



今年春、スワップミートに出展されたヴェスパ400。1週間前に納屋から発掘されたホヤホヤの?要レストア車である。おじさんの希望販売価格は2800ユーロ(約47万円)。

アイドルの陰で

文と写真 大矢アキオ

今月の書店でUCGは、新型フィアット500の詳細を伝える他の自動車誌に包囲されていることだろう。

今回の新型発表は、50年前の1957年に“元祖”がデビューしたのと同じ7月4日に、これまた同じトリノの地で……という企画だった。フィアットは世界63ヵ国から7千人のゲストをトリノに招いた。そしてトリノ五輪の開・閉会式と同じプロデューサーを起用したスペクタクルを、ポー河を舞台に展開した。水上を無数の元祖500が走りまわる、という大がかりなショーである。その模様はイタリアで民間放送の特別番組を通じて全国放映され、それなりの話題を呼んだ。したがって新車のみならず、しばらくは元祖にも注目が集まり、その価格は値上がりするだろう。

ところで同じ1957年イタリアでは、ほかにも小型車が2台誕生した。1台は6月号で紹介した、当時フィアットの子会社だったアウトビアンキのビアンキーナである。500の機構部分を活用したこのクルマは、500の2ヵ月遅れの9月16日にミラノの科学技術博物館で公開された。

もう1台は、ここに紹介するヴェスパ400だ。その名のとおりに、ヴェスパ・スクーターの製造元・ピアッツジョ社によるものである。スクーターで大成功を収め、それに荷台を付けた3輪トラック『アベ』もヒットすると、ピアッツジョは念願の4輪進出を計画した。19世紀末から船舶や航空機を手掛けながらも、敗戦によって大幅に規模を縮小されていた同社としては、プライドを賭けた企画でもあった。

開発は、ヴェスパの名設計者ダスカールニョ技師に託された。

ボディは2+2(本格的な4座ものに追加)、リアに搭載されるエンジンは空冷2サイクル2気筒394ccだった。

実際の生産は隣国フランスのACMA社で行なうことになった。発表会はビアンキーナと同じ9月だったが、こちらはライバルたちよりも格段に派手なモンテカルロで行なわれた。

しかし市場に送り出してみると、強力な販売網を背景にしたフィアット500には到底太刀打ちできず、1961年までに3万台が生産されるに留まった。



Piaggio photo

ヴェスパ400は、フランスのACMA社で生産された。ACMAは「悪魔」ではなく、Ateliers de Constructions de Motos et Automobiles(バイク&自動車製造工場)の略。念のため。

興味深いのは、「フィアット創業家のジョヴァンニ・アニェッリ(当時36歳)がヴェスパ400の存在を快く思わず、ピアッツジョに何らかの干渉を行なった」という説である。その真偽は定かではないが、ヴェスパ400の誕生2年後、彼の弟がピアッツジョ創業家の娘と結婚していたりして、推測はさらに推測を呼ぶ。

ところでボクはといえば、『8時だヨ、全員集合』で、アイドル的存在の志

村けんよりも、寡黙に働く高木ブーのほうに好感を抱いていた人間である。今年はチャホヤされるフィアット500よりも、高い志を抱きながらも戦後イタリア自動車界という大海に消えたヴェスパ400を記念する年としたい。

惜むべくは、もはやイタリア人でもこのクルマを記憶している人は稀なことだ。

日本でボクが子供の頃、明治カールに『こんぶ味』が、桃屋の瓶詰に『チャント!炒飯』という商品が一瞬の間存在したと説明しても、信じてもらえないのと似た寂しさを感じる。うんちく王は、常に孤独である。