

SCUDERIA

MAGAZINE FOR FERRARISTI 65



P4/5 Pininfarina

FXX Driving Impression
Ferrari Racing Days

166MM Barchetta Touring F310B
Ferrari Classiche Viva Cruiser

Goodwood Festival of Speed Tour Inter Europa

ホビダス
趣味の総合サイト

www.hobidas.com

TOP ISSUE

P4/5 Pininfarina

TOP ISSUE

Ferrari P4/5 Pininfarina Profile	012
P4/5 Pininfarina Detail File	018
Whats P4	022

FXX with Schumacher	024
FXX Driving Impression	028

STORICHE

166MM Barchetta Touring	036
1997/F310B	042
Ferrari Classiche	048

COLLEZIONI

Welcome to Cruiser life	052
HW FXX Special Edition	054
New Model Cars	055
Hideki Yoshida's Essay	058

EVENTO

Goodwood Festival of Speed	062
Tour Inter Europe	066
Modena Cent Ore Classics	069
Montreaux GP	072
Concours on Rodeo	074
Monterey weekend	076

CORSA

F1 GP rd.11-15	086
FIA GT rd.4-7	094
LMS rd.3-4	096
Super GT rd.5-7	098

Maranello Espresso	100
Books	104
Readers Present	105
From Reader	105
Event Calender	106
Market Guide	107

SCUDERIA

CONTENTS
No.65

Cover photo: Marcel Massini Contents photo: James M.Glickenhau

NEKO PUBLISHING CO.,LTD.

4-21-13 Hlmony, Meguro-ku, Tokyo 152-8545 JAPAN

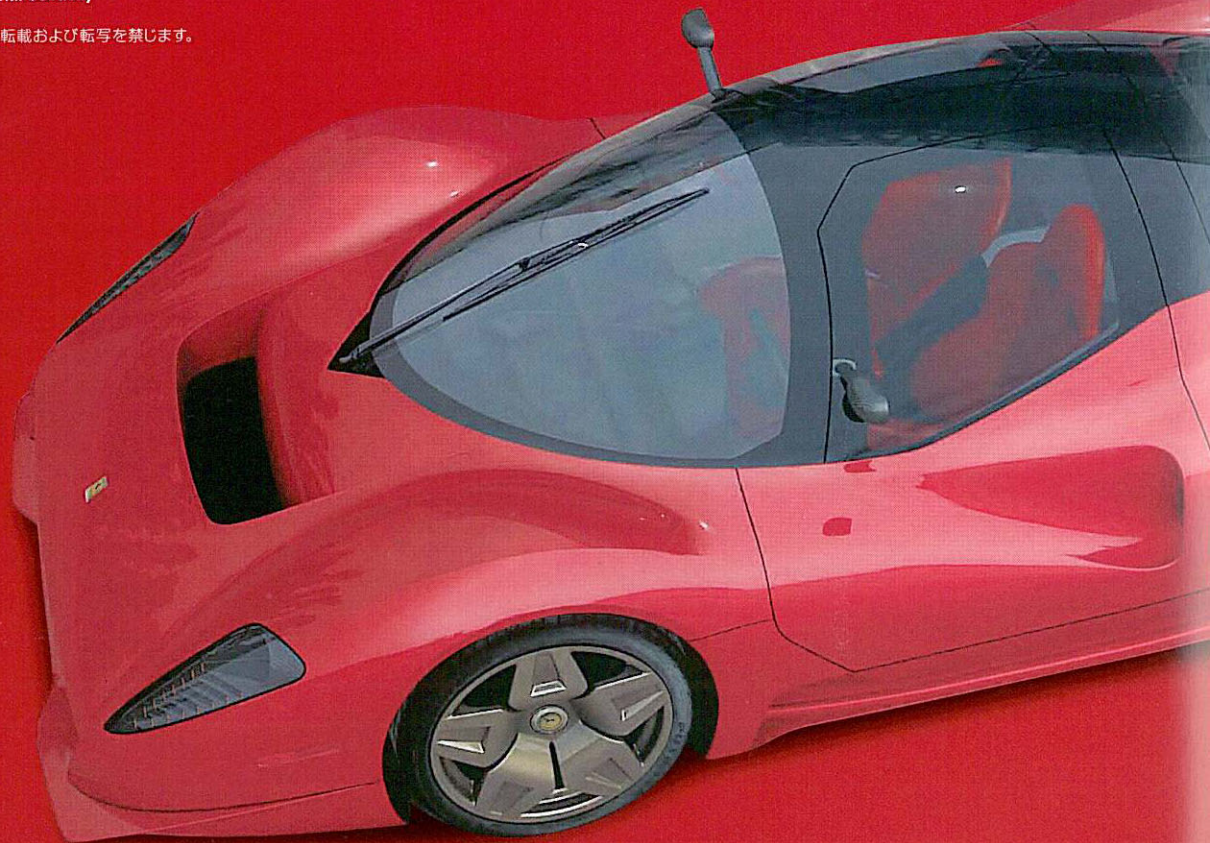
Phone: +81 3 5725 5003 (Editorial Section)

+81 3 5723 6013 (Sales Division)

Facsimile: +81 3 5723 6031 (Editorial Section)

URL <http://www.neko.co.jp/>

■ 本誌掲載の写真、カタログ等の無断転載および転写を禁じます。





SPECIAL EDIT

REVIVAL OF LEGEND

P4/5

Ferrari P4/5 Pininfarina

21世紀に蘇った伝説のP4。

今年に入ってから、エンスージャストのオーダーにより、伝統のカロツェリアが製作した特別なフェラーリが次々と姿を現している。その極め付けといえる1台が、この夏突如として姿を現した。その名はフェラーリP4/5ピニンファリーナ。

photo: Jim GlickenhauS





テスト・ドライブを終えたオーナーのグリッケンハウス（右）とアンドレア・ピニンファリーナ。

現代に舞い降りたP4。

Enzo con P4

熱烈なるフェラリストであれば、いまさらP4の説明は要しないだろう。歴代最も美しいスポーツ・プロトタイプ・マシンとして1967年のワールド・マニュファクチャラーズ・シリーズを闘い、ワールド・チャンピオンを勝ち取った伝説の名車である。そのモチーフを現代に蘇えさせるべく、一人の男がピニンファリーナの元へ向かった。

text & photo: Marcel Massini
photo: Jim Glickenhaus, Pininfarina S.p.A., Marcel Massini
translation: Hiroshi Yoshida (吉田 弘)

