

週刊 フェラーリ・グランツーリズム

The Ferrari Granturismo

■ モンディアルT | 1989
Mondial T

20



The Ferrari Granturismo

FERNER

Roberto Bonetto

The Ferrari Granturismo

モンディアルT | 1989

Contents

15年も支持されたクルマ	06
大胆なメカニズム変更	16
4シーターのスポーツカー	20



Mondial T

モンディアル・シリーズの最後を飾るモデル、モンディアルTが1989年に登場!

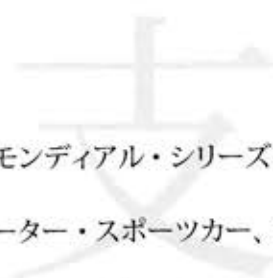
モンディアルTは、ディーノ308GT4をはじめとする1970年代以降の技術を結集してつくられたクルマだ。ミッドエンジンでありながら4人乗れるスポーツカーをつくりたかったフェラーリは、操縦性と居住スペースの両立をめざした結果、V型8気筒、排気量3.4リッター、最高出力300馬力のエンジンを使うことによって、モンディアルTをまとめ上げた。メカニズムは斬新で、F1のTシリーズと同様に、エンジンは横置きではなく縦置きに配置された。

モンディアルTは、1989年にモンディアル8、モンディアルQV、モンディアル3.2に続く4代目として発表された。シリーズを通して、4シーターにとって十分なスペースが確保されている。そのため、居住性はスポーツカーとしては最高水準であり、またインテリアは、シンプルでソフトな印象の仕上がり。

同年には、モンディアルTのカブリオレも発表された。カブリオレは、クーペと基本構造が同じで馬力も同じだが、重量は43kgほど増加した。この系統の製品は、当時のフェラーリにとって、営業戦略上重要な存在だった。主なマーケットであるアメリカ(特にカリフォルニアやフロリダ)で、富裕層が普段乗り回すには12気筒では大きすぎ、さりとてディーノ以来の2シーターでは、いざという時に不便だったからだ。また、その点で好評なポルシェ911に対抗する必要もあった。



15年も支持されたクルマ



右ページ: モンディアルTは1980年から始まったモンディアル・シリーズの最後を飾るモデル。個性溢れるフォルムが特徴

右上: モンディアルTのカブリオレ。このタイプもクーペと同じ1989年に発表され、特にアメリカでの売れ行きは好調だった

モンディアル・シリーズのファースト・バージョンは、1973年に発表された4シーター・スポーツカー、ディーノ308GT4の後継モデルとして1980年に発表されたモンディアル8 (ベルトーネによる製造) だった。マラネロ (フェラーリ本社) は、モンディアルT (この名前は輝かしい1950年代のフェラーリ・スポーツを連想させる) のデザインを、当時はやりのカーコンセプトをよく理解し、かつ、信頼のおけるピニンファリーナに依頼した。当時流行していたデザインは、ピニンファリーナが最も得意としていた流線形だった。このデザインの特徴は、パーツの配置やコクピット・サイズが変わっても、臨機応変に対応して変更できる点にあった。

モンディアル8のデザインは、1989年のモンディアルTに至るまで、ほとんど変化せず受け継がれている。フロント (328GTBにも多少似ている) からリヤまでは、典型的なフェラーリ&ピニンファリーナのスタイル。広いコクピットと、美しいラインを強調するリトラクタブル・ヘッドライトなど相反する組み合わせにこそ、モンディアル・シリーズの一貫したデザイン主義が表現されている。また、ボリュームをフロントにおくことで、コクピットが広く、明るくなり、ほぼ同じ基本構造の同年に発表されたクーペ (実際には、ファースト・バージョンのクーペは1983年に発表されていた) やカブリオレにも、このデザインが用いられている。モンディアルTは飽きのこないデザインで、特にサイ











下からみたラインが美しいクルマだ。大きなボンネット（全幅1.81メートル）には、横方向に長いエアアウトレットを設けることで、見た目と仕上がりが軽くなり、全体的には流線形が強調された。さらに、ホイールベース（2.65メートルで、ベルトーネのディーノ308GT4よりも10センチ長い）を長くすることで、広いコクピット・スペースができた。ボディに関する他の特徴は、全面的にスチール製にしたこと。これは加工が容易で、小さな傷も修理しやすいため、実用的なスポーツカーとしては賢明な選択だった。モンディアルTは、何よりも広い居住空間と快適な長距離ドライブを求めるフェラーリユーザーの声に応えてつくられたクルマだ。そのため、年間生産約300台のほとんどはアメリカで販売された。



柔らかなサイドライン モンディアル・シリーズがはじまったのは、1973年に発表されたディーノ308GT4の後継モデルとしてだった。フェラーリは世の中のクルマに対する概念（=コンセプト）を新しくするため、1980年に設立したピニンファリーナにデザインを依頼。ホイールベースを長くしてコクピットを広くし、またボディラインがより長く見えるよう改良した。モンディアル8は全タイプとも、エッジの効いたフロントと膨らみのあるサイド、さらにエンジン冷却用のエアインテークの浮き上がった部分が軽やかに仕上がっている。テールはマラネロの伝統ともいえるコンパクトな仕上げりとなった。排気量3リッター、V型8気筒、214馬力のエンジンを搭載したディーノ308GT4のメカニズムを受け継いでいるが、この馬力はフェラーリのスポーツカーとしては低い方だった。そのため、1982年に登場したモンディアルQVでは240馬力にアップし、さらに1985年にはボディの改造と排気量を3.2リッターにアップしたモデルで、最高出力を270馬力まで上げた。排気量が3.4リッターのモンディアルTは、1989年から1993年まで約5

