

Porsche

2023

ポルシェ最強伝説

[NA6気筒兄弟の闘い] 911GT3 vs 718ケイマンGT4 RS

[サーキット最速の秘密] 911GT3 RSのサスペンションに迫る

[タイプ992総括] 911GT3 / 911カレラ4GTS / 911カレラ・カブリオレ

[電動化への道] ポルシェ最新BEV現地取材



スーパースポーツ最新事情

フェラーリ・プロサングエ日本上陸 / フェラーリ296GTS初試乗
マクラーレン・アルトゥーラ in 富士スピードウェイ

特選ショップ全国版



CONTENTS ①

GENROQ
2023 JAN No.443

1

32 JAPAN PREMIERE
フェラーリ・プロサングエ in 京都

34 TRACK ATTACK
マクラーレン・アルトウーラ

40

PORSCHE 2023

[4.0水平対向6気筒NA対決]

911GT3 VS 718ケイマンGT4 RS

[サスセッティングの妙味]

911GT3RS

[NEW COMER]

911ダカール / 911カレラT

[タイプ992再考]

911GT3 / 911カレラ4GTS / 911カレラ・カブリオレ

[ハイパフォーマンス4ドアBEVの哲学]

タイカンターボS VS メルセデスAMG EQS 53 4マティック+

[NEXT LEVEL]

E-PERFORMANCE







CONTENTS 2

GENROQ
2023 JAN No.443

1

72

THE BATTLE

アウディA8L 60 TFSIクワトロ
VS メルセデス・ベンツ S 580 4マティック・ロング
ケータハム・セブン170R
VS アルピーヌA110 GT
ポルシェ・カイエンターボGT
VS BMW iX M60
BMW M3コンペティションM xドライブ
VS アルピナB4グランクーペ

FIRST IMPRESSION

90

フェラーリ296GTS

COMING SOON

94

BMW7シリーズ
マセラティMC20チェロ

JUST ARRIVED

98

メルセデスAMG SL 43
アウディRS 3セダン
ジープ・コマンダー
フォルクスワーゲンID.4

ちょっと気になる日本車

106

トヨタ・クラウン・クロスオーバーRS

108

BENTLEY JORNEY

SHORT STORY

Photograph by KOBAYASHI Kuniyisa

112 ランボルギーニ・ディアブロGT

KAZ BAR

116 やっぱりクラウン?

清水和夫 × 渡辺敏史

サーキットのススメ

128 岡山国際サーキット

23 SCOOP ポルシェ・ボクスターEV

25 SCOOP メルセデスAMG GT エディション1

27 TOPIC フェラーリ499P

29 INTERVIEW アストンマーティンDB5ゴールドフィンガー・コンティニューエーション

31 EVENT ランボルギーニ・デイ・ジャパン2022

121 LONG-TERM REPORT

ランドローバー・ディフェンダー

ポルシェ911S2.4

ポルシェ911 (993)

130 MOTOR SPORT

2022スーパーGT チームルマン

BMW & MINI

134 福野礼一郎のスーパーカー自動車ロン

140 PREMIUM SUV

160 FACTORY TOUR

162 Check it up 新作パーツ紹介

172 昭和元禄ユニヴァース

176 LAMBORGHINI FUKUOKA 四国ツーリング

178 WINTER TIRE

182 NEW! ニュース/インフォメーション/新製品

185 NEW CAR TOPIC

187 WATCH BUSINESS FRONTLINE

189 成功の鍵

191 COOL GADGETS

193 今月のプレゼント

197 SPECIAL SHOP 全国編



ポルシェ718シリーズの
電動試作車を目撃！Porsche
718 Boxster EV

911ではハイブリッド化を足がかりにして、徐々にEV化を進めていこうとするポルシェだが、ボクスター／ケイマンに関しては一気に電動化を推し進める意向のようだ。次世代型試作車が走る様子を初めて捉えたスパイショットカメラマンが、それを裏付けている。テールにはダミーのエンドパイプを残しているものの、カメラマンによると「試作車はフラット4や6の特徴的なサウンドを発することなくほぼ無音で走っていた、あれが純EVなのは確かだ」と断言する。

2025年までに世界規模の販売台数の50%をEVにしたいと考えているポルシェにとって、数をさばけるボクスター／ケイマンのEV化は必須であり、タイカンとマカンEVに続く、同社3番目のEVモデルになるのはほぼ間違いないだろう。

次世代型のスタイリングは2021年に発表されたコンセプトカー、ミッションRに大きく影響を受けると予想される。事実、LEDヘッドライトや、水平方向に伸びたテールライトの形状はこのコンセプトカーのデザインが色濃く反映されている。一方、ミッションRではリアのホイールハウジング直前にボディパネルとは独立したプレートを設定しており、これがデザイン面でも空力面でも見どころになっていたが、今回捉えた試作車ではこの部分がカモフラージュされて、こういったデザイン処理なのか定かではない。

社内呼称「983」の次世代型では、アウディと共同開発のPPEアーキテクチャを採用する可能性が高く、最大の重量物であるバッテリーをドライバーの背後、後車軸の直前に配置する



ので、ミッドシップレイアウトの旨味は継承される。

次期ボクスター／ケイマンではベースモデルと高性能版の2種がラインナップする模様。前者は単一モーターでRWD。後者は2番目のモーターが前車軸に搭載されて4WDとなる。

高性能版の最高出力はミッションRと同等の1014PSに達するだろうと見る英語圏の媒体もあるが、これは少々楽観的に過ぎると思われる。現行型の2.5ℓ版は350PS、4ℓのNAフラット6を搭載するGTS 4.0モデルでは400PSを発揮している事実を勘案すれば、次期型でもこれと同等の出力になると見るのが妥当で、エントリーモデルでは350PS+、アッパーモデルではデュアルモーター+4WDに起因する重量増を埋め合わせるために400PS程度に落ち着くだろう。

フルに電動化された次期ボクスター／ケイマンは2024年に登場と目される。モデル名となったボクサーエンジンを失ったボクスターはボクスターたり得るのだろうか？ その答えは間もなく明らかになる。



新型AMG GTに
「エディション1」登場!?



Mercedes-AMG GT Edition 1

次世代メルセデスAMG GTの登場が近づいている。スパイショットカメラマンが捉えたのは、生産初年度に限られた台数が生産される予定の特別モデル、「エディション1」の試作車と思われる。

試作車はフルにカモフラージュされているが、それでも多彩な空力パーツを備えていることが見て取れる。まず目に飛び込むのは固定式リヤウイング。これはエディション1でも継承されるだろう。フロントバンパーの一部はスプリッターを形成し、サイドでは派手なサイドシルエクステンションが際立つ。直接



目視はできないがテールのアンダーボディは強くアップスweepするディフューザーを内蔵しているはずだ。なお、写真の1台では偶然にもカモフラージュで隠れていない部分为数カ所あり、ボディが明るいブルーに塗装されていることがわかる。

デザインがBBS流のホイールの奥には、ゴールドに塗装されたブレーキキャリパーが潜んでいる。ブレーキディスクはおそらくカーボンセラミックで、制動系が従来型よりグレードアップされていることが伺える。

新型AMG GTは新たに開発されたMSA (Modular Sports Architecture) と呼ばれるプラットフォーム上に構築される。ちなみにこのMSAは最新のSLにも使われている。

少なくとも今回姿を捉えられた試作車ではリヤフェンダー上に充電ポートのリッドがないため、ICE (内燃機関) を搭載している模様だ。従ってテールから顔を覗かせる角形断面のクワッドテールパイプは実働する。

エンジンは4.0リットルツインターボV8をSLと共用する。SLの場合、ハイパワー版のSL 63が585PSと800Nmのパワー&トルクを、SL 55では476PSと700Nmを生み出すが、新型AMG GTのチューンはこれより上乘せされる公算が高い。トランスミッションは9速ATを組み合わせると思われる、AWDシステムの4MATIC+がオプションで用意される。

ソフトトップが特徴のSLとクーペのみのGTとでは差別化が図られ、前者が2+2なのに対し、後者は純然たる2座席となるだろう。SLがターゲットに据える顧客層は動力性能はともあれ、ラグジュアリー性と快適性を優先するのに対し、GTの購買層はもっぱらパフォーマンスに着眼するのも差別化の理由だ。新型メルセデスAMG GTは早ければ今年中、遅くとも2023年の年明け早々にデビューすると思われる。ポルシェ911と競い合うAMG GTだけに、新型の出来映えに期待が募る。





Ferrari 499P

記念すべきル・マン復帰

これまでにル・マン24時間で9度の総合優勝を果たしたフェラーリが、歴史的な通算10勝目を賭けて来年の24時間レースに挑むことが決まった。

フランスの伝統ある耐久レースで「跳ね馬」が最初の総合優勝を手に入れたのは1949年のこと。その後、1950年代に2勝を挙げたあと、1960年から1965年までは破竹の5連覇を達成。通算優勝回数を9に伸ばした。これはボルシェ、アウディに次ぐ歴代3位の成績である。

そんなフェラーリも、1973年を最後に最高峰クラスへの挑戦を断念。それ以降はおもに生産車ベースのGTカテゴリーに参戦し、最近では2021年にル・マン24時間で優勝するとともに、ル・マンもシリーズの1戦として名を連ねる世界耐久選手権(WEC)でチャンピオンに輝いた。

そんなフェラーリが半世紀振りに最高峰カテゴリーであるLMHクラスへの出場を決めたのは、なぜか？ フェラーリでアクティバ・スポルティブGTの陣頭指揮を執るアントネッロ・コレッタは、その理由を次のように説明した。

「ルールの変更が最大の理由です。これにより、ひと目でフェラーリとわかるプロトタイプカーで総合優勝を狙えるようになったことが、ル・マンに復帰する直接的なきっかけとなりました」

現在、ル・マンで総合優勝を狙える最高峰カテゴリーはル・マン・ハイパーカー(LMH)クラスと呼ばれる。もともとハイパーカー(スーパースポーツカーを上回るパフォーマンスを備えたロードカーのこと)の参戦を前提に制定された規則だったが、最

大の目玉とされていたアストンマーティン・ヴァルキリーの参戦が不透明になったことを受けて、ル・マン24時間を主催するACOやWECを統括するFIAは、ロードカーをベースに持たない純粋なプロトカーでも参戦できるようにLMHクラスの内容を修正。ただし、空力性能の上限値を低めに設定することで、風洞実験から生まれた「エアロダイナミクスの権化」のようなデザインでなくても総合優勝が狙えるカテゴリーとした。

「スタイリングは非常に重要でした」コレッタは、ロードカーに近いデザインでの参戦を認めたLMH規定を高く評価した。「来年はフェラーリが最高峰カテゴリーへの参戦を休止してから50周年、そしてル・マン24時間の100周年にあたります。レギュレーションの改正が、こうしたアイコニックな年に



エンジンは296GTB / GTS用をベースとした3.0 V6を搭載する。ちなみにモデル名はエンジン1気筒あたりの排気量499ccのプロトタイプカーを意味し、フェラーリにとって伝統のネーミングである。



10月30日にイモラで開催した「フェラーリ・フィナーリ・モンディアーリ」で499Pと296GT3の両モデルが展示された。

ル・マンへと復帰する素晴らしい機会となりました」

499Pと名付けられたニューマシンは、7月6日にフィオラーノでシェイクダウンテストを実施。その後も各地でテストを重ね、総走行距離は1万2000kmを越えたという。

「開発は順調です」とコレッタ。「2023年は(新規参入する)多くのチームが信頼性の問題を抱えるかも知れませんが、私たちはいま、全力で準備を進めています。もちろん、(トヨタやプジョーのように)経験あるチームが有利なことは間違いないでしょうが、きっと興味深い闘いになるはずです」

296GTB/GTSと同じエンジンブロックを用いる499Pのデビュー戦は、2023年3月17日に開催されるWEC開幕戦のセブリング1000マイルとなる。

600PSのGT3マシン

Ferrari 296GT3

今年の「フェラーリ・フィナーリ・モンディアーリ」では499Pとともに新型GT3マシンの296GT3も展示された。「296GT3の開発は前作488GT3の弱点をチームにヒアリングするところから始めました」。そう語り始めたアントネッロ・コレッタは、続けて「幸い、弱点はそう多くありませんでした」と言明。新型は、ホイールベースを規則で定められている最大値の60mm延長するとともに、姿勢変化に伴う空力特性の変化を最小限に留めるなどして、カスタマーレーシングに求められる特性を追求したという。

296GT3のデビュー戦は2023年1月に開催されるデイトナ24時間となる。





「ちよつとした銃弾なら
跳ね返します」



Aston Martin DB5 Goldfinger Continuation

アストンマーティンのヘリテージ部門である、アストンマーティンワークスがDB4GT、DB4GTザガートに続くコンティニュエーション・モデルの第3弾として2020年に25台限定で発売したDB5ゴールドフィンガー・コンティニュエーションが日本に上陸。展示会場となったアストンマーティン青山ハウスで、ワークスのプレジデントであるポール・スパイアーズ氏に話を伺うことができた。

「ガジェットはすべて映画の特殊効果監督であるクリス・コーボールドがやってくれました。フロントのマシニングの音は映画からサンプリングしたものです。グリルの中にスピーカーが入っていて試行錯誤の末、この音量になりました。普通の人にはびっくりしますよ。オーナーはたくさん遊びたいでしょうから5000回の作動テストをしました」

そう話しながらスパイアーズ氏は、リモコンで操作しながらガジェットの数々を説明してくれた。今

回持ち込まれたのは4000マイルほどの走行テストを行ったプロトタイプとのことだったが、コーボールドのアイデアをいかに無理なく車体に取り込むのか、開発チームは試行錯誤を重ねたそうだ。

「リヤのスモーク発生装置は当初ノズルが1本だけでしたが、走りながらも勢いよく流れるように2本にしました。あとリヤの防弾板はカーボンケブラー製でちょっとした銃弾なら跳ね返せます。実際に実験済みですよ」

スパイアーズ氏によると、ボンドカーの復刻はDB4GTから続くコンティニュエーション・モデルの自然な流れとして決まったが、その一方でメーカー自身が過去のモデルを復刻することには、社内では賛否が巻き起こったのだという。

「色々な意見が出ました。復刻することでオリジナルの価値を落とすことがあってはならないとね。でも今、DB4GTもDB5もどんどん値段が上がって

いる。それもコンティニュエーションによって、エンジン、ギヤボックスからドアハンドルまで、様々なパーツを供給できるようになったことが大きいと思います」

例えばドアハンドルは当時のメーカーに復刻をお願いしたのだが、すでに金型が廃棄されていたため、3Dスキャンして型を起こし、見た目だけでなく触り心地にまで拘って復元したものだそうだ。そのあたりは元DB5オーナーで、生産した25台すべてを最終テストして送り出したスパイアーズ氏の拘りでもある。

「我々には3つのP、ピープル、プレイス、プロセスが大事なんです。いい場所をつくれ雇用の魅力になる。最近もボディ専属に2人の若者を雇ったところですよ。彼らはこれから4年間修行するのですが、若い世代へのスキルの継承は、50年後も100年後も乗っていただきたいと考える我々にはとても大事なことなのです。コンティニュエーションの製造はワークスにとっての本丸とはいえませんが、製造することで得られた経験と技術は、必ずオーナーの皆さんのメリットになると考えています」



エンジンルームの小さなパーツから室内のトリムの質感、各種ガジェットまで完璧な再現度と完成度を誇るDB5ゴールドフィンガー・コンティニュエーション。「実際にドライブしてもコンティニュエーションはオリジナルを忠実に再現しています。私以外、乗って両車の違いを感じることは難しいでしょうね」とスパイアーズ氏は笑う。製造された25台のうち、実はまだ1台だけ残っており、今なら購入可能だという。





ウラカンで荒野へ

ウラカンに、おそらくファイナルとなるであろう新バージョンが登場した。ステラートと名づけられたオフロードモデルで、以前から開発中であることがランボルギーニからもアナウンスされていたから、ご存じの方も多だろう。

エクステリアは、オフロード仕様に相応しい変更が加えられている。まず気づくのは明らかに高めら



れた車高である。前後ともおそらく50mmほどであろうか、さらにフェンダーにはビス止めのワイルドなブラックのオーバーフェンダーが加えられ、全幅も拡大しているようだ。それに合わせて大型化されたサイドステップも、ステラート専用のデザイン。装着されるタイヤはブリヂストンのデューラーで、前後とも18インチが採用されている。

他にも特徴的なのはフロントに設置された補助ランプ。6個のLEDによる横長のライトを左右に2個、いかにも後付けのように装着することでオフロードマシンの雰囲気を高めている。屋根にはルーフレールやエアインテークを備えるなど、今までのウラカ

ンのイメージを覆すようなディテールには驚くばかりだ。

スペックなどは発表されていないが、サイドにLP640-4のエンブレムが装着されているので、エンジンや駆動系はおそらくウラカンEVOと同様のものが採用されているのだろう。ひょっとしたらAWDのセッティングなどは、ステラート独自のシステムとなっているのかもしれない。

もう発売されないのではないかとされていたステラートをウラカンファミリーの最後に登場させるランボルギーニの戦略には驚かされる。これからも我々の度肝を抜くモデルの登場に期待したい。



Lamborghini Day JAPAN 2022

年に一度のランボルギーニ祭り

恒例のランボルギーニ・デイ・ジャパンが11月11日に開催された。今年の開催地は東京で、全国から180台以上のランボルギーニが海の森水上競技場に集結した。

今回の注目は本国で発表されたばかりのウルス・ペルフォルマンテのお披露目だ。このイベントのためにステファン・ヴィンケルマン社長とチーフ・マーケティング&セールスオフィサーのフェデリコ・フォスキーニ氏が来日したことから、このイベントがランボルギーニ本社にとって重要なものと位

置付けられているかがわかる。

ヴィンケルマン社長はイベント会場で「日本はランボルギーニにとって年々拡大が続く、歴史の長い重要な市場です。日本のファンの情熱がこのイベントを特別なものとしています」とコメント。会場には他にもウルスの原点と言えるLM002やボロストリコがレストアしたイオタSVR仕様のミウラSVなどが展示され、熱い視線を浴びていた。

ランボルギーニ・デイでは欠かすことのできない参加車両によるパレードは、有明ガーデンをスター



トし、虎ノ門、日比谷、有楽町、銀座を通るというルート。最新モデルだけでなくカウンタック25thアニバーサリーやディアブロGTRなどのヒストリックモデルも含めた150台以上のランボルギーニが光輝く都心を走る姿は大迫力で、偶然遭遇した人は驚いたに違いない。

コロナ禍が落ち着いたこともあり、昨年よりもさらに規模を拡大して開催されたランボルギーニ・デイ・ジャパン2022。来年はどこで開催されるのか、楽しみにしたい。

JAPAN
PREMIER

世界遺産と跳ね馬の コラボレーション



Ferrari Purosangue *Arrive in JAPAN*

9月に本国で発表されたばかりのフェラーリ・プロサングエ。ブランド初となる4ドアのスーパーマシンが早くも日本に上陸し、京都の仁和寺で発表会が開催された。

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

4 ドアのボディに12気筒の自然吸気エンジンをフロントに搭載し4輪を駆動するプロサングエは、フェラーリの歴史の中でもかなり意欲的なモデルだと言えるだろう。1590mmという高い車高にブランド初となる4ドア。しかもそのリヤドアは後端を軸にして開く観音開き式。AWDにAWSをはじめとする数々の新機構を備え、あらゆる環境下で最高の性能を発揮する。そんな意欲作がイタリア本国で発表されたのは2022年の9月だったが、それからわずか2ヵ月後の11月上旬に、早くもプロサングエが日本に上陸して

発表会の夜は仁和寺全体がフェラーリレッドでライトアップされ、幻想的な雰囲気彩られた。





世界遺産の仁和寺の境内に特設ステージを設置して行われた発表会。照明で赤く染められた二王門には跳ね馬が映し出された。



京都の街中に佇むプロサングエ。日本の伝統的風景とイタリアの最新スーパースポーツは不思議とよく似合う。

というものだ。

一般観光客の拝観時間が終了した夕方に発表会はスタートした。招待客たちは仁和寺の中庭でカクテルタイムを楽しんだ後、特設の客席へと移動する。鮮やかな光の演出と共にフェラーリ・ジャパンの代表取締役社長であるフェデリコ・パストレッリ氏が登壇し、大型モニターに映される動画を交えながら

「プロサングエは妥協なく造られたフェラーリ初の4ドアモデルです。SUVではなく、あくまで4ドアのフェラーリスーパースポーツ。まさにフェラーリのゲームチェンジャー

となる存在と言えます」とプロサングエのプレゼンテーションを行った。そしてステージの奥側になる勅使門が開き、ホワイトのプロサングエがゆっくりと走り出てきて、二王門を背にゆっくりとステージに登る。躍動的なボディラインを持つ最新デザインのプロサングエと、京都三大門のひとつである二王門との組み合わせは意外なようでもあるが、実に見事な調和を見せてくれた。洋の東西と年代は異なっても、本物はどこか共通点がある。この夜の出席者たちは、誰もがそれを実感したに違いない。

発表会を行ったのである。

フェラーリが新型車の発表会を開催する場合、ほとんどは都内のホテルやイベントスペース、または正規ディーラーなどに関係者やプレスを集めて行うケースが多い。いずれにしても規模としてはさほど大きくはないが、それはフェラーリというブランドの性質を考えれば当然でもあるだろう。

に創建された歴史ある寺院だ。その敷地内に広大なステージや客席を設置して、大掛かりな発表イベントを行ったのである。会場には全国から選ばれた重要顧客も招待されており、また荘厳な仁和寺の建物や境内が一面フェラーリレッドに照らされるなど、実に華やかなものとなった。これほどの大掛かりな発表会は他のメジャーブランドでもまず見ることはない。フェラーリがこのプロサングエにかける意気込み、またこのクルマがフェラーリの歴史上でも重要な意味を持つ存在であることがわかる



インテリアのデザインは他のモデルとはまったく異なる。左右対称のようなインパネが印象的だ。



観音開き式ドアのため、後席の乗り降りもやりやすい。リヤドアの開閉は電動式。

V12気筒の自然吸気エンジンはフロントミッドに搭載される。駆動はもちろんAWDでAWSも備える。



次世代の走り

今

まで多くのマクラーレンでサーキットを走ってきた。すべてのマシンが本当に楽しく、特に720Sや765LTは強烈に速くて素晴らしい。今回ついにマクラーレン初の量産PHVであるアルトゥーラを富士で試乗した。その新しいテクノロジー満載のマシンの挙動がどのようなものか？ 私が感じたことをレポートしよう。

まずシートに座って最初に感じたのが、シートポジションの調整がとてもしやすいこと。走行しながらも簡単に行える。シートやペダルポジションはとも自然で、ドライブングに集中できる。それとドライブモードなどのスイッチがとてもしやすい、扱いやすくなった。見やすくなったメーターも含め、すべてにおいてポジティブな印象だ。

徐々にペースを上げて行く。マクラーレンらしい軽くて低重心の挙動は健在で、新しいカーボンモノコック技術によりPHVになってもその挙動は素晴らしい。コーナリングはとにかく良く曲がる。アンダーステアがとてもしなくて気持ちいい。特にコカ・コーラコーナリーや100Rなどの高速コーナリーでは車重の軽さと低重心によって高い安定感を示し、グリップも素晴らしい。

低速コーナリーでのブレーキングからコーナリーのクリップ付近までのフルブレーキでの進入は制動力が高く、リヤの安定感が高い。曲がるためのブレーキングではブレーキをリリースしながらステアリングを切り込んでいく時にリヤが適度に軽くなり、ターニングの向きを変える部分の挙動がとてもしスムーズでインフォメーションが優れていた。

McLaren Artura

マクラーレンの新時代を切り拓くPHV、それがアルトゥーラだ。先月日本に上陸したばかりだが、早くもサーキットテストの機会を得た。富士スピードウェイで本誌おなじみの田中哲也が実力を測る

REPORT ● 田中哲也 (TANAKA Tetsuya) PHOTO ● 市 健治 (ICHI Kenji)

1コーナリーやヘアピン、セクター3ではこのようなブレーキングからのターニングを繰り返して、サスペンションセッティングとEデフの効き方が素晴らしくマッチしていると実感できた。電動油圧パワーステアリングもドライバへのインフォメーションを重視しているマクラーレンのこだわりが感じられた。

フォーミュラ的な走り

だが、このクルマでもっとも感動的だったのがコーナー出口である。パワーとEデフのマッチングにより、理想的なコーナー立ち上がりを実現した。コーナリーのクリップ付近からスロットルをコントロールしていくと、足の動きに対してまったく反応の遅れがなく、思い通りにコントロールができるのだ。

モーターとエンジンの連動が素晴らしい。踏み始めでエンジンが少し





TRACK ATTACK



シンプルで機能的アルカンターラの室内。ビナクルと呼ばれるメーターナセルのスイッチでパワーブレーキとハンドリングのモードを切り替える。



Eデフとパワー特性、ESPの介入 どれをとっても一流レベルの制御だ。

たで、マシンが勝手にコントロールを行ってくれることを開発やセッティングした技術力や開発ドライバーのレベルの高さに感激した。
ただ慣れていないとトラックモードで走っていると、リヤがスライドしているような錯覚に陥って少し慎重になる人がいるかもしれない。そう思えるくらい「リヤ旋回」を使っただマシンだと感じた。
アルトウーラのリヤで曲げていくイメージは若いころ人生をかけて走っていたフォーミュラカーに似ている。フォーミュラはカートと同じようなアクセルワークを使ってリヤを

反応が遅れるところを、モーターが完璧にカバーしてくれる。なおかつ、そのトルクの出方も素晴らしいので今まで経験したことがない挙動が体感できた。全開時にはレブリミッターまでパワフルでスムーズ、唐突感のない特性を実現している。

リヤの高いスタビリティと共に感動したのはコーナー出口のEデフのコントロールである。アクセルを踏み込んでいくとリヤ荷重になり、その時にEデフの働きでリヤが旋回していくが、このEデフは「グレイグイ」とリヤが旋回してくれる。そのイメージはアクセルを踏んでいくとリヤ

が滑る寸前の部分がコーナー出口で継続され、よく曲がってくれる。それによりコーナー出口のアンダーステアはほぼ皆無と感ぜられる。

この「ギリギリ」部分を使ってコーナーリングを行ってくれるマシンはほとんど記憶にない。試しにわざと大げさにアクセルを踏みこんでみるとリヤが流れ出すが、この時リヤがスライドする寸前が同時くらいにESPがわずかに介入し、スピンしなかった。

アルトウーラのEデフの特徴とパワー特性、そしてESPの介入のどれをとっても、プロのドライバーが限界ギリギリを使って走る部分を、逆にプロよりうまいレベルの曲げか

旋回させていくイメージで走るのが、アルトウーラはフォーミュラの印象が強かった。

「軽さ」「高剛性」「レスポンス」「ナチュラルなインフォメーション」など理想となるフォーミュラをベースに、どうロードカーにしていこうかというイメージがすっかり浮かぶ。それでいてモードを変えれば乗り心地も素晴らしい。乗り心地重視とサーキット重視を両方カバーできるところは720Sでも感動したが、アルトウーラもまた同じレベルで素晴らしい。

エンジンとモーターがマッチ
富士スピードウェイを全開で走っ

TRACK ATTACK





McLaren Artura

SPECIFICATIONS マクラーレン・アルトゥーラ

■ボディサイズ:全長4539×全幅1976×全高1193mm ホールベース:2640mm ■車両乾燥重量:1410kg ■エンジン:V型6気筒DOHCツインターボ 排気量:2993cc トータル最高出力:500kW(680PS)/7500rpm[モーター最高出力:95PS] トータル最大トルク:720Nm(73.4kgm)/2250rpm[モーター最大トルク:225Nm] ■トランスミッション:8速DCT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:⑥ダブルウィッシュボーン ⑧マルチリンク ■ブレーキ:⑥&⑧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):⑥ 235/35R19(8.5J) ⑧ 295/35R20(10.5J) ■パフォーマンス 最高速度:330km/h 0→100km/h加速:3.0秒 ■車両本体価格:3070万円

てみた印象は良く曲がり、よく止まり、トラクションがとても良いということ。試乗当日はストレートエンドまでの全開が許されず、コントロールラインでのメーターを確認したが、それでも260km/h付近に到達していた。パワーだけではなく空力もあるので、最高速は予測できないがかなり伸びそうな予感がした。

これだけ高性能なパワーユニットを「扱いやすい」「フラットな特性」と言う誤解を生むかもしれないが、モーターとエンジンのマッチングが最適で、凄く速いが唐突感や違和感そして急にリヤがスライドしそうな「怖さ」をまったく感じなかった。怖いのは、100%マシンを理解していないが、あまりに気持ちが良いのでEデフの挙動とESPを信じてマシン任せでアクセルを踏んでいく時の自分だけであった。そんな気持ち良さや速さをドライバーが体感できる。スポーツカーが新たな世界に突入したのと思えるクルマであった。



新開発のV6ツインターボの真上にレイアウトされるチムニー。ホットVレイアウトの排熱を900℃から240℃にまで下げる効果があるという。

左リヤに備わる充電口。バッテリー容量は7.4kWhでEV走行可能距離は最大30km。2時間30分で80%の容量まで充電できるという。



大径カーボンセラミック製ブレーキローターはフロント390mm、リヤ380mm。タイヤは承認タイヤのピレリPゼロを装着していた。

その魅力は
唯一無二





PORSCHE

2023

500PSを発揮する自然吸気の大排気量多気筒エンジンを搭載したクルマを開発し、その一方でCO₂排出ゼロの電気自動車を開発する。最近のポルシェはとても振れ幅が大きく、またそれが唯一無二の魅力となっていると言える。だがパワーユニットやボディスタイルが異なっても、そこには「スポーツカーである」というブレない軸がある。だからポルシェはどの車種であってもポルシェならではの走りの楽しさが味わえるのだ。911の電動化も噂されるなか、純内燃機関からモーターまで多くの選択肢が用意される現在は、ポルシェを楽しむには最高の時代なのかもしれない。史上最強のスポーツモデルから最新BEVまで、ポルシェの今に迫ってみよう。

最硬派対決

PORSCHE
2023

モータースポーツ直系のマシン、911GT3。
このスーパースポーツに搭載されている
4ℓ水平対向6気筒NAエンジンを
ミッドに搭載したのが718ケイマンGT4 RSだ。
同じ心臓を抱く2台のポルシェが魅せる
走りの楽しさには、どんな違いがあるのか。

REPORT●高平高輝 (TAKAHIRA Kouki)

PHOTO●小林邦寿 (KOBAYASHI Kunihisa)



718 Cayman GT4 RS

ス

ポツカーの代名詞たる911 GT3を、いかに高性能版とはいえケイマンと比べることになるうとは考えてもみなかった。異種格闘技というべきか、いやいや同門の無差別級マッチというべきか、ありそうでなかった対決はGT4 RSという特別なケイマンの登場で現実的なものとなった。

ケイマンGT4 RSは、公道走行可能なケイマンとしては究極である。ケイマン／ボクスターは2016年に現行の718にモデルチェンジした際に、エンジンはすべて水平対向4気筒ターボに変更されたのが特徴だったはずなのに、今や4気筒ターボに加えて6気筒自然吸気モデルも存在する。そしてケイマンとしては初めて「RS」を与えられたGT4 RSは911 GT3譲りの4ℓ水平対向6気筒ユニットを搭載しているのである。

ボクスター／ケイマン用の4ℓ6気筒が登場するまでは現行ボルシェラインナップの中で唯一残っていた自然吸気エンジンが、911 GT3の4ℓ水平対向6気筒だった。レーシングユニット由来のGT3の6気筒に対して、ケイマンGT4およびGTS4・0用エンジンは現行型911の3ℓ6気筒ターボをベースに新開発したエンジンだ（ボア・ストロークが102×81・5mmで同一なために紛らわしいが）。実際、よりチューンが高いGT4でも420PSと



911 GT3

420 Nmであるのに対して、GT4 RSは500 PS、450 Nmを生み出す。レブリミットはGT4の8000 rpmに対してGT4 RSはGT3と同じ9000 rpm。最後の1000 rpmでさらに伸びが鋭くなるという高回転型武闘派ユニットであることが911 GT3直系を物語っている。ただし911 GT3のピークパワーは510 PSと470 Nmと、わずかではあるがきちんと差別化されている。これまたポルシェ家の掟であり、下剋上は許されないのである。



リヤクォーターウィンドウはカーボン製のエアインテークに変更されている。ここから採り入れたエアはダクトを通してエンジンに送られる。



4.0 L 水平対向6気筒NAエンジンは911 GT3より10 PS低い500 PS、20 Nm低い450 Nm。インテーク周りが室内にあるため、走行中はかなり賑やかだ。



ボンネットはカーボン製となっている、2カ所のNACAダクトから入ったエアはブレーキの冷却へとつながっている。



GT3と同じくスワンネックタイプのリヤウイングは角度は可変できない。リヤハッチ後端のウイングは固定式となる。

とはいえミッドシップ2シーターのケイマンのボディにGT3とほぼ同じエンジンを積むだけあってパフォーマンスは目覚ましく、0→100 km/h加速は3.4秒、最高速は315 km/hという。これはケイマンGT4 (PDK) の3.9秒と302 km/hを明確に上回るだけでなく、0→100 km/h加速3.4秒、最高速318 km/hを誇るGT3のPDK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、GT3の6分59秒927に対してGT4 RS

GT3由来のエンジンが生む走りは凄まじい
これはもう下剋上と言ってもいいのでは。





718 Cayman GT4 RS

カーボンとアルカンターラで仕上げられたスパルタンなコクピット。ヴァイザッハパッケージによりカーボン製フルバケットシートとチタン製ロールオーバーガードが備わる。



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。これはもう下剋上と言っているのでは、と思わせるとんでもないラップタイムだが、上にはさらに上があり、デビューしたばかりの新型GT3 RSはGT3のタイムを10秒以上短縮しているのだから、すべてはポルシェの緻密な計算のうちと言えるだろう。

GT3は言うに及ばず、GT4 RSも公道ではその実力の片りんを垣間見るだけだが、それでも戦慄するほど刺激的だ。全体的にローギヤードながら（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。直線的にパワーを積み増しながら、4000rpmと6000rpm、そして最後の1000rpmでサウンドがさらに研ぎ澄まされ、攻撃的に吹け上がるエンジンには魔力すら感じる。速度が増すにつれてヒタツ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はいえ、どうしても回さずにはいられない、最後まで使い切りたい、と追い詰められた気持ちになる。フロントのスプリッターやサスペンションのトーやキャンバー、

PORSCHE
2023

スタビライザーまで調整可能という本気のコンポーネントをセッティングしながら（GT3も同様）のサーキット走行はさぞかし刺激的なはずである。

それでないながら刺々しいハーシユネスを伝えないのは見事である。もちろん、ガッチリ締め上げられているものの、それでも我慢できないことはない、というより街中でも十分に使えると言ってもいい。ただしそれはいわゆるライドコンフォートやスタビリティに関してのみ、騒音という点ではちよつと普通のドライバ

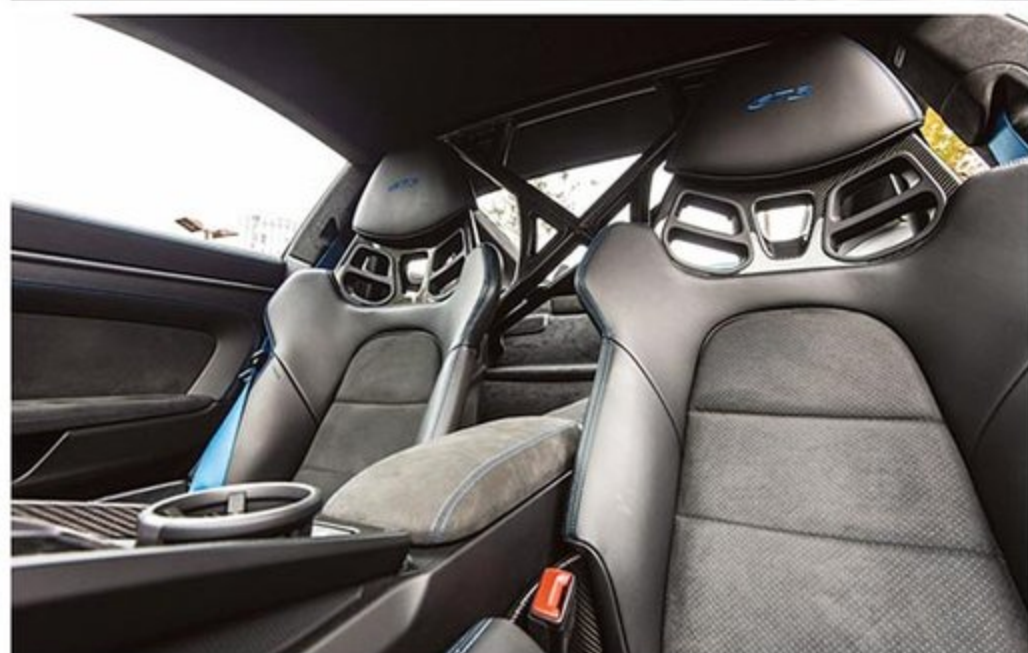
ーにはお薦めしにくい。車内は猛烈にうるさいからである。3000rpmぐらいまでならそれほどでもないが、それ以上になるとパッセンジャーとの会話もままならない。何しろエンジンが背中 of のすぐ後ろに搭載されているうえに、頭の斜め後ろにはエアインテークと結ばれるダクトがあり、外装のCFRPボンネットやフロントフェンダーにとどまらず、カーペットもリヤガラスも軽量タイプで遮音材も断熱材も省略されるなど徹底的な軽量化を施されている。これに比べれば911GT3は快適

なツーリングカーと言ってもいい。これほど騒々しい市販車はちよつと思ひ出せないな、と記憶を探るとジャガーXJ220とフォードRS200ストラダーレが浮かんだ。もちろんあの種のガチャガチャ不安になるようなノイズではないが、覚悟が必要なのは明記しておきたい。公道レベルでは何事もないのだが、常にヒリヒリとした、危うさにもつながら鋭さを感じさせられるGT4RSに対して、GT3は誤解を恐れずに言えばイージーである。この992型からフロントがダブルウィツ

危うさにもつながら鋭さをもつGT4RS
それに対してGT3はイージーである。

911 GT3





9000rpmからレッドゾーンとなるタコメーターがGT3の証。この車両は7速PDKだが6速MTも選択できる。リヤシートは取り除かれ、ロールケージが装着される。



↑タイプ992GT3を象徴するスワネックタイプのカーボン製リヤウイング。ダウンフォースは先代GT3より約60%向上している。リヤウイングを持たないツーリングパッケージも用意される。

→カーボン製のボンネットにはエアダクトが空けられている。大型化されたフロントグリルから採り入れたエアが効率良く排出される。



↓オプションでカーボンルーフも選択可能。車両上部を軽量化することで運動性能はさらに向上する。ウインドウも軽量ガラスを採用している。



↑大型のリヤディフューザーを装備。センター2本出しのスポーツエキゾーストは心地いいNAサウンドを響かせる。



SPECIFICATIONS

モデル名	ボルシェ911GT3	ボルシェ718ケイマンGT4 RS
■ボディスペック		
全長(mm)	4573	4456
全幅(mm)	1852	1801
全高(mm)	1279	1267
ホイールベース(mm)	2457	2484
乾燥重量(kg)	1435	1415
■パワートレイン		
エンジンタイプ	水平対向6気筒DOHC	←
排気量	3996	←
最高出力	375kW(510PS)/8400rpm	368kW(500PS)/8400rpm
最大トルク	470Nm(47.9kgm)/6100rpm	450Nm(45.9kgm)/6750rpm
■トランスミッション		
タイプ	7速DCT	←
■シャシー		
駆動方式	RWD	←
サスペンション フロント	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	マルチリンク	マクファーソンストラット
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク	←
リヤ	ベンチレーテッドディスク	←
■タイヤ&ホイール		
フロント	255/35ZR20	245/35ZR20
リヤ	315/30ZR21	295/30ZR20
■性能		
最高速度	318km/h	315km/h
0→100km/h加速	3.4秒	←
■車両本体価格	2438万円	1878万円

シュボーンに変更され、リヤアクセスステアも装備するそのシャシーの真価がずつと高まるかな高みにあることはもちろんだが、それでも盤石のスタビリティと同時に敏捷さを感じながらの山道は痛快この上ない。ニル旧コースでアンダー7分の超高性能車にして、これならばやせ我慢ではなく遠くまで行ってもいい、と普通の腕のドライバーにも感じさせる実用的スポーツカーとしての911の真髄は、GT3の中にもしっかりと息づいている。そう、実用的だ。スペシャルな武闘派ボルシェを選ぶという人が一台で何でもこなすとは考えられないし、GT3を実用的と言うのはもちろん相対的な意味だが、両者の違いはそこにある。

PORSCHE
2023

その日は朝から雨が降り止まず、英国サリー州のダンスフォールド・サーキットは完全なウエットだった。992型ポルシェ911 GT3 RSを走らせるのに理想的なコンディションとは言えないが、致し方ない。

新型GT3 RSの特徴のひとつが可変ダンパーを備えること。前輪と後輪を個別に、伸び側（リバウンド）と縮み側（コンプレッション）それぞれにつき、プラス寄りに4段階、マイナス寄りに4段階ずつ計8段階にわたり調整が効く。しかもこれらすべてをドライバーがコクピットから操作できるのが画期的だ。つまりサーキットでダンパーを調整する際、いちいちピットに戻らなくて済む。

は、この分野でまったく新しい世界を拓く可能性を秘めていると考えた私は、サーキットに持ち込んで、実際の有効性を確かめることにした。走り始める前に、そもそもダンパーの伸び側と縮み側とは一体なにか、なぜこれを変える必要があるのかを明らかにしておこう。

縮み側は路面の突起にホイールが乗り上げ、ホイールハウス内で上に持ち上がった状態を言う。旋回中に車体がロールした際の外側輪もこれと同じ状態になり、どちらの場合もダンパー／スプリングユニットは縮む。伸び側はその逆で、同ユニットが伸びて、ホイールがホイールハウスからぶら下がった状態を言う。別の言い方をすると、縮み側はバネ下重量（ホイール）の動きをコントロールし、伸び側はバネ上重量（車体）の動きをコントロールする。平滑でフラットなサーキットでは伸

サスセッティングの妙味 911GT3 RS

新型911GT3 RSには最新の可変ダンパーが採用されている。
車内から前後、計8段階調整が可能な本システムの有効性をトラックで試してみた。
サスセッティングのノウハウを今一度学んだ上で、GT3 RSのケースを見てみよう。

REPORT●Dan PROSSER PHOTO●Barry HAYDEN
TRANSLATION●相原俊樹(AIHARA Toshiaki) COOPERATION●Simon FOX

英国サリー州のダンスフォールド・サーキットで911GT3 RSの可変ダンパー機構を存分に味わった筆者。



び側が重要になる。サスペンションは路面の突起に終始対処する必要がなく、ボディコントロールが主眼になるからだ。一方、極めてバンピーなサーキットでは、ダンパーの縮み側をいかにセットアップするかがカギとなる。サーキットの特性によってダンパーを調整する理由はここにある。

ここでは、もうひとつ考慮すべき要素がある。ごく大まかな言い方をすると、ロールすなわちグリップである。不変の法則ではないが、ロール量が多いほど、大きなグリップを期待できる。特にミドルおよびローグリップな路面では、少し多めのロ





サーキットでのサスセッティングとは 最良の妥協点を探る知的な作業なのだ。

ールを許すセットアップを施すと、旋回時の荷重移動が促進されて外側輪が路面に強く押しつけられるので、タイヤは大きなグリップを生み出すことができる。

その反対に、 μ が高くてよくグリップする路面では、タイヤが持ち前の性能を十二分に発揮するので、ダンパーレートを高めることができる。そうしてもグリップは犠牲にならないし、ボディコントロールが向上するので、入力に対して正確に反応するハンドリングを実現できる。

ステアリング特性の観点から言えば、オーバーステア傾向のクルマでは、ダンパーのレートを低めてリヤ

のロール量を増やすことにより、リヤのグリップを増やせる。反対にアンダーステア傾向のクルマではフロントのダンパーレートを低めることにより、その症状を緩和できる。

いよいよGT3 RSに乗り込み、コースに出る。私はまずサスペンションを最もソフトにしたセッティングと最もハードにした場合とで、どの程度の違いがあるのかを確かめることにした。ステアリングホイール上のロータリーコントロールを回して縮み側、伸び側共にマイナス4にセットする。この状態のGT3 RSは、もとより平滑なダンスフォールドのコース上の数少ない突起をしな



ステアリング左下に備わるPASM(ボルシェアクティブサスペンションマネジメント)モードスイッチにより、ダンパーの伸び側(リバウンド)と縮み側(コンプレッション)を-4~+4の計8段階に調整することができる。走行中も調整が可能なのでサーキットではとても便利な機能だ。





911 GT3 RS

SPECIFICATIONS ポルシェ911GT3 RS

■ボディサイズ:全長4572×全幅1900×全高1322mm ホールベース:2457mm ■車両重量:1525kg ■エンジン:水平対向6気筒DOHC 総排気量: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:AWD ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②マルチリンク ■ブレーキ:③&④ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:⑤275/30ZR20 ⑥335/30ZR21 ■パフォーマンス 0→100km/h加速:3.2秒 最高速度:296km/h ■車両本体価格:3134万円

やかに吸収する反面、コーナーでは顕著なボディロールを示した。なお、ミシラン・カップ2タイヤの排水性が良好で、水溜まりでも妥当なグリップを維持したのは予想外だった。

次にすべてのパラメーターをプラス4にセットする。そのとたんに姿勢がそれぞれと落ち着かなくなった。車両全体が細かく震えているようだし、自身の身体も揺さぶられる。マイナス4の場合より、はるかに路面の微細な凹凸に反応するようになった。一方、旋回時のロールがぐんと少なくなり、フラットな姿勢を保つ。ただしロール量が少ないためにグリップも減り、タイヤは空転とスライドを起こしやすくなった。ダンパーを最もハードに固めたGT3 RSは、コーナー進入時にはアンダーステアを示していたのに、旋回途中から脱出時にかけてはリヤタイヤのトラクション不足に起因するオーバーステアに転じた。

ギヤレシオやタイヤのコンパウンド、あるいはダウンフォースのレベルなどと同様に、ダンパーレートのセッティングもプラス要因とマイナス要因の最良の妥協点を見つけ出す作業である。すなわち、縮み側と伸び側の両方を強めればボディコントロールは良好になる代わりに、クルマは路面の不整に激しく反応して、耐えがたい乗り心地を呈するようになる。



GT3よりもトレッドが29mmワイド化されたこのダブルウィッシュボーン(フロント)式サスペンションのリンクも延長されている。

その反対に、縮み側と伸び側を余りにソフト寄りにセッとし過ぎると、路面の突起に巧みに対応する代わりに、締まりのないボディコントロールゆえ、スポンジのように曖昧なハンドリングになってしまう。GT3 RSでは縮み側と伸び側を別個に調整できるので、最良の妥協点を探し出してセッとする作業が、従来と比べると飛躍的に容易になった。

GT3 RSの可変ダンパー機構が極めて有効であることを実感できたこの日の試乗だった。サーキットに特化したこのポルシェの購入を検討している読者諸氏に、ひとつアドバイス差し上げよう。ある特定のサーキットで縮み側と伸び側の最良の妥協点を探し出せたら、必ずその時の諸条件を記録に留め、なにをどの程度変えるとどんな結果になるかを予測できる経験値を高めることが重要だ。乗り手のノウハウが増えるほどに、この機構の旨味を上手に引き出せるようになる。

トラックデいに習慣的に参加するオーナーにとって、GT3 RSは最良のパートナーになるはずだ。



New Comer

PORSCHE
2023

熟成極まった感のあるタイプ992だが、また新たな車種が誕生した。現在の911のAWDシステムの原点へのオマージュを含めたオフロード仕様と、軽量化によりさらなる軽快なスポーツ性能を追求したモデルだ。タイプ992の進化は止まらない。

こ れもSUVブームの影響、ではないだろうが、911に新たに加わったグレードはオフロード走行を可能とするモデルだ。その名もダカール。これはもちろんパリ・ダカールに由来するもので、ポルシェは1984年に初のAWDを搭載した953でパリ・ダカールに優勝。後にあの959へと発展し、AWDのテクノロジーはタイプ964で911にも採用されている。

ダカールの最大のポイントは50mm上げられた車高だ。これはリフトシステムによってさらに30mm上げることが可能で、不整地での走破性を格段に高めてくれる。組み合わせられるタイヤはピレリ・スコーピオンオールテレインプラスで、フロント19インチ、リア20インチ。いかにもオフ

911Dakar AWDの原点に還る

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

50mm高められた車高やオフロード用タイヤ、無骨なリヤバンパーが異様な佇まいを見せる。リヤスポイラーは固定式だ。価格は3099万円。

ロードタイヤらしい無骨なブロックパターンは、ダカールのワイルドな雰囲気さらに盛り上げてくれるはずだ。

エクステリアでは他にもカーボン製の固定式リヤスポイラーやエアアウトレットを備えるカーボンボンネット、ボディアンダーのスチール製保護エレメントなどが目に付く。またオプションでルーフバスケットを装備することも可能だ。

シャシーにはリヤアクスルステアリングやPDCアンチロールスタビリティシステムを備えており、またドライビングモードにはラリーとオフロードを新設定。ラリーモードはAWDがリヤへのトルク配分重視となり、オフロードモードは車高が自動でアップして砂地などでのトラ





1984年のパリ・ダカール優勝車のロスマンズカラーをイメージしたカラーリングも設定。サイドの文字はRoughroadsだ。数字は1から999までを選択できる。

→室内はリヤシートを排した2シーター。軽量ガラスや軽量バッテリーなどの採用により、重量は911カレラ4GTSより10kg重いだけの1605kg。



→ドライブモードには新たにRallyeとOffroadが加わり、全部で5モードとなっている。

←ピレリ・スコピオンオールセインプラスはフロントが245/45ZR19、リヤが295/40ZR20。パターン溝の深さは9mm。



クションを最大限に引き出すという。また両モードには20%のホイール空転を許容するラリーローンチコントロールも備わっているようだ。エンジンは480PS/570Nmというから911カレラ4GTSと同じパワーユニットとなる。ただしオフロードタイヤのため、最高速度は240km/hに制限される。

パリ・ダカール優勝車のロスマンズカラーを思い出させるラリーデザインパッケージも用意されるなど、遊び心も備えた911ダカール。60年近い911の歴史の中でも初めてとなるコンセプトだけに、その性能は気になるところ。2500台の限定なので、気になる方は早めにオーダーしたほうが良さそうだ。

REPORT ● 山崎元裕 (YAMAZAKI Motohiro) PHOTO ● PORSCHE AG

懐

かしいネーミングを持つモデルが帰ってきた。Tの文字が物語るものはもちろんツーリング。ボルシェ911にとってTは、1967年に911のバリエーションに与えられた伝統の称号なのだ。

当時の911Tは、110PSの2.0水平対向6気筒というベーシックなエンジンを搭載していたが、軽快でスポーティ、つまりボルシェが911で実現しようとした走りをピュアに感じるモデルに仕上げられていた。そのTが現代に復活を遂げたのだから、ファンの間での話題性は非常に高い。

カレラTのキャラクターは、そのエクステリアにも十分に表現されている。派手なスポイラーを装着することもなく、最新の992型911のシルエットの美しさをシンプルに見せる。

3.0水平対向6気筒ツインターボ



911 Carrera T 最高にピュアな走りを

SPECIFICATIONS ボルシェ911カレラT

■ボディサイズ:全長4530×全幅1852×全高1293mm ホイールベース:2450mm ■車両重量:1470kg ■エンジン:水平対向6気筒DOHCツインターボ 排気量:2981cc 最高出力:283kW(385PS)/6500rpm 最大トルク:450Nm(45.9kgm)/1950~5000rpm ■トランスミッション:7速MT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:①ストラット ②マルチリンク ■ブレーキ:③&④ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(リム幅):⑤245/35ZR20(8.5J) ⑥305/30ZR21(11.5J) ■パフォーマンス 最高速度:291km/h 0→100km/h加速:4.5秒 ■車両本体価格:1640万円

ボディサイドにはクラシックなCarrera Tのロゴが入れられる。ホイールはチタングレーのカレラSホイールだ。



のエンジンはベーシックなカレラと同じ385PS&450Nmというスペック。PASMスポーツサスペンションを標準装備し、これによって車高は10mmのローダウン。またオプションではリアアクスルステアリングやボルシエトルクベクタリングなども設定されている。また8速PDKに加えて7速MTが選択できるのも嬉しいポイントだ。7速MTの場合

はメカニカルリヤデフアレンシャルを含む、ボルシエトルクベクタリングが標準装備となるので、その走りには大きな期待が持てそうだ。

そしてTの軽快な走りを実現するのに欠かせない軽量化を見てみると、まず驚かされるのは後席が取り外されていること。またサイドとリヤのウインドウは軽量型で、それだけでカレラTはほかのカレラ系モデルと比較して5kgものダイエットを果たしているという。リヤシートを省いたことで約7kg。断熱材の削減で約2kg、そしてバッテリーの軽量化で8kgもの重量を削減した結果、911Tの車重は1470kgを達成。これはスタンダードな911カレラ比で35kgも軽量だ。ちなみに7速MT仕様を選択すれば、さらに25kgも軽い車重がそのスペックシートには記載される。

911カレラTは、多くの911カレラユーザーの心に響くモデルだろう。ボルシェの考える理想的な走りを楽しみたい。そんなユーザーには、まさにベストな選択といえる1台だ。



↑7速MTも用意される。911でMTが選べるのは他にカレラGTSとGT3だけだ。

←スモースレザーにセンター部はSport-Texを採用したバケットシート。リヤシートは軽量化のため省かれる。

911 Carrera4 GTS



PORSCHE
2023

992の到達点

現行のタイプ992の登場から4年。さまざまなバリエーションを増やした992は
万能型スーパースポーツとして確固たる地位を築いている。改めて3台の異なる
モデルに触れてみて、992が目指したスポーツカー像の深層を検証してみよう。

REPORT●島下泰久 (SHIMASHITA Yasuhisa) PHOTO●小林邦寿 (KOBAYASHI Kunihisa)

あ

るいは、この記事が世に出る頃にはリフトアップ版である911ダカールとともに、タイプ992の後期型が発表されているのかもしれない。あるいは来春になるのかもしれないが、ともあれ日本上陸はまだまだ先のはず。その進化の程を知る意味でも、992のこれまでを振り返っておくのは悪くないはずだ。

992は2018年11月に、まずカレラS／カレラ4Sからデビューした。外観は、デザインが進化しただけでなく、全幅の広い従来で言うカレラ4ボディに統一。加えて前後異サイズのタイヤが採用されたこともあり、フォルムとしてはトレッドに対してホイールベースの短い、よりマシングなものになった。

エンジンは991Ⅱで採用された水平対向6気筒3.0ツインターボのリファイン版で、PDKは8速に進化。走りについて言えば、雨を感知するとパワートレイン、シャシーのセットアップをスタビリティ重視に切り替えるウエットモードの初採用もトピックだった。

そんな992、デビュー以降、色々な場所、様々な舞台で試してきたが、今回はその統括的な意味も含めて3台の車両を用意した。911カレラ・カブリオレ、911カレラ4 GTS、そして911GT3である。

まずキーを握んだのはカレラ・カブリオレ。室内に乗り込むと、横基調に5連メーターという空冷時代のモチーフを引用したタッチシュボードが迎えてくれる。中央の回転計だけアナログで残り、左右をTFTモ

911 Carrera Cabriolet



911 GT3

ニターとしたデジタルパネルも含めてお気に入りのポイントなのだが、今後は全面TFTPパネルに置き換えられていくのだろうか。そんなことを考えながら、路上へ出た。

ターボ化されたエンジンは低回転域からトルキーで、早め早めにシフトアップしていくPDKのDレンジでも加速に痛痒感はない。それでいて単にフラットトルクな味気無いエンジンになっていないのはさすがで、アクセルを踏み込むと、フラットシックスらしいスムーズな吹け上がり

とリニアなパワーの盛り上がりを感じることができる。速いけれど速過ぎない。ちゃんとカレラらしいフィードバックを実現しているのはさすがだ。

ボディの類まれな剛性感も印象的である。カブリオレでも、よほどの勢いで波状路を強行突破しない限り不満を抱くことは皆無。乗り心地は上質だし何よりフットワークが素晴らしい。RRのリヤ荷重の大きさを頼りにコーナー立ち上がりで思いきりアクセルを踏み込むと、リヤの力強い蹴り出しが感じられるや否や脱



911 Carrera4 GTS



兎の如くの加速が始まる。要するに911らしさを存分に味わえるのだ。続いてカレラ4 GTSに乗り換えてアクセルを踏み込んだら、その速さに思わず仰け反った。カレラの最高出力385PS、最大トルク450Nmに対して、こちらは480PS、570Nm。さすがに地力が違う。

それだけのハイチューンにも関わらず、まるで自然吸気かというレスポンスは健在。右足の微妙な動きに追従するパワー感がクルマとの対話を密なものにしている。それでいてどこからでも力がモリモリと湧いてくる辺りはやはりターボで、まさに両者のいいところ取りである。

躊躇無くそんな特性を確かめられるのは盤石のシャシー性能のおかげだ。クロースドのボディはますます剛性感高く、サスペンションはしな



カレラ系モデルの中では最もスポーティなグレードとなるGTS。標準のカレラを95PSも上回る480PSを発揮し、PASM付きのスポーツサスペンションやセンターロックホイール、スポーツエキゾーストを標準装備する。RWDモデルは7速MTも選択可能だ。



右足の微妙な動きに追従するパワー感がクルマとの対話を密なものにしている。

911GT3

カップカー直系のGT3はサーキットが最も相応しいと言えるホットモデル。510PSの4.0L水平対向6気筒は自然吸気で、9000rpmのレブリミットを実現する。トランスミッションは7速PDKのほか6速MTも用意。リヤウイングを省いたツーリングパッケージもある。



やかに路面を捉え続ける。しかもこちらは4WD。リヤアクスルステアリングもPDDCも付くからスタビリティは天井知らずで、コーナリングはまさにオン・ザ・レール感覚だ。スポーツカーとして最上級の質高い走りに唸られるばかりのカレラ4 GT S。強いて言えば重さは気にならず。車検証記載の車両重量は1620kg。そもそも992はボディがこれでもかというぐらい



ガッチリしていて重厚感が強いだけに、一層気になるのは事実なのだ。その点、軽快感という粋を超えて、研ぎ澄まされたシャープさで魅了するのがGT3である。車両重量は1470kg。その軽さに加えて、一層剛性が高められたボディやシャシー、そしてダブルウィッシュボーン式フロントサスペンションによるダイレ

きめ細かく個性を造り分けているが
どれも紛れもない911なのである。

クトな操舵感によって、そのハンドリングは極上の一体感をもたらす。しかも水平対向6気筒4ℓ自然吸気ユニットは9000rpmがレッドゾーンという超高回転型。回すほどに高まるパワー、切り裂くような金属音のハーモニー、豪放な排気音にはシビレルしかない。

乗り心地は硬く、室内はうるさく、低速域では情緒も何もあつたものではないが、然るべき舞台でアクセルを踏み込めば、陶酔できる世界が開けるのがGT3というクルマなのだ。

992世代になってボルシェ911はさらに大きく重くなった。それはまさに時代の流れだが、ボルシェは不断の努力で、それをしっかりと911以外の何者でもないクルマとして仕立ててきた。

