

# 「いい女」と 付き合うのには 覚悟がいる

クルマは女性のタイプに例えられる。VW ゴルフなどの丈夫な実用車は結婚して生涯をともにするタイプ、フェラーリは1ヵ月に1〜2度デートする愛人とか……。それじゃ、8.32やダブルシックスって手を出してはいけない“悪女”？  
いや、エンスージアストの石丸 淳氏は“悪女”とも結婚できる！と断言する。  
Text: 石丸 淳 Photo: 丸山博人

**Lancia Thema 8.32**  
**Daimler Double Six**  
**Jaguar XJ 3.2 Executive**

クルマのことをメディアに書き始めるもっと昔から、70年代後半以降に輸入車（並行）銀座と言われた目黒通りの等々力界隈をうろつき、アクセサリ・ショップや工場にも出入りしていたために、それはそれは膨大な数のモデルに乗ってきた。旧くは戦前のレーシングカーから、日本人は乗ったことがないであろうカロッツェリアのプロトタイプまで様々である。

本当に多くの素敵なクルマたちと出会ってきたが、時を経ても手許に置いておきたいと思うクルマが幾つかある。所謂、エンスージアスティックなものとは別に、日常の道具としてのチョイスである。それらは自分のクルマ生活にとっても大きな影響を与えてくれたのだった。

## 8.32 はイタリア的 “悪女”

その一つがランチアのテーマ 8.32 である。UCG 読者にはお馴染みのモデルだから説明は不要だろうが、“テーマ・フェラーリ”、あるいはイタリアで“ランチア・フェラーリ”と呼ばれるランチアにとって2つ目のフェラーリ・ユニット搭載モデルである。

で、その出会いは突然やってきた。87年の初頭、仕事でミラノに赴いた際に、撮影機材が多かったため、ランチアに対して広報車のセダンを用意して欲しい由、伝えておいた。頭の中ではプリズマ等を想定していたのだが、果たして、回送してくれたミラノ中心部の駐車場へ取りに行くところから出てきたのは何と発売前のテーマ 8.32 だったのである。

これには驚いたが、10日間一緒に生活してみ



石丸氏が、普段使いできる道具として考えればこれ以上のクルマはないと絶賛するランチア・テーマ 8.32。もちろん 80 年代後半、日本に導入されると早々にオーナーとなった。ご存じのとおり、フェラーリ V8 ユニートを搭載するモデル。8.32 とは 8 気筒・32バルブを意味している。オーバーヒート癖だけは治らなかったと苦笑する。

ですっかりその魅力にはまり、日本に帰るとすぐ輸入元のガレージ伊太利屋に相談したのは言うまでもない。日本へ到着した最初のロケットから広報車となったものを早速借用、結果としてそれを引き取るようになった。

その走行感覚はミラノで感じたことと一切違わず、クルマとしてダメな部分もあるのだが、そんなことをすべてどうでも良くしてしまう魅力に溢れていた。ポルトローナ・フラウの内装も良いが、一番はやはりエグゼクティブノート。308 や 328 で背後から聞こえていたすべての音は、メカニカルなものが前から、排気系は後へと変わるにあたり、ランチアはサウンドのチューニングという点で素晴らしい仕事をしたと思う。

タウンスピードでも十分に惚れたが 3 速の 80km/h から 4 速、5 速と、240km/h まで引っ張ったらそれはもう夢見心地である。あらゆる欠点はすべてが無に帰

す盲目的な愛に似る。残念ながら、日本初のタイミング・ベルト切断の栄誉は康夫ちゃん（田中康夫氏）に譲ったが、今一度欲しい。愛すべきイタリア的“悪女”は、記憶に深く刻まれる 1 台となったのである。







NT



BG

デイトナ・ダブルシックスを2台も乗り継いでいるし、同年代のジャガー XJ-S を所有したこともある石丸氏。自他ともに認めるジャガー製 V12 ユニットのファンである。写真は彼が 94 年に購入した 91 年式のデイトナ。イグニッションコイルは必ずスペアを積んでおく、真夏は乗らない、そのあたりがこのクルマと付き合うコツとか。

## ダブルシックスは英国の“優女”

テーマ 8.32 でドイツ車一辺倒から脱却、さらに視野を拡げてくれたのが、デイトナのダブルシックス（シリーズ 3）だった。これも巨匠“徳さ

ん”（徳大寺有恒氏）のクルマを借りて以来、コンフォートという部分で、今自分の中でのスタンダードの一つになっている。

80 年代後半に念願かなってやっと自分の会社で導入、個人でも XJ-S の V12 を購入するな

ど、このパワーユニットとは本当に永い付き合いとなった。これについても、本誌で何度となく取り上げられているから詳細には触れないが、こちらも 8.32 同様、代わるものがないモデルの一つかもしれない。

80 年代の半ばから毎日の仕事が忙しく、必然的にその移動の間が、考え事をする時間、あるいは逆に現実逃避の時間となっていた。そうした中で、移動を快適に行なえるだけでなく、それを素敵な時間へと変えてくれるこのクルマの魅力にはまっていったのである。

ドイツ車や 8.32 は、概ね走り出すとつい一杯で走ってしまうことが多く、それはクルマから求めてくるものだったが、ダブルシックスは違った。制限速度を少し超えるぐらいで“ゆるゆる”走ることが気持ち良かった。

エンジンやトランスミッションの発する音、サスペンションのタッチといったものが渾然となって、何とも心安らぐ豊郁とした癒しの時間を与えてくれる。英国の良さを体現した、“優女”といったところだろうか。



その後、本誌にも登場する（06 年 2 月号）2 代目のダブルシックスとの生活を昨年の夏に終えた。流石に 15 年を超えるといろいろと問題が起きる可能性が高く、他にもランニングコストを抑えたいと思ったからだ。そんな時、たまたま V8 を搭載する XJ 3.2（X308）の素晴らしい個体に出会えたのである。しかしその直後に友人の所有するデイトナを、とあるジャガー・スペシャリストの工場に持って行った際、途端に自分が手放してしまったことを深く後悔するハメになった。そこに生息するダブルシックスたちが驚くばかりに素晴らしい状態だったのだ。エンジンの音からしてまったくの別物だった。そしてまた、欲しいクルマ・リストで上位に並ぶことになる。

その一方で、この 3~4 年ずっと乗りたいと思っていたディーゼル車を今年の春、手に入れた。ランチアのイプシロン・マルチジェットで、最近ではもっぱらこれが日常の足。前述のランニングコスト低減の延長線上にあるのだが、これまで大排気量車でガソリンを撒き散らしてきたことへのエクスキューズでもある。

ただし、これはあくまで“ポーズ”だったりして。今でも、“悪女”と“優女”の感触が忘れられない……。



現在の愛車は V8 ユニットを搭載する 01 年式のジャガー XJ3.2 エグゼクティブ。購入から 1 万 km 以上を走っているけれど、まだ自分でボンネットを開けたことがないと笑う。巷の噂通り、この世代の XJ3.2 は本当に丈夫なようだ。ただし、「いい個体と出逢えればもう一度ダブルシックスと暮らしたい」と話す。