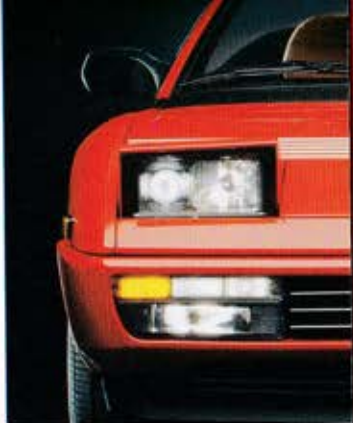
見開きページ: 広いコックピットを包み込むモンディアルTのエレガントなライン。サイドラインの特徴は、大きなドアとエアインテーク。リヤのルーフピラーは軽いが頑強にできている

年間生産された。このモデルの特徴は、エンジンがシリーズではじめて横置きから縦置きに変更され、にもかかわらずギアボックスは横置きのまま配置されたこと。エンジンを縦置きにしたのは、主に排気管の取り回しのためや、日常の整備性を向上させるためだった。それに組み合わせるギアボックスだけを横置きにしたのは、それによってリヤのオーバーハングを短縮し、その部分のデザインを軽快にするためだ。また、4シーターで定員乗車の状態では後輪



12、13ページ: モンディアルTのフロントとリア。テールはとてもコンパクトでフェラーリの典型的なスタイル。フロントはボンネットを大きく取ることで空気が横方向に抜けやすくなっている。

への荷重配分が過大になるので、それを相殺するためにも短いギアボックスが必要だったのである。ちなみに車名の「T」は、ギアボックスが横置き(Transversal)であることを示す頭文字で、70年代のF1にも見られた記号である。その他モンディアルTの特徴は、電子制御を導入したことだ。サーボアシスト付きのステアリング、電子制御式ダンパー、アーテ製ブレーキシステムなど、電子制御の恩恵により快適で安定した走りを可能にしている。■







