



COPEN *Robe*

2014年6月に発売されたコペンローブ。2代目コペンではCOPENを「Community of OPEN car life」の略語としている。ローブは「骨格に樹脂外板をローブ（衣服・衣装・服装などのフランス語）のように着る」という意味が由来となっている



3気筒ターボエンジンにはDVTを採用し、低回転から高いトルクを発生させるとともに、アクセル操作に対するレスポンスも向上している。トランスミッションはCVTと5速MTを設定。マフラーはエキゾーストサウンドにこだわって設計されている。インテリアは一部を購入後に変更できるような構造となっている



KOPEN *Rmz* FUTURE INCLUDED

2013年の東京モーターショーに出展されたKOPEN。KOPEN future included Rmzはコペンローブの元になったモデルで、「スタイリッシュ&エモーショナルな独自のスタイリングと素材にこだわった上質なインテリア」がデザインの特徴だった



KOPEN *Xmz* FUTURE INCLUDED

同じく2013年の東京モーターショーに出展されたKOPEN future included Xmz（クロス・エムゼット）。コペンエキスプレイの元になったモデルで、「タフ&アグレッシブなスタイリングとスバルタンな雰囲気を持つインテリア」がデザインの特徴だった。モーターショーでは、それぞれのボディ外板を交換するパフォーマンスも行なわれた



本書第二訂版の刊行にあたって

今から30年以上前の話になりますが、1990年代の日本の自動車産業界には、様々な魅力的な新型車が登場しました。軽自動車部門もその例外ではなく1991年にはミッドシップレイアウトのオープンカーとしてホンダビート、ユニークな構造のオープントップを備えたFR（後輪駆動）のスズキカプチーノ、1992年には、このクラスで世界唯一といわれた「ガルウイング」の両ドアを持つ本格的なミッドシップのマツダオートザムAZ-1など、凝ったメカニズムを持つモデルが次々に登場しました。

初代のダイハツコペンは、その少し後の2002年に登場することになりますが、電動開閉式ルーフの「アクティブトップ」の装備が選べる2WD（前輪駆動）のオープンスポーツとして人気を博しました。その後は残念ながら時代の変化と共に、オープнтаイプの軽自動車は次々と生産中止となってしまうましたが、コペンだけは2014年に2代目が登場して継続して生産されることになりました。初代コペンの製品企画部チーフエンジニアの相坂忠史氏は、2002年の発表時に「スモールカーが利便性・経済性といった優位性を多くのお客様に認められご愛用いただく中、もっと「持つ悦び」「操る楽しさ」を感じられるクルマをつくりたい。それが、私の大いなる夢でした」と語っていました。そして2代目コペンの開発を担当した製品企画部チーフエンジニアの藤下修氏は「軽自動車は、どこまで人をわくわくさせられるか。クルマって楽しい」。あらゆる人がそう思える感動を、自らの手でつくりたい。強い思いが、この一台を生みました」と語っていますが、歴代のコ

ペンは「運転が楽しめるクルマ」として共通したコンセプトが引き継がれているのです。その意味では現代の日本の自動車業界にとってもコペンは貴重な存在であり、希少なオープнтаイプの軽自動車といえるでしょう。

本書は10年ほど前にダイハツ工業広報室のご協力のもと、長期間にわたる取材によって、ノンフィクション作家の中部博氏により執筆された、2代目となるコペンの開発の記録です。2016年6月に刊行しましたが、発売されたばかりのコペンに関する書籍として多くの注文をいただいで、2年程度で品切れしてしまいました。

今年2024年は、2代目コペンが誕生して10周年を迎えるのを機に、本文の内容はそのままですが資料の充実を図り、第二訂版として少数数のみ刊行することにしました。

巻頭のカラー口絵では、モーターショーなどで発表されたダイハツのオープンスポーツモデルなどに加えてコペンの各モデルを紹介することによって、ダイハツによる過去のスポーツモデルの変遷をたどっています。また本文には当時のプレス資料を適所に追加収録することで、より内容を理解しやすいように配慮しました。加えて、マツダの1991年のルマン優勝と3代目となるRX-7（FD）の開発責任者を務めたモータージャーナリストの小早川隆治氏による試乗評価を巻頭に収録し、コペンに関する年表や生産台数などの記録もダイハツ工業広報室のご協力をいただいで加えています。尚、今回の増補に関しては、自動車史料保存委員会の資料とダイハツのプレスインフォメーションなどの公式資料によって製作しています。

目次

巻頭言 小早川隆治	25
第1章 抜擢されたチーフエンジニア	29
第2章 ダイハツで生まれ育った自動車技術者	61
第3章 新型コペン開発プロジェクト	89
第4章 Dフレームという名の車体開発	151
第5章 デザインから、ファクトリーへ	217
第6章 ドレスフォーメイションは終わらない	279
エピソード 新型コペンの不易流行	327
資料	339
あとがき	347



第1章

抜擢されたチーフエンジニア

大部屋の隅にある、パネル壁で仕切られた会議室のドアを開けると、パネル壁ぜんたいがざしつと音をたてて、ちいさくゆれた。ドアの窓ガラスにはMRと書かれている。ミーティングルームの頭文字だった。

藤下修は、会議室に入ると、静かにドアを閉めた。

四人が向かい合って会議ができる机と八つの事務椅子があり、テレビ会議用の大型液晶ディスプレイがそなえつけられた、殺風景な会議室だ。ちいさい会議室なので窓がひとつしかない。その窓を覆い隠すようにホワイトボードが置かれていたので、薄暗かった。

