

## 「愛されるMINI」は、伝統を継承しつつ進化する

MINI。

普段、クルマにあまり興味の無い方でも、MINIと聞いて、その独特のスタイリングを思い浮かべていただける方は、少なくないと思います。世の中に数多くある車種の中で、MINIほど世界で、そして特に日本で皆さまに親しまれ、愛されているクルマのブランドはないのではないのでしょうか。

そのように「愛されるブランド」のMINIが、BMWグループの一員になったのは、21世紀が始まったちょうど2001年でした。20世紀に愛用されたこの英国のブランドは、21世紀になってBMWグループ製となり、伝統を重んじながら、さらに成長を続けています。

皆さまが頭の中にまず思い描くMINIのスタイルは、丸い目をした可愛い小さな2ボックスのクルマではないのでしょうか。今から半世紀以上に世界の小型車のデザインを革新した偉大なるMINIは、その良き伝統を継承しつつ、BMW MINIとしても、既に三代目となりました。今では2ボックス・ハッチバックの“3ドア”をベースにオープン・モデルとした“コンバーチブル”、後席にもドアをつけた“5ドア”、そして、一回り大きくしながら、これらのファミリーとは一線を画すプレミアム感満載の“クラブマン”そして“クロスオーバー”をラインアップしています。また、モデル・バリエーションの拡大のみならず、複数のパワートレインもご用意することで、多様化するユーザーにお応えしています。

ガソリン・エンジンはもちろんのこと、クリーン・ディーゼル・エンジン、プラグイン・ハイブリッド、そして、近い将来にはMINIの電気自動車も導入し、世界で、また日本でも愛され続けることができるよう、これからもMINIは成長し続けていきます。

時代の変化と共に、MINIは変化を遂げていきますが、でも、源流にいつもあるのは「MINIらしさ」です。そしてこの「MINIらしさ」を大事にし続けるからこそ、MINIは皆さまにずっと愛され続けるクルマであるのだと私達は確信しています。

過去から現在まで、本書がMINIを知るための最良の書になればと願うと同時に、クラシック・ミニが長きにわたり愛用されている日本で、こうして新世代MINIの歴史をまとめた書籍が刊行されることに、MINIと日本の縁を感じずにはいられません。

そして今後もMINIが、皆さまの良きパートナーとして愛され続けることを願ってやみません。

前田 雅彦 (ビー・エム・ダブリュ株式会社 広報部)

## ミニのもつ「存在感」を次世代へ

ミニの価値は、アレック・イシゴニスがイギリスで生んだBMC（ブリティッシュ・モーター・コーポレーション）の初代に集約されている。

その基本的価値が、特徴的な外観と共に今日まで継承されたのは、ドイツのBMWに買収されたことが幸いしている。BMWミニが誕生するまでに試みられたいくつかのデザイン案は、最終的にBMWの設計グループが手掛けた構想で決着した。イギリス人グループは、新たな概念をニューミニに求めたが、ドイツ人グループは旧来のミニらしさを次世代にも求め、それが結局、今日なお人々が愛するミニの継承につながった。

ミニらしさとは、その姿かたちには象徴されるが、実は消費者一人ひとりが描く思いによって価値が拡張されていく。そういう不思議なクルマだ。そこをBMWは巧みに察知し、ミニの車種をさまざまに広げていっている。

BMWミニの車体寸法は、ミニとは言いがたい大きさに拡大している。しかしそれを所有し、使う人にとって、ミニは国産車輸入車を含め、他と違う存在感を覚えさせ、そこに愛着を感じているのである。それは、アレック・イシゴニスが心血を注いで注ぎ込んだ初代ミニの構想を、BMWが忘れずにいるからであろう。

同時にまた、BMWはミニを手に入れたことによって、iブランド誕生に至る電気自動車（EV）の取り組みや、BMWブランドでの前輪駆動車（FF）への展開に、新たな境地を拓くこともできた。

愛好家だけでなく、BMWという自動車メーカーにとっても、ミニの存在は企業の存続を賭けた貴重な資源になっている。

アレック・イシゴニスが生み出したミニという価値の偉大さに、改めて気づかされることになる。

御堀 直嗣（フリーランスライター）

## はじめに

家の近所を散歩したり、ドライブで遠出したりすると、1日のうちに必ず複数のBMWミニを見かけます。ボディ型式も外装色も同じものは1台とないのに、乗っている人はだれもが一樣に笑顔を浮かべている。ミニを所有し、乗ることを皆さん心からエンジョイしている様子。この本を手にくださったあなたも、そんな一人なのかもしれません。

BMWミニに乗る理由は人によって様々。キュートなスタイルにゾッコン惚れ込んだという人もいれば、自分のライフスタイルを表現するツールと捉える人もいるでしょう。理由は違っても、ミニを愛する気持ちはオーナーに共通しているようです。

かつては幾多の優れた乗用車を生産した英国ですが、日本に話を限るなら、普段の足として気軽に乗れる英国製の乗用車はほんの数えるほどになり、とりわけ身近な一つとしてBMWミニが存在感を高めています。「イギリス生まれの小型車、いまだ健在なり!」——そんな思いを胸に、オーナーになった英国車ファンも多いことでしょう。

ところでBMWミニを設計・開発しているのはミュンヘンに本拠を置くBMWであることはその名が示す通り。ドイツと英国——自動車に対する価値観も歴史も異なる2つの国に籍を置くBMWミニに、私はかねてから興味を抱いていました。このクルマが生まれた経緯から、今のようにポピュラーな存在に成長するまでを調べてみたい、そんな気持ちから生まれたのが本書『BMWミニの世界』です。執筆に当たっては、海外の情報や記事もふんだんに紹介することで読者諸氏に興味深く読んでいただけるよう心がけました。

