

Life field of Creation

## 美しいクルマ；私がマスタングを選んだ理由

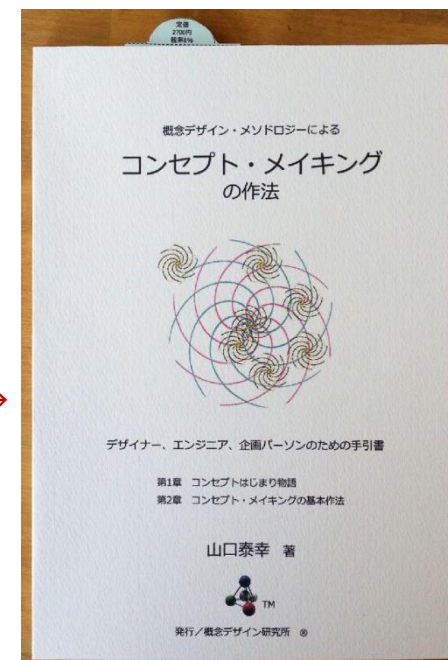
走らなければクルマではない、美しくなければクルマである意味が無い！



←2015年1月6日発行の最新解説書  
amazon.comの電子書籍Kindle版にて発売中！  
目次+はじめに+イメージ図一部については  
こちらのpdfでご覧いただけます。  
下のQRコードから直接本棚にアクセスできます。  
冒頭の10ページ位が試読できます。電子書籍を読む  
には無料提供されているアプリをダウンロードして  
ください。こちらからでもOKです。



書籍版も2015年4月15日発行 →  
B5版×136 P 定価2,500+税  
ISBN 978-4-9908314-0-0 C3072  
ご購入希望の方は直接弊所へ  
メールでお問い合わせください。  
問い合わせ先  
[taizan@gainendesign.com](mailto:taizan@gainendesign.com)



論考 2012 Gainendesign Labo. Yamaguchi Taikoh  
Copyright© 2012 by Yamaguchi Taikoh

586 Takakura Fujisawa-shi Kanagawa-ken Japan 252-0802

Tel/Fax 0466-43-4713 Email [taizan@gainendesign.com](mailto:taizan@gainendesign.com) HP <http://www.gainendesign.com/>



16年間無事に私を運んでくれたブルーメタのマスタングが、2011年6月末に息を引き取った。

それはあまりに美しい突然死であった。

ウォーターポンプ付近のパッキンが劣化し、水が大量に漏れ、オーバーヒートの結果、凄まじいノッキングを起こし、高温に耐えきれず、パワーユニットが死んだ。

そのまま販売店にレッカーし、綺麗なボディーのまま、廃車にした。それが愛車に報える唯一の道だと思ったからだ。

16年の間に、マスタングはモデルチェンジもし、フェイスリフトも何度かされた。永年の間には幾度かこれを手放して乗り換えようとも思ってはみたが、ついぞ手放せなかった。

ロングノーズ、2ドアクーペのブルーメタリック車がどうしても手放せなかった。

それと、この型の次の2005年フルモデルチェンジは初代のマスタングを彷彿とさせるものの、どうしてもそのボディー形状に魅力を感じることができなかった。

この状態は結果的に2010年まで継続されることになる。







<http://www.edmunds.com/ford/mustang/2005/>

私はそのことに恥ずかしながら2010年時点で気がつかなかった。せっかく届いた2010年モデル新車発表会の案内状にも殆ど目を通さなかった。そしてそれは2011年夏の愛車の突然死まで継続されたのである。

2011年7月、販売店の脱帽に値する高等戦略に乗せられながら、2011年モデルのマスタングをV8、V6共に試乗することになった。

そのことがこのストーリーの始まりになろうとはつゆ知らず…。

2011年モデルのマスタング試乗車が夕刻、我が家の駐車場へバックで入って来た。そのときの衝撃は大きく、マスタングの新型が一気に乗り換え候補に浮上した一瞬だった。

2005年にフルモデルチェンジされたマスタング。決して嫌いではなかったが、1996年モデルを凌駕しきれない何か物足りなさを感じていた。

その最大の要因は後で述べるが、フロントマスクとリアパネルの平板さにある。

その後このボディーは基本的に2010年まで継続される。

要するに1996年以降15年間、私の脳裏から新しいマスタングのモデルに乗り換えるという発想は消え失せていた。

この2005年モデルの形状は実際にはビッグマイナーと言う形で、2010年モデルでデザインの視点からは大きく変更が施されていた。それはぱっと見では分からないのだが、良く観察すると激変しているのである。

