「アバルト500」が295万円でした。

福野 この14年間でフィアット500や500Xも含めて6・7回は乗ってきたと思いますが、あまりに長寿モデルなんでバリエーションが多くてもうなにがなにやら。タイプ332500eはこの5月に乗ったばかりですが。

永田 500eはフルチェンジなんですよ。

福野 並べてみるとカッコもタイプ312とまったく違いますよ。332のデザイン担当はロレンツォ・パティステイという若い人ですが、今回のテー

マであるリ・クリエイションデザインの手練手管としては、このタイプ312よりむしろオリジナルのフィアット500の雰囲気とうまくつかんで、なかなかかわいく魅力的にできてます。タイプ312はなんせフランク・ステファンソンだからね。

永田 BMWミニの初代もデザインした人ですよ。

福野 初代BMWミニ、F430、マセラティ・グランスポーツ、フィアット500、マクラーレン全車(MP412C/720C)。なにを作らせてもカッコ悪い。

永田 タイプ332は残念ながらEV専用車です。

福野 いや別に残念じゃないですが(笑)。500eは完全新型プラットフォームで、トリノのミラフィオリ工場に完成した新しいEVラインで生産しています。GKNオートモーティブ製87kW永久磁石三相同期モーターを制御ユニットとともにフロントに横置きするFFです。42kWhのリチウムイオン電



池のパッケージはフロア吊り下げ。シヤシや乗り心地は新型プラットフォームとは思えないくらい古臭くてびっくりしましたが、モーターの加速のジャークがとにかく快感なんで、それで百難隠す、といった感じでした。450〜495万円という価格はテスラ・モデル3の最安値（429万円）を思い出しちゃうとちょっと辛すぎですが、永田 エンジン付きモデルはアバルトも含め、引き続きこのタイプ312がポーランドのティヒ工場で継続生産されるということです。アバルトもしば

らくはEV車にはならないでしょう。でもせっかくプラットフォーム一新してEVにするなら、昔のチンクエチエントと同様RRにしたらよかったのに。福野 まったくその通り。ともかくそこがファイアット500タイプ312の登場当初からの疑問・不満点だったんだから。永田 あれ、でも福野さんはアンチRRじゃなかったんですか（笑）。福野 いえいえ私はアンチ911ってだけ（笑）。永田 空冷を新車で3台買ってるんだ

から誰にも文句言えませんが。福野 スーパースポーツでRRは間違いなくダメですが、前から言ってるように「加速時荷重移動率Ⅱ重心高÷ホイールベース×加速G」ですから、重心高が高くてホイールベースが短いクルマをFFにすると前輪のトラクション抜けが著しいけど、RRにすると駆動輪にトラクションがかかって加速も燃費もよくなるし、「減速時荷重移動率Ⅱ重心高÷ホイールベース×減速G」ですからリヤヘビーなら制動時に前輪に荷重が移動してもリヤにまだ十分荷

重が残り、ブレーキの制動力前後配分比をFFほど偏った設定にしないでいいので、制動時安定性も向上する。なので乗用車・実用車ならRRは大いにありますよ。オリジナルのチンクエチエントやオリジナルのVWタイプ1に対してはアンチどころかさすが、ダンテ・ジアコーサ、さすがフェルディナンド・ポルシェだと思ってます。まあだからニュービートルとタイプ312がFFだったときはかなりアタマにきましたね。外見だけマネしてどうすんだ！って。

永田 ということは福野さんはアンチ・アレック・イシゴニスなんですね。福野 ミニのパッケージ設計やメカ設計だけは尊敬してます。あれぞ本物のミニマリズムですからね。本物のミニマリズムを実現する手法としてFFの欠点も全部承知の上であえて技術革新したんだから、オリジナルのミニは尊敬してます。エンジニア本人の手によるデザイン（パッケージ＋スタイリング）も素晴らしい。永田 結局世の中の大半が横置きFFになっちゃったということは、それだけ横置きFFに説得力があったということでしょうね。

福野 フロントからぶつかってくるなら衝撃吸収のコントロールがしやすい。

永田 そこですか。

福野 「エンジンが守ってくれる」というのは真ッ赤なうそですが（むしろ衝突時はエンジンが悪さをする）クルマは重いところからぶつかるので、エンジンがフロントにあればフロントからぶつかる確率が高くなって衝撃吸収構造の構築に都合がいい。

F595の走り

福野 さっきも言いましたが、F595はクラッチやシフトも含めてすべての操作系にダイレクト感というものがなくて、操作系に弾性感があるというか、どっかに分厚いゴムが挟まっている感じというか、ゴムゴムした感じが独特です。それで全体が統一されているから「そういう味つけ」ということです。クラッチは軽いですがストロークが深く、シフトもストロークが大きい。この個体は2速3速のシフトにちょっと引っかけがありますが。エンジンは中低速に粘りがあってMTでも走りやすいけど、最近珍しいどっかんターボ的トルク特性です。中回転域からパワーが急に盛り上がってくる。ベーシック版でもリッター120PS／





日産Be-1 (1987年型 1万台限定生産)



フィアット500 (1963年型)



モーリスミニマイナー (1959年型)

153 Nm出してますから、過給圧も高いんでしょう。

永田 なんかつぱりボディ周りにはちよつと古さを感じますね。剛性感とか。

福野 だってタイプ312ってフォードとの共同開発車でフォードKa (2代目) の兄弟車ですよ。初代ミニの時代のクルマですから。

永田 そういやKaってありましたね。変なカッコの。

福野 ボディの古さを糊塗するために吸音材・制振材をこつてり積んでるクルマ (防音材とは基本的に質量・効能である) というのがまあ真相でしょう。操作系のこのゴムゴムもボロ隠しに「役買つて。味っちゃ味だけど、誤魔化しっちゃ誤魔化し。」

永田 そんなこと言つてるとそのうち誰もクルマ貸してくれなくなりますよ。

福野 はい。そしたら自動車評論家引退するだけ。べつに嘘ついてゴマすつてまで続ける気ないんで。そんなことより面白いのは、このゴムゴムのつていのは昔からイタ車の専売特許だったということですよ。とりわけ60年代〜70年代のアルファロメオ。まさにこういう全身ゴムゴムの操作感と走り味が一大特徴のクルマでした。だからこのクルマ乗つてるとむかしのアルファを思い出します。

永田 そんなインプレ聞いたことがありません。

福野 当時の外車乗りなら誰でも知ってましたよ。ジュリアスパー、ジュリア・スプリント、スパイダー、ベルリーナ、トランスアクスルのアルフェッタとGTVなど、ポルテロ・アレゼ時代の各車、あとボミリアーノ・ダルコの新工場で作ったFFのストッド、おしなべてこういう感じでした。ステアリングもシフト感覚も乗り心地も乗り味もすべてゴムゴムぶよぶよ、それが昔のアルファロメオの味だった。口

イタスやボルシェはもちろん当時ライバルだったBMWともまったく正反対の独特の乗り味のクルマでした。だから同時代のフェラーリ (275GTB、365GTB4、308GTBなど) に初めて乗ったときは、すべてがダイレクトでかつちり引き締まっていたのでショックを受けました。てっきりフェラーリというのは「速いアルファロメオみたいなクルマ」だと思ってたんで。なのでダイレクト感に関しては意外にフェラーリいいじゃん! と思いました。まあボルシェに比べるとれ乗つても音ばつかでクソ遅かったですが。

永田 7台買った人に文句は言えませんが。昔のアバルトはどうだったんでしょうか。

福野 フィアット600ベースの1000ツアガートというクルマに試乗したことがあるんですが、フィアットとは別物で、いまの話で言うところの「小型フェラーリ」的でした。ただしフィアット吸収後の124アバルトや131アバルトになると市販版は「少し速いフィアット」そのものでした。

リ・クリエイション言霊論

永田 半導体不足と流通の混乱の影響はいまだ深刻で、2021年度は各輸入車とも大幅にシェアをダウンしました。ドイツのビッグ3も「売りたいクルマが入ってこない」という状況だそうです。

福野 本当は今回この話をするためにフェアレディZ (RZ34) を借りてもらおうと思ったんですけど、広報車もひっぱりだこでなかなか借りられないし、そうこうしてるうちにアリアとともに受注休止になっちゃいました。

永田 フィアット500、アバルト、ミニ、ニュービートル、マスタング、カマロ、チャレンジャー、2005年のフォードGTなど海外では「過去旧車の再現デザイン」は結構一般的



オーストラリア仕様 DATSUN SPORTS 2000 (SR311) 1967年型
日産レトロコレクション所蔵車

ですが、日本車はこれまでやってこなかったんで、今回のフェアレディZはそこがすごく新鮮だったです。

福野 うーん。Z34型のZがFR-Lプラットフォームのパッケージを色濃くひきずってるクルマなんで、R35GT-Rの兄弟・自分には見えても決してS30には見えないところが残念です。デザインというのはパッケージにスタイリングを着せたものなんで、スタイリングをいくらS30っぽく似せても、パッケージがFR-Lのままなら、できたクルマはFR-Lにしか見えません。

永田 ノーズがものすごく分厚いですが。そこは確かにR35と同じイメージです。どう見てもS30には見えません。

福野 FR-Lしか使えないならいっそオーブン専用車にしてS310系フェアレディ (1962〜70年) のリ・クリエイションにしたほうがパッケージとの整合性は高いかも。

永田 SR311は私も乗ってました!

福野 ロールバーも昔っぽくリデザインすればいい。

永田 いずれにしても日本車はレトロ

というのか、リメイクというのか、過去旧車の再現デザインはやらないですね。

福野 FJクルーザー。

永田 ……確かにFJクルーザーは昔のランクルがイメージです。1960〜84年のFJ40型ランドクルーザーかな。ただしトヨタはそういうふうには言ってませんでした。

福野 1984年にFJ40が生産終了して、ランクルが60/70系だけになって大型化したので、90年代半ばになってトヨタで商品企画担当だったダイブ・ダンザという人が「FJ40サイズのSUVを復活させよう」と提案して始まったのが企画の発端だったようです。当時U.S.トヨタにいた豊田章雄が帰国後にこのプロジェクトを後押しして、カリフォルニアのキャルティ (Caltex) でデザインした。チーフデザイナーはアートセンターを卒業したばかりのジン・ウォン・キム。あらためて見比べるとFJ40とはグリル以外に共通点はほとんどないんだけど、機能的で質実剛健でいて遊び心もあるというデザインは大変魅力的に仕上がってた。「機能的で質実剛健でいて遊び心もある」というのが私はリ・クリエイションデザインのポイントだと思っています。

永田 リ・クリエイションというのは馴染みのない表現です。一般的にはリプロカレトロカリメイクか、ですよ。

福野 リプロ・リプロダクションまじしく再生産のことですから誤解をまねきますね。「レトロ」はバウハウス以来続いていたモダンデザインに変わる次世代のデザインテーマ。「ポストモダン」のあり方を試行錯誤していた80年代に登場した言葉ですが、本来的には「懐古趣味」「懐古趣味的」という後ろ向きニュアンスの言葉なので、当時のデザイナーはレトロと呼ばれるのをすごく嫌がってました。「ポストモダン



「レトロじゃない」って。リメイクというのは適切な言葉ですが、なんかパツシヨネイトが足りないと言うか、創造性のエネルギーを感じない。なので私はもうちょっと前向きに「リ・クリエイション」と呼ぶことにしています。リ・クリエイションは再び作ることで、壊れたものを修理すること、再現・再生したり再創造したりすることで、その語彙転じて疲労を癒やして元気を取り戻すこと、休養して気晴らしすること、さらに娯楽そのもののもともそう呼ぶようになった。日本語で「リクリエイション」と書きちゃうと娯楽そのものになっちゃうんで、あえて「リ・クリエイション」と書いています。

永田 なんか語呂よくないですねえ。レトロじゃダメですか(笑)。というか言葉なんかどうだっていいのでは。

福野 いや言葉は大事です。日本のクルマのデザイナーがこれまでリ・クリエイションにほとんど手を出してこなかった大きな理由が「レトロと呼ばれるのがいやだったから」だと思います。デザイナーのプライドが傷つくような表現だからね。

永田 そんなこと気にするんですか。

福野 だれもカッコ悪いこと、ダサイことはしたくないけど、とりわけデザイナーはええカッコしいだからね。現実のデザイナーの仕事はまったくクリエイティブなんかではないから、せめてカッコだけつけときたい、気持ちだけクリエイティブ的に前向きでありたいと強く願ってるでしょう。だから後ろ向きのカッコ悪い言葉は忌避するけど、正しくカッコいい概念であれば逆にみんな飛びつく。概念というのはまず第一に魅力的な言葉で表現されるも



のですから、言葉はとても大事です。

永田 最近「レストモッド」という言葉が輸入されてきましたね。

福野 日本語の語感がとてもいいですね。ただレストモッドはレスト・モデル・クリエイションというのはアメリカで使われてきた「オリジナルティにこだわらない自由なレストア」のことで、SEMAショーに出てくる旧車のドレスアップカーやチップ・フースの大胆リデザイン、あれが本来のレストモッドです。なのでシンガー911をレストモッドというのはまさに正しいと思います(シンガーはアメリカのメーカー)、アバルトF595やFJクルーザーはレストモッドじゃない。

永田 難しいところです。

リ・クリエイションの起源はバイクカーである

福野 どう呼ぶかはともかく、リ・ク



リエイション手法を世界で最初に試みたのは日本ですよ。

永田 FJクルーザーですか？

福野 日産Be-1(1987年)です。

永田 だってバイクカーはなにかのクルマのリ・クリエイションではないじゃないですか(笑)。

福野 特定のクルマを対象とはしてなくても「昔の名車のイメージを利用して新しいデザインを作る」と言う意味ではまさしくリ・クリエイションの精神を具現化したスタイリングです。バイクカーこそBMWミニやニュービートルやフィアット500の生みの親。

永田 でもニュービートルの発売が1998年、BMWミニが2001年、フィアット500が2007年ですから、時系列的にはバブル期のバイクカーとはまったく別では？

福野 それが定説です。でもBe-1が87年、パオとエスカルゴが89年、フィ

ガロが91年、当初サニー母体のバイクカーとして企画されていたラシンのプロト発表が93年、ニュービートルのコンセプトカーが出たのが94年1月のデトロイトショー、ローバーがローバー50ベイスでミニのプロトを作った発表したのが94年のジュネーヴショーですから、影響力は完全に繋がっています。ニュービートルとミニは日本にきてバイクカーを見て、それに触発されて生まれた企画です。今ではもう考えられませんが、バブル時代、日本と日本車の影響力は世界一だったんですよ。マツダがユーノス・ロードスター(89年)を作った全米でバカ売れしたから、それを見てフィアット・バルケッタ(95年)、MG F(95年)、ポクスター(96年)、SLK(96年)ができたくらいで。まあでもBe-1が出たとき、あのときは私はもう本当に嫌でしたけどね。

永田 福野さんはリ・クリエイションのアンチなんですか？

福野 最初はもちろん猛烈なアンチですよ。「冗談じゃないもつと真面目にクルマ作れ！」と叫びたかった。でも2000年代になってクルマのデザインに絶望するようになってからは、クルマのデザインが最高だった時代をリ・

クリエイションしたほうがまだマシなのでは？と真剣に思うようになりました。その考えを裏付けてくれたのがシド・ラムナレスの5代目マスタングS197(2005~14)、マイク・カステリオーネのダッジ・チェレンジャー(2008~)、そしてJ.メイズ/カミロ・パルドのフォードGT(2005~06)です。

永田 では次号はそのあたりに踏み込んでいきましょう。





ドイツのフィヒテンブルクという小さな街にKWの本社ファクトリーがある。多くの雇用を生み出したことで地元からも愛される企業だ。ここから世界へ“最高峰”が送り出される。



新 型コロナ禍によって世界中が遠くなっていた最中で、KWは虎視眈々と成長を続けていた。今ではKWオートモーティブというこの企業は、車高調を核に据えたサスペンションメーカーとしては世界最大規模となった。今ではBBSジャーマニーやアルコなど巨大かつ老舗企業を含め、多くの一流メーカーをグループ化した。本社ファクトリー

長を続けたゆえに、何度も計画を変更したという。その後、生産部門では最新の5軸加工機にCNC旋盤、レーザー切断機および溶接機などが次々と導入されていった。ひとつの完成を迎えたのは2020年の夏だった。オートメーション・パレットシステムの導入、同じくオートメーションでストックされる部品倉庫、刷新された粉体塗装セン

革新を続ける「最高峰」に宿る

未来の在り処

に360名、グループ全体では1200名以上の従業員を抱える。

そうした成長の中で、大いなる前進と言えるのが、本社ファクトリーの進化だ。すでに1万6000㎡の敷地面積を持ち、本社機能に加え、R&D、生産およびアッセンブリー工場、そして流通部門までオールインワンで整った本社ファクトリーの拡大計画が始まったのは2016年からだった。予測を上回る受注で成

ター、それらを包括的に紡ぎあげる受け入れエリアなど。さらに4500㎡も拡張されたファクトリーにこれら最新システムが導入された。その規模拡大と進化を、筆者は今年になって目の当たりにすることができた。KW本社ファクトリーは、シュトゥットガルトからクルマで約1時間半、辺りを山に囲まれたフィヒテンブルクにある。歴史ある街並みを抜けたその先に、まるで未来が

