

ジュリエッタ、はじまりの頃

復活果たしたジュリエッタ・シリーズ。そのオリジンとなる初代ジュリエッタは、戦後のアルファ・ロメオを大きく変化させ、大躍進させるきっかけを作ったモデルだ。ここからはその歴史と、誕生初期、そして生産工程を振り返る。



新しいアルファ・ロメオ世界を開拓する

傑作揃いのアルファ・ロメオの中でも屈指の名車として称えられ、現在でも社運を賭けた最新モデルのネーミングに引用される初代「ジュリエッタ」。1954年秋のトリノ・ショーで衝撃のデビューを果たした麗しのクーペ、スプリントを端緒に、本命たる4ドア・ベルリーナ、ピニンファリーナ製の洒落なスパイダー、スプリントと同様にベルトネが製作する超高速GTのスプリント・スペチアレ、そしてモータースポーツを想定したレーシングGTのSZなど、それぞれ魅力溢れるファミリーを形成。第二次大戦前のごとく会社を挙げてレースに参戦する傍ら超高級スポーツカーに限られた顧客に向けて製作・販売する、つまり「分家」とも言うべき現在のフェラーリに相当する事業形態から、量産メーカーへと転換を図ろうとしていたアルファ・ロメオにとっては、まさにスマッシュヒットと言うべき傑作とされている。

これら一連のジュリエッタは、1950年に発表された戦後初のモデルたる1900よりもさらに600cc以上も小さな、1290ccの4気筒エンジンを搭載していた。ところがそのメカニズムといえば、ヘッド・ブロックとも総アルミ製のDOHCエンジンに象徴される、50年代の常識では並みのレーシングカーさえ上回るほどの驚異的なものであった。しかしジュリエッタでは、素晴らしいメカニズムもさることながら、それ以上に当時のモータリストを魅了したのは、美しくモダンなボディだった。そして、豊富なバリエーションの中でも今なお最も高い評価を受けているのが、ジュリエッタ成功の先駆けとなったスプリント。つまりベルトネ製の2+2クーペである。

ベルトネとの連携が生んだ傑作

戦前以来の伝統に従い、初の小型量産車を目指したジュリエッタにも美しいクーペのラインナップが必要と判断したアルファ・ロメオ社の

The beginnings of New Small Alfa Romeo Era

今日に続く、コンパクト・アルファ・ロメオDNAの礎を築いた初代ジュリエッタ・シリーズの舞台裏を知る



Giulietta Sprint



Giulietta Berlina



Giulietta Spider



Giulietta SZ

個性豊かなバリエーションモデルがジュリエッタの黄金時代を支える

アルファ・ロメオの歴史を大きく変え、今なお同社の最高傑作のひとつに挙げられるジュリエッタは1954年秋にベルトネ製のクーペ、スプリントから先行デビュー。同年末に社内デザイナーのベルリーナ、翌55年にピニンファリーナ製スパイダーが追加され、小型量産車としては異質なラインナップが形成された。さらに750ccと軽くなる前期型からマイナーチェンジが施され、101ccへと進化を遂げた1958年には、ベルトネの開発・製作する超高速GTカーを目指したスプリント・スペチアレ(S5)が追加され、同年には純レーシングGTのSZ(スプリント・サート)も追加され、第二次大戦前のアルファ・ロメオを別業とさせる強力な布陣が実現されるに至った。



Giulietta Sprint Speciale



ベルトネの秘蔵写真で綴るジュリエッタ誕生の舞台裏

ベルトネのフランコ・スカリオネとギアのマリオ・フェリーチェ・ボアーノのコラボレーションが生み出したジュリエッタ・スプリント。ここではベルトネから提供を受けた開発途中の貴重なカットをお見せしよう。

special thanks to Bertone



プロトタイプではマーター・ハネルも開発。またリアには横開きのハッチゲートも設けられていた。ハッチバックが製作された際は有るが、実は横開きだったというのは伝説視されていたこと。これは非常に貴重な写真だ。

