

# WORLD

## 現行フェラーリー一気乗り!

ラ フェラーリに458 スペチアーレと、スペシャルなフェラーリが発表され、公道を走る日も近い。そこで、フェラーリ史上空前のラインナップを誇る現行のフェラーリを一堂に会し、いま一度、それぞれの跳ね馬について再評価を下してみようではないか。フェラーリの世界は、われわれが想像しているよりも広く、そして深いことが分かるはずだ。

写真●神村 聖 photos by KAMIMURA Satoshi



## F12 BERLINETTA



# FERRARI

FF



CALIFORNIA 30



458 SPIDER

01-1

FERRARI  
WORLD

SAMPLE



# V12

## ~~F12 BERLINETTA~~

### ~~FF~~



## 深淵なる12気筒の世界

自然吸気の至高のV12 エンジンをフロントに搭載するコンテンポラリー・フェラーリ。出自が同じV12 を、どのようにフラッグシップのFR2 座であるF12 ベルリネッタと、フェラーリ初の4WD を搭載した4 シーターのFF 用に味つけしたのであろうか。キャラクターのまったく違う2 台のV12 を乗り比べる。

文(エンジン解説)●山崎元裕 写真●神村 聖&山本佳吾  
text by YAMAZAKI Motohiro photos by KAMIMURA Satoshi & YAMAMOTO Keigo

普段遣いもでき、さらにサーキットで  
ラップタイムを刻むマシン



## 太田哲也 × F12 BERLINETTA

SAMPLE

ル・マン用F40GTEのステアリングを握ったことのある太田哲也を持ってしても、全開を躊躇わせるだけのポテンシャルを持ったF12ベルリネッタ。17年前の550マラネロとの違いを語ってもらおう。

**7** エラーリの最新のフラッグシップF12は、予想とまったく違っていた。17年前、やはりフェラーリのフラッグシップに乗ったときも、大きく予想を裏切られたことを思い出した。F12を語る上でそのクルマを語らないわけにはいかないだろう。

1996年に550マラネロが登場した。パワーはあのF40さえも凌駕する485ps。そのエンジンをフロントに搭載するFRレイアウトを新たに採用していた。それまではミッドシップレイアウトのテストロッサー512Mであったので、FRでトラクション性能は大丈夫なのかと疑問を持った。

そして実際にサーキットを走ってみると、やはりコーナーの立ち上がりいたるところで簡単にトラクションコントロールが作動してしまう。スイッチをOFFにすると、それはもう「機械的なドリフトマシン」だった。とても楽しいのだが、速さという面ではロスしているのは明らかだ。フラッグシップとして、果たしてこれでよいのだろうか。

ところがその後一般道を走り、ワインディングに乗り入ると、550がFRを採用した意味が伝わってきた。

FRだから前輪荷重は強い。なので運転にメリハリをつけて前輪荷重を増やす運転をしなくても、ステアリングの反応がよく素直に曲がっていく。ミッドの512Mよりも挙動に軽快感が感じられた。フラッグシップのユーザー層を考えてみれば、コーナーを限界速度で走りぬけるよりも、熟年夫婦がロングツーリングに出かけるシーンなどが目に浮かぶ。そんなシチュエーションを想像して納得したものだ。

