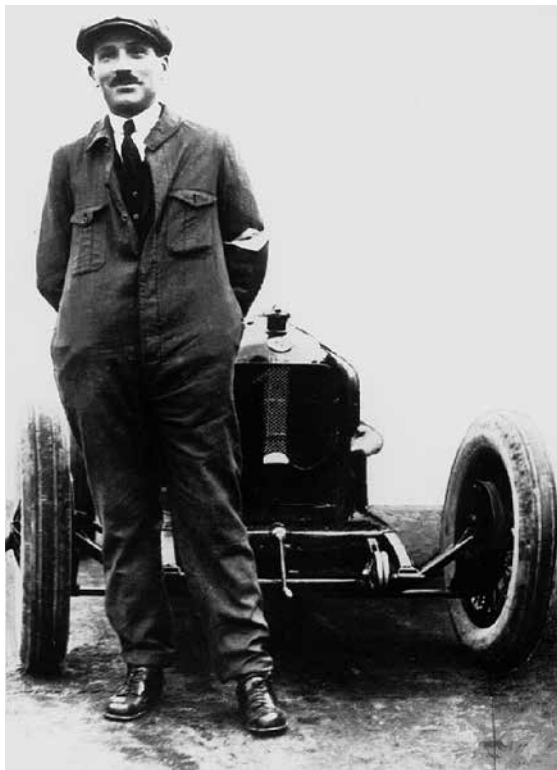
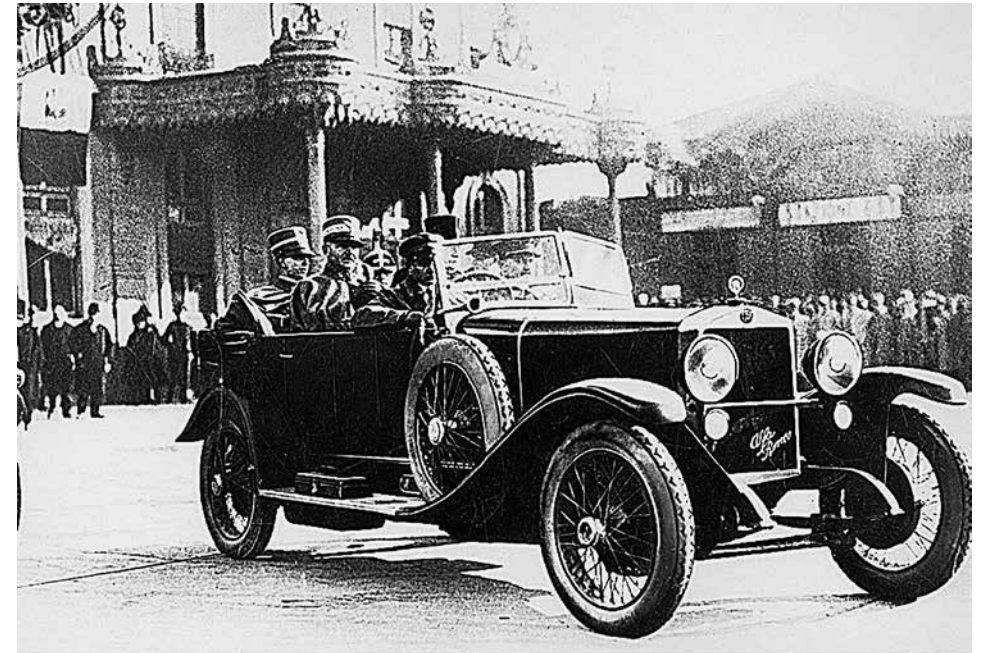




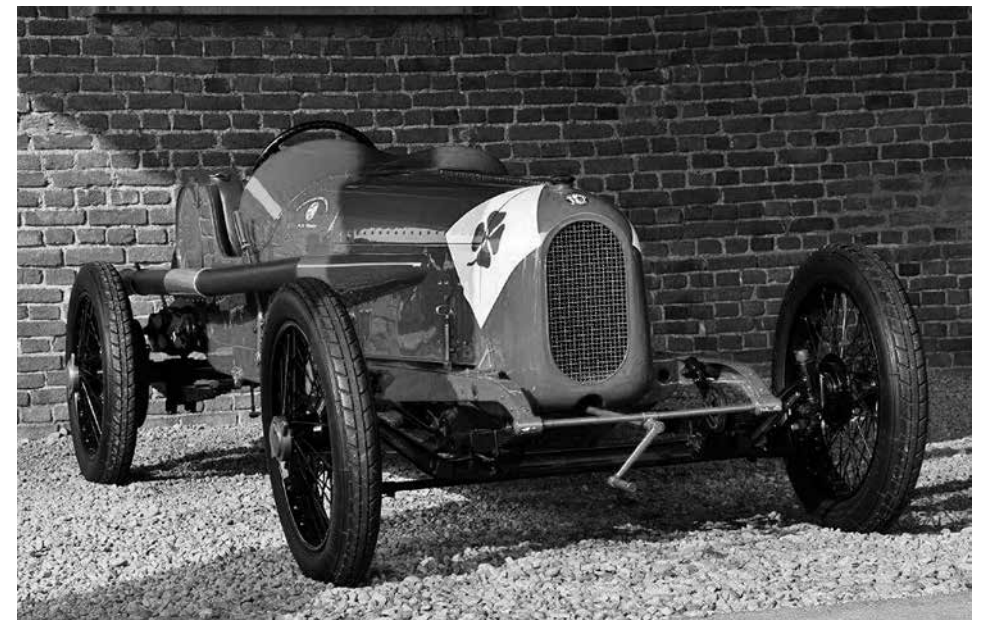
ジョヴァンニ・アネッリ(1866～1945年)。イタリアの名家出身で、フィアット社の設立に関与し、後に社長となる。チェイラーノ社を買収し、1899年、最初のフィアット車が完成。1901年に自らハンドルを握ってジエロ・ディタリアに出場。1903年からフィアット車を国際レースに参加させ、1910年代にはイタリアを代表するレーシングチームとなり、多くの優れたエンジニアやレーシングドライバーを育てた。後に建設機械や鉄道車両、航空機、エレクトロニクス製品などを生産するコングロマリットに成長させ、イタリアの工業化の礎を築いた。



ヴィットリオ・ヤーノ(1891～1965年)。トリノ生まれ。ラビド社の設計者を経て、1911年フィアット社に入社、設計助手として量産車、レーシングカーの設計に才能を発揮。1923年アルファロメオに移籍。以後15年間設計部長を務め、その間、P2、P3(ティーボB)、8Cモンツァなどのグランプリカー、6C 1500、1750、8C 2300、2900などのスポーツカーを生み出して、アルファロメオ・レーシングの黄金時代を作った。写真はGPカーP2の前に立つヤーノ。



