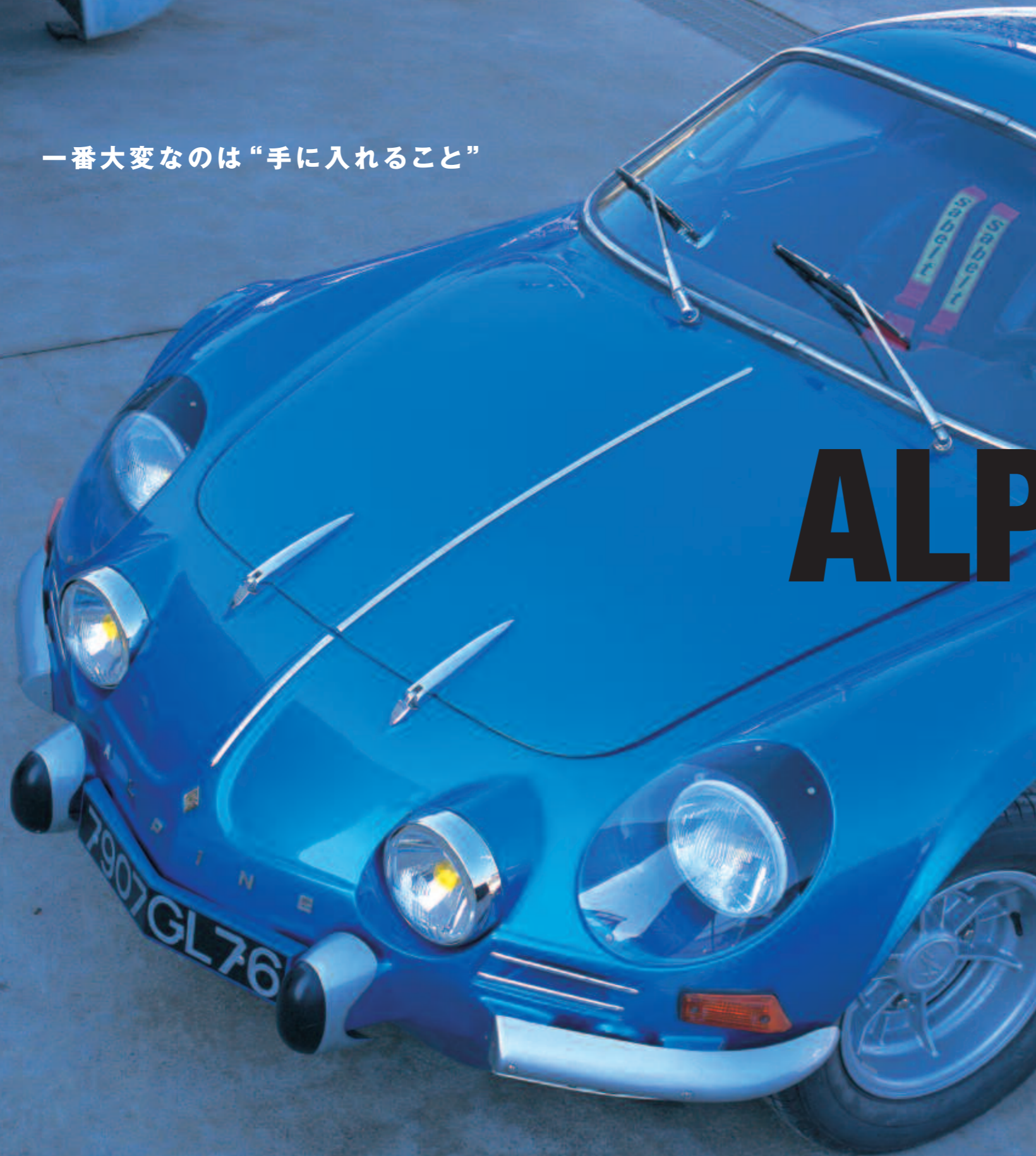


一番大変なのは“手に入れること”



冒険モデル

3

ALPINE A110



“丈夫”なんて言葉を聞くとは思わなかった。ご存知の通り、アルピーヌは機関類をはじめ多くの部品を乗用車のルノーから流用していることもあり、メカニズムはかなりタフ。さすがにナビゲーションシステムを付ける人はいないが、ETCを装着して足グルマとして使用しているオーナーもいるというから驚きである。しかし雨の日にガンガン走らせたり、真夏の渋滞に並ぶのは、長期的に考えるとやめておいた方が良いのは言うまでもない。

アルピーヌA110の姿を初めて見たのは、CGTVのオープニング映像だ。“谷田部”でフェラーリ328GTBとランデブーする白いA110である。今でも臉を閉じるとあのテーマ音楽とともに映像が浮かんでくる……のだけれど、筆者が目で追っていたのはいつも赤い方。若さ故“渋さ”よりもフェラーリの“わかりやすさ”の方が好きだったのだ。

パーツの供給も、ブレーキのマスターシリンダーやボディのモール類、フロントガラスなど一部パーツで品薄状態が続いているが、他は特別気にする必要はないようだから安心。「とにかく良いクルマを手に入れてしまえば、その後はさほどお金も掛からないし大丈夫です」と断言してくれた。

