



熱狂を生む 技術者たち

'80-'90年代 日本のクルマとオートバイ

トヨタ博物館
TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

ごあいさつ

'80年-'90年代。それは若者たちがクルマとオートバイに夢中だった熱い時代でした。

彼らを熱狂させたもの、それはメーカーの技術者たちが、既存技術のブレークスルーに挑み続けた末に生み出した彼らの情熱の結晶そのものでした。

「熱狂を生む技術者たち」では、特に高性能車に注目し、メーカー8社の協力により、今も語り継がれている珠玉のクルマとオートバイ17台を集めご覧いただいています。このリーフレットでは、展示車両1台1台について、メーカー自身が作成した紹介文も掲載しておりますので、ご来場の記念に、また、当時の技術者が生んだ若者たちの熱狂を思いながらお手に取っていただければ幸いです。

2026年4月
トヨタ博物館

協力メーカー展示施設紹介

日産 ヘリテージコレクション



Honda Collection Hall



マツダミュージアム



スバルビジターセンター



三菱 オートギャラリー



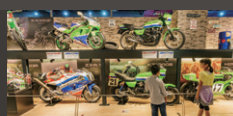
ヤマハ発動機 コミュニケーションプラザ



スズキ歴史館



カワサキワールド



トヨタ スープリ

- 年式: 1993
- 全長/全幅/全高(mm): 4,520/1,810/1,275
- ホイールベース(mm): 2,550 ■ 車両質量(kg): 1,490
- エンジン形式: 直列6気筒DOHCターボ
- 排気量(cm³): 2,997
- 最高出力(kW/PS/min⁻¹): 206/280/5,600

1993年発売のトヨタ・スープリ(JZA80)は、6気筒3ℓエンジン、4輪ダブルウィッシュボーン式サスペンション、軽量高剛性ボディを採用。優れた操縦性と安全性能、環境配慮、快適性を高次元で両立したスポーツカーである。



日産 スカイラインGT-R VスペックII

- 年式: 2000
- 全長/全幅/全高(mm): 4,600/1,785/1,360
- ホイールベース(mm): 2,665 ■ 車両質量(kg): 1,560
- エンジン形式: 直列6気筒DOHCターボ
- 排気量(cm³): 2,568
- 最高出力(kW/PS/min⁻¹): 206/280/6,800

R34型スカイラインGT-Rは1999年にデビューした。翌年8月登場のVスペックIIはNACAダクト付きカーボンフードなどを採用してスバルタンな雰囲気を感じ出している。展示車は、特別色のバイサイドブルーに彩られた一台である。



ホンダ NSX

- 年式: 1991
- 全長/全幅/全高(mm): 4,430/1,810/1,170
- ホイールベース(mm): 2,530 ■ 車両質量(kg): 1,350
- エンジン形式: V型6気筒DOHC
- 排気量(cm³): 2,977
- 最高出力(kW/PS/min⁻¹): 206/280/7,300

”快適F1”をコンセプトに置き、量産車として世界初のオールアルミモノコックボディーの採用やミッドシップレイアウトなど高性能と快適性を高次元で両立する「人間中心」の新世代スポーツカーである。



ユーノス コスモ

- 年式: 1990
- 全長/全幅/全高(mm): 4,815/1,795/1,305
- ホイールベース(mm): 2,750 ■ 車両質量(kg): 1,590
- エンジン形式: 直列3ローター ターボ
- 排気量(cm³): 654 × 3
- 最高出力(kW/PS/min⁻¹): 206/280/6,500

ユーノス コスモは、「史上最高のロータリー車」を目指した高級パーソナルクーペである。量産世界初となった3ローター式のエンジンにシーケンシャル・ツインターボシステムを組み合わせ、圧倒的な動力性能とV12エンジンに匹敵する滑らかさを実現した。



マツダ サバンナRX-7 (FC型)

- 年式: 1985
- 全長/全幅/全高(mm): 4,310/1,690/1,270
- ホイールベース(mm): 2,430 ■ 車両質量(kg): 1,240
- エンジン形式: 直列2ローター ターボ
- 排気量(cm³): 654 × 2
- 最高出力(kW/PS/min⁻¹): 136/185/6,500

FC型サバンナRX-7は、コンパクトで高出力なロータリーエンジンの特徴を生かしたパッケージングを持ち、北米市場を中心に好評を得たサバンナRX-7初の全面改良モデルである。FC型は大人のための本格スポーツカーを志向し、「走り」と「快適性」を高度にバランスさせた。



