

アルファ・ロメオの社内コンペにてビニンファリーナ擁するデュエット案に破れたといわれた幻のデザイン・スタディ。永らくその存在は謎とされてきたが、昨年公の場所に姿を現し、その素性が明らかとなった。このジュリア・スプリントGTスパイダー・プロトタイプのためにエルネスト・カッターニが再デザインしたフロントマスクは、当時アルファ・ロメオの準カタログモデルだった2600De Luxeと共通するデザインモチーフを持つ。



**ELVIO DEGANELLO PRESENTS**

# **ALFA ROMEO GIULIA GT SPIDER PROTOTIPO**

ヒストリックカーを購入、あるいは発見した場合、時代を遡って自身の愛車の素性や来歴について調べてみたくなる——というのは、エンスージャストならむしろ当然の衝動といえるだろう。ディテールや細かいパーツに至るまで、すべて正しいものが装着されているか？ ボディからメカニズムまで、正しい状態で維持されているのか？ など、愛すればこそ相手のすべてを知っておきたいものだ。その衝動は、比較的身近なモデルを対象としても十分に起こり得るものだが、もし対象がコレクターズアイテムになるようなモデル、さらにはワンオフ車と正式に認められたモデルともなれば、旺盛な知的好奇心を掻き立てる研究テーマとしても充分にあり得る。今回お話しするアルファ・ロメオは、まさにそんな1台なのである。

### スパイダーを巡るミステリー

私はこれまで、アルファ・ロメオの傑作のひとつであるジュリアベースのスパイダーについて常々思ってきたことがあった。それはピニンファリーナの手掛けた量産型デュエットと、破綻直前のトゥーリングにてわずか1000台ほどが製作されたといわれるジュリア・スプリントGTCという、まったくデザイン的な共通点が無い2台が、なぜ連続して誕生したのかという疑問である。

その謎を解くカギが、ここにご紹介するスパイダー・プロトタイプ(試作車)にある。このクルマは、アルファ・ロメオの社内コンペにてピニンファリーナ擁するデュエット案に敗れたのち、永らく社内の倉庫内に安置されていると噂になっていたクルマだ。当時のプロトタイプは多くは、その役目を終えたのちにはスクラップ業者に引き渡される運命にあったのだが、このスパイダーは1980年代に入り、何らかの理由で外部に放出され転売を繰り返したのち、運よく現オーナーである建築家、コッラード・ロスベルト氏に救助された。ロスベルト氏は、以前紹介した

1750クーペ・プロトタイプ(本誌342号掲載)のオーナーであり、イタリアでは綿密な研究や徹底したレストアを行うエンスージャストとしても知られている人物である。

彼は、このミステリアスなスパイダーを手に入れると、レストレーションの開始と時を同じくして、このクルマについて示されたと思われる唯一の記録、ベルトーネ製ジュリア・スパイダー・プロトタイプを写した1枚の写真のみを手掛かりとする、まるで蜘蛛の糸をたどるような調査をスタートさせた。その写真に写っているベルトーネの試作車は、今回の主役であるプロトタイプと比べてみると、ドアやウインドシールド周りから見るプロポーションこそ酷似しているのだが、ノーズとテールエンドは、生産型のジュリア・スプリントGTクーペ用が流用されているのがわかる。他方、現在のフロントエンドは、アルファ・ロメオ本社の倉庫からサルベージされた際には既にこの顔となっていたことから、オリジナルデザインであることに疑いを差し挟む余地は無い。そんなこともあって、この見慣れないフロントフェイスについての謎を解明することから、今回のシャレード(謎解き)は始められたのである。

