

例年だと年末年始は「OTAの十大ニュース」を掲載していたが、今年はいつもととはちょっと趣向を変えて、スバリ、太田は今年十二に期待をするのか？時事ネタからクルマネタまで幅広く考えてもらった。そこから太田が常日頃語っている「クルマ愛」が見えるのだった。

再度、政権交代で自民党に期待すること

年末の衆院選は、自民党の圧勝に終わった。それほど民主党に国民が失望したということなのだろう。ただし自民党が政権をとっても、成長期と違って財政の余裕がない今の日本の現状では、起死回生の変化は難しい。社会保障を充実させようとすれば増税しかなく、労働者の賃金を上げれば企業は競争力を失い、製造業は海外に拠点を移すようになる。結果、失業者が増える。国民全員が納得できる正解などなくて、ただこの分野に重点を置いてそこに資源を投入し、どこかを捨てるかだけだ。

そういう点では、少しでもクルマ愛好者に重点を置いてほしいと思うが、具体的に何が良いかよくわからない。この方面は頭の良い人に頑張ってもらわなければならない。

「86／BRZの登場でクルマ好きの子どもが増えていくことに期待！」

僕の少ない脳みそで考えつくのは、民主党政権の時に実施された休日高速道路1000円だ。あれはよかったなあ。東北のサーキットにもチーム員を引き連れていぶん行った。多少は東北にお金が落ちたはずだ。こうした措置はクーポンみたいなもので、その味を占めると正規の値段を払うのがもったいなくなる。昨年はめっきり東北にクルマで出かける機会が減ってしまった。無責任なのは承知の上で、休日高速1000円は再導入してもらえないだろうか。

エコカー減税、補助金、その他の補助撤廃に期待

クルマ愛好者に少しでも良い方向になればと述べたが、僕はエコカー減税、補助金の類は断固反対だ。現在の家電メーカーの衰退も、エコポイントが早めてしまった感が強い。結局は将来の売上げの先取りで、必ずその後揺り戻しが来る。基本的に補助の類は長期的に見ると、その産業の世界競争力を減じてしまう。目の前のことばかり見ていると、すぐ背後まで迫った中韓メーカーに追い抜かれてしまふだろう。と言ってもどうやらそれは承知の上で、それでも大企業の役員たちは、減税の導入を経産省に迫るらしい。

セフティカー減税も検討されているようにだが、こうしたものもそれがセールのためだとしたら反対だ。長期的視野に立って行動してほしいものだ。

道路環境整備を含め安全への期待は強い！

中央道のトンネル崩落事故によって亡くなった方のご冥福をお祈りしたい。あつてはならぬことだが、先日、首都高が主催する勉強会で聞いたところ、首都高も含めて日本中の道路であり得ることだそうだった。今回のことは犯人捜しにとど



▲2012年、日本の自動車業界に少なからず衝撃を与えたトヨタ86／スバルBRZ。このクルマが一過性のブームに終わるのではなく、今後、カスタマイズなどのクルマ文化を育てていくことを期待する

めることなく、やっぱり基本的な考え方として、道路や建造物、そしてクルマを含めた交通機関は、そもそも危険なものだという認識に立ち戻るべきだろう。安全神話なんて初めからなかったのだ。それが出発点で、それを前提にどう安全を確保していくかという見方をすべきだ。

レースと事故と比べるのは不謹慎かもしれないが、レースではドライバーが亡くなるたびにそのコーナーが改修されてスピートを落とす工夫がなされてきた。昔は死亡事故も多かったが、今ではいふんと安全になってきた。事故を改善に結びつけなければ死者は報われない。不幸な死を無駄にしないで真剣に安全に取り組む気持ちを持ちたい。

86／BRZの波及効果に期待！

昨年はトヨタ86／スバルBRZが登場した。若者のクルマ離れが叫ばれる中、わかりやすいカタチのスポーツカー出現で、クルマ好きの子どもが増えるきっかけとなることを期待する。

今後86／BRZは年次改良がされて性能を上げていくだろう。でも僕としてはそんなことはどうでもよく、むしろカスタマイズや走る喜びその他の、つまりソフト面（クルマ文化）がこの

いつもそばにクルマが。



■文：太田哲也

スズキvsダイハツ 燃費競争に期待!

