

軽を超えた軽自動車の進化



DAIHATSU MOVE CUSTOM RS "Hyper SA" 4WD

■テキスト=有岡 志信 (SAフォトワークス) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所) ■取材協力=ダイハツ北海道販売 新琴似店 Tel(011)764-8551

プロフィール

■クラスのけん引車としてのいでたち

世の中は、軽自動車が活性化している。「維持費を含めてリースナブル」「コンパクトで運転しやすい」「なによりエコの観点からも最適」。そんな理由が多いのでは。しかし、別の角度から見ると、「普通車に乗る理由がない」「軽自動車の近年の進化が凄い」。軽自動車の人気ぶりを見ると、後者の理由が多い気がする。1995年に初代ムーヴが誕生。その2年前にスズキ・ワゴンRの初代がリリースされ、大ヒットをしている。以来、20年もの間、この両車が、全高を上げて室内空間を確保した、軽自動車のハイトワゴン界をけん引してきた。6代目となる新型ムーヴは高剛性のボディと、ムーヴカスタム「RSハイパーSA」という質感を高めた究極の軽自動車のリリースが目玉だ。

■「Dモノコック」構造で上質な乗り心地

注目はサイドアウターパネルを厚板の高張力鋼板（ハイテン材）を使用したこと。これにより、ボディ剛性が飛躍的に高まり、クルマの乗り心地が別次元のものになった。新たなボディの骨格構造を採用したことに加え、外板を樹脂製にすることによって、ボディ関連の部品で20kgの軽量化に成功した。クルマの側面の骨格構造を強化すると、カーブなどでの揺れやボディのねじれが減少。軽自動車レベルではない、快適な乗り心地になる。もちろん、快適な運



主要諸元：(MOVE CUSTOM RSハイパーSA 4WD)

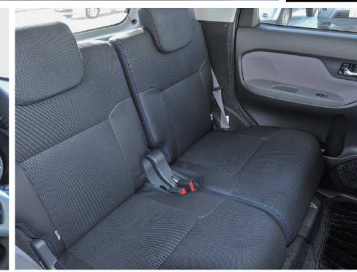
- 全長×全幅×全高／3,395×1,475×1,630mm
- ホイールベース／2,455mm
- トレッド／前：1,305mm 後：1,265mm
- 車両重量／900kg
- 最小回転半径／4.7m
- エンジン／658cc 直3 DOHC ターボ
- 最高出力／64ps／6,400rpm
- 最大トルク／9.4kg・m／3,200rpm
- JC08モード燃費／25.6km／ℓ
- ミッション／CVT
- ブレーキ／前：Vディスク 後：リーディング・トレーリング
- タイヤサイズ／165／55R15
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格(札幌地区)／1,792,800円(消費税込)

ディーラーメッセージ

ダイハツ北海道販売 新琴似店
カーライフアドバイザー

大谷 圭さん

お客さまにご説明するための4つのポイントがあります。まずは揺れに強いボディで、ドアの開閉時の音が良くなりました。シートの座り心地の良さが、ハンドルのドライビングポジションも調整できます。試乗していただいてクルマの良さを知ってもらいたいです。雪道を敬遠されるお客さまには1分間体験でムーブの良さを知ってもらうこともできます。ダイハツの主力車種として、さらに自信を持てる完成度になりました。



転にはサスペンションの性能もある。しかし肝心なのは、いかにボディ剛性を高め、サスペンションと適合させるか。これを軽自動車で行ってくるから、さすがダイハツだと感心してしまう。ボディ剛性のレベルアップによって、実は高級感も味わる。ドアを開けるときの重厚感のある手応えに出てくる。軽自動車のドアを開けると、「バン」という何とも軽い音がドアが閉まる感じがする。ところが、6代目ムーブでは「バム」というような、なかなか味のある感触になった。文字にすると、伝わりにくい部分もあるが、分かります。説明すると、ドイツ車のドアを開める感覚に似ている。実車で試すと、この感覚が分かると思う。目隠してドアを開閉し、シートに座っても、これが軽自動車と分かる人は少ないと思う。

■先端の安全システムを軽で初採用

今や安全装備も、普通車を凌駕(りようが)するほど、充実しているのも特徴だ。衝突回避支援システムでは従来の機能に加え、軽自動車初の「後方誤発進抑制制御機能」を採用。ソナーセンサーで後方の障害物を検知し、シフトポジションを「R」レンジ(後退)にしたまま、アクセルを強く踏み込むと、警告音やメーター内に注意の表示が出る。同時に出力を抑えて発進を緩やかにする。先端の安全システムの拡充以外にも、アクセルとブレーキの位置に段差をつけて、ペダルの踏み違いを防止する工夫も見せている。バックの際、体をねじって後方を見る場合、右足の位置感覚がマヒしてくる。老若男女問わず、大なり小なりの踏み間違いが起こるケースがこれだ。先端の安全システムも重要だが、意外にもちょっとした工夫が安全運転に

