

Our Motoring Story

UCGに携わる様々な人たちのプライベートカーライフを大公開。
1台に長く愛情を注ぐ人、次々に買い換えてフィールの違いを味わう人。
愛車とのつき合い方は千差万別なれど、それぞれみんな楽しんでいるようです。



2007 AUDI TT Coupé 2.0TFSI

中嶋光貴 __ 広告担当

社用車の入れ替えて、新たに相棒となった07年式のアウディTTクーペ 2.0TFSI。実は、認定中古車とじっくり付き合うのは初めてですね。しかも走行6500kmの極上モノ、というかほとんど新車みたいなクルマです。「どうせなら3.2クワトロにすればよかったのに」という声が聞こえてきそうですが、そのあたりは今回2頁を確保できたのでしっかりレポートします。これで広告の仕事も軽快に加速！となるんでしょうか……。



1992 Lancia Thema 8.32

野田義彦 __ 編集部

今月も2回ほど通勤に使用しただけという情けない状況が続いています。ゲレンデ・エクスプレスの座も家族の決議によりあっさりVWヴァンゴンに奪われてしまいました。トホホホ……。でも、メカニズムのほうは快調！社外品のマフラーは多少ポリウムが大きいものの、4000rpmあたりを超えると泣かせるソプラノを聴かせてくれます。その歌声が「売ろうかな」という雑念を吹き飛ばしてくれるわけです。



1989 Porsche 911 Carrera Clubsport

加納亨介 __ 編集部

前回のレポートはいつだったっけ？と調べてバックナンバーを出したら、昨年の11月号だった。なに書いたんだっけ？とちょっと読んでみたら、夏が暑くてたまんねえ、みたいな記事だった。で、今月は満を持して4ヵ月ぶりに1ページ確保……といってもべつだん報告すべきトラブルがあるわけではなく、なにごとかモディファイを施したわけでもない。実に淡々とした日常、平凡だけどシアワセな生活なの……みたいなゆったりとした心持ちです。



1995 Volkswagen Vanagon

野田義彦 __ 編集部

オドメーターの数字は16万4700km！快調に距離を重ねています。ところで、昨シーズンにテーマ8.32が装着していたスタッドレスタイヤを履かせました。同じ15インチなのですが、扁平率がちょっとだけ異なるためタイヤハウスに微妙な空間ができてしまっています。まっ、見た目問題ですからOKでしょう。ホイールキャップもめんどろなので取り付けていません。今年の夏はせめてアルミホイールくらい購入したいですね。

1991 BMW 535i 10th Anniversary

1991年式 BMW535i 10th アニバーサリー __ 走行距離 70,470km 2007年5月購入 (価格: 75万円)



腎臓疾患？ ではありません

今月は雪山に出掛けて、楽しい楽しい超低速ドロリの啓蒙なぞ……と思っていたがそれどころではなくなった。

すでに編集部ブログでちらりと触れたが、正月休みを信州で過ごすべく調布インターから中央高速に乗ったら、あれよあれよという間に水温計の針が左へと傾いた。国立府中あたりでそのことに気付き、日野バス停を通過するころにはブルーゾーンに突入。見事にオーバークールなのである。やむなく石川PAに立ち寄り、2分もアイドリングしていれば本来の水温に戻ることは確認したものの、とりえずキドニークリルの片方を塞いで本線に戻った。しかし効果なし。大型バスの後ろにへばり付いて風をよけ、登坂車線にまでお供して談合坂SAに駆け込み、今度は左右とも塞ぐ。哀れ腎臓全滅である。するとブルーゾーンを辛うじて脱したものの、当然ながら目的地に近づくにつ

れ外気温は下がり、小淵沢あたりではすっかり氷点下。再び水温がブルーゾーンに突入し、今度は巨大トレーラーの背後で肅々と走ってようやく目的地にたどり着いた、というのが上の写真である。

この旧式な“シルキーシックス”搭載車を買うにあたり最も心配したのは、言うまでもなく夏のオーバーヒート。しかしそれは杞憂に終わり、なんなく夏を乗り越えた……と思ったらこの有様なのだ。都市部では、つまりストップ・アンド・ゴーを繰り返す状況ではなんら問題はない。異常をきたすのは寒くて空いた高速道路だけだ。たぶんサーモスタットなのだろうが、そもそも水温計が壊れてんじゃね？ みたいな怖いことを言う人もいて、気がでないのだった。

ば問題なし。なのでまだ修理には出していない。この号が校了したら、BMW天王洲サービスセンターに持ち込んで診てもらおう。実はほかにもヤバそうところがあるので……乞うご期待。

Text: 加納亨介



氷点下の中央高速を100キロ巡航中のメーターパネル。右端が水温計で、針がブルーゾーンにタッチするほど下がっている。オーバーヒートと同様にエンジンに良くないうえ、精神衛生上もよろしくない。

2007 AUDI TT Coupé 2.0TFSI

2007 年式 アウディ TT クーペ 2.0TFSI | 走行距離 6,500km | 2007 年 12 月購入 (価格: 400 万円)



