

ミムラン時代の遺産。

SPECIAL LAMBORGHINI IN FRANCE

JOTA 4808

ランボルギーニ・ミウラSVJスパイダー

シルバーのボディカラーを身に纏う1台の「ミウラ」。イオタ・モディファイが行なわれているが、よく見ればルーフが存在しない。そしてシャシーナンバープレートには「MIURA SVJ SPIDER」の文字！フライングスターIIに続くフランスでのランボルギーニ取材シリーズ第2弾は、久々の「イオタ」から始まる。

山崎元裕●文

text by Motohiro Yamazaki

齋藤 正●写真

photographs by Tadashi Saito

南陽一浩●コーディネート

coordinate by Kazuhiro Nanyo

アウトドローム・カンヌ●協力

cooperation by Autodrome Cannes



新

たなオーナーとして、かのバトリック・ミムランを迎え、同時に登記上の正式な社名も『ヌオーヴァ・アウトモビリ・フェルツチオ・ランボルギーニ』へと改称されたランボルギーニにとっての、そのお披露目を兼ねたオワイシャルな舞台は、81年3月に開催されたジュネーブ・ショーだった。ミムランがランボルギーニを手中に収めず推し進めたのは、そのプロダクションモデルのラインアップをより新しく魅力的なものに進化させることにほかならなかった。そしてこの事実を証明するかのように、この81年のジュネーブ・ショーには、カウンタックのマイナーチェンジ版であるLP400S、同様にシルエットをベースとするジャルパ3500、そしてかつて試作されたチータを祖とするオフロードビークルのLM002と、ランボルギーニの新時代を印象づける新作が一挙に持ち込まれている。

だがヌオーヴァ・ランボルギーニ、すなわち新ランボルギーニを意味する文字が掲げられたこのブースにはもう一台、ミステリアスなモデルがディスプレイされていた。それはパールホワイトのボディカラーを採用したミウラであり、テールエンドにはSVのエンブレムが備わっていた。しかしながらそのエクステリアは、73年に後継車のカウンタックにその市場を譲ることで生産を中止したミウラSVとは明確に異なるフィニッシュだった。ヌオーヴァ・ランボルギーニは、それを『ミウラSVJスパイダー』と呼んだ。Jの文字が意味するところが、あのイオタであることは、本誌の読者であれば、瞬時にそれが想像できるだろう。シャシーナンバー4808、エンジンナンバー130583。ミウラSVJスパイダーのベースとなったモデルに固有のナンバーは以上のとおりである。71年2月にサンタアガタのランボルギーニ・ファクトリーで生産されたこ

SVJ"スパイダー"?

ミウラSVJスパイダー。それがこのミウラに与えられた車名だが、もちろんSVJのJはイオタを意味する文字である。しかしSVJのスパイダー? これは果たして、どんな経緯で生まれたモデルなのだろう。



のモデルは、実はSVJスパイダーとして姿を現したジュネーブ・ショーからちょうど10年前となる71年の同ショーで、ミウラSとして出品されたモデルそのものであった。すなわちそれは、ミウラSとしてファクトリーから出荷されたものであり、そもそものボディカラーはイエロー。当時スイスのチューリッヒにあったランボルギーニ・デイトラーのホイテック社がこのミウラSを購入したファーストオーナーは、E・ヒューバー氏なる人物で、彼は75年にはボディ色をレッドとした後、同じスイス人アンドレ・ゼナリ氏にそれを売却している。このゼナリ氏は、バーゼルのランボルギーニ・デイトラー、ランボ・モーター社の株主でもあった。そして真紅のミウラSを手にした彼はしばらくすると、そのボディファイを計画するようになる。それはランボ・モーターと、ランボルギーニの関係をさらに密接なものにすることを目的のひとつとしたものだった。ボディファイのヒントとなったのは、67年にベルトーネがワンオフで製作し、翌68年1月に開催されたプリユツセル・ショーで発表した、ミウラP400ロードスター。そしてランボルギーニがそのファクトリーにおいて、カスタマーのオーダーによって製作していたJ・イオタのレプリカモデル、SVJの両車だった。



