



京機短信

KEIKI short letter

No.379 — No.381

京機会(京都大学機械系同窓会)

tel. & fax. 075-383-3713

E-Mail: jimukyoku@keikikai.jp

URL: <http://www.keikikai.jp>

編集責任者 京機短信編集委員会

Car/Bicycle which I loved/am still loving/love forever

The car which I am loving (12) TOYOTA MR-S～名車に隠れた名車～

..... 石田尚之

The car which I love (13) ロードスター「ND5RC」

..... 巽 和也

The car which I love (14) LANCIA Delta HF Integrale 16V 車齡32歳

..... 川那辺 洋

The car which I am loving (12)

TOYOTA MR-S～名車に隠れた名車～

石田尚之 (R3/2021卒)

1. 初めに

今回は、学生でありながら機械系出身の皆様が読まれる京機短信に寄稿させていただくことになり、とても緊張していますが、私の愛車を皆様に紹介したいと思います。私は、小さい頃より動くものがとにかく好きで、神戸に行ってはモザイクには行かず、川崎重工業の歴史や製品を展示しているカワサキワールドで遊んでいました。その影響から、バイクを好きになり、そしてF1を見るようになり、車に興味を持ち始めました。学部3回生の頃、駐車場代がかからず吉田キャンパスにも乗っていけるということで、Kawasaki Z250を購入しました。このバイクが私をエンジン大好き人間に変えました。



Kawasaki Z250

太ももの間にあるエンジンが右手（アクセル）に呼応して唸り、その振動が足を通じて全身に伝わってくる感覚は、「機械は生きている」という普通の人からすると理解できない感情を私の中に芽生えさせました。しかし、ここで一つの問題にぶち当たりました。それは、私の体が持ちませんでした。バイクでドライブすると、夏は暑くて熱中症になりそうになる、冬は寒くて手が動かなくなるという辛い現象が私を襲いました。極め付けは、コンビニに寄っても外で休むしかなく体力が一切回復しなかったことです。購入から2年たったあたりから、バイクじゃなくて車に乗れないかなと考えるようになりました（バイクに耐えられなかった私からすると、バイク乗りは超人だと思います）。そして、修士課程になって桂に来てから、「ちょっとお金を節約すれば車が買えるやん!？」となり、僕の車探しの旅が始まりました。

2. 初めての車さがし

学生の車探しは、社会人のそれとは違う気がします。予算は少なく、維持費がかからないということがとても重要です。しかし、社会人にはない魅力がただ一つあります。それは、同乗者（パートナー、子供）を一切気にせず、自分だけが

満足できる車を所有できることです。たとえ同乗者の席が狭くても荷物が乗らなくても、誰にも文句を言われることはありません（友達に言われている気がしますが、聞こえないふりで乗り切っています）。そこで候補に上がったのが、二人乗りのオープンカー、そして、手軽な値段でMR車に乗れる唯一のスポーツカー「MR-S」です。このような経緯で、2シーターで且つMR車（後ろにエンジンがあるのでトランクがない）という、家族に買って欲しくない車ランキング「1位」を取れそうな車を購入することになりました。

3. MR-S

トヨタMR-S（またはトヨタMR2スパイダーとも呼ばれる）は、1999年から2007年まで生産されていた2座席のミッドシップエンジンスポーツカーです。MR-Sは、トヨタMR2の3代目モデルであり、主に軽量化とハンドリング性能に重点を置いた設計が特徴です。皆様の中には、



TOYOTA MR-S 前期（2000）MT

「MR2は知っているけどMR-Sは知らなかった」という方がおられると思います。それは、無理ありません。この車は、マツダのロードスターの対抗として発売されましたが、パワー不足のせいで思ったほど売れず、MRシリーズに幕を閉ざしてしまっただけです。なぜ当時のトヨタはパワーを落としたかという点、MR2はMRという配置に加えて圧倒的なパワーを持つエンジンが搭載されており、プロドライバーが「俺を殺す気か？」と言ったと噂されるくらいピークでした。そこでトヨタは、素人でも楽しく安全にMR車を楽し



