

1923 DIATTO TIPO 20

マセラティはここに始まる

story = 小林彰太郎 Shotaro Kobayashi photo = 河原英二 Eiji Kawahara

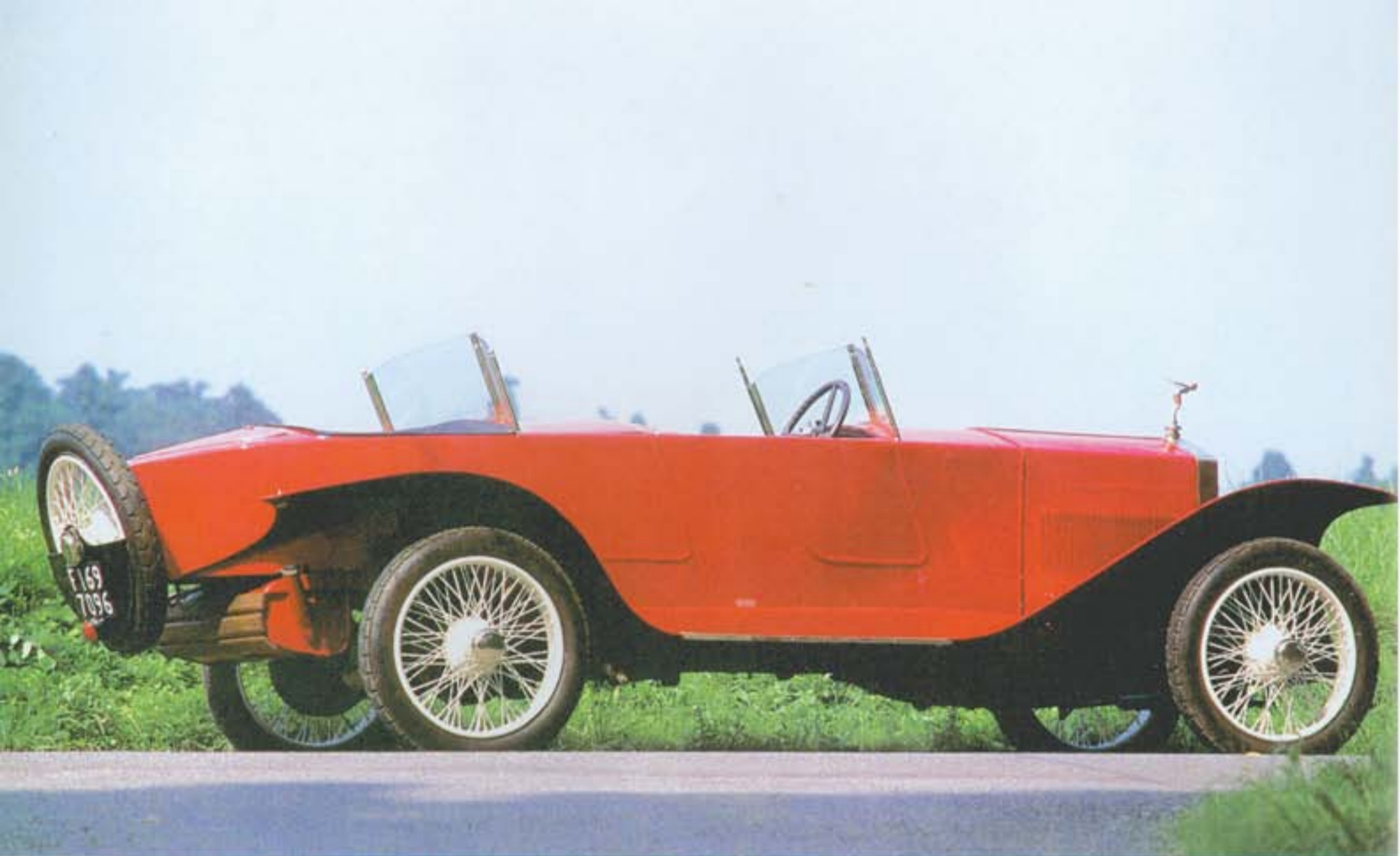


ここに1台の古い車がある。
真紅に塗られたボディは、ポートテールを持った軽やかな4座オープンである。
美しく磨かれた四角いラジエターの正面には、
フガツカのエンブレムによく似た赤い楕円形が付いている。
DIATTO? ティアット? いったいどこの国の車だろう?

