

冬対策!!

チェーン装着たった3分  
こんな用品見たことない!!

# 冬のアイデア用品傑作集

Best Car

1994

大人気 BCコミック新シリーズ①話  
ホンダスポーツ誕生前夜

1/10

# ベストカー

三推社/講談社  
定価280円

円高差益還元!!  
続々と下がる外国車  
今、お買い得  
なのはスバル  
コシだ!



シリーズ第6弾

WRC  
ワークスラリー  
エヌオー  
の瞬発力を  
を体験!



昭和53年2月2日第三種郵便物認可 平成6年1月10日発行(毎月10日・25日発行)

## ジオット キャスピタ

世界初テスト

ジャッドV10 585Sが谷田部で咆えた!

集中  
BIG  
特集

### '94年は少し 小さめスポーツ スペシャルティを狙え!

スクープ ① 1月発進!! 2Lモンスター

### ランサーGSRエボリューション

衝撃写真  
大公開



② 三菱に2Lスポーツの隠し玉あり

### ミニGTO

ベスト2Lクラス  
スポーツ決定戦  
'94年開始2Lで  
戦うマシンたち

MR2がレガシィがシルビアがユーノスロードスターが  
ニューツーリングカーの実力を占う

の驚愕の  
スタイル

独占試乗2連発!!  
名門MGRV8  
ファイアットクーペ  
2Lのイタリアンスーパーカー  
現地速報

建設省、郵政省、  
警察庁が推める  
世紀末を占う  
VICSがクルマを  
激変させる!?



世界初

独占フルテスト!!

F3000ドライバー 中谷明彦  
徳大寺有恒

日本製スーパーカー 585PS  
JUDD V10搭載

ジオット キヤスピタ

未知への挑戦!

撮影/桜井淳雄



驚愕!! 一般路から谷田部300km/hの  
壁まで全性能チェック

企画立案から6年。ついに完成した公道を走れるレーシングマシン、ジオット・キヤスピタの独占試乗が実現した!! 最高速300km/hオーバーのこのモンスターのポテンシャルを余すところなくお伝えしよう!!



# GIOTTO CASPITA



9000回転以上での爆発的パワー、  
剛性感の高いボディワーク、  
乗り味はまんまグループCマシンだ!!

— 中谷明彦 —



京都 33  
は 67-15

まったく予想を裏切られたかたちとなった。もっともこれはいい意味での裏切られたただのだけれども……

最初にこのジオット・キャスピタ試乗の依頼を編集部から受けたときには、正直いって、まいったなあ……という気持ちでいっぱいだった。いくら製作をレーシングマシンのシャシーコンストラクターの童夢がしているとはいえ、搭載されるエンジンはF1で使用されているJ UDDのV10。ディチューンされているとはいえ585馬力を発揮するというモンスターエンジンだ。

「大丈夫か!?」そう思ったとし



# JIOTTO CASPITA

ついに夢、実現!!



当初は富士重工製V12エンジンを搭載することで計画がスタートした。あれから6年。いよいよわれわれの前で走ったのだ

エンジンはよどみなく回転を上昇させていく。1kmちょよとの直線はあっという間に過ぎてしまった。バンク直前で計測をしたところ、274.9km/hを記録。もちろんこれはキャスピタのポテンシャルのほんの一部。

まだまだスロットルに余裕はあったし、ドライバーにも緊張を与えない。クルージングスピードなのだ。コースとタイヤの条件さえ整えば、350km/hはたたき出すだろう。キャスピタのポテンシャルは計りしれない。

以前グループCマシンというのがあった。あれでレースを戦った人だったら誰でも、ひょっとしたらこのクルマで公道を走れるんじゃないか? という錯覚ってどうか、夢みたいなものをもっていたに違いない。これはドライバーばかりでなく、マシンを作る側も同じこと。

たとえば一時期グループCレースを席巻した、ボルシェ962Cというマシンがあったのだけれど、あのマシン、意外と思うかもしれないけれど非常に乗り心地がよかったのだ。

ドアにはカギ穴があってロックすることができ、コックピットをみれば、ヘッドライトスイッチはある、ウインカーレバーはある、エンジンなんか普通のクルマと同じようにカギをひねって始動するんだから!! ひょっとしたらこのクルマで公道を走れちゃうんじゃないかなあという錯覚を起したとしても別に不思議なことではない。