まず、このノーズ形状を見た識者の中には、カロツェリアOSIを介して、あのジョヴァンニ・ミケロッチがデザインに関与していたと見るものもいた。実際、このノーズとグリルのスタイリングには、アルファ・ロメオのためにミケロッチがデザイン、OSIがコーチワークを手掛けてごく少数のみ製作された高級ベルリーナ、アルファ・ロメオ2600De Luxeと同じ系統のデザイン処理が見受けられるからだ。しかし、この巨匠デザイナーの長男であるエドゥアルド・ミケロッチ氏は、父親の作品を記したアーカイブのどこを探しても、このスパイダー・プロトタイプに関わるドキュメントは無いと言及、ここで調査は、別ルートから探すことを余儀なくされることになった。そこでロスベルト氏は、ピストイア地方裁判所のヒストリックカー担当顧問にしてASI技術委員長、さらにアルファ・ロメオに関する複数の文献の著者でもあるヒストリアン、マウリツィオ・タブッキ氏に、新たに入手したスパイダー・プロトタイプの素性とオリジナリティの鑑定を依頼するに至っ

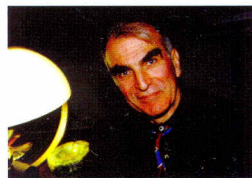
## 「人気漫画家がデザインした幻のジュリア」

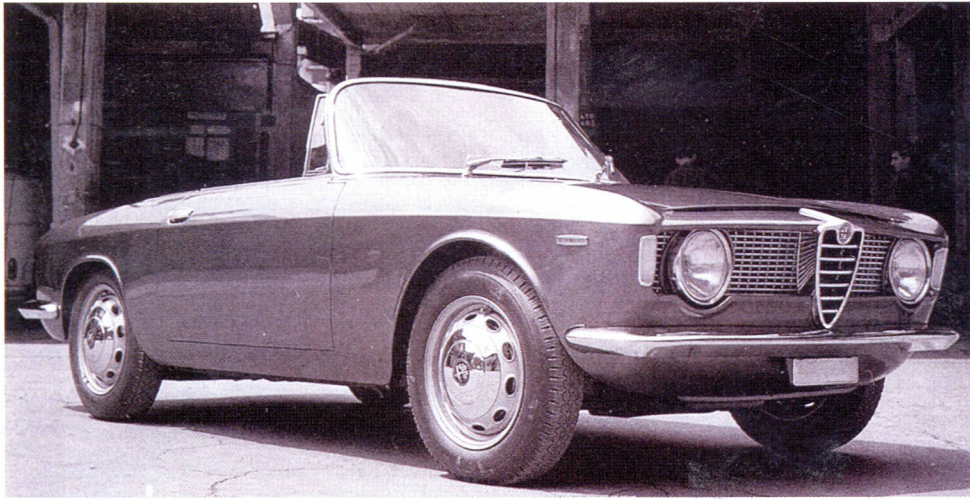
去る2006年、生誕40周年という重要な節目を迎えたアルファロメオ・ジュリア・スパイダーに、1台のミステリアスなプロトタイプが存在したことが明らかになった。その素性を明らかにする過程において、ヒストリアンのマウリツィオ・タブッキ氏は、興味深い事実を突き止めた。なんとそのデザインを手掛けたスタイリストこそ、イタリアを代表する風刺マンガ家のひとりだったのである。

text: Elvio DEGANELLO (エルヴィオ・デガネッロ) photo: Actualfoto  
translation: Hiromi TAKEDA (武田公実)  
editorial design: H.D.O (堀口デザイン事務所)

### ● Elvio-Deganello

1946年ヴェローナ生まれの59歳。中学校の技術化の教師をする傍ら、1987年からフランス、イタリアの自動車専門誌に寄稿を開始。1991年には最初の著作“Fiat500”を出版する。現在は自動車歴史家として各誌で執筆するほか、フェラーリ社の公式資料の作成にも携わっているイタリア・モータージャーナリスト界の重鎮である。本誌では永らく“RUOTE D'ERA D'ORO——イタリアの友から”を連載中。通称エルヴィオおじさん。大の愛犬家で、愛妻家である。





斜め後方から見たアルファ・ロメオ・ジュリア・スプリントGTスパイダー・プロトタイプ。ジュリア・スプリントGTに比べるとホイールベースが短く完全に2シーター化されているので、結果的に生産型ジュリア・スプリントGTCよりも遙かに均整の取れたプロポーションになった。



メーターやステアリング類は、ジュリエッタ・スプリント・スペチアーレからの流用が多い。ステアリングコラム下には、ジュリエッタと同系のステッキ式ハンドブレーキが見える。他方、ジュリア・スプリントGTのそれはフロアから生えるタイプ。



