



No.39

イタリア直送エンジン通信
シエナの街角から



フィアット・ステイロのミーティングに潜入

激地味フィアットに イタ車道の真髓を見た

フィアット・ステイロをご存知だろうか。フィアットの主力車種にもかかわらず、地味で不人気だったモデルである。そのステイロをこよなく愛する人々のクラブがあった。どんな変わり者の集まりか?と思いきや……。

文と写真=大矢アキオ
Akio Lorenzo OYA



ルート途中で待ち伏せしていたら来た来た! 先頭は2.4直5DOHC20バルブで170psのアバルト仕様。なお、ステイロは現在もブラジル工場で生産が継続されている。



家族で参加した2004年アバルト仕様のサルヴァトーレさん(53歳)。彼にとって3台め(!)のステイロだそうで、もう1台所有しているゾーブ・ブランドチェロキーよりもお気に入りとか。

ゴルフの前に散った

エコな風潮の追い風で500やパンダが好評なフィアットだが、少し上のクラスであるCセグメントでは長年苦戦している。1988年に出た「ディーポ」は「VWゴルフの強敵登場」とマスコミに期待されながらも、ドイツの強敵には到底敵わなかった。95年に登場した後継車の「ブラーヴ



フィアットのお膝元であるトリノ・ミラフィオリ在住のダニエロ君。プレーキキャリパーも赤でキメてみました。これまた3台めのステイロという。



エンジンが壊れたので、アルファ・ロメオ147から同型を換装して乗り続けている若者。ただし急速のステイロ・ファンから「フィアット147!」「アルファ・ロメオ・ステイロ!」と非難(冷やか)の声多数。

オ」(日本名ラビッシモ)と「ブラーヴ」も販売目標の半分に留まった。続く2001年の「ステイロ」もしかし。初期品質の不安定さに加え、フィアットが経営危機のまっ只中だったこともマイナスイメージを与えてしまった。結果として年間20万台の販売計画には、先代同様半分しか届かなかった。

そんなステイロだが、イタリアにはオーナーズクラブがあることを知った。連絡をとると近日行われるミーティングの招待が舞い込んだ。その迅速さ・丁寧な文体ともに不人気車の影はない。オフイシャルサイトを閲覧すると、サンプリングしたステイロの

エンジン音が流れる。さらに「ステイロっ子」「希望のステイロ」といった、思い入れたっぷりのハンドルネームが連なっている。

往年のポスターのよう

6月初めトスカーナの景勝地モンタルチーノに集結したのは、ステイロと後継車の新ブラーヴオ合わせて30台。ステイロの魅力を聞くと、何人も参加者が「ほかのクルマと違う点」と答えた。「とくに3ドア版はスポーティで個性的」と定義する。



スタッフ用のポロシャツ。ただし最近「フィアット・ステイロ・クラブ」に改称した。開設6年で会員数1500人、サイトのフォーラム登録者は4100人を誇る。http://www.stiloclub.it

ゴルフじゃダメなの? と挑発的な問いを投げかけると「二度ドイツ車に足を突っ込むと、そのステイタス地獄から抜けられなくなる」という返答が。彼らにとってステイロは個性の表現であり、グレード社会からの訣別ののである。イタ車

道の真髓。

宴のあとメンバールたちは芝生で語らいを楽しんでいた。気のきいたメンバールが、スピーカーから音楽を流すと、踊りだすカップルが現れた。そんな光景を見てハッと思った。これって、50・60年代フィアットのポスター写真そのままじゃないか。こんな激地味モデルにも熱いファンが存在するとは。フィアットは本当に幸運なメーカーだ。



記念写真セッション。表彰式では遠来賞(最長は往復1000km)のほか、「最優秀アルミホイール」「最優秀オーディオ」といったお楽しみ賞で盛り上がった。



印刷会社勤務のダニエロ君(25歳)。コワめのドレスアップで衆目を集めていた。「巷に溢れかえっているドイツ車に比べると、格段に個性的っす」と魅力を語っていた。