

Giorgetto Giugiaro의 자동차디자인의 혁신성

Innovation in Giorgetto Giugiaro's Automobile Design

주저자 : 이명기 (Lee Myung-Ki)

세종대학교 산업디자인학과

1. 서론

2. Giorgetto Giugiaro의 이력

3. 이탈리아 디자인 환경

- 3-1 디자인 도입의 초창기
- 3-2 70년대이후-디자인의 사회적응과 다양성
- 3-3 디자인의 국제협력
- 3-4 시스템으로서의 디자인

4. Giorgetto Giugiaro의 자동차디자인

- 4-1 Style개념에서 Design으로
- 4-2 세계적 인정과 새로운 컨셉의 시대
- 4-3 지속적 혁신

5. 결론

참고문헌

(要約)

2005년, 자신의 디자인 활동 50주년을 자축하며 조르제토 쥬지아로(Giorgetto Giugiaro)는 페라리 GG50을 발표했다. 그는 약관 17세에 디자이너로 입문한 이후, 창조성과 디자인 방법론 그리고 기술의 만남을 세련되게 조화시켜 세계적인 디자인 혁신을 이룩한 대가(Master)로 알려져 왔다. 20세기를 대표하는 최고디자이너, 상업적으로 가장 성공한 디자이너 등 그에 대한 업적과 특별한 재능에 대한 명성은 그동안 그가 세계각처에서 수상한 수많은 공로상을 통하여 입증되고 있다. 그러한 이면에는 이탈리아디자인을 독특하게 주도해온 원천인 첨단기술과 최상의 장인의 결합으로 독창적인 아이디어를 가능하게 하였던, 쥬지아로가 설립한 '이탈디자인(Ital design)'의 카로체리아 활동을 통하여 찾아볼 수 있다.

자동차디자인으로 시작된 이탈디자인은 점차 산업디자인 전반에 걸친 영역확대를 통하여 무한한 창의적 아이디어를 발산하며 유럽을 비롯한 전 세계로 그 사업규모를 확대하여 큰 성공을 이루었다. 1999년부터 이탈디자인-쥬지아로 그룹으로 확장한 이래, 전 세계에 12개의 회사를 소유하고 있으며, 운송수단의 완벽한 기술자문을 위해 필요한 모든 서비스를 구매자 중

심의 조직체계로 갖추어 왔다.

첫번째 중요 프로젝트였던 1971년의 알파로메오 알파수드(Alfa Romeo Alfasud)로부터 시작하여 지난 35년 동안 국제적인 수준의 중요한 자동차 제작회사들이 생산한 4천만대의 자동차를 위해 100가지가 넘는 디자인을 제작하였다.

그의 업적 중에 많은 부분이 대량생산제품 디자인이 차지하고 있는 바와 같이, 쥬지아로 디자인의 핵심은 합리성을 추구하는 기능적 디자인으로 단지 겉모양의 아름다움의 차원을 넘어선 생산의 한 수단으로서의 역할을 실천하였다.

"나는 내가 디자인한 상품의 첫 번째 고객이 되기를 원한다."라고 했듯이 그의 디자인은 작품제작에 있어서 고객이 함께 참여하여 그들의 요구를 달성하기위한 해결책을 얻어내는 상호보완적인 결과를 추구한다. 그가 디자인하는 작품은 전형적인 이미지를 내포하지 않는다. 즉 그의 작품은 기존의 가치와 이념적인 것은 배제하고, 창의적인 개념을 도출하였다.

(Abstract)

In 2005, Giorgetto Giugiaro unveiled the Ferrari GG50 at the 50th anniversary celebration of his design career. Beginning his career at the age of 17, he is a master designer who has achieved design revolution by uniting creativity, design methodology, and technology. He has been awarded a number of international prizes for his exquisite achievements and reputation for car design. Carrozzeria of ITAL DESIGN, founded by Giugiaro, is a company whose ideas combine cutting-edge technology and high quality craftsmanship. Beginning in car design, ITAL DESIGN achieved a positive reputation internationally and, since 1999, has expanded even more rapidly under its new name, ITAL DESIGN-GIUGIARO. The owner of 12 affiliates worldwide, all service systems are buyer-oriented, ensuring the highest level of technical consulting.

Beginning with the 1971 Alfa Romeo Alfasud, the 1st major project, more than 100 cars have been designed in the past 35 years, leading to the production of 40 million cars by major motor companies around the world.

Giugiaro has focused on practical performance as well as external beauty in his car design, the best of which enter the mass market.

With his philosophy of "I want to be the 1st customer of my design," Giugiaro design invites customer participation and input to meet their needs and demands. Free from the routine, typical image, Giugiaro design has raised the bar for creativity and thinking beyond traditional values and ideologies.

(Keyword)

Design revolution, Carrozzeria, Practical performance.

1. 서론

이탈리아 자동차 현대화에 결정적으로 공헌한 인물, 상업적으로 가장 성공한 디자이너 주지아로는 현존하는 세계적인 디자이너로 자동차 디자인에 있어서 빼놓을 수 없는 중요한 위치를 차지하고 있는 인물이다. 1968년 이탈리아(Ital Design)이라는 카로체리아를 토리노(Torino)에 설립한 이래로 현재까지 주지아로는 디자인계의 명성과 자동차 역사에 큰 족적을 남기는 혁신적 기여를 이룩하였다. 선대로부터 예술적 감성을 이어받은 주지아로가 추구한 그 자신만의 특별한 디자인 접근 방식은 예술성과 과학을 통한 창조성과 고객지향의 디자인 방법론으로 나타나고 있다. 그리고 기술의 만남을 조화롭게 추구하여 이탈리아를 비롯해 전 세계 자동차산업의 상업적 성공을 획기적으로 이루는데 결정적인 견인차 역할을 하였다. 유럽자동차 제조의 진원지인 이탈리아 카로체리아의 배경을 중심으로 한 20세기로부터 현재에 이르기까지 자동차로부터 시작된 그의 명성은 점차 비행기, 기차, 선박 등 대형운송기기 디자인까지 확대되었다. 또한 전기전자를 비롯한 가전제품, 심지어 음식재료인 파스타디자인까지 다양한 측면의 디자인을 인정받고 있다.

그의 디자인에 대한 지속적 찬사와 유럽, 미주를 비롯한 국제적 행사에서의 수많은 공로표창 등 대중매체를 통한 그의 명성은 우리에게 잘 알려져 왔다. 하지만 일각에서는 그의 대중적 인기를 수반하는 상업적디자인에 대한 비판적 시각이 있어 그에 대한 신뢰와 올바른 이해가 부족한 바 있다.

초기시절 그의 창의적 디자인에 대한 놀라움과 경이로움에 찬사를 아끼지 않았던 많은 여론이 있었고, 90년대 이후에도 그의 천재적 디자인에 대한 명성은 계속 이어져왔다. 경쟁사와 확연한 차별화디자인을 목적으로 주지아로에게 디자인을 의뢰했던 일부 양산차제조사들은 비슷한 시기에 주지아로가 디자인하였던 타사모델과 비슷한 결과에 다소 실망하였다. 그것은 양산을 전제로 하는 디자인에서 대부분 콤팩트 개념의 정리된 스타일을 추구하는 주지아로 디자인의 성격이 당연히 오해의 소지가 있을 수 있었기 때문이다. 그러나 차별화 범위에 대한 한계성의 문제는 단편적이고 주관적 판단에서보다 20세기를 대표하는 디자인계의 대가(大家), 주지아로에 대한 종합적이고 거시적인 측면에서 올바르게 이해하지 않으면 안 될 것이다.

본 논문은 첨단기술과 최상의 장인의 만남으로 설명되는 이탈리아디자인의 배경과, 현대적 감각(Technical modernity)과 형태적 창의력(Formal inventiveness)을 조화시키는 능력으로 인식되는 특징을 시대적으로 조망해 보고, 그러한 흐름에서 주지아로의 디자인의 혁신적 성과를 논하고자 한다. 따라서 본 저자는 이 연구를 통하여 자동차디자인에 있어서 공학적 기술의 바탕 위에 새로운 차원의 디자인을 지속적으로 추구하여 획기적 개념의 디자인을 리드해온 주지아로를, 그의 이력과 작품을 통한 그의 이념, 디자인방법론 등을 총체적으로 조명하여 그의 업적에 대한 올바른 인식과 교훈적 가치, 의미를 모색하고자한다.