Check Point①
プレートにはSVJスパイダーの車名。

フロントフード内に装着されたシャシーナンバープレートには下から順に、4808のシャシーナンバー、305B3のエンジンナンバー、P400XN698のタイプナンバー、そしてMIUFA SVJ SPIDERのモデル名が打刻されていた。これらはもちろんサンタアガタのランボルギーニ本社に公認された、由緒正しきものだ。



Check Point②
ミウラP400ロードスターとの関係は？



P400ロードスターは67年にベルトーネがワンオフ製作したもので、翌年プリユツセル・ショーでデビューを果たしている。一方の取材車であるSVJスパイダーは81年ジュネーブ・ショーが初お披露目の場。このように年代は異なるが、ロードスターはスパイダーのモチーフになった。ロードスターは後に、Zn-75へボディファイされる。

Check Point③
ルーフを脱着するタルガトップ方式。

ルーフは、ご覧のように脱着可能なタルガトップ方式。脱着はそれほど難しくなく、大人ふたりなら余裕で作業が可能だ。残念ながらルーフを室内に格納することは不可能だが、オーナーにとっては重要なことではないのかもしれない。オープン時に助手席同乗の機会を得たが、剛性不足を感じさせる場面は特になかった。

JOTA 4808



ファイファイを、将来的に同社のビジネスのひとつとして展開していく計画だったのだろうか。いずれにしても、SVJスパイダーの製作に関して、当時のランボルギーニとランボ・モーターの関係は極めて良好であり、結果的にそれが、ランボルギーニにSVJスパイダーの存在を公認させる、直接の原動力となったことは疑いの余地がない。SVJスパイダーのデイトールに関しては、別項でまた詳しく解説させていただくので、ここではそれが誕生して以降の話を続けさせていたくことにする。79年から80年にかけて製作されたSVJスパイダーはこの過程で、ボディカラーはパールホワイトに改められた。81年に誕生した、パトリック・ミムラン率いるヌオーヴァ・ランボルギーニにとっても、非常に魅力的な一台であったようだ。ミムラン自身が、J・イオタ、そしてSVJ・イオタ・レプリカの存在に大きな興味を抱いていたことは、後に彼が自身の愛車としてその製作を指示したことにも証明されている。そしてミムランもまた、ミウラのボディファイに大きなビジネスチャンスを見出していたことは想像に難くない。だからこそ81年のジュネーブ・ショーにおいて、彼はSVJスパイダーを最新モデルとともに出品す

ることを決断したのだ。

それからしばらくの間SVJスパイダーは、ゼナリ氏によって所有されていたが、90年にはフランス人実業家のジーン・ウィツキー氏へと、それは売却されることになる。ちなみに彼ともによくそのステアリングを握った彼の息子、アラインは、後にザガートがディアプロをベースに製作した、ラプター・ザガートのプロジェクトにも参加した人物としても知られている。ジーンとアラインの親子はSVJスパイダーを手にした後に、レストアを兼ねてそのカラーを現在のシルバーに変更。同時にリウイングなどを廃して、そもそものSVJにより近い姿へと、その外観を変貌させている。

2000年春、ゼナリ氏は新たなアメリカ人のカスタマーにこのSVJスパイダーを売却するが、03年にはそれはふたたび、ボナムスが主催したオークション『ル・グラン・マーキー・ア・モナコ』に出品される。さらに同年末、COYSのオークションにおいてモナコのカスタマーがそれを落札。ちなみに現在このSVJスパイダーは04年にそれを購入した南フランスのデイトラー、アウトドローム・カンヌの手を経て、やはりフランス人のオーナーによって大切に保管されている。



