


only
Mercedes

2006年9月1日(星期三) 第85期 零售每份1.00元 2006年12月4日(星期三)

Vol.85 SEPTEMBER 2006
950yen



Carlsson





What's Carlsson?

カールソンのすべて

TEXT BY YOSHIHIRO KIMURA PHOTOGRAPHS BY ACHIM LIMBERG/YUKIO YOSHIMI

カールソンジャパン 053-411-0880 <http://www.carlsson.co.jp>

取付部品カールソンオートテック GmbH <http://www.carlsson.de>

カールソンの誕生は1989年、今から17年前に遡る。兄、ヘルベルトの経営するBMWハルトゲと袂を分かった次男ロルフと三男アンドレアスはメルセデスをベースにするチューニングビジネスを展開。当時ラリーやレースで活躍していたドライバー、イングバー・カールソンの名を商標とする「カールソン・オートテック社」を設立。

ハルトゲ兄弟はわが道を進んでいった。

この頃の逸話が二つほどある。文友関係の広いロルフ氏はチューニングビ

ジネスを始めた段階でハイパフォーマンスを望むオーナーの動向を知るために友人の心理学教授に分析を求めた。この仕事をしている間、教授はカールソン製品を借用していたのだが彼もそのまま顧客の一人となってしまったという。さらにもう一つ。ロルフ氏の娘、アンジェラは乗馬が巧みで何度もトーナメントに参加しているが、この活動を通じて大会スポンサーのエルメスと関係ができた。その後、副社長との会談でインテリア・トリムをエルメスに

仕上げる話が出たが残念ながらポツになってしまった。もし実現されていれば非常に貴重なコラボとなっていた。

さて今年58歳になるロルフ氏はもちろん後進の育成に周到である。現在では徐々に若いエンジニア達が中心となり始めている。ゼネラルマネージャーであるマルクス・シュスター氏を始め、フレキシブルかつ明晰な頭脳を持ち主たちが揃っており、彼らの和やかな雰囲気そしてチームワークは何時取材しても頼もしさを感じる。

カールソンの成功の第一はハルトゲ兄弟のコンビによる正確な市場分析にある。彼らはチューニングカーが希少なクルマであることを知っている。つまりパーツも含めて元々世に溢れてはならず、これがオーナーの納得するところでもある。そして次に従業員とのチームワーク。ここではオーナー社長でありながら少しもワンマンな振る舞いをしないロルフ代表のキャラクターとそれに惹かれて集った優秀な人材が大きな要因となっているのである。



What's Carlsson?





本国密着取材

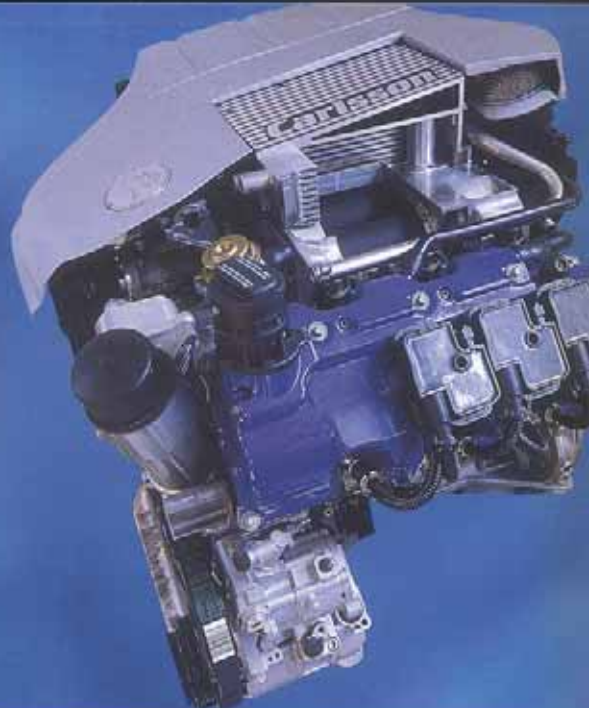
徹底的に走りにこだわる

カールソン魂(スピリット)を見た。

Carlsson



カールソンでは今から5年ほど前にコンプレッサの軽量化を遂げ、その高いエネルギー効率を最大限発揮している日本のオブジェクティブと出会い、以来、素晴らしいパートナーとしてカールソンパワーを支えている。



Carlssonでは現在、コンプレッサーを中心としたチューニングを行なっている。しかしそのパワーアップの幅は最高でも35%を超えることはない。それは耐久性や燃費、そして排気ガスへの影響を量産車と同じレベルに保つためである。もちろん将来への取り組みとして、NAチューニングやターボに関しても研究、実験が行なわれている。

レーシングテクノロジー満載の NA&コンプレッサーTuning



ドイツの車検法ではチューニングカーはベースになった車両よりも燃費もエミッションも低下してはならない。Carlssonにとっては、アタリマエのように徹底している。「そうですね最高で35%ですね。それ以上ではデトネーションを起こしたりするなどパワーアップどころかエンジンの寿命を犠牲にする場合もありますから……」と慎重な面を見せる。また「問題となるのはトルク特性です。この最適化によってドライビングフィールは格段にポジティブなものへ変化します」とも

