

別

に示し合わせて競演したというわけではないのだろうか、今年のヴェイラ・デステのコンクール・デレガンスには、イタリアン・カロッツェリアの雄である、ピニンファリーナとザガートが示し合わせたようにフェラーリをベースとしたスベチアーレを持ち込んでいた。

ピニンファリーナが持ち込んだのは、612スカリエッティをベースに、ボディ全体のシルエットを変化させるのではなく、いくつかのディテールを見直し、フェラーリを良く知るマニアやエキスパートが見ても、その第一印象ではシリーズモデルとの相違点を指摘できないくらいに。たとえ認識できたとしても、その数は10%以下であるような特別な2+2というオーナー氏のオーダーに添って製作された1台である。

一方、ザガートが持ち込んだのは、前ページで紹介したように、575マラネロをベースにあたかも21世紀の250TRといった雰囲気を感じさせた1台であった。

ここで興味深いのは、それぞれの顧客の要望をデザインに反映させながらも、やはりそれぞれのカロッツェリアらしい1台に仕上げている点である。できあがったスベチアーレをひと目見るだけで、それがどこのカロッツェリアの作品であるのかすぐにわかるあたり、イタリアン・カロッツェリアの実力と個性はやはり素晴らしい！と言っている。

1930年に設立されたピニンファリーナはご存知のとおり、52年からフェラーリのデザインに携わり、250SWB、ディーノ・ベルリネッタ、365GTなどを手がけ、また、599、F430、612スカリエッティといった現代のフェラーリモデルのデザインもピニンファリーナの手によるものである。

# Pininfarina

## ワンオフモデルに入魂

1930年に設立されたピニンファリーナは、52年からフェラーリのデザインに携わっている。599、F430、612スカリエッティといった現行のフェラーリのデザインもピニンファリーナによる。そんなピニンファリーナが「プロジェクト・スベチアーレ」なる部門を起ち上げた。

REPORT ● 田中達也 (Tatsuya Tanaka) PHOTO ● 佐藤靖彦 (Yasuhiko Sato) COORDINATE ● 野口祐子 (Yuko Noguchi)  
COOPERATION ● pininfarina S.p.A.



もちろん、ピンファリーナは自動車のデザインのみならず、システムキッチン、エスプレッソマシン、ゴルフクラブ、時計、列車など、多岐にわたるデザイン・コンセプターとしてプロデュースを行い、またポルポ車の生産ラインを持つなど、企業としての規模は大きい。従業員も15000人を数える。

そんなピンファリーナ内部で、2003年からスタートしたプロジェクトが「プロジェクト・スペチアーレ」であり、パオロ・ガレラ氏はその部門の統括責任者である。

もともと、03年にこのプロジェクト・スペチアーレ部門ができる以前から、ピンファリーナでは顧客の要望に応じて、スペチアーレなワンオフモデルを手がけていることは周知の事実であるから、03年にプロジェクトを起ち上げたという意味合いは、スペチアーレなオーダーの受け入れ窓口をはっきりとさせた、という意味だろう。

ガレラ氏は89年にプロトタイプの開発責任者を務めた後、92年からはブルネイからのオーダーに応えるべく、丸2年間にわたってスペシャルバージョンの開発・製作にエンジニアとして携わったという。ピンファリーナ以前は、タイヤメーカーの開発部門にいて、タイヤ開発の際にはテストドライバーも務めた。

「プロジェクト・スペチアーレの哲学は何かと言えば、それは、クルマにパッションを持っている人の夢を実現させるためのプロジェクトなのです。そういう方々は、自動車メーカーが造ったクルマでは絶対に満足できず、自分だけのクルマを欲しているのですから、デザインとエンジニアリングが共同作業で、その夢を実現させるためのお手伝いをする、そう考えます。まず、夢ありきなんです。夢がなくては、スペチアーレは造ることはできません。我々はアドバイスはできませんが、その夢は個人個人の心の中にあるものなので、そこからね」

プロジェクト・スペチアーレは20人ほどのチームで、デザイナーとエンジニアが在籍する。だから、1年間に3〜4台製作することが可能だという。取材に訪れた際も、今年の8月にアメリカ・ペブルビーチで行われるコンクール・デレガンスで発表すべく1台のフェラーリを手がけていた。ペー

イスは、なんとエンツォだ。詳細については、残念ながら今の時点ではお伝えできないが、次号(10月号/8月26日発売号)の本誌上でレポートする予定なので、ご期待いただきたい。

「シヨモモデルやプロトタイプといったクルマは、公道を走るための制約や量産するためのコストといったものを考えずに造ることができません。ですから、造る者の夢が妥協のないカタチで反映されていますし、プロトタイプはパッションにあふれ、そ



ピンファリーナ社内に2003年から開設された、ワンオフのスペチアーレ・モデルを受け持つ「プロジェクト・スペチアーレ」部門の統括責任者を務めるパオロ・ガレラ氏。オーダーしたい場合は直接彼にeメールしていただきたい。specialprojects@pininfarina.it

れを見た者に夢を抱かせてくれるんです。でも、それが量産化されてしまうと、プロトタイプのように持っていた華やかさという夢が削がれてしまつて、いきなり現実的になる。かといって、プロトタイプには乗ることはできません。もし、モックアップでなくエンジンが搭載され、シヤシーもできあがっていたとして、そしてさらにナンバーを取得できたとしても、それは毎日使えるクルマにはなり得ないでしょう。我々が提供するものは、まさにプロトタイプのようなパッションを持ったクルマで、しかも毎日使うことができる。もちろん、性能はオリジナルよりも良くなっている、というクルマなのです。それこそが、真の意味での自動車ではないでしょうか」

基本的には、メカニカルなパートに関しては、ピンファリーナでは手を入れない。これは、どこのカロッツェリアでも同様のようだが、各カロッツェリアは、スペチアーレを製作する際に、必ずメーカーに了承を得てから手をつけるというから、メーカーがお墨付きを与える理由のひとつに、メカニカルなパートには一切の変更がないという不文律があるのかもしれない。

ただ、現在進行中のプロジェクトを見る限り、たしかにエンジン本体は手つかずであったが、エキゾーストの取り回しとエキゾーストパイプの最終出口の場所、サスペンションを含むフロントシヤシー、といった部分にかなり大がかりなモディファイが行われていることを確認した。



アメリカ・ニューヨークで運送会社を営むピーター・カリコウ氏がオーダーし、今年のヴィラ・デステでお披露目された612スカリエッティ・ピンファリーナ・カスタム。まさにオートクチュールというべき1台だ。



もともと、40年代にフェラーリが創業した当時は、V型12気筒エンジンとスチール製のスペースフレームを核とするシヤシーのみを販売するだけで、それに美しくスポーティなボディを架装するのは、カロッツェリアの仕事であったから、現在は完成したクルマとして販売するフェラーリとて、そのあたりまでであるならば、暗黙の了解といったところなのだろう。

「我々にできないことはありません。どのような要望にも応えられると思います。ですから、夢を我々に伝えてください」

この言葉を裏付けるように、現在進行中のプロジェクトでは、カーボンケブラー製のボディが、キャピンの骨格部分のみを残しただけで大幅に変更されていた。ドア、フロントカウル、リヤカウル、それにルーフ。もちろん、ドライカーボンできれいに造り替えられていたのだ。