1922年 R.L.ノルマーレ。1928年リムジン型R.L.に乗って国内巡行するピエモンテ皇太子(客席一番前の左側の人物)。メロージが設計したR.L.は様々なタイプが作られベストセラーとなり、1922年から27年までに2640台が生産された。



1923年 R.L.タルガ・フローリオ。R.L.スポーツのシャシーを短縮して2座にしたレース用R.L.23年型。1923年のタルガ・フローリオに5台エントリーして1、2、4位を獲得。幸運を呼ぶシンボルとされていた“四つ葉”を付けたウーゴ・シヴォッチが見事に優勝、このレースの後、チームのマークとなった。



ティボB(P3)。1932年9月11日、モンツァ・グランプリでモノポストBに乗りスタートラインに向かうタツィオ・ヌヴォラーリ。マシン周囲を歩く3人は左からメカニックのアメデオ・ビニャーミ、コンサルヴォ・サネージ、ヴィットリオ・ヤーノ。レースの結果は、チームメイトのカラッチョラが優勝、ヌヴォラーリはカンパリー車を乗り継いでファジオーリのマセラティに次いで3位となった。

速いクルマを、そしてアルファ・ロメオを愛するすべての人にお薦めしたい

私が少年だった1950年代のはじめ、イタリアは米、英、仏、加、ソ、独に次ぐ世界第7位の自動車生産国であった(乗用車に限ればソ連邦が極端に低いのでイタリアは6位であった)。それが信じがたいことだが、今や中、米、日、独、印、韓、墨、西、加、伯、仏、泰、英、土、チェコ、露、インドネシア、イランに次ぐ世界の19位に位置する。乗用車に限れば、スロバキアが15位に入るので20位に後退する(以上2016年、二輪車を除く)。しかしこれはイタリアの自動車産業が衰退したことを意味してはいない。1950年代の上位国がことごとく順位を下げていることでもわかるとおり、当時まだ自動車産業があるやなしやであった諸国が急速に伸びた結果、相対的に順位が下がったのである。その後発で急成長した最たる国が日本であり、そして中国や韓国である。

この“小さいこと”が、今のイタリアの自動車産業を特徴づけているとも言える。今やイタリアの自動車メーカーはフィアットの傘下に大同団結してしまったと言っても良い。現在は持株会社フィアット・クライスラー・オートモビル(FCA)のもとにフィアットグループ・オートモビルズがあり、フィアット、マセラティ、アルファ・ロメオ、ランチア、アバルト、それに電装品のマニエッリ・マレリを生産している。一時フィアット傘下にいたフェラーリは今は独立しているが、最大株主は依然フィアット創業家のアニエッリ一族だし、会長はFCAの総帥セルジオ・マルキオンネだから、フィアットのグループ企業と言っても良い。イタリアで唯一フィアット・ファミリーのメンバーでないのは、アウディ傘下(と言うことはVWグループ)のヌオヴァ・ランボルギーニだけである。即ち今やイタリアの自動車メーカーはことごとくフィアットの支配下にあると言っても過言ではない。イタリアにも独占禁止法は存在するが、そんなことを言っている余裕はないのかもしれない。

フィアットグループ・オートモビルズの中で、小型大衆車に専念するフィアットと、その高級型とも言えるランチアの上位に座り、中型の高性能セダンとそのスポーツモデルを生産するのがアルファ・ロメオである。この現在のアルファ・ロメオの立ち位置は、第二次世界大戦後5年の1950年に当時の技術部門の総帥オラツィオ・サッタが、1927年以来23年ぶりの4気筒車“1900”を生んだ時に始まる。それまでのアルファ・ロメオは、とにかく速いクルマを作り、ワークスチームで走らせ、勝利することを主眼とし、その資金を稼ぐためにレースの経験を生かした高性能ツーリングカーとスポーツカーを限られた数手造りし、高価に販売する会社であった。

この戦前のアルファ・ロメオの経営方針を、どこかで見たようだと思われる方は少なくないであろう。そう同じイタリアの、それもアルファ・ロメオの本拠地ミラノから東南東に200kmたらずしか離れていないモデナに、1947年に生まれたフェラーリである。その生みの親エンツォ・フェラーリは、1923年にワークス・ドライバーとしてアルファ・ロメオに加わった人である。はじめドライバーとして頭角を表したフェラーリであったが、次第にレースのマネジメントに力量を発揮するようになり、やがてアルフ・ロメオ全体の経営にも影響力を持つようになる。

社名と車名にその名を残す大工業家ニコラ・ロメオの尽力にもかかわらず、アルファ・ロメオの経営は常に容易ではなく、1933年には政府管掌のI.R.I.(産業復興財団)のメンバーになる。I.R.I.翼下では経営は各社に任されるが、会社は国有財産とされる。一種の国有化で、アルファ・ロメオはこの時からディーゼルのトラックやバスの生産を強いられることになる。I.R.I.加盟直後の一時期には、すべてのレーシングカーを倉庫にロックアップして、レース活動を中止したことさえある。

前後するが、アルファ・ロメオの内情を知るエンツォ・フェラーリは1929年12月1日、モデナにスクデリア・フェラーリを設立し、アルファ・ロメオのレース活動を代行するようになる。レーシングカーはミラノ、イル・ポルテッロのアルファ・ロメオ工場で作られるが、有力ドライバーと契約し、スポンサーを募り、レースを実行するのはスクデリア・フェラーリという、いわば分業である。1930年代、ナチスの有形無形の援助を受けて圧倒的に優勢なメルセデス・ベンツ、アウト・ウニオンのドイツ勢に対し、アルファ・ロメオが存在感を示し得たのは、スクデリア・フェラーリあればこそであった。こうしてアルファ・ロメオで学んだことをもとに、エンツォ・フェラーリは1947年に独立、自らの名を冠したクルマを生むのである。

英国の「The Motor」誌のスタッフであった自動車技術史家の故ローレンス・ボメロイは、その名著『The Grand Prix Car』の中で、1906年から1953年までの48年間で最も多くのロードレースに優勝したクルマは58回のアルファ・ロメオとしている。2位が38回のメルセデスとメルセデス・ベンツ、3位が33回のブガッティと言えば、アルファ・ロメオがいかにかが強かったかが知れよう。そしてP2、ティーボB(P3)、8C2300モンザなどのグランプリマシン、6C1500、6C1750、8C2300、8C2900、6C 2500などの高性能スポーツカーを生んでアルファ・ロメオの黄金期を築いたのは、自動車技術史上でも10指に入る名設計家ヴィットリオ・ヤーノである。そして「フィアットのレース部門に素晴らしい才能を持つ技術者がいる」と聞いて、自らトリノのアパートに訪ねてトリノを離れたがらないヤーノを口説き落としてヘッドハントしたのは、他でもないエンツォ・フェラーリであった。