それに、どうしてこんな無名の古い車が、1994年のいま、日本に存在するのだろうか?

さらに、それがマセラティの祖先に似ているのは何故なのだろうか?





この洒落たボディはフランス・リヨンのムーシュというほとんど知られていないコーチビルダーの作品。3mの長大なホイールベースを有効に使っている。

ここに取り上げた1923年のティーボ20は、この時期に新会社が起死回生を図って、1922年のミラノ自動車博覧会にデビューさせた野心作である。一説によればこのモデルは自社設計ではなく、非常に短期間存続したトリノのヴェルトロ(Veltro)というメーカーからそっくり買い受けたプロジェクトだという。このヴェルトロ社については、あのジョルジャーノ百科辞典を調べても載っていないところを見ると、よほど小さい無名のメーカーだったらしい。

ティーボ20は、ホイールベース3000mmのシャシーにSOHC4気筒1996cc 40HPの進歩的なエンジンを搭載した、かなり凝った設計の中型中級車である。標準型20のほか、それを軽度に変更した20SとSSもあり、後者は当時としては驚異的な高回転である4500rpmで75HPを出した。ティーボ20の改良型が1924年に現れた20Aで、さらに100mm延長されたホイールベースのシャシーには、45HPに強化されたエンジンと、オプションで前輪ブレーキを装着することができ、主として典雅な箱型ボディが架装された。

マセラティ兄弟の登場

話はすこし遡る。第一次大戦が終わるころ、のちにアルファ・ロメオと並び立つ、イタリアの名門となったボローニアのマセラティ兄弟会社は、まずスハークフラグの製造で成功を収めつつあった。6人兄弟のうち、特にアルフィエリとエルネ



ストは車の操縦に長じており、長年ピアンキとイゾッタ・フラスキーニでレースに出場していた。やがてディアットの持つ可能性に目をつけたアルフィエリは、装備類を外して軽量化したティーボ20、および20Sをベースに、シャシーを低めエンジンをチューンしたレーシング・モデルで、盛んにレース活動をするようになった。例えばティーボ20はコッパ・デレ・アルヒヤムジェロのレースで好成績を収めたし、20Sベースのレーシング・モデルは、モンザにおける1922年イタリア・グランプリに、フィアットなどの強敵に伍して2台出場している。いわばアルファ・ロメオにおけるエンツォ・フェラーリの地位を、アルフィエリ・マセラティはディアットに対して占めていたといえる。

さらに1925年には、マセラティ兄弟はディアットのために、当時の2ℓGPフォーミュラに合致した本格的なレーシングカーを1台製作する。それはDOHC直列8気筒過給機付きの本格的なGPカーだった。しかし1925年イタリアGPにマテラノシの操縦でエントリーしたものの、準備不足の

ために本領を発揮できないまま、リタイアを喫している。

このころディアット社はまたしても経営困難に達着していた。ティーボ20などの評判はよく、従業員400人を擁して、生産は1926年には日産6、7台に達していたが、経営の一翼を担っていた人物の織維会社が倒産したことの巻き添えを喰らって、ディアット社はあえなく1931年、管財人の手に渡る。当面は既に路上にあるディアットの補修部品やサービスで糊口をしのぐ一方、コンプレッサー、発電装置などに生産を絞って再建を図る。第二次大戦後、再び自動車界に復帰の動きもあったが、結局1955年7月、同じトリノにベースを持つSPAヴェリオと合併し、ついにトリノの誇りであったディアットの名は永久に消えたのである。

だがこれは、ある意味でディアットの終焉ではなかった。さきに述べたように、マセラティ兄弟はディアットを説得して、1925年にGPカーを設計・製作した。後者が経営難のため、その直後にレースから撤退すると、マセラティ兄弟はこのGPカー計画をそっくり引き継いで、さらに開発を進めた。GPフォーミュラは1926年から過給機付き1.5ℓになる。アルフィエリ・マセラティは、ディアットGPカーの排気量を2ℓから1.5ℓに縮小し、同年のタルガ・フローリオ、イタリアGPにさっそく参戦した。これがティーボ26マセラティである。つまり、ディアットが一日地に置いた松明を、マセラティ兄弟が取り上げ、

