

太田哲也 クルマの 神髓

第104回 **BMW320i**

Text: 太田哲也 Photo: 関根健司



開発の思い入れがたっぷり

今回で104回を迎えたこの連載も残り4回となった。編集部から「最終回が近いので、太田さんが好きなクルマを優先します」と言われ、その第一弾がBMW320iだ。

実は僕は3シリーズ(以下3)にはたっぶりと思入れがある。最初に乗ったのは3シリーズ(二代目E30)をベースとしたグループAレース用のM3で、4シーズンほどいろいろなチームから出場した。当時のBMWドライビングスクールの講師も依頼され、愛車としても320に乗っていた(E30は1982年から実に12年間も発売された)。いま住んでいる自宅の車庫も建築家がE30のサイズに合わせて設計したものだ。E30以後は愛車とする機会がなくモータージャーナリストとしてステアリングを握るだけだったが、代を重ねても乗るたびにE30のエッセンスを感じ、いつの時代もBMWの



うだが ようだが ターゲットを別にしたよ それは具体的に誰なのか?



品川302
せ96-92

単なる試乗レポートではなく、
取り上げたクルマにこめられた開発者の思いや、
社会的影響力、所有する喜びなど、カルチャー的側面を掘り下げる
「クルマの神髓」。今回はBMW320iを取り上げる。
欧州プレミアムブランドのエコカー化が進んでいる。
ベンツC&Eクラス、そしてBMW3&5シリーズなどエコカー減税対象が
豊富にそろっている。しかし日系同クラス車は対象外がほとんど。
新世代に入ったとも言われる欧州プレミアムの様子を3シリーズでチェックした。



「デコっばち」という表現の似合いそうなフロントフェイスは特徴的だ。



伝統的なL字型テールランプを採用。先代のイメージを上手に残している。

ふわっとしていて、 スポーティーというよりも ラグジュアリーな味つけだ

「3」には、特別な感情を抱いてきた。数十メートル走れば「ああ、でもやっぱりピーエムだな」と悦に入られるのだ。

ところが、今回はやはりそうならなかった。僕がイメージする3とは違っていた。

まずは足が柔らかい。ランフラットタイヤを履くにもかかわらず、低速でこつこつしない。シートも大きくてやわらかくて安楽だ。後席の足元スペースや頭上空間は広大だ。昔の倍くらいある印象だ。ダッシュボードセンター部はE30が運転者重視でドライバーに向いていたが、新型は7度だけドライバー側に傾けられている。

僕がイメージする「3」は、コン

バクつなドライバーズカーだ。足が引き締まっていて高速でピタッと安定、カタチはセダンでエンジンパワーもさほどでないが、アンダーステアが少ないハンドリングはまるでスポーツカー。一見、フツッなのだが、わかるひとが乗れば、にじみ出てくる出来の良さに感動する。

ところが新型3シリーズには「わかるひと(だけ)がわかる」という要素はなくなっていた。「誰にでもわかる」なのだ。

ステアリングに関してもあの正確無比な油圧式から電動に変更したことで、アイドリングストップと合わせて平成27年度燃費基準プラス20%達成に寄与。前モデルまではアクティブステアリング機構を採用してクイックだったが、今回はわりとスロートとなり、中立部分でのあのピタッとした感じではなくなった。ふわっ

りもラグジュアリーな味つけだ。

柔らかい足についてはもう少し説明が必要だろう。通常は「コンフォート」となるが、手元のスイッチで「スポーツ」を選べる。足が引き締まり、高速安定性が高まる。

でもやはり本気で山道を飛ばすと、フロントのばたつきが気になる。かつてBMW時代のゲルハルト・ベルガーが、3シリーズでアルプスの山を爆走し、その走りに感動したと聞いたが、もはやそういう線は狙っていないのだろう。その道では有名なBMWの専門ショップの社長から聞いたが、最近新車を購入すると車高調に替えるひとが多いという。走りのマニアはそっちに行ってもよい、というのがBMWの方針なのかな。僕と同じようにかつての3の要素に郷愁を抱くひとではなく、もっと別のユーザーをターゲットにすることにしよう。ということなのだろう。ではそれは具体的に誰であろうか？ その答えを考える前に、もう少し説明したい。

