

奇跡のGiulia(ジュリア)

量産車をレースカーに

Giulietta (ジュリエッタ) の後継車として生まれ、Alfa Romeo をヨーロッパの大量生産メーカーへと転進させたモデルが Giulia (ジュリア) でした。発売するやいなや、手ごろな排気量で真の GT カーに匹敵するパフォーマンスを求めるドライバーから高い評価を得ました。

1962年6月27日モンツァサーキットで発表された「Giulia T. I. 1600」は、ビツショーネのデザインオフィスにより「空力デザイン」された新スタイルのサルーンで、ジュリアのトップモデルとなるものでした。

1958年にVia Gattamelata (ガッタメラータ通り) の古い工場の車庫内に開設されたデザインオフィスは、しばらくの間、1900 や Giulietta (ジュリエッタ) といった既発売モデルの改良作業をしていました。その後 Orazio Satta (オラツィオ・サッタ) エンジニアはジュリエッタに代わる新型車を開発するための新プロジェクトにスタッフを招集しました。

サッタ氏がホイールベースと全長寸法を提示すると、デザイナーたちは車のスケッチを始めました。3ヶ月でクレイモデルから石膏モデル、そして1:1スケールモデルまで作業が進められました。デザインは3面視図のスペシャリストの一人である Silvio Sala (シルヴィオ・サーラ) のものが採用されました。当初、空力性能向上を見込んでコーダ・スフツェンテ (引っ込み尻) のテールを採用していましたが、風洞試験の結果、よりよい結果が得られたコーダ・トロンカ (尻切れ) のテールに変更されました。その結果、Alfa Romeo にとって (他のメーカーにとっても)、スタイリングの転換点に立ったエポックメイキングなモデルとなったのです。実際、アレーゼに構える会社にとって経営的に良い結果が出始め、以降のモデルにジュリアの哲学と精神を継承していく時代の始まりでした。4気筒エンジンはAlfa Romeo により実用化されたダブルオーバーヘッドカムシャフト、ダイレクトバルブドライブ、半球状燃焼室という伝統様式に則ったものでした。排気量は1600ccで、ヨーロッパ市場をターゲットにしたものでした。性能は特筆すべきもので、最高速184 km/h以上、卓越した接地性能、安定したブレーキ性能を誇りました。92馬力というパワーは他のどんな大型サルーンカーよりも勝るものでした。



1963年にはT. I. Super “quadrifoglio(クワドリフォリオ)” (ジュリアのレースヴァージョン)とベルトーネデザインの新たなボディをまとった Sprint GT が誕生しました。この最新ヴァージョンは、古いポルテッロ工場から供給されていた一部の部品 (エンジン、ミッション等) もありましたが、アレーゼの新工場で完全に生産された最初のモデルでもありました。この大成功モデルの生産中に、主にエンジンの進化で見分けられる

8つのシリーズが用意されました。そのエンジンの輝ける性能はAlfaが色々なヴァージョンの100万台以上のジュリアを発売し、生産した15年以上の間大絶賛され続けました。

La Giulia dei miracoli

また、その際立ったスポーティー性能が買われ、警察とカラビニエーリ（国防省警察）のパトロールカーとして採用されました。また、Alfa のモータースポーツ部門である Autodelta（アウトデルタ）により、ジュリア戦隊が生まれ、多くのレースに出場して目を見張る戦績を残しました。

1968 年 4 台のジュリアと 2 台のAlfa Matta（アルファ・マッタ）がヴァチカン市国から北京に向け出発しました。これは、Maner Lualdi（マナー・ルナルディ）によって提唱された姉妹都市友好平和レイドに参加したものでした。道中、立ちは大かろいかなる気象条件下でも車両はすこぶる快調に走りました。特に 4 台のジュリアは“Giulia dei miracoli（奇跡のジュリア）”と遠征に参加したメンバーから称号が与えられました。

自動車技術革新を 10 年先取りして誕生したジュリア、コンパクトでシンプルでありながらもダイナミックでアグレッシブなボディーラインを持つジュリア、そんなジュリアはコレクターによりすべてのヴァージョンが保存され、自動車設計の稀有なサンプルとして今も息づいているのです。

[Elvira Ruocco \(elvira.ruocco@alfasport.net\)](mailto:elvira.ruocco@alfasport.net)