

僕を知るかぎりではデビューするところで終わっているものがほとんどだ。本誌1995年10月号で試乗記にあたって紀和商会の田中肇社長に取材させていただいたメモは残っているが、それは記事の中にすべて突っ込んでしまっている。しかも生産型市販車が日本に入ってくることはなく、続報もない。新しい『ボディ付き』ケータハム発表のタイミングであらためてC21という先人を紹介すべく時間が許すかぎり手を尽くして調べてみたのだが、公式的なものは何もなく、新たに判明した事実もわずかだった。少しばかり心許ないけれど、忘れられつつあった、あるいは存在を知らない人も少なくない、C21の姿をお伝えしよう。

C21は、ケータハム・カーズ創業者であるグラハム・ニアンがセブンの製造権を手に入れてからの21周年を記念するクルマを作りたいと考え、当時のテクニカルディレクターだったジェス・コーツがセブン以外の未来のスポーツカーの姿を模索しはじめていたことと結びつき、新しいスポーツカーの計画が生まれたといわれる。興味深いのは、21世紀を前にした新しいスポーツカーを作るにあたって、ケータハムは『古典』を捨てる選択をしなかったことだ。まるでロータスマk6に対するロータス・イレブンのように、簡単に言ってしまうならケータハム・セブンにボディを被せたようなモデルを作り出したのだ。

スレンダーにもグラマラスにも見える、どちらかといえばブリティッシュ・スポーツカーのグラインドクラシックのようなスタイリングを描いたのは、ロイヤル・カレッジ・オブ・アート出身でイラストレーターとして活躍していたレイン・ロバートで、ニアンとコーツが彼の描くイラストが好きだったというところからスタートした、と記す書物もある。もちろんニアンやコーツの意見も、充分に反映されたことだろう。プロトタイプボディをアルミニウムとしたのはニアンのアイデアで、それは英国内でも数少なくなっていた職人から厳選し、ローチ・マニファクチャリングのキース・ローチに託された。後に市販に移されることになったわけだが、基本、ボディはコンポジット素材をフレームに接合するかたちとなり、アルミ製は高額なオプションで選択できる設定とされていた。

セブンのスペースフレームは、いうまでもなくそのまま使われたわけじゃない。セミモノコックと言え、フレームのバスタブにあたる部分の強化や、それ以外に実車を見ても判るくらい様々な部分に

28 年ぶりに対面したケータハムC21プロトタイプは、やっぱりどこかアグレッシブでエレガントで、不思議な魅力を漂わせていた。生まれた時代も構造も原動機の種類も異なっているけれど、先頃のグッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードで発表された『プロジェクトV』コンセプトより遙か以前に作られた、ボディらしいボディを持つ初めてのケータハム。1994年のブリティッシュ・モーターショーでお披露目され、翌年の夏に当時のケータハムの輸入元だった紀和商会が日本に上陸させ、僕はじっくり視る機会を得たところか箱根で試乗までさせていた。当時このクルマのステアリングを握ることができたメディア関係者は2人か3人。素晴らしく貴重な体験だったし想い出深い1台でもあるが、まさにそのときのC21プロトタイプが千葉のセブン・スペシャリスト、カーズカタオカさんのガレージの片隅に当時の綺麗な状態のまま眠っていた。感動的な再会だ。

C21は、少なくとも日本においては、謎に満ちたクルマだ。実車はこのプロトタイプが1台あるだけだし、資料らしき資料もほぼ存在しない。セブンに関しての洋書に記載があったりはするのだが、

# CATERHAM C21

あの希少車にカーズカタオカで再会!

