

2006 年 10 月 13 日

フィアット グループ オートモビルス社 (Fiat Group Automobiles SpA) 2006 年 9
月 12 日発表プレスファイル

Alfa Romeo at the 2006 Paris International Motor Show – Alfa 8C

Competizione world premiere

の抜粋日本語訳

Alfa 8C Competizione (アルファ 8C コンペティツィオーネ) ワールドプレミア

500 台限定生産のゴージャスな最高級グランツーリスモカーの決定版、Alfa 8C

Competizione がパリでデビューする。アルファ ロメオがデザインした Alfa 8C

Competizione は、アルファ マセラティ スポーツ センターが持つ世界最高の製造
技術を結集し、2003 年のフランクフルト モーター ショーで賞賛の的となったコンセ
プトカーを、そのまま市販車にデザイン化したもの。両自動車メーカーの狙いは、合
弁生産による、アルファ ロメオのデザイン力、マセラティの製造技術の融合である。

アルファ ロメオの輝かしい過去の栄光からインスピレーションを得た Alfa 8C

Competizione は、アルファ ロメオ ブランドの持つ技術価値の高さ、未来感覚を
見事に表現している。8C という呼び名が、秘められた歴史の扉を開き、アルファロメ
オの偉大なスポーツカーの伝統を思い起こさせる。8C とは、有名デザイナー、ヴィット
リオ・ヤノーが設計した革命的な 8 気筒エンジンのことで、1930～40 年代のレーシ

ングカー、オンロードカーのコード名でもある。Competizione（コンペティツィオーネ：競争）という言葉は、1950年開催の有名なミッレミリアレースで、ファンジオ、ザナルディの2人がドライビングを担当したスポーツクーペ〈6C 2500 コンペティツィオーネ〉へのオマージュである。

8C Competizione という型式名は、単に恣意的に付けられたわけではなく、スポーツカー、アルファロメオ車の歴史の中で、異彩を放っている名だ。優秀なスタッフのスキル、レースにかける情熱、エンジンの研究開発力、最先端技術、旺盛なチャレンジ精神を持ったアルファロメオ社。同社のスポーツカーが、世界中のサーキットで無数の勝利を手にしたというのは、紛れもない歴史的事実である。

アルファロメオの歴史に想いを馳せていると、Competizione という言葉から、カーレースの壮絶さが伝わってくる。未来に目を向ければ、Competizione という言葉には、常に最高のものを追い求め、競争力を強化し、技術革新に取り組み続けているアルファロメオブランド独自のダイナミズムが見て取れる。この車は到達点ではなく、世界におけるアルファロメオの独自性、ドライバーを満足させるスリリングなボディラインの造形力を再確認するための出発点なのだ。

■スタイリングとエアロダイナミクス：伝統と革新

アルファロメオスタイルセンターはこの魅力的なフォルムの車に、グランツーリスモクラスでは珍しく、2バケットシートを採用した。デザイナーたちは、要求されるエアロダ

イナミクスとパフォーマンスが、この車のオリジナル コンセプトを損なうことのないよう十分注意を払っている。ボディラインは驚くほど美しく、車の構成部品がボディ全体のハーモニーを崩すことはない。

Alfa 8C Competizione に最高レベルのエアロダイナミクス効果をもたらしているのは、フォルムだけではない。コーナーや凹凸の多い悪路でも、エアーがボディの表面に沿って、自然と後方へと流れてゆく。ピラーやガラス面、ドアミラーの形状・位置などすべての部品が、数学的モデリング、風洞試験、実機試験によって最適化されている。レーシングカーのように、高速走行時に、負のCz（揚力係数）で車体の安定性を向上させるグラウンドエフェクトが発生するように細心の注意が払われている。

ドライビング効率を最大限発揮するための攻撃的でコンパクトな形状…。

型抜きされた、造形の美しいボディ。フロント ホイール アーチのすぐ上を走る水平に伸びた溝のカットラインが、車に新たなダイナミズムを与えている。大きめのホイール、パワフルで力強いリアウイングは、滑らかなボディラインの流れを決して損なうことなく、フロントウイングに埋め込まれた宝石さながらのドロップシェイプ ヘッドライト、技術と合理性が美しく融合したLEDテールライトなど、個々のエクステリアのフォーマルな美しい顔立ちを強調して、Alfa 8C Competizione に個性と力強さを与えている。フロントエンドには『ひげ』や『盾』に新たな解釈を加えながらも、アルファロメオの特徴がしっかり残されている。

