

# チーフテスターの アルバム 19

笹目二郎

今月はコーヴェットの話です。アメリカ車は毎年新型に切り替わった時期(50年代後半から70年代)もありましたが、コーヴェットは1世代が10年位の長いスパンでモデルチェンジしています。2代目のスティングレイから3代目の抑揚の強い形に変わって、その頃から原体験として覚えています。北米向けのスポーツカーを開発していた会社でテストに使っていたのですが、横置きプラスチック板バネのIRS(後輪独立懸架)は結構荒っぽい性格で轍の強い路面では直進せず、ジャジャ馬を手なずけるロディオのような感覚でした。

4代目はクラムシェル型で、ボディは天地方向に2分割して造られ、それを合体させる造り(コーベットは初代からボディはプラスチック樹脂製)で、この車はGMミルフォードのテストコースで試乗の後、新しいボーリンググリーン工場(ナッシュビル付近)に生産拠点が移され、その新工場とミュージアム見学のセットで連れて行って貰いました。工場移転に伴い設備だけでなく製造部門の人達も一緒に移ったらしく、それだけコーヴェット造りに肩入れする人達が多かったと聞きました。このプレス・ツアーはCGに入った最初の頃で、自動車専門誌は清水和夫さんと私の二人だけ、大半は新聞社の記者という一行の旅でしたが、ジャーナリストと言っても随分違う人種であることにビックリしました。当時の新聞記者は実に横柄だったんですね。

5代目は水圧を利用した大規模なプレスを使ったフレームが印象的で、大幅なボディ剛性アップが実現しました。これによりオープンボディのコンバーティブルも、ワナワナするスカトルシェイクなどとは無縁の強固で軽い車になりました。この時はロード・アトラントのサーキット走行も含まれており、あの最終コーナーの待つ崖を転がり落ちるような恐ろしい体験はいまでも鮮明に覚えています。プロのレーシングドライバーはあの急坂を5速全開のまま下るのでしょうか? ブレーキが格段に進歩したのもこの頃からです。そして6代目はこの5代目の骨格が基本で、それほど大きくは変わっていないように思います。

コーヴェットと言えば何といてもルート66のTVドラマが思い出されます。あれに登場したのは初代の最終型で、4灯ヘッドランプの顔とテール部分だけ2代目のスティングレイ・タイプになった合成型でした。プラスチックの型そのものの問題で、前部は2灯式から4灯式になった折りに新造されており、たぶんすり減った旧型の型を新造するよりも新型に切り換えてしまった方が効率がいいと判断したのでしょう。しかしこれがまたピッタリ合ってバランスも良く、筆者が一番好きな形のコーベットはコレです。その62年後期型は切り替えに伴い生産台数も少なく、ミニカーを探してもなかなか見つからないのですが、05年の秋に北米大陸をLAからカナダ、そしてまたLAまでと往復するチャンスがあり、その旅の途中アーミッシュのスーパーでやっと入手することに成功しました。そして帰路はシカゴからLAサンタモニカまでのヒストリック・ルート66の大半を観光しながら辿りました。これも懐かしい思い出です。

## 笹目二郎

自動車メーカーでテストドライバーとして車両開発に携わった後、カーグラフィック編集部に加わる。チーフテスターとして数々のスーパースポーツのフルテストを担当。現在はフリーランスのモータージャーナリストとして活躍中である。



photo : CG library