

- ▶ ニュース
- ▶ 新車試乗記過去の試乗記
- ▶ Uカー試乗記
- ▶ ポルシェ911 DAYS
- ▶ ITS DAYS
- ▶ 編集長コラム
- ▶ カーライフ
- ▶ 通信販売
- ▶ リンク

Style : Simple | Cool | Warm



純正ならではの高品質感をお確かめください

### 新車試乗記 第231回

## TVR タスカン スピードシックス

### TVR Tuscan Speedsix

(3.6リッター直6・5MT・760万円)

日時: 2002年08月03日



新車試乗記を検索

[YouTube 視聴をスピードアップ](#) google.co.jp

Google が開発した無料ソフト "Chrome" でストリーディング YouTube 動画閲覧

[BMW正規認定中古車](#) www.bmw.co.jp

2000台超の豊富な在庫。最大2年保証と 評価点で安心を。

[廃車の処理でお困りの方](#) www.plusone-auto.com

不要になった廃車・事故車を高額買取 お電話に! 応! 買取実績掲載



## キャラクター&開発コンセプト

### TVRの中では随一の個性派俳優

タスカン・スピード・シックスは、TVRらしい奇想天外なデザインを持つFRスポーツカーだ。車名の「スピード・シックス」とは、フロントに納まる自社製の4リッター直列6気筒DOHCエン



**新型プリウス**  
現金50万円がもらえる!?

前年10万円分 現金50万円

3DS REGZA

無料 新型プリウス

### TVR 最新の試乗記10件

- ▶ [TVR タスカン スピードシックス](#) (2002年08月03日)
- ▶ [TVR一覧はこちら](#)

### 過去の試乗記 メーカー別一覧

- ▶ 国産車メーカー
  - ▶ [トヨタ\(134件\)](#)
  - ▶ [レクサス\(13件\)](#)
  - ▶

ジンのこと。一見クーペのように見えるが、ルーフとリアウィンドウが脱着できるタルガトップ・モデルである。

最近ではアメリカ映画「ソードフィッシュ (Swordfish) 」 (2001年) に登場して、ジョン・トラボルタが派手にカー・アクションを見せたり、サッカーのベッカムの愛車として紹介されたりと、この手のクルマとしては珍しくメディアウケしている話題のクルマでもある。

## TVRとは？

TVRは1950年代の創業以来、英国ブラックプールに本拠を置くスポーツカー専門の小メーカー。ブラックプールはビートルズで有名なリバプールにほど近い小都市で、日本映画「Shall we ダンス？」 (1996年) で知名度を上げたソーシャル・ダンスの聖地でもある。TVRの社名は創立者のトレバー (TreVoR) ・ウイルキンソンの名が由来だ。

1950～60年代はグランチュラと初代グリフィス、そして1970年代にはヴィクセンといったマニアックなスポーツカーを小規模ながら生産して地元のマニアに支持されてきたが、創業当時から現在に至るまで、鋼管フレーム&FRP製ボディを持ったFRスポーツカーという点は変わっていない。

## 転機は1990年代の新型グリフィスから

1980年代になると、TVRの現オーナー兼代表であるピーター・ウィーラー (Wheeler) が就任し、そこからTVRは変わり始める。1992年に発売されたグリフィスはTVR史上、最大のヒット作となり、その後もキミーラ、サーブラウなどを矢継ぎ早に発表。この10年で生産台数は年間1000台から2000台以上へと倍増したという。最近では自社製エンジン開発するなど、そのオリジナリティにさらに拍車がかかっている。

## 価格帯 & グレード展開

標準モデルは760万円

[日産\(58件\)](#)

▶ [ホンダ\(60件\)](#)

▶ [三菱\(26件\)](#)

▶ [マツダ\(29件\)](#)

▶ [スバル\(29件\)](#)

▶ [イスズ\(2件\)](#)

▶ [スズキ\(43件\)](#)

▶ [ダイハツ\(20件\)](#)

▶ [その他日本車\(3件\)](#)

▶ **輸入車メーカー**

▶ [メルセデス・ベンツ\(17件\)](#)

▶ [スマート\(5件\)](#)

