

SUPER CG[®]

QUARTERLY FOR CAR CONNOISSEUR

SUPER CAR GRAPHIC/WINTER 1992

CG 2月号別冊



FERRARI 512TR

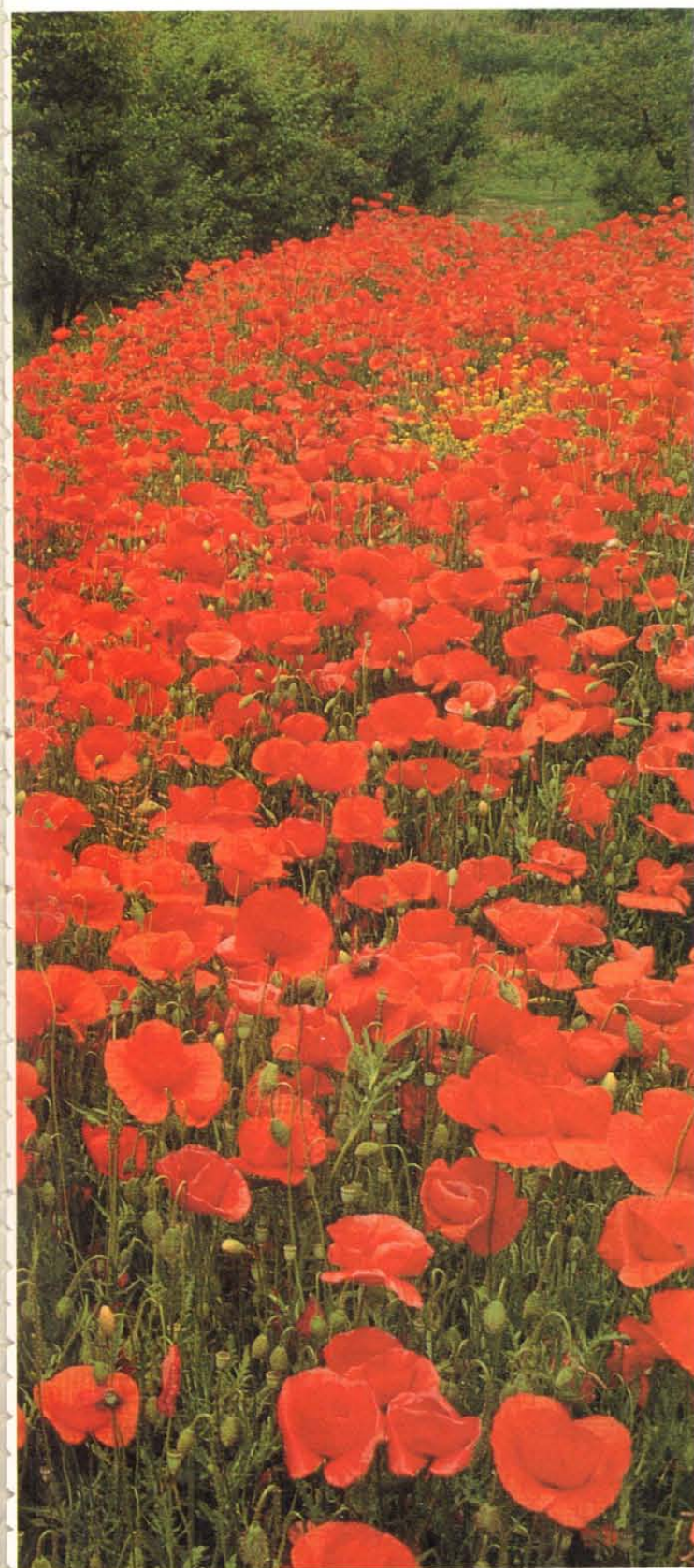
AUSTIN A30 & HEALEY SPRITE

BENTLEY CONTINENTAL R & R TYPE CONTINENTAL

AZTEC/IAD PEGASO Z103/CISITALIA 202/DEVIN

12





動く彫刻

CISITALIA 202 SPORT COUPÉ

report=Joanne Marshall photo=Roberto Carrer
translation=Michitake Isobe

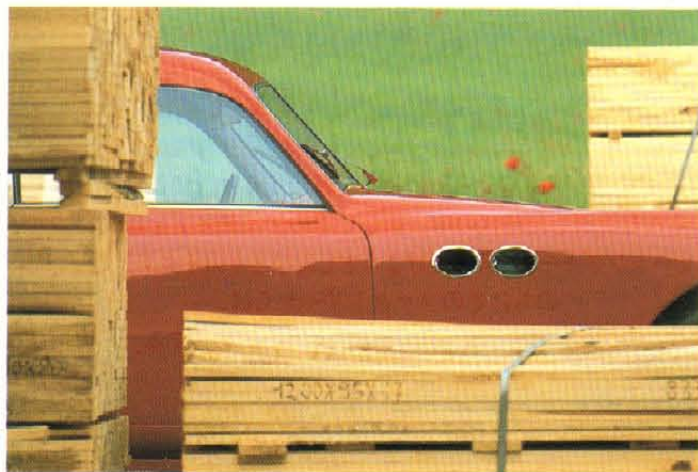
第二次世界大戦の真っ只中、大部分のメーカーは
終戦後のニューモデルを考えている余裕はなかったし、
ましてや戦時下で新型車の発表などもってのほかであった。

戦後も、すぐに需要が盛り上がるはずもなく、
それ以前の問題として原材料の入手さえ困難な状況だった。
大抵のメーカーは戦前型の埃を払って奇麗にする手段に甘んじていた。
そんな沈滞した時代の中、新しい車のアイディアを練り、
さらにレーシングカーまで作り上げようとしたひとりのイタリア人がいた。

のちにそのファクトリーからは、
自動車デザイン史上初の“動く彫刻”が誕生する。

サッカーの次に好きなもの

イタリアにおいても、時局の緊迫と共に中断されていたモータースポーツを戦前の状態に取り戻すには、かなりの時間を必要とした。5年間のブランクを拭いさろうと、さっそく各地で小さなレースは再開されていたものの、本格的なレースがいつ再開できるかは、見通しすら立たなかった。それでも、近い将来、再開されることを信じて、まったく新しい車のプランを練っていたのは、イタリア繊維業界の富豪ピエロ・ドゥジオであった。彼はイタリア人らしい個性的な実業家であった。20歳で始めた繊維の営業マンを振り出しに、早くも27歳にしてイタリア初の防水布工場のオーナーになり、その後も順調に成功を収めていった。彼の最大の関心事はサッカー。忙しいビジネス・スケジュールの合い間を見つけては、自られっきとしたプロ選手としてイタリア有数のサッカー・チーム、ユベントスのセンターハーフを務めた。その情熱は歳をとってからも冷めることなく、財を築いた彼は、1941年ついにユベントス・チームの会長にまで就任している。



