



car
MAGAZINE
471
2017.9 SEPTEMBER

Magazine For Those Who Love Historic And Sport Car



- 009
- 018
- 020
- 028
- 032
- 036
- 038
- 040
- 042
- 046
- 048
- 049

CONTENTS

Front Line

TOP ISSUE: THE CAR WHICH MAKES IMAGINE A CIRCUIT

遙かなるサーキット

GINETTA G15 "EX-ALISON DAVIS"

英国選手権初の女性王者が振り返るG15との蜜月

SIDEWAY TROPHY 2017

ヒストリック・レーサーを愛し、共通の世界観を作り上げる歓び

このページのみを抜粋し、PDFファイルにしました。

サーキット由来のクルマたち
ロータス・エラン vs ホンダS800

フィアット850ベルリーナ

フィアット127

フィアット・アバルト1000
レコルト・モンツァ

TVRヴィクセン

ARE YOU READY FOR CIRCUIT DEBUT?

まずはウエアからサーキットデビュー

Cover Story

SCUDERIA Campaign



1960年代とは不思議な時代で、自動車業界に限ってみても数多くの英傑を輩出した。第二次世界大戦の混乱から抜け出し、自動車産業はモータリゼーションの発展とともに大きく進化する。その激流の中で数多くのメーカーが誕生しては消滅した。ライバルを蹴散らし生き残れたメーカーだけが今も存在しているわけだが、モータースポーツを庶民レベルにまで普及させた存在というキーワードで切り抜けたのがロータスとホンダではないだろうか。そしてどちらにも優れた創業者が存在する。コーリン・チャップマンと本田宗一郎だ。

まずロータスとコーリン・チャップマン。ロータスはチャップマン自らモータースポーツを楽しむために生まれた。自身がステアリングを握りマシンを改良して草の根レベルで成果を挙げていく。すると同じマシンを欲しがるユーザーが現れ、要望に応えるうちにマシン製作が本業へとなっていく。ひとりのクルマ好きが同好の士のために手作りでレーシングカーを生み出し始めた、有名な逸話だ。

ところがホンダは違う。創業者の本田宗一郎は自らモータースポーツを嗜んでいたわけではない。もちろん当時の日本にそれだけの余裕があるわけもなく、宗一郎は自ら興した本田技術研究所を発展させるべく、自転車用補助エンジンの開発に成功して経営の柱に据えた。フレームまで自社製としたオートバイを発売した後、おそらく本年中に累計生産台数が1億台を突破するスーパーカブを生み出す。この成功が4輪メーカーへ進出する契機となった。

異なる志を持って生まれた新興メーカーである両社だが、その後の発展には思いのほか近似性が感じられる。セブン、エリートを生み出したロータスはより完成度の高いエランをデビューさせる。運転を楽しむことだけを目的としたセブン、フルFRPモノコックボディという実験的な存在だったエリート。ともに一般の人々が買うには少々やっかいなクルマだったから、エランが示した普遍性はロータスというメーカーが躍進する可能性を示唆していた。公道を走る乗用車としての完成度が高いうえに、タイヤを替えるだけでサーキット走行まで対応できた。自宅からサーキットまで自走してコースを攻めるような楽しみ方ができたのだ。

ホンダが初めて発売した4輪車は軽トラック

のT360とオープン2シーターのS500。T360はともかく、S500は初めて作られた乗用車とは思えないほど完成度が高かった。坂道に弱いという点は発売直後に排気量を引き上げることで対処されたが、それ以外に欠点と呼べるようなところはない。しかも、ストックのままサーキットを走れるだけの走行性能を有していた。日本のモータースポーツ黎明期、数多くのレーシングドライバーがホンダ・エスで運転技術を習得したと語るほどポテンシャルは高かった。

エランとエスは、ともに街中を走るクルマという側面以外に、サーキットでも活躍した存在という意味で類似性が高い。いずれもレーシングパーツが開発され、各地のサーキットで大活躍するとともにドライバーの育成にまで寄与した。さらにいえばロータスとホンダはそれぞれ1958年と'64年にモータースポーツの頂点であるF1に進出。同時代とともに戦ったライバルであり、どちらも優勝をしている競合メーカーだ。

忘れてならないのが、エランとエスはオープン2シーターという以外に、DOHCエンジン搭載のFRスポーツという共通項もあることだ。エスがエランというかロータスに似ているのは、そもそも開発段階でエリートを研究しているのだから当然のこと。だが、DOHCエンジンを採用したのはホンダがエンジンメーカーを自負していたためだし、実際に世界唯一の開発能力を持っていた。この点がロータスとは大いに異なる。ロータスはエンジンを自社開発しないメーカーでもあった。既存のパワーユニットを流用するのがチャップマン流だったが、エランは違う。シリンダーブロックこそフォード製を用いるものの、初めて自社開発したDOHCヘッドをエランに採用したのだ。

