

LE VOLANT

5

No.302

MAY 2002

[ヨーロッパ現地試乗]

メルセデス・ ニューEクラスはどうだ!

VWの旗艦、フェートンがついにデビュー。メルセデス・ニューCLKも登場!

2002ジュネーブ・ショー完全レポート!

最新トップスポーツの競演

メルセデス・ベンツSL500×
ポルシェ911カレラ×マセラティ・スパイダー

新型マーチの実力を
ヨーロッパ・スモールたちと比較検証

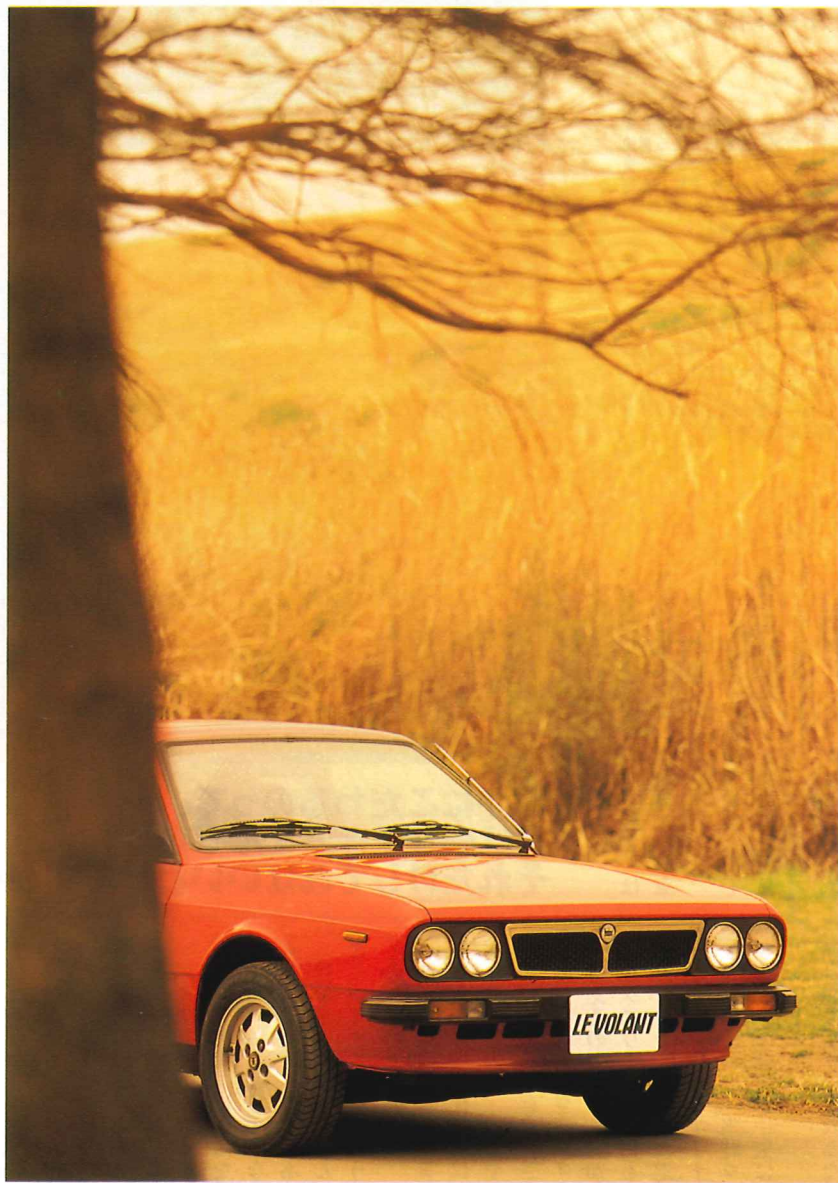
ロード・インプレッション
オペル・ベクトラ／ジャガーSタイプR
BMW7シリーズ／アウディA4アバント……etc

今回採り上げる映画の舞台は、他ならぬ自動車業界
 ストーリーの方は娯楽的要素が色濃いが
 登場するクルマはストーリーに合わせて随所に手が増えられ
 実車との違いをチェックするだけでも結構興味深い
 その筆頭格が作品のタイトル名が与えられたこのクルマだ
 野心的な新型車、というのが役どころなのだが
 起用されたのには、それなりの理由もあるようで……

スクリーン

IMPRESSIVE CARS ON THE MOVIE
 を彩ったクルマたち。

夢を託した次世代のクルマを演じる コンパクトなパーソナルクーペ



熊倉重春=文
 S.Kumakura
 松本高好=写真
 T.Matsumoto

『ベッツィー』 ('78.AMERICA)

