

BERTONE: CENTO ANNI DI CAR DESIGN

ベルトーネ100周年記念展

29 June-11 Oct 2012, Museo dell'Automobile, Torino, Italy



初めて見た者は、これが44年前の車と信じられるだろうか。中央はアルファ・ロメオ33/2をベースに造られ、1968年ハリ・リロンで自動車界に衝撃を巻き起こしたコンセプトカー、カラボ、ムセオ・アルファ・ロメオ蔵。

Un'eccezione italiana

# イタリアの優秀性、ここに

イタリアのカーデザイン界になくてはならない顔のひとつ、ベルトーネが創業100周年を迎えた。馬車工房からいち早く自動車ボディ生産に転換し、戦後は受託生産で空前の繁栄を謳歌した同社だが、近年はカロッツェリア部門の破産、そして再出発という茨の道を辿った記憶は新しい。お膝元トリノの自動車ミュージアムで開かれた記念展初日には、名門の新たな門出を祝うべく、さまざまな人々が顔を揃えた。彼らの熱い語りからは、ベルトーネが単なるいちデザインハウスを超越して、ひとつのイタリア文化であることが感じられた。

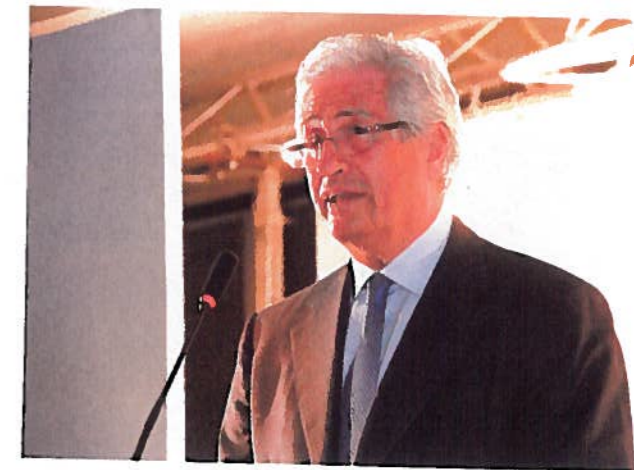
report & photo: 大矢アキオ Akio Lorenzo OYA



会場となったトリノ自動車博物館は、昨2011年春、イタリア統一150年祭に合わせてリニューアルオープンした。



右から博物館のR.G.ロッシ館長、トリノのファッシノ市長、そして「今宵はノスタルジーのためのフェスタではなく、過去と未来のひと区切りをしたい」と語ったリッリ・ベルトーネ会長。



来賓&OB代表として挨拶したG.ジウジャーロ。フィアットのデザインセンター勤務4年めのある日、知人の薦めでスケッチを抱えてベルトーネに赴いた。「ヌッチオとの出会いがなければ、祖父や父に倣って画家になっていたかもしれない」と自身の人生におけるベルトーネ時代の重要性を語った。

## その波乱万丈

ベルトーネの起源は1912年11月、若干28歳のジョヴァンニ・ベルトーネが3人の仲間とともにトリノに開いた馬車工房であった。2年後の14年、彼の次男として生まれたジュゼッペは、まもなく周囲の人々からNuccioの愛称で呼ばれるようになる。彼こその中に、名門カロッツェリアの顔となるヌッチオ・ベルトーネであった。

やがて勃発した第一次大戦のため父ジョヴァンニは工房を閉じざるを得なくなったが、彼は挫けなかった。戦争が終わると自動車ボディ製作に転身。工場を移転し従業員も一気に20人規模にまで増やした。大きな賭けは見事に成功し、とくにランチアの創業者ヴィンチェンツォ・ランチアから大きな信頼を勝ち取った。1933年になると、19歳になったヌッチオも家業を手伝うようになった。

救急車ボディの架装といった軍需生産で糊口を凌いだ第二次大戦が終わり、ふたたび平和が訪れると、若きヌッチオは自ら製作したフィアット500ベースのバルケッタに乗り、レーシングドライバーとしても活躍した。

