



週刊 フェラーリ・グランツーリスモ

The Ferrari Granturismo

■ モンディアル8カブリオレ | 1983
Mondial 8 Cabriolet

50



The Ferrari Granturismo



Mondial 8 Cabriolet

ミッドエンジン・4シーターのカブリオレが登場

1983年にモンディアルのカブリオレ仕様が登場した時、そのベースとなったモンディアル8（発表は80年）はすでに2+2シーター・クーペとしての地位を確立していた。4人分のシートを備えたミッドエンジン・フェラーリの歴史はさらに古く、起源を求めれば1973年のディーノ308GT/4や75年のディーノ208GT/4にまで遡ることができる。それらの経験を踏まえながら、サブブランドという印象のあるディーノではなく本物のフェラーリを求める声に応じて企画されたのがモンディアル8だった。これは実用的な高級スポーツカーを必要としていた顧客に喜ばれたが、反面、ホイールベースの中にエンジンだけでなく4つの座席まで配置することには無理があるという批判もなくはなかった。しかし、だからこそ一般的な先入観に挑戦したかったエンツォ・フェラーリは、この構想をさらに推進し、とうとう「ミッドエンジンで2+2、しかもオープンカー」というクルマをつくりあげたのである。車名として、軽快なスタイリングとフットワークで世界を驚かせた名作500モンディアル（1953年）に範を求めたのは、歴史的な仕事をなし遂げたという共通点があったからだ。スタイリングを担当したピニンファリーナにとって、このコンセプトをバランス良くまとめるのは困難な仕事だったが、308GTB/GTS（1975年）などから手がけ、モンディアル・クーペでも採用したリトラクタブル・ヘッドライトなどを生かし、優美な雰囲気を持たせることに成功した。





右ページ: 斜め後ろから眺めたモンディアルT。後部のオーバーハングがやや長く見えるのは、長いホイールベースとの釣り合いを考慮したのと、トランク容積を稼ぐためである

右: モンディアル8カブリオレの助手席から周囲に挨拶するローマ法王ヨハネ・パウロ2世。ヘリコプターでマラネロのフェラーリ本社を訪問し、エンツォと歓談したこともある

そこではすでに2+2の実用的なフェラーリとして308GT/4やモンディアル・クーペが愛用されていたので、同じメカニズムを持つカブリオレに対しても、暖かい歓迎の眼差しが待ちうけていたのである。

モンディアルシリーズのカブリオレは、1983年から88年まで、基本的な部分に大きな変更を受けないまま長い現役寿命を全うすることができた。その間1985年にはエンジンが3リッターの240馬力(1980年にモンディアルが登場した時は



214馬力)から3.2リッターの270馬力に強化され、名前も3.2モンディアルに変わると同時に、エアコンなどが改善されて居住性が良くなった。このクルマは、ボディと同じ色に塗られたバンパーや少しデザインの異なるホイールなどによって前モデルと区別できる。その程度の手直しだけでこれほど長く愛されたのは、やはり誰でもわかりやすく、全体に調和の取れたスタイルだったからだ。

大きな転換点に差しかかったのは1989年、その名もモンディアルTになった時だ。この時の変更は全体の基本設計にかかわる大規模なもので(それまでは基本的に1985年の308GTB/GTSの流れを受け継いでいた)、リヤ・ミッドシップに搭載されるV8エンジンが、それまでの横置きから縦置きになったのが最大の相違点だった。同時に排気量も3.2リッターから3.4リッターに拡大され、300馬力を生むようになったが、それ以上に、エンジンの両側に空間が生まれ、整備しやすくなったところに大きな利点があった。ただし、それまではエンジンの前後方向を短くしやすい横置き方式だったために成立していた2+2のシート配置を、今度は縦置きで実現するため、それなりに困







上:横から見ると、開発のベースとなった308GTB/GTSよりホイールベースで31センチ、全長で35センチも延長されたことがよくわかる。リアフェンダーに側面反射鏡を持つのは対米輸出仕様のため。写真のタイヤはミシュランTRX

難を伴ったのは言うまでもない。そこでエンジンを少しでも後方に置き、かさ張るクラッチをパワートレインの最後部に押し出すとともに、実用的なトランクの容積を犠牲にせずすむよう、トランスミッションだけは横置きにすることにした。モンディアルTという名称は、トランスミッションが横向き(transversal)であることを意味するもので、その点では縦置きエンジンと横置きトランスミッションを組み合わせた1970年代のF1レーシングカーとも共通する。



12-13ページ：前後から見た最終型のモンディアルTカブリオレ。バンパーがボディと同じ色に塗られているのが、この角度からの識別点。1985年に3.2になって以来、タイヤサイズは前後それぞれ異なるようになった

さらに最終年度となる1993年には、ヴァレオが開発した自動クラッチ/シフト機構による2ペダル・セミAT（F1システム）を選べるようになる。ダンパーにも電子制御が導入され、乗員の数やスピード、運転状態などに応じて、減衰力を強めたり弱めたりできるようになった。これらはその後のフェラーリ各モデルに広範囲に採用されたという点で、モンディアルTが歴史に記した大きな足跡と言える。もちろんクーペだけでなくカブリオレも同様だった。■