本書は1910年の“アルファ”から、1953年に“アルファ・コルセ”が閉じられるまでのアルファ・ロメオの栄光のレース史を、マシン中心につぶさにまとめたものである。アルファ・ロメオの歴史を縦糸に、時に現れるフェラーリを横糸に編んだタペストリーと言ってもいいかも知れない。我が盟友の平山暉彦さんは、本書のためのリサーチと執筆に5年を費やされたとのことだが、その目的は完全に果たされ、完璧なアルファ・ロメオ・レース史に仕上がっている。年とともに集中力も持久力も衰えていく我が身を振り返れば、平山さんの執念にはただただ恐れいるばかりだ。もともと平山さんはレース用スポーツカーの着彩側面画を描くことから始められ、その解説の必要から執筆も手がけられた。しかし平山さんは今やライターとしても超一流である。もちろんこの間における画境の進化も著しい。

はじめに

本書の成り立ちについて、平山さんは次のように語っておられる。「今から5、6年前、所用で自工会の図書室を訪れた時、イタリアの自動車クラブが1969年に発行したルイージ・フージ著の『La Grandi Alfa Romeo』という紙の色あせた図面集を発見しました」。フージはヤーノのアシスタントだった技術者で、アルファ・ロメオの歴史に精通していた。「線図を通して、写真でしか見られない当時の車の実像が目に見え、これを自分のためにリアルに蘇らせたいと思い立ちました。歳のせいか近年古いものに興味を持つようになっていたのです。当時のレース写真などを集め始めるうちに、若いアルファ・ロメオ・ファンも興味を持つのではないかと思うようになり、出版を視野に入れるようになりました。フージの本から70%ほどの図面を借り、不足している車は他を探し、最終的に53車を絵にすることができました」。

難題はボディカラーだったという。一口に“イタリアンレッド”と言っても、明るいスカーレットから暗めのダークレッドまである。アルファ・ロメオ・ミュージアムの展示車やヒストリックカーレース、コンクールデレガンスの参加車などのカラー写真を参考にしたそうだが、それとてもレストア時の再塗装で変わってしまっていることがあり、オリジナルだという保証はない。コレクターからミニカーのカラー写真を送ってもらったが、同じモデル、カーナンバーでも明るい赤と暗い赤があり、モデルメーカーも色の特定には苦労しているらしいと言う。結局、当時のモノクロ写真の濃淡から判断し、これらの色を参考にして仕上げたと言う。

加えて本書のためにアルファ・ロメオから提供された口絵の写真がまた素晴らしい。例えば10ページ下の、1931年8C2300ル・マン・ザガートの写真は、私はこの本で初めて見た。他にも1932年のモンツァ・グランプリでスタートラインに向かうヌヴォラーリのティーゴB(P3)や、往年のハリウッドの大スター、タイロン・パワーと一緒に写っている1952～53年のデイスコ・ヴォランテ2000スパイダーの写真など、私もすいぶん多くの資料を見てきたが初見参である。しかもこの2枚の写真はピントも良く、2ページ見開きに載せられており、改めて写真の威力を思い知らされた。というわけで、これほど読んで楽しく、見て美しいアルファ・ロメオのレーシングヒストリーはまたとないと思う。速いクルマを、そしてアルファ・ロメオを愛するすべての人にお薦めしたい1冊である。

高島 鎮雄

アルファロメオの盾形のフロントグリルを見ると、多くのモータリストは高性能でスポーツ性に富んだ車であることを想像するであろう。事実、そのイメージの源泉はレースで鍛えた経験とノウハウを市販車にフィードバックし、多くの高性能車を輩出してきたことによるものであり、このグリルはモータースポーツのDNAが宿る象徴として見なすことができるからである。

アルファロメオのレーシングの歴史は1960年代アウトデルタ時代の華々しい活動が記憶に新しいが、彼らはすでに戦前において、世界のレース界を席捲していたのである。

発足当時のALFA社は高性能モータリングにあまり関係のない自動車会社であったが、ニコラ・ロメオの経営にかわり、彼はアルファロメオ車の名声を高める手段として当時の国際グランプリへの参加を望み、1920年公式のレーシングチーム「アルファ・コルセ」を発足させたことから本格的なレーシングの歴史がはじまる。やがて、アルファロメオはレース界で無敵の存在になるが、これには多くの人々が関わった。チーム設立の命を受けた、ジョルジオ・リミニ、すぐれたマシーンを生み出した名設計者ヴィットリオ・ヤーノ、フィアットからヤーノを引き抜くことをすすめたルイージ・バツツイ、ベテランドライバーのアントニオ・アスカリ、アルファ生え抜きのドライバー、ジュゼッペ・カンパーリ、後に自らコンストラクターとなり生涯レースに生きたエンツォ・フェラーリ、そのエンツォをレース界に引き入れたウーゴ・シヴォッチらが情熱的にチームの揺籃期を支え、やがてチームに伝説的天才ドライバーのタツィオ・ヌヴォラーリをはじめ、クールなアキッレ・ヴァルツィ、さらにブガッティからルイ・シロン、メルセデスからルドルフ・カラッチオラらが加わるなど、錚々たるメンバーたちによってアルファロメオは栄光の歴史を築きあげてきたのである。

本書はアルファロメオの過去、つまり英国式区分に従えば、第一次世界大戦後1919年から30年までのヴィンテッジ期、続く31年以降のポスト・ヴィンテッジ、さらに第二次世界大戦後の1953年までのレーシングの記録をひろい集め、ALFA誕生から、アルファ・コルセの終焉まで約30年間を全5幕に分け、当時の主なマシーンのプロファイル・イラストレーションとともに年代順にまとめたものである。

これらの記録は今や伝説となっている。エピソードの中には事実にもとづいていたとしても誇張もあるだろう、しかし、アルファロメオがいかにレースに情熱をかけていたかは誇張ではなくまぎれもなく事実である。

平山 暉彦

目次

速いクルマを、そしてアルファ・ロメオを愛するすべての人にお薦めしたい	高島鎮雄	28
はじめに		31
掲載イラストレーション一覧		34

序幕

ダラック社からアルファ社へ		
1910年	アルファ誕生	35
1911年	24HP、タルガ・フローリオに挑戦	36
1912年	6ℓ(40-60)大型車を開発	37
1913年	40-60、ヒルクライムにデビュー	37
1914年	アルファ最初のグランプリカー登場	38
1915～1918年	第一次世界大戦下	38
1919年	戦争終結、自動車生産を再開をする	39

第1幕

アルファロメオ公式レーシング・チーム、スクアドラとしての「アルファ・コルセ」設立		
1920年	アルファロメオ、スクアドラを設立する	40
1921年	ウーゴ・シヴォッチの加入 20-30にES スポルトがデビュー	42
1922年	モンツァにアウトドローモが完成 アルファロメオ6気筒ロメオ・シリーズ発表	43
1923年	RLのレース・デビュー 秋にグランプリカーG.P.R.完成する	46
1924年	ヴィットリオ・ヤーノのP2がデビュー	50
1925年	P2、ワールド・チャンピオンシップを獲得 アントニオ・アスカーリ事故死	55
1926年	新1.5ℓフォーミュラには不参加	58
1927年	ヤーノの6C 1500市販される ミッレ・ミリア始まる	62
1928年	ミッレ・ミリア初優勝を飾る ヴァルツィがチームに加わる	66

