

# Lap112 ● 昔と価値が変わったもの



■文：太田哲也

こここのところ自動車雑誌で取り上げるクルマに、ディーゼル車や小排気量ターボ車が多くなった。考えてみれば、どちらも一度は環境に良くないということ、とくに日本では見かけなくなっていたはずだが、技術革新によりその価値は大きく変わった。今回はそういった「昔とは価値が変わったもの」をテーマに考察する。

# いつもそばにクルマが。

テレビで日産のゴーンさんが「50年ぶりの不況」と言っていた。確かに大変だが、でもデフレのおかげでハンバーガーが100円で牛丼も300円を切るなど、ナンだかんだ言っても良いこともあるよね。そこでちよつと強引だが、「未来に希望を持つとうよ」ということで、今回、編集部から与えられたお題は、「昔と価値がガラッと変わったモノは何だろうか？」だ。

## 昔の悪役だったものが今はヒーローに変身!

### ●ディーゼル

すぐに思いつくのは「ディーゼル」だ。かつて石原前都知事がビンに入ったすすを振って、ディーゼルによる大気汚染の影響を訴えた。実際に古いトラックのマフラーから巻き上げられる黒煙に嫌悪感を抱いたものだ。ところが今のディーゼルはコ

モンレール燃料噴射などの技術革新でクリーンとなり、ガラガラという音もほとんどなくなった。低速トルクがあつて発進加速が良く、長距離ではハイブリッドより燃費が良いケースもある。昨年に登場した新型アテンザは、発注の4分の3もがディーゼルだそう。そもそもヨーロッパではディーゼル比率が高いが、日本でも今後はディーゼルが人気を博していくだろう。

### ●ターボ

その昔、ターボといえば「ド

ッカーンターボ」と呼ばれるほど、高回転ではパワフルだが、低速で力がなかった。エンジンに重大なダメージを与えるノッキングを避けるために、圧縮比を高められず、低回転では圧縮の低いNAと同じ理屈だった。大昔、僕は三代目セリカGT-Tを愛車にしていたことがある。エンジンは1・8ℓツインカムターボ(3T-GTEU)を搭載する。スペック上の最大出力はそこそこあるのだが、いつも信

号待ちからの発進でタクシーに抜かれてしまっていた。通常の運転では回転を上げないから加速が鈍いのだ。

今乗っているアルファロメオ・ジュリエッタは、30年前のセリカGT-Tよりも排気量の小さい1750ccのターボだが、目が覚めるような信号ダッシュを決めて見せる。ジュリエッタに限らず欧州車のスポーティモデルが採用する最近のターボは、アイドリングをちよつと超え

たあたりからターボが効き、簡単にホイールスピンするほど加速が良い。それでいてターボを効かせずにおとなしく走れば、燃費はすごく良い。日本車ではこうした小排気量のターボエンジン搭載車はまだ少ないが、この波がどんどん広がっていつてほしいものだ。

## ダウンサイズの流れで高級車の価値に変化が

### ●大型高級車に4気筒搭載

大型高級車なのにエンジンが小さかったり気筒数が少なかったりすると、イメージとして小さい(小さいという表現も今やダサイカ)。しかし、最近では大型車に小さいエンジンを搭載するケースが増えてきた。かつてBMWと言えは直6のイメージが強かったが、今や3シリーズは、

ハイブリッド以外どのグレードも4気筒だし、驚くなかれ今までV8+スーパーチャージャーの大排気量の代名詞的であったジャガーでさえ、今度のXF、XJは2ℓターボの4気筒を採用するモデルが登場する。

少し前なら「それはないだろう」という気がしたところが、今ではダウンサイジングは時代の流れ。個人的にはむしろ興味を惹かれさえする。それはダウンサイジングエンジンのイメージが向上したからだろう。その立役者はやはりVWだな。

ツインチャージャー(スーパーチャージャー)という夢のような組み合わせでゴルフを登場させて、2ℓから1・4ℓに排気量が小さくなったイメージダウンを払拭した。

小排気量化で燃費も向上し、それでいてターボも付けて動力性能も向上。車体が大きくなって、それに見合ったパワーがあればそれで良いだろう。軽量化によって運動性も良い方向にいくわけだ。

