

太田哲也 クルマの神髄

第100回 アルファロメオ・ジュリエッタ
Foto:大庭亮也 Photo:河野和也



連載200回へ向けて

マガジンで仕事を始めたのは9年前、メーカーにおもねず本音トークのマガジンズ(以下X)は、当時は業界の異端(?)として、試乗会に呼ばれることもなく、広報室を借りることもできなかった。俺は編集陣から仕事を始めたばかりで、そんな事務は最初から仕事は引き受けた。業界の事務室から「俺から仕事を来なきゃだよ、COTY(日本カー・オブ・ザ・イヤー)にも関わらなくなるよ」とアドバイスされた。どうしようか悩んだけど、聞き直って、正しいと思ったことははっきりと覚おう。でも根拠は明確にして印象批評は避け、改善策も提案する。それで業界から干されるなら仕方ない。そう決めてやった。業界の中堅たモジヤなくしていまではTopの運営スタッフが902回、ホリデーオート選車コラムが10回、そして「ONE-X」も100回の長期連載達成だ。その他のにも仕事の依頼が増えた。時代が変われば業界もXの本音を受け入れる。次も大手を握って試乗会に行けるし、広報室も貸してくれるようになった。支持してくれた記者、井澤編集長と堀田編集担当、そして多くの関連者に感謝感激。

（太田哲也）

單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、所有する遊びなど、カルチャー的侧面を取り下げる「クルマの神髄」。今ではアルファロメオ・ジュリエッタを取り上げる。今まで、イタリア車といえど、ミニア西湖ブランドと見做されていたが、このジャニエッタは販売好調なうえに、「從来とは異なるユーバー」感が購入しているという。ジュリエッタはどういうクルマなのだろうか。

自他認めるアルフィイスタ

言葉にはつづりも述べておらず、僕は最初にわざわざアルファ「アルフロメオ」に「どうぞ」とある。それが25年前、僕が生まれのころ、オーナーズクラブ会員がバッファニアージュしてくたのはフジアーブルグープ（アルファロメオはフジアント、ダブルレフ）であり、それが以降、アルファロメオ車、アルファロメオ車、V166、V156、GT、147、

1999年、フレンチと日本のは足としない代々乗つて来た。

かつてイタリア人からは「アルファ・スポーツ」が「アルファ」とも認めるアルフィイスター（名前変更）である。しかし、その度が「クリエイティビティーストア」をバッファニアージュしてくたのはフジアーブルグ。

じとスキーで、おしゃれを駆けないセーニングが、どうもよくないのかまだ「わからぬ」といっている。でもこのこの通り、このクルマの成功を暗示しているのかもしれない。実際によく売れているらしい。

祝・連載100回達成!

ミラノの紋章とネーミング
「過去の遺産」をフル活用して
「ブランドイメージをうまく使い出した印象がする

踏んだ瞬間の加速度は2.0NAよりも
速くかっこいい。

アルファロッカオ

「アルファロッカオ」は「アーロッカ」、「ロッカ」の意。アルファロッカオは、アルファロッカの後継車として、2011年1月に発売された。価格は約240万円から。アルファロッカの特徴を引き継ぎつつ、より実用性を高めたモデルだ。

アルファロッカオは、アルファロッカの特徴を引き継ぎつつ、より実用性を高めたモデルだ。価格は約240万円から。アルファロッカの特徴を引き継ぎつつ、より実用性を高めたモデルだ。

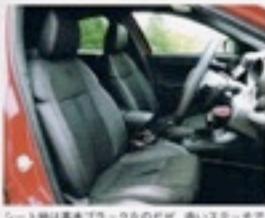
アルファロッカオは、アルファロッカの特徴を引き継ぎつつ、より実用性を高めたモデルだ。価格は約240万円から。アルファロッカの特徴を引き継ぎつつ、より実用性を高めたモデルだ。

アルファロッカオは、アルファロッカの特徴を引き継ぎつつ、より実用性を高めたモデルだ。

太田哲也「クルマの神髄」
榮える第一回は

ホンダ・オデッセイだった

クルマの神髄が生まれたのは、2004年1月号から。第一回で紹介したクルマは、先代ホンダ・オデッセイ。試乗した印象はかからず良かったようで、「自分がミニバンを買うなんてことはこの先ずっとないと思っていたけど、なんだかありそう気がしてきた」と語っている。



