

## 乗って楽しい

プロが  
評価する  
BEST 5「カルチャー」ある欧州車の底力  
乗り味と操縦性追究したゴルフ

ドライビングが楽しめる車に重要なのは乗り心地やデザインなどスペックに置き換えられない車独特の「カルチャー（文化）」だ。上位には個性が強い欧州勢とスバル、マツダが入った。

おおた てつや  
太田 哲也

(自動車評論家/レーシングドライバー)

私

が考えるドラ  
イビングの楽  
しみが味わえる車と  
は、低速域だけでは  
なく高速域でも乗り  
心地が良く、加速フ  
イーリングやブレー  
キを踏めば正確無比  
に伝えてくれる制動  
力など繊細さも兼ね  
備えている車だ。

さらに外装、内装  
ともにデザイン性も  
高ければ、運転中に  
「生きる喜び」さえ感  
じる。

そうした観点で選  
ぶと、欧州車が多く  
なることは否めな  
い。フェラーリやポ  
ルシェのようなスポ  
ーツカー以外の実用車でも、欧州車  
には乗って楽しい要素が多い。

一方、日本車にそうした車が少な  
い原因の一つは、過度に燃費を重視  
した車作りにある。手っ取り早く燃  
費性能を上げるにはボディを軽く  
作ることだが、そうするとボディ  
剛性や遮音性が失われる。サスペン  
ションも簡素化されて良い乗り味が  
出せなくなる。スペックを優先する  
と運転の楽しさが失われるのだ。  
運転の楽しさが味わえる車には、

1位



ゴルフ(フォルクスワーゲン)

総合点 100 運転性能 25 乗り心地 25 デザイン 25 コストパフォーマンス 25

排気量やトルクなどスペックに表せ  
ない乗り心地やデザインなどに、独  
特の「カルチャー（文化）」がある。  
これは「移動の道具」に必須ではな  
いが、カルチャーのない車はコモデ  
イティー化の果てに魅力を失う。人  
は日常品には心を打たれない。音楽  
でも絵画でも、そこからしか得られ  
ないものに人は価値を見いだす。  
自動車業界では、カルチャーを「エ  
モーショナル（情熱）」という言葉に  
置き換えてよく使われる。実用車に

もエモーショナルな要素を取り入れ  
ていくべきだ。

この点、欧州車はエモーショナル  
だ。輸出比率の高い欧州メーカーは、  
海外の消費者に積極的に選んでもら  
うために個性や味わいを重視する。  
さらに日本に比べて速い速度レンジ  
に対応するため、走りの質感や安全  
性はおのずと高まっていく。

自動車のコモディティー化が進む  
中、日本車はカルチャーを重視した  
付加価値を身につけてほしいものだ。

## FIAT500は「生き物」

そうした付加価値のある車を、少  
量生産車でなくディーラーで誰もが  
買える車の中から選んだのが次の5  
台だ。

1位は「ゴルフ」(フォルクスワー  
ゲン)。コンサバティブなデザインを  
まとった実用車ながら、F1などレ  
ースカーに使われるセミオートマチ  
ックトランスミッションなど高度な  
先進技術をいち早く搭載。ダイレク  
トなフイーリングで、まるでマニユ  
アル車のようなドライビングがツ  
ペダルで楽しめる。

また、高速域では抜群の操縦安定  
性を発揮する。それでいて乗り心地  
がいいのがゴルフの持ち味だ。通常、  
操縦安定性と乗り心地は両立が難し  
い。以前のドイツ車は操縦安定性確

保のため乗り心地が硬めだったが、ゴルフはじめ最近のドイツ車の多くはこれを克服できている。ドライバービリティは高い。多くの日本車がゴルフをベンチマークとしているのも納得だ。

2位は「Sクラス」(メルセデス・ベンツ)。先進の自動操縦(補助装置)を満載している。先行車を認識して車間距離を維持するだけでなく、直線以外でもステアリングを自動操舵して追尾する「ディストロニックプラス」などの運転支援システムは、ドライバーの負担を軽減する。ラグジュアリー(高級)クラスでの、操縦安定性と乗り心地の高いバランスは、日本車を圧倒している。

3位は「FIAT500」(フィアット)。小排気量化は時代の流れだが、それにしても主力車に2気筒875cc+ターボというエンジンを投入する発想がすごい。同社の小型ハッチバック「パンダ」にも搭載されている小さな2気筒エンジンは、振動も出る。ところがフィアットはこれを逆手に取って、持ち味としてユーザーに提案する。エンジンの躍動をダイレクトに感じる乗り味は、まるで生き物のようなフィーリングだ。

極低回転から強いトルクを発生する「小排気量ガソリンエンジン+ターボ」の開発には高度な技術が必要。

フィアットは「ツインエア」など最新技術でこれをクリアした。ターボを使わない時は小排気量なので、燃

費はすこぶるいい。こうした提案型の車作りができないのが、ユーザー至上主義の日本車の問題だ。

## ディーゼルの星、アテンザ

4位は「スバル・インプレッサ」(富士重工業)。ラリーで活躍しているSTI(スバルのモータースポーツ部門)仕様でマニア向けのイメージが強いが、その流れをくむベージックタイプも走りの質が良く、実用車として完成度は高い。

以前は走行性能重視でショックアブソーバー(衝撃吸収装置)に硬さがあるなど低速走行でゴツゴツした乗り味だったが、そうした「角」が取れた現行車は、乗り心地と操縦安定性のバランスがいい。4輪駆動で安全性も重視する。これは欧州車に近い考え方だ。

5位は「アテンザ」(マツダ)。日本ではまだ珍しい本格的なスポーツタイプのディーゼル乗用車として期待する。ディーゼルの特徴である低速域からの力強い加速が楽しめる。サーキットで飛ばすような車ではないが、気持ちよく走れる要素がある。ポディーサイズが日本では少し大きいですが、逆に言えば世界で通用する。スポーツライクというより環境性、燃費性、馬力で優れるディーゼルの魅力を存分に発揮したアテンザは、

ひと昔前のディーゼルのイメージを一新させる、間違いなく乗って楽しい車だ。



3位

FIAT500(フィアット)

総合点	90	運転性能	20	デザイン	25
		乗り心地	20	コストパフォーマンス	25



2位

Sクラス(メルセデス・ベンツ)

総合点	95	運転性能	25	デザイン	20
		乗り心地	25	コストパフォーマンス	25

5位



アテンザ(マツダ)

総合点	80	運転性能	20	デザイン	20
		乗り心地	20	コストパフォーマンス	20

4位



スバル・インプレッサ(富士重工業)

総合点	85	運転性能	20	デザイン	20
		乗り心地	20	コストパフォーマンス	25