ベルトネ本社工場にて撮影された、ジュリア・スプリントGTスパイダー・プロトタイプ。二人の職工がソフトトップのトノカバーを装着しているところである。

ELVIO DEGANELLO PRESENTS

# ALFA ROMEO GIULIA GT SPIDER PROTOTIPO

1961年、カロッツェリア・ベルトネ本社の中庭にて撮影されたとされる、アルファ・ロメオ・ジュリア・スプリントGTスパイダー・プロトタイプ。このクルマの製作のためには、ジュリエッタ101スパイダー系のフロアパンが流用された。そのため、ホイールやブレーキの形状はジュリエッタのそれと共通のものである。

たのである。

タブッキ氏は、このミステリアスなスパイダー試作車について調査すべく、レストア作業を引き受けたミラノのカロッツェリアまでわざわざ出向いて実車検分を行った。そこで各ディテールに関して徹底した精査が行われた結果、内装材の大部分は現代の製造方法ではもはや再生不可能なものであることが判明したほか、時代考証的にすべて正しいパーツによって構成されていることが確認されたのだ。またボディカラーに関しては、倉庫から救出した際のホワイトの下に塗られていたブロンズ・メタリックが適当と判断された。製作当時にこのクルマを撮影した写真は小さなモノクロ1点のみで、正確な色調を推定するのは極めて困難とも思われたが、当時のベルトネが製作した別の試作車が、これにごく近いブロンズ・メタにペイントされていたことから、このカラーリングで問題なしとの判断が下された。

## ダブッキ氏の検証

この実車検分を終え、一定の確証を得るに至ったマウリツィオ・タブッキ氏は、この時点での調査結果を以下のようにコメントしている。

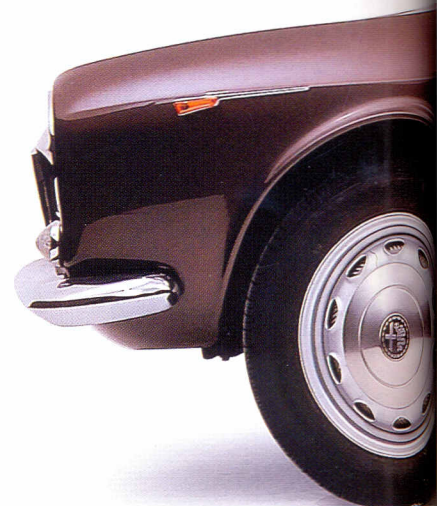
「80年代の中頃、このスパイダー・プロトタイプがポルテッロから外部に払い下げられることになったとき、「外部」のひとつとして、RIAR (Registro Italiano Alfa Romeo: アルファ・ロメオの公式レジスター&クラブ) が選ばれ、パーツ一式と一緒に引き取ってくれないかとオファーされたそうです。しかし、当時RIARは税制上の問題が発生すること、またこのクルマに興味のあるRIARメンバーに譲渡するに当たって、本職のディーラーでもないRIARが、対外的にはパーツ

として放出されるこのクルマの取引に関わるのは道義的にも問題があると判断し、アルファ側のオファーを断ったとのことでした。というのも、このスパイダーには、アルファ・ロメオのいかなる量産モデルにも使用されなかった「AR\*10503\*00002」というシャシーナンバーが付けられていたからです。その意味を説明すると、「AR」はアルファ・ロメオであること。「10503」はこのモデルのコードナンバー、そして「00002」は、この個体が2号車であることを示しています。また「10503」のうち、「105」はジュリア系とその派出モデルすべてに付けられるもの。そして残りの2つの数字は、そのモデルの詳細を示すものです。ここから得られる結論は、このスパイダー・プロトタイプがジュリア系のフロアパンを流用しているということ——つまり我々の研究対象となっているこのクルマが、1962年にピニンファリーナが旧ジュリエッタ・スパイダーのフロアパン上に架装したジュリア・スパイダー試作車(ティーボ101.23)に先立って製作された可能性は、まず考えられないということです。さらに言えば、ジュリア・スプリントGTCのプロトタイプである可能性もまったくあり得ないでしょう。なぜなら、GTCには「105.25」というコードNo.が前もって割り当てられており、GTCよりはむしろジュリア1600スパイダー、いわゆる「デュエット」との関連性の方が強いと考えられているからです」