”異形”のデイトール。

SVJスパイダーというミウラ・イオタ系の中でも異形とも言えるそのデイトールは、これまであまり知られてこなかった部分である。ここではレストリートのデイトールの変遷を本文で紹介しながら、取材車の詳細をチェックしてきたい。



71 年2月にランボルギーニのファクトリーから出荷されたS/N・4808のミウラS。それがここで紹介している、SVJスパイダーのベースとなったモデルであることは、前でも解説しているとおりである。そしてこのSVJスパイダーのデイトールは、79年から80年にかけてランボルギーニでそれが製作された時点でのものと、この時のプロジェクトリーダーともいえたオーナーのアンドレ・ゼナリ氏から、90年にそれを購入したジョン・ウィッキー氏による、さらなるモディファイを受けた以降のものに大別することができる。まずはそのものSVJスパイダー、すなわち81年のジュネーブ・ショーに出品されたそれは、いかなるデイトールを持ったモデルだったのかを解説しよう。

鮮やかなパールホワイトのボディカラーで彩られたSVJスパイダーは、67年にベルトーネで製作されたミウラP400ロードスター（後にそれは、売却先のアメリカのアルミ&亜鉛パネルメーカーILZRO社によってリビルトされ、Zn・75という新たなネーミングを得ることになる）をヒントに、そのオーブン化が行なわれたモデルだった。すなわちルーフはタルガトップ形状となり、さらにSVJスパイダーでは、それは着脱可能なシステムとなった。ミウラP400スパイダーがさらにそのエクステリアでの特徴としていたCピラー部の拡大型エアインテークや、リヤのルーバーを廃して、左右のリヤクォーターパネルをフィン状のデザインとしたことなどのデイトールは、このSVJスパイダーには受け継がれていないが、その一方で、ランボルギーニがそのファクトリーで生産した、ほかのSVJ各車に共通するデイトールが採用されていた。

固定式のヘッドランプやフロントカウル上のフェューエルリッドなどは、まさにSVJのアイコンともいえるもの

だる。加えてランボルギーニ・モーターでは、左右一对の横長デザインによるエアインテークを備えるフロントのチンスポイラーや、左右方向によりワイドなデザインであると同時に、新たにエアインテークとアウトレットの機能を追加したリヤフェンダーを装備。さらに、流麗な曲面で左右のリヤフェンダーから連続し、テールエンド中央のステアリングで支持されるセンターセクションを加えて、3分割デザインとしたリヤウイングを採用するなど、それまでのSVJにはない、独自のデイトールを実現してみせた。テールエンドに掲げられるSVJのエンブレムも、この時に新たにフィットされたもの。その使用に関しては、ランボルギーニからの許可が与えられていることは当然である。

JOTA 4808



Detail Check "SVJ" 足らしめる細部。

イの定番、オーブントップのフェューエルフィルターキャップを装着。④フロントフード内、フレームのキレイさ。このモデルのコンディショニングのよさを示している。⑤サイドミラーの装着位置は、フェンダーではなくドアサイド。⑥こちらもイオタ・モディファイの定番、固定式のヘッドライト。⑦リヤはオーバーフェンダーになっており、この角度の写真がその幅の広さを物語っている。⑧フロントもオーバーフェンダーとなっており、この角度から見るとエアアウトレットの形状がわかりやすい。取材車のタイヤはBFグッドリッチで、サイズはそれぞれフロント235/60VR15、リヤ275/55VR15。なお写真の雰囲気からもわかるように、撮影場所は前々号のフライングスターIIと同じシクレ氏自宅。シクレ氏と今回取材に協力いただいたアウトドローム・カンヌは、深い繋がりを持つのだ。

