

2013年モーターショー見聞記

大脇澄男

1. はじめに

第43回東京モーターショーが11/22～12/1の日程で東京ビッグサイトで開催された。ここしばらく東京モーターショーの見物を無沙汰していた。とは言え、自動運転や燃料電池車が現実味を帯びてくるなど、自動車を取り巻く状況が急展開しつつあるのを、いつまでも看過するわけにもいかない。今回しばらくぶりに訪問してみることにした。東京に続いて名古屋モーターショー(12/5～12/15)も訪問した。東京モーターショーは様々なメディアが報道するので、ここでは名古屋モーターショーを念頭に置いて記すことにする。

2. 東京モーターショー

陸用内燃機関協会機関誌「LEMA」のご好意で、開会のレセプションに参加させて頂いた。瑤子女王殿下のご臨席を得ての開会セレモニーであった。私ごときがコメントすべきではないかも知れませんが、東日本の復興と2020年の東京オリンピック・パラリンピックを意識した豊田章男日本自動車工業会会長のスピーチは、自信に満ちた気持ちの良いものであった。今回のショーのテーマは「世界にまだない未来を競え」である。T型フォード誕生(1908)から数えて105年。移動することを基本的欲求とする人類と、移動に伴うリスク、地球環境への影響の問題をいかに止揚させていくか、人類の叡智が問われる時代に入った。スマートモビリティ社会の実現。今回のショーはまさにそのための叡智の発露の場であった。



図1 43rd東京モーターショー開幕



図2 車との共生が求められる



図3 瑠子女王と先導する豊田会長



図4 開会の挨拶をする豊田会長

3. 名古屋モーターショー

第18回の名古屋モーターショーがポートメッセなごやで12/12~12/15の日程で開催された。訪問したのは最終日の12月15日(日)であった。会場に着いたのが10時頃であったが、入り口付近の混雑ぶりは相当であった。昨年より人出が多いように感じた。展示は3会場に分かれていた。

〈第1会場〉

第1会場はITS関連、ロボット関連、カーグッズその他で東北の物産品も販売されていた。工業高校の競技用省エネカーや電気自動車を展示するブース等もあり、なかなか興味ぶかった。説明役が高校生と言うこともあって気安いのか、こども連れの親御さんが質問を浴びせていた。

大学レベルの展示ではロボット関連が目をついた。やはり福島原発事故に関連して、廃炉に向けての課題を想定したロボットの開発や、その仕様をいかにするかを探るタイプの研究が多かった。どの大学も研究費の捻出には苦勞しているようだ。他に目をついたものとして、円周上に回転翼を配置した空中輸送機があった。説明してくれた学生によると、ヘリコプターより揚力が大きく風などの外乱にも安定しているとのこと。ただし本体は市販品だそうで、研究の売りは



図5 ロボット関連のブースをのぞき込む人



図6 ミニカーを物色する人。これが地方会場。

GPSを利用しての飛行経路の設定や制御にあるとのこと。グーグルがつい最近こうした飛行体を利用した宅配ビジネスモデルを公表したこともあり、多くの関心を集めていた。

〈第二会場〉

輸入車の会場である。米国の景気回復を反映してか、フォードやGMの車が精気を取り戻しているように感じた。何と言っても、私の目にとまったのはルノーであった。車のデザイン・スタイルには生産国により明確な個性の差が存在する。今回の展示車の中ではルノー作品が一番傑作ぞろいであった。ルノーが展示したコンセプトカー-DEZIRには、みな驚嘆の声を上げていた。まさにフランスのエスプリそのものである。

比較すべきでないかも知れないが、マセラティとTESLA（両車とも図なし）を提示されたら後者を選んでしまいそうだった。TESLA畏るべし、と言うのが私の実感である。BENZ, BMW, AUDIと言ったところは敢えて取り上げることもないだろう。