SUBARU レガシィ ツーリングワゴン GT-B

- 年式: 1997
- 全長/全幅/全高(mm): 4,680/1,695/1,490
- ホイールベース(mm): 2,630 ■ 車両質量(kg): 1,490
- エンジン形式: 水平対向4気筒DOHCターボ
- 排気量(cm³): 1,994
- 最高出力(kW/PS/min⁻¹): 191/260/6,500

レガシィツーリングワゴンGT-Bは、スポーツワゴンの価値を高めたモデルである。ツインターボエンジンが低回転から発生する高トルクで優れた加速を実現。ビルシュタインダンパーと伝統のAWDレイアウトで車両安定性を高め、あらゆる道で安心感のある走りを提供した。



*展示車両とは色が異なります。

三菱 GTO

- 年式: 1996
- 全長/全幅/全高(mm): 4,600/1,840/1,280
- ホイールベース(mm): 2,470 ■ 車両質量(kg): 1,670
- エンジン形式: V型6気筒DOHCターボ
- 排気量(cm³): 2,972
- 最高出力(kW/PS/min⁻¹): 206/280/6,000

GTOは、先進スタジオモデルHSRの革新技術を継承したモデルである。「だれもが乗れる」スポーツカーをコンセプトにAWC(全輪制御)で理想の走行性能を実現。280psのツインターボエンジン、アクティブエアロ等先進技術を搭載した。ロー&ワイドなスタイリングも特徴である。

クルマの図書室

AUTOMOBILE DISCOVERY LIBRARY



文化館3Fの「クルマの図書室」では、この'80-'90年代の日本車企画展に連動した図書展示を期間限定で行っています。クルマのカタログからお子様向けの絵本まで自動車に関する資料を豊富に所蔵しております。こちらまでぜひご来場ください。

熱狂を生む 技術者たち

'80-'90年代 日本のクルマとオートバイ



※展示車両とは色が異なります。 **ホンダ VFR750R(RC30)**

■ 年式: 1987
■ 全長/全幅/全高(mm): 2,045/700/1,100
■ ホイールベース (mm): 1,410 ■ 乾燥質量 (kg): 180
■ エンジン形式: 水冷4ストロークV型4気筒DOHC4バルブ カムギアトレイン
■ 排気量 (cc): 748
■ 最高出力 (kW/PS/min ⁻¹): 57/77/9,500 (国内仕様)

VFR750Fのエンジンをベースにチタンコンロッドやクロモリ製カムシャフトなど高価で高精度な素材を採用し、レース専用車両RVFと同様の足回りを装着した究極のレーサーレプリカである。国内向けは1000台限定で販売された。 ※展示車は国内仕様車



ホンダ CBR900RR Fireblade

■ 年式: 1992
■ 全長/全幅/全高(mm): 2,055/685/1,115
■ ホイールベース (mm): 1,405 ■ 乾燥質量 (kg): 185
■ エンジン形式: 水冷4ストローク並列4気筒DOHC4バルブ
■ 排気量 (cc): 893
■ 最高出力 (kW/PS/min ⁻¹): 91/124/10,500

先行開発されていた直列4気筒750ccエンジンを900ccまでスケールアップし、600cc並みの軽量ボディーに搭載することで1000ccモデルを凌駕する加速感と意のままに操れる操縦性を持ち、リッタークラスに革新をもたらしたスーパースポーツである。



ホンダ CBR1100XX Super Blackbird

■ 年式: 1996
■ 全長/全幅/全高(mm): 2,160/720/1,170
■ ホイールベース (mm): 1,490 ■ 乾燥質量 (kg): 223
■ エンジン形式: 水冷4ストローク並列4気筒DOHC4バルブ
■ 排気量 (cc): 1,137
■ 最高出力 (kW/PS/min ⁻¹): 121/164/10,000

1987年発売のCBR1000F以後、欧州で支持されてきた高速巡行ツアラーシリーズの集大成モデルである。164PSを発揮するモンスターユニットをステルス戦闘機をイメージした空力ボディに包み込み、最高速度は市販車で初めて夢の300km/hを誇った。



ヤマハ RZV500R

■ 年式: 1984
■ 全長/全幅/全高(mm): 2,085/685/1,145
■ ホイールベース (mm): 1,375 ■ 乾燥質量 (kg): 173
■ エンジン形式: 水冷2ストロークV型4気筒
■ 排気量 (cc): 499
■ 最高出力 (kW/PS/min ⁻¹): 47/64/8,500 (国内仕様)

