JAGUAR

宝島めぐり
XE 300スポーツとProject 8が
火山島シチリアを駆け抜ける

スリルの科学
興奮とスリルを生み出す理論と
実践についてクリエイターに聞く

革命のシンボル
モビリティの進化で自動運転の
I-PACEがまもなく登場?

THE JAGUAR
ISSUE 05, 2018

退屈に、牙をむく。
エヴァ・グリーンの群れない美学

JAGUAR STANCE

SHAPE YOUR REALITY

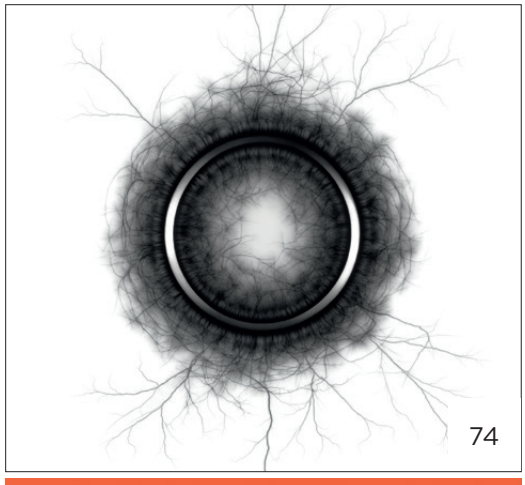
THE ART OF PERFORMANCE

JAGUAR

The Jaguar

05/2018

42



74

64

36

20

50

写真：REBECCA MILLER, JOHN WYCHERLEY, SEAN O´CONNELL, BRYN MUSSELWHITE, MAL CREASE, MARIO WAGNER　表紙イメージ：REBECCA MILLER

06 **今号に寄せて**
ジャガーはなぜ特別な存在なのか。
目に見えない資質について同社CCOの
フェリックス・ブロイティガムが語る。

10 **ジャガー最新情報**
デザイン界とテクノロジー界からお届けする
最も革新的でファッショナブルなニュース。

20 **興奮をもたらす走り**
XE 300スポーツとXE SV Project 8。
2台のマシンがシチリアでサウンドを轟かす。

32 **真に望ましいサルーン**
ジャガーの最新モデル、XEとXFの
特別エディション「300スポーツ」を披露。

36 **サーキットのマスター**
難攻不落のニュルブルクリンク北コースで、新記録
を樹立。実現させたメンバーに、その秘話を聞く。

42 **グリーンに輝く部屋**
剥製収集の趣味から英語の発音練習まで、
仏俳優エヴァ・グリーンの素顔にフォーカス。

50 **ロボットタクシー**
自動運転タクシーの実現が近づいている。
そのタクシーは、I-PACEかもしれない。

54 **ガールパワー**
サウジアラビアで女性の自動車運転が
解禁された。モータースポーツを愛する同国女性
の喜びを届ける。

58 **スリルのライセンス**
「スリル」を客観的に測ったり
デザインしたりする方法があるとしたら？
3人のクリエイターが独自の思考をシェア。

64 **Vマックス**
電動ボートが世界最速記録を樹立するために
必要なチーム、技術、環境とは？

70 **電気のトルネード**
ジャガーの新しい完全電気自動車レース
シリーズに2人の車ファンが参加する理由。

74 **火花が飛ぶとき**
電気を使ってユニークな芸術写真を
生み出すジュエリー職人の技について。

78 **反逆の美学**
ダラス・キャンベルが不調和の進化と
その重要性について考察する。

編集長 **David Barnwell**
シニア・エディター **Sachin Rao**
シニア・アートディレクター **Dan Delaney**
クリエイティブディレクター **Michael Darling**
デザイナー **Thomas Saible**
写真編集者 **Elina Gathof**
プロダクションディレクター **Marie Bressem**
アカウントディレクター **Nadja Göricke**
ビジネスディレクター **Moray McLaren**
アカウントマネージャー **Adrianna Juraszek**
マーケットマネージャー **Hannah McDonald**
MD プロダクションユニット
Dr. Markus Schönmann

ジャガーの本誌担当者：
マーケティング・コミュニケーションズ
シニア・マネージャー **Matt Dunnakey**
マーケティング・コミュニケーションズ
マネージャー **Hannah Dixon**
広告のお問い合わせ先：
Katherine Galligan
Katherine@metropolist.co.uk
00 44 207 887 6146
Vishal Raghuvanshi
Vishal@metropolist.co.uk
00 44 207 887 6147

発行人：
Spark44 Ltd, The White Collar Factory,
1 Old Street Yard, London EC1Y 8AF,
UK on behalf of Jaguar, Abbey Road,
Whitley, Coventry CV3 4LF, UK.

Copyright Spark44 2018. All rights reserved.

発行人の書面による許可を得ずに、無断で本誌全体または一部を転載することを禁じます。本誌に記載の意見は著者のものであり、JAGUAR の見解ではありません。内容の正確さには万全を期していますが、本誌に記載された仕様、機能、装備は変更されることがあり、また国によって異なる場合があります。利用に制約がある映画や写真の掲載にあたっては、必要な許可をすべて取得しています。本誌の内容は掲載時点のものです。車種についての詳細は、お近くのジャガー正規ディーラーにお問い合わせください。公道上また公道以外では、運転者の責任で安全運転にご留意ください。本誌は記事、写真、イラストの自由投稿を受けておらず、それらに対する責任を一切負いません。

ご質問やご意見はeメールでお寄せください：
TheJaguar@Spark44.com

The Foreword

ジャガーはいかにしてほかと一線を画しているのか。
最高商務責任者（CCO）の**フェリックス・ブロイティガム**が
偉大なるストーリーの背景にある、秘密の原動力を探る。

偉大なストーリーには、偉大なる始まりが付きものです。ジャガーの物語は若干21歳だったサー・ウィリアム・ライオンズがスワロー・サイドカー社を創立したとき、96年前に書き始められました。以来、SSジャガー2.5リッターサルーンからル・マン24時間レースを制したD-TYPE、究極のラグジュアリーサルーンであるXJまで、その物語は常に先駆的かつ大胆であり続けています。私たちはクラストップのデザインとエンジニアリングだけでなく、際立つ個性をも備えた車を生み出してきました。既成概念にとらわれず、他にはない独創的な製品を創り出そうとする意欲はジャガーのDNAに組み込まれ、現在に至るまで途切れることのない我々の誇りです。

今号では、ジャガーの新しいマーケティングキャンペーンで主役を務めているフランス人俳優のエヴァ・グリーンにインタビューしています（42ページ）。ボンドガールを演じた彼女は、ミステリアスな役どころ、風変わりな趣味、独特のファッションセンスなど多くの意味で突出している存在です。宇宙飛行士としての訓練や、ロードムービーで共演するパートナーなどについて示唆に富んだインタビューをお楽しみください。

著名なモータージャーナリストであるヘンリー・キャッチポールがその魅力を解き明かすのは、2台の印象的なジャガー、XE 300スポーツとスペシャルビークルオペレーションズ部門（SVO）のProject 8（20ページ）です。彼はシチリアにある世界最高のドライブルートの一つで、公道とサーキットの両方で卓越した走りを実現したこれら2台の車を駆り、パフォーマンスを満喫しています。一方、ジャガーの製品はすべて、感性を刺激するようつくられていますが、この信念を共有するのがスリルを生み出すクリエイターたちです。F1サーキットのデザイナー、ヘルマン・ティルケや、スキーコース設計者のベルンハルト・ルッシによる偉業については58ページをご覧ください。

慣習に挑むのは、私たちが常に胸おどる未来を形作るために地平線の彼方を見ていることの証であり、ピュアEVへの投資もこの信条の体現にほかなりません。今年のはじめには、世界初となる完全電気自動車のパフォーマンスSUV、I-PACEを披露しました。70ページではI-PACEによるジャガーの新しい国際レース「eTROPHY」に参加する最初のチームを紹介しています。また、自動運転のタクシー配車サービス、ウェイモ（Waymo）との提携（50ページ）では、I-PACEが未来のモビリティをいかに再定義しようとしているかに気付かれることでしょう。しかし物語の結末は、まだ遠い未来の話。長い道のりにご参加いただいていることに、感謝いたします。今号もどうぞお楽しみください！

フェリックス・ブロイティガム
ジャガー最高商務責任者（CCO）

JAGUAR サービスセンター

人生には妥協がつきもの。
でも、ジャガーには必要ない。

妥協なきパフォーマンスのための、優れたサービス。

車両診断やメンテナンスからアクセサリーの装着まで、お客様それぞれのジャガーに必要なものを、誰よりも熟知しているのがジャガー正規ディーラーです。あなたの愛車がいつも最高のパフォーマンスを発揮するために、高度な専門教育を積んだサービススタッフが、熟練のケアとメンテナンスをお届けします。

お問い合わせは、お気軽にジャガー正規ディーラーへ。ジャガーの毎日を安心してお楽しみいただくための、さまざまなサービスをご用意しています。

THE ART OF PERFORMANCE

MADE IN BRITAIN

The Pioneers Of High Resolution Audio

EXPERIENCE SOUND
ON THE MOVE
LIKE NEVER BEFORE
We are the pioneers of high resolution audio and proud partners with Jaguar Land Rover. Our shared passion for quality, luxury and innovation drives us to create the most immersive sound whilst on the move. The twists, the turns and the rhythm of the road ahead. Each album, every song, in authentic and exceptional detail.
meridian-audio.com
MERIDIAN

The Curve

2018年 冬 ニュース

ジャガー情報はもちろん、デザイン、スタイル、テクノロジー、
イノベーションの世界から最新情報をまとめてお届けしよう。

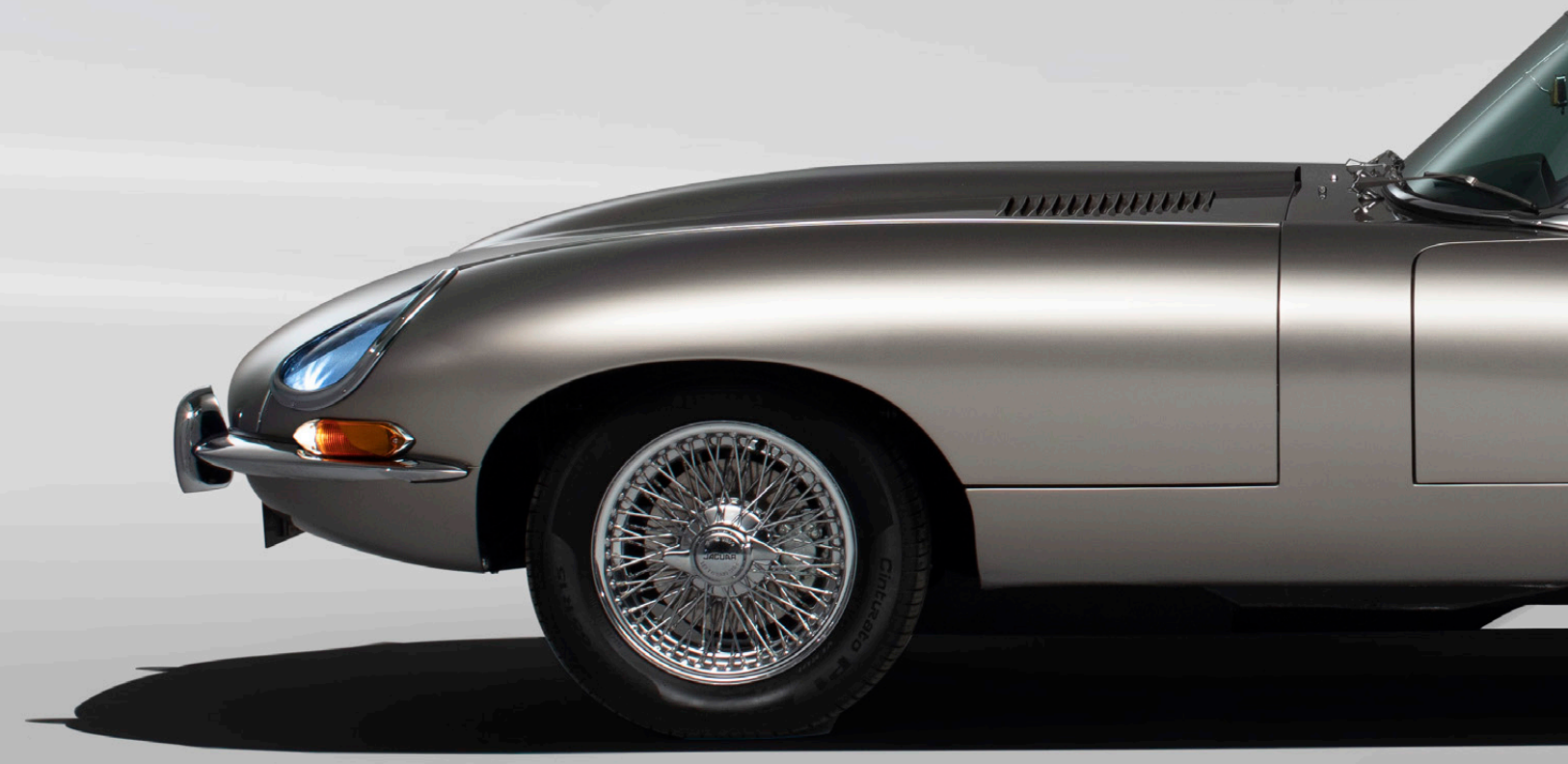
E-TYPE ゼロ

バック・トゥ・ザ・フューチャー

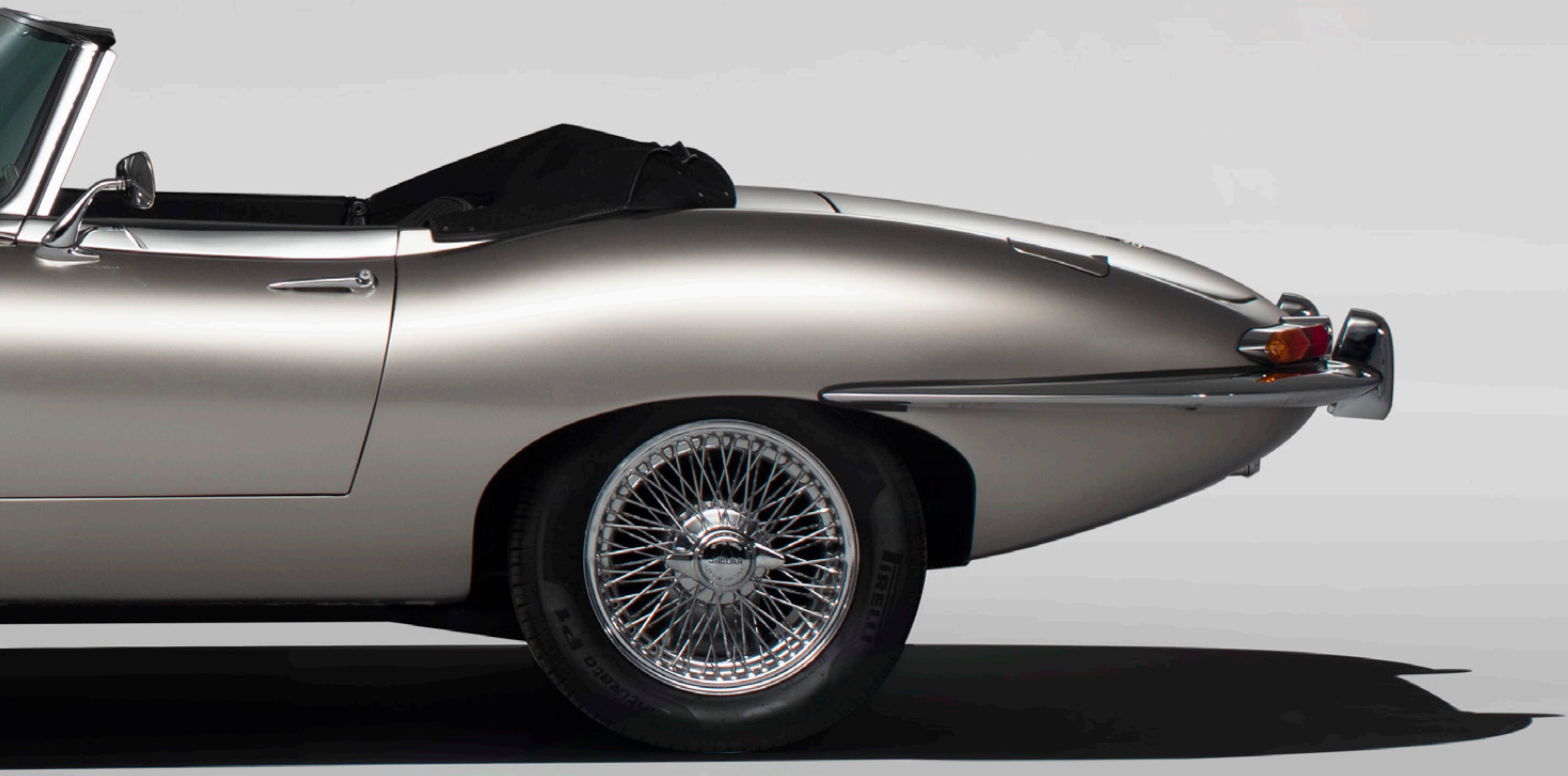
2017年にコンセプトカーとしてデビューしたピュア EVのE-TYPEゼロは、2019年3月から本格生産に入る予定だ。すでにレストアプロジェクトのE-TYPE REBORNで世界中から称賛されているジャガー・クラシックが、今度は英国コヴェントリーにあるクラシックワークスの工場から、完全に未来型にレストアされたE-TYPEを提供する。テクノロジーに精通したクラシックカーファンをはじめ、魅力ある革新的な車両に対して、効率性や信頼性、不朽のデザインを求めるドライバーたちの注目を集めるに違いない。

