

おとなのロードスター

セカンドカーやサードカーではなく、
ファーストカーとして
日常使いも涼しい顔のままこなせる贅沢な乗り物。
それが現代のロードスターである。
様々なクルマを乗り継いだ
経験豊富な“おとな”な貴方の
次期愛車候補に加えてみてはいかがだろうか。

TEXT:TAKUMI YOSHIDA [吉田 匠] PHOTO:TAKAYOSHI MATSUMOTO [松本高好]



Mercedes-Benz SLK200 KOMPRESSOR



Alfa Romeo Spider 3.2 JTS Q4



BMW Z4 Roadster 2.2i



SLRマクラーレンに通ずる顔つきを持つ2世代目。初代より全長が80mmほど拡大しているが、全長4090×全幅1810×全高1290mm（スポーツパッケージ）／ホイールベース2430mmと、全幅を除き依然としてコンパクトなサイズに収まる。SLK280（3ℓ V6）／SLK350（3.5ℓ V6）／SLK55 AMG（5.5ℓ V8）は7段ATが与えられているが、こちらは5段となる。

一の常識なのである。

さて、そんな現代のロードスターを3台、都会に駆り立ててみた。そう、郊外のワインディングロードに攻め込まなくてもスポーツカーを走らせる喜びを味わえるのが、オープンスポーツの素晴らしいところでもあるからだ。

その3台とは、収納式メタルトップの代表たるメルセデス・ベンツSLK 200コンプレッサーと、アルファ・ロメオ スパイダー 3.2JTS Q4およびBMW Z4 2.2iからなるソフトトップ派の2台、という布陣である。

サルーンの美点も残されている

SLKは2004年にデビューした2代目で、パワーユニットは直4スーパーチャージャーとV6、それにAMGのV8がある。今回は前者で、163psと24.5mkgを発生する1.8ℓ スーパーチャージド4

ッサー。SLKのベーシックモデルで、もちろん後輪を駆動する。F1カーを連想させるノーズに始まるスタイリングは、デビュー当初かなり違和感があったが、今ではこのフォルム、決して悪くないと思う。

まずはバリオルーフを起こしたままのキャビンへ。最近のメルセデスに共通する、時計の文字盤のようなデザインのメーターが並ぶダッシュボードと、存外にタイトな座り心地のシートが特徴的な印象をうけた。そうそこには、適度なタイトさが心地好い、スポーツクーペの空気がある。しかもそれはスパルタンではなく、どちらかというとラクシュリーなスポーツクーペの雰囲気で、これならなんの苦痛もなく普段の足に使えるだろうと思った。

だからそのまま走ってもよかったのだが、なにせ

ロードスターの特集だから、オープンで走ってみたいと意味がない。そこでボタンを押してバリオルーフを開くが、トップがなくなるとスポーツカーらしさが一段と増す。

試乗車は17インチのタイヤを履いたスポーツパッケージ装着車で、車重は1440kgあるが、横浜市内とその周辺の首都高速で試乗した範囲では、ベーシックな200コンプレッサーでも動力性能に不満は感じなかった。

そこでのSLKのドライビング感覚をひと言で表現すると、まぎれもなくメルセデスである、というに尽きる。たしかな剛性感を意識させるボディ、あくまで滑らかなステアリングの操舵感、スポーツパッケージ装着車のため17インチのホイール&タイヤを履いているにもかかわらず、角の取れた当たりの柔らかな乗り心地、それに駆動系のスムーズな反応等々、すべての感触がメルセデスらしい。ホイールベースと全長が短いだけに

昨年9月に登場した新型スパイダー。全長4400×全幅1830×全高1395mmというボディサイズはベースとなったプレラとほぼ同じ。直4ユニット搭載車の駆動方式はFWDだが、V6はフルタイム4WD。カムシャフトの駆動がベルトからチェーンに改められたり、先代モデルでは樹脂製だったリアウィンドーが熱線入りのガラス製へと変更されたのも嬉しいポイント。



