

# 1966 FIAT 850 SPIDER



## タイムスリップ、タイムカプセル

人懐っこい丸顔は、陽の光に照らされると驚くほど表情豊かであることがわかる。ウエッジの効いたリアエンドは、イタリアン・スポーツカーの血統そのもの。フィアット850から派生した850スパイダーは、メーカーの作品でありながら、往年のイタリアン・カロッツェリアが存分に腕を振るった秀作といえる。珠玉のオープンスポーツカーを、春浅き浜辺に連れ出してみた。

text: Takuo YOSHIDA (吉田拓生) photo: Hidenobu TANAKA (田中秀宣)  
editorial design: H.D.O. (堀口デザイン事務所)  
owner: 和泉孝弥

### ベルリーナと似て非なるスパイダー

ベルリーナ・ボディのフィアット850を運転した時の印象は、とても良かったと記憶している。室内は十二分に広く、しかしフィアット600譲りの素朴なタッチや風情は健在で、それでも600よりは伸びやかに走ってくれる。現代の交通においては、高速道路を使うような移動には向かないかも知れないけれど、それでも造りがベーシックなぶんだけ信頼性も高いので、日常のアシとして使う場合であれば現代でも充分に通用すると思っている。

一方、同じフィアット850でもスパイダーのことは、その愛らしい顔はインパクトも大きく、「ああ、アレか」とすぐに思い浮かべることができるのだけれど、実際に目にした時にあまり注意深く観察した記憶はないので、ボディの後ろ側がどんな形状になっているのかなど詳しいことはよくわからない。

少し寒いぐらいの気候がオープンカーには絶好といえるのだが、生憎この時期のボクにはマスクが欠かせない。できれば外ではずっとゴーグルも掛けていたいほど。ところが、待ち合わせ場所に現れたフィアット850スパイダーのオーナーである和泉さんもマスクの愛用者だったので、クルマについての会話は後回しになってしまった。スパイダーの助手席に乗せていただいて、怪しいマスク姿の男2人で幌を下ろして、いざ撮影場所を目指す。

なんの予備知識もなくフィアット850スパイダーの助手席に座らされたら、エンジンが自分の後ろで回っていることぐらいしかわからないだろう。オープ

ン・ボディのはるか後方から聞こえるエグゾーストノートは、ボリュームこそ絞られているが、その音質は聞きなれたフィアットのそれとは思えないくらい勇ましく響いてくる。フィアット850のベルリーナのシートはパイプの脚でフロアパンから10センチ以上は持ち上げられているのだが、スパイダーはシート下にシートレールが直付けされているくらいに低められているので、ドライビングポジションはかなり低めといえる。フロント・スクリーンの高さも、かなり低くなっていることもあり、お世辞にもあのサトイモのような、モグラのようなフィアット850のベルリーナとフロアパンを共有していることなど微塵も感じさせないのである。

ほぼ左右対称に作られていると思いきインストールメントパネルの助手席前方には、本格的なラリーコンピュータが追加されていた。これは装飾品のようなラリータイマーではなく、全日本ラリーのような本格的なラリーに欠かせない道具である。お話を伺う限りオーナーの和泉さんはかなり熱心なヒストリックカー・ラリーストらしく、この手のラリーにも少しだけ盛り込まれるスピード設定区間のために「ホンモノ」を装着してしまったのだという。そんな和泉さんの850スパイダー評は「乗りやすいし荷物も積める」というもの。長距離のイベントになれば「ドライビングが刺激的」などということは長所にならないし、ラゲッジスペースだって大きいに越したことがないということなのだろう。

850ベルリーナのフロアパンをそのまま流用して

いるため、当然のようにドライバーズシート前方に据えられたABCペダル位置も決められており、ホイールベースも2シーターとしては十二分に長めなので、シートの後ろにはまあまあ広めのラゲッジスペースがちゃんと備わっている。「まあまあ」と書いたのは、スペースの半分が下ろした幌の収納場所として優雅に使われているからである。スチール製のトノーボードが、スパイダー専用と思われるヒンジを軸に大きく開き幌一式をキレイに呑み込むあたりは、フィアットのプロダクション・モデルというよりカロッツェリアが架装したスペシャルティ・モデルのような手の込んだ造作といえるだろう。

