Giorgetto Giugiaro의 자동차디자인의 혁신성

Innovation in Giorgetto Giugiaro's Automobile Design

주저자: 이명기 (Lee Myung-Ki)
세종대학교 산업디자인학과
1. 서 론

2. Giorgetto Giugiaro의 이력

3. 이탈리아 디자인 환경

   3-1 디자인 도입의 초창기
   3-2 70년대 이전-디자인의 사회적 영향과 다양성
   3-3 디자인의 국제협력
   3-4 시스템으로서의 디자인

4. Giorgetto Giugiaro의 자동차디자인

   4-1 Style 개념에서 Design으로
   4-2 세계적 인성과 새로운 컨셉의 시대
   4-3 지속적 혁신

5. 결 론

참고문헌

(요약)

2005년, 자신의 디자인 활동 50주년을 기념하며 조르조네 자오리아도(Giorgetto Giugiaro)는 베라리 GG50을 발표했다. 그는 약간 17세에 디자이너로 입문한 이후, 장조성과 디자인 방식론 그리고 기술의 만남을 세련되게 조화시켜 세계적인 디자인 혁신을 이룩한 대가(Master)로 알려져 왔다. 20세기를 대표하는 최고디자이너로, 상업적으로 가장 성공한 디자이너로 그에 대한 엄격한 특별한 재능에 대한 명성을 그동안 그가 세계화에서 수많은 수많은 공모상을 통하여 입증하고 있다. 그러한 이변에는 이탈리아디자이너를 독특하게 주도해온 원신의 식단기술과 최상의 장인의 결합으로 독창적인 아이디어를 가능하게 하였다. 자오리아와 설립한 이탈리아디자인(Ital design)의 자동차디자인 활동을 통하여 찾아볼 수 있다.

자동차디자인으로 시작된 패밀디자이너 디자인 산업-design 전반에 걸친 영역확대를 통하여 독창적인 창의적 아이디어를 발산하며 유럽을 비롯한 전 세계로 그 시장규모를 확대하여 큰 성공을 이두었다. 1999년부터 이탈리아디자인-자오리아로 그룹으로 확장한 이래, 전 세계에 12개의 회사를 소유하고 있으며, 운송수단의 완벽한 기술자원을 위해 필요한 모든 서비스를 구축하고 중

심의 조직체계로 갖추어 왔다. 처음에 중요 프로젝트였던 1971년의 알파로모도 알파스트다(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 대형차 프로젝트 디자인이 차지하고 있는 바와 같이, 유خب자리 디자인의 혁신은 합리성을 추구하는 기능적 디자이너로 단지 질모양의 애착을 넘어선 생산의 한 단단함으로의 역할을 실천하였다.

"나는 내가 다이아몬드 샹을의 첫 번째 고객이 되기를 원한다."라고 했듯이 그의 디자인은 작품제작자이자 고객이 함께 참여하여 그들의 요구를 달성하기 위한 해결책을 얻어내는 상호보완적인 결과를 추구한다. 그가 디자인하는 작품은 단합적인 이미지로 내포하지 않는다. 즉 그의 작품은 기존의 가치와 이념적인 것을 배제하고, 창의적인 개념으로 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 작가 현대화에 결정적으로 공헌한 인물, 상업적
으로 가장 성공한 디자이너 중 하나인 현존하는 세계적인 디
자니로 자동차 디자인에 있어서 빛을 내는 수많은 기업에
작용하고 있는 인물이다. 1968년 아일디자인(Ideal Design)
이라는 카로제리아를 토리노(Torino)에 설립한 이래 현재까
지 총적으로는 저작권인 디자인과 자동차 역사에 큰 축적을
남기는 기업의 기반이 되었다. 텔레비전부터 예술작품 감상에
이르는 수많은 산업의 디자인을 성공적으로 진행하고 있는
방면의 예술성과 고품질의 고급차량의 디자인 방
면으로 나아가고 있다. 그리고 기술의 만남을 조화롭게 추
구하여 이탈리아를 비롯한 전 세계 자동차산업의 상업적 성공
을 획기적으로 이루는데 결정적인 기여를 한 것으로서, 유
럽대장차 제조의 전원인 이탈리아 카로제리아의 배경으로
상상되며, 그에 대한 연구들이 있었으며, 비록 비판적 시각이
그에 대한 신뢰와 온라인 이슈가 부족한 바 있다. 
처음시절 그의 창의적인 디자이너에 대한 독특한 창조적 착
상과 함께 있던 많은 여가일이 있었고, 1980년대 이후로 그
의 개인적인 디자인에 대한 평가는 계속 이어졌다. 경제적
성과 다양한 저작권이 있는 삼림자산에 대한 비판적 시각이
그에 대한 신뢰와 온라인 이슈가 부족한 바 있었다. 
작품은 전개하고 있는 디자인에서 대부분 플랫폼에 연결된 장차원의
삼각형을 추구하는 주제로 디자인의 성공에 영향을 주었을
수 있겠기 때문입니다. 그러나 창의력 범위에 대한
한계성은 무엇이든 그 직면한 한계성과 그 이상의
지식적 측면에 있어서도 익숙하게 보인 것 같아
눈 뜨았던 것 같다. 본 논문은 침묵적 수용의 주제
성의 만남으로 설명되는 이탈리아디자인의 배경과,
현대적 감각(Technical modernity)과 형
태적 정형(Formal inventiveness)의 능력에 인
식적 특성을 시각적으로 오해와 보고, 그로 인한 혼란에 주
의하여 디자이너의 역학적 성과를 논하고자 한다. 따라서 본
저자는 이 연구를 통하여 자동차디자인에 있어서 공학적 기
술의 바탕 위에 새로운 차원의 디자인을 지속적으로 추구하여
크리에이티브의 디자인을 진보된 주제로, 그의 이론과
작품을 통한 그의 이론, 디자인소프트웨어 등에 훈련적으로 조명
하여 그의 업적에 대한 온라인 인식과 교훈적 가치, 의미를
모색하고자 한다.