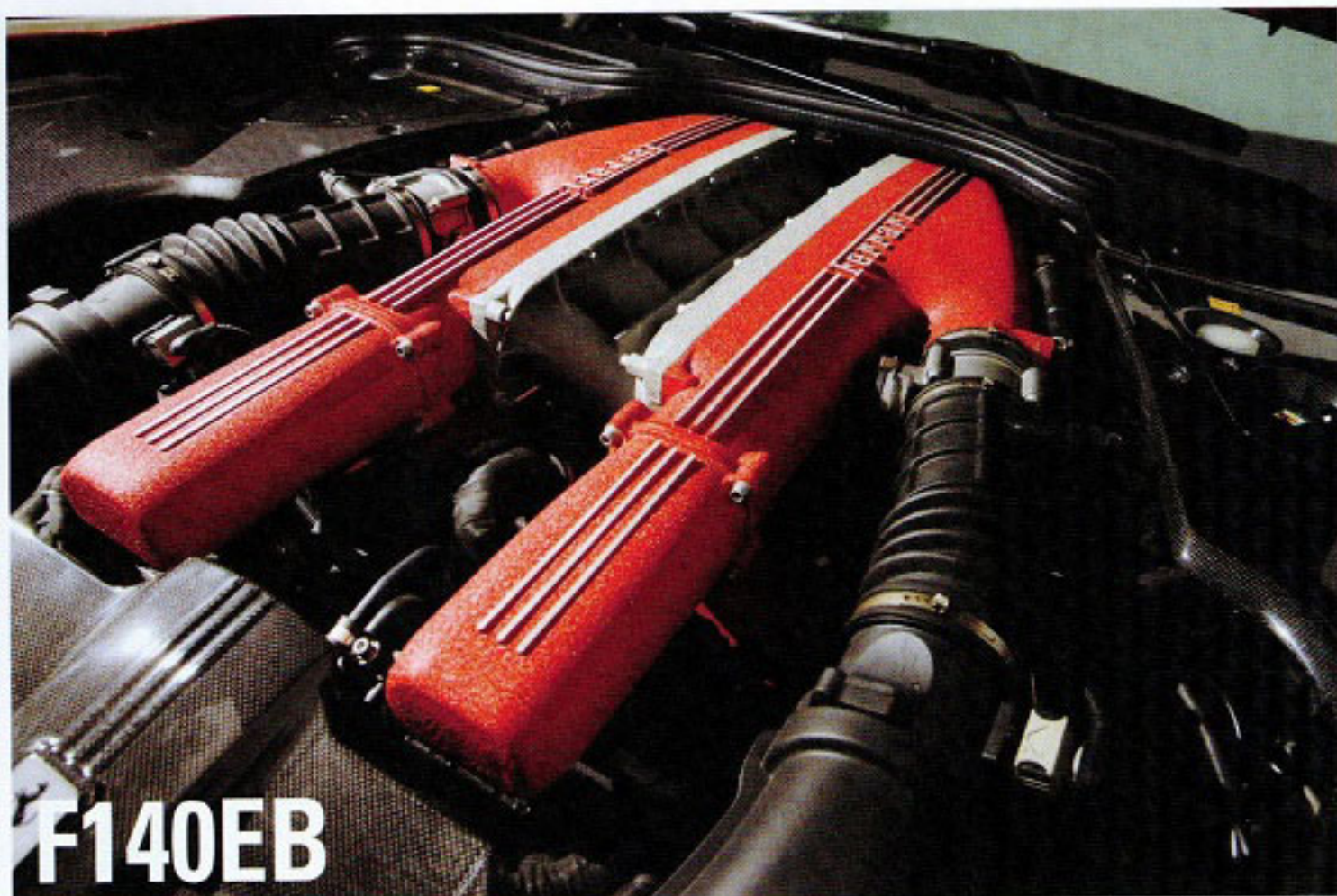
ところがF12は550同様FRレイ

アウトを採用するものの、そのキャラは180度違う。リアディフューザーやフロントスポイラー、マフラーの形状も過激で派手で、ひたすらカッコいい。可変式ブレーキ冷却ダクトには、走りに対する本気が伺える。コクピットに乗り込むとそこは「上級レザァーがふんだんに使われた上質空間」ではなく、現代のF1カーを髣髴とさせるような色分けされたコントロールスイッチが配されるステアリング、そしてスポーツ度の高い内装。モニターの表示を切り変えると、ラップタイムが表示される。つまり、このフラッグシップは、のんびりと老夫婦がロングツーリングを楽しむためのクルマではなく、日常使いの便利さや乗り心地も手に入れた上で、さらにサーキットに愛車を持ち込んで、ラップタイムを刻む為のマシンとして提案されているのだ。そんな作り手の考え方が伝わってきた。

走り出して6000回転を超えたあたりからステアリング上部のランプが点灯、さらに踏み込むとさらに2つ目が点灯。これはオーバーレブ警告灯ではなく、「この回転を維持して走れ」という意味合いだ。すさまじい加速とすさまじいストッピングパワー。今回の雨のワインディングで、本性を発揮させるのは、ル・マン用F40GTEのステアリングを握っていた僕でさえ、躊躇した。本領を知りたかったら、サーキットで。ということなのだろう。

フラッグシップを乗る人はおそらく年配の人が多だろう。しかしそうした世代にもフェラーリは、リタイヤしてリラックスしていいで、魂を呼び起こせ、チャレンジしろというメッセージを送っているように思えてならない。 **R**





F140EB

## SPECIFICATIONS

## FF

●価格	3200万円
●0-100km/h	3.7秒
●最高速度	335km/h
●CO <sub>2</sub> 排出量	360g/km
●車体重量	1790kg
●エンジン形式	65°V型12気筒DOHC
●排気量	6262cc
●エンジン配置	フロント縦置き
●駆動方式	四輪駆動
●最高出力	660ps/8000rpm
●最大トルク	683Nm/6000rpm
●圧縮比	12.3:1
●変速機	7速F1デュアルクラッチ

●全長	4907mm
●全幅	1953mm
●全高	1379mm
●ホイールベース	2990mm
●燃料タンク容量	91L
●サスペンション	(前)ダブルウィッシュボーン式 (後)マルチリンク式
●ブレーキ	(前)φ398mmカーボンセラミック・Vディスク (後)φ360mmカーボンセラミック・Vディスク
●ホイール	(前)8.5J×20 (後)10.5J×20
●タイヤ	(前)245/35ZR20 (後)295/35ZR20

最高出力は660psと発表されているから、同排気量のV12エンジンを搭載するF12ベルリネッタとの差は80ps。とはいえこのスペックは、いかに大柄なサイズとはいえFFをスムーズに加速させるには十分すぎるもの。FF用エンジンの大きな特徴は、FF＝フェラーリ・フォーなる車名が、フル4シーターとともに意味する、4WDの駆動方式を成立させるために、クランクシャフトの前方から、ダイレクトにトルクを出力するシステムを備えているということだろう。そのトルクは2速のギアボックス＝4RMを介して前輪へと伝達される仕組みだが、1速目はメインの7速F1-DCTが、1速と2速にシフトされている時に、また2速目は同様に、3速と4速にシフトされている時に機能する。つまり5速以降は、FFの駆動方式はRWDとなるわけだ。

## 別荘地までのエクスプレス

太田哲也

僕が一番興味を持っていたのがFFである。いったいどういう人がどういう価値観で乗るのだろうか？ そんなことが不明だったのだ。フェラーリにずっと憧れを持っていて一生に一台を選ばずこのカタチは選ばないはずだ。四駆という精神的な安心感もあるし、四人が快適に乗れて、乗り心地もよくて、仕様用途としては別荘地までのロングツーリングなどに最適であろう。だが足元には20インチのホイールに巨大な対向ブレーキキャリア、カーボンブレーキが奢られる。本当のお金持ちはあえて自分が金持ちであることを周囲に気づかせず、でもわかる者にだけわかってもらいたいものだろう。FFのオーナーは他にもフェラーリを所有する本当に「ゆとり」のある人達に違いない。

