

栄光へのメモリアルルート —ベルタ・ベンツの冒険—

(株)日本設備工業新聞社
代表取締役社長 高倉克也



カール・ベンツ



ベルタ・ベンツ

ガソリンエンジンを動力源とする自動車はメルセデス・ベンツで世界に名を轟かすカール・ベンツ（1844-1929）が発明した。カールが史上初の特許を取得した19世紀後半の交通手段は馬車と鉄道が主流で自動車は「馬を怖がらせる邪魔者」と見做されていた。

余りにも冷やかな世間の反応に誰よりも憤慨したのが妻のベルタ・ベンツ（1849-1944）だ。カールの良き助言者であり、真の理解者であり、有能なメカニックでもあったベルタは悲願の結晶の3輪自動車による長距離ドライブを敢行する。まったく予測不可能な状況にもかかわらず試験走行と宣伝活動を兼ねて革命的な性能を証明しようとしたのだ。

彼女の勇氣ある行動は世界ではじめて自動車を運転した女性として後世に伝えられることになる。文字どおり二人三脚で自動車を誕生させたベルタがいなかったらモータリゼーションの夜明けは遅れていたかもしれない。

ガソリンエンジンを動力源とする自動車はメルセデス・ベンツで世界

内助の功を超えた決断

ドイツ南西部のカールスルーエで生まれたカールは幼くして蒸気機関車の運転士である父を亡くし、母に育てられた。カールスルーエ大学で機械工学や内燃機関の研究に明け暮れ、卒業後は技術者として職場を転々とする。

27歳のとき婚約者のベルタ・リンガーの持参金で工場を立ち上げ、新型内燃機関の開発に乗り出した。ベルタは裕福な大工の家に生まれ、1872年にカールと結婚。家計を支えながらカールが挫けそうになるたびに「もういちど工場に行って試す必要があるわ」と励まし、勇気づけ、奮い立たせる不可欠の存在だった。

1885年、ベルタの期待に応じてカールはガソリンエンジンを搭載した3輪自動車を開発し、翌年世界初の特許を取得する。ようやく完成したベンツ・パテント・モートルヴァーゲン（ベンツ特許自動車）は4サイクルのガソリンエンジンを2つの後輪のあいだに置き、布ベルトとチェーンを介して自転車のようなタイヤを駆動した。ラジエターはなく空冷式で最高速度は15km前後と推定されている。

しかしカール苦心のモートルヴァーゲン号は馬車業者の売上げを脅かす「悪魔の車」と疎まれ、政府も馬車より速く走ってはならないという理不尽な命令を出すありさまだった。生粋の技術者で営業が不得手なカールは次第に自信を失っていく。自動車の未来を信じていたベルタは「夫の発明は素晴らしいのに！」と憤り、内助の功を超えた前代未聞の賭けに打って出る。

悪戦苦闘で生まれ故郷へ

1888年8月5日の未明、ベルタはカールがまだ寝ているあいだにモートルヴァーゲン号を運転してマンハイムのわが家を出発した。長男のオイゲン15歳と次男のリヒャルト13歳を連れて約106km離れた生まれ故郷のプフォルムハイツをめざした。伝言メモを残し、無断で出かけたのは猛反対されるのがわかっていたからだ。

当然のことながら当時は舗装道路もガソリンスタンドも快適なエアコンもない。革張りの座席は吹きさらしで馬車や荷車が幅をきかす埃っぽい悪路を時速15~18kmで何とか前へ進んだ。

燃料を補給するためにたびたび薬局に寄り、しみ抜き用のベンジンを買ってガソリンの代わりにした。チェーンが切れたときは鍛冶屋で修理し、靴屋にも寄ってブレーキパッドを革で補強する。詰まった燃料配管は帽子のピンで掃除し、ワイヤはガーターベルトで吊るして保護した。史上初の女性ドライバーは史上初の女性メカニックの役割も果たしていた。

最大の難関はシュヴァルツヴァルト（黒い森）の山麓部だった。初期のモートルヴァーゲン号は変速ギヤがなく急な坂道を自力で登れなかった。そんなとき2人の息子は車を降りて必死で押し上げた。

悪戦苦闘の結果、ベルタたちは陽が暮れる頃によりやく目的地に到着し、カールに電報で報告した。馬で移動しようとしたら10頭以上乗り換えて全力疾走しなければならぬ遠い道のりだった。モートルヴァーゲン号のまわりにはすぐに大勢の人が集まり、驚きと共に喚声を上げた。

翌日、無事に自宅に戻ったベルタは笑顔でカー

ルに告げた。「あの車、登り坂用のギヤがもうひとつ必要ね」。

誇りある遠い夏の記憶

ベルタの歴史的なテストドライブをきっかけとして改良を重ねたベンツ車は一気に名声を高めていく。欧米各国から続々と注文が集まり、はじめての買い手の中にはハンガリーの女性教師もいた。10年後、ベンツ社は社員430人・製造数572台を誇る世界最大の自動車メーカーに成長する。

1906年、一家はマンハイムから10kmほど離れたラーデンプルクに移り住む。70歳を迎えたカールが母校のカールスルーエ大学から名誉学位を授与された1914年、第1次世界大戦が勃発。敗戦国となったドイツの経済は疲弊し、多くの企業が倒産した。

1926年、ベンツ社は生き残りをかけてダイムラー社と合併し、新たにダイムラー・ベンツ社が誕生する。ダイムラー社の創業者であるゴットリーブ・ダイムラーはカールと同時期にガソリンエンジンを開発した良きライバルだった。

ブランド名はスペイン語の女性名で「大いなる恵み」「深い慈悲」を意味するメルセデスを冠したメルセデス・ベンツに統一された。ボンネットやフロントには陸・海・空を象徴するスリーポイント・スターのエンブレムが飾られた。合併の効果で販売台数は急増し、1928年にはフェルディナント・ポルシェの設計によるメルセデス・ベンツSSKが登場した。

1929年、カールは気管支炎を患い84歳で他界する。その後もベルタが約15年間にわたって住みつづけたラーデンプルクの家は歴史的建造物に指定された。

2008年、ベルタが世界初の長距離ドライブに成功した故郷への旅路はベルタ・ベンツ・メモリアルルートとしてドイツ観光街道に選定され、翌年ヨーロッパ産業遺産の道に加えられた。

ベルタが2人の息子を連れて旅立った日、カールはひどく心配し、繰り返し電報を打って彼女を叱った。だが晩年に綴った自伝の『自動車と私』では3人の暑い夏の冒険を誇らしく回想している。