### 軽快で、安定志向の丸顔

撮影場所の砂浜に着いて、850スパイダーのお尻をまじまじと眺めて、なるほどどこからどう見てもフィアットだと納得してしまった。特徴的な丸顔から始まっているのに、ウエッジの効いたリアエンドに収束しているのは見方によっては妙だが、ちょうど850以降のフィアットのデザイン路線はウエッジが強くなっ

### 1966 FIAT 850 SPIDERとは

フィアット600の後継車種として1964年5月にデビュー。車名の850は排気量を現している。デビュー翌年にはフィアット自社製のボディ・パリエーションとしてクーペとスパイダーも加えられている。4気筒OHVエンジンをリアに縦置きして、後輪を駆動するというシステムは600からのキャリーオーバーだったが、850ではホイールベースを長く取ったため、優れた走行安定性を誇った。人懐っこいスタイリングはベルト・ネに在籍していた当時のジウジアーロが線をひいたもの。



ていくわけだから、これは同社のデザイン全体が脱皮しようとしているまさに過渡期といえるのかもしれない。そう、リアエンドのスタイリングはあのX1/9にも通じるものがある。

ドライバースシートに腰を掛け、足元に目をやると見覚えのあるシャモジ型よりは少しモダンだが、あきらかにフィアット600の流れを汲むスロットルペダルを見つけた。フロアの中央を縦に走る盛り上がりも、丁寧にトリミングされているが、やはりフィアット850のそれである。

すでにアイドリングしているエンジンの感触を右足で軽く確かめたあと、走り出す。リア・エンジンのフィアットはスロットルワイヤーの調子が完璧でない



**1966 FIAT 850  
SPIDER**

とスロットルが渋くなりやすく、結果としてエンジンが遠くに感じられるのが常なのだが、今回も少しだけ遠くで回っている感触があった。スロットル以外の操作系は総じて軽く精密で、発進はスッと抵抗なく滑り出すように感じられた。どうも小さなフィアットは音と振動から想像するほどスピードが出ない、という固定観念がボクにはあるのだが、この850スパイダーはいい意味でこちらの概念を壊してくれる。4000回転くらいまで回して走らせる限りエグゾーストノートや振動はとてもジェントルなのだが、ベルリーナやクーペのそれよりもチューニングが高い850ユニットはトルクよりもパワーの方が前面にクローズアップされている印象で、車重700kgちょっとのボディを

スロットルのひと踏みでゲンッと押し出してくれる。

車重や排気量から考えると初期のスプリジェットあたりが比較対象になりそうなものなのだが、しかし調子の良いカニ目の軽快さは明らかに質感の異なる"軽さ"がフィアット850スパイダーには宿っている。シャシーに背骨がビシッと通って骨っぽさを感じさせるカニ目に対し、車体全体で剛性を保っている850スパイダーは、スタイリング通りにどこかカプセルのような一体感が感じられる。このため、カニ目の方が数字の上では軽いにもかかわらず"走りの軽さ"をはっきりと体感できるのは850スパイダーの方なのである。また、ベーシックカーのコンポーネンツを流用しているとはいえ、縦置きリア・エンジンというレ

イアウトが850スパイダーのスポーティさや、乗り手の興奮をより高める要因になっていることは間違いないだろう。

フロントの脚まわりはフィアットお得意の横置きリーフスプリングで、添えられたローウィッシュボーンもかなり短め。このため脚まわりはあまりストロークを許容しない感じなのだが、それでも乗り心地はフワフワとして柔らかく、流すようなペースのコーナリングではステアリングを切り込んだぶんだけリニアに追従してくれる。しかし少し欲を出してシビアなスピード域を探ると、それほどロールが大きくなるかわりにハナ先の入りの悪さが顕著になってくる。明らかに前輪のスリップアングルが増え、狙ったライン