E-TYPEゼロは、このモデルの祖先であるオリジナルと一見似ているように見えるが、ボンネットの下はすべてが変わっている。E-TYPEの由緒ある直列6気筒 XKエンジンは特別に開発された出力220kWの電動モーターに置き換わり、後輪に動力を送る。さらに0-100km/h加速5.5秒を実現し、一晩で充電できる40kWhバッテリーの航続距離は約270キロ（正式な数値は生産開始後に確定）になる。リチウムイオンバッテリーパックは取り外されたガソリンエンジンおよび変速機とほぼ同じ重量と寸法なので、E-TYPEゼロの基本構造は同じままだ。過ぎし日と同じように、ハンドリングも乗り心地も変わらない。実際、電動パワートレイン、効率性の高いLEDヘッドライト、オプションで用意されているダッシュボードの変更（中央のタッチスクリーンが特徴）を除けば、E-TYPEゼロは大部分がオリジナルのまま。そしてオーナーが、オリジナルE-TYPEが活躍した当時へのタイムトラベルを望んだ場合は、いつでもガソリン車として一新できる。まさに過去、現在、未来を生きる、真のクラシックカーと言えるだろう。

E-TYPEゼロのご購入、所有されているE-TYPEの電動化（ジャガー クラシックワークスで行います）については、専門チームにご連絡ください。
電話：+44 (0)20 3601 1255、eメール：zero@jaguarlandrover.com （いずれも英語対応）

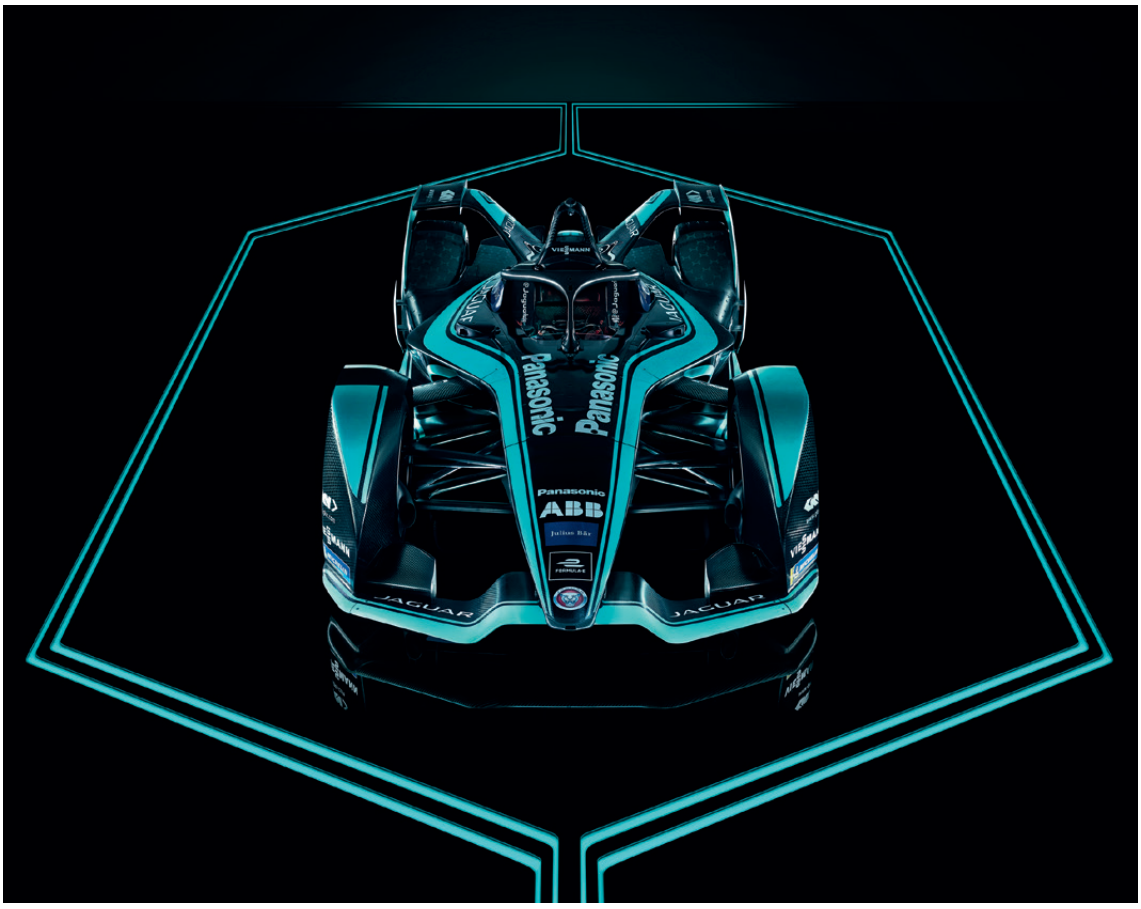


写真：DAVID SHEPHERD



The Curve

2018年 冬 ニュース



モータースポーツ

新鮮なエネルギーを投与する

第5シーズンを迎える電気自動車の公道レースシリーズ、フォーミュラEは、世界における石油の中心地にピットストップし、電気自動車の未来像を披露する。開幕戦がサウジアラビア王国の首都リヤドで開催されることは、「ABB FIAフォーミュラE選手権の次なるステップとして完璧」だと、eプリの創設者でCEOのアレハンドロ・アガグは語る。

来る12月、世界最高の完全電気自動車がリヤドのつややかな摩天楼を縫い、美しいディルイーヤの幅広い道を駆け抜ける。その中に、パナソニックジャガーレーシングの次世代マシンであるジャガーの新型I-TYPE 3の姿も見られるはずだ。マクラーレン・アプライド・テクノロジーズ製の最先端バッテリーパックが実現する最大335馬力の推進力を備えたI-TYPE 3は、パナソニックジャガーレーシングにとってこれまでで最高のモデルになる見込み。チームドライバーのネルソン・ピケJr.とミッチ・エバンスは、さらなるパワー、効率性、航続距離を備えたI-TYPE 3で、表彰台を目指すことになる。

リヤドで開幕戦を行うことは、サウジアラビアのスポーツ庁とサウジアラビア・モータースポーツ連盟との契約に基づいている。「我が国の歴史上初めて、首都の路上でワールドクラスのレースを見ることができる」と歓迎するのはアブドルアジズ王子。おそらく地元のエンスージアストを刺激して、ピュアEVの利点を検討させることになるだろう。

フォーミュラE第5シーズンのカレンダー、チームとドライバー情報、レース結果などは右記サイトで：fiaformulae.com（英語のみ）

写真：LAIF/MICHAEL RUNKEL/ROBERTHARDING

フォーミュラEは
世界の**石油生産の**
中心地であるリヤドで
電動レースこそ未来だと
高らかに宣言する。

The Curve

2018年 冬 ニュース

ギア

飛ぶように波に乗る

水の上を歩けたらいいのにと思ったことはあるだろうか。今、それに近いことができるようになった。世界で最も先進的な水中翼バイク「Manta5」を紹介しよう。乗り方はジェットスキーのようだが、電動アシスト付きのペダルを漕いで前進するので波立つうねりのなか、水を切って進んでいけるのだ。

ニュージーランドの企業がデザインしたこのバイクのフレーム部分は航空機級の軽量アルミニウム製で、水中翼には炭素繊維が使用されている。そのため、重量はわずか22キログラムで、海岸まで肩に担いで運ぶことができる。ひとたび水に入ると、ペダルを漕ぎ始めて数秒後には十分なパワーを得て、水上をスイスイと移動できる。最高時速は14キロだ。これを実現するのは400Wの電動バイクモーターで、充電式の防水リチウムイオンバッテリーが搭載されている。

人間工学を考慮した流麗なデザインのManta5は輸送も簡単。車のトランクに積載可能なので、走行に適切な水辺なら、どこへでも持っていける。海への旅行も次回はさらに楽しくなるだろう。

このジャケットは
最高の車がそうである
ように、機能美を追求
している。

アーバンライフ

エメラルドに輝く都

ドイツ国内では、ベルリンが長らく流行のバーやスタートアップ企業の拠点となり文化首都としての地位を確立しているが、別の街が注目の最前線に躍り出た。英国発のグローバル情報誌『モノクル（MONOCLE）』が今年の「世界一住みやすい都市ランキング」トップにミュンヘンを選出したのだ。「優れたインフラ」「好景気に沸く経済」「自然に近接し、文化を尊重」という点が評価された。

バイエルン地方にあるミュンヘンをいっそう優れた場所にしているのは、じつは環境面での実績だ。環境改善に取り組む団体のうち、最も古いものの一つに1990年に地元住民数名が設立したグリーンシティ協会がある。現在、1,500人近いボランティアが賛同し、よりグリーンで楽しいライフスタイルを力強く推進。グリーン事業への取り組みを支援している。例えば街中で重い荷物を運ぶときに最長3日間借りられる大型の電動アシストカーゴバイク「ルイ」の導入や、ミュンヘンの目抜き通りであるレオポルド通りとルートヴィヒ通りを歩行者天国にして20万人以上が参加する毎年恒例「ストリートライフ・フェスティバル」の主催など、多岐にわたる。

環境活動の最前線には、もっと別のストーリーもある。タクシーにジャガーのピュアEV、I-PACEが10台採用され、ドイツでもワースト10に入るミュンヘン全体のCO2排出量を低減するのに貢献するのだ。新しいグリーンタクシーは市から補助を受け、ガソリンやディーゼル車のタクシーより料金が1キロメートル当たり20セント安くなる。住みやすさだけではなく、ミュンヘンを環境に配慮したドイツーの都市にしようという野望の一環だ。

スタイル

気概に満ちたジャケット

英国の高級ファクトリーブランドであるプライベートホワイト V.C.と、ジャガーが協同し、ドライビングジャケットを開発。ジャガーからはデザイナーのイアン・カラムとウェイン・バージェスが加わった。すべての商品を100年の歴史を誇るマンチェスターの工場で製作するプライベートホワイト V.C.。使用するのは、英国で織られた生地だ。

その高機能素材をあくまでもエレガントに裁断し、細心の注意を払ってデザインした究極のカーコートである。安全に物を入れられるポケットが付けられ、表地には完全防水・防風の綿素材であるベンタイルを使用。スイスのriri製2ウェイファスナーとともに最大限の快適さが追求されている。着脱可能な100%ウールフランネルジレはファスナーで取り付けるタイプで、全シーズン対応。快適なジレは単独で重ね着として使用でき、ジャケットは夏のにわか雨でも活躍する。より寒い季節には2つ重ね着すれば暖かい。ポケットは8つあり、多用途性はこの上ない。

ジャケットは数量限定。1点ずつラベルに手書きで番号が書かれ、真のコレクターズアイテムとなっている。お求めは下記サイトで。価格は595ポンド、サイズは6種類用意がある。 ***shop.jaguar.com***.

The Curve

2018年 冬 ニュース

ミュージック

デュアとの電気的なデュエット

チャート1位の記録を持つポップ・プリンセス、デュア・リパがジャガーとのコラボレーションでノリの良い新曲「Want To」の特別バージョンを制作した。

デュア・リパは、23歳にしてすでに2曲が英国シングルチャート1位を獲得している、ポップスとR＆Bのシンガーソングライターだ。今回はジャガーのパフォーマンスSUVで完全電気自動車のI-PACEを運転（ちなみに彼女の最初の車だ）。そしてスロットルパフォーマンスから回生ブレーキまで、I-PACEのセンサーが収集したいくつものデータ情報が、斬新なサウンドに加工され、リパのマスタートラックのユニークなリミックス制作に使用されるというコラボが実現した。リパはこのリミックスを、9月にアムステルダムで開催されたジャガーの特別ライブで披露。データを可視化させ、レーザー光線を駆使した見事なパフォーマンスを披露した彼女はこう語る。「今回のパートナーシップでは新たなレベルの刺激をクリエイトすることができたと思う。電気エネルギーで次世代を引っ張っていくのは悪くないわね」。

YouTube検索は「Dua Lipa x Jaguar」。***jointhepace.com/remix*** で自分だけのリミックスを作ろう。

電気エネルギーで
次世代を引っ張って
いくのは悪くないわね。

スポーツ

足元を最高に整える

ジョギングを楽しむ人も真剣にマラソンをする人も、要となるのは適切なシューズだ。健康づくりに取り組むにしても、まめやストレスは避けたいもの。そして現代では適切なシューズを選ぶことによって、もっと速く走ることさえ可能なのだ。例えばナイキのランニングシューズ「ナイキ ズーム ヴェイパーフライ 4%」は、超軽量で柔らかいフォームとカーブしたカーボンナイロンプレートを採用し、ランニングエコノミーを（ご想像通り）4パーセント向上する。このソールによって、ランナーはほかのシューズに比べてより効率的に足を運ぶことができる。生体力学的にサポートされるので、もうひと押しする力を得られるのだ。個人ベストを数秒縮めて、より速く、より遠くまで走ることが可能になるだろう。

写真：PASCAL SCHONLAU

最初に出会った車は決して忘れない

JAGUAR

ジャガージュニアライドオンカーをご存知ですか。実働するLEDライトと低ノイズタイヤを標準装備。
shop.jaguar.comでオンライン購入いただくか、もしくはお近くの販売店でお買い求めください。

The Curve

2018年 冬 ニュース

テクノロジー

心地よい新たな響き

ジャガーの最新モデルであるコンパクト SUVのE-PACEには、真に優れたインターネット接続環境を生み出すための新機能が満載だ。

Apple CarPlayとAndroid Autoが組み込まれたスマートフォンパックでは、携帯をUSBケーブルで車に接続するだけで、いつものアプリを車のタッチスクリーンから操作できるようになる。既存のインフォテインメントシステム、InControl Touch Proに統合された新しい「オンラインメディア」サービスでは、スマートフォンを使わずに音楽を楽しめる。音楽ストリーミングサービスのDeezerやTuneInのアカウントを車にリンクさせれば、オンラインメディアがクラウドサービスに接続し、保存されているコンテンツに直接アクセスする。つまり、車載パーソナルSIMまたはスマートフォンのテザリングで車がインターネットに接続している限り、どこにいても好きな音楽を聴くことができるということだ。

車載機能は道路の安全を確かめてからお使いください。
常に車を完全に制御できる状態にあることを確認してください。

自分だけのE-PACEをカスタマイズするにはこちらで：***jaguar.co.jp***

パフォーマンス

F-TYPEの特別エディション「チェッカーフラッグ」

F-TYPEは英国生まれの究極のスポーツカーだ。艶めきを感じさせる流れるようなラインがシャシーを包み込み、スリリングで直感的なパフォーマンスを実現。その走りはパワフルなエンジンを解き放つたび、迫力あるサウンドトラックに彩られる。そして今、よりスタイリッシュで価値あるF-TYPEの特別仕様車「チェッカーフラッグ」が登場した。ブラックコントラストルーフ、専用バッジを装着したスポーティなボディワーク、レッドブレーキキャリパーを装着した20インチ6スプリットスポークのグロスブラックダイヤモンドターンドアロイホイール、コントラストステッチを施したエボニーウィンザーレザーのインテリアなど、この特別エディションには人を振り向かせるような仕上げが随所に施されている。チェッカーフラッグにはF-TYPE R-Dynamicの仕様をベースにしたクーペまたはコンバーチブルの2種類があり、ボディカラーはカルデラレッド、フジホワイト、カルパチアングレーの3色、エンジンは4気筒インジニウムかV6スーパーチャージドのガソリンエンジンが用意されている。

F-TYPEチェッカーフラッグエディションの公式燃料消費量
L/100km、カッコ内はMPG：複合 7.9 (35.8)～10.2 (27.7)、CO_2排出量 179～242g/km。欧州公式試験結果。比較目的のみ。実際の数値は異なります。

JAGUAR GEAR - ACCESSORIES

自分らしさに、こだわる

ピュア EVの新型 I-PACEを純正アクセサリーでさらに磨きをかける。
それは、車をデザインしたジャガーだけがなせる技。

SUVの実用性をサポートする機能的なものから、美しさと上質さを際立たせる
スタイリッシュなものまで、デザイナーやエンジニア自らが手がけ、厳しい検査に合格した
アクセサリーだけを揃えています。あなただけの、理想のI-PACEを創り上げてください。