ベージュとグレーのツートーンカラーに赤いアクセントラインが入ったダイハツ工業の作業着を着ていた藤下は、天井照明のスイッチを入れた。天井照明は蛍光灯二本組みのものがふたつあったが、節電のためにそれぞれ蛍光灯が一本しかセットされていなかった。それでも会議室はにわかにも明るくなり、タバコのヤニで黄ばんだ壁の汚れが目についた。いまは禁煙だが、この会議室ができた二四年前は、会議といえばタバコの煙がもうもうとたちこめるなかでおこなわれたも

ので、壁の汚れはその名残りだった。藤下自身も二〇年間ほど親しんだタバコの嗜好をやめてから、かれこれ一〇年がすぎる。

いちばん手前の椅子を引いて、腰をかけた。作業着と同じ配色の作業用キャップをとって、頭髪をなでつける。すこしばかり癖のある髪の毛は、オールバックというよりも短めのリーゼント風のヘアスタイルに刈られていて、大柄の藤下によく似合っていた。身長は一八〇センチメートルあり、すらっとした体型の男だった。

壁に掛かっている丸いアナログ時計は、昼の一二時四五分をしめしていた。約束の時間より一五分もはやい。時間を確認すると、もうほかにやることがなかった。

目の前の壁にA三サイズの貼り紙があり、ダイハツ工業グループのスローガンが赤い文字で大きく「Innovation for Tomorrow」と印刷してある。その下に「明日を切り拓こう！ 明日を創造しよう！ 会社を変える主役は『あなた』です！」とあり、さらに「グループ理念」がつけばついていた。

「私たちダイハツグループは、時代をリードする革新的な「クルマづくり」への挑戦を通じて、世界の人々に愛されるグローバル・ブランド。自信と誇りを持った企業グループ」を目指します。1. 世界のお客様の笑顔と感動が私たちの喜びです。2. お互いの個性尊重と公平が私たちの絆です。3. 地球と社会との共生が私たちの責務です。4. スピード・ブレイクスルー・率先垂範が私たちの基本です。5. 世界一のスモールカーづくりが私たちの挑戦（チャレンジ）です」



第2章

ダイハツで生まれ育った自動車技術者

国内販売－販売台数の推移

(台)

年	小型三輪	軽三輪	三輪合計	小型乗用	小型貨物	小型車計	軽乗用	軽貨物	軽合計	総合計
1955	27,163		27,163							27,163
1956	33,117		33,117							33,117
1957	35,443	271	35,714							35,714
1958	28,502	9,683	38,185		212	212				38,397
1959	27,727	39,212	66,939		1,690	1,690				68,629
1960	32,182	86,608	118,790		1,139	1,139		1,374	1,374	121,303
1961	31,860	57,229	89,089		6,254	6,254		45,251	45,251	140,594
1962	29,065	36,314	65,379		10,500	10,500		56,072	56,072	131,951
1963	20,178	33,381	53,559	409	34,846	35,255		64,875	64,875	153,689
1964	15,588	20,527	36,115	5,045	47,696	52,741		79,452	79,452	168,308
1965	8,581	11,757	20,338	11,336	48,764	60,100		91,330	91,330	171,768
1966	6,471	6,553	13,024	17,084	54,335	71,419	2,298	90,602	92,900	177,343
1967	5,164	4,056	9,220	19,376	55,695	75,071	35,916	98,362	134,278	218,569
1968	3,410	2,381	5,791	13,760	44,245	58,005	69,193	112,646	181,839	245,635
1969	2,529	1,567	4,096	18,308	36,713	55,021	80,382	104,104	184,486	243,603
1970	1,959	912	2,871	13,521	20,263	33,784	128,889	113,600	242,489	279,144
1971	1,307	942	2,249	17,643	23,681	41,324	129,020	117,498	246,518	290,091
1972	705	34	739	25,673	32,952	58,625	90,676	128,267	218,943	278,307
1973	5		5	37,136	45,519	82,655	71,767	137,977	209,744	292,404
1974				35,552	34,758	70,310	44,719	108,468	153,187	223,497
1975				53,932	48,571	102,503	33,771	100,598	134,369	236,872
1976				32,122	43,999	76,121	35,716	114,661	150,377	226,498
1977				32,530	47,003	79,533	34,787	130,679	165,466	244,999
1978				65,355	42,405	107,760	32,362	126,232	158,594	266,354
1979				68,040	40,959	108,999	31,788	145,855	177,643	286,642
1980				61,306	30,717	92,023	29,727	165,485	195,212	287,235
1981				49,259	22,329	71,588	31,695	210,534	242,229	313,817
1982				38,194	14,697	52,891	38,593	247,965	286,558	339,449
1983				67,322	11,142	78,464	44,896	260,581	305,477	383,941
1984				65,780	10,682	76,462	41,466	297,953	339,419	415,881
1985				61,666	10,050	71,716	35,724	329,384	365,108	436,824
1986				50,108	8,001	58,109	37,500	375,754	413,254	471,363
1987				40,143	4,845	44,988	35,550	400,123	435,673	480,661
1988				44,187	4,862	49,049	45,926	426,625	472,551	521,600
1989				50,663	5,189	55,852	106,316	347,339	453,655	509,507
1990				43,091	6,472	49,563	211,782	231,345	443,127	492,690
1991				29,520	6,007	35,527	244,150	205,004	449,154	484,681
1992				19,545	5,813	25,358	225,203	183,225	408,428	433,786
1993				23,083	4,854	27,937	201,522	168,543	370,065	398,002
1994				19,443	4,898	24,341	197,040	170,677	367,717	392,058
1995				12,760	4,142	16,902	223,959	171,603	395,562	412,464
1996				22,284	2,521	24,805	276,359	168,073	444,432	469,237
1997				37,543	2,934	40,477	254,321	153,529	407,850	448,327
1998				42,326	1,501	43,827	259,514	133,889	393,403	437,230
1999				14,051	1,498	15,549	330,061	176,901	506,962	522,511
2000				27,476	1,229	28,705	367,893	152,545	520,438	549,143
2001				26,623	1,286	27,909	366,340	147,742	514,082	541,991
2002				13,658	1,027	14,685	349,705	140,205	489,910	504,595
2003				8,578	906	9,484	397,211	135,160	532,371	541,855
2004				15,547	925	16,472	427,095	134,242	561,337	577,809
2005				12,560	14	12,574	433,049	155,531	588,580	601,154
2006				21,220	9	21,229	460,484	140,787	601,271	622,500