インプレッション

■コンパクトカーに劣らない走り

「カラーマルチンフォメーションディスプレイ」を採用。メーター内の液晶画面にエコ情報、各種警報システム、運転サポート情報がアナウンスされる。インパネは、助手席から運転席へ曲線をとらえて流れるメッキのラインが、高級感を演出している。室内の雰囲気は普通車から乗り換えても、全く違和感がなく、むしろムーヴカスタムの方が上質だ。今回の新型ムーヴカスタムは、シートの形状変更が特筆される。デザインやシートの構造を見直し、ホールド性が大幅に向上している。実はシートのホールド性は、コーナーを攻めるときに役立つだけではない。降雪地ユーザーにとっても、大変重宝する。わだち、凹凸がでやすい雪道では、体が小刻みに揺れる。これをしっかりと支えてくれる。実車すると、すぐに違いに気づくはずだ。

試乗車はムーヴカスタムの最上級グレード「RSハイパーSA」の4WD。名前だけみると、とても凄そうな印象を持つが、実は乗り心地がとてもマイルド。最大トルクが実用回転域の3200回転で発生する。街中の走行ではキビキビとした加速感を見せてくれる。加速フィールも滑らかで、軽自動車のターボ車にありがちな慌たしがない。軽なのにどっしりとしており、ボディ剛性の向上によって雪道でも挙動が安定している。

筆者は仕事用に2003年の3代目ムーヴカ

ひと役かっているのだ。ムーヴカスタムでは「RS」「X」の各グレードのSAシリーズで、「スマアシ」と呼ばれる衝突回避支援システムが標準装備される。

■スタイリングの良さにも感服する

ムーヴカスタムの外観のつくり込みはハイセンスだ。ただし、よりマイルドなスタイルを好むのなら、ムーヴを選択するといえよう。ムーヴカスタムとムーヴの外観の一番の違いは、フロントフェース。フロントグリルは、下部のフォグランプまでダーククロームメッキ仕様の一体型。黒の彩色がくっきりと精かんさを引き出している。切れ長のヘッドライトと相まって、シャープな鋭角を前面に出し、なかなかいい。攻撃的でアグレッシブな印象を持つ。サイドのAピラー、Dピラーも鋭角に切れ込み、側面を引き締めている。後部はウエストがキュッとくびれたような感じでスタイリッシュ。鍛え上げられたアスリートみだ。

ボディカラーはムーヴカスタム、ムーヴとともに2トーンを含めて各13色をそろえ、歴代ムーヴ史上で最多のバリエーションとなる。最近の軽自動車はカラーバリエーションがかなり豊富になった。ひと昔前の軽自動車の色は限定されており、パステル調はほとんどなく、ほぼ原色オンリーだった。おしやれに敏感な女性はこちらなんだが、男性にとっても個性を主張できる強力なアイテムになる。

■室内の質感と充実装備の数々

ムーヴカスタムでは、軽自動車で初の「TFスタム「X」(4WD)」に乗っている。走行距離が10万km超だが、ほぼノントラブルできている。装備などは、6代目と比較するレベルではないが、走りの基本性能の高さは今でも十分に通用する。過去のムーヴのモデルチェンジを取り上げると、3代目から4代目、4代目から5代目が大きな差はない感じだが、5代目から6代目では明らかに別次元の進化を感じる。おかしな表現だが、軽自動車を越えた、というフィリグだ。

■軽自動車の価値観に変化も

価格も軽自動車を越えている。試乗車のムーヴカスタム「RSハイパーSA」の4WDが179万2800円。性能とともに価格もアップしているが、軽自動車がリーズナブル、という以外にも選択するユーザーも出てきていることからだろう。値段が安い以外にも、軽自動車を選択する大きなきっかけをつけたのは、間違いなくムーヴの進化もある。もちろん、ムーヴにはリーズナブルな設定のグレードも多数ラインナップされている。軽自動車は庶民の味方という基本路線をしっかりと踏襲しているのは、ありがたい限りだ。

昨年暮れに東京都内のある会合で、自動車メーカーの軽自動車の開発担当者や話す機会があった。仕事の一番の魅力が「決まったサイズや規格の中でいかに良いクルマをつくるか。普通車では味わえない達成感があります。普通車よりも開発に時間がかかる場合も多い」と語ったことが印象に残った。コンパクトカーとのシェア争いというよりも、軽自動車にとっても他車は視界に入っていないのかもしれない。