

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER PROTOTIPO Bertone

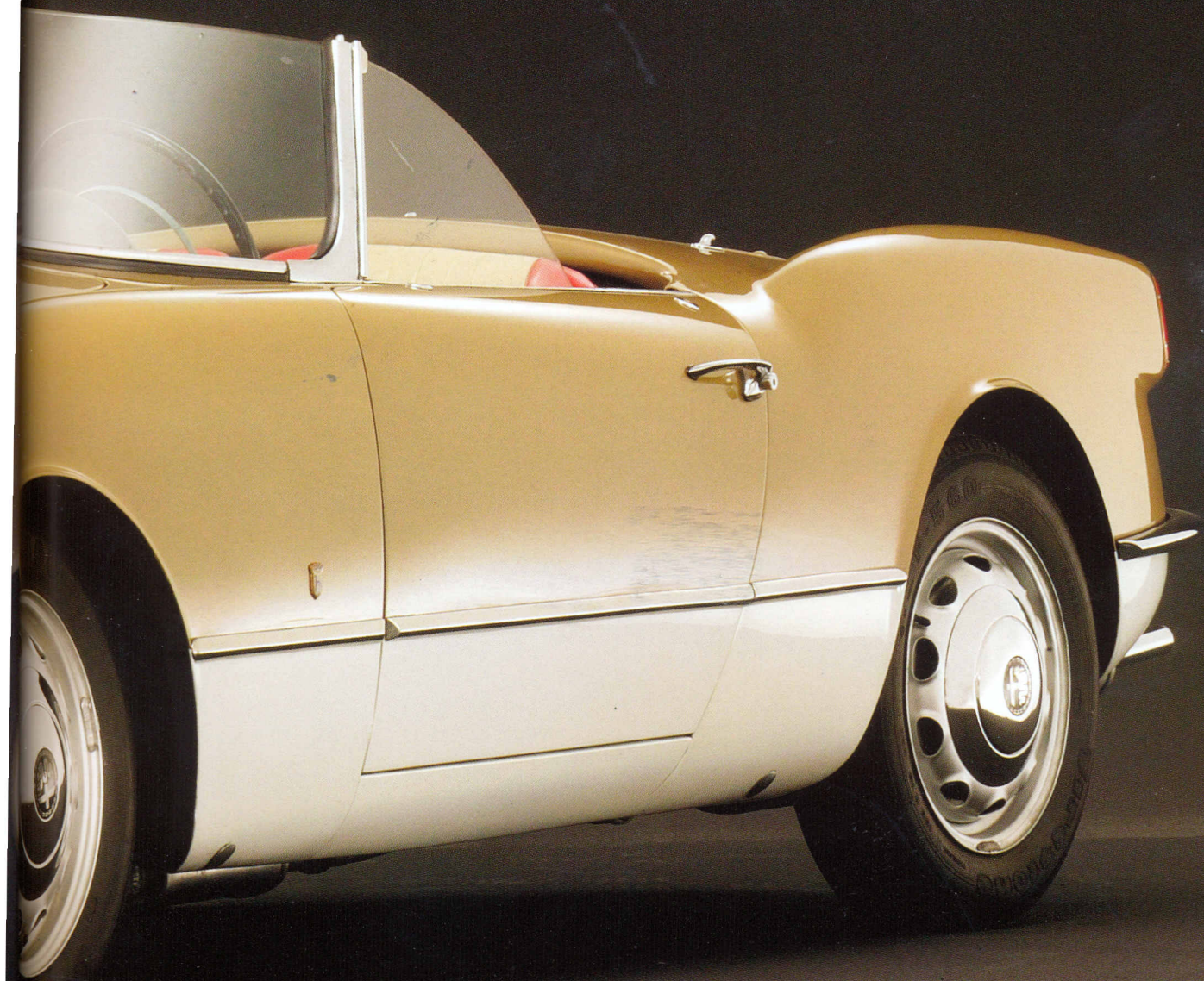
幻のジュリエッタ・スパイダー

フランコ・スカリオーネがデザインしたもう1台のバルケッタ

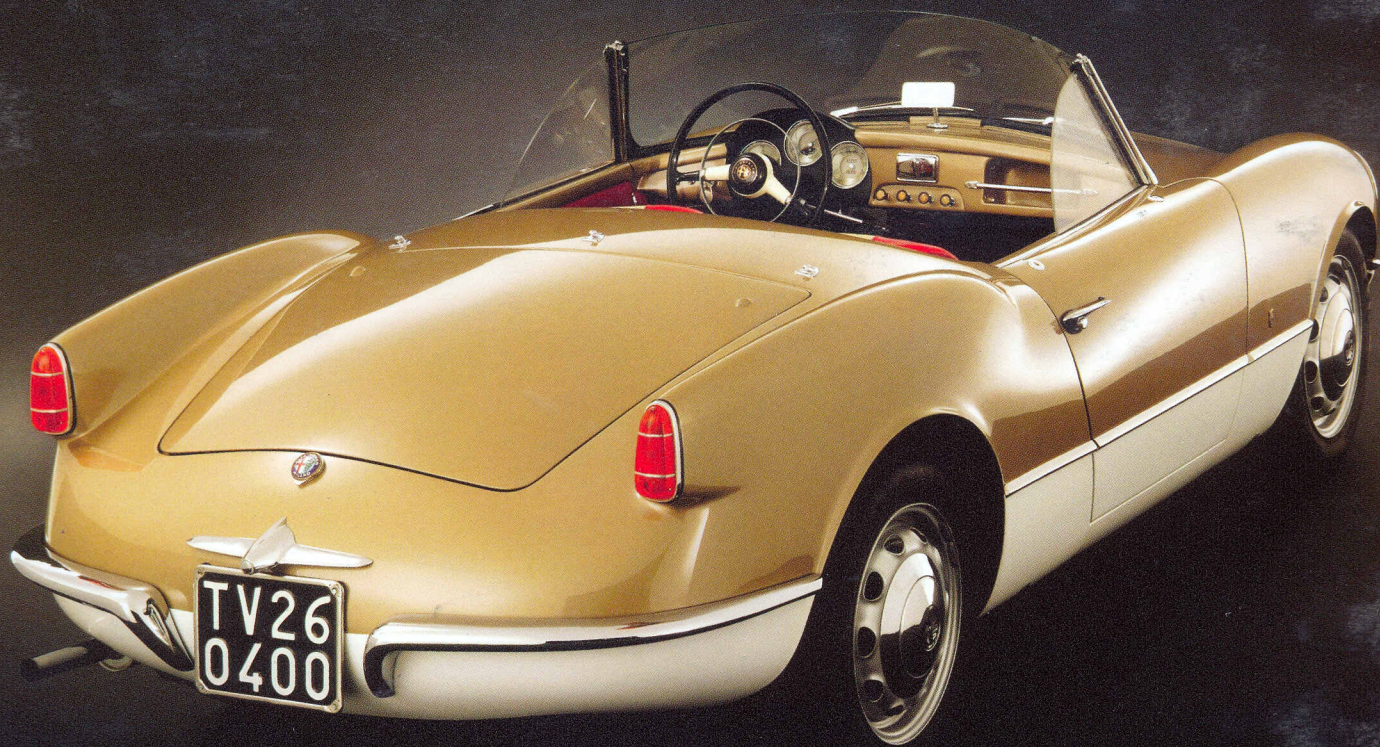
ピニンファリーナ・デザインの生産型ジュリエッタ・スパイダーが傑作であることに、疑問を差し挟む余地はない。そのボディの美しさと、今なお乗る人間を昂ぶらせるドライブフィールは、ジュリエッタの生誕50年を特集したページに詳しいはずだ。しかしここにもう1台、歴史の狭間に隠された魅力的バルケッタが存在する。ひょっとするとピニンファリーナのモデルに替わって生産型の役に就く可能性もあったプロトタイプ。カロツェリア・ベルトーネの工房から生まれたミステリアスなスパイダーを紹介しよう。



