

クルマを熱く楽しむエンターテインメントカーマガジン

Rosso

Car and Entertainment Magazine ロッソ

11 ロッソ
1997 November
クラブマン11月号増刊
680yen

現地取材速報
フランクフルト・シヨ
ハイライト
スーパースクープ試乗
ニュー・ポルシェ996
エクスタルレーシングレポート

最強のファイティング・ブル
ランボルギーニ・ディアブロ・イオタ&ディアブロMY98完全詳報
チューンナップ・フェラーリ&アルファの
鮮烈パフォーマンス
RETURN OF THE LEGEND
ランチア・ストラトスの栄光と影



特集:クローズアップ

イタリアンスポーツの頂点

STOCK CAR LIST

FERRARI

'90 641/2 (FORMULA ONE)
'90 640 (FORMULA ONE)
'97 550 MARANELL
'97 456GTA
'98 F355 F1
'98 F355 BERLINETTA (XR CHASSIS)
'98 F355 GTS (XR CHASSIS)
'98 F355 SPIDER (XR CHASSIS)
'96 F333 SP
'97 F50
'95 456GT
'89 F40 LM ELABOZIONE
'93 F40 LM COMPETIZIONE
'89 328 GTS (NEW CAR)
'87 288 GTO EVOLUZIONE
'85 288 GTO
'85 308 GTS QUATTRO VALVOLE KOENIG
'84 512 BBi
'82 512 BBi
'74 365 GT4/BB
'72 365 GTB/4 DAYTONA
'72 246 GT DINO
'66 275 GTB/6C ALLOY

LAMBORGHINI

'97 DIABLO VT ROADSTER
'98 DIABLO SV
'98 DIABLO SPORTS PACKAGE
'98 DIABLO CONFORT PACKAGE
'97 DIABLO SV-R
'89 COUNTACH ANNIVERSARY 25 (NEW CAR)
'88 COUNTACH 5000 QUATTRO VALVOLE
'71 MIURA SV
'68 MIURA P400

PORSCHE

'97 911 GT2 RACING EVOLUZIONE VERSION
'97 911 CUP 3.8 RSR (350PS)
'97 911 CARRERA TIPTRONIC S (TYPE993/285PS)
'97 911 CARRERA S
'97 911 TURBO S (TYPE993/430PS)
'97 911 TURBO 430PS UNIT (GT2 LOOK)
'97 911 with 430PS UNIT (430PS)
'98 911 CARRERA TIPTRONIC S (TYPE996/300PS)
'97 911 GT2 Version
'98 BOXTER
'96 911 TURBO GT2 STREET (430PS)
'92 911 TURBO S (TYPE964/381PS)
'87 959 (NEW CAR)

AMG

'98 S600L(7.0/4V 496PS)
'98 S600L(V12 440PS)
'98 S600L
'98 SL600(7.0/4V 496PS)
'98 SL600(V12 440PS)
'98 SL60(6.0/4V 381PS)
'98 S500L(6.0/4V 381PS)
'97 E60(6.0/4V 381PS)
'97 E60T(6.0/4V 381PS)
'97 E60-WIDE
'97 E50-WIDE
'98 C43
'98 E55
'97 E420T
'97 C36(3.6/4V 280PS)
'97 SLK230 KOMPRESSOR
'97 SLK230 KOMPRESSOR WIDE

MERCEDES BENZ

'98 S600L
'98 CL600
'98 SL600
'98 S500L
'98 CL500
'98 SL500
'97 E420
'97 E420T
'97 E320 (W210)

ROLLS-ROYCE

'94 SILVER SPIRIT III
'94 CORNICHE CONVERTIBLE IV

BENTLEY

'97 CONTINENTAL T
'95 TURBO R

LOUTS

'97 ESPRIT V8

BMW

'98 Z3M ROADSTER

他に中古車の在庫あり。

※掲載リストはすべて当社在庫車です。



次号登場車
SLK230 KOMPRESSOR





Art Sports — OSAKA —

アートスポーツ大阪
〒565 大阪府吹田市青葉丘北28-10/06-877-0123
E-mail spo@artsports.co.jp



Art Sports — TOKYO —

アートスポーツ東京
〒140 東京都品川区東品川1-3-10/03-5461-0123
E-mail spi@artsports.co.jp



Art Sports — HIGASHI OSAKA —

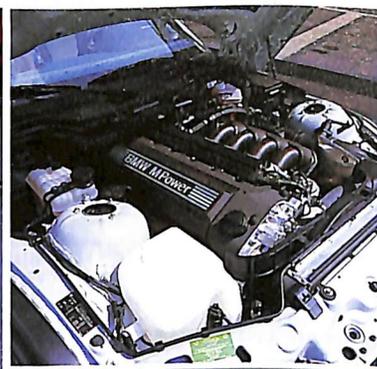
アートスポーツ東大阪
〒578 大阪府東大阪市加納6-8-10/0720-73-0123
E-mail sph@artsports.co.jp



Art Sports 0123 ARTEC MAINTENANCE GARAGE

アーテック
〒574 大阪府大東市中垣内4-1015-1/0720-75-0123
E-mail spa@artsports.co.jp

インターネット・ホームページ・アドレス
<http://www.artsports.co.jp/>



爽快 オープンエア

BMW Z3 Mロードスター

BMW Z3 M RoadSter

- DIMENSIONS 4025×1740×1266(全長×全幅×全高) 1350kg(車両重量) 2459mm(ホイールベース) 1422/1492mm(トレッド前/後) 2名(乗車定員)
- ENGINE S50 直6DOHC24V(型式) 86.4×91.0mm(内径/行程) 3201cc(総排気量) 11.3(圧縮比) 321ps/74.0rpm(最高出力) 35.7kg・m/3250rpm(最大トルク) MS S50(燃料供給方式) 51ℓ(燃料タンク容量)
- TRANSMISSION 5MT(形式)
- CHASSIS ラック&ピニオン/パワー(ステアリング形式) 前ストラット/コイル・後セミトレーリングアーム/コイル(懸架方式) 前後ベンチレーテッドディスク(ブレーキ) F7.5J×17・R9J×17(ホイール) F225/45R17・R245/40R17(タイヤ)
- エアバッグ(運転席・助手席) ABS エアコン標準装備





'97 FERRARI F50
 ロッソコルサブラック・新車・ファクトリー限定349台・
 スモルシート・1,230kg・4,700cc・520bhp/8,500rpm・
 48.0kg/6,500rpm
 ※他にイエローブラック有り
 ※生産中止決定

¥ASK



'93 FERRARI F40 LM COMPETIZIONE
 レッド・新車・ファクトリー限定車・水冷90°V8
 DOHC4バルブツインインタークーラー付
 ツインターチャージャー・515kg/700ps

¥ASK



'90 FERRARI F40
 ロッソコルサレッド・極上車・走行420Km
 ファクトリー限定車・ライトウェイトモデル

¥33,500,000



'97 FERRARI 456GTA (AT車)
 ブルースォータータン皮・新車・Wエアバック
 ※他、ブルマンレッドレザー有り

¥24,800,000



'97 FERRARI 550 MARANELLO
 モデナイエローブラック皮・新車・
 V12・5474cc・485PS・58kg/5000rpm・6F・
 ダンパー電子制御・2シーター
 ※他、シルバー

¥21,800,000



'97 FERRARI 550 MARANELLO
 レッドブラック皮・走行6,000km・新車並行車・
 ワンオーナー・極上車・Art Sports Delivally Car

USED ¥19,800,000



'83 FERRARI 512BBi
 ブラック・走行6,100km
 レストア車

USED ¥22,500,000



'96 FERRARI 456GT
 レッドコン皮・ディーラー車・
 走行20,000km・極上車
 ※写真と現車は異なります。

USED ¥13,500,000



'98 FERRARI F355 FI (AT)
 レッドブラック・新車・2ベダルAT・6F・Wエアバック
 他イエロー有り
 ※1月~2月入庫
 ※レッドキャリバーモデル有り
 ※チャレンジバンチングメッシュ付

¥ASK



'98 FERRARI F355 B
 イエローブラック・新車・6F・Wエアバック・リコモンドアロック
 ※各色お問い合わせ下さい。
 ※ゴールドキャリバーモデル有り。
 ※チャレンジバンチングメッシュ付有り。

¥14,200,000



'98 FERRARI F355 GTS
 ブルースォーターブラック・新車・
 6F・Wエアバック・
 リコモンドセキュリティーアロック付
 ※メタルトップ同色有り

¥14,500,000



'98 FERRARI F355 Spider
 イエローブラック・新車
 ※電動ソフトトップ

¥15,200,000



'72 FERRARI 365 GTB4 (DAYTONA)
 イエローコン皮・ボラーニワイヤースポークホイール
 実走24,000km

¥16,800,000



'96 PORSCHE 911 GT2 Road Version
 ボーラルシルバーブラック・新車・フルオプション・
 ファクトリー限定車

ラスト1台 ¥20,500,000



'96 PORSCHE 911 GT-2 Club Sports
 クラウンホワイトブラック皮・新車並行車・
 走行8,500km・極上車・
 Art Sports Delivally Car

USED ¥18,500,000



'97 PORSCHE 911 turbo S (430PS)
 グレーサーホワイト/グレー皮・新車・
 フルオプション・4WD・SR・Rワイバー・
 リアエアインテーク付フェンダーリアダブルウィング・
 リトロニック付・etc

¥17,300,000



'97 PORSCHE 911 turbo 430PS UNIT
 オーシャンブルーブラック皮・新車・
 AC・Wエアバック・ファクトリー430PS・92タンク・
 4WD・SR・Rワイバー・エアインテーク・etc
 ※他、グレーサーホワイト有り

¥16,300,000



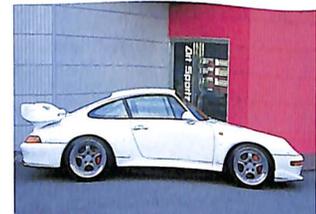
'97 PORSCHE 911 Carrera S (Tip-S)
 グレーサーホワイト/ブラック・新車・
 ターボホイール・リトロニック・サンルーフ・リアワイバー
 ※写真と現車は異なります。

¥12,800,000



'92 PORSCHE 911 Carrera S
 アメジストブラック・走行13,000km・AC・Fワード・
 Rワード・Rウイング(カーボン製)・
 ファクトリー限定車・極上車

USED ¥11,500,000



'97 PORSCHE 911 GT-2 Version
 グレーサーホワイトブラック皮・新車・
 サルーフリアワイバー・430PS・4WD・
 6F・リトロニック付・Base by Turbo S

¥18,500,000



'97 PORSCHE 911 Carrera Tiptronic S
 ブラックメタリックグレー・
 シートヒーター・Rワイバー・16インチホイール・
 リトロニック付

¥9,500,000



'97 PORSCHE BOXSTER
 グレーサーホワイトブラック・2,480cc・204ps/245Nm
 ※他、アークティックシルバー有り
 ※他、ハードトップ有り
 ※他、ティント有り

¥ASK



'97 PORSCHE 911 Super Cap 3.8RSR (350PS) (Type M6475)
 グレーサーホワイト・ブラックレカロ・ファクトリー限定車・
 エアジャッキ・フロント380mmブレーキ付・パワステ
 ※写真と現車は異なります。

¥21,300,000



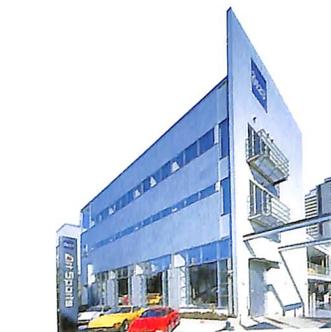
'98 PORSCHE 911 Carrera Tiptronic S (996)
 アークティックシルバーブラック・新車・フルオプション・リトロニック・
 サルーフリアワイバー・フルパワシート・300PS・etc
 ※2月頭入庫
 ※各色お問い合わせ下さい。
 ※写真と現車は異なります。

¥ASK

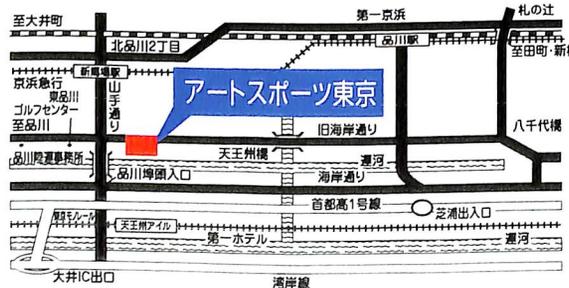


'92 VERN SCHUPPAN 962CR
 シルバー・空冷水平対向6気筒DOHC24バルブ+
 ツインターボ・3,400cc・600ps/7000rpm・
 66.3kg/5400rpm・100タンク

¥ASK



インポートディーラー
Art Sports
 TOKYO



STOCK LIST
 PORSCHE
 '87 950 レッドグレー皮 NEW CAR ¥39,500,000
 '95 GT2 Racing Version(450ps) スピートイエローブラックレカロ・走行2,000km USED ¥23,500,000
 '87 950 シルバーワイン皮・新車並行車・走行6,500km・新車同様・ディーラー整備車 USED ¥38,500,000
 FERRARI
 '85-286GT10 レッドブラック皮・レドクロシカント・走行6,500km・新車並行車 USED ¥37,500,000
 '98 320GTB ホワイトブラック皮・ディーラー車・走行18,500km USED ¥19,500,000
 '94 456GT1 ツインカム・電子制御・走行20,000km・ワンオーナー・極上車 USED ¥15,500,000
 '87 286GT10 EVOLUZIONE ¥ASK
 INFORMATION
 PORSCHE
 '98 GT1 Evolution ミッドシップ・限定生産・600ps エアジャッキ 予約受付中
 '98 998 Carrera フォトグラフィック・5色・11月~12月9日入庫予定 予約受付中
 '98 BOXTER B 2.8 E-3.0 E-7000 エアインテークリアワイバー付・入庫次第受付 予約受付中
 MERCEDES BENZ
 '98 CLK 43 フルオプション 予約受付中
 AMG
 '98 E56 フルオプション 予約受付中

●インターネットホームページ開設しました。
 ホームページ URL <http://www.artsports.co.jp/>
 東京 E-mail spt@artsports.co.jp
 大阪 E-mail spo@artsports.co.jp

98年モデル
 各車種予約受付中

●アートスポーツの取扱車は「アーテック東京」がメンテナンスをフォローし、1年保証(新車のみ)で販売しております。
 ●全国納車可能です。お気軽にお問い合わせ下さい。

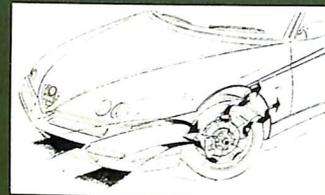


TGF
Ruote in lega



イタリアンデザインの華

アバンギャルドなデザインホイールながら、よく計算された効果を生み出す理想的な形。これがトレンドセッターホイール。



TEC ART

Professional Leather seat

車造りのプロフェッショナルが、そのテクニックを駆使してカスタマイディング。上質で洗練されたレザーと、コーディネートされたキャビンは車に新たな魅力を与え、華やかに生まれ変わります。オリジナリティあふれるあなただけの世界をプロデュースします。



取扱車種 **BMW**: E36 E30 E34 E39 E38 **メルセデス**: C E W124 W201 **VW**: GOLF POLO **AUDI**: A4 A3 80 **VOLVO**: 850 S70 V70

カタログのお申し込み、お問い合わせは

TOYOTSU TECHNIK

名古屋市千代田区名駅4-7-23 TEL.052-584-5022

テックアート特約店 〈関東地区〉サンビーム: 03-3709-4555 / マインズ: 0468-57-3313 / ニュー志津: 043-487-8811
〈中部地区〉岐陽ビーエス: 058-253-6666 / メッセ: 058-233-8139 / ガレージエルフ: 052-413-3251 / アイメック: 0565-46-0727

Rosso

Car and Entertainment Magazine

CONTENTS Nov.

26 スクーブ試乗
EXCLUSIVE REPORT:ニューポルシェ996

24 特集:イタリアンスポーツの頂点

26 PART1: SUPER REPORT
①:ランボルギーニ・ディアブロ・イオタ26
②:ランボルギーニ・ディアブロMY9834
③:フェラーリF50GT36

38 PART2:TUNED CAR
①:中谷明彦×IDINGフェラーリ512TR&F512M38
②:アルファコルセ・プロトタイプ・アルファロメオGTV・V644
③:フィアット・ブラーボ・アバルト46
④:GAPアルファロメオ155×145×14648
⑤:ガレージエスト・アルファロメオSZ&15554

123 PART3:TOPICS
再検証・フェラーリ355F1124
「50周年」に相応しい革新

128 PART4:ENTERTAINMENT
①:F50、1/12の夢〜タミヤ・コレクターズ・クラブ・スペシャル128
②:清水草一 in イタリア自動車雑貨店134

138 PART5:SHOP&PARTS
PROSHOP SAKANISHI/フェラーリ用アルミホイールセレクション

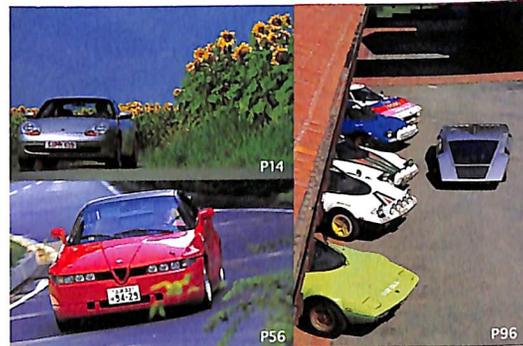
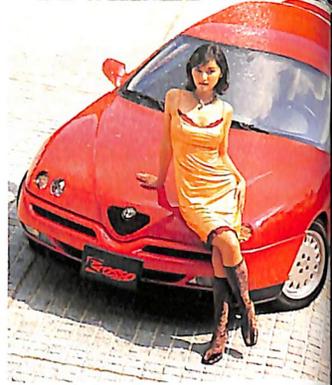


COVER CAR

●アルファコルセ・アルファGTV・V6 ●アルファロメオのレーシングデビューともいえるアルファコルセが製造担当するチューンドGTV (詳細はP44に)。撮影協力:クイックレーディング ☎03-3938-1775

クラブマン11月号増刊 第11巻第20号 平成9年11月1日発行 定価680円(本体648円)
 発行人:笹本健次
 発行所:〒154 東京都世田谷区弦巻4-2-3 塚本ルミネビル2F
 株式会社ネコ・パブリッシング TEL 03-3706-7501
 編集人:安東俊晶
 編集室:〒166 東京都杉並区高円寺南3-46-9プラザU4F ホットショット TEL 03-5307-7285
 ©1997 NEKO PUBLISHING CO.,LTD.
 本誌掲載の写真、イラスト及び記事等の無断転載を禁じます。

表紙撮影:福水 匠
 車両:アルファコルセ・アルファGTV・V6
 協力:クイックレーディング
 かずさアカデミアパーク
 モデル:八木沢れいな
 ヘア&メイク:浦井君江(MELANGE)
 スタリスト:早川和美
 デザイン:ARGOS
 森 孝一
 田谷政義
 横田 潤
 上治伸一
 印刷:凸版印刷株式会社



9 Special essay
 ROSSO Front View :安東俊晶/清水草一/千葉 匠
 ROSSO NEW CAR FILE 05
 NEW COMER Catch Up ~ Road Impression&Information
 60 #01 AUDI A6・2.8quattro
 62 #02 Mercedes-Benz C240&C280
 64 #03 VOLVO S40/V40T-4
 66 #04 FORD TELSTAR
 NEW CAR 1000km ROAD TEST
 68 東京⇄木更津⇄水戸、ロングドライブでフルチェック!
 ALFA ROMEO 145
 72 女性のためのバイヤーズガイド Check to Choice⑤
 FIAT barchetta
 Lock On 看板娘④
 ショップのアイドルを探せ!! FILE04~アレーゼ調布

75 '97フランクフルト・ショー完全速報
 アルファ156/VWゴルフIV/オペル・アストラ/シトロエン・クサラ/ショー見聞録

90 ROSSO Photo Gallery
 「F1 Grand Prix」:原 富治雄

96 RETURN OF THE LEGEND②
 LANCIA STRATOS~「前衛」と「異端」のグラフィティ

106 今月の女王様~La Donna con Rossa④
 「片石貴子」

ROSSO COMIC<Lesson ④>
 107 「Go to Heaven」フェラーリ、フェラーリ、フェラーリ」

118 新車価格表/NEWS&TOPICS
 MONTHLY PROGRAM
 ドライブイン・シアターMOVIX120
 VIDEO121
 CD122

142 FIA GT ROUND 8/SUZUKA1000km
 GT TECHNOLOGY
 史上最強マシンに迫る

148 Mercedes-Benz TUNER'S CLIP
 #4 BRABUS SLK V8

154 PORSCHE TUNER'S CLIP
 #3 PROMODET 964turbo

158 SPECIAL INTERVIEW
 八木沢れいな「車窓の景色が好きなのは、助手席派?」

163 REGULAR PROGRAM
 EVENT
 「CHEVROLET in Pool Side Garden ~ビーチクイーンコンテスト」163
 ROSSO GOODS FILE
 :R/C CAR Guidance165
 :NEW GOODS INFORMATION167/169
 :Test&Report167
 :BACK NUMBER INFORMATION169

171 プレゼント
 172 次号予告

BRAVO ABARTH 登場!!

イクリア車ファン熱望の



赤いサソリが跳ねる!!

FIAT Bravo 2.0 HGT ABARTH 車両本体価格 ¥2,980,000

スペック: 1998cc 5気筒DOHC20バルブエンジン・
 最高出力147ps/6100rpm・
 最大トルク19.0kgm/4500rpm・
 フロントベンチレーテッドディスクブレーキ・
 リアディスクブレーキ・
 全長4030×全幅1750×全高1420mm・
 重量1190kg・5速マニュアル

標準装備: エアコン・ABS・チルトステアリング・
 運転席シートリフター・ラジオカセット(EUバンド)・
 センทรัลロック・電動ドアミラー・スポーズシート・
 ヘッドレスト付スプリットリアシート・フォグランプ

特別標準装備: エアバッグ付革製アバルトステアリング・
 革製アバルトシフトノブ・アバルトホイールフルキット・
 アバルト15インチアルミ・アバルト強化スプリング

カラー: ブラック・レッド・ブルー・メタ・レモン

ブラポーアバルト内見会: 9/27(土)28(日)東京ショールーム・10/4(土)5(日)大阪ショールーム・10/18(土)19(日)名古屋ショールーム ※詳しくはフリーダイヤルまで。

LANCIA

ランチャイpsilon
 1.4LX 5MT 車両本体価格 ¥1,898,000
 1.2LS CVT 車両本体価格 ¥1,798,000

KALEIDOS
 オプションカラーは選べる100色

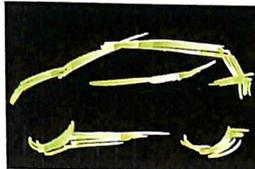


ランチャカッパ
 SEDAN 2.0LE AT 車両本体価格 ¥3,920,000
 SEDAN 3.0LS AT 車両本体価格 ¥5,370,000
 COUPE 2.0L TURBO SMT 車両本体価格 ¥5,000,000
 COUPE 3.0LS AT 車両本体価格 ¥5,810,000
 WAGON 3.0LS AT 車両本体価格 ¥5,500,000

AUTO TRADING LINE UP



VW BEETLE
 VINTAGE II 車両本体価格 ¥1,686,000
 CAL-LOOK 車両本体価格 ¥1,686,000
 SUPER STREET 車両本体価格 ¥1,415,000
 CLASSIC 車両本体価格 ¥1,230,000



M-BENZ A160
 全国限定100台
 車両本体価格 ¥2,980,000
 ベイビーメルセデスA160が遂に日本に上陸。
 最大居住性、最大安全性を追求した
 究極の実用車です。



FORD KA
 車両本体価格 ¥1,640,000
 超未来的デザインで登場した
 フォードの世界戦略モデルカー「KA」。

東京ショールーム
9/5(金)OPEN!!
 9/5~9/15 オープニングフェア開催中!
 東京都目黒区下目黒2-22-16
 お問い合わせは03-3491-9000まで
 ※山手通り沿い
 山手線 目黒駅徒歩10分
 東急目蒲線 不動前駅徒歩6分
 男女スタッフ募集中



大阪ショールーム
10/4(土)OPEN!!
 大阪府池田市八王寺2-1
 お問い合わせは0120-63-1577まで
 ※阪神高速、中国道、阪急宝塚線等、
 各交通機関より近く大変便利です。
 是非ご来店下さいませ。
 男女スタッフ募集中



全国展示予約会

- 9/27(土)28(日) 横浜クラブC
- 10/4(土)5(日) 大阪西オートザム堺西
- 10/10(祝)11(土)12(日) 群馬ガンカイ
- 10/18(土)19(日) 横浜クラブC&徳島Bスタイル

東京 大阪ショールームOPEN記念BIGプレゼント実施中!! 30万円購入補助券をプレゼント!!

右下の要項により資料請求される際に抽選券をご同封下さい。10/5消印まで受付いたします。抽選でオートトレーディング全車種に有効な30万円購入補助券をプレゼントいたします。

総輸入元・総販売元
AUTO TRADING
 Luft Japan Co., Ltd.

ホームページアドレス www.ilc.or.jp/auto-trading/
 ホームページアドレス www.nostalgic.co.jp

オートトレーディングフットジャパン株式会社
 〒480-11 名古屋市郊外長久手町喜婦嶽205
 TEL 0561-63-1577 FAX 0561-63-0577

全国ディーラーネットワークからもお届けいたします。まずはフリーダイヤルまで。

0120-63-1577

■地区代理店

- 群馬 ガンカイ(株)オートライフ 027-266-8104
- 愛知 オートトレーディング本社 0120-63-1577
- 横浜 クラブC(オートトレーディング横浜支店) 045-625-0047
- 大阪西 オートザム堺西 0722-44-0167
- 小田原 サンガレージ 0465-35-7600
- 徳島 Bスタイル 0886-23-2333
- 山梨 オートザム岐西 0552-84-5422
- 徳島 B.M.Cサービス 0878-85-4451
- 山梨 (株)遠藤自動車 0555-23-8911
- 福岡 サムシング 092-291-0161
- 豊橋 オートギャラリーワイズ 0532-64-5741
- 全国のONIX店でもお取り扱いしております

パンフレットをご希望の方はその車種の資料請求券と、表記の金額分の切手を同封の上、オートトレーディングまでお送り下さい。必ずお電話番号と郵便番号をお書き添え下さいませ。

資料請求券 ロッソII ブラポー ¥500	資料請求券 ロッソII Y ¥500	資料請求券 ロッソII K ¥500	資料請求券 ロッソII ビートル ¥500	資料請求券 ロッソII A160 ¥500	資料請求券 ロッソII KA ¥1,500	30万円分 購入補助 抽選券
--------------------------------	-----------------------------	-----------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	----------------------

FAS 全国に広がる提携整備工場をご利用いただけます。
 万が一の事故や故障でも24時間バックアップ。

全国直販システム お電話と書類のやりとりだけでお問合せから
 納車まで可能な便利なシステムです。

ボディカラーが素直に
クルマのキャラクターを現わす。
そんなクルマに乗り続けて早10台



What's Rosso?

文：安東俊晶 text by Toshiaki Ardou

ROSSO Front View 1

長期テストカーとして乗っていたクルマは別にして、全くのプライベートカーだけを数えると、僕はこれまでにちょうど10台のクルマに乗ってきた。実はこの原稿を書いている今日、その記念すべき10台目の契約をしてきたところだ。

その10台の中で、赤いクルマは1台のみだった。それはアルファロメオのアルフェッタである。1974年式の1・8セダンで当時のアルファロメオのディーラー、伊藤忠オートの中古車センターで、ワンオーナーの程度極上物を手に入れた。ツインヨークウエバーの付いた伝統のツインカムエンジン、トランスアクスル方式のトランスミッションとドデオン式のリヤサスペンション、リヤがインボードタイプになった4輪ディスクのブレーキなどなど、生粋のスポーツセダンを体現した真っ赤なセダンに、大いに満足して僕は乗っていた。

ただ残念ながら、当時のアルファロメオは車体の防錆処理が最悪の時期で、ボディの耐久性の評判を致命的に落としてしまった。現在のアルファロメオは全くそんなことはないが、一度落としてしまった評価を回復させるのは並大抵のことではなかっただろう。当時流行っていたジバーボードという防錆処理を前オーナーが施していたにもかかわらず、僕のアルフェッタも御多聞に洩れず、錆との壮絶な戦いがあったのを覚えている。

塗装のクオリティも良いとはいえず、手入れを欠かすと観面に色が褪せてしまったものである。

それでも、豪快に吹け上がる4気筒ツインカムエンジン、絶妙な乗り心地と操縦性を提供してくれるサスペンションに、大満足で乗っていた。

考えてみると、これまで僕が乗ってきたクルマたちは、素直なんだが主体性が無いのか、それぞれそのクルマのイメージにストレートなボディカラーを選んでいったような気がする。

運転免許を取得して3台乗り継いだ最初のクルマ、プリンス・スカイラインはシルバーマタリックとゴールドメタリック、その次の初めてのヨーロッパ車ファイアット125は派手なタクシイイエロー、フォルクス・ワーゲン・ゴルフLSは渋いグリーン、次が件んのアルファロメオ・アルフェッタ、結婚したと同時に買ったMGミジェット・マーク4はグレーがかつたくすんだブルー、次のサーブ99はブラウンメタリック、ついこの間まで乗っていたシトロエンBXはベージュ、とこういうラインナップである。

最高にガンガン乗っていたのはやっぱり赤のアルファロメオだった。ホイールはカンパニョーロのエレクトロン107E、ミラーもビタローニの平たいタイプに変えてフェンダーからドアに移し、エキゾーストはイタリアのANSA製に変えてエキゾーストノートを鼓舞していた。

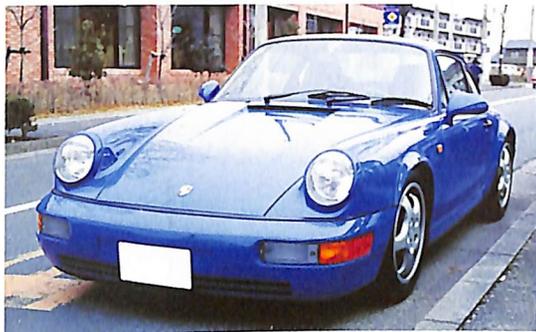
4人の大人がゆったりと乗れ、広いトランクスペースを持った四角いセダンでありながら、これほど楽しく遊べ、赤が似合ったクルマは当時としては珍しかった。

さて、素直な僕が、次に赤いクルマに乗るとしたら、もうアレしかないのだろうか……。

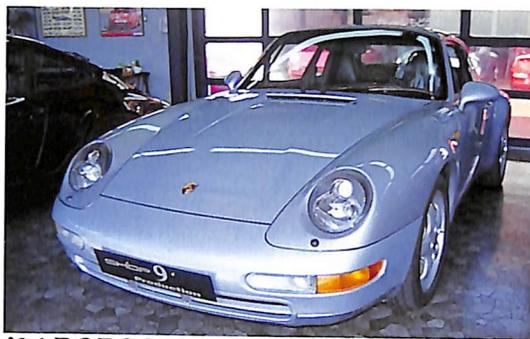
ところで、今日契約をしてきた我が家の次なるクルマは何か……残念ながら赤ではなかった。次はシルバリーである。そして、やはり、ちゃんとシルバリーが似合うクルマなのであった。

あんどろ・としあき

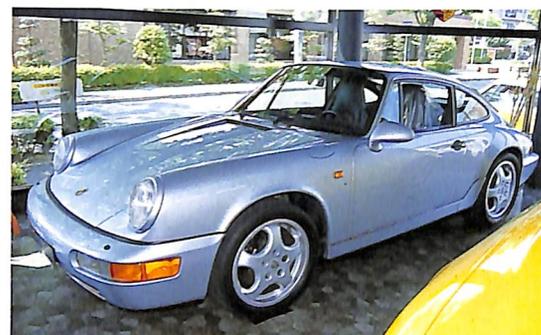
1949年10月2日生まれ。カー・マガジン編集長を経て、この春からネコ・パブリッシング編集局長につく。海外取材を数多くこなす超ベテランエディター。あまりにも忙しすぎて長期テスト車両のオドメーターが延びないのがもったいの悩み、とか。本誌の責任エディターも兼任している。



'92 PORSCHE 911 CARRERA RS
検11/6・マリタイムブルー・5MT・D車・走行13,000km
¥6,800,000



'94 PORSCHE 911 CARRERA Tip
検11/5・シルバー・AT・フル装備・SR
¥7,600,000



'92 PORSCHE 911 CARRERA 2 Tip
検取・シルバー・AT・フル装備・AW・左H・D車
¥5,700,000



'90 PORSCHE 911 CARRERA 2
検11/3・ブラックM・5MT・フル装備・AW・左H・D車
¥4,550,000



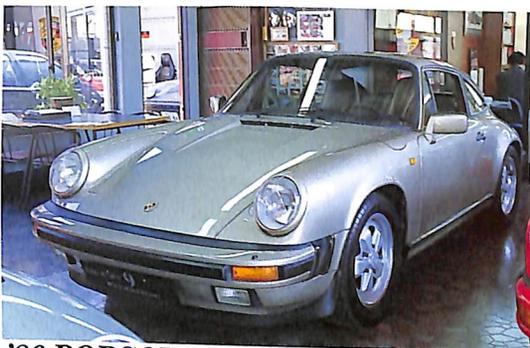
'89 PORSCHE 911 CARRERA 4
検10/9・ブラック/ブラックレザー・5MT・フル装備・SR・新並・走行45,000km
¥3,850,000



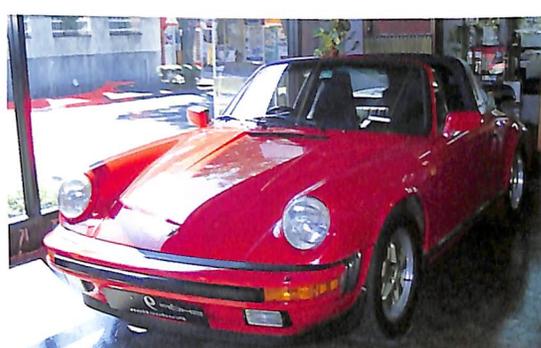
'92 PORSCHE 968 Tip
検取・ルビーストーンレッド・AT・フル装備・AW・左H・D車
¥3,900,000

INFORMATION FOR SELLERS!

ポルシェお譲り下さい。特に'92~'93のカレラIIに関しては、程度にもよりますが、**新車時価格の約50%~60%**で引き取らせて頂いております。また買取の際はキャリアカーにて全国お伺いしておりますので、どちらからでもお気軽にご連絡下さい。



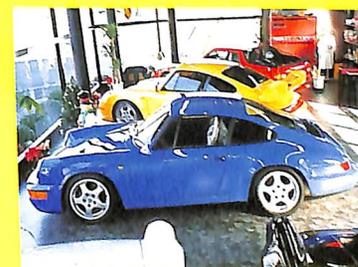
'86 PORSCHE 911 CARRERA
検10/4・ゴールド・5MT・SR・AC・PW
¥2,650,000



'84 PORSCHE 911 CARRERA Targa
検取・レッド・5MT・AC・PW
¥1,900,000

購入からメンテナンスまで 全てプロにおまかせ下さい

ショップナインプロダクションでは、その性能をフルに引き出すことがポルシェという“最高の機械”を手掛ける専門店の責任だと考えています。それゆえに、修理とメンテナンスは、ディーラー車・並行輸入車の区別なく受け付けております。また、ユーズドカーの販売に関しては、厳しい目で商品を見抜き、確実な車だけを仕入れる事がショップの役目だと考え、それをお客様のそれぞれの乗り方に合わせてお薦め致しております。

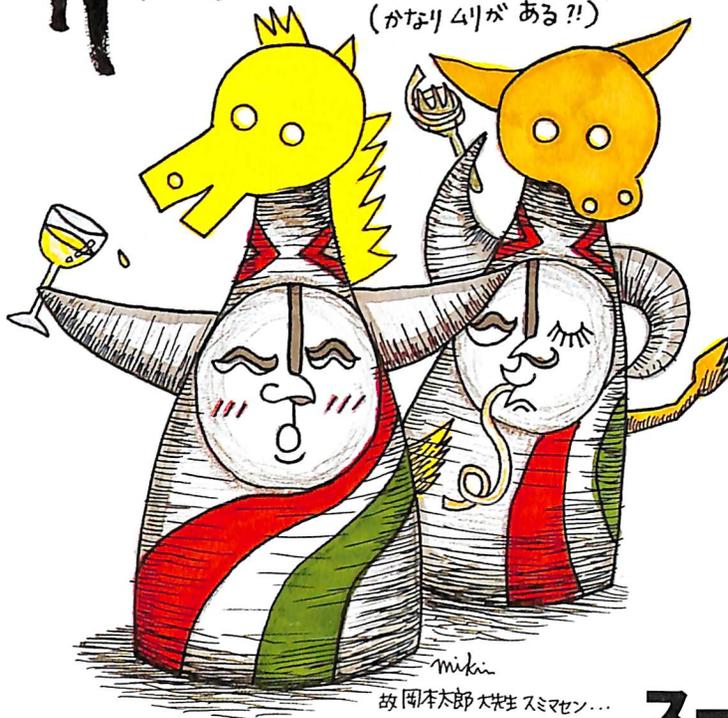


SPECIAL AFTER CARE!

