

## FERRARI 328GTB

全方位的に愉しめる稀代の名車



近代8気筒ベルリネッタの始祖となったフェラーリ308シリーズは、インジェクション化、4バルブ化などを経て、85年に328シリーズとバトンタッチした。328シリーズに搭載された90度V型8気筒DOHC4バルブエンジンは、排気量が3185ccまでアップされ、ヨーロッパ仕様では270HPという最高出力を誇った。



現車の場合、ブラックで塗装されていたが、328のフロント・グリルはコンビネーション・ランプと共にバンパー内にビルトインされた意匠になっていた。インテリアは基本的なレイアウトこそ308シリーズと共通だが、ほとんどのスイッチ類がリニューアルされ、格段にカラフルかつモダンな印象が強まった。ホイールは、スピードライン製。リア・フードに取り付けられたウイングは、GTB、GTS、仕向け地に関係なく、全車に標準装備されていた。撮影協力：ツチヤトレーディング <http://www.tsuchiya-trading.co.jp/>

### 伝統的な手法で製作された最後の2シーター8気筒モデル

フェラーリ328GTB/GTSは、現在でもクラシック・フェラーリの味わいを遺す最終期の跳ね馬として高い人気を誇っている。

実は、鋼管を複雑に組み合わせて製作されたメイン・フレームの前後に、これまた同様の手法で構築されたサブ・フレームを接合し、さらにボディ・パネルを張り付けるためのメンバー類を組み合わせるというフェラーリ伝統の製法(チューブラー・フレーム構造)は、328GTB/GTSの後継モデルとなった348シリーズには採用されなかった。つまり、この328シリーズを以て、熟練工の高い技術力を必要とする慣習的な製法は一応の終焉を迎えることになったのだ。熱心なフェラーリ・マニアの間で、今でも328シリーズが特別なモデルとして支持されている所以はそこにある。

85年のフランクフルト・ショーで正式発表された328シリーズは、89年(フェラーリ社が公式に発表しているラスト・イヤー)までの間に7412台が生産されたといわれている。その内訳はベルリネッタのGTBが1344台、着脱式ルーフを持つGTSが6068台だった。

なお、フェラーリ328GTB/GTSの前身となった308シリーズ(75年～85年)の総生産台数は1万3154台に達したといわれているので、いかに308が数多くのファンを獲得したのかを窺い知れるだろう。

先代モデルに当たるフェラーリ308シリーズが成功作となったこともあり、328シリーズへのモデルチェンジは“変更点が多岐に亘ったもの”キープ・コンセプトで行なわれた。例えば、328シリーズの骨子となるチューブラー・フレームは、308クワトロバルボレと同一

の設計だった。しかし、ホイールベースやトレッドは変更された。この変更はサスペンションのセッティングに起因するもので、やはり、前後のキャンパー角などが改められた328シリーズのほうが足まわりのフィーリングが洗練された印象だった。

リアのサブ・フレームに搭載されたエンジンは、308時代のF105A型/2927ccからF105C型/3185ccへと排気量が増し、最高出力はもちろん、低中速域の最大トルクも増強された。

328の基本骨格やメカニズムが308シリーズのそれを正常進化させたものであったのと同じように、ピニンファリーナによってデザインされた美しいボディもまた、308の基本シルエットを踏襲していた。328のボディ・サイズは全長4255×全幅1730×全高1128mmというもので、これは308クワトロバルボレ比で各々25×10×8mmほど拡大されていた。全幅で10mm、全高で8mmというのは、まさ

に微小な数値だったのでデザイン面への影響はほとんど無かったといえ、25mmほど拡大された全長についてもバンパーの形状が変化したことによって算出された数値だったので、エクステリア・デザインのバランスのよさは328シリーズにも余すところなく受け継がれた。

328シリーズは約5年間に亘る生産期間のあいだに様々な改善作業を受けたが、最も大規模だったのが88年に実施された改良型前後サブ・フレームの採用時だった。この設計変更の目的はサスペンション・アームを延長し、より大きなストローク量を確保することだったが、それによって、高速域での安定性と乗り心地のよさがさらに高い次元で両立した。

348以降の2シーター8気筒フェラーリとは明らかに趣きを異にする328シリーズは、今後、ますます注目されていくに違いない。