A Giulietta Spider by Bertone? No, that's not a mistake. While it was Pininfarina, of course, that penned the iconic open top Giulietta, this is the story of a different car, a priceless Bertone prototype now owned by Sig. Corrado Lopresto which we were lucky enough to drive. This was the very car designed by Franco Scaglione himself for the competition set up by Alfa for a new production Spider, a competition which Pininfarina went on to win. In our eyes, the styling seems far more challenging than Pininfarina's accomplished but more buttoned-down design. The prototype might only have been a 1.3 with 65 ps, yet with its ultra trim aluminium body weighing just 860 kgs, it was still brisk and light on its feet. After a painstaking three-year restoration under the supervision of historian Maurizio Tabucchi, it was also in beautiful shape.

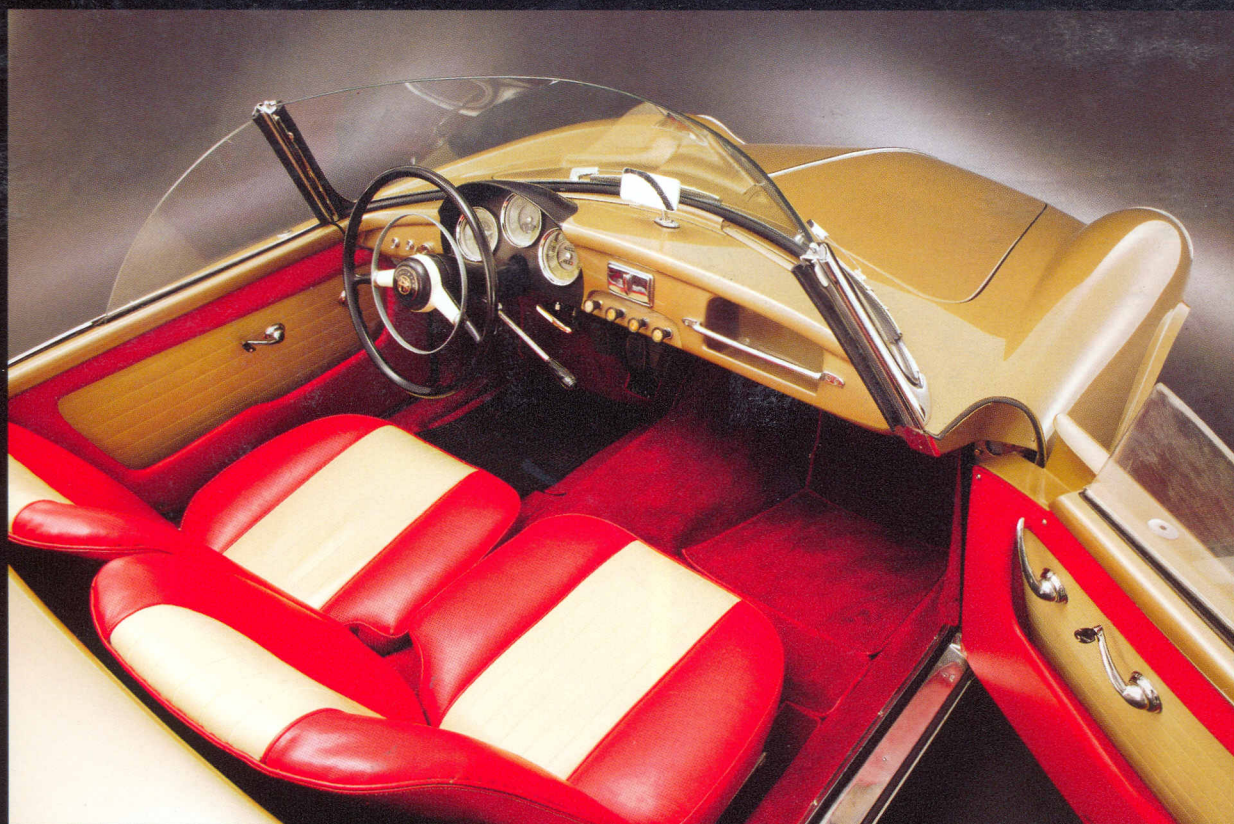


ALFA ROMEO GIULIETTA
SPIDER PROTOTIPO Bertone



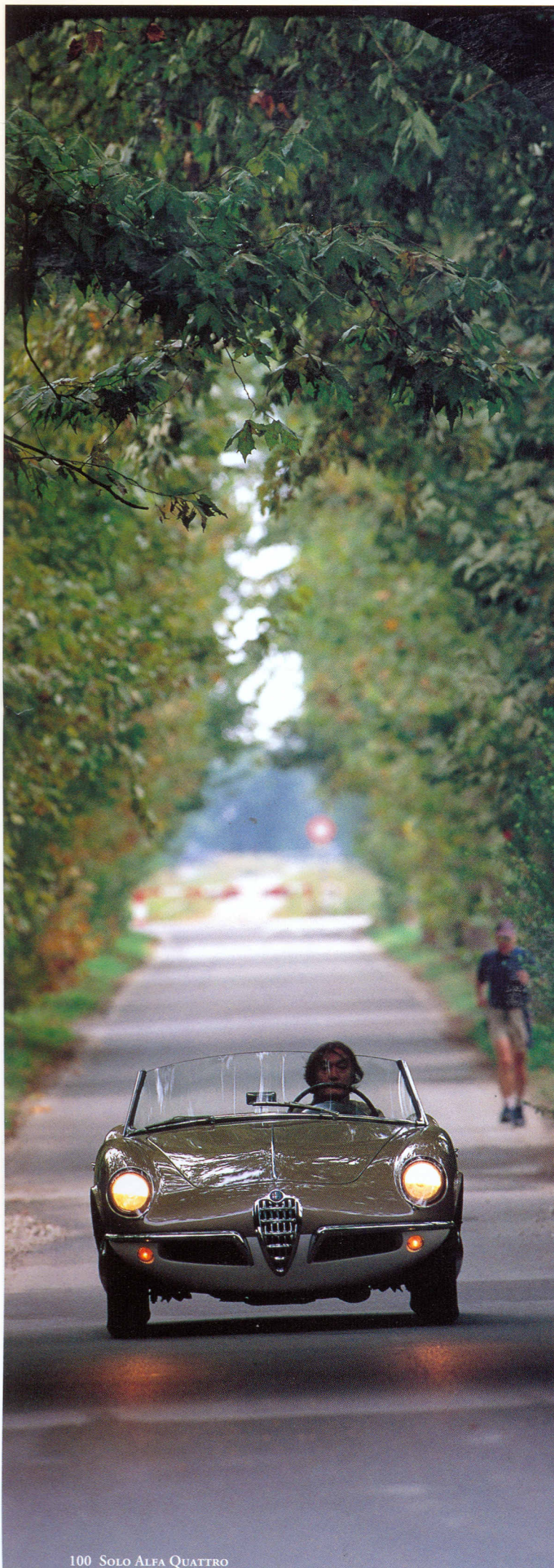
ウェストラインがドア後端でキックアップしてテールフィンに連なる基本テーマはピニンファリーナ案の生産型と共通だが、こちらの方が遥かに抑揚豊かな面構成を採っている。





大きくラップラウンドしたガラス製のウインドスクリーンと、それに連なるアクリルのサイドウィンドーが特徴的なコクピット。メーターは中央にレヴカウンター／油圧計、右に速度計、左に水温／油温／燃料のコンビネーションメーターが配置されている。