### ●FR

86で改めてFRレイアウトが見直された。その昔、旧・AE86がスペース効率の面から後継モデルではFFとなって以来である。





▲マツダのCX-5は、クリーンディーゼル「SKYACTIV-D」を搭載して、日本人のディーゼルに対するイメージを大きく変えた1台と言える

スペース効率のネガが解消されたわけではない。FRならではの運動性、つまり前輪はハンドルで、後輪はアクセルでコントロールするスポーツドライビングの楽しさが見直されたわけだ。ロングノーズ、ショートデッキのFRらしいスポーティなスタイルも復活した。

これはただの懐古趣味ではない、と僕は捉えている。世の中で技術効率がどんどん進み、製品がコモディティ(日用品)化してきた。そうした中で、これ

からモノに求められる要素は技術開発だけではなく、文化要素ではないか。というのが僕の持論だ。無駄と言えは無駄、でも人の感情がゆすぶられる要素。たとえば音楽やファッションやダンス、そうしたエモーションナルなものが重視される時代。そういう雰囲気だからこそ生まれてきたのがFRではないか。僕は大きい歓迎している。

●MT  
同様にマニュアルトランスミッション(MT)を搭載したモデルも続々と復活している。86/BRZ

ではMTが人気だし、アテンザも主査が自分がか乗ったかったからMTをラインアップしたという。そして好調な売れ行きを示している。あのメルセデスがSLKでMTを復活、プロジェクト208もMTを多くラインアップ。わずか82馬力のモデルでも実に良く走る。僕が今年から乗り始めたアルファロメ

オ・ジュリエッタQVもMTだ。僕自身、久しぶりにMTに乗って運転の自由度の高さに改めて感激している。たとえば早目にシフトアップしてトップギアを多用したり、わざとシフトダウンのタイミングを遅らせたりするなどして工夫すると、燃費がとて良くなる。飛ばさなくても頭を使いながら走るとけっこう楽しい。適度に複雑な手足の動作が、体の免疫力を高めてくれる効果も感じる。

### クルマ自体の価値や役割も変わってきた!

#### ●アフターパーツメーカー

自動車メーカーはサードパーティのアフターパーツを悪とみなしてきた。ところが86では方針変換し、アフターパーツメーカーに86を貸し出してパーツ造りを奨励した。そして多くの会社市場に参入し、東京オートサロンにおいては90台もの86/BRZのコンプリートカーが展示された。トヨタとしてはアフターパーツが増えて純正オプションの売り上げが落ちることを危惧するよりも、アフターパーツメーカ

ーが86を盛り上げてくれることの方をよしとしたわけだ。この成功を踏まえ、ハチロクの主査である多田さんによれば、次には設計図面をアフターパーツメーカーに提供するという。こうしたことがきっかけとなって、欧米のようなカスタム文化が日本に到来することを僕は期待している。

#### ●自動車

昔、クルマそのものが悪とみなされた時期があった。交通戦争と言われて死亡事故が多発した頃、オイルショック、公害地球温暖化などの面から、あたかもクルマが元凶のように批判するメディアもあった。そのたびにクルマ関連業界人やクルマ好きは肩身の狭い思いをした。

しかし、今や死者数は1970年代の1万6000人超から4411人(2012年)となった。これには車体の安全性向上が大きく貢献している。

震災以降、世間でクルマが見直され始めたように思う。公共交通機関が分断された現地に行ってみて、改めて山が多く平野が少ない日本の国土にはクルマが有効だと思った。

先日、経産省の知人からの依頼で、大手自動車メーカーの若手技術者を集めた勉強会の講師として話した。それに先立ち受講生の彼らが「若者のクルマ離れは本当に起きているのか?」というテーマで、5グループに分かれてそれぞれ街に出てアンケート調査を行った。結論としては、若者であっても概ねクルマの社会的な必要性については理解した意見が多かった。

それはいろいろな人たちの貢献でクルマの技術が向上し、文化要素も高まり、クルマの必要性が認められてきたからだろう。なんだかんだ言ってクルマを取り巻く環境は、いい方向に進んでいるだろうと僕は思っている。



▲86の登場はFRを運転する楽しさを改めて見直すきっかけになった。また日本のカスタム文化を変えていくきっかけにもなってきた(写真はHKS86)

「クルマそのものが悪とみなされた時代があったが、技術革新によりその価値が見直されてきている」