ところが、あれから10～15年が過ぎ、自分も“ちょっと古いオトコ”になってみると、A110の渋さに惹かれるようになった。だから今こそ……、と続けたいところだけれど、果たして街中で普通に乗れるのか？ と、歳を重ねた分だけ慎重になるのも事実。では早速、その真実を探ってみることにしよう。訪ねたのは神奈川県中井町にあるアルピーヌ専門店“ツール・ド・フランス”である。

では、次はその“良いクルマ”の見分け方について話を進めよう。

オリジナルコンディションが一番

意外にも注意したいのは、フルレストアされたクルマだという。各部をバラバラにして新車よ

意外とタフなモデル

「丈夫なクルマです!」と自信たっぷりに話してくれるのは同店の加藤哲男 代表だ。少量生産のスポーツモデル、しかも30年以上も前のクルマとくれば、もう覚悟はできていたのだが、まさか





写真のモデルは1600S / 1600VCだが、残念ながらもうすでに売却済。店舗奥に広大なサービススペースを備える同店は、販売だけでなくアフターメンテナンスにも応じてくれる。
取材協力：有限会社 ツール・ド・フランス
Tel.0465-81-4811
http://www4.ocn.ne.jp/~a110/



SPECIFICATIONS

全長×全幅×全高	3850×1520×1130mm
ホイールベース	2100mm
トレッド	(F)1295mm / (R)1275mm
重量	730kg
定員	2名
エンジン形式	水冷直列4気筒OHV
排気量	1605cc
最大出力・最大トルク	140ps / 6000rpm 14.7mkg / 5000rpm
トランスミッション	5段MT
サスペンション	(F)ダブルウィッシュボーン/コイル(R)トレーリングリンク スウィングアックス/コイル

ALPINE A110



うに仕上げられた個体は、見た目は文句なく綺麗だが、走らせると粗が目立つことが多い。レストアされたクルマは、もともとレストアが必要な状態だったという見方もできるのだ。「オリジナルコンディションをキープしたクルマがベストでしょうね。そしてフランス本国のディエップ産に限ります。メキシコ産やスペイン産、ブラジル産はお薦めしません」

同店では、フランス本国に独自の情報網を持ち、良いクルマが見つければ一報が入っているが、最近は情報そのものが減ってきて

いるという。さらにユーロ高も手伝って、価格は上昇の傾向がある。コンディションによって大きく上下するが、比較的探しやすい1300VCだと300万円くらいから狙え、よりパワフルで“速い”1600系は500～800万円前後が目安。ただし稀少なクルマであることは間違いのない事実。さらに、コンディションの良い個体の割合も減っているようだ。A110で一番苦労するのは“手に入れること”なのかもしれない。

やっと手に入れても、乗りこなせなかつたり飽きてしまうのでは、と心配している人に加藤代表の言葉を贈ろう。

「皆さん、一度所有されるとなかなか手放しません。それだけの魅力があるのでしょうね。だから手に入れ

て後悔するということはまずないですよ」

ハマったら抜け出せないが、抜け出そうとも思わないのがA110の世界。オーナーはとても満足していて、まず手放さない。だから供給不足ぎみなのだ。最近は渋さを求めてA110に辿り着く大人が増えているようだ。

Text: 佐藤貴昭 / Photo: 五條伴好



ALPINE A110 HISTORY

アルピーヌは、ルノーディーラーを営むジャン・レデレガがルノー4CVをベースにして造り上げたスペシャルに端を発するスポーツカーメーカーである。1955年に企業化され、1956年に最初の量産型であるA106を発表している。以後一貫してルノーのコンポーネンツ(特にエンジン)を使用し、その上に独自のFRP製の流麗なボディを載せるのが流儀。1960年にはオリジナルの鋼管製シャシーを採用したA108を導入し、アルピーヌの代表作A110は1962年のパリ・サロンにて発表されている。

デビュー当初は、R8用の1Lのエンジンを搭載していたA110だが、以下のように毎年マイナーチェンジとラインナップ変更が行なわれているのが特徴だ。

1964年に1.1Lモデル、1966年には1.3Lモデルが追加され、1Lモデルがラインナップから落ちている。

翌1967年には1.3Lの高性能モデル1300Sと1.5Lモデルが登場。この1300Sは60年代アルピーヌ随一のスーパーモデルで、搭載された1.3Lのエンジンはハイチューンを施され、OHVながら最大出力：120ps / 7200rpm、最大トルク：12.4mkg / 4500rpmを発生した。またこの年には、特徴的なフロントマスクを印象づける埋め込み型の補助ランプが設定されたほか、フロントノーズ先端中央にルノー・ダイヤモンドのエンブレムが装着されるようになる。

1969年には1.6Lモデルが追加され、翌1970年にはその高性能版たる1600Sも登場する。1971

年には次世代モデルのA310が誕生するが、A110の生産は継続。

アルピーヌは設立当初からルノーの資金援助を受けてモータースポーツに積極的に参加、特にラリーで活躍しているのがご存知の通り。1971年には欧州選手権、1973年には世界タイトルを獲得している。

1973年に1600Sの排気量を従来の1565ccから1605ccに拡大したのもFIAのWRCレギュレーション対策。続けて1974年にはキャブレターの1600SCとインジェクションの1600Siに分化し、リアサスペンション形式に加え、前後フェンダーの形状等、エクステリアにも変更が加えられる。

1977年7月に生産を終了し、15年にわたる歴史に幕を閉じた。