

M2 VOICE



november

1993

vol.10

3 Essay
地殻変動とクルマの未来

4 A touch of M2 1028
ロードスターの進化

7 M2 1020 Concept Presentation
ゆとり—精神面からのアプローチ

10 クルマと公共性
事故を未然に防ぐ0次安全性を徹底しよう／いしわたり康

12 M2 Interview
由良拓也

16 Topics
メンバーサロン報告

18 M2 SALON COLLECTION Preview
「自転車と私」 鳥山新一

20 Topics
ALL THAT M2人気投票結果

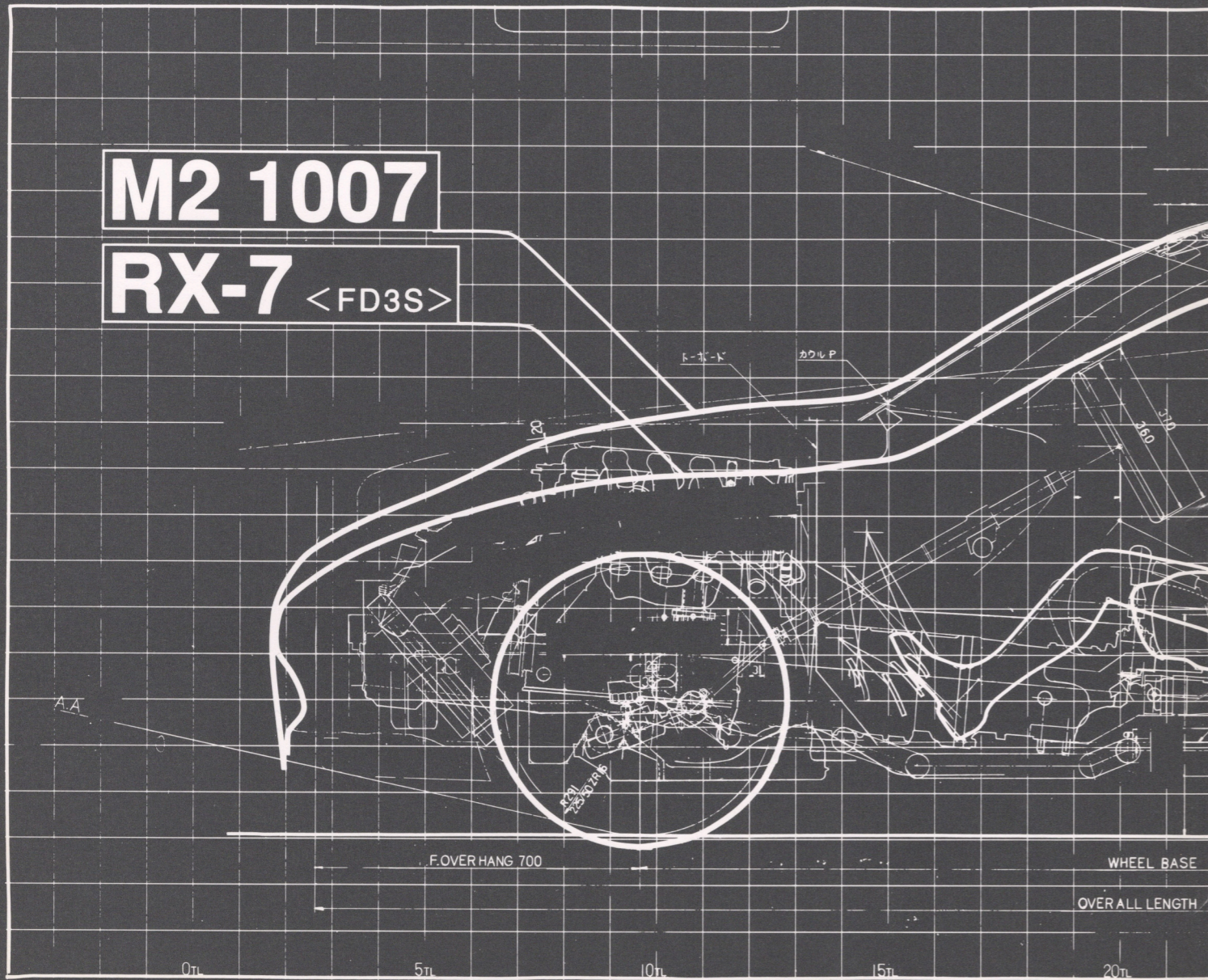
21 Letters to the Editor
読者通信

22 Report & Information
from November to January

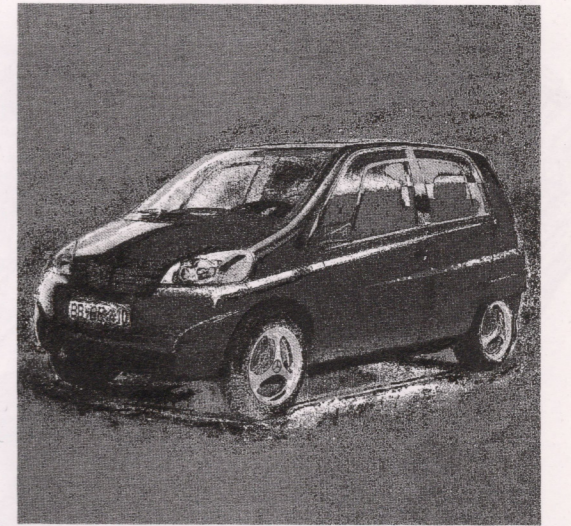
25 Shop Information
M2 GARAGE自動車指南vol.4

26 M2 STAFFS
スタッフ通信

27 Editor's Postscript
クリスマス



地殻変動とクルマの未来



8月の初めに、マツダデザイン本部(横浜)からM2スタッフに加わりました。私自身がこうした変化を体感しつつあるせいか、ことさら昨今の世の中の変化ということ強く感じざるを得ません。大上段にふりかぶるわけではありませんが、ソ連の解体や、ベルリンの壁の崩壊以後いわゆる地殻変動が相次いで、新しい価値観やパラダイムを我々自身の中に確立するいとまありません。流行であれば追い越されても死ぬほどのことはありませんが、今進みつつある変革は見過ごせるものではありません。ささいな様ですが、最近フォード・クライスラーが日本市場を睨んだ右ハンドル車を作ることが報じられましたし、ベンツがA93を発表しました。欧米の車にあこがれ、学び、追いつき、追い越そうとしてきた日本車の歴史を想う時、隔世の感とは正にこんなものかと、私などは感じております。どうやら過去においては120% 起こり得ないと信じていた事が、起こり得るということを様々な形で教えられています。

M2は「感動のあるクルマ」を作りたい一心で、VOICE の読者諸賢やビルを訪問して下さる方々と「ダイレクトコミュニケーション」しながら考えていこうとするものです。いかに構造的変化があろうとも、この考えに変化はありません。しかし、クルマそのものが何なのかを問われる今、「感動のある」というところを考える時、同時にクルマを最も根源のところで見つめながら検討しなければならない時に来たと思っています。そんなことと

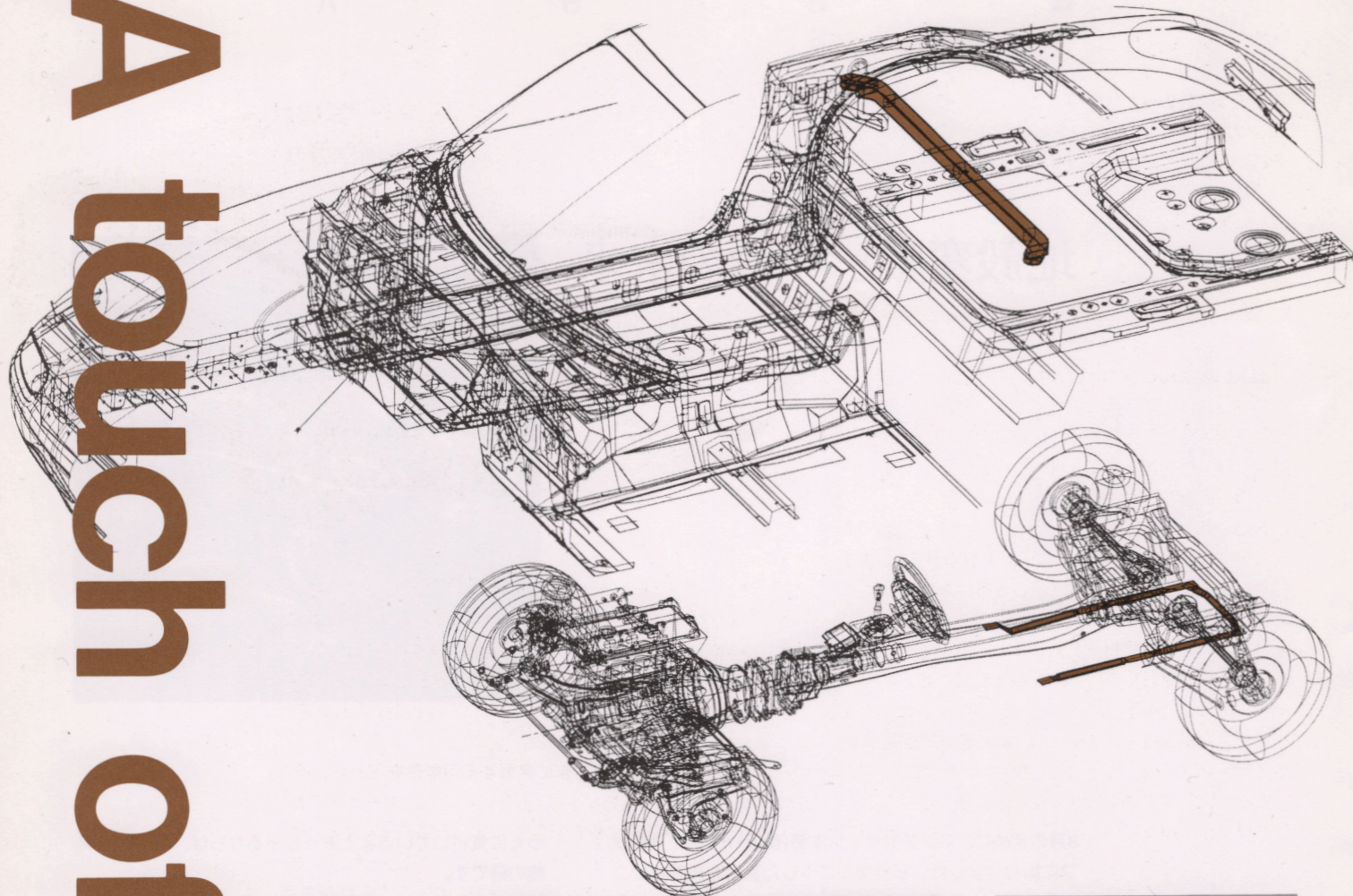
つくに気付いているよとおっしゃるならば、いよいよ実施の時です。

マシンエイジの20世紀は今まさに終わらんとし、エレクトロニクスエイジに大きく踏み込みつつあります。クルマの世界にも新しいパワーソースの話題が徐々にクローズアップしつつあります。この話題がでると必ず、それが実現するためには技術的な課題が山積みし、或いは限界が見えていて、さらには天文学的コストを要し、そして最後に「インフラが伴わなくてはね…」と気の毒そうにダメをおされる。しかし、私は根が楽天的なのか、或いは手塚マンガに胸躍らせて育ったせいか、どうしても未来のことを考える方が好きです。ロータリーエンジンの生みの親バンケル博士の言葉に、「全ての発明は幼年時代の夢に始まる」というものを見つけて何故かジーンとしたことを覚えています。

又、私も人並みに古い車が好きです。ただ温故知新は知新のために温故するという、当たり前のことが大切だと思います。つまり、レトロスペクト(後を見る)より、プロスペクト(前を見る)です。

ただし、やみくもに拡大型で走ってきた時と違って、少しペースを落とし、地に足をつけて前を見る時代とも言えます。M2がクルマを考える、より良い実験場になるよう、微力ですが私なりに精一杯頑張りたいと思います。

M2常務取締役 山本裕士

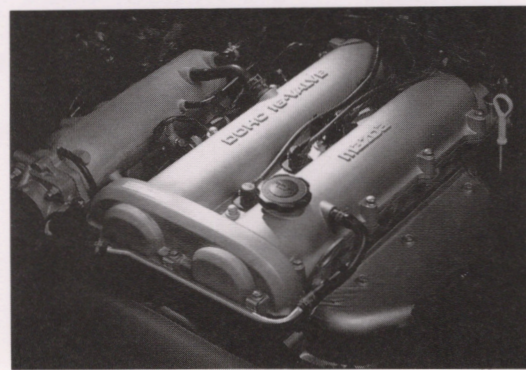


ロードスターの進化 M2 1028に向けて

'89年7月のデビュー以来、多くの人々に評価され続けているユーノスロードスターが、この8月、4年目のモデルチェンジを受けた。

今回の変更の最大のポイントは、やはりエンジンの排気量アップ。従来のフルモデルチェンジとは比較にならぬ程の小さなチェンジであるが、それでも1.8Q化については巷で物議を醸し出している。

そこで今回のVOICEでは、あらためてこの1.8Qユーノスロードスターを取り挙げ、客観的に、メーカーとしてのマツダがやったこと、その是非について考えてみた。そしてそのあるべき進化について、M2が今考えていることの一部をご紹介したい。



1.8Qロードスター論争

1.8Q発表以前に『反対声明』という激しいタイトルで、雑誌誌上で1.8Q化への反論が展開され、また、これ以外にも『こだわりがなくなるのではないか』や『ライトウェイトの気持ち良さがスポイルされてしまうのではないか』といった反対意見が見られた。