少々地味な娯楽作品だが、クルマ好きなら一見の価値アリといえるデトロイトが舞台の自動車業界モノ。豪華なキャストも特徴のひとつで、主演はイギリスを代表する名優、ローレンス・オリヴィエ（ヴィヴィアン・リーとのロマンスでも有名）。脇を固めるのは後に『テンダー・マシー』でオスカーを獲得したロバート・デュバルや『卒業』でゴールデングローブ賞を獲得したキャサリン・ロス。さらに若き日のトミー・リー・ジョーンズ（『逃亡者』でオスカーを受賞）が、オリヴィエ扮する老自動車と渡り合うベッツィーの開発担当として登場している点でも注目。音楽は、007シリーズを数多く手掛けていることでも知られるジョン・バリー。残念ながら市販用ソフトは現在廃盤の状態だが、大きなレンタルビデオ店なら見つかるかも？

アメリカンドリームにもいろいろあるが、自らの名を冠した自動車で成功するのなど、その最たるものだろう。デロリアンなどのように、ドン・キホーテよろしく突撃する者は後を絶たない。そんな自動車王と、それを巡る企業陰謀物語といえば、映画でも小説でも絶好の題材になる。硬派の代表がアーサー・ヘイリーの小説『自動車』や、フランシス・フォード・コッポラの映画『タッカー』、あるいはジョン・デロリアンの自伝『晴れた日にはGMが見える』とすれば、軟派というか通俗的というか、娯楽的要素だけ要領よく盛り込んだのが、この『ベッツィー』（ダニエル・ペトリー監督）だ。重厚なシェイクスピア役者として知られたローレンス・オリヴィエが主演だからといって、しつかり骨のあるドラマを期待すると肩透かしを食う。

思わせぶりといえば、アバンタイトルの部分でロールス・ロイスやメルセデスはもちろん、イスパノ・スイザからピアースアロウに至る名車アルバム

SCENE 23

LANCIA BETA COUPÉ
 ランチア・ベータ・クーペ

ベッツィー

取材協力=ピアルペーロ ☎054-277-0578
 車両オーナー=久米泰生氏





ランチアらしく、シンプルながら上品に仕立てられたインテリア。一応、4シーターだがコンパクトなボディから想像される通りリアは完全なプラス2.、200km/hスケールのスピードメーターなどに、デザイン的な“遊び”が見られる。ちなみにカタログ上の最高速度は167km/h、0~100km/h発進加速は13.0秒。当時のイタリアにおける価格は、1300で1043万7000リラ。日本円に換算すると、約110~130万円だった。

この最終仕様は、ランチアのオリジナル・デザインにピニンファリーナが手を加えたもの。独立したランチア・グリルも、初期のものにはなかった。'74年の登場から'82年6月30日の生産終了まで、ベータ・クーペ（含HPEとスパイダー）の総生産台数は17万8644台。このうち'81年以降の最終期1300クーペは1996台のみ。公式には1982年で生産が終了しているが、'83年にはクーペとHPEにスーパーチャージャー（ホルメトリコ）を装着したVX仕様が限定数だけ作られている。それがベータ・クーペ系の本当の最後。



が開展されるのに、実際の筋書きに登
場するのが、はるかに現実的なものは
かりという竜頭蛇尾ぶりもそうだ。い
や、今回ここに登場するランチア・ベ
ータ・クーペを蛇尾扱いにしては失礼
にあたるが……。

舞台は1975年のデトロイト。現
実世界の当時は、厳しい排気対策を求
めるマスキー法の施行直後に当たる。
映画の中でも、しきりに燃費や排ガス
が話題になるあたり、それなりに時代
を反映していたとはいえそうだ。
自動車王として功成り名を遂げた主
人公が、夢よもう一度とばかり「安価
で誰でも乗れる次世代のクルマ」を作

りたくなってしまったのがストーリー
の始まり。でも、現社長である孫は大
反対。そこで役員会の丁々発止とか、
株主権限の奪い合いなど、内紛を重ね
るという展開だ。

そんな中、現経営陣に秘密で開発が
進められる新型車というのが、映画も
中盤になってようやく姿を現す。実物
大のクレイモデルを削るシーンで登場
するそれは、明らかにランチア・ベ
ータ・クーペ。巧みにノーズ部分の形を
変えてはあるが、それ以外は隠しよ
うもない。すっきり無駄を省いた雲
囲気という点では適任だし、アメリカ
でほとんど見かけないクルマだったこ
とも、