独自エンブレム

んでもらおうと、一般車に採用されていた1.8リットルの直列4気筒DOHC VVT-i エンジン[最大出力138馬力・最大トルク17.5 kgf・m]を搭載し、その代わりに車重を極限まで軽くしました。この考え方はロータス・エリーゼに代表されると思います。実際に、前期型は車重が1トンを下回っており、MR2を乗っておられた方からすると物足りないパワーかもしれませんが、素人の私からすると十分すぎるパワーを持っています。トヨタがこの車に力を入れていたことは、独自のエン

ブレムが採用されていたことからわかります。このコンセプトがMR2に乗っていた層には受けずに終わってしまったことは残念に思います。しかし、この車はそのような評判とは裏腹に20年の時を経て私に車を運転する楽しさを教えてくれました。初めてこの車に乗った時を今でも忘れられません。ステアリングが軽すぎて、「ステアリング、ちゃんとタイヤと繋がってる!？」と思いました。今まで色々な車に乗ってきましたが、こんなに特徴がある車は初めてでした。コーナーを曲がっている時のステアリングの軽さ、Gのかかり方はとても心地よく、桂の坂を一番笑顔で登っている自信があります。



車内

(とてもシンプルです)



前の荷物入れ

(何も乗りません)

4. 最後に

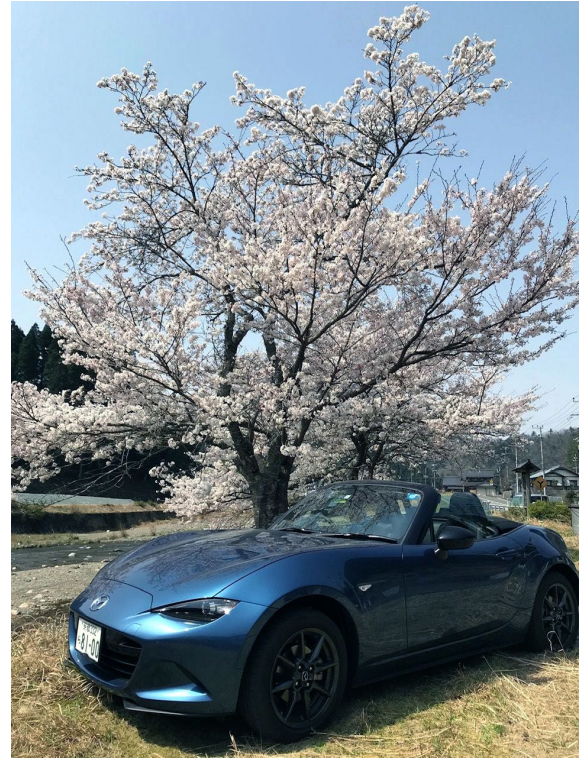
MR-Sは、MR2という名車に隠れた名車だと私は思います。私の拙い文章で、MR-Sの良さが伝わったかわかりませんが、皆様が少しでもこの車に興味を持っていただけたらと願っています。これからこの車とたくさんの思い出を作りたいと思います。車好きの皆様、事故には気をつけて思いっきり車ライフを楽しみましょう！最後まで読んでいただきありがとうございました。

The car which I love (13) ロードスター「ND5RC」

巽 和也 (H9/1997卒)

Roadster ND Generation

2016年4月に累計販売台数が100万台に達したマツダのロードスター (MX-5、Miata) は、2015年に販売が開始されたND系が4代目となります。NA系を彷彿させる小型・軽量・スタイリッシュな車であり、総重量1000kg前後、排気量1.5L、131PSとバランスも良いです (Roadster RFは排気量2.0L、MX-5も2.0Lあり)。高速安定性 (1.6E?km/hでも心地よいです) とコーナーでのグリップ力も高く、高速道路と峠どちらでも楽しめる車です。私はつい燃費と環境よりも走りを重視するので、燃費は市内走行で10km/L、長距離走行では14km/Lです。(オプションでアイドリングストップ機構「i-stop」があるが、私は取り付けていません。)