VOICE前号の特集でも触れたように、ロードスターは従来のものさし（パワーウェイトレシオや0-400m加速、筑波ラップタイム等の数値上の性能）や価格、車格などを超え、その独自の楽しさが評価されている車である。そのロードスターが、従来のものさしの上に引き戻され、そこでほとんどの車たちが歩む『売るがためのハイパワー化、そしてそれによる肥大化』の道を辿ろうとしているように見えたのだから「ロードスター、お前もか!」という嘆きの声が聴こえるのも無理はない。ここだけの話、メーカー側の我々も1.8Q化を初めて知った時には、そう思ったくらいだから…。

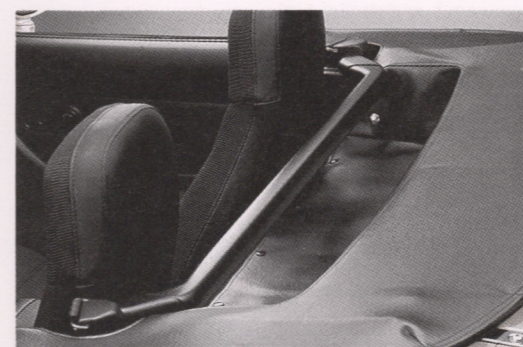
しかしよく考えれば、1.6Qのロードスターが我々に再認識させてくれたのは「スポーツカーの楽しさは数値ではない!」ということである。1.8Q化という数値上の変更では、その楽しさは変わらないのではないだろうか。また、反対声明の中の「1.6Qで微妙にバランスされていたロードスターが、今回の1.8Q化に伴い全く別物になっ

てしまった! 失ったものは大きい」というコメントも気になった。「失ったもの」があるのだろうか。そこで、これら疑問を解消すべく、何故敢て1.8Qを選んだのか、その真意を探るべく、百聞は一乗にしかず、エンジニアとして試乗してみた。

熟成のための1.8Q化

外観上はほとんど変化がないため、相対的に1.8Q化されたエンジンへの期待感は大くなる。早速エンジンの性能を確認すべくフル加速。さすがにプラス240ccの恩恵は大きく、低回転のトルクは明らかに太くなっている。唯一の不満点は、折角トルクアップしたエンジンが、ワイド化されたファイナルギアのせいか、1.6Qに比べ伸び感が足りない事であった。しかし、それ以外の1.6Qロードスターの持つ気持ち良さ、楽しさ等はスポイルされていなかった。それ以上に感じられたのは、加速時の車の剛性感（ボディ、駆動系、脚のつながり感）の向上である。ラフなアクセルワークに対しても落ち着いた挙動を示す。特にその剛性感の向上は横Gの世界でさらに強く感じられ、1.6Qロードスターの、ある意味では過敏すぎたステアリングや、ヒラリ感を良くしたために副作用的に生じていた、S字の切り返し等での不自然な挙動も、気持ち良く仕上がっている。これらは、全体的に走りに落ち着き感をもたらすのと同時に、リニアリティの向上に大きく寄与していると感じた。

前出の「失ったもの」は、例えば、微妙なバランスでコントロールの難しさを楽しむことであろう。であれば、そういった限界域での狭い範囲の楽しさだけでなく、むしろ楽しさを広げるための進化を確実に遂げていると我々は感じた。つまり疑問に感じられていた部分の方向修正、あるいは改善のために行った手段によって生じた重量アップをフォローするための1.8Q化だったと考えられる。



その手段とは、ブレースバー・フロントパフォーマンスロッドの追加、リアパフォーマンスロッドの大型化によるボディ剛性アップ、クラッチ・ミッション・デフ・ドライブシャフトの容量増によるパワートレイン系の剛性アップ、そしてトルセンLSDの採用やブレーキの大径化等である。これらはよりコントロールを楽しめる=リニアリティを上げるための手段である。M2が1001の開発時にやりきれなかった事をやってくれたと言ってもいい。その上、価格を据え置かれた1.8Q化なら大いに歓迎したい。



また、参考までに車重の点でも雑誌等に「1.8Qになると30kg重くなり、特にエンジンの重量増が大きく、前後バランスがくずれてしまう」という発表前ならではの誤解があったが、フロントのみが約20kgも重くなるエアコンに比べ、エンジン自体の重量増は6.4kgに過ぎないのである。

ロードスターはさまざまに発展する可能性を秘めている。だからこそ、多くのパーツが替にあふれ、オーナーそれぞれが自分らしさを表現している。そのベースのハード上の進化は、資質を上げるという部分で認められるべきであると思う。マツダの開発陣が言い切った「今回の変更は、20世紀中はこのまま作り続けるための進化である」という言葉の中には「こだわり」が感じられないだろうか。

新たなベース車1.8Qを前に、M2の企み

M2では、1.6Qロードスターをベースに、M2 1001とM2 1002を世に送り出した。特にM2 1001は立花(前M2常務)のロードスターに対する夢の具現化というコンセプトの元、ロードスターを成熟させ、ひとつの完成品として世に放った。しかし、オーナーズイベント等で出会う01達は、いずれもそれぞれのオーナー達により何らかのモディファイ（ステッカーレベルからキャブ仕様に至るまで）がなされており微妙に味が違う。とはいってもノーマルのロードスターに比べれば、モディファイの自由度は小さく、皆それなりに苦労している。

もし01に欠けているところがあるとしたら、それは多くのロードスターオーナーが持つ「自分らしさを表現したい」という気持ちを、01の所有という形でしか満足させるににくい(いじりにくい)事かもしれない。

吉田氏、松原氏(次ページ参照)も言われているが、ロードスターのオーナーは、2シーターオープン生活を生活の中で楽しむ人と、いじりたがり屋の2種に分かれると思う。その2つの方向を満足させるだけのラインナップがメーカーにあれば充分であるという意見にも賛同したい。

ロードスターの良さは、楽しむ、いじる、眺める、にある。そのそれぞれに、人それぞれのやり方があり、その進化の方向も多岐にわたる。その中で今後メーカーとし

でのM2がロードスターの進化を考える上で重要なのは、「これが正しいロードスターだ」として完成品を作るだけでなく、メーカーであればこそ出来る部分に全力を注ぎ、いじりたい人のためのベース車としての進化を図ったものを提供していくことではないかと思う。また、企画からアフターまでを一貫して行うM2であればこそ、合法的にいじれる(アフターマーケット)環境作りも考えていきたいと思っている。

今、あらたなプロジェクトを企んでいる。

それは、進化した1.8Lロードスターをベースに、さらなるチューニングに耐え得るボディ剛性の確保、コントロ

ールの幅を広げるためのエンジントルク面積の拡大、そして、軽やかさを重視した軽量化パーツの採用等によるロードスター本来の走りの資質を鮮明化させるプロジェクトである。そしてアフターの部分でのフォローとして、ハードのパーツ、グッズから、オーナー向けのイベントに至るまで、できる限り同時に発表したいと考えている。キーワードは、より楽しく。

M2 1028開発担当 田中秀昭
中野賢一

ロードスターの魅力とその進化



石井: Tipoでアバルト仕様をつくるのに、なぜロードスターをベースに選んだか、ということですが、もともとがロードスターで何やらうってという話から始まっているんです。

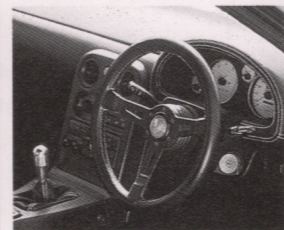
吉田: ロードスターは、そういうことがやりたくなる車だし、そういう意味では、他に無いよね。素材としていいものを持っていると思う。だからこそ、たくさんパーツが出てくるしね。昔で言えば、スプライトやMG-Bをいじるのと同じ感じだね。

石井: 「他に無いじゃん」というのが答えですよ。

吉田: 進化の方向も2極に分かれると思うよ。我々のような、いじりたがり屋と、オープンツーシーターを生活に取り込んでおくだけで満足できる人の。メーカーでやるとしても、その両方を満足させるようなバリエーションの展開をしておけばいいと思うんだ。

松原: Rev Speedという雑誌は、性格上、チューニングがメインになっていますが、ロードスターは、いろんな楽しみ方があるから、あくまでそのひとつの要素でしかないと思います。ロードスターのキーポイントは対話だと思っている。クルマがいろんなことを乗り手に語ってくるじゃないですか。何を語りかけてくるかが人によって違って、だからドレスアップにいく人もいれば、チューンしていく人もいて。だからロードスターを今後どうしていかうとしても、忘れちゃいけないのがその対話という部分だと思うんです。

ロードスターオーナーって押し着せをすごく嫌いますよね。そういう意味で、ロードスターはあくまでメーカーサイドからだしていただく素材だと思っているので、あまりメーカーでゴテゴテして欲しくないんですよ。マツダの標準のロードスターのラインナップは今の十分



Tipoアバルトロードスター
変更点: エンジン給排気系、点火系、足回り、ブレーキ系統、インテリア、セブリングドアミラー、リップスポイラー、テックマグネシウムホイール等。石井氏曰く、エンジンフィールとエクステリアのパンチが欲しい、とのことで、シーズン終了後にお手入れを計画中らしい。



吉田 匠氏
ジャーナリスト。
Tipo他執筆多数。
かにも目所有。

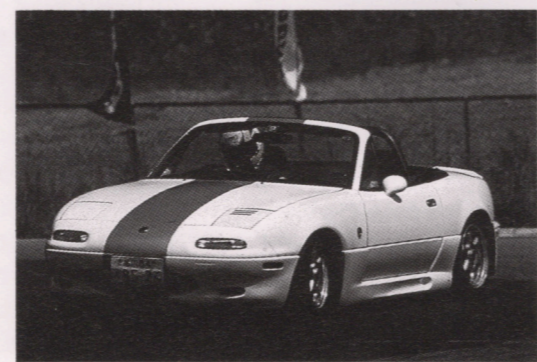


石井昌道氏
Tipo編集部。10/16の雑誌対抗ロードスター4時間耐久で2位入賞。フレッシュマンレース参戦中。もう1台所有しているストリート用のロードスターをアバルト仕様にしてる。

石井: Tipoのアバルト仕様は、昔のものを真似るのではなくて、今カルロ・アバルトが生きていたらこうやるだろうって、楽しみながら予測して、でも勝手にやっていますね。

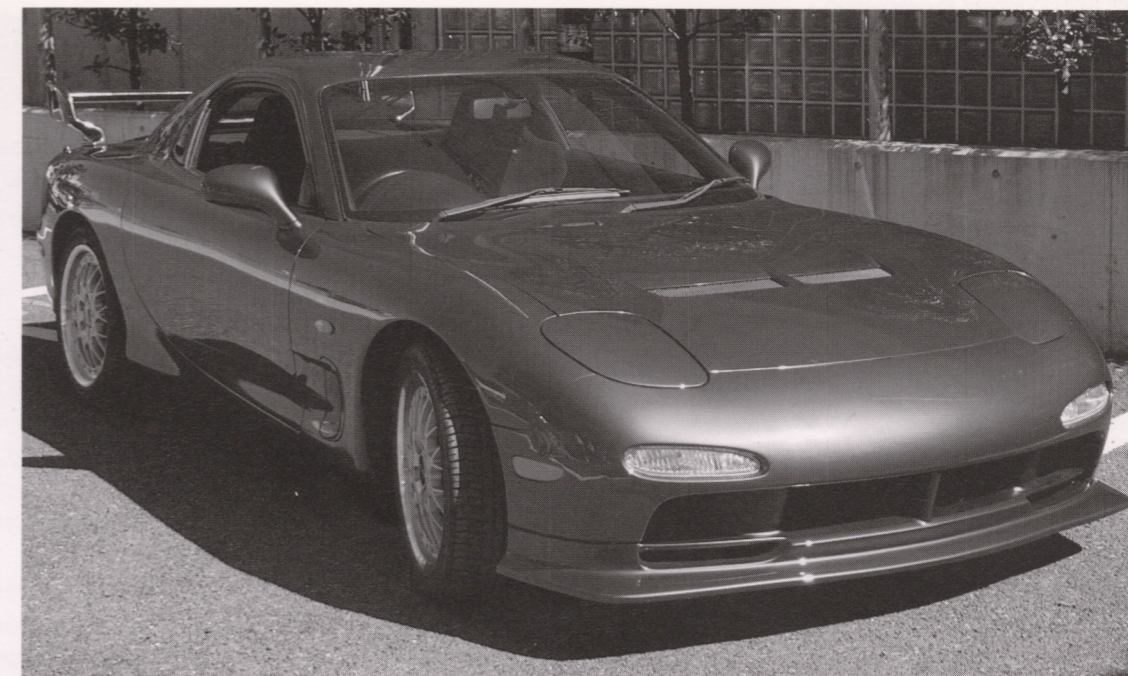
吉田: V-Specialがマツダからも出て、英国風に決めるのはあるんだけど、イタリア風のがないのやってみよう、というのがもうひとつの理由だね。そういう無国籍というか、中性的というか、年齢別もなくて、レトロもできるし、モダンもできるし、いろんな方向ができる。それが魅力だね。M2の1001も、そういう意味では立花さんという、いじりたがり屋さんが、ひとつの方向での完成品として作ったものと考えられるしね。

だと思っています。M2には、そういう面で、素材を一段レベルアップするようなコンセプトby M2というのを大事にして欲しいですね。



松原敏雄氏
Rev Speed編集部。同じく、4時間耐久で4位入賞。途中まで1位だったが、燃費調整のミスで表彰台を逸した。来年は優勝!?

