

< 「Designed by Giorgetto Giugiaro」 展示車両 (予定) >

アルファ・ロメオ・ジュリア・スプリントGT (1963年デビュー)

若きジョルジェット・ジュジャーロの名声を飛躍的に高めた出世作がアルファの新世代中型クーペ、ジュリア・スプリントGTであることは間違いない。この車のモデルを仕上げたのは徴兵中のイタリア軍キャンプ。上官の許可を得て自由時間をベルトーネの仕事に当てたという。いわゆる“寄り目”にしたのは、当時常識的だったヘッドライトから始まる峰をフロントエンドの表情の起点にしたいなかったから、と以前のインタビューで証言している。時代に対して常に斬新で、かつ美しく機能的な造形を求める姿勢は、20代前半という若い頃からジュジャーロが持ち続けるデザインの特徴なのである。



マセラティ・メラクSS (1972年デビュー)

ミッドエンジン・スーパーカー戦線へ参戦したマセラティがデザインを依頼したのは、フロントエンジン時代の傑作GTギブリと同じジュジャーロだった。V8のボーラ、V6のメラクとも同じテーマだったが、メラクが新しかったのはルーフ後端からリアエンドへ向け斜めのピラーを通し、一見ファストバックに見えてエンジンフードを露出させた“フライングバットレス”スタイルを採っていたことだ。クーリング性能を考えての処理だった。カウンタックやBBが新しさを前面に打ち出していたのに対し、ボーラ/メラクがややクラシカルなのはマセラティという古豪の名門メーカーのスポーツカーだったからだろう。



フォルクスワーゲン・ゴルフ (1974年デビュー)



小型実用車デザインに革命をもたらした記念碑ともいべき1台。直線基調、折り紙細工のようなデザインは、その後多くのフォロワーを生んだ。ウェストラインが低く、グリーンハウスが広いのに、安定感に富むのはまさしくジュジャーロマジック。この常識を覆す新しい造形に、どれだけ多くの人間が憧れたことか。今やVWゴルフは初代誕生から50年以上が経ち、8.5世代に渡って世界で愛され続けているが、基本フォルムが変わらず、とりわけ2ボックススタイルのCピラーの造形が現代にまで長年受け

継がれていることは注目値する。実用性とフォルムの新しさを両立した、自動車のデザイン史に燦然と輝く傑作であることは間違いない。

BMW M1 (1978年デビュー)



もちろんミュンヘン・ブランドのスポーツカーではあるが、実態はバイエルンとイタリアの混成部隊で仕上げたというのがBMW M1の正体だ。元々レーシングカーとして企画され、ミッドエンジン開発のノウハウを持たなかったBMWが、経営難に喘いでいたランボルギーニを救済する形でプロジェクトがスタート。ジャンパオロ・ダラーラが設計責任者として加わり、デザインはジョルジェット・ジュジャーロが受け持ったのだから。イタリアンスーパーカーとは少し異なるニュアンスで、

しかし無機質なジャーマンデザインに陥っていない清潔感溢れる造形は今見ても見事のひと言だ。本来生産を受け持つはずだったランボルギーニは離脱。最終アセンブリーまでイタルデザインが行った唯一の車がこのM1だという。

いすゞ・アッソ・ディ・フィオーリ（1979年デビュー）

まだ乗用車生産をしていたいすゞがジュジャーロに依頼した2+2クーペ。イタルデザインは70年代初頭からAsso di Picche(スペードのエース：アウディ80のランニング・コンポーネンツを使用)、Asso di Quadori(ダイヤのエース：同BMW 320)と量産車につながるコンセプトカー、Assoシリーズを生み出してきたが、その集大成となったのがAsso di Fiori(クラブのエース：いすゞ・ピアッツァ)だった。ウェッジが基調の2ドアファストバックのプロポーションは余計な装飾を排除したクリーンさが際立ち、今見ても新鮮な永遠美を湛えている。インテリアデザインも時代を先んじたもので、デジタルメーターやサテライトスイッチを採用している。ヨーロッパ車より美しい日本車の最右翼と言えるだろう。



