

対談
軽自動車の
これからを考える

より良くなった軽自動車。
だからこそあえて苦言を呈する。

「やり方次第で軽自動車もVWゴルフの
ような乗り味にできるはず」

小早川隆治

「できると思いますよ。悔しいね」

三本和彦

魅力的な車種が数多く登場し、着実にシェアを伸ばしている軽自動車の現状や今後について、日本の自動車ジャーナリズムの草創期から活躍する三本和彦氏と、今回のプロジェクトの代表人物であり、RX-7などの自動車開発に携わった経験を持つ、小早川隆治氏に語っていただく機会を得た。

“実は燃費が悪い”も昔の話。

動力性能の進歩著しい 三本

最近の軽自動車の走行性能や快適性などは、
ひと昔前のものと比べてどこが進歩したと思いますか。

三本「そりゃあ、何がいちばん変わったかといえば、動力性能でしょうね。660ccになったばかりのころは、550ccからの拡幅版が多くて、エンジンそのものは新しくなっていなかったりしました。ところが、エンジンそのものが大きく進化し、燃料噴射装置が付いて燃焼効率がよくなったり、エアコンなどの補器類の動力ロスが軽減されたり、電機仕掛けのパワステが登場したことで、燃費にまでは大きく響かなくなったのには、びっくりします」

小早川「確かにひと昔前の軽とくらべて、本当に走りは良くなりました。昔の自然吸気はなんだかおしりをたたきたくなるような感じてましたが、最近は自然吸気の軽でも、本当に良く走りますよね。燃費についても、かなり改善されています。ただスターボ車などまだまだ燃費改善努力が必要なクルマは残っていますが」

三本「僕も新型ムーヴに乗った際に、満タン法で計ってみたら、やっぱり17キロくらい走ってたもんね」

小早川「CVTも本当に良くなりましたね。運転している

違和感が少なくなっています」

三本「最近、あんまり軽自動車のメカニズムについてのお話なんかは話題に出てこないけれど、彼らは彼らなりにいろいろ努力してるんだろうなあと思いますね」

小早川「本当に技術陣には頭が下がります。それから室内スペースの活用法についてもコンパクトカー以上に考えられていると思いますね」

三本「最近の軽は安全性のことなどであっちこっち寸法が詰められたりして、気の毒だと思ってましたが、けっこう限られた空間を大きく使うようになったんじゃないですか。びっくりしますよ。昔のファミリアくらいの内部空間はありますよね」

小早川「後席の膝前スペースで言えば、大型高級セダンをこえるものも登場していますからね」

日本の小型車は軽自動車の

パッケージング努力を学ぶべき

小早川

統計によれば、実に多くの方が軽自動車を使用しています。特に地方では日常の足として定着しています。日本の道路に対する適合性のようなモノがあるのでは……。



RX-7を
作った男

小早川隆治

マツダでRX-7・モータースポーツ担当主査、広報・デザイン本部長等を歴任。2001年に退職し、フリーのジャーナリストとして活躍。現在、RJX（日本自動車研究者&ジャーナリスト会議）所属。



ジャーナリスト界の
水戸黄門

三本和彦

東京新聞記者を皮切りに、多摩美術大学講師を経て、1969年からフリーとなり、フォトジャーナリスト、モータージャーナリストとして活躍。「新車情報」では長年にわたり司会をつとめた。

対談 **軽自動車のこれからを考える** ————— **1**
三本和彦 VS 小早川隆治

NAモデル (カッコ内はテスト日)

ダイハツ ミラ DAIHATSU MIRA	18	(2007年1月21日)
スズキ セルボ SUZUKI CERVO	26	(2007年3月4日)
ダイハツ ムーヴ DAIHATSU MOVE	34	(2006年12月10日)
三菱 eKワゴン MITSUBISHI eK-WAGON	42	(2007年1月21日)
スバル ステラ SUBARU STELLA	50	(2006年12月10日)
ホンダ ゼスト HONDA ZEST	58	(2006年12月10日)
三菱 i MITSUBISHI i	66	(2006年12月10日)
ダイハツ エッセ DAIHATSU ESSE	74	(2007年1月21日)
スズキ アルト SUZUKI ALTO	82	(2007年1月21日)
スズキ ワゴンR SUZUKI WAGON R	90	(2006年12月10日)
ホンダ ライフ HONDA LIFE	98	(2007年1月21日)