と、このスパイダー・プロトタイプが発見後に辿ったストーリーと概ねの素性が解明されたところで、ダブッキ氏の調査報告はこのモデルのエクステリアについての話に進んでゆく。

「今回の鑑定対象となっているスパイダー・プロトタイプは、疑う余地無く美しいクルマだと思います。マスクとリアエンドはまったくのオリジナルデザインながら、ジュリア・スプリントGT/GTCに良く似たサイドライ

ダブッキ氏の執拗な検証により  
ミステリアスな試作車の素性が  
少しずつ明らかになっていく。



ていると思います。この試作車のサイドデザイン  
当時のチーフスタイリストだったジョルジュ・ジ  
アロの手になるベルトネ・ラインを踏襲してい  
が、新造されたフロントやリアエンド、そしてウイ  
ールド周りのデザインは、見方によってはベルト  
ネを凌ぐほどにエレガントだと思います」

ここで気になるのが、このクルマの作者が誰かと  
ことだ。それに関してダブッキ氏はこう続けた。  
「サイドのプロポーションおよびウインドシールド、  
ソフトトップは今回の鑑定対象車と同形状でありな  
い、マスクはスプリントGT/GTCと同じという写真  
的特徴も存在することから判断すれば、この試作車  
がベルトネの作と考えるのは当然のことでしょう。こ  
れにクルマに付けられたシャシーナンバーは、これまで  
全く未知のものでしたが、少なくともティーポ105  
つまりジュリアの仲間であることは示しています。  
またデザインワークに、ベルトネが何らかの形で  
関わっているのも間違いないところでしょう。鑑定対  
象車のディテールを再検証すると、例えばエンジンフ  
ロントやトランクのスタイルを除くボディサイドのライン、ス  
テアリングホイールやダッシュパネル、メーター類、そし  
て左右のドア形状などは生産型のジュリア・スプリン  
トGT/GTCのそれとごく近いもの。すなわち、ベル  
トネの工房にてジュリア用として使用されていたコ  
ポーネツが、そのまま流用された可能性が高い  
ということだ」

ダブッキ氏の鑑定作業は、技術的分析も加えて続  
けられた。ホイールの形状(楕円形の通気孔つき)や  
ブレーキ(アルフィンドラム)などの特徴から、製作時  
が1962年頃であると推定されたのもその一例だ。  
また、エンジンとトランスミッションは確かにジュリアのそ  
なのだが、サイドブレーキ・レバーはジュリア・スプリ

とされている。さらに、内装の MATERIAL のディテール  
を検分した結果、以下のような推論が導き出された。  
「当時のベルトネの作風から見れば、かなり異彩を  
放つマスクとテールの処理ですが、これには同時代  
の別のカロツツェリアの関与が考えられます。そこで  
たどり着いたひとつの結論は、まずフロアパンはジュ  
リエッタ系を流用する101系ジュリアに近いものであ  
ること。そしてデザインについては、ベルトネ側から  
提示された試作モデルをベースに、当時のアルファ・  
ロメオ・チェントロステーレにおいて改装させたもの  
である可能性が高いこと。しかしその一方で、接合  
ないしはモディファイの痕跡がほとんど無いことから、  
徹頭徹尾ベルトネ作品であるという可能性が完全  
に消えたわけではありません」

### 漫画家の描いた幻のスパイダー

確かにこれで鑑定に於ける第1の課題である個体  
のオリジナル性については概ね解決された。が、もう  
ひとつの課題である作者と歴史については、いま  
まだ完全な確証を得るには至らないでいた。そこで  
ダブッキ氏は、それまでに集めた情報を精査した上  
に、アルファ・ロメオ・チェントロステーレの歴史に  
関する研究成果の助けも借りて、調査を続けたのだ  
が、そこでついに有力な情報に辿り着くことができた。