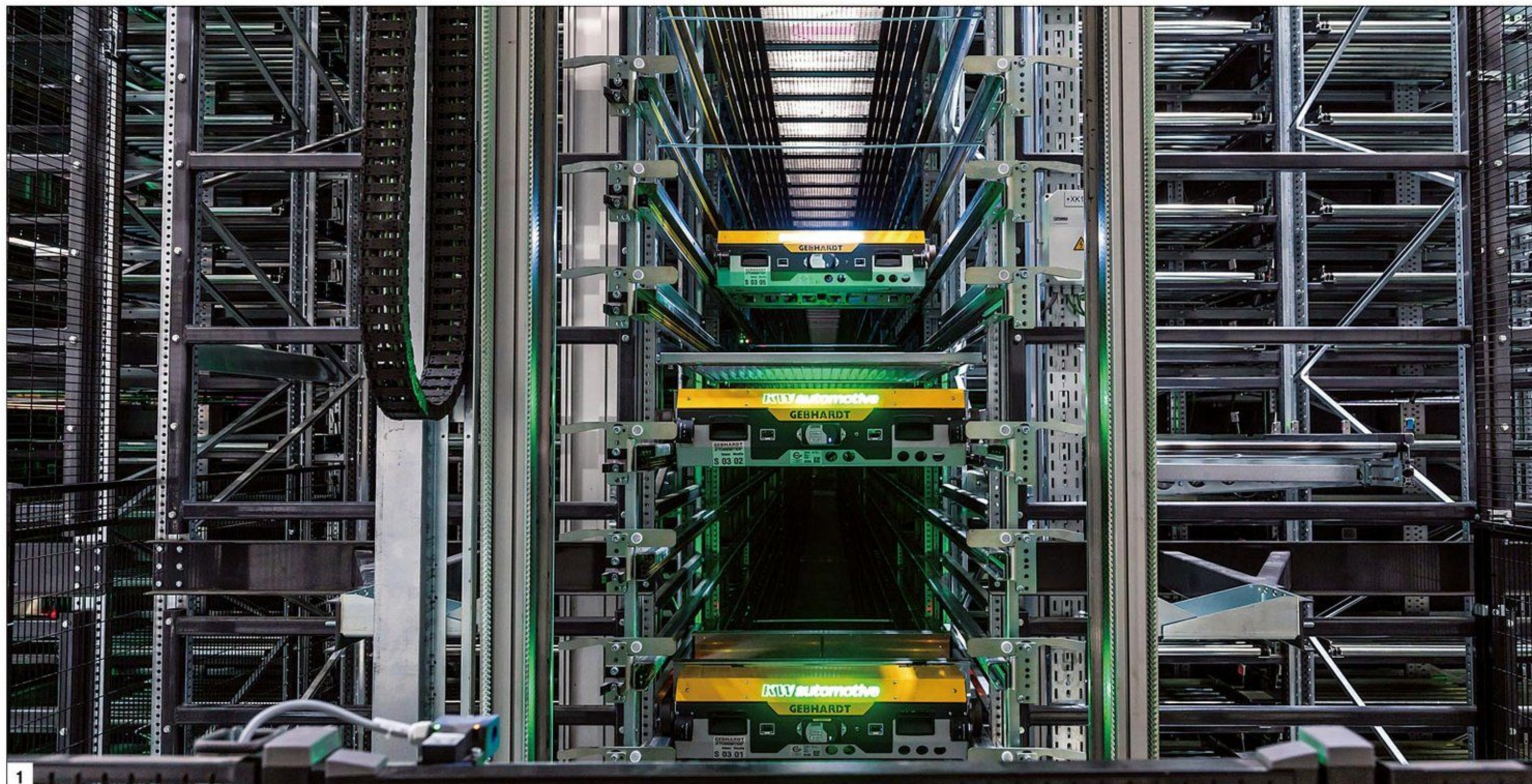
KW automotive Factory Tour



たった3名で始まった小さなサスペンション工房は、約30年の時を経て、世界最大級の車高調メーカーへと成長した。いくつものブランドを抱えるKWオートモーティブグループとなり、軸となるフィヒテンブルクの本社ファクトリーは今も成長を続けている。最新鋭のインフラへと生まれ変わった本社ファクトリーを前にして、KWオートモーティブグループの“いまとこれから”に迫る。

REPORT●中三川大地 (NAKAMIGAWA Daichi)
PHOTO●山本佳吾 (YAMAMOTO Keigo)

訪れたかのようなクリーンな建物がそびえ立つ。その脇では大型トラックが部品を載せて走り、開発車両がテストへと繰り出す姿がある。なにしろ2020年までに4000万ユーロを投じた大改革である。広大なファクトリーの中は、事前の予測をはるかに超えたオートメーションが広がっていた。多数の工作機械が理路整然と部品を生み出し、それらは瞬時に適正な場所へとストックされていく。オーダーに応じて必要な部品がすべてひとつのストレージボックスに集められ、ファクトリー内部に張り巡らされたベルトコンベアを介して、瞬く間にアッセンブリー工程へと流れていく。機械を操るオペレーターに加え、どうしても手作業が必要な場所以外に、生産能力に対してそこに従事する人の数は多くない。それだけ効率化が行き届いていることがわかる。

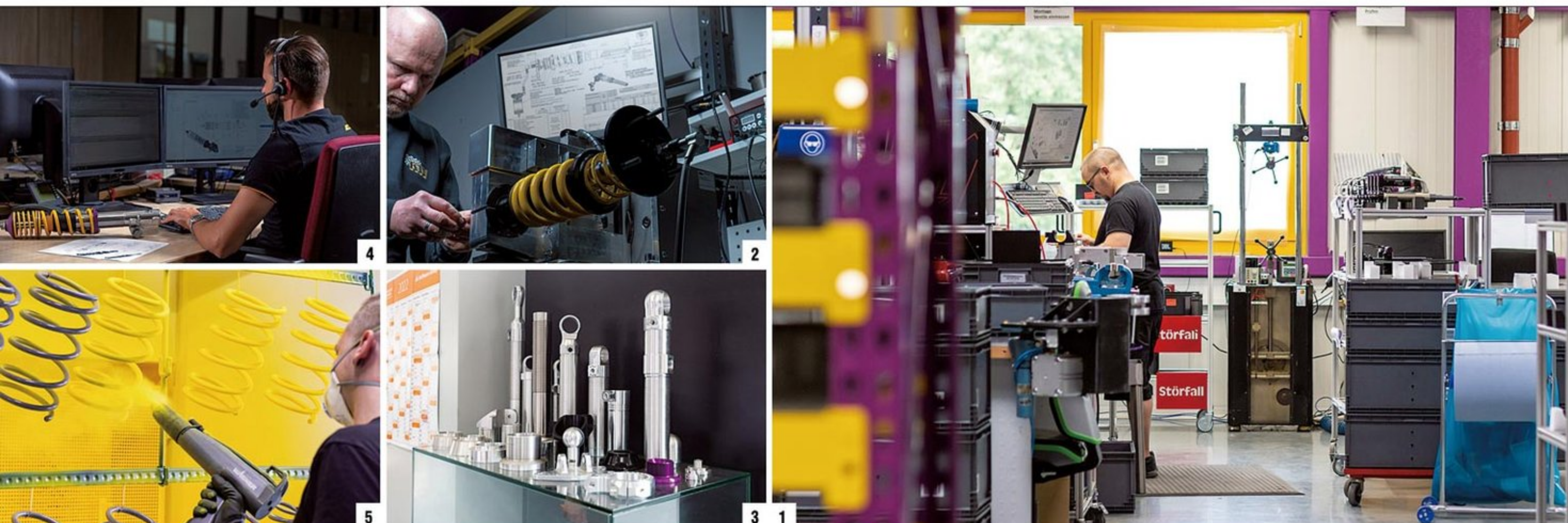


多品種少量生産の理想像がある

1.パレットが自動的に部品を届ける。最大で秒速5mもの速度を持ち、1時間で630サイクルができる。2.ストレージボックスに収納される部品は車種や仕様に応じてすべて違うもの。多品種少量生産体制を貫くため、徹底して在庫管理される。3.梱包された製品が世界中へとデリバリーされる。即日生産および出荷を目標に進化を続

ける。4.CNC旋盤などが次々と導入される。細かい部品で成り立つサスペンションにとっては欠かせないインフラだ。5.多数のストレージボックスが並び、効率的にアッセンブリーラインへと送り届けられる。6.生産ラインでは最新鋭のレーザー溶接機などが豊富に揃う。7.受注からの生産状況などモニターを通して把握できる。





どこまでも人の手を大事にする

1.前頁のオートメーションラインでは成し得ない熟練マイスターによる“技”も欠かせない。細かい部品を組み上げていく作業などは人の手によるもの。2.設計通りの仕様へと導くために、サスペンションを組み上げていく。機械のプログラムは必須だが、ここでは熟練マイスターの技も活かされる。3.最新鋭の工作機械を駆使して生

まれた部品群。レース用サスペンション、あるいは自動車メーカーに供給するOEMなども多数製作する。4.R&D部門では、常に新型車や新技術を追い求めて設計開発が繰り返される。5.粉体塗装センターで自社開発のスプリングが塗装されている。KW製は黄色が基本だが、STやメーカーOEMでは多種多様なカラーへと塗装される。

ベルトコンベアに並んで運ばれている部品群は、ひとつ一つが違うものだという。彼らは単に大量生産化を狙って工場の刷新や拡張を繰り返してきていたのではない。より多品種少量生産体制を突き詰め、そして納期を圧縮するためだ。創業者であり現在はKWオートモティブのCEOを務めるクラウス・ヴォルハールト氏は過去に「ベスト・カスタマー・エクスペリエンス」と訴えていた。「誰に対してもベストアンサーを提供することで、最高の自動車体験をしてほしい」という意思だろう。それは製品自体の品質や性能が決め手となることは大前提だ。その上でユーザーのニーズに即した多品種を展開し、迅速にデリバリーすることも含まれるのだと知った。レーシングカーからストリートまで、あらゆる要求に応えるために16種類以上の異なるダンピングシステムを開発し、安定供給してきたことがその象徴だ。

近い将来は、オーダーを受けたらその当日中に製品を組み上げて、出荷するところまで持っていきたいという。これならバックオーダーを抱えることもなく、その後の輸送時間を考慮するだけで、迅速に製品を手することが可能となる。

オートメーション化を突き詰めるからといって、決して人間不在でまかり通ってはいけがなない、ともKWは考えているようだ。レーシング部門はマイスターの手作業に依るところが大きい。そこに人的リソースを費やせるのも、他の部門で効率的なオートメーション化を突き詰めたがゆえのこと。あるいは設計通りの減衰力を発生させるために数百種類におよぶシムやバルブをひとつずつ組み合わせる作業なども、熟練マイスターの技が欠かせない。

製品開発もまた然り。7ポストリグを筆頭とするシミュレーション技術を駆使するが、かといってテストドライバーによるテストも重要だと捉えている。常に理論と実践を同居させた開発を繰り返して、実践にはもちろん人間が必要不可欠である。

さらにこのファクトリーには、立派なオープンテラスやカフェテリア（カーヴェーテリアという）が併設されるほか、ファクトリーのどこも温



ファクトリーにあるピットには、開発車両やユーザー車両が入庫し、サスペンションの開発が実施される。いかに規模が多くなろうとも、大勢のユーザーの声に耳を傾けてきた。

KW automotive Factory Tour

理論と実践を繰り返す

KWが有する7ポストリグは、あらゆる走行状態を忠実に再現することが可能だ。そこから精度が高く膨大な情報を集めて、サスペンションの開発に役立てている。新製品の開発はおろか、レーシングカーやクラシックカーのワンオフセッティングにも役立てている。その上でワインディングから市街地、時にサーキットでのテストまでも欠かさず実施する。複数のテストドライバーによりデータに出てこない“乗り味”を含めて徹底的に煮詰める。





V3 Leveling

車高を下げない“車高調”

KW V3 (旧バージョン3) は伸び側が16段階、縮み側が12段階で、独立して減衰力調整できる車高調だ。その構造を活かしながら、純正と同等の車高でセッティングしたV3レベリングが登場した。これは実用性が重要視される一般的な純正車両に対して、KWの技術をアピールすることにつながる。すでに複数車種で展開されているが、今回は3シリーズ

(320d)やヴィットー(ツアラー 119CDI)でのV3レベリングを体感することができた。双方とも純正とはひと味違う、引き締まった質の高い乗り味を持っていた。過度な突き上げはなく、快適性がスポイルされるような印象もなかった。純正と同程度の車高なので、普段使いで気を使うことがないのもいい。



この大規模なインフラを活かしてKWの製品群は日増しに増えている。今回の往訪ではV3レベリングに注目した。長きにわたってKWの看板商品にあるV3 (旧バージョン3) から派生した製品で、伸び側、縮み側の減衰力を独立調整できる車高調であることは変わらない。しかし、推奨設定をほぼ純正車高に置いたところが新しい。それは尖ったチューニングカーや、あるいはレースが主だった車高調を、乗り味をよくするために純正車両へ組み込むといった使い方へと派生させる。つまりは、車高調の一般化を意味する。現地では3シリーズやVクラス(ヴィットー)を体験したものの、その効果はてきめんだった。程よく引き締まった安心感のある乗り味で、どこまでも疲れ知らずで走っていきける。V3レベリングが普及すれば、このファクトリーはますます忙しく稼働するようになるだろう。もちろん、それを見越しての拡張でもある。

何しろファクトリーの進化はまだ終わりを迎えたわけではない。2023年末の完成を目標に掲げ、さらに3000㎡のファクトリーを増築するという。そこは主に開発および生産エリアに充てられ、レーザー溶接機などを拡充するほか、電子制御式サスペンションに使われる電磁比例弁の生産なども開始する。KWオートモーティブは、現在も電子制御にまつわる制御ユニットやセンサーを開発、生産しており、減衰力制御アルゴリズムなどもすべて自社開発している。そうした電子制御化をさらに突き進める方向のようだ。

1995年にたった3名で始まったサスペンション工房は、その3年後にこの地に本拠を置いてから10回以上の拡張を繰り返してきた。現在、部品の95%以上は内製するなどモノづくりには徹底的にこだわって今の姿がある。そして、まだ更地になっている建設予定地を見たら、今もまだそれは序章に過ぎないのだということもわかった。取材を通してこの目で確かめ、話を聞き、資料を読み進めるうちに、KWオートモーティブの未来の在り処には期待せずにはいられなくなる。世界最高峰のサスペンションメーカーは、どこまでも人に寄り添い、どこまでも進化を続けるメーカーである。

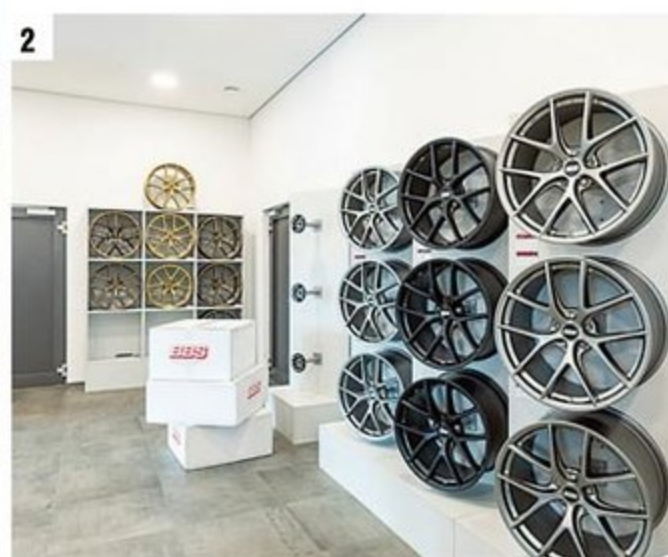


KW automotive GmbH, CEO
Klaus Wohlfarth

会社名が彼のイニシャルという創業者であり現在もCEOを務めるクラウス・ヴォルフハルト氏。1995年に創業した際は彼を含めて3名だった。今では1200名以上の従業員を抱えるKWオートモーティブグループを率いる。

2023年末に向けて進化を続ける

1. 2023年末に完成する予定の本社ファクトリー。本文中に記したように電子制御系部品の生産を中心に、さらに生産体制が整う。屋根は全面がソーラーパネルで覆われている。
2. KWオートモーティブグループの一員にBBS ジャーマニーが加わったことで、ファクトリーの一部には多数のBBSホイールが展示されていた。BBS ジャーマニー製ホイールの新製品にも期待が持てる。
3. 現在、工場建設予定地は更地になっていて、未来を待っている。



メ イド・イン・ジャパンの切削
鍛造技術をバックボーンに、

強く美しいホイールを紡ぎあげるハイパーフォージドは、スーパースポーツを筆頭とするハイエンドカー界限で定番にして最高峰として知られている。その造形美はおろか、色やフィニッシュ、そしてサイズなど、ユーザーのニーズや固有の世界観に応じてきめ細かく仕上げてくれるオーダーメイド体制も広く親しまれる一因となった。そのコーディネート

の自在性を持って、今では数多とあるカスタムカーを支えている。

最高品質の6061-T6アルミニウム合金による鍛造ヒレットから切削されて生まれるハイパーフォージドの性能と世界観は、しかし決してスーパーカーやスポーツカーのためだけにあるわけではないことを知った。いかにもブロックパターンが猛々しいニットー・リッジ・グラップラーを履いた2台のディフェンダーをハイパーフォージドが支えている。

ラフロードを駆けめぐる

華麗なタフギア

る。切削鍛造がもたらす繊細な美しさが、車高を落としたオンロードのハイエンドカーとは真逆の世界にいる。それはとても新鮮で、とてもたくましい。荒野を駆けめぐるリアルなタフギアをここまで引き立てることに驚かされる。しかもハイパーフォージドの世界観を持ってすれば、そこが荒野や砂漠であっても、一瞬でレッドカーペットに変えてしまう。

スーパーカーの間ではすっかり定番となったLC5は、リムの中で刃物のように繊細に伸びる2×5本スポークが特徴だ。繊細とはいえそこに弱々しさはなく、9・5J×22インチというサイズ感を持って大口径オフローダーを実現している。フロントをセミコンケープ、リヤをディープコンケープとして、その表情を違えるセンスの良さも光る。なお、

HYPER FORGED ESR & LC5 for LAND ROVER DEFENDER

HYPER FORGED LC5 SIZE LIST

19インチ (7.5J~14.0J)	16万7200円~
20インチ (7.5J~15.0J)	17万9300円~
21インチ (7.5J~14.0J)	21万2300円~
22インチ (8.5J~14.0J)	25万6300円~

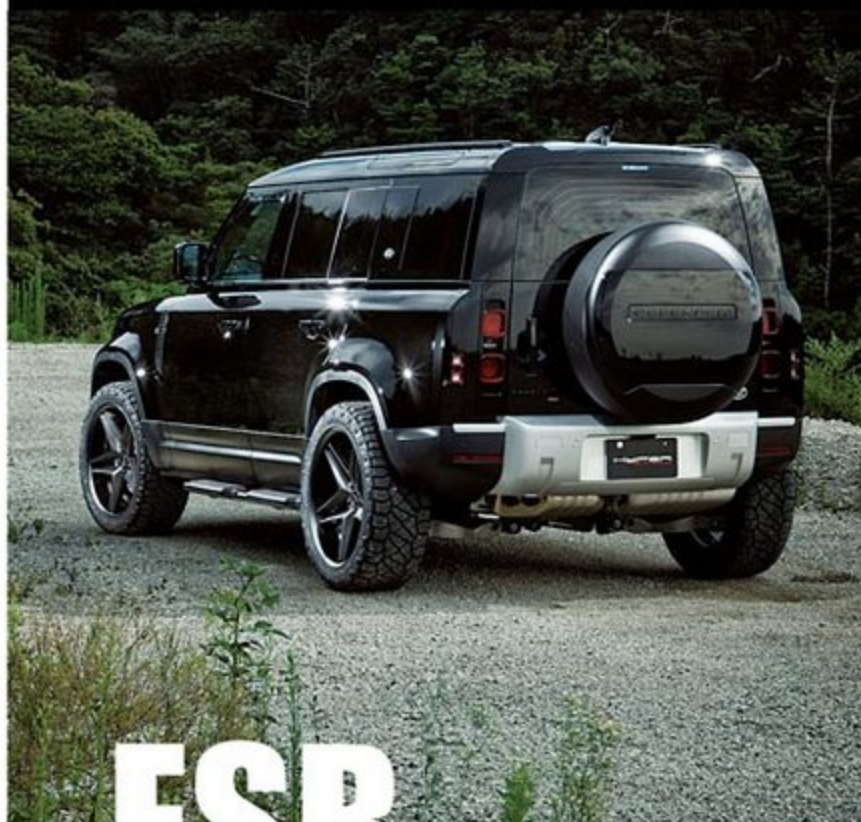


LC5

まるで日本刀のように鋭利で美しい2×5本スポークが前後とも285/45R22サイズのニットー・リッジ・グラップラーに組み合わされた。リム、ディスク、そしてピアスボルトも黒一色(ブラッシュドブラックアナダイズド)なのでセンターキャップがより引き立つ。