詳しくはこちら：www.jaguar.co.jp/ipacegear

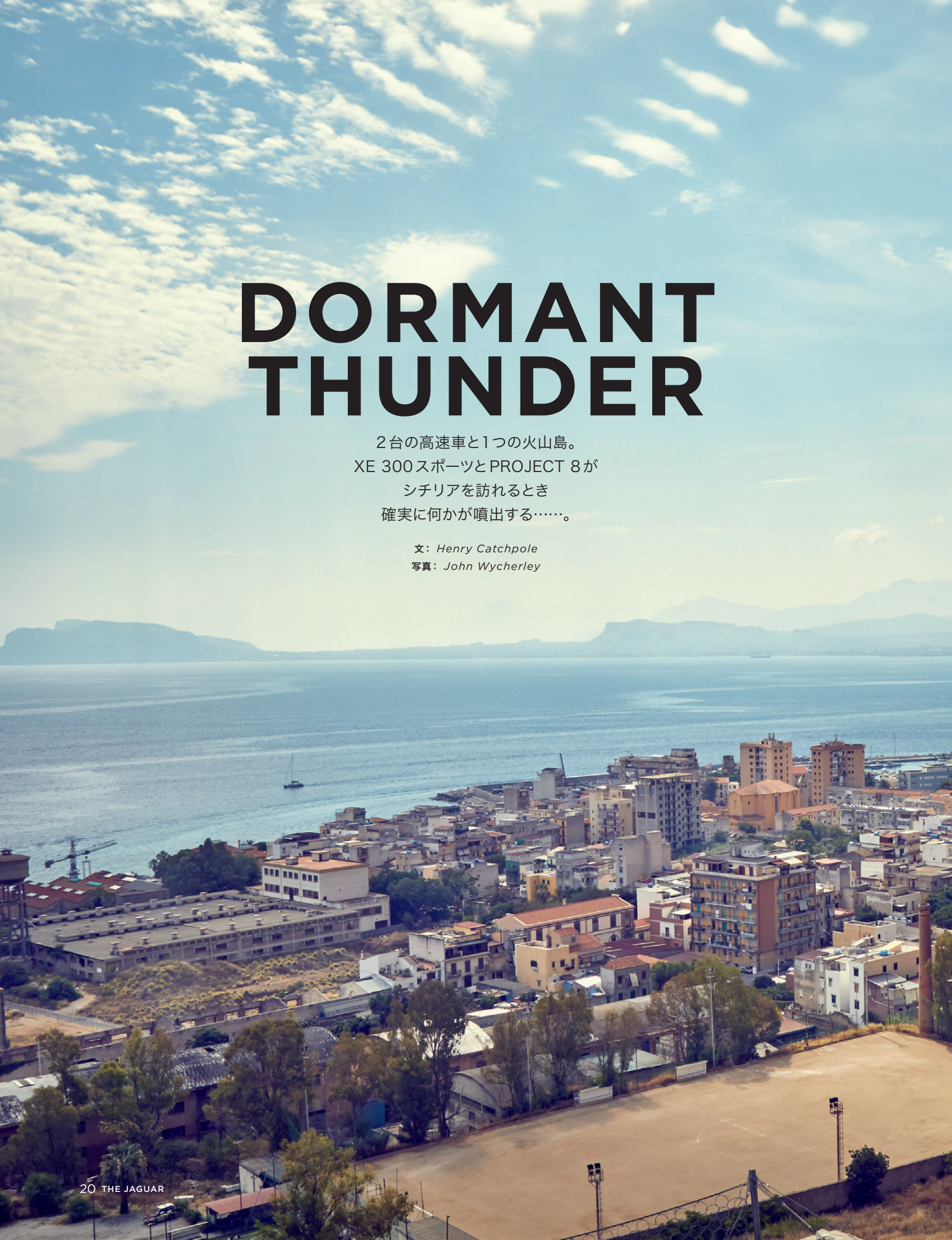
掲載写真のアクセサリーはホイールマウントサイクルキャリアとルーフクロスバーです。ルーフアンテナの上に荷物を載せると衛星信号の受信感度が低下し、
ナビゲーションシステムやラジオに影響を及ぼす場合があります。ルーフの最大積載重量を超えないようにご注意ください。

THE ART OF PERFORMANCE

DORMANT THUNDER

2台の高速車と1つの火山島。
XE 300スポーツとPROJECT 8が
シチリアを訪れるとき
確実に何かが噴出する……。

文：*Henry Catchpole*
写真：*John Wycherley*



PHB 990

「ジャガーの静かで落ち着いたインテリアの中だとラッシュアワーの混雑をよそに

繭に包まれているようだ」

ジャガー XE 300スポーツ
カルデラレッドに身を包んで
燃えているように見えるXE 300スポーツ。
パレルモ郊外の丘を走りながら
ジャーナリストのヘンリー・
キャッチボールは最高出力300PSの
サルーンに乗って満面の笑みを浮かべる。

それに遭遇しても、最初は見落としてしまっても仕方ない。二度目も然り。じっさい、二度あることは三度あるとも言う。しかし大きな亀裂や穴、そしてスピードハンプのように見えるが明らかに自然にできた隆起で盛り上がった騒々しい舗装道路を15分も走れば、のんびりした私でもさすがにこうした欠陥はシチリアの道路事情なのだと思わざるを得ない。暴風に荒れる波がメドゥーサによって石にされたかのように見える場所もある。

しかしながら、こうして目にしている様子と体感には、戸惑うほどの開きがある。今向かっている地盤沈下の激しい地域を例にとろう。走行ペースを落とさず、アクセルを弱めることもしないので、凸凹がくればガクンと揺れることを本能的に予想する。いわば衝撃への身構えだ。ところが、XE 300スポーツで路上の穴を走り過ぎても、ほとんど揺れもしない。まったく驚きだ。

手から伝わる振動も、背中への不快な圧迫もなく、車輪がアップダウンしてサスペンションが衝撃を吸収する際にダダンという音がかろうじてある程度だ。この現象は何度も繰り返され、ダダンという音は絶え間なく続く。有名DJのデヴィッド・ゲッタなら、この不規則なビートをサンプリングしてイビサ島のクラブで1週間は回せるほどだ。やがては、目前の悪路にひるむことなくいられるようになる。

今走っているのは、シチリア島北部の都市パレルモと東海岸の都市カターニアの間のどこか。今朝早くに出発したのだが、南イタリアのラッシュアワーという大混乱に突入してしまった。しかしジャガーの静かで落ち着いたインテリアの中でデジタルダッシュボードとイエローステッチのステアリングホイールを前にして座っていると、混雑をよそに、繭に包まれているような居心地の良さを感じる。周囲ではほかの車が車線変更し、お互いにピッタリとくっついて走っている。それはまるで没入型の映画を見ているようだった。この土地を走る車のほとんどが車体に戦いの傷を負っているように見えるのも無理はない。もっとも方向指示器は交換したての新品だとは思うが。

XE 300スポーツを無傷に保ち、ミラーを完全に装備したままにしておきたいので、街の外へと向かう。丘を走ると景色はアパート群からカシ、モミ、オリーブの木が並ぶ林に変わる。ここではパレルモの混雑とは打っ →

て変わり、交通はまばらで、はるかに楽にドライブができる。XE 300スポーツというモデル名の由来と、この車の性質を理解するために、かつて暗号学校があったブレッチリー・パークまでわざわざ行く必要はない。300はインジニウム2.0リッターガソリンエンジンが生み出す最高出力300PSを意味し、スポーツはサスペンション設定の特長を示す。実にシンプルだ。だが、このXEの興味深い点は「スポーツ」の解釈にある。実際のところシチリアのひどい路面ではスポーツサスペンションを搭載した多くの車が落ち着かなくなるだろう。ひどい走りになる車両もあるはずだ。しかし、300スポーツは違う。

「スポーティ」がそのまま快適であること、あるいは屈強であることを意味する必要はない。スピードと乗り心地の硬さは往々にして同一視されがちだが、視界がぶれるようなでこぼこの道の運転でスピードを感じたとしてもそれは錯覚で、たいていは速く走っていない。そんな悪路ではタイヤをできるだけ道路に接した状態に保ちたいものだが、平らでない道路の場合、サスペンションをたっぷりとしならせ、十分なたわみでスプリングを制御する走行をしていくことが理想的だ。XE 300スポーツはこの点に長けている。

イズネッロ近くの山の中では、旅の仲間がこのサルーンで良かったと心底思えてくる。道に合わせてダイナミックモードに変える。ステアリングは正確で、重みもよく、動きは滑らかだ。手に負えない反動はなく、曲がりくねったシチリアの道路の上反りやゆがみに対処するときでも、車と格闘する感覚はない。正確な位置取りも簡単で、車体姿勢制御も素晴らしい。XE 300スポーツは整備されていない道路を実に楽しく走れる車、つまりあらゆる道路に対応できるパフォーマンスカーなのだ。

スイッチバックが続く道にさしかかる。十分な傾きを持てるので、各コーナーに向けて車の質量を使った対応をしていけばいい。これはこの車を運転するもう一つの楽しみでもある。バランス状態を素早く検知し、それに沿って重心を移動させる能力である。コーナーの中間をギリギリに走るには、少しブレーキを使ってノーズに負荷をかけるか、アクセルを弱めるといい。質量の移行を理解して制御するのは、滑らかな高速走行の大いなる喜びの一つだ。でこぼこ道でも慎重になりすぎない車だからこそ味わえる刺激、である。

山道を登っていると次々にコーナーが現れるので、XE 300スポーツのトルクベクタリングを試す機会もたくさんある。今走っているのは、1906年から1977年までの間に開催された有名な公道自動車レース、タルガ・フローリオで使われた道だ。レースのことに思いを馳せると圧倒される。険しい山の地形を何時間も全速力で走るのは、困難を極めたに違いないからだ。計61回開催された同レースでは7つのコースが使用され、最小コースであるピッコロ（イタリア語で「小さい」という意味）サーキットでさえコーナーが800箇所以上という驚くべきコースなのである。ちなみに、ニュルブルクリンクの恐ろしい北コースでも、そのコーナー数はわずか75ほどだ。

興奮を存分に味わった後は、朝遅い時間のコーヒーとジェラートがふさわしい。そこでイズネッロの中心街を示す標識に従って進む。気が付くと中世を思わせる石畳の狭い道が入り組む丘の町に、すっかり入り込んでいる。頭上のバルコニーでは洗濯物がはためき、鉄の欄干が暖色の壁に芸術的な影を落とす。建物はどれも背が高く、まるで周囲の見事な山並みを切り取る額縁のようだ。

だが私は周囲にはほとんど気を向けることなく、迷路のような通りを縫うように進むため運転に集中しようとしている。ほかの車がいなければ歩行者専用区域だと思っただろう。道幅があまりにも狭いからだ。壁のくぼみに寄せてほかの車をかわすのだが、XEのオプションである360度カメラに感謝したのは一度だけではない。別々の方向から車が3台近付いてきたときは、「丘の町の大混乱！」とでも題されたゲーム番組に出場し、この私が勝利しようとしているのだという考えがよぎったほどだ。

何とか無傷で生き残り、小さな店の側に止める。店では年老いた紳士が昔ながらのステンレススチール製コーヒーメーカーを使って、黒く濃い液体を極小のカップに落とし、私に差し出す。完璧だ。ところで一言忠告を。カプチーノやカフェラテが好きなら朝早くに注文する必要がある。イタリア人は午前半ばを過ぎてからコーヒーにミルクを入れるとしかめっ面になる。場所によっては単純にオーダーを断られると聞いた。乳製品 →

「XE 300スポーツは
整備されていない道路を
実に楽しく走れる車、
あらゆる道路に対応できる
パフォーマンスカーなのだ」

エスプレッソで活を入れた
ヘンリーは、イズネッロの
石畳の道を走り抜ける。
流麗なXE 300スポーツは
日常をカラフルに彩る車だ。

の摂取は、ジェラートの形が望ましい。ストラッチャテッラというチョコチップ入りのミルクジェラートはまさにもってこいだ。

カフェインで目がしっかり開いたところでXE 300スポーツに戻って、もう一度身の回りをじっくりと眺める。レザーを飾るイエローステッチは本当に巧みなディテールである。威圧的でも派手でもないが、対照的な色の組み合わせにはドキドキさせる何かがある。自然界でこの組み合わせを目にする状況を考えてみてほしい。スズメバチ、毒ガエル、珍種のヘビといったところだろうか。つまり……思わず背筋が伸びて注意を払わざるを得ない組み合わせなのだ。車内では最高出力300PSと最大トルク400Nmを手中にしていることを軽く思い出させる役割を担っている。

XEのハンドリングの良さは、インジニウムエンジンで説明できる。これは興味深いパワープラントだ。4気筒ターボチャージドエンジンはオールアルミニウム製で軽量化され、ノーズの反応の良さに直結している。そして愉快なほどリニアなパワーデリバリーをもたらし、回転数がレッドゾーンに近づくにつれていやが上にも興奮が増していく。

もちろん、こうしたパワーとトルクは道路との接触でうまく伝わらなければ意味をなさないが、XE 300スポーツにはもう一つの秘策がある。全輪駆動だ。老朽化した路面でかなり急なアクセルの踏み方をしても、XEはパワーをまったく無駄にしない。XEはそれでも、システムがパワーを配分するやり方からやや後ろ寄りの姿勢であると理解できる。コーナーを出るときに前から引っ張られるというより後ろから押している感覚は、適切なダイナミックAWDに不可欠なものだ。

カターニアに向かっていると、この島らしい風景が次第に地平線を占めるようになる。ヨーロッパ最大の活火山、標高3,329メートルのエトナ山が見えてきたのだ。XEのボディカラーは、まさに山を反映するようなカルデラレッド。カルデラは大釜のような凹地で、火山の一部が崩壊してできる。エトナ山のそれは2000年前に形成されたピアーノ・カルデラで、頂上の円錐形の基点近くにある。→

「愉快なほどのパワーデリバリーで

回転数がレッドゾーンに近づくにつれていやが上にも興奮が増していく」

「5.0 リッター V8 スーパーチャージドエンジンの

物々しい音が岩に反響する」

エトナ山を登る過酷なドライブのために、ヘンリーは強力なProject 8に乗り換える。ジャガーのスペシャルビークルオペレーションズ部門が開発した最高出力600PSという特別なXEだ。

エトナ山に登るために300スポーツを駆ってきたわけではない。道路脇を見るとXEに似た車が止まっているが、これが相当いかしている。数年ぶりに友人と再会したら、その間に相手がジムに通っていて見違えたという体験はあるだろうか。そんな感覚を引き起こしたその車は、ジャガーのスペシャルビークルオペレーションズ部門(SVO)が手掛けた、XE SV Project 8。旅の最後の区間で力を発揮する車である。

そいつはルーフとフロントドアだけがXE 300スポーツと同じで、ほかのボディパネルはすべてパンパンに膨らませたか、のみで削られたといった様子である。言ってみれば、素晴らしく挑戦的なのだ。300スポーツがダークサテングレーのグリルサラウンドとリアスポイラーを搭載して控えめな「Qカー」の感じがあるのに対して、Project 8は自信たっぷりなやんちゃ者といった外観だ。

前方に突き出ている大きなフロントスプリッターとトランクリッドに装着されたカーボンファイバーのリアエアロウィングがなかったとしても、十分に堂々としている。個人的に気に入ったのは後部で空気圧を逃すために装着されている、いくつも穴が空いたアーチで、わずかに外側にあるミシュランパイロットスポーツカップ2タイヤの溝を美しく飾っている。ここまで極端なタイヤを装着した車がついにジャガーの工場から飛び出してきたのかと思うと、じつに感慨深い。

運転席のドアを開けると、親しみやすさと激しさという相反する要素が融合しているのが分かる。スクリーンと基本構造が維持されている一方で、ダッシュボードのトップはカーボンファイバーのドラマチックな曲線で飾られ、ロータリー式のギアセレクターがF-TYPEのスポーツシフトセレクターと置き換わっている。背面が固定されたバケットシートにどっかり座る。同じスターターボタンで、正確に倍のシリンダーを起こし、2倍の馬力を立ち上がらせる。これは面白くなりそうだ。

火山を上がる道は期待通りにドラマチックで、300スポーツで走ってきたどの道よりも広くて楽しめる。時折、地獄の黒い回廊のような場所を走っている感覚に陥る。5.0リッターV8スーパーチャージドエンジンが岩に反響し、大げさとも思える音を立て始め、気分が最高潮に盛り上がってくる。Project 8で驚くのは最高出力600PSのエンジンだけではない。ステアリングとシャシーが見事に通じて作用し合うので、直線以上にコーナーが楽しい。→

「小さな消火器と共に

突出したタイヤを持つProject 8だが、すぐれたグリップに頼りっぱなしで技巧は不要と言うわけではない。長い上り坂のヘアピンに差しかかると、すぐに外側の前輪への負荷を感じるので、それに従って感触の良いアルカンターラ仕上げのステアリングホイールでラインを調整し始める。

300スポーツ同様、重量移行のバランス調整も必要だ。Project 8もやはり見事な感覚の全輪駆動を備え、自然な後輪駆動でバランスを取る。もちろん、Project 8ははるかに硬いサスペンションになっているが、たわみは十分に洗練され、避けられない道路の欠陥をうまく吸収する。

美しくも不毛の土地に入っていく。エトナ山の舗装道路の最高標高となっているリフージョ・サピエンツァへと続く道だ。午後も遅く、観光客の交通が途絶えた今、ここは静かで気持ちいい。

エンジンを止め、サベルトハーネスを外して、世界有数の活火山特有の一種異様とも感じられる黒い風景の中に降り立とうとしたとき、背後にある小さな赤い消火器に気付く。標準のXEであればリアシートがある場所にハーネスのリテンションフープと共に設置され、オプションであるトラックパックバージョンの一部になっている。どちらも純粋に安全のために備わっているものだ。眼前に美しく広がるシチリア島を見渡していると、消火器と共に火山を登ってきたという事実は案外悪くないという気持ちになってくる。

XE SV Project 8を購入する幸運な300名は、本当に特別な車を手にすることになる。ジャガーが、このような究極のパフォーマンスカーを手がけるのは珍しくもあり、喜ばしいことだ。SVOがいつかまた、こうした車を生み出してくれることを願う。もちろん、もしProject 8を入手し損なったなら、シチリアのような要求の多い道路でスリルを味わう能力を同様に備えたXEとして、より手に入れやすい300スポーツという選択肢があることを覚えておくといいだろう。