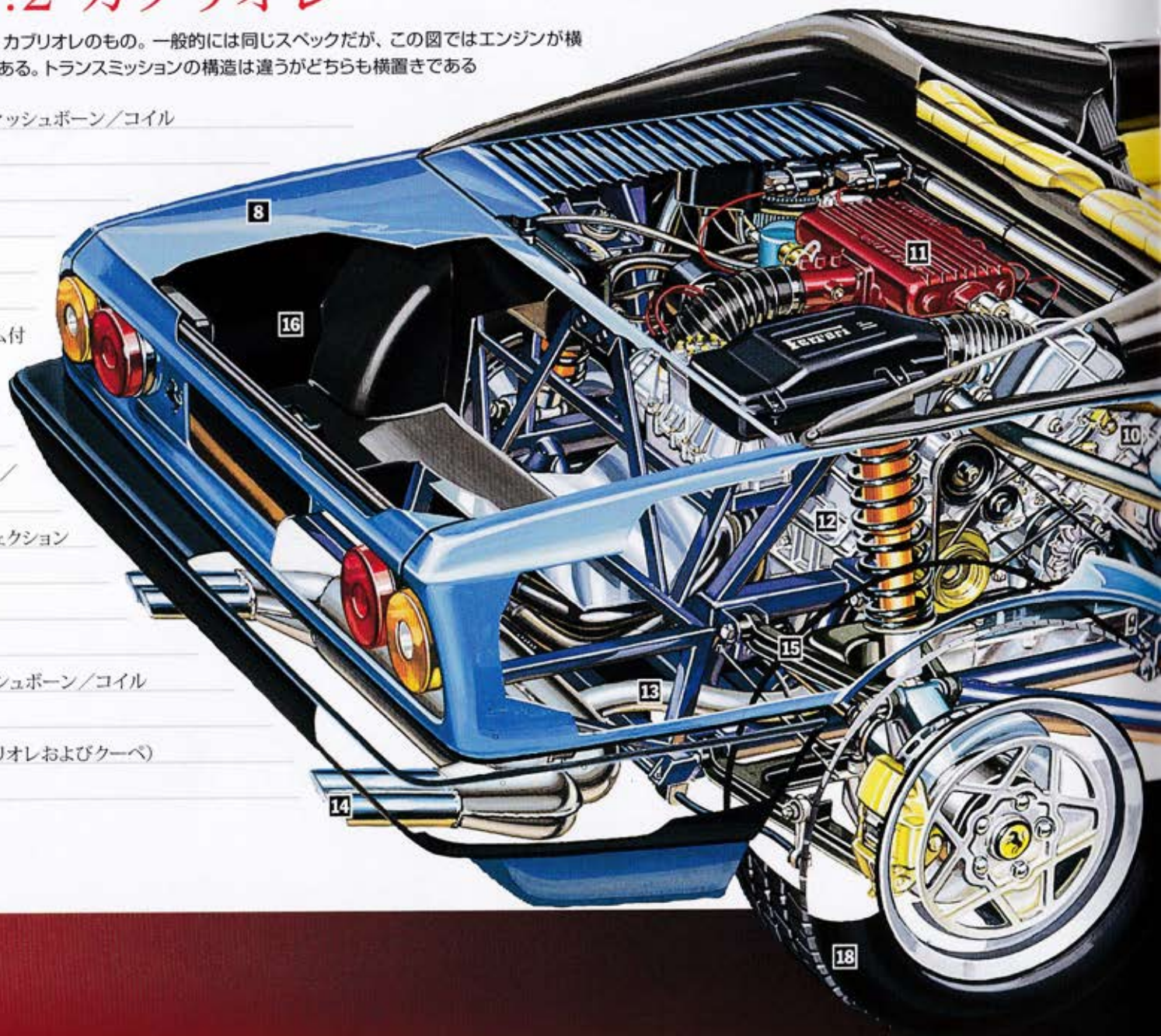
MONDIAL

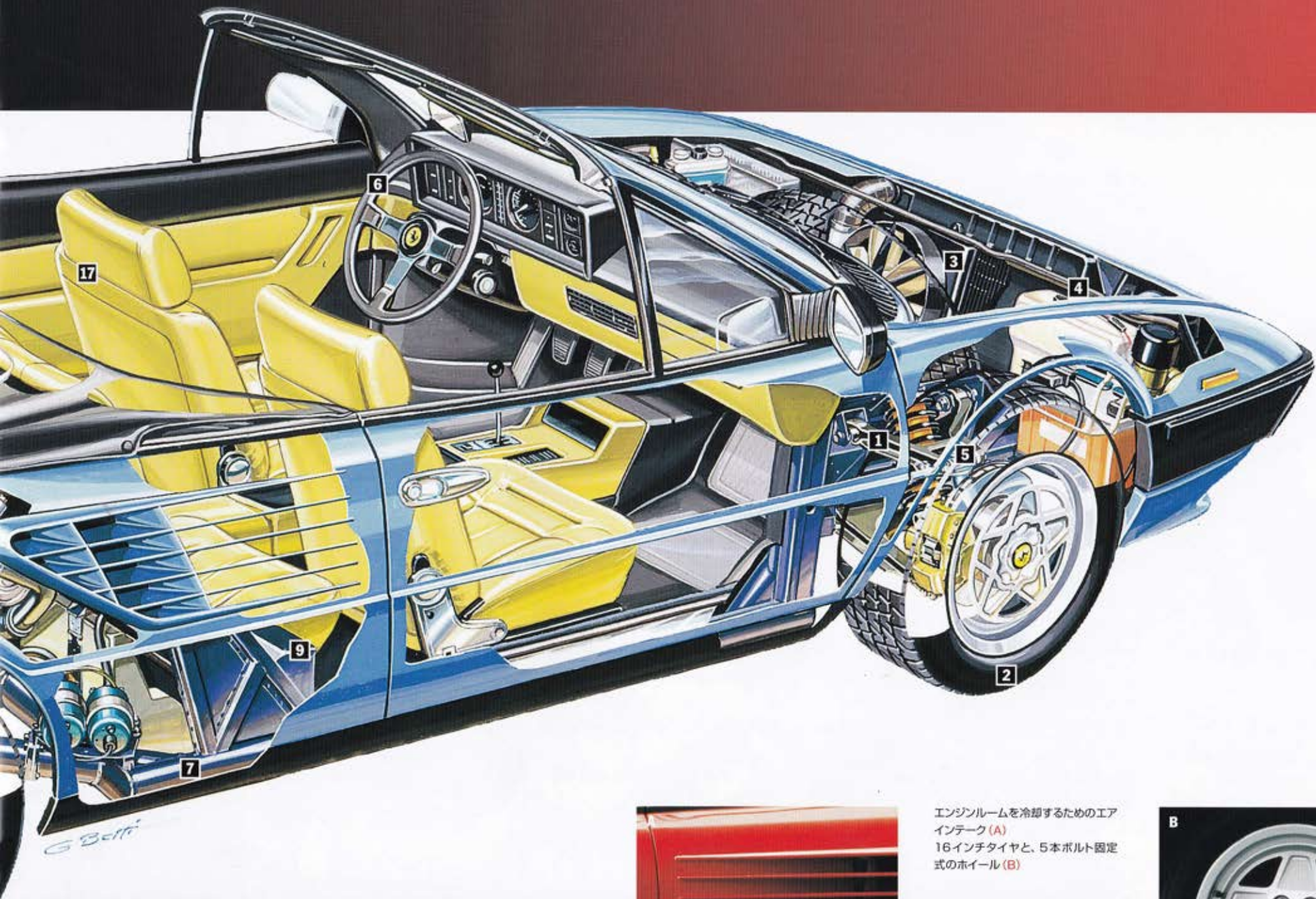
図解仕様書

モンディアル3.2 カブリオレ

図はモンディアルTに先立つモンディアル3.2 カブリオレのもの。一般的には同じスペックだが、この図ではエンジンが横置きなのに対してモンディアルTでは縦置きである。トランスミッションの構造は違うがどちらも横置きである

- 1 フロントサスペンション：ダブルウィッシュボーン／コイル
- 2 フロントタイヤ：205/55 ZR16
- 3 ラジエーター（20リッター）
- 4 ドライサンプ／オイルクーラー
- 5 4輪ディスクブレーキ
- 6 ラック&ピニオン式ステアリング
- 7 鋼管スペースフレーム（サブフレーム付き）
- 8 スーパーレジェラ式ボディ
- 9 アルミ製燃料タンク（96リッター）
- 10 横置き（モンディアルTは縦置き）／ミッドエンジン／90度V型8気筒
- 11 ボッシュ製モトロニック2.7インジェクション
- 12 5速ギアボックス
- 13 エキゾースト・マニホールド
- 14 テールパイプ
- 15 リヤサスペンション：ダブルウィッシュボーン／コイル
- 16 トランクルーム
- 17 コクピット／2+2シート（カブリオレおよびクーペ）
- 18 リヤタイヤ：255/55 ZR16





エンジンルームを冷却するためのエア
インテーク (A)
16インチタイヤと、5本ボルト固定
式のホイール (B)



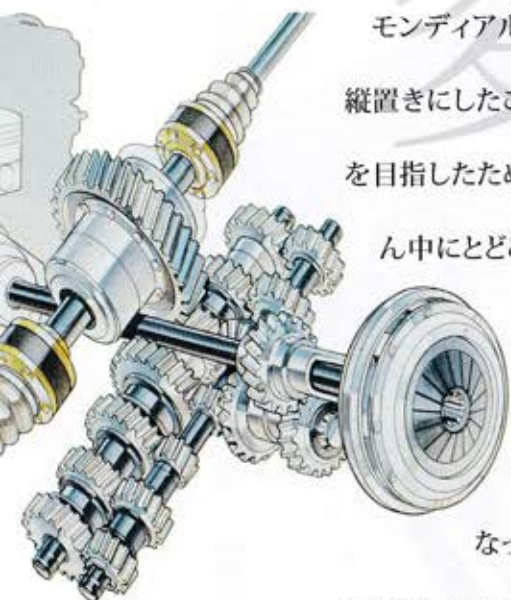
大胆なメカニズム変更

変

モンディアルTのメカニズムにおける重要ポイントは、シリーズ9年間は横置きであったV型8気筒エンジンを、縦置きにしたこと。もう1つの重要なポイントは、トランスミッションの配置。コクピット・スペースを充分にとることを目指したためエンジンと同方向の縦置きではなく、前シリーズと同じ横置きにし、さらに、エンジン・ユニットを真ん中にとどめるための改良が施されている。