オフロードタイヤを組み合わせたタフギア系にもハイパーフォージドは似合うことを証明するようなコーディネートだ。黒一色の仕上げは泥だらけになってもまた美しそうだ。



ESR

HYPER FORGED ESR SIZE LIST

20インチ (7.5J~15.0J)	19万8000円~
21インチ (7.5J~15.0J)	20万5700円~
22インチ (8.5J~14.0J)	23万1000円~



LC5は19インチから用意されるので、より肉厚なタイヤを履かせてインチャダウンしても面白そう。

さらに注目したいのは、このたび新作として登場したESRだった。LC5と同じ2×5本スポークだが、そのデザイン性はまるで違う。ホイールデザインの中ではひとつの定番

にある星形とも取れる。しかし、決して没個性ではなく、そこにはセンスの良さ高い技術力が宿っていた。ぱっと見た限りはシンプルに思える。しかし、リムに伸びるスポークに高さを持たせ、奥に向かって斜めにそして縦断面を拡げながらセンターパートへと落とし込む凝った造形だとわかる。これを切削加工で実現するには、相応の時間と高度な技術が要求されるという。細かく複雑なメッシュ形状を持つLMCよりも多くの加工時間を必要とした。それだけ手間暇をかけた逸品だ。

実際、この10・0J×22インチのスーパーディープコンケープには、その立体感もたらす迫力が宿っていた。先のLC5を含めて2台ともブラッシュドブラックアナライズドとして黒く落とし込んだことで、より凄みが強調されるようだ。いかにも切削加工らしい表面の質感が加わって、無骨なオフロードホイールとしてしっかりと成立している。

強さとたくましさを感じるのは、決してデザイン性だけではない。ESRはこれだけ攻めた造形を突き詰めたにも関わらず、VIA規格の適合条件からさらに20%アップの強度を実現したという。防錆性を含めた



ハイパーフォージドにとって約2年半ぶりの新作としてESRが登場した。この2×5本スポークはLC5とはアプローチがまるで違う。時間をかけて丁寧に切削加工することで成し得た立体的な形状が特徴だ。この個体は前後とも10.0J×22インチを装着。新設定のスーパーディープコンケープとなる。

表面処理の強さも含めて、このディフェンダーのように荒野を駆けめぐる重量級オフローダーに履かせても安心できる。性能が宿る。それは空を飛ぶような出力性能を持つスポーツを見越した性能でもある。ESRが宿すビジュアルと性能、そしてきめ細かく多彩なオーダーメイド体制を持つてすれば、

スーパースポーツを含めたハイエンドカーにも分け隔てなく似合いそう。ESRは20×22インチの範囲で多種多様なサイズが揃い、早速、センターロックモデルも用意された。ESRを持ってハイパーフォージドの新篇章が始まったことを、華麗に引き立てられたオフローダーが無言で訴えかけてきた。



EURO

Mercedes-AMG
G 63

西

海岸の風が吹くような海辺で、漆黒のG 63がふわふわ雲を背に佇んでいた。青空の下で、艶やかなボディが照りつける太陽に反射してキラキラ輝く。ひとときを輝きを放つのは、グロスブラックのラッピングで仕上げられた部分。その個

メイド・イン・ジャパンの誇り

和魂洋才オフローダー

体が放つ眩しいほどの存在感に、一瞬にして心を掴まれた。

このG 63のカスタムを手掛けたのは、世界のあらゆる国から取り寄せたアフターパーツを駆使して「オンリーワン」を創り出すプロショップ、ユーロだ。「こんなホイールを履かせたい」からオーダーをスタートしても、最終的にはクルマ全体の各パーツが美しくマッチした、理想の一台に仕上げてくれる。今回のオーダーも「ハイパーフォージドの大口径ホイールを履かせたい」から始まった。

過去にCLS 63に履かせてジャパンメイド鍛造ホイールの魅力を存分に知ったオーナーだったの希望だったという。24インチのLMCを投入すると、さらなるカッコよさを求めてボディキットから始まる多様なカスタムを加えた。

フロントとリアバンパー、オーバーフェンダーはZEROデザイン製を採用。ワイドボディを演出するだけでなく、さらにひねりを加えた。それが冒頭に触れたラッピングだ。黒一色で統一されたG 63とはひと味





エンブレムにはホイールと同じマトグレイのペイントが施され統一感がある。ブラックアウトのグリル塗装や、パッドフェイス仕様と呼ばれるヘッドライトカバーのワンオフ加工が少々ヤンチャなイメージを演出している。

↓ミラクルはオフィス ケイオリジナルの可変マフラー。設計から製造まですべてを日本国内で行っているのが大きな特徴で、耐熱、耐食に優れた材質を使用している。サイレンサーが小さいため車体下にすっきりと収められる。

違う、光の加減できらめきを変える模様が車体の低めの位置に入っているのがいい。あくまで主張しすぎないところが玄人の魅せるこだわりだ。ただ輝かせればいいものではなく、スムーズ加工で無駄な装飾を一切排除したからこそ、そのきらめきが際立つ。

ラーをオフィスケイのミラクルに変えている。純正の音色も十分に嬉しいが、これは一層迫力が加わったサウンドを奏でる。エンジンを始動した時の低い唸り、アクセルを踏み込んだ時に放たれる、これぞG63と言わんばかりの猛々な叫びがあたり一面に響きわたる。リモコンのボタンひとつで、その時のシーンに合わせて音量を変えられるのはミラクルだからこそ。両サイドからちらりと覗く、お行儀よく並んだ3本のテールパイプは斜めにカットされていて、外観のシャープさを損なうことなくすんなりおさまっている。

でも耐え得る逞しさを損なうことなく、完璧な調和を見せている。ここまできて、ふと気づいた。欧州からやってきたこのオフローダーをさらに彩っているのは、メイド・イン・ジャパンの逸品ばかりだ。日本は昔からモノづくりに長けた国として評価されてきた。日本の職人がひとつ一つ丁寧に作ったパーツが、欧州車の手となり足となり魂となつて溶け込む。実際、このG63にはもうひとつ、芦屋ブレーキ工業が手掛けるマニベラス低ダストブレーキパッドが組み込まれている。最終的に創り出されるのは、もはや国籍を問わない、世界にたったひとつのカス



タムカード。当初からこの狙いがあったのかをユーロに聞いてみた。すると「特にこだわったわけではないが、コスパを考えた時に最善のものがすべて日本製だった」とのこと。高度な技術力がありながら、それを比較的手頃な価格で提供できるのも、ジャパニメイトの強みなのかもしれない。重低音の余韻を残し、日本の誇りを乗せて、オンリーワンが走り去っていった。

↓プレデシュタイン製24インチの大口径タイヤをたくましく支えるホイールはハイパーフォードLMC。抜群の機能性とスタイルを兼ね備えた落ち着いたデザインは、国内外を問わず多くのファンがいる。



黄

色——。太陽に向かって真っすぐに伸び輝くひまわりを連想させるようなカラーを纏ったクルマがここにある。カスタムカーの限界に挑戦し続けるブラストが手掛けたAMG GT Sが圧倒的な存在感を放っていた。クルマ本来が持つオーラもさることながら、ここにさらに光る個性を加えることで、見る者の心を捕らえて離さない。

ファッションでもクルマでも、スタイリングの肝となるのは足元だ。どんな「シューズ」を履かせるかで、世界観はまったく変わってくる。エレガントに魅せたいとか、スポーティに決めたいとか。何よりも、全体に違和感なく溶け込み、それでいてクルマの魅力を底上げするような、とっておきの一足を履かせたい。

今回のAMG GT Sにおいてその役割を難なくこなしていたのが、



ワークの、グノーシスCVSだ。シンプルかつシャープなデザインが特徴的で、クルマとの調和を極限まで追求して開発されたという。ナットホールやピアスボルト部分以外はすべて直線的なデザインなのに、シャープさだけが際立つことはない。中心から拡がる絶妙な全体のひねりと、スポーク先端に向かうにつれ細く描かれていくシルエットは、直線の中に曲線的な柔らかさがあるかのよう錯覚させる。それが、AMG GT Sの描く車体の曲線美に寄り添うような統一感をつくり出している。

スタイリングで忘れてはいけないうのが、ジャストサイズの一足を選ぶこと。こんな時、ワークのマルチピース構造が本領を発揮してくれる。CVSは、19〜22インチの範囲を網羅した多種多様なサイズ展開があり、ディスクはミドルとディープという

足元きらりと光る

パーフェクト・ヒール

WORK GNOSIS CVS for AMG GT S

ポーランド・カルボネール製のキットを装着し片側50mmワイド化されたボディ。ボンネットやルーフ、サイドはフォーゴドカーボンによって彩られている。車高は純正足まわりの優位性を活かしてダウンサスのみを使用。



2つのコンケープから選択することができる。リムはスタンダードリムだけでなく、ステップリムも用意されている。0・5J刻みでリム幅を設定することはもちろん、ミリ単位でのオーダーインセットをすることだって可能だ。ワイドボディキットが装着され、純正とはマッチングを異にするこのAMG GT Sには、フロント10・0J、リヤ12・5Jという20インチのCVSが組み合わされた。インセットを詰めていくことだって、もちろん忘れない。そこに





PRICE LIST	
GNOSIS CVS	
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~



は285/30、305/30の太さを持つミシュラン・パイロットスポーツ4Sタイヤが自然な雰囲気と備わる。少しでもちぐはぐだと全体のバランスが崩れてしまう。細かなサイズ調整ができることは、スタイリングをするにあたってとても大きな意味を持つ。最高の一台を仕上げるにあたって、どんな小さな妥協もしたくないからだ。そのこだわりをCVSは叶えてくれる。

鮮やかな黄色に何色を合わせるかも重要だ。ワークは、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している。CVSは基本の仕様だけで5色もあり、さらにホイールカラーを自分好みにセレクトすることができる。しかし今回は基本仕様のパフイニッシュを。類似する仕上げにコンポジットバフブラッシュドもあるが、それよりも艶感が強く、かといってキラキラしすぎずに輝きが強調される。色の主張が強いボディだけに足元にはあえて色を入れない

上) 広い開口部と伸びやかな形状によって赤のキャリパーがカラーアクセントとして映える。右) 軽快さの秘密はスポークエンド先端のアンダーカット。左) 角度によっては捻りがないように見えるスポークデザイン。



ことで、軽やかに、決めすぎない抜け感が演出された。さらには、スポークエンドの先端に入っているアンダーカットによって、より軽快感が生まれている。見えるようで見えない細部にまで宿っているワークのこだわりがスポットライトが当たる。

CVSはパフォーマンス面でも信頼性が高い。強度に優れ、それでいて軽い。ブレーキ周りの放熱性も優れている。風を切って疾走するAMG GT Sを涼しい顔して受け止めながら、そこに美しい造形を持ち込み、まるでハイヒールのように足元を彩る。それはAMG GT Sの新たな魅力を引き出しているようだった。繊細な美しさがありながら力強く、時には妖艶な瞬間を垣間見せながら、その走りを支えるホイールがここにあった。

単

に派手でスーパーカー然としているからといって、あるいはカウンタックから脈々と続くランボルギーニのフラッグシップというだけで、アヴェンタドールは10年近くも現役で居続け、ザ・スーパーカーの地位を築いたわけではない。飽くなき性能向上を目指し、そこに固有の官能性までを含ませて、最先端の技術をどん欲に取り入れてきた姿勢こそが人々を虜にした。

サンタアガタ・ボロネーゼでもっとも成功したこのスーパーカーは、昨年、ウルティマエでその歴史に終止符を打った。しかし、巷に生息するアヴェンタドールの息の根が止まったわけではない。今でも活発なのは究極的なホットモデルであるSVJ勢だ。このアヴェンタドールSV

性能と官能を究めた

永遠の魔力

Jロードスターは、精魂込めたコイデイナーによって、まるで人間の果てなき欲望を象徴するかのような性能と官能性が備わっていた。

定番となったネロ・ネメシス（マツトブラック）にはさらにステルスフィルムを施工し、より深みのある黒色へ。リヤウイングやディフューザーはおろか、Aピラーやドア内張り、シートバックに至るまで純正カーボンパーツをふんだんに取り入れた。その硬派な肉体とはうらはらに、インテリアは鮮やかなオレンジに包まれる。ランボルギーニのパイオナ

2018年に世界限定800台（クーペは900台）で登場したのがアヴェンタドールSVJロードスターだ。最高出力は770PSに及び、ALAを含めた空力デバイスが多数装着される。



BOND OSAKA

Lamborghini Aventador SVJ Roadster



標準は黒基調のインテリアにオレンジラインのところ、特別に反転させてオレンジを際立たせた。内外装の至るところにカーボンパーツが盛り込まれる。フロントリップはリフト製、サイドパネルなどはノビテック製となる。



切削加工が美しいシャープなスポークとDYMAG製カーボンリムとで構成される。サイズはフロント9.5J×20インチ、リヤ13.5J×21インチで、それぞれ255/30ZR20、355/25ZR21のピレリPゼロコルサが装着される。



瞬時に車高を上下できるロペルタ製リフターシステムや、音量切り替え機能を持つパワークラフト製ハイブリッドエキゾーストシステムは、アヴェンタドールに限らずスーパーカー界の定番品となった。いずれもメイド・イン・ジャパンの傑作だ。

気筒らしい音とパワーを放出する。特にこのSVJには最高峰のフルチタン製を投入していた。アヴェンタドールのカスタムは珍しくはないが、最低限の実用性を保ちながら、ここまで性能と官能を究めたSVJも珍しい。ボンド大阪に在籍する百戦錬磨のスーパーカーコーディネーター、岡直人が手がけただけのことはある。アヴェンタドールの進化は、こんなに素晴らしい作り手がいる限り、決して終わりを迎えることはないと思う。



0という銘柄である。自社工場を駆使しての高い切削加工技術を感じさせるようなシャープなスポークが、センターロックから拡がっていく。深みのあるブラッシュド・グロスブラックのディスクを取り囲むのは、ボディ側と統一感のあるカーボンリム。AL13ホイールの技術と感性が存分に詰め込まれた究極的な逸品である。ディスクから顔を覗かせるオレンジキャリパーも、インテリアとの統一感があっている。

こうした性能と世界観を底上げするため、さらに世界最高峰のアフターパーツをふんだんに盛り込む。ランボルギーニ純正カーボンパーツと調和するのはRYFT（リフト）のフロントリップスポイラーに、ノビテックのサイドパネルやリヤフラップなど。ステルス&カーボンの雰囲気を実際立たせながら、やりすぎることなく絶妙に調和させている。

SVJらしい鋭利なローフォルムを支えるにあたっては、ロペルタのリフターシステムが欠かせない。スイッチひとつ、瞬時に車高をアップダウンできれば、普段使いも難くこなせる。しかもSVJの走行性能を一切犠牲にせずだ。特にSVJロードスターとなると、クロードとオープンとの二面性も魅力だとすれば、それを後押しするロペルタはマストアイテムだと思える。

同じく二面性を表現するアイテムとして、パワークラフトのハイブリッドエキゾーストシステムがある。スイッチひとつでサイレントモードとエキサイティングモードを使い分けられるもので、前者は日常で使いやすい音量に抑えられ、後者では12

オイルに添加するという意味では、オイル添加剤。だが、その役割は既存の製品群とは大きく異なる。REWITEC（レヴィテック）パワーショットは、決してオイル自体の性能を引き上げたり、寿命を伸ばすものではない。

正式には燃焼エンジン用コーティング剤という。エンジンオイルはあくまで運び役に徹し、運ぶものはパワーショットの主成分であるシリジウムだ。ケイ素由来の成分でシリコンの一種に該当するが、これはレヴィテックの独自開発によって特殊配合を加えたもの。シリジウムがオイル系統の隅々にまで行き渡り、その上で摺動部は熱と摩擦の影響によって、ナノおよびマイクロレベルのサイズであるシリジウム粒子がシリカ皮膜を形成する。摩擦面の微細な凹凸がこのシリカ皮膜で埋められて平滑になるほか、摩擦面自体もシリジウムコーティングされる。

平滑な摩擦面になれば、フリクションが軽減され耐摩耗性も向上する。エンジン性能として考えると、それは出力（トルク）性能や省燃費性能、耐久性の向上につながるはずだ。この状態が形成されれば、その後、オイル交換しても末長くコーティングが維持されるという。また、オイル自体の特性にもまったく影響しない。パワーショットは添加して1500kmほど走らせれば、摩擦面はしっかりとコーティングされ、そこから5万km程度は今までと同じ頻度でオイル交換をするだけでコーティングは維持される。サーキット走行（スポーツ走行）の頻度が高いシビアコンディションでは、1年／1万kmほどの添加が推奨される。

この技術は昨日今日に芽生えたものではなく、確固たる実績がある。



摺動部の凹凸をコーティングして平坦にするため、時間や距離が進んで磨耗したクルマは特に効果が期待できる。磨耗を抑えるという意味では、新車への投入にも意味がある。



ドイツ産業界で芽生えた

シリジウムの潤滑革命

REWITEC Power Shot



3つの容量に区分される。S(750～1500cc)、M(1501cc～2500cc)、L(2501cc～3500cc)と排気量で区分される。大排気量エンジンならSとLを組み合わせてもいい。



AT、MTミッションやデフに添加するG5。金属表面の粗さが約50%低減するデータがあり、結果としてフリクションの低減、ギヤの保護、油温上昇の抑制などの効果が得られる。

PRICE LIST

For Engine

PowerShot S (60mℓ)	6600円
PowerShot M (250mℓ)	1万5400円
PowerShot L (250mℓ)	1万9800円

For Gear Box

G5	1万4500円
----	---------



↑パワーショットはフィラーキャップを開けて投入するだけ。G5はオイル粘度が高いので注入器を用いる。4ストロークであれば2輪車や船、飛行機などにも使用できるという。



レヴィテックはドイツの企業であり、産業用機械の耐久性向上を狙った製品展開をしていた。風力発電施設や製鉄工場のギヤボックスなどに採用された例が多々ある。発電や製鉄のインフラにおいて耐用年数を伸ばすことは、億単位のコスト削減につながる。そうしたシビアな世界でレヴィテックは結果を残してきた。社会的インフラを支えるレヴィテックだけに、そこには全幅の信頼が置ける。車種や排気量に応じて適正な量を取り入れるだけのバリエーションが日本で揃うほか、ギヤボックス用（G5）もある。あらゆるユーザーのカーライフに対して、この潤滑革命は必ず結果を残すはずだ。