全車保証付：私たちは、お客様に安心してご購入頂くショップを目指して、'84年以降の911カレラ全てに対し、**6ヶ月間&走行距離無制限保証**をさせていただきます。

ゲージツは大愚だ！

(かなりムリがある!!)



スーパーカー 偏考学

文：清水草一 text by Souichi Shimizu

イラスト：ミキ illustration by Miki

イタリアはあらゆる意味で
スゴイ、凄すぎる！
あの国あつての
フェラーリ様なのだあー

オレ、当たり前だけど生まれついで
の黄色人種でさあ、だから韓国人と中
国人には敏感でも白人様は基本的にと
れも一緒に内輪はあんまりよくわか
ない。
そーいやオレの知り合いの千葉県出
身の某カメラマンは、小学校の修学旅
行で白人を初めて見て、クラス全員で
興奮して「アメリカ人だアメリカ人だ、
サインくれサインくれ！」とノートと
ペンを持って追い回したそうだが、ま
あ白人イコール全員アメリカ人と断定

ROSSO Front View ②

するほどじゃないしろ、基本的に白
人は白人でひとくくりだよな。

ところで、イタリア人ってヨーロ
ッパでバカにされてるらしいね。特に
イギリス、ドイツ、フランスの3大
の連中には。なんてバカにされてる
かって、そのものズバリ「バカ」。こ
れサイコーだよな。ちなみにポーラ
ンド人は「マスケ」らしいが。

もちろんヤツらにとってイタリア人
がバカなら日本人なんぞサルってこ
とで相場は決まってるが、そう言われ
たらずぐさま「ホモ」とかなんとか
返す心の準備だけはしておこう。

それはともかく、イタリアだった。
なんてまたイタリアからスーパーカ
ーが生まれたんでしょーか？

うーんうーんうーん。
ごめん。わかんねえや。
ってワケにもいかねえよな。まだ行
数余ってるし。

しょうがねえから書くけど、まあな
んの根拠もないことばっかりだと思
毛でも抜きながら読んでください。

オレがイタリアで感じたのは、イタ
リア人は「偉大なバカ」だっことだ
った。バカを隠してないの。自分を飾
らない、スケールのかいバカなんだ
よね。つまりいいバカ。日本で言え
ば長嶋茂雄みたいなヤツが作ったと思
えば、スーパーカーの存在もなんと
く納得できるだろ。ついでに超財政赤
字とか交通事故多発とか治安激悪とか
も、なんとなく「うむうむ」って感じ
だろ。

つまり、「GO TO HEAVEN」
でも書いたけど、「大愚だね。大愚じ
やなきやフェラーリやランボルギーニ
なんて作れないよな。」
最近、マクラーレンF1とかポルシ
ェ911GT1とか、フェラーリのほ
るか上を行く高性能車がいろいろ出
るけど、あれは違うよな。あれはス
ーパーマシンであつてもスーパーカー
じゃない。だって魂が冷静なんだもん。

日産R390の市販車なんかスーパー
マシンですらない、ふるさと創成の1
億円で純金買って飾ってるいなかっ
って感じだだけ。
で、イタリア人はなんてまた大愚に
なれたのか。

しみず・そういち

1962年、東京都生まれ。某大手出版社で編集者
として活躍。1993年念願のフェラーリ348tiを
購入。以降人生をフェラーリに賭けてしまおうと
いう暴挙にでる。現在はフリーのモータージャー
ナリスト&エッセイストとして活動。著書に
「そのフェラーリください」「フェラーリさま
は練馬ナンバーがよく似合う」などがある。

やっぱ、かつて世界を征服したロー
マ帝国の末裔ってことがあるんじや
ないかねえ。まあ民族大移動以後さん
ざんゲルマン系に踏み付けられて混血
もしただろうし血は相当薄れてるだろ
うけど、腐ってもローマ帝国の末裔
って意識はさ。2千年前にギリシャ文明
をダイレクトに受け継いでることだし、
ルネッサンスもやったことだし。
そういうのがないと、あそこまで集
団的なでっかい気持ちってのは生まれ
ないと思うんだよね。岡本太郎がク
ラに何人もいるみたいな状態はさ。
ひるがえって、もし東洋からスーパ
ーカーが生まれるとしたら、どこだろ
うか。
日本は絶対ムリだよな。一時はアリ
ューション列島からソロモン諸島、ビ
ルマまで占領したけど、1〜2年の命
だったしねえ。
もちろん韓国もダメ。オレ、自分の
フェラーリを関釜フェラーリに乗せて決
死の覚悟で渡ったけど、日本車と間違
われたもん。
東洋で世界帝国って言ったら、中国
しかねえよな。
ただ、実現するにはあと300年か
くらいかかるだろう。それまでスーパ
ーカーは……あるわけねえか。



Mercedes-Benz PRO SHOP Lorinser

≒限りなき個性美の追求≒



97y M.BENZ S600 LORINSER VERSION
ポーラホワイト 検3年 ATフル装備 SR Pシート
シートヒーター ロリンザーフルエアロ
SPECIAL PRICE NEW CAR ¥14,800,000



97y M.BENZ S600 LORINSER VERSION
ソリッドブラック 検3年 ATフル装備 SR Pシート
シートヒーター ロリンザーフルエアロ
SPECIAL PRICE NEW CAR ¥14,800,000



97y M.BENZ S600 LORINSER VERSION
プリアドシルバー 検3年 ATフル装備 SR Pシート
シートヒーター ロリンザーフルエアロ
SPECIAL PRICE NEW CAR ¥14,800,000



97y M.BENZ S600 LORINSER VERSION
ブルーブラック 検3年 ATフル装備 SR Pシート
シートヒーター ロリンザーフルエアロ
SPECIAL PRICE NEW CAR ¥14,800,000



92y M.BENZ 600SEL
アーケティックホワイト ATフル装備 SR レザー Pシート
シートヒーター
¥5,700,000



93y M.BENZ 600SEL LORINSER VERSION(97LOOK)
ソリッドブラック 検11/1 ATフル装備 SR ブラックレザー
プリアドシルバー 97年ニューシェイプロリンザーフルエアロ
Pシート シートヒーター
¥7,600,000



93y M.BENZ 600SEL LORINSER VERSION(97LOOK)
プリアドシルバー 検10/9 ATフル装備 SR ブラックレザー
Pシート シートヒーター 97年ニューシェイプロリンザーフルエアロ
¥7,600,000



93y M.BENZ 600SEL LORINSER VERSION(97LOOK)
ブルーブラック 検10/8 ATフル装備 SR ブラックレザー
Pシート シートヒーター 97年ニューシェイプロリンザーフルエアロ
¥7,600,000



93y M.BENZ 600SEL LORINSER VERSION(97LOOK)
アーケティックホワイト 検10/11 ATフル装備 SR ブラックレザー
Pシート シートヒーター 97年ニューシェイプロリンザーフルエアロ
¥7,600,000



92y M.BENZ 600SEL
ブルーブラック ATフル装備 SR レザー Pシート
シートヒーター
¥5,500,000



92y M.BENZ 600SEL LORINSER VERSION(97LOOK)
プリアドシルバー 検10/10 ATフル装備 SR ブラックレザー
Pシート シートヒーター 97年ニューシェイプロリンザーフルエアロ
¥6,800,000



92y M.BENZ 600SEL LORINSER VERSION(97LOOK)
ブルーブラック 検9/10 ATフル装備 SR ブラックレザー
Pシート シートヒーター 97年ニューシェイプロリンザーフルエアロ
¥6,800,000



92y M.BENZ 600SEL LORINSER VERSION(97LOOK)
アーケティックホワイト 検10/11 ATフル装備 SR ブラックレザー
Pシート シートヒーター 97年ニューシェイプロリンザーフルエアロ
¥6,800,000



92y M.BENZ 600SEL LORINSER VERSION(97LOOK)
ソリッドブラック 検11/1 ATフル装備 SR ブラックレザー
Pシート シートヒーター 97年ニューシェイプロリンザーフルエアロ
¥6,800,000



92y M.BENZ 600SEL
ミッドナイトブルー ATフル装備 SR レザー Pシート
シートヒーター
¥5,500,000



91y M.BENZ 600SEL LORINSER VERSION(97LOOK)
ブルーブラック 検10/11 ATフル装備 SR ブラックレザー
Pシート シートヒーター 97年ニューシェイプロリンザーフルエアロ
¥6,300,000



91y M.BENZ 600SEL LORINSER VERSION(97LOOK)
アーケティックホワイト 検10/12 ATフル装備 SR ブラックレザー
Pシート シートヒーター 97年ニューシェイプロリンザーフルエアロ
¥6,300,000



91y M.BENZ 600SEL LORINSER VERSION(97LOOK)
ソリッドブラック 検10/11 ATフル装備 SR ブラックレザー
Pシート シートヒーター 97年ニューシェイプロリンザーフルエアロ
¥6,300,000



91y M.BENZ 600SEL LORINSER VERSION(97LOOK)
プリアドシルバー 検10/12 ATフル装備 SR ブラックレザー
Pシート シートヒーター 97年ニューシェイプロリンザーフルエアロ
¥6,300,000



92y M.BENZ 600SEL
ソリッドブラック ATフル装備 SR レザー Pシート
シートヒーター
¥5,500,000



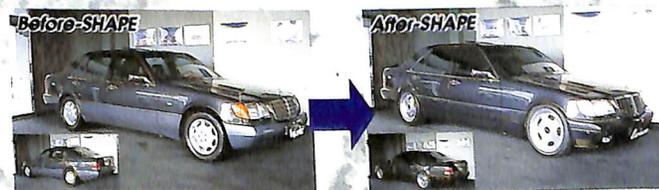
瑞穂ショールーム
TEL 0425-56-9444 FAX 0425-56-9446
〒190-12 東京都西多摩郡瑞穂町二本木916番地13

東大和本社ショールーム
TEL 0425-66-6666 FAX 0425-66-1105
〒207 東京都東大和市奈良橋5丁目814番地14

メルセデス・ベンツプロショップに付高価買取実施中!! どんどん買います。

FujiSyokai

富士商会



《 M.BENZ Sクラスをお乗りの貴方へ!! 》

～95yまでのボディを、シンデレラの如く97yモデル(フロント・サイドリヤ)をニューシェイプに変身させます。
※アルミホイールはオプションになります。
その他、エアロ・アルミ・パーツ取付等もW140プロショップ富士商会にお気軽にご相談下さい。

- 営業時間 / 10:00～20:00 日、祝日10:00～18:00 ●休休日 / 水曜日
- 広告掲載車以外にも在庫多数有り、業販致します。
- 60回払い・頭金無しでもご利用できます。
- 自社工場で車検・メンテナンスもOK、板金・塗装・エアロキット・ホイールも御相談下さい
- 地方の方、写真と御見積書をお送りします

機能を越えた豊かさに ラテンの薫りが漂う



メルセデスのE、VWパサート、アウディA6と、最近のドイツ製セダンにはリヤピラーを強めに傾斜させるのがトレンドらしい。外誌のスクープ記事で見る次期型Sクラスも、リヤがかなり寝ている。なぜだろう？

ジャーマンデザインと言えればバウハウス、バウハウスと言えれば機能主義……という連想はイージーすぎる。そりゃあ、バウハウスの創始者であるワアルター・グロピウスは「家は住むための機械」なんて語ったわけだけど、あの学校が裝飾的なものを否定していた

イタリア車を楽しむ前に

文：千葉 匠 text by Takumi Chiba

写真：柏田芳敬 photographs by Yoshitaka Kashiwada

ROSSO Front View 3

は言えない。メルセデスのノーズに機能的には何の役にも立たないグリルが鎮座しているように、ドイツの工業デザインが伝統的に機能主義で凝り固まってきたわけではないのだ。

それでも、70、80年代のドイツ車は確かに機能主義的だった。もともと単純に言えば理屈っぽかった。先代のE11 W124がデビューしたとき、たまたまメルセデスのデザインディレクターのブルーノ・サッコに初めて会ったのだが、ボディの隅から隅まで「なぜ、このカタチになっているか」を説明されて、いたく感心した覚えがある。

でも、最近では違ふようだ。Aクラスの跳ね上がるようなベルトラインについて、車体設計ディレクターに「機能的な意味は？」と質問したら、「ない」と断言。「スタイリングだよ。あえて言えば、短いボディを長く見せる効果がある」と語っていた。メルセデスのエンジニアから「スタイリング」という言葉を聞くと、WOW!

ちなみにアウディのチーフデザイナーも、(そのときはA4についてのインタビューだったのだが)「機能をないがしるにはしないが、それが第一優先ではない」と発言。理由は「どんなに機能的に優れたクルマを造っても、お客さんが販売店まで足を運んでくれなければ、その良さが伝わらないから」であった。

そうそう、たかがカッコ、されどカッコなのだ。EやA6やパサートがクーパーっぽいルーフレインを引き、リヤピラーを寝かせるのも、それがカッコいいからに他ならない(と思ふ)。そのダイナミックさが造り手の前向きな姿勢を示唆する。そこがカッコいい。もつとも、角張ったルーフレインにするよりも、ワゴンと差別化してセダンの個性を打ち出しやすい、という事情も想像できるけどね。先代パサートが典型例だけど、あまり実直なセダンを造るとワゴンに人気が集まってしまう傾向がヨーロッパにもあるから……。

前向きな姿勢と言え、なかでもA6だ。これは素晴らしい。ルーフレインとリヤピラーの滑らかさも凄く、前後オーバーハング部分のグラフィックの斬新さも印象的。Cd値0.28の空力フォルムなのに、リヤエンドはダクテールではなく、ツルンと丸い。外観のどこにも機能性・合理性は微塵も感じさせず、しかし室内は十分に以上に広いのだから恐れ入る。

A6をじっくり眺めるうちに、ボクはそれがなんだかイタリア車のように思えてきた。シンプルで機能的だけど、それをカタチにダイレクトには表現せず、ある種の遊び心を秘め、生活の楽しさや豊かさを予感させる……大雑把な言い方だが、これがイタリアンデザインだろう。クルマに限らず、オリベッティやアルマーニも、そんなイメージだ。そう、A6をファッションに喩えるなら、BOSSEよりジョルジョ・アルマーニに近い。

近代工業デザインの原点は確かにバウハウスだけれど、戦後の欧州のデザインメッカはイタリアだ。とくにカーデザインはトリノ。ドイツの自動車メーカーの多くが、デザインもしくはモックアップ/プロトタイプ製作でトリノのカロッツェリアを起用している。当然、デザイナーもドイツからトリノにやってきては旨いイタリア飯を食っているはずで、それに舌鼓を打ちつつ機能だけではない豊かさに思いをはせた結果が、A6にはのかに漂うイタリアンテイストなのかもしれない……などと想像するのは、イタ飯大好きなボクだけだろうか？

ちば・たくみ

1954年東京都生まれ。国内某自動車メーカーのデザイナー、カースタイリング誌の編集次長を経てフリーのデザインジャーナリストとなる。オフィス・デプロスを主宰。海外の主要モーターショーは必ず取材に飛び国際派でもある。愛車は最近購入したばかりのイリス・ピーククロス。



996

発進!

EXCLUSIVE REPORT **NEW PORSCHE**

全世界初試乗

フランクフルト・ショーでワールドプレミアを果たした新世代の911、コードネーム996。その全貌にいち早く迫る機会を得た。全世界初となるテストドライブがポルシェAGからドイツの敏腕ジャーナリスト、ゲオルグ・カッヒャーの手に委ねられたのである。栄光のファーストドライブ……。全世界が注目し、待ちわびた996のステアリングを握り、彼は何を感じ、何を発見したのか。今まさに、996の全貌が解きあかされる瞬間を迎えた。

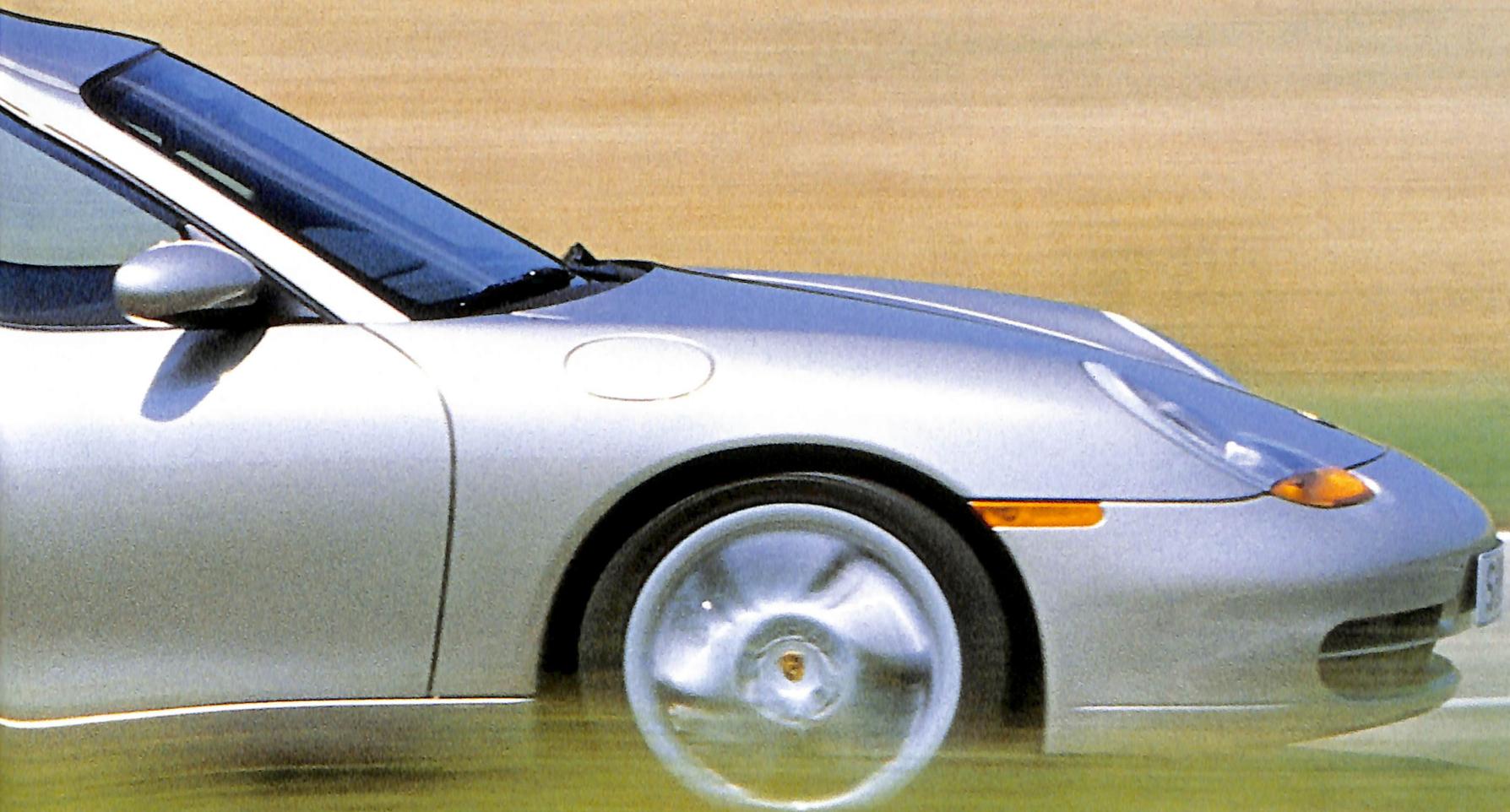


ゲオルグ・カッヒャー：文

text by Georg Kacher

リチャード・ニュートン：写真

Photographs by Richard Newton



想像以上の変身ぶりは エクステリアから見るよりも、 ステアリングを握ってこそ 感じ取れるファクターだ。

世界で最初の911をデザインしたのはフェルディナンド・アレクサンダー・ポルシェだった。今をさかのぼること33年前のことである。

ニュー911、すなわち996を手掛けたのはチーフスタイリストのハム・ラガーイと彼のチーム。996には、先祖から引き継いだ部品はひとつもないが、エクステリアデザインは極めて近い。911が911に見えるように……。これがデザイナーの最重要プランであったことはいうまでもない。

しかし、993から996へ移行するに当たって、ついに最後のタブーが破られた。オリジナル以来かたくなに引き継がれていたルーフレインと真っ直ぐ立ったフロントウインドウ、サイドウインドウから構築されていたキャビンが、よりモダンな新しいグリーンハウスにとって代わったのだ。

当然エアロダイナミクスの向上は993の比ではない。この点を見るだけでも新旧、隔絶の感がある。ノーズとテールは絞り込まれ、ボディ下面はほとんどフラットに処理されている。

こうした要素が積み重なって、空力係数はCd値0.34から0.30へと、モダンなスペックに進化している。同時に、高速走行時の前後アクスルのリフト量もいっそう軽減。可動式のリヤスポイラーがリヤアクスルの安定度を高める一方で、フロントのダウンフォースは大きく向上した。高速でのアクティブセイフティが増したのは、データを見るだけでも明らかである。

新しい911カレラも、ボクスターと同じく、ノーズ内に2個のラジエーターをマウントした。フロントのグリルはこの996になって、普通のクルマ同様ラジエーターグリルとしての機能を失ったわけである。

今までの911と同様のRRレイアウトを採用し



ながらも、996の前後重量配分は少し改善されて前41%・後59%というものになった。これがスポーツカーとしての911をどう変えたのかは、後にゆつくりと報告しよう。

ボディディメンションは993と比べて、長さで+185mm、幅で+30mm、ともに大きくなり、ホイールベースは78mmも伸びている。室内長はその結果170mmも増え、キャビンの十分な余裕ができた。内装も一新されたが、ボクスターと同様のデザインであるため、さほど目新しさが無いのが残念ではあるが……。

ボディは今まで同様スチール製。換わり剛性で45%、曲げ剛性で50%も高い数値を表現した。結局、一から設計し直された新型のボディは、993よりも50kgも軽く、キャビンの空間は大きく、しかも強固で、トータル車両組み立てに要する時間は20%も短縮されているのだ。これを進化と言わずしてなんと言おうか。

サスペンション、エンジンはさらにその進化の度合いを深めていることはもはや衆目の事実である。

フロントアクスルは基本的にはボクスターのものと同一だ。形式はマクファアーソンストラット。横方向と前後方向の位置決めを担う2本のリンクによって支えられている。993ではご存じのようにスチール製のロアウィッシュユポーンを用いていたが、複数のリンクを採用する新型の場合はこれまで以上にブッシュの剛性を積極的に利用することが可能だ。結果、硬い乗り心地や短いホイールストローク、荒れた路面で怪しくなるレスポンスなど、今までの911につきものだった癖はもはや新型には無い。



←重なるように並んだメーターレイアウト。ボクスター同様、アナログ式とデジタル表示式のふたつのスピードメーターが装備される。

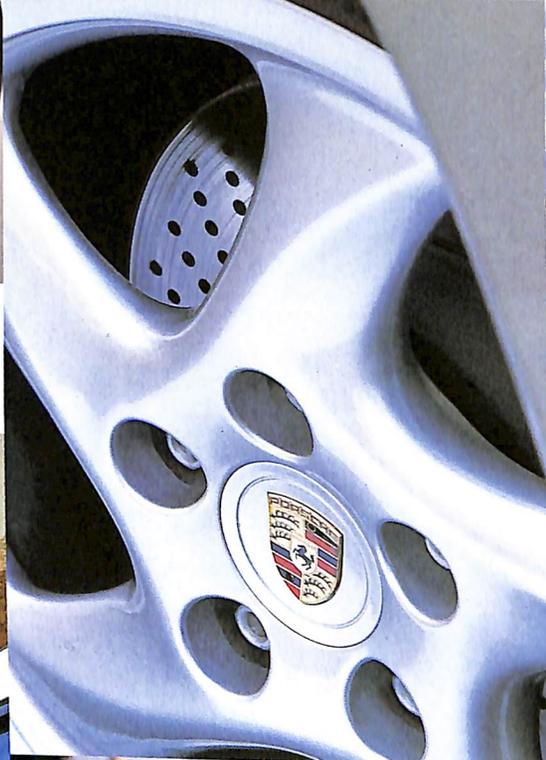
↓最高巡航速度280 km/hを約束する、3.4ℓの水冷DOHC6気筒ボクサーエンジン。最高出力300ps、最大トルク35.0kgmの実力だ。



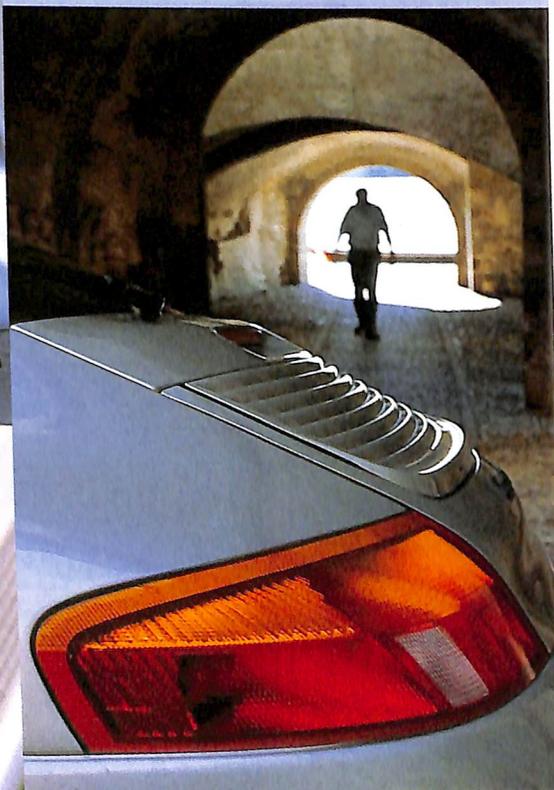
PERFORMANCE

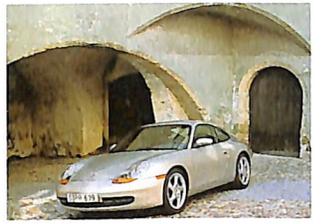
996

EXCLUSIVE REPORT NEW PORSCHE



まったく新設計されたエクステリア。ボクスターと同じヘッドライトユニットを装
 備し、ウィンドウ類はフラッシュマウント化される。これにより、永く続いた911の
 伝統でもあったルーフ脇の雨樋は内蔵型に変更。空気抵抗の少ないバックミラーや
 ボディフォルムは、新世代の911に相応しい内容のものだ。ホイールはスタンダー
 ドで17インチサイズを採用。フロントに205 / 50ZR17、リヤには255 / 40ZR17サ
 イズのタイヤを組み合わせる。オプションで18インチのホイールも用意され、そ
 の場合はフロントに225 / 40ZR18、リヤには265 / 35ZR18サイズがセットされる。





**速く、しかも安全に。
まったく新設計された
シャシー性能のレベルは
今までのどの911とも違う**

リヤサスペンションに目を転じると、そこにはLSAアクスルが陣取っている。LSAというのはLight(計量、Stable(安定な)、Agile(機敏な)、の頭文字を連ねたもので、993で弓形を描いていた一体形アクスルは、996ではこのふたつに分かれたアクスルキャリアに置き換えられている。細かな変更点は沢山あるが、サスペンションは、フロントもリヤも、常に安定度を高める方向でチューニングを受けている。ホイールベースの延長やピッチング制御の改善に加え、サスペンションジオメトリの自由度のアップなどが功を奏し、スロットルを急に閉じた際にオーバーステアが誘発されることは事実上なくなつた。コンプライアンスが増えただけでなく、路面不整への初期追従性も大幅に向上。あるうことか? 乗り心地も大きな改善をみている。

rpm、最大トルク35・0kgm/4600rpmを発生。2700~7000rpmの広範囲に渡って常に30kgm以上のトルクが得られるというフレキシビリティさももっている。

クラックシヤフトやピストン、コンロッドはすべて鍛造品だ。この新しいボクサーユニットにはクロスフロークーリングと呼ばれるエンジン冷却方法が採用。シリンダーヘッドとブロックは分岐した水流によって別個に冷却され、その効率を最大限に追求する。993には無かった2個のラジエーターは、ノーズ内に収まることになる。

トランスミッションは、6MTと5速のタイプトニックSが選べるが、これは両者共に新設計だ。このタイプトロスはマニュアルモードを選んでおけば、4本スポーク式ステアリングホイールの上部の2個のプッシュスイッチでシフトアップ/ダウンが可能だ。さて、偽装なしの996は、はたしてどんなアピランスなのであろうか。実際に目にするまで、興味の焦点はまさにその一点に集約されていた。もちろん、走りに興味がなかったわけではない。しかし、パフォーマンスは今までのポルシェがそうであったように、年々の進化をバイザッハはやめることをしない。最新のポルシェが常に最高のものだ。そうした事実はこの先も変わらない。したがって多少のリスクエストが顧客から寄せられよう、今の時点ではそれはさほど大きな問題にはなりえない。フルモデルチェンジを受け、もはや911は過去の911ではないのだから、ドライビングのスタイルに大きな変化を感じようともそれはそれ、なのである。

注目のパワーユニットはボクスター同様、水冷のボクサーエンジン。どちらもDOHC4バルブヘッドを備え、ヴァリオカム(吸気バルブ作用位相可変装置)を内蔵する。水冷3・4レユニットは最高出力300ps/6800

事に溶け込んでいる。どの角度から見ても911そのものであったのには感心せざるを得ない。

996が993よりもはるかにモダンに見えるのは、大きく寝かされたワインドスクリーンや一体感を増したリヤフェンダー、それと、ボクスターでお馴染みのヘッドライトユニットへと流れるような連なりを見せるフロントエンドの造形のためのものであるということはいまでもない。

しかし、ニュー911からはなにか鋭さのようなものを失った気もしなくはない。けれどもその代わりに、軽快感が増し、高いパフォーマンスを身につけていた。

走りの第一印象は、極めて良好だった。デリカシーをタップリともったエンジン、しつかりとしながら、今までのようなあつかいづらさを払拭したクラッチ、広々としたレグルーム、そして驚くほどスムーズでしなやかな乗り心地。100万独マルクをかけて刷新された結果は極めて良好だった。

インテリアの質感も言うに及ばず、素晴らしくモダンな印象だ。革がふんだんに使われ、高級感さえ持ち合わせている。これが正しいかどうかは別として、メルセデスのSLとでも対等に渡り合えるクオリティといっても過言ではないかもしれない。

996をドライブして最初に気づくのは、スタビリティの高さである。ステアリングは路面状況には一切影響されない。これはアクセルペダルにも同じことがいえる。アクセルをどう扱おうとも、姿勢はまったく安定したままだ。

かつてアンジュレーションのある高速コーナーでは、相当のウデの持ち主であつてもそれなりの緊張感を強いられたいというのに、いまやそうした事実が過去の遺物となつてしまった。これは濡れた路面でも同じことだ。996ではほとんどドラマチックな場面をドライバークが演出することはできない。

出来ることすれば、それは本物のプロドライバーという一握りのエリート達のみであらう。そういう意味では確かな

腕が要求されるマシンだ。けれども、一般的なドライバーが安全に、しかも速く走らせようとするのなら、これほど素晴らしいプログラムに適したクルマはない。

996はドライバークがミスをしてしまつ前にその芽を摘み取つてしまう術を身につけた、最初のリヤエンジン・ポルシェだといえるだろう。4駆のクレラ4でもこうはいかなかった。

あっさりとしたトップスピードである280km/hは誰にでもマーク可能で、しかもその速度域は日常のものに出来るほど安定しており、実に平和な時間ではない。アウトバーンを流れに乗って走るレベルであれば、騒音レベルも993とは比べようもない程の低いものであった。

そう、安全性と快適性、それにスピードの3大要素が、996のキャラクターを決定付けているといつても過言ではない。例えば、ポルシェ・コミュニティ・マネジメント(PCM)を備えた仕様では特にそうだ。大型カラーモニターを備えたPCMには、ハンドフリー電話、ナビゲーションシステム、オーディオ、オンボードコンピュータ、それにオートエアコンが一体で組み込まれている。これを快適といわずして何とおうか。

けれども、996は決して単なるツリーングカーではない。スロットルを大きく開けておけば、空冷ユニットよりも速く奏でていくように聞こえるかもしれないが、紛れもなく911の水平対向エンジンの声がかかってくるのだ。

4速から5速、そして5速から6速へとシフトアップする際にも、アクセル全開時には恐ろしいほどの駆動力を解放する。それはまさに形容しがたいものだ。まるで、240km/hからでもホイールスピンを誘発するのではないかと思えるほどだ。トップエンドのパワーは並ではない。

恐ろしく速い。けれども、今までのポルシェでは到底感じることもなかったスピード感のギャップ、つまり250km/hが200km/hにしか感じられない不思議な感覚がそこにはあるのだ。

996

EXCLUSIVE REPORT NEW PORSCHE



↑フロントには130ℓの容量を持つトランクスペース。2名分の旅行靴ぐらいいれば、十分収容可能だ。かつてない程のスペースである。



↑ドアの内張りをはじめ、インテリアは完全にリデザインされた。ドア中央部には、サイドエアバッグも内蔵され安全性も向上している。

INTERIOR



996の美点にはブレーキもあげられるだろう。ドリルドベンチレーテッドディスクは4ピストン式のキャリパーで押さえ込まれ、これを最新のボッシュ5・3ABSシステムがコントロールする。絶対的な制動力の向上はもちろんだが、耐フェード性の高さには舌を巻く。アウトバーン上でトップエンドから一気に100km/h付近にまで速度を落とすようなブレーキングを何度繰り返したところで、996は決してフェードを起こしたりはしない。ABSは、乾いた路面では作動させることすら難しい。制動中に前後バランスが崩れたりというのは、もはやすっかり過去のものとなってしまった。

過去のものになってしまったものは他にもある。それは、ストイックなままのタイトなコックピットである。先にも言ったように、キャビンは非常に快適だった。これは合計1000km以上のテスト走行でひしひしと感じられたことだ。

ワンタッチ式のパワーウィンドウス、イッチャリモコン付の集中ドアロックもありがたい。粉塵フィルターや日本車のような折り畳み式のカップホルダーも重宝する。しかし、993と同じくVAT(付加価値税)を含んで13万5000マルク(約905万円)という価格を考えると、標準装備品の内容は貧弱といわなければならない。いまや絶対に必要なサイドエアバッグやトラクションコントロール、それにオートエアコンといったものもはエクストラチャージが必要で、モダンなインテリア(装備を)にしようとするなら、更なる出費が要求される。



快適なキャビン空間は、しかしそれは単なる表面上の変化でしかない。

さて、結論に移ろう。個人的な装備の好みは、この問題にならないだろう。肝心なのは新型911、すなわち996が993よりも魅力的なのかどうかという点であり、この革新ともいえる変身が過去の911の美点を捨ててまで行わなければならないものだったのかということだ。

旧911系とのなによりの違いは、そのスピードだ。例えばオーナーの腕前がどうであっても、どこを走ろうが、そんなことには一切関係なく、新しい911、つまり996は旧型よりも速いのだ。しかも安全のおまけまでついて。996は常にコーナーリングでも、ブレーキングでも、ハンドリングでも優る。911の新たな伝説が、また、この996からスタートする。そう、996はまさに完璧な、完成された現代の911なのだ。



↑電動調整式のシートは3名分のポジションメモリー機能を用意。エアコンの吹き出し口前に折り畳み式のカップホルダーも装備。

SPECIFICATIONS

- ボルシェ911 (996)
- 全長×全幅×全高 (mm) : 4430×1765×1305
- ホイールベース (mm) : 2350
- トレッド (mm) : F1455 R1500
- 車両重量 (kg) : 1320
- エンジン型式 : 水冷水平6気筒DOHC24バルブ
- ボア×ストローク (mm) : 96.0×78.0
- 総排気量 (mm) : 3400
- 圧縮比 : 11.3
- キャブレション : DME
- 最高出力 (ps rpm) : 300 6800
- 最大トルク (kgm rpm) : 30.6 4600
- トランスミッション : 6MT
- サスペンション : 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&ホイール : F205 50Z R17&7J×17 R255 40Z R17&9J×17
- 価格 : 未定
- 問い合わせ : ミツワ自動車株 ☎0120-320911



↑ポルシェAG研究開発部門(R&D)担当役員ホルスト・マルヒャルト氏、996開発の中心人物として、長年の経験と実績でフルモデルチェンジを指揮。

開発責任者

ホルスト・マルヒャルトに聞く996

「最新のエレクトロニクスを盛り込んだ新型のステアリングにもはやキックバックはありません。新型のドアが閉まるときの音は違っていても、むしろいい音が、996のボディ剛性は993から50%近くも引き上げられました。それに、新しい水冷エンジンはまさに911のサウンドです。街中や低回転域では静かですが、回せば、その音は確かに911なのです。これからこのニュー911にとっては哲学的な論議を全世界で耳にする事でしょう。しかし、どのような見方をするにせよ、旧型と同じ価格でありながら新しい911はベターだという事実は、どの部分を見ても変わることのないのです」