再びいっそう強く燃え上がらせたのである。この意味でディアットは、マセラティの生みの親といってもよいのである。

イタリアからフランス、アメリカを経ていま

1922-1927年のディアット・ディーボ20が、いったい何台生産されたのか、いまとなっては確かめる術もない。当時のイタリアは他のヨーロッパ先進国よりも経済的に貧しかったから、ディアットのような車の多くは輸出されたに違いない。

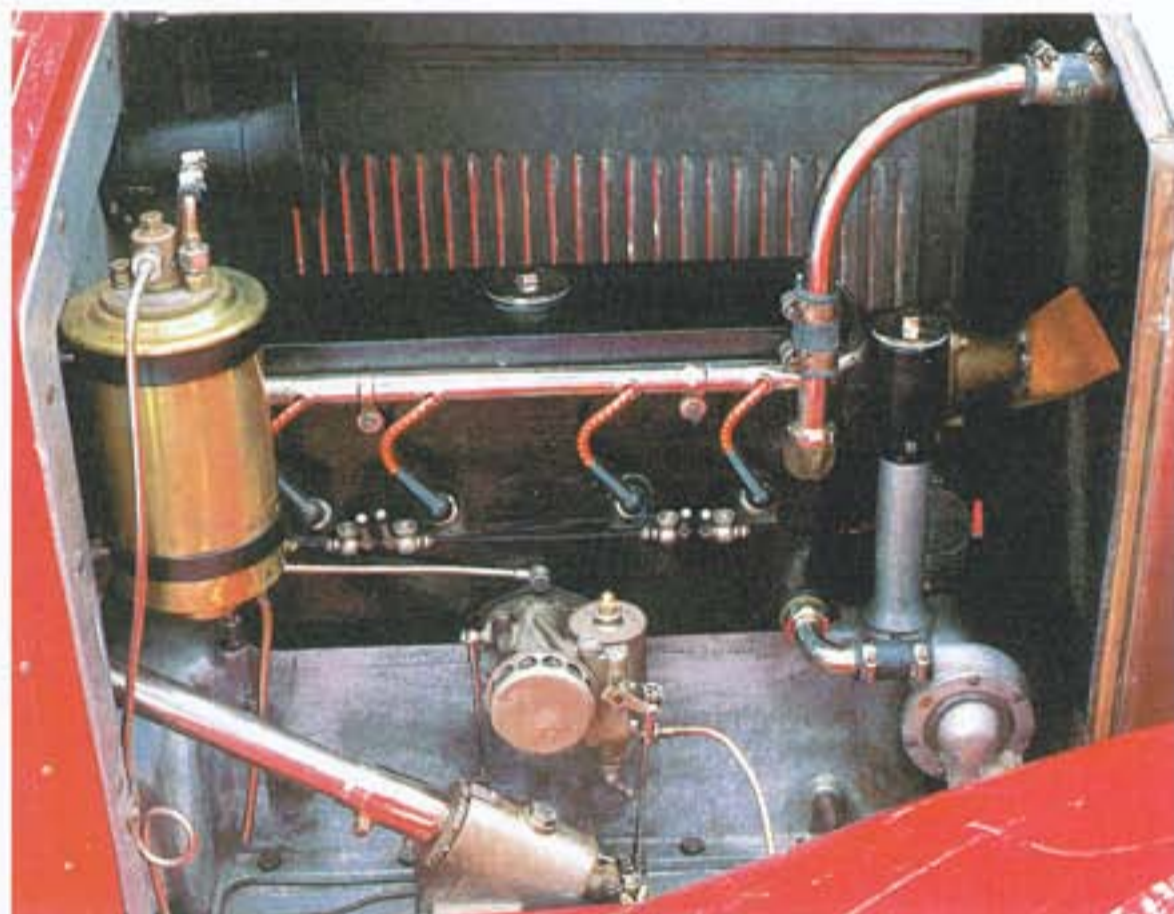
例えば当時英国では、ロンドンのCyril Duralacher社がディーラーで、社長自らがストリップダウンしたディーボ20のステアリングを握り、ブルックランズのレースに出場していたことが知られている。1924年当時の価格は、シャシーが£495、標準型4座トッパラーが£650、4ドア・サルーンが£850とある。比較のために記せば、ランチア・ラムダが英国で£675から£825だったから、両者は大抵の同クラスと思われる。またフランスでは、リヨンのSalvator di Lorenzoという、

