2009.OCTOBER

あなたとFUJIを見つめるLIVE MAGAZINE

volume 35

Face to Face

〔フェイス トゥ フェイス〕

笑顔でつなぐコミュニケーション

株式会社

大鳥機業社

代表取締役

鳥居 基廣

Motohiro Torii

GOURMET

実りの秋
おいしいグルメがたくさんあります

カフェ特集

素敵なカフェを紹介します

朝日ジュニアシリーズ

週刊　マンガ日本史

Book information

ゆっくりと読書をしませんか

Smile3

高杉さんのご家族を紹介します

イベントインフォメーション

- **やうこ　コンサート2009**
- **横井照子 富士美術館**
  開館1周年記念コンサート

星野新聞堂

「1台のクラシック・カーを手に入れてから、それまでの私の人生が変った」と言うのは鳥居基廣さんだ。そのクラシック・カーとは1950年製のフランスのシトロエン。リーガルレッドと言う渋めの赤いボディ、独立したフェンダー、大きなラヂエターグリルが特徴的な4ドアセダンだ。

このラヂエターグリルを見て即座にシトロエンだと分る人は相当な車好きだ。同社の創り出す車は極めて個性的。それは創業時から一貫し、デザインもメカニズムも他のメーカーとは一線を画した独創的な車を作り続けている。今回取材した鳥居さんの車は現在に続くシトロエンの始祖とも呼べる車だ。その名をトラクシオン・アヴァンと言う。トラクシオン・アヴァンとはフランス語で前輪駆動と言う意味だ。どうしてそれがこの車の固有名詞になったのだろうか?

前輪駆動車と聞いて真っ先に頭に浮かぶのは元祖ミニだ。1959年、イギリス人のアレック・イシゴニスによってミニマムなボディに大人が4人乗れ、必要にして十分なパワーを発揮する小さなエンジンをフロントのボンネット下に納めた実用車として設計された。伝統と格式を重んじるイギリスにあって、ミニに乗ることがカッコいいとインテリ層に大いに受け入れられた。

一方、イタリアではダンテ・ジアコーサが同様にフィアット500(チンクエチェント)を設計、1957年に発売した。2台に共通するのはミニマムなボディに大人4人が乗れ、実用になる車というコンセプトだった。それまで車は社会に置けるステイタスを表わす為、大きくて立派なボディと必然的に大きなエンジンを乗せていた。しかし戦後の中産階級の成長を見越して実用性を前面に打ち出した車を売り出したのだ。面白いのはミニはFF(フロントエンジン、フロントドライブ)、チンクエチェントはRR(リヤーエンジン、リヤードライブ)であったという事だ。正反対の方式をとった両車だが、いずれも国を代表する国民車となり長期に亘り生産された。近年その可愛いイメージを現代風にアレンジして再投入され、大いに人気を博している。しかし現代に蘇ったいずれもがFF方式を採用している点と小さくて可愛らしいイメージでデザインされてはいるものの、元祖よりも相当大型になっている点は時代の流れを感じる。

世界で初めての量産型前輪駆動車

さて件の鳥居さんの車だが、世界的なヒットとなったミニはもとより、現代車の主流となった前輪駆動方式を初めて大量生産車に採用した画期的な車だった。当時のフランス・メディアから尊敬を込めて『Traction Avant:トラクシオン・アヴァン』と呼ばれた。従って今でも固有名詞的に『トラクシオン・アヴァン』と言えばこの車を指し示すのだ。当時の前輪駆動車の利点といえば、どんな道路状況でも前輪が引っ張るので走破性が良い事が第1だった。しかしこのメカニズムを組み込むには操舵輪である前輪が同時に駆動輪を兼ねる為に、幾多の技術的な難問を解決せねばならなかった。この車が開発されたのは何と1931年だと言うから驚かずにはいられない。ミニが誕生する28年も前の話である。

鳥居さんの車は正式名称を【シトロエン・トラクシオン・アヴァン11CVレジェール】と言う。イギリスのシトロエン・スラウ工場で1950年に製造されているから今年で満59歳になる。オーナー本人よりも少し若いが基本設計は1931年、今から78年も前だ。トラクシオン・アヴァンは第2次世界大戦を挟み1957年までの長期に亘り約76万台が生産された。勿論当時の最長生産記録だ。しかしこの偉大な記録は同じシトロエンの2CVによって破られる事になる。2CVは醜いアヒルの子などと嬉しくないあだ名を貰ったが、何と1949年から1990年までの41年間に696万台も生産された傑作車だった。

この車はいつ頃手に入れたのですか?