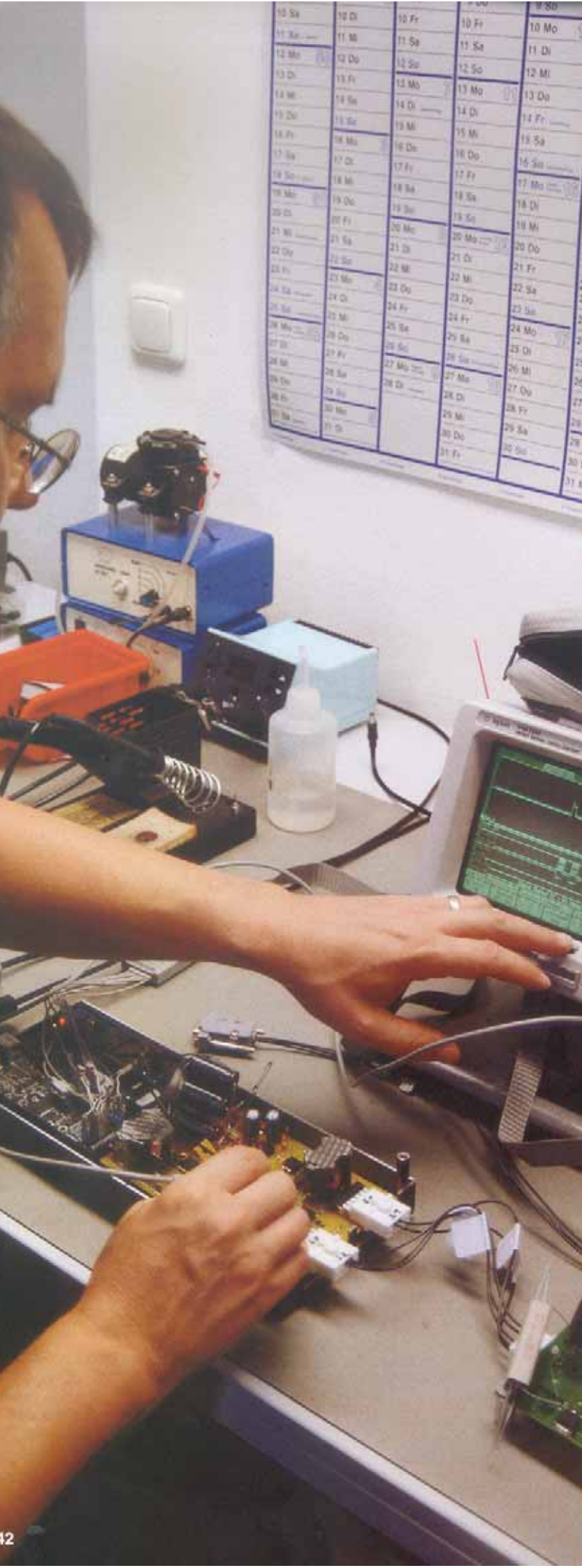
言う。このチューニング手法の正しさを裏付けるのがニュルブルクリンク24時間レースにおける好成績である。Carlssonではこのレースに参加する車両、特にエンジンには大掛かりなパワーアップは行なっていない。トルク特性の向上をメインコンセプトとしてこれまでに好成績を残しているのである。当然のことだがCarlssonは将来的な方向も常に考えながらビジネスを進めている。これまでもメルセデス・ベンツの動向を読みながらチューニングを展開してきた。高効率

のオグラ・クラッチ製スーパーチャージャーを採用したのも環境問題を意識してだ。しかし新しいAMG製の6.3リッターV8のように高回転タイプのハイパフォーマンスエンジンの登場や今後増されるターボの採用に関してもすでに準備を進めている。特にガソリンエンジンに関してはディーゼルのクロニックがガソリンにも適用できるよう進化中。それどころか驚いたのは将来の化石燃料枯渇に対応してガソリンとCNGやLPG(ガス)のハイブリッド、あるいは電気モーター

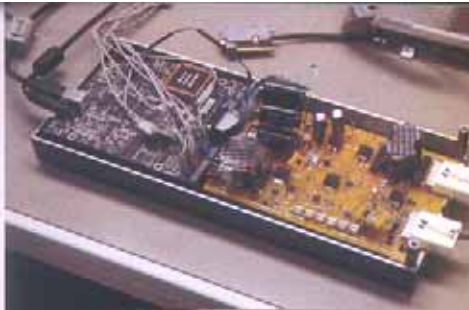
とガソリンのハイブリッドに関してもベーシック・ノレッジ(基礎知識)収集のためにすでに触角を伸ばし始めているのだ。さて、こうした首尾一貫したCarlssonの哲学を最も端的に現すのがエアマチックのチップ・チューニングである。Carlssonでは車種にもよるが通常車高をスタンダードよりも30mmローダウンする。しかし車速が120km/hを越えたとアップして再びスタンダードの状態に戻る。普通ならば空力特性を上げ、最高速度を稼ぐためにさらに車高を

