

ル・ボラン

LE VOLANT

9 September
2009
Number.390
840yen

特集いま元気なのは

ドイツと イタリア!

海外試乗記

ポルシェ・パナメーラ
フェラーリ 599HGTE
新型フォルクスワーゲン・ポロ
新型メルセデス・ベンツ E63AMG

フォトデビュー!

BMW X1



国内新着!

アルファ・ロメオ8Cコンペティツィオーネ
アバルト500エッセエッセ 他

比較試乗

ミニ・クーパーS×アルファ・ロメオ MiTo×アバルト500

フォルクスワーゲン・ゴルフ×ランチア・デルタ

BMW320i×アルファ・ロメオ159

BMW Z4×アルファ・ロメオ・スパイダー

フォルクスワーゲン・シロッコ×アウディTTTS×アルファ・ロメオ・ブレラ

ポルシェ911×マセラティ・グラントゥーリスモS

アウディR8 5.2 FSIクワトロ×ランボルギーニ・ガヤルドLP560-4

BMW750i×マセラティ・クアトロポルテ 他

気分は本格フォーミュラ! 異形の快速ロードスター

ふたりの創業者、クロンライフとトゥルケンボルツの姓と創業地である地方都市、マッティークホーフエンの頭文字を合わせたのがKTM。創業半世紀超の名門が浮かれた現世にとびきりのマシンを送り出した。ランチタイムの丸の内を駆け抜けたその顔末は!?

リポート|熊倉重春|S.Kumakura フォト|宮門秀行|H.Miyakado

2輪の名門が造り上げた オープン2シーター

軽自動車からスーパーカーまで、みんな八方美人になってしまった昨今だからこそ、どこか「突き抜けたクルマ」への願望がつつと湧いたりする。そこで周囲を見渡すと、今なら「KTM・X・BOW」が最高の注目株だ。語るべきことが多いのに紙幅が限られているから、駆け足で紹介しよう。KTMは、2輪ファンなら知らぬ者のないオーストリアの名門。創業からの歴史も56年と長い。これまで多くの浮き沈みを経ながら、まずはエンデューロなどオフロードバイクで世界に知られ、20世紀の末からは優れた高性能

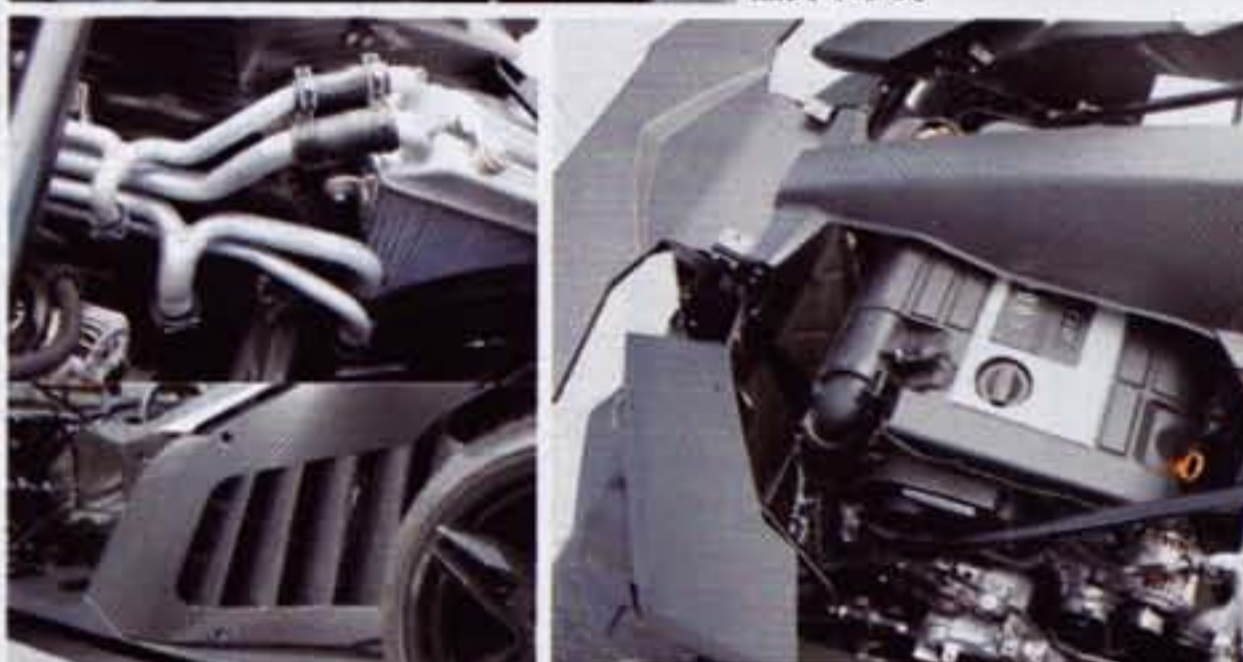
能ロードスポーツも手がけるだけでなく、 MotoGP の125ccと250ccでは主力メーカーとして活躍中だ(日本出身の青山博一や小山知良がワークスに採用されたこともある)。生産量も多く、いまやBMWに次ぐヨーロッパ第二位の座を獲得している。そんなKTMが07年、念願の4輪界への進出を狙って企画したのがX・BOW(クロスボウと読み、中世の弩の意味)。見ての通り、1Fはもちろんウインドスクリーンもないばかりか、スケルトンのように各部のメカニズムが見える2シーターのライトウェイトスポーツだ。そのミッドシップにアウディBWA(TT系の2・0TFSIなどに搭載の4気筒ター