このキャスピタは、まったくこの発想から生まれているのだらう。ちょとした小改造を施せばそのままグループCレースに出場できるし、そのままの状態でも街中も充分走ることができ

## グループCカーは 実用性もあるの?!

て当然だろう。なまはんかなンヤシーではパワーを吸収できず、まっすぐ走ることすらままならないと思っただけだ。しかし冒頭の通りそれは杞憂にすぎなかった。

計りしれないポテンシャルを秘める

キャスピタをレーシングマシンそのものと思わせる最大のフアクターがエンジンだ。JUD D製V10、これはまぎれもなくF1に使用されているレーシングユニット。もちろん大幅なチューンが施されているとはいえず最高出力は585馬力。それをなんと1万750回転で発生する。音といい、ドライバビリティといい、これは間違いなくレーシングエンジンのもの。

実際5000回転以下ではほとんど使い物にならないし、そこから8000回転までの領域でも、かろうじて実用に耐えるか? というレベル。JUD D V10が実力を発生するのは9000回転、1万回転まで回して初めてなのだから。

ゼロヨンスタートを試みた。スタートそのものはまったく気を使う必要はない。レーシングマシンそのものといったクラッチは、たしかに踏力を必要とは

てしまう。グループCレースにかかわってきた人の夢を具現化したクルマ、まさにそんな感じなのである。

たとえばこれを大手の自動車メーカーがやったら、どうしてもレーシングマシンとしての部分が消されてしまい、実用性を重視しなければならなくなってしまう。ところがキャスピタはレーシングカーとしてのテイストを残したまま完成されている。

トップスピード350km/hの  
ポテンシャル!!



走りの味はまさにグループCマシン。高い剛性のボディにより、スタビリティには文句のつけようがない!!

するけれど、けっしてデリケートなものではなく、気負うことなくスタートがめられる。

8000回転でクラッチをミート。1速は一瞬で吹け切ってしまう。極めてフィルルのいいミッションを2速にアップする。回転が大きくドロップ。ギア比が離れ過ぎていく。5000回転以下になってしまったJUD D V10は一瞬、息をついたように失速する。やや間をおいて再び強烈な加速が始まる。3速へのつながりはベスト。トルクバンドをいかしたまま猛然と加速を続けていく。400メートルへの到達タイムは12秒69。軽く走ってのタイムである。ギア比の問題さえ解決すれば、9秒台は確実のポテンシャルを秘めていることが確信できた。

そのまま高速度性能をチェックするためバンクに突入した。直進性、スタビリティにまったく不安はない。ただし一般の市販タイヤを装着しているの、バンク内は230km/hを上限とする。もちろんボディはミシリともいわない。

バンクの出口からフルスロットルを与えた。その加速はスーブラの2速での加速なみ!! といったら、どのようなものか理解してもらえらるだろうか? エ

軽く走ってゼロヨンは12秒69!!



スタートそのものはまったく気を使うものではない。ただし、速と速のギア比が離れているために、ダッシュは苦手





走行中の安全性や信頼性を確保した上で、さらなる軽量化・強度の追及。アルミホイールの原点回帰を目指したスパイダーにはOEMメーカーとしての長年の経験から得たアルミホイールに関するノウハウのすべてが活かされています。

## アルミホイールの原点回帰



ROH 日本総代理店  
**WHEEL SUPPLY**  
 本社/〒157 東京都世田谷区砧2-20-5 Tel.03(3417)5544  
 秋田支社/〒010 秋田県秋田市寺内字神原敷295-9 Tel.0188(47)0341