Revロードスター
1001のドライビングスクールにも飛び入りで参加。市販の数々のパーツを装着してはテストを繰り返しており、そろそろボディの大幅オーバーホールが必要とのこと。



ゆとり—精神面からのアプローチ

RX-7は、ピュアスポーツカーとして広く認知されている。M2でも1年近く前から、M2 1020としてその進化について、性能、イメージの双方から検討を重ねてきた。今回、プロトタイプは未完成であるが、試行錯誤を繰り返しつつ固めたコンセプトについて、ぜひ皆さんからのご意見を頂きたい。

**はじめに
高性能スポーツカーの魅力は
ゆとり、そして夢。**

高性能スポーツカーの魅力とはなんだろうか。それは、能力拡大装置としての、文字どおり性能の高さではないか。性能の高さは、ゆとりとして、乗るものに安心感や信頼感を与える。更に、そのクルマを手足のように乗りこなし、その能力を十分に使い切ることができるような生活を持ったならば、それは深い満足感となって人を魅了するだろう。

このように、クルマの持つ性能的ゆとりによって、奥の深いスポーツカーライフを実現することこそ、高性能スポーツカーの魅力だと考える。ところで最近、高性能スポーツカーへの風当たりが強いように思う。例えば、事故率が高いのではないかとか、エコロジー・省資源時代に不都合なのではないかとか。このままでは高性能スポーツカーが、本当に否定されてしまうかもしれない。

ところで、人間の能力拡大装置として、ある意味では、人々の夢として進化してきたはずのこれらのクルマが、そのような偏った捉え方をされるのは、クルマを企画するもののひとつとして、とても残念である。なぜならば、高性能スポーツカーは私にとって夢なのだから。高性能スポーツカーへの風当たりの打開策としてエンジニアリング面からのアプローチと、精神面からのアプローチとが考えられる。エンジニアリング的アプローチ

(例えば、リサイクルバンパーや、画期的な安全装置の開発等)は、現時点でも、マツダを含め、各メーカーで大きな力をかけて行なわれている。M2においても、プロジェクト毎に机上での検討、外部からの情報収集、マツダへの提案といった活動は行っている。が、実際のプロトタイプでの実践は、M2という小規模な活動の中では残念ながら現状では困難である。

実際我々にできることは、主に安全性に対する精神的なアプローチである。また、本誌p10のいしわた氏レポートにもあるように、事故は必ずしもクルマの性能だけのために起こるのではなく、むしろ操縦する人間側の問題も大きいと感じている。

M2 1020では、精神的な、特にゆとりという観点からのアプローチをRX-7をベースに試みた。それは間接的にも安全性向上への効果を持つものと考えている。その中で、あらためて高性能スポーツカーを考えたい。

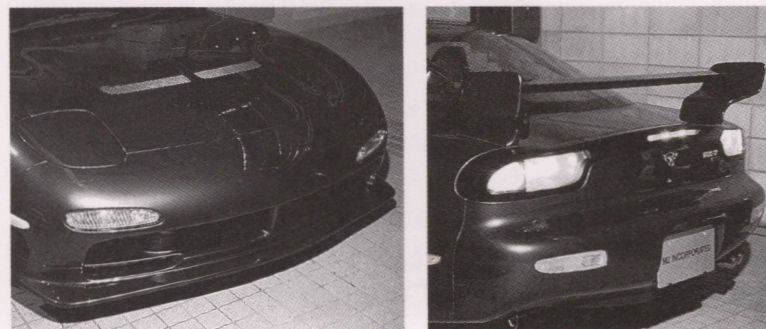
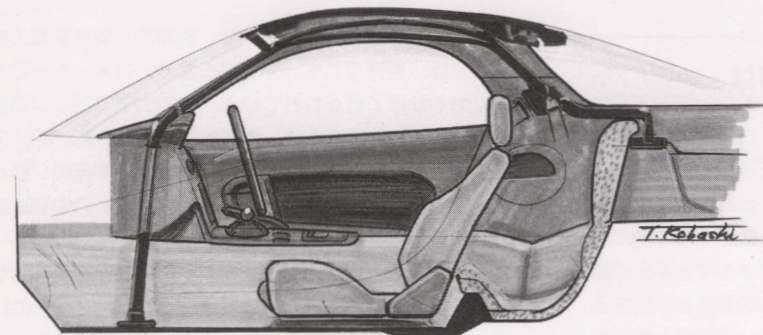
**M2 1020の方向性
ゆとりとは中庸へのこだわりと、
目で見てわかる機能性の重視。**

精神的なアプローチを、高性能スポーツカーの魅力である、ゆとりという点に焦点をあて考えてみたい。ゆとりという面から考えると、第一に高性能スポーツカーには価格の高さがついてまわる故に、ロードスターのような低価格なスポーツカー以上に、中庸な性格が必要とされると考える。手頃な価格のクルマであれば、単一指向のセカンドカーとしての性格でも良いかもしれないが、高価

M2 1020 Concept Presentation

なクルマを、例えばサーキットだけを目的として買える人、使える人は少ないだろう、ということである。スパルタンな性格に特化したバージョンもあるが、それらはやはり、限られた人達のものである。今、あらためて高性能スポーツカーについて考えるのであれば、その楽しさを知る機会をより多くの人にもってもらえるように、中庸にこだわるのが将来のためと考える。

ここで、M2がマスを狙うのかと思う方がいるかもしれないが、ここで言う中庸とは、偏りがなく中正な事であ



M2 1020 Concept Presentation
11月28日 16:00~
M2 HALL

て、決して中途半端に妥協する事でもレベルをさげる事でもない。むしろ、妥協を排除して、全体の過不足をなくすこと、研ぎすますことである。従って、出てくる車は、必ずやスポーツカーとして、こだわりの産物となるはずだから、安心して欲しい。

第二に最近の国産高性能スポーツカーを見てみると、ブラックボックスの多さを感じる。センサー付ABSであったり、電子制御トルクスプリットであったり、トラクションコントロールであったり。確かに性能は高まるが、むしろ、太いサイドシルや良く冷えそうなクーリングダクトといった、意外に単純なところに、人はより多くの精神的なゆとりを感じるのではないだろうか。

むしろブラックボックスを取り外すようなまねはしない、それ以上に精神的なゆとりにも効果があるような、目で見て分かる単純明快な機能性を重視したい。このような方向性によって高性能スポーツカーがゆとりを十分に表現できるようになれば、安全性の向上にもつながっていくと考える。

コンセプト
“ロングランからサーキットまで”
ゆとりのスポーツカーライフを実現する、
GT SPORTS ; MT/4シーター

まず、中庸にこだわるならば、ユーザーの使用状況に高いレベルで対応できることが重要である。

ただし、闇雲に、何でもかんでも対応していたのでは、逆にその中に妥協が生じ、中途半端になってしまう。そこで、注力すべき使用目的を明確にすることが第一の課題と考える。その次に、目で見て分かる機能性を重視しながら、機能、スペック、デザイン等をバランスさせていくことを考えている。

ところで、一般的な人の使用用途は、街乗り99% (1年のほとんど)、ジムカーナ、サーキット等のスポーツ走行1% (1年に3~4日) といったところではないか。(街乗りでも、峠はスポーツ走行に入るという方もいるだろうが、峠は公道なのでここでは含まない。)

私はスポーツ走行の割合がもっと増えることが、スポーツカーらしい使用目的と考える。また、あまり峠、峠と目録を立てず、のんびりとロングランを楽しむような口マンを持つことが健全と思う。

その時、車の在り方として、“サーキットできちんと走れること。” “ロングランの楽しみを満喫できること。” の2点をバランスさせることが重要となる。

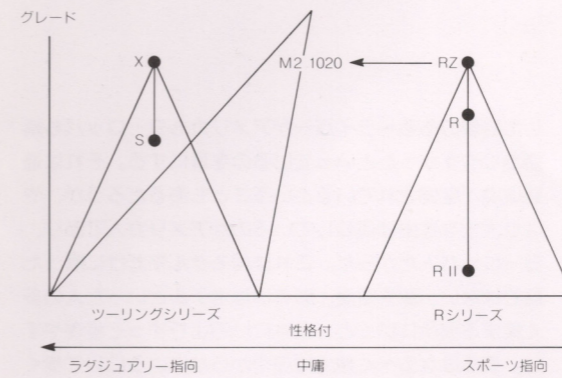
これらによって、ゆとりある、奥の深いスポーツカーライフを実現することができ、更に、高性能スポーツカーが安全で社会性のあるものと認知されることができると確信する。

最後に、話はM2 1020からそれるが、スポーツ走行が、正々堂々と楽しめるクルマ環境の充実の必要を強く感じる。ジムカーナやサーキット走行が、スキーと同じくらい気軽な感覚で行けるようになれば、スポーツカーライフはもっと楽しくなると思う。M2でもそんなイベントを開いて行きたいと考えている。

M2 1020 開発担当：小橋俊昭

ポジショニング

現在のRX-7シリーズの中でのM2 1020の位置付け



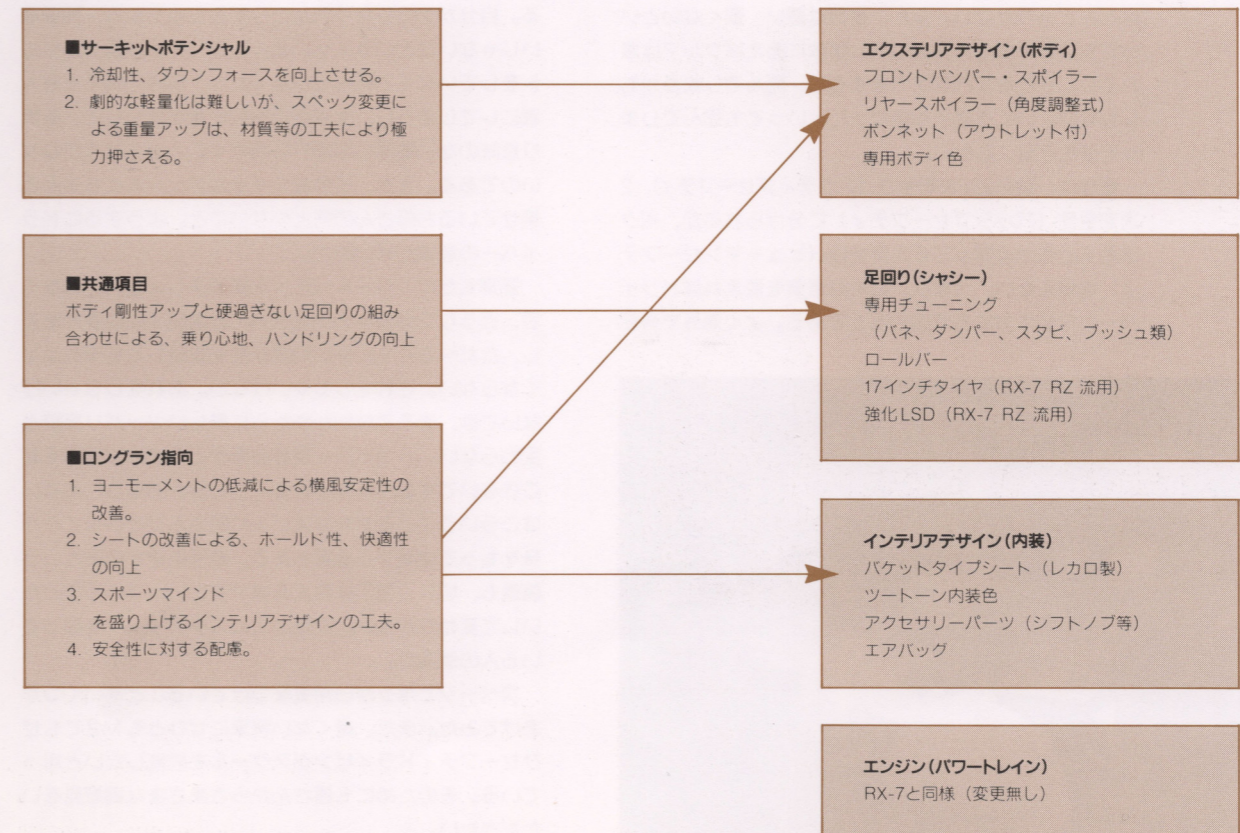
現RX-7シリーズ
ラグジュアリー指向：ツーリングシリーズ (タイプX、S/AT仕様)
スポーツ指向：Rシリーズ (タイプRZ、R、R II/MT仕様)
M2 1020
ツアラー指向：現RX-7RZのスペックがベース (MT仕様)

スペック

コンセプトを具現化するための、主なポイント

1. 中庸で、かつスポーツ走行に適するために、4シーター、マニュアルシフトをベースとする。
2. スポーツ走行、ロングランで問題となる、ロータリーエンジンの熱対策と、安全性の向上を行う。
3. スポーツ走行性能を高めるための要は、ボディ剛性の向上と考える。
4. 走り/安全性に関する装備の向上に注力し、走りに直接関係ないラグジュアリーな装備は省く。
5. パワーは十分と考え、エンジンにはあえて触らない。(パワー/ウエイトレシオは国内上位レベル)

目的別性能目標と具体的なアイテム



前回のVOICE vol.9にて御案内した、MEMBERS SALON「高性能車と安全」には、延べ25名の参加をいただきました。自分自身の事故談、そして普段気を付けていること、他の人に伝えたいこと等々。規制や、法律で訳も分からず強制されるのを待つのではなく、意識を同じくする人達が、それぞれできることから始めていくのが最善、というような結論を見、有意義な時間をもてたと思います。SALONに参加したジャーナリストいしわたり氏に、氏の考える安全について語っていただきました。

最近のクルマ業界のかかえている問題で、早期に改善していかななくてはならないものは、やはり『資源』『環境』そして『安全』の3つだと思ふ。自動車メーカーを筆頭に、行政、マスコミもこれらの問題の改善に向けて努力しているのは皆さん御存知の通りだ。しかし、こうしたことは他人まかせにはかりしてられない。我々ドライバーとしてもできることはすべきだとボクは考えている。とくにこの中でも『安全』はヒューマンファクターがもっとも多岐にわたる。つまり、我々ドライバーの意識向上でかなりの事故を減らすことができるとボクは信じている。

そこで、今回は安全をテーマにM2メンバーズサロンを2回に渡って開催した。一応「高性能車は本当に危険か?」というサブテーマを掲げたが、やはり討論は安全全般に広がった。こういうテーマで行なわれるサロンに出席する方は、やはり安全への意識が高いということは想像どおりだった。しかし、ボクが少々気になったのはとくに第1回のサロンに出席されたメンバーのなかで事故の経験のある方のほとんどが、「もらい事故」という言葉を使っていたことだ。ようするに自分は悪くなかったのに、他人あるいは道路のせいだと思っている。たとえば、追突は法的には10:0でされた方が被害者ということになっているが、路上で起こる事故でどちらか片方がまったく悪くないなんていうことはほとんどありえない。また、事故は悪い、悪くないといってもはじまらない話なのだ。事故にあえばクルマは壊れるし、へたをすればケガをするし、死んでしまうかもしれない。いくら相手が悪かったといっても死んでしまつてはもともともない。