996

EXCLUSIVE REPORT NEW PORSCHE

ホルスト・マルヒャルト、1939年ウィーン生まれの当年58歳。ポルシェへの入社は1960年。以後エンジニアとして1964年に発表されたオリジナルの901に始まり、911シリーズの開発に積極的に関与してきた。996のデビューまでの経緯について、彼はこう語った。

「最も重要なフアクターは、996を986(ボクスター)と同時に開発するという決定でした。特に必要だったのは新型の水冷エンジンと全く新しいフロントサスペンション、そして完全に設計をやり直すボディ、この3つについてボクスターと共同歩調を採るという決定に対してのコンセンサスでした。キャビンは室内空間を広げ、より快適なものとしたかったし、耐クラッシュ性能も現代的なレベルまで向上させたかった。もちろん同時に、軽量化と空力特性の改善も最重要項目でした。結果、新しい911は、今世界で最も安全なスポーツカーの1台です」

「2台の特にフロントまわりにはたとえ全然違うものに見えたにしろ、極めて密接な関係がある。ブレーキ、ペダル、ボクスター、ステアリング系、空調システム、それにヘッドライト・ユニットなどは共通で、フロントアクスルの形状もほぼ同一になります。正確な数字はいえませんが、新型911の生産所要時間は993より短く、また986とのパーツの共用化などからコストは大幅に削減できているはずですよ」

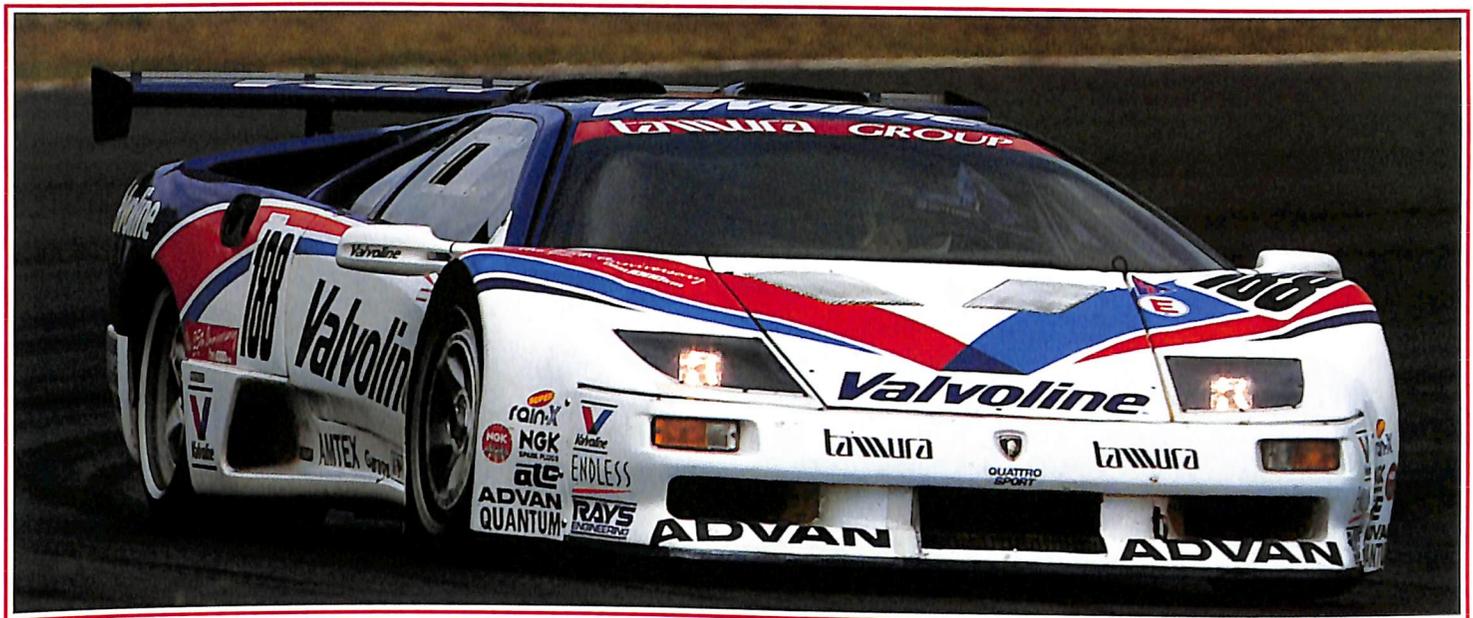
911は来年度、約1万7000台、ボクスターは2万台以上をツッフェンハウゼン工場が生産予定。ボクスターの生産率も順調に伸びているという。

「将来的にはカップ・カーに倣ったレシーシングモデルも開発します。先のRS(993)のように、強化サスペンションをいれ、ストリップダウンしボディにマイルドなチューニングを施したエンジンを積むことでしょう。」

996の10月発売に続き、カブリオレも来春発売予定。ターボもカレラ4も996ベースのモデルが登場するという。一気に世代交代の波が押し寄せているのだが……。



THE OIL. VALVOLINE



1868年、このオイルが石油製品第一号として登録(つまり、世界初の“公認”エンジンオイルというわけです)された時には、モータースポーツがこんなに盛んになるなんて誰も想像しなかったでしょう。何しろ、ガソリン自動車が始めたのは、その二十数年もあとのことなのですから。以来、このオイルはエンジン

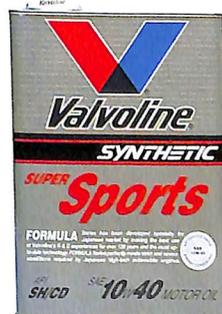


の進化とともに成長し、モータースポーツの発展とともに研鑽を積んできました。長い伝統と高度な技術は、インディ、F1、デイトナ、WRCなど、世界のモータースポーツ・シーンで絶大な信頼と名声を得ています。その歴史と風格は、まさに“THE OIL”と呼ぶにふさわしい。バルボリン、頂点の峻厳と愉悅が脈々と流れています。

高性能エンジンのパワーを生かす“流体チューン”
バルボリン・モーターオイル。

スポーティ走行からタウンユースまで
オールマイティ化学合成オイル

今日の高性能エンジンの性能をフルに発揮させるために開発され、スポーティ走行からタウンユースまであらゆる走りに対応するセミシンセティック・オイルです。先進の添加剤技術により低温時にも高温時にも優れた潤滑性を発揮し、季節を問わず一年中使用できます。



Valvoline
Formula
Super Sports
SAE 10W-40, SH/CD

VALVOLINE INTERNATIONAL, INC. Lexington, Kentucky 40509, U.S.A.

輸入元：(株) 兼松化成品株式会社 東京本社 TEL. (03) 3555-3312 大阪支社 TEL. (06) 205-2834

Ferrari



OZ-PEGASO

F40 (18inch) 限定6台

8J-18 [GOLD] 定 ¥135,000
 13J-18 [GOLD] 定 ¥185,000
 GY-FIORANO 245/35-18 ※Set価格TELにて
 335/30-18

ビックキャリパー交換車は装着不可



OZ-PEGASO

TESTAROSSA-512TR/M-F355-348

ゴールド シルバー
 8.5J-18 定 ¥140,000 8.5J-18 定 ¥130,000
 10.5J-18 定 ¥160,000 10.5J-18 定 ¥150,000

ビックキャリパー交換車は装着不可



OZ-CRONO magnesio

F355-348-TESTAROSSA-512TR/M

シャンパンゴールド

8.4J-18 定 ¥140,000
 10.3J-18 定 ¥150,000

ビックキャリパー交換車は装着不可



OZ-FUTURA ディスク鍛造

TESTAROSSAセンターロック

8.5J-17 定 ¥146,000
 10.5J-17 定 ¥164,000

ビックキャリパー交換車は装着不可



NEW-RLENIG

456GT 550Maranello

シルバー・ゴールド

9J-18 11J-18

456GT及び550マラネロユーザーの為に早く、
 新作を本国ケーニッヒ社より直輸入致しました。
 新作ケーニッヒホイールで、貴方のフェラーリに
 さらなる個性を……



OZ-FUTURA ディスク鍛造

TESTAROSSA

9J-18 定 ¥200,000 11J-18 定 ¥230,000
 328(ABS付) 308・328

8J-17 定 ¥156,000 8J-17 定 ¥156,000
 9.5J-17 定 ¥177,000 9J-17 定 ¥170,000



Speed line magnesio

F355-348

ホワイト・ブラック・グレー

8.4J-18
 10.3J-18

一般公道では使用できません



BBS LMF-1 MODEL

F355 限定1台

8J-18 定 ¥86,500
 10.5J-18 定 ¥98,500
 (photoと現物は異なります)

Mercedes Benz

Lorinser



D-93



RSK-3



RSK-5



LM-1



ロリンザー フロアマット
 W140,W210,W202.5枚Set
 (トランクマット含む) ¥68,000

AMG



モノブロック



2P



NEW 2P



3P



15mmスペーサー

BRABUS® Carlsson 等も取扱っております。



BMW

AC SCHNITZER



カーボンセンターコンロールパネル

E36 セダン&クーペ

カーボンドアパネル

E36セダン



TYPE-II1P



2Pクローム



2P



TYPE-II3P



RACING DYNAMICS



ホワイトラインカーレンズ

E36-34-38

ホワイトサイドマーカールズ

E36-34-32-38



RGR



RGQ



RGS



E36-34-38



E34(左・右H)

bd breyton NRS Motorsport 等も取扱っております。

PRO-SHOP SAKANISHI

FAX:03-3656-7770 〒132 東京都江戸川区西小松川町21-5

営業時間 月~土 9:00AM~7:00PM
 休業日 日曜日 祝祭日

全国通販OK
 (送料着払)

ローン大歓迎

〈振込先〉
 第一勧業銀行 平井支店
 (普)1794379
 プロショップ サカニシ



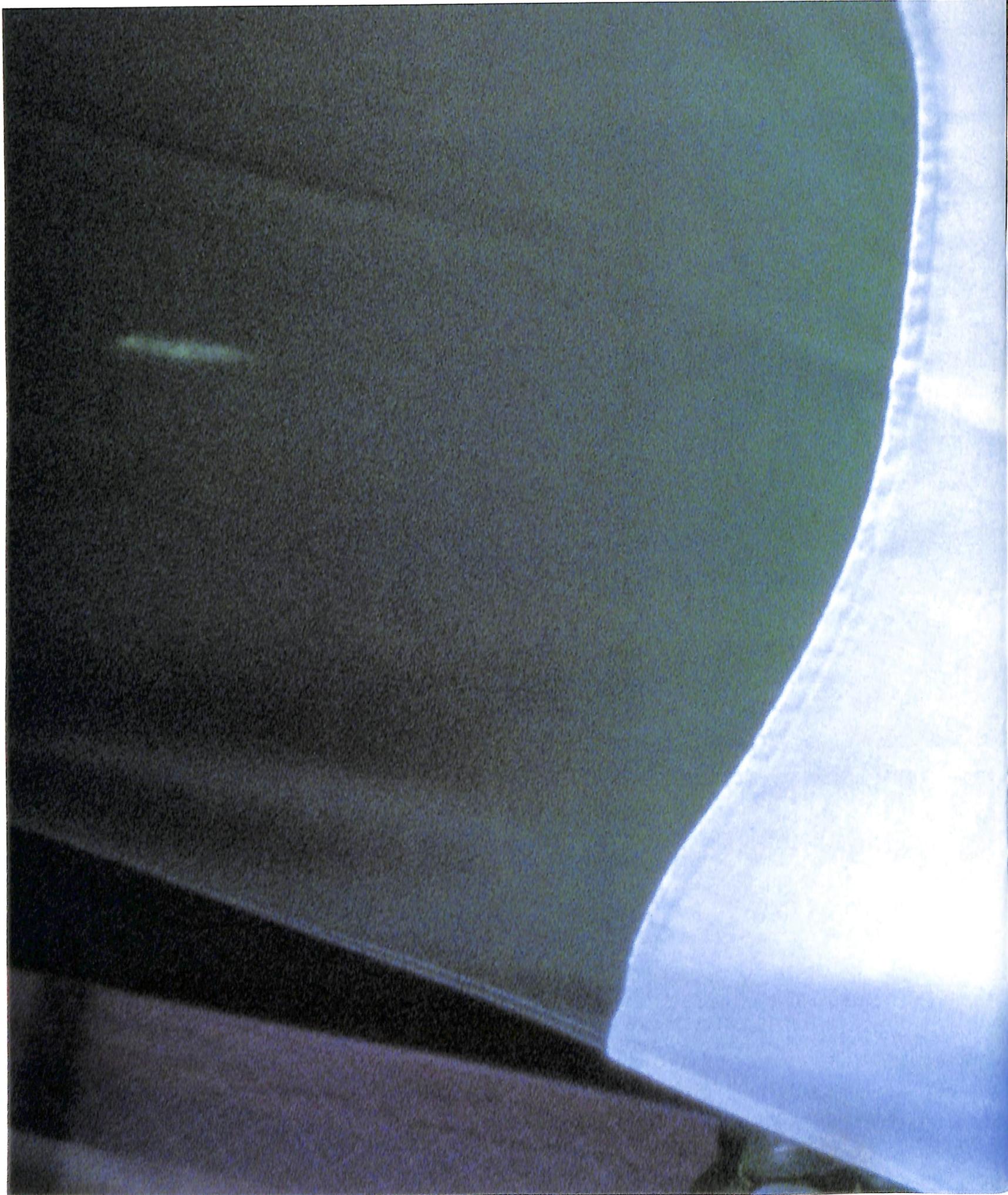
特集：クローズアップ

頂スィ 点ポタ リ ン の

電光石火！ホットなラテンズへチアールに迫る。

PART:1 (SUPER SPORT)
(TUNED CAR)

いつの時代も、我々の心を熱くしてやまない
イタリアンメイドのアイテム。
クルマも、グッズも、そしてそれに係わる人々も
なぜかハートを刺激するなにかを持っている。
あらゆるアプローチからお届けする
ROSSO乾坤一擲のイタリアン・スペシャル！



SUPER
SPORT

①
②
③

TUNED
CAR

①
②
③
④
⑤

TOPICS

ENTER
TAINMENT

①
②

SHOP
&
PARTS

日本に棲息していたイオタ'95PO.02をキャッチ！

本邦初公開の詳細ディテールを徹底解剖する。

幻、ふたたび。

DIABLO SE "JOTA"

シャシーナンバー12997。

それはランボルギーニ・エンジニアリングから傑出されたイオタの名を冠したファイティングブル。表舞台から突如姿を消した幻のマシンが、沈黙を破って我々の前に姿を現す。その名はイオタ'95PO.02。ついに登場である。



ランボルギーニ・ディアブロ・イオタ

LAMBORGHINI



PO.01

'95全日本GT選手権に寺井エンジニアリングからエントリー（当時GT1クラス）したレースカーが、イオタの1号車（田村号）。96年も引き続き、GT500クラスに出場していたが'97年からディアブロGTRへとスイッチ。



イオタの名を与えられたディアブロ

PO.03

3号車は一転してストリート仕様でナンバー付き。インテリアはSEベースでシートが2室用意されている。エクステリアはほぼ2号車と変わらないが、どちらかといえば高速化前の1号車と同じ。ボディカラーはオーダーのゴールド。



(PROFILE & HISTORY)

世界にたった3台。未公開イオタ、ヴェールを脱ぐ。

伝説のランボルギーニが蘇る
イオタ'95 PO.02とは果たして?

90年代をまさに疾風のように駆け抜けたランボルギーニ・ディアブロ。その後継車のデビューはすでに98年に迫っているというのが現在の段階での濃厚な噂であるから、そろそろディアブロとはどのような生涯を歩んだモデルであったのかを総括してもよい時期を迎えていることは確かである。

思えば90年にこのディアブロというランボルギーニの新型12気筒スポーツが発売されてから、僕はどれだけディアブロに触れてきただろうか。実際のデリバリー開始が91年、現在がまだ97年の秋であることを考えると、ディアブロのバリエーションは驚異的な速度で増殖していったことになる。

ともあれ写真のイオタの話を進めねばなるまい。かつてランボルギーニがあのみウラをベースに1台のみを生産したS/N5084のイオタの例からも明らかのように、イオタはランボルギーニにとって常にミステリアスな存在なのである。だがディアブロ・イオタの場合には、まだその開発の過程が歴史の中に埋もれてしまうほどに時間は経過していない。まずはイオタというマニアにとってはまさに伝説的な車名がディアブロ・ベースで復活を遂げた背景を簡単に説明しておこう。

スーパースポーツの歴史を振り返ってみると、そこには偶然の巡り合わせによって誕生したモデルというものはいくつかある。今回取材したPO.02

のイオタは、JLOC（ジャパン・ランボルギーニ・オーナーズ・クラブ）の会長である則竹功雄氏が所有するモデルであり、取材時には氏からイオタの誕生にまつわる興味深い話をお聞きすることができたのだが、あくまでも個人的な立場で率直な感想を語るのなら、やはりこのイオタの場合にもさまざまな事情が重なりあい、結果それがイオタ誕生の原動力となったと思える。それではこのさまざまな事情とは何か。その発端を改めて探ろうとするのなら、話は94年のGT選手権にディアブロの前身であるカウンタックが、ケン・ウルフ・ウィズ寺井エンジニアリングによってエントリーされたあたりからその話をさかのぼることが可能であろうか。いやこの94年のGT選手権参戦にも、実はさらに深い理由が隠れているのである。

それはランボルギーニのF1参戦が結果として満足な戦績を残すことなく終了してしまったことにある。トップコンストラクターと、F1の世界ではあくまでも新興勢力にすぎなかったランボルギーニとの契約交渉は、あえてここで詳しい内幕を解説するつもりはないが、常にランボルギーニには不利な展開であった。当初の計画どおり某トップコンストラクターへのエンジンサプライの契約がまとまらなかったとすると、その結果はおそらく歴史の中に残された事実とは異なったものになったであろう。だが逆にランボルギーニのF1撤退が早い段階に訪れなければ、そ

の意志を受け継ぐために、おそらくはレーシングノハウなど皆無に近かったカウンタックがGT選手権に姿を表わすことはなかったであろうし、またさらなる戦闘力強化のために、95年シーズンをディアブロ・ベースの新型ウエポンで戦おうという発想も生まれなかったはずなのである。そう、今自分の目前に置かれているイオタの側から考えれば、この一連の動きはむしろ有利な展開であったとさえ思えてしまうのである。

それではイオタの開発は実際にはどのような過程で行われたのだろうか。僕自身はこのイオタはほかのディアブロ各車の延長線上にあるものとは考えにくいと認識している。つまりランボルギーニの創立30周年を記念して誕生したSE30、それを基本にさらに軽量化、高性能化を果たしたSEコルサ、あるいはその実質的な後継車とも考えられるSVや、あえて付け加えるのならそのレーシング仕様として、フィリップ・シャリオール・スーパースポーツトロフィーを戦うSV-Rも、イオタの流れには深い交わりは持たないのである。また同じ意味では最新のGTマシン、ディアブロGTRもその基本設計が激しく変化していることを考えれば、イオタ、あるいはSV-Rの発展型であるという結論を導くにはあまりにも無理がある。

話が若干長くなってしまったが、つまりはイオタはイオタであって、それはランボルギーニによって3台のみが

山崎元裕：文
text by Motohiro Yamazaki
藤田昌久：写真
photographs by Masahisa Fujita





PO.02

これまで表に出ることがなかったPO.02は、95年の鈴鹿1000kmに参戦するために開発された。しかし、純粋エンジニアリングで、目の見ることがなかったマシンである。シャシーナンバーは12997。車両重量は1150~1160kg。

“JOTA” LAMBORGHINI DIABLO SE “JOTA”

幻のクルマ、イオタは1995年に復活した。
それがここに紹介する'95イオタである。
レースに参戦するためにこの世に生を受けたのはたったの3台だ。

製作されたモデルであるということが重要なのである。このイオタの手法を継承してSE30、あるいはSEコルサをベースに製作されたイオタ・バージョンも確かに存在するが、SE30からの流れとイオタの流れとは別物であると判断した以上、イオタとイオタ・バージョンとは、俗にいう似て否なるもの関係ということになるわけだ。

実際にランボルギーニによって製作された3台のイオタ。その最初のモデルであるPO・01は、前でも簡単に触れたように95年のJGTCCに参戦することを目的に開発されたものである。メカニズム面での大きな特徴は、5707ccというV型12気筒ユニットの排気量設定はそのままに、新たにM1MEC（マルチ・モード・エンジン・コントロール）高性能NAユニットのカギとなる吸気効率を究極的な域に導くため、エアインテーク長をエンジンスピードやアクセル開度に応じて可変させる機構。ランボルギーニ、正確にはその開発を担当した当時のランボルギーニ・エンジンアリングは、3気筒ごとを独立制御する4スロットル方式を採用している）やダイレクトイグニッション機構など、F1譲りのハイテク機構が導入されたことなどが大きな話題であった。ちなみにこのPO・01のイオタは、96年仕様でかなり幅広い改良作業を受けており、例えばフロントサスペンションなどはブッシュロッド方式の新タイプに改められている。

そしてこのPO・01に続いて製作されたイオタが、このPO・02だ。後に誕生する最後のイオタすなわちPO・03は、やはりJLOCのメンバーである日本のカスタマーによってオーダーされたものだが、こちらは純粋なレーシング仕様というよりも、ロードユースを強く意識したフィニッシュが施されているという。実際にはPO・02に加えられたレースユースのためのさまざまな補強策は、PO・03のそれと比較するとさらにその徹底ぶりが激しく、PO・03には存在しない補強材がエンジンルームを始め、さまざまな部分に見られるという。もちろんこの違いは、

PO・03が純粋にロードユースを意識したための結果。PO・03の場合もイオタの名に恥じない、一連のディプロトとは異質のパフォーマンスが与えられていることに変わりはない。

イオタの復活は、ランボルギーニのマニアにとっては、もしかするとディプロの登場よりもセンセーショナルに語られたニュースであったのかも知れない。カウンタックの時代にも、たしかにウルフ・バージョンやLP500Rといったその存在自体がミステリアスに感じられる作品はいくつか誕生しているのだが、熱狂的なランボルギーニ・フリークにとっては、やはりこのイオタという伝説の名前には特別な響きがある。そのイオタの再デビューが、前でも紹介した実にさまざまな背景の中で必要視され、実際にランボルギーニにそれを決断させる原動力がこの日本という国から生まれたという事実、我々ももつと誇りを持つべきであろう。最初にも触れたように、90年代を驚異的なスピードで生きたランボルギーニの12気筒スーパースポーツ、ディプロは、すでにその役割を次期モデルに譲ろうとしている。そしておそらくはこの次期12気筒モデルには、レーシング仕様の最終スペック版ともいえるあのGTRから、基本設計の多くが受け継がれることになるはずだ。

ランボルギーニにとってあのF1参戦とは何であったのか。このイオタの存在やすでに秒読みに入りつつある次世代のランボルギーニを考えると、やはり最終的な思考回路はそこに行きついてしまう。V型10気筒ユニットを搭載するスーパー・ランボルギーニの登場が幻に終わった一因が、F1参戦の失敗にあったことは紛れもない事実。だがその失敗はイオタを生み、GTRを生み、そして次期12気筒モデルの誕生にさえ密接に関連しているのだ。

スーパースポーツの歴史とは、偶然の巡り合わせの歴史である。現代に復活を遂げたイオタに触れて、僕は改めてそう確信した。だからこそスーパー・スポーツの世界は面白いのだ。だからこそランボルギーニは面白いのだ。



SUPER SPORT

- ①
- ②
- ③

TUNED CAR

- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤

TOPICS

ENTER TAINMENT

- ①
- ②

SHOP & PARTS



←フロントフードのエアアウトレットの形や追加アウトレットなど、3台とも微妙に違う。ルーフ後端のエアバルジにも注目したい。イオタがレース用に開発されたのがよくわかる。

“JOTA”

LAMBORGHINI DIABLO SE “JOTA”

イオタのエクステリアは見るからにレーシングマシンのそれである
今すぐにもレースエントリーできるパフォーマンスは圧巻だ
ここではエクステリア&インテリアのディテールに迫る



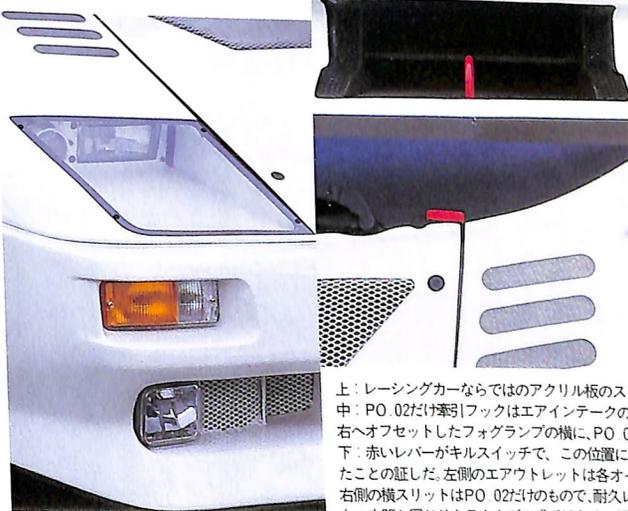
↑リアドアの後ろにあるブレーキ冷却用インテークはSEのフィニッシュからネットタイプへ、PO.01ははじめフィンがあったが、レースのラウンドが5進むうちに取りはずされた。



←燃料給油口はもちろんレース用だ。安全タンクはエンジンのサイド、フエンダーの前に収められている。

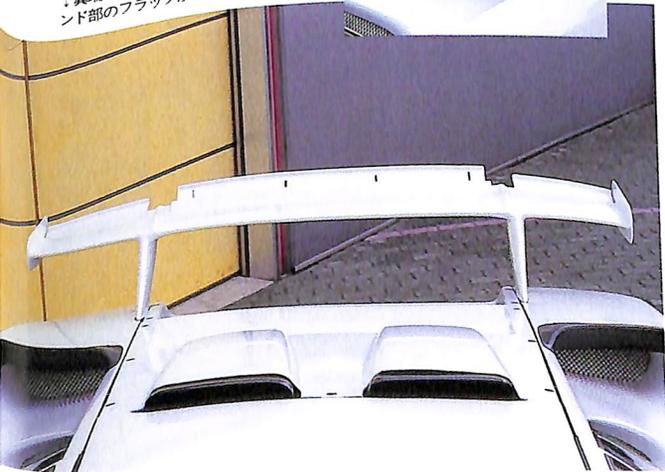


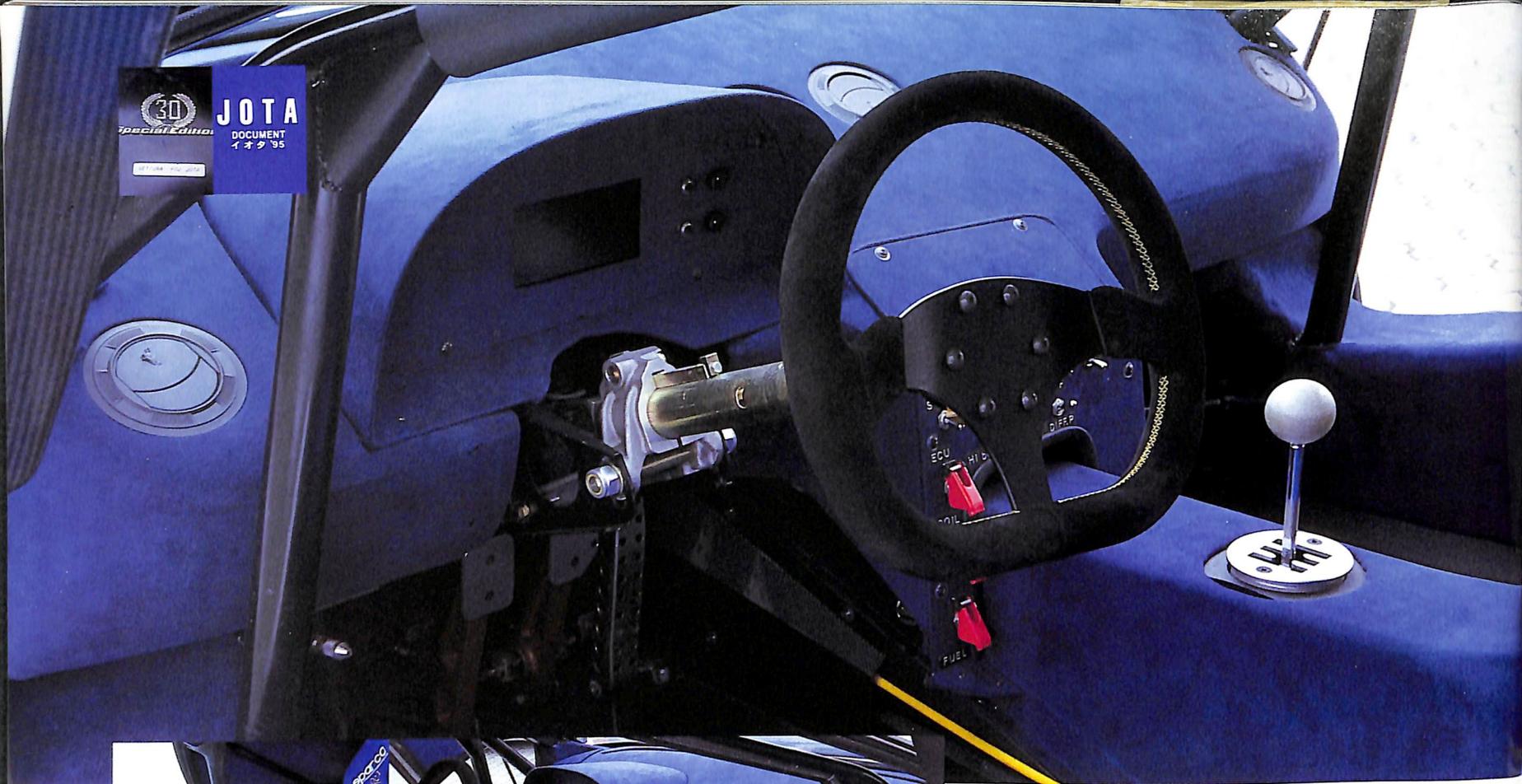
←大口を開けるエンジン冷却用のエアインテークはPO.01、PO.03とも違う部分。耐久レース用に開発されたため、インテーク開口部にフラップを追加してできるだけ多くのフレッシュエアをエンジンに送る設計。翼端板のついた大型のリヤウイングはエンド部のフラップが可変するタイプだ。



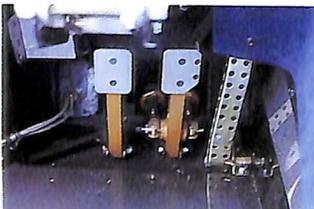
上：レーシングカーならではの亚克力板のスライドウィンドウをそなえる。
中：PO.02が牽引フックはエアインテークのセンターにあり、PO.01はやや右へオフセットしたフォグランプの横に、PO.03はさらに右に設置されている。
下：赤いレバーがキルスイッチで、この位置に。レース参戦のために開発されたことの証だ。左側のエアアウトレットは各オイルクーラーなどの冷却用だが、右側の横スリットはPO.02だけのもので、耐久レース用に唯一設けられたようだ。
左：市販と同じリトラクタ形式ではなく、埋め込み式ライトを採用。フォグランプはベースのSEでは2灯であるが1灯のみになされ、その他はメッシュ化。

ランボの英知、ここに結集す。

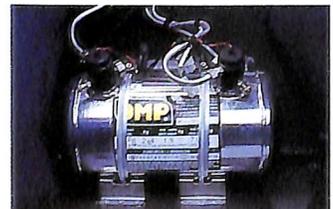




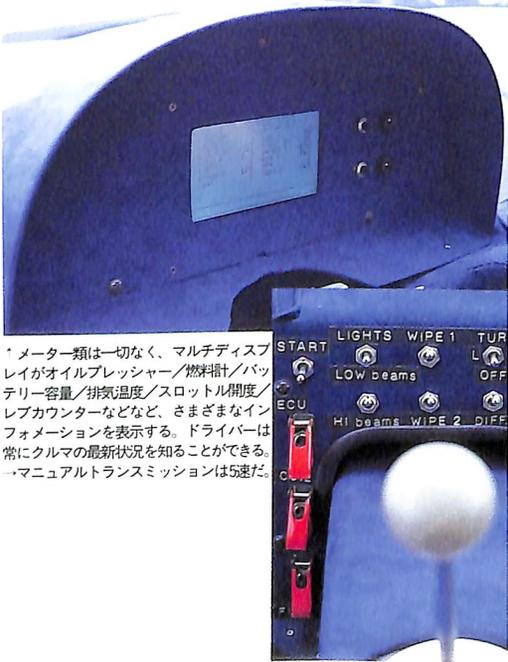
上：シンプル・イズ・ベスト。その言葉がぴったりと当てはまるコクピットは、テレメーター内蔵のメーターや各スイッチ類が整然と並ぶレース仕様といっても内張りだけはそのまま残されているのがポイント。
 左上：大径ロールケージがドライバーを取り囲むようにセットされる。
 左下：シートはスバルコ製。その後方に複雑にロールケージが……。



←カーボンのフロア奥にあるペダル類は、もちろんレーシングタイプ。



← OMPの消火器が通常、パッセンジャーの位置に取りつけられる。イオタの各部は、スバル的な仕様でレーシングカー然としている。



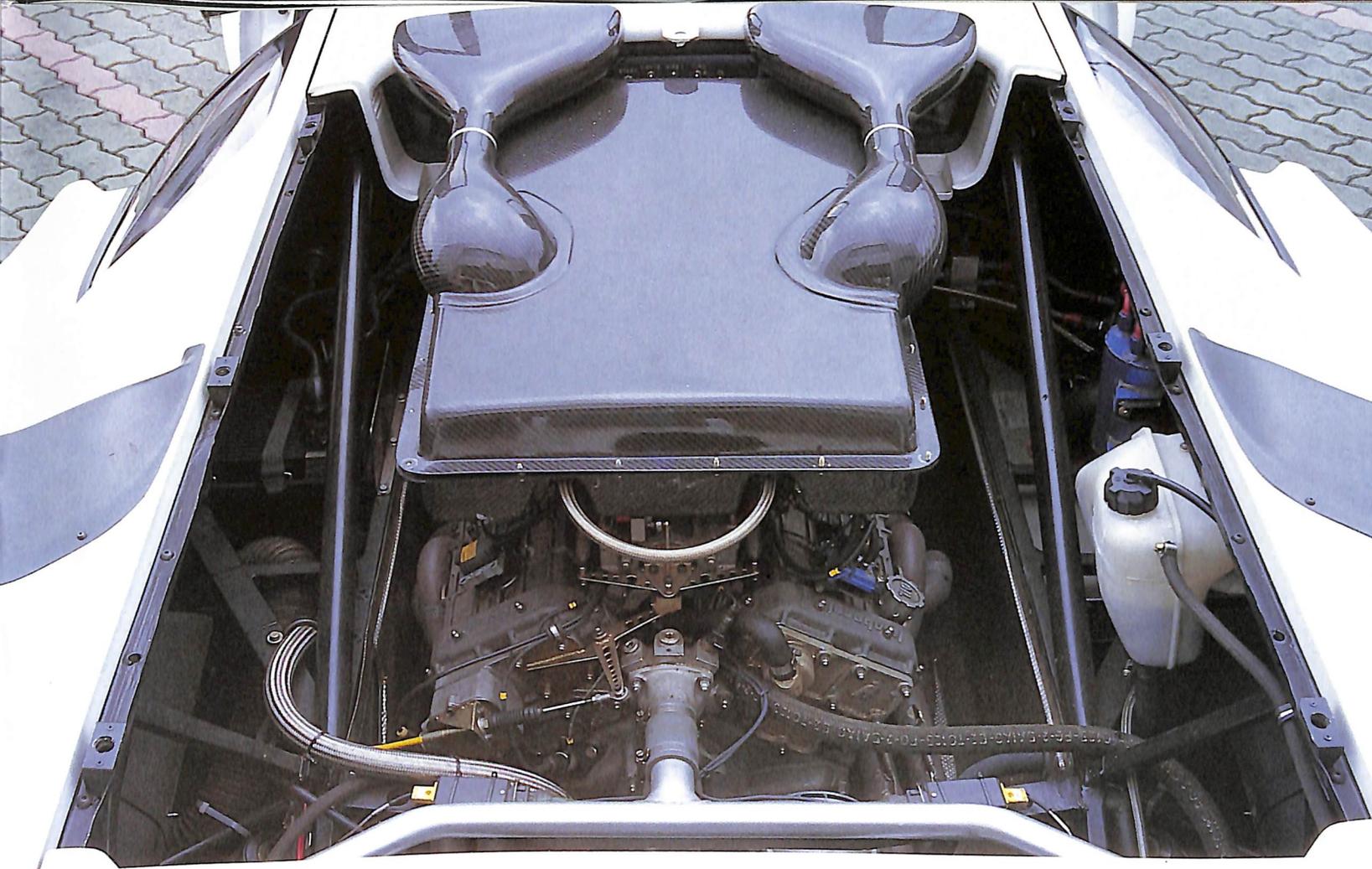
↑メーター類は一切なく、マルチディスプレイがオイルプレッシャー/燃料補計/バッテリー容量/排気温度/スロットル開度/レバカウンターなどなど、さまざまなインフォメーションを表示する。ドライバーは常にクルマの最新状況を知ることができる。
 →マニュアルトランスミッションは5速だ。

初公開！P.O.02詳細ディテール。イオタが今またヴェールを脱ぐ。
 イオタのエクステリアは、その基本フォルムこそディアプロのそれを継承しているものの、やはり細部にはイオタ独自の処理が数多く見受けられる。軽量化のためにボディパネルやウインドウの素材はその多くが改められ、ルーフ直後にツインで口を開けるエアインテークを始め、ボディ各部には冷却効率を高めるための策が多数見られる。ちなみにこのP.O.02のサスペンションには車高調節機能が付加されており、参考までに写真の状態は最も低いフォルムではない。
 そしてP.O.02を語るうえで見逃してはならないのは各部の補強。V型12

(EXTERIOR & COCKPIT)

気筒ユニットの背後には標準型のディアプロ、あるいは同じイオタでもP.O.03には見られない補強のための構造材が目視できるし、またキャビンのセンタートンネル部にもかなり積極的な補強が加えられているという。
 インテリアはまさにレーシングカーそのものの雰囲気。メーターパネルは液晶表示によりさまざまなページを開くことが可能で、始動時にはウォームアップ画面を呼び出し、各部のウォームアップ状況を確認する。標準型のディアプロや、一連のイオタ・バージョンがオーストリア系ディアプロ、あるいはディアプロSE系のアナログメーターを採用しているのとは対照的だ。レーシングタイプのパケットシート

や各種の安全装備を含め、このP.O.02をサーキットに導くためにはほかに障害はない。実際オーナーであるJ.L.O.C会長の則竹氏は、このP.O.02で鈴鹿サーキットなどを走行したこともあるという。その速さ、あるいは過激さたるやあくまでも想像の域を出ないが、やはりランボルギーニ自身がイオタの名前を与えただけの価値が感じられる走りであるのは間違いないことだろう。個人的には最新のディアプロGTRと比較して、このイオタのボディの空力特性はどうなのかという部分に興味を持ったが、それを確認できる術などあるわけがない。それにしてもランボルギーニとは、何と刺激的なクルマを作るのだろうか。



イオタ'95 PO・02は1000kmというロングディスタンスを誰よりも速く駆け抜けるために、類稀なパワーと堅牢なボディ剛性を誇る。耐久を戦い抜くためのスペックはまさにレーシングである。

すべてがレーシングングスヘック。

超強力ハイパワーエンジンに強靱なボディをドッキング!