Carlsson社には最大計測馬力900psという最新式シャーンダイナモが設置されている。ドイツでは「チューニングカーはそのベースになったモデルよりも排気ガス基準値、燃費などが悪くなってはいけない」という車検上の決まりがあり、このためにシミュレーションは不可欠な結果で、Carlssonでは必要な投資は絶対に惜しまない。





これから車部調整のマッピングを
変えたCTロニックを搭載したML
スズエス小走車に出発する。この
前後で備わったスズエス小走車
のレビューといえるだろう。



カールソンが使用するチューニングパーツは最高のサプライヤーから供給を受けている。ビルシュタイン、アイバハ、そしてブレーキはATE。全てが用品ではなくカールソン仕様に変更済みのカスタムメイドのものばかりだ

カールソンではレース参加や様々なテストから得た独自のノウハウによって無間なパワーアップを行っていない。例えば最高出力を最大でノーマル比35パーセント以内に抑える他、それがエンジンにダメージを与えぬ以前にクーリングやカットオフで保護している。このような制御で現在、サスペンション、ディーゼルの(エコパワー)の3種類が販売されている

Carlsson

CPU、C-TRONIC

複雑なプログラムを完全制御する

下げると思われがちだが、カールソンではそれはなくオリジナルの状態に戻すのである。それはドイツのアウトバーンはサーキットと違って路面状況が刻々と変化するために長めのサスペンション・ストロークが必要だからだ。常に最高速度を求めたり、格好ばかりを気にするのはなく、安全重視に基づくチューニングを行なうのだ。

ちなみにカールソン・車高調整システムでは路面の悪い道路に入ると自動的に30mm上昇し、平坦な路面に戻ると自動的

に30mmローダウンする。またこの自動車高調整は通常120km/hを超えると作動を開始するが、たとえば日本のように法規制で100km/hに押さえられている条件下ではこのスピードも変えることができる。ズバリ、メーカーレベルの技術で変更が行なわれているのである。

もちろんサスペンションに関しても首尾一貫した研究と実験に基づく製品作りが行なわれている。パートナーは他のチューナーも多用するダンパーは「ビルシュタイン」、

コイルスプリングは「アイバハ」である。もちろん汎用品ではない。

「我々に納入されるパーツはすべてカールソン・スペックです。納入される以前に両社のテスト・エンジニアとともに予め提示された我々のスペックと合致しているか、コンピュータの数値上だけでなく、実車に搭載した状態でフォーリング・チェックまで行います」とその徹底性を強調している。

こうした研究実験の結果開発されたパーツテストでは、何人かが発するテスト・ドライ

バーだけでなく、それぞれの担当者も確認する。我々の取材した日にはエレクトロニック担当のヴェヒター氏がラップトップを抱えてMLクラスに乗り込んできた。これは新しく開発した車高自動調整システムの作動実験である。テスト車両は旧MLクラスだがここには最新のエアマチック・サスペンションが取り付けられ様々なソフト・ウェアがチェックされるのだ。「たまにはラップトップなしで気楽に走りたいよ!」とヴェヒター氏は笑いながら出発していった。

「カールソンは自分が作る」と自信を持って語るのはオーナー社長のロルフ・ハルトゲ氏である。彼はベースとなるニューモデル、そしてチューンドモデルの全てを自らテストし、判断を下す。「カールソンはメルセデスをベースにしたチューンドカーです。我々の哲学はメルセデスの枠からはみ出ないこと、それはコンフォートの維持です」とその理念を語っている





トフディショナルな雰囲気が漂う佇まいのカールソン・オートテック GmbH。広々としたシンプルなオフィスルームからクリエイティブな発想が次々と生み出される

Carlsson

斬新かつ洗練されたホイール達は
ここから生み出された

Carlssonの商品ラインアップの核ともいえるアイテムにアルミホイールが挙げられる。最終的にはもちろんこのアルミホイール製作の担当は外注によるものだが、ここでもCarlssonのポジティブなこだわりが存在している。

まず基本的な流れは他のアイテムと大きく異なることなく、ロールフ代表とアンドレアス氏のハルトゲ兄弟、そしてゼネラル・マネージャーであるマルクス・シュスター氏の3人による市場分析とデザイン動向から始まる。驚くべきはこの段階で基本となるデザインに至

るまでも話が進められてしまうということだ。この3人の他、もちろんホモロゲーション担当のシュミット氏などもミーティングには加わるが、とりわけ3人のマネージメントはドイツ国内ばかりでなく、世界各国のチューニング・トレンドまでも目が向けられ、あらゆる方面から情報収集を行っており、かなりの自信を持っている。なかでもロールフ代表の勉強振りは素晴らしいのひと言だ。「日本のオートサロン、そしてロサンゼルスでのセマ・ショーに毎年行くのも勉強になる」と語っているほど世界のト