特別編 1

ダイムラー・
クライスラー
DAIMLER CHRYSLER smart **スマート** — **110** (2007年2月4日)

J.D. パワー 軽自動車調査 ————— **219**

過給器付きモデル (カッコ内はテスト日)

スズキ セルボ SUZUKI CERVO	118	(2006年11月23日)
ダイハツ ムーヴカスタム DAIHATSU MOVE CUSTOM	124	(2007年2月4日)
ダイハツ ソニカ DAIHATSU SONICA	130	(2006年11月23日)
スバル ステラカスタム SUBARU STELLA CUSTOM	138	(2007年2月4日)
ホンダ ゼスト スポーツ HONDA ZEST SPORTS	144	(2007年3月4日)
日産 モコ NISSAN MOCO	150	(2006年11月23日)
三菱 i MITSUBISHI i	158	(2006年11月23日)
スバル R2 SUBARU R2	164	(2006年11月23日)
ホンダ ライフ HONDA LIFE	172	(2007年2月4日)
ダイハツ タントカスタム DAIHATSU TANTO CUSTOM	178	(2007年3月4日)
スズキ エブリイ SUZUKI EVERY	186	(2007年3月4日)
ホンダ バモスホビオ HONDA VAMOS HOBIO	194	(2007年3月4日)

特別編 2

VWゴルフGT TSI — **204** (2007年2月4日)
VW GOLF GT TSI

STAGE 2 都市高速コース


世界に冠たる高速悪路 日常使用条件の多くが評価可能

●続いて紹介するのは都市高速を使用した高速ステージである。首都圏を網羅するこの都市高速は、ほぼ全路線が高架となっているために路面の継ぎ目が多く存在。さらに車線幅がせまくエスケープゾーンもなく頻繁な合流、分流のために急なレーンチェンジが要求されたり、渋滞にはまったりと、クルマにとって世界でもまれにみる走りにくいコースとなっている。

都市高速コース
全長：17.8km


ジョイント数 約160カ所
道路のつなぎ目(ジョイント)数は、単なる段差ではなく、道路間にゴムまたは金属が収められているものを数えている。したがってコース上には約110mごとに1カ所ジョイントがある計算になる。

CHECK
コース中最大の悪路
この都市高速コース中最大の悪路がここ。凹凸というレベルではなく、見た目にも波打っている路面。一般通行者からすれば一刻も早い改修を願うところだが、我々MPETにとっては願ってもないテストゾーンである。



CHECK
緩い登り勾配で加速性能を確認
見通しの良い直線だが、緩い登り勾配が続く。実用トルクの間われる領域だ。また、この区間は橋梁上でもあるため横風に対する安定性もチェックできる。


CHECK
見た目は良路だが、細かい凹凸あり
一見フラットに見える、比較的新しい舗装のこのパート。しかし実は細かな凹凸が延々と続いているのだ。連続した段差をシャシーがいかにしのぎ続けることができるかが焦点となる。



CHECK
合流加速
この合流地点では速度が乗ったところからの中間加速能力が確認できる。

CHECK
突発的に現れる悪路
何の前触れもなく突然やって来る、舗装の悪い路面。速度が乗った状態でシャシーがどういなるかを判断できる。


CHECK
ロードノイズが大きくなりがちな路面
都心部を突っ切るように走るこの路面は、舗装の質が悪く、ロードノイズが極端に大きくなるスポット。静粛性が判断できる。




CHECK
突然のトンネル
立体的な道路であるため、このように突然トンネルに入ることもしばしば。その際でも、たとえば写真の車両などではメーターに自発光式が採用されているため見やすい、などの商品性が評価できる。




CHECK
高速巡航性能
比較的良好な直線路が続くステージ。一定速度で巡航している際のエンジン回転数や車内騒音などを確かめることが可能だ。



CHECK
路面の継ぎ目で乗り心地をチェック
この都市高速名物の大きな継ぎ目が連続するシーンがここ。一定速度での障害のいなし方をチェックする。



CHECK
緩いRを描くコーナーで追従性を見る
速度が乗った後は導線部をへて緩い左右のコーナーに入る。ここで直進性や操舵に対する追従性を見る。



CHECK
全開加速区間
パーキングを基点に、都市高速に乗り入れる。この地点では文字通り全開加速を試みる事が可能である。

CHECK
ブレーキ性能
テストコースのゴール地点直前ではブレーキ性能のチェックも行なえる。

START

三菱

i (アイ)