エンジンはアルミ合金製90度V型8気筒で、1973年のディーノ308GT4のエンジンに、ボッシュ製モトロニック2.7インジェクションと、マレリ製ダイレクト・イグナイターを搭載してパワーアップしたもの。ボアとストロークを大きくして排気量は3405cc、7200回転で270馬力から300馬力となった。トルクも323Nmまでアップし、ギアの受容トルク容量を拡大。トランスミッションは従来と同じ5

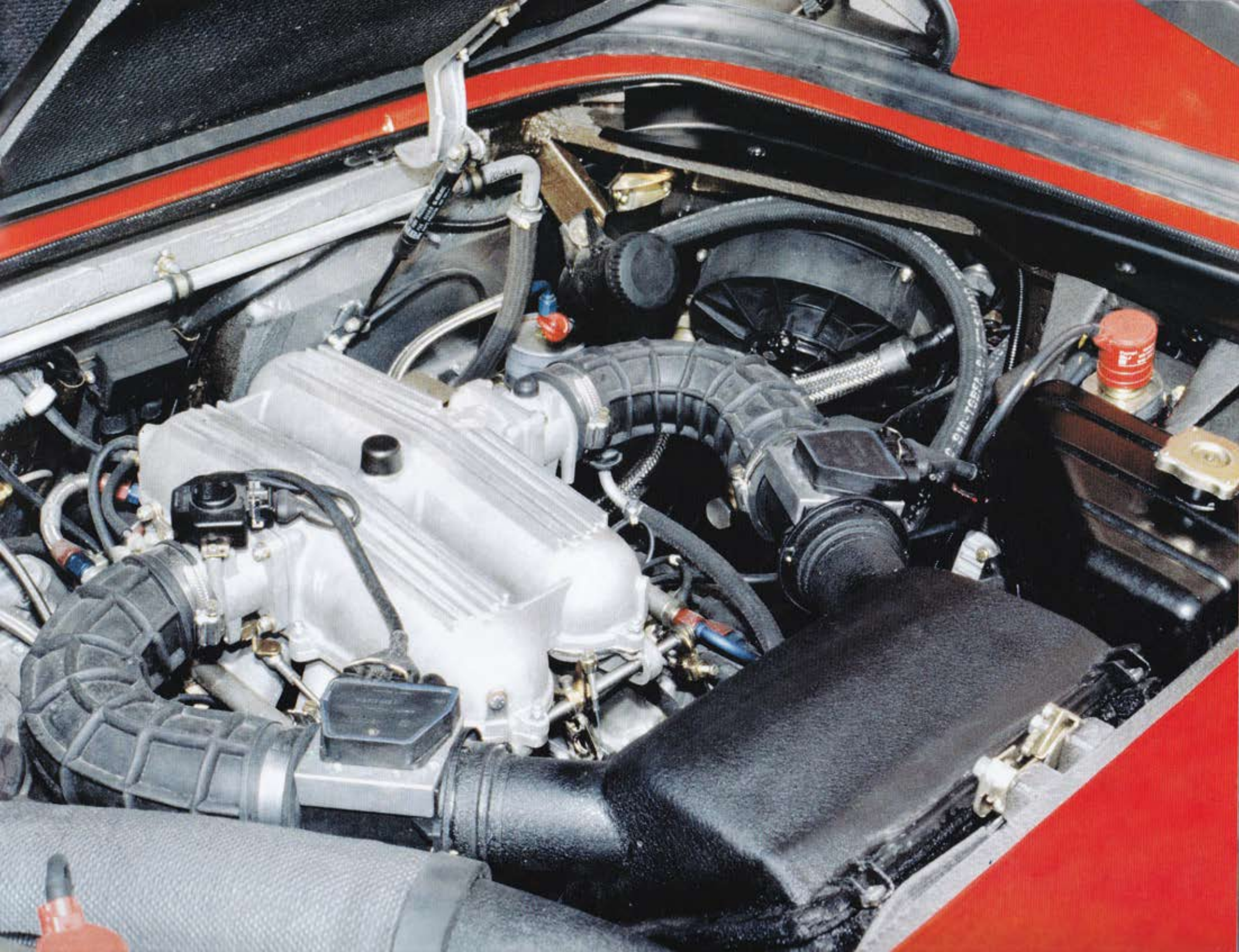
速だが、新しいパーツの導入により改良された。シャシーは、フェラーリ定番の鋼管スペースフレームとスチールパネルを使い、最高の安定性と快適性を提供した。ホイールベースは以前と同様(2.65メートル)だが、ねじれ剛性が高まった。重量は、新しい装備やメカニズムの改良が多く盛り込まれたため、モンディアル3.2クーペに比べて85kg増えた。これらの重量増加にはパワーステアリングなど快適装備のほか、ABS制御ユニットのような重い部品、およびそれに伴うホイールオフセット増大なども影響している。■



右ページ: モンディアルTのエンジンルーム

上: 横置きトランスミッションの図解。V型8気筒から伸びるドライブシャフトでクラッチ(右)に回転が伝わり、被駆動側の中空シャフトを介してギアボックス本体に伝達される





テクニカル・シート モンディアルT

エンジン

アルミ製 / 縦置き / ミッドエンジン / 90度V型8気筒 / 3405cc

ボア×ストローク

85.0×75.0mm / 圧縮比 10.4:1

吸排気

DOHC (コグドベルト式) / 4バルブ

冷却

ラジエーター (20リッター)