ヤマハが世界GPマシンYZR500の技術を投入してつくり上げた「レーサーレプリカブーム」を象徴する一台である。ライバルメーカーが中型免許で乗れる400ccモデルを投入する中、オリジナルの500ccにこだわった。RZV500Rに乗るために非常に難関だった限定解除のため教習所に通う若者もいたほど熱狂的なファンを生み出した。 ※展示車は国内仕様車



ヤマハ VMAX

■ 年式: 1990
■ 全長/全幅/全高(mm): 2,300/785/1,175
■ ホイールベース (mm): 1,590 ■ 乾燥質量 (kg): 264
■ エンジン形式: 水冷4ストロークV型4気筒DOHC4バルブ
■ 排気量 (cc): 1,197
■ 最高出力 (kW/PS/min ⁻¹): 71/97/7,000 (国内仕様)

米国のドラッグレースやわずか数100mの加速競争を楽しむ若者たちにインスパイアされて開発された。1985年に米国で発売されるや、145psの圧倒的なパワーと加速力、そして唯一無二のダイナミックなスタイリングで大人気となり、以来20年にわたり世界中のファンに愛された。 ※展示車は国内仕様車



ヤマハ YZF-R1

■ 年式: 1998
■ 全長/全幅/全高(mm): 2,035/695/1,095
■ ホイールベース (mm): 1,395 ■ 乾燥質量 (kg): 177
■ エンジン形式: 水冷4ストローク並列4気筒DOHC5バルブ
■ 排気量 (cc): 998
■ 最高出力 (kW/PS/min ⁻¹): 110/150/10,000

ワインディングロードにおける「最高のエキサイトメント」を追求したコンセプトでスポーツモデルの世界を変革したモデル。強力かつ扱いやすいトルクとパワーを発揮する軽量・コンパクトな1,000cc・4気筒エンジン、理想的な車体構成を実現したデルタボックスIIフレームなど、画期的な特徴を数多く備え、レースに準じ750ccエンジンが中心だったスーパースポーツのカテゴリーに新時代をもたらした。



スズキ GSX1100S KATANA

■ 年式: 1984
■ 全長/全幅/全高(mm): 2,260/715/1,205
■ ホイールベース (mm): 1,520 ■ 乾燥質量 (kg): 232
■ エンジン形式: 空冷4ストローク並列4気筒DOHC4バルブ
■ 排気量 (cc): 1,074
■ 最高出力 (kW/PS/min ⁻¹): 82/111/8,500

1980年ドイツ・ケルンモーターショーで発表され、日本刀をモチーフにした独特なデザインは「ケルンの衝撃」と評され注目を集めた。近未来を感じさせるフォルムは、バイクデザインに大きな影響を与え、その後2000年まで生産が続けられたロングセラーモデルとして多くのライダーに支持された。



スズキ RG400Γ

■ 年式: 1985
■ 全長/全幅/全高(mm): 2,100/695/1,185
■ ホイールベース (mm): 1,425 ■ 乾燥質量 (kg): 153
■ エンジン形式: 水冷2ストローク スクエア4気筒
■ 排気量 (cc): 397
■ 最高出力 (kW/PS/min ⁻¹): 43/59/9,000

世界グランプリ500ccクラスで7年連続メーカーチャンピオンを獲得したRGΓの技術を投入。4つのシリンダーを正方形に配置した「スクエアフォーエンジン」と、軽量・高剛性なアルミ合金製フレームが大きな特徴。これらの先進技術により、軽量コンパクトながら高い運動性能を発揮し評価された。



スズキ GSX1300R Hayabusa

■ 年式: 1999
■ 全長/全幅/全高(mm): 2,140/740/1,155
■ ホイールベース (mm): 1,485 ■ 乾燥質量 (kg): 215
■ エンジン形式: 水冷4ストローク並列4気筒DOHC4バルブ
■ 排気量 (cc): 1,298
■ 最高出力 (kW/PS/min ⁻¹): 129/175/9,500

「公道における究極のスポーツバイク」というコンセプトのもと開発された。縦に配置された2灯ヘッドランプと、空力性能を追求した先進的なデザインが見る者の記憶に残る一台。スズキのフラッグシップモデルとして、その優れたパフォーマンスは世界中のライダーから高い評価を得た。



カワサキ GPZ900R (北米モデル名: Ninja)

■ 年式: 1984
■ 全長/全幅/全高(mm): 2,200/750/1,215
■ ホイールベース (mm): 1,495 ■ 乾燥質量 (kg): 228
■ エンジン形式: 水冷4ストローク並列4気筒DOHC4バルブ
■ 排気量 (cc): 908
■ 最高出力 (kW/PS/min ⁻¹): 85/115/9,500