2. Giorgetto Giugiaro의 이력

주지아로는 1938년 8월7일 이탈리아 토리노 근교의 가레시오

(Garesio)에서 태어났다. 프레스코기법의 화가였던 할아버지(Luigi)와 역시 화가였던 아버지(Mario)의 예술가 집안에서 자라나 어려서부터 자연스럽게 예술적 감성과 감각을 익히며 성장하였다. 화가였던 집안의 영향으로 순수미술을 전공하던 주지아로는 튜린(Turin)의 미술학교와 기술학교(Technical design)를 수학하였다. 17세 때였던 1955년 국립예술 아카데미를 졸업하는 동시에 피아트(PI)의 스타일링 센터에 입사했다. 피아트의 디자인 책임자였던 단테 지아코사(Dante Giacosa, 초대 피아트 설계자)가 졸업작품전에 내놓은 주지아로의 자동차 그림을 보고 그를 불러들인 것이다. 자동차에 대한 지식을 쌓아가며 본격적인 디자인을 할 준비를 하던 그는 1959년 말 수많은 카로체리아(Carrozzeria)들을 양성, 배출한 자동차 디자인의 명가(名家) 베르토네(Bertone)의 디자이너로 자리를 옮겼다. 21세의 나이에 누치오베르토네(Nuccio Bertone, 1914-1997)에게 전격 발탁되어 재능을 인정받게 된 것이다. 여기서 그는 1960년 그의 공식 첫 작품인 고든GT(Gordon GT, 양산차 이름은 Gordon Keeble)을 비롯하여 1963년 주지아로의 최초의 드림카(Dream Car)라고 할 수 있는 알파로메오 테스트도(Testudo)를 내놓으면서 점차 명성을 얻게 되었다. 이후 줄리아 GT, 페라리 250 등을 선보였다.

그의 나이 27세 되던 1965년에는 기아(Carrozzeria Ghia)로 자리를 옮겨 스타일링 센터와 프로토타입(Prototype) 부문 책임자로 경영에도 참여하였다. 1966년 튜린모터쇼에 출품한 데토마소(De Tomaso)의 망구스(Mongoose), 마세라티(Maserati)의 기블리(Ghibli)모델은 단순화된 커브와 세련된 라인처리로 주지아로가 새롭게 강조한 심플한 조형미의 특징을 보여주었으며 관람자들의 이목을 집중시켜 깊은 인상을 심어 주었다.

그는 새로운 디자인에 대한 정열로 기아(Ghia)에서 2년간 13대의 차를 디자인하였고 양산된 것은 5대였다. 1967년 회사의 경영권이 아르헨티나 출신의 데토마소(De Tomaso)에게로 넘어가자 독립을 하였다. 그 당시 주지아로는 자동차구조 제작에 있어서 보편적 방식인 이미 만들어진 샤시시스템(Chassis System)에 차체를 얹는 설계디자인 방식에 의문을 품고 차체와 샤시가 하나로 구성되는 새로운 설계방식의 자동차디자인을 구상하게 된다.

1968년 10월 주지아로는 베르토네에서 같이 근무했던 엔지니어이며 현재까지도 파트너로 일하고 있는 '알도 만토바니(Aldo Mantovani)'와 비즈니스 매니저인 루치아노 보시오(Luciano Bosio)함께 자동차 전반에 걸친 디자인을 수행하기 위해 이탈리아(Ital Design)이라는 회사를 토리노(Torino)에 설립하였다. 컨셉 및 양산차 디자인은 주지아로가 책임을 맡고 엔지니어링은 만토바니가 맡는 공조체제 속에서 그의 독특한 디자인 연구는 지속적으로 인정받게 된다.

본질적으로 주지아로 디자인 방법의 독창성은 차체외형의 한계가 있는 자동차 실내디자인(Interior Design)에서 스페이스 및 편안함과외의 상관관계나 외형디자인에서 에어로다이내믹과 조형성 등의 조화를 도모하는 라디에이터그릴과 같은 부수적인 것에서부터 전체적인 것에 이르기까지 "문제해결"의 양상에 초점을 두었다. 그가 수행한 각각의 프로젝트들은 이러한 문제해결을 위한 논리를 각 차의 성격에 부합하는 디자인 컨셉을 적용하여 수행하였다. 특히 그는 자동차 유리창(Glass Area)의 면적이나 철판의 두께, 라인(Line)이 만나는 부위의

처리, 잘 읽어 볼 수 있는 계기반 디자인 등 합리성을 추구하는 기능적 디자인이 되도록 하여 디자인이 단지 겉모양의 아름다움의 차원을 넘어선 생산의 한 수단으로의 역할을 실천하였다.

70년대 에너지 파동을 겪으면서 유지아로는 보다 연비 효율이 우수한 성능의 경제성 및 제조기술을 향상시킬 수 있는 모델 개발을 추구하여 당시로는 매우 혁신적 스타일인 알파로메오 카이만, 마세라티 부메랑과 같은 쇼카(Show Car)를 제작하였다.

유지아로가 독립하여 진행한 첫 프로젝트인 71년 디자인의 알파수드(Alfasud)는 모든 부위를, 세심하고 합리성을 고려한 에어로다이나믹 스타일로 처리한 결과로 통한다.

1968년 비자리니(Bizzarini) 만타(Manta), 1969년에는 첫 양산차인 스즈키(Suzuki) 캐리(Carry), 1972년에는 007영화에도 등장하였던 스포츠카인 로터스(Lotus) 에스프리(Esprit)를, 1974년에는 유지아로의 명성을 전 세계에 알린 그의 최대 성공적인 대표작 폴크스바겐(VW) 골프(Golf)를 디자인했다. 이어서 1980년 피아트 판다(Panda)와 우노(Uno)를 히트시켜 산업디자인계의 최고 영예인 영국의 골든컴퍼스(Golden compass)상을 수상하였다. 피아트 판다(Panda)는 '차를 처음 구입하는 사람(First-car buyer)을 위한 값싸고 편안함을 주는 디자인'이라는 새로운 컨셉을 탄생시켰다. 차량외부 디자인은 단순미와 개발비용의 절감을 위해 똑바른 라인의 조형을 기초로 한 평면유리를 적용하였다. 판다디자인에 있어서 실내디자인에 특히 초점을 둔 그의 독창적 디자인은 사용자의 다양한 용도에 따라 쓸 수 있는 가변성 있고 이동시킬 수 있는 좌석을 비롯한 복잡하지 않고 심플한 기능과 미를 갖춘 편리한 실내 기기 디자인을 실현하였다.

1970년대 후반부터 산업디자인 분야에서도 명성을 떨쳐 유명한 니콘 F3와 F4 카메라를 비롯한 전자제품은 물론 화장품 용기와 음식에 이르기까지 다양한 제품을 디자인하였다. 1981년부터는 자동차를 비롯한 다양한 운송시스템 및 산업 제품 디자인 등을 디자인하는 '유지아로 디자인(Giugiaro Design)'이라는 독립회사를 설립하여 전 세계적으로 디자인 컨설팅을 확대하여 오늘에 이르고 있다. 1984년 7월에 유지아로는 그의 지난 40여 년간의 전 세계를 무대로 한 산업디자인 발전에 큰 영향을 끼친 공로를 치하하여 유럽 최고의 디자인 교육 대학원이며 자동차디자인교육 분야에서 명성을 떨치는 영국의 왕립예술원(Royal College of Art)으로부터 명예박사 학위를 받았다. 또한 이탈리아 디자인협회(Association of Italian Design, AID)로부터 그의 폭넓은 디자인 업적을 기리는 두 번째 골든컴퍼스상을 수상하였다. 1998년 이탈리아 디자인(Ital Design) 설립 30주년을 기준으로 공식적인 기록만 하더라도 전 세계 유명 모터쇼의 컨셉카 출품을 포함한 양산자동차 디자인이 약 160여대이며 200여 각종 유명 산업디자인 제품을 디자인하여 20세기를 주도한 가장 대표적인 자동차 및 산업디자인으로 평가받고 있다.

한국 자동차메이커와도 각별한 인연을 가지고 있는 이탈리아인은 1969년 현대자동차와, 1995년 제네바 국제모터쇼에 출품된 컨셉카인 Bucrane을 필두로 대우자동차와도 디자인 개발 협력관계를 맺은바 있다. 1974년 발표된 현대 포니1을 시작으로 스텔라(1983년), 엑셀/프레스토(1985년), 쏘나타(1988년)까지

현대자동차의 독자모델 제작의 기틀을 잡아주었다.

대우자동차는 1996년 11월에 선보인 독자모델 라노스(Lanos) 세단형을 시작으로 레간자(1997년), 마티즈(1998년), 매그너스(1999년) 등을 디자인하였다.

현재 이탈리아인은 3개의 생산라인을 갖추고 연간 150대의 프로토타입(Prototype)을 만들 수 있다. 최근에는 스페인과 프랑스 미국 캘리포니아에 디자인 스튜디오를 더 세웠으며 현재 두 사람의 아들인 '파브리치오 유지아로(Fabrizio Giugiaro)'와 '마르코 만토바니(Marco Mantovani)'가 뒤를 이어 이탈리아인의 경영에 관여하고 있다.