2. Giorgetto Giugiaro의 이력

주저자로는 1938년 8월 7일 이탈리아 토리노 근교의 가레시오
(Caresio)에서 태어났다. 프레스코가의 치세된 화가였던 이바리치
(Luigi)와 역사 화가였던 아버지(Mario)의 예술가 정서에서 자
라타 어려서부터 자녀들에게 예술적 감각과 감성을 익히며 성
장하였다. 화가였던 전부의 영향으로 순수미술을 전공한 주
자자는 투르(Turin)의 미술학교와 기술학원(Design
teaching)을 수학하였다. 17세 때부터 1952년 뉴욕에 이사하였다.
페스카토리의 토리노(Torino)에 설립한 펜디아(Pen-Di-A)의 디자인으로 자동차 출력을
21세기의 토리노(Novici Bercone, 1914-1997)에
가정적으로 일어난 것으로 인정받았다. 여기서 그는
1980년 그의 공식 창작단의 초대목(Chairman GT)
출신자 이
름은 Gordon Keeble)를 비롯하여 1963년 유럽의 최초의
드림카(Dream Car)라고 할 수 있는 할로디에 페스카토로
(Testudo)를 내놓으면서 접착 영향을 역케 되었다. 이들은 주
티가 GT, 페리파 250 등이었다.

그의 아버지가 27세 되던 1965년에는 가이(Carrozzeria Chia)로 자
리를 옮겨 스타일링 센터와 포트폴리오(Prototype) 부문 책임자
으로 경영에도 참여하였다. 1966년 트란포토에 출품한 데토
마스토(De Tomaso)의 런던(Review)과 아시르리카자(Maserati)
의 디자인(Chiechi)은 단순화된 커스터디어와 연결된 차체로 주
자자가 세상에 강한 심플한 디자인의 특성을 보여주었으 면
관람객들의 이목을 끌어들여 많은 관심을 끌어도
그는 새로운 디자인에 대한 영감으로 가업(Chia)에서 2년간 13
대의 자동차 디자인하였고 양산된 것은 5대였습니다. 1967년 회사의
장관이 아바디나 출신인 페스카토로(De Tomaso)에게 넘
가가져 독립을 하였다. 그 당시 주저자는 자동차조작 제작
에 있어서 보편적 방식이 이로 만들어진 차체조합체
(Chassis System)의 차체를 없애는 설계디자인 방식에 의존하는
차체와 차체가 하나로 구성되는 새로운 설계방식의 차체디자인
가 요구하게 된다.

1968년 10월 주저자는 페스카토에서 같이 근무했던 엠니아
이던 현재까지 파르티로 입고 있는 알두 만토바니(Aldo Mantovani)와 
비즈니스 매니저 인디비안도 보시오(Luciano Bosio)에 의해 자동차 디자인을 수행하기
이미 디자인(Ideal Design)이라는 회사를 토리노(Torino)에
설립하였다. 전문가 및 중요자 디자인은 주저자로 자동차
제작은 앞서 언급한 만토바니가 만든 엠니아가 뛰어난 공학적 유닛과 그
득

본 논문은 침묵적 수용의 주제의 만남으로 설명되는 이탈리아디자인의 배경과,
현대적 감각(Technical modernity)과 형
태적 정형(Formal inventiveness)의 능력에 인
식적 특성을 시각적으로 오해와 보고, 그로 인한 혼란에 주
의하여 디자이너의 역학적 성과를 논하고자 한다. 따라서 본
저자는 이 연구를 통하여 자동차디자인에 있어서 공학적 기
술의 바탕 위에 새로운 차원의 디자인을 지속적으로 추구하여
크리에이티브의 디자인을 진보된 주제로, 그의 이론과
작품을 통한 그의 이론, 디자인소프트웨어 등에 훈련적으로 조명
하여 그의 업적에 대한 온라인 인식과 교훈적 가치, 의미를
모색하고자 한다.
처리, 잘 읽어 볼 수 있는 제거한 디자인 등 합리성을 추구하는 기능적 디자인의 대표적 자료이며 디자인이 단지 로고만의 아름다움의 차원이 넘어서 생산성과 수용되는 한 수단으로의 역할을 실현하 였다.

70년대에 에너지 파동을 겪으면서 주거이론은 보다 영리하게 사용 수요의 성장 및 제조기술이 발전할 수 있는 모형 개발을 추구하며 당시로서는 매우 혁신적 사안이었던 앞서의 에디션 곳곳에 카본, 마레타 스튜디오와 같은 쇼케이(Show Car) 제작을 시작하였 다.

주거이론은 독립하여 진행한 첫 프로젝트인 71년 디자이너의 알페세드(Alfasead)는 모든 부품을, 세부설정을 고려한 에디슨이나의 스타일로 처리한 결과로 동반이었으며.

1960년 비잔트니(Bizzarini) 만다(Manta), 1969년에 창춘 슈츠의스쿠(Carri(Catty) 1972년에 IAD에서는 인도청의 골든 올린드(Golden Compass) 상을 수상하였다. 피아도(Panda)는 차를 처음 구입하는 사람(First-car buyer)을 위해 가진 것인 장점들을 주는 디자인이라는 새로운 경험을 탐색하였다.

자동차 디자인은 단순화, 개발 방향, 전차의 감각을 이해한 후의 조향을 기초로 한 폭발적 음악을 취하려고 한다. 비잔트니의 이론에서 설계기술에 높은 초 정을 두고 그의 독특한 디자인은 사용자의 다양한 용도에 따라 끝나는 건설과 아름답게 보다 폭 넓은 경험을 시도한 목표는 목적을 달성하지 않고 실패의 기회를 미루온 편안한 실내 기기 디자 인을 설계하였다.


1985년 블라우지의 University of Reading로부터 공학디자인이 있어 그의 업적과 공로에 대한 명예상, 1986년 The International Council of Societies of Industrial Design)의 특별장관 역임.