SPECIAL EDIT

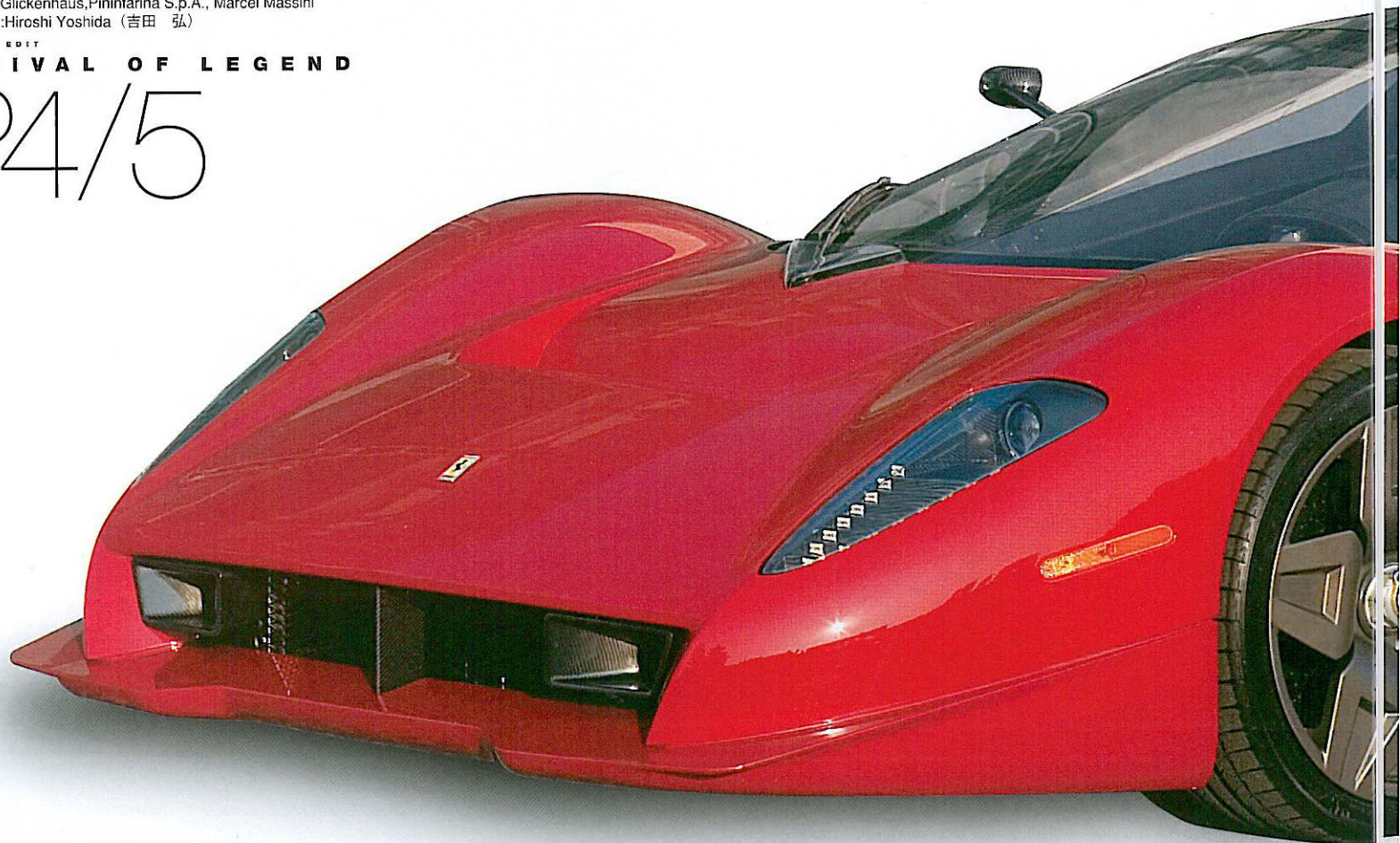
REVIVAL OF LEGEND

P4/5

20世紀の初めから70年ほどの間、多くのイタリアン・カロッツェリアは顧客の希望によりデザインした特製のボディを、世界的に有名なメーカーのシャシーに架装することを行ってきた。しかし第2次世界大戦後、それも1950年代半ばを過ぎると量産モデルのボディの製造にその仕事の枠を拡大するようになる。ピニンファリーナやベルトーネなども、かつて行っていた特注ボディの製作から一転し、自動車メーカーの依頼を受けボディ・デザインを担当するコンサルタント的な働きが徐々にビジネスの中心になってきた。しかし、コンパティブルのように生産台数の少ないモデルについては相変わらず、イタリアン・カロッツェリアが製造している状況は変わらない。

デザイン事務所の最も重要でエキサイティングな仕事といえば、モーターショーなどで披露される、未来に向かって進化するデザインを取り入れた、ワンオフのショーカーの制作だろう。しかも、幸運なことにカスタム・コーチワークを欲する富豪や愛好家が絶滅したわけではなく、今でも高い要求に応える芸術的な技を持った企業は存続している。

ピニンファリーナはトリノ近郊のカンピアーノに特注ボディ製造のためのファクトリー



を建設し、過去10年ほどの間に、ブルネイのサルタンの子であるジェフリー皇子からの数々のリクエストや、他の裕福な愛好家たちからの依頼を含め、およそ190台ものスペシャル・ボディを架装したフェラーリを送り出してきた。しかしながらこれらの作品の多くは、プライベート・オーダーだけに秘密裏に作業が進められ、完成後も一般に披露される機会がほとんどないのは残念な事実である。

2006年4月、ピラ・デステ・コンクール・デレガンスの会場で、アメリカのフェラーリ・コレクターであるピーター・S.カリコウ氏は、ピニンファリーナが持つ素晴らしい技術を活かしてカスタマイズされたフェラーリ612カッパを披露した。

この初公開以前に、ニューヨーク在住の著名なフェラーリ・コレクターであるジェームズ・グリッケンハウスは、伝説的な存在となっている1967年の330P3/4を手放し、その代わりとして、P3/4のデザインと最新のエンツォ・フェラーリのメカニズムを融合するという、それぞれ世界一を標榜することのできるコンビネーションを思いつく。そのため彼はブラン・ニューのエンツォ・フェラーリ(S/N:135441)を用意した。

