# Our Motoring Story UCGに携わる様々な人たちのプライベートカーライフを大公開。 1台に長く愛情を注ぐ人、次々に買い換えてフィールの違いを味わう人。 愛車との付き合い方は千差万別なれど、それぞれみんな楽しんでいるようです。

1991 Land Rover Range Rover

── 石橋幸樹/ライター 登ったり降りたり、傾いたり曲がったり……。 晩秋の山梨にて本格的なオフロード走行を堪能してきた。

1989 Porsche911 Carrera Clubsport m納亨介/編集部 相変わらずの健康体で、月平均1000kmほど乗っている。ただし今月は新顔が登場したのでリポートはお休みです。

1999 Alfa Romeo 156 Twinspark Selespeed 佐藤貴昭/編集部 今月は走りましたよ~。やはりルーテシアと較べると高級です。単独で乗ってるとそれほどでもないのですが。

**2001 Land Rover Range Rover 4.05E**野田義彦/編集部 2005年12月購入:350万円(3.0万km)。2006年9月売却:260万円(3.4万km)。リポート掲載:2006年7月号/9月号。

1967 VW Type II Westfalia
中嶋光貴/広告担当 タイプ II はヒーターの能力不足も弱点のひとつ。だからガソリン式・燃焼ヒーターを後付けしています。次号で紹介しましょう。

1968 Ficat 500F 野田義彦/編集部 2006年6月購入:98万円(距離不明)。2006年9月売却:50万円。リポート掲載:2006年9月号/10月号。

7 2004 Alfa Romeo 156Tl 2.0JTS 野田義彦/編集部 購入から約4000kmを後にしました。最近のアルファってすごいですよね、中古車を買っても普通に乗れますから。立派です!

1996 Renault Lutécia 16V

(佐藤貴昭/編集部 なんと、某ファミレス駐車場で車上荒らしにあってしまいました。詳細は2月号にて報告します。

**1999 LANCIA Y 1.2 16V LX**山田 舞/編集部 悩むこと3ヵ月、とうとう納車を迎えたスモール・ランチアが今月からデビュー。そして挑戦の日々が始まったのである・・・・・。









初心者コースの入口にあるキャンバー体験路で、すでに血圧が上がるような姿勢に!



手前にある水溜りが見た目とは裏腹に、タイアが丸ごと水没するほど深い。この後、スー自然の川原を使ったコース設定。長さは1kmにも満たないが、その充実度、満足度は較べるものがな タックするかと思いきや、難なくクリア。



い。詳細は同施設のホームページ(http://www.landroverex.com)をチェックされたし。



カスタマイズされたディスコは、プロのラリイストが使用するレスキューマシン。 レンジャースの平元代表がディスコでスタック。後方か 乗員はそれほど不安を感じていない。急勾配の下り坂 ホイールベースを短縮し、タイアとダンパーで車高を上げている。



らウインチで引っ張り上げられた。



も、スピードさえ制御できれば、初代でも楽に降りられる。

# 1991 Land Rover Range Rover

1991年式 ランドローバー レンジローバー 走行距離:97,200km

2006年4月購入(価格:180万円)

# ラフロードに乗り入れ、本来のパフォーマンスを堪能してきました

ある調査によると、国内登録されているレンジ 「レンジ? そりゃ都会の一等地で乗るのがカッコ 「初心者の方でも、レクチャーを受けるだけで楽 面で使用されている割合は、わずか3%に過ぎ ないのだそうだ。確かに、もっともらしい数値だ が、こと筆者の周囲に限っていうと3%はかなり ーやディスカバリーを所有している友人らは、皆 トがなければ即座に断っていたはず(笑)。 こぞってラフロードに乗り入れ、本来の性能を享 受し尽くしているのだから。

いるレンジ」という但し書きを要するのではない だろうか。つまり、都内なんかでは、まだまだス ーが食指を動かしたりしたから、と考えてみた。 もっとも、筆者もそうした謗りを免れない(笑)。

んの | てな心構え。

ーバーEX(Tel.0556-20-5055)なる本格的なオ 悲観的というか、気取った数字だ。レンジローバフロードコースに誘われた折も、マイカーリポー

それでは、簡単に施設の紹介をしておこう。同 コースは同県の南巨摩郡早川町による町営施 ことが可能となっている。 3%というのは、思うに「都市部で所有されて 設(!)で、近くを流れる早川沿いにオートキャン プ場をつくったことが起源になっている。