**フィアットの生産車というよりカロツェリアの作品のような造作が散りばめられた1台。**





ドライバーは肩を沈めて乗り込んでいるが、実際はウエストラインも低いため、開放感はかなりなもの。乗り味は軽快そのもの。ラリーイベントはもちろんだが、近所のアシにも使える気軽さがある。

安定志向のハンドリングは、850スパイダーの性格を考えれば全くの正解なのである。



2+2シーター用のスペースを2シーターに絞っているため、コックピットの前後長は余裕たっぷり。シートバックは前には倒れるが後ろにはリクライニングしないタイプ。



おなじみともいえるフィアットらしいスロットルペダル。前ディスク後ドラムのブレーキは、とてもよく効く。左側はホイールアーチが大きく張り出しているため、左足を置くスペースはほぼないといえる。



バルクヘッドに留められたシャシープレートは印刷の文字が擦れており、打刻だけが浮き上がる。止まっているビスやペイントの状態からすると、塗装は一度やり直されたことがあるようだ。



現在のシンプルなものよりも、メーカーとしての威厳を感じさせてくれるエンブレム。ベルリーナに使用されているものとは異なる。装着する部分のパネルの凹みも丁寧な仕事といえる。

# 1966 FIAT 850 SPIDER

に載せられなくなっていくのだ。600に比べて伸ばされたホイールベースが効いているのか、フロントのオーバーハングに寝かせて留められているスベア・タイヤが鼻先のキレをスポイルしているのだろうか。答えはどちらもだろう。ちなみに850ベルリーナは、大きくロールするものの、もう少し素直だった記憶がある。そういえばフロント・オーバーハングが短く分厚いボディのベルリーナではハナ先に仕込まれたスベア・タイヤが立ち上がって取まっていたはず。たったそれだけの差で?と思われるかもしれないが、初代ナロー・ポルシェの前バンパー裏に仕込まれていたオモリのように、リア・エンジン車の鼻先の重量はけっこうハンドリングに効くのである。とはいえ、850シャシーはリア・エンジンであるにも関わらず、お尻がセンシティブになることが全く感じられないのは、やはり開発陣の関心がリアに集中していたからだろうか。そう、安定志向のハンドリングは、850スパイダーの性格を考えれば全くの正解なのである。

撮影の最後に、和泉さんが興味深い資料を見せてくれた。それはスクランブル・カー・マガジン(本誌の創刊当初の名称です。老婆心ながら……)の1982年9月号であり、そこには和泉さんの850スパイダーが載っているのである。29年という時間の経過を少しも感じさせない様子はまるでタイムスリップの如しで、歴代オーナーの愛情が感じられた。また古びた本誌をこの850スパイダーの日本におけるヒストリーとして加えてくれているなんて、とっても微笑ましいエピソードだと思った。

スクエアなスペースに余裕を持って取められたエンジンルーム。直線的なエグゾーストパイプはこれでノーマル(?)。エアフィルターケースは塗装を剥いだままの状態だという。バルクヘッドの穴から覗いているのが燃料タンク。



リアの鋼板製のトノーが開き、その下に幌がキレイに収まる。まるで現代の電動式ソフトトップ機構のようなカッチリとした作りこみだ。エンジンリッド用も兼ねるヒンジはスパイダーの専用品。



標準的な形状の幌からもわかる通り、このクルマはオープンで乗る物なのである。しかしこの個体のビニール製の幌は工場出荷時のままのオリジナルというから驚きだ。



フロントの車体下を覗くと、アッパーアームの短さがよくわかる。しかしスプリング自体がダンパー的な機能も有するリーフスプリングを横置きするため、その乗り心地はとてよやさしい。



ボンネットスペースは、スタイリングからも想像できる通り開口部が広くて深さがあまりない。スベア・タイヤが蹴っこで寝かされているのは、衝突安全も考慮した結果だろう。燃料タンクはリアにある。