主力のターボ過給されたエンジンも然りで、今もフラットシックスらしい息吹は濃厚。しかもカレラからカレラGT3まで、各々にきめ細かく個性を造り分けてきてもいる。この執念にも似た開発力には畏怖すら覚えるほどだ。

しかも、911ターボ／ターボSに乗ればそこには、ちゃんと過給エンジンらしさが凝縮された、まさしく「911ターボ」でしかない世界がある。GT3については説明は不要だろう。そして、どれも紛れもない911なのである。

冒頭に記したように、そんな992もマイナーチェンジのタイミングを迎えている。次は一体どうなるのか。もちろん911としての純粋な



911 Carrera Cabriolet



カブリオレとタルガという2種類のオープンボディを持つのは911の魅力のひとつ。電動開閉式のソフトトップは中にアルミプレートが入ることでクローズドでも美しいシルエットを保つ。標準装備のウィンドディフレクターを立てると風の巻き込みは激減する。

進化にも期待したいし、一方で電動化への対応も興味深い。電気モーターの内蔵も考慮したと言われた8速PDKの設計がそろそろ活かされるのだろうか？

一方で、もっと軽快なスポーツ性とも言おうか。そんな部分も見せてほしい気はする。車重を軽くするのはさすがに簡単じゃないだろうが、それこそ992前期型の最後を飾る存在として先日登場した911カレラTのような方向性である。それに自然吸気エンジンを組み合わせてくれたりしたら……と夢想は広がる。

ともあれ992が、過去のどの911とも同じように、その歴史において非常に重要な存在だったことは間違いない。しかも、そのストーリーはまだ先へと続いているのである。



SPECIFICATIONS

モデル名	911GT3	911カレラ4GTS	911カレラ・カブリオレ
■ボディスペック			
全長(mm)	4573	4533	4520
全幅(mm)	1852	←	1850
全高(mm)	1279	1301	1300
ホイールベース(mm)	2457	2450	←
乾燥重量(kg)	1435	1580	1575
■パワートレイン			
エンジンタイプ	水平対向6気筒DOHC	水平対向6気筒DOHCツインターボ	←
排気量	3996	2981	←
最高出力	375kW(510PS)/8400rpm	352kW(480PS)/6500rpm	283kW(385PS)/6500rpm
最大トルク	470Nm(47.9kgm)/6100rpm	570Nm(45.9kgm)/2300~5000rpm	450Nm(47.9kgm)/1950~5000rpm
■トランスミッション			
タイプ	7速DCT	8速DCT	←
■シャーシ			
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	マクファーソンストラット	←
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&ホイール			
フロント	255/35ZR20	245/35ZR20	235/40ZR19
リヤ	315/30ZR21	305/30ZR21	295/35ZR20
■性能			
最高速度	318km/h	309km/h	291km/h
0→100km/h加速	3.4秒	3.3秒	4.4秒
■車両本体価格	2438万円	2048万円	1728万円

不変の哲学

2019年にタイカンを発表したポルシェは、スーパースポーツカーブランドの中でも特に電動化に積極的なブランドだ。上陸したばかりのメルセデスEQSとタイカンを乗り比べることで、ハイパフォーマンスEVの世界観の違いに迫ってみよう。

PORSCHE
2023

REPORT●渡辺敏史 (WATANABE Toshifumi)
PHOTO●田村 弥 (TAMURA Wataru)

Porsche Taycan Turbo S



フルサイズ級サルーンのBEV化においては専用設計のシャシーを引っさげてその先鞭をつけたタイカン。もともと、彼らとしてはサルーン呼ばわりではなく4ドアのスポーツクーペ的な心づもりなのだろう。独創的で色褪せず、ブランドとしての連続性も携えたエクステリアが、そんな意図を物語る。

そんなタイカンの最上位グレードであるターボSは761PS/1050Nmを発揮、0→100km/h加速は2.8秒というスベックを持つ。これに限りなく近い、というよりも間違いなく意識しただろうスベックで現れたのがメルセデスAMGのEQS 53だ。

奇しくもタイカンと同じくBEV専用設計のEVA2プラットフォームを用いたフルサイズ級のサルーン、EQSをベースにAMGが初めて手掛けたEQS 53は、前後軸にeATSと名付けられた永久励起同期モーターを搭載。システム最大出力は761PS/1020NmとタイカンターボSとほとんど同じで、0→100km/h加速は3.4秒となる。これは重量差や味付けの違いもあっての差異だろう。ちなみにスポーツや通常モード時の出力はEQS 53の側がタイカンターボSよりも31PS高い656PSとなる。

前述の約300kgに及ぶ重量差の一因は、EQSの車格と搭載するバ

Mercedes-AMG EQS 53 4Matic+



バッテリー容量にある。全長的には5m以内に収まるタイカンに対して、こちらは5225mmとSクラスでいえばショートとロングの間くらいのボディサイズだ。車名が物語る通り、BEV版Sクラスの体をして、バッテリーはタイカンよりも14kWh以上大きい107・8kWhを搭載。バッテリーのみでも重量は650kgに達するというから、2・7tの車重も致し方なしというところか。



←911とも共通のステアリングの奥には5連の丸メーターを配置するなど、ポルシェ流儀のインパネデザインだが、物理的スイッチはほとんどない。パッセンジャー用ディスプレイはオプション。

↓リヤシートは2名がけで、3名がけはオプションとなる。広大なガラス面積を持つパノラマルーフを装着すると、ヘッドクリアランスも少し広くなる。



4つの「爪」が光るヘッドライトがポルシェファミリーを象徴。ミッションEデザインと呼ばれるホイールの奥にはカーボンセラミックローターが光る。

バックスキン調の人工レザーをあしらったトリムやカーボンのオーナメントなど、EQS 53の内装はAMGお約束の演出が随所にみとれる。メルセデスブランドのEQS 450+では約100万円級のオプションとなるハイパースクリーンはEQS 53では標準装備だ。これは運転席の12・3インチメータークラスター、

トラクションや車体姿勢コントロールに各々の守り続けた哲学が確認できる。

助手席の12・3インチモニター、センターの17・7インチインフォテインメントモニターと、3枚のOLEDディスプレイを1枚のパネルに統合したもので、タッチ操作にはハプティックフィードバックも備わっている。

そうやって全身くまなく近未来を表現するEQS 53に対して、タイカンターボSは座ってしまえばその空間はオーセンティックなボルシェだ。ナセルがなくとも楕円のメータークラスターをみるだけで、それと直感

させるところがブランドの強さといえるだろう。

走りは共に発進時120km/hの常速域を瞬時に跨ぐ圧倒的な加速性能が自慢だが、その速さの表現はタイカンターボSの方がより直接的だ。メカニズム的にポルシェの高電圧対応設計が効いている面もあるだろうし、味付け的には扱いやすさを追求するメルセデスの意向もあって、そこが質の違いとして現れている。が、パワートレインはどちらも素晴らしく洗練されていて、アクセル操

Porsche Taycan Turbo S





Mercedes-AMG EQS 53 4Matic+

SPECIFICATIONS

モデル名	ボルシェ・タイカンターボS	メルセデスAMG EQS 53 4マティク+
■ボディスペック		
全長(mm)	4965	5225
全幅(mm)	1965	1925
全高(mm)	1380	1520
ホイールベース(mm)	2900	3210
乾燥重量(kg)	2550	2670
■パワートレイン		
タイプ	モーター×2	←
最高出力	560kW(751PS)	560kW(761PS)
最大トルク	1050Nm(47.9kgm)	1020Nm(45.9kgm)
■トランスミッション		
タイプ	F1速/R2速	1速
■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(カーボンセラミック)	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(カーボンセラミック)	ベンチレーテッドディスク
■タイヤ&ホイール		
フロント	265/35ZR21	275/40ZR21
リヤ	305/35ZR21	275/40ZR21
■性能		
一充電走行距離	400km	601km
0→100km/h加速	2.8秒	3.8秒
■車両本体価格	2507万円	2372万円



↑EQS 53はMBUXハイパースクリーンを標準装備。運転席と助手席前のモニターは12.3インチ、センターは17.7インチ。表面を覆うクリアパネルは幅141cmにもなる。

→Sを名乗るだけあり、室内はゆとりの広さ。ホイールベース3210mmはSクラスロングより5mm短いだけだ。



AWSの後輪切れ角は9度で、見ても驚くほど切れる。最小回転半径は5.3mと、全長5225mmの割には小さい。

作に対する加速のツキも丁寧な角が丸められていた。ただし減速側の回生制御はEQS 53に分があるといった印象だ。タイカンターボSはそのダイナミックレンジを鑑みれば、パドル等による減速回生をコントロールする機能が欲しくなる。

ライドフィールは両車の伝統に基づいた考え方の違いが最も強く現れているところかもしれない。バネ下の建て付け精度を徹底的に高め、逃げのないそれを強烈な車体剛性で受け止めて霧散させるのがタイカンターボSなら、上屋の動きをゆったりと抑制しつつも、いかなる凹凸も一撃で鎮めてフラットを保つEQS 53といった趣で、これはそのままバナメーラとSクラスの違いともいえる。

2t超えは当たり前前の重量級にして破格の低重心というBEVの素性ゆえ、運動性能は決して軽快とはい

かない。その癖を内燃機とは次元の異なる駆動制御や後輪操舵などで補うのは両車同じだが、曲がりのキャラクターはやはりタイカンターボSの側がシャープさを強く押し出し、EQS 53はタイヤのグリップをきっちり使って粘つく曲がるという方向性の違いがある。敢えて段付き感をドライバーに感じさせることで限界を意識させるEQS 53に対して、タイカンターボSは意識しなければ気づかないほど細かいぶん、自制心に委ねられるところも大きいなど、トラクションや車体姿勢コントロールに対する考え方もブランドの差が現れていて興味深い。そこに各々の守り続けた哲学が確認できるという点からみても、EQS 53はBEVのサルーン側の最先端に、そしてタイカンターボSはBEVのスポーツ側の最先端にいる1台といえるだろう。

NEXT LEVEL E-PERFORMANCE

FRANCIACORTA, ITALY

ポルシェがメディア向けの電動化モデルワークショップの会場に選んだのは、世界8番目のポルシェ・エクスペリエンス・センターとなるイタリア・フランタコルチャだ。まずは今後カスタマーレーシングの目玉となるGT4 eパフォーマンスからレポートする。

PORSCHE
2023

REPORT●吉岡卓朗 (YOSHIOKA Takuro) PHOTO●ポルシェジャパン

これまで様々なレーシングカーを助手席で経験してきたが、電動レーシングカーの助手席体験は初めてだ。その驚くべきパフォーマンスは電動化には様々な制約があるにせよ、新たな価値をもたらすことは間違いないと確信させてくれた。今回同乗試乗したGT4 eパフォーマンスは、2021年のIAAモビリティに登場したコンセプトスタ



今回GT4 eパフォーマンスのドライバーを務めたクラウス・バッハラー。WECやニュルブルクリンク24時間レースなどで好成績を収めている。



電動でも ポルシェは不変

GT4 e-Performance

ディ「ミッションR」から様々な電動技術が流用されている。見た目はちよつとワイドな718ケイマンGT4だが、フロントとリアアクスルに永久磁石同期型モーター（PESM）を2基搭載するAWDレーシングカーである。システム最高出力はなんと800kW（1088PS）を発揮する。だが、これはクオリファイモードで、カレラカップの標準的なレース時間に相当する30分間走行するならレースモードで450kW（612PS）となるがそれでも十分高い性能を示す。将来的にはカスタマー向け電動GTレーシングカーを見込んでいるというので、992型911GT3カップに匹敵する性能目標は必然だったのだろう。なお搭載されるバッテリー容量はタイヤカンと同レベルの80kWで、車重は約1500kgほどという。

シャシーはカスタマー向けレーシングカーの718ケイマンGT4クラブスポーツをベースにフェンダーを14cm拡大し、上位レーシングカーの911GT3Rクラスのタイヤが装着されている。なお現状でGT4eパフォーマンスはこのプロトタイプ1台しか存在しておらず、ミシュランがこの個体のためだけに専用タイヤを開発したことに、ポルシェのエンジニアは敬意を表していた。助手席に潜り込みバケットシート



インテリアは最新世代カレラカップカーとなる992型911GT3カップのメーターなど。センターの縦型モニターにバッテリーの状態が表示される。

に6点ハーネスでくくりつけられる。室内は最新世代カップカーとなる992型911GT3カップのメーターなど最新世代のレーシングカーの仕立てだ。助手席には今回の同乗試乗のためのシートが装着されている。助手席の足元には大型のバッテリーが配置されており床が高い。その割に身長2m以上の人でも余裕で収まるほどフットレストは遠く、小柄な筆者は足が届かず踏ん張ることができない。バッテリーはボンネットフールドに「+」「-」が記されているようにフロントとリヤにも搭載される。それぞれ40kWhで結果重量配分は52対48になるという。

いよいよピットアウト。直結トランスミッションのギヤの唸り音はGT3カップのそれに似ている。ピットレーン速度制限から解放された瞬間の加速は、まさにカタパルトのようだ。この日はあいにく朝の雨が路面を濡らしたままでレインタイヤを装着していたが、恐るべきAWDの加速である。

今回の同乗は1周2・5kmのPECフランチャイザのレーシングコースを2周する。タイトコーナーの多いコースだが、ドライバーのクラウス・バツハラーによる的確な操作で、一瞬の隙も無く前後、左右Gが襲いかかってくる。1周目は450

クオリファイモードにすると
第2段ロケットの加速が待っていた。



バックストレートでクオリファイモードに切り替えて最高出力を1088PSにすると、GT4 eパフォーマンスは衛星軌道に突入した。

GT4 e-Performance



フロントとリヤにそれぞれ40kWhで合計80kWhのリチウムイオンバッテリーを搭載する。ボンネットの「+」「-」表示はわかりやすい。



kWのレースモード、2周目は600kWのクオリファイモードと聞いていたが、1周目のバックストレート手前で「クオリファイモードにしますよ」とダイヤルをひねるとさらなる第2段ロケットが待っていた。ただか2周の同乗走行は身体的に問題ないと思っていたが、ワイドトレッドと激しい前後Gで首に痛みを感じたのは初めてだ。試乗に際してレーシングスーツとヘルメット、さらにHANSの着用を求められ「そんな大げさな」と思ったが、間違いなく絶対に必要だし、あつた方が安心だ。そして、その第2段ロケットの加速にも驚いたが、車内の静かさにも驚かされた。なにしろクラウスさんの声が聞こえたのだから。同乗試乗の順番待ちのGT4 eパフォーマンスの走行音は甲高いモーター音（とギヤの音）で車内の騒々しさを覚悟していたが、予想よりも車内ははるかに静かだった。

ウエット路面のため、取材の日のタイムは参考にならないが、ドライでのベストラップは1分11秒だという。911 GT3カップのベストである1分8秒にはわずかに遅れるが、ウエットではAWDのGT4 eパフォーマンスの方がタイムは期待できる。さらにワイドなタイヤとトレッドがもたらすコーナリングスピードと強烈な加速は期待をはるかに超える走行性能だ。ブレーキは回生ブレーキを使用するので、GT4クラブスポーツよりも小径というが制動力はまったく問題ないし、軽量化にも貢献するだろう。

今回の同乗試乗ではピットにハイパーチャージャー急速充電器が完備されており、900Vのボルシエターポチャージャーはわずか15分で残電量5%から80%までバッテリーを充電するという。心配なのはドライバーの方かもしれない。

Fomula E PORSCHE 99X GEN3



2022年1月に始まるフォーミュラEシーズン9に参戦するべく99XエレクトリックGen3を開発した。すでに7000kmのテストをこなし、撤退の噂を一蹴してしてみせた。新シャシー「Gen3」は軽量化に注力したモデルで、車重は50kg以上軽くなった。具体的にはバッテリー、主要コンポーネントを軽量・小型化した。全長で約18cm、全高で約4cm、全幅で10cm、ホイールベースで約13cmも縮められている。その一方でパワーユニットが強化されており、

より速く、より遠くへ

つまり、これまでよりも速く、軽く、パワフルで効率的なフル電動レーシングカーだという。最高出力はGen2の250kW（約340PS）から、350kW（約475PS）に大きく引き上げられただけでなく、回生ブレーキも従来の250kWから前後モーターを機能させることで回生できるエネルギーを600kW（約816PS）にまで高めている。空力デザインも大きく変更され、最高速度は320km/hに達した。





開発中のプロトタイプの実車が展示された室内には、AR体験用のタブレットも用意され、PPEの詳細を実物の隣で確認することができた。

次期型のマカンがBEVになるというニュースは、守旧派のポルシェファンに衝撃をもたらした。従来のプラットフォームを単に電動化対応にするだけでなく、ポルシェらしさがふんだんに盛り込まれたという。

REPORT●吉岡卓朗(YOSHIOKA Takuro) PHOTO●ポルシェジャパン

Premium Platform Electric

SUV版BEVがもたらす革新

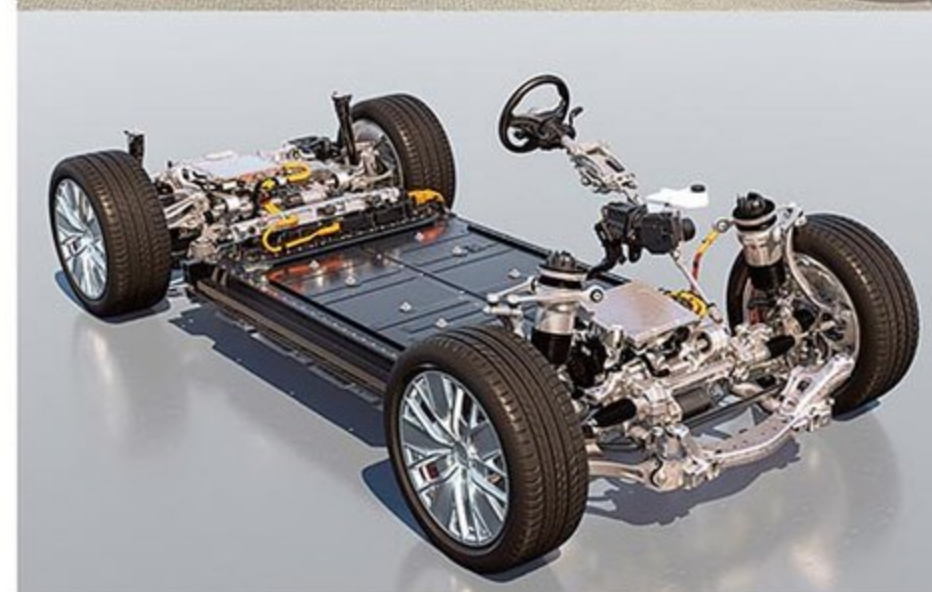
す でにポルシェ自身が発表しているように次期マカンはBEVとなる。採用されるのはPPE（プレミアム・プラットフォーム・エレクトリック）と呼ばれる電動車用新プラットフォームでアウディと共用される。これはRWDまたはAWDのBセグSUV（IIマカン）や、もう少し大きなサイズのSUVまで利用可能だが、全高の低いBEV用のプラットフォームにはならない。

搭載されるパワートレインは約450kW（612PS）、最大トルクは1000Nm超を目指すという。800Vシステムが採用されるが、これはタイカンと同等だ。駆動モーターには最新世代のヘアピンコイルを使ったPSM（永久同期モーター）を使用する。冷却にも改良が施されており、ASM（非同期モーター）と比べて、エネルギー密度や効率が高く、出力の再現性に優れるのが採用の理由だという。フロアに搭載されるリチウムイオンバッテリーは12個のモジュールに分割され、約100kWh

の容量を誇る。現在タイカンが実現する270kWよりも高い充電能力を発揮し、理想的な状況下では5%から80%まで25分以内に充電できるといふ。

最新の電動化技術によるメリットはシャシーにも及ぶ。電動化されたコンパクトSUVといえど、ポルシェに求められるダイナミクスの要求は高いのだ。AWDでありながら48対52の前後重量配分や、マカンとしては初採用のRWS（最大5度）などの採用はスポーツカーに比肩するダイナミック性能を実現するという。

前後にサイズが異なるタイヤ&ホイールを選択できるのも電動化のメリットだという。PPEの場合、22インチまで装着可能で、グリップの向上だけでなく、前後バランスの補正をしやすくなる。次期型マカンはあくまでスポーティなコンパクトSUVという立ち位置は不変だが、その中身は未来のポルシェを先取りした、高い運動性能を実現したモデルとなりそうだ。



かなり走り込んだ感のあるプロトタイプ車。フロントドアに書かれているのは車両の名前で150台のプロトタイプすべてに付けられているという。



Zero Impact Factory

ポルシェはいかにして環境負荷を減らす？

現在、自動車メーカーは環境に配慮した生産が求められている。ポルシェにとってその象徴がゼロ・インパクト・ファクトリーである。スポーツカーを作る過程で、工場周辺の環境負荷を低減するためのプランを練っている。いわゆる持続可能性について、経済的、生態学的、社会的に総合的な視点を持っているのだ。例えばツッフェンハウゼンやライプツィヒの工場において、工業廃水にもかわらず、川に流せるレベルに浄化したり、鉄道輸送の電力を再生可能なグリーンエネルギーで賄ったりしているという。特にライプツィヒ工場は、もともと軍の施設だったが、それを買収して、環境に配慮した工場とすることで、多くの野鳥が戻ってきたと語る。



ポルシェ初のBEVとして登場したタイカンだが、PPEモデル登場の前にその商品性は地道にアップデートされている。しかも、そのアップデートは初期モデルも対象になるという大盤振る舞いだ。MY23の進化を紹介する。

REPORT ● 吉岡卓朗 (YOSHIOKA Takuro) PHOTO ● ポルシェジャパン



↑9個のセグメントに分かれたパノラミックガラスルーフは、細かな調整が可能だ。前方のみ透過率を50%にすることもできるという。

→PCMはカラフルになり、画面遷移も大幅に見直されて操作性が上がった。物理スイッチを持たないモデルはこういう場合には有利だ。



2022年7月、欧州で23年モデル(MY23)のタイカンのデリバリーが開始された。このタイミングで様々なアップデートが行われたが、その影響はMY23にとどまらず初期型のタイカンもアップデートの対象だ。日本の実施時期はまだ未定だが、タイカンオーナーには耳寄りな情報なのでお届けしたい。パワートレインではAWDモデルの「ノーマル」と「レンジ」モードで、低負荷時フロントアクスルのモーターがほぼ完全に切り離される。コースティングや停車時は前後アクスルの駆動トルクが解放され、摩擦抵抗による電力の損失を低減し、航続距離を大幅に伸ばした。さらに回生ブレーキの自動回生設定は運転プログラムを変更した場合でも保存されるなど使い勝手が向上した。

2019年のデビュー以来、タイカンにはほぼすべてのコンポーネンツやシステムに改良が加えられてきたという。MY23にアップデートすることで、初期型を購入したカスタマーは、どれだけタイカンが進化してきたか痛感するだろう。

Taycan MY23 洗練が進むタイカン

電機追加費用はカスタマー負担となるものの、ソフトウェア・アップデートのためのワークショップ入庫に組み合わせることができる。室内ではポルシェ・コミュニケーション・マネジメント(PCM)のスタート画面がカラフルなタイルデザインに変更され、実際に使いやすさが大幅に向上した。ヘッドアップディスプレイを搭載したタイカンは、ナビゲーション地図の表示が変更され、表示内容も追加された。さらにすべてのタイカンで、操作説明書を音声コントロールにより使用できるようになったという。

Porsche Experience Center Franciacorta



イタリアのPECは元プライベートコース

今回のワークショップが開催されたのはポルシェ・エクスペリエンス・センター(PEC)フランチャコルタだ。フランチャコルタはスパークリングワインが有名で、ミッレ・ミリアのスタート地点でもあるブレシアのすぐそばにある人口3600人の小さな街である。現地スタッフに聞くと、PECフランチャコルタは元々は地元の富豪が作ったプライベートコースで、最近ポルシェが買い取って、トレーニング施設としてオープンしたのだそう。その目玉は全長2.5kmのハンドリングサーキット。今回GT4 eパフォーマンスの同乗試乗も行われたが、コース幅があって充実したトレーニングができそう。ポルシェファンでイタリアを休暇で訪れたらぜひ訪問してほしい。





Audi
A8L 60
TFSI quattro

**THE
BATTLE**

REPORT ● 吉田拓生 (YOSHIDA Takuo)
PHOTO ● 小林邦寿 (KOBAYASHI Kunihisa)



ラグジュアリーの頂

ロングボディのラグジュアリーサルーンを語る上で外せないのがこの2台だ。5320mmという同じ全長のボディを持つアウディA8LとメルセデスS580ロング。48Vマイルドハイブリッドを搭載する2台のラグジュアリーサルーンとしての資質に迫った。

要

人の警護を依頼され、そのためのクルマを選ぶ。今回の2台を比較検討するとすれば、シチュエーションはそんなところだろうか。

アウディA8L 60TFSIクワトロとメルセデス・ベンツS580 4マティクロング。いずれもメイクスを代表するフラッグシップサルーンであり、VIPを迎えるに相応しい後席を備えたロングホイールベースモデルだ。それ以外にも両者にはV8+48Vマイルドハイブリッド、AWD、アクティブサス、後輪操舵などなど、これでもか！というくらい共通項がある。

これほど拮抗した対決でも、クルマ好きに選ばせれば「そうは言ってもオレはアウディ派」とか、予め結果が決まっているのかもしれない。だがどちらが「要人警護」に向くのか？ というテーマがあればバイアスを抜きの冷静なチェックが必要になるはずである。

現行モデルのアウディA8は2018年にデビューし、昨年春にマイナーチェンジが施されている。前後

Mercedes-Benz

S 580

4Matic Long

ライト類やシングルフレームグリルの形状といった外観の変更が目立つが、もちろん室内の意匠やインフォテインメント関係もリファインされている。4.0V8MHEVユニットとロングホイールベースボディを組み合わせたA8Lはマイチェン後も継続してラインナップされている。

一方のメルセデス・ベンツS580のロングは21年秋に追加されている。新型Sクラスとして21年初頭に導入されたS500は3.0直6MHEVユニットを搭載していたが、今回のS580ロングは4.0V8MHEVを核に据えている。

先に挙げた2台の共通項の中でも特に興味深い点があるとすれば先進



Mercedes-Benz S 580 4Matic Long



視認性と操作性に優れる有機ELを採用した12.8インチ大型メディアディスプレイを採用する。路上の映像に案内を立体表示するARナビゲーションも装備している。



503PS/700Nmを発生する4.0L V8ツインターボエンジンを搭載。トランスミッションは9速ATを組み合わせる。

的な装備であるアクティブサスの仕上がりではないだろうか？

アウディは現行A8のデビューから1年遅れて「プレディクティブ・アクティブサスペンション」をオプション（84万円）として追加している。レーザースキャナーで前方の路面を把握し、サスペンションの硬度を変化させるという仕組み。車高や姿勢を電動スタビによって瞬時に変えられるという。

一方メルセデスの「Eアクティブ

ボディコントロール」は既にGLEでデビューしているシステムで、Sクラスでは95・2万円のオプションとなる。前方の路面を監視し、凹凸に備えるという大まかな方法論は両者とも似ている。だがアウディが電動であるのに対し、メルセデスのそれは電気力で油圧のアクチュエーターを制御し車高やサスペンションの硬さをコントロールしている。

はじめにステアリングを握ったのはアウディの方。デビュー当初に試乗した現行A8L（アクティブサスなし）のハンドリングはまったく芳しい印象がなかった。フワフワとしたアシのせいで乗り心地はいいのだが、操舵に対する反応が1テンポ遅れる感じで、狙ったラインにクルマを持つていけなかったのだ。

だが今回はまるで印象が違っていた。コンフォートモードでも巨体を感じさせないほど動きがリニアで、後輪操舵も存在こそ感じられるが違

サービス精神が旺盛なS580、勤勉実直を地で行くA8L 60。



460PS/660Nmを発生する4.0L V8ツインターボに48V電源システムを組み合わせる。トランスミッションは8速ATとなる。

開放的なラウンジをイメージしたという上品なA8のインテリア。エクステンデッドレジャーなどの上質素材を多用することで、フラッグシップに相応しいクオリティに仕上がっている。



それでもアクティブサスによる乗り心地の部分だけを抽出して比べてみると、両者とも不思議なくらいにフラットな姿勢が保たれ「大差なし」という点が面白い。A8Lが履いているグッドイヤーが少しざらつき、S580ロングのアシが柔らかなめというくらいの差しかないのだ。

一方、V8エンジンを搭載した初の現行Sクラス、S580ロングの第一印象は「パワフル」。でもゆったりとしたペースで走らせると、プレミアム感とか華やいだ雰囲気といったものがじわじわと伝わってくる。勤勉実直で冗談を言わない官僚のようなA8Lと比べるとSクラスはサビ精神旺盛。アンビエントライトがピンクっぽかったこともあり、妙に艶っぽいのだ。

和感はない。A8Lがいつのタイミングで熟成されたのかはわからないし、アクティブサスの貢献の度合いも不明だが、A8Lはカチツとした見た目に相応しい、打てば響くクルマに変わっていたのである。

ドライブしていて楽しく、豊かな気分になれるのは間違いなくメルセデスの方。だが要人警護というテーマと照らし合わせた場合、メルセデスの華やかな部分はアドバンテージにならない。要人警護のクルマは広大なリヤシートがあればいいというわけではない。乗り心地の良さはもちろん重要だが、有事の際に派手なカーチェイスを受けて立つくらいのハンドリング性能も持ち合わせていなければならないのだ。

A8Lの最高出力は460PS、対するS580ロングは503PSなの

Audi A8L 60 TFSI quattro



SPECIFICATIONS

モデル名	アウディA8L 60 TFSIクワトロ	メルセデス・ベンツS580 4マチック ロング
■ボディスペック		
全長(mm)	5320	←
全幅(mm)	1945	1930
全高(mm)	1485	1505
ホイールベース(mm)	3130	3215
車両重量(kg)	2160	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)	3996	3982
最高出力	338kW(460PS)/5500rpm	370kW(503PS)/5500rpm
最大トルク	660Nm(67.3kgm)/1800~4500rpm	700Nm(71.4kgm)/2000~4500rpm
■トランスミッション		
タイプ	8速AT	9速AT
■シャーシ		
駆動方式	AWD	←
サスペンション フロント	ダブルウィッシュボーン	←
サスペンション リヤ	ダブルウィッシュボーン	マルチリンク
■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	1800万円	1978万円

※2AMGラインパッケージ装着車

だが、メルセデスのパワフルさは数値以上。直線的にトルクが立ち上がっていくA8Lに対し、S580ロングのV8は若干のターボラグの後でパンツと弾けるように加速する。ここでもドライバーを楽しませてくれるラグジュアリーさが前面に押し出されたメルセデスに対し、少し地味だが頼りになりそうなA8Lという図式は変わらない。

これはまさに「官能的純粋」対「技術による先進」という各々が掲げているスローガンそのもののなのかもしれない。流行りのSUV系とは一線を画す伝統的なフラッグシップモデルだからこそ、ブランドの個性が最も色濃く感じられるのだろう。

筆者の個人的な好みはメルセデス寄りなのだが、要人警護という任務を考えれば官能に浸っている場合ではない。ダークスーツとサンングラスで固め、アウディA8Lで冷徹にぶっ飛ばす。これで決まりだ。

THE BATTLE



炸裂する個性

現 行ジムニーの直列3気筒エンジンを始めとしたスズキ製ラニングコンポーネンツを要所に使い、そのトレッドを狭めてナローボディ化することで、軽自動車の枠に収められたケータハム・セブン。2014年に登場して国内で2000台以上を売り上げた「セブン160」の後継機種として、「セブン170」が再び我々の前に姿を現した。先代ジムニーが現役を退いたことで止まっていたエンジン及びトランスミッションの供給が、現行ジムニーのデビューで再開されることになったの

用意されたセブン170は、2つあるグレードのうちの、よりレシーな「R」グレードだった。キーを捻ってスターターボタンを押すと、「ブルン」とエンジンが掛かる。「なんだか可愛いなあ」。そんなふうに思いながら走り出した筆者だったが、これが大間違いだった。軽とはいえこれが大間違いだった。軽とはいえないことを、すっかり忘れていた。寒風が、顔をブン殴る。路面が恐ろしく近い。あの牧歌的で最高にハッピーな乗り物だったセブン160の面影が、170Rにはまるでない。

だ。

そんなセブン170の対抗馬として今回用意されたのは、アルピーヌA110のベーシックグレードである「GT」であった。軽自動車のセブン相手にアルピーヌ？ しかしよくよく考えるとこれはこれで、筋が通っている。そもそもセブン170と同じ土俵で比べられる、軽量なスポーツカーなど他にはないのである。ロータス・エリーゼなき今、それに変わる存在があるとしたら、やはりアルピーヌA110以外にはない。そして実際に比較してみると、そのコントラストが両者のキャラクターを、より鮮明に描きだしたのであった。

動力性能は現行ジムニーの「R06A」型を新たに搭載したことで、アウトプットが85PS/116Nmと向上している。このR仕様はヒーターやフロントスクリーンを取り去り、カーボン製の薄っぺらいダッシュパネルやケブラーシートを備えることで、なんと440kgの車重を実現していたのだ。

だからちよつと元気にアクセルを踏み込んだだけでも、容赦なく風が襲いかかってくる。エンジンは7000rpm手前でレッドゾーンを迎えるが、この車重なら3000rpm以上回せば十分な加速がどこからでも得られる。5速MTのギヤ比は2速が低く、山道を走るなら3速と

Alpine A110 GT

Caterham Seven 170R

ケータハム史上最も軽量な440kgという車重を実現したのがセブン170Rだ。現行ジムニー用のスズキ製R06A型658ccエンジンを搭載するれっきとしたスポーツカーだ。対するはこちらも量産スポーツカーとしては軽量なアルピーヌA110GT。それぞれに強烈な個性を持つ2台を比較することで見てきた世界とは。

REPORT●山田弘樹 (YAMADA Kouki) PHOTO●田村 弥 (TAMURA Yoji)

あまりにも対照的すぎる2台だが、
熱きドライビングプレジャーは共通だ。

4速を使う方がリズムがいい。
鼻水を垂らしながらもそのスピード感に慣れてくると、段々とキャラがわかってきた。その速さとトルクの大きさに対して、まず軽自動車枠のリヤトレッドが狭い。3気筒ターボはコンパクトで、前輪軸よりも後ろにマウントされているが、ドライバーもリヤタイヤの直前に座らされているから、ボディバランス自体はそんなに良くない。

くせ者なのは、15インチのエイボンタイヤだ。65扁平でエアポリウムが多く、グリップが低い割に縦バネが強いから、ブレーキペダルを離すのが早すぎると、ポーンとノーズが浮いてしまう。

だがこれを攻略すると、セブン170Rが愉しくなってくる。別にブ



↓現行スズキ・ジムニーのR06A型エンジンを新たに搭載したことでアウトプットは先代モデルより+5PS / +9Nm向上している。



走るための機能に特化したインパネデザイン。試乗車はオプションのケブラーレースシートやカーボン製エアロスクリーンを装備する。

レーキを詰める、なんて言わない。むしろ進入速度を落としてでも一呼吸置き、コーナーの手前でゆっくりとアクセルからブレーキに足を置き換える。そこでフロント荷重をドンピシャに合わせターニンインすると、まさにクルマと一体になれるのだ。

旋回中はナロートレッドに横Gを掛けすぎないように。クリップからはじわっとアクセルを開けて行く。熱くなりすぎるとズルリと行くが、

Caterham

Seven 170R





SPECIFICATIONS

モデル名	ケータハム・セブン170R	アルピーヌA110 GT
■ボディバックス		
全長(mm)	3100	4205
全幅(mm)	1470	1800
全高(mm)	1090	1250
ホイールベース(mm)	2225	2420
車両重量(kg)	440(Dry)	1120
■パワートレイン		
エンジンタイプ	直列3気筒DOHCターボ	直列4気筒DOHCターボ
総排気量(cc)	658	1798
最高出力	62.6kW(85PS)/6500rpm	221kW(300PS)/6300rpm
最大トルク	116Nm(11.8kgm)/4000~4500rpm	340Nm(34.6kgm)/2400rpm
■トランスミッション		
タイプ	5速MT	7速DCT
■シャシー		
駆動方式	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 リヤ	マルチリンク	ダブルウィッシュボーン
■ブレーキ		
フロント	ベンチレーテッドディスク	←
リヤ	ドラム	ベンチレーテッドディスク
■タイヤサイズ		
フロント	155/65R14	205/40R18
リヤ	155/65R14	235/40R18
■パフォーマンス		
0→100km/h加速	6.9秒	4.5秒
最高速度	168km/h	250km/h
■車両本体価格	599万5000円	930万円

その時はクワイフ製LSDがマイルドに利いてトラクションを保つ。小径ステアリングでほんの少しずれを修正するだけで、挙動はまとまる。鼻水を垂らしながら笑ってるオッサンの顔は、さぞかしキモかっただろう。ただやっぱ個人的にはフロントスクリーンが欲しいと感じた。バイク以上に、バイク的。そんなセブン170Rから乗り換えたら、さぞかし刺激が足りないだろうと予想した筆者だったが、こちらもまた大間違いだった。ワインディングで走らせるA110GTは、文句の付けようがないスポーツカーだった。セブンに慣れた身体には、その着座位置がSUVのように高かった。足まわりはねっとりしなやかで、乗り心地はロールスのようだ。しかしハンドルを切り始めると、途端に世界が変わる。素早くロールしたあと、張り付くように姿勢が安定する。コーナリング中のインフォメーションは抜群に豊かで、道路を

手の平でなぞっているかのようだ。ブレーキングから、ターニング。アクセルを離れたエンジンが、バラバラと内燃機関最後のバブリングをまき散らすのも痛快。そしてクリップからアクセルを足して行けば、トラクションがしっかりと掛かる。GTはアルピーヌにおいて最もベーシックなグレードだが、むしろその行き過ぎないサスペンション剛性と、300PSのほどよいパワー感がいい。アルピーヌA110GTの洗練された身のこなしと比べてしまうと、セブン170Rはまるで棍棒を持った原始人のようだ。両者のキャラクターは、あまりに対照的である。しかしドライビングプレジャーを追いかける姿勢は、どちらも一歩も引かないほど熱い。よってプリミティブなセブン170RとミニマルなA110GTのどちらを選ぶかは、乗り手の性格に委ねられると感じた。どっちがいい？ ではなく、どちらに乗りたいかで選ぶべき2台だ。



シフトセレクターボタンやエンジンスタートボタンがセンターコンソールに纏められるなど、スポーティかつシンプルなインパネ。

→300PS/340Nmを発生する1.8ℓ直4ターボをミッドに搭載するA110。車重がわずかに1120kgなので、ワインディングでは水を得た魚だ。



Alpine A110 GT

Porsche Cayenne Turbo GT

THE
BATTLE

時代の寵児たるSUVだが、中でもスーパースポーツをも凌駕するスーパーSUVが熱い。
今回はスーパーSUVでも毛色の異なる2モデルを比較してみよう。
方や電気、方や内燃機、パワートレインの異なるスーパーSUVの対決だ。

REPORT ● 吉田拓生 (YOSHIDA Takuo) PHOTO ● 篠原晃一 (SHINOHARA Koichi)



最強の証明

B MWのBEVの最高峰であるiXシリーズに先頃追加されたiX M60。車名に含まれる「M」のアルファベットからもわかる通りのハイパフォーマンスモデルである。総計619PSという最高出力は珍しいが、1015Nmという最大トルクにはBEVならではの不敵さが薫る。

そんなiX M60のライバルは、テスラ・モデルYの高性能版であるパフォーマンスが順当だろう。iXのスタンダードモデルであるiX xドライブ50の最高出力はモデルYパフォーマンスのそれと近いのだ。そこにさらにM60が投入されるのだから、動力性能によるマウンティングは完璧というわけだ。

だがiX M60をテスラと比べたところで、その立ち位置を正確に把握するのは難しそうだ。今なお我々の感覚的な基準はハイブリッドを含む内燃機搭載車なのだから。

そこで今回はiX M60の相手としてボルシェ・カイエンターボGTを選んでみた。慣れ親しんだカイエンの最高峰モデルが相手ならば、結果

を理解しやすいはずだ。

ちなみに以前試乗したBMW iX xドライブ50の印象は素晴らしかった。i3と同じようにガソリンモデルとの関連性が希薄なEV専用モデルであり、強固なシャシーと制御が行き届いたエアサスが生み出す走りは、日進月歩のBEVの中でも特に印象が良かったのである。

iX M60のスペックで目を惹いたのは、パワーアップの手法だった。リヤのモーターだけを313PSから490PSに換装しているのだ。リヤ偏重というパワー特性は長らくFRを是としてきたBMWらしいという見方もできるはずだ。

乗り込む前に珍しく「加速が凄いので気を付けてください」というアドバイスをもらった。本誌で試乗するクルマの加速はいつだって凄いのだが、iX M60は特に凄いということなのだろう。

そんな心の準備をしていたにも拘らず、実際にiX M60の加速はこれまでに体感したことがないほどのすごさだった。普通はスロットルペダルを1cmくらい押し込んだところか

BMW iX M60



らジワリとはじまる加速が、5mmくらいでいきなりバンツと弾ける感じ。0→100km/h加速は3・8秒なので、そこそこの速さという程度なのだが、体感的にはその半分くらいに感じられる。

瞬発的なパワーも凄いが、空転しない後輪や浮き上がらない前輪、ミシリとも言わないボディもよくできている。ただ動力性能に対して平たい形状のシートは、加速しはじめた瞬間に背中や尻がポンポンとバウンドしてしまつて上手くない。

何回かフル加速を試してみても0→100km/hではなく0→30km/hならば内燃機モデルに負けないはずだと感じた。鋭いのは加速しはじめの瞬間なのである。

以前は猛烈に速いと感じたカイエンターボGTだが、加速マターのiX M60から乗り換えてもなお速さを感じられるのだろうか？

だが心配はいらなかった。速さとはかくとして、今回カイエンターボGTは以前ドライブした時よりもさらに印象が良かったのである。

スロットルを踏み込むとエンジンに生気が漲る様子が感じられ、ターボで拍車がかかり、パワーが4輪に分配され加速がはじまる。BEVのように唐突ではないぶんだけ、メカニカルなパワーの流れを情緒的に感じることができるのだ。

BEVはバッテリーにかなりのコストが掛かっているが、車両価格という点ではカイエンもまったく負け



ていない。今回のカイエンターボGTはオプション込みで3000万円弱もするが、iX M60はオプションなしで1740万円に留まる。価格差は小さくないが、両者に触れた後ではさもありなんと感じてしまう。

良い悪い、高い安いではなく、成り立ちが違うのだ。例えるとしたらそれは、精巧な機械式の腕時計とアップルウォッチのようなものかもしれない。メカニカルなギヤが絶え間なく動いて時を刻み、各部が摩擦して精度が甘くなってきたらオーバーホールすることである。ピュアガソリンSUVを代表する1台、カイエンターボGTはそんな印象なのだ。

一方iX M60はデジタルにより拡張性が担保されているという点でア

ターボGT専用のインテリアパッケージにはアルカンターラとレザーを組み合わせた専用シートが用意される。非常に座り心地が良い。



→ターボGT専用のチューニングが施された4.0 V8ツインターボエンジンを搭載。640PS/850Nmという怒涛のパフォーマンスを発揮する。



Porsche Cayenne Turbo GT

SPECIFICATIONS

モデル名	BMW iX M60	ポルシェ・カイエンターボGT
■ボディスペック		
全長(mm)	4955	4942
全幅(mm)	1965	1995
全高(mm)	1695	1636
ホイールベース(mm)	3000	2895
車両重量(kg)	2600	2220
■パワートレイン		
エンジンタイプ	—	V型8気筒DOHCターボ
総排気量(cc)	—	3996
最高出力	—	471kW(640PS)/6000rpm
最大トルク	—	850Nm(86.7kgm)/2300~4500rpm
■モーター		
システム最高出力	455kW(619PS)	—
システム最大トルク	1015Nm(103.5kgm)	—
■バッテリー		
総電圧(V)	369	—
総電力量(kWh)	111.5	—
■トランスミッション		
タイプ	1速固定	9速DCT
■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 リア	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	←
リア	ベンチレーテッドディスク	←
■環境性能		
航続距離(WLTCモード)	615km	—
■車両本体価格	1740万円	2725万円





BMW iX M60

例えるなら精巧な機械式腕時計と、
拡張性の高いアップルウォッチだ。

アップルウォッチに似ている。質感は良いし便利だが、そこまで高い価格にはなりやうがないのである。

また長所であるはずの「未曾有の加速」により、却って行き場所をなくしている感も否めない。これだけパワーがあったらバケットシートやシフトパドル等々、もっと洗練された装備で固めていないとバランスが取れないし、加速だけでBMWのMを名乗ることも釈然としない。

だがiXが完全武装して、とてつもないBEVのSUVが誕生したところで今度は「誰がどうやって乗るのか？」という疑問が生まれるはずだ。インパクトは絶大、だがその落としどころが見えない。iX M60にはそんな印象を持った。

BMW iXに興味があるならお薦めはxドライブ50だ。これは本当に



14.9インチのコントロールディスプレイと12.3インチのインフォメーションディスプレイで構成された最新のBMWライブコックピット。



軽量化と高剛性を両立させるためにアルミスペースフレームにCFRPとスチールを随所に使用したボディを採用している。

見た目と走りがバランスよくまとめられている。一方、究極のカイエ、もしくはクロスオーバーSUVを選ぶとしたら、カイエエンターボG Tはその筆頭だと断言できる。

ボディ形状としてはクロスオーバーSUVとして括ることができるが、実際はまるで違うキャラクターの持ち主。そんな今回の2台は意外な点にお互いの長所と短所を端的に指し示すことができるペアだったのである。



THE
BATTLE

BMW

Alpina B4 Gran Coupé

アルピナと
Mの領分

長きに渡り特別なクルマを求めるエンスージアストの期待に応えてきたアルピナだが、2025年をもって、その商標をBMWに譲渡し、新たな展開を模索しているという。そのアルピナの最新モデルB4グランクーペを、これもファンの多い硬派路線を貫くM3と比較した。

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



BMW M3 Competition M xDrive

今

年春に突如発表された「アルピナがブランドをBMWに譲渡する」というニュースは、「いつかはアルピナ」と夢見ていたエンthusiastsにとっては青天の霹靂だったはずだ。1965年の創設から半世紀以上にわたってBMWと密接な協力関係を維持しながら、独立した自動車メーカーとして少ないながらも（年間生産台数は今も2000台程度）熱いファンに支えられてきたアルピナ・ブルクハルト・ボーフェンジーベン社は、2025年をもって商標権をBMWに譲り渡し、ボーフェンジーベン社はクラシックカービジネスやこれまでのアルピナ車のサービス、そして新たなモビリティ・ビジネスを手掛けることになるという。

新しいビジネスとは何か、および一方M3コンペティションM xDriveは、今年創立50周年を迎えたBMW Mの看板モデル、その名前通りこちらもM3/4シリーズとしては初の4WDモデルである。昨年春に導入されたM3とM4クーペに遅れて同年秋に国内発売されたのがM3とM4のM xDrive、すなわちM専用の電子制御4WDシステムを搭載したモデルである。M3としては6世代目となる新型（M4としては2代目）の日本仕様は、ベースグレード（M4のみ）に加えて高性能なコンペティション、さらにサーキットなどでの走行性能を追求したコンペティション・トラックパッケージという3車種のラインナップだったが、M xDriveはコンペティションと同トラックパッケージがそれぞれに設定されている。ベースグレ

アルピナ・ブランドを手に入れたBMWがそれをどう扱うかについてはまだ分からない。電動化に邁進するヨーロッパにあって、いかに少量生産のスペシャルistメーカーとはいえ、厳しくなる一方の各種規制から逃れることはできないから、アルピナが自分たちの行く末を憂慮していたことは容易に想像できる。アンドレアス・ボーフェンジーベン社長は3年前に「6気筒以上でなければアルピナとは呼べない」と語っていた。将来を熟慮した末の潔い、素早い決断だったのだろう。

ということは、もしかすると現行体制では最後になるかもしれない完全な新型車が、今年3月に発表された4シリーズ・グランクーペをベースにしたB4グランクーペだ。車内外のどこにも表示されていないが、BMWのxDriveをベースにアルピナ独自のセッティングを施したというアルラッド、すなわち4WD車である。



BMW Alpina B4 Gran Coupé



当然インパネの形状はBMWの最新世代のデザインとなっている。ステアリング裏に固定されたシフトパドルは独自の形状でクリック感が上品。



室内はラヴァリナレザーを用いたシックな配色の室内がアルピナらしい。セレクトレバー後方には製造番号が記載されたプレートが光る。

アルピナは地平線を目指す

乗れば両車の違いは明確だ。サーキット志向にして、トラクティビティ、でのドリフトコントロールなどを重視したM3に対して、B4は依然として高性能かつラグジュアリーなグランドツアラーとしての立場を守っている。その立ち位置はスポーティ度を高めたB3よりも明らかにGT

寄りである。

とはいえ、日常使用でもきわめて扱いやすいのが最新のM謹製6気筒ツインターボの真骨頂である。ゆっくり流す時にはあくまで滑らかにかつ遅く、スロットルペダルを深く踏み込めば、きめ細やかな回転フィードバックを失わないまま爆発的に吹け上がる。しかもスロットルレスポンスやシフトスピードは個別に変更可能、もちろんどのモードでも一糸乱れず、緻密で洗練された美しく強力なパワーがいつでも手に入る。さらに「M」モデルに限らないBMW後輪駆動各車に共通する（もちろんアルピナも同様の）美点は、パワートレイン全体の剛性感が素晴らしいこと。スロットルペダルをちよっとだけ踏む、あるいは戻すといった微

状況によっては硬さを感じるM3と
ジェントルで洗練されたB4は対極だ。

ードのM4は6速MT仕様だが、それ以外は8速ATとなる。

エンジンは先代に続いて直6ツインターボを搭載するが、最新世代のS58型3.0直6ツインターボエンジンに換装されている。このユニットは既にX3 Mなどにも積まれている

もので、標準仕様の480PS、550Nmに対してコンペティション用では510PS、650Nmを発生、ひと世代前のS55型直6ツインターボを積む従来型コンペティションに比べ

ると60PSと1000Nm増しに当たる。

0→100km/h加速は3.5秒（RWDコンペティションは3.9秒）、オプションのMドライバースパッケージ付きのこの車では最高速が250km/hから290km/h（リミッター作動）に引き上げられている。

B4の直6ツインターボも既に発売されているB3セダン同様、このM用S58型をベースとしている。アルピナが求める性能（とりわけ長時間の全開走行）を実現するには現在



BMW M3 Competition M xDrive

標準で装備されるMスポーツシート。イエローの差し色が入ったヤスマリーナブルーがいかにスポーティで鮮やかだ。



Mスポーツレザーステアリングホイールには、M1/M2ボタンが備わり、あらかじめ設定したドライブモードに瞬時に切り替えられるのが特徴。



妙な操作に対してリニアに緻密に反応しながらも、パワートレインの遊びや揺動を感じさせず、ドライバーの思った通りにパワーを伝える滑らかなマナーがずば抜けている。

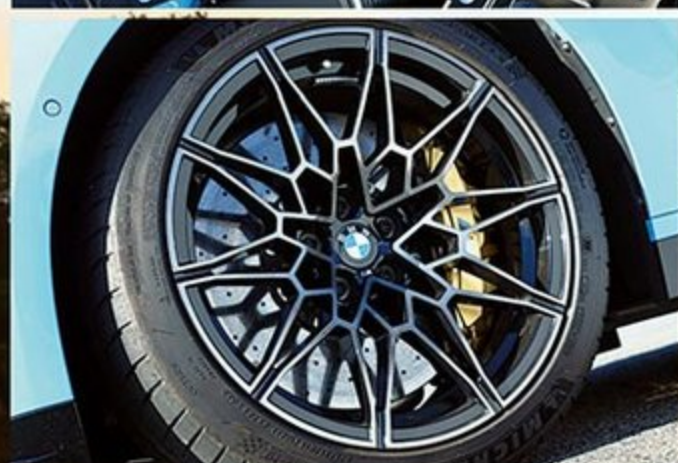
M3のサスペンションは無論締め上げられてはいるが、日常使用でも不満はないと私は思う。不整に対する当たりの角は丸められており、粗野なハッシュネスなどは一切なし。ただし、さすがに巨大なタイヤを抑えている重量感があり、低中速ではノーマルモードでも路面によって明確なガシツという突き上げを感じることもある。対するB4は基本ジェントルで洗練されており、エンジンも遅しいトルクを強調するように回る。ただしカーボンパーツなどを各部に採用して車重1800kgのM3コンペティションに比べて、1930kgのB4はさすがに重量感があり、それはハンドリングにも見て取れる。

M3はM5同様に4WDと同スポーツ、そしてDSCオフ時のみRWDモードも選択できるが、B4にはもちろん備わらない。さらにM3ではオプションのMドライブレプロフエッショナル(12万4000円)を加えると、Mドリフトアナライザーという機能が付属してくる。いわばドリフト走行評価機能で、ドリフト距離や角度、時間などを記録して、最高5つ星でその運転操作を評価する機能もある。また同オプションを選ぶと10段階でトラクションコントロールの作動レベルを調整することもできるが、クローズドコースで使用、との注意書き付きである。思い切り走りたいカスタマーはクローズドコースへどうぞ、というわけだ。今はそういう時代なのである。閉じられたサーキットではなく、地平線の向こうまで思い切り走りたい人のためのクルマがB4である。

SPECIFICATIONS

モデル名	BMWアルピナB4グランクーペ	BMW M3コンペティションM xドライブ
ボディ		
全長(mm)	4792	4805
全幅(mm)	1850	1905
全高(mm)	1440	1435
ホイールベース(mm)	2856	2855
車両重量(kg)	1965	1800
パワートレイン		
エンジン形式	直列6気筒DOHCツインターボ	←
総排気量(cc)	2993	2992
ボア×ストローク(mm)	90×84	←
最高出力	364kW(495ps)/5000~7000rpm	375kW(510ps)/6250rpm
最大トルク	730Nm(74.4kgm)/2500~4500rpm	650Nm(66.3kgm)/2750~5500rpm
トランスミッション		
タイプ	8速AT	←
駆動方式	AWD	←
サスペンション		
フロント	マクファーソンストラット	←
リヤ	マルチリンク	←
ブレーキ		
形式	ベンチレーテッドディスク	←
タイヤ&ホイール		
フロント	255/35ZR20(8.5J)	275/35ZR19(9.5J)
リヤ	285/30ZR20(10J)	285/30ZR20(10.5J)
パフォーマンス		
最高速度	301(巡航最高速度)	290(リミッター作動)
0→100km/h加速(秒)	3.7	3.5
エミッション		
燃料消費率(km/ℓ)(WLTC)	9.9	9.8
車両本体価格		
消費税込価格	1420万円	1381万円

↓ボンネットを開けると驚くほど大仰な補剛パーツが姿を現す。B3の3ℓ直6ツインターボと比べ、最高出力33PS、最大トルク30Nm向上している。



↑試乗車にはMカーボン・セラミック・ブレーキ・システムが装着されていた。高価だがサーキットを安心して走ることができる重要な装備だ。

THE BATTLE



FIRST IMPRESSION

REPORT●小川フミオ (OGAWA Fumio) PHOTO●Ferrari SpA

次世代フェラーリの 最適解

Ferrari 296 GTS

新開発のV6エンジンにPHVシステムを加え、次世代フェラーリを象徴する296シリーズに、オープントップボディのスパイダーモデル「296 GTS」がラインナップした。ハードトップの電動システムを備えた296 GTSを、モータージャーナリスト・小川フミオ氏がレポート。

フェラーリのオープンモデルは、北米と英国でとくに人気が高いそうだ。2022年4月に発表された296 GTSも、この2つの主要市場からの要求が大きかったという。

もちろん、日本にも上陸を心待ちにしているファンが少なからずいることだろう。

なにしろ、「(1963年の)フェラーリ250LMをイメージソースにしました」と、ヘッド・オブ・デザインのフラビオ・マンツォーニ氏が公言しているぐらい。力強く張り出したリヤフェンダーと、そこに設けられた大きなエアインテークが、なんとも魅力的だ。

しかも、フルオープン時のデザイン

も凝っている。「閉めていればクーペと遜色ないスタイルで、開ければ別の魅力を感じさせるはずですよ」とマンツォーニ氏。

確かに、45km/hまでなら14秒で開閉可能なハードトップを降ろすと、乗員の頭部を保護しつつ空気の流れを整流する2つのバルジがあるが、そこにエアロデッキなるパネルが渡されている。これが流麗なスタイルを作り出している。

空力には徹底的に凝っていて、車体のいたるところに、効果的な空力デバイスが装着されている。これはもうひとつのデザイン上の特徴。

フロントには、ティードレイと呼ばれる整流板。車体下を通る空気の流れをコントロールしてダウンフォ

ースを生む。リヤには電動式スポイラー。やはり高速でのダウンフォースを制御。キャビン背後のトノカバの形状も、ダウンフォースのために最適化されたデザインという。

「高速走行時のハンドリングとブレーキングのパフォーマンスを最大化」が、フェラーリが説明するダウンフォースへのこだわり。直線での最高速を追求してきた従来の458スベチアーレといったモデルと、296シリーズとの相違点とされる。

私のイタリアでの試乗の出発点は、地中海に面したフォルテ・ディ・マルミ。ミケランジェロも使ったという大理石の一大産地であるこの地から、ミッレミリアでも知られるアペニン山脈中のフータ峠を越えて、





「296」の車名は、総排気量2992ccとV6の数字を掛け合わせたもの。これに電動モーターを組み合わせ、システム最高出力は830PSを発揮。



Ferrari 296 GTS

心がとろけそうなV6のファイリング
これぞフェラーリの醍醐味だ。

フェラーリ本社のあるマラネッロまでの約200kmをひとりで、296 GTSをドライブした。

高速道路を使えば、あつというまの距離。しかし、山岳路がコースに組み込まれていたため、296 GTSのいろいろなキャラクターが楽しめるロングドライブになった。

車重が1540kgに抑えられた296 GTSは、まさに軽快。小径のステアリングホイールを軽く握っているだけで、ドライバーである私の意思にひたすら忠実に走る。極端なことをいえば、あえて意識的に操舵しなくても、私が視線を送ったほうに、瞬時に車両が向きを変える、と感じられるほどだ。

そのことを、フェラーリのエンジニアに告げると、「でしよう」と、我

が意を得たりとばかりに笑顔でうなずかれた。

ルーフの前後長が短めなぶん、ウインドシールドは長く、乗員の頭の上に届くほど。そのため、風の巻き込みはかなり少ない。秋のイタリアの暖かな日差しだけを味わうドライブだったのも印象的だ。

興味深いのは、フェラーリの開発者は誰も、296 GTSを語るとき、快適とかエレガンスといった言葉を使わなかったことだ。

むしろ、先発のGTSクーペに対して、重量増は70kgにとどまり、性能的にはほぼ遜色がないことを強調。「ねじり剛性は50%、曲げ剛性は8%、従来のスパイダーモデルより引き上げました」という。速さや高性能といった言葉が、296 GTSを

FIRST IMPRESSION

「これまでのフェラーリのミッドシップのクーペより（ホイールベースが）50mm短縮され、動的俊敏性が高まりました」（広報資料）とされるシャシーに、プラグインハイブリッドの組合せだ。

2992ccのV6は120度と大きなバンク角をもち、間にターボチャージャーを収める。電気モーターはスタート時や加速時に作動。

ドライブモードのデフォルトは「ハイブリッド」。モーター優先モードで距離は約25km、速度は135km/hまでなら電気走行。駆動用バッテリーがなくなると当然エンジンが始動するが、チャージされるとまた電気モーターへと切り替わる。燃費には貢献しそっだけれど、ちょっと