フロント・フェンダーのポートホール、後の1949年型ピュイックに同様のディテールを見ることができる。

ドゥジオにとって、高性能車もサッカーに劣らず情熱を傾ける対象であった。その腕はアマチュア・ドライバーとして、1934年にはイタリア国内のドライバーズ選手権のチャンピオン(誤注:彼は全イタリアのチャンピオンではないようだ。参考資料によればその年の全イタリアン・チャンピオンはヴァルツィである)に、1938年ミッレ・ミリアではアルファ・ロメオで3位に入賞するほどであった。彼は特にヒルクライムを得意としたが、サーキットをはじめあらゆるレースでも好成績を記録した万能ドライバーであった。さらに、自らレーシング・チームを運

営、“スクデリア・トリノ”の名前でフィアット1100MM、アルファ・ロメオ、マセラティの1500ccや3000ccのシングルシーターをレースに送り出す。かくして彼の資金は最初最高のサッカー選手を獲得せんとユベントスに湯水の如く注がれたのと同様に、2番めの趣味であるレーシングカーへも注がれた。

しかし野心に満ちた完璧主義者である彼は、レースに参加するだけでは飽きたらず、自らレーシングカーを作る立場になることを企てた。夢は、同スペックのフォーミュラカーを製作して、世界の名ドライバーによるワンメイク・レースを開催することであった。1944年10月、彼はフィアットのダンテ・ジアコーサにレーシングカーの設計を依頼することでその計画を実行に移す。ジアコーサに依頼したのは、サスペンション・パーツをフィアット500から、駆動系をフィアット1100から流用した、小さなフォーミュラカーの設計であった。ドゥジオは、それ以前にアウト・アヴィオ・コストルツィオーニ815を作ったエンツォ・フェラーリと同様に、フィアット部品に手を加えて使うという手段を選んだのだ。

だが、熱意に満ちたドゥジオに比べると、ジアコーサのこのプロジェクトへの関わりは、いってみれば余技の域にとどまった。彼はフォーミュラカーの基本設計と、2シーターのアウトラインを整えると、1946年にはフィアットへ戻り技術センターの所長になった。その後彼は、50年代にその天分を最大に発揮したのち、128や127までの全フィアット・モデルの設計を見守ることになる。

ジアコーサが決めた基本コンセプトは、やはりフィアットの設計者によって引き継がれ、開発が続けられた。かなりの好条件が呈示され移籍してきたのはジョヴァンニ・サヴォヌツィ、彼はフィアットの航空機エンジン部門の実験所長を1945年から1948年まで担当していた。

戦争が終結すると、早速チシタリア(Compagnia Industriale Sportiva Italiana)201モノボスト、のちにD46の名前で知られるレーシングカーの最初のプロトタイプ・シャシー製作が始まった。その鋼管フレームは、アエリタリアという航空機メーカーの倉庫にあったクローム・モリブデン鋼が使用された。201のネーミングはジアコーサによるもので、のちの2シーター・スポーツカーが202と呼ばれる起源となる。

チシタリアにとって最初の製品であるD46は、1946年9月3日、イタリアでは戦後初のレースとなった“コッパ・ディ・ブレッツィ”でデビューを果たす。トリノのヴァレンチノ公園に作られたサーキットに登場したD46は、たちまち大きな話題を呼び起こした。それまでイタリアのレーシングカーといえばアルファ・ロメオかマセラティと相場は決まっていたからである。因みにフェラーリはまだレースにデビューする



サヴォナッツィのアイデアをピニン・ファリーナが具現化したエクステリア・デザイン。個々の部分は見事に連続しているが、けっして単調にならず力感に溢れる。

前であった。チシタリアはタツィオ・ヌヴォラーリ、ルイ・シロン、フランコ・コルターゼ、ピエロ・タルッフィ、レイモン・ソメル、といった後世まで名を残す名ドライバーがステアリングを握った。ところがすぐにハブニングは起こった。操縦するヌヴォラーリの高らかに上げた右手に、ボスから外れたステアリングホイールがあったのだ。D46のステアリングは乗降を容易にするためヒンジで跳ね上げられるような構造になっていたのだが、そのヒンジが壊れてしまったのである。つまり、彼は僅かに残ったヒンジの中心部だけで操縦していたのだ。結局、彼の車は2周でリタイアしたものの、このシーンはチシタリアの名前を一躍有名にした。

翌年、戦後初めて開催されたミッレ・ミリアでは、のちに「スパイダー・ヌヴォラーリ」と呼ばれることになる202Sをデビューさせる。ヌヴォラーリはこの新しいマシンでレースの大部分トップを走り、総合2位に入賞、3、4位もチシタリアが占めた。これによって一層チシタリアの知名度は向上した。