エトナ山のカルデラまでの道中、炎と怒りを解き放つProject 8。ヘンリーはレース仕様のエンジニアリングとディテールにご機嫌だ。

ヘンリー・キャッチポールはモータージャーナリスト。『evo』『Top Gear』などの雑誌に寄稿するほか、動画サイト『Carfection』のプレゼンターを務める。スーパーカーの運転だけでなく、ラリーや自転車レースにも没頭している。

火山を登ってきたという事実は案外悪くない」

DEUS X MACHINA

ピンと張りつめたオールアルミニウムシャシー、スポーツカーのような
パフォーマンス、洗練されたインテリア――真に望ましいサルーン、
ジャガーXEとXFの特別エディション「300スポーツ」は、悩ましいほどに
魅惑的な仕上がりだ。この際立つ2つのモデルを、本誌が間近で捉えた。

写真： *Greg White*

XF 300 SPORT

ダイナミックなパフォーマンスと流麗なフォルムで魅了するジャガーXFだが、XF 300スポーツはその特徴をさらに強めている。中心には最高出力300PS の2.0リッターガソリンエンジンまたは3.0リッターディーゼルエンジンを搭載し、全身を洗練のダークサテングレーが包む。スタイリングはさまざまな点でいっそう磨きがかかっている。19インチのメタリックダイヤモンドターンドフィニッシュによるホイールはやはりダークサテングレーで、特別エディション限定。「300 SPORT」のロゴをフロントグリルとリアにあしらい、ブラックのブレーキキャリパーは目の覚めるようなイエローが興趣を添えている。インテリアは同様にエレガンスを感じさせる。カーペットマット、トレッドプレート、ステアリングホイールには専用のジャガーロゴが入り、ステアリングホイールと14ウェイパワースポーツシートには、イエローのツインニードルコントラストステッチを施している。

XE 300 SPORT

コンパクトサルーン、XE 300スポーツでは大胆なデザインとスポーツカーのようなパフォーマンスが見事に融合。後者を実現するのは最高出力300PS のインジニウム2.0リッターターボチャージドエンジンだ。またダークサテングレーのグリルサラウンドからリアスポイラーまで、明確にそれと分かるスポーティなスタイリングも特徴。フロントグリルとトランクリッドには特別エディションの専用ロゴをあしらい、350ミリのブレーキディスクに作用するブラックのキャリパーも同様である。ステアリングホイールにも特別なブランドロゴが見られ、ソフトマルチグレインレザーに施されたイエローのツインニードルコントラストステッチが際立ち、同じくエンボス加工のシートでも個性を発揮している。全体を引き締めるのはジャガーのロゴ入りカーペットマットとトレッドプレートだ。ヘアライン加工のアルミニウム製パドルシフトには現代的センスが光る。ボディカラーは4色から選択可能。

01:21:23
LORD OF

THE RING

世界最速のサルーン、ジャガーXE Project 8が、難攻不落のニュルブルクリンク北コースを走り、
量産型の4ドアサルーンとして最速タイムを記録した。その瞬間を追体験すべくチームメンバーに話を聞く。

文：*Luke Ponsford*

午前11時。ヴィンセント・ラデルメッケルはすでにテンポの速い朝を終えていた。ドイツの伝説的なこの複合型レース施設にある難攻不落の北コースで、15周アクセルを踏み続けたばかりの彼は、ジャガーのニュルブルクリンクテストセンターの会議室で椅子に腰掛け、つかの間の休憩を取っている。午後には、不屈の15周が待ち受けている。

ジャガーの耐久性テストドライバーであるヴィンセントの仕事は、全長約20キロのコースで試作車を限界まで走らせること。そして、車両設定の不具合をあぶり出して、解決に必要なデータをエンジニアに提供することだ。華やかな役割に聞こえるかもしれないが、楽な仕事ではない。

ニュルブルクリンク北コースは、F1の名ドライバー、ジャッキー・スチュワートが「緑の地獄」と呼んだ場所だ。高速衝突事故が多いことは、ここで生まれたレース史上に輝く数々の伝説と同じくらい知れ渡っている。大小さまざまな73のコーナー、急勾配、路面の反りの変化、見通しの悪い坂道、路面の凸凹、ランオフエリアの不足――こうした点から、無謀な運転には向かない場所だと分かる。ここではミスひとつが大惨事につながるのだ。

だからこそ、ジャガーをはじめ多くの自動車メーカーが車両試験をニュルブルクリンクで行う。ここを走り切れるなら、どこでも大丈夫、というわけだ。だが、時には無事である、というだけでは十分でないこともある。XE SV Project 8を開発した精鋭ぞろいのスペシャルビークルオペレーションズ部門（SVO）のチームにとって、自分たちが生み出した限定エディションの高性能サルーンは、業界へ多大なインパクトをもたらすべき期待の車だった。

そして2017年11月29日、ヴィンセントの運転でProject 8はチームの願いを実現した。量産型サルーンとして、北コースで最速タイムを記録したのだ。しかし手ごわいこの舗装コースで7分21秒23というラップタイムを達成するまでの道のりは、容易なものではなかった。

ヴィンセントの北コースでの運転経験は、すでに10年を超えている。この難関コースを8,000周近く走行してきたプロレーシングドライバーとしての経験が、極めて重要だったことを裏付ける結果となった。

「ここで最速タイムを達成しようとするのはレースみたいなものだよ。コースのあらゆる地点、すべてのコーナーを、入念に正しく走らなければならない。過ぎたことや5、6秒以上先のことは考えても無駄だ。コントロールできるのはその数秒だけ。ミスをしたとしてもすでに起きたことだから、それについて考えても仕方がないんだ。それに30秒後なんて先に何が起こるかは予想もつかない。次のコーナー、その後はまた次を、という具合に考えていく。一瞬一瞬への集中と、正確さがすべて。ほかのことに気を散らせば、その時点で終わりだ」。

ヴィンセントは試験の3日間 Project 8を運転し、あの7分21秒のラップタイムを生み出した。「記録には3、4回挑戦したよ。気象条件は理想的ではなかった。午前中はコースが濡れていたから、毎日午後まで様子をみなければならなかった。タイヤが適温になるまで待たないといけなくて。最適の条件が整う機を伺っていたんだ」。

もちろん、車も最適な状態でなければならなかった。5.0リッター、最高出力600PSというジャガー史上、最もパワフルなロードカーとなったこのスーパーサルーンを、わずか1年強で設計、開発、製造し、手作業で組み立てるのは単純な作業ではなかった。その上、北コース走行の準備を万端にするというのは、ただプレッシャーが増すだけだった。

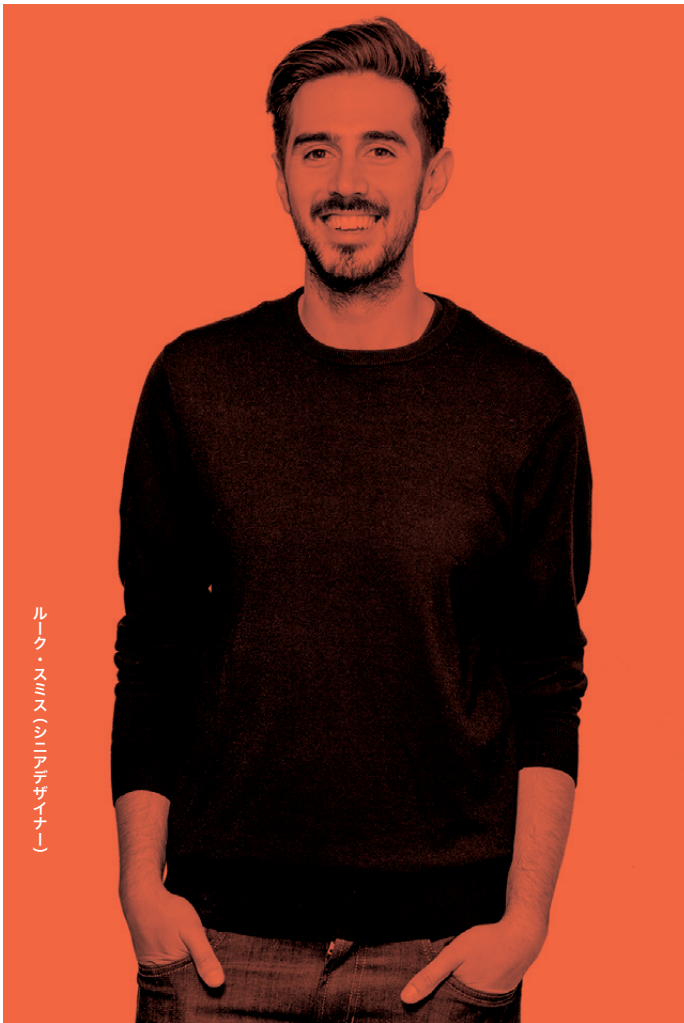
「Project 8は最高の空力性能を引き出すために、おびただしい時間と労力を注ぎ込んで車体表面を洗練させました」と説明するのは、SVOのシニアデザイナー、ルーク・スミスだ。「エンジニアリングと空力の最新 →

写真：HANNAH SMILES, BRYN MUSSELWHITE

ジャック・ランバート（ピークルダイナミクス・エンジニア）

ヴィンセント・ラデルメッケル（耐久性テストドライバー）

「走行中は、ただ次のコーナーについて考えるだけ。一瞬一瞬への集中と、正確さがすべてなんだ」



ルーク・スミス（シニアデザイナー）

アダム・ジョーンズ（ピークルエンジニアリングマネージャー）

「記録を達成したときは
最高だった。この車は
ジャガーの製造能力の
真の力を披露している」

技術を適応させるために、部品自体を何度も作り直す必要がありました。車の特定エリアについては、抵抗、ダウンフォース、揚力に対して最適な表面にしつつ常にバランスを取る。しかも魅力的な外観を保ちながら……そういった観点からのデザインでしたね」。ニュルブルクリンクを高速で走り続けるには、すべて必須の要素だ。

Project 8のジュニア・ビークルダイナミクス・エンジニア、ジャック・ランバートが補足する。「ヴィンセントが記録を樹立するまでの数週間は本当に厳しかった。ニュルブルクリンクでは悪天候に邪魔されたため、改良が必要な部分もあった。本質的に僕たちの役割は、ステアリングとハンドリングが最高の状態であるようにすることです。昨年11月はゲイドン工場で夜遅くまで作業する日が多かったですよ」と笑顔で振り返る。

だが、そうした大変な労力はすべて無駄ではなかった。試験3日目の午前中。すでにProject 8に最も近いライバルによる北コースのタイムを、間違いなく打ち負かしていたヴィンセントとエンジニアリングチームは、最後にもう1回、午後に走ることを決めた。

午後3時。完璧なコース条件、タイヤ温度、ほぼミスのない運転。これらの条件すべてによってヴィンセントは午前中に出したタイムを上回り、シーズン最終日の最後の1周で新記録の樹立に成功した。それは暗くなる1時間前、北コースが冬季閉鎖に入る直前のことだった。Project 8の壮大な達成は、ハリウッド映画のエンディングような大いなる満足感をたたえていた。伝説にさらに重みを加えたのは、記録を出したのが公道用タイヤを装着した標準仕様の車だったことだ。

Project 8のビークルエンジニアリングマネージャーであるアダム・ジョーンズが語る。「ニュルブルクリンクであのタイムを記録したことは、私たち全員にとって大きな達成でした。車の開発期間がわずか1年強だったとはいえ、ライバルのラップタイムを上回ると誰もが分かっていた。設定した性能目標を達成し、とても大きな自信になりました。一番近いライバルのタイムを11秒近く上回ったとき、Project 8の実力を目の当たりにして最高の気分になりましたね。この車は本質的に技術のデモカーです。ジャガーの製造能力の真の力を披露するものです」。

記録を樹立してもなお、SVOのエンジニアたちはProject 8の性能向上に努めた。アダムが言う。「昨年の11月以来、あらゆる要素を微調整して100パーセントを目指してきました。ハンドリングを向上するためにエンジンマウント剛性を高めて、たわみ、変速、アクセルペダルの反応を変えたんです」。その結果、1年前よりさらに速い、いっそう優れた車になっている。

それはヴィンセント・ラデルメッケルにとって朗報と呼ぶよりほかにない。「記録には満足しているし、ジャガーがこのチャンスを与えてくれたことも誇りだった。でもコースの何箇所かは、ほんの少しかもしれないがスピードアップできたはずだと感じるんだ。すべての部分をうまくまとめ、すべてのコーナーを正しく走れば、理想的なラップタイムを達成できる。生産準備完了のProject 8なら、そのタイムは7分20秒を切るものだと思う。絶対に可能な数字だ」。

ヴィンセントはレーススーツのファスナーを上げ、テストセンターのピカピカのガレージへと続く階段を固い決意で降りていく。これからコースで鍛えられたジャガーの次世代車で15周走るのだ。その姿からは、ニュルブルクリンクでのProject 8の新たな記録を準備中だ、とでも言わんばかりのオーラを感じる。

GREEN ROOM

謎めいた雰囲気をまとうフランス人俳優、エヴァ・グリーン。
ジャガーの新しいキャンペーンで主役を務める彼女が、宇宙飛行士のこと、
ジェームズ・ボンドへの愛、恐れを克服することについて本誌に語る。

文： *Craig McLean*
写真： *Rebecca Miller*

デビュー作の『ドリーマーズ』から、ダニエル・クレイグとの共演で一躍有名になった『007 カジノ・ロワイヤル』まで、強くミステリアスな役を演じるのを楽しんでいるグリーン。

エヴァ・グリーンが宇宙から帰還した。正確には、数十年間にわたる宇宙飛行士としての訓練を受ける必要がない、宇宙に最も近いところから。

グリーンはこの夏、2019年公開のSFアクション映画『プロキシマ（原題）』の撮影を終えた。役どころは国際宇宙ステーション（ISS）での1年間の勤務に向かう宇宙飛行士だ。アリス・ウィノクール監督による本作のロケ地に使用されたのは、宇宙飛行士の訓練施設として名高いドイツ、ロシア、カザフスタンの施設を含めた本物の場所だった。「それまで映画製作関係者が立ち入ったことのない施設もあったから、特別な体験だった」とグリーン。

役作りにおいて重要かつ過酷だったのは、宇宙での生活感覚を身に付けるため、宇宙飛行士による指導のもとで行われた集中トレーニングだ。「トリプルスピン（あらゆる方向に回転する装置）に何度も乗らなければならなかったし、宇宙服はすごく重いのよ。宇宙飛行士になるには鍛えたお尻が必要ね！」と38歳のグリーンは笑う。それにも増して難しかったのは、宇宙飛行士の心理を理解し、表現することだったという。「この人物には幼い娘がいて、多くの葛藤を抱えているの。人間ドラマをしっかり描いている作品だと思う」。

「宇宙飛行士はまさにヒーロー。圧倒されるわね。家族を後に残し、自分の生活も中断してはるか彼方に行くには本当に精神的な強靭さが求められる。帰還しても完全に戻ったとは感じられなくて、自分の中の何かを宇宙に残してきたような感覚を持つそうよ。普通とはかけ離れたことに真剣に取り組む彼らの心境は、私たちには想像もつかない部分があって、ほとんど超人的と言えるわね」。

実のところ、グリーン自身もこうした異世界に通じるような生来の魅力を持っている。彼女はそのポエティックな資質で世界中の視聴者たちに知られるようになり、同時に影のある役どころを巧みに演じられる役者としても評価されている。

これまでの出演作を見ると、それはすぐに分かる。例えばティム・バートン監督の『ミス・ペレグリンと奇妙なこどもたち』（2016年）ではハヤブサに変身し、時間を操る能力を持つ屋敷の厳格な女主人を演じた。テレビドラマではホラーシリーズの『ペニー・ドレッドフル ～ナイトメア 血塗られた秘密～』で演じた霊媒師の役が印象的だ。どこかダークな側面を持つ役が得意なのだろう。

「高い所は本当に怖いからできるかどうか分からなかった。挑戦したことに自分が一番驚いたわ」

最近ではティム・バートン監督による実写版『ダンボ』で、野心的な役に挑戦している。鬼才と呼ばれる監督の作品に出演するのは3度目で、演じたのは空中ブランコ曲芸師の役。じつは高所恐怖症だというから、見事な役者魂だ。「自分が一番驚いたわ。高い所は本当に怖いから、できるかどうか分からなかった。でも、素晴らしいトレーナーたちがやり方を教えてくれたの。彼らは本当に辛抱強くて、まず地面より少し高いところから始めて、少しずつ上げていった。身体能力も重要で、腕と腹筋が本当に強くないとできないのよ」と、楽しげに語る。

ほとんどの女優がたどり着いたことのない境地に、彼女は大胆に向かう。たとえそれが宇宙空間でも、サーカスのテントの中で逆さ吊りになることでも、めまいに耐えることでも、これこそが自分の道だとばかりに。熱心に、しかしクールに仕事をこなし、思慮深くも大胆で、強みだけでなく弱点をも味方にする。こうした姿勢こそがグリーンを独特な存在たらしめ、他とは一線を画す存在として映画ファンに賞賛されている資質でもある。→