## FF、絶対的にあり!

嶋田智之

正直に白状すれば、「フェラーリにこんなクルマが必要なのか?」と感じていた部分があった。もっとエモーショナルなスポーツカーをバンバン生み出すのが役割なんじゃないのか? と。でも、僕は間違っていたみたいだ。今ではFF、絶対的に「あり!」だと感じる。僕が試乗できたのは雨で路面が完全なウェットになってからだったのだけど、やはり必要なときにフロントタイヤにも、それも左右の配分を変えて駆動がかかるのは心強い。コーナリング中にリアが僅かにグリップを失っても噛みたくらいにラインに収まるのだ。しかもアンダー知らずでよく曲がる。660psもあるのにちっとも怖さがない。この日、濡れた路面の上では文句なしに一番速かったと思う。

## 普段遣いのフェラーリ

西山嘉彦(本誌編集長)

北イタリアの山岳路をFFの車内で過ごした時間を思い出した。それもリアシート。きちんとスタジアムシートになっていて、乗り込んでしまえばそこは身長170cmの私が十分に寛げる空間だった。子どもふたりをリアシートに乗せて、家族4人でのドライブ。フェラーリだってファミリーで乗りたい、そんなユーザーが潜在的にいるだろうなどは、各種スーパーカーのイベントに参加する度に思っていた。それもカッコよく、さらりと。FFは、そんなスーパーカーオーナーの夢を叶えるクルマ。ガレージには当然、とっておきの2座スーパーカーが並ばないと絵にならない。普段遣いのフェラーリ、それがFFの本来あるべき姿だと思う。

## フェラーリ史上最も実用的

武田公実

実は、都心におけるチョイ乗り+αの経験しかないFFだが、何より驚いたのはその取りまわしの良さだった。1960年代末、英国の巨大客船に擬えて「クイーンメリー」と称された365GT2+2よりもさらに豊富なボディを誇りつつ、フロントに駆動輪を持つとは思えないほどのステアリング切れ角で、狭い市街地でも長いノーズを自在に向けてくれるのだ。もちろんこの絶対的サイズは、これまでのいかなる量産フェラーリよりも実用的なコンパートメントとラゲッジスペースに頼ると同時に、圧倒的な存在感にも貢献している。「ビジネスマンエクスプレス」とするには少々贅沢すぎるかもしれないが、至高のV12を実用に愉しめるという点では唯一無二の一台だろう。

粋で乗る、それがスパイダー



## 嶋田智之 X 458 SPIDER

スーパーカーを情念で語る嶋田智之をもってしても、最近のパワー戦争にはちょっと疲れに似た感覚を抱いている。しかし、スパイダーは違う。スパイダーはそもそも「粋」で乗るクルマ。だからこそ、パワー戦争からは離れた場所で輝きを放つ。

**こ** れ以上はやらなくてもいいんじゃないか? とマジメに思うときがある。

例えばフェラーリでいうなら10年前の主力ラインナップだった360モデナが400psだったというのに、その後継として現在の主流を張る458イタリアは570ps。たった10年で170psも上がってる。スペシャルモデル同士でいうなら、ちょうど10年前にデビューしたチャレンジングストラダレの425psに対して登場したばかりの458スベチアーレは605psで、180ps上がった計算だ。そしていうまでもなく、この先だって数字はまだまだ上昇を続けるに違いない。

だが、次々と登場するもっとパワーがあつてさらに速いクルマに期待感も関心も湧くけれど、そこ二点に囚われて追いかけることを繰り返すみたいなのは疲れに似た感覚を覚えたりもする。それにモノゴトには万事ちよつどいい頃合いというのがあつて、もはやその限界に達しているように感じられる。そこで冒頭の2行、となるわけだ。

ところが、トップを開け放つてスパイダー本来の姿で走ると、そういう余計な感情もどこかに飛んで行く。まさに「風と共に去りぬ」、だ。

いや、大気に触れて気持ちよさが膨れ上がるからどうでもよくなっちゃうというのもあるのだけど、そもそもスパイダーは立ち位置が少し違うことを思い出したのである。458スパイダーはアルミ素材のリトラクタブル式ハードトップを持ち、ベルリネッタによく似ているうえに車体剛性もほとんど変わらないから、その辺りをすっかり忘れていた。スパイダーはベルリネッタと違つ

て、パワーがどうであるとか速さがどうであるとか、あるいは古いだの新しだのといった頭木からはスルリと逃れられる存在だ。最初の段階から元の性能の一部を屋根と一緒に捨てているところからも解るとおり、競わなくてもいいスーパースポーツカーなのだ。「気持ちいいんだからいいじゃん」が完璧な説得力を持つのである。「粋」で乗るクルマなのだ。

と、パフォーマンスがベルリネッタと較べて大幅に劣ってるわけでもないというのが凄じところだ。確かにトップを開けると車体は少しばかりは緩くなる印象はあるけれど、その落ち幅は360やF430のそれとは較べものにならないくらい少ない。それでも気になるなら屋根を閉じればいいだけのことだ。オープン化に伴って車重は50kgほど重くなり、同時にダンパーのソフトウェアやマネッティノのセッティングが異なったものとなったため、厳密には最高速度も加速力もコーナリングスピードも僅かに落ちてるはずだ。が、その差を感じとることはできない。というよりも、むしろそんな微々たることを気にしてる余裕なんて持てないくらいに458そのものの基本性能が高いという方が正解だろう。

