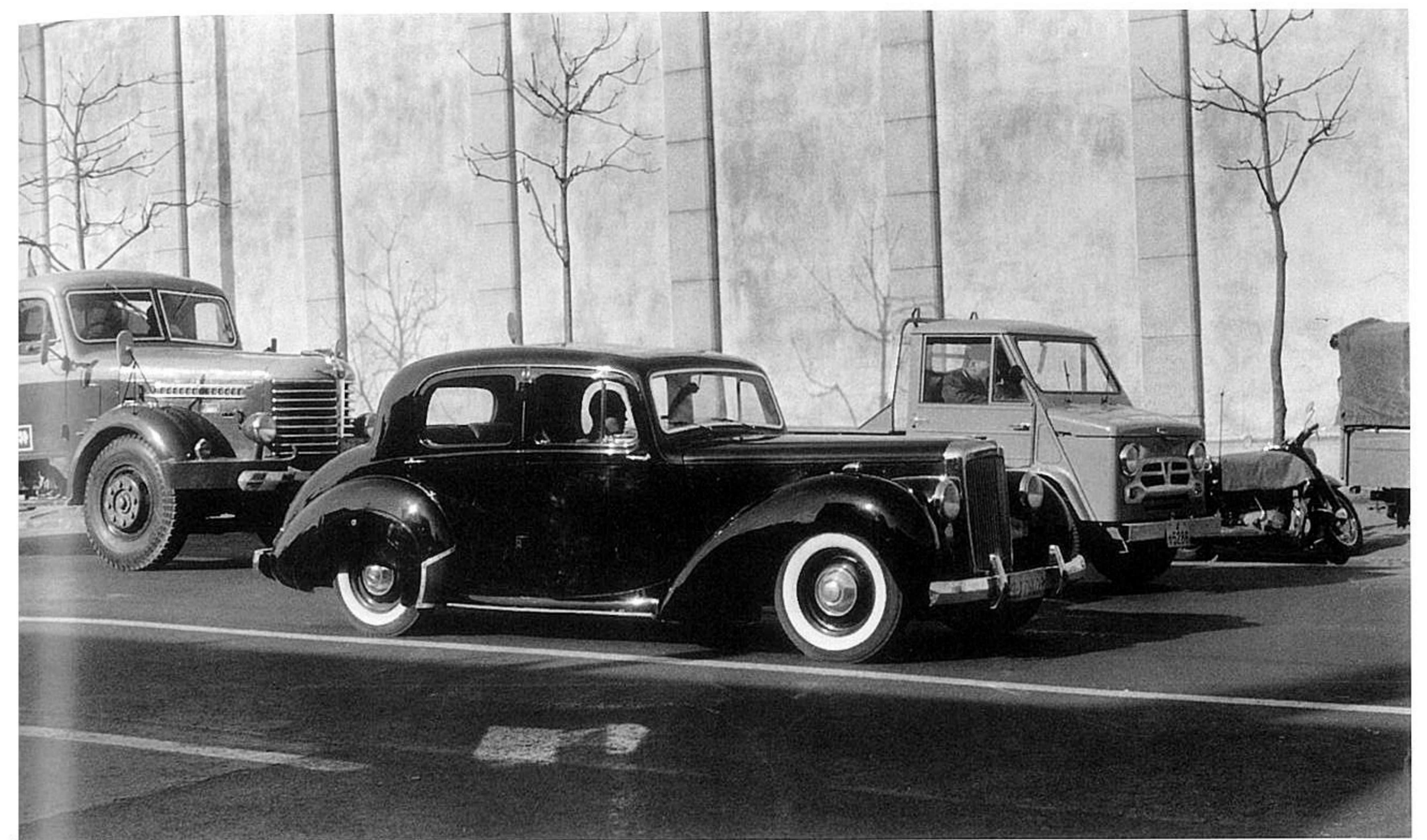




**1962-63 アルファ・ロメオ2600
ベルリーナ<Type106.00> (伊)**
この堂々たるベルリーナはアルファのフラッグシップとして、戦後生まれとしては初の6気筒エンジンを搭載している。2600シリーズは大型高級車として、我が国には、まず'63年11月第5回オートショーで、よりスポーティなスプリント・ベルトネが展示され、'65年の第7回オートショーでこのボクシーな2600ベルリーナが登場した。直線的だが、冷たい感じではなく、むしろ端正な上品さを感じる。その時の価格は318万円でVW1200の89万円の3.5倍もした。この車は本家のアルファ・ミュージアムにも展示されており、時代を代表する車として扱われているようだ。写真は'70年第11回東京オートショーの駐車場で撮影したもので、もしこの車が'65年のショーに展示された車だとすれば輸入後5年ほど経過している事になる。(1969年11月 晴海・東京オートショー駐車場にて)



