



「BMWグループ・クラシック」のブースから。左からメーカーによるジュニアドライバー育成開始40年を記念して展示された1977年320グループ5ジュニアチーム、1977年M1プロトタイプ、そして1979年生産型M1。

# ゴールドラッシュ

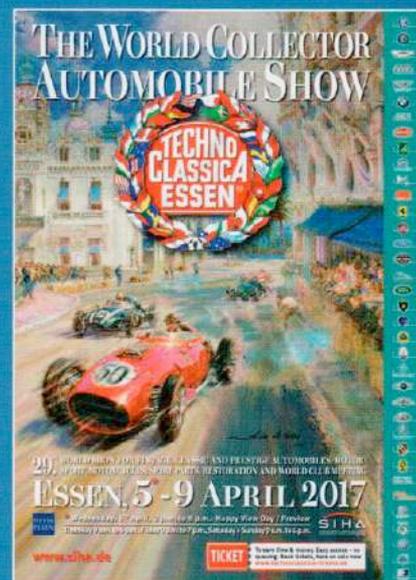
テヒノクラシカ・エッセン

Techno-Classica Essen

Essen, Germany 5-9 April 2017

クラブ・ミーティング、ツーリング、そしてコンクール・デレガンス……ヨーロッパのヒストリックカー・エンスージヤストたちのカレンダーは、春から夏にかけて毎週末のように埋まっていく。そうした季節のプロローグがドイツ・エッセンで開催されるショー「テヒノクラシカ」だ。29回目を迎えた今回も、さまざまな人による、さまざまなスタイルでの古典車へのアプローチと接することができた。

report & photo: 大矢アキオ Akio Lorenzo OYA



## 911フィーバー

テヒノクラシカ・エッセンは相変わらずスケールが大きい。メッセのパビリオン21館と屋外スペース4箇所を占有した会場は、30の国と地域からやってきた1250の出店者によって埋められた。参加クラブ数は200、

会期中に販売に供された車も2700台に及んだ。実際、筆者は丸2日にわたり取材したが、後ろ髪を引かれた車1台1台をじっくり見ていたなら、会期すべての5日間を要したに違いない。

バンドが演奏するグレン・ミラーがどこからか聴こえてくる。屋台の傍をかすめれ

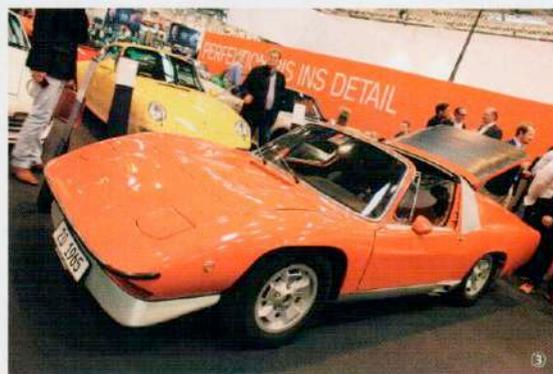
ば、カーヴルスト(カーソーセージ)の香りに燻される。興奮のあまり、場内規則を破って勇ましいエンジンを上げる者もいる。そうした会場で真っ先に気づくのは、同じヒストリックカー・ショーであるパリのレトロモビルより高年式車への移行が早いことだ。2代めフォルクスワーゲン・シロッコ、同



① 911は、もはや完全にヒストリック・ボルシェ市場の主役となった。手前の911T 2.2タルガには「今年フルレストア。書類完備」の文字が誇らしげに掲げられていた。

②クラシック・ボルシェのスペシャリスト「アーリー911S」のブースで。ガルフ・オレンジに再塗装されたボディのみ展示されていたのは、レストア途上の964ターボS。

③「アーリー911S」が持ち込んだ珍品。1960年代にドイツ・アーヘン工科大学における実習で造られたとされる911ベースの車両。ドアから後部にかけてはランボルギーニ・ミウラへの憧憬か。



じく2代めのダットサンZといった、80年代車が目立つ。

もうひとつわかるのは、ボルシェ911を扱うショップの多さである。かつてテビノクラシカでクラシック・ボルシェといえば356だったが、ここ数年で状況は一変し、今や911とその仲間たちが主役となった。

スペシャリストの中には、欧州の中心であるスイスに拠点を置き、日本のクラフトマンがレストアを担当していることを売りにするガレージもある。

911はパッションの対象であるとともに、投資にも最適らしい。別の専門ガレージは、60人のスタッフを擁し300台の911系を常時ストックしているという。彼らによると「価格は過去4年で高騰しています」とのこと。そして「とくに日本にあったものは大切に乘られていてグッド・コンディションなので、人気が高いですね」と教えてくれた。