明らかにイタリア系の商社が一手販売権を握っていたことが、雑誌に出た広告によって確認できる。いま日本にある1923年ディーボ20(シャシーナンバーTipo 20 20338、エンジンナンバーTipo 20 20331)には、リヨンのE. Mouche & Cieという、ほとんど無名のコーチビルダーによる、たいそう洒落た視型4座ボディが載っている。おそらくシャシーの形でリヨンの代理店へ送られ、フランス人顧客の注文により、このE.ムーシェという工房でボディが構築されたのだろう。イタリアのク

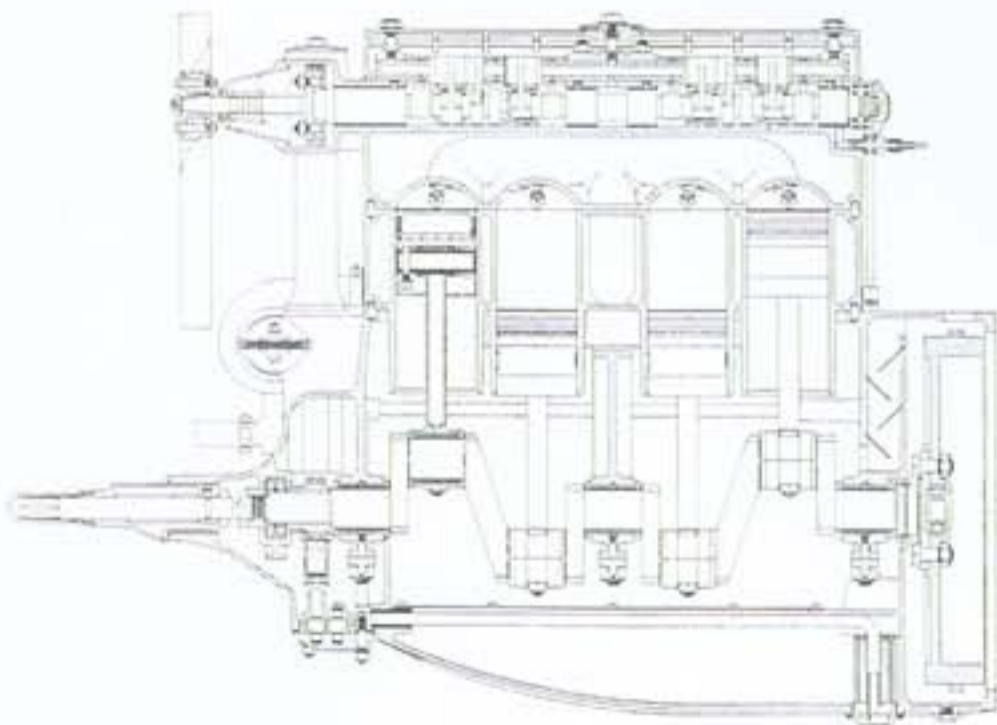


排気側はいっそうすっきり見える。ヘッドとブロック、ブロックとクランクケース間にガスケットはない。全金属で搦めてオイルも水も漏れないのは手仕上げの質の高さを示す。冷却ファンは木製。

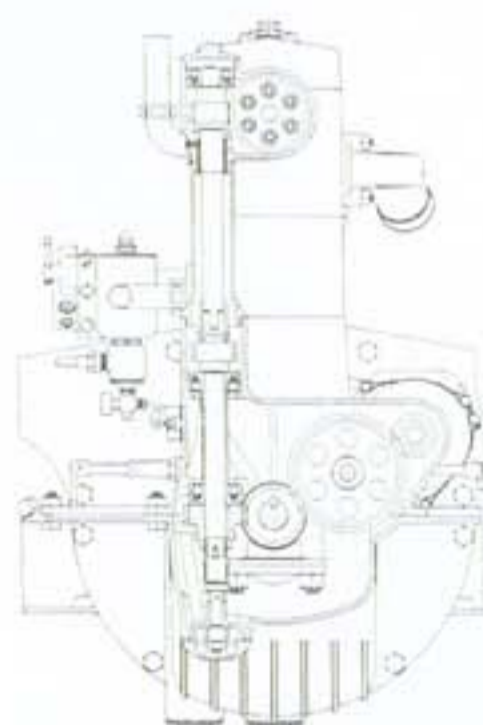
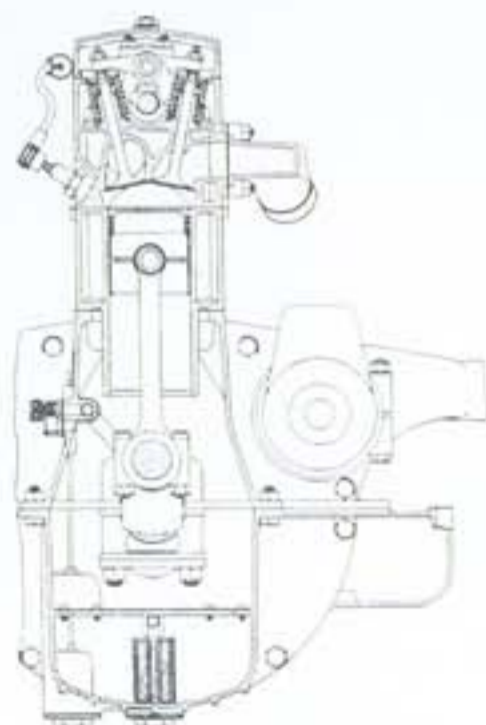
コクピットとエンジンルームを隔てるスカットル上の車銘板は、七宝製という凝りよう。



