



Ferrari Pinin

幻の4ドア・フェラーリ、走る!

カロッツェリア・ピニンファリーナは、多数の歴史に残るプロトタイプカーを作ってきたが、
その中でも最もユニークなものは何かと問うならば、私は 1980 年に発表された "フェラーリ・ピニン"
を挙げたい。"幻の"4 ドアサルーン・フェラーリ、ピニンはそのスタイリングを高く評価されつつも、
市販には至らなかった悲運のモデルなのだ。ところが、このピニンに命を吹き込んだ男がいた。

photo & text: Shinichi EKKO (越湖信一) editorial design: H.D.O (堀口デザイン事務所)
取材協力・写真提供: Auto Speak Modena (<http://www.autospeak.it/>)

モンテゼモロも讚えたサルーン

このプロトタイプは、ピニンファリーナ創立50周年に、先日亡くなったセルジオ氏がピニンファリーナの創始者である父"ピニン"に捧げた記念モデルである。その事も、このクルマがユニークである理由のひとつだ。

かのエンツォ・フェラーリ氏もフィオラノでおこなわれたピニンのプレゼンテーションにおいて、自らこのクルマに乗り込み、「このデザインの考え方は好ましいと思う」と評し、モンテゼモロ氏もそのプロポーションをととても美しいと評価した。間違いなくピニンファリーナの文脈でデザインされたこのサルーンは当時、大変にセンセーショナルであったのだ。

しかし、このピニンは何より、プロトタイプではあるが、初めて世に出た、フェラーリ・バッジの付いた4ドアサルーンであるという点にそのユニークさがあるだろう。

このプロトタイプが1980年のトリノモーターショーでデビューして以来、フェラーリ4ドアはもちろん存在していない。地を這うような低いノーズを持ち、スタイリングは低く、長く、シャープなイメージでまとめられている。サイドのクリーンでありながらも凝ったキャラクターラインを持つこのスタイリングは、かの365GT4・2+2系を作り上げたフィオラヴァンティ氏のディレクションの元、ディエゴ・オットイナが仕上げたとされている。1980年代初頭に考え得る未来的電子デバイスでフィーチャーしたインストゥルメントパネルはシンプルにまとめられており、タンコノリー製レザーシートは緩やかな曲線でまとめられ、今も古さを感じさせない。

ブジョー504などのピニンファリーナ・サルーンの頂点ともなるこのフェラーリバッジ付きピニンは、エンツォ・フェラーリ氏がこれまで4ドアフェラーリ・サルーンの企画には一切触れてこなかっただけに、大いに注目されたのだ。

「この累計1000台目という開発コードPF1000が付けられたピニンは、デザインセンターのスタッフ総出で、ハードワークの末に完成させたのです。出来上がったのは、トリノのオープニングの前日の夜中でした。いつものことではありましたが」と、当時のピニンファリーナに在籍したエンリコ・フミア氏は回想する。

彼は直接担当のデザイナーではなかったが、開発に関わっていた。仕上がりが遅れた

理由は、ルーフに装着する予定であったエアコンのアウトレットの製作が遅れた為だったらしい。このルーフのコンソールに付けられたオートマチックエアコンのアウトレット、ナビゲーションシステム、ヘッドセット付きツインラジオ、自動車電話など車内には、見慣れぬコンポーネンツがあふれていたのだ。しかし、残念ながら、このエアコンしかり、ほとんどはダミーであったのだが。

「夜も更けた頃、完成したピニンをローダーに積み、無事会場に到着することが出来ました。ローダーから車を降ろし、私達は誇らしい気持ちで、ピニンファリーナ・ブースの定位置へと皆でゆっくりとピニンを押して行きました。すると、イタルデザインのブースに向かって美しいジウジアローのランチア・メデューサが走っていくのです。それも爽快なエンジン音を残して!

私たちは自走できないピニンを押しながらショックを隠せませんでした。なぜなら、そのモーターショーは普通のイベントではなく、ピニンファリーナの50周年を祝うものであったのですから。もし、その場に、セルジオ氏が居たなら、彼は真っ赤になっていたに違いありません」

走れないプロトタイプ

フミア氏が回想するように、各カロツェリアは、自走できるランニングプロトタイプを持ちこむことにプライドを掛けていた。それがトリノモーターショーの流儀であった。

そんな苦勞や悔しさもピニンファリーナ内部にはあったが、この"丸いイメージを持ったフェラーリ2+2を4ドア化する"というセルジオ氏のコンセプトに基づいて作られたピニン・プロトタイプは大好評であった。このピニンは、トリノモーターショーの後、世界各地のモーターショーでコンセプトカーとしてディスプレイされ、再びピニンファリーナに戻ってきた。

ピニンファリーナによる4ドアサルーンの提案に対して、エンツォ・フェラーリ氏は理解を示し、フェラーリはエンジン等のコンポーネンツを供出して、それを応援した。

エンツォ・フェラーリ氏は前述のように、完成したプロトタイプに対して好意的なコメントを残したようだが、商品化に対しては首を振らなかったという。セルジオ氏はこのプロジェクトに対して、父"ピニン"の名を付けるほどの強い