ドイツには新車登録から30年が経過し、かつオリジナル状態が維持されている車両に交付されるHナンバープレート（ハーケンツァイヘン）という制度がある。以下に紹介する統計は、ドイツ自動車工業会（VDA）が2016年時点でHナンバー登録されている車両数を示したものである。

トップ5を下から順に見ていくと、5位のフォルクスワーゲン・バス/トランスポーター

（1万183台）、4位のメルセデス・ベンツSL<R107>（1万3719台）に続き、3位にボルシェ911/912（1万4052台）がランクインしている。2014年は8967台だったから2年で1485台、実に1.5倍以上も登録車両が増えたことになる。参考までに2位はメルセデス・ベンツW123（1万8578台）、1位はフォルクスワーゲン・ビートル（3万4643台）だ。

911の中でもスターは911 2.7RSである。アメリカの自動車サイト「オートプログ」2015年1月の記事によれば、過去10年で7倍の値上がりを示している。会場でも1972年型に82万5000ユーロ（約1億227万円）のプライスタグが付けられていた。

### メルセデスの書庫は 総延長15km!

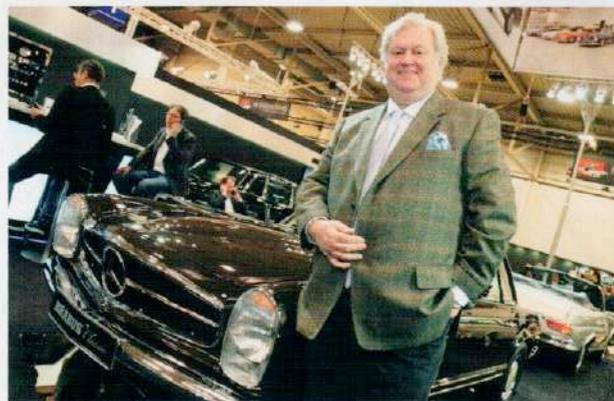
エッセンといえば、華やかなメーカーの歴史部門やミュージアムによる出展である。

7シリーズの40周年とZ1ロードスターの30周年などを祝ったBMWは、ちょうど40年前の1977年に開発されたM1のプロト

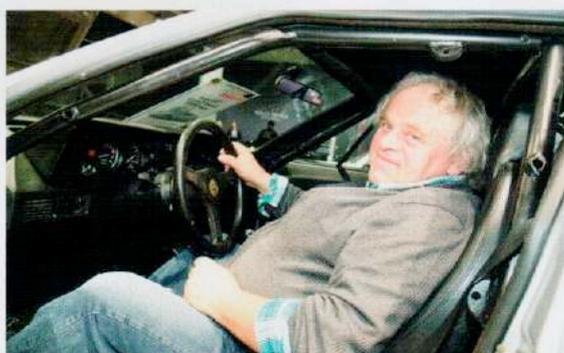
タイプもディスプレイした。メーカーに招聘されて展示したオーナーは、ミュンヘンの南でM1専門ガレージを営むメカニック、フリッツ・ヴァーグナー氏（59歳）である。

彼は初対面にもかかわらず、「これは5台製作されたプロトタイプのうち、唯一現存する1台」と、ワイパー（プロトタイプは2本。生産型は1本）、リアウィンドーのルーバー形状から燃料タンクに至るまで、生産型との相違点をひとつひとつ丁寧に説明してくれた。そして「M1の魅力は40年たっても色褪せない。M1は私の人生。女房は替えたけど、M1へのパッションは変わらないよ」と笑った。

メルセデス・ベンツは、同社の「クラシッ



「ブラバス・クラシック」のブースで、ブラバスの創業者兼CEOのボド・ブッシュマン氏。青年時代ボルシェに憧れたもののメルセデス販売店を営む父親に禁止され、メルセデスのチューンを手がけたのが今日のブラバスの始まりだった。



上:1977年BMW M1プロトタイプ。ワイパー、フロントフードのルーバー形状、ミラーなど、プロダクションモデルと40箇所の違いがあるという。ウィンドーには当時「BMWの新型スーパークーペ」としてスクープ記事を掲載したアウトツァイトウック誌が。

左:BMW M1プロトタイプのオーナーで、M1スペシャリスト「ヴァーグナー・モータースポーツ」を家族で営むフリッツ・ヴァーグナー氏。

ク・パートナー」制度をアピールした。これは、本社所在地シュトゥットガルトの近郊フェルパッハで25年の歴史をもつヒストリックカー顧客向けサービス部門「クラシック・



BMW7シリーズ誕生40周年コーナーで、1997年の007『トゥモロー・ネバー・ダイ』に登場する750iL。エンブレムにはチェーンカッターを内蔵。劇中ではジェームズ・ボンド役のピアース・ブロスナンが、携帯端末のタッチパッドを介してこの車を運転するシーンがある。最新7シリーズの「リモート・パーキング」を予見していたか？