1950-53 アルヴィスタ21 スポーツ・サルーン (英)

アルヴィスタは戦後1946年～50年にかけて、戦前の12/70をベースにした1.9リッターのTA14というモデルでつないでいたが、'50年になって3リッターのニューモデルTA21を発表した。我が国に輸入された数は少ない車だと思うが、ドロップヘッドも含めれば4台も出逢っている。中には洒落た2トーンに塗り分けた車もあったが、写真の車は2トーンではなさそうだ。フェンダーの処理は、30年代終りから50年代にかけて、ボディがステップ付からフルヴィズ（キャビンが車幅いっぱいのこと）になる過渡期の典型的なスタイルだ。場所は慶応大学正門前で、この通り（現桜田通り）は、魚籃坂、清正公前を通って五反田へ続いているから高速道路ができる前は羽田や横浜へ向う主要ルートの1つだった。(1960年12月 港区三田・慶応大学前にて)



1971-77 アルファ・ロメオ・モンテリオール・ベルトネ<Type105.64> (伊)

この車は'67年の「モンテリオール・エキスポ」にプロトタイプが出品された事に因んで命名された。'70年のジュネーブ・ショーで市販モデルが発表された時は、トップページをかざる話題の車として注目された。性格的にはグループ6のT33用エンジンをデチューンした高性能ロードバージョンGTで、市販アルファロメオ中、最高価格車（1974年当時650万円）とはいえ、フェラーリやマセラティに較べれば安い。ベルトネ製のボディは、クォーター・パネルにずらりと並んだ6本のスリットと、半分閉じたヘッドライトの処理が極めて独創的で目をひく。なんと言っても、レーシングT33と兄弟分のV8、2.6リッター200馬力ツインカム・エンジンが売り物のこの車は、最高速度も220km/hとダントツに速い。写真は、たまたまバイクで通りかかった、環七通りで見つけたもので、トラックに囲まれた大渋滞では、このスーパーカーも難儀な事だろうと同情を禁じえない。(1972年8月 世田谷区大原交差点付近にて)



1951-53 アルヴィスタ21 ドロップヘッド・クーペ (英)

こちらはサルーンから1年遅れて、1951年にデビューしたティックフォード製のドロップヘッド・クーペ。この布製のトップは、フルオープンの際にドライバーの上だけを巻き上げた「クーペ・ド・ヴィル」というお洒落な使い方も出来た。この角度から見るとヘッドライトも大きすぎず控えめで落ち着いた。それでいてスポーティで、いかにもジェントルマン好みの渋さだ。(1959年 中央区日本橋・高島屋付近にて)



1964-66 ボンド・エクイブ GT4S クーペ (英)
 ボンドは前1輪の軽3輪車「ミニカー」で知られるが、この車は立派な4シーターのGTクーペである。トライアンフ・ヘラルドのシャシーにスピットファイヤーのエンジンを積み、自社製のグラスファイバー・ボディをのせた混血モデルだが、なんとスカトルとドアはヘラルドのままだ。写真の車は4つ目なので64年以降のGT4Sで1147cc付き。オリジナルのGT4は2つ目でもっと丸みがあって自然だったがこの鼻づらの処理には、何となく違和感があって馴染めないとずっと感じている。僕が写真を撮った時のエピソードには「自転車を追っかけて」というのが何回も出て来るが、このケースもそれで、車は赤羽から王子へかけて都心へ向かっている。そこへ運良く自転車で通りかかる。車の方は大渋滞でほとんど進まない。だから自転車でも写真は撮り放題。というわけで右から左から色々な角度で何枚も撮った。アルバムには8枚貼ってあるがコマ数から数えると少なくとも10枚は撮っている。何故そんなに多く撮ったかという、実はこの車はまだ雑誌にも紹介されていない、僕にとっては何も情報を持っていない謎の車だったからだ。(1966年5月 北区王子付近にて)

**1952-54 ボルグヴァルト・ハンザ1800
 4ドア・リムジネ (西独)**

車名のボルグヴァルトはオーナーのF.W.ボルグヴァルト氏の名前だが、第二次大戦直前には「ロイト」、「ゴリアト」、「ハンザ」各社を傘下に持ち、それらを「ボルグヴァルト」として生産していた事もある。戦後「ロイト」と「ゴリアト」はそのままの車名で再開し、「ハンザ」はボルグヴァルトのモデル名として復活した。ハンザ・シリーズは1949年の1500からスタートし52年1800にグレード・アップした。他に2ドアやカブリオレやコンピも存在したが、出逢ったことはない。1500と1800ではリア・トランクのエンブレム以外まったく見分けがつかない。全体に軽快さに欠け、決してスタイリッシュとはいえないが、原型の1500は誕生が49年だから同時代のアメリカ車と較べれば遜色はないし、フラッシュ・サイドのフルウィズ・ボディはアメリカでもまだ数少ない時代だった。この車は1758ccなのに「3」ナンバーが付いているが、当時「5」ナンバーは1500ccまでだったためだ。背景は静岡県庁の正面で横の石垣は駿府城の外堀の一部。(1956年頃、静岡市内にて)