写真：PICTURE ALLIANCE/EVERETT COLLECTION, CINELIZ/ALLPIX/LAIF

「ヴェスパー・リンド役は贈り物だったわ。非常に強くて
とても人間らしい役を演じられたのはラッキーだった」

前ページはI-PACEのキャンペーン
撮影現場。グリーンは『マッドマックス
怒りのデス・ロード』や『テルマ&ルイーズ』
といったロードムービーがお気に入りだ。

この日のインタビューはロンドンのスタジオで行われた。優雅なアンティークの長椅子が準備され、周りには観葉植物と剥製も置かれている。この二つは彼女のどこか野生的な気質と、ちょっと変わったコレクション趣味を反映している。「パリにデロールという素晴らしい店があるの。世界で最も美しい剥製専門店よ」と言って、自身の風変わりな嗜好について披露する。「珍しい鳥、ラクダ、ライオンの他にも、あらゆる動物がそろっている店。そこで巨大な雄牛の頭を自分のために買ったの。正確にいうと、すでに絶滅した牛の祖先、オーロックスの頭ね。店で見たとき、彼の目が助けを求めているように思えた。それで『いいわ、私と一緒に帰りましょう』とつぶやいて連れて帰ったの。とても立派なのよ」。

トップへの道

印象的なスタイルの持ち主であることは間違いない。流行の先を行く洗練されたゴシック、とでも説明するのがおそらくベストだろう。闇を思わせる黒髪からチャンキーヒールのブーツまで、熟練者でないと完全にマスターできない自信に満ちたスタイル。生活も仕事も自ら選びとっているグリーンにとって鍵となるのは、気力と徹底した個人主義なのは明らかだ。

グリーンはその経歴のはじめから自分に挑戦し続けているだけでなく、常識に挑むことをも恐れない人物だ。2003年、ベルナルド・ベルトルッチ監督の挑発的なアートシアター系映画『ドリーマーズ』でデビュー。すぐに注目され、その後は勢いに乗り、2005年にはリドリー・スコット監督による中世の叙事詩『キングダム・オブ・ヘブン』、2006年には『007 カジノ・ロワイヤル』に出演した。後者はダニエル・クレイグが初めてボンドを演じ、世界最長寿の映画シリーズへの関心が改めて高まることになった作品で、グリーンはジェームズ・ボンドが愛したヴェスパー・リンド役を演じた。

「ヴェスパー・リンド役は贈り物だったわ。非常に強い女性でボンドと互角に渡り合い、本当にクールだったわね。ボンドが彼女に恋をしたことで、彼女は実体を得たのよ。とても人間らしい役で、演じられたのはラッキーだった」。

英国大蔵省職員という役柄に求められる、気取ったイギリス英語をマスターするのはフランス人である彼女にとって難しかっただろうか。「ええ、とても。『ドリーマーズ』では自分の英語がフランスなまりだったのを覚えているわ。それでも自分ではとても上手に英語を話していると思ってた。『007 カジノ・ロワイヤル』では素晴らしい発音コーチと一緒に猛特訓したの。軽妙なやりとりや気さくな会話を身に付けるために、彼女に言われて1940年代の映画をいくつも見たのよ。でもうまく話すにはリズムが鍵なのよね。まさにそれが課題だったかな」。

『007 カジノ・ロワイヤル』のマーティン・キャンベル監督は後に、撮影中のグリーンはシャイで静かだったと話した。「引っ込み思案だったね。犬と発音コーチ以外、誰も周りに寄せ付けなかった。アメリカのスターだったら、あらゆる取り巻きがいるものだけれど。脚本の中のヴェスパーは、ほとんどが謎めいていてダークな性格の持ち主。彼女を本当に理解するのは不可能という事実についてボンドがじっくり考えるくらいだ。エヴァはその通りの資質を備えていて、彼女をキャスティングできてワクワクしたよ。まさに理想通りに演じてくれたから」。

障害の克服

グリーンはフランス人俳優である母マルレーヌ・ジョベールとスウェーデン人歯科医の父ウォルター・グリーンの間にパリで生まれた。そして、2分違いで生まれた二卵性の双子の妹ジョイがいる。早くから演じることに夢中になり、エジプト学の道を追求するという10代の夢を押しやることになった。演技はひどい引っ込み思案の克服にも役立った。撮影機材やスタッフの出入りが激しいスタジオの中で穏やかに座っている、クールで落ち着いた女性からは想像がつかない。

「学校では内気な子供そのものだったの。みんなの前で話すのが苦手で、→

「学校では内気な子供そのものだったの。みんなの前で話すのが苦手だった。それが今では役者になっている。不思議よね」

先生に質問されて答えなければならないときは、もうパニックよ。思考が停止してしまって。それが今ではどういうわけか役者になっている。不思議よね」。

17歳のときにロンドンに来た。ウェバー・ダグラス・アカデミー・オブ・ドラマティック・アートで演技を学ぶためだが、このときも自らの恐怖と闘いながらだったという。基本的な言葉を理解する程度の英語力しかなく、自信に満ちているとは言い難い少女にとって、大胆な一歩だったといえる。

「ウェバー・ダグラスでのワークショップは本当に大変だった。当時、私の英語はひどいもので、それなのに1日8時間英語にさらされた。即興を英語でしなければならなくて、ビクビクしたものよ。相手の言っていることが分からないこともあったから。ただもう凍りついて、分かったふりをしていたわね」と笑いながら話す。それでも1年間粘り強く学び、フランスに帰国してからさらに3年間演劇学校で学んだ。

黒い服とロック

演技への強い関心が母親譲りであるなら、父親から受け継いだものは何だろうか。グリーンは答えを思い巡らす。「スウェーデン語は話せないの。話せたらいいのにと心から思うけれど。私の変な性格がスウェーデンっぽいのかも。神秘的な北欧の何かを受け継いでいるんじゃないかな」。

神秘的な気質について話を広げると、魔女や超自然的存在の役をよく演じてきているのは本人も認めるところだ。フィリップ・プルマン原作の映画『ライラの冒険 黄金の羅針盤』での魔女セラフィナ・ペカーラから、前述の『ペニー・ドレッドフル』での悪魔に取りつかれたヴァネッサ・アイヴスまで。後者の演技ではゴールデングローブ賞を受賞している。

「役者はレッテルを貼られやすくて、多くの人が持つイメージは全身真っ黒のゴシックスタイルの服に身を包んでいる私。それってどういう意味だと思う？　誰もがそう言うのだから、私はゴシックな自分を受け入れなければいけない。でも、それだけじゃない。そのイメージを持って私に会う人は、私をとても冷たい人間だと思って怖く感じるのかもしれないけれど、私は冷たい人間ではない。私の中にはいろいろな人間が存在するのよ」。グリーンは時に楽しそうに疑問を投げかけ、肩をすくめてみせ、最後には再び笑顔を見せる。

これから演じてみたい役は何だろうか。「ロードムービーに出たいわ。車には男性的なものが付いて回るから、すごくパワフルな車を女性が運転する様子は、心を鼓舞するし魅力的だと思う。ぜひ演じてみたいけれど良い脚本が必要ね。『マッドマックス』のシャーリーズ・セロンは本当にかっこよかったわ」。

彼女の初期のキャリアで一緒に仕事をしたリドリー・スコット監督が、もし自らの名作『テルマ＆ルイーズ』の現代版を作ると決めたら、グリーンは運転席に滑り込むだろうか。「『テルマ＆ルイーズ』をリメークするのは難しいと思うけれど、似ている作品にはぜひ出てみたい。あの作品は、真の強さを持つ自立した2人の女性が登場する、とても美しいラブストーリーだから」。

彼女のルイーズに対して誰がテルマになるのか（あるいはその逆であっても）について、ドライブの相手として完璧なのは母親だと彼女は確信している。「でも音楽は絶対に私が決めるわ。母とは音楽の好みが違うの。私はクラシック音楽が好きだから、車の中でレクイエムを時々ちょっとかけたら素敵だと思う。とはいっても、ロードムービーにはロックンロールがやっぱり必要ね」と声を出して笑った。

当然そうこなくては。エヴァ・グリーンは、何といってもロックンロールな役者なのだから。

エヴァ・グリーンが登場するジャガーの新キャンペーンは、YouTubeでチェック。

I, TAXI

ジャガーとウェイモ（WAYMO）が協力して取り組む都市のモビリティ。
未来へ向けて、どのような展開を目指しているのか。

文：*Jason Barlow*
イラスト：*Mario Wagner*

「ジャガーとウェイモの取り組みから生み出されたのがこちらの**世界初のロボットタクシー**です」

ジャガー初のピュアEVであるI-PACEは、各方面から称賛を得てEV革命の最前線に躍り出ている。デザイン、パフォーマンス、乗り心地、ハンドリングといったブランドの中核となる強みを生かし、全てを排出ガスゼロの新しいフォルムに組み込んで、完全電気自動車に対するイメージを包括的かつ劇的に向上させているのだ。主要なライバルはその影もない。ジャガーは EV市場を席巻している。

I-PACEは慣習を破り、市場に変革をもたらす車だが、影響は広範囲に及びつつある。その一例として、ジャガーはシリコンバレーでもっとも注目されているスタートアップ企業、ウェイモ（Waymo）と契約を交わした。契約内容は最大2万台のI-PACEを共同製造して供給するというもの。ウェイモは米国を拠点として、自動運転のタクシー配車サービスを開始しようとしている企業だ。

グーグルの親会社であるアルファベット傘下のウェイモは、自動運転タクシーの実現に向けた動きの先頭に立っている。米国ではすでに試験サービスを開始し、アリゾナ州フェニックスの一部地域で募集に応じた参加者を600台の自動運転ミニバンで送迎しているほか、運転席に誰も座らない自動運転車の試験走行も公道で数台実施している。米国全土でのサービス開始は2020年の予定だ。

ウェイモのCEO、ジョン・クラフチックはこう語っている。「I-PACEを目にしたとき、私たちの技術を統合する素晴らしいプラットフォームだと分かりました。プラットフォームが申し分ないだけでなく、90kWhというパワフルなバッテリーを搭載していたのです。ジャガーとウェイモの視点に共通するものがあると直感しました」。

この冒険的な事業を成功させる鍵となるのは、互いに共通する世界観だろう。目標に向け、ジャガーはエンジニアをすでにウェイモに配属済み。「ウェイモ・ジャガー I-PACE」に、最初から自動運転技術が完全かつ最適に統合されるよう取り組んでいる。

この事業はジャガーにとって新たな市場へEVを提供するというだけではなく、モビリティの概念を大きく変え得る事業において経営参加パートナーになることでもある。ジャガーのコーポレート＆ストラテジー担当エグゼクティブディレクター、ハノ・キルナーはこう語る。

「ウェイモは、I-PACEがモーターショー用のコンセプトカーを超えるものだと知って興奮していました。ジャガーは非常に先進的なEVを生み出し、ウェイモは最も先進的な自動運転システムを開発している。そこから生み出されたのが、こちらの世界初のロボットタクシーです。自動運転システムを車に統合するのは非常に大きな任務です。統合過程で、両社ともに学ぶことが多くあるでしょう。ジャガーはただ車を売るのではなく、ウェイモのために車を整備して走行させます。その意味で、この試みはゲームチェンジャーなのです。メーカーが、共有モビリティサービスの運営者にもなるのですから」。

「車の目」となるセンシング技術

ウェイモ・ジャガー I-PACEに搭載される技術は、莫大な資源と型破りとも言えるアイデアをもとに開発されている。そこには最新のセンサー技術と人工知能（AI）技術の粋が組み込まれている。

その技術とはインテリジェントセンサーとレーダーシステムを中核とする「車の目」、LiDAR（ライダー）である。歩行者、自転車、道路工事などを、サッカー場の3倍の長さまで 360度ぐるりと検出することができる技術だ。ウェイモのクラフチックが説明する。

「センサーに取り組むハードウェアの専門エンジニアがいるのは、この分野ではジャガーのみです。LiDAR、レーダー、視覚システム、コンピュータソフトウェアはすべてウェイモが設計したもので、ハードウェアのエンジニアが、世界中の車を動かすコードを書いているソフトウェアのエンジニアと一緒に取り組んでいます。

つまりジャガーの技術は、世界で最も厳しいとみなされる運転試験にパスしたわけです。これまで米国25都市の公道で自動走行し、その距離は500万マイル（805万キロメートル）に達しています。シミュレーターでは50億マイル（80.5億キロメートル）走行していますよ。ウェ

イモの試験用の模擬都市では２万回の試験を実施しました」。

ユーザーはスマートフォンアプリを使ってサービスを利用する。タクシーを呼び止め、「出発」を押せば、後は背にもたれて座っているだけで、ロボットタクシーが安全に目的地まで送ってくれる時代がすぐそこまで来ているのだ。

クラフチックはスタンフォード大学とマサチューセッツ工科大学（MIT）を卒業し、自動車業界に入った後、グーグルから引き抜かれてウェイモのビジョンを率いるようになった。頭の回転が速く敏腕家として知られている。

彼がウェイモというコンセプトで描いているのは、インテリジェントセンサーによって事故がなくなり、ドライバーの安全がぐっと向上する世界だ。それだけではない。運転をしない何百万人もの人たちに、モビリティをもたらす機会も提供される。

「安全とアクセスが第一の動機です。交通事故死ゼロへの取り組みは長い道のりですが、目標としなければなりません。アクセスについては、米国では運転免許を取得できる年齢の3,000万人が障害や病気など何らかの理由で運転できずにいます。ロボットタクシーは彼らを助けることができるのです」。

未来のモビリティについては、非常に差し迫った課題がさまざまに存在する。ジャガーとウェイモはそのいくつかに対する最新の答えを示し、移動手段に大きな変革をもたらそうとしている。I-PACEはウェイモによる最初の完全電気自動運転車として、このモビリティ革命のシンボルになるに違いない。

未来型の設計

革新的なビジョンを持つジャガーが生み出した新型I-PACEは、コンパクトでありながらもゆったりと座れる高級電気自動車だ。この新型I-PACEが、無人運転サービスを世界で初めて提供するというウェイモの野心的な計画にピッタリのプラットフォームになっている。ジャガーは生産段階からウェイモの自動運転技術にI-PACEを適応・統合させた。ウェイモの最初の完全電気自動運転車となるI-PACEは、最大２万台がタクシー配車サービスに組み込まれ、2020年から米国で一般市民が利用できるようになる予定だ。

GIRL POWER

サウジアラビアで女性の自動車運転が認められた。
この歴史的な出来事を、あなたならどう祝うだろうか。
アシール・アルハマドは、F-TYPEで熱く駆け巡った。

写真： *Fayiz Melibary*

子供のころから運転への情熱を抱いていたアルハマド。女性としてついに故国で走りの自由を手に入れた。

サウジアラビアの首都リヤドの西にあるリーム・インターナショナル・サーキット。砂が舞う黒いリボンのような舗装コースは、おそらくこれまでに何千回もこうしたシーンを生み出してきた。真昼の日差しが照りつけるなか、流麗なスポーツカーがキラキラと輝きながらコーナーを駆け抜ける。興奮したドライバーがギリギリの走りを見せるとタイヤがスキール音を立てる……。

だが今回、車、ドライバー、コースの組み合わせが少々変わっている。ウルトラブルーのF-TYPE Coupéのハンドルを握るのは、レースドライバーであり起業家、インテリアデザイナー、エンジニア、そしてモータースポーツ愛好家であるサウジアラビア人の女性、アシール・アルハマドだ。

アルハマドがうなり音を立ててピットレーンに入る。彼女はこの国の未来に向けた最初の一歩を象徴する存在としてここにいる。

それは1年前でさえまったく想像し得なかった未来だ。2018年6月24日、サウジアラビアで女性の自動車運転が解禁された。サルマン・ビン・アブドルアジーズ・アール・サウード国王の勅令からちょうど9ヵ月後だった。この歴史的な出来事を記念するために、アルハマドはジャガーとチームを組み、長い間待ち望んでいた母国の文化的変革を祝うことにした。F-TYPEで故国のレースサーキットを走るのだ。

この記念走行は、ジャガーが毎年実施予定の新たなイベント、第1回ワールドドライビングデーの一環であった。これは未来のモビリティソリューションに取り組む世界40以上の大学や学術機関とジャガーが協力することによって実現するイベントだ。今回の解禁を記念すると同時に、今後はサウジアラビアの各大学との提携

「車に乗って
自分の力で
冒険に出ること。
この国の女性に
とって素晴らしい
体験になるでしょう」

関係も広げていくことになっている。

「満を持して」という言葉がアルハマドにはぴったりくる。何しろ彼女の生まれ育った場所が、今日まで世界で唯一、女性の自動車運転を禁止していた国だったのだから。

アルハマドは満面の笑みで語る。「運転したいという強い思いは幼いころからありました。女の子の遊戯より、兄のおもちゃの車で遊ぶほうが好きだったことを覚えています。家族は長年にわたってドライバーになる夢を捨てないよう私を励ましてくれました」。

プリンス・スルタン大学でインテリアデザインの学位を取得した後、エンジニアリングとデザインをワンストップで提供する会社、IDEGREE DESIGNを設立。専門は住宅と商業施設の高級インテリアだ。事業が成長するにつれ、業界で注目されるようになり、名誉あるサウジエンジニア協議会のメンバーに任命されるに至った。

その間、モータースポーツへの関心は次第に高まり、執筆や観戦のほか、ワークショップやプロレーシングドライバーの養成講座に参加するようになり、国内でも数少ない女性自動車ファンの最初の一人になった。さらに、サウジアラビアにフェラーリを輸入した最初の女性としてその名が知れ渡った。サウジアラビア・モータースポーツ連盟と、フォーミュラ1の運営組織である国際自動車連盟（FIA）が設立したウィメン・イン・モータースポーツ委員会、両方の最初の女性委員になるに至り、モータースポーツ界で女性を擁護する国内の最重要人物と見なされるようになる。