試作車および量産初期には、ベルトネの工房にて薄板鋼板を手たきしてボディハネルを成形していたことを証明する木型器具。最初の約1000台はベルトネで無塗装ボディまで製作。ギアで塗装と仕上げを行った。

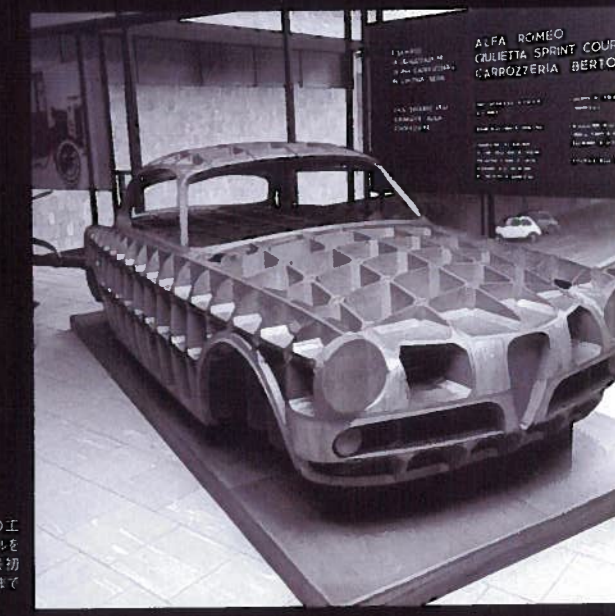


種々の試作が繰り返されたジュリエッタ、テールゲートの開閉方法に驚かされる

ボディのアウトラインはプロダクションモデルに極めて近似的な状態になっているが、灯火類の位置は現物合わせでセッティングされたのだろうか。この写真からは当初市販型には準備の無かったものの、遂に製作されたデラックス仕様についてフィクランプの設置が、開発当初から検討されていたことがうかがえる。



コロッセオスクエラの旧ベルトネ工房で撮影された無塗装状態のプロトタイプ。量産型では廃止されたハッチゲートを持つほか、量産型ではトランク内に設置された燃料タンク給油口もリアフェンダーに設けられる。



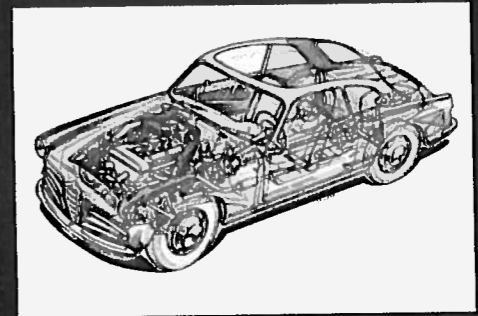
全に定着。ベルトネもコルソ・ベ
の旧工場に塗装ブースを設けるなど
場設備の充実を図り、1955年後
トネ単独でボディ製作の全工種
体制が整えられた。この時代には
モノコックをベルトネで完成させ
ルテッロのアルファ・ロメオ工場に
メカニカル部品を組み込むという、
当初から望んでいたシステムが完

グルリアスコとアルファの蜜月

さらに1958年6月には、ジュリエ
が"750系"と呼ばれる初期モデル
代に当たる"101系"に進化。スプリ
オーネの後継者となった若きチー
ジョルジュ・ジウジアーロがモ
掛けた新しいボディをまとうこと
のマイナーチェンジは、ベルトネ
グルリアスコに建設し、1959年後
始した、より大規模な新工場での
見越してのものだった。この新工場
だけでなく車両全体の生産も可能
当初から年産7500台の生産が可
たのだ。そして'61年には20000台
がグルリアスコ工場からラインオ
生産を終えるまでにスプリント240
ント・ヴェローチェ3058台(それ
が生産されたことから、「世界で
成功した本格的グラントリスモ、
語り継がれる名作となったのであ

時は流れて、ベルトネ製のク
オ・クーペは2010年の"GT"生産
歴史の幕を閉じ、数々の名作を生
グルリアスコ工場も、今やファイ
年後のデビューが予測されるマ
型車の生産に供用される……?と
い。しかし、もしも願いが叶うなら
リエッタをベースとする美しいク
スティーレ・ベルトネ社の主導
しい。そして、旧ベルトネ・グル
で生産されたら、どんなに素敵
想してしまう。でも、そんな一愛好
いが実現した場合、現行のジュリ
ントおよび新たな(?)ジュリエッ
ネーミングの相関関係は果たして
うのだろうか……?