[표1] Giogetto Giugiaro의 주요경력

1938	북서이탈리아의 가레시오(Garessio)에서 출생
1955	17세에 Fiat 스타일링 센터에 입사
1959	베르토네(Bertone) Styling Centre의 책임자가 됨
1965	기아(Carrozzeria Ghia)스타일링 센터와 시작차(Prototype) 제작 부서의 책임자가 됨-경영참여
1968	토리노(Torino)에 이탈리아 디자인(Ital Design) 설립
1974	Industrial Design Business Unit를 창립
1980	피아트의 판다(Panda)와 우노(Uno)를 히트시키며 산업디자인계의 최고 영예인 영국의 골든컴퍼스(Golden Compass)상을 수상. 영국예술 및 디자이너협회(British society of Artists and Industrial Designers)로부터 SIAD Silver Medal 수여.
1981	유지아로 디자인(Giugiaro Design)이라는 독립회사를 설립(산업제품 디자인 등 디자인 영역 확대)
1983	밀라노 개최 ICSID (International Council of Societies of Industrial Design) 특별초청연설
1984	영국의 왕립예술원(Royal College of Art)으로부터 명예박사 학위를 받음. 이탈리아 산업디자인협회(AID)로부터 골든컴퍼스(Golden Compasses)상을 수상.
1985	이탈리아 산업디자인협회(AID) 주체로 토리노에서 건축학과 교수들을 대상으로 디자인특별강연.
1989	나고야 개최 ICSID (International Council of Societies of Industrial Design) 특별초청 연설.
1995	유지아로의 업적과 피아트 폰토(Fiat Punto) 디자인에 대한 The Golden Steering-Wheel 상 수상
1996	불가리아의 University of Rousse로부터 공업디자인에 있어서 그의 업적과 공로에 명예박사학위 받음.
1998	2006년 동계올림픽 개최지 선정을 위한 토리노위원회 위원장으로 선정.
1999	이탈리아 대통령 카를로 아제글리오 치암피(Carlo Azeglio Ciampi)는 그의 업적을 기려 "Cavaliere del Lavoro" 상을 유지아로에게 수여. 라스베가스에서 전세계에서 모인 120명 이상의 저널리스트 심사위원들이 유지아로를 세기의 자동차 디자이너로 선정.
2000	제네바 모터쇼에서 "Automotive news Europe" 紙에서 유지아로를 유럽 자동차 산업계의 12명의 "불후의 인물" 중 한사람으로 선정.
2001	Detroit Eyes on Design 으로부터 디자인공로상 수상
2002	10월, 디트로이트에서 미국 명예의전당 "Automotive Hall of Fame" 수상 나폴리의 Seconda Università di Napoli 대학에서 명예건축학 박사학위 받음.

3. 이탈리아 디자인 환경

이탈리아는 오늘날 가정용품, 가구, 패션, 자동차분야에 있어서 매우강한 캐릭터를 갖는 브랜드 아이덴티티를 가지고 있다. 이것은 산업디자이너가 산업제품에서의 독창성을 발휘하고 특히 예술가로서의 자질을 인정받는다라는 증거이다. 이탈리아 디자인의 가장 큰 특징은 현대적 감각(Technical modernity)에 형태적 창의력(Formal inventiveness)을 잘 조화시키는 능력으로 인식되고 있다.¹⁾ 이것은 다시 말하면 첨단기술과 최상의 장인의 만남으로 설명되며 첨단기술의 노하우와 독창적인 아이디어가 이탈리아디자인을 독특하게 주도해온 원천이 되었다고 할 수 있다. 이러한 예를 이탈리아자동차 디자인분야를 통하여 찾아볼 수 있다.

이탈리아는 19세기에 산업화가 시작된 영국이나 독일과 같은 오랜 산업화 전통이 없으므로 그 당시에는 산업디자인이라고 규정할 수 있는 것이 존재하지 않았다. 제1차 대전과 2차대전 사이인 1915년에서 1940년에 이르는 동안 독일이나 영국식과 별개로 독창적인 산업디자인이 가정용품 및 자동차분야에서 나타났다. 그러나 국제적 수준의 산업디자인이 나온 것은 50년대 이르러서였다. 초창기 상품으로 세계적인 큰 호응을 불러일으킨 1946년 피아지오(Piaggio)의 베스파(Vespa)와 1957년 이노첸티(Innocenti)의 람브레타(Lambretta) 모터스쿠터와 1947년 자동차디자인의 명성을 세계에 알린 피닌파리나의 치시탈리아(Cisitalia)가 있다.

3-1. 디자인도입의 초창기

이탈리아 디자인의 초창기는 상기한 대표제품으로 인한 영웅 시대였으나 베이비붐시대인 60년대를 맞아 많은 변화를 겪었다. 경제와 이념적으로 많은 위기를 겪은 뒤에 유토피아 또는 혁신적 디자인이라는 단명의 시대가 있었다. 당시 미학적 사회주의에 근거한 반디자인(Counter-design)운동이 소개되면서 그들의 이데올로기 신념을 확산시키려는 아방가르드 그룹이 속속 등장하였다. 혁신적인 디자인운동은 대중의 취향을 기본으로 하여 환경적이고 인간적인 디자인철학을 제시하였다. 1960년대 이탈리아는 기술의 발달로 새로운 생산방법이 쏟아져 나왔다. 플라스틱성형가구를 비롯한 풍선의자, 합판제가구 등이 여러 곳에서 생산되었다. 당시 생산되는 제품은 대체로 작은 공장이나 공방을 기반으로 했는데 이탈리아 사람들은 모든 분야의 디자이너를 훈련시키는 데에 있어서 순수미술에 의존해왔다. 몇몇 디자인 회사는 디자이너와 함께 순수미술가를 고용하여 독창성 있는 아이디어를 추구하였다. 이러한 현상으로 나타난 이탈리아 디자인의 성격은 결국 전 세계 특히 서방세계의 산업화에 따른 수공업의 급격한 쇠퇴와 이탈리아 응용예술의 특수한 상황으로 큰 변화를 겪었다. 기계화와 대량생산으로 수공업제품이 풍요해지고 산업제품이 수공업제품을 대체시키기는 했지만 특히 전통분야의 환상을 구하고 조형적인 최상을 추구하는 특성은 산업화속에서 살아남았다. 이탈리아는 예로부터 형태를 이해하는데 있어 최고의 개성은 기능 그 자체의 노예가 되지 않고 그 기능과 결합하는 것이 최상이라고 생각해왔다. 바우하우스의 영향을 받은 미학이론

이 기능과 형태의 완벽한 일치를 주창한 시대에도 이탈리아의 디자이너들은 실리적인 기능주의보다 더 넓은 의미로 그 기능 자체를 해석해야 한다는 것을 알고 있었다. 즉 기능도 「심리학적」 또는 「의미적」이 될 수 있다는 것이다. 한 물체의 형상은 단순히 기능적 잣대와 기술적인 내역, 경제적인 요소 그리고 소재의 특성에 형태를 맞추는 데에 부합시켜서는 안 되며, 물건의 기능과 의미를 즉각적으로 일치시킬 수 있는 구체적인 의미론적 가치를 추구하였다. 전통적인 마차제조업이 성행했던 이탈리아 토리노(Turin)에서는 이러한 소규모 공방의 성격으로 전대의 가업을 계승한 소위 카로체리아(Carrozzeria)가 많았는데 베르토네(Bertone), 피닌파리나(Pininfarina) 등 이들은 2차 대전 후 그 활동이 더욱 두드러졌다. 이들은 기능에 충실하고 유행을 앞서는 진취적 스타일의 자동차를 제작하였는데, 1968년 '이탈디자인'을 설립한 주지아로는 기존의 소규모 차량 메이커와는 다른 전 세계 자동차 제조사들 대상으로 디자인을 제공하는 새로운 창의적 개념의 자동차디자인의 방향을 제시하였다.

