

NAVI

2002年8月1日発行(毎月1日発行) 第19巻通巻222号 定価599円(税別) 郵便物認可ISSN0289-0017

CAR
and
LIFESTYLE
AUGUST 2002
780P

NAVIの太鼓判2002

NAVI Talk Quattro

徳大寺有恒・館内 端・渡辺敏史・大川 悠

MINI Cooper
BMW 745i
Mercedes-Benz SL500
BMW 316ti
Porsche 911 Carrera 4S
VW Passat W8
Audi A4 Avant
Bentley Arnage T
Jaguar X-Type 2.0 V6
Peugeot 607
Citroen C5
Renault Kangoo
Maserati Spyder
Chevrolet Trail Blazer
Hyundai Coupe
TVR Tuscan Speed Six
MINI One
Maserati 3200GT
Lamborghini Murciélago

THE ROAD ST★R
加賀美 早紀×篠山紀信



ラルースが所有していたという個体。



シトロエンを中心に預けられた一般車。

スペイン産A110。右後ろに、M63のモノとおぼしき鋼管フレームが見える。

念のため解説すると、1960年代後半から70年代前半のラリー界を席巻したアルビノA110は、バックボーンフレームにFRPボディを載せたクルマである。競技用車両は、車重を軽減するため極限までFRPを薄くする。そのため、「後世のエンジニアは互いの愛車の皮膚の薄さを競いあうようになった」という記事を読んだことがある。なぜこの記事が記憶に残っているかというと、「とはいい、英国のアルビノオーナーのなかにはスペイン産

オリーエ兄弟は誇らしげだ

オリーエ兄弟が顔を出した。マルク・オリーエさん。タフな外観のお兄さんと比較するとやや優男風。まじめそう。工場で実質的な稼ぎを紡ぎだしている。

を好むヒトもいる。なぜならFRPが厚いから頑丈で、日常的に使えるからである」というくだりがあったから。僕のメキシコ産A110も相当堅固なボディをまとっているの、大いに元気づけられた。

ナールが紹介され、3人がおしやべりをしているとシャルボンの友達だったシャルルが現れて、たまたまオリーエ兄弟の妻の父親の話が出る。シャルルが「ああ、なんだ！君のお父さんならよく知っているよ」という経緯ですっかり仲良くなった……という話は、大友兄弟（ふたご）とフランス語が堪能なゆりかさんに何度も聞き直してようやくわかった。

のは立派だけれど、シトロエン・クサラやボルボS60のハナシをされてもな……と身勝手なことを考えていると、マルクさんは姿を消すや束になった写真とアルバムを抱えて戻ってきた。

「アルビノは（レストアが）簡単だね」とマルクさん。「だって、ボディがFRPだから」とオリーエ兄弟を見てニコリ。お兄さんがボディをつくり、弟がシャシーを担当する。エンジンほか機関部は、何度かハナシに出るメカニック、ムッシュ・カイヨールが手がける。

「ガルージュ・オリーエは評判がいいのだから、M63、M64、

仏蘭西クルマ趣味の周辺/その1

そんなクルマ、あんまりないから……

ツーロンにあるタイヤ問屋「Pneus Plus Distribution」(121 Chemin Belle Viste Escallon 83200 Toulon)。従業員が休みだったので、大忙しだったフィリップ・オードさん。「ミシュランは、大型のクルマになるほどよく売れる。耐久性とブランドの信用が人気の理由かな」。

乗用車用では、パイロット・プライマシーの評判がいい。「パイロット・スポーツは？」とリポーターが聞くと、「そんなスポーティなタイヤを履くクルマ、このへんじゃあんまり走ってないな……」とのこと。ちなみに、ブリヂストンも「薄い」タイヤ部門で販売を伸ばしているそう。新しいタイヤが出ると必ず試してみようというオードさんの愛車はブジョー206XS。タイヤは、ミシュランのディフュージョンラインともいべきKleberのNixerだった。

ママチャリの後ろにアルビノ・ルマンカーの残骸が……。



上下ひっくりかえして補修中。左手前のドンガラは、スペイン製。

アルビノA110のバックボーンフレームを前に。リアサスペンションがスイングアーム、ダブルダンパーの前期型だ。「いろいろなクルマを手がけられるのが楽しい」と弟。「アルビノは、まあノスタルジーの対象として重要な」と兄。オリーエ兄弟に限らず、今回取材した人たちは、アルビノに接する距離感がいい。あと15年ほど経って、たとえば日本でAE86(レバン/トレン)のレストアを手がけると、きっとこんな感じなんだろう。「Garage Olier」(Route du Canebas 83320 Carqueiranne/tel.04-94-58-52-43/fax.04-94-58-59-90)



サンクターボ・タイプ1を前に、得意満面なオリーエ弟。サンクターボは、南仏エンスーの必須アイテムのような。



ベルナルは、ベコベコとボンネットを叩ませた

翌日、われわれ取材班は、ルノー・エスパスに乗っていた。取材班とは、大友兄弟(ふたご)と女性2人、カメラマンの野間智さん、アオキ、そしてドーベルマンのクロ。クロは、まだ耳を切っていない幼犬である。エスパスは、エンスー兄弟のクルマであるから、いうまでもなく初代で(マトラものかディエツプ産かは聞き忘れた)、エンジンがガラガラいつているからデューゼルであろう。

左右に乾いた茶色の土の畑が広がる。このあたりは、ロゼワイン用のブドウとコルクの木が育てられ、また、クラリネットなど木管楽器のリードに使われる葦が特産物だそう。うららかな日差し。気がつく

と鼻孔に飛び込むFRPの匂い。真ん中には、上下ひっくり返されたボディが……。『この方が天井部分の補修をしやすいくからですよ』と大友(兄)が耳打ちする。なるほど。小型ボートをつくるみたいだ。

家族団らん中のオリーエ&ミック家。まだボンネットに補助灯が埋め込まれない白いA110は、1966年のワークスカーだという。



大柄、立派なひげを蓄えた男性が右手を差し出す。着ているトレーナーのどこどころに、プラスチックを削った白い粉がついている。握手をしながら、「これがエンスーバカ(失礼!!)な兄貴か」と即座に好意を抱いた。ベルナル・オリーエさん。「アルビノを手がけるようになって10年ほどになります」。ひげの男が話し始める。「もともとスポーティなクルマが好きで、シャルと知り合ってからアルビノを仕事にしました」。

フェンダーの下に、貴重なドライブシャフトが転がる。

ガラージュ・オリーエ。シトロエンのディーラー(修理工場も?)も兼ねる。

手前、白いボンネットが、ムッシュ・カイヨールのアルビノ。左奥は、ジャン・レデレの息子、シャルルさんのクルマ。