第2幕

アルファロメオ・ワークスとスクデリア・フェラーリの連合		
1929年	プライベートP2の活躍が続く ミッレ・ミリアで2連勝 スクデリア・フェラーリ設立される	70
1930年	公式チームがP2を買い戻す ヌヴォラーリはスクデリア・フェラーリへ移籍 ニコラ・ロメオ引退す	74
1931年	8C2300レースデビュー エンツォ・フェラーリ、レーシング・ドライバー最後の年 ティーボAモノポストを試す	79
1932年	ティーボB(P3)デビュー カラッチオラ、アルファ・チームへ スクデリアの新社長C. F. トロツシ就任	86
1933年	アルファロメオ、IRIの傘下に入り国営企業となる ワークスのレース活動を休止	88

1934年	ワークスのレース活動をスクデリア・フェラーリに委託 フォーミュラ・リブレ消滅 ドイツ勢の台頭	94
1935年	ムッソリーニ政権エチオピアに進入 アルファロメオ航空機エンジンの生産に比重を置く 自動車部門はバス、トラックを主に生産	99
1936年	ティーボC／12C登場 スクデリア・フェラーリの社長にエンツォが就任	103
1937年	750kgフォーミュラ最後のシーズン ヴィットリオ・ヤーノが解雇される コロンボ、秋にスクデリア・フェラーリへ出向	107

第3幕

アルファロメオ、レース活動再開 アルファ・コルセの復活 エンツォ・フェラーリの訣別		
1938年	3ℓフォーミュラがはじまる スクデリア・フェラーリの消滅	110
1939年	イタリアでヴォアチュレット・レースがはじまる ドイツ、ポーランドへ侵攻し、英仏が宣戦布告	114
1940年	イタリアが参戦 リカルト、テクニカル・アドバイザー兼 マネージャーに就任	118
1941～1945年	第二次世界大戦下	122
1946年	FIA誕生 ヨーロッパでレース再開される	122
1947年	FIAスポーツ委員会、新フォーミュラを発表 フェラーリの12気筒がデビュー	126
1948年	無敵のアルフェッタ、快進撃が続く フェラーリのF1が登場する	127
1949年	アルファロメオ、グランプリ休場 フェラーリF1で初勝利	130

終幕

アルファ・コルセとスクデリア・フェラーリの対決		
1950年	アルファロメオ、グランプリに復帰 ジュゼッペ・ファリーナ FIA 初代チャンピオンとなる	134
1951年	二年連続ワールドチャンピオンシップ獲得 この年を最後にグランプリから撤退す	138
1952年	ディスコ・ヴォランテの登場	142
1953年	アルファ・コルセ、最後のレースとなる	143
その後のアルファロメオ・レーシング		147

アルファロメオ歴史年表		150
資料編	アルファロメオのGPワークス全戦績	152
	アルファロメオのスポーツカー・レース主要戦績	162
	アルファロメオ優勝レース総覧	165
参考文献		169
おわりに		170

■掲載イラストレーション一覧

年	掲載車		頁
1919年	アルファ・グランプリ 1914	ALFA Grand Prix 1914	41
1921年	アルファ 40-60 コルサ	ALFA 40-60HP Corsa	44
1921年	アルファ 20-30ES スポルト	20-30ES Sport	45
1923年	RL タルガ・フローリオ 1923 3.1ℓ	RL Targa Florio 1923 3.1-litre	48
1923年	RL タルガ・フローリオ 1923 3.0ℓ	RL Targa Florio 1923 3.0-litre	49
1924年	RL タルガ・フローリオ 1924 3.6ℓ	RL Targa Florio 1924 3.6-litre	52
1923年	G.P.R. P1	G.P.R. P1	53
1924年	ティーボP2 (コーダ・ア・ブンタ)	Tipo P2 Coda a punta	56
1924年	ティーボP2 (コーダ・ア・バウレット)	Tipo P2 Coda a bauletto	57
1925年	ティーボP2 1925 (コーダ・ア・ブンタ)	Tipo P2 Coda a punta	60
1925年	ティーボP2 1925 (コーダ・ア・バウレット)	Tipo P2 Coda a bauletto	60
1926年	RL スーベル・スポルト "グラン・プレミオ"	RL Super Sport "Gran Premio"	61
1927年	RL スーベル・スポルト	RL Super Sport	61
1928年	6C 1500 スポルト	6C 1500 Sport	64
1928年	6C 1500 スーベル・スポルト・スパイダー・ザガート	6C 1500 Super Sport Spider Zagato	65
1928年	6C 1500 スーベル・スポルト MMS	6C 1500 Super Sport MMS	68
1929年	6C 1750 スーベル・スポルト (セリエ3)	6C 1750 Super Sport Serie3	69
1930年	6C 1750 グラン・スポルト (セリエ4、5)	6C 1750 Gran Sport Serie 4 e 5	72
1930年	ティーボP2 1930	Tipo P2 1930	73
1931年	8C 2300 モンツァ	8C 2300 Monza	76
1931年	ティーボA モノポスト	Tipo A Monoposto	77
1931年	8C 2300 スパイダー・コルサ・ザガート	8C 2300 Spider Corsa Zagato	80
1931年	8C 2300 ル・マン・ザガート	8C 2300 Le Mans Zagato	81
1932年	8C 2300 モンツァ	8C 2300 Monza	84
1932年	8C 2300 モンツァ	8C 2300 Monza	85
1932年	ティーボB (P3) モノポスト	Tipo B (P3) Monoposto	89
1932年	8C 2300 スパイダー・コルサ・トゥリング	8C 2300 Spider Corsa Touring	89
1932年	8C 2300 ル・マン・トゥリング	8C 2300 Le Mans Touring	92
1934年	ティーボB (P3) 1934	Tipo B (P3) 1934	93
1934年	ティーボB (P3) アエロディナミカ 3.2ℓ	Tipo B (P3) Aerodinamica 3.2-litre	96
1935年	"ビモトーレ" 6.4ℓ	"Bimotore" 6.4-litre	97
1935年	6C 2300 アエロディナミカ	6C 2300 Aerodinamica	100
1936年	ティーボC 12C/36	Tipo C 12C/36	101
1936年	8C 2900A コルサ・エ・2ポスト	8C 2900A Corsa e 2 Posti	105
1937年	ティーボ 12C/37	Tipo 12C/37	105
1937年	6C 2300B ミッレ・ミリア プロトティーボ	6C 2300B Mille Miglia Prototipo	109
1938年	ティーボ8C 308	Tipo 8C 308	113
1938年	ティーボ 16C/316	Tipo 16C/316	116
1938年	ティーボ 158B "アルフェッタ"	Tipo 158B "Alfetta"	117
1938年	8C 2900B "ミッレ・ミア"	8C 2900B "Mille Miglia"	120
1938年	8C 2900B ル・マン・スペチアーレ	8C 2900B Le Mans Speciale	121
1940年	6C 2500 SS コルサ・スパイダー・トゥリング	6C 2500 SS Corsa Spider Touring	124
1940年	6C 2500 SS コルサ・スパイダー・トゥリング	6C 2500 SS Corsa Spider Touring	125
1940年	ティーボ 512	Tipo 512	129
1946年	ティーボ 158 46B "アルフェッタ"	Tipo 158 46B "Alfetta"	132
1948年	フェラーリ・ティーボ 125 F1	FERRARI Tipo 125 F1	133
1950年	6C 2500 コンペティツィオーネ	6C 2500 Competizione	137
1951年	ティーボ 159 アルフェッタ	Tipo 159 "Alfetta"	140
1951年	フェラーリ ティーボ 375F1	Ferrari Tipo 375 F1	141
1952年	4C 1900 C52 "ディスコ・ヴォランテ" スパイダー (テストカー)	4C 1900 C52 "Disco Volante" Spider test car	144
1952年	4C 1900 C52 "ディスコ・ヴォランテ" クーペ (テストカー)	4C 1900 C52 "Disco Volante" Coupe Testcar	144
1953年	6C 3000CM クーペ	6C 3000CM Coupe	145
1953年	6C 3000CM スパイダー	6C 3000CM Spider	145
1956年	ジュリエッタ・スプリント・ヴェローチェ	Giulietta Sprint Veloce	148
1960年	ジュリエッタ SZ	Giulietta SZ	148
1963年	ジュリア TI スーベル	Giulia TI Super	148
1965年	ジュリア スプリント GTA	Giulia Sprint GTA	148
1963年	ジュリア TZ	Giulia TZ	148
1965年	ジュリア TZ 2	Giulia TZ 2	148
1969年	ティーボ 33 クーペ ストラダレ	Tipo 33 Coupé Stradale	149
1972年	GTA 1300 ジュニア	GTA 1300 Junior	149
1976年	アルファスッド TI	ALFASUD TI	149
1976年	アルフェッタ GT	ALFETTA GT	149
1988年	75 ターボ エヴォルツィオーネ	75 Turbo Evoluzione	149
1989年	ES30 (SZ)	ES30 (SZ)	149