# JIOTTO CASPITA EQUIPMENTS

コックピットはスバルタンなムードをもちつつも、けっしてレーシングマシンのそれではない。スポーツカーの感覚で対応できる



シートは目の覚めるようなレッドを基調としたシカゴ。ヘルムはサヘル下の4点式が装着される。ホール下性は高いが、窮屈ではない



ミッションは6速。シフトフィールは極上で、スーパ、GT0のゲドラグよりも扱いやすい。前方のスイッチは車高調整などのもの



センター部にはワイパー、ヘッドライトなどのスイッチ類が配される。液晶ディスプレイは水温、油圧などを表示する

ジヨット・カスピタ	
全長(mm)	4534
全幅(mm)	1996
全高(mm)	1136(最低地上高130時)
室内長(mm)	1020
室内幅(mm)	1250
室内高(mm)	950
ホイールベース(mm)	2700
トレッド/F(mm)	1670
トレッド/R(mm)	1600
最低地上高(mm)	(70)130(切り換え式、標準130)
車両重量(kg)	1240
車高配分(F/R)	40/60
駆動方式	2
エンジン名称	JUDD V10
型式	GV
総排気量(cc)	3497
最高出力(ps/rpm)	585/10750
最大トルク(kg/rpm)	39.2/10500
マウンティング	リジッド
燃料供給装置	機械式、電気式フエエルポンプ併用
燃料タンク形式	樹脂製
燃料タンク容量(L)	100
燃料種類	無鉛プレミアムガソリン
変速機形式	横置きトランスアクスル
変速機	前進6速、後進1速
変速比(1速)	3.750
変速比(2速)	2.500
変速比(3速)	1.800
変速比(4速)	1.390
変速比(5速)	1.150
変速比(6速)	1.000
変速比(後退)	3.750
駆動系変速比	8.479
ステアリング	ラック & ピニオン
サスペンション(F)	ダブルウィッシュボーン/インナー/アウター/ストラット
サスペンション(R)	ダブルウィッシュボーン/インナー/アウター/ストラット
ブレーキ型式	2系統油圧式(倍力装置無)
制動車輪	前2輪、後2輪制動
前ブレーキ	ベンチレーテッドディスク/キャリパー
後ブレーキ	ベンチレーテッドディスク/キャリパー
軽車ブレーキ	機械式後2輪制動
ホイール	3ピース、マグネシウム合金、センターロック
サイズ/F	9" x 17"
サイズ/R	13" x 17"
タイヤ	DUNLOP
サイズ/F	245/40ZR17
サイズ/R	335/35ZR17



フロントタイヤは245/40ZR17。ブレーキはブレムボシステムが与えられる。効き、タッチとも文句なし

リアタイヤは335/35ZR17。前後ともタンクトップパフォーマンス8000を装着する。ホイールはレイス製

ジヨットとは、ワコールの100%出資で作られた会社の紳士服、バッグ、シューズなどのメンズアイテムを扱おうライセンス事業を行なう。カスピタは、このジヨットのメインブランドとして、イメージコアとなる

# これぞカスピタのコンセプト オープンロードでも 快適クルージング



カスピタにはナンバプレートが付いている。ということはもちろん、法律上は日本の公道を走行できるということだ。テストコースでの印象から、充分公道走行に耐えると判断し

たので、思い切ってカスピタに乗ってオープンロードへと出てみた。はたして予想は的中した。実際に乗り心地がいいのだ。もちろんサスペンションはグツと締め

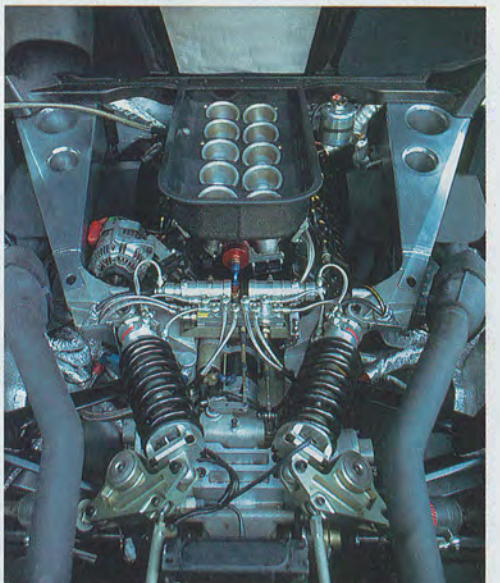


カスピタのコンセプトはロードコーングレッシングマシン。実際にオープンロードへ駆り出して見たが、まったく気を使うことなく走らせることが可能だった。乗り心地はNSX-Rよりもずっといいくらいだ