後ろに従えるのはジュリアGTCのスタディとしてチェントロ・スティレが製作したジュリア・スパイダーのプロトタイプ。

マックス・ホフマンという男

エンゾ・フェラーリ、ヴィットリオ・ヤーン、キャロル・シェルビー、ルドルフ・ウーレンハウト、ビル・ミッチェル、フェルディナント・ピエヒ……。自動車史を語るうえで、覚えておいた方がいい名前がある。もし貴方のメモリーにまだ余裕があるなら、その列にマックス・ホフマンという男の名前を加えておくべきだ。

彼がいなければ、我々はあの素晴らしいメルセデスのスーパースポーツ、300SLの生産型に触れることはなかった。ポルシェ356もプロトタイプのみでとどまっていたかもしれない。ランチア・アウレリアのスパイダーも同様。さらにいえばこの欄の主役であるジュリエッタ・スパイダーも、この世に出なかった可能性が高い。つまり自動車史に燦然と輝くこれら名車の一掃抜きに、我々は過去を振り返らなければならなかった。いや振り返るべき過去そのものが、ずいぶんと色あせていたことになる。

アメリカでヨーロッパ車の輸入ディーラーを営んでいたマックス・ホフマンは、ジャガーXK120やポルシェ356といった非常に Prestige の高いヨーロッパモデルが、世界一の規模を持つマーケットの顧客から愛されることを、最初に見抜いた人物といえるだろう。ニューヨークにまず本拠を構え、後にカリフォルニアにもショールームをオープンさせた彼は、その的確な判断力と素晴らしい販売実績により、メーカーをも動かす影響力を持っていた。いわばフェラーリにおけるルイジ・キネッティのような存在だった、といえはわかりやすいだろうか？

たとえば300SL。複雑な鋼管スペースフレームを持ち、直噴エンジンを備える進歩的な設計のこのクルマは、それゆえ製造に手間とコストが非常



ア・ロメオのメンバーの中でも一二を争うアルファ・ロメオの権威マウリツィオ・タブッキによれば、マックス・ホフマンからトリノの最も重要なカロツェリア、すなわちピニンファリーナとベルトーネにプロトタイプ
の製作が依頼されたのは、1955年2月22日のことだったという。

早すぎた“鬼才”

ピニンファリーナのフランコ・マルティネンゴ、それにベルトーネのフランコ・スカリオネが提示したデザインは、同じジュリエッタをベースにしたものでもまったく性格が異なることが、写真を見ればひと目でわかる。現代的と未来的、オーソドクシーと独創的。両極端ほどにも違うふたつの案から結局ピニンファリーナ案が選ばれ、量産メーカーへと脱皮したアルファを成功へ導くヒット作のひとつとなったことは、ソロ・アルファ読者なら先刻ご承知のことだろう。

事実、ピニンファリーナのスパイダーは小型オープン2シーターとしてほぼ完璧とも思えるフォルムを持っている。軽快でしかも洒脱、今見ても素直に美しいと思えるそのタイムレスなスタイリングは、50年代オープンスポーツの白眉ともいえるものだ。まさに万人から受け入れられるデザインといえる。

しかし逆にそのわかりやすさ故に、新しい提案や冒険といった挑戦的姿勢が感じられないことも事実である。往時のスポーツカーデザインの文法、黄金率に則った安心感はあるが、じゃあ歴史に残る革新性や強い個性を感

