

タイトル：はにわ的ド素人が語るクルマのデザイン論

【企画のきっかけ】

・フェラーリ、初のEV「ルーチェ」を発表。

<https://www.ferrari.com/ja-JP/auto/ferrari-luce?enquire=open>

・これに対し、ネット界の反応は必ずしも芳しくない・・・

「攻めのフェラーリ」ブランド初の5人乗りEV『ルーチェ』発表にSNS興奮！ デザインに対するファンの評価は

<https://response.jp/article/2026/05/28/411943.html>

「今のオーナーに対する侮辱」 フェラーリ初のEV「ルーチェ」に酷評噴出

<https://www.cnn.co.jp/business/35248214.html>

ルクレール&ハミルトンがPRする1億円のフェラーリEV『ルーチェ』に批判の声。元会長モンテゼモロは「エンブレムを外せ」と酷評

<https://www.as-web.jp/f1/1320533>



このあたりから、ヒトはなぜ新型の自動車のデザインが発表されるたびに一喜一憂するのか、を考えていきたい。

【クルマとは？】

・移動／運搬の手段である

→本来の目的だけであれば、移動／運搬ができれば良い

→・・・が、それだけで済まないのが「人の業」

→さらに、ヒトは他と比べる事で快感を得る動物

→→もっとキレイに、カッコ良く、速く、大きくetc...

→恐らくは馬を使っていた頃から繰り返されている

→→駿馬、美馬、多頭引きの豪華な馬車etc...

→所有者のライフスタイルや地位、財産等を誇示する手段でもある

・第2？の部屋でもある

→キャビンに乗り込むことで社会から隔絶される

→個人の時間を過ごすスペースでもある

→乗車中の満足感や快適さが追及される場合もある

・なので、本来の目的、手段以外に、所有欲、自己顕示欲を満たすためにクルマのデザインが重要になる場合が生じる

【クルマのカタチに求められる事項】

- 姿勢保持
 - タイヤ3輪以上、普通は4輪
 - タイヤの収まるスペース、舵を切るタイヤが動くための切り欠きが必要
 - タイヤでボディを支えるための懸架機構が必要（サスペンション）
- エンジン
 - 駆動力起こすためのエンジンのスペースが必要
- 動力伝達
 - エンジンの駆動力をタイヤに伝え
- キャビン／荷室
 - 人間／荷物が乗るためのスペース
 - 乗り降り、操作、着座のための姿勢保持、空間が必要
- その他
 - 運転装置、燃料タンク、照明etc...

【クルマのデザインからヒトが感じること】

- クルマを四足動物として見てしまう。



（初代カローラ）

- タイヤを「足」、フロントマスクを「顔」、後部を「お尻」「テール」と呼ぶ
- フロントライトを「目」、フロントエアインテークを「口」と呼ぶ
- 例えフロントライトの無いフォーミュラマシンでも、先端を「鼻」と呼ぶ



（ケータハム CT05）

【どんなデザインから何を感じるのか】

・サイドライン



(センチュリー) (クラウン アスリート)

→サイドラインが水平だと安定感を、前下がりだと躍動感を感じる



(童夢 零)

→ウエッジシェイプ (くさび型) : 空気を切り裂くような、よりスポーティな感じ

・キャビンの位置



(スバル サンバー) (トヨタ 2000GT)

→キャビンが前だと仕事クルマ感、後ろ (ロングノーズショートデッキ) だとスポーティ

・フロントマスク



(スズキ ツイン)

→ライトが丸いとファニーな親しみやすい印象になる



(プジョー 205) (プジョー 307)

→角目は収まりが良くスマート、吊り目になるとやったるぜ感が出る



(クラウン ロイヤル) (クラウン アスリート)

→フロントグリルをメッキ化、横を強調するとゴージャス感、メッシュ・ブラックアウトするとスポーティ感が出る



(スズキ ツイン 社外のバンパー装着車)

→エアインテークはクルマの「顔」を構成する重要部分なので、形で印象がとても変わる

【どうなったら「カッコいい」と思うのか？】

・ワイド&ロー



(ホンダ NSX)

