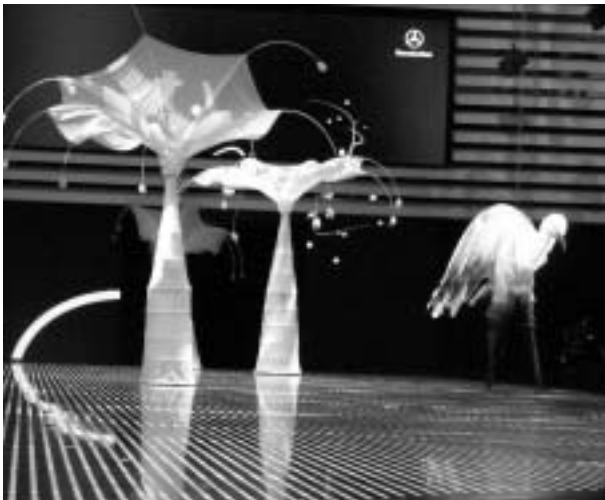


第62回 フランクフルト自動車ショー

明日を生きるためのエコカー技術を競う

— Internationale Automobil Ausstellung 2007 —

解説・藤本 彰



“ Sehen, Was Morgen Bewegt ”

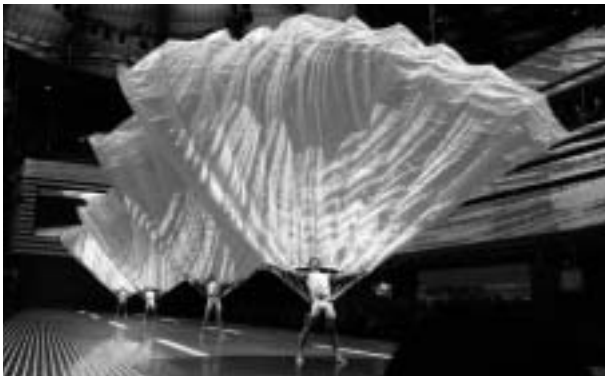
英文では“ See, What's Driving The Future ”と表記されていた今回のフランクフルト自動車ショーのテーマ。まさしくそれは環境問題に正面から取り組み、それぞれが何らかの回答を提示したショーだった。主要メーカーの多くは、改良型ディーゼル・エンジン、あるいはそのハイブリッド、またはEV、非化石燃料など代替動力手段を様々な形でアピールしていた(表1参照)。

プレス・ブリーフィングの口火を切ったBMWは澄みきった空と緑の風をイメージさせる巨大スクリーンを背景に、CO₂排出量と燃費を大幅に向上させた新しい2ℓ直4ディーゼルを発表、動力性能と環境性能をバランスよく使おうと訴えた。さらに水素とガソリンによるバイフューエル・エンジンをはじめ、同社が長年研究してきたエコカー技術がいよいよ実用化段階を迎えたと宣言した。

この10月4日から社名を変更したダイムラーAGは、BMWとは対照的にエンターテインメントなプレゼンテーションで30分間報道陣を愉ませた。ゼツチェ会長のユーモラスなスピーチで始まり、巨大な鳥、水を象徴するオブジェ、樹木、生物(いずれも俳優やダンサーによる)などが広いステージでアトラクションを展開、その合間にエコカー技術を紹介するという手法。ガソリン(火花点火)とディーゼル(自然着火)の長所を合体させた

