

クルマには作り手の魂が宿っている

太田哲也 クルマの 神髓



第107回 クライスラー
イブシロン

Text: 太田哲也 Photo: 関根健司

ブランドの歴史

僕はクライスラーというブランドにあまり馴染みがない。戦後混乱の中、実在した「光クラブ事件」を題材に天才的知能犯を描いた傑作推理小説「白昼の死角・高木彬光著」の中で、クライスラーは高級車の象徴として重要な役割を果たしていた。年代が上のひとたちには高級車として認知されていたのだろう。

リアルな僕の記憶としては、フォードモーターの社長を務めていたリー・アイアコッカが、史上最高売り上げを二年連続達成した直後の1978年、ヘンリーフォード2世に「理由はない、お前が好きではない」の一言で解雇され、ライバル会社であるクライスラーの社長に電撃就任。深刻な経営危機にあったクライスラーを立ち直らせた。その経緯を「アイアコッカが関魂の経営」として上梓し、700万部を売り上げる超ベストセラーとなった。この本は

何とも言いようのない 不思議なデザインが目を引いた



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「クルマの神髓」。今回はクライスラー・イブシロン。本来このクルマは「ランチ・イブシロン」なのだが、日本やイギリスなどの右ハンドルの国ではクライスラーブランドになるという。イタリア生まれのアメリカンブランド。この奇妙な組み合わせを、実際ステアリングを握って確認してみることにする。

「小さな高級車」という フレーズが頭に浮かんだ



僕だけでなく当時の経済学部生はまちがいに手を取ったはずだ。このように僕の記憶ではクライスラーのクルマそのものよりも、エピソードによる存在感が大きい。しかしクルマの販売に関してはブランドのイメージも大切である。

その後クライスラーはジープブランドを所有するAMCを買収、三菱自動車との提携を経て1998年にダイムラーベンツと合併、ダイムラー・クライスラーAGとなる。2007年には、アメリカの投資会社サーベラスにクライスラー部門は売却され、「クライスラー・LLC」とな

った。そして2008年には世界金融危機で資金繰りが行き詰まり、アメリカ政府が倒産を防ぐため資金提供をしたが、2009年には倒産手続きを申請。その後、ファイアットが支援を名乗り出て経営再建を行ってきた。こうして現在はファイアット傘下のブランドとなっている。

そしてこの度、日本市場において新たにクライスラーブランドから、大型車300の新型と小型車イブシロンが出ることとなった。

イブシロンはランチャが作っていたクルマである。僕としてはランチャ・イブシロンのほうが耳触りはよいが、世界規模のブランド戦略の中で、左ハンドル車がランチャ、右ハンドル車はクライスラーというすみわけとなる。だから日本はクライスラー・イブシロンという車名になるらしい。ちなみに北米及び一部マーケット以外では、300について、左ハンドルはランチャ・テーマ、右はクライスラー300となるようだ。

見るというより鑑賞

最近はとくに日系車はデザインがどれも似てきていて、アイデアが尽きてしまったのかなと思うけど、イブシロンを見るとまだまだ新しい提案はできるのだなあと感心する。リアのドアノブをCピラーに隠し、5ドアなのだが、一見3ドアハッチバックに見える。同じグループ企業のアルファ147やジュリエッタと同じ手法だ。

ボディ側面には巨大な彫刻刀でザクッとえぐったような凹みがある。フェラーリ612スカリエッティを

連想させられる。リアランプは真後ろから見ると縦長に見える工夫があり、昔の高級車のそのようでもあり個性的だ。リアフェンダーは、プリスタフェンダーのように大胆に盛り上がる。

隅々までデザインが施され、見ていて飽きない。デザイナーのアイデアがいろいろ盛り込まれている。気がつく、見るというより鑑賞する気分になっている自分がいる。

従来のかっこいいクルマの価値観としてAピラーを寝かすとか低い車体とかシャープな線とかだろろうが、イブシロンの概念にはそうしたものは無いようだ。とくにCピラーらしいCピラーはなく、ボディの上に屋根を被せたように見えるデザインは、あつ、こんなアイデアがあったんだ！と思うのだ。

このクルマ自体はヨーロッパですでにランチャ・イブシロンとして2011年から発売されているが、単なるパッチ替えではなく、グリルも変更されている。イタリア車愛好家なら、パッチだけをランチャに替えて、などと目論見そうだが、残念ながらグリルも交換しなければならなさそう。そうなるわけじゃない。大掛かりな改造となってしまうだろう。むしろクライスラーのブランドとして、イタリアの適酒なイメージではなく、あるいは「ランチャ・アメリカ」のクルマとして捉えられることなく、かつての高級ブランドのイメージを取り入れたい。そんなブランド戦略を立てているのかもしれない。

クライスラーの認知度は年配のひとには高いことから、セレブな奥様へのセカンドカー的な扱いの売り方

だろうか。あるいは一般的には馴染みの薄いクライスラーブランドなので、「クライスラー・アメリカ車」ではなく、「クライスラー・新ブランド」的売り込み方を考えているのかもしれない。そうなるも都会でファッション関係者が乗るイメージとして捉えるのであろうか。

それにしても近年、イタリア車のデザインはすごく積極的で、例えばジュリエッタの後追いで、テールランプ辺りの形状が似ているトヨタオリリスが出てきたりして、ちと日本人として恥ずかしい気もする。イブシロンのいでたちは、「ではどうだい？ これでも真似できるか？」という挑発にも思えてくる。

しっとり感が増した

車体は基本的にファイアット500と共通である。500よりもホイールベースを90mm長くして2ドアから4ドアに変更し、その分後席とラゲッジスペースに余裕ができた。

僕はこのクルマに乗っていて、つくづく思ったのは物理の法則は替え難いということだ。ホイールベースが伸びたイブシロンは、ファイアット500と比べてひよこひよこした乗り心地が改善されていた。車重が増えたこともあり500よりも柔らかかく、しっとり感が増えていた。