Alfa 8C Competizione の斬新なフォルムは、33 クーペ ストラダーレ、ジュリア TZ といった歴史的な名車のスリリングな歴史の面影を漂わせつつ、将来のアルファ ロメオ車の細部や全体のバランス感を予見した作りとなっている。アルファ ロメオ スタイルセンターは、Alfa 8C Competizione のモダンさと技術力の高さを暗示しつつ、しなやかなボディラインにマッチし、そのフォルムの美しさを強調するような新色の開発も行っている。

■8 気筒 4.7Lエンジン:イタリア ベルカントの滑らかな音の美しさ

エンジンはアルファ ロメオの心臓部だ。Alfa 8C Competizione は、総排気量 4,691cc、新型 90° V 型 8 気筒エンジンを搭載している。スムーズなドライビング、サーキットから一般道まで、あらゆる路面での快適走行が可能なおことに加え、並はずれた性能の獲得を、開発の第 1 目的としてデザインされている。

エンジン性能の最高値は、最高出力が 7,000 rpm で 450 馬力 (bhp)、最大トルクが 4,750 rpm で 470Nm、最高許容回転数が 7,500 rpm。

インターナル フルイド ムーブメント、シリンダーヘッド冷却装置は、掃気効率、エンジン性能を最大化するために、高ダクト透過率、効率的インテーク ロード クーリングを実現するよう設計されている。

調和のとれたインテーク、イグゼースト ジオメトリー、インテーク カムシャフトへの連続可変バルブ タイミングの導入、燃焼室・エンジン キャリブレーションの最適化によ

り、2,000 rpm で最大トルク値の 80%を達成。

スポーツドライビングが可能な道を走行中も、この車のエンジンは、その高インタークダクト透過率、フライホイール ツイン プレート クラッチ装置の低イナーシャにより、驚異的に短いレスポンス タイムを実現している。

釣り合いおもりと 90° の角度をなすクランクシャフト、厳選されたコネクティングロッド、ピストンとのバランスの良さが、エンジンの低振動化を実現している。

エンジンブロック、ベースアセンブリは、5 メイン ベアリングから成るアルミニウム製で、非常に堅牢なため摩耗が少ない。シリンダーヘッドもアルミニウム合金製。

水・オイル・二次エア用ダクトは、エンジンに直接鋳込まれているため、極めて堅牢でロー ディメンション、そして安全な組み込みが保証された装置に仕上がっている。

アクセサリ装置のメインエンジンへの鋳込み、高硬度、肉厚部品の使用により、エンジン音の低減化、取付部品の信頼性向上を達成している。

ロングチューディナル エンジン パッケージングも、例外的に信頼性が永久保証されているシングル チェーン タイミング装置を導入し、特に注目を集めている。

また、アルファ ロメオでは、Alfa 8C Competizione ならでの、耳にすればすぐにそれと分かる、独特のエンジン音の鮮明度を上げるため、インターク音、イグゾースト

音のチューニングにも力を入れてきた。その結果、透過インテーク装置と、いかなる許認可・環境的制約にも違反せずに車のエンジン音を際立たせる電子制御バルブ搭載のイグゾースト装置により、完璧に明瞭なエンジン音を実現することができた。

■トランスミッション、自動変速機、セルフロッキング ディファレンシャル

Alfa 8C Competizione の設計にあたって、エンジニアたちは、車体後部にギアボックスを置いたトランスアクスル構造など、従来のアルファ ロメオ車でよく見かけるレイアウトを採用した。このレイアウトは、安全な車として有名なアルファ ロメオ車に、高い事故防止性能だけでなく、並はずれてダイナミックなドライビングパフォーマンスを与えている。

エンジン ギアボックス ユニットは、車のハンドリングに極めて効果的な重量配分ができるように設計されている。設計段階から、コンパクトな縦置きエンジンとフレーム部品との統合化が決まっており、電源装置は、車のスポーティーなフォルムを壊さないように、後部に置くことが可能となっている。

ステアリング ホイール後ろのレバーを使い、コンピュータ制御で速度選択する 6 速ギアボックスは、極めて滑らかなギアシフトが可能となるよう設計されており、マニュアル ノーマル、マニュアル スポーツ、オートマチック スポーツ、アイス モードでの使用が可能。セルフロッキング ディファレンシャルは、あらゆる状況下で、極めて効率的な加

速、安定走行を実現している。

■サスペンション、ホイール、ブレーキ システム

アルファ ロメオのエンジニアリングは、レーシングサーキットからその最良の伝統を受け継いでいる。新モデルのサスペンションは、ダブル ウィッシュボーン式で、鍛造アルミニウム アクスル、アーム、エクストラ トウ イン コントロールを採用。