1955～1966年は当社調べ、1967～1996年は販売会社報告ベース、1997年以降は登録・届出台数で表記

「学生時代はクルマ好きではなかった。いちばん好きなものは音楽だった。もちろんクルマ嫌いではなかったし、大学は駅から遠い山の上だったから、お金があればクルマがほしかった。でも苦学生としては、アルバイトで学費と生活費の両方を稼がなければならず、クルマまでは手がまわらない。買ったのは中古の五〇ccのスクーターでした。だから僕はクルマに夢中になっていた青春時代がなかったもので、若き日々のクルマ愛好について語れない。僕はダイハツに入ってから、クルマを学び、クルマが好きになり、クルマを語れるようになった」

と、藤下修は言っている。まさにダイハツで生まれ育った自動車技術者なのである。

一九六一年(昭和三六年)に神戸市の下町の繁華街で生まれた。ふたり兄弟の次男だった。父親は、外国航路の船員見習いになって世界の海と港町をめぐる好奇心の持ち主であったが、結婚すると家業のペンキ屋を手伝う職人になった。人生を気ままに生きる人で、昔ながらの職人らしく宵越しの銭を持つとせず、職人のつねで仕事にあふれば酒を飲んだ。藤下少年の目には、家庭と家族をかえりみない放蕩な父親に見えた。そうなれば父親はあきらかな反面教師となる。そこか

ら独立心が芽生えた。

生まれ育った神戸の家は、関西の言葉で言うところの文化住宅で、個人商店が建ち並ぶアーケード街の裏手にあつた。そこには都市の下町の庶民の貧しいけれどいきいきとしたコミュニティが存在した。藤下がただよわせる生粋の都会人らしさは、神戸の町のものだ。神戸は言うまでもなく、日本でも指折りの大きな港町だから、エキゾチックな風に吹かれて、混沌とした下町繁華街の風景と、そこで暮らす多種多様な生き方をする人びとのなかで育つた。そのような神戸の下町繁華街の風景と人びとは、好むと好まざるとにかかわらず藤下の原風景になっていて、いまはその人びとと風景に哀愁を感じるが、少年の頃の藤下は、その町とその家から脱出することばかりを考えていた。

しかし多感な少年ひとりでは、どうなるものではない。停滞したり、横道にそれたり、道をまちがえたりする。最初に生き方をおしえてくれたのは小学校四年生のときの担任の女教師で、引っ込み思案と思われていた藤下少年のいいところを次々と発見して、自信をもたせ、積極的に生きる力をあたえてくれた。

それからは音楽だった。四歳年上の兄のラジオで、手当たりしだいに音楽番組を聴き、ハードロックが好きになる。アメリカのバンドのグラランド・ファンク・レイロードと、イギリスのレッド・ツェッペリンというバンドのギターリストだったジミー・ペーじのファンになった。その重く獷猛にひずんだ大音量のエレキギター・サウンドと、バックビートが小気味のよい激しいリズム

ずクルマの操縦安定性と乗り心地のすべてを開発する技術者へ成長することであった。四〇歳で実験部第一車両実験室の主担当員になり、四八歳で実験部運動・走行性能開発室の室長になった。そして五〇歳にして新型コペンのチーフエンジニアに任命された。

チーフエンジニアになった藤下修にあたえられた仕事は、安全に楽しく走るスポーツカーを開発することであった。それならばできると藤下は思った。あたえられた仕事にベストをつくすこの自動車技術者は、ひそかに新型コペン開発の情熱に火をつけた。



第3章

新型コペン開発プロジェクト

二〇一一年七月一日から藤下修の新型コペン・チーフエンジニアの仕事がはじまった。

その日は金曜日で、梅雨があけない曇り空の蒸し暑い日であった。

藤下は大阪本社工場の第一地区にある製品企画部へ出勤した。家族はまだ滋賀にいて本格的な引越しの準備に追われていた。藤下だけが大阪本社ちかくの独身寮を仮住まいにして、二〇年ぶりの本社勤務にもどった。

最初の一週間は、新型コペン開発プロジェクトの引き継ぎのための期間だった。前任のチーフエンジニアが一週間で仕事を終わらせて、藤下へと引き継ぐのである。この一週間で藤下は、それまでの新型コペン開発プロジェクトの変遷を理解しなければならぬ。

その新型コペン開発プロジェクトは、およそ一年半前の二〇一〇年一月に発足していた。この発足期日は二〇一二年八月をみすえて設定されたものだ。そのとき発売一年目をむかえる初代コペンの生産が終了するからである。なぜ、初代コペンの生産が終了するかといえば、歩行者保護の車両規定法規変更が施行されるからだ。具体的にいえば初代コペンのエンジンヘッドとボン