飛躍の転機は1954年に訪れた。アルファ・ロメオの委託を受けて開始されたジュリエッタおよびジュリア・スプリントのボディ生産だった。当初は僅か1000台だった計画だが、米国市場で好評を博したことから、最終的には11年間に4万台を生産した。ジュリエッタ・スプリントは、フィアットをはじめとする各社からの生産委託が次々と舞い込む引き金となり、同社は黄金時代を迎える。60年代には日産120台に達し、会社をドルで潤した。

その傍らで、エキゾチックなコンセプトカーやスーパースポーツカーを次々と発表し、ベルトーネの名は世界に羽ばたいた。とくにランボルギーニとの協力関係は後年、自動車史に欠かせないものとなる。

1970年には従業員数が1500人に達した。同社がデザインに関与して72年に生産開始したフィアットX1/9は、のちにベルトーネX1/9と名前を変えて生産が終了した88年までに16万台の生産実績を記録するロングセラーとなった。70年代末から80年代にかけてはBX、XMといったシトロエンのデザインや、ボルボやオペルのニッチ車種デザイン/受託生産も次々と手がけていった。

だが、数々の大クライアントに恵まれた絶頂期である1997年2月、

社主ヌッチオがジュネーヴ・ショーを直前に控えて急逝した。当時イタリアに渡って1年足らずだった筆者も、テレビ各局がニュースで彼の死を大きく報じていたのを鮮明に記憶している。

会社は未亡人で1935年生まれのリッリによって引き継がれた。しかし2000年頃からは、ベルトーネに生産委託していたメーカーがニッチモデルの車種整理を進めたのを受けて、業績は下降の一途を辿ってしまった。そして2008年、ついにボディ製造部門のカロッツェリア・ベルトーネは破産に追い込まれた。グルリアスコの工場は裁判所の管理下に入り、のちにフィアットに売却された。同年、長年の晴れ舞台であったジュネーヴ・ショーからもBERTONEの文字は消えてしまった。歴代のコンセプトカー・コレクションも裁判所の管轄下に置かれ、その一部は2011年にオークションに付された(CG2011年9月号127ページ「サヨナラは言わない/ヴァイラ・デステのオークションに登場した6台のベルトーネ・コレクション」参照)。幸い翌09年にリッリ会長が裁判の末、デザインおよびエンジニアリング部門を継承する権利獲得に成功し、それを機会に再出発を図った。これが今日までの経緯である。



現デザイン部長のM. ロビンソン。フィアットで初代ブラーヴォ/ブラーヴァ、ランチア・テージュなどを手がけた後、2009年に新生ベルトーネにやってきた。米国で過ごした学生時代以来の憧れだった全高84cmのベルトーネ・ストラトス・ゼロに初めて乗った日、自身の長身をなんとか押し込んだ椅子をコモラスに語った。



登場時はかなり前衛的と評されたコックピットまわり。ステアリング背後の速度計とタコメーターの右側にある引き出したフートの中には、水温計、油温計、油圧計、燃料計、電圧計、時計の6つが並びそれぞれにJAEGERのマークが刻まれる。

さまざまな問題を完全には解決しないままデリバリーが実行されることとなった。

おそらく世間一般の人々が想像するランボルギーニ・ミウラとは、そんな荒削りで未完成な代物ではないだろうか。かくいう筆者も、サンターガタのムゼオ・ランボルギーニで初めて実車に触れるまでは同じように考え身構えていた。ミウラは6年間にわたるモデルライフの間、常に改良が続けられており、今回取材した車両は最後期のP400SVであるとはいえ、たとえばドライバーのほとんど耳元に4基のキャブレターが迫るエンジン配置で、熱や騒音は耐えられるレベルにあるのだろうか？

ここでミウラが最終型のSVに至るまでに加えられた変更を紹介しておく、まず登場1年後のマイナーチェンジでフレーム主要部の鋼板厚さを1mm上げてシャシー剛性を強化、1969年発売のP400Sではエンジンの出力アップやベンチレーテッド・ディスクブレーキの採用、内外装の刷新が行なわれている。71年登場のSVではリアサスペンションのロワーアーム形状変更、リアタイヤ/トレッド幅などにより懸案だった高速コーナリングにおけるスロットルオフ時のオーバーステアを解消。エンジン出力もさらに向上して385ps/7850rpm、40.7mkg/5750rpmに達した。同時にエンジンとトランスミッションの潤滑を別系統とし、冷却性能の問題をクリアしている。