1972年に登場したZ1を超えるものとして、さまざまな試行錯誤の末にたどり着いたのが水冷4気筒DOHC4バルブエンジンだった。エアロダイナミクスを取り入れた斬新なスタイリング、サイドカムチェーンの採用やエンジンを車体剛性の一部として活かしたダイヤモンドフレームでまとめられた車体は、高い走行性能と扱いやすさを両立している。



カワサキ ZXR400R

■ 年式: 1989
■ 全長/全幅/全高(mm): 2,025/705/1,125
■ ホイールベース (mm): 1,395 ■ 乾燥質量 (kg): 160
■ エンジン形式: 水冷4ストローク並列4気筒DOHC4バルブ
■ 排気量 (cc): 398
■ 最高出力 (kW/PS/min ⁻¹): 43/59/12,000

1989年に登場したZXR400のスポーツプロダクション仕様。FCRキャブレターに加え、クロスミッションを搭載したエンジン、高剛性アルミツインスパーフレーム、調整機構付きサスペンション、FRP製シングルシートを装備し、まさにレースにフォーカスした仕様で1990年には全日本TT-F3クラスでチャンピオンを獲得した。 ※展示車は国内仕様車



カワサキ ZZ-R1100 (北米モデル名: Ninja ZX-11)

■ 年式: 1990
■ 全長/全幅/全高(mm): 2,165/720/1,210
■ ホイールベース (mm): 1,480 ■ 乾燥質量 (kg): 228
■ エンジン形式: 水冷4ストローク並列4気筒DOHC4バルブ
■ 排気量 (cc): 1,052
■ 最高出力 (kW/PS/min ⁻¹): 108/147/10,500

GPZ900Rから始まったハイパワーマシン。GPZ1000RX、ZX-10を経て進化したのがこのZZ-R1100である。シリンダーヘッド周りを改良し137PSに到達したZX-10のエンジンをベースに排気量をアップし、出力は147PSまで向上させた。さらにラムエアシステムを採用することで300km/hの世界への挑戦の口火を切った。

熱狂を生む 技術者たち

’80-’90年代 日本のクルマとオートバイ

物語

MONOGATARI ～STORIES～



トヨタ博物館
TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

はじめに

「熱狂を生む技術者たち」 ’80-’90年代日本のクルマとオートバイにお越しいただきありがとうございます。展示はお楽しみいただけましたでしょうか。あの時代のメーカーの技術者たちの静かな情熱は感じていただけましたでしょうか。

こちらのリーフレットは、協力メーカーに、当時の各社の開発現場のリアルを執筆してもらい、物語集としてまとめたものです。若者たちを熱狂させた名車たちはどのようにして生み出されたのか、技術者たちは何を目指し、ライバルたちをどのように見ていたのかそんな現場の想いと空気を感じていただければ幸いです。その前に、各社の物語をより楽しんでいただくため、少しだけ時代背景をご紹介します。

クルマ

1970年代は、日本のクルマがその信頼性と燃費性能、そして価格競争力で世界の市場に躍り出た時代である一方、排出ガスのクリーン化が大命題だった時代でもありました。スポーツカーはモデルチェンジのたびに魅力を失っていったものです。やがて厳しい排ガス規制を技術的に乗り越えた日本のクルマ市場は、’80年代になると一転してパワー競争の様相を呈していきます。大排気量化、マルチバルブ化、過給機の装着。カタログの最高出力は新型車の登場とともに跳ね上がって行き、雑誌のテストレポートでは最高速度200km/hを越えるクルマも登場しました。「燃費と品質だけでなく、走りでも世界をめざす」メーカーの開発現場ではそんな声が聞こえ始めました。ところが、世界の壁は想像以上に厚く高いものでした。国内市場で気を吐く高性能車をドイツの

アウトバーンに持ち込むと、とても怖くてスピードを上げられない。操縦安定性どころかワイパーさえまともに動かない。まして欧州競合がテストを繰り返すニュルブルクリンクサーキットでは1周を走り切れない。散々なありさまでした。ここから彼らの挑戦が始まりました。