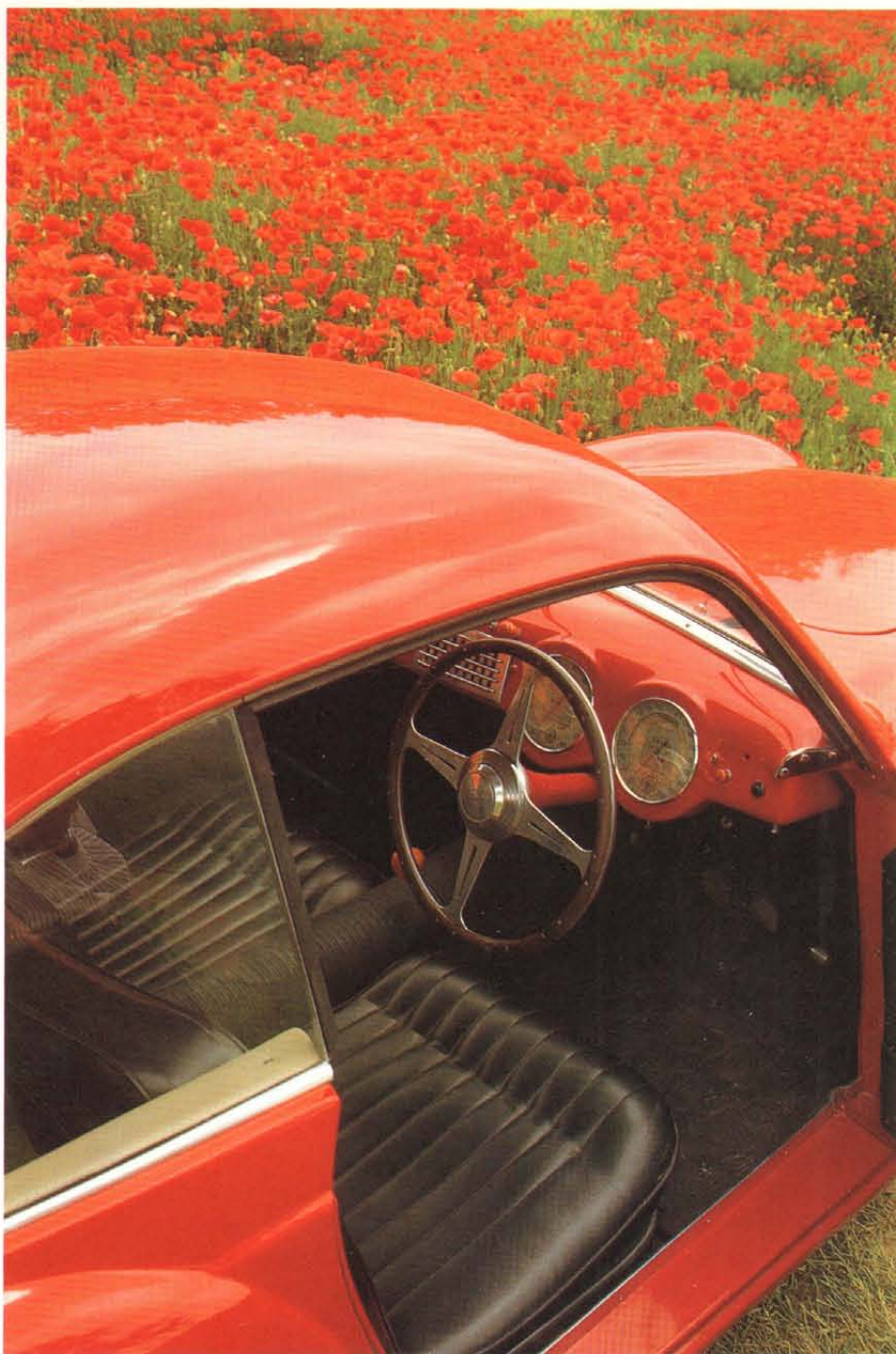
動く彫刻の誕生

スパイダー・ヌヴォラーリからは、可憐なクーペが派生した。これこそ202クーペである。ドゥジオがこのクーペに望んだことは、サヴォナッツィに渡した書簡から窺える。「日頃僕が使っているあのビュイックのように広く、最新のグランプリカーのように低く、ロールス・ロイス並みに快適で、D46のように軽快な車を設計せよ」。厳しい条件ではあったが、サヴォナッツィが描いたレンダリングは、1回でドゥジオのOKが出た。シャシーの各コンポーネントは出来る限り低重心になるよう考慮され、ロールセンターも可能な限り低く保たれた。彼のスケッチは、すぐにピニン・ファリーナへ送られ、手が加えられてから最終プロトタイプとなる。そのボディは、スペースフレームを有機的な感覚で見事に包み込んでいた。最初の生産型2台（シャシーナンバー003と004）にはスチールボディが載せられたが、以降はすべてアルミ合金ボディであった。

のちに自動車史において、ひとつの時代に終わりを告げ、新しい時代を導いたマイルストーンという定義付けがなされる202であるが、個々の技術は特に革新的というわけではなかった。大戦直前の新要素や、戦中から戦後に専門分野で行われていた研究が巧みに融合されていたのだ。その例を思いつくまま挙げると3つある。ジアカーサがすでに作っていたスペースフレーム、サヴォヌッツィが関与したフィアット508 CSに見られる空力処理、そしてスタイリングもピニン・ファリーナ自身やトゥリングが戦前に蒔いておいた要素を刈り取ったものといえるだろう。

202クーペは1947年9月6日、イタリア・グランプリ前日にミラノで発表された。この年のGPは、戦争の痛手から完全に回復していなかったモンザに代わって、ミラノの博覧会場敷地で開催されたのだ。そしてたちまちその月末にはコモ湖近くの豪華な避暑地、ヴィラ・オルモのヴィラ・デステのコンクール・デレガンスで金賞を獲得した。この“小さな宝石”は、また歴史の浅いチシタリアの名前をさらに有名にし、たちまちヨーロッパ中の新しい世代の実業家やスポーツ選手、知的階級のステイタス・シンボルとなった。

しかし、敗戦国のイタリア人にとってチシタ



上品なデザインの2連メーターがドライバーを迎える。左は6000まで刻まれた回転計、右は200km/hまでの速度計。座面はベンチシートのようにフラットだ。スロットルペダルはローラー式である。

リアは、あまりにも高価な玩具だった。そこでドッジオは、戦勝景気に沸き立つ海の向こうのアメリカに目を向けた。1948年、202はアメリカに6800ドルという高いプライスタグが付けられて送られた。早速ヘンリー・フォード二世は2台も購入している。だがアメリカでも、その価格は大きな障害となった。“小さな宝石”の魅力は、もっと安価な大型乗用車にかなわなかったのだ。

しかし最大の栄誉は、その先に待ち受けていた。ニューヨーク近代美術館が1951年に特別展を開催するにあたって、主催者のアーサー・ドレクスラーが目録に“動く彫刻”として202クー

ペニン・ファリーナによって見事に具現化されている。それはペニン・ファリーナの最高傑作といっても過言ではない。いっぽうで3400×1450×1250mmというキュートなサイズにも魅了される。つまり、この車で隠れるには、あの小さなローバー・ミニの陰で充分ということになる。

フロント・ウィンドーは、同じチンタリアの、ユニークなアエロディナミカと同様に、当時の空力処理として角度を付けて分割されている。ただし202のそれはアエロディナミカに較べ傾斜が緩い。ウィンドシールドからカーブを描いてテールヘ下っていくルーフラインも、アエ



この写真からも豊かな力感を感じるが、実際の寸法は3400×1450×1250mmと極めて小柄で、ローバー・ミニの陰に隠れることも可能だ。ナンバープレート灯の下のリッドを開けると、スペアタイヤの収納スペースがある。

ペを取り上げたのだ。自動車が初めて伝統芸術一般の分野で認められたのである。同美術館には、今日も202クーペが永久展示されている。

商業的成功を収めることはできなかったものの、ドッジオは1947年から生産が終わる1952年までの間に170台のクーペとカブリオレを工場から送り出した。チンタリアのエピローグは、ドッジオがグランプリカーの製作に野心を燃やし過ぎ資金が枯渇する、という哀れなシーンで終わる。しかしイタリア車伝説のひとつとして、また戦後イタリア自動車産業復興の功労者のひとりとして、大いなる役目を果たしたのである。

