

第5章

ポルテッロでの最後の日

ポルテッロでの最後の日となった1974年の2月8日のあの朝は、本当に悲しいものでした。職場は第2の家族と言っていいほどのものになっていましたし、彼らを残して立ち去らなければならないのです。

もう私は工場への「急襲」をかけることは出来ない…ベンチテストされているエンジンや、ある特定のクルマについてもっと知りたいという好奇心を満たすために同僚に質問を浴びせることも出来ないのです。

彼らのちょっとした親切をなつかしく思うことでしょうか…朝、机の上に小さなチョコレートを置いておいてくれたり、緊急の仕事で遅くなってしまうと、時間外なのに私をブローナのバス停まで送ってくれたりしてくれました。

33 スポルト・プロトタイプの話をよく耳にした頃、アルファ・ロメオ内では、1964年の秋からジュゼッペ・ブッソ氏のチームにより開発が始まり、それをアウトデルタが引き継いでいました。アルファ・ロメオ内では大変興味深いモータースポーツ活動への復帰を意味するものでした。1972年にはヴェルチェッリ県のパロッコにテストコースが10年の歳月を経て完成し、量産モデルをコンペティティブにするためのテストが実施可能になりました。

思い出されるのは33の「世界コンストラクターズ選手権」デビューで、有能ではあっても勝利には届きませんでした。11戦中11勝というフェラーリ・チームの絶対的な優勢の中、1972年のシーズン半ばにアルファはモータースポーツ競技活動を中止してしまいました。しかし、33 TT12でレースに復帰した1975年の「世界コンストラクターズ選手権」では全8レース中7レースで勝利を収め、また、1977年には33 SC12で全8レースを勝利し、世界コンストラクターズ・チャンピオンになりました。

あの1972年にはアルファ社内ではいろいろなことが起きました。ルラーギがアルファを退社し、オーツィオ・サッタが3月に死去、6月にはジュリア・ヌオーヴァ・スーパー（1.3リッターと1.6リッター）、GTジュニアとスパイダー（両車とも1.3リッターと1.6リッター）、アルフェッタGT 1.8が発表されました。4月22日のモンツァ1000kmレースでは3台の33が表彰台を占めました。その後5シーズンに渡り、アルファは多くの国内選手権や“Coppa del Re（ロイヤル・カップ）”で勝利を飾りました。アルファ・スッドはスカンジナビア・カー・オブ・ジ・イヤーを獲得しています。

ジュゼッペ・ブッソと33



5° Capitolo - L'ultimo giorno al Portello

私のポルテッロでの最後の日の話に戻しましょう。朝からずっと、オフィスで仕事仲間が最後のカフェと一緒に飲もうと誘ってくれました。そして私は新しいアレーゼでの仕事について質問攻めにありました。実を言うと、新しい仕事については、すごく興味があるといった程度で、あまりよく知らなかったのです。ポルテッロに配属されてきた頃のように、こんなに面白そうで刺激的な仕事は他にはないだろうと感じていました。

あの夜ずいぶん遅く帰宅したのが、移動を希望した理由でした。30分ほど歩いてサロンノの駅に18:45に到着すると、幼稚園での一日を終えた私の2人の子供が、イライラして疲れきって待っていました。彼らは夕食前に眠ってしまうことも少なくありませんでした。楽しい仕事よりも子供たちの健康のほうが重要なことでした。

この信念に基づき、私物を袋に詰めて、デスクの引き出しの全てを空にしました。すぐに引継ぎが出来るような仕事ではないとわかっていたので、最後の仕事は未完成のまま終わりを迎えようとしていました。昼休憩のチャイムが鳴ると、ランチに行き、その後オフィスで最後のお別れの乾杯をあげました。

そして、とうとう終業のチャイムが鳴ってしまい、持って帰る荷物をまとめ、駅に向かいました。駅まで私を送ってくれたのは、1750 Spider Veloce (スパイダー・ヴェローチェ) でした。

続く...

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