3-2. 70년대 이후-디자인의 사회적응과 다양성

첫 번째의 산업호황기가 끝나자 70년대 두 차례에 걸친 오일 쇼크로 전 세계적으로 인류의 자원이 무한하지 않다는 환경에 대한 관심, 경제난과 에너지위기, 대규모 소비사회에 대한 회의 등으로 나타난 사회현상은 기능주의나 전통적 디자인의 가치에 대한 재평가로 이어져 결과적으로는 혁신적이고 대중적 디자인에 대한 진보적 디자인 운동으로 발전되었다. 그러한 인간성에 기초한 진보적 디자인은 제품의 안전성, 내구성, 보존과 생태, 인간공학(Ergonomics)에 대한 관심으로 기업경영과 마케팅 등의 분야로 디자이너들은 전문화 되어갔다. 한편 작은 공장이나 공방을 기반으로 하는 이탈리아의 산업은 1973년 석유파동으로 어려워진 경제상황에 대처하는데 아주 유리한 방식이었다. 계속되는 미니-붐으로 이탈리아정부는 소규모 디자인중심 전문공방체제를 갖추도록 하기위해 회사들에게 세 금혜택을 주거나 보조금을 주는 등 당시소규모 생산구조는 변화하는 시장의 새로운 요구에 부응하기에 적합하였다. 70년대의 "작은 것이 아름답다"라는 새로운 경향이후, 80년대의 당시 유럽에서 대두되고 있었던 현상은 조형적 가치를 우선으로 하는 Art-Craft지향의 'Artist-Craftsman' 과 자유인으로서의 Art-Design 지향의 디자이너인 'Design-Makers'이었다. 즉 새로운 개념의 공예가와 디자이너의 대두로 당시 영국디자인은 Engineer-Designer보다는 Artist-Designer를 지향하여 개인공방적 디자인 비즈니스가 생겨났다. 카로체리아를 중심으로 한 이 시기의 이탈리아 자동차디자인은 다른 나라들과 구별되는 유연성 있는 중소기업 위주의 산업체제와 오랜 전통을 갖고 있는 장인정신을 토대로 색다른 양상의 Artist-Designer로서 다양한 스타일의 모델을 추구하였다. 주지아로는 70년대 이후 베르토네(Bertone)와 기아(Ghia)에서의 실무경력을 바탕으로 기존 카로체리아의 개념을 넘어서는 Engineer-Designer 성향의 디자인을 추구하였고, 자동차디자인 연구에 있어서 예술성과 기술을 조화하는 획기적인 아이디어로 전 세계적으로 주목받는 디자이너로 성장하였다.

1)Gillo Dorfles. Civilization, City and Cars. p55

3-3. 디자인의 국제협력

1980년대 초부터 세계는 각 나라별로 각국의 특성 있는 디자인을 발전시키기보다는 국제적으로 협력하는 국제적 방향의 디자인 운동을 전개시켰다. 세계 여러 주요 산업국가에서 전문 디자인 회사들의 일거리가 많아지게 된 것도 마치 다국적 기업이 생기게 된 사회, 경제적인 배경처럼 디자인 분야에서도 국제적으로 협력하는 분위기가 생겼기 때문이다. 또한 국제디자인단체협의회, 세계 공업디자인단체협의회(Icsid)를 비롯한 각종 디자인협회의 연합총회 개최 등 활발한 활동과 함께 세계적으로 많은 기업들이 국적과 관계없이 외국의 유명한 디자이너나 디자인그룹에 디자인을 의뢰하는 경향이 확대되었다. 그 대표적 성공사례로 꼽을 수 있는 프로젝트는 1974년 쥘리아로의 이탈리아인이 주도한 폴크스바겐 자동차사의 골프(Golf) 디자인이다.

3-4. 시스템으로서의 디자인

이탈리아디자인의 창조성의 기반은 역사나 문화적전통의 일부로서 미적 가치를 둘러싸고 있는 직관에 근거한다. 또한 관련 제조업의 필요에 대한 그 특성은 중소기업체의 유연성과 역동적인 성격에 근거하여 생산을 조직하는 특수한 방법에 있다. 타국의 유사한 분야의 디자인을 비교해 볼 때 이탈리아디자인 문화의 독특함은 15세기 르네상스 시대로부터 모든 제조업분야에 나타나는 현상에 기인한다. 즉, 디자인은 디자인 그 자체를 표현할 뿐만 아니라 산업조직과 가내공업조직의 관계 및 경험의 산물이며, 각 완성품마다 다른 곳에서는 찾아볼 수 없는 한 가족만의 특징을 담고 있는 창의력에 있다고 할 수 있다. 시스템으로서의 이탈리아디자인의 컨셉(Concept)은 예술의 추상적인 직관(Intuition)이 형성되는 과정과 경험에 의한 직관이라는 개념에 근거한다고 볼 수 있다. 이러한 개념의 이탈리아의 디자인 기법은 대가(Masters)와 견습공(Apprentices), 기술 및 감상가(Connoisseurs)의 유기적이고 유연한 협조체제로 이루어지며, 이러한 방법의 전통적인 전수는 이탈리아 디자인의 특징으로 규정 할 수 있다. 토리노(Turin) 지역을 근간으로 자동차디자인의 독특한 정체성을 구현하고 있는 카로체리아의 전통과 창의적 요소의 뿌리는 이러한 이탈리아디자인의 시스템화 된 역사적 흐름에서 파악 할 수 있다.

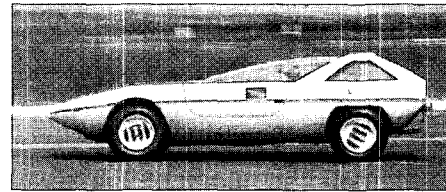
4. Giorgetto Giugiaro의 자동차디자인

4-1. Style개념에서 Design으로

제2차 세계대전 이전부터 설립된 이탈리아 카로체리아(Carrozzeria)들은 1945년 이후 20여년간 꾸준히 잘 지속해 왔으나 1970년대 초의 에너지파동(Oil Shock) 영향이후 점차 쇠퇴하였다. 당시 소규모의 자동차 생산 업체들은 거의 피아트(Fiat)의 통제 하에 들어갔고, 대량 생산 차만이 스타일리스트의 유일한 디자인 대상이었다. 따라서 바디스타일리스트(Body-stylist)의 개념은 이러한 대량생산에 적용될 수 있는 창의적 디자인을 위한 통합적인 접근방식을 취하는 자동차 디자이너의 출현으로 점차 도전을 받기 시작하였다.²⁾ 쥘리아로는

당시 이런 상황에서 초창기 선배 스타일리스트들이 이루지 못했던 공백을 채우게 된다. 즉 그는 5년간의 베르토네(Bertone), 2년간의 기아(Ghia)에서의 디자인 경험을 통하여 이탈리아 코치빌더의 실무를 익힘으로서 디자인 컨설턴트로의 전환 방법을 알게 되었다. 자동차 디자인 연구에 있어서 다분히 창의 의외관을 미적으로 아름답게 꾸미는 스타일리스트(Stylist)가 아닌 기술적 연구를 동반하여 근본적으로 새로운 형태를 추구하는 총체적인 개념의 디자인(Design)으로의 접근방법의 필요성을 깨닫게 된 것이다.

1960년대 중반이후로부터 1970년대까지는 쥘리아로가 그의 자동차디자인에 대한 열정과 탁월한 능력을 대외적으로 인정받는 초창기 기간으로, 1968년에 그가 설립한 디자인컨설팅회사인 '이탈디자인(Ital design)'을 중심으로 전 세계 자동차디자인사에 필적할 수 있는 컨셉 및 양산자동차를 제시하였다. 이 기간 중에 발표된 대표적인 모델로는 1971년 알파수드(Alfasud)의 카이마노(Caimano), 1972년 마세라티(Maserati)의 부메랑(Boomerang), 뉴욕현대미술관(The museum of modern art)의 스폰서로 디자인 된 알파로메오(Alfaromeo)의 택시(Taxi)프로젝트 그리고 그에게 가장 큰 업적으로 평가되는 1974년 폴크스바겐(Volkswagen)의 골프(Golf)등 이다. 실험적 드림카로부터 컨셉카 및 대량생산을 전제로 한 디자인까지 실로 이러한 대표모델들은 발표당시 전 세계 자동차디자인업계에 신선한 충격을 주었으며 매우 창의적인 디자인으로 평가되었다.

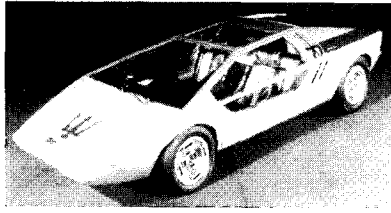


[그림 1] Alfasud Caimano

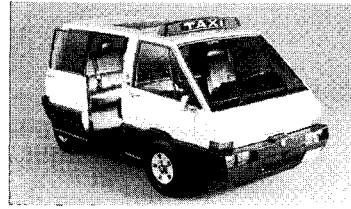
알파수드(Alfasud)의 카이마노(Caimano)는 제53회 토리노모터쇼(Turin)에 발표된 2인승의 전위적(Avant-garde)개념의 슈퍼카이다. 윈드실드(Windshield)부터 천정까지 일체화된 캐노피(Canopy)로 처리된 돔형(Dome)의 디자인을 비롯하여 바디패널(Body panel)의 절제된 단순미 추구를 위해 바디사이드(Body side)면까지 연장시킨 프론트 후드(Front hood)의 처리, 이른바 "Sleeping eyes"라고 표현하는 팝업(Pop-up) 헤드램프 적용, 해치(Hatch)개폐식 백라이트(Backlite) 등 매우 파격적인 아이디어로 제작되었다. 특히 인테리어 디자인에 있어서 기하학적 구조의 극도로 단순화된 계기판과 크래쉬패드(Crashpad) 디자인 및 두개의 스포크(Spoke)간 각도가 최소화로 제작된 스티어링 휠(Steering wheel)은 보다 획기적인 디자인으로 평가되었다. 카이마노(Caimano)디자인을 통한 이러한 대담한 시도는 당시 기존 알파수드 차시(Chassis)구조의 획기적 변화 가능성을 구현한 것으로서, 단순히 스타일개념이 아닌 구조와 기술적 개념을 겸비한 새로운 방향으로의 자동차디자인의 가능성을 제시하였다.

