

エンジンは フェラーリ!?

自社で開発したパワーユニットを切り売りしない。そして、共同開発などには応じないこと。
これはスポーツカー・ブランドであるフェラーリの信念みたいなものである。
だからこそ、カリスマとしていまも君臨し続けているのだ。
ただし、例外が2度あった。ご存じのように、ランチア・ストラトスとランチア・テーマ 8・32 である。
また最近では、フェラーリの傘下に収まったマセラティにも跳ね馬の影が見え隠れする。
ここで紹介する2台のセダン、考えようによっては「4ドアのフェラーリ」と言ってもいいだろう。

Lancia Thema 8.32



Photo: 松本高好

Maserati Quattroporte

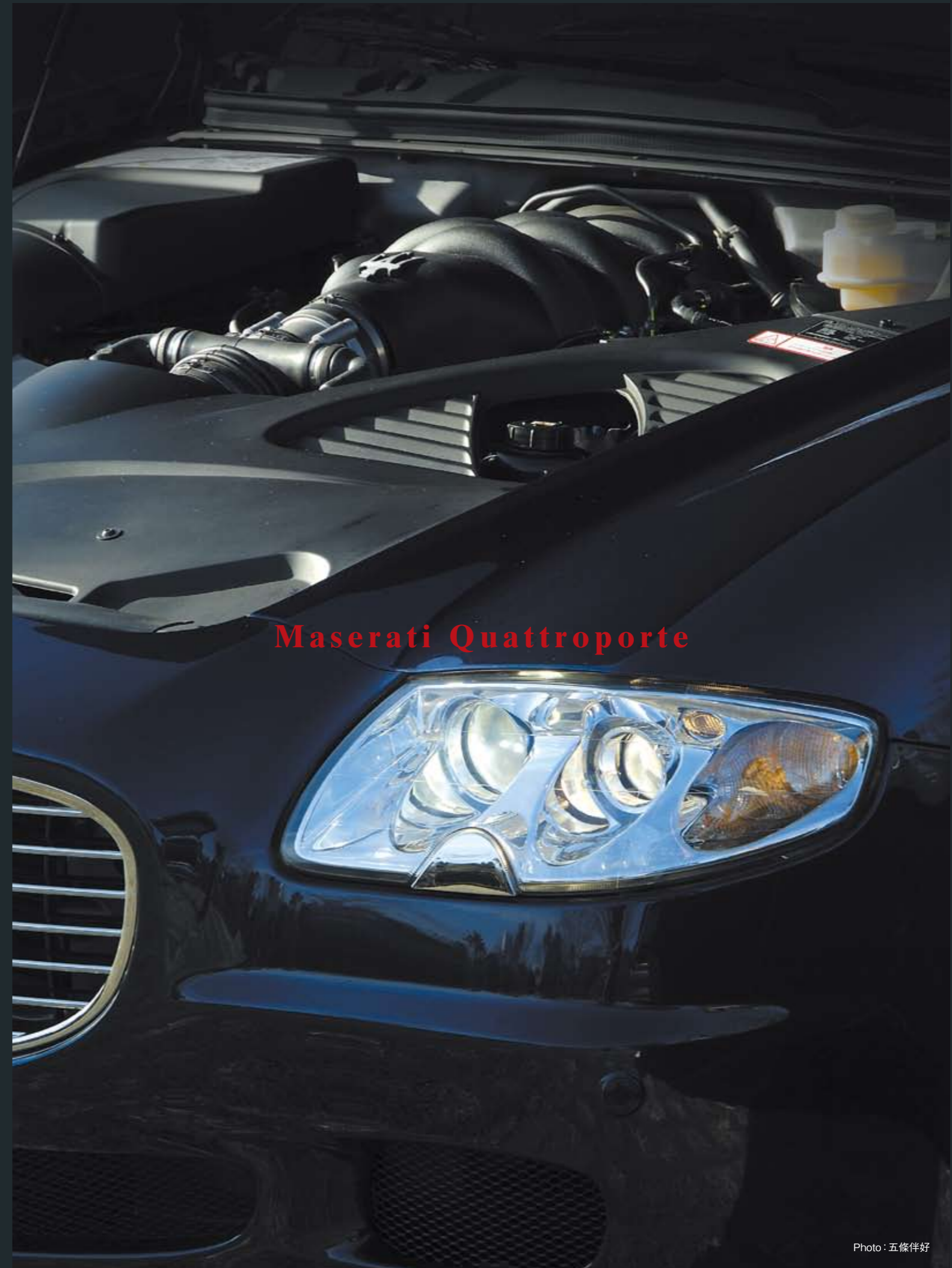


Photo: 五條伴好



マセラティ・クアトロポルテの正体



跳ね馬の紋章をつけたフェラーリと、三つ又の銚を紋章とするマセラティは、ご存じのように長らく宿敵の関係にあった。歴史が古いのは1926年創業のマセラティで、グランプリレースでの名声をひっさげて、最速ロードカーの製造に進出した点でも先輩に当たる。ランボルギーニが登場するまで、跳ね馬のライバルの第一勢力に位置したのがマセラティだ。

しかし、運命は数奇なもの。90年代に入って経営不振が深刻化したマセラティは、ついにフィアット傘下に収まることになった。そして97年に、かねてからグループ内にあったフェラーリとのカップ

リングが行なわれることになったのだ。主は跳ね馬、従は三つ又の銚。その関係は、昔からのファンには納得しづらい現実だったかも知れない。が、存亡の危機から脱するだけでなく、かつてないほどの活気をマセラティにもたらしたのだから、結果は大成功と言っていい。

そんなフェラーリとマセラティの愛の結晶は、01年発表のスパイダーに積まれて登場し、3200 GTから改名したマセラティ・クーペや、04年リリースの5代目クアトロポルテにも搭載された新世代のドライサンプV8ユニット。こいつの設計を手がけたのは……そう、フェラーリなの

