La vita nelle vostre mani,

進化する英知

ウッド・ステアリングの名門、ナルディ社を訪ねて

ある時はモーターサイクルのパワートレインを用いた機敏な軽量スポーツカー。
そしてまたある時は、双胴式のボディワークを持つルマン用レーサー。
鬼才エンジニア／設計者としてこの世に生を受けたエンリコ・ナルディは、
そうしたクルマづくりとコンペティションに情熱を傾けたのみならず、
自動車にまつわる様々なジャンルでその異能ぶりを発揮。
そんな彼の“革命”のひとつが、マホガニーをふんだんに用いたウッド・ステアリングだった。
今回は、いまなお逸品の誉れ高いナルディ・ステアリングの故郷を訪ね、
脈々と受け継がれるそのクラフトマンシップに触れてみよう。

report=早田禎久 *Yoshihisa Hayata*
photo=ロレンツォ・マルチンノ *Lorenzo Marcinnò*、ナルディ-パーソナル *NARDI-PERSONAL S.p.A.*
coordination=野口祐子 *Yuko Noguchi*

ナルディとパーソナル、ふたつのステアリング・ブランドを率いる、NARDI-PERSONAL S.p.A.のロレンツォ・チェロフォリーニ代表。トラダーテの本社ショールームにて。(LM)

un volante NARDI.

噂の問題児

マホガニー材を贅沢に用いたウッド・ステアリングで知られる名門、ナルディ。イタリアが誇るそんな“老舗”への訪問を前に、同社の歴史や沿革に少しでも触れようと筆者はナルディにまつわる資料にあたってみた。と、たちまち鮮やかに浮かび上がってきたのは、創立者であるエンリコ・ナルディの異能ぶり。テストドライバー、エンジニア、デザイナー、チューナー、マーケティング・ストラテジスト、そしてコンストラクター……。クルマとレーシングカーにまつわる、ほぼすべての職域で目の覚めるような成果を手にした、真の鬼才である。ダイナミズムに富んだその軌跡には、ただただ言葉を失くすばかりだ。

エンリコ・ナルディは1907（明治40）年1月31日、イタリアはボローニャ生まれ。イタリア屈指の農耕・酪農地帯であるエミリア・ロマーニャ州では当時、成功を収めた往時の富裕層はこぞって自動車の魅力に取りつかれたものだが、エンリコ少年もたちまちクルマに心を奪われたひとりだった。

学業にはトンと興味を示さず、一年で実に8度の転校を余儀なくされたエンリコだったが、機械をイジらせたら天下一品。勉強の道にサッサと見切りをつけた彼は1921年、14歳で自動車の街、トリノへ。

スゴいのはここからだ。トラックのシャシー・テストドライバーとして入社したランチアでは、さっそく生来のアイデアマンぶりを発揮。たちまち、ヴィンチェンツォ・ランチアの“秘蔵っ子”となり、大きな仕事を任されるシニア・エンジニアに昇格。そんな辣腕ぶりが当時アルファ・ロメオのレース活動を請け負っていたエンツォ・フェラーリの目にとまり、1937（昭和12）年、今度はモデナへ。

スクデリア・フェラーリでのエンリコは、チーム運営の責任者とチーフ・テストドライバーを兼務。毎朝6時30分に起床し、トレント・トリエステ通り33番地にあったファクトリーへ赴き、帰宅は連日深夜1時というモーレツぶりで、アルファ・ロメオのワークス活動を束ねるスクデリアを切り盛りした。もちろん、腕利きの開発ドライバーとしても大活躍で、1938年5月5日にはアルファ・ロメオのグランプリカー、158のシェイクダウンをモンツァで担当。それから12年後、1950年にF1世界選手権が始まった年、ジュゼッペ・ファリーナとアルファ・ロメオを初代王者に押し上げる“土台作り”を担った。

また、エンツォ・フェラーリがアルファ・ロメオと袂を分かち、独立を宣言したのち、1939年のクリスマス・イブにその製作計画をブチ上げた“最初のフェラーリ”、アウト・アヴィオ・コストルツィオーニ815の開発時には、エンリコがそのステアリングを握り、1万km以上に及ぶ

ナルディ社の創業者、エンリコ・ナルディ。1907(明治40）年1月31日、イタリア・ボローニャ生まれ。テストドライバー、エンジニア、デザイナー、チューナー、そしてマニュファクチュアラーと自動車とレーシングカーにまつわる、ほぼすべての職域をこなした奇跡のオールラウンダーだった。(NARDI)

スクデリア・フェラーリ時代には、エンリコ・ナルディをチームの中枢に据えたエンツォ・フェラーリ。1958~66年に生産されたフェラーリは量産／競技車両のべつなくナルディのウッド・ステアリングを装着していた。(NARDI)

膨大な公道テストを敢行。わずか4ヵ月で2台を完成させると、ロタリオ・ランゴーニ-マッキアベッリのコドライバーとして翌1940年のミッレミリアに参戦。新興・フェラーリの名を大いに喧伝する役割を担った。

イタチごっこの“演出家”