内装などには樹脂が多用されている。金属に見える部分も樹脂に転写印刷が使われている。その処理が秀逸なのでこんな叩かないかぎり判断できない。僕はアルミ風なら本物ではなくてはと思うが、樹脂の多用

は軽量化に貢献する。ほとんどのひとは叩いて素材を確かめることなどしないだろう。潇洒な雰囲気は、僕の中にある「3」の質実剛健さとは違い、見栄えが良く、高級車の出で立ちだ。

うちの会社のスタッフの多くが「5シリーズだと思いましたが」と。サイズアップし、居住空間も広がった。トレッドはリア30mm、ホイールベースは50mm拡大し、4625×1800×1440mm。かつての5シリーズを上まわる。余談だが、自宅の設計士さんはクルマに詳しくなく、家にあつたコンバクトなE30を見て、「BMW＝高級車＝大型」と勘違いして車庫を小さめに設計してしまった。E30だったら余裕だった車庫に新型を入れてみると、ギリギリだった。いかに大きくなったかを実感した。

BMWの素晴らしさといったら、僕の中ではエンジンもある。かつて直列6気筒に代表されるシルキー(絹)と表現された滑らかな吹け上がり。それに似たフィーリングは今回の320にもあつた。シユイーンという精緻な感じで気持ちよくそして力強くまわるのだ。ただしこれは組み合わせられるZF製の8速ATと、よどみなく全域で分厚いトルクを発揮する4気筒ターボエンジンによるもの。いまや「小排気量カソリ



たっぷりめのシートは電動で微調整が可能となっている。



足元スペースもたっぷりしており、まさに快適な後席。



シートバックが倒れるなど利便性も高いトランク。

インパネセンター部は約7度ドライバーズサイドに傾いている。BMWらしい。



2.0直4ターボエンジンは328と共通だが、320は出力を抑えた仕様になる。

BMW320iモダン(8AT)

全長	4625mm
全幅	1800mm
全高	1440mm
ホイールベース	2810mm
車両重量	1540kg
乗車定員	5名
エンジン種類	直4DOHCターボ
総排気量	1997cc
JC08モード燃費	16.4km/ℓ
最高出力 (NET)	184ps/5000rpm
最大トルク (NET)	27.5kgm/1250-4500rpm
ミッション形式	8AT
駆動方式	FR
Fサスペンション	ダブルジョイントスプリングストラット
Rサスペンション	5リンク
Fブレーキ	ベンチレーテッドディスク
Rブレーキ	ベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	225/50R17
車両本体価格	470.0万円

さらにエコカー減税が光る。

「ちなみに上級クラスは328は、いままでは直6だったが今回から320と同じ4気筒ターボを搭載する。ECU(コンピューター)のチューンでパワーとトルクを上げています。逆にいったら価格差116万円を考えると320のコストパフォーマンスの高さが光る。」

「ターボ」は、ヨーロッパのスポーツカーのスタンダードだ。ゆっくり走ると燃費を稼ぎ、速さが欲しいときはターボで低回転から強く加速する。バランスがよい。実際に320のアクセルを強く踏み込んだ時の速さといったら、体感的にもかつてのNAエンジンを大きく上まわる。少し残念なのは、静か過ぎること。エンジンの鼓動が感じにくいこと。それはもはやノスタルジックなマニアの意見だろうか。