마세라티(Maserati)의 부메랑(Boomerang)은 당시 저널리스트의 표현에 의하면 정치상태의 모습이 마치 시속 100마일로 달리는 듯 한 역동적인 느낌의 자동차라고 표현하였다. 이러한

2) P. Spark. Design in Italy. 1988, p174.



[그림 2] Maserati Boomerang



[그림 4] Alfa Romeo New York Taxi



[그림 3] Lotus Esprit



[그림 5] Volkswagen Golf

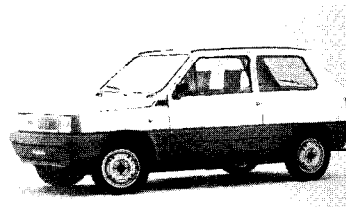
대담성과 기하학적 단순미의 극치를 보여주는 부메랑은 바디 전체가 췌기(Ultra wedge shaped)형 스타일의 이른바 "Folded paper" 이미지의 디자인으로 1972년 발표된 이후 파리, 런던, 바르셀로나의 모터쇼 등에서 저널리스트들이 만장일치로 그의 대담한 디자인에 찬사를 보냈다. 쥘리아로 자신은 이 모델에 있어서 특히 인테리어나디자인의 스티어링 휠 중심의 디스플레이, 컨트롤 시스템(Concentrates of the display/control systems within the Circumference of the steering wheel)을 제안하여 고도의 과학기술과 예술적 감각의 조화를 이룬 결과라고 평가했다. 부메랑 디자인은 이후 드로리안(Delorean DMC,1981), 로터스 에스프리(Lotus esprit) 등 같은 경향의 자동차 디자인에 영감을 주어 일련의 이미지와 연결되는 시초의 작품이 되었다.

1976년 발표된 알파로메오(Alfaromeo) 뉴욕 택시 프로젝트는 매우 기능적인 실용적 개념의 프로토타입(Prototype) 디자인 연구로서 그 가치를 높게 평가받았다. 즉 일반 대형 승용차보다도 작은 차량전체길이 4060mm, 전폭 1720mm, 전고 1780mm의 제한 내에서 6인승으로 장애인의 휠체어도 승하차 가능하도록 제작된 모델로서 세계 최초로 "스페이스 왜곤(Space wagons)"의 탄생을 의미하였으며 이후 유럽자동차의 르노 에스파스(Renault's Espace)와 같은 MPV(Multipurpose vehicles) "밴(Van)"형 자동차 태동의 계기가 되는 업적을 이루었다.

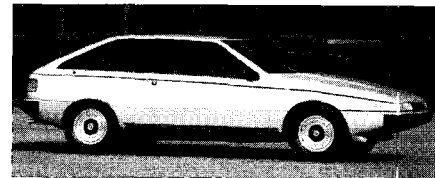
오늘날까지 전 세계 자동차 디자인사에 기념비적인 걸작으로 회자되고 있는 폴크스바겐(Volkswagen)의 골프(Golf)는 아직도 유럽 최고의 소형차라 불린다. 쥘리아로의 명성을 높여준 독일 국민차 개념의 자동차로서, 전반적인 바디스타일 컨셉은 직선위주의 박스형 스타일로 높은 공간활용도와 실용성으로 대량생산에 적합한 구조와 스타일이 최적화된 모델로서 평가된다. 새로운 구조로 제시된 새시 레이아웃은 그때까지의 근간 비틀(Beetle)과는 정반대로 최초의 앞바퀴 굴림 방식(FF)을 적용한 2박스 해치백의 선구가 되었다. 이후로 자동차 메이커의 대부분이 추종해 전 세계에 2박스 모델이 대중차의 주류를 이루게 된다. 1974년 이후 가장 오랜 기간 동안 단일차종으로 600만대가 팔린 자동차로 그 명성은 현재까지도 폴크스바겐의 대표적 브랜드로 자리 잡고 있다.

4-2. 세계적 인정과 새로운 컨셉의 시대

1970년대 중반부터 80년대의 기간은 쥘리아로의 디자인이 이탈리아는 물론이고 전 세계 디자인 능력의 확고한 기반을 구축함과 동시에 아주 왕성한 활동을 전개하는 시기이다. 특히 이탈리아에서 1980년대는 자동차에 있어서 전통적 바디스타일 리스트 보다 더 이미지메이커(Image-maker)로서의 자동차디자인의 역할이 강조된 시기로 연비를 고려한 경제성 있는 자동차디자인이 가장 중요한 이슈로 등장하였다.³⁾ 쥘리아로의 이탈리아 연구소는 이러한 기술적 요구(Needs)와 스타일이 접목된 디자인을 이끄는 선봉자가 되었고 가장 적합한 디자인으로서 인정받았다.



[그림 6] Fiat Panda



[그림 7] Isuzu Piazza

이 기간에 발표된 쥘리아로의 대표적 디자인 모델로는 1976년 발표된 피아트(Piat)의 판다(Panda), 1979년 란치아(Lancia)의 델타(Delta), 1981년 이수즈(Isuzu)의 피아자(Piazza), 컨셉카로 1982년 캡슐라(Capsula), 볼보 (Volvo)의 이탈리아 99(Italia 99)버스 그리고 1988년 아즈텍(Aztec), 아스피드(Aspid), 아스가드(Asgard)시리즈 등을 꼽을 수 있다.

피아트 판다(Panda)는 당시 이탈리아 피아트사가 세계적으로

3) P. Spark. Design in Italy. 1988, p208.

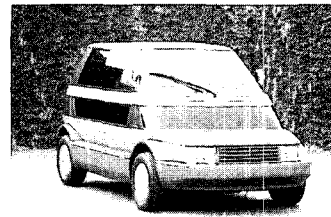
성공하는데 결정적인 역할을 했던 다목적 사륜구동 자동차로서 평가된다. 과학적 접근의 디자인을 통한 제조기술의 혁신과 색다른 스타일을 추구한 이 소형 모델(Compact car)은 최소장치(Minimum of accessories)로 최대의 기능을 가능하게 하였고 공간 활용에 있어서도 매우 만족스런 결과를 가져왔다. 쥘리아로의 혁신적 디자인에 의한 피아트사의 성공사례는 디자인이 회사 사활에 큰 역할을 한다는 귀중한 교훈을 남겼다. 피아트와 쥘리아로의 성공적 만남은 이후 1983년에 우노(Unno)디자인을 통해 재기되어 판매매출 325만대라는 성공신화를 이었다. 1979년 독일 프랑크푸르트(Frankfurt)모터쇼에서 처음으로 소개된 란치아 델타(Lancia Delta)는 피아트 스트라다/리토모(Strada/Ritmo)의 구조를 적용하여 란치아의 소형차인 기존 풀비아(Fulvia)모델을 계승하는 자동차로서 1980년 국제 자동차 저널리스트에 의해 올해의 자동차(Car of the year)로 선정되었다. 델타의 출현으로 동급 경쟁차로 대두되었던 복스를 아스트라(Vauxhall astra), 오펠 카데트(Opel kadett), 포드 에스코트(Ford escort) 등에 비하여 월등한 디자인과 성능으로 당시 유럽소형차(Compact family car)의 대표격이 되었다.



[그림 9] Lancia Megagamma

쥘리아로 자신이 가장 아끼는 디자인 모델 중 하나라고 말하는 이수즈 피아자(Isuzu Piazza)는 1979년 쥘리아로가 컨셉카로 발표했던 Asso di fiori의 양산차 개발로서 향후 쥘리아로가 진행했던 다른 자동차디자인 이미지의 초석이 되는 조형컨셉이 되었다. 부가장식 없이 말끔한 에지(Edge)스타일로 날렵하게 제작된 조형 개념은 당시에는 매우 혁신적인 시도로서 놀랍고도 극적인 감동을 주었다. 이러한 새로운 감성의 피아자 디자인을 통하여 매우 세련되고 효과적으로 처리된 스타일에는 추가적인 장식류(Trim parts)가 없어도 충분한 디자인가치가 있음을 인식시켜주었다.