07 年 3 月登録で走行 6500km の TT クーペ 2.0TFSI は、正規ディーラーにてデモカーとして使われていた車両。ボディカラーはサハラシルバーというベージュっぽいシルバー。オプションの電動シート、電動ランバーサポート、ワンセグチューナーが装着されていて、諸費用込み 400 万円は買い得だった。認定中古車の NEW TT は狙い目だ。

“初” 認定中古車

Porsche 911 Turbo とオサラバして約半年、ふつふつとした毎日を送っていました。その間は、日産サニー EX サルーンなんていうファミリーカーの代名詞のようなクルマを会社から拝借して乗っていたわけですから……。まあ、これはこれでバラシイ所もあるのですが。

そんな時に、社用車入れ替えの話が持ち上がりました。今回の対象車は Audi A4。これは、3 年前に認定中古車を Audi Approved 世田谷から購入し、使用していたものです。

で、昨年の決算時に税理士さんから「法人リースでクルマを入れ替えの方が良い」と、弊社社長がアドバイスを受け、なんと彼が、「そこそこの価格で好きなモノにして良いよ」と言ってくれたのです。経営者は税理士さんの助言に弱い!? とは



言え、「A4 を出す事になるし、ここはまた Audi にするのがいいかもしれないな」、さらに「New TT の認定中古車はタマが揃って来ているなあ」とも言いました。実は、New TT はスタイリングが先代に比べシャープで僕好み。ハッキリ言って気に入っていたんですね。この時期に認定中古車でタマが揃うということは……。デモカーアップに間違いなし! 程度が悪い訳がありません。

社長の気が変わらないうちに早速見に行くことになったわけです。

2.0TFSI に試乗、そして契約

お邪魔したのは、Audi Approved 世田谷。ここには、やはり数台の New TT クーペが有りました。2.0TFSI と 3.2quattro、どちらにするかも迷います。値段も違うしね (既に手に入れる気マンマンです)。やはり、心情としては 3.2quattro に行きたいところです。しかし、車重やエンジンの特性などから 2.0TFSI のライトな感じにも興味があります。まずは、2.0TFSI に試乗してみることになりました。迷ったら試乗する、これがクルマ選びの“いろは”ですもんね。

第一印象は、ひと口で言うと普通でした。物凄く普通です。アクセルに足を軽く乗せ、街中を流す程度なら本当に普通のクルマです。しかし、前が空き一気に右足に力を入れるとストロニッ



純正の 16 インチ・アルミホイールから ABT AR18 (18 インチ 8.5J / 7 万 4000 円 (税別)) + TOYO PROXES T1R (245 / 40ZR18 (オープンブライス)) に換装してよりスポーティになった。ただし、社外のアルミホイールを装着する場合には必要となるのがハブリング (写真・上段右)。このパーツを正しく取り付けないとハンドルがぶれたりする危険性がある。
Audi Approved 世田谷
Tel.03-5752-4455
<http://www.audi-tokyo.co.jp>
TOYO TIRES Free Call
Tel.0800-3001456
<http://toyotires.jp>
ABT JAPAN Tel.03-6425-0222
<http://www.abt-japan.jp/>



ク (電子制御 6 段 AT) の素早いシフトダウンとともに鋭い加速を披露してくれます。これが現代のスポーツカーかと感動しました。それに加速時の排気音も泣かせるとにかくクルマが軽くて気持ちが良いんです。その上、街中での燃費が 7 ~ 10km/ℓ!! 高速道路を併用すると 14km/ℓ 以上とか。(いまやこれは重要) 試乗から戻り早速見積もりをお願いしました。

見積りの金額は、車両 408 万円 + 諸々の諸費用をお値引きしていただき 400 万円で収まる金額にさせていただきました。全部込みで 100 万円ほど新車より安く手に入れることに成功。支払いは税理士さんのアドバイスどおり以前 UCG の記事でも取り上げられた税務上有利な法人リース契約としました。法人リースと言えど 2 ドアでもスポーツカーでも問題なく契約できます。

さっそくモディファイ開始!

購入後ちょっとだけいじった所があります。それは、アルミホイールとタイヤ。16 インチの純正ホイールから ABT AR18 + TOYO PROXES

T1R へ換装しました。ABT といえば AUDI / VW などでは、いわずと知れた老舗のチューニングブランド。格好悪いはずがありません。それに国内に正規輸入代理店もあり、商品供給も心配なさそう。スポーツカーは見た目も大事! クルマ購入時の新車との価格差を考えたら十分に捻出できます。タイヤも 16 インチでは、コーナリング中に剛性感が足りないように感じたしね。サスペンションが勝っている感じです。しかし通常、インチアップ & 高扁平率タイヤは乗り心地を諦めなくてはいいけません。でも、TOYO PROXES T1R のお陰で快適です。高扁平タイヤにありがちなバタつき感がほとんどなくて、とにかく静かです。剛性感ばっちり、言うまでもなくグリップは充分ですからコントロールしやすいわけです。TOYO TIRE PROXES シリーズの高性能ぶりは以前 ALFA ROMEO 166 に CT01 を装着して体験済みでしたが、T1R はスポーティな足まわりとのマッチング