センターコンソール上に移動することであり、それによってSVJスパイダーは、オリジナルのミウラSと同等の機能性を受け継いだことになる。ミッドに横置き搭載されるV型12気筒エンジンは、ミウラSVJのそれとほぼ同様の手法でチューニングされているという。ちなみにミウラSVJに搭載される3929cc仕様のV型12気筒ユニットは、10・7の圧縮比から385psの最高出力を發揮するもの。ミウラSからの出力増は15psである。

そして90年、このSVJスパイダーを購入したジョン・ウィッキー氏は、ボディ色をシルバーとするなどのレストア作業の過程で、SVJスパイダーからフロントのチンスポイラーとリヤウイングを取り外し、それによってエクステリアは、よりほかのSVJに近い現在の姿へと変化することになった。現在も抜群なコンディショニングを保つSVJスパイダー。その独特な造型は、やはり見る者を圧倒する。



LAMBO BIKE

ランボルギーニ・モーターサイクル

フランスでその存在を確認できたスペシャル・ランボルギーニ。SVJスパイダーに続くのは何とモーターサイクル、つまりバイクである。これを我々に紹介してくれたのも、SVJスパイダーと同じアウトドローーム・カンヌ。早速、南仏カンヌからレポートをお届けしよう。

山崎元裕 ● 文

text by Motohiro Yamazaki

齋藤 正 ● 写真

photographs by Tadashi Saito

南陽一浩 ● コーディネート

coordinate by Kazuhiro Nanyo

アウトドローーム・カンヌ ● 協力

cooperation by Autodrome Cannes

63年にアウトモビリティ・ランボルギーニをサンタアガタ・ボロネーゼの地に設立したフェルッチオ・ランボルギーニ。しかしながら彼が自らの名を冠したこの自動車メーカーで、実質的な経営権を握っていた時間は、結果的には10年にも及ばない短いものだった。71年、スイス人実業家のジョルジュ・アンリ・ロセッティに、その株式の51%を譲渡。その後フェルッチオは残りの株式をも手放し、その経営からは完全に撤退することになった。だが経営陣が一新されたことも、その経営を良好化させる特効薬とはなり得なかった。さらに70年代中盤のオイルショックによる影響から、アウトモビリティ・ランボルギーニは危機的な経営危機に瀕し、ついには政府の管理下に置かれることになった。そして81年このような状況の中、細々とカウntaxなどの生産を続けていたアウトモビリティ・ランボルギーニは、ふたたび新たなオーナーの手に渡ることになる。フランス人実業家のパトリック・ミムランこそが、その新オーナーであった。アウトモビリティ・ランボルギーニを手中に取めたミムランはその社名にヌオーヴァ、すなわちニューという言葉を加え、カウntaxのマイナーチェンジや、こちらはシルエットの進化型と

オンリーワンの2輪ランボ。

もいえるジャルバ、さらにはオフロードモデルのLMシリーズなど、積極的に市場に新型車を投入していった。ここまででは、あるいはヌオーヴァ以前のランボルギーニから受け継いだものをより市場が要求する姿として実現したものだともいえるが、ランボルギーニ再建のためにさまざまな策を模索していたミムランは、ほかにもいくつかのプロジェクトを抱いていた。『デザイン90』と呼ばれたモーターサイクルプロジェクトは、その代表的な例である。当時のミムランは、アウトモビリティ・ランボルギーニ再建のために、モーターサイクルという新たな商品への進出を計画。ミムランの人脈を物語るかのように、フランスのモーターサイクルレーサーのコンストラクター、ボクサー・バイク社との提携でそれは開発されることになった。だが当時のランボルギーニには当然のことながら、モーターサイクル用エンジンを自ら開発、そして生産するための資金的な余裕はなかった。ミムランはその問題を、エンジンや主要なメカニカルパーツの調達をカワサキから行ない、それをボクサー・バイク製のフレームに搭載。カウリングなどのデザインをランボルギーニが行なうというシステムを構築し、解消したのである。



すべては、"カンヌ"にて。

今回のSVJスパイダー及びこのモーターサイクル、そしてさらに言えばフライングスターIIに到る一連のフランス取材は、すべて「アウトドローム・カンヌ」が起点となっていた。