だ。それを証明するのは、フェラーリF430が積む4.3ℓV8との数々の共通性。

低中回転域のスムーズさ、静かさも重視するマセラティはV8の定番である90度スロー、高回転での突き抜けるようなパワー感を追求するフェラーリは伝統の180度スローと、クランクの設計は大きく異なるが、92mmのボア径は共通だ。さらには、4カム32バルブヘッドの基本設計も同じ。つまり、より以上のパフォーマンスを獲得するため、マセラティV8を母体にストロークを1.2mm拡大し、64ccを増量したのがF430用ユニットと考えていいわけだ。





マセラティが1997年にフェラーリの傘下に入って以降初めてゼロから開発したモデルとなった5代目クアトロポルテ。上陸は04年2月だった。試乗車はコーンズ 東名横浜中古車センターから拝借した認定中古車のクアトロポルテ・エグゼクティブ GT のAT。搭載される4.2ℓ V8は401ps/47.0mkgの強大なパワーとトルクを叩き出す。6段ATを介して後輪を駆動。
車両協力=コーンズ 東名横浜中古車センター (07年式 クアトロポルテ・エグゼクティブ GT AT 走行2100km 価格1280万円) Tel.042-795-5910



逆の見方をすれば……フェラーリF430用とDNAを共有する、スーパーカー直系の心臓を与えられた異色のエグゼクティブ・スポーツサルーンがクアトロポルテということ。さらには、重量配分の適正化に大きく貢献するトランスアクスルレイアウト、デュオセレクトと呼ばれる6段オートメータドMT、スカイフック式電子制御サスペンションにも、フェラーリの技術やノウハウが存分に生かされている。

そしてスタイリングに注目すれば、クアトロポルテを手がけたのはピニンファリーナに在籍していた時代のケン・奥山氏。612スカリエッティも奥山氏の作品なのだから、ここにも強い共通性を見出すことができる。「フェラーリがつくった4ドアサ

