

Ferrari

# 呼吸する 傑作!

# 名エンジンの 血統を 手に入れる!

フェラーリの人気を支えているのは  
各世代で傑作と謳われてきたエンジンである  
そして、現在の中古車相場の高騰を  
けん引しているのは  
頂点であるフラッグシップの  
V12エンジンモデルではなく  
ファンを虜にする歴代の  
V8エンジンシリーズなのである

# V8フェラーリが支える 市場最強の中古車高騰事情

フェラーリの神髄であり、神話を支えてきたのはV12エンジンだが  
販売面を支えてきたのは、歴代のV8エンジン搭載モデルだろう  
そして中古車相場をけん引しているのもV8モデルである  
まさにV8エンジンこそがフェラーリの主力であり市場最強の存在と言えるのだ

フェラーリといえば12気筒だ。エンツォ・フェラーリ自身、12気筒以外を積むことなど頭になかった。少なくとも彼がロードカービジネスを牛耳っていた間（70年代初頭まで）は。

60年代に入門用としてV6搭載を決断したとき、エンツォは早逝した愛息子アルフレッドの愛称を新たなブランド名に仕立てている。そうすることで息子の名を永遠に残しつつ、12気筒以外のマラネロ産スポーツカーを成立させた。

もっともレーシングの世界では必ずしも12気筒ばかりではなかったから面白い。参戦するレースのカテゴリーやレギュレーションに合わせて、直4から直6、V6、V8、V10まで全てに経験があった。だか



## FERRARI 458 SPECIALE

605psに出力を高めたスペシャールモデルとして  
2013年に追加。取材車両は2015年式、走行距離  
1.5万km、車両本体価格は5980万円

USED CAR MARKET  
60,000,000-80,000,000yen

らフェラーリ=12気筒というイメージは、エンツォがロードカービジネス=F1を独自に続けるための資金源に与えた金看板であろう。

ロードカービジネスの“主権”がエンツォからフィアットに移ったのち、12気筒モデルの高価で高性能なイメージを活用した入門用マシン、つまり成功作となったディーノ246の後継車を開発するという流れは必然だった。当初はディーノ308GT4としてエンツォの考え方を肯定しておき、本命の2シーターモデルには堂々と跳ね馬のエンブレムを与えている。1975年に登場した308GTBが現代に至るV8ミッドシップモデルの起源だ。

以降、V8エンジン車は立派に跳ね馬

ビジネスの主力である。入門どころかブランドのイメージを決定する存在になった。F8トリブートを最後に、おそらくV8エンジンを積んだレギュラーモデルはV6ハイブリッドが取って代わる。そして今後の新型V8モデルはSF90のように高額車両になっていくだろう。結果、既存のV8モデルの価値が高まる。F355に代表されるように、クラシックカーとしての人気がすでに高くなったモデルもある。ブランド力が減法「強い」だけに、今後クラシックカーの相場が沈静しても、跳ね馬だけは衰えないと思う。

要するに、フェラーリV8エンジンの魅力は（もちろんV12と共に）永遠に続くことになるだろう。👏

# 相場V8