この日の慣れたワインディングロードでF12に次ぐベースで走れたのが、458スパイダー。途方もなく速い。おそらく慣れない人には感覚が追いつかないくらいレベルまで、あと二歩と行ったところだろう。冒頭の2行は、それに対する率直な感想なのだ。あらゆる局面において「気持ちいいんだからいいじゃん」なクルマで、スパイダーにはあつて欲しいと思うから。 **R**



## 櫻井健一

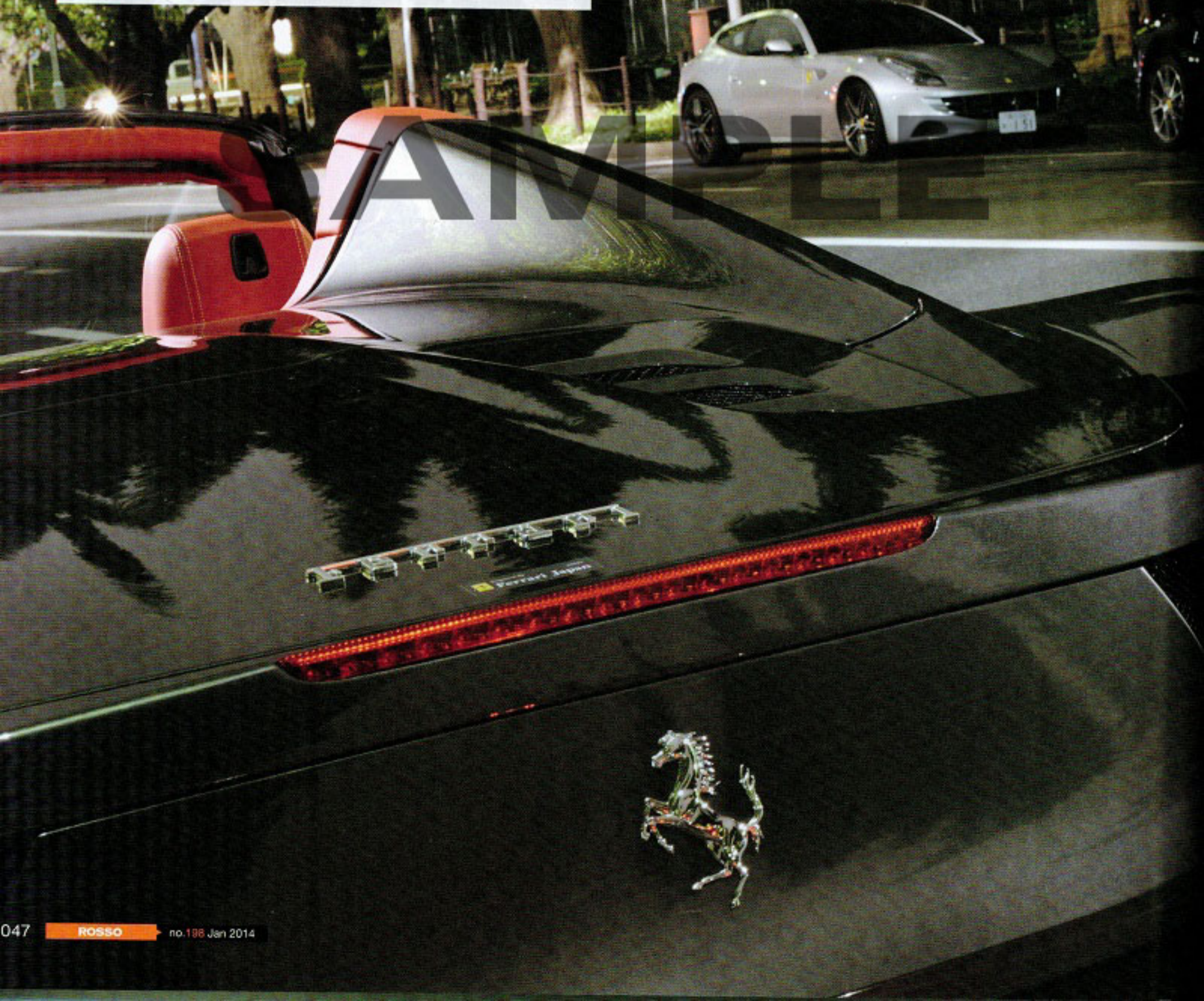
今となっては、旧世代との機能的な存在になるとはいえ、デビュー当時からクラシカルな線を狙ったのがカリフォルニアだ。FRでトラクタブルハードトップを持つオープンボディにV8、DCTというハードが緩く思われ、入門用扱いもしばしばだが、こと操る＝スポーツドライビングという観点からは、個人的にベストな1台に思える。それ以外の現行車は、過去のスペシャールを越えたパフォーマンスからも、どうしても乗らされている感がぬぐえない。反対にカリフォルニアには、スポーツカーの原点であるドライバーとの一体感を思い描くことが出来る。それは決してパワーのアリ/ナシの問題ではなく、意図した動きに忠実かということにも関わる。アジリティでは他の3台にかなわないが、過敏すぎても楽しくない。どこまで進化するか想像も付かないフェラーリというブランドを畏怖するばかりだが、カリフォルニアの存在には、ジワリとした魅力を感じるのも事実である。

