

AUTOMOBILE COUNCIL 2026

主催者テーマ展示 車両詳細最新版

2026年2月20日現在

【イタリアの名門カロッツェリア「Designed by ピニンファリーナ」】

本来であれば一昨年、Automobile Council 2024で主催者展示の花形を飾る予定だったのが当企画でした。しかし、会期直前に届いたのがピニンファリーナと並ぶ名門カロッツェリア、ベルトーネに絶頂期をもたらした天才デザイナー、マルチェット・ガンディーニの訃報。それゆえ「Designed by ベルトーネ」に急遽差し替えた経緯があります。

つまり今回のDesigned by ピニンファリーナは2年越しで実現する待望の主催者展示です。デザインの国イタリアの中でも、名門中の名門であるカロッツェリアのエレガンスとダイナミズムを堪能してください。

1.フェラーリ 250 GT SWB



来たるべき60年代を見据えてフェラーリが1959年に登場させたベルリネッタ。SWBはショートホイールベースの略。従来型の250GT TdFに比べて20mm短い2400mmが採用された。それに伴いプロポーションも一際精悍になった。ホイールベース短縮はGTカテゴリーレースでの戦闘力を向上させるため。実際マラネッロの狙い通りルマン24時間レースでの連勝(60、61年)、ツール・ド・フランス3連勝(60、61、62年)等、無敵の強さを誇った。

2.フェラーリ 330 GTC



ピニンファリーナのアルド・プロヴァローネがフロントエンジン・フェラーリにクラシカルなエレガンスをもたらした究極の1台。250GT SWBと同じ2400mmのホイールベースなのに、あの好戦的なフォルムとは対極に位置する優雅なプロポーションを実現したピニンファリーナの実力が光る。エンジンはミッドエンジンのプロトタイプ・レーシングカーの傑作P3から流用したSOHC V12 4

ℓ。トランスアクスル・レイアウトさが採用されている。

3.ランチア・ベータ・モンテカルロ



抑制を旨とするピニンファリーナの中にあって、先鋭的なデザインの数々を世に送り出したパオロ・マルティンの代表作。元々フィアットX1/20、若者向けの経済的FWDスポーツカーとしてプロジェクトがスタートしたが、途中でミッドエンジンにレイアウトが変更され、終盤にはフィアットではなくランチアにブランドが変わったという異例のストーリーを持つ。プロポーションは端正で小粋。しかし樹脂を敢えて目立たせてグラフィックとして用いた点が画期的だった。

4. フェラーリ 288 GTO



今振り返ると限定生産の“スペシャール”フェラーリ初作となったのがこのGTOだった。以降F40、F50、エンツォ、ラ・フェラーリ、そしてF80と続く。1984年デビューの288GTOはまだ大仰なスポイラーやウイングを持たないレオナルド・フィオラヴァンティのクリーンな造形が魅力的だ。400ps以上を発揮するツインターボV8は縦置き。ホイールベースはデザインのベースとなった308GTBに比

べ11cm延長されているが、プロポーションに冗長な印象はまったくなく、拡大された全幅、特に筋肉質な前後フェンダーの盛り上がりによって精悍さを増している。F40とともにV8フェラーリの金字塔的モデル。

5. フィアット・アバルト750レコルド・エンデューロ・ピニンファリーナ(速度記録車)

※新たに展示されることが決定した車両



1957年、アバルトがポール・フレールを含む著名なジャーナリストをドライバーに起用して速度記録に挑み、見事新記録を樹立した際のボディ製作を担当したのがピニンファリーナだった。トリノ工科大の風洞実験を経て生み出されたそのフォルムは、セルジョ・ピニンファリーナ自身が後のピニンファリーナ・デザインの礎になったと自賛する

ほど大切な1台だ。長くピニンファリーナのギャラリーの一番奥に飾られていたいわば“ご神体”。門外不出の白眉の1台の展示に成功した。

【車の粋人が注目する新たな潮流〈レストモッドの世界〉】

restore と modify。ふたつの言葉を組み合わせた造語が「resto-mod」です。このmodという言葉 modern、すなわち現代的と解釈することもできるでしょう。