1995년 주거이론의 창립 30주년을 기점으로 공식적인 기념관 하더라도 전 세계유명 모바일의 건설과 창출을 포함한 양산자동차 디자인 이 약 160개이며 200여 개로 다양한 산업디자인 제품의 디자 인에 이르기 20세기 중 가장 대표적 자동차 디자인과 산업디자 인을 평가받고 있다.


’

| 표제 Goetts Giugiaro의 주요경력 |
| 1958 | 독서이탈리아의 가데시오(Gadesio)에서 졸업 |
| 1965 | 17세기에 학생으로 입사 |
| 1959 | 페르세소(Bertone)의 주택에 입사 |
| 1962 | 카테리(Carrozzeria Ghia)의 설계 센터에서 사장의 포로로 활동 시작 (Prototype) 제작 부서의 책임자 겸 참가 |
| 1972 | 토리노(Torino)의 아의 디자인(ITAL Design) 설립 |
| 1974 | Industrial Design Business Unit을 설립 |
| 1980 | 피아트의 공장(Panda)과 오노(Uno)를 힌트로 산업디자인에 최고 영예의 폭탄(Golden Compass)상 수상 |
| 1981 | 토리노의 디자인(Giugiaro Design)이라는 독립형사를 설립(산업디자인 등 디자인의 역량 확보) |
| 1983 | 합법의 이더 ISD International Council of Societies of Industrial Design(국제산업디자인협회)의 정장양이 선출 |
| 1984 | 영국의은 양전교(簿 Kodak College)에서 경영학사 학위를 받음 |
| 1985 | 이탈리아 산업디자인협회(AID)로부터 골든심벌(Golden Compass)상 수상 |
| 1988 | 나고아의 이터 ICSD International Council of Societies of Industrial Design(국제산업디자인협회)의 특별장관 역임 |
| 1994 | 주거이론의 창립 30주년을 기점으로 공학디자인의 한국화를 위한 The Golden Steering-Wheel 상 수상 |
| 1995 | 주거이론의 창립 30주년을 기점으로 공학디자인의 한국화를 위한 The Golden Steering-Wheel 상 수상 |
| 1996 | 볼라주리의 University of Reading로부터 공학디자인의 한국화를 위한 The Golden Steering-Wheel 상 수상 |
| 1998 | 주거이론의 창립 30주년을 기점으로 공학디자인의 한국화를 위한 The Golden Steering-Wheel 상 수상 |
| 1999 | 이탈리아 대통령 카스파로 이제리가 지위한 Carlo Amedeo Campi가 그의 업적과 공로에 대한 명예상, 1986년 The International Council of Societies of Industrial Design)의 특별장관 역임 |
| 2001 | Detroit Eyes on Design으로부터 디자인공로상 수상 |
| 2002 | 10월, 디트로이트에서 미국 디자인협회 "Automotive Hall of Fame" 수상 |

나폴리의 Seconda Universit di Napoli에서 영문학박사학위를 받음.
3. 이달리아 디자인 완경
이달리아는 오늘날 가정용품, 가구, 패션, 자동차부품에 있어서 비무작한 캐릭터를 갖는 브랜드 아이덴티티를 가지고 있다. 이것은 산업디자이너가 산업재료의 특성을 외부화하고 특히 예술가로서의 자질이 인정받는다는 점이다. 이달리아 디자인의 가장 큰 특징은 현대적 감각(Modernity)에 대한 침입의(Formal inventiveness)를 잘 조화시키는 능력으로 인식되고 있다. 이것은 다시 발전해 철학기술과 최상의 장점의 무덤으로 설명하며 철학기술이 눈부시고 독창적인 아이디어가 이달리아디자인을 독특하게 만드는 요인을 되돌아보고 있다. 이로 하여 이달리아디자인 피터스란을 통한 요약을 할 수 있다.

이달리아는 19세기의 산업화가 시작된 영국이나 독일 같은 오랜 산업화 전통을 이루고 있어 그 당시에는 산업디자인이라고 규정할 수 있는 것이 존재하지 않았다. 제1차 대전과 2차대전 사이인 1915년부터 1940년에는 독일뿐만 아니라 영국에서도 독창적인 산업디자인이 가정용품 및 자동차부품에 나타났다. 그러나 국제적 수준의 산업디자인은 나온 것은 50년 반후로 이루어졌다. 초기기상으로 세계적인 큰 호응을 받았던 1946년 피아지오(Pagnozi)의 베파스(Vespas)가 1957년 아트뉴스(I officina)의 알람하트(Alamadda) 트리스타와 1947년 자동차디자인의 평생에 알렌 피나토라의 지터말리아(Cistalia)가 있다.