▶ [フォルクスワーゲン\(20件\)](#)

▶ [アウディ\(18件\)](#)

▶ [BMW\(12件\)](#)

▶ [MINI\(8件\)](#)

▶ [ポルシェ\(10件\)](#)

▶ [オペル\(9件\)](#)

▶ [アルファロメオ\(10件\)](#)

▶ [フィアット\(7件\)](#)

▶ [アバルト\(2件\)](#)

▶ [ランチア\(4件\)](#)

▶ [マセラティ\(1件\)](#)

▶ [プジョー\(13件\)](#)

▶ [ルノー\(11件\)](#)

▶ [シトロエン\(17件\)](#)

▶ [ローバー\(3件\)](#)

▶ [ジャガー\(12件\)](#)

▶ [ランドローバー\(5件\)](#)

▶ [ロータス\(1件\)](#)

▶ [TVR\(1件\)](#)

▶ [ボルボ\(14件\)](#)

▶ [サーブ\(4件\)](#)

▶ [キャデラック\(5件\)](#)

▶ [シボレー\(6件\)](#)

▶ [ハマー\(1件\)](#)

▶ [フォード\(3件\)](#)

▶ [クライスラー\(2件\)](#)

▶ [ダッジ\(3件\)](#)

▶ [ジープ\(1件\)](#)

▶ [ヒュンダイ\(7件\)](#)

2002年2月から日本におけるTVR正規代理店となったオートトレーディング（本社：愛知県）が扱うTVRは、サーブラウ、タモーラ、タスカンの3車種。

タスカンは標準モデルたる350psのタスカン・スピード・シックス（760万円）と、そのハイパワー版（+40psの390ps）であるタスカンS（980万円）の2グレード構成。インポーターがオートトレーディングに代わったことで、ベースモデルで200万円近く安くなった。いずれもエアコン、集中ドアロック、パワーウインドウ、パワステ、CDステレオが標準装備。全車右ハンドル、5速MTだ。

オプションは18インチホイール（18万円。「S」は標準）、カメレオンペイント（いわゆるマジョーラ。43万円）、フルレザー内装（46万円）など。内外装色については豊富な色見本からオーダー可能。

ライバルは価格的にポルシェ・ボクスター、BMW・Mクーペ/ロードスター。そしてユーズドを含めばポルシェ911、フェラーリといったところか。

## パッケージング&スタイル

### 実物は思ったより小さく、低い

写真で見るタスカンは、八目鰻のようなライトや昆虫みたいなラジエターグリル、大きくうねったフロントフードが強調される。しかし実物を目にした時の印象はまず「小さい」と「低い」だ。



全長4235×全幅1720×全高1200mm、ホイールベース：2361mmというボディサイズは、ホンダ・S2000（4135×1750×1285mm。ホイールベース：2400mm）に近い。が、実際の印象はそれよりもずっとコンパクトで、はるかに低い。どちらかと言うと、屋根をチョップして思い切りシャコタンにしたマツダ・ロードスターという感じだ。

### 奇抜さと古典的な美しさが混在

- ▶ [ホールデン\(1件\)](#)
- ▶ [ベクトリックス\(2輪\) \(1件\)](#)
- ▶ [その他輸入車\(3件\)](#)

## 最新の試乗記5件



[フィアット 500 ツインエア ラウンジ](#) (2011年06月04日)



[シトロエン C5 ツアラーセダクション](#) (2011年05月27日)



[アウディ A7 スポーツバック 3.0 TFSI クワトロ](#) (2011年05月20日)



[アウディ A8 4.2 FSI クワトロ](#) (2011年05月14日)

オーソドクスなパッケージングと前衛的かつ未来的かつ有機的ディテールが合体したタスカンのエクステリアは、これはもうカッコイイとしか言いようがない。



写真で見ると実物はずっと魅力的

だ。コンピューターを使わず、文字通り手でこね上げて開発したというデザインは、たいへん人間的で暖かみがある。最近のスポーツカーで主流となっているクールなデザインとは正反対だ。