昨今の情勢で電気自動車 (EV) への転換が世の話題となる中で、エンジン・MT車として人気が出ており2022年度の販売台数は前年比で1.3倍と好調です。ここでは、機械的な内容ではなく、ロードスターに乗って私が感じたことをホッと一息つく小話として紹介します。

積載量 — 機内持ち込み可でもロードスター不可

2シーターであるので個人的には積載量を求めています。では、どれくらいものを載せられるのか、その様子を紹介します。トランクルームは、ゴルフバッグは明らかに無理として、機内持ち込み用のスーツケース (最大サイズ) でも入りません。知り合いを迎えに行っても荷物を載せられない危険性があります。旅行では小型で変形できるボストンバッグ等に荷物を詰めて、位置を工夫しながら載せる必要があります。

布団をクリーニングに出すときは毛布や薄いマットレスならばトランクに載せることは可能ですが、厚布団は助手席に詰め込むしかありません（写真）。なんとかシフトノブを動かせる状態で運転します。複数段分の衣装ケースを買ったときには車のソフトトップを開ける必要がありました。サイドミラーも見えないため、運転と取り締まりに注意しながら運びます。ただし、ゴルフバッグはソフトトップを閉めた状態でも助手席に載せることができるので、問題なくゴルフ場や練習場に移動できます。なお、助手席にはグローブボックスがなく後部座席もありませんので、助手席の人の荷物を置くときも少々困ります。



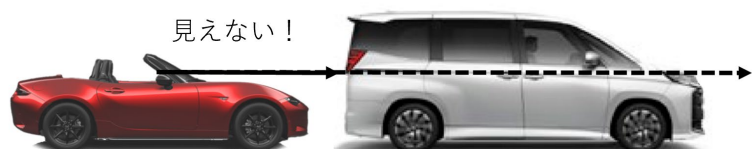
ロードスターで布団を運ぶには

車高（目線）の低さ — まぶしい・見えない

車高（全高）1235mmはかなり低いというものではありませんが、車高が高い車の所有率が増えている昨今では、周囲の車との相対比が大きくなる傾向にあります。そうすると、後ろの車や対向車のヘッドライトが「まぶしい」ので困ります（右図）。例えば、ロードスターに乗車したときの運転手の目線の高さは約1mですが、これはトヨタのノア・NOAHのヘッドライトの高さ約0.95mとほぼ同じになります。軽自動車でもホンダのN-BOXのヘッドライトの高さが約0.9mですから、どの車が来ても「まぶしい」のです。後ろの車のライトは、バックミラー（ルームミラー）に関



前と後ろからのヘッドライトビームはまぶしい



状況予測もむずかしい

しては防眩機能（電圧印加による反射率低減）で対応できますが、実はサイドミラーからの反射光も（サイドミラーの高さは約0.85m）顔にもろに当たり「まぶしい」です。このライトのために夜の渋滞は苦痛になります。

また前方の車の先が見づらいため状況把握・事前予測することが難しくなります。例えば、ノアだとリアウィンドウの最低高さが約1.3mで目線の上です。私は前とその前の車の動き、前方の車の運転特性、ナンバープレートで予測運転をするので、その要素が減ると、より集中力が要求されます。

雪に弱い — FRのノーマルタイヤ

ロードスターはFR（フロントエンジン・リアドライブ）です。だからこそ加速性・加速感覚と操作性も高く、運転がすこぶる楽しいのですが、雪には弱いです。私はどこまで頑張れるか、を試す意味でもノーマルタイヤで走っているのでおさらです。少しの雪ならば滑りを楽しむのにうってつけなのですが、2023年2月24日に京都で大雪が降った日は、桂キャンパスのC3棟3階駐車場の出口にある坂の緩やかな勾配にも対応できません。バックは可能だったので十数往復して邪魔にならないところまでなんとか戻れました。こうなると、雪で遊ぶしかありません。