さっそく取材車のイオタ (PO・02) のメカニズムを探っていくことにしよう。イオタ復活の直接の目的がレース参戦にあったことはすでに周知のとおりであるが、実際にこのPO・02のエンジンルームを覗き込んでみると、その事実が痛いほどに再確認できる。

例えば縦置きミッドシップされる、パワーユニットは、その基本こそ標準型のディアブロに共通の5707cc仕様のV型12気筒DOHCにはかならないのだが、やはりエンジン内部の構成部品を含め、その仕様は標準型のそれとは大きく異なっている。まず外観からもその存在が認められる独特な形状のエアボックスは、実際にはこのV型12気筒ユニットの真上に配置され、それだけでもこのパワーユニットが特別なものであることを物語る。

ダイレクトインジェクションシステムやスライディング方式の吸気バルブはF1マシン譲りのもの。この開発には、現在ではその組織そのものが解散



してしまったランボルギーニ・エンジンアリングが関与しており、さらにエンジン内部に目を向ければ、レーシングプロファイルが与えられたカムシャフトやスペシャルメイトのコンロッドなどが組み合わされている。参考までに左右各バンクのカムカバーは軽量化マグネシウムによって成型されたもの。

このPO・02の車重はわずかに1150kg程度のものだが、この数値から判断するにV型12気筒ユニットを始めメカニカルな部分での軽量化策も相当に徹底したものになっているようだ。

組み合わせられるミッションは強化シャフトと専用のオイルクーラーを備える5速MT。このMTはエンジン本体を脱着することなくメンテナンスが可能。このあたりにもPO・02がサーキットに向け開発されたモデルであることが証明されている。気になるV型12気筒ユニットの最高出力は620ps+α。メタルディスクを使用するクラッチやデフオイルクーラーなど、この620ps+αに対するドライブレイン系の対応も万全の備えとなっている。

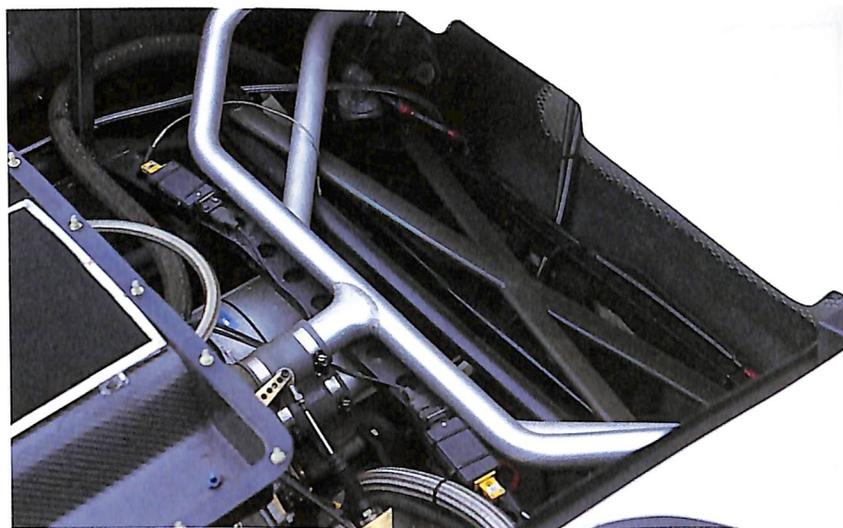




ブレーキのフルードは、ここにレイアウトされる。
レーシングカーの必需品である3点支持のエアジャッキを装備する。リヤパネル部分はスチール製のメッシュタイプとなる。イオタのボディ各部分に設けられたエアインテークは、このようなメッシュが被さる。



フロントのボンネットから流入してくるエアはダクトを通りミッションオイルクーラーへ冷却化に役買う。



↑ボディ補強は至るところに見られる。PO. 02には写真でわかる通りクロスメンバーが入っている(PO. 01にはない)。SEでは、このスペースをキャタライザーが占領する。
→最高出力は約620psを誇り、そのパワーはF1マシン級のダイレクトイグニッションやスライドバルブの採用によってもたらされる。5.7L V12DOHCエンジンを搭載。



↑タイヤはヨコハマ製のスリックをチョイス。サイズはフロントが230/640R18、リヤが320/680R18。ホイールは前後ともOZレーシングのセンターロックホイールだ。SEはフロントが17インチ、リヤが18インチだがイオタはともに18インチ、ブレーキはブレンボ製4ポット。



LAMBORGHINI DIABLO SE "JOTA"



↑スペシャルエキゾーストマニホールドとチタン製ストレートパイプにより、サウンドもまたレーシング。PO. 01ではエンド部がリヤパネルを突き破るカタチで出ているが、PO. 02はバンパー下からエンド部が顔を出す。
・SEが1600kgあるところをボディ補強してもなお1150kgしかないPO. 02。参考までにレーシングマンのPO.01は約1250~1270kg。

→ランボルギーニ社に2年間働いていた早瀬友章氏は、ディアブロをはじめ、カウンタックなど、ファイティングブルを知りつくしている人物だ。取材当日もさまざまなことでお世話になった。特にエンジンに関しては造詣が深い。



Diablo

Lamborghini 最新ニュース速報

MY 98

ディアブロ、ファイナルスペック。

千葉 匠：文 ペリーニ資料館：写真
text by Takumi Chiba photographs by Archivio Perini

フランクフルト・ショーでニュースペックのディアブロがついにペールを脱いだ。MY 98 (モデルイヤー1998) と呼ばれるそれはエクステリアこそ大きな変更はないがパワーユニットとブレーキシステム、それに安全性の向上をテーマに数々の新装備を採用している。ランボルギーニのファクトリー最新情報と共にまとめてレポートしていこう。

SUPER SPORT

- ①
- ②
- ③

TUNED CAR

- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤

TOPICS

ENTERTAINMENT

- ①
- ②

SHOP & PARTS

ランボルギーニの経営が回復軌道に乗り始めた。97年上期の収支報告によると、売上410億リラ(50億円)、営業利益33億リラ(4億円)、経常利益13億リラ(1.6億円)。96年度まで赤字が続いていた同社だが、ようやく単年度黒字への見通しがついた。ピットリオ・デイ・カプア社長が進めてきた組織改革と合理化経営が、実を結びつつあるのだ。

こうした状況を踏まえて、7月2日には累積赤字の削減を目的とする増資が決定されている。同時に、ティモール・プトラ・ナシオナルが新株主として出資することも決まった。

ティモール社はインドネシアの国民車メーカーであり、そのオーナーはスハルト大統領の3男、フトモ・マンダラ・プトラ(通称トミー・スハルト)だ。同社がランボルギーニの株の20%を持ち、やはりトミー・スハルトが経営する投資会社のVパワーが40%、マレーシアのマイコムが20%という比率になった。

ティモールは韓国の起亜から輸入した小型車を「国民車」と称して販売したことで話題になったが、もちろん自主開発・生産の準備を進めている。そのためランボルギーニから技術面やマーケティングなどのノウハウを得たい、というのが今回の資本参加の主旨のようだ。ランボとしては増資とビジネス拡大の一石二鳥。それによって経営基盤を固め、21世紀への展望を開こうというわけである。

いささか前置きが長くなってしまったが、ランボルギーニ・ファンにとって同社の経営環境に無関心ではられない。これまで株主たちは、単年度黒字になるまで新製品開発への投資を認めない、との姿勢だったという。だからプロジェクトはあっても、なかなかゴーがかからなかった。その状況が、

ついに変わりそうなのだ……という背景を踏まえて、98年型ディアブロを見ていこう。

注目すべきは外観や内装ではない。今回のハイライトは技術面。まずはエンジンである。

5・7Lの排気量はもちろん従来通りだが、SEと同様の可変吸気システムを標準採用。

もっと大きなニュースは吸気側のカムに電子制御の可変バルブタイミング機構も備えたことで、カム・プロファイルも変更してリフト量を増やし、吸気ともバルブ径を拡大している。

こうした改良の狙いは、パワーとトルクのさらなる高次元両立にあり、最高出力は35psアップの535ps、最大トルクは3km太くなって62・1kgm。スペック的にはレース用のSVRとほぼ同等レベルにまで達している。しかも、ふたつの可変システムによって、従来から定評あるフレキシビリティに磨きをかけたというわけだ。

ただし、ランボルギーニのエンジニアはパフォーマンスだけを追求しているのではない。エンジン制御コンピュータをアップデートし、OBD II(第2世代車載自己診断装置)を採用した。OBDは排ガス浄化システムの高信頼性・耐久性を補償し、中古車になっても排ガスをタレ流すことがないようにするもの。アメリカとカナダで売られる新車にはより厳しいOBD IIが要求されており、98年型はこれを満たす。つまり、OBD II規制の実施以後にデビューしたSVも、98年型からは北米で販売できるようになったのだ。

98年型ディアブロのもうひとつの技術進歩はブレーキである。ホイール前後とも18インチになったことでわかるように、ブレーキディスク径を拡大。どのモデルもSV/SVRと同じ前355mm/後335mmになった。

そして注目はABSの新採用だ。ケルセイ・ヘイズ社と共同開発したこれ

最新のディアブロVTのリーフレット。エアバッグを装着した写真とABSの文字が特に目を引くポイントだ。ホイールはデザインこそ変わらないが、フロント8.5J×18、リヤ13J×18に拡大された。



アはパフォーマンスだけを追求しているのではない。エンジン制御コンピュータをアップデートし、OBD II(第2世代車載自己診断装置)を採用した。OBDは排ガス浄化システムの高信頼性・耐久性を補償し、中古車になっても排ガスをタレ流すことがないようにするもの。アメリカとカナダで売られる新車にはより厳しいOBD IIが要求されており、98年型はこれを満たす。つまり、OBD II規制の実施以後にデビューしたSVも、98年型からは北米で販売できるようになったのだ。

98年型ディアブロのもうひとつの技術進歩はブレーキである。ホイール前後とも18インチになったことでわかるように、ブレーキディスク径を拡大。どのモデルもSV/SVRと同じ前355mm/後335mmになった。

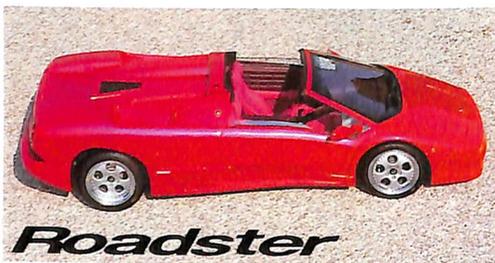
そして注目はABSの新採用だ。ケルセイ・ヘイズ社と共同開発したこれ



VT

↑世界最速の4WDスポーツ、ディアブロVT。日本導入時期や価格は未定だが、若干のコストアップにともない、プライスアップが計られるかもしれない。

↓ロードスターと同じく前後とも18インチのホイールを採用。エンジン出力は530ps/7100rpmを発生する。トップスピードは10km/hアップの333km/hに。



Roadster



SV

↑SVも他の2台と同様のスペックを採用。最も安価なランボルギーニとして販売されているが、エアバッグやABSは省略されることなくスタンダードに。

Diablo MY98 LINE UP

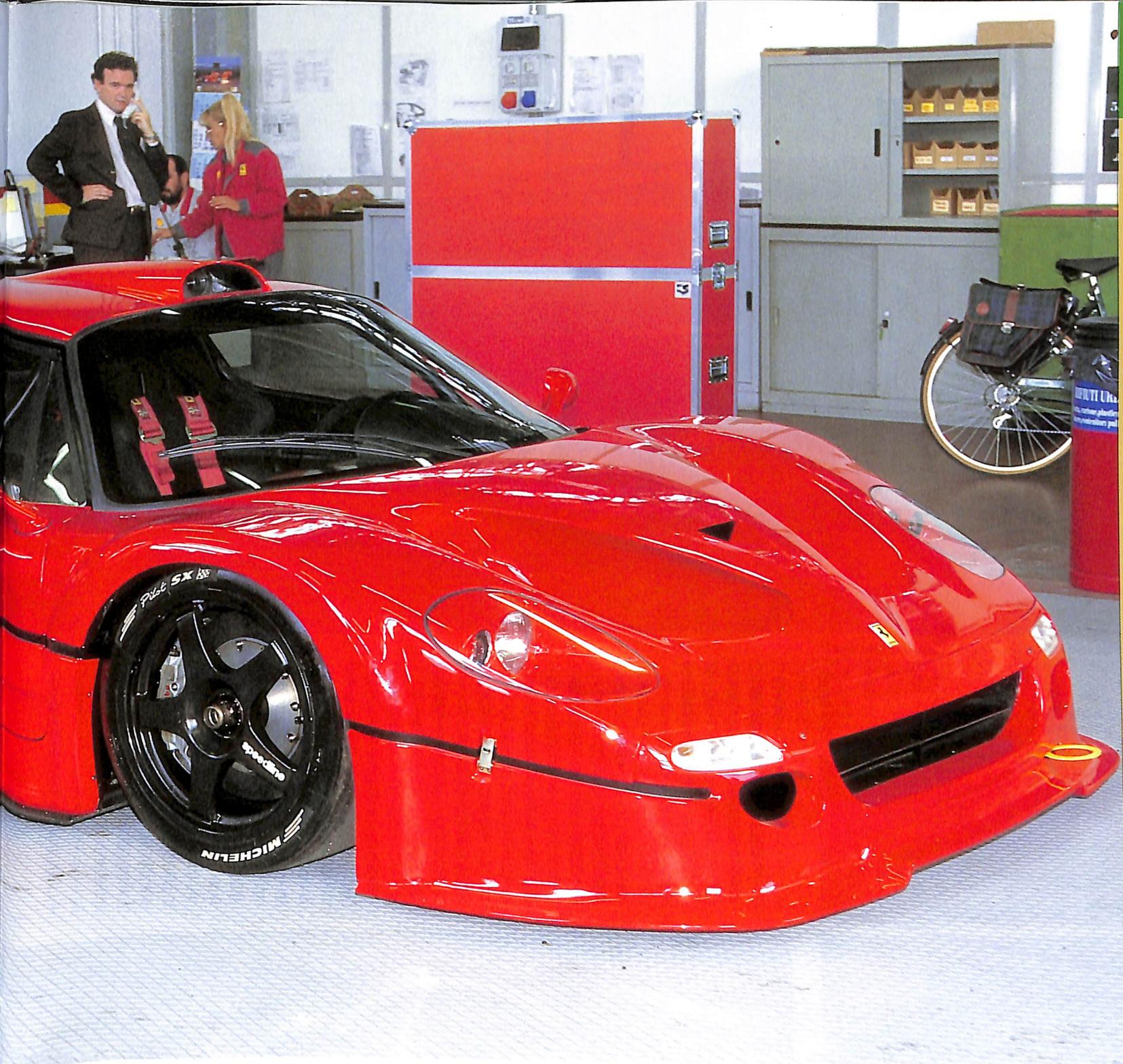
●一説によると、フルカーボンボディで、ボディ重量1300kg前後の超軽量量化を果たしたディアブロのファイナルエディション「スーパー・ディアブロ」が、このフランクフルト・ショーに出展されるのでは、と憶測されたが、ランボルギーニからの正式コメントの中に、そうしたニューモデルやスペシャルエディションに関するものは一切なかった。ショー会場でリリースされたものは、先月号ですでに紹介したランボルギーニ・ドライビング・アカデミーの開催と、このMY98（モデルイヤー1998）のマイナーチェンジに関する情報の2点のみであった。MY98は、エクステリアこそホイールのみの変更にとどまったようではあるが、内容は本文でも紹介のように、非常に充実したものになっている。我が日本では、正規ディーラーであるガレーチ伊太利屋が自動車販売事業から撤退を表明しているが、ランボルギーニの販売に関する新情報は得られていない。エアバッグやABS、エンジンマネージメントの変更で、より現代のスーパーカーとしての存在価値をたかめたディアブロだが、こと日本の状況に関しては、先行きの不透明感はぬぐいされない。ぜひとも新情報に期待したい。

は4センサー/4チャンネル式で、そこにDRP（ダイナミック・リヤ・プロポーション・システム）を組み合わせていることが大きな特徴である。DRPは路面や運転の状況に応じて、直接的には後輪の制動力を、結果的には前後輪の制動力配分をコントロールする。それによってホイールロックをできるだけ回避し、ABSの作動開始タイミングをギリギリまで遅らせ、作動中も制動力配分を常にコントロールして、制動距離を短縮しようというのだ。スポーツドライビング中にABSが割り込んでくることの少ない、スーパースポーツに相応しいシステムと言えるだろう。

パワーとトルクのアップでファンの期待に応えるいっぽう、OBD IIやABSでは時代の要請である環境・安全の問題に対応する。98年型ディアブロは、この両面で進化した。スーパーカーといえども社会性を考慮する世の中になったのだ。そして、こうして時代の進展に呼応しながら個々の技術を培っていくことが、必ずや将来の新製品の基礎になるはず。そこに98年型の意義がある。

長くランボルギーニの技術ディレクターを務めたマルミローリが退職し、彼の部下だったケツカラーニがその後任に就いた。健全な経営環境と投資家の理解を得て、新体制の技術陣がさらに腕を奮うことを期待しよう。





SUPER
SPORT

①
②
③

TUNED
CAR

①
②
③
④
⑤

TOPICS

ENTER
TAINMENT

①
②

SHOP
&
PARTS

幻のコンペティションマシン F50GTの詳細カウンtdown

一説には2台だとも、いや3台だとも伝えられるF50のスペシャルエディション、F50GT。昨年まで行われていたBPR・GTシリーズに参戦するために開発された、コンペティションユースを前提としたレーシングマシンである。

F50GTは、今年の4月にアメリカでまずその姿を現わした。アメリカの西海岸、ロサンゼルスはロデオ・ドレイブで行われたフェラーリ・オーナーズクラブのミーティングに出展されていたのである。その後、その同じマシンは、5月中旬に行われたサンフランシスコ郊外を会場としたヒストリックカーレース、ワイン・カントリー・クラシックでエキシビジョンとしてはじめて公の前で実走行を披露。雄姿を衆目のものとした。

それから1カ月。イタリアで開催された、フェラーリ50周年のイベントにおいて、F50GTの2号車に我々は接近遭遇する。同50周年の式典に招待コレクターとしてエントラントしていた日本有数の跳ね馬愛好家、岡本氏が購入したGTを、イベントに参加していたFCJのメンバーにお披露目することとなったのだ。この心憎いばかりの演出は、フェラーリ側の好意によるもので、この後F50GTは時をみて、日本に空輸されることになっていった。

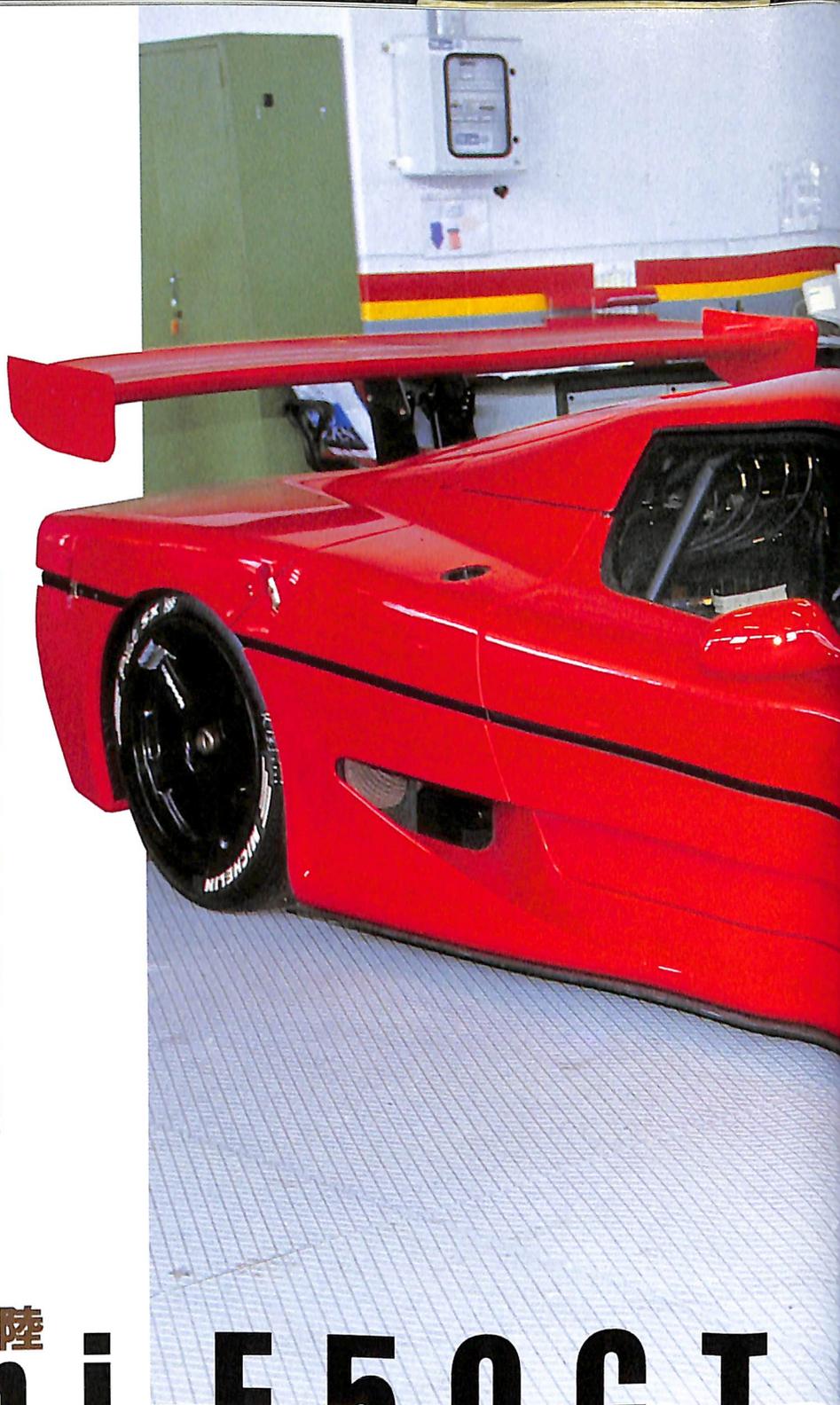
F50GTは、一見するとロードバージョンのそれと、さほど変わらないようなアピアランスを保っているように見えるが、その実、エクステリアパーツは全て造り替えられ、軽量化とレースを前提にした特別の装備が与えら

→OMP製のフルバケットシートをはじめ、F40コンペティティブオーネ同様のマルチディスプレイやパネル中央にまとめられたスイッチ類、チルト可能なステアリングを装備している。



↑別体式となる、大きく広げた翼のようなリヤ大型ウイングと、ただモノではないことを物語るリヤディフューザーが、ロードバージョンとは違う、よりワイド&ローなイメージを醸し出している。

→単に車高を下げただけではないリヤビュー。ルーフ上に吸気用のエアインテークが取り付けられる。細かに見ていくと、ホイールアーチ形状もロードバージョンとは別のものであることが分かる。



幻のレーシング、まもなく上陸 Ferrari F50GT 未知との遭遇

サーキットに存在意義を見いだすはずであったF50GTは、ついにレーシングフィールドにその姿を現わすことなく幻の存在と化してしまった。しかし、生産された数台のマシンのうち、1台は我が日本に生息するという。貴重なこのレーシングマシンの詳細を報告する前に誌上プレビューをお届けしよう。

れていることに気づく。エンジンはストックのF50と同様の4・7ℓのV12を搭載するがトップパワーはノーマルの520psから640psにまでチューンを受けている。ロールケージに囲まれたコクピットもまた、ストックとは大きく異なる部分。それはまるでF40のBPRマシンのような空間だ。
ROSSOでは近くこのマシンの全貌に迫るレポートを、お届け出来るはずである。

岡田薫：文
text by Kaoru Okada
上野和秀：写真
photographs by Kazuhide Ueno



**TUNED
CAR**

- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤

TOPICS

**ENTER
TAINMENT**

- ①
- ②

**SHOP
&
PARTS**

**SUPER
SPORT**

- ①
- ②
- ③



パワーエフェクト

中谷明彦 X IDING

Ferrari 512TR & F512M

底知れぬパフォーマンスを秘めた2台の12シリンダーモデルに火が入った。アイディングが持てるテクニックを余すことなく注入したチューンド・フェラーリはアピランスこそ、ストックのそれとは大きな違いを見せないものの、低く乾いたエキゾーストサウンドにただ者ではない何かを発散させていた。最後の12シリンダー・ミッドシップモデルに組み込まれたアイディング・マジック——。

シフトをゆっくりと左下に入れ、クラッチを繋ぐアクセルを開ければ、そこはもう未知の世界への入り口だ——。

中谷明彦：試乗

text by Akihiko Nakaya

小宮岩男 (iZM)：写真

photographs by Iwao Komiya (iZM)

(株)アイディング：協力

cooperation by IDING COMPANY LIMITED ☎045-625-2727

[バランスのエキスプリ]

アイディング Ferrari F512M・S1

ライトチューンとフルチューン。味付けの違いは果していかに？

アイディングの真骨頂、フェラーリ・チューンである。今回のメニューはF512Mと512TR。フェラーリのマスポダクシオンモデルとしてはフルチューンの2台だ。ノーマルでも強力なこの12気筒モデルがアイディングの手によってどんなポテンシャルアップが図られているのか、試乗前から大いに楽しみではあった。

残念なのは試乗のステージが公道であったこと。できればクロズドコースで、思う存分走らせてみたかったがそれはまた別の機会に譲りたい。

まずはF512M・S1だ。F512Mはチタンコンロッドを採用するなど、ノーマルでも512TRのチューニング版ともいえるスペックを持ち、



↓アイディングのコーディネートでインテリアはすべて張り替えられる。エクストラチャージは必要だが、個性を求める向きには歓迎されるだろう。

ストックでも十分なクオリティと440psの出力を持つ。それだけにアイディングではS1グレードとし、コンピュータとマフラーチューニングで対応している。

ちなみにアイディングのネーミングパターンとしてS1は、マフラー&コンピュータチューン、SIIはライトチューン、そしてSIIIがフルチューンを意味しているという。つまりこのF512Mは最もベーシックなチューニングメニューを持ち、もう1台の512TRはフルチューンされたコンプリートカーというわけである。

F512Mに乗るのは僕も初めてだったのでノーマルとの対比は難しいが、468psにパワーアップされたF512Mのドライブレフィールは素晴らしいのひとことだ。オリジナルのアイディ



*軽量化されたバケットシートはアイディングのオリジナルアイテム。背面にカーボンのシェルを採用し、耐久性や剛性感も飛躍的にアップさせた。

ング製マフラーを装備ながらも、アイディング音は驚くほど静か。これなら深夜の住宅街でも気にならないだろう。

その音はフェラーリ12気筒の美しい音色をたもっている。けれども、高回転になると音量は上がり、3333SPプロトでも走っているのではないかと周囲を振り返らせてしまう。

フェラーリ12気筒のエキゾーストノットは何ものにも代えがたい魅力がある。ル・マン24時間のレースでも、V8のパノスやロータリーのマツダは早くリタイヤして欲しかったが(いや、あまりにやかましかったので、失礼)、ピットロードをゆっくり走っていてもいい音のフェラーリ3333SPにはいつまでも走って、その排気音を聞かせて欲しかったものだ。その時の感じが、このF512M・S1のエキゾースト

ノットを聞いていて蘇ってきたのだ。

F512M・S1は、フロント235、リヤ295サイズの共に18インチとなるピレリP・ZEROを履いていたせいもあってか、乗り心地は良い。全体にシャシーの剛性感は512TRより高く、ロードホールディング感にも優れており、ハードサスセットを施しても十分応えてくれそう。F355以降、フェラーリのシャシー剛性は曲げ、ねじりともに格段に向上しており、ブレーキングスタビリティやコーナリング性能の向上を支えているが、12気筒を積むF512Mでもそれが確認できた。これならサーキットへ持ち込んででもピーキーな限界特性は顔を出さないだろう。

ブレーキシステムはAP製となるアイディング・オリジナルを換装しているが、残念ながらABSユニットとのマッチングがまだ完璧ではなく、ペダルフィールが若干悪かった。

動力性能的にはフルチューンの512TR・SIIIに及ぶものではないが、オールラウンダーという意味からすれば、512M・S1はかなり使える、という印象だ。



TESTER
中谷明彦(なかやあきひろ)
1957年生まれ。武蔵工業大学工学部機械工学科卒業。現在レーシングドライバ兼モータージャーナリストとして活躍中。クレーバーなA型。

TUNED CAR

- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤

TOPICS

ENTERTAINMENT

- ①
- ②

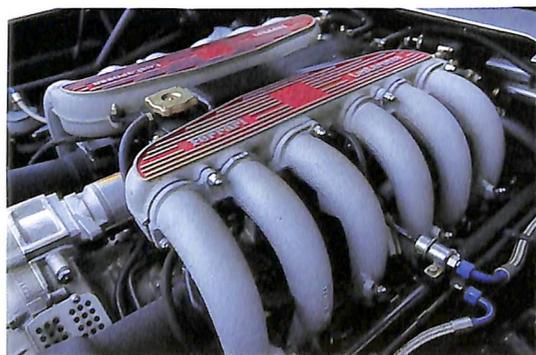
SHOP & PARTS

SUPER SPORT

- ①
- ②
- ③



↑エクステリアのモディファイは少ない。18インチ化されたアイディング・オリジナルホイールが、唯一ストックのモデルとの識別点といえるだろう。



↑ファインチューニングながら、最高出力はストックの28psアップとなる468ps/7000rpm、トルクも2kgm向上して53kgm/5650rpmを発生。



・18インチのアイディング・オリジナルホイールは鍛造品で、軽量化と高剛性を狙った。ブレーキはAP製。

↓丸型4灯のテールレンズを採用し、他の12気筒ミッドシップモデルとの違いを明確にするF512M。Mはモディファイの“M”を表すという。



中谷明彦 X IDING Vol.2

Ferrari 512TR & F512M



TUNED
CAR

- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤

TOPICS

ENTER
TAINMENT

- ①
- ②

SHOP
&
PARTS

SUPER
SPORT

- ①
- ②
- ③



↑総排気量を537lccfにまでスーパアップ。エンジン内部はほとんどがアイディング製のパーツで占められ、最高出力は527ps/7100rpmを絞り出す。

↑最高速度321km/hを誇るアイディング・チューンが施された512TRは、コンプリートモデルとなるため、「F512TR」というネーミングに。



↑インテリアはアイディング製となる360ccのステアリングホイールが唯一の変更点。ステアリングはブラックとシルバーの2タイプを用意する。

↑ブレーキシステムはすべてアイディングのオリジナルチューニングアイテム。APと共同開発したそれは、出力アップに対応した強力なストッピングパワーを発生する。



中谷明彦 **XIDING** Vol.2
Ferrari 512TR & F512M

腹の底から沸き上がるパワーに アイディングの実力を見た!

