

乗らずに死ねるか!

2014年に乗っておきたいnew CAR

KTM X-BOW GT

太田哲也

いまの時代に一切の電子デバイスを持たないKTM X-BOW GT。

このスバルタンなマシンに乗ることで

我々はいったい何を教えられるのだろうか。

元レーシングドライバー太田哲也がX-BOW GTを評する。

文●太田哲也 写真●山本佳吾

text by OTA Tetsuya photos by YAMAMOTO Keigo

SAMPLE

最

初にKTM X-BOW GTを見たのは東京モーターショーだった。今までミニバンや軽自動車、そしてエコカーが中心で、「クルマ夢」が見えなかったが、今回は特に輸入車を中心に、「走る喜び」を表現したモデルが多く出展されていた。スポーツの風が吹き始めたことを感じた。

その中で一際目立ったのは、傾斜してディスプレイされた、まるでミニ四駆の様な縦横比のマシンだ。カーボン製のシャシーが目を引く。てっきり「このマシンはサーキット専用かな?」と思って聞いてみたところ、「公道を走れます!」とスタッフの方が説明してくれた。

289psのアウディ2.8直4ターボを車体後部に搭載した847kgの超軽量マシンだそう。目を引くのはフルウイング状に開くガラスの風防で、作りが良かった。

そして何よりもすごいと思ったのは、KTM社がこういうクルマを作って販売して、ビジネスとして成立させていることだ。ユーザーの理解があって、ビジネスが可能となる市場がヨーロッパには存在する。羨ましい。日本もこういう類のビジネスが回るようになれば、若者のクルマ離れも解消されるだろう。

それから程なくしてROSSO編集部から電話があった。X-BOW GTに試乗しないか、と。モーターショーに展示されていたあの個体らしい。公道で走るのだ。

その日は編集担当が早朝5時半に迎えに来た。外はまだ暗い。ダウンを着て出たが、担当が「結構寒いです、ヒーターが調子悪いみたい」というの



雑味のない乗り味は強固なボディゆえ

で、家に戻ってさらにマフラーと外装を着込んで乗り込んだ。まるでフォーミュラカーのようなタイトな空間だ。

面白いなと思ったのはドライビングポジションの調整方法で、シートではなくペダル側を後方にスライドさせる。背が高いヨーロッパ人向けのポジションだと、シートスライド方式の場合、着座位置が前方に寄ってしまうが、これだと着座位置は変わらない。重量配分を考えると後輪荷重が減らずに理想的である。

クラッチミートは割とマイルドで普通に発進できた。スパーセヴンのようなザワザワした乗り味を想像していたが、ボディの剛性感がもつとずっと強く、サスペンションがしなやかに動く様子が感じ取れる。雑味のない乗り味は強固なボディの貢献によるものであろう。

走行中に視点を少し落とすと、サスペンションの一部とダンパーが見える。これは面白かった。路面の小さな凹凸に応じて、激しく小刻みに動いている。改めて「ダンパーって仕事量が多くて、乗り味に占める要素が大きいのだなあ」と思う。

そのダンパーは別タンク式だ。構成部品を別タンクの中に内蔵できるためストロークが確保できる。その分ガス圧を下げられる。乗り心地がいいもうひとつの理由だ。

用賀入口から東名高速に上がりフル加速してみた。3000rpm位まではそこそこだが、4000rpmを超えると、もう異次元の世界。まるでフォーミュラカーを駆っているみたい。しかもサーキットと違ってスピード感がある。



X-BOW GT 最大の特長がウインドウスクリーンの装備。これにより快適性が大幅に向上。乗り込む際に跳ね上げられるサイドスクリーンも、このクルマのアイキャッチとなった。



運転に不要なものはいらぬといわんばかりにシンプルなコックピット。加えて、むき出しのカーボン地がスポルタンさを強調する。各種ボタンが並ぶステアリングは取り外すことが可能。



完全固定式となるシートは、タイトではあるものの、乗り心地自体は悪くない。ポジションの調整は、右膝下にあるレバーを引き、ヘッド側を前後することで調整する仕組み。

KTM X-BOW GT



太田哲也

F40GTEのステアリングを握っていたこともある元レーシングドライバー。いまはレーサー時代の経験を活かし、欧州車用チューニングパーツを開発するTEZZOを展開する。



ミッドに搭載されるエンジンは、固定式フードのために外から見ることはできない。289psのオーディ製2.4直4ターボは、847kgの軽量ボディをわずか4.1秒で100km/hまで速ぶ。



フロントサスペンションはその一部が剥き出しとなる。走行中もそれは見ることができ、想像以上にサスペンションが仕事をしていることが分かる。強固なシャーシに加え、よく動く足も乗り心地に貢献。

速度を上げると、巻き込む風が増大し、急激に寒くなる。取材日はこの年一番の寒さであった。トラックのタイヤと自分の目の高さが同じくらいで、また向こうからこちらが見えていくのか不安で、トラックとの並走が怖い。遅いトラックを抜いてしまいたい、スピードを上げるとそれだけ冷たい風が入ってくるので、時速80km/hで左側車線を走ることにした。このくらいなら隣との会話も十分可能である。厚木出口から小田原厚木道路に入ると、トラックがいなくなつてストレスが減った。有料道路を降りて、コンビニでカイロを買った。とくに寒さを感じる太もも上部と足先に貼りつけた。寒さはこの部分から感じるのだと知った次第。「性能と関係ないだろうか？」というなかれ。X-BOW GTに乗ったからこそ強く感じられたことなのだから。