なんと、かつてのチェン  
トロステーレの関係者から、  
スパイダー・プロトタイプ  
のフロントとテールのデザ  
インを手がけたスタイリス  
トが、エルネスト・カッ  
トーニであるという証言  
が寄せられたのである。

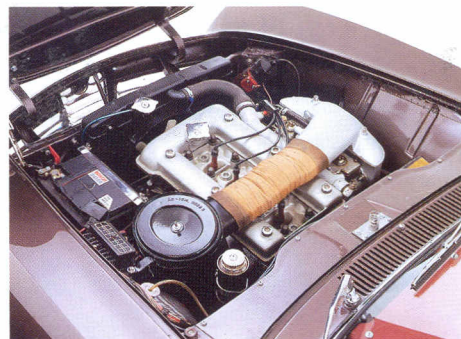


トップを装着した状態をフロントから。発見時、すでに幌は失われた状態だったが、その後の調査により現在のものに復元された。ブロンズのボディとのマッチングが美しい。

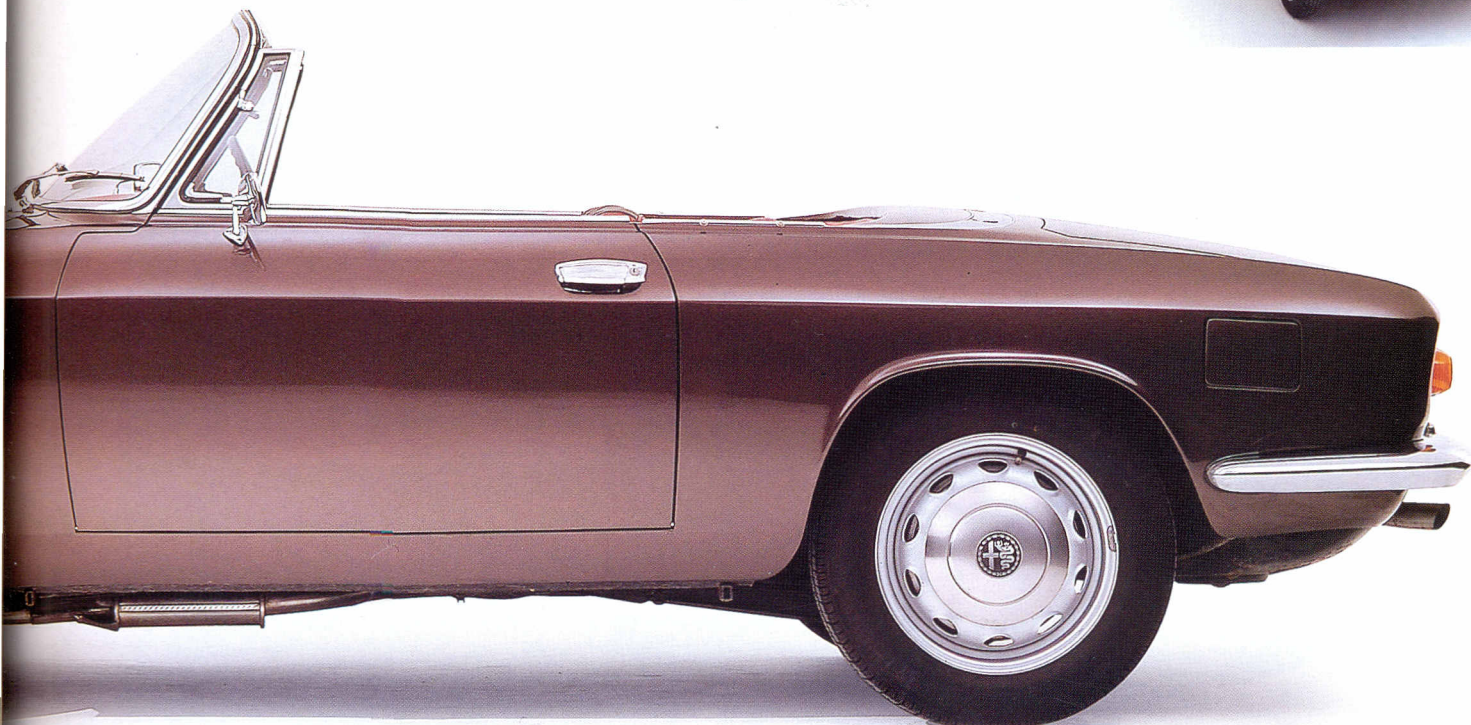
ジュリア・スプリントGTスパイダー・プロトタイプのリヤ/サイドビュー。ライトブラウンのソフトトップを閉じた状態だが、特有のエレガンスは失われてない。