上げられている。ジョイント部はすべてピロボールで、ブーツなどなんかは使用していない。国産乗用車の常識からいえば、とてもじゃないけれど、硬く乗れたものではないということになってしまっただろう。ところが、はつきりいってNSX-R、RX-7あたりよりもよほど乗り心地がいい。それはなぜか? 圧倒的なボディ剛性のなせる技なのだ。カーボンケブラーを惜しみなく使ったシャシーは、グループCマシンなみのボディ剛性が実現している。ボディ剛性がきちんと確保できていれば、サスペンションそのものは多少硬くても不快感を抱かせない。そういうものなのである。

谷田部のコースの周辺のやや荒れた道を通ったけれど、乗り心地はむしろロードクリアランスの面でも不安はなかった。かなり低く見えるけど、最低地上高は130mmが確保されている。この数値はなんとNSX-Rよりも5mm大きいのだ。普通に走っている限りでは、ボディの一部が路面に触れてしまうことなどあり得ない。取り回しの面でもまったく問題はなかった。もちろんステアリングはパワーアシストなどをもたないが、けっして重いというものではない。そう、せいぜいNSX程度のも。まったく実用上は不自由しない。切れ角も充分あるので、Uターンだってこなしてしまうのにはビックリ。視界も、若干後方に不安はあるものの、大きな支障をきたすものではない。一番の不安はエンジンだった

信号待ちなどで停車をしていると、水温が上がってきてしまうのだが、90度前後で電動ファンが作動し、これ以上にはなることはなかった。さすがに首都高速の渋滞ともなれば話は違ってくるだろうが、すいた郊外だったら充分走れてしまう。これは素晴らしいことだと思う。現在のところ市販は考えていないということだけど、もし市販されたら楽しいだろう。7000万円くらいかな。



F1に搭載されるJUDD V10をディチューンして搭載する。それでも585ps、39.2kgmを発揮するエンジンは強烈だ





スノーロード最強RV決定戦



299万円チェロキー完全公開



とこよりも早いメガ・クルーザー 衝撃試乗

タイヤチェーンのOとX



# 1994 RVスーパーカタログ70車種

# FENEK

フェネック

ボクたちはRVと自然が好きです

## 1月号 売り切れ続出 お早目にご購入あれ

三推社・講談社 定価490yen



スキーEXPRESSはなんだ  
雪上No.1 RV研究

とにかく やつてみようぜ  
1994アウトドア計画  
食道楽入門

愉・快・満・載アウトドアRVマガジン

**FENEK**  
スーパーRVフィールドチェック

毎月10日発売です  
三推社 講談社

1994完全保存版  
お役立ち

94年1月号 RVカタログ70車種  
新春特大号

TOYOTA メガクルーザー  
世界最強4駆の証明

スノーロード最強RVはなんだ!  
1994 OUTDOOR計画

大衆  
大衆  
大衆

1994 OUTDOOR計画  
1994 OUTDOOR計画

定価490yen 外車RVと国産RV買うならどっちだ?!

フェネックは毎月10日発売です

世界最強4駆の本当の実力  
緊急試乗  
メガクルーザー  
大迷い。買うならどっちだ!?!  
激安外車VS.鋭国産RV  
チェロキー299万8000円で発進!!