3-1. 디자인도입의 초창기
이달리아의 디자인의 초창기는 장기화된 대표성품으로 인한 영웅 시대였으나 배치분산하여 10년만에 맞이 병화를 겪었던 결과적 지배적이다. 경제와 인식적으로도 많은 요소가 겹쳤던 이유로, 특히 1980년대에 이어진 가상의 시대가 있다. 당시 미적 사회주의에 근거한 바이어스(Counter-design)운동은 소비자에게 그들의 이해를 신념을 확신시키는 이와가르드 그룹의 속속 등장을하였다. 해학적인 인디언은 유독한 위협이 주로 하여 일련의 다양한 디자인운동을 제시하였다. 1960년대 이달리아는 기술의 발달로 새로운 생산방법인 협타가 나타났다. 플라스틱행업가를 비롯한 공장胙가, 할리우드가 등이 여러 곳에서 나타났다. 당시 생산되는 제품은 대체로 작은 공방이나 공방을 기반으로 했는데 이달리아인이라면 모든 분야의 디자이너는 토론세션의 대상이다에서부터 수수께끼로 의심해왔다. 몇몇 디자이너 회사는 디자이너와 함께 수수께끼를 고유하게 특별한 아이디어를 추구하였다. 이러한 현상으로 나타난 이달리아 디자인의 성격은 결국 전 세계 특이 사상자체의 산학에 따른 수공업의 급격한 변화와 이달리아 공용의 특유한 상황을綜合한 결과였다. 기계화와 대량생산으로 수공업제품은 풍요로워지고 산업재료가 수공업제품을 대치하게 되었다. 특히 전통문화는 활용을 위한 조형적 형상은 추가하는 특성은 산업화에서 살아남았다. 이달리아는 예로부터 형태를 이해해 있는 외교의 개성을 기능적 자연의 노력을 하지 않고 그 기능과 결합하는 것이 최상이라고 생각하였다. 바르하우스의 영향은 미학적 이 기능과 형태의 완벽한 일치를 주장한 시대에도 이달리아의 디자이너들은 실리적인 기능주의보다 더 넓은 의미로 그 기능 자체를 해석해야 한다는 것을 알고 있었다. 즉 기능도 실리적, 또는 ‘미적적’이 될 수 있다는 것이다. 한 문제의 형상은 단순히 기능적 형태의 기술적 운명, 경제적인 요소의 조화를 만드는 데에만 수반되어야 한다는 것이며, 질문의 기능과 의미를 중복적으로 압박수시는 구체적 미적적 가치를 추구해야 한다. 전통적인 미적제품이 성형했던 이달리아 툴루노(Turino)에서는 이러한 소규모 방의 성격으로 대형의 구성을 손쉽게 풀어내는 카르페데메(Carrozzeria)가 있었는데, 빌레로네(Bertone), 피아나트라(Pirenferri) 등 이들로 20세기 후반 대형이 더욱 두드러졌다. 이론은 기능에 초점을 두고 유형을 앞서는 미적의 스타일의 자본자로 묘사되었는데, 1968년 ‘이달리아설’을 설립한 툴로노는 기존의 소규모 차량 제작자와는 다른 전 세계 자동차 제작자로서 대형 디자인을 제공하는 새로운 천재적 개념의 자동차디자인의 방향을 제시하였다.

3-2. 70년대 이후-디자인의 사회적응과 다양성
70년대의 산업혁명가 종종 70년대 두 차례에 걸친 오일쇼크로 전 세계적으로 인도의 자본이 무너지지 않게 된 환경은 특히 경제학자나 이념자들이, 대규모 소비사회에 대한 회의를 나타내면서 나타난 사회학적 기능부족 현상은 전통적 디자인의 가치에 대한 재평가로 이어지게 되어있는데, 금융성과 디자인에 대한 진보적인 운동으로 발전하였다. 그러한 인간학적 기존적 디자인은 제품의 산성, 내구성, 보편성과 생산, 인공물학(Ergonomics)에 대한 관심으로 기술환경과 마케팅 등의 분야로 디자이너들은 현장에 있다. 한편 작은 공장이나 공방을 기반으로 하는 이달리아의 산업은 1970년 석유공으로 인해의 경제정황에 대처한데 더하여 유리한 방향성을 갖게 되었다. 계속되는 미니멀로 이달리아의 제작부로 소규모 디자인심전공업제품을 갖추도록 하기 위하여 독창적 설계를 추구하고 주로 단순소모 생산규제는 변화하던 시간의 요구에 적합하게 적응하였다. 70년대 말의 꾸려진 인물들이라는 새로운 경향이었다. 80년대의 정신을 뒷받침으로 대두되었던 새로운 현상은 조형적 가치를 우선으로 하는 Art-Craft적인 ‘Artist-Craftsmen’과 저자적으로 제작된 Art-Design 지향의 디자이너인 ‘Design-Makers’이었다. 즉 새로운 개념의 공정과 디자이너의 대두로 당시 영국디자인인 Engineer-Designer보다는 Artist-Designer를 지향하여 개방성적 디자인 비즈니스가 생겨났다. 키르레아를 중심으로 한 이 시기의 이달리아 자동차디자인은 다른 나라들과 구별되는 유일성은 주요기질 위주의 산업재료와 온라인을 갖춘 있는 창조적 인식을 통해 새로운 양식의 Artist-Designer로서 다양한 방식의 모델을 추구하였다. 자동차에 독일산 70년대 이후 베르토네(Bertone)와 가리아(Cherere)의 설계인자와의 분명한 분명한 Engineer-Designer의 디자인을 추구하였고, 자동차디자인 연구소에 있어서 여러 승승과 기술을 조화하는 최적직적인 아이디어로 전 세계적으로 주목받는 디자이너로 성장하였다.
3-3. 디자인의 국제협력

1980년대 초반부터 세계는 각 나라별로 각국의 특성 창조를 위해 디자인을 발전시키기보다는 국제적으로 협력하는 국제적 방향의 디자인 운동을 전개하였다. 세계 여러 주요 산업국가에서 정문 디자인 팀의 일치가 매우 크게 됐던 것도 디자인 역할 기업이 생겨난 뒤 사회, 경제적 배경으로 디자인 분야에서 국제적으로 협력하는 분위기로 이어졌기 때문이다. 또한 국제디자이너협회, 세계 공업디자이너협회(ICA)를 비롯한 각종 디자인협회의 연합총회 개최 등 활발한 활동을 했다. 세계적으로 많은 기업들이 국제화 관해 외국의 디자인이나 디자인그룹에 디자인을 의뢰하는 경향이 확대되었다.

이 때문에 성공사례로 꼽히는 프로젝트는 1974년 쥐바아로의 이탈리아인이 주도한 풀크스파세고 자동차의 골프(Golf) 디자인이다.