MITSUBISHI i

モデル概要

概要 新しい価値を提案する未来形スモール『i (アイ)』の発表は2006年1月。「斬新なスタイルと居住性」「居住性と安全性」という二律背反してしまう難しい課題に挑戦し、「リア・ミッドシップレイアウト」など独創的なチャレンジによって、「未来的でスタイリング」「軽快なハンドリングと乗り心地」「優れた安全性」という“3つの革新”を軽自動車市場に打ち立てた。

外観 発売当初はターボ搭載モデルのみの設定であったが、市場からの要望に応え、自然吸気 (NA) エンジンを搭載したモデルを同年の10月に追加投入した。このクルマの最大の特徴は、エンジンを後部に配置するリア・ミッドシップ (MR = エンジンを後車軸の前に置いたレイアウト) を採用したことだろう。この思い切った設計を採用したことで、タイヤの四隅配置が可能となり、張り出したフェンダーと共に外観は際立った安定感を醸し出している。

その一方で、フロントからリアへの丸みを帯びたデザインなど、未来的な外観デザインを実現している。また、フロントバンパーには、下部にエアダムを一体化させることで、デザインだけでなく高速走行時の安定性にも配慮している。リアデザインは、コンビネーションランプを黒色化することで、ウインドーとスポイラーとの連続性を狙っている。

室内 室内空間は、滑らかな面を多用して藕(まゆ)の中にあるような心地良い守られ感を意識した。ユニークな形状のメーター類はぬくもりを感じられる手作り感を込めた。

センターパネルはクールな印象を演出するためにシルバーに仕立てられ、エアコンの操作は使いやすいダイヤル式を採用する。ステアリングホイールは太めのスポークとして、ギアのシフトレバーは短く、作動量は小さいのが特徴。

前後のシートは、成型シートを採用して、座面をラウンド形状とした。やさしく包み込むような座り心地と上質なシート生地によって、モダン家具のような雰囲気を狙っている。

月間平均販売台数

対象期間：
2006年4月 - 2007年3月
メーカー調べ

(NA + ターボ)

2,458台

NA : ターボ

50 : 50



上の写真は全てMタイプ

開発思想



フロントからリアまで、一筆書きのようなワンモーションフォルムと同じく、ワンモーションのリアドアのオープニングラインが伸びやかさを表現。知的で斬新ながら親しみやすいCOOL&CUTEの両面を持ったスタイリングを狙う。そして軽快感や躍動感も大切にしたい。

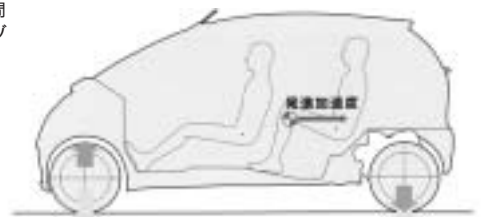


広い空間と大きなフロントウインドーによって明るい開放的な室内空間を実現。また抜群の視界の良さ特徴で、大型のフロントウインドーは上下方向に大きな視野角を持ち、インパネは広々とした上面デッキの高さを低めに設定することによって、十分な前面視界と開放感を確保する。

パッケージング



リア・ミッドシップレイアウトは、一般的には前に置かれているエンジンを、45度後斜させて後部に搭載するという斬新なレイアウトであり、フロントにエンジンがないことによって、室内の空間を広げながら充分衝撃を吸収する部分となるクラッシュアブリゾンも確保して衝突安全性にも配慮した。



リア・ミッドシップのレイアウトが、重量のバランスを適正化しやすいという特徴を生かして、前後の重量/バランスをフロント約45%、リア約55%としている。その結果、加速時には駆動輪である後輪に大きな荷重がかかるため常に安定した性能が引き出せる。