1950-60年代のイタリアで活躍した自動車造形家、G.カウテラの描いた
有名なジュリエッタ・スプリント造形図。モノコックのボディ構造や前後リスベ
ンション、そしてアルファ・ロメオを搭載していることがよく分かる。モデルと
なったのは2基のウェルハーガス化器を装備した高価な版、スプリント・ウェル
ハーガスのモデル。



ベルトネの旧ベスキエラ工場から、3人がかりの人力で押し出さ
れるジュリエッタ・スプリントのモノコック。アル・デコ製の様式で
造られた典型的な工場に、カロッツェリア・ベルトネの歴史が傳
じられるだろう。



前後に移動用キャリアを取り付けた
状態で、大型の車載トラックに載せら
れるモノコック完成品。背景となっ
ている工場の壁面に掛けられた、1930
年代のクーペを象ったレリーフにも、
アル・デコの印象が感じられる。

車載トラックで運ばれるモノコック。ベ
ルトネのあるトリノからアルファ・ロメ
オの生産拠点であるミラノへの距離
は120km以上も離れており、スプリ
ントのヒット拡大によって、生産効率
の悪さが指摘されていた。



戦後アルファ・ロメオの最高傑作と称される
ジュリエッタの生まれたての姿に想いを馳せる。



ベルトネは、宿願となってトリノ近郊グルリアスコに近代的な巨大工場を築設。1956年10月から順次生産が移行され、
1961年には20000台目のスプリントがラインオフ。その後もアルファ・ロメオの生産を担い続けた。



コルソ・ベスキエラ工場で作成したジュリ
エッタ・スプリントのモノコックボディ。この時
代には、サスペンションやタイヤなどの組み
付けはアルファ・ロメオのボルテッロ工場
で行われていたため、小さな車輪の付いたキャ
リアに載せて移動させることになっていた。



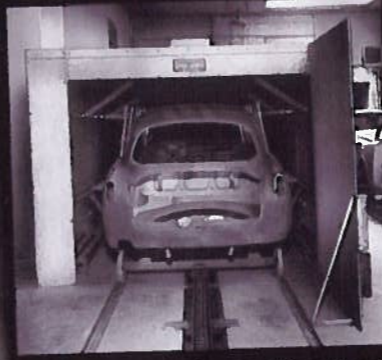
フロ・ボトリアに一台ずつのキャリアを固定
され、ミラノ・ボルテッロへの移動に備える
ジュリエッタ・スプリントのモノコック。フエン
ター内のつくりなどにも、当時の老練カロッ
ツェリアの高い鑄造技術が感じられる。イ
ンナーフェンダーのアンダーコート処理など
リストア時の参考にもなる。



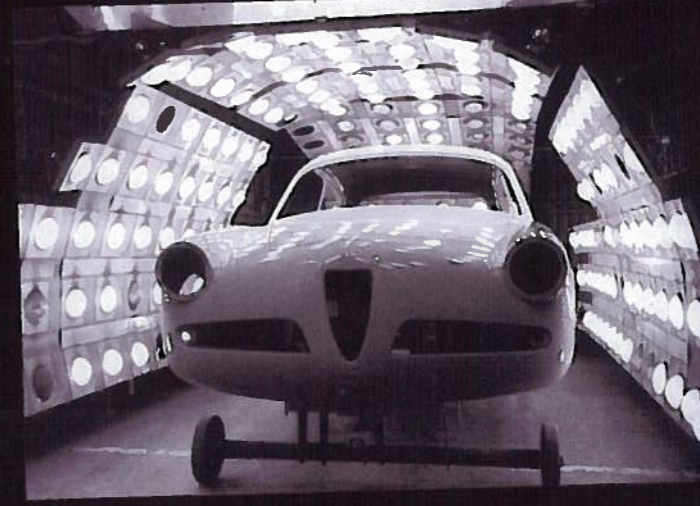
技術コンサルタント、元シタリアのルドルフ・ルスカ技師は、1952年にベルトーネの若き当主スッチオ・ベルトーネと会見。小型クーペのデザインとボディ製作に関する相談を持ちかけたベルトーネは当時、アメリカのアーノルド社の頼りに応じて、MG TDをベースとしたクーペ&ブリオレの開発と、少量ながらシリーズ生産請け負っており、アルファ・ロメオとしては、その能力を高く評価していたようだ。しかし、ベルトーネが1912年の創業当初からトリノ市内コロッセスキエラ通りの工業団地に構えていた工房では、アルファ・ロメオ側の求めるだけの産体制はまだ整えられていない状況にあっ

