

初回の文章とも若干重複してしまうので、ご容赦いただきたいのだが、クーパースの生産が終了した後、久しくラインアップになかった1300ccエンジンを復活させたふたつのモデルについて言及していることと思う。まずは『ローバーミニクーパ1.1.3』である。1990年の10月に発表、翌11月から販売した限定モデルだ。日本国内では600台が販売された。

大排気量化が大前提にあって、日本のマーケットとなれば旧来のミニファンが数多くマーケットを牽引している事情がある。そこで、ニューモデルとしてキャブレッタ仕様の車輛をいったん挟んでおけば

当時のプレスリリース写真。クーパー1.1.3はヨーロッパ各国にも輸出され、人気を得たという。ERAターボのカタログ表紙は千鳥ヶ淵の英国大使館表玄関前である。良い時代だった…



小さな英国がニッポンにきた…

“小さな英国”が我が国で辿った足跡をシリーズで追う第3回目は、大きく変革を迎えた'90年代初頭のふたつのモデルにスポットライトを当ててみたい。ひとつは“不滅の名車が復活”と彩られた限定車『ローバーミニクーパー1.1.3』、そしてもうひとつは“ミニ史上初のターボエンジン搭載モデル”と謳われた『ローバーミニ ERA ターボ』だ。ともに1990年10月に発表され、おおいにマーケットを賑わしてくれた。日本の多くのファンにとって黄金期となった終盤の10年間。その幕開けを飾ったキャブレッタモデルに想いを馳せ、プレゼンターの森川オサム氏に登場のバックボーンを紐解いていただこう。

photo & text = st.mini 編集部 streetmini
specialthanks = 森川オサム (チュリニ・インク)
osam morikawa turini inc.

森川オサム氏 スペシャルインタビュー モアパワーの1.3エンジン



ユーザーの喰い付きも良、後の電子制御フェューエルインジェクションへの移行がスムーズになると考えたのか…、と編集者は長らく想像していた。今回のこの機会に、ダイレクトにその推察をぶつけてみたところ、見事にハズレ、である。「そうだったエモーションなどところは全くなく、'90年代を迎えるにあたってとにかく、パワーアップをしたかった。それにつきるんですよ、メーカーとしては…。当時、ほかのメーカーのモデルと較べてもそれまでの1000ccミニでは太刀打ちできませんから、ね」といふ。

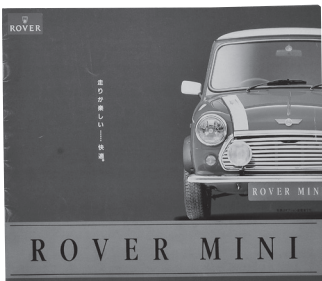
奇しくも東洋の島国でブレイクしてしまったミニは、旧来のファン層というよりもごく一般的なユーザーに認知され、ブームと呼ばれるほどに広まった。比較対象と

なる自動車は時代の流れに乗ってパワーも大きく、使い勝手も良いモデルばかり。客観的に考えれば、どうも鼻屑目に見ても'80年代後半にラインアップされていた1000ccサルーンが時代相応とは言えない。ユーザー予備軍にセールスを拡大しなければならぬインポーターとしては、モデルにパワーアップを望むのは自明の理、競争力を得るためには性急な要望だった。そこにはノスタルジックな感覚は微塵もなかったのである。残念ながら…。

シヨンのターゲットがあれば、それに向けて研究や実験をしなければならぬものなんです。実際にそういった研究開発はかなり早い時期から始まっているわけですから、それが現実です」

当時の日本マーケットは型式認定ではなくPHPで輸入して、いて数値的には緩かった。それでも規制はじわじわ強くなっていくのは目に見えていたし、追従しなくてはいけないから、ミニを続ける以上、電子制御のインジェクション化することは必然だったと話す。

大排気量は命題。もちろん1300ccにしたインジェクションモデルを待ち望んだ。が、状況は間に合わない。一刻も早く台数を出せる体制にしたいメーカーが取った方策はキャブレッタ仕様の1300ccモデルである。本来ならインジェクションの大排気量モデルに一気に移行するのが王道だ。開発にかかる費用もマーケティングコストも一回で移行した方が有利なのは当然、それにも増してキャブレッタの限定販売からレギュラーモデル化を採択したのは、'90年代初頭に日本マーケットがいかに重要視されていたのかを示す事柄といえるのであろうか。しかしそれでも、当初限定販売としたのはど



限定モデルの発売後わずか2ヶ月、1991年の初頭でカタログモデルとなったクーパー。名実ともにキャブレッタ車、有終の美を飾るラインアップであることは間違いなく。黒、白、シルバーのボディカラーが設定されたのは日本らしさといえるが、人気は赤とBRGだった



限定販売されたモデルはボンネットストライプやサンルーフ、赤いレザー巻きのステアリングホイール、オイルクーラーなどが標準で装備されていた。限定車のエアダクトはつるんとしているが、カタログモデルにはエンボスのクーパーマークが付く



ういったわけなのだろうか？

「明確には分からないけれど、工場の生産能力が大きな理由ではないかと…。終盤に差し掛かったモデルは必ずパーツ生産者とのコミットメントに成り立ってくるもの。ATギアボックスのデイスコン宣告とローバージャパンが戦ったのは前にも話したと思うけれど、キャブレッタモデルに使う部品も同じような状況だったんじゃないかな。メーカーが量産車を作るというのは、そういった面倒くさいことがたくさんあるんですよ。生産の現場では我々が知らないような熾烈な走り取りがあったんじゃないだろうね」