エンジンは500ツインエアと共通のわずかに2気筒875cc+ターボエンジンを搭載。例のポコポコというノスタルジックなエンジン音、実に有機的でよいのだが、イブシロンではもう少し音量は弱められている。アイドリング付近からの立ち上がりではスロットルコントロールの調



見た目にもシートバックが立ち気味で快適とはいえないが、スペースはそこそこ。



シートは国産同クラスと比較してみれば、やはり余裕があり着座感も良い。



ステアリングのクライスラーエンブレムが、インテリアを無国籍な雰囲気にする。

第107回 クライスラー イプシロン

クライスラー・イプシロン・ゴールド

全長	3835mm
全幅	1675mm
全高	1520mm
ホイールベース	2390mm
車両重量	1090kg
乗車定員	5名
エンジン種類	直2ターボ
総排気量	875cc
JCO8モード燃費	19.3km/ℓ
最高出力(NET)	85ps/5500rpm (ノーマルモード)
最大トルク(NET)	14.8kgm/1900rpm (ノーマルモード)
ミッション形式	5AMT
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	トーションビーム
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	185/55R15
車両本体価格	235.0万円



フィアット500などでもお馴染みの、2気筒ターボツインエアエンジンを搭載。



初期の500のころに比べればAMTのフィーリングはかなり良くなった。



タイヤサイズは185/55R15。アルミホイールは標準装備。

整でもっさりしているが、1500回転〜2000回転くらいから力みなぎり街中で気持ちよく走れる。ただしデュアロジック(セミMT)ミッション特有のショックがあるので、国産小型車が多用するCVTに慣れたひとには違和感があるかもしれない。でも慣れるとよりダイレクト感がありスポーティで気持ちよい。速い!というほどではないが、でもこんなに良く走るんだ!と思う。運転席のヒップアップポイントが高く、運転がなれないひとにも運転しやすいだろう。

後で好きになるクルマ

500はシャレが効いていてかわいくて面白いというキャラだが、イプシロンはキャラよりもデザインが光る印象だ。

初見は何とも言いようのない不思議な形が目をついた。良いデザインなのかそうでないのかすぐに消化し切れない。どちらかというところ掴み所がない印象だった。

自分の感覚として、初見でかっこいいと思ったクルマが、その後、かっこいいと思えなくなることがよくある。というかむしろ最初に、あれ、変だな、受け入れがたいな、と思ったデザインのほうが、後で好きになることもある。

例えばレンジローバー・イヴオーク。オーソドックスで古典的な形を売りにしていたレンジローバーが、

何とも斬新な形を出した。いままでのプライド(価値観)を壊さなければ新しい道には進めない。そんな精神を形が訴える。共感を覚えた。シトロエンDS5も同様で最初見たときは何ともよいのかどうかかわからなかった。しかししばらく乗っていると、そのアバンギャルドな甘い誘惑に心が動かされた。ジュリエッタは久々のアルファの基幹車種で、4ドアハッチバックの種別としてはファミリーカーに分類されるのだから、それなのにあの凝ったデザインだ。日系メーカーのマーケティング



こういう仕上げはいかにもイタリアという感じがする。



フィアットのツインエアエンジンなのにカバーにはクライスラーと書いてある。



このリアドアハンドルの処理はいかにもフィアットグループらしいね。



ヘッドレストは厚みもあって実用性も高いね。

太田哲也のここに注目

OTA AWARD 2012

12年最も印象深かったニューモデル

トヨタ86&スバルBRZに決定



エコカー全盛のいまの時代にクルマ本来の存在感を示した

トヨタとスバルの共同開発により、久しぶりに日本車として登場した、FRコンパクトクーペ。そのコンセプトで登場しただけでこのクルマの存在感は大きい。この2車を取り上げたのは2012年8月号。このなかで太田氏は「注目すべき点は「スポーツカー」とメーカー自ら明言することだ。~中略~「本質」が見えて頼もしい。「FRの楽しさを味わって」という強いメッセージを感じる」と語っていた。売れ筋は軽自動車やコンパクトカー、ハイブリッド車ばかり。もちろん86/BRZもこの手のクルマでは燃費はかなり良いのだが、それにも増して、あえてこの時期に「楽しめるクルマ」を「クルマ=夢」の要素が薄らぎ、「若者のクルマ離れ」が問題視される世に送り出した功績は大きいのではなかろうか?

部門なら、もっとオーソドックスにしたほうが数が売れると思っただろう。そうしたクルマたちに僕は初見ではびんと来なかった。しかし乗っていると実に魅力的に見えてきた。一方でトヨタ86/スバルBRZは、見た瞬間、普通にかっこいいなと思った。それはいままでのスポーティーらしい基本を押さえた形だからであろう。ところが初見の好印象が一番上で、見れば見るほど自分の中で興味は少しずつ下がっていくような気もする。

1992年、BMWに移籍してきたクリス・バングルのデザインは、初見で理解不能だった。正直、カッコよくないと思ったし、著書の中でも酷評してしまっただが、ところがいま、その前の時代のBMWを見ると、なんとも古く見え、バングルのほうが正しかったのだと反省する。未来を切り開くには、現有している自分の価値やプライドを捨てなければならぬのだ。その精神にひと



●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かい」の異名をとる。93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」「リバース」(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>

は感動するのだ。イプシロンも同様だ。最初見たときは丸いのか丸くないのか、ファミリーカーなのかそうでないのかわからなかった。しかし乗っているうちにあの不思議なデザインが心に残るのである。「小さな高級車」というフレーズが頭に浮かんだ。