そこでスッチオは一計を案じ、自社を含むのカロツェリアによるコンペを提案。当時ベルトーネ社のコンサルタントとしてスタイリストをめぐっていたフランコ・スカリオネと、ピニンリーナでも多くの作品を残し、当時既に「新デザイナー」の名声を確認していたマリオ・フェッチェ・ボアーノが共同社主を務めるギア・ミラノの老舗カロツェリア・ボネスキに、モックアップモデルの制作をオファーすることに。そして完成したモックアップでは、ボネスキが、まるでアメリカのショーカーのごとき量産は到底向かないデザインから却下。結果、リオネとボアーノの共同作業で、ジュリエッタのデザインが決定されることになった。かくして、奔放ながらエキセントリックな風が立つスカリオネ特有のアクセ、老練スタイリスト、ボアーノの巧みなモディファイで薄める効果をもたらし、結果として見事にエレガントなクーペが結実したのである。

デビューの場となった54年トリノ・ショー評判は上々で、さっそく700台以上のオーダーがアルファ・ロメオに舞い込んだという。さらに、トリノ・ショー出品車含む初期の生産型トタイプでは、一説にはスカリオネのアイディアとされるハッチゲートがリアに設けられていたが、この様式はコストが掛かり過ぎると判断後に生産が始まった市販バージョンでは、のトランクリッドに改められることになった。1954年末から55年にかけて生産された約1000台は、ベルトーネの工房で未塗装ボディまで製作。ボディの塗装と内外装フィニッシュをギアの工房で行ったとされている。その後、ジュリエッタ・スプリントの人々



1955年秋半頃になると、ベスキエラ工場が拡大されるとともに、塗装ブースも完成するなど、ジュリエッタの量産体制は格段の進歩を遂げたことになる。もちろんベルトーネは手抜きだが、そのフィニッシュは当時の量産車としてはかなり上質なものであった。また1956年以降には、ベルトーネが独自にフォグランプやホイールリング、フェイスピンナー付ホイールキャップなどを特別装備したドレスアップ版も限定製作されることになった。



どこまでベルトーネで作られていたのか——、そんな長きに亘るアルフィスタの疑問にこの写真たちが応えてくれる。



工場内に並べられたモノコック完成品。左端には同時代にベルトーネが生産を担っていたアーノルド・フリスタの姿も見受けられる。これも歴史を語る貴重なショットだろう。



ジュリエッタのボディのデザイン・開発のみならず生産をも受け持ったベルトーネ

ベルトーネから提供された写真は、ジュリエッタの最初の生産拠点となった、ベスキエラ工場での生産工程の様子が克明に写し込まれていた。今では考えられないほどの人手に頼った製造過程を垣間見ること、ジュリエッタの生まれた姿は、我々に大きなインパクトを与えてくれる。



ベルトーネはトリノ市内コロッセスキエラ通りの工業団地に、第一次大戦前の創業当時からの工場を構えていた。ジュリエッタ・スプリントのボディも、デビュー当初からこの工房で製作されたが、54年の以降でベルトーネはアーノルドMG TDの生産も並行しており、得意の鍛金技術を生かしたペダント製モノコックの製作で手一杯だった。



