GERMAN TUNER REPORT

MANSORY

ビスポークという世界観
自由自在に表現する孤高のカスタマイザー

ドイツ東部、あと数10kmも走ればチェコ国境という地、プラント。僻地といっても過言ではない片田舎に、マンソリーは拠点を構えている。世界の富裕層を虜にする独自の世界。マンソリーだけが作り出せるスペシャルコンプリートを現地から紹介しよう

REPORT●熊崎敬輔 Keisuke KUMASAKI (af imp.)
PHOTOGRAPH●小林 健 Takeshi KOBAYASHI
INTERPRETATION&COORDINATION●辻 寛 Hiroshi TSUJI (TSUJI Hiroshi OFFICE)
取材協力●ラガーコーポレーション
TEL.048-853-2222
http://www.mansory.co.jp/

CEO
Kourosh MANSORY

情熱的にブランドを牽引するクーロッシュ氏。ミュンヘンからこの地へ移動した理由は「集中して創作活動ができるから」。50歳とは思えないバイタリティの持ち主だ

GERMAN TUNER REPORT

MANSORY

辺境の地から世界へ セレブリティの心を鷲掴みにする 唯我独尊のマンソリーワールド

カーボンですら既製品にあらず どこまでもオリジナルを追求

2004年のブランド立ち上げからわずか6年。エキゾチックカーをベースに、さらなるモディファイを加える最上級のコンプリートカーブランドとして、マンソリーはその名をプレミアムシーンに轟かせている。

ベントレー・コンチネンタルGTを皮切りに始まったマンソリーの快進撃は留まるところを知らず、アストンマーティンやマクラーレンSLR、そしてついにはあのブガッティ・ヴェイロンにまで及んでいる。

ハイエンドカーを根こそぎ手掛けている。そんな印象を抱きつつ、東部ドイツの街ブラントへと赴いた。

5年前にミュンヘンからこの地へと移ったマンソリー。新設したファクトリーで出迎えてくれたのは、ブランドを率いるクーロッシュ・マンソリー氏。そしてデモカーとして待ち受けていたのは、アストンマーティンDB9をベースとしたコンプリートモデル「CYRUS」と、カーボンボディをまとったGクラス、Gクチュールの2台であった。

CYRUSとネーミングされたアストンマーティンDB9ベースのコンプリートは、その存在が希有なものであることを訴えてくる。全身ドライカーボン。ボディパネルやインナーパネルは、一部を除いてプリプレグのカーボンに置き換えられている。この事実、他のチューナーでは到達することのない領域へと、マンソリーは行き着いている。

ノーマルから90kgほどの軽量化というが、数値自体はあまり意味をなさないだろう。それよりも、このCYRUSを覆っているドライカーボン自体が特殊である。近寄ってみると、織りの間に金色の差し色が確認できる。聞けば、炭素繊維の糸に真鍮の糸を合わせて織り込んでいるのだとか。単なるドライカーボンではなく、素材レベルにまでマンソリーのこだわりが浸透している。ちなみにシルバーバージョンは、アルミの糸を組み合わせているのだとか。

内装についても、車両はゴールドカーボンとアルカンターラの組み合わせとなっているが、ここもまた、できることは無限。素材、色、デザインとオーナーに希望にあわせて作り上げてくれるのだ。

このCYRUS、DB9ベース、DBSベースでそれぞれわずかに15台ずつという限定モデル。マンソリーのクリエイティビティとテクノロジーが結実した傑作といえる。

マットカーボンボディのCYRUSは日本へ!

←生産前というCYRUSは日本の顧客向けの車両。撮影車とは異なりマットなカーボンボディが異彩を放つ。インテリアはグレーアルカンターラ仕上げ。まったく雰囲気の違う2台のCYRUSを目にすることができた

MANSORY CYRUS

フルカーボンボディをまとうサイラス。DB9、DBSをベースにそれぞれ15台ずつ製作されるコンプリート。日本円で5000万円以上のプライスタグが付くが、納得の出来である

