

CG

SUPER CG

50



Bugatti Veyron in Molsheim

Bugatti EB 110

Fiat 500 Story

Alfa Romeo Sportiva

Diatto Ottov Zagato

カタログで見るプリンス自動車のクルマ

リア・エンジン・メルセデスの系譜

ロンドン・ブライトン・ラン

レトロモビル

DIATTO Story

復活したディアット

Ottov Zagato & 20HP

text & photo = Johann Lemercier

ZAGATO



2007年3月8日から始まったジュネーブショーの会場を訪れた人は、ザガートのブースにひっそりと置かれた1台のベルリネッタを目にされたことだろう。ブガッティのそれに似たエンブレムのなかにはDIATTOとある。それは、イタリア自動車界の歴史に埋もれてしまった高品質なスポーツカーブランドなのである。



ディアットの名は、よほどの自動車ヒストリアンでもなければ、初めて聞くに違いない。歴史の中に埋もれていたイタリアのブランドが、ザガートがデザインしたボディをまとめて、突如ジュネーブに現れたことは驚きを持って迎えられたようだ。

“オットヴ”、8Vをイタリア語で発音するとこうなる。V型8気筒エンジンを示すのだが、ヒストリックカー愛好家の世界で“オットヴ”と言えば、1950年代にフィアットが作った“8V”を指すことが半ば常識となっていた。その“8V”は、豆が弾けるような軽快な排気音を発する2ℓOHVエンジンを搭載し、中でもクリーンなザガート製ボディを架装したクーペは、現在でも多くの人に愛されている。

ところが、先のジュネーブ・ショーでザガートのブースに展示された同名の美しいベルリネッタは、フィアットとは何の関係もない。エンジンはなんと米フォードの“4.6ℓV8”で、アメリカのチューナー、ロッシュの手により実に530hpを発生するという。イタリアンデザインのボディとシャシーにアメリカンV8を搭載した高性能車といえば、スーパースポーツカーが百花繚乱した時代に一世を風靡したイソやデ・トマゾの存在を思い起こさせよう。しかしこのモデルで注目すべきは、流れるようなボンネットの下で重低音を発するエンジンではなく、その先端に付いたエンブレムだ。

ディアットという会社

SCGの読者はディアットの名を目にしたことがあるだろう。私がSCG編集部で“新旧ディアットを並べて撮影したが画像は必要か”とオファーを出したとき、SCG編集長は、即座に「是非ほしい」と返事してきたが、その文面に、日本にもティーポ20が1台あって、取材したことがあると書き添えてきたのには驚いた。日本にもディアットがあったとは!

ここに簡単に同社の足跡を振り返っておこう(詳細はSCG No.25を参照されたい)。

ディアット社が誕生したのは古く、1830年ごろだ。ピエモンテ地方のカルマニョーラ村からトリノにやってきた30歳の馬車大工、グリエルモ・ディアットが始めた馬車用車輪製作所が発端である。事業は順調に発展を遂げ、グリエルモが1864年に死去してからは4人の息子たちに事業は引き継がれ、ディアット兄弟社に改組された。機を見るに敏な兄弟たちは馬車から鉄道車両製造会社へと軸足を移して大きな成功を収め、やがて鉄道車両部門はフィアットの傘下に入った。話は前後するが、ディアット兄弟はクルマにも目を向け、1905年にフランスのクレマン・バイヤールと協定を結び、自動車の生産に乗り出している。クレマン・バイヤールが設計し、ディアットが生産した4気筒3.8ℓモデルは優れた品質と高く評価された。

ディアットという消え去ったイタリアのブランドが、ザガートのアルミボディをまとめて復活を遂げようとしている。



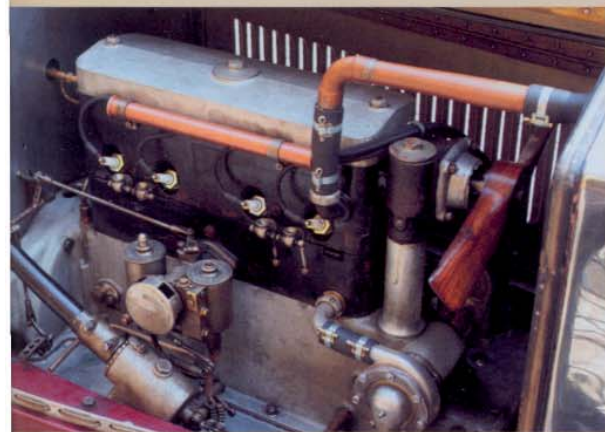
1922年タルガ・フローリオに出場したという歴史を持つディアット・ティーボ20。



1922年タルガ出場車のベースとなったディーボ20は、1922年のトリノ自動車博覧会で発表された。



リアサスペンションは半楕円リーフのキャンテレバ式、トルクチューブ・ドライブだ。フロントブレーキの備えはない。



1922年ごろ、アルフィエーリ・マセラティがディアットのレース技術担当重役として迎えられている。このタルガ出場車は生産型のSOHC4気筒2ℓのままだが、アルフィエーリはDOHC化して、コンペティションカーを完成させた。