Concorso Italiano 2012 REPORTED by Tom McDOWELL

photo: Tim Scott Photos



ここではイタリア車だけの祭典、コンcorso・イタリアーノを、主催者トム・マクダウエル氏のレポートでお届けしよう。今年はおもてなし、ベルトーネの100周年ということで貴重なワンオフモデルも登場し多に盛り上がったようだ。

test: Shunichi FKKO (越前通信) 取材協力: 写真提供: Concorso Italiano (http://concorso.com/)

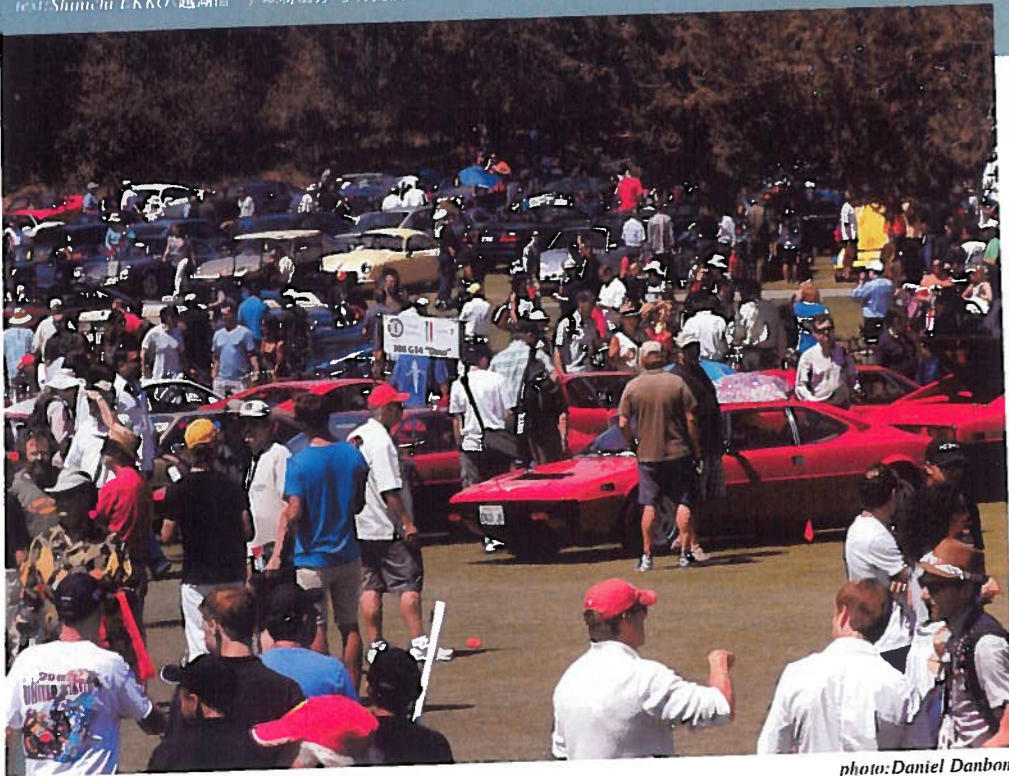


photo: Daniel Danbom

フェアウェーを埋めるイタリアの名車たち

イタリアン・エキゾチック達のざわめきに魔法の呪文を投げかけるかのように、早朝の霧が8月17日のラグナ・セカ・ゴルフ場を包み込んだ。その中からランボルギーニのヘッドライトが覗いた。そしてフェラーリの、まるで吠えるようなサウンド……それはクルマが近づくとか前にクルマの洪水がもうそこまで来ていることを知らせてくれる。エンズー・ジャスト達がコンcorso・イタリアーノのエントランスに押し寄せている様子を想像し、私は興奮にうち震えた。

アバルトがテストロッサに続き姿を現し会場はNYのラッシュアワーの様相となった。フェラーリの咆哮とランボルギーニの叫び、マセラティの低いうなりを聞く。世界最大のイタリア車の祭典がここに始まろうとしている。太陽は神々しくその開始を合図し、朝の霧を溶かした。満面の輝きのフェラーリやランボルギーニ、イタリアンカー達に光を与え、遂にそれらは私達の目の前に現れた。