エンジンの整然たる外観。吸気マニフォールドはブロック内に誘込まれ、化器はブロックへ直に付いているかに見える。プラグの横に見えるのは、冬のコールドスタート時などに生ガスを注ぐプライミング・コック。



エンジン側面図。シャフト・ギア駆動SOHC4気筒1996cc 40HP 3000rpm。昔のエンジンはメイン、ビッグエンドのヘアリング幅が広い。これに対して鋳鉄ブロックの肉厚は驚くほど薄い。



エンジン断面図。カムシャフトからロッカーを介して作動されるV型配置のバルブは、吸排気は多少前後にずれているので、図から想像されるほど相互に接近してはいない。カムの総シャフトはプラグゲティと同様2分割式。ヘッドとブロック間には一切ガスケットを用いない。

ラシックカー専門誌によれば、本国でも現存するディアットは僅か20台ほどというから、とにかくこれは非常に珍しい1台である。

このディーボ20の現オーナーは、栃木県今市市在住の好事家、薄井研三さんである。薄井さんがこの車に初めて遭遇したのは、14.5年まえ、同好の士といっしょにカリフォルニアの歳暮いたコレクター、モーザー氏を訪ねたときだった。モーザー氏は知る人ぞ知る愛好家で、アルファ・ロメオ6C 1750のようなイタリア製スポーツカーを特に好んだ。「車も海が見たいだろうから」——モーザー氏の言葉——と、海に向かって開いたガレージに長年仕舞い込まれていた何台かの車のなかに、このディアットもあった。そのボディスタイルにぞっこん惚れ込んだ薄井さんは、その場で買う決心をしたが、5年かかりの修復が完成したのはごく最近のことである。

ディーボ20を解剖する

すでにディアット社の歴史を概観したときに見たように、ディアットの背後には傑出した設計者の顔が(仮にいたとしても)浮かんでこない。つまり、ブガッティにおけるエttore、アルファ・ロメオにおけるウィットリオ・ヤノ、ランチアのヴィンチェンツォのように、ひとりの傑出したデザイナー(企画者)による首尾一貫したデザイン・ポリシーが、ディアットにはないように見える。ディアットの発端は、すでに記したごとくフランスのクレマン・バイヤールであり、一時期は

ブガッティT23プレシアを同じくライセンス契約の下で組み立てた、ディアットとして最大の成功作であり、量産型でもあったこのディーボ20にしてからが、一説によれば他社の設計によるという。

それは別問題として、このディーボ20のデザインと工作は、当時の技術水準から見て最良のものであることが、仔細に現物を検分し、実際に路上で試してみても実感できた。ディアットの設計と一般的構造には、やはりイタリアの道路環境と国民性が色濃く影を落としている。このクラスのスポーツカーには、まず十分なパワーを持つエンジンと、ややレシオの離れた4段ギアボックスが必須である。アルプスの峻険を背にした、ラフでタフな道路環境と、典型的イタリア人の運転パターンに合うように、強靱なシャシーは優れた操縦性を可能にするフレキシブルなバネとダンパー、有効なブレーキを備えなければならない。