「次世代の女性の模範になることは私の切実な願いであり、ある意味で野望でした。それは今も変わりません。レースに情熱を見出す女性が若いうちに夢の実現に向けてスタートできる環境があればいいと思います。そして世界中の次世代の女性を刺激して、ドライビングの興奮を楽しめるようになってほしい」。

今、何百万人ものサウジアラビア女性が運転できる（実質的にレースもできる）ようになったことで、国内の暮らしには目に見える変化が訪れ、広範囲に影響が表れるだろうと、アルハマドは次のように説明する。

「3つのことが根本的に変わります。まず女性たちは新たな責任感を持つようになるでしょう。これは非常に重要なポイントです。2つ目は、女性の自立を促す点です。生活やビジネスで、ほかの人に頼らず、自分自身のスケジュールで動けるようになるのは素晴らしいことですから。3つ目は、愛する人たちと一緒に充実した時間を持つ機会が増えることです。特別な瞬間や思い出を作って楽しむことがどんなに大切か、お分かりですよね。車に乗って自力で新たな冒険に出ることは、得難い体験になるでしょう」。

故国でこれほど大きな変革が起き、それを真っただなかで経験していることは生涯忘れられないだろうとアルハマドは言う。「サウジアラビアの全ての女性は6月24日を歴史的な日として忘れないでしょう。この日が来るのをずっと待ち望んでいましたが、必ず実現すると信じていました。とても誇らしく思います。夢を決してあきらめてはいけない、という思いも新たになりますしね」と、アルハマドは感無量だといった面持ちで笑みを浮かべている。

彼女が乗ったF-TYPEは、ピットに帰ってくるとクールダウンし、独特なうなり音からシューシューという満足げな音に戻っている。達成感とプライドが周囲の空気に漂う。アルハマドがこの記念すべき走りを終えるなか、コースから聞こえる音と取材班のざわめきが混ざり合う。

彼女が走ったコース上には、ついたばかりのタイヤ跡が見える。そのくっきりとした跡は、アルハマドをはじめとする何百万人ものサウジアラビア女性がまさに今始めたばかりの、胸躍る旅を象徴しているようだ。

アルハマドの走りをご覧になるには、YouTubeのジャガー公式チャンネルで「World Driving Day」と検索。

LICENCE TO THRILL

スリルは人類が体験できる最も強力な感情の一つだ。そのクライマックスは一瞬のうちに訪れ、予測がつかない。一方で、熟考を重ねて入念な計画を練り、そのスリルに満ちた瞬間を創り出すクリエイターたちがいる。アドレナリンと驚きをもたらす、決してほかでは味わえない刺激はいかにして創り上げられるのか。何十年もの経験と技術をもとに、劇的なスリルの瞬間を生み出す３人のクリエーターに話を聞く。

文：*Geoff Poulton*
写真：*Roderick Aichinger*

ヘルマン・ティルケ
F1サーキットのデザイナー

ヘルマン・ティルケは18歳のときに母親の車を借りた。それは友人を訪ねるためでも映画に行くためでもなかった。「ロールケージを中に付けて、ヒル・レーシングに出かけたんだ。それが分かったとき、母はいい顔はしなかったけどね」。

モータースポーツ界で絶大な影響力を持つ人物にしては控えめな始まりだった。「アマチュアとしては腕が良かったが、プロのレベルではなかった」というティルケは、ドライバーとして頂点に立つことはなかったがレースコースのデザイン界では間違いなく大立者だ。これまでに手がけたサーキットは75本以上。現在のフォーミュラ1カレンダーで使用されるほぼすべてのコースが、ドイツ人の彼とティルケ・エンジニア&アーキテクツの自らのチームによって作られたか改修されたものである。「バーニー・エクレストンからほんの少し出資してもらってね」とティルケはニコリとして補足する。

モータースポーツへの情熱に設計や建築への愛着がうまくフィットしたのは、まったくの偶然だったという。学位取得後、彼は土木技師として働いた。「いい仕事だったけれど、レースをする時間が十分に取れなかった」ので、ティルケはその仕事を辞め、エンジニアリング・コンサルティングの会社を自ら立ち上げた。

「ニュルブルクリンクに知り合いがいて、最初の契約を提示してくれたんだ。20メートルの側道だった。そこからこんなふうに発展するなんて思いもしなかったよ」。自分のオフィスを眺めながらティルケはそう語る。そこにはレースコースの3Dプリントモデルや、テキサスからマレーシアまでサーキットの写真が並んでいる。

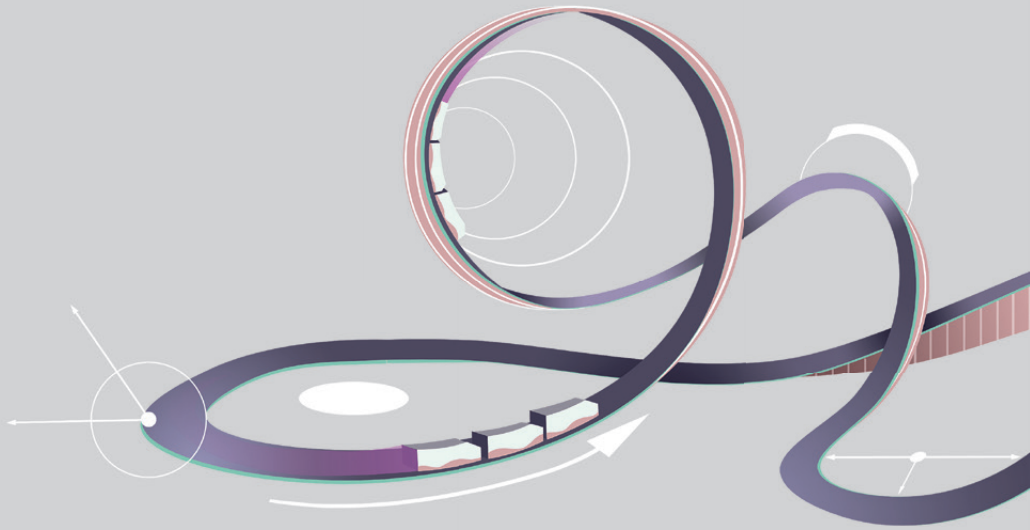
新規プロジェクトではまず現場の視察から始め、地形や気候、土壌の質を評価する。だがティルケがデザイナー、エンジニア、建築家から成るチームとともにスケッチを始めるとき、それが真っ白なキャンバスであることはない。地理的な制約や安全規制を考慮しなければならないからだ。「上昇コースが好きなんだ。坂を越えるコーナーでは平面とはまったく違う動きになるし、高速だと運転ははるかに難しい。とはいえ状況に合わせて設計するしかないけれどね」。

依頼にはグランドスタンドからレストランまで、周囲の設備全体のコンセプトが含まれることが多い。目指すのは壮大な競技場だという。初期設計から最初のレース開催までの工程は、通常3年ほど。「コースは、ドライバーにとっては挑戦を最大化するもの、観客にはスリルをもたらすもの」とティルケ。例えば彼が設計したサーキット、イスタンブール・パークのターン8には3つのエイペックスが存在し、時速270キロで8秒間疾走することになる有数の爽快なコーナーとみなされている。同じくサーキット・オブ・ジ・アメリカズのターン1は、2012年の完成以来、見事なオーバーテイクが繰り返されてきた。

だが批判も受ける。F1の評論家やファンの中には、彼のコースが退屈だとレッテルを貼る者もいる。ランオフエリアが広いため、ミスをカバーできてしまうと。ティルケはこう反論する。「今は1960年代ではないんだ。安全規制ははるかに厳しく、コースのすぐ横にフェンスを設けることはできない。それにサーキットはF1のためだけではない。バイクレースの選手を考えたらどうだろう？　車にとって安全なことが、バイクにも安全とは必ずしも言えないんだよ」。

進化は起きるものだ、と彼は言う。「フォーミュラEがいい例だよ。サウンドは違うけれど、詰まるところレースはレース。マシンが何であろうと、速く走るだけなのさ」。

ティルケ自身、ほんの10年前までニュルブルクリンク24時間レースなどのレースにまだ出場していた。63歳の今、スピードに対する自らの欲求は若干減ったものの、その道はビジネスパートナーでもある息子のカーステンが引き継いでいる。「一度一緒にモスクワの4時間レースに出たんだ。息子は僕より速かったよ。彼のレースを見るのは何よりもスリルがあるね」。→



ブレンダン・ウォーカー
ローラーコースターのデザイナー

「スリルを求める遺伝子があるって知ってたかい?」と東ロンドンを拠点とするブレンダン・ウォーカーが訊いてくる。ある特定のドーパミン受容体を持つ人は、スリルを求める傾向にあるそうだ。「少し前にDNA検査をして、僕にはその遺伝子があると分かったんだ。驚かなかったけれどね」。

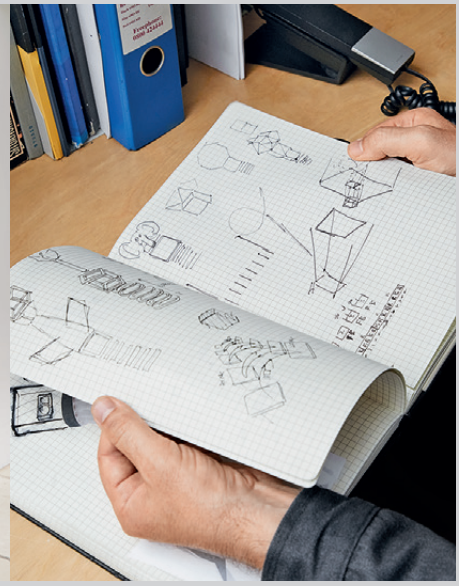
自らを「スリル・エンジニア」と呼ぶウォーカーは、英国で最も有名なローラーコースターやテーマパークの乗り物の製作に協力してきた。英国最大のテーマパーク、アルトン・タワーズのウィッカーマンやサーティーンなどがその例だ。彼のデザイン事業、エアリアルは「要望に合わせた感情体験」のクリエイトを専門とし、ウォーカー自身はスリルという現象を探究する自らの情熱を追求している。

「スリルの感じ方は、もちろんとても主観的なものだ。しかし基本的にはドーパミンに関わる喜びとアドレナリンに関わる覚醒を組み合わせたものなんだ。その2つを同時に、急速に増加させることで引き出される。そこに恐怖が加わると、感じ方はさらにドラマチックになり得るよ」。

ローラーコースターに関していえば、おそらくテレビの広告などでその存在を知るや否や感情体験が始まる。チケットの購入から行列に並ぶまで、その過程全体が一翼を担う。「ハーネスが固定された瞬間、もはや後戻りはできないと知る。実はそれが最大のスリルなんだ」。

彼がこの点について精通している理由は、スリルを数値化するためにテーマパークを訪れる何千人もの人たちの感情や生理的変化を観察し分析してきたことによる。そしてそれを練り上げ、自らの公式「ウォーカー・スリル・ファクター」を編み出した。心拍数や顔の表情など個人の反応を追跡し、この公式を使ってスリル体験を測定し評価していくのだ。

「自分でもマニアックだと思う。もちろん科学的でもある」。自らのスタジオで、トレードマークである大きな眼鏡をかけたウォーカーは含み笑いを浮かべる。工学を学んだ後、ブリティッシュ・エアロスペース(現 BAEシステムズ)に数年間勤務。その後、航空機の製造期間が自分にとっては長すぎると結論づけて職を辞し、芸術大学に入学して工業デザインを学んだ。



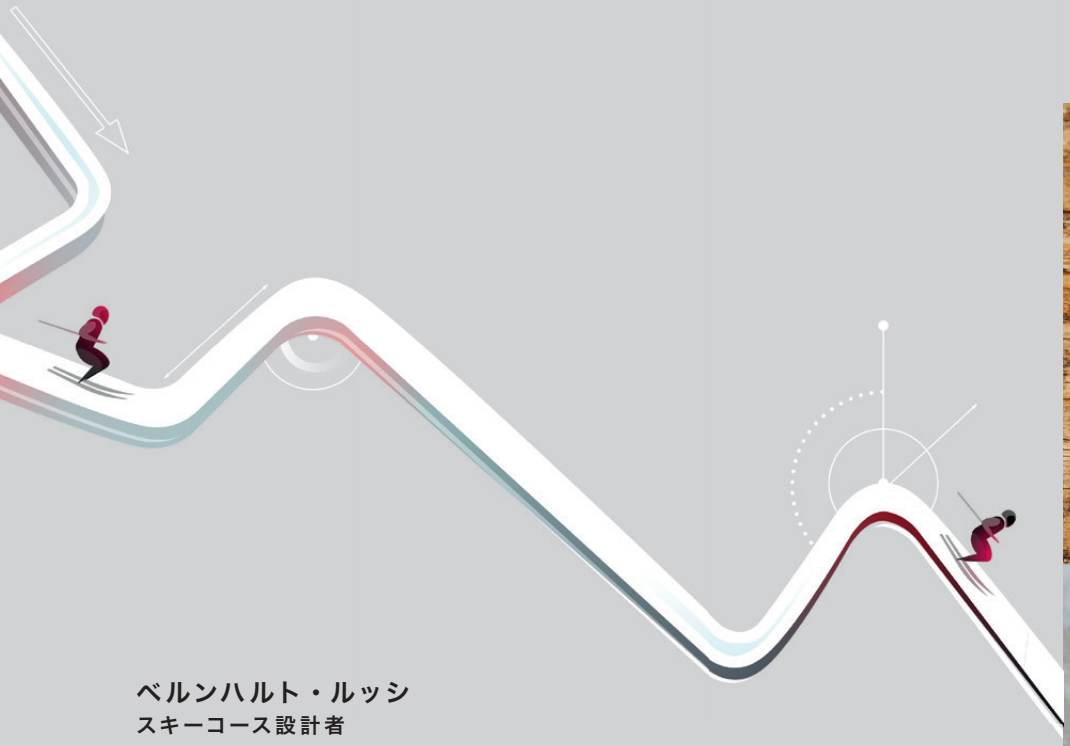
「実験が大好きで、自分のワークショップでキネティック・スカルプチャーを作ることにしたんだ。観客の感情を観察しながら、どう反応するかを見るのは面白かったよ。その根底にある心理を探究し始めて、それが結局ロンドンのサイエンス・ミュージアムで展示した一連のパブリックインスタレーションになった。これがスリル・エンジニアとしての仕事の始まり」。

テーマパークのコンサルティングでは、速度、重力加速度、ジャーク(加加速度:単位時間あたりの加速度の変化率)などの数値を自らの研究から割り出し、乗り物メーカーをサポートする。例えば、スリル感を生み出すのに乗り物が暗闇の中でどれだけ垂直降下する必要があるかを計算する。その解は0.7秒または2.4メートルだ。しかし乗り物はただアドレナリンがほとばしるだけではだめだという。「絶叫マシンは映画や音楽と同じように、ペースを変えたりムードを和らげたりするタイミングが必要なんだ。アルフレッド・ヒッチコックはその達人。視聴者に精神浄化の時間を少し与えてから、暗い場所へと誘う」。

最新プロジェクトは、昔ながらの遊具であるブランコに仮想現実を組み合わせた装置。本当に屋根の上を弾んだりクラゲのように体をくねらせたりしていると思い込ませることは可能だ、とウォーカーは言う。「乗っている人が感じている物理的な力があるとして、その力を、どうやってまったく別の場所から来ていると信じさせるかを研究中なんだ。バーチャルリアリティのおかげで、想像力がますます膨らんでいくよ。完成したらローラーコースターの先をいく、未来のスリル系ライドになるかもしれないね」。→

「**映画や音楽**と同じようにペースを変えたり
ムードを和らげたりするタイミングが
ローラーコースターにも必要なんだ」

「山を知れば知るほど
しなくていいことが
分かるようになる。相手は
自然だから。目標は
なるべく**手を加えない**こと」



ベルンハルト・ルッシ
スキーコース設計者

世界トップクラスのダウンヒル選手の滑降は、時速153キロにもなる。ほとんどの国の道路の規制速度を超えるスピードだ。「しかしスピードがすべてではない。優れたコースはただ真っすぐ降りるのではなく、長いコーナーや50メートルのジャンプが必要なのです。最高の選手に勝利してもらうと同時に、観客にも楽しんでもらいたい」とスイス人のベルンハルト・ルッシは語る。

ルッシは1970年代のオリンピックや世界選手権で活躍した元ダウンヒル選手だ。それが今では世界中で引っ張りだこのスキーコース設計者である。じつに1988年以来、オリンピックの滑降コースを1本を除いてすべて手がけてきた。フランスのスキーリゾート、ヴァルディゼールにある彼が設計したファス・デ・ベルヴァルドのコースは、多くの専門家からダウンヒルスキーの転換点と称賛されている。同競技が直線コースで速さだけを競うものから、より高度な技術が求められ観客を楽しませるイベントへと進化したのだ。オリンピックアルペンスキー競技金メダリストで国際オリンピック委員会のメンバーを務めたジャン・クロード・キリーは、かつてルッシのことを「スキー界のピカソ」と称した。

ルッシ自身はコース設計を仕事にするとはまったく予想していなかったという。しかし挑戦しがいのないコースを批判する選手として知られていた。そして引退後まもない1980年代はじめに、国際スキー連盟から1988年冬季五輪のコース予定地であるカルガリー視察を依頼された。「戻って報告する際、『山は問題ないけれど……』と言って、その『けれど』の部分からコース設計者になったのです」。