1000台を超えるイタリアンカーが、5つのフェ

アウェーに向かって広がる。赤いフェラーリの海、クロームやピンクもまばゆいランボルギーニのパレット。異次元からやって来たバガニー・ウアイラ。そしてアルファロメオ、ヴェンテジランチャ、パンテラ、マセラティ、ちっぽけなフィアット……。

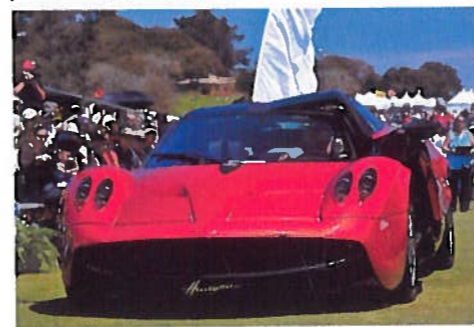
今年のコンcorso・イタリアーノのフィーチャーはベルトーネ・デザイン100周年記念だ。この尊敬すべきイタリアの自動車デザイナーは、世界で最も象徴的なデザインの幾つかを創り、自動車デザインの水準を向上すべく絶えず努力していた。今回、このコンcorso・イタリアーノでは最新のワンオフカー"ヌッチオ"の北米プレミアがこの会場で行われた。創始者の息子の名にちなんでつけられたオレンジのトップを持つヌッチオはハ虫類のようなイメージを持つが、サイドの大胆なラインを眺めるなら、そこにカウンタックやストラトス・ゼロのDNAを見出すことが出来る。デザインディレクター、マイク・ロビンソン氏は、これら貴重なコンセプトカー達を選び込んでくれ、そのデザインセオ

リーとその進化の過程を語ってくれた。

ロビンソン氏とリリー・ベルトーネ女史はそれらベルトーネ車について解説と分析を与え、エンズー・ジャストを大いに喜ばせた。美しいアルファ・ロメオ・ジュリエッタSSに対する彼らの洞察力あるコメントと、どのように継ぎ目のないボディが作られたかという説明には魅了された。ベルトーネ女史は、それらモデルがどのようにして決められたかについてのインサイドストーリーでギャラリーを沸かせてくれたし、メーカーの決定する最終デザインにベルトーネが与えた影響などの話も大変面白いものであった。たとえば、1960年代終わりにランボルギーニはベルトーネに横置きミッドマウントのデザイン開発を依頼してきたが、とんでもない短期間で仕上げしてほしいという不可能に近いものであったという。しかし、ベルトーネのチームは彼らのフェラーリに対する並みならぬ闘志を理解し、それをやり遂げた。このミウラ誕生に関するリリー女史の熱い独白に拍手喝さいであった。

私が最も感動したのは、ベルトーネ・デザインのジャガー・ピラーナ・コンセプトをランボルギーニ・エスパーダとステージの上で並べて見ることができたことだ。ロビンソン氏はEタイプをベースとするピラーナとエスパーダを対比しながら説明してくれた。ジャガーはこのデザインが自分達のラインナップの中で引き立つものではないと考えた。しかしランボルギーニは幾つかの控えめな変更だけで、すぐにエスパーダの商品化に取り掛かったという。私もこの2台に共通する1960年代のトレンドを反映させたエレガントさにノックアウトされた。めったに見ることのできないピラーナを見るだけでここへ来た価値があると参加者達が話しているのを見て本当にうれしかった。イタリア車を真に愛する人々とその瞬間を共有できたのだ。