潤滑

ドライサンプ (11リッター) / オイルクーラー

燃料噴射システム

ポッシュ製モトロニック2.7インジェクション

最高出力 / 最大トルク

最高出力: 300ps/7200rpm (88.2ps/ℓ)
最大トルク: 323Nm/4200rpm



トランスミッション

横置き / 5速ギアボックス / ディファレンシャルギア: ZF製 (LSD付き)

タイヤ

205/55 ZR16 (フロント) / 255/55 ZR16 (リヤ)

車体

クーペまたはカブリオレ2+2シーター / 鋼管スペースフレーム / 前後サスペンション: ダブルウィッシュボーン / 電子制御可変ダンパー / サーボ付き4輪ベンチレーテッド・ディスクブレーキ / ホイールベース 2650mm / トレッド 1522mm (フロント)、1560mm (リヤ) / 全長 4535mm / 全幅 1810mm / 全高 1235mm / 燃料タンク (96リッター、カブリオレは86リッター) / 乾燥重量: 1505kg (カブリオレは1525kg)

速度 (公称)

最高速度: 255km/h / 0-100km/h: 6.3秒 / 0-1000m: 25.8秒

重量 / 出力

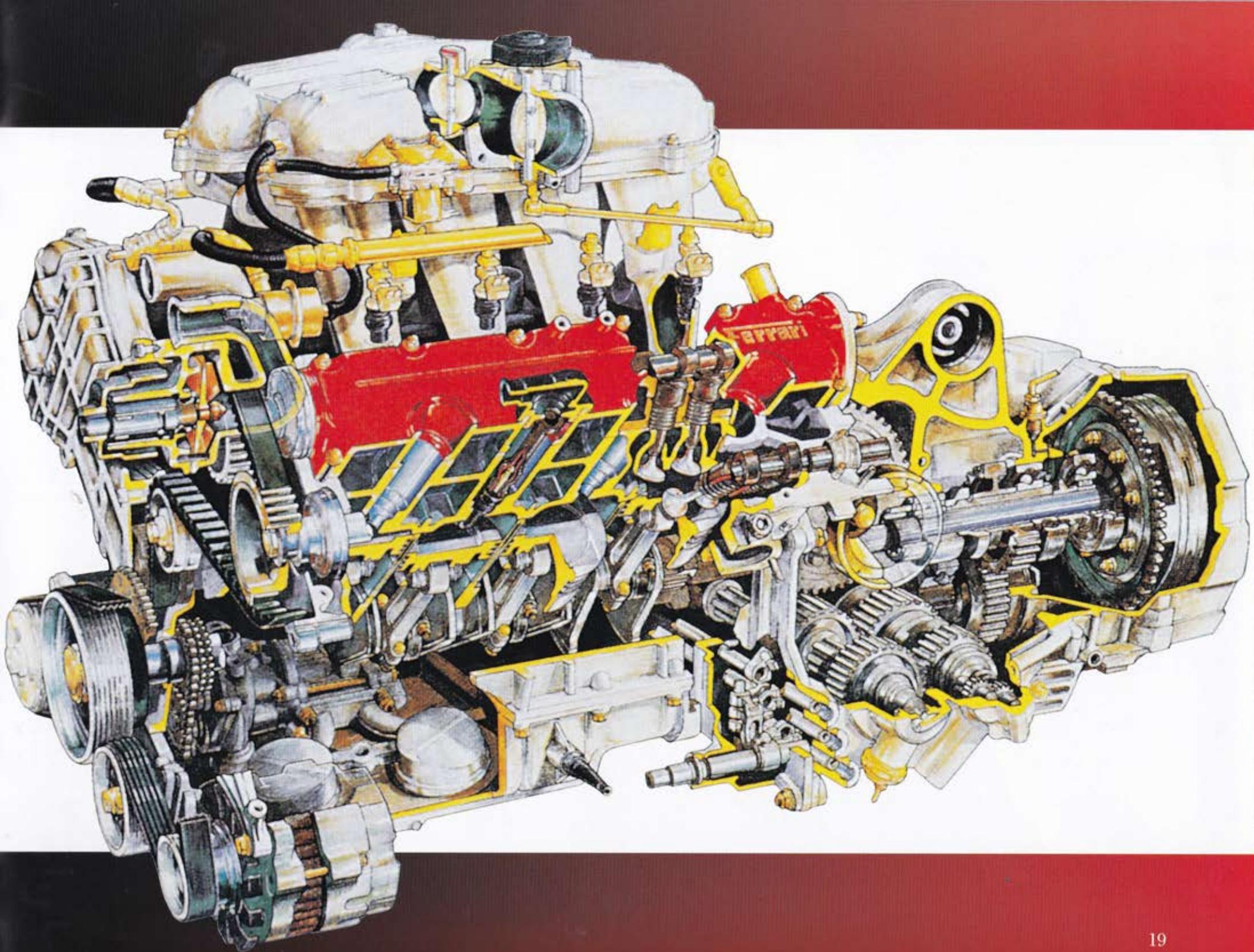
5kg/ps

燃費

6.9km/ℓ

右ページ: この図解は、エンジンとトランスミッション、そして32バルブの配置がわかりやすい。4本のカムシャフトがコグドベルトで、オルタネーターなどがサーペンタインベルトで、オイルポンプがローラーチェーンで、それぞれ駆動されている

左: モンディアルTのエンジンルームを別方向からみた写真



4シーターのスポーツカー

美

モンディアルTのコクピットは、インテリアスペースが広がったことにより、ラグジュアリーで快適な4シートを納めることができ、また、アクセサリパーツも増えたことで、グランツーリズムに相応しいグレードの高いクルマが完成した。