ネットのあいだの空間が、変更された法規では不足する。ボンネットを高く盛りあげれば変更後の法規をクリアすることは可能だが、それでは初代コペンのエクステリア・デザインが崩れて商品としての魅力を失ってしまう。したがって初代コペンをフルモデルチェンジさせるならば、二〇一二年八月が好機であった。

新型コペン開発のプロジェクトが発足した二〇一〇年一月は、初代コペン生産終了の三か月前だった。この三か月は、新型車開発の期間として、異例に長期であった。

近年、日本の自動車メーカー各社の新型車の開発期間は一般に二〇か月前後で、ひとくちに二年間である。ダイハツの場合は一七か月から二〇か月であった。かつては多くの自動車メーカーが新型車開発の期間を四年間としていた。しかし、自動車メーカーとしては、この四年間を短縮したかった。開発期間を短くすれば、開発コストがダウンするからである。また自動車商品のトレンド傾向や動向など市場の変化にすばやく対応することもできる。自動車メーカー各社は九〇年代から、開発期間の短縮に取り組んできた。

いまやクルマにかぎらず工業製品のほとんどは、CAD（コンピュータ・エイテッド・デザイン…コンピュータ支援による設計）で設計され、CAE（コンピュータ・エイテッド・エンジニアリング…コンピュータ支援による設計・製造の事前検討）で解析やシミュレーションをする。このCADとCAEが開発期間の短縮を実現した。CADで部品を設計すれば、CAEで瞬時に、その部品の、たとえば強度解析ができるからである。またCADで設計した部品を組み合わせる場合も、CAEで組み合わせ

性の高い空調がほどこされた工場でなければならぬからだ。さらに塗料や溶剤などの廃液を処理する施設も必要になる。つまり樹脂ボディの製造方法が進化し美しく着色できる製造が可能になれば、その製造原価は鉄板ボディより圧倒的に安くなるのであった。樹脂ボディの製造方法の進化に期待がかかるのは当然であろう。

樹脂部品は、鉄の部品と機械結合するとき、結合部分を強化しなくてはならないから、思ったほど軽くならないという短所がある。また樹脂は鉄のように錆びたりしないので自動車ボディの材料として最適だが、リサイクル性がない。しかし樹脂ボディの利便性はとても大きく、樹脂を積極的にボディ材料として活用することは、地球の自然環境のなかで許容範囲にあるとダイハツは考えている。

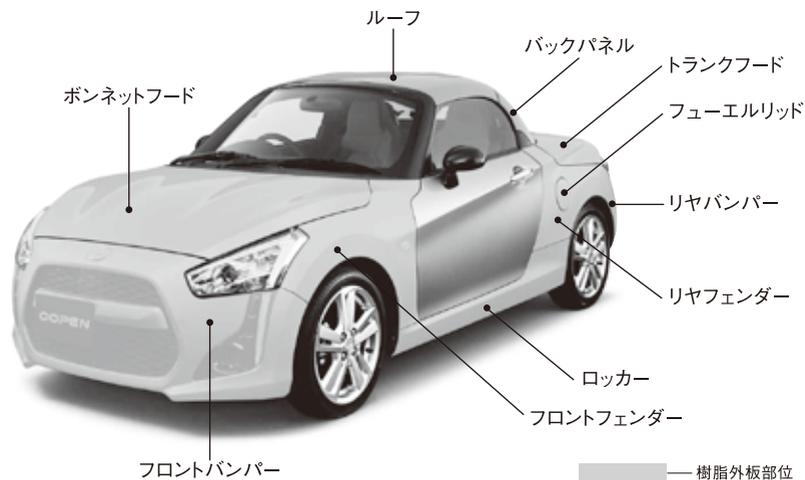
こうした複合的な意図があつて、Dフレームとドレスフォーメイションのアイデアが発案されていた。やがてスモールカーのボディは樹脂になつていくのではないかという予測があり、そうなれば新型コペンは先駆となる。

新型コペン開発のチーフエンジニアとなつた藤下修は、その開発プロジェクトのスタッフのなかに頼りになる人物がいるのに気がついたのである。商品企画部に所属する、フットワークがよさそうな痩せ形のこのとき四三歳の男であつた。

殿村裕一である。商品企画部に所属する、フットワークがよさそうな痩せ形のこのとき四三歳の男であつた。



樹脂製のボディ外板（前後バンパー、ボンネットフード、トランクフード）



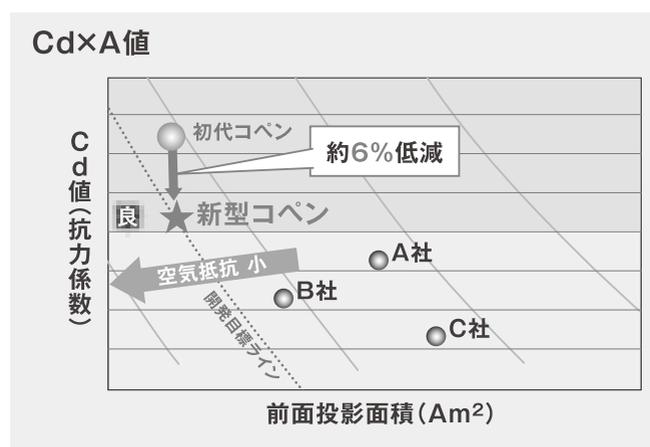
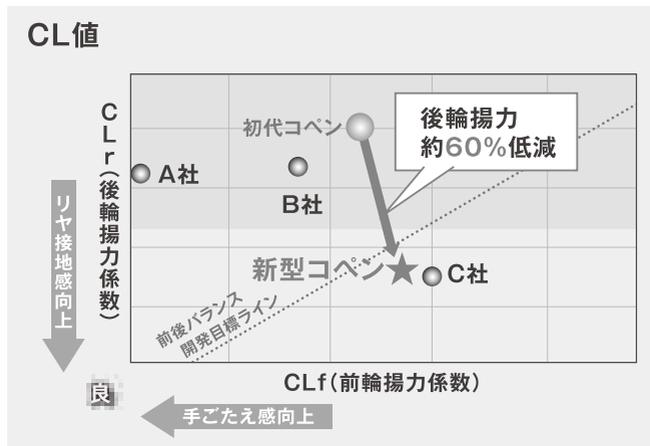
コペンはドア以外の外板が樹脂製で、ルーフとバックパネル以外の樹脂外板は交換可能