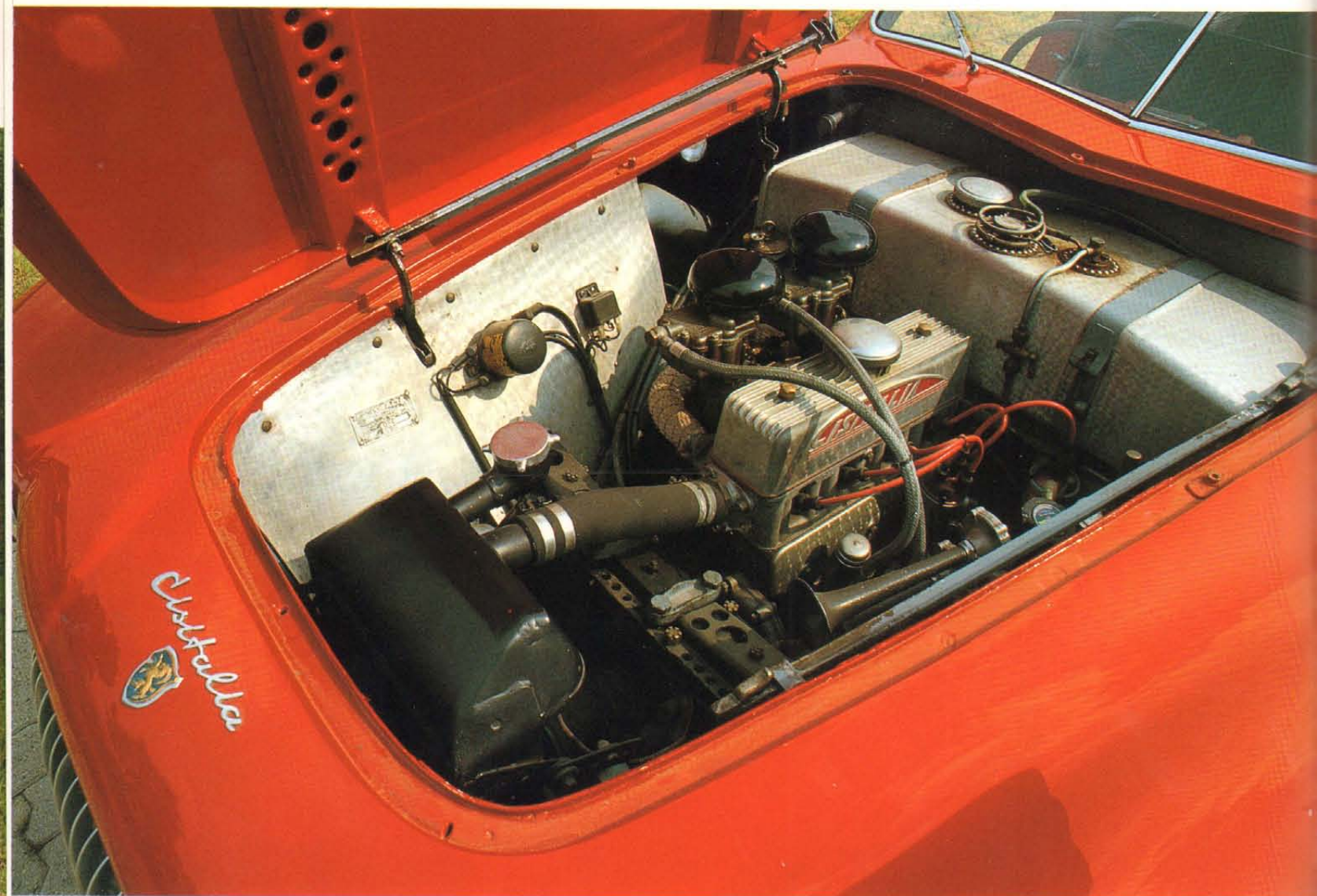
At the wheel

実際に202クーペを前にしてみる。ふくよかなボディラインは、絶妙な抑揚をもって前から後へ流れている。理想的な均衡でマスが融合したサヴォヌッツィのオリジナル・スケッチは、

ロディナミカの面影を強く残している。

ボンネットは前へ緩やかに下がり、丸みのあるフェンダーに両側から包まれている。エンジンがかなり後方にマウントされているのだから、さらに低く抑えることもできたのでは、とも感じられる。その証拠にスパイダー・ヌヴォラーリとアエロディナミカではもっと低くされている。細部では、ペニン・ファリーナの美的感覚が最大限に発揮され、フロントは水滴型のヘッドライト回りのクロームとともに、筆舌に尽くしがたい造りの楕円グリルが、独特の雰囲気醸しだしている。このグリルのバーは軽合金製で、一枚一枚はD字型をしている。

日本のSUPER CG誌のため今回借りだしたチンタリア202スポーツ・クーペは、フルレストアされた1947年型で、ほかでもないペニンファリーナ・ミュージアムに展示されている車で



フィアットの4気筒1089cc OHVをチューンしたエンジン、ピニンファリーナ・ミュージアムの202クーペはツインキャブレター仕様である。

ある。

エンジンはすべてフィアットの直列4気筒OHV 1089ccであるが、チューンによって“スポルト”“スポルト・スペシャル”“ミッレ・ミリア”の3つのタイプがあった。スタンダード仕様である“スポルト”には圧縮比7.5:1のシングルキャブレターとツインキャブレターの2種があり、最高出力は前者が50HP、後者が55HPであった。その上級モデル“スポルト・スペシャル”は、圧縮比を上げ、カムのタイミングを変えることにより60HP/5500rpmを発生、最高のチューンが施された“ミッレ・ミリア”では、圧縮比はさらに9.8:1へ上げられて65HP/5800rpmを絞り出した。断っておかなければならないのは、これらのメーカー発表数値は、まだDIN規格が一般化する前のもので、ポンプ、排気系などパワーを食いつぶす補機類をすべて取り外しての計測である点だ。したがってツインキャブレター仕様の場合、DINに換算すれば50HP程度に落ちてしまうことになる。とはいえ当時、普通の乗用車、例えばフィアット1100

セダンが29HP程度であったことから考えると、やはり目を見張る性能といえる。ミュージアムの202クーペはツインキャブレター仕様(ツインチョーク・ウェバー36DR3SP×2)であるが、オーナーズ・マニュアルには通常4SP型が指定されている。

スリープレス・シリンダーライナーの铸铁ブロックや3ベアリング・クランクシャフトはフィアットからの流用である。だが、クランクシャフトはニッケルクロム・マンガン鋼で新たに造られ、フライホイールもバランス取りされた。コンロッドは鍛造製で、入念に手で磨き上げられている。ヘッドは軽合金製で、圧縮比をあげるため燃焼室も改良された。また吸気マニフォールドにも軽合金が使用されている。しかし、いちばん手がかけられたのは潤滑系統である。レース用のドライサンプに改造され、フロントにオイルクーラーを追加して、フェンダー内の右側にもオイルタンクが置かれた。潤滑油はオイルクーラー直前で独特の薄膜フィルターを通過する。そのフィルターの前はクラ



には何も書かれていないが、一応ワイパーとバックランプということになっている。グローブボックス近くの白いノブはウィンカー・レバーである。右の膝元には孔を空けたハンドブレーキ・レバーがあり、さらに下に目を移せば、これ以上小さくできそうにないローラー式スロットルペダルがある。細長いシフトレバーはダッシュボードの下から生えていて、その根元は見えない。

各々の機能を覚えるには、やはりエンジンを目覚めさせるのが手っとり早い。まずキーを奥まで押して、ダッシュボードの左下方にあるレバーを手前に引くと、スターターが2回ほど空

回りしてからエンジンが掛かった。始動に際して、他のノブ類に一切触る必要はない。ステアリングに置いた手を下げれば自然にシフトレバーに触れる。ペダル類はいずれも軽く機敏に反応するが、これは後の時代の車でもなかなか巡り合えない良好な感覚である。

小さいエンジンはすぐ温まる。しかし、チシタリアのリズムを掴むために少しの間は景色を楽しむ気持ちでのんびりと走ったほうがいい。どの操作も力を入れる必要は何もない。何かのノブを慌ただしく操作することも、細長いローラー式スロットル・ペダルを心配することもない。すべてが軽いチシタリアの走りは、可憐を