<http://2005mustang.org/>



本格的に乗り換え検討をした3台。

BMW Z4



<http://www.bmw.co.jp/ja/newvehicles/z4/z4/2009/visualizer.html>

スタイリングでは絶対にZ4と決めていた。今でもその形状は最高レベルで美しくまとまっていると確信している。しかし、結果は没となった。

還暦を過ぎた私にはこのインテリアの狭さは耐え難いし、直接の日差しの暑さを我慢してまでオープントップにはしたくない…からだ。

MINIもそれなりにデザイン的には好きなのだが、メインカーにはなりえず空間の玩具性はオヤジには付き合いきれない。

スカイラインの2ドアクーペは日本車にしては珍しくバランスがよく、こなれている。すんでのところでこれに決まりかけた。

マスタングの新型モデルと並べてみて、その存在感から最終的にマスタングに軍配が上がった。

スカイライン 2ドア クーペ



<http://www2.nissan.co.jp/SKYLINECOUPE/exterior.html>



MINI

[http://www.mini.jp/model\\_filter/index.html](http://www.mini.jp/model_filter/index.html)





巡り巡って、購入を決めたFordマスタング2012年型V 6 プレミアム。



309PSというパワーバランス、フロントマスクのシンプルさ、エンブレム等からこれに決めた。  
色の指定はメタリックのCandy Red。納車まで4カ月待ち。その価値はありと判断。





ロングノーズ、ショートデッキは“優美”の様式。面の大胆な凹凸は“艶美”の作法。



フロントクォーターからのこのショットが、マスタングの全体像と陰翳を最も美しく表現する。





妥協を許さないクルマづくりが肝要！  
その根底にはデザイン・設計の潔さが必要！

最終判断の直前まで決まりかけていたスカイライン2ドアクーペ。クルマとしては最高レベルの出来ではある。↓

ブラックのマスタング試乗車を駆って、スカイラインを試乗しに行った。

偶然隣り合わせに並んだ2台。存在感が明らかに違った。そのときには直観でしかなかったが、明らかにマスタングに存在感の軍配が上がる。

クルマのことなどほぼ無関心の家内でさえ、両車の存在感の差をさりげなく指摘し、私に再度白紙で考え直せと促す。

Mustang			SkylineGT		
V6	3.7l		V6	3.7l	
馬力	309ps	vs SKGT	馬力	333ps	
全長	4785	-24ps	全長	4655	
全幅	1880	+130	全幅	1820	
全高	1415	+60	全高	1390	
WB	2720	+25	WB	2850	
		-130			



<http://www2.nissan.co.jp/SKYLINECOUPE/exterior.html>

\* 流行りの変形ランプと極端なショートオーバーハングが、フロント部分の立体表現性を下げているようだ。→

\* スタイリング上のみのフロントホイール部の膨らみは、デザインキャラクターにはなるものの、フード高が高いためにやや違和感を感じさせる。→

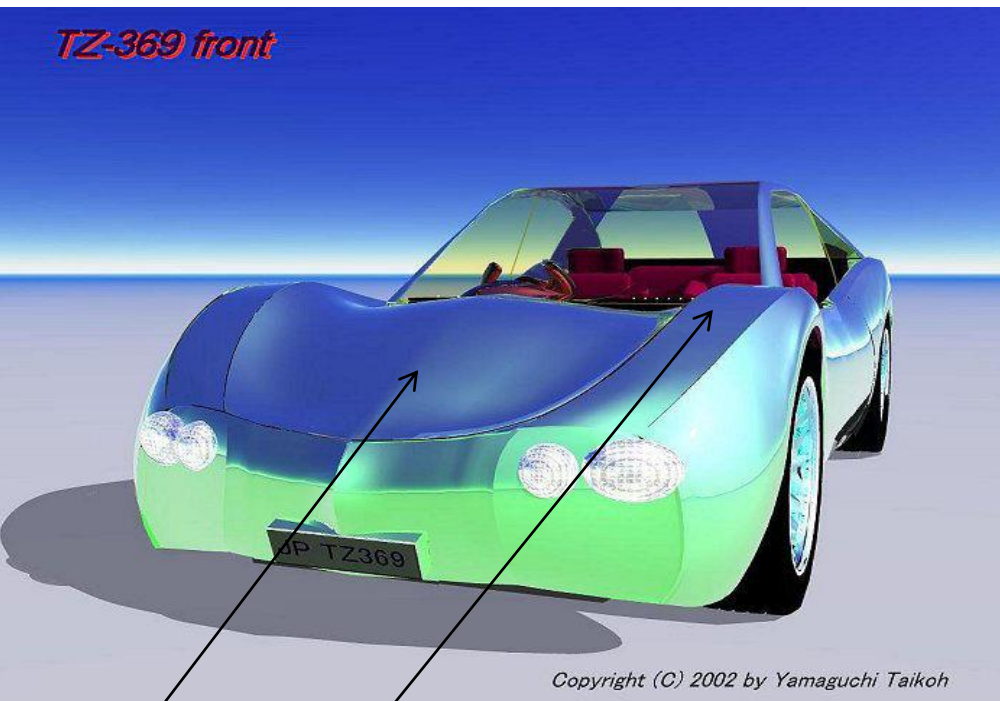
\* 面の3次元的な凹凸というよりも、基本的に平板なサイド面に“丸み”を持たせたスタイリング処理が、「ぬめり感」を感じさせ、躍動感に繋がっていないと感じる。車両コンセプトとのコンセプトチュアル・ギャップあり。→