フロント重量配分約45% リア重量配分約55%

車軸の荷重 加速時の荷重変化

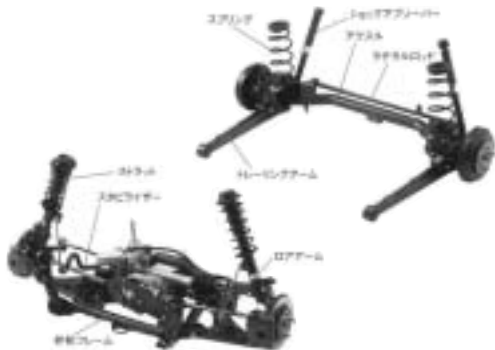
パワートレイン・シャシー



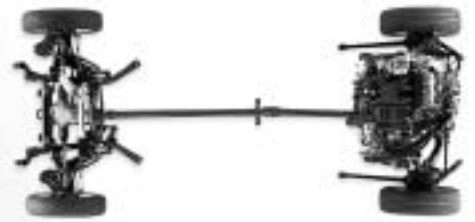
車体の剛性アップのために、大断面のストレートフレーム構造を採用、また衝突安全性を高めるメンバー、を配置。さらにキャビンの変形を低減するフレームなどによってボディ剛性値はeKシリーズに比較して曲げ・ねじり方向ともに約2倍となっている。



6ポジションのATIは、操作力などに配慮したショートレバー&ショートストロークであり、小気味良いシフトチェンジが可能。また三菱で、軽自動車にゲート式のセレクターを採用したのは初めてである。



フロントサスペンションは、エンジンが無いために自由な設計取り入れることが可能になり、スタビライザーを備えた部品点数の少ないマクファーソンストラット式。リアサスペンションにおいては、ショックアブソーバーを後方に配置してストローク量を最大限に確保、スペースの効率と軽量化に重点を置いたトルクアーム式3リンク・ド・ディオンサスペンションを採用する。

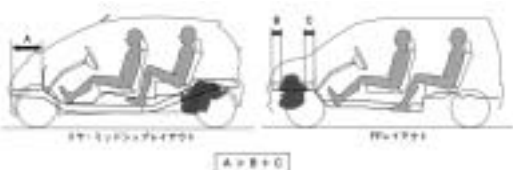


ビスカスカップリング式の4WDは、リア・ミッドシップレイアウトによって、前後輪にバランスよく駆動力を配分でき、勾配のある坂道などで力を発揮する。また通常走行では駆動は後輪のみに伝達して燃費を抑えている。

安全面・その他



前面衝突テストでは、50km/h前面衝突の国内基準に合格、55km/h前面衝突、64km/hオフセット前面衝突についても社内基準をクリア(JNCAP5 レベル:社内試験結果)。また軽い衝突の際には、フロント周りがエンジンの無いシンプルな構造になっているため、修理費用も抑えられる。



ショートノーズデザインのiは、eKワゴンなどに比較してボディ前端から前席乗員の足元までの距離が短いにもかかわらず、固くてつぶれにくいエンジンのスペースを使い、ほぼすべての空間を有効なクラッシュパルゾンに活用することで全方面からの衝突に対する安全性を確保している。

個性豊かな軽が魅力的な価格で

小早川隆治 (Takaharu Kobayakawa)

魅力的な価格で登場の自然吸気モデル

ターボモデルに遅れること9ヵ月、2006年10月待望のiの自然吸気バージョンが導入された。ターボの価格帯(138~161万円)はお世辞にも安いとはいえなかったが、それよりもずっとお求めやすい価格(105~138万円)での登場である。当然ではあるが、我がチームの評価は、ターボ同様商品コンセプトや外観スタイルに対しては非常に高い。

内装デザインもそこそこのレベルだが、シートとともに円を過剰に利用したインテリアデザインの違和感と内装全体の質感は価格帯とは関係なく、見直して欲しいと思うのは私だけではないようだ。2550mmという軽では最も長いホイールベースを採用しているものの後席居住性はムーヴやワゴンRに及ばない。しかし日常の使用には何ら不満のないレベルにある。

日常には不足ない走りだが燃費はもう一歩

さて肝心なダイナミック領域だが、まず走りから始めよう。NAの新型MIVEC(連続可変バルブタイミング)エンジンと4速ATを組み合わせたiの走りは登坂時や高速追い越し時に890kgという車重にも起因しやや物足りなさを感じ、ダイハツの自然吸気モデルには一歩譲るが、市内や郊外などで日常の足として使用するには全く不満はない。

ただし実測燃費が偶然とはいえ、ターボモデルと同じ14.1km/Lとこの日の同時比較車に比べて最も低かったのは残念だ。ちなみに最良の燃費を記録した車両重量の余り違わないスバルステラは17.2km/Lだった。