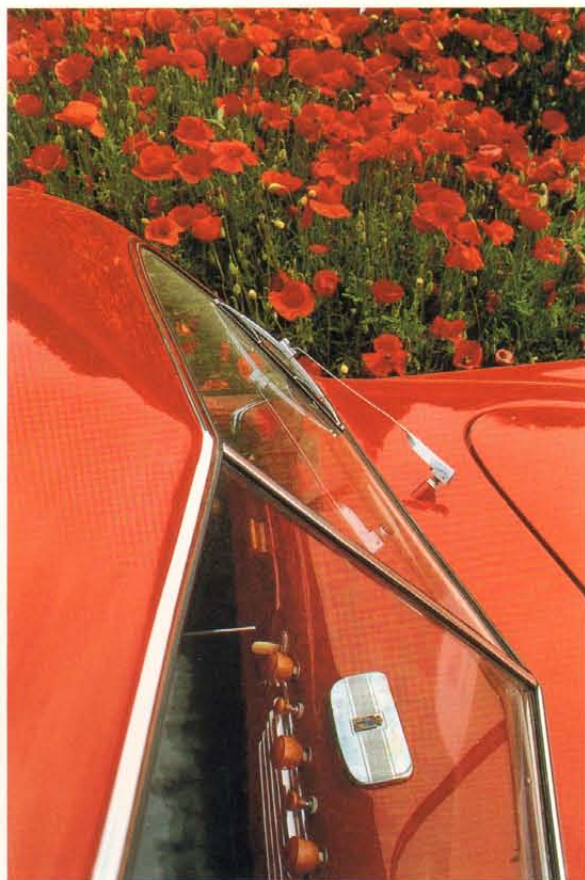
すべてが軽く、まさに“可憐”という言葉がぴったりのチシタリア 202 スポルト・クーペの走り。

絵に描いたような感覚である。ローとセカンドにシンクロがないことさえ注意すれば、フィアットの標準ギアボックスは従順だ。フライホイールの回転もゆっくりと落ちるので慌てる必要はない。

すっかり慣れてイタリアの二級道路を気持ちよく走る。窓には緑の野原、春の予感が何とも心地よい。これほどの車となれば何ごとにもバラ色になる。ピエモンテ地方の道路にピロードのような路面はまず望めないが、しっかりと構えたスペースフレームが、硬めのサスペンションを支えているのが伝わってくる。202はスペースフレームを導入した初期の例であるが、突起

を乗り越える時も、サヴォヌッツィが設計したシャシーとピニン・ファリーナが架装したボディは、完全な一体感を保つ。この時代の車はほとんど例外なくシャシーが振じれてサスペンションの動きの一部を吸収しているが、それが一切ないのだ。例えばうねった道では、そのうねりが乗員に直接伝わる。当然のことながらトボリーノから流用した半楕円横置きリーフとロー・ウィッシュボーンの前輪独立懸架は、同じくトボリーノの半楕円リーフとふたつのテレスコピック・ダンパーによるリアのリジッドより、しなやかな挙動を示す。

ノンシンクロの2速へ入れる時に、うっかり



2枚の平面ガラスは、美しいVを形作っている。アッシュトレイの蓋の上にはビン・ファリーナのエンブレムが。

チシタリア202スポーツ・クーペ(ツインキャブレター仕様)

●エンジン

形式	水冷直列4気筒OHV
ボア×ストローク	68×75mm
総排気量	1089cc
圧縮比	7.5
燃料供給装置	ウェバー・ツインチョーク36DR3SP×2
最高出力	55HP/5500rpm

●駆動系統

変速機	4段手動 3,4速シンクロ
-----	---------------

●シャシー／ボディ

構造形式	クロームモリブデン製チューブラー・スペースフレーム
サスペンション前	独立 半楕円リーフ、ローワー・ウィッシュボーン、テレスコピック・ダンパー
サスペンション後	固定 ビームアックスル、縦置き半楕円リーフ、ツイン・テレスコピック・ダンパー
ブレーキ前／後	前後とも油圧式ドラム
ホイール前／後	ボラーニ・ワイアホイール 3.5×15/5.0×15
タイヤ	ダンロップ・レーシング

●寸法・重量

ホイールベース	2400mm
トレッド前／後	1258/1247mm
全長×全幅×全高	3400×1450×1250mm
車両重量	789.5kg

●その他

最高速	160km/h
-----	---------

して軽率に操作すると、軽合金のギアボックス・ケースからはガリッという異音が聞こえた。次に再び耳を澄まして注意深くヒール・アンド・トウをしながら入れると、今度はとても素直にいうことをきいてくれた。

すぐに現在の水準と比較する私たちの悪い癖だが、55HP、0-100km/h 17秒というのは何とも頼りない数字である。しかし、標準の10/41ファイナルで160km/hというのは、当時では誇るべき数値であった。同年に作られたフェラーリ125Sが170km/hを出すのに1500cc 115HPエンジンを要していたことを考えれば、この車がいかに速かったかがわかるだろう。さらにファイナルの選択次第で5500rpmで173km/hが可能とさえ発表されていた。また当時、ヒルクライムやスプリント・レース用に、9/42の“short”と8/41の“very short”のふたつのファイナルも選択可能であった。8/41の最高速は129km/hに止まるが、戦争直後はこれで充分速かった。

加速は789.5kgという車重も相まって活気に溢れていた。ウェバー・ツインキャブレターが独特のノートを響かせる。唯一3250rpmで一度フラットスポットが出たが、それも3750rpmでは綺麗に晴れわたった。全体を通してのトルクは“それなり”で、タコメーターの針がぐるっと回っても衰えることはなかった。エンジンはかなり無理が効き、1500rpmあたりから一気にスロットルを踏んでも、キャブレターが身震いし、マフラーから唾を吐くだけで202クーペは加速を続けた。

その発進加速はギア比に負うところが大きい。トランスミッションは、サードまでレシオが均等に配分されているので、1:1のトップはより高く感じられる。4000rpmでは2速50km/h、3速70km/h、4速115km/hが可能だ。しかし残念ながらピエモンテの道はストレイトが短く、サードではレウカウンターを十分に回すことはできなかった。また、先に述べたようにサードとトップのギア比が離れているため、100km/h前後でトップに入れると極端に回転が下がってしまった。割れたような音をマフラーに籠らせながらエンジンは4500rpmまでは素早く到達するが、その上の1000rpmは多少重い。スロットル・オフ時はボディの振動とエグゾーストが共鳴して、その様はふた回り大きいスポーツカーのようである。これはエンジンが4つの固い“サイレント・ブロック”を介してマウントされているためだろう。

元氣よくチシタリアをコーナーで振り回すには、ちょっとしたコツがいる。座面がベンチシート並みにフラットなので、ドライバーが振り回されてしまうのだ。こうなるとステアリングホイールが横Gと戦うための大きな支えとなるが、腕を曲げるスペースがない202クーペは、現代のレーシング・ドライバーのドライビン

グ・ポジションよりも、ニーノ・ファリーナが有名にしたストレイト・アームを自然に勧めてくる。

トボリーノから流用のウォーム・アンド・セクターのステアリングは、路面の感覚を直接ドライバーに伝え、直進性は良好だ。反面、中央付近では鈍くなる。ロック・トゥ・ロックはちょうど2回転で、そのクイックさはカンピアーノのピニンファリーナ・デザインセンターのブルーピング・グラウンドで充分感じる事ができた。活発なスラロームをするのに、90°以上ステアリングを切る必要はないのだ。極言すれば、ドライバーは両手の親指を4本スポークにかけたままで充分だ。