(上) 搭載されるエンジンは米フォードの“4.6リッターV8”で、530hpを発生するという。サイズや詳しいスペック、シャシーに何をを使うかなど、詳細はまだ明らかにされておらず、残念ながらエンジンルームの内部もまだご覧に入れることはできない。
(右) クリーンなデザインにまとめられた“オットヴ”の室内。

ディアットのクルマ造りの過程には、自動車の歴史に名前を残す二人の偉大な人物との結びつきがある。一人はエットーレ・ブガッティ、もう一人はマセラティ兄弟の三男アルフィエリだ。

1914年に第一次大戦が勃発すると、ディアットは軍用トラックの生産を開始、さらに1916年には航空機用エンジンの開発に乗り出した。まずフランスのノーム&ローヌ社と協定を結び、同社のエンジンをライセンス生産したほか、ブガッティとも提携し、エットーレ設計のエンジンを生産すべく、試作している。終戦を

迎えて不況の時代に入ると、別会社としていた航空機部門と自動車部門を統合し、ディアット・アウトモビリとして再出発を果たした。新会社で生産するクルマの設計も始まったが、準備が終わるまでのつなぎとして、航空機エンジン生産で縁があったブガッティと提携し、4気筒16バルブ1452ccのT23プレシアをライセンス生産、ディアット・ティーポ30として販売した。

アルフィエリ・マセラティは、1922年ごろにディアットのレース活動を指揮する技術重役として迎えられている。ディアットは

この年のトリノ自動車博覧会において、SOHC4気筒の2ℓエンジンを搭載するティーボ20を発表したが、このクルマの優れた素質を見抜いたアルフィエーリは、搭載されていた4気筒3ℓユニットをDOHC化するなどして、コンペティションカーを完成させた。また4気筒2ℓSOHCエンジンを搭載するスポーツモデルをベースに、エンジンをDOHC化するとともに極端な軽量化を施し、GPカーに仕立て直している。アルフィエーリの功績もあって、ディアットはトライアルやレースでかなりの成功を取めた。

写真のティーボ20は1922年のタルガ・フローリオに出場した車そのもので、記録ではマッソーラというドライバーが操縦したが完走はできなかった。その後長らくオーストラリアで余生を送っていたクルマだ。

1925年、ディアットはレースでの地位を確固たるものにするため、アルフィエーリに純グランプリモデルの設計を委任するが、この計画が実現する前に会社は財政的苦境に陥ってしまった。諦めきれないアルフィエーリは、レース用シャシーとエンジンを買い取って独立し、独自に開発を続けて1926年に1台のレーシングカーを完成させた。これがマセラティの名を冠した初めてのクルマとなったティーボ26である。一方、ディアットの経営はその後も好転せず、1932年に消滅した。しかしながらパーツの製造は1955年まで続いた。市販車の生産台数は8000台を少し超える程度だ。

新生ディアットの発足

それから75年、今やディアットの名前を知る人は一握りの愛好家に過ぎない。しかし21世紀を迎えた今こそ、大いなる可能性を秘めたこのブランドを復活させようと決意した二人のイタリア人がいた。近年古いブランドを蘇らせようとの試みは引きも切らないが、大抵は失敗に終わっている。情熱はもちろん必要だが、ビジネスとして本腰を入れて取り組めるか否かが成功の鍵を握る。事実、数こそ少ないが成功例はある。

ディアット復活計画のスタートを切るにあたって、ザガートという少量生産車についての経験が深いコンサルタントにボディ・デザインを委ねたことは正しい選択だったようだ。

ザガートはブランドが培ってきた個性を活かしつつ、スポーティーで洗練されたフォルムを造るのがうまい。ディアット・オットヴのペンを走らせたのは同社デザインディレクターの原田則彦氏だ。アストン・マーティンDB7ザガートや、SCGで取り上げたフェラーリ575GTZも彼の作品だ。このディアットでも独特のプロポーション、抑えの効いた躍動感、入念に計算したパネルの造形など、原田氏の特徴が随所に見られる。しかもここでは、ザガート伝統のダブルバブルルーフに頼ることなく、新生ディアットのイメージをザガートらしい解釈で表現した。

実は歴史的に見てもディアットとザガートの結びつきは古く、1919年に設立されたザガートは、その2年後の1921年には、ディアット25 4DSのシャシーに、ザガートが最も得意としていた軽量で空気力学的なボディを架装したことがあった。

ディアット・オットヴが用いるシャシーについての情報は明らかにされていないが、内外ともに入念そのものの仕上がりを施された現車を見ると、少量生産に必要な型式認定を視野に入れ

た1台であることがわかる。

事実、ショーの展示車は完全に実走可能な開発車両だ。野心的なプロジェクトのオーナーは2000台を目標に2008年には市場へ出したいと言う。価格は発表されていないが、おそらく25万から30万ユーロ(邦貨およそ4000万から4800万円)といったところだろう。フォード製エンジンの信頼性は折り紙付きだが、全体を高いレベルで構築した製品とすべくテストが進行中だ。この魅力的な2座クーペはアルミボディを持つことで、公表車両重量は1400kgと軽量で、それに530hpのパワーを持つことから、完成の暁にはとてつもない高性能車になること間違いない。