こうした見地に立つなら、ディアットはまさに典型的なイタリア車である。まずエンジンはSOHC 4気筒1996cc(79.7×100mm)で、40HP/3000rpmという出力は当時の平均値を上回る。SOHCはクランクから縦軸とベベルギアによって駆動され、狭いVをもって対置する大径40mmの吸排気バルブを、ロッカーを介して作動させる。見事な半球型燃焼室のシリンダーヘッドは比較的高い5.2:1の圧縮比を持つ。カムシャフトには振り振動に対処して、2ヶ所にダンパーが備わることも特筆に値する。シリンダーヘッドとブロックの間にはガスケットがない。接合面はおそらく熟練工の手に

よって、入念にスクレイパーで平面仕上げされたのだろう。よいガスケット材料がなかったこの時代、特に圧縮比の高いスポーツレーシング・エンジンでは、シリンダーヘッド面からガスや水漏れが多発した、いわゆるチスタフィッサ(ブロックと一体に作られた非分離式ヘッド)が珍しくなかった——アルファ・ロメオ6C 1500コルサやブガッティなどは有名——のも、この間の事情を物語る。強靱なニッケルクローム特殊鋼製クランクは、総仕上げの3軸受型、中空鋼管のコシロッドは十分な面積の、ブロンズで裏打ちされたホワイトメタル製ビッグエンドを持つ。おそらくアルフィエリ・マセラティの手が入ったと思われる20Sでは45HP、SSでは実に75HPにパワーアップされていることから、このエンジンの基本設計が正しかったことが推察される。

それはともかく、エンジンの現物を目にして強い感銘を受けるのは、いかにもイタリアの工業製品らしい、端正なレイアウトの美しさだ。これは同時代のブガッティやランチア・ラムダにもいえることで、エンジンは実にすっきりした外観を持つ。真鍮製のサイドドラフト式ゼニス化器が、直接ブロックに取りつけられているのもその一例である。吸気マニフォールドは、すべてシリンダーブロック内に誘込まれており、外からは見えない。点火栓の高圧コードを別にすれば、一切の電線類はアルミ鋳物のカバーで覆われ、視界からは隠されている。不様なゴムベルトなどを使わず、カム軸先端から直接駆動される冷却ファンは、機





杉木立の街道を50から60のペースで走る。交通の少なかつた昔は、こうして道の中央を堂々と走った。



後座に乗り込むには、まず重いパネルをはね上げて、誰かに支えてもらう必要がある。ドアの端は狭く、敷居は高い。



ステアリング中心に付いたレバーひとつとっても細工の質の高さがわかる。



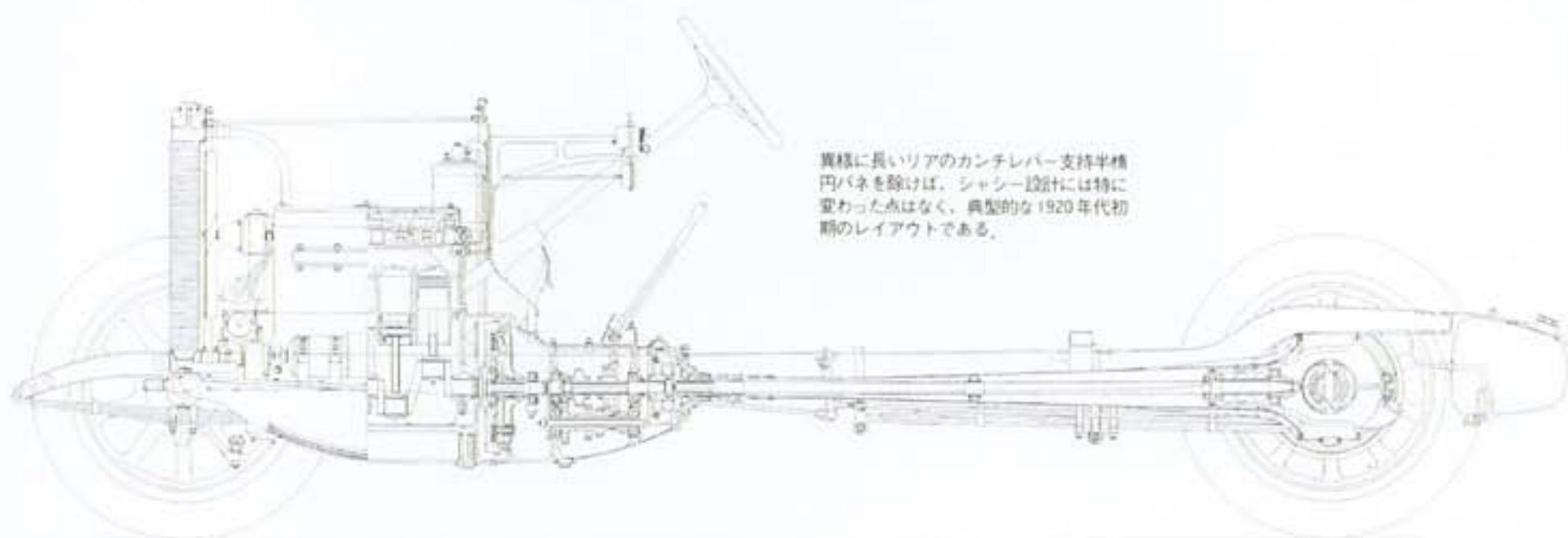
ロバート・ボッシュ製スイッチボードは70年使ってもまだ正確に機能する。速度計と時計は英国のスミス製。