写真：小川義文

ランチア・デルタ（1979年デビュー）

アッソ・ディ・フィオーリの欄に書いたAsso di Piccheはアウディ80をベースに制作されたプロトタイプだったが、後年そのデザインが進化して生まれたのがランチア・デルタだったことは興味深い。エッジの立った四角いフォルム、先端から後端まで一直線に伸びる水平のキャラクターライン等、確かに共通部分は多い。フィアット傘下に入ってランチアらしさを失いつつあった名門に、エレガントでスポーティ、技術的にも先進性の高いブランドイメージを取り戻させるのが狙いだったとマエストロは語る。デルタはもちろんその後WRCの世界で大活躍を遂げるが、81年にその4輪駆動モデルのプロトタイプを製作したのもイタルデザイン・ジュジャーロだったという。



写真：菊池貴之

フィアット・パンダ（1980年デビュー）



CG Library

オイルショックや度重なる工場のストライキ等々を理由に新車の開発がままならなかったフィアット。その立て直しのために満を持して1980年に市場投入されたベーシックカーがパンダだ。このモデルの開発にあたりフィアットのカルロ・ディ・ベネデッティがジュジャーロに依頼した条件は3つのみ。すなわちエンジン(126用を流用)、コスト、重量だけで、あとはすべてフリーハンドで任されたという。「あの時代だからこそ自由にデザインできた」とはCGのインタビューに答えたジュジャーロの弁。つまりエクステリア/インテリアの造形だけでなく、基本レイアウトも彼の掌中にあった。だからこそ自由な発想と知恵を存分に発揮できたのだろう。左右非

対称のグリル、多彩なシートアレンジ等々、チープな足でありながらただチープに終わらない何か、を実現したことが大成功に繋がった。

DMCデロリアン（1981年デビュー）

ご存知映画「バック・トゥ・ザ・フューチャー」に登場、劇中でタイムマシンとして活躍するデロリアンもジョルジェット・ジュジャーロの作品だ。メカニズム面はロータスが担当。そういう意味ではアメリカ車の

エスプリとも言える。事実FRP製シャシーはロータス・エスプリから派生したもので、その上にイタルデザイン・ジュジャーロの2シーター・ガルウイングドアのボディが載る。何より特徴的なのはそのボディパネルにステンレス鋼が用いられていることで、ヘアライン加工された無塗装の状態です。全車が工場をロールアウトした。しかし市場投入直後からクオリティの低さやPRV V6エンジンのトラブル、果ては創業者が麻薬所持で逮捕される等いくつかの問題が重なり、たった1年で倒産の憂き目を見た。



イタルデザイン・アズテック（1988年デビュー）

1988年のトリノショー、イタルデザイン・ジュジャーロのスタンドでお披露目されたのがこのアズテックだ。運転席と助手席が独立したツインキャノピーのスタイルが最大の特徴で、両者はインカムを通じて会話する。イタルデザインの共同創設者である宮川秀之さん率いるトリノのコンパクト社がアズテックの独占販売権を取得。50台を生産し日本で限定販売することが決まっていたが、ミッドシップするアウディ直列5気筒エンジンのクーリング問題の解決に時間がかかり、その対応に追われるうちにバブル景気が弾けてしまったため、この計画自体が頓挫した。駆動系はデルタ・インテグラレから流用したフルタイム4WDである。



バンディーニ・ドーラ（2020年デビュー）



2020年ジュネーブショーでデビューする予定だったバンディーニ・ドーラだったが、コロナ禍によってショー自体がキャンセル。オンラインで発表されるにとどまっていた同車が、AUTOMOBILE COUNCIL 2025でパブリックデビューを果たす。事実上のワールドプレミアと言っていいだろう。ちなみにバンディーニは1946年創業のイタリアのスポーツカーメーカーであり、92年に一旦命脈を閉じたものの、現在ジュジャーロ父子が腕をふるうGFGデザインと手を組んでドーラを生産することで再スタートを切ろうとしている。バンディーニのDNAはライトウェイト

のバルケッタであり、EVとして甦ったドーラのデザインもその文脈線上にある。前ホイールアーチから立ち上がったピラーが優雅な弧を描きながらリアエンドに達し、モノフォルムを形成するのが美しい。フルカーボンのアンダースキンには、総出力536psのツインモーターが前後に収まり、0-100km/h加速約3.3秒を実現している。