

Takumi Yoshida
吉田 匠
モータージャーナリスト

Jiro Sasame
笹目 二郎
モータージャーナリスト

Satoshi Ikezawa
池沢 早人 師
漫画家

歴代 V 8 モデル

Yes! No!

V8 ミドエンジン・フェラーリと言えば、現行の F430 を除くと、これまで主に 5 つのモデルがリリースされています。

もちろん、308 から 360 モデナまでどれも中古車として手に入れることが可能です。

でも相手はスーパーカー。恋は盲目などと言いますし、弱点もしっかり把握したうえで夢のフェラーリ選びを開始したいものですね。

で、まずは 7 人の専門家にズバリ白黒つけてもらうことにしましょう。

Souichi Shimizu
清水 草一
モータージャーナリスト

Yasuyuki Morino
森野 恭行
モータージャーナリスト

Kouki Ishibashi
石橋 幸樹
モータージャーナリスト

Kengo Naruse
成瀬 健吾
コレクター 代表取締役



T.M



T.M



T.M



M.A



B.G

308



Photo: 松本高好



Takumi Yoshida 吉田 匠

ライトウェイトの気持ちよさと、快適至極な乗り心地

308 は最初の V8 ミッドエンジン・フェラーリで、V6 のディーノ 246GT の後継モデルとしてデビューしたのは 1975 年秋のこと。それから数ヵ月後の 76 年春、308GTB の初期モデルで東京から箱根まで往復したのが、僕の V8 フェラー

リの初体験だった。たぶん日本で最も早い時期に V8 フェラーリを操縦した人間の一人だろう。初期型 GTB は FRP ボディのため車重が軽いのが Yes。スタイリング、エンジン音、驚くほど当たりがソフトで快適な乗り心地も Yes だった。

No

岩を踏むように重いクラッチペダル

初期型はすでに 30 年以上も前のクルマだから、特にボディに関して、程度のいい個体と巡り合うのが難しいのが最大の No だろう。さらに、歴代 V8 フェラーリのなかで最もパワーが低いにもかかわらず、特に初期型は岩を踏むように重いク

ラッチペダルも No。タイトコーナーをパワーオンで攻めるとアンダーステアが強く顔を出し、スロットルを緩めると今度は比較的簡単にテールが流れる、ややトリッキーなハンドリングも 308 の No のひとつではないかと思う。

ピニンファリーナの傑作！

Yasuyuki Morino 森野恭行

美しさや色気と、スポーツカーらしいカッコよさ、精悍さをバランスさせたスタイルは、間違いなくピニンファリーナの傑作の1つ。ベルトーネが手がけた同世代の308GT4とは対照的に、じつにチャームिंग。憧れの存在として、今もボクの脳裏に焼き付いている。

手造りの表面パネルは価値あり

Jiro Sasame 笹目二朗

ボディスタイリングと軽量ボディが魅力。初期にはFRP製ボディもあった。ふくよかな抑揚をもち、複雑で凹凸の激しい表面パネルも、量産を拒む特殊な手造りゆえでありそこに価値がある。動力性能としてはさして目ざましくはないが気にならない。



スレンダーなボディは若い頃の夏木マリ

Yukihiko Ishibashi 石橋幸樹

なんといっても70年代オーラ出まくりのスレンダーなボディ。若い頃の夏木マリみたいに扱いつらうさうさだとチャームिंगなことこの上ない。加えて、軽い車重に伴うヒラリヒラリとした運動性能も現代のフェラーリには望み得ないアドバンテージでしょうね。

安く買いたいのならこれに決まり！

Kengo Naruse 成瀬健吾

コンディションのいい個体でも、フェラーリには買い得感が高いことがポイント。クラシカルな雰囲気の色濃く残すスタイリングと乗り味を味わう代価としては、バーゲンプライスだと思います。また、ギアの選びかたなど、ドライバーの技量が走りそのまま反映されるのもスポーツカーらしくてYESですよね。

クアトロヴァルヴォレがいい

Satoshi Ikezawa 池沢早人師

かつてクアトロヴァルヴォレに乗っていたことがある。なにより素直な、美しいボディラインがYES。いま乗るにしても、性能と味わいのバランスでこれがおすすめだと思うよ。

落とし甲斐のあるスバラシイ美少女！

Souichi Shimizu 清水草一

非常にコンパクトで、しかも美しいボディラインを持つ308は、はかない美少女の風情がある。しかし乗れば、そこは男の鉄火場。男がなんとかしてやらねば、ちゃんと動いてくれない。本当にスバラシイ。