このように細部におよぶリファインメントは、元来ミウラが未成熟だったからというよりも、「フェラーリより品質の高いグラン・トゥーリズムモを造りたい」というフェルッチオ・ランボルギーニの強い意思を反映したものだろう。そしてそれこそがミッドシップ・レイアウトのスーパースポーツという新しい世界を築き、次代のカウンタックへバトンを渡す原動力になったのではないだろうか。



バケットシートは厚めのクッションを持つが、リクライニング機構は備わらない。ドライバーは典型的イタリアンGTの着座姿勢を要求される。5段MTはHバタンのゲートを備え、操作力は極端ではないものの比較的重い。



鮮やかなイエローに彩られたミュージアムカーのV12に火を入れる。低く構えたコックピットからは、丸みを帯びたふたつのフェンダーラインを認めることができる。スターター・モーターの奏でる音はカンカンカン！と実務的で、エンジンが目覚める息吹も特段ドラマティックではない。最高出力を8000rpm近くで発するスベックから想像する触れれば切れるようなレスポンスよりも、決して重くはないクラッチと豊かな低速トルク、そして無駄な息付きなどほとんどしない従順さが印象的だ。低速でルルル……と穏やかなトーンは、7000rpmまでエンジンスピードを高めるにつれて排気音の爆発力が支配的になっていくものの、その表情の変化はトルク感まで含めあくまでリニア。気づけば、耳元で奏でられるはずの吸気音やメカニカルノイズも決して過大ではない。

貴重な車両ゆえランボルギーニ社からテストドライバーがお目付け役として随行したこともあり、ハイペースでコーナリングすることは叶わなかったが、パワーアシストを持たないステアリングからはしっとりとした接地感が伝わってくる。その保能力とレスポンスは、過去に体験した少し新しい世代のミッドシップ・スポーツであるフェラーリ328GTBや512BBより自然に感じたほどだ。215/70サイズの前輪に適切な荷重が加わっていることの証明だろう。ミッドシップならではの切れ味は特に意識させない反面、道を這うような車体の低さから来る安定感が印象的だった。

おまけに乗り心地も良い。十分に重心の低いボディからは無駄な動きが排除されていて、革張りバケットシートのクッションも思いのほか厚い。このままボローニャからローマへでもミラノへでも走って行けそうだ。

### ミッドシップが受け継ぐ“夢”

その後のエンジン高出力化、駆動系レイアウトの多様化、ロングホ



アヴェンタドールとの2ショット。最新のV12トッップモデルに比べミウラSVは全長で390mm、全幅で250mm、全高で86mm小さい。

ールベース化などに伴って、ミッドシップ車はミウラと異なるエンジン縦置きが主流となった。しかし「エクストリーム・スポーツカーはミッドシップであるべき」という主張はランボルギーニによって現代に至るまで受け継がれた。レース参戦は厳禁としたランボルギーニがレースから生まれたミッドシップ・レイアウトにこだわる一方、今なおF1での王座獲得を至上命題とするフェラーリがフロントエンジン車中心のメーカーとなってしまったことは歴史の皮肉というべきだが、操縦性を追求した結果としてのミッドシップ・レイアウトが今に残っていることは、自動車の性能が今なお成長の可能性を持っていること、我々がそこにこれからも夢を見続けられることを象徴している。◎

report: 田中誠司 Seiji Tanaka

photo: Umberto Guizzardi

**Lamborghini Miura P400 SV**  
全長×全幅×全高: 4390×1780×1050mm | ホールベース: 2504mm | 車重: 1245kg | 駆動方式: RWD | エンジン: 3929cc V12DOHC (ボア×ストローク: 77.0×62.0mm) | 圧縮比: 10.7 | 最高出力385ps/7850rpm | 最大トルク40.8mkg/5750rpm | トランスミッション: 5MT | サスペンション: 前後ダブルウィッシュボーン+コイル | タイヤ(取付車): 前215/70R15 後255/60R15 | 価格: 860万リラ(1972年当時)