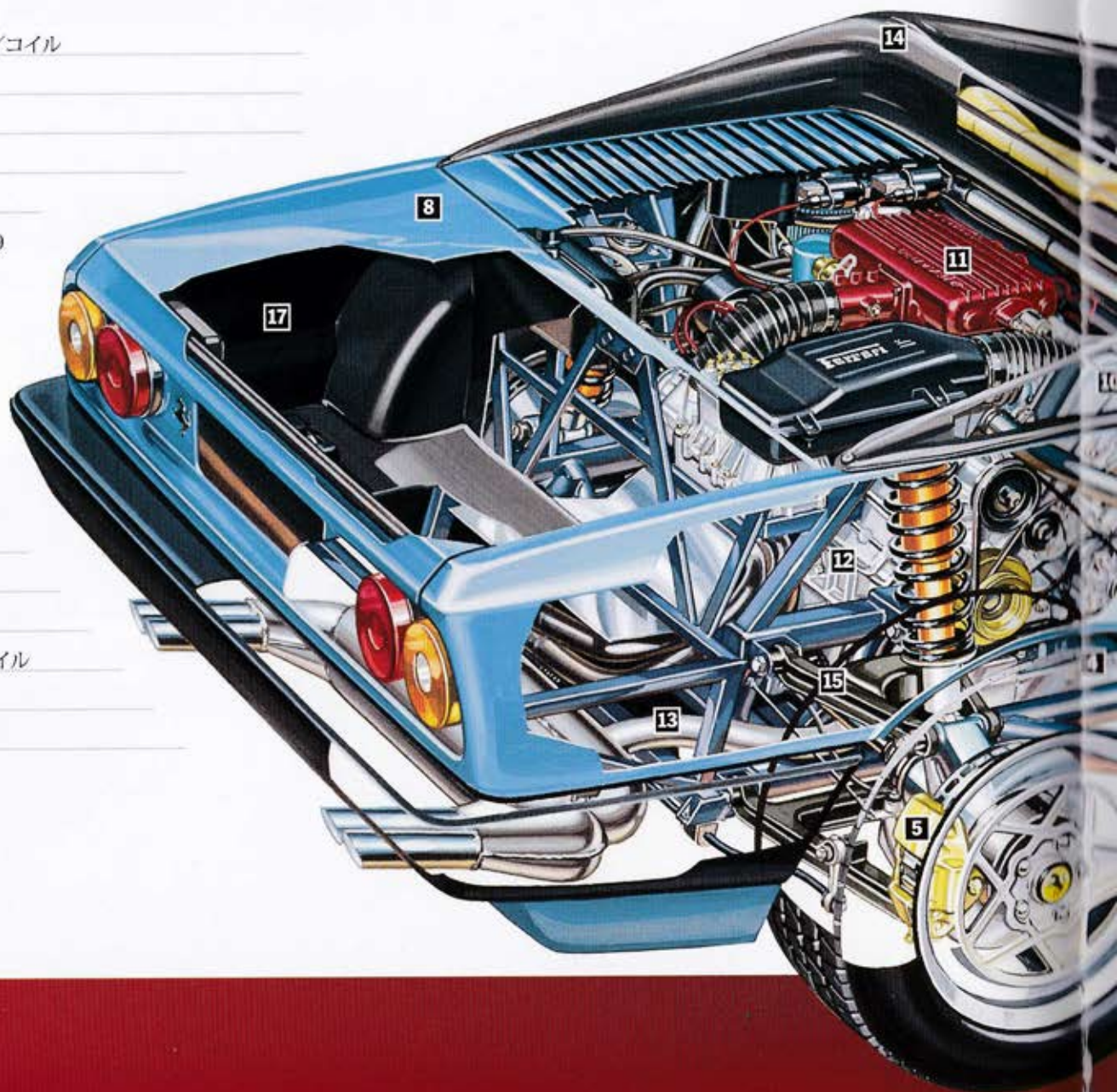


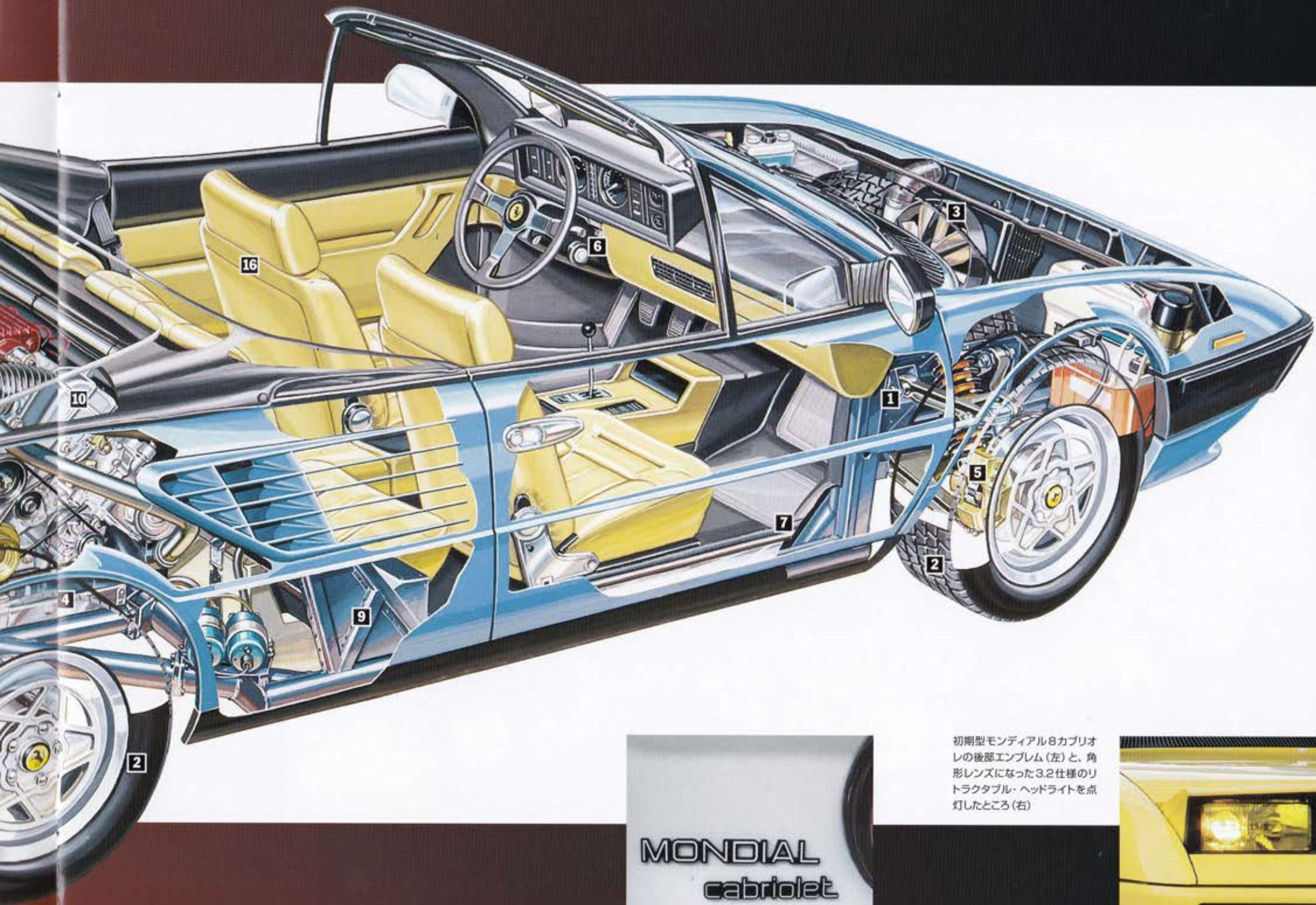


図解仕様書

モンディアル8カブリオレ

- 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 タイヤ（前後）：ミシュランTRX 240/55 VR390
- 3 ラジエーター／電動冷却ファン
- 4 オイルタンク
- 5 ベンチレーテッド・ディスクブレーキ（前後）
- 6 ステアリングホイール／ラック&ピニオン式（1989年以降はパワーアシスト付き）
- 7 補強メンバー付きの鋼管フレーム
- 8 スチール製ボディ（ピニンファリーナ製）
- 9 アルミ製燃料タンク（87リッター）
- 10 横置き90度V型8気筒エンジン
- 11 インダクションチャンバー／ボッシュK-ジェトロニック間接燃料噴射装置を内蔵
- 12 横置き5速MT
- 13 排気管
- 14 折り畳んだ状態のキャンバストップ
- 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 2+2シーターのキャビン
- 17 トランク（約300リッター）





MONDIAL
cabriolet

初期型モンディアル8カプリオ
レの後部エンブレム(左)と、角
形レンズになった3.2仕様のリ
トラクタブル・ヘッドライトを点
灯したところ(右)