続いて512TR。正式には「アイディングF512TR・SIIIタイプA」とネーミングされている。

チューニングメニューとして注目すべきは、やはりエンジン。カムシャフトやバルブを自社設計し、排気量を約10%ほどアップした。またピストンまわりもオリジナルアイテムに変更。極限的なバルブアングルの可能とさせ、大幅にパワーアップした。オリジナルのステンレス製マフラーシステムと相まって527psの最高出力を發揮させている。谷田部で計測したという最高速は321km/h。ゼロヨン加速タイムは12・0秒と発表されている。

これだけのパワーアップを受けて、シャシー側のチューニングにもぬかりはない。サスペンションにはオリジナル設定のビルシユタイン・ダンパーとアイバツハ・スプリングをセット。ダンパーケースは高価な削り出しの鍛造品で、高精度、高剛性を誇っている。キャンバー、キャスター、トーインといったアライメント3要素を独自にセットアップし、また車高の前後調整を施して絶妙なハンドリングバランスを確保しているという。

例によってブレーキシステムも奢られている。前後ともAPと共同開発したキャリパーを備え、フロントは6ポット、リヤは4ポットに大径のローターを組み合わせており、またブレーキパッドはフリクシヨンプフォーマンス製のカーボンメタルと、これはもうレーシングマシンのスペックだ。

走行フィールだが、まず、大排気量の恩恵として、ピーキーなカムプロファイルにもかかわらずスロー走行も難なくこなす。アクセルに対するピックアップはさほどシャープではないが、回転が上昇し、カムに乗ってくると強烈なパワーとトルクが体を襲う。その加速フィールから察すると、527psは掛け値なしの値、といえそうだ。

512TRは、もともとハンドリン

グに優れる、新世代フェラーリの先発モデルだが、アイディングではBBS社に持ち込んだアルミ鍛造の軽量ホイールにBSEクスピードアS01の超偏平ワイドタイヤを装着。一輪あたりのバネ下重量はノーマル対比約1kgも軽量化され、軽快感を向上させている。

こんなクルマに乗せられてゆつくり走れと言われるのは酷な話で、そのままだまどかのサーキットまで走っていつてしまおうかと思つた程だ。最新のF50もウルトラスムーズ&パワフルで直線は相当速いが、完成度が高すぎて面白みに欠ける面がある。

しかし、このF512TR SIIIは、チューニングされている、という実感をいい意味で絶えずドライバーに伝えてくれるので、常に刺激があつて面白い。それでいてF50のハーフプライスで手にはいると思えば、案外安い買い物といえるのではないだろうか。

総評として、今日試乗した2台はともに完成度が高いといえよう。SIIIのTRは面白く、SIIのF512Mは使えるチューニングカーという感じであつた。問題は、その余りあるパフォーマンスをどう使いこなすか、だろう。

スロットル全開にすれば僅か3・8秒で100km/hに達し、2速MAXレブでは160km/hを超えるスピードに達する。つまりクローズドコースでのみその力を發揮できることになるわけだが、そうなるマシンコントロール技術も高度なものが要求される。ホンダがNSXタイプRを乗りこなすためのユーザースクールを開催しているように、アイディングもまたこのパワーを使いこなすためのミーティングなどを行う使命を担っているといえそうだ。

ブッシュやクラッチはノーマルのまま。スタビライザーやシャシーもノーマルのままで500psオーバーを許容してしまうフェラーリの懐の深さにも感銘を受けたが、アイディングではエンジンを分解調査した時、そのヘッドやクランクシャフトの緻密さ、技術レベルの高さ、仕上げの良さに感心した

【最速の12シリンダー】 IDING Ferrari F512TR SIII type A

という。そうやって、クルマを知りつくすことから始まるアイディングのチューニングテクノロジーは、信頼され支持を得ることになる。「これだけのパワーを与えても、エンジンは絶対に壊れませんよ」というアイディングの主張にも、説得力が生まれるのだ。

アイディングのコンプリートカーはヨーロッパ現地で生産され、日本へ輸入される。前回のBMW・M3、そして今回のフェラーリと、アイディングのチューンドマシンに立て続けに試乗したわけだが、オリジナルモデルの持っているバランス、長所を損なうことなく、また、ロードカーとしての実用要求性能と両立させながら、ケタ外れのハイパフォーマンスを授けてしまうアイディングのチューニングテクニックに僕はかなり傾倒した。ひとりのカーマニアとして、ひとりのプロドライバーとして、夢のような仕事を実際に行っている人々とファクトリーを目の当たりにして、彼らは世界に誇れるな、と思わずにはいられなかった。



→リヤエンドを締めるステンレスのエキゾーストシステムはオールステンレス製。サウンドにもアイディングのこだわりが感じ取れる部分である。



*フルチューンのF512TRにとって、1万回転、320km/hまで刻み込まれたメータースケールは伊達ではない。実用上、必要不可欠なパーツなのだ。

アイディングF512TRも先のF512M同様、エクステリア上の変更点はホイール程度。コンプリートモデルには2900万円というプライスが付く。





T O T Y P E

TUNED
CAR

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

TOPICS

ENTER
TAINMENT

- 1
- 2

SHOP
&
PARTS

SUPER
SPORT

- 1
- 2
- 3

日本のアルフィスタの情熱が 生み出したスペシャルGTV

アルファロメオは、アルファロメオのレーシングデビューとして1920年頃から活動を開始し、あのエンツォ・フェラーリが属していたこともある歴史と伝統のある名門中の名門。近年で言えば1993年のドイツ・ツリーリングカー選手権に155で参戦しメルセデスを退けてシリーズチャンピオンを獲得したことも知られている。その彼らがロードバージョンにも手を加え、ファクトリーチューンしてリリースしたのが、このGTVだ。しかも、それが日本限定のスペシャルモデルとなれば俄然、注目である。

その誕生のストーリーを紐解いてみれば、ある意味ドラマチックともいえる。輸入元であるサブローインターナショナルやクイックトレーディングのもとに寄せられたアルフィスタのアルファロメオ・バージョンへの熱き想いが伝わってくる。

そう、日本の熱狂的ファンがアルファロメオをも動かしたのだ。ラフスケッチから始まり、日本サイドの仕様は煮つまっていった。希望スペックもまとまった。オリジナルコンプリ

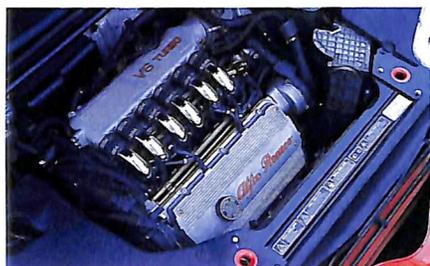
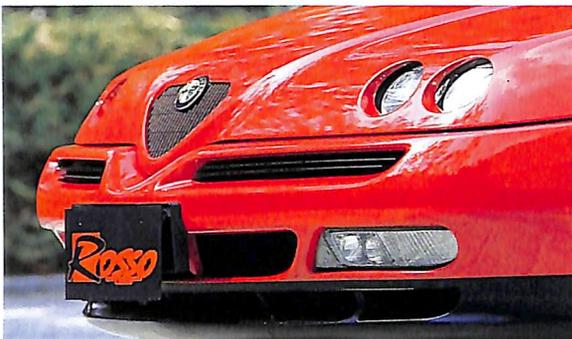
鈴木 明:文
text by Akira Suzuki

藤田昌久:写真
photographs by Masahisa Fujita

クイックトレーディング:協力
cooperation by QUICK TRADING ☎03-3938-1775

→アルファコルセの専用エンブレムが証しとなる。市販バージョンではリヤスポイラーはオプションアイテム。価格は20万円。

↑フロントスポイラーはノーマルプロト、完成モデルで形状が異なる。最終的にはメキシコのエンジニアークになった。



↑2.0L V6 SOHC空冷インタークーラー付きターボユニットは、最終的にノーマルから24psアップの235psの最高出力を計上する。



↑タイヤサイズはスタンダードの205/50ZR16。車高はフロントで35mm、リヤで10mmダウン。市販モデルの問い合わせは、サローインターナショナル株(☎03-3237-0360) クイックトレーディングまで。



↑プロトタイプのインテリアはノーマル状態であったが、こちらからのオーダーで生産型になってカーボンパネルが採用された。

←シートもノーマル。コンベンショナルなGTVモデルのものでもホールド性に優れるため、あえて手は加えられていない。



From ITALIAN RACING FACTORY I

ALFA ROMEO GTV V6 アルファコルセ・プロトタイプ

ALFA CORSE PRO

ピュアスポーツへの序曲

モータースポーツで数々の栄光を手にしてきたアルファロメオ。そこから輩出されたモデルに乗るアルフィスタにとって、アルファコルセの名前はあまりに魅力的である。ましてやそのファクトリーが製作したGTVスペシャルバージョンとなれば、何かを期待してしまうはずだ。ここではその誕生の軌跡を追い、稀少なプロトタイプをフィーチャーする。

これがデリバリーモデルになって、エアインテークが設けられたフロントスポイラーが加えられた。タイヤ&ホイールには相変わらず手を触れず、サスペンションのフィーリングをさらにソフトで、よりなめらかなセッティングに煮詰め直したという。アッパーの強化はロータイプに、ECUのチューニングプログラムもトルクバンドに厚みを持たせたセッティングへ変更。エンジンはインタークーラーの大型化やデュアルエキゾーストシステムなどの採用が主なハイライトで、結果的にパワーは最高出力235ps/6250rpm、最大トルク31.0kgm/3000rpmというスペックを得て、プロトから確実に進化を遂げたのである。そしてすでに、日本のアルフィスタだけに560万円というプライスがついてリリースされている。

すでに完成しアルファコルセ・バージョンが発売されているが、その開発テストに使われた貴重な1台といえる。ではスタンダードなGTVから、プロトタイプ、アルファコルセのコンプリートへと、どのような進化を辿ったのか追ってみることにしよう。

ベースとなったGTVは3.0L V6 NAエンジン搭載の日本導入モデルでなく、イタリア本国仕様の201psを誇る2.0L V6ターボ搭載車だ。基本コンセプトは、ノーマルでは物足りない部分にスポーティなテイストを与え、快適なドライバビリティを追求。プロトタイプではオリジナルプログラムのECU、足まわりはビルシュタインのダンパーとアイバツハ・スプリングの組み合わせに、アッパーのストラットタワーバーでサスを強化している。パワーもさることながら走行フィールはサスペンションの入力に対して柔らかく、それでいて粘り強い印象だ。

トカー製作のためのリクエストがアルファコルセ側に渡ったのが昨年である。そして、現地とのディスカッションが何度となくかわされた開発段階で製作された2台のプロトタイプの1台が、ここにフィーチャーしたGTVということになる。



From ITALIAN
RACING FACTORY II

フィアット・ブラーボ・アバルト

RAVO A BARTH

サソリの純血。

アバルトといえば、あのサソリのエンブレムが頭に浮かぶ。体は小さくても、自分よりはるかに大きな相手をひとさしで倒す。フィアットの小型モデルをベースに、数々のチューンドカーを生産してきた名門チューナー・アバルトは、まさにサソリのイメージそのものだった。だがアバルトは現在フィアットの正式なレーシング部門となり、市販チューンドカーの製作は行っていない。今回の「ブラーボ2・0 HGT アバルト」は、エアロチューンドといった成り立ちのコンプリートになる。ではストック仕様からの変更ポイントをチェックしていこう。エクステリアの追加アイテムは、フォグラмп内蔵フロントスポイラー/サイドスポイ

サソリの血を継承するモダンなアバルト・コンプリートモデル
少し変わったネーミングのイタリアン2BOXがある。見るからに個性的なデザインはこのハッチバックは、3ドアがブラーボ、5ドアはブラーバと名付けられている。このうち3ドアのブラーボに、アバルト仕様が用意された、という耳寄りなニュースを聞いたので、さっそくレポートしよう。

まだ未導入であるフィアット・ブラーボ。ラテンブラッドの流れるスモールハッチは個性的なスタイリングと軽快なフットワークが信条である。さらにそのアバルト・モデルとくれば独特のフォルムは一段とホットでアグレッシブだ。大物を一撃で倒すサソリのアピランスを大公開する。

廣瀬 昇：文
text by Noboru Hirose
田中宣秀：写真
photographs by Nobuhide Tanaka
オートトレーディング：協力
cooperation by AUTO TRADING ☎03-3491-9000

TUNED CAR

- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤

TOPICS

355F1

ENTERTAINMENT

- ①
- ②

SHOP & PARTS

SUPER SPORT

- ①
- ②
- ③



←エアバッグ内蔵ステアリング、シフトノブはアバルト製革巻きタイプ。標準でエアコン、電動ミラー、セントラルロックなど装備する。

→フロントはスポーツタイプ、リヤはヘッドレスト付きスプリットタイプのシートが組み込まれている。価格は298万円（車両価格）。



↑リヤスカートにはサソリマークが配され、それは15インチホイールのセンターキャップにも与えられる。タイヤは195/55R 15サイズ。



↑エンジンは手が加えられていないが、ノーマルでも最高出力は147ps、最大トルク19.0kgmを発揮するため走りに関して不満はない。

←現在のところコンプリートカー（左ハンドルの5MT）としての販売になるが、今後は各パーツの単体販売を予定しているという。



SPECIFICATIONS

FLAT BRAVO2.0HGT ABARTH

- 全長×全幅×全高 (mm) : 4030×1750×1425
- 車両重量 (kg) : 1190
- エンジン型式 : 5気筒ツインカム20バルブエンジン
- 総排気量 (cc) : 1998
- 圧縮比 : 10.0
- 最高出力 (ps/rpm) : 147/6100
- 最大トルク (kgm/rpm) : 19.0/4500
- トランスミッション : 5 MT
- ブレーキ : ①ベンチレーテッドディスク②ディスク
- タイヤ : 195/55R 15
- 最高速度 : 210km/h
- 価格 : 298万円

主な装備

エアコン/ABS/チルトステアリング/運転席シートリフター/ラジオカセット (EUバンド9)/セントラルロック/電動ドアミラー/ヘッドレスト付きヤスプリットシート/スポーツシート/フォグランプ/エアバック付き巻きアバルト・ステアリング/革巻きアバルト・シフトノブ/フロント・サイド・リヤ・テールゲート・アバルトスポイラーフルキット/アバルト15インチアルミ/アバルト強化スプリング
付属品 アバルト・フロアマット
ボディカラー ブラック・レッド・ブルーメタリック

FIAT B

ライ/左右分割式リヤアンダースポイラー/リヤハッチスポイラーなどのエアロパーツが中心だ。すべてボディ同色の大型タイプで、ブラーボの持つ正しいイメージをクダクダと強調している。サイドスポイラーの後端、リヤタイヤの直前部には、アバルトのエンブレムをさりげなくレイアウトしているのがなかなかニクい設定だ。同様にアバルト・エンブレムを配したホイールは、スポーティな5本スポークタイプ。スプリングを強化タイプに変更して、スポーティ感をアップしている。

インテリアでは、ステアリング&シフトノブをツートンの本革巻きに変更。メーターはレーシーなホワイトカラーで、シートはサポータ性のいいスポーツタイプとした。ついでにフロアマットもアバルト・エンブレム入りとしているのは、なかなか楽しい設定だ。

ドライビングシートに乗り込んでみると、いかにもイタリア車らしいデザインの内装が目にに入る。センター部分にポリウム感を持たせたユニークなデザインだが、スイッチ類は分かりやすくレイアウトされ、かつてのイタ車の煩雑な印象はほとんどない。

実際に走った感触も、やはり最新のモデルらしい扱いやすさが印象的だ。やや太めのステアリングを握り、感触のいい5MTを駆使して市街地をキビキビと駆け抜ける。気難しい部分はほとんどなく、それほど飛ばさなくても、気持ちのよさは十分に伝わってくる、という良好なテストだ。

エンジンについては、ストック仕様とまったく同様のスペック。2直列横置き5気筒というユニークなツインカム20バルブ方式で、147ps/19kgmのパワー/トルクを発揮する。車重が1190kgほどあるので、ズバ抜けて速い、という印象はない。だが軽快で回転フィールがいいので、気持ちのよさは満点と云っていいレベルだ。専用スプリングで少しばかり強化した足まわりも、適度にスポーティな印象を高めている。コイツは実用性とスポーティ性、そしてなによりも個性を重視したい人には、注目してほしい1台だ。



TUNED
CAR

- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤

TOPICS

ENTER
TAINMENT

- ①
- ②

SHOP
&
PARTS

SUPER
SPORT

- ①
- ②
- ③



ALFA ROMEO 155 × 145 × 146

GAP ジーエーピー
マインドはリアルスポーツ

アルファロメオのモディファイをオリジナルパーツ中心に提案するGAP。
ユーザーのためにハード系からソフト系までオールラウンドな品揃えを誇る。
そのパーツたちで武装した3台はこのアルファのオリジナルエボリューションモデルだ。
チューニングを考えるアルフェスタたちに最新のメニューをお送りする。

椎橋俊之 (アズーロ) : 文
text by Toshiyuki Shiihashi (AZZURRO)

斉藤正 : 写真
photographs by Tadashi Saitou

GAP : 協力
cooperation by GAP



↑足まわりはアイバハの(Spring)とコニの(Damper)の組み合わせ。スタビやタワーバーで強化も忘れていない、ホイールはインチアップせず15インチのスピードラインを履く。

↑オリジナルエキゾーストキットはSUS 304オールステン、360度の曲げをもつ等長ロングタコ足。約10%のパワーアップが見込める車検対応タイプでフランジはアルミ削り出し。



TUNED CAR

- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤

TOPICS

ENTER TAINMENT

- ①
- ②

SHOP & PARTS

SUPER SPORT

- ①
- ②
- ③

GAP ALFA ROMEO 155

強靱なハート、
さらに燃ゆ。
イタリアンスポーツ
の決定版

オリジナルパーツで武装した サーキット仕様のナローボディ

いま日本を走っているイタリア車のなかで、最もチューニングマインドをくすぐるベース車両が155だろう。DTMのイメージはまだまだ健在で、155が発表された現在でも、最も熱い視線を集める4ドアセダンであることに変わりはない。

ここに紹介する155は94年までのナローボディ。しかも、エンジンは1.8とツインスパーク8バルブというマニアックなモデルだ。オーナーがサーキット走行に情熱を燃やしているというだけあって、すべてのチューニングはレース走行でフルポテンシャルを発揮させる方向に振られている。

アルミブロックの1.8とユニットは、GAP製オリジナルチューンドロムによってレスポンスの向上が図られる。エアフィルターはラムエアのダイレクトキットに交換され、さらに等長タコ足からセンターパイプ、触媒パイプ、リヤマフラーまで備わるオールステンレスフルエキゾーストシステム(GAP製)によって10~15psの馬力向上が達成されている。この数値は控えめというべきもので、中低速回転域のトルクを維持しながら、3000rpm付近から一気に吹け上がるパワーの噴出は官能的ですらある。

馬力アップに応じて、シャシー、サスペンションも十分に強化されている。ボディ剛性に問題のある155はボディ強化が欠かせないが、フロントアツパータワーバー、ロアバーに加え、リヤシート前のフロアにはアルミ製のセンターブレスバーが設置され、激しいサーキット走行にも十分耐える剛性が確保されている。

サスペンションは、コニ製ショックアブソーバーにアイバツハ・スプリングの組み合わせ。フロント、リヤともに約30mmローダウンされる。コニにはスプリング込みのファールベルクキットもあるが、ドライバーの好みに応じてスプリングを組み合わせる細かいチューニングがGAPの持ち味。ロールを抑えるスタビライザーもGAPオリジナル。軽量化をねらって中空パイプを使い、ロアアームとのジョイントには初期ロールを抑制するピロエンドが使われている。

サーキット走行に欠かせないブレーキ関係は、タロックス製ローター、ホース、パッドで強化され、踏んだ分だけ効くレーシーでダイレクトな制動感が得られている。
ひたすら走りを目指したGAP 1.8ツインスパーク。155チューニングの醍醐味と奥の深さを感じさせる一台に仕上がっている。

GAP ALFA ROMEO155

チューニング

オリジナルROM	4万9800円
ラムエア・ダイレクトキット	4万円
オリジナルオールステンレスフルエキゾーストキット	50万円
ハイパーエナジー・バッテリー (SRB-30)	3万3000円

足まわり

タロックス・ブレーキシステムセット (ローター、パッド、ステンホース)	13万3000円
アイバツハ・スプリング	5万4000円
KONIダンパー	9万7000円
オリジナルスタビライザー	9万8000円
オリジナルスタビピロエンド	2万8000円
スバルコ・フロントストラットタワーバー	2万6000円
オリジナルセンターブレス	4万8000円

エクステリア

B.T.C.C用フロントスポイラー	4万円
オリジナルDTMサイドデカール (18枚セット)	1万8000円

インテリア

スバルコ・スーパースポーツアルカンタラ・シート	12万8000円
スバルコ・ペダルセット	3800円
スバルコ・ステアリング	2万3000円
ツェンダー・アルミシフトノブ	1万6000円

タイヤ&ホイール

スピードラインウルティモ7J×15	4万1000円
ビレリP 700 Z 205/50Z R 15	オープンプライス



↑GAPの最新オリジナルアイテムがセンターブレス。ジムカーナなどハードな走行時に威力を発揮。センター部の剛性をアップ。



↑ドライバーズシートのみスバルコ・スーパースポーツアルカンタラを装着。ルックス、性能の両面を考慮したアイテムをチョイス。



↑ツェンダー製アルミシフトノブ以外はステアリングホイール、ペダルキット、シートともスバルコ製だ。ドライビング時に操作するポイントだけ、機能性の高いパーツへ変更。

SHOP

豊富なオリジナルパーツに注目!

GAP

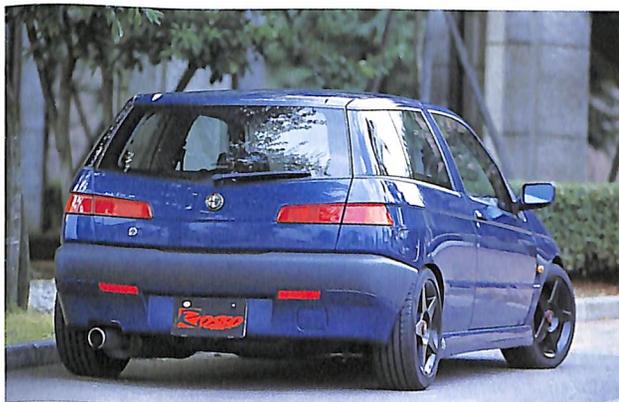


新車販売をはじめ、パーツの販売・装着などアルファロメオに関する事なら、GAPはさまざまなノウハウをもっている。特にオリジナルパーツの開発は積極的。エキゾーストキットやサーキットユース向けの車高調整サスなど、ハードパーツも手がけている。今後も続々とニューアイテムが発表される予定。156は年内に導入か?

- 営業時間 10:30~20:00
- 定休日 水曜日
- 埼玉県浦和市鶴川2-20-18

TEL 048-787-6600





↑車高調サスで絶妙なローダウンスタイルを作り上げた145。キャンバー調整もできるため、活躍の場は公道からサーキットまでと広い。

←サスペンションチューン時にはあわせて強化パーツを装着したい。現車はストラットタワーバーで補強。スタビも用意されている。

←スピードラインのフルブラックカラー“ウルティモ”16インチホイールにピレリ700Zの205/45Z R16サイズをセットアップする。

↓ドライで重低音サウンドが特長のアンサー・マフラーはイタ車には欠かせない。コストパフォーマンスの高いパーツだけに要チェック。

↑リヤタイヤは見ての通りツライチ状態。45mmのダウンによってこのクリアランスが生み出された。ホットハッチはよりスポーティに

GAP ALFA ROMEO 145

足まわりをトータルチューン アグレッシブな走りを実現

オリジナル車高調サスで45mmもローダウンしたスタディモデル

最近、街でよくよく見かけるようになったアルファ145だが、日本に正規輸入されているのがトップモデルのクアドリフォリオだけに、まだチューニングにまで手を広げる層は多くないようだ。それに加え、155に較べてチューニングパーツが絶対的に少ないという事情もある。

そんななかで、GAPが手掛けたフルメタリックの145は、45mm以上もローダウンされ、ブラック塗装のスピードライン製ホイールと相まって精悍そのものの印象を与える仕上がりを見せている。

サスペンションはGAPオリジナルの車高調整キットが組み込まれている。フロントはストラット構造だが、アルミ製のアウトリーチューブにスレッドが入れられ、スプリングシート位置を調整することで車高を変えられる。機関部分はビルシユタイン製カートのツジを倒立使用し、減衰力はアイバツハ・スプリングに合わせてGAPがセッティングを出している。155用ピ

ルシユタインが正立使用されるのに較べて、GAPオリジナルは単筒ガス封入構造を生かしたアドバンテージを十分に生かしているといえよう。このサスペンションキットは、ピロアッパー&キャンバー調整機能も付属しているから、ドライビングスタイルに合わせた細かいセッティングも可能だ。前述したように、車高は45mm下げられ、ことに後輪とフェンダーのクリアランスの少なさは注目に値するものだ。

タイヤ&ホイールはピレリP700 L-Zの205/45ZR16に、定番（といながらも生産終了）のスピードライン・ウルティモ7J×16が組み合わされる。BMWコンパクトに較べてシャープな印象を与える145だけに、シンプルな5本スポークが絶妙の見栄えを演出している。

マフラーはアンサー。独特の乾いた排気音が心地よい。さすがイタリア車御用達だけのことはある。

サスペンションとタイヤ&ホイールをチューニングしただけで、その先鋭的なデザインが冴えわたる145。注目すべきスタディモデルである。

TUNED CAR

- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤

TOPICS

ENTERTAINMENT

- ①
- ②

SHOP & PARTS

SUPER SPORT

- ①
- ②
- ③



GAP ALFA ROMEO 146

オリジナル製作の車高調サスを開発。
サーキットユースからストリートまで

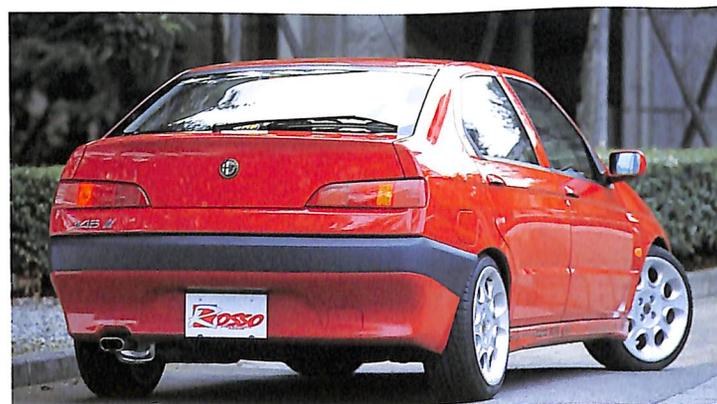
ザガート製の17インチをセッティング
注目の146をファイインチューン

目下、GAPの村嶋社長は146に燃えている。145のノッチバック版としてデビューした146は、ミラノ市内などで頻繁に見かけるコンパクトユーティリティセダンである。小さな外観に似合わず、たつぷりした車内空間を確保し、トランク容量も実用レベルに十分達している。おとなしい外観ながら走りはアルファロメオそのものの混雑する街中を遊撃手のように飛び回る俊敏性を備えている。この手のクルマを作らせるとイタリア人は天才ぶりを見せつけるが、146は間違いなくその所産といえるだろう。

さて、2.0ツインスパークユニットを搭載する146Tiには、GAPの手でニートなチューニングが施されている。まず目を引くのはホイール。実は155ベースのザガートT1-Z用の17インチなのだが、その文句なしに美しいデザインは、146のスタイリングと絶妙なマッチングを見せている。もともとGAPのデモカーとして仕上げられたこのクルマ、お客さんの熱望

で取材の翌日に納車されたという。ちなみに、ザガート製17インチホイールは、もはや手に入らないといわれている。タイヤはピレリP7000の205/40ZR17。おそらく、世界一サイドウォールの薄いタイヤに違いない。それでも、一般路面で不快な突き上げ感やボディ剛性の不足を覚えることがなかったのは、145で紹介したGAPオリジナルの車高調サスペンションキットが組まれているからだろう。なお、車高は40mm程度ローダウンされている。

インテリアではステアリングホイールがツェンター製に換装されている。新車販売に力を入れていくだけあって、GAPではアルファ146用のオリジナルパーツの開発を進めていく。ストラットバーやエキゾーストシステム、小パーツなども順次リストに載せていくことになるだろう。細かい仕様変更にも対応していく開発力のあるショップだけに、アルファロメオ・ユーザにとつては頼もしい存在だ。なにしろ、アルファロメオ・チューニングは奥が深いからだ。



* インテリアは145と同様同じデザインでフロントノブとサイドブレーキノブ、3スポークデザインのステアリングがおもな変更点である。



* 145クアドリフォリオの5ドア版がこのTi。2.0直4 DOHCツインスパーク16バルブユニットを搭載する。最高出力は150psを誇る。

↑ 145のセダン版である146はさすがアルファと思わせるスタイリング。40mmの車高ダウンでスポーティでスタイリッシュなデザインに。ピロアッパーやキャンバーまでアジャストできるオリジナル車高調サスペンションは、145と、この146にも同様に組み込まれている。



* 155ベースのザガートT1-Z用の17インチサイズをチョイスする。タイヤは205/40ZR17というレアなサイズのピレリP7000。

GARAGE EST

ALFA ROMEO
155 X SZ



イタリアンの達人。

ガレージエストが提案するモディファイはドレスアップという生半可な領域に収まらない。アルファロメオを知りつくしているからこそエンジン、サスペンションに妥協のないチューンや強化を行っている。アルファ最大の魅力である“走り”をもりたてるエッセンスを巧みに配し、オリジナルティ溢れる、理想のクルマを創る達人である。

鈴木 明: 文
text by Akira Suzuki
藤田昌久: 写真
photographs by Masahisa Fujita
ガレージエスト: 協力
cooperation by GAREGE EST



GARAGE EST

ニューカーからモディファイまで満足度大



ガレージエストはアルファでは155、SZに強い。それ以外のイタリア車はフィアットやランチャ、マセラティなどの新車販売等を行う。エンジンチューン、エキゾースト、コンピューターなども得意だ。イギリス・アウトデルタの日本輸入代理店でもある。

- 営業時間: 10:00~19:00
- 定休日: 木曜日
- 所在地: 埼玉県入間郡藤久保1062-1 ☎0492-59-6000

155プライスリスト

チューニング	
アウトデルタROM	8万5000円
ハイカム	11万6000円
ラムエアエアフィルター	4万5000円
アイバツハ・スプリング	5万4000円
エクステリア	
スーパープリント・マフラーエンド	6万5000円

今後もエンジン関係を中心に手を入れていくという硬派な155である。ストーンにはこの他にもオイルクーラーやQ4タイプシートが装着されているため、エンジンや足まわり以外もすでにシンプルかつスパルタンな雰囲気を出している。

アルファロメオのチューニングシーンにおいて、主役の座に君臨するのは文句なく155である。当然ながらガレージエストを訪れるのも圧倒的に155が多い。エストはそんなたくさんのアルファたちにさまざまなメニューで対応してくれるが、なかでもオススメなのがエンジンチューニングだ。特にここで紹介するナローボディの1・8ℓ直4ツインスパーク8バルブユニットはトップエンドまで回しても6200rpmがレブリミット。ノーマルでも確かにアルファ・サウンドとエンジンフィールは官能的だが、細部を少しずつモディファイするだけでフ

では、その手法をひとつひとつ見ていくことにしよう。パワーユニットへのメニューは、1N側27度・67度、EX側25度・65度のカムプロフィールをもつハイカムを組み、それをアウトデルタ製のコンピューターロムで制御するというシステムをとっている。これにより、レブリミットは9000rpmアップの7300rpmまで向上した。吸気系に純正交換タイプではなく、ダイレクトタイプのラムエア製エアクリナーをセットし、速さはもちろんのこと特に高回転域でのレスポンス、吹けあがりは体感できるほど鋭くなったという。メカニカルサウンドもドライバーを

刺激してくれる。この155を所有するオーナーは、このチューニングに満足し、ついついウインドウを開けてシフトチェンジを繰り返して独特のサウンドを楽しんでしまうらしい。足まわりはバタつき感のある155のウイークポイントを補うため、タイヤ&ホイールはそのままにアイバツハのスプリングで強化している。もともとベース車がいギリスのツーリングカー選手権(BTCC)参戦記念限定モデル「シルバーストーン」であるため、エクステリアはBTCCタイプのフロント&リヤスポイラー(現在オーナーの意向でフロントチンスポイラーは取りはずされている)がセットされている。シルバーストーンにはこの他にもオイルクーラーやQ4タイプシートが装着されているため、エンジンや足まわり以外もすでにシンプルかつスパルタンな雰囲気を出している。

TUNED CAR

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

TOPICS

ENTERTAINMENT

- 1
- 2

SHOP & PARTS

SUPER SPORT

- 1
- 2
- 3

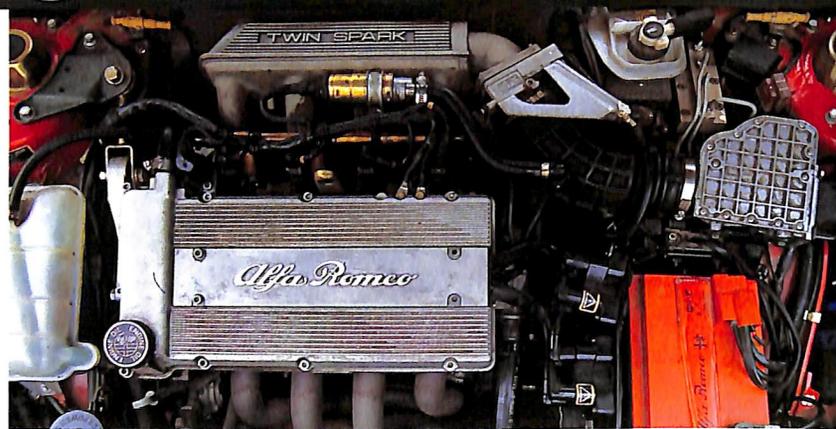


ガレージエスト

ALFA ROMEO 1

限定500台のシルバーストーンを ハイカムチューン

→ハイカムを組んだことでエンジンは7300rpmまでストレスなく吹けあがる。ラムエア製のダイレクトエアクリナーの効果も絶大だ。



*マフラーはイタリアのスーパープリント製テールエンドをセットする。ツーリングカーならもちろんDTMルックがベストマッチ。



↑リヤウイングはBTCCアニバーサリーモデル、シルバーストーン仕様の標準装備アイテム。エクステリアはそれ以外、ほぼノーマル。

→これも限定モデルに装着されているシートで、155のフラッグシップたるQ4用と同じタイプだ。セミバケットのため、実用性に富む。



TUNED CAR

- ①
②
③
④
⑤

TOPICS

ENTER TAINMENT

- ①
②

SHOP & PARTS

SUPER SPORT

- ①
②
③

ALFA ROMEO SZ

ウイークポイントを徹底強化!

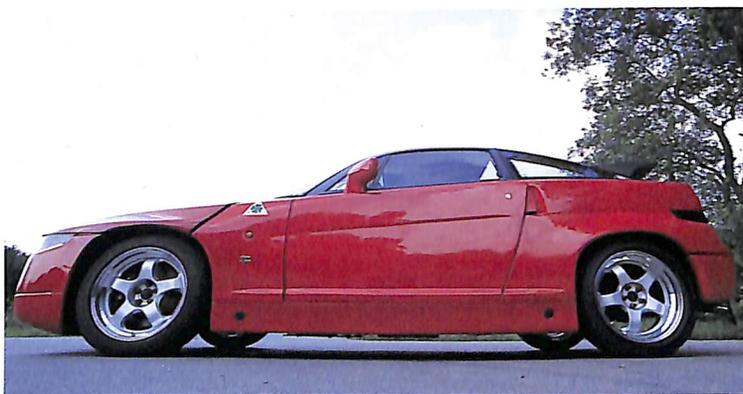
たった1000台しかこの世に存在しないSZ。このレアモデルのチューニングにスペシャルなワンオフパーツを与え、さらに昇華させてしまう。ガレージエストはイタリアンの名手である。

プリアなブレーキシステムを一新 強力なストッピングパワーを! イタリア車全般にフィロドを広げるガレージエストでは、モデルの新旧を問わず、多車種を取り扱っている。エストはそのなかでも、アルファSZに熱を入れている。世界限定1000台というレアモデルながら、ショップのショールームやファクトリーでその姿を頻繁に目にすることができる。カロツェリア・ザガートにより1957年から1962年まで生産されたあのSZ(後期型コータロンカが特徴的)のネーミングがそのまま冠されたこのクルマは、フィアット・グループに吸収されたアルファを活性化させるために誕生し市場投入されたのだ。あの流麗なフォルムが自慢だった往年のSZの名を受け継ぐとはいえ、似ても似つかないスタイルは、イタリア語でIL MOSTRO(怪物)と表現されるくらいの超個性派。独特の6つ目のライト、ガラスエリアの少ないコクピット、分厚いサイドトリヤセクション、ローアンドワイドなスタイリ

ガレージエスト



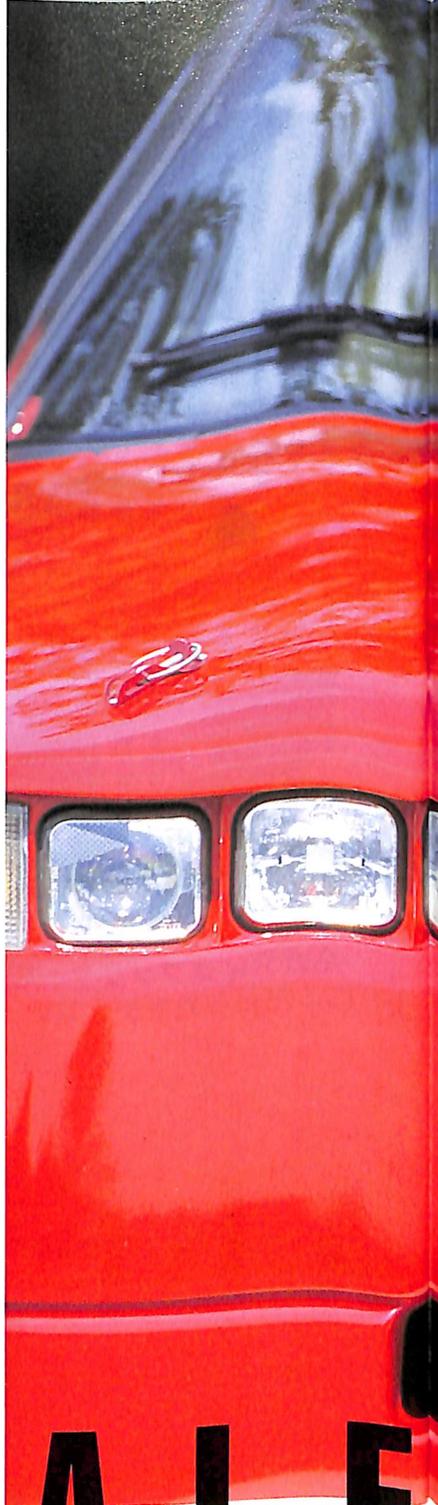
→インパネはカーボンファイバーで覆われスバルタンな印象だ。ドライビングポジションは超特。



→ミッションをリヤに搭載したトランクアクスルレイアウトを採用。前後重量配分は56 : 44。



↑SZも1速にシンクロがないアルファ・シンクロのため、2速にいれてから1速にチェンジ。ライトウエイト化で走りは軽快そのもの。



ALFA

ングは、はっきりいってエクステリアをモディファイするスキを与えない。ザガート伝統のアルミボディではないが、スチールボディに被されたFRPパネル、カーボン素材のリヤウイングとくれば完璧であろう。おまけに40mmのアップ&ダウンが可能な車高調整機能も装備されているとすれば、チューニングのポイントも限られてくる。

そこで、SZのオーナーは、ウィークポイントを強化することで、さらなるパフォーマンスを狙った。

やはりスーパーと形容されるクルマでも実際にステアリングを握らなければ見えない部分はたくさんある。例えば、ランボルギーニ・ディアブロはスタイリングとビックパワーは魅惑的だが、前方視界は最悪というくらいに……。SZの場合は、ブレーキがそれにあたる。1260kgのボディウエイトを受け止めるには、SZのそれはあまりにもブアだ。そこで、ブレンボのブレーキキットに変更。あわせてホイールを軽量化。ワゴンオフのWORK製17インチを組み合わせた。1インチアップながら競技用ホイールのため、パネ下重量は軽減しているという。

それと、これは安全面でも問題のあるボンネット。SZのボンネットは先端のヒンジだけで止められているため走行中にヒンジがはずれて飛んでしまうという、とんでもないことが起こるらしいのだ。そして、なにより重いのがネックだ。その問題をクリアするために、ガレージエストはボンネットのファイバー化を敢行。形状はストックと同様ながら、重量は20kgも軽くなったという。一点支持からレーシングマシンのように2点のピンで追加補強もした。

ウィークポイントの電気&点火システムも強化して信頼性をアップ
 ライトウエイト化されたボンネットのなかに収められた縦置きエンジンのパワーは基本的にノーマルスペック。75の3.0V6アメリカに搭載されていたユニットのカムプロフィールや圧縮比(9.5→10.0)を変更して、最高出力210ps/6200rpm、最大トルク25.0kgm/4500rpmを発揮する。ガレージエストでは、エンジンのヘッドを開けるような作業は行わず、ここでもウィークポイントを補って同時点火システムやシリコンプラグなどの点火系チューニングのみを

行った。

インテリアはスタンダードでもカーボンのインパネ、ベージュのレザーシートなど、ゴージャスな雰囲気をもっているため、オーナーの好みでスピードカーを増設したくないものだ。

以上がレアモデルに奢られたメニューであるが、最小限で実用的かつ効果的なモディファイを受けたSZは、スタイリングだけでなく、ハイパフォーマンスな走行性能も手に入れた。リアルモンスターへ見事に進化している。さすが、イタリアンの達人、ガレージエストの仕事である。

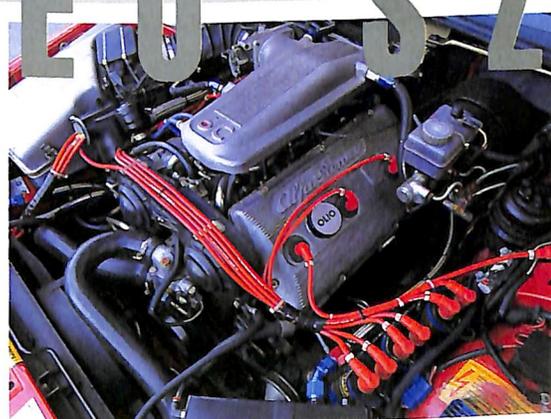


ネガティブファクターを徹底強化。走りにこだわったモディファイメニュー

ALFA ROMEO SZ

ガレージエスト

→ボンネットの軽量化、ブレーキの強化、ホイールの17インチ化が注目のプログラム。こだわりのワンオフパーツに注目したい。



→両サイドに設けたピンがとてもレシー。ワンオフボンネットは片手でラクラクとオープン&クローズできるほど軽い。



→ワンオフ製作のワーク・ホイールはフロントが7x17、リアが8x17サイズ。インナーフェンダーの関係でライチにはできない。



↑3.0V6SOHCエンジンから210psを発する。永井電子のハイテンションコードと同時点火システムを組み点火系も見直した。

・わざわざ型をおこして製作したボンネットは、ノーマルより約20kgも軽い。形やデザインはまったく同様のものである。

PSZ プライスリスト	●エクステリア	●チューニング	●ホイール
	ファイバー製ボンネット(ピン別) 15万円 アウトデルタ製エンドマフラー 19万8000円	永井電子製同時点火システム(工賃込み) 24万円 永井電子製ハイテンションコード 3万6500円 ブレンボブレーキシステム(工賃込み) 50万円	WORK製ワンオフ17インチ(F7J/R8J) 8万円(1本)



1 AUDI A6



2
Mercedes-Benz C240 & C280

NEW COMER *Catch Up* Road Impression & Information



海外では、今年最大規模のモーターショーが、フランクフルトで終了。次なる東京モーターショーも控え、ニューモデルラッシュの様相だ。今月はそんな中で、人気度の高い各ブランドのセダンを中心にレポートを展開。実用的な中にもキラリと光る個性に注目である。

VOLVO S40 & V40 **3**

FORD TELSTAR **4**





NEW COMER CatchUp

Road Impression & Information

AUDI A6 2.8quattro

デザインも、走りも新基準

A6はサルーンを超越した領域に存在するカテゴリーに属する。居住空間を犠牲にせず、スポーティなクーペスタイルを貫いた革新的なデザインは、まさにサルーンの次なる時代を感じさせるものだ。さらに新開発のV6パワーユニットにもまた、注目である。

新たなビジョンが見てとれる斬新なボディデザインが新世代アウディを予感させる

「久しぶりに、本当にカッコいい4ドアサルーンに出会った」というのが、初めてA6を目の当たりにした印象だった。アウディA6は、今年3月に行われたスイスのジュネーブ・ショーでデビューしたミディアムサルーンだ。ジュネーブ・ショーでは、コンセプトで最も注目を集めたのがメルセデス・ベントツのAクラス、そしてデザインで最も注目されたのが、このアウディA6だったという。各メーカーのデザイナーがステージ上のA6に熱い視線を送ったということは、その目でA6を見た人ならばきつと納得がいくはずだ。A6は、サルーンとして美しいカタチを実現しながら、不思議なことに既存のサルーンとはまるで異なるフォルムを有している。アウディの開発スタッフは「サルーンは、サルーンらしくあらねばならないのか」という疑問の



提議から開発をスタートしたという。つまり、サルーンに求められる要素を最大限に満たしたときには、見慣れたサルーンのカタチを脱皮していてもいいのではないかと考えたのである。ボディサイズに対して最大の居住空間を追及すること、十分なラゲージを確保すること、高度な空力性能を実現

廣瀬昇：文

text by Noboru Hirose

柏田芳敬：写真

photographs by Yoshitaka Kashiwada

フォルクスワーゲングループジャパン(株)アウディ事業部：協力
cooperation by Volkswagen Group Japan. LTD Audi Div.