第4章

Dフレームという名の車体開発

空力性能は、リヤの揚力を初代と比べて約60%低減して前後の揚力バランスを最適化するとともに、Cd値も約6%低減することで、燃費向上に貢献している



二〇一三年があげると、新型コペンのプロトタイプ（試作車）製作にむけて藤下たちは動きだした。たった五人だった新型コペン製品企画プロジェクトは、一挙に約四〇名の大部隊に拡大した。開発スケジュールは過酷であった。

コペン・ローブは、翌二〇一四年六月一九日発売開始と決まっていたが、そこから逆算すると発売二か月前の四月下旬には工場での生産を開始しなくてはならない。そうなるとう開発期間は一五か月間にみたくない。通常の新型車開発期間より二か月間もすくないのである。どう考えても時間がない。そのためにローブと同時発売が計画されていたコペン・エクस्पレイの発売時期を遅らせることになった。ローブとエクस्पレイの同時発売は、物理的に不可能だった。

新型コペンの発売スケジュールは、第一弾としてローブを六月に、五か月後の十一月に第二弾のエクस्पレイがつづくことになった。この時点で第三弾のコペン・セロは発売スケジュールに姿をみせていない。

新型コペンの開発目標は鮮明に定められていた。

〈低燃費・低価格の時代〉と現代を認識し、ダイハツのマーケティング・スローガンである〈もっと軽にできること〉のステータス・シンボルとなる〈軽自動車最上級のフロント・ドライブのスポーツカーとして、誰もが安心して楽しめる操縦安定性と乗り心地のよさを実現する〉ことである。

そのスポーツカーは〈クルマの楽しさ〉と〈走りの楽しさ〉をお客様に提供することで〈クルマ好きを増やす〉ばかりか〈一人でも多く軽自動車ファンとダイハツ・ファンを増やす〉。自動車業界ぜんたいの利益をまずかかげ、自社の利益〈ダイハツ・ファンを増やす〉があとにきているところは大阪の老舗メーカーらしい姿勢だ。

ビジネス・ターゲットは〈話題性のある商品〉をつくり、〈販売店への集客をはかり、ダイハツ車全体の売り上げ増に貢献する〉である。そのために〈幅広い世代をお客様とするために正常進化デザインと新感覚デザインの複数デザインを投入〉し〈若者層にむけた新しい営業企画を実施する〉。

キーワードは〈オープン・スポーツカーの走りの楽しさ〉〈あらたな付加価値のあるクルマ〉〈選ばれる理由となる価値や個性〉などで、ポジショニングは〈スポーツカーのエントリーとして位置づけ、走る楽しさを気軽に味わえるクルマ〉であった。

ダイハツではプロトタイプにA^{エイエス}S（アドバンスト・ステージ・先行段階）というコードネームを冠する。


COPEN

第5章

デザインから、
ファクトリーへ



高剛性キャビンやクラッシュャブル構造を採用し、衝突時の乗員への衝撃を効果的に吸収している。写真は64km/hオフセット衝突実験、デュアルSRSエアバッグ、55km/h前面・後面衝突実験、55km/h側面衝突実験

考えてみれば新型コペンのデザインほど不思議なものはない。この場合の不思議とは、ふつうでは考えも想像もつかないという意味である。

なぜならば、ダイハツ・コペンという一車種に、三様のデザインがあらかじめ存在するからである。一車種のなかに4ドア・セダンと5ドア・ワゴンと2ドア・ハードトップ、あるいはオープンが、バリエーションとして存在するのではない。異なるフォルムのデザインが三つあるのだ。

本来デザインとは、唯一無二の存在であるから価値があるはずだ。独創であることから、デザインは特許の対象である意匠になることが可能だ。ある自動車メーカーが、一台の新型車を発売するとき、これがこのクルマの最良のデザインですと、高らかに声に出して言うか言わないかは別として、その主張は当然する。主張がなければ、そのクルマの価値が妥当であるかないか、消費者は判断がつかなくなる。強烈な個性を買う消費者もあれば、風景に馴染んでしまう淡い個性を好む消費者もいる。あるいはそのような主体的選択の意志がなく、それが最新流行のクルマに

見えた結果として購入するというのも、実は積極的な現代の消費行為だ。そのような消費社会にあつて、工業製品のデザイン、すなわち自動車のデザインは、ひとつしかないという絶対的な価値であつたはずだ。

だが、新型コペンは三つのデザインをもつスポーツカーとして生まれた。

「だから悩みました」と新型コペンのデザイン・チームのマネジメントを二〇一一年から担当した阪口庸介は言っている。そのとき五〇歳のデザイン部主査であつた。阪口は初代コペンのインテリア・デザインを担当している。コペンとは浅からぬ縁があるダイハツのデザイナーのひとりである。