296 GTSはリトラクタブル・ハードトップを採用。ボディとルーフはBピラー上で分離し、格納時には分割されてエンジン前方に折りたたまれる。オープン/クローズド時ともにエンジンベイの放熱特性は変化しない。最高45km/hまで走行中でもリトラクタブル・ハードトップの展開は可能で、わずか14秒で開閉できる。



SF90ストラダーレが先鞭をつけた新コンセプトのcockpitデザインを継承。インパネはエンジン停止中にブラックアウトされる。

「このV6のスムーズな回転マナーと気持ちよいサウンドゆえ、開発中はピッコロ（小さな）V12と呼んでいました」とエンジニアが言うV6エンジンは3000rpm以上で、心がとろけそうなフィーリングを味わわせてくれる。一方、小さなカーブなどをこなしていくときは、電気モーターがうまくサポートしてくれるので、常に高めの速度を維持して

せわしないモードだった。

「一方、エンジンを常に稼働してバッテリーの効率を維持し、いつでもフルパワーが発揮できる「パフォーマンス」や、バッテリーの再充電を抑えて最大のパフォーマンスを狙う「クオリファイ」といったモードがあるのは、フェラーリ的だ。

「このV6のスムーズな回転マナーと気持ちよいサウンドゆえ、開発中はピッコロ（小さな）V12と呼んでいました」とエンジニアが言うV6エンジンは3000rpm以上で、心がとろけそうなフィーリングを味わわせてくれる。一方、小さなカーブなどをこなしていくときは、電気モーターがうまくサポートしてくれるので、常に高めの速度を維持して



リトラクタブル・ハードトップを備えるため新規デザインのトノカバーを採用。自動車業界初の6ウェイ・シャシー・ダイナミック・センサー（6w-CDS）の搭載など、ビークル・ダイナミクスも磨き込まれた。



アセットフィオラーノもラインナップ



大幅な軽量化と空力性能向上を果たすアセットフィオラーノ・パッケージも用意。フロントのカーボン製エアロパーツは10kgのダウンフォースを生み、ドアパネルなど再設計されたコンポーネントを用いて8kgの軽量化を果たしている。

SPECIFICATIONS フェラーリ 296 GTS

■ボディサイズ:全長4565×全幅1958×全高1191mm ホイールベース:2600mm ■車両乾燥重量:1540kg ■エンジン:V型6気筒DOHCツインターボ+モーター ■エンジン排気量:2992cc 最高出力:663PS ■システム総合 最高出力:610kW(830PS)/8000rpm 最大トルク:740Nm(91.8kgm)/6250rpm ■高電圧バッテリー容量:7.45kWh ■トランスミッション:8速DCT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式: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):①245/35ZR20(9.0J) ②305/35ZR20(11J) ■パフォーマンス 最高速度:330km/h以上 0→100km/h加速:2.9秒 ■車両本体価格(税込):4313万円～



生まれ変わった “旗艦”



Coming
Soon
DRIVING
IMPRESSION

01

BMW

7 Series

BMWが誇るフラッグシップサルーン「7シリーズ」に新型が登場。アバンギャルドなアピアランスに最新テクノロジーを搭載し、最高級の快適性&居住性を求めるカスタマーに対して強烈にアピール。ラグジュアリーサルーンの頂点を担う新型7シリーズとは何者か？

REPORT●渡辺敏史
(WATANABE Toshifumi)
PHOTO●BMW AG

B MWのフラッグシップサルーン、7シリーズがフルモデルチェンジを受けていよいよ日本にも上陸した。7代目となるG70型、最も目を惹くのはその大胆なスタイリングだ。

BMWといえば四灯のヘッドライトがキドニーグリルを挟み込むファミリーフェイスが不動だったが、DRとヘッドライトのコンビネーションを上下に二段積みとすることで新たな「4アイズ」の定義を構築。DR側にはオプションでスワロフスキー製クリスタルの縁取りが施され、日中でも夜間でも華やいだ表情を生み出している。電動化に対応する上で車体が天地に厚くなってしまう、その白場を活かして見せる策でもあるのだろう、このデザインは7シリーズとX7というトップレンジのみに与えられるという。

キラキラ感がキーワードとなるのは内装も然りだ。ドアトリムから一

直線に貫かれるオーナメントはクリスタル調のカットが加えられており、暗がりではLEDのバックライトが多彩な色に染め上げる。iDriveのコントロールやトグル式のシフトノブもグレードに応じてクリスタル仕立てとなっており、これらの演出はiXからの繋がりも見取れる。この数年、BMWのデザインには驚かされることが多いが、そのカタチをもって先陣を切った次世代に進むという意気込みは、21世紀と相前後してのクリス・バンゲル時代を思い起こさせなくもない。

従来のロングボディサイズに一本化された新型7シリーズの、最上級サルーンとしての施しは、後席にもきっちりみてとれる。シート調整や空調を始めとする多彩な機能の操作系はドアトリムに据えられたタッチパネルで行う仕組みとなり、シートの可動域も格段に大きくなった上で、天井から吊るされるかたちで展開す



マイルドハイブリッドを採用するガソリン及びディーゼルの内燃機モデルに加え、フル電動のi7もラインナップ。



コックピットでは14.9インチのコントロールディスプレイがセンターに、12.3インチのインフォメーションディスプレイがドライバーの目に備わる。後席の天井からは吊り下げ式のシアタースクリーンが展開され、ショーファードリブンらしいエンタメ空間を演出する。

→後席左右ドアにはタッチスクリーン式の操作パネルを装備し、エンターテインメント機能をはじめ多彩なギミックを操ることが可能だ。



オクタゴン形状の巨大なキドニーグリルを挟み、天地が薄いクリスタルヘッドライトを左右に配したうえでその下にデイライト類を備えるなど「4アイズ」デザインを構築。テールライトも薄くエレガントなイメージを発する。



る31インチのシアタースクリーンが今までにないインフォテインメント体験を供してくれる。左右席独立のコンテンツ再生はもちろんのこと、日本仕様ではアマゾンのファイアTVが搭載されており、4Kのコンテンツをオンデマンドで視聴することも可能だ。

そのi7、走り始めからの印象で最も驚かされたのは、実は静粛性の高さだ。発生源の音量が小さいBEVの特性を勘案してだろう、メカムのだけでなくタイヤ由来のノイズ、風切り音等、あらゆる方面から雑音が封じ込められている。聞けば音響的なリダクションは加えていないというから、物理的な項目で徹底的にそれを封じこめたということだ。それに次いで唸らされたのは低い

速度域からの乗り心地の良さだ。低負荷側は多少泣かしてでも高負荷側にプライオリティを置いてダイナミクスを担保する、BMWのそんなイメージからすれば、その快適性は新次元といえそう。さりとてインフォメーションを見失うほどにふわふわというわけではなく、操舵実感は適切に伝えてくる回りもまたBMWらしい。平時のライドフィールは宿命のライバルであるSクラスにも比肩するところに達したかにみえる。

クリーンというわけだ。試乗はV8ツインターボの760iにも乗ってみたが、内燃機とBEVの差異はハンドリングのキャラクターにも反映されていた。走る曲がる停まるが軽快で快活なのが760i、重厚で安定志向なのがi7と、質的な素性の違いは素直に現れる。変わらないのは共に上質であること、そして走らせて楽しいと思えることだ。電動化やADASの進化でサルーンの勝負の領域が空間快適の側にシフトしつつある今でも、その辺りはBMWらしさの源だと考えているのだろう。様々な角度で多彩な一面をみせる新しい7シリーズは、このセグメントのあり方に大きな影響を及ぼす1台となるはずだ。



SPECIFICATIONS BMW 760i xドライブ

■ボディサイズ:全長5391×全幅1950×全高1544mm ホールベース:3215mm ■車両重量:2270kg ■エンジン:V型8気筒DOHCツインターボ ■エンジン 排気量:4395cc 最高出力:400kW(544PS)/5500rpm 最大トルク:750Nm/1800~5000rpm ■電動モーター 最高出力:13kW(18PS) 最大トルク:200Nm ■トランスミッション:8速AT ■駆動方式:4WD ■サスペンション形式:①ダブルウィッシュボーン ②5リンク ■ブレーキ:③&④ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ(リム幅):⑤255/45R20(9.0J) ⑥285/40R20(10.5J) ■パフォーマンス 最高速度:250km/h(リミッター介入) 0→100km/h加速:4.2秒



試乗した760i xドライブはガソリンの4.4ℓ V8ツインターボを搭載。48Vマイルドハイブリッドシステムを用い、最高出力544PS/最大トルク750Nmを発生。ホールは前後20インチが標準となる。



Coming
Soon
DRIVING
IMPRESSION

02

REPORT●大谷達也
(Otani TATSUYA)
PHOTO●Maserati SpA

「本 当に、こんな道をスーパー
スポーツカーで走るの!」

目の前に伸びるシシリ島の悪
路。を目の当たりにして、私はな
かば途方に暮れていた。

たしかに路面は舗装されているけ
れど、場所によっては舗装がはがれ
て深さ10cm以上の穴になっていた
り、どんな重量物が走ったのかわから
ないが、こちらも段差が10cm以上あ
るわだちのようなものが平気で点在
している。

こんな道を、真新しいMC20チェ
ロで走れというのだ。私は心のなか
で「やれやれ」と呟いてからセンタ
ートンネル上のD/Mボタンを押し

込むと、絶望的な気分を奮い立たせ
ながらシシリ島の悪路に向けて走
り始めた。

MC20チェロは、マセラティが
久々に放ったミッドシップ・スーパ
ースポーツカー。MC20のコンパ
ーチブル版である。その概要は本誌
8月号で紹介済みだが、今回の国際
試乗会で新たに判明したこともあ
ったので、ここでお知らせしよう。

まず、コンバーチブル化に伴って
エクステリアデザインには繊細なモ
ディファイが施された。

Maserati MC20 Cielo

リヤミッドシップのスーパースポーツとしてリリースされたMC20に、
早くも派生モデル「MC20チェロ」が登場した。車名のチェロとは、
イタリア語で「空」を意味し、まさにオープンモデルに相応しい命名だ。
悪路とワインディングが混在するシシリ島でのインプレをレポート。

空を名乗るスパイダー

たとえば、フロントウィンドウで
立ち上がったラインが水平近くまで
折れ曲がった部分でルーフを断ち切
ることにより、オープン時にもルー
フが後方に向けて伸びていることを
想起させる「仮想的なライン」を創
出。さらに、クーペでは直立してい
たCピラーの角度をわずかに前傾さ
せることで、AピラーとCピラーが
「仮想的なライン」でつながっている
ように工夫したという。

もうひとつ興味深いのは、リヤフ
エンダーの肩にあたる部分の高



さを、クーペに対して4〜5cmほど上げたことにある。

コンバーチブルのチェロでは、オープン時にルーフを格納する都合上、クーペではリヤウインドウとされていた部分がエンジンカバー（トノカバ）に置き換えられている。この部分の曲面と、リヤフェンダー部をなだらかにつなげたほうがチェロのデザインには相応しいとの判断から、フェンダー形状が見直されたという。ちなみにクーペでは、一度盛り上がったリヤフェンダーの肩が一旦下降してからリヤウインドウ部につながるという微妙な違いがある。いずれにせよ、コンバーチブル化に伴うこのようなモディファイは、マセラティのデザインチームがいかにか細部に



までこだわってデザインしているかを物語っているといえる。

なお、チェロのルーフは全車ガラス製となるが、このガラス面を透明もしくは磨りガラス状に切り替える素材は、発表会のときに説明されたフォトクロミックではなく液晶の技術を応用したPDLCを用いていることが明らかになった。PDLCはフォトクロミックよりもはるかに速く反応する点の特徴という。

試乗した印象も、クーペとチェロとは基本的に同一と感ぜられた一方で、微妙な違いも散見された。

前述した「シシリ島の荒れた路面」における乗り心地は、舌を巻くほど良好だった。スーパースポーツカーとしては長めのサスペンションストロークを有するMC20だが、このしなやかな足まわりを駆使して路面からのショックを巧みに吸収する様は、まさに圧巻。多少の段差であれば、車速を落とすだけで底打ちせずに通過できる点も印象的だった。

なお、試乗会の会場にシシリ島



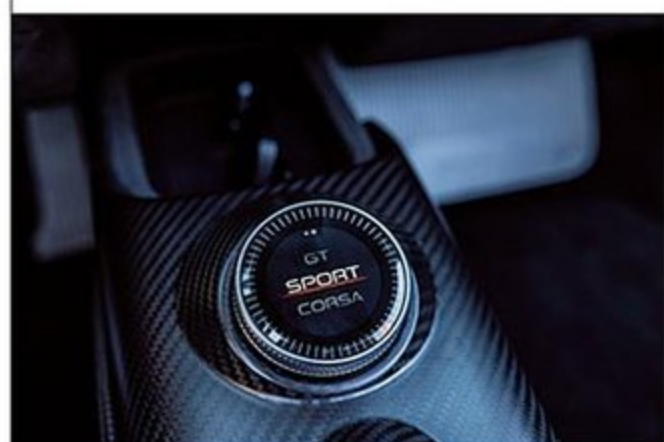
コックピットには10.25インチのインフォメーションディスプレイと液晶ディスプレイを装備。インテリアの各所にカーボン製パーツが備わり、シートはハイバックタイプを採用する。透過／不透過を瞬時に変更できるガラスルーフはPDLC（高分子分散型液晶）を用いたもの。

を選んだ理由をマセラティ広報に訊ねたところ「ここは荒れた路面もあればワインディングロードもあるので、MC20チェロの懐深い足まわりを確認していただくには好適と考えた」との答えが返ってきたので、乗り心地に関しては絶大な自信を持っているようだ。

ことを特筆しておきたい。

一方で、もっともコンフォートなGTモードでは、クーペに比べて発進のマナーがやや穏やかにされていた。また、電子制御式のEデフはチェロのほうが穏やかな作動になっているとのこと。いずれも、こうした設定のほうがチェロにあっているとの判断から実施されたそう。

スーパースポーツカーでありながら、マセラティらしい快適性や美しいデザインが際立つMC20は、走りを楽しむのももちろんのこと、エレガントなライフスタイルにもぴったりとマッチしそう。その点でいえば、クーペよりもチェロのほうが車両コンセプトとの親和性は高いともいえるだろう。



ドライブモードはGT / SPORT / CORSA / WET、そしてESC Offを選択可能。20インチホイールの内側にブルーペイントされたブレーキキャリパーと、カーボンセラミックのブレーキローターが覗く。



オープン時に際立つクラシカルなダブルバブルルーフスタイルは、ウインドトンネル構造をデザインコンセプトとしている。



SPECIFICATIONS

マセラティ MC20 チェロ

■ボディサイズ:全長4669×全幅2178×全高1218mm ホイールベース:2700mm ■車両重量:1560kg ■エンジン:V型6気筒DOHCツインターボ ■エンジン排気量:3000cc 最高出力:463kW(630PS)/7500rpm 最大トルク:730Nm/3000~5500rpm ■電動モーター 最高出力:13kW(18PS) 最大トルク:200Nm ■トランスミッション:8速DCT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:⑥&⑧ダブルウィッシュボーン ■パフォーマンス 最高速度:320km/h 0→100km/h加速:2.9秒

←ガラス製ルーフの展開に要する時間はわずか12秒。50km/h以下なら走行中でも操作可能となりドライブ中の天候急変にも即座に対応可能だ。



「Sport Leicht」、ドイツ語の「軽量スポーツ」を略したモデル名を冠されて1952年に登場した300SL(W194)。この公道も走行できるスポーツカーは、ル・マン24時間耐久レース優勝のほか、世界各地のレースで輝かしい戦績を収めたメルセデスにとって栄光のマシンだ。

そう考えると、生誕70年という節目に新型SLがメルセデス・ベンツ・ブランドからではなく、メルセデスAMGによる完全自社開発モデルとして生まれ変わったのは、なにか因縁めいたものを感じてならない。AMG専用モデルとなった新型SLのラインナップは実にシンプルだ。M139型2.0直列4気筒ターボを搭載する「SL43」の1グレードのみの展開となる。世界でも最も有名なラグジュアリースポーツカーが1グレードのみ？ しかも2.0エンジン？ 熱心なスポーツカーファナティックほどこの事実が首を傾げるに違いない。

だが、それは杞憂にすぎない。SL43は今メルセデスが持ちうる最新

嬉しき原点回帰

Mercedes-AMG

SL43

メルセデスのモデルの中で最も長い歴史を持つのがプレミアムオープンのSLだ。誕生70年という記念すべき年に7代目となる最新モデルが上陸を果たした。電動ターボ、AMG初のフロント5リンク式サスなど先進技術を採用したAMG完全自社開発モデルの走りを箱根路で堪能してきた。

の技術がふんだんに落とし込まれた、まさに最先端のオープンスポーツに仕上がっている。

その象徴がF1の技術をフィードバックしたエレクトロニクス・エキゾーストガス・ターボチャージャーを採用した2.0直4エンジンだ。排気側のタービンホイールと吸気側のコンプレッサーホイールの間のターボチャージャーの軸に電気モーターを一体化する本システム。排気圧が低い状態でも電気モーターがタービンを回すことで、アイドリングスピンから全回転域に渡って鋭いレスポンスを生み出す画期的なものだ。F1由来の電動ターボを採用したことで、SL43に搭載される2.0直4エンジンは、最高出力381PS、

Just
Arrived
DRIVING
IMPRESSION

01

REPORT ● 石川亮平
(ISHIKAWA Ryohei)
PHOTO ● 田村 弥
(TAMURA Wataru)

意のままの加速を瞬時に引き出す
電動ターボに惚れ惚れしてしまった。



F1由来の電気リク・エキゾーストガス・ターボチャージャーを採用したM139型2.0直4を搭載。低回転時から電動モーターがタービンを回すことで、ターボラグのない鋭いレスポンスを味わえる。



トランク容量はオープン時213ℓ、クローズ時240ℓの容量となる。

最大トルク480Nmを実現。先代モデルに搭載される3.0V6エンジンとほぼ同等の性能を達成しているという。
AMGが新開発したアーキテクチャーも注目だ。軽量なアルミニウムをメインに、スチール、マグネシウムなどの複合素材を組合わせたことでねじり剛性は先代から18%向上し、横方向剛性はAMG GTロードスターに比べ50%も増加している。SLの名に恥じないスポーティな走りを実現するために徹底した軽量化と剛性を両立させたAMGの意地がここに垣間見える。

驚くべき静粛性

湖面から湯気が立ち上る「気風（けあらし）」が出現した寒い早朝の芦ノ湖を横目に眺めつつ、箱根路でSL43を走らせる。リュックサックは後

席に放り投げ、発着場所のホテルを後にした。そう、新型SLはR129以来となる2+2シートレイアウトを採用している。身長150cmまでの乗員しか座れない制約のある狭い後席だが、ちょっとした荷物が置けるのはとても有り難い。

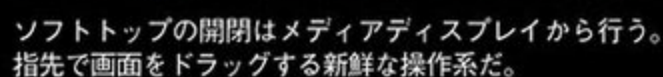
ホテルから国道1号までの細い道は状態が悪く、激しい凹凸や深い轍が混在する。まず驚いたのはそんな不整路でもロードノイズが車内に侵入してこない極めて高い静粛性だ。新型はこれまたR129以来となる電動ソフトトップを採用するが、これが実によくできている。外側シェルのルーライナーの間に防音マットを挟む3層構造としたことが効いているのか、トップを閉めた状態だと、まるでSクラス並（大げさではない）の静寂が車内を包み込む。トップを開放するのは実に簡単な

Mercedes-AMG SL 43





■ボディサイズ:全長4700×全幅1915×全高1370mm ホール
 ベース:2700mm ■車両重量:1780kg ■エンジン:直列4気筒
 DOHCターボ 総排気量:1991cc 最高出力:280KW(381PS)/6750
 rpm 最大トルク:480Nm(48.9kgm)/3250~5000rpm ■トラン
 スミッション:9速AT ■駆動方式:RWD ■サスペンション形
 式:①&②5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:①E265/40R20 ②B295/35R20 ■環境性能
 燃料消費率(WLTC):10.8km/l ■車両本体価格:1648万円



作業だ。メディアディスプレイの画面を指先で操作すると約15秒で開閉が完了する。60 km/hまでならば走行中も開閉可能だ。国道1号に入り、早速トップを降ろす。この日は冷え込みが強く、12月中旬の気温と天気ニュースが伝えるほど寒かったが、ヒーター&エアスカーフにより首元や腰部が暖められ、寒さはほぼ感じない。

道が空いてきたのを見計らってドライブモードをスポーツに設定し、少しアクセルを強めに踏んでみる。すると今まで肅々と回っていたM139が目覚め、アクセルに瞬時に呼応して潤沢なトルクが湧き出した。椿ラインに入ると、ツイステイなワインディングが続くが、ここで電動ターボが威力を発揮した。減速→ターニン→加速を頻繁に繰り返すシチュエーションだが、エンジン回転数が落ちようともアクセルを踏めば瞬時にトルクが立ち上がり、猛烈な加速を生み出す。ターボラグなどまるでない。例えるならば自然吸気並のレスポンスと恍惚感を味わいながら、どの領域でもターボならではの過給を楽しめる初の体験だ。湿式多

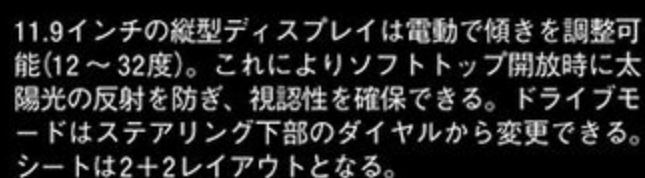
からの確に伝達されるのだ。

欧州のスーパースポーツが軒並みパワーウオーズに巻き込まれる中、電動ターボ付きの2ℓを積んだ新型SL。数値的には381PSだが、はつきり言って十分すぎるパワーであり、そんなことよりもそのレスポンスとピュアスポーツカーとしての走りに素直に感銘を受けた。純然たるライバルのポルシェ911と乗り比べてみるのが今から楽しみだ。

板クラッチを採用したトルコンレスのAMGスピードシフト9速ATもダイレクト感ある変速で非常にスポーティだ。

箱根ターンパイクに入り、走行モードをスポーツ+に変えてみたが、より獷猛なエキゾーストノートと過敏すぎるエンジンレスポンスにやや躊躇し、再びスポーツに戻した。スポーツ+モードは相当な手練か、サーキットシチュエーションでの使用が合っているのかもしれない。ワインディングロードではスポーツモードで十分だ。

箱根路を駆け抜け、私は確信した。SL43はラグジュアリースポーツではなく、紛れもなくAMGが本気で造ったスポーツカーなのだ。その証拠にハンドリングはスーパースポーツのそれだ。ステアリングを切れれば切るだけドライバーの意思に忠実にノーズがコーナーに吸い込まれていく。4気筒ゆえのノーズの軽さが効いているのだろう。とにかく鼻先が軽いのだ。それでいてちょうどいい握りのステアリングからは、安っぽさの微塵もない上質でしつとりとしたフィールが掌に伝わってくる。路面の状況が上質なステアフィール





Audi RS 3 Sedan

衝撃の ポテンシャル

フルタイム7分40秒台という途方もないタイムを叩き出したコンパクトセダンが上陸した。小さなボディながら400PS/500Nmを叩き出す2.5ℓ直5ターボの強心臓を持つウルトラセダンの走りとはいかなるものであろうか？

Just
Arrived
DRIVING
IMPRESSION

02

REPORT●佐野弘宗
(SANO Hiromune)
PHOTO●佐藤亮太
(SATO Ryota)

2

021年夏、オプシヨンのセ
ミスリックタイヤを履かせた
だけの新型RS3セダンが、ニュル
ブルクリンク北コースで7分40秒7
48を記録したという。これはメガ
ーンRSトロフィーRの記録を抜い
て、RS3が「コンパクトクラス世
界最速」となったことを意味する。

A3のボディに2・5ℓ5気筒ター
ボとクワトロを詰め込んだ超速コ
ンパクトアウトディ……という基本
な成り立ちは、新しいRS3でも踏
襲される。動力性能は400PSの最
高出力こそ変わらないものの、最大
トルクは先代から20Nm上乘せされ
て500Nmの大会に達した。

ちなみに、メルセデスAMGのA
45Sも、同じく500Nmを2ℓ4気

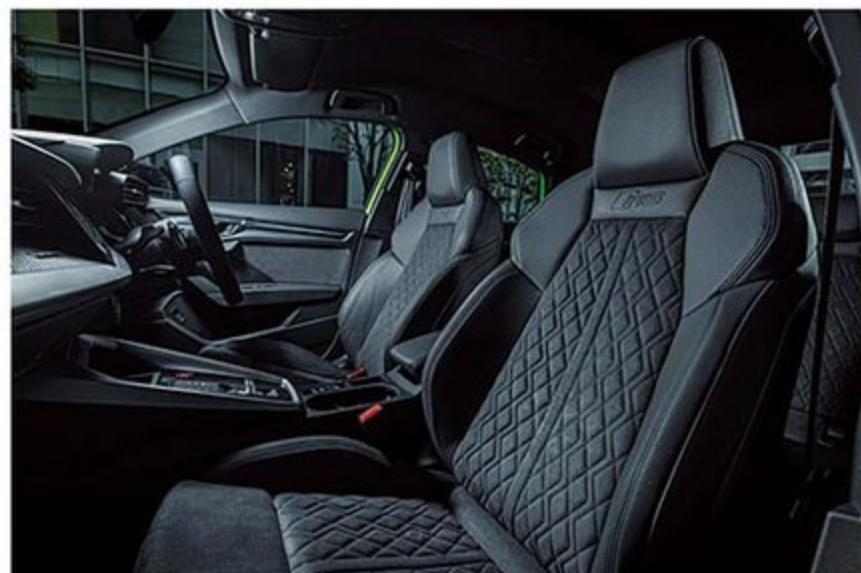
筒で実現している。ただ、良くも悪
くもヒステリックに吠えるAMGに
対して、RSはどこか爽やかで心地
よい独特のハミングをともなうて
軽々と回り切る。このいかにもマル
チシリンドーらしいエンジンフィー
ルもRS3伝統の魅力だ。

26年以降はエンジンを搭載した新
型車を発売しないと公言しているア
ウディゆえ「これが最後？」ともい
われるRS3には、これまでにな
新機軸と特徴が見られる。なかでも
注目なのは「Rストルクスプリッタ
ー」と名づけられた新しいクワトロ
4WDシステムだ。従来の横置き用
クワトロでは油圧多板クラッチがセ
ンターにひとつだけだったのに対し
て、今回は左右それぞれに油圧多板
クラッチを持つ。これによって左右
のリヤタイヤそれぞれにまったく独
立してトルク配分できるようになっ
た。例えば片側リヤタイヤにすべて
のトルクを配分して、ドリフトさせ
ることも可能なのだ。

そんなRストルクスプリッターに
は、ドリフトに適した「Rストルク
リヤ」と、セミスリックによるサー
キット走行を想定した「RSパフォー
マンス」という特徴的なモードも
用意される。今回は公道のみの試乗
だったので、本来はどちらのモード
も使うべきではない。ワインディン
グでは「オート」か「ダイナミック」
にするのが基本であり、実際、それ
がいちばん乗りやすくて速い。

ただ、せっかくなのでキモ試し気
分でちょっとだけ体験してみると、

RS3セダンにはドリフトに適した「RSトルクリヤ」やサーキット走行用の「RSパフォーマンス」モードも設定される。



さりげなくRSロゴが刻印されたファインナッパレザーハニカムステッチングのスポーツシートは、極めてホールド性が高い。

RS3の場合には当然ながらフロントが265、リヤが245……とフロントのほうが太い。新型RS3の全幅がベースのA3/S3より35mmもワイドになっているのも、このタイヤを包み込むためのフロントオーバーフェンダーによる。まあ、これは理にかなった設定ではあるのだが、FFベースの量産車でそこまで踏み込むことは珍しい。

そんな新型RS3の走りはちょっとクセがある。とにかくフロントの猛烈な牽引力がステアリングから明確に伝わってくる。ぶしつけに路面をかきむしったり、手に負えないアンダーステアに陥ることはもちろんないが、これまでになくFF感が強い。その強力なフロントにリヤタイヤが背後からそっと寄り添い、左右のバランスを緻密にコントロールしながら、最終的には狙ったコーナリングラインをピタリと射抜く。

また、今回の試乗車にオプション装着されていたアダプティブダンピングを「コンフォタブル」にしても、その乗り心地はこれまでよりずいぶん引き締まっている。もちろんストロークそのものはしなやかなのだが、本物のスポーツモデルのオーラはこれまで以上に濃くなった。

本気が伝わってくるサスペンションといい、ちょっとクセの強いハンドリングといい、さすがのRS3といえども、このコンパクトサイズに500Nmは、さすがに余裕しやくしやくではないだろう。ただ、そんな生半可ではない本物感は、まさにRS3の最終形態ゆえのオーラということなのだろうか……。

RSトルクリヤは、アクセルオンでグイッと曲がりこむような挙動になった。それと同時にパワステまで軽くなるあたりは、本気のドリフトセッティングなのだろう。一方のRSパフォーマンスはそれとは逆に、四輪がズシッと最大限に踏ん張る。標準のピレリPゼロでも安定しすぎる

ほど安定するが、きっちり曲がる。よくあるスポーツ4WDのように、あえてリヤに多めに配分して表面的な回頭性を演出することもない。真剣に速さを追求したハイグリップモードなのである。

RS3でもうひとつの特徴は、タイヤが前後異幅になっていることだ。

で、RS3の場合は当然ながらフロントが265、リヤが245……とフロントのほうが太い。新型RS3の全幅がベースのA3/S3より35mmもワイドになっているのも、このタイヤを包み込むためのフロントオーバーフェンダーによる。まあ、これは理にかなった設定ではあるのだが、FFベースの量産車でそこまで踏み込むことは珍しい。

400PS/500Nmを発生する2.5ℓ直5エンジンを搭載。フロント265/30R19、リヤ245/35R19の前後異幅サイズのタイヤを履きこなす。



SPECIFICATIONS

アウディ RS 3セダン

■ボディサイズ:全長4540×全幅1850×全高1410mm ホイールベース:2630mm ■車両重量:1600kg ■エンジン:直列5気筒DOHCターボ 総排気量:2480cc 最高出力:294kW(400PS)/5600~7000rpm 最大トルク:500Nm(51.0kgm)/2250~5600rpm ■トランスミッション:7速DCT ■駆動方式:AWD ■サスペンション形式:⑤マクファーソンストラット ⑥ウイッシュボーン ■ブレーキ:⑦F&⑧ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:⑨F265/30R19 ⑩R245/35R19 ■環境性能 燃料消費率(WLTC):11.1km/ℓ ■車両本体価格:818万円

ちょうどいいJeep

Jeep Commander

ミドルサイズSUVのチェロキーが生産中止となり、新たにその間隙を埋めるのがコマンダーだ。充実した安全装備と日本市場では人気の高い3列シートを採用したこのSUVは、ジープブランドのさらなる躍進にひと役買いそうな雰囲気満ちていた。

日本のマーケットから歓迎されそうなのが3列シート（7人乗り）を採用していることだ。日本で販売されているSUVは圧倒的に5人乗りモデルが多い。マツダCX-8が未だ根強い人気があることから、SUVに7人乗りを求めるニーズが一定層存在しているのは間違いない。実際にコマンダーの3列シートに座ってみると、身長175cmの筆者だとかなり窮屈な姿勢となるが、ちよつとした移動であれば十分実用に耐える。何より、後席のドアが最大80度まで開くので、乗降性がとて

苦勞しないサイズだろう。ボディサイズは日本の道路環境に適したサイズと言える。全長4770mm、全幅1860mmはこの手のSUVを好む層にとって、取り回しに

適したサイズとされる。全長4770mm、全幅1860mmはこの手のSUVを好む層にとって、取り回しに

適したサイズとされる。全長4770mm、全幅1860mmはこの手のSUVを好む層にとって、取り回しに



1.2.10.25インチのフルデジタルクラスターと10.1インチのタッチパネルモニターで構成されるインフォテインメントシステムを採用。もちろんApple CarPlayとAndroid Autoに対応する。3.4.3列シートはあくまでもエマージェンシー用だが、用意されるだけでも嬉しい。リヤドアは最大80度まで開くので乗り降りも楽だ。



も良いの。コマンダーの心臓部はジープブランド初採用となる2.0ディーゼルが搭載される。組み合わせられるトランスミッションは9速ATだ。横浜での試乗となったが、まず気になったのはそのNVH性能であった。ディーゼル特有のエンジン音や振動が割と盛大に車内に侵入してくる。また350Nmのトルキーなエンジンではあるが、やや加速がもたつきしている点はいかなるものか。

SPECIFICATIONS ジープ・コマンダー リミテッド

■ボディサイズ:全長4770×全幅1860×全高1730mm ホールベース:2780mm ■車両重量:1870kg ■エンジン:直列4気筒DOHCディーゼルトーボ 総排気量:1956cc 最高出力:125kW(170PS)/3750rpm 最大トルク:350Nm(35.7kgm)/1750~2500rpm ■トランスミッション:9速AT ■駆動方式:AWD ■サスペンション形式:①マクファーソンストラット ②マルチリンク ■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:⑤⑥R235/55R18 ■燃料消費率(WLTC):13.9km/ℓ ■車両本体価格:597万円



ジープブランドとして初採用となるディーゼルトーボエンジンを搭載する。最高出力170PS、最大トルク350Nmを発生するドライバビリティの良いエンジンだ。装着タイヤはブリヂストン・デュラールH/Tとなる。

電動コンパクトSUVの真打

VWブランド初の電動SUVにして電動ワールドカー、
期待の「ID.4」が満を持してデビューを飾った。
人気のコンパクトSUVクラスで台風の目となるか？

Volkswagen ID.4

ローンチエディションは20インチの大径タイヤを履いており、路面からの入力も割とはっきり入ってくるのだが、床下にバッテリーを剛体として配置するEV専用プラットフォーム「MEB」の剛性は高く、ダンパーが振動を短い時間で吸収する。ハンドリングには曖昧さがなく、操舵応答性もリニア。またフロントにエンジンを積まないEVだけにハンドルの切れ角も大きく、ティグアンより95mmもホイールベースが長いにもかかわらず、取り回しがいい。こうしたシャシーに対して、モーターの出力特性は穏やか。トルク自体が2140kgの車重に対して控え

ちなみに「Lite」ではそのバッテリー容量が52kWhとなり、航続距離は最大388kmに。モーター出力は125kW（170PS）／310Nmで、同じく後輪を駆動する。ちなみに本国には、4WDの設定もある。試乗は、横浜市みなとみらいの市街地と高速道路を織り交ぜた、小一時間のショートトリップだった。街中で走らせたID.4の第一印象は、まず車両全体のシッカリ感が際立っていた。

「Lite」の2種類が設定されており、今回試乗したのは前者。125kW（170PS）／310Nmのモーターをリアアクスルに搭載し、後輪を駆動。77kWhの正味容量を持つバッテリーで最大561kmの航続距離を実現する、上級仕様だ。



SPECIFICATIONS

フォルクスワーゲン ID.4 Pro
Launch Edition

■ボディサイズ:全長4585×全幅1850×全高1640mm ホイールベース:2770mm ■車両重量:2140kg ■電動モーター:交流同期電動機 最高出力:150kW(204PS)/4621~8000rpm 最大トルク:310Nm/0~4621rpm ■バッテリー:リチウムイオン電池 総電圧:352V 総電力量:77.0kWh ■トランスミッション:1速固定式 ■駆動方式:RWD ■サスペンション形式:⑤マクファーソンストラット ⑥マルチリンク ■ブレーキ:⑥ベンチレーテッドディスク ⑥ドラム ■タイヤサイズ:⑥255/50R20 ⑥255/45R20 ■環境性能 国土交通省審査値:153kW/km 一充電走行距離(WLTCモード):561km ■車両本体価格(税込):636万5000円

めなこともあるが、いわゆるロケット的な加速ではなく、着実に速度を乗せていくタイプ。また回生ブレーキも同様で、Bレンジを選んでも極端な減速Gは出さない。こうしたシャシーとモーターの特性が組み合わさった乗り味は、これまでのフォルクスワーゲンにはない爽やかなスポーティさだ。特別後輪駆動を意識することはないが、それが確実に、質感となって現れている。唯一気になるのは、高速巡航時における大径タイヤの過敏さ。ここはお家芸であるアダプティブ・シャシー・コントロールを搭載して、直進安定性を高めて欲しい所だと感じた。

コックピットは物理スイッチを排して5.3インチのディスプレイと、12インチ(Pro: Liteは10インチ)のセンターディスプレイに操作系を集約。内装各部にはレザーレット(人工皮革)を採用し、防音フロントガラスなどによる静粛なドライブ環境を約束する。2分割式リヤシートを倒せば543ℓから1575ℓまでラゲッジスペースを拡大できる。



←ID.4のローンチエディションは正味エネルギー容量が77kWhの「Pro」と、同じく52kWhの「Lite」をラインナップ。搭載するモーターはProが最高出力204PS、Liteが170PSとなる。充電は200Vの普通充電と急速充電(CHAdemo)に対応。

バイトーンと名付けられた個性的な2トーンカラーはオプション。2.4ℓターボハイブリッドのRSと2.5ℓハイブリッドの外観上の違いはなく、ホイールのデザインが異なるのみ。



2 種類のパワートレインを持つ新クラウン・クロスオーバー。先月号ではお馴染みTHS IIを搭載したバージョンのインプレッションをお届けしたが、今月は導入が少し遅れた2・4ℓターボ+モーター仕様のRSに乗ることができた。

このパワユニットはターボエンジンとモーターを組み合わせることから、「デュアルブースト」とトヨタでは呼んでいる。ハイブリッドだがTHS IIではなく、エンジンと6速ATの間にモーターを搭載し、そこにクラッチを設けることでエンジンを切り離れたモーターのみの走行も可能としている。つまり欧州製のハ

イブリッドがよく用いるパラレル方式であり、ドライブシャフトに優れるのが特徴だ。実際、クラウン・クロスオーバーはこのデュアルブーストを採用した仕様をスポーティなRSグレードとしている。エンジンのパワーは272PS/460Nmで、THS IIの2・5ℓNAより86PS/239Nmも大きい。これにさらにフロント82・9PS、リヤ80・2PSのモーターが加わるAWDだ。一方WLT C燃費はTHS IIの22・4km/ℓに対してRSは15・7km/ℓとかなりの差がある。ここをどう評価するかは、クラウン・クロスオーバーというクルマに何を求めるかで変わってくるだろう。



←2.4ℓ直4ターボに6速ATを組み合わせる。82.9PSのフロントモーターはエンジンとトランスミッションの間に設置される。



→21インチの大径タイヤが大柄なボディを引き締める。ホイールはRS専用のデザインだ。

期待以上の速さ

Toyota Crown Crossover RS

2種類のパワートレインを用意する新型クラウン。トヨタ初採用のデュアルブースト方式を採用する高性能バージョンに試乗することができたので、その印象をお伝えしよう。



↑インパネのデザインも従来のクラウンの概念を覆すもの。センターのHDディスプレイとメーターはいずれも12.3インチの大型だ。

→RSのドライブモードセレクトは全部で5モード。CUSTOMはパワートレイン/シャシー/エアコンの各モードを好みに設定できる。



FFとなったシャシーは2850mmの長いホイールベースと先代比+85mmの全高で室内は余裕の広さ。RSは本革シートが標準となる。

SPECIFICATIONS

トヨタ・クラウンクロスオーバー RSアドバンスド

■ボディサイズ:全長4930×全幅1840×全高1540mm ホイールベース:2850mm ■車両重量:1920kg ■エンジン:直列4気筒DOHCターボ 排気量:2393cc 最高出力:200kW(272PS)/6000rpm 最大トルク:460Nm(46.9kgm)/2000~3000rpm フロントモーター:61kW(82.9PS)/292Nm(29.8kgm) リヤモーター:59kW(80.2PS)/169Nm(17.2kgm) ■トランスミッション:6速AT ■駆動方式:AWD ■サスペンション形式:(F)マクファーソンストラット (R)マルチリンク ■ブレーキ:(F)&(R)ベンチレーテッドディスク ■タイヤサイズ:(F)&(R)225/45R21 ■車両本体価格:640万円



EXTRAORDINARY JOURNEY JAPAN 2022

ベントレーモーターズがアジアで初となるツーリングイベントを開催した。
エクストラオーディナリージャーニー2022という名称どおり非日常を凝縮した2日間は、
ウェルビーイングをテーマにした様々なアクティビティが多数用意されていた。
めくるめく移動祝祭日のようなイベントの興奮をレポートする。

REPORT ● 吉岡卓朗 (YOSHIOKA Takuro) PHOTO ● ベントレーモーターズジャパン



BENTLEY JOURNEY

いざ移動祝祭日へ

日 本が大正時代の1920年代に、設立から10年も経たない

ベントレー・モーターズは、ドーバー海峡を越えてル・マン24時間レースで5連覇を成し遂げた。しかも、イギリスから自走で行って、レースを戦って、自走で帰ったという逸話を聞けば、いかなる偉大な挑戦もちっぽけに感じてしまう。これがベントレーに対していつも敬意を抱かざるを得ない理由のひとつだ。

すでにポストコロナにシフトした世界の趨勢を受けて、ベントレーはカスタマー向けのツーリングやイベントなどをグローバルで再開した。その日本における嚆矢が今回開催された「エクストラオーディナリー・ジャーニー2022」である。関西地方を2日間で350kmあまり駆け抜けるツーリングイベントだ。

アジアでは初開催となるツーリングイベントのテーマは「ウェルビーイング」だ。近年ベントレーの全モデルにラインナップされた「アズール」という快適性を向上した上級グレードは、実際のそのウェルビーイングを重視している。心身共に健やかな日常を目指すという言葉で表現されるこのキーワードが、どのようにこの旅に融合したか報告しよう。

なお、この350kmのロードトリップにはベントレーのメカニクも帯同しており、万一車両に不具合が発生しても即座に対応する体制が整えられている。だがそんな懸念は杞憂に終わるだろう。ベントレーといえばドライバーズカー、かつグラントゥアラールだけを造り続けてきた自動車メーカーなのだから。

今回参加した十数名のベントレー

オーナー達に混じって、われわれメディアにもコンチネンタルGTによる参加枠が用意された。心地よい潮風に吹かれながらスタート地点の新神戸を出発すると、まずは淡路島の伊弉諾神宮を目指す。日本最古の神社でこれから始まる旅の交通安全祈願をするのだ。

こういったイベントではどうしてもマストツーリングのような車群での走行になってしまうが、今回は数台単位にすることで、周囲への影響を抑える工夫をしていた。ロストする車両も無く無事に神社に辿り着くと、荘厳な雰囲気の中、通常ではあり得ない神社側の厚待遇に驚いた。祈禱中の車両の保管から、特別に設えた御朱印帳など、英国王室御用達の威光は神社庁にも



天候にも恵まれたこのイベント。スタート地点の新神戸はまさに抜けるような青空で、十数台のベントレーの出発を祝福していた。





日本最古の神社でこれから始まる旅の交通安全祈願。荘厳な雰囲気の中、通常ではあり得ない神社側の厚待遇に驚いた。

DAY 1

英国王室御用達の威光は 神社庁にも有効かと恐れおののいた。

有効なのか——と、恐れおののいたが、これは純粹にイベント主催者の尽力の賜物なのだろう。

2日間にわたるツアーを通して、禅道場や鳴門の渦潮、紅葉の名所として知られる嵐山高雄パークウェイなどを体験・見学したが、随所に驚きの仕掛けが用意されていた。純粹に観光めいた目的地もあるが、途中PM競技、PC競技というクラシックカーラリーで行われるタイム計測区間が用意され、飽きの来ないコンテンツでテンポが良い。各コンテンツの後は1時間ほど移動するので、そこで体験したことを反芻し、これから体験することへの期待に胸を膨らませるにはちょうどいい。非日常の中でベントレーを満喫する実に緻密なスケジュールだ。

1日目の終わりはグラントニコ——淡路でのディナーだ。少人数のツアリングでコミュニケーションが密



途中PM競技、PC競技というクラシックカーラリーで行われるタイム計測区間が用意された。飽きの来ないコンテンツはテンポが良い。

だったためか、参加者はすでに「旅の仲間」といえる雰囲気醸成されていた。お酒の力も多分にあつたように思う。中でもベントレーとパートナーシップを結ぶマッカランが用意したレシピによる、スペシャルカクテルが大いに盛り上がった。

グラントツアーとは何か

今回のツアリングでもっとも印象的だったのは2日目の禅道場だ。自然と調和し、森の中に包まれるように建てられた「禅坊 靖寧」は森の稜線を超えないように設計されている。風の音、鳥のさえずり、虫のざわめきがより鮮明に感じられるのだ。ここで「禅」「書」「香」「茶」など、まさにウェルビーイングな体験をした。これらは日々様々なストレスにさらされる現代人にとって大きな癒やしになったに違いない。ベントレーはウェルビーイング以外にも「音楽」

EXTRAORDINARY JOURNEY JAPAN 2022

1日目のディナーではベントレーとパートナーシップを結ぶマッカランが用意したレシピによるスペシャルカクテルで大いに盛り上がった。





禅坊 靖寧で風、小鳥のさえずり、虫のざわめきを感じる。ここで「禅」「書」「香」「茶」など、まさにウェルビーイングな体験をした。



自然と調和し、森の中に包まれるように建てられた禅坊 靖寧。森の稜線を超えないように設計された異形の禅道場だ。

DAY 2



ツーリングにはベントレーアジアパシフィック代表のニコ・クールマンも帯同し、重要なカスタマーと濃厚な時間を過ごした。

「アート」「不動産」といった様々な方向性を重視しているが、この空中禅道場は建築物として圧倒的な存在感で、ここにもベントレーの目指す様々な志向性のヒントが隠されているような気がした。

今回のツーリング第1弾はたまたま関西地方が選ばれたというが、となると当然京都を訪ねねばなるまい。2日目のフィナーレとなる世界遺産「仁和寺」に向けて、自然豊かな関西を代表するワインディングロード、嵐山高雄パークウェイをひた走る。紅葉の名所としても知られる名道である。最終目的地の仁和寺は888年に創建され、『徒然草』にも登場するという現存する伝説だ。この伝説の場所でのディナーは最後まで手を抜かない主催者の意地を感じた。

ベントレーがグラッドツアラーだけを造り続けてきた希有な自動車メーカーであることを知っていれば、旅こそがその本懐であるということには言うまでもない。もともとグラッドツアラーという言葉は、かつて17〜18世紀にかけて、英国貴族の子弟が見聞を広めるためにヨーロッパ大陸に出かけた冒険の旅「グラッドツアー」に由来するという。現代にお

いては快適なロングドライブを提供するラグジュアリーカーを意味するようになったが、創業者のW・O・ベントレーが志向したグラッドツアラーとはパフォーマンスとラグジュアリーを併せ持つクルマなのだ。

ベントレー100周年を期に策定された「Beyond100」。それを加速させる戦略の中核となるのが「ファイブ・イン・ファイブ」計画だ。2025年から5年間で、毎年1車種ずつ完全電気自動車（BEV）のニューモデルを発表するという野心的なプランだ。このロングツーリングも2025年にはBEVが参加しているのだろう。

飛行機と新幹線でどこへでも行ける現代に、自らステアリングを握ってクルマで駆け巡る旅というのは、当時と同様に非日常の刺激をもたらしてくれた。今回の「エクストラオーディナリージャーニー2022」を終えて、前述した挑戦と較べれば、端緒にも至らないものかもしれないが、それに比肩する冒険に飛び出したい、そんな勇気を得たのは筆者のウェルビーイングが高められたおかげだろうか？

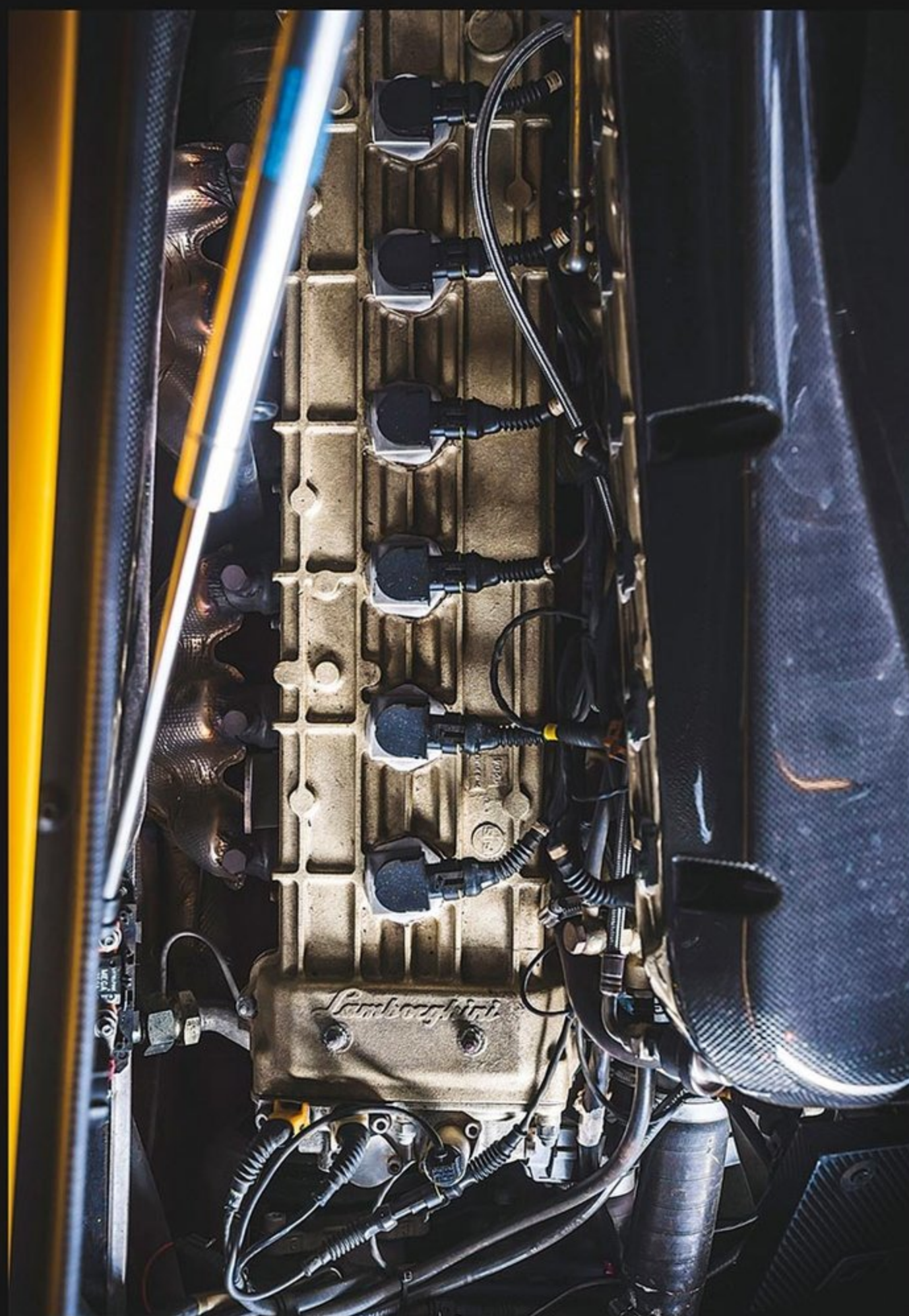
飛行機と新幹線でどこへでも行ける現代に、自らステアリングを握ってクルマで駆け巡る旅というのは、当時と同様に非日常の刺激をもたらしてくれた。今回の「エクストラオーディナリージャーニー2022」を終えて、前述した挑戦と較べれば、端緒にも至らないものかもしれないが、それに比肩する冒険に飛び出したい、そんな勇気を得たのは筆者のウェルビーイングが高められたおかげだろうか？



2日目の最後に訪れた宿は、豊かな自然に囲まれた京都の奥座敷、洛北にオープンしたホテル、ROKU KYOTO。2021年9月に開業したばかりだ。

ハイライトとなる仁和寺でのディナー。通常あり得ない状況にイベントの最後の最後まで手を抜かない主催者の意地を感じた。





猛々しい咆哮

真夜中の *Short Story* [第5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)



Lamborghini Diablo GT



Limited edition of 80 Super Sport



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。



小林邦寿撮り下ろしの動画はこちらからご覧いただけます。

「マスターは、それでもクラウン、ですか?」

マスターカズ(以下マスター) いらつしやい。どう? 最近。隣の国からミサイルがバンバン飛んでくるね。ミサイル大量生産できるようになったのかな。マスターのミサイルは不発だけど(笑)。
渡辺敏史(以下敏史) テレビで評論家の人が1000発は所有してるとか言っていましたけど、お前見たのかよって。
マスター あれは米・韓の軍事演習に対する抗議、威嚇とか言われているけど、実は試射会なんじゃないかなとも受け取れるよね。いろいろな国にミサイルを売り込んで外貨を稼ぐ

ための(笑)。

北朝鮮のミサイル発射は2022年だけでも80発超。マスターが試射会と揶揄するのもうなずける。自動車業界も再編、BEV化など、近年はざわつくことが増えてきた。

敏史 それにしても街に外国人さん増えましたね、銀座界隈も。円安だからノリノリでやってくるんでしょね。

マスター 銀座もさあ、ショーファードリブンがアルファードとかになっちゃって景観がよくないよ。あれ



KAZ BAR

第 94 回

相次いで北朝鮮からミサイルが発射されている最近。ロシアの侵略も収束する気配は見え、原材料高による物価の上昇も不安材料だ。そんな中、トヨタが発売した新型クラウンはミサイル並みの衝撃を自動車界に与えた。クラウンといえば日本のおじさんに絶大な支持を得ているブランド。これほどの変化を仕掛けたトヨタの狙いは何か。そしてその印象は? 今宵も2人のおじさんが銀座で語り合う。

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

が壁になっちゃって見通しがきかない。ミニバン系は乗り入れ禁止にしたいくらいだよな。
敏史 タクシーでも22時から1時まで乗車禁止エリアとかあるようにですか(笑)。
マスター 数寄屋橋の交差点のところにソニービルがあったでしょ。昔はあそこが待ち合わせ場所だった。
敏史 今は建て替え工事中で、2024年末あたりに完成予定らしいですね。

マスター そこでソニー・ホンダの第1号車がお披露目されるシナリオになってるんじゃないかな。それを機に銀座のカルチャーを取り戻したいから、5〜8丁目はミニバン乗り入れ禁止にするとかね。そんな世相の中で出ましたね、伝統を打ち破ったトヨタのクラウンが。
敏史 あれはトヨタのミサイルかもしれないよ。うちの近所にトヨタのディーラーがあるんですけど、試乗車の稼働率は高そうでしたよ。



マスター 知り合いのディーラーでは法人営業部だけで80台ぐらい受注していると言ってたね。目玉は2・4ℓターボHVだね。

敏史 乗っててウケちゃいました。クラウンがこんなになっちゃったいいのかって。

マスター 社内ではいろいろな企画

マスター そうか、THSの燃費貯金があるからできたのか。

敏史 走りがいいとはいえ、これだけ燃費の悪いハイブリッドを出すのには勇気が必要です。

マスター 箱根で走ってきたんでしょ？ どのぐらいだったの？

敏史 ワイディングを踏み込んで走ったときは6km/ℓ台でしたよ。

マスター えっ!? THSのほうはどうだった？

敏史 そちらのモデルは高速道路中心のコースだったので条件はだいぶ違いますが、25km/ℓ以上走りましたね。

マスター その数字だけ見ちゃうと2・4ℓターボがかわいそうだけど、GTRだと思えばいいんじゃないの？

敏史 そつですね。GTRやNSX



高性能ハイブリッドの案は過去に何度も出ていたと思う。ただ、あまりにTHSの販売力が強いからね。

がある中、ハイパフォーマンスなハイブリッドを造るという案は過去に何度となく出ていたと思うんだよね。アメリカでトーイング（牽引）するような層に向けて。だけど、あまりにTHSの販売力が強いので、その度に企画はお蔵入りになってきたんじゃないかな。今回、このプロジェクトを進めてきたチームは、いろいろなところから矢のような攻撃を受けてきたと思うよ。そんなに燃費悪いモデル造ってどうするの、みたいな。それでもパフォーマンス重視のターボを出したのは称賛に値するよ。

敏史 CO₂貯金のあるトヨタだからできたのかもしれない。



的な存在として捉えればアリかもしれません。

「トヨタ・クラウン」新型クラウン第1弾、クロスオーバーの試乗会が先頃行われた。目玉の2・4ℓターボハイブリッドは200kW/460Nmのエンジン+フロント61kW/292Nm、リヤ59kW/169Nmのモーターを備え、WLTCモード燃費は15・7km/ℓ。2・5ℓハイブリッド（THSⅡ）は137kW/221Nmのエンジン+フロント88kW/202Nm、リヤ40kW/121Nmのモーターで、22・4km/ℓのカタログデータとなっている。

マスター どうもクラウンがFFになつたとかターボになつたとか、テクノロジーの話にばかり前面に出てくるんだけど、これだけ大きく変わったということは「どういうクラ

ウンにしたかったか」というストーリーがもっと伝わってきてもいいと思うよ。

敏史 そういったブランディング論になると豊田章男社長しか語れる人がいないですね。

マスター ずっと、いつかはクラウンのイメージで来たじゃない。これだけ変わっちゃったら、それでもクラウンにしますか、みたいに変わなきゃいけないよね。

敏史 そうまでもクラウンという名を残したかった、そのマインドを語ることができる人は豊田社長しかいないでしょうね。

マスター トヨタにとってクラウンとカローラはフォワードの2トップだからな。

敏史 いつ何時でもそのふたつは揺るぎないものじゃないからね、そんな思いが創業家にはあるんじゃないでしょうか。

マスター 命に変えてでも守る。そ

ういうメッセージが欲しいよね。

敏史 それがクラウンの発表会でのワンシーンだったのかもしれないね。全モデルをスラッと並べたやつ。試乗会で主査の方と話したら、霞ヶ関あたりをウロウロしている黒塗りのクラウンの代替をこのモデルにやらせるつもりだと言っていましたね。

マスター コンサバなクラウンを一掃すると。ドブネズミ色のスーツを着たオッサンたちがこれに乗るの？

敏史 その手のオッサンたちはアルファードに乗せておけばいいんじゃないですか。

2022年7月15日に幕張メッセでクラウンが世界初公開された。歴代クラウンを振り返りながら、新時代のクラウン、世界に挑戦するクラウンに対する思いを豊田章男社長が語ったが、一般ユーザーにまでそのメッセージは届いたのだろうか。

敏史 カローラ、マークII、クラウンというヒエラルキーはとうに崩壊していますよね。ヒエラルキーに乗じて形成されていた日本のエスタブリシメントも同様。そういう中で、レクサスブランドがあつて、アルファード／ヴェルファイアもある。だからクラウンの居場所がなくなってしまう。21世紀に入ってからゼロクラウンやピンク色のクラウンなどを登場させて跪いてきたけど。



敏史 真空管から半導体ぐらいですね(笑)。クラウンの発表と同じ頃、メルセデスのSLが日本でも発表されましたよね。

マスター 2+2になった新型ですよ。

敏史 あれもクラウンと一緒に、この10〜20年でどんな居場所がなくなっただけじゃないですかね。

マスター それでも「SLは必要です」とメルセデスは言い切ってるよね。

敏史 このふたつのモデルを継続させようとするエネルギーはすごいですね。

「メルセデスAMG SL 43」新型SLが日本でも発表となったが、最初に導入されるのは2.8直4ターボ(B55搭載)のAMG SL 43のみ。価格は164.8万円。2+2になったとはいえ、安全上の理由から後席は対応身長150cm以下、チャイルドシート装着時は対応身長135cm以下と、事実上は2シーターに近い。

マスター SLが2+2になるって聞いたときは驚いたけど、背に腹は代えられないってことだね。ほかに絶滅危惧種に認定されそうなモデルってあるかな。スバルWRXあたり？ フェアレディZはなんとか延命したよね。GTRはハイブリッドにするなどして生き延びそうだけど。

ナベちゃんが大好きなロータリーエンジンも絶滅危惧種に分類されるんじゃないかな。あ、もう絶滅してるのか。

敏史 そうですね。レンジエクステンダーで残さというプランが延命に近いのかもしれない。

マスター シリーズハイブリッドのRX-9か。ロードスターは大丈夫かね。ハイブリッドにするだけのパッチワーク的な手法じゃもう生き残れないような気がするんだけど。

敏史 欧州勢が言ってるパワートレインが100%EVに替わるというのに対しては懐疑的ではありますけど。

マスター BEV一辺倒はあり得ないよね。

「マツダRX-9」2015年に発表したコンセプトカー「RX-VISION」の市販版とされるFRスポーツ。ロングノーズ&ショートデッキで、次世代ロータリーエンジンのSKYACTIV-REを搭載すると噂されている。またロータリーエンジンをレンジエクステンダーの発電機として活用するシリーズハイブリッドもあるのではないかと、とも言われている。

マスター SEMAショーのニュースを見ていると、アメリカ人はEVを楽しんでいる感じがするよね。ピクアップトラックをEV仕様にしてカスタマイズしたり、マフラー付けて人工的に排気音を出したりして。一方で大排気量のトラックショーもあったりする。対極に見えるけど、クルマを楽しむというハートは共通なんだよね。日本人はどうしても真面目にクソが付くから。ときにはバワートレインがどうかとか、CO₂削減とか抜きで、「こんなに楽しいクルマができました」と、メーカー側から発信してほしいよね。そういう視点ではクラウン2.4ターボは、燃費うんぬんより楽しさ重視でいいよね。

敏史 これで覆面パトカーでも作られたら逃げられないですよ。直線で離してもコーナーで追いつかれちゃう。

マスター いまGTRを買おうと思っても買えないし、コストパフォーマンスを考えたならクラウンもアリじゃないのかな。

敏史 確かにコスパはいいですね。だけど個人的には2.4ターボよりTHSのほうが合ってる気がします。スポーツカーさながらの走りをクラウンに期待しているわけじゃないので。

マスター ナベちゃんは意外と保守的だね。マスターは2.4ターボ推しだな。なにはともあれ、銀座界限のアルファードは禁止にして、このクラウンと新型プリウスを並べてほしいね。その景色を見たいよ。ここまで振り切ったモデルをトヨタが出したのは大したものだと思うよ。昔、プリウスの2代目を出したとき、3ボックスを5ドアハッチバックに変えるのに社内から猛反対があったらしい。収拾がつかなくなって最終的にはトップにまで話がいつて。当

時の社長の「若い連中の意見も取り入れてやれよ」というひとりで5ドアハッチに落ち着いたらしい。

敏史 今度のクラウンも豊田社長の英断あつてこそでしょうね。

マスター デザインは賛否両論あるだろうけど、アウディA7スポーツバックを連想させるよね。A6、A8の間にあって孤高の存在って感じ。クラウンもそういう存在になるかもしれない。

敏史 ハッチバックのようなボディデザインだけどハッチではなくトラックルームがある。ちよつと謎めいた形ですね。

マスター いずれステーションワゴンも出てくるんだよね？

敏史 エステートですね。カテゴリーはSUVですけど。新型クラウンには2モデルSUVがあつて、最初に登場したのがクロスオーバーでもう1モデルがエステート。セダンはMIRAAーベースという噂ですね。

マスター MIRAAーベースだとFRのプラットフォームだけど、FRも残るってこと？

敏史 唯一のFRとして残るのかもしれない。サイズ的にレクサスLS級になるでしょうから、海外向け

仕様になるのかもしれませんが。

「スポーツ」「セダン」「エステート」が控えているクラウン。ショーファーマーニーズにも応えると謳う「セダン」は、MIRAAーと同じFRプラットフォームを採用するのか？ 新型クラウンFFと刷り込まれているが、今後のラインナップはパワートレイン含めて詳細はまだ不明。どうなるのか、ちよつと気になるオジサンも多いのではないだろうか。

.....