レンドに敏感にアンテナを張っているのである。

そしてこの後、Carlsson専門のデザイナーの元にミーティングで煮詰められたアイデアが送られ、製品化に必要なデータを含み、コンピュータ画像になってCarlssonへと送り返されてくる。この時点でマルクス氏がメカニカルなマッチングテストを開始し、それと同時にロールフ代表らとのミーティングが繰り返され、最終スペックが決定付けされる。さらにこれらの動きとほぼ同時進行でアレキサンダー氏がホモロゲーションの手続きを開始する

のである。ちなみにCarlsson・ホイールのパートナーは鋳造ホイールがロナール、そしてロベルトであるが、軽量で剛性の高い鍛造ホイールはNASAIにも技術供与しているアメリカのAPP社が生産しているという。

さて、ホイールに続いてはエアロパーツに関するレポートだ。これまでCarlssonのエアロパーツといえば控えめながらも「か」とした繊細性が実現されていることで人気を呼んでいるが、それはもちろんテクニカルな裏づけがあつての結果である。

ホイールデザインはまずアイデアの段階でスタッフ達が意見交換をし、おおよそのスケッチを完成させる。その後、社外デザイナーが製作に必要なデータ付きの図面をコンピュータで製図、続いてCarlssonのエンジニアが独自の仕様（強度やマッチング、あるいはバルブの取り付け位置など）を再度確認してホイールメーカーへ発注する





ホイールと同じく、エアロパーツに關してもまずはアイデア交換。ハルトケ代官自らも参加し、スタッフ達とディスカッションが行なわれる。そしてスケッチを基に詳細を彫削していく



カールソンでは通常メルセデス・ベンツの風洞をレンタルしてテストする。自製したパーツの多くは風洞実験で好結果を示し、ほとんど改良する必要がない場合が多いという。エアロのプロトタイプ制作現場では、車体にクレーンを貼り付けてそのマウンティングを探る。そしてワンオフのスポイラーやサイドシルを作成した後に風洞実験が行なわれる。

スティックなまでに磨き抜かれた ボディスタイリング

Carlsson

決して汎用品をモテファイするというのではなく、またレックスのみを重視するわけではなく、最初のデザイン立案段階から自前で行なわれ、出来上がったスタイリングパーツに関してはなんとタイムラー・クライスラー社の風洞を借用して、テストを行なうことによってしっかりと確認される。オモシロいことにこの風洞実験においても豊富な経験が重要で、カールソンの新製品のほとんどは修正することなく優れた空力特性を示すという。中でもニュルブルグリンク24時間用に開発されたSLKのリアウ

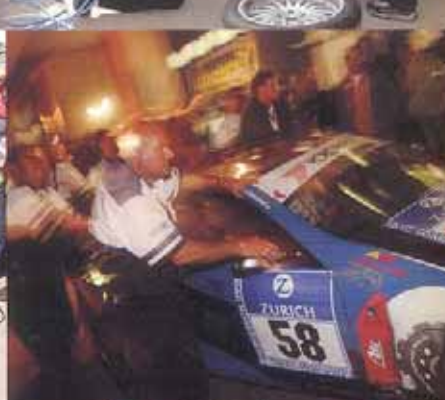
イングは手作りのプロトタイプにも関わらず最大のダウンフォースを得たという記録が残っている。実はこのSLKウイングを改良したのがホンダS2000用のリアウイングでこれも同様に高いダウンフォースを得ることに成功したというエピソードもある。
今回の本社取材中に実際に見せてもらったのだが、新素材のスポイラーを製作する際に一度、未塗装で透明のパーツを吟味していた。そうすると厚さや傷、あるいはひび割れなどが容易に見発見されるということで、この

行程は避けられない重要な作業だとスタッフから説明を受けた。
最後にインテリアに関しては、クオリティの高さで定評があるカールソンレザー。製作までの流れとしては基本的にホイールと同様だが、しかしながら当然、そのデザインはカールソンとの密接な話し合いの上で決定される。また製作を担当する外注レザー縫製メーカーはこの業界では非常に知名度が高く、インテリア品質では評判の高いアウディ、またランボルギーニのプロトタイプあるいはショ

ーモデルを担当するほどの優れた実力を持っているという。ちなみにエピソードとして別項でも説明したがカールソンはロールスロイスの有名な老舗ブランドであるエルメスと親交を持ち、カールソン・モデルの内装をエルメス仕様にしている話が進められたことがある。残念なことには水泡に帰してしまっただが、もしこの共同プロジェクトが成功していれば今頃、日本のご婦人方はカールソンというブランドに殺到したに違いない。

カールソンのレザートリムは非常に高い品質で有名だが、これは当然のこと。なぜなら同社の発注先は高品質で優れたアウディ(あるいはランボルギーニ)のプロトタイプを製作しているほどの高いノウハウと技術を持っているのである。





