

英国発のクラシックカーマガジン オクタン 日本版



数多くの記録を樹立した
ロータリーエンジン搭載の
メルセデス・ベンツC111の足跡

Octane

CLASSIC & PERFORMANCE CARS

BIGMAN スペシャル

2020年はランボルギーニの
アニバーサリー・イヤー
ディアブロ生誕30周年、ウラッコ生誕50周年

Vol.32
2020
WINTER

至純の ランボルギーニ

車両の細部に美は宿る

美しいデザインを巡る。

「グランツーリスモ」で現実を超えた先の体験の提案を。山内一典氏インタビュー

1930年代のもっとも華やかな英国車の一台、ラグonda LG45ラピード

「ザガート・エラボラツィオーネ」のバッジをまとったマスタング

1世紀におよぶ歴史の中からアンドレア・ザガート氏が選んだ重要なデザイン

チューンアップされたオースチン・ミニ・カントリーマン&クラブマン・エステートでバトル

世界のクラシックカーオークション落札情報

さらなる“Performance”が、リーズナブルに入手可能
オフィシャル シェルビー、
いよいよ日本上陸。

シェルビー・ホールセール・ディーラーの
認証を受けたバズファクトリーが、
多彩なパーツやアイテムの取り扱いを開始した。
上陸したばかりの2020年型シェルビーGT500の
インプレッションも交えてレポートする。

文:藤野太一 写真:高柳 健
Words:Taichi FUJINO Photography:Ken TAKAYANAGI

「Performance Is Our Business」
シェルビーアメリカンの創業者である
キャロル・シェルビーの有名な言葉だ。すべ
ては性能向上のために、同社は主にフォード
マスタング向けのパーツ開発、およびカスタ
マイゼーションなどを手掛けている。そうし
たシェルビーパフォーマンスパーツの数々が
正規品として国内導入開始となった。

手掛けるのは今年8月シェルビーアメリ
カン社から正式に「シェルビー・ホールセー
ルディーラー」の認証を受けたバズファクト
リーだ。取り扱うアイテムは800馬力仕様のス
ーパーチャージャーやブレーキ、サスペン
ション、鍛造ホイールなどの基幹パーツにはじ
まり、アパレル関連など多岐にわたる。Tシ
ャツなどのウェア類をはじめ、バッグやグラ
スなど、デザイン性だけでなく、質感の高さ
や実用性を重視した日本人にも受け入れやす
いアイテムをラインアップしている。驚く
のは本国ともそれほど変わらないリーズナブル
な価格設定であること。これも正規ディー
ラーゆえに実現できたものという。そして何よ
りも重要なのが、シェルビーアメリカン社が
長年積み重ねてきたノウハウなのだ、バズ
ファクトリー代表の岩谷氏は話す。

「マスタングを改造して800馬力を出すこと
自体はそれほど難しいものではありません。
しかし、そのパワーを本格的に受けとめるた
めにはドライブシャフトやプロペラシャフト、
ブレーキや冷却系などの強化が必要になります。
もしお客様が富士スピードウェイで2分を切
るような本格的なトラック仕様をしたいとい
えば、サスペンションはキャンパーやキャス
ターなどアライメント調整可能なものに変更
したり、街乗り用に乗り心地を重視したもの
にすることも可能です。我々はおお客様の求め
る性能を、競争力のある価格で提供してい
きたいと考えています」

時を同じくして、2020年型のシェルビー
GT500が日本に上陸した。これはシェルビ
ーの監修によるフォード製マスタングの最上級
仕様という位置づけのモデルだ。シェルビー
アメリカンにはこれをベースに800馬力にまで
高めたシェルビーGT500 SIGNATURE
EDITIONというモデルも存在するが、まず
はベースモデルを知る意味でバズファクトリー
によって日本へ輸入されたものだ。

インテリアは、メータークラスターが12
インチの液晶になるなどモダンな印象だ。シ
ートはオプションのレカロ製シートが備わっ
ており、しっかりと体をホールドしてくれる。
センターコンソールにはダイヤル型のドライ



大型のリアディフューザーや音量切り替え用の電子制御バルブを備えたデュアルエグゾーストを標準装備。テールライトはLEDのシーケンシャルタイプとなっている。



左/GT500用のエンジンはハンドビルドされており、プレートにマイスターのサインが刻まれている。右/ステアリングには操作スイッチが集約されており、またオプションのテクノロジーパッケージによってBang & Olufsenサウンドシステムやブラインドスポットインフォメーションシステムなど、安全快適性も高められている。



1/標準のリアスポイラー。オプションでカーボンファイバーGT4トラックウイングも用意されている。2/オプションのレカロ製レザートリムシートを装着。3/ハイグロスブラックの20インチアルミホイールの内側にはフロントには6ピストン、リアには4ピストンの赤いブレンボ製キャリパーがのぞく。タイヤはフロント305/30ZR20、リアは315/30ZR20のミシュランパイロットスポーツ4S。4/写真のものははじめハットだけでも6種類をラインアップ。価格は各4800円(税別)



©弘瀬タカヒサ

ブモード切り替えボタンが備わり、ノーマル、スノー/ウェット、スポーツ、トラック、そしてゼロヨン用のドラッグストリップが選択可能だ。

スタートボタンを押すと、エンジンが瞬時に目覚めた。暖気を終えると野太いアイドリング音の粒がキレイに整っていく。

フォードは1990年代にヤマハとの協業でOHCヘッドの開発に着手し、伝統的なOHVからの乗り換えを図った。そうして生まれたのがDOHCヘッドの5.0 Coyoteだ。フォードの主力V8エンジンとなったCoyoteは2018年に大改良が加えられ2割以上の出力向上を果たしている。シェルビーGT500のエンジンはそれを5.2リッターにまで拡大し、さらにスーパーチャージャーで加給。カタログ値では760馬力をうたうものだ。この個体は事前にラスベガスのシェルビーアメリカン社でシャシダイにかけられ、タイヤの抵抗など諸条件のあるなかで実測で約660馬力を計測しているという。

ノーマルモードで走りだす。足回りには電子制御のMagneRideダンピングシステムが備わっており、意外なほど乗り心地がいい。これならば街乗りもまったく苦じゃない。高速道路にのってスポーツモードへと切り替え加速を試みる。レッドゾーンは7000回転を超えるだけにエンジンが軽く吹け上がる。トランスミッションは7速DCTとなっており、切れ味鋭くシフトアップしていく。ダンパーはぐっと引き締め、リアにはトルセンLEDを備えていることでコーナーでの回頭性も高い。以前第6世代のGT500に試乗したことがあったが、それとはまったくの別物だった。岩谷氏はこう解説する。

「GT500はやはりシェルビーが監修しているだけあって、レーストラックを意識した車です。コルベットのC8と比べても負けていません。普通の人ならハイテクなC8のほうが速く走れるかもしれませんが、腕のある人がドライブすればGT500のほうが速い。映画『フォードvsフェラーリ』じゃないですが、シェルビーの手が加わればサーキットでフェラーリにだって負けないくらいに速く走れます」

GT500には日本車とも欧州車とも違う、明確な個性がある。そして、いまや欧州の高性能車が軒並み2000万円を超えるなかでマスタングのコストパフォーマンスの高さは群を抜く。もし、ツルシに飽きたら、シェルビーでカスタマイズすればいい。ホールセールディーラーの出現によって、さらなる“Performance”が容易に手に入るようになったのだから。🏁