遅いんだ、今や

Satoshi Ikezawa 池沢早人師

くれぐれも性能そのものに期待してはいけない。最近のフェラーリと乗り比べたりすると、かなりガックリくることは間違いない。

メンテナンスは手間と時間が必要

Kengo Naruse 成瀬健吾

パーツの供給とメンテナンス性には「難あり」のクルマであることは間違いありません。特に冷却水のサブタンクなど、入るまでに時間のかかる部品も出始めています。ですから、サーキット走行が趣味の方には向かないモデルなのではないでしょうか。



速さと官能性はもの足りないかも

Yasuyuki Morino 森野恭行

排ガス対策の呪縛に苦しめられていた時代のフェラーリ。後期のクアトロヴァルヴォレでも馬力荷重は5.5kg / ps以上で、現実の速さや、高回転の官能性はもう1つの感がある。

フェラーリ様にNOはない

Souichi Shimizu 清水草一

シートに対するペダル類やハンドルの位置関係

Jiro Sasame 笹目二朗

ドライビングポジションと言うか、シートに対するペダル類やハンドル位置などが人間的ではない。オリジナルを尊ぶのも良いがしっかり乗るのには修正が必要。

308GTS

エンジン__V型8気筒DOHC 2926cc 81.0×71.0mm 8.6:1 235ps / 6800rpm 25.5mkg / 5500rpm トランスミッション__5段MT ボディ__4390×1730×1120mm W / B 2340mm 1420kg タイヤ__205/70VR14 新車価格__1393万円

*ユーズドカー・マーケット情報

308GTB / GTSのデビューは75年だった。81年にキャブレターからインジェクション仕様に代わり、82年には1気筒につき4バルブのシリンダーヘッドを持つクアトロヴァルヴォレが登場していることを覚えておきたいだろう。最終型でも20数年落ちとなるから、ミント・コンディションの個体に巡り合うには運も必要になる。300万円台でロック・オン可能だが、希少な極上モノには500万円以上の値が付く。

328



Photo: 丸山博人



Takumi Yoshida 吉田 匠

308 を凌ぐ走りの余裕と速さ

328 は 308 の発展モデルで、308 の途中から気筒当たり 4 バルブになった V8 エンジンを 3ℓ から 3.2ℓ に拡大、パワーとトルクを増強すると同時に、ボディにもフェイスリフトを施したクルマだった。したがってその最大の Yes は、

走りに一段と余裕が出ると同時に、絶対的な速さも 308 を明確に凌ぐようになったこと。さらに 16 インチ径のタイヤを採用した恩恵もあって、308 より一段と安定したハンドリングを手に入れたのも Yes な部分だといえる。

No

テスタロッサの影響が見え隠れするスタイリング

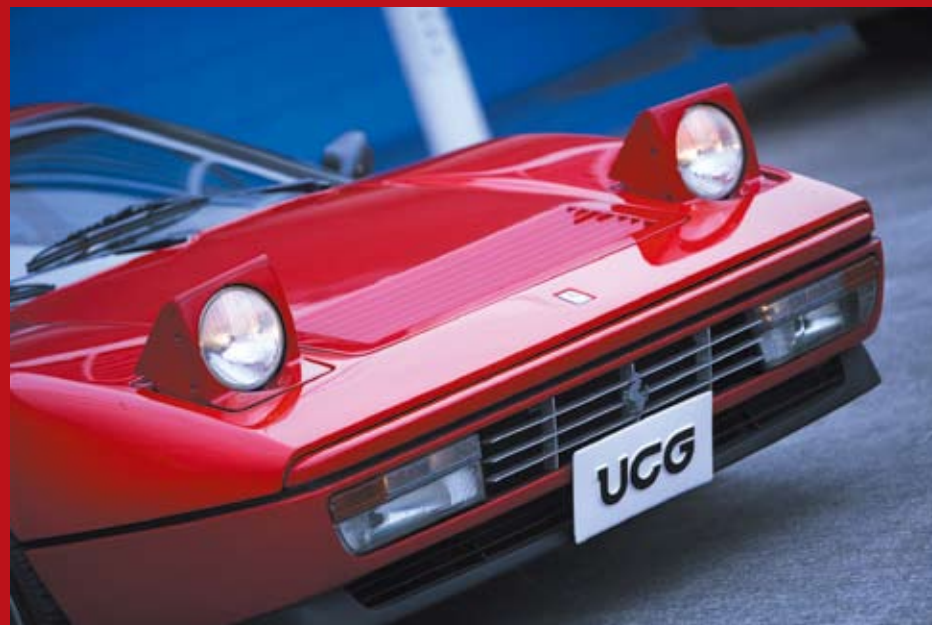
308 と比べる限り、328 に性能的に No な部分は見出し難いが、感覚的な領域にまで踏み込むと、それなりに No なポイントも出現する。そのひとつはボディスタイリングで、同時代のテスタロッサの影響と思われるスクエアなグリルを与え