2006 VLN Long Distance Championship in Nurburgring

Carlsson

Carlsson魂の基本は
ここにある…

Carlssonの走りの基礎はモータースポーツである。ロルフ代表自身がかつてBMWでツーリングカーレースに参加していたこともあり、その経験が走りの品質を決定する。

「BMWチューナーだった私がベースとしてメルセデスを選択したのはBMWとは違った特質を持っていたから。それは1000km走ってもドライバーを疲れさせない快適性だ」という。

そして'99年のロードスター2000ヨ

ーロッパ選手権のように素晴らしい成績を残し、またほぼ毎年ニュル24時間レースへ参加している。そこでは確かにSLKでクラス優勝した経験もある。しかしロルフ代表はレースの結果は目標ではないと明言する。レースの参加はあくまでもクルマの総合性能の追求と同時に新しいパーツの開発と耐久テスト。そしてチームのモチベーションを向上させ、開発作業などを効率よく早めることと考えているのである。だ

から例えリタイヤしたとしてもチームは毎年何かを学び取っている。

最後になったがCarlssonの走りの品質と特性を決定するのはロルフ代表であるが、ここではコンピュータなどによる解析などは決して行なわれていない。大事なのはロルフ代表の「お尻メーター」なのである。今回ニューSクラスでその様子を視察したのだが「操縦特性は決して数値化できません」とロルフ代表は言う。「運の良いことに

我が社周辺にはアウトバーンやワインディング、そして様々な路面状況を持つ一般道路があります。我々は非常に恵まれた自然の実験室を持っているのです」となかば冗談まじりに言うロルフ代表だが、およそ100kmのテスト後にワークショップではメカニックと厳しい口調で意見交換をしていた。彼の全身は研ぎ澄まされたセンサーであったのだ、そしてこうした瞬間にCarlssonが誕生しているのである。

Carlssonの走り、特にシャーシ・セッティングの確かなエンジンなどの耐久性はモータースポーツを通じて常のものになっている。8月15-18日、24時間で競われるVLN Long DistanceチャンピオンシップにCarlsson・アルパインレーシングチームはSLK、CK35などで参戦。ギアボックスにダメージを抱えながらも総合順位、クラス11位でフィニッシュした。このレースで賞金が多いほどチャリティ寄付金も多く集められるという試みを行い、118トップ、2360ユーロが身障者や貧困に苦しむ子供達のために寄付された。

モータースポーツ活動は全て45名の従業員によって行なわれる。参戦計画やスポンサー探し、エンジニアによるクルマ作り、さらにログスティック等も事務系の人々で行なう。結局、全てがノウハウとして同社の財産となっている。



Carlsson Japan President Interview

国内でブランドを育てつつ、浸透させていくにあたり、彼の功績があってしかりと捉えている。

カールソン・ジャパン 代表取締役 高橋 壯太良氏。

インポーターとして独立されてから今日にかけてブランドの訴求、戦略性に満ちたプロモーション展開。

独自の視点による営業販路の確立等、自身がゼロから切り開いてきたことで、

こうして我々ファンのもとに、ブランドが浸透したのである。

「カールソンに魅せられた一人のファン」から、

設立から今日、そして未来への思いを綴ってくれた。

TEXT BY AKINORI UI PHOTOGRAPHS BY YUKIO YOSHIMI



カールソン・ジャパン
代表取締役
高橋 壯太良氏

カールソンを日本に浸透
卓越したプロモーション
戦略や積極的なマーケッ
拓を繰り返してブランド
を上げた立役者

本誌が創刊したのは'96年の6月。今と様相も違って、メルセデスのチューナー＝「4大チューナー」と限定されていた時代だった。現在は、AMGがメーカーとして歩むこととなり、数々のチューナーが市民権を得て、国内で運送しているなど、8年でガラリと変わったものだ。

当時、カールソンは新興チューナーながらも、卓越した理論とモータースポーツをバックボーンに急成長を遂げてきたチューナーだった。そんな折、一人の男の独立が、新生カールソン・ジャパンの原動力となったのだ。

「弊社は'99年4月、正式に開業へと進みました。それまで私は'97年までOZジャパンというホイールサプライヤーに所属しておりました。実はここでカールソンとの関係が構築されたのです。カールソン本社からは、日本国内でのエージェント探しをしていたということもあり、私自身がカールソンにたいなる魅力を感じていたという経緯からも、インポーターとしてスタートすることができました。

それまではタルガ社がカールソンの輸入元となっていたのですが、カールソン・ジャパン設立と同時に総輸入元として機能する運びになりました。ワンプランドの展開を行なうこと自体、当時は珍しい状況でした。インポーターとしては、ある意味でリスクを背負う可能性もありますし、どこまでブランドが浸透するかは正直なところわかりませんでした。

'99年当時、メルセデスのチューナーといえば、まずAMGありきであり、続いてロリンザー、そしてブラバスの3大チューナーが存在する中で、そのずっと下に位置するのがカールソンだと分析していた、といえます。ある程度日本のユーザーにはブランドネームが知られつつありましたが、現在の状況とはかなり異なっていたと思いますよ。