事故は一般的に1次安全性(アクティブセーフティ)、2次安全性(パッシブセーフティ)に分けられるが、ボクはもっとさかのぼって0次安全性(ヒューマンセーフティ)を唱えたい。つまり、これは言葉を変えればドライバーの安全に対する意識の向上である。よく海外で運転

した経験のあるドライバーがアメリカもヨーロッパも結構走りやすかったといっているのを耳にする。それは道路環境が整備されているということもあるだろうが、やはり大きな理由は運転しているのがアメリカ人であり、ヨーロッパ人だからだ。これは何もクルマだけに限った話ではない。駅や空港、あるいはホテルといった人の多く集まる場所にいくと、日本にいるよりずっと歩きやすい。彼らはなるべく他人にぶつからないようにして歩くと、エスカレーターで立ち止まっている人はどちらか片方に1列になって急いでいる人のためにちゃんと追越しレーンを開けてくれる。こうした他人に迷惑をかけないという思想がクルマ社会でもしっかり確立されているのが、いわゆる欧米のモータリゼーションである。

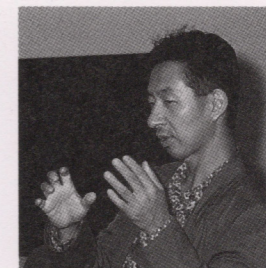
その点、最近の日本、とくに東京におけるドライビングマナーといったら最悪だ。黄色信号では当然停まらないし、赤信号でさえ突っ込んでくる。住宅地などで一時停止を守らない人は多いし、交差点の中などどんでもないところに平気で駐車する。そして、シートベルトをあいかわらずしない人が多い。彼らにいわせれば「飛ばさないから」「面倒だから」ということなのだろうが、いったい何kmまでのスピードなら、ぶつかったときに自分の腕で身体を支えられると思うかと質問すると、たいてい30km/hあるいは中には50km/hなんていう人もいる。「たったの8km/hですよ」というとみんな目をまるくする。自分がケガしたり死んだりするだけだから、関係ないじゃないかという人もいる。しかし、もし自分がベルトをしていなくて死んでしまったら、事故の相手を殺人者にしてしまうし、交通死亡事故件数を増やして、あまり意味のない警察の取締りを増やすことにもなりかねないのである。また、子供をチャイルドシートにちゃんと乗せているお母さんの何と少ないこと。ようするにドライバーの意識が低いのだ。

警察もただ「シートベルトを締めましょう」ではなくて、どうして必要なのかをきちんと説明する必要があるし、ただやみくもに低い制限速度を設定しても事故はなくなる。これをしちやいけい。あれをしちやいけいでは、まるで校則がやたらに厳しいツツパリ高校と変わらない。ドライバー自分自身がどうすれば事故を起こさないですむかをもっと考える必要があるし、あるいはこういうことをすればスピンに陥るんだということをも身をもって体験する必要もある。高性能車が危険という論議も、切れる包丁は殺人を増やすといっているのとたいして変わりが無い。問題なのはステアリングを握っている人の意識だ。

次ページでボクが日常気をつけていることをいくつかあげてみた。また、遠くない将来にぜひともM2でもぜひセーフティドライビングスクールを開催したいと思っている。そのためにも皆さんからさまざまな御意見をいただきたい。



いしわたり康の安全教室



日本ではどうしてもヘッドライトは自分が前を見るためだけのものという意識が強いが、オートバイの昼間点灯と同様に、クルマでも薄暗くなったときはもちろん、霧、雨のときはヘッドライトを点灯する。深い霧なのにスマールライトしか点けていない人がいるがあれではほとんど意味がない。

地下駐車場などに入った場合は、昼間でもヘッドライトを点灯する。こうすれば他車に対して自分の存在をアピールできるので出会い頭の接触などが避けられる。

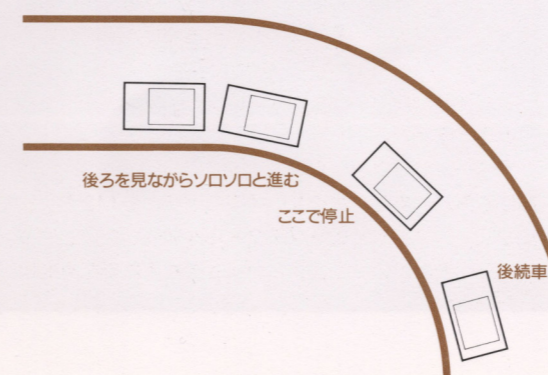
車内にやたらに荷物を置いている人がいるが、懐中電灯、あるいは缶コーヒーなどといった固いものが急ブレーキをかけたときにたんに運転席の下を通過して、ブレーキペダルとフロアの間にはさまるなんてことも起こりかねない。

住宅街の十字路などでは自分が優先で相手側が一時停止でも、停まらないクルマがいることを想定し、徐行してカーブミラーで安全を確認してから走行する。

教習所では信号で停まってもすぐにサイドブレーキを引くように教わるが、これではブレーキランプが点灯しないので、とくに夜間、最後尾に停まったときなどは必要に応じて後続車に対してブレーキランプを点滅させるぐらいの心遣いが欲しい。

タイヤはスリップサインが出るまで使えようと思っている人が多いが、ウェットでハイドロブレーション症状が起きやすくなるのはもちろんのこと、ドライでも絶対的なグリップレベルが下がっていることを知っておく必要がある。

山道のワインディングなどを走行していると、いきなりブラインドコーナーの先が工事の片側通行になっていて渋滞していたりする。そういうときは後続車がいなければなるべく早く停まって後続車にブレーキランプで停止中であることを知らせる。つまり、後続車が見えるまでは前車との車間距離をたくさん空けて停まっていることになる。後続車が気がついたらソロソロと車間を詰めればいいのだ。これは今度できたレインボーブリッジの中央の頂上付近での渋滞時にも利用できる。



汚れた低年式のクルマ、他府県ナンバー車、おろしたての新車、マフラーなどを交換しているスポーツカー、周囲のペースと異なった走りをしていくクルマ、冬にフレッシュエアとリサークルの操作も知らずにウインドウを曇らせて走っているクルマなど、危険度の高いクルマを即座に見分けて、動きに注意する。

未だにブレーキペダルから足を離すようなポンピングブレーキをするような人がいるが、パニック時にはとにかくタイヤがロックするくらいまでブレーキを踏み、その後グリップを回復するようにコントロールする。これは練習が必要なので広い駐車場などで自分のクルマのパニックブレーキ時の挙動をつかんでおく。ABS付きのクルマのパニックストップではとにかく床を踏み抜くぐらいの気持ちでブレーキペダルを踏む。(もちろん後続車の距離を考えて)ドライバーがペダルを踏む力をコントロールしてしまったのでは、せっかくの性能が発揮できない。これも広い場所で事前に練習しておく。

浅い角度で合流するときは左ウインカーではなくて右ウインカーを出す。

バックするときはオーディオを消して、サイドウインドウを降ろして、耳からも周囲の状況を把握する。

高速で大型トラックの後をひたひたについて走行している人を見かけるが、これではトラックが急ブレーキを踏んだときなど避けられない。乗用車のときより車間を十二分にとるか、そういった大型車の後ろにはつかないようにする。

シートベルトは振じれたりしないようにして(振じれていると強い衝撃が加わった場合に内蔵を損傷したりする)腰ベルトは腰骨の上をかけ、肩ベルトは高さ調整があるものでは肩の真ん中あたりを通るように調節する。

エアバッグはあくまでも補助装置だから、シートベルトはきちんと締める。また、ドアロックは単に外からドアが開かないというだけの装置だから、衝突時にドアが開く、開かないにはまったく関係ない。したがって、窓を開けて事故にあい、気を失った場合などに備えて救出してもらうためにドアロックは絶対しない。



M2 INTERVIEW

由良拓也

今回は、レーシングカーデザイナーの由良拓也氏。
大雨の秋の日、ご自身が手掛けているF3000のタイヤテストが
行われている富士スピードウェイへ伺いました。
数々のワゴンを乗りこなし、釣りを愛好する氏のお話は、
シビアなレース以外の意外な？横顔を見せてくれました。
やはりクルマについては、
数年前のネスカフェのTVCMのイメージどおり
「違いのわかる男」でしたが。

これからは、働くクルマだ!

由良さんは、ずっとワゴンを乗り継いでいるそうですね。昔からずっとワゴン系なんですか。

由良 僕は免許とって最初に乗ったクルマがフィアットのマルチプラなんです。それは、父が「おい、面白いクルマ見つけたから、これがいいぞ」って、もう既に買ってきてたんです。自分が欲しかったんですね、父は。お父さんもそういうクルマが好きだったんですか。

由良 いやそういうわけじゃなくて、父は単なるエンターだったんですよ。(笑) その後は、ワゴンじゃないんだけど、ホンダTN360っていうトラック。その頃、バイクとかモトクロッサーを運んだり、バギーを作っていたくらいだったので、えーい面倒くさいってトラックにしちゃったんです。その後は、ホンダのステップバン。あれは発売と同時にショックを受けて、これしかないと思って。僕が新車で買った数少ないクルマなんです。僕のはほとんど中古ですから、自分の予算でどれだけ効率良く買物できるかっていうところに凝ってるんです。その後は、シボレーのステップバンとか、ザビエムっていうフランスの2tくらいのトラックや、初代ポンゴにも乗ってましたよ。あれは存在感があって良かったですよ。

そういうのをいろいろ改造してると伺ってますが。

由良 そうですね。クラウンバンを持ってたんですが、コラムシフトだったので、小さいバケットシートを前に三列付けたんですよ。ちょっと加工して。

川添 え！フロントに3つですか？ゴードン・マーレーより先にやってる！(笑)

由良 入るんですよ、ちょっと体が右に寄りますけど。(笑) レールを自分で作って、無理矢理入れたんです。最高ですよ。小さいモモのステアリング付けて、コラムが長いから切ってね。その短いコラムシフトがかっこいいんですよ。まん丸いピカピカの黒い玉付けてね。これは、よくボーリング場のカウンターに飾ってある小さなボーリングボール買って、親指のところをちょっとドリルで広げて付けたんです。なんとも言えないいい感じでしたよ。これは、エンジンもチューンして、2.6リッター積んで、オイルクーラー付けて頑張って走ってました。

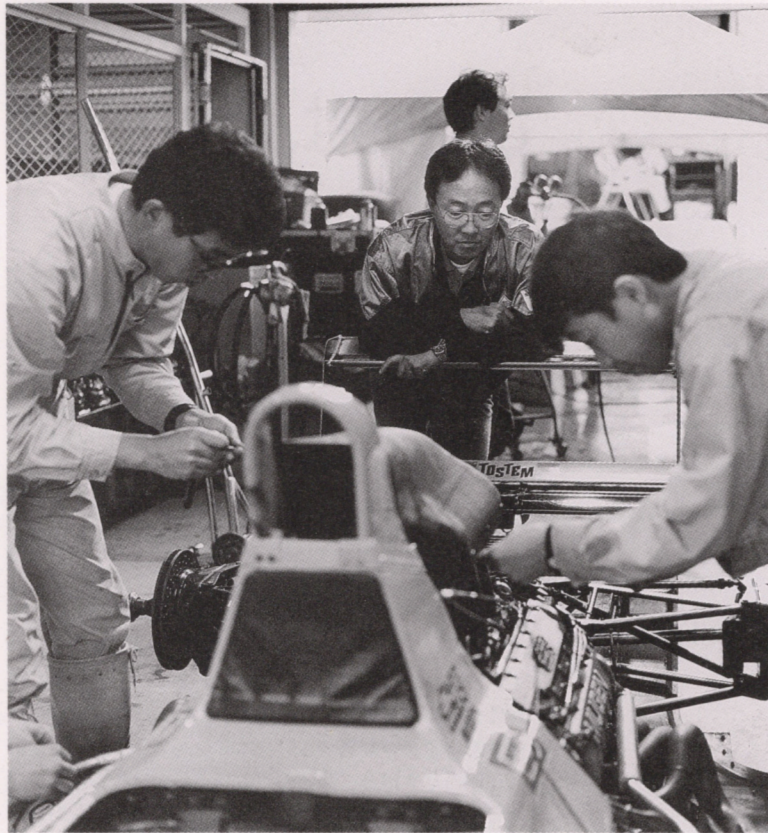
由良拓也(ゆらたくや)
レーシングカーデザイナー
1951年生まれ。高校時代からこの世界に入り、'72年フリーでレーシングカーのデザイン製作を始める。'75年「ムーンクラフト」を設立。富士グランドライオンレースシリーズを中心に活躍。MCSシリーズによって大きな成功を収める。'83年にデザインしたマツダ717-Cは、ルマン24時間レースで日本車初のクラス優勝を獲得。「彼には空気が見える」と言われる程、氏の作品はエアロダイナミクスの完成度が高いという定評がある。'84年ネスカフェワールドブレン드의17代目「違いのわかる男」として、テレビCMにも登場。'86年レーシングチーム結成、'87年鈴木亜久里を起用、F3000シリーズランキング2位に導く。'91年昭栄4輪レース用ヘルメット「ウアトロ」をデザイン、セナを始めF-1ドライバーも使用等数々の実績を上げている。

Photo by YUJI IJIMA



レース関係の仕事の方はスポーツカーに乗ってる、というのが、一般的なイメージのような気がしますが。

由良 そうですね。でも僕は仕事と兼用してたから結局ワゴンになっちゃったかな。自動車が好きだと、それぞれの方でどうしても極端なところまで行ってしまふ。例えば、スポーツカー方向だと低次元で満足するのは難しくなって、最後はフェラーリやポルシェへ行くとかね。でも僕はどちらかというと、ワゴンの方向で乗り継いで行きたいんです。それは具体的に何じゃなきゃだめというのではなくて、このジャンルがすごく好きなんです。