さあ、早速次のページを開けて「ドイツが受け継ぐ英国の伝統」を辿る旅へ出発することにしましょう。

相原 俊樹

目次

|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| 「愛される MINI」は、伝統を継承しつつ進化する——前田 雅彦        | 3  |
| ミニのもつ「存在感」を次世代へ——御堀 直嗣                  | 4  |
| はじめに                                    | 5  |
| ■ 誕生前夜 .....                            | 10 |
| 第 1 章 決断の時                              | 10 |
| 第 2 章 ブランドの買収                           | 12 |
| 第 3 章 コンセプトカー                           | 14 |
| 第 4 章 メイド・イン・イングランド                     | 16 |
| ■ 初代 BMW ミニ .....                       | 19 |
| 第 5 章 初代ミニ・ワン                           | 19 |
| 第 6 章 初代ミニ・クーパー                         | 22 |
| 第 7 章 ウェルカム！BMW ミニ                      | 24 |
| 第 8 章 初代ミニ・ワンを走らせる                      | 26 |
| 第 9 章 初代ミニ・クーパーを走らせる                    | 28 |
| 第10章 初代ミニ・クーパーS                         | 30 |
| 第11章 初代ミニ・クーパーSを走らせる                    | 32 |
| 第12章 初代ミニ・クーパー・ジョン・クーパー・ワークス・チューニングキット  | 34 |
| 第13章 初代ミニ・クーパーSジョン・クーパー・ワークスを走らせる       | 36 |
| 第14章 ジョン・クーパー——ミニ・クーパーの生みの親             | 38 |
| 第15章 クーパーF1——ザ・ワールド・チャンピオン              | 41 |
| 第16章 初代ミニ・クーパー・コンバーチブル                  | 45 |
| 第17章 初代ミニ・クーパー・コンバーチブルを走らせる             | 48 |
| 第18章 初代ミニ・ワンD                           | 50 |
| 第19章 ミニ・クーパーS with ジョン・クーパー・ワークス GP キット | 52 |
| ■ 2代目 BMW ミニ .....                      | 55 |
| 第20章 2代目 BMW ミニ誕生す                      | 55 |
| 第21章 2代目ミニ・クーパーSを走らせる                   | 60 |
| 第22章 ミニ・クーパー・クラブマン                      | 62 |
| 第23章 ミニ・クーパー・クラブマンを走らせる                 | 65 |

|                                                          |     |
|----------------------------------------------------------|-----|
| 第24章 2代目ミニ・クーパーD                                         | 68  |
| 第25章 2代目ミニ・コンバーチブル                                       | 69  |
| 第26章 2代目ミニ・ジョン・クーパー・ワークス                                 | 71  |
| 第27章 初代ミニ・クロスオーバー                                        | 73  |
| 第28章 ミニ・クーペ                                              | 76  |
| 第29章 ミニ・ロードスター                                           | 79  |
| 第30章 ミニ・ペースマン                                            | 82  |
| 第31章 ミニ誕生 50 周年を祝う                                       | 84  |
| 第32章 ミニ・インスパイアード・パイ・グッドウッド                               | 86  |
| 第33章 ミニ・ジョン・クーパー・ワークス GP                                 | 88  |
| 第34章 ミニ E                                                | 90  |
| ■ 3代目 BMW ミニ .....                                       | 94  |
| 第35章 3代目 BMW ミニ誕生す                                       | 94  |
| 第36章 3代目ミニ 3 ドア & 5 ドア                                   | 97  |
| 第37章 3代目ミニ・コンバーチブル                                       | 101 |
| 第38章 2代目 BMW ミニ・クラブマン                                    | 104 |
| 第39章 3代目ミニ・ジョン・クーパー・ワークス                                 | 107 |
| 第40章 2代目ミニ・クロスオーバー                                       | 110 |
| ■ BMW ミニとモータースポーツ .....                                  | 113 |
| 第41章 ミニ・ジョン・クーパー・ワークス・ラリー                                | 113 |
| 第42章 2017 年ダカールラリー前編                                     | 116 |
| 第43章 2017 年ダカールラリー後編                                     | 118 |
| 第44章 ミニ・ジョン・クーパー・ワークス・チャレンジ                              | 120 |
| 第45章 ミニ・チャレンジ・レース選手権                                     | 122 |
| ■ BMW ミニの今と明日 .....                                      | 124 |
| 第46章 ミニ・ビジョン・ネクスト 100                                    | 124 |
| 第47章 BMW ミニの世界を楽しむ                                       | 126 |
| BMW ミニ年表                                                 | 129 |
| BMW ミニの世界販売台数／日本での販売台数の推移                                | 133 |
| 日本における外国メーカー車モデル別<br>新車登録台数順位の推移 (暦年) 2003 年～2016 年／参考文献 | 134 |
| おわりに                                                     | 135 |



# 誕生前夜

## 第1章 決断の時

1994年。ドイツ・ミュンヘン市内にそびえ立つBMW本社社屋。“フィア・ツィリンダー（＝4気筒）”の愛称で親しまれるこの高層ビルのCEO執務室で、ベルント・ピシュッツリーダーは先ほどから考えにふけている。広いデスクの前に座り、両手の指を組み、ややうつむき加減に視線を落とす。ピシュッツリーダーの思いは40年ほど前に遡っていた――。

第二次世界大戦が終わり、BMWが自動車の生産を再開したのは1952年のこと。当時、同社が生産したのは6気筒エンジンを搭載した501という大型のリムジネだった。その後、エンジンをV8に換装した502、さらにはアルブレヒト・フォン・ゲルツがデザインしたエレガントな2人乗りカブリオレの507と続く。どれも精緻なメカニズムの高級車ばかりで、戦争に疲れ切ったドイツ社会では販売台数を期待できるモデルではなかった。

そこでBMWはイタリアのイソ社が生産・販売していた超小型車イセッタのライセンスを取得し、急場を凌ぐことになる。1955年、わずか245ccのエンジンを搭載したイセッタ250から始まり、同じ年に298ccのイセッタ300を、さらに1957年には582ccのBMW600を発売、トータルの生産台数は約16万台に達したといわれる。しかしパブルカーをいくら売ったところで企業の屋台骨を支えられるはずはなく、50年代後半、BMWは深刻な経営難に陥る。

1959年には銀行が同社への投資を中止するに及び、BMWはダイムラー・ベンツに買収される瀬戸際まで追い込まれる。それを辛くも救ったのは、大株主であるクワント一族による大幅な増資だった。

九死に一生を得たBMWが1961年に放ったのが新型車「1500」、これが同社にとって起死回生のヒット作となる。メーカー自ら“ノイエ・クラッセ（＝ニュー・クラス）”と呼んだ1500は、1.5ℓ直列4気筒を搭載した全長約4.4mの4ドアサルーンで、2気筒簡便車とV8高級車とのあいだに広がる大きなギャップを埋めるモデルだった。SOHCエンジンや4輪独立サスペンションなど

進歩的な設計が、人々から広く受け入れられたのだ。

1500により経営破綻の危機を脱したBMWは1966年、さらに手頃なサイズの2ドアサルーン1600-2を市場に放つ。1600-2は1500の高いシャシー性能に加えて車重も軽かったので、スポーティーな走りのイメージをBMWに定着させることになった。これに力を得た同社は2002を発表してさらなる成功を収め、「02」シリーズへと成長させる。4ドアのノイエ・クラッセは今日の5シリーズの、一回りコンパクトな「02」シリーズは3シリーズの起源となり、現在私たちが知るBMWの礎となった。

第二次世界大戦後の一時期、BMWが経営危機に陥った最大の要因は、市場占有率が高いモデルを欠いていたことにあった。多くの販売台数が期待できるモデルこそ、安定した企業経営に不可欠なことを同社はここから学んだのである。

――ピシュッツリーダーは沈黙考から覚め、視線を前に据えた。長らく懸案になっていたあのプロジェクトをもうこれ以上棚上げにはできない。今こそ決断のときだ。そうして隣の秘書室に通じる内線電話を手にとると、こう告げた。