スキーはルッシの血脈である。スキー選手の息子としてスイスの山村、アンデルマットで育った。そこは「誰もが歩き始めるのと同時にスキーを始める」土地柄だった。ジュニア選手として成功していたルッシは、父親の主張で建築デザインを学んだ後、スポーツに集中した。

こうして始めたスキーヤーとしてのキャリアは早々に打撃を受けた。若いプロ選手として少しでも稼ぎたかった彼は、スキーのスタントマンとして参加した映画『女王陛下の007』撮影中にスキーの衝突事故に遭い、脊椎骨を損傷した。スキーができない期間が6ヵ月続いたが、復帰シーズンの1970年世界選手権で優勝し、世間を驚かせた。まだ22歳のときだ。1972年には冬季五輪と世界選手権で金メダル、1976年には銀メダルを獲得し、30歳で引退。メディアの仕事についた後、コース設計者という得意分野を見つけることになる。

コースの構想を依頼されてまず行うのは、その地域の地図を調べて、より詳細に調査する場所を選ぶことだ。「それからそこへ行って歩く。何色かのテープを持ち歩いて、山を降りるラインを策定します。何回か行くことになっても最終的には歩いた複数のラインから完璧な一つのラインが浮かび上がるから、それを中心にコースを設計するのです。その間に山を知るようになる。知れば知るほど、しなくていいことが分かるようになる。相手は自然だから。高速道路を設計するのとは違います。目標はできるだけ手を加えないことだな」。

ルッシが紙とデジタルでスケッチを起こして設計を仕上げると、建設が開始される。数年かかる工程だ。彼も現場を10～20回訪れて進捗を確認し、必要に応じて細部を調整する。「建設が終わると自分でそのコースを滑ります。でも高速での滑降はしませんよ。競技の日々はもう昔のことですから」。高速滑降については彼のアシスタント、ディディエ・デファゴに委ねている。デファゴもまた、2015年に引退したオリンピック金メダリストだ。

スリルを求めることに関しては、まだ現役。70歳にして、今なおアンデルマット周辺の山々で定期的にフリークライミングを楽しんでいる。「フリークライミングは強烈なアドレナリンが一気に放出されるタイプではないが、それでもスリルはある。自分の限界に挑戦する瞬間があります。スキーと同じように。その瞬間があるから、背中を押されるのです」。

イラスト：MATHIS REKOWSKI

V MAX

**世界最速記録を更新するのは簡単ではない。
まったく新しい課題が山積みされている
電動ボートへの挑戦なら、なおさら。それでも
ジャガーベクターレーシングは果敢に挑む。**

文：*Sachin Rao*

JAGUAR VECTOR

記録への挑戦を前に
コニストン湖で
霧が晴れるのを待つ
ベテランレーサーの
ピーター・ドレッジ。

写真：ALEX PUCZYNIEC, MALCOLM CREASE

晴れた日のコニストン湖は、どんな名所にも負けないほど美しい。イングランド北部、湖水地方に位置するこの大きな湖には、夏になると観光客が数多く訪れる。だが、今日は晴れていない。しかも朝早い。たいていの人は甘い夢にしがみついて、目覚めのコーヒーのことをぼんやりと考えている頃合いだ。しかし、ここにはすでに二十数名の大人が集まり、濃霧立ち込める湖を取り囲んで一様に顔を曇らせている。

明らかにバカンスで訪れているわけではない一団だ。何しろ休日の散策が趣味という人たちでさえ眠っている時間である。彼らはエキスパート集団だと言わんばかりにテキパキと動き、F-PACEを使って防水シートに覆われた大きな物体をけん引し、湖畔に停車させた。たちまちざわめきが増す。この一団はある任務に就いているのだが、その主役となるものが防水シートの下に横たわっているのだ。流麗なボート、ジャガーベクターレーシング V20Eである。さらに細かくいえば、ボディシェルの下にあるもの、すなわちフォーミュラEの技術を採用したパワフルな巨大バッテリーが、その中核となっている。

この日、目指している目標が易しいと言う人もいるかもしれない。それは電動ボートの世界最速記録を更新すること。10年も前の記録が時速約124キロなので、数字としては比較的低く聞こえる。誰もが高速道路の速度に慣れているし、フォーミュラ1をソファに座って快適に観戦する人たちにとっては、なおさら。だが、推進システムの特質や走行面を考慮すると、目の前には一筋縄ではいかない課題が山積している。

チャレンジという意味では、モチベーションは上がりっぱなし。限界に挑む。これはジャガー、そして今回の世界記録挑戦のパートナーであるベクターレーシングとウィリアムズ・アドバンスド・エンジニアリングのDNAに、刻まれているものだ。ジャガーはすでに電動化技術の最前線にあり、地上と水上の両方で「Race To Innovate（イノベーションのためのレーシング）」を明確なミッションとして掲げている。鍵となるのは、フォーミュラEでパナソニックジャガーレーシングが使用しているレースカー技術を、パワーボートにうまく移転できるかどうか、という点にある。

ベクターのCEO、マルコム・クリースはこう言う。「自動車の世界でも電気レーシングは初期段階にあり、水上となると、ほとんど未開の領域。ですから、今回パートナーシップを結んだ3社ともに、この分野でパフォーマンスの限界を押し広げたいと本気で考えました」。2017年半ば、電動ボートの世界最速記録更新を目指すことが決定されると、準備と試験が開始された。先駆的な活動ゆえに、あらゆる試行錯誤が避けられず、その過程は8ヵ月以上続くことになった。

ベクターのテクニカルディレクターで、ベテランのボートレーサーであるピーター・ドレッジはこう語る。

「ゼロからのスタートでした。ボートの種類とサイズの検討から始まり、コスト、重量、あらゆる部品の出力に至るまで、すべてを一から考慮していったのです。エンジンと燃料タンクをバッテリー、インバーター、モーター、センサーに置き換え、各設定を調整する工程には大きな労力が必要でした。重量のバランスを取り、空力性能を維持して安全を確かめ、法規に準拠し、ボートの完全性が損なわれないようにしなければなりませんでした。手探りの作業が多く、そのほとんどがこれまで試したことのないものでした」。→

偉業を見守る湖

イングランドでも有数の大きさを誇るコニストン湖は全長8キロの長い湖だ。幅は0.8キロ。レーシングボートが加速や減速をし、方向転換して往復するのに必要な距離を最大限に備えている。穏やかなことからも高速走行には完璧な環境であるため、毎年通常11月にコニストン・パワーボート記録挑戦ウィークという階級制イベントが開催される。

そのコニストン湖でジャガーベクターレーシングが電動ボートの世界最速記録を打ち立てたことは、ただふさわしいという以外にない。この湖はそうした偉業になじみの場なのだ。伝説的なサー・マルコム・キャンベルが1939年に、モーターボートで時速227キロを出し、当時の世界最速記録を初めて更新した場所でもある。

1950年代には彼の息子、ドナルド・キャンベルもアイコニックなハイドロプレーン（サンダーボート）「ブルーバードK7」を操り、4回連続で世界記録を樹立した。彼は1967年、時速515キロという驚異的なスピードを出した際に制御不能に陥り、不幸にも命を落とした。同ボートの残骸が湖の底から引き上げられたのは2001年のことだった。

ピーターはV20Eで時速
約143キロを達成し、
電動ボートの世界最速記録を
更新。大成功を収めた。

もう一つ問題になったのは、試験走行に必要な距離を確保できる、適切な水場を見つけること。そして高熱を消散させるための冷却システムが機能する環境であることが条件だった。部品が故障すると、理由を分析して教訓とした。学習曲線が右肩上がりになるにつれて性能データが着実に改善し始め、チームは記録を更新できると自信を深めていった。

別の克服すべき課題もあった。湖水地方には厳しい条例があり、ボートの速度は時速16キロに制限されている。速度記録に挑戦するためには特別に免除を受けなければならず、膨大な必要書類を整えていく作業は何ヵ月も要するものだ。実行にあたっては細々とした準備もあり、ばかにならない手間となった。そして歴史的な偉業だからこそ、タイムキーパー、安全担当者、その他の当局者の立ち会いが求められる。すべての必要な許可を得て、ついに舞台が整った。予報では天気も良好で、関係する誰もが今か今かとはやる気持ちを抑えきれないでいた。

霧がかった舞台は、あたかも幕が開くようにドラマチックに晴れ、緑の中で静かに水をたたえるコニストン湖が神秘的な姿を見せる。ダーツのような形状をしたV20Eのコックピットに、ベテランレーサーのピーターが前かがみになって体を納める。

ゆるりと発進する。桟橋近くへバックしていくが音はほとんどない。はじめは水をはねることなくゆっくりと滑り出すが、急速にスピードを上げると駆動系の音が湖上に響き渡る。やがて見えるのは、はるか遠くで扇形に上がる白いしぶきだけになる。

陸の上の私たちにとってはようやくカプチーノで落ち着ける時間だが、水上ではピーターがアドレナリンを放出している。すべてが正確で熟練した動きだ。データが評価され、安全と技術面を担当するクルーたちと無線での会話があり、Uターンの時間になる。戻りの走りは規定時間内だった。平均速度が計算される。

太陽が昇り切り、傾き始める。そして**勝利のときだ。**

経験豊かなレーサーであり記録更新者であるピーターの動作は、すべてシンプルで無駄がない。成功と失敗の差は紙一重だ。だからこそ走行の合間——ラップトップがつながれ、各部品がチェックされて、調整や交換が行われていても——彼はコックピットに座ったまま精神を完全に集中させている。ボートが湖から引き上げられ、バッテリーを交換するとき、ようやく彼は足を伸ばすことができる。

太陽が昇り切り、傾き始める。そして、勝利のときだ。

午後の走行で往復の平均が時速約136キロとなり、ついに記録を打ち破る。それから3回走行し、ピーターとチームはV20Eの走りを時速約143キロにまで押し上げた。許可されたセッションが終わり、これが世界新記録になる*。

「どう感じたかって？ ホッとしたよ」とピーターは笑う。「15ヵ月にわたって費やされたみんなの時間と労力が報われて良かった。今後のことを思うと興奮するね。今回の記録は長くは持たない。すでに大きな計画が進行中なんだ」。

*記録は本誌印刷時点のものです。

xp_IceAcademy_AmyShore_Vehicles_F-Type_0496.JPG

EXPERIENCE

ICE ACADEMY SWEDEN

JAGUAR

ジャガーランドローバー「アイスアカデミー」では、特別にデザインした氷上コースにて、最新モデルにご試乗いただけます。ジャガーF-TYPEやF-PACEの卓越したパフォーマンスをご体感ください。過酷な寒冷地でのピュアEV、I-PACEの性能をお確かめいただくことも可能です。

詳しい情報をお求めの方や、予約をご希望の方は特設ページjaguar.com/experienceswedenをご覧ください。

THE ART OF PERFORMANCE

ELECTRICAL STORM

ジャガーが主宰する
ピュアEVの新しいレースシリーズ
「ジャガー I-PACE eTROPHY」。
その最初のレーシングチームに、
モータースポーツの
真のレジェンドであり
大の車好きであるレーサーが
名乗りを上げた。なぜか。

文：*Guy Bird*

優位に立つことを目指すのがレースの本質だと、モータースポーツのレジェンドでレースチームのオーナーである米国人、ボビー・レイホールは言う。「私たちのチームはいつも新しいものを取り入れようとしている。だから新しく発足したジャガー I-PACE eTROPHY シリーズに参加するのは、当然の流れなんだよ」。

インディカーで3回優勝し、インディ500の優勝チームであるレイホール・レターマン・ラニガン・レーシング。このチームは、ジャガーが2018年12月から新たに開催するワンメイクレースに参加を申し込んだ最初のチームとなった（チーム名に含まれる「レターマン」は有名な米国のトーク番組の司会者、デヴィッド・レターマンの関与を示している。レイホールは1986年、インディ500で優勝した後にレターマンのテレビ番組に出演。そこから二人の強い友情が始まり、ビジネスパートナーとなった）。

65歳のレイホールはジャガーとの付き合いも長い。2000年代はじめ、ジャガーのフォーミュラ1チームでマネージメントのメンバーを務め、2001年からは米国ペンシルベニア州でジャガー・ランドローバーの正規ディーラーを経営している。1961年式 E-TYPE コンバーチブルを所有し、ジャガーのさまざまなクラシックレーシングカーを運転してきた。つまり彼の最新の決断は、自然の成り行きと言える。

「ディーラーとしてI-PACEを売るのは喜ばし →

「公道レースは大好きです。壁のすぐ近くを
走りながらも滑らかに、かつ正確に
走り続けなければならない、あの感覚です」

キャサリン・レッグ

いし、レースに送り込むのも最高だね。I-PACEは人目を引く。市街地を走る車に人々が求めるものを過不足なく備えている、ほかでは見かけない存在だよ。ジャガーのホームランだ」とレイホールは熱く語る。

ジャガー I-PACE eTROPHYは、フォーミュラE第5シーズンのサポートレースだ。フォーミュラEと同じ週末に全10戦が行われる。各レースには最大20台が参加し、参加チームは専任レースエンジニアに加えて、用意されているメカニック、ブランドの統一外装やユニフォーム、接待用特別室を使用できる。毎回ジャガーのVIPカーもレース会場に現れ、モータースポーツ界内外で著名な顔が参加する。

レイホールは言う。「ジャガーと、技術的なオペレーションのほとんどに携わっているMスポーツには多大なる信頼を寄せている。このシリーズは両社のおかげで運営基盤がしっかりとしているので、多くの興奮を生み出す素晴らしいレースになると自信を持って言える。それに電気自動車はますます洗練され、能力が高まる一方だ。このレースシリーズを通して我々もその進化に貢献できるかもしれない」。

ジャガー I-PACE eTROPHYのマシンは、量産I-PACEと同じ90kWhのリチウムイオンバッテリーを使用するが、改良された空力性能を誇る。最も目立つのは調整可能なリアウィングだ。さらにレースの安全性と軽量化対策が随所に施

写真：NICK DIMBLEBY, CHARLIE GRAY

NASCARとフォーミュラEのベテランレーサー
キャサリン・レッグは、ボビー・レイホールが
最初に契約したドライバーだ。

されている。例えばリアシートの代わりにロールケージが設置され、アルミニウムパネルは一部複合材に置き換えられている。

陽気な情熱家のレイホールだが、このシリーズへの参戦について語るときは真剣な面持ちになる。「絶対に勝ちたい」。そのためレイホールは非常に優秀なドライバー2名と契約した。キャサリン・レッグとブライアン・セラーズだ。「経験、成熟度、ペースを条件としてドライバー候補を選んだよ」とレイホール。

米国オハイオ州出身のセラーズは耐久レースでの豊富な経験を持つレーサーで、国際モータースポーツ協会(IMSA)のウェザーテック・スポーツカー選手権やル・マン24時間レースに参戦している。一方、英国出身で現在は米国を拠点にしているレッグは、ガソリン車のシリーズであるNASCARやドイツツーリングカー選手権(DTM)のみならず、フォーミュラEでもベテランレーサーとして活動している。

レッグは本誌にこう語っている。「とても興奮しています。英国のアイコニックなブランドによるレースで、レーシングチームも同じくアイコニックですから。ジャガーは子供のころから大好き。祖父のE-TYPEには特別な思い出があります」。

レッグにとってこのシリーズのもう一つの魅力は、電気自動車の所有について前向きなメッセージを広め、普及に貢献できること。「フォーミュラEは電気自動車の促進に大きな役目を果たしてきました。I-PACEなら、さらに共感を集められるでしょう。一般の人々の電気自動車に対する関心を促します」。フォーミュラEでの経験がeTROPHYでのレース展開に役立つと考えているだろうか。レッグはこう答える。