辺りが明るくなり始める。早朝に箱根に行くのを「朝箱」というらしい。オープンエアで冬景色の中に自分が溶け込む感覚。爽快である。料金所を出て2速で一気にアクセルを全開にしてみた。後輪が激しくホイールスピンして横に流れた。無意識にカウンターステアを当てた自分に、「昔取った杵柄」を感じた。ターンバイクを抜け、ヘアピンカーブが続くワイディングも走ってみた。横滑り制御装置などのハイテクデバイスはないけれど、38・62と後輪荷重があつてトラクション性が高いので、安心できる。軽量なのでタイトコーナーでも、2速で引く張るより3速で踏み切ったほうが安全でしかも速いだろう。ステアリングを拳ひとつ分切った

速度を上げると、巻き込む風が増大し、急激に寒くなる。取材日はこの年一番の寒さであった。トラックのタイヤと自分の目の高さが同じくらいで、また向こうからこちらが見えていくのか不安で、トラックとの並走が怖い。遅いトラックを抜いてしまいたい、スピードを上げるとそれだけ冷たい風が入ってくるので、時速80km/hで左側車線を走ることにした。このくらいなら隣との会話も十分可能である。厚木出口から小田原厚木道路に入ると、トラックがいなくなつてストレスが減った。有料道路を降りて、コンビニでカイロを買った。とくに寒さを感じる太もも上部と足先に貼りつけた。寒さはこの部分から感じるのだと知った次第。「性能と関係ないだろうか？」というなかれ。X-BOW GTに乗ったからこそ強く感じられたことなのだから。

ただでヘアピンカーブを曲がるのに十分な舵角を得る。集中力が高まる。最近のスーパースポーツは、パワフルな空気味だと思う。個人的にはフェラーリF40の472ps辺りまでがストライダーの限界だと思っている。しかしそれを凌駕するハイパワー車が各メーカーから続々と登場する。凶器といつていい高出力を、レーサーではない一般人が、しかも公道で運転して安全を確保できるのは、トラクションコントロールや横滑り制御装置など、数々の電子デバイスの存在故だ。しかしその分、機械に乗せられている感覚が強い。確かにステアリングを切れば曲がるしアクセルを踏めば加速するが、法定速度内において、操作に対するクルマ側の反応は一定ではなく、リア感薄い。すごいマシンを駆けている（はず）という満足感はあるけれど、クルマ全体がブラックボックス化して見えることもある。一方、X-BOW GTは、電子制御による運転補助装置や快適装備などは一切ない。だからコーナーの進入速度が高すぎればアンダーステアが出る。アクセルを踏み過ぎればテールが出る。そうしているのは純粹に走る喜びを楽しむため。フォーミュラカーを運転した時に感じられるような「リアル感」を目指しているからだろう。そして「うまく運転が出来たときは、まるで「それだよ！ それ！」とクルマから褒められる感覚がある。もっと単純にギャップがあれば車体が撥ねる。ステアリングを切ったらダンパーが動き、ロールする。スピードを上げると風の巻き込みも増える。

非日常を日常に取り入れる有用性

SAMPLE

足立 37

の . .

SPECIFICATIONS

KTM X-BOW GT
KTMクロスボウGT

●0-100km/h	4.1秒
●車両重量	847kg
●エンジン形式	直列4気筒DOHCターボ、1984cc
●駆動方式	後輪駆動
●最高出力	289ps/6400rpm
●最大トルク	42.8kgm/3200rpm
●変速機	6速MT
●全長	3738mm
●全幅	1915mm
●全高	1202mm
●ホイールベース	2430mm
●サスペンション	(前)ダブルウィッシュボーン (後)ダブルウィッシュボーン
●ブレーキ	(前)φ305mmベンチレーテッドディスク (後)φ262mmベンチレーテッドディスク
●ホイール	(前)7.5J×17 (後)9.5J×18
●タイヤ	(前)245/40R18 (後)285/35R19

この日、僕は取材を済ませ、自分の会社に戻って昼食をとり、午後から着替えて定例会議に出席したのだが、いつもより頭が冴えている気がした。眠っていた自分の反射神経とか運動神経とかが再起動したのかもしれない。

X-BOW GTの「朝箱」は、非日常を日常の中に取り入れることの効用を教えてくれる。一度は乗ってみたい方がいい。R

そういうクルマ本来の姿がある。X-BOW GTの構成は見たとおり。カーボンのシャシーにサスペンションとエンジンを取り付けて、その上から青い板を貼った。必要最小限の機能パーツを取り付けてできたシンプルなお姿。さらに、運転者もその構成パーツのひとつなんじゃないか、と思えてくる。

だから寒さ対策を施し、危険を察知し、運転に集中する。自分を見つめるというか、どう感じて、どんな対応をすべきかを考えるようになる。人間は太古の時代からストレスの中で進化してきた。安楽な生活を続けていると、身体も脳も退化してしまうものだ。