\* インテリアの包まれ感が強く、エクステリアの印象との概念ギャップを感じる。この狭さ感は還暦超えにはツライ。→





*TZ-369 front*



Copyright (C) 2002 by Yamaguchi Taikoh

低いフード高

強調されたホイールハウス

低くて前方寄りのWS下端点



2003 Yamaguchi Taikoh @ gainendesign.com

*EV proposal for New Era*



(C) 2003-2009 Conceptual Design by Yamaguchi Taikoh

エアインテーク・グリル レス

2002年以降、既にEVベースでクルマのデザインの革新について提言してきているが、大幅なデザイン革新には画期的なデザインコンセプトとそれをサポートできる最先端技術、そして哲学と実行力が必須なのである。これを取り違えた、疑似革新デザインがいかに多いことか。





デザインは1%の微細な世界で勝負する！  
バウハウス第三代校長のルートヴィヒ・ミース・ファン・デル・ローエは言った。  
『神は細部に宿る』（美は細部に宿る）…と



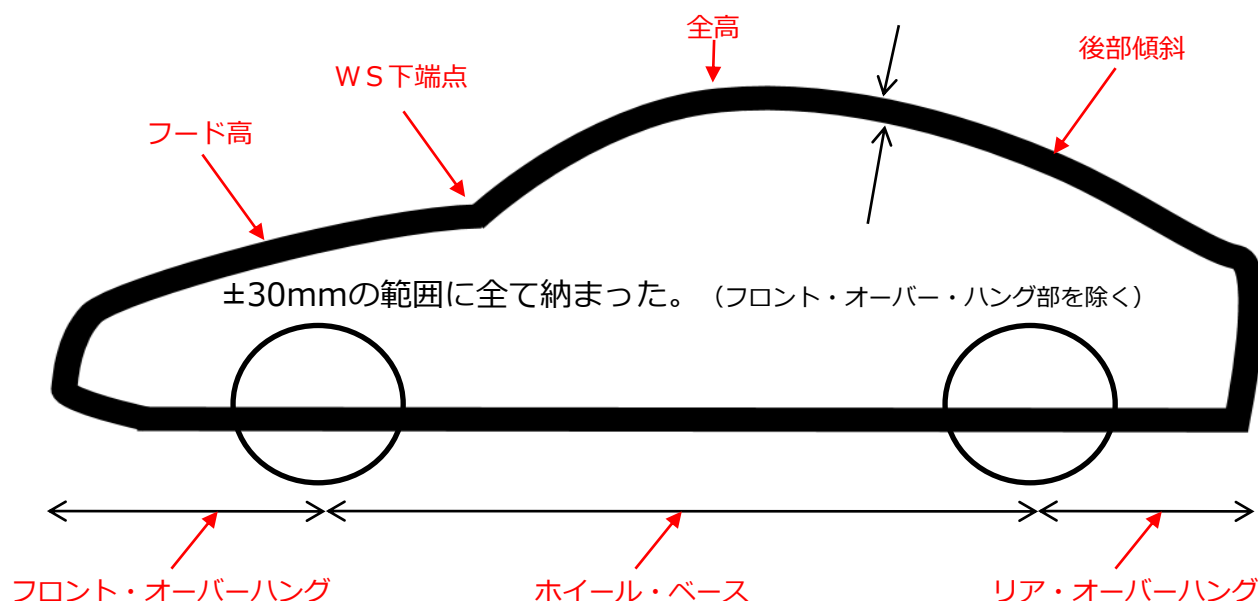
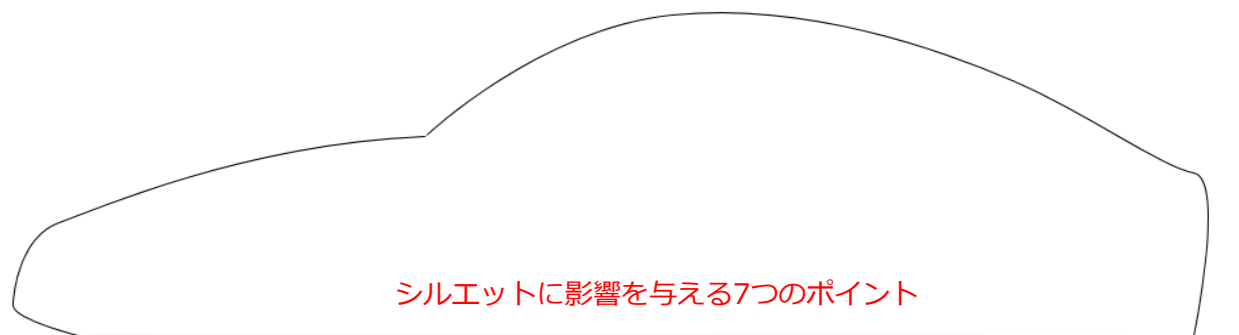
代表作品；バルセロナチェア（20世紀の王様の椅子と称される）