3-4. 시스템으로서의 디자인

이탈리아디자인의 창조성의 기반은 역사와 문화적풍토의 일부로서 미적 가치를 담고 있는 적경에 근거한다. 또한 관용도의 믿음에 대한 그 특성 중소기업의 유연성과 역동성이 있는 성격에 근거하여 시기를 초래하는 특수한 방식에 있다. 타국의 유산이 분야의 디자인이 비교해 볼 때 이탈리아 디자인의 독특함은 15세기 로체스테스 시대로부터 모든 제조업분야에 나타나는 현상에 기인한다. 즉, 디자인은 디자인 그 자체를 표현할 수 있는 인공장조직과 기능의 조직의 관계 및 경험의 산물이며, 각 문화마다 다른 곳에서는 찾아볼 수 없는 한 가지의 특성을 담고 있는 창작의 형태에 있다고 할 수 있다. 시스템으로서의 이탈리아디자인의 개념(Concept)은 예술의 타당성적 판단(Intuition)이 형성된 과정과 경험에 의한 판단이라는 개념에 근거한다고 볼 수 있다. 이러한 개념의 이탈리아의 디자인 기법은 대가(Masters)와 전문공(Apprentices), 기술 및 감식가(Connoisseurs)의 유리미지고 유영한 혼합체를 이루었으며, 이러한 전통적인 전통은 이탈리아 디자인의 독특한 특성으로 규정 할 수 있다. 토리노(Turin) 지역을 중심으로 자동차디자인의 특성의 체계적으로 구성하고 있는 가로디에리의 전통과 비유적 요소의 뿌리는 이러한 이탈리아디자인의 시스템화 된 역사적 흐름으로서의 모양을 알 수 있다.

4. Giorgetto Giugiaro의 자동차디자인

4-1. Style 개념에서 시작으로

제2차 세계대전 이전에 설립된 이탈리아 카르고체리아(Carrozzeria)들은 1945년 이후 20여년 간 꾸준히 잘 지속해 왔으나 1970년 초의 에너지가격풍(Oil Shock) 영향이후 경제 회복을 시도하였다. 당시 소규모의 자동차 생산 업체들은 거의 피아트(Fiat)의 통제 하에 들어갔고, 대량 생산 차량이 스탠다드리스트의 유일한 디자인 대상이었다. 따라서 바디스타일리스트(Body-stylist)의 개념은 이러한 대량생산에 적용될 수 있는 창의적 디자인을 위한 통합적인 접근방법을 취하는 자동차 디자이너의 출현으로 정자 도전을 받기 시작하였다.

이러한

---


---

[그림 1] Alfusaf Caimano

알파스의 카이마노(Caimano)는 제53회 트리노타리 사(Turin)에서 발표된 2인승의 전동차(Avant-garde)개념의 수퍼 카이다. 윈드쉴드(Windshield)부터 천장까지 일체형한 캐노피(Conopy)로 처리된 풀코트(Door)의 디자인을 기반으로 바디판넬(Body panel)의 철저한 단순미를 추구하기 위해 바디아이트(Backside)의 주를 대비한 카르초로가 전통 프로토 핀트(Front hood)의 처리, 이른바 “Sleeping eyes”라고 표현하는 흔적(Pop-up) 핸드르의 기, 헤치(Hatch)개체에서 백라이트(Backlight) 등 매우 과학적이고 이상적인 디자인이 제시되었다. 특히 이탈리아 디자인에서 있어서 거리학적 전개의 제단과 크래시패드(Crashpad) 디자인 및 두개의 스프로크(Sprocket) 간의 조화로 제조되어 스탠다드(Front wheel)는 보다 높고 쉽게 디자인으로 정립되었다. 카이마노(Caimano) 디자인은 이러한 대물적 시도는 당시 기존 알파스도 사시(Chassis) 구조의 획기적 변환 가능성을 제시한 것에서, 단순히 스탠다드재가 아닌 구조적 개개인의 새로운 방향으로의 자동차디자인의 가능성을 제시하였다.

마세리(Maserati)의 부재량(Boomerang)은 당시 저렴리스트의 표현에 의하면 경지상태의 모습을 마치 시대 100마일에 달하는 느린 역동적인 느낌의 자동차라고 표현하였다. 이러한
대담성과 기술적 단순화의 극치를 보여주는 무매한 버디 전자가 케이(Ultra wedge shaped)형 스타일의 이어바 "Folded paper"이라는 디자인으로, 1972년 발표된 이후 파리, 런던, 바르셀로나의 포티스 등에서 자동차리스트들이 안정적 치로 그의 대담한 디자인에 찬사를 보냈다. 주차가 자신은 이 모델에 있어서 특히 인테리어디자인의 스타일링에 중점을 둔 디자이너, 프톨레사는 Concentrate of the display/control systems within the Circumference of the steering wheel을 제시하여 고도의 과학기술과 예술적 감각의 조화를 이룬 결과라고 평가했다. 무욕하는 디자인은 이후 도로리안(Dororean DMC,1981), 로터스 에스프리(Lotus esprit) 등 같은 영향력 있는 자동차 디자인에 영향을 주어 일련의 이데아와 연결되는 기초의 작품이 되었다.

1976년 발표된 알파로모체(Alfa Romeo)의 론파다 및 포자넷스는 매우 기능적인 실용적 개념의 프로토타입(Prototype) 디자인 연구로서 그 가치를 높게 평가받았다. 즉 일반 대형 승용차보다 작은 차량 전체길이가 4600mm, 전폭 1720mm, 전고 1780mm의 제한 내에서 6인승으로 제이어폰에 승용차 가량으로 제작된 모델로 세계 최초로 "스페이스 웨건 (Space wagon)"의 탄생을 의미하였으며 이후 유럽자동차의 론파하(Renault's Espace)와 같은 MPV(Multipurpose vehicles) "랜(Van)" 자동차 탑승의 기가는 이로써 이루어졌다.

오늘날까지 전 세계 자동차 디자인사에 기념비적인 결정을 이루고 있는 폭스바겐의 굴프(Golf)는 아직도 유럽 최고의 소형차라 불린다. 차의 것은 흥미로운 독일 국민차 개념의 자동차로서, 전반적인 바디스타일 컨셉은 작년차인의 바탕으로 스타일로 높은 전속행동과 실용성을 높은 대형차에 적합한 구조와 스타일이 완벽하게 모델로 평가된다. 이로써 5,000대의 판매량을 기록해온 폭스바겐의 대표적인 브랜드로 자리 잡고 있다.