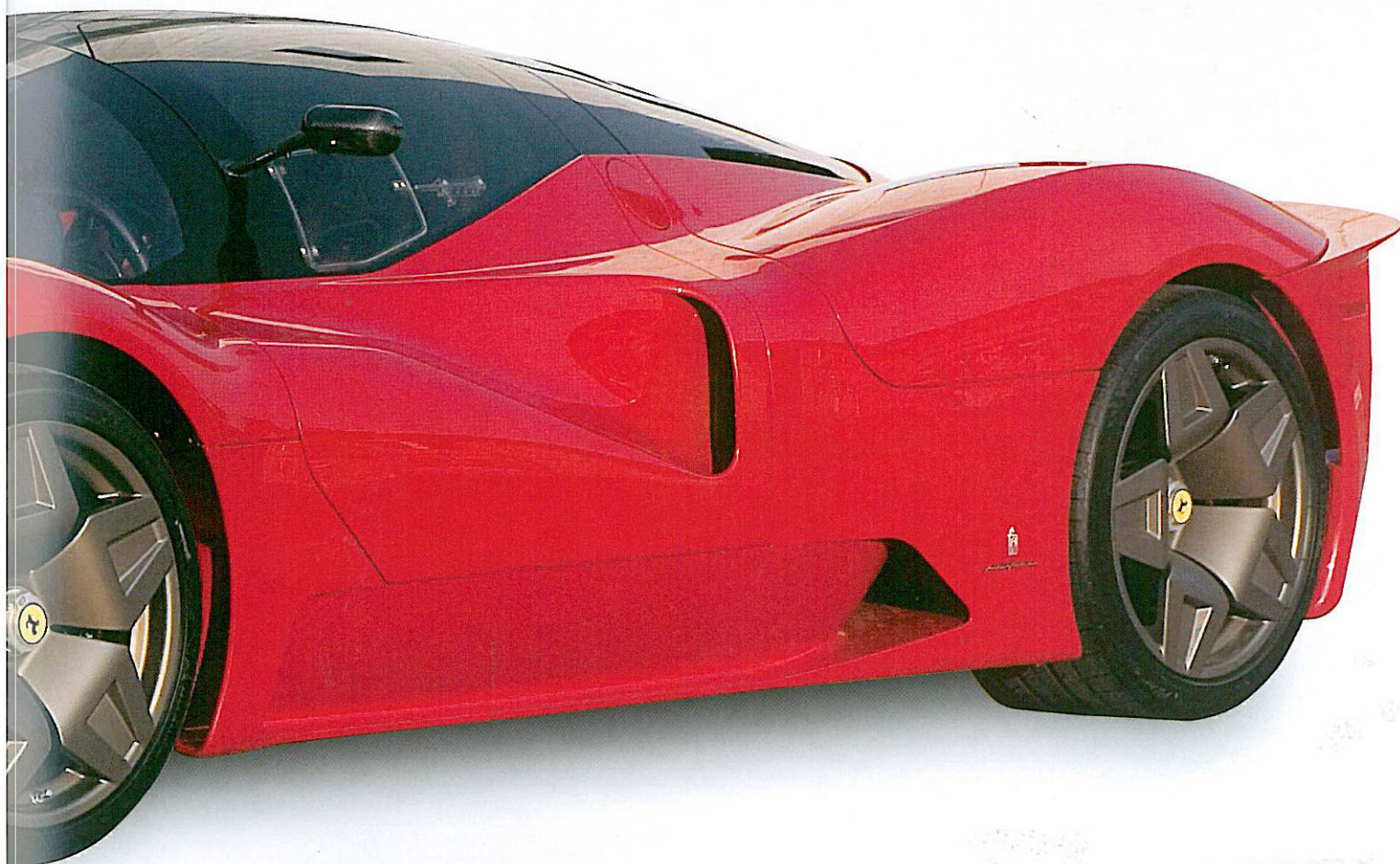
グリッケンハウスは、提案したアイデア

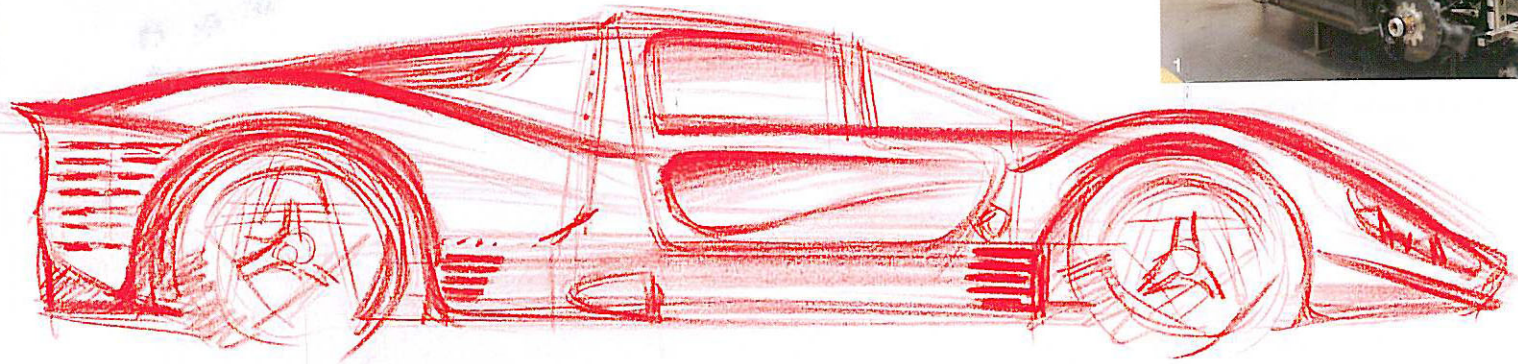
がすべて反映されているかを確認するために、その後の数ヶ月の間に何度もトリノへと向かった。彼のエンツォ・フェラーリは、機構的な部分にはまったく手をつけなかったが、ボディ・パネルはすべてはがされ処分されてしまう。カスタムの成果を確認するために作られた原寸大のプラスチック・ボディを装着したエンツォ・フェラーリが、巨大な風洞に運び込まれテストを受けた。

2006年1月ごろ、彼は複数のウェブ・サイト上にこのプロジェクトの内容をリークする。この話題は主要なメディアや芸術家がすぐに飛びつき、“現代版330P3/4”として紹介された。しかしその外観についてはグリッケンハウスが本物のデザイン画を巧みに隠しおしたことから、あれこれと想像することしかできず、ピニンファリーナでもこの話題にはまったく触れられなかった。公式な発表が予定された7月後半を目前に控えたある日、ひとつの記事がスクープされた。新しいクルマの名称が“Ferrari P4/5 by Pininfarina”と決まったという記事だった。フェラーリ社はこの特別なワンオフ・モデルにこの名称を使うことを認めただけでなく、テクニカル・サポートの協力まで申し出ている。このことはグリッケンハウスが企画したプロジェクトに対し、フェラーリ社が賛

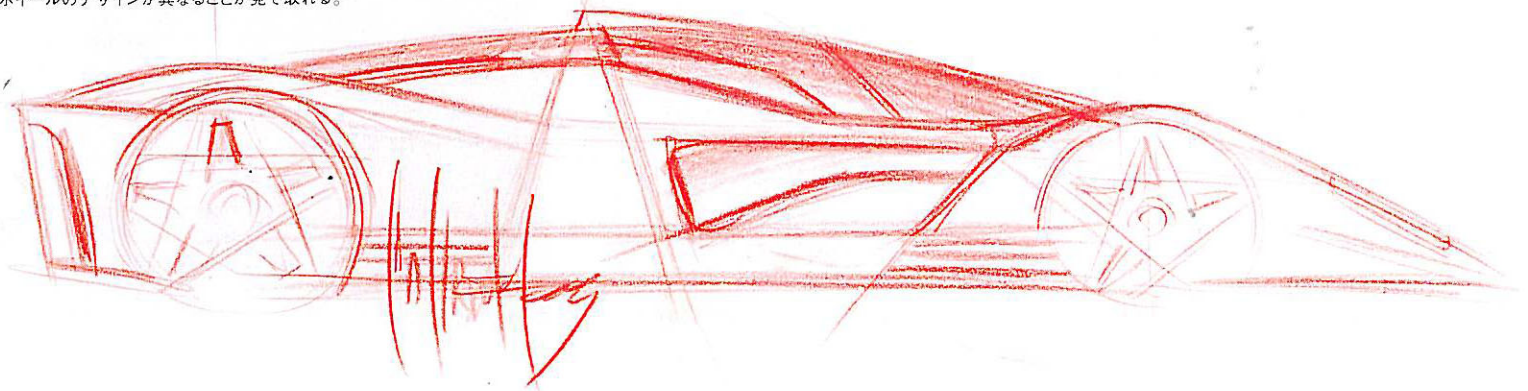


あの330P4のモチーフを纏ったエンツォは、まさにスーパー・エンツォといえる存在だ。





P4/5のリア・デザインのレンダリング。この段階で全体のイメージは既に固まっている。仔細に見てゆくと、サイドシル後端やホイールのデザインが異なることが見て取れる。