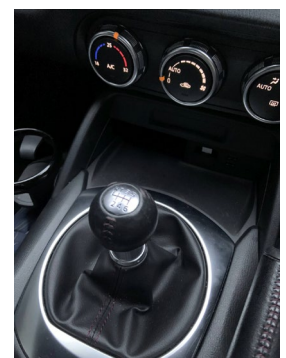
*FRというよりはタイヤの問題ですね。



2023年2月の大雪で身動きとれず

MT車 — 行動と反応

ロードスターに限った話ではありませんが、MT車は楽しいですね。運転に対する行動の選択肢が増え、操作する感覚が高まり、不便を感じさせない充実感が味わえます。対話型の経験が自我構築の大事な要素であることから、ヒトには自分で行動して反応を得ることが大切です。自動運転、スマホ、Chat-GPT等、社会にとって必要で有益であるハードとソフト



であっても受け身の要素が増える傾向にあり、自発的・創造的な行動を引き出す機能を考えることも大事と思います。車でもMTは機構として搭載する必要は少なく、日本ではMT車の割合は約1%です。息子（愛車・ストライダーを手に入れたばかり）が大きくなるころにはMT車の自家用車を手に入れるのは難しいでしょうが、MT車の良さを伝えつつ、その頃には代わりとなる行動と反応が対となる感受性を高める新しい機能が搭載されることを楽しみにしています。



私の愛車と息子（11 か月）の愛車（初乗り物）

おまけ

ロードスターは「Roadstar」ではなく「Roadster」と書きます。Roadsterとは“a car without a roof and with only two seats”（Cambridge Dictionary）の意味であり、ロードスターに限らず、昔からツーシータのオープンカーの呼び方として使われてきました。それを車名にすることは開発者の意気込みと誇りを感じます。といっても、ロードスターに乗っている者（私）としては、まさに「Road-Star」の気分で走っています。

The car which I love (14)

LANCIA Delta HF Integrale 16V 車齢32歳

川那辺 洋 (H2/1990年卒)



1. はじめに

ラリーの競技車両ベースとして知られるLANCIA Delta HF Integrale 16V が私の元にやってきたのは1996年の11月で、それまで乗っていたトヨタセリカ（父から譲り受けたST182）の車検が切れる直前でした。このDeltaは1991年に初年度登録されたもので現在の車齢では32歳ということになりますが、当時5年落ち4万8千キロの普通の中古車として購入しました。これが27年たった今も私の手元にあるとは想像すらできなかつたことです。幼少よりモータースポーツが好きで当時のF2をテレビで見たり、雑誌オートスポーツで様々な記事を読んだりしていたところから、ラリーも興味をもって見ていました。ただし、現在と違いテレビで放映されるようなこともほとんど無く、もっぱら雑誌上でふれる程度で、それでも出場している車にはなんとなく憧れのようなものがあつたのでしょうか。いざ自分でクルマを購入しようと物色しているときに、このクルマが国産の新車くらいの価格で市場に流れていることをみつけて、「5ドアハッチバックだから実用的に普通につかえるよね。」というなんとも今考えると恐ろしい感覚で手に入れようとなつたわけです。紆余曲折あつて結局京都の某ショップ（いまでも面倒を見てもらっています）で委託販売になっていた個体がやってくることになりました。