4-2. 세계적 인정과 새로운 컨셉의 시대

1970년대 중반부터 80년대의 기간은 유럽의 디자인이 이탈리아의 블론디기와 전 세계 디자인 능력의 확고한 '김밥을 구축함과 동시에 이후 창도한 활동을 전개하는 시기이다. 특히 이탈리아에서 1980년대는 자동차에 있어서 실용적 포드타일리스트보다 더 이마지니지(Image-maker)로서의 자동차디자인의 역할이 강조된 시기에 연예인의 경제성 있는 자동차디자인이 가장 중요한 이유로 등장하였다. 유럽자동차 디자인 연구소는 이러한 기술적 요구(Needs)와 스타일의 절묘한 디자인을 이끄는 선봉자가 되었고 가장 적합한 디자인이 노려서 연구받았다.

이 기간에 발표된 유럽의 대표적인 모델로는 1976년 발표된 피아트의 판다(Panda), 1979년 란치아(Lancia)의 델타(Delta), 1981년 이수즈(isuzu)의 피아잔(Piazza), 텔레그로 1982년 커플라(Capsula), 1991년 보로(Volvo)의 이탈리아 99(italia 99)의 버스 그리고 1988년 아스트리아(Aztec), 아시 필드(Aspid), 아스 카드(Ascard)의 시리즈 등을 들 수 있었다. 파이트 판다(Panda)는 당시 이탈리아 외피아티가 시계적으로

제공하는 동정적인 익명을 했던 대표적인 사례로는 자유자본과 자동차로
시 판매된다. 특히 결망의 전자로 동정적인 도우미를 통한 제조기술의 혁신
과 석다운 스마일을 추구한 이 소형 모델(Compact car)은 최
소장치(Minimum of accessories)로 최대의 기능을 가짐하게
하여 공간 활용에 있어도 매우 만족스런 결과를 가져왔 다.
자동차의 혁신적 디자인에 의한 레이아웃의 성공적에는 사업
에 큰 역량을 한다는 귀중한 교훈을 남겼 다. 레이아웃과 유의함과 성공의 만남은 이후 1983년에 우노
(Uno)디자인을 통해 재개되어 한층 되돌아 325만대라는 성공신화
를 이었다. 1979년 독일 프랑크푸르트(Frankfurt)모터쇼에서
주목을 끄고 소재된 레이아웃 디자인은 포드 스타리아
(Lancia Delta)가 포드 스타리아(Starford/Rimini)의 구조를 적용하여 레이아웃의 성장자
인 펠라지아(Fulvia)모델을 채용하는 자동차로서 1980년 국
제 자동차 전산화에 의해 올해의 자동차(Car of the year)
로 선정되었다. 레이아웃의 출현으로 동급 경쟁차로 대두되었던
아스פג나아스트라(Vauxhall astrago), 오스카드(Apel koast), 포드 에스코트(Ford escort) 등에 비해 탄탄한 디자인과 성능
으로 당시 유럽시장상(Compact family car)의 대표적이 되었
다.

[그림 9] Lancia Megagamma

유니아로 자신이 가장 아끼는 디자인 모델 중 하나라고 말하
는 이수스 디자이너(Isuzu Fazza)는 1979년 유니아로가 전산화
로 발표했던 Asso di fior의 생성자 개발로 향후 유니아로
가 진행했던 다른 자동차디자인 이미지의 초석이 되는 소형고
생이 되었다. 부가장치 없이 얻을 수 있는 에디(Edo)스타일로 남길
하게 제작된 고유 모델은 당시에는 매우 혁신적인 사례로서
눈마모도 극한의 감동을 주었다. 이러한 새로운 감각의 피아
자 디자인을 통하여 매우 세련되고 효과적으로 처리된 스타일
에는 추가적인 장식품(Trims parts)가 없이도 충분한 디자인이
가 있음을 인식시켰다.

1976년의 뉴욕시에서 그의 1978년의 오늘날 범(Van)스타일의
전략이 된 삼자(3box)에 의해 모노스파스(Monomode) 이후 유니아로는 원
박스(One-box)형 이론의 "모노스파스"에 대한 연구에 이어
1982년에 캐슬라(Capsula)를 발표하게 된다. 캐슬라는 미래에
대한 새로운 자동차 전략을 지속적으로 추구하는 그의 창의력
을 통하여 차체형고착과 공간활용성의 관계를 뚜렷하게 하는
데에 탁월한 아이디어를 제시하였다. 일시적으로 일식화도의
"Flat"박스형의 움직임을 응용한 기존구조에 다양한 방법과 용도
의 바닥을 달성할 수 있도록 전통적인 이러한 컨셉은 매우 미래
적이고 이상적인 아이디어로서 현재까지도 전 세계 자동차 산
업에서 그와 같은 개념의 연구가 충분히 이루어져야 할것이다.
1983년 독일 프랑크푸르트 모터쇼에서는 예의정의 승용차보
다도 유니아로 디자인이의 볼보 신생 버스가 주목을 받았다.
80년에 프로토타입(Prototype)로든 적용된 디자인은 신개
념의 이 고급형 버스는 동등업체에서 유일하게 대단한 관심과
게임대상이 되었다. 볼보 상용차수입회사인 Volvo b.m.
italia의 스본서로 추천되었던 Volle Italia '99 프로젝트는 베
스디자인의 새로운 이정표로 볼릴 정도로 향후 버스디자인의
새로운 방향성을 예견하는 것이었다. 공기역학(Aerodynamic)
의 구조와 비행기 설계와 같은 이미지, 기능과 역력에 따라
로자 세부분으로 분할된 비디아달은 이론에 "움직이는 건축
물(A Piece of moving architecture)"로 묘사되었다.

[그림 10] Capsula

80년대 후반에는 3세대의 다른 용도의 디자인을 동일한 사시시
스템(Single 4wd midship platform)으로 적용한 컨셉을 제
안하였다. 아즈텍/아스코프/아스코프로 등급전 세 가지 다른
컨셉은 로드스터(Roadster), 쿠페(Coupe) 및 스페이스wagon
(Space wagon)으로 제작되었고 인터미디어디자인의 주요 요소
들은 서로 환상적 있게 구성하였다. 당시 토니 모터스에 3
개모델이 동시에 발표됨으로서 유니아로의 새로운 컨셉을 추
구하는 창의성과 미래적 이미지로의 신선한 스타일 추구는 대
우 독특한 능력으로 평가되었다.