最終的な発展型モンディアルT

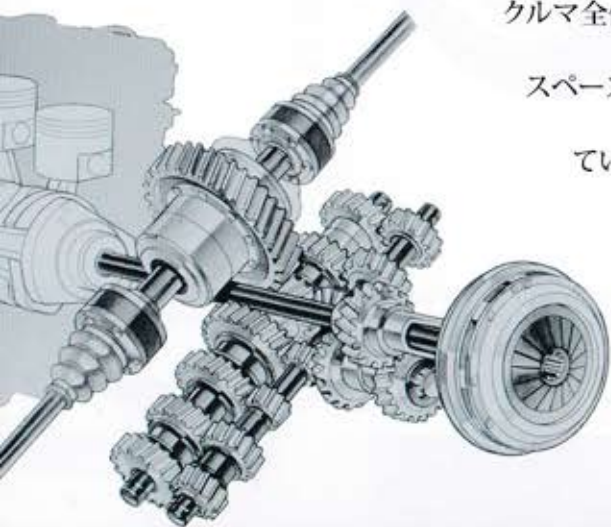
発展

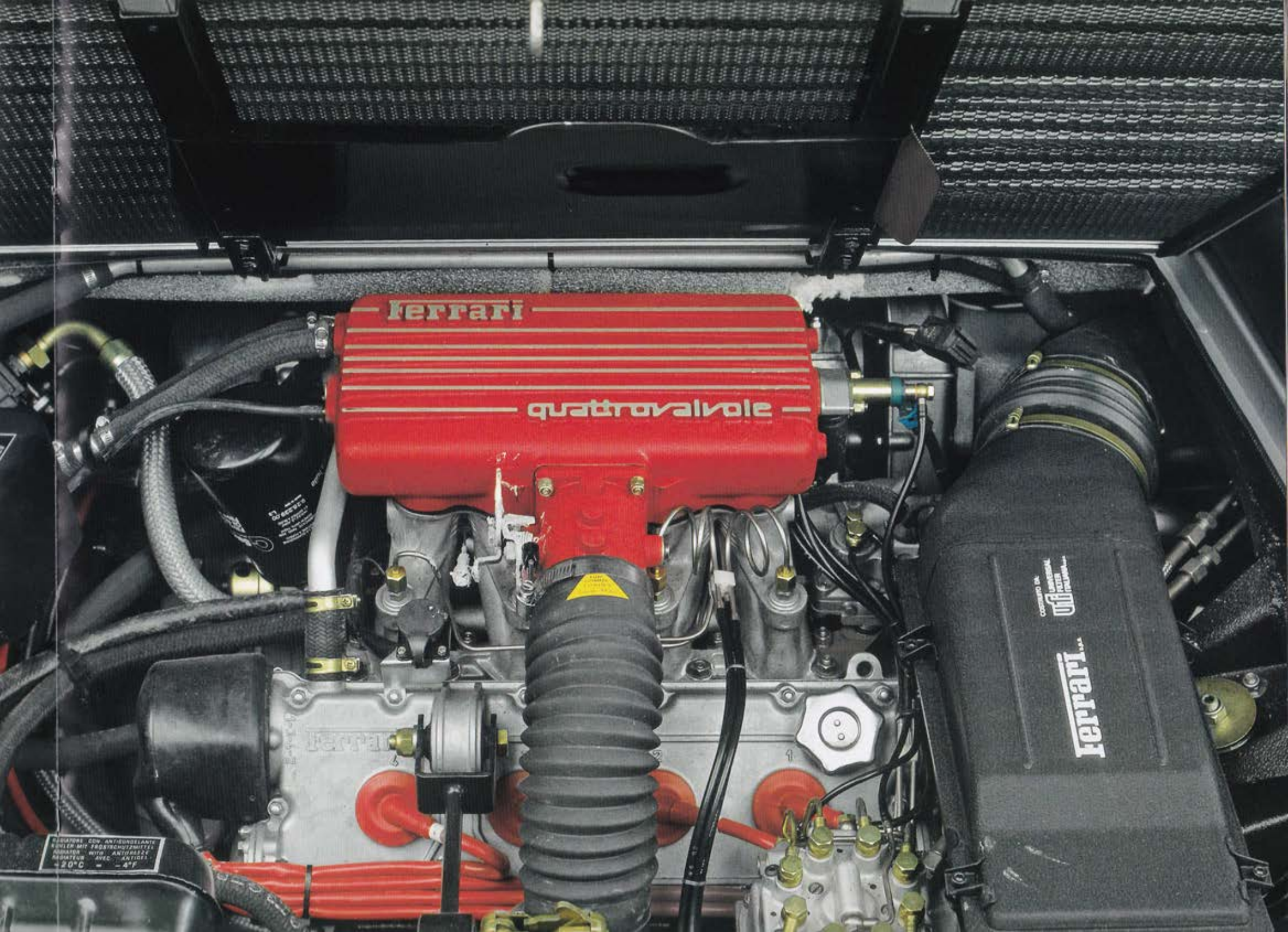
右ページ: 真後ろから覗いた初期型モンディアルのエンジンルーム。ポッシュK-ジェットロニックの金属配管と、燃料ディストリビューター(右下)が見える。quattrovalvole(クアトロバルボレ)は文字通り4バルブの意味

下: 1989年のモンディアルTでエンジンは縦置きになったが、スペースを節約するためギアボックスは横置きを採用。図の右がリヤ方向で、乾燥単板クラッチは二重構造のシャフトを介して最後部に置かれている

一連の歴史において最も興味深いのは、1989年に登場したモンディアルTだろう。それまでの6年間、V8エンジンはコクピットの背後に横向きに搭載されていたが、このクルマから縦置きに変更されたのだ。エンジンそのものも徐々に進化し、1983年、モンディアル8にカブリオレが追加された時には3リッターの240馬力だったが、1985年には排気量が3.2リッターに拡大されて出力も270馬力に増えた。1989年には3.4リッターになったのに加え、燃料系がそれまでのポッシュK-ジェットロニック(機械式)から、同じポッシュのモトロニックM2.5(電子制御)に変更され、300馬力を生むようになった。また、エンジンが縦置きになったにもかかわらず、トランスミッションが横置きのままにされたのも、モンディアルTの大きな技術的特徴だった。そのほかには、ラック&ピニオン式ステアリングにパワーアシストが付いたこと、ブレーキにAteテーベス製のABSが備わったことなども注目すべき点だ。

クルマ全体の基本的な構成は、ほかのミッドエンジン・フェラーリと変わらず、鋼管で組み立てられたスペースフレームには、改良のたびに増大するパワーに呼応して、補強のためのパネルが増やされていった。特にカブリオレは、ルーフがない分低下しやすい剛性を補うため、外から見えない部分に補強材を多く追加した結果、最終的には重量が1545kgに達していた。重量配分はフロントが42%、リヤが58%だったが、この種のクルマとして特にテールヘビーだったわけではない。■





Ferrari

quattrovalvole

Ferrari

CONCEPT DA
L'UNIVERSO
FERRARI
PER IL FUTURO

Ferrari

radiator cover antifreeze
 radiator with antifreeze
 radiator - PVC - ANTIFR
 -20°C - -4°F

テクニカル・シート モンディアル8カブリオレ

エンジン

総アルミ製／横置き／リヤ・ミッドエンジン／90度V型8気筒／2927cc（1985年からの3.2モンディアルは3184cc、1989年からのモンディアルTは3405cc）

ボア×ストローク

81.0×71mm、圧縮比9.2:1（3.2は9.8:1、Tは10.4:1）

冷却

水冷（15リッター）

潤滑

ドライサンプ（9リッター）



燃料噴射システム

ポッシュK-ジェットロニック機械式間接燃料噴射（Tはポッシュ・モトロニックM2.5電子制御間接燃料噴射）

最高出力と最大トルク

最高出力:240ps/7000rpm（82ps/ℓ）／最大トルク:260Nm/5000rpm
3.2は最高出力:270ps/7000rpm（84.8ps/ℓ）／最大トルク:304Nm/5500rpm
Tは最高出力: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MT／ファイナルドライブ:ZF製（LSD内蔵）