ひとくちにスポーツカーといっても様々な種類がある。けれどもそれらのなかで、誰が見てもスポーツカーらしいクルマといえば、オープンのロードスターやスパイダーだろう。なんといってもルックスが軽快だし、トップを下ろして走れば、青天井の下で風に煽られながら高速移動する、非日常感覚が味わえる。

市販のスポーツカーをベースにしたGTレースの出場マシンが、ほぼ例外なくクーペボディを纏っていることから分かるように、速く走るためのドライビングに徹するのなら、オープンよりもクロズドボディの方がむしろ向いている。風の抵抗や風の暴力に邪魔されることなく、ドライビングに集中できるからだ。

しかしその一方でオープンのロードスターは、クーペで走るときほど速いペースを保たなくても、スポーツドライビングの気分を確実に味わえるのが好ましい。だからこそオープンのロードスターは、

今でもスポーツカーを代表するボディ形式であり続けているのだろう。

ただしひとことでオープンスポーツといっても、ここ10年ほどのあいだにそのボディ形式には大きな変化が生じている。そういった新世代のオープンボディの代表的存在が、メルセデス・ベンツが1996年発表の初代SLKに採用して「バリオルーフ」の名で世に出した、電動収納式メタルトップである。これは後に、クーペ・カブリオレを意味するブジョーの「CC」などの多くのフォロワーを生んで、今やオープンボディの主流のひとつにさえなった観がある。

とはいえ古典的なロードスターのスタイルが廃れたわけではなく、多くのオープンスポーツが依然としてソフトトップ、つまり布製の幌を被った姿でニューモデルとして登場する。

実はブリティッシュ流のロードスターという形式、本来は布と透明ビニールやアクリルの窓か

らなる取り外し式のサイドスクリーンをドアに備え、その上を幌で覆っただけの簡潔なものを意味していた。そう、MGAや“カニ目”ことオースチン・ヒーリー・スプライトそれにスーパーセヴンなど、1950年代にルーツを持つオープンスポーツのボディ形式である。

僕は今から15年ほど前にカニ目に乗っていたが、まずスチールの幌骨を立ててからその上にキャンバス製の幌を被せて前後をボディに固定、最後に骨のトップの部分の張りを効かせて幌をピンとさせ、“イチヨー上がり!”とトップを立てるのが当時はそれなりに楽しかったものだ。

ところが現代のロードスターは違う。サイドウィンドーは電動の巻き上げ式ガラスが常識で、ある価格帯以上のクルマはソフトトップも電動もしくは油圧による自動開閉が普通になっている。ドライバーはコクピットにいながら、スイッチひとつでトップを自在に開閉するのが現代のロードスター





先の2台は新車広報車であったが、こちらはBMWアブルードカー。ブラックのボディ(全長4100×全幅1780×全高1285mm)にベージュのレザーシートを組み合わせたオプション装備満載の1台である。年式は2005年で走行距離は3.1万km、車検が08年5月まで付いて価格は319.9万円。車 両 協 力 : Metropolitan BMW 大 和 ア ブ ル ー ド カ ー セ ン タ ー Tel.046-269-7278

アジリティ＝俊敏性は明らかに増強されているが、要約するとコンパクトなメルセデスサルーンの2シーターバージョン、という印象を受ける乗り味だといっている。

空を近くに感じる

次に乗ったのはアルファ・ロメオのスパイダーだった。このスパイダーは、いわばブレラのオープンバージョンといえるクルマだが、ブレラがジウジャーロのデザインであるのに対して、スパイダーのリアフェンダーにはピニンファリーナのバッジが備わっている。実はこれ、ジウジャーロのブレラをベースにしながら、その後半部分のデザインを伝統的にアルファのスパイダーを手掛けてきたピニンファリーナに一任した、という経緯から採られた処置なのだ。