シート地は基本ブラックなのだが、赤いスレッカーアクセントを入れている。



シート地は基本ブラックなのだが、赤いスレッカーアクセントを入れている。



シート地は基本ブラックなのだが、赤いスレッカーアクセントを入れている。

トヨタ・マークX

実という見切りの部分ももうかがえ

テ「デザインありきでもない

トヨタ・マークX

実という見切りの部分ももうかがえ

第100回 アルファロメオ・ ジュリエッタ

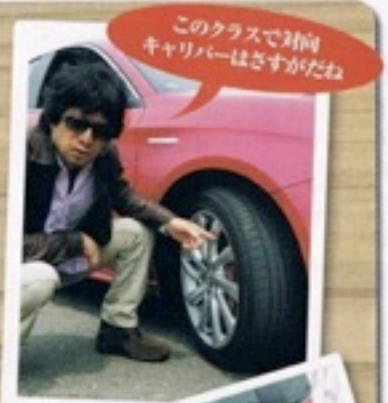
アルファロメオ・ジュリエッタ・
コンペティツィオーネ(TCT)

全長	4350mm
全幅	1800mm
全高	1460mm
ホイールベース	2650mm
車両質量	1400kg
エンジン種類	直列4気筒
最高出力	136kW/ 6,500rpm
最高速度	170km/h
燃費	17.0km/2500km
最大トルク	23.5kgm/2250rpm
ミッション形式	TCT
駆動方式	FWD
PFIスケルトンエンジン	マツダ製
自走式エンジン	サルトリミング
ブレーキ	ベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	225/45R17
乗車本体価格	358万円

写真: (ノーマル・企画撮影)



トヨタの「アドバンスドセーフティ」、トヨタの「セーフティセンス」など、車の安全装備が進化する一方で、車の運転操作が難しくなる傾向がある。そこで、車の運転操作を楽にするための技術が開発され、それが「トヨタセーフティセンス」である。これは、内蔵センサーによる車の運転操作を監視し、運転操作が危険な場合は、車の運転操作を自動的に調整する機能だ。この機能は、「運転操作を監視する」という機能であり、車の運転操作が危険になると、車の運転操作を自動的に調整する。これが「トヨタセーフティセンス」だ。



このクラスで対向
キャリパーはさすがだね



美しいステッパーと運転席の高さをそな
シート剛性も高い。

アルミ脚立をしたかったら、
メリッカ仕上げだった。

本多慎也の
ここに注目

このあたりの鍛ったスイッチはイタリ
ア製だね。

トヨタの「アドバンスドセーフティ」、トヨタの「セーフティセンス」など、車の安全装備が進化する一方で、車の運転操作が難しくなる傾向がある。そこで、車の運転操作を楽にするための技術が開発され、それが「トヨタセーフティセンス」である。これは、内蔵センサーによる車の運転操作を監視し、運転操作が危険な場合は、車の運転操作を自動的に調整する機能だ。この機能は、「運転操作を監視する」という機能であり、車の運転操作が危険になると、車の運転操作を自動的に調整する。これが「トヨタセーフティセンス」だ。



トヨタの「アドバンスドセーフティ」、トヨタの「セーフティセンス」など、車の安全装備が進化する一方で、車の運転操作が難しくなる傾向がある。そこで、車の運転操作を楽にするための技術が開発され、それが「トヨタセーフティセンス」である。これは、内蔵センサーによる車の運転操作を監視し、運転操作が危険な場合は、車の運転操作を自動的に調整する機能だ。この機能は、「運転操作を監視する」という機能であり、車の運転操作が危険になると、車の運転操作を自動的に調整する。これが「トヨタセーフティセンス」だ。



●本多慎也
[れいだい・けいじや]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」
に参戦。「元々一人の車手」とある。96年、GT300争奪戦で優勝。
97年、3年目の参戦生活を経て
参戦したのが「クラッシュ」「
リバース」(2回目)はベスト
ト5で、世界でいちばん
乗りたい車「3000GT」も必敗。
新刊「生き方ナビ」(角川文庫)
も発売中。

トヨタの「アドバンスドセーフティ」、トヨタの「セーフティセンス」など、車の安全装備が進化する一方で、車の運転操作が難しくなる傾向がある。そこで、車の運転操作を楽にするための技術が開発され、それが「トヨタセーフティセンス」である。これは、内蔵センサーによる車の運転操作を監視し、運転操作が危険な場合は、車の運転操作を自動的に調整する機能だ。この機能は、「運転操作を監視する」という機能であり、車の運転操作が危険になると、車の運転操作を自動的に調整する。これが「トヨタセーフティセンス」だ。

トヨタの「アドバンスドセーフティ」、トヨタの「セーフティセンス」など、車の安全装備が進化する一方で、車の運転操作が難しくなる傾向がある。そこで、車の運転操作を楽にするための技術が開発され、それが「トヨタセーフティセンス」である。これは、内蔵センサーによる車の運転操作を監視し、運転操作が危険な場合は、車の運転操作を自動的に調整する機能だ。この機能は、「運転操作を監視する」という機能であり、車の運転操作が危険になると、車の運転操作を自動的に調整する。これが「トヨタセーフティセンス」だ。