重量配分を考えてリアにバッテリーがあるのはさすがだね



太田哲也のここに注目



トレイをはずしたらカップホルダーが出てきてビックリ。

キャリアーあたりもコストダウンするのはどうだろう。

プラスチック部品が多いんだけど、上手に使っているね。

新しい市場へ向けて

税が100%免税適応となり概算で約30万円諸費用軽減となる。これに對して購入比較車となるであろうレクサスLSは減税なしで車両価格453万円(250パーセント)。撮影車のモダンは470万円なので、かなり割安な印象だ。

「それはBMWはどんなユーザーをターゲットとしてクルマ作りを進めたのだろうか。いままでのオーナーだろうか?」
50代、60代、70代、果たして年をとったからといって、3を乗り継いできたオーナーがラグジュアリーな乗り心地を歓迎するだろうか。自分も含めていまの年配者はアクティブであろう。今回、撮影した山の上の駐車場には大型バイクが大挙して押し寄せていた。みんな元気な高齢者だった。

その周りにいて、いままでBMWにマニアックさを感じて敬遠していたひとたちに大きくアピールするであろう。
でも方向転換の一番の理由は、中国の市場を意識してのことではないかと思う。中国人の多くはエンジンが「何か」よりも車体のサイズを重視する。使い手としては後進だが、主張は強く、明確に自分たちの希望を伝えてくる。中国の道はまだ舗装がよくなくて、低速での乗り心地確保のためには、ある程度の柔らかい足のほうが都合だ。そういう声に向けて作っていたら、日本のマニアの外側にいる広い層に受け入れやすいクルマになったのでは。
もう一度新型320のキーワードを並べてみよう。足もシートも柔らかい。後席の大きな空間。見た目が豪華。何を連想するであろうか? 僕の頭に浮かんだのはクラウンだ。もちろん性格は異なるが、要素が近づいたことは間違いない。いままでのBMWはいくら一部の

クルマ好きに人気を博そうが、売れる数が限定された。だから日本車メーカーにとつてそれほど脅威ではなかった。ところが今回はもつと数が出そうだ。
レクサスしかり、日本の同クラスセダンはV6が主流で多くはエコカー減税対象外となる。「日本車」燃費がいい」は昔話になってきている。
日本のエコカー減税はヨーロッパとはエコに対する考え方が異なる方法をとり、結果的にだが、欧州車を排除する効果があった(日本のエコカー減税は車両重量別の区分けにより、それぞれモード燃費の達成基準が設けられ減税対象が決まる。欧州はモード燃費ではなくCO₂排出量をより重視する。燃費の基準は100km走行あたりの燃料消費量となる)。
ここ10年で日本はハイブリッド神話を打ち立てたが世界でのシェアはまだ1%程度。その一方で中・大型車のエンジン開発が遅れてきてしまっている感はない。その間に欧州車はエンジン開発を着々と進めてきた。基本性能が高い(世代が新しい)から、モード燃費ありきの日本の基準にも、ECUのアプリケーションを変えて軽くクリアできるよ

OFF RECORDING

担当: 今度の3シリーズはいいぶん大きくなりましたね
太田: 少し前の5シリーズ並みってとこかな。それはやたら豪華だね
担当: 真っ黒で独特の臭いのした内装のところが懐かしいですね
太田: あっちゃんもBMWに興味あるの?
担当: そりゃ、「六本木のカローラ」って言われた時期がありましたからね。親近感が湧いてくるんですね
太田: …(やべり)そこか



BMWではすでに約東化してきた8速ATを採用している。



タイヤサイズは225/50R17。ランフラットタイヤとなる。



●太田哲也 (おおた・てつや)さん
フェラーリチームのドライバーとして4年連続「ル・マン」に出場。「日本一のフェラーリつかい」の異名をとる。98年、GT選手権第2戦で事故に遭遇。3年間の療養生活を経て書き上げた「クラッシュ」「リバーズ」(幻冬舎)はベストセラー。「世界でいちばん乗りたい車」(幻冬舎)も必見。新刊「生き方ナビ」(清流出版)も絶賛発売中。
<http://www.keep-on-racing.com>