オートバイ

昭和53年規制は、オートバイにも大きな影響を与えました。コンパクトで高性能な2ストロークエンジンは構造的に排出ガスのクリーン化が容易ではなく、「2スト（ローク）は終わった」と言われました。この厳しい状況に水冷化と吸排気デバイスの改良によって対応した’80年代は、国内では「250cc・2ストローク・レーサーレプリカ」が大ブームとなりました。技術者たちのブレイクスルーが大きくなうねりを作ったのです。一方、輸出専用の日本製大型オートバイは’80年代に入るとますますその存在感が際立っていききました。性能競争は、日本メーカー同士の戦いになり、空力技術を身につけ、洗練されたデザインも評価されるようになりました。そこで巻き起こったのが「世界最速」競争でした。

少々前置きが長くなりましたが、こうした背景を踏まえて次ページからの各社の「物語」をお読みいただくと、メーカー各社の技術者たちの情熱もより理解いただけるかもしれません。

トヨタ

A80スーブラ THE SPORTS OF TOYOTA

“クルマを思い通りに操りたい”
人間の本質的な欲求に真正面から応えようと、A80スーブラは開発された。
開発の起点にあったのは、「ドライバーの入力とクルマの出力をダイレクトにつなげる。」チーフエンジニア都築功の思想である。

電子制御サスペンションなど、当時各社が競って導入していた制御デバイスはあえて採用しなかった。
約100kgの軽量化、理想的な空力特性など、徹底して基本性能を磨き上げることに注力したのである。
このクルマが目指したのは、速さだけではない。ドライバーが手のひらで感じ取るステアリングの情報、足裏に伝わる剛性感あるブレーキフィードバック。クルマと人が一体となるリアルスポーツとしての走りだった。

最初に「評価を誰が行うか」から始めた。世界を代表するスポーツカーを限界まで駆り、その挙動を正確に感じ取り、構造として設計にフィードバックできる能力を持つ評価者――
**DP (Designated Panelist / 指名評価者) **を選定し、ニュルブルクリンクをはじめとする過酷な環境で徹底的に鍛え上げた。
ドライバーの意思とクルマの反応が、寸分の遅れもなく結びつく。その思想を体現したこのクルマは、その後、トヨタの運転訓練車として採用され、長きにわたる多くのエンジニアの運転技術と感性を磨き続けた。

THE SPORTS OF TOYOTAは彼らによって次なるスポーツカーへと確かに受け継がれていく。



日産

「性能から感性へ 究極を求めたブレイクスルー」

日産のP901活動とは何だったのか。
単に「901活動」と呼ばれることもあるが、当時関わった社員は「1990年に世界一のシャシー性能を実現する」という明確な目的を持った「プロジェクト活動」であったと言う。

そのプロジェクト活動の成果を織り込んだ車両の一つが1989年に登場したR32型スカイラインGT-Rである。直列6気筒2.6Lツインカム・ツインターボエンジン、電子制御トルクスプリット4WDシステム「アテッサE-TS」、4輪マルチリンクサスペンションを搭載し、レースで勝つことで高性能を証明するというGT-Rの宿命を背負ったモデルであった。さらに、ドイツ・ニュルブルクリンクをテストフィールドに選んだことは現在に至るまで多くの自動車メーカーに影響を与えている。

R32開発主管・伊藤修令を引き継いだ渡邊衛三はR33型、R34型の開発に取り組む。渡邊らは、GT-Rの性能目標とされたドイツの高性能スポーツカーをその性能で凌駕する過程で「GT-RのライバルはGT-Rである」という思いに至る。歴代のGT-Rが走りの理念をその時代ごとの最高水準の技術によって具現化していく過程においてラップタイムでは表し切れない「究極のドライビングプレジャー」をより強く謳うようになった。これは日本車が欧州車を性能で追いつけていた時代から感性さえも追求する世界へと次元が変わってゆくブレイクスルーを果たした瞬間ともいえる。

この「究極のドライビングプレジャー」というアプローチは、その後R35型NISSAN GT-Rにも引き継がれ、2025年8月に生産を終了するまでの長きにわたり貫かれた。この進化の過程で獲得したブレイクスルーはGT-RのDNAの一部として今後も生き続けてゆくであろう。



ホンダ

MM思想が導いたHondaのスーパースポーツ

Hondaのクルマづくりの根幹にあるのが、**MM思想(マン・マキシマム/メカ・ミニマム)**である。人が使う空間と操作性を最大化し、機械はそのために最小限かつ最適にまとめる。初代NSXは、この人間中心の思想をスポーツカーという高性能領域で成立させることを目標に開発された。

当時のスーパースポーツは、最高出力や最高速といった数値を優先し、ドライバーが車両特性に順応する設計が主流だった。NSXではその発想を転換し、ドライバーの操作入力に対し、常に予測可能な応答を返すことを重視した。ミッドシップレイアウトでありながら、低いカウル高と細いAピラーにより良好な前方視界を確保し、自然なドライビングポジションを実現している。