一方、真横から見たプロポーションは、紛れもなくイギリス出身の古典的ライトウェイト・スポーツのそれ。TVR自身も半世紀前から継承するロングノーズ、ショートデッキの基本造形を守る。フロントフェンダーとドアの間に隙間を設けるのは、TVRでお馴染みの手法だ。



ボンネットは前後2分割となり、その隙間からは電動ファンでラジエーターから吸い出された熱風が排出される。ちなみにボンネットの前側はオイル・冷却水のメンテ用に前ヒンジで開くが、エンジン真上にあるボンネット後ろ側はボルト止めた。

## 圧巻のインテリア

新型グリフィスの頃からすでに内装はアバンギャルドだったが、タスカンのインテリア、特にインパネは市販車としては自動車史上、最も過激なデザインのひとつだろう。インテリアはパイオニア製オーディオを除き、全てオリジナル・パーツ。その話だけでも常識外れだ。



ステアリング・コラムには、もみじ饅頭（まんじゅう）のような不思議な形に打ち抜かれたアルミニウム製パネル（TVRはこれを「ポッド



[フォルクスワーゲン シェラン TSI コンフォートライン](#)

(2011年04月22日)

[▶ 試乗記一覧はこちら](#)

愛知県名古屋市ホームページ制作

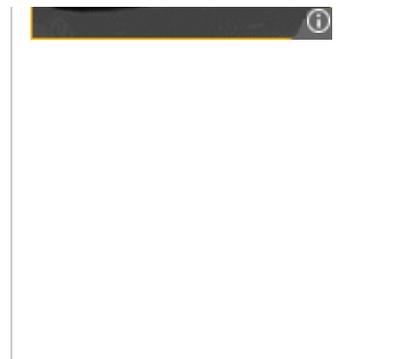
安心の定額制 選べるプラン  
XHTML+CSSでSEO対策を考慮  
検索エンジンにもやさしいサイト作り

**DAYS**  
Web関連サービス

▶▶▶ ホームページで  
お悩みの方 **必見!**



(pod：エンドウ豆などのサヤ)」と呼ぶ)。そこにドーンと埋め込まれるのが金色の扇形スピードメーターだ。そしてライト、空調、パワーウィンドウのスイッチは全て真鍮製。ペーパーナイフのような鋭利なタッチのウインカーレバーも、無垢のアルミ製だ。シフトノブ、パーキングブレーキ・ハンドルもアルミ。ヘアライン処理なんかではなく、全てピカピカのバフ仕上げになっている。



## タコメーターは引きずり降ろされた

タコメーターは液晶パネルにデジタル表示 (!) するのみ。数字が猛烈な勢いで変わるので、はっきり言って巡航時を除き、走行中は判読不能だ。



「現在の運転席ではもはやタコメーターがもっとも重要な計器ではありません」。

これは資料にあった開発エンジニアの言葉だ。確かに一般の路上において一番使用頻度が高いのは速度計である。今でもスポーツカーに必要不可欠と思われるタコメーターだが、F1などレーシングカーの世界ではすでに単純な警告灯 (シフトアップインジケーター) がそれに取って代わっており、タスカンも同様のものを装備する。

## 基本性能&ドライブフィール

### エンジンを掛けるのにも、コツが必要

試乗したのは最高気温36度を記録した7月末のことで、しかも真っ昼間の一番暑い時間帯。イギリス生まれのハイパワー・スポーツカーにとってはもちろんだが、試乗する側にとっても過酷な状況



だ。そんな中、火のようなオレンジ色のタスカン・スピード・シックスが夏の太陽の下で文字通り燃えるように輝いていた。試乗したのは760万円の標準モデル (350ps) だ。

まずはコックピット・ドリルを受ける。タスカンのドアの開け方は各雑

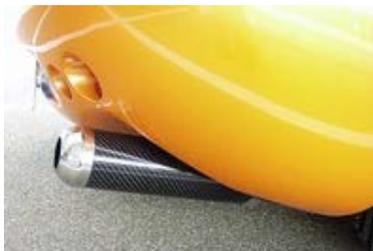
誌で散々ネタになっているとおり、電気仕掛けの独自のもの。外からはサイドミラー下部のボタンを押して開ける。一方、中からはセンタコンソール上部のオーディオ脇の小さなボタンを押し続けると、「コトツ」という音とともにドアが開く。というわけで、レクチャーを受けない限り、普通はまずドアが開けられない。女性を乗せるときには便利？かも。

