

Lapl28●シニア世代のクルマ選び①

本誌6月号では「若者のクルマ選び」を指南したが、今回は太田さんと同世代の「シニア世代のクルマ選び」をテーマに検証。自分に当てはめながら考えてみると、さすがに語りたいことが多いということ、今月号と来月号の2回に分けてお届けする。

ホ リーダーオートの6月号の「若者に乗ってほしいクルマ選

び」がなかなかの好評だったそうで、今回は「親父（シニア）世代に勧めるクルマ選び」をテーマに書いてみたいと思う。

想定年齢は50〜60代。まさしく俺の世代。元来クルマ好きで、昔はスポーツモデルやハイソカーに乗っていた人もいるだろう。ところが家族を持ち、ミニバンあるいはコンパクトなファミリーカーに乗り替えて長く我慢してきた。でも子育ては終わった。これからは自分のために好きなクルマに乗ろう。第二の人生を前向きにする力を与えてくれるクルマを選びたい。そう考えている人に向けたクルマ選びの「要素」を考察してみた。

**予算は500万円程度
までで探してみよう：**

担当編集から与えられた価格帯は国産、輸入車を問わず500万円程度まで。かなり高額ではあるが、シニアにとってはちよつと中途半端でもある。もはや若気の至りが通用しない世代、



■文：太田哲也

周囲からの目も気になる。歳を重ねて肥えた目で選んだのがこのクルマなの？と思われたくない。そう考えると、若者の

いつもそ
ばに
が。

なので「高級」とは別の価値が必要だ。ここで、その要素を列記してみた。

●要素①ヒエラルキーの外

メルセデスだとしたら、日本の狭い道路での利便性を考えればCクラスあたりまでがいい。でも隣りにSクラスが並んだらなんとなく肩身が狭い。かつて主流だった国産セダンが衰退した原因も、中途半端なセダンはカッコ良くないという要素があったはずだ。となると、なるべくセダンは避けてヒエラルキーの外側にあ

●要素②金額よりもマインド

明確な購買理由がほしい。「このクルマが大好きだ、だから乗っている」という理由を表現できるのが望ましい。自分の「生きざま」を表現しているのだと主張できればなおいい。

たとえばミニやアバルト500はどうだろう。隣りにSクラスが並んだとしても「負けた」という感情は発生しないはずだ。さらにチューニングやドレスアップで個性を主張すれば、クルマ愛が表現できる。サーキットを走る人が多いのもこのクルマたちの特徴だ。

ミニもアバルト500もそこに流れるDNAは「モータースポーツ愛」。そしてカスタム。読



▲国産車の中では、スポーツクーペの86&BRZがオススメ！自分流にアレンジしてカスタムしていくのも楽しそう

●要素③スポーティ性とカスタム

VWのゴルフGTIもいい。実は俺、最近購入したんだ。ボディ剛性がしっかりしているの

で挙動が安定している。これはサーキット初心者のために防護ネットが張ってあるようなもの。これをベースにサーキット初心者向けの「太田哲也的ゴルフGTI」を作ってみようと思っ

ル・マン、全日本GT選手権などで活躍し、「日本一のフェラーリ嫌い」の異名を持つ。多重事故から社会復帰までを綴った「クラッシュ」「リバーズ」は映画化となりベストセラー。現在は、自動車評論家として、また「モータースポーツ」をキーワードにさまざまな活動を行う。公式URL <http://www.keep-on-racing.com>, <http://www.tezzo.jp>

秒も負けてしまったのだ。ハイフウエットで四駆が絶対有利な状況だったのと、パワーで60psの差があるとは言え、この差は正直シヨックだった。オーナーとしては、こうなったらゴルフRに負けないGTIを作ってみようと思う（できるかな?）。

誰もが好きになるクルマである必要はない

●要素④積極的理由

それ以外には、「フィアット500ツインエアもいいよね」と言ったら、担当カトーから「えーっ、そうですかあ」と異を唱



▲先日、太田さんが購入したというゴルフGTIもシニア世代にオススメの1台。ただ、サーキットでゴルフRに負けたのが悔しくて、これからチューニングすること

える声が。

「イヤなの?」

「完成度が低いというか、エンジン音もバラバラしているじゃないですか」

確かにモータージャーナリスティックにはそこが欠点かもしれないけど、好きな人には逆にそこが最大の長所だったりする。最新技術なのに、どこかノスタルジック。2気筒のポコポコという有機的な排気音を聞くと幸せを感じる。

そもそも万人にほめられる必要はないのだ。イヤだという人もいれば、すごく好きだという人もいる。そういうクルマの方がおもしろいのではないか。

消去法ではなく唯一無二の理由。後付けでもいいから、「俺はこのクルマのココが好きなのだ」ということを自分にハッキリと言いつけられることが大切だ。そうすれば自然とマインドが周囲にも伝わるものだし、乗っている様子も誇らしげになるからカッコ良く見える。なので一点豪華主義でも、堂々と乗れるクルマがいい。

●要素⑤ソフト面が充実

国産車では、ありきたりだけ

どやっばり86だね。最初のころの86のイメージはBRZのトヨタ版みたいで、形は普通にカッコイイけど、「昔の名前で出ています」的な古い価値観を引きずっているように見えた。大人が乗るクルマではないと思った。

ところがトヨタはソフトにも力を入れ、イベントや走行会を支援し、オーナーも積極的に参加し、欧米のようなクルマ文化が生まれつつある。

またアフターパーツメーカーの参入を許したことで、いろんな種類のカスタム86がたくさん生まれている。シニアが若者と同じクルマに乗るのは恥ずかしいけど、86なら数あるアフターパーツから選択してオリジナルな一台に仕上げられる。実際にハードチューニングしているシニアをよく見かける。もはや社会現象だ。これに乗っかるのも良い。

一方、国産スポーツにはスィフトスポーツやフィットRSなどもあるが、シニアにはどうかな。あれは若者向けかな。

雰囲気若いシニアは素敵だが、若く見せようと若作りしている姿はカッコ良くない。若者服を着ているような、ちぐはぐ感が出てしまう気がする。

同様にロードスターも30代くらいまでかな。何代にも渡って

乗り継いでいるユーザーはいいけど、シニアでデビューするのはどうかと思う。

ロードスターには、上のクラスとしてフェアレディZ、その上はボクスター、フェラーリ458とヒエラルキーができていく。「本当はボクスターに乗りたけれど予算がないからロードスターにしました」的に見られたいはない。

おっと。もっと書きたいことがあるのだが、紙幅が尽きてしまった。なのでこの先は次号でヨロシク。来月は禁断の(?)セダン選びだ。



▲ミニならコンパクトカーでもこだわって乗ってるイメージが強いのでオススメ

▼ミニと同様、アバルト500もこだわり感が強い。アバルト=レースのイメージもあり、スポーティなのもグッド