表1. フランクフルトのエコカー技術

Engine	A-F SEGMENT (SUV)
Diesel	Audi A4 3.0 TDI QUATTRO BMW 3 SERIES Ford KUGA (SUV) Honda ACCORD TOURER CONCEPT Mini COOPER D CLUBMAN Mitsubishi CONCEPT-cX(SUV) Renault LAGUNA COUPE CONCEPT Renault KOLEOS CONCEPT (SUV) Renault KANGOO COMPACT CONCEPT Suzuki CONCEPT KIZASHI Volvo C30 EFFICIENCY
Diesel Hybrid	Audi A4 2.0 TDI e CONCEPT Citroen C-CACTUS Citroen C5 AIRSCAPE Citroen C4 Hybride Hdi Mercedes-Benz C300 BLUETEC HYBRID Mercedes-Benz S300 BLUETEC HYBRID Opel FLEXTREME Opel CORSA HYBRID CONCEPT Peugeot 308 SW PROLOGUE Peugeot 308 Hybride HDi Volvo ReCHARGE CONCEPT
Diesel/Gasoline Hybrid	Mercedes-Benz F 700
Gasoline Hybrid	BMW X6 ACTIVE HYBRID (SUV) Honda SMALL HYBRID SPORT CONCEPT Mercedes-Benz ML450 HYBRID Smart MICRO HYBRID DRIVE Volvo ReCHARGE CONCEPT
EV/FlexFuel/Other	Hyundai i-BLUE Mercedes-Benz B170 NGT Nissan MIXIM Toyota iQ CONCEPT Volvo FLEXFUEL VW UP!



新型エンジン“ DEISOTTO ”(ディーズオットー)を搭載する話題のF(Fusion)700コンセプトは真っ先に披露された。発進などの高負荷時にはスパークプラグによる点火で始動、通常の走行はディーゼル式の圧縮点火に切り替えられ、均質な燃焼がNOxの発生を抑制、燃費低減によってCOも抑えられるという。1.8ℓ、2ステージ・ターボチャージド4気筒で18km/ℓは軽いというからまさに奇跡のエンジンである。ただしエンジンそのものは非公開だった。南カリフォルニアにあるMBスタジオのチームによってデザインされた4ドア・ボディの外形スタイリングはパーソナル・クーペのように情感たっぷり。歩道側(右側)のみ両開きドアを採用している。

S300やC300など8車種に搭載されたブルーテック(NOx低減装置)ハイブリッドは量産間近。スマートのガソリン・ハイブリッドは、バッテリーのせいで床が高くなったのがちょっと残念。

アウディA4/2.0TDI、オペル・フレックスストリーム、ボルボ・リチャージ、プジョー308、シトロエンC4などもディーゼル・ハイブリッドを搭載している。

このほかプラグインEVとフレックス燃料を組み合わせたタイプがVWやトヨタから出展されていた。



Mercedes-Benz F700





BMW X6 ActiveHybrid



Suzuki KIZASHI



Opel FLEXTREME



VW Up!

なぜかファニーフェイスが流行

ボディ・タイプで見ればヨーロッパでも次第にSUVやMPVが増えつつある。デザインに関してエモーショナルなスタイリングはここ数年多いが、とくに目新しい傾向は見られなかった。プジョーに代表される“大口 / 吊り目”、BMWに追従した“つまみキャラクターライン”は日本車に多く、ヨーロッパ車には少ない。

そうした中で目立ったのがユーモラスなファニーフェイス。とりわけシトロエン・Cカクタスは軽量化と低公害技術を組み合わせ低価格で販売するという見上げたコンセプトながら、二度と忘れないような傑作な顔で登場した。これに劣らないのがトヨタiQコンセプトで、低公害低価格の2 + 2シーターだが、正面からの顔を見れば、自動車の美学の基準はいまや大幅にズレてしまった感がある。フォルクスワーゲンUP!はトヨタiQに近いコンセプトでリアエンジンだから大口グリルに蓋をしたような顔。ボルボ・リチャージもけって美形ではない。やがてフィエスタと交代するフォード・ヴァーヴ、三菱SUVコンセプトcX、Dセグメントねらいのスズキ・キザシ、207の後継プジョー308などはフロントエンドいっぱい目と口がある。



Toyota iQ CONCEPT



Citroen C-CACTUS



Volvo ReCHARGE



Seat TRIBU



Peugeot FLUX



Audi RS6



Lamborghini REVENTON



Nissan MIXIM

コンセプトカーも量産車もここ数年の共通点はバンパーがノーズコーンに組み込まれてしまったこと。衝撃をソフトに吸収する安全設計なのだろうが、昨今の車はわずかな衝突事故でもエンジンルーム内の補機類まで損傷するし、ユーザーにとっては痛い出費になる。さらに相手が大型車両の時には大破することが多く、生存空間などないに等しい。正しい安全設計手法か否か、見直すべきだという意見が外国のジャーナリストからも出ていた。