## 嶋田智之

今のフェラーリのラインナップの主だったところを一気にまとめて試乗したかたちになったわけだけど、同じスーパースポーツカーの категорияにあってそれぞれ狙いもベクトルもハッキリ異なっているということを身体で理解することができて、とても興味深かった。と同時に「巧みな」と思われた。まるでスーパースポーツカーの総合デパートであるかのように隙なくラインナップを取り揃え、フェラーリを名乗るのに相応しい高性能を総てのモデルに与えながら、全く異なるそれらの世界観を見事に満たした味つけにしているのだ。これはフェラーリにしかできないことだろう。458スパイダーとカリフォルニアの住み分けは、前者がスポーツ指向で後者がデイトラ指向といったところといえるかも知れない。今の僕は458の方に惹かれるけれど、あと5年経ったらどうだろう？ そんなふうと同じブランドの中で悩めるのは、考えてみたら凄いことだ。フェラーリ、やはり恐るべし……。

## 武田公実

前世紀末頃から、世界のスーパーカー界における絶対王者としての地位を謳歌する一方、めまぐるしい勢いで技術革新とモデルチェンジを繰り返しているフェラーリ。しかし、自分自身がコーズスタッフとして第一線で触れていた1990年代以前のモデルに今なお深い愛着を抱く筆者からすれば、絶対的な速さから総合性能、そしてクオリティに至るまで「完全無欠のパーフェクトビューティー」と化してしまった現代のフェラーリに対しては若干腰が引け気味な感もあったのだが、今回現行の4モデルすべてに触れる機会を得たことで、圧倒的な存在感と妖しい魅力、あるいは創り手の理想を反映した哲学などについては以前とまったく変わってはいないばかりか、現代の要求に応じてトップであり続けるための不断努力が注がれていることが確認できた。かくして「やはり鉄馬には、時に触れて乗っておくべき」という、明らかに身分不相応な結論に達してしまったのである。



実は上がりのフェラーリ

## 武田公実 × CALIFORNIA 30

音楽もフェラーリも、クラシックを愛する武田公実が、現代のカリフォルニアに感じたナチュラルな素性。そこに先鋭的なフェラーリにはない、カリフォルニアこそが「上がり」のフェラーリであると思う理由があった。

カ

リフォルニアって、こんなに良かったっけ？」フェラーリ・カリフォルニアに乗るのはこれが三度目。「30」のペットネームを戴いた最新バージョンも二度目となるが、これまではともに市街地での短い試乗だった。そして今回、初めて高速道路やワインディングでカリフォルニア30の本分に触れる機会を得た筆者は、その出来ばえに思わず唖らされることになった。

まず魅了されたのはV8エンジンの素晴らしさ。フェラーリ初の直噴が強く意識されていたせいなのか、フラットトルク感が前面に押し出されていた初期型に対し、「30」のエンジンは爪先に少し力を含めるだけで排気音のトーンが上がるレスポンスやドラマティックな吹け上がりなど、格段にシャープかつ扇情的になっている。

また、ひとたびスロットルを踏み込むと聴こえてくるサウンドも魅力を増しており、まさにフェラーリの面目躍如と思わせる咆哮を聴かせる。ヒストリック・フェラーリを敬愛する筆者の個人的な好みを言わせてもらえば、もう少し澄んだ木管楽器的なサウンドであって欲しい気もするが、同じV8を搭載する458系よりもナチュラルな「音楽性」溢れるサウンドは、これだけでもカリフォルニアを選ぶ充分な動機となるように感じられたのだ。

そしてこのナチュラルな魅力は、操縦性についても一貫している。カリフォルニアのハンドリングは、ミッドシップらしい鋭い切れ味を堪能させてくれる458系や、FRながらその圧倒的なパワーを開放するには「危険な情事」のときき手続手管を要求されるF12

と比べてしまえば穏当にも感じられるが、前47・後53という後輪駆動車としては理想的な前後重量配分がもたらすシャシーバランスの良さゆえなのか、そのマナーとフィールはリアルスポーツ以外の何物でもない。

ライトウェイトスポーツを思わせるような回頭性で知られる「ハンドリングスベチアーレ」仕様ではないことから回頭性はやや穏やかだが、この個体にオブションとして装着されているマグネライド・ダンパーがもたらす、乗り心地とロードホールディングの高度な両立と相まって、このモデルが正式デビュー直前のティザーキャンペーン時代から標榜していた「グラントウリズム」としての資質を、実に巧みに表現していると思われたのだ。

こうして見ると「フェラーリとしてはややエキサイティングさに欠ける」とも評されることもあったボディスタイルも、クラシカルな様式美とグラマラスな奔放さをクリーンに両立した、実に練り込まれた佳作であることが判ってくる。さらには、熟成を重ねてボディ内外のフィニッシュも暫時向上したようで、デビュー直後の車両では「可愛嬌」のごとく見られた、リトラクタブルフ作動時のガタツキも完全解消するなど、このクラスのクルマに相応しい上質感を全身にまとわせることにも成功しているのだ。

あらゆる点でスポーツカー、そしてフェラーリを知り尽くした、真の大人が乗るクルマ。ともすれば跳ね馬入門車とも受け取られがちなカリフォルニアだが、実はこのモデルこそ「上がり」のフェラーリでは……、とさえ感じられてしまったのである。 **R**