序 幕

1910年～1919年

アルファ社のルーツは、ミラノ郊外ボルテッロにあったフランス・ダラック社のノックダウン工場を買収したことからはじまる。パリで自動車を製造していたアレキサンドル・ダラックがイタリア進出を画策し、1906年、ナポリにダラック・イタリアーナ社を設立し、工場の建設を計画したが、この年の暮れにパリ本社から部品を輸送するのにより近い北イタリア・ロンバルディアの中核都市ミラノへ移転した。

しかし、この工場で生産されたダラック8/10馬力車はあまり評判がよくなかった。イタリアの国土は総面積30万km²、そのうち平地はわずか21%で、ほとんどが山岳地または丘陵地が占めている。平坦地の多いフランスで設計されたダラック車は、登坂力が弱くイタリアの風土に合わなかったのである。ダラックは1908年、業績が上がらず撤退を余儀なくされた。

1910年 アルファ誕生

ダラックが撤退しフランスの技術者も帰ってしまったあと、この工場の支配人だったイタリア人、ウーゴ・ステッラは1909年、この工場を引き継いでイタリア人のためのイタリア車を製造しようと、ダラック工場を買収するため資金集めに奔走した。

イタリアが統一されてまだ50年に満たない頃である。その頃イタリアの自動車工業は隣のピエモンテのトリノに集中しており、ミラノにはピアンキとイソッタ・ Frasconi の2社があるだけであった。残された従業員の大半はロンバルディア出身者かミラノ在住者が占め、郷

土への愛情が強く、トリノへの対抗意識からミラノで自動車を製造することに熱意をもっていた。イタリアは統一されたとはいえ、独立した自治都市の永い歴史によって培われた地域意識は一朝一夕には払拭されず、郷土愛はときには地方ごとの対抗意識になっていたのである。今日でもイタリア独特の偏狭な地方主義(カンパニリズム)は根強く残っている。

1861年イタリアが統一されたとき、ときの首相カミーロ・カヴールは「イタリアはひとつになった。今度はイタリア人をつくらなければ」と語ったが、ボルテッロの従業員たちはイタリア人であるまえにミラノ人でありロンバルディア人であった。こうしたカンパニリズムによって当然、ミラノの財界人たちは大いに賛同し、ミラノ農業銀行などから融資を引き出すことに成功したのである。

かくして1910年1月1日 アルファ社が発足した。

社名の由来はSocieta Anonima Lombarda Fabbbrica Automobili (ロンバルダ自動車製造会社)の頭文字を綴ってA.L.F.A.とした。

エンブレムは最初のカタログにはミラノの有名な大聖堂ドゥオーモを描いたものであったが、実際に車に付けられたのは13、14世紀にミラノ公国の王を輩出したロンバルディアの貴族、ヴィスコンティ家の「人をくわえた大蛇」の紋章とミラノ市の市章、白地に赤い十字を組み合わせてロンバルディアで製造された車であることを鮮明にうちだしたのである。

アルファ社はしばらくの間ダラックの改造モデルをつくっていたが、初代社長となったウーゴ・ステッラはミラノのピアンキ社の主任設計者ジュゼッペ・メロージを引き抜き、彼にアルファ・オリジナル車の開発を託した。メ

ALFA 40-60HP Corsa

29 May 1921 Targa Florio Giuseppe CAMPARI/FUGAZZA finished 3rd



1921年 アルファ 40-60 コルサ

1921年、第12回タルガ・フローリオでジュゼッペ・カンパリーがドライブして3位に入賞した40-60コルサ。高性能スポーツ・ツーリング車としてメロージが設計。標準の4気筒OHV、6082cc、70hp/2200rpmエンジンを、レース用のコルサは82hpにパワーアップし、ノーマルの車体をストリップ・ダウンして2シーターに改造、車体重量は125kgから110kgに軽減、最高スピード150km/hに達した。このレースで優勝したフィアットはDOHC、4.5ℓ 135hp、2位のメルセデス・コンプレッサー・シュポルトヴァーゲンは95hpのエンジンを備えていたが、一説によればカンパリー車はグランプリ1914のDOHCエンジンを積んでいたといわれている。もしそうだとすれば90hp近く出ていたと思われる。