一九六一年（昭和三十六年）に兵庫県西宮市に生まれた。小学生の頃の宝物は二代目フォード・マスタングの赤いミニカーだつた。物ごころついたときから絵を描くのが大好きで得意であつた。カーデザイナーをめざして大学で工業デザインを学んだが、自動車部員としてラリー競技のコードライバー活動に熱中している。世界ラリー選手権で活躍していたダイハツ・シャレードに憧れ、ダイハツのカーデザイナーになることを希望した。ダイハツではインテリア・デザインのデザイナーとして育成され、ベルギーにあるトヨタ自動車のデザインスタジオに二年間出向している。デザイン部の仕事のみならず、ダイハツの企業博物館であるヒューモビリティワールドの改修計画や、商品企画とその先行開発などの仕事を担当しているうちに、マネジメントの手腕を身につけた。ペンと箸は右手だが、スケッチは左手で描くという左利きである。


COPEN

第6章

ドレスフォーメイションは終わらない



二〇一三年から二〇一四年にかけての冬の季節に、藤下修は滋賀テクニカルセンターのハンドリング路を、新型コペンのプロトタイプで何度も走った。

新型コペンの命であるコペンならではの操縦安定性と乗り心地の最終確認をするためであった。プロトタイプとは試作車のことで、それは二台あった。二〇一四年初春にできあがった試作型DフレームのAS1、そしてAS1をベースにして改良した最終型プロトタイプのAS2である。AS2のフレームは現在市販されているDフレームとほぼ同じ形状で、走行性能もほとんど同等だ。すでに書いたがASとはアドバンスト・ステージ（先行段階）のことで、ダイハツでは試作車にASのコードネームをつける慣習がある。

テクニカルセンターのハンドリング路は、文字どおり操縦性能をテストするコースで、全長一五五〇メートルあり、コース幅は狭いところで四メートル、広いところでは七メートルある。高低差はなく、きわめてフラットなコースだ。路面はアスファルト舗装で、一般道と同じ路面である。もともとは泥と砂利のダートコースだった。ダイハツのワークスチームが世界ラリー選手

権などで華々しくモータースポーツ活動を展開していたときのテスト・コースだったからだ。

小さなコーナーが連続する曲がりくねった反時計まわりのコースだが、ひとつだけ高速コーナーと呼べる左の長いカーブがある。複合コーナーなので、コーナーの入り口がややきついカーブで、出口にむかっつてのびやかなカーブになっている。新型コペンのマニュアル・トランスミッション仕様で走ると、コーナーの出口では四速全開になる。車速にすれば時速一〇〇キロメートルちかくに達することが可能である。

この高速コーナーを、腕に覚えのあるドライバーが走るとき、リア・タイヤがコーナーの外側方向へ滑りだすと予測するはずだ。スピンするかもしれないと身がまえて、ハンドルとアクセルの操作に神経を集中させる。テスト・コースの高速コーナーだから、そこを走るクルマの動きを、わざと不安定方向へともっていくようなコーナーなのである。ハイスピード・コーナーリングを堪能できるコーナーではなく、スピンしそうで怖いコーナーだ。いわゆる癖のある高速コーナーである。

だが、新型コペンで、この高速コーナーを走ってみると、ドライバーの胸をしめつけるような不安定な動きをまったくしないことがわかる。

いかに癖のある高速コーナーであっても、新型コペンは滑らかに走りぬける。ドライバーがハンドルをきっている方向にむかっつて、落ち着いたハイスピード・コーナーリングをする。四つのタイヤがしなやかに路面に接地して走る。爽快感にあふれるスポーツ・ドライブング感覚を、安

なる。新型コペンの人気が販売計画台数をうまわったという結果になった。
二〇一六年三月の時点で一万五六九八台である。その一万五六九八人のオーナーの笑顔が新型コペンとともに日本の道を走っている。



エピソード 新型コペンの不易流行

新型コペンの開発物語は、ローブとエクスプレイとセロの発売で、ひとつの大団円をむかえた。大団円とは、すべてがめでたくおさまる結末のことだが、それをひとつの大団円と書くならば、では、ふたつ目のハッピーエンドがあるのかということになる。新型コペンの場合は、それがあつた。新型コペンはドレスフォーメーションという変化しつづけ増殖するDNAをやどして生まれたライトウエイト・オープン2シーターだからだ。

二〇一四年六月に新型コペン・ローブが発売されてから、新型コペンの全貌があきらかになるまで、そもそも一年間をようした。ローブ発売からはじまり、半年間と言つていいスパンで、エクスプレイとセロが発売された一年間だ。ローブの発売と同時にエクスプレイが発表され、エクスプレイの発売と同時期にセロの存在があきらかにされるといふうに、連鎖的に新型コペンの全貌があきらかにされた。

いちはやく新型コペンがほしい者はローブを買い、エクスプレイを購入しようと考えていた者は町でローブを見かけてはエクスプレイに思いを馳せ、セロを待ちのぞんだ者はローブとエクスプレイを見るたびに心をときめかせていた。こういう楽しみを日本のクルマ好きは経験したことがなかった。

そしてローブもエクスプレイもセロも自動車商品のつねでグレード展開がはじまる。

二〇一四年十二月にローブS、二〇一五年六月にエクスプレイS、二〇一五年一月にセロSが登場してくる。S仕様は、レカロ社のスポーツシート、モモ社の革巻ステアリングホイール、ビルシユタイン社のショックアブソーバーなどを装備し、メーカーオプションにはBBS社の新型コペン専用デザイン一六インチ鍛造アルミホイールが用意された。レカロとモモとビルシユタインのセットを、クルマ好きは〈三種の神器〉と呼ぶぐらいで、これは定番のS仕様である。ここにきて新型コペンは六つのタイプに増殖した。