2015年10月24日 丹後で開催されたレジェンドラリーにて。

2. LANCIA Delta HF Integrale 16Vというクルマ

ここでLANCIA Delta というクルマについて少し説明を加えておきたいと思います。これは1979年にすでにFIATグループになっていたLANCIA社より、当時に人気のあったVWのGolf（デザイナーも同じジウジアーロ）を横目でにらみながら発売されたクルマで、1.3L、1.5Lおよび1.6Lのエンジンに加えて1.6Lをターボ過給したHFターボといったラインアップでした（GolfのGTI対抗という感じがしますね）。一方、当時LANCIA社はラリーにもワークスチームで参戦しており、常勝チームの一角を占めていました。その当時のトップカテゴリーはGr. Bと言われるベース車両を年間200台市販すればよいという、ほとんどオンロードのスポーツプロトタイプのようなマシンであり、年々マシンが凶暴化していました。そしてついに事故による多大な損失が生じた（当のLANCIAもトップドライバーであるヘンリトイボネンをツールドコルスで失うことになりました）ために、1987年からは年間5000台以上の市販を義務づけられているGr. Aをトップカテゴリーとすることになります。このとき、すでにラリーは四輪駆動車でないと勝てない時代になっていましたから、LANCIA社は、Deltaを用いて、生活四駆として開発されてきていたインテグラレシステムと2クラス上のThemaに搭載されている2.0Lターボ過給エンジンを無理矢理（実車を見るとこうとしか言い様がない）詰め込むことによってベース車両を設定します。これがHF 4WDというクルマになります。これを、ワークスチームを運営していたHFスクアドラコルセに持ち込みラリー車として仕立てたクルマで1年戦い、まずは製造者チャンピオンを獲得します。しかし、そのままで連勝できるほど甘くは無く、次年度は当然さらに強化されたベース車が必要になります。そこで、前後のトレッドを広げるべく、とってつけたようなオーバーフェンダー化がなされます（本当にとってつけているということが実車をみるとよくわかります）。これがHF Integraleと呼ばれるクルマです。さらに1989年にはこのクルマのエンジンをそれまでの8バルブから16バルブ化したものを搭載します。このためエンジンのヘッドは大きくなりボンネット下に収まりません。そこでボンネットを膨らませることになります。これがHF Integrale 16Vということになって、私の手元にあるのがこのクルマです。ここまでがいわゆるLANCIA社のワークスチームで戦われたクルマのベース車両です。その後1991年には、根本的にボディを作り変えてさらに幅広くし、空力パーツの後付けが不可能なGr. A規定に合わせてベース車両からルーフ後部にスポイラー

を取り付けます。これがHF Integrale Evolutioneということになります。一般的にはこの車両の人気が高く、よく知られています。また、人気が高くなったために、その後ラリー車のベースとは別にターボを小型にするとともに点火系を強化して街乗りにも優れたHF Integrale Evolutione IIというクルマも販売され、1995年にはこれをベースとして日本国内専用のCollezione（別名Japanese Final Ed.と呼ばれて海外でも人気）という限定車が250台販売されて終了します。

3. 手に入れてから（クルマというハード）

Deltaに乗っていると「壊れてたいへんでしょう。」とよく言われます。確かに、手をかけずにそのまま乗れるという代物でないのですが、とはいえ、どうしようもないほど壊れ続けるということもありません。なにより、いままで一度も路上で立ち往生したことはありません（と言うと、他のDeltaユーザには「それはあたりだよ」と言われますが）。まあ、トラブルをいちいち書き出していくと紙面がつきますのでやめておきます。最初購入するときに、ショップのメカに、「とりあえずガソリン系統のひき直しだけはさせてください」と言われて、なんだかわからず「はいはい」とお願いしたのですが、その後、他のオーナーの方から路上でガソリンをふいてアスファルトに穴を開けた（アスファルトはガソリンでドロドロになるのですね）とかエンジンが燃えたという話を聞いたときに、やっといてよかったと思ったりするのです。はじめに大規模に手を入れたのは2004年で、ボディの補修および全塗装をしました。それまでそれこそ普通に使用していたため、ルーフのハッチ側裏（水がたまりやすい）を手でなぞると指にいっぱい錆がついてくるという状態になり、さすがに手を入れた方がよさそうということになりました。お世話になっているショップに相談すると、大阪にいい塗装屋があるからということでお願いすることになりました。あせてしまっていた色はエンジンルームから拾って全く同じ色を作って、ボディの怪しいところは補修してということで、「10年持つボディを作ってください」とお願いしたところ、「5年で勘弁してください」と言われましたが、それから20年近くたってもおおよそ大丈夫ですからかなりよい仕事といえるかと思います。なお、その塗装屋さんは某ヨーロッパ車ディーラーからも仕事を受けているようで、イタリアFとか英国RR、Bなどにまざって塗ってもらっていたようです。そのほかは、最初の写真の丹後ラリー（マップラリーですのでのんびり）を走ったときに、足まわりが相当くたびれ

