

特別なお客様へお贈りするミツオカならではのカーライフエッセイ

Mitsuoka press

ミツオカプレス

特集

工場見学

「塗装下地工程」

Series

もっと、感じよう。ミツオカのクルマができるまで。

Vol. 2



下地工程を担当するFRP・塗装メンバーの皆さん

小さな工場には、
夢がある。

MITSUOKA

株式会社 光岡自動車

特集

工場見学

「塗装下地工程」

ずいぶんらしくなつたとはいえ、まだまだちよつと無骨な Viewt。
暑さ寒さが厳しく、粉塵が飛び、工具は重くという過酷な作業環境のなか、美しく彩るためのボディをひたすらにつくりこんでいく、塗装下地工程を見学させていただきました。



(株)光岡自動車 横野工場
〒富山県富山市婦中町横野100
☎ 076-465-4361
🌐 <http://www.mitsuoka-motor.com>

Series

もっと、感じよう。ミツオカのクルマができるまで。

工場見学「塗装下地工程」

クラフトマンボイス

「成形において追求しているのがスピードとクオリティ。」

段取りをきちんとおこなう後工程をしつかりと考えて作業をすすめた結果、予定に間に合い仕上がりもキレイだったときの達成感は最高です。
これからもお客様に喜んでいただける仕事ができるよう、スピードとクオリティをもっともっと追求していきますよ。

1 / 成形

粉塵と作業音のなかから Viewt の美が生まれようとしています。

塗装下地工程でまずおこなうのが成形。ペーサーとオリジナルパーツとの接合部など、凹凸があるところをフラットにするために、パテを塗る、ペーパーで削る、手で触るを、何度も繰り返していきます。

手で触るのはボディのすみずみまでひずみを探しだすため、探しだしたひずみはパテとペーパーでとりのぞいていくのだそう。そんな根気のいる作業を、粉塵が飛ぶなか、工具を片手に、黙々と。

クラフトマンならではの情熱を感じずにはいられません。



ペーサーを塗るペーサーはゴム製とプラスチック製の2種類。ボディのカタチやクラフトマンの作業でつかいわけ、削る量をなるべく少なくすることで、作業の迅速化と資材の削減をはかるようにしているのだそうです。



ダブルアクション

パテを削るダブルアクションは丸型と角型の2種類。大体のカタチをつくるときは粗目のペーパーをセットしてざくざくと、複雑なカタチをつくるときは細目のペーパーをセットしてこまごまと、重量と振動に耐えながら削っていくのはかなり体にこたえそうです。



👉 塗装下地工程はクルマ 1 台につきクラフトマン 1 人が担当。差して向かいあうからこそ熱い想いがこもるんですね。



2 / サフ吹き

上塗りのまえに下塗りなんて、
なんだか女性のお化粧みたいですね。

ボディをなめらかにとのえたらおこなう
のがサフ吹き。

サフエーサーというグレーの下塗り塗料を
塗って、上塗り塗料の定着や発色をよくした
り、錆の発生を防いでいきます。サフエー
サーを塗った直後はツヤがでてひずみが見え
やすくなるので、その都度その都度のチエツ
クを徹底しているのだそう。

スクリーンで囲われた決して広いとはいえ
ないブース、暑さ寒さが厳しく、塗料にまみ
れる過酷な環境にあつても、こだわりぬくと
ころはさすがのひとつです。



👉 ファイル

ボードにペーパーをセットしたファイルは、ボディをより
なめらかにとのえていくときに使用する工具。塗装
下地工程の最終段階で求められるミクロン単位の精
度は、ファイルをつかった手作業でないとだせないので
そうです。



👉 レジエントボイス

「やれることはすべてやる」

面出しはクルマのエクステリアの出来
・不出来に大きく影響する作業。なので、
「やれることはすべてやる」を信条に、
日々、真剣勝負をしています。
モノづくりには絶対がなく、100を120
にも200にもできる。だから、日々、知識
や技術を磨きあげていかなければいけな
いんです。それはときに苦勞をともない
ますがお客様をおもてしめたいんです。
お客様の顔を知っているクラフトマン
は強いですよ。

3 / 面出し

鋭敏で繊細なレジエントの仕事。
おもわずクギづけです。

サフエーサーが完全に乾燥したらおこなうの
が面出し。

前工程で探しだせなかつたひずみを探しだし
とりのぞいていくのですが、ここで登場するの
が20年以上の経験をもつ熟練のクラフトマン
"レジエント"です。

何百台何千台というボディを触って養った感
覚は研ぎ澄まされていて、充分調整したところ
にもひずみを探しだし、ペーパーの目が残らな
いよう、方向や力加減に細心の注意を払いなが
ら、1枚1枚薄皮を剥ぐようにとりのぞいてい
くのだそう。

あくなき追求とはこういうことかと胸がじん
と熱くなります。



どんな小さなひずみもボディを触っただけで探しますレジエント。ゴッドハンドとはまさにこのことです。

4 / FRP パーツ調整

しつかり、じっくり、ひとつひとつ、ベストを求める試行錯誤がつつまます。

塗装下地工程で随時おこなうのがFRPパーツ調整。型にはわせたガラス繊維にローラーで樹脂をしみこませつくるFRPパーツは、FRP（繊維強化プラスチック）という

素材の性質上、自由度が高い一方で品質が安定しにくく、おもむね不具合が生まれてしまうことがあるのだそう。そんなときはボディからとりはずして調整するというのが、どれだけの手間と時間がかかっているかは推して知るべしです。



3 / クラフトマンボイス

「0から1をつくる楽しさがある。」

樹脂の硬化時間に追われたり、真夏に防護服を着て作業したり、大変なことはたくさんありますが、0から1をつくる楽しさがあるので、なんでもとはありません。

FRPは品質が安定しにくい素材ですがそれをいっけにせず、極限まで精度を追求して、ミツオカのクルマにしかない付加価値の向上にしっかりと貢献していきたいですね。



4 / 仕上がりチエック

彩りと輝きを存分にまとめる、ボディができあがりました。

レジエントによるひずみとりが終わったなら、塗装上塗り工程のクラフトマンによる仕上がりチエック。

何人もの目で見て手で触ること、もういちどひずみがないかを確認していきます。

さらに、パテに含まれた気泡などが原因でできた小さな穴もとのぞいて隙のないボディへ。次の塗装上塗り工程に向けてマイクアップの準備はばっちりです。



もっと、感じよう。

ミツオカのクルマができるまで。次回は「塗装上塗り工程」です。



知っていると思える？ 静かなるミツオカヒストリー

ミツオカ ゼロワン Classic with Long-nose & Short deck



1994-2000年7月生産終了...

1996年にこのゼロワンが運輸省（現：国土交通省）の型式認定を受け、光岡自動車を日本で10番目の国産乗用車メーカーにした、記念すべきクルマ。ベースグレードと呼ばれるタイプとそれが深化したクラシックタイプFの2種類をラインアップする。スペース鋼管フレームによるボディの構成や、そのスタイリングからスーパー7のレプリカモデルと思われがちだが、前後サスペンションにダブルウィッシュボーンを採用する4輪独立懸架方式など、オリジナリティも存分に発揮されている。エンジンは130馬力の1.8L直4DOHCで、もちろんFRの駆動方式を採用する。スタイリングは見てのとりのロングノーズ&ショートデッキのフルオープン2シーター。フレームはクラッシュプル構造を採用、運転席にはエアバッグも装着され、衝突安全性も考慮されている。

小さな工場には、
夢がある。

MITSUOKA

株式会社 光岡自動車

No.15060708