気持ちのいい操舵感覚と乗り心地

うれしいのがFFのトルールワゴン群とは明らかに異なる操舵感覚だ。ボディロールが少なく、リアリティに優れ、車体剛性の高さにも支えられた、しっかりとした

操舵フィールがいい。(ただしセンターフィールの甘さはもう一歩改善して欲しいが)前後タイヤのローテーションは不可能だし、冬用タイヤのコストもややかさむとは思うが、三菱が105万円のNAモデルから160万円を超えるターボモデルまで同じサイズのタイヤ(前が145/65R15、後ろが175/55R15)の装着にこだわったのはうれしい。加えて硬めだがしっとりとした軽自動車を感じさせない乗り心地も魅力だ。市内の細かい凹凸をばたつかず、しなやかに乗り越え、高速走行時の乗り心地も悪くない。15インチのタイヤを大変うまく履きこなしている。ただしブレーキに関してはもう少し初期の効きを良くして欲しい。

個性豊かな軽がもっと増えて欲しい

今や日本における軽自動車の販売は全市場の1/3以上、年間200万台を超え、最も注目に値するカテゴリーといっても過言ではない。軽の購入を検討中の方々の中に生活臭の強いクルマとは異なる個性豊かで乗る人のセンスをアピールできるモデルに対する潜在ニーズが高まっていても不思議ではない。三菱iはその先端を行く一台であり、このような個性豊かな軽がどんどん増えて欲しい。

イギリス市場への導入も興味深い。「ターボがいいが価格がちょっと」と思案される方も少なくないと思うが、NAエンジンのiは、テストしたモデルこそ126万とあまり安くはないが、105~138万円という価格帯にあり、働く女性の日常のパートナーとして、更にはクルマ好きな熟年層の実用車としてもおすすめできる商品だ。

今回の評価は2WDモデルだったが、2006年の冬に雪上で試乗する機会を得たビスカスカップリング式のフルタイム4WDの優れた雪上走行性能もなかなかのもの。積雪地帯の方々には4WDモデルがおすすめだ。

堀埜ゆかり (Yukari Horino)

都会はもちろん、クラシックな建物にもマッチするi



待望のNAは、走りも価格も嬉しい

結論から言おう。iは、ズバリNAモデルのほうがオススメだと思う。乗り心地もダンゼンNAのほうがいいし、街中で走るにはこのパワーで充分だ。印象としては、中速以上のほうが実力を発揮しているカンジだけど、街中を走っていてもギクシャク感がなくて滑らかでいい。騒音性においても、当然ながらターボよりNAのほうが音は気にならない。

また、価格を抑えたことでパパが娘に買ってあげるボーダーラインの100万円(モコのコメント参照)をなんとか実現したというも選べ側にとっては嬉しい限り。さらに、ヒトと違うデザインのクルマに乗りたいという男性も、この価格であれば手を出そうという気持ちにもなりやすいだろうし、さらにセカンドカーとしてクルマ好きなヒトがリア・ミッドシップの小粋なスモールカーを手許に置いてみてほしいかな? と考えるのにもちょうどいいプライスの設定だと思う。

ユーザーから実際にNAモデルを出して欲しいという声が上がっていたそうだが、早々に対応したカタチとなった。

温故知新の不思議な存在感

ターボ試乗のコメントでも書いたが、このクルマはあくまで「雰囲気」で乗るクルマだ。だから、乗り心地が悪かろうと、後席が狭くてセパレートシートでなくても、燃費が悪かろうと、そういう次元で計ってはいけない、ユメあるオシャレなクルマなのだ。このクルマには、いい意味で「疲れたような生活感」がないし、さらにユーザーとなるヒトにも同じイメージを抱いてしまう。

スーパーへ大根を買い出しに行くのに似合う軽カーはたくさんあるが、iはそこには属さない。モダンなのだが、なぜか都会の町並みよりも金沢や京都などの古都とマッチしてしまう不思議な魅力がある。きっと、年齢を重ねた方が乗ってもカッコイイ、摩訶不思議なクルマなのだ。

糺屋大輔 (Daisuke Kojiya)