## キミはケータハムC21を知っているか?

ケータハムC21というスポーツカーをご存知だろうか？ 本誌では1995年10月号で表紙も飾っているのでご記憶の方もいらっしゃるかもしれない。あれから約30年。当時と同じ個体にカーズカタオカで再会した。

Text: 嶋田智之 Photo: 神村 聖 Special Thanks: 紀和商会 / カーズカタオカ

こちらはカーズカタオカの店内にあった市販車のポスター。車名は『ケータハム21』となっているが、本文では過去の誌面に合わせて『ケータハムC21』とさせて頂いた。どちらが正式かは、公式の資料がなく判別できず……。



最近、ケータハム本国のSNSに登場したC21市販車のオフィシャル写真。プロトタイプは世界に2台と言われ、本社が所有する1台と、もう1台は紀和商会を通じて日本に持ち込まれた今回の取材車。ボディはアルミで、周囲の全てが写り込むため、敢えて白いものを写し込んで撮影している。

### 世界に2台しかないと言われるプロトタイプ



エンジンルームにはシャシーとエンジンナンバーを打刻したプレートを装着。下にはエンジン、ギア、デファレンシャル、ブレーキ&クラッチの推奨オイルが明記され、いずれもモータールとなる。



ドアを開けるとセブンのフレームを使用していることを感じさせる幅広いサイドシルが出迎えてくれる。ケーターハムC21のコックピット。ドライブシャフトがセンターを通過するため、これまた幅広いトンネルが左右シートを分かち。シートは前ページの市販車でもわかるように若干ラグジュアリーなレザー採用も想定しているが、生地自体はスポーツカーらしいものだ。トランスミッションは6速M/Tで、センターコンソールには縦方向に3つのメーターが備わる。ステアリングには、フロントノーズと同じ21のエンブレムを装着。メーターを確認したところプロトタイプゆえ、1000kmも走行していなかった。



INFORMATION

カーズカタオカ

◎住所 千葉県富津市青木3-22-7  
◎TEL 0439-87-6881  
◎URL <http://www.cars-kataoka.com/>

現在はカーズカタオカが保管中

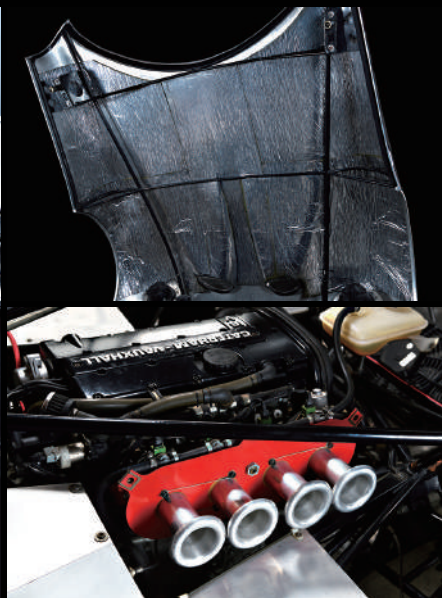
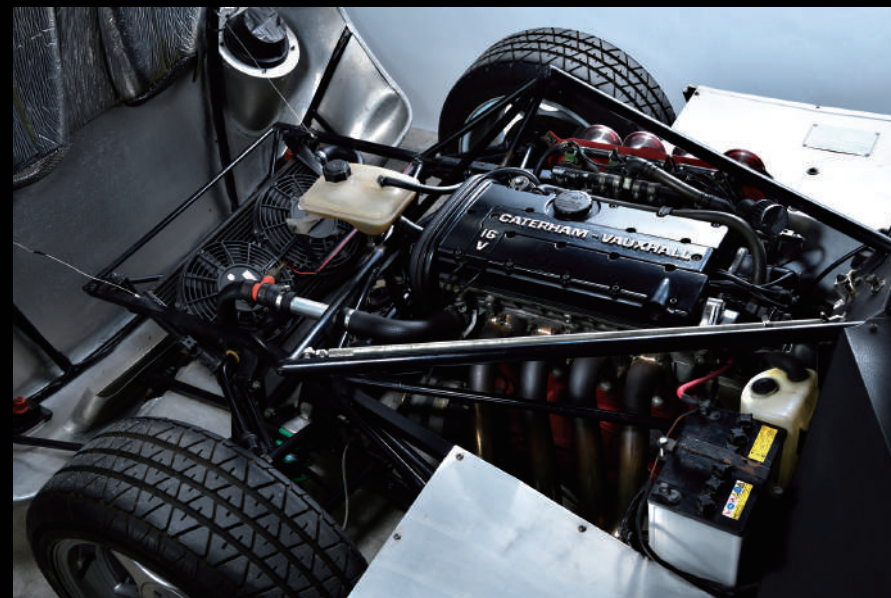
C21は現在カーズカタオカの元にある。取材に訪れたら、2012年式ロードスポーツが478万円で販売中だった。走行はわずか1万7000kmだ。

