

イタ・フラ車 専門ショップの イケメン社長が BMW 630iに試乗。

【対談】成瀬健吾 (コレツィオーネ代表取締役) × 野田義彦 (小誌編集長)

あらゆる世代のフェラーリ/マセラティ/アルファなどのスポーツカーに接しているイタ・フラ車専門ショップの社長に、ほとんど乗る機会のないBMW630iに試乗してもらった。イタ車が好きで、それを仕事にまでしている生粋のイタ車党にとって、ドイツを代表するGTクーペはどんなクルマに映ったのか？ 迎え撃つのは無党派の小誌編集長だ。



成瀬 試乗してみてBMWの進化には改めて驚かされました。昔の面影はまったくないですね。

野田 特にクリス・バンブルがデザインを統括するようになってからのモデルでは、変化の幅が大きくなっていると思います。ちなみに成瀬さんがイメージするBMWってどの世代のクルマなのですか？

成瀬 E30やE34とか。

野田 なんと……、古いですね。BMWにとって、あの頃のモデルはすでにクラシックカーの領域ですよ。さて、とりあえずスタイリングとインテリアの印象から訊いていきましょうか。

成瀬 ボディのデザインに関しては、人それぞれの好みがあるでしょうから何とも言えないですけど、このインテリアってどうなのでしょうね。例えば、新車価格とボディサイズが同じようなポジションにいるマセラティと比較してみてください。いくらなんでも味気ない気がしませんか？

野田 イタ車党にとっては理解できない雰囲気なのかもしれませんが、これがBMW、というドイツ車なんです。伝統的に華やかな演出は施さないので、機能的でまじめなデザインです。パセリシートに女性を乗せるか、

ビジネスのために使うか、根本的なコンセプトがマセラティとは異なっているわけです。

成瀬 なるほど。でも、高級車なのだから、より高級に見せようとしているマセラティの考え方が自然なような気がしますけれど……。

野田 僕は630iのインテリアって、シブくてイケてると思いますよ。六本木ヒルズではなくて、丸の内みたいな感じが落ち着くじゃないですか。このままだと、インテリアの話で予定している頁が埋まってしまいそうですから、次の話題に進みましょう。走行感覚はいかがでしたか？

630iはドライバーまで制御する!?

成瀬 ひと言で言えば、高級な革靴という印象を受けました。

野田 つまり、スポーツをやる気にはならないということですか？

成瀬 そうですね。たしかに、走る/曲がる/止まるというクルマの基本的な部分は非常によくできていると思います。ステアリングホイールから手を離れた状態でフルブレーキングを試みて

もまっすぐ止まりますし、コーナーではクリッピングポイントの前でアクセルペダルを踏み込んでも、4輪がグリップしたままゴーカートのように曲がっていきます。安全で、しかも優れたドライビングプレジャーを持つGTクーペなのですが、自分の意思までクルマに制御されているような感覚になりました。少なくとも、コーナーを攻めてやろうという気にはならなかったですね。

野田 最先端の電子制御テクノロジーを持つBMWですから、そんな感じを抱かせるのかもしれない。エンジン、サスペンション、トランスミッションなどには最新技術が投入されています。

成瀬 どんな運転技術の人が乗っても、速く安全に目的地まで連れて行くように調教されてい





左はBMW 630i、右はマセラティ 3200GT。両車ともGTクーペというカテゴリーに入るものの、インテリアを目指す方向の違いがわかりやすいカタチで表現されている。BMW 630iの新車価格は877万円。認定中古車の場合、700万円台中盤～後半が平均価格帯になる。

るのでしょうか。

野田 そんなフィーリングをイタ車党は冷たくてサイボーグみたいと言うわけですが、いっぽうでドイツ車党は、クールで頼れるヤツと称賛するわけです。

イタ車党を屈服させる足

成瀬 ところで、BMWのストレート・シックスって、E30やE34の頃に比べると別物のようなフィーリングになりましたね。

野田 刺激性はなくなりましたが、断然スムーズに、そして力強くなっていると思います。ちなみに630iに搭載される3リッター直6は、258ps/30.6mkgを叩き出します。サスペンションはどうです？ 最近のBMWは足がすごくいい。個人的には世界屈指のサスペンションだと評価しています。街中では硬すぎると言う人もいますが、そういう方はトヨタ・クラウンやレクサス LSに乗るべきです。

成瀬 編集長の言うとおり、サスペンションはマセラティもフェラーリも敵わないと思いました。すごくいいですね。コーナーでもロールが抑えられていて、スッと鼻先が入っていくじゃないですか。僕も硬すぎるとは思いません。あと、ボディの剛性感。これは、イタ車が逆立ちしても……(笑)。

野田 サスペンションとボディの剛性感に関しては、素直にイタリア製スポーツカーの負けを認めるわけですね。

成瀬 でも、古いアルファ・ロメオなどの場合は、ボディの緩さも気持ちいい部分なのですけ

れど(笑)。

野田 コーナーを攻めていると、ボディが振れているのが体感できますから貴重です(笑)。ところで、センターコンソールに設置されているコマンドは使ってみましたか？

成瀬 カチカチやっってはみましたが、僕はアナログ人間なので最後までほとんどわかりませんでした。それどころか、ウィンカーレバーを戻す時に逆方向に出してしまったりして。最近のBMWのウィンカーレバーって、あの方式なのですか？

野田 少なくともBMWでは主流になりつつあります。

成瀬 とても馴染めそうにはありません(笑)。

GTクーペの仕事

野田 さて、我々がBMW 630iのライバルに指名したのはマセラティのクーペです。たまたま、コレツィオーネには01年式3200GTがありますが、成瀬さんはどちらに魅力を感じますか……。なんて訊くと、イタ車党としてはもちろんマセラティのすべてがいいということになりますか(笑)。

成瀬 スタイリングとインテリア、そして走らせた時のインパクトは3200GTに軍配を上げます。ただし、高速道路をハイスビ

ードで巡航するというGTクーペ本来の姿は630iにあるのでしょうか。大阪まで行く時には、僕も迷わず630iのキーを持ちます(笑)。

野田 価格帯やスペックが似ているというだけで勝手にライバルにしてしまいましたが、630iと3200GTで迷う人はいないのかもしれない。

成瀬 ビジネスで長距離を走ることの多い人はBMW 630i。遊びと割り切ってセカンドカーにする方はマセラティ 3200GTなのでしょう。

野田 ビジネスマンズ・エクスプレスとデートカーですね。どちらもフェラーリとポルシェ911が弱い部分をしっかりカバーしていますから、並行して所有するのもあります。

成瀬 特にこのBMW630iというクルマ。目指す方向に振り切っているところにカッコよさがあるのだと思います。フェラーリやポルシェ911よりスーツ姿の似合うGTクーペです。

Text:野田義彦/Photo:丸山博人



マセラティ/フェラーリ/アルファなどのスポーツカーが並ぶイタ・フラ車専門ショップの展示場に割って入ったBMW 630i。ボリューム感のある個性的なスタイリングは、どんな高級イタリア車と比較しても貫録負けすることはない。写真・右のクルマはコレツィオーネがストックしていた01年式のマセラティ 3200GT。走行1.3万kmで598万円のプライスタグを付ける。取材協力:コレツィオーネ世田谷店(Tel.03-5758-7007)