にかかった。しかもメルセデスが1954年シーズンからF1に再参入することが決まり、開発の中心をそちらにシフトせざるを得ないことから、ロードゴーイングモデルの生産化への道筋は一旦完全に閉ざされたかに見えた。開発リーダーのウーレンハウトが意気消沈したことは想像に難くないが、その窮状に救いの手を差し伸べたのが他ならぬホフマンである。彼はVWビートルの5倍以上というこの高価格のスポーツカーがアメリカ市場で成功することを予見。もし生産化された場合には、500台の購入を確約したのだという。このホフマンの発言に勇気づけられたダイムラー・ベンツ上層部は翻意して生産化を決定。その結果1954年から64年にかけての11年間の生涯に、実に3200台を超える300SLが世界中の熱烈な顧客の元へ届けられるというヒット作になったのだ。

ジュリエッタ・スパイダー誕生の経緯もこれと似ている。自ら輸入を手がけたランチア・アウレリアGTの成功で、イタリアン・スポーツにとってアメリカ市場が有望なマーケットであることを証明したホフマンは、アルファ・ロメオにジュリエッタのオープンモデルの開発を進言、それが完成した暁には、ただちに600台のオーダーを入れることを明言したのである。

この申し出はアルファにとってふたつの重要なメリットがあった。ひとつは当時の同社にとってたったひとつの国から600台もの注文が届くなど前代未聞の規模の大きさだということ。もうひとつはそれまで足を踏み入れたことのない前途有望な巨大市場への進出が実現することである。この時アルファ・ロメオの設計・生産担当の技術部長であったルドルフ・フルシュカが、ホフマンのオリジンと同じオーストリア出身だったこともあって、話は実現に向かって動き出す。レジストロ・イタリアーノ・アルフ



大したスピードではないが、コーナリング時には明確なロールを示す。ステアリングが若干心もとない手ごたえを示すことを除けば、その走りっぷりは軽快かつ小気味良く、操っていて実に楽しい。

じるか?と問われれば、残念ながらノーと答えるしかない。

その一方スカリオネの手になるベルトーネのスパイダーは、全身これ個性の塊りといえるほどアクが強い。少なくとも時代に先んじたシェイプを持つことは明らかだ。純粋なショーカーならともかく、市販を前提としたプロトタイプでありながら、これほど未来的な造形にチャレンジした例は珍しいのではないだろうか。ピニンファリーナの生産型が同じカロツェリアが生んだ名車、アウレリアGTを連想させるのに対し、こちらは同時代の他のどのモデルにも似ていない。小型車でありながら抑揚溢れるそのフォルムは、まさに“鬼才”の実力が遺憾なく発揮された結果と見ることができる。

ヘッドライトの頂上から始まるウェストラインが、ドア後端部でキックアップしてテールフィンを形作るコンセプトは両車に共通するものの、ピニンファリーナが若干アメリカナイズされたイメージを持つのに対し、ベルトーネのデザインは曲面を多用したフロントマスクの効果か、あくまでヨーロッパの小型高性能車の雰囲気の色濃く残している。ちなみにこのヘッドライトをプレキシグラスで覆ってまで流線型にこだわった顔つきが、後のジュリエッタSZに影響を与えたことは疑いようがない。もっともカロツェリア・ザガートのチーフスタイリストだったエルコーレ・スパーダが、レースでの勝利を目指して小型高性能GTを作り上げたのは、それから実に4年後の1959年のことだったのだが……

プロトタイプとは思えない

まるでこの宝石のようなスパイダーが製造された1950年代半ばにタイムスリップしたかのようなようだった。今回ロケ地を選んだのはミラノ近郊のCASTELLO DI PESCHIERA BORROMEO。15世紀に貴族の別荘として建てられた石造りの小さな城が、今もそのままの姿で残されている静かな集落だ。生憎空は厚い雲に覆われているが、磨きこまれたゴールドと白のツートーンボディは弱い光を受けてキラキラと輝き、レンガの赤、そして色づき始めた木々の緑にとってもよくマッチしている。昔のカタログ写真そのままのような風景にわけもなく心がときめいた。こういった何百年も前の佇まいを当たり前のようにひっそりと守り続ける集落に出くわすたび、イタリア文化の根深さを感じずにはいられない。