「すぐに役員諸君に招集をかけてくれ。今から緊急役員会議を開く！」。

＊

ベルント・ピシュッツリーダーがBMWのCEOに就任したのは1993年のこと。就任した翌年の販売台数は57万4000台だった。世界的に見て決して大きな規模ではないが、7シリーズから始まり、3シリーズにいたる製品は好評を博していた。ドイツ製の自動車らしく高品質で、乗る者の心を動かすスポーティーな走りもすでに定着している。ただピシュッツリーダーには、自社のラインアップが高級車や、ミドルクラスでも上質なプレミアムカーのみで構成されていることが気がかりだった。ちょうど、第二次世界大戦が終わってすぐの状況に似ている……。

時折しも世界の自動車産業界には「400万台クラブ」という嵐が吹き荒れていた。アメリカのコンサルティング会社が、近い将来、自動車メーカーは統合再編されて、結果的に年間生産台数が400万台以上なければ生

BMW501。1952年から生産が始まった大型乗用車。6気筒エンジンは戦前の設計で、1971ccから65hpを生んだが、1.5トン弱の車重に対して非力は否めなかった。1955年に排気量が2077ccへと大きくなり72hpに強化される。1954年のジュネーブ・ショーで後継モデルの502が登場。戦後の西ドイツでは初のV8エンジンを搭載して、BMWはその社名に相応しい面目を果たした。



き残れないだろうと予測したのだ。その予測はある部分では当たっていたが、的外れでもあった。今日、私たちが知っているように、年産が400万台に満たないメーカーは社名すら存続している。その一方で、大メーカーの傘下に入ること生きながらえたメーカーが数多いことも、これまた事実だ。

ピシュッツリーダーが「400万台クラブ」という憶測に翻弄されたとは思えない。BMWが高品質なプレミアムカーを主体にして、身の丈に合った企業規模で生き



BMW507。1956年～59年までにわずか252台が製造された2人乗りカブリオレ。501/502をベースにしており、3.2ℓ V8は502の120hpから150hpにチューンされた。今も高い評価を受けるエレガントなエクステリアはアルブレヒト・フォン・ゲルツのデザイン。1965年に登場した日産シルビアもフォン・ゲルツのペンから生まれた1台で、それゆえ国産車のオールドファンにもその名前はよく知られる。

続けることに疑問の余地はなかっただろう。しかしそのためには販売台数の拡大が必須条件だ。しかもタイミングを逸することなく、具体的な策を講じる必要がある。彼には第二次世界大戦後、同社が危機に陥ったときと同じ轍を踏むつもりなど毛頭なかった。

ピシュッツリーダーが確たる自信をもって実行に移したプロジェクトこそ、自動車産業界の歴史を通じて、屈指の難事業だとされていたクラシック・ミニの世代交代――すなわちまったく新しいミニの創造である。



BMW1500は1961年から生産がスタートした4ドア1500ccクラスの中型乗用車。メーカー自らノイエ・クラッセ（＝ニュー・クラス）と謳うことからわかるように、第二次世界大戦後に同社が生産したいかなる車種とも異なる、新たなコンセプトから生まれたモデルだった。前後バランスに優れたシャシーに進歩的なSOHCエンジンの組み合わせにより、BMWを戦後の苦境から救ったばかりか、ドイツを代表するメーカーへと躍進させた。写真は1500の高いシャシー性能と軽い車重を両立させ、スポーティーな走りのイメージをBMWに定着させた1600-2。





スウィンドン工場はプレス加工の90%を行い、オックスフォード工場で組み立てるリッド類やドアなどボディ部品の80%を仮組みする。加工エリアは最大19のラインで構成され、徹底した自動化が施された合計50台のプレス機械が備わる。加圧力は400～5000トン。フロントとリアリッドは合計6工程からなるもっとも長いプレス加工ラインを通り、スチールパネルから成形される。また、ドアやルーフ、サイドパネルなど、特に大きなボディ外皮は、2台ある加圧力5000トンの大型プレスを通り、4種の加工工程を経て完成する。

される。

2006年に第2世代ミニの生産がスタートすると、オックスフォード(ボディショップとペイントショップ、それに組み立てライン)、スウィンドン(プレス加工)、そしてハムズ・ホール(エンジン製造)という生産3拠点からなる「ミニ・プロダクション・トライアングル」ができあがった。

ボディパネルは、オックスフォードから西に70kmほど行ったウィルトシャー州スウィンドンで作られる。従業員数はおよそ1000名(2009年の時点。以下、工場関連の数字は別途断りがない限り2009年時点)。プレスものの90%、リッドやドアといったボディコンポーネントの80%がここで生産され、オックスフォードのボディショップへと送られる。ここには400～5000トンまで様々な圧力のプレスマシン50基が19のラインに並ぶ。もちろんどのプレスマシンもミニ専用で、各コンポーネントのサイズや形状に応じたテラーメードだ。

バーミンガム近郊のハムズ・ホールはエンジンの工場です。約1000名が働く。日産800基で、オックスフォードにジャスト・イン・タイムで完成したエンジンを納入している。

オックスフォード全体の従業員は約3700名。ボディショップに設置されたロボットは操業開始当時の229から429基へと増えている。また、モービル・スタンダード・プロダクション・セル(通称モビ・セル)を導入して、リアルタイムの需要に柔軟かつ迅速に対応して生産台



スウィンドン工場での一工程。写真は専用のゲージを用いてホイールアーチの工作精度を確認しているところ。BMW ミニの高いビルドクオリティーは先進オートメーションと、熟練クラフトマンによる入念な手作業の2つが支えている。

数を増やせるようになった。さらにモビ・セルと並んでカスタマー・オリエンテッド・セールス・プロダクション・プロセス(COSP)を採用、顧客は自分のミニが生産に入る6日前であれば、いったん決めたコンフィギュレーションを変更できるという。

組み立て工程と一体化した品質テストもミニプラントの特徴。従業員はコードレスの小型コンピューターを持ち運び、スキャニングでシャシーナンバーを確認したのち、指定の検査を1台ずつ行う。完成車は1台ごとにダイナモメーター上での実走行を含めた、広範囲な点検を受ける。

大学で名高いイギリスの街オックスフォードで生産されるBMW ミニは、お気に入りのシングルモルトウィスキーや機械式腕時計を愛でるのと同じ気持ちで納車を待つ、世界中の愛好家の許へと送り出されている。

\*のちの章で紹介するように、クロスオーバーとベースマンはオーストリアのマグナ・シュタイアが生産した。なお、マグナ・シュタイアとの契約は2016年に終了、以降はオランダのVDL ネッドカーなどに生産が移された。