20-30ES Sport

24 July 1921 Circuito del Mugello Enzo FERRARI finished 2nd



1921年 アルファ 20-30ES スポルト

1921年、フィレンツェで行なわれたチルクイート・デル・ムジェッロ400kmでエンツォ・フェラーリが2位に入賞したモデル。3位に同型車をドライブしたウーゴ・シヴォッチが入った。優勝は大型40-60に乗ったカンパリーで、アルファロメオ・チームが上位独占した。4気筒SV、4250cc、出力67hp/2600rpmエンジンを積み、1922年までに124台製造された。レース用ESはストリップ・ダウンしたシャシーに2つのバケット・シートをとりつけ軽量化し、さらにホイールベースを短くして運動性を高めている。

Tipo 159 “Alfetta”

14 July 1951 RAC British Grand Prix at Silverstone Juan Manuel FANGIO finished 2nd

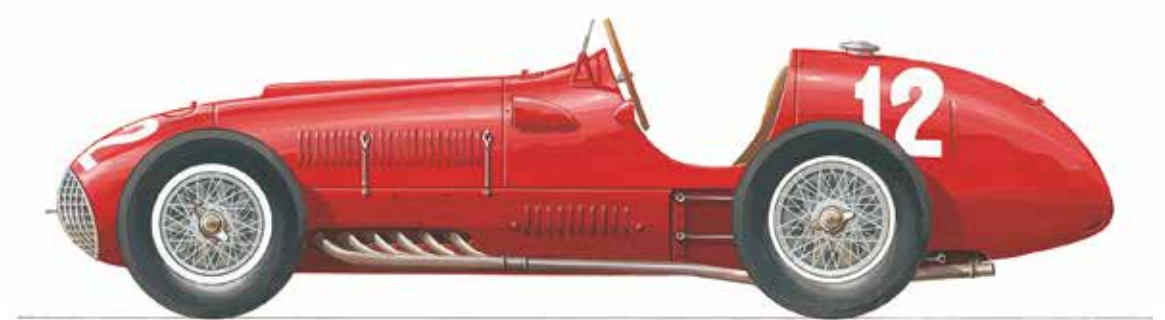


1951年 ティーポ 159 アルフェッタ

初年度のワールド・チャンピオンシップを獲得したアルファロメオは、タイトルを堅持しようとする年もアルフェッタの開発をさらにおし進め、サッタとコロンボはスーパーチャージャーの過給圧を高めて、最終的に9300回転で425hpのパワーを得るまでに至った。しかし燃費がすこぶる悪く、7月の英国グランプリでカーナンバー2に乗った名手ファンジオは自然吸気のパラーリと激しいバトルを演じたが給油のためピットインを余儀なくされ、これが勝敗を分け、アルフェッタはパラーリにはじめた破れたのである。フロント・ノーズの黄とブルーはアルゼンチンのナショナルレーシングカラーで、ファンジオの国籍をあらわしている。159のリア・サスペンションはドディオン式に改良されている。

Ferrari Tipo 375 F1

14 July 1951 RAC British Grand Prix at Silverstone Jose Froilan GONZALEZ won



1951年 フェラーリ ティーポ 375F1

コロンボ設計のスーパーチャージャー付き125F1ではアルフェッタに勝てないと判断したエンツォ・フェラーリは、1950年にランプレーディ案の燃費のよい自然吸気エンジンを採用。この戦術が見事に成功し、51年シルヴァーストーンで、カーナンバー12に乗ったフロイラン・ゴンザレスが、同郷の先輩ドライバーのファンジオのアルフェッタをうち破った。勝ったゴンザレスの375はシングル・プラグ350hpの通称“ムレット”（小さな驃馬）と呼ぶ50年仕様でアルフェッタより馬力は劣るが、燃費のよさを生かして走り切ったのである。排気パイプが等間隔になっていることで初期型12プラグエンジンであることが判る。エンツォ・フェラーリは、はじめてアルファロメオからグランプリで勝利を得たことで感涙にむせんだという。

資料編

●国籍略号(各表共通)
B=ベルギー、BR=ブラジル、CH=スイス、CS=チェコスロヴァキア、D=西ドイツ、DZ=アルジェリア、E=スペイン、F=フランス、GB=イギリス、H=ハンガリー、I=イタリア、IRL=アイルランド、LY=リビア、MA=モロッコ、MC=モナコ、N=ノルウェイ、P=ポルトガル、PL=ポーランド、RA=アルゼンティン、RO=ルーマニア、S=スウェーデン、SF=フィンランド、TN=チュニジア、USA=アメリカ合衆国

●アルファロメオのGPワークス全戦績

1951年以前のアルファロメオのワークス(含スクデリア・フェラーリ)GPレース活動を網羅する。
プライベート参加のみのマイナーイベントの場合はGP/F1車両での優勝であっても非記載。
戦後アルファロメオが参戦した同一レースにフェラーリ・ワークスも参戦している場合は併記する。
カテゴリー略号。GP=GPフォーミュラ、FL=フォーミュラ・リブレ、Voit=ヴォアチュレット、F1=フォーミュラ1、F1GP=F1による世界選手権戦。