川添 やっぱりそういう商用車のジャンルは自分で手を加える余裕があるからいいんですよね。先ほどパドックへ行っても思ったんですけど、ああいうトラックとかクレールンとかカッコイイっていう気持ちあるじゃないですか。マルチプラもそうですけど、働く自動車系のワゴンに、なんで惹かれちゃうんでしょうかね。

由良 やっぱり、シンプルな機械としての造形の面白さだと思いますよ。必ず形に機能っていう説明がある。「こういう機能があるからこんなカッコしてるんだ、へー面白いね」ってね。ワゴンって機能が形になってますよね。それに家と同じで、同じ自動車の床面積をどれだけどう使うかっていうのが楽しいんです。いろいろな使い方が出来るというのがいいんですよね。

川添 ということは、最近そういった意味で欲張りなクルマが減ったということでしょうか。

由良 そうですね、減ったというより、これからまた出てくるんでしょうね。それこそ自動車がトランスポート

ーションデザインだった時代はもう終わってますよね。A地点からB地点まで行くっていう機能を追求したクルマたちから、その次にさらにそれをどう活用していこうかっていう風に。馬力があるとか、空気抵抗が少ないとかそういうのはもう淘汰したから、また自動車というモノの新しい使い方を考えるべきなんです。

川添 自動車で何が出来るかですね。

由良 そうですよ。それとね、機能にかなり絞こんであれば存在感が出てくると思うんです。機能が生んだ形っていう魅力がないとだめなんです。学校でいうと勉強できなかったけど魅力的な奴とか、野球だけはすごく上手い奴がいたとか、そういう魅力がないんですよ。そういう意味で、変なのって人に言われるのはいいですよ。皆にいいって言われようとするからクルマがみんな同じ様になってしまう。これ変だけ面白いなって言う人に気に入ってもらえばいいんですよ。

川添 僕、変なのを作ろうって、よく言ってるんです。
由良 そうですよ、僕はそれでいい気がしますね。今のクルマはいい子になりすぎてますよ。

ところで、由良さんってゴールドブレンドのCMのイメージが強かったんですが、鈴鹿でもどこでも釣りをしているとイメージが変わったんです。

由良 そうなんです。あれで大きな誤解を招いていてね。寡黙で知的な人だと思われてる。ところが、全然違うんですよ。(笑)

川添 魚群探知器を使って釣りをしてるそうですね。

由良 やっぱり凝り性だから、釣りは、科学的な方向から攻めたら勝利するんじゃないかって真剣に思ってる。

川添 勝利！(笑) すごい！

由良 釣りって勝負じゃないですか。魚の裏をかいた時に快感があるわけですよ。だまし合いみたいなところが面白い。それに海底図が面白くて、海底の地形をいろいろ見ると、魚の習性から絶対ここにいるって分かるんです。それで、船出して行ってみると、漁船がウアーって、「わー漁師さんは既に知ってる」ってね。(笑) 完全に出抜いたと思って、よし俺だけの秘密の場所だで行ったのに、がっかりしてね。それからもう、だいそれたことは考えるのはやめようって思いました。

川添 漁師さんの経験にはかなわなかったんですね。

由良 そうですね、その道で極めてることが重要なことなんでしょうね。

今乗られているMPVにも釣りの道具を工夫して載せてますよね。

由良 MPVはベース車としてはいいと思ってるんです。僕はすごくインテリジェントのあるデザインだと思いますよ。いやらしいことあんまり考えてないで、すごく普通に作ってるところはいいと思いますよ。でもMPVっていう名前に無理があるかなって思いますね。あれは、ある意味でバスに絞こんだいいクルマなんです。A地点からB地点までバスとして運ぶとき動力性能がすごくいいですよ。速くて乗り心地いいし、でも僕の使い勝手に足りない部分があって、自分で勝手に椅子を動かしてちゃってるんです。

川添 2列目のシート取って回転させちゃおうっていう発想は由良さんならではですかね。

由良 もちろん止ってる時だけでですけどね。目的地について運転席助手席のシートを一番前に出して背もたれを前にだすと結構広いでしょ。あれ一番前のシートも活かそうと思うと狭くなっちゃう。でもああやって割り切ると快適なんです。そういう割り切りをデザイン面で言えば、ベンツの商用車は、セダン系のトラッドでいて知的でないデザインに対して、やたらカチツとしてる、それがいいんですよ。

川添 ドイツの商用車は魅力的ですよ。やっぱりそっち方向が造りたいな。これからは働く自動車ですね。そろそろパーソナルローダーが出来るかもしれないですね。

由良 いいですね、それ。家に後に積むユニットが3種類置いてあってキャブだけがある。それで、遊びに行く時のユニットを付けるとキャンピングカーになって、それ自体にホイスが付いてて自分で下ろせる。仕事の時はトラックになる。トラックシャーシーみたいな作り方なんだけど、乗り心地はワゴンで、ジェットスキーやスノーモービルも積む事が出来る。これ便利だな、それだ！次は。(笑) また一つ出来ましたね。やりましょう。

川添 コンボイの前だけの小さいやつ。運転席には余計な物はいらぬんですよ。かっこいいな。

由良 それで荷台が外れたときに地面に置けるようにすると、極端な話キャンプ場に行った時ユニットは置いたまま、前だけで買い物には行けるんですよ。

由良さんご自身で一からクルマを作るとしたらそういうクルマになりそうですね。

由良 働くクルマだ。(笑) 僕は、意外とスポーツカー好きだって言われるけど、結構今のスポーツカーは出来過ぎてますからね。エンジンの場所とか後輪が切れるとか4輪駆動とか、ほとんどやりつくしましたよね。あと何かがあるとすると、スタイリングだけじゃないですか。提案なんて形だけでしょ。だから作るとしたら何っていうのはないけど、やっぱりすごく尖がったクルマですよ。僕のやってるレースの仕事でいうと、速く走る方向で思い切り尖がっちゃってるんですよ。それは仕事でやってるから、今度は「何に使うか」で尖がったクルマですね。乗用車っていうのは、そのものがマルチパーパスで、尖ってないからつまらないんですよ。ある意味で乗用車もリムジンみたいに、それこそお金持ち、おえらいさん専用で尖がってるからあれはあれで面白いですよ。普通の乗用車は丸いですよ。

川添 一番MPVなのは、スリーボックスセダンなんですよ。

由良 そうですね。使い方もいろいろ家庭がいろいろな使い方してるでしょ。ほんとそのとおりですよ。どんなクルマでも、いろんな方向でいいからそれ専用車みたいなのを作りたいし、作って欲しいですね。M2に力を！(笑)

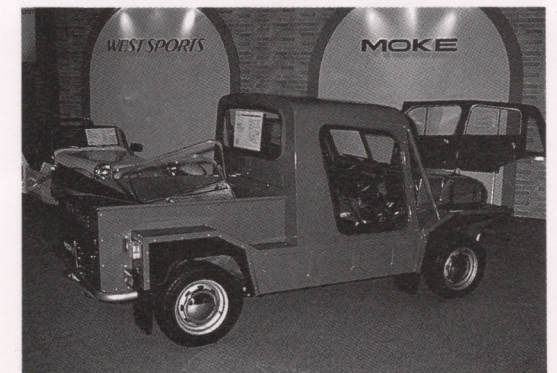
対談の後、雨の東名を帰る我々のまわりは、いつも通りトラックやバン、ワゴンばかりでした。やっぱり日本を支えているのは「働くクルマ」です。「働くクルマ」に愛を！(川添)



川添 由良さんの釣りは食べる釣りなんですよ。
由良 そう。必ず食べるようになったのはね、以前、元漁師って顔の人が隣でぼら釣って全然釣れないんだけど、その横で僕が大きい釣ったんです。それでそのじいさんに、「ぼらって美味しいんですよか」って聞いたんですよ。そしたらすごい顔されて「おまえ釣ったじゃないか」って、言葉重いですよ。(笑)で、がーんときて。食べましたよ、うち帰って。まさかだったんですけど。なんか無意味な殺生はしちやいけなと思って、老人の厳しさに身につまされる思いがしてね。それから、食用フィッシングを続けてるんですよ。



今年のモーターショーに出品した由良さん作の「モークのピックアップ」。この他に、前はオープンでキャビンした後だけ、全部オールナットと革張りにしたバリバリの高級なモークも計画とか。「モークでね、遊ぶのは結構退屈しくて面白いんですよ。モークはくらくらみても飽きないよね。使い道ありますよ。」



M2メンバーズサロン報告

ランティスを囲んで



ランティスとは

年齢、家族構成を越えたヤングアットハートな幅広いユーザー層を対象に、「4ドアセダン」および「4ドアクーペ」の2種類のボディタイプを持つ。3大特徴は「高密度なパッケージング」「スポーティかつ快適な走り」「高水準の安全性」。エンジンは2リッターV型6気筒と1.8リッター直列4気筒を搭載。価格は、150万円～221.9万円。
(広報資料より抜粋)



*メンバーズサロンとはクルマの使い手の皆さんと創り手の私達とてびざを交えて、ざっくばらんにホンネで話しをする場です。

8月にマツダから新型車「ランティスセダン&クーペ」が発売された。この車は「高密度4ドア・スポーツ」というコンセプトのもと、これからの時代の「スポーツセダン」を造ろうというマツダの想いを込めたクルマである。このランティスが、みなさんにどのように受けとめられているか、また今後どんな可能性があるかを探るために、メンバーズサロンを9/19と9/23の2回に分けて行った。各回約10名のメンバー、マツダの開発担当者(第2回のみ)、M2スタッフが、試乗の上参加し、活発な討議が行なわれた。ここではその一部を紹介する。

ボディ剛性、足回りがすごくいい

渡辺さん(カリナ1600GTオーナー):ランティスというクルマはよく言われる「スポーティ」ではなく「スポーツ」をつけるべきクルマなのではないかと思えます。そして、真正面から見た感じが好きなので断然クーペに関心があります。

(この方は205/50R16という思い切ったタイヤも評価)
永森さん(30代のユーノス500オーナー):メガネのパリミキで商品開発をしています。ランティスは脚回りがとてもいいですね。ブレーキの効きもいいし、50タイヤもガタガタするかと思いましたが、乗り心地はよかったです。又、クーペの方が変わっていて面白い。セダンはアメ車の雰囲気を感じます。デザインはユーノス500の方が好きです。もう少しヘッドランプの厚みが欲しい。内装は以前ランチアに乗っていたせいもあるって、物足りないですね。

パッケージがいい

本田さん(M2 1001 & プリメーラオーナー):外見よりインテリアに目がきました。中が広そうで、プリメーラのパッケージングにすごく近いなと感じました。サイドから見たときに広さを感じます。足元も広い。4人家族で温泉とかへ小旅行するイメージ。ランティスのクーペにそんな良さを直感しました。エンジン設定は直4の1.8QとV6の2.0Qだけど、直4の2Qがあるといいと思います。直4だときつと安いでしょうし。また、ラジオが最初からついていないのもいいと思います。ロードスターみたいに自分でいじれる感じがしますから。

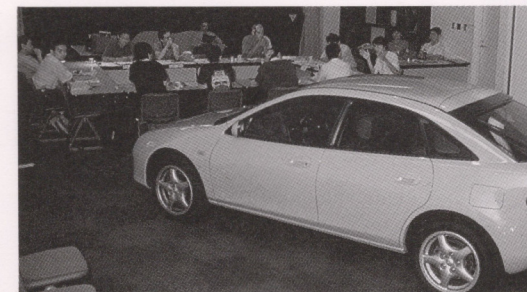
乗用車的なワゴンとして使いやすそう

松本さん(ランティスクーペ購入の予定):フェスティバに乗っていましたが事故で廃車になってしまいました。現在車を探しているところです。ハッチバックの良さは

よく分かっているの、ハッチバック系のクルマでフェスティバより少し大きい車がいいと思っています。そういう訳でインプレッサのワゴンにも魅力を感じています。通常の使い勝手はインプレッサのワゴンよりも乗用車らしくてランティスの方が良いと思います。

価格が手頃な中で、よくできている

これは多数意見であった。



もちろん厳しい意見も出ている。その代表的なものを紹介する。

スポーツカーなのかセダンなのかははっきりして欲しい

久末さん(ファミリアセダン1600GTオーナー。29才で海運会社勤務):割と評判いいようですが、今日はこきおろしに来ました。試乗もしていないので返り討ちに合うのは覚悟していますが、まず、スポーツカーなのかセダンなのかははっきりさせてほしい。4ドアなのに、後方もそれほど広くない。もっとボックスで居住性が良く、ファミリアでV6-2Qを押し込んだような車がいいと思うんですが。

鈴木さん(20才の美大の学生。レンタカー会社でアルバイト中):カタログ見ただけではよくわからないというのが第一印象でした。他の車と比べて特にどうだ(いい、悪い)というところはないと思います。

鴻本さん(プレリウドのオーナー):この車になぜドアが4枚いるんでしょうか?