photo: Tim Scott Photos



2013 Pagani Huayra

700psのAMG製ユニットを搭載するスーパースポーツ・ウアイラ。北米では2013年モデルから投入の注目の最新モデルだ。ソングの後継モデル。

北米初公開のニューモデルも

フィアットUSAは最新の500Tをアンヴェイルした。ターボバージョンの新しい500である。これは中々のものだ。アバルト流のお化粧はないが、完売したアバルトを手に入れ損ねた方にはお勧めだ。アメリカのフィアット・エンズーは北米市場への復帰を何よりも喜んでいる。このスポーツバージョンの上陸は大歓迎だ、フィアットの美しいディスプレイの隣にはバガニー・ウアイラが展示される。この驚くべきスーパーカーは航空工学のテクノロジーをベースとしたデザインとエンジニアリングによって開発された。これはもはやアメリカ大陸の"道路"を旅するための航空機に他ならない。オラチオ・バガニー氏は4つのスポイラーをECUによってコントロールするという、クルマには使われたことのないニューテクノロジーを熱く語ってくれた。

1927年式のフィアット・トルピード 1937年



1955 Ferrari 250GT

オリジナルカラーでのフルレストアを完成させたばかりの250GTがベスト・オブ・ショーを獲得。誰もが見るクオリティと完成度だ。

式ザガート・ボディのランチア・アプリア、シアクラランススポーツ1953年式ピニンファリーナ・ナッシュ・ヒーレイ……唯一残念であったのは、こうした多くの貴重なクルマをフィーチャーし切れなかったということだ。

クルマは私達を熱狂させるが、余りに多数を一気に見すぎると味もわからなくなってしまふ。正午になるとステージの周りに皆が集まり、イタリアのアパレル・ブランドのファッションショーを楽しむ。そして、ここでエキサイトするおなが空く。ダイエットなんて言っていられない。モンレー当地のワイナリーから運び込まれた、とっておきのワインやイタリアンフードがサーブされる。これはトスカーナのお祭りだ。

午後はゆっくりとクルマを楽しんだ。奥様達は、会場内にあるたくさんのイタリアン・アイテムのブースで、宝石やアクセサリ、ハンドバックのショッピングにいそむ。男達はバガニー

が語るウアイラのエンズー・ジャストの解説をワイン片手に楽しむ。ベルトーネ女史にサインをもらい、イベントホストとして、2012アワードウイニングカーのそれぞれのメーカーに敬意を払う。その中からパネラー・ベスト・オブ・ショーをセレクトする。私はジャッジでなくて良かったと思った。なせどれも受賞に値するクオリティであら、ひとつを選ぶなんて私にはできない。年のベストウィナーは1955年式フェラ250GTだ。オーナーのケン・ロース氏はフィナルのカラーに戻しつつ、フルレストアをさせたばかりだ。ベスト・オブ・ショーはふさわしい個体が受けることとなった。

日本の皆さんもぜひ一度、コンcorso・イタリアーノに参加して頂きたい。このイベントは偶発的に生まれ、皆がより楽しめるように恵を絞りながら、型作られていった類をみかショーなのです。あなたはそこで、目をりさえすれば、辻音楽家(=イタリアンエック)たちの素晴らしい演奏が耳に入る。あたたか、モデナの中心のグランデ広散歩しているように……。しかし気をつけと貴重なイタリアン・エキゾチック達にかかってしまうからね(笑)。来年の8月に必ずする事を楽しみにしています。



BERTONE

貴重な個体の数々に魅せられる

ベルトーネ100周年ということでフィーチャーされた作品たち。現在ベルトーネをまとめるリリー・ベルトーネ女史も来場し、珍しいエピソードを披露、会場を沸かせた。また最新コンセプトモデル"ヌッチオ"を北米プレミア。デザインディレクターのマイク・ロビンソン氏自らモデルを解説した。

2012.8.13-19 Monterey, CA, USA

Monterey Car Week Repo

photo: Tim Scott Photos



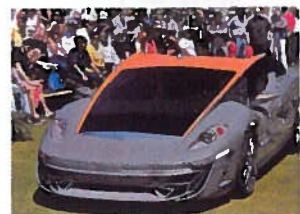
1967 JAGUAR PIRANA



2008 ALFA ROMEO BAT11



1970 ALFA ROMEO MONTREAL



2011 BERTONE NUCCIO