られたフロントスタイルなど、人によっては一段とスリムでシャープな 308 のそれと比べて No とするかもしれない。もうひとつの No は、ハンドリングの安定感を得た代わりに、308 の軽快さを若干失った身のこなしだろうか。

スタイリングは秀作と評価したい

Jiro Sasame 笹目 二朗

ボディスタイリングは 308 と同様に魅力。ミッドシップ・フェラーリとしてコンパクトに纏まった秀作。今のモデルは大き過ぎる。この時代のダンパーは KONI が使われており、2 回転で出荷されているから、あと半回転締め込む余地を残している。ヘンな物に交換する前に試す価値はある。



公道でもアクセルペダルを踏み込めるフェラーリ

Kengo Naruse 成瀬 健吾

個人的には最も好きなモデルです。スタイリング、ダイレクトなドライビングフィール、手頃なボディサイズ、比較的安価なメインテナンス費用など、このスペースでは語り切れないほど YES な部分があります。普通の人でも自分の手でフェラーリをコントロールしている感覚が味わえる V8 モデルですよね。何より公道で楽しめるのが YES！

向上したパフォーマンスと刺激的なサウンド

Yasuyuki Morino 森野 恭行

排気量アップで確実にパフォーマンスが向上。中高回転域で奏でるサウンドも刺激的で、「フェラーリに乗ってるんだ!」という感動に震えたのを、今でも鮮烈に記憶している。コンパクトなボディも、12 気筒モデルや後世の V8 モデルには求められない大きな美点。

貴婦人を想起させるスタイリング

Souichi Shimizu 清水 草一

308 と同じく、非常にコンパクトで、さらに完成度の高いスタイリングは、貴婦人そのもの。スーパーカーの風情満点だ。それでいて彼女を速く走らせるためには、男の度量とテクニックがいる。最高です。

スタイリングが最高！

Satoshi Ikezawa 池沢 早人 師

308 と同じく、美しいボディラインがなによりの魅力だろう。

スタイリングに尽きる！

Yukihiko Oshibashi 石橋 幸樹

やっぱり、スタイリング。308 とは少し違って、むしろ 365 とか 512 に一脈通じるようなアイコンが散りばめられているところ。スパイダーのトップを外して走った時の音や空気の流れ、適度な開放感。指を差し込むドアノブもちょっぴりエロくて大好きです。

速さを求めちゃいけない

Satoshi Ikezawa 池沢 早人 師

308 と同じく、飛ばしてどうのこうのというクルマではない。初めてのフェラーリなら、そして絶対的なスピードを楽しむなら 348 以降のモデルにしておいたほうが無難だ。

重いクラッチペダルと温まらないと入らないギア

Jiro Sasame 笹目 二朗

踏力の重いクラッチとオイルが温まらないと入らないギアが現代人には嫌われるかも。しっかりウォームアップする必要がある。



重いステアリングやクラッチと冷間時に入りにくいギア

Yasuyuki Morino 森野 恭行

操・保舵力とクラッチの重さ、冷間時のシフトの入りの悪さに苦労をした思い出がある。ステアポストが立ち気味のドラボジも独特だ。そんなクセの強さも……フェラーリらしい!?