さて、難しいのがエンジンをかける方法だ。まずはキーに付属したプラスチック製スティック（イモビライザーの解除キー）をステアリング左奥の穴に差し込む。場所が奥まっていることに加え、方向性があり、しかも左手をひねりながら行うので、これが大変やりにくい。

さてスティックがうまくハマリ、LEDの点滅が消えたら、おもむろにキーを差し込んで、回す。クククク、バァーーン！エンジンがかかってホッとするというのも、今どきのクルマでは貴重である。

## ほぼ文句なしのドラポジ

まるでオートバイみたいな2本のステンレス/カーボン製マフラーから吐き出されるエンジン音は、バババババ.....とかなり野太く、まるでプロペラ戦闘機のような音。イギリスだからスピットファイアか。直6ゆえか、不思議とそんなにやかましくはない。



全高1200mmだから着座位置は低いが、スーパー7やロータス・エリーゼのように、フロアに直に座るかのような低さではない。未来的シェイプながら、本革のシートは座り心地がよく、サポート性もいい。AE86を思い出させるエアポンプ式ランバーサポートが付く。

期待していなかったドラポジは、意外にもばっちり決まる。短足の日本人の場合は、足を合わせるとステアリングがやや近くなるが、ステアリングはチルト付き。オルガンタイプのペダルもちゃんと足を伸ばしたところにある。これはそもそも、乗員自体がギアボックスを避けて左右にオフセットされて座らされるからだが。エンジンがTVRの長年使ってきたV8ではなく、直6であることも有利に働く。開発エンジニアによれ

ば、V8を載せると全幅を広げない限り、足の置き場がなくなるそう  
だ。

## 拍子抜けするほど発進は簡単

油圧ツインプレートのクラッチは国産ハイパワースポーツや空冷時代の  
ポルシェ911と変わらない程度の重さ。スカイラインGT-Rの方が重い  
かもしれない。TVR伝統の球形アルミ製シフトノブを握って1速に入れ  
て、クラッチを離せば、スタートは簡単に決まり、アイドリング・ス  
タートでもストールする気配はまったくない。「ボトムエンドは考えず  
に、中域でパワーが出るようにした」とカタログにはあるが、どうして  
どうして、ボトムエンドも十分という印象だ。

## 凄まじいスペック以上に、柔軟性が印象的

サーブラウ用V8「AJP8」に続き、市販車用エンジンとしてTVR自製  
第2弾となるのがタスカン搭載の3605cc・DOHC直6エンジン

「SP6」。TVR初のDOHCヘッドで、6連スロットルを装備。オイル循  
環はドライサンプ式だ。

そのスペックは、350ps/7500rpm、393Nm/5750rpm。車重1100kg。最  
高速度280km/h（カタログ値）と、かなり凄まじい。パワー・ウェイ  
ト・レシオの3.14kg/psは、なにせ数字的にはフェラーリ 360 モデ  
ナ(400ps、1430kg)の3.58kg/psを軽く上回る。これがさらに高性能な  
「タスカン S」では390psとなり、2.82kg/ps。最高速は「312km/h以  
上」となる。これからすると、さうとう凄まじいクルマと思ってもおか  
しくはないし、各雑誌でのレポートもそんな印象を煽っていた。

しかし、実際に試乗してまずびっくりし  
たのが、すごく乗りやすいことだ。エン  
ジンには下手な実用車以上の、まさに  
「ゴムまりのような」柔軟性があり、低  
速でラフに踏み込んでも駆動系はまった  
くギクシャクしない。



そしてそこから一気にアクセルを踏み込むと、ほとんど回転域を選ばず  
「バアア————ン」という、ちょっと古いビッグバイクみたいな排

気音とともに、リニアに加速する。そのフィーリングはちょっとチューンドポルシェにも似ている。

加速自体は周囲の景色の飛び方からしてかなりのものだ。しかし予想に反して高回転でのパワー爆発感はなく、「凄まじい」と形容する加速感はない。感覚的には250psカーくらいか。逆に言えば、シフトアップを促すグリーンランプが点くまで回さなくても、十分にこのエンジンの本領は味わえる。つまり、回さなくても十分に楽しい。ただし試乗は2名乗車であり、1名だけなら印象はもう少し違ったものになったかもしれない。なにしろ軽いクルマであるから、60kg程度でも影響は大きいはずだ。