年	開催日	イベント	コース	国	カテゴリー	結果	No.	ドライバー	マシーン	エントラント	備考
1911	5月14日	Targa Florio	マドニエ	I	GP	リタイア リタイア	1 11	N. フランキーニ U. ロンノーニ	ALFA 24HP ALFA 24HP	ALFA ALFA	
1919	11月23日	Targa Florio	マドニエ	I	FL	リタイア リタイア	3 10	G. カンバーリ N. フランキーニ	40/60 40/60	Alfa Corse	
1920	6月13日 10月20日	Circuito di Mugello Targa Florio	ムジェッロ マドニエ	I I	FL	優勝 2位 リタイア	27 14 2	G. カンバーリ E. フェラーリ G. カンバーリ	40/60 20/30 40/60	Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse	
1921	5月29日	Targa Florio	マドニエ	I	FL	3位 4位 5位 リタイア	34 21 20 32	G. カンバーリ U. シヴォッチ E. フェラーリ A. アスカーリ	40/60 ES ES 40/60	Alfa Corse U. Sivocchi Alfa Corse Alfa Corse	
	7月24日	Circuito di Mugello	ムジェッロ	I	FL	優勝 2位 3位 リタイア	28 21 22 19	G. カンバーリ E. フェラーリ U. シヴォッチ A. アスカーリ	40/60 ES ES ES	Alfa Corse E. Ferrari U. Sivocchi Alfa Corse	
	9月11日	Gran Premio Gentlemen	ブレシア	I	FL	5位	16	G. カンバーリ	40/60	Alfa Corse	
1922	4月2日	Targa Florio	マドニエ	I	FL	4位 9位 11位 16位 リタイア リタイア リタイア リタイア	35 36 45 37 28 6 23 25 35	A. アスカーリ U. シヴォッチ G. カンバーリ E. フェラーリ A. タラブージ G. カンバーリ A. アスカーリ U. シヴォッチ E. フェラーリ	ES ES 40/60 ES RLS 40/60 ES ES ES	Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse	
	6月18日	Circuito del Mugello	ムジェッロ	I	FL	リタイア リタイア リタイア	6 23 25	G. カンバーリ A. アスカーリ U. シヴォッチ	40/60 ES ES	Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse	
	10月22日	Gran Premio d'Autunno	モンツァ	I	FL	リタイア リタイア	4 16	U. シヴォッチ A. アスカーリ G. カンバーリ	RL RL 40/60	Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse	
1923	4月15日	Targa Florio	マドニエ	I	FL	優勝 2位 4位 リタイア リタイア	13 10 11 8 14	U. シヴォッチ A. アスカーリ G. マゼンティ G. カンバーリ E. フェラーリ	RLTF RLTF RLTF RLTF ES	Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse E. Ferrari	
	5月6日 6月10日	Circuito di Cremona Circuito di Mugello	クレモーナ ムジェッロ	I I	FL	優勝 2位 3位 リタイア	A. 21 15	A. アスカーリ G. マゼンティ A. アスカーリ	RL RLS RL	Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse	
	6月17日 9月9日	Circuito del Savio Gran Premio d'Italia	ラヴェンナ モンツァ	I I	FL GP	優勝 ns ns ns	13 6 12 17	E. フェラーリ A. アスカーリ G. カンバーリ U. シヴォッチ	RL P1 P1 P1	E. Ferrari Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse	撤退 撤退 事故死
1924	4月27日	Targa Florio	マドニエ	I	FL	3位 5位 10位	24 33 35	A. アスカーリ G. カンバーリ L. ウニエ	RLTF RLTF RLTF	SA Nicola Romeo SA Nicola Romeo SA Nicola Romeo	
	5月25日 6月1日	Circuito del Savio Circuito del Polesine	ラヴェンナ ポレジーネ	I I	FL	優勝 優勝	18	E. フェラーリ E. フェラーリ	RL RL	E. Ferrari E. Ferrari	
	6月9日	Circuito di Cremona	クレモーナ	I	FL	優勝 リタイア リタイア リタイア	A. G. E. E.	A. アスカーリ カンバーリ フェラーリ フェラーリ	P2 RLS RLS RL	SA Nicola Romeo SA Nicola Romeo SA Nicola Romeo E. Ferrari	
	7月13日	Coppa Acerbo	ベスカーラ	I	FL	優勝 リタイア	G. E.	カンバーリ カンバーリ	P2 P2	SA Nicola Romeo Alfa Corse	
	8月3日	Grand Prix de l'ACF	リヨン	F	GP	優勝 4位	3 16	G. カンバーリ L. ウニエ	P2 P2	Alfa Corse Alfa Corse	
	10月19日	Gran Premio d'Italia	モンツァ	I	GP	優勝 2位 3位 4位	1 9 5 11	A. アスカーリ L. ウニエ G. カンバーリ F. ミノイア	P2 P2 P2 P2	Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse	
1925	6月28日	Grand Prix de Belgique	スバーフランコルシャン	B	GP	優勝 2位 リタイア	2 6 10	A. アスカーリ G. カンバーリ G. ブリリーベーリ	P2 P2 P2	Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse	
	7月26日	Grand Prix de l'ACF	モンレリー	F	GP	リタイア リタイア リタイア	3 8 12	G. カンバーリ A. アスカーリ G. ブリリーベーリ	P2 P2 P2	Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse	撤退 事故死 撤退
	9月6日	Gran Premio d'Italia	モンツァ	I	GP	優勝 2位 5位 10位	14 5 G. 10	ブリリーベーリ カンバーリ デニオロ	P2 P2 P2 P2	Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse	