もちろん3大チューナーに追いつくべく、本社共々努力をしてきたのは事実ですが、私なりの目算というのは確かにありました。それはチューナーとしてのセンス、プロデュース能力、そしてエンジンチューニングの質に関して、どこにも引けを取らないと考えていたからです。端的にクオリティが高いと、私自身が実感し納得していたといえます。問題はそれを日本のユーザーが知らないことでした。

カールソンとの出会いは、1995年のフランクフルトショーがファーストコンタクトでした。私が前の会社の仕事で現地に行っていて、そこで出会うことができたのです。非常に気品の高いスタッフ達が、高品質なアイテムを開発しているのだな、というのが率直な印象でした。目先のビジネスに捕らわれるのではなく、独自のメルセデスチューナーが存在している、ということに静かにアピールしていたのが、今でも鮮明に覚えています。その場では今後日本に向けても、質の高いチューニングメニュー、アイテムを提供していきたいし、それを可能にしてくれるパートナーを探しているんだと聞かされました。思えば、これが運命的な出会いだったと思います」。

OZジャパン社からの独立劇 新生カールソン・ジャパン社設立



設立当時の背景は、まさにマルクバブル。ディーラー車と並行車両に大きな価格差を生んでいて、実に並行モデルが持てはやされた時代だった。輸入業界にとっては好景気を象徴した。

「カールソンジャパンがスタートした時期は、メルセデスそのものが日本国内で勢いを感じさせましたし、マルクバブルに近い為替レートの関係もあって、実に良いタイミングでした。現在の為替レートの半分ですから、その違いは明白だったと思います。チューニングメーカーとしては、パーツ類だけではなくコンプリートカーの販売まで行なえる好機だったと思います。

パーツ販売並びにプロモーションがスムーズに行なえただけではなく、エンジンチューニングディーラー、コンプリートカーディーラー、そしてパーツディーラーという3本柱で販売網を整えることができました。もちろん意図的な部分もありますが、時代の波に乗ることができたのが大きな要因です。とにかくマーケットが拡大し、熟成していく時期だったのではないのでしょうか。特にエンジンチューニングとコンプリートカーディーラーに関しては、私自身が契約店へ出向き丁寧な打ち合わせをしています。それぞれ高い技術力が求められる分野なので、このあたりは入念に契約を結んでいます。パーツディーラーに関しては、従来の流通システムに適した内容で、主に間屋さんを介しての契約です。現在、コピー問題に絡んで、オフィシャルディーラーというシステムを構築していますが、この3本柱がベースになっているのは間違いありません。ただコピー問題がこれほど大きくなるとは当時考えられませんでしたので、コピー対策としてのディーラーシステム構築という考えはそもそもありませんでした。どちらかといえば自然な流れで、今につながっていると思います」。

順風満帆な販売ネットワークの契約 同時に襲いかかるコピーパーツ問題



インポーターはもちろんのこと、本誌も苦渋を強いることとなったコピーパーツ問題。読者からの信頼問題に直結する事項だけに、慎重に議論を交わし、改革する必要に迫られた。最もコピーパーツ問題に頭を痛めた高橋代表の心情はいかがなものだったのか。

「コピー問題が深刻化する中、マーケットや一般ユーザーに対するメーカーとしてのフォローということもあり、ショッキングな内容の広告を展開した時期がありました。チューナーブームという時流から派生した問題ですが、かなりの被害を被ったのは事実です。そのためイメージ広告から意見広告に切り替えた。しかし、社内的にも賛否両論だったりしましたし、取引先からも疑問視する声もありました。

ただ一般ユーザーからの問い合わせは、予想したよりかなり多かったのも事実です。多いときはそれこそ1日中、問い合わせに対応しなくてはいけないほどでした。ただ、だからこそ広告等でプロモーションを行なった価値があったと思います。私が、そしてカールソン・ジャパンが大事にしているブランドだからというだけではなく、多くのカールソンを認めてくれたユーザーに、今後も正しく安全なアイテム供給をし、アフターフォローが大切ですから。あの意見広告ですが、少なくとも見られた半分の人がその意味を理解してもらえれば、十分価値のあることだと考えていました。何より業界全体がこの問題を直視し、さらには警察や司法が動いてくれた、というのが大きかったと思います。商標を勝手に使ったアイテムとかは、現在皆無になっていますから。類似商品に関してはまだその線引きが難しく、全面解決には至っていないのが現状です」。

同業者が手を差し伸べ「STOP THE COPY!」
媒体を賑わす、脅かす、驚異の意見広告



Carlsson Japanese President Interview



本誌も招待を受け、機度とカーブ・コンプリートを試乗する機会が与えられました。各モデルとも思い入れが深い中で、逆に高橋代表が衝撃を受けたコンプリートモデルなども伺ってみました。ここでは、コンプリートモデルについて触れてみたいと思う。