面白いのは、同じ時代に生まれたDOHCエ



LOTUS ELAN VS HONDA S800

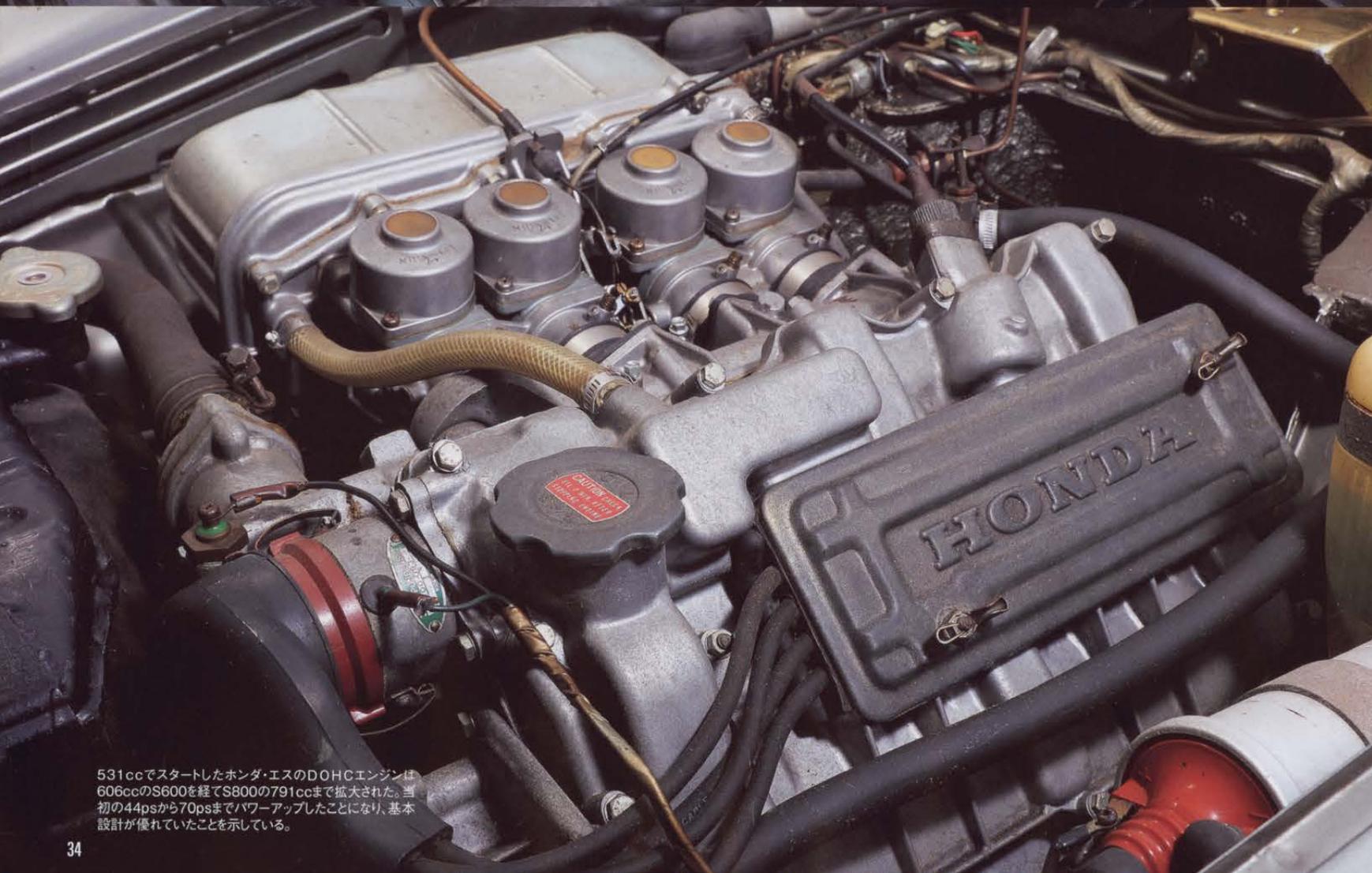
サーキット由来のクルマたち●ロータス・エラン vs ホンダS800

小さなボディに魅力溢れるDOHCエンジンを搭載するオープン2シーターの代名詞と呼べるのがロータス・エランとホンダ・エス。この両車はボディ形状やサイズ感といった類似性だけではなく、持って生まれたDNAまで共通した要素を備えている。ともにF1を戦ったレーシング・スピリットに溢れるメーカーが作った2台。エランとエスにはサーキットの血潮が流れているのだ。

text: Mitsuhiro MASUDA (増田満) photo: Takahito NAITO (内藤敬仁)
editorial design: H.D.O. (堀口デザイン事務所)