<http://nasa.nt.shopserv.jp/SHOP/DS1007.html>



基本機能や構造がほぼ同等のプロダクトでは、デザイン、特にスタイリングは僅か1%の微細な世界の中で差異を表現し、優劣を競っている。

30年ほど前、フェアレディZの商品開発を担当していた時代に、同格車と車両レイアウト図を比較して判明したことは、1%以下の差の中で両車のエクステリアラインは存在していたことである。「美は細部に宿る」…を体験したヒトコマだった。



±30mm (0.7%) の差は車両的には同一。しかし明らかにデザインは違う！

日産フェアレディZ S130  
1978年 - 1983年



全長4620  
全高1295  
全幅1690  
WB 2605

トヨタ・セリカXX A40型  
1978年 - 1981年



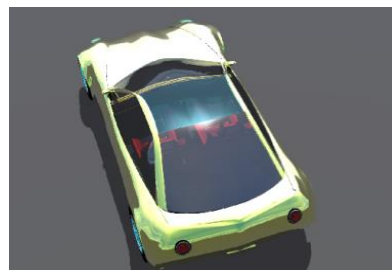
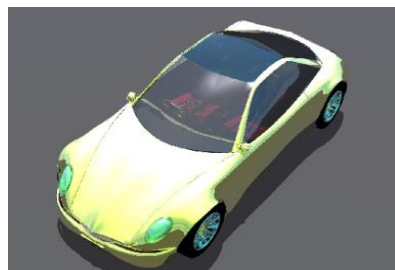
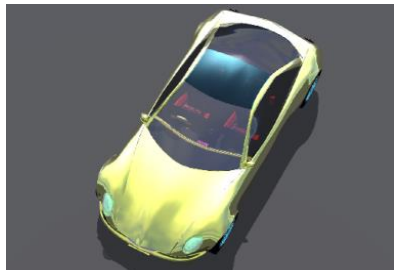
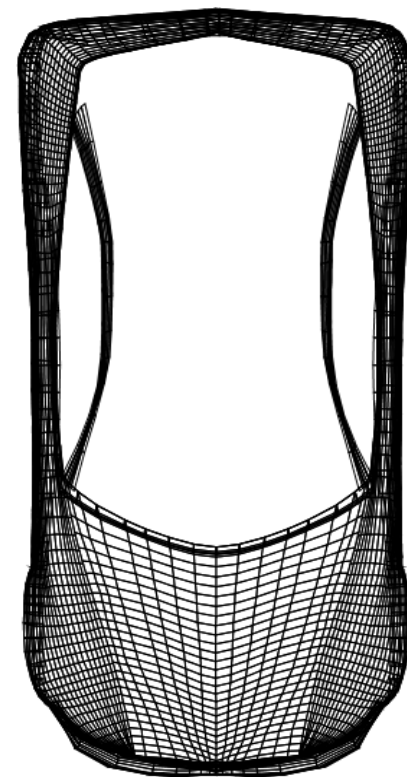
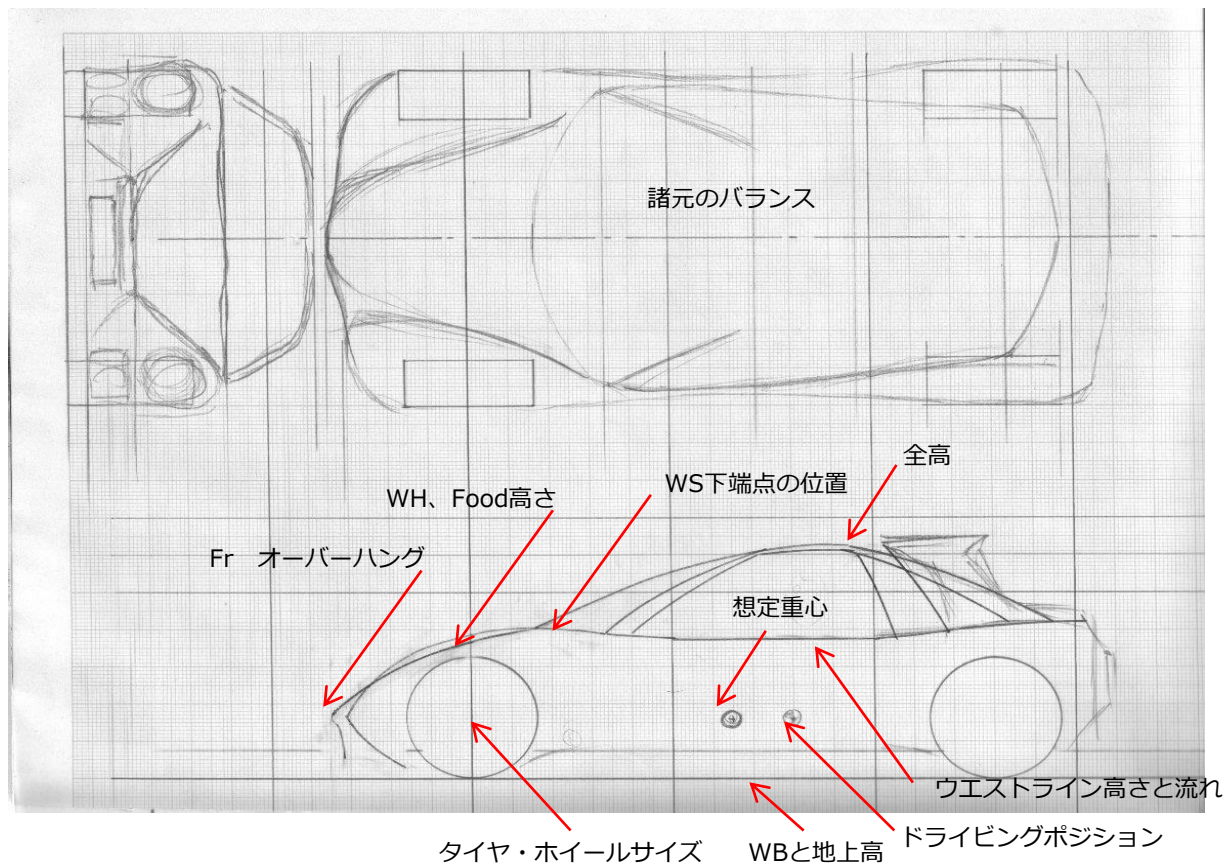
全長4600	-20
全高1310	+15
全幅1650	-40
WB 2630	+25

↑ Wikipediaより





人が乗る機械としてのクルマの各部サイズにミリ単位でこだわる！  
私がクルマのコンセプト・デザインで重視するポイントはコレだ！



2003年にHP上で発表したコンセプトカー；ACMEG







マスタングとSKGTクーペのスペック特徴比較は

- ①MSTGのボディは一回り大きい
- ②ホイールベースはSKGTがかなり大きい
- ③SKGTのフロントオーバーハングが短い

Mustang			SkylineGT		
V6	3.7l		V6	3.7l	
馬力	309ps	-24ps	馬力	333ps	
全長	4785	+130	全長	4655	
全幅	1880	+60	全幅	1820	
全高	1415	+25	全高	1390	
WB	2720	-130	WB	2850	



ということで、MSTGの方がオーソドックスなボディディメンションとWBバランスがあり、デザインのためのボディ余裕代が大きいと言える。またフロントマスク部での立体構成を重視しているといえる。

SKGTは333psという大出力のパワーユニットをMサイズのパツパツのスーツで包んでいるという感じ。また4655mm2ドアクーペでのWB2850はややバランスを欠く大サイズであり、これらが私のバランス感覚に疑問を呈させるのである。