オーナーが見せてくれた29年前のスクランブル・カー・マガジン。左のカラーページに載っている赤いスパイダーが現車である。左下の青い個体は標準的なヘッドランプになってしまっシリーズ2。



クルマの車格によくマッチした155幅のタイヤと13インチホイール。ホイールアーチの鋭いカットなど、850スパイダーは随所にプロダクションカーらしからぬ美点を備えている。

## SPECIFICATIONS 1966 FIAT 850 SPIDER

### ●Dimensions

Length:3782mm  
Width:1498mm  
Height:1220mm  
Wheelbase:2027mm  
Track Width Front:1170mm  
Track Width Rear:1222mm  
Dry Weight:735kg

### ●Engine

843cc I4 OHV 2Valves  
Horsepower:49.0ps/6200r.p.m.  
Torque:6.1kgm/3600r.p.m.  
Bore:65.0mm  
Stroke:63.5mm  
Compression:9.3:1

### ●Transmission

4-Speed Manual  
Final Drive Ratio:4.875  
Top Drive Ratio:0.963

### ●Suspension

Front:Wishbone+Leaf Spring  
Rear:Semi Trailingarm+Coil

### ●Brakes

Front:Disc  
Rear:Drum

### ●Tyre

F/R:5.20-13.5(155/80R13)

1955年にデビューしたフィアット600は、第二次大戦後の好景気に湧いていたイタリアにて事実上の国民車として受け入れられ、フィアットはもちろん、同時代のヨーロッパを代表する小型大衆車となった。しかし、600の誕生から4年後となる'59年に発売されたBMCミニに代表される新世代の小型車が台頭してくるに従って、名作600の旧態化は明らかとなっていた。また、ラインナップの充実で消費者の購買意欲をアップさせるため、600と上級の1100との間に開いたギャップを埋めるモデルも必要となっていた。そこで、600の改良版として'61年から生産されていた600Dの拡大・上級版として開発されたのが、1964年5月にデビューした850である。

設計を担当したのは、もちろん当時のフィアット技術陣を率いていたダンテ・ジアコーザ。フィアット600系が"ティーポ100"の社内コードナンバーで開発されたのに対して、"100G"というコードナンバーを与えられていたことから分かるように、新型850は歴史的傑作600シリーズの基本構造を大幅にキャリーオーバーしたモデルとなっていた。したがって、水冷直列4気

筒OHVのエンジンをリアに搭載し、後輪を駆動するというレイアウト、そして前：ウィッシュボーン+横置きリーフ/後：トレーリングアーム+コイルというサスペンションまで、基本は600シリーズから不変であったのだ。

しかし600シリーズでは、RRの不可避的な弱点として高速域でのスタビリティに問題を抱えていたことから、850では開発初期からホイールベースを3cm延長。さらに600比で28cmも伸ばされた全長は、主にテールの明確なノッチに充てられ、完全な3ボックススタイルとすることでエアロダイナミクスの大幅な向上が図られていた。また、このノッチバック風スタイルは、普通乗用車らしく見せるデザイン的な処理としても功を奏することになる。

パワーユニットについては、600Dの767ccから843ccにまで拡大。出力も600Dの25psから34psにアップ。さらに上級版のスーパーでは37psまでスーパアップされ、フィアットの小型大衆車としては初めて120km/hを超えるマキシマムを実現した。

フィアット首脳陣の目論みとおり、850はイタリア国

内を中心にヒットを博し、累計生産台数は850シリーズ総計で約220万台にも達することになった。

### ベルトーネ：ジウジアーロのグッドデザイン

600時代には、独立カロッツェリアが少量生産する"フォーリ・セリエ"たちに任せ、フィアット自社製のスポーティバージョンは用意されていなかったのだが、850ではフィアットが、自ら魅力溢れるクーペとオープンモデルを製作することになった。それが'65年のジュネーヴ・ショーにてデビューした850クーペおよび、今回のリバイバルインプレッションの主役たる850スパイダーである。