アルファ・スパイダーには4気筒の2.2JTSとV6の3.2JTS Q4の2モデルがあり、後者には最近

Qトロニックと呼ばれる6段ATが加わったが、今回の試乗車はV6の6段MT仕様だった。その基本スペックは、260psと32.8mkgを発生する3.2ℓ V6直噴エンジンで、6段MTを介して4輪を駆動するというもの。159／ブレラ系はボディが大きいこともあって、車重もそれなりに重く、この3.2JTS Q4スパイダーも、試乗したMT仕様でなんと1830kgもある。

ところが、メルセデスSLKから乗り移ってみると、そういうスペックの数字とはかなり印象が違った。シートの着座位置がやや高めに感じられて、いい意味で開放感のあるオープンコクピットに収まり、6段MTを駆使して横浜の街に走り出してみると、最初に印象的だったのは挙動が軽快に感じられることだった。スロットルのわずかな動きにも軽快にレスポンスするV6エンジンや、存外に操作の軽いギアシフトなどが、そういった軽快感を生んでいるのだろう。スペックの数字とは裏腹

に、低回転からも軽々とトルクを捻り出してボディを加速させるV6ユニットの特性も、そういう印象を与える一因ではないだろうか。

しかも、オープンで走るスパイダーは、開放感に満ちあふれている。着座位置が高めなこともあって、身体がコクピットから露出している印象は明らかにSLKより強いが、それも自分を目立たせる方法に長けたイタリア人が造ったクルマらしいところだ。このスパイダーのコクピットに収まったら、イタリア人のようにそういう部分もエンジョイしてしまうと覚悟を決めるのが、正しい乗り方なのかもしれない。

イタリアのスポーツカーの大半がそうであるように、ドライバーズシートがホイールベースのほぼ中央に位置しているから、ドライバーにとってもその横に座るパセンジャーにとっても、乗り心地がよいのもこのクルマの特徴のひとつだといえよう。今や純アルファユニットではないとはいえ、

踏み込めば快音を奏でるV6を歌わせながらスパイダーで走れば、都会の雑踏も官能の舞台に変わる気がする。

意外にも古典派？

続いては乗ったのはBMW Z4。Z4はZ3の後継モデルになるBMWロードスターの2代目で、2002年にデビューした。今回の試乗車は認定中古車の2005年型で、直列6気筒2.2ℓ エンジンを積む2.2iというモデルだった。ちなみに現在日本では2.5iと3.0siの2車種がラインナップされていて、新車の2.2iは存在しない。

走行距離3.1万kmほどになるこの2.2i、電動トップとレザーシート、それに18インチのホイール&タイヤはオプションで装備したものだった。Z4に試乗しているとき急に雨が降り出し、途中でトップを上げる羽目に陥ったが、そんなときに電動トップは本当にありがたい。

それはさておき、2.2ℓ 6気筒は170psと21.4mkgを発生、5段ATを介して1380kgの車重を不足のない勢いで気持ちよく引っ張り上げる。

あくまで滑らかなストレート6の回転感と、これまたスムーズなATのシフトは、いかにもBMWのパワーユニットらしい。

ところがその一方で、そのシャシーにまつわるドライビング感覚はいささかBMWらしからぬものだったが、その要因は独特のコクピット配置にある。BMWのスポーツモデルは通常セダンもしくはそのクーペバージョンがベースだから、ドライバーはホイールベースのほぼ中央に座っている。ところがZ4はまるで古典的なブリティッシュスポーツ、例えばこれもMGAやスーパーセヴンのように、ドライバーがリアアクスルの直前に座る配置を採っている。したがって、ステアリングを切り込んだときに、ドライバーより遥かに前に位置する前輪が向きを変える感覚は通常のBMWとは異質なものだし、不整路ではリアアクスルから直接的な突き上げを食らう乗り心地も、BMWらしからぬものだ。つまりZ4は、その操縦感覚においてBMWの異端児であり、今回の3台のロードスターのなかでも、取り分け異質なドライビングフィールを感じさせるクルマだった。