車体には世界初の量産オールアルミモノコックボディを採用し、車両重量は約1350kgに抑えられた。高剛性化によってサスペンション入力の遅れや歪みを排除し、操舵初期から限界域まで一貫した応答性を確保している。ミッドシップ配置の3.0L V6 DOHC VTECエンジン(C30A)は、最高出力280ps、8000rpm超まで回る特性を持ちながら、スロットル操作に対して唐突さのないトルク特性を追求した。

開発過程でアイルトン・セナから指摘されたボディ剛性不足は、ニュルブルクリンクの走行評価を通じて再検証され、剛性は約30%向上したとされる。こうして1990年に完成したNSXは、スーパースポーツの常識を壊した。恐れながら操るクルマではなく、信頼して踏み込めるクルマ。初代NSXは、Hondaのエンジニアが「人間中心」という思想を、世界最高峰の性能で証明した存在だった。



マツダ

他と異なり、際立ち、革新的なもの
"Something Different, Something Distinctive, Something Innovative."

研究開発部門のトップが轍を飛ばし、’80年代のマツダのクルマづくりの疾走は幕を開ける。第6代社長に就任した山本健一は、企業理念として『自動車文化論』を提唱。「これからの自動車は生活文化と密着し、生活に充実感を与えるものでなくてはならない」と説き、その実現のために新技術と革新性を追求すると宣言した。日本車が高品質と低価格で世界を席巻している今こそ、“人のためにクルマはどうあるべきか”を問い、ユーザーの心や感情に響くクルマを丹念に作り込む。それによりハード・ソフト両面で存在感のあるブランドを目指したのである。エンジニアたちは新たな価値提案への挑戦に奮い立った。

サバンナRX-7の企画では、徹底した市場調査を行い“理想のスポーツカー”像を探し求めた。その結果、電子デバイスに頼らず、人がクルマをコントロールする“人車一体感の重視”をコンセプトに定めた。さらに、ユーザーの強い信頼を得るには発売後も弛まぬ走りの育成に取り組むことが大切と考え、6年のモデルライフの中で、改良モデルや特別限定車を送り出し続けた。こうしてマツダのスポーツカーづくりの不文律が確立されたのである。

世界に誇る“究極のロータリースペシャルティエ”を目指したコスモは、量産世界初の3ローターエンジンに象徴される最新技術と豪華装備を満載。国内販売の飛躍的拡大を狙う新販売チャネル「ユーノス」のブランドを冠し、鮮烈にデビューした。自動車文化の創造を掲げ、企画や技術、デザインに新規性を追い求めた日々。社大な夢に向かい奮闘を続けたエンジニア達の息吹とその結晶は、時代を超えて今も魅力を放ち続ける。



熱狂を生む 技術者たち

’80-’90年代 日本のクルマとオートバイ

物語

MONOGATARI ～STORIES～

トヨタ博物館
TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

スバル

LEGACY My 1st. ワゴンが時代のファーストカーになる

日常使いから家族の遠出まで、あらゆる使われ方に応える2代目レガシィの完成度が、ワゴンを“家族に選ばれる一台”へと押し上げた。

2代目レガシィの開発の軸は「継承・熟成」。初代の革新を受け継ぎ、5ナンバーサイズという当時の最適解を大切に守りながら、完成度をさらに高めた。パッケージングの見直しにより室内長は135mm拡大し、「家族を乗せても狭くない」「荷物もゆとりをもって積める」という実感をもたらした。また、ボディ剛性や静粛性の進化は、高速道路での安定感だけでなく、長距離移動の疲労軽減にもつながった。

いつも生活の中心に溶け込み、家族に愛されるクルマだった。走りにも一切の妥協はなかった。2ステージインターボエンジンは、高速道路での力強さだけでなく、街中での扱いやすさも兼ね備え、あらゆる場面で快適な走りを実現した。さらにAWDとの組み合わせにより、悪天候でもクルマの挙動は安定し、ドライバーに必要な以上の緊張を強いなかった。ファーストカーとしての使いやすさと高い走行性能の両立は、世界最速ワゴン(249.981km/h・FIA公認)という記録で証明された。

マイナーチェンジでは、量産2リッターエンジンとして初めて自主規制上限の280PS(MT車)に到達。ビルシュタイン製倒立ダンパーの採用やボディ剛性の強化により、完成度はさらに磨かれた。これは速さを誇るためではなく、より愉しく、より安心して走ることを目指した進化だった。