レストアを受ける前のジュリア・スプリントGTスパイダー・プロトタイプ。メッキパーツの多くにサビが蔓延する一方、ペイントが剥げ落ちたフェンダーからドアにかけてのボディパネルからは、のちの時代に溶接をやり直していたことが判明した。また、フェンダーとノーズ周りの外板がワンピースであることを含めて、ボディ各部の構成についても解明された。



ジュリア・スプリントGTスパイダー・プロトタイプのエンジンルーム。実はこのエンジンは最近になって搭載したもので、試作された当初はエンジン・レスだったという。



るのは、硬派な内容のテーマを軽妙なタッチの漫画で風刺することから“ユーモアの詩人”と称されている風刺漫画家だ。彼の描くのは、ほとんどの場合“吹き出し”やセリフの類いは使用されないヒトコマ漫画で、“エウロペオ”や“ファミリア・クリスティーナ”、“バリ・マッチ”、“コリエレ・デッラ・セーラ”、“ル・フィガロ”、“テンポ”、“パノラマ”、“ガルドニア”、“グラツィア”、“ユーモア・グラフィックス”、“ジーザス”、そして“ラ・セッテイマーナ・エニグマティカ”など、ヨーロッパの名だたる一流新聞や雑誌にて見ることができる。

1936年にミラノにて生まれたカットーニは、スイス・ローザンスのアートスクールで美術を学んだのち、な

んとアルファ・ロメオのチェントロステイーレにて、スタイリストとして一定期間働いていた過去をもっていたのだ。彼は、自らのアルファ・ロメオ時代について、こう語っている。

「誰もがそれぞれの分野で成功を願っているが、あの時期の私は、アルファ・ロメオ社内のデザイナーの中でも特別に優れていたと自負している。そして私は、自分に可能な限り良いクルマを造りたかった」

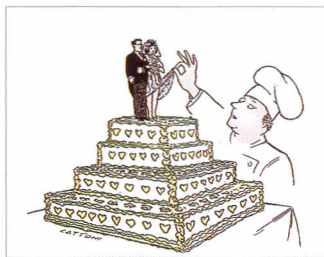
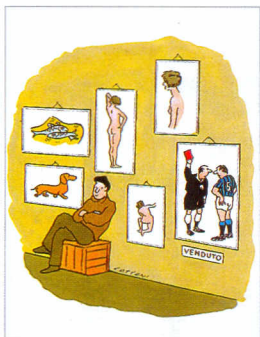
しかしながら、彼が苦労の末にたどり着いたデザイン案と、チェントロステイーレにて実際に試作されたジュリア・スパイダーとの間には、かなりの相違もあった。例えば、彼はリトラクタブルのヘッドライトを提案し

ていたが、試作車ではコストの高騰を避けるために、よりコンベンショナルな形状に変更されている。フロントマスクが現在のスタイルに決定されたのは、おそらく、既に正式なカタログモデルとなり、OSIIによる限定生産スケジュールも決定していたアルファ・ロメオ2600De Luxeとの間に“ファミリー・フィーリング”を持たせるための手法と推測される。

そして最後の疑問が残った。なぜ、アルファ・ロメオはこの試作車を実際に製作したのか？である。この疑問に答えるには、再び仮説に頼らざるを得ない。ジュリア・シリーズの誕生と時を同じくしたこの時期に操業開始したアレゼ新工場は、ポルテッロ旧工場