CMなどで、他車との違いをはっきり主張すべきだ

また、ランティスの主張をもっとはっきりすべきだという下記のような意見が出た。

平山さん(独系自動車販売会社勤務):基本性能、特に安全性に力を入れてつくられたのは、今日話を聞いて初めて知りました。もっとその辺をアピールすべきでしょう。

関根さん(ユーノスロードスターオーナー、25才):乗ってみて剛性感がすごくあると思いました。しかし、見ただけでは何が他の車よりすぐれているかわかりません。だから競合車との差が分かるCMにしたらどうでしょうか。たとえば先ほどの説明にあった「*ダブルレンジエンジンの性能が世界一」などを題材にするなど。

*ダブルレンジエンジン
危険回避能力の高さを検証するヨーロッパでもっともポピュラーな走行テスト。80km/hから5km/h刻みで速度を上げ、レンジエンジンを2度連続して行ない限界を測定する。ランティスはNSXと同等以上の性能を持つ。

鴨下さん(ロードスターオーナー、33才):車を買うときは、自分で納得することは勿論ですが、人からも認められたいので、人に良さを分かっている欲しいです。自分で良さを周囲の人に説明することは、やりたくないんです。だからランティスには他人から見て分かる違いがもっと欲しいです。そうでないと少し大きいファミリアと思われるそうです。

鈴木さん:私はランティスは素材として面白いと思えます。イメージをはっきりさせるには、ハンドリングbyロータスなどの特別仕様もおもしろいのではないのでしょうか。CMのイメージは「ニュルブルクリンクで鍛えたクルマと寺田陽次郎」なぜ私はランティスでスポーツするかを語るのイメージです。

平山さん:4人乗せて長距離ドライブを楽しむクルマとして納得いくものができたのなら、それをはっきり主張して欲しいですね。

駆動方式へのこだわりは?

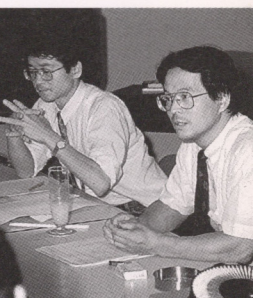
ランティスの直接的評価とは違うが、これからのスポーツセダンを考えるにあたり、重要なファクターである駆動方式(FFとFR)へのこだわりを聞いてみた。結果は、FF:FR:どっちでもよい=約25%:25%:50%で、参加者のFRへのこだわりは思ったより少なかった。また「FRは動物。動物は後足で地面を蹴り、前足で方向を決めます。クルマも4つ足動物みたいなものですからFRが自然で好きです。でも最近思うんですが、FFは人間のようだと思う。人間は2本の脚で歩いて方向を変え、2本の手でバランスを取る。これはFFと同じだと思う。」という従来のFFの捉え方とは視点を変えた意見もあった。



M2 1026への展開

試乗や討議を通じて、ランティスは「これからのスポーツセダン」としての高い資質を持っていると感じた。ただ、ランティスがデビューした「200万円以下の価格の4ドアのクルマ」という、いわば激戦区で成功してゆくには、その資質をうまく一般の人に伝えないと良さが理解されにくいという側面を持っていることも痛感した。M2では、これからのスポーツセダンをいろいろな角度から研究している。その一環としてM2 1026という、ランティスクーペのポテンシャルを最大限に引き出すプロジェクトも進行中である。まだ詳細は未定だが、上記の「スポーツセダンとしての高い資質をうまく伝える」ことができるのではないかと思う。乞う御期待!

M2 1026担当 田端 茂夫





M2 SALON COLLECTION

vol.13

サイクリングの世界

～鳥山新一と自転車展～

'93年12月11日土～'94年1月16日日

M2 SALON

自動車と共に、私達の生活に根ざしている自転車。「自転車、特にスポーツ車の楽しさは身近で魅力的でありながら日本人にはあまり理解されていない」とおっしゃる鳥山新一氏。1950～60年代数々の自転車を設計し、現在「自転車趣味の会」を設立、「自転車文化を守り育てる」活動をされている氏による貴重な自転車、部品、カタログなどの展示を行います。



「自転車と私」 鳥山新一

“自転車ほど身近な機械はない”と思うが、その魅力は案外一般の人に知られていない。どこか、なぜ面白いのかをお話したいと思う。

13才の時、祖父から「前車輪14インチ・後車輪16インチの分解式自転車」を買った。これが自転車との“幸せな出会い”であった。これは、分解式のためサドルとハンドルの位置を自由に調整できるし、ダブル・チェーン駆動式で、私の様な機械好きにはこの上ない“幸せな”代物だった。この鈴木製の「モハン号」こそ世界最初の「ミニサイクル」と呼べるものである。早速、当時は中々手に入らなかったイギリス製の3スピードのハブギアを何とか探し取り付け、走り回った。未だ「サイクリング」という言葉がなかった時代の話である。

その後、学友とサイクリングを始め、次第に仲間を広くクラブも作った。長い距離を走るには、どうも14×16インチの車輪よりも、26インチの方が乗りやすいことが分かり、26インチのスポーツ車に乗り換え、本格的にサイクリングに熱中し始めた。昭和13年19才の時である。メカとして、自転車が楽しい理由は、自分の希望の車種を好きなデザインと、自分の体格に合わせて寸法設計は勿論のこと、使うパイプの材質・肉厚の選定、溶接材の種類から細部の凝った特殊工作まで、自分の思い通りの設計でオーダーができることである。そして場合によってはフレームの溶接加工を始め、全部自分の好きなように自分自身で作れる点である。そして自転車が楽しいもっと大きな理由は、「自分で作った車」と「自分自身の力」で「自由に走れる」から素晴らしい!のである。「ペダルを足で踏む」原始的な行為が“生きている!”という実感を与えてくれる。

この楽しみは同じ車でも、自動車やオートバイではなかなか味わえない楽しさである。自転車は機械のエッセンスであり、“美しい車は一分の無駄もない工芸品”であると、私は思っている。

今回、M2では、この「知られざる自転車の素晴らしさ」をより多くの方にご紹介すべく、自転車(スポーツ車)の原点とも言える1950年代の自転車を中心に部品やカタログ、写真等を展示するつもりである。「走る」楽しみ、「メカいじり」の楽しみ、「コレクション」の楽しみ等、クルマ趣味とほとんど同じでありながら、もっと身近な自転車趣味の世界に、興味を持っていただければ幸いである。

鳥山新一

1919年生まれ、東京都出身。'42年東京帝国大学医学部卒。戦艦大和・各海軍病院海軍省医務局勤務。現在鳥山研究所所長、(財)日本サイクリング協会理事、日本サイクリングクラブ副会長、各国サイクリング団体会長。

'33年来自転車とサイクリングに熱中。'40年日本最初のツーリング用タンデム製作。'52年通産省より欧州自転車工業・サイクリング現地調査に派遣。帰国後鳥山研究所設立。英国式からフランス式へ転換の「自転車の黒船」となる。'75年「マイクロボックス」(自転車健康法)開発。メーカーの技術指導から学校の安全教育までハードとソフト両面で活躍。著書・テレビ出演多数。

「自転車趣味の会」・「新しいサイクリングを考える会」代表。自動車はベンツファンで愛用歴21年。スーパーCG「昭和10年代の東京市自動車番号標～1番から100番まで」を撮影。

人気投票結果報告

(来場者アンケートによる)

VOICE vol.8誌上の「ALL THAT M2」で紹介したこれまでのM2の開発車(実車、プロトタイプ、一部1/1レンドリング)を7月から9月の間、館内に展示し来場者による人気投票を行った。VOICE読者、及び来場者からの反響が多く、今回、来場の方々の人気投票の結果と意見をまとめてみた。



1008

デザインに関しては賛否両論あったが、大変多くの商品化の要望が寄せられた。これらの意見をそえてマツダへ商品化の提案を行なっている。

アンケートから

- ロードスターの走りを体験できる上、クーペとして、収納などの実用性も十分でデザインも気に入った。(24才)
- ドライビングプレジャーのあるロードスターのクーペとして、市販化を強く望む。(22才)



1006

好きな理由に“過激”“力強い”“迫力”といったかなりハードなイメージの言葉が多く挙がっており、不況と先行きの不透明感からか、現実逃避や存在感のある車に対する大きな期待を感じる。

アンケートから

- 過激さが気に入った、もっとACコブラのように過激にして欲しい。(25才、31才)
- 迫力と小さなボディにビッグパワーの組み合わせ、ぜひ発売して欲しい。(20才)
- 軽量シャシーにビッグトルクエンジンを載せるという形は反社会的イメージになってしまうかもしれないが、車好きとしては欲しい。(26才)
- ロードスターモディファイの違ったベクトルとして、面白い。(27才)

〈来場者による人気投票結果〉

順位	車種	票数	順位	車種	票数
第1位	1008	227	9位	1015	50
2	1006	166	10	1004	48
3	1001	161	11	1023	27
4	1009	114	12	1010	26
5	1002	99	13	1019	25
6	1011	95			
7	1005	68			
8	1022	54			



1001

M2最初のオリジナル商品で完成度の高い車として認知されており、今からでも是非欲しいという希望も多く、未だ根強い人気であった。

アンケートから

- M2のデビュー作でもあり、今のロードスターの目標となったクルマだと思う。又、ロードスターファン以外の人も注目させた。(19才)
- 1006と比べても正統にすごいロードスター。ロードスターをいじっている人達の目標の一つだと思う。(23才)



1009

現在のRV車の欠点(大きい、重い)をカバーしつつ、多用途性(日常走行、アウトドアetc)を持った実用的でカジュアルな4WDとして、開発コンセプトと実車イメージがほぼ一致。手頃なサイズ、都会的な印象からか、女性からの好評価が多かった。

アンケートから

- 昨今のゴチャゴチャしたRVにはない思い切りのある斬新さがある。(27才)
- 小柄な女性も、これなら乗りこなせそうだ。適当なサイズの都会的RVだと思う。(27才・女性)
- 4WDとファミリーカーの良い所を取り、バランスがいい。(21才)

厳しいご意見、励ましのご意見、新しい提案等、数多くの貴重な意見をいただきました。各担当スタッフに対しても良い刺激となっています。こういったみなさんのご意見から、また新しいアイデアが生まれます。「感動のあるクルマ」づくりのために、今後とも率直なご意見をお待ちしています。

Letters to the Editor

opinion 1

クルマと公共性について、今自分自身も身体障害者です。3年前にバイクの事故で左腕が全く使えなくなりました。私の場合、ハンドルにハンドルスピンというパーツをつけて、ロードスター(AT)を運転しています。バイクの風をつっ走るあのかんじが忘れられなくて、オープンカーが欲しくてロードスターにしました。私の場合、足腰と右腕は大丈夫だったので、幌の開閉も一人でできますが、車イスの場合、それはできないと思います。何とかいい方法はないのでしょうか。ロードスターを買って1年程になりますが、夏休みはロードスターで北海道旅行(自走)に行ってきました。車を持つということは、障害者の世界がものすごく広がります。

(荻原武彦 25歳)

opinion 2

スタッフと読者が1人でも多く触れ合う機会をもっとたくさんつくってほしい。年に一度、開発現場を公開してほしい。車づくりの大変さを見てみたい。

(安藤圭子 28歳)

opinion 3

VOICE vol.9の“60-70年代のクルマ達”で、どうも技術者の立場がよくないと思います。技術者が真に自らの理想に沿ったクルマを創ったなら、絶対に「つまらないクルマ」にはならないと思います。本当に問題なのは、ボンネットも開けたことのないような「クルマを愛したことのない人達」の意見を寄せ集めて、それを「マーケティングの結果」とし、「求められているクルマ像」にしてしまっている姿勢だと思います。商品企画をしている人だって、アンケート結果を見ながら「こんなクルマどーするんだ…」と思っているはずでは、と。

(鈴木茂司 25歳)

opinion 4

「消費者のニーズに対応して」なんて絶対ダメです。M2には、消費者に応えるクルマをつくるのではなく、思わず消費者が振り向かざるを得ない、強烈な自己主張を持ち、その主張をオーナーが、クルマに代わって代弁せずにはいられないようなクルマを、我々の目の前に提示してほしい。なんて思いました。

(樋口英明 25歳)

opinion 5

つくづく世の中というのは自由でないと思う。今や日本の空で自由に飛べるところはない。(海上自衛隊勤務) 同じことが、車をつくるということについても言えるのではないか。政府は許認可を簡単にしているが…。安全であること、他人に迷惑をかけないこと、環境を大事にすること、悪でなければ善の心で車をつくることのできる社会はないのでしょうか?

(北原浩一 25歳)

opinion 6

前号特集の座談会自体は良かったと思いますが、それが“Future”というタイトルに相応しいかどうかとなると疑問符を付けたくなりました。PANDAも、60-70年代のクルマ達も、ロードスターも未来を考えるヒントにはなるかもしれませんが、未来そのものではないはずでしょう。多少うまく行かなくとも、常に未来に目を向けていて欲しいし、これからも未来を感じさせてくれる企画を期待しています。以下は私の(大袈裟ですが)座右の銘です。振り返ってばかりいる者に、未来は見えない。前ばかり見ている者は、必ず同じ過ちを繰り返す。昨日と明日、両方を見ている者にしか今という場所はわからない。

(川本健一郎 24歳)

opinion 7

自動車に対し日本国民の認識は貧弱過ぎます。それを改めるためのサロン等の活動、陰ながら応援したいと思います。「高性能と安全」について280ps 自主規制までなった背景には現代の科学万能主義によるものが大きいと思います。車に限らず今日は人間の精神より科学の発達の方が先に行ってしまう、いわゆる高性能車の事故もそういうことがあるのだと思います。ボンコツがいいとは言いませんがハイテクによる高性能争いは、安全も含めたドライビングプレジャーとは比例しないでしょう。

(上野守弘 23歳)

opinion 8

ユーザーのイマジネーションと創造力をかきたてられるクルマ作りには賛成ですが、パンダを分解してよってたかって“マネ”をする作り方はやめて欲しい。クリエイティブは生みの苦しみに、オリジナリティが大切。今までの日本車の逆、捨てることから始めないと“パンダ”はできないと思います。

(高松 悟 44歳)

opinion 9

住む所(場所、家)を変えると生活が大きく変わる。それに近い、あるいは時にはそれ以上変えてくれるのが車だと思う。足としての車以上のものを求めない人も多いけれど、そんな人も変えさせる車がでてくることを期待しています。ただそれは1台の車というのではなく、クルマ全体の流れでなければならぬと思う。ヨーロッパの車達に比べれば、単なるひとつのバリエーションとしてしか作られていないクルマが日本には多すぎる。あまりにも売ること売れることを考え過ぎて。

(片貝 智 32歳)

