

太田哲也 クルマの 神髄



最終回 ホンダN ONE

Text: 太田哲也 Photo: 関根健司

長い間
ご愛読ありがとうございました



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」。今回はホンダN ONEを取り上げる。「N360の再来」とも言われるN ONEは案の定、N360にノスタルジーを感じる年配層を中心に人気が高く、一部車種は納期遅延が発生しているという。しかしN360の神通力が届く年齢層は限られている。そして果たしてN ONEは本当にN360の再来なのだろうか。

小学生の頃の思い出

2011年の東京モーターショーに出展されたホンダNコンセプト4 (N ONEの原の原型) を見たとき、僕は思わず「Nコロ (N360) の再来だ！」と興奮した。しかしそれから1年後、ほとんどコンセプトカーと同じ外観で登場したN ONEだが、そのステアリングを握ると、興奮と冷静が交じり合うのだった。僕は小学生低学年のころ、家庭の事情で神奈川県川崎市の親戚に数カ

月ほど預けられた。そこには高校生になる従兄がいて、友だちから借りてきたクルマに僕をよく乗せてくれた。当時は軽自動車免許というのがあるって、16歳になれば運転できたのである。しばらくして従兄はN360 (Nコロ) を愛車とする。まだ子どもだった助手席の僕に従兄は「いいクルマなんだよ」

4ドアにしたことで
N360のイメージが
希薄になってしまった面がある





N360を持ち出すのならば、やはり4ドアではなく2ドアモデルの設定もぜひとも欲しかった。



全体の雰囲気は確かにN360がモチーフになっているが、トール系であることは変わらない。

ミニやF1A1500(2気筒エンジン)よりも静かではあるが、独特の味があるわけでもない

と教えてくれた。僕はNコロが好きになり、もらったミニカーを大事にしていた。

その8年前の1959年のイギリスで、当時では先進的な横置きエンジン、FFの2BOXタイプの「クラシックミニ」が登場した。N360はそのパッケージやデザイン、技術をベンチマークとし、大ヒットしたクルマだった。

現在のミニ(BMWミニ)は過去の遺産をモチーフとしてキャラクター作りをしたが、同じ手法で新型ホンダN ONEも、見た目でN360の要素を取り入れる。ただしミニは登録車だがN ONEは軽自動車である。

パッケージはホンダ独自のセンター・タンク・レイアウトを採用してガソリンタンクを座席の下に収納する。機械スペースは最小、ひとが使う部分を最大にするコンセプトだ。サイズ的には3395×1475×1610mmで、スキ・アルトよりも75mmも高い。初見でイメージよりも背が高いと感じたのはN360の残像と違っていたからであろうか。

もう少し全高を低くしたほうがカッコよいと思うのだが、ホンダの方針として、背が低いと居住性が落ちる、廉価モデルのイメージと重なる(ヒットしているのは背高ばかり)、などの理由で避けられたようだ。結果的にワゴンRとムーヴが多数



ベンチシートを採用し、狭さをうまくカバーしている。



クッションが厚めになっており、見た目以上に座り心地が良い。



ほぼフラットにシートも倒れ、使い勝手はかなり良い。

ありそうでなかった価値観

を占める巨大市場への参入となる。

ホンダは、このクルマを1.3ℓスモールカー(登録車)を超えるベリックカーとして位置づけ、ダウンサイザーユーザー向けの商品として提案するようだ。軽規格の660CCだがターボチャージャーを装着した直列3気筒DOHCエンジン(試乗車/NAもあり)は、最大出力64ps、最大トルク10.6kg・m。実際に加速力が強く、そんじょそこらのリッターカーよりもよく走る印象だ。

ただし燃費に関しては、23.2km/ℓ(ツアラー)で、これはワゴンR(ステイタス)ターボ車)26.8km/ℓと比較すると見劣りする。全高がワゴンRより低いにもかかわらず車重はワゴンRよりも20kg程度重くなっており、アイドルストップ機構もターボ車にはつかない。