フェラーリ様に NO はない

Souichi Shimizu 清水 草一

308 同様、維持していくのはたいへんなモデル

Yukihiko Oshibashi 石橋 幸樹

ほぼ 308 と同じで、機械的な完成度の低さから生じるメンテナンス性の悪さや、精度の低いパーツ&メカ。そのため「オチオチ遠出も出来ない気がする」こと。ノーマルマフラーの眠たい音。A ピラーの付け根と角度と太さが視界の邪魔（308 も）になるかも。

328GTB

エンジン__V 型 8 気筒 DOHC 3185cc 83.0×73.6mm 9.8:1 270ps / 7000rpm 31.0mkg / 5500rpm トランスミッション__5 段 MT ボディ__4285×1755×1120mm W / B 2350mm 1400kg タイヤ__ (F) 205/55VR16 (R) 225/50VR16 新車価格__1587 万円

*ユーズドカー・マーケット情報

328 は新車販売がバブル景気に沸いていた時代とオーバーラップするため、かなりの数が上陸を果たしている。ゆえに、現在もありと探しやすいモデルと言えるだろう。相場は 450 万円付近から 1000 万円前後が目安。タルガトップの GTS より 100 ～ 200 万円高くなるベルリネッタ（GTB）の平均価格帯は 700 万円前後。つまり程度がそこそこの GTS なら 500 万円付近から狙えるわけだ。程度のいい個体は激減中。

348



Photo: 松本高好



Takumi Yoshida 吉田 匠

モダンになったルックスと剛性の上がったボディ

308、328とはまるで異なる構造のボディ／シャシーが与えられ、エンジンも3.4ℓに拡大されると同時に縦置きに変更された最初のモデルが348だ。だから、今やクラシックと呼びたい308や328に対して、ぐっとモダンなデザイ

ンを与えられたピニンファリーナのスタイリングもモダン派にはYesなポイントだろう。と同時に、308、328系より剛性の上がったボディ、左右方向に確実に広がったコクピットもYes。後の355よりぐっと手頃な中古価格もYesだ。

No

低中速域での細いトルク

3.4ℓ V8は低回転から踏んでも確実に反応するフレキシビリティを備えている反面、中速以下のトルクが細く、速く走ろうとすると5段MTを駆使して高回転を保つ必要があるところも、人によってはYesかもしれないが、一般的にはNo

なポイントだろう。初期型では高速での直進性が不足していたのもNoなポイントのひとつだし、ワインディングロードを攻めるとフロントの接地感が心許なくなる傾向があるのも、Noのひとつだといえるかもしれない。

マフラー交換で手に入る F1 サウンド

Souichi Shimizu 清水草一

エンジン縦置き、ミッション横置きミッドシップという、志の高い設計は、マフラー交換によって F1 サウンドを奏でる。ミニテストロッサとも言うべき迫力あるスタイリング。男が死を覚悟しつつ操縦できるマシンだ。

シャープな運動性能は圧巻！

Yukihiro Ishibashi 石橋幸樹

ちょっと重たい F3 みたいなシャープさのある運動性能。速く走りたい気持ちにじっくりくるギアスケジュール。ボディサイドのスリットと、きりりと立ったサイドミラーを見ると、ピニンファリーナ万歳と叫びたい。マフラーを交換するといきなりすごい音になるところも！



スーパーカーらしい動力性能とフィーリング

Yasuyuki Morino 森野恭行

横から縦に変わったエンジン配置は、設計&性能面での大きな進化。実際のパフォーマンスやフィーリングからも、308 & 328 よりひとクラス上のスーパーカーに成長したことが実感できる。フルオープンスパイダーが加わったことも、見逃せない魅力の1つだ。

普通に走らせることができるようになった

Jiro Sasame 笹目二郎

ラジエターが後方に移ってオーバーヒートとは無縁になったし、ウォームアップも早くなった。エンジンが縦置きになって、高回転時のジャイロトルクによる操縦安定性への影響が少なくなった。

ぜひキダスペシャルを！

Satoshi Ikezawa 池沢早人師

ノーマルはたいしたことないけど、キダスペシャル・マフラーと組み合わせると歴代 V8 フェラーリ中で最高のサウンドになる。その魅力はケーニッヒマフラーを装着したテストロッサにも匹敵。

あの V12 モデルに似ているスタイルは好みじゃない！

Yasuyuki Morino 森野恭行

テストロッサ風のデザイン、大型化したボディサイズは、基本的にコンパクトなスポーツカーを好むボクとしてはうれしくないポイント。デザインもちょっと荒削りな印象だ。

問題は維持費

Kengo Naruse 成瀬健吾

クルマの価格に対して、メンテナンス費用が高いということに尽きるのではないのでしょうか。特にタイミングベルト交換はたいへんですね。また、エアコンユニットなど、手に入りにくい状況のパーツもあります。