Market Information

Mercedes-Benz SLK



マクラーレン・メルセデスの“シルバー・アロー”を取り入れた顔を持つ現行型SLKは、2004年にフルモデルチェンジ

をうけた2代目となる。昨年2月にはエントリーモデルのSLK200コンプレッサーも登場した。注目したのは約66万円でAMGスポーツパッケージがオプションで装着できるSLK350。白と黒は熱い視線を二分する人気カラーだが、シルバーの個体はマーケットの中でもボリュームが厚く狙いやすい。登場から2年が経過してそろそろタマ数が増えてきたものの、未だ流通の中心は先代の170系だ。中でもSLK230は流通量も人気も独占状態という。

SLK認定中古車の相場の目安				単位:万円
171系	新車価格	2005	2004	
SLK200コンプレッサー	552	—	—	
SLK280	615	475～500	—	
SLK350	722	565～545	530～500	

取材協力:タイムラー・クライスラー日本 K 0120-598106
※実際の価格は状態と走行距離によって1台ずつ異なるので注意

Alfa Romeo Spider



4灯式ヘッドライトの個性的なフェイスを持つ先代スパイダーは1996年にデビュー。GTVをベースにしたオープンボディ

は、実用車不要族のファーストカーとして選ばれるケースが多いからか、購入に際して最重要視されるのは内外装のカラーの組み合わせだという。ベージュや赤など“黒以外”のレザーシートに適した赤や黒の外装色に引き合いが集中するが、探しやすいのは外装色が赤のV6モデル。一方、昨年10月にデビューした現行型スパイダーはブレラがベース。登場から半年が経過し、そろそろデモカー落ちの高品質車が市場に現れるだろう。

先代Alfa Spider認定中古車の相場の目安				単位:万円
	2006	2005	2004	2003
2.0TS	310	280	250	—
3.2V6 24V	360	330	300	270

取材協力:アルファ・ロメオ田園調布アブルードカーセンター Tel.03-3721-1565
※実際の価格は状態と走行距離によって1台ずつ異なるので注意

BMWがなぜこれほど古典的なブリティッシュスポーツ風のドライビングポジションにこだわったのかは不明だが、結果として同じフロントエンジン後輪駆動のメルセデスSLKと異なるだけでなく、ミドエンジンのボルシェ・ボクスターとはまったく正反対といえるドライビング感覚を備えるに至ったのが面白い。しかもZ4は、そのドライビング感覚ゆえか独特のファンを数多く掴んでいる様子だから、BMWが採った個性的なドライビングスタイルのデザインは、間違っていなかったというべきだろう。

それにしても、SLKとスパイダーとZ4、いずれもフロントにエンジンを搭載するオープン2シーターのスポーツカーでありながら、互いにこれほど異なるドライビング感覚を実現しているのが興味深い。どれが自分のドライビングスタイルにイチバン心地好くフィットするかを見極めることが、おとなのロードスター乗りに最初に課せられた試練ではないだろうか。それさえ適切に決まれば、あとはロードスターと過ごす悦楽の日々がアナタを待っている……。

BMW Z4 Roadster



ロングノーズ&ショートデッキの古典的なロードスターの代表格、Z4。昨年4月のマイナーチェンジで、エンジンやトランス

ミッションに変更を受け、また全モデルに10秒で開閉可能な電動ソフトトップを採用した。オーダー時に内外装の自由なカラー選択ができるモデルだけに、マーケットには様々なカラーが揃うが、ここでも人気は白と黒。流通量は2.5iが主体で、200万円台の車両も出回っているようだ。右ハンドル車でレザーパッケージ／電動ソフトトップ／キセノンライトを備える望ましい個体に出会ったら、入手しておいて損はないだろう。

Z4認定中古車の相場の目安				単位:万円	
	新車価格	2006	2005	2004	2003
2.2i (423)		350	330	320	300
2.5i 443		380	350	320	280
3.0i (594)		430	395	380	370
3.0si 594		510	—	—	—

※SMGIはこれに10万円アップした価格となる。
取材協力:メトロポリタンBMW大和アブルードカーセンター Tel.046-269-7278
※実際の価格は状態と走行距離によって1台ずつ異なるので注意