「初期の段階でコンプリートカーやライナーなどの展開を意欲的に行っていたのですが、これがコンプリートカーを普及させることになりました。他社とも相まって、かなり浸透したとは思っていないでしょう。'00年にはミニアムを記念して、ミレニアムロードを限定で発売したところ、かなりの反響を得たなど、ビジネスとして成功を収めてきました。

私自身が印象に残っているのがCLK CM60RSですね。リアシートがなくなり、フットワークもレーシング仕様にしたし、インテリアもタン革のバートシートが取められたモデルです。現代コンプリートカーの中でももっとスバルタンでした。乗り味はボルボに近かったと記憶しています。このクルマは今も日本に1台現存しています。最近ではコンプレッサーチューンが主流になってきましたが、元々カーブはNAチューンが好きなんです。排気量を上げて、手を加えるのが好きの姿だと思います」。

コンプリートカー浸透に向けて功績と軌跡
思い出に残るモデルを振り返る



コンプリートモデルとしてのカールソンは実に魅力ではあるが、なかなか予算的に届かなかったりする。そこでアイテムが存在し、カスタマイズというマーケットが成立する。自分でカールソンスタイルに仕上げる愉悦だ。

アイテムに的を絞って、いろいろエピソードを何うことに成功した。

「日本で普及するまでは、ホイールもあまり積極的な動きやアプローチを取っていませんでした。私がOZジャパン出身だったこともあり、カールソン・ジャパンを立ち上げる前、OZとのコラボレーションとして1/16がリリースされました（スーパーツールズモデザイン）。ここには私の熱意も生きています。当時、OZはF1やWRCへ特に積極的だったものですから、そういったアクティブさをうまく使えばいいのでは、ということでスーパーツールズモをベースにリファインしたのです。

その後は1/6を発表して、これが日本でのカールソンのイメージを高める効果を生みました。優れたイタリアンデザインは、リムまで流麗で柔らかいラインで形成され、新鮮さがあつたのだと思います。現在の1/16もイメージをうまく引き継いでいるのかもしれませんが、ただ今となっては現行モデルと旧型では時代の違いが歴然としています。それが進化なのでしょう。昔はベイントしか方法論がありませんでしたが、今では加工技術の進歩で切削タイプなどが当然のようになりました。当時は製造方式なども希少で、いわば特殊でしたし、高コストでしたから」。

読者から尋ねられる意見の中で、「なに、背伸びして旧モデルを買えるようになると、チューナーアイテムは廃盤になるでしょう」という悲痛な意見。その理由や、再販の声が高いアイテム一体なんだろうか。

「カールソンではメルセデス各モデルに少なくとも100種類のアイテム、メニューを用意してきました。そのため何千点というパーツを管理しなくてはなりません。そのコストも相当なものです。そのため、ある程度時期が経てば旧型車をリストから外すしかありません。端的に言えば廃盤です。元々は持ち込みチューニングに対応するメーカーであり、それがベースでした。ワンオフ的に製作したものが多く、旧型車のラインアップが減っていく現状、これはやむを得ません。ただ、R129などでは今でもサスキットやマフラーが人気で、まだ入手可能です。エアロに比べるとこういったアイテムは息が長いですね。また普遍的なベダルセットなどは、常に注文が来るアイテムです。レア物として、価値が上がっているのはW208用CLK-RSバンパーや3/8ホイールです。お持ちの方はお蔵入りされる方がいいかもしれません（笑）」。

憧れのアイテム、激レアアイテム 生産中止となりゆくアイテム…



「ハイスpekなメルセデスを、さらに速く、独自性を持たせた仕様にするのが、何よりカールソンのコンセプトです。RSモデル、つまりレーシングスポーツの名称はその最たる象徴となっています。AMGモデル専用アイテムというわけではなく、あくまで最高峰ベースモデルがAMGになっている現状からの必然です。ただコンプレッサーチューンからNAチューンへとメニューが変わってきたなか、今後カールソンはマフラーシステムなど、いわばベーシックなチューニングへとシフトします。オートサロンでお伝えしたエキゾーストマニホールドは近々日本に届きます。今後は排気系を主体にさらなるチューニングをしていきます。クルマ的には新型CLの登場もあり、これが今秋の話題になるでしょう。

また継続しているニュルブルクリンクに代表されるレーシングプロジェクトのフィードバックも期待できるはずです。ホイールは例年新作を用意していく方針ですし、今後もそのスタンスは変わりません。おそらくより大口徑なホイールが登場するはずです。私としては日本サイドのリクエストや意見を本社へ送り、より良いアイテムを提供していきたいと考えてます」。

ファンを一身に背負い '07年の展望を訊く





Carlsson

merc

夢のカールソンエンジン、 憧れのコンプリートカーを振り返る

'98年6月の創刊以来、本誌はカールソンを追い続けてきた。時には弾猛で激しくも、時にはジェントルに滑らかに、美しく駆け抜ける、誉れ高い運動性能……。あの高次元な走りを生み出す名器たちに、心底酔ったからだ。ここでは創刊以来に登場した数々の名器／名車の感動を、余すことなくお届けしたいと考えている。