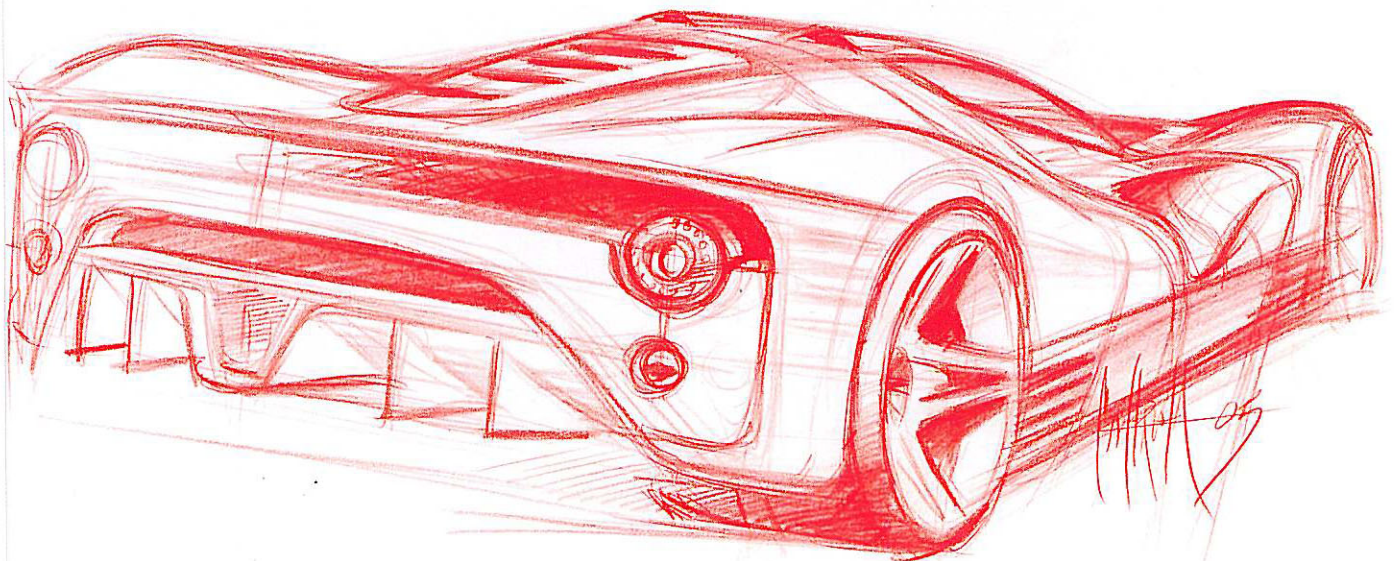
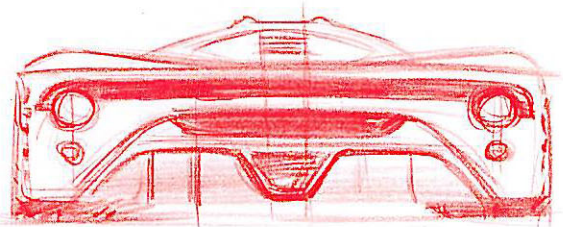


P4/5の初期レンダリング。

P4のイメージを見事に取り入れていることが分かる。

SPECIAL EDIT
REVIVAL OF LEGEND

P4/5

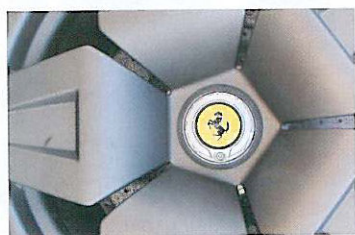




1/製作はベースとなったエンツォの、ボディパネルをすべて取り去るところから始まった。
 2/センター・セクションもこのとおり。
 3/インテリアもモノコックだけの状態までストリップ・ダウンされた。
 4/出来上がったボディ・パネルを組み込んでゆく。まだサフェーサーまで行っておらず、バテを研ぎ出した状態だ。
 5/一度カタチにしたところで風洞に入れ、空力面のテストが徹底的に行われた。P4のイメージを持つが、空力特性は現代のレベルにする必要があるからだ。
 6/専用のホイールは新規に製作された。ミーリング加工の後最終的な仕上げに入る。
 7/各部のモディファイや修正が終わったところでペイント・ブースに入れられ、サフェーサーが吹かれる。
 8/サフェーサーを吹き、研ぎ出しが終わったところでテストランのためにアッセンブルされる。



オーナー自らがステアリングを握り、アウトストラダでテストランを行った。仮ナンバーを付けて公道に踊り出たP4/5。



SPECIAL EDIT
REVIVAL OF LEGEND

P4/5

サフェーサー仕上げの状態で見られたP4/5。かつてのP2エレファントを思わせる独特な迫力を放つ。



同したことを明らかに示しているといえよう。そう、フェラーリ社が認めたように、グリッケンハウスが要求したデザインと、その名称を組み合わせたワンオフ・モデルの製作はすばらしい結果となったのだ。

グリッケンハウスの要求したデザイン案は、風洞実験によりフェラーリ330P3/4の現代版的解釈と評価されるほどの好結果を生み出した。ピニンファリーナがデザインしたエンツォ・フェラーリは角ばったデザインをしていたが、このP4/5のために描かれた新デザインは、よりクラシカルな曲線を多用したものになっている。しかも、このデザインは風洞実験でテストを重ねて得られたもので、エンツォ・フェラーリと比べて空気抵抗を減らしながらも、ダウンフォース性能が劣るというような妥協的な産物ではない。同様に、良好なダウンフォースを発生させるシャシー底面の空力特性も、P4/5にそのまま引き継がれている。

フェラーリ330P3/4から引き継いだことが明らかなデザイン上のポイントとしては、フェンダー、エアインテークそしてリア・エンドのダック・テールが挙げられる。高い位置に設けられた白いエグゾースト・パイプには、かつてのフォーミュラ1マシンとの関連性が見出せ、これもデザイン・テーマのひとつだ。

インテリアにもグリッケンハウスの理想

が盛り込まれており、iPod Nanoを用いたサウンド・システム、ワールドワイドに対応するGPSシステム、車載式の燃料点火調整システム、より進化したエア・コンディショナー・システム、カーボンファイバーを用いたロールオーバーガードなどが、その理想の姿を垣間見せる。ドライビング・シートはカスタム・メイドのものが使われているが、それはグリッケンハウスのお嬢さんが選んだ布地を用いたものだという。

すべてを大きく変えたにもかかわらず、P4/5の車重は1200kgに収まっており、ベースとなったエンツォ・フェラーリと比較すると、およそ200kgも軽量化されたことになる。グリッケンハウスの熱意と努力は、より軽量化された高性能版のエンツォ・フェラーリを作り出すことにも成功したと言えるだろう。