前後のドア内張りや開閉ノブなども丸をテーマにデザイン



斬新なスタイルが売り

思い切った斬新なスタイリングをひっさげて登場した三菱iは、2007年次のRJCカーオブザイヤーに輝いた。後ろ姿以外どこから見ても斬新な外観は、デザイナーのスケッチブックからそのまま飛び出したようで存在感をアピールするが、内装デザインは筆者にとっては悪夢としか映らない。丸を基調としたフロントパネルのデザインは斬新ではあるものの外観とマッチしているとは言い難く、独特の形状の座席はいつまで経っても体に馴染めない。例えて言うと座布団を丸めた上に座っているようだ。足元の広さは特別広くは無いもののこのクラス標準には達しており、後席は広く背もたれも高い。ブレーキペダルがやや頼りなく感じたのはMRの軽いフロントが原因なのだろうか。しかし、機器の操作性や視認性には問題は無い。

MRの軽快さ

走ってみるとこのクルマは他車に比べやや重め(約900kg)であるにもかかわらずなかなか楽しい。まず軽いステアリングホイールは当然ながら素直で、初期モデルでややふらつく感があったものが上手く修正されている。加速性もこのクラスでは充分で運転の楽しさも味わえる。ノイズは一般的に良く抑えられているが、急加速時のエンジン音がやや甲高く気になる。ロードノイズも振動も少ない方で、大きなローリングも無く車体を運んでくれる。軽自動車でこれだけ運転の楽しさを感じるのはい少ない経験だ。

公道での試験のためこのクルマが限界でどのような挙動を示すかは試せなかったが、冬季の雪上走行テストに参加した際には全く問題のあるような挙動は示さなかった。他車と同様、高速道路での走行は考慮外のように、今回の燃費は14.1km/Lしか出なかった。斬新なスタイルと軽自動車の枠を超える走行性能を望むならこのクルマは選択肢に入れて間違いは無い。

ブライアン ロング (Brian Long)

シンプルなデザインだが、タッチ式の操作類は扱いにくい



ターボに劣らぬ走り

ターボバージョンのiをテストした後ではNA版のアイはつまらないだろうとの予想は見事に覆された。運転の楽しさは、パワー不足が顕著となる長い上り坂以外はターボ版と比べそれほど劣ることも無かった。

このクルマの基本的レイアウトが運転して楽しくなるという性格をもっており、もう少しパワーがあればもっと活発になり、遊ぶには十分なシャシーだと思う。エンジンノイズはちょっと高いが全般的に許容範囲内だ。

しかし巡航時に聞こえる低いうなり音は耳障りなと、燃費がターボ版と同じレベルであり悪い。これは多分やや重いボディを引っ張るのが理由だろう。

ステアリングは時折軽いタッチを見せるが全般としては非常に感じは良い。そのほかのコントロールに不満は無いが、ダッシュボードを眺めていたらディズニーランドを思い出す。

オーディオのタッチコントロールも私は反対だ。なぜこのような潜在的に携帯電話と同様ともいえる、危険な器具をクルマに搭載することが許されるのか理解できない。

全体の品質感が高いが...

当日テストした他のメンバーと違い、前座席は私にぴったり合っていた。しかし後席はスペースも狭く座席も硬く、なんといっても膝が前席にめり込んでしまうのはいただけない。ドアは心地よい音とともに閉まり、これもターボモデルと同様だ。

全体の品質感が高いが、唯一内装材の選択については問題がある。インパネに取り付けられたカップホルダーがカンとぶつかり合って起こす騒音は堪らないし、発進時にはヒーター系統から不思議なノイズが発生した。

テストしたモデルの定価は126万円で、これはワゴンよりも高価だが私なら買う。しかし一般の軽自動車ユーザーがこの値段を認めるかどうかには疑問がある。それならもう少しお金を積んでターボバージョンの方がお買い得だろう。

小堀和則 (Kazunori Kobori)

タイヤは、同じ大径の15インチだが前後のサイズは異なる



iがより身近な存在になった

iが105万円(消費税抜きでは100万円)から購入できるようになった。リア・ミッドシップレイアウトや前後異型タイヤなど車体にコストが掛けられているため、他のモデルに比べるとコストダウンが図りづらいはずだから、かなり思い切った価格設定だ。NAモデルでも特徴的なスタイリングには、ほとんど手が加えられていないし、バンパーやドアハンドルがカラー化された分、より魅力的になったともいえる。