850スパイダーのエンジンは、専用のマニフォールドやキャブレターなどのチューニングが施され、850ベルリーナの34psから15psアップ。850クーペ用47psと比べても2ps増となる49psをマークし、一連の850シリーズの中でも最強のチューンとされた。そして、空力面に優れたボディ形状も相まって、マキシマムは145km/hという、同時代の英国製ライバルたるMGミジェット/オースティン・ヒーリー・スプライト1100に

## 「アメリカに愛されたイタリア娘」

text:Hiromi TAKEDA (武田公実)

# 1966 FIAT 850 SPIDER



匹敵する性能を発揮した。またアメリカ向けの輸出仕様車には、この時期から北米で適用された排気ガス規制の制限を受けない排気量の下限が50cu.in.とされていたことから、エンジンを817cc (49.8cu.in.)まで縮小して搭載した。

850スパイダーのボディは、カロツェリア・ベルトーネのグルリアスコ本社工場で生産。デザインは、ベルトーネ在籍時代のジョルジェット・ジウジアーロの傑作のひとつとされるものである。これは、1962年にシボレー・コルヴェアをベースとして製作、翌63年のジュネーブ・ショーにて発表されたデザインスタディ"Testudo: テストゥード"のモチーフを、量産車向けに仕立て直したものとされている。フロントのオーバーハングを思い切って伸ばし、全長は850ベルリーナよりもさらに27cm近くも長くなったが、その結果トランクスペースが格段に広がるなど、実用面でもグッドデザインと評価された。初期の850スパイダーでは、傾斜した楕円型ヘッドライトが特徴とされていたが、このユニットは同時期に同じベルトーネで生産されていたランボルギーニ・ミウラと共用のキャレロ社製で

あった。

1968年には、クーペ&スパイダーともに排気量が903ccに拡大され、それぞれ"850クーペ"、"850スポーツ・スパイダー"と名乗ることになった。エンジンパワーは、クーペ&スパイダーともに52psに統一。スパイダーでは最高速150km/hに達し、BMCスプリジェットの1275cc版に匹敵する性能を獲得するに至った。一方850スポーツ・スパイダーのボディは、最先市場たるアメリカの安全基準に対応するため、ヘッドライトが露出した一般的な丸2灯式に改められるとともに、前後バンパーが大型化。オーバーライダーも取り付けられたことから、初期型850スパイダーのシンプルな美しさが少なからず損なわれたとの論評も受けることになったのだ。

それでも、850スパイダーは周囲の期待に応え、北米マーケットで大好評を博した。生産最盛期の1968年には、日産で最大120台の850スパイダーがグルリアスコのベルトーネ工場からライン・オフされ、内90%がアメリカに向けて出港したという。そして、シリーズの本流とも言うべきベルリーナやクーペの生産

が1971年末をもって終了したのちも、1973年まで生産が継続されることになり、その累計生産台数は実に約13万台にも及んだのである。

### "スペチアーレな"850スパイダーたち

フィアット850スパイダーには、通常のフィアット・ブランドで販売されるスタンダード版に加えて、車輛生産を委託されていたベルトーネが主導で企画した、複数のフォーリ・セリエも販売された。まずは、前期型のインテリアをベルトーネがスポーティかつ豪華に仕立てた"850スパイダーCL"と、後期型850スポーツ・スパイダーをベースとする"850スポーツ・レーサー・コンバーティブル"。さらにベルトーネ社内でデザインした、リア・サイドウィンドーを持つハードトップを固定したクーペ"850レーサー・ベルリネッタ"も約2000台が製作されている。

850レーサー・ベルリネッタは、ベルトーネ側で結成したチームで、当時のタルガ・フローリオなどのイベントにも参加。そのレプリカバージョンも"ティーム・ベルトーネ"の名で販売されたという。

コンセプト"テストゥード"のモチーフを、量産スパイダーに昇華させたデザイン。