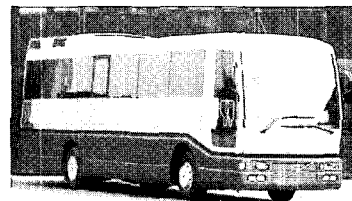
1976년의 뉴욕택시 그리고 1978년의 오늘날 밴(Van)스타일의 전형이 된 란치아 메가감마(Megagamma) 이후 쥘리아로는 원박스(One-box)형 이른바 "Monospace"에 대한 연구에 이어 1982년에 캡슐라(Capsula)를 발표하게 된다. 캡슐라는 미래에 대한 새로운 자동차 컨셉을 지속적으로 추구하는 그의 창의력을 통하여 차체의형크기와 공간활용성의 관계를 최적화 하는데 탁월한 아이디어를 제시하였다. 알파로메오 알파수드의 "Flat"박스형 엔진을 응용한 기본구조에 다양한 방법과 용도의 바디를 탑재할 수 있도록 적용한 이러한 컨셉은 매우 미래



[그림 10] Capsula

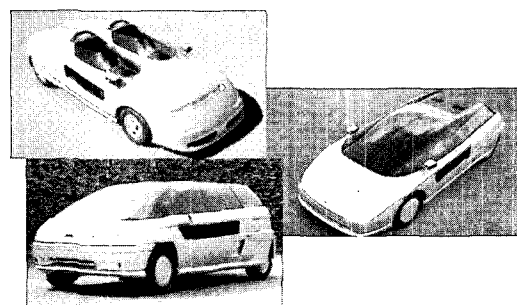
적이고 이상적인 아이디어로서 현재까지도 전 세계 자동차 산업에서 그와 같은 개념의 연구가 충분히 이루어지지 못하고 있다.

1983년 독일 프랑크푸르트 모터쇼에서는 예외적으로 승용차보다도 쥘리아로 디자인의 볼보 신형 버스가 주목을 받았다. 1982년에 프로토타입(Prototype)모델로 처음 제안되었던 신개념의 이 고급형 버스는 동종업계에서 유일하게 대단한 관심과 화제의 대상이 되었다. 볼보 상용차수입회사인 Volvo bm italia의 스폰서로 추진되었던 Volvo Italia '99 프로젝트는 버스디자인의 새로운 이정표로 불릴 정도로 향후 버스디자인의 새로운 방향성을 예견하는 것이었다. 공기역학(Aerodynamic)의 구조와 비행기 실내와 같은 이미지, 기능과 영역에 따라 크게 세부분으로 분리된 바디스타일은 이른바 "움직이는 건축물(A Piece of moving architecture)"로 묘사되었다.



[그림 11] Volvo Italia '99'

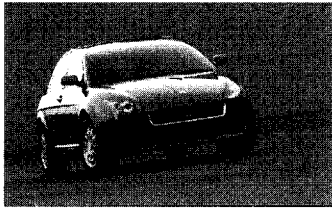
80년대 후반에는 3개의 다른 용도의 디자인을 동일한 사시시스템(Single 4wd midship platform)으로 적용한 컨셉카를 제안하였다. 아즈텍/아스피드/아스가드로 명명된 세 가지 다른 컨셉카는 로드스터(Roadster), 쿠페(Coupe) 및 스페이스웨곤(Space wagon)으로 제작되었고 인테리어디자인의 주요 요소들은 서로 호환성 있게 구성하였다. 당시 토리노 모터쇼에 3개 모델이 동시에 발표됨으로써 쥘리아로의 새로운 컨셉을 추구하는 창의성과 미래적 이미지로의 신선한 스타일 추구는 매우 독특한 능력으로 평가되었다.



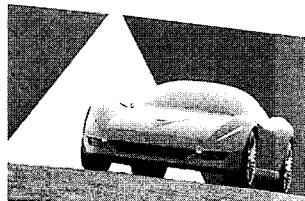
[그림 12] Astec, Aspid, Asgard

4-3. 지속적 혁신

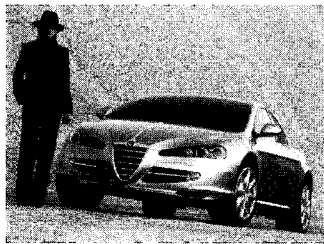
90년대의 주지아로는 종합적 디자인그룹으로 변화하여 자동차를 비롯한 항공기, 가전제품 개발 분야 디자인으로 확대하는 세계화 개념의 보다 광범위하고 적극적인 활동을 추구하였다. 1997년 토리노인근 만티포(Mantipò)에 인텔리전트(Intelligent) 개념의 디자인개발에 디지털 개념의 비주얼 리얼리티(Virtual Reality) 센터를 적용한 컴퓨터통합시스템(Computer-Integrated System)의 새로운 첨단디자인 연구 빌딩을 신축하였다. 이를 토대로 자동차를 비롯한 기차(Train) 및 비행기 등 대형 운송 기기를 실제사이즈(1/1 Scale) 모델로 개발할 수 있도록 자체(Inhouse)적으로 해결할 수 있는 시스템을 구축 하였다. 1999년 이탈리아의 회사명을 '이탈디자인-주지아로(Italdesign-Giugiaro)⁴⁾'로 바꾸고 제네바모터쇼에 처음 선보인



[그림 13] Maserati Buran



[그림 14] Corvette Moray

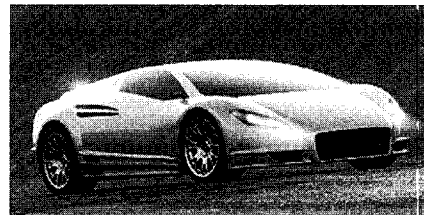


[그림 15] Alfa Romeo Visconti

마세라티 뷰란(Maserati Buran)은 21세기 자동차의 미래를 보여주는 최신작으로서 미래의 자동차가 플랫폼 플로어(Flatfloor)와 전고가 높으면서 인테리어 공간이 더욱 안락한 개념의 패키지(Package Layout)로 개발될 가능성을 제시하였다.

2003년 3월 제네바모터쇼에서 발표한 콰치(Moray) 컨셉의 다이나믹한 역동적 스타일을 조형적으로 표현한 코르세 모레이(Corvette Moray project)는 당시 이탈리아 카로체리아 디자인 중에서 대중의 관심을 가장 많이 받은 모델이다. 주지아로 아버지가 미국 스포츠카의 최고의 상징인 시보레 코르세(Corvette)의 50주년 기념의 경의를 표현하는 작품으로 제작하였다.

“알파로메오의 기함(Flagship)⁵⁾은 예전의 모습을 벗어 던졌다”는 한마디로 2004년 제네바 오토살롱에 선보인 알파로메오 스포츠비스콘티(Alfa Romeo Visconti)는 쿠페에 가까운 보디라인으로 새로운 장르를 개척해 보려는 주지아로의 의지를 보여주었다. 거의 모든 어퍼 프리미엄(Upper Premium) 세단들이 4도어 3볼륨 형태지만, 주지아로는 상식을 뒤엎는 2볼륨 스포츠 쿠페로 디자인의 핵심을 이루는 리어 펜더와 함께 차세대 컨셉을 제시하였다. 같은 해 제네바 모터쇼에서 주지아로는 도요타 브랜드와 함께 친환경 미래형 자동차 개념의 하이브리드 엔진과 고성능카의 결합을 추구한 1열 3인승 미드십 쿠페(Hybrid powered sport coupe) 도요타볼타(Toyota Volta)를 발표했다. 세계 최초의 배터리 발명가인 이탈리아 과학자 알렉산드르 볼타(Alessandro Volta)의 이름을 따온 모델로 주지아로의 아들 파브리치오가 디자인한 컨셉카로 당시 모터쇼에서 ‘가장 주목할 만한 차’로 선정되었다. 스티어링 컬럼이 좌우로 움직여 3명의 승객 누구나 운전할 수 있는 기능적 시스템과 하이브리드가 가장 중요한 특징이다. 미래 메커니즘 중 하나로 고성능 자동차의 적용 가능성을 보여주는 주지아로 연구철학의 대표적인 예로 볼 수 있다.



[그림 16] Toyota Volta

4) Italdesign-Giugiaro S.p.A-창조성과 디자인 방법론 그리고 기술의 만남으로 일컬어지는 이탈디자인-주지아로 그룹은 자동차 산업의 혁신적인 형태로서, 자동차 제조업을 위한 스타일링, 엔지니어링, 표준전형의 모델 제작 서비스를 제공하는 회사로 구성되었다. 이 그룹의 활동은 조르제토 주지아로(Giorgetto Giugiaro)와 알도 만토바니(Aldo Mantovani)가 이탈디자인의 상표로 주식회사 Sirp(Studi Industriali Realizzazione Prototipi: 표준전형의 모델 제작산업 연구)를 설립한 1968년 2월에 시작되었다. 1987년에는 주식회사 이탈디자인, 99년 7월-주식 상장(99년 11월)되기 이전-에 주식회사 이탈디자인-주지아로가 되었다.