最近の日本車は目が狐のように吊りあがった変形ランプが主流ではあるが、そろそろこの流れに見切りを付けて欲しいものである。

マスタングはひと言でいえば、おおらかな余裕のあるクルマであって、その冗長性が極めてデザインに寄与しているといえるのである。

いずれにしても、マスタングは実物が凄い！多くの人の熱い視線を感じながら走る日々である。やはりクルマはそうでないとネ！







デザイン的にはビッグマイナーであった2010年モデル。  
聞けば、デザインチームに女性が入り、欧州テイストを加味したという。  
それは特にフロントエンドとリアエンドに現れている。

2010年モデルまでは至極平板であった両エンドに明確な意思を以て立体構成が付加された。

プランビューで見ればおおよそこういう感じである。

おそらく100mm以上の差がこのビッグマイナーによってボディに生じている。  
この努力こそが重要で、市場ニーズに真摯に耳を傾け、わざわざ欧州テイストを入れて豊満な面を作りだしてきている。

フォードのデザインチームにエールを送りたい。

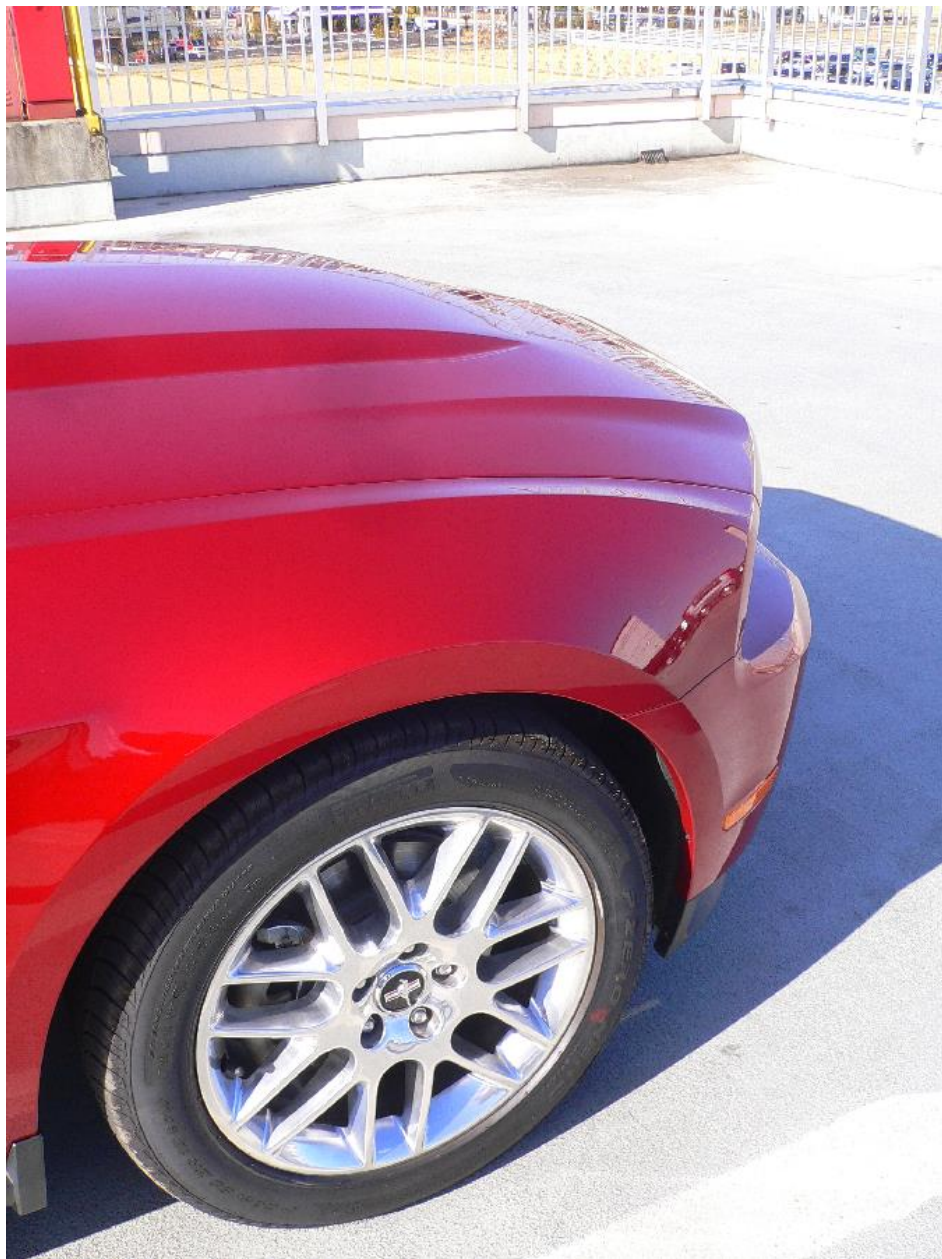
因みに2012年モデルもこのボディ形状であり、同時にアルミホイール形状も一新された。