オフロードコースは、川沿いに自然の地形を テイタスシンボル的な目的で乗られたり、ミーハ 活かした状態で設定されており、深さ1mもあろ うかという穴を掘ったり、川原の瓦礫がそのまま 積み上げられているセクションもある。

ローバーの中で、ダートや泥濘地を含む不整路 いいに決まってる! 山の中? スタックしたらどーす しめるコース」(マネージャーの保延氏)とのこと だが、そこら中に信じがたい勾配の坂道や、泥濘 なので、山梨県の南西部に位置するランドロ地、水溜りなどがあり、初心者の不安をあおるに は充分すぎる演出だ(笑)。

> ちなみに、プロのラリイスト(G4出場経験者) による同乗走行(有料/要予約)もあるため、レ ンジで行かなくてもラフロードのスリルを味わう

## 潜在能力の高さは 初代ならでは!!!

さて、コースインの前には、ギアをローレンジ にシフトしないとならない。このやり方すらご存 じないオーナーも少なからずいるのでは? (実は

#### 筆者も知らなかった!?)

て、たいていの初心者は驚き、かつ喜ぶはずだ。 するための基本設計がものをいう。カタログ写 筆者のクルマからは、フロントセクションから盛 大な軋み音というか、あらゆるブッシュがつぶれ、ストロークしても、キャビンの平衡は一定のまま 悲鳴をあげているのが聞こえ始めた。

だが、一度、色々な部位を様々な角度に動か ムは確実に下がってきた。そして、今度は運転し ている車両が、信じられない角度で傾いていた り、坂を降りている姿勢に驚かされてしまった。

最新のレンジローバーにはヒル・ディセント・コ ントールが装備されているので、急勾配を降りる のもスイッチひとつだが、初代の場合は微妙なブ レーキタッチが求められ、失敗すれば滑落する ルで再度、挑戦してみたいと感じた。

だけ! だが、慣れてくるとこれすらも楽しくなってき 真にあるように、4輪それぞれが、あらぬ方向に というのを、初めて体験できたのが嬉しかった。

してみると、柔軟体操ではないが悲鳴のボリュー カバリーや2代目レンジローバーにも試乗させて もらったのだが、やはり走破性能や、悪路での扱 いやすさは確実に進化していることを思い知らさ れた。"ディスコ"ことディスカバリーは、そのディ メンションやパッケージングが巧みで、2代目レ ンジローバーはエアサスのメリットを最大限に活 7.5km/ l くらいだった。そして来月は、ついに最 かしている。個人的には、初代のエアサスモデ 終回のリポートとなる予定……。

コースを走った後は、併設されている高圧洗 そして川原へアプローチする急な坂道でもった。電子デバイスがなくとも、ラフロードを走破り発器で下まわりを良く洗うことを勧められた。へ ビーデューティといえども、きちんとしたケアが前 提条件なのである。前後するが、オフロード走行 の前の点検は、レンジローバーだからといって特 別なものはないようだが、足まわりに不安を抱え ところが、その後レンジャースの厚意でディスでいるようなクルマでのチャレンジは避けたほう がいい。また、ATやパワステのポンプにも普段 より負担が掛かるため、油量などの点検は忘れ ずに行ないたい。

> ちなみに山梨を往復した際の燃費は、先月の インジェクション洗浄によって、わりと伸びて

> > Text&Photo:石橋幸樹









ランチアY10に代わるスモールモデルとして、1996年のジュネーブショーで発表されたイプシロン。全長3723×全幅1690×全高1435mm。 車重は960Kg。搭載される1.2ℓ直4DOHC16Vエンジンから86ps/11.5mkgのパワーとトルクを発揮する。トランスミッションは5段MT。最 大のセールスポイントは標準、オプションを合わせると112色にも及ぶカラーレンジ"カレイドス"。 ガレーデ伊太利屋の取り扱いでは、アルカ ンタラ内装は標準装備となっていた。新車時の価格は195万円