SPECIFICATIONS

- アウディ・A6 2.8クワトロ
- 全長×全幅×全高 (mm) : 4805×1810×1450
 - ホイールベース (mm) : 2760
 - トレッド (mm) : ①1535 ②1565
 - 車両重量 (kg) : 1670
 - エンジン型式 : 水冷V型6気筒DOHCツインバーク30バルブ
 - ボア×ストローク (mm) : 82.5×86.4
 - 総排気量 (cc) : 2771
 - 圧縮比 : 10.6
 - キャブレション : 電子制御燃料噴射装置
 - 最高出力 (ps/rpm) : 193/6000
 - 最大トルク (kgm/rpm) : 28.6/3200
 - トランスミッション : ティプトロニック5 A T
 - サスペンション : ①4リンク
②ダブルウィッシュボーン
 - ブレーキ : ①ベンチレーテッドディスク
②ディスク
 - タイヤ : 205/60R15+6 J×15
 - 価格 : 575万5000円
 - 問い合わせ : フォルクスワーゲングループジャパン株式会社
0120-308460



← A6のアピールポイントはリヤスタイル。特にルーフエンドライン、サイドセクションとの結合部は、好みの分かれるところだがいかにも斬新。ボディ各部にアルミが多用される。室内にはバボナウッドパネルが落ち着いた雰囲気を出し出す。サイドエアバッグを標準装備。



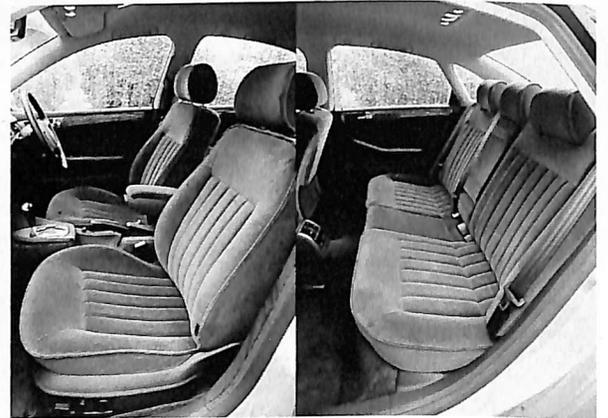
↑低速時に長く、4000rpmを超えると短いパイプに切り替えるデュアルバースインテークマニホールドによりどの速度域でも高トルクを發揮。



↑トランクルームはデザインの関係もあって、かなり大容量。410アップの551ℓ (VDA法)を確保する。荷物の出し入れもしやすい。



←従来のアルミより1.8倍強い鍛造のライトウエイトアルミホイールは10本スポークタイプ。



↑色合い、フィーリングともしなやかな印象を与えるファインペロアシートは、ドライバーをはじめ、パッセンジャーをやさしく包んでくれる。リヤシートには3人分のヘッドレストをリヤシート座面にはカップホルダーを内蔵する。そなえ、弓なりのルーフラインにもかかわらずヘッドレームは先代から19mmも広くなった。

すること、存在感あるデザインを構築すること……。そんな多くのコンセプトを追求した結果が、このA6のフォルムには凝縮しているのだ。

A6のスリーサイズは、4805×1810×1450mm。これは同クラスのライバルとなる、BMW5シリーズやメルセデス・ベンツEクラスなどと、ほぼリンクする大きさだ。だが全幅と全高については、10〜15mmほどライバル達を上回っている。つまり、かなり大きなクルマなのだ。

大きなボディを大きく見せないというデザインは、アウディの得意とする手法だ。これがアウディ独自の「上品さ」を表現する要素になっている。だが同時に、これが日本でアウディの上級モデルがいまひとつ受けられない原因にもなっているように思う。むしろボディサイズより大きく見える、というデザインのほうが、日本では人気につながるやすいのだ。とはいえ新しいA6のルックスには、十分以上の存在感がある。日本の常識を突き破ってしまうポテンシャルを、間違いなく持っているのではないだろうか。

居住空間は、さすがに十分なスペース性を確保している。ヘッドルームについては、従来モデルよりフロントで28mm、リヤで19mm拡大。後席レグルームにいたっては、62mmも広がっているというから驚く。これは全高をアップしたことに加え、ホイールベースを80mmも延長した効果だ。しかしオーバーハングをフロントで57mm、リヤは17mm縮めているため、全長については従来モデルとはほぼ同じ長さに抑えている。こんなところには、アウディのパッケージングに対するこだわりが十分に感じられる。

インパネを始めとする、インテリアの質感の高さも素晴らしいレベルだ。明るい色合いのバボナウッド、ネルと、ステアリング&シフトにあしらった本革素材、空調吹き出し口に配したメタル素材などが、それぞれ上質な高級感を演出している。ポケットリアも、センターアームレスト部やドア内側に実用的な容量の収納スペースを用意し、

グローバルボックスも十分に広い。カッパホルダーは前後にふたつずつ設定するなど、国産モデルに負けない使い勝手を手を随所に実現しているのがうれしい。ラゲージルームも551ℓ (FF2・4ℓモデル)と、文句なしの容量だ。

搭載エンジンは2タイプで、V6DOHC30バルブで、FFモデルのA6 2.4は2.4ℓユニット (165ps/23.5kgm)。4WDのA6 2.8クワトロは2.8ℓユニット (193ps/28.6kgm)を採用する。クワトロの2.8ℓユニットはA4が搭載するものと同タイプで、2.4ℓユニットは、新開発のエンジンになる。

今回試乗したのは、最強版の2.8クワトロだ。このクワトロ、走りは予想通りのしなやかさ、快適さ、力強さが印象的だった。エンジンフィールは、A4で実証済みだが、スムーズで静粛性が高く、上まで回すとスポーティで気持ちがいい。つまり、とてもいいパワートレックなのだ。V6というところ、スポーティ性に振ったものと、快適性&静粛性を重視したものに分かれる傾向がありがちだが、アウディのV6ユニットは、とても上手に両者をバランスさせているように思う。

組み合わせた5ATも、エンジンとのマッチングは良好だ。シフトショックは少なく、アクセルの踏み込み量に合わせてナチュラルにチェンジしてくれる。マニュアルでシフトチェンジもできるタイプトタイプだが、Dレンジに入れっぱなしでも、おそろくもどかしい思いをすることはなさそう。

シャシーは基本的にA4と共通だが、フロントワークの設定は、よりラゲジュアリーな方向に味付けしてある。大柄なボディのわりには軽快感も高いが、高級サリオンらしい「乗り味」を実現しているのだ。路面のギャップなどはしなやかに吸収し、不快なショックをきちんと抑え込んでくれる。Cd値0.28という高度な空力特性の効果もあり、クルージング時の静粛性も優秀だ。ちよっと大人のスポーティサリオンとして、A6は、多くのライバルを脅かす実力派のニューフェイスといえる。



NEW COMER Catch Up

Road Impression & Information

Mercedes Benz C240&C280

V6ユニットを得た無敵艦隊

いわゆる98年モデルへの移行ではあるが、その内容はマイナーチェンジをはるかに越えるレベル。なかでもトップニュースはV6エンジンの搭載だ。完成度の高いメルセデスの末っ子は新たなパワーユニットを得て、さらに進化し強力に生まれ変わったのである。

廣瀬昇：文

text by Noboru Hirose

柏田芳敬：写真

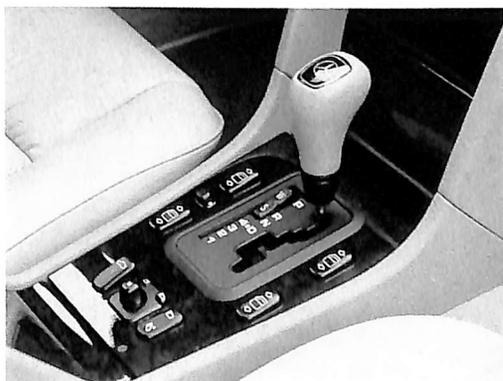
photographs by Yoshitaka Kashiwada

メルセデス・ベンツ日本(株)：協力
cooperation by Mercedes-Benz Japan Co.,LTD.

エクステリアからインテリアそしてパワーユニットの変更Cクラスのスペックは史上最強

メルセデス・ベンツCクラスが、待望の(既存のCクラスオーナーを除いて)マイナーチェンジを実施。デザインやメカニズムを充実させてリニューアルした。マイチェンの主なメニューは、エクステリアデザインの小変更、安全アイテムを中心とする装備の充実など。そしてなんと目にも注目、C200を除くC240(旧C230)とC280にV6エンジンを搭載したことだ。静かでスムーズなV6ユニットの採用により、Cクラスの魅力はさらに大きく向上したといえる。

では、シリーズ全モデルに共通の変更ポイントからマイチェンの内容をレポートしていこう。エクステリアは、全車フロント/サイド/リヤに、エアロタイプのボディ同色アンダースポイラーを装着した。従来モデルがブラック色だったのに比べると、スマートな



印象はずいぶん向上している。またC200については、バンパーモール&サイドモールもボディ同色に変更。上級モデルと共通の、すっきりとしたルックスを手に入れた。

フロントバンパーは、安全性を考慮して形状を変更。従来モデルより厚みを増したタイプとした。これにより新

SPECIFICATIONS

メルセデス・ベンツC240 ※ () 内はC280

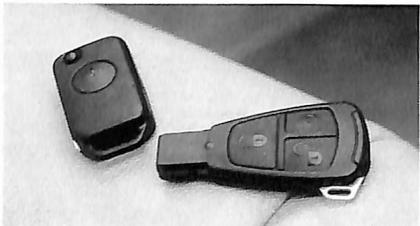
- 全長×全幅×全高 (mm) : 4525×1720×1420
- ホイールベース (mm) : 2690
- トレッド (mm) : (E)1465 (R)1500
- 車両重量 (kg) : 1400 (1410)
- エンジン型式 : SOHC V型6気筒
- ボア×ストローク (mm) : 83.2×73.5 (89.9×73.5)
- 総排気量 (cc) : 2398 (2799)
- 圧縮比 : 10.0
- キャブレション : 電子制御燃料噴射装置
- 最高出力 (ps/rpm) : 170/5900 (197/5800)
- 最大トルク (kgm/rpm) : 22.9/3000~5000
: (27.0/3000~4800)
- トランスミッション : 5 A T
- サスペンション : (E)ダブルウィッシュボーン式
: (R)マルチリンク式
- ブレーキ : (E)ベンチレーテッドディスク
: (R)ディスク
- タイヤ : 195/65R15
- 価格 : 480万円 (560万円)
- 問い合わせ : メルセデス・ベンツ日本株 ☎0120-190610



↑ Cクラス全車種にサイドエアバッグを標準化。クルーズコントロールには可変スピードリミッターがついた (C240/C280)。パワーウィンドウはセーフティリミッターを採用。↑ 2.4L V6ユニットは2.3L直4に比べ20psパワーアップ。C280は直6からV6ユニットへと変更された。↑ ホイールは従来と同じデザイン。タイヤサイズは195/65R15と同一。



↑ センターコンソール上部にはこちらも標準装備のASR (アクセルレクション・スキッドコントロール) のスイッチが配置される。



↑ 左が以前のキー。形も方式もリニューアルされリモートトランクリリースのスイッチを追加。キーを出さずにそのまま差し込むだけ。



↑ リヤシートのセンターアームレスト内にはドリンクホルダーが2つ内蔵されている。ヘッドレストは可倒式である。↑ レザーシートはブラック、グレー、ベージュの3色からチョイスすることが可能。ボディカラーは8色用意される。↑ C200以外は全車パワーシートが標準。ファブリック地が基本だがヒーター付レザーシートも29万円でオプション設定される。

型の全長は、従来より30mmほど長くなっている。リヤまわりでは、コンビネーションランプをスモークタイプに変更して精悍な印象をアップ。従来モデルではリヤフェンダーからポップアップしていたラジオのアンテナは、リヤウインドウ内蔵式となってヒップライオンをシンプルにしている。

インテリアでは、ドア内蔵式前席サイドエアバッグを全車に装備したのがニュース。シートベルトはフォースリミッター機構付きとなり、パワーウインドウも挟み込み防止機構が標準化された。加えてシート生地やドアトリム生地も変更されている。クルーズコントロールには、スピード上限をセッティングできる新機能が追加になった。さらに実用的なアイテムとして、センター部分にトランクオープナーを新設。ドアミラーのリモコンスイッチも、操作しやすいタイプに変更されている。

ユニークなのは、新採用したメインキーだ。これは見てビックリ、従来当たり前だった金属部分がない!のだ。万一の場合を考慮して、通常の金属キーも内蔵してはいるものの、基本的には赤外線と磁気ですべての操作を行うことになる。ドアのロック&アンロック、トランクの開閉については、赤外線のリモコンエントリード操作。エンジンの始動は通常のキーと同様、イグニッションにプラスチック部の先端を軽く差し込むと磁気でスイッチがスタンバイする。あとは通常と同様に、奥にひねればスターターが始動する。盗難防止のための最新デバイスである。そのほかの安全アイテムについても、従来のABSに加えてブレーキアシストを標準化。ASR (トラクションコントロール) も全車に標準設定としてアクティブセーフティも充実した。

注目のエンジンは、C200のみ従来どおりの2.0直4DOHC16バルブ(136ps)を継承。C230は、従来の2.3直4(150ps)から新開発の2.4V6DOHC18バルブ(170ps)に変更され、車名もC240に生まれ変わっている。C280も、2.8直6(193ps)から2.8

l V6 DOHC18バルブ(197ps)にリファインした。

新しいV6ユニットは、OHCの3バルブという珍しいレイアウトだ。さらにスパークプラグは、各シリンダーに2本ずつとし、時間をずらして点火するというユニークなメカニズムを採用した。これは動力性能を高めるだけでなく、燃焼効率を向上して排気ガスのクリン化を狙った設定という。メルセデス・ベンツらしい、提案性のある新ユニットといえる。

そんな最新のパワートレインがもたらす新型の走りは、ひとこといって明らかに快適性を増した、というのがストレートな感想だ。アイドリングからその違いが分かる、とまではいいないが、新しいV6ユニットのスムーズさは、Cクラスの高級感を確実に1クラス向上させている。

プラスチックのメインキーでスタートさせたエンジンを、軽くクランキングしてみる。アクセルフィールそのものは若干重めだが、エンジンはV6らしく、スムーズに滑らかに吹き上がる。ギヤをDレンジにセレクトして走り出してみても、この感触はほとんど変わらない。スタンディングスタートからクルージングスピードに達するまで、静かに快適に、躰けのいい加速感を持続してくれるのだ。

この滑らかなフィーリングは、C240/C280ともに共通だが、力感についてはやはりC280のほうが上のような。C240に不満を感じる、というわけではないのだが、C280に乗り換えてみると、はっきりとトルクの違い (C240/22.9kgm、C280/27kgm) が体感できる。とくにCクラスの5ATは、高速クルージングを重視した設定のため (1~3速までについては、かつての4ATとギヤ比がほぼ同じ) スターティングトルクがやや弱いか、という感触がある。そのためC240については、発進時のもどかしさが少しだけ強いように感じられた。もともと実質的な動力性能に不満を感じる、というレベルではもちろんないので、これは念のため。



NEW COMER Catch Up

Road Impression & Information

VOLVO S40/V40T-4

スモール・ボルボ、まもなく上陸

ボルボというと高い安全性や環境への適合性などでメジャーな存在だが、最近では高性能スポーツモデルにも力を入れている。今回は、日本導入直前となった新シリーズ、S40&V40の高性能ターボモデルをいち早くお膝元、スウェーデンからレポートしよう。

From
ABROAD

安全で実用的なキャラクターにボルボ・テイストのスポーツテイさをドッキング

スポーツサルーンの魅力のひとつに、意外性というのがある。つまり一見普通のファミリーセダンでも、実はGTスポーツを凌ぐ実力を備えているといった意外性だ。ボルボ850T-5やそれに端を発するRシリーズなどはその好例と言えるだろう。BTCC(英国ツーリングカー選手権)での活躍で得たスポーツイメージを活かして、ボルボ本来のファミリーリードからは想像できないほどの意外性を前面に打ち出し、全世界で人気をあつめてる。

ボルボは現在、BTCCの武器を850からS40に切り換えているが、今度は40シリーズにも、スポーツモデルを送り込んできた。

40シリーズは、もちろんまだ日本には導入されていないが、オランダ政府とボルボ、そして三菱による合併会社として設立されたNedCarのオランダ

ダ・ボーン工場にて三菱カリスマと共に生産される兄弟車であることはよく知られるとおりだ。95年のフランクフルト・ショーでセダン、ボロニーヤ・モーターショーでワゴンが発表され、ヨーロッパではすでに人気を集めている。ターボモデルについてもロープレッションタイプはすでに用意されているが、5気筒ハイプレッションターボの70シリーズT-5に対してのT-4はこのフランクフルト・ショーでの発表だ。日本へはこの秋から導入が予定され、ほとんどのモデルがラインナップするという。今回はその中で注目のT-4を発表を前に、スウェーデンで乗るチャンスを得たというわけだ。

さてT-4の話に移る前にその基本となる40シリーズについて、もう少し詳しく説明する必要があるだろう。乱暴な言い方をすれば、フロントがストラット、リヤがマルチリンクというカリスマと共通のフロアユニットの上に、ボルボデザインのボディとインテリア

中川和昌：試乗
text by Kazumasa Nakagawa
千葉 允：写真
photographs by Makoto Chiba
ボルボ・カーズ・ジャパン(株)：協力
cooperation by Volvo Cars Japan Corporation

SPECIFICATIONS

ボルボS40 (V40) T-4

- 全長×全幅×全高 (mm) : 4485×1720×1410 (1450)
- ホイールベース (mm) : 2250
- トレッド (mm) : ①1455 ②1475
- 車両重量 (kg) : 1360 (1380)
- エンジン型式 : DOHC水冷直列4気筒16バルブ
- 総排気量 (cc) : 1855
- 圧縮比 : 8.5
- キャブレション : 電子式燃料噴射
- 最高出力 (ps/rpm) : 200/5500
- 最大トルク (kgm/rpm) : 30.6/2400~3600
- トランスミッション : 4AT/5MT
- サスペンション : ①マクファーソンストラット
②マルチ・リンク
- ブレーキ : ①&②ABS付4輪ディスク
- 価格 : 未定
- 問い合わせ : ボルボ・カーズ・ジャパン 0120-558500



↑機能的にレイアウトされたスイッチ類は、視認性にすぐれた計器類とともに、ボルボの伝統を踏襲したものの。シンプル、機能的、暖かみ人間性を追求したスカンジナビアン・デザインコンセプトに基づいている。

→S40はリヤシートのバックレストがV40はリヤシートのバックレスト、シートクッションともに分割可倒式で長尺物の収納も可能。

→S40のトランクルームは通常シート状態で415ℓ、リヤシートを倒せば853ℓのスペースが現れる。また、V40では、最大1928ℓの積載容量を誇る。特徴的なデザイン意匠のアルミホイールが目を引く。装着サイズはタイヤF/Rともに195/55、ホイール6.5J×15。



↑トップモデルのT-4はハイプレッシャーターボにより1.9ℓの排気量から最高出力200ps、最大トルク30.6kgmの高い出力を発揮。



↑コンパクトながらボルボファミリーの剛性を継承したボディ。安全面でも高い評価を得ている側面衝突吸収システムなどを採用した。



↑4気筒エンジン搭載の40シリーズの日本導入グレードはS、Vそれぞれ1.8、2.0、2.0T、T-4の4車種をラインナップする

40のレーシングマシン JTCC仕様も試乗



ストックのT-4の他に、サーキットトラックにはスウェーデンで行われるJTCCカーも用意されていた。JTCCといっても日本ツーリングカー選手権ではなく、ジュニア・ツーリングカー選手権のこと。とはいえ、ストリップダウンしてロールオーバーが組み込まれたボディにはNA2.0の170psユニットが搭載され、タイヤはセミスリックと、なかなか本格的なものだ。むしろノーマルとは別物で、すべてがダイレクト。ニュートラルステアによって動きもシャープで、ちょっとしたサーキットを楽しむには絶好の仕様と言える。もちろんポテンシャルは高く、40シリーズの資質の高さを知ることができた。

ただしそれは基本的な部分だけで、もちろんサスペンションのチューンや一部のパーツ、ボディに至っては850同様のSIPS(サイド・インパクト・プロテクションシステム)を採用するなど多くの点で異なる部分が多い。さらにSIPSバッグと呼ばれるボルボ独自のシート内蔵サイドエアバッグをはじめとした安全装備や、多くの快適装備を標準で与えるほか、カリスマより高性能なエンジンバリエーションを用意するなど、明らかによりプレミアムなマーケットを狙っているのだ。スポーツバージョンのT-4を用意するのにも当然の流れというわけだが、基本的には5気筒T-5用の2.3ℓハイプレッシャーターボ仕様から1気筒切り離したものを搭載していると思われる。ロープレッシャーターボ仕様の40Tが2であるのにT-4が70Tの2・5ℓを基本とする2ℓであるのにT-4が1・9ℓになるのもそのためだが、パワーは200ps、つまりリッター1100psに達する。注目すべきはむしろトルクで、2・3ℓの33・7kgmに対して2・6kgmを発生することであろう。しかもボルボ・ターボ独自の超フラットトルクはT-5譲りだから、ハイパワーユニットにありがちな気難しさはまったくなく、

70シリーズのT-5やRもいいが、ちょっと大きいと思うユーザーにうってつけだ。これまでのボルボとは違うスタイルコンセプトも魅力的である。

実際、走り出してみると、このクラスとしては相当速いが、速さをあまり感じないのはそのためだ。スロットルペダルを踏み込んでいくと、ターボの盛り上がり感は確かに存在するが、とにかく扱い易いのが印象的だ。小さなサーキットがテストセッションに加えられていたが、スポーツ走行でも太いトルクによって、ギヤポジションにそれほど神経質になる必要もなくスポーツ走行が楽しめる。ちょっとした3ℓクラスのスポーツGTを走らせているような感覚、と言えはわかりやすいと思う。それでいて、ボディがコンパクトだから、結構楽しめるのである。40シリーズのノーマル車に乗っていないから、直接比べることはできないがT-4に与えられるダイナミックシヤシーと呼ばれるセッティングも悪くない。等長ドライブシステムをはじめ大容量のブレーキシステムが与えられるのもT-4の特権で、ロック・トゥ・ロック3・1回転という、もよりのダイレクトなステアリングと合わせて軽快なハンドリングを実現した。もちろんボルボである以上、基本的には安定方向で、アンダーステアではあるが、鼻先は軽くニュートラルに近いフィードバックだ。トラクション性能の高さ、スロットルのオン・オフによる挙動変化が少ないこともT-4の美点と言える。つまり実にコントロールラブルで、容易にスポーツドライブを楽しめるというわけである。



NEW COMER
Catch Up
Road Impression & Information

FORD TELSTAR

今度のセダンはワゴンチック

巷はまだまだワゴンブーム。たしかにワゴンのラゲッジスペースは大容量でユーティリティは抜群。しかし、ワゴンに負けないスペースユーティリティを確保したセダンが登場した。このテルスターこそ、これからのセダンの新しい方向性を確立した1台だ。



シンプルで視認性にすぐれたインストルメントパネル。また、GHIA、GL-LXの高グレードには、オプションでセンターコンソールに収まる2DINタイプのワイドマルチAVナビゲーションも用意されている。

SPECIFICATIONS

- フォード・テルスター
- 全長×全幅×全高 (mm) : 4575×1695×1440
 - ホイールベース (mm) : 2610
 - トレッド (mm) : (F)1475(①)1480
 - 車両重量 (kg) : 1240
 - エンジン型式 : 水冷直列4気筒DOHC16バルブ
 - ボア×ストローク (mm) : 83.0×92.0
 - 総排気量 (cc) : 1991
 - 圧縮比 : 10.4
 - キャブレション : EGI
 - 最高出力 (ps/rpm) : 170/6800
 - 最大トルク (kgm/rpm) : 18.4/5000
 - トランスミッション : 4AT
 - サスペンション : ①マクファーソン式
②ストラット式
 - ブレーキ : ①ベンチレーテッドディスク
②ディスク
 - タイヤ : 185/65R14 86S
 - 価格 : 201万6000円
 - 問い合わせ : フォードセールスジャパン(株) ☎0120-125175

櫻井健一：試乗
text by Kenichi Sakurai
藤田昌久：写真
photographs by Masahisa Fujita
フォードセールスジャパン(株)：協力
cooperation by Ford Sales Japan Ltd.

「使いやすさ」に着目した
フォードからの新たな提案



フルモデルチェンジしたフォードのミドルクラスセダン、テルスターは、端正なスタイリングと5ナンバーサイズに収まる実用重視のキャラクターが特徴だ。このニューモデルは、先代までテルスターIIというネーミングで発売されていた4気筒専用モデルの後継として誕生したものだ。

従って、V6ユニットを搭載していた旧テルスターの純粹なる後継モデルと紹介できないところが少々ややこしい。しかもフォードでは、同じクラスにヨーロッパ・フォードが生産するモデルオもラインナップするため、またまたハナシが複雑だ。ともあれ日本国

内、フォードの提携先であるマツダとの関連で、姉妹車であるカベラのフルモデルチェンジにあわせたという裏事情のもとでの登場である。

さてニュー・テルスターの最大の特徴は、セダンでありながら多彩なシートアレンジを採用した点にある。もちろん、フォード・ブランドのモデルらしく、ABSやデュアルエアバッグ、それに新たにサイドエアバッグを標準装備するなど、安全性には最大限の考慮がなされている。

シートアレンジが多彩、というのは6・4分割の可倒式リヤシートはもちろんだが、助手席のアレンジに、今までのセダンでは考えられなかったようなスペースを稼いだせる機能が盛り込まれているからだ。フロントシートを倒せば、テールのように使えるのももちろん、最大2700mmまでの長尺ものが収容可能で、これだけでもすでに今までのセダンの範疇を超えている。

エンジンは全車に直4のDOHC16バルブユニットを採用。試乗したトッパグレードの2.0GLIは、最高出力170ps/6800rpm、最大トルク18.4kgm/5000rpmを発生させる。特にドラマチックな展開を期待できるユニットではないが、下からのトルクも十分で、タウンユースでの使い勝手に優れた、と紹介できよう。

しかし、やはり注目に値すべきは、広大なキャビンスペース。ひとクラス以上も上の快適性がテルスター全車に標準装備されているのだ。

インターネットでリアルタイムに 個人情報が手に入る

発信情報基地のカーネット

インターネットでリアルタイムに
個人情報が手に入る
Go!!Go!!Go!!

1.インターネットカーショップ
「バーチャルカーショップ」
へ直接リンク!

2.個人情報の宝庫
「売ります買いますカー情報」

3.ブランド品 超高価買取中!!
ヴァトン・シャネル・エルメス・プラダ・グッチ etc

4.すべてのニーズにおこたえします
「デザイン承ります」
そのほか楽しいこといっぱい!!

ACCESS NOW!!

<http://www.tky.threewebnet.or.jp/~wakana>

●お問い合わせは:株式会社若菜企画

〒104 東京都中央区勝どき1-7-3勝どきサンスクエア5F
TEL:03-3536-2241 FAX:03-3536-2242

ALFA ROMEO 145 QUADRIFOGLIO

「クローバー
スリートの輝き」

ROSSO
NEW CAR
1000km
ROAD TEST

TOKYO ◀ KISARAZU ▶ MITO

ロッセ・ニューカー1000kmロードテスト～ロングドライブでフルチェック

Tokyo ↔ Kisarazu ↔ Mito

アルファロメオの名が与えられたモデルは、たとえセダンや2BOXスタイルであろうと、スポーツカーなのである。今回のターゲットである145も例外ではない。ホットでファンな走りがセールスポイントだ。さらに奇抜で粹にとらわれないデザインやパッケージング、横並びではなく突出した何か輝くもの、そうスペシャルな部分を持ち合わせている。だからこそ長い間人々を魅了し続けられるのだ。第5回のニューカー1000kmテストはそのアルファの素顔に迫る。

鈴木明：文

text by Akira Suzuki

藤田昌久：写真

photographs by Masahisa Fujita

フィアットオートジャパン(株)：協力
cooperation by Fiat Auto Japan ☎0120-355587

ROSSO NEW CAR 1000km ROAD TEST TOKYO



ホットハッチの理想系? 斬新デザインと官能の走り

アルファロメオ。それは特別の存在。どう表現すべきか、時に官能的、時に獣のように獰猛な一面を垣間見せる美女と野獣。非日常的な世界に棲むゆえに、日常の喧騒から解放された人々を魅了してしまうのだろう。走ることを喜びを堪能させてくれる、道具を超越した聖域にいるクルマなのだ。

とはいえ、ウイークポイントがないわけじゃない。やはりメリットがあればデメリットもある。いままで何度となく言われてきたアルファにかぎらずイタリア車イコール壊れるといったイメージはいまだに拭い切れていない。果たして、その官能の走りやデザインと引き替えにした代償を覚悟しなければならぬのだろうか。テストでは1000kmのロングランで、そのあたりのチェックも行いたい。

現在、正規で日本に導入されているアルファロメオはGTV、155、164、スパイダー。そして、テストカーである3ドアハッチのピッコロ・アルファ、145クアドリフォリオだ。

これまでクアドリフォリオのネーミングは、アルファ伝統のスポーツスピリットを継承するモデルに与えられてきた。モータースポーツでの数々の栄光を象徴するクロバーリーフがそのモデルの証となる。その日本仕様は右ハンドル5速マニュアルトランスミッションのみが現在、ラインナップされている。

145が属するのはコンパクトハッチのカテゴリではあるものの、そのフォルムは他の2BOXカーとは一線を画すものだ。斬新で独創的で存在感のある……要するに誰にも似ていないのだ。145が『ウォーリーを探せ』のウォーリーならば、すぐ見つかったでしょう。

そのデザイン上でのハイライトは、広く大きなガラスエリアにある。デザインを担当したアルファロメオ・デザインセンターは、開放的な印象を演出するために、ドアウィンドウからピラ



START!

パッセンジャーも、荷物もラクラク収容
3ドアハッチはホットな走りが
自慢なマルチコンパクト。
俊敏なフットワークが持ち味

ーをはさんでリヤウィンドウまでオーララウンドグレイジングエリアにするという大胆な手法を取り入れた。さらにいえば上から145を眺めた場合に、ホイール部で広く、ボディ中央部で狭めた伝統の「コックポトルライン」を採用して、スポーティイメージを強調しているという。今までにない新しいデザインの概念でつくられただけあってデザインのアドバンテージは、ライバルを寄せつけない獨創性をもっているようだ。好き嫌いはあるにせよ同クラスのモデルとは次元の違うところに存在している。

個々のファクターをみてもやはり同じことが言えるだけに、ライバルと比較対象するならプライス面だ。145の260万円に対し、ホットハッチカテゴリに属するゴルフGTIが289万5000円、プジョー1306S16が299万円と、同排気量ながら20〜30万円も安く、思いきった価格設定がなされている。これだけでも十分魅力的に映るがやはりホットハッチといえは走り。すべてを左右するほど重要なポイントだけに、1000kmのロングドライブでは、アルファの真骨頂たるフライングな走行パフォーマンスを中心にレポートしていくことにしよう。

ROSSO NEW CAR 1000km ROAD TEST TOKYO ◀▶ KISARAZU ▶▶ MITO ROSSO NEW CAR 1000km ROAD TEST



レブリミットまでフラットアウト! エンジンとの対話がなにより楽しい



FINISH!