時 代はレーザーからレーザーへ。速度取締機（オービス）は、電波を使用して車速を計測するレーザーオービスから、光を使用して計測するレーザーオービスへと移行しつつある。移動式オービスの普及が頻繁にニュースで取り上げられているが、そのほとんどがレーザー式だという。むやみやたらと飛ばさなくても、今、自分が走っている環境を知るためにも、こうした注意喚起アイテムはカーライフの一助となる。

イン・レーザーだ。特に今回は7月に発売されたばかりのTL311Sに注目したい。これは3.1インチという大画面ながら、業界では最薄という11.9mmの厚みしかない。なおかつレーザー&レーザー受信部とディスプレイとが別体式なのが特徴だ。受信部をダッシュボード最前面に設置さえすれば、あとは受信感度を気にすることなく、ディスプレイをエアコンの吹き出し口やダッシュボード周辺など好きな位置に設置できる。画面は静電容量方式のタッチパネル式かつ、高解像度のMVA液晶である。最新のスマホのごとく見

やすく操作しやすい。肝心な情報の情報量はとても豊富で多彩だ。数多とあるGPSを常に受信しながら、ジャイロセンサーによってトンネルや高架下でも自車位置を正確に認識する。その上で83の衛星と、18のバンドを拾いながら、あらゆる情報を伝えてくれるのが嬉しい。収録される取締データは7万8000件以上に及び、さらにオプションの無線LAN付きのSDカードを挿入すれば、あらゆるデータを自動更新してくれる。最近増加する「ゾーン30」と呼ばれる生活区域もいち早く識別して伝えてくる。決して

取締の目をかいくぐってスピードを出すためのアイテムではない。今、走っている環境を正確に理解して安全に走行する、一種のサポートアイテムとして機能する。TL311Sとは異なりレーザー受信部と一体型ながら、業界最大サイズの4.0インチという大画面を実現したTL401Rも登場した。ほかにもリーズナブルな一体型機種も揃う。車種ごとに異なるインテリアや好みに応じて、情報を伝えるアイテムがブリッツには揃う。それは健康的なカーライフを送る一助となってくれることは間違いない。



BLITZ Touch-B.R.A.I.N. LASER "TL311S"

移動式小型オービスを察知して
セーフティを支える

→別売の専用ディスプレイハンガーを用いればルームミラー周辺へ取り付けが可能だ。電源に関してはUSBシガープラグのほか、直接配線コードもオプション設定される。

PARTS LIST	
TL311S	4万6200円
TL401S	4万1800円
無線LAN内蔵SDHCカード	8800円
ディスプレイハンガー (TL311S専用)	2200円



「受信部セパレートタイプの3.1インチ画面」を意味するTL311S。今回はダッシュボードに取り付けたが、受信感度を気にすることなく画面を好きな位置へ移動することができる。



受信部一体型にして業界最大サイズという4.0インチ画面のTL401R。多彩なグラフィックや地図表示、3Dマップなどがより大画面で映し出される。



標準で付属するSDHCカードとは別に無線LAN内蔵SDHCカードが用意される。各種データが最新情報に自動更新され、警報ポイントのシェアなどで精度がよりアップする。



昭和元禄 Universe

しょうわげんろく
ゆにばーす



ニッサン乗用車 70型(1938年)

思う存分好きにやるゲンロク精神を創設者から受け継いだ初代編集長が、古巣に帰って思う存分好きにやる連載。昭和日本にワープする福野礼一郎の宇宙。

第125話 [日本の名作]

日産ヘリテージコレクション

1902(明治35)年に農商務省の海外実業練習生として渡米し蒸気機関の工場に入社、このときにキャディラックのチーフエンジニアになり、リンカーンも創設したヘンリー・リーランドに面会したという技術者・橋本増治郎。自己資本で1911年に東京・麻布に創業したのが快進社だ。3年後の東京大正博覧会に初の国産乗用車「脱兎号」を出品、1918年にダット41型の生産を開始した。ダット自動車製造に車名変更した後の1933年に東京石川島造船所(元IHI)と合併、これが現在のいすゞ自動車である。このとき「ダットサン」の商標と製造権、同社大阪工場の無償譲渡を受けたのが実業家・鮎川義介の日本産業コンツェルン傘下の戸畑鋳物で、1934(昭和9)年に日産自動車株式会社と社名変更した。日産自動車88年の赫赫たる栄光の歴史を一堂に会したコレクションを誌上見学しよう。

文とキャプション●福野礼一郎(FUKUNO Reichiro) PHOTO●篠原晃一(SHINOHARA Koichi)
協力●日産自動車株式会社 <https://nissan-heritage-collection.com/TOUR/>



プリンス スカイラインスポーツ



R382(1969年)



スカイラインGT-R(1973年)



座 間市は神奈川県中北部にある人口13・1万人の行政区画だ。1937(昭和12)年、北側に接する横浜市から市の北東部にかけての約235万㎡の広大な敷地に東京の市ヶ谷台(現・防衛省)から陸軍士官学校を移設し「相武台」と命名、現在はその敷地が米陸軍座間キャンパスと陸上自衛隊第4施設群の駐屯地になっている。

座間市東部に敷地面積約58万㎡の日産自動車座間工場の建設が始まったのは、日本のモーターゼーション黎明期の1960年代初頭である。1964年12月に2代目40型ニッサン・ジュニア(小型トラック)をラインオフ、66年からはサニーの生産を開始し、以後サニーの生産主力工場としてサニー系の派生車であるRゼーやEXA、シルビアとセフィーロ(ともにフロントサスがFFサニイ用)、プレセアなどを生産。VWのノックダウン生産だったサンタナ(1984〜90)の組立も担当した。

自動車の生産は1995年に終了、現在は座間事業所として同社の技術開発の拠点になっている。世界で生産する日産車の試作を行う車両生産技術センター(GPEC)、モーター、インバーター、バッテリー、制御ユニットなどの開発を一貫して行っ

いる電動パワートレイン開発部門、そのほか先進生産技術の開発、車体組立、プレス成形、樹脂製品のデザイン・金型設計・製作・量産立ち上げなどを担当する生産技術部門が同事業所内にあり、さらにリチウムイオンバッテリーの製造もここで行っているらしい。西南12・5kmの厚木市にある日産テクニカルセンター(NTC)が設計技術の総本山なら、こちらはそれと双輪をなす生産技術の本拠地という位置づけだろう。

座間事業所内に日産ヘリテージコレクションがオープンしたのは2013年。予約制・無料で一般公開をおこなってきたが、2020年4月の緊急事態宣言時に見学が中止され





日産ヘリテージ コレクション

2022年8月末、休館2年目のコレクションの様子。約280台の所蔵車は埃ひとつなく磨き上げられていて見事な状態だったので、ファンの方はどうぞご安心いただきたい。フロアがびかびかに光っているが、これは休館中のタイミングを利用して自動車生産工場でもよく使っている厚膜のエポキシ床材を施工したものだ。博物館登録は行っていないが、ディケードごとのモータリゼーションの特徴の解説、各車の解説と諸元はきちんと掲示してあるので、知識がなくても楽しむことができる。再開は未定だが、そう遠いことではないだろう。

乗用車コレクション(写真上)

コレクション西側から東側を見る。左右に並んでいるのは1980年代の日産車。右列には6代目ブルーバード(1979～83年)と7代目ブルーバードU11型(1983～90年)の主要バリエーションが2車ずつ並んでいる。このようにディケードごとに車名ブランドをまとめるという配列が展示の基本なので、思い入れのある世代のコーナーに行けば、その時代の日産車がこれでもかと並んでいて、誰でも感動できる。1台ずつをピックアップして展示台に乗せて飾るのもいいが、世代と車種系列を見せるこういう展示もなかなかいい。ただし昭和のヒストリックカーが展示の主眼なので2000年代以降の乗用車の展示は極端に少ない。

レース/ラリー コレクション(写真下)

日産は多くのレース/ラリーで赫赫たる戦果をあげてきた。ラリー(1960年代～70年代)、日本グランプリ(1963～69年)、グループCカー(1982～92年)、スーパーシルエット(1979～84年)、スーパーGT(2005年～)の各ジャンルの歴代のマシンが年代順にずらり並んで、その改良と進化の道程が一眼で比較できる。本文に書いた通りレストアも当時の雰囲気にも大変忠実で、私が感じた限り60年代の日本グランプリのマシンのレストア考証もほとんど完璧だった。イベントなどに貸し出されている場合も多いが、基本的にはどれもエンジンがかかって走行できる状態に整備されている。

て以降、2年4カ月間再開されていない。日産自動車の広報部によると現在のところ公開再開の目処はたっていないということだが、誌上でコレクションの現在の様子を紹介させていただけないかとお願いしてみたところ、快諾をいただいた。

座間事業所敷地の北東部、旧工場建屋の一角にコレクションとそのエントランスがある。L字型のスペースで敷地面積は約5600㎡。奥行きは目視で100mくらいありそうだ。

約280台の展示車がずらり並んでいる。

2年以上も公開されていないのだから、なんとなく展示車にはカバーがかけられているのかな、埃もすこし積もっているのかなと思っていたのだが、館内の電気がつくエアコンが効いており、厚膜エポキシ樹脂床材を流した美しいフロアのうえに磨き上げられたクルマが整然と並んだ圧倒的な雰囲気にも陶然とした。なんと素晴らしい。まさか今日の取材のために掃除したとか。

「現在一般公開はしていませんが、車両の貸し出しや撮影、ご取材など

には逐次対応しています。ですからいつもこういう状態です。整備などの作業を行う際にはエアコンもつけています(グローバルエクスターナル広報部大塚和明さん)」

博物館法で定められた博物館の登録は行っていない。その名の通り企業保有のコレクションを公開している施設だ。しかし1台1台に解説パネルはちゃんとついている。

日産が自社の過去のクルマを大事に保管しているらしい、という話を初めて聞いたのは1983年、3代目シルビアS110型に2・4ℓツインカムFJ24型エンジンを搭載した240RSという車両を200台余生産してグループBの認証をとったときだったと思う。ラリー用ワークスカー以外は市販せずそのまま保管しているという話になったときに、過去の日産車を保管している巨大倉庫(当時はたしか立体駐車場を流用)があると知った。

その後、購入したり寄贈を受けたりして所蔵車は増え続け、現在のコレクションは合計約510台。ここではそのざっと55%を公開していることになる。

トヨタ博物館やホンダコレクションショールもそれぞれ400〜600台のクルマを所蔵しているが、常設展示車は100台以下かその前後。膨大なコレクションの中からセレクトして展示、バックヤードに置いてあるクルマたちは企画展などの機会にお披露出する方式だ。対してここは限られたスペースの中にとにかく1台でも多く並べて見てもらうことを主眼にしている。

逆に同世代のモデルがシリーズごとにとまどって並んでいるのが大変面白い。サニー、ブルーバード、セドリックなど往年の主力モデル、スカイラインやフェアレディZなどの人気車種の同年代モデルがずらり横並びで見れるなんて、世界中探してもここしかない。

各車は新車当時の塗色や仕様に正確にレストアされている。一部の車種、たとえばレッドのケンメリGT-Rはおそらく往時のままで、スチールホイールにブリヂストンSuper speed 2の6・45H14を履いていた。海外のコレクターの所蔵品とくにアメリカでは「タイヤも当時のまま」というコンディションのクラシックカーも少なからずあるが、日本車の旧車世界では聞いたことがない。



昭和元禄 Universe

黎明期 → 発展期

コレクションのスタート地点は1930年代。初めて見るクルマばかりだ。①1933年型ダットサン12型フェートン：ダット自動車製造からダットサンの商標などの譲渡を受けた戸畑鉄物が日産自動車へと社名変更したときに生産していた国産乗用車。②1955年ダットサンA110型：戦後初めて日産が新設計した乗用車。ブルーバードの前身。900cc4気筒サイドバルブ。③1963年ダットサンブルーバードDP312型：初代ブルーバードは1959年発売。この個体はマイチェン後の61年2月に登場し豪華装備が当時話題になった「ファンシーデラックス」。



MID4II

80年代後半に日産が開発していたスポーツカー・プロジェクト。縦置きに刷新した87年型で、85年型とは開発陣もパッケージも内容も別だった。ウィキペディアにはまるでひとりの人間の直言で生産化が中止されたような「秘話」が掲載されているが、もともと昭和の時代の日本の自動車メーカーには「レース／ラリーは宣伝だがスポーツカーは設計者エゴの道楽」という意識が強く、台数が出ないスポーツカーの生産にはどこも消極的だった。だからこそ各社ともスポーツカーの開発・生産は外注に出した。GT-Rは乗用車母体があったから社内生産で実現した。

プリンスとボディメーカー

私の視点で「日産製ではない日産車」をまとめた。これも日産の歴史だ。①スカイラインはもともと(立川飛行機の技術者が創立した東京電気自動車から発展した)プリンス自動車のブランド(1966年に日産自動車と合併)。ブルーのスカイラインクーペは1960年のトリノショー出品車。これが見れて感動した。②③フェアレディ・シリーズは初期は殿内工業(元トノックス)、のちに日産車体が製造を担当、設計・開発にも関わっていた(Z32型まで)。④80年代に一世を風靡し世界的に影響を与えたバイクカーもボディメーカーが製造。Be-1、パオ、フィガロが高田工業、エスカルゴは日産車体。製造には生産技術という技術が必要で、それは製造メーカーのノウハウだ。だから製造担当メーカーは製造した事実を誇りに持っている。





ラリーカー

1958年8月のオーストラリア一周ラリーで優勝したダットサン210型から1992年のRACラリー出場のバルサー N14型まで、海外ラリーで戦績を重ねた名車たち。釘付けになったのはタミヤが当時モデル化した1971年のサファリラリー優勝車だ。2013年、日産自動車内のボランティアグループの手で走行可能な状態にレストアされたという。内装も含め当時の雰囲気を再現していて、素晴らしい作業だ。



60年代日本グランプリのマシン

昭和モータリゼーション黎明期、自動車ファンを熱狂させたのが毎年5月のGWに開催されていた初期の日本グランプリ。1963年から69年までのわずか6回開催されただけで、各社は専用マシンを開発して全力で臨んだ。海外からの招待マシンを向こうに回して3回の総合優勝を達成したのがプリンスと日産勢。その歴代マシンの本物だ。イギリスから輸入したブラバムBT8のシャシを使って66年に優勝したプリンスR380A-1、ムーンチューンのシボレーV8を搭載して68年に優勝したR381などは、勝つために手段を選ばなかった姿勢を物語る。しかし69年のR382では自社製6ℓV12で有終の美を飾った。



デイトナ優勝車

マーチやローラのシャシに自社製エンジンを搭載したマシンで1983年から始まった日産のWEC挑戦、91年からは自社製モノコックを採用、92年のデイトナ24時間レースに日本人チームが駆るR91CPで総合優勝した。3.5ℓV8ツインターボVRH35Z型エンジンは林義正先生の設計。エンジン設計に留まらず先生は同社スポーツ車両開発センター長としてレース車両の開発を統轄、テレメータースystemやインカメラなども開発し、デイトナ24時間ではNISMOチームとアメリカのNTPチームを率いる総監督を務めた。このマシンで目標としていたル・マン参戦は叶わなかったが、17年後の2008年、林先生は東海大学の学生を率いてル・マン出場を果たした。



日産の主力乗用車

①座間工場はサニーの生産の主力工場だった。1966年発売の初代B10型、1970年登場のB110型、73年～77年のB210型が並ぶ。いま見るとその機能美が素晴らしい。②昭和時代の日産のフラッグシップだったセドリック。初代30型から所蔵。左2台はプリンスのブランドだったグロリアと初めて姉妹車になった3代目230型(1971～75年)、3台目が4代目の330型。③名作510型の後継車のブルーバードたち。左2台は4代目610型(1971～76年/中央は71年追加2000GT)、3台目が5代目810型。④バブル期の人気車セフィーロ。中央が初代A31型(1988～94年)、右端はマキシマと統合して横置FFになった2代目(1994～2000年)。ちなみに筆者は2代目マキシマの外部開発協力者だった(その他8代目セドリック、2代目シーマ、レパードJフェリーなど)。

て気にならなかった。おなじころJ A R Iの周回路でポルシェ959に乗ったが、エンジンにもハンドリングにもまったくパンチがなくてむしろそちらに失望した(日産も研究用に959を持っていたが、すぐ不動になった)。M1D4Ⅱの名誉のために付け加えておきたい。

本コレクションの白眉はもちろんレース/ラリー車だ。

タミヤの1/12プラモデルになった1971年のサファリラリー優勝者の240Zは右フェンダーがぶつかって激しく変形、左フェンダーには疲労亀裂がはいった状態のままだ。ダメージ部位をあえてレストアしていない。当時の東京モーターショーにもこの状態で展示してあったが、その後の50年間の状態を保存してきたのは本当に素晴らしい。クルマ民度の低い責任者が過去にひとりでもいたら直してしまっていただろう。

1964年の第2回日本グランプリでポルシェ904と渡り合ってスカイライン伝説を作ったプリンスS54 A1型、66年のR380(A1)、

68年のR381、69年のR382。日本グランプリ歴代優勝車が見れるのも私の世代の人間にとっては感激だ。当時は情報がなく、レースを詳報した雑誌を穴が開くほど眺めるくらいしかなかったもので、目の前に姿が焼き付いている。だからゼッケンの書体ひとつ違っても「こうじゃなかった」「雰囲気が違う」と感じてしまう。しかしそういう違和感がない。ざぱり記憶の中の姿のままここにありという感じが強かった。企業の保有・展示車両でこのレベルに達しているのは、私の知る限りこことホンダのF1コレクションくらいだろう(ポルシェ・ミュージアムの展示車の考証はかなり適当)。

ざぱり並んだグループCカーのコレクションの中では、林義正先生の鎌倉のご自宅で開発とレース作戦の苦闘談を詳しくうかがった1992年のデイトナ24時間優勝マシン、R91CPのゼッケン23をとくに感慨深く拝見した。

コレクションの早期公開再開をねがってやまない。

R383

1970年の日本グランプリに向けて開発中だったR383。NA700PS、ターボ900PSという計画で、後者でアメリカCan-Am参戦を目論んでいた。実現していればトヨタ7ターボと激突し、Can-Amは日本グランプリの代理戦争になっていただろう。ポルシェが917ターボで参戦した72年以降はプライベートポルシェとワークス日産の一騎打ちだったか。当時の日産ならポルシェワークス代理の Penske+917/30にも負けなかったと思う。



Bentley Sapporo

極上のラグジュアリー空間

札幌 幌の中心部からクルマで約20分。札幌自動車道に面したデューラーがひしめく広大な敷地の一角にベントレー札幌はある。

今年3月にリニューアルオープンしたベントレー札幌は、北海道唯一のベントレー正規販売店だ。ショールームはベントレーの最新C-1に基づいたもので、壁や天井は清潔感のあるホワイイトにまとめられている。随所に配されたウッドが、高級感だけでなく、温かみある空間の演出に役買っている。