タイヤ

ミシュランTRX 240/55 VR390（前後とも）、3.2は205/55 VR16（フロント）、225/55 VR16（リヤ）、Tは同サイズでZR規格

車体

スチール製ボディ（デザインはピニンファリーナ）／鋼管フレーム／サスペンション（前後）:ダブルウィッシュボーン／コイル（Tは電子制御減衰力可変ダンパー装着）／ブレーキ:ベンチレーテッドディスク（前後、サーボ付き、TはABS装備）／ホイールベース:2650ミリ／トレッド:1495ミリ（フロント）、1517ミリ（リヤ）／全長:4580ミリ／全幅:1790ミリ／全高:1260ミリ／燃料タンク（87リッター）／重量:1500kg（3.2は1400kg、Tは1545kg）

速度（公称）

最高速度:240km/h（3.2は245km/h、Tは255km/h）

重量／出力比

6.44kg/ps（3.2は5.19kg/ps、Tは5.15kg/ps）

右ページ:モンディアルのボンネットの中。中央をスペアタイヤ（写真はミシュランTRX）に占領され、荷物は積めない。写真手前（金色）が、ブレーキ踏力を軽減するための負圧サーボ

左下:上下を逆さまに置いたV8のシリンダーブロックに、天地が深く頑丈そうなベアリングキャップ（5ベアリング）をかざしている。まだクランクシャフトも置かれていない、まったくの裸の状態だ

3種のカブリオレ



1983年に初めて登場したモンディアル8カブリオレ。前後の黒いバンパーが後期のタイプとの識別点だ



ボディと同色のバンパーを持つ。1985年登場の3.2モンディアルカブリオレ。基本的には初期と同じ



1989年のモンディアルTではサイドのエアインテークが小型化された。モンディアルとして初めて300馬力に到達





巧みなスペース活用術

空

モンディアル・カブリオレの開発で最も難しかったのは、いかにして4人分の着座スペースを確保するかという課題だった。ミッドエンジンというだけでも困難なのに、さらにカブリオレとなると、車室とエンジンルームの間に幌を折り畳んで収納する空間も必要になる。しかしそれを乗り越えることによって、このシリーズはアメリカ市場で大きな成功をおさめ、さまざまな変更を施されながら、足掛け11年にもわたって販売が続けられることになったのだ。

実際に室内を見ると、リヤの2席はクーペよりさらに狭くなっており、子供が辛うじて座れる程度のスペースしか許されていない。パッセンジャーが大人で、特に長身だった場合は、非常に不自然な着座姿勢にならざるを得ず、フロントシートを大きく前にスライドさせないと足を入れる余裕もないほどだった。ただしシートそのものはスポーツカー用としては快適な部類に入る。そのほかのインテリアの各部もエレガントに仕上げられており、リヤシートの背後には、すぐ近くにあるエンジンからの熱や音を遮断すべく、念入りな隔壁が設けられていた。

フロントシートも、リヤに人を乗せる目的から本来より前進した位置に置かれていたが、それにしてはドライバーがゆったり足をのぼせるなど、すべてが巧みにアレンジされていた。シートのカッションも十分に厚く快適で、そこに張られたコノリー社製の上等な革は適度な通気性も持ち、発汗を妨げないようになっていた。適切な運転姿勢



左ページ: モンディアルTカブリオレのcockpit。初期型とはメーターナセルの形が異なるほか、コンソールもダッシュまでのびている

上: モンディアル8カブリオレ。幌の両端が後方までのびているのが特徴



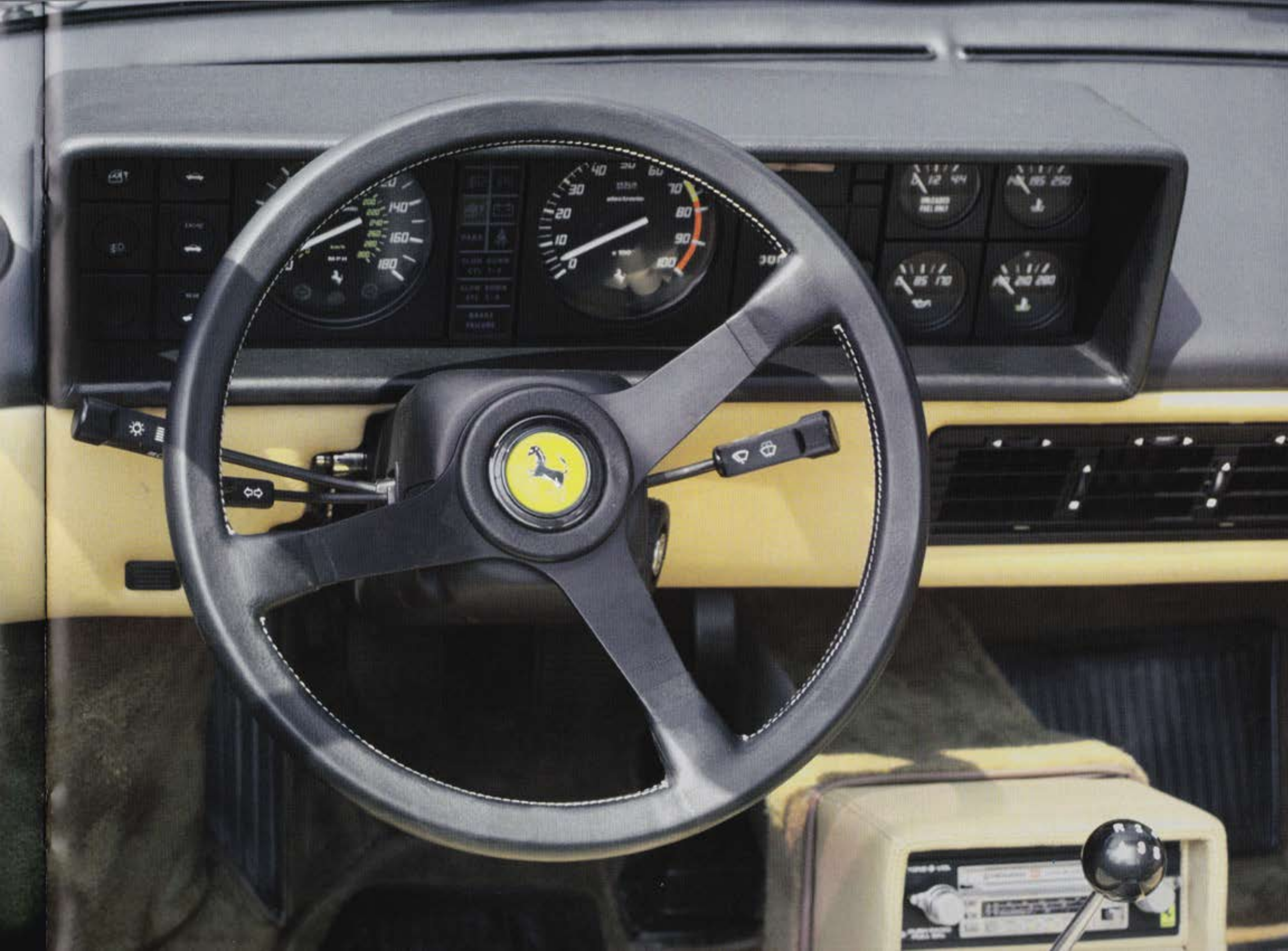
上、右ページ: 1985年登場の3.2までは、水平のラインと長方形をモチーフにしたダッシュボードを持つ。各種のスイッチが配置されたコンソールの幅は広く、シフトレバーはドライバー側にオフセットしている

