



巻頭特集:グランド・ツアラーで行く、「小さな」クルマ旅のすすめ

#6 マクラーレンGTで行くスーパーモダン建築を訪ねる旅

# 美しいGT、美しい建築

スーパーグランド・ツアリングカーのマクラーレンGTで旅をするなら、「美しい旅」がいいと思った。閃いたのはデザイン・プロデューサーのジョー スズキさんを誘って建築を見に行く旅。とびきり美しい建築がいいと思った。

文=塩澤則浩 写真=望月浩彦 コーディネート=ジョー スズキ 取材協力=岡田哲史建築設計事務所

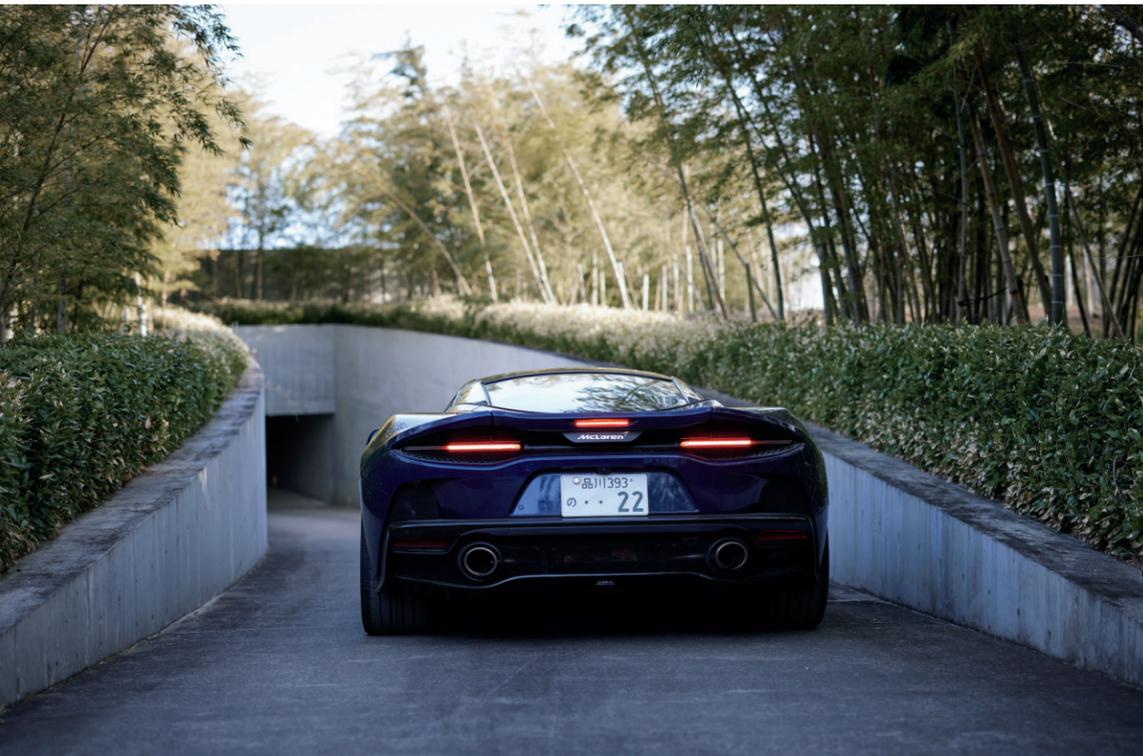
ジョー スズキさんとの待ち合わせ場所を選んだのは、マクラーレンが止める六本木ヒルズの地下駐車場だ。旅はここから始まった。これまでマクラーレンGTには何度も乗っているけれど、旅に出るのは初めてだ。試乗するときはたいはいひとりだから、今回のように助手席に人が座ることはあまりない。あまりないから面白いのではないかと、思い、ジョーさんを誘ってみた。デザイン・プロデューサーとして活躍するジョーさんとは、本誌の人氣連載、「マイカー&マイハウス」をスタートしたときからずっと二人三脚でやってきた。僕自身は去年、連載担当を若手に譲って現場を離れたが、いまもジョーさんは毎月、素敵な建築を紹介してくれている。今回、そんなジョーさんに久しぶりにお話をした。

「マクラーレンGTに合わせるのなら、どんな建築がいいですか?」いやいや、ジョーさんが提案してくれる建築は、相変わらずどれも面白い。悩んだ末に、いくつかあった候補の中から選んだのが、今回取材することにした世界的にも有名な建築家の岡田哲史さんが設計したガラスのガレージだった。

