

# 太田哲也 クルマの 神髄



第105回 レンジローバー  
イヴォーク

Text: 太田哲也 Photo: 関根健司



## 独特のアイコン的な デザインで新しいレンジローバーを 創造しようとしている

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「クルマの神髄」。今回はレンジローバー・イヴォークを取り上げる。国内投入台数が絶対的に少ないとはいえ、イヴォーク人気はとまらず、納車の長期遅延が続いているという。あのレンジローバーがいままでとはまったく毛色の異なるクルマを世に送り込んできたのはそれなりの理由があるはず。そこを今回は掘り下げたい。

### 見た瞬間いいなと思った

僕の感覚として、クルマを見た目で選ぶのはカッコ悪い。よく芸能人がハマーとかに乗っていて、「どうしてこれを選んだのですか？」と尋ねられ、「目立つしカッコイイから」と答えていると「なんだかなあ」と思ってしまう。外見だけでなく、中身についても理由を語ってほしい。

ところがそんな僕が、レンジローバー・イヴォークに関しては、見た瞬間にいいなと思った。元来僕は背高車（SUVやミニバン）を好まないのだが、もとより素人でもないのに、自分の信念と違う感情を抱いた。それは何故なのだろうか。きっとそれが「時代の空気」ではないか。僕が持っている連載の中でもとくにこのマガジンの「神髄」は、よく日系自動車メーカーの開発者から「読んでいますよ」と声をかけられる。イヴォークはジャンル違いで参

考にならないように見えるかもしれないが、その開発者たちと、この新しいレンジローバーを語りたかったのだ。

### 砂漠のロールスロイス

本来はレンジローバーの歴史などからじっくりと語るべきかもしれない。しかしイヴォークにとってそれは本意ではないと感じる。説明は最小限に止めよう。

レンジローバーは、砂漠のロールスロイス（あるいは少し茶化して英国の貴族が自分の広大な敷地内の畑で乗るロールスロイス）と言われてきた。上級グレードで2000万円近くの価格がつく超高級車である。そこへイヴォークが450万円（ベースプライス）のプライスタグを引っさげて（撮影車のクーペダイナミックは598万円から）登場した。元は下のクラスのランドローバー・ブランドのコンセプトカーとして登場したが、レンジローバーブランド





コンセプトカーをほぼそのまま市販車にしたのがイヴ  
ォーク。とにかく目立つ。



フロントからリアへのルーフの下がり方はまさにクー  
ペのようになっている。



車に格上げとなった。

60年代、フェラーリはV6エンジ  
ンを搭載した小型ミッドシップスポ  
ーツを開発した。名車DINOであ  
る。しかしエンツォ・フェラーリは  
フェラーリの名を与えなかった。フ  
エラーリは12あるいは8気筒のみと  
言わんばかりに。対照的にイヴオー  
クはレンジローバーのブランドが与  
えられた。いかにランドローバー社  
がイヴオークに期待をかけているが

## アクセルを強く踏み込めば 低い回転数からターボが効き 1730kgの大柄なボディを 猛然とダッシュユキさせる

が窺える。

多く売りたいから？ それはそう  
だろう。ただ単純な販売面だけなら  
高級車らしからぬ黄緑色があつた  
り、SUVなのに2ドア(実はレン  
ジローバーの伝統なのだ)をラ  
インナップする必要はない。しか  
も試乗車はオフロードタイプ車  
なのに何と20インチの大径タイ  
ヤ&ホイールを履く。そこに作  
り手の大きな戦略を僕は感じ  
るのだ。

## SUVらしからぬ走り

レンジローバーといえは  
天井が高く四角いシルエツ  
トが伝統だ。ところがイヴ  
ォークと来たら天井が低  
く後端に行くにしたがつ  
てルーフが下がっていく。  
それでも蓋をかぶせたような特徴  
的なボンネット形状や先端部の「R