ショールームには2台の展示スペースとクルマをゆったりと眺めなが

北海道唯一のベントレー正規販売店であるベントレー札幌。今年3月にリニューアルを果たした店舗は非常にリラックスできる空間だ。知識豊富なスタッフも多く、クルマ選びを強力にサポートしてくれるだろう。

REPORT●石川亮平 (ISHIKAWA Ryohei)

PHOTO●篠原晃一 (SHINOHARA Koichi)



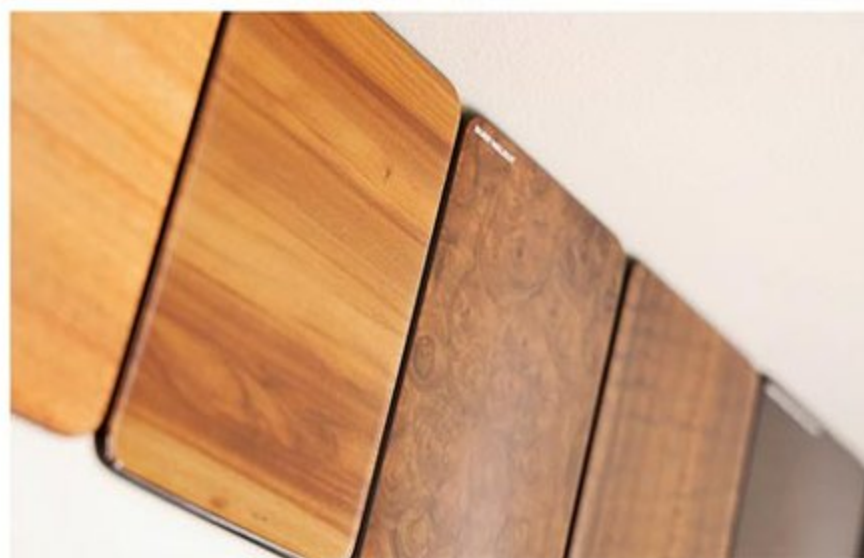
店舗奥にはゆったりしたソファで寛げるスペースも。じっくりとクルマを眺めながら、商談できる。





→今回お話を聞いたベントレー札幌ゼネラルマネージャー高橋太一さん。確かな商品知識でお客様のクルマ選びをサポートしてくれる。

←ボディや内装などのカラーサンプルをモニターを通して閲覧できる。



インテリアの素材やボディカラーのサンプルが多数用意されている。じっくりと手にとって吟味することが可能だ。

と、語るのはベントレー札幌ゼネラルマネージャーの高橋太一さん。確かにプレミアムブランドの中でも4WDにこだわって造られているのはベントレーのアイデンティティのひとつでもある。

このショールームを運営するのは北海道のみならず、関東でも高級輸入車ディーラーを展開する北海道フブ。長年に渡ってベントレーを扱う同社だけに、豊富な知識を持つ販売員や確かな技術力のメカニックが多く、ユーザーからの信頼も厚い。

「意外に思われるかもしれませんが、北海道はオープンカーに適した気候です。春、夏、秋と3シーズンに渡って爽やかなオープンエアを楽しめるので、コンチネンタルGTCをぜひおすすめしたいですね」

湿度の低い北海道は夏でもオープンエアを楽しむには最適だ。札幌から少し足を伸ばせば広大な自然が待っている。屋根を開け放ち、まぶしいほどの緑の中をコンチネンタルGTCで走るの、まさに極上の体験だろう。

ベントレー札幌は認定中古車のサティファイド・バイ・ベントレーにも力を入れている。サティファイド・バイ・ベントレーとはベントレー独自の厳しい基準をクリアした高品質な車両のみ厳選したもので、1年間保証（走行距離無制限）などの充実した保証プログラムも付帯される。ベントレー札幌では走行距離の少ない高品質車を多く扱っていて、新車とほぼ同様の台数を販売しているという。厳しい基準をクリアしたベントレーの認定中古車はそれほど魅力的な存在だ。一目惚れするよう

な個体に出会ったときは、サティファイド・バイ・ベントレーを利用するのもひとつの手だろう。インタビュの最後に高橋さんはこのように語ってくれた。

「ベントレーを選ぶお客様は日常から環境意識が高い方が多いです。今後はPHVやEVへの関心が、増々高まっていくのではないかと肌で感じています」

伝統を大切にしながら常に革新を続けてきたベントレー。20年に発表

した「ビヨンド100」戦略の中で、30年までに全ラインナップの電動化を達成するという目標を打ち出している。早ければ25年にはブランド初の市販EVが登場するはずだ。

今後ますます注目されるであろうベントレー。北海道の意識の高いユーザーの受け皿としても、ベントレー札幌は重要な役割を担っている。



ベントレー・オリジナルグッズや純正チャイルドシートも販売している。

ベントレー札幌

- 住所：北海道札幌市東区東苗穂5条2丁目6-10
- TEL：011-781-3399
- 営業時間：10:00～18:00
- 定休日：火・水曜日・年末年始





自

動車メディア界隈でオールシーズンタイヤを装着している人は多い。雪の降り始めが早い地域や、春になっても雪が残っている地域への突発的な撮影に備えてのことだ。そこまで浸透したオールシーズンタイヤへの信頼性は、まさにグッドイヤー・ベクター4シーズンズ・ハイブリッドが醸成したといっても過言ではないだろう。

そんなオールシーズンタイヤの先駆けと言えるグッドイヤーが、第2弾となるベクター4シーズンズGEN-3を日本に導入した。まずはその商品名の背景を紹介したい。2009年に欧州で誕生したグッドイヤー・ベクター4シーズンズは16年に「グッドイヤー・ベクター4シーズンズ

オールマイティにも程がある

・ハイブリッド」という名で上陸したが、ちょうどその頃、欧州では第2世代となるベクター4シーズンズGEN-2が登場していたという。そして、このたび日本で発表されたのがGEN-3、つまり第3世代なので日本では先代と比べて2世代分の進化を遂げているという。

新型ベクター4シーズンズGEN-3は、グッドイヤーの象徴ともいえるVシェイプドトレッドを採用している。左下の図で示したように、センターリブが排除された。見た目はセンターリブがあった方が直進安定性が高そうだが、GEN-3ではセンターリブを浅溝にすることで、センターリブと遜色ない性能を発揮するという。トレッドを改良したおかげで、パターンノイズが36%、ロードノイズが31%低減したという。



ウェットグリップは先代と比べて8%向上したと謳う。摩耗が進んでも溝幅が広がるトレッド断面を採用しており、ライフ後半も安心だ。

今回、雪上性能は試せないが、そのぶんタイヤのライフの99%を過ごすであろう舗装路での性能を試した。まずはウェットグリップの性能テストだ。テスト車に搭載されたGPSロガーで実測60km/hからの制動距離を測ると、いずれも先代データ（SUVの先代はウェザーレディ）と比べ、約8%距離が短縮した。

テスト結果に気をよくし、一般道試乗に繰り出す。驚いたのはロードノイズとグリップ感が普通のサマータイヤとほとんど遜色ないということだ。ただしタイヤ自体はゴツゴツとした硬い多角形の様な印象で、平滑な路面でもわずかに振動を感じた。ともあれ、これで雪上もスタックしない性能を有しているのだ。オールシーズンタイヤという期待に十分応えている。耐摩耗性も30%向上したというので、またしても業界シェアを拡大するかもしれない。



先代のベクター4シーズンズ・ハイブリッド(左)と比較すると、トレッドからセンターリブがなくなっていることがわかる。



- 1 Vシェイプドトレッド
雪上でのグリップや優れた排水性能にも効く。
- 2 スノーグリップテクノロジー
サイブ交差点の開口部が広がることで排雪性能向上。
- 3 アクアコントロールテクノロジー
摩耗が進んでも溝幅が拡大しても高いウェット性能。
- 4 ドライハンドリングテクノロジー
トレッド下部のカバー層と強固なショルダーでドライ性能を高めた。
- 5 新オールウェザーシリコン化合物
新配合シリコン化合物で四季を通じて高いグリップ。
- 6 プログレッシブブリークグループ
斜めのデカプリンググループとサイブで雪上ハンドリング向上。



GOODYEAR Vector 4 Seasons Gen-3/Gen-3 SUV

ここ数年で平均10%という高い成長を続けるオールシーズンタイヤ市場。高い評価を得ているグッドイヤー・ベクター4シーズンズの最新版を試した。

REPORT●吉岡卓朗 (YOSHIOKA Takuro)

PHOTO●平野 陽 (HIRANO Akio) / 日本グッドイヤー



購入者への聞き取りで耐摩耗性と燃費に対しての不安が高いことが判明したそうだが、耐摩耗性に関しては30%の向上が見られたという。

SIZE LINE-UP	
VECTOR 4 SEASONS GEN-3	VECTOR 4 SEASONS GEN-3 SUV
■19インチ	■20インチ
245/40R19 98Y ※	255/50R20 109W ※
255/40R19 100Y ※	■18インチ
245/45R19 102W ※	235/65R18 110V ※
■18インチ	■17インチ
235/40R18 95W ※	235/55R17 103Y ※
225/45R18 95W ※	225/60R17 103V ※
225/55R18 102W ※	225/65R17 106V ※

全21サイズ(15インチまで設定あり)
オープン価格 ※エクストラロード



New!

Top News

アウディ、2026年からF1に参戦 専用ハイブリッドパワートレインを開発

アウディは「FIA F1世界選手権」への参戦を発表した。2026年からアウディが専用開発したハイブリッドパワートレインを搭載したマシンで参戦をスタート。F1プロジェクトは、ドイツ・インゴルシュタット近郊ノイブルクにあるアウディ・スポーツを拠点として行われる。今回、アウディはF1ベルギー GPにおいて、2026年シーズンからのF1参戦を発表。この会見には、アウディ AG取締役会会長のマルクス・ドゥスマン

と技術開発担当取締役のオリバー・ホフマンが参加し、プログラムの詳細を明らかにした。アウディはF1に集中するため、LMDhプログラムのキャンセルを決定。アウディと共にF1に参戦するコンストラクターは、2022年末に発表される。



2026年からのF1は、より電動モーターの出力を増加した新レギュレーションを導入。さらに、1.6ℓ V6内燃機関用にも持続可能性の高い燃料が採用されることから、アウディはF1の参入を決めたという。



「SHIMODA RENDEZVOUS 2022」を開催 ダラーラ・ストラダーレやカウンタックを展示

8月27日、静岡県下田市武が浜において、安田造船所のグループ企業が運営するラグジュアリーブランドを中心に、究極の大人の遊び場をテーマにした体験型イベント「SHIMODA RENDEZVOUS 2022」が開催された。今回、イタリアのラグジュアリークルーザーの最高峰「アジムット」から全長27mのクルーザーが2艇登場。さらにダラーラEXPのアンペールも行われ、昨年デビュー50周年を迎えたランボルギーニ・カウンタックも多数展示された。



グレッグ・アダムスが アストンマーティンの日本&韓国の リージョナル・プレジデントに就任

アストンマーティンは、日本および韓国のリージョナル・プレジデントに、グレッグ・アダムスが就任したと発表した。アダムスは北米とアジアの自動車産業に30年以上にわたって携わってきた経歴を持っており、今回アストンマーティンに加わる以前は、マセラティ・ジャパンにおいて代表取締役社長を務めていた。



マイアミのベントレーレジデンスに 自動車用エレベーター 「デザパーター」設置

ベントレーはアメリカ・フロリダ州マイアミに2026年完成予定のレジデンスビル「ベントレーレジデンス」に、4台が駐車可能でEV充電設備用スペースも備えたガレージを各住戸に完備すると発表した。さらに開発パートナーのデザパー・デベロップメント社が開発した自動車専用エレベーター「デザパーター」も完備される。



生沢 徹の第4回 日本グランプリ優勝車をイメージ 「ポルシェ718 ケイマン GT4 Tribute to 906」

ポルシェ・ジャパンは、自由にポルシェをオーダーできる「ポルシェエクスクルーシブマニファクチャー」による特別モデル「718 ケイマンGT4 Tribute to 906」を製作した。世界にたった1台の718 ケイマンGT4は伝説のレーシングドライバー、生沢 徹氏へのオマージュとして企画された。同仕様は日本からもオーダーが可能となる。



日産フォーミュラE シーズン9のドライバーに ナトーとフェネストラズを起用

日産自動車は、ABB FIAフォーミュラEのシーズン9において、ノーマン・ナトーとサッチャ・フェネストラズをドライバーとして起用すると発表した。ナトー(左)はフランス出身の30歳で過去にFEでの優勝経験も持つ。フェネストラズ(右)はフランス出身の23歳で、日本のスーパーGTやスーパーフォーミュラなどに参戦していた。

Newcomer

人気のセージ・グリーンを限定色として採用 MINIクラブマン「Untold Edition」

MINIのステーションワゴン「クラブマン」に、特別仕様車「Untold Edition」を設定した。「言い表すことのできない」を意味する「Untold」をテーマに、専用エクステリアカラーとして人気の「セージ・グリーン」などを採用。価格は469万～533万円。

■問:MINIカスタマー・インタラクティブ・センター
☎0120-329-814



専用の鍛造アルミホイールやシートを装備 レクサスISに「F SPORT Mode Black III」

レクサスは、コンパクトスポーツセダン「IS」に一部改良を実施。IS350 / IS300h / IS300のインテリアのスポーツイメージを強化した。合わせて走りやデザインに磨きをかけた特別仕様車「F SPORT Mode Black III」を設定している。価格は481万～701万円。

■問:レクサスインフォメーションデスク
☎0800-500-5577



ブラックのアクセントパーツを随所に採用 ジープ・コンパスに「Night Eagle」登場

ジープのコンパクトSUV「コンパス」に、デザインをクールに引き立てるブラックのアクセントパーツを採用した限定モデル「Night Eagle」を設定。個性的なグロスブラックフォグランプベゼルやブラックウインドウモールディングを導入する。価格は479万円。

■問:ジープフリーコール ☎0120-712-812



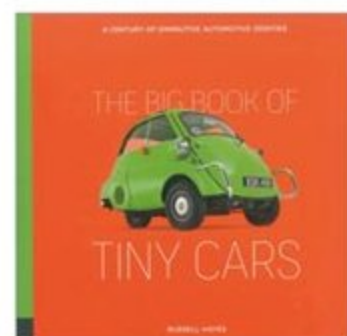
限定車「フィアット 500 1.2 DOLCE」 ワンランク上の上質な内外装や装備を採用

1.2ℓ直4エンジン搭載車をベースにワンランク上の上質な内外装や装備を採用した限定車、「フィアット 500 1.2 DOLCE」が登場。クロム仕様の前後バンパー、バイキセノンヘッドライト、15インチアルミホイールなどを装備。530台限定で、価格は279万円。

■問:チャオ・フィアット ☎0120-404-053

Car Media

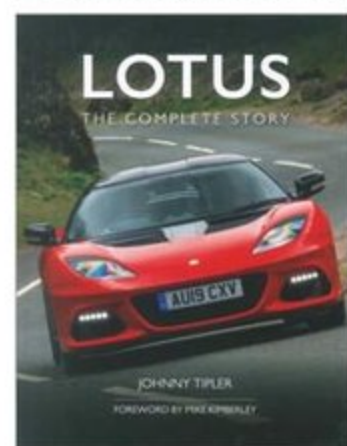
THE BIG BOOK OF TINY CARS



1901年から現在に至るまで、世界中で発売されてきたマイクロカーとサブコンパクトカーを、豊富なイラストと楽しい解説で紹介。BMWイセッタから、人気ブランドに成長したスマート、さらに最新小型EVも収録する。

■6677円 / ハードカバー

LOTUS THE COMPLETE STORY



1948年に投入されたマーク1から、2021年の世界最強の電気ハイパーカーとしてデビューしたエヴァイアまで、レーシングカーを含め、ロータスが手がけてきたすべての車両を解説。豊富なインタビューも収録されている。

■1万164円 / ハードカバー

■問:代官山 蔦屋書店
☎03-3770-2525 <http://tsite.jp/daikanyama/ec/tsutaya/>

赤池CCS トヨタ・ハリアーJBL付車用 音質向上スピーカー取付コンプリートキット

簡単な取り付けで音質を大幅に向上!

ボンヤリしたサウンドへの不満を解消できる、スピーカー取付コンプリートキット。ベースとなるスピーカーは国内最高峰メーカー「Bewith」製。接続もコネクタのみとなっており、簡単に取り付けが可能。



■価格:27万2800円
■問:赤池カーコミュニケーションシステムズ ☎055-952-3236 <https://akaikc-ccs.com>

MICHELIN X-ICE SNOW

人気のスタッドレスに
合計16サイズを追加

ミシュランは日本の冬季路面を分析し、想定されるすべての路面環境下で性能を発揮するスタッドレスタイヤ「X-ICE SNOW」を2020年8月に発売。今回、15インチから22インチ、計16サイズを新たに追加した。

■価格:オープン
■問:日本ミシュラン ☎0276-25-4411
<http://www.michelin.co.jp>



Goods

タミヤ 1/12 タイレル003 1971 モナコGP

特異なハンマーヘッドをビッグスケールで再現

1971年のF1チャンピオンマシン「タイレル003」のモナコGP仕様を、1/12スケールで再現したプラスチックモデル組み立てキット。ハンマーヘッドなど、003の特徴的なフォルムを実車そのままに再現した。



■価格:1万4080円 ■問:タミヤ ☎054-283-0003 <http://www.tamiya.com/>

WHILL Model S

シニアの移動の新定番に
歩道を走れるスクーター

歩道を走れるスクーター「WHILL Model S」の先行受注を開始。操作はシンプルで、レバーを握れば前進/後進、手を離せばその場でブレーキがかかり停止する。ボディカラーは全4色から選択可能となる。



■価格:21万8000円～
■問:WHILL ☎0800-080-4338 <https://whill.inc/jp/>

レゴランド・ジャパンとTGRがコラボ 「ヒーローを体験してみよう2022 レーサー」を開催



■問:<https://www.legoland.jp>

レゴとTOYOTA GAZOO Racing (TGR)のコラボにより、レゴブロック好き&クルマ好きのための夢がつまったイベントが、10月15～23日までの9日間、レゴランド・ジャパンで開催される。TS050 Hybridの展示に加えて、TGRのレーシングカーなどをレゴブロックで再現した作品も展示する。

タイヤ&ホイール館フジ スペシャルブランド北上店 48店舗目の新店舗をオープン!



