

「もっといいクルマづくり」が浸透



個性的なデザインの「レクサスNX」

「とがったデザイン、前向きに

レクサス NX

「プロジェクトチームの雰囲気はどんどん前向きになっていった。この振り返るのは7月に発売した高級車「レクサス」の小型多目的スポーツ車(SUV)「NX」。

以前のトヨタなら、どうなっていたか。例えば設計が「こは、こは」と

の開発を担当した加藤武明レクサスインタナショナル製品企画主査だ。NXの特徴はトヨタ・

レクサスとして、初めてターボチャージャー(過給器)と直噴エンジンを組み合わせて、ダウンサイジングした。一方、その個性的なデザインも話題となっている。

開発担当者の加藤主査は「ここまでアグレッシブなデザインで大丈夫かと正直思ったこともあった」と開発を振り返る。通常はコンセプトカーと、実際に市販されるクルマとはデザインが大きく変わる。しかしNXの場合、細部は異なるものの全体の印象はほとんど変わっていない。加藤主査は「コンセプトカーが本当にデザイナーがやりたかったことだとすれば、そのエッセンスはすべて引き継いだ」と自負する。

「もっといいクルマをつくるよ」。トヨタ自動車の豊田章男社長が社長就任以来言い続けてきた言葉が、社内で浸透してきた。最近では個性的なクルマが続々と登場している。「トヨタのクルマは壊れないけど、面白みに欠ける」。そんな評価は、少しずつ変わりつつある。

う形状のプレスにした「い」と考えても、生産技術としては、それができなかった時のことを考え「どうしてもコンサパティ(保守的)に判断することがあった」(加藤主査)という。そうした過程の中で、コンセプト段階でとがっていたデザインは次第に無難なものになっていく。いわば「誰から見ても80点というクルマになってしまおう」というわけだ。

しかし豊田社長の「もっといいクルマをつくるよ」というかけ声のもと、最近では開発チームの雰囲気が変わってきた。守りに入りがちだった生産技術も「できるかもしれないから、ぜひ試作をつくってみよう」と

な点ではなく、好き嫌いがはつきりと分かれる。トヨタが目指すクルマ「見かけた人が思わず振り返る、記憶に残る」。NXはまさに、そんな1台に仕上がったと言える。

商用バン

使い勝手の良さを追求

「もっといいクルマ」は、「動くオフィス」(下村修之製品企画本部ZP主査)としての使い勝手の良さを追求した。新型プロボックス、サクシードは2002年の発売以来、初めての大幅改良。開発者は普段、商用車は使わないう「利用者の意見を聞かなければならない」(下村主査。そのため今回の改良では、土木会社やサービス業など約10社で利用者に聞き取り調査した。法人需要が95%を占める商用車はビジネスラングが車内で長時間過ごすことも多い。車内で食事をしたり、



使い勝手の良さを追求した「プロボックス」

ランクル70「変わらない魅力」で復活

変えて個性を出すクルマもあれば、あえて変えないことで魅力を発揮し続けるクルマもある。国内では10年ぶりに復活したSUV「ランドクルーザー70」シリーズ。ランクル70は84年に発売した。頑丈で壊れにくく、悪路の多い新興国を中心に活躍しているクルマだ。丸みを帯びたクルマが全盛の現代において、発



ファンの声にこたえて国内で10年ぶりに復活したランクル70。……

書類を作成したりと、オフィスながら、新型プロボックス、サクシードは、そうしたビジネスラングが車内で快適に過ごせるような工夫を随所にちりばめた。コックピットではビジネスラングが車内に持ち込まない主要なアイテムのすべてを手が届くところ

に置けるようにした。カバンは運転席の隣に、スマートフォンはスピードメーター横のホルダーに、それぞれ収納できる。さらにインストルメントパネル中央には弁当が載るテーブルを装備。その下にはA4サイズの書類が収まるスペースも設けられた。ドライバーへの負担軽減も配慮した。「仕事で使う車は楽しいよりも楽なものの方がいい」(下村主査)との思いからだ。座席のリクライニング角度を大幅に拡大し、下アジャスターの調整可能も増やして、くつろぎやすくした。

新生トヨタの海図

TNGA さらに拡大

「もっといいクルマ」をつくるための仕組み。1月1日付の機構改革では調達本部内に「調達企画・TNGA推進部」を設置した。TNGAはこれまで技術部門主導で推進してきたが、仕入れ先窓口である調達部門にも強く反映させ、一体的な活動にする。TNGAに基づく新開発のエンジンに含ませて、15年には新開発

のエンジン生産ラインも導入する。月産能力は10年に展開を始めた小規模ラインと同等の9000基だが、投資額は従来比4割減の40億円程度に抑えた。

まず上郷工場(愛知県豊田市)に新設し、直列4気筒(直4)「ZR型」エンジンを生産する。16年以降には直4「AR型」エンジンの次期型の生産も検討する。北米をはじめ他の地

域でも生産ライン切り替え時に順次、導入する。15年にはTNGAの適用第1号となるハイブリッド車(HV)「プリウス」の次期モデルを発売する。部品の共用化比率はプリウスが原価ベースで3割、16年以降に投入するセダン「カムリ」では6割程度にまで上がる見通しだ。

TNGA適用車種が拡大すれば、全世界での競争力強化に寄与する。豊田社長はこれからのトヨタの歩みを航海に例えてこう語る。「新生トヨタ丸の航海は、もっといいクルマを追い続ける終わりのない航海であり、TNGAこそが新生トヨタ丸の海図になる」。



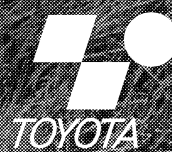
今日も、クルマが、走っている。
地球の果てまで、クルマが、走っている。

もう、これ以上、自然を汚してはならない。もう、この惑星を傷つけてはならない。
クルマが、地球とともに生きてゆくために。そこには、デンソーの環境テクノロジー。
たとえば、ハイブリッド技術や、エンジンの効率アップ。
バイオなど、クリーンエネルギーの開発。地球がずっと、つづくために。

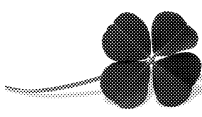
この惑星を、技術で守りたい。

クルマがずっと愛されるために
DENSO
www.denso.co.jp

自然と暮らしにつながる、モノづくり。



街や暮らしの、
多彩なシーンに息づく技術。
ページをめくると、
豊田自動織機がそこに。



豊田自動織機
TOYOTA INDUSTRIES

www.toyota-shokki.co.jp