マスター クラウン、カローラ……カローラはGRも出だし、トヨタの伝統的C兄弟は意外と元気だな。Cといえばシビックはどう？

敏史 ハイブリッドの出来もいいですし、タイプRもいらしいですね。個体としての完成度は高いと思います。

マスター 最近ではホンダがサスペンションが一番いいんじゃない？ マツダやスバルを超えてるんじゃないかな。

敏史 ホンダの鷹栖テストコース、あそこで本気で鍛えたら足は良くなるでしょうね。

マスター サスペンションに拘って





ハイブリッド技術では他を圧倒している
でもそういった話が一般には伝わってこない。

カローラ、マークII、クラウンという
ヒエラルキーはとうに崩壊していますよね。

たマツダやスバルを一気に追い抜いたよ。これも隕石が落ちたような話だよ。オレ、バーテンだけど試乗会に行ったんだ。そうしたらスポーツモードで乗ってみてくさいと言われたんだけど、バーテン的にはエンジン掛けるときはデフォルトがそのクルマのスタンダードだから、その状態でいいクルマに仕上げないと思うよ。それは開発のエンジニアにもチクリと伝えただけだね。

敏史 変な制御があるじゃないですか。コーナーとかを先読みしてクルマが自動的に減速する機能が。

マスター PDA（プロアクティブドライビングアシスト）だろ。

敏史 あれが2・4ℓターボに試乗したとき喧嘩しちゃうんですよ。コーナー手前で自動的に減速されて、こっちは踏み込んでるのにアクセルを閉じられちゃうような感覚で。走行モードによってはキャンセルできるようにしてほしいですよ、あれは。

マスター ちょっとお節介が過ぎる感じなのかな。技術的なところで言う、トヨタがル・マンに参戦していたマシン。あれ、同じラップタイムで周回していたプジョーと比べると、2倍近く燃費がいいらしい。やっぱりハイブリッド技術では他を圧倒しているんだよね。でもそういった話が一般には伝わってこない。ターボでハイブリッドという共通のキーワードがあるんだから、市販車にも何かしらの技術供与があるかもしれないのに。

敏史 ブランディングとしてはまったく活かされていないですね。

マスター 本来ならトヨタの名前で参戦しているんだから、もう少しル・マンでの活躍とかと結びつけるようなストーリーがあってもいいんじゃないかな。

敏史 それはホンダにも言えるかもしれないですね。モータースポーツは市販車とは別の世界のことのようですね。

マスター ホンダなんて1000回勝ったって市販車にはプレミアムなモデルが一台もない。それじゃアメリカでは勝負できないよな。ポルシェとかアウディはアメリカ市場でプレミアムビジネスを展開したいからF1で頑張る。そうした背景が見えるけど、ホンダは勝つことでどれほどのメリットがあるんだろう。

敏史 そうしたブランドデザインは日本のメーカーは下手ですよ。

マスター まあ、クラウンはミサイルというよりも隕石が落ちたようなクルマだな。

敏史 この先、4発目まで控えてますからね。

マスター 実は1000発くらい隠してるのかもよ。

敏史 誰も見てませんけどね。



LONG-TERM REPORT



▶ The enemy car of 007



Land Rover Defender 110

今月の一言
ディフェンダー順調に増加中

第27回

P122~

毎年恒例のディフェンダーデイ in 白馬に参加。オーダーの数を考えると順調とまでは言えないのかもしれないが、それでもディフェンダーのデリバ

リーはかなり進んだようで、昨年よりも多くのディフェンダーが集結、参加者はキャンプやアトラクションを楽しんだ。

▶ RESTORATION



Porsche 911S 2.4

今月の一言
あまりの変貌ぶりに目が点です

第82回

P124~

ボディの内側から少しずつ始まった塗装作業。なかなか細かな作業が多く一気に……というのは難しいだろうな。きっと、この先数ヵ月かかるのだろうな

……と思いながらグループ・エムを訪れたら、なんとボディ全体の塗装がほぼ終わっていました。えー!と驚きつつ、その仕上がりの見事さにも脱帽です。

▶ AIR COOLING 911



Porsche 911

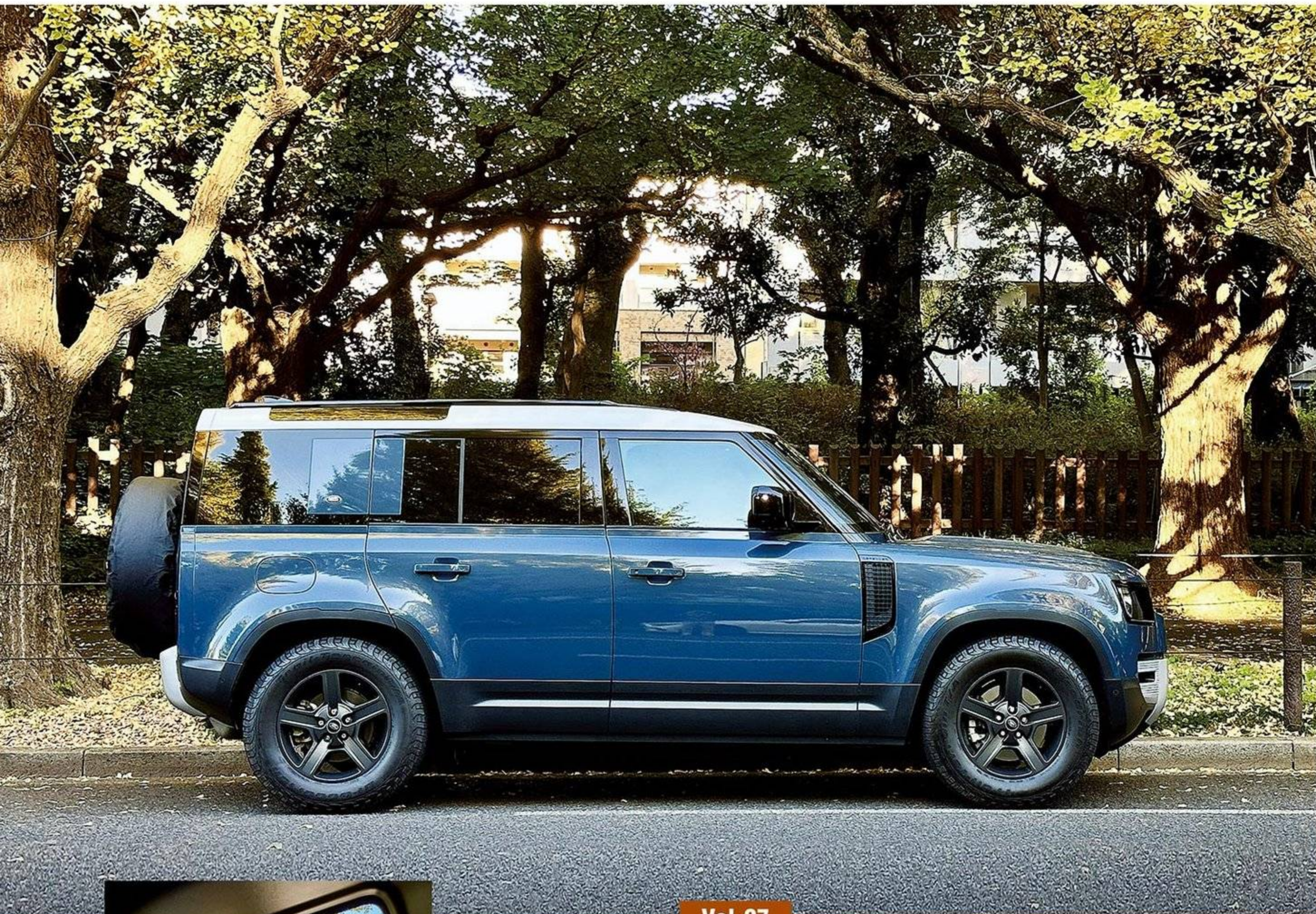
今月の一言
濃密エキゾーストレポート!

第57回

P126~

ガレージ・トータルに入庫している、964用エンジンを搭載した930(ややこしい!)のエキマニができたというので、来るべき993用マニのイメ

ージを影らませるためにも見に行ってきました。ワンオフ・マニの出来映えは見事のひとことでしたが、そのノウハウもやっぱりさすがでした。



新

型レンジローバーを試乗しながら向かったのは、ディフェンダーデイ。このところ長野県白馬村のエイブル白馬五竜いもりゲレンデで開かれるのが恒例となっている。こういうときこそ自分のディフェンダーで行くべきじゃないかって？ その通り。しかし極上の乗り心地を誇るレンジローバーの魅力に抗うことができなかった。

ディフェンダーデイは昨年も新型コロナウイルスの感染者が下火だった時期に重なり、開催された。けれども

まだまだ現行型L663ディフェンダーの日本国内でのデリバリーが低調で、受注ばかりが溜まっていたタミングだったため、オリジナルディフェンダーのほうが多い印象だった。あれから1年、かなりデリバリーが進んだようで、今年の会場には大量のL663が集結した。

ところで今年はイベント取材するだけでなく、ディフェンダーをこよなく愛するジャーナリストという肩書をいただき、トークショーに参加したほか、コンクールデレガンスの審査員として末席を汚すなど、出る側でもあった。初日のトークショーは、元ラグビー日本代表、2015年、19年のラグビーワールドカップに出場し、日本で開催された19

Vol.27

壮観の ディフェンダーまつり

10月22、23日、長野県白馬村のエイブル白馬五竜いもりゲレンデで、ランドローバー・ディフェンダーデイ2022が開催された。2020年の発売以来、多くのオーダーが入るもコロナ禍や半導体不足によってなかなかデリバリーが本格化しなかったディフェンダーだが、ここへきてようやくかなり進んだ模様で、会場には昨年に比べ格段に多くの長短ディフェンダーが集結した。

PHOTO & REPORT ● 塩見 智 (SHIOMI Satoshi)

Land Rover Defender 110



1.ランドローバーがもつ登坂降坂路体験装置に行く Gondwana Stone の110。2.斜面に行くパングアグリーンの110。この斜面だとせいぜい20°台。それでも車内にいると今にも横転しそうで怖い。ディフェンダー110のアプローチアングルは38°、デパーチャーアングルは40°、ランプブレイクオーバーアングルは28°。ほとんどのクルマよりも先に頭をすることも、腹を打つことも、尻もちをつくこともないのだ。3.エイブル白馬五竜いもりゲレンデのレストハウス。2階の広いテラスから雪のないゲレンデを眺めるのも一興。4.コンクールデレガンス(本格的なものではなく、一番遠くから来たクルマ(ナンバープレートで判断)やドレスアップが決まっている車両を表彰する)参加者のクルマをチェックする向かって左から、永田隼也さん、僕、福岡堅樹さん。5.コンクールデレガンス受賞車両(2日目)。手前のシリーズ3はV8エンジン搭載。

年大会でいくつものトライを決めて国民を沸かせた福岡堅樹さんと、現役のマウンテンバイク(ダウンヒル)選手で、長らく全日本マウンテンバイク選手権などで活躍する永田隼也さんと一緒に。福岡さんは23年にフランスで開催されるワールドカップにも、選手としての出場が期待されたが、19年大会終了後しばらくして、絶頂期にもかかわらず現役を引退し、現在は医師を目指し大学生として勉学に励んでいるという。2人ともランドローバーのアンバサダーであり、走る広告塔として日頃からディフェンダーをはじめランドローバー各モデルを一定期間ごとに乗り換えている。トークショーのタイミングでは、福岡さんはディフェンダー、永田さんはディスカバリーを日常の足として使っていた。トークショーでは、2人は口をそろえて「ランドローバーのクルマは長距離、長時間運転しても疲れないので助かっている」と話した。世の中のほとんどのランドローバーユーザーがありがたみを感じているのは

比類なき悪路走破性ではなく(笑)、この快適性だろう。僕は2人よりは悪路へ足を踏み入れる機会が多いが、しかしそれは仕事として、あるいは好奇心からというゾーンへわざわざ向かうからであって、移動の際に目的地までの途中に悪路があったこととは全く(スキー場へ向かう雪道は悪路に含めない)。このイベントは、しかしランドローバー、とりわけディフェンダーはどれだけ快適性があっても、決してそれだけのクルマになっただけではないということ、ユーザーに思いついて出させてくれる内容になっている。人工的だが本格的な登坂路、降坂路、

それに斜面での車両の走破性、安定性を体験できるほか、グラベルのジムカーナコースでプロドライバーの高速走行も同乗体験でき、多くの参加者が、日頃乗るクルマの、快適性だけではない部分を味わっていた。このほか多くのアウトドア関連の協賛企業による出店があり、クルマ好きのオーナーのみならず、一緒に来た家族も買い物や体験を楽しんでいた。永田さんも自らMTB体験イベントでインストラクターを務めていた。実に家族的なイベントで、僕自身、取材者、演者でありながらリラックスして楽しみ、来年は家族と来たいと感じた。



東京〜白馬往復に用いた新型レンジローバーD300スタンダードホイールベース。乗り心地自慢のディフェンダー110だが、さすがにランドローバー家の当主には負ける。

Vol.82

ボディの ペイントが終了!

エンジンルーム、フロントラゲッジと、少しずつ内側の塗装から作業が進められていたレポート車だったが、この1ヵ月の間にハイペースで作業が進展。なんと一部を除いてボディのほぼすべての塗装が終わってしまった!早速、その素晴らしい仕上がりとともに作業内容を振り返っていくことにしたい。

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

Porsche 911S 2.4

「進
みましたよ!」
我々を待ち構えていたグルー
プ・エムの生越社長にそう言われ
工房の中の塗装ブースに足を踏み入
れると、そこには全体をライト・ア
イボリーに塗られた911のボディ
が待ち構えていた。

今から約6年前、錆だらけで表面
もガサガサの艶消し状態になってい
たレポート車を見て以来、毎月その
進捗状況を追ってきた身としては、
その姿は感動的でした。

「塗り終えて、表面のゴミをとって
さらっと磨いた状態です。最終的な
肌調整は、最終的に組み上がったか
ら行います。組むときに、どんなに
注意しても小傷はつきますからね」

と話すのは小島メカ。あまりに綺
麗に塗られているので、前回の状況
がどうだったのか忘れてしまいそう

だが、前回の取材の後、室内の塗装
を済ませた後で前後フェンダーの内
側を剥離、研磨し、サフェーサー、
チッピングを吹いて塗装。さらに同
じことをボディ下面にも施した上で、
ボディパネル全面を塗装するという
膨大な仕事を行っているのだ。

「今回はレポート車に掛かり切りで
作業できたので、進みも早かったで
す。だいたいここまで3週間弱とい
う感じです」

まだ最後の仕上げが終わっていな
いとはいえ、塗り終わったボディは
まるで新品同様。改めてよく見ると、
室内はフロントラゲッジなどと同じ
ように、ツヤを若干落としたトーン
で塗られているのがわかる。

「この後トリムを貼るのに糊を塗る
ので、ピカピカにせず若干ザラっと
した感じで塗ってあります。あとセ



まるで新品のホワイトボディ！



純正のライト・アイボリーに塗られ、約6年越しに蘇った1972年式ポルシェ 911Sのボディ。すべての面、チリ、ラインも揃い、まるで工場からラインオフしたばかりのような状態に(いやそれ以上!)仕上がった。最終的な面出しの作業は、細かなパーツ類を組み上げた後で行われるそうだ。



インテリアも新車当時の姿を再現



室内はフロアに薄くチッピングコートが吹かれた上にライト・アイボリーが吹かれ、新車時と同じようにコンソール周り、フットスペース(年式によってはボディ同色もある)、サイドシル、センタートンネルにのみフラットブラックの塗料が塗られている。

前回はまだサフェーサーを吹いただけの状態だったリヤシート周りやルーフも塗装済み。完成後はシートやトリムで見えなくなる部分だが、ボディに比べ散らして艶を落とし塗るなど手抜きはない。



ドアの内側も綺麗に塗られている。トリムの隙間から見える部分はこのような新車時から黒く塗装されているのだが、当時は荒い刷毛塗りだったそう。今回は全体のバランスを考え吹き付けで再現。



リヤウインドウ上のスリットは少し奥まっていることもあり、フルレストア車であっても綺麗に塗られていないことが多い部分。ここも事前にボディと均一のツヤ肌になるよう塗装されている。

しっかりと、しかし軽量化も怠らず



フロアも見違えるように綺麗になった。こここのチッピングコートも通常より薄くすることで軽量化が図られている。レストア前は黒く塗られていたが、生越社長の判断でボディ同色に塗られている。



リヤのフロアも仕上げ用のサフェーサーを吹いた後で薄くチッピングコートを吹いて塗装が施されている。ご覧のようにトーションバーの奥など入り組んだ箇所が多く、チッピングや塗料を、満遍なく(かつ、ムラなく)塗るのは骨の折れる仕事だったという。



→当然ながらリヤフェンダーの内側もしっかりと剥離、研磨されたうえで、チッピングコートを吹いた上から塗装されている。思ったより作業は順調だったようだ。

←フロントフェンダーは外して別個に塗装。その際インナーフェンダーもリヤと同様の処理が施されたがサスペンション基部とルーバーにはチッピングがされていない。



この後、フロントフードと前後バンパーの塗装を行うと、一応ボディの塗装パートは終了ということになる。次回には、それらも仕上がった状態をお見せすることができそう。

と小島メカは苦笑するが、細部に至るまでの徹底した拘りは、まさにグループ・エム・クオリティの真骨頂といえる部分だ。それはボディの隅々にも伺える。例えば911の特

徴のひとつであるリヤウインドウ上部のスリットもそのひとつだ。「スリット、そしてその裏側もガサガサになっていたり、色が入っていない場合が多いと思います。なので先に塗った上で段差が残らないようリバーズマスキングして、ボディを塗り直した。ここもガラスが入ってモールドがついたらほとんど見えない部分ですが、さすがに新車の時もこんなに綺麗には塗られていないと思いますよ」

実はこのスリットに限らず、ウインドウの縁、サイドシル、ドアの縁なども、ひとつひとつ同様に作業されており、塗装のムラも段差もなくボディ同様均一に塗られていた。ただ、その丁寧な仕事ぶりには頭が下がる思いだ。

他に大変だったというのが、下回り。まずはボディ前側、続いて後ろ側をジャッキアップして、その下に潜り込んでサフェーサー、シーリング、チッピングコートをした上で、ボディ色で塗装が施されている。おかげで小島メカのツナギは真っ白にな

ってしまったそう。当初懸念していたフェンダー内側の剥離、研磨は鈴木工場長があらかじめ作業してあったのと、自分自身が慣れたこともあって、そんなに大変ではなかったのですが、リヤ周りのチッピングと塗装は、入り組んだ部分が多く、先に奥まったところを刷毛で塗って、改めて全体を吹いてトーンを合わせていくようにしました。チッピングも同じですが、ボディの塗装より個人的には緊張しました。万が一失敗したら綺麗に吹かないと、吹き残しで大変なのでちゃんとイメージトレーニングして

Porsche 911 Carrera (’95/Type993)

Vol.57

エキゾーストには、 テーマが必要

「空冷のヘッダーができたんだけど、見に来ない!？」
ガレージトータルの小里代表からそんな電話をもらったので早速ファクトリーへ。
初めて見た空冷用のエキマニは、ノーマル派の筆者から見ても魅力たっぷり。
またエキゾーストのノウハウについても色々教えてもらうことができたので
じっくりレポートです。ああ、マイ993にもワンオフのエキゾーストをはやく付けたい!

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

●M64用ワンオフEXマニホールド

964用のM64ユニットを搭載する930用に作られたヘッダー。エンドは両バンクからのエキゾーストをバンパー中央に集合させて、デュアル出しにすることでサウンドにも切れ味を出す予定。今回はバンパーカットも行い、レイアウトに対する自由度を高めたことから、エキマニは等長タイプとした。パイプ径はエンジンの特性を考えてφ42.7mmをチョイス。



ガ レージトータルのリフトに、ちよつと前から乗っかってきたスカイブルーの930。このマシンのリヤコンパートメントにはなんと964用のM64ユニットが載っているのですが、そのエキゾースト・マニホールドができたというので、勉強がてら見に行ってみました。

ちなみに964の排気の取り回しは車体を後ろから見て左側に触媒があり、まずここに両バンクからの排気が集合します。そしてぐるっとバンパー側を回って右側のサイレンサーを通り過ぎ、1本出しでエンドを迎えます(ターボは2本出し)。

よって左右バンクから出るパイプは不等長もいところなのですが、今回トータルでは各気筒から出たパイプの長さを、等長に揃えていました。そのパイプ径は、これまでの経験を元にφ42・7mmを使用。でもこ

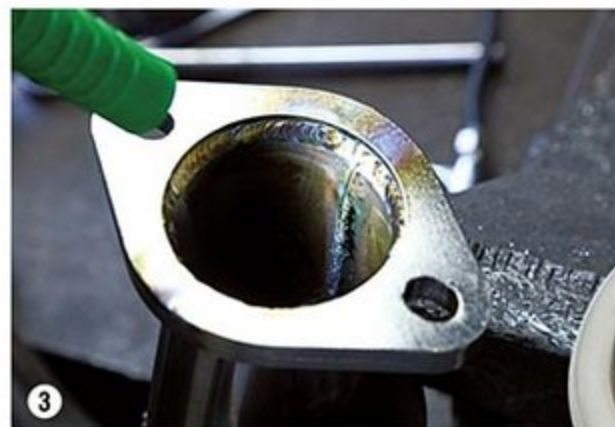
の太さと長さで930のボディに収まるの? と思ったのですが、なんとバンパー下半分をカットして、車幅内ギリギリまで攻めるそうです。そして最後は音をまとめるため、バンパー中央で2本出し。後ろから見るとエキマニが覗く、エクストリームな930となる予定です。

ちなみに993ではこのエキゾーストがノーマル状態で左右シンメトリの2本出しとなりました。しかしエキマニはスペースの関係から、まだ不等長。これを等長にしたら排気干渉がなくなってパワーも上がりそうです。それには両脇のサイレンサーや中央の触媒を小型化して、スペースを稼ぐ必要があります。必要以上に等長にこだわると、曲がり角が増えて、かえってパワーをロスしかねない。エキゾーストって、正にパズルですね。



エキマニのビード(溶接痕)を美しく上げると、確かに見栄えはいい(①)。またパイプの中のバリを削ってスムーズにすることは、排気効率の向上につながる(②)。しかし「強度が必要な部分には、敢えてビードの盛りを残すこともある」と小里代表(③)。そのエキゾーストをどう使うか? によって、作り方はまったく変わってくる。それを自由にメイキングできるのが、ワンオフエキゾースト最大のメリットだと言えるだろう。

美しさと排気効率だけでなく強度にも注目してみるといい



ヘッダーから集合部分までをすべて溶接して作ることが普通だが、今回は敢えて「差し込み式」とした。そうすることでエキゾーストのレイアウトに幅と自由度を持たせることができる。「911の空冷エンジンはバイクみたいなフィールだから、スプリングで止めるのも気分出るでしょ?」と小里代表。確かに!



「エンドはメガホンタイプにしようと思ってるんだよね。もちろんこのままじゃないですよ? (笑)。ちょこんとデュアル出しにしてね。気分はバハバグ!? 結構イケると思う。」

さて今回は、その作り込みにも迫ってみました。エキマニは差し込み式でスプリング止めとなっていたのですが、各パイプを動かせるようにすることで、レイアウトに自由度を持たせています。またメンテナンス時にも、脱着がしやすくなる。911はエンジンにエキゾーストがくっついていてから、フロントエンジン車ほど振動を気にする必要はないのですが、分割していると割れ

にくくなります。また横から見たときに、ファストバックでルーフから下ってくるラインと、バンパーの水平ラインに、エキゾーストのラインが尻上がりに集約するイメージも、このエキゾーストには持たせているとのことでした。なるほど、ワンオフエキゾーストは、アートです。また溶接でも、面白いことが聞きました。エキマニといえばビードの美しさや、内径の面取りや段差取りをして排気抵抗を可能な限り減らすことがよく話題になりますが、例えばドリフト競技用マニの場合などは、溶接をテコ盛りにしたままにすることもあるというのです。

その理由は、強度と耐久性。尋常じゃないトルクを長い時間出し続けて車体をブンブン振り回すドリフトの場合、排気効率を重視した華奢な作りだとエキマニが割れてしまうことも珍しくないわけですね。

もちろん私たちはそんな使い方をしないけど、その長い交換サイクルを考えれば、耐久性は高い方が嬉しい。つまりエキゾーストは、テーマがあるほどいい物になる。ワンオフだと、それができるといわけです。

ただこうした苦労も、どうやら使う材料で、かなり様子が変わってくるみたいです。トータルではハーレーのカスタムもよく行っているのですが、アメリカ製のパイプには溶接棒が、スッと滑らかに浸透して行く。熱を加えても弾かないというのです。そうするとパイプ自体にも熱があまり入らず、結果的に強度も保てる。当然見た目も、黒ずまないし溶接が盛られないから、きれいになります。うーん、どうせやるならそんな素材を使いたいなあ!

今このクルマってエキゾースト換えても、極端に言うとか音が変わるだけで何も起きない。楽器作ってる感じなんです。でも空冷は、エキゾーストで本来のポテンシャルが解放されるんですよ。うー、そんなの聞いたりますます期待が膨らむぜ! というわけで次からはいよいよ、マイ993のエキゾースト製作に入ります。エンドから行くのか、一気にやるのか。まだ詳細はこれから詰めますが、とっても楽しみです。

「でも今はちょっと、排気が詰まっている感じがな。エンジンのためには、この保守的な仕様もいいと思う。ただエキゾーストを換えたら、そのリミッターが少し外れて元気になる。サウンドも良くなるけど、レスポンスが大きく変わるはずですよ。」

と唸ったら、小里代表が調べてくれることになりました。素材選びって、ワクワクしますよね。ちなみに小里代表にマイ993を試乗してもらったその感想は、かなりの好印象。「これ調子いいね!」とその素性を褒めてくれました。



将来的にエキゾーストを作るにあたり、代表にも試乗してもらった。久しぶりの993の感想は? 「これ調子いいね! 空冷はやっぱりメカノイズが気持ちいい。エキゾーストを換えると排気音だけでなく、そのエンジンレスポンスが高められるんだよ」とのこと。ちょっとカスタム魂に火が付きそうだ。

サーキットの ススメ

Vol. 69

岡山国際サーキット
(日産Zレーシングコンセプト前編)

「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。今回のテスト車はなんとスーパー耐久ST-Qクラスに参戦する日産Zレーシングコンセプト。岡山国際サーキットを攻略する。

SUPERVISOR●田中哲也 (TANAKA Tetsuya)

TEXT●吉岡卓朗 (YOSHIOKA Takuro) PHOTO●吉見幸夫 (YOSHIMI Yukio)

Check 3 [ヘアピンコーナー]



後半へ向けた重要なコーナー

最高速の出るバックストレートは100m看板付近から、いかに短いブレーキで止まれるかが重要だ。ヘアピンは立ち上がりでアウト側まで使えば、次のリボルバーコーナーが苦しくなるので、ヘアピンはアウト・イン・ミドルにして次のリボルバーでアウト・イン・アウトのラインを取る。パワーのあるクルマはヘアピンをさらに小回りする。無理矢理アウトに戻ると次のリボルバーが下りなので姿勢が乱れやすくなる。これは1～2コーナーと同じだ。

富士、鈴鹿に次ぐ 重要な国際的コース

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。2022年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た。

SPECIFICATIONS

岡山国際サーキット

- コース全長 3703m
- 周回方向 時計回り
- メインストレート 約600m
- バックストレート 約700m
- コース幅 12～15m
- 高低差 29m
- 最高標高 275m



Target Time

1分37秒00

マシン：日産Zレーシングコンセプト
タイヤ：ハンコック・レーシングスリック
走行日：10月中旬
気温：20℃
路面：ドライ

Check 2 [2(ウィリアムズ)コーナー～アトウッド]

岡山でもっともスリリング

2コーナー手前で3速に落とす。2コーナー進入時は少し間を取ってターンインする。コーナー後半が馬の背のようになっており、コーナーの出口が見えない。下りでアクセルワーク次第ではオーバーステアも出やすいので注意。一番奥のアトウッドコーナーはパワーとグリップのバランスがいい場合アウト・イン・ミドルで直線的に走るが、パワーが少ない、あるいはグリップの低いクルマはアウト・イン・アウトでボトム速度を上げた方がいい。



Check 1 [1コーナー]



次の2コーナーを見据えて

1コーナーは2コーナーまで考えた大きなS字として考える。クルマのパワーやグリップあるいはコンディション次第でラインを考える必要がある。ブレーキは100m看板が目安だ。Zの場合、予選では100mの先でブレーキングする。3速で進入し、ラインは2コーナーが辛くならないようにアウトとミドルの中間ぐらいで立ち上がる。1コーナー途中まではアンダーステアが出やすいが、立ち上がりでオーバーに転じることが多いので注意。

コントロール
タワー

ピット

今 シーズンのスーパー耐久では、日産フェアレディZをベースとする「Zレーシングコンセプト」でST-QクラスにMAXレーシングから参戦している。これは先日発表されたZのGT4カテゴリの開発用マシンであり、レースに参戦しながらブラッシュアップをしてきた背景を持っている。

フェアレディZと言えば、日本の伝統的スポーツカーであり、2022年話題のクルマである。そのレーシングモデルの開発なので、サーキットでも注目度はとても高かった。毎戦ありとあらゆるテストをして改

良を施し、それを結果に結びつけて仕上げていくことができた。マシンの詳細は本ページのカコミをご覧ください。今月来月の2号に渡りお届けする岡山国際サーキットの紹介は、このスーパー耐久参戦マシンで走行した様子を交えつつお伝えしていく。

岡山国際サーキットの前身はT1サーキット英田という会員制サーキットである。1990年に完成し、1994年にはF1パシフィックGPが開催された。今でもコースレコードはその時のアイルトン・セナが保持しているのがサーキットの誇り



なのかもしれない。2005年に現在の名称に変更された。最近では珍しく、レイアウトがほとんど変更されていないサーキットだ。なお、開所当初のコースはセクター1の高速コーナー「モス」が今よりもタイトなほどで、現在はその頃よりも緩くなっている。

近年でもスーパーGTやスーパー耐久、あるいはスーパーフォーミュラライツが開催されており、鈴鹿サーキット、富士スピードウェイ、ツインリンクもてぎの次に位置する日本を代表するメジャーサーキットである。自動車メーカー関連ではないサーキットとしてはかなり大規模といえる。立地的にも関西から行くのにちょうどいい場所だが、公共交通機関でのアクセスがあまり良くないのが残念だ。これは他のサーキットも一緒であるが。

コースの全長は約3.7kmで前号紹介したスポーツランドSUGOよりやや長いくらいだ。ストレートはもっとも長いバックストレートでも約700mで、ギヤレシオが変更できないレーシングカーで走る場合、富士スピードウェイよりも1段階低いギヤしか使用しない。全体にテクニカルな印象だが、前半区間はハイスピードなコーナーが続く。後半区間は一転してテクニカルなコーナーが多く、タイトなダブルヘアピンなどが特徴的だ。日本ではツインリンクもてぎの次にブレーキに厳しく難しいサーキットである。

ちなみに岡山国際サーキットはオートボリスやスポーツランドSUGOとライセンス制度を連携している。岡山の走行ライセンスがあれば、SUGOやオートボリスを走ることができの。なかなか遠征するのは難しいが、これはプロにとってもありがたい制度だ。次号、後半セクションを紹介する。

中国自動車道(美作IC)からも山陽自動車道(備前IC)からも30分ほどでアクセスできる。宿泊をオススメする湯郷温泉は美作ICから至近だ。なお周辺は片側1車線もないような細い道もあるので、湯郷温泉から374号→414号→90号→46号がオススメだ。

住所：岡山県美作市滝宮1210番地



注目の日産ZのGT4開発用マシン

日産Zレーシングコンセプトは、先日発表されたGT4カテゴリの開発用マシンだ。450PSにチューニングした3.0 V6 ツインターボに、6速レーシングトランスミッションを組み合わせたレーシングカーである。Zは言うまでもなく日本を代表するスポーツカーであり、2022年話題のクルマなので注目度はとても高かった。その注目モデルを誰よりも先にテストで乗らせてもらったのは非常に光栄なことだ。レーシングモデルの開発なので、毎戦距離を走ること信頼性やエアコンなどの快適性など、ありとあらゆるテストをし、改良を続け、それを結果に結びつけていけたと思う。この新しいZのレーシングカーの今後の楽しみだ。



MOTOR SPORT

2022 Super GT Team LeMans Audi R8 LMS

Round8 MOTEGI GT 300km RACE GRAND FINAL

終盤戦の活躍が期待された、チームルマンアウディR8LMSだがポテンシャルの高さを確実に見せつつ、不運続きで入賞ならず。それでもドライバー2人は前向き。来季一層の躍進を予感させた。

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

飛躍前夜の苦闘

鈴

鹿サーキットで行われた第5戦で、片山義章選手とロベルト・メルヒ・ムンタン選手を擁するチーム・ルマンは5位でゴールし、今季2度目の入賞を果たした。その後はより一層の活躍が期待されたが、ややツキに見放されてしまうレースが続く。

まずスポーツランドSUGOでの第6戦は、公式練習でエンジントラブルに見舞われ、セツトアップもできぬまま臨んだ予選Q1を片山選手は突破ならず。それでも決勝を20番手から発進するはずが、またもエンジンが不機嫌となりピットスタートを余儀なくされ、いきなりラップダウンとなってしまふ。

まさに苦境であったが、両選手の頑張りで16位まで順位を上げるなど良い部分もあった。「もし普通にグリッドからスタートできていれば、またシングルは狙えたんじゃないかと思うほど調子は良かったんです。ついてなかったですが、そこから2人ですこく追い上げられたので、未来は明るい！のかなと思いました」と片山選手。

ところが続く第7戦オートポリスでも、公式練習の終了間際にエンジントラブルが発生。ロベルト選手が挑むはずだったQ1は「行けそうだったんですが、アウディのスタッフを持ってきたコネクタが新品じゃなくて、付かなかったんです。結局

僅かに間に合いませんでした」と、またも不運に見舞われてしまふ。

決勝は最後尾スタートを強いられるも、ベースは悪くなかった。片山選手は着実にポジションを上げ続け、代わったロベルト選手もまたオーバーテイクを重ねていた。これならば入賞も夢ではないのでは、と思われ

た矢先にロベルト選手が緊急ピットイン。メカニクスのミスで、しっかりと給油できていなかったのが理由だった。

「何も起こらなくてもポイント圏内に入れたかは分かりませんが、いい調子で上がってきたので、残念です」と片山選手。それでも20位を獲得しただけに、普通に走らせてあげたい

という思いは、高まる一方だ。

最終戦の舞台であるモビリティリゾートもてぎはストップ＆ゴーが繰り返され、ブレーキングとトラクションの高さに定評を持つアウディが最も得意とするサーキット。しかも、ほぼ全車ノーハンデで挑むレースでもあった。

2戦連続のエンジン不調からメンテナンスマン入念に行われ、公式練習は13番手。そこから詰めていったセツト変更が決まって、予選Q1はロベルト選手が6番手で突破に成功する。続いてQ2に臨んだ片山選手も10番手！「理想の形でした。僕のパートナーで赤旗が出て時間的な制約があったんですが、2回アタックしたい



最終的なチームランキングは16位ながら、速さにおいては確実な進化を遂げた。来季は信頼性の向上が望まれる。



最終戦もてぎでは予選10番手から、すぐ順位を上げて好調な滑り出しだったのだが……。



片山義章選手

ロベルト・メルヒ・ムンタン選手



Round 7 | 2戦連続で見舞われたエンジン不調

FAV HOTEL AUTOPOLIS GT 300km RACE



最後尾スタートを強いられたオートポリスながら、抜かれることはなく、抜き続けていた展開は大きく評価に値しよう。



と思っていた。ところが1回目で前がつかえて諦めざるを得ず、ラスト1周しかアタックできなかったのですが、なんとかまとめられました。決勝ではもっと上を目指します」と片山選手は、自信の程をうかがわせた。

実際、オープニングラップのうちに片山選手はひとつ順位を上げ、その後も後続からのチャージを凌ぎ抜く。序盤に相次いだアクシデントにより30分以上もセーフティカーが導入される。バトルが再開されても、すぐにはピットに入らず、当初の予定どおりの周回でロベルト選手に交代。コースに戻ったポジションも悪くない。

なのに……。わずか10周でロベルト選手はピットに戻ってきた。ホイールナットの緩みから生じた振動を察知したのがその理由だ。もしそのままレースを続行していたら、走行中にホイールが脱落していたかもしれない。その意味ではロベルト選手のファインプレーではあった。その後は普通に走行を重ねて13位でゴールしたのだから、何事もなければ、と思わずにはいられない。

「トラブルの原因は分かりませんが、

めちゃくちゃもったいないですね。一番いいタイミングで、いい感じで交代できていたので、あとは頑張るだけだったのに……」と片山選手は無念そうに語った。

さらに「終盤戦は不運が多かったの、そのあたりはチームとしてしっかりクリアにして、トラブルなく全戦戦えるチームにしていきたいです」と片山選手は来季を見据えて前を向く。

「今日もトラブルが出たけれど、それ以外は力強いレースができていたと思います。いろいろあったとはいえ、チームはこの1年でかなり競争力が上がりました。今の方向性を続けていけば、表彰台に上られるはずなので、来年は最低3、4回の表彰台と優勝が目標です」とロベルト選手も力強く語る。2人は来季も同じ体制での参戦を望んでいる。きっと期待に答えてくれるはずだ！



というお仕事

アンバサダーガール

AMBASSADOR GIRL

BMW M2とMINIによるレースシリーズ「BMW & MINI Racing」に参戦するドライバー達を盛り立てるのがアンバサダーガールである。今回はMINI CHALLENGEを担当しながら、スーパーGTでもBMW Team Studieのレースクイーンを務める新木みおさんにその役割を聞いた。

REPORT●山田弘樹 (YAMADA Kouki) PHOTO●BMR

BMW & MINI Racingでアンバサダーガールを、スーパーGTでBMW Team Studieチームのレースクイーンを務める。レースウィークは多忙だ。

今月にはBMW & MINI Racingのアンバサダーガールを務める「新木みお」さんに、レースクイーンという仕事を通して見たこのシリーズの魅力を語って頂いた。

ちなみに、みおさんがこの仕事をするようになったきっかけは、友人が出場したレースだったという。

「お友達がFIA F4選手権に出場していて、サーキットまで応援に行ったんです。そしたらスプリントレースの独特な雰囲気や迫力に、すっかりはまってしまっただけです。

ちょうどそのとき、メインレースだったスーパーGTも観ることができて、『サーキットでこういうお仕事できるんだ……。やってみたいな!』と思いました」

そこからみおさんは足早にステッ



「もちろんチームとしては一丸となつてレースしているのですが、やっぱりプリントレースだから、走るときはひとり。そのひとりで戦っている姿がすごくカッコいいんです。でもレース自体は、とってもアツトホームです。MINIは見た目よりもとても速くて難しいので、上手な方がビギナーに走り方を教えていたり、みんなでレースを楽しもう！という感じがすごく出ているんですよ。」

そして今年もM2CS Racingが加わったことで、レース自体すごく迫力が増したと思います。M2CS Racingは、とってもアツトホームです。MINIは見た目よりもとても速くて難しいので、上手な方がビギナーに走り方を教えていたり、みんなでレースを楽しもう！という感じがすごく出ているんですよ。」



新木 みお
ARAKI Mio

1年を通じて触れることでMINIの意外な力強さに驚いた新木みおさん。衣装はBMRアンバサダーガールで着用するシックなデザイン。

ブアップを重ねた。まずはS耐でキャリアをスタートし、昨年からはMINI CHALLENGEのアンバサダーガールに。そして今年からは「BMW Team Studie」のレーシングチームに大抜擢されて、第4戦富士から国内最高峰レースの舞台に躍り出た。

「朝はみなさんが来るずいぶん前にサーキットに入って、受付からみなさんをお迎えします。それと今年からはアンバサダーガールの撮影タイムも組み込まれたので、MINIやBMWユーザーの方々や、ファンの方々と一緒に撮影もします」



MINIチャレンジはナンバー付きとナンバーなしの2カテゴリーが開催される。それぞれにベース車の頑強さを存分に体験できる内容だ。

スタート進行は各サーキットによってやり方が違うから、それを覚えるのもお仕事です。始まる前に、何度も練習してから臨みますよ」

「BMW & MINI Racingは、真剣さと愉しさが両方あるとっても面白いレースです。サーキットに来れば、ピットまで入れますし、M2CS RacingとMINIのレースカーに興味がある方には、ぜひ直接レースを見て欲しいです。最終戦は12月11日の鈴鹿サーキット。アンバサダーガールみなで、いっしょに盛り上げたいです！」

毎戦手に汗握るスリリングなレースを見せてくれるドライバーの横で表彰台を盛り上げることもアンバサダーガールの重要な仕事である。

MINIチャレンジはレースの面白さだけでなく、ホスピタリティの充実ぶりも評判だ。走るだけが楽しみではないのがBMW & MINI Racingの魅力だ。



熱宇宙

スポーツカー
自動車工学的ロン

福野礼一郎の

50

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③

2022年10月20日(木) 午後7時。
本誌永田編集長と福野礼一郎はみなど
みらいの日産自動車から新型フェアレ
ディZ (RZ34) の横浜ナンバー広報
車を借用して撮影中である。

永田編集長 このクルマ車重が1620kgもあるんですね。3・5ℓV6N Aだった先代Z33のAT車が1500kg、3・7ℓV6NAになった先代Z34のAT車が1550kgですから、モデルチェンジのたびにどんどん重くなっています。

福野礼一郎 マイナーチェンジではもちろん根本的な軽量化はできません。ターボ化で排気量ダウンサイジングしても多少軽くなるのはエンジン本体だけで、補器や駆動系やサスやボディなどの仕様は基本的には出力に対して決

まるんで同じ出力なら軽量化はできないし、ターボチャージャー関連機器やインタークーラーの追加で結局エンジンアッシーもNAより重くなる。つまりクルマトータルとしては排気量ダウンサイジングしても軽量化できないどころか、逆にこういうふうになるのが通例です。

永田 重くなるとそれに対するボディの剛性補強もしなくちゃいけないからさらに重くなると。本稿名物「悪魔のサイクル」ですね。しかし「マイナーチェンジ」はちと言いきり過ぎじゃないですか？ 設計者の方も「部品は80%新設」とおっしゃってたようだし。

福野 設計者目線で言えば「部品番号が変われば別部品」ですからね。なにともあれRZ34の発表後すぐに日産

のカタログに掲載されている三面図を透過Gifにして先代Z34の図と重ねてみたんですけど、これ見てください(図1)。赤が先代です。

永田 (iPadで見る) うわ。マジですか。これって……ほぼまったく同じじゃないですか。

福野 はい。ホイールベースが同寸というだけでなく、キャビンの位置、ルーフの高さ、ドア位置、スカットル高さ、着座位置、テールゲートの角度と位置、すべてほぼびたり重なります。

永田 実車を見ると先代より全高が低くなってる感じが、こうやって重ねると見えるんですが、こうやって重ねるとノーズが少し伸びただけなんです。

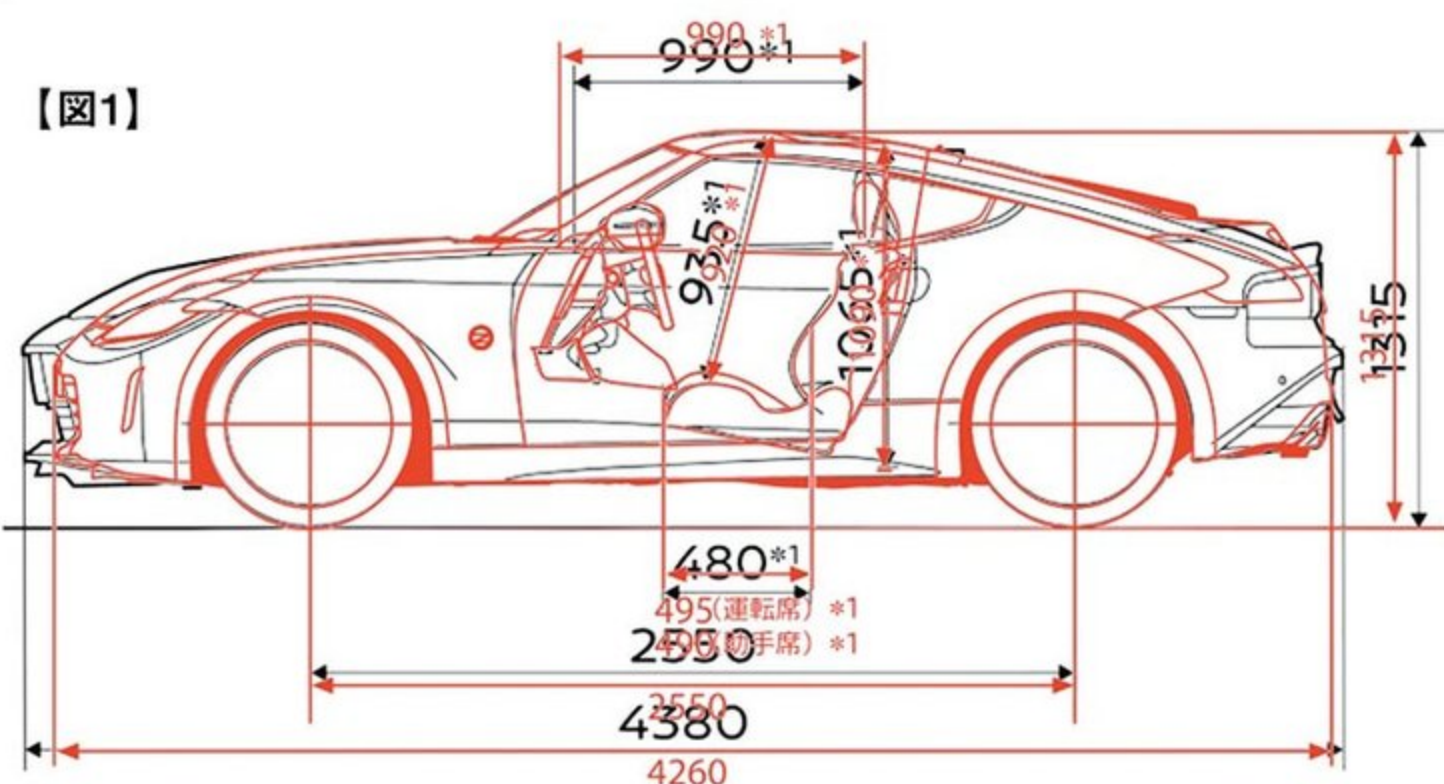
福野 疑問なのはノーズ先端が逆に高

くなっていること。普通ノーズを長く見せたかったらノーズ先端を下げますよね。

永田 歩行者保護とか。
福野 Zは火薬式アクチュエーターのポップアップボンネットですから。
永田 新型ではそれをやめたとか？
福野 いえさつきエンジンルーム見たらちゃんとついてました。アメリカで早速事故った新型の写真を見てめちゃんとボンネット後端は上がってました。ラジエーターでも大型化したのか、左右分割の水冷インタークーラーのせいなのかと。

永田 なるほど。うーん。ここまで同じとはちょっとがっかりしました。

福野 だからぜんぜんS30Zに見えないんですね。Z34にしか見えない。さ





つき下まわりを覗いてみたらサス形式はもちろん、フロントのアルミのサブフレームも、前後サブフレーム周りやフロアトンネルの底面に配置したブレースの構造などもZ34とほとんど同じに見えました。エンジンルームのダンパー基部タワーも鋼板プレス製のままです。

RZ34に試乗

新宿副都心での撮影を終えて試乗開始。

国内仕様のフェアレディZは6速MTの2仕様も含め6グレード、ボディカラーは珍しく9色も設定されている。

借用車はシリーズ最上級グレードの「バージョンST」の9速AT仕様Ⅱ646万2500円、ボディカラーは「イカズチエロー+スーパースラック（メーカオプション8万8000円）」だ。試乗個体の車台番号RZ34100064、車検証記載重量は1620kg（前軸920kg／後軸700kg）、タイヤはBSポテンザS007のフロント255／40-19、リヤ275／35-19。空気圧はフロント220kPa、リヤ200kPaのところ温間で250kPa／210kPa。ちよつとフロントが高いが、とりあえずこのまま乗ってみることにした。

福野 400PS級スポーツカーとしてはタウンスピードで「スタンダード」モードでの操舵力が若干軽めです。でもタイヤが太くトレッドが硬く路面のあたりがとても硬い割には、ばね上にはほとんど振動が上がってこないのいいですね。がつん、がつんとアタックが来るだけですぐに減衰してる。重い車重に対してボディは相変わらず十二分に強いです。ボディの剛性感という点ではGTR同様、最新のヨーロッパのDセグメントにもひけは取っていません。

永田 FMプラットフォーム系列は源流をたどれば21年前にV35系スカイラ

インで登場した設計基盤です。

福野 幾多の改良を経てデビュー当時とはもはや別物といえるくらいに進化してるんだと思いますが、デビュー時から基本が良かったということも大いにあるでしょう。先代370Zのボディを設計した和光光司さんというエンジニアにインタビュールしたところありますが、Z34のボディの共振周波数は約48Hzということでした。これは現在でも通用する値です。和光さんは東海大工学部の動力機械工学科の出身で林義正先生の研究室の第1期生、卒業後は加藤真さんのサードに就職してル・マンのレーシングカーの設計を任され、

その後トヨタ系の設計人材会社からトヨタの設計部に向、ステアリングラックや電子制御式ダンパーの設計、アルミホイールの剛性・振動解析などを担当したという経歴の方です。

永田 370Zってトヨタが設計したんですか！

福野 いえいえまさか（笑）。2003年に和光さんは日産自動車に転職、ボディの構造計画に特化したCAE開発部に配属されてインフィニティG37Sコンバーチブルを設計、そのあと370Zコンバーチブル担当。

永田 林先生の教え子で元サードで元トヨタの設計者で、そこから日産でZのボディ設計とはものすごい経歴ですね。そんな方もいらっしゃるんですね。どこの会社でも即戦力になるってことは本物のエリートってことですね。でもここまでサスが硬いのになんとか響きがないと、むしろ快感ですね。

福野 がつ、がつ、がつ、どす、これで終了。そのあとの、ばらん、どろん、ずしん、ごしゃんが一切ない。テールゲートの開口面積の大きい基本でこのボディの剛性感は素晴らしいです。

永田 エンジンも排気音も内外ともスポーツカーとしては静かです。始動時にも空ぶかしとかしないし、こういう静かなスポーツカーは住宅地では深夜早朝、大変ありがたいです。

福野 ロードノイズがやや大きいですが、路面感度は高くないですね（＝路面によるロードノイズの周波数の変化が少ない）。なので痾に障りません。

フェアレディZの販売台数とプラットフォーム流行

永田 RZ34は2022年の国内供給予定台数がたった「500台」ということで、当初はご存じの通り抽選制、予約は入れたけど抽選に落ちて買いたくても買えなかったという声も聞きました。さらにその後アリアのB6（F）モデルとともに国内の受注を休止、

現時点では抽選すら受け付けていないという状況です。生産は先代のZ34と同じで、アリアも作ってる栃木工場ですよね。

福野 スカイライン、フーガ、GTRと同じ栃木一工場（第1工場）だと思います。

永田 半導体問題はあるにしても、年内500台しか国内に回せないってのは、北米が優先ということなんでしょうね。円安だし。

福野 というか生産計画というのは実績ベースですから。

永田 はい。詳しい数字は調べてませんがここ数年のフェアレディZの国内販売は年間数1000台レベルだと思います。販売の中心は従来から北米です。そういう生産計画比率だったとしても仕方ないと思います。いくら注文が殺到してもすぐには国内向け供給を増やすことは難しいでしょうし。

福野 というかそもそもZは北米でも近年まったく存在感がなくなってるんですよ。これが「フルチェンジしたくても許されなかった」という事情と直接関係しています。Zシリーズは5代目のZ33（2002〜09年）からこのFMプラットフォームになったわけですが、Z33の時代は7年間のモデルイヤーでUS市場で合計16万1878台、月販平均2000台くらいはなんとか売れてた。でも実質マイチェンだったZ34になって人気は低迷、2015年までの同じ7年間でZ33の37%の5万9149台しか売れず、さらにその後も販売台数が減り続けて、コロナ襲来の2020年は1年間でたった1954台、月販平均162台しか売れなかった。2021年のデータでは米国の自動車販売台数は乗用車、バン、SUV、ピックアップ合計で1508万1117台、月に126万台のクルマが売れるという超怪物市場ですから、月販160台なんて「まったく売ってない」と同じです。

永田 アメリカでもそんなに不人気だったんですか。以前本稿で出た話題だと、コルベットの販売台数が1953年から2018年までのトータルで160万4712台、66年間ずっと月販2000台レベルを維持してきたということでしたよね。Z33の時代はなんとかそれに並ぶまでは行ってた。

福野 コルベットがそもそもアメリカの市場では超少数派ですからね。2005年にリ・クリエイションのスタイリングを導入して大ヒットになったS197マスタングは2005〜14年の15年間で年平均10・3万台、月販平均8000台以上を売りました。フルチェンした現行S550モデルでも8・2万台/年、月販6800台。マスタング人気にあやかっけてリ・クリエイションした第5世代「トランスフォーマー」カマロは2009〜15年で8・3万台/年、月販7000台、16年の現行モデルでは6・2万台/年レベルに転落しましたが、それでも月販平均5000台です。同じくリ・クリエイション手法でマスタングに追従し、日本でも今もマニアに人気のあるチャレンジャーは2008年からの11年間で平均4・6万台/年、14年間毎月平均3800台と息が長い。これらから比べたら、コルベット/マスタング/カマロ/チャレンジャーが大いに売れまくった70年台初頭のアメリカ市場で同じく一世を風靡するくらい売れたZのこの凋落ぶりは際立っています。

エンブレインスターの第2の青春とリ・クリエイション

福野 マイペースで売れてきたコルベツトは別として、マスタング/カマロ/チャレンジャーが「二度目の春」を謳歌できたのは間違いない。リ・クリエイション・スタイリングのお陰です。

以前Z34のチーフエンジニアの岡田順治さんにインタビュしたとき「Z32（1989〜2000）はアメリカで5万ドルカーになってしまっただけの売れ行きが伸び悩み（US市場11年間で年平均9000台/月販平均750台）、原点に帰るつもりで廉価なZ33を作った」「アメリカではスポーツカーの購入年齢は50〜60歳代が中心」とおっしゃってました。おそらくS197マスタングの企画開発担当者も日産とまったく同じ分析をしてたんだと思います。「大ヒットだった原点に戻りたい」「ユーザーは高年齢層」、そういうことならミニやニュービートルの人気をみれば答えは当然「初代のリ・クリエイション」しかないでしょう。

S197マスタングはその通り断行して「二度目の春」をものにしました。

永田 なるほど。初代回帰のポイント

福野 北米と欧州と日本でスポーツカー/スポーティカーというのは「エンブレインスターの第2の青春」のクルマなんです。言い換えれば「ジジイのクルマ」。販売の数字がそれを証明しています。1969年の初代Zはアメリカでスタイリング/性能/廉価性の三拍子そろったコンセプトを受け、1978年までの9年間で55万台、年6万台売った。これだけ売れてしまうともう「ZといえばS30」というイメージになってしまふ。当時を覚えている人にとってはなおさらです。だから2