ルーン」と言っても、過言ではないだろう。コンセプトカーとしてショーで発表されたモデルや、コーチビルダーが送り出した改造車の例はあったが、4ドア・フェラーリは長い間叶わなかった夢のクルマ。ほかの高級サルーンやスポーツサルーンとはまるで違うオーラを身に纏うのは、伝統あるマセラティのテイストだけでなく、跳ね馬の影が自然と見え隠れるからかも知れない。

とはいえ、姿形やメカニズムだけでフェラーリの直系と認めることに、意義を挟むファンも少なくはないはず。やはり、走りからも「跳ね馬」をイメージすることができなければ、「4ドアのフェラーリ」と呼ぶことはできない。

MDSかATか

まずは魂といえるエンジン。少し長めのクラッキングの後、「ファン」というハイトーンのサウンドを響かせて火が入る4.2ℓ V8は、本家本元ほど派手ではないが並みのスポーツサルーンとは異質の印象だ。で、スロットルを積極的に開けていけば……4000回転ほどで性格が明確に変わり、「フォーン」という快音をまき散らしながら、レヴカウンターは針はレッド表示の7500回転を目指して一気に駆け上がる。

実際のところは、MTベースのMDS（マセラティ・デュオ・セレクト）の場合も、ZF製6段オートマチックの場合も7000+aのところまでシフトアップが行なわれるのだが、「まさしくフェラーリ

エンジンのディチューン版」と言えるスポーティなパワーフィールや、官能的なサウンドを満喫することができる。

今の高級車界はパワーのバブル。AT用で401馬力/47.0mkgというクアトロポルテの性能も、驚くほどのものではなくなった。中には、パワーで軽々とこれを引き離す心臓を搭載するサルーンも存在するが、吹け上がりの軽快感、レスポンスの鋭敏さ、サウンドのゾクゾク感ではマセラティにはかなわない。MDSはもちろん、オートマチックでもシフトノダルを駆使すれば、ギョッと詰め込まれたそんな快感や興奮を存分に味わうことが可能だ。

しかも、クアトロポルテは単なる直線番長ではなく、コーナーでも鮮やかなフットワークを披露す

る。今回試乗したのは、19インチタイヤを履く豪華版エグゼクティブGTのオートマチック仕様だが、高級サルーンにふさわしい快適な乗り心地と、スポーツカーに迫る正確なハンドリングを見事に両立させていた。

さらに、専用サスペンションと20インチタイヤで武装したスポーツGTも選択できる。そこでMDS仕様を選べば、車重が40kg軽くなり、トランスアクスルの効能で前後重量配分が49:51から47:53に是正されるから、操縦性には一段と有利に働く。スカイフックサスをSPORTに設定したときの限界の高さ、ハンドリングの鋭さ、正確さは、5m超の全長と約2トンの車重を忘れさせるもので、ピュアスポーツの領域にある。

ちなみに、パドルシフトのレスポンスやキレ、加減速のダイレクト感ではMDSが優位に立つものの、発進の滑らかさや、変速の洗練度で上を行くのはやっぱりオートマチック。クアトロポルテの位置づけ、使われ方を考えれば、快適性能に振ったオートマチックを選ぶのが王道だ。

でも、あえてMDSのスポーツGTをセレクトして、「4ドアのフェラーリ」を味わい尽くすのもおもしろい。いずれにしても、ガレージのフェラーリの横に置いて、いちばん様になるサルーンは間違いなくクアトロポルテ!今日は跳ね馬にするか、それとも三つ又の鈴を駆るか……そんな悩みを抱えるオーナーをうらやましく思うのは、ボクだけではないはずだ。