→低くワイドになるほど（狙いをつける肉食獣を想起?）

・曲線マジック



(ランボルギーニ ミウラ)

→ボディラインが縦方向にうねるとしなやかさ、躍動感を感じる（肉食獣の肩を想起?）



(フェラーリ テスタロッサ)

→ボディラインが横方向にうねるとセクシーさを感じる（女性のヒップラインを想起?）

【最近のクルマに起きているデザインの変化】

- ・タイヤ（ホイール）の大径化
 - タイヤはある程度大きい方が走破性が良い
 - ある程度薄い方がコーナーでの安定性が増す
 - ホイールが大きくなる（ホイールアーチとタイヤの隙間が埋まる）ことで見栄えも良くなる
- ・ボディラインの複雑化
 - プレス技術や素材の進歩により、ボディ造形への妥協が減った
 - 空力やデザインを考えたボディ形状が可能になった

・ヘッドライトの異形化



（トヨタ プリウス）

- LEDの普及や素材の変化（ガラス→樹脂）により、ライト造形への妥協が減った
 - 今まではありえなかった形状が可能になった
- ・未来感の演出
 - ボディラインやライト形状、インパネ周りのデザインを従来型と変えている
 - 数年後には陳腐化している可能性

【本題：では何故フェラーリ・ルーチェのデザインが批判されるのか？】

- ・前提：EVがガソリンエンジン車と違うところ
 - エンジンが無い
 - エンジンルームや燃料タンクの空間的制約が無い
 - バッテリーが大きく重い
 - 重量バランスを考えると床下に置かざるを得ず、自ずと車高が高くなりがち
- ・クルマのデザインとしては、決して悪くは無い
 - デザイナーは元アップルのジョニー・アイヴとマーク・ニューソンによるユニット『LoveFrom』
 - サイドビューはフロントからリアにかけて滑らかな曲線で構成されており美しい
 - 適度なかたまり感（どちらかと言えば1BOXの匂い？）
 - サイドラインは前下がり、全体的にもゆるく前傾していてスポーティさを演出
 - が、サイドラインはリアの張り出しがあまり無く、セクシーさは感じない
 - リアは・・・まあ、うん

- では、「フェラーリらしい」とはなんなのか？
 - ワイド&ロー＝スポーティ
 - 美しくセクシーなボディライン
 - ＝非日常的な、超越した存在 ←所有者の自己顕示欲を激しく刺激**
- 残念ながら、ルーチェの設計思想が、はじめからスペシャリティではない
 - ルーチェは4枚ドアの5シーターサルーン ←極めて日常的な仕様を想定？
- であるからして、従来のフェラーリ的な存在とは一線を画している存在である
 - ＝変化がドラスティック過ぎ、旧来のフェラーリファンが受け入れるハズが無い**
- おそらく、ルーチェは新規顧客の開拓を想定しているのではないかと
- それが吉と出るか凶と出るかは、神のみぞ知るwww
- 個人的には、これが日産リーフのデザインだったら、とても好評だったのではwww



※フェラーリの名誉のために申し上げるが・・・



(メルセデスAMG GT4ドアクーペ)

電気自動車になって、フェラーリだけがおかしくなったわけじゃないし、フェラーリだからって、なんでもかんでもかっこよかつたってわけじゃないっすwww



(フェラーリ849テストロッサ)

【おまけ：はにわ的グッドデザイン・バッドデザイン車 各3選】

・グッドデザイン

マツダ キャロル（初代）



後端がちょっと下がって、逆スラントしているリア窓周辺がかわいい。

日産 キューブ（2代目）



キャビンを可能な限り広く取るための割り切った四角いデザインと柔らかい角丸のデザインの融合具合がよろしい

日産 EXA（2代目）



男の子の夢、ウエッジシェイプと滑らかな面の合成、ミッドシップみたいなスタイルなのに実は4シーターという中途半端さが大変よろしい

・バッドデザイン

トヨタ プリウス（2代目）



* 見飽きた *

スバル インプレッサ（2代目丸目モデル →は初代）



何故丸目にしたのか？

ホンダ インテグラ（3代目 →は2代目）



* 何故丸目にした *

=おわり=