クルマとしての完成度が高められた

2007年モデルからは、前輪のトー角をイン側に15度付けるなど細かな改良が加えられている。これにより、ハンドリングは2006年のターボモデルに比べて素直な印象を受けたし、横風の影響も以前よりは感じなくなった。さらに重量バランスも関係しているだろうが、乗り心地もよりフラットになっていた。わずかな改良で乗り味がかなり変わってくるところなどは、iがまだ発展途上でもっとよくなる可能性を秘めているようにも思えた。

新開発のNAエンジンは、52ps、5.8kg・mとスペック的には今回の試乗車で最も低い値で、900kg近いボディを引っ張るにはやや役不足にも思えたが、街中では充分な動力性能を発揮してくれた。ターボモデルに比べ、エンジンからの騒音が少ないというメリットも生まれている。

ただ、高速道路では、ある程度エンジンを高回転まで回すことになる。燃費もターボ車とほぼ同数値を示したこともあり、NAモデルは街乗り中心のシティコミューターとして割り切ったほうがよさそうだ。

また、ランニングコストが多少掛かってしまうことは覚悟したい。前後が異なるタイヤサイズのため、タイヤローテーションが出来ないし、特殊なサイズのため他のモデルに比べれば価格も高いからだ。iは他をもって変え難いクルマだから、手の掛かるほうが逆に愛着がわく気もするが...

小林謙一 (Kenichi Kobayashi)

質感をアップするオプション設定のMOMO製のシフトノブ



意外に実用的

iを見てまず目を引くのは独特な外形デザインだろう。そのあたりを担当したデザイナーに聞いてみた。「今街で走っている軽自動車は僕にはみんな「箱状」で同じように見える。軽の限られた寸法を最大限使おうと考えるとそうになってしまうんです。だからiはそうしたことに一切考えないでデザインしました」

開発思想にもあるが、横から見たときに感じる一筆書きしたような躍動感は見事に表現されたのは、こうした明快なデザイナーの思想から生み出されたものなのだと思う。確かに運転席に座ってみると、大きな広さのフロントウィンドーからの視界は、他車に比べてかなり優れていることがわかる。加えて目一杯前方に位置するフロントピラーに設けられた三角窓は、視界の確保と開放感に充分な役目を果たしている。

iが単なる奇抜な発想からではなく、実用性にも充分考慮されてデザインされたということが出来る。

お買い得なi

これ1台で買い物から送迎、日帰り旅行、通勤まですべての使用にも充分応えられる実用性とそれに合った優れたデザイン。街で見ても普通車にも見劣りしない存在感はこのクルマを所有したときの大きな利点。独創的な内装や計器類は好みだが、質感の乏しいシフトノブを変えるだけでも格段によくなるはず。一般的な軽ワゴンまでの実用性には及ばないが、普段の使用ならばまず不足のない使い勝手。価格はこのデザインと独自のメカニズムが手に入ると考えれば、お買い得。

このクルマは「他の人とは違う、自分を主張できるクルマが欲しい!!」と考えていて自分のライフスタイルにこだわるオシャレな人にはぴったりだと思う。

LX(4AT/FF)

車両本体価格 **1,260,000**円



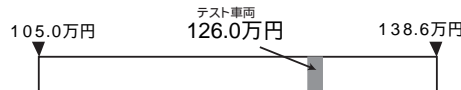
型式 / DBA-HA1W	テスト走行距離 / 174.8km
走行距離 / 2,607km	消費燃料 / 12.36ℓ
タイヤ / 前145/65R15	テスト日・天候 / 06年12月10日
後175/55R15	晴・気温15
DUNLOP SP SPORT 2030	

実測燃費 **14.1km/ℓ** (カタログ値 (10・15モード) 19.2km/ℓ)

NAモデルは「LX」「L」「S」の3グレード。「S」の2WDなら車両本体価格105万円でMRを楽しむことができる。

価格帯 (NAのみ)

2007年6月現在



後席評価

山田国光 (Kumimitsu Yamada)

