三菱のモーターショーカーデザイン

Motor Show Car Design of Mitsubishi

安倍 武利

Taketoshi Abe

1952年7月生まれ

1975年金沢美術工芸大学工業デザイン

学科卒業

■主として行っている業務・研究

・デザイン戦略

・デザイン横通し

■所属学会および主な活動

JIDA

■勤務先

三菱自動車工業(株) プロジェクトデザ

インG (グループ) 長

(〒444-8501 岡崎市橋目町字中新切1/

E-mail: abe-taketoshi@pde.mitsubishi-motors.co.jp)

はじめに

昨今のモーターショーカーは、スポーツカーなど従来のショーモデルも多い中、発売を意識したパイロットモデル的なショーカーと、車のコンセプトを通じて明快に企業姿勢を主張するコンセプトカーが台頭してきている。

パイロットモデルとして現実から一歩進んだデザインをされたショーカーは将来の購入対象として見られ、人々もそれを期待して見にくる。メーカーは、コンセプトがまず明快に伝わる形を提案し、反応が良ければそのデザインをより一般化させるために、若干マ

イルドにするか完成度を高めて生産車に反映していく。こうした手法が、ここ数回の東京モーターショーで多く見られるようになった。

一方、環境問題や、ユニバーサルデザインなど、私達が解決すべきことを、コンセプトカーを通じてきちんと主張していき、将来的に生産車までつなげていこうという取組み方も増えている。すぐに実現は不可能としても、人々は近い将来これらが避けて通れないものだと認識しだしており、今後も重要である。

三菱自動車工業(株)(以下、三菱)の場合、「エコロジーコンシャス」「スマートデザイン」と言う三菱の基本思想を具現化させた車をSUW (Sumart Utility Wagon) と名付け、これを中心に開発していく戦略を持っている。今回は、SUWのパイロットモデルとして、SUW-Compact, SUW-Active, を提案し、ショーでの反響を見ながら可能な限り製品化しようと考えている。また、それらの延長上にあり、三菱の企業姿勢を明快に打ち出している車として、SUW-advance というコンセプトモデルを提案しているが、今回はSUW-advanceのデザインについて紹介する(図1)。

2 環境に優しい

SUW-advance は高効率低燃費ハイブリッドエンジン GDI-HEV と軽量化車体、エアロフォルムにより国内10/15燃費モード 31.5 km/l という超低燃費を実現した環境に優しい車である。エアロフォルムは、ボデーを低く、長く、スポーティーにすれば実現は比較的容易だが、三菱はあくまでも5人乗車できる十分な実用性を確保しながら、極力コンパクトにまとめることを前提とした。床面をフラットにし、最低地上高を140 mmに抑えることで、1505 mmの車高でも子供がウォークスルーできる十分な室内高を稼ぐと同時に、空気抵抗の低減も図っている。フロント開口部の開閉コントロールや、後方へいくほど絞り込まれたボデー形状やエアロミラーなど、きめの細かい造形処理で、Cd値0.28という驚異的に空気抵抗の少ないボデースタイルと実用性を両立させた。ホイールカバーもブレーキ負担率の高いフロントは冷却を考慮して未装着とし、整流効果の高い後輪のみに装着し、割り切りと効率の良さをデザインの特徴としている。

図1 SUW-advance外観(コンパクトさとエアロフォルムの融合)

図 2 低いフラットフロアと観音開きドアでストレスのない乗降

図 3 SUW-advanceインテリアスケッチ
(センタメータと大きなオープン
レイ)

図 4 リアゲートから容易に大きな荷物を
積み込めるシートアレンジ

図 5 小さな荷物も手軽に載せられるゲ
ートインハッチ

3 何より人に優しい

まず何よりも安全であり、人が荷物と共に車に乗り、運転し、必要な情報を得るという一連の行為すべてにストレスをなくそうというのがSUW-advanceの基本思想である。ドアハンドルは普段ボデーと同じレベルに収め、引っかけたりしないよう、安全に配慮してあるが、開閉時に軽くふれるとハンドルが外にポップアップし、手に荷物を持っても簡単に操作ができるようになる。真ん中から開く観音開きのドアとピラーレスの開口、低いフラットフロアを実現し、子供からお年寄りまですべての人がストレスなく乗降し、中でウォークスルーできるようにしている(図2)。

インストルメントパネルはメータパネルをセンタに、大きなトレイを両サイドに配置した開放感あふれるデザインを特徴としている。トレイはオープンにして前席に乗り込んだとき、放り込む感覚で手荷物を入れることがで

きるよう配慮してある(図3)。キー替わりの個人情報カードをセンタパネルにセットするとドライバに合わせてシートをアジャストし、センタの大形モニタと、音声により親切にガイダンスしてくれる。ガイドは音声認識による対話型で、基本的に面倒な操作は必要ない。ドライバが初めて乗車する場合は操作方法から、熟知しているドライバにはナビ操作からはいる等、その人の熟知度に合わせたサポートをしてくれる。音声認識以外の操作方法として、センタにジョイスティックを設け、オーディオや温度コントロール等をオールインワンでモニタを見ながら簡単に操作できるようになっている。

SUW-advanceはランフラットタイヤを採用し、スペアタイヤの搭載を省くことで、びっくりするほど低いフラットフロアと大開口のリアゲートを実現し、車いすや自転車も簡単に積載できるようにした(図4)。助手席側リアシート背面のレバーを操作すると、前・後席シートが前にバタバタと折り畳まれ、いちいち前に回らなくても自

転車を積み込むことができちゃう。リアゲートにはもう一つ小形のハッチを設け、小さな荷物の出し入れに大きなゲートを開けなければいけないわずらわしさを解消している(図5)。このようにSUW-advanceは、外形デザインからシートアレンジまで車の存在すべてが、使う人を選ばない、誰にでも使いやすいユニバーサルデザインを念頭において提案されている。

4 最後に

三菱は従来HSR(High Speed running Research)という三菱の技術を集大成したエクスペリメンタルカーを提案し続けてきた。車の基本は安全で速く走ることにあり、それに特化して三菱の持つ技術を注ぎ込んできたHSRはそれなりの意義があった。しかしそれは、走る機械としての取組みであり、人が使う道具としてのアプローチが薄かった。今後三菱は、人が使う道具として車はどうあるべきかという視点から車造りに取り組んでいく。