そのかわり安全装備は充実する。軽自動車では珍しいサイドエアバッグを装着。横すべり防止装置も標準装備するなど、いままでの軽自動車の装備とは一線を画す。ボディの剛性感もあり軽自動車にありがちな「わなわな」した振動も少なく、乗り味もよい。これはボディがしっかり作られていることに起因している

のだろう。

外観で特徴的なのはレトロさでキャラクターを表現した丸目のフロントライト。その周囲のグリルは、最近のPCやスマホでよくある光沢のあるブラック塗装が施される。PCの光沢ブラックは個人的には傷がつきやすく好きではないが、クルマとしては現代的な表現方法として新しさを感じる。

ここにステッカーを貼っているいろとカスタマイズできるような場を提供しようという考えもあるらしい。確かに豹柄を貼ったり、森の絵を描いたりすればそれはそれで楽しそう。

軽自動車の場合には内装を簡略化したモデルが多いが、N ONEは本革巻きステアリングやデザインの良いシート表皮、専用インパネなど軽自動車らしからぬプレミアム性を持つ。ひとつひとつのパーツにデザイナーの目が行き届き、内装のクオリティも高い。

ダウンサイザーの受け入れを意識して、走り、質感、キャラ立ちなどの要素を重視し、登録車のクオリティを軽にももたらした意欲作と言っているだろう。デザインも団塊世代には懐かしく若い世代には新鮮に見えるという線を狙った意図はよくわ



インパネシフトという点ではN360を踏襲しているが、それ以外はいまどき感覚である。

意外と冷静な目

しかし個人的な感想を率直に言えば、昔の思い出と重なって興奮冷めやらずとなると予想していたのに、意外と冷静な目をした自分がいる。自分でもその冷静さに驚いている。それは何なのだろうか?

そのひとつはやはり660CCの足かせだ。あくまでもこれは軽なのか? という所で立ち止まってしまっただ。

軽自動車は言うまでもなく日本独自の規格であり優遇措置がなければそんなに売れないであろうニッチ商品である。それが新車販売台数の30%も占める現状はアメリカに指摘されるまでもなく(軽自動車だからと過剰に保護するのではなく、それなら日本の自動車税制を軽自動車にならって全体的に負担減しようという提案)ゆがんだ現象だ。そんな考えが、N ONEに乗っていたら浮かんできた。

最終回
ホンダ
N ONE

N ONE プレミアムツアラー (CVT)

全長	3395mm
全幅	1475mm
全高	1610mm
ホイールベース	2520mm
車両重量	860kg
乗車定員	4名
エンジン種類	直3DOHCターボ
総排気量	658cc
JCO8モード燃費	22.4km/ℓ
最高出力 (NET)	64ps/6000rpm
最大トルク (NET)	10.6kg-m/2600rpm
ミッション形式	CVT
駆動方式	FF
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	車軸式
Fブレーキ	ベンチレーテッドディスク
Rブレーキ	ドラム
タイヤサイズ	155/65R14
車両本体価格	144.0万円



撮影車はターボエンジン搭載車。ターボをあまり意識させない。



サイズは155/65R14。撮影車はアルミホイール標準装備。



すでにお馴染みの軽自動車専用のCVTを採用している。

そもそも優遇措置は、より多くのひとに安価でクルマを提供し、普及させようという主旨であった。ところが昨今は、高速道路の走行車線を制限速度で走っていて右から軽自動車に抜かれることが珍しくない。こんなに大きくなってこれが軽!? と驚くほど巨大なモデルもある。豪華仕様（そして高そうな、重そうな）な軽自動車もある。最近では多くのモデルがエコカー減税対象は当たり前で、しかも自動車取得税と重量税が免税になるモデルが多数ある。優遇措置の裏を出し抜き、本来払うべき税負担を逃れている感じもする。こうしたモデルが出現する現状で、登録車と差をつける必要があるのだろうか。

