

Lecture 4 / From Italy

# Truth of the Ferrari home

(フェラーリの故郷の意外な真実)

ご存じのようにフェラーリの故郷はイタリアだ。ということは、あちらではたくさんの跳ね馬たちが街中を闊歩しているのかというと、そうでもないらしい。シエナに暮らすコラムニストの大矢アキオ氏はイタリアより、青山や六本木に居たほうが多くのフェラーリをウォッチングすることができるという。

Text & Photo: Akio Lorenzo OYA [大矢アキオ]

## ランボは知らねど・・・

イタリアに住んでいると、意外なことに気づく。

「普通の人は、ランボルギーニをあまり知らない」ということだ。

少々クルマに興味がある人でも、かろうじて知っているのは団塊世代より上ならミウラ、若者ならディアブロのみである。

日本であれば有名なクンタッチ(カウンタック)は、なぜかスコーン!と人々の記憶から

欠落している。イタリア戦後経済成長のシンボルであるミウラがあまりにも偉大だったことと、オイルショックを機会にクンタッチ以降を崇拝する余裕が、どこかに吹っ飛んでしまったことが原因であろう。

それに対して、フェラーリの名を知らないイタリア人はいない。

田舎のバーでさえ、カウンターの奥にF1フェラーリの写真が飾ってあったりする。

パリスタに聞けば、「イモラに応援に行ったとき撮ったんだヨ」などと自慢しなが

ら教えてくれる。

たとえフェンス越しで、プレブレの素人写真であっても、彼にとっては渾身のワンショットなのである。

また、日曜の午後にはF1でフェラーリが勝つと、大きな街には必ずひとつはあるフェラーリクラブに、跳ね馬の旗が掲げられる。それどころか、一般家庭のベランダにも洗濯物の横に赤い旗が上がっていたりする。

かくもフェラーリは、イタリア人の生活に密着しているのである。



2月バリのクリスティーズ・セール。絵画などと違い、至ってリラックスしたムードが漂う。ちなみに250GT SWBの複製ボディは9千ユーロ(約140万円)で落札された。

## イタリア式“ちょっと古い”跳ね馬入手法

かといって、みんながバシバシとフェラーリを買っているかというと、そうではない。

昨年のイタリアにおけるフェラーリの新車登録台数は608台だ。生産国といえども、日本(380台)の2倍にも満たない数なのである。

たとえ憧れであっても、身の丈以上の背伸びをしないイタリア人気質が表れている。

でも、フェラーリを手に入れようと頑張るイタリア人もいないわけではない。

その多くは若い頃、憧れつつも手の届かなかった夢を、今実現しようとしている40~50代のエンスージアストたちだ。

こちらでフェラーリを探す方法はいくつかある。まずは、オークションである。2月にパリで行なわれたクリスティーズのオークションで、1989年F40は、21万4750ユーロ(約3350万円)で落札された。

しかし、こうした競売でフェラーリはスター的存在ゆえ12気筒ものが中心で、手頃な8気筒ものはなかなか出てこないのも事実である。

幸い最近では、泣く子も黙るフェラーリといえども、公式サイトの中に認定中古車検索コーナーができた。

サイトを覗いてみると、1991年348tsヨーロッパで4万2千ユーロ(約655万円)、2000年360モデナF1で8万4千ユーロ(約1310万円)といったところだ。

ただし、ボク自身も他ブランドのサイトで苦い経験をしたのだが、イタリアの情報更新は結構スローで、問い合わせるとかなりの確率で売却済みだったりする。かつセールスも日本と違って原則として「その気があるなら、お客のほうから電話してヨ」というスタンスだ。日本のノリで臨

むと、それなりの苦労があることが予想される。

というわけで自分の足で店頭に行くことになるのだが、実はイタリアにフェラーリ認定ディーラーは、全国32カ所にしかない。たとえばボクが住むイタリア中部のシエナから一番近い店は、170kmも離れたポローニャである。イタリアの煩雑な車両引き渡しに関する書類手続きを考えると、何度も往復するのは気が重くなる。

