

スーパーカー点描

今なお根強い人気を誇っている。

日本で初めて300km/hをオーバー

バンテラを語るうえで、はずせない1台がある。1981年に谷田部のテストコースで最高速度307.69km/hを記録した、伝説のバンテラだ。エンジンはレーシングカー並みのハイパワーを発揮するシボレーV8に換装、ボディもアルミなどで軽量化されたフルチューンマシンで、日本で初めて300km/hの壁を破った。

当時はスーパーカーにしるチューンドカーにして、300km/hは夢の数字であり、現実的には難しいものと思われていた。しかし、それをあっさりと実現してしまったため話題騒然。「打倒バンテラ」を目標に、チューニング競争に拍車がかかった。しかし307.69km/hという偉大な記録は長い間破られることなく、今なお伝説の1台として語り継がれている。

安価な個体は要注意

あまり知られていないが、初期モデルのLやGTSはシーサイドモーターズが正規ディーラーとして輸入。ランボルギーニやフェラーリに混じって、660万円(L)の値段が付けられていた。その後、エリートスポーツ、ガレージ伊太利屋にディーラー権が移った。ガレージ伊太利屋では、最終モデルのノーバに1880万円のプライスを付けていた。

バンテラはホイールをはじめパーツも多いので、レースカーのGT4仕様、LをベースにしたGT5仕様など、モディファイを楽しんでいる人が少なくない。

日本には50台以上が現存すると思われるが、不動車が多い。価格的には400万円から1000万円程度と、モデルやコンディションで大きく異なる。レストアベースとして安い個体を買った場合、動くまでかなりの費用がかかるので、そこそこの程度でちゃんと動く個体にしたほうがベター。専門ショップが少ないので、オーナーズクラブのHPに相談するというテもありだ。

いくつになっても忘れられない、ありし日の想い出。
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

【第十一回】デ・トマゾ パンテラ

イタリアとアメリカの合作

バンテラは、ヴァレリンガ／マンガスタに続くデ・トマゾの3番目の生産車として、1970年4月のニューヨークショーで発表された。イタリア製のボディ／シャシーに、アメリカ製のフォードV8エンジンを搭載するという異色の「合作スーパーカー」として注目を集めた。

シャシーの設計は、ランボルギーニから引き抜かれたジャン・パオロ・ダラーラが担当。ボディデザインは、当時ギア社のチーフデザイナーだったアメリカ人のトム・チャーダが手掛けた。他のイタリアン・スーパーカーと違ってプレス加工の大量生産を前提としたため、シンプルなデザインにまとめられたほか、モノコック構造のため開口部を小さくせざるを得ないなど制約は多かったが、ワイルドな雰囲気が漂う独特なスーパーカーとして見事にまとまっている。

異例のビッグプロジェクト

バンテラ誕生のきっかけは「リンカーン・マキューリ部門に高性能なスポーツカーを追加する」という、当時のフォード社長だったリー・アイコッカの強い意向による。ちょうどその頃、デ・トマゾもロードカー部門の拡大を計画中で、フォードからの申し出は願ってもないことであり、話しはすぐにまとまった。

「年間販売台数5000台以上」という、スーパーカーとしてはかつてない大規模なプロジェクトとして、1969年に開発をスタート。多くの人が購入しやすいように価格を1万ドル以下に抑えるなど、いくつかの条件がフォードから提示されたが、デ・トマゾはそれらの条件を見事にクリアして、バンテラは発売と同時に大ヒットとなった。

約25年間に6バリエーション

実際の生産が始まったのは1970年10月。1972年にエアコンなどを標準装備したラクシュリーモデルのL、1973年にはモアパワーのリク

エストに添えてGTSが追加された。

オイルショックの影響で、1974年にフォードはバンテラの販売から撤退してしまったが、デ・トマゾは単独でバンテラの生産を継続。1980年にエアロパーツで武装したGT5、1984年にマイナーチェンジ版のGT5S、1990年に創立30周年記念モデルのノーバを発表した。

1994年に後継モデルのグアラが発表されたため、ノーバは生産終了となり、バンテラの歴史も幕を閉じた。25年近くも生産され続けたバンテラは、稀にみる長寿スーパーカーであり、