# 1999 LANCIA Y 1.2 16V LX

1999年式 ランチア イプシロン1.2 16V LX 走行距離:88,000km

2006年10月購入(価格:85万円)

# カードの切り方が人生です!?

某カード会社のCMでよく目にする、「どーすん BMW・Z3、そしてラン のオレ! どーすんのよ!?」の光景。最近のMT車 チア・先代イプシロン。 生活の中では頻繁に遭遇する。左足のクラッチ 操作の感覚が覚醒途中のためだ。しかし、目のに残った初代パンダと 前に出されるカードは「挑戦」1枚のみ。よく目を 先代イプシロンの実車 凝らせばこのカードの裏に見え隠れするのは、も を見るために、自由が う2つのキーワード、「度胸」と「練習」。

免許取得から7年強、家族のもたらすAT車ー パンダは数年来の憧 辺倒の恩恵に与ってきた身にMT車の操作の壁れのクルマだったから、 はなかなかに厚い。クルマ購入の動機は「左ハ ターコイズブルーのボディにルーフレールを装着 イトベージュのアルカンタラ。・・・・・結局のとこ クルマ探しは3ヵ月に及んでしまった。

「左ハンドル/MT」を基準に、候補となるクル も心も釘付けになった。 マは何台かあった。フィアット・初代パンダ、 ボディ全体を包む、緩やかな円弧を描く曲線 しかし、コレで満足するわけにもいかない。9月

9月上旬、最終候補 丘のコレツィオーネへ。

ンドル車の練習、そしてMT車の練習のため」だした四角いクルマと対面したときには、「あ、アナーろ一目惚れなのだ。 ったが、せっかく買うならこだわりたい。かくしてタが初恋の・・・・・」と気分高揚した、のも束の



癖なまでにソリッドな ブルークィーンのカラ ーに、インテリアはラ

とリアスタイルの美し

さ。現行モデルの出

来過ぎた「カワイイ子

犬」然とした顔よりも、

偏見からすれば悪そう

な個性のある顔。潔

かくしてフィアット・初代パンダは「昔の初恋の 間、そのすぐ手前に停まっていたイプシロンに目 ヒト」となり、イプシロンが「新しいカレ」となった のである。

下旬、試乗の為に再び同店を訪ねた。雨の降り いので、と先輩編集氏に試乗をお願いしたのだ。

試乗後のインプレッションは一言、「エンジン 編集長の「ランチアは電気 最高」。時折2速のギアが入りにくくなるものの、 それ以外は小さな高級車にこれが1.2ℓなの!? 遽、コレツィオーネで見ても というほどイイ音を響かせる、紛れもないランチらうことになった。原因は新 アだった。

納車を兼ねた撮影を終え、さて、トリセツでも熟しいケースだったが、再度バ 読を、と思いきや、開いたページにはおよそ理解 できない横文字の海。そう、並行車なんでした。

以後1週間は、通勤時に最寄り駅の3駅先まっている。 でクルマを運び、帰宅時に練習しながら帰る、 の生活。やむなく乗れない2日間の後、久々に 係者の含みたっぷりな笑顔

動かそうとキーを差し込んで回す。・・・・・・反応 しきる中、イプシロンの助手席に収まる。自分の 無し。あれ?と再チャレンジ。相変わらず無反応。 運転/知識ではクルマの善し悪しを見極められな 完全にバッテリーが上がっていた。いつにも増し て真っ白に飛んでしまった脳裏に浮かんだのは、

> 系弱いからねぇ」の一言。急 品のバッテリー不良という珍 ッテリーを新品に交換しても らい、以降は頗る元気に走

編集長をはじめ、UCG関

はすべて愛情なのだとポジティブに解釈し、今 日もどんなカードが出されてもいいように臨戦態 勢でイプシロンに乗り込むのである。

Text:山田 舞/Photo:五條伴好



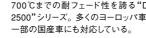






装着を待つ初代ルーテシア16V(フロント)用"brembo MAX"と"FERODO DS 2500"。 価格はそれぞれ42,000円(2枚 1組)と14,700円(4枚1組)である。 問い合わせ: 株式会社 芝ライニング商会 Tel.03-3582-9761







