

新生トゥーリング・スペルレッジエーラによるスタイル「A8GCSベルリネット」。『決してアグレッシブにならず、優雅でナチュラルなトゥーリング・デザインの意匠継承に意を払った』と語るのは、デザインを担当した今年31歳のルイ・ド・ファブリベッカース(写真左)。今回同社は実走モデルとして、後部をシートイング・ブレーク風に改造したマセラティ・クアトロボルテ『ベッラージオ』も公開した。



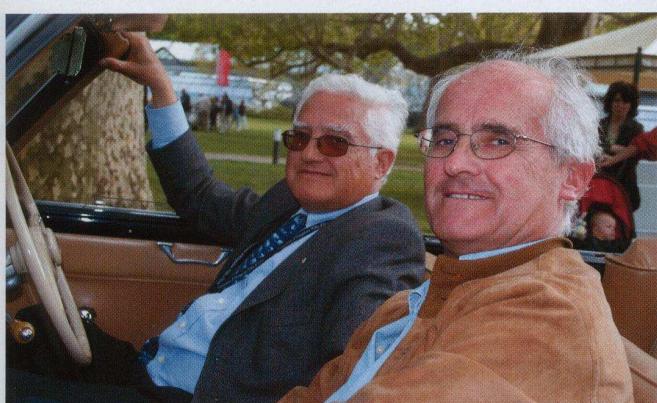
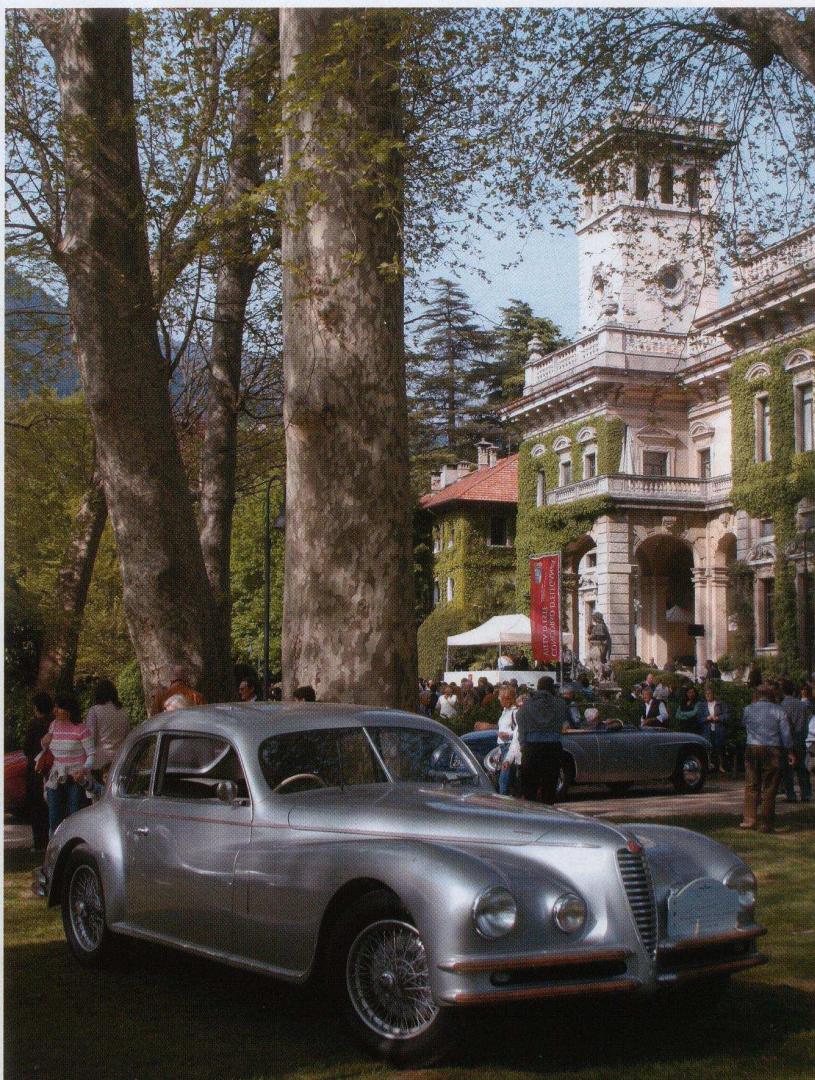
まだ重厚な戦前車のイメージが強い。しかし今年の参加車をみれば戦前車はもはや3分の1に留まっている。さらに特別展示車を加えれば、その比率はさらに下がる。こうした年代の均衡がショーを生き生きとしたものにしているに違いない。もちろん古い時代の品格あるモデルに対する回顧と畏敬は必要だ。だが新しい世代への訴求なくしてはイベントは魅力ないものになってしまうだろう。

アウトバーン・クリエールが古典とすれば、BMW M1は近代音楽である。トゥーリングの復活は、歴史的名曲の主題による新作の変奏曲といったところだ。ヴィラ・デステというイベントは、あらゆる時代の音楽作品を見事に弾ききるヴィルトゥオーザ(名演奏家)に似ている。

招待者投票によるベスト・オブ・ショーアンコール『コッパ・ドーロ』には冒頭のアウトバーン・クリエールが選ばれ、パレード終了後、慣例にしたがいヴィラ・デステの庭園に置か

れた。漆黒のボディは湖畔の夕陽を受けて妖艶に輝く。コンコルソが始まった1929年も、おそらく同じ太陽が車に降り注いでいたことを想像すると、筆者は思わず身震

いした。そしてこのイベントに、心の中で思わずアンコールの拍手を送ったのはいうまでもない。(report & photo=大矢アキオ/Akio Lorenzo OYA/layout=町田典之)



上:カルロ・フェリーチェ・ビアンキ-アンデルローニの長男ジョヴァンニ(奥)は船舶関係のエンジニア、次男アルベルト(手前)は流通業界の職にある。
右:パレードのフィナーレには、歴代トゥーリング作品が登場した。