福野 Z32は私も当時新車で買いたが（2シーター/ターボ/5速MT。Tバールフなしの生産1号車）日本ではR32のGTRが同時期に出て興味が分散しちゃったこともあって、初代ほどのインパクトがなかったし大ヒットもなかった。だからS30ほどイメージが焼き付いてないですね。あと二枚舌だったし。

永田 二枚舌？

福野 かつこいいのは2シーターだけど、実際売れたのは間伸びした2by2だけ、結局かつこいいZ32は日本でもアメリカでもあんまり走ってなかった。

永田 うーん。

福野 初代マスタングは1964年の半期で出て66年モデルまでの2年半しか作らなかったけど、なんと119万8557台も売った。月販平均4万台。年4万台じゃないスよ、月4万台。そんなバケモンみたいなクルマに「二匹目のどじょう」なんてあり得ない。

永田 しかしなぜ日本のメーカーはかたくなにリ・クリエイションを否定してきたんでしょう。今回のRZ34で初めてちょっとS30Zの雰囲気を出してきましたが、日本にはほとんどリ・クリエイション車がないですよ。

福野 Bee/パオ/フィガロ/エスカルゴのバイクカーは一般には人気が出ましたが、中身はつまらないクルマでしたから、心ある自動車設計者なら「マーチのかぶせもん」として軽蔑する気持ちには間違いなくあったでしょう。デザイナー的にもバイクカーに「レトロ」という言葉が使われたせいで「リ・クリエイションは後ろ向きの懐古趣味である」という気持ちがあったと思います。少なくとも当時私が知っていたカーデザイナーはみなさんバイクカーにはボロくそでした。いくらヒットしても自動車メーカー内部で尊敬されないし誰も追随しません。

永田 リ・クリエイションという手法



さんに叱られるかもしれないですが、カッコだけというなら60年代の本物のフォードGT40よりカッコいい。

福野 ホイールベースで297mm、全長で579mm、全幅で175mmもデカくなっているのに全高は96mmしか高くなっていないので、同じスタイリングなら当然カッコよくなるんですけど。

永田 そんなにデカくなってるんですか。じゃあ車重も。

福野 「重戦車」「くそ重い」といわれたオリジナルのGT40(4・7ℓ)が950kg、リメイクは5・4ℓで1450kg。

永田 5割増しですか。

福野 いやでも確かにフォードGTはカッコいいです。リ・クリエイションとしては抜群です。

永田 S197も同じデザイナーですか？

福野 フォードGTの実際の担当者はカミロ・パルド、S197はシド・ラムナレス。でもどちらもJ・メイズの弟子です。アメリカ人はリ・クリエイションうまい。マイク・カステリオーネのダッジ・チェレンジャーもサン・ヤップ・リーのカマロも非常にうまい。

永田 チャレンジャーがすごいんです。そのうちの誰かが、もしフェアレディZをデザインしてくれてたら無茶苦茶カッコいいS30Zのリ・クリエイションができたでしょうか。福野さんの透

過Gift見ると無理かな。

福野 マイチェンではできないことに限界はあります。クルマのスタイリングとは所詮「パッケージに着せた洋服」ですから、いくら表面の凸凹をいじってもパッケージを一新しない限り本当にカッコいいリ・クリエイションにはなれません。唯一の方法はフォードGTのようにクルマを縦横にデカくすること。

永田 でも現状で1620kgもあるんだから、RZ34をこれ以上デカくしたら1・8トンになっちゃいますよ。

福野 本音をいうとこのパッケージのままでも、もう少しマシなり・クリエイションにはできたんじゃないかと思っ

永田 フロントやサイドにS30Zの雰囲気、リヤにはZ32の感じを取り入れてはいますが、なんかイマイチですよ。

福野 だいたいそこですよ。S30Zっぽいフロントを作っておいてテールランプはZ32、そんなのあり得ない。「リヤはZ32の方がカッコよかったからリヤはZ32にしようか」って、S30Zはそんな安っぽいクルマじゃないですよ。S30Zはオレたちにとってはもっと神聖なものです。

永田 確かに。確かにそうです。それは本当にそう思います。

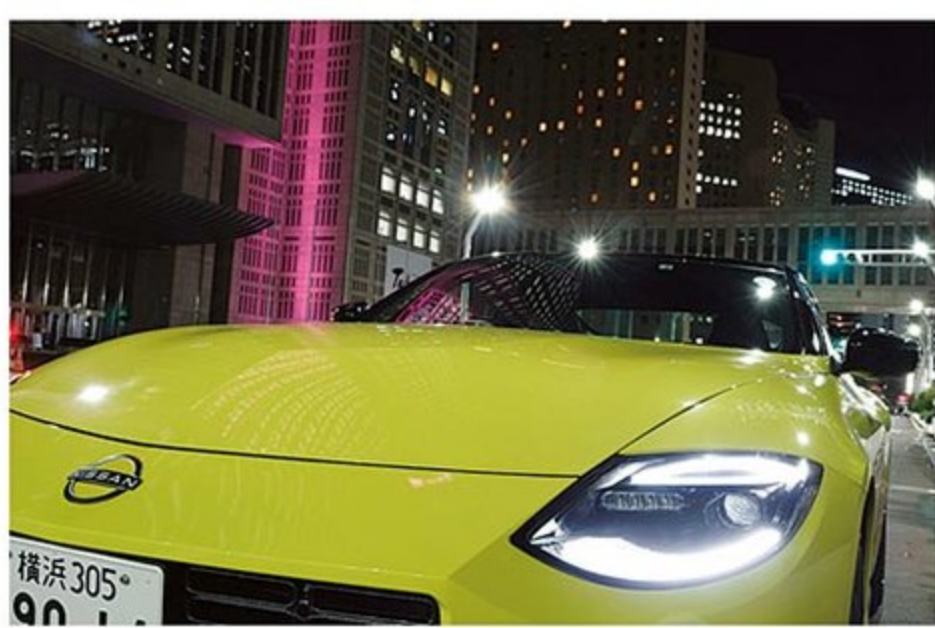
福野 リスベクトすることの中には「オリジナルのスタイリングの研究と分析」も含まれています。S30Zのフロントの原点は1962年のフェアレディ1500(SP310)ですが、S30Zはそのモチーフを進化させつつ、空力を向上させるためのメッキリム付きのアクリルヘッドライトカバーの装

着、そしてGノーズとの適合も同時に

考えていた。しかもノーマルでもアクリルカバーでもGノーズでもどれもパランスは完璧です。S30Zのあのフロントは真の傑作ですよ。しかも太刀落としたようなそのフロントの造形に合せて、リヤエンドもばつさり叩き切ったフロントの勢いに呼応した。トヨタ2000GTがあればどちらやほやされていた時代に、同じ様なパッケージのクルマなのにまったく異なるスタイリングを断行したあの手腕は本当にすごい。RZ34にはそのあたりの解釈とリスベクトがまったく感じられません。なんとなく似てるだけで深層の精神にはまったく迫ってない。がっかりしますよ。

永田 アメリカの御三家はパッケージから一新してるからZより条件が有利ですが、でもオリジナルに対するリスベクトはものすごく感じますね。

福野 見た瞬間に「ああ、これをデザ



インした人はオレと一緒にオリジナルのマスタングやカマロやチャレンジャーやフォードGTのことがきつと死ぬほど好きなんだろうな」って思いますからね。それが事実かどうかはさておき、そんなふうに一瞬で納得させてくれる説得力がある。

永田 とくにチャレンジャーとフォードGTはそうです。



福野 それに比べるとRZ34のマイチエンデザインはぜんぜん腰がひけてる。「え？ S30Zのリ・クリエイションやるんですか？ まあやれというならやりますけど、でも私のオリジナルもしつかり入れますからね日本刀(笑)」そういうちゃらついた感じしか伝わってこない。「日本車の最高傑作をリ・クリエイションする」という真剣味がまったく足りない。乗った感じはなかなかいいと思いますが、このカッコにはまったくシンパシーを感じません。

永田 次号もリ・クリエイション話題、続きます。

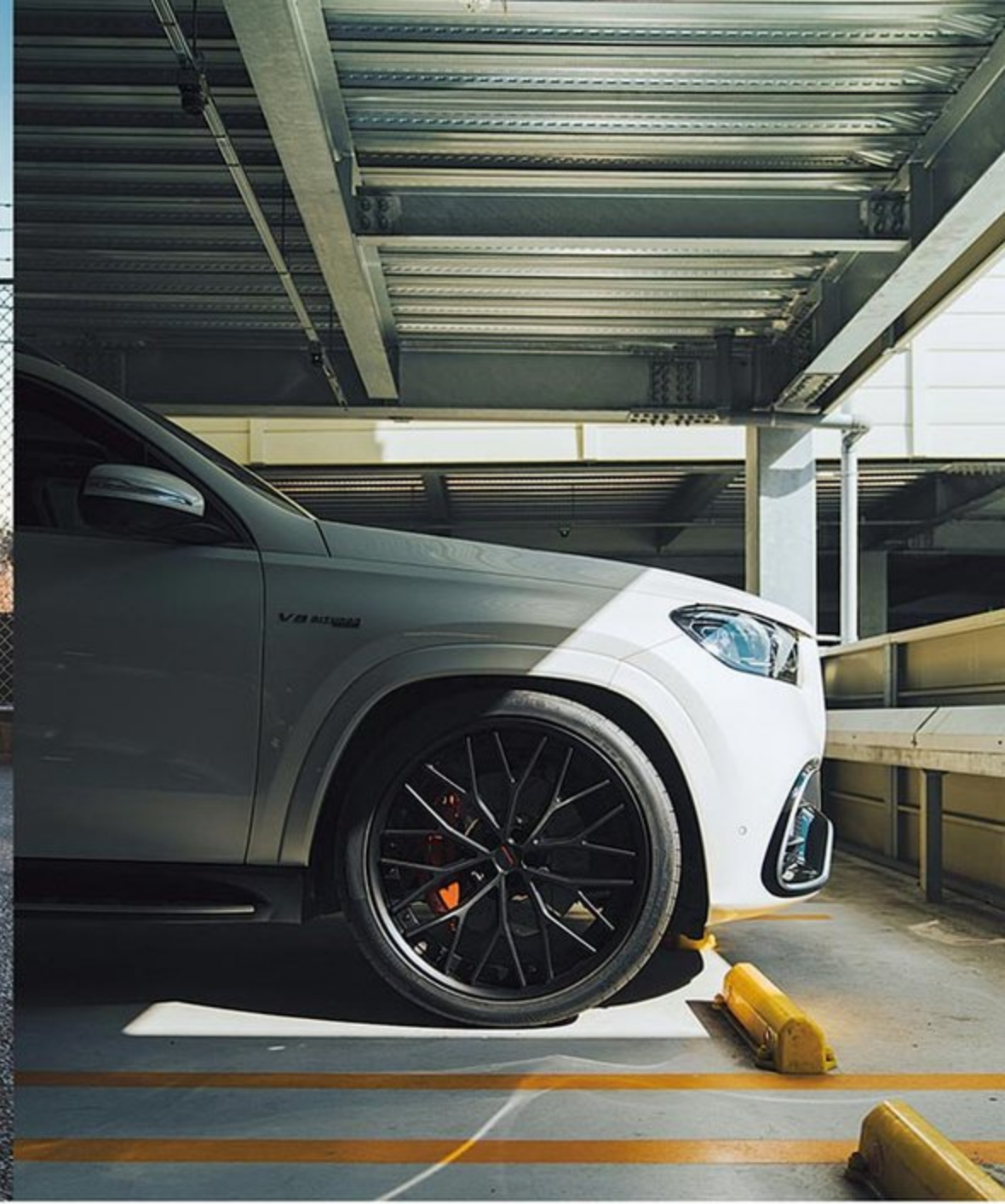


もつと自由にもつと自分らしく

オンもオフも楽しめる。
 カジュアルにもフォーマルにも着飾れる。
 華やかでもいいし、無骨な硬派路線でもいい。
 だからこそ、どんな自分色にも染められる。
 それがプレミアムSUVの世界だと思う。
 鮮度抜群かつ一流のアフターパーツを添えれば、
 自分だけの宝物はぐっと煌めきを帯びる。
 そんな欲求を掻き立ててくれるような、
 プレミアムSUVカスタムに焦点を当てる。

6 TWS 7 EC.SPEC 8 Liberty Walk 9 iiD





EYES ON, something ONE Special.

PREMIUM SUV

1 BLACK RHINO Wheels 2 ROHANA Wheels 3 DELTA FORCE 4 HYPER FORGED 5 LAYBRICK



ミリタリーを着こなす

BLACK RHINO Wheels

autoflags DEFENDER 110 & Jeep Wrangler

全米で人気沸騰中のブラックライノが本格的に導入されている。今回、日本の技術とセンスを活かして染め上げたタフガイたちにミリタリーデザインを信条とする彼らの世界観が調和した。インポーターを務めるエムエルジェイが構築したラングラーと、オートフラッグスが手塩にかけて育てたディフェンダーである。

REPORT●中三川大地 (NAKAMIGAWA Daichi) PHOTO●真壁敦史 (MAKABE Atsushi)



FUJI BR004

JL型ラングラーの王道サイズだ。この個体に関してはタイガーオートのハイラインフェンダーを装着することにより、35×12.5R17サイズというマッチョなマッドグラブパーを組み合わせていた。迫力と悪路走破性を追い求めたスタイルながら、タイヤサイズを純正相当に落ち着かせれば、ポン付けできるホイールサイズでもある。

ブラックライノのインポーターを務めるエムエルジェイは、こうしたコーディネートを次々と世に訴えている。彼らは数多くのホイールブランドを扱うが、ブラックライノはミリタリーデザインを訴えるだけに、その表現の幅は広く、そして新鮮だ。かといって全身くまなくオフローダーに見えさせるような、コアなファンのためだけの飛び道具ではない。純正同等サイズが揃うので、ホイールだけ交換して楽しんだり、スタッドレスに組み合わせるのもアリだ。そうした供給体制が日本でも確立されてきたことを歓迎したい。

ラングラー・アンリミテッドにFUJI (BR004) という組み合わせ。タイガーオートのハイラインフェンダーを装着したうえでファットな35×12.5R17サイズを投入している。



2022年の東京オートサロンでプロトタイプが公開されたのがFUJI (BR004) だ。姿カタチはいかにもブラックライノらしいミリタリーテイストだが、日本の流通車種や車検対応を見越して扱いやすいサイズ設定を持つ。

問い合わせ/エムエルジェイ ☎03-5473-7588 <https://www.mljinc.co.jp>
取材協力/オートフラッグス ☎093-482-3751 <http://www.autoflags.co.jp>

ブラックライノはクロサイの意味を持つ。名前からするとユニークだけれども、クロサイはあらゆる動物の中でもっとも硬質な皮膚を持つと言われ、肉食獣の牙や爪を通さないほど屈強だという。その“強さ”をホイールに宿らせたのだとすれば、ネーミングには合点がいく。

実際、抜群の造形美と塗装品質、その裏地に宿る屈強さがある。今年に入って日本に本格的に供給されている一連のモデルを見るたびにそう思う。ブランドのコンセプトとして、ミリタリーデザインに特化したホイールが揃う。過度に着飾らない道具っぽさがあり、無骨さと迫力を追い求めている。もちろん、実際にタフなオフローダーを支えるだけの強靱なつくりを持つ。全米最大手のホイールメーカーであるホイールプロ社の一員となったことも功を奏して、今では多くのブランドの中で、引く手数多の状態にあるという。

今回、ブラックライノの新作を見事に履きこな

していた2台に出会った。国産車系チューナーでありながら積極的にランドローバーへ進出したオートフラッグスがまとめたディフェンダーと、ジープマイスターであるタイガーオートの技術を要所に採り入れたラングラーである。

ディフェンダーはジャガー・ランドローバー・ジャパンが主催したディフェンダー・デイ2022で、

デリカ専門店のオートフラッグスが「PARADIGM」という別ブランドを持って製作した。ディフェンダー・デイ2022でベストオフローダーアワードを受賞した記念すべき1台だ。

ベストオフローダーアワード2022を受賞した1台だ。内外装のコーディネートやアウトドアギアの積み方など、問答無用でカッコいい。その決め手となるのはやっぱり足もと。ブラックライノ製アルストン (BR005)

20インチとオフロードホイールにしては大径ながら、程よいタイヤの肉厚感を持ってフェンダー内にすっぽり収まる。骨太な5スポークを覆うフランジによって、ホイールに凝縮感も感じさせる。タイヤはニッタータイヤのマッドグラブプラーだった。

対してラングラーのほうはFUJI (BR004) というホイールを履く。サイズは8.0J×17インチと、

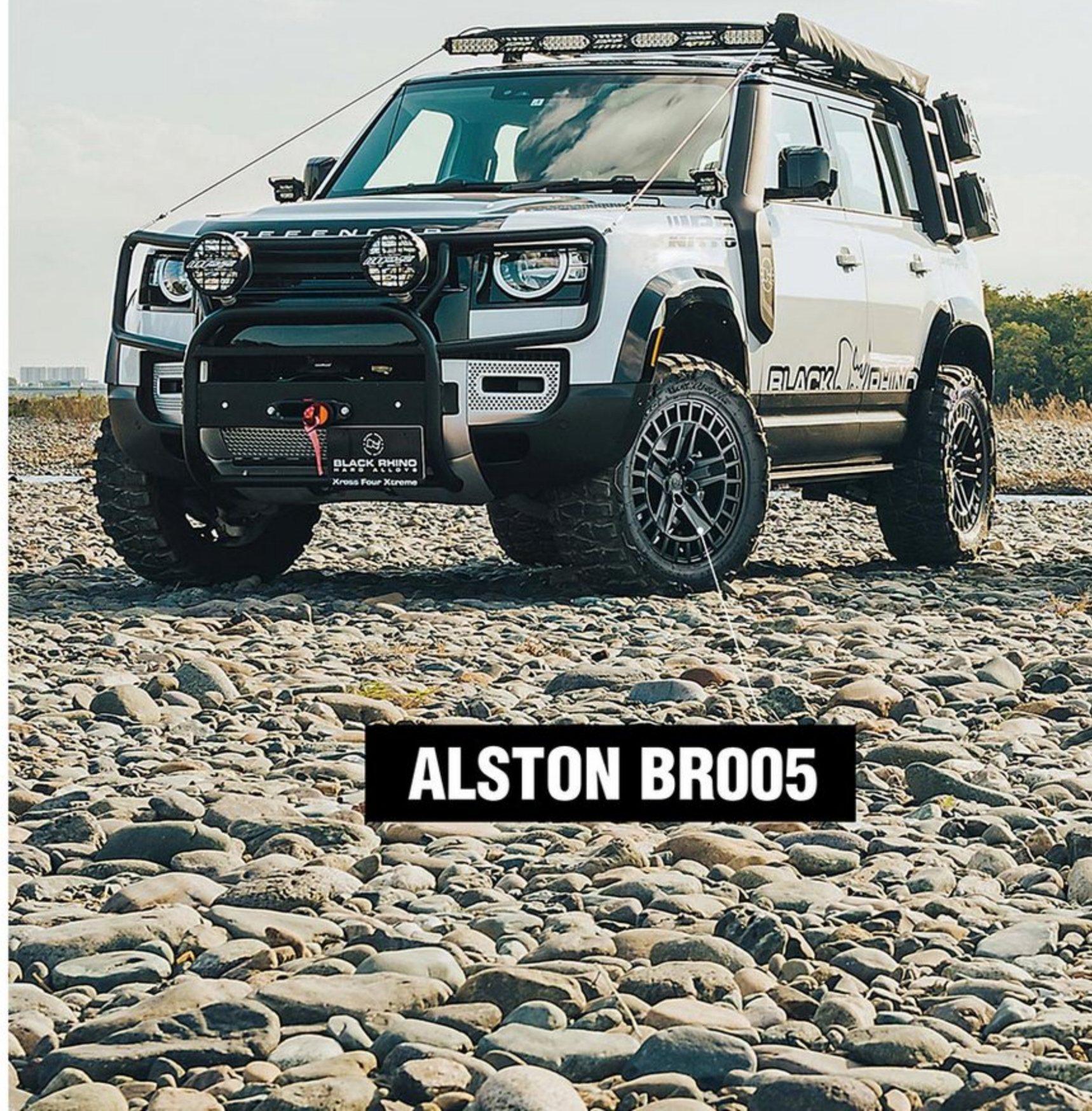


グリルガードや各種ルーフ、フォグランプ、ルールラック、カーサイドタープなど全身くまなくオフローダーに仕立てられている。オートフラッグスがオリジナルで製作したボディパーツも多く、今後の発展に期待が膨らむ。



骨太な5本スポークのまわりをフランジが覆う独特の造形を持つ。3000などに使われるビッグキャリバーにも対応する。この個体に装着されたタイヤは33×12.5R20サイズのニッター・マッドグラブプラーだった。

PRICE LIST	
ALSTON BR005	
20×8.5J	ask
18×8.5J	ask
※Color: Matte Black/Gloss White	
FUJI BR004	
17×8.0J~9.0J	ask
※Color: Matte Black/Gloss White/Olive Drab Green/Matte Gunmetal	



ALSTON BR005

いかに都会で映えそうなAMG G 63である。高貴な雰囲気ボディカラーに爽やかなクリアガラスによって、主張はあっても過度な暑苦しさはない。グリルやスペアタイヤステーでちょっぴりオフテイストを加えるあたりも絶妙だ。

最大の個性はその足もとにある。オンロードの美しさとオフロードの逞しさを両立させたかのようなロハナホイールとマッドスタータイヤのコラボである。ロハナRFX11とWANPAKU M/Tの組み合わせで、これは「大口径ホイール&オフロードタイヤ」というアプローチである。

マッドスタータイヤはかねてより「わんぱくな大人たちへ」と銘打ってオフロードタイヤを送り出してきた。そのマッドテレインに仲間入りしたのがこのWANPAKU M/Tだ。アグレッシブなブロックパターンを持つ本格派ながら、オフロードカー以外にも似合うデザイン性を持つ。悪路走破性に於いて“わんぱく”を体現するほどに優れている。もっとも“わんぱく”なのは、この個体に装着される295/40R22というサイズ。大口径とオフロードタイヤを両立した格好で、これはAMG G 63に用意される純正22インチと同じ。まさにW463A型Gクラスを狙い撃ちした設定だ。

このタイヤを入れることを前提に、同じ世界観を持つホイールとしてRFX11が選ばれた。これはロハナの中でもロータリーフォージドと呼ばれる製法で作られたモデルだ。いわゆるフローフォーミング製法の一つであり、鋳造成型ながらもリム部分に熱を加えながら型に押し付け高速回転させることで、鍛え上げて強度を確保する。

カラーリングはマットブラックで落とし込み、

タイヤにはホワイトレターを入れないことで大人っぽい印象に。それでも光の当たり方によって、個性的なツインスポークが、まるで刃物のようにシャープな造形となって浮き立つ。シャープながらも華奢な印象はなく、Gクラスの巨体とオフロードタイヤとの間で、その存在感を主張する。

もちろん、実使用状態では3tに迫るかというGクラスを難なく受け止めるだけの強度や剛性が宿る。例えオフロードに足を踏み入れても信頼できるホイールである。それはロハナが育ってきたアメリカンカルチャーの中で証明されている。スタンスやヘラフラッシュ、SUV&ライトトラックカ

スタムを難なく受け止めてきたからだ。

なお、このホイールはW463A型のAMG G 63専用設計として、日本のインポーターを務めるエクシズラインが特別に依頼したものだという。先に触れたマットブラックにしても、サイズ限定で製造した特注色だ。今までさんざんカスタム業界のニーズに応えてきたエクシズラインだからこそ、このAMG G 63のような上質なプレミアムSUVの中に、ロハナやマッドスターなどの強烈な個性を馴染ませることができたのだろうか。しかも、それをまったく違和感なく整えてみせたことに、彼らのセンスが漲っていた。

小粋派オフローダー



ROHANA Wheels CROSS FORGED "RFX11" Mercedes-AMG G 63

色鮮やかなボディカラーにすっきりとしたクリアガラス、そのガラスからチラリと顔を覗かせるレッドレザーなど、都会で映えるようなコーディネートAMG G 63だからこそ、その足もとにはアメリカンホイール「ロハナ」が似合う。そこにちょっぴりオフテイストを加えればさらに見違える。

REPORT●中三川大地 (NAKAMIGAWA Daichi)
PHOTO●小林邦寿 (KOBAYASHI Kunihisa)



ロハナホイールのクロスフォージドRFX11。鋭利に開脚していく2×5本スポークと、その接合部に設けられたウエイトレスホールが特徴だ。リムには「ROHANA」のロゴがさりげなく入る。この色味はマットブラック。泥などで汚れていても、いい雰囲気が宿る。



PRICE LIST

ROHANA Wheels CROSS FORGED RFX11

19×8.5J~11.0J	12万1000円~14万3000円
20×9.0J~12.0J	14万3000円~18万7000円
22×9.0J~11.5J	17万5000円~19万2500円

※Color: Brushed Titanium/Gloss Black/Brushed Bronze

国産、輸入車を問わず数多くのカスタムカーを手がけてきたJATSが製作した1台。本稿で取り上げたタイヤ&ホイールのほか、バンパーガード、スベアタイヤステーなどでわずかにオフローダーの雰囲気を盛り込んだ。全面クリアガラスなのも爽やかで好ましい。



22インチにして40扁平ながらマッドテレーンを成立させた話題作「WANPAKU M/T」。ゴツい見た目とはうらはらに意外なほど静かでそして快適に乗れてしまう。Gクラスカスタムの可能性を拡げてくれそうな銘柄だ。



G 350dをベースに姿カタチをW460 (W461)へと遡らせたのがMMNDだ。これはヘッドライトシュラウド、バンパー、ナローフェンダー、ミラーなどを原点回帰させている。それでもディストロニックプラスやバイキセノンヘッドライトはそのまま活かされる。

DELTA FORCE OVAL

Mercedes-Benz G 350d "MMND"

飛ぶ鳥を落とす勢いで成長を続けるデルタフォース「オーバル」。新たに挑戦したのはプレミアムオフローダーの巨頭、Gクラスだった。重量級ボディに耐えうる“強さ”を秘めながら軽やかさを出すため、フローフォーミング製法を採用したブランド初の20インチとなった。

REPORT●中三川大地 (NAKAMIGAWA Daichi)
PHOTO●中島仁菜 (NAKAJIMA Nina)

PRICE LIST

DELTA FORCE OVAL

Matte Black 20×9.0J 9万9000円



必要とされる強度や剛性はもちろん、ミリ単位のコンケープ形状に至るまで、Gクラスに対して専用設計された。サイズは9.0J×20インチ(+25)。AMGキャリパーを装着していなければW463A型にも装着可能となる。



デルタフォース初の20インチにして、強靱かつ軽量性能に優れるフローフォーミング製法を採用した。マットブラックのみの設定で、センターキャップは純正を組み合わせることもできる。オフロードタイヤを組み合わせたり、スタッドレス用としても似合いそう。



ジャパン・プライド

最 新型は日々進化するが、自分にとっての“最良”はいつまでも輝きを帯びる宝物になる。そんなことを教えてくれるのがメゾンミストラルナローデザイン（MMND）のGクラスだ。姿カタチを変えずに40年を過ごした歴史を活かして、高年式のGクラスを巧みにクラシカルに仕立てたものである。メルセデス純正部品とミストラル・オリジナルパーツを融合させて仕上げたコンプリートカーは、現役のW463A型が闊歩する都会でも“我関せず”と独特のオーラを放つ。

今回、その足もとを支えたのはデルタフォース・オーバルだった。オフロード系ホイールブランドとして国産車の世界で芽生え、その卓越したデザイン性とカジュアルな雰囲気が受け入れられて躍進中だった。それがラングラーなどへの挑戦を経て、Gクラスへと照準を合わせたのだった。

サイズは9.0J×20インチ。W463系を広く網羅する設定だ。このG 350dのほか、AMGキャリパ

ー装着車にも対応する。重量級にして悪路も厭わないGクラス固有の性格を見越して、ブランドとして初めてフローフォーミング製法を採用したことがトピックだ。同じデザインながらも、常に車種ごとに最適な設計を貫いてきたデルタフォースだけに、Gクラスに対しても専用設計を貫く。カラーはマットブラックのみとなるが、それもGクラスの世界観を鑑みたら相応しいと思う。

このサイズなら現行型Gクラス（W463A型）にも適合する。AMGキャリパーを装着していなければ、すんなりと装着できるサイズだという。好みのオフタイヤを組み合わせたいし、冬場におけるスタッドレスタイヤ用として選んでもいい。劇的に攻めたデザインやサイズ設定ではないうえに、価格も低く抑えられているからこそ、スニーカー感覚で履くことができそうだ。

Gクラスを想定したホイールとなると、今までは老舗のユーロチューナーモノとか、最高峰のア

メリカン鍛造系だとか、とにかくハイエンドなものが多かった。しかし、そこに新風を吹かせるのがデルタフォースだ。それは日本から生まれた技術にして感性である。MMNDだってまた同じ。彼らがGクラスの着こなし方、そして楽しみ方を拡げてくれている。それは確かに等身大で自然体で、ラフに使い倒せる良き相棒である。

国産車に寄り添って身近にいた存在が、Gクラスと歩みをともにすることを歓迎したい。国産オフローダーやカジュアルメイクでデルタフォースに親しんだ人が、いつかGクラスを手に入れて同じようなコーディネートをしたいという、ある種のモチベーションツールにもなり得る。

それを欲すれば成功への道筋が整っていることは、いつもデルタフォースが教えてくれる。Gクラスに拡がる世界をありがたく受け入れるのではなく、次は僕たちでGクラスを制覇する。そんなジャパン・プライドを持って、次の時代を生きたい。

高品質な6061-T6アルミニウム合金の鍛造ビレットに、それをホイールへと昇華させる優れた切削加工技術、さらに前述したような表情へと導く仕上げ術。メイド・イン・ジャパンで紡ぎ出される最高峰の鍛造ホイールである。

過度なドレスアップではないし、かといって没個性というわけでもない。優美さと力強さとが同居するAMG GLS 63に対して、絶妙な塩梅で花を添えていて、その性能と世界観を引き立てている。AMG GLS 63というオールラウンダーに対してホイールを揃えるだけで、粋な遊び心が加わったことにはあらためて驚かされた。

オールラウンダーの遊び心

HYPER FORGED LMC × Mercedes-AMG GLS 63 "CSF"

誰にでも乗りやすく、疲れ知らずで極上の車室空間を持ち、いざ踏めばスポーツカーを蹴散らす速さを涼しげに披露する。完膚なき性能を持つAMG GLS 63にこそ、些細な遊び心を。その性能と世界観を受け止めるハイパーフォージドが調和する。

REPORT ● 中三川大地 (NAKAMIGAWA Daichi) PHOTO ● 真壁敦史 (MAKABE Atsushi)



ハイパーフォージドはスーパースポーツからハイエンドSUVまで、車種カテゴリーを問わず親しまれてきた。特に2019年末に登場したLMCは、10本のY字スポークで構成されるハイパーフォージド流のメッシュデザインが支持され、いまや不動の人気を誇る。アヴェンタドールからGクラスにまで似合うのだから驚く。そんなホイール、巷を見渡してもそうあるものではない。

そんなLMCを上品に履きこなす、メルセデスAMG GLS 63に出会った。ハイエンドカーを中心に車両販売からカスタムまでを担うCSFが仕上げた1台である。GLS 63となれば高級サルーンのように上質かつ快適で、イザとなればスポーツカーを蹴散らすように速い。それでいてSUVという風体を持つオールラウンダーである。性能にしても世界観にしても、ふさわしいホイールは限られてくる。やみくもなカスタムは、逆にGLS 63の魅力を損じてしまうことになりかねない。

しかし、LMCなら何も心配は要らない。何よりもそのサイズ感がいい。GLS 63の純正は22インチ、オプションで23インチのAMGマルチスポーク



センター付近で二手に分かれ、さらに途中で分岐してリムへと到達するメッシュデザインを持つ。リム裏側にはピアスボルトが存在し、マルチピースホイールであることを訴える。

が用意される。そこで今回はさらに1インチアップした24インチを持ち込んだ。LMCの基本ラインナップは19～22インチだが、その範疇を飛び越えた24インチモデルが別に存在する。今回はフロント10.5J、リヤ12.0Jの24インチを投入した。この極太サイズに対して、タイヤはそれぞれ295/35R24、335/30R24というもの。このサイズは日本に流通する銘柄を見渡しても皆無だったそうで、結果、欧州向けのコンチネンタル・スポーツコンタクト6を組み合わせた。

ロワリングキットによってわずかに落とした車高に対して、このコーディネートは抜群に似合っている。ホイールは大径ながら、ピアスボルトを含めてホイール全体を黒く落とし込んだことで、ダイヤモンドホワイトのボディを絶妙に引き立てている。単なる黒色ではなく、ディスクはブラッシュド・ブラック・アナダイズド、リムはブラック・アナダイズドという仕上げが施されて、鍛造削り出しならではの質感を強調する。各スポーク部分は丁寧なマシニング加工が施され、角度を変えるたびに、あるいは光の当たり加減によって幾多もの表情をみせる。初見での印象はとても繊細でエレガント。じっくりと眺めると、鍛造削り出しを訴えるハイパーフォージドっぽい、いつものたくましい雰囲気も顔を覗かせる。今回、奥に潜むAMGレッドキャリアが差し色として浮き立ってくるのも絶妙だと思える。

このGLS 63に象徴されるように、ディスクや



フロント10.5J、リヤ12.5Jの24インチがGLS 63の巨体にすっぽりと収まる。タイヤはそれぞれ295/35R24、335/30R24サイズのコンチネンタル・スポーツコンタクト6だ。

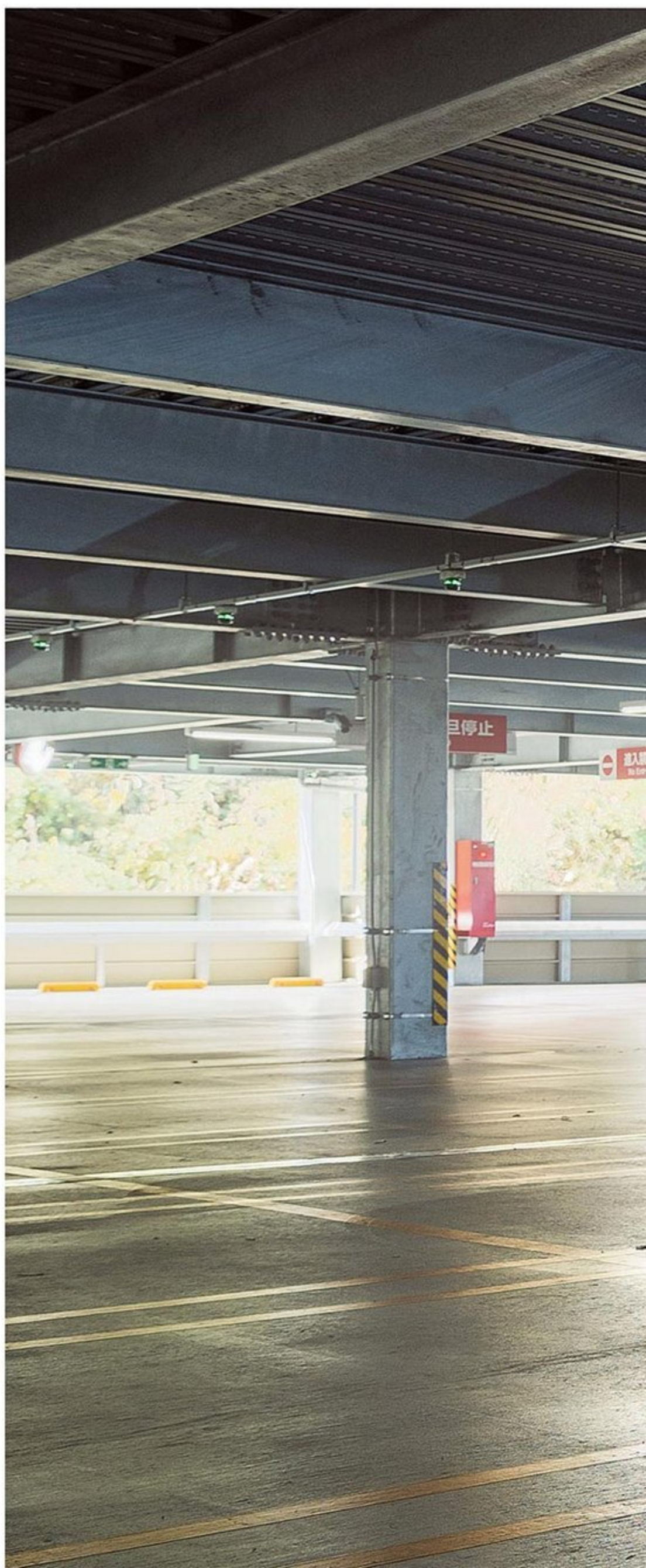


24インチの場合、P.C.Dは5-112～150まで対応する。どのサイズもボルトホール間をスポークが通り、スタイリングを犠牲にしない。

←各スポークは切削加工によって鋭利に折れ曲がるような造形を持つ。そこにアルマイト仕上げ(ブラッシュド・ブラック・アナダイズド)が加わることで独特の質感を放っている。

リムの仕上げに数多くの選択肢が用意されるのがハイパーフォージドの強みだ。サイズに関してもオーダーメイドが可能で、数多くの車種ばかりか、攻めたカスタムカーまでを許容する。こうした選べる体制が、唯一無二を求めるハイエンドカーユーザーから支持されてきた理由である。

いや、いかにオーダーメイドが可能であっても、デザインや品質が二の次であってはならない。支持されてきた最大の理由は、圧倒的に美しい造形であり、そしてGLSで言えば612PSという出力性能と、2680kgもの車両重量を難なく受け止める強度や剛性、そして信頼耐久性が宿ることである。



ドローバーを買う。そんなことも珍しくはないそう
うだ。同社では、ランドローバーを愛する人が、
それぞれの好みと使用環境に合わせてもっとクルマ
を楽しめるようにとの願いを込めて、イヴォー
クやディスカバリースポーツといった車種にも対
応するホイールのラインナップを展開している。

カークストーンという名前は、イギリス南部に
ある湖水地方の峠からとって付けられたそうだ。
いつかその峠を、このディフェンダーと一緒に走
り抜けてみたくなった。高度が最も高いと言われ
るこの峠では鋼のように強固な雪の轍ができる。
寡黙ながらがっしりと支えてくれるこのホイール
があれば、そんな環境下だって果敢に挑める気が
した。



背面タイヤを外したい人のためにオ
リジナルのリヤスモーキングパネル
キットも用意している。パネルは好み
の色にカスタムできるので、差し色を
入れるのだってアリ、同色ですっきり
まとめるのだってアリだ。

LAYBRICK KIRKSTONE

LAND ROVER DEFENDER 90

&

RANGE ROVER SPORT

煉瓦 (BRICK) を一つひとつ積み上げる (LAY)。ランドローバーをベースとして心からラン
ドローバーを愛する人との絆を、長年にわたるノウハウが詰まったプロの職人技を、丁寧に
積み重ねてきたのがレイブリックだ。そんな彼らがプロデュースしたホイールを紹介したい。

REPORT●上之園 真以 (AGENOSONO Mai) PHOTO●白谷 賢 (SHIRATANI Ken)

PRICE LIST

KIRKSTONE		
Semi-matte Black Polish	20×8.5	7万7000円
Semi-matte Black	20×8.5	7万4800円
Gloss Black	20×8.5	7万4800円



←セミマットブラックポリッシュは切削面と塗
装面のコントラストが特徴。光と影が織り成す
立体感が気取りすぎることなく英国品格を漂わ
せている。どの色も展開は20インチ用のみ。

色をグロスブラックから替えるだけでクルマ全体の印象がまた違って見
える。より引き立てられたしなやかなスポークの形状も相まって、スポ
ーティさの中にちょうどいい塩梅でエレガントさが溶け込んでいる。



アフターホイールは数多く存在するが、ランドローバーに履かせたい、さらにはスタッドレスタイヤにも履かせるホイールとなると、種類が途端に少なくなってしまう。また、ランドローバーをオフロード車として楽しむユーザーもいれば、日常に溶け込む頼れるSUVとして愛用するユーザーもいる。季節によって、一台二役に変化させて楽しむのだってアリだ。そんなランドローバー愛好家の様々な「こうしたい」に寄り添って開発されたのが、レイブリック社のランドローバー専用オリジナルホイール「カークストーン」である。

カークストーンで足元を飾ったディフェンダー90に会うことができた。クルマ本来が持つタフなオーラはあるのだが、どこかすっきりとした精悍な表情を見せている。見るからにゴツゴツとした、いかにもオフロード車と言わんばかりのタイヤを

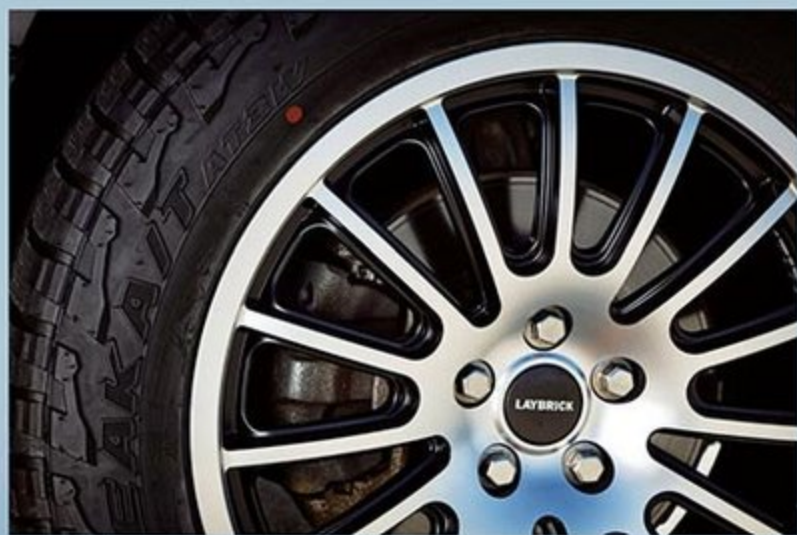
履いているものの、その無骨さをしなやかに受け止めているのが、カークストーンだった。規則正しく全方位にスッと伸びたマルチスポークが美しい。ほのかに繊細さを滲ませつつ、頑強で力強い印象を放つ。しかしそれは由緒正しき伝統を漂わせるイギリス車の格式を削ぐことなく、そっとディフェンダーの足元に寄り添っているように見えた。雪に備えてスタッドレスタイヤに履き換えても、すんなりと馴染むのが想像できる。セミマットブラックのカラーも、タフマンブルーにホワイトのルーフでちょっと遊びゴコロが加わったボディの引き立て役だ。これならショートボディの小回りのよさを活かして、ディフェンダーを都会派仕様で乗りこなしたいユーザーにもちょうどいい。

同じカークストーンを履いたレンジローバー・スポーツもやってきた。同じホイールながらディフェンダーとはまるで印象が異なる。最初に目を惹くほど、ホイールが自分の存在感を強く訴えかけてきた。白く艶やかなボディを、優雅な曲線を描くスポークとコントラストの効いたカラーがさらに引き立てている。アーバンオフロードという呼び名がいかにもぴったりの、無機質なコンクリ

ートが似合うクルマにもカークストーンは見事に華を添えていた。ランドローバーの持つ魅力を熟知し、顧客のニーズに真摯に向き合うレイブリックだからこそ、その両方の世界観を巧みにブレンドした、オールマイティデザインを生み出すことができたのかもしれない。

また、重量級ばかりが並ぶランドローバーを悠然と受け止めながら、ハンドリングと省燃費性能を向上させるため、高強度と軽量性能を両立するフローフォーミング製法を採用した。これまで20年以上にわたってランドローバーを専門に中古車販売、整備や修理を手掛けてきたレイブリックの経験とノウハウが活かされている。

彼らは、イギリスという国の古き良き伝統を大切に守る精神を、同じくクルマに対しても大事に維持管理しながら乗り続けていくという精神と重ね合わせ、顧客にランドローバーの魅力を伝えることをモットーとしてきた。数々の経験に裏打ちされた確かな技術力と、一人ひとりの顧客と誠実に向き合い、丁寧に築き上げてきた信頼関係が強みだという。創業当初から付き合いのある顧客のお子さんが大人になり、今度は彼が自分用にラン



オールテレーンのみならずスタッドレスにも使えるホイールであることがこだわりのポイント。顧客の熱い要望に応じて開発された。

等身大コンフォート





TWS Exlete 306S Monoblock Series

伝統芸の鍛造製法に、最先端の切削加工を加えて美しく強いホイールを紡ぎ出すTWSホイールから、アーバンオフロードスタイルというホイールが登場した。その名もエクスリート306Sモノブロックシリーズだ。Geo-XにUrban-Xという2つの表情を持って、ランクル300の足もとを優美に、そして力強く支える。

REPORT●中三川大地 (NAKAMIGAWA Daichi) PHOTO●TWS

TOYOTA LAND CRUISER 300



鍛造削り出しの質感を感じさせる2×6本スポーク。リムオーバーデザインを持つUrban-Xと、ビードロックデザインのGeo-Xという2つの表情がある。いずれもTWS流の「アーバンオフロードスタイル」を謳っている。



かつての鍛冶舎が英語表記のTAN-EI-SYAとなり、TWSブランドが生まれて早13年あまり。富山県射水市にある生産工場が有する優れた自社鍛造技術と、世界最先端の切削加工技術を活かして、矢継ぎ早にプレミアムホイールを生み出してきた。強度や剛性、軽量性能などホイールとしての本質的な性能は申しぶんない。しかも驚くほど美しく高品質で、長期的な信頼耐久性にも長けている。大手自動車メーカーやレーシングチームから指名される例も後を絶たない。

そんなTWSにあって、唯一、存在しなかったピースが満を持して埋まったようだ。それがオフロードカー向けホイール。時間軸を超越するような普遍的で洗練されたデザインを持つExlete（エクスリート）ブランドの新作として「次世代アーバンオフロードスタイルホイール」と銘打った306Sシリーズが登場した。それはUrban-X（アーバンクロス）とGeo-X（ジオクロス）という2つの表情を持って我々の前に現れた。

果たしてそれは、冒頭に挙げたTWSらしさが如実に表現されたものだった。オフロードスタイルといっても、過度なまでにタフギアをアピールするものではない。最高峰の鍛造削り出し製法だからこそ可能となるような、繊細で美しい造形と表面仕上げが特徴だ。Y字スポークの随所にあるエッジな仕上げ、極限まで無駄を排除した股部のウェイトレスホール、そして立体感溢れるフェイス全体の抑揚など、どこを取ってもTWSらしい姿カタチである。Urban-Xは22インチものサイズで、かつホイールを大きく見せるリムオーバーデザインを持つ。その一方でGeo-Xはあえて20インチにとどめて、タフギアっぽいビードロックデザインとしている。好みや用途、組み合わせるタイヤ銘柄に合わせて選べるのがいい。

初発として狙いを定めたのは、306Sシリーズと同じく都会でも映えそうなりアルオフローダーの代表、ランドクルーザー 300である。もちろん、LX600を筆頭に、プラドやハイラックスなど、6ホール（P.C.D.139.7）を採用する他モデルへの

適合も可能となる。ただマッチングできるだけではなく、重量級ボディを難なく受け止めながらラフロードを走ってもビクともしない強度や剛性が確保されている。それでいてGeo-X（8.5J×20インチ・インセット50）でわずか11.9kg、Urban-X（9.5J×22インチ）でも12.6kgに抑えられているあたりは、TAN-EI-SYAの優れた鍛造製法および切削技術の賜物だと言える。

TWSが提案する新しいオフロードスタイルは、ランクル界隈で新風を巻き起こすことになりそうだ。いや、決してランクルだけにとどまらない。今後はラングラーやGクラスなど、世界に名だたるオフローダーへの発展拡大も予定されている。アーバンを得意としてきたTWSが初挑戦するオフロードの世界。このオンとオフのクロスカルチャーには、映えある未来が広がっている。

PRICE LIST

TWS Exlete 306S		
Geo-X Monoblock		
Flat Black	20×8.5J	20万1300円
Brushed	20×8.5J	22万8800円
Urban-X Monoblock		
Flat Black	22×9.5J	22万5500円
Brushed	22×9.5J	25万3000円



ザ・クロスカルチャー

スポーツ界限でも定番となったLMCの10.5J×24インチを。ボディと同じ色味として黒基調を選んだ。そのうえで305/35ZR24サイズのピレリ・スコピオンZEROを組み合わせる。今までLX570界限では295付近の幅を使うのが一般的だったが、今回はそれよりわずかに太くした格好だ。過去、ECスペックが手がけたLX570での装着実績を、こうしてLX600にも活かしたのだ。

ボディカラーはレクサスお得意のグラファイトブラックガラスフレーク。これはメタリックが強く、塗装面はまるでラメのようなキラキラ感が強調される。さらに7組のフローティングバーからなる巨大なスピンドルグリルが備わって、黒基調と

いっても華やかな雰囲気満点である。それをあえて黒く落とし込む方向で舵を切ったのが今回のアプローチだと言える。ボディ側のメッキパーツと、そしてモデリスタのエアロパーツ類はソリッドブラックで落とし込んだ。同じくモデリスタのサイドステップはラッピングによって、フロントに掲げられるレクサスエンブレムはカラープロテクションフィルムを使ってトーンダウンするほど、ディテールにかけるこだわりがある。

とはいえ、やみくもに黒くし過ぎたり、質感を違えればいいというものでもないようだ。先に述べたスピンドルグリルのほか、ルーフレールや窓枠などは純正のまま手を加えず、ごく自然な雰囲

気としているのがいい。黒塗りだけれども黒すぎずという絶妙な塩梅のコーディネートである。

今のところ、ストリートではその存在自体が珍しいのがLX600である。ましてこんな独創的なコーディネートに纏っていたら、誰もが振り向くスーパーカー級のオーラを放つに違いない。しかも、きらめくネオンがボディに溶け込む夜こそ似合いそう。健康的なアウトドアツールはランクル300に任せておいて、LX600は堂々とコワモテを演じていたい。このコーディネートにはそんな潔さがある。やがて、LX600の異常なほどの納期待ちが解消される頃になっても、このLX600は孤高の存在感を放ち続けると思う。



生まれ変わったレクサスLX600やランドクルーザー 300が魅力的なモデルであることに間違いはないだろう。しかし、今や数年単位という納期の壁が立ち塞がる。頻繁に街中で見かけようになり、カスタムが盛り上がるようになるまでは、まだ時間がかかりそうだ。そうした中で、福岡に本拠を構える気鋭のチューナーであるECスペックが、早速、LX600を仕上げた。

実際、九州エリアでも最速のタイミングで納車された個体だったという。つまりは手を加えるにあたってデータがなく、すべてが手探りの状態だった。そうした時、ECスペックの井口拓也氏が持つセンスと技術が頼りになる。もうひとつはハイパーフォーjordだ。オーダーメイド体制を持って、あらゆるサイズや仕様を作ってくれる。

ホイールはハイエンドSUVはおろかスーパース

ペイント・イット! ブラック

EC.SPEC

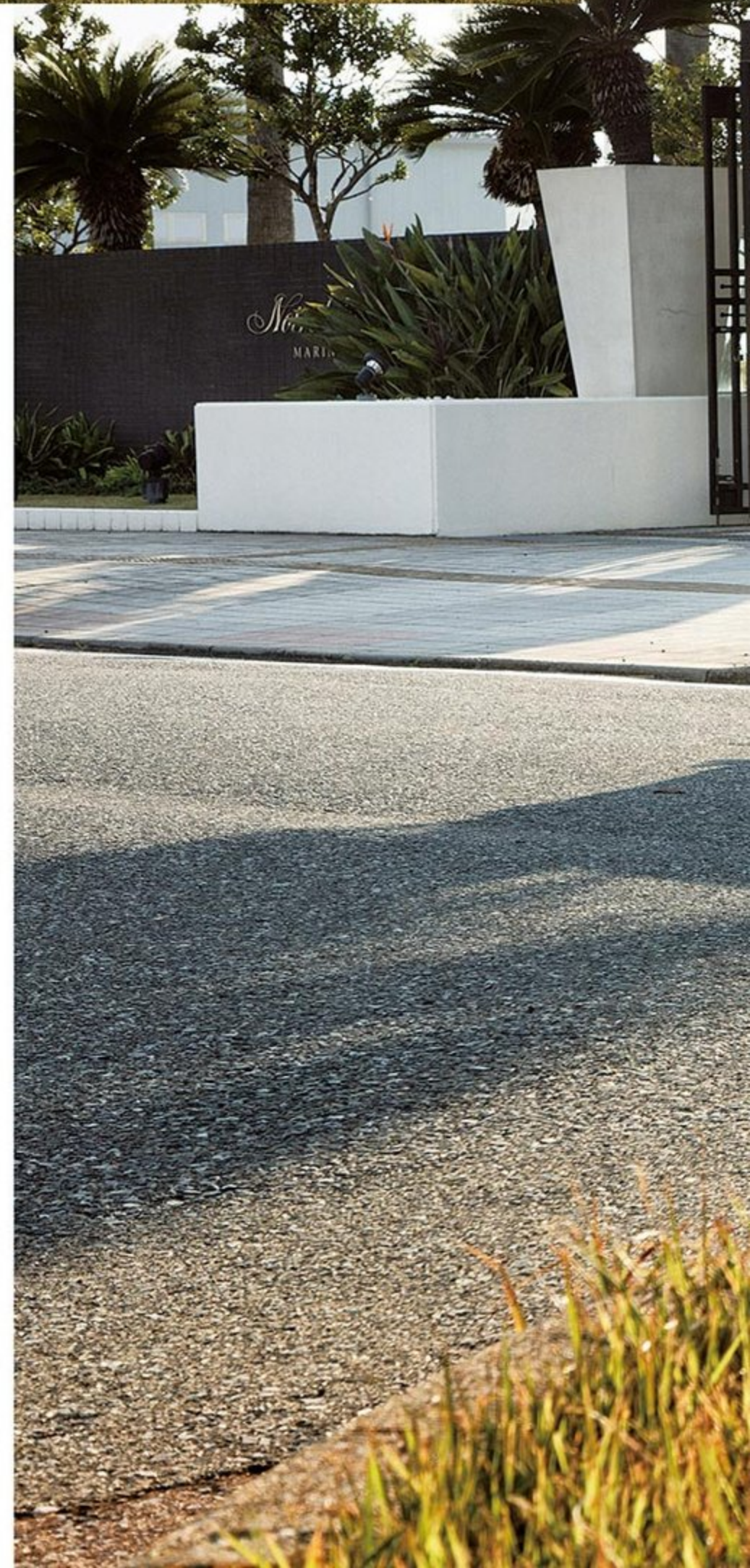
LEXUS LX600

福岡に本拠を構える気鋭のプロショップ「ECスペック」から、早速、登場間もないレクサスLX600のカスタムカーが登場した。全身くまなくブラックアウトされて、異様なオーラを漂わす。単に黒く落とし込んだだけではなく、そこには抜群のセンスが宿る。

REPORT●中三川大地 (NAKAMIGAWA Daichi) PHOTO●白谷 賢 (SHIRATANI Ken)



グラファイトブラックガラスフレックのボディに対して、さらにメッキパーツを中心に黒く落とし込んだ。モール類やグリルは純正のままだが、レクサスエンブレムはカラープロテクションフィルムによってトーンダウンする。こうした小技もECスペックらしさだ。



足もとはハイパーフォーjord「LMC」の24インチを装着する。ボディと同系統のグロスブラック系の色味として、そこに前後305/35ZR24というファットなタイヤを組み合わせた。華やかなメッシュパターンながら、どこかスポーティなテイストも感じられる。



純正のプレスラインに敬意を払うかのようなオーバーフェンダーを中心に、あらゆるボディパーツが装着される。ボンネットやフェンダー、ダクトテールスポイラーなどドライカーボンを強調させながらも決してやりすぎず、上質なLBワークス・ウルスに仕上がった。



Liberty Walk × LB-WORKS URUS

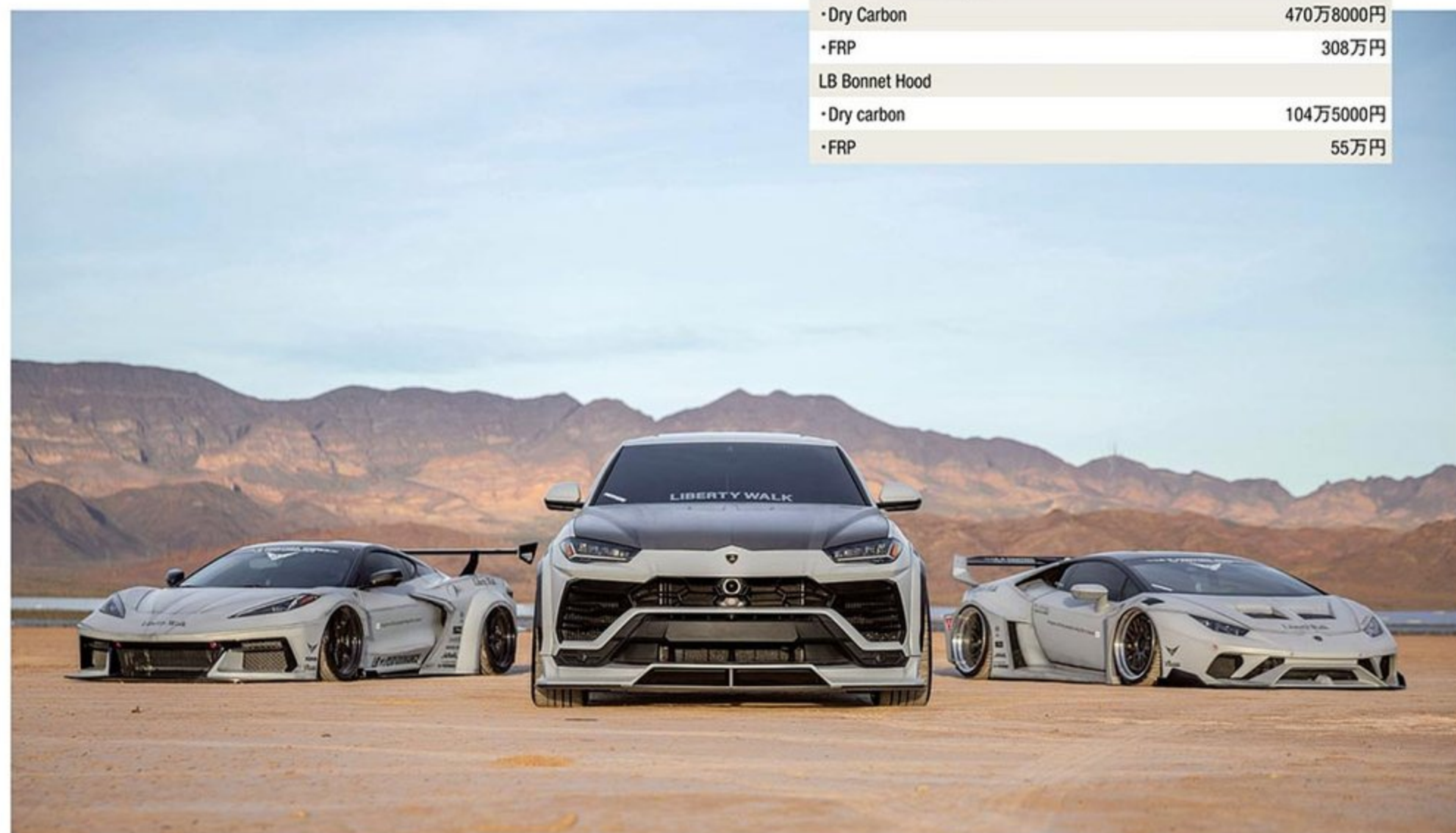
「日本を飛び越え世界中をカスタムカーで元気にしたい」そう高らかに訴えて、実際に世界中を熱狂の渦に包んだリバティウォークは、今年のSEMAでも元気だった。そのうちの1台、LBワークスで構築されたウルスが、荒野の真ん中でただならぬオーラを撒き散らしていた。