16段階のリクライニングと大きめのシートで快適な座り心地。ただしニースペースはやや狭く、床面がフラットでないのが



居住性・使い勝手 ★★★★★☆

適切なヘッドクリアランスで圧迫感は少ない。スライド機構なし。

後席の乗り心地 ★★★★★☆

MRの影響なのか、後ろが重たそうに揺れる感覚。全体的に好印象。

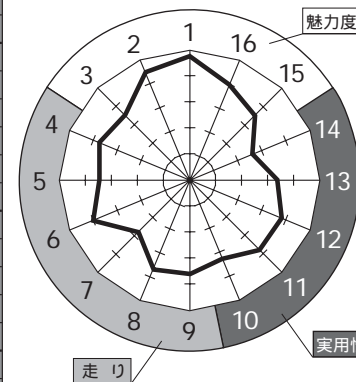
後席の静かさ ★★★★★☆

ロードノイズはあまり大きくない。高速で若干の風切り音あり。

5段階評価 / 5: 文句なし 4: 優秀 3: 平均レベル 2: やや問題あり 1: 大いに問題あり

評価項目	評価者	小早川	堀壺	鞆屋	ロング	小堀	小林	平均点
魅力度	1 商品コンセプト	5	4	5	5	5	5	4.8
	2 外観スタイル	4	4	5	4	5	5	4.5
	3 内装デザイン	4	3	3	3	3	5	3.5
走り	4 運転の楽しさ	4	3	4	4	4	4	3.8
	5 性能&走り感	3	3	4	3	4	4	3.5
	6 ハンドリング	4	3	4	4	5	4	4.0
	7 ブレーキング	3	3	2	3	3	3	2.8
	8 振動・騒音	4	3	4	3	4	4	3.7
	9 乗り心地	4	3	4	3	4	4	3.7
実用性	10 室内居住性	3	3	3	3	3	4	3.2
	11 座席	3	3	3	3	2	3	2.8
	12 操作系・メーター類	3	3	3	2	3	3	2.8
	13 利便性・使い勝手	3	3	4	3	3	4	3.3
魅力度	14 燃費	2	3	3	2	3	3	2.7
	15 全体の品質感	4	3	4	3	3	4	3.5
	16 パリューフォーマネー	4	4	4	3	4	5	4.0

MPETメンバー平均点グラフ



項目	評価
コメント	
1 商品コンセプト	4.8
エンジンリアミッド(後車軸前方)に配置する斬新なレイアウトと思いついたデザインが高い評価に直結。	
2 外観スタイル	4.5
従来の軽にはない個性的で未来的なワンモーションフォルムは存在感も抜群、スバルR2類似のリア造形は	
3 内装デザイン	3.5
NAの価格帯もまれば悪くないが、円を多用したデザインは質感が乏しく、クルマの狙いとややアンマッチ。	
4 運転の楽しさ	3.8
NAながら水準以上の走りFFにはない操舵感覚などで軽の枠を超えた運転の楽しさが評価の高い要因。	
5 性能&走り感	3.5
市内や郊外などでの一般の走行では軽快に走り、何ら不足を感じない。ただし高速、登坂などではもう一歩。	
6 ハンドリング	4.0
既存のFF軽とは異なる好ましい操舵フィール。ただし中心付近がやや甘く横風の影響受けやすいのは惜しい。	
7 ブレーキング	2.8
減速時の前輪への重量移動も適切で効きも総じて良好だが、制動初期がやや甘いのが残念。	
8 振動・騒音	3.7
ロードノイズ良好、エンジン音もキックダウン時を除きそれなりに抑えられているが、風切り音はやや気になる。	

項目	評価
コメント	
9 乗り心地	3.7
15インチタイヤだが、突き上げ感少なく、細かい路面の凹凸もうまくこなし、低速、高速共に好ましい乗り心地。	
10 室内居住性	3.2
後席リクライニングはさすがスライドなし、後席足元も標準的でトルワゴンには及ばないが、実用に不満なし。	
11 座席(前後シート)	2.8
この価格帯なら驚きもいえないが、前後ともシートサイズが小さくフィット感も乏しく、ホールド性ももう一歩。	
12 操作系・メーター類	2.8
日常の足としての役割の大きいこのモデルでは速度計の優先度は更に高いはず、NAV操作系も小さすぎる。	
13 利便性・使い勝手	3.3
トルワゴンには及ばないが実用面で不満なし。リアトランク奥行きはあるが、リアシート後ろから倒しにくい。	
14 実測燃費	2.7
ターボと同じ実測燃費、14.1km/Lはあまりほめられない。重量も影響してカムブに比べて15%程度悪い。	
15 全体の品質感	3.5
外観デザインや走りの質、キャラクターなどには拍手、ただし内装デザインとその質感には改善の余地が残る。	
16 パリューフォーマネー	4.0
リアミッドシップで独特のスタイルのiもNAなら105~138万円とターボに比べてお求めやすくなった。	