P4/5の製作過程に話を戻すと、2005年12月にボディ製作用の木型が完成する。最終的に成形されるボディは、試作時と較べより丸みを帯びており、ノーズやヘッドランプの形状が少し異なるなどの変化が見られた。

2006年7月にはP4/5の組み立てが完了する。幸福なオーナーは、短時間ではあるもののアウトストラダでのテスト・ドライブを楽しんだ。しかし肝心のボディは、この時点でも塗装は済んでおらず、まだグレー



最終的なペイントが終わり無事完成したP4/5。ドアはエンツォ同様前方を支点に上に開く方式となる。

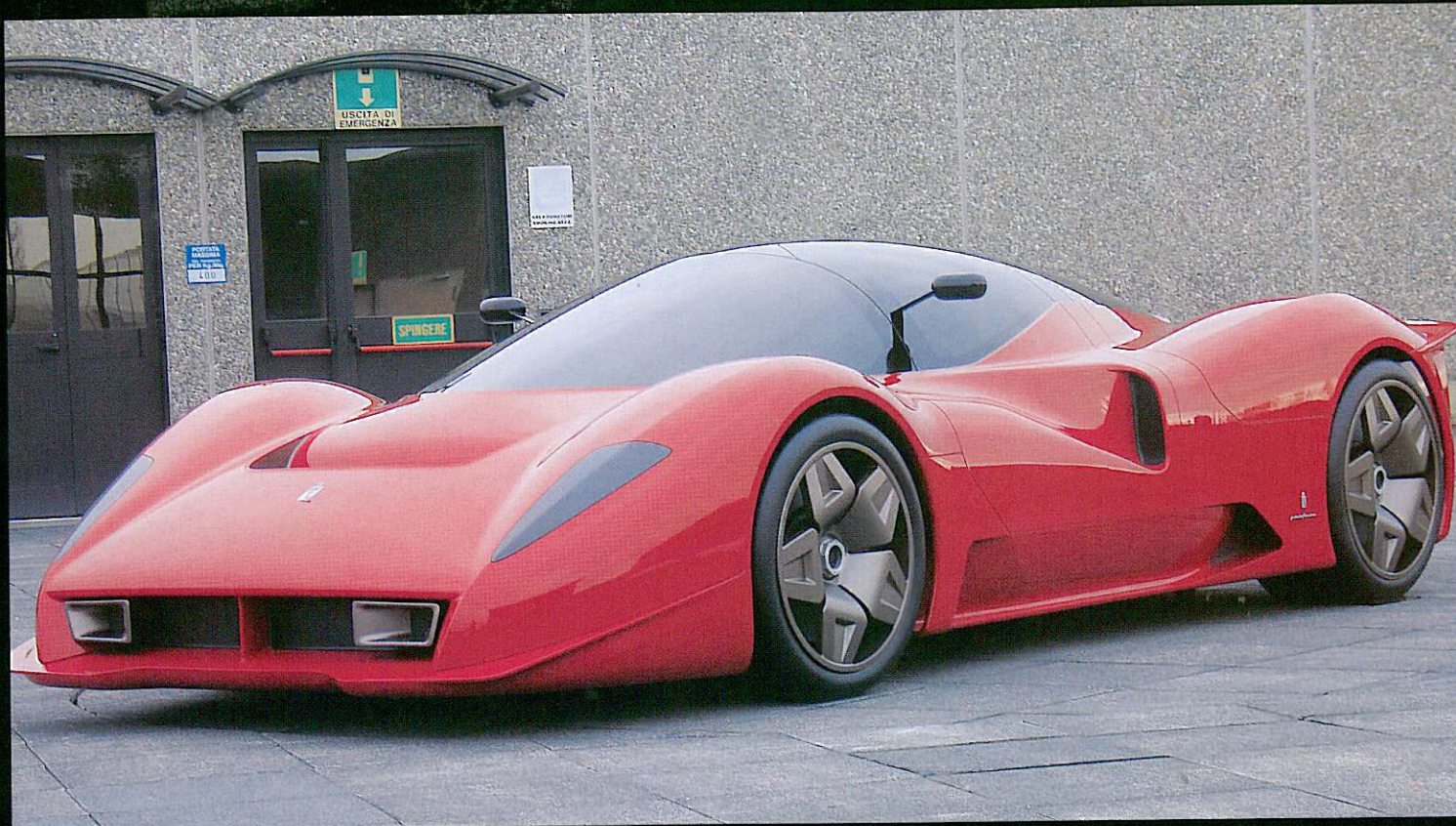
現代の空力処理の機能とP4のイメージを見事に融合させたリア・エンドのデザイン。

のサフェーサー仕上げのままだった。

試乗を終えたグロッケンハウスは、“まるで航空母艦から発艦するF16に乗っているようだ。瞬間にはるかに離れた地点まで移動していたよ”と嬉しそうに語った。

7月29日、ピニンファリーナ社は、完成した“Ferrari P4/5 Pininfarina”の写真を世界に向けて正式に発表した。一般への初披露は、アメリカのモンテレーで行われる伝統のイベントであるペブルビーチ・コンクール・デレガンス開催前日の8月18日に行われた。このあと9月28日から開催されるパリ・モーターショーへの出品が予定されており、さらには来年4月に行われるピラ・デステ・コンクール・デレガンスにも姿を現すと噂されている。





Detail File

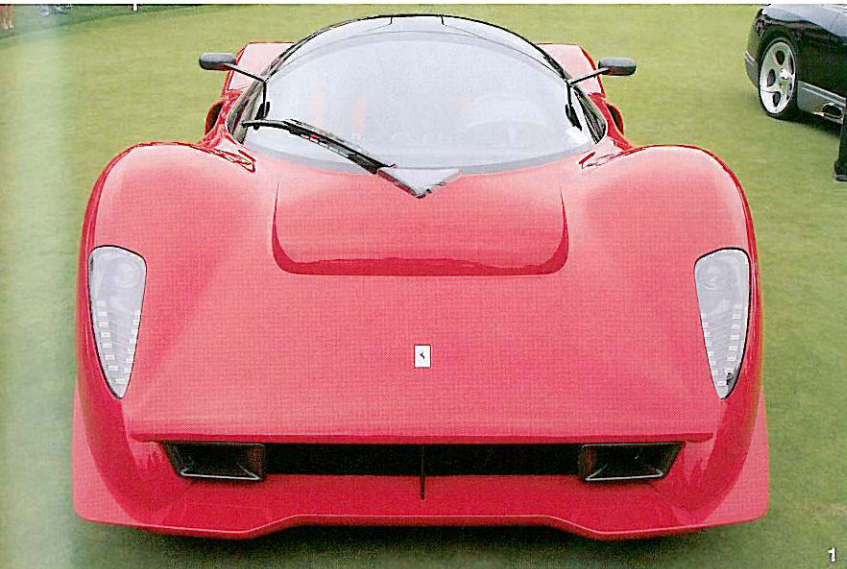
ノーズからリアへ流れるラインはP4そのものといえる。ノーズのリップ・スポイラーやサイドのインテークがよりらしさを強調する。サイドシル下端は空力の関係から、昔のように絞れなかった。

P4/5ピニンファリーナのスタイリングは、もちろん330P4をそのイメージの源としているが、実は歴代フェラーリのコンペティション・マシンのデザイン処理を見事に取り入れてまとめ上げているのである。それではP4/5ピニンファリーナのスタイリングを、部分ごとに検証してみることにしよう。

text: Kazuhide Ueno (上野和秀) photo: Jim Glickenhau, Marcel Massini, Pininfarina S.p.A.