ここに採用された理由だろう。見かけ
ないとはいえ、当時はランチアも正式
に対米輸出が行なわれていた。US仕
様の5マイル・バンパーや、カリフォ
ルニア仕様のエンジンが用意されたの

も、ちょうどこの「ベッツィー」の舞
台となる'75年からのことだ。
このクーペの土台となったベータ・
セタンは、ランチアの中でも非常に重
い意味を持っている。ここから、今に

至る「フィアット・ランチア」の歴史
が始まったのだ。極度に経営状態が悪
化していたランチアを見かねたアニエ
リ家が資本参加、フィアットのグル
ープ企業として役員を派遣したのが'69年

11月のこと。当然、これはフィアットの部品を活用した合理化の推進をも意味した。それまでのランチャといえば、特異な狭角V型や水平対向エンジンの多機種少量生産へのこだわりが経営の足を引っ張っているのが明白だった。この問題を根本的に変革するというのは、ランチャも横置きエンジンに方針転換することを意味していた。ベータは、その第一作目にあたるのだ。

もう一つ注目すべきは、このベータが、完全な新型車としては驚異の短期間で開発されたこと。新たに開発陣のチーフとして就任したセルジオ・カムツフォが仕事を始めたのが、フィアット介入から2カ月後の'70年1月。それからわずか23カ月、'72年11月のトリノ・ショーでは、もうベータ・セダンが飾られていた。その裏には、経営の大変革にもかかわらずボディ設計（カスターニョ）、シャシー設計（ロマーニ）、エンジン設計（ザッコーネ）、変速機設計（ベルティエ）、エンジン実験（ベッチーニ）、車体実験（シリオ）といった技術陣がそっくり残ってくれたことが大きかった。

一方、エンジンはランチャ伝統のものではなく、フィアット131などにも使われた直4ツインカムを流用することになっていて、それも開発期間を短縮できた要因だが、やはり伝統の意地もある。ランチャの技術陣は、なんだかんだとベースエンジンを換骨奪胎したあげく、実はほとんど互換性のない専用ユニットに仕上げてしまったのだ。ボディデザインもフィアットのスタイリングセンターで行なわれたが、そこに出自して腕をふるったマリオ・ボラーノの父は、あの名車アウレリアB20を手がけたデザイナーだった。

「ベータ・クーペは洒落たライフスタイルの友とすべき存在だった」

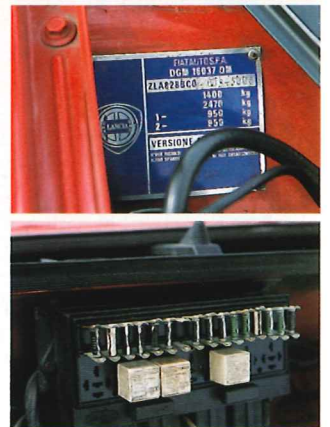


ベータが登場して以来、最近のテーマなどまで多く使われてきている放射状スポーク・デザインの軽合金ホイール（撮影車に装着されていたのはクロモドラ製）。この造形は、オリジナルのデザイナー、マリオ・ボラーノが戦前のブガッティ・タイプ35に啓発されたもの。

吸排気それぞれのカムケースが独立したエンジンの外観は、当時のフィアットの特徴。このエンジンを設計したのは、かつてフェラーリで活躍したエウジェニオ・ランプレーディの息子のアウレリオ・ランプレーディ。撮影車のシャシーナンバーはZLA828BC0で始まるが、このタイプナンバーは本来、1600クーペのもの。1300は828BC3/2Bのコードが与えられていた。ちなみに2000i.Eは828BC1/4。ヒュースは'70年代のクルマに見られるイモ虫タイプ。



そしてシャシーもランチャ独自で、いまのようなプラットフォーム共通化とは訳が違ふ。特に注目すべきは、ほとんど車両中心線に支点を置く、長いパラレル・ロワアームとストラットを組み合わせたリアサスペンションだろう。スペースを取らず、しなやかで特性変化が少なく、ホイール位置の制御が確実という点で、おそらく'70〜'80年



代を代表する設計だ。これはその後、いろいろなメーカーに模倣されたが、ランチャとしてはただ悔しがって見守るしかなかった。とにかく開発を急ぐことが最優先だったため、せっかくの優秀なサスペンション形式も、特許を取る暇がなかったのだ。かくして生まれたベータ・セダンは非常に好評だったが、それだけでおさまるランチャであるはずがない。フルヴィア・クーペでマニアの血を沸かせ、ラリー界をも席巻したDNAが疼く。そこで当然のように、すぐさまベータのクーペ開発が発令された。担当はフルヴィアやフルヴィアのセダン、そし