左後輪を外して下から覗く、長いカンチレバー・スプリングとトルクチューブ・ドライブの構造がよくわかる。



頑丈そうなリアアクスルと左右のフリクション・ディスク式ダンパー。



真様に長いリアのカンチレバー支持半楕円バネを除けば、シャーシ設計には特に変わった点はなく、典型的な1920年代初期のレイアウトである。

型飛行機のプロペラのように木から削り出したもので、こうなると趣味の世界としかいいようがない。そういえばランチア・ラムダも、ごく初期型は4枚羽根の木製プロペラだった。

アルミ製クランクケースは上下2分割型で、その下部はシャーシ・サイドレール幅に達する「甲板」を持つ、フライホイール・ハウジングと一体の、ボックス断面アルミ鋳物の「脚」とともに、それはシャーシのこの部分の強度と剛性に寄与している。フットプレートと一体のスカットルも、強固で巨大なアルミ鋳物である。

乾燥単板クラッチ、4段ギアボックスを経た駆動力は、そこから銅板プレス製トルクチューブ内に収められた長いプロペラシャフトにより、スライダルベベル・ファイナル・ギアに伝達される。この形式の駆動法のひとつの難点は、クラッチ板交換のように簡単なサービスにも、リアアクスル・トルクチューブをそっくり取り外さないと、クラッチに手が入らないことである。

フロントアクスルはいかにも頑丈そうなI断面ビームで、スパンが900mmの平行半楕円板バネによって担われる。本来はフリクション式ダンパーだったに違いないが、この車には後代のウダイ

エ製油圧ヴェーン製が付いている。リアのバネは、1250mmと非常にスパンの長い半楕円板バネのカンチレバー支持で、左右に付いた一対のハートフォード・フリクション・ダンパーが、横方向の位置決めを助けている。

ブレーキに関して、ティアットは比較的進歩的だったようである。ヨーロッパでは、早いものは1920年以前に、前輪ブレーキを標準装備する車もあった(イスパノ・スイザH6や高級なドラージュはその好例)。一般的に遅いのは英国で、B-Rのごときは1925年まで前輪ブレーキ無しで通した。ティアットの場合、この1923年型ではまだフロントブレーキが装備されていない。それにしてはアクスルビームが無用に太いように思えるが、果たして1924年以降の20Aから、フロントブレーキがオプションになった。足ブレーキは360mm径/50mm幅の後輪ドラムに、また手ブレーキはギアボックス直後のプロペラシャフトに付いた小径ドラムに効く。

この薄井さんの車では、ホイール・タイヤがヒーテッド・エッジのラジ・ホイットワース・ワイアホイールで、820×120ミシュランを履いている。センターロック・ハブは、たとえば大型の

ドラージュやイソッタ・フラスキーニと同サイズの大きなものだ。ただし標準は、商品名をSankey wheelといった、もっと散文的な砲車型鋳鉄スホークホイールである。

On the Road

イタリアやフランスの車のみならず左ハンドルになったのは、封米輸出を意識した戦後1950年代のことで、それまで高級車あるいはスポーツカーは、ほとんど例外なく右ハンドルと相場がきまっていた。イスパノ・スイザ、ブガッティ、ドラージュ、ドラエ、タルボ、イソッタ・フラスキーニ、みなそうである。このティアットは特に高価な車というわけではないが、やはりそのひそみに散り、右ハンドルである。