インテリアは無駄な装飾を盛り込まず、他のフェラーリと同様に快適性を追求してつくられた。そのためコクピットのデザインは、シンプルですっきりとしたものとなり、全体的にフラットでありながら柔らかな印象がある。ピニンファリーナのデザインと高品質の装備によって、派手さがなく上質な仕上げとなり、さらに、機能性へのこだわりが各部にあらわれている。ダッシュボード、メーター類やセンターコンソールなどは、使いやすいように離して配置してある。リクライн調節が簡単にできるゆったりとしたシートは、ドライバーとパッセンジャーに快適なドライブを提供してくれる。各種のコントロール類をはじめ、必要なものはどれも手の届く範囲に配置してあり、また、サスペンションも乗り心地の良さをサポートしている。その他のインテリアも、スポーツカーであることを考慮すれば、十分な装備と言えよう。ドライバーズシートはしっかりした構造、ステアリングは調整ができ、アナログ式のメーター類もダッシュボード内に見やすいように整然と配置されている。ダッシュボードの表面はクッション性があり、センターコンソールの上部スペースは格子状に区画が分かれており、その中にシフトレバー、メーター類、そして、カーオーディオ、エアコン、ダンパー調整、パワーウィンドーの開閉など、すべての調節用ボタンはドライバーが操作しやすい位



右ページ:モンディアルTのエレガントなコクピット。機能性を追求した素晴らしい仕上がりになっている

上:カプリオレのベージュ色のレザーシートを上から見たところ









置に配置されている。リヤシートの足を置くスペースはあまり広くはないが、マラネロのスポーツカーでは広い方だった。このようにモンディアルTは、ユーザーの声に応え、かつフェラーリが掲げていた「速く、しかも長距離を走れる4シーターのグランツーリズムを提供する」という目的を達成したクルマだった。困難な開発に成功し、生み出されたモンディアルTは、特にアメリカの市場で好評を博し、クーペ、カブリオレの両タイプとも売れ行きは好調だった。

1980年から続いたミッドシップ・マウントのモンディアルシリーズは、1993年に生産が中止された。このシリーズに代わってフェラーリでは、FR（フロント・エンジン、後輪駆動）、縦置きクラシカルな基本構造をもつスポーツカーの製造に着手した。新シリーズ最初のモデルは1992年に発表された456GT。このクルマは2004年に発表され、技術的にもデザインにおいても最高にエレガントな、612スカリエッティを開発する道を切り開いた。このことは、フェラーリの商品戦略が大きく変わったことを意味している。新たな4シーターとして456GT「2+2」が登場し、やがて612スカリエッティへと引き継がれて行く路線は、モンディアルTから続くものではないからだ。むしろそれは250GT 2+2（60年）に端を発し、330GT 2+2、500スーパーファスト（ともに64年）、365GT 2+2（67年）、365GT/4 2+2（72年）、400A/GT/i（76年）、412（85年）と続いてきた12気筒FRの流れをくむもので、それなりに余裕のある室内空間を特徴としている。モンディアル・シリーズは雰囲気がかジュアルで便利のため広く愛されたが、やはりコンパクトなボディにミッドエンジンでは、4シーターという配置がいささか苦しかったことは否定できない。■



左ページ：モンディアルTのリヤシート。スポーツカーとしては充分過ぎるほど快適だ

上：モンディアル・カブリオレの直線的なラインをもつダッシュボード

下：モンディアルのトランク容量は300リッター



見開きページ: 1982年発表のモン
ディアルQVのサイドからの眺め





フェラーリ神話の歴史 長年続いたスタイル



モンディアル・シリーズの技術変遷

1983年の初めてのカブリオレ(1)
シリーズ中最速を誇る1982年のモ
ンディアルQV。最高出力は240馬力
(2、3)



モンディアル・シリーズは約15年間にもわたる長い期間、市場で販売された。ピニンファリーナは、デザインやスタイルの根本は変えず、4シーターのミッドシップ・マウントという難しいテーマに挑んだ。経験とデータから得た技術を駆使し、情熱をもって仕事に打ち込むことで、驚くほどソフトなライン(空気抵抗係数は0.40)を生み出し、難しいといわれたテーマを克服

したのだ。それは、表面積と体積とのバランス調整の闘いでもあった。モンディアルTは、全長4535ミリのミッドシップであるが、長いホイールベースに大きなドアとコクピットを備えているため、乗り降りが楽であり居住性は快適である。リヤに比べて張り出しているフロントが特徴的で、大きなボンネットに設けられた横長エアアウトレットは躍動感溢れるラインを生み出



1985年のモンディアル3.2。ピニン
ファリーナが手がけたファーストバー
ジョン、モンディアル8のスタイルが
再び採用された(4)
モンディアルシリーズのエlegantな
インテリア(5)



し、また、当時のフェラーリらしいデザインを採用した横長のフロントグリルは、リヤ部に搭載されたメカニズム冷却用のエアインテークの役割を果たしている。このバージョンは前モデルと同様に、ボディと同じ色に塗られたボンネットがフロントの大半を占めた。心地よく機能的という難しいテーマに挑み、それを克服してつくられたモンディアルTは、決して高性能と呼べるクルマではないが、快適な乗り心地を求めるフェラーリファンに長年にわたって愛され続けたクルマだった。一部では「ファミリーのためのフェラーリ」などと呼ばれたこともあるが、4シーター（2+2）だからといって、かならず4人乗ったわけではない。やはり基本はスポーツカーらしく2人乗りで、このリヤシートはパーティーやコンサートに行くとき、バッグや毛皮のコートを置くための場所として重宝がられていた。そういう意味でも、2シーターより格段に実用性は高かった。

