

ずいそう

インドの国民車「アンバサダー」



近藤 滋

私が初めてインドのカルカッタに足を踏み入れたのは1987年の4月、空港のシャトルバスで市内中心部に予約したホテルへ向かった。冷房はなく、エンジン音が開けっ放しの窓と薄っぺらなボディーから容赦なく私の耳を劈く。窓の外を流れる景色は今までに訪れたアジアの国々と明らかに違う強烈な異次元を感じさせた。

しばらく外の景色を見るうちに目も少し慣れたのか、何から異次元を最も感じるのか気になってきた。まず感じたのは、道路を走っている車が他のアジア諸国とはまったく違うことだ。多くのアジア諸国の町を走る車はそのほとんどが日本製である。従って、町並みや、道を歩く人々の顔つきが多少違っていても、日本と大きく違った違和感がないのではないかと。しかし、インドの道路を走る車は、どれも旧式のデザインでいかにも年数がたった車である。世界のどこにもないような光景である。

その旧式な車の代表がヒンドゥスタンモーターズ社製のアンバサダーである。当時聞いた話では、30年間一度もモデルチェンジしたことが無いと言う。製造元であるインド最大財閥の一つビルラグループ、ヒンドゥスタンモーターズ社のホームページによれば、元々はイギリスのモーリス・オックスフォードⅢを元に1957年から製造が開始されたと言う。

その後何度かアンバサダーに乗る機会があった。まず驚いたのは、ハンドルが斜めに付いている事であっ

た。従って運転手はやや斜に構えてハンドルを握り運転することになる。これはステアリングシャフトにユニバーサルジョイントが付いていない為、前輪タイヤが邪魔をして、進行方向に平行にシャフトをエンジンルームに差し込めないのが理由であった。最近のモデルはさすがに、ユニバーサルジョイントがシャフトに付きハンドルがまっすぐに付くようになった。

現在のモデルではエンジンは1.8リッターいすゞ製ガソリンエンジン、1.5、2.0リッターディーゼルエンジンが選べる。その他タクシー用に圧縮天然ガス、LPG燃料仕様車もラインアップされている。車体重量は1.2トンと重い。

何故このような製造開始からほとんどモデルチェンジもされずに半世紀の間作り続けられているのである



国会議事堂前



コルカタ市内を走る「アンバサダー」



ステアリングシャフトのユニバーサルジョイント



1.5リッターディーゼルエンジンルーム

うか？ そこにインドの縮図，文化，国民性を垣間見
るような気がする。

インドは1947年の独立以来社会主義経済路線を歩
んできた。自動車産業も国の産業政策に則って生産が
なされ，乗用車はアンバサダーと他に1車種のみ製造
が許されていた。また，販売目的での乗用車の輸入も
禁止されていた。従って，インドの乗用車市場では競
争はまったくと言っていいほどなく，メーカーもコス
トのかかる新車開発を行う必要もなかった。

また，インドでは人件費は非常に安く，自動車の修
理費はモデルチェンジも行われないうえに，部品の
製造価格も非常に安く抑えることが出来たため，多く
のユーザーは買い替えるより，同じ車でオーバーホー
ルを繰り返しながら長く使った方が経済的であった。

また，中古市場も魅力があった。何しろ，新車だと
初期のトラブルを直すのに時間と費用がかかるが，中
古であれば走行の実績がある車が購入できることにな
る。

後述するが，日本のスズキが進出し，工場からロー
ルアウトした瞬間にエンジンがかかり動き出し皆びっ
くりしたとの逸話もあるくらいである。

さすがのインドも中国をはじめとしたアジア諸国の
経済発展から大きく遅れをとったことから，1991年

開放経済政策に転換，自動車産業にも外資導入を認め
た。現在日本からは1980年代初めに国策の一環とし
て招かれ，大成功を取めたスズキをはじめ，トヨタ，
ホンダ，三菱がこの最後に残された巨大市場に参入し
ており，日産も進出を決めている。その他欧米，韓国
の自動車メーカーも大挙して進出を図っており，世界
で最も自動車メーカー数の多い国となっている。

その中で半世紀の間モデルチェンジをしなかったア
ンバサダーは厳しい競争にさらされされている。しか
し，インドの地方では今だ悪路にあった車はやはりア
ンバサダーであり，故障してもどこの町でも修理可能
で，自分の好みに合わせて，シートや内装の変更も可
能な車はアンバサダーしかない。インドの景色に溶け
込み，大統領，首相を含めた政府要人，国会議員，タ
クシーとVIP車から国民の下駄履きとしてインドで
は広く使われ，インドのDNAの一部をなしているよ
うにも思える。アンバサダーの生産中止はおそらく未
来永劫訪れることは無いようにさえ思える。

以前自宅近くの輸入レジャーヴィークルを扱ってい
るディーラーに一台の白いアンバサダーが停まってい
た。気になったので，ディーラーの店主に聞いたとこ
ろ，高額納税者としても有名なフォークシンガーが個
人輸入し，車検を通せるように改造して欲しいと，そ
のディーラーに持ち込まれた車だった。その店主曰く，
ボンネットを開いて，エンジン以外何もないのでびっ
くりしたこと，ヒーターとエアコンを取り付け，排ガ
ス規制をクリアさせる改造をしたらインドでの販売
価格の2倍を要したこと。また，事故を起こしたらボ
ディーの鉄板が厚いので，おそらく今の日本で板金修
理ができる場所はないのではないかとも言ってい
た。

いずれにしろ，日本にもインド製アンバサダー愛好
ドライバーはいるようである。

——こんどう しげる 電源開発(株) ブルリア揚水監理事務所長——