何より驚かされたのは、絶対的サイズは小さいが存在感は大きいこのスパイダーが、単なるデザイン・プロポーザルとは思えない品質の高さを持つことだ。普通この手のモデルは、デザインを優先するあまりレイアウトに多少の無理が生じていたり、あるいはドアの建てつけが悪かったりと、どこかしら未消化な部分が残されているものだが、そういった不具合が不思議なほど見当たらず、生産車並みのクオリティを持っているのだ。

しかも初代のオーナーであるレンゾ・ガルーティにデリバリーされて以降、杳として行方不明だったこのスパイダーを発掘した現オーナーのコラード・ロプレスト氏は、前述したマウリツィオ・タブッキ監修の元、カロツェリア・マリオ・ガルビアッティに持ち込んで、3年かかってフルレストアを施したという。その甲斐あって写真からも想像がつくように、コンディションは内装／外観／機関ともに上々の状態にある。

だからこそ何の違和感もなく、50年代にワープできたのだろう。運転に余分な神経を使うわずにすむから、数世紀前に築かれた城壁が後方へ流れ去る景色を楽しめるし、50年前と同じ緑の匂いを嗅ぎながら走ることもできる。

ランニング・コンポーネンツはジュリエッタそのままとっていい。コラードによればレギュレーター以外はすべてシリーズIオリジナルだという。したがってエンジンはボア・ストローク：74×75mmによる1290cc、圧縮比：8.5、2基のダウンドラフト・ソレックスを備え、65ps/6000rpmの出力を発揮する。現代の標準に照らせば、排気量ちょうど半分の軽自動車にも等しいパワーに過ぎないわけだ。

もっともだからといって悲観する必要はどこにもない。まず絶対的にコンパクトなこと、パワーユニットが元々オールアルミで軽いこと、そのうえボディ外板もすべてアルミを採用したこと恩恵で、車重を860kgに抑えることができたからだ。

事実、今回はたった2台しか製造されなかったという稀少性の高さ(ベルトーネ／ピニンファリーナが各々2台ずつプロトタイプを製作した)、それにいくら万全のメンテナンスが施されているとはいっても製造から50年が経過していることを考え、4000rpm+を自主的なりミットに定めしたが、伝統のツインカムユニットは気難しさと無縁のままスムーズに、弾けるように回り、もどかしい思いに駆られたことは一度としてなかった。1.3ℓ DOHCという当時としては先進的なスペックを持つにもかかわらず、ピーキーな素振りをまったく見せず、終始ストレスフリーに吹け上がっていくその特性は、明らかに時代を大きくリードしたものといえ、何度も自制心を失いかけたことを告白しておこう。もちろん流れに乗ろうとすれば、下からⅠ：3.25、Ⅱ：1.98、Ⅲ：1.35、Ⅳ：1.00という1速を除けばクロスしたレシオを持つ4段マニュアルギアボックスをこまめに操作する必要に迫られるが、シフトがいわゆるコラム式だったこともあって、その頼りないほど細いレバーをギア鳴りがしないように繊細に扱うドライビングは今まであまり経験したことがないだけに、新鮮な悦びに満ちていた。慣ればヒール&トゥを駆使してシフトダウンすることも可能である。

ボディ剛性が思いのほかちゃんと確保されていたことも予想外だった。タイヤが155R15（メイクはファイアストーンF-560ラジアル）と細いことに助けられているが、多少の路面の不整ならワナワナと震えるようなことはないし、ミシミシギシギシといった軋み音の類もよく抑えられ、ほとんど耳に届かない。

これにはもちろんこの時代の定石ともいべきサスペンションのセッティングも貢献している。スプリング／ダンパーが無闇に固められていないことは、明確なロールを示すコーナリングフォームを捉えた写真からもわかって貰えるだろう。その上ドライバーはホイー