右：リトラクタブル・ヘッドライトは、1980年の最初のモデルから最終バージョンのモンディアルTまで変わることはなかった





フェラーリ・スピリット溢れるクルマ

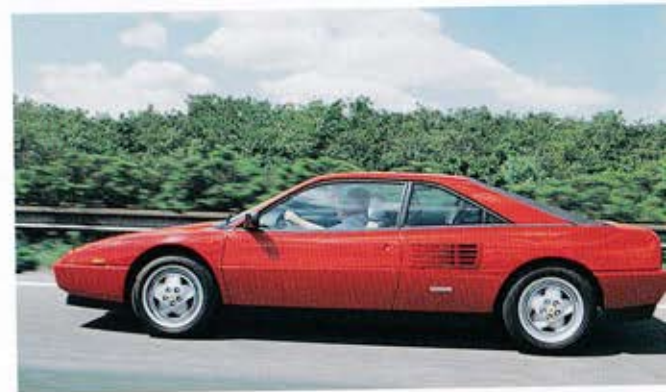
魂

モンディアルTをテスト走行したすべてのドライバーは、その性能に驚きを隠せなかった。大衆車より多少の馬力がある4シーター程度に思っていたのだが、いざ乗ってみると非常に高性能のクルマ、つまりフェラーリ・スピリット溢れるスポーツカーだったからだ。

すべてのクルマにおいて重要なポイントとなるエンジンは、V型8気筒、3.4リッター、高出力タイプで、特に中速トルクの太さが印象的だった。モンディアルTは、最高7200回転まで問題なく回すことができたが、特に4000回転以上がスムーズに吹け上がった。

安定感ある走りや運転のしやすさは、バランスの良い重量配分と、硬軟両方に切り替えられるダンパー、そして新しく導入された電気制御によるものだった。電気制御は、エンジン、ブレーキ、ステアリング(シリーズ初のパワーアシスト)に導入された。それまでパワーステアリングには偏見が持たれていたが、実際に装備してみると運転の足を引っ張るどころか、より正確で、より速く、そしてより軽いドライビングが可能となり、フェラーリにとっては必要不可欠となるスポーティな走りが実現されたのである。

このマイルドな性格は、全長に対してホイールベースが長めであること、またリヤシートにパッセンジャーがない状態ではフロントにも十分な荷重がかかることなどがもたらした結果であった。■



左ページ、上: 走行中のモンディアルT。チューンされた3.4リッターの高性能エンジンと電子制御が快適な走りを可能にする





The Ferrari Granturismo

週刊 フェラーリ・グランツーリスモ 20号

[発行日] 2009年2月3日
 [発行] 株式会社デアゴ스티ーニ・ジャパン
 〒104-0045 東京都中央区築地4-7-5
 築地KYビル
 [発行人] 小河原 和世
 [編集人] 松岡 知子
 [印刷] 図書印刷株式会社
 © 2009 DeAgostini Editore S.p.A., Novara.
 © 2009 K.K. DeAgostini Japan
 All Rights Reserved.
 [監修] 熊倉 重春
 [編集協力] まどりっくす

[Picture Credits]

© 2009 De Agostini Editore S.p.A., Novara
 Registrato presso il Tribunale di Novara con il n. 173
 in data 16/09/2008

Direttore responsabile: Pietro Borelli
 De Agostini Editore: 28100 Novara, via G. da Verzasco 16
 Redazione: 20156 Milano, via Montebello 6/a

Distribuzione: M-Die Distribuzione Media S.p.A.
 Sede legale: via Cazzaniga 1 - 20132 Milano
 Pubblicazione quindicimale. Esce il sabato
 Stampa DEAPRINTING - Novara - 21073

Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n°46) art. 1,
 contro 1 DCB - Novara

Referenze fotografiche Ferrari (p. 6, 7, 8, 9, 10-11, 11, 12, 13, 16,
 17, 18, 20, 21, 23, 24-25, 26, 27b), Maggi (p. 4, 19, 22, 27a, 28,
 29, 30), Quattrone (p. 14-15, 16)

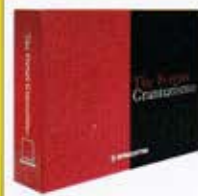
●書店向け注文受注センター

(書店様からのご注文を承ります)
 ☎03-5212-5311
 (月～金 9:30～17:30 土日祝日を除く)
 ☎03-5212-5312

●読者サービスセンター

(本誌関連の一般的な質問を承ります)
 ☎0570-037-239
 (月～金 10:00～18:00 土日祝日を除く)

マガジンの保存に便利な 特製バインダー 発売中!



1冊で本誌10冊が綴じら
れる保存に便利な特製バ
インダーを販売しておりま
す。お近くの書店でお求
めください。通常価格1
冊1290円(税込)で、お
求めになります。

定期購読のご案内

シリーズ全号が確実にお手元に届くように、書
店での定期購読をおすすめいたします。お近く
の書店で、定期購読、または予約購読をご用命
ください。小社を通じての定期購読をご希望の
方は、次のいずれかでお申し込みください。

1. 読者専用定期購読受注センターにTelまたはFaxで
☎0120-300-851 (9:00～21:00 年中無休)
☎0120-834-353
(定期申込用紙をFaxしてください。24時間受付)
2. インターネットで
 <http://www.de-club.net/fgt/> (24時間受付)
 <http://mode-de.net/fgt/> (24時間受付)
*モバイルは下記QRコードでコンテンツにアクセスできます。
3. 定期購読申込用紙を郵送
 「定期購読のお知らせ」がお手元にならない場合は、
 受注センターにご連絡ください。