1957-58 ボルグヴァルト・イザベラ・クーペ (西独)

1954年にはハンザ1800の後継車として15リッターのイザベラが登場した。そして57年にはこの「イザベラ・クーペ」が誕生した。前のハンザ・シリーズとは違ってなかなか均整のとれたプロポーションで、速そうに見える。実際には150km/hがマキシムで、スポーツカーあるいはGTカーというカテゴリーだろうが、ネーミングは「イザベラ・クーペ」で、日本と違って「イザベラ・スポーツ」とは付けなかったようだ。場所は港区内で東洋英和のある鳥居坂を下ったところで、麻布宮下町か麻布南日ヶ窪町辺りだと思う。うしろバンパーの左側に損傷をうけて修理に入っていた車で、直った頃を見計らって後日撮った写真には、横に虎ノ門の新朝日自動車のサービスカーが写っていたので、ここが修理工場だったのだろうか。(1960年 港区内にて)



1953-57 シトロエン11CV レジェール4ドア・ベルリヌ (仏)

トラクション・アヴァンという言葉は、フランス語で「前輪駆動」の意味だが、僕らは一連のシトロエンを想像してしまう。このシリーズは箱型のグリルを持ち、フェンダーが独立してウイング状に開いた、30年代から40年代へかけての典型的なクラシック・スタイルだが、オーソドックスでバランスが良く大好きな車の1つだ。戦後のフランス映画には欠かせないのがこの車で、タクシの車も、ギャングの車も、お巡りさんの車も、みんなこのスタイルで、街の至る所を埋めつくしていたはずだが、この間パリのレトロモビル会場近くにこの車が停まっていたら、今ではパリでも人だかりがしていた。写真は62年外車ショーの駐車場で撮影したもので、JR中央線千駄ヶ谷駅前の体育館が会場となり、オープニングにはロールスやTフォードなどのパレードもあった。国産車と外車が別々にショーを開催していた時代のことだ。(1962年1月 渋谷区千駄ヶ谷1丁目にて)

**1953-57 シトロエン11CV
 レジェール4ドア・ベルリヌ (仏)**

11CVのなかで「レジェール」と「ノルマル」を見分けるのはホイールベースの長さで、クォーターパネルの大きさなので、後姿のこの車はわかりやすく、迷わず後期型の「レジェール」と判定できた。僕はシトロエンが大好きなので白黒フィルム時代だけでも14種、この車を撮っているが、そのうち10台は「レジェール」だった。英国でも作られたはずだが僕の見ただ中に右ハンドルは1台もなかった。後の唄は大倉邸(現ホテル・オークラ)、反対側はアメリカ大使館。この急な坂が霊南坂で少しのぼると有名な教会がある。(1960年 港区赤坂榎坂町にて)





1945-52 シトロエン11CV ノルマル 4ドア・ベルリーヌ (仏)

シトロエンという車はどこを探しても車名も型式も見つからない。昔のデイトラーと同じだが、これもこの車の美学なのだろうか。デイトラーが波形のシェルを模したラジエータータンクだったのに対して、シトロエンは「ダブルシェvron」と呼ばれる二重の山形がラジエーターグリルについていることで一応の身元証明をしている。しかしバッジ類が全くないうえに、みんな同じようで、それでいてどこかちょっと違う、というパターンは、後で整理する時非常に厄介な対象だ。国内で出会うチャンスがあるのは11CVの「レジェール」と「ノルマル」、それと「15-SIX (シス)」の3種類で、それぞれ52年までのスペアタイヤを背負っているものと、'53年からのトランクが張り出したものに分かれるので、合計6種類のどれかに当てはめれば良いわけだ。写真の車はリアにスペアを背負っているのは別の写真から確認できたし、ワイパーがルーフ側の取り付けなので前期型(45~52年)と判定できる。問題は11CV「ノルマル」か、15CV「シス」かの判定だ。15CVのエンジンは11CVの4気筒に2気筒追加したものだから、ボンネットは長い筈だが、ホイールベースは同じ、全長は僅かに10cmしか変わらないから、写真を見比べてもなかなかその差はわからない。ラジエーターグリルがフロントフェンダーとの接点から10cm程前に出ているのが15CVだが、この車は11CVのようだ。(1965年 横浜市内にて)