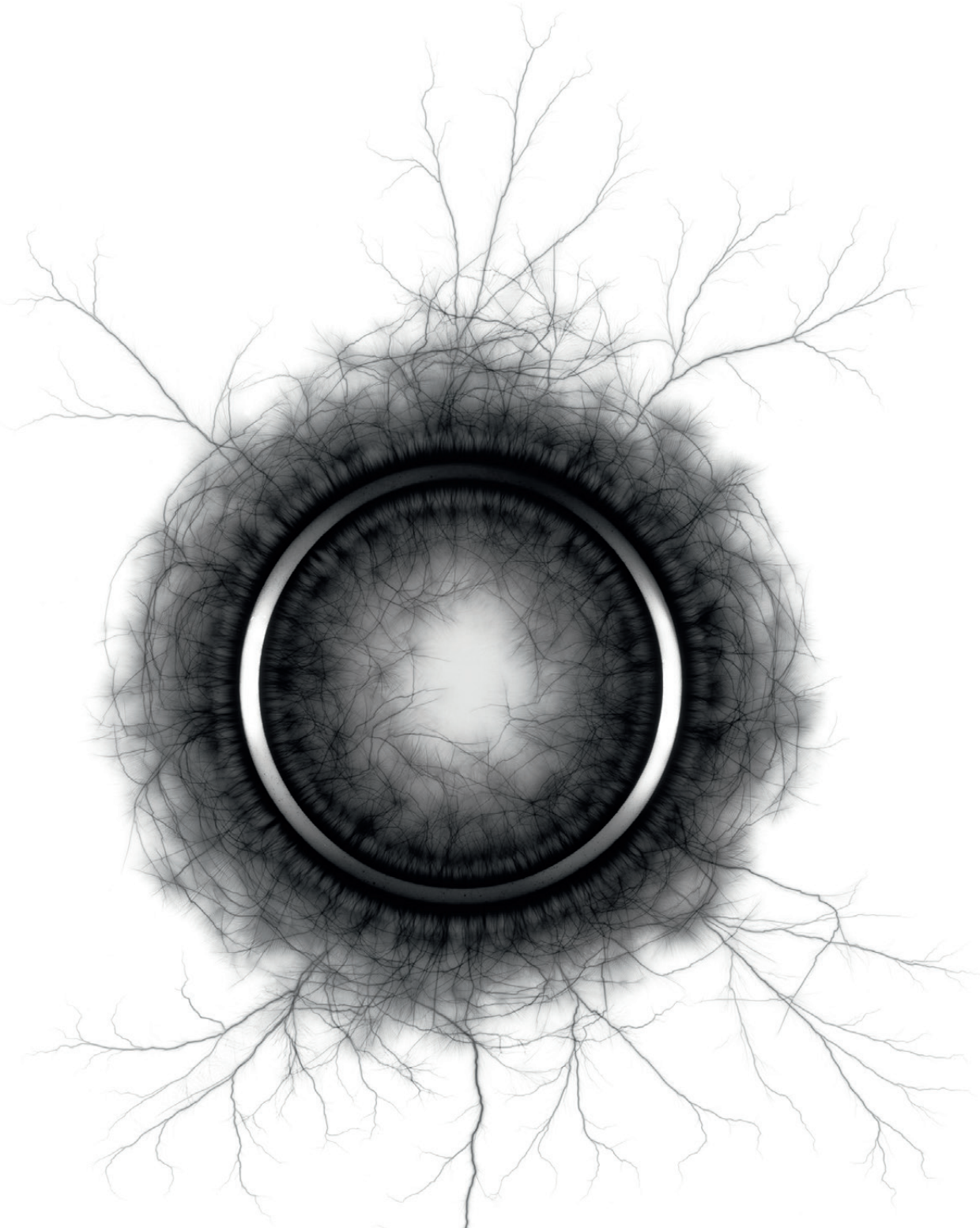
「電気自動車レースは異なるスロットルの調節が求められ、ある時点でエネルギーを節約して回生ブレーキを使用しますが、みなさんが思うほど大きな違いはありません。このシリーズにはピットストップがないので、レースは完全に市街戦。公道レースは大好きです。壁のすぐ近くを走りながらも滑らかに、かつ正確に走り続けなければならない、あの感覚です」。

その走りはレイホールにとっては音楽のごときもの。彼は運に任せることもよく知っているが、チームオーナーとして十分に冷静であり、純然たるスピードと同じくらい一貫性が重要だと理解している。「狭いコースが多いと、あらゆる場面で壁にぶつかる可能性があるよね。優れた決断を下せるドライバーがほしい理由はそこにある」と、明るい表情で説明する。

こういった決断がすべてうまくいけば、レースの成功、店舗売上、ひいては電気自動車の明るい未来へとつながっていく。レイホールはこう結論付ける。「レースに関わる誰もが期待しているのは、モータースポーツにおいて電気が演じる領域が成長していくこと。このレースシリーズには、レースだからこそ集まる人たちがたくさんいて、彼らはレースでなければ電気自動車に関心を持たない。モータースポーツの価値は総じて増すだろうと考えているよ。関わっているのは本当に最先端の企業ばかり。彼らが自動車業界の未来をけん引していくだろう」。

I-PACE eTROPHYを開催するジャガーは、そのレースの最前線にいる。

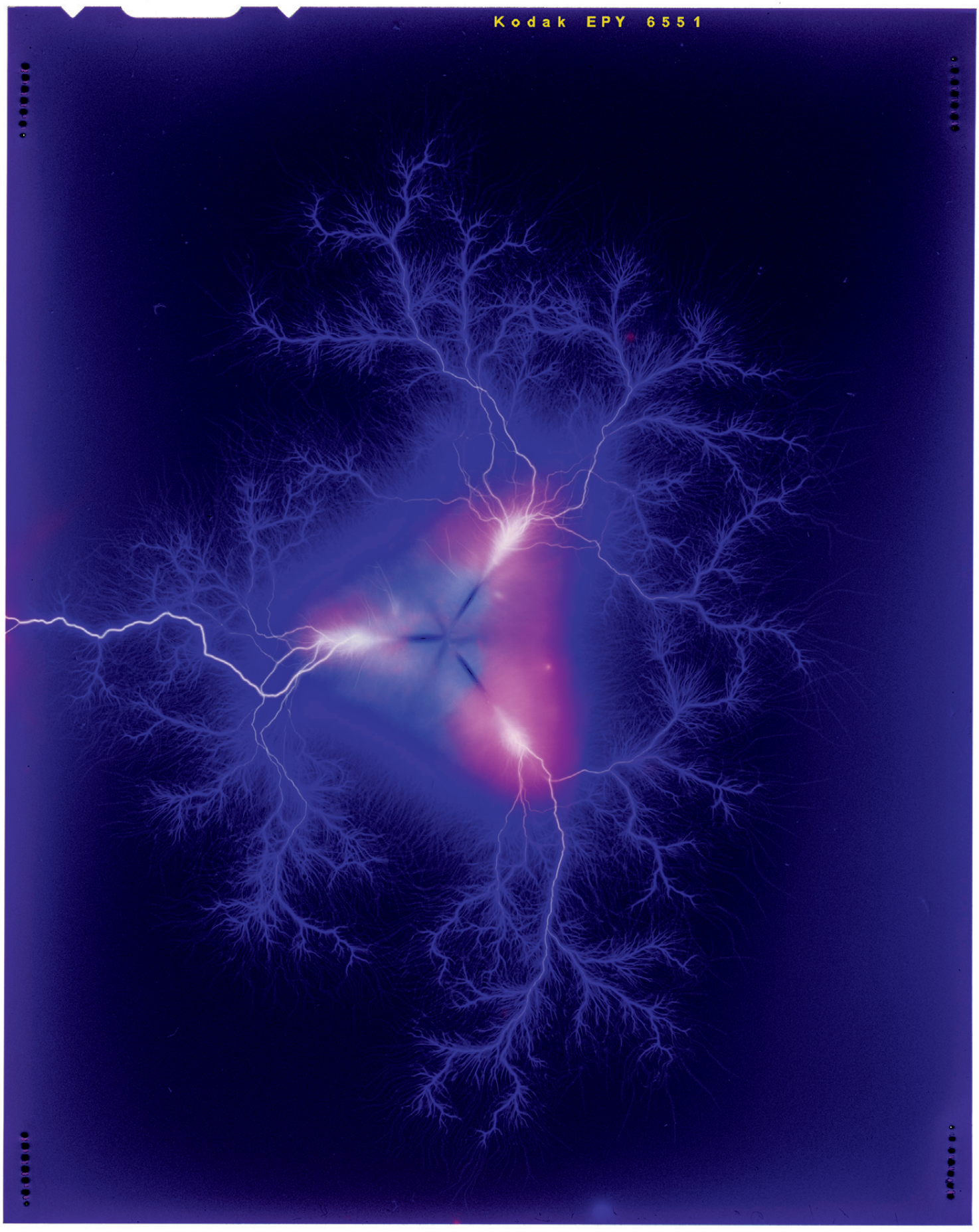
ジャガーレーシングの詳細
www.jaguar.co.jp/jaguar-racing



WHEN SPARKS FLY

現代を代表するジュエリーアーティスト、
ショーン・オコネルは、作品をエネルギー的な
見地から探求する独自の表現で注目を集めている。

文：*Melisa Gray-Ward*


Kodak EPY 6551

「**火花の画像化**は
写真を用いて物質の
外面を超えて見る、
物質の構造を奥深くまで
探究する方法である」

オーストラリアで最も革新的とも言えるジュエリーを生み出すジュエリー職人、ショーン・オコネル。だが、その生活は意外なほどオフグリッド（電力自給）なものだ。オコネルの拠点はタスマニアの田舎にある。輸送用コンテナを再利用した仕事場は、142ヘクタールの美しい低木林地に囲まれている。「自然界の動きと成長を見ていると、素材、フォルム、動きの間の繋がりが見えてくる。そんなことを無駄なくエレガントに教えてくれる環境です」とオコネルは言う。

この関係性についての探究は、彼のジュエリーシリーズ「スパーク」に明白に表現されている。珍しい素材を用い、伝統的な職人技巧でもって洗練されたデザインを生み出すシリーズだ。オコネルはさらに、それらの作品を写真に撮った二次的な作品シリーズ「素材研究：スパーク（Material Studies: Spark）」をも生み出した。これは「スパーク」と名付けられた指輪に流れる電気を撮影したインパクトのある写真シリーズである。

この撮影手法は、オコネルがシドニー・カレッジ・オブ・ジ・アーツの博士課程にいたときに発見したもの。「私たちが個人、文化、物、アイデアの間に押し付けている、境界を超えたものの見方ができないかを研究していたんです。いくつかの実験を、写真や映像、音に記録しました」。

ショーン・オコネルはオーストラリア人の職人でアーティスト。オブジェクトデザイン、金銀細工を学んだ後、博士課程の実験をきっかけに電気美術を探求する道に進む。

そうした実験の一つから、高圧オーディオ発振器のシリーズが開発された。それこそ、火花を可視化するという彼の研究を代表する技術だ。「物体と物体の間だけでなく、物の構造内において電気が境界を超え、どう動くか。その目に見えない何かをつなぐもの、結びつけているものを探していたのです」。

つまり、オコネルにとって火花の画像化は「写真を用いることで目に見えている物質の外面を超えて観る、ひいては物質を構造深くまで探究していく」手法であり、それは「世界をエネルギー的な見地から捉えること」に繋がっていく。

それぞれの指輪は、ステンレススチール、窒化ケイ素、クロムやチタンといった素材を使った製品である一方で、装置を通してより綿密に向き合うと、うっとりするような動的な一面を見せてくれる。「火花の画像化によって、放電パターンに示される隕鉄鋼の結晶構造を見ることができたり、素材に生じている拡大鏡では見えない微細な傷や割れ目を、傷に沿ったアーク放電（火花が持続する電弧）を通して見つけたりすることができるのです」とオコネル。

火花の画像化は写真と同じくらい古い技術だが、オコネルはその可能性を広げてきた。厚みのある銅板の上にフィルムを置いて作成される画像について、彼はこう語る。「私が使う装置は、昔のテスラコイルの電気回路と、独自のデザインを組み合わせたものです。観察できる素材ははるかに多い。試料はフィルムの上に直接置いて、その上に電極をつなぐ。もう一方の電極は銅板につないで、最大6万ボルトの電気を流します。すると試料を通って火花が動き、内部構造の形で写真フィルムに放電して感光するのです」。

自らはあくまでジュエリー職人であり、写真を使うのは単なる表現の一つだというオコネルだが、2019年に向けた次のプロジェクトでは聴覚にも訴えるさらに深化した作品に取り組んでいる。日常生活に使われる100の素材の画像を集めた「再び命を吹き込まれた物質（Matter Reanimated）」というコレクションだ。「この展示では、何百点もの火花の静止画像をまとめた動画を上映します。音響として火花放電の周波数による音声信号も取り入れますよ」。

孤高の作品を生み出していく一方で、より広い職人コミュニティとの繋がりも実感していると、オコネルは素材研究活動から派生する別の価値を認める。「作品を高圧の電気にさらして画像化するジュエリー職人はほかにはいないかもしれないけれど、ジャンルの枠を超えて、素材への理解や評価を他分野の職人たちと共有できるというのはいいですね」。

マテリアルが持つ基本的な性質への深い理解、そして革新への希求。オコネルの作品はそれらの要素が一体となり、究極の独自世界を生み出すに至っている。

写真：SEAN O'CONNELL　ポートレート：KEZIA LITTLEMORE

AN ODE TO THE NON-CONFORMIST

常識を破るのは、割に合うことだろうか。
いや、合わないどころかむしろ、
「反逆こそ成功の秘訣」だと英プレゼンター、
ダラス・キャンベルが語る。

学校の音楽コンクールに、自分の音楽の才能に見合うピアノの楽曲で出場した。15歳のときだ。その曲とは、20世紀半ばの米国人前衛音楽家、ジョン・ケージが作曲した「4分33秒」。楽譜を開き、姿勢を正して、私は演奏を始めた。結末を十分に承知した上で。ご存じない方に説明すると、この曲は4分33秒続く完全な無音だ。技術的に演奏は難しくないわけだが、人前で成功させるのは簡単ではない。全身全霊をささげなければならないのだ。1分経過したところで、私は中断を余儀なくされた。教師によって会場から追い出され、友人たちの笑いの的になった。それは予測できた結果だった。反抗的な生徒、クラスの道化役という私の学校での評判を強化するという計算ずくの行い。リスクを伴う行動だが、今考えても冒す価値のあるリスクだったと思う。もし教師が私の演奏を最後まで許していたら、本来の意図から離れていただろう。

私の人生の旅は常に、調和という安全性と現状に抵抗したいという衝動のはざまで揺れ動いていた。読者の方々も同じだろう。自らを自由な思想の持ち主だとどれだけ思いたくても、現実は違う。すべての動物の習性同様、私たちの行動は何百万年もの進化の間に形成されたものだ。人間は群れで暮らす動物であり、調和は選択するものではなく、DNAに組み込まれている。集団で協力し、利他を重んじ、年長者を敬うことは利益をもたらす。そしてその利益は、人間という種の特異な成功に寄与してきた。

例えば、重要な決定に際しては集団の知恵のほうが概して個人の分別より優れている。この仕組みは、社会生活の諸場面で脳がどう反応するかを観察してきた心理学者や神経科学者による長年の調査で解明されている。あなたの行動や意見が集団から逸脱すると、脳の内側前頭前皮質から何かが間違っているという信号が送られ、すぐにあなたは軌道に戻される。文化的背景は常に変わり続けるものだが、その変化する文脈の中で、あなたはさほど強く意識せずして不調和とは対立する、調和の領域に生きることを選択する。

だが、誰もが期待される通りに行動する世界を想像してみてほしい。調和を織物にたとえるなら、社会をまとめるその織物の色や柄、質感になるのは不調和だ。例えば自然科学の発展は、想像力を超える思考の力があってこそ。そうした想像の飛躍がないところに人類としての誇りがあるだろうか。科学の進歩はいつも、ほかの人が考えないような何かを想像する力と共にある。

コペルニクス、ガリレオ、ダーウィンは、当時の硬直した社会的宗教的パラダイムに晒されていたにもかかわらず、私たちを知的幽閉から解放し、自然を、どうあってほしいかではなく、ありのままに見ることができるようにした。人類の進歩を促し、引っ張っていくのは反逆なのだ。ストラヴィンスキーの「春の祭典」の初演で観客が静かに着席していたなら、と想像してみてほしい。あるいはセックス・ピストルズ（写真上）が、許可が下りなかったからといってテムズ川に浮かべた船上での悪名高いライブをしなかったなら？　映画『ブレックファスト・クラブ』でアリー・シーディがふけを振り落とさなかったなら？　ジョン・F・ケネディが困難を極めるという理由で月面着陸の計画を断念していたら？　女性参政権運動家のミリセント・フォーセットが「勇気はいたるところで勇気に呼びかける」と訴える勇気を持たなかったら？

人と違う考え方や行動をとるのには勇気がいる。愚かに見えるのを恐れ、意思表示を恐れる。そして調和を乱さずにいようとするあまり、失敗を恐れる。現代社会において、リスク回避の傾向はさらに進み、人々は評価されることばかりに気を取られ、オンラインで過度につながっている。そのような世界では反逆的な態度をとるよりも集団に従うのがより安全だと思えるかもしれない。だが、小説家のJ・K・ローリングはハーバード大学の学生に奇しくもこう語っている。「全く失敗しないで生きるのは不可能です。慎重になりすぎて生きていないのと同じ、という状態こそが、そもそも失敗なのです」と。

時には、思い切って挑戦することに価値がある。全ての人類のために。

ダラス・キャンベル：科学番組や実録バラエティ番組のプレゼンター。出演番組は英国放送協会（BBC）の「Supersized Earth」「City in the Sky」「Bang Goes the Theory」「Egypt's Lost Cities」、ナショナルジオグラフィックの「パ科学」など。著書に『Ad Astra: An Illustrated Guide to Leaving the Planet』がある。

写真：PICTURE PRESS/CAMERA PRESS/DENNIS MORRIS

CASTROL EDGE PROFESSIONAL

ジョイントパフォーマンス

JAGUAR

ジャガーとの共同開発から誕生

燃費を向上し、CO_2排出量を低減。ジャガーが求めるパフォーマンスを実現する
妥協ゼロのエンジンオイル「カストロール EDGE Professional」が、
ジャガーとカストロールとの長年にわたる共同開発から生まれました。
両社からの究極の技術を惜しみなく注いだジャガーエンジン専用オイル。
エンジンに命を吹き込み、最高のパフォーマンスを引き出します。

**カストロール EDGE Professionalはお近くのジャガー正規ディーラーにて
お求めいただけます**

Castrol EDGE Professional

Castrol EDGE Professionalはジャガーが推奨する唯一のオイルです。

THE ART OF PERFORMANCE

SAVOIR BEDS
SINCE 1905

SLEEP BEAUTIFULLY

The world's most comfortable bed, hand made in London

savoirbeds.com

London New York Paris Düsseldorf St Petersburg Moscow Shanghai Hong Kong Seoul Taipei