

## “158” e “159”, le imbattibili del biscione

かわらずその優れたパフォーマンスを見せつけ、バルセロナグランプリでは Juan Manuel Fangio により Alfetta にとって 2 度目の F1 ワールドチャンピオンを獲得し、シーズンを締めくくりました。

これが特徴的な戦後 F1 の最初の 2 年間でした。チームメイトであり、ライバルでもある Farina (ファリーナ) や Fangio (ファンジョ) のような比類なきドライビングスタイルの男たちとマシンによって繰り広げられた伝説的なバトルの後、1951 年末に規定に基づき、エンジンに (過給機の有無にかかわらず) 2 つの技術的改革が導入され、最大限の改良が行われました。

**Giuseppe Farina (ジュゼッペ・ファリーナ)** 通称 “Nino (ニーノ)” は Monza (モンツァ) のイタリアグランプリでの勝利でワールドチャンピオンに輝き、昔からの夢を実現させました。その夢とは、偉大なスポーツの伝統の中で成功し、Campari (カンパーリ)、Nuvolari (ヌヴォラーリ)、Varzi (ヴェルツィ)、Fagioli (ファジョーリ)、Stuck (スタック)、Rosemayer (ローズメイヤー)、そして Caracciola (カラッチョラ) といった偉人たちの名の中に自分の名を刻むというものでした。

1906 年 10 月 30 日トリノで生まれた彼は子供の頃から自動車とレースへの情熱を持っていました。父親の教えに背いて、学校へは運転手付の小さな Fiat tipo 0 (フィアット・ティーポ 0) で登校し、時には運転手をそそのかしてステアリングホイールを奪い、こっそり運転していました。それは彼にとっての最初の自動車教習所でした。その後、トルトーナ通りにある父親のカロツェリアで日曜日になると兄弟と共に謀してサーキットを作り、小さな「Temperino\* (テンペリーノ\*)」に乗って何時間も周回したのです。彼にとっての最初のレースは伯父の Pinin Farina (ピニン・ファリーナ) のメカニックとして参戦したものでした。レーシングドライバーとしての公式デビューは 1930 年の夏に開催されたヒルクライムレース「Aosta-Gran San Bernardo (アオスター・グラン・サン・ベルナルド)」でのことでしたが、彼の駆る Alfa 6C 1500 はコースを外れてしまい、骨折する重傷を負いました。そのため、彼は何年もの間レースから離れることになりました。

1937 年彼はある大きな決意、並外れた勇気、そして才能を示し、色々なマシンのステアリングを操ってイタリアンチャンピオンになります。彼にとってそれぞれのレースはどうしても勝たなければならない挑戦だったので、マシンは常に最大限に酷使されました。

彼は再び転身のときを見出します。この転身により、すでに目立っていた個性に磨きをかけ、彼は「ステアリング・ドクター」というニックネームを授かりました。彼の才能はエンツォ・フェッラーリの目にとまり、エンツォは Alfa Romeo レーシングチームに迎え入れることを約束します。1938 年に Nuvolari (ヌヴォラーリ) が Alfa を去って、Auto Union (アウト・ユニオン) に移籍すると、自動的にミラノの会社のトップレーシングドライバーになったのです。

第二次世界大戦後、1950 年にレースが再開します。Alfa チームのドライバー Farina、Fangio、Fagioli は、3 人で「3F」と呼ばれました。また彼の正確で無駄の無いドライビングのために「スピードの男」とも呼ばれました。彼は内気な性格で、エースドライバーの中でも最も内気で、おそらくその複雑な内気な性格こそが彼の人生における唯一の不幸の原因だったと思われる。趣味は切手のコレクションで、

---

### 訳者注

- ・ “Temperino” (テンペリーノ) は 1906 年創業の自転車・モーターサイクル・自動車メーカーで後に Fiat 車の生産を請け負った。

毎晩部屋にこもって小さな四角い紙に糊を付けていました。

Alfa Romeo が 1951 年の暮れにレース活動からの撤退を決定すると、彼のキャリアが正しく認識されなかったことを嘆きながら、悲しい撤退発表をしました。

この偉大なチャンピオンについては、正しく認識されず、また、話題になることもありません。勝利したときや、彼の命を奪った 1966 年の Chambery (シャンベリー) 近郊での交通事故の後でさえも大きな話題にはなりません。彼の Lotus Cortina (ロタス・コルティーナ) が道路標識にクラッシュして、ステアリングホイールが標識の向うに飛んでいく事故だったというのに。おそらくその理由は、メディアに対する彼の内気な紳士的態度がレースとそれを取り巻く世界に全くそぐわなかったためでしょう。

**Juan Manuel Fangio (ファン・マヌエル・ファンジョ)** 通称 “el Chueco (エル・クエーコ)” は 1911 年 6 月 24 日アルゼンチンのブエノス・アイレスで生まれました。農作業を嫌った彼は整備工を始め、たびたびレースに参戦していました。軍役学校への入学でレース活動を中断することになりますが、ブエノス・アイレスに戻った彼は「Fangio, Duffart e Cavallotti (ファンジョ・ドウファルト・エ・カヴァロッティ)」という自動車サービスの会社を設立しました。1934 年に Ford の車で生涯初のレースに出場し、これをきっかけに彼はレース活動に熱心になっていきました。伝統の “Carrera (カレラ)” のような長く過酷なレースシリーズに参戦し、1940 年と 1941 年のアルゼンチンチャンピオンに輝きました。戦後、リオ、ブエノス・アイレス、モンテヴィデオ、そしてロザリオでの勝利で国民的アイドルになりました。1950 年に Alfa Romeo と契約し、戦後最初の F1 世界選手権に参戦することになります。ファリーナに次ぐ選手権 2 位で最初のシーズンを終え、あと一歩のところまでタイトルを逃しますが(後に 5 度のワールドチャンピオンのタイトルを手に入れます)、彼にとってそのシーズンはレースキャリアの中でも良いものだったようです。