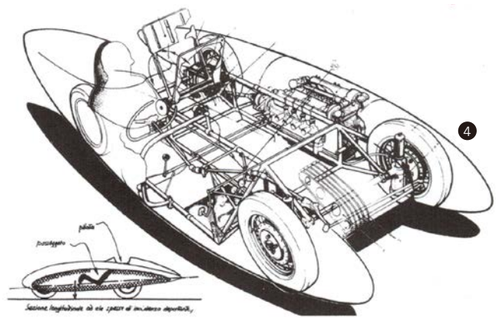
ランチアに16年、フェラーリで10年。イタリア自動車界の“頂点”で都合26年にわたる豊かな経験と人脈を得たエンリコは、みずからの名を冠したマニュファクチュアラーの創業を決意。激務のかたわらコツコツと論文を発表し、ついに授与されたingegnere（インジェニェーレ／工学士）の学位を手に1947年、ローマ出身のテストドライバー仲間、レナート・ダネーゼとともに“ナルディ-ダネーゼ”社を立ち上げた。トリノ、それもランチア社屋の隣りにワークショップを構えると、戦前のブガッティを想わせる超高級車の生産、そしてのちにオートバイのパワートレインを流用したヒルクライム用軽量スポーツカーで大成功を収め、1950年にダネーゼが経営から身を引き、NARDI & Co.として再出発した同社はさらに勢いに乗った。

とりわけ“ナルディ”を有名にしたのは、チューナーとして彼らが手がけたランチア・アウレリアB20ベルリネッタの一台、ブラッコ／マリオーリ組が1951年ミッレミリアで総合2位に入ったことだった。2ℓ V6エンジンを特製マニフォールドとデロルト製6連キャブレターで武装し、最高出力は標準の89psから100psに。さらにコラムにあったシフトレバーをフロアに移設し、よりスピーディで確実なギアシフトを可能にするなど、ごく実戦的なモディファイが施された。その結果、ナルディ・チューンが施されたアウレリアB20は200km/hの最高速を記録し、2ℓ GTクラスでは無敵に。ちなみに総合優勝を飾ったルイジ・ヴィロレージ組のフェラーリ340は240psを豪語する4.4ℓ V12エンジンを搭載していた。ナルディ・アウレリアの“ジャイアント・イーター”ぶりを象徴するこの下克上については、当号8ページから始まるランチア・アウレリアのコンペティション史に詳しい。

もっとも当時のナルディは、ランチアに限らず、さまざまな小排気量車のチューニングに積極介入しており、エンリコが特製したマニフォールドを装着したフィアット-ザガート750は、かのエリオ・ザガートを1953年の750ccクラス王者に押し上げている。

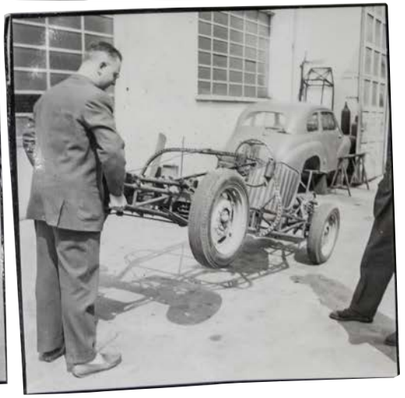
「相手が誰であれ、言うべきことはハッキリ言う。いわゆる“イエスマン”ではありません。そのくせ、まわりの

❶1947年、レナート・ダネーゼ（左）と共同で、トリノに“NARDI-DANESE”なるマニュファクチュアラーを創業したエンリコ。一緒に写る車両は記念すべき同社の処女作、Boby Sport750。ボビーとはエンリコの姉の名の由。❷とある自動車ショーでナルディ・バルケッタの脇に佇む女性モデル。“美女とクルマ”という、いまでは当たり前のこのアピールも、実はエンリコ・ナルディが始めたPR術だった。まさにアイデアマンの面目躍如である。❸この異形のステアリングは、ナルディが1955年にルマンにエントリーした双胴型2シーター、ナルディ・ビジルーロ（Bisiluro＝双胴魚雷）に装着されたもの。❹そしてこちらは、ビジルーロの構造図。（NARDI）



La vita nelle vostre mani, un volante NARDI.

❶1955年のルマン24時間レースを往くナルディ・ビジルーロ。双胴型ボディは進行方向右側にドライバーと燃料タンク、左のボンツーンには62ps／7000rpmを発生するジャンニーニ製735ccエンジン＋ギアボックスを収納。チューブラー・フレームから成るその車重はわずかに450kg。しかし、その超軽量ぶりがアダとなり、ジャガーDタイプにオーバーテイクされる際、その風圧の影響でコースアウト。148km/hの平均速度でサルト・サーキットを周回した。❷フィアット600のエンジンを750ccにスープアップするナルディ製のキット、カセッタ・ディ・エラボラツィオーネ。このキットに触発され、同様の“カセッタ”を販売し始めたのがアバルトの由。❸1955年以降に撮影されたとおぼしきトリノのナルディ・ファクトリー。チューブラー・フレーム採用車の軽量ぶりに注目。（NARDI）