ドレスフォーメーションの開始は、公式には二〇一五年一〇月のダイハツによるドレス・パーツの発売ということになるのだろう。このときセロのボディ樹脂外板のフルセットが発売になった。ローブとセロはドアの形状が同じなので、ローブのユーザーが、このフルセットを手に入れば、ローブをセロにデザイン変更ができることになった。つまりローブをセロへとドレスフォーメーションができる。フロントセットとリアセットも同時に発売されたので、フロントだけセロ、あるいはリアだけをセロにすることも可能になった。

このことで新型コペンのタイプがいくつに増殖したかといえば、カラーのことを考えずフォルムだけみると、フロントがセロでリアがローブというタイプと、フロントがローブでリアがセ

年月日	内 容
2016年4月4日	・ DRESS-FORMATIONによる新たなデザイン提案として、樹脂外板パーツの塗り分けにより個性ある外観とした「カラーフォーメーション type A」をメーカーオプション設定全てのモデルでアルミホイールのデザイン(ローブ・セロ用、エクスプレイ用)と内装色(ページュ、ブラック、レッド)を自由に選べるようになった
2016年10月3日	・ DRESS/パーツの選択肢を拡充。「セロ」から「ローブ」へ交換可能なパーツを発売 D-SPORTよりエクスプレイ用のDRESS/パーツ「コペンアドベンチャー」ボディキットを発売開始。「コペンアドベンチャー」は「コペン ドレスフォーメーション デザインワード」にて一般公募した最優秀作品
2017年6月19日	・ 「コペン」誕生15周年を機に「コトづくり」の新たな取り組みを開始 2017年10月に星空観賞をメインとしたイベントを岡山県で開催する計画を発表。これまで地域密着を軸にコペンを通じてダイハツファンを増やす活動「LOVE LOCAL by COPEN」を展開してきたが、これからは活動領域を拡大し「LOVE LOCAL by DAIHATSU」として取り組む
2018年12月19日	・ 東京オートサロン2019に「コペン クーベ」「コペン セロ スポーツプレミアムバージョン」を展覧すると発表 ・ 軽スポーツカー「コペン クーベ」を200台限定で発売 「コペン クーベ」は「セロ」をベースにCFRP製のハードルーフを装着したクーベスタイル。東京オートサロン2016に出展したコンセプトカーの市販化で、200台限定発売
2019年1月11日	・ 東京オートサロン2019に「COPEN GR SPORT CONCEPT」を出展すると発表 同日から開催された東京オートサロン2019に、TOYOTA GAZOO Racingと連携してダイハツが開発を担当したコンセプトカーとして展示
2019年10月15日	・ コペン第4のモデル「GR SPORT」を発売 東京オートサロン2019で発表された「COPEN GR SPORT CONCEPT」の市販化。アンダーボディの補強やセンタープレースの形状変更等により、ボディのねじれ剛性を高めた。専用デザインのバンパー、BBS製アルミホイールなどを採用
2020年12月25日	・ パーチャルオートサロン2021に「コペン スパイダーバージョン」を出展すると発表 パーチャルオートサロン終了後は「コペンローカルベース鎌倉」に期間限定で展示
2021年4月7日	・ 「コペン」を一部改良 新法規に対応するため、より広い後方視界確保を目的としてサイドミラーを拡大するとともにオートライトを標準装備
2022年6月19日	・ 「コペン」初代発売から20年 同年9月発売予定の「20周年記念特別仕様車(COPEN 20th Anniversary Edition)」の情報を公開 「セロ」をベースに、2代目コペンでは初めて本革製のスポーツシートを採用、アイボリーの内装色とシートのコーディネートに加え、20周年の記念エンブレムとシリアルナンバー入りのスカッフプレートを装備。1000台限定生産で、6月20日から受注を開始、6月24日に受注台数が1000台に達したため受付を終了
2022年9月1日	・ コペン20周年特別仕様車「20th Anniversary Edition」生産開始
2022年11月30日	・ WRC(世界ラリー選手権)第13戦ラリー・ジャパンで、「コペン」がクラス優勝 「D-SPORT Racing Team」が、コペンGRスポーツで参戦し、クラス優勝を果たした
2022年12月23日	・ 東京オートサロン2023に「COPEN CLUBSPORTS」とラリージャパン2022に出走したラリー参戦車両「コペン」を出展すると発表
2023年10月6日	・ ジャパン モビリティショー2023に「VISION COPEN(ビジョン コペン)」を出展すると発表 初代コペンを彷彿させるボディに、FRレイアウトと1.3Lエンジンを組み合わせた小型オープンスポーツカー
2024年12月10日	・ 「コペン」を安全性能向上などの一部仕様変更して発売すると発表 バックソナーを全車標準装備するとともに5速MT車にはスーパーLSDを標準装備

あとがき

二〇一四年の初夏に、ダイハツ広報室の室長である吉野恵実さんとグループプリーダの若林直之さんから「新型コペンの開発物語の本を書きませんか」とお声がかかった。「最大限の協力をする」と言われて、吉野さんと若林さんの意気込みを知った。