グホイールのリーチ(近さ)だけでなくチルト(高さ)も調節可能になっていたことである。これは通常の2シーターと異なり、リヤにパッセンジャーを乗せる時、少しでもスペースを譲るため、ドライバーズシートを前に出す必要があったからだ。後ろに誰も乗らない時は、ドライバーはシートを好みの位置まで下げられるので、その都度ステアリングも適切な位置に動かすことができた。

ダッシュボードをはじめとするインテリアは1980年代のトレンドに沿って構成されていた。すなわち四角を基調とした直線的なデザインで、すべてのメーターがドライバーの正面の角張った枠組みの中におさまっていた。2つ並んだ大径のものは、左が時速300キロまでのスピードメーター(対米輸出仕様の場合は時速180マイルまでの目盛りが主体になる)、右が1万回転までのレブカウンター(7000回転からイエローゾーン、7700回転以上がレッドゾーン)で、それ以外の小径の燃料計、油圧計、油温計、水温計などは、そのフェイスアの右端にまとめてはめ込まれていた。

を取るために、バックレストの角度だけでなく、シート全体の高さも調節可能だった。これをテストしたアメリカの自動車雑誌『モータートレンド』は、高速コーナーで体を支えきれず、ステアリング、ペダル、シフトレバーなどの相対的な位置関係も理想的ではないという記事を載せていたが、それはあくまでフェラーリの基準に照らしてという意味であり、全体として見れば快適かつ合理的な仕上がりと言えた。ここで指摘すべきは、当時のフェラーリとしては異例なほど珍しいことに、ステアリン





BT

↑

EO

↑

↑

↑

1981
FERRARI
3.0L V6
175 HP
100,000 Miles

12 404
INSTRUMENT
CLUSTER

185 250
TACHOMETER

85 170
TEMPERATURE

200 280
OIL PRESSURE

1981
FERRARI
3.0L V6
175 HP
100,000 Miles

フェラーリ神話の歴史 長さを克服したピニンファリーナ

モンディアル、特にそのカブリオレの基本構成は、デザイナーが乗り越えなければならない大きな障害だった。当時ピッコロ・フェラーリの代表と言え、1975年に登場した308GTB/GTSだったが、それをベースとして2+2化するためホイールベースが2650ミリと30センチ以上ものぼされたのが困難の要因だった。いかにピニンファリーナほどの魔術師といえども、これほどのロングホイールベースによる間のび感を出さずにフェラーリらしいスポーツ・フィーリングを表現するのが容易であるはずはない。それに対しては、必要な部分のボリュームを強調したうえで、前後のオーバーハング部分を軽く引き締めるなどの工

見開きページ: リヤクォーター部分が長く尾を引き、視覚的に空力安定化剤のように見えるのがピニンファリーナ・デザインの特徴。それをカブリオレにも採り入れたため、幌の一部はこのように長く枝をのばす。リヤガラスそのものは角度が立っており、周辺の形が複雑なので、折り畳みには注意が欠かせない

夫を凝らし、結果として主なターゲット(フェラーリ・ファンのごく一部)を納得させたのだった。308GTB/GTSと並べてみると、よく似た顔つきのモンディアルではあるが、長いホイールベースとバランスを取るべく、前方の斜め上(普通にクルマの傍らに立った目の位置)から見て、ボンネットの量感が際立つように考えられている。格納式のヘッドライトや、低い位置のグリルなども308GTB/GTSと似てはいるが、結果としてボンネットのプレーンな広さを強く感じさせる。

幌の形(特に閉じた状態)にも膨大な努力の跡を見ることが



ができる。すでにピニンファリーナは365GT/4 2+2（1972年）や512BB（76年）などで、後方に向けてフィン的な流れを持つリヤクォーターピラーを採り入れているが、それを幌で再現するのは想像以上に困難なことだった。かなり後になってF355スパイダーでもこのモチーフが用いられているが、内部の構造を見ると、モンディアルのカブリオレの方が比較にならないほど複雑だった。