1948 シトロエン 2CV 4ドア・ベルリーヌ (仏)

シトロエンの2CVは息の長い車で、1938年にはプロトタイプが完成していたが、第二次大戦がはじまり、戦後の48年になってやっと市販されることになった。それ以来、この「みにくいアヒルの子」は、そのユニークさを愛する根強い支持層に支えられ、少しずつ改良をくわえられながらも、そのあとずっと生産が続けられる事になったのだ。写真の車は、その長い歴史の中でも最初に市販された1948年型で、エンジンは空冷対向2気筒の僅か375cc、4馬力しかなかった。2CVの中でも特に好きなのは「ブレーク」と呼ばれるうしろが荷室になっているバンで、クルーズ監督の映画「悪魔のような女」の中で大活躍するが、日本では一度もお目にかかった事はない。2CVはどこに停まっても写真に撮ってしまいたくなる、可愛い車だ。(1961年 港区区内にて)

シトロエン 2CV 4ドア・ベルリーヌ (仏)

この人目を引く2CVに乗っているドイツの青年は、世界一周の途中で神戸に上陸して東京まで走って来たらしい。背中に書かれた地図によると、ヨーロッパからトルコ、中近東、インド、シンガポール、を経てオーストラリアまでラインが入っていた。ボンネット上にスペア・タイヤを持っているのに騙されて「世界一周」イコール「冒険」と連想してしまい、つい先頃までこの車は「4X4サハラ」だとばかり思いこんでいた。そのころはシトロエンを足として世界中へ冒険旅行をする若者は結構多く、会社も積極的に支援していたからだ。よく見れば、リア・クォーターパネルにベンチレーションがないし、うしろに冷却ファンも見えないだけの2CVだった。このあと近くの女性達と「国際親善」を済ませると、早々に次の目的地へ出発して行った。それにしても、季節は夏だというのに、殆ど風の入らないラジエーターグリルで、オーバーヒートしないだろうか。もう一つの心配は、シトロエンとは切っても切れない関係はミシュランだが、この青年たちのスポンサーはグッドイヤーで、タイヤ・パターンもミシュランではないようだ。(1966年7月 原宿・表参道にて)



1961-68 シトロエン Ami6 4ドア・ベルリーヌ (仏)

2CVの後継車としてパトタッチを計ったAmi6だったが、2CVの徹底した実用性と、シンプルさには根強い人気があって、依然として売れ続け、その為、こちらの方はそれと別に、一つ上のクラスとしての地位と人気を得て定着し、一時期は2CVを上回った事もあった。モダンなというか、前衛的というか、この特異なデザインは、シトロエンにとっては驚くに足りない事かも知れないが、我々にとっては異次元の生物のように見えた。そういえば後年の「ET」にもどこことなく似ているではないか。デザインから受けるインパクトというのは、その時点まで時計の針を巻き戻さないと、本当のことはわからない。時が経つにしたがって、はじめは奇抜に感じたものも常識的と思えてくる事がしばしばだ。とはいっても、この車は40年経った今見ても、奇抜である事には変わらない。(1967年5月 富士スピードウェイ駐車場にて)

1955-65 シトロエンDS19 4ドア・ベルリーヌ (仏)

自動車生産国の大使館は、当然の事ながら自国の車に「外」の青ナンバーをつけて使用していたし、生産国でない国でもみな外車を使用していた。トヨペット・クラウンDxが出てからは、はじめて国産車の青ナンバーを見るようになったが、近頃では大使の車を除いては、みな国産車ではないかと思うくらい、多く大使館に採用されているようだ。大使館の「外」のほかに、領事館の「領」、代表部の「代」もある。㊦は大使専用車で、自国の車の中でも一番グレードの高いプレステジカーが選ばれるのは当然だ。以前は国名を示す表記が付されていたが、「外」の青ナンバーになってからは国名表示がなく、番号だけなので、一般人には国名まではわからない。写真の車は㊦なのでフランス大使の車ではないかと思うが、フランス以外の国でもシトロエンの好きな大使が居ればわからない。近くにポルトガル大使館があるので、その可能性もある。右前のボールは公式に使用する時に国旗をつけるためのものだ。DSの先進的な技術については、門外漢の僕がふれるべきではないが1つだけ。この車は走り出そうとエンジンをかけると、スルスルと車高が上がって丁度良い高さになって走って行く、面白くも不思議な車だ。塗装の漆黒がよく似合うし、手入れが良いから映り込みも見事だ。場所は表参道と明治通りの交差点にある歩道の奥の駐車スペースで、車の前方20mくらいのところに大きな石灯籠がある。(1966年4月 原宿・表参道にて)