■問:岩手県北上市北鬼柳33地割65-1 ☎0197-62-8540

2022年9月2日、北上市にフジ岩手県内3店舗目となる「タイヤ&ホイール館 フジ スペシャルブランド 北上店」がオープンした。専門ならではの圧倒的な展示・在庫数を確保。現在、サマータイヤ&アルミホイール4本セットを下取りし、支払いは差額分のみとなる「高価下取り強化」を実施中。

4輪新車オンラインストア 「Honda ON」において フル電動モデル「ホンダ e」の 取り扱いをスタート

本田は、4輪新車オンラインストア「Honda ON」において、電気自動車「Honda e」の取り扱いを、限定特別プランでスタートした。展開エリアについては今後の全国展開に先駆け、現在の3都県(東京都、宮城県、山形県)に加えて、新たに神奈川県、埼玉県、千葉県が追加されている。

■問:<https://on.honda.co.jp/>

Information



topic
01

パガーニ第3のモデル

創設から30年目を迎えたパガーニは、第3のモデル「ユートピア」をワールドプレミアした。C10プロジェクトとしてスタートしたユートピアの開発には6年を費やし、よりハイパワーかつエアロダイナミクスに優れたモデルへと昇華。カーボンモノコックに備わるパワートレインは電気のアシストを用いない純粋な6.0 V12ツインターボであり、トランスミッションは7速MT(ないしAT)を搭載、864bhpの最高出力と1100Nmの最大トルクを路面に伝える。フロント21インチ/リヤ22インチの鍛造ホイー

ルにはブレーキの熱を効率的に逃がすと共に車体下部の乱流を制御するタービン状のエキストラクターが装備されるなど、空力性能は車体全体に渡って極限まで考慮された。インテリアにはアナログメーターを多用してクラシックな趣を演出し、ステアリングホイールやペダルは無垢のアルミブロックから削り出されている。すでに生産予定の99台は売約済みだ。



ミッドに搭載される6.0 V12ツインターボはメルセデスAMG製。トランスミッションは7速MTが用意される。車体の随所にアルミとカーボンを用い、乾燥重量は僅か1280kg。



Pagani Utopia



インパネには高級クロノグラフからインスピレーションを得た新しいパフォーマンスインフォテイメントグラフィックを採用。インテリアの随所に「Speed」エンブレムが施される。

topic
02

W12の最後を飾るスピード

ベントレーのフラッグシップ「フライングスパー」に、同社のハイパフォーマンスモデルに与えられる称号「スピード」を冠した新ラインナップ「フライングスパースピード」が追加された。ベントレーはすでに名機・W12エンジンのディスコンを発表しているが、フライングスパースピードはそんなW12を最後に採用するモデルのひとつとなる。フライングスパースピードに搭載される6.0 W12ツインターボは専用にチューンされ、フライング

スパー Sを上回る最高出力635PS、最大トルク900Nmを発揮。0→100km/h加速3.8秒、最高速度333km/hのハイパフォーマンスを実現する。エクステリアではよりスポーティな印象を与えるダークティント仕上げのフロントグリルをはじめ、ロウウイングには「Speed」のシグネチャーバッジを備え、22インチのスピードホイールは3種類のフィニッシュが用意された。日本国内への導入時期及び車両価格などは未定だ。

Bentley Flying Spur Speed

topic
03

日本の割り当ては僅か25台

ニュル北コースで、BMWの量産車最速となる7分20秒207のラップタイムを刻んだM4 CSLの国内販売がスタート。M4コンペティションをベースに各部をブラッシュアップしたM4 CSLは、ボンネット/トランクリッド/キドニーグリル/エアインレット/ディフューザー等にもCFRPを採用して軽量化を進め、約100kgのダイエットを実現。搭載する3.0直6ターボはブーストアップを施し、ベースモデル比40PSアップの550PSを発生、0→100km/h加速は3.7秒を計上する。M4 CSLの日本への割り当ては25台となり、BMWオンライン・ストア(<https://online-store.bmw.co.jp/>)にて9月26日の午後11:59まで受付ける。



PRICE
BMW M4 CSL 2196万円

BMW M4 CSL





COMMIT GINZA

時計と自動車にはたくさんの共通点がある。実用性はもとより趣味性が高く世界中に愛好家が存在する。そして高い資産価値を有している。それだけに査定が重要な意味をもつ。時計鑑定士の仕事ぶりに迫る。

REPORT●藤野太一 (FUJINO Taichi)
PHOTO●藤井元輔 (FUJII Motosuke)



時計鑑定士という仕事

中 古車を買取り店に持ち込むと中古車査定士が価格を提示してくれる。ご存じと思うが、店によって査定額はまちまちだ。そしてクラシックカーやヴィンテージカーとなると、さらに査定は難しくなる。専門性が高く知識や経験が求められるだけに一般的な中古車査定士では適正な評価ができないケースが多い。時計の世界もまたしかりだ。時計鑑定士という仕事がある。国家資格



執行役員／鑑定士
金子 剛 氏

各年代による仕様の違いや、メンテナンス時にどんな部品が使われているのかなど、きっちりと見極めていく。

があるわけではない。しかし、それだけに知識と経験がものをいう。時計専門店コミット銀座は、ヴィンテージロレックスを豊富に取り扱っていることで定評がある。同店オーナーであり鑑定士の阿部氏はこう話す。

「ヴィンテージの世界はどれだけ本物を、いいものを見てきたか。ある程度の相場感があれば、この値段で買取りすれば損はしないって価格がつけられる。しかし、我々はどれくらいの値段で売れるのかまでを想定して、できるだけ高い、適正な価格をお客様にご提示しています」

など国際オークションの結果を常にウォッチし、クリスティーズ、サザビーズ、フィリップスといったメジャーなオークションにも足を運び研鑽を積んできた。同店で最もヴィンテージロレックスに造詣が深い鑑定士である金子氏は、こう続ける。

「真贋を見抜くことはもちろん、我々に求められるのは、即断即決できるかどうか。その場で判断ができない店では、ロレックスの日本人に鑑定を依頼し、それだけで数週間を費やしてしまうケースもあります。しかし当店では原則として、その場で即日適切な価格をご案内するようにしています」



オーナー／鑑定士
阿部泰治 氏



コミット銀座

住所：東京都中央区銀座6丁目4-7
G・O・WESTビル1階,2階,12階
TEL：03-6264-5310
営業時間：11:00～21:00
URL：<https://www.commit-watch.co.jp/>



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。

長い不遇の時代を経て復活の兆しあり?

Lancia

浮き沈みの激しい歴史を辿ったランチアだが、近年は沈滞期が続いている。それでも再興の兆候が見えてきた。自動車の歴史を愛する人は誰でも、これがうまくいくことを願っている。116年の歴史を誇る同社が、重要な革新機構や美しいボディ、モータースポーツでの成功を多数収めたのを知っているからだ。

1906年、ヴィンチェンツォ・ランチアは主任テストドライバーを勤めたフィアットを辞し、自社を立ち上げた。モデル名にギリシア語のアルファベットを用いた彼の製品は、どれも工学的に良質な大型車で、商業的にも成功を収める。例えば1913年のテータは電気を用いた灯火類と始動装置を標準装備した最初の自動車だった。

大規模な新工場を建設したのは1920年のこと。1922年のラムダはヴィンチェンツォの傑作で、モノコック構造と前輪独立懸架を備えた史上初のクルマだった。彼はもともと航空機用の狭角OHC V4をラムダに搭載、その後このエンジンはランチアの特徴のひとつとなり、ラムダ以降も成功作が連なる。V8のディラムダに代表される豪華車クラスと並んで、小型車クラスにも優れたモデルを送り続けた。

1937年、全輪独立懸架とV4を搭載した、極めて先進的な設計のミドルサイズ車アプリリアが登場する。惜しくもヴィンチェンツォはその市販化の直前にこの世を去っていた。アプリリアはファクトリーボディも美しかったが、イタリアのカロッツェリアの多くがスポーツカーや豪華車用のボディを架装した。この頃、イタリアの産業はひ



フィアットのテストドライバーからキャリアをスタートし、自社ブランド「ランチア」を立ち上げた創設者のヴィンチェンツォ・ランチア。その後ランチアは紆余曲折しながら116年の歴史を紡ぐ。

とつの頂点を迎えていたのだ。なお1956年、ランチアD50グランプリカーはエンツォ・フェラーリのチームから出走し、ファンジオを年間王者へ導いている。

アプリリアの戦後の後継モデルであるV6のアウレリアも成功作で、ピニンファリーナ・デザインのクーペとスパイダーは、現在広く愛好家垂涎の的になっている。1960年代に入っても美しいフラミニア、FWDのフラヴィア、ラリーで無数の勝利を挙げた小さなフルヴィアなど、偉大なモデルを生産し続けた。しかしこれらはどれも生産コストが高く、会社は赤字に転落。破産寸前の1969年にフィアット傘下に入った。

フィアット主導で生まれた最初のランチアであるベータは、フィアット製ツインカム4気筒を搭載していたが、まだランチアの個性が残っていた。続いてフェラーリのエンジンをリヤミッドに積み、世間を「あっ」と言わせたベルトーネのボディを纏うストラトスがラリーステージを照らし出す。しかしランチアの次なる大型サルーン／クーペのガンマは信頼性に欠け、販売は振るわず、その後継モデルもことごとく不振に終わる。

一方、ゴルフに対する穏やかなライバルとして生まれたデルタは、1990年代には恐るべき4WDラリーカーへと成長した。この

ようにランチアはラリーで成功を収めるのだが、フィアット・グループのスポーツブランドの地位は獲得できなかった。それはアルファロメオの仕事だったのだ。結果としてランチアはフィアット・モデルのやや高級版を製造せざるを得ず、VW、プジョー、ホンダ、マツダとの競争に敗れるのである。現在同社のモデルは旧態化したイプシロンのみで、それもイタリア国内のみの販売だ。

それでもまだ希望の光は射している。かつてプジョーとシトロエンのスタイルを一新したデザイナーのジャン・ピエール・プルエが、今やステランティス・グループのヨーロッパ側のデザイン・チーフに就いたからだ。そのプルエはとりわけランチア・ブランドに焦点を当てると発言している。今後、同社からまったく新しい3車種が登場するだろう。まずはガソリン版と電動版のスーパーミニ。ちなみにスーパーミニとはAセグメントよりひと回り小さなコンパクトカーを指す。次が純EVの旗艦モデル。そしてミドルサイズの純EVだ。どれもステランティスのプラットフォーム上に構築されるが、ランチア独特の上品な佇まいと快適性、ゆったりとした生活に相応しい持ち味を加味すると言われる。

イタリアの至宝、ランチアのルネサンスに期待したい。

Car Entertainment Magazine [ゲンロク] GENROQ

Subscription 雑誌のサブスク

紙で読む派？ デジタル版で読む派？
ライフスタイルに合わせて選べる購読プラン

月額購読

半額 **50%** OFF

キャンペーン!

申込み締切
2022年
11/30
まで



紙で読む

今なら、開始から3号目まで半額

1冊1100円のところ
1~3号分まで **550円**

※注意：特別定価時はそれに準じます。●送料無料でお届けします



デジタル版で読む

今なら、開始から3号目まで半額

1冊1000円のところ
1~3号分まで **500円**

※注意：特別定価時はそれに準じます。※デジタル版月額購読のご契約には、バックナンバー読み放題(100冊以上のGENROQアーカイブ読み放題)はつきません。ご注意ください。

デジタル版バックナンバーサービス!

さらに、「紙」には100冊以上の
GENROQアーカイブが好きな時に読み放題!

2012年11月26日発売号(2013年1月号)からの最新号までのGENROQデジタル版をお楽しみいただけます。

※デジタル版月額購読のご契約には、バックナンバー読み放題(100冊以上GENROQアーカイブ読み放題)はつきません。ご注意ください。

詳しくはコチラで

スマホ・PCから

ゲンロク 次号予告

検索

お申し込みページの購読プランを選択するプルダウンから、「紙+デジタル」または「デジタル」をお選びください。

お電話から

フリーダイヤル **0120-223-223** (24時間365日受付)

※お電話の際は、あらかじめクレジットカードとメールアドレスをご用意ください。



- 定期購読のご契約はFujisan.co.jpとなります。お申込みはFujisan.co.jpの利用規約に準じます。
- お問い合わせ先：富士山マガジンサービス cs@fujisan.co.jp





Vol. 38 REPORT ● 本田雅一 (HONDA Masakazu)
PHOTO ● 小林邦寿 (KOBAYASHI Kuniyisa)
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。



MagSafeに対応したiPhone12以降のiPhoneシリーズに対応する。Power Dongle付属モデルはApple Watchもワイヤレス充電することが可能。充電ドックは360度回転する。

スマートフォンの時代になり、世の中が便利になったと思っている人も多いが、一方で煩わしい作業も生まれている。そう、多数の機器を充電していなければ、翌朝に充電が間に合わず、1日の始まりが躓きから始まってしまう。スマートフォンはもちろん、スマートウォッチ、ワイヤレスイヤホンを充電し、さらに安心のためにモバイルバッテリーまで揃っていて欲しい。簡単なことのようにだが、これだけデジタルデバイスに囲まれている僕でさえ「モバイルバッテリー貸してくれない?」と人に頼んだり、朝の電車内で残量ゼロに近いバッテリーを充電しながら移動していることも少なくない。

メーカーもそんなことは承知しているから複数機器をまとめて充電できる製品がいくつも発売されている。あらゆる製品を試してきたが、PITAKAのMagEZ Sliderほどシックリとくる充電デバイスはなかった。iPhone 12シリーズ以降で採用されているMagSafe専用という制約はあるが、これひとつあればiPhoneとAirPods、無線充電可能なモバイルバッテリーのすべてをコネクタ接続することなく充電でき、さらにUSB-Cの充電ポートがひとつ提供される。しかも充電ドックは滑らかに回転しつつ、ピタリと思通りの位置に止められるiPhoneスタンドも兼ねており、MagSafeでパチンとiPhoneを貼り付けるだけだ。本体サイズもコンパクトなので、書斎の机まわりがスッキリとまとまる。

同じPITAKAブランドでアラミド繊維を用いた約1mmの極薄かつ丈夫なMagSafe内蔵ケースがある。そうしたマグネット付きの薄型ケースでなければ、この製品はフィットしないのでご注意ください。出かける際にはiPhoneとマグネットスタンドから剥がしてもいいが、上方向に

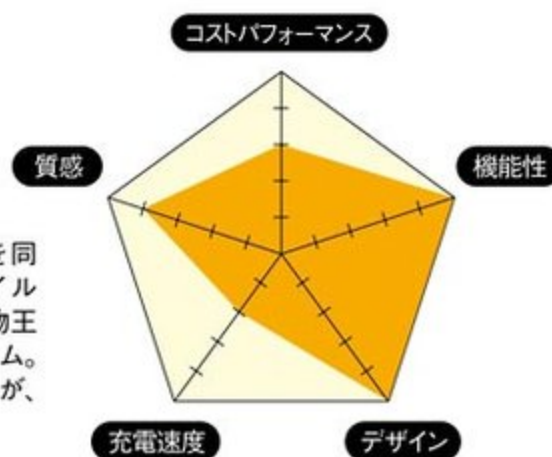


ハイブリッドワークに
最高の4-in-1
ワイヤレス充電器

PITAKA MagEZ Slider

PRICE 1万4999円 (Power Dongle付きは1万9999円)

iPhone本体と複数デバイスを同時充電し、持ち出せばモバイルバッテリーにもなる。忘れ物王の筆者には欠かせないアイテム。Apple製品にしか対応しないが、だからこそ緻密な設計だ。



スライドさせると、スタンドのMagSafe部がそのままモバイルバッテリーになってくれる。

さて、これだけで話は終わらない。USB-Cから直接充電できるPower Dongle付きモデルなら、Apple Watchもこのスタンドから充電可能。ドングルは極めてコンパクトで端子を覆うカバーも付属(使わない場合は反対側にマグネットで装着しておける!)するから、そのまま持ち出せば、外出先で使える充電ドングルに早変わりする。このPITAKAというブランドは実に芸が細かく、回転スタンド底部も再剥離可能な粘着素材で机に固定できたり、複数のAirPodsに対応するため置き台の高さを2段階に調整できるようにしたりと実に緻密に、使いやすさを念頭に設計が行われている。

Apple製品に特化しているからこそ、ユーザー動線に沿って緻密な設計の充電スタンドをデザインできたのだろうが、これほどマルチな活躍をしてくれると他の充電製品には戻れない。唯一の不満はiPhoneのワイヤレス充電速度が5Wと遅いこと。帰宅したらこのスタンドにパチンと貼り付けておくだけだから、普段は急速充電は不要。ただしモバイルバッテリーとしてEZ Sliderのバッテリーを持ち歩く際には充電速度の遅さにややイラつくかもしれない。とはいえ、そんな不満など忘れてしまうほど便利な4-in-1充電スタンドである。



背面充電エリアはAirPodsをワイヤレス充電可能で、AirPodsの置き台は高さを2段階に調整できる。Apple製品に特化した細かい設計が実に嬉しい。



MagSafe対応バッテリーはスライドアウトさせてiPhoneの背面にくっつけてワイヤレス充電しながら移動可能。外出先でも充電できるのは便利だ。

MagEZ Slider本体とPower DongleはUSB-Cで接続する。Power Dongleを使わないときはUSB-C対応のデジタルデバイスを繋げて充電することも可能だ。