ベルトーネの歴史上最も重要なブランド、アルファ・ロメオにスポットを当てたコーナー。

現在の従業員数は約200名で、包括的な自動車設計の場合、4プロジェクトを並行して処理する能力を備える。近年は中国市場に力を注いでいる。実際、筆者はリッリに会うたび「今、中国から帰ってきたばかり」と頻りに聞く。すでに10数人規模の現地オフィスを構えて新規顧客開拓にあたっているが、同社幹部が強調するとおり、デザインおよび設計作業はあくまでもイタリアで続けられている。

また、お宝といえるコンセプトカーこそ失ってしまったものの、リッリが裁判所から買い戻しに成功したベルトーネ・コレクションは、2011年11月、イタリア文化財省から国家芸術遺産に指定された。

### そこは“大学”だった

6月末に行なわれたセレモニーに話を移そう。その晩はイタリア政界で著名なピエロ・ファッシノ・トリノ市長をはじめとする政界関係者たちも数々姿を見せていた。いっぽうでデトマソ・バンテラらのデザインで知られるトム・チャータ、新型500の生みの親で現フィアット・ブランドのデザイン部長ロベルト・ジョリットといったトリノ・カーデザイン界の巨星たちも、あちこちに見られた。

まずは、セレモニーの司会を務めたジャーナリスト、ルカ・チフェーリが壇上に立った。「幼いとき、ベルトーネがデザインした車を模したブラーゴ製ミニカーの小箱を開けたときの感動は、今も忘れがたい思い出です」と思い入れたぶりに話す姿は、日頃ヨーロッパ自動車ビジネスを専門とする辛口・硬派の論客として知られて

いる彼だけに、かなり印象的だった。

続いて今年77歳のリッリ・ベルトーネ会長が演壇に立った。彼女が「夫ヌッチオと出会った街トリノで、彼の車に対するパッション(情熱)を引き継いだことを光栄に思います」と述べ、「今、夫が天から見ていてくれたら私は満足です」と締めると、出席者からは大きな喝采が沸いた。

ある古参OBが筆者に明かしてくれたところによると、生前のヌッチオは社内で「ラジオニエーレ」と呼ばれていたという。Ragioniereとはイタリアで商業専門学校を卒業した者に与えられる称号である。事実、彼自身はデザイナーではなかったが、スカリオネ、ガンディーニ、ジウジアーロといった優秀なデザイナーを見だし、育てる才能を備えていた。「ベルトーネはイタリアの優秀性を育んだ、いわば大学だった」というリッリの言葉は、まさに頷けるものだった。

現在、新生ベルトーネでチーフスタイリストを務めるフィアット出身のアメリカ人デザイナー、マイケル・ロビンソンは、筆者にこう回想する。

「学生時代、シアトルの図書館で本を開いていて偶然目に飛び込んだのがベルトーネによる1970年のコンセプトカー『ストラトス・ゼロ』でした」。そしてこう続けた。「それを目にしたときの衝撃は、インターネットでありとあらゆる情報が手に入る今日の人には、決して想像できないものでしょう」

若き日に心酔した作品を創造した会社で働ける喜びを、彼は今、噛み締めているようだ。



1947年アルファ・ロメオ6C 2500のシャシー上にマリオ・レヴェリ・ディゴモンのデザインをもとに製作したボディを載せたスーペルスポルト。現在は「Mr.プロトタイプ」のニックネームをもつ著名コレクター、コラード・ロフレスト氏の下にあり、2011年ウィラ・デステ・コンクールでは「コハトロー」に輝いた。



アルファ・ロメオ・ジュリエッタ・スプリントのプロトタイプおよび量産工具製作用木型。1954年、コンピューター支援などなき時代、ベルトーネを支えた高度なクラフツマンシップを無言のうちに物語る。トリノ自動車博物館蔵。



ベルトーネがフランコ・スカリオネにそのプロジェクトを託した1955年ジュリエッタ・スプリント用シャシーを短縮し、その上に製作された。現在は6C 2500スーパースポルトと同じくC.ロフレスト氏の下にある。



手前からベルトーネの受託生産事業に最初の成功をもたらしたジュリア・スプリント(1962年型)、ジュリエッタ・スハイグー・プロトタイプとともにスカリオネの作風を表わすものとして挙げられるジュリア・スプリント・スペチアーレ(1963年型)。そして2003年フランクフルトで発表され、量産を望む声が高かったGTカブリオ。