## 初代BMWミニ

### 第5章 初代ミニ・ワン

BMW ミニは2000年9月に開幕したパリサロンにてワールドプレミアを果たした。展示されたのはミニ・クーパーだが、ミニ・ワンも同時に発表になった。フランクフルトショーで初めてモックアップが展示されたのが1997年のこと、文字通り満を持しての登場だ。それを裏付けるように、大がかりな除幕セレモニーには開発チーフのブルクハルト・ゲッセルやチーフ・デザイナーのフランク・ステファンソンに加えて、BMW の経営陣一同が顔を揃えた。

席上、ステファンソンは「ミニ・クーパーはレトロ・デザインではなく、オリジナルの進化型です。クラシック・ミニのDNAを引き継いでいますが、一回り大きくてパワフル、乗ってワクワクするクルマに仕上げました」と語っている。

ソツのないメッセージだが、むしろ私はBMW のマーケティング部門がミニを「スタンドアローンなモデルで、プレミアム性を鮮明に押し出したブランド戦略から生まれたクルマ」と定義したことに注目したい。さらに



初代BMW ミニは2001～06年まで生産された。当初のラインアップはミニ・ワン、クーパーで、翌02年にクーパーSが、03年にワンDが加わった。2004年7月、フェイスリフトを受け、同時にコンバーチブルが登場する。ミニ・ワン、ワンD、クーパーのコードネームはR50。クーパーSがR53、コンバーチブルがR52。

「<sup>トゥ・オリジナル</sup>オリジナルへ」という表現を使っている。この2つのフレーズこそBMW が自分たちのミニをどう位置づけているのかを端的に表しているように思われる。

スタンドアローンはコンピューター用語で、ネットワークに依存することなく単独で機能する機器をいう。つまり新型ミニは既存のBMW のラインアップから独立したブランドだと明言する。そしてBMW は業界屈指のプレミアムブランド。そのBMW が製造する以上、ミニは同社の高いクオリティー基準に沿って製造されるという意味表示でもある。

一方の「<sup>トゥ・オリジナル</sup>オリジナル・トゥ・オリジナル」は、BMW ミニがクラシック・ミニのオリジナリティーを受け継ぎながらも、それとは別のオリジナリティーの持ち主だと主張している。ちなみに英語の「オリジナル」は“根源的な”“新鮮な”“独創性に富んだ”といった意味を併せ持つ言葉だ。

従ってスタイリングを担当したフランク・ステファンソンと、その後任のゲルト・フォルカー・ヒルデブランドにとって最大のテーマは、クラシック・ミニの外観上の特徴を反映しつつ、現代のクルマに求められる快適性や安全性、さらには環境性能をまんべんなく満たした形を創ることにあった。

3625mmの全長のなかで、ホイールベースは2465



## 第13章

### 初代ミニ・クーパーS ジョン・クーパー・ ワークスを走らせる

ジョン・クーパー・ワークス（以下JCWと記す）チューニングキットは、専用のスーパーチャージャーとシリンダーヘッド、左右サイレンサーを含む排気系、およびガasketなどから成り立つ。クーパーSの場合、圧縮比はノーマルと同じ8.5だが、過給圧は0.8から1.0バールに高まった。ECUも専用マッピングに書き換えられている。結果として、最高パワーはノーマルの163から200ps/6950rpmに、最大トルクは219から240Nm/4000rpmに向上している。

その一方で、シャシーは完全にノーマルのままで、足回りにも一切手を加えていない。マイク・クーパーはクーパーSの高いシャシー性能に盤石の信頼を置いていたのだ。その信頼が裏切られなかったことは、以下に紹介する『Autocar』2003年3月19日号掲載のロードインプレッションが証明している。

「BMWが公表する0→100km/h加速は6.7秒だ」と、記事は加速数値の記述から始まる。試乗チームがJCWを総合自動車試験場のミルブルックに持ち込んだ当日は、かなり風が強かったという。それでも0→60mph (97km/h) を6.8秒、同100mph (161km/h) を17.2秒で走りきった。クーパーSの記録はそれぞれ7.6秒と21.9秒だ。中間加速の瞬発力は一層目覚ましいものがあり、30→70mph (48→113km/h) は4速で5.3秒を記録して

いる（クーパーSは7.2秒）。最高速は136mph (219km/h)。クーパーSは214km/hに到達した。空力的に不利なボディ形状ゆえ、最高速こそクーパーSから5km/hの上乗せに留まったが、JCWの俊足振りを遺憾なく示す数値が出た。同誌はこの結果をもって次のように語る。「JCWは直線でのパフォーマンスに関する限り、ノーマルSとはまったく別のカテゴリーに属するクルマである」。

舞台がコーナーの連続する舗装の荒れた路面に移っても、常用回転域の上半分をキープすればクーパーSに大きな差をつけられるという。「ノーマルSでは6200rpmを超えると力が衰え始めるのとは対照的に、JCWは一層精彩を帯びる。こうした状況では専用の排気システムがドラマチックなサウンドを奏でるので、ドライバーの高揚感はいやが上にも高まる」。

『Autocar』はこれまでも何度かBMWミニのMTギアボックスがハイギアードに過ぎると指摘している。アウトバーン走行を前提にしたドイツ車と、緩やかな起伏を縫うカントリーロードの走りを主眼に置く英国車の、ギアリングに対する考え方の違いが出たのだと思われる。同誌はJCWでもギアリングに言及しているが、今回のコメントは但し書き抜きで好意的だ。「JCWでは（ほかのBMWミニに比べて）ハイギアリングが理に適っており、とりわけトールに設定した5と6速の活用範囲が広い。ノーマルのSでは6速が高すぎてモーターウェイ巡航以外に使い道はないのだが、JCWはトルクバンドが広いので、6速でも十分な加速が効く。一方、BMWミニ

の通例に違わず3速でも160km/hまで伸びる」と、ギアリングに関して、これまでの「まあOK」という評価から、「一本取られた！」に変わったと本音を漏らしている。

足回りは「スプリングもダンパーもブレーキも、すべてクーパーSと同じ」と前置きして次のように続ける。「ステアリングの入力に対して素晴らしくシャープに反応し、しかもロールはミニマムに抑えられる。ターンインから旋回姿勢に落ち着いたときのグリップは申し分ない。これまでのBMWミニでは旋回中、路肩の草地に片輪を落としたままスロットルを大きく開けると、瞬間的なアンダーステアに見舞われたものだが、JCWではそれが無い」。

操縦性については次のように分析する。「デフを経由して前輪に伝わるエキストラパワーと、本来のシャシー性能がうまくマッチして、アンダーステアを効果的に防いでいる」。旋回特性はドライバーを安心させる軽いアンダーステアが基本で、意図して踏めばバランスの取れたオーバーステアに転ずる。その場合の修正も容易い。