また、どうやらこのタスカンの標準モデルは、2000年頃の初期モデルに比べてかなりマイルドに振られているらしく（パワーもカタログ値で10psダウン）、その辺りが当時の試乗レポートと印象が異なる理由だろう。過激なのが欲しければ「S」の方をどうぞ、ということか。

## どうしてこんなに乗り心地がいいんだろう？

意外だったことがもう一つあり、それは乗り心地が素晴らしくよかったこと。信じられないかもしれないが本当である。サスペンションはソフトで路面の凹凸をほとんどボディに伝えず、それでいて



ピッチングは皆無。ボディ剛性も高く、試乗中ボディがシェイクするようなことは一度もなかった。イギリスのスポーツカーは伝統的に乗り心地が良いと言われるが、これだけ軽量・ハイパワーのクルマが普通の国産スポーティーカー並みというのは驚きだ。

2000年9月にイギリス現地で試乗したレポートなどを読むと「深く掘られた轍にステアリングを取られるワンダリング」が気になったとされているが、今回の試乗車の場合、同じ18インチ仕様でもワンダリングは皆無だった。イギリスの自動車雑誌「CAR」によると、タスカンのこの2年間の細かな仕様変更や品質改善はかなり著しいらしいから、そのせいかもしれない。

## タイヤには意外な銘柄が

ところでオプションのフロント225/35ZR18、リア255/35ZR18というタイヤは、意外なことに？ 日本のトーヨー製「PROXES T1-S」。タイヤパターンからして日本で販売される「トランピオ ヴィモード」と同種のものだろう。ステアリングを大きく切った時の反応はソリッド。ただし超クイックというほどではない。速度感応式パワステはフィールは特に優れないが、これがあるおかげで乗り心地に加え「乗りやすさ」も追加されている。フロントの4ポッドブレーキはサーボ付きだが、ノンサーボのような剛性感が頼もしい。

## それなりに不具合もあったが、暑さには強かった

もちろん、いくつか不具合もあったので、それも報告しておきたい。

まず、針が揺れて見にくかったスピードメーターだが、試乗中に、ついに正確に指示しなくなった。ありゃ、と思っていたら、いつの間にか復活。

2つ目。タルガトップのタスカン。脱着式リアウインドウもアクリルなのは良いが、ボディとの隙間が大きく、雨漏りは予想できるどころ。サイド・ウインドウのシール性も低そうだった。雨の日に乗らないのは鉄則だろう。

3つ目。実はこの炎天下の中、ACスイッチ（コンプレッサーON/OFF）が結局どうしても分からず、エアコンなしの試乗となった。室内は50度近くまで上がり、担当者2人はエアコンの無かった頃の話



に花が咲いた。唯一の救いは、運転席/助手席の間に巨大なギアボックスがあるせいで、乗員2人の間には子供が一人座れるくらいの距離があり、狭苦しさはないこと。よって男2人でもまったく「暑苦しく」はなかった、というのは決してやせ我慢ではない（暑いことは暑い）。エアコンが効くのかどうか確認できなかったのはたいへん残念だ。

最後に。アツイと言え、アルミ製シフトノブとアルミ製ハンドブレーキが、ヤケドしそうなほど熱くなるのには、完全にまいった。周囲の温

度が高い上に、駆動系の熱がもろに伝わるらしく、試乗終わり頃にはあまりの熱さにハンドブレーキが引けなかったほど。夏場はグローブをして運転しましょう。

とまあ、熱的にはイギリスでは想像できそうな過酷な状況であったが、にも関わらず最も心配していたオーバーヒートは、最後まで兆候すら見せなかった。液晶パネルに表示される水温は高速巡航時も渋滞下も94度～96度をキープ。電動ファンも時折回る程度。どちらかと言えば気候的には冷涼なはずのブラックプール生まれは、意外なことに日本の夏にも強いようだ。