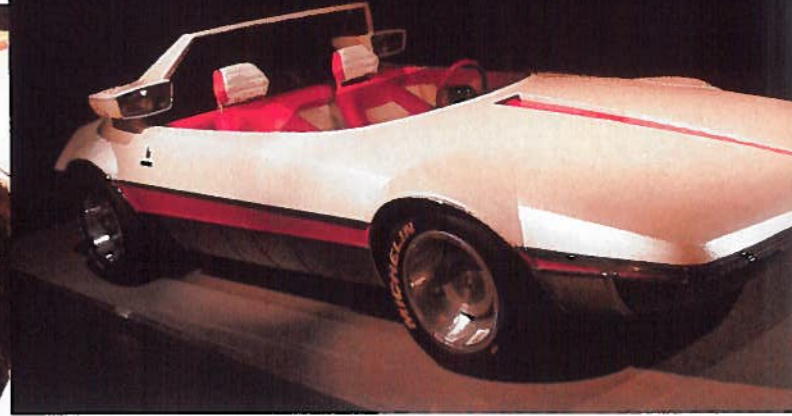
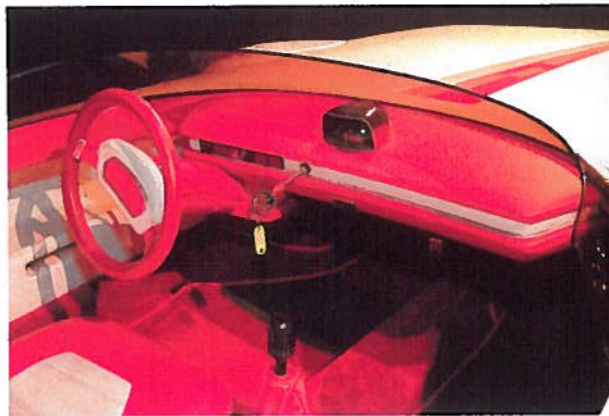
1959年ベルトーネに移籍したG.ジウジアーロによってデザインされた1963年シボレー・コヴェア・テストユート(右)。カロッツェリア・ベルトーネの経営破綻後は裁判所の管理下にあったが、2011年にオークションに掛けられた際、往年のマスターピースとしてジウジアーロ自身が手に入れた。



ジュリア・スプリントGTのシャシー上に製作された1964年ジュリアGTCスパイダー・プロトタイプ。Cはカプリオレの意味。これ自体は量産には至らなかったが、翌65年のジュネーブ・ショーで発表されたトウリングのデザインおよび生産になるジュリアGTCに先駆けたものとなった。C、ロブレスト展。



1969年トリノ・ショーで発表された2シーター・バルケッタ、ランバウト。ヘッドライトを招いたロールバーが目目をひくそのスタイルは、当時のレース用ポートをイメージしてデザインされたという。アウトビアンキのバッジが付けられているが、ミッドシップ搭載されたエンジンはフィアット128のものを用いている。シートはミウラのものを縮小して製作された。のちのランチア・ストラトスやフィアットX1/9におけるデザイン開発のベースとなった。



ベルトネ+ランボルギーニという黄金のコラボレーションの出发点となったミウラ。1966年の誕生当時、そのスタイルは、あるジャーナリストが「他のすべての車を10年古くしてしまった」と感嘆とともに記したことで知られる。また、フランコ・シナトラをはじめ世界の著名人たちが競って購入したのも有名な話だ。展示車はヌッチオ個人が所有していたもの。



フィアット850スパイダー。1965年ジュネーブ・ショーで発表され、とくに北米市場で成功を収めた。68年に登場したスポーツ・スパイダーも含め14万台を記録するヒット作となり、受託生産部門「カロッツェリア・ベルトネ」をおおいに潤した。展示車は68年の米国仕様。



アルファ・ロメオの求めに応じて1967年カナダ・モントリオール万博のためにデザインされたモントリオール。その後70年から77年にかけて生産された。一見スタイル優先に見られるが、ボディサイド中央部に多数開けられたエアインテーク、ウェストラインから大きく開くフロントフードなど、実用性に貢献したディテールも多かった。



マルチェロ・ガンディーニ時代の代表作のひとつである1971年ランチア・ストラトスHFストラダレ。タイトな2シーターの室内空間、ラップラウンドしたウィンドーが注目を浴びた。生産台数には諸説あるが、ベルトネが製作したボディは495台分といわれている。