危ういコーナリング感覚

Satoshi Ikezawa 池沢早人師

とくに初期型はハンドリング特性が唐突で、オーバーステアに手を焼いた記憶あり。直進性の悪さも問題。全体的に未完成な印象で、ぼくは半年で手放してしまった。



トランスミッションとブレーキ

Yukihiro Ishibashi 石橋幸樹

個体差がありすぎるギアボックス。すぐに溶けるインテリア。（使い勝手や、コンフォート性能を犠牲にした）直裁的すぎるエンジニアリング。F3 っぽいのに、サーキット走るとすぐにフェードしちゃうブレーキは、オマエは 308 か ?! って突っ込みたいくらいです（笑）。

リスキーなコーナリング

Jiro Sasame 笹目二郎

もはや後輪荷重はテストロッサに匹敵、回り始めるとリアエンジン車並にスピンに至る挙動も速い、コーナーを攻めるのは程々に。初期には T 配置のギアボックスに問題もあったが対策された。

フェラーリ様に NO はない

Souichi Shimizu 清水草一

348tb

エンジン__V 型 8 気筒 DOHC 3405cc 85.0×75.0mm 10.4:1 300ps / 7000rpm 31.6mkg / 4000rpm トランスミッション__5 段 MT ボディ__4230×1895×1170mm W / B 2450mm 1500kg タイア__ (F) 215/50ZR17 (R) 255/45ZR17 新車価格__1700 万円

*ユーズドカー・マーケット情報

縦置きのパワーユニットを採用して 89 年に登場した 348。本格的なデリバリーがバブル崩壊と重なり、しかもモデルライフが比較的短いこともあって 328 よりグッと流通量が少なくなる。価格の目安はタルガトップの ts / GTS が 400 万円台後半から 850 万円付近、ベルリネッタの tb / GTB は 500 万円付近から 900 万円。人気の高まっている 328 とは中古車価格の逆転減少が進行中。つまり狙い目ということ。

Yes!



Photo : 熱田 護

完成度の高いパワーユニットを始め「YES」満載！

355は348の進化発展型で、V8エンジンは気筒当たり5バルブの3.5ℓになって大幅にパワーアップされると同時に、中速以下のトルクが明らかに太くなって常用できる回転域が拡大されたのが顕著なYesのひとつ。MTの6段化、

パワーステアリングの採用、ハンドリングと乗り心地の洗練も、もちろん明確なYes。それに加えて後期型は、今日のスーパースポーツの多くが右へ倣いしている、豪放なエグゾーストサウンドを奏でようになった排気系もYesだ。



Takumi Yoshida 吉田 匠

No

ほとんど欠点のないモデル。強いてあげれば高値安定相場

355はメカニズムや操縦感覚の分野では、あまり明確なNoのポイントを持たないV8フェラーリだといえる。強いてあげるなら、355の途中から採用された2ペダルMTたるF1マチックの変速が、オートモードでは洗練に欠けていたこと

くらいか。ただし今日、中古車として見ると、程度のいい個体は1000万円を下らない高値安定のプライスが、買おうとする側にとっては明確なNoだろう。348をレトロ化したようなスタイリングが少し旧く見え始めたのもNoか。

クラシカルな フェラーリ・デザインの最終形 *Satoshi Ikezawa* 池沢早人師

ぼくらの年代にとって、フェラーリはこうでなくちゃ、というスタイルが YES。しかもコンパクトなサイズで、動きも素直。今も最高の V8 フェラーリだと思っている。ぼくは 2 台乗り継いだ。

すべてに惚れた！ 欲しい！！ *Yasuyuki Morino* 森野恭行

本気で「欲しい!」と惚れ込んだモデル。細部まで隙のない美しいスタイル、迫力のパフォーマンス、官能的な V8 サウンド、切れのいいハンドリング、入りのいい 6 段 MT、パワステ導入の恩恵で大きく向上した扱いやすさ……と、魅力を数え上げたらキリがない。



満足度は NO.1 か？ *Kengo Naruse* 成瀬健吾

非常に人気の高いモデルですね。つまり、市場が買っても後悔しないことを証明しているわけです。賛否両論あるでしょうが、私は、セミ AT の F1 とクラシカルな雰囲気を残すボディのデザインが YES だと考えます。ファースト・フェラーリとしてお勧めできるのも 355 です。