ソフトトップを上げた姿もなかなかスタイリッシュ。もし生産されていれば、50年代のプレイボーイにとっては最高のパーティコスチュームだったのではないだろうか？





エンジンは65psを発する1.3ℓ ツインカム4気筒。搭載位置が低いのがわかるだろうか？

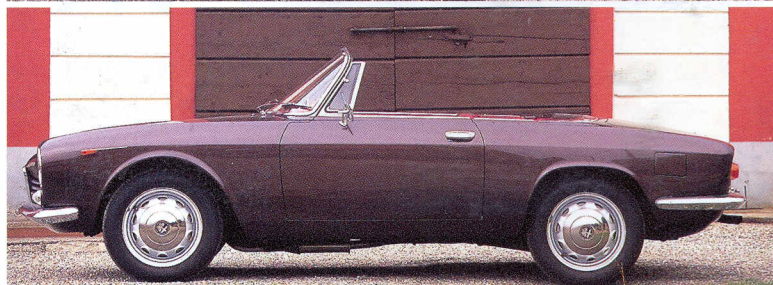
ルベースのほぼ中心に座るから、乗り心地は快適至極。いついかなる場合も鋭い突き上げや、不快な上下動の反復に悩まされることがない。

唯一時代の隔たりを感じる部分があるとすれば、ノンパワーのステアリングだ。応答性が曖昧なうえ、舵角を増していくと今度はゴムを振るような感触が強調されてしまい、どうしてもコーナリングが当てずっぽうになってしまう。もっともこれは恐らくクロスプライタイヤ用に開発されたサスペンションと、現代のラジアルとのマッチングが悪いことが原因のはずだから、クルマそのものに責任を帰すべき問題ではない。

ミッドセンチュリーの空気感

凝ったメカニズムを先進的なコスチュームで覆い包んだこのベルトーネ製ジュリエッタ・スパイダーは、まさにミッドセンチュリーを代表する小型オープン2シータースポーツの魅力すべてを満たした傑作と断言できる。しかしだからといってマックス・ホフマンが、あるいはルドルフ・フルシュカが当時は決断、すなわちピニンファリーナ案の採用が誤りだったとは決して思わない。量産メーカーへと脱皮を図っていたアルファ・ロメオにはどうしてもスマッシュヒットが必要だったし、セルジオ・ピニンファリーナ自身が“シニョラ”と愛称で呼ぶ生産型ジュリエッタ・スパイダーがその大役を果たしたことは、何より歴史が証明している。もしベルトーネ案が生産モデルに選ばれていたなら、たぶんこれほどの販売実績は残せなかっただろう。スパイダーに限らずジュリエッタ・シリーズの成功が後のジュリアを生み、70年代前半にかけてのアルファの隆盛と黄金期を築き上げたのだ。

我々の取材に快く協力してくれたオーナーのコラード・ロプレスト氏。ここに登場した2台の他に、アルファ、イソッタ・フラスキーニ合わせて20台を所有するというミラノ在住のコレクターだ。



アルファのチェントロ・スティレが、ジュリアGTCのスタディとして製作したのがこのジュリア・スパイダーのプロトタイプだ。“段つき”“寄り目”を廃して顔つきをフラットにしたのが最大の特徴だが、率直に言ってあまり魅力的に見えない。

しかしアルファが好きなら、その栄光の歴史の影に、こんな素晴らしいスポーツカーが存在することを覚えておいていい。ファッションをはじめ、家具から電化製品にいたるまで、ミッドセンチュリーのデザインに対する関心と興味が高まる今、その空気感を全身に湛えるスパイダーに直に触れることが出来たのは、実に得がたい経験だった。オーナーのコラード・ロプレストはじめ、ある種オートモチエヴ・デザインのマスターピースともいうべきこのクルマを発掘し、甦らせたすべての人々の情熱に、敬意を表したい。

text：加藤哲也/Tetsuya Kato photo：Roberto Carrer

special thanks to Dott. Corrado Lopresto