ホンダらしさの真髄

N360に関しては、子どものころの僕にはよくわからなかったが、当時のクルマとしては革新的だったようだ。初代ミニもFIAT500も、かわいくてファッショナブルなクルマとして誕生したのではなく、当時の先端の技術やアイデアを

なくすべき」という論調が強まっていくのではないか。

例えば、昨今のダイハツとスズキの過熱した燃費競争アピールはほかばかしいと思うこともあるけど、それが技術の進歩に結びついているという見方もある。ホンダとしてこの競争にも参戦してはと思う。

なぜ背高に
なっちゃったん
だろうか?



太田哲也の
ここに注目



ベンチシートはサイドウォークスルーが便利だ。

持ったクルマだった。現行モデルはどうかといえば、新型FIAT500では900cc2気筒マルチエアエンジンという革新的な技術を成立させた。そしてニュービートルはVW（フォルクスワーゲン）グループのDSGミッションを採用するなど、いずれもただのレトロチックなバイクカーではなく、現代の最新技術を搭載する。しかしN ONEの場合は……。

加速がよいと言ったところで、しよせんCVTで走りが楽しいわけではない。ミニやFIAT500（2気筒エンジン）よりも静かではあるが、独特の味があるわけでもない。あるいは4ドアにしたことで（N360は2ドアだった）イメージが希薄になってしまった面もあるだろう。FIAT500でもBMWミニでもビートルでも、2ドアでキャラ立ちしているが、N ONEは4ドア、背高を選択した。売るために妥協をしなければならぬように感じる。

ミニやFIAT500のキャラ路線を意識したことは明白だが、ノリが同じかというところがいい。そうなるかといえば屋根は塗り分けられてツートンカラーにしたとしても、たとえばこれにストライプを入れたとしたら……。50、60代の男性でもミニではよく見受けられる光景だが、N ONEではどうもピンとこない。雰囲気だけを重視したクルマという先入観が植えつけられてしまふからだろうか。もしかしたらこれが軽自動車ではなく、ミニとかFIAT500などと同じ土俵の登録車だったら、あるいは2ドアモデルもあったら、話は違ってきたのかもしれない。

現代の子ども世代の多くはホンダをもちやミニバンメーカーだと認識しているだろうが、僕らとしてはやっぱりそれ以前のホンダらしいクルマ作りを期待する。キャラクターやプレミアム性を出すのはよいけど、それだったらミニのようにオリジナ

OTA AWARD

12年最も印象深かったニューモデル



オートサロン会場内「SUBARU/STI」ブースにて富士重工・佐藤氏に授賞杯の授与を行った。



オートサロン会場内「86 & BRZ WORLD in TAS2013」ブースにて授賞杯を受け取る多田氏。

授賞車トヨタ86 & スバルBRZへ記念楯を授与

「太田アワード2012」はトヨタ86 & スバルBRZに決まった。そして幕張メッセで開催された「東京オートサロン2013」会場にて授賞杯の授与を行った。受け取ったのは、86がトヨタ自動車株式会社・スポーツ車両統括部・ZR・チーフエンジニア・多田哲哉氏、BRZが富士重工業株式会社・スバル商品企画本部・主査・佐藤公彦氏。太田氏は楯を渡すときに、この2車が自動車業界に与えたワクワク感の復活への寄与など社会的意義の大きさを改めて語っていた。今後は86の設計図面をチューニングメーカーなどに公開することで、さらに完成度の高いモデルを造ってもらおうとの動きもあるとのこと。さらにこの2車はクルマの持つワクワク感を追求していくようだ。



●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

ルと同じ2ドアも出して分厚いアクセサリーカタログも用意して徹底的にやるか、さもなくば、軽は軽である以上、軽とは何ぞや、革新的な軽とは? と掘り下げてみるか。そんなことを期待してしまうのだ。今後、まだまだ新しいコンセプトの新しい軽自動車からリリースされるらしいから、期待しよう。