ブレーキ システムは、苛酷な走行下での、瞬時の効果的ブレーキングを実現するために、アルミニウム製ブレーキ キャリパー付ドリルドベンチレーテッドディスクを搭載。路面に対するグリップ力を保証するために、アルファロメオは、フロントに 245/35、リアに 285/35 という驚異的パフォーマンスを実現する特別開発の 20 インチタイヤを、軽量でブレーキ ベンチレーション効率を最大限に引き出すフルイド モールド アルミニウム製穴あきリムに装着。

あらゆる状況下でのドライビングの快適さ、安全性を保証するために、Alfa 8C Competizione は、車との一体感をドライバーに体感してもらうために、最新式スタビリティー トラクション コントロール システムのアルファロメオ VDC を搭載している。

■軽量、剛構造

剛構造はハイパフォーマンスカーの製作に不可欠である。これは Alfa 8C

Competizione の製造方針でもある。ボディはカーボンファイバー製だが、コンパクトなフレームには、常に正確で安全なドライビングを実現するために、ねじり剛性に優れたスチールを採用している。これは、苛酷な条件下での高い敏捷性、操作性を確保するために、車体の重心の最適化を図り、重量を最小限に抑える必要があったため。

■インテリア:個性と技術

フェイスア、インテリアパネルに様々な素材を使っているため、この車のスタイルは独特なものとなっている。この選択は、技術的な意味合いが強いが、Alfa 8C Competizione の精神性と個性の強調にもつながっている。これと同じ考え方は、ドライバーの肉体的特徴にぴったり合うようにカスタマイズできる、カーボンファイバー製の解剖学的シート（以前はレーシングカーのみの仕様）の採用にもうかがえる。

この車のすべてのパーツは、ユーザーフレンドリーになるように設計、製造されているので、ドライバーはいつでもこのスリリングな快感を味わう幸運に恵まれている。リラックスできるドライビングポジション、直感的に判断できる計器類、スポーティーなステアリングホイールから手を放すことなく簡単に操作できるステアリングコラムの自動ギヤレバー。

この車は細部に至るまで丁寧に作り込まれているが、当然ながら、ドライバーのテイストに合わせたカスタマイズも可能だ。インテリアにもいろいろなチョイスが用意されて

いる。

■スポーティードライブがもたらす完ぺきな満足感

ワイドタイヤ、低車高、威厳のある攻撃的スタイリングのこの車を見て、その虜にならない人はいない。大袈裟ではなく、乗ることができるなら、死んでもいいと思うほどだ。野太いうなり声を彷彿とさせるエンジン音を聞いて、その美しさに涙するがいい。後は、ステアリングホイールの前に腰掛け、1速を入れて車を走らせ、Alfa 8C Competizioneの素晴らしさを体感するだけだ。この車を初めて体験するドライバーは、アクセルに足が触れた時、ボンネットの下に最高出力450馬力（bhp）、最大トルク470N・mを発生する4,700cc 8気筒エンジンを隠しているスポーツカーを、どのように運転したらよいかと自問するはずだ。しかし、その答えは、予想に反する『安心して運転すべし』の一言。この車は、普通の車以上に、運転が簡単、単純、直感的にできているのだ。この車ならではのダイレクトなコントロール感、素早いレスポンス感に慣れ、その満足感（結局、車はドライビングの喜びを得られるかどうかの問題なのだ）を味わうだけの時間を作ってもらえれば…。それは本物のスポーツカーで、様々な状態の路面や、スピード・横向き加速度をコントロールしやすいサーキットを走って見なければ分からない満足感だ。

Alfa 8C Competizioneは、自信を持って言うが、妥協のないコントロール感、ドライビングの満足感を与えるアルファ ロメオ車に仕上がっている。ドライビングの快適さ、ダイナミックな動きは、すべてのアルファ ロメオ車に共通する特徴であり、この車

はそれらの集大成といえる。

■Alfa 8C Competizione: ユニークな伝説的名車

創業当初から、アルファ ロメオは、絶えず完ぺきな技術を追求め、性能を向上させることを社是としてきた。これはアルファ ロメオ車の心臓部であるエンジンについても言える。世界中のレーシングサーキットは、真に独創的な専門技術の進歩に、檜舞台を提供してきた。そうした舞台で、アルファ ロメオは常に表彰台の最上段に立ち続けてきた。