Text: 森野恭行 / Photo: 五條伴好



柴田さん、なぜ “ランチア・フェラーリ” だったのですか？

フリーライターとして主に男性誌で活躍中の柴田 充氏は
ファッション、音楽、時計など

あらゆる男性系嗜好品について一家言を持つ。

もちろんクルマも例外ではなく

その愛車歴は尋常でない。

フェラーリのエンジンを搭載したランチア・テマ 8・32 との
健やかな？ 思い出を語ってもらった。



ランチアがテマのエンジンルームにフェラーリ 308 クアトロバルブヴォレ用ユニットを押し込むという離れ業を成し遂げて 86年に登場させた 8・32。その名は 8 気筒・32 バルブを表す。フロントに搭載される 3ℓ V8 は、当初 215ps・29.0mkg だったが、88年のマイナーチェンジで 200ps・26.8mkg にデチューンされている。5 段 MT を介して前輪を駆動。メーカー発表の最高速は 240km/h。現在の中古車相場は 100 万円台中盤から 200 万円台後半付近。流通量が激減している希少車だ。



イタリアのミラノに「アル・バザール」というセレクトショップがある。6 年前に知り合ったリーノさんはその店のオーナーだ。日本でも男性誌に登場したことから、いまはイタリアンファッションの伝道師のようになっている。

いつも感心するのはそのスタイルがいつも変わらないことだ。6 年前に撮った写真を見ても現在とほとんど変わらない。そんな話をすると、それはね、と秘密を教えてくれた。

「ホントに気に入ったら、まったく同じモノを 3 着買ってしまふんだよ」

それを聞いて合点がいった。リーノさんは、ジャケットにしてもいつも同じイメージだったので、よほど手入れがいいか、似たようなものを選んでいるのかと思っていた。だが、じつは同じジャケットを

3 枚持っていたのだ。イタリア人というとい派手さに目を奪われてしまいがちだが、その本当のダンディズムを知ったような気がした。

テマ 8・32 もそんなクルマだと思う。

フィアットグループの元総帥にしてイタリアを代表する伊達男、ジャンニ・アニエッリもプライベートカーとして愛用したといわれる。そんなエピソードにも魅かれて、平成 7 年から乗り始めた。当時はすでに生産終了となり、中古車の値頃感もあった。

個人的にはフェラーリにはほとんど興味がなかった。まずオーナーのセンスに馴染めなかった。服や髪形なら自分に合うかどうか多少は気にするものだろうが、日本のフェラーリ好きにはことクルマに対してその感性はないようだ。しかし、テマ

8・32 はこれ見よがしのフェラーリとは真逆のような存在であり、巷の赤い跳ね馬をせせら笑う 1 台に思えた。

実際に乗ってみると、伝え聞いていた都市伝説のような恐ろしいトラブルはなかった。秋田や京都への出張もこなしたし、幸いあの崎山自動車さんが親身になってくれたおかげで、メンテナンスや修理も手がからなかったし、懐もさほど痛まなかった。

それでも夏の暑さにはマイった。クルマの水温計がホントに動くものだと思ったのはこの時が初めてだ。いい気になってエアコンをつけておくと、走っていても針が右 45 度にズレる。我慢していると、汗をかいた背中にボルトローナ・フラウのレザーシートが情け容赦なくすいつく。冬との温度差もあっ

たせいか、しまいにはダッシュボードのレザーがめくれてしまい、張り直したほどだ。

気に入って乗っていたが、最後はあっけなく訪れた。雨の休日、目黒通りを走っていたところ、突然ヒューンと泣いてエンジンが死んでしまったのだ。仕方なく停車表示板を立て、片側 3 車線の真ん中に 停めたまま、キャリアカーが来るのを待っていた。雨を受けたその姿はとて美しく、ふさわしい最後だと思った。

知り合いのクルマ屋さんを手放してから一度様子を見にいったことがある。再会したテマ 8・32 は廃車置き場でも孤高だった。いま思えば、やはり 3 台手に入れれば良かった。

Text : 柴田 充

Photo : 松本高好、大沢つよし、柴田 充