メタリックのCandy Redも追加された。

今日本に存在するのは私のをに入れて僅か2～3台程度であると思う。

実物を見れば明らかに2010年モデル以前のモデルと何かが違うのが分かる。





フロントエンドにふと目をやったときに見れる、この豊満感が大切なのだ。

面がしっかりと張れていれば、光はダレることなく、ビシッと凝集して輝く。

JACKIE EVANCHO の天使の様な笑顔と天上界からの声には誰もが思わず微笑みたくなる。

美しいクルマにはそれと同じ効能がある。

日々そういうことがあれば、人生、豊かに過ごせるってことだ。

こういう造形には金をつぎ込むだけの麗しき冗長性があるものだ。

ホイールは2012年型専用







フロントエンドと同様にリアエンドにも  
フォードのデザインチームの力が入った。

それまでの初代マスタングを踏襲した平坦  
なリアパネルが見事に立体化された。

このお尻が我が家の駐車場に現れたとき、  
久しぶりに胸が高鳴るのを覚えた。

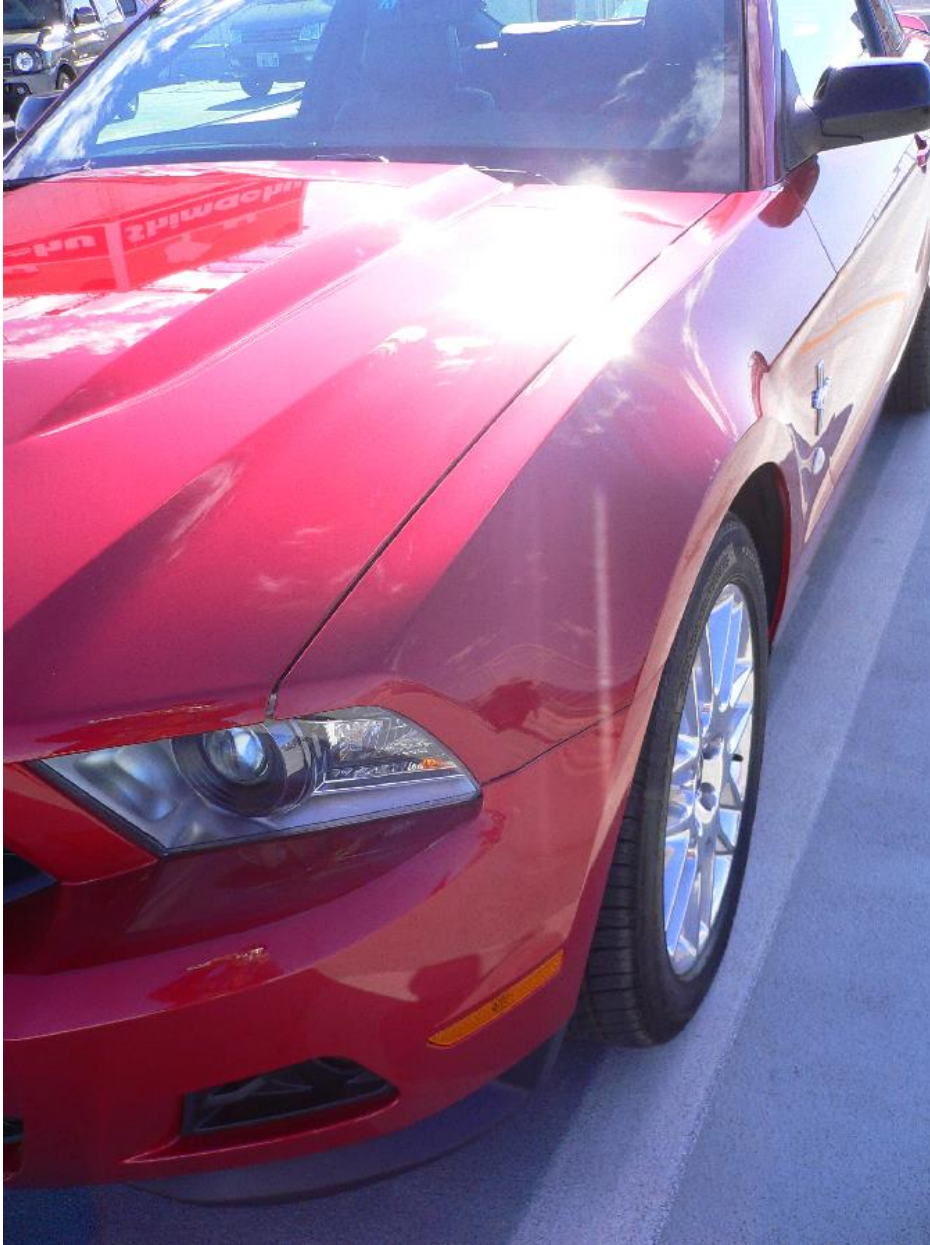
クルマでそういう感覚を持つことは珍しい。

35年ほど前に乗っていた初代フェアレディZ  
のフロントライト部分のボディーインバースに  
ワックスがけをしたときのあの心地よさに似て  
いる。

写真よりも当然実物の方が各段によい。

平面ビューではこんな感じ





ボディーの面がしっかりとデザインの的に形成されていれば、ワックスがけに関わらず自然光は凝集されて反射する。

それがマスタングでは各所で起こる。

フロントフェンダーからフードにかけて、合計9本のデザイン的なキャラクターラインが走る。  
こうして面をしっかりと構成してゆく。手間暇を惜しまずに、面をダレさせない。

しかも、最近日本車では流行りの疑似的なフロントホイール部の角のような膨らみなどは持たせずに、素直にパワーユニットをカバーしている。

どうしてもフロントホイール部をデザインの的に強調したければフード高をグッと下げて、それを表現しなければならない。

そのためには小型ユニットで同等なパワーのEVモータをフード内に納めるか、あるいはシリンダーヘッド高を数十mmは稼げるOHVユニットなどを載せるべきなのだ。

コルベットやダッジバイパーなどはあえてOHVを納めて、フード高を下げ、低くスタイリッシュなボディーを実現させている。

デザインの力量とはこういう所に現れる。アメ車の偉い処はそうした大胆さと決断力なのである。

因みに、コルベットはV8-OHVで軽く500Psを叩きだしている







夕暮れ時の耽美な色合いが最も好きなのである。

