

SUMMER MARATHON 2012 BORMIO-VALTELLINA 14-15-16-17 GIUGNO 2012



第3部 海外イベント・レポート篇
「アルプスの心臓」で開催されたクラシック・カー・ラリー随行記

天国のような場所を、 宝石のようなクルマが走る。

ハバナ生まれの時計ブランド、クエルボ・イ・ソブリノスによるクラシック・カー・ラリーがイタリアで行われた。スタート会場となったのはローマ時代からのリゾート地、ボルミオ。そこへ降り立った記者を、小さな赤いクルマが待っていた。

文=上田純一郎(本誌)



随行用に準備されていた1961年型フィアット・アバルト・モノミツレGT。細身のロール・ケージや4点式のシート・ベルト、カット・オフ・スイッチなど競技車向らしい装備が付けられていた。ミラノの「クラシック・カー・チャーター」が所有し、様々な競技に参加しているという。

ひまわりとして、モノミツレなら手に入るかもしれない。そう思っていた時期があった。フィアット500や600を元にしたアバルトはキュードだけと、アルミ・ボディのクニへの美しさに強く惹かれた。とくに60年代初頭のモデルがいい。本誌でレストアの模様を連載していた1000ピアルベロは理想だけれど、コニダ・トンダと呼ばれる丸いお尻も捨てがたい。後期のモノミツレもヘッド・ライトが奥まっていて、小さな口が開いていて、バンパーは外して……と夢想するだけで楽しかった。純粋な憧れだった。

その憧れが目前にあった。しかも、乗っていいという。場所はイタリア北部のボルミオという街の広場。あと30分もすればはじまる、サマーマラソンというクラシック・カー・イベントのスタート地点だ。私はアルプスの心臓とよばれるヴァルテッリーナ地方を駆け回る。このタイム・ラリーの取材に来ていた。

冠スポンサーであるハバナ生まれの時計ブランド、クエルボ・イ・ソブリノスはクルマ好きの路線に軸れている。社長のマルツイオ・ヴィラ氏のカー・ライフはつとに有名だ。洗いやクリンクのACエースに乗って、すでに準備が済んだ。それに乗る。デレクターのマシンモ・ロッシさんも、アルフェッタが欲しいと言っている。アバルトとは、こたわりかなくはけてこんなクルマ、用意しよう





2日目はホルミオからスイス国境をかずつつステルヴィオ峠を目指す。雪の壁をバックに走るのは1938年型ランチア・アストゥーラMMと1952年型エルミーニ1100スホルト・シルウーロ。ともにミッレリアで活躍した名車だ(写真右)。時に1速まで落として、九十九折を一気に登っていくモノミッレ(写真左)。



へ注いでいた。その真ん中を、一本の道がどこまでも続いている。壮大な景色の中を、真っ赤なモノミッレが走る。後ろからランチアやシアタが快音を響かせて追いかけてきた。ほとんど傾斜がなく、緩やかにコーナーが続いているから追いつききれない。しばし宝石のような美しいクルマたちと連なって走った。緑が途切れ、雪の壁がそそり立つようになってしばらくすると、標高2760メートルの、ステルヴィオ峠のてっぺんが見えた。頂にある駐車場にモノミッレを停めた。外に出た九十九折を見下ろしながら、冷たい空気を吸い込んだ。2日間で100km。ほんの短い間だったけれど、まさに夢のような旅だった。



1日目の昼食会場となったテリオの中心街。名物のピッツェェリという蕎麦粉のバスタがふるまわれた。

CUERVO Y SOBRINOS クエルボ・イ・ソプリノス ロブスト クロノメタ サマー・マラソン

サマー・マラソン記念モデルは、クリーム色のダイヤルと赤いスティッチが入るブラウンの革ベルトというクラシックなコーディネート。平均速度を割り出すタキメーターとベゼルを回転して使うカウントダウン針はタイム・ラリーでは役立つことこの上ない。ステンレススチール(ベゼルとケース・サイドはチタン製)、ケース直径44mm、自動巻き、73万5000円。ダイヤルが白または黒の定番モデル2型は71万4000円。関/ムラキ Tel.03-3237-0321



1日目はホルミオの南、テリオまで走った。モノミッレの982cc OHVユニットの最高出力は60ps。車重はフィアット600Dのフロアパンに被せられたアルミ・ボディのおかげで60kgを下回る。回転計は4400rpmから赤いマークが付いて、最初は躊躇した。けれど4速4000rpmでやっと80km/h。これはレッド・ゾーンじゃなくてハイ・バンドだった。遠慮なくアクセルを踏み見る。



競走は3日間ともホルミオを起点に行われた。スタートしていくのは1952年型シアタ・モット・スホルト(写真上)。戦いを終え、ローマ通りを面したホルミオ旧市街地のカヴォル広場に集まるエントラントたち(写真中、下)。



クエルボ・イ・ソプリノス社長、マルツィオ・ウィラ氏とナビゲーターを務めたマリア・クリスティーナさん(写真上)。2人は1955年型ACエースを駆って3日間でトータル600kmにおよぶアルプス山中のステージをすべて走破した(写真下)。ACエースのボンネットに置かれていたのがイベントの名を冠した記念モデル「ロブストクロノメタサマー・マラソン」(写真右)。



競走は3日間ともホルミオを起点に行われた。スタートしていくのは1952年型シアタ・モット・スホルト(写真上)。戦いを終え、ローマ通りを面したホルミオ旧市街地のカヴォル広場に集まるエントラントたち(写真中、下)。

ーターを踏む。針が大きく振れるにつれ、ピットが整って行く。前を走るMGAが遅くてたまらない。ステアリング・ホイールの遊びがやや大きくなっていくのを除けば、モノミッレは快調そのものだった。街道はしだいに狭くなって、ついにダートになった。遠くを雪を抱くアルプスが見える。60年代のグラブド・ツーリングは、きつとこんな感じだったに違いない。

夜、ホルミオ市街の店先で、クエルボのサマー・マラソン記念モデルをはじめて見た。隣には革のレーシング・グローブも置いてあった。モノミッレの室内がふと頭に浮かんだ。黒一色のインテリアとウッドのステアリング・ホイールに、グロブと記念モデルがひたりとマッチする。くつと心を掴まれた気がした。

2日目はホルミオから北を目指す。ゴツゴツとした岩肌が突き出しのトンネルをいくつもくり抜け、九十九折を登る。ブランド・カーの向こうから、いきなり自転車車が現れた。車輪の付いたトレーニング用のクロス・カントリ・スキーで登る強者もいる。油断はできない。とはいえ全長はわずか3480mm、全幅も1410mmしかないから、道にゆとりがある。ステアリング・ホイールの感触は、昨日と違ってかわってビックリだ。モノミッレはチューニングの度合いが低い公道向けのGTと言われていたけれど、素性は隠せない。山道でこそ活きるクルマだ。延々と続く九十九折をようやく抜けると、ぱあっと視界が開けた。緑の草原だ。雪解け水は滝となり、川