ANGE ROVER」の誇らしげ  
な口ゴは、従前から引き継がれたデ  
ザインモチーフだ。だが、それ以外  
は古典、格式、伝統などの言葉でイ  
メージするかつてのレンジローバー  
ではない。「貴族がキツネ狩りに使  
ったんだなどと蘆薈を語ったりする  
なよ」と言わんばかりの斬新なデザ  
インだ。  
エンジンは2.4気筒ターボ、総  
アルミ製で軽量化が図られた。いま

や欧州車のスポー  
ティカーの中でス  
タンダードとなっ  
た小排気量ターボ  
車で、ゆっくり走  
ったときは燃費が  
良く、でもいざと  
いうときは加速が良く、アクセルを  
強く踏み込めば低い回転数からター  
ボが効き、1730kgの大柄なボデ  
イを猛然とダッシュユキさせる。

コーナードのロールもSUVとし  
ては異例に小さく、ワインディング  
走行も元気にこなす。昔は足を大き  
くストロークさせて低速や悪路での  
踏破性と乗心地を優先した。しかし  
イヴオークは低回転型とは言えさす  
がにターボでは泥濘地を最優先して  
いないことは明らかだ。レンジロー  
バーの真骨頂ともいえる独特の四駆  
システムを搭載するが、狙いは快適  
な高速ツアラーなのである。  
悪路走破性には無用と思える斬新  
なデザインこそが長所だ。その一方  
で、デザインにより犠牲となった機  
能はないだろうか？  
窓は外から見ると狭い。しかし後  
方視界もきちんと確保されていた。  
四角いボンネットの見極めもよかつ

た。デザインに  
力強さを与えて  
いる巨大なサイ  
ドミラーは、交  
差点での右折の  
際にじゃまにな  
ったが、フロン  
トウインドスク  
リーン越しに見  
ることで解消さ  
れた。サイドミラーが大きいことで、  
後方確認にはかえって便利だった。  
つまりプロトタイプのまま出てき  
たような斬新デザインであるにもか  
かわらず、意外にも使い勝手よく機  
能的に仕上げられていた。



SUVというよりは、スポーツクーペのよう  
な雰囲気のフロントシート。

## 走破性より見た目

試乗車のタイヤ&ホイールサイズ  
は何と20インチで、乗り心地に関し  
てはさすがにキツイと思つたが、そ  
んなにゴツゴツしなかった。スピー  
ドが上がると実に快適で、それでい  
て背高車にありがちな、フラフラも  
ない。  
低速域で抜群の乗り心地はもはや  
ない。タイヤを小さくすればもっと  
よくはなるだろう。しかし、ふわつ  
とした乗り心地を取るか、見た目の  
20インチを取るかといったら、僕だ  
つたら見た目を取る。日本の道路環

とは言え、もしこれが凡庸なデザ  
インのクルマだったら、ちよつとで  
も不合理があると、目くじらを立て  
たくなつたらう。でもデザインがよ  
いと多少の粗は消えてしまう。それ  
はファッショントと同じかもしれない。  
ジャージ&サンダルと洋服&革  
靴の違いと言つたらわかりやすい  
か。逆にわかりにくくなるか。



左右と底部がフラットで積載性能は見た目以上によく使い  
勝手はいい。



見た目はかなり窮屈かと思えてしまうが、サ  
イズがあるのでそこそこ快適。



デザインの凝っているのだが、けっし  
て操作性を犠牲にしているわけではない。

# 第105回 レンジローバー・ イヴォーク

## レンジローバー・イヴォーク・クーペ ダイナミック(6AT)

全長	4355mm
全幅	1900mm
全高	1605mm
ホイールベース	2660mm
車両重量	1730kg
乗車定員	5名
エンジン種類	直4DOHCターボ
総排気量	1998cc
JCO8モード燃費	9.0km/ℓ
最高出力 (NET)	240ps/5500rpm
最大トルク (NET)	34.7kgm/1750rpm
ミッション形式	6AT
駆動方式	4WD
Fサスペンション	マクファーソンストラット
Rサスペンション	リンク・ストラット
Fブレーキ	ベンチレーテッドディスク
Rブレーキ	ソリッドディスク
タイヤサイズ	245/45R20
車両本体価格	598.0万円