**F136IH**

**SPECIFICATIONS**

**California 30**

●価格	2390万円	●全長	4527mm
●0-100km/h	3.8秒	●全幅	1937mm
●最高速度	312km/h	●全高	1211mm
●CO <sub>2</sub> 排出量	299g/km	●ホイールベース	2650mm
●車輪重量	1735kg	●燃料タンク容量	78ℓ
●エンジン形式	90°V型8気筒DOHC	●サスペンション	(前)ダブルウィッシュボーン式 (後)マルチリンク式
●排気量	4297cc	●ブレーキ	(前)Vディスク (後)Vディスク
●エンジン配置	フロント横置き	●ホイール	(前)8.5J×20 (後)10.5J×20
●駆動方式	後輪駆動	●タイヤ	(前)245/40ZR19 (後)285/40ZR19
●最高出力	490ps/7750rpm		
●最大トルク	505Nm/5000rpm		
●圧縮比	12.2:1		
●変速機	7速F1デュアルクラッチ		

2012年のジュネーブ・ショーで正式発表された「カリフォルニア30」。その「30」というサブネームが意味するものひとつが、フロントに搭載されるエンジンにある。それまでのカリフォルニアが使用してきた「F136IB」型に対して「F136IH」型と称される、30用のエンジンは、4297ccの排気量を設定した90度V型8気筒DOHCという基本的なスペックには変化はないものの、ピストンやエグゾーストマニフォールドのデザイン変更やECUのマッピング等々によって、最高出力を従来比で30ps増となる、490psにまで高めたもの。フェラーリによればトルクカーブも改良され、さらに扱いやすくドライバーの感性にマッチしたエンジンに仕上げられているという。参考までに、この「F136IH」型エンジンの燃料消費、およびCO<sub>2</sub>エミッションの数値は、ECE+EUDC複合サイクルによるテストで11.5ℓ/100km、270g/kmと、こちらも非常に魅力的な数字を達成している。



**日本で乗りやすいパッケージング** 櫻井健一

今回、現行ラインナップを一堂に会して新たな発見があった。それは、カリフォルニアの存在意義とまとまりの良さである。ともすればエントリーモデルとして入門的な扱いを受けかねないカリフォルニアだが、個性あふれるデザイン、日本でも使いやすいパッケージング、そしてFR的な走りを楽しませるに十分なパフォーマンスが確認出来た。これは捨てたものではない。絶対的な速さはV12エンジン搭載車はもちろん、同じV8エンジンを搭載する458スパイダーにも及ばないが、パワーとシャシーのバランスが絶妙だ。目を三角にしてサーキットを飛ばすだけがフェラーリではない。ドライバーの意のままに加速し、意のままに曲がるというスポーツカーの基本レベルの高さが光る。

**歳を重ねたら、これ1台で暮らしたい** 嶋田智之

同じ日に試乗した別のフェラーリ達が740psに660psに車体軽めの570psだから「遅いなー」って思ってしまったのは事実。雨が降り始めてからの試乗だったからオープンエアの気持ちよさを再確認できなかったのも分が悪かった。それでも僕は「カリフォルニア、好きだなー」と感じる。490psの適度(?)なパワーをFRで楽しめるというのが何より素晴らしい。基本性能的には本来は全く不満のないレベルにあると思うけど、欲をいうならマネッティノを458並のRACEモード付きにして欲しいくらいだ。とはいえ、日常的に乗って出するのに最も具合のいいフェラーリであることは明白。歳を重ねたらこれ1台で暮らすっていうのもいいな、と改めて感じた。

**GTカーとしての素質は十二分** 西山嘉彦(本誌編集長)

カリフォルニアは30以前の個体で、東京～鈴鹿間を往復したことがある。そのときに、これは完全にGTカーとしての素質が十二分にあるということを知られた。旅先の風光明媚なルートでは、天候が許せばオープンにしてその土地の空気を感じながら走りたい。そして高速道路の長距離移動は、なるべくストレスなくスムーズに速く、しかもドライビングの愉しみが残されているといい。そうした要望をすべて受け入れてくれるのがカリフォルニアである。もちろん、リアのトランクスペースには、機内持ち込み可能なトランクケースが余裕で積載でき、申し分ない。肩肘張らずに、日常的にフェラーリに乗りたい人にはオススメの1台である。

**気軽に乗れるフェラーリ** 太田哲也

フェラーリやサーキット関係ではなく、芸能人や事業家の知人の何人かがカリフォルニアに乗っている。割と気軽に乗れるらしい。フェラーリに乗ってやっぱり特別なことだと思う。街に出れば痛いほどの視線を受ける。快感に感じることもあるけれど、多くの場合は視線がまぶしすぎる。普段使いに低い車体は乗り込みが大変だ。ところがカリフォルニアは、サイズは458程度だが屋根が高く着座位置も高めで乗り込みも見切りもよくて楽だった。そしていざという時には乗れる4座シート。個人的にはフェラーリの4座ってイメージが弱い気がするが、オープンでしかも「カリフォルニア」という名が付くと、それはありだなと思えてくるから不思議だ。

**01-2**

FERRARI  
WORLD

**V8**

~~**458 SPIDER**~~

~~**CALIFORNIA 30**~~

**IMPIRE**



## 高速で宙を進むような感覚



### 櫻井健一 × FF

フェラーリだけでなくランボルギーニ、そしてその他多くのスーパーカーに接してきた元ROSSO編集長の櫻井健一にとって、FFは触れる度に新鮮ななにかを与えてくれる存在である。そこでフェラーリ初となる4WDとランボルギーニの4WDとの違いについて、語ってもらおうではないか。