古い車には乗りたいけれど、現代車並みの快適性と信頼性、安全性を確保したい。場合によっては性能面でも過去を上回って欲しい。そんな贅沢な要求に応えるために生まれたのがレストモッドです。

大概のモデルは基本骨格をドナーカーから流用。したがってエンジンの搭載位置と駆動方式も同じで、ボディのフォルムもオリジナルのイメージに沿ったものになります。

パワーユニットは高性能化される場合が多く、それに伴いサスペンションも強化。ヘッドライト等の機能部品は最新のものに改められ、電子制御系もアップデート。つまり外観をオリジナルに近づけながら、目に見えない部分にモダナイズを図ったモデルがレストモッドと呼ばれ、近年大きなムーブメントを起こしつつあります。

最新技術を大いに活用し、ネオクラシック期の名車を今という時代に表現しようとするとき、作り手に求められるのは何よりセンス。甦らせるのはボディシェイプだけでなく、その魂や志も含めた本質的魅力に他ならないのです。

1.ランチア・デルタ・インテグラレ・フトウリスタ by アモス



伝説と化した傑作ラリーカー、デルタ・インテグラレ 16Vの現代的解釈として2018年に発表されたのがフトウリスタ。ボディはオリジナルが5ドアであるのに対し、3ドアに改められている。基本骨格はオリジナルの流用だが、補強箇所は1000以上にのぼる。4気筒ターボユニットはオリジナルを踏襲。ただし330psまでチューンナップ可能という。

2.デルタ Evoマルティーニ・レーシング

ランチアにWRC黄金期をもたらした2度のワールドチャンピオン、ミキ・ピアジオンが中心となって、幻と消えたデルタEvo3の計画を現代に甦らせたのがEvoマルティーニ・レーシングである。デルタ・インテグラレ・エヴォルツィオーネ2の最終型である1994年モデルがベース。エンジンはグループA仕様を基本に、ECU等モダナイズが図られ、スポーツヴァージョンで340馬力を発揮するという。トランスミッションは強化され、クラッチはツインプレートに変更。ブレーキも最新のブレンボに刷新される等、トップラリーストとしてランチアを栄冠に導いたピアジオンのこだわりが詰め込まれた1台に仕上がっている。



3. ポルシェ911リイマジンド by シンガー-DLS

※新たに展示されることが決定した車両



ポルシェ911タイプ964をベースにモダナイズが図られた究極の空冷ポルシェがリイマジンド・バイ・シンガー-DLSだ。創業者は歌手のロブ・ディキンソン。彼が理想とする911を追い求めた結晶として生み出されるのが同社の製品だ。DLSはダイナミクス&ライトウェイトイング・スタディの略。名門F1コンストラクターであるウィリアムズのグループ企業であるウィリアムズ・アドバンスド・エンジニアリングを技術パートナーに迎えて仕上げた1台だ。ボ

ディ外皮はオールカーボン。エグゾーストをインコネル製にするなど軽量化は入念に行われている。4ℓフラットシックスは4バルブ化され9000rpmで500psを絞り出す。オリジナルエンジンから流用されるのはクランクケースのみ。エアロ、パフォーマンス、アナログフィール、シフトタッチ等すべてが理想的に仕上げられた究極の911がそこにある。

4. プロドライブ P25



©Auto Bild Japan/Prodrive Holdings Limited

スバルのWRCカー製造とチーム運営を担ってきた名門、プロドライブが制作したレストモッドがP25だ。S22Bインプレッサを丸裸にすることから作業が進められ、インプレッサWRC97のスタイリングを担当した有名デザイナー、ピーター・スティーヴンス監修の2ドアボディが装着される。ドアを除くアウターパネルはすべてカーボン製だ。エンジンは2.2ℓではなく2.5ℓターボのEJ25を採用。400ps以上の出力を発揮する。このあたりはスバル

に造詣が深いプロドライブならではの知見の高さというべきだ。パドルシフトのギアボックスは競技用シーケンシャル・ドグミッションを採用。ブレーキはAPレーシングの大径タイプに変えられている。ビルシュタイン製ダンパーも含め、まさしく公道レーサーの性格を持つ1台だ。