後に偉大なチャンピオンになることや、そのドライビングスタイルから “maestro (マエストロ: 達人)” と呼ばれるようになることなど、当時の彼には知るすべもありません。「無名のオペラ歌手が初めてスカラ座に呼ばれたときのようだ」とチーム内で言われていました。音楽にたとえて Alfa のことを彼はよく語りました。彼の Alfetta のエンジンについて、シンフォニーの完全性に到達したと語り、「ストラディヴァーリの弦の上で弓を操るヴァイオリニスト」になったみたいだとも語りました。

プレスは彼の Alfa Romeo との契約についてあまり好意的に書くことはありませんでした。「どうしてミラノの名門は外国人ドライバーを雇ったのだろう？」多くの人が疑問に思っていました。Alfa は地元信仰主義にとらわれず、ただベストな選択をただけというのが真相でした。

ゼネラルマネージャーである Antonio Alessio (アントーニオ・アレッシオ) 技師が Fangio のサンレモでの初勝利の後、アルゼンチンのラジオ局のインタビューに答えました。「わたしは今日、あなたがたのチャンピオン Manuel Fangio (マヌエル・ファンジョ) がヨーロッパのサーキットで初めて我々のマシンをドライブしたこの日に、Alfa Romeo がアルゼンチンのサポーターの人々にこうしてご挨拶が出来ることをとてもうれしく思っています。偉大なアルゼンチンドライヴァーとイタリアのアヴァンギャルドな自動車メーカーとの間の契約ではありますが、我々はこのスポーツで、技術の競争に打ち勝つことでしょう。繰り返しますが、我々を隔てていた海に橋をかけたのです。両国民の間に築いた強い兄弟の絆なのです。そしてイタリアの血を引くファンジョの家系を考えると誇りに思います。彼はあなたがたの肥沃な大地からの超特急、ヨーロッパで Alfa Romeo のカラーを守るイタリア産業界の牽引者なのです。新たな生を受

けた地である、この魅惑のリヴィエーラ海岸から新大陸アメリカに通じる道を初めて通したのです。そこから多くの我々の若者があなた方の土地を豊かにするために旅立つことでしょう。勝利後のこの嬉しく華やいだ雰囲気の中、これが Alfa Romeo から栄光の国アルゼンチンへのご挨拶です。」このコメントは、アルゼンチン人ドライバー起用をめぐる論争を静めるためのものだったと思われま

す。Farina の敵として見られたこの 2 年間のどのレースでも、重大な局面があり、多かれ少なかれ普通じゃ考えられない場面や言い争いもあったようです。最初の世界選手権が繰り広げられている間、イタリアのプレスは Fangio を勝てるドライバーとして記事にすることはありましたが、「Farina にアルゼンチンのエースを打ち負かすことが出来ない」と記事にすることにはありませんでした。「Alfa Romeo のマシンはイタリア製だから」と強調する彼らには、イタリア人のチャンピオンによる勝利が「モラル的に正しい」ことだったようです。イタリアのプレスとは違い、アルゼンチンの新聞記者やヨーロッパのプレスは勝利数を勘案して Fangio がタイトルを手にするだろうと記事にしました。また、世論がイタリア人ウィナーにクレームをつけたため、Alfa のスポルティングディレクターはイタリアのサポーターの願いを聞く聴聞会を度々設けました。Farina は勝ちました、彼にふさわしい勝利を得ました。なぜなら、チャンピオンを取らせることが出来るトリックで才能と価値の無いチャンピオンとならないために。

Fangio は 1951 年 10 月 28 日バルセロナの Pena Rhin (ペーナ・リン) サーキットでリヴェンジを果たします。「Campeon del Mundo! (ワールドチャンピオン!)」と栄光のウィニングラップをする Fangio に 30 万もの観衆が叫びます。母国語であるスペイン語での喝采に迎えられ、彼はまるでホームにいるかのように感じていました。” olè (オーレ) ” とバルセロナのマンティラ (スペイン婦人が着用するショール) とトリアドル (闘牛士) の中で終えたその日は忘れることの出来ない一日になりました。

1952 年、Alfa のレース活動休止のため、もはや Alfetta 159 での参戦が不可能になり、Fangio はフォーミュラ 1 と 2 に参戦する 2 つのチーム、B. R. M. 及びマセラティと契約しました。とはいえ、ツーリングカーレースとスポーツカーレースに参戦しているビッショーネの会社の信奉者でもありましたが、1958 年、レース環境への不信感の中、彼はヘルメットとゴーグルを置く決意をしました。

連続で獲得した 2 つの世界タイトルという勝利はポルテッロで働く全ての人にとっての喜びであり、誇りでもありました。レーシングドライバーの横で疲れることを知らず働いていた技術者やメカニックだけでなく、その他の人々、Traiano (トゥライアーノ) 通りの工場を出るアッシュグレーの巨大なトランスポーターを見かけたただけの人にとっても喜びであり、誇りでした。

Alfa はこの 2 つの連続世界タイトルに十分満足して、グランプリ活動を (一時的に) 休止することになりました。その後、生産車ベースのレースカテゴリーに参戦して、いきいきとした独自のスポーティーイメージを維持し続けています。

**Elvira Ruocco (elvira.ruocco@alfasport.net)**