年	開催日	イベント	コース	国	カテゴリー	結果	No.	ドライバー	マシーン	エントラント	備考
1926	3月28日	Premio Reale di Roma	ヴァレ・ジュリア	I	FL	2位 3位		G. ブリリーベーリ G. ボンマルティニー	P2 P2	G. Brilli-Peri G. Bonmartini	
1927	8月6日 9月4日	Coppa Acerbo Gran Premio di Milano	ベスカーラ モンツァ	I I	FL FL	優勝 2位	16 25	G. カンバーリ G. カンバーリ	P2 P2	G. Campari G. Campari	ヒート3：2位
1928	5月6日	Targa Florio	マドニエ	I	GP	2位 リタイア	16 30	G. カンバーリ A. マリノーニ	6C 1500 6C 1500	Alfa Corse Alfa Corse	Voit優勝
	6月3日	Circuito di Mugello	ムジェッロ	I	GP	3位 リタイア	30 16	E. フェラーリ G. カンバーリ	6C 1500 P2	E. Ferrari Alfa Corse	
	6月24日 8月4日	Circuito di Cremona Coppa Acerbo	クレモーナ ベスカーラ	I I	GP GP	6位 優勝	18 G.	G. カンバーリ カンバーリ	P2 P2	G. Campari G. Campari	
	8月19日	Circuito del Montenero	モンテネーロ	I	GP	3位 リタイア	42 30	G. カンバーリ G. ブリリーベーリ	6C 1500 6C 1500	G. Campari G. Brilli-Peri	
	9月9日	Grand Prix d'Europe	モンツァ	I	GP	2位	38	A. ヴァルツィイ／G. カンバーリ	P2	G. Campari	
1929	3月24日	Gran Premio di Tripoli	トリポリ	LY	GP	リタイア	6	A. ヴァルツィイ	P2	A. Varzi	
	4月21日	Circuito d'Alessandria	アレッサンドリア	I	GP	優勝 リタイア 3位 4位 リタイア	4 26 20 2 30	A. ヴァルツィイ E. フェラーリ G. ブリリーベーリ G. カンバーリ A. ヴァルツィイ	P2 6C 1750 SS 6C 1750 6C 1750 6C 1750	A. Varzi E. Ferrari Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse	
	5月5日	Targa Florio	マドニエ	I	GP	リタイア					
	5月26日	Premio Reale di Roma	トレ・フォンターネ	I	GP	優勝 2位	22 4	A. ヴァルツィイ G. ブリリーベーリ	P2 P2	Alfa Corse Alfa Corse	
	6月9日	Circuito di Mugello	ムジェッロ	I	GP	4位 5位 6位 8位 9位	22 32 46 48 44	C. ピンタクーダ A. ヴァルツィイ G. カンバーリ E. フェラーリ T. ヌヴォラーリ	6C 1500 6C 1750 SS 6C 1750 SS 6C 1750 SS 6C 1750 SS	C. Pintacuda A. Varzi G. Campari E. Ferrari T. Nuvolari	
	7月21日	Coppa Ciano	モンテネーロ	I	GP	優勝 2位 3位 5位	34 33 9 11	A. ヴァルツィイ T. ヌヴォラーリ G. カンバーリ G. ブリリーベーリ	P2 6C 1750 6C 1750 P2	Alfa Corse Scuderia Nuvolari G. Campari Alfa Corse	
	9月15日	Gran Premio di Monza	モンツァ	I	GP	優勝 4位	30 38	A. ヴァルツィイ G. ブリリーベーリ	P2 P2	Alfa Corse Alfa Corse	ヒート2：3位 ヒート2：1位
	9月29日	Circuito di Cremona	クレモーナ	I	GP	優勝 2位	40 50	G. ブリリーベーリ A. ヴァルツィイ	P2 P2	Alfa Corse Alfa Corse	
	11月17日	Grand Prix de Tunisie	カルタゴ	TN	GP	優勝 リタイア	16 20	G. ブリリーベーリ A. ヴァルツィイ	P2 P2	Alfa Corse Alfa Corse	
1930	4月20日	Circuito d'Alessandria	アレッサンドリア	I	GP	優勝 3位 11位 リタイア	40 6 8 48	A. ヴァルツィイ E. フェラーリ AL. カニアート T. ヌヴォラーリ	P2 6C 1750 SS 6C 1500 SS 6C 1750 GS	A. Varzi Scuderia Ferrari Scuderia Ferrari T. Nuvolari	
	5月4日	Targa Florio	マドニエ	I	GP	優勝 4位 5位 リタイア	30 44 40 10	A. ヴァルツィイ G. カンバーリ T. ヌヴォラーリ A. マッジ	P2 6C 1750 6C 1750 6C 1750	Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse	
	5月25日	Premio Reale di Roma	トレ・フォンターネ	I	GP	5位 7位 リタイア リタイア	18 26 30 16	G. カンバーリ M. タディーニ T. ヌヴォラーリ A. ヴァルツィイ	6C 1750 GS 6C 1750 GS P2 P2	Scuderia Ferrari Scuderia Ferrari Alfa Corse Alfa Corse	
	8月3日	Coppa Ciano	モンテネーロ	I	GP	2位 4位 リタイア リタイア	40 52 46 58	G. カンバーリ B. ボルツァキーニ T. ヌヴォラーリ A. ヴァルツィイ	6C 1750 6C 1750 GS P2 P2	G. Campari Scuderia Ferrari Scuderia Ferrari Alfa Corse	
	8月17日	Coppa Acerbo	ベスカーラ	I	GP	リタイア リタイア リタイア	68 42 22	L. アルカンジェーリ B. ボルツァキーニ T. ヌヴォラーリ	6C 1750 GS 6C 1750 GS P2	Scuderia Ferrari Scuderia Ferrari Scuderia Ferrari	
	9月7日	Gran Premio di Monza	モンツァ	I	GP	リタイア リタイア	50 32	E. フェラーリ T. ヌヴォラーリ	6C 1750 P2	Scuderia Ferrari Scuderia Ferrari	ヒート2：5位、 敗者：1位 ヒート2：2位 ヒート2：8位、 敗者：2位
	9月21日	Masarykuv Okruh	ブルノ	CS	GP	リタイア リタイア	42 46	B. ボルツァキーニ G. カンバーリ	P2 P2	Scuderia Ferrari Scuderia Ferrari	
1931	4月19日	Grand Prix de Monaco	モンテカルロ	MC	GP	5位 ns ns ns	46 40 42 44	G. ツェエンダー L. アルカンジェーリ B. ボルツァキーニ T. ヌヴォラーリ	6C 1750 8C 2300 8C 2300 8C 2300	Scuderia Ferrari Scuderia Ferrari Scuderia Ferrari Scuderia Ferrari	タイヤ撤退 タイヤ撤退 タイヤ撤退
	4月26日	Circuito di Alessandria	アレッサンドリア	I	GP	5位 9位 10位 リタイア リタイア	54 58 30 14 26	L. アルカンジェーリ AL. カニアート F. セヴェーリ M. タディーニ T. ヌヴォラーリ	6C 1750 6C 1500 SS 6C 1750 6C 1750 GS 8C 2300	Scuderia Ferrari Scuderia Ferrari Scuderia Ferrari Scuderia Ferrari Scuderia Ferrari	
	5月10日	Targa Florio	マドニエ	I	GP	優勝 2位 4位 5位 6位	14 16 10 24 18	T. ヌヴォラーリ B. ボルツァキーニ G. カンバーリ G. ディッポリート L. アルカンジェーリ	8C 2300 6C 1750 GS 6C 1750 GS 6C 1750 GS 8C 2300	Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse	
	5月24日	Gran Premio d'Italia	モンツァ	I	GP	優勝 2位 リタイア リタイア	26 30 28 50	G. カンバーリ F. ミノイア T. ヌヴォラーリ AL. カニアート	8C 2300 8C 2300 8C 2300 6C 1750	Alfa Corse Alfa Corse Alfa Corse A. Caniato	

おわりに

筆者より本書の刊行にあたって、協力をいただいた方々に感謝を述べたい。

まず、本文の校閲と用語の統一、その他適切なアドバイスをいただいた林信次氏。くわえて巻末のレースリザルトは、不完全な拙著を完全なものにいただいた。イラストレーションにあたっては、往時のモノクローム写真のカラー化のための参考資料を提供していただいた自動車版画家の牧田哲明氏。そして、自動車史のオーソリティー高島鎮雄氏には過分な序文をいただいた。

不遜にもアルファロメオのレーシングの歴史にわけ入ろうとして、あまりの巨岳の前に立ち往生している筆者に、少なからず道標を与えてくださった。

そして編集を担当していただいた山田国光氏は、本文とイラストの年号の整合に努力していただいた。さいごに本書の出版の意義を認めてくださった三樹書房の小林謙一氏。

以上の方々に心から謝意を表したい。諸氏の協力なくして本書の刊行は実現しなかったことをここに述べておきます。

平山暉彦

平山暉彦（ひらやま・てるひこ）

1938年、大阪生まれ。

広告代理店、チーフ・クリエイティブ・ディレクターを経て、1990年からフリーランスのイラストレーターとなる。

車関係の著作に『羊の皮を被った狼たち』（二玄社）、『サーキットを駆ける狼たち』（二玄社）、『栄光に彩られたスポーツカーたち』（三樹書房）、自動車を題材にした児童絵本に『出動119番』（講談社）、『ブルブルさんのあかいじどうしゃ』（福音館書店）、『のびるじどうしゃ』（福音館書店）などがある。

東京都在住。

アルファロメオ レーシング ストーリー

アルファロメオとエンツォ・フェラーリが築いた黄金時代
1910-1953

著 者 平山暉彦

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

URL <http://www.mikipress.com>

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Teruhiko Hirayama/MIKI PRESS

Printed in Japan

※本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。落丁・乱丁本は、お取り替え致します。