右:正面から見た1989年型モンディアルTカブリオレ。長方形のヘッドライトレンズ、ボディと同色のバンパーなどは前モデルの3.2モンディアル（1985年）と共通。プレーンなボンネットや低いグリルなどが、1.8メートルを超える全幅の印象をさらに増幅する



スポーツカーとしてもトップクラス

秀

右ページ：テストコースを走行する3.2モンディアル・カブリオレ（1985年）。ロングホイールベースだけあって限界時の動きは穏やかだったが、特に初期型は、最終的には強いオーバーステアを呈した

右：長いホイールベースが見えにくい角度から眺めると、丸いテールライトを並べたデザインなどに、典型的なピニンファリーナらしさがうかがえる。フェラーリの色は真紅が多数派だが、イエローやブラックを注文する顧客も多い

30-31ページ：小雨の中を疾走する3.2モンディアル・カブリオレ。キャンバストップには後方（特に斜め後ろ）の死角が少なく、普段の取り回しが楽なのが特徴だ。この世代にはまだABSは装備されていない

30ページ右：それまでのフェラーリも、ステアリングのリーチを調節できるタイプはあったが、モンディアルからは上下のチルトも可能になった。図中でAと印されたレバーを引くことによってロックが解除される

モンディアルのカブリオレは主に輸出向けだったため、自動車雑誌に掲載されたテスト記事も海外からのものが多い。それによるとアメリカでは、直線での性能もコーナーでの身のこなしに関しても、テスターたちをおおいに満足させていた。これには、日常的にフェラーリの技術陣と多くの接点を持っているイタリアの有力な雑誌も同意見だった。4バルブのエンジンについても、途中で240馬力から270馬力に増強された時はもとより、電子制御燃料噴射を持つようになったモンディアルTの300馬力では、ほぼ誰もが賛辞を惜しまなかった。もっと排気量の大きいフェラーリ12気筒と同じく、アイドリングに近い1000回転からリミットの8000回転まで、どこから踏んでもまったくストレスを感じさせず素直に吹けるのが特徴だった。クラッチやギアシフトの操作性にはわずかな難があったが、熱心なファンにとっては、それも乗りこなす楽しみのひとつにすぎなかった。

一方、ブレーキに関しては批判もあった。ノーマルな走行条件ではまったく問題ないが、きついコーナーが連続する峠の下りなどを攻めると、最終的にフェード（ブレーキが高熱になりすぎてパッドの摩擦係数が低下し、効きが悪化する現象）することがあったからだ。そうになると、非常に大きな踏力を要求され、次第にブレーキ操作が粗くなり、さらに事態を悪化させやすいのだが、最終期のモンディアルTではアンチロック機構（ABS）が採用されたことも





モンディアルTカブリオレの運動性能

最高速度 (非公式)

257.05km/h (5速)

加速

0-100km/h

6.3秒

0-140km/h

10.9秒

0-160km/h

14.2秒

0-200km/h

22.4秒

0-400m

14.3秒

400m到達時の速度

160.8km/h

0-1km

25.7秒

1km到達時の速度

211.4km/h

5速ギアでの加速

70-100km/h

7.4秒

70-140km/h

17.2秒

70-180km/h

28.2秒

制動距離

100km/h

39.0m

140km/h

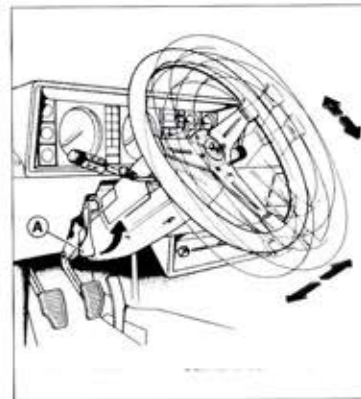
76.4m

200km/h

155.9m

※データ提供:クアトロルオーテ・テストセンター

あり、タイヤがロックして滑走することなく、強く踏めるようになった。また、モンディアルTではラック&ピニオン・ステアリングにパワーアシストも付いて操作力が軽減され、タイミングを遅らせず微妙に切ることができるようになった。それまでは、ある程度以上のスピードで走行中には軽い反面、低速やきついヘアピンなどでは重く、その対策としてステアリングギア比も低かったので、操作も忙しくなる傾向があったのだ。スポーツカーとしての操縦感覚を厳しく問えば、やはりオープンである



だけに、頑丈な支柱や屋根を持つモンディアル・クーペと比較して少しひ弱な感触が出ないでもなかった。しかし剛性分布の考え方が巧みだったため、これはむしろ気持ち良く操れる要素として受け取られることが多かった。

もちろん、このクラスとしては動力性能も第一級だった。最も初期、すなわちカブリオレが出る前のモンディアルは最高速度240キロ(アメリカ仕様は230キロ)だった。1985年の3.2モンディアル・カブリオレは時速245キロに達し、静止から発進して時速100キロまで7秒で到達した。それが最後のモンディアルTでは最高速度255キロ、ゼロ発進で時速100キロまで6.3秒(アメリカ仕様は6.4秒)にまでと、着実に向上している。

ただし、そういった数字よりも、エンジンやトランスミッションが奏でるフェラーリ・ミュージックとでも呼ぶべき響きや独特の手応えに、モンディアルの魅力があった。同じく高級スポーツカーとしてライバル視されていた、同時代のボルシェ928、ジャガーXJ-S、メルセデス500SLなどと比較しても、この点でモンディアルを凌げるクルマはなかったのである(特に928にはカブリオレがなかった)。■



The Ferrari Granturismo

週刊 フェラーリ・グランツーリスモ 50号

[発行日] 2009年9月1日
 [発行] 株式会社デアゴスティーニ・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] 飛倉 重春
 [編集協力] ほとりっくす