メタリックの Candy Red が、深みのある Blood red に変わる。

この色味と艶を鑑賞するのが日々の嗜みとなっている。

アメ車には奔放で豪奢な色気がある。欧州車の優美さとはまた一味違った美があると思う。

日本車には、果たして対極的な優雅さと気品に満ちた美があるかと言えば...それは大いに違う。

日本車の造形表現力には、文化差ではとても釈明はできない未熟さがある。

立体造形物の美は一つに、面の形成力にある。アメ車や欧州車にはその形成力と実現力がある。残念ながら日本車の現況は未だ道半ばであると言える。否、むしろ五里霧中だろうか。

納車されてすぐに自前でガラスコーティングは施した。後は適宜水洗いと軽いワックスがけで十分である。

前のブルーメタリックのマスタングもそうであったように、面の形成がしっかりとできていれば、多少埃を被ってはいても遠目ではマイカ入りの平板な日本の高級車よりも輝いて見える。





ジュエリーカットの如き、輝くマスタングのリアボディー。



たしかに人生が変わりました...。  
イイ買い物とはこうゆうことかと....

モノの凄さって、その辺にある。

勿論、そのモノを現実化するのはコンセプトカとこだわりだ。





野生馬（Mustang）のエンブレムはエクステリアに合計6つ付く。リアはまるで紋章のごとく主張する。  
銜い一歩手前のリーズナブルな主張と演出は...これもまた清々しい美なり！





タイトなインテリア空間がスポーティー…ってか！？ それはある意味時代遅れじゃないのか。とにかくピシッと締め付けられるのはもう御免だ！そういう歳になったってことか。普通に、居心地良く、書斎のように迎えてくれる狭小空間が最高なのだ。マスタングの室内の良さはそのゆったり感と照明の妙である。夜になれば深紅の灯りも点る。





2ドアクーペの後席は殆どの場合において「エマージェンシー」か「荷物置き場」でよい。2ドアクーペの後席はその見切りによって、エクステリアデザインへの貢献を考えねばならない。そこに中途半端な妥協を入れて微妙に大人が座れるように…などと考えるといきなり美は消失する。そういうものである。人を載せたければセダンかバンにするのがまっとうな選択なのである。

そういう私は後席にはまず第三者は載せない。人を接待するときにはレンタカーのミニバンにする。2ドアクーペの後席は実にドライバー席と助手席の空間感を増幅させるためにある。因みにマスタングの後席は全て前方に倒れ、トランクルームにスルーし比較的大きなラゲッジも積める。2ドアクーペの真髄は、スタイリッシュ、スポーティー、ロングドライブにある。ここを取り違えるとバランスが崩れる。