エコシックなセダンやコンパクトカーが多い今回のIAAだったが、“エゴ”の塊のようなモデルも披露されていた。その代表格がランボルギーニ・レヴェントン。ムルシエラゴをベースとするカーボンコンポジットと鋼板のボディはあたかも地を這うステルス機のような。価格は100万ユーロ(1億7000万円)。限定20台だが、すでに売約済みとか。その他はジャガーXF、フォードの手を離れたアストンマーティンのDBS、ポルシェ911GT2など。ノーベル賞に輝いたエコロジスト、アル・ゴアの懸命な叫びにも関わらず、温暖化が気にならない人々の楽しめる車は少数派ではあるが、まだまだ健在のようだった。

豊田章一郎氏が アメリカの自動車殿堂入り！

10月16日、アメリカの自動車殿堂(会長:ジェイソン・ヴァインズ)は豊田章一郎氏を含む5人の国際的自動車人の殿堂入りを祝す表彰式と記念の祝宴をミシガン州ディアボーンで開催した。

豊田章一郎氏は、トヨタ自動車の社長時代にGMとの合併で北米での自動車生産に乗り出し、ケンタッキー工場をはじめ現地生産拠点の発展に尽力、合衆国の自動車産業と文化に貢献したことが評価された。日本人としては従兄の豊田英二、本田宗一郎、田口玄一、片山豊、梁瀬次郎、石橋正二郎の各氏に続く7人目のアメリカ自動車殿堂のインダクティである。

豊田章一郎氏は1925(昭1)年2月27日生まれ。自動織機の発明者・佐吉の孫であり、自動車製造会社を創業した喜一郎の長男である。東京府立一中、一高から名古屋大学工学部に進み、東北大学大学院に学ぶ。工学博士号取得。論文のテーマは「燃料噴射装置」

1952年、トヨタ自動車工業入社。トヨタ自動車販売社長、トヨタ自動車工業社長、会長、名誉会長を歴任、第8代日本経済団体連合会会長を務め、現在は地球産業文化研究所理事、デンソー取締役、社団法人恩賜財団会長。海陽学園創立者でもある。名誉大英帝国勲章(KBE)、勲一等旭日大綬章、レジオンドヌール勲章グラン・ドゥ・オフィシエなど受賞多数。

2006年4月、プラハのチェコ工科大学より名誉博士号、同年11月、名古屋工業大学より名誉博士号、2007年4月、早稲田大学より名誉博士号を贈呈された。

豊田章一郎氏のほかに殿堂入りした4人は次の人々。

セルジョ・ピニンファリーナ氏(1926-)はピニンファリーナ社名誉会長でイタリア共和国政府の終身上院議員。長年にわたって優れたデザインで人々を愉しませた功績。父バティスタ・ファリーナは2004年に同殿堂に入っている。



豊田章一郎氏

A.J.フォイト氏(1935-)はインディアナポリス500マイル・レースに、4度優勝したアメリカ・モータースポーツ界の重鎮。

ダン・ガーニー氏(1931-)はF1ドライバーとして7回の優勝経験を持ち、レースカービルダーとしても人々を愉しませている。

チャールズ・B.キング氏(1869-1957)は発明家として活躍、音楽家としても有名。

www.automotivehalloffame.org

ヨーロッパではブルーノ・サッコ氏ら 4人が殿堂入り

Automotive Newsが主催するヨーロッパの自動車殿堂が2月末に発表した2007年の入殿者は次の4人である。

ブルーノ・サッコ氏(1933-)は40年間にわたってメルセデス・ベンツのスタイリング部門に勤務、現代メルセデのデザインを確立した。

ハンス・レドヴィンカ氏(1878-1967)はトラの車体設計エンジニアで、リアエンジンの空力ボディを開発したオーストリア人。しかし受賞理由は半球形燃焼室の開拓に貢献とある。

ウォルター・ベントレー氏(1834-1885)は航空機のアルミエンジンを自動車に導入、車体軽量化を実現した人。ベントレー自動車の創立者でもある。

ベラ・バレンティーニ氏(1907-1997)はメルセデス・ベンツのエンジニア。現代の受動安全の対策を確立。

www.autohalloffame.org