#### 考

えてみれば、FFが誕生したのは2011年のジュネーブ・ショーだった。デビューからは、2年半がすでに経過しているとは思えないほど、見るたびに新しい発見があり、新鮮な気持ちになる。

FFは、フル4シーターという成り立ちから、それまでの612スカリエツティの後継モデルとしてラインナップするが、この両車に特別な関連性は無いと感ずる。612スカリエツティは、フェラーリが綿々とラインナップし続けてきた、クーペデザインを基調とした2+2モデル。遡ればピニンファリーナが手がけた、1960年の250GTE2+2にルーツを見いだすことが出来る。

しかしFFは、フェラーリ初のハッチバックスタイルを採用し、こちらもフェラーリ初となる4RMと呼ばれる4WDシステムを搭載する。V12エンジンをフロントにミッドマウントし、トランスアクスル(7速DCCT)に組み合わせ、これをアルミ製スペースフレームに載せるといふいつもの手法だが、スタイリングも、ユーザー層も、走りもこれまでのフェラーリにはないテイストだ。

レシピが異なれば、出来上がる料理も違って当然だ。FFは、4シーターやフロントエンジン、トランスアクスルという伝統を踏まえながらも、おそらく新しい時代を切り拓く存在なのだ。

ただ、ドライビングフィールは、モダン・フェラーリの延長線上にある。ソリッドな乗り味は、F12ベルリネッタとの血縁を感じさせ、吹けあがりの良いエンジンも同様。インテリアのデザインや質感は言うに及ばない。

F140EEBと呼ばれる、65度V型12気筒エンジンは、最高出力が660

PS、最大トルクが683Nm。これを十分と思うドライバーはいないだろう。

何度もメカニズムは紹介されているので解説は割愛するが、官能的なサウンドを伴い加速する時、4速までは、前輪にも必要十分なトルクが配分される。あいにくのウエットコンディションだったが、加速時の前輪からはやはり明確なトラクションが感じ取れ、4輪が約1:8tのボディをグイグイと前方に押し出す様子がステアリングを通して伝わってくる。

ただ、その時にステアリングに伝わるフィードバックは独特だ。軽さ、と表現してもいいその感覚は、路面とのコンタクトが希薄になったかのようで、フロントにV12エンジンを積む十分な重量物が高速で移動しているにもかかわらず、どこか高速で宙を進むような感覚をもたらす。そう、ちょうどリアモーターカーの初期加速のイメージだ。

もちろん、タイヤは路面をガツツリ掴んでいるはずで、そこからステアリングを操作しても、FFは、迷うことなくドライバーの意思通りにノーズを翻らせる。決して不安定なわけではないが、ランボルギーニの4WDがもたらす加速フィールとは、まったく別ものだ。意外なことに、リアシートは十分実用に適す。アストンのラビッドよりもずっと快適で広いのは新しい発見だった。いつそリアにドアを付けて欲しいくらいだ。これは、それほどに使える。

観音開きの4ドア4WDで、FFというフェラーリの初物づくしをユーザーが大歓迎し、ボルシエやアストンが青くなる姿を、ついぞ思い浮かべてしまう。リアシートで独特のエクゾーストノートを聞きながらの、一興である。R



# 情熱の8気筒の世界

速く走ることを前提にした458 と、グランドツーリングとしての役割を担うカリフォルニア。まったく違うベクトルを持つV8 フェラーリ、しかもオープンモデルを試乗し、この両車に与えられたフェラーリの世界観を堪能してみよう。

文(エンジン解説)●山崎元裕 写真●神村 聖&山本佳吾  
text by YAMAZAKI Motohiro photos by KAMIMURA Satoshi & YAMAMOTO Keigo



F136FB

## SPECIFICATIONS

## 458spider

●価格	3060万円	●全長	4527mm
●0-100km/h	3.4秒	●全幅	1937mm
●最高速度	320km/h	●全高	1211mm
●CO <sub>2</sub> 排出量	275g/km	●ホイールベース	2650mm
●車輪重量	1535kg	●燃料タンク容量	86ℓ
●エンジン形式	90°V8 気筒DOHC	●サスペンション	(前)ダブルウィッシュボーン式 (後)マルチリンク式
●排気量	4497cc	●ブレーキ	(前)Vディスク (後)Vディスク
●エンジン配置	ミッドシップ	●ホイール	(前)18.5J×20 (後)10.5J×20
●駆動方式	後輪駆動	●タイヤ	(前)235/35ZR20 (後)295/35ZR20
●最大出力	570ps/9000rpm		
●最大トルク	540Nm/6000rpm		
●圧縮比	12.5:1		
●変速機	7速F1デュアルクラッチ		

カリフォルニア 30と同様に、90度V型8気筒エンジンを搭載する458シリーズだが、4499ccという排気量からも想像できるように、カリフォルニア 30用のV8ユニットと、458用のそれはまったくの別物である。メカニズム面での大きな特徴は、最新の直噴システムを備えているということ。従来の180度クランクを継承し、またさまざまな可変テクノロジーを導入することによって、魅力的なパワー&トルクのキャラクターを生み出している。注目の最高出力&最大トルクは、570ps & 540Nm。先日458のラインナップに追加設定された458 スペチアールでは、圧縮比を12.5から14.0へと高めると同時に、新素材を採用したピストンを始め、クランクシャフトやコンロッド、カムシャフトなどを専用部品に変更。燃焼効率、容積効率、そして機械的効率のすべてを最適化し、605ps & 540Nmというスペックを達成することに成功した。まさに究極のV8エンジンといった印象だ。

