

—— 2010 Mondial de l'Automobile ——

2010年 モンディアル・ドゥ・ロトモビルショー

パリは燃えていた！ 電動スーパーカーで大賑わい

解説・藤本 彰

9月30日から10月17日まで、報道日を含めて18日間に及んだパリのモーターショー『モンディアル・ドゥ・ロトモビル』（自動車の世界展）。リーマンショックからほぼ2年を経てヨーロッパの自動車産業界は着実な回復基調に見えるイベントだった。

20世紀末の華やかさには比べるべくもないが、自動車産業界が新たな方向を目指して力強く前進し始めたことを感じさせた。舞台装置やアトラクションにはさほど経費をかけず、展示車をじっくり見せたい意図も読み取れた。予想どおり脱炭素社会に向けての作品は各社それなりに展示されていたが、電気自動車はハイパフォーマンスも楽しめるという方向性が今回のショーで明確になったようだ。

新作 EV フランス政府が筆頭株主であり、カルロス・ゴーンさんが会長を務めるルノーは、“DeZir”（ドゥ・ジール）という真っ赤な EV スポーツ・コンセプトを出展した。デザインを指揮したのは3年前までマツダのデザイン本部長だったオランダ人のローレンス・ヴァン・デン・アッカー氏である。

創業200年のプジョーはマットブラックの EV スパイダー“EX1”コンセプトで対抗。後輪とレッドの狭いユニークなレイアウトで、ゼロ発信加速はFIA記録を更新した。一方、今回のシトロエンにこの種の新作はなく、小型車“C-ZERO”（三菱 OEM の i-MiEV、プジョーでは“iON”）を参考出展。モナコのヴェンテューリはスポーツ EV “フェティッシュ”



Renault DeZir



Peugeot EX1



Citroën C-ZERO



Nissan TOWNPOD



Nissan TOWNPOD Interior



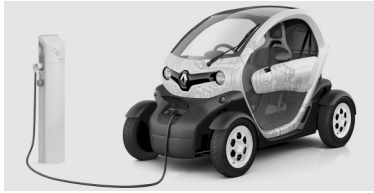
Renault ZOE Preview



Tazzari ZERO



Venturi AMERICA



Renault TOWZY Z.E.



Renault FLUENCE Z.E.



Jaguar C-X75



Kia POP Concept



Saab 9-3 ePOWER



Audi e-tron Spyder

改良型とEVデューンバギー“アメリカ”を提案した。

ファミリーEVでは日産の“タウンポッド”が2+2ワゴンの発想でユニーク。「キューブのEV版」として好評だった。ルノーは2012年に市販予定のコンパクト・ハッチ“ZOE”を披露した。電池はベタープレイス方式のクイックドロップで交換する。

09 フランクフルトで発表されたタンデム2人乗りの“トウィズィー-ZE”は量産モデルとして公表された。2011年から市販の予定。航続距離100km。フリューエンスZE（セダン）とカンゲー・エクスプレスZE（商用）も2011年から生産開始。こちらは航続距離160km。

ドイツ人ディレクターのペーター・シュライヤーが指揮する起亜はコンパクトEVのスタイリング・スタディ“POP”を出展した。ウインドウ・グラフィックスとドアの動きは面白いが必然性はない。

GMからスパイカーズの傘下に入ったサーブは9

ー3シリーズにePowerを加えて健在振りを示した。ピニンファリーナとベルトーネでチーフデザイナーを経験したイタリア系アメリカ人のジェイソン・カストリオータをデザイン部長に迎えたが、新作の披露には間に合わなかったようだ。

パリ・ショーの特徴はリジェやマイクロカーなど超小型車メーカーが数十年も健在を示していることである。彼らのなかには手軽にバッテリーカーを製造・販売するところも出てきた。ここではチョロQ まがいのタザリ“ゼロ”を紹介する。

EVを東京でテスト走行し始めたスマートは電動スクーターや電動アシスト自転車の新作を展示していた。個人的移動手段をクリーン・エネルギーで完結させようとのメッセージである。MINIブランドも電動スクーターを出展、スマート・スクーターと同様にiPhoneに始動キーとメーターの機能をもたせている。

プジョーも電動スクーターを2車種披露した。



Smart ESCOOTER



Smart EBIKE



MINI SCOOTER E Concept



Peugeot E-VIVACITY



Peugeot HR1



Peugeot 3008 Hybrid 4

新作 PHV PHV（プラグイン・ハイブリッド）ではジャガー C-X75 がこのショーのハイライト。創業 75 周年を記念しての新世代スーパーカーである。リチウムイオン電池を充電する 4 個のモーターは 2 基のガスタービン・エンジン (95ps×2) で駆動される。

EV スポーツ “e-トロン” をデトロイトで披露したアウディは、より現実的な e トロン・スパイダーを PHV として登場させた。前置きのリチウムイオン電池をチャージするのは前後に配されたモーターで、これを駆動するのはツインターボ 3ℓ V 6 ディーゼル・ミドエンジン。バッテリーのみの走行は 1 充電 50km。PHY コンパクトではブジョーがクロスオーバー SUV の “HR1” を出展。3 気筒の 1.2 ℓ エンジンで前輪、モーターで後輪を駆動する 4WD である。

09 年のコンセプトカー “3008Hybrid 4” は世界初の量産ディーゼル・ハイブリッド SUV として 11 年に登場する。2ℓ 直列 4 気筒とネッケル水素バッテリーの組み合わせだ。ロータスも 1.2ℓ 3 気筒エンジンで発電機を駆動するシリーズ・ハイブリッドの



Lotus ELITE



Ferrari SA APERTA



Lamborghini SESTO ELEMENTO

シティ・カーを公開、2012 年から量産の予定。

一方でロータスはエリートをエキゾチックなスーパーカーに仕立て上げた。5ℓ / 620 ps の V 8 を搭載し、最高速度 315km/h。テスラ同様に投機家たちが注目するカービジネスの新しい展開ではあるが、創業者コーリン・チャップマンの志とは大きくずれてしまった感は否めない。そしてフェラーリ・S A アペルタ (599 のロードスター版。80 台限定ですすでに完売) やランボルギーニ・セスト・エレメント・コンセプトなど、従来型動力の高性能新型車も大威張りでやってくるのがパリ・ショーらしい。

しかしデザインに関しては新たな驚きや喜びの感じられないショーでもあった。EV / HV 専用車としての新鮮な形態は今回も提案されなかったし、デザイナーたちはラジエターグリルのない「顔」やメッセージ性の希薄なリアエンドをもてあましている印象だった。だからこそ 2011 年の東京は技術でもデザインでも世界が瞠目する鮮烈なモーターショーを展開してほしいものだ。