## ここがイイ

独自のスタイル。独自の内装。豪快で扱いやすいエンジン。街乗りでも使える快適な乗り心地。つまりこのクルマが気に入ってさえいれば、まさにすべてがイイといえる。特に、快適性の面において



は、並みいるチューンドカーの常識を超える。楽しくも快適な走りが満喫できる。

TVRはオートトレーディングに輸入販売権が移ったが、とたんに販売店数が増え、即納も可能なクルマになった。メディアの露出も増え、認知度も急上昇している。知る人ぞ知るではせっかくのコンプライトメーカーTVRは成り立たない。販売体制の変更は実に「イイ」ことだ。

## ここがダメ

手作りであることを見事に実証している、すばらしい「低品質感」。最近の大手メーカー製自動車という商品の完成度と比すると、30年は昔に戻った感じ。内装部品のバリは多いし、操作性もあいまい。ボディのチリもあっていないし、やっぱり雨漏りもしないで欲しい。お遊び用サードカーなら許せるところ。ただ、誤解のないように追記するが、これらは見方を変えればイイことにも転ずる。

## 総合評価

このマスプロ生産の時代に、小メーカーが自社でエンジンまで作ってしまったという行為は、奇跡と言ってもいい。DMCのデロリアンですらエンジンは既存のもの（ルノー製）だった。ゆえにTVRこそ、まさにアドベンチャー。それでいて企業としては一応採算ベースに乗っているのだから賞賛に値する。お金に余裕のある人はこういう企業姿勢を支援する意味でも、TVRを買うべきだろう。



クルマ自体は「プリミティブ」という一言に尽きる。走りは豪快そのもので、挙動はクイック。しかしエンジンは高回転型ではないし、メーター表示はいい加減だし、振動も凄い。とはいえ「走っている」という実感がこれほど感じられるクルマは久々だ。いったんエンジンを止めたら次に始動するか不安だし、ボタン式のドアも、「壊れたらどうやって閉めればいいのか」と考えてしまう。そうした心理的不安感と戦いながら、豪快な走りを楽しむことこそ30年前の、あるいは現在における旧車ドライブの楽しみというものだ。つまりこのクルマは新車で買える旧車（ノスタルジックカー）なのではないか。

エアバッグだってないし、FRPボディの衝突安全性もまったく未知数。ケツを振り出したら自分の運転技術で押さえ込むしかない。TVRにおいてはすべてが自己責任であることが、管理された工業製



品である現代のクルマに慣れきった、軟弱ドライバーの野生に火をつける。

0

ツイートする

[YouTube 視聴をスピードアップ](#) [google.co.jp](http://google.co.jp)

Google が開発した無料ソフト "Chrome" でスト  
いYouTube 動画閲覧

[BMW正規認定中古車](http://www.bmw.co.jp) [www.bmw.co.jp](http://www.bmw.co.jp)

2000台超の豊富な在庫。最大2年保証と 評価点  
安心を。

[ハーレーダビッドソン公式](http://harley-davidson.co) [harley-davidson.co](http://harley-davidson.co)

最新モデル紹介やイベント情報等 ハーレーのす



Google

MOTOR DAYS その他のWebサイト

## トラックバック

このエントリーのトラックバックURL:

[http://www.motordays.com/days/adm\\_tools/mt/mt-tb.cgi/197](http://www.motordays.com/days/adm_tools/mt/mt-tb.cgi/197)

[新車試乗記へ戻る](#)

[ホーム](#) | [ニュース](#) | [新車試乗記](#) | [ポルシェ911 DAYS](#) | [ITS DAYS](#) | [編集長コラム](#) | [カーライフ](#) | [通信販売](#) | [リンク](#)

[サイトマップ](#) [当サイトについて](#) [個人情報保護方針](#)

**DAYS**

株式会社 デイズ / MOTOR DAYS 編集長：水野誠志朗  
"MOTOR DAYS" published by Days since 1997 from Nagoya, Japan.  
Copyright 1997 - 2008 © DAYS Inc. All rights reserved.

[このページの先頭へ戻る](#)