なお、『Autocar』は2003年6月12日に走行861kmのJCWの中古車を長期テストに供し、39640kmまでマイレージを重ねた結果を2004年7月27日号に掲載している。テスト期間中のガソリン代は3133.40ポンド（2003年当時の為替レートで約60万円）。トータルのランニングコストは3958.34ポンド（約75万円）、平均燃費は27.3mpg (9.7km/ℓ) だったと報じている。



JCWチューニングキットを組み込んだクーパーSのエンジン。エンジン本体を大きなカバーで隠すのが昨今のトレンドだが、JCWでは見られることを前提にしたデザインが施されている。写真の下側がノーズで、四角いシルバーグレイの部分がインタークーラーのカバー。JCWのエンブレムが誇らしげだ。その斜め左上、小さな黒いカバーにはConversion No.を記されたシリアルナンバー・プレートが貼ってある。

完璧なボディコントロール、卓越した制動性能、歯切れのよいターンインという3つの美点が、増大したパワーと高度なレベルで融合していると同誌は評価する。つまりJCWはBMWミニの本来的に高いシャシー性能を使い切っているのだという。

「父は1999年にBMWミニのプロトタイプを見て、その翌年に亡くなりました。今日、これほど成功を収めているのを知ったら、さぞ胸を高鳴らせることでしょう」マイク・クーパーは控え目にそう語る。ジョン・クーパーはBMWミニの成功はもちろんだが、クラシック・ミニ・クーパーの正統な後継モデルを、息子が現代に蘇らせたことをなにより喜んだだろう。

「ツイスティな道を舞台に、ギアを駆使して全力疾走するJCWに追いつかれたら、腕のいいドライバーが駆る911ですら突き放すのは容易ではあるまい」——『Autocar』がJCWに寄せたこの賛辞を読んで、マイク・クーパーは思わず頬を緩め、購入を迷っていた顧客は最寄りのディーラーに駆けつけたに違いない。



JCWチューニングキットの構成パーツを見る。右下がガasket、その上がシリンダーヘッド、その左がスーパーチャージャーのハウジング。その上がツインサイレンサーを備える排気系。単品のオブジェとして鑑賞に耐えるほど、上質な仕上げだ。右上の黒い輪はスーパーチャージャーを駆動するベルト。クーパーS用キットの場合、最高出力は200ps/6950rpm、最大トルクは240Nm/4000rpm。



2003年当時のジョン・クーパー・ワークス・ガレージの風景。

■主要諸元

|                   |       | MINI Cooper S<br>with John Cooper Works GP Kit | MINI Cooper S                     |
|-------------------|-------|------------------------------------------------|-----------------------------------|
| 価格                |       | ¥3,950,000 (6MT)                               | ¥2,850,000 (6MT)                  |
| 寸法・重量             |       |                                                |                                   |
| 全長 (mm)           |       | 3,655                                          | 3,655                             |
| 全幅 (mm)           |       | 1,690                                          | 1,690                             |
| 全高 (mm)           |       | 1,455                                          | 1,455                             |
| ホイールベース (mm)      |       | 2,465                                          | 2,465                             |
| トレッド、フロント (mm)    |       | 1,445                                          | 1,455                             |
| トレッド、リア (mm)      |       | 1,450                                          | 1,460                             |
| トランク容量 (L)        |       | 670                                            | 120 -605                          |
| 燃料タンク容量 (L)       |       | 50                                             | 50                                |
| 乗車定員 (名)          |       | 2                                              | 4                                 |
| 車両重量 (kg)         |       | 1,190                                          | 1,180                             |
| エンジン              |       |                                                |                                   |
| 形式                |       | インタークーラー付きスーパーチャージャー装備直列4気筒 SOHC               |                                   |
| 総排気量 (cc)         |       | 1,598                                          |                                   |
| ボア×ストローク (mm)     |       | 77.0 x 85.8                                    |                                   |
| 最高出力 (kW(ps)/rpm) |       | 160 (218) /7,100                               | 125 (170) /6,000                  |
| 最大トルク (Nm/rpm)    |       | 250/4,600                                      | 220/4,000                         |
| 圧縮比               |       | 8.3                                            | 8.5                               |
| 燃料供給装置            |       | 電子制御燃料噴射                                       |                                   |
| 使用燃料              |       | 無鉛プレミアム・ガソリン                                   |                                   |
| トランスミッション         |       |                                                |                                   |
| 形式                |       | 6速マニュアル・トランスミッション                              |                                   |
| ギア比               | 1 速   | 4.455                                          | 4.455                             |
|                   | 2 速   | 2.714                                          | 2.714                             |
|                   | 3 速   | 1.333                                          | 1.333                             |
|                   | 4 速   | 1.089                                          | 1.089                             |
|                   | 5 速   | 1.333                                          | 1.333                             |
|                   | 6 速   | 1.089                                          | 1.089                             |
|                   | 後退    | 4.159                                          | 4.159                             |
|                   | 最終減速比 | 2.871 / 1,25.6速時<br>4.238 / 3.4速時              | 2.871 / 1,25.6速時<br>4.238 / 3.4速時 |
| サスペンション           |       | JCW スポーツ・サスペンション<br>リミット・スリップ・ディファレンシャル付       | スポーツ・サスペンション PLUS                 |
| フロント              |       | マクファーソン・ストラット                                  |                                   |
| リア                |       | マルチリンク                                         |                                   |
| ブレーキ              |       |                                                |                                   |
| 形式                |       | 2系統、真空倍力式、ABS                                  |                                   |
| フロント              |       | JCW 16インチ・ベンチレーテッド・ディスク                        | ベンチレーテッド・ディスク                     |
| リア                |       | ディスク                                           |                                   |
| ステアリング            |       |                                                |                                   |
| 形式                |       | ラック&ピニオン式パワー・ステアリング                            |                                   |
| タイヤ / ホイール        |       |                                                |                                   |
| タイヤ               |       | 205 / 40 R18                                   | 195 / 55 R16                      |
| ホイール              |       | 7J x 18                                        | 6.5J x 16                         |
| ホイール材質            |       | アロイ                                            |                                   |

●諸元表の内容は2006年7月11日付けのプレスリリースによる。  
●価格はメーカー希望小売価格(消費税込み、消費税以外の税金・諸費用を除く)



## 2代目BMWミニ

### 第20章 2代目BMWミニ誕生す

2006年11月、BMWは満を持して2代目ミニを市場に放つ。その3か月前の同年9月からクーパーとクーパーSの生産がスタートしており、ワンとワンドの生産は少し間を置いて翌2007年3月から始まった。

初代BMWミニは素晴らしいヒット作となった。ミュンヘンのBMW首脳陣もこれほど順調な売れ行きを予想していただろうか。2001年7月の発売から1年足らずの2002年5月に通算10万台目のミニ(クーパーSでボディカラーはエレクトリック・ブルーだったという)が