## 美しくも不可思議なスパイダーの作者は “ユーモアの詩人”と呼ばれた漫画家だった。

現在エルネスト・カットーニは、ヨーロッパの名だたる一流新聞や雑誌にて見ることができる風刺漫画家としての方が有名である。彼は硬派な内容のテーマを軽妙なタッチの漫画で風刺することから“ユーモアの詩人”と称されている。



ELVINO DEGANELLO PRESENTS

## ALFA ROMEO GIULIA GT SPIDER PROTOTIPO



改装前のジュリア・スプリントGTスパイダー・プロトタイプボの傍らに立つエルネスト・カットーニ。このデザイナーが、ジュリア・スプリントGTと同型だったフロントとリアを再デザインするという大役を任せられた。

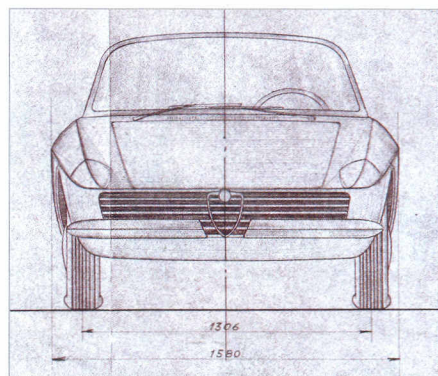


に比べると遙かに大量の生産を見越した近代的工場であった。メーカーとしては、せっかくの新工場を無駄にしないためにも、“虎の子”のジュリア・シリーズに、早急に派生モデルを用意する必要があると考えていた。まず、カロッツェリア・ベルトーネがデザインワークを担当したジュリア・スプリントGT系も、生産はアレーゼで行われることになる。一方、ピニンファリーナのスパイダー・デュエットは、生産化が遅れていた。そしてここからが推測なのだが、当時のアルファ経営陣はとりあえずピニンファリーナには生産化を急がせる一方で、それまでの間を持たせるオープンモデルを自主的にデザイン、製作しようとしたのだろう。その

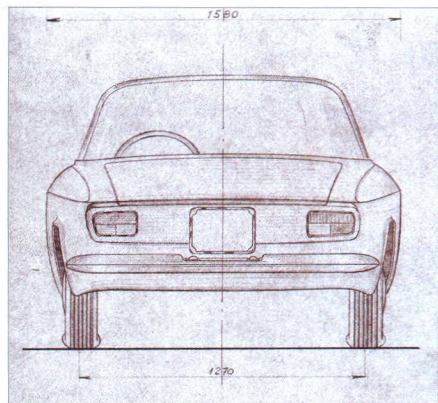
ような経緯を証明するのが、まさにこのページのスパイダー・プロトタイプということになるのだ。

そして、このスパイダーの開発に当たっては、スプリントGTの基本構造や外板などをできる限り有効に活用し、生産上の問題やコストの削減を徹底的に図ろうとしていた。ところが、この結果としてスパイダーの息の根を止めたのは、ほかならぬジュリア・ベルリーナとジュリア・スプリントGTの大成功だった。これらのモデルの増産体制を組むため、皮肉にもアレーゼ工場は生産キャパシティ一杯のフル稼働を余儀なくされる一方、本来アレーゼでの生産を目論んでいたスパイダー・デュエットさえも、結局はピニンファリーナが自らの工場で量産まで手掛けることになってしまったのだ。

したがって冒頭にて述べた、アルファの社内コンペにてピニンファリーナのデュエット案に破れて葬り去られたという説は誤りであったことになる。しかし、いずれの説が正しいにせよ、この可憐なスパイダー・プロトタイプが、アルファ・ロメオ成長期の時代の波に翻弄され、忘れ去られてしまったクルマだったことに違いはあるまい。



エルネスト・カッターニがジュリア・スプリントGTスパイダー・プロトタイプをモディファイに当たって最初に書き起こしたスケッチ。コスト高騰を嫌ったアルファ首脳陣に否定されたリトラクタブルのヘッドライトが判る。



エルネスト・カッターニの最初の案では、リアエンドは生産型スプリントGTクーペのままにする予定だったが、あとになってカッターニは、オリジナルの角型に替えて、丸型4灯のテールランプを提案した。