↑スポーツバケットもレザーでトリム。エクステリアにあわせて、ゴールドの糸がアクセントで使われている。コンプリートカーならではの仕立て

↑カーボンとレザーのコンビとなったステアリング。パネル類ももちろんカーボンとレザーでフルトリムされる。一分の隙も見られない仕上がりだ

↓キーをオンにするとセンターコンソール上にはCYRUSの文字が浮かび上がり、孤高の空間を演出する。オーナーのみが味わえる世界だ

↑極細の10スポークホイールはもちろん鍛造。F:9×20、R:10.5×21という前後異径サイズでの装着となる

↑FIAGT3マシンのような大胆なリアボトムの造型に注目したい。バンパーレベルまでディフューザーを作り込んでいる

↑ボンネットにはエアダクトが備わる。まったく狂いのないルーバーやピラーの形状は高い造型技術の証しといえる

↑ルーフにはエアスクープが備わる。こちらはボディのボリュームにマッチしたアクセントとしての造形物

↑ボディパネルがドライカーボンで作られているのがよくわかるカット。タワーバーまでフルカーボンなのだ

↓リアアンダーは大型のバーティカルフィンが備わるディフューザー形状。スクエアデザインのセンターマフラーも印象的

↓リアスポイラーは電動で可動する。リフトはわずか3cmほどだが、高速域での空力性能は大きく変わるだろう

↓センターコンソールには限定15台をあらわすシリアルプレート。限られたオーナーだけが手にすることができるのだ

カーボンで再造型されたコクピットのようなインテリア

シートもボルトとなったGクチュール。シートバックには電源が通ればモニター、オーディオシステムなどのインストールもオーダー次第だという

色、素材、手法
そのどれもがオリジナル

上のカットは、内装の変色、クロコ、オーストリッチ、ウッドなど実際皮革から、竹や大理石の風、アート系のパネルまで、自由自在のコーディネイトが可能。下はモデルカーのリングル。カーボンの仕様も3種類を用意し、まるでこの世に1台しか存在しないクルマを作ることができるのだ

卓越したクリエイティビティを自在に発揮して作られる作品は比類無き存在感を放つ

常に見る者を惹きつけて止まない驚きと説得力がそこにはある

マンソリーの装置性は、全身一分の隙もなく完璧にコーディネイトされていることに由来する。ノーマルの部分を探し出すのは難しいだろう。乗せて単にチューナーと呼んでしまっていいのか？　そんなことすら思わせる、アルチザン？　アーティスト？　「カスタマイザーでありたいと思ってます。どのチューナーも、ニッチなマーケットにはリスクヘッジで参入しませんね。でもニーズはある。現に私がベントレーを発表したときには、コンペティターはいなかったし、アストンマーティンを手掛けるチューナーなど皆無だったのです」と語るマンソリー氏。

今までにいくつかのチューナーが、ベントレーやアストンマーティンを素材にしているが、マンソリーの作品に刻まれたという「個々なニーズに対応する用意と能力があるということを見逃してはいけません。だからこそ新しい素材や珍しい手法を提示するわけです」カーボンにしても、マンソリーは3段階の織り目を用意している。内装の素材にいたっては、あらゆる素材や色が揃っている。

撮影車であるGクチュールもまさにマンソリーの代表作であることは疑いようがない。ベースはもちろんGクラスではあるが、こちらはヒーターを除くボディパネルはカーボンに置き換えられている。オーバーフェンダーは大型化され、足もとには23インチという巨大なサイズの鍛造ホイールを履きこなしている。インテリアはレザーとカーボンで完全にフルトリムされている。

「顧客に『こんなことできる？』と言われたら、できないとは言いません。希望を越えるカタチで実現するために挑戦していくのです。まさに自由自在、できないことはないのでは？という錯覚すら覚えてしまう。『いいクルマを見たら、クルマ好きなら誰でも心が躍るでしょう。これは全世界共通。私はそんなクルマをこれからも手掛けていきたい』と。3月のジュネーブでプレミアとなるSLSを皮切りに、今年もまたリリースの1年となりそうだ」

品に刻まれてという情熱があったことは、間違いないだろう。

今回撮影につきあってくれたアンディさん。とてもクリエイティブな作業に携わりて感じてやまない

MANSORY

ヘッドライトのハウジングやバンパーまでもがカーボン化されるマスク。ディライトやウインカーもそれぞれに

大型化されたフェンダーはスペインチハンの超大径の鍛造ホイールを納めている。ソリッドな黒色がスパルタンだ

ルーフ、ボンネットなどもカーボンリプレイスされた造型はカーボン重なっては、このクルマのワイドさがわかる

ジュネーブショーでプレミアした車両はマクラーレンSL8のエンジンに換装されていたが、撮影車は5.5リッターのスーパーチャージャー

外観でみたノーマルとは異なり、内装に変更されたドア、モール類はそのままカーボンで表現されている

MANSORY G-COUTURE

G55AMGをベースに徹底したカーボン化が図られたGクチュール。スクエアなボディが全面的にカーボンに置き換えられたその姿は、まさに異形。存在感を強烈に主張するコンプリートだ