この建物、実は一度、2020年11月号の本誌で紹介しているの、覚えてる読者もいると思う。当時は新型コロナに対する警戒感が非常に強く、対面による取材が難しかった頃だ。連載の「マイカー&マイハウス」も取材先が見つからず、苦肉の策として竣工時の写真を借りたスペシャルとして構成した。後にも先にも現地を見ずにページにしたのは、

岡田哲史さんが設計したガラスのガレージ。岡田さんは、NYのコロンビア大学大学院で学び、設計活動を本格的に始める前は歴史学の研究で博士号を取得。建築史に造詣が深く、このガレージのV字柱は、19世紀のハリで提案されたデザイン原理を応用したもので、重力を感じさせない不思議な質量感が建築全体をさらに美しく見せている。

# McLAREN GT



マクラーレンGTは、グランドツーリングカーとして必要十分な居住空間を持つ。室内には高級感のあるナッパレザーがふんだんに使われている。斜め上に開く跳ね上げ式のドアと、深くえぐられたサイドシル形状のおかげで乗り降りもし易い。天井はスイッチひとつで濃淡が変えられる液晶ガラスとなっている(写真左上)。主屋に通じる地下トンネルの入り口(写真左下)。

このときだけ。それがずっと引っかかりかかっていて、いつか機会があったら実際の建物を見てみたいと思っていた。その思いはジョーさんも同じだったらしく、実物を目の前にしてこそ感じられるものが必ずあると言う。その場において、その場の光を浴び、その場の空気を吸いながら感じることに。これこそが旅の醍醐味であり、一番大事なものはずだ。

「スポーツ・サルーンのように快適  
六本木ヒルズを出たあとは、東名高速で箱根方面を目指した。ここではマクラーレンGTの快適な高速走行性能が堪能できるはずだったが、平日だというのに渋滞気味で、追い越してもできないままの走行が続く。スムーズに流れるようになったのは小田原厚木道路辺りからだ。」

最近のスーパーカーは総じて乗り心地が良く、低速走行で苦痛を強いられるようなことはほとんどないが、なかでもマクラーレンGTの快適性は群を抜く。ドアを開けて手を伸ばせば地面に触れられるほど低く、隣りに並んだミニバンがトラックに思えるほどだが、そんな視線の低さを除けば、まるでスポーツ・サルーンのように快適だ。マクラーレンGTには、プロアクティブ・ダンピング・コントロールと呼ばれるアクティブ・ダンパーが装備されているが、ダンパーのモードをソフトにしていると乗り心地は素晴らしくいい。GTには何度も乗っているはずだ

が、今回改めて感心したのは静粛性の高さだった。ひとりでも乗っているときはあまり気にしていなかったが、何しろ隣りに乗っているジョーさんとごく普通に会話ができちゃうのだからビックリである。

タイヤはフロントが225の35でリアが295の30という極太のサイズだが、ピレリが専用に開発したというサイレント構造のおかげでロードノイズも低く、当たりも柔らかめだ。そのほかガラスには遮音シールドが施されており、室内に侵入するエンジンの音もかなり低く抑えられている。

スーパーカーに快適性という要素を持ち込んだのはマクラーレンだ。GTだけでなく、720Sだって決して乗り心地は悪くない。もっと言えば、MP4-12Cに初めて乗ったときは、スバルタンなフェラーリやランボルギーニと全然違って、乗り心地が良くて驚いた。そんな話を助手席のジョーさんにしてしまうと、ジョーさんがほつりとこんなことを言ったのもっと驚いた。

「NSXも快適でしたよ」  
何を隠そう、ジョーさんはかつて初代ホンダNSXのオーナーだった。このことは何度か本誌にもジョーさん本人が書いているが、バブル絶頂の頃に買い、その後盗まれるという経験をしている。NSXも「緊張ではない、解放するスポーツ」を謳っていたが、聞けばジョーさんのNSXはATモデルだったそうだ。

「でも、30年前のNSXと比べるとマクラーレンGTは、はるかに豪華でモダンで、それでいてスポーツカーとしても凄い」  
ジョーさんが横Gに耐えつつドアハンドルを握り締めながらそう言ったのは、箱根のワインディングを走っているときだ。ロングドライブがまったく苦にならないマクラーレンGTだが、やはり曲がりくねった山道は運転していて楽しい。いつの間にかペースが上がって、アクセルレバーを踏む右足に力が入る。スポーツサルーンでは味わえない鼻先の軽さはミッドシップ・スポーツカーならではの快感だ。620馬力、630Nm。ドライブモードをスポーツに切り替えても、極端に弾猛になることはない。もっと飛ばそうと思えばそうできるが、いまはこれ以上攻めなくても十分楽しい。乗り手の求めに応じていかようにでも反応する。マクラーレンGTの凄さはそんな懐の深さにあると改めて思った。