ダイハツ・ムーヴがリッター

クルマをきつかけに広まってくればと考えている。86/BZRだけでなく、操る面白さを持ったクルマ(現状では欧州コンパクト車に多く存在する)が注目され、モータースポーツの底辺拡大にもつながっていく。そんな希望的観測を抱いている。

29kmのJC08モード燃費を実現し、ライバルのスズキ・ワゴンRを0.2km/ℓ上回った。先にスズキ・アルトエコがダイハツ・ミライース30.0を0.2上回り、それをCMで香里奈を使って「ハロー!リッター30.2」とアピールした。その返しを、ムーヴで果たしたわけだ。

でも0.2km/ℓの差ってどうなのだろう。あくまでもモード燃費で実燃費とは違う。仮にガソリン満タンにしたところで数十円の差もない。そういう意味では無意味に見える。

しかし、かつてランエボとインプレッサがサーキットのラップタイムを競ったことも、どうでもいいと言えども、どうでもいいことだった。でも、そういうライバル関係が技術の進歩をもたらしたのは確かであった。ラッ

ブタイムが燃費に変わったと思えば、スズキvsダイハツの戦いが大きな技術進歩のきっかけとなる面はある。

ただし行き過ぎると本末転倒だ。燃費のために軽量化を過度に進めると、ボディ剛性不足などで乗り味や安全性がどうしても弱くなる。将来はクルマ本来の総合的な性能向上に立ち戻るべきであろう。行き過ぎた燃費合戦もそこそこに。

欧州車に期待

でもこの泥沼(?)の戦いは傍から見ている面白いなだよな。

それにしても最近の欧州車って、面白いクルマが続々と出てくる。その多くは小排気量ガソリンエンジン+ターボだ。日本車が燃費指向が強いのに対して、欧州車は走りと燃費を両立させる。デザインもあっと驚くほど新鮮、まさしくアートだ。

り手の顔と考えが見えてくる。あ、楽しいなと思う。

進み、エンジンも8気筒や6気筒よりも4気筒、そして3気筒まで下がってきた。クライスラー・イプシロンはファイアット500と同じ875ccの2気筒エンジンを搭載する。うちの妻はファイアット500に乗っているのだが、「2気筒がヴォヴォヴォと発するエンジン音と鼓動が生き物っぽくて楽しい」という。妻はとくにクルマ好きではないが、とても気に入っている。

そういう意味では、小排気量+過給器エンジンを搭載する日産ノートには大きな期待を寄せていた。小排気量ガソリンエンジン+過給器(スーパーチャージャー)。懐かしいローレル「メダリスト」のグレード名も復活したことから、僕はてっきり欧州車のような「好燃費と走る喜び」をバランスさせたのだと思っていたが、乗ってみると過給は弱く加速も弱く、フィットのNAよりパワーで負けている。

12気筒のウルトラスムーズネスもよいが、2気筒はまた別の魅力を持っている。今後、多くの高級車も排気量にこだわらなくなるのだろう。

エンジン ダウンサイジングに期待

過給器装着は、1.2ℓ3気筒の小排気量化とミラーサイクル化によって落ちたパワーを補うため、燃費重視だったのだ。でもせっかくなシステムはあるのだから、今後は過給圧をアツブさせて走りの性能も追求したメダリストならぬ「ゴールドメダリスト」も出してほしい。技術的にはできるしよっ?

クルマ好きの子どもを増やす活動に期待

他の日系車メーカーもぜひこのパターンを。ハイブリッドのターボ的な使い方(走る喜び)もどうだろうか。

今年の「太田哲也小学校出張授業」では、近場の学校に自分の愛車を持って行った。小学生が「車高が低い!」「タイヤが太い!」と喜んでくれた。

エンジンの ダウンサイジングに期待

最近のダウンサイジング化が

今自動車専門紙の編集者は40代半ばが多いが、彼らは子どもの頃スーパーカー少年世代で多くのスーパーカーを見ながら育った。今の子どもたちにもそうしたクルマを見せれば、彼らもやがてクルマ好きに育つのではないか。今年は僕の活動としてそういう場を提供したいと考えている。

●太田哲也×ホリデーオート恒例のドライビングスクール開催決定。太田哲也×ホリデーオートサーキットミーティングwith SUBARU supported by出光が、2月2日(土)に袖ヶ浦フォレスト・レースウェイで開催予定です。詳細はP167、またはホームページにて。 <http://www.sportsdriving.jp>