リアから見たP4/5。P4のトランク・ボックス部分がちょうどアップスウィープし、ディフューザーが備わる。オリジナルの印象は良く捕らえられている。





1



2



3



4



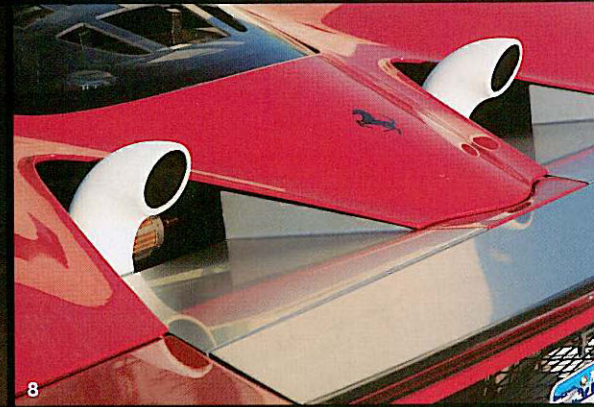
5



6



7



8



9

SPECIAL EDIT
REVIVAL OF LEGEND

P4/5

- 1/フロントビューはP4の雰囲気を見事に昇華してまとめあげられている。ブレーキ・ダクトを同じ位置に配置するのもエンスー・ジャストならでのこだわり。
- 2/リアから見ると現代のクルマであることがはっきりと分かる。リアエンドがアップスウィープし、そこにはディフューザーがのぞく。
- 3/ヘッドランプはプロジェクター・タイプの1灯。クリアランス・ランプとターン・シグナル・ランプはLEDが使われている。
- 4/フロント・ウィンドー・スクリーンは、P4同様に球体から切り取ったような形状を持つ。
- 5/サイド・ウィンドーはキャノピーを構成する一部分となっているだけに、小さなサイドウィンドーは前ヒンジで僅かに開くだけだ。
- 6/リア・ウィンドーはスリットが切られたプレキシ製が組み込まれる。ここはどちらかというと312Pや512Sのデザイン処理を参考にしているようだ。
- 7/リア・エンドの処理は複雑だ。全周にリップ・スポイラーが配され、リア・フェンダーには縦長のアウトレットが設けられている。テールランプはもちろん片側1灯のみだ。
- 8/リア・ウィングの前に立ち上がるテールパイプ、F1マシンの上方向排気と、312F1の白いエグゾースト・マニフォールドをイメージしたという。
- 9/サイド・ミラーはコンペティティブな形状を持つCFRP製。

リア・カウル、ドアはこのように開く。





2

1/パッセンジャー・シート側から見たインテリア。シート表皮と同じ素材が使われたツールボックスは、シートの前に配される。
 2/フロント・ウィンドー・スクリーンに貼られたニューヨーク州の登録証。そうP4/5はちゃんと登録されており、公道を走行できるのだ。
 3/ステアリング・ホイールはエンツォ・フェラーリに準じたものが組まれている。
 4/シートの表皮はスウェード調の素材が用いられ、赤いステッチが印象的。インテリアはオーナーの娘さんがチョイスしたそうだ。
 5/サイドシルのスカッフ・プレートには“P4/5”のロゴが誇らしげに入れられている。



3

4

5

インテリアはエンツォの面影を残すが、全面的に作りかえられている。よりエレガントな雰囲気を持つ。



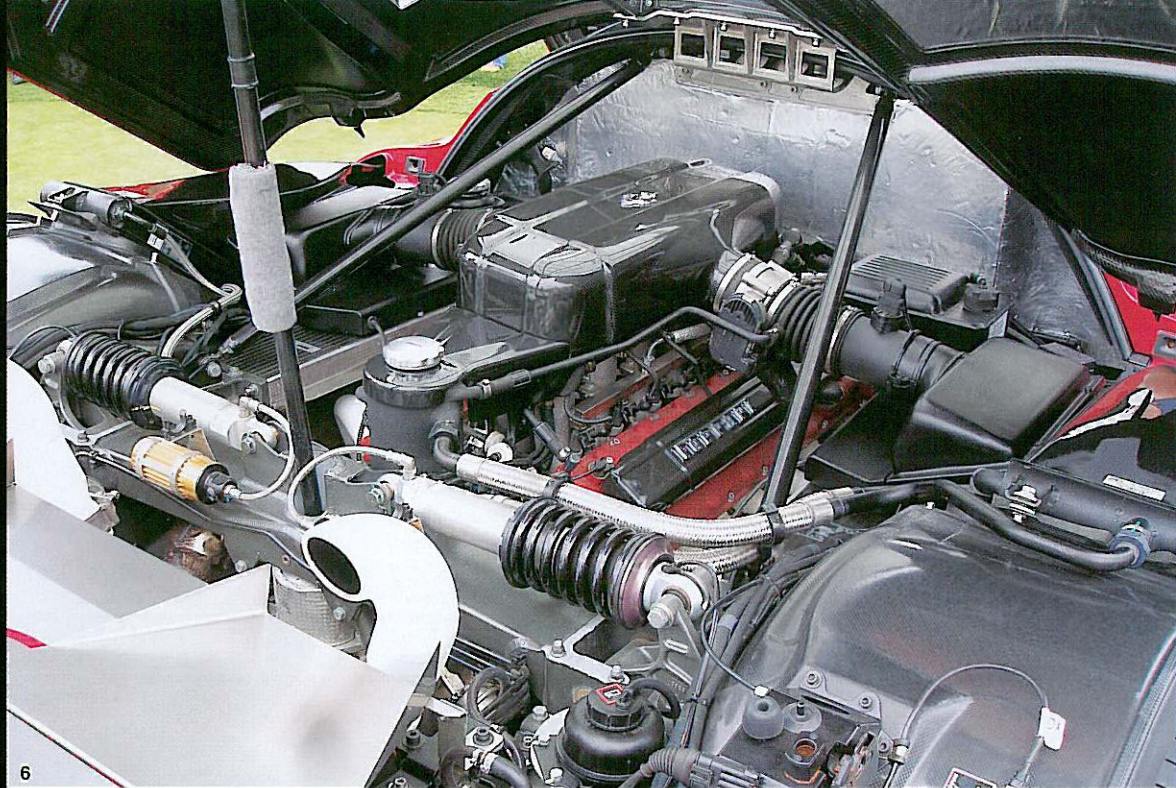
6/エンジン・コンパートメントの眺めはエンツォ・フェラーリと変わらない。リア・バルクヘッドのリア・ウインドーは塞がれている。