TEXT BY AKINORI UI PHOTOGRAPHS BY WITH-PHOTO

カールソンがメルセデスのチューニングに関わったのは1989年のこと。多くのチューナーがそうであったように、当初はワンオフにて持ち込みのオーナーカーを、リクエストに応じて製作することからスタートした。

先駆者であるAMGやブラバスが、当時の独特なオーラを発していたメルセデスをベースとして、さらにアグレッシブさを際立たせたイメージを信衆としていたなかで、どこか繊細さを感じるスタイリッシュなアイテムを主体としたカールソンの存在は、鮮度を決して犠牲にしない造りを示してきた。次世代を見据え卓越したセンスが、当時から発散していたワケである。

メルセデスのチューニングといえば無骨さが基本、という流れを一気に変えるキッカケとなり、名実ともにビッグチューナーに躍り出たのである。本誌が創刊された時期にシンクロし、カールソンジャパン社が設立され、日本国内における認知度がまさしく同じタイミングで浸透していった同社のブランド力。今では押しも押されぬ3大チューナー（AMGがメーカーになったために君臨するようになった）。

カールソンのチューニングフィロソフィといえば、これまでの流れの中で独自開発のコンプレッサー換装チューニングを施したCM32K C RSなどが印象的だが、元々はNAチューニングが根底にある。CKV8やCKV6といったカムシャフト交換を核としたメカチューンに加え、エンジン排気量をスーパアップしたある意味でクラシカルなチューニングプログラムこそが、カールソン本来の取り組み方なのだ。本誌が紹介したコンプリートカーでは、CM60シリーズがその最高峰モデルとして挙

げられる。430エンジンをベースにして6リッターまで拡大した排気量から、400psオーバーの実力を誇った。本誌テスター達に振り返ってもらっても、未だインパクトが強いのは、CLKベースのCM60RSだという。カールソンジャパンの高橋代表も、自らが輸入したこのクルマを歴代最高モデルの1台だと太鼓判を押されるなど、今でも魅惑的なスペックを誇っている。

余談だが、個人的にR129 AMG7.0 V12エンジンをベースに、7.4へと排気量を上げたカールソンのレーシングスベックエンジン搭載車に乗る機会があった。特に資料もデータもなく詳細は不明だが、紛れもなくCM74搭載のR129カールソン仕様だった。正直このパワーとトルク、そしてレスポンスには圧倒された。今でもあの速さが自身の基準になっている。おそらくR230に55K AMGベースのCK55RSエボリューションを搭載した600ps仕様よりも、中間加速や高速域での実パワーは上回っていた。おそらくカタログスペックで550ps前後は出ていただろう。コンプレッサーチューニングだとスタートダッシュで意識が薄れるようなパンチを持っているけども、高速域ではやはりNA大排気量エンジンの実トルクにはかない。とにかくレスポンスも素晴らしい。タコメーターとスピードメーターが運動して跳ね上がる様は、未だ脳裏から離れないのだ。

スタイリッシュなエクステリアからは想像できないハイパフォーマンスを発揮するカールソンコンプリート。時代が進み、次のターニングポイントは、やはり先述のCM32K C RSだろう。

2000年のエッセンでデビューしたこのモデルは、オグラクラッチと共同開

発したバンク式コンプレッサーを搭載し、フルバケットシートを入れたスパルタンなモデルだ。その後のR170SLKベースのレーシングカー、そしてCK35RSへと続く、コンバクト系のスポーツモデルである。

その後のコンプレッサーチューニングの先駆けでもあり、ここでカールソンは大いなるアドバンテージを他社に見せつけることになった。この手法によるV8エンジンではCM50Kへと受け継がれている。2000年から2003年にかけて、最もチューニングプログラムが激化し、個性を発揮した時代であったのは今でも語り草になっている。

そして55K AMGユニットの登場によって、チューナーズブランドの動向は再びターニングポイントを迎えることになる。それはAMGがダイムラークライスラーの一部門となり、AMGモデルが事実上のトップグレードとなったからだ。その時期から各チューナーは、事実上最高峰エンジンである55K AMGユニットをベースにして、それぞれチューニングを施すことにはなるが、ブリーの大径化やコンピュータチューニングというように、他社も同メニューで仕掛けてくる。カールソンも同様だったが、オリジナリティを求めめるべくSL55 AMGをベースにCK55RSエボリューションI、その後IIを発表。パワーウォーズの火蓋はこのモデルが刺激を与えたことはご存知のハズだ。

その後はレースカーであるSLKベースのCK35RSなど、独自のコンセプトを具現化。レースからのフィードバックをそのまま開発力へ反映する。つまり創業当初の方針をより強化することで、魅力的な製品を生み出している。今年からはCK50が熱くなるだろう！