アルファ ロメオの卓越した技術力が注目されるようになったのは、20世紀半ば、若きエンジニア、ヴィットリオ・ヤーノが8気筒エンジンを開発してからである。当初、彼が命じられたのは、6気筒エンジンを、スタンダード プロダクション モデルに対する消費者ニーズを満たすと同時に、カーレースでライバルメーカーに打ち勝つことができるエンジンに改良することであった。

最初の8Cエンジンは、1923年に、すでにツイン スパーク イグニッションを搭載したP1でテストされ、次いで、P2でテストされた。P2は、この8Cエンジンで、これ以上ない鮮烈デビューを飾った。1925年、アルファ ロメオP2は「第1回世界グランプリ チャンピオンシップ」で優勝。この技術革新の現実への影響は、プロダクション カーのエンジンだけにとどまらなかった。勝利の栄光は、『Alfa Romeo _Milano』と書かれたエンブレムの意匠にも影響を与え、すべてのアルファ ロメオ車に、月桂樹の王冠

つきのエンブレムが取り付けられた。

1930年代始め、パワフルで信頼性の高い8気筒エンジン（現在では軽合金製）は、カブリオレやクーペ（ミラノのザガート、カスターニャがボディを製作）のボンネットの下で猫が喉を鳴らすような低いエンジン音を立てたかと思うと、輝かしい勝利を重ねたミッレ ミリアやタルガ フロリオの土埃にまみれたレースでは、さながら獅子のように咆哮した。1931～1934年まで、Alfa Romeo 8C がルマンで連続して勝ち取ったスリリングな勝利は、特に注目に値する。（連覇記録の達成で、8Cは、ザルマンと言われるようになった。）

8気筒エンジンは、P2と技術的に深い関連性のある『P3』のAlfa Romeo Tipo Bエンジンにおいて技術的な頂点を極めた。世界で最も権威在るレーシングサーキットで、カンパリ、ヌヴォラーリ、カラッツィオーラ、ボルツァッキニ、グイドッティ、ファジオリを始めとするレーサーたちは、様々なレースで勝利を収めたが、その勝利はすべて1932年、1934年式の8Cエンジンに負っていた。

進化し続ける技術開発は、ミッレ ミリアやルマン24時間レースで不敗の金字塔を打ち立てた8C 2900で頂点に達した。トゥーリングがルマンのために特別にボディを製作した、非常にスタイリッシュな車8Cは、比類無き名ドライバー、ピオンデッティが運転。このエンジンはかなり長期間、生産され続けた。8C 2900 Bはピオンデッティとロマーノがドライビングを担当し、1947年のミッレ ミリアで再び優勝。長い苦難

の道のりを経て、再び、アルファロメオ製エンジンの並はずれたパワーと信頼性を証明して見せた。

第二次世界大戦は、158の輝かしい開発の歩みを短期間止めたに過ぎなかった。自動車のエンジニアリングクオリティで頂点を極めた、伝説の『アルフェッタ』が日の目を見たのは1946年であった。この8気筒カーを運転したファン・マヌエル・ファンジオは『ストラディヴァリウスの弓を手にしたような気分』と評した。20世紀最初のF1世界選手権では、1950年の第1回にニノ・ファリナの158が、1951年の第2回にファンジオの159が、アルファロメオ車に勝利の栄冠をもたらした。

アルファロメオは、フォーミュラ1の勝利の後、レースの世界から撤退し、新シリーズ、1900やジュリエッタで、一般消費者の需要に応えることに専念するようになる。

アルファロメオは、1967年には、レーシングカー33モデルに搭載されていたパワフルな8気筒エンジンを復活させ、目的意識が明確で、魅力的な、33モデルのロードバージョンを発表する。この車は、ベルギーのフレロンで開催されたアップヒルレース、33/2スポーツプロトタイプで、テオドロ・ツェッコリが優勝台に乗るという快挙を達成して、非常に幸先の良いレーシングカーデビューを飾った。

これ以外の33モデルも、1970年代の世界中のトラックやサーキットで大きな成功を収めた。この完ぺきな技術は、レース用33モデルに採用された8気筒エンジンを搭載して、性能の良さで高い評価を得ているアルファロメオモンテリオールなど、スタ

ンダード プロダクション カーに引き継がれている。1977年には、8気筒エンジンはアウトデルタが製造したアルフェッタ GTV 限定シリーズに搭載された。こうしてスポーツカーの伝統はエンジン生産を通じて後世へ伝えられていくのだ。

そして今、伝説のエンジン音が Alfa 8C Competizione のボンネットの下で復活を遂げる。