ボ)を200psから240psにチューンして積み、それで重量わずか860kgだから、馬力荷重は3・58kgにすぎない。これは日産のモンスターGT-Rと同レベルだが、絶対的に軽いだけに、瞬発力の鋭さは圧倒的だ。……と聞くと、やたら野蛮なクルマと思うかもしれないが、実はまったく違う。まず乗り心地が予想よりはるかに快適だ。突起を越える瞬間など、ロータス・エリィゼより少し硬いが、その高性能版であるエキシージよりは柔らかい。そのうえコーナリングもイージーで、かなり攻めたつもりでも235/40ZR18のリアタイヤは執拗にグリップし、いささかも姿勢を乱さない。それに対してフロント(205/40ZR17)も頼りになり、ステアリングを切り込んだ

間すぐ踏ん張るので、事実上ニュートラルに近い感触でどこでも突破できる。こんな軽量車を想定していないコンチ・スポーツコンタクト2なのに、タイヤにしっかり仕事をさせている。ここで印象深いのは、フルカーボンモノコックの剛性の高さ。がっちりした車体としなやかなサスペンションという理想の組み合わせがちゃんとできている。それもそのはず、このシャシーの設計はイタリアのダラーラが委託されているのだ。世界のF3の大半を占めるダラーラは、かつてF1も手がけただけに、カーボンの使い方がサスペンションの動かし方などを知り抜いている(その総帥は、青年時代にランボルギーニ・ミウラを設計した天才ジャンパウロ・ダラーラ)。レバー比が約1・3と



カーボンモノコックそのままの cockpit。シート位置は固定だが、ペダル類がアッセンブリーで前後にスライドする。試乗車は欧州仕様の4点式ベルトを装備していた。バイクから流用した液晶ユニットで速度等を表示し、ライト類のスイッチは脱着式ステアリングのパッドに備わるなど、そのメカニズムも作りも非常に高品質である。



▲エンジンはアウディ製の2.0直4DOHCをターボで過給するTFSIユニットをミッドシップに横置きに搭載。最高出力は240ps/5500rpmで、最大トルク31.6kg-mを2000~5000rpmの広範囲で発生させる。組み合わせるトランスミッションはクロスレシオの6速MTとなる。
◀エンジンルーム内の配管の溶接などが、メカニズム部分を見せる2輪メーカーならではの機能美的センスで統一されている。リアサイドのダクトからはインタークーラーとラジエーター冷却用ファンが覗く。独特な形状のエキゾーストは衝撃吸収構造になっている。

カーボンモノコックとFRPで構成された、ウインドスクリーンすらないフルオープンという異質なボディ形状だが、ウインカー内蔵ミラーや補器類など公道走行の装備は万全だ。



X-BOW ri

road impression

03



いうブッシュロッド・サスペンションのベルクランクも、ダンパーを有効に使いきるレーシングカーのノウハウが光る部分だ。コクピットこそ、まるでフォーミュラを2台並べたようだが、走りの質感はこのままアウディブランドでも発売できそうなほど成熟している。もちろんステアリングも軽く、クラッチやシフトにも神経質な面が少しもない。エンジンも、さすが全域トルクが自慢だけあって、わずか1500rpmからでも躊躇せず立ち上がってくれる。

今回わざわざスーツとネクタイに身を固め（それでも、飛来物から顔を守るためフルフェイス・ヘルメットは必需品）、都心のオフイス街を選んだのも、そのように普通に乘れてしまうからだ。雨や暑さ寒さはどうしようもないが、それ以外はマツダ・ロードスターなど普通のスポーツカーと変わらない。最近では、スーツ姿でアタッシェケースを携え、バイクや大型スクーターで通勤する人も多いが、それを4輪にすればこうなるだけの話。スポーツカーフリークにと

って、もしかしたら最高のチョイスともいえる。そのうえで望むなら、せっかくアウディの協力を得たのだから、ギアボックスもマニュアルではなく、最新のSトロンニック（ツインクラッチ式セミAT）を搭載してくれたら、さらに次世代的な未確認走行物体の雰囲気も濃くなるに違いない。それにしても、道行くサラリーマンたちの好奇の視線をこんなに浴び、携帯電話（のカメラ）の砲列に囲まれるほど目立ったクルマなど、近頃ほかになかった。



サスペンションは前後ともダブルウィッシュボーンで、ダンパーが露出したフロントはブッシュロッド式となる。欧州車然としたダブルスポークホイールにはコンチ・スポーツコンタクト2を組み合わせ、公道からサーキット走行まで許容するブレーキシステムにはブレンド製を採用する。

specification

KTM X-BOW	
東京標準現金価格	¥8,400,000
全長/全幅/全高	mm 3738/1900/1205
ホイールベース	mm 2430
トレッド(前/後)	mm 1645/1625
車両重量	kg 860
最小回転半径	m —
乗車定員	名 2
エンジン型式/種類	BVA/3400HCi9V+インタークーラー
内径×行程	mm 82.5×92.8
総排気量	cc 1984
圧縮比	10.3
最高出力	ps(kW)/rpm 240(177)/5500
最大トルク	kg-m(Nm)/rpm 31.6(310)/2000-5000
燃料タンク容量	ℓ —
10-15モード燃費	km/ℓ —
ミッション形式	6速MT
変速比	①3.357 ②2.087 ③1.469 ④1.098 ⑤1.108 ⑥0.927 ⑦3.989 ⑧3.090
サスペンション形式	前 Wウィッシュボーン/コイル 後 Wウィッシュボーン/コイル
ブレーキ	前/後 Vディスク/Vディスク
タイヤ(F/R)	F205/40ZR177.5J R225/40ZR189.5J

問い合わせ先=ズーム ☎046-295-2177
http://www.zoom-car.co.jp