REPORT●中三川大地 (NAKAMIGAWA Daichi)

PHOTO●Liberty Walk

PRICE LIST

URUS Complete Body kit	
・Dry Carbon	470万8000円
・FRP	308万円
LB Bonnet Hood	
・Dry carbon	104万5000円
・FRP	55万円



ランボルギーニはブランド初のSUVであるウルスを登場させたとき、自社の誇りにかけて“スーパー SUV”と括った。そのコンセプトを心底理解するからこそ、大胆なコンプリートカーを完成させたのが、今や世界的に有名になったリバティーウォークであり、そして2022年のSEMAショーに登場したLBワークス・ウルスなのだ。

リバティーウォークの世界進出にあたって、ランボルギーニは欠かせない存在だった。SEMAショーやD1グランプリへ挑戦したムルシエラゴの勇姿が、昨日のことのように思い浮かぶ。その偉業は、ひっそりとランボルギーニ本社も共感していた。“スーパー SUV”と括られたウルスに関しては、ランボルギーニのオフィシャルパーツとしてリバティーウォークの製品が立ち上がる計画まであったという。幾度となく打ち合わせをしながら、悔しくも新型コロナ禍の影響でその計画は頓挫した。

だからこそ、その想いを思いっきり投入したのが今回のLBワークス・ウルスだ。このプロジェクトは、ランボルギーニ本社も認めている。

今までのLBワークスは大胆に純正のフェンダーをカットし、そこにビス留めのオーバーフェンダーを装着するのが常だった。しかし、今回は純正フェンダーはそのままのワイドボディである。純正のスタイリングに寄り添うような格好で、より迫力を植え付けている。また随所にドライカーボンを使うなど、より大人っぽく、より高級感のあるスーパー SUVに仕立てた。それでも、LBワークスの真骨頂というべきウラカンやコルベットと並べば、いつものLBワークススタイルが貫かれていることがわかる。それは、世界中のクルマ好きを虜にし、子供たちを笑顔にする、いつものリバティーウォークの姿である。

もとのスタイリングに寄り添うのはオーバーフ

ェンダーだけではない。前後のスポイラーやディフューザー、サイドパネル、随所に備わるダクト類など、純正を否定するのではなく、その美しさや迫力を活かしたかのようなボディパーツで埋め尽くしている。それはランボルギーニが提案するスーパー SUVと同じコンセプトにありながら、さらに超えていくような存在だった。

初公開はSEMAショーとなったが、このLBワークス・ウルスは2023年の東京オートサロンにもやってくる。シャコタン&ワイドボディを貫き、常にランボルギーニを中心として世のスーパーカーを己色に染め上げてきたリバティーウォークの、次なる一手がまた注目を集めそうだ。すでにアメリカやヨーロッパからは多くの受注が入っているという。数ある最高峰チューナーのひとつとしてリバティーウォークが認められた証である。

それは「人生には乗り越えられる壁しかない」と頑なに信じて世界へ出て行って、しっかりと結果を残してきたリバティーウォークだからこそ描くことができたもの。そんなリアルなスーパー SUVが、日本を走る姿を早く見てみたい。

リアル・スーパーSUV





ボディフロアの前後にMCBが取り付けられる。フロントは斜めに左右2本が、リヤはフレーム後端に1本が取り付けられる。スポーツカーなどを中心に多種多様な車種にMCB技術を展開しているアイシン精機だが、ラダーフレーム車両に対しては初採用となった。



iiD ニッポンの底力 Motion Control Beam Mercedes-AMG G 63



世界各国の一流ブランドを扱うラグーコーポレーションが、最後の決め手と自らで用意する機能系パーツブランドがiiDである。ロワリングキットやスパーサーなど数多くの製品が揃う中で、今回は、クルマの安定性と快適性を高めるというモーションコントロールビーム(MCB)に注目したい。

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

PRICE LIST

iiD Motion Control Beam

19万8000円

これらGクラス用MCBは、iiDとアイシン精機とのコラボモデルである。ビームの概念とその構造はアイシン精機が徹底的に研究し、さらにiiDとともにGクラス専用設計の取り付けステーを開発した。そうした意味では裏地に凝る日本のエンジニア魂が、世界を代表するタフギアをより昇華させている。こんな「ニッポンの底力」があることを、素直に歓迎したくなった。

→この個体はW463A型AMG G 63。ブラバスのフロントリップスポイラーを装着しただけのほぼノーマル車両だ。純正を保ったままでも乗り味を良くしたいようなユーザーには、MCBはオススメのパーツだと言える。W463A型に関しては全グレードに装着可能だ。





世 界各国から一流のチューナーやパーツブランドを選びすぐって日本に導入するラグーコーポレーションは、オリジナルパーツの開発にも余念がない。とはいえ己が全面に出ることは少ない。取り扱うインポートブランドの引き立て役として黒子に徹しながら、便利で効果絶大のオリジナルブランド「iID」を持っている。

エアサスを車高調整するロワリングキットや、ホイール選択の自由度が高まるスパーサー、低ダストブレーキパッド、内装部品などが代表的な製品だろうか。しかし今回はモーションコントロールビーム（MCB）を取り上げたい。W463A型およびW463型のGクラスに対して用意されるが、今回はその前者に触れることができた。

MCBはボディに装着する補強部品の一種だが、レーシングカーのようにガチガチに固めるもので

はない。高減衰の摩擦式ダンパーを組み込んだビームで、これをボディフロアの末端部に取り付ける。対角線上の荷重が増減することで発生するねじれを抑えるためには末端部が効果的のようだ。シャフト自体の突っ張りによって剛性を高めながら、同時にボディの微振動を摩擦式ダンパーが抑え込む。一般的なサスペンションスプリングの100倍以上ものレートを持つ皿ばねが力を受け、さらに摩擦板の変形による弾性力、摩擦板とシリンダーとの間で発生する摩擦力によって振動を低減させる。これでボディ剛性アップと、微振動抑制という二律背反する要素を両立させた。

ボディがより剛体に近づいたからか、アクセルのオンオフやブレーキング、コーナリングで荷重をかけた際には、操作に対してより忠実に反応するようになる。なのに荒れたアスファルトの上で

も不快な振動や雑味は抑えられている。Gクラスのような大型SUVであるからこそ、乗り比べればはっきりとその違いがわかる。W463時代から一貫するラダーフレームによる強靱なボディが、さらに引き締まったかのようでもある。

一般的なユーザーがワインディングをハイペースで駆け抜ける際の、MCBのストローク量はわずか4um（0.004mm）程度だという。計測器でも判別できないような極小値だが、人間とは繊細な生き物のようで、その変形量を“乗り味”として感じ取るという。そうした領域で質感を高めるMCBは、まさに縁の下の力持ちだ。今回の個体は純正のAMG G 63だったが、これをより好みの仕様へと導く前に、最初の第一歩として採り入れたい。サスペンションやタイヤ、ホイールの性能差だって、如実に伝わるようになるだろう。



WRCに参戦するGRヤリス・ラリー1ハイブリッドはライガーのサスペンションを使って闘う。車体にそれを示すステッカーがないが、それこそスポンサーではないことの証だ。また、GAZOOレーシングがパリダカに参戦しているハイラックスもライガーを使う。



コ アなラリーリストやファンの間では有名だというが、一般人にとっては耳馴染みがないかもしれない。オランダに本社兼ファクトリーを構えるラリー専門のメーカー「ライガー・サスペンション」だ。WRCを頂点とするラリー競技や、パリダカなどのラリーレイド、さらにはエンデューロやモトクロス、トライアルなど、カテゴリー問わずオフロード界では最高峰だという。

疾つて、翔んで、カッコつけて——

のラリー用サスペンションメーカーとして活躍する。現在、80名ほどの従業員が働き、本社兼ファクトリーではサスペンションを構成する部品のほぼすべてをインハウスで生産し、組み上げている。WRCマシンなどチームの要求に応じてワンオフで供給するサスペンションが多いため、扱う部品は膨大な数におよぶ。その

ラリー職人の技芸

アルなど、カテゴリー問わずオフロード界では最高峰だという。

1977年、創業者が解体屋から部品を集めてダンパーを作り、レースで勝ってしまったところから、ライガーのサクセスストーリーは始まった。その後、モトクロスのサスペンションで名を馳せて、やがて4輪

ため多くの工作機械が稼働しながら、多様な部品が次々ストックされ、それを使って一本ずつ丁寧に組み上げていた。工作機械こそ自動化された最新鋭のものだが、組み上げは今も手作業だ。ひとりのメカニックが一人前に仕事をこなせるようになるまで、最低でも2年間のトレーニング

REIGER SUSPENSION Factory Tour

知る人ぞ知る、ライガー・サスペンションに潜入した。彼らはあらゆるラリー競技で支持される孤高の技術集団だ。WRCに参戦するGRヤリス・ラリー1ハイブリッドなど、世界に名だたるワークスチームからの指名が後を絶たない。今ではKWオートモーティブグループの一員となったものの、自社開発および生産体制を貫く、独立独歩体制は不変だった。

REPORT●中三川大地 (NAKAMIGAWA Daichi)

PHOTO●山本佳吾 (YAMAMOTO Keigo)



オランダ東部のヘンゲロー地域、風光明媚な農村地帯にライガーがある。地元にある馴染みのプロショップのようなフレンドリーな雰囲気と、世界のラリー競技を支える大手メーカーとが同居するような不思議な空間だった。



2



3



4



ヨーロッパ最大級の過酷なラリーとして知られるラリー・プレスラウに参戦したメルセデス・ベンツ・ゼトロスと、ドライバーであるヨハン・エリフリンク氏に会った。ライガーには絶大な信頼を寄せていて、ライガーは18.5tもあるゼトロスを支えて共に闘ってきた。



1

すべての部品を自社生産し オーダーメイドで組み上げる

1. 自社生産した部品を使い設計書に基づいて、手作業で組み上げていく。WRCマシンを筆頭とするラリーカーのサスペンションはここからチームへとデリバリーされる。2. 最新鋭の工作機械を駆使して、サスペンションを構成する精密部品のすべてを自社で設計、生産している。供給先との守秘義務が保たれて公開できない部品は多い

ものの、そのどれも芸術的な精密部品だった。3. あらゆるサイズやレートのスプリングがストックされる。プロ、アマチュア問わずベストアンサーを提示する姿勢がスプリングの在庫に象徴される。4. レーシングトラックにもライガーは応え続けてきた。自走で訪れて相談できるようなフレンドリーな雰囲気も保たれている。

が必要だという。販売部門にしてもモータースポーツ（ラリー）経験者が多く、顧客であるラリーチームとは製品の仕様を含めた密なコミュニケーションを取って開発に落とし込んでいく。コンペティションの世界におけるきめ細かいオーダーメイド体制こそライガーらしいさだ。それでも1年間で約1万台ものマシンにサスペンションを供給しているのだから、その規模には驚かされる。頻繁にレギュレーションが変わり、なおかつマシンの進化が著しい中であっても、ライガーはきつちりと各チームの要求に応えてきた。

寒の雪道もある。サーモスタットによるダンパーオイルの温度管理を含めて、ライガーは多数のノウハウを持っている。バリダ用のサスペンションを例に挙げると、5〜200℃までの範囲を想定したサーモスタットが付いていて、それを適切にコントロールすることによって減衰力を安定させているという。

WRCに参戦するGAZOOレーシングのGRヤリス・ラリー1ハイブリッドも、ライガーのサスペンションを使って参戦している。マシンにはステッカーが付いているのでわかりにくいかもしれない。だが、それはスポンサーではないことの証でもある。GAZOOレーシングが真の意味でライガーを認め、適正な価格で購入しているからだろう。

ライガーは先ごろ、世界最高峰のサスペンションメーカーであるKWオートモティブティブループの一員となった。だが、決してKWのサブブランドではない。ラリー界における最強の存在に対してKWは敬意を示し、ライガーの独立性は保たれている。将来的には両ブランドの強みを活かして、より発展的な製品開発をしたいというから楽しみである。



ク「GT」という車名のとおり、ロングノーズ&ショートデッキの流麗なスタイルは、スポーティさと美しさを纏ったAMGの力作。そのAMG GTをベースに、ワイドボディ化を行ったのがMCCコンプリートだ。MCCコンプリートは、ワントフを得意とするトータルカスタムビルダーであり、これまでも数々のスーパーカーのワイドボディ化などを手掛けてきた。今回紹介するAMG GTのワイド化を行うきっかけは、2022年のオートサロンへの出展と同時に、自社のカスタム技術の高さのアピールだったという。AMG GTのワイド化、このアプ

優れたカスタム技術がもたらす

衝撃のワイド加工

ローチとして一般的なものは、オーバーフェンダーの貼り付けだ。その理由は、AMG GTのボディはアルミを多用しているため「溶接」という手法を用いることが非常に難しい。一般的な溶接を行うと、パネル全体にひずみが生じてしまうことが多々あるため、ワイド化には貼り付けが一般的なのだ。

しかし、MCCコンプリートはアルミボディへの溶接という困難な課題をクリアし、前後フェンダーのワイド化を実現させた。どのような溶接方法なのかは企業秘密だが、特殊な技術であることは確かで、同様の手法でAMG GTのワイド化を行っ

ているのは、MCCコンプリートのほかに海外で2カ所だけしか確認できていないとのこと。

ちなみにワイド化はアルミフェンダーだけではない。これと違和感なく続くように成形された前後バンパーやサイドシルなどもワイド化が図られており、デザインも見事なフィニッシュを見せている。

このデモカーのデザイン及び製作を行ったのは、MCCコンプリートを率いる金井代表。そのカスタムテーマは、ワイド化を行いつつも、ノーマルの優れたデザインを崩さないということだった。その考えを貫いた結果、ノーマル以上の幅広いスタ

イルとしながらも、まるでメーカー限定車などにありそうな纏まりのあるボディラインを生み出している。さらにGクラスで採用されたプロフェッショナルブルーという、メルセデスの純正カラーへオールペイントされていることも、AMG GTが持つオリジナルの優れたデザインを崩さず、自然な仕上がりになっている理由のひとつだろう。

この前後のワイドフェンダーに装着したホイールは、アメ鍛ブランドのブリクストンフォージドで、フロントが10J、リヤは12Jという極太サイズを組み合わせた。タイヤはミシュランのパイロットスポーツ4S

MCC-Complete Mercedes-AMG GT



アルミ製のAMG GTの前後フェンダーを、独自の技術でワイドボディ化。それに合わせて、前後バンパー、サイドシルなどもワイド化することで一体感のあるスタイリングを整えていることも見逃せない。

→ホイールはブリクストンフォージド(Ⓕ10J・Ⓕ12J)、タイヤはミシュランのPS4S(Ⓕ245/30R20・Ⓕ365/25R20)の組み合わせ。サスペンションはブルームのエアサスをインストールしている。



フロントのリップはMCCコンプリートオリジナルのネクストイノベーションのAMG GT用。素材はコンポジットカーボン。グリルは後期型のパナメリカーナへと変更している。

←エンジン本体はノーマルだが、吸気系にイギリス製のイヴェンチュリインテーク(フルカーボン)を装着。安全マージンをしっかり考慮したさりげないスเปックアップが図られている。



で、ブリクストンフォージドに合わせるべく引っぱり装着としている。サスペンションはブルームのエアサス。ゼロリフト時の車高や、自社の3Dアライメントテスターを使った入念なセッティングを行っている。スタイリングと同時に安心して走りも楽しめる仕様へと仕上げられていることも特筆すべきポイントといえるよう。



前後フェンダーアーチの一部分にノーマルパネルを用いることで、純正風のデザインに整える。加工技術の高さを垣間見ることができる。

←このAMG GTのオーナーの伊藤さん(写真右)と、製作者でありMCCコンプリートの代表である金井さん(写真左)。



フルカーボン仕立てのポルシェ911でファンの度肝を抜いた「4LWS」や、塗装では？と見間違えレベルのフルラッピングカスタムを施工する「EXCEED（エクシード）」など、TCW（トーキョーカスタムワークス）が仕掛ける数々の仕事はカスタムフリークから大きな注目を集めているが、そんな彼らの凄みを改めて実感させてくれるのが、旧き良き時代の名車を現代に蘇らせる、をコンセプトに活動する「OLD&NEW（オールドアンドニュー）」だ。今回はその人気プロジェクトであるポルシェ935ボディキットを紹介したい。

そのモチーフとなったポルシェ935は、1976年に市販モデルを意識し新設されたFIAグループ5（シルエットフォーミュラ）のレース

旧き良き時代を再現する

唯一無二の選択肢

に向けて造られたモデルだが、その際立った高性能もあって欧州各地で開催されるこのクラスのレースを席巻。あまりの強さぶりにライバル不在となつてしまい、1980年代初頭にはレギュレーションが変更されてしまった逸話がある。レースファンには熱く語られ続けているレーシングマシンだ。

600PS超えのフラット6ターボがもたらす圧倒的な速さ、フラットノーズやビックウイングに織り込まれたスタイリングのカッコよさなど、語るべき魅力も多数。2018年にはポルシェ935をリバイバルした911が限定発売されるなど、世界中のファンに愛されているレーシングポルシェとしても有名だ。

OLD&NEW PORSCHE 935 BODY KIT (TYPE996&997)



そんな多くの伝説を持つポルシェ935を再現する素体として選ばれたのは、水冷911のタイプ996と997。今回撮影した車両は、水冷第一世代となる996をベースにカスタマイズが行われている。



ポルシェ935で強烈な存在感を放っていたフラットノーズを再現したシルエット。ボディカラーは991で新採用されたマイアミブルーを用いている。

→ワイドに張り出したオーバーフェンダー。エアダクトなどの細部のデザインも抜かりなく再現されている。FRP素材ゆえに強度も心配いらずだ。



これほど高い精度でスタイリングが再現されているだけでも十分凄いことなのだが、これらがボディコンプリートキットとして提供されることにも驚きを禁じ得ない。フルボディキットゆえにタイプ996用は13アイテム、タイプ997用は12アイテムと、構成パーツの点数はかなりの数になるが、一定の施工技術

を得るために、ボディパーツはすべて新規設計。レースファンの目を釘付けにしたビックウイングや強烈なパワーを受け止めるリヤまわりのワイドトレッドぶりも抜かりなく採り入れられるほか、各所に配されるダクト類も、当時を彷彿させるべくデザインされている。ローダウンはエアサスを用いることで自由自在に高さを調整できるため、996の走行性能はまったくスポイルされることなく楽しめるという点もOLD & NEWの狙いどおりといえる。

を持つボディシヨップならば完璧なスタイリングに仕上げることができ。検討しているユーザーにとってありがたいアプローチだ。

なお、スタイリング設計はもちろん、パーツの製造も国内工場が担当するジャパニーズブランドということも魅力のひとつ。パーツの精度の高さはもちろん、FRP素材ゆえに軽さや強度も申し分がない。発売以来、国内はおろか、海外でも評価が高く、これまで多くのボディキットが海を渡ったということにも納得できる。

ちなみにTCWは来年1月に開催される東京オートサロン2023において、もうひとつの主力ブランド「4LAWS」で新デザインのフルカーボンポルシェ（タイプ930）を展示する予定とのこと。カスタムポルシェを好むユーザーは、こちらもぜひ注目して欲しい。



→リヤウイングもレーシングカーを彷彿させる大型タイプを採用。935が活躍していた当時は様々なレーシングチームが935を採用しウイングも様々な形状があるが、イメージに近いものを求めるオーダーにも対応できるとのこと。

PARTS LIST

996 コンプリートキット

フロントバンパー

フロントフェンダー

フロントフェンダーカバー

フロントリップスポイラー

サイドスポイラー

リヤフェンダー

リヤウイング

フューエルリッドカバー

クリアライトカバー

ヘッドライトマウント

フェンダーカバー

ヘッドライト

DRLライト

→撮影車には、LD97 FORGEDの鍛造ホイールをインストール。この車両のイメージに合わせたスペシャルオーダー品で。フロントは18×10J、リヤは18×12.5Jとなる。エアサスキットを組み込むことで、935ならではのロースタイルを気兼ねなく楽しむことができる。



タイプ997用のボディキットも用意される。996用と同様に完成度の高いスタイリングが再現されている。

2

018年に日本国内で始動し、欧州のSUVモデルをターゲットに高品位なオリジナルアイテムを矢継ぎ早にデリバリーしているALL GROUND（オールグラウンド）。昨今のアウトドアブームは留まることを知らず、カーライフもひっそるめたムーブメントと化しているのはご存知の通り。そんなビッグウェーブをつかみ取るかの如く、第1弾アイテムとしてリリースしたUPスタイルのスプリングは大ヒットを記録して対応車種も倍増。現在はメルセデス・ベンツを筆頭にBMW、アウディ、フォルクスワーゲンに留まらず、MINIやポルシェもラインナップされている。

そして昨年、21年には車中泊の概念を一変させる2種類のルーフトップテントを発売することになった。

オートキャンプの利便性が大幅にUPする

頼もしき、アクティビギア

ともにクルマの屋根の上にバタバタと開閉できるテントを備え付け、オートキャンプ場などで颯爽と寝床を設置することができるものだ。用意されるのは1〜2人用の「ルーフトップテント45°」に加えて、横開きすることで床面積を倍増させ最大で4人が就寝できる「ルーフトップテント180°」の2バリエーション。

オートキャンプ場で手間暇となるテント設営の労力を解消するだけでなく、BBQやキャンプファイアーなどスペースの有効活用にもつながるもの。テントに関してはハードシェルケースを採用した汎用品となっており、メーカー純正のルーフレールを用いてフィッティングが可能。眺めの良い眺望を得ながらのオート

ALL GROUND Side Awning & Roof Top Tent





Side Awning 270°

圧倒的な開放感で差を付ける

PRICE

Side Awning 270°

COMING SOON

※今冬、発売予定



270°まで展開するオーニングは伊達ではない。横方向へのみ展開する一般的なサイドオーニングと比べても、気持ち肉厚かな!? 程度のサイズ感を実現。強風時にはフレームと一体化したポールを地面に立て、さらにロープを使ってペグダウンすれば安心だ。



キャンプとして人気も急上昇している。また、今冬にもデリバリー開始を予定している「サイドオーニング270°」に関しては、先行する他メーカーの類似アイテムを徹底的に分析。扇状に270度グルッと開閉させるためのフレーム強度を極限まで高め、オーニングを支えるためのポールを伸ばさなくても自立できるような開発した。これによりオーニングは完全にフロートイングしている状態となり、人間が自由に往来できる屋根付きのフリースペースが生まれるのだ。もちろん強風時などはオーニングが煽られて危険なため、フレームに仕込まれているポールを伸ばし、ペグダウンをすれば問題ナシ。他を圧倒するクオリティを持ってして、渾身のニューアイテムとしてデビューさせる。

ちなみに2インチのヒッチメンバーを介してアウディQ7に組み込まれていたスペアタイヤラックは現在鋭意開発中。市販化に関してはユーザーの反応次第とのこと。スペアタイヤですら魅せるドレスアップアイテムとして活用できる一粒で2度美味しいギアは、屈強なヒンジを用いているのでスペアタイヤを装着したまま横開きさせることも可能。これによりリヤゲートの開閉も問題なく行うことができ、武骨なアウトドアテイストを存分に撒き散らすことができる。

Roof Top Tent 180°

4人家族が余裕を持って寝られる!



車両の横方向へバックカーンと広がって、同時にテントが自立するルーフトップテント180°。要するにクルマのルーフ面積×2の特大サイズで床面積は220×360cm、高さも115cmある。ちなみにハードシェルと一体化しているハシゴはテント展開時に必要になってくる。

PRICE

Roof Top Tent 180° 39万8000円



Roof Top Tent 45°



ソロやカップルに オススメのテント

ハードシェルが横開きするルーフトップテント180°に対して、車両後方に向かって45°の角度まで屋根が展開するルーフトップテント45°。大人2人が横になるには十分な広さを持つ。TPOによっていずれかをチョイスすると良いだろう。

PRICE

Roof Top Tent 45° 29万8000円



Springs

ほど良いリフトアップを実現



オールグラウンドの大ヒット製品のスプリングは、車種によって上げ幅は異なるものの概ね30~50mmほどリフトアップ可能。武骨なオフロードタイヤ装着時の頼もしいパートナーなのだ。

Tire Rack

評判次第では市販化も有り!!



クロカンモデルを彷彿させる背面タイヤをヒッチメンバーを介して実現する大胆不敵なタイヤラック。フレームは極太のスチールパイプで組まれているので、大径ホイールにオフロードタイヤの組み合わせも問題なし。

ク

ルマの電腦化が進み、全身くまなくプログラムが走る時代になっても、ヨーロッパでは食欲に速さを追求し続けるチューナーが活発に活動している。そのいずれのブランドも今の時代に求められる「安全」や「コンプライアンス」を優先しつつも、様々なシチュエーションでカスタマーを満足させてくれる、特別な1台を提供している。

そんな実力派が揃うヨーロッパのチューンドシーンにおいて、速さを徹底的に磨き上げたリアルコンプリートカーを提供するのが、ドイツに拠点を構えるマンハートだ。

創業当時はBMWチューナーとし

本場ヨーロッパから直輸入される

リアルコンプリート

ての活躍が際立っていたが、近年はヨーロッパのハイエンドモデルを全網羅するほどモデルラインナップを拡大。突き抜けた速さを求める熱狂的なファンから大きな注目を集めている。特に独自のコンピューター解析から導き出されるECUセッティングと給排気系アイテムが織りなす圧倒的な動力性能は、同社ならではの魅力といえよう。

今回、マンハートジャパンの手により導入された2台のコンプリートカーは、マンハートが最も得意とする、BMWをベースに仕立てられた最新モデル。いずれもマンハートが提供するパフォーマンスキットを組み込むことで、ベースモデルを



軽量高剛性のカーボン素材をふんだんに用いるボディキットを装着することで、スタイリングに唯一無二の個性が宿る。エキゾーストシステムはバルブ制御機構付きのステンレス製。TP0に合わせてオン/オフを切り替えることも可能。



凌駕する高性能が与えられている。

まずクーペのM850iをベースとするMH8700は、搭載する4・4ℓV8ビターボを530hp/750Nmから710hp/925Nmまでスペックアップ。マンハートの技術者の手によるECUリマッピングやエキゾーストシステムの追加、インタークーラーの強化により最高出力は180hp、最大トルクは295Nmほど引き上げられている。空力を意識したエアロパーツや変速ギヤ比の最適化を実施することで、レーシングカーに匹敵する俊敏さを持つことも特徴だ。

もう1台のSUVモデル、MHX5700も同型のV8ビターボを搭

MANHART

MHX5 700



マンハートが誇るECUのDMEチューニングは、車両に専用の通信端末を接続した後、ドイツ本国のマンハートの技術者が行う。対応モデルごとに最適化されたマップデータに書き換えることで、大きなパワーアップが図られる。本国で設定されるすべてのモデルに対応可能なため、まずは相談してほしいとのこと。





MANHART MH8 700

空力性を高める狙いと美しさを追求するマンハート純正のカーボンエアロパーツ。ゴールドを巧みに用いる数々のデコレーションやデカール、そしてマンハートのエンブレムは、コンプリートカーのみに許される特権という。



載。ただしこちらはスペックが異なり、ベース車のX5 Mの625hp/750Nmから730hp/900Nmのスペックアップとなる。この味付けの違いはSUVの重量増に配慮したもので、低中速域のコントロール性を意識した結果。これにより、SUVのハンドレを感じさせない速さが楽しめるように仕上がっているという。ここまでパワーアップしていると、普段の使い勝手に不安を感じるユーザーもいるだろうが、そのあたりの安全信頼性もしっかり担保しているのがマンハートの強み。サブコンを用いたパワーアップではなく、エキゾーストシステムとのマッチングも考慮したECUを調律するリマッピングゆえに、エンジンやトランスミッションの余裕もしっかりと考慮されている。低中速域のトルクを伸ばしつつも、上までしっかり回る制御を手に入れることで、日常域でも違いを感じる速さが楽しめるのだ。軽さと空力を求めたカーボンファイバーエアロやデザインとタフさを両立する鍛造ホイール、さらに幅広い走行ステージで巧みな制御をみせるKWサスペンションなど、実績十分のチューナーらしく、脇を固めるパーツの選択も抜かりが無い。

ちなみにECUまで含めたすべてのチューニングを日本国内で実施できることも、マンハートの売りのひとつ。例えばマンハートの真髓が注がれるECUのDMEチューニングは、通信端末と車両を接続させた後に、ドイツ本国の技術者がオンラインで作業を行う方法を採用。単にマスターデータをインストールするのではなく、車両に装着される吸排気系のパーツまで確認し、その特性を考慮しながら本国の技術者が細かなセッティングを行っていく。1台1台にしっかりとこだわる現車優先のチューニング哲学を貫いていることも、マンハートに熱烈なファンがいる理由でもあるのだ。

国内向けのマンハートは、本国内で提供されるアップデートプログラムが組み込まれるコンプリートカーのみが提供される。M850iをベースとするMH8 700は、ECUリマッピングと専用インタークーラーなどの独自の吸排気チューンが組み合わせられることで710PS/925Nmという圧倒的なスペックを発揮。

→5つの異型ツインスポークと深めのコンケーブ、ゴールドのリムカラーが特徴の「MANHART Concave One」。フロントは9J×20、リヤは10.5J×20というチョイス。



Gtechniq (ジーテック) は、2001年にイギリスの量子物理学者ドリュー・ギル氏が設立したカーケアブランド。最先端の科学技術を取り込むことで送り出される製品群は、彼の地の愛好家から高い評価を受けており、実際イギリスのハイエンドモデル市場においてジーテックは50%を超えるシェアを獲得しているほど。施工後のボディの仕上がりの良さ、その確かな効果が長期間維持できることで、圧倒的な支持を集めている。

そんなジーテックの凄みを最も体感できるのが、同社の最上級コーティングに位置する、クリスタルセラムウルトラとエクソV4の2つの製品だ。

ベースレイヤーとトップレイヤーの2層のセラミック皮膜が形成されるベースコートのクリスタルセラムウルトラは、ボディ塗装面と強力に結びつくことで、艶を引き出すことに加えて高硬度の強靱なボディを実現。低速走行でもボディの水玉が滑落していく、接触角112度という脅威的な撥水性も手に入れることができる。

そしてその効果をさらに高めてくれるのが、トップコートのエクソV4。クリスタルセラムウルトラの超撥水効果がさらに強まるほか、ウォータースポットの原因となるシリカスケールや、春先に悩まされる花粉の被害も防いでくれる。タール系の油分汚れやシャンプー剤による悪影響も低減できるなど、卓越した防汚性能がプラスされるのだ。

そして際立った長期耐久性を持つことも魅力。無機質のコーティングである以上、年月とともに効果は薄らいでいくが、そのスピードは極めて



Gtechniq CERAMIC COATING CRYSTAL SERUM ULTRA&EXO V4

科学者の情熱から生まれた
高性能コーティング

て緩やかで、さらに酸性、アルカリ性を問わず洗浄薬品に強い耐性を持つこともあって、洗車が多い車種でも長期間良い状態を保つことができる。屋外駐車との相性が良いことは、多くの顧客から喜ばれているポイントでもあるそうだ。

ちなみにジーテックは、量子物理学者が立ち上げたブランドということもあって、製品の研究開発にも積極的で、すべての製品は自社で運営する研究所による長期テストや厳しい耐久試験をクリアしていることも強み。欧州のハイエンドモデルをベースに開発されることもあり、

スーパーカーやラグジュアリーカーの塗装とも抜群に相性がいい。いまや欧州ではボルシェやBMW、メルセデス・ベンツなどのプレミアム系メーカーの正規ディーラーからもその実力は認められており、彼の地ではジーテックブランドのコーティング剤が正式なOEM製品として供給されているという。

日本国内の認定施工店は、カーデイトリングを中心に営業している確かな技術を持つプロショップに絞られているため40店(2022年11月現在)になるが、そのいずれもイギリス本国のジーテック社の



多彩な製品ラインナップの中でも高い評価を集めているのが最高級製品となるクリスタルセラムウルトラとエクソV4。強みが異なる2つのコーティングを組み合わせると合計3層のセラミック被膜が生まれることで、唯一無二の高性能が実現する。

→「ボディを長期間、美しいまま守る」そんな願いが込められるジーテックのカーケア製品は、英国の自社研究所で開発される。その卓越した製品群は日本国内では全国40カ所の認定施工店を通じて提供される。



一般的なセラミックコーティングは油分などの有機質の汚れに特化しているが、トップコートのエクソV4を施工することで無機質の汚れ(シリカスケールなど)にも強い耐性を持つことができる。圧倒的な長期耐久性の秘密は、この3層構造を採用することにある。

→ベースコートのクリスタルセラムウルトラは、柔軟性を持つソフトなベースレイヤーと滑らかなセラミック被膜を形成するハードなトップレイヤーの2層構造を採用。





セイコーハウス銀座

しょうわげんろく
昭和
Universe
ゆにばーす
元禄



第126話 [日本の名作]

セイコーミュージアム銀座

一定の速度で漏出する水の減少度合いを目盛に記して時間を測るのが水時計、紀元前16世紀のエジプトやバビロニアですでに使われていた。日時計は日中しか使えず緯度が高い場所ほど季節による時刻の変化も大きくなるが、水時計は昼夜ともに定時的である。「日本書紀」によると660年に中大兄皇子(668年~672年 天智天皇)が階段型の中国式水時計である漏刻(ろうこく)を製作、大津宮に設置して人々に時を知らせた。すなわち定時制の導入だ。平安時代末ごろまで宮廷では定時制による時報を行っていたようだが、その後夜明けから日暮れまでを等分する不定時制に逆戻りしてしまう。1873年(明治6)年1月1日、明治政府は太陽暦と同時に西洋式定時制を導入する改暦を断行、中大兄皇子が定時制を採用した「6月10日」を1920年に「時の記念日」と定めた。セイコーミュージアム銀座に、ときを紡ぐものが見に行った。

文とキャプション●福野礼一郎(FUKUNO Reiichiro) PHOTO●篠原晃一(SHINOHARA Koichi)
協力●セイコーミュージアム銀座 <https://museum.seiko.co.jp>

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



東 京に初めて来た人は若者もインバウンドも渋谷のスクランブル交差点に行くが、そこに暮らす人々にとって東京の四叉路の象徴とは戦前のむかしから石作りの時計塔が立つ銀座4丁目である。

「銀座の和光」と呼ばれてきたあのビルは1932(昭和7年)6月に「服部時計店本社ビル」として竣工して以来、地所ともに現在のセイコー・グループが所有してきた。

地上7階・地下1階。有楽町マリオンが出来る前に数寄屋橋にあった日劇ビル(1933年)、戦後連合軍総司令部があった日比谷交差点の第一生命館(1938年)、そしていまも横浜市山下町に健在の横浜ニューグランドホテル(1927年)など、戦前の名建築を手がけた渡辺仁建築工務所渡辺仁が、外装に天然石をあしらったネオ・ルネッサンス様式で設計した。地上30・3mの屋上には、東西南北の四面に直径2・4mのアラビア数字の時計を配した高さ9・09mの時計塔が立っている。この設計は同工務所の渡部光雄が担当した。

戦後から1952年12月までの7年4か月間は進駐軍に接收されPX(post exchange)基地外酒保)に。返還後54年6月10日の「時

の記念日」からは時計塔でウエストミンスター式チャイムが鳴るようになった。同年11月3日にゴジラが東京に上陸した際は午後11時を告げたこの時報チャイムのせいで時計台を打ち壊されたが、傷ひとつ付かなかった。

2008年、同ビルは300日間におよぶ耐震補強・防災機能追加工事を経てリニューアル、経済産業省から「近代化産業遺産」の認定を受ける。2022年6月に「SEIKO HOUSE GINZA(セイコーハウス銀座)」と名称が変わり、5階にゲストラウンジ、6階に多目的ホール、7階に時計工房、屋上にスカイガーデンを設置した(現在はいずれも招待制)。



セイコーミュージアム銀座
東野由佳さん



セイコーミュージアム銀座 副館長
宮寺 昇さん



RONDEA LA TOUR (ロンド・ラ・トゥール)

銀座数寄屋橋のスクランブル交差点から銀座通り沿いに約80m、GAPの角を左に曲がると並木通り。角から5つ目のビルが「セイコーミュージアム銀座」だ。もともとセイコー・グループが所有していたオフィスビルで、Googleストリートビューを見ると数年前まで1・2階にHIROKO KOSHINOの店舗が入居していたようだ。ミュージアム設置に際してファサードを一新、正面に「ロンド・ラ・トゥール」と命名した高さ5.9mの大型振り子時計を設置した。よく見ると上部まで1枚ガラス。振り子の長さは4.6m、電磁石の磁力を使って振り子を駆動し自然なゆったりとした動きを表現している(電磁励振方式)。時計自体は振り子で调速する機械式で、毎朝1回FM電波を受信し時刻修正を実行。午前9時から午後9時までは30分に1回、60秒間の定時パフォーマンスを実施、金色の歯車が回り出して二つの人形が可動し、パイプオルガン風メロディ／カリヨン(組鐘)風メロディが30分毎交互に流れ、7色の光が上昇する。演目の「時代とハートを動かすセイコー」はセイコー社員からの公募で作った歌詞にグループCEOの服部真二氏が曲をつけたオリジナルだという。夜間のライティングは四季によって色彩が変わる。SEIKOの文字のある白い壁面にはモザイクで並木が描かれているが、近くで見るとドットが時計の歯車だ。かくれモティーフも潜んでいるらしい。

銀座にあるセイコーのからくり時計

1984年10月に数寄屋橋交差点に竣工した有楽町センタービル、通称有楽町マリオンはファサードに懐中時計の姿をイメージしたセイコーのからくり時計「マリオンクロック」を設置、オープン当初はこれが大変な話題になり、直径2.6mの時計盤が上昇して約4分半のからくり演出を行う際には多くの見物人が歩道に立ち止まった。設計は乃村工務社、制作はセイコーグループでクロックの事業をおこなっている現セイコータイムクリエーション株式会社(旧セイコークロック株式会社)。マリオンクロックの人気を契機に全国の百貨店や大型商業施設、公共施設などが相次いで集客を目的としたからくり時計を設置、バブル全盛期には全国で100ヵ所を超えたと言われる。上記セイコークロック株式会社2018年のリリースによると、1988年までにセイコーが設置した大型からくり時計は22都道府県／41台にも上ったという。同時期に家庭用からくり時計も登場、1970年代以降のセイコー製品を展示しているミュージアム5階フロアにも1988年に登場したセイコーの初代家庭用からくり時計「ファンタジア」、37.5秒毎に溝を転がる鋼球によって水車を回転させ分針を駆動する「デコールセイコー 悠久」などが展示されている。2019年12月、銀座4丁目「セイコーハウス銀座」1階和光の西側入口ホールに「からくり時計 セイコー 輪舞(ロンド)」が登場。午前10時30分の営業開始時と営業時間中の毎正時(午前11時00分～午後7時00分)の約1分前、合計7体の人形がレバーを回して歯車を動かすパフォーマンスを行っている。

銀座のシンボルであるその建物から徒歩数分、数寄屋橋交差点近くの並木通りに「セイコーミュージアム銀座」がオープンしたのは2020年8月19日である。オリンピックのインバウンドの来館を期待していたのはもちろんだが、同年はセイコーの創業者である服部金太郎の生誕160周年でもあった。

館内を案内してくださったセイコーミュージアム銀座の宮寺昇副館長のお話によると、1981年に精工舎の創業100周年を記念して墨田区太平町の精工舎内に「時と時計」に関する資料・標本の収集と研究を目的とする「セイコー時計資料館」を開館したのが嚆矢、当初は限定公開だったが、99年に東向島のビルに移転後、予約制の一般公開を開始した。「セイコーミュージアム」と改名したのは2012年である。

所蔵品は、腕時計約1万点、クロック約1800点、和時計約250点。錦絵などその他の標本と書籍をあわせて2万8460点。うち約2

%に相当する約500点を地下1階から5階までの6フロアに約654㎡にテーマ別に展示している。

セイコーミュージアム銀座としての特色は、創業者である服部金太郎の足跡を紹介した2階の展示だ。銀座は金太郎の生誕地で、セイコーという会社が生まれ育ってきた本拠地でもある。

金太郎は1860年10月9日、いまの銀座5丁目の歌舞伎座の向かいあたりにあった古物商の一人息子として生まれた。6歳から寺子屋に学ぶが、8歳の時に明治維新が勃発し明治政府を擁立した。11歳のときに自ら希望して京橋の洋品雑貨問屋に奉公に出る。日本が改暦を断行したのは13歳のときだった。

改暦でなにが起きたか。西洋から輸入した時計が大いに売れたのである。それを見て金太郎は奉公先を時計店に替え、西洋の機械式時計について勉強、17歳で独立して「服部時計修繕所」を開設する。さらに1881年21歳のとき、自宅がある采

3階展示「自然が伝える 時間から人がつくる時間」

紀元前5000年の古代エジプトには日時計があった。北半球では日時計の影は右回り、これを「時計回り」の起源とする説がある。機械式時計が生まれたのは14世紀ルネサンス期のイタリア、1583年にガリレオ・ガリレイが振り子の等時性を発見し1656年にクリスチャン・ホイヘンスがこれを応用した振り子時計を発明すると、日差1時間だった低精度が一気に日差数分にまで向上した。鉄道が普及すると1週間の誤差30秒以内という高精度が鉄道時計に要求される。時計の発明とその進化を貴重な実物で展示する3階はとても面白い。①イギリス国会議事堂のビッグベンのプロトタイプ(1854年)②江戸時代の昼夜自動切り替え式和時計「二挺天符目覚付袴腰櫓時計」



女町に時計修理とともに西洋時計の卸売／小売も行う「服部時計店」を創業した。

江戸時代の商習慣は一般に付け買い、支払いはお盆と年末の年2回という香気なもので、支払い返礼としての「中元」「歳暮」の習慣もそこから生まれたというが、金太郎は当時残っていたその悪しき慣例に反し西洋式の毎月末払いを遵守、これでも外国商館の信頼を得て高額な商館時計などを店舗にずらり並べることができた。

金太郎の時計店は大いに繁盛、6年目の1887年には銀座の表通りに進出する。

1892(明治25)年32歳のとき、本所区石原町に時計製造工場「精工舎」を設立、時計作りへ参入した。

このとき技師長にむかえたのは天才肌の時計修理職人吉川鶴彦。当初従業員は10人だったが、吉川の技術もあって2カ月で掛時計の製造を始めることができた。

海外から自動式旋盤など最新鋭の製造機械を導入して機械化(当初は蒸気機関)するため、同区柳島町(現在の墨田区太平)に工場を移転して懐中時計の生産に挑む。同じく95年に現在の銀座4丁目交差点にあった朝野(ちやうや)新聞の社屋を買取り服部時計店の本社とし、屋上に時計塔を建造している。「銀座の服部時計塔」は127年前のこのときから有名になった。

初めて精工舎が製造した懐中時計「タイムキーパー」の実物がミュージアムの2階に展示してあった。ポセリンドダイヤルにローマ数字の文字盤が昨日作ったかのように真っ白に輝いていて、ちよつと感動だ。

腕時計は当初軍用として登場、1900年にはスイスのオメガ社が一般向け腕時計の販売を始めたが、精工舎も1913年に初の国産腕時計



2階展示「常に時代の一步先を行く」

セイコーの創業者である服部金太郎の足跡をたどる展示。改層に触発され時計沼にハマっていく金太郎のたくましい姿に、西洋の機械文明に目覚め急速に発展していく日本の姿を重ね合わせてしまおう。①国産初の腕時計「ローレル(1913)」現物合わせの手作業で懐中時計の1/5サイズの腕時計作りに果敢に挑んだが、日産30~50個を作るのが精一杯だった。②精度向上のため設計・製造ともに近代化、工作機械も輸入から自社開発へ進化していく。これは1937年に第二精工舎で開発した「てんわ穴明けねじ切自動機」。脱進式調速機構の1部品である天輪のダイナミックバランスをとるウエイトであるチラねじ、その取り付け穴をあけ、ねじを切る自動機で、2軸の動きをカム制御している。



「ローレル」を発売している。繊細な腕時計用の部品を生産する専用工作機械の導入も積極的に行なった。

1921年(大正10)年、銀座の本社を解体、建て替え工事が始まるが、23年9月1日の関東大震災によって起きた火災で本所の精工舎工場と金太郎の自宅はともに全焼、修理のために顧客から預かっていた約1500個の時計も焼失してしまふ。その多くは高価な輸入品だったが「営業再開」を宣言した同年11月の新聞広告で「焼失した時計は同等品質の新品をもって無償で保証する」と発表、この神対応によって顧客の絶大の信頼を得た。

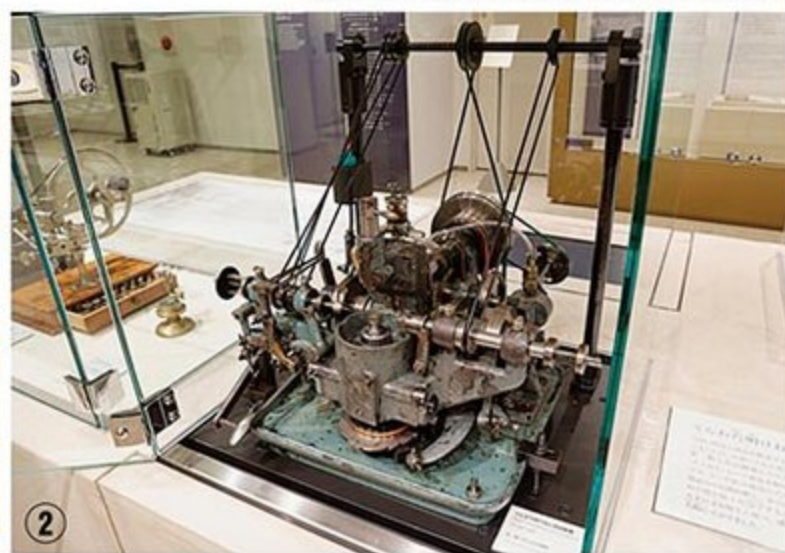
生産設備を一新した近代的な工場施設を建設・竣工させ、復興6年目の1929年には年間100万個の時計生産を達成。32年には着工から11年をへて2代目となるあの服部時計店本社ビル+時計塔が落成した。耐火製の高い石作りの高層建築は震災復興のシンボルであった。

服部金太郎は1934(昭和9)

年に73歳の生涯を閉じたが、晩年に私財300万円、現在の貨幣価値で80億円を投じて学術奨励の財団法人の設立を行うなど社会貢献をおこなっている。現在のセイコーグループ株式会社代表取締役会長兼グループCEO兼グループCCOの服部真二氏は金太郎の曾孫にあたる。

1937(昭和12)年、精工舎のウォッチ部門を分社した第二精工舎が東京・亀戸で創業(現セイコーインスツル株式会社)。戦時中に同社の疎開工場のひとつだった諏訪工場は戦後も生産を継続し、亀戸工場と互いに技術を競い合っつてセイコーブランドの腕時計を開発した。これが技術と精度の向上に貢献したという(諏訪工場は諏訪精工舎をへて現在セイコーエプソン株式会社)。

1956(昭和31)年、独自設計のムーブメントを採用して精度を大きく向上した腕時計「マーベル」を発売。59年にセイコー独自のマジックレバー式自動巻き機構を採用した腕時計「ジャイロマーベル」、60年に



は平均日差プラス12~マイナス3秒というスイスのクロノメーター検査基準の準優秀級の精度を達成したムーブメントを選別・搭載した初代「グランドセイコー」が登場した。

精度への挑戦はさらに進む。1872年から時計の精度コンクールをおこなってきたスイス西部フランス国境近傍にあるヌーシャテル天文台のクロノメーター検定に第二精工舎と諏訪精工舎が挑戦、3年後の67年にはそろって世界トップを狙う成績を収めた(同年でコンクール自体が廃止)。

ミュージアム4階、歴代のセイコー製品を紹介しているフロアには、2022年7月にスイスの時計技術



4階展示「精巧な時間」

戦後復興から高度成長期にかけて技術開発に邁進し精度を追求、短期間で世界の頂点へと上り詰めていくセイコーの戦後発展史を実物の展示で見ていく。機械式腕時計の精度の頂点を極めた夢の瞬間にクォーツが登場するという運命のいたずらに、当時の時計設計者や製作者の心情を思わざるを得ない。①ヌーシャテル天文台クロノメーター検定に実際に合格したムーブメントを搭載し73個だけ作られた夢の時時計「天文台クロノメーター検定合格品(1969年発売)」。ホイヤーやブライトリングのムーブメントを設計した設計者ハンス・コッヘル氏の所蔵品(遺族から2022年7月に入手)。②同年12月25日発売、世界初のクォーツ腕時計「クォーツアストロン」。外観は似ているが中身は革命。このとき特許公開した音叉型水晶振動子+オープン型ステップモーター方式がクォーツ時計の世界標準になった。現在世界で生産されている腕時計の97%がクォーツ式である。

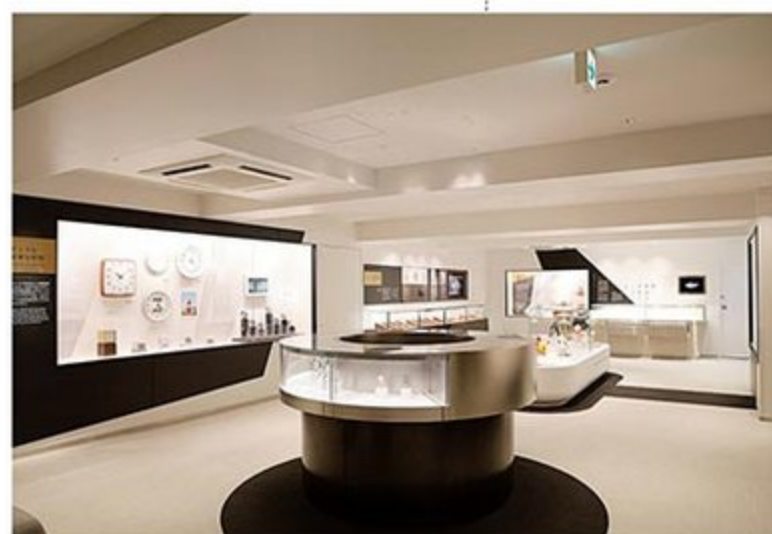


昭和元禄 Universe

者から入手したばかりの貴重な腕時計が飾ってあった。
「天文台クロノメーター検定合格品」。
1968年(昭和43)、グランドセイコー45GS用の市販ムーブメントであるキャリバー4520を精密に調整、103個をヌーシャテル天文台クロノメーター検定に提出し、特別に設計・調整した専用ムーブメント以外は合格できないとされてきた45日間におよぶ試験に、うち73個が合格。翌69年、この73個の合格個体をケースに収めて市販したのである。「天文台コンクール精度の腕時計」という夢が実現した瞬間だった。
だが皮肉なことにそれと同時に時計の世界に大革命が訪れる。
クォーツである。
1950年代から水晶振動子式時計の開発を進めてきたセイコーは59年に放送局用クォーツ時計を開発・納入、このときは高さ210cmの口

5階展示「いろいろな時間」

太陽電池式(1977)に続き電頭巻き(1986)や腕の動き(1988)で発電する電池交換不要のクォーツ腕時計、さらに1998年には体温と外気温の温度差で発電する「サーミック」を発売。ゼンマイを動力源としつつ水晶振動子からの信号で調速する「スプリングドライブ(1999)」も登場する。1日1回茨城県三和町から発信される(当時)セシウム原子時計からの時刻情報を受信し時刻を修正する1996年発売の電波修正式腕時計は、2012年にはGPS式の「GPSセイコーアストロン」に進化した。①梵鐘の音から着想を得て「おりん」と「ハンマー」によって毎正時時報を鳴らすクレドールスプリングドライブソヌリ(2006)。発売当日に1500万円で購入した所有者の家族から2021年に寄贈を受けた。



ツカーほどもあるサイズだったが、63年に携帯サイズの試作品、66年に懐中時計サイズ試作品を完成、1968年に世界初の家庭用クォーツ掛時計「スバイラル水晶時計」の市販を開始した。そして「天文台クロノメーター検定合格品」登場と同じ69年12月25日、機械式の100倍の精度を持つ世界初のクォーツ式腕時計「クォーツアストロン」が登場した。定価45万円とカローラ並みだった(69年カローラ12002ドアスタウンダード143万8500円)が、量産効果が発揮され始めると価格は急激に下がって。
服部金太郎の社是のひとつは「常に時代の一步先を行く」だったそうだが、クォーツ時計はコンピュータ時代の到来を先取りした「十歩先の

地下1階展示「極限の時間」

セイコーはスポーツ競技での計時でも活躍してきた。地下1階フロアには2009年8月16日にドイツのベルリン・オリンピックスタジアムで開催された世界陸上競技選手権大会でウサイン・ボルトが9.58秒の世界新記録を出した際の実際のトラックサイドクロックとスターティングブロックが展示してある。このときのスタート反応時間は0秒146と決して速くなかった(ただし0.1秒以内は失格)。①「セイコーダイバー・プロフェッショナル600(1975)」プロの潜水士からの一通の手紙「実際に使える潜水用腕時計は世界にない」をきっかけに開発、世界初のチタン外装を使ってヘリウム排出バルブ不要で水深600mで長時間におよぼ潜水に耐える安全性、耐久性を軽量性ととも実現した。②1964年の東京オリンピックのために各種競技専用で作られたストップウォッチ。



技術」だった。その革命に世界が翻弄されていく近代時計史は本稿とはまた別のテーマである。
銀座4丁目の時計塔の時計も、機械式の振り子式から始まってクォーツ式へ、そこから電波修正式へ、さらにGPS時刻修正式へと進化しながら時を刻んできたという。銀座で時を紡ぐ夢ものがたり。ぜひ。

Lamborghini Fukuoka SHIKOKU Touring

主に九州・四国地方を販売エリアに持つランボルギーニ福岡は、日本でも有数のランボルギーニ正規ディーラーだ。各種イベントも積極的に展開する同社が、特に重視しているのが年に一度のロングツーリング。過去には沖縄や北海道でも開催されたが、2020年と21年はコロナ禍のために中止となり、今年は3年振りの開催だ。今回の行程は2泊3日。四国・松山からスタート

猛牛、伊予から土佐へ

LET'S TOURING!

ランボルギーニ福岡 四国ツーリング

ランボルギーニ福岡が主催するツーリングイベントが10月末に開催された。3年振りの開催となる今回は四国をめぐるロングドライブだ。2泊3日、トータル約350kmを10台の猛牛が駆け抜けた、その模様をお伝えしよう。

REPORT ● 永田元輔 (NAGATA Gensuke)
PHOTO ● 篠原晃一 (SHINOHARA Koichi)

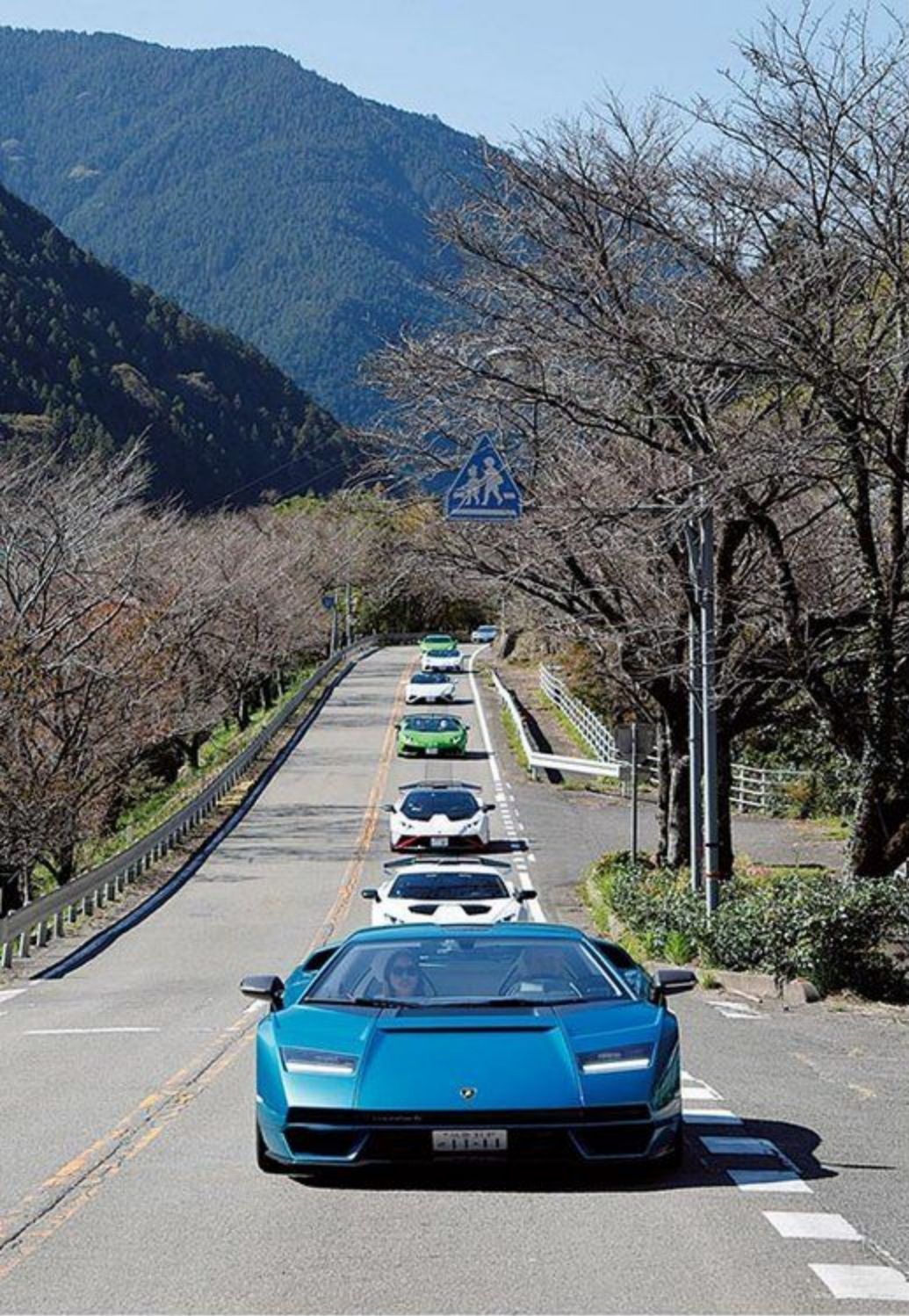
取材協力/ランボルギーニ福岡
福岡県東区松島3-30-30 ☎092-623-0400



路面電車と並んで松山の市内を走る。レトロなデザインの路面電車とウラカンの取り合わせもなかなかいい。

愛媛の美しい山の中、土佐方面に向かって南下。休憩ではお互いのクルマを鑑賞してランボルギーニ談義に花が咲く。





昼食後は高知・桂浜へ。美しい砂浜と坂本龍馬像が出迎えてくれた。

して南下し高知市を目指し、その後は西へと進んで宇和島へ向かうルートだ。

晴天に恵まれた10月末、松山に集合したランボルギーニは全部で10台。アヴェンタドールが3台、ウラカンが4台、ウルスが1台という顔ぶれに加えて日本上陸第1号のカウンタックLP18004、さらにランボルギーニ福岡の入江社長がチエントナリオ・ロードスターで参加するという豪華な顔ぶれとなった。

前日に九州からフェリーで来た参加者、または広島や四国内から陸路でやってきた参加者たちが朝の松山市に集合する。ビジネス街の中で並ぶランボルギーニの群れに出動途中の人が驚いたように目を向ける。しばらく路面電車と並走しながら市内を走り、国道440号へと入った。最初の目的地である高知市方面には直行する高速道路がないため、一般道での移動となる。しかし愛媛の山間を走る道は実に美しく、また適度なワインディングコースのため、高速道路での移動よりも楽しいドライブを味わうことができたようだ。

休憩を挟みながら約100kmの道



高知市の三翠園に宿泊。美味しい料理とお酒、そして温泉を堪能した。

のりを走り、佐川町の老舗の鰻屋、大正軒で昼食。参加者の皆さんはランボルギーニ福岡の顧客であるという共通項はあるが、ほとんどが初対面。しかしランボルギーニ愛好家同士、すぐに打ち解けてそれぞれのクルマの話で盛り上がる。

満腹になった後は高知市の桂浜を目指し、15時には全車が桂浜に到着した。高知を代表する観光スポットである桂浜は太平洋を望む美しい砂浜が楽しめる。ここでしばらく散策や買い物を楽しんだ後、この日の宿である高知市内の三翠園に向かった。

翌日朝、三翠園を後にして高知市内を西へと進み、伊野料金所から四国自動車横断道に入る。片側一車線という区間が多くアベレージスピードはそれほど上がらないが、今回のツーリングでは初の高速道路でランボルギーニの高速性能を堪能する。およそ30分の高速走行の後、須崎東で降りて再び一般道で宇和島を目指す。宇和島方面へと通じる197号はやはり山の中を走る軽快なルート。これから紅葉に移ろうかという緑の中、快晴にも恵まれて連なっているランボルギーニの動きも軽快だ。

これほどのランボルギーニがまとまって走る姿はかなりの迫力で、今回のツーリングでは行く先々で多くの人たちの注目を集めた。遠巻きに眺める人、積極的に話しかけてくる人などさまざまだが、誰もが笑顔になっていたのが印象的だった。またオーナーの方々も気さくに対応し、ランボルギーニを中心とした交流が多く生まれていた。これもツーリングの醍醐味だろう。

お昼過ぎごろに本日の目的地、つまり今回のツーリングの最終地点となる宇和島に到着。ここはランボルギーニ福岡の本社であるRPMが拠点を構えている地だ。全参加車両はその駐車場に集結し、2日間に渡る四国ツーリングはフィナーレとなった。来年のコースは四国か、九州か？再び多くのランボルギーニが集まる日が今から楽しみだ。



翌朝、高知城を見ながらスタート。高知の街も路面電車が走る風情ある風景が広がる。



四国自動車横断道は一車線の区間が多いが、街中よりははるかに高いスピードを楽しむ。



ランボルギーニ福岡の母体であるRPMに到着した参加者たち。ランボルギーニの魅力と四国の美しさを満喫した。



2日間、およそ350kmを走行して宇和島市に到着。大きなトラブルもなく全員が完走したのが何よりだった。



REPORT●永田元輔 (NAGATA Gensuke)
 PHOTO●市 健治 (ICHI Kenji)

NOKIAN TYRES HAKKAPELIITTA R5

北欧生まれのスタッドレスタイヤ
 「走る・曲がる・止まる」が
 大きく進化!!