センター」の機能を、ドイツ各地の認定サービス工場にまで拡大したものだ。これにより各地のヒストリック・メルセデス所有者は、本社所在地同様のハイクオリティなサービスが受けられるようになった。

メルセデスの歴史部門で働くゲアハルト・ハイドフリンク氏によると、現在同社の歴史車両保有台数は1100台で、歴史資料を取めた書庫はなんと総延長15kmに及ぶという。こうしたアーカイブは、顧客が持ち込んだ歴史車両のレストア作業において、考証にたびたび貢献する。

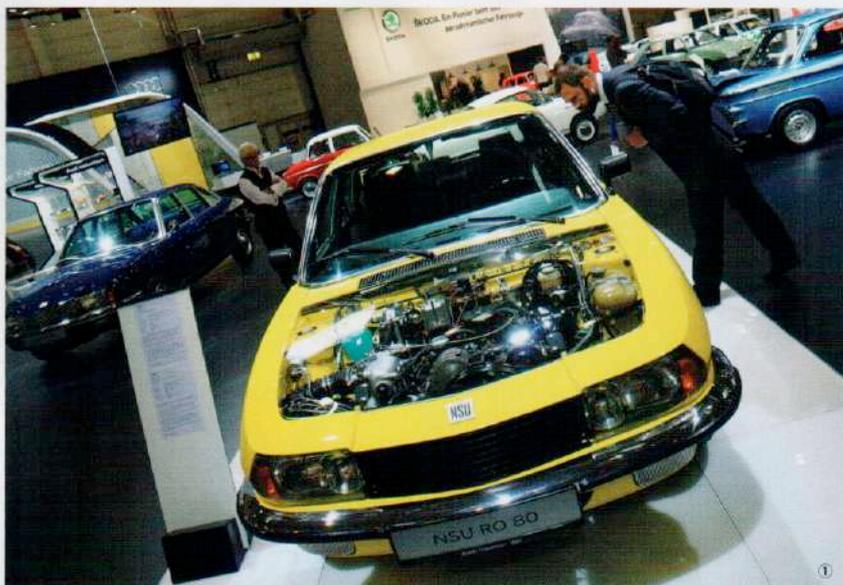
メルセデス・ベンツといえば、ドイツ最大の独立系チューナーとして知られるブラバスのレストア部門「ブラバス・クラシック」のスタンドを展開していた。スタッフは「会場

でしまい、その晩に別の車を搬入することもたびたびあります」と証言してくれた。とくに人気があるのはバグダ・ルーフで知られるメルセデスW113だ。「日々接し、ドライブングが楽しめるモデル」というのがその理由である。

#### ポピュラー & 幻のメイクを熱愛する人々

日本では昨今馴染みがないものの、ドイツではポピュラーなブランドを愛好する人々に邂逅できるのもテヒノクラシカの楽しみだ。

ドイツ・フォードは、複数の愛好会が共同でブースを出展していた。今回のテーマはレストアで、作業中の車両を数々展示した。そこに集う人の中で最も熱く語って



① アウディはロータリーエンジン車NSU Ro 80の誕生50周年を祝った。NSUは1969年にフォルクスワーゲン傘下入りし、のちにアウディとなるVWグループのアウトウニオンに組み入れられた。

② 今日VWグループの1ブランドであるスペインのセアトは、フィアット傘下時代に製造された「600」の60年を祝った。これは派生版の800(1964年)で、オリジナルのフィアット600には存在しなかった4ドア・ボディをもつ。

③ メルセデス・ベンツ・クラシック・パートナーのブースで。メンバー企業であるロジエール社が展示した1970年300SEL6.3。価格は応談。



れたクライン氏は、聞けば40年にわたりケルン工場でテストドライバーを勤めていた人物だった。フォードは周辺のドイツ語圏も含めて170近い地域別・メイク別クラブが存在するという。

オベルのクラブも、ベルギー、オーストラリア、イスラエル、南アフリカなど国外も含め2500人の会員を擁する。ちなみに前述のVDAの統計でもオベルは、カデットが10位(6485台)に顔を出している。

メンバーのディーター・ブリュッケ氏は「オベル本社にヒストリックカーに関する問い合わせがあった場合、私たちに転送されるシステムになっています」と、メーカーとの連携に胸を張る。車種によって分担が決まっていて、たとえばディーター氏は「コルサAおよびB、そしてティグラの係」なのだそうだ。