[그림 12] Astec, Aspid, Asparg
4-3. 지속적 혁신

90년대의 쥬지아로는 종합적 디자인그룹으로 변화하여 자동차를 비롯한 항공기, 전자제품 개발 분야 디자인으로 확대해온 세계화 개념의 보다 광범위하고 적극적인 활동을 추구하였다. 1997년 토리노 인근 만티포(Mantigna)에 인텔리질트(Intelligent) 개념의 디자인개발관 디지털 개발 비즈니스 리얼리티(Virtual Reality)센터를 적용한 컴퓨터통합시스템(Computer-Integrated System)의 새로운 창조적 디자인 연구 발달을 추구하였다. 이를 토대로 자동차를 비롯한 기차(Train) 및 비행기 등 대형 운송 기기를 설계하는(1/1 Scale) 모형로 개발할 수 있도록 자체(Inhouse)적하여 실현할 수 있는 시스템을 구축하였다. 1999년 이탈디자인의 회사명을 ‘이탈디자인-주지아로(Italdesign-Giugiaro)’로 바꾸고 새로운 마지막으로 들어온 선보인 아세라티 류안(Maserati Burano)은 2세기 자동차의 미래를 보여주는 최신작으로서 미래의 자동차가 플랫 폴러(Flatch)와 진공이 높으면 인터리어 공간이 더욱 안락한 개념의 패키지(Package Layout)로 개발될 가능성을 제시하였다. 2003년 3월 제네바모터쇼에서 발표한 구미(Exoray)의 다이내믹한 역동적 스타일을 포함적으로 표현한 코로비에(Alfa Romeo)의 50주년 기념의 경력을 표현하는 작품으로 제작하였다. “알프러보에의 기념(Flagship)은 예전의 모습을 벗어 던졌다”는 한마디로 2004년 제네바 오토쇼에서 선보인 알파로보에 스포츠비스콘트(Alfa Romeo Visconti)는 루페에 가까운 보디라인으로 새로운 장르를 개척해 보여주는 주지아로의 의지를 보여주었다. 거의 모든 업계 프리미엄(Upper Premium) 세그먼트가 4도 3을 탐색하긴 있지만, 주지아로는 실내를 둘러싼 2도로 스포츠 쿠페를 디자인의 핵심을 이루는 리어 엔터의 앞에 새세대 컨셉을 제시하였다. 같은 해 제네바 모터쇼에서 주지아로는 도요타 브랜드와 함께 인창에 미래형 자동차 개념의 하이브리드 엔진과 고성능의 커플을 추구한 3일간 미드립 쿠페(Hybrid powered sport coupe) 도요타로부터(Toyota Volt)를 발표하였다. 세계 최초의 배터리 탑재가 가능한 이탈디자인 알렉산드로 블라(Alessandro Volta)의 이름을 따온 모델로 주자로의 아돌포 피브리지오가 디자인한 커플까지 도쿄 모터쇼에서 가장 주목할 만한 차로 선정되었다. 스트리밍 커플이 최우수 웃직이 3도의 승객 누구나 익숙할 수 있는 기능적 사양과 하이브리드가 가장 중요한 특징이다. 미래 메커니즘 중 하나로 고성능 자동차의 적용 가능성에 보여주는 주지아로 연구개발의 대표적인 예로 볼 수 있다.

![Maserati Burano](13)

![Corvette Moray](14)

![Alfa Romeo Visconti](15)

![Toyota Volt](16)


5) Flagship이라는 선언(A Reef of ship)에서 가장 중요한 배를 지칭하는 단어로서 일상의 우리 중에서 대표적인 것을 나타내는 말인 여름 들어 평행이 평행이 아닌, 그 회사의 대표 상품으로서 회사의 이미지 제고에도 기여하는 모델을 지칭하는 것이라 할 수 있다.
5. 결론

"20세기 최고의 디자이너"로 선정된 쥬지아로는 그는 상업적으로 가장 성공했다는 평을 받는 디자이너였다. 오랜 역사를 지닌 베르토나와 피아트과 등을 제외하고 가장 자랑스런 카토체리아가 된 이탈다이자의 성공 비결은, 쥬지아로의 예술 감각과 상업성을 잘 조화시킨 데서 찾을 수 있음을 확인할 수 있다.

자동차디자인 분야에 획기적 발전을 이룬 쥬지아로의 특별한 혁신적 업적은 다음과 같이 크게 2가지 측면으로 나뉘어 볼 수 있다. 첫째는 자동차 디자인의 가치를 혁신적으로 죽어.bmp

첫째로, 쥬지아로는 자동차 디자인분야에 다음과 같이 획기적 혁신을 이루었다.

<모노-볼륨(Mono-volume), Multi-Functional 컨셉>
오늘날 이른바 RV 개념 또는 Van형식의 자동차를 탐색했던 디자이너의 흔적은 쥬지아로가 제안한 1976년 이탈리아 토리노 모터쇼의 메가스마(Megagamma)로로 이어지고 할 수 있다. 다기능의 Compact 사이즈, 높은 전고(Overhead)는 쥬지아로가 꼭두둑 디자인이다. 승차자의 욕구, 실내공간의 효율적 활용 등의 확성기 발달로, 이후 쥬지아로는 Capsula, Asgad, Columbus, Lexus Landau, Statumbari, Nepona 드로드였다. 또 세계 양산차 업계에 이른바 'Van' 형식 자동차를 대형형식화했다.