オックスフォードの工場をラインオフし、同じ年の12月には通算20万台目(チリレッド／ホワイトのクーパー)がラインオフ、そしてライフスパンの終わり近い2006年6月までに総生産台数は83万1412台を数えた。

型式呼称R56の2代目ミニは、2006年9月のパリサロンでワールドプレミアを果たした。その後、2代目が市販されるまでのあいだも初代の売れ行きが衰えを見せなかった。これからわかるように、まだまだ初代はフレッシュな商品性を保っていた。にもかかわらず、BMWがこの時期に世代交代を敢行したのには理由がある。彼らはかねてより重要な派生モデルを発表するタイミングを狙っており、基本モデルであるハッチバックの市販を早めたのだ。その辺りの経緯は、章をあらためて紹介



日本仕様の外寸はワンとクーパーが共通で全長3740×全幅1685×全高1430mm。クーパーSのみ全長が3745mm。4気筒DOHC 4バルブエンジンは77.0×85.5mmのボア・ストロークから1598ccの排気量を得る。最高パワー/最大トルクはワン、クーパー、クーパーSの順にそれぞれ98ps/153Nm、122ps/160Nm、184ps/240Nm。クーパーSはオーバーブースト時に最大トルクが260Nmに高まる。この1.6ℓエンジンは自重わずか130kg(自然吸気版)と軽量を誇った。写真は左ハンドル仕様のクーパー。



## 3代目BMWミニ

### 第35章 3代目BMWミニ誕生す

2015年1月号の『CAR GRAPHIC』誌は、BMW2シリーズ・アクティブツアラーの試乗記を掲載している。2014年にデビューしたアクティブツアラーは、本稿の主人公、3代目BMWミニとプラットフォームおよびエンジンを共有するBMW初のFWDモデルだ。記事は冒頭、“FR”によるドライバーズカーをラインアップしてきた同社がFWD車を登場させたことは「ちょっとした驚き」だと前置きしながらも、駆動方式に的を絞った記述は特になく、アクティブツアラーの安定したハンドリングや広い室内を高く評価する論調に終始している。もはや同誌にとってBMWがFWD車を世に放ったことは特筆大書すべき話題ではなく、ユーザー側にもこれを既成の事実として受け入れる環境ができていたのだと思われる。さもありなん。BMWが製造販売するミニが世に出て、このときすでに14年の月日が経過していたの

だから。BMWミニは、BMWの顧客が抱くかもしれないFWDに対する違和感を事前に払拭する役目を果たした。

これに先立ち、BMWは2004年に同社初のCセグメントカー「1シリーズ」を市場に放っている。顧客層を底辺から拡げる戦略的なモデルだ。その1シリーズをベースに2ドアクーペに仕立てて、2013年に登場したのが2シリーズ、冒頭に紹介したアクティブツアラーはその派生モデルである。ここでもミニは、BMWがCセグメントに進出する地ならしの役割を果たした。

2017年3月7日、フランスのプジョー・シトロエン・グループ (PSA) が、アメリカ・ゼネラルモーターズ (GM) の子会社オペルを買収すると発表した。これでPSAは欧州での販売シェアが16.6%となり、23.9%のフォルクスワーゲン・グループに次いで2位となる。そうしたなか、BMWは6.7%のシェアを堅守、5位に着けている(数字は2016年)。プレミアム性の高い製品に特化した中規模のメーカーとして、BMWが築いた地歩は盤石だ。BMWミニはBMWに技術面ではFWD作りのノウハウ



3代目BMWミニは、日本市場には2014年3月25日にまずクーバーとクーバーSが導入された。ともに6速MTとATが用意され、発表当時の価格はその順にクーバーが266万円/280万円。クーバーSが318万円/332万円だった。3気筒のクーバーは燃料消費19.2km/ℓ (MT車) を実現し、「平成27年度燃費基準」および「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」を達成、エコカー減税対象モデルとなる。5ドア版の発表は同年10月2日だった。写真はクーバーS。

を受け、販売面ではCセグメントの現況を知らしめたといえるだろう。

ミニそのものも好調で、2014年には累計生産台数が300万台を突破し、翌2015年には全世界で前年比12.0%

増の合計33万8466台を販売した。ミニは今やBMWグループの屋台骨を支えるブランドの一つとして、経営戦略面でも重要な位置を占めるのだ。

順調な波に乗るミニの販売にさらなる拍車をかける



BMW 218iアクティブツアラー。全長×全幅×全高：4350×1800×1550 mm。ホイールベース：2670 mm。車重：1430kg。駆動方式：FWD。エンジン：1498cc(ボア×ストローク:82.0×94.6mm)。直列3気筒 DOHCターボ。最高出力：136ps/4400rpm。最大トルク：220Nm/1250~4300rpm。発表当時の車両本体価格：381万円。

高いプレミアム性を謳う3代目では装備品も一層充実した。8.8インチ・ディスプレイのナビゲーションシステムはタッチパッドを装備、指で操作できる。前車接近警告機能、衝突被害軽減ブレーキ(自動ブレーキ)、アクティブクルーズコントロール、さらにはヘッドアップ・ディスプレイなどの先進技術を採用した。パーキングアシストとリアビューカメラが備わるのは、駐車場が狭い都市部のオーナーには朗報だろう。





## 第40章

### 2代目ミニ・クロスオーバー

「ミニはおとなになります!」ビー・エム・ダブリュー(株) MINI ディビジョン本部長フランソワ・ロカ氏は高らかにこう宣言した。2017年2月23日に開かれた2代目ミニ・クロスオーバーの発表記者会見でのことだ。

クロスオーバーは2011年にBMWミニ4番目のモデルとして誕生した。それまでのラインアップとは一線を画するSAV(スポーツ・アクティビティー・ビークル——通常SUVと呼ばれるカテゴリ)という位置づけだった。その後、2014年に一部改良を加えるとともに、ミニ初のディーゼルエンジンをラインアップに揃えた。2017年のこの日発表された新型クロスオーバーは、型式呼称F60からもわかるとおりフルモデルチェンジとなる。

初代から2代目までのBMWミニは「キュートな」とか「若々しい」といったイメージが強かったと氏は認める。しかしミニを取り巻く世界は変わり、顧客がミニに求めるものも昔と同じではないという。「本物への嗜好が強まり、よりおとならしく、洗練されたクルマを希望されるようになりました。従って、私たちが設定するターゲットグループも変わっていったのです」。

BMWミニは2015年、新型クラブマンの登場に併せてロゴを変えているが、BMWはこれを期にブランドの

再構築をスタートしたのかもしれない。

席上、ロカ氏は3/5ドアハッチバックとコンバーチブルを「プレミアム・スモール」に、クロスオーバーとクラブマンを「プレミアム・コンパクト」と明確に区別し、とりわけクロスオーバーはBMWミニ初のプレミアム・コンパクトSAVと定義する。