ミ

ムラン体制下でのランボルギーニが、モーターサイクル市場への進出を決断した前後の歴史的な背景を理解していただけたところで、ここから先は、実際に生産されたそのランボルギーニ製モーターサイクルを前に、解説を進めていくことにしよう。

実際にカワサキから供給を受けたパワーユニットは、120psの最高出力を發揮する900cc仕様の直列4気筒DOHC16バルブである。それを搭載するフレームは、当時ボクサー・バイク社のチーフエンジニアとして、さまざまなレーシングマシンをサーキットに送り出していた、クロード・フィオールの設計によるもの。素材はもちろんアルミニウムで、それはやはりボクサー・バイク社のメカニックの手によって、ハンドビルドされた。当時発表されたデータによれば、このランボルギーニ製モーターサイクルの乾燥重量は180kg、120psのパワーが負担する重量としては、これは十分すぎるほどに魅力的な数字といえる。

ランボルギーニがこのモーターサイクルプロジェクトに掲げたデザイン90という名称は、おそらくは90年代に近い将来に控え、新たなランボルギーニのデザインコンセプトを市場で主張しようという狙いがあったためだろう。実際にランボルギーニで生み出された、そのカウリングのデザインは、前後方向に美しい流れを見せるフィンを組み合わせることで、エアロダイナミクスの最適化と、視覚的な斬新さをともに実現したもの。着脱式のリヤシー

トカバーを備えることで、通常はシングルシーター風に、そして必要時にはパッセンジャーを伴ってのライディングをも可能にしている。

だがここで、ランボルギーニの歴史を熟知する者は、このデザインモチーフが、後に誕生するランボルギーニ車のそれに類似していることに気づくだろう。それはミムランの手から新たにクライスラーへと経営権が移動した後、88年にランボルギーニの創立25周年を記念するアニバーサリーモデルとして誕生した、カウンタックの最終進化型アニバーサリー。周知のとおりこのアニバーサリーは、現在バガニー・アウトモビリティ社を率いる、当時ランボルギーニの契約デザイナーであったホルチオ・バガニーの手によるものであるから、プロジェクト90もまた、バガニーがそれに密接に関係していたと考えるのが自然であろう。

カワサキ製のパワーユニットに、ボクサー・バイク製のアルミニウム製フレーム。その組み合わせはまさに、当時の最先端レーサーを彷彿させるかのようなものだった。前後のゴッチ製ホイールには、ミシラン製のタイヤが、フロントに120/80ZR18、リヤに160/80ZR18のサイズ設定で装着されており、ブレーキはブレンボ製のゴールドシリーズ。実際にこれをそのままサーキットに持ち込んだとしても、オーナーは相応な満足感を抱く走りを楽しむことができたに違いない。



Other Special Lamborghini 海上で活躍したランボルギーニ・エンジン。



これがボート用V12ユニット。本社に併設されるムゼオでは、実物を見学することができる。

ク ルマ以外でのランボルギーニと言えば近年では「ランボルギーニ・アルティマルカ」がプロデュースするグッズやウェアがすぐに思いつくが、最近解散するまで活動が知られていた「ランボルギーニ・モーターマリニ」もまた有名。8200ccのV12エンジンを搭載したランボルギーニの公式チームボードである、「Spirit of Norway」が2003年にワールドチャンピオンに輝くなどの活躍を見せたことも記憶に新しいところ。

し、その反応をもとにシリーズ化を進める計画であったという。だが慢性的な経営危機に直面する中で、ミムランはふたたびランボルギーニの売却を検討。結局はこのモーターサイクルも、実際には86年にわずか10台程度が販売されたにとどまった。それから20年以上の時を経てなお、その輝きと魅力を保つ、ランボルギーニのモーターサイクル。その存在は実に貴重だ。