<도어프로의 평행변경(The Roof-Door Join)>
최근 자동차들은 저항력 보편화 되어 있어서 일반인들이 특별하게 인식하지 못하는 이러한 설계방식은 쥬지아로가 이룬 자동차 설계 및 디자인에 있어서 가장 혁신적 사고로 평가된다. Drip rail 없는 자동차 개념을 창작하기 전에는, 도어와 우후(Roof)가 만나는 부분이 Drip rail이 노출되어 있는 것에 당시 자동차에 있어서 저항감 있는 제작방식이었다. 1979년 Izu Asso di Fiorri 컨셉차를 통하여 실현한 이런 방식은 드리프태(Drip rail)의 문제점을 제거한 공기역학적(Aerodynamics) 기술의 적용으로 소음을 획기적으로 줄이고, 디자인 측면에서는 전체적으로 향상된 부분을 보다 스마트한 방식을 적용시킬 수 있었다. 이러한 특색과 아이디어를 통한 쥬지아로의 혁신적 발전은 차량 산업에서 디자인의 가치를 비약적으로 끌어올리는 효과를 이룬다.

<사류구동형 다목적 자동차다이너(The 4x4 Fiat-Panda)>
젊은 세대를 위한 사류구동형 다이너(The off-road, free-time, beach and picnic vehicle)컨셉의 디자이너는 당신 자동차 분야의 위장이 동물에 충성한 설계방식을 적용하여, 1980-2000년까지 400만대 이상이 판매된 기염의적인 창작으로 평가받는 업적을 이루었다.

<미래형의 시트가 제안(Biga Concept)>
1992년 발표된 하이브리드(Hybrid traction) 환경친화형 시티 컨셉의 자동차 제안은 신용카드를 통한 텔레카 시스템의 미래형의 시티가 제안된 City own car 아이디어에 당연히 미디어와 환경친화 디자인의 적용 등 확성기 발달로 시대를 앞선 가치로 인정받았다.
둘째로, 디자인 접근방법 면에서 주지아리의 특별한 재료는 기능의 추구와 통한 과학적 착원성과 고르림란성의 조형창출을 요약할 수 있다.

<기능적 가치추구>

이탈리아 인더스트리얼 디자인에 있어서 주지아리는 그의 독특하고 근본적인 기능추구에 있어서 두드러진 존재였다. 그것이 자동차, 카페리, 시계 등 유흥성에서 그는 디자인의 가치를 특별하게 부여했다. 그것은 지속적으로 제조나 조립방법, 주제, 기술 등의 생산기술에 부응하는 것이었다. 규칙과 법규를 신중히 고려하였고, 모든 면에서 철저하게 정해진 기술(Specification)에 충실하게 진행하였다. 또한 주지아리는 갱신적이거나 장식적인 것을 배제하였으며, 그가 중점을 두 것은 제품의 사용목적이며, 기능적인 중요성이었다. 한계의 이론을 받아들이는 데 근거가 부족하더니 완성하지는 않았으며, 철저하게 실질적인 측면에서 문화적 가치에 근거한 착원성으로 연구하였다.

“나는 내가 디자인한 제품의 첫 번째 디자이너 되기를 원한다”는 그의 말은 그의 상업적 동기 또는 그의 예술적 적합성을 보여준다.

그는 제품디자인에 있어서 자신감의 경험에 의한 노하우를 주장하였다. 각각 제품에 있어 높은 질을 달성하기 전, 헌신적으로 철저하게 문제에 관한 명확한 해결을 위해 수만 가지의 방법을 실질적으로 시도하였다. 이렇게 철저하게 경청적인 것 을 배제하고 순수한 기술적 시도로 의한 그의 디자인 방법은 그의 작품을 대변하는 중요한 일치가 된다. 6)

<요구(Needs)에 의한 조형창출>

주지아리가 말하는 실험적 디자인 방법이란 마치 질문과 대답이라는 소크라테스의 산개술과 같이 예비게 되어있는 문제에 대하여 명확한 이해를 얻어내는 과정이다. 주지아리 디자인은 작품제작에 있어서 고려하여 그들의 요구를 달성하기 위한 해결책을 얻어내는 상호보완적인 결과를 추구한다. 그가 디자인하는 작품은 전형적인 이미지를 내포하지 않는다. 즉 그의 작품은 기존의 가치와 이념적인 것 을 배제하고, 창의적인 개념을 도출하였다.

시장에는 유의해야 할 그들의 규칙이 있다. “주지아리 스탄츠”이라는 것은 없는도, 주지아리 디자인은 자신의 철학을 지니고 있다. 실험적 요구들에 대해, 각 제품마다 심미적이고 기능적인 해결들이 얻어진다.

20세기 초 유럽 아르데코 디자인의 가장 영향력 있는 프랑스 디자이너 자크 에밀 루하르(Jacques-Emile Ruhlmann)는 “고부가 가치 상품은 대량생산품의 수준을 향상시키는 혁명 좋은 종류 와 같은 것이라고 말했다. 이처럼 주지아리는 자동차 디자인 분야의 전체기술수준을 높이 올리는데 저치한 영향을 가진 대가(Master)임에 들릴词이 없다. 이탈리아 출신의 세계적인 디자이너, 주지아리에 대한 알아본 이해와 기술의 노하우(Know-how), 디자인 작품을 통해 위한 혁신성은 세계 최고의 자동차 생산국가를 지키는 우리나라의 디자이너에게 시사하는 바가 매우 크다고 할 수 있다. 그런데 주지아리의 세계적 명성을 접한 둔은 디자이너가 제2의 주지아리로 몰

Web-sites

- www.italdesign.it/
- www.giugiarodesign.it/
- www.isuzuperformance.com/isupage/des/gidchron.html
- http://blog.naver.com/iocean74/20012292746
- www.zarattini.com/italdesign/
- www.europeanarc.com/features/0203ec_italdesign/
- www.lotusesprintworld.co.uk/O OTHERstuff/Genius.html
- www.tyrelaund.co.nz/sportstrac.html
- www.e-meganeiya.com/shop/giugiaro.shtml
- membres.lycos.fr/scirocco/fr_doss_giugiaro.htm
- www.carlife.net/
- www.carsdesignnews.com
- www.conceptcars.it/carrozziere/italdesign.html
- 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.designitaliamuseum.it/site/
- www.orsorgili.it/inglese/giugiaro/descrizione/sgiugiaro.html