純血のスポーツたる
パフォーマンスを全身で体感。
平均燃費は7.9km/Qをマーク



運転席・助手席どちらに
乗っても愉しめる145

今回のテストステージはアルファのファンな走り期待してハイウェイを20%、ワインディングを含むストリートを80%という割合で設定した。

ドライバーズシートに身体を固定して2.0直4DOHCツインスパークエンジンに鉄を入れる……その前に助手席のインプレッションをお伝えしよう。

センターコンソールからキレイにエグられたようなラインのダッシュボードによって、フットスペースがとにかく広い。運転席から眺めた時に妙に気になり、思わず座りたくなってしまったほどだ。トラックのようなウインドウの段付きベルトラインにより解放感のある、これまで感じたことのない助手席空間が広がっている。皆さんもチャンスがあれば絶対座ってみてほしい。

さて、ドライビングインプレッションである。通常ロングドライブでは疲れとの戦いだが、想像通り145にそれはあてはまらない。走るたびに愉しくなっていくのだ。150ps/19kgmというスペックは平凡ではあるものの、脈々と流れるアルファ・ブラッドが一瞬にして沸き上がり、ドライバーのハートを高揚させる。低速域でも不満はなく、2500rpm付近からがシャープな加速を始める。パワー型ではなくレスポンス型。奏でられるエンジンサウンドに誰もが心酔してしまうはずだ(たぶん?)。シフトフィールはアルファ・シンクロ(1速にシンクロがなく2速から1速へ入れる)と呼ばれていたころが懐かしく感じるほどの、強力なシンクロによりダイレクト感のある小気味いいフィーリングが味わえる。ATに慣れ切って忘れていた左手を動かすこともだんだん快感になっていく。195/55R15サイズのグッドイヤータイヤとの相性もなかなかで乗り心地は155よりもソフトな印象だ。スッド、33と同じFFレイアウトを継承するため、この系統モデルに乗ったことがあるアルフィスタにも別に違和

1000km ROAD TEST ALFA ROMEO 145 QUADRIFOGLIO Tokyo↔Kisarazu↔Mito

木更津にて その1

夏が終わりを告げ、交通量の少ない館山道を南下する。名残惜しそうなセミの泣き声をBGMに走る。

川崎-木更津を結ぶ東京湾横断道路（アクアライン）の開通を控え、ここ木更津はリゾート施設の建設ラッシュだ。ここからアカデミアパークもそのひとつ。広大な敷地に建てられたオーケラチェーンのホテルやホールなどを完備する。房総半島などの観光に最適。



東京にて その2

ワインディングばかりが145のステージではない。アーバンライフでもそのキャラクターはマッチする。



東京の夜は眠らない。タクシー、トラックが慌ただしく行き交う。日中の流たいたい喧騒とは違う夜の顔。閑散としたビル谷間から太陽が覗きはじめて、またその表情を変えていく。まさに七変化。24時間、52週間、そう東京に休みはないのだ。また1日が始まる。

主要装備

アクティブ&パッシブセーフティ

- デュアルエアバッグ
- アンチロック・ブレーキング・システム (ABS)
- フロントシートベルトプリテンションナー
- ELR 3点式シートベルト (後席中央: 2点式)
- アンチサブマリニングシート
- ファイア・プリベンション・システム (FPS)

エクステリア

- ティンテッドガラス
- 間欠ワイパー
- フロント/リヤフォグライト
- ポリエリプティカル・ヘッドライト
- 電動リモートコントロール式サイドミラー

インテリア

- FM/AM電子チューナー付カセット
- エアコンディショナー (花粉フィルター付)
- フロントスポーツシート (マニュアルアジャスト)
- 6:4分割リヤシート/パワーウィンドウ/集中ドアロック
- レザーステアリングホイール/レザーシフトノブ
- アルファコード (インモビライザー: 盗難防止装置)

SPECIFICATIONS

アルファロメオ145

- 全長×全幅×全高 (mm): 4095×1710×1425
- ホイールベース (mm): 2540
- トレッド (mm): ①1470 ②1440 ●車両重量 (kg): 1240
- エンジン型式: 直列4気筒DOHCツインバーク16バルブ
- ボア×ストローク (mm): 83.0×91.0 ●総排気量 (cc): 1969
- キャブレション: 電子制御燃料噴射装置
- 最高出力 (ps/rpm): 150/6200
- 最大トルク (kgm/rpm): 19.0/4000
- トランスミッション: 5MT
- サスペンション: ①マクファーソンストラット式
- ブレーキ: ①ベンチレーテッドディスク ②ディスク
- タイヤ: 195/55R15 ●価格: 440万円
- ④: フィアットオートジャパン(株) ☎0120-779159



↑アグレッシブなV字をイメージしたフロントマスクから流れ出す2本のリブデザインがリヤまでを包み込む。ボディ上面を覆いつくすかのようなグラフィックエアが印象的。



→実用性の中にも、スポーツマインドを感じさせるインテリア。ブラックレザーステアリング&シフトノブには赤いステッチが施される。デュアルエアバッグも搭載される。

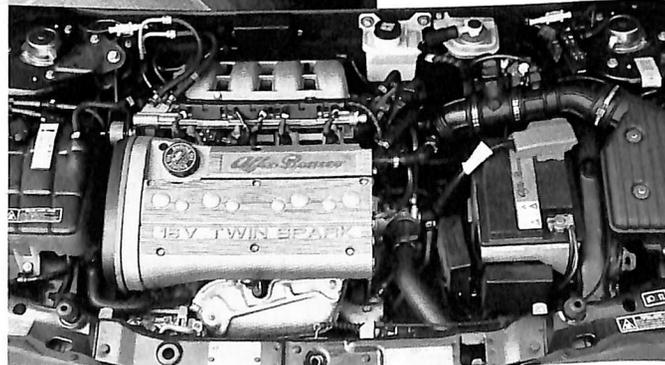


↑フロントにはサポート感あふれるスポーツシートを装備。後席への乗降に配慮した指一本で操作できるチルトメカニズム (機械式メモリー付き) を両席に採用する。



↑ルーフエンドの手前から開くハッチゲートのおかげで巨大な開口面積をもつトランクルーム。地上高もバンパーレベルを確保する。またリヤシートを倒せば1130ℓの巨大なスペースが出現。

→リヤシートのサイドパネルにはアームレストも装備され、5人乗車のロングツーリングにも対応する。また、6:4の分割可倒式を採用しているため荷物に合わせてシートアレンジが可能。



→搭載されるアルファ・ツインスパークユニットは150ps/19.0kgmを発揮。電子油圧式可変バルブタイミングシステム、ステンレス製エキマニ、2本のバルブサーチャフなどのおかげで、特に最大トルクの約90%を2500rpmからキープ。なめらかな、官能的な加速をもたらす。

最後になってしまったがイタ車イコール……という定説はとりあえず経験しなかったことを報告する。ちなみに周りのアルファリストたちに聞いてみても、『そんな時代は終わった』と一蹴されてしまった。ということである。

実感した。

感はないはずだ。だが日本仕様のエンジンに関してアドリフオリオは、水平対向4気筒のボクサーユニットではなく直4(本国仕様には設定あり)を搭載するため若干のテストの違いはあるとは思いますが……。

とにかく走ることに、気分を盛り上げてくれる要素がいっぱい詰まった145だが、やはり右ハンドルにしたことによるベダレイアウトの違和感が気になる。アクセルとブレーキが近過ぎるのが唯一のウイークポイントか。シンプルなインテリア、シートポジションなども好みの分かれるところだが、ボク自身はそれ以上に嬉しい要素をそなえるだけに別には気にしななかつた。センターコンソールパネルに設けられたハッチオープナースイッチが安全のため、エンジン停止時以外働かないようにするなどの配慮もみられる。V字形のリヤウィンドウも後方視界を確保し、奇抜なデザインは実はとても実用面も考慮されていることを実感した。



小山ようこの
勝手言っつてごめんなさい。

FIAT barchetta

フィアット・バルケッタ

NEW CAR バイヤーズガイド for ladies

秋風感じてとってもイイ気持ち!

最

近、AT車限定免許の女性ドライバーが多い。何でも「家のクルマはAT車だし、

もし自分で買うとしてもAT車以外は買わないので、限定免許で十分」だとか。確かに限定免許ではないワタシでも、家&自分のクルマしか運転しなかったころはAT車以外ほとんど運転しませんでした。いろいろ乗るようになった今でも、MT車は不得意で……。

実際、一般的に「MT車は苦手」という女性ドライバーはとて多い気がします。ところが、ワタシのまわりには逆にMT車しか運転できない、という女性ドライバーも多く……。そこで今回は全国にいるそんな変わり者(ゴメンなさい)さんたちのために!? バイヤーズガイド初のMT車の登場です。

さらに、今回も前回同様、デザインにもこだわってみようと思います。ここでもうひとつのファッションの地イタリヤに注目。——ということ、こ

ファッションの発信地といえば、パリとミラノ。先月号では個人的な好みでパリに軍配をあげてしまったワタシですが、やっぱりミラノも捨てがたい。ということで今回は先月に引き続き、またもデザインにこだわってイタリア車をセレクトしてみました。



藤田昌久：写真
photographs by Masahisa Fujita

フィアットオートジャパン(株)：協力
cooperation by Fiat Auto Japan Ltd.

これらの条件を満たし秋にピッタリのオープンカー、フィアットの『バルケッタ』をセレクトしてみました。

デザインで気になるのは、やっぱりボディ。フロント、リヤともにバンパー&グリルあたりのデザインがとっても特徴的で、全体に曲線的なラインがシャープです。そしてイチバンの〇は、ドアハンドルのデザイン。大量の荷物を手に持っているときは正直いって不便さはあったものの、それ以外は気にならない。オシャレな感じだし。

続いてインテリア。インパネまわりもちゃんとデザインへのこだわりが感じられます。何といってもエアコン吹き出し口がイイ！普通はルーバータイプになっているのだけれど、このバルケッタはフタのようなデザインで、クローズ時にはフラットな状態になるのです。コレも個性的で◎。しかし、ダッシュボード部分にエアバッグが装備されており、おまけにオーディオが配置されている部分の下にもスペースはないので、運転席と助手席の間にあるセンターコンソール以外には小物を収納するスペースがない（しかも小さい）というの××ポイントです。

いっぽう、ABSやデュアルエアバッグ、シートベルトプリテンショナー、チルト式ステアリングなどの安全&快適装備は充実して◎。

オープン2シーターのトランクスペースというのはメチャクチャ狭いというイメージを持っていただけ……。とんでもない！室内の収納スペースを補っているという感じで、広々スペースが確保されています。これだけの収納力があれば、大満足。

しかし、フード開閉の操作はいただけない。最近のモデルには珍しくオート設定ではないのです。操作は、まずフード収納部をオープンさせ運転/助手席の頭上周辺にセットされたフードロックを解除。コレが終わったら、一気にフードを持ち上げて収納するだけ……といったところですが、そうはいかない。フードを一度浮かせないと収納部のカバーがオープンできない

いのです。慣れてしまえばどうってことないかもしれませんが、いざオープン走行中に突然の雨に襲われたら、手動となるといちいちクルマから降りたりしないといけないので、雨に濡れながらアタフタしそう。それにフードが少々重め。室内の収納スペース不足と同様に×ポイントです。

そして最終チェックポイントの乗り心地。オープンカーには付き物の風切り音は、街乗りならばウルサクないけれど、高速走行ともなるとやっぱり気になります。しかし、「だってオープンカーだもん。ウルサイのは当たり前！」という人なら、まったく問題ナシ。覚悟していれば気にならないでしょう。さて、運転のしやすさは……。前述のとおり、ワタシはMT車の運転には自信がありません。そのためバルケッタの運転には、ちよっぴり不安がありました。ところがどうして、実際に運転してみると、なかなかイイのです。クラッチのストロークが短くて、繋ぎやすいのなんの。MT車の運転が得意という人はもちろん、ワタシのようなMT車の運転が苦手という人でもエンストなしで楽々ドライブが楽しめます。

今回紹介したフィアット・バルケッタ。マニュアルでの「走り」を楽しむオープンカーを狙っている人には、なかなかのオススメです。価格も280万円と、オープンカーとしてはけっして高くないです。

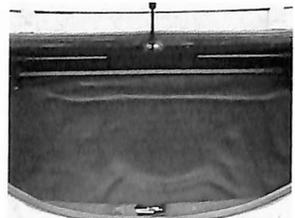
↑トップのオープン/クローズがオートになっていないというのはやっぱり不便。もしオープン走行中、雨に降られてしまったら自分でエッチラオッチラと戻さないといけない。雨に濡れちゃうし、コレって結構面倒なので×。



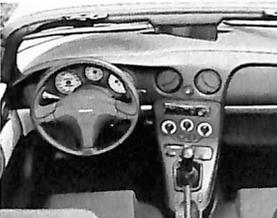
↑正直いって荷物をたくさん抱えているときは、少々不便さはあるけど……。でも特徴的でイイ！ボタンを押すことで飛びでてくるなんて、デザインにこだわったイタリアンテイストらしくて◎。慣れればあまり違和感もなくなるし。



↑1746cc直列4気筒DOHCエンジンを搭載している。最高出力130ps/6300rpm、最大トルク16.7kgm/4300rpmを発揮。



↑オープンカーとは思えない程トランクスペースは予想以上に広大。2シーターには嬉しい広さ確保されている。



↑デュアルエアバッグ、ABSの安全装備も標準設定。エアコン吹き出し口がまん丸にデザインされていて◎デス。

Check to Choice

フィアット・バルケッタのいいとこ・悪いとこ

雨に降られたら困るけど、この季節やっぱりオープンカーは気持ちイイ

今月のあつバ
何から何まで今までとはちよっと違った変わり者だけど無個性よりは個性派のほうがきつとイイ!?



小山ようこ
ストレスを食欲で解消していたおかげで、気がつくとも4kgも体重が増えている……。もとの体重に戻すべく、現在甘いモノ断ちてダイエット中。

SPECIFICATIONS

- フィアット・バルケッタ
- 全長×全幅×全高 (mm) : 3920×1640×1265
 - ホイールベース (mm) : 2275
 - トレッド (mm) : ①1410 ②1405
 - 車両重量 (kg) : 1090
 - エンジン型式 : 水冷直列4気筒DOHC16バルブ
 - ボア×ストローク (mm) : 82.0×82.7
 - 総排気量 (cc) : 1746
 - キャブレション : 電子制御燃料噴射装置
 - 最高出力 (ps/rpm) : 130/6300
 - 最大トルク (kgm/rpm) : 16.7/4300
 - トランスミッション : 5MT
 - サスペンション : ①マクファーソンストラット ②トレーリングアーム
 - ブレーキ : ①&②ディスク
 - タイヤ&ホイール : 195/55R15
 - 価格 : 280万円
 - ◎ : フィアットオートジャパン株
- ☎0120-779159



↑フロント、リヤ、サイドどこから見ても『バルケッタ』とわかるほど、とにかく個性的なボディデザイン。ソフトなラインになっているスタイリングで、ポッテリ感のないスリッリデザインがイイ。

FIAT barchetta採点表

- デザイン…90点
- 乗り心地…75点
- 使い勝手…70点
- 価格/他…75点

ボディスタイリングはもちろん、インパネからドアハンドルに至るまで個性があつて◎。デザインはいうことナシ。

クラッチが繋ぎやすいのでマニュアルが苦手なワタシにも運転しやすい。風切り音のうるささはやっぱり気になる。

小まわりが効くのせまいところでも安心して走行が可能。でもセンターコンソール以外に小物入れがないのは×。

これまでのなかで、最も高い280万円。しかし、オープンカーのプライス設定としては結構リーズナブルだと思う。



SHOP
アレーゼ調布

秋には特別仕様車が発売され
特典付きのフェアも開催される。



この秋特別装備のフィアット・ブント・コロ
ーレが300台限定モデルとして発売になる。秋
のフェア開催期間中お越しいただいたお客様
には、ご来場プレゼントとしてフィアット特
性キーホルダーのプレゼントが用意される。
また、日本初のフィアット、アルファロメオ
のトータルアシスタントシステムP. A. S.
S. (パス)により、24時間体制でヒトとクルマ
をフルサポートしてくれる。万が一のトラ
ブルにも万全のフォローが約束されている。



アレーゼ調布
●営業時間：9：00～20：00
●年中無休
●所在地：東京都調布市八雲台2-4-2
☎0424-89-3911

Lock On 看板娘

ショップのアイドルを探せ!!

FILE 04/アレーゼ調布

林こずえさん

スタイル抜群の
キャリアレディ!
気になるスリーサイズは
ショールームでのお楽しみ。

明るい雰囲気の中、ラテン系の陽気な明るさと笑顔でお客様
を迎えてくれる看板娘の待つアレーゼ調布。アルファロメオ、フィアットなど、
カラフルなイタリア車を常時数多く展示している。気軽に立ち寄っていただ
ければコーヒーと楽しい会話をいつでもサービスしてくれるという。

看板娘のプロフィール

林こずえ (はやしこずえ) さん/27歳/S45年9月
23日生まれ乙女座/A B型/身長165cmB・W・H
ナイショ/東京都出身/生息地・調布市/遊び場・
下北沢/趣味・旅行/好きなタレント・竹之内豊/
好きなクルマ・イタリア車
※あなたに知っているショップのアイドルを募集中。
郵送先：〒166東京都杉並区高円寺南3-46-9-4F
ROSSO編集部Lock On看板娘まで



フィアット&アルファロメオの正規
ディーラーネットワークとして中央高
速の調布インター近くにショールーム
を構えるアレーゼ調布では、明るい店
内にフィアット・バルケッタ、アルフ
アロメオGTVなど外からでも目を引
くようなカラフルなイタリア車を、常
時数多く展示している。嬉しいことに
試乗車も用意されているので、イタリ
ア車のテイストを一度味わってみるた
めに足を運ぶだけでも損はない。
カラフルなイタリア車のなかにな
がら、訪れたお客様の目を一層引きつ
けるのが看板娘の林こずえさん。
某大学の法学部を卒業後、2年間イ
ギリスに留学していたという林さんは、
英語がペラペラ。外国のお客様もト
ン、ウエルカムだそう。日本人離れ
したノリよさと明るさは、外国生活
から得たモノのようだ。彼女が隣でス
テアリングを握ってほしいのは、ドラ
マ『ビーチボーイズ』に出演中の竹之
内豊のような男性だとか。「木曜日以外
は毎日いますので気軽に立ち寄って下
さい」とは林さんからのメッセージ。



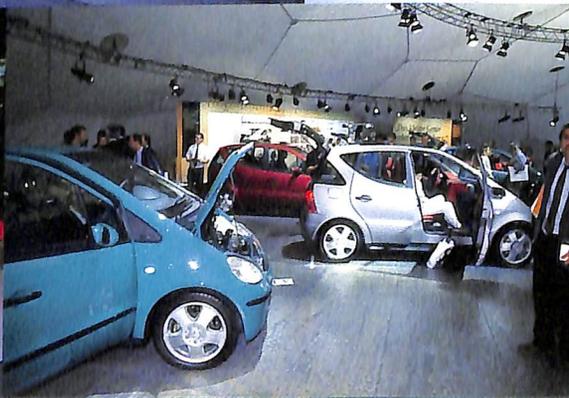
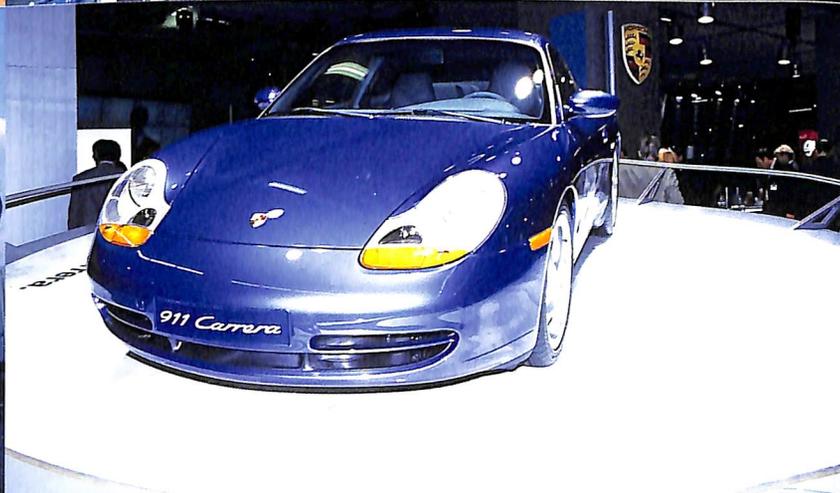
7年に一度行われる、ヨーロッパ最大のモーターショー、フランクフルト・ショー。自動車の本場ドイツで行われるということもあって、このショーにデビューの照準を合わせてくるメーカーはとて多い。果たしてニューモデルラッシュとなった今年も、現地取材の超速報でレポートします。

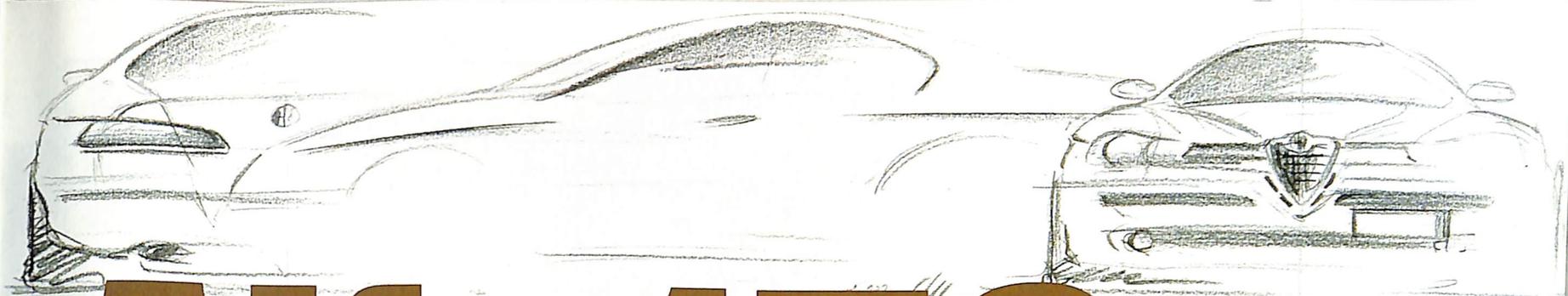
IAA 57. Internationale Automobil Ausstellung

Frankfurt/Main 11-21 Sep. '97



フランクフルト
モーターショー 1997





Alfa 156

21世紀にむけてのアルファ・モード

全世界のアルフィスタ待望のニューモデルが誕生した。

155の後継となるモデルのその名は、156。

なにも似ていない個性たっぷりのエクステリア、スポーティなインテリア。

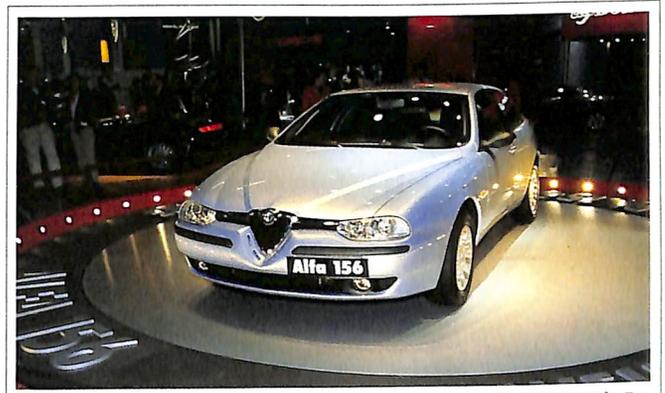
アルファ渾身の期待作は、きっとこれからのトレンドをリードする。

千葉 匠：文

text by Takumi Chiba

オフィス・デプロス：写真

photographs by Office DEPROS



156はフランクフルト・ショーでデビュー。その個性的でスポーティなスタイルは、多くのジャーナリストから高く評価されていた。展示車のボディカラーは、コンセプトカー「ヌボラ」で塗っていたのと同じ色で、その名も「ヌボラ・ブルー」。3コートのマイカ塗料を使い、見る角度によってハイライト部分が黄色っぽく輝くのが特徴だ。カタログや広告でもこれがテーマカラーになっている。

'97
IAA/Frankfurt



アルファの社運がかかる156
鍵を握るのはスタイリング？

アルファロメオのエンジニアたちはこう考えている。156のスタイリングのスポーティさとエレガントさが市場で共感を得られれば、このクルマは必ず成功するだろう、と。それほど走りに自信を持っているのだ。彼らにより、156はスムーズでスタビリティに富み、ステアリングは精確でドライバーのミスを許容する懐の深さを持っているという。いささか経営の苦しいアルファにとって、156は社運を賭けるニューモデルと言ってもよいであろう。まだ試乗の機会がないので、ここで仮にエンジニアたちの意見を信じるのであれば、まず注目すべきはデザインである。

第一印象はどうだろう？ ボディサイズは4430×1745×1415mm。従来の155より僅かに短く、広く、低くなった。丸みを帯びたフォルムのせいもあって小さく見えるが、そのたたずまいはグレート！ 堂々たるスタンスだ。55mm伸びた2595mmのロングホイールベース、前・1511／後・1498mmのワイドトレッドにより、4つのタイヤがしっかりと路面に踏ん張っている。





「盾」に始まるそのフォルムはスポーティでセクシーで力強い

じつと眺めていて、思い出されるのは過去のアルファロメオの名作、例えば1900、ジュリエッタ、ジュリアだ。それらに負けない力強い個性を、156は備えている。ノーズに盾型グリルがあるからアルファに見える、というだけではない。

チェントロ・ステイレ・アルファロメオは156で、盾型グリルをフォルムに付加するのではなく、それを全体の「起点」とした。ソフト形状のノーズにグリルをグイと押し込み、そこから延びるシャープなボンネットバルジで190psの2・5ℓを頂点とするエンジンパワーを象徴。バルジのラインはAピラーの根元でふた手に分かれ、ルーフへ、そしてベルトラインへと滑らかに連続し、Cピラーの根元で再び合流してリヤエンドへと向かう。

ボディサイドに刻まれた前後フェンダーを結んで走るレリーフラインは、164以降のアルファに共通するモチーフを解釈し直したものだ。ラインの強弱がセクシーさを醸し、同時にタイヤの存在感を強調する。高めのベルトライン、張りのあるショルダー、小さなグラスエリア、流線型を描くルーフラインもスポーティだ。

「イタリア流の洒落たトリック」と言いたいのはドアハンドル。フロントドアのそれは磨き出しアルミ製の立派なもので、アルファの長い伝統を想起させる。いっぽうリヤは……。「フロントにコストをかけすぎて、リヤのハンドルを作るお金がなかった？」などと冗談を言っただけではない。

デザイナーは156に「2ドアアクティブ」の雰囲気を与えようと考え、リヤのドアハンドルを隠した。ウインドウの後端、黒い部分がハンドルである。ファミリユーズの需要も期待し、居住性を十分に考えてパッケージングされている156だが、やはり基本のキャラクターはドライバーズセダン。それをドアハンドルで記号的に表現したと思えば、ギミックと批判するにはあたらないだろう。

頂点はパワーアップしたV6革新技術のディーゼルも注目だ

156のラインナップを、搭載エンジンデータとともに紹介すると……。

*1.6 ツインスパーク…1598cc / 120ps 直4・16バルブ、2000km/h、10・5秒

*1.8 ツインスパーク…1747cc / 144ps 直4・16バルブ、2100km/h、9・3秒

*2.0 ツインスパーク…1970cc / 155ps 直4・16バルブ、216km/h、8・6秒

*2.5 V6…2492cc / 190ps 24バルブ、230km/h、7・3秒

*1.9 JTD…1910cc / 105ps 直4・SOHC・直噴ターボディーゼル、188ps 10・5秒

*2.4 JTD…2387cc / 136ps 直5・SOHC・直噴ターボディーゼル、203ps 9・5秒

エントリーグレードの1.6ℓでも200km/hに達するのは、いかにもアルファらしい。ATの設定がないのも同様だ。V6とディーゼルに組み合わせるトランスミッションは、コンパクト化とシフトフィールの改善を狙って新開発したもの。V6は6速になる。

ツインスパーク系は基本的に、155の後期型で登場したエンジンのキャリーオーバー。1・8と2・0は可変吸気システムを、2・0は2軸のパラメータを備える。ヘッドカバーの美しさも印象的だ。いっぽうV6は155時代より27psアップ。実はヘッドまわり、燃焼室、吸排気系が新設計で、電子スロットルも採用されている。

2タイプのディーゼルも注目で、ファイアット開発、ボッシュ製造のコモンレール式直噴システムを採用。ファイアット・グループで「ユニジェット」と呼ばれるコモンレール式は、全回転域で高圧噴射できる上、噴射圧や噴射タイミングを精密にコントロールできるハイテクディーゼルだ。その結果、高出力と低燃費を両立させ、エミッションも低減する。欧州では各社がコモンレール式の開発競争を繰り広げており、156はその先陣を切る一台となる。



●156スタイルのA.B.C・・・

デザインに込めた想いを言葉にするのは難しい。アルファのデザイナー、R・フェリチオラーは以下のキーワードで156を説明した。

A Aggrappato

アグラーパート：握る、強くつかむ、絞る。クルマについて使うときには、路面にしっかりと踏ん張ってへばり付いた感覚をさす。フォルム全体とホイールの位置関係がまず肝要で、それかオーバーフェイクでないとアグラーパートにならない。アルファのデザイナーたちは156で、タイヤをボディ外側ぎりぎりまで張り出させ、できるかぎりオーバーハングを切り詰め、視覚的な重さがタイヤにしっかりと乗るようにプロポーションや面の張りをチューニングして、この感覚を表現した。

A Alfist

アルフィスタ：アルファロメオという会社の精神、その歴史と伝統に強く惹かれている人々。故エンツォ・フェラーリもそのひとりで、1952年にアルファの社長に宛てた手紙に「私はいまも、青春時代のアルファへの初恋を忘れていない」と記したという。また、往年のアルファの偉大な技師、オラツィオ・プリアは「アルファロメオはただの自動車工場ではない。それは一種の病気で、人生である」と語った。デザイナーは彼らの期待に、常に距離感ではなくハートで考えて応えねばならない。

A Asole

アゾーレ：レース界で使われてきた言葉で、エンジンの冷却のためのボディに開けるスリットのこと。こんな笑い話がある。レースに不案内な人がピットを歩いていたとき、突然、マシンが爆音をあげた。ポッポッポッ……、とアイドリング。「おいおい、空気が足りないんじゃないか？ 穴を開けろ！ 空気を入れろ！」こんなことで穴を開けたら、それはアゾーレではない。デザイナーとは、機能的必然性をしっかりと理解した上で、それを形態に表現するものである。

B Baffi

バッフィ：ひげ。盾型グリルとヘッドランプとの間のスリットを、アルファロメオのデザイナーたちはバッフィと呼んでいる。機能的には空気をラジエーターに送るための開口部。と同時に、盾型グリルと組み合わせられることによって、それは「アルファの顔」を構成する大事な要素となる。145から164まで、どのアルファにもバッフィがある。ボンネットがバンパーレベルまで垂れたGTV/スバイダーでも、バンパーにスリットを設けて顔を作るコダワリが、アイデンティティを醸し出すのだ。

C Cinghiei

チンク・ゲイ：ロンバルディア地方の方言で「5リラ」を意味する。それが転じて、デザイナーたちは「ほとんど無視できる量（物質の量）」をさして使う。例えば「そこはチンク・ゲイだから削ってしまってもいい」という具合だ。デザイナーは技術革新を取り扱い、コンピュータを駆使するが、その仕事のルーツは手で触れるマテリアルの世界。馬車造り職人、板金職人、内装職人たちが受け継いできたノウハウの上に、現在のデザイナーの職がある。だから「物質の量」の概念が重要なのだ。

C Cuneo

クーネオ：英語ではウエッジ。断面が鋭い二等辺三角形で、堅い木で作ったもの。何かをこじ開けたり、裂いたりにするために使う。自動車では風を切り裂くカクチ。一般に、低くスラントしたノーズと高いカットオフ・テールの組み合わせが、空気抵抗が小さい。62年型のジュリアは当時まだ珍しかった典型的ウエッジシェイプであり、後の多くのクルマに影響を与えた。88年型156もクーネオで、CD値0.31という優れた空力特性を誇る。

C Co;po di matita

コルポ・ディ・マティータ：ペンシル・ラインを意味し、156のデザイナーは、ボディサイドを走るラインをこう呼んでいる。GTV/スバイダーを筆頭に、最近のアルファは彫刻刀で削り込んだようなラインが多かったが、156はより繊細なコルポ・ディ・マティータ。これがフェンダーの抑揚とマッチして、156ならではの個性を醸し出している。目をつぶってこのラインを思い浮かべると、フォルム全体が顔の裏に透ってくる。

C Cometa

コメータ：彗星、ほうき星。英語のコメット。盾型グリルから延びるボンネットバルジは、まず滑らかなカーブを勢よく描き、そしてスーッとAピラーの根元へ続いていく。グリルを彗星に見たてると、バルジはあなたが彗星の後ろにできる尾のようである。

インテリアの主演はドライバー

実はショー会場ではインテリアの撮影禁止。ドアを開けることも許されず、配付されたのはモノクロ写真が1枚。そこでイタリアンコネクションをフル活用して、入手したのが本邦初公開となる下のカラー写真。実物は意欲的にチラリと見ただけが、インパネの滑らかな曲線が印象的だ。補助メーターをコンソールに置き、正面はスピードとタコだけにしたのも特徴。「余計なことは考えずに走れ」と語っているようで、いかにもアルファらしい。ふたつのメーターが隠れているのもイタリアンな雰囲気。これでタコメーターが反時計回りに動いたら、アルフィスタは泣いて喜んだかも。

INTERIOR

アルフィスタのためのスタイル

顔を見て「ちょっとエグい」と思う人もいるだろうが、ジュリエッタや15、そして155に惚れてきたアルフィスタにとっては、これくらいでいいと満足できないはず。いっぽうサイドビューは、張りのある曲面とシャープなライン使いが絶妙なコントラストを醸し、アルフィスタならずとも感服するに違いない。もちろんこのスポーティさは、アルファならではの要素である。リヤには145/146のイメージがオーバーラップし、やはり一見してアルファだ。

EXTERIOR





G Gemme

ゲムメ：本来の意味は宝石。156で宝石のようにキラキラと輝いている部分と言えば、マルチ・パラボラ反射鏡を使ったヘッドランプである。ボディサーフェスに埋め込まれていながら、その存在感は強く、リッチでエレガントな表情を作り出している。

G Gomito

ゴームト：肘のこと。156のCピラーの前側のラインは、ちょうど腕の肘のように折れている。これはフォルムに前進感を与える要素であり、俊敏なハンドリング、スポーツセダンらしさを象徴する。リヤのドアハンドルが隠されているのが、このゴームトの部分である。もしもハンドルを設けなくても、ここはガラスは昇降し得ないデッドスペースであり、スタイリングトリックのためにガラスエリアを狭めたわけではない。

G Giulia&Giulietta

ジュリア&ジュリエッタ：ジュリオなら男性（ドイツのユリシスにあたる）だが、ジュリア/ジュリエッタは女性の名前。この美しい名前を考案したアルファロメオの当時の経営陣は、よほどセンスが良かったのだろう。ジュリアもジュリエッタはアルファ史上に輝く名作であり、156はその精神を受け継いでデザインされた。開発中、社内で156はジュリエッタと呼ばれていたほど。なぜ、そのまま車名にしなかったのか、きわめて残念だ。



M Muacoli

ムスコリ：英語のマッスル、つまり筋肉。カーデザイン用語としては、解剖学に由来する比喩的表現として使う。クルマのボディの筋肉とは、力強い張りを感じさせる曲面。156では凹面と凸面を組み合わせたリ、曲率を微妙に変化させてムスコリ感を醸し出している。

M Musetto

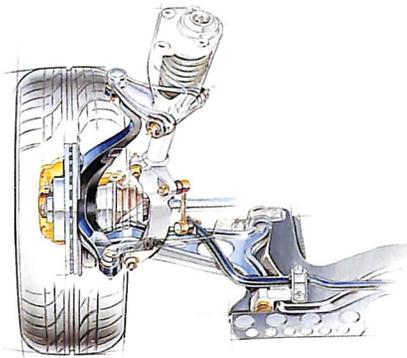
ムゼット：顔付き。クルマ好きは技術用語より擬人化した表現を好むもの。イタリアで「クルマの顔」はグリルだけでなく、目の美しさ、唇のカタチの良さ、その周囲の面や線のセクシーさなどを含めて顔だちを論じる。かつてイタリア文学の巨匠、ガブリエレ・ダヌンツィオが初めて自動車に乗ったとき、「なんとセクシーで、気のおけないヤツなんだ。まるで女性のような」と感嘆したという。現代の156に（もちろん現代の女性にも）同じ想いを抱く人は少なくないだろう。

O Occhi

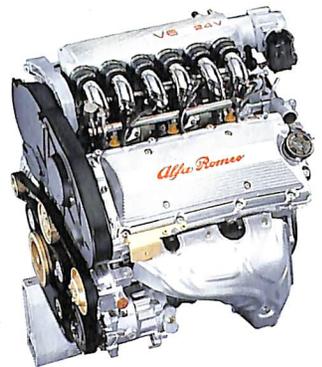
オッキ 目。カーデザイナーが使う比喩的表現においても、クルマ好きの日常会話においても、オッキと言えばヘッドランプである。そして、精神的に若い人は、スポーツカーのセクシーな眼付きへの憧れを抱き続けているもの……、違うかな？