이탈디자인-주지아로의 본사는, 토리노의 자동차 산업 구역으로서(Provincia di Torino)인 몬칼리에리에 위치하고 있다. 약 천 백 명의 인원을 고용하고 있으며, 전 세계에 12개의 회사를 소유하고 있다. 운송수단의 완벽한 작동을 위해 필요한 모든 서비스를 제공하며, 구매자 중심의 조직체계를 갖추고 있다. 유럽(Alfa Romeo, Audi, BMW, Fiat, Ford Europa, Lamborghini, Lancia, Lotus, Maserati, Renault, Saab, Seat,

Volkswagen, Volvo, PSA Group), 일본(Daihatsu, Isuzu, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Subaru, Suzuki, Toyota), 한국(Hyundai, Daewoo)과 새롭게 출현한 중국(China Automotive Company Ltd) 등의 주요 자동차 회사들과 일해 왔으며, 여기에는 미국(American Motors, Chrysler, Ford, General Motors)도 포함된다. 첫번째 중요 프로젝트였던 1971년의 Alfa Romeo Alfasud로부터 시작하여 이탈디자인-주지아로는 지난 35년 동안 국제적인 수준의 중요한 자동차 제작회사들이 생산한 4천만대의 자동차를 위해 100가지가 넘는 디자인을 제작하였다.

5) Flagship이란 선단(A fleet of ship)에서 가장 중요한 배를 지칭하는 단어로써 일단의 무리 중에서 대표적인 것을 나타내는 말로 예를 들어 플래그쉽 모델이라 함은, 그 회사의 대표 상품으로서 회사의 이미지 제고에도 기여하는 모델을 지칭하는 것이라 할 수 있다..

[표 1] Giorgetto Giugiaro의 컨셉 및 양산차

PROTOTYPES & MODELS	YEAR	PRODUCTION CARS
Bizzarrini Manta	1968	
Alfa Romeo Iguana	1969	
Abarth 1600 Coupe	1969	Suzuki Carry L40
Volkswagen-Porsche Tapiro	1970	
Volkswagen Karmann Cheetah	1971	Maserati Bora
Alfa Romeo Alfasud Caimano	1971	Alfa Romeo Alfasud
Maserati Boomerang	1972	Maserati Merak
	1972	Lotus Esprit
Audi Karmann "Asso di Picche"	1973	Volkswagen Passat
Hyundai Pony Coupe	1974	Volkswagen Golf/ Scirocco
Maserati Coupe 2+2	1974	Alfa Romeo alfeta GT/GTV
Maserati Medici I	1974	Hyundai Pony
Alfa Romeo New York Taxi	1976	Alfa Romeo Alfasud sprint
Maserati Medici II	1976	Maserati Gattropote
BMW Karmann Asso di Quadri	1976	
Lancia Megagamma	1978	Audi 80
M8	1978	Bmw M1
Isuzu Asso di Fiori	1979	Lancia Delta
Capsula	1980	Fiat Panda
Lancia Medusa	1980	
Fiat Panda 4x4 Offroader	1980	
Fiat Panda 4x4 Strip	1980	
	1981	Delorean DMC12
Lancia Orca	1982	Lancia Prisma
Lamborghini Marco Polo	1982	Isuzu Piazza
Renault Gabbiano	1983	Fiat Uno / Hyundai Stellar
Lotus Etna	1984	Saab 9000
Marlin	1984	Seat Ibiza
Together	1984	Isuzu Gemini / Gemini Coupe
Ford Maya	1984	Lancia Thema
	1985	Hyundai Pony Excel / Presto,
	1985	Seat Malaga
	1985	Fiat Croma / Fiat premio
Machimoto	1986	Fiat Duna Weekend
Orbit	1986	Renault 21
	1987	Chrysler Eagle Premier
	1987	ZCZ Florida
Oldsmobile Incas	1988	Renault 19
Aztec / Aspid / Asgard	1988	Hyundai Sonata
Seat Proto TL / Bugatti ID 90	1990	
Seat Proto C / Nazca M12	1990	
Nazca C2 / Biga	1991	Subaru SVX
Bugatti EB 112	1992	
Fiat Cinquecento Lucciola	1993	Seat Toledo / Lexus GS300
Nazca C2 Spider/ Lexus	1993	Fiat Punto / Punto cabrio
Landau	1994	Seat Ibiza / Cordoba
Firepoint / Daewoo Bucrane	1994	Fiat Ducato
Lamborghini Cala	1995	
Formula 4	1996	Lancia Delta HPE
Formula Hammer/Legram	1997	
Alfa Romeo Scighera/GT	1997	Daewoo Lanos / Reganza
Volkswagen W12 Syncro	1998	Daewoo Matiz/ Maserati
Structura	1998	3200GT
Bugatti EB118	1998	Seat Toledo,/ Toledo 2
W12 Roadstar	1998	Daihatsu Move
Bugatti 18-3 Chiron / EB218	1999	
	2000	Fiat Siena / Palio/ weekend
Touareg / Maserti Buran	2000	Daewoo Magnus
Tiny / Suv / Twenty Twenty	2001	Maserti Spyder
Alfa Romeo Brera	2002	Maserti Coupe
Moray	2003	Maserati Kubang
	2003	New Fiat Palio
	2003	Fiat Idea / New Alfa156
Toyota Alessandro Volta	2004	Daewoo Lacetti
Alfa Romeo Visconti	2004	
Ferrari GG50	2005	Croma 8ttoV/ Alfaromeo 159
Nessie	2005	AlfaRomeo Brera
	2005	Fiat Grand Punto / Fiat 16
	2006	Alfaromeo 159 SportWagon

5. 결론

"20세기 최고의 디자이너"로 선정된 주지아로. 그는 상업적으로 가장 성공했다는 평을 받는 디자이너이다. 오랜 역사를 지닌 베르토네와 피닌파리나 등을 제치고 가장 각광받는 카로체리아가 된 이탈리아의 성공비결은 주지아로의 예술 감각과 상업성을 잘 조화시킨 데서 찾을 수 있음을 확인할 수 있다. 자동차디자인 분야에 획기적 발전을 이룬 주지아로의 특별한 혁신적 업적을 다음과 같이 크게 두 가지 측면으로 나누어 볼 수 있다. 첫째는 자동차 디자인의 가치를 혁신적으로 끌어올린 대표적 업적과 둘째로는 주지아로 방식의 디자인접근방법이 그것이다.

첫째로, 주지아로는 자동차 디자인분야에 다음과 같이 획기적 이정표를 세우는 혁신을 이루었다.

<모노볼륨(Mono-volumn), Multi-Functional 컨셉>

오늘날 이른바 RV개념 또는 Van型式의 자동차를 탄생시킨 디자인의 효시는 주지아로가 제안한 1978년 이탈리아 토리노 모터쇼의 메가감마(Megagamma)모델이라고 할 수 있다. 다기능의 Compact사이즈, 높은 전고(Overall Height)는 주지아로가 꿈꾸던 디자인이었다. 승하차의 용이성, 실내공간의 효율적 활용 등의 획기적 발상으로, 이후 주지아로는 Capsula, Asgard, Columbus, Lexus Landau, Structura, Maserati Buran 등 동일한 컨셉, 다양한 개념의 컨셉카 디자인을 시도하여 시대별 트렌드를 리드하였고, 전 세계 양산차 업계에 이른바 'Van' 型式의 자동차를 대유행시켰다.

<도어루프 형식 변경(The Door-Roof Join)>

최근 자동차에서는 지극히 보편화 되어있어 일반인들이 특별하게 인식하지 못하는 이러한 설계방식은 주지아로가 이룩한 자동차 설계 및 디자인에 있어서 가장 혁신적 사건으로 평가된다. Drip rail없는 자동차 개념을 창안하기 전에는, 도어와 루프(Roof)가 만나는 부위에 물받이(Drip rail)가 노출되어 있는 것이 당시 자동차에 있어서 지극히 당연한 제작방식이였다. 1979 Isuzu Asso di Fiori 컨셉카를 통하여 실현한 이런 방식은 드립레일(Drip rail)의 돌출을 제거한 공기역학적(Aerodynamics) 기술의 적용으로 소음을 획기적으로 줄이고, 디자인 측면에서는 전체적으로 한층 아름다운 보디 스타일을 적용시킬 수 있었다. 이러한 과학적 아이디어를 통한 주지아로의 혁신적 발상은 자동차 산업에서 디자인의 가치를 비약적으로 끌어올리는 효과를 이루었다.

<사륜구동형 다목적 자동차디자인(The 4x4 Fiat- Panda)>

젊은 세대를 위한 사륜구동형 다기능 (An off-road, free-time, beach and picnic vehicle)컨셉의 디자인은 당시 자동차 본래의 순수기능에 충실한 설계방식을 적용하여, 1980~2000년 까지 400만대 이상이 판매된 기념비적 결과로 평가되는 업적을 이루었다.

