

<主催者テーマ展示-1 アイルトン・セナ没後 30 年 特別企画 駆け抜けた天才の記憶>

●1985 JPS ロータス 97T ルノー

1985 年、F1 デビュー2 年目のシーズンのセナに初優勝をもたらしたマシン。第 2 戦ポルトガル GP で自身初のポールポジションを獲得。雨の決勝でも他を寄せつけず、3 位以下を周回遅れにする圧倒的勝利を達成。また、やはりウェットコンディションとなった第 13 戦ベルギーGP でも予選 2 位からスタートし、独走で 2 勝目を挙げた。「雨のセナ」の異名を最初にもたらしたのがこのロータス 97T ルノーである。



●1990 マールボロ・マクラーレン MP4/5B ホンダ



前年日本 GP 終盤、一触即発の状態になっていたプロストとセナが、鈴鹿のシケインでまさかの同士討ち。セナが失格となり結果的にプロストがシリーズチャンピオンの座に着くという後味の悪い結果に終わったF1。その翌シーズンは、プロストがフェラーリに移籍して、セナ対プロストの図式はマクラーレン MP4/5B・ホンダ対フェラーリ 641 の対決にもなった。そして、この年の日本 GP でもスタート直後のセナとプロストが接触コースアウト。この時点でセナにとって 2 度目のワールドチャンピオンが決まるという幕切れをもたらした。

●1991 マールボロ マクラーレン MP4/6 ホンダ



セナに最後のワールドタイトルをもたらしたのがマクラーレンMP4/6ホンダだった。MP4/4のV6ターボ、MP4/5シリーズのV10に対し、MP4/6ではV12を搭載。3.5ℓから735ps以上を発揮したという。第2戦ブラジルGPでは終盤にギアボックストラブルに見舞われたものの、6速のみで走行。見事母国グランプリで初優勝を遂げた。これを聞きつけたフェラーリが果たしてそんなことが可能なのか検証したが、マラネッロのエンジンでは無理だったというのは有名な話し。それだけセナの操縦テクニックが秀でるうえに、ホンダV12の特性がフレキシビリティに富んでいたということだ。

<主催者テーマ展示-2 Designed by ピニンファリーナ>

●1967 フェラーリ 330 GTC



275GTB と 365GTB/4“デイトナ”に挟まれた、60 年代的クラシックスタイルの集大成がこの 330GT と言えるだろう。スタイリングを担当したのは、ピニンファリーナの 60 年代黄金期を支えた名匠アルド・ブロヴァローネ。レーシングプロトタイプ P3 直系の 4ℓ SOHC V12 を搭載。ギアボックスをデフもろともリアに積むトランスアクスルを採用するなど進歩的設計と、抑制の効いた、クラシカルなボディに、マスキュリンなスパイスを絶妙にブレンドした 2 シーターボディの傑作だ。性能とハンドリングは超一級。しかし、スーツを着ても似合うフェラーリである。

●1969 フェラーリ 365GT 2+2



同じくアルド・ブロヴァローネによる傑作。しかし、こちらは 2+2 なのでより一層エレガントに仕上げられている。なだらかに下降するファストバックの長いルーフラインはリアエンドまで続き、やはり後ろ下りのフェンダーラインと絶妙に交差する。まるで煌びやかな女性が着るイブニングドレスの裾のように優雅で伸びやかな面構成は必見だ。リアのダンパーはコニと共同開発したセルフレベルリング機構をフェラーリロードカーとして初採用している。V12 エンジンは SOHC のまま 4.4ℓ に拡大されている。

●1975 フェラーリ 365GTB4 BB



ブロヴァローネに次ぐスターデザイナー、レオナルド・フィオラヴァンティが担当したフェラーリ初のミッドエンジン・ベルリネッタが BB だ。原型は 68 年トリノショーで発表した P6。この新時代の美しさに「これはブリジッド・バルドーじゃないか」と言ったのが BB の車名の由来。しかし、まさかフランス人女優の名前をそのまま用いるわけにはいかず、フェラーリは Berlinetta Boxer という語呂合わせを考えだした。カリスマ創始者エンツォの保守的な方針によりミッドエンジン化が遅れたフェラーリだったが、ミウラのプロポジションが

クラシックだったのに対し、BB のそれはウルトラモダンだった。

●1983 ランチア ベータ モンテカルロ



ベータ・モンテカルロほどデザインプロセスで大きな変更にも翻弄された例は珍しいのではないかと？最初はプロジェクト X1/20。すなわちフィアットの若者向け FWD 小型クーペとしてスタートした。ピニンファリーナでデザインを担当したのは、天才の名を欲しいままにしたパオロ・マルティン。あの未来的なフェラーリ・モデュロをデザインした傑物だ。ところがある日フィアットから技術要素の変更が届く。なんとミッドシップ後輪駆動への大転換だった。しかし、サプライズはこれだけに

とどまらない。ある日マルティンが出社すると、ノーズのエンブレムがランチアに変更されていたのだ。こうして紆余曲折の末生まれたのがモンテカルロだった。樹脂パーツを大胆にグラフィックの要素として採り入れた最初の成功例と言えるだろう。

●1980 ランチア ガンマ クーペ

日本に正規輸入されていないので認知度は低いですが、ランチア・ガンマ・クーペのデザインは美しい。ガンマ・ベルリーナより 115mm 短いホイールベースに前後オーバーハングの長い 2 ドアボディを架装。これぞ真のスペシャルティカーと呼びたくなる優雅なスタイリングを実現している。デザインを担当したのはアルド・ブロヴァローネ。上記フェラーリ 330GTC や 365GT 2+2 とはまったく違うテイストのエレガンスを見せつけ、その引き出しの多さに



驚かされる。エンジンは水平対向 4 気筒。駆動方式は FWD。それゆえ低いノーズと 4 人の大人が乗れるルーミーさまで獲得している。ピニンファリーナデザインの特徴はタイムレスであること。そして実用性にも優れること。ガンマクーペのスタイリングが何よりそれを雄弁に物語っている。