それにしてもこの軽やかなオープンボディの美しさはどうだろう。小型のドラージュD1SSで、同様にフェンダーのまくれ上がった、惚れ惚れするほど伊達なスキップ・ボディの1台が戦前の日本にあったのを、写真で見たことがあるが、このティアットも、それに劣らぬくらい魅力的である。だが実際にステアリングを握ってみると、これは見かけよりも骨太な車であった。

大径ステアリング上のレバーでマグネトの点火時期を遅らせ、チョークを少し閉じ、スロットルを少々開いておく、ダッシュにある立派なロバート・ボッシュ製パネルスイッチをひねり、スターターを押すと、4気筒エンジンは一発で発火し、大きな排気音を轟かした、どうやらマフラーが少し漏れているらしい。

1920年代は、車のコントロール類のレイアウトやバターンが断片的に標準化されるより遙かに前で、メーカーはそれぞれ好き勝手なことをやっていた。例えばこのディアットでは、4段ギアボックスのH型が普通とは逆に、右列が1-2、左列が3-4である、さらにスロットル・ペダルは、クラッチとブレーキの間に来るといった案配である。したがって、走り出すまえにコクピット・ドリルは欠かせない。

しっかりした踏み応えのクラッチをいっばいは踏み込み、これまたがっしりしたギアレバーでローを選択する、ギアオイルがまだ合せているせいか、レバーの動きは渋く重い、そっと左足を緩めたつもりが、クラッチは唐突に繋がり、ヒョコンと発進した、まるでコーンクラッチのような挙動だが、これは普通の単板型のはずである、この車にはクラッチストップの備えがないので、シフトアップはスローである、クラッチストップとは、クラッチペダルと連動して、フライホイール外周

に作用する一種のブレーキで、空転するフライホイールの回転を落とし、ギアの同調を助けるものだ、ディアットの場合、1、2速はスライディング・ギアなので、1→2シフトアップはきわめて緩慢だが、慣ればギアを鳴らさずにはできるようになる、これに対して3、4速はコンスタント・メッシュだから、やはりダブルクラッチを要するとはいえ、ずっと容易である。

この4段ギアはひどく間が開いている、トップ1.00に対してサードは1.71、セカンド2.71、ロー4.61という、まるでトラック並みのレシオである、フルロードでアルプスを登坂する場合を想定しているからだろう、したがってサードの許容速度は案外低く、60km/hがせいぜいである、しかしこのエンジンはまことによく粘るので、高いトップギアのままで、40km/hくらいから明確に加速が利く。

ブレーキだけは、今日の交通のもとではおおいに気を遣う、絶対的に弱いから、充分に車間距離をとって走る必要がある、平地や上り坂はまだ良いとしても、当時急坂を下るときは、いったいどうしたのだろう、きっとエンジンブレーキをフルに効かせ、足と手の両方を使ってゆっくり降りたのに違いない、いまとは違って、山道は無舗装が普通だったから、スロットルを放せばそれだけで制動になったのかもしれない。

このディアットもイタリア車の常で、速度を上げれば上げるほど、すべては牽的に良くなる、細い高圧(2.7kg/cm²)ミシュランの美徳で、元来重くないステアリングは、ますます鋭敏かつ正確になる、直進性は、硬いバネで担われた古典的なビームアクスル車にとって最大の弱点だが、このディアットの安定性は、当時の標準では抜群に良く、70km/hを安心して維持できた、後車軸をかなりソフトな半楕円カンチレバーで担われた乗り心地も、スピードを上げればいっそう快適になる、ラフな路面でもダンピングはなかなかよく効いた、後席にも、風よけに有効なスクリーンが備わるので、居住性はけっして悪くない。

1920年代に、このディアットを新車で購入したブルジョワは、きっと美しい女性とともに後席に乗り、ショファールに運転させて、坦々たるルートナショナルをオープン・エグゾーストで(床上にはカットアウト・ペダルがある)一路ニースかカンヌを目指したのではないだろうか、外見が軽快なのは裏腹に、このディアットは意外にも、運転に力を要する種類の車だったからである、スタイルに魅せられてディアットを買うような人は、きっと優男だったろうから、色男、金と力はなかりけり、というのではないか。