Report from August to October

1993.7.3-9.30

ALL THAT M2

現有M2全プロト車を館内に展示。「こんなにあっただすか。」という驚きの声と共に、期待の声もたくさん寄せられています。まだお見せしていないモデルも含め、今後もこういった公開の機会を作っていきます。皆さんの声を待っています。クロスワード、マンボクイズと同時に行った人気投票の結果をP20に掲載しています。ご参照ください。①



① ALL THAT M2

1993.8.28-8.29

M2 FREE MARKET vol.2

ビル1Fストリートが、蚤の市に。20名の出店で、vol.1に続き熱いマーケットに。「月1回の定例化を」の声が多く、ぜひやっていきたいと思えます。

1993.7.3-9.30

M2 SALON COLLECTION vol.12

〈パラダイス山元の夢の中のクルマたち展〉

3幕に分けたシリーズ企画。第1幕「アナログ名盤ジャケッットの中にたたずむクルマたち」、第2幕「東京ロマンチックソリマチック」を通じて、これまでにない視点から車を見てきました。

8.28

M2 TALK & LIVE

「ニッポン昭和30年代夢のクルマに注目せよ」と題し、パラダイス山元氏、渡辺和博氏、ソリマチアキラ氏の3名によるトーク。80名の来場者とクルマのあり方について語った。単なるノスタルジーではない楽しさを「マンボ」と称し、そんなクルマを期待するという論調でした。トーク後のライブも、80名の参加。23:00まで盛り上がり。

② ③ ④

9.4-9.30

第3幕「マンボなものを探せ！」

パラダイス山元氏製作のミニチュア、砂等を使ったマンボ画と、当時のニュース、トピックスを集めたVTRの上映、そこに登場するマンボなグッズたちを展示。懐しくて新しいマンボな世界の集大成として、楽しませてくれました。⑤

9.4sat. 19:30~

NAVIGATION TO M2 MAMBO DJ PARTY vol.2開催

M2ビル地下のM2 LABORATORY初のクラブナイトが実現。70名のお客さんと26:00迄の夏の一夜。⑥

9.25

M2 TALK

「マンボなものを探せ」と題し、パラダイス山元氏、渡辺和博氏、NAVIの陶山氏の3名によるトーク。水中花のシフトノブや、Aピラーにあったガラス製の一輪ざしなど、もっと車を楽しむグッズの復活を、等々の話で終始和やかなトークとなりました。⑦ ⑧



② トークに聞き入る参加者



③ 渡辺、ソリマチ、山元の各氏(左から)



④ 東京ラテンムード・テラックスライブ



⑤ マンボなクルマ達



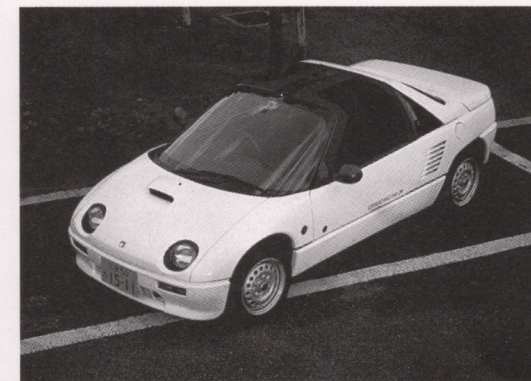
⑥ マンボな夏の一夜



⑦ マンボなモノ達



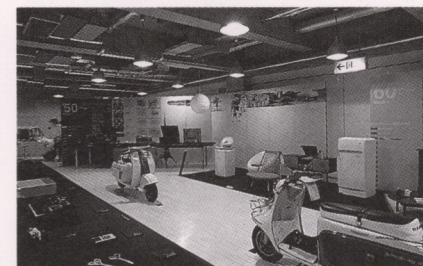
⑧



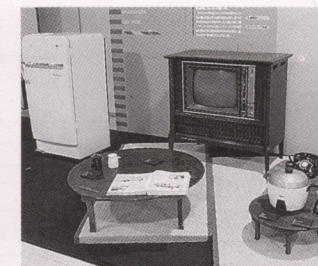
⑨ M2 1015B



⑩ DESIGN Made in NIPPON展



⑪ 会場



⑫ 展示品の一部



⑬

1993.10.7~

ALL THAT M2 part2

part1での人気車と、まだお見せしていなかったモデルも含め、常設化していきます。突然、新しいモデルが登場することもありますので、お見逃しなく。

10.7-11.7

M2 1007公開展示

理屈抜きのFR4ドアスポーツセダン。そのコンセプトの検証のために作った居住性モックアップを展示。考え方他については次ページを参照下さい。来場者に実際に乗り込んでもらった意見、感想をもらいました。結果はいかに?

10.16~

M2 1015他AZ-1ベースのM2車一同展示

マイクロスポーツAZ-1をベースに今年のモーターショーにはM2 1014というレジャー仕様を出品しました。これらを一同に展示。特にモーターショー時期、海外からのお客さんには注目されていました。⑨

10.16-12.5

M2 1020公開展示

アンフィニRX-7をベースにした期待のM2 1020。コンセプトはGT SPORTS。GTカーとしての評価を得べくプロトタイプの展示を行なっています。本誌P7-9参照。

1993.10.16-11.23 Design made in NIPPON展

日本のデザインを1950年まで遡り展示しました。今よりもっともっと生活に根ざしたものであったデザイン達。自分の生活をこうしたい、という気持ちが伝わってきます。⑩ ⑪ ⑫

番外編

10月9日から12日まで、ご近所のフラワーアレンジメントスクールのフラワーデザイン展が開催されました。サロンとアトリウム1Fに、花の香りが充ちて、女性来場者数記録も一気に伸びました。⑬

Information from November to January '94

M2 HALL・SALON展示/イベント計画

1993.11.28 16:00~

M2 1020 CONCEPT PRESENTATION開催

開発担当小橋が、その想いを語ります。議論大歓迎。

1993.11.27-12.5

日本IBMアドバンステザイン展

日本IBMの若手デザイナーが自主的に開催する近未来の生活の中のデザイン展です。先のデザインメイドインニッポン展との対比も面白いかも。

1993.12.11-1994.1.16

M2 SALON COLLECTION vol.13

サイクリングの世界 一鳥山新一と自転車展
本誌P18-19をご参照ください。

M2 1007公開展示

展示期間中來場されなかった方々に

M2 1007コンセプト:

家族4人がしっかりと乗れる居住空間を持つ、理屈抜きのFR4ドアスポーツセダン

車体の骨格に関わる部分におけるスポーツドライビングを楽しむための要件と、車室内空間に関わる部分でのセダンの利便性のための要件を考えると、下記のように相反する課題が浮かび上がる。

全長、ホイールベースは短く
室内幅は、適度に狭く
ドアの数はなるべく少なく

室内長は長く
室内幅も広く
ドアは4枚以上

この課題を、高い次元でどうバランスをとるかが、この車の骨格を決めるポイントである。

今回は、スポーツカーと対等の走行が楽しめることに重点を置いてスペックを決定し、来場者に実際に乗り込んでもらって、セダンとしての評価を得るために、居住性モックアップモデルを制作した。



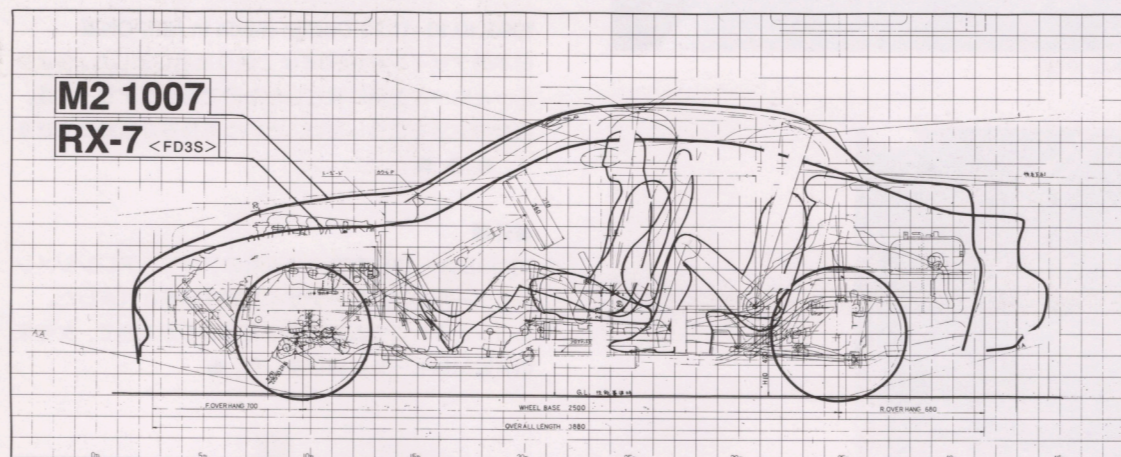
居住性モックアップ決定への考え方

■スポーツカーに匹敵する運転の楽しさを得るために

- 1) スポーツドライビングのために開発されたRX-7のシャシーの採用
- 2) リヤオーバーハングの削除
重量配分の最適化=エンジンを縦置きとしフロントミッドに搭載
- 3) 車との一体感の追求 車内寸法の切り詰め

■人を4人乗せるために

- 1) ホイールベース2500mm (RX-7 2425mm)
- 2) 前席の乗員の着座位置を高めに設定し、後席乗員の足元スペースを確保



全長 : 3880mm
全幅 : 1770mm
全高 : 1356mm
車両重量 : 1100kg程度
ホイールベース : 2500mm
乗車定員 : 4名
エンジン : V6 2500cc DOHC
ロータリー
水素ロータリー
駆動方式 : FR
シャシー : 4輪ダブル
ウィッシュボーン

M2 CORNER NEWS

担当: 高橋純

長らく沈黙を守り続けてきた、あのエムツーコーナーが遂に動き出しました。

手始めにエムツー“プロトモデル”があなたの街にやってきました。特に厳選した4台を11月末迄、右記コーナーにて展示しています。

エムツーの活動のホンの一部かもしれませんが、見て、触れて、感じてください。

今後のエムツーコーナーは要チェック、乞うご期待を。

(プロトモデル展示予定)

M2 1005	ユース北大阪セルシー店	大阪府豊中市新千里1-5-2	06-872-7781
M2 1006	カーモール西宮	兵庫県西宮市室川町3-10	0798-54-2020
M2 1009	オートギャラリーガリア101	岡山県岡山市大元1-2-3	086-245-7272
M2 1019	コスモシアター	熊本県熊本市南高江町1555	096-357-2100

(93年12月以降、各コーナーの車両入れ替えを予定しています)

※93年12月以降オートモール2020札幌にて展示予定

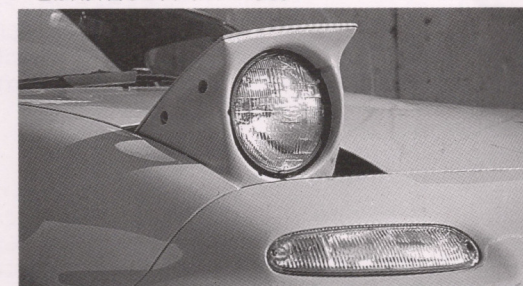
M2 GARAGE 自動車指南 vol.4 「おかげさまで1周年」

おかげさまでM2ガレージは11月で1周年を迎えます。クルマを作って、買っていただく。それだけでM2の仕事が終わってしまうのは何だか寂しいし、納車されてからもっと、もっと、お客様とクルマについて話を一緒に楽しみたい。そんな気持ちから始めたのがM2ガレージです。愛車を手放さなくてはならなくなったとき、そのクルマと過ごした思い出を、一つのキーホルダーと共にしまっておく。そんな素敵なクルマとの付き合いをパーツやアクセサリーを通じて応援してゆきたいと思います。1周年を迎えスタッフ一同、新たな気持ちで頑張ります。遊びに来てください。ご意見をお待ちしております。

今月の“めだま”商品。

まさに今月のめだま商品はコレ！ロードスター用ヘッドライトベゼル。ボディ色に合わせてカラーベゼルをコーディネート。ライトオンしたとき、個性引き立ちます。ホワイトボディにレッドホイール&ベゼルなど。仲間といっしょにナショナルカラーで決めてみてはいかがでしょうか？

●ロードスター用ヘッドライトベゼル ¥13,000(2個1組)
色は、赤、白などボディカラー対応。



君へのクリスマスプレゼントは シルバーの…ドアミラー!!

大変な反響と好評を頂いております、M2オリジナルミラーは、マイナーチェンジ後の1800ccロードスターにもボルトオンで付きます。特にネオグリーン、プリリアントブラックのボディ色ならば、バフがけのマツダ純正ホイールとコーディネートして、お洒落に乗りこなせそうです。クリスマスにはホワイトボディにアルミパーツを合わせるのも、なかなか良いかと思えます。

イブの夜にオープンで表参道を流すのは、やはりいいものです。

●M2オリジナルアルミミラー ¥50,000(2個1組)



熱いシフトワークと 軽やかなフットワークの為に!

レーシーな雰囲気を出し出す高品位パーツ。レーシングフィールドでよく使用されるチタニウム製シフトノブを作りました。機能的にはアルミ製のものより熱が伝わりにくいので、熱くなく、冷たくなく、真夏や真冬のオープンカーにとっては使い心地の良いものとなっています。安価で好評のマツダ純正アルミペダル&フットレストをM2からの特注でカラーバリエーションを増やしました。インテリアが一変にスポーティーな雰囲気になります。本革製シフトブーツもタン色のものを作りました。Vスペシャルにお乗りの方、これで完璧です。彼女も貴方のシフトワークにうっとり。

- M2オリジナルカラーアルミペダルセット ¥13,000 色は赤青の2色
- M2オリジナルチタニウム製シフトノブ ¥13,000
- M2オリジナルブレーキレバーブーツ本革製 ¥9,200 黒、タン、ワインの3色
- M2オリジナルシフトブーツ本革製 ¥9,500 タン色のみ



ファーストアニバーサリーM2ガレージ! M2 1001、1002採用 15インチホイール限定販売!!