自動車メーカーの広報は、新型車を発売するときに、さまざまなPR活動を展開する。新聞や雑誌に記事を掲載すべくメディアにはたらきかけ、テレビやラジオの話題にならないかと手だてを考え、メディアを集めて発表会と試乗会をもよおす。自動車好きのために、自動車雑誌の増刊号を一冊まるごと新型車特集でうめる企画出版をすることなどは常套的なPR方法になっている。「そのような、これまでやってきたことは、これまでやってきたこととして、効率よくやるのだけれど、新しい広報活動にチャレンジしたいのです。新型コペンはダイハツにとって新しいチャレンジなのだから、広報もいままでやっていなかったPR活動にチャレンジしたい。そこで新型コペンの開発を記録したノンフィクションの本ができなかと考えました。ダイハツが、いかに考え、どのように行動して、新型コペンを開発したのかを記録した、一冊の読み物ができれば、

お客様に喜んで読んでいただけると思います」

という素晴しく前向きな話を、吉野さんと若林さんから聞くことになった。

吉野さんと若林さんは、いくつかの重要な取材でお世話になったことがある人たちだから、当然のこととして僕にできることでお役にたつのであれば、やりますと答えた。しかし、はたして僕にできることなのか、ということは浅学非才としてはいつも心配になる。子供の頃からクルマ好きで、いままクルマの運転は好きだが、技術や生産や販売についてはなまかじりの知識しかない。ひとつ興味があったのは、ダイハツ工業という企業、つまり人間集団について知ってみたいということであった。人間への興味はつきることがない。

吉野さんと若林さんと僕の意見は一致する方向へとむかった。そうすると「まず、新型コペンのチーフエンジニアの藤下修に会わせましょう」という話が出てきた。「こだわりが強い人なので」と言うのであった。

チーフエンジニアの仕事をするぐらいの人だから、こだわりが強いのは当たり前だろうと僕は思った。しかし、何を、どのように、こだわるかは、知りたかった。こだわりの質と方向は、相性のいいわるいに関係するからである。相性がわるくても、取材インタビュは仕事だから、やらなくてはいけないのだが、この場合チーフエンジニアの取材インタビュに失敗すれば、一冊の本を書くのは不可能になる。

一度会わせてくださいとお願いして、藤下修さんと会った。僕は人を見る目がないから、自分が感じた第一印象を信じられない。人間は顔をつきあわせて話してみなければわからない。ところが、このときは不思議で、藤下さんは背が高い大きな人なのだが、そういう印象をもたなかったことを、よく覚えている。

藤下修さんと話してみると、やっぱりクルマの話が興味深い。本質のない話をする。愉快的語り口で、よく考えられた言葉で話す。情熱的な人だが、こだわりに耽溺する人ではなかった。何かの拍子に音楽の話になった。その音楽とはポピュラーミュージックのことである。藤下さんは音楽が好きで、音楽をすることも好きで、音楽を語ることも好きだった。音楽を愛する藤下さんの話は楽しくおもしろく聞くことができた。クルマと楽器は似たところがあるものだ。

それから僕の大阪通いがはじまった。藤下さんをはじめ新型コペンの開発と生産を担った人たちに取材インタビュをするためである。大阪通いは二〇一四年の晩秋から二〇一五年の夏がくるまでつづいた。そのうち何度かは新型コペンで東京と大阪を走って往復した。二〇一五年の秋から執筆を開始して、遅筆なゆえに二〇一六年の春に書き下ろせた。

末筆ながら、インタビュ取材に応じてくださいたみなさまへ感謝の気持ちをお伝えします。ありがとうございました。素人の質問ばかりで、礼を欠くことがあったやもしれず、おゆるしいただければ幸いです。また、本文においては物語の登場人物になりますので敬称を省きました。

「最大の協力」を実行してくださいました吉野恵実さんと若林直之さん、ダイハツ広報室のみなさんへ感謝し、お礼を申し上げます。吉野さんと若林さんはこの本のプロデューサーになった。

編集と校閲は小笠原亜子さんが辣腕をふるってくれた。出版にさいしては三樹書房編集部が取りまとめてくれた。

新型コペンが好きだという人たちに楽しんでもらいたいと思って書いた一冊である。新型コペンでドライブするよりはおもしろくないかもしれないが、ドライブを楽しくする物語にはなったのではないかと思っている。

二〇一六年三月八日 中部 博

主要参考文献

広辞苑 新村出編 岩波書店
道を拓く ダイハツ工業100年史 ダイハツ工業株式会社

※組織、片書き等は、二〇一六年三月末当時のものです

中部 博

(なかべ・ひろし)

1953年東京都生まれ。

週刊誌記者、テレビ司会者のジャーナリスト時代をへて
ノンフィクションの書き手となる。日本映画大学非常勤講師。

主な編著書に『暴走族100人の疾走』(第三書館)、

『1000馬力のエクスタシー』『自動車伝来物語』

『光の国のグランプリ』(以上集英社)、

『定本 本田宗一郎伝』

『スバル・メカニズム』(以上三樹書房)、

『炎上』(文藝春秋)、

『風をあつめて、ふたたび。』(平原社)がある。

代表作の『いのちの遺伝子 北海道大学遺伝子治療2000日』(集英社)は、
台湾・時事出版社によって中国語版が出版された。

『プカプカ 西岡恭蔵伝』(小学館)

ダイハツ コペン開発物語

軽オープンスポーツカー2代目コペンの誕生

著 者 中部 博

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

電 話 東京03(3295)5398

振 替 東京00100-3-60526

印刷／製本 モリモト印刷

©Hiroshi Nakabe/MIKI PRESS

Printed in Japan

乱丁本、落丁本はお取り替えます。

本書の全部または一部、あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ弊社の著作権管理部に許諾を求めて下さい。