700℃までの耐フェード性を誇る"DS 防錆塗装により精悍な印象が漂う。スリットの1本が浅く刻まれており、これが 2500"シリーズ。多くのヨーロッパ車と 消えることで摩耗の限界値に達したことを知らせる。今回の『株式会社サン ク』(Tel.03-5376-7739)での交換工賃は9,660円であった。

# 1996 Renault Lutécia 16V

1996年式 ルノー ルーテシア16V 走行距離:83,500km

2006年10月購入(価格:60万円)

# フロントのブレーキローターとパッドを新調

やっと手元に収まった。ずっと狙っていたモデ ルだけに、そりゃもう嬉しい日々が続いている。 この状況だと熱が冷めるのにもう少し時間が掛 かると悟り、マイカーリポートに見切りをつけて 第1特集の試乗記へと押し掛けた"白ヘビ様" には大変申し訳ないのだけれど、納車以来ほと んど毎日ルーテシアである。コンパクトなボディ (全長3710×全幅1650×全高1375mm)だから 取りまわしがラク、その一方でタップリしたサイズ のシートが奢られていて長時間運転もへっちゃ ら、1.8 ℓ ユニッド最大出力:135ps/6500rpm、 最大トルク: 16.1mkg/4250rpm) は全域でトル クフル、というようにツボがしっかりと押さえられ ているから、通勤に限らず都心の移動から遠乗 りまであらゆる場面に適応できているのだ。

### 自分 でナンバーを付けた

出すのが筆者の習慣になっているが、今回最初 に向かったのは神奈川運輸支局。これは自分の 手で新しいナンバープレートを付けるためだ。

用なリスクを避けるため購入店によって行なわれ ることが多く、筆者が購入した『株式会社サンク』 でも基本的には同様なのだが、イニシャルコスト 自分でやらせてもらった。

紙幅が限られており詳しく紹介できないが、手 続き自体はさほど難しくない。相手はいわゆる "お役所"なので、スケジュールが平日の日中に

限定されてしまうけれど、それさえクリアできるな ら初めての人でもまず大丈夫。勝手な想像と違 納車されたらすぐ、挨拶も兼ねて遠くまで連れって職員はみんな親切だから、不明点があれば どんどん質問してしまえば良い。そうすれば、● 番の窓口にこの書類を出して……、といった具 合に丁寧に教えてくれるはずだ。筆者は先月号 たいていの場合、売買に伴う名義変更は無 の締め切り日の都合で、一般的に混雑すると言 われている25日以降(10月26日)に訪れてしまっ たものの、教えの通り各窓口をまわったら1時間 足らずで新ナンバーを取得できた(ただし申請件 を可能な限り抑えたかったので、無理を言って 数が急増する年末や年度末はかなりの時間が 掛かるので注意)。

# フロントブレーキをリプレイス

そんなこんなで、晴れて自分名義で乗り始め

たところ、ちょっと気になる部分も見えてきた。ってローターとパッドを交換することにした。実 何よりも先に対策を講じなければ、と思った のはブレーキのジャダー。最初はブレーキロ ーター表面のサビが原因で、しばらく走らせて たバージョンアップも図りたかったのだ。 いればそのうちに治まると思っていたのだが、 500km以上走行を重ねてもABSがフル作動 しているかのごとくゴゴゴゴッ……と激しい震 支持されているブレンボ社のローター 動を発していたのだ。

そこでサンクに持ち込んでみたところ、原因 は表面のサビではなくて「ローター自体の歪み かもしれない」という診断結果が出た。どうや ら、表面が錆び~それが掻き落とされ~再び 錆びて……と繰り返されたことでローター表面 がうねってしまったらしい。治療方法にはロータ 一研磨なども考えられるのだが、今回は思い切

はこのルーテシアで、ゆくゆくは本格的なサー キット走行を目論んでおり、その環境に合わせ

こんな視点から選んだのは、レースの世界 はもとより各国のハイパフォーマンスカーから "brembo MAX"とフェロード製のセミレーシン グパッド"DS 2500"の組み合わせだ。

具体的なインプレッションは焼き入れを済 ませた上、次回のリポートにてお伝えしたいと 思うが、ジャダーは完全に消えたし、筆者好み のドライなペダルタッチが得られており、かな り満足している。

Text:佐藤貴昭/Photo:松本高好