公道も走れて、サーキットもレーシングスピードで走れる。これらはや古い考えなんだけど、これを実現してしまったのはすごいことだと思う



川原 私、ああいうクルマに初めて乗ったんですけれど……。徳大寺 これは特別なクルマだよ。かぎりなくレーシングカーに近いという意味で。童夢は、たとえばトヨタが作るようなクルマは作らないわけだよ、パワーウインドウがピシッと閉まるとかみないな乗用車としてのクルマは。コンセプトとしてはレーシングスピードでサーキットを走れ、そのまま公道も走れるというもので、これは古い考え方なんだけど、それに近いものを作るうじやないかというもので、ことによると非常に少量生産なんで、ユーザーの好みですべて作れる。内装でも外装でも自由度が高いものを作るよ。川原 フェラーリなんかとは違うものなのですか? 徳大寺 スーパーカーっていうとフェラーリとかランボルギーニが有名だけど、あれは商業車でテストロックスは年間10000台近いしディアプロだって200台や300台は作っている。そういうのとは違って、乗り込んでからシートベルトをつけるまでに5分もかかってしまう

川原 ああいうクルマに初めて乗ったんですけれど……。徳大寺 これは特別なクルマだよ。かぎりなくレーシングカーに近いという意味で。童夢は、たとえばトヨタが作るようなクルマは作らないわけだよ、パワーウインドウがピシッと閉まるとかみないな乗用車としてのクルマは。コンセプトとしてはレーシングスピードでサーキットを走れ、そのまま公道も走れるというもので、これは古い考え方なんだけど、それに近いものを作るうじやないかというもので、ことによると非常に少量生産なんで、ユーザーの好みですべて作れる。内装でも外装でも自由度が高いものを作るよ。川原 フェラーリなんかとは違うものなのですか? 徳大寺 スーパーカーっていうとフェラーリとかランボルギーニが有名だけど、あれは商業車でテストロックスは年間10000台近いしディアプロだって200台や300台は作っている。そういうのとは違って、乗り込んでからシートベルトをつけるまでに5分もかかってしまう

川原 ひんが質問になっちゃうんですけど、このクルマはいいんですか? スーパーカーは乗り心地がいいんですか? 徳大寺 そう、剛性が高いから乗り心地もいい。やわらかさという感じがなくて快適ということだね。川原 へんな質問になっちゃうんですけど、このクルマはいいんですか? スーパーカーは乗り心地がいいんですか? 徳大寺 そう、剛性が高いから乗り心地もいい。やわらかさという感じがなくて快適ということだね。川原 へんな質問になっちゃうんですけど、このクルマはいいんですか? スーパーカーは乗り心地がいいんですか? 徳大寺 そう、剛性が高いから乗り心地もいい。やわらかさという感じがなくて快適ということだね。

川原 ひんが質問になっちゃうんですけど、このクルマはいいんですか? スーパーカーは乗り心地がいいんですか? 徳大寺 そう、剛性が高いから乗り心地もいい。やわらかさという感じがなくて快適ということだね。川原 へんな質問になっちゃうんですけど、このクルマはいいんですか? スーパーカーは乗り心地がいいんですか? 徳大寺 そう、剛性が高いから乗り心地もいい。やわらかさという感じがなくて快適ということだね。

川原 ひんが質問になっちゃうんですけど、このクルマはいいんですか? スーパーカーは乗り心地がいいんですか? 徳大寺 そう、剛性が高いから乗り心地もいい。やわらかさという感じがなくて快適ということだね。川原 へんな質問になっちゃうんですけど、このクルマはいいんですか? スーパーカーは乗り心地がいいんですか? 徳大寺 そう、剛性が高いから乗り心地もいい。やわらかさという感じがなくて快適ということだね。

川原 ひんが質問になっちゃうんですけど、このクルマはいいんですか? スーパーカーは乗り心地がいいんですか? 徳大寺 そう、剛性が高いから乗り心地もいい。やわらかさという感じがなくて快適ということだね。川原 へんな質問になっちゃうんですけど、このクルマはいいんですか? スーパーカーは乗り心地がいいんですか? 徳大寺 そう、剛性が高いから乗り心地もいい。やわらかさという感じがなくて快適ということだね。



12月10日号で試乗をお伝えしており、マクラレンがプロデュースするだけあって、F1のテクノロジーを満載している



現在プロジェクトは凍結してしまっているが、ティレルに搭載される3.5Q、V12エンジンを搭載。パワーは450馬力ということだ

## 徳大寺有恒・川原由子 対談 キヤスピタに秘められた男の夢



川原「とても乗り心地がいいですね」。徳大寺「剛性が高いクルマとはこういうものなんだ」