エンジンを搭載することを薦めましたが、私は、オリジナルの512BBのウェーバーキャブレター仕様を使うことに固執しました」

小さなスペースに収めるため、エンジン自体も相当改造することになった。ドライブトレインは、フェラーリ400系のトランスアクスルをベースに、存在しなかったクラッチをワンオフで作成、ステアリングラックはフィアット130のものを流用した。あまりに地上最低高が低いので、これは多少アジャストしたという。

「想像をはるかに上回る費用が出ていましたが、ここまできたら止めるわけにはいきません。この作業も、パーツ供給と、特殊技術を持つエンジニア達がいる、ここモテナだからできることなのです」

さらに難しいのはインテリアだ。どういう訳か、無くなっていたオリジナルのステアリングホイールは、ランチアテマ8.32のものを加工してつけた。インストゥルメントパネル周りはほとんどがダミーであったので、大変手間がかかる。どうしても見つからないタコメーターは装着できなかったが、スピードメーターは正確に作動するし、灯火類も問題ない。ワイパーは、スイッチを入れると、整流効果のあるカバーがアクチュエーターで開き、作動を始める。

エクステリアに関する作業は比較的、楽な部分だ。プロトタイプでは存在しない、フェルエルタンクを製作し、給油フィルターを、オリジナルデザインを壊さないよう、注意深く設計する。「2年の歳月と、思い出したくもないくらいの経費がかかりました。しかし、完成したピニンをグッドウッドで走らせたときは夢のような気持ちでした。さらに多くの人々に見てもらおうと、ムゼオ・カーサ・エンツォ・フェラーリにしばらく展示する予定です」と、カンドリーノ氏。

イグニッションキーを捻り、多連ウェーバーキャブレターの作法に従ってエンジンに火を入れる。忽然と回り出したエンジンは、4本のアンサ製エグゾーストから、心躍らせるサウンドを吐き出す。デイトナ系とも違った少し繊細な音色か？ エグゾーストの経路が長い方が、一般論として共鳴した味のあるサウンドを聞かせるならば、その説が正しいことがよく理解できる。

1980年のトリノショーでこのピニンを押して転がしたフミア氏には悪いが、このピニンでエ

ミリア街道を少しドライブさせてもらおう。

ボディサイズは、365GT/4 2+2とほとんど変わらないので、現在の基準でいえば、至極コンパクトだ。低い着席位置とシンプルなインテリアともあいまって、コックピットは開放感あふれる。

何をにおいても強調したいのは、素晴らしく洗練されたボクサーサウンドがフロントから、そしてしっかり調教されたエグゾーストノートがリアから私を包み込んでくれることだ。サルーンとしてここまでドライバーを“そぞろ”クルマはない。

もちろん、細かいことを言えばきりがない。エアコンもなく、はめ殺しのウインドーのおかげで、暑苦しいコックピットや、おそろしくターニングサークルが大きいステアリング。小さなアスファルトの隆起にも接触しそうな低い地上最低高……。

この“魂”が挿入されたピニンは、生まれてから30年目にして、初めて自らの力で大地を蹴り進んだ。1980年トリノモーターショーのときの雪辱を、今、果たすことができたが、その間に、ピニンファリーナとイタルデザイン=ジウジアーロを取り巻く環境も大きく変わってしまった。故セルジオ氏が率いたピニンファリーナ黄金期が残したユニークなピニンの評価が今後どう変わっていくか、大変興味深い。

しかるべき後までタイムマシーンで訪れてみたならどうなっているであろうか？ このピニンは未だ唯一の4ドアフェラーリであるのだろうか。それとも……。

365GT/4 2+2系の各所に“仕掛け”のある凝ったボディラインと同じく、シンプルでなプロポーションの中にも、凝ったラインを見ることができる。このスタイリングのコンセプトは、現行マセラティ・クアトロポルテで開花した。



サイドの処理、特にウインドー周りは、現在の感覚で見ると洗練されていないところもあるが、このリアビューの完成度は素晴らしい。イタリアン・カロッツェリアは“お尻”の美しさに拘るのだ。



解放感があり、質感も十分なインテリア。しかし、このダミーのスイッチやパネルが現実のものとなるには20年以上の歳月が必要であった。

Ferrari Pinin

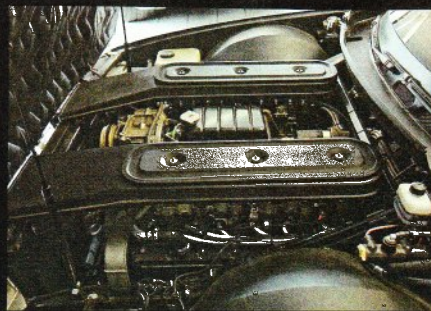
SPECIFICATION Ferrari Pinin

- 全長×全幅×全高:4821×1816×1308mm
- ホイールベース:2746mm
- 車両重量:—kg
- エンジン形式:水冷V型(180°)12気筒DOHC
- 総排気量:4924cc
- 最高出力:397ps/6800r.p.m.
- 最大トルク:45.9kg-m/4300r.p.m.
- 変速機:5速M/T
- 懸架装置(F&R):ダブルウィッシュボーン
- タイヤ(F&R):240/45VR415





