

スーパーカー点描

ゾが救いの手を差し伸べた。

ところがデ・トマゾの主力モデルはパンテラで、ポーラは直接のライバルにあたる。そのためすぐさまポーラの生産終了が決定。パーツ在庫の関係で1979年まで生産が続けられたが、総生産台数は524台にすぎない。

生産終了までモデルチェンジは行なわれていないが、途中でV8 DOHCユニットの排気量に変更されている。デビューから1976年までの本国仕様は4.7ℓを搭載。1974年から輸出が始まった北米仕様と、1977年以降の本国仕様は4.9ℓである。ただし排ガス対策の関係で、本国仕様は320ps、北米仕様は300psと最高出力が異なっている。

北米仕様は前後バンパーが大型の衝撃吸収タイプに変更され、フェンダーにマーカーランプを追加、エンジンフードにはラジエーターの熱気を逃がすルーバーも追加されている。正規輸入された日本仕様は、この北米仕様をベースにしていた。

日本にはごく数台のみ生息

当時のディーラーは横浜のシーサイドモーター。輸入が開始されたのは1974年からで、1110万円のプライスが付けられていた。1400万円だったフェラーリBBと比べると割安感があるとはいえ、これは現在の貨幣価値に換算するとおよそ2700万円にもなる。

スーパーカーブーム当時はかなりの台数が国内に生息していたが、ブームの終焉とともにその多くが海外へ流出してしまった。現在国内にある個体のほとんどは不動車。実際に動いているのは「マセラティ・クラブ・オブ・ジャパン」の会長が乗るシルバーと、筆者の知人のブルーメタリックくらいのものであろう。売り物は国内にはまずないので、購入するには海外で探すことになる。ただしここ数年、欧州を中心にポーラの良さが見直されつつあり、中古車価格は上昇傾向のようだ。

いくつになっても忘れられない、ありし日のスーパーカーの思い出。
熱く燃え上がった興奮を、いま再び……
文／七野秀美 写真／五條伴好

【第七回】マセラティ・ポーラ

マセラティ初のミッドシップ

ポーラはマセラティ初のミッドシップ2シーターモデルとして、1971年春のジュネーブショーで発表された。展示されたのは、やや薄いレッドメタリックに塗られたプロトタイプだったが、モックアップではなく実際に走行することも可能だったという。「ポーラ」とは、スイスアルプスからイタリアのロンバルディア平原に吹く強い風の名である。

エクステリアデザインを担当したのは、当時イタリアデザインを興したばかりのジョルジュ・ジウジアーロ。これ見よがしな押し出しはないが、Aピラーからルーフにかけてステンレスパネルを用いるなど、全体的に洒落た雰囲気に仕上がっている。

ギブリ用の4.7ℓ V8 DOHCユニットをミッドに搭載し、最高速度は280km/hをマーク。ランボルギーニ・カウントックやフェラーリBBなど、V12エンジンを搭載するライバルに引けをとらないパフォーマンスを実現していた。

なお、このポーラをベースにした弟分が「メラク」である。

シトロエンの技術を活用

1960年代後半、マセラティのフラッグシップはフロントエンジンのギブリだった。しかしランボルギーニ・ミウラを始め、時代の流れはミッドシップであり、ライバルに対抗するためにマセラティもミッドシップモデルを開発せざるを得なかった。

ポーラ開発当時のマセラティの親会社はシトロエンで、各種システムやパーツなど、さまざまなものが活用された。なかでも特徴的なのがLHM（リキッド・ハイドロリック・ミネラル）というオイルを使った油圧システムで、ブレーキサーボからリトラクタブルヘッドライトの開閉、シートの高さやペダルの位置調整にまで使われている。ドアノブはシトロエンSMの流用である。

運命に翻弄された短い生涯

創業以来、マセラティはフェラーリと同様な

レーシング・コンストラクターとして、あくまでもレースの活動資金捻出のために市販車を販売していた。しかし、経営難から1968年にシトロエンに買収され、高級GTカーメーカーからスーパーカーメーカーへと方向転換。その記念すべき最初のモデルが、1971年に発表されたポーラである。

しかし、1974年にシトロエンがブジョーに吸収されてしまい、シトロエンとの関係が終了。マセラティは再び危機に陥ったが、1976年に同じイタリアのスーパーカーメーカーであるデ・トマ



マセラティ・ポーラ(1972)_90度V型8気筒DOHC ミッドシップ縦置 93.9×85.0mm 4719cc 8.5:1 310ps/6000rpm 47.0mkg/4200rpm 5段MT 4335×1770×1135mm W/B 2600mm 1400kg