プレミアムブランドの歴史部門は日本でもたびたび紹介されているが、こうした一般的なブランドも、愛好家たちの知恵と情熱を借りながらしっかりとヒストリックカーの支援を行なっているのである。

オベルといえば今年、フランスのPSA傘下入りが決まった。それに関して感想を訊ねると、オベルのアイデンティティ喪失を危ぶむメンバーと、「PSAの力でオベルが新

市場を開拓できるかもしれない」と期待するメンバーに分かれた。そのいっぽうで「私たちの多くは子供時代から家にオベルがあって、オベルで育ちました。信頼性が高く、デザインもナイス」というのは、メンバー共通の思いだ。彼らは「Mr.コダマサン」こと、本誌でもおなじみの元オベルのデザインダイレクター児玉英雄氏の業績についても、もちろん知っていた。

往年のドイツ車ブランド、ボルクヴァルトのクラブもあった。スタンドで番をしていたのはパトリック・プレヌー氏。父の代から32年にわたり古いボルクヴァルトのスペシャリストとしてガレージを営んでいるという。

ボルクヴァルトといえば2016年、中国の



フォード・ファンクラブのテーマは「レストア中」。クライン氏(左から2番め)は40年にわたり、ケルン工場でテストドライバーを勤めていた。そう聞いて、往年の映画「男と女」で主人公がフォードのレーシングモデルをテストする操縦するシーンをとっさに思い出した筆者であった。

福田汽車が創立者の孫クリスティアン・ボルクヴァルト氏とともにプレミアムSUVブランドとして復活させた。否定的意見が聞かれるのと思いきや、「人々がドイツの伝統を知る良いチャンス」とプレヌー氏は語る。幻のメイクの愛好者は意外にポジティブだった。

### 目に見えない家の宝庫

ガレリアと名づけられたパビリオン間を繋ぐ回廊から、ハンマーを叩く音が聞こえてきた。ボディパーツの手叩き成形の実演だった。その傍では、カッターや溶接機から火花が飛ぶ。

“お題”は往年の小型車グラス・ゴッ



セネターAを囲むのはオベル愛好会の面々。メーカーに舞い込むヒストリック・モデルに関する相談も、彼らが解決の助けをしている。



①雪山ドライブのセットを作って、気分は文化祭。戦後BMWの復興に貢献したリアエンジン小型車「700」の愛好家たち。

②父の代からオリジナル・ホルクワルトの専門ガレージを営むパトリック・ブレヌー氏と、1961年P100エアサスペンション付きモデル。少し前、新生ホルクワルトのキャンペーンに駆り出され、中国を1500kmにわたり走行した。腕にも往年のモデルが、しっかりとタトゥーで刻まれていた。

③Z & ZXクラブ・ドイチュラント。欧州における日産車の歴史は、北米より短い。したがって「販売店によっては、Zカーを持ち込むと『こんなモデルがあったんだ』と、しげしげ観察されてしまうんだ」とメンバーのロルフさん(中央)は苦笑する。

④職業訓練学校「ファールツォイクアカデミー」のブースは毎年多くの人が訪れる。グラス・ゴッグモビルを用いてボディ研磨の実演中。





VWビートルをベースにしたタイプ181のクラブ。「ドイツには約800台が現存」とのこと。祖先である軍用車キューベルワーゲン譲りのシンプルゆえ、維持が簡単なのも魅力という。メキシコ工場製をもつオーナーも大歓迎している。



ゴモビルだ。それらを展開していたのは、北バイエルンのウンターフランケンにある職業訓練学校「ファールツォイクアカデミー」のブースである。職業訓練といっても、校長のマティアス・ディンクフェルダー氏によると、1日から5日の短期コースを開講していて、プロのブラッシュアップのほ

か、自らの技術を高めたい愛好家も大歓迎という。実際に「オールドタイマー・セミナー」と名付けられたヒストリッカー専門講座も開設している。

テヒノクラシカ2017は、41の国と地域から18万5000人を迎え、大成功のうちに幕を閉じた。コレクターズ・モデルの一部はイン

ヴェスティメントの対象となり、パビリオンによってはショップとパイヤーによって、さながらゴールドラッシュの様相を呈していた。だが同時に、同じメイクへの情熱をもった仲間やレストアのテクニクといった、いわば目に見えないものを探し求めるファンにとっても、テヒノクラシカは宝の山なのである。◎



会期4日めである土曜日には、恒例のコイズ社におけるオークションが開催された。150数台が並んだプレビュー会場でも多かったブランドは人気を反映してボルシェ。28台を数えた。