会場に展示された新型は見るからに大きい。「先代モデル比で全長を195mm、全幅を30mm、全高を45mm拡大したボディ・サイズにより、SAVらしい迫力をまとっている」とBMWの資料は謳う。

おしなべて現代の乗用車はボンネットがスラントしてノーズの位置がわかりづらい。そんななかであって、左右のフェンダーが少し視野に入るおかげで車両感覚が掴みやすいのはBMWミニの美点だと私は思っている。しかしクロスオーバーの運転席からはボンネットのパワーバルジ(ふくらみ)がやけに目立つ。これも「SAVらしい迫力」の一つなのだろうか。

「(BMWミニが) 大きくなることへの懸念はなかった」とロカ氏は言い切る。その理由として、クロスオーバー導入前のモデル別シェアは3ドアハッチバックが70%、クラブマンが25%だったのに対し、導入後は3ドアが45%に縮小、クロスオーバーが40%に躍進した事実を挙げる。さらに、日本での販売台数が順調に推移していることにも言及し、2009年の1万1002台から2016年の2万4548台まで、8年連続で上昇を続けていると強調



クーバーDとクーバーD ALL4は最高パワー150ps、最大トルク330Nm。SD ALL4は190psと400Nmのパワー&トルク。新世代のディーゼルエンジンは、先代のクーバーDクロスオーバーALL4との比較で燃費が約37%向上し、2代目の同モデルの燃料消費率は21.3km/ℓを謳う。写真は欧州仕様のクーバーS ALL4が搭載する4気筒ガソリンエンジン。

する。販売台数の4割をクロスオーバーが支えている以上、BMWがこれに力を入れるのは企業として自然である。

SUVが追い風になっているのはミニだけではない。2017年3月8日付けの朝日新聞は『SUV世界でブーム』と題して、2016年のSUVの世界販売は2631万台で10年前の3.3倍、全体に占める比率も12.0%から28.6%に拡大したと報じている。BMWがクロスオーバーに力点を置くのは、時代の潮流と言えそうだ。

自動車メーカーにとって時代の潮流といえば、環境性能の向上も重大なテーマである。究極のソリューションが電動化と言われており、事実、BMWは新型クロスオーバー発表と同時に、ミニ・クーバーS EクロスオーバーALL4というハイブリッドモデルの詳細も明らかにしている。

もう一つ、環境性能の向上で大きくモノを言うのがダウンサイジング。ともすればこの言葉は排気量の縮小を指すようだが、私はボディのコンパクト化も注目されていると思う。ボディが小さくなれば必要とする資源も工程も少なくすみ、軽量化にも繋がる。BMWミニのラインアップが「プレミアム・スモール」と「プレミアム・コンパクト」に区分けされた今、来たる4代目BMWミニのsmallセグメントでは、ダウンサイジングに取り組むべきではないか。例えば日本の5ナンバー規格が定める、全長4.7m以下、全幅1.7m以下を一つの目安に。思い出して欲しい。日本は年間2万5000台近くを売りさばく、ミニにとって重要な市場なのだ。

人がミニを愛する理由は十人十色。だから賛否両論

あるだろうが、「ミニ」を名乗る以上、3ドアハッチバックはこれ以上大きくなって欲しくないと思う。と同時に、乗降性を含めて、実用に耐える広い後席を実現して欲しいとも感じている。これまでのBMWミニの美点はそのままだに、コンパクトなボディに4人が但し書き抜きで快適に乗れる空間を確保したミニ。2シリーズとプラットフォームの共用化が前提と思われるだけに、BMWにとってこれは考慮に値するテーマではあるまいか。

未来の“スモール・ミニ”のあるべき姿は、今からおおよそ60年まえに生まれたクラシック・ミニにある、と言ったらミュンヘンの有能なるBMW技術陣はなんと答えるだろう。あるいは問うべき先は、同社のマーケティング部門なのかもしれない——。



新型クロスオーバーと同時に、BMWミニ初のハイブリッドモデル「ミニ・クーバーS EクロスオーバーALL4」をラインアップに追加すると発表した。136psと220Nmを発揮する3気筒1.5ℓガソリンエンジンに、88ps&165Nmのモーターを組み合わせた4WDモデルである。トランスミッションは6速AT。ガソリンエンジンが前輪を、モーターが後輪を駆動する。悪路での走破性、停止状態からの加速、高速走行時の安定した動力伝達を謳う。手前はミニE。



クーバーS E ALL4の最高スピードは125km/h。モーターのみの純EVとして最長約40kmの航続距離がある。後席下に容量7.6kWhのリチウムイオン電池が収納されており、200V電源により空の状態から約3時間で満充電となる。価格は479万円。なお、ディーゼル3モデルの価格はクーバーDが386万円、クーバーD ALL4が414万円、クーバーSD ALL4が483万円。2017年5月31日発表のJCWは556万円、同年7月6日発表のクーバーS E ALL4は479万円。



日本仕様のクロスオーバーはクーバーD、クーバーD ALL4、クーバーSD ALL4、クーバーS E ALL4、JCWの5モデル。クーバーDの外寸は全長：4315mm、全幅：1820mm、全高：1595mm。ホイールベースは2670mm。もはや出先でタワーパーキングには入れない。ちなみにクーバーSD ALL4の車重は1630kgに達する。写真は4気筒ガソリンエンジンを搭載した英国仕様のクーバーS。