フォード製116E型直列4気筒OHVにロータスが自社開発したDOHCヘッドを載せた「ロータス・ツインカム」。極初期の1498cc仕様を除き、1558ccから105hpを発生する。撮影したのはSEで115hp仕様だ。



531ccでスタートしたホンダ・エスのDOHCエンジンは、606ccのS600を経てS800の791ccまで拡大された。当初の44psから70psまでパワーアップしたことになり、基本設計が優れていたことを示している。

遙かなるサーキット

The Car Which Makes Imagine a Circuit

ンジンであるのに、ロータス製とホンダ製ではまるで性格が違うこと。これはF1でロータスにホンダがエンジンを供給しようとして断られ、ホンダは自らシャシーまで開発したことと関係があるようにも思える。ロータス・ツインカムは低回転でパワフルとは言い難いものの、カムに乗ると水を得た魚のように生き生きと回り出す、まるで生き物のようなエンジン。それに比べホンダ・ツインカムは"時計のように精密な"と表現されたよう、低回転から高回転までストレスなく一気に回る特性。これはロータスF1に積まれたコスワースDFVとホンダV12エンジンにも通じるキャラクターだと思える。

レーシング・スピリットを感じさせるこの2台は、サーキットのDNAを持つという点でも似た血統と言える。今回はたまたま撮影できたのが最終モデル同士であり、エランはドロップヘッドクーペ、エスはクーペという違いはある。だが、いずれもオープンボディで始まり、その後クーペを追加しているという点でも似た者同士。お互いに魅力を感じるポイントから、選ぶべきボディ形状が2種類用意されている点まで同じ。サーキットを感じさせるという点でも、これほど似たライバルはない。だから、どちらを選ぶと問われると悩んでしまう。

サーキットのDNAを持つオープン2シーターは、操縦する喜びがインテリアの随所にも溢れている。

インパネ全面をウッドパネルとしたエランの室内はいつ見ても美しく英國しさを感じる。S4からスイッチ類がロッカー型に変更されモダンになったと形容されたが、今の目で見れば十分にクラシカルな趣を備えている。シフトレバーは比較的の前方から生えているが、ステアリングとの位置関係は良好で優れた操縦性を備えている。サイドサポートの張り出したシートが、スポーツドライブにも十分対応。撮影車は高性能仕様のSEモデルだ。



スタイルがまるで異なるから、カタチだけを選ぶなら好み次第。どちらに乗っても楽しいことは間違いない、選ぶとするならエンジンの性格がポイントになるだろう。生き物と対話するように右足を駆使したいのならエラン。意のままに引き出せるパワーを効率的にタイヤへ伝

達させることを楽しむならエス。とは言っても、どちらも楽しいのだから結論は出ない。エランとエスが発売されてから、早くも50年が経ってしまった。けれど、どちらを選ぶかは今だに、いや、もしかしたら永遠に悩んでしまう課題なのかもしれない。



エリートの影響を感じさせるホンダ・エスのメーターパネルは当初のシルバーから、反射防止のためS800から黒く塗装されたものを採用する。S800のチェーンタイプまでのステアリングはフタバヤ製のウッドだったが、リヤがリジッドとされた時からABS樹脂製に変更された。シートは当時のセミバケットタイプ。撮影車は最終モデルのMタイプで珍しい英国仕様のクーペ。そのため前後のフェンダーに大型リフレクターを装備している。



1969 ロータス・エランSr.4 SE

取材車は埼玉・志木のロータスやホンダ・エスのスペシャルショップ、ガレージイワサが在庫している個体。ボディの塗装や室内の内張といった部分は手直ししており、エンジンや足まわりも過去にオーバーホールが施されているので、そのまま乗り出せる状態。シリーズ最後のS4だからボンネットバルジや角ばったファンダーを備えるが、高性能版のSE仕様だから一段上の走りが楽しめる。



1969 ホンダS800クーペ

シリーズ最終のMタイプで、しかもクーペは英國などの輸出仕様にだけ存在したグレード。取材車は過去に英國から輸入され、長年屋内で保管されていたものをガレージイワサが引き取った。外装は当時のままを維持し、現状でエンジンや足まわりを整備して乗り出し400万円前後で収まるそうだ。もちろん塗装や内装の手直しを実施することも可能だから、予算に応じて仕上げればいいだろう。

●問い合わせ先:ガレージイワサ
(phone:048-472-0602)