下記弊社プライバシーポリシーに同意の上、お申し込み下さい。
 個人情報のお取り扱いについて 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン(以下「弊社」)は、商品および各種情報をお客様に提供するために取得した個人情報を法令および規範に準拠して適切に取り扱います。1. 個人情報保護の目的 (1) 弊社商品をご購入いただいたお客様への発送と連絡 (2) 正しい商品を提供するためのデータの集約と分析 (3) 貴店にお届けするお客様へのプレゼントの発送 (4) 各種商品情報やお知らせへの回答、および資料の送付 (5) 商品に基いたお客様との関係、お客様への連絡およびお問い合わせの対応 2. 第三者への個人情報の提供・取扱い 貴社にお客様がご登録されている場合および下記の場合を除き、第三者に個人情報を提供・提供することはありません。(1) 上記1.の目的のため、弊社と同様以上の整備体制を有している委託先への提供委託 (提供することはありません) (2) 法令の規定に基づいて、民法、行政またはこれらに関する機関からの情報開示の要請を受けた場合 3. 個人情報の管理と管理 弊社はご注文の受け付けと発送、商品の配達、クレジットカード会社への確認と支払いの処理、代金回収業務などによる個人データの取扱い、データの分析、カスタマーサービスなどのために必要な範囲内で保有している個人情報を適切に管理しています。委託先はこれらの業務に実行するために必要な個人情報を提供しますが、それ以外の目的で利用することはありません。弊社は契約上から委託先を厳密に管理いたします。4. 個人情報保護の経費および当該情報を提供したお客様に発生する経費 個人情報を弊社に提供することから、お客様に発生するものではありません。但し、定期購読申込書、プレゼント申込書、アンケートが年毎、各申込フォームの返信に本人記入部分がある場合、お申し込みの手続きが完了した場合もありますが、それ以外の手数料は発生しません。5. 個人情報に関するお問い合わせ 弊社は個人情報の利用目的の通知および個人情報の開示、訂正、追加、削除、利用または提供の拒否についてのお問い合わせは下記の方法で受け付けております。デアゴスティーニ・ジャパン、お客様部長 愛知番号: 0570-037-239 *電話受付時間: 10:00～18:00 (土日、祝日、年末年始、夏休みを除く) *弊社の個人情報保護については、弊社ウェブサイトにて詳細にご案内しております。
<http://deagostini.com/privacy/>



本誌の最新情報をCheck!

 <http://www.de-club.net/fgt/>

 <http://mode-de.net/fgt/>

QRコードでコンテンツアクセス⇒





次号予告

550 マラネロ

1996年、ニューモデル550マラネロが誕生したこの年は、フェラーリにとって改革のスタートとなった。550マラネロは、それまで主流だったF512MのミッドエンジンではなくV型12気筒、排気量5474cc、最高出力485馬力のフロント・エンジンが搭載された。デザインも斬新で、躍動的で柔らかなラインは空力特性も高く、安全性も各種電子制御に支えられた新時代のスポーツカーだった。

第21号



1月27日(火)
発売

価格1790円(税込)

※地域によって発売日が異なる場合があります。



21号のパーツ



- 1 タイヤハウス(リヤ/左) 2 エアインテーク(左)
- 3 ビス2本(CCタイプ) 4 ビス2本(Wタイプ)
- 5 ビス10本(Pタイプ) 6 オイルクーラー(左)

The Ferrari Granturismo



週刊 フェラーリ・グランツーリズム

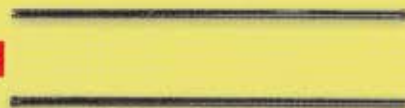
今号の内容

第20号

今号のパーツ



2



3



- 1 フロントタイヤ(左)
- 2 ボンネット・バー2本
- 3 ビス10本(Lタイプ) 1.7×5mm

組み立てガイド

写真付きのステップ・バイ・ステップで、パーツの組み立て方をわかりやすく解説します。

今号のマガジン

Granturismo

モンディアルT | 1989

モンディアル・シリーズの最後を飾るクルマ、それがモンディアルTだ。このシリーズは、モンディアル8からはじまり、約15年ものロングセールを誇る4シーターのトップモデル。縦置き、3.4リッター、V型8気筒エンジンに、横置きのギアボックスを組み合わせたことで、広く快適なコックピットが誕生した。



15年も支持されたクルマ

ディーノ308GT4に続くモデルとして登場したモンディアル・シリーズは、約15年間ほとんどデザインを変えることなく、その大半がアメリカで販売され、ロングセラーとなった。

大胆なメカニズム変更

モンディアルTのエンジンは、前モデルまでの9年間は横置きだったものを、縦置きに変更した。これはF1の技術を導入したものだ。

4シーターのスポーツカー

モンディアルTは「広く」「快適」なコックピットスペースをもつラグジュアリーな4人乗りのスポーツカーであった。

注意および警告 必ずお読み下さい

- 本シリーズで提供される部品は、乳児や小さい子供の手が届かないところで取り扱ってください。小さい部品は誤飲の危険性があります。
- 高温多湿、及び低温の環境では使用をおやめ下さい。精密電子部品を使用していますので、作動不良や感電、ショートなどによる事故が起きる可能性があります。
- 作動中は周囲の安全に気を付けてください。本誌は組み立てキットですので、動作結果について100%の安全性は保証致しかねます。
- 不安定な場所で動作させないでください。狭い机の上などで動作させると振動のため、周辺への衝突や落下など、本製品の故障の原因となります。

- 本シリーズで提供される部品は、十分な広さのある場所で取り扱い、開封後は落とさないように注意しましょう。重い部品が落下すると怪我につながったり、床面、机等にキズを残す原因になります。

免責事項

発行元は、関連した組み立てや取り扱いの誤りによって生じたいかなる損害に関する賠償責任を負いません。必ずすべての注意、指示を十分にお読みになってから使用してください。発行元は、いかなる道具および材料によって生じた損害に関する賠償責任を負いません。紛失した部品やお客さま側で破壊された部品の交換は、有償となります。発行元はお客様が組み立てたモデルの修理にはお応え致しかねますのでご了承ください。部品およびデザインは、予告なく変更される場合があります。

Ferrari

OFFICIAL LICENSED PRODUCT

Produced under license of Ferrari S.p.A.
Ferrari, all associated logos and the distinctive designs are trademarks of Ferrari S.p.A.
The body of the Ferrari car is protected as Ferrari property under trade dress and/or design regulations. © 2007 Ferrari S.p.A.



4910235110299

01705

雑誌 23511-2/3

通巻 20号

2009年2月3日発行

価格 1790円

本体 1705円

発行所・デアゴスティーニ