ロールは抑えられているが、重量配分が良く車重が軽いので、コーナーでは簡単にインを向く。スラロームもドライバーの腕次第で正確なトレースが可能だ。しかし最も印象的なのは、サイズに不釣り合いなステアリングの重さである。コーナーにおけるその感覚は、大きなスポーツカーのそれだ。

ブレーキのシューは、アルフィン・ドラムと馴染むまでに多少時間がかかる。そのいっぽうで、しばらくするとフェードが増え気味になり、踏力が必要になってくる。車重は軽いもののサーボがないため、やはり最後にものをいうのは脚の力だ。因みに後退はリアウィンドーが小さく傾斜しているので不自由である。

ステアリングから手を離し202クープから下りると、フロント・フェンダーのポートホールが目に入った。後方に目を向けると、引き締まったリアフェンダーのラインが後ろへ流れている。それは4年後に“グラン・トゥリスモ”という言葉を定着させたランチア・アウレリアで再びピニン・ファリーナが用いるモチーフである。だが、グラン・トゥリスモの原点はやはりチシタリアにあるといえよう。チシタリア202は、スピード、洗練、レースでのヒストリー、快適性それに優雅さといった現代のグラン・トゥリスモに要求されるすべてを、初めて満たしたのだ。そして何よりも、初めて芸術として認められた車なのだから。



1990年の“ボルシェ・テクノロジーとデザイン”展に來日したボルシェ360 / チシタリア・グランプリ。1949年に完成したが、一度もレースには出ないで終わった。



VWにも共通するダブル・トレーリングアームと横置きトーションバーのifs. 4WDなのでハーフシャフトが見える。

チシタリアを短命に終わらせた グランプリ計画の顛末

ジョアン・マーシャルはチシタリアの興りと全盛期については書いているが、終焉については触れていないので、以下に簡単に記しておきたい。

自らスポーツマンでレースもしたビエール・ドゥジオは、だからこそ財を成してから3つの野心を抱いた。ひとつは後のフォーミュラ・ジュニアの祖ともいえるレーシングカーを作ってワンメイク・レースをやることで、それはジョアンも書いているD46として結実した。もっとも、500台造るという計画が実際には25台ほどに終わったから、彼の夢はかなりしぼんでしまったといえる。次は2座のスポーツカー・レースを制することで、その目的

のために作られたのが202Sである。202Sは1947年のミッレ・ミリアで2位(ヌヴォラーリ)、3位、4位に入り、翌48年のタルガ・フロリオでも2位(タルッフィ)、3位に入って、かなりの程度まで目的を達成した。というのも、202Sはわずか1.1ℓの4気筒OHV車だったのに対し、47年ミッレ・ミリアのウィナーは直列8気筒DOHC2.9ℓのアルファ・ロメオ8C 2900B、48年タルガ・フロリオのウィナーはV12 SOHC 2ℓのフェラーリ166MMだっ

たのだから。しかし、チシタリア202Sは、レースよりもむしろピニン・ファリーナのボディによるデザイン上のトレンド・セッターとして大きな役割を果たし、自動車史上にその名を残すことになる。

この成功した戦後派のチシタリアだが、1949年にはイタリアでの生産を終わり、アルゼンティンに引っ越しという、ごく短命に終わってしまう。そして、その短命の原因こそ、ドゥジオのもうひとつの、そして最大の野心にあったのだ。彼はグランプリ・レース、今でいうF1制覇という途方もない野望を抱いていたのだ。チシタリアが挑戦するグランプリ・フォーミュラは、1947年に発効し53年まで存続したもので、過給機付き1.5ℓ/無過給4.5ℓで、最低重量400〜850kg(排気量による、車輪込み)、ボディ最大幅85cmと、戦前のヴォワチュレット・レースのそ

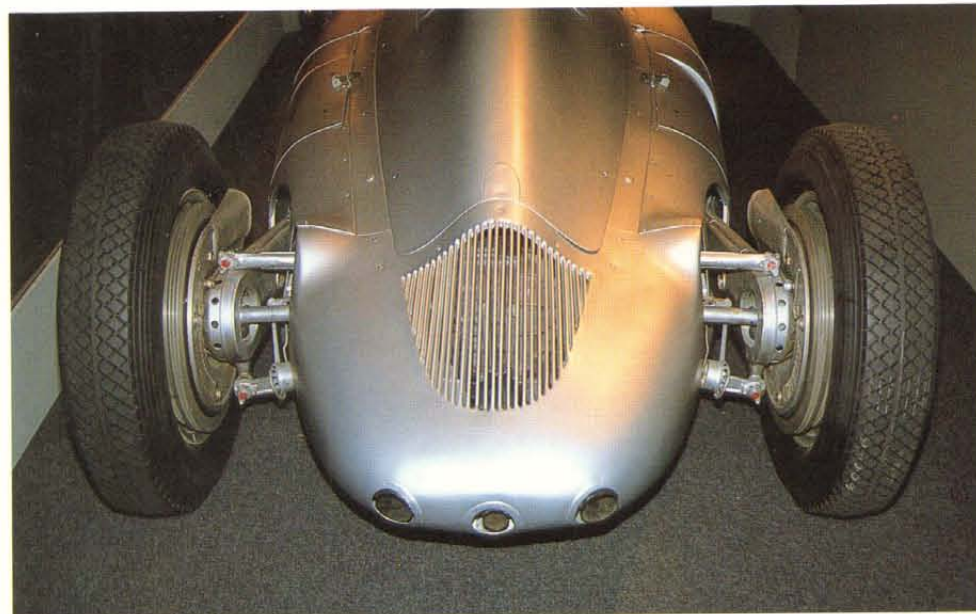


レーシングスーツ姿のビエール・ドゥジオ。一代の夢想家、野心家、そして楽天主義者。

れを援用していた。当然ながらアルファエッタことアルファ・ロメオ158/159、マセラティ4CLT/48らの過給機勢と、タルボ・ラーゴやデラヘイらの無過給勢が覇を競っていた。後にはもうひとつのイタリアの戦後派フェラー



ポルシェ 356 のボディもデザインしたエルヴィン・コメンダによる空力的なボディは、戦前の 3ℓアウト・ユニオンを想わせる。



リアサスペンションは太いトレーリングアームと上下の I アーム、下の I アームのピボットを兼ねる縦置きトーションバーから成る。

り 125 や英国の BRM、フランスのゴルディーニらも参戦してくる。

グランプリへの挑戦を企てたドッジオが、その設計者として白羽の矢を立てたのは、当時オーストリアの寒村グミュントに疎開していた名誉工学博士フェルディナント・ポルシェ有限会社であった。ドッジオはきつと、1934 年に 750kg フォーミュラが発効して以来第二次世界大戦まで、文字どおり無敵を誇ったドイツ勢にすっかり参っていたのだらう。しかし、まさかメルセデスに設計を依頼するわけにはいかない。だが、アウト・ユニオンを設計したポルシェ事務所なら、引き受けてくれるに違いない。