大柄ボディだが国内仕様の搭載エンジンは2ℓ直4ターボエンジンとなる。

境を考えるとこのクルマで悪路を走るひとはそうはいないだろう。それを許容できる乗り心地だ。

エンジンをかけると円筒型のシフトノブがせり上がってくる。それを回転させてシフトを選択する。同じタタグループのジャガーと同様だ。そこに何の意味があるかといったら何の意味もない。機能的には無駄な動きなのだが、このムニユツというせり上がり、運転を開始するといふ儀式的雰囲気作りに一役を担う。

内装は実に瀟洒な雰囲気だ、いかにもレンジローバー的。個人的にはフロントフェンダーまわりのデザインと合わせて最も気に入った部分である。使っている素材もよいがデザインも優れている。素材高級/デザインオーソドックスのドイツ車的高級路線とはまた違う雰囲気だ。

### アートしか生き残れない!

従来、クルマ作りはそぎ落としてそぎ落として、その先に何が残るかという方法論が重要視されてきたように思う。しかし近年、そぎ落とした先に何が残ったかという点、最近の多くの日本車は「ひたすら燃費命」となってしまう感じが否めない。

僕には都内の高校に通う娘がいるのだが、クラスメイトの中でクルマ好きはアニメファンなどと同じオタクの部類だそう。そもそも都内に住んでいたら公共交通機関で事足りてしまうから、クルマの必要性をさほど感じない。

僕にとってクルマは、ファッションの一部だったり、自分の人生や生活圏を圧倒的に広げてくれるパートナーだった。つまりクルマは文化だと認識しているのだが、彼らは単なる移動の手段としてしか認識していない。

その一方で、例えばファッションや音楽(バンド)、スポーツなどには夢中になっている。つまりアートは夢中になっていく。つまりアートや文化には僕ら親の世代より一層強い関心を示している。ここにヒントがあるのではないかな。

これだけ世の中が便利になると、ありがたみが薄れ、便利で安くても差別化は図れない。クルマが「便利な道具」で喜ばれる時代はまもなく終わるのではないかな。そうした中で日本車はどこを狙うべきか?

僕はこれから「無駄」の要素が重要になると思う。生活必需品として

だけではなく、そのモノが存在することでも新しいカルチャーや文化が起るかどうか注目したい。

例えば音楽や映画などは生活必需品ではなく、なくても死にはしない。無駄と言えは無駄なのだが、その無駄に若者は夢中になる。例えばiPodやiPhoneはハードではなく、それによってもたらされる音楽の聞き方やコミュニケーションが持てはやされている。同様にクルマもそれを使うことが面白いし格好いいという要素が必要ではないかな。

文化やアートは見た目で想像できること。イヴォークは「ここまで雰囲気出しました。言葉はいらなくてすよね。見て乗って驚いて納得してください」。そんな魅力の出し方を提案しているように思えるのだ。ジャンルは違うが、MINIがそうしたように、独特のアイコン的なデザインで新しいレンジローバーを創造しようとしている。

そして50歳以上の親のバブル時代のアドバイスは子どもに参考にならない。過去をきっぱり捨てることで未来が見えてくる。

僕がイヴォークを見た瞬間に共感したのはそんな時代の空気を反映した精神がデザインに現れていたからかもしれない。

連載終了まであと三回となった。獲得した財産を守るよりも、未来を見てすすんでいきたい。イヴォークのように。

●お詫びと訂正●  
本企画11月号の本文結論部分が途切れておりました。最終段落を再掲載いたしますとともに、お詫びして訂正させていただきます。

「小排気量エンジン+ターボ+エコ」と走りの両立。軽量で高性能。高ステイタスのイメージ付けも成功した。今後、このような黒船ならぬドイツ車(輸入車)が大挙して日本市場に押し寄せるのであろう。

●太田哲也  
(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がい」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>



太田哲也の  
ここに注目



ダミーではなく、本当に穴が開いているのはいいよ。



ドアミラーがやたら大きいところはSUVらしいよ。



素材の質感をデザインでうまくフォローしている。



エンジンをかけるとニョキッと出る6速ATのセレクター。  
撮影車のタイヤサイズは245/45R20とかなり大げさ。