「より良いクルマをつくりたい」技術者の矜持と情熱が結晶した2代目レガシィは、ワゴンを“家族に選ばれる一台”に位置付けた、今も語り継がれる時代の名車である。



三菱自動車

三菱GTO
ハイテクで未来を切り拓いた“全天候型スポーツカー”

1990年一パブル期。国内自動車メーカー各社が総力を挙げ、スポーツカーに夢と技術を注ぎ込んでいた時代に、三菱GTOは登場した。開発思想の芯は、速さそのものの誇示ではない。雨や雪、荒れた路面でもドライバーが自信をもって走れる車を目指したのである。

三菱自動車の開発者たちは、当時の最先端の技術を組み合わせた「アクティブ4」に答えを見出す。未来志向のコンセプトカー「HSR/HSR-II」で先行開発したコンポーネントを市販車に投入。フルタイム4WD、4WS、4ABS、電子制御サスペンション、アクティブエアロを搭載。それらの最新技術によって、誰もが安全に運転できる車にまとめ上げた。この発想は、のちのランサーエボリューションに代表される三菱自動車の4輪制御思想「オールホイールコントロール(AWC)」に継承される。

もちろん代償はあった。4WD化したことで、駆動系は複雑になり、重量増は否めない。V6 3.0L ツインターボを搭載し、2,500rpmから42.5kgmの大トルクで、重量を感じさせない力強い走行性能を実現した。前後重量配分は60:40とFFベースの構造であったが、開発者たちが実験を重ね、トルク配分45:55にすることで操縦安定性を高めた。

天候や路面を選ばない。どんなドライバーでも安心して速く走れる「全天候型スポーツカー」GTOのユニークさは、その思想を貫いたことにある。



ホンダ

Hondaが生み出した2台のスーパースポーツ

CBR900RRファイアブレードは、操る楽しさの最大化を意味する「トータルコントロール」をねらいに開発されたスーパースポーツとして1992年に誕生した。

数値上の高出力化よりも質量と慣性モーメント低減を優先し、エンジンのコンパクト化や徹底したマサ集中化、アルミフレーム断面形状最適化、さらに塗料やボディストライプの重量まで管理して作り込まれ、750ccレベルの完成車重量を実現。以来「トータルコントロール」の思想は、現在にいたるまで30年以上にわたり継承進化が図られている。

CBR1100XXIは1996年、フルサイズクラスでの高速度領域における車体安定性を目的に開発されたフラッグシップスポーツ。デュアルシャフトバランサーを採用した1137cc直列4気筒エンジンは高回転・高負荷領域での振動低減と耐久性を実現。風洞実験を重ね導き出した空力ボディと高速域重視のジオメトリにより、かつてない速度域でのライダー居住性と安定した巡航性能を高次元で成立させた。

CBR900RRファイアブレードが徹底した軽量化によりスーパースポーツの新たな世界を切り拓いたことに対し、CBR1100XXIは最高速度域での快適性を獲得したフルサイズスポーツとして位置づけられる。

両モデルは、「軽量化」と「高速安定性」という異なるエンジニアリングアプローチでそれぞれの最適解を追求し、Hondaがその技術力によってライダーに新たな価値を提供した。



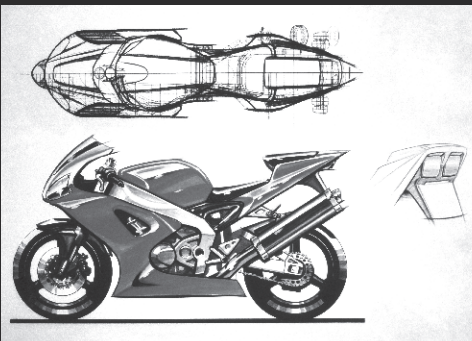
ヤマハ

語り継がれるトリガー YZF-R1

YZF-R1は、タイトコーナーが連続するツイスティード最速を目指しながら、ライダーが「エキサイトメント」を感じられるモデルとして、1997年秋のミラノショーに登場。1998年モデルとして欧米で発売した。

