

“158” と “159”、ビッショーネ* の不敗神話

1950年F1世界選手権はAlfa Romeoが世界中のサーキットで勝利するのを目にする。Nino Farina（ニーノ・ファリーナ）が史上初のワールドチャンピオンに輝き、翌年チームメイトでライバルのJuan Manuel Fangio（ファン・マヌエル・ファンジョ）がチャンピオンを奪取する。

スポーツカーの歴史において最初のステージを飾るのはあの信じられない伝説を持つAlfetta（アルフェッタ）です。戦中のグランプリ休止措置には異論を唱えつつ、1938年から1951年まで世界中のサーキットで優位を誇ったマシンです。このような長い期間にわたりレーサーとして活躍したマシンは他にありません。そしておそらく不敗神話を持つマシンは今後も現れないでしょう。



158に乗るファリーナ

158という略号は1.5リッター、8気筒を示しています。Modena（モデナ）のGiacchino Colombo（ジョアッキーノ・コロombo）の設計で、1938年8月7日イタリアLivorno（リボルノ）のMontenero（モンテネーロ）にてデビューしました。Enzo Ferrari（エンツォ・フェラーリ）の指揮のもと、新たに組織されたAlfa Corse（アルファ・コルセ）から出走し、3位以下を引離し、1-2フィニッシュを飾りました。

1940年のTripoli（トゥリーポリ）GPの勝利でこのレースマシンの第一期成功期は終わります。国際紛争のために、ほぼ全てのスポーツ競技が休止に追い込まれました。Alfetta（アルフェッタ）と実験的な車体は確固たる成果を残しました。その華奢な赤い高速移動物体は計り知れない価値を有する技術的財産であるとみなされました。

1946年の競技の再開に際して、エンジンがモディファイされ、馬力が1940年の225馬力から255馬力に出力アップが図られます。Gian Paolo Garcea（ジャン・パオロ・ガルチェア）エンジニアにより指揮されたServizio Esperienze（サービス実験部）がこのシングルシーターマシンのレースに向けての用意とサービスに従事しました。戦後、1946年6月21日ジュネーブで開催されたネーション・グランプリで圧倒的勝利（上位3台を独占）を飾ると、メディアは「イタリア復興のシンボル」、「イタリア産業の誇り高き成功」、「卓越したレース車両製造の筆頭」と書立てました。1950年当時のF.I.A.（国際自動車

訳者注

・ビッショーネ：大きなヘビ、ヴィスコンティ家の紋、ミラノ市の紋

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

連盟) 国際モータースポーツ委員会は世界選手権ガイドスの第1編をまとめました。これにより、F1マシンのエンジンはコンプレッサー(スーパーチャージャー)付の1500ccまたはコンプレッサー(スーパーチャージャー)なしの4500ccまでに規定されました。また、ワクワクするニュースもありました、それまでの選手権タイトルには無かったドライバーズタイトルが与えられることになったのです。コンストラクターズタイトルは、1925年のAlfa RomeoがP2で勝利したときまでさかのぼって与えられました。F1は、自動車産業にとっての新たな途方もないチャレンジングな舞台で、そして、記憶に残る名前とランキングを生み出した高レベルのチャンピオンシップだと知れ渡るのに時間はかかりませんでした。しかしながら、新たな「Alfa Romeoの赤いマシン対Ferrariの赤いマシン」というイタリアのタイトルマッチにもなったのです。卓越した価値あるイタリアの技術決戦、頂上対決です。Nuvolari(ヌヴォラーリ)の時代のように戦後のモータースポーツにもいきいきとした感覚と色彩が蘇ったのです。

Wimille(ウィミール)、Varzi(ヴァルツィ)、Trossi(トゥロッシ)の駆るAlfettaで1-2-3勝利を飾った1947年のベルギー・グランプリの後、あるフランス人のジャーナリストが記事にしました。「・・・22年前に戻ったような感じがしています。まさにこのSpa(スパ)でのことです、Ascari(アスカリ)とCampari(カンパーリ)はAlfa Romeo P2をピットストップすると、食卓について軽食を摂っていたのです。そんな圧倒的な他チームに対するリードは今も昔も変わっていません。すばらしい!」

1950年はAlfettaにとって勝利の年となりました。11グランプリで11勝という完全勝利は、Alfa RomeoにF1コンストラクターズタイトルをもたらし、Monza(モンツァ)の勝利でGiuseppe Farina(ジュゼッペ・ファリーナ)はF1ワールドチャンピオンに輝きました。そして、Alfa Romeoがレース活動の復帰に際して契約したイタリア系アルゼンチン人ドライバーJuan Manuel Fangio(ファン・マヌエル・ファンジョ)がチャンピオンシップの2位に輝きました。

1951年にいくらかの重要なモディファイを受けたAlfettaは新たに「159」と命名され発表されました。エンジンは2段スーパーチャージャーシステムを採用し、ベンチテストでは9300回転425馬力を発生するに至りました。シャシーは強化され、リヤアクスルはデ・ディオン式に変更されました。フューエルタンクは250リッターの容量を達成、ダイナミックエアインテークと大型化されたフューエルタンクを収納するためにカロツェリアはボデー板金を軽く叩き広げました。



159に乗るファンジョ

Alfaのピット作業は速いことで有名でした。22秒でメカニックはタイヤを交換し、給油しました。レース中のこの給油作業中にメカニックたちは万一の急な火災や危険な燃料の噴出からドライバーを保護するためのゴム製のマントをドライバーに向けて投げかけました。Ferrariと違い、過給エンジンを積むAlfettaは多量の燃料給油が必要でした。

Alfetta 159は前年同様快調にシーズンを進めます。高速サーキットや中低速サーキットでもコースにか