図7 フランスのエスプリDEZIR



図8 同左の後ろ姿

〈第三会場〉

国産車の会場である。トヨタとホンダが長方形の会場の両端を占め、その間に他メーカーが出展するレイアウトになっていた。



図9 威厳を放つレクサスのフロントグリル



図10 熱い視線を浴びるトヨタFT86

トヨタ

トヨタが掲げるスローガンは「FUN TO DRIVE, AGAIN」と「AMAZING IN MOTION」である。来年マイナーチェンジのスケジュールが入っているGT200h, Fシリーズの頂点に立つLFAに高い関心が集まっていた。トヨタが売りのスピンドルグリルもすっかり板について、今では威厳を放つまでに定着した感がある。

ホンダ

ホンダのスローガンは「粋にはまるな」。社名に「自動車」の文字のないことをあげて、あらゆる既成概念や制約を超えてモノ作りに邁進する気概を感じさせる仕立てである。前輪の左右をモーターで駆動する四輪駆動システムを搭載するNSXコンセプトは、整理券がないと間近で見られないほどの人気であった。



図11 巨大ナットに刻まれたスローガン



図12 軽規格のスポーツカー

日産

日産のスローガンは、「Innovation that excites」。このスローガンを体現して今後の日産を牽引するのが、グライダーの操縦をイメージしたというニッサンブレードグライダーである。説明によれば、市販を見据えたプロトタイプだという。一般的なドライバーにとって乗るにはかなりの勇気がいりそうだ。果たして受け入れられか、期待したい。



図13 日産の未来を切り拓けるか、ブレード



図14 センスアップした日産インフィニティ

マツダ

スカイアクティブがすっかり定着したマツダ。もはやロータリーの話を持ち出す人もいないだろう。アクセラ、アテンザ、CX-5と、どれをとっても日本生まれで日本育ちの欧州車だ。マツダ車の中で独自の進化をとげるユーノスロードスターは、日本を代表するライトウエイトスポーツカーとして不動の人気を確保している。

スバル

スバルの展示を見るたびに思うことだが、どうしてこのメーカーの車がビッグヒットしないのか不思議だ。昨年のBRZにつづいて、今回のLEVORGを見てその思いを強くした。スペックをとってもデザインをとっても申し分ない。ぜひ気を吐いてもらいたい一台である。



図15 根強い人気の新型ロードスター



図16 スバルLEVORG

スズキ

スズキはこのところ目立った技術革新がないのか、販売台数の割には露出が少ないように思う。しかし、会場で見かけたエンジンは注目に値する。詳細は公表されていないが圧縮比が13を越す、かなり熱効率の高いエンジンのようだ。エンジンという本道で地道に努力してきた成果が、ようやく実を結ぼうとしているのかもしれない。当該エンジンを搭載した車の出現を期待したい。



図17 スズキの次世代原動力となるか

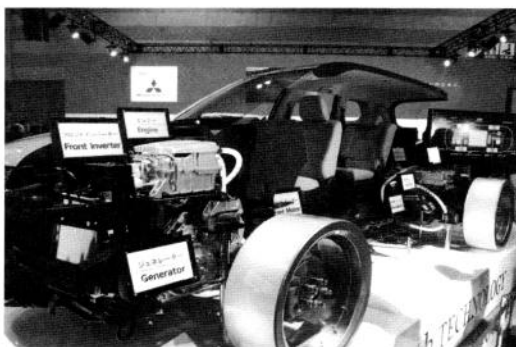


図18 三菱のPHEV、ダイエットが必要かも

三菱

ミーブ (MiEV) で電気自動車の先鞭を付けた三菱だが、電池のトラブルなどで水を差された感がある。さて、前後に高出力のモーターを搭載したPHEVアウトランダーで巻き返せるか。私が見たところでは、先行車に対抗するにはもう少しダイエットが必要かも。

4. あ と が き

東京モーターショーの会場は広いので、短時間ではとても見きれない。その点、地方会場は華やかさには欠けるが、親しみやすく、じっくり見ることができ、そのうえ説明員の話も聞くことができありがたい。文中のコメントは、私の独断と偏見によるもので他意はまったくありません。ご寛容頂ければ幸いです。