そういった条件を察しつつ1300ccとなったクーパーのキャブレッタ限定モデルの登場、レギュラーモデル化。そして、インジェクションモデルのデビューへと時系列で史実を紐み立てていくと、マニアが喜んだキャブレッタの存在は、かなり幸運な運命の噛み合わせだと思ってしまう。ミニの終盤でこういったラッキーが存在していたことも奇跡のクルマと呼ぶにふさわしいのかも知れない。とにかく、インポーターとしてはたくさん売らなければいけない。できる限り、モデルストーリーはポジティブにしたかったこともある。そこに、クーパー・ストーリー

「もしもキャブレッタのミニがエミッションコントロール上で問題がなければ、併売してましたよ。間違いなく…。それが叶わなかったのは、もう時代的にメーカーリースの車輛にキャブを使うことはできなかつたんですよ…」

さてもうひとつ、1300ccのキャブレッタモデルを話すときに忘れちゃいけないのが『ローバーミニERAターボ』の存在。実にユニークなポジショニングのモデルである。

「メトロターボのパワーユニットをミニに押し込んだというモデルです。ね」と森川氏はいう。ミニの後継モデルとしてラインアップされていたローバー・メトロ。後のローバー100に通じるモデルで、パワーユニットはミニと同系統だった。前出のクーパー1.1.3もERAターボもメトロがあつたからこそ登場できたのは否めな

いのである。それはさておき、モデルのあらましはこうだ。

排気量1271ccのキャブターボ。ギャレットGT3タービンが装備されていた。オイルクーラーやサブラジエータを装備するミニ史上初のターボモデルである。13インチホイールと強烈なエアロボディパーツが特徴的。インテリアも凝りに凝ってコノリーゼラーを用いたスペシャル。日本仕様にはインダッシュクーラーも装備されていた。

社名に冠されたERRA(正しくはE.R.A.だ)というのは『エンジンアリング・リサーチ・アンド・アプリケーション』の頭文字。エンジンシステムの開発やテスト機関として活動をする組織だが、旧く創立当時はイングリッシュ・レーシング・オートモビルズ(English Racing Automobiles)社とされ、いわゆるレーシングコングストラクタだった。

そのカスタマイザーがメーカーにプレゼンテーションして実現したモデルなのだろうか？ それとも開発を依頼したのか、さらには、モデルの発売にあたってメーカーの方針でさまざまなストーリーが附加されたのか……。正直なところ編集部としては長らく明快な解答が得られなかったものだ。この機会に質問である。「あれは完全にメーカー経由のプロダクションですよ。ERRAに開発依頼をしたのでしょね。最終的には生産ラインで車輛を



日本モデルはクーラーが標準装備されていた。コノリーゼラーを使ったトリム、8連メーターは秀逸



パワーもさることながら、スタイリングはマッチョ。インテリアは超ラグジュアリーと通常のサルーンとは一線を画するスペシャルモデル。価格も超弩級の359万円！ 300数十台を売り切るまでに3年以上費やした。佇まいは後のスポーツバックに通じるものがある



作っているのです。排ガス検査を含めてローバーが量産車としてアジアストしたと思いますよ。当時ジャパンも本国ローバーグループから輸入していましたから」

なるほど。だとするならばERRAターボの開発資料や多くの文献にあるように'80年代から'90年代に向かう時代のミニクーパースの後継車という開発オーダーが本家にメーカーからERRAに対して成されたのだろうか。製作の条件は、ひと目でミニのエポリューションモデルと分かる佇まいであること、ローバ

ーグループに現存の資産を使うこと……とか。想像は広がる。本国ではブラック、ホワイトダイアモンド、フレームレッド、ブリテッシュレーシンググリーン、4色、100台が販売された。我が国には『RJ』ナンバリングで337台が輸出されたとなっている。ボディカラーは赤とグリーン、2色のみが正規で販売された。

「広報車を5台用意して慣らしをしななきゃいけないというので手伝ったんですよ。土砂降りの旧山手通りを走り出して、全開走行。2速から3速にスポンッと入れたら一車線右に飛んだんですね、思わずウオーツて(笑)。それら5台をプレス試乗会に持ち込んだけれど、初日で3台のエンジンが潰れちゃったんです。それは、もともとタコメーターにレッドゾーンが描かれていなかったから。プリーフィングはしているはずだけど、リミッターもなかったよう

だし……。その晩、赤いビニールテープでレッドゾーンを急造したのを覚えている。いまだに当時の旧友と会うとその話になるなあ(笑)」

ミニのストーリーには節目になる年がいくつかある。1990年も間違いなくそのひとつだし、この2モデルは立役者なのである。これほどに突ったモデルが'90年代初頭に存在していたこと、そして、英国本国の販売数を超える台数が日本に来ていたことは、ミニのヒストリーでもインジェクション前後、珠玉の話題だと編集者は思っているのだが、いかがなものだろう。

さて、続くインタビュウでは電子制御フューエルインジェクションの登場や'90年代にリリースされた限定モデルについて話を聞いてみたいと思う。

小さな英国がニッポンにきた…

森川オサム氏
スペシャルインタビュー



森川オサム氏は70歳。ローバージャパン当時はマーケティングを担当。現在はメディアに寄稿しつつ、プランナーとして活躍する。今年のモンテカルロにはフェアレディで参戦した