1946 年末現在、フェルディナント・ポルシェはまだ戦犯としてフランスのディジョンに捕われの身であったが、グミュントにはひと足先に釈放された

子息のフェリー、設計部長カール・ラーベ、技師長ミックル、空力の専門家コメンダらがおり、ドッジオの依頼を引き受けることになった。この時の契約金が、老フェルディナントの保釈金として使われたのである。ポルシェ事務所は、VW の開発のためアウト・ユニオン GP カーの仕事を続けられなくなったフェルディナント・ポルシェに代わって、1938～39 年の 3ℓアウト・ユニオンを設計したエバーン・フォン・エバーホルストを一時的に起用し、過給機付き 1.5ℓ チシタリア・グランプリカーの開発を依頼した。

それはひと口にいってエバーホルストの 3ℓアウト・ユニオンの縮小版で、ミッドシップにエンジンを置き、ホイールベース間のボディ両脇に燃料タンクを抱く構成であった。エンジンはフラット 12 の 7 ベアリング、シャフトドライブの DOHC という複雑なもので、2

個のキャブレターとエキセントリック・ヴェーン式スーパーチャージャーで最高 296 HP / 8500 rpm を発生した。シャシーは鋼管スペースフレームを主体とし、サスペンションは前後ともトーションバーで、前はポルシェ特許のダブル・トレーリングアームであった。ギアボックスは 5 段で、エンジンと後車軸の間に置かれ、初のポルシェ・シンクロを持っていた。

ポルシェの設計番号 360 を与えられたチシタリア GP の最大の特徴は、4WD にあった。その狙いはあくまでもトラクションの増大にあり、加速と最高速を向上させることを目的としていた。ダッシュボード上に切り換えスイッチがあり、コーナーは RWD で抜け、ストレイトに出ると 4WD にして加速したというから、センターデフはなかったのだらう。出所寸前のフェルディナント・ポルシェは、フェリーとラー

ベに設計図を見せられて、「私にもこれ以外のやり方はなかったらう」と語ったといわれる。

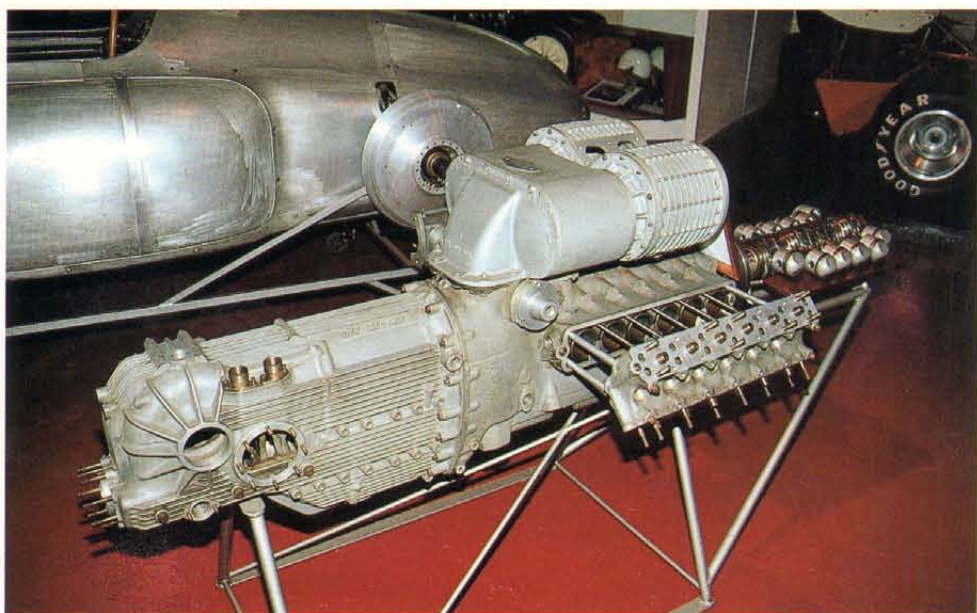
前後するが、チシタリアとポルシェ事務所を結び付けたのは、ふたりのオーストリア人、カルロ・アバルトとドルフ・フルシュカ、それにイタリアの自動車ジャーナリスト／写真家のコラード・ミランタの 3 人であった。アバルトとフルシュカはチシタリアにおけるグランプリカー製作を監修するためにイタリアに派遣されたが、そのままイタリアに留まり、アバルトはトリノでアバルト車を生み、フルシュカはアルファ・ロメオの生産技術者となつて、のちにアルファスッドを生んだのは有名な話である。

ドッジオはチシタリア GP を 6 台造るつもりであったが、グランプリカーは思いもかけぬ金食い虫で、1948 年の中頃には早くも資金不足に陥ってしま



1991年1月、CG CLUB ツアーに同行してドニントン・コレクションで発見したもう1台のチンタリア・グランプリ。未完成に終わった2号車か。

そのフラット12エンジン、大きなヴェーン型のスーパーチャージャーの上に2個のキャブレターが付く。向こうにはクランクシャフト、コンロッド、ピストンのアセンブリが見える。初のボークリング型ボルシェ・シンク口の5段ギアボックスのケースには360, 20, 100の文字がある。



った。それでも1949年初めにはどうやら走れる車が1台完成したが、時すでに遅く、その年チンタリアはついに倒産してしまった。ビエール・ドゥジョはアルゼンティンに渡り、車好きのペロン大統領の援助を受けてブエノスアイレスでアウトアル(Autoar=Automotores Argentinos)を設立、ジープのエンジンをういた多目的車を生産化、51年には同じエンジンをういた乗用車も完成、それにはチンタリアのバッジが付けていた。

ドゥジョは1950年春にボルシェ360 GPをアルゼンティンに運び、何とかレースできる状態までに熟成させ、アウトアルの名で走らせようとした。しかしそれは果たさず、車はアルゼンティンのガレージで眠っていた。現在この車はシュトゥットガルト・ツッフェンハウゼンのボルシェ本社工場に付属するミュージアムにあり、1990年の

ボルシェ展に際しては日本にもやってきた。

チンタリアGPが永遠に失われることなく、いま最もそれにふさわしいボルシェ・ミュージアムに安住の地を得ているのには、次のようなエピソードがある。ボルシェは1960年のブエノスアイレス1000kmスポーツカー・レースに、2台のRS60を送った。その時、ボルシェのレーシング・マネジャー、フシケ・フォン・ハンシュタインは、ボルシェ360チンタリア・グランプリがアルゼンティンに実在することを知っていた。しかし、当時のアルゼンティンは軍政下であり、車の持ち込みも持ち出しも厳格に管理されており、たとえオーナーから買い戻しても国外へ持ち出すことは不可能であった。そこでフォン・ハンシュタインは一計を案じた。2台のRS60は保税で入国させた

