

叫べ、33!

コンペティション・モデル“33”

フォーミュラ1の活動停止から12年経過した1964年、フェラーリとポルシェが排気量2リッターまでのスポーツ・プロトタイプ・カテゴリー用車両の開発発表をすると、アルファ・ロメオはそのスポーツカー世界選手権にコンペティション・モデル“33”での復帰を決定しました。

アルファ・ロメオの財政状況は明らかに好転しており、また、量産モデルでの数々の勝利の後押しもあり、遂に世界選手権に専用モデルで出走する 때가やってきました。さらには、レース活動に最大限力を注ぐことは技術面から見て大きな進歩が見込めるとともに、商業面でも大きな成果を期待できるものでした。それはいつの時代もこのミラノのメーカーにとっての揺るぎないポリシーであり続けています。

33/2というネーミングはボルテッロのデザイン・センターの略記号を示し、/（スラッシュ）の後の2は排気量を示しています。このデザイン・センターはこの新しい車体に「ティーポAR105.33」というコードネームを与えています。バンク角90度の8Cエンジンは排気量1995で4オーバーヘッドカム、間接インジェクション、乾式モノディスク・クラッチ、6速（+リバース）トランスミッション、セルフ・ブロック式ディファレンシャルとで組み合わされ、その性能は310CV、SAEパワー値9600r/minでした。これと同型のエンジンが33ストラダーレとモンテリオールに搭載されました。

航空力学テクノロジーをイメージさせるシャシーは他に類を見ない革新的なもので、テクノロジーの最高傑作のひとつだとみなされました。シャシーと搭載されたメカニカルパーツのチューニングには全く苦勞することはありませんでしたが、ボデーのチューニングに関しては困難を極め、空力特性とサスペンションジオメトリーからくるスタビリティには当初から苦勞しましたが、そんな欠点も見事に解決しま



した。ボルテッロのエンジニア、Orazio Satta（オラツィオ・サッタ）と Giuseppe Busso（ジュゼッペ・ブッソ）の指揮のもとでプロトタイプは1年ほどで完成し、そのテストはバロッコのトラックで1966年の1月に行われ、T22の暫定エンジンが搭載されました。回想録“Nel Cuore dell'Alfa”の中でBusso（ブッソ）は苦々しく回想しているように、そのプロトタイプはアウトデルタのエンジニア Chiti（キティ）に託され、更なる試験と開発が進められました。「開発中」と題された、テストコースの入口で撮影された写真には、マシンの横に Busso（ブッソ）、ステアリングを握る Snesi（サネージ）、そして眼鏡越しに覗き見しているかのような Chiti（キティ）が写っています。

1967年3月6日、エア・インテークがボデーの上側に位置していたために”periscopica（潜望鏡）”と呼ばれた最初のスパイダー・バージョンが、

カルロ・キチのプロジェクトがズプレス発表されました。そして翌1968年、ル・マン24時間レース

DICA; 33! Le "33" da Competizione

に唯一対抗する、世界で最も長時間のレース、デイトナ・コンチネンタルでは、クーペボディ・バージョンで参戦した3チームが1-2-3でチェッカーを受けました。それ以来、"33 Daytona (デイトナ)"と称されるようになりました。同じく1968年、思い出深いムジェロ、イモラ、そしてヴァレルンガのサーキットなどで15勝して6カテゴリーを制し、続く1969年には14勝で13カテゴリーを制しました。それはライヴァルのフェラーリやポルシェのクラスからの撤退を誘い、スポーツ・プロトタイプ2000クラスでヨーロピアン・ベスト・カーの確固たる地位を築くことになりました。シーズン終盤になると、アルファはプライベートーにマシンを譲り渡します。彼らは翌年も勝ち続けて成功したシーズンとなりましたが、このようにしてアルファは2リッターカテゴリーから姿を消すことになりました。

アレーゼのムゼオ・ストーリコ (アルファロメオ博物館) で私たちを魅了する33/2。ピニンファリーナ、スカリオネ、ベルトーネ、ジュジャーロ (ジウジャーロ) といったデザイナーはそのシャシーに、そしてそのメカニカルコンポーネントに彼らの才能を結集して見事な「ドリーム・カー」を完成させました。

赤い33ストラダレは、シネマ・スターでもありました。マウロ・ボロニーニの映画「Un Bellissimo Novembre」では主演女優のジーナ・ロッロブリジダとともに主役を演じました。アルキーヴォ・ストーリコ (歴史アーカイヴ) のフォトアルバムのなかには、リエージュのパオラ女王がバロッコのテストトラックで33/2をドライブする写真もあります。

最終プロジェクトは33/3で、1968年を通して開発が進みました。アルミニウムとチタンのパネルが車体を支えるモノコックにグラスファイバーボディのスパイダーでした。エンジンはバンク角90°のV8で、排気量2998、各シリンダー4バルブ、電子イグニションが与えられ、9000 r/minで400CVの性能を誇りました。フレームはアヴィオナル (訳者注: Avional、航空機用アルミシート) を箱型に板金加工したもので、2リッターモデルのものとは違うものでした。そのデビューは1969年のことで、Zeltweg (ツェルトウェグ、訳者注: オーストリア) とコッパ・ディ・エンナ (訳者注: シチリア) で2つの完全勝利をおさめました。その間にも、アルミ合金チューブラーフレームの新バージョン、1972年の世界チャンピオンシップでメイクス2位に導くことになる33/TT3の開発も進みました。

1975年には新バージョン、33TT12がデビューしました。グラスファイバーのボディで、1100 r/minで500CV DINを発生する12シリンダー2995ccのボクサーエンジンを搭載しました。このマシンでアルファ・ロメオは年間シリーズ8レースで7勝をかざり、世界選手権でライヴァルを寄せ付けない卓越した技術力を示しました。その2年後には最終33のバージョンとなるSC12を登場させ、箱型アルミフレームにグラスファイバーボディのそのマシンはシリーズ8戦全勝で1977年のワールド・スポーツカー・チャンピオンシップのタイトルを獲得しました。

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