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。



1 モデルガレージ ロム
アルファタウリAT03
モデルカー

| 1名様 |

スクーデリア・アルファタウリが2022年のF1参戦用に開発したマシンの1/43モデルカーです。精巧なミニチャンプス製です。

■提供: モデルガレージ ロム
☎06-6486-2800 <http://www.romu-romu.com/>



2 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



4 Goodyear
キャップ

| 1名様 |

「GOODYEAR」のロゴが映えるネイビーのキャップです。カジュアルな装いにマッチします。

■提供: 日本グッドイヤー



5 ノキアンタイヤ
マスク

| 1名様 |

ブラック基調のオシャレなノキアンタイヤロゴ入りマスクです。普段使いにもぴったりです。

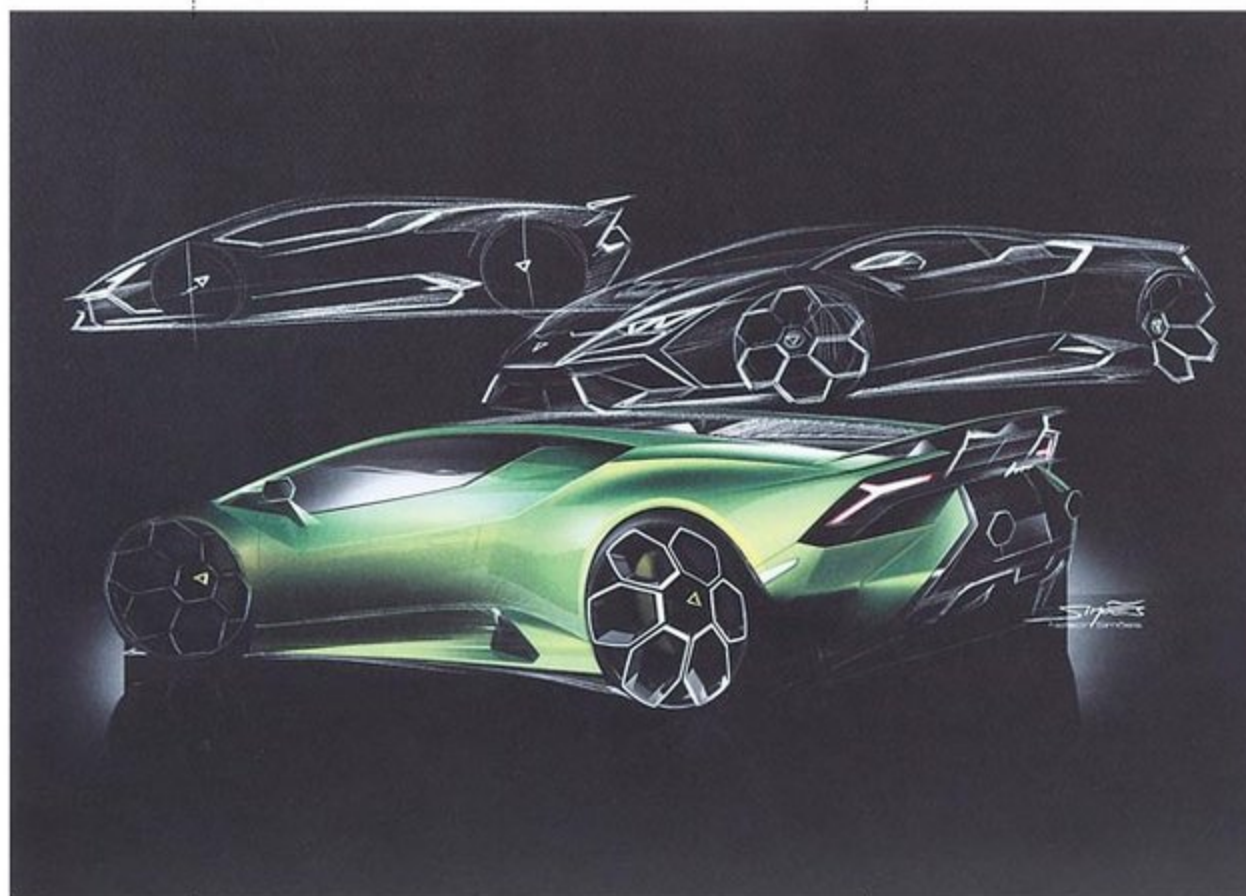
■提供: 阿部商会

3 Lamborghini
リトグラフ

| 1名様 |

ウラカンの最新モデル「テクニカ」が描かれたリトグラフです。ランボルギーニファンには堪らない逸品です。

■提供: ランボルギーニ・ジャパン



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 11月号のプレゼントにご応募ください。

■ 応募コード **GRQ11**

■ 応募締め切り

2022年10月20日(木)

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10月20日(木)＞

※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 

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乱丁、落丁、配送中の破損・汚損が発生した場合がございましたら、正規の商品への交換を致します。(なお、お取り替え時の送料は弊社で負担させていただきます。)お手数ですが、三栄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

NOV 2022 No.441



世代を超えた真夜中の交流

某日深夜に小林カメラマンの「真夜中のShort Story」を撮影中、近くで遊んでいた若者たちがSF90ストラダレに惹かれて話しかけてきた。「スゲー」とか「やば」とか交えながら語る彼らは結構クルマ好きで、ボクも楽しい時間を過ごした。若者のクルマ離れと言われるけど、そんなことないんだよね。(ゲン)



仕事はどこでもできる

主にWeb業務を担当するようになり、ロケが減って、テレワークが増えました。日々のコンテンツ制作するにはその方が都合がいいのですが、とはいえ現場取材もたまにはあるわけで……。スケジュールがテンパっている場合は、芦ノ湖を眼下に見ながら、ワーケーション(風)になることも。(卓)



Apple派に最高

本号の連載「COOL GADGETS」で紹介したMagEZ Sliderは僕も個人的に愛用しています。iPhoneを充電しつつ卓上ホルダーとしても使えるし、Apple WatchとAirPodsを同時に充電できるのも超便利。あ、今月は発表されたiPhone14、新型Apple Watch、AirPods Pro2を買ってしまったんだ。散財(涙)。(亮)



9月11日は「911の日」

ポルシェ 911は1960年代からラリーシーンで活躍しているだけに、その血統を継ぐ現代の911が「The Rally(本誌P25参照)」を楽しめるのも頷けます。最新のタイプ992を見慣れた目には、ナロー時代の912やGシリーズのコンパクトさが新鮮でした。(ラリーは好き@か)

NEXT ISSUE

2022年12月号 No.442 2022年10月26日(水) 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: 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/>

SPECIAL SHOP INFORMATION

Mercedes-Benz

Contents of this month

■ オフィス ケイ	P170
■ ジェットストローク	P171
■ スマート・カーサービス	P172
■ ダムクラフト	P173
■ ボンドボディ	P174
■ マックスクラフト	P176
■ ミストラル	P177
■ ロベルタ	P178
■ ユーロ	P180



6500mmの全長が与えられているメルセデス・マイバッハS600プルマン。ボンネットのマスコットエンブレムも当然マイバッハのものへと変更されている。

↓ボディショルダーから上部は、オフィスケイが得意とするラッピングカスタムを実施。ブラックのボディにシルバーのラッピングを施すことで、マイバッハらしい高級感と個性がより強調されている。



ヘッドライトも3本のチューブラインが入る後期型スタイル。テールランプはイグニッションオンで光るカミングホームアクションが備わり、形状も後期型のものとなる。

超稀少なS600プルマンを 後期仕様へカスタマイズ



グリルとバンパーは後期型のデザインに変更。ホイールもマイバッハ後期スタイルの20インチをインストールする。

「究」 極のエクスクルーシブ」の名の下に、2016年に登場したメルセデス・マイバッハS600プルマン。S222型スクラスをベースとするこれは、ロングホイールベースモデルをさらに約200mmストレッチし、3列目にエグゼクティブシートを奢るという超豪華仕様だ。このメルセデス・マイバッハS600プルマン、受注ではあるが国内でも正規販売が行われ、その新車価格は8800万円（前期型）からだった。

このモデルは前期型と後期型が存在するが、その前期型を後期仕様へと変更するカスタマイズを提案するのが、メルセデスカスタムの老舗として知られるオフィスケイだ。具体的なアプローチは、チューブラインの入るヘッドライト、カミングホームアクション付きのテールランプ、そして縦格子デザインのグリル、クローム処理を施したバンパーも後期仕様とし、エンブレムも当然マイバッハのそれへと変更。ホイールも後期スタイルの20インチへと改められている。

この取材車両はボディ上部にシルバーのラッピングを施すことで、メルセデス・マイバッハS600プルマンを、よりマイバッハらしいスタイルへと演出することにも成功している。



施工はマスキングを行ってから、塗装ブース内でスプレーガンを使って行う。補修ペイントと同様の作業を行うため、高品質な施工を約束している。細部の複雑な意匠まで塗膜の効果が及ぶことも大きな強み。複雑なボディ形状でもキレイに施工することができる。



デモカーのメルセデスAMG GTは飛び石キズの影響が出やすいフロント周りにクリア塗装のSPPF(スプレーペイントプロテクションフィルム)を施工。さらにnull-barのエアサスもインストールすることで、究極のローフォルムも楽しめる仕様に仕上げている。



ラバーディップを用いることで純正ホワイトカラーからマットモスグリーンにカラーチェンジしたW463AのGクラス。0.16~0.23mmという厚い塗膜を形成することで、オリジナル塗装を強力に守ってくれる。

↓スーパーカーからラグジュアリーモデルまで、幅広いモデルに対して膨大な施工実績を持つ。他を圧倒する美しい仕事の数々は、高い技術を持つスタッフの手により、世に送り出されている。



卓越した塗装技術を用いて美しく強靱なボディを提供



ラバーディップ&SPPFの施工は専用塗装ブースで行われる。サービスは全国70店舗の施工認定店で提供されるほか、ジェットストロークでも対応可能。カスタムペイントやカスタムボディワーク、鍍金塗装と合わせてオーダーされるケースも多いそうだ。

これまで数多くのカーショーで傑作を披露するなど、カスタムシーンで大活躍するジェットストローク。中でも卓越した塗装技術がもたらすオールペイントは目の肥えたカスタム好きを唸らしてきた。その卓越した技術を存分に活かしたのが、ジェットストロークが手掛ける新時代の塗装「ラバーディップ」と「SPPF(スプレーペイントプロテクションフィルム)」だ。ラバーディップがカラー塗装、SPPFがクリア塗装という違いはあるが、塗って剥がせる独自のラバー塗料をペイントすることで、強力な保護効果をボディに与える。

気軽かつ簡単に飛び石などからボディを守ることができることもあって、多くのカスタマーから注目されているこのサービスは、ジェットストロークを始めとした全国各地の認定施工店で提供されている。小さな傷への凹みの補修から、オールペイントを用いたカスタマイズカーの製作、さらには世界トップレベルのボディプロテクションまで、クルマ好きのあらゆるオーダーに対応してくれるジェットストローク。唯一無二のアドバースと施工術を体感してもらえれば幸いだ。



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／9:15～18:00
定休日／第一水曜日
〒136-0074
東京都江東区東砂5-20-2
☎03-6666-0826
<https://smart-auto.co.jp/protectionfilm>



ホームページ



メールアドレス



↑フロントウインドウの飛び石キズの付着を防止するウインドウプロテクションフィルムにも対応。高い保護効果を期待できる人気のメニューのひとつだ。

→ボディ形状に合わせてフィルムもカスタマイズ。パーツ端や折り返し部まで美しいフィルム処理を行ってくれる。独自の施工術を駆使することでGクラスのボンネットも美しく仕上げる事が可能だ。



空調が完全にコントロールされた施工ブース。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。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。



サイドステップのメッキ部分に行うプロテクション施工も人気。フィルムは修復機能も備わるため、美しい状態を長期間キープすることができる。



Gクラスのボディから突出しているウインカーランプもカスタムフィルムを用いることで保護することができる。気になる部分があるならば遠慮なく相談して欲しい。

←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。

卓越した技術と環境を用いて 最高のプロテクションを提供



ボディコーティングも多彩なレシピを用意。中でも強靭なセラミック保護皮膜で塗装面を保護してくれるセラミックプロは、スーパーカーやボルシェなどを中心に数多くの施工実績を有している。



東 京・江東区に拠点を構えるスマート・カーサービスは、多彩なカーディテールリングを提供しているプロショップ。プロテクションフィルム施工は、同社の看板メニューでもあり、美しく強靭なボディを提供するために用意される独自の施工プログラムには、他にはない充実の内容とコダワリが注がれている。

まず注目して欲しいのは、徹底した施工管理を行っている点。複数のスタッフがチームで施工を行うことで最高レベルの仕上がりを約束する作業スタイルに加えて、ゆとりタイムスケジュールも採用。1台のクルマにしっかりと向き合うことで、完成度の高いフィルムワークを実現している。

ハード面も空気中に漂うチリやホコリの混入を防ぐべく、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するほか、国内では珍しい静電気除去イオンビームガンや、静電気の発生を低減させる特殊なユニフォームも導入済み。世界トップレベルの施工環境を整えていることも見逃せない。

クルマを大切にしているユーザーならば、スマート・カーサービスが提供している世界トップレベルの施工術を体感してみたい。

DAM CRAFT

■ダムクラフト

原文昭●REPORT ダムクラフト●PHOTO

営業時間/10:00~19:00

定休日/日曜日、祝祭日

〒153-0064

東京都目黒区下目黒2-19-7

☎03-5759-3575 <http://www.damcraft.jp>

マット系塗装のクルマには強力な保護効果が得られるプロテクションフィルムの施工をオススメしている。フィルムはクリア/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とのこと。

→シートやフロアを丸洗する室内リフレッシュは、車内の臭いも解消できる知られざるメニューのひとつ。中古車を購入したユーザーから依頼されることも多い。



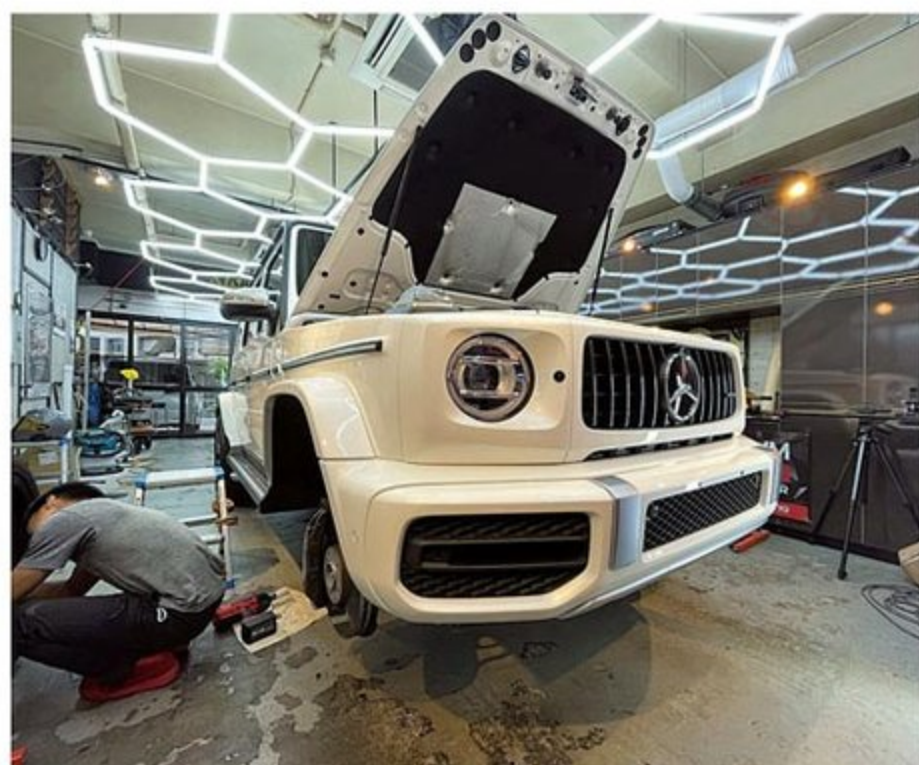
ボディコーティングはニーズに合わせて幅広いブランドを用意するが、美しさと防汚性能を求めるユーザーにはジーテックのクリスタルセラムウルトラをオススメしている。屋外駐車が多い車両との相性も抜群に良いそうだ。



クラシックモデルに関しても、塗装状態を見極めながら丁寧に磨き上げることで、見違えるレベルにまで蘇らせることができる。あとはボディコーティングをかければ最高の状態を長期間楽しむことが可能だ。

←見えない部分まで徹底的に磨き上げるのがダムクラフトの流儀。Gクラスのタイヤキャリアの裏側は汚れが付着しやすいため、コーティングの効果も強く実感できる部分。

大切にしているGクラスを美しく、守るサービスが好評



ブレーキダストによるホイール&キャリアの汚れにも事前のコーティングは効果大。ホイールを脱着してホイールの裏側やブレーキキャリアまでコーティングを行う「パーフェクトホイール&キャリアコーティング」はリピーターも多い人気メニュー。興味があればQR動画を御覧いただきたい。

2 000年6月の創業以来、卓越した技術を用いることでクルマを美しく仕上げてくれるダムクラフト。メルセデス・ベンツの施工も豊富で、特にGクラスは旧き佳き時代のゲレンデ世代からW463型の現行モデルまで、幅広い世代で相談されることも多い。今回はGクラスオーナーから人気のサービスを紹介したい。

まずは定番の「GTECHNIQ（ジーテックニク）」のセラミックコーティング。密着性の高いベーススレイヤーと滑らかな被膜を形成するトップスレイヤーにより、艶のあるボディに仕上げながらも圧倒的な防汚性能を手に入れることができる。泥や埃、油分系の汚れに強く、効果の長さ、耐久性にも秀でているため、ボディに汚れが付着したとしても簡単に洗い流すことが可能。大柄なボディゆえに洗車の負担が大きいGクラスとの相性は抜群にいいという。

ホイールコーティングも効果的で、ダムクラフトではホイール裏側まで徹底的にキレイにするコースも人気。マット系塗装のモデルにはプロテクションフィルムによるボディ保護もオススメしているそうだ。

営業時間／9:00～19:00
定休日／日曜日、祝日
〒353-0001
埼玉県志木市上宗岡3-7-6
☎048-485-6151
<https://www.hosokawa.co.jp/bond-body/>

■ボンドボディ

BONDBODY

新たに導入した塗装ブースはフルサイズのSUVにも対応できる広々とした作業スペースを持つ。



空調設備がパワーアップされた恩恵は、ボンドボディが手掛けるあらゆる仕事に及ぶ。クオリティ向上への投資が積極的に行われていることも強み。

いち早くコンピューター制御の調色カメラを導入することで、パート毎の色味を抽出。全塗装から部分塗装までメーカー工場出荷時と寸分違わぬ塗装クオリティを実現している。



最新鋭の巨大ペイントブースを導入 圧倒的クオリティをユーザーへ

塗装ブース内には調色した塗料を試射する専用設備を完備しており、職人が目視で確認することによって調色カメラのポテンシャルをフルに引き出すことができる。



塗装ブースの存在意義とも言える換気機能を向上させることで、塗料の乾燥時間を従来の3分の1まで短縮化。鈑金から塗装までワンストップで請け負えるボンドボディならではのフレキシビリティを向上させることで、高いクオリティをキープしながらリーズナブルかつスピーディなワークスタイルを実現している。

ちなみにボンドボディはボンドグループの一員でありながら、独立したショップとして営業しているのが、一般ユーザーからの要望にもフル対応してくれる。愛車の整備や修理からカスタムまで、気兼ねなく相談してみたい。

ド イツ車を中心に車両販売から幅広いカスタマイズまで手掛けるボンドグループ。そんな同グループの整備部門の中核をなしているのが、クルマのコンディショニングをキープするのに欠かせないボンドボディだ。

→将来的にはすべての自動車整備工場で導入されるエーミング(各種センサー類のズレを修正する)機材もいち早く導入。センサー必須のバンパーやガラス交換に威力を発揮しそうだ。