「6年前の事になりますが、尊敬するクラシックカー・クラブの先輩が高齢になり所有車を順次整理する事になりました。私にも話がありまして、中でもこの古いシトロエンに興味があったので即、譲って頂きました。私の所には既に2台の古い車がありましたが、シトロエンには相当手が掛かると思い2台はやむなく手放す事にしました。私が最初に古い車にはまったのは10年程前に1969年製のフィアット(Fiat X1/9)を入手したのがきっかけでした。友人が故障ばかりするのであげるというので貰い受けました。まぁ手が掛かりましたね。近所の修理屋さんによく通いました。ようやくメカが安定したので塗装に出した先で中古のフェアレディSP311を見つけました。国産の代表的オープン・スポーツカーに付けられていた値段が意外と安かったので、つい買ってしまった。こちらはフィアットと違い殆ど故障はなく普通に乗れるが、余り面白味がなかった。昔から手の掛かる何とかの方が可愛いって言うじゃないですか。」

改めて苦労しそうなシトロエンに鳥居さんが惹かれたのは、そんな経緯があっての事かも知れないと思った。

この車とは普段どんな付き合い方をしていますか?

「やはりこの車は当初よく故障し

①日本の代表的スポーツカー
フェアレディ1600(タイプSP311)1965年製は
以前の愛車だったが、シトロエンと入れ替えに手放してしまった。

②鳥居さんのシトロエンをとり囲んで記念撮影する
クラシックカー・クラブのメンバー。

③お孫さんを助手席に乗せて、ご満悦の鳥居さん。
富士宮のイベントにて。

株式会社 大鳥機業社
代表取締役
鳥居 基廣
— とりい もとひろ —

ました。何しろ古いですから。まともに使う為には基幹部品の消耗・破損は命に係わりますから、ひと通り取り替えました。その甲斐あってか、この1年間は殆どトラブルは無いですね。この車を手に入れてからは私の生活が一変する程の変り様です。勿論嬉しい変化ですが。春、秋の週末は殆ど車のイベントで埋まってしまいます。今まで、金沢、新潟、長野、小金井、天竜のクラシックカーの大会に自走で参加し、多くの賞を頂きました。59年も前の車ですが、高速道路を100kmでちゃんと走れるのは驚異的だし、走行安定性は抜群です。シトロエンはこの辺の基本性能はとても高いんです。1931年の基本設計ですが、既に前輪駆動、モノコックボディ、油圧ブレーキ、ラックピニオン式ステアリング、4輪独立懸架など現代に通じるメカニズムが備わっています。」

ご家族は何と言ってますか?

「家内には暑い、寒い、うるさい、注目され過ぎ、と評判が良くないです(笑)。毎年、八王子市でイチョウ祭りというのがあって10万人以上の人出があります。それに合わせて200台以上のクラシックカーの集まりがあり、娘が八王子に住んでいるので毎年参加しています。孫達を乗せてやると沿道の大声援と視線を浴びて、もう病みつきになってしまいます。孫には『赤いブーブーのジージ』とすこぶる評判が良いようです。」「私はこの手のイベントに行く時には車の年代を考え、それなりの服装をして行きます。服に合わせてハンチングベレー帽も変えるので10個ぐらい持っていますよ。車内に置く小物も重要で、トータルで年代を演出するのです。これが賞を取る秘訣ですね。」