かといって、高級車なら何でも扱っている街のショップで探すのも、クルマがクルマだけにナンダ。

そこで多くの“ちょっと古い”フェラーリハンターが使うのが、ヒストリックカー専門誌の売買欄である。

ちょうど手元にある雑誌を開いたら、1982年モンディアル・クアトロバルヴォレ:2万5千ユーロ(約319万円)という告知が目飛び込んできた。

ちなみに、イタリアでもっと安心な取引を求めるなら、地元のクルマ愛好家クラブに入会するという手もある。

最初は別のクルマでイベントに参加していて、人脈をつかった段階で、信頼できるメンバーから出物のフェラーリを紹介してもらうのだ。

時間はかかるが、「つて」がモノをいうイタリア流であることは確かである。

ブロン!でいいから吹かしてみよう

さて、こうして手に入れたフェラーリで、晴れて



フェラーリ本社の一画に昨年開設された公式レストア部門「フェラーリ・クラッシュ」。入庫車はミッレミア出場車級が多いが、車齢20年以上なら広く門戸を開いている。車両のオリジナル証明も発行する。

シエナ旧市街、サリンベニ広場に佇む612スカリエティ。後方は1472年から今日まで続く欧州最古の銀行のひとつ「モンテ・デイ・パスキ・ディ・シエナ」本店。8気筒よりも12気筒オーナーのほうが、ロッサ(赤)にこだわらず、よりシックな色を選ぶ傾向にあるようだ。



イタリアの道にデビューしたとしよう。

真っ先に気がつくのは、「他のフェラーリに出会わない」ことだ。ましてや路上駐車していることなど滅多にない。

実はイタリアの路上では、滅多にフェラーリを見かけない。ボク自身も、最後にいつ見たか思い出せない。青山の紀ノ国屋か六本木アマンドの前で待っていたほうが、よほど簡単にフェラーリに遭遇できるだろう。今回の写真も、極めて稀なシチュエーションに驚いて、思わずシャッターを切った珠玉のコレクション?ばかりである。

背景には、イタリアの都市部における治安の

悪さがある。

2005年のデータだが、イタリアでは毎1時間に21台のクルマが盗まれている。

そんな中でフェラーリに乗る人には、それなりのガレージを所有し、旅先でもちゃんとしたパークキングのある高級ホテルに泊まるという、「見せびらかさない」ライフスタイルを実践することが求められる。

ただし、悪い話ばかりではない。

ちょっと郊外の、中世から続く石造りの村にフェラーリで迷い込めば、たちまち子供や若者たちによって取り囲まれるはずだ。

初めて“生フェラーリ”を見る彼らの素朴な

目は輝き、「最高速は?」「何回転まで回せるの?」から始まって、オーナーを質問攻めにする。やがて「ブロン!でいいから吹かしてみてヨ」と、初対面にもかかわらず無邪気にリクエストしてくる。

そこには、「旧モデルじゃないか」とか「12気筒じゃなきゃ」とか、はたまた「やっぱりフェラーリはイタリアンレッドじゃなきゃ」などという頭でっかちで、やっかみの入り混じった根性は微塵も感じられない。

日頃フェラーリに乗ろうとあまり考えないボクだが、そうした光景に遭遇するたび、なにやらフェーリストが羨ましくなるのである。

(上左&上右)高級ワインでその名を世界に轟かすピエモンテ州バルバレスコ村で。イタリアでイタリアナンバーのフェラーリ以上によく見かけるのは、本場でのドライブを楽しみにやって来た外国ナンバーのフェラーリたちだ。この575M マラネッロは、リヒテンシュタイン公国のナンバー。スイス経由で480km近くを一気に駆け抜けてきたのだろう。

(下)イタリアでは路上駐車しているフェラーリに遭遇することは、ローマ法王の死と同じこちらでは滅多にないことを、こう表現する一だ。しかし、国境を越えてモナコ・モンテカルロに入ると状況は一変。まるで東京都心におけるクロネコ○マト配達車の如く、平然とパークしている。後方にはこれまた佐○急便のようにベントレーが何気なくオーナーを待っている。