快樂のすべてがこのモデルにある！ 神の領域！！

Souichi Shimizu 清水草一

非の打ち所がほとんどないにもかかわらず、フェラーリ様が与えてくださる快樂のすべてがここにある。現代ではすでにそんなに速くはない加速性能の低さが、かえて男にヤル気を与えてくれる。

往年のミッドシップ・フェラーリ 最終進化型！？

Yukihiko Ishibashi 石橋幸樹

348 よりは大きくて重いけど、モデナよりは小さくて軽いこと。ボルシェでいえば、最後の空冷エンジンになった 993 みたいなポジション。つまり、「往年のミッドシップ・フェラーリ最終型」みたいな気分させてくれる商品性。わりとまとまなギアボックス。

スタイリングやメカニズムは 究極的な完成度だ！

Jiro Sasame 笹目二郎

328 や 348 に比べるとひと回り大きいけど、やはりスタイリングは魅力。エンジンルームも V12 が収まりそうなほど。スティール・ボディのミッドシップ・フェラーリとして究極的な完成車と言える。

基本的に NO はない。 強いて挙げるなら F1 マチック

Satoshi Ikezawa 池沢早人師

個人的に、ノーといえる部分はないと思う。ぼくは 308 から最新の F430 まですべての V8 フェラーリを買っているが、F355 に悪い想い出はない。ただし MT 車に限る。F1 マチックは魅力半減。

基本的にないですよ *Kengo Naruse* 成瀬健吾

これといって欠点のないモデルですよ。価格に見合う価値は充分すぎるくらいあります。でも個人的には、348 までのパワーアシストの付かないステアリング・フィールが好きですから、355 にパワステは必要なかったのではないかと、と思っています。スポーツカーらしいダイレクトな走行感覚を薄めているような気がするのです。

ない！ *Jiro Sasame* 笹目二郎

特に思い当たることなし。



初のセミ AT に複雑な思い *Yasuyuki Morino* 森野恭行

F1 マチック導入は一般的には「YES」の点だが、ミッドシップ・フェラーリに乗るハードルを下げたという点では複雑な思いもある。それは、買えなかった人間のひがみかも。

肥満気味に見えるスタイリング *Yukihiko Ishibashi* 石橋幸樹

348 より重たくて、鈍く見える「マーケットコンシャス」なデザイン。スパイダーはナヨナヨしていて、ミッションケースすら振れてるんじゃないかと勘ぐりたくなるほど。瑣末なところでは、ロッソ・クラシコのボディカラーが思いのほか似合わなかったこと。

フェラーリ様に NO はない *Souichi Shimizu* 清水草一

F355 ベルリネッタ

エンジン__V 型 8 気筒 DOHC 3495cc 85.0×77.0mm 11.0:1 380ps / 8200rpm 36.7mkg / 5800rpm トランスミッション__6 段 MT ボディ__4250×1900×1170mm W / B 2450mm 1440kg タイア__ (F) 225/40ZR18 (R) 265/40ZR18 新車価格__1550 万円

*ユーズドカー・マーケット情報

3.5ℓ の 5 バルブユニット / 6 段 MT とセミ AT の F1 / 電子制御可変ダンパーなどが与えられ一気に近代化が図られた 355。新車のセールスが好調だったこともあり流通量は比較的豊富だが、市場の評価が非常に高く相場は高値で安定していてなかなか落ちてこない。目安は GTS が 800 ～ 1200 万円、ベルリネッタは 1000 万円付近～ 1600 万円。走行距離の少ない個体は後継モデルの 360 モデナとオーバーラップする。

360 modena



Photo : 五條伴好



Takumi Yoshida 吉田 匠

剛性感の高いボディとミラーに映るリアのエアインテーク

F430へと続く、アルミスペースフレーム構造採用の新世代に踏み込んだ最初のモデルで、デビューは1999年。そのフレーム構造がもたらす、剛性感溢れるボディがまずYes。デビュー当初は若干違和感があったが、今では大いに魅力的

に見えるケン・オーストン時代のピニンファリーナによるスタイリングも、Yesだといえる。なかでも特に、フェンダーミラーに映るリアフェンダー頂上のエアインテークが、60年代の250LMを連想させるところが個人的には大いにYesだ。

No

若干落ち着きのない乗り心地

アルミスペースフレーム構造のボディは高い剛性感を実感させる一方で、アルミという素材独特の反発力を感じさせるため、乗り心地に若干落ち着かない感触があるのがNoのひとつ。最新モデルのF430が実現しているような、しっとりした乗