CATERHAM 50th ANNIVERSARY  
ケーターハムの過去・現在・未来

補強が加えられ、サイドシルの部分の骨格をサイドインバクトを考慮した強さで新設するなど、実はだいぶ大掛かりな改良が加えられている。捻り剛性が4倍になったと書いた文献もあるくらいで、同時に1.5倍と記す文献もあるから何ともいえないのだけど、見た目以上に異なっているのはたしかだろう。ちなみにこのスペースフレームに関しては、当時、セブンのフレーム製作を請け負っていたアーチモーターズとの共同開発といえるかたちで進められた模様。

パワートレインは、このプロトタイプには特別なセブンといえるJPE(ジョナサン・パーマー・エヴォリューション)に搭載されていたヴォクゾール製2リッター4気筒をベースに250psまでチューンナップされた、いわゆるJPEユニットを積み、ケーターハム自製の6速トランスミッションと組み合わせている。ロードカーの中では特殊な仕様で、もちろんその組み合わせを選ぶこともできたが、一般的には1.6リッターもしくは1.8リッターのローバークシリーズ・エンジンとフォード・シエラ用5速ミッションが搭載されたようだ。最もアンダーパワーな仕様で111psだから、車両重量665kgといわれるコンポジットボディのC21には、ライトウェイトスポーツカーとして充分だったことだろう。また固定フルの「21GTO」を名づけられたレースカーが1台作られていて、そちらにはR500用の230psユニットが積まれている。1999年から2001年までいくつかのレースに出場し、ゾルダー24時間レースでクラス優勝を果たした記録も残っている。

たった48台。シリーズ2の計画もあるにはあったが、プロトタイプが作られただけで計画は頓挫した。結局のところ、あの時代のセブン好きはセブンが欲しかった、ということなのだろう。だからこそ今の時代になっても、1950年代に基本設計ができた大昔のプロトエンジンフォーミュラのようなセブンが生き残っているわけだ。といって、C21がスポーツカーとして魅力がないのかといえば、それもまた違う。僕は最強版ともいべきプロトタイプしか知らないが、たしかにセブンJPEと比較すれば若干の重さを感じるところはあったものの、加速も機敏性も並のスポーツカーとは較べものにならないレベル。車体の剛性は間違いなく高くなっているし、曲がりっぷりはJPEと較べてもむしろノーズをイン側に向けやすく、コーナリングスピードも当時としては常識の域外といえるほど速かったという記憶がある。そして何より痛快さという点に関していうなら、まったくセブンと同等。つまり徹頭徹尾ケーターハムだった。近未来に登場する「プロジェクトV」は御存知、BEVである。内燃エンジンとはダイナミズムの種類は異なるわけだ。が、ケーターハムである。間違いなく痛快なスポーツカーとなることだろう。



プロトタイプのパワーユニットはセブンJPE(ジョナサン・パーマー・エヴォリューション)に搭載される、ヴォクゾール製2リッター4気筒をベースに250psまでチューンナップされたものを採用。6速M/Tはケーターハム自製で、市販車は1.6あるいは1.8リッターのローバークシリーズ・エンジンと、フォード・シエラ用5速M/Tの組み合わせだった。C21の車重は665kgとされるから、市販車の111ps版でも相当なスペックだったはずだ。なお取材車は長年この状態で保管されエンジンをかけていなかったため、貴重なプロトタイプということもあり、無理に始動はさせなかったことを付け加えておく。

CATERHAM C21

痛快さはセブンと同等、徹頭徹尾ケーターハムだった