<미래개념의 시티카 제안(Biga Concept)>

1992년 발표된 하이브리드(Hybrid traction) 환경친화형 시티카 컨셉의 자동차 제안은 신용카드를 통한 렌터카 시스템의 미래개념의 시티카(City own car) 아이디어로 당시에 기능적 최적화와 환경친화 디자인의 적용 등 획기적 발상으로 시대를 앞서는 가치로 인정받았다.

둘째로, 디자인 접근방법 면에서 쥘리아로의 특별한 재능은 기능의 추구를 통한 과학적 창의성과 고객중심의 조형창출로 요약될 수 있다.

<기능적 가치추구>

이탈리아 인더스트리얼 디자인에 있어서 쥘리아로는 그의 독보적이고 근본적인 기능추구에 있어서 두드러진 존재였다. 그것이 자동차, 카메라, 시계 등 유용성면에서 그는 디자인의 가치를 특별하게 부여했다. 그것은 지속적으로 재료나 조립방법, 무게, 가격 등의 생산기술에 부응하는 것이었다. 규정과 법규를 신중히 고려하였고, 모든 면에서 철저하게 정해진 제원(Specification)에 충실하게 진행시켰다. 또한 쥘리아로는 감성적이거나 장식적인 것을 배제하였으며, 그가 중점을 둔 것은 제품의 사용목적이나, 기능적인 중요성이었다. 학계의 이론을 받아들이기는 했으나 추종하지는 않았으며, 철저하게 실제적인 측면에서 문화적 가치에 근거한 창의성으로 연구하였다. “나는 내가 디자인한 제품의 첫 번째 고객이 되기를 원한다”는 그의 말은 그의 상업적 동기 또는 그의 예리한 직관력을 보여준다.

그는 제품디자인에 있어서 자신의 경험에 의한 노하우를 주장하였지만, 각각 제품에 올바른 정체성을 확립하기 전에, 현실적으로 닦친 문제에 관한 명확한 해결을 위해 수만 가지의 방법을 실제적으로 시도하였다. 이렇게 철저하게 관념적인 것을 배격하고 순수한 기술적 시도에 의한 그의 디자인 방법은 그의 작품을 대변하는 중요한 열쇠가 된다.⁶⁾

<요구(Needs)에 의한 조형창출>

쥘리아로가 말하는 실제적 디자인 방법이란 마치 질문과 대답이라는 소크라테스의 산파술과 같이 애매하게 존재하는 문제에 대하여 명확한 이해를 얻어내는 과정이다.

쥘리아로 디자인은 작품제작에 있어서 고객이 함께 참여하여 그들의 요구를 달성하기 위한 해결책을 얻어내는 상호보완적인 결과를 추구한다. 그가 디자인하는 작품은 전형적인 이미지를 내포하지 않는다. 즉 그의 작품은 기존의 가치와 이념적인 것은 배제하고, 창의적인 개념을 도출하였다.

시장에는 유의해야 할 그들만의 규칙이 있다. “쥘리아로 스타일”이라는 것은 없어도, 쥘리아로 디자인은 자신만의 철학을 지니고 있다. 실제적 요구들에 대해, 각 제품마다 심미적이고 기능적인 해답들이 얻어진다.

20세기 초 유럽 아르데코 디자인의 가장 영향력 있는 프랑스 디자이너 자크-에밀 룰만(Jacques-Emile Ruhlmann)은 “고부가 가치 상품은 대량생산품의 수준을 향상시키는 혈통 좋은 종마와 같은 것”이라고 말했다. 이처럼 쥘리아로는 자동차 디자인 분야의 전체기술수준을 끌어 올리는데 지대한 영향을 끼친 대가(Master)임에 틀림이 없다. 이탈리아 출신의 세계적인 디자이너, 쥘리아로에 대한 올바른 이해와 기술적 노하우(Know-how), 디자인 작품을 통해 파악한 혁신성은 세계 제5위의 자동차 생산국임을 자랑하는 우리나라의 디자이너에게 시사 하는 바가 매우 크다고 할 수 있다. 근래 쥘리아로의 세계적 명성을 접한 많은 젊은 디자이너가 제2의 쥘리아로를 꿈

꾸며 점차 국내외 무대에서 매우 역동적으로 활동하고 있는 현상이 확대되고 있다. 본질적으로 디자인기술의 혁신이 요구되는 시대에 살고 있는 우리에게 다분히 멋스러움만을 추구하는 조형개념으로 스타일링측면의 소극적 개념의 차원보다는, 논리적, 과학적 측면의 조화를 통한 디자인의 가치를 높여주는 질적 창의성 추구 실현을 위해 더욱 분발해야 할 것이다.

6) A. Fujimoto, (1997). *Giugiaro Design II*, p9

참고문헌

- 김병훈 : 이탈리아디자인, 카비전, 9권10호, 74-78, (1999).
- 김병훈 : “창조적인아이디어는 머리에서 나온다”, 카비전, 9권10호, 79-81, (1999).
- 류청희 : 쥘리아로의 디자인세계 (쥘리아로가 디자인한 명해치백들), 자동차생활, 237호, 240-243, (2004).
- 성곡미술문화재단 : Civilization, City and Cars-다빈치에서 현대문명으로, 서울, 도서출판 시각문화, (1996).
- 임의택 : 카로체리아의 세계, 자동차생활, 13권8호, 276-281, (2003).
- 잔카를로 페리니 : Giugiaro's GG50, 카비전, 16권12호, 80-85, (2005).
- 크리스틴 & 니콜라우스슈뢰더, 장혜경譯 : 클래식 50 디자인, 서울, 해냄출판사, 287, (2002).
- Albero, G, & Monti, N : Italian Modern, New York, Rizzoli, (1989).
- Baruffaldi, S : Idea for a non-existent Alfa, Auto & Design, 145, 21-28, (2004).
- Baruffaldi, S : Hiers of a Tradition, Auto & Design, 150, 28-30, (2005).
- Bassi, A : Twentieth Compasso D'oro, Auto & Design, 149, 71-78. (2004).
- Calliano, A : The modernity of the past, Auto & Design, 85, 43-48. (1994).
- Cinti, F : Thirty years of creativity, Auto & Design, 109, 1, (1998).
- Cinti, F : Two maestros of success, Auto & Design, 109, 2-8. (1998).
- Cinti, F : Imagination and Passion, Auto & Design, 145, 19-20, (2004).
- Cinti, F : News, Auto & Design, 155, 4, (2005).
- Cornil, D : Where ideas are reality, Auto & Design, 109, 9-12, (1998).
- Cumberland, R : Schools of Thought, Auto & Design, 128, 4-6, (2001).
- Fujimoto, A : Giugiaro Design, Tokyo, Car Styling & San'ei shobo Publishing Co, (1985)
- Fujimoto, A : Giugiaro Design II, Tokyo, Car Styling Publishing Co, (1997).
- Galvano, T : The Years of renewal, Auto & Design, 150, 19-21, (2005).
- Galvano, F : Celebratory styling cues, Auto & Design, 156, 49-51, (2006).
- Leonardo, F, E : Car design 1, Milano, Design Diffusion Edizioni, (2000).
- Leo, G : Car design in turin and piedmont, Italy, Regione Piemonte, (2003),
- Pemondino, L : Pitti apre a Giugiaro uomo, Auto & Design, 32, 10-11, (1985).
- Sparke, P : Design in Italy, New York, Abbeville press, (1988).

- Sparke, P : Design in Context, London, Bloomsbury, (1991).
- Sparke, P : A Century of Car Design, New York, Barron's Educational Series, (2002).
- Stefani, F : Personaggio controversia, Auto & Design, 1, 39-46, (1979).

Web-sites

- www.italdesign.it/
- www.giugiarodesign.it/
- www.isuzuperformance.com/isupage/des/gidchron.html
- <http://blog.naver.com/ioccan74/20012292746>.
- www.zarattini.com/italdesign/
- www.europeancarweb.com/features/0203ec_italdesign/
- www.xl.pt/aut/galeria/futuro2/twenty.shtml
- www.autointell.com/supplier/engineering_supplier/giugiaro/alpha-brera-02/alpha-brera-02.htm
- www.lotusespritworld.co.uk/EOtherstuff/Genius.html
- www.tyreland.co.nz/sporttrac.html
- www.e-meganeya.com/shop/giugiaro.shtml
- membres.lycos.fr/scirocco/fr_doss_giugiaro.htm
- www.carlife.net/
- www.carsdesignnews.com
- www.conceptcars.it/carrozzeri/italdesign.htm
- www.realtime-technology.de/rtt/index.html
- www.icem.com
- www.sgi.co.kr
- www.cgw.com
- www.carbodydesign.com
- www.carstyling.ru/car.asp?id=1257
- www.italiaspeed.com/2004/motor_show/paris/report/alfa/147/2409.html
- www.designitaliamuseum.it/site/
- www.global-autonews.com/board/view_list.php3?table=bd_chae_war&gubun=6&page_num=&key=
- www.orsogril.it/inglese/giugiaro/descrizionegiugiaro.html