り心地を身につけて欲しいところだ。それにもうひとつ、コーナーを限界付近まで攻めていくと、前輪の接地感がいまいち頼りなくなってくところも、飛ばし屋にとっては360モデナのNoな部分のひとつかもしれない。

アルミボディに尽きる！ 一気に軽快感が増した

Jiro Sasame 笹目 二郎

アルミボディは軽量化に貢献、軽快感は一気に向上した。アップした最高速度に対して、直進安定性の見地からは適切な細い前輪のタイヤサイズも、コーナーではちょっと心もとない。それだけ真剣に高速対策した証でもある。が、やはり後期型は太くされて安心感を増したものの折衷案ではある。

加速の快感はエンツォ以上かもしれないぞ！

Souichi Shimizu 清水 草一

348 ほどわかりやすくはないが、厳密に言えば欠陥車。イイ女には欠点があるものだ。そこを含めて愛することを学べる、人生勉強にもなる最高にすばらしい V8 フェラーリ。加速感の高さはエンツォより上かもしれない。

高剛性化と軽量化を見事に両立させた

Yasuyuki Morino 森野 恭行

アルミモノコックボディの導入で、高剛性化と軽量化のバランス点を大きく引き上げた点が見所。ポテンシャルを確実に向上させることに成功した。もちろんサウンドも刺激性と官能性に富み、「スーパーカーを駆る」という特別な感動を、濃厚に味わわせてくれる。



異次元の世界に進化！

Yukihiko Ishibashi 石橋 幸樹

それまでのスモール・フェラーリとは世界も思想も完成度も、およそなにもかも違った場所にいるところ。それから、フィオラノの念力が届いているかのような高速安定性。その際、耳と下腹に響いてくる V8 が振り絞った「絶頂時の泣き叫ぶ声」。

性能の割に安い

Satoshi Ikezawa 池沢 早人師

誰でも気兼ねなく乗れる最初のフェラーリであることは間違いない。中古車価格も低めで買い得感がある。

突き抜けたスタイリングに 挑戦してほしかった

Yukihiko Ishibashi 石橋 幸樹

アクセルペダルとスロットルの間に感じる薄い膜のような隔絶感。これまでとは違った場所にいるはずなのに、まわりにそれが伝わりづらいスタイリング。そのうえ、大きいところ。ルカ社長の奥方が F1 マチックに乗ってることを想像すると、なんとなく萎える感じ（笑）。

ヌメツとしているボディライン

Yasuyuki Morino 森野 恭行

高くなった全高、伸びた全長、ヌメツとしたボディラインが醸し出す雲囲気は、ボクの美的感性からすると……ちょっとフェラーリらしくない。操安のバランスももう1つか！?



ボディが大きすぎた

Satoshi Ikezawa 池沢 早人師

絶対性能こそ最新の F430 と大差ないはずだが、操縦性はピーキーかつトリッキー。本気で飛ばすなら足回りのモディファイは欠かせない。ただしボディの大きさだけはどうにもならないよね。

フェラーリ様に NO はない

Souichi Shimizu 清水 草一

限界付近では一気に接地性を 失う傾向がある

Jiro Sasame 笹目 二郎

溶接アルミパネルは、製造時の熱による伸縮によるものか、異常なくらい部分的な強度を感じる。この固さゆえしなやかさが感じられず、限界付近では粘らずに一気に接地性を失う傾向があった。ゆえにサスペンション・セッティングで固め過ぎは凶。

360 モデナ

エンジン__V 型 8 気筒 DOHC 3586cc 85.0×79.0mm 11.0:1 400ps / 8500rpm 38.0mkg / 4750rpm トランスミッション__6 段 MT ボディ__4490×1925×1215mm W / B 2600mm 1430kg タイヤ__ (F) 215/45ZR18 (R) 275/40ZR18 新車価格__1610 万円

*ユーズドカー・マーケット情報

99 年にデビューした 360 モデナ。限定モデルを除くと、MT / セミ AT の F1 / スパイダー / F1 スパイダーが用意されていた。相場と人気は F430 が登場した 05 年以降も安定していて流通量も多い。価格は、1100 万円くらいがスタートラインで、上限は 1750 万円付近。オプションの付いたミント・コンディションの F1 などにはいまも新車とほぼ変わらないプライスタグが付けられる。ただし距離ののびている個体は若干安くなる傾向。