もいいようです。

あくまでも社用車ですが、ここは一つ見聞を広げる意味でも、NEW TT としぼらくジックリ付き

合ってみるのも悪くありません。UCG は、安心な認定中古車でバリューのある買い物をして、ゆとりの部分でさらなるカーライフをエンジョイしてみたいなことを啓蒙しています。僕自身は、やれ 67 年式のワーゲンバスだのと普段乗っているのは、全く UCG のではなかったことに遅まきながら気が付いたのです。

でもしかし、皆さんの期待に沿えるようなオモシロい話はなさそうです。アルミホイールの次は何にしようかな? クルマ好きはジッとしていられないんですね。 Text: 中嶋光貴



購入後すぐに撮影したカット。ノーマルの純正 16 インチ・アルミホイールもまずまずの佇まい。走行感覚はこちらのほうが軽快で良かったというスタッフもいる。好みもいろいろですね。

1989 Porsche 911 Carrera Clubsport

1989年式 ポルシェ 911 カレラ クラブスポーツ_走行距離 92,020km 2006年5月購入(価格:350万円)



930 よ永遠に

前回のレポート(11月号)時点での走行距離は8万9950km。それから4ヵ月たって現在は9万2020km。2000kmほどしか走っていない。購入(06年5月)からの1年間で1万5000kmも走ったことを思えば、閑古鳥もいところである。もちろんそこには535iという魅力的な相棒の存在があって、多くの人にとってはあんなただのポンコツにしか見えならしいが、私にとっては930と対等な、あれはあれでイッパンの宝物なのである。

とはいえ一週間も乗らないと、930の骨太なドライブフィールが恋しくなる。で、会社へ乗って試してみたりする。しかし所詮は都会の渋滞、クワイ〜んとかっ飛ばしたい! という欲望に火をつけて帰ってくるだけの話なのだった。

というわけで、おおよそ3週間に1回の頻度でロングツーリングに出掛ける。といっても峠へ手に汗握りにいくわけではなく、伸びやかな高原道路を

ツキ指しない程度のペースで楽しむ。帰ってきたらキレイに洗車してガレージへ収める……というのにやら豪勢な感じだが、辛うじて屋根はあるけど壁はない月極駐車場である。そんな、肩肘張らない日常に幸せを感じる今日この頃なのであった。いつまでも続くといいんだがなあ、こういう生活。

Text:加納亨介



……とはいえヒーターは故障中。ある日、キュルルル〜という異音が消えて「自然治癒というやつか」と一瞬喜んだが、ファンモーターが息絶えただけだった。



8万7820km時に装着したアドバン・ネオバを久しぶりにクローズアップ。何回かグリグリと粘着力を味わいに峠へ行ったものの、トータル4000kmほっちの走行距離では摩耗は1mm程度。溝がまだ5〜6mmも残っている。

1967 Volkswagen Type II Westfalia

1967年式 フォルクスワーゲン タイプII ウェストファリア_走行距離:184,500km 2001年5月購入(価格:220万円)



何事もなかったようにキレイになったロッカーパネル。ここ数年の懸案事項がひとつ減って安心です。しかし、水と空気の有るところに生きている限り、サビとの戦いはまだまだ続きます。旧車乗りの共通の悩みですね。

穴もふさがり帰って来ました。

ここ数年の懸案事項であった、左のロッカーパネルの板金修理がついに完成しました。しかし、腐ったパネルを切り開いた所、思いのほか重症だったのです。まさに氷山の一角。袋状になったロッカー部分の、特に水の溜まりやすい前後部はかなり酷い状態でした。腐った部分を切り取り、そこに新たに制作した鉄板を溶接。塗装の際、サイドのパネルの板金補修部とそれ以外の色を上手く合わせるためにグラインダーで削ると、なんとポロっと一部塗面が落ちてしまいました。きつと、このクルマがアメリカにあつたとき受けた安直な板金塗装部分で、3mmほどのパテ盛りした部分が鉄板との密着が悪く取れてしまったんですね。そこもシッカリと補修するなど予定外の作業もありましたが、見違えるようにキレイになったと自負しています。ただし、ロッカー部分だけは……、なんですけれど。

実は今回の板金修理で、またまたやばそうな所が発覚! それは、フロントパネルの下部。すでにサビで表面がボコボコしていて、かろうじて塗面で持っているような状態です。これもあわ

せてお願いしようかとも思いましたが、雪国の板金屋さん(見積額の安かった実家の側の工場)は、これからが繁忙期と言う事で先延ばしにしました。でも、理由はそれだけではありません。費用の問題です。今回は、内部フレーム部分、フロントインナーフェンダー一部の補修、サイドパネルの板金などがあり、合計で30万円ほど。予定より15万円ほどオーバーしているのですから、トホホ。

また、お金を溜めて早めに修理にださないと。穴が開く前に……。

Text:中嶋光



リペアパネルを溶接したところの写真。まだホイールハウス内は腐った部分の補修途中。これも継ぎ接ぎをしてキレイに直りました。