LAMBO BIKE



Detail Check デザイナーはかのバガニー。

ホラチオ・バガニーがデザインしたカウルに、ボクサーバイク製のフレームとカワサキ製のパーツを組み合わせて製作されたランボルギーニ・モーターサイクル。88年に10台程度が販売されたといわれるが、サイドにはNo.17というシリアルナンバーらしきものも確認でき、プロトタイプも含めるとそれ以上の台数があったようである。フロントサスは倒立式と当時としては先進的だが、組み合わせるブレーキが4ポッドで

はなく2ポッドなのはちくはくな印象。エンジンはカワサキ製の900ccで、映画「トップガン」で話題となったGPZ900のそれと思われる。①②メーターやフューエルリッドは特別なものではない。③フレームなどを使用したボクサーバイクのロゴが入る。④マフラーはヨシムラR&D製。スイングアームサスもレーサーらしい雰囲気だ。⑤⑥雰囲気は同じバガニーがデザインしたカウンタック・アンバーサラーに通じる。



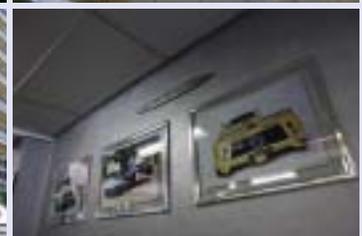
Information バガニーも正規販売するカンヌのディーラー。

- Autodrome Cannes
- Address = 28 Bd de Lorraine, 06400 Cannes France
- Tel +33(0)4 92 99 19 00 / Fax +33(0)4 93 99 10 11
- HP = <http://www.autodrome-cannes.com>
- E-mail = contact@autodrome-cannes.com

南 フランスのコートダジュールといえば、それは世界的に有名な保養地としても知られる土地。実際に夏のバカンスシーズンともなれば、そこには世界中から休息を求め人々が集まってくる。そのコートダジュールの中でも、モナコやニースと並ぶ知名度を持つのが、映画祭の開催でもお馴染みのカンヌ。フランスを代表するというよりも、ヨーロッパのスーパースポーツガレージの中でもその名を広く知られる、レビー3兄弟が率いるアウトドローーム・カンヌは、その中心

となるカンヌ駅に程近い、徒歩でもアプローチできる場所に本拠を構えている。

アウトドローーム・カンヌは、新旧問わず、さまざまなメイクスのスーパースポーツやプレステージモデルの販売と整備をビジネスのメインとするガレージだが、最近ではバガニー・アウトモビルの正規販売代理店としての活動も積極的だ。ヨーロッパ中に多くのカスタマーを持つ彼らは、バガニー・ディーラーの中でもトップクラスの販売実績を誇っている。FIA-GT選手権にゾンダで参戦するブラ



アウトドローーム・カンヌを運営するレビー氏は実は3兄弟で、パリでオート・シクレを経営するシクレ氏の長男で兄弟揃ってこの商売を始めたという。当初はオート～

がよい、アウトドローームへ比較的新しいランボを扱うという棲み分けがなされていた。現在はバガニーの正規ディーラーを務めるなど、その勢力を伸ばしつつある。

イペートドライバーのアントニン・パトリックも、そのコンペティションマシンのベース車をアウトドローーム・カンヌから購入しているし、ゾンダ・シリーズの最終進化型であり25台が限定生産されたゾンダFも、その多くのデリバリーがここから行なわれた。

レビー氏にとって、ランボルギーニはバガニーと並ぶ、お気に入りのブランドである。

それを証明するかのようアウトドローーム・カンヌには、今回取材した80年代のランボルギーニ製モーターサイクル、あるいは90年代終盤に同じフランスのユリエが、当時のディアプロをベースにワンオフで製作したブレグンダなど、マニア心を刺激するモデルが続々と入庫してくる。そこはまさに、ランボ・マニアのもうひとつの聖地なのだ。