M2ガレージ1周年を記念して、M2オリジナル15インチアルミホイールを30台分限りの限定で、お分けできる様になりました。又、14インチホイールの方も1800cc仕様のキャリパー、ローターに対応して新たに作り直しております。ご利用ください。1600ccロードスターにももちろん使えます。

- 限定販売 M2オリジナル15インチアルミホイール ¥44,000(1本)
- 専用センターキャップ 1個 ¥1,460
- 1800cc対応M2オリジナル14インチアルミホイール ¥35,000(1本)



M2 GARAGE 03-3749-0162

●通信販売も致しております。
お気軽にお電話ください。まっます♡

M2 STAFFS

皆様からのご意見、ご感想を毎回全て読んでおります。最近、M2 存続を心配されるお手紙が多いのが目立ちます。1階のレストランは閉店致しましたが、M2はまだまだ元気です。 加藤昌勝 (代表取締役専務)

M2が考えた試作車をもっと多くの人々に見て頂くために、この十月月上旬より、大阪・神戸・岡山・熊本の名M2コーナーで展示することになりました。(2か月サイクルで展示車が変わります) 佐藤芳克 (常務取締役)

秋の一日ギャラリーアバルト自動車美術館を見学した。一台ずつ立ち止る度に青春のアルバムをめくる思い。等身大とか存在感とか、我々は言葉だけをイメージに乱用しすぎてはいないかと、静かに悟される思いでした。 山本裕士 (常務取締役)



模型作りが趣味です。過去R/Cヘリコプター、ヨット、鉄道模型 etc. etc. 一通りの事はやりました。現在は2隻の帆船を同時進行で作っています。作り始めて3年余、いまだ志半ばといったところ。手先の仕事は、ボケ防止に良いと言う人もいて、定年までと、ゆっくり構えています。 西垣公憲 (取締役)

次期および次々期の販売車の開発にヤケに忙しい日々を送っています。若いスタッフに負けてはと、月に1~2回の日帰り温泉(箱根湯本)へ通っている今日頃です。…が、先日湯冷めで風邪、冴えないハナシ! 金島肇生 (開発全般担当)

クルマの開発者にとって、自分が深くかかわったクルマが世の中に出ることは大変嬉しいことです。今回発売になったユーノス800は、そういう意味でもとてもかわいい奴で、なんとかカミさんを説得してオーナーになりたいと思っています。 田端茂夫 (新テーマ、1026担当)

楽しくなければクルマじゃない、今回はレトロジムニーの事を一言。8月も終わりの暑い屋下がり、フロントガラスを倒し、ドアも取り外して乗ってみました。自然とくっ合っているようで、大変楽しかった。レトロジムニー、類型化した最近の車を皮肉っているようにも思えて面白い。 市川功 (1014、1015担当)

はじめまして、M2 スタッフスのコーナーの誌面を借りて読者の皆様へ初めてお目にかかります。7月1日よりマツダ東京本社からM2スタッフの一員になりました「西山」と申します。今後ともよろしく願います。 西山正志 (アフターサービス担当)



娘が生まれ早10ヵ月が過ぎました。覆返りが出来るようになり、ハイハイ、つかまり立ちと順調に成長しています。赤ちゃんは常に自分で出来る限界ギリギリの行動で学習し、色々なことが出来るようになるそうです。その姿を見ると、色々自分自身も頑張らねばと感じています。 谷本裕志 (1028担当)

今月は1020の展示準備に加えて、プライベートでも次女が誕生し、とても忙しい月でした。1020も私にとっては子供のようなもの。今月は一遍に2人の子供が増えたわけで、嬉しさと共に責任の重さを感じています。 小橋俊昭 (1020担当)

SA (最初期型RX-7) が現在マツダスピードの工場で、うまに乗っている。足回り、デフ、ブレーキ等々、日々ゆっくりとでも直っていく姿が頭に浮かぶだけで何となく嬉しい気分になっている自分がかわいい。っていう歳でもないが、ゆっくりお金もかかっていくことには気がついている歳ではある。 水落正典 (広報、イベントその他担当)

実は、私の悲願だったタイヤ購入計画は、みごとにぼしやっけてしまいました。というのも、こんなものにお金を掛けるよりも次の目標を見つけてしまったからです。それは題して「アストロ購入けいかく」。燃えるぞォー。 上原秀一 (スクランブル業務担当)

スキーの話題が出る季節。新設のスキー場は設備は近代的でも禿山で風景が最悪なことが多いため、個人的には多少設備が悪くても景色の良い自然に埋没したゲレンデが好きです。便利だけならSSAWSでも充分です。 朝倉進 (新テーマ研究総括担当)

最近特に感じていることですが、車(バイクも)の運転マナーがなってない! 道を譲ってもらったのにあいさつもしない、なんてのはザラであり、右折したくてもなかなか入れてくれない。急いでいるのはわかるけど、もう少しゆずり合いの気持ちをもっともいいのでは。みなさん運転に余裕をもって走りましょう。 北山剛 (経理他なんでも担当)

Bow!! Bow!! コチ、コチ、キッー。Bow!! グルン、グルン。「満タン」「イヤー夏を満喫してるネー」「……」(汗がポタポタ)人の気も知らないでまったくもー。「これ使いなヨ!」スタンドのおじさんの手には、店のタオルが白く眩しかった。到々来ました。到々来てしまいましたベレットが。つづく。 高橋純 (営業その他担当)

雅美スペシャル(私の車)にアルミのサスタワーバーが。ついた。(M2フリーマーケットで3千円で買った)これで私も走り屋の仲間入りだ!? しかし、展示車のボンネットしか開けた事がなかった私は、自分の車のエンジンルームの汚さにショックを受けたのでした…。 石川雅美 (ホール担当)

今、山を見ながら昼食中。晴天の日に思うコトなんだけど…少しずつ、色が変わっていくんだよね。日々、変化してるよ。あー落ち着く。けど、アセル。グルグルパブルなトコロだけど、季節を感じられるんだなー。寒くなるまでの安息の地。しかし…アセルよなー。 菊地真弓 (ホール担当)

自分の愛車に自ら手を加えると言うのは、たとえステッカー一つでもお気に入り貼ってしまえば、いつもとは違う愛車ににんまりしてしまうものです。M2 1028ではそんなことも考えつつ開発を進めています。 中野賢一 (1028担当)

08とノーペダルロードスターに寄せて頂いた熱い想いに感謝致します。08については、心残りではありますが、私の手を離れ、今後は1028とノーペダルロードスターの開発に注力していきます。ご期待ください。 住友剛 (1007、1028担当)

“のぞみ”に乗って、京都、大阪に行ってきました。大好きな京都でおいしい物をいっぱい食べ、遊ぶ。夜の祇園は、いつ行ってもなぜかドキドキする、不思議な街。楽しい一週間は、あっという間に過ぎてしまいました。 木村浩子 (M2 GARAGE担当)

10月でまた歳をとってしまった。悲しい。ケド冬は若ぶってスノーボードに初挑戦さッ! が、しかし大きな問題がひとつ、私の愛車シティ君は老体でちと雪山は危険。映画じゃないけど、誰か私を連れてって~!! 佐々木美紀 (M2 GARAGE担当)

この前ドライブングシアターに行ってきた。今回で4回目ですけど映画館とはまた雰囲気違って、んー、なかなかグー。ちなみに私が行ったのは多摩そこの裏の所。是非行った事のないあなた、おでかけあそばせ。 高山美都里 (庶務その他担当)

「にんげんだもの」という本に出会い、言葉ではいいあらわせない感動を受けてから、この本を贈り物にしています。先日贈った方から涙ながらのお礼の電話を頂き、本当にこの本に出会って良かったと思いました。機会があったら手に取ってみてください。 石川響子 (広報、イベントその他担当)

気分はモーターショー♪ 杉森祐司 (新テーマ研究担当)

最近、不幸の楽しみ方を身に付けた。その名も『超ポジティブ思考』。不幸が訪れる度に心が鍛えられ、生命力が養われる。それが実感できた時不思議な充実感が生まれる。最近の不幸続きのお陰でそれがわかった。今、とても幸せな私。 田中秀昭 (1028担当)

今回のモーターショーでも次世代のコンパクトカーを示唆するモデルが多くみられ興味深いのだが、先日某所で見つけた希少モデルは私の心を捕えて離さない。全長1.8m 全高1.6m 全幅1.2m。前後2座の2人乗りで左のみの1ドア。サンルーフ付き、さらに6曲選べるカラオケ付き(ちゃんとマイクがセットされている)。私はドラエモんの歌を熱唱! 100円入れないと動かないのが少々残念であった。 川添浩幸 (1024、M2 GARAGE担当)

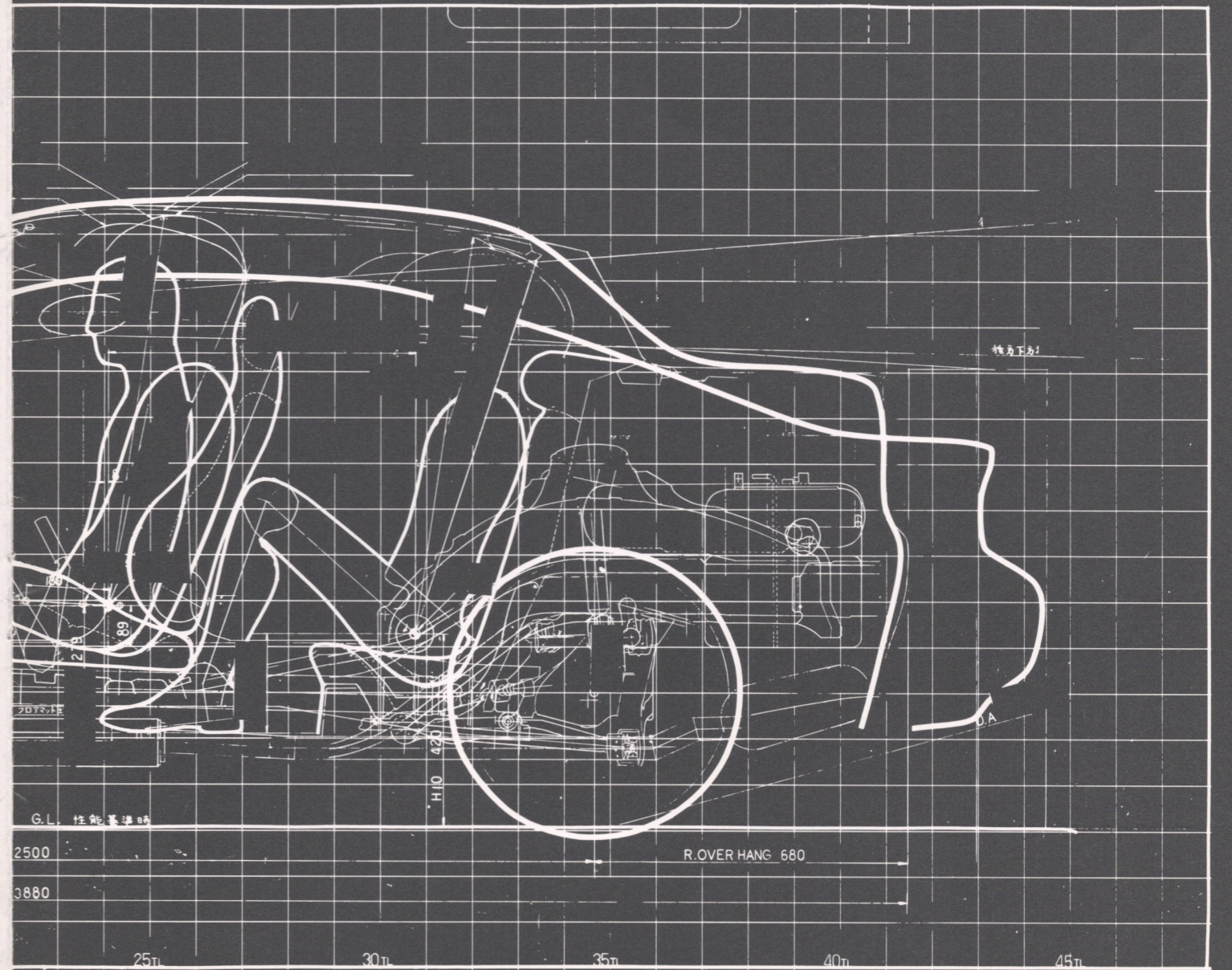
Editor's Postscript

クリスマス

今年もモーターショーがきた。VOICEでは、その内容にほとんど触れなかった。その紹介は各媒体にお任せして、静観していたといってもよい。今年は何な提案があるのだろう。どこのメーカーが頑張ってくれるだろう。プレスデー初日。海外からのジャーナリストだけが、比較的元気に動いていたが、国内のジャーナリストの表情には元気がなかった。たまに口をつくのは、あのベンツやBMWの小さなクルマ達の話題。「あれはいいよね」「やっぱり一歩先を行ってるのかな」何だか盛り上がり欠けていた。今この後記を書いている時点では、読者の方々がどう感じるかわからないが。何回か前までのモーターショーは盛大なお祭りだったような気がする。メーカーからのクリスマスプレゼント。何をメーカーは私達にしてくれるだろう。「こんなの欲しかったんだよ。かっこいいな」

「いつでてくるんですか」そこには夢があった。今回1975年までの実車が展示されていたテーマ館の歴史ゾーンが、一番興味深かった。静かにただ展示されているそのくるまたちから当時の小さいけれど生活の夢が伝わってきた。海外のモーターショーには、もともとそんなお祭りの騒ぎはない。コンパニオンもいない。もっともってそれその企業の考え方や方向性を提案するための機会として認知されている。そこに人は、小さくても身近な夢を見いだせるのではないか。今、東京モーターショーも転換期に来ている。中途半端なお祭りを繰り返し、お茶を濁して逆にイメージを下げるよりも、ここまで世界をひっぱってきた業界として、もう一度智恵を絞って、その在り方を考える時である。納得のいかないクリスマスでは、年は越せない、お正月はまだ遠い。

水落正典



M2 VOICE