ていることに気づきました。そこで、目指せ5年落ち中古車（新車の状態を知らないの）をコンセプトに足まわりを仕上げようということで、あしかけ3年で部品を集め（主に英国、ドイツ、イタリア、インターネットがある現在だから可能になった）、2018年頃にブッシュ周りまですべて入れ替えを行い、ちゃんと走れるようになりました。その後は現在までとくに（大きな）問題なく走れています。

4. 手に入れてから（クルマ文化というソフト）

このクルマを手に入れてすぐに、やはりいろいろな情報が欲しいので同じクルマを所有している仲間が作ったメーリングリスト（懐かしいですね）に参加したり、本社公認クラブ（Lancia Club Japan (LCJ)）に参加したりということをしました。なかでもこのLCJを通して、LANCIA社の他のモデル（とくにFIATに買収されるまで）の話をいろいろと聞くことができたのは工学に少しでも関わるものとしてはこの上ない楽しみとなっていました。また、2000年に英国に1年間滞在した際にも英国のランチアクラブ（Lancia Motor Club (LMC)）に参加し（今も会員を続けています）、イベントに参加したりしました。このときにLambda（1922-1931）の助手席に乗せていただく機会もありましたが、75年前（当時）のクルマとは思えない乗り心地と、現代的と思える動きに感動したりもしました。ラダーフレームに板バネおよびフリクシオンダンパーを用いたリジッドアクスル、サイドバルブエンジンというのが一般的だった1920年代当時、鋼板製モノコックと呼んでもよいボディ構造にスライディングピラーと呼ばれるコイルバネと油圧ダンパーを用いた独自の独立懸架システム、狭角V4のOHCエンジンという独創的な車作りがなされており、ミッレミアなどの公道レースでも活躍できたのでした。このLambdaというクルマは故 小林彰太郎さん（カーグラフィック誌（CG）を創刊した）も亡くなるまで愛用されていました。



2000年11月21日 故John Turner氏と彼のラムダ

(Silver Stoneサーキットで開催されていたVintage Sports Car Clubのイベントにて)

また、友人からの申し出で1974年のサファリラリーに出場したワークス車両の Fulvia Coupe 1.6HF を借りてイベントに出場してサーキットを含めて700kmほど運転したり、別の友人のクルマをイベントの帰り道に運転したりとFulviaについては結構な距離を運転する機会にも恵まれました。なお、このFulvia(1963-1975)というクルマはLANCIA伝統の挟角V4エンジンの縦置きFFという凝った作りで、運転してみると1960年代に作られたFFとは思えない素直な特性にたいへん驚いたものです。そのハンドリングの良さからCoupeボディはラリーで、Zagato Coupeボディはオンロードレースで活躍して、LANCIA社のモータースポーツイメージ向上に一役かった車でもあります。このようにクラブなどの同好の集いでいろいろな方からのお話しが聞いたり、実車を見たりというのは貴重な体験となっていきました。とくに前述の小林彰太郎さんはLCJの名誉会員でもありましたのでクラブミーティングではそれこそLANCIA車の魅力、CG創刊からクルマ雑誌として育てていく過程などもそのままお伺いすることもできました。



現オーナーのガレージに収まる1974年サファリラリーワークスのFulvia Coupe 1.6HF



2012年12月8日 左：左からブレシアの森さん、CG代表の加藤さん、自動車評論家の故 川上さん、筆者。 右：故 小林彰太郎さんとラムダのステップに腰掛けて（CGイベントで日本平にて）

5. おわりに

これまで、とにかく普通に使えるようにというのを基本として、とくに改造等をせず、できるだけ標準のパーツで修理してきたこともあり、現在は一年に1回の点検でとりあえず維持できています。これはハードとしてのクルマ趣味ということになるかと思いますが、一方、最近はどちらかといえば所有しなくても成立するクルマ趣味、すなわちソフトとしてのクルマ趣味の比率が上がってきています。もっとも、このようなソフトとしてのクルマ趣味という世界に導いてくれたのも、LANCIA Delta Integraleというちょっと変わったハードがあったからこそかもしれません。