知る人ぞ知る北欧フィンランドのタイヤメーカー、ノキアンタイヤ。世界初のウインタータイヤを生み出した高い技術力により、メルセデス、BMW、ボルボ、ジャガー・ランドローバー、テスラの推奨タイヤにも指定される。そんなノキアンタイヤが放つ新スタッドレス、ハッカペリッタR5をドライ路面でテストしてみた。

フィンランド生まれのノキアンタイヤについては、本誌でも何度かレポートしているので既にお馴染みだと思う。ノキアンタイヤは1934年に世界初のウインタータイヤを発売したメーカーで、特に冬用タイヤについては長い歴史と豊富なノウハウを持つ。北欧という厳しい冬季環境の中で鍛えられたスタッドレスタイヤはその優れた氷雪性能からメルセデス・ベンツやBMW、ジャガー、ボルボ、ランドローバー、テスラといった多くの欧州ブランドから推奨タイヤに指定されている。

そのノキアンタイヤから登場した最新のスタッドレスタイヤがハッカペリッタR5。氷雪路だけでなくドライ路面も含めたあらゆる環境での性能をさらに向上させ、「全てが新しい」と謳うモデルだ。

その詳細を見てみると、まず先代モデルのR3よりもトレッドブロック





ドライ路面での圧倒的な静粛性と乗り心地の良さ、高いハンドリング性能は夏タイヤと比肩するほどである。



最近のスタッドレスタイヤのトレンドは非対称デザインだが、R5は回転方向指定の対称トレッドデザインを採用する。北欧の厳しい冬を乗り越えてきたタイヤメーカーが選んだ誇りに満ちたトレッドパターンである。



↑3Dロックサイプを新たに採用したことで高いブロック剛性を確保することに成功。氷雪路での高いハンドリング性能に寄与している。

→ハッカペリッタR5は天然ゴム、リサイクルスチール、カノーラオイルなどのリサイクル素材を原材料に使用している。環境意識の高いノキアンタイヤの哲学がここにある。



コンパウンドにはアーキティックグリップクリスタルと呼ばれるミクロ結晶が配合されており、スパイクのように作用して氷雪路でも抜群のグリップ力を発揮。この結晶はタイヤが摩擦しても継続的に出現するので長期間に渡って効果を発揮する。

そしてハッカペリッタR5の新しい象徴するのがそのデザインだろう。V字

型の回転方向指定トレッドデザインは、まるでスポーツタイヤのようでカッコいい。最近のスタッドレスタイヤはストリートグルーブを中心としたデザインが主流なので実に新鮮だ。先代R3もV字パターンを基本としていたが、R5はタイヤ中心部からV字グルーブが伸びるよりダイナミックなデザインで、排雪性、排水性もとても高そうだ。

今回はボルボV40クロスカントリ（以下V40CC）にハッカペリッタR5を装着してドライ路面での感触を確かめることにした。年に何度かスキーに行くだけというユーザーだけでなく、雪国でもシーズン前後の期間はドライ路面で走ることが多いはずだし、タイヤ本来の特徴はドライの方がよりはっきりとわかるはずだ。

走り出してすぐに実感したのは、その静かさ。ブロックが大きくサイプも多いスタッドレスタイヤはどうしてもザーというノイズが大きく響く傾向があるが、ハッカペリッタR5はそれらの不快なノイズがうまく抑え込まれている。特に街中の30〜60km/h近辺の速度域での静かさはとてもスタッドレスとは思えないほどで、通常の夏タイヤとほぼ同じレベルと言える。また乗り心地も優れている。ボルボのAWD系は特にリヤサスが固く、それはV40CCでは特に顕著なのだが、ハッカペリッタR5に交換後は、それまでの夏タイヤよりもアタリがマイルドになって快適性も向上した。それは単にトレッド面のゴムが柔らかくなったから、ということではなくサイドウォールを含めたタイヤ全体の衝撃吸収性が高まっている感じである。

走り出しはスッと軽く前に出る感じで、アクセルオフの空走でも抵抗感は少ない。おそらく燃費もかなり優れているだろう。

ステアリングの動きに対する応答性も申し分ない。首都高速でのレーンチェンジでもタイミングが遅れることなくグリップが反応するし、80km/hで回るようなコーナーでもしっかりと踏ん張ってくれるので安心



←アーキティックグリップクリスタルをコンパウンドに配することで卓越したアイス性能を発揮する。大きめのブロックが配置されたアウター部がコーナリング時に横方向のグリップを生み出し、先代モデルより約40%増加したトレッドブロック数がエッジ効果を高めている。

してステアリングを切り込んでいくことができる。中立付近での細かな舵角に対する反応はややマイルドだが、それも夏タイヤと比べれば、というレベル。高速域での直進安定性も優れているので、冬でもドライ路面の走行がほとんど、というドライバーでも安心して履きつばなしにできるだろう。

もちろん、スタッドレスタイヤに最も求められる性能は雪道での性能だ。本格的なスノーシーズンとなったら、改めてノキアンR5の雪道性能を確かめてみたい。

HAKKAPELIITTA R5 SIZE LINE-UP					
■20インチ	235/45 R19 99T XL	245/45 R18 100T XL	215/55 R17 98R XL	215/60 R16 99R XL	175/65 R14 82R
275/35 R20 102T XL	245/45 R19 102T XL	225/50 R18 99R XL	225/55 R17 101R XL	205/65 R16 99R XL	
245/40 R20 99T XL	255/45 R19 104T XL	245/50 R18 104R XL	235/55 R17 103R XL	■15インチ	ランフラット
■19インチ	155/70 R19 88Q XL	■17インチ	■16インチ	185/55 R15 86R XL	■18インチ
255/35 R19 96T XL	■18インチ	215/45 R17 91T XL	195/50 R16 88R XL	165/60 R15 81R XL	245/50 R18 100R
275/35 R19 100T XL	225/40 R18 92T XL	225/45 R17 94T XL	195/55 R16 91R XL	185/60 R15 88R XL	■17インチ
225/40 R19 93T XL	235/40 R18 95T XL	235/45 R17 97T XL	205/55 R16 94R XL	175/65 R15 88R XL	225/50 R17 94R
235/40 R19 96T XL	245/40 R18 97T XL	205/50 R17 93R XL	215/55 R16 97R XL	185/65 R15 88R	225/55 R17 97R
245/40 R19 98T XL	275/40 R18 103T XL	215/50 R17 95R XL	225/55 R16 99R XL	195/65 R15 95R XL	
255/40 R19 100T XL	225/45 R18 95T XL	225/50 R17 98R XL	195/60 R16 89R	205/65 R15 94R	
275/40 R19 101T	235/45 R18 98T XL	205/55 R17 95R XL	205/60 R16 96R XL	■14インチ	

オープン価格

昨

年登場したブリヂストンの新
型スタッドレスタイヤ「ブリ
ザックVRX3」にSUV用サイ
ズが追加された。これまでSUV用タ
イヤという、車両重量や走行ステ
ージを勘案してタフネス性を高めた
ものが多かったが、今回追加され
たのは通常のVRX3と構造やコンパ
ウンド等に変更はなく、SUV用
に向けてサイズを拡充したものだ。

その真価を問うべく、テストコー
スと一般道、そしてアイススケート
リンクでVRX3（SUVサイズ）
を試乗することができた。

気になるのはもちろんSUVとの
相性だ。重心が高く車重が重いS
UVに装着してどのくらいの性能が出
せるのだろうか。試乗したのはアウ
ディQ3に235/55R18サイズの
組み合わせだった。

まずはテストコースで走らせてみ
たが、タイヤの変形やブロックのヨ
レ感には感じられなかった。むし
ろタイヤが滑らかに転がってくれる
感覚や、静粛性の高さが印象的だ
った。操縦性も良い。ステアリングを
切った瞬間の応答の良さがQ3でも
感じられた。街中に出てみると、乗
り心地が良く、それでいて応答性が
良いので、スタッドレスタイヤを履
いていることをつい忘れてしまうほ
ど。感覚的にはプレミアム系のコン
フォートタイヤを履いているような
感覚で走れてしまう。

あまりに舗装路の印象が良かった
ので、逆に氷上性能が本当に良いの
か疑わしく思えてくるが、いざ氷
上を走らせてみれば、以前VRX3
を履いたセダンで走らせた時の印象
と変わらなかった。トレッド面がし
っかりと氷の路面にグリップしてい
るので安定性が良く安心感が高い。
グリップの限界値を予測して旋回し
てみると、実際にはまだ余裕がある。

ステアリングを切り足すとクルマが
ぐいぐい曲がっていく余力（グリッ
プ）があった。

限界を超えれば、当然フロントタ
イヤから外側に滑り出し、走行軌跡
が膨らんでいくが、こんな場面でも
イッキにグリップが抜けてしまうよ
うなことがないので安心感が高い。
しかもアクセルを戻すか、切り足し
たステアリングを少し戻せばグripp
はすぐさま回復する。

Q3は氷上路でも曲がりやすくコ
ントロールラブルだったが、それと比

べるとアンダーステア傾向の強いト
ヨタ・ヤリスクロスでも曲がりにく
いとは感じられなかった。前輪のグ
リップが明瞭なので安心して走るこ
とができるのだ。VRX3はSUV
と組み合わせても懐の深いスタッド
レスタイヤに仕上がっていた。

ブリヂストンはSUV用スタッド
レスにDMV3もラインナップする
が、こちらはよりタフネス性を備え
ているのが特徴。サマータイヤでい
うオンロードとオフロードの使い分
けと考えればよいようだ。



BRIDGESTONE BLIZZAK VRX3

冬道最強SUV用スタッドレス

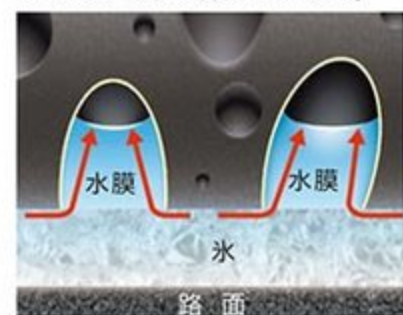
ブリザック史上最高の性能を謳うVRX3にSUV専用サイズが多数加わった。
ドライから冬道まで安心感ある走りを味わえる最新スタッドレスの性能を存分に体感してきた。

REPORT●斎藤 聡 (SAITO Satoshi) PHOTO●市 健治 (ICHI Kenji)



一部のサイブを溝に貫通させずに端
止めることで、サイブ内の水の逆流
を抑制。これによりタイヤ表面の水を
素早く除去できる。

楕円形状の水路により毛細管現象
を発生させ、多くの水を吸い上げ
ることに成功。吸水力が進化した
ことでグリップ力が上がった。



ドライ路面ではまるでプレミアムコンフ
ォートタイヤのような素晴らしい乗り心地と静粛
性を披露した。

BLIZZAK VRX3 for SUV SIZE LINE-UP				
■21インチ	■19インチ	225/55R18 98Q	■17インチ	225/70R16 103Q
225/45R21 95Q	225/55R19 99Q	235/55R18 100Q	225/60R17 99Q	215/70R16 100Q
235/50R21 101Q	235/55R19 101Q	235/60R18 107Q XL	235/65R17 108Q XL	
■20インチ	235/60R19 103Q	225/60R18 100Q	225/65R17 102Q	
235/55R20 102Q	■18インチ	235/65R18 106Q	■16インチ	

価格：3万4320～8万410円(税込)





New!

Top News

F1タイトル獲得50周年記念モデル ロータス・エヴァイヤ・ フィッティパルディを発表

エマーソン・フィッティパルディとチーム・ロータスが、1972年シーズンのF1世界選手権においてドライバーズ選手権とコンストラクターズ選手権を制覇してから50周年を記念し、ロータスは世界限定8台のスペシャルエディション「エヴァイヤ・フィッティパルディ」を発表した。ハンドペイントで描かれたエクステリアディテールをはじめ、インストールメントパネルのロータリーダイヤルは、オリジナルの「タイプ72」

のアルミパーツからハンドメイドで製作される。全車が英国ノーフォーク・ヘセル工場でハンドメイドで製造され、8台の製造枠は既にすべてがソールドアウト済み。カスタマーへのデリバリーは、2023年初めから開始される予定となっている。



ローンチイベントにはエマーソン・フィッティパルディ自身も登場。最新モデルをベースに製作された「エヴァイヤ・フィッティパルディ」のステアリングを握っている。



mobox

モボックス

タイヤに安心感と信頼性を
ブリヂストンが提案する、
タイヤとメンテナンスの新しい買い方



ブリヂストン、3つのタイヤと サブスクリプションサービス「Mobox」 2022年度グッドデザイン賞を受賞

日本デザイン振興会が主催する「2022年度グッドデザイン賞」を、ブリヂストンが展開するタイヤとメンテナンスのサブスクリプションサービス「Mobox」が受賞した。「Mobox」はタイヤとメンテナンスを一括して月額定額で利用できる、サブスクリプションサービス。今回、新たなサービスシステムが高く評価された。



メルセデスAMG ONEが ニュルブルクリンクで市販車最速となる 6分35秒183を記録

メルセデスAMGは、ハイブリッドハイパーカー「メルセデスAMG ONE」でニュルブルクリンク・ノルトシュライフェにおけるタイムアタックを行った。ドイツ出身のマロ・エンゲルがドライブし、全長20.832kmのコースを6分35秒183で走破。公道走行可能な生産車とスーパースポーツカーのカテゴリーにおいて新記録を樹立した。



航続距離を 2865kmにまで延長 「HondaJet Elite II」を発表

ホンダ・エアクラフト・カンパニーは、フロリダ州オーランドで開催された世界最大のビジネス航空ショー「ナショナル・ビジネス・アビエーション」において、性能が大幅にアップグレードされた「HondaJet Elite II」を発表した。燃料タンクの拡張などにより、航続距離を2865kmに延長。さらに特別色も追加されている。

「McLAREN GT × YOSHIROTTEN」 マクラーレンGTのアートカーを製作

マクラーレン・オートモーティブは、国内外で活躍するグラフィックアーティスト「YOSHIROTTEN(ヨシロツテン)」とのコラボレーションアートカー「McLAREN GT × YOSHIROTTEN」を公開。11月24日から、全国5つの都市のマクラーレン正規販売店において巡回展が実施される。



WRCラリージャパンに合わせたEVイベント 「EV+ Experience 2022 in Toyota City」



11月10～13日に愛知県・岐阜県で開催されたWRCラリージャパン。期間中の土日2日間、愛知県豊田市駅前広場において、EV / FCV / PHV / HEVなどに特化した来場者体験型スペシャルイベント「EV+ Experience 2022 in Toyota City」が実施された。試乗会には早朝から行列ができるなど、イベントは大盛況に終わっている。

ポルシェ・エクスペリエンスセンター東京 「アクセラレートプログラム」を提供開始



ポルシェジャパンは、ポルシェ・エクスペリエンスセンター東京(PEC東京: 千葉・木更津市)に、新たな「アクセラレートプログラム」を追加した。コーチによるガイド付きドライブレッシングに加えて、「ポルシェ・トラックプレジジョンアプリ」を活用したマンツーマンの指導を受けることができる。価格は27万円(4時間)。

Newcomer

7シーターSUV「ジープ・コマンダー」ディーゼルエンジン搭載モデルを追加

高効率2.0直列4気筒ターボディーゼルを搭載した7シーターSUV「ジープ・コマンダー」の日本導入がスタートした。2列目シートはワンタッチで格納可能。ラゲッジ容量は5名乗車時で481ℓ、7名乗車時で170ℓが確保された。価格は597万円～618万5000円。

■問:ジープ フリーコール ☎0120-712-812



フォルクスワーゲン・ゴルフ・ヴァリアント最新世代の2.0TDIエンジンを搭載

フォルクスワーゲン・ゴルフのワゴンモデル「ヴァリアント」に、最新世代2.0直列4気筒TDI(ディーゼル)エンジン搭載モデルが追加された。最高出力150PS / 最大トルク360Nmを発揮し、燃費性能は19.0km/ℓ(WLTC)を達成。価格は374万9000円～441万6000円。

■問:フォルクスワーゲンカスタマーセンター ☎0120-993-199



V字型シグネチャーライトを採用 シトロエンC5エアクロスSUV改良新型登場

シトロエンは「C5 エアクロス SUV」の改良新型の日本導入を開始した。今回のフェイスリフトでは丸みを帯びたフロントフェイスをより直線的でモダンなデザインへと変更。新たにハンズフリー電動テールゲートを採用。価格は487万9000円～637万6000円。

■問:シトロエン コール ☎0120-554-106



グロッシェブラックの外装パーツを採用 ボルボXC40に「Dark Edition」が登場

グロッシェブラックのアクセントにより、精悍さを増したエクステリアを持つボルボXC40の特別仕様車「Ultimate B4 AWD Dark Edition」の導入がスタート。先進素材とアルミパネルを組み合わせたコンテンポラリーなインテリアを採用した。価格は569万円。

■問:ボルボお客様相談室 ☎0120-922-662



Car Media

ラリーカー・イラストレーションズ stage 03 トヨタ



古岡修一氏の豊かなタッチにより描かれた、各世代にわたるトヨタのラリーカーたち。王道のワークスカーからマニアックな仕様まで魅力的なイラストが満載。解説はモータージャーナリストの嶋津敏一氏が担当した。

■3740円 / ソフトカバー
■問:サンク <http://rallyplus.shop-pro.jp>

タミヤ 1/24 ニッサン フェアレディZ (RZ34)

第7世代フェアレディZを実車そのままに再現

2ドアファストバック型クーペを採用した新型「日産フェアレディZ」のシャープなフォルムを実車そのままに再現。ボディとルーフのアウターパネルは別パーツで構成。シャーシ下面も立体感ある仕上がりとなった。



■価格:4180円
■問:タミヤ ☎054-283-0003 <http://www.tamiya.com/>

Goods

AZUTO ジープ・ラングラー／グラディエーター専用 ルームランプ

純正ルームランプを補い、夜間の暗さを解消

前方座席と後方座席の間の純正ルームランプを補い、夜間の暗さを解消する、前方上部に装着する「ルームランプ」。乾電池駆動のため面倒な配線は不要。点灯色は純正ルームランプとほぼ同じ暖色のLEDを採用した。



■価格:1万780円
■問:星光産業 ☎048-984-4885 <https://www.seikosangyo.co.jp>

THE ROAD RAT ISSUE 011



第一特集はリチャード・ミーデンによる20ページ以上におよぶ「BMW M1」オリジナルストーリー。マセラティ、マトラ、エンツォ・フェラーリの特集記事も注目。1950年代のグッドウッドにおける未公開写真も収録する。

■3850円 / ソフトカバー

JAOS TRIBE ランドクルーザー300系／LX600

ボディカラーを問わず 硬派な雰囲気のアピール

「質実剛健な本格四駆に相応しいホイール」をテーマにした「JAOS TRIBE」に、ランドクルーザー300系とレックスLX600専用18インチが新たに追加された。ボディカラーを問わず、より硬派な雰囲気を演出する。



■価格:6万3800円
■問:ジャオス ☎0279-20-5511 <https://www.jaos.co.jp>

IQOS ILUMA OASIS

初の模様デザインを施した 数量限定モデルが登場

IQOSに初の模様デザインを施した限定モデル「IQOS イルマ オアシス モデル」が登場した。IQOSオンラインストアやIQOSストアなどで先行販売。12月13日から、コンビニエンスストアやたばこ取扱店でも販売が開始される。

■価格:3980～9980円
■問:フィリップ モリス ジャパン <https://jp.iqos.com>



溝呂木陽 水彩画カレンダー2023 「ル・マンクラシック」



モデラーとしても活躍するイラストレーターの溝呂木陽氏による水彩画カレンダー。2023年のテーマは「ル・マン・クラシック」となり、250GT、ホームレットTX、ジャガーDタイプなどが、新たに描き下ろされた。

■1430円 / カレンダー

■問:代官山 高屋書店 ☎03-3770-2525 <http://tsite.jp/daikanyama/ec/tsutaya/>

アルファロメオが期間限定で特別購入サポート「PASSIONATE OFFER」キャンペーンを実施

アルファロメオの対象モデル成約時に、特別購入サポートを利用できる「PASSIONATE OFFER(パッションレート・オファー)」キャンペーンが、12月18日まで実施される。今回、ステルヴィオの対象モデルに対し「10万円購入サポート」や「20万円購入サポート」を利用することができる。

■問:<https://www.alfaromeo-jp.com/offer/>



Information

新型車をカーシェアできるディーラー「Anyca」プジョー、シトロエン、DSオートモビルが参加

カーシェアプラットフォーム「Anyca(エニカ)」に、ステランティス・ジャパンのフレンドブランド(プジョー、シトロエン、DSオートモビル)の正規ディーラー55店舗が参加。新たに58台が登録された。Anycaは一般車から高級車まで、多彩なクルマを個人や法人からカーシェアできるアプリ。

■問:<https://anyca.net>





BMW X7

topic
01

新型BMW X7の衝撃

新型SUV「X7」は全長5181×全幅2000×全高1835mm(欧州仕様)の威風堂々としたデザインと、ラグジュアリーモデルに相応しい乗り心地、最大7人乗りを可能とする高い実用性がセールスポイント。アピアランスでは印象的な上下2分割のツイン・サーキュラー&ダブル・ライトに加え、暗闇で光を放ち存在感を増すアイコニック・グロ

ー・キドニングリルからなる、新しいBMWラグジュアリー・フェイスが目を見く。国内導入ラインナップは、4.4ℓV8ガソリンターボを搭載する「X7 M60i xDrive」と、3ℓ直6ディーゼルトターボを搭載する「X7 xDrive40d」の2グレード。車両本体価格(税込)はX7 M60i xDriveが1698万円、X7 xDrive40dが1339万~1386万円。



topic
02

電動フラッグシップSUVが大幅に進化

アウディ電動モデルの頂点に立つ「Q8 e-tron」に改良新型が登場した。フロントセクションを中心にアピアランスを刷新。搭載バッテリー容量を大幅に増やしてSUVモデルが582km、スポーツバックが600kmという最大後続距離(WLTPモード)を実現している。パワートレインは3タイプが用意され、2モーターのベースモデル・Q8 50

e-tronとQ8 50スポーツバックe-tronはブーストモードで最高出力339PSを発揮し、同じく2モーターのQ8 55 e-tronとQ8 55スポーツバックe-tronはブーストモードで最高出力407PSを発生する。一方、3モーターのSQ8 e-tron / SQ8スポーツバックe-tronは最高出力503PSを誇る。日本市場への導入時期は未定となっている。



Audi
SQ8 Sportback e-tron / Q8 e-tron



Volvo EX90

topic
03

安全性も極めた電動SUV

ボルボは7シーターフル電動SUV「EX90」を発表、2023年から米国で生産を開始し、追って中国での生産もスタートする。現代的に解釈したスキャンジナビアンデザインを内外装に施し、コアコンピューティング、コネクティビティ、電動化などの最先端テクノロジーを組み合わせ、中でもLiDAR(ライダー)の採用はトピックスだろう。今回発表されたモデルは前後アクスルにモーターを搭載するAWD方式で、ツインモーターAWD仕様をラインアップ。容量111kWhのバッテリーと2基の永久磁石式電気モーターを組み合わせで最高出力517PS / 最大トルク910Nmを発生。1充電での最大航続距離は約600km(WLTPモード)を実現し、30分の充電で10%から80%まで回復が可能だ。





COMMIT GINZA

令和4年の総務省の調査によると、2年続けてインターネット利用時間がテレビを上回った。なかでも動画共有サービス「YouTube」の利用率が高い。東京・銀座の時計専門店、コミット銀座のYouTubeマーケティングの取り組みに迫る。

REPORT●藤野太一 (FUJINO Taichi)
PHOTO●市 健治 (ICHI Kenji)



ユーチューブでファンづくりを



シニアアドバイザー／常務執行役員
八木 隆幸氏



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/

COMMIT TV on YOUTUBE

毎日更新される高級時計専門チャンネル「COMMIT TV」。高級時計の魅力や資産性はもちろん、俳優やスポーツ選手、ミュージシャン、オークションハウスの方など、さまざまなコラボも見どころ。チャンネル登録者数は1.63万人を数える

インターネットやスマートフォン
の普及によって、動画は身近なものになった。テキストや静止画よりも商品やサービスの魅力をわかりやすく訴求できる。またテレビCMなどに比べてコストが安く、SNSなどで拡散されより大きな集客が得られるケースもあるなどいくつかのメリットがある。発信力のある個人がYouTubeerとして活躍できる場である一方で、企業にとってもマーケティングのツールとして欠かせないものになっている。

こうしたYouTubeを活用したマーケティングに時計業界でいち早く取り組んだのが、腕時計専門店「高級時計の魅力はどうしたらたくさんの方に認知してもらえるか？コロナ禍で日々考察し、自ら発信することを考えて始めたものでした」当初はネタづくりも撮影もMCもすべて八木氏ひとりで行っていた。

しかし、少しずつ反響が生まれてきたなかで、次第に社内を巻き込み、編集会議を行い、今では、鑑定士を含め、販売スタッフほぼ全員が出演し、楽しみながら制作しているそう。八木氏はこうした活動が着実に店のファンづくりにつながっていると感じているという。

「まずYouTubeを見てご来店頂くという直接的な集客に加えて、お問い合わせの電話をいただいた際にも、出演しているスタッフが応対しますので、顔を見たり声を聞いたことがある、という安心感につながっているようです。この人から買いたい、この人に売りたい、思ってもらえたら一番嬉しいですね」

ちなみに八木氏もMCが本業ではなく、店頭に立っている。

「ご来店されたお客様から、本当にお店にいるんだって、言われることもあります（笑）」

ぜひYouTubeを見てから訪れてみて欲しい。





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。

欧州巨大グループ VWの紆余曲折 【前編】

Volkswagen

数 十年に渡り生き続け、その間に世界を変えるようなクルマを造る——大変な偉業だ。フォルクスワーゲン(以下、VW)はこれを3度もやってのけた。紆余曲折の末の偉業ではあったが。

VWの礎(いしづえ)はタイプ1、つまり後に「ビートル」の通り名で呼ばれる乗用車だ。ドイツのナチ党とヒトラー自身のプロジェクトだけに、その誕生には不気味な影がつきまとう。ヒトラーは人々のクルマ、文字通り「フォルクス(=国民)ワーゲン(=クルマ)」が欲しいと考え、天才エンジニア、フェルディナント・ポルシェを招聘した。

ポルシェがナチと近い関係にあったのは、各種文献が立証する事実であり、ナチのために戦車を設計した経緯もある。ともあれ彼が設計した、簡潔かつ頑丈な空冷リヤエンジン車の生産は1938年より小規模ながら始まった。折しも翌39年、第二次世界大戦が勃発、プロジェクトは中断する。

戦後、荒廃したドイツに派遣されたひとりの英陸軍少佐アイヴァン・ハーストが、広大なウォルフスブルク工場の再開に尽力する。当初、タイプ1の設計は英国の自動車産業界に提供されたが、その先進性を理解しない英国側は不要と却下する。これは大きな判断ミスだった。ビートルは2003年の生産終了までに、累計2150万台を数える未曾有のヒット作となったからだ。

タイプ1はドイツ大衆のベーシックな輸送手段となった他、南米を皮切りに輸出もされた。対照的に、北米では肥大化した自国製乗用車に対するカウンター・カルチャーに位置づけられた。アメリカ人にとってビートルはクールな経済車であり、大ヒットしたのはこ



フォルクスワーゲンの歴史は興味深い。戦後生まれのビートルは多方面に渡りアメリカに変化をもたらした。その後の一時期は高級ブランドを軒並み傘下に収め、最近ではディーゼルからEVへの方針変更を敢行、業界を驚かせている。

れが活躍する映画『ラブ・バグ(1968年)』が人気を博したゆえだけではない。

VW2番目のワールドチェンジャーはビートルから派生したタイプ2、同社初のワンボックスバンだ。これにサイドウインドウとシートを増やしたキャンパーもあった。一体、何人の人がタイプ2とその後継車で休暇を過ごしただろう。サーファーや長距離旅行に出る学生たちの定番の足でもあった。

1970年代始め、北米の輸入車の主力はビートルから日本車へと移行し、ヨーロッパからはモダンなライバルが登場した。しかしVWは後継車の開発に二の足を踏み、タイプ3を、その後は411/412を出す。どれも旧式な空冷リヤエンジンのシャシーに今風のボディを被せたクルマだった。VWの製品はもはや先進的ではなく、同社の収支は急速に悪化する。

そんななか、ポルシェ博士と血縁関係にあるフェルディナント・ピエヒ(後にVWトップに出世する)が設計したEA266は後席下にエンジンを搭載した力作で、生産化まであと一歩までいく。しかし3代目社長に昇進したルドルフ・ライディンクが、高い生産コストを理由に急遽生産化を差し止めた。ライディンクの頭にあったのは、そのころ設計進行中のFWD車だった。

VWは1965年にアウトウニオン、つまり今のアウディを傘下に収めている。そのアウ

ディにはFWDの潤沢な経験があり、今やFWDこそ小型乗用車の必須要件だった。ライディンクは新しいFWD車アウディ80とVW版姉妹モデルの開発に拍車を掛ける。VW版はハッチバックで、若きジョルジョ・ジウジアーロがデザインを担当した。

かくして生まれた「ゴルフ」はVWを救ったばかりか、世界中のハッチバックに影響を及ぼす傑作となる。間もなくその小型版ポロと、大型版のパサートが加わった。21世紀の現在、ゴルフを源とする多数のクロスオーバーが展開中で、8代目となったゴルフも依然として現役である。代を重ねる毎に進化し、しかもその本質は変わっていない。

その一方でVWはさらなる危機に見舞われた。燃料消費量とCO₂排出量を減らすにはハイブリッドよりディーゼルの方が良策との信念があったVWは、北米の排ガス基準をクリアするはずのエンジンを製作する。しかし実際にはクリアできず、テストで不正を犯した。その事実が2017年に露呈、ドイツ国内だけでもオーナーへの補償金約990億円を支払う羽目になった。

そんなわけで、今VWはEV製造に邁進している。既存の自動車メーカーでこれほど迅速にEV化に転じた企業はない。歴史上たまたまや暗雲立ちこめるVWは現在、積極路線に転身を図らざるを得ない状況にある。

(後編に続く)





Vol. 40

REPORT ● 本田雅一 (HONDA Masakazu)
PHOTO ● 小林邦寿 (KOBAYASHI Kunihisa)
Illustration ● 阿部忠雄 (ABE Tadao)

本田雅一 ほんだ まさかず

初代iPhoneが時代を席巻することを登場時から予想していた先見の明に優れるスーパーテクノロジージャーナリスト。アップル社の新製品発表には毎回招待されている。世の中のあらゆるガジェット製品はもちろんのこと、オーディオ、ITやクルマにも精通している。彼が本気でセレクトした良い“モノ”に酔いしれよう。



電動シェーバーから美顔器に早変わりする。シェーバーのヘッドを外して、美顔器ヘッドを取り付けるだけで、その手順はとて簡単だ。どんな化粧水にも対応する。

「男は電動シェーバーなんて、真っ平ゴメンだ！」と思っている読者もいることだろう。何を隠そう、これだけ電気で動く製品ばかりを評価している筆者でさえ、できることならT字カミソリで気持ちよくツルツルにしたいと思っているぐらいだ。それでも次善の策として、カミソリと電動シェーバーの2本立てで使い分けるといひげ濃いめ男子はワタクシだけではないはず。

そんな予断に満ちた思い込みを昨年、見事に破壊してくれたのがブラウンシリーズ9Proだった。いや、コイツは真面目にツルツルになる。最初に使った時なんて、あまりにツルツルになるものだから、身近な人間全員に触ってみると強要し始め、少し嫌われそうになったほどだ。しかし話はそこでは終わらない。今年になって、そんな9Proに美顔器ヘッドを付属させたモデルが出たというのだ。あの感動的なソリ味に、美顔器！？

ちなみに美顔器付きシェーバーは今年のトレンドだ。複数メーカーから登場しているが、シェーバーとして優れていなければ、そもそも美顔器ヘッドも何もあったものじゃない。ということで、まずはシェーバーとしての9Proについてだ。9Proが顎をツルツルにしてしまうのは、髭を0.05mmまで刈り込めるから。しかも電動シェーバーにありがちな、何度も往復させないと満足できるほど深く剃れないなんてことはなく、軽く数回も往復させてやれば、文字通りにツルツルになってしまう。

癖毛や生え際にありがちな長めの髭も問題ない。少し角度を変えながらゆっくりヘッドを当ててやれば、特に工夫することなく深剃りできる。と言葉で書いても信じられないだろう。ポイントは密着させやすい凹凸に追従するサスペンション式網刃や首振りヘッド、それに剃り

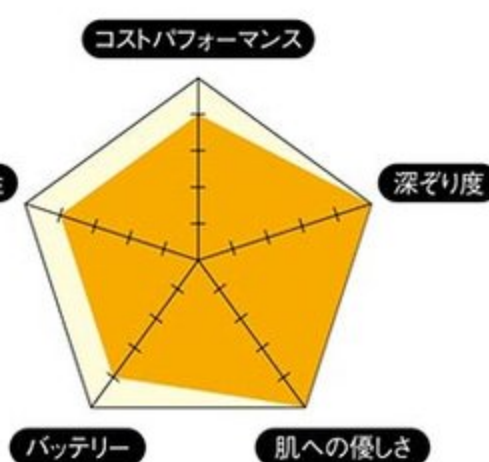
スキンケアもできる 究極の電動シェーバー



BRAUN ブラウンシリーズ9Pro 美顔器ヘッド付属モデル

PRICE オープン価格

絶対的な価格は高めのフラッグシップ機だが、肌に優しく深く剃れるProヘッドは感動もの。美顔器機能がシンプルであるにも関わらず、使い始めて数日もすればその効果を実感できる。



残しに応じて自動的にヘッドの動作速度が変化する機能にあるようだが、そんなことはライバルだって同じようにやっている。そんな中でもキレイに剃れるのは、網刃の間にある薄くなったトリマー刃と癖毛を引き起こして剃りやすくするブレードで髭を理想的な状態にした上で刈り込むから、肌に無理なく素早く深く刈り込める。

深剃りできても、肌が痛むようではスキンケア機能が台無しだが、9proは肌にめちゃくちゃ優しい。美顔器としては磁力をヘッドから発生させることで化粧水成分を反発させ、毎分1万回の振動と組み合わせることで肌への浸透を促進させる仕組みだ。保湿成分として広く使われるグリセリン等ほとんどの有効成分と反応するため、化粧水でも乳液でもスキンケア製品ならなんでも肌に塗った上からヘッドを当てるだけで効果を得られるという。

では実際の効果は？ スキンケアを怠っていた50代半ばの筆者が試すと、確かにほうれい線が薄れ、目の周辺のたるみが小さくなった。マッサージ効果もあるのか、毎日使っていると頬の肉までリフトアップしてきた。嘘だろうか？ まずは素晴らしい剃り味のシェーバーとして、9Proの素晴らしさを感じるという。その上で興味があるなら美顔器ヘッド付きを選ぶだけ。オプションで美顔器ヘッドを追加することも可能だ。スキンケアをおろそかにしてきた中年男子ほど、その効果は大きい。



音波振動テクノロジーを搭載したことで毎分1万回の振動を生み出す。磁力の反発とシェーバーの振動を利用して化粧水を肌に浸透させることが可能になった。



美顔器ヘッド専用の収納ケースが付属するので、スキンケア気分のはきはき取り付け可能だ。筆者は実際に使ってみたがほうれい線が薄れる効果を実感した。

レザーのシェーバーケースが付属するので、旅行や出張時にもブラウンシリーズ9Proを簡単に持ち出せる。一度その効果を実感すればT字カミソリは要らないと感じるはずだ。







2 Lamborghini
キーホルダー

1名様

ブラックレザーにシンプルなロゴが素敵なランボルギーニのキーホルダーです。

■提供: CLUB WINNER'S
(<https://www.clubwinners.jp>)



4 ノキアタイヤ
ダウンジャケット

1名様

ビジネスシーンからオフでも使える暖かいダウンジャケットです。カラーはブラック。

■提供: 阿部商会

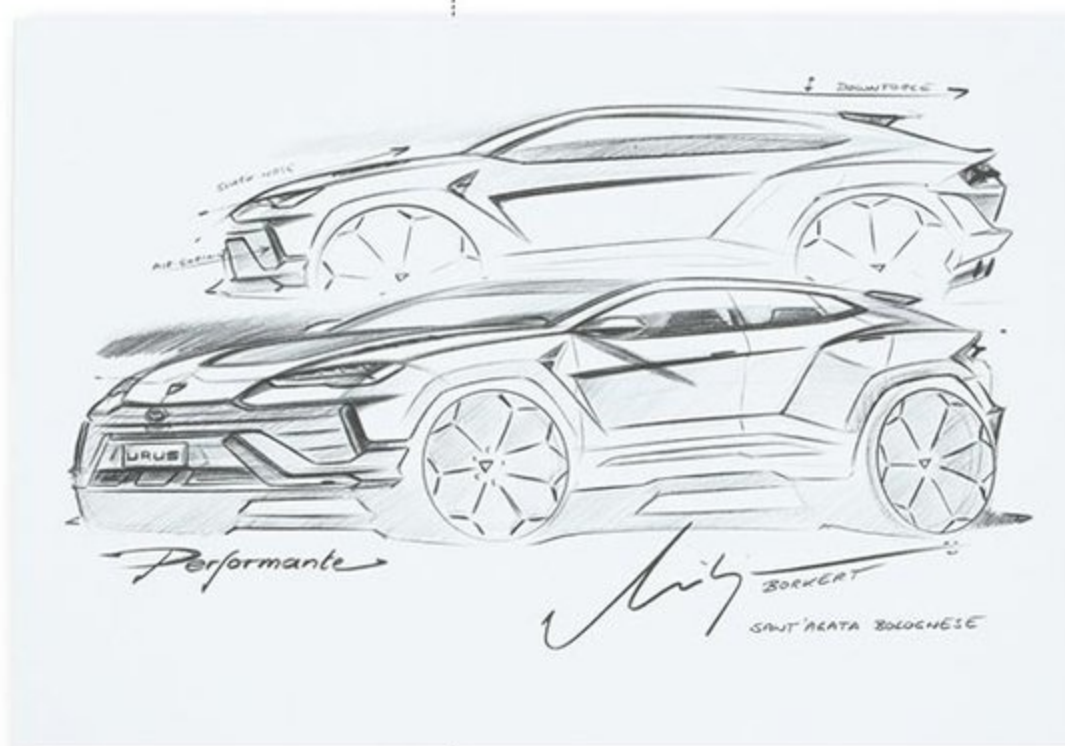


1 モデルガレージ ロム
フェラーリSF21
モデルカー

1名様

スクーデリア・フェラーリが2021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BBR製。

■提供: モデルガレージ ロム
☎06-6486-2800 <http://www.romu-romu.com/>



5 Lamborghini
リトグラフ

1名様

バイクスピーク市販SUV最速タイムを記録したウルス・ベルフォルマンテのリトグラフです。

■提供: ランボルギーニ・ジャパン



3 Goodyear
トートバッグ

1名様

使い勝手の良いシンプルな「GOOD YEAR」ロゴ入りトートバッグです。

■提供: 日本グッドイヤー

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 1月号のプレゼントにご応募ください。

■応募コード **GRQ01**

■応募締め切り

2022年12月20日(火)

当選者の発表は、商品の発送を持って代えさせていただきます。なお、雑誌競争規約の定めにより、この懸賞に入選できない場合があります。ご了承ください。

■三栄IDホームページ

URLやQRコードからも応募できます。

<https://id.san-ei-corp.co.jp/top/>

※HPにアクセスし、必要事項を記入の上、ご応募ください。
＜応募締切: 2022年12月20日(火)＞

※応募のチャンスはおひとり様1回限りとさせていただきます。また、お寄せいただいた各種データはプレゼント以外の目的には使用いたしません。プレゼント商品は、撮影のために開封したものも含まれます。



年間12冊 **13,200円**
(税込・送料無料)

- ◎毎号、直接お手元にお届けいたします。
- ◎送料無料で。
- ◎特別定価時の差額はいただきません。

お申込み／詳細は、
雑誌の **Fujisan.co.jp** から
雑誌のオンライン書店

パソコンから

ゲンロク 定期購読 **検索**

お電話から

0120-223-223
[24時間 365日]

スマホから



※定期購読の契約については、Fujisan.co.jpに販売を委託しているため、Fujisan.co.jpの会員となり、同社の規約を承諾して頂くことが必要となります。

バックナンバー通信販売

ご注文方法

■バックナンバーをお求めの方は、お近くの書店でご注文ください。送料無料で、お申込みの書店へお届けいたします。

■お近くに書店がない場合のご注文方法

①電話からのお申込み

TEL:03-5357-8802 [総合受注センター]
(受付時間:平日 10:00~17:30)

②インターネットからのお申込み

<http://www.sun-a.com/>

③FAXからのお申込み

FAX:03-5357-8803 [総合受注センター]
お届け先のご住所、お名前、お電話番号、ご希望商品名、お支払い方法を明記の上ご送信ください。

お支払い方法・送料

お支払いは、代金引換またはクレジットカード支払いになります。
送料は下記の通りとなります。

	送料	代引手数料	合計
カード払い	200円	—	200円
代金引換	200円	300円	500円

※お買い上げ金額が1000円以上の場合、送料は無料となります。

バックナンバーについてのご注意

品切れになり次第締め切らせていただきます。
お申込みいただきましてから、3~5営業日後にお手元にお届けいたします。配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。
配送状況により、商品の到着が遅れる場合がございます。予め、ご了承ください。
お客様の都合による返品・商品発送後のキャンセルはできないものといたします。ただし、万が一お届け商品がご注文内容と異なっていた場合や、落丁、配送中の破損・汚損が発生した場合がございましたら、正規の商品への交換を致します。(なお、お取り替え時の送料は弊社で負担させていただきます。)お手数ですが、三栄販売部までご連絡ください。
お客様の個人情報は当該商品の発送、及び弊社商品の案内送付にのみ使用させていただきます。

お問い合わせ先

三栄 販売部
TEL:03-6773-5110 (受付時間:平日10:00~17:30)
〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1
新宿スクエアタワー 26F

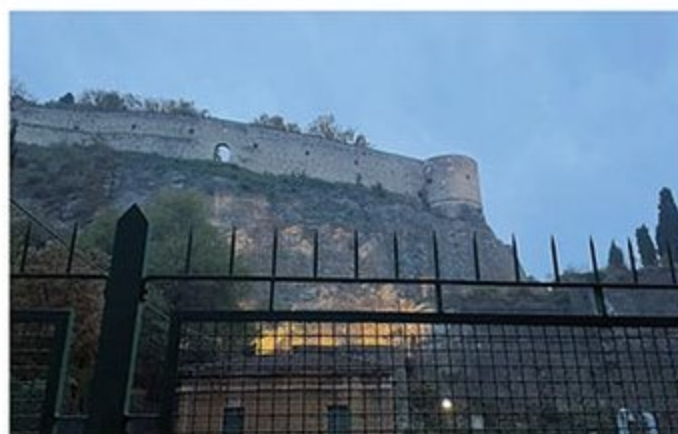
Timely MESSAGE

JAN 2023 No.443



比較的軽傷でめでたし

突然ギヤが入らなくなった我が993。クレフで調べたらシフトノブとトランスミッションを繋ぐチューブの樹脂カラーが砕け散っていました。左の新品とは比べるまでもありません。そりゃ20年以上も経てばこうなるよね。逆に今まで保ったのが不思議です。幸い新品が入手でできてすぐに直りました。(ゲン)



プレシアラン達成

出張の度、早朝ランニングしていますが、ついにイタリア出張でも走ってしまいました。いつも行き当たりばったりですが、今回はホテルから2.5kmのプレシア城を目的地に。ところが渋滞する道路は目が痛くなるほどの排ガス……。ベトロヘッドとはいえ適度な電動化は必要だと思った次第です。(卓)



本来のスポーツカー

久しぶりにシビれるスポーツカーに乗りました。その名もケータハム・セブン170Rです。ウインドスクリーンすら無いので高速道路では飛び石の恐怖と常に隣り合わせ。ABCペダルの間隔も超狭いのでレーシングシューズを履かないとペダル操作が極めて困難。でもワインディングでは神！(亮)



AIとの共存

BMW 7シリーズサルーン&X7の発表会にて、音楽家の渋谷慶一郎さんとアンドロイドによるセッションが行われました。即興で弾くピアノに合わせ、AIが判断して歌うというのですが、ただでさえよく分からないゲーテがすごい方向にいらっているようで、終始「ボカーン」としていました。(昭和生まれ@か)

NEXT ISSUE

2023年2月号 No.444 2022年12月26日(月) 発売

Staff

編集長 EDITOR IN CHIEF

永田元輔 NAGATA Gensuke

副編集長 DEPUTY EDITOR

石川亮平 ISHIKAWA Ryohei

GENROQ Web 編集長

EDITOR IN CHIEF OF GENROQ Web

吉岡卓朗 YOSHIOKA Takuro

GENROQ Web 編集

EDITORIAL STAFF OF GENROQ Web

甲斐貴之 KAI Takayuki

藤野太一

藤原よしお

入江大輔

広告営業 ADVERTISING STAFF

浦嶋佳寛 WAKUSHIMA Yoshihiro

岡田恭輔 OKADA Kyosuke

エディトリアルデザイン DESIGN STAFF

ソルト SALT

アートディレクター: 石橋健一

デザイン: 川本美沙樹/笹田陽子

DTPデータ製作 DTP STAFF

KCオフィス 小林茂三

関谷正幸/黒田 貴

GENROQ Magazine

by.SAN-EI CORPORATION

26F Shinjuku Squaretower 6-22-1 Nishishinjuku,

Shinjuku-ku TOKYO 163-1126 JAPAN

三栄 ホームページ <http://www.sun-a.com>

発行人: 伊藤秀伸

ITO Hidenori

編集人: 永田元輔

NAGATA Gensuke

発行所: (株)三栄

SAN-EI CORPORATION

©株式会社 三栄

〒163-1126 東京都新宿区西新宿6-22-1

新宿スクエアタワー 26F

電話(代表): 03-6773-5110

SAN-EI ONLINE 三栄 オンライン通販

ほしい商品が本屋で見つけれない! 自宅で直接受け取りたい! 三栄の商品をご購入いただけるオフィシャル通販サイトです。新刊情報や、各誌の詳細情報もご確認いただけます。

<http://www.sun-a.com/>



最先端の最新が分かる

スーパーカー&ラグジュアリーWebマガジン



<https://motor-fan.jp/genroq/>

SPECIAL SHOP INFORMATION

[ゲンロクススペシャルショップ]

Contents of this month

■ アドバンスエイト	P198
■ エーリストガレージ	P200
■ エクシード	P201
■ オフィス ケイ	P202
■ キラメキ	P203
■ ジェットストローク	P204
■ 橋本コーポレーション	P205
■ スマートカーサービス	P206
■ ダムクラフト	P208
■ ピーフクトリー	P210
■ ボンド大阪	P212
■ ボンド大宮	P213
■ マックスクラフト	P214
■ モビーディック	P215
■ ミストラル	P216
■ ロベルタ	P218
■ ルートKS	P220

営業時間／10:00～19:00
 定休日／火曜日、第1・3水曜日
 〒152-0022
 東京都目黒区柿の木坂2-4-3
 ☎03-6421-1417 <http://www.advanceeight.com>

■アドバンスエイト

ADVANCE EIGHT



貼り師、アドバンスエイト SEMAの地で大注目!