#### ガラスと鉄の箱

時間をかけて箱根のワインディングを走ったこともあって、目的の別荘に着いたのは日差しが傾きかける頃だった。今回オーナーの立ち会いはない。管理の人に鍵を開けてもらって、なかにクルマを入れると、6ヘクタールの敷地の奥にガラスのガレージが見えた。

「美しい」

思わず最初に出た言葉がそれだった。圧倒的な美しさ。13・5m四方で高さは3・5mだが、数字以上に大きく感じる。なかにはケータハム・スーパーセブンやロータス・ヨーロッパ・スペシャルなどの英国車と、フェラーリ328GT S、ランボルギーニ・カウンタック25th Anniversary、さらに最近加わったばかり



地下トンネルの先に現れる、まるでディーラーのショールームのようなクルマ寄せ。左側が主屋の玄関で、正面には海が見える(写真下)。マクラーレンの左側に立つのがジョースキさん。黒の上下とベレー帽がトレードマークだ(写真右上)。

マクラーレンGT	
駆動方式	ミッドシップ縦置きエンジン後輪駆動
全長×全幅×全高	4683×2045×1213mm
ホイールベース	2675mm
トレッド(前/後)	1671/1663mm
車両重量(前軸荷重:後軸荷重)	1530kg(640kg:890kg)
エンジン形式	水冷V型8気筒DOHCツインターボ
総排気量	3994cc
最高出力	620ps/7500rpm
最大トルク	630Nm/5500-6500rpm
変速機	7段デュアルクラッチ式自動MT
サスペンション(前後)	マクファーソンストラット/コイル
ブレーキ(前後)	通気冷却式スチール・ディスク
タイヤ(前)	225/35ZR20
タイヤ(後)	295/30ZR21
車両本体価格	2695万円

美しさがある。

それは、主屋でも同じだ。ガレージ横のトンネルから入った海が見渡せる地下のクルマ寄せ。地上階の広々としたリビング。建築家の岡田さんの空間デザインを背景に、オーナーが取り合わせた家具や調度類も美しく、ミニマルで居心地の良い空間となっていた。

別荘から帰る車中、ジョーさんとデザインの話になった。そのなかで印象に残っているのが、ジョーさんが言った、インテリア・デザイナーの倉俣史朗さんの言葉だ。「美しさも機能のひとつである」。美しいものには実際の機能のほかに、心に何か働きかける機能もある、と言うのだ。ガラスのガレージは、クルマをしまっておく機能のほかに、クルマと共に過ごす時間を喜びに変える機能もあった。不思議なことにマクラーレンGTにも同じことを感じた。ひとつは速さを追求したエアロダイナミクスの実際の機能。そしてもうひとつはスピードに惹かれる僕達の心に働きかける機能だ。しかもそれは荒々しいスピード感ではなく、魅力的で優雅で洗練されている。マクラーレンGTにはそういう



だというランボルギーニ・ウラカン・ベルフォルマンテ、そしてハーレーをはじめとした数々のバイクも並んでいる。しばらく黙って見つめていた僕に、ジョーさんが建物のディテールを説明してくれた。「屋根の先端の厚みは10cmなんです。思った以上に薄く感じますね。造船業者が施工したという屋根は溶接だけで完全防水です。それにしてもやはり驚くのはその屋根を支えているV字型の柱の細さ。相当な重量があるはずですが、これで十分な強度があるとは驚きですね」。四方を囲む透明なガラス。薄い鉄の屋根と細い柱。たったこれだけの要素なのに、全体としてとても美しく美しい。不思議なのはガラスも屋根も、本当は重いはずなのにその重量を感じさせないことだ。ガラスに反射する揺れる木立の影を見ていると浮遊感さえ感じられた。素材と構造でこんな表現ができることに驚かすには足りない。

主屋の広々としたリビングからは太平洋が一望できる。ミニマルスティックな空間は落ち着きがあって居心地がいい(写真上)。海と反対側には芝生の中庭がある。主屋とガレージの間は巨大な半円形のコンクリートウォールで仕切られており、完全なプライベートが保たれている(写真右下)。地下トンネルは緩やかにカーブしており、入り口からは中が見えない(写真左下)。