7/リア・ウイングとテールパイプを見る。この部分はアルミが張られ、スタイリングを引き締めている。

8/テールパイプが潜望鏡のように立ち上がっているのが良く分かる。エグゾースト・パイプはリア・スカート内で複雑に前後している。

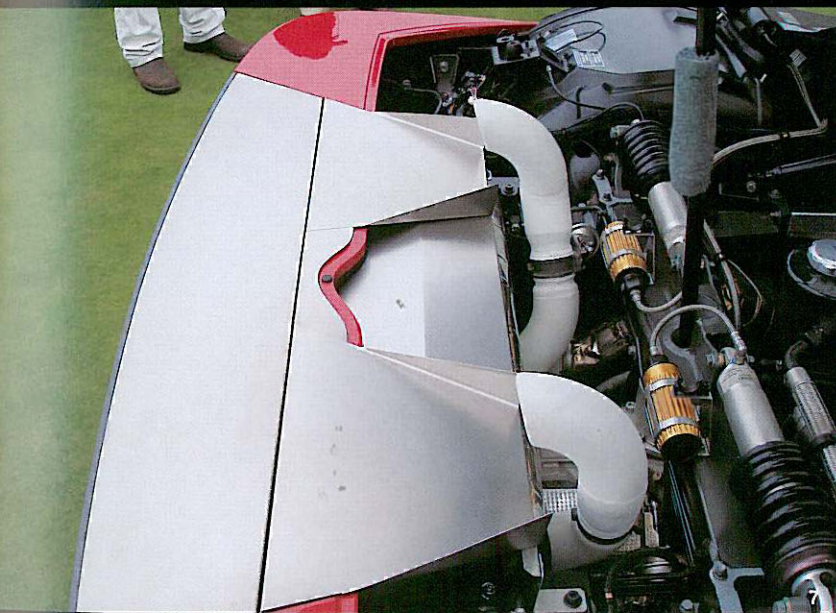
9/P4/5のために製作された新デザインのホイール。星形5本スポークという基本線は押さえつつ、立体的な形状とされている。

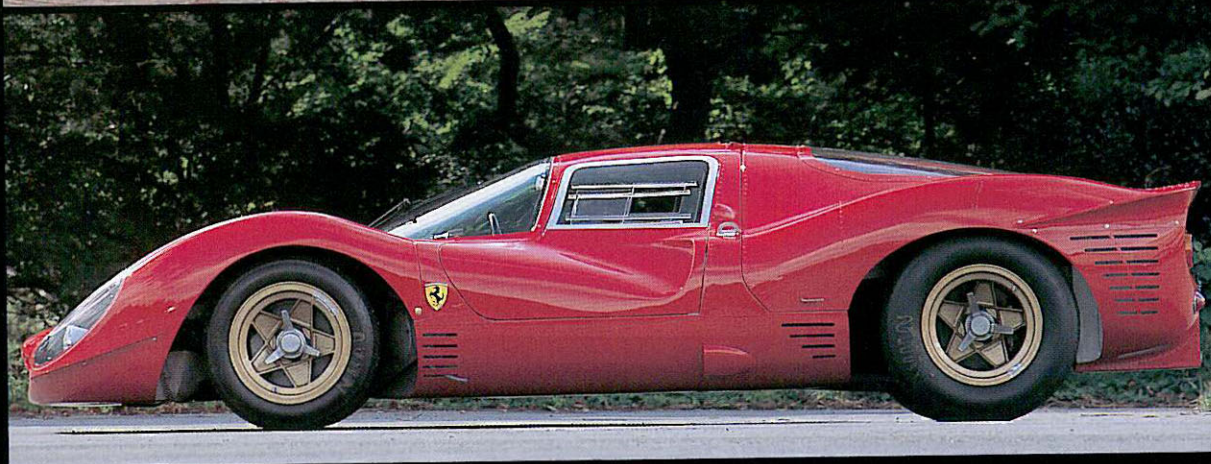
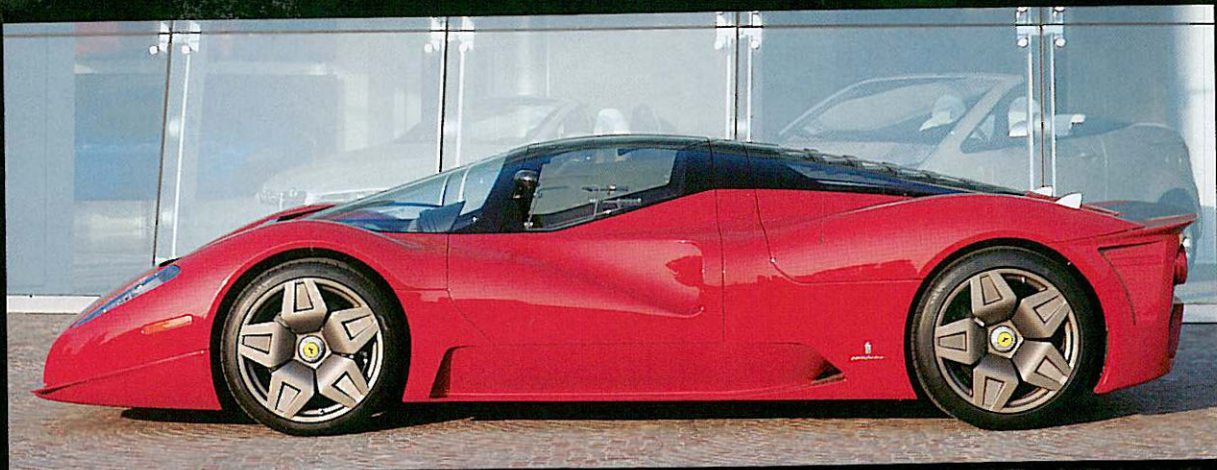
10/リア・ホイールも同じモチーフでまとめられる。タイヤサイズはF:255/35ZR20、R:335/30ZR20が組まれる。



SPECIAL EDIT
REVIVAL OF LEGEND

P4/5





P4/5と330P4のサイドビューを見比べると、まったく違う形をしていることが分かる。しかし、ノーズからリアに至るラインやサイドのインテーク、リアエンドのリップなどのディテールに共通性が見出せよう。エンツォにP4のモチーフを盛り込むという点では成功している。

伝説のP4とはどんなクルマ。

今回登場したP4/5ピニンファリーナのイメージの基となったP4は、熱烈なフェリスティにはおなじみの存在に違いない。とはいえ約40年前のモデルだけに、知らないファンも多いことだろう。ここではP4について改めておさらいしてみよう。

Text:Kazuhide Ueno (上野和秀)
photo:Marcel Massini, Keisuke Maeda (前田恵介)、Yoshihiro Koike (小池義弘)

P4/5ピニンファリーナのイメージの原点となったP4は、デビューから約40年が経過しているため、今ではご存知無いファンも多いことから改めて紹介しよう。

1960年代のフェラーリは、F1グランプリと共にワールド・マニファクチャラーズ・チャンピオンシップを闘うメーカーだった。このワールド・マニファクチャラーズ・チャンピオンシップは、スポーツ・プロトタイプ・マシンとGTマシンが競うシリーズ戦で、現在のFIA GTシリーズの先祖といえるものである。当時はちょうど現在のル・マン24時間レースのようにプロトタイプ・クラスとGTクラスが混走するかたちで行われ、'60年代中盤ではシリーズ・ポイントはGTクラスに与えられ、プロトタイプ・クラスはオーバーオール・ウイナーを狙うために参加していた。このシリ