ワイパーのスイッチをONにするとカバーが開く、フルシールドタイプ。メルセデスなどに対抗して、ディテールまで先進技術を採用する意気込みが感じられる。



12気筒ボクサーエンジンが押し込まれたエンジンコンパートメント。ウェーバークャプレーターがしっかりと装着されていることが、この個体の価値を高める。



スピードメーターのみがレイアウトされる。プロトタイプはタコメーターも装着された。インテリアパーツは、ランニングモデル化にとって最も難しいポイント。



横長のテールライトは1980年代フェラーリのアイデンティティとなる。ピニンデザインのデザイナーであるディエゴ・オットーナはテストロッサも手掛けた。



オートエアコンのアウトレットも付いたルーフコンソールパネル。機能としてはダメであるが、このアッセンブリーの装着の為に徹夜になったという。



プロトタイプにないフューエル・フィラーをどこに付けるかは苦心したという。現車はきれいに仕上がっている。

思い入れがあったため、ピニンを発展させたプロジェクトをトリノモーターショーが終わるとスタートさせた。

「私達の間で、"ピニンII"と呼ばれたプロジェクトがスタートしました。私の案によって開発される事が決まりました。私はディエゴ・オットーナ氏の手によるクラシックなピニンファリーナ流のプロポーションは大いに気に入っていましたから、それを変えたくはありませんでした。結果的にジャンニ・アニエリ氏の為に作ったフェラーリ400SAからインスパイアされた初代ピニンのフロントグリルをよりクラシカルでコンベンショナルなタイプに変更しました」

フミア氏によるピニンIIのフロントまわりは、フェラーリ・モンディアルに近いものがあり、フェラーリのデザインティティをより解りやすい形で具現化していた。

1982年におおよそ固まったピニンIIのプロ

ジェクトだが、最終的に、1985年、フィアットのCEOであるギデッラ氏により、開発中止と判断された。メルセデス・ベンツSクラスのような、ドイツ製高性能サルーンのクオリティと戦うことは出来ないというのがその理由であった。

1980年代のイタリア車は製造クオリティにおいて大きな問題を抱えており、このピニンをドイツ車に立ち向かえるクオリティでそれなりの数量を生産する為の体制はフィアット=フェラーリグループ内にはなかった。

残念ではあるが、それは正しい判断であろう。モンテゼモロ氏がこのピニンを高く評価していたことは、前述したが、それから、20年余り後にそのコンセプトは生かされることになる。ピニンファリーナ=奥山清行氏の手によるマセラティ・クアトロポルテである。

ピニン・プロジェクトが紆余曲折する中で、エンツォ・フェラーリ氏と親しいベルギーのフェ

ラーリ・ディーラー、ガレージ・フランコルシャンのジャック・スワター氏にピニンは売却され、彼のコレクションの1台となった。

2008年、フィオラノで行われたオークション"Leggenda e Passione"にピニンは出品され、モデナの有名ディーラーAUTO SPEAKのオーナー、カンドリーニ氏が落札する。そもそも、フェラーリのシャーシナンバーを持たないプロトタイプ(通常、プロトタイプはシャーシナンバーを持たない)であるから、このオークションにおいて、"オートモビリア"(自動車関連グッズ)として出品された。

トリノモーターショーで走り去るイタルデザインのプロトタイプを見て悔しい思いをしたというフミア氏のコメントにあるように、このプロトタイプは走行不可能であった。当時、フロントボンネットを開けて見るなら、あなたは"本物"の512BB用ボクサーエンジンが、低い位置にレイアウトされているのを目にするであろう。しかし、それは、あくまでダミーであり、全高の低いエンジンルームに押し込むには、補機類を始めとして、特殊なスペックのエンジンが必要であった。

実走を可能にするには複雑な開発作業が必要なことが解り、前オーナーのスワター氏もそれをあきらめたという。

「私はビジネスぬきに、このピニンに命を与えてやりたいという熱病に取りつかれたのです。考えてみてください。12気筒のボクサーエンジンをフロントに積んだサルーンは世界中に、この1台だけです」。カンドリーニ氏は語る。

ゼロから作るランニングモデル

フミア氏のコメントにあるように、このプロトタイプは、かろうじて"転がす"ことができる状態に過ぎなかった。これから行われる作業は、本来あるべき状態に復元するというのではなく、新たにクルマを作ることに等しい。カンドリーニ氏は、この特殊な作業を任せるエンジニアを探した。

「幸い、フェラーリのエンジニアとして卓越した技術と多くの経験を持った、フェラーリの元チーフエンジニアであるマウロ・フォルギエ氏が、この仕事を引き受けてくれることになりました。まず、エンジンを探しました。このボクサーエンジンの生みの親でもある、フォルギエ氏は、コストも安価で作業も楽なテストロッサの