てフルヴィア・クーペをも手がけたピエトロ・カスターニエロ。こういうシンプルなたいリングにかけて、彼は悔るべからざる手腕の持ち主だった。セダンのホイールベースを19cm短縮し、スポーティな縦横比にまとめられたベータ・クーペは、早くも'73年6月に公開。9月のフランクフルト・ショー開催と同時に発売されると大きな反響を呼び、あれよあれよという間にベータの総生産量の7割がクーペという状態になってしまふ。やはりランチャはスペシャルティ的なブランドであり、ただのセダンだけでは苦しいという証明でもあった。この勢いに乗じて、すぐ

SCENE 23
LANCIA BETA COUPÉ
ランチャ・ベータ・クーペ
ベッツィー



さま'74年にはピンファリーナからタルガが、ザガートからはスパイダーが登場している。

そして'75年春のジュネーブ・ショーでHPEが登場したことで、ベータ・クーペ系はさらに高いイメージを獲得する。これは英語のハイパフォーマンス・エステートの頭文字だが、その通り、2+2クーペのルーフを後ろまで延ばしてテールゲートを作り付けた、いわゆるスポーツツワゴンだった。同時期にはボルボP1800があり、後にリライアント・シミターGTEが登場し、今ではBMW Mクーペ/Z3クーペ、メルセデスクラス・スポーツクーペなどが知られているが、人気の割に実例が少ないのが本格スポーツツワゴンの世界。HPEはそのスマートさにおいて、歴代スポーツツワゴンの白眉といえるだろう。ただし、当時イタリアで試乗した経験からいえば、狭い室内に潜り込んでリアシートを折り畳むのは、その部分の作りが幼稚だったせいもあって、けっこう面倒臭かった。

ベータ・クーペは、もちろん当時のランチアのことでもあり、ラリーにも積極的に出撃した。ただし、戦績としてはフルヴィア時代と、ほどなく登場する宇宙船ストラトスの間をつなぐ役割に終わっている。このころラリー界でのFFは役目を終え、さらに高性能の後輪駆動車、そして4WD時代へと向かう趨勢にあった。

もちろん、そんなことはベータ・クーペ本来の役割ではない。あくまで肩肘を張らず、さっくり軽快な走行感覚で洒落たライフスタイルの友とすべきクルマだった。そうした意味では、今回ここに登場する1300あたりが、

最もベータ・クーペらしいともいえる。'84年型(登録)といえは、'81年にピツグマイナーチェンジを受けた本当の最終期に当たる。当時はほかに1600

も2000(主にアメリカ向けの電子制御燃料噴射)もあったが、わずかに1トンのボディを走らせるには、1300(エンジン型式828D3・000)の84psで十分以上だった。むしろ、ややパワーが足りなめなのを承知で5速MTを巧みに操り、しつかり6250rpmのリミットまで使い切つてやる時、このクルマ本来の味も出る。絶対的数字での高性能より、いかにも積極的に能力を引き出してやっているという実感こそパーソナルカーの本領といふべきで、そんな見識は、現代のフイアット・バルケッタなどにも色濃く受け継がれている。スポーツドライビングとは、他者との競争ではなく、きわめて知的な行為というわけだ。

こうした目でベータ・クーペを眺めると、野心的な新型車ザ・ベツツィーとして生まれるべきクルマの素材がベータ・クーペだったのも、なんとなく頷ける気はする。軽量コンパクトで燃料を食わないクルマこそ正義だと、この映画の制作陣が本当に思っていたとすれば、アメリカの意識にも何かしら変化が生じていたことになる。

DATA

LANCIA BETA COUPÉ 1300
●全長×全幅×全高=3995×1650×1285mm●ホイールベース=2350mm●トレッド(前:後)=1406:1392mm●車両重量=1000kg●乗車定員=4名●エンジン形式=水冷直列4気筒DOHC 8V、横置きFF●ボア×ストローク=78×71.5mm●総排気量=1366cc●圧縮比=8.9●最高出力=84ps(60.5kW) / 6400rpm●最大トルク=11kg-m(108Nm) / 3300rpm●変速機=5MT●変速比=①3.500②2.235③1.522④1.152⑤0.925⑥3.071●最終減速比=4.071または4.467●サスペンション(前:後)=マクファーソンストラット/コイル:ダブルランスパースリンク/トレーリングアームコイル●ブレーキ(前:後)=ディスク:ディスク●ホイール=5.5J×14●タイヤ=155SR14●燃料タンク容量=52ℓ(プレミアム)