ーズ戦はル・マン、ニュルブルクリンク1000km、デイトナ24時間、セブリング12時間、タルガ・フロリオといったクラシック・イベントが多かったこともあり、参加するメーカーにとってシリーズ・チャンピオンと共に総合優勝も必要だったのである。

このP4、正式には330P4と呼ばれ、1967年のシリーズを制するべく送り出されたマシンなのである。P4を説明するにあたってその前のモデルである330P3まで話を戻す必要がある。330P3は275/330/365P2の発展型として1966年に登場。パワーユニットを単室排気量330ccのV型12気筒4リッター・ユニットをミッドに積んだスポーツ・プロトタイプ・マシンだった。しかし、この年はフォードにタイトルをさらわれてしまう。

フォードに打ちのめされたマラネロの人々

は、王座奪還すべく進化型の330P4を送り出す。P4として作られたのは3台だけで、フェラーリ・ワークスが使用。一方、前年型のP3をアップデート化したP3/4と、P3/4と同スペックで新製した412Pはディーラー・チームに託し、援護役とした。開幕戦のデイトナで前年のル・マンでの借りを返すがごとく1-2-3フィニッシュを決める。その後'67年シーズンを勝ち進み、前年奪われたタイトルをマラネロに取り戻すのだった。そしてその流麗なスタイリングから、最も美しいプロトタイプ・マシンとして語り継がれている。

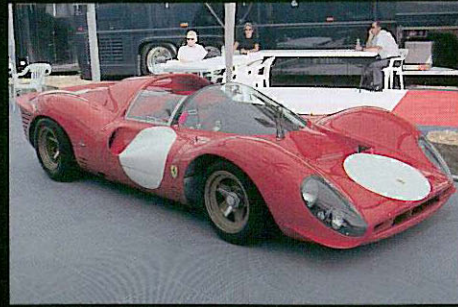
1968年から車輛規定が変わり、プロトタイプ・クラスは3リッター以下、スポーツカーは5リッター以下の排気量で競われることになり、P4の活躍はここで幕を下ろすのだった。



P4の歴史は1966年に登場した330P3から始まる。1967年シーズンに向けてP3/4に改造。写真はP3/4。photo:前田恵介



1967シーズンのワークス・チームの援護役としてディーラー・チーム用に製作されたのが412P。スタイリングはP3/4に準じる。photo:小池義弘



スポーツ・プロトタイプ・マシンの最終進化型として送り出されたのが330P4だ。究極の機能美を見せる。photo:Marcel Massini

SPECIFICATIONS

FERRARI 330 P3

- 全長×全幅×全高:4170×1780×980 (Ber.)/950 (Spi.) mm
- ホイール・ベース:2400mm
- トレッド (F/R):1462mm、1431mm
- 車両重量:730 (Ber.)/720 (Spi.) kg
- フレーム形式:鋼管スペース+シートメタル
- エンジン型式:tipo216B
- エンジン形式:水冷60° V型12気筒DOHC2バルブ
- ボア×ストローク:φ77.0×71.0mm
- 総排気量:3967.44cc
- 単室気筒容積:330.62cc
- 圧縮比:11.4:1
- 燃料供給装置:ルーカス・インジェクション
- 最高出力:420hp/8000r.p.m.
- リッター当り出力:105.8hp
- 潤滑方式:ドライサンプ
- 燃料タンク容量:140L
- クラッチ形式:乾式トリプル・プレート
- 変速機:5段M/T+Rev
- ステアリング形式:ラック・アンド・ピニオン
- サスペンション (F/R):アッパー/ロワー-Aアーム+コイル、ダンパー/スタビライザー
- ブレーキ (F/R):ベンチレーテッド・ディスク
- ホイール (F/R):8.5J-15/9.5J-15
- タイヤ (F/R):5.50-15/7.00-15

SPECIFICATIONS

FERRARI 412P

- 全長×全幅×全高:4185×1810×980mm
- ホイール・ベース:2400mm
- トレッド (F/R):1462mm、1431mm
- 車両重量:833kg
- フレーム形式:鋼管スペース+シートメタル
- エンジン型式:tipo241
- エンジン形式:水冷60° V型12気筒DOHC2バルブ
- ボア×ストローク:φ77.0×71.0mm
- 総排気量:3967.44cc
- 単室気筒容積:330.62cc
- 圧縮比:11.0:1
- 燃料供給装置:ウェーバー40DCN/2×6
- 最高出力:420hp/8000r.p.m.
- リッター当り出力:105.8hp
- 潤滑方式:ドライサンプ
- 燃料タンク容量:140L
- クラッチ形式:乾式トリプル・プレート
- 変速機:5段M/T+Rev
- ステアリング形式:ラック・アンド・ピニオン
- サスペンション (F/R):アッパー/ロワー-Aアーム+コイル、ダンパー/スタビライザー
- ブレーキ (F/R):ベンチレーテッド・ディスク
- ホイール (F/R):9.5J-15/10.5J-15
- タイヤ (F/R):10.5/23.0-15/12.5/27.0-15

SPECIFICATIONS

FERRARI 330 P4

- 全長×全幅×全高:4185×1810×1000mm
- ホイール・ベース:2400mm
- トレッド (F/R):1488mm、1450mm
- 車両重量:792kg
- フレーム形式:鋼管スペース+シートメタル
- エンジン型式:tipo237
- エンジン形式:水冷60° V型12気筒DOHC3バルブ
- ボア×ストローク:φ77.0×71.0mm
- 総排気量:3967.44cc
- 単室気筒容積:330.62cc
- 圧縮比:11.0:1
- 燃料供給装置:ルーカス・インジェクション
- 最高出力:450hp/8200r.p.m.
- リッター当り出力:113.42hp
- 潤滑方式:ドライサンプ
- 燃料タンク容量:140L
- クラッチ形式:乾式トリプル・プレート
- 変速機:5段M/T+Rev
- ステアリング形式:ラック・アンド・ピニオン
- サスペンション (F/R):アッパー/ロワー-Aアーム+コイル、ダンパー/スタビライザー
- ブレーキ (F/R):ベンチレーテッド・ディスク
- ホイール (F/R):9.5J-15/12.5J-15
- タイヤ (F/R):10.5/23.0-15/12.5/270-15

SPECIAL EDIT

REVIVAL OF LEGEND

P4/5

330P3,P3/4,412P,P4 Family tree

1966	1967	1968
●P3 Berlinetta (S/N:0844) SEFAC →	◎P3/4 (S/N:0844) N.A.R.T. →	◎P4 Can-Am
●P3 Berlinetta (S/N:0846) SEFAC →	◎P3/4 (S/N:0846) SEFAC →	アクシデント解体
●P3 Berlinetta (S/N:0848) SEFAC →	◎P3/4 (S/N:0848) Scuderia Filipinetti	
	●412P Berlinetta (S/N:0850) Ecurie Francorchamps	
	●412P Berlinetta (S/N:0854) Maranello concessionaires	
	●P4 Berlinetta (S/N:0856) SEFAC	
	●P4 Berlinetta (S/N:0858) SEFAC →	◎350 Can-Am
	●P4 Berlinetta (S/N:0860) SEFAC →	◎350 Can-Am