1990年代後半、開発プロジェクトが発足すると、エンジン設計、車体設計、走行実験、デザイン的主要スタッフが欧州に渡り、各々の視点でユーザーの声を聞き使用シーンを見た。そうした知見を集約・統合していった結果導き出したのが、現在までYZF-R1の「DNA」として引継がれていくこととなる「エキサイトメント」というキーワードであり、1998年の発売と同時にファンを魅了した。初代開発プロジェクトリーダーは、「新スーパースポーツの楽しさは、ライダー自らが積極的にマシンを操作しワインディングを攻める快感にある。視線の方向へバイク任せに曲るのではなく、ブレーキングし車体を倒し込み、ラインに乗せてスロットルワークで立ち上がる一連の操作を、自分の意志でコントロールする喜び。それこそYZF-R1が生み出す“エキサイトメント”なのだ」と語っている。

各メーカーからも4気筒1000ccスーパースポーツのニューモデルが導入されマーケットは急速に活気づく。その潮流を作り上げたのは、まぎれもなく「エキサイトメント」を具現化したYZF-R1であった。



スズキ

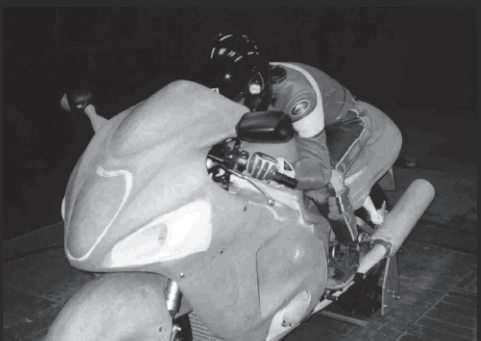
伝説は、ライバルと共に生まれた
—スズキGSX1300R Hayabusa、熱意が紡いだ25年の物語

1999年バイク史に永遠に刻まれる一台が誕生した。GSX1300R Hayabusa—スズキのフラッグシップとして比類なきスポーツバイク、すなわち「アルティメットスポーツ」を創造するという挑戦の結晶である。

当時のスズキには、「Hayabusaはナンバーワンでなければならない」という強い信念があった。Hayabusaは、商品企画、開発、生産、領域を超え、スズキ社内関係者が一丸となってプロジェクトを進めただけでなく、タイヤ、電装品をはじめ多くの取引先メーカーからも共感と協力を得て、目標を達成したものであった。

なぜ実現できたか?それは、強力なライバルたちの存在があったからだ。Kawasaki ZZ-R1100とHonda CBR1100XX Super Blackbird。いずれも当時世界最速を競っていた名車であった。開発中には、彼らのすさまじい性能に愕然とする瞬間もあったが、「必ずナンバーワンになる」という執念で奮い立たせ続けた。ライバルたちがいたからこそHayabusaは誕生したのだ。

こうして生まれたHayabusaは、2024年に25周年を迎え、累計生産台数20万台を超えた。二度のフルモデルチェンジを経てもなお世界中のライダーに愛され続けるのは、単なるスペックの高さだけではない。その背景に、スズキ社員と取引先メーカーが一丸となり、偉大なライバルを越えたいという熱い想いがあったからである。



カワサキ

常に時代の一步先へ。
目指したのは究極のモーターサイクル。

1984年、カワサキは一台の革新を世界に放つ。GPZ900R、北米名称はNinja。

常識を超えるという使命のもと、ゼロから全てを作り直した。V型も6気筒も試し尽くし、辿り着いたのはカワサキ初の水冷4気筒DOHC 4バルブエンジンだった。カワサキ初となるサイドカムチェーン採用によるコンパクトなエンジンレイアウト、エンジンをフレーム剛性の一部として活かす構造、風洞実験で磨き上げたフェアリングデザインなど、あらゆる「究極」を追求し革新的な技術を惜しみなく投入したその走りは、大排気量スポーツモデルの新たな指標となった。

その後もカワサキは最速を追求するために、排気量をアップさせ、空気抵抗をそぎ落としたGPZ1000RX、アルミフレームによる軽量化で俊敏さを増したZX-10をリリース。

そして1990年、世界を驚愕させるマシンが誕生する。ZZ-R1100、北米名称はNinja ZX-11。

排気量は1,052ccまで拡大され、最高出力は147PSを発揮。ラムエアシステムを採用し、走行時に圧力がかかった風をエアクリーナーに送り込んで出力を高めるこの技術によって、最高速の領域をさらに押し広げ、スピードメーターには遂に「320km/h」の刻印が輝いた。

時代の最先端を彩ったこれらのマシンたち。しかし、絶対性能だけではなく、「扱いやすさ」や「操る喜び」も忘れることはなかった。GPZ900Rが世界中のライダーに愛され、19年もの間生産されていたのもその証明。この設計思想は、現在のカワサキ・モーターサイクルにも脈々と受け継がれている。