S Sportiva

スポルティヴァ スポーツカー。どんなとき、人はスポーツカーと呼ぶのか？ パワフルなエンジン、速さ、ダイナミックなスタイルといったことだけでは不十分だ。ドライバーに呼応し、そこに特別な関係が生まれ、ドライバーの身体の延長となるようなクルマこそ、真のスポーツカーと言えるだろう。そのためには匂い、音、力感、一体感、信頼感、安心感などさまざまな要素が必要である。そういう認識に立って、アルファのデザイナーは156を「純血スポーツセダン」として開発した。



←フロントサスペンションは新開発ダブルウィッシュボーン。ホンダやアウディに同様の、ナックルを鎌首状にタイヤを上にはばいて、仮想キングピン軸を立てている。



←直4系はアルファ伝統のツインスパーク。ちなみにこの美しいヘッドカバーはミラノの工業デザイン会社、ボネット・デザインの作。

プラットフォームも大幅に進化したダブルウィッシュボーン新採用。ロングホイールベース&ワイドトレッドのスタンスから容易に察せられるように、156のプラットフォームは155に対して大幅にアップデイトされている。来るべきEUの規制強化に備えて衝突安全性を高めたボディは、剛性も向上したという。

そしてフロントサスペンションはオールドニューだ。操舵応答性を高めつつ、十分なトラクションを確保し、路面の不整に影響されない快適性も実現する。この目的のためにエンジニアたちが選択したのは、動的なアライメント設定の自由度が高いダブルウィッシュボーンだった。

ファイアットと共同開発したこのサスペンションは、鑄鉄のロアアーム、スチール製アップライト、軽合金製アッパーアーム、スプリング/ダンパーユニット、その下にあつてドライブシャフトをまたいでロアアームに接続する軽合金製のフォークで構成される。ロールや操舵にともなうキャンバー変化を抑えたこと、アッパーアームを斜め前方に向けることでロール時のキングピン傾斜角をコントロールしたことが特徴だ。これらにより操舵のスムーズさ、大舵角でのタイヤのグリップを最適化している。

リヤサスペンションは使い慣れたストラット式だが、これも大きく設計変更された。ストラット式の利点としてエンジンアが挙げているのは、軽量性、ストロークの大きさ、前後方向の柔軟

性（乗り心地）、そしてセッティングの自由度である。

2本の不等長ラテラルリンクは高張力鋼製で、これを真空鋳造の軽合金製サブフレームにマウント。ストラットユニットはダンパーとスプリングをオフセットさせ、フリクションを低減している。バンブラバーは「ケラスト」と呼ばれる特殊ポリウレタン製を採用した。

ブレーキは前後ともディスク。2・0ツインスパーク、2・5V6、2・4JTDはフロントがベンチレーテッドになる。全車標準のABSはボッシュのタイプ5・3で、ブレーキ配分を調整するEBD II エレクトロニック・ブレーキング・デイストリビューターを組み合わせている。

156のスタイリングはフランクリン・ジョー会場で、多くのジャーナリストから好評を待っていた。となれば次なる焦点は、走りに対するエンジニアの自信の検証だ。遠からずこの注目すべきニューカマーの試乗レポートをお届けしたい。

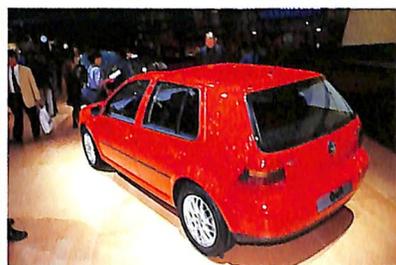
SPECIFICATIONS	
●全長×全幅×全高 (mm)	4430×1745×1415
●ホイールベース (mm)	2595
●トレッド (mm)	F:1511 R:1498
●車両重量 (kg)	1320
●エンジン型式	水冷V型6気筒DOHC24バルブ
●ボア×ストローク (mm)	88.0×68.3
●総排気量 (cc)	2492
●圧縮比	10.3
●キャブレション	MPI
●最高出力 (ps/rpm)	190/6300
●最大トルク (kgm/rpm)	22.6/5000
●トランスミッション	6MT
●サスペンション	F:ダブルウィッシュボーン R:マクファーソンストラット
●ブレーキ	F:ベンチレーテッドディスク R:ディスク
●タイヤ	205/60WR15
●価格	未定
●問い合わせ	フ・アットオートジャパン(株)
	020-779-159



VW GOLF

第4世代のゴルフはクリーン&スポーティ

世界のベストセラーモデル、VWゴルフがいよいよ第4世代に進化を果たした。
今まで以上の環境適合性と、品質そして安全性など
現代の、いやこれからを走りぬく21世紀のクルマに求められる数々の基準を大きくクリアしながらも
ドライビングテイストに大きくこだわったスポーティな走りは忘れてはいなかった。



フランクフルトショーでは、1号館をVWが使用。新型のゴルフを10数台も一挙に展示して、フルモデルチェンジをアピールしていた。新型車種が一挙にこれだけの台数で展示されるのも珍しい。いかに力を入れているのかが分かって。日本には、10月の東京モーターショーで初お目見えの予定。VWにとっても日本は重要なマーケットであるために、デビューが楽しめた。

佐野弘宗：文

text by Hiromune Sano

フォルクスワーゲン グループジャパン株：写真

photographs by VW Group Japan KK

—今まで以上にインテリアの質感はアップ。フルサイズのデュアルエアバッグや全席3点式シートベルトを標準装備したほか、サイドエアバッグもフロントシートにスタンダードで用意した。電動シートもオプション設定されている。ラゲッジスペースは330ℓの大容量を確保。A3のようにフルトリム化が果たされ、高級感も演出。



↑ニューゴルフには、合計8タイプのエンジンをラインナップした。ベーシックなのは1.4ℓの直4オールアルミエンジンで最高出力は75ps。その他1.6ℓ(100ps)、1.8ℓ(125ps)、1.8ℓターボ(150ps)、2.3ℓV5(150ps)のほか、1.9ℓディーゼル(68ps)、1.9ℓ直噴ターボディーゼル(90ps)を用意。多彩なバリエーションが魅力でもある。

デザインはキーコンセプトだがさらに洗練の魅力的フォルム

4代目となる新型VWゴルフをひと目で驚かすのは、その「ゴルフの常識を超えた」品質感だ。昨年、来るべきゴルフIVとコンポネツを共有するアウディA3を見たとき、「これを少し廉価にしたのが今度のゴルフだ」と思わせたものだった。それほどにA3は高い質感を誇っていた。しかし、ついにデビューしたゴルフIVをこうして見ていると、A3の廉価版などという表現は間違いだったことに気づく。

各部のチリ合わせ、装備の充実度、各パーツの仕上げレベルは、アウディとまったく同等なのだ。そこにあるのは「パーソナルなアウディ、ファミリー的なゴルフ」という性格分けてあり、クラスの上下は全く感じられない。

A3の10年を超える12年という錆保証がつけられたゴルフのボディはなんとフル亜鉛メッキという贅沢さだ。さらにレーザー溶接を多用し、モノコック製造工程にはコンピューター制御によるアライメントチェックも組み込まれているという。その品質に対するコダワリは凄まじいばかりだ。全長4149mm×全幅1735mm×全高1439mm。ホイールベースは2511mmと、ついに3ナンバー枠を突破した立派なサイズも相まって、見た目は「ゴルフを越えている」。

装備も充実している。運転席&助手席エアバッグ+サイドエアバッグ、4輪ディスクブレーキ、ABS、パワーステアリング、チルト&テレスコピック調整付きステアリングコラム、運転席無段階高さ調整、リヤヘッドレスト、電磁リモコン開閉式フューエルリッド、フロントカップホルダー、粉塵/ pollenフィルター、同色バンパー/ グリル/ サイドミラーは全車標準装備。さらに、GPSナビシステム、ヒーター付き電動格納ミラー、自動防眩ルームミラー、EBD(電子制御ブレーキ配分システム)ブレーキを使ったトラクションコントロール、液晶パネル式フルオートエアコンなどがオプションで用意されている。

「こんなに贅沢にしているのか」というのが、正直な第一印象だった。

用意されるエンジンは、ガソリンが①新開発1.4ℓ直4DOHC4バルブ、②1.6ℓ、③1.8ℓ直4DOHC5バルブ、④同ターボ、⑤2.3ℓV型5気筒、くわえて直噴ディーゼルが3種類の計8種類だ。この中で日本導入が予定されているのは1.6、1.8、1.8ℓターボが確定、そしてV5が検討中という。GTIの名が冠せられるのは1.8ターボと(上陸すれば)V5らしい。導入時期は来年夏以降ということになりそうだ。

これまでの1.8を受け継ぐのが1.6、2.0が1.8とエンジンは約200ccずつ縮小されたことになるのだが、これは最近のヨーロッパではよくあることで、燃費と排ガスを考慮してより小さい排気量で同等の性能を引き出すのが主流なのである。実際乗ってみても、日本の雑踏中心で使うのなら1.6でなんの不足も感じられない。ましてやA3日本仕様と共通の5バルブの1.8ならば、いつでも鼻歌のものである。

本国でもGTIと名乗る1.8ターボとV5はともに150psを発揮するが、面白いのはV5だ。ちょっと高い音質の独特サウンドは好き嫌いが別れるだろうが、自然吸気らしいレスポンスの良さとも今までのVR6よりも明らかに軽いフットワークで、なかなかその気にさせてくれる。もしV5ジャパンがどちらかをGTIとして輸入するならば、僕はV5を推したい。

シャシー面でもっとも進化したのは、日本の法定速度のはるか上をいく超高速域での安定性。高速域よりも低速での乗り心地を重視したのが明らかだったゴルフIVに対して、IVは速度を増すにつれて乗り心地がフラットになっていく。また、日常使用の領域でも「重厚」な乗り心地をもつ。ここにも、ゴルフの常識を越える高級感が漂う。ゴルフIVにもはや「世界の大衆車」というイメージはない。A3、BMWコンパクトに対抗しうる高級クオリティコンパクトに成長したのだった。



オペルデザインの
新機軸を披露

OPEL ASTRA

'97
IAA/Frankfurt

③

我が日本でも人気のコンパクト・オペル、アストラも最大のライバルであるVWゴルフのモデルチェンジにあわせ、新世代に移行する。発売は来春の予定だが、このフランクフルト・ショーで、最終市販バージョンが参考出展のかたちで発表されている。ダイナミックデザインのアストラにはオペル・デザインの新たな潮流を予感させる——。

千葉 匠：文
text by Takumi Chiba
オフィス・デプロス：写真
photographs by Office DEPROS

車格感と居住性をアップして 新型は宿敵ゴルフの撃破に挑む

8号館に広々とスペースを構えたオペルの呼び物は、もちろん新しい2代目アストラである。そのディスプレイは、ウッド張りのスロープを実走させるという大掛かりなもの。しかも、室内でエンジンをかけるわけにはいかないの
で、わざわざ電気駆動に改造。バッテリーの消耗を抑えるため、スロープの終点に着くとエレベーターで持ち上げるようになっていた。

とても興味深いディスプレイだが、取材者としてはクルマに接近できなくて困った。台やターンテーブルに載せた展示車もあったが、いずれもドアはロックされたままだし、柵があつて近づけない。聞けば、「まだ室内をお見せする時期ではない」のだとか……。

出品されたボディバリエーションは3ドア、5ドア、そして背の高いミニバンタイプのザファイラの3タイプ。欧州での発売は3/5ドアが来春、ザファイラはさらに半年後の予定。今回のショーはプレビューの段階だったわけだ。なお、非公式な情報によれば、セダンとステーションワゴンは来年夏に、カプリオレは99年にモデルチェンジするという。

3/5ドアは、一見して従来より車格がひとつ上がった印象。厚いバンパー、ボンネットからAピラーへの滑らかな連続感、張り出したシヨルダ、力強いCピラー、そしてフォルム全体を包むソリッドなテイストにより、ガツチリとしたカタマリ感を漂わす。これなら、もうゴルフと比べて見劣りする心配はない。

視覚的な車格感だけでなく、実際のボディ寸法も大きくなった。ホイールベースは先代より97mm長い2610mm。なぜかオベルは、それ以外に3/5ドアの具体的な寸法数値を公表していないが、全長も10cm程度は延びて4.2m前後だろう。全幅は34mm広がったというから1730mmあたり。日本では3ナンバー車になる。

ロングホイールベース化の狙いは、もちろん居住性の大幅アップにある。

前述のような展示のため残念ながら確認できなかったが、先代でやや狭かった後席ニールームはかなり改善されたようだ。また、全幅拡大により前席のシヨルダールームも広がったとのこと。ウインドシールドを先代より120mmも前に出したキャブフォワード&ビッグキャビンのプロポーションが、スペース効率を追求した開発コンセプトを象徴している。

そして、「もっと広い室内を」というユーザーにはザファイラがある。こちらは全長4320×全幅1710×全高1650mm。Cセグメントのコンパクトミニバン市場でルノー・セニックが直接のライバルになるが、ザファイラは3列シートを備える点が強みだ。しかも3列目席はオデッセイ流にフロアに格納できるし、さらに2列目席を折りたたんで前方にスライドさせれば、奥行き2.8m、容積1705ℓの広大な荷室が生まれる。

エンジンは例によって多彩だ。3/5ドアは1.4ℓ/65psから2ℓ/136psまで6種のガソリン、1.7ℓ/68psと2ℓ/82psの2種のターボディーゼルを用意。ボディが重く積載負荷も大きいザファイラは、1.6ℓ/100ps以上のガソリンと2ℓディーゼルを積む。

サスペンションは、フロントがストラット式。大型のサブフレームにマウントすること、アルミを多用したことが特徴だ。リヤは新開発の「コンパクト・アクセスル」。マウント部分を工夫してトールコントロール機能を持たせ、荷重にかかわらず安全で俊敏なハンドリングを実現したという。

最新モデルに相応しく、サイドエアバッグ、シートベルトテンションナー、後席3人分のヘッドレストと3点式シートベルトといったトレンド的な安全装備は全車に標準。また、GPSを使って緊急時に現在位置を知らせる「オンスター」をオプション設定したのも興味深いところ。アメリカでキャデラックが先鞭を付けたシステムを、大衆車のアストラに採用するとは、さすがGMである。



*上は全高1650mmのザファイラ。発売はほぼ1年後だが、あえて出品したのは積極的な企業姿勢のアピールだ。

・クサラのクーペはテールゲート付きながら5ドアとはプロポーションが異なる。車型ごとの個性化を図るのが昨今のトレンドだが、アストラの3ドアと5ドアは同一シルエット。ピラーの置いて印象を変えるに止まった。

*じつは「発売が来春なのでまだ内装を見せる段階ではない」とのこと。撮影も禁止だったのだが、たまたまドアが開いてドライバーが降り、写ってしまったのが上の写真。いかにショー展示車というカラーリングが施されている。それを度外視しても、コンパクトなメータークラスターとセンターコンソールに包まれるドライバー席は、なかなかスポーティな雰囲気だ。



CITROËN

Xsara

'97
IAA/Frankfurt
4

ヨーロッパのベーシックカーバトルにシトロエンが送り込んだのは、兄貴分、エグザンティアのテイストをふんだんに盛り込んだニューカマーXSARA（クサラ）である。ZXの後継となるこのモデルはヨーロッパではすでに発売開始。日本には来春登場予定だ。

進化するシトロエン・テイスト

千葉 匠：文
text by Takumi Chiba
オフィス・デプロス：写真
photographs by Office DEPROS



フランクフルト・ショーのシトロエン・ブースには、クサラのデビューに合わせて、そのキットカー仕様がさっそく展示されていた。滑らかに張り出したフェンダーが、非常にスタイリッシュだ。カラーリングも巧い。シトロエンの来年のモータースポーツ計画は9月末に発表することとて、このクルマがどこで戦うのかな、残念ながら会場では情報を得ることはできなかった。



メータークラスターとセンターコンソールを逆L字型につなげた、いわゆるコックピットスタイルのインパネ。黒い半艶の革紋とメタリック調の仕上げのコントラストが特徴だ。



左が5ドア、右奥がクーペ。ボディ後半分のデザインはまったく異なり、クーペはCピラーを覆かせたスタイリッシュなプロポーション。そのぶん後席居住性はちょっと辛い。

1.8・16Vのエンジンは1761ccの直4・16バルブ。最高出力112ps/5500rpm。最大トルクは16.1kgm/4250rpmで、2500~5000rpmでその90%以上を発揮する柔軟性を持つ。

サイドウィンドウの切り方、リアの短いノッチなどによって、エグザンティアと共通する新世代シトロエンのファミリーアイデンティティが醸し出したクサラのスタイリング。

シトロエンの「いま」を象徴する 上質で快適なコンパクトハッチ

XSARA……エクサラ、エグザラ、クサラ? 「エキゾチックな遠い国のイメージを呼び起こす」と説明される車名だが、まだ日本での呼び方が決まっていない。今回はとりあえず、フランスでの発音に近い「クサラ」と表記してレポートしよう。

クサラはZXの後継車であり、同じようにXで始まるネーミングのエグザンティアの、いわば弟。欧州では5ドアが9月11日に発売され、それとはシエルエットの異なる3ドアのクーペは10月以降にデリバリーの予定だ。ゴルフ、アストラ、メガス、306、ブラーボ/ブラーバといった強豪がひしめくCセグメント(仏流にはM1。欧州全体で96年は約390万台)で、年間30万台の販売を目指す。

幸い筆者はフランスフルト・シヨールの直前に、フランス東部のドイツ国境に近い街、ストラスブルを拠点にクサラ・5ドアに試乗する機会を得た。その印象をひとこと言えば、「良いクルマ」。ZXより少し大柄になったボディ(4167×1698×1405mm)は快適な室内空間をもたらし、使い勝手の配慮も行き届いている。そしてこのクラスとしては例外的に静かで乗り心地がよい。高速で風切音が低いことにも感心させられた。

だけども……。伝統的なシトロエン・ファンは「良いクルマ」に満足するのだろうか? かつてのシトロエンは非凡な人のために並み外れたクルマを造っていたはず。しかしクサラは、善良な市民のための良く出来たクルマ、と思える。そんな素朴な疑問を、シトロエン国際部・アジア担当ディレクターのフランソワ・デンバン氏にぶつけてみると、答えは「その通り。現在のシトロエンは、より多くの善良な人々のための良いクルマを造っている」。

デンバン氏は「より多くの」という言葉をあえて付け加えた。かつてのCXやGSの時代への感傷は、やはり捨てるべきなのかもしれない。クサラは同社の主力量販車種であり、英語で言

えば「ブレッド&バター・カー」。フランスではさしずめ「フランスパンとカフェオレ」もしくは「ワインとチーズ」的な存在なのだ(ちなみにデンバン氏は「チーズが出なければフランス料理ではない」と語っていた)。

ただし、フランス人がワインやチーズの味や香りの違いにこだわるように、量販車種であるクサラにもシトロエンらしいテイストは事欠かない。スタイリングはご覧のように、兄貴分のエグザンティアを彷彿とさせる。低いノーズ、滑らかなウエーブを描くウエッジしたベルトライン、台形基調のサイドウィンドウ、そしてテールゲート付きながら短いデッキを設けたリヤ……というあたりが兄弟の共通性だ。

これで、シャンソン(現地名サキソ)を例外に、シトロエンの2BOXはいずれもデッキ付きハッチバックになった。新世代シトロエン・スタイルへの移行が完了したわけだ。そのなかでクサラの造形はやや丸みが強く、筋肉質を感じさせる点が特徴だ。

プラットフォームはZXベースの進化版。ホイールベースは2540mmで変わらず、サスペンションもフロント・ストラット、リヤ・トローリングアームのままで、リヤのマウント部にエラストック材のシムを挟み込んでトールコントロールと防振を両立させている。これが乗り心地の良さの一因であろう。正直なところ、高速域のパウンスの抑えを除けば、ハイドロサスのエグザンティアより快適と思うほどである。

試乗したエンジンは、乗り終わってから資料を見て「これ、90psしかないの?」と驚いたほど実用十分の1.8リ、よりスムーズに力感を発する16バルブの1.8リ/112ps、そして少し騒々しいけれども中速トルクの太い1.9リ/90psターボディーゼルの3タイプ。この他に5ドアには1.4リ/75ps、1.9リ/68psディーゼルが用意され、3ドアのクーペにはさらに167psの2.0リ16バルブを積むスポーツモデルもある。日本への導入は来春の予定だ。



千葉 匠：文
text by Takumi Chiba
オフィス・デプロス：写真
photographs by Office DEPROS

IAA 1997 等身大の新提案

アイ・ラブ・カーというメインテーマのもとで展開される第57回のフランクフルト・ショーは前回以上の規模とボリュームで行われた。注目はやはりポルシェ996。しかしヨーロッパ最大のこのショーは、話題にはことかかない。数々のニューモデルが大挙登場したのである。



BMW M Coupe

Z3ファミリーに新登場したクーペ。
使い勝手を高めたボディにMパワーを搭載

Z3ファミリーに、もうひとつの「Mパワー」が登場した。あのMロードスターのクーペ版。前後のフェンダーはMロードスターと同じワイドタイプで、ボディ後ろ半分を作り直してテールゲート付きのクーペとしている。スタイリングについてBMWでは「Z3の特徴を残しながら「グリーンハウス」を融合した」と説明。視覚的にややテールヘビーで、後ろ髪を引かれたようなバランスに見える点が気になる。事前の噂では3シーター説もあったが、後席はなく、シートの後ろは燃料タンクと荷室のスペース。荷室はフルサイズのゴルフバッグを2個積める広さだ。エンジンはもちろん3.2ℓ・直6で321ps/7400rpm。Z3にはMロードスターと同じワイドフェンダーの2.8ℓがあるが、クーペの今後の展開はまだ不明である。





PORSCHE 911

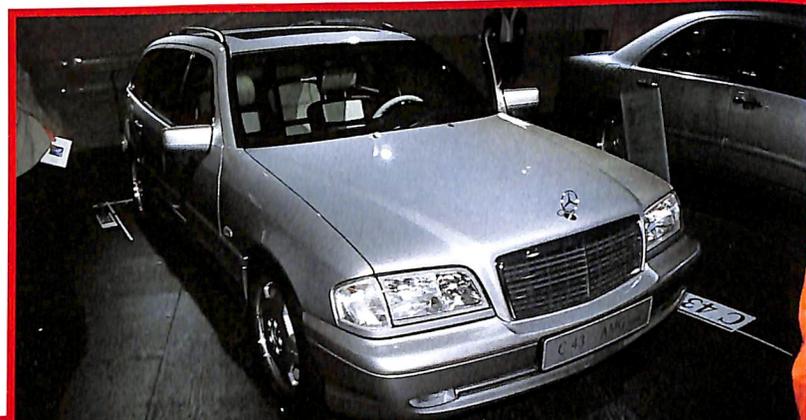
記念すべき初のフルモデルチェンジを敢行した911。
ボディのサイズアップとエンジンの水冷化が注目だ

別稿でレポートされているように、911が34年ぶりにフルモデルチェンジし、フランクフルトで世界デビューを果たした。ただし996型になったのはまだクーペ2WDのカレラ2(6MTとティプトS)だけで、タルガ、カレラS/カレラ4S、ターボは98年モデルも993型を継続生産。1月のデトロイト・ショーで996型カブリオレがデビューするはずだ。新しい996型のポイントはふたつ。まずは大きくなったボディサイズで、これは居住性改善と将来の衝突の安全に対処したもの。ショー会場で屋内で見たせいもあってか、928に近いと思うほど大柄に感じられた。フェンダーが張り出していた993型に比べ、ボディの実質幅が広がってボリュームが増えたこと、造形の抑揚が控えてやや単調に見えることなども、サイズ感に影響している。もうひとつはエンジンの水冷化。さしものボルシエも、温度管理のしにくい空冷では今後のエミッション対策が困難と判断したという。DOHC24バルブが採用されたのも水冷化のおかげだ。内装はポクスターにソックリだが、少なくともセンターコンソールは専用であり、円を重ね合わせたような5連メーターは伝統に即した911らしいデザインと言える。なお、ツッフェンハウゼン工場ではポクスターと混流生産するが、同工場はすでに生産能力が限界のため、ポクスターはフィンランドでも生産されるようになった。



BMW M5 400psオーバーのビッグパワー。 進化する世界最速サルーン

新型M5について、BMW・M社は「世界で最もパワフルなサルーン」と謳う。ボンネットの下に収まるのは従来のビッグシックスではなく、このクルマのために新開発された5ℓ・V8。最高出力は400psを超え、最大トルクは51kgmに達するというから、なるほどセダンに積むには例外的なパフォーマンスエンジンだ。ただし性能だけでなく、安全性とバリュー・フォー・マネーもテーマに掲げて開発したとのこと。まだプロトタイプの段階であり、記者会見の壇上で公開されたもののショー会場には姿を現わさなかった。



AMG C43&E55

新しいAMG兄弟はともにV8を搭載してパワーアップ

Mの攻勢に負けじと、AMGも新世代を発表。C36にかわってC43になり、E50はE55へと移行した。ビッグニュースはともにV8を搭載すること。どちらもベースはEクラスに新登場した3バルブの4.3ℓ/279ps・V8で、C43のエンジンは排気量をそのままに306psにパワーアップ。3250~5000rpmで41.8kgmの最大トルクを発生する。E55はボア×ストロークを97×92mmに拡大して5439ccから354ps/5500rpmを絞り出し、わずか3000rpmで54kgmのビッグな最大トルクに到達。2500~4800rpmの範囲で51kgm(M5と同じ値)を得られるフレキシブルなユニットだ。C43の0→100km/h加速は6.5秒(ワゴンは6.7秒)、E55は5.9秒。0→1km加速はそれぞれ26.3秒(26.5秒)、25.1秒と発表されている。



壮大な規模のディスプレイに
販売競争への意気込みを見る

フランクフルト・ショーは取材者泣かせのショーだ。なにせ会場が広大で、そこに10の展示館が建ち並んでいる。端から端まで、ただ歩くだけで15分かかる。各館をサッと見て歩くくと4~5時間かかる。取材となれば各ブースで資料を集めなければならないし、撮影や記者会見もあって、会場内を行ったり来たりでもうへトヘト。

いったいどうやって10棟もの建物を使っているかというと、1号館はVWだけ、ドーム型の2号館はメルセデスだけ、3号館とそれに隣接する大型テナントの別館はBMW/ローバーといった状況。最大規模の8号館ではオペルとフォードが広々とブースを構えていた。ちなみにVWとメルセデスはブースにエスカレーターがある!

地元勢が展示の壮大さに凌ぎを削った結果なのだろう。某イタリア人ジャーナリストが皮肉たっぷりに、こう語っていた。「人々をクルマ嫌いにしているのは最高のショーだね。クルマを見るためにこんなに歩かされるなんて、ナンセンスだよ」。今回のショーの基本テーマは「アイ・ラブ・カー」だったのだが……。

2年前の前回はアウディ、セアト、シユコダのグループ企業とともに5号館にブースを持ったVWが、今回は1号館を占有した。東京モーターショーのトヨタと日産を足したくらいに広さがあるが、VWの車種はそれほど多いわけではない。で、ここで初お目見えの4代目ゴルフを10数台も展示。なんだかスペースを埋めるための苦肉の策という感じもしないではないが、VWがゴルフにかける意気込みの強さを印象づけたのもまた事実だ。別稿で触れたオペル・アストラの「実走展示」にも、同じことが言える。

日本で想像する以上に、欧州の販売戦線は熾烈なのだ。そのひとつの断面が、今回のショーの規模、とくに地元勢の壮大極まるディスプレイに象徴されていたのだと思う。モーターショーという名の戦場……そんな実感がある。



Mercedes-Benz F300

バイク感覚でコーナリングするスリーホイラーのファンな提案

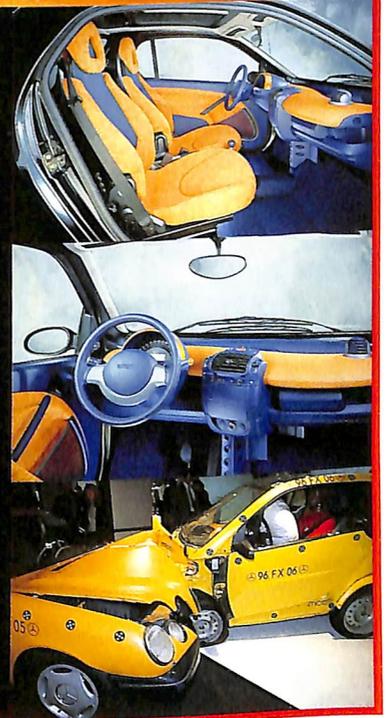
91年のF100はミニバン、昨年のF200は高級クーペをテーマとするコンセプトカーだった。名称からすると、それに続く第3弾ということになるが、今回はお遊び要素の強い提案。頭文字のFはFunを意味するそうで、「ライフ・ジェット」なる愛称まで付けられている。なるほどスタイリングはジェット戦闘機風。ご覧のように前1輪/後ろ2輪のタンデムスリーホイラーであり、車体を傾けてコーナリングする。コクピットでステアリングを切ると、車速、加速度、ヨー速度などに応じてコンピューターが油圧システムを制御して車体を傾斜させる仕組み。バイクと同等のコーナリングスピードを実現するという。Aクラス用の1.6ℓ/102psをリヤに搭載して後輪を駆動。最高速度211km/h、0→100km/h加速は7.7秒を誇る。



MCC Smart

メルセデスの技術とスウォッチの発想力が生んだ
全長2.5mの超スモールシティコミューター

「既存概念にとらわれない新しい乗り物」の開発を進めてきたMCCが、その成果であるスマートを今回のショーでデビューさせた。MCC=マイクロコンパクトカーは94年に発足した新しい会社。これまでメルセデスが51%、スウォッチが49%の株を持っていて、8月にメルセデスが増資して81%を握った。本社はスイス、開発部門はシュツットガルト郊外、工場はフランスという国際企業だ。スマートは2.5m×1.45m×1.5mという超コンパクトサイズ。日本車最小のミゼットIIと比べると、およそ35cm短く、15cmワイドで、10cm低い。室内幅は大柄な人にはちょっと狭いようだが、前後と天地の空間は「Cクラス並み」というだけに不満ないレベル。床面が高いのは、メルセデス基準の衝突安全性を得るため、Aクラスと同様のサンドイッチフロアを採用しているからだ。ランニングギアはすべて床下に配置し、600cc/54psの3気筒ターボをリヤの荷室床下に搭載して後輪を駆動。主たる用途はシティコミューターとはいえ、0→60km/hが6.5秒、最高速度130km/hの性能を確保する。ポップでキュートなスタイリングも魅力たっぷり。負荷構造体+樹脂パネルというボディ構成で、樹脂パネルはホワイト、イエロー、レッド、ブラックの4色を用意。欧州では来春に発売され、98年は10万台、2001年には20万台の販売を見込んでいる。



BMW C1

125ccのキャノピー付きのスクーター。「ピザ屋さんのバイク」を思い出してしまうが、ヘルメット不要というのがポイントだ。ライダーはシートベルトを締め(通常の3点式+たすき掛けのショルダーベルト)、衝突時は頑丈なキャノピーに守られる。2000年に1万マルク(70万円)以下で発売するという。

究極のパーソナルモビリティは
ノーヘルでOKの安全スクーター。
2000年から生産スタートする!

こうしてCセグメントの量販ニューカマーたちが機能と個性に磨きをかけていっしょうで、「小ささ」への模索も続いている。メルセデスのAクラスは、価格はCセグメントだがサイズはBセグメントより小さい。そして今回、同社が8割の株式を持つMCCがもっと小さなスマートをデビューさせ、BMWは2輪スクーターのC1を提案した。メルセデスのF300が2座の3輪車であることを考え合わせると、座席と車輪の数を減らすのが今後のパーソナルトランスポートの進む道、という気がしてくる。

なかでもスマートのポップで完成度の高いデザインには感心した。これなら、年間20万台という販売計画も納得できそう。それにしても、果敢に新市場を開拓するメルセデスと、この点ではコンセプトスクーターしかなかったBMWの対比は何を意味するのか? バイエルの奮起を期待したい。

機能と個性を競う量販ゾーン
新市場車ではスマートに感心

ゴルフやアストラを含む欧州Cセグメント市場は、96年実績で393万台、トップセラーはやはりゴルフで63万台余りも売った。以下、アストラが57万台、エスコートが46万台、メガリスが36万台、306が30万台、ブラーボブラーバが27万台、Z Xが18万台と続く。「月に1万台売れたらヒット作」の日本とは、スケールが違うのだ。しかも新型ゴルフは70万台を狙い、Z Xの後継となるクサラも30万台を目指すというから、競争はますます厳しくなるばかり。来春には次世代エスコートも控えている。

新しいゴルフ、アストラ、クサラに共通するのはボディサイズを拡大したことであり、3車とも「室内の広さ」をセールスポイントのひとつにしている。また、ゴルフは先代の顔を踏襲し、アストラのデザインは新時代のオペラらしさを示し、クサラもXM/エグザンティア以降の新しいシトロエン・スタイル。あらためてアイデンティティの大事さを問いつけているのも、3車に共通する傾向だ。



LAND ROVER FREELANDER

老舗が生んだ新時代のSUV。
HDCをスイッチ・オンすれば
誰でもオフの達人になれるゾ!



ランドローバーからまったく新しいSUVが登場した。ボディサイズは4382×1805×1757mm(ルーフレール込み)で、ディスカバリーより短く低い。プラットフォームは新規。同社として初めてモノコックボディ、4輪独立サスペンション(前後ストラット)を採用した。フロントに横置きするエンジンはKシリーズの1.8ℓ/120psと新しい2ℓ/97ps直噴ターボディーゼルの2タイプ。ビスカス式フルタイム4WDである。滑りやすい急坂を誰でも安全に降りられるHDC(ヒル・デセント・コントロール)という新技術を搭載。シフトレバー上のスイッチを押すと、ABSを効かせながら9km/h一定で降坂し、それでもタイヤが滑ると自動的に7km/hに落とす優れモノだ。



Audi A2

アルミボディの第2弾は未来のA2を示唆する…?

「AIIはアルミの化学記号。2はアウディのオールアルミボディの第2世代という意味だ」と、技術部門を率いるヴェルナー・ミシュケ副社長。しかし同社はA3より小さなA2を開発中のはずで、それとの名称の類似性も気になる。3765×1620×1557mmのボディサイズは、全高を除いてA3よりひとまわり小さく、やはりこれは、未来のA2がアルミボディになることを示唆するコンセプトカーと受け止めるべきだろう。エンジンは1.2ℓ/75psのスパークイグニッション式直噴ターボディーゼルと、これまたハイテクだ。

ROVER MINI

ミニ/サイズでなくなる次世代ミニ
これをファンは「ミニ」と呼ぶのか?

R50のプロジェクトコードで開発が進められ、「2000年に生産化する」という次世代ミニ。今年初めにローバーはACV30、ミニ・スピリチュアルとミニの将来像を示唆するコンセプトカーを発表したが、今回のモデルこそ本物の車だという。従来のミニのイメージを残してモダン化したスタイル手法は、なんだかBe-1風。具体的なスペックは未発表だが、ボディは現行車より大きく、長い。これを「ミニ」と呼ぶのか? ミニ・ファンが受け入れるか? 大きな疑問が残るところだ。エンジンはローバーのKシリーズではなく、BMWとクライスラーが共同開発し、南アメリカで共同生産する新しい4気筒。どうもBMW主導のプロジェクトに思え、ミニの真髄を知り尽くしたローバーの人たちの本音のクルマではないと感じるのは、筆者だけだろうか? なお、開幕前日の記者会見で披露されただけで、ショー会場には展示されなかった。



Audi S4

A4系のスポーツモデル、S4が登場した。エンジンは新開発の直6ツインターボで285ps/40.8kgmを発生。20mm下げたサスペンション、大型バンパーが外観上の識別点。もちろんセダンもある。



SAAB 9-5

9000の事実上の後継車となるニューモデル。オペル・ベクトラをベースとするが、サーブらしいスタイルと上級感を備える。2ℓと2.3ℓの直4、3ℓV6のすべてがターボというのもサーブならでは。



VW POLO Variant

ドイツでは夏に発売されたポロのワゴン。ただしハッチバックとはボディがまったく異なり、4ドアのポロ・クラシック(セアト・コルドバのVW版)をベースとする。全長4140mm。荷室容積390ℓ。



CADILLAC SEVILLE

5代目セビルがアメリカ本国に先駆けてデビューした。全長が先代より20cmも短くなり、5mを切って4990mm。エンジンはノースターV8の進化型で、279psまたは305psにパワーアップしている。



SUZUKI G2

「カブチーノの兄貴」を思わせるキュートなコンセプトスポーツ。1.6ℓエンジンは、なんとV8で250ps! バイクの感覚からすれば気筒あたり200ccはごく普通ということ? とまあ、量産化期待。



VOLVO V70XC

V70にオフロードの香りを込めた新仕様。16インチの大径タイヤ、ブラックグリル、大型のバンパーやサイドプロテクターなどが外観の特徴である。2.5ℓ/193psのライトブレッシャーターボを搭載。

nd Prix