古い車を介して人と人が出会う。

愛車を駆って各地のクラシックカーイベントに積極的に参加して多くの賞を獲得したが、同時に新たな友人もできたと鳥居さんは語る。車を介して老若男女が気楽にコミュニケーション出来るのだという。鳥居さんは休日の早朝、朝霧方面にドライブがてら野菜を買いに行く。そこでキューベル・ワーゲンクラブ(注参照)の連中と出会った。彼達が古いシトロエンにとても興味を持ち、意気投合して彼らの5月5日エコパのイベントに友情参加した事もある。しかし鳥居さんのホームグランドとも言うべきは、古いシトロエンのグループ【オールドシトロ・しずおかぐみ】だ。ここでは誰もが少年に戻り、一晩中飲みながら車談議に花を咲かせる。自分がホンの駆け出しに思える程にみんな知識が深いが、何故かお医者さんと技術屋さんが多いと鳥居さんは言う。

経営者として仕事を頑張るのは当たり前。でも生真面目な発想だけでは行き詰ってしまう。

鳥居さんは市内今泉にある㈱大鳥機業社の2代目社長だ。同社は1946年創業以来、製紙・建材関連の特殊分野のポンプの製造販売をしている。戦後の日本経済の発展と共に成長し、また世界経済の影響も受けている昨今だと言う。かつては東南アジア・中国への輸出も商社経由で積極的に展開したが、低価格のものは直ぐにコピー商品が出回り、難しい市場だと鳥居さんは感じている。そんな時に自由な発想と独創的なアイディアで独自の市場を開拓して来たシトロエンの経営方針はとても参考になると言う。

「彼らは既成概念に囚われない車作りを続けて来ました。ハイドロニューマチック・サスペンション、パワーステアリング、1955年発売のDSではライトが進行方向に動くなど、現代車の技術を先取りして来たのです。」

この車を手に入れてから私の人生が変りました。

「クラシックカーを走らせるには体力がいります。イベントで必死に走った翌日、何でこんなに手足が痛いんだろうと思う事もあります。だから毎日鍛えています。飲みにばかりは行っていられないんですよ。健康でないと人生を楽しめませんからね」

「日本人は余りにも型にはまった1+1=2的な発想しかしない。自分もかつてそうだったが、ある時ハタと気がついたんだ、ヨーロッパの彼達の生き方を見習うべきだと。彼らは旨いものがあると聞けば、何時間でも車を飛ばして食いに行く。途中で故障しても何ら苦にしない。マニュアル通りやっている人間は行き詰る。あんな生き方をしても良いのではと気づいた。仕事も然り。仕事は仕事で一生懸命やらねばならないが、人生を楽しみながら長く続けてゆけたらいいと思う。」

今年で60歳になる愛車に乗る時、鳥居さんは車に声を掛ける。「今日も一日頑張ってね。故障しないでね。」お互い老老の身だが、もう歳だからなんて発想は鳥居さんの頭の中には微塵も感じられない。

注:キューベル・ワーゲン

第2次世界大戦中にフェルナンド・ポルシェがドイツ陸軍の要請で、フォルクスワーゲンの初期モデルを改造して小型軍用車にしたもの

①ぶ厚い木製のメーターパネルは英国スラウ工場製の特徴。

②エンジンフードは左右分割して開くので手入れは楽だ。

③裾を引いたリヤースカート。丸いスペアータイヤカバー。小さなリヤーウィンドーは年代を物語る。

トラクシオン・アヴァン 11CV
(戦後型) 1945〜1957年

■エンジン
直列4気筒、水冷
排気量(cc) 1911
最高出力(SAE bhp/rpm) 60/4000

■変速機
前輪駆動
前進3段、2速以上にシンクロメッシュ付き

■サスペンション
前輪:独立式、縦置きトーションバー、筒型ダンパー
後輪:固定軸、横置きトーションバー、筒型ダンパー

■ブレーキ
4輪ドラム、油圧式

■寸法(トランクつき英国スラウ製標準)
全長 4710mm
ホイールベース 3090mm
全幅 1790mm
全高 1540mm

■車重
1195kg(23ℓの燃料を含む)

■最高速度 113km/h