フィアットX1/9は、850スパイダーの後継車として1972年トリノ・ショーでデビューした。69年ランバウトのデザイン言語をきわめて忠実に継承している。後年ベルトネX1/9と名を変えて製造が続けられたものも含め、総生産台数は88年までに約16万台に達した。これは1981年に試作された+2シート付きのLHB版、ベルトネ版。

### ジウジアーロの人生を変えた

1959年に21歳でベルトネに入社したOB中の出世頭、ジョルジェット・ジウジアーロもスピーチに立った。彼によると、フィアットのデザインセンターに勤務していたある日、知人からベルトネにスケッチを持って行くよう薦められた。最初は当惑したもの、なんとか作品を掻き集め、後日それを携えてヌッチオのもとに持参した。

彼はすぐベルトネに移ることを決めたという。「提示された給与がフィアットより5割増しでしたから」と、その理由を明かすと、会場にいた人々から笑いが沸いた。同時に彼は「もしベルトネに見いだされていなかったら、私はカーデザイナーでなく、家業であった画家を継いでいたでしょう」と語り、ベルトネが彼の自動車人生において重要なターニングポイントであったことを強調した。

今回、会場にはジウジアーロ時代の代表作である1963年シボレー・コーヴェア・テストュードも展示された。同年のジュネーブ・ショー会場にヌッチオと同乗して目ざしたという話は、今では伝説となっている。だがジウジアーロ本人が以前教えてくれたところによると、イタリア-フランス間のフレジュス・トンネルを通過する際、

鉄道にテストュードを載せ、自分は職人たちとともにちっぽけなフィアット600にぎゅうぎゅう詰めで乗って峠越えをしたのも、これまたいい思い出だという。

なおディスプレイされたテストュードに添えられた説明文のオーナー欄には、「Giorgio Giugiaro」の名前が記されていた。彼は、昨年ヴィラ・デステで行なわれた前述のオークションにおいて自身の出世作を手に入れていたのだ。今回の貸し出しは、まさに恩返しといったところであろう。

最後に、筆者がリッリから直接聞いたエピソードも披露しよう。「フェルッチョ・ランボルギーニとの出会いをご記憶ですか?」という私の質問に答えてくれたものだ。すると彼女は47年前の1965年トリノ・ショー会場での光景を再現し始めた。

「彼はね、小脇に書類の入った紙挟みを挟んでヌッチオと私のところに来たの。そしていきなり『どうです、このクルマにボディを被せてみませんか?』って切り出したのよ」

これぞ、のちにミウラとなる車の誕生の瞬間だった。

この歴史に彩られたデザインハウスは、多くのトリネーゼ(トリノ人)たちに見守られながら200年めに向かって歩みだした。◎



ランボルギーニ・カウンタックは、アルファ・ロメオ・カラボ以来続けられてきた新世代スーパースポーツカーの夢の到達点であった。Countach(クンタッシュ:ピエモンテ方言で「ああ重たい!」の意味)の名は、1971年ジュネーブ・ショーでの公開に向けた製作作業の最終段階で、偶然スタッフから発案されたものという。展示車はミウラ同様、ヌッチオの生前の個人所有車だった85年モデル。



アストン・マーティン・ヴァンキッシュをベースにチューニング・ブレークに仕立てた2004年JET2。1961年にベルトネがDB4GTを土台に手かけたJETへのオマージュである。一見地味だが、モディファイに掛かるコストを最小に留め、かつモロケーション通過も容易にするという課題に挑戦した作品であった。



1973年ディーノ308GT4。フェラーリにとって、ベルトネとの共同作業は、そのミッドシップV8とともに史上初めての試みだった。ベルトネは、緊張感漂うフォルムとルーミーな居住空間で、それに応えた。



2012年ヌッチオ、新生ベルトネのデザイン・ディレクター、マイケル・ロビンソンのディレクション下で作られた創業100周年記念作品。前出のカラボ、1970年ストラトス・ゼロ、カウンタックなどのエッセンスを取り入れている。「懐古趣味もなく、過激な未来志向でもないポイントを継承した」とロビンソンは語った。