■日本における外国メーカー車モデル別新車登録台数順位の推移（暦年）2003年～2016年

|       |      | 1位        | 2位        | 3位        |
|-------|------|-----------|-----------|-----------|
| 2016年 | ブランド | BMW ミニ    | フォルクスワーゲン | メルセデス・ベンツ |
|       | モデル  | ミニ        | ゴルフ       | Cクラス      |
|       | 台数   | 24,548    | 22,802    | 17,760    |
| 2015年 | ブランド | フォルクスワーゲン | BMW ミニ    | メルセデス・ベンツ |
|       | モデル  | ゴルフ       | ミニ        | Cクラス      |
|       | 台数   | 25,635    | 21,083    | 21,031    |
| 2014年 | ブランド | フォルクスワーゲン | BMW ミニ    | メルセデス・ベンツ |
|       | モデル  | ゴルフ       | ミニ        | Cクラス      |
|       | 台数   | 31,410    | 17,596    | 15,867    |
| 2013年 | ブランド | フォルクスワーゲン | BMW       | BMW ミニ    |
|       | モデル  | ゴルフ       | 3 シリーズ    | ミニ        |
|       | 台数   | 23,858    | 18,739    | 16,982    |
| 2012年 | ブランド | フォルクスワーゲン | BMW ミニ    | メルセデス・ベンツ |
|       | モデル  | ゴルフ       | ミニ        | Cクラス      |
|       | 台数   | 22,252    | 16,212    | 15,479    |
| 2011年 | ブランド | フォルクスワーゲン | フォルクスワーゲン | BMW ミニ    |
|       | モデル  | ゴルフ       | ポロ        | ミニ        |
|       | 台数   | 26,125    | 15,171    | 14,350    |
| 2010年 | ブランド | フォルクスワーゲン | フォルクスワーゲン | BMW       |
|       | モデル  | ゴルフ       | ポロ        | 3 シリーズ    |
|       | 台数   | 26,075    | 14,507    | 11,664    |
| 2009年 | ブランド | フォルクスワーゲン | BMW       | BMW ミニ    |
|       | モデル  | ゴルフ       | 3 シリーズ    | ミニ        |
|       | 台数   | 21,413    | 14,042    | 11,002    |
| 2008年 | ブランド | フォルクスワーゲン | BMW       | メルセデス・ベンツ |
|       | モデル  | ゴルフ       | 3 シリーズ    | C クラス     |
|       | 台数   | 23,280    | 17,809    | 14,427    |
| 2007年 | ブランド | フォルクスワーゲン | BMW       | BMW ミニ    |
|       | モデル  | ゴルフ       | 3 シリーズ    | ミニ        |
|       | 台数   | 25,392    | 23,330    | 14,013    |
| 2006年 | ブランド | フォルクスワーゲン | BMW       | BMW ミニ    |
|       | モデル  | ゴルフ       | 3 シリーズ    | ミニ        |
|       | 台数   | 23,621    | 22,789    | 13,184    |
| 2005年 | ブランド | フォルクスワーゲン | BMW       | BMW ミニ    |
|       | モデル  | ゴルフ       | 3 シリーズ    | ミニ        |
|       | 台数   | 27,400    | 18,701    | 13,602    |
| 2004年 | ブランド | フォルクスワーゲン | BMW       | メルセデス・ベンツ |
|       | モデル  | ゴルフ       | 3 シリーズ    | E クラス     |
|       | 台数   | 26,218    | 17,589    | 13,187    |
| 2003年 | ブランド | フォルクスワーゲン | BMW       | フォルクスワーゲン |
|       | モデル  | ゴルフ       | 3 シリーズ    | ポロ        |
|       | 台数   | 21,162    | 21,009    | 13,825    |

（資料提供：ビー・エム・ダブリュー株式会社）

■参考文献

BMW MINI – An Enthusiast’s Guide by Sophie Williamson-Stothert The Crowood Press 2016  
AUTOCAR COLLECTION NEW MINI Haynes Publishing 2008  
GRAND PRIX SHOWDOWN! by Christopher Hilton Patrick Stephens LTD. 1992  
GRAND PRIX1 by Mike Lang Haynes Publishing 1981  
COOPER by Mike Lawrence Sutton Publishing 1999  
『ミニの至福』御堀直嗣 河出書房新社 2014  
ほか

おわりに

あとがきに代えて、ミニにまつわる個人的な述懐を述べることをお許しください。

すべての始まりは1960年代も終わりのころ、私が都内の公立中学に通っていたころでした。通学路の途中に1台のミニ・クーパーがいつも停まっていたのです。ブリティッシュ・グリーンで、ルーフが白という典型的なカラーリングでね。今思えば、Mk IIシリーズの最新型だったのでしょうか。その姿は今でも鮮烈に目に焼き付いています。地を這うように低い車高。ボディの四隅に踏ん張ったタイヤ。機能第一主義の“コクピット”——どれもが、なんの知識もないただのクルマ好き少年だった私に強烈なインパクトを及ぼしたのでした。全身から非日常的なオーラを発散していた。「これがあのミニなのか」と毎日ほれほれ眺めたものです。まだ英国が世界に冠たる自動車王国の時代、私とミニの不思議な関係はこうして始まりました。

それから10年ほどのち、私は大学の卒業旅行の行き先に英国を選びました。ミニの生まれ故郷です。彼の地に着いた私は無謀にもロンドンをクルマで走りたいという気持ちを抑えきれず、レンタカー屋に赴きます。「一番安い車種を」という希望に応じて目の前に表れたのがグリーンのミニ。ごくベーシックなモデルでしたが、走りは活発でね。夢中で走りました。読者諸氏もご存じのように、ロンドンの街路は複雑に入り組んでいて、私はたちまち迷子になりました。それでもなんとか無事に返却できたのは、ミニのコンパクトなサイズと良好な取り回しのおかげ。ミニへのシンパシーが定着したのはこのときでした。

「アイハラさん、どの章からでも読める、写真を満載したBMWミニの本を書いてみませんか」三樹書房の小林謙一氏からそんな声が掛かったのは2016年のこと。つくづく自分はミニに縁があるのだな、と思ったものです。喜び勇んで執筆に取りかかった私ですが、まもなくこのクルマの奥深い世界を思い知らされることになります。BMWミニが愛される理由は人により様々。このクルマのオーナーが10人集まれば、10通りの魅力を聞けるに違いありません。しかも、誕生してからわずか16年しか経過していないというのに、モデルの数は急速に増えていき、それに伴いこのクルマに対する見方も多様化の一途を辿りつつあります。

私は執筆に当たり、可能な限り時系列に沿い、公平に各モデルを取り上げるよう心がけたつもりですが、書き上がった原稿を今見ると、やはり自分の興味を反映した章立てになってしまいました。「このモデルをもっと詳しく紹介して欲しかった」、そう思われる読者もたくさんいらっしゃるでしょう。お気に入りのモデルをさらに深く探索するのに、本書が手掛かりになればと祈るばかりです。

ビー・エム・ダブリュー株式会社の田中誠司氏、前田雅彦氏、野沢春樹氏からは、貴重な資料と画像の提供を受けました。本書が日の目をみることでできたのは各氏の協力の賜、この場を借りて厚く御礼申し上げます。また前出の小林氏を始め、三樹書房編集室の山田国光氏、中島匡子氏にも御礼申し上げます。そしてなにより、本書を手にくださった読者の皆さまに心から御礼申し上げます。

相原 俊樹



相原 俊樹 (あいはら・としき)

東京・新宿区に生まれる。中央大学法学部法律学科卒業後、外資企業に約30年在職、その間に海外生活を経験。在職中から翻訳を始め、1993年にデビュー作『死のレース』刊行、次いで1996年に『アメリカ車の100年』を刊行。2006年にフルタイムの翻訳家として独立。『アストン・マーティン』、『コヴェット』、ヴェンデリン・ヴィーデキング著『逆転の経営戦略』を始めとして(株)二玄社より単行本を刊行。

現在は月刊の自動車専門誌にて翻訳記事を執筆。翻訳物は読みにくいという通説を一掃する文体で、新風を送り込む。本書は筆者初の書き下ろし長編。



## BMWミニの世界

ドイツが受け継ぐ英国の伝統

著 者 相原俊樹

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 1-30

TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Toshiki Aihara/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はいち早く小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します