## 初めてのフェラーリに最も相応しい 櫻井健一

すべてが軽く、すべてがスポーティ。V8 ミッドシップ、2シーター、オープンと、記号性も十分に、もしもこれまでAMGやベンレーなどのプレミアムモデルに乗っていたオーナーが、初めてフェラーリを買いたいといった場合に、真っ先にオススメしたいモデルでもある。ハードトップを開めたスタイリングは、まるでクーペ。むしろ良く見れば違いは明白だが、458イタリアと見紛うほどフィニッシュは完璧だ。オープン時のV8サウンドや、リニアなハンドリングなど、誰もが期待するパフォーマンスがそこにある。ボディ剛性の低下も最小限で、オープン時の風の巻き込みの少なさは驚異的できさある。逆説的に、だからこそ458 スパイダーが、初めてのフェラーリに相応しいのだと個人的には思う。

## 最も安心してアクセル全開にできる 太田哲也

滑りやすい雨のワインディング、意外にも思えるかもしれないが、一番安心してアクセルを全開にできたのは、458 スパイダーだった。電子制御の介入がもっとも少なく、ラインの乱れも最小だった。よくよく考えてみれば、クルマの特徴として低重心、ミッドシップ。過激なスポーツイメージをもつかもかもしれないが、リア荷重がしっかりあるのでトラクション性が高いミッドは大パワー車にとっては有利なレイアウトなのだ。かつて348 スパイダーの頃には明らかにクーペモデルとの違いを感じさせられたもの。ところが458はボディ剛性が高く、見上げなければこのクルマがオープンだと思わないほどの走りっぷりを見せてくれた。

## オープンで堪能するサウンド 西山嘉彦(本誌編集長)

初めて、フェラーリという世界観をたっぷりひとりで堪能したのがこの458 スパイダーだった。イタリアの公道を、高速とワインディング、市街地と350kmほど走ったのが昨日のようだ。ルーフを開け放ったときの、あのなんともいえないサウンドは、それはもう、官能的という言葉を通り越して、完全なるジャンキーに私を変えてしまった。伝統的なミッドV8フェラーリの法則に則ったルーフ以降の意匠といい、現代的なフロントのデザインといい、個人的に選択するならばスパイダーをガレージの住人にしたい。オープン専用チューニングされたエグゾーストノートは、ルーフを開け放つ度に新たな歓びをもたらし、明日への活力をもたらしてくれるだろう。

## 絶対的「美」の象徴 武田公実

458 スパイダーを目の当たりにして、そのカッコ良さに魅了されないフェリスタなど存在し得ない。モダンフェラーリのファンはもちろん、ヒストリックモデルを敬愛する愛好家にとっても、フェラーリ古来の記号的デザインが巧みに昇華されたフォルムとディテールは絶対的な美として映るに違いないのだ。これだけカッコ良ければ内容がちょっとばかり微妙でも苦にはならないところだが、458 イタリアと同じく舌を巻くほどの速さと圧倒的な総合性能で、乗る者を感動の嵐へと飛び込ませてくれる。458を明らかに意識し、徹底して作り込まれたマクラーレンMP4/12Cのごとき素晴らしいライバルが誕生した今でも、この絶対性には些かの陰りも感じない。

epilogue

4台の最新フェラーリを  
乗り終えて

写真●神村 聖 photos by KAMIMURA Satoshi

各フェラーリを個別に運転することはあっても、なかなか一度に4台のフェラーリを乗り比べることはそうはない。今回、4台の最新フェラーリを乗り終えて、各人それぞれ思うところがあった。ただひとつ、共通することがあるとすれば、それは、フェラーリというブランドの底知れぬ実力を感じとったことかもしれない。



## 太田哲也

最近のスーパーカーはパワーインフレ状態だと思う。F40は470psだった。いったい誰が運転することを想定してフェラーリはこのクルマを作ったのだろうか。レーシングドライバー並の腕がないと乗れないクルマだった。実際に交差点でスピンしたとかジャーナリストがワインディングから落ちたなどという事件が多発した。そのF40を凌駕するパワーが今回の4台には普通に与えられている。500ps 600psという世界にウイングさえない。

こうしたクルマが成立できるのは、トラクションコントロール、スピン防止装置などの数々の電子制御のおかげだ。機械が人間を補うことで成立するスポーツカーなのである。個人的に、こうしたあり方に少々懐疑的だったのは事実だ。

しかし今回のドライブで、そうした自分の技量はどうかとか限界はどうかとか、そうした「スポ根」的価値観以外の要素も取り入れるべきなのかもしれないと思えてきた。アクセルを全開にせずに走っていても、精緻なエンジンの鼓動やよくできたハンドリングが感じられたからだ。限りなく高性能な、限りなくこだわりをもったプロダクツに触れることで、作り手の意志が感じられた。そして「何か」に強く共感した。

もうこの価格帯のクルマを買う人の気持ちは一般の感覚では回れないだろう。本人がやる気を出して仕事に励めば、元は取れる。そう思える人が、自分のモチベーションを高めるために購入するケースが多いのではないかと。誰かにみせびらかすためではなく、自分を喜ばせるため。

仕事をリタイヤした人が自分へのご褒美として購入するのではなく、現役仕事人が、バリバリ働いて、さらに頑張ってもっと働こうと思わせる効果がある。そう考えるならば、これらのフェラーリたちは安い買い物なのかもしれない。