←塗装ブースで塗料を塗り上げたボディは仕上げのバフ掛けによって光沢感を増す。まるで鏡のように塗装面に映り込む研磨機を見れば、そのクオリティを想像できるだろう。





専門スタッフによるフィルム施工は芸術的。フィルムの表面に一切の負荷をかけずにエア抜きも完璧にこなすので、高品質な全塗装を施したかのような仕上がりが得られる。



フィルムをボディの裏側に巻き込んで貼り付けるラッピングに対し、プロテクションフィルムは車種毎に用意されたボディデータに合わせてフィルムをカットして使用する。



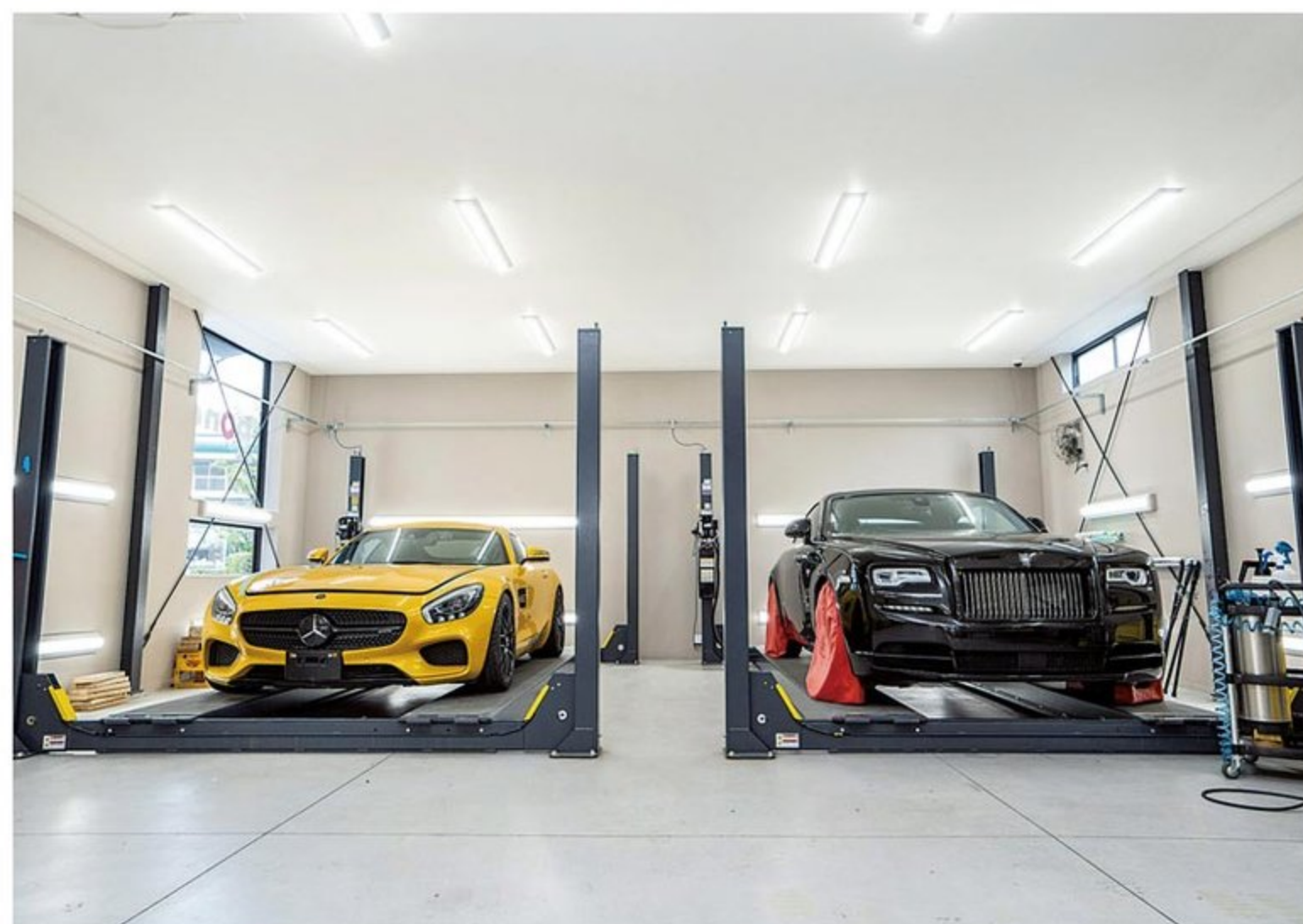
↑フィルムの貼付施工はミリ単位のフィッティングや根気強さ、そしてフィルムに負荷をかけずにラップするチームワークが必要になってくる。

←多量のスチームを駆使してフィルムを貼り付けるのもプロテクションフィルムならではの施工スキル。1度貼ってしまえばフィルムの存在さえ忘れさせてくれるクオリティだ。

高品質フィルム施工に自信あり ボンドラップスもまもなく設立予定

ボンドボディのもうひとつの看板になりつつあるのが、ラッピングやプロテクションのフィルム施工。ボンドボディでも専門チームが国内屈指の仕上がりを提供している。

昨今ではクルマ全体のイメージチェンジを図る手段としてオールペイント1に対し、フルラッピングが9割を占めるほどの認知度があるという。走行中の飛来物だけでなく紫外線などからボディをケアするプロテクションフィルムもオーナーの間ではマストな選択になっているのだ。



↑ラッピングフィルムの施工スペースはチリやホコリを取り込まない形状となっており、常に空調を効かせて塗装ブースのような清潔感をキープしている。

→世界各国のフィルムメーカーと提携することで色味や光沢感、メーカー毎のフィルム特性を加味した適材適所の施工を実現。実際に目にして触れてみて質感を確かめられる。

フィルム自体のクオリティも日進月歩の進化を遂げており、さまざまな曲面やエッジに対するフィッティングも劇的に向上。同時にフィルムに問われる品質も、色味から耐候性まで数年前では考えられないほどの向上を果たしているという。

取り扱うフィルムブランドはラッピング関連でテックラップ、オラカル、エイブリー、ヘキス、3Mなど。プロテクション系ではエクスペル、エスベック、ダイヤモンドスウェルと蒼々たるラインナップを誇る。

昨今の高い需要に應えるため、近い将来ボンドラップス(仮名)として独立し、顧客への対応を担うサービス部門も新設される予定だ。



営業時間／本社 8:30～19:00(平日)11:00～15:00(日曜日、祝日) 東京ランチ 10:00～19:00 ※事故は24時間対応
定休日／本社 年中無休 東京ランチ 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

■東京ランチ
〒150-0011
東京都渋谷区東3-1-3 広尾ビューヒルズ1F
☎03-6419-7321



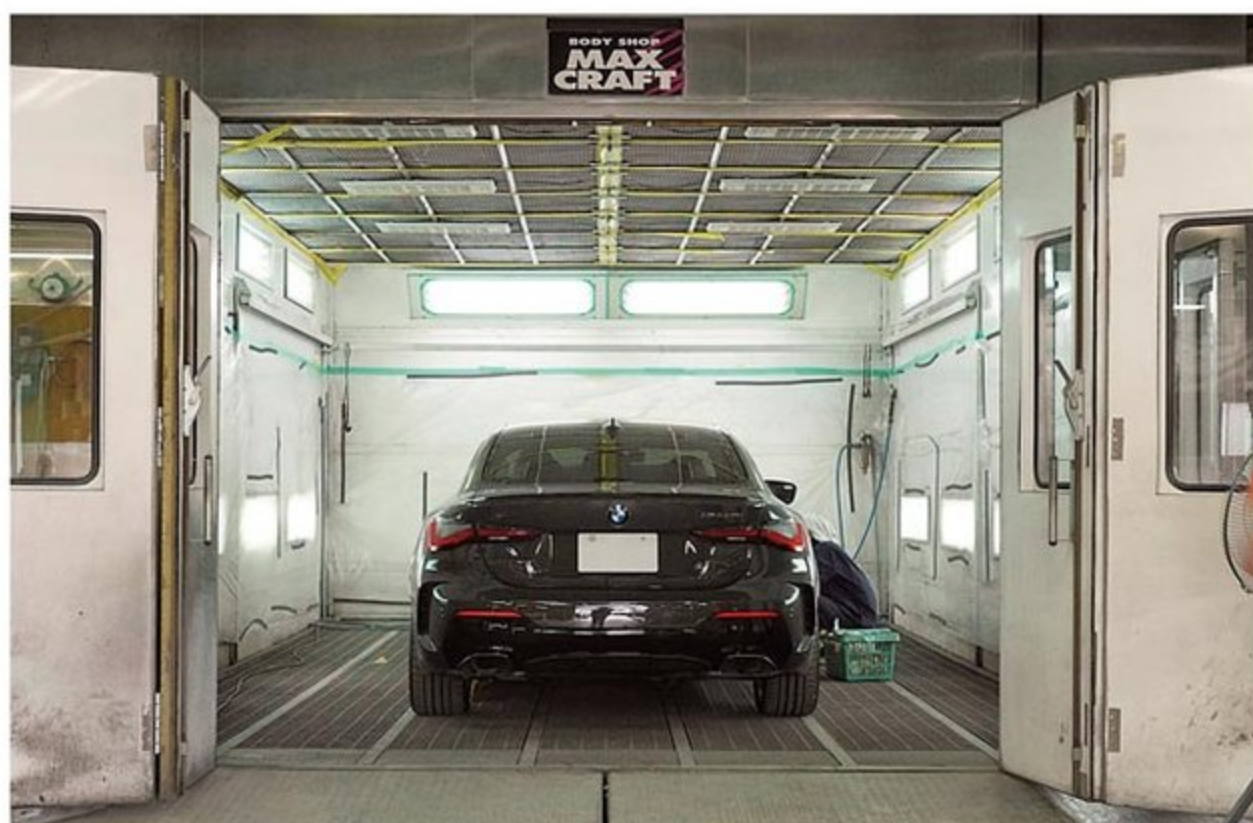
本社／ファクトリーは、第三京浜の港北ICからクルマで10分程のアクセスの良い場所に構える。ディーラー以上のサービス体制を整えていることも心強い。



←自社ローダーは2台所有。事故などの緊急時には24時間対応が可能で、迅速に事故現場に急行できる充実のバックアップ体制を整える。



モデルごとに異なる塗料や素材の特性を見極め丁寧な施工を施すことでボディは美しく蘇る。経験と技術の差はこんな部分に強く表れる。



ボディリペアはオーナーの希望に合わせて柔軟な施工を提供している。台数が少ない希少なモデルの作業経験も豊富に持っている。



厄介なホイールのガリ傷も、高い技術を注ぐことで美しく修復してくれる。他で断られたホイールでも対応できる可能性があるの、まずは相談して欲しい。



修理からカスタマイズまで 良質のボディワークを約束



カスタマイズ依頼はエアロパーツの取付からワンオフパーツの製作まで、幅広いニーズにフル対応。この分野にもボディショップとして培った確かな技術が注がれる。



マックスクラフトは、輸入車のボディワークのスペシャリストとして絶大な信頼を得ているボディショップ。輸入車のボディを知り尽くしたスタッフが手がける仕事は口コミでも評判を呼んでおり、関東のみならず遠方から依頼されることも多い。

また独自の施工術を駆使するドレスアップメニューも評判。エアロパーツの取り付けを例に挙げれば、車両のベースカラーとまったく違和感のない塗装の色合わせや、ベース車の現状に応じて自然に美しく装着させるフィッティング術などを随所に注ぐことで、ショーカールレベルに迫る美しい仕上がりを約束してくれる。ワンオフ加工やオリジナルパーツの製作にも対応するなど、ボディショップで積み重ねた技術とノウハウは、ドレスアップの分野にも活かされている。

ディーラー基準の20%オフを基本とする料金設定も強みのひとつで、幅広い用途でリーズナブルかつ魅力的な提案が可能。深刻なダメージを負った事故修理はもちろん、コスリ傷程度の部分的な補修や、エアロパーツやホイールペイントなどでも魅力的な提案ができるという。作業の相談や見積もりなどは、電話でも対応しているので、何か気になることがあるならば気軽に問い合わせたい。

Mistral

■ミストラル

マーク清原●REPORT GENROQ●PHOTO

営業時間／10:00～18:00
定休日／日曜日、祝日
〒104-0041
東京都中央区新富1-9-5 ミストラルビル1F
☎03-5566-0259 <https://maison.mistral-co.jp/>



ナロースタイルのリアバンパーもMMNDブランドのオリジナルデザインのパーツ。メッキレスのサイドモールはW460純正を使用している。



フロントグリルやライトベゼル周りなどはMMND(メゾン・ミストラルナローデザイン)のオリジナルパーツを使用。ウインターガード、サイドマーカーガード、ドアミラーなどのブラケットもMMNDオリジナルで、これにW460純正テールレンズ&レンズガードなどを組み合わせている。



新富町駅から徒歩で約3分という都心のど真ん中に位置するミストラル。ソニックプラスセンター銀座として、ソニックデザイン製品の販売なども行っている。



オリジナルのホイールはビートルックスタイルをモノブロックに昇華させた「MMND BLS-16」。W463型Gクラス専用サイズ(7.0J×16インチ)。軽量かつJWL及びVIAの認可を取得した車検適合品となっている。



アーバンのなモディファイが流行しているGクラスのカスタムシーンにおいて、アウトドアシーンにもマッチするメイクをいち早く取り入れ、かつレトロフューチャー的なスタイルの「メゾンミストラル・ナローデザイン」というスタイルを確立させたのがミストラルだ。

W463型のGクラスをベースに、初期のW460型のクラシックスタイルを取り入れると同時に、メッキ類の使用を極力避けることで、W463型にはないシンプルでエキステリアデザインとしていることが特徴。さらに、ヘッドライトガード、ルーフラック、オールテレインまたはマ

ッドトレインタイヤを履かせることで、アウトドアにもマッチするスタイルとしている。

しかもこのメゾンミストラル・ナローデザインはGクラスの機能を損なわないことも美点。味わいのあるミラーは室内から純正スイッチで調整もでき、サイドビューカメラもしっかりと使うことができる。安全に他のW463とは異なるスタイリッシュなメゾンミストラル・ナローデザインのGクラスを気軽に手にすることができるのだ。

このGクラスなら、昨今流行のグランピングもキャンプも、大いに楽しめるに違いない。



W463を先祖帰らせるフロントグリル&ヘッドライトシェードがメゾン・ミストラルの真骨頂。撮影車両にはブラックアウトランプなる軍用の赤外線フォグランプも装着される。



営業時間/10:00~18:00

定休日/月曜日

〒270-0112

千葉県流山市青田61-1

☎04-7155-0111 <http://www.roberuta.com>

■ロベルタ

ROBERUTA FACTORY

日常と非日常を両立する
V.I.P.御用達のシステムMercedes-AMG
GT RROBERUTA
LIFTER SYSTEM

✕

ルセデスAMG GTは限られたシチュエーションでのみ真価を発揮するスーパースポーツカーというよりも、超一級品の走行性能を秘めながら、あらゆる用途を我慢なくこなしてくれるGTスポーツカーだ。ロベルタリフターシステムがあれば、魅力はさらに際立つことは間違いない。スロープ式駐車場や、歩道をまたぐ際などの段差を前に、瞬時に車高を上げるのは心強い。初めて足を踏み入れる場所にだって躊躇なく乗っていい。

ロベルタリフターシステムは、彼らが独自開発した高圧エアシリンダー

タイプのエアリフトアップシステム。サスペンションのアッパー部分にジュラルミン製シリンダーを組み込み、高圧エアを使ってシリンダーをスライドさせることで長さを変化させて車高を操る。リモコンスイッチによって瞬時にロベルタ本体を動かせるので、普段使いでの「待ち」が少ない。ポンプやエアタンク、コントロールユニットなどは車室空間をほぼ犠牲にせずに設置できるという意味でも、デイリーユースではストレスフリーである。

何よりAMG GTのようなスポーツカーにとっては、持ち前のフットワーク性能を犠牲にしないところがいい。強靱な構造はおろか、サスペンションセッティングを見越した設計を持って、走りスポイルするこ



ロベルタはAMG GTに対して標準モデルからGT SやR、ブラックシリーズに至るまで装着実績がある。単にインストールをするだけではなく、モデル固有のフットワーク性能を犠牲にせず車高のアップダウンを可能とする。



メインコントロールユニットがダッシュボード奥に取り付けられる。音とインジケーターでリフターの作動状況を伝える。

車高を司るリモコンスイッチは車内のコンソールやダッシュボードなど使いやすい場所に固定できる。走りながらも車高アップができるのはストリートで便利だ。



ロベルタファクトリーではAMG GTをはじめ、あらゆるハイエンドスポーツカー、スーパーカーが入庫する。ビス穴ひとつ開けずに加工可能で、後付け感のないインストール術には定評がある。

→ラゲッジルームをまったく犠牲にせず、重量増も最低限に抑えられるのが強みのひとつ。AMG GTのようなスポーツカーにとっては相応しいアイテムだ。



とがない。サーキットなどの全開走行だって難なくこなせる。
装着後は5年間メンテナンスフリーで使い続けられる上に、本体には10年（消耗品は5年）もの保証が付く。それはロベルタの長年に渡る実績の証であり、実際、過去に不具合の出た事例はほぼ皆無だという。

ロベルタリフターシステムは今や全国のプロショップ、チューナーたちの間で定番となった。彼らはここロベルタファクトリーと連携を取りながら、リフターシステムの装着を前提としたさらなるローダウンや、あるいはオンリーワンのセッティングを請け負ってくれる。もちろん、ロベルタファクトリーに直接相談するのもオススメだ。彼らのセッティング術には定評があり、車体側を加工せずに綺麗にインストールする術にも長けている。

AMG GTをさらに過激に彩ったり、より走りを研ぎ澄ましたり、またデイリーユースでガンガン使い倒したり。いかなるニーズに対してもロベルタリフターシステムはキープバイスとなる。豊かで楽しく、刺激的なAMGライフを支えてくれるのが、ロベルタファクトリーを含めた彼らのモノづくりである。

営業時間／10:00～21:00(平日)
10:00～20:00(日曜日、祝日)
年中無休
〒134-0084
東京都江戸川区東葛西5-6-3
☎03-5674-7742 <https://www.euro.ne.jp>



こちらのカラーはブラッシュド(21万7000円/本)。やや大径サイズのメルセデス・ベンツ純正センターキャップに対応させるため、センター部のデザインは専用設計となる。ホイール裏にはJAWA(ジャパンライトアロイホイールアソシエーション)が性能保証した証明となる品質認定証が確認できる。



Gクラスの性能をフルに引き出すために専用設計された鍛造の限定ホイール「TWS FORGED Exlete 110M Exe Limited」を装着。サイズは22b×10.0Jの+25。撮影車はマットブラック(23万1000円/本)。



落ち着いた雰囲気の店内ショールームには旬のアイテムがズラリと展示されている。相談の多いホイールに関しては、国内外の人気ブランドを幅広く扱っている。

メルセデスカスタムのスペシャリスト 唯一無二のセレクトに自信あり



店舗は首都高速湾岸線・葛西出口から5分、首都高速小松川線・一之江出口から5分の江戸川区の環七通りと葛西橋通りの交差点に構えている。タイヤ&足まわりに関しても頼れる存在だ。



ここ数年、カスタマイズの世界でも圧倒的な存在感を放つメルセデス・ベンツGクラス。人気モデルゆえにパーツも豊富で、そこからベストアイテムを探り当てるのはなかなか大変だろう。そんな悩めるオーナーから頼られているのが、メルセデスカスタムのスペシャリストとして知られるユーロだ。

たGクラス専用ホイール。純正同様の抜群のフィット感に加えて、ホイールセンター部分のデザインを再設計することでメルセデス・ベンツ純正センターキャップも可能。顧客のリクエストから生まれた、ユーロでしか扱っていない限定アイテムになる。

また、メルセデス・ベンツ以外のモデルも充実している。同社のホームページからアイテムを検索することができるので、興味があるならばぜひご覧いただきたい。



ゲンロウ 2022年11月号 (毎月26日発売)
9月26日発売 No.441 第37巻第11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