❶1985〜2017年の32年にわたり、ナルディのトラダーテ工場でウッド・ステアリングの生産にかかわったジュゼッペ・グリゼッティさん。ガーナ産マホガニー材を2.5mmにスライスしたものを加熱、バームクーヘン状に幾重にも重ねステアリング・グリップ部の原型を作る。❷アルミ製のベース・フレームと重ねて接着。❸❹ステアリングらしくなってきたものを丁寧に仕上げていく。(LM)

人々を尊重することをけっして忘れない。だからみんなも父を尊重し、そのまわりには人が集まってきました」

エンリコ・ナルディのひとり娘、ロベルタは父の人となりをそう振り返る。

「クルマ作りもさることながら、父は既存のクルマをチューニングし、信じられない速さを与えることに長けていました。実際、所轄の警察はパトカーを父のガレージに持ちこみ、躍起になってチューニングに励んだものです。ところが日が暮れると、闇夜に乗じて窃盗団が父のもとに現われる。父はパトカーと同じチューニングをドロボーさんのクルマにも施すので、結局は元の木阿弥。いつまでたってもイタチごっこなんです(笑)」

「私の最初のクルマはフィアット600なんですけど、ある日、乗ってみたらものすごいチューニングが施されていて、まるでロケットみたいにスッ飛んで、コーナーというコーナーでクラッシュ寸前。父はそれを見てゲラゲラ笑うばかり。そのうちバカッ速いセイチェントを町で見かけた好事家がやってきて、オレにもアレを売ってくれ!とガレージ脇に駐めた冷蔵庫色の私の600を指さすんです。『地下室のメロディー』のジャン・ギャバン、『狂ったバカンス』のウーゴ・トニャッツィ、『にがい米』で有名なラフ・ヴァローネといった名優たちもそんな父の大ファンでした」

エンリコの分身

「あのウッド・ステアリングは、エンリコ・ナルディの人生の集大成、もっと言ってよければ、彼の分身だと思うんです」

現在、ミラノ郊外のトラダーテでナルディのウッド・ステアリングを生産するNARDI-PERSONAL S.p.A.の代表、ロレンツォ・チェロフォリーニさんは、感慨深げにそう語り始めた。

「エンリコがウッド・ステアリングの製作に乗り出したのは1950年頃のこと。優秀なテストドライバーであった彼は、エボナイトや合成樹脂で作られた当時の一般的なステアリングがどうしても気に入らなかったそうです。ならば自分で自分の理想とするステアリングを作ってしまおう。それがそもそもの始まりでした」

スポーク部となるベース・フレームはアルミ製で、グリップ部には木材を使用。黒檀(こくたん)やサクラなどさまざまな素材を試し、結果的に現在も使われているマホガニーで落ち着いた由。完成したパイロットモデルはとにかく軽く、手が吸い付くかのような豊かなグリップに富んでいただけでなく、路面状況やマシーンの挙動をドライバー

❺スポーク部の鏡面仕上げを丹念にかさねるマイネージさん。❻すべての仕上げが終了し、検品作業が済んだものからロットNo.を打刻。右側のスポークにはE.Nardiのサインも刻まれる。❼打刻が終了した完成品はご覧のカバーがかけられ各国に出荷される。❽こちらはPersonalブランドの革巻きステアリング。ひと針ひと針、手作業でステッチを施すのはパオラさん。(LM)

La vita nelle vostre mani, un volante NARDI.

につぶさにもたらす、繊細さを持ち合わせていた。かくして、ナルディのウッド・ステアリングは誕生早々に逸品の仲間入りを果たし、欧州のスポーツカー・メーカーはナルディをこぞって採用。かつてエンリコを腹心として抱えたエンツォ・フェラーリも、1958〜66年の計8年にわたってマラネッロ製のすべての量産スポーツカー、フォーミュラワン、レーシングスポーツカーにナルディのウッド・ステアリングをおごった。そう、ルマンで250テスタロッサを駆ったポール・フレールも、グッドウッドで250GTOを華麗に走らせたグレアム・ヒルも、ハリウッドを250GTカリフォルニア・スパイダーで颯爽と駆け抜けたジェームズ・コバーンも、いずれも“跳ね馬”のコクピットで握っていたのはナルディのウッド・ステアリングだったのである。

インタビューを終え、ウッド・ステアリングの工房を訪ねる。ここでは工員さんのひとりひとりが手作業ですべての工程にあたっている由。ゆっくり、じっくりと時が流れるその空間は、ときおり耳に届く工作機械の音をのぞけば、心地よい緊張と静寂に包まれる。たやすく作業に没入することができるその場所は生産ラインというより、むしろ“アトリエ”との形容がふさわしく、作業にあたる人々の佇まいは、誇り高き職人のそれ。そんな彼らの真剣なまなざしには、ウッド・ステアリングづくりに寄せる敬意と思慕が宿っていた。

自動車とドライビングをこよなく愛したエンリコ・ナルディは1966年8月23日、59歳でこの世を去った。だが、その精神はいまなお、このトラダーテのアトリエに息づいているのだった。

1992年シーズン、マクラーレンMP4/7A・ホンダに装着されたNARDI製ステアリング。アイルトン・セナからも厚い信頼が寄せられた。(NARDI)