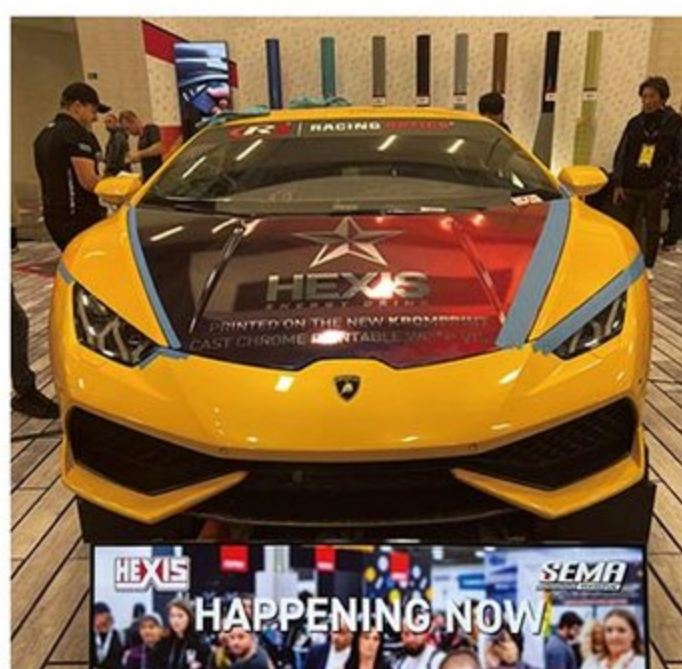
こ 数年のコロナ禍における愛
 上りをみせた2022年のSEMA
 Aショー。アメリカはラスベガスで
 開催されるクルマ業界の見本市は、
 分かりやすく言うと東京オートサロ
 ンを数倍の規模にしてしまった異次
 元のトレードショーだ。
 そんなSEMAで恒例の催し物と
 なっているのが、フランスの大手フ
 イルムメーカーHEXISが主催す



コンペのレギュレーションはわずか1時間半でランボルギーニ・ウラカンの半面を貼りきるというもの。その後、日本人もビックリの厳格な審査を受けて結果が数値化される。



るラッピングのコンペティション。
 通称ラップバトルと呼ばれるものは
 世界中から駆け付けた名のあるラッ
 パー（ラッピング施工者）達が、2
 人一組のチームで貼り師としてのス
 キルやクオリティをタイム形式で
 戦っていく。1位総取りの賞金は5
 000ドルで1ドル140円換算と
 して70万円、優勝すれば余裕でベガ
 スまでの旅費を賄うことができる。
 そんなラップバトルに現地視察に
 赴いたアドバンスエイトの2人はひ
 よんな事から飛び入り参加すること
 に。現場の雰囲気は吞まれてしまっ
 た……とのことだが、カッターとス
 キージー（ヘラ）のみとRPGゲー
 ムで言うところのレベル1相当の装
 備で全16チーム中3位入賞は価値あ
 るもの。日本のラッピング職人の底



HAPPENING NOWの文字が物語るとおり、バトル中はあらゆるアクシデントが待ち構えている。ギャラリーもそれを愉しむために食らい付くように施工を見守る。



↑スタッフのRYO氏もSEMAのコンペに出場したチーム仲間。全米、いや世界3位のスキルでユーザーの期待に応えてくれる。

→アドバンスエイトにはinozetekの見本フィルムが用意されている。他メーカーの製品と比較させてもらうと衝撃的だ。



こちらは目黒区は柿の木坂、環七通り沿いに構えるアドバンスエイト。ホテルのエントランスを彷彿させる佇まいはカーフィルムの施工店とは思えない雰囲気、広々とした店内も素敵だ。



↑SEMA閉会後はinozetekのアフターパーティに参加して、懇親を深めると同時に日米の最新トレンドなど情報交換を実施。ちなみにinozetekはアジア系のメーカーとのこと。

←ご覧のようにinozetekのラッピングフィルムは塗装と見まがうほどの光沢や深みを持ち合わせている。北米のトレンドもマット系からビビッド系のラッピングへ移行中だ。

inozetekの特徴はライナー(裏紙)がプラスチックでフィルム表面にはラミネートが貼られている。これによりフィルムそのものに凹凸が存在せず、あたかも塗装のような質感を生み出すのだ。アメリカのセレブリティ達はマットからグロスへ移行している。



力を見せつけた。
また、ラップバトルに続いては業務提携するinozetekのパーティにもお邪魔。アメリカにおけるラッピング界で台風の目になっている同メーカーは、派手なプロモーションはせずにラッピングを施したスパーカーを陳列することで有無を言わさぬインパクトを演出。
今後、間違いなく日本でもプレイクするラッピング素材は、従来のフィルムに比べて施工難易度が数段高いとのことだがアドバンスエイトであれば無問題。その品質をショールームで確かめてみてほしい。

A List Garage

■エーリストガレージ

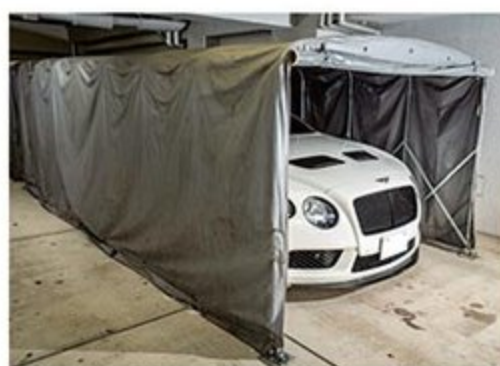
GENROQ●REPORT 塩谷佳史●PHOTO

INFORMATION

営業時間／10:00～19:00(平日)
10:00～18:00(祝日)
定休日／日曜日(GW、夏季、冬季休暇有)
〒142-0054
東京都品川区西中延1-8-19
☎03-3784-2211 <https://www.alist-garage.com>



世界のハイエンドモデルを厳選して販売。ショールームは4台ほどしか展示できないが、近隣のバックヤードには唯一無二の魅力を持つ車両がストックされている。最新の在庫情報はホームページをチェックして欲しい。



←バックヤードのストック車両は開閉式のガレージを用いて万全な状態で保管されるなど、車両価値に見合ったバックアップ体制が取られている。

→世界限定300台という希少モデルとなるベントレー コンチネンタルGT、GT3-R。「GT3のイメージを受け継いだロードカー」というコンセプトにふさわしい、走りの質感を高める装備が満載。2015年式で価格はASK。



1995年式のボルシェ 911 (Type993) カレラRS CUPは、存在そのものが超希少だが、この個体はオリジナルコンディションをキープしている奇跡の1台。海外からも注目されている特別な911となる。



店舗外観は欧州をイメージさせる真っ赤な看板が特徴。国内流通に存在しない希少車に関しても、独自に構築したネットワークを介してアメリカやヨーロッパから買い付けることも可能という。遠慮なく相談あれ。

圧倒的な良質個体が見つかる プレミアムモデルのセレクトショップ



2018年式のボルシェ 718ケイマンS。新車不足の影響もあって良質中古車は品薄が続いているが、718ケイマンもそんなモデル。走行1万2000kmという距離浅も魅力だが、ボディカラーのレーシングイエローも台数が少ない希少カラーだ。価格はASK。



希 少なクラシックカーから最新鋭のスーパーカーまで、選りすぐりの特選車をラインナップするエーリストガレージ。独自のネットワークを駆使することで集まる在庫車のレベルの高さは、目の肥えた愛好家から高く評価されていることでも有名だ。

昨今、世界的な新車不足の影響により、新車はもちろん良質中古車の品薄感が問題になっているが、エーリストガレージは影響を受けながらも在庫車両の質は落としていない。販売車両は長年付き合っているユーザーからの買取車が大半を占めており、個々のヒストリーやレコードといったバックグラウンドが確かな車両を容易に見つけることができる。

展示車両の基準は、バイヤーでもある店舗スタッフの面々が「自分

も乗りたい」「自信を持って薦められる」と太鼓判が押せるもののみ。この安心感も購入者にとっては心強いだろう。

ちなみに誌面で紹介する車両は豊富に取り揃えられた在庫車のごく一部。ホームページを通じて最新の在庫情報はこまめに発信しているが、これはという車両はアシが早いそう。誰しもが羨む希少なモデルを探しているユーザーならば、エーリストガレージのホームページをブックマークすることをオススメしたい。



1枚のフィルムで大きめのパーツを施工できる72インチロールの幅広タイプも導入済み。クリアタイプのほか、施工すると見た目がマットカラー風に仕上がるマットタイプも選択できる。



カッターなどの刃物を極限まで使用しない施工術は、エクシードのこだわりのひとつ。エンブレムなどの細かな加飾処理や巧みな折返し、ラッピングにはナイフレスを使用して、安全かつ美しい仕上がりを実現している。

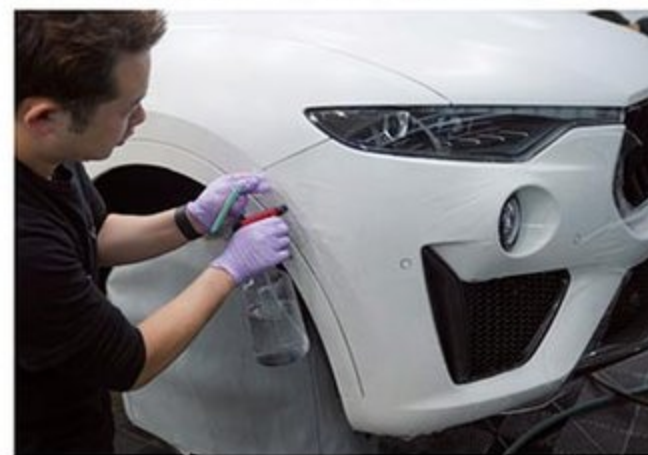


ラッピングフィルムは、巧みなフィッティング術を組み合わせることで、塗装と見間違えレベルの仕上がりが可能。このポルシェ 964には多彩な色表現で人気が高いイノゼック社の「KHAKI GREEN」を施工している。



プロテクションフィルムは多彩なブランドを用意するが、車種専用のカットフィルムのデータが充実しているエクセル製品の人気が高い。カットサイズを微妙に変更して使用できることも美点のひとつ。

ボンネットなどの60インチでは収まりきらない部分は、72インチの幅広フィルムを用いることで、フィルム1枚の施工を心がけるといふ。プレカットデータの修正を行いながら、ジャストフィットに仕上げていく。



妥協なき施工を駆使することで クルマを美しく、強靱にサポート



ラッピングフィルムは幅広いメーカーのものを用意。問い合わせが多いグロス系カラーのほか、クラシックモデルに採用されていたレザー外装の風合いを再現できるレザー調フィルムも人気とのこと。



神

神奈川県川崎市に店舗を構えるエクシードは、オールドボルシェのカスタマイズで注目を集める「TOKYO CUSTOM WORKS (TCW)」が運営するプロショップ。トップレベルの技術とノウハウを駆使することで、あらゆるクルマを美しく仕上げてくれる、凄腕の職人集団として名高い存在だ。

まずプロテクションフィルムは、エクセルを筆頭に実績のあるメーカーのみを使用。パーツの折返しまで包み込む丁寧な施工やフィルム幅が広い72インチフィルムの採用、プレカットデータのカスタマイズを積極的に取り入れることで、フィルム感をまったく意識させないボディを具現化してくれる。

ラッピングも国内外の有力ブラン

ドを多彩に選べるほか、ショーカー造りで磨き上げた施工術を注ぐことで、塗装と見間違えほどのクオリティを実現している。国内では限られた施工店のみ使用できる豊かな光沢を持つグロス系フィルムも扱うなど、最新トレンドにも強いことが魅力だ。オーナーが希望する理想の施工を確実に提供してくれる安心感。スーパーカーやハイエンドカーを所有する好事家から絶大な支持を受けているのは納得だ。



アパレルやトイグッズなども古くから扱っているオフィス ケイ。その中でも電動自転車は、最近特に力を入れているアイテム。豊富なタイプを揃えるほか、電動自転車用カスタマイズパーツも販売している。



2009年に登場した先代型のロールス・ロイス・ゴースト。2014年にマイナーチェンジが実施され、シリーズIIへと発展し、フロントフェイスデザインなどが変更を受けた。オフィス ケイでは、ゴーストのシリーズIをシリーズIIフェイスとするカスタマイズメニューを用意している。



ボンネット、ルーフ、トランクのほか、フロントグリルやサイドエンブレム、ドアハンドル、マフラーエンド、純正アルミホイールにもゴールドカラーラッピングを施工。エアロパーツの装着は一切ないが、ラッピングとローダウンのみで見事にLAラグジースタイルを完成させている。



可動式のためラッピング施工が不可能なフライングレディだが、マスコット全体に金メッキを施すことでゴールドカラーを表現している。

老舗ならではの魅せ方が注がれた 唯一無二のカスタム・ゴースト

21インチの7本スポークホイールは純正。これにゴールドカラーラッピングを施している。車高はオフィス ケイオリジナルのローダウンキットで低められている。



プレミアムハイエンドモデルのカスタマイズを得意としているオフオス ケイ。その守備範囲には当然ロールス・ロイスも入っており、ここに登場するゴーストのシリーズIは、エアロ装着やアルミホイールの変更といった、定番、を行うことなく、よりゴージャスなエクステリアへとカスタマイズした1台だ。

ゴーストの限定車であるゼニス風のラッピングを施したボディは、そのカラーにゴールドをチョイス。グリルやホイールにもゴールドラッピングを施すことで、LAラグジースタイルに仕立てられている。

ちなみに格納式となるフロントのマスケット、フライングレディだけはその複雑な形状ゆえにラッピングはできない。ただそのままノーマル……と流さないところがオフィス ケイの懐の深さで、フライングレディを金メッキ加工することでゴールドカラーを実現させている。

カスタムモデルで外せないローダウンは、オフィス ケイオリジナルのローダウンキットを使用することで実現。エアロパーツの装着や社外ホイールへの変更ナシでも、ここまで大きくイメージを変更することができる、そのことを強く実感させてくれるお手本のような1台だ。

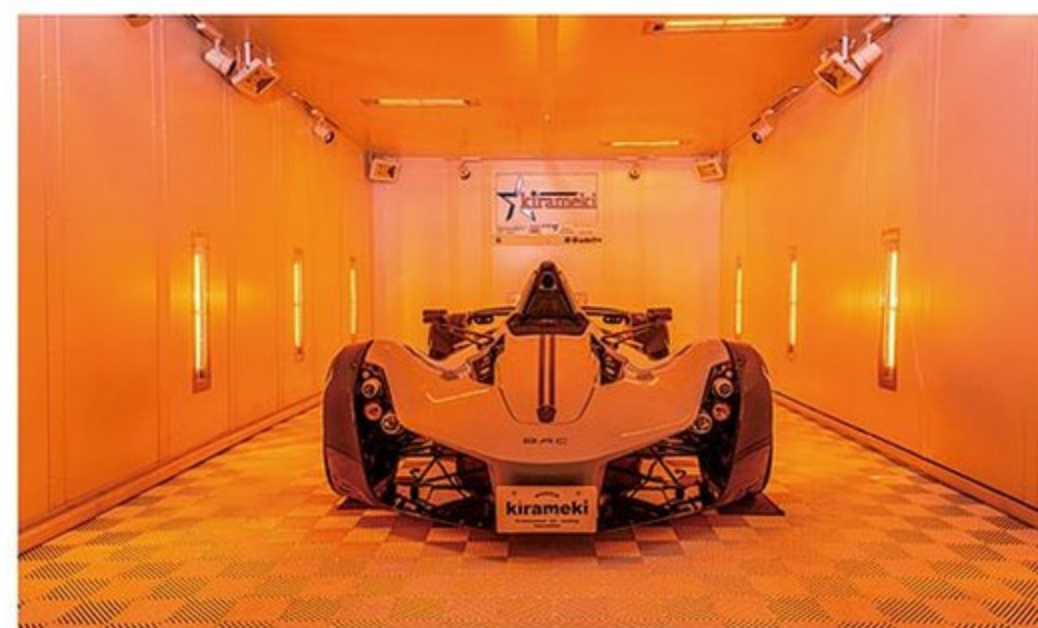


あらゆるマテリアルを試してきた結果、ジーテック社のセラミックコーティングを用いることが多くなっているとのこと。もちろん、ケースバイケースで他のブランドも使用することはあるそうだ。

↓いつ何時も魂を込めて磨き上げるというキラメキ代表の北山氏。その卓越した施工術と塗装を見極める自身の目を駆使することで、クルマのボディを極限まで光輝かせてくれる。



↓仕上がりを左右するコーティング剤の施工は、磨き上げ以上に繊細なスキルが問われる。この道数十年のキャリアを持つキラメキのスタッフ陣であれば、完璧な仕上がりを約束してくれる。



コーティング剤を塗布したあとは四方にカーボンヒーターを組み込んだ専用ルームにて、素早く均一にガラス被膜を形成させていく。最新鋭の設備を備えることも大きな武器だ。

あまたのプロショップにも認められた カーコーティング界で煌めく“神技”集団



店舗は阪神高速3号神戸線が目を通る好立地。クルマでのアクセスもすこぶる良好だ。左側のファクトリーは、ホコリ等の侵入を防ぐ工夫が盛り込まれた空調完備の施工ブース。



ショールームはゆったりとくつろぎながらコーティングメニューの選定が行える場所。スタッフとディスカッションしながら、最適解の施工メニューをチョイスしたい。

2

013年の創業以来、来年10周年の節目を迎えるカーコーティングショップ「kirameki」。ライバルショップが乱立する業界において10年の長きに渡って営業を続けるばかりか、さらなる飛躍を遂げようと10thアニバーサリーに向けたプロジェクトも計画中という。

ちなみに在籍するスタッフ陣は知る人ぞ知る「カービューティーマX」出身で、国内屈指と言われた施工スキルのすべてを身につけている。凄腕インストラクターが揃うことも強み。さらに半年に1度のペースで各ブランドが新開発した最新コーティング剤のテスト施工を実施して最新トレンドを研究。良いものが見つければ自らのメニューにいち早く取り込んでいる。

なお、テストでチェックする項目は水の弾き方、耐久性、ツヤ感に加えて、自身の感性に訴えかけてくるか……を見ているそうだ。

競争が激しいクルマ激戦区で研鑽された技術は高く評価されており、本誌でもおなじみのボンド大阪や各ブランドの正規ディーラーなどプロからの信頼も厚い。もちろん一般ユーザーも大歓迎。最高のコーティングをぜひお試しください。



オリジナルの塗装面を保護するのに効果的な役割を果たすSPPF。塗装の厚みは0.16~0.23mmというもので、弾力性のある塗料を分厚く施工することで、飛び石などでオリジナルの塗装面にキズが付くことを効果的に抑制してくれる。

→クリア塗料のSPPFに対して、ラバーディップはカラー塗料となる。そのバリエーションは非常に豊富で、好みのカラーを楽しみながら、最終的には元に戻せるというのが最大のメリットだ。



ジェットストロークが展開している、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)。カラー、クリアと使う塗料のタイプは異なるが、共に強力な保護効果を手に入れることができる。施工後は画像のようにキレイに剥がすことも可能という美点も見逃せない。



国内外のカーショーに高品位のデモカーを出展するなど、カスタムビルダーとして名高いジェットストロークだが、鍍金塗装やオールペイントを用いるレストア施工、車検整備など、一般ユーザーが求めるニーズにも高い技術で応えてくれる。

多彩なユーザーニーズにフル対応 サービス系のメニューにも自信あり



ラバーディップとSPPFは、確かな施工技術を持ち、指定のツールや施設を備える塗装のスペシャリストのみに許される。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施工を提供している。



卓 越した技術力をカスタマイズに注ぐことで、唯一無二のオリジナル리티を提案しているジェットストローク。近年はそんなカスタムビルダーの活動に加えて、鍍金塗装からオールペイント、車検整備に4輪アライメント調整など、ユーザーが求める多彩なニーズに応えてくれる、カーサービスのスペシャリストとしても頼られる存在だ。

PPFはオリジナルの塗装を強力なクリアペイントで守れると、求められる役割は異なるが、両方とも塗って剥がせる新世代の塗料をベースにしていることが特徴だ。

目的としてはラッピングやプロテクションフィルムと似ているが、作業の自由度が高い塗装であるため、複雑な形状や細部までの施工が可能というメリットを持つ。塗装ゆえに施工には塗装ブースや高い技術が必要となるが、分厚い塗装面を形成できるため飛び石などからボディを保護できるメリットもある。

これらユーザーメリットの大きいジェットストロークのサービスは、多くのクルマ好きから高く評価されているのだ。

HASHIMOTO CORPORATION

■橋本コーポレーション

芝 修 ● PHOTO&REPORT

営業時間 / 10:00~19:00

定休日 / 日曜日、祝日

〒615-0033 京都府京都市右京区西院寿町13

☎075-761-7351(代表)

☎075-322-0310(ショップ直通)

http://www.h-c.co.jp/



若干ローダウンしてアーバンライクな雰囲気が高まった、クラシックグレーの20thアニバーサリーエディション。こちらにもKW+アクラポビッチの王道カスタムが施されている。

→V8ツインターボをさらに刺激的にしてくれるアクラポビッチのマフラー。撮影車のG 63 AMGに採用されているのは、艶消しブラックコートのテールエンドカバーを採用したブラックエディションになる。



ピットに収まるのは、グリーンヘルマグノのマットボディが印象的なGクラスの限定車「マグノヒーローエディション」。これからKW DDCプラグ&ブレイとアクラポビッチマフラーがセットされる。



マグノダークオリーブグリーンのマツファクトリーエディションの足元は22インチのFCMホイールをインストール。ホイールに関しても、高品質が約束された銘柄を見つけることができる。

Gクラスをより高みに誘う 最新のカスタムパーツが人気



ミシュラン、横浜ゴムなど信頼性に優れた各ブランドのタイヤを取り扱っている。スタッドレスに関しても多彩な銘柄を潤沢に用意している。ご相談あれ。

→クルマの走行性能を大きく引き上げてくれるKWのサスキットは、オーナーが好む走行ステージに最適化されたバージョンが選べることも魅力。取付&セッティングを含めて遠慮なく相談して欲しい。



KW DDCプラグ&ブレイは、AMGライドコントロールサスペンションにも対応済み。純正機能を損なうことなく、KWならではの快適性とローフォルムが得られる人気のサスキットだ。

←FMCはドイツのホイールメーカー。7個のダクトを備えたディッシュタイプで剛性を確保しつつブレーキ冷却性を高めている。

インポーターとして世界中から魅力的なチューニングパーツ&アイテムをユーザーに届けている橋本コーポレーション。京都市に構える同社のアンテナショップには魅力あふれるパーツ&アイテムを求めるユーザーが訪れている。

欧州車はもちろん、国産車までクルマ好きを唸らすアイテムが揃っているが、その中でもこの秋に大きな注目を集めているのがG 63 AMGに対応するアイテムたちだ。

まず多くのオーナーが考える足まわり系は、さりげなくローダウンを狙える仕様が人気。G 63 AMGには走行状況に応じてダンパー特性が変化するAMGライドコントロールサスペンションが採用されているが、この可変ダンパーの機能を活かしたまま、より快適な足にモディファイできるのがKWのDDCプラグ&ブレイだ。純正ダンパーにセットされるカブラーを外して入れ替えるだけで、AMGライ

ドコントロールサスペンションの機能を損なうことなく、KWならではの減衰力+バネレートを實現。走行モードもコンフォート/スポーツ/スポーツ+の切り替えが可能だ。車高の調整はタップ式の車高調整機能を用いることで、スタイリッシュなローフォルムを簡単に描き出すことができる。

V8ツインターボの力強さはそのまま、心地良いサウンドが楽しめるアクラポビッチの超軽量チタンマフラーも外せない選択のひとつ。オプションのワイヤレスリモコンを使用することで、排気音の切り替えも容易に可能だ。

問い合わせが多いG 550やG 350d、G 400d用アイテムも多数取り揃えているので、Gクラスオーナーはぜひ立ち寄って欲しい。

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>

■スマート
カーサービス

SMART CAR SERVICE



ホームページ



メールアドレス

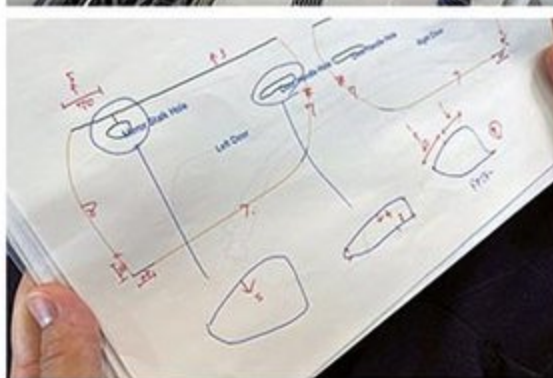
AMG GT ブラックシリーズのような台数が少ない希少モデルでも、データベースから得られるプレカットデータを用いることで最高の施工が可能になる。



唯一無二の施工術を加えることで 最高レベルのプロテクション施工を提供



スマート・カーサービスの施工で特に驚くのは、プレカットデータの修正に時間をかける点。ベースとなるプレカットデータはデータベースから取り寄せるが、実際の車両のボディ形状を確認しながらデータに補正をかけることで、完璧なプレカットフィルムの出力を可能としている。施工期間のうち1日は、このプレカットフィルムのカスタムに当てているという。



プロテクションフィルムは米国エクセル製を使用。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。



オプションとして用意しているガラスプロテクションフィルムも顧客から要望が多いメニュー。専用フィルムを施工することで飛び石傷が発生するリスクを大きく下げることができる。コスト面でも優れた製品になるようだ。



取材車両のAMG GTのボンネットはダクトまわりがカーボン加飾されているが、ボディはクリアな表現のULTIMATE(アルティメット)、カーボン部はマット調に仕上がる「STEALTH(ステルス)」と表現が異なる2つのプロテクションフィルムを使い分けている。



実際の施工は2～3名のスタッフでクルマを仕上げていくチーム制を採用。施工期間は車種によって多少の差が出るそうだが、飛び石リスクが高いフロントまわりを中心に仕上げるフロントフル施工で4日～、ボディ全体を施工するフル施工で7日～というのが目安。



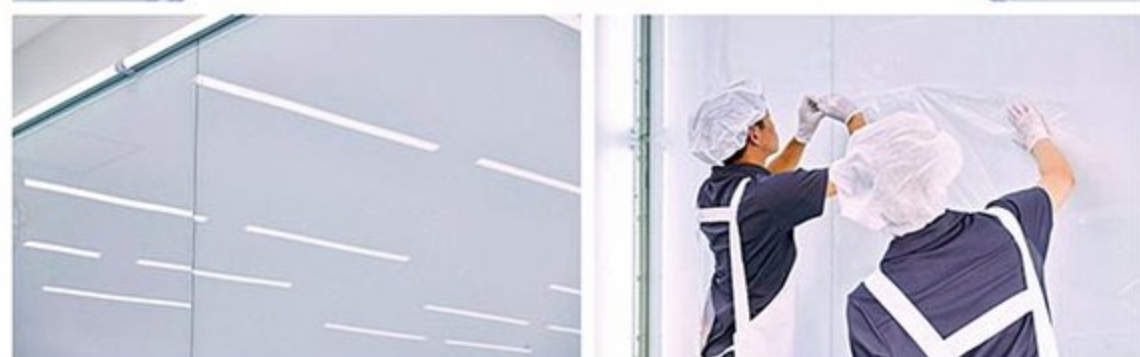
フィルムの施工時は静電気を発生しにくい素材の専用ユニフォームを着用。ケミカルも専用ジェルスプレーを使用する。一般的な潤滑水を用いるよりもコストはかかってしまうが、作業性や仕上がりは格段に良くなるようだ。



台数が少ない希少なスーパーカーやハイエンドモデルでも、同社が提供する手厚い施工術を用いることで最高の仕上がりを約束している。



↑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スタイル。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。



空調が完全にコントロールされた施工ブースには2つのリフトが設置済み。白を基調としたブース内の壁面を全面ガラス張りにすることで、チリやホコリを確認しやすいメリットを持たせている。



静電気の発生を極限まで抑える、静電気除去イオン発生機やビームガンも設置。世界トップレベルの作業環境を整えていることも、美しい仕上がりを提供できる理由になっている。

→施工ブース内で使用する水は、カルキなどの異物を完全に除去している純水のみ。プロアなどに用いるエアコンプレッサーも微細な油分の混入を揺らさない専用タイプを導入している。



ボディコーティングも多彩なレシピを用意。中でも強靱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、スーパーカーやポルシェなどを中心に数多くの施工実績を持つ。



東京・江東区に拠点を構えるスマート・カーサービスは、プロテクションフィルムを手掛ける専門のプロショップ。フィルム感をまったく意識させない美しいボディとフィルムに宿る高機能を両立すべく実施する同社の施工術には、他を圧倒する独自の工夫が盛り込まれる。

飛 び石傷のリスクを大きく低減してくれるプロテクションフィルム。近年、フィルムの性能向上が著しいこともあって、効果や実用性も急上昇しており、もはやクルマを大切にしたいオーナーにとっては、欠かすことができない施工といえる。ただ、全身くまなくカーブや凹凸が入り乱れるクルマのボディにフィルムを貼るのは高い技術が求められ、さらにそれを違和感なく美しく仕上げるには、専門知識を持つスタッフが行う必要がある。钣金塗装と同様どこに頼んでも同じというわけにはいかないというわけだ。

また施工時にフィルムに余計なストレスをかける危険性もない上に、ボディ近くでカッターによるカット処理を用いる必要がなくなるため、ボディを傷つけるリスクも回避できるメリットも考慮した選択という。

まずフィルムに関しては、米国エクスベル社のトップ製品「ULTEIMATE (アルティメット)」と「STEALTH (ステルス)」を採用しているが、エクスベルが提供するデータベースのプレカットデータをそのまま使うのではなく、自社のインストーラーがDAP (デザインアクセスポイント) を用いることで細部のサイズ寸法をカスタマイズしたオリジナルのカットフィルムを使用している。フィルムの場合ごとにミリ単位の増減調整を加えていく手間を加えることで、パーツの端や細かな凹凸部などの仕上がりが大きく変わってくるとのこと。

で社内で一貫することで、美しい仕上がりと共に最小限のフィルムで施工が実施できることも見逃せない強み。最高レベルのプロテクション施工を魅力的なプライスで提供できる理由になっている。これも顧客からリピート依頼が多い理由といえよう。

施工環境の構築に力を入れていることも特徴のひとつ。空気中に漂うチリやホコリの混入のリスクを最小限にするために、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される。さらに国内では珍しい静電気除去イオンビームガンの導入や、静電気の発生を低減させる特殊なユニフォームでの施工を徹底するなど、ハードウェアの面でも世界最高レベルを意識したこだわりが注がれている。

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>

■ダムクラフト

DAM CRAFT



ボディディテール全般に多彩なレシピを提供するダムクラフト。愛車を安心して託すことができる確かなバックボーンを持っていることも心強い。日々の活動はインスタグラムで発信しているので、QRコードからご確認あれ。

手間を惜しまぬボディケアで 愛車を守る、頼れるスペシャリスト



ダムクラフトで提供するジーテックのクリスタルセラムウルトラは、最先端ナノセラミック技術が注がれた最上級製品。

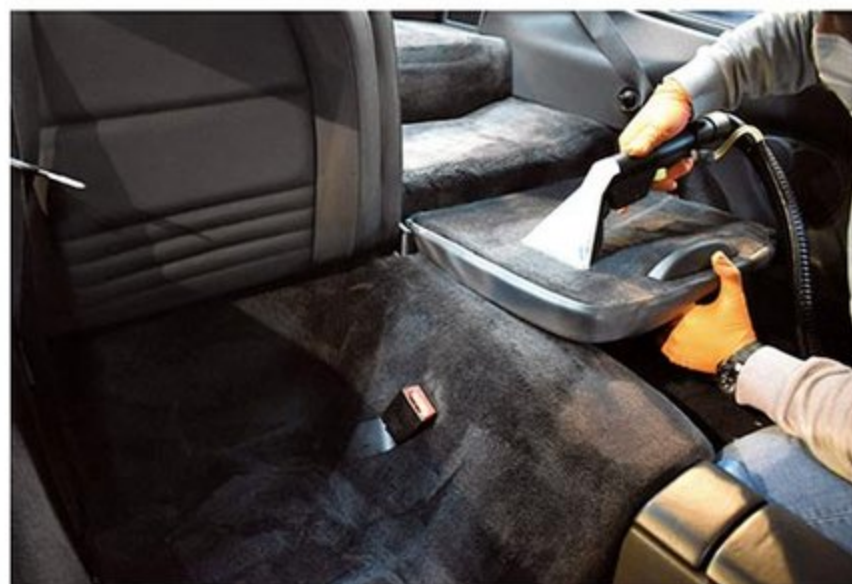
→ボディの艶を引き出すだけでなく、防汚性や耐久性にも優れる美点を持つ。美しいボディを簡単に維持したいならば、ダムクラフトでその効果を実演してくれるので、一度確認してみたい。



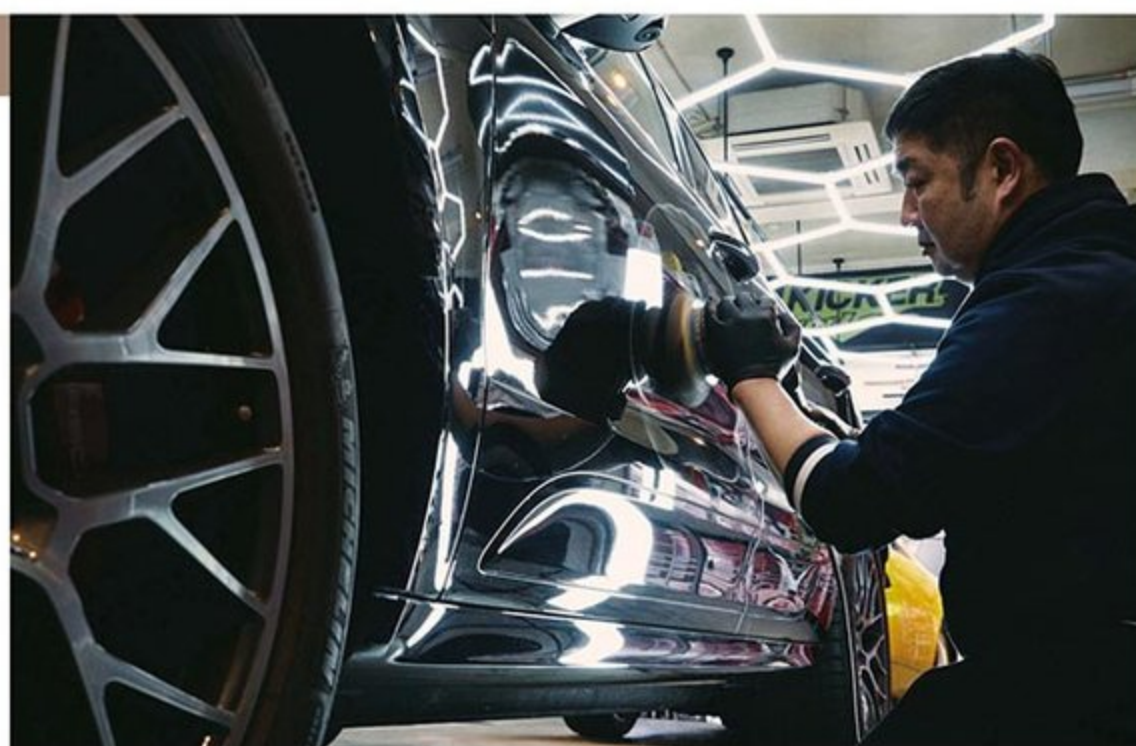
最初に行うのはベースレイヤーの施工。専用パフを使って液剤をボディに塗り込んでいく。ベースレイヤー層の塗りムラを防ぐため、同じ工程を2度行う必要があるようだ。



ベースレイヤーの処理が終わったら、トップコート専用コーティングを施工。強力な防汚性能と撥水性能をボディに宿すことができる。施工後に再施工を行う場合は、トップコート層のみの処理が可能のため、結果的にトータル費用を抑えることができるメリットもあるようだ。



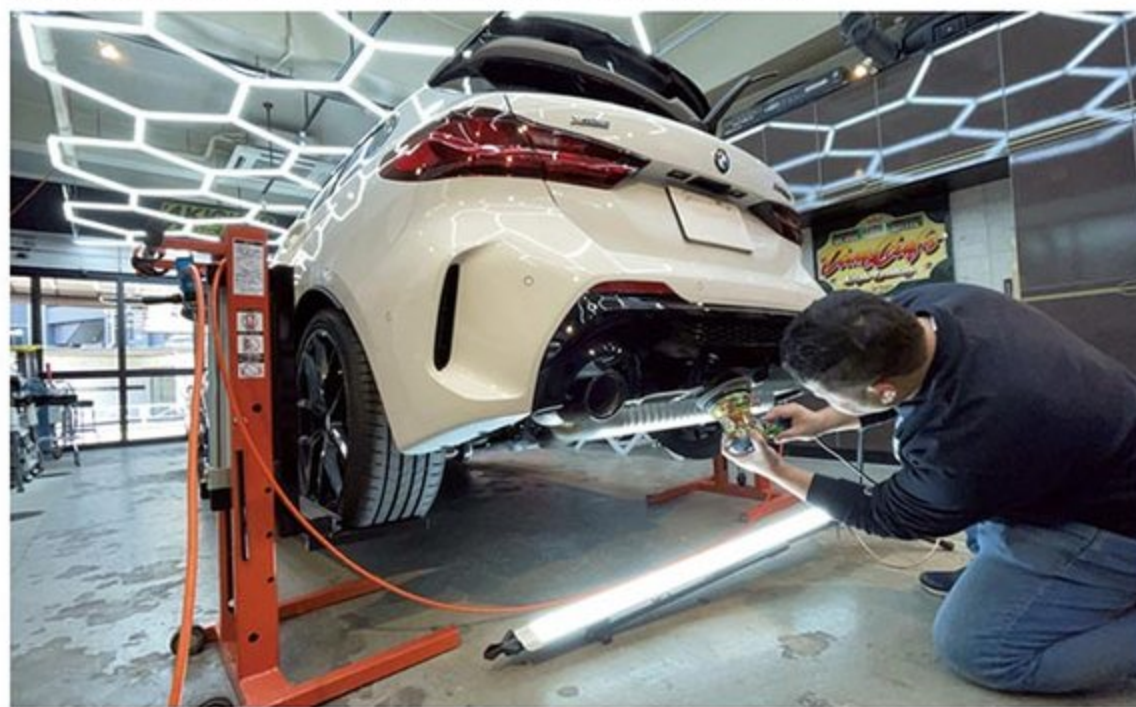
シートやフロアを丸洗いする室内リフレッシュは、車内の臭いを解消できることもあって、中古車を購入したオーナーから依頼されるケースが多いとのこと。



カーディテリングの基本となる磨き施工にも、ダムクラフトが長年研鑽した卓越した技術が注がれる。細かい部分にいたるまで丁寧に下地を整えることで、コーティングの性能はフルに発揮できるそう。



キャビンの温度上昇を抑えてくれるウインドウフィルム施工は快適な車内を求める向きに最適な施工。ガラスの面積が大きいクルマほど、その効果を強く実感できる。



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。



塗装の劣化が気になるクラシックモデルでも、塗装の状態をしっかりと確認しながら磨きを入れていくことで、往年の姿を取り戻せるという。大事にしたいクルマがあるオーナーにとって心強い存在だ。

目

黒駅からほど近い好立地に店舗を構えるダムクラフト。クルマに関することならあらゆるニーズに応える体制を整えているが、その中でも多くの顧客から頼りにされているのが、ボディを美しく仕上げるディテリングのメニュー。特に卓越した磨きと組み合わせられるボディコーティングは、塗装状態に応じたベストな下地作りが整えられることもあり、優れた耐久性と奥深い艶を作り出すことができると評判が高く、クルマを愛する好事家たちから絶大な支持を受けている。

施工可能なコーティングは、効果が異なるブランドを複数ラインナップしているが、特に評価が高いのはイギリス発祥のセラミックコーティング「ジータクニック」。

ボディに圧倒的な艶感を持たせつつも強力な防汚性能を獲得できる「クリスタルセラムウルトラ」を

施工すれば、長期間ボディを美しい艶のあるボディに仕上げながらも、圧倒的な防汚性能も手に入れることができる。

油分系やカーケミカルに含まれる洗浄成分にも強い耐久性を持つこともあって、施工後の耐久性に富んでおり、雨風の影響を受けにくい。その優れた効果はダムクラフトが実施している長期テストでも立証済みとのこと。屋外駐車を強いられるクルマと抜群に相性が良いそう。

新車からクラシックモデルまで、幅広い世代のクルマに対応できることも見逃せない。製造から30年近く経過したクルマのボディは経年劣化の影響もあって、様々な問題を抱えていて当たり前だが、ダムクラフトならば塗装の状態を見極めることで衰えていたボディ塗装を蘇らせてくれる。他では断られるレベルのボディであっても、ダムクラフトならば施工できるケースも多いので、遠慮なく相談して欲しいそう。



ホイールを脱着してホイールの裏側やブレーキキャリパーまでコーティングを行う「パーフェクトホイール&キャリパーコーティング」もボルシェオーナーから絶賛されているメニュー。頑固なスラッジ汚れを徹底的に除去することで、見違えるほど美しく蘇る。さらに施工後は汚れの付着を大きく抑えることができることも美点。興味があればQR動画を御覧いただきたい。



営業時間／10:00～19:00
 不定休
 〒243-0307
 神奈川県愛甲郡愛川町半原3871-2
 ☎046-211-5121 <https://p-fac.jp>

■ピーファクトリー

P-Factory



屈指の技術で美しい仕上がりを約束 “待たせない”迅速な施工も評判

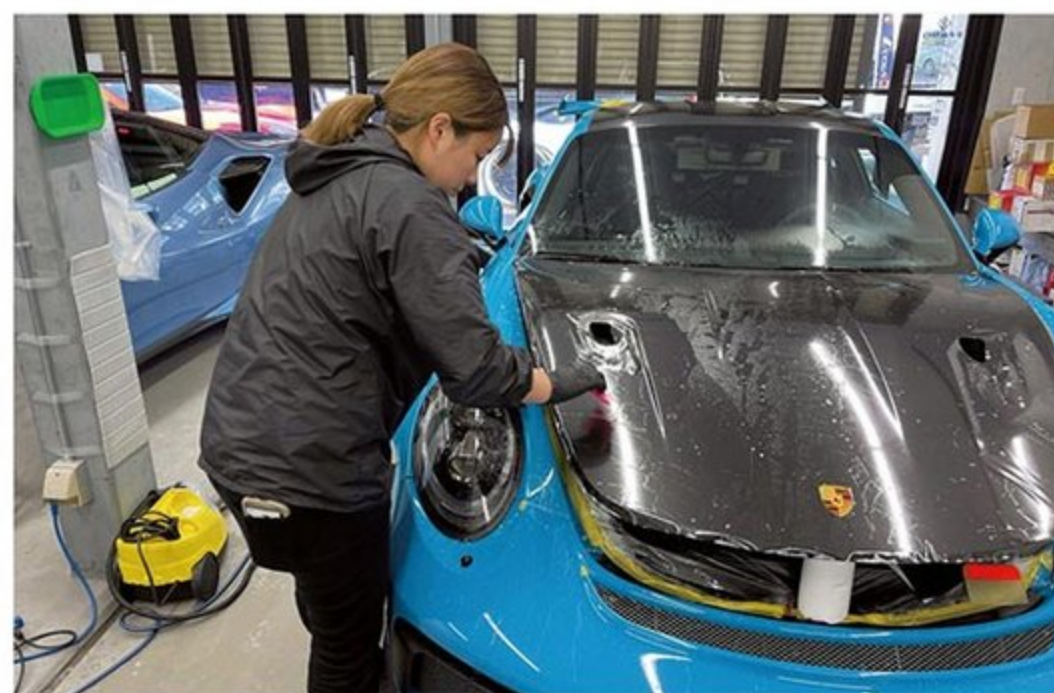
「P-Factory（ピーファクトリー）」は、プロテクションフィルム（PPF）の施工専門ファクトリー。代表の井上氏は、プロテクションフィルムが

風から飛び石にいたるまで、クルマのオリジナルボディを守りたいならば、塗装の上に強力な保護効果を持つフィルムを纏わせるプロテクションフィルムは最適な選択といえるだろう。特に希少価値が高いスーパースポーツやハイエンドモデルとは相性も良く、安心してドライブを楽しむためには、もはや必須の施工といってもいい。

雨

だが、フィルムを美しく、違和感なく仕上げていくには、シワやホコリを気にしながらの作業が強いられるだけではなく、クルマのボディは曲線もあれば加飾パーツの突起物もあるため、施工者にも高い技術が求められる。もちろん、フィルムの性能や特性をしっかりと見極める施工経験も重要だ。

神奈川県愛甲郡に店舗を構える



誕生した黎明期から活躍している凄腕インストーラーとして名高い人物。現在は国内外のフィルムメーカーでアドバイザーや施工講師を務めるなど、屈指の施工技術を持つことでも知られている。当然、ピーファクトリーの施工には、井上代表が積み重ねた独自の技術や経験が注がれており、あらゆるクルマを美しく仕上げ



この車両は、ラッピングとプロテクションフィルム両方の効果を備える、Flexi Shield（フレックスシールド）のコスメティックPPF（ボディ周辺）とカーボンPPF（ボンネット）が施工されている。

←プロテクションフィルムが本格普及する前の黎明期から活躍する井上代表。自らが研鑽した技術を注ぐことで、美しさにこだわったフィルム施工をユーザーに提供している。



プロテクションフィルムはメーカーごとに長所は異なるとのこと。問い合わせが急増しているマットペイントの車両には、美しい肌感のイメージが強まる相性の良い製品をオススメしている。



空調完備の施工ブースは2つ用意。各ブース2台ずつ、合計4台が同時に作業可能。ボディの下準備やプレカットデータのカスタマイズ、フィルム施工、施工後のフィルムのチェックなどの各工程を調整することで、施工の速さも心がけている。



高性能プレカットシステムも導入済み。各ブランドのプレカットフィルムのカスタマイズも自由自在だ。ちなみにカットデータが無い車両に関しては、実車合わせでフィルムを1枚1枚ごとに製作して対応している。



“施工を待たせたくない”ということもピーファクトリーのこだわりのひとつ。施工を希望するクルマを預けてもらえれば、施工ブースとインストーラーのスケジュールを調整することで対応可能。おおよそ1週間ほどの時間をもらえらばとのこと。



自らが持つ技術やノウハウを次の世代のインストーラーに伝える技術研修活動も積極的で、ピーファクトリーでも全国のディテールショップに向けた技術指導を行っている。先日、北米で開催されたSEMAショーのFlexiShieldのブースでも、多くのギャラリーの前でデモンストレーションし、その高い技術を披露したそう。

→フロントウィンドウを飛び石から保護してくれるウィンドウプロテクションフィルムやボディの色替えを気軽に楽しめるカラーラッピングも人気メニュー。特にウィンドウプロテクションは効果が高いこともあって、大半のオーナーがプロテクションフィルムとの同時施工を希望するそう。



←2022年3月に国際オートアフターマーケットEXP02022において、日本カーラッピング協会が主催した第1回「全日本ペイントプロテクションフィルム選手権2022」。各地で活躍する36名の精鋭インストーラーが、複数の箇所の施工を限られた制限時間内でいかに美しく施工できるかというトーナメント形式の真剣勝負だったが、長年技術指導を行っている直弟子(井上代表の娘さんです)が初代チャンピオンの栄冠を獲得。ちなみに女性が優勝したのは世界的にも初の快挙だそう。

北米のプロテクションフィルム「FlexiShield」 輸入代理店としても活動

全50色のカラープロテクションフィルムが選べる高品質プロテクションフィルムブランド「FlexiShield」。フィルムの設計開発や製造などを外部に委託することなく、自社で行うこともあって、多彩なバリエーション展開やUSA製品ならではの高品質が魅力。井上代表が惚れ込んだこともあって、日本国内の窓口を担うFlexiShield Japanとしての活動も行っている。



↑選べるプロテクションフィルムは全50タイプ。多彩な色表現ができるカラーフィルムや深いツヤ感が特徴のグロスカーボンフィルム、クリア&マット系フィルムまで、ラッピングフィルムに迫る選択肢を持つ。強力な保護効果でフロントウィンドウやヘッドライトを守ってくれる専用プロテクトフィルムも高い評価を得ている製品だ。

てくれる。
そしてもうひとつ、ピーファクトリーの見逃せない特徴として挙げられるのが「顧客を極力待たせない」という考えだ。
広大なボディパネルにフィルムを貼り付けていく工程は細かな作業の連続で、多くのユーザーが想像する以上に時間がかかってしまうもの。さらにプロテクションフィルムの需要が急激に高まっていることもあって、施工の予約待ちが2〜3カ月という専門店も珍しくないほどだ。

「事前に電話で相談してもらい、クルマをある程度の期間（おおよそ1週間前後）預けてもらえれば、ファクトリーのやりくりで施工を承ることができます」とのこと。遠方のユーザーからの依頼に対しても、自社で所有するセーフティローダーで車両の引き取りに対応するなど、厚いバックアップ体制も嬉しい。プロテクションフィルムを検討しているユーザーにとって、安心して頼ることができるスペシャリストなのだ。

営業時間／10:00～20:00(日曜日、祝日18:00)

年中無休

〒537-0024

大阪府大阪市東成区東小橋1-17-19

☎06-6972-9977 <https://www.hosokawa.co.jp>

←一般的な整備から吸排気系や足まわりまで手がけられるファクトリーを完備。大型タイヤチェンジャーも備えるため、大径タイヤホイールの交換も即日対応することができる。

→ショールームにはカスタマイズに最適な車両が展示されるほか、世界中から集めた旬のパーツをディスプレイ。



大阪に拠点を構えて22年の老舗 カスタマイズのワザに自信あり



新車を購入したオーナーから依頼されたベントレー・ベンテイガは、ローダウン&ANRKY AN10の23インチを組み合わせで早速カスタマイズ。ポリッシュカラーが再燃していることもあって、引き合いが多い組み合わせになるようだ。



←世界限定900台のランボルギーニ・アヴェンタドールSVJクーペが展示販売されていた。旬の鍛造ホイールとの組み合わせは鉄板の選択肢。銘柄選びからマッチングまで相談して欲しい。



大阪市の中心エリアに店舗を構えるボンド大阪。最寄り駅(JR玉造駅)から歩いて5分、クルマでも高速IC(阪神高速森之宮入口)から5分と、アクセスの良さも魅力だ。

全 国各地に販売拠点を展開するボンドグループ。いずれの店舗でも個性溢れる魅力的なモデルを探ることができるが、ボンド大阪はグループの中でも2000年オープンという長い歴史を紡いできた老舗の拠点になる。

の中でも特にカスタマイズの分野に強いことで知られている。ショールームにはカスタムのベース車として最適な個体が展示販売されるほか、グループ会社のラグーコーポレーションを通じて供給されるブランドパーツも豊富にラインナップ。実際に自らの目で確認しながら、愛車にオリジナリティを与えてくれるアイテムをチョイスし、それを速やかに取り組むことが可能だ。

ショールームの奥には充実の設備を整えたサービス工場も併設。日常的な整備点検からカスタマイズといった非日常プラスαの要素まで、他店に頼ることなくワンストップで手に入れられる。強力なバックアップ体制でサポートしてくれる営業スタイルも、オーナーにとって心強く思えるはずだ。

bond Omiya

■ボンド 大宮

マーク清原◎PHOTO&REPORT

営業時間/10:00~20:00

定休日/無休

〒331-0812

埼玉県さいたま市北区宮原町 1-470-1

☎048-660-0066 <http://www.hosokawa.co.jp/>

内外装の各部にはリアルカーボンをふんだんに使用。シートや内装の素材はアルカンターラ。エンジンは3.9ℓのV8ターボで720PSを発生。もちろん極上のコンディションを保っている。



2020年式のフェラーリF8トリブート。走行距離は6000kmで、ブラックのボディカラー×グレー内装となるディーラー車。車両本体価格は4780万円。フロントが21インチ、リヤには22インチのANARKYホイールを履いている。



引く手あまた状態のG463Aの中でも、よりプレミアムな装備が与えられた限定モデルであるマヌファクトゥアエディション。ホワイト×ブラックのエクステリア、グレー×ブラック内装+ダイヤモンドステッチのシート、ブルメスターサウンドシートヒーター&ベンチレーションに360°カメラなどの装備が付き、車両本体価格は2158万円。



品薄が続くハイエンドスポーツだが、比較的探しやすいフェラーリ・カリフォルニアTとAMG GTシリーズは注目度も抜群という。レッドのカリフォルニアTの価格は1878万円。ブラックのAMG GTナイトエディションは1948万円。

各分野に精通した腕利きのスタッフが オーナーの希望にフル対応



ショールームは埼玉新都市交通、ニューシャトルの加茂宮駅から徒歩で3分、国道17号の上り線沿いに位置する。25インチまで対応のタイヤチェンジャー&バランサーマシンを完備するなど、MANSORYやHYPER FORGEDなどの人気ホイールの即日交換も可能とのこと。

埼玉

玉新都市交通ニューシャトルの加茂宮駅から徒歩で約3分、国道17号線の上り沿いにショールームを構えるボンド大宮。コアなクルマ好きに向けて全国展開を行っているボンドグループにおいて、12番目となるまだまだ新しい店舗でもある。

クルマ好きが多い地域柄もあって、ボンド大宮ではレアなスーパーカーから人気のGクラス、さらには手頃な欧州コンパクトモデルまで幅広い車種を扱っていることが特徴。在庫車はすべて即納が可能と、欲しい時に確かな品質を持つ信頼できる個体を提供できることが強みという。

もちろん、カスタマイズも得意としておりメニューは豊富に用意。店

長を務める富山氏を筆頭に各分野に精通しているスタッフが最新トレンドを提供するため、いま流行のアメリカ鍛造ホイールから、エアロインストール、SUVへのヒッチ装着など、どんな多彩な要望であっても、すべて1店舗で対応できるそう。

購入後に関しても、ボンドグループならではの厚いサービスを提供しているが、お店として特に心がけているのは、誰もが気軽に入れるような雰囲気やスタッフの全員が醸し出していること。オイル交換や車検相談など、クルマの主治医として活用してもらっているケースも多いそうだ。いい意味で敷居が高くないこともボンド大宮の魅力といえよう。

営業時間／本社 8:30～19:00(平日)11:00～15:00(日曜日、祝日) 東京branch 10:00～19:00 ※事故は24時間対応
定休日／本社 年中無休 東京branch 日曜日 <http://www.max-craft.com>

■本社・ファクトリー
〒224-0053
神奈川県横浜市都筑区池辺町4460
☎045-939-0299

■東京branch
〒150-0011
東京都渋谷区東3-1-3 広尾ビューヒルズ1F
☎03-6419-7321



↑クラシックモデルのレストアも膨大な作業実績を持つ。フルレストアのみならず、部分的な修復にも対応可能など、柔軟な営業スタイルも好評だ。

←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ため、まずは相談して欲しいそうだ。



マックスクラフトはスーパーカーやボルシェなどの施工で有名なプロショップ。高い技術を求められるモデルであっても、ボディ構造や状態に合わせた柔軟な対応で、美しい仕上がりを約束している。

最新モデルから旧車まで、幅広い世代のモデルに高品質の施工ができることが強み。マックスクラフトには大切な愛車を託せる確かな技術と経験がある。



あらゆるクルマを美しく治す ボディワークのスペシャリスト



自社ローダーを2台所有。車両の引き取りのほか、事故などの緊急時には24時間体制で対応。万が一の時も充実のサポートを約束している。

→横浜市都筑区に構える本社ファクトリーは、第三京浜港北ICからクルマで約5分程の位置。ディーラー以上のサービスをリーズナブルに提供している。



ク ルマのボディには、特殊な塗料やマテリアルが使われるケースが多いこともあって、施工する側にも高い技術やノウハウが求められる。特にスーパーカーやボルシェは精密かつ強靱なボディゆえに、どこに頼んでも同じというわけにはいかない。

神奈川県横浜市にファクトリーを構えるマックスクラフトは、1992年の創業以来、多くの輸入車のボディを手掛けてきているスペシャリスト。美しい仕上がりはもちろんのこと、ボディの特性まで考慮した仕事ぶりは、目の肥えたオーナーから高く評価されている。ホームページで様々な施工例を確認することがで

きる。ぜひご覧いただきたい。またリーズナブルな料金設定であることも強み。钣金塗装やレストア、カスタマイズの施工まで幅広く対応しているが、その作業工賃はディーラー基準の20%オフを基本としている。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においても、魅力的な提案ができるとのこと。

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、遠慮なく問い合わせ欲しい。



バックライトは定番トラブルのひとつ。このフェラーリF430スクーデリアのメーターはバックライトを交換することで復活させている。



フェラーリ308GTBのメーターは、内部のリフレッシュに加えて、盤面交換と指針を調整でマイル表記をキロ表記に変更。メーターリング周辺の樹脂もメッキ加工で美しく仕上げています。



初代NSXは登場から20年以上経過したこともあって相談が増えているモデル。この個体はリフレッシュと同時にカスタマイズも実施。カーボンメーター化&300km/hフルスケールと指針をイエローに変更している。

修理からレストア、カスタマイズまで メーターの悩みはすべて解決



バイクのメーターもお手のもの。このカワサキ750SSのメーターは、マイル表記からキロ表記に変更したほか、ケーブルまわりもフルオーバーホールすることで、新品同然の状態を取り戻している。



も珍しくない旧車世代ともなれば、なんとか動いているというメーターが大半だ。

愛好家にとっては是非にでも直したいメーターをモビーディックならば完全にリカバリすることが可能。盤面の剥がれや色褪せから、保護ガラスの劣化、内部メカニズムの不良など、あらゆる問題を解決することが出来る。当時の資料を元にしたオリジナルの復活やオーナーのちょっとしたカスタマイズの希望なども自由自在。仮にパーツが欠品していたとしても、資料を元に再生することも可能という。

モビーディックのホームページでは、修理やレストアの作業例を詳しく解説している。愛車のメーターに不満があれば参考になるはずだ。

計

器類のスペシャルショップとして、長いあいだ技術と知識を磨き上げてきたモビーディック。その卓越した独自の施工術を求めて全国から様々な依頼が寄せられるが、特に急増しているのがメーターの修理レストアに関する相談だ。

クルマやバイクを構成する部品の中でもメーターは経年劣化の影響を受けやすく、トラブルの症例も多岐に及ぶ。なかでも30年以上前の個体

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/>

■ミストラル

mistral



旧き良き時代を 現代に再現した 唯一無二のカスタムGクラス

ミストラルが展開するカスタムブランド「メゾンミストラル・ナローデザイン」が狙うコンセプトは、W460/W461時代の普遍的なテイストを現代のクオリティで味わおう、というもの。

安心して楽しめる高年式モデルをベースとしながらも、細部のディテールを旧き良き時代に原点回帰させることで初期のW460型のクラシックスタイルを満喫する。今のGクラス人気の主流となるには少々難しいかもしれないが、ゲレンデヴァーゲンと呼ばれていた時代のスパルタンで無骨なオフローダーを好んでいた向きにとっては、まさに格好のアプローチに映るだろう。実際、ブランドの発足以来、ミストラルの手を経て多くのGクラスが愛好家のもとに旅立っているのだ。

そんなメゾンミストラルが用意するスタイルプログラムは2タイプ。W460/461の純正部品を用い、特殊加工を加えて仕上げられるバージョン1と、キット化されたFRPパーツで細部のディテールを再現していくバージョン2を選ぶことができる。フロントまわりのデザインやパーツ素材は異なるが、ともにクラシカルなGスタイルを追求できる唯一無二のプログラムである。

ちなみにこの2つのプログラムは、施工方法が異なることも特徴。純正部品をベースに仕上げるバージョン1は、純正ディストロニックの移植などボディ側に本格的な特殊加工を用いる必要があるが、FRPパーツを用いるバージョン2はボディ側の加工は不要。クラシカルなGクラスを気軽に楽しめるのだ。



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。メゾン・ミストラルとしての活動に加えて、「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。

MMND-PROF. Ver2



ドアミラーは純正ミラーを取り付け。フェンダーに付いていたキノコミラーを外し、ミラーブラケットにサイドカメラが埋めこまれている。



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)。JWL及びVIAの認可を取得した車検適合品だ。



フロントグリルやライトベゼル周りは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。リヤのセパレートバンパーもMMNDパーツで抜かりなく再現している。



フロントまわりのデザインはバージョン1とは異なるが、クラシカルな雰囲気は同じ。ボディ側の純正機能を損なうことなく楽しめる。上方に取りつけたナンバープレートブラケットはプロフェッショナルの純正部品を使用している。

MMND-PROF. Ver1



純正バンパー換装も実施。純正ディストロニックも移植されるなど、機能面を損なわない加工も大きな見所。

ドイツ製のアルミサイドステップを装着することでサイドビューの精悍さもアップ。細部までこだわりの手法が注がれる。



純正パーツを特殊加工するバージョン1。「原点回帰のスタイルに最新の機能を融合」させるべく、装着には特殊加工が必要になるが、その完成度の高さに惚れ惚れしてしまう。



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



総生産台数1700台、日本へは53台ほどの割り当てだったというAMG GTブラックシリーズ。エクステリアはAMG GT3車両で培ったノウハウが投入されている。エアロパーツなどの影響で、車高は低く抑えられている。



激レアなスーパーカーを
 日常に連れ出してくれる
 最高峰のリフターシステム

Mercedes-AMG GT Black Series

ROBERUTA LIFTER SYSTEM

目 の前にたまたま2台のAMG GTブラックシリーズ。この光景だけでロベルタリフターシステムと、それを提供するロベルタファクトリーの魅力が証明される。何しろ総生産台数こそ1700台近いとされるが、日本へは53台のみの割り当てだった稀少車である。こうしたレアモデルにこそロベルタが欠かせないというのは、ハイエンドカーに限ってはや定説だ。

2020年に発表された同モデルは、歴代AMGの中でもっともパワフルと謳われる、最高出力730PSもの出力性能を持つ。その強心臓もさることながら、ホイール支持とサスペンション機能を分離し、スプリングとダンパーストラットを下側のラテラルリンクで支える、レーシングカー譲りのダブルウィッシュボーン

大型ウイングに「GT BLACK SERIES」のロゴこそブラックシリーズの証。稀少車ながらガレージに仕舞い込むのではなく、ロベータリフターシステムを使って積極的に走らせたい。



ロベータファクトリーにはハイエンドカー、スーパースポーツが数多く入庫してくる。今回のように、AMG GTブラックシリーズが2台並ぶというレアな光景だって珍しくない。



→サスアッパー部に取り付けられるシリンダー本体によって車高を変化させる。すべて車種別専用設計で、長期的な信頼耐久性にも優れており、稼働部には10年保証がつく。

←車高変化を駆動するユニットは純正工具の収納部に設置することを可能とした。そのためラゲッジスペースをまったく犠牲にすることがない。重量増も最小限に抑えられる。



車高上下をつかさど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自由に固定できる。写真のようにキーに取り付けるのも使い勝手良さそう。



車載バッテリーへの負荷を最小限に抑えたメインコントロールユニットがダッシュボードの奥に取り付けられる。音とインジケーターによってリフターの作動状況を伝えてくれる。

ン式サスペンションを持つ。随所に用意されるエアロパーツを含めて、このフットワーク性能を犠牲にせず、デイリーユースへ持ち出すためのキーデバイスが、ロベータリフターシステムである。

例えばブラックシリーズが究極的なホットモデルであっても、基となるAMG GT自体は普段使いを許容するグランツーリスモである。しかし、最低地上高の低さに加えオーバーハングの長さなどで、日常での気苦労は絶えない。そんな時、ロベータリフターシステムがあれば、スイッチひとつで瞬時に車高を上げることができる。これなら縁石や駐車場のス

ロープなどの段差を乗り越えることが容易になるはずだ。コンプレッサとエアタンクからなるボックスユニットは、純正工具などの収納スペースに設置される。つまりラゲッジルームをまったく犠牲にしない設計である。ユニット自体は軽量コンパクト設計だから、重量増を最低限に抑えられる点も嬉しい。

これは製品の完成度はもとより、開発現場を兼ねるロベータファクトリーによる、卓越したインストール術も見逃せない。製品自体はおろか、新旧問わずあらゆるハイエンドカー、スーパースポーツを熟知した熟練マスタースタッフに取り付けてくれる。ボックスユニットやスイッチ類の取り付けも惚れ惚れするほど美しい。ボディや内装に手を加える必要もない上に、後付け感も皆無だ。

今では全国各地のプロショップやチューナー、時に正規ディーラーからも駆け込み寺的な存在として親しまれている。だからといってそこに数居の高さを感じる必要はなく、エンドユーザーが直接相談を持ちかけてもいい。車種や仕様、そのカスタムの内容までを含めて、包括的に相談に乗ってくれて、スムーズにロベータリフターシステムをインストールしてくれる。千葉県流山市にあるファクトリーには、いつも遠方から駆けつけたかのように他府県ナンバーが入庫していることが信頼の証だ。

ロベータリフターシステムは、装着してから5年間はメンテナンスフリーで使える上に、本体には10年保証（消耗品は5年）がつく。それだけ品質には自信が宿るからであり、実際、巷には10年以上、使い続けているクルマがたくさんある。もはや長年の歴史と実績によって、ロベータの品質と信頼耐久性、なにより優れた性能は保証されている。

ROUTE KS

■ルートKS

芝 修●PHOTO&REPORT

INFORMATION

営業時間／11:00～18:00

定休日／月曜日、火曜日

〒513-0826

三重県鈴鹿市住吉3-29-17

☎059-392-6677 <http://www.route-ks.com/>

長年モータースポーツに携わってきたARTAならではのダイナミックなフォルムを形成するリガヴェロ。

→シャープなY字型5本スポークを採用したブラックの鍛造ホイールもラインナップ。サイズはフロント＝8.5×19、リヤ＝11×20となる。



リヤアンダーディフューザーのセンター部から覗くのは、ステンレス製マフラーのアグレッシブな4本出しテール。コンプリートならではの希少なアイテムの一つだ。



ショールームに展示されるNSXは、日本自動車査定協会検査済証明書付きの走行距離の少ない極上車に厳選。NSXの中でも希少価値が高いタイプRも常時複数台を在庫している。

希少な1台を求めるならば 外すことができないNSX専門店



重量バランスや各部のクリアランスなど、レーシングエンジンのノウハウを詰め込んだ02タイプR用の新品3.2ℓ V6エンジンも展示。



鈴鹿店はホンダの聖地「鈴鹿サーキット」のすぐ近く。ショールームのガラスには紫外線99%カットのフィルムを貼ることで、展示されるNSXのボディを守っている。

初 代NSXの時代からスーパーGTに参戦しているARTA。今シーズンはGT500とGT300に2台のNSXを投入するなど、新旧のNSXとともに歩んできた。そのARTAが新たなカスタムカープロジェクト「ARTAメカニクス」を発足させて、第一弾として製作したのが、NSXをベースにした限定5台のコンプリートカー「リガヴェロ」だ。

多くの愛好家から注目を集めるボディパーツは、ボンネット／グリル／スポイラー類にドライカーボンを採用し、バンパー／前後フェンダー／サイドステップにはFRPを採用。コンプリートカーならではの軽量かつダイナミックなシルエットが楽しめる。さらにホイール

ルやステアリング／シートにもオリジナルの専用パーツが採用される贅沢な1台だ。

NSXの専門ショップとして活発な活動を行うルートKSでは、11月初旬にリガヴェロをショールームに展示。希少なモデルということもあって、多くのユーザーから熱い視線を集めていたようだ。

まもなくNSXファンにとっては残念だが、NSXの生産が終了してしまう。だがルートKSではこれまでに培った特別なルートを活用することで、希少なNSXをこれまで以上に積極的に取り揃えていく予定だ。

実際、本社ショールームには走行距離が少ない希少な92&02タイプRが並んでいる。極上のNSXを探しているユーザーならば、ルートKSを訪ねることを強くオススメしたい。



ゲンロク 2023年1月号 (毎月26日発売)
11月26日発売 No.443 第38巻第1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