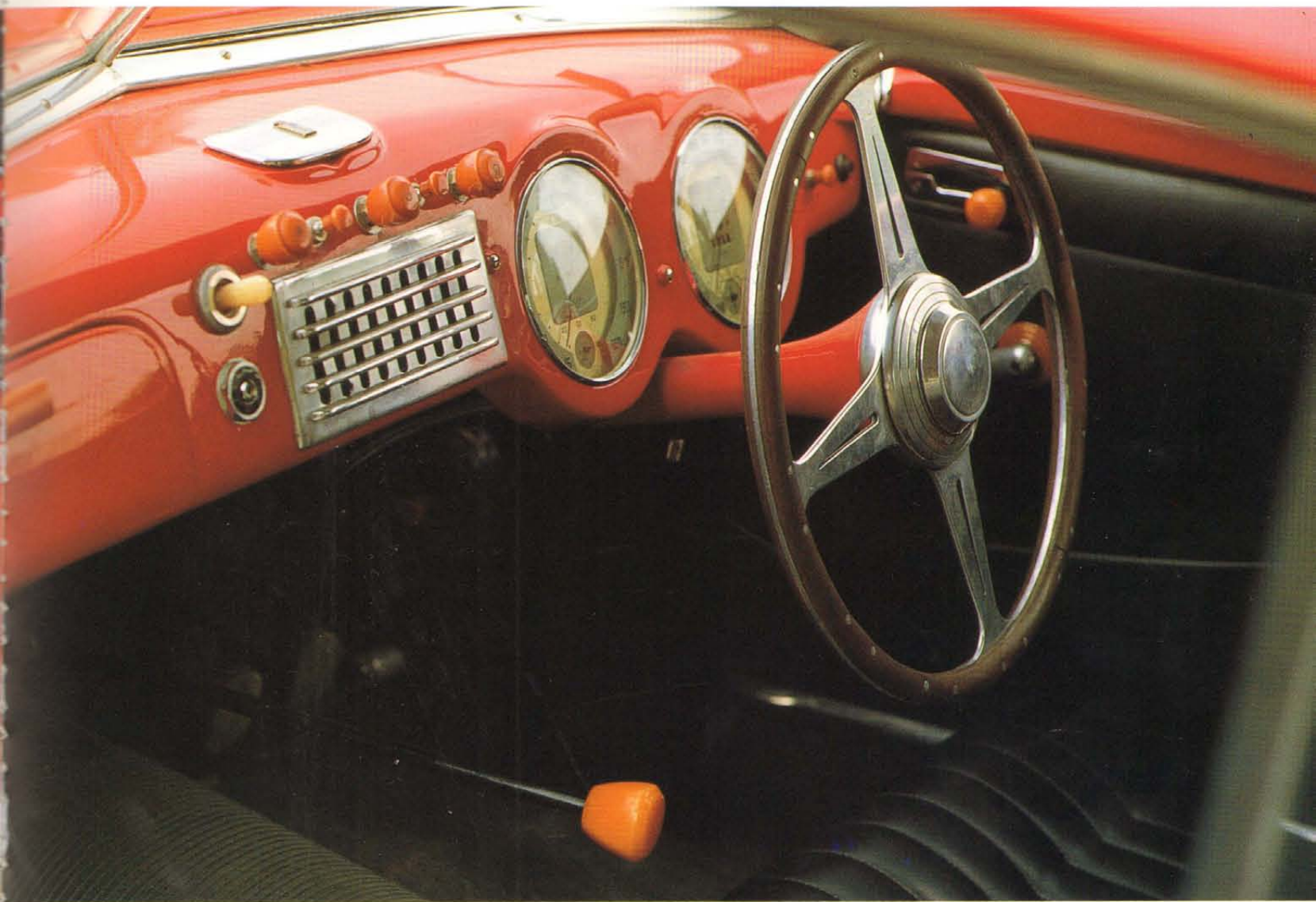
ので、レース後西ドイツへ持ち帰らなければならぬのを逆手に利用して、RS60の1台をアルゼンティンに残し、チンタリアGPをそれだと偽って持ち出そうというのである。もし税関でシャシーナンバーを調べられたら一巻の終わりだが、幸いにも間一髪で逃れ、この計画はまんまと成功した。

ビエール・ドゥジョがアルゼンティンに去った後も、何とかチンタリアを蘇生させようとする努力は続き、1950年には別のスポンサーシップのもと、生産を続けるという発表が行われた。その結果1965年まで、ポツリポツリとチンタリアが造り続けられた。1952年には4気筒OHC 2.8ℓ 160 HPのB. P. M. マリーン・エンジンとドディオ・アクスルを組み合わせた220km/h級のモデルを発表したが、人々に大きな印象を与えずに終わった。それはフ

ィアット1900の2ドア・スポーツクーペ版も同じであった。1954年の主力製品はオーバードライブとワイアホイールを持つ1100の70 HP版で、約100台を生産した。1957年にはそれは1248ccのヴォーロ・ラデンテに発展するが、1958-61年には生産を中断した。最後のチンタリアはフィアット600を750ccまたは850ccに拡大した可愛らしい2シーター・スポーツで、後のフィアット850スパイダーを思わせるものであった。その姿は148ページを参照のこと。

それなりの資金を持たずにグランプリという巨大なターゲットに挑んだビエール・ドゥジョの姿は、どこか槍で風車に立ち向かったドン・キホーテに似ている。しかし、そこには大いなる男のロマンが感じられるのではないか。

(高島鎮雄)



中央のノブ(大)は手前のふたつが点火時期調整、いちばん右がハンドスロットル。シフトレバーはダッシュボード下から生えている。

ッチと連動していて、クラッチが踏まれるたびにひとつずつ動くという奇妙な仕組みをもっている。

前に屈み、手を伸ばして低いドアを開ける。202はスペースフレーム構造を採用しているので、サイドシルは通常の高さにあり、低いずんぐりしたシートに座るのに体をねじ曲げる必要はない。着座した感覚は、まさに豆のようなサイズに相応しく“こじんまりとした心地よさ”という表現が適切である。もちろん、ドッジオのビュイックとはいかないが、2名が窮屈しない広さがあり、後部にも買い物を詰め込むのに十分なスペースが確保されている。その感覚は、su misura(特別仕立て)のイタリアン・スーツを着た快感に似ている。しかし果敢にコーナーを攻める時、左右に肘を張るには狭すぎるかもしれない。内装はもちろんR-Rには及ばないが、剥きだしの金属の塗装面と皮革の組み合わせは逆に新鮮で、最近の一部のトレンドに通ずるものがある。ダッシュボード上面がドアエッジ上部に流れるあたりにも、独特の雰囲気を感じら

れる。

大径のナルディ・ウッドリム・ステアリングホイールの向こうには、CISITALIAと書かれた大きなヴェリア製メーターが置かれている。いずれも上品な黒い数字がグレーを敷いた上に並んでいるが、盤面の中央は黄色く色褪せていた。右側は6000rpmまでのレヴカウンターで、上に水温計、下に半円の油圧計を併せもつ。いっぽう、右側の10km/h刻みで200km/hまで表示されたスピードメーターには、上に燃料計、中央に長方形のマイレージメーターとトリップが収まり、その下には小さな時計が配置されている。針は11時35分を指したまま止まっているが、何年前、誰のもとで、どんな風景をその盤面のガラスに映しながら最後の時を刻んだのだろうか。

ダッシュボードの中央にはノブが5つ並んでいる。琥珀色のその材質はペークライトと思われる。大きい3つは左から“A”と書かれているノブが点火時期遅らせ、“B”が点火時期早め、“G”がハンドスロットルである。小さなふたつ