

なるほど!

ザ・アルファ

ひとたび歴史を紐解けば、1910年にまで遡るアルファ・ロメオ。その変遷の内側で、この会社は数々の興味深いエピソードを生んできた。
Text: 石丸 淳

アルファ・ロメオのマークを決めたのは誰か

ミラノで始まったA.L.F.A. (ロンバルディア自動車製造会社)。そのロゴに誰がミラノ市の紋章を使うことにしたのかは諸説あるが、初めてアルファと名の付く自動車を発表する頃、エンジニアのジョゼッペ・メロージの部下である図面師が、街で見かけたミラノの紋章とかつてミラノを収めたヴィスコンティ家の紋章がカッコいい!と進言したようだ。いずれも十字軍に関わるものだが、サラセン人(と言われる)を呑める大蛇は、実はヴィスコンティ家の創設者が十字軍で戦った敵(サラセン人)の紋章を勝手に使ったもの。



日本での歴史

1960年代初頭まで、日本では自由に外国のクルマを輸入、商いをすることが出来なかったため、その頃に路上を走っていた外国車のほとんどは駐留軍のクルマ好きが日本に持ち込んで置いていったものだった。それしか手に入れる方法がなかったのである。やがて、60年代前半に伊藤忠オートがジュリエッタと2000の輸入を始め、実に1985年まで同社は日本でアルファ・ロメオの名を喧伝した。その後は日英自動車、アルファ・ロメオ・ジャパン、大沢商会、アルファ・ロメオ・ジャパンと続き、現在のフィアットグループ・オートモービルズ・ジャパンとなる。



1989年のインディマシ

F1、そしてインディカーレースにも

1920年代から戦前戦後とGP界で輝かしい歴史を築いてきたアルファ・ロメオだが、その活動は51年のアルフェッタ159を最後に休止していた。60年代に小規模なエンジン供給をした後、70年代に入るとマクラーレンなどに3リッターV8を供給するようになるが、良い成績は残せなかった。しかしスポーツカーレースでティーポ33が成功すると、カルロ・キティがこれをF1用に準備、76年からブラバムに3リッター12気筒を供給し、自らもアウト・デルタで参戦した。1983~85年には1.5リッターターボで戦ったほか、90年代初頭のインディにもV8を供給していた。

アルファ育ちの偉人たち

イタリアの偉大なエンジニアたちは各メーカーを渡り歩くことが多いが、アルファ・ロメオにも後にフェラーリ12気筒をデザインするジョアッキノ・コロンボや、その師でありランチアやフェラーリで活躍した巨匠、ヴィットリオ・ヤノなどが在籍した。またエンツォ・フェラーリも1920~31年までアルファ・コレセでワークス・ドライバーを務め、その後アルファ・ロメオのレーシング部門として「スクーデリア・フェラーリ」を創設、大活躍した。後に自分のマシンでアルファを破った際、彼は「私は自分の母親を殺した」と言ったとか?



1923年にアルファにやってきたヴィットリオ・ヤノ。引き抜いたのはエンツォ・フェラーリ。



戦前のアルファ・ロメオは大変な高級車だった

1915年にニコラ・ロメオが経営に参画するようになってからのアルファ・ロメオは、積極的にレース活動を行なった。それはブランド・アピールのためだったが、同時にそのテクノロジーを市販車にフィードバックし、少量生産の高級スポーツカーメーカーとしての色合いが強くなっていく。特にヴィットリオ・ヤノ以降の6Cや8Cでは、性能だけでなくボディも様々なものが用意され、その気高い姿にはあのフォードの創設者、ヘンリー・フォードをして街でアルファを見かけたら帽子を取って挨拶せずにはいられないと言わしめた。

国営企業の悲劇、経済事情にも翻弄される

第二次世界大戦前から国有化されていたアルファ・ロメオだったが、戦後のイタリア国内における南北の地方経済格差をなくすため、Iri (産業復興公社) の求めに応じて、ナポリ近郊のボミアアーノ・ダルコに新たな近代工場を建設することになった。これがスッド(南)と呼ばれたプロジェクトである。当初は別法人の形を取り、ここで72年から生産された大衆車がアルファ・スッドであった。水平対向4気筒1.2リッターから始まる前輪駆動のシリーズで、このユニットは後に1983年からの「33」シリーズやアルナにも引き継がれた。



世が世なら164もFR

ムッソリーニ政権以来、長く国営状態となっていたアルファ・ロメオは、1986年にフィアット傘下に収まる。これは事実上ランチアとの併合であり、アルフェッタの後継車(FR)としてアルファが設計を進めていたモデルも、「ティーポ・クアットロ・プロジェクト」の旗印のもと、フィアット、アルファ・ロメオ、ランチア、サーブでプラットフォームを共有するものに変更されてしまう。こうして登場したのが164(FR)であった。その後アルファは再び独立したが、フィアットはシトロエンやランチアと未だに共同プロジェクトでMPVを造り続けている。



なぜニッサン? 「アルナ・プロジェクト」

アルファ・スッドが思ったようになかったアルファ・ロメオと、ヨーロッパに拠点をもちたい日産が、なぜか手を携えたプロジェクトがあった。イタリア南部のアヴェッリーノにプラトラ・セッラ工場を建設、1983年から「アルナ」(A.R.N.A.:アルファ・ロメオ・日産自動車)として販売された。エンジン、ドライブトレインはアルファ・スッドのものを流用、そこに日産パルサーのボディを日本から運んで組み立てたものの、偽者アルファと呼ばれ、同時期にスッドの後継モデル「33」の発表もあって、結局2年と少くプロジェクトは崩壊した。



かつてはトラックやバスも作っていた

アルファ・ロメオは1914年から88年までコマーシャル・ヴィークル、つまりバンやトラック、それにバスなども製造していた。1930年代以降の大型バスやトラックは6気筒で9.5~12.5リッターのディーゼルを搭載。バスの乗車定員は53人程度であった。また、54年からはライトバンや、現在のMPV/ワンボックスの原型ともいえるような「ロメオ」と呼ばれるモデルも登場した。これはジュリエッタの1.3リッター・エンジンを前後逆方向に積んだFFで、後のF12ではジュリアの1.3リッターを同じように積み、実に1980年代頃まで生産されていた。



Tipo 33 / 2ストライダーレ、18台の謎

アルファマニア垂涎のモデルにティーポ33/2ストライダーレがある。様々な資料によればその生産台数は18台。しかし実際にストライダーレとして生を受けたのはおよそ9台で、残りの9台は厳密にはストライダーレとは言えないようだ。アレーゼのムゼオにある4灯のストライダーレ(プロトタイプといわれるもの)は、1970年代に入ってからアウト・デルタで製作されたもので、コンペティツィオーネのシャシーが使用されている。残りは6台分がピニンファリーナ、バルトーネ、イタル・デザイン、ショーカーや、フランコ・スカリオーネの実験車両に供され、他に2~3台の不明がある。