[Picture Credits]
 © 2009 De Agostini Editore S.p.A., Novara
 Registrato presso il Tribunale di Novara con il n. 173
 in data 18/09/2008
 Direttore responsabile: Paolo Baroli
 Distribuzione: M. Da Distribuzione Media S.p.A.
 Sede legale: via Caccaniga 1 - 20132 Milano
 Pubblicazione iperperiodica. Esce settimanale
 Stampa: DEAPRINTING - Novara - 140711
 Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale
 D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n°46)
 art. 1, comma 1, DCB - Novara
 ROC 7575
 De Agostini Editore: 20100 Novara, via G. da Verucano 15
 Redazione: 20150 Milano, via Monteleone 5/a

Newsweek Autogravere, Autogravere Roberto Piccini (p. 20, 31),
 Cortes (p. 18), Ferrari (p. 4, 7, 10-11, 12, 13, 15, 21, 22, 23,
 29), Mago (p. 19), Quadrone (p. 14, 15, 16, 17, 24), Giancarlo
 Roggiani (p. 8, 9, 25, 26-27, 27), Reuter (d. 8)

- 書店向け注文受注センター
 (書店様からのご注文も承ります)
 ☎03-5212-5311
 (月～全 9:30～17:30 土日祝日を除く)
- 読者サービスセンター
 (本誌関連の一般的な質問も承ります)
 ☎0570-037-239
 (月～全 10:00～18:00 土日祝日を除く)

パーツ別売り販売のお知らせ

週刊「フェラーリ・グランツーリスモ」はパーツ別売り販売を始めました。詳しくはホームページ内のパーツ販売のご案内をご参照いただくか、下記受注センターまでお問い合わせください。
 ●インターネット <http://deagostini.jp/fgt/>
 ●読者専用受注センター ☎0120-464-642 (10:00～18:00 土日祝日を除く 携帯電話・PHSからもご利用いただけます)

※一部販売できない部品があります。ご了承ください。

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

週刊「フェラーリ・グランツーリスモ」は毎週火曜日発売のマガジンシリーズです(一部地域を除く)。シリーズは全65号で完結です。シリーズ全号が確実にお手元に届くように、書店を通じての定期購読をお勧めいたします。最寄りの書店で、定期購読または予約購読をご用命ください。また、小社を通じての定期購読を希望される方は、次のいずれかの方法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電話またはファクスで
 ☎0120-300-851 (9:00～21:00 年中無休)
 ☎0120-834-353
 (定期購読申し込み用紙をお送りください。24時間受付)
2. インターネットで
<http://deagostini.jp/fgt/> (24時間受付)
 ※ケータイからも同じアドレスでアクセスできます
3. 定期購読申し込み用紙を郵送
 「定期購読のお知らせ」がお手元にない場合は受注センターまでご連絡ください。

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適切に提供するために、取得した個人情報を必要以上の範囲で「適切」に活用いたします。1. 個人情報の利用目的 (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) 商品・商品に関するお問い合わせの受付と対応 (3) 各商品・商品に関するお問い合わせの回答および資料の送付 (4) 商品に関する、不具合発生時、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・開示等 弊社にお客様から提供いただいた情報は、以下の場合を除き、第三者へ個人情報を提供・開示致しません。(1) 上記1.の利用目的のため、弊社と同等以上の管理体制を有している委託先への業務委託(提供することはあっても) (2) 法令の規定により提供を要する場合は、個人情報を提供させていただきます。3. 個人情報の委託と管理 弊社はご注文の受け付けと確定、商品の発送、オンラインからお客様の個人情報を取り扱う業務に委託いたします。4. 個人情報提供の任意性及び当該情報を提供しない場合 本誌の発行に際して個人情報提供社に委託しています。委託先はこれらの業務を行うために必ず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お断りします。5. 定期購読申し込み者、ウェブ申し込み者、アンケート回答者、各種フォームの欄に個人情報が含まれる場合、お申し込みの半額までお断りさせていただきます。6. 個人情報に関するお問い合わせ窓口 弊社は個人情報の利用目的の通知および個人情報の変更、訂正、追加、削除、利用停止の権利についてのご案内をさせていただきます。7. 電話受付時間 10:00～18:00 (土日・祝日、年末年始、夏期休暇を除く) 8. 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をご案内しております。
<http://deagostini.jp/privacy/>



本誌の最新情報をCheck!

PCからもケータイからも同じアドレスでアクセスできます。
<http://deagostini.jp/fgt/>





次号予告

550 バルケッタ・ピニンファリーナ

デザイナーであるピニンファリーナの名がそのまま通称になったことから、2000年に登場した550バルケッタの美しさがわかる。1950年代にトウリングのボディで一世を風靡したバルケッタの再来とも言える新世代モデルは、同時代の550マラネロをベースとし、5474ccから485馬力を叩き出すV12エンジンを搭載、時速300キロで疾駆する夢の2シーター・オープンだ。全面的にレーシングイメージをまとう550バルケッタは、わずか448台の限定生産だった。

第51号



8月25日(火)
発売

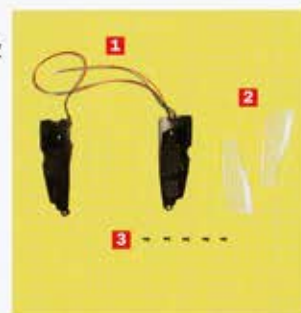
価格1790円(税込)

※地域によって発売日が異なる場合があります。



51号のパーツ

- 1 ヘッドライトユニット
- 2 ヘッドライト用ガラス2枚
- 3 ビス5本(Pタイプ)



The Ferrari Granturismo

