

セダン選びを  
考える。

モータージャーナリスト、レーシングドライバー、そしてチューナーと多方面で活躍する太田哲也が、世の中に自らのオピニオンを直球で発信し世相を斬る「オレの話を聞け!」。第22回は、セダンモデルの選び方を考える。趣味や実用性だけでなく、そのチョイスに大きな影響を与える“社会性”とはなんのことか? ギブリの試乗を通して考えた。

TEXT●太田哲也 (Tetsuya Ota)

PHOTO●服部真哉 (Shinya Hattori)

ATO

太田哲也の  
オレの話を聞け!

## 妻のことが悩み

読者諸兄の中にもそう感じている人が少なくないのではないかと。歳を重ねるにつれ妻の地位が上がる傾向にある、と。最近、妻から彼女が日常的に使うクルマのことで文句が出た。「もう私は自分で自分のクルマを買いますから」と言う。うちにはカーナビカーも含めて数台のクルマがある。ファイアット5000だってゴルフGTIだって好きなのに乗ればいいのに、とオレが説教を試みると、「だって私が乗ろうとするといつもタイヤが外れていたり足まわりやマフラーがついていなかったり。社員が今日はあつちのクルマに乗ってくれ、明日からはこっちに乗ってくれって言われて嫌になる」

確かにいろいろとパーツを開発するためテストしたりして乗れない機会があるのは事実だ。でもそんなときは空いているクルマに乗ればいいじゃないか。と静かに言っても、怒

る、怒る。世の奥様はみんなそうなのか。とにかく気を遣わなくて乗れるのが欲しいのだぞうだ。

それで現在、妻用のクルマを何にしようかと考えている。条件としてカスタムしないこと。そしてオレのクルマより高級なこと。それならやっぱりメルセデスかな。BMWはいじりたくなるけど、メルセデスならその気にならないだろう。

2014年にフルモデルチェンジを果たしたCクラスは良かった。1.6LのC180でも結構楽しかった。と思っていたところ、会合でメルセデス・ベンツ日本の上野社長がSクラスの後席に乗っているのを見た。そりゃそうだよな、社長ならSクラスくらいには乗らなきゃ。ただどうなのだろう、もし自分がCに乗っていて隣にSが来たら、なんか負けた気になりはしないだろうか。

だからと言って以前Sを借りたとき、会社がある横浜近辺は問題なかったが、自宅近くの東京都世田谷は

SAMPLE



道が狭くサイズを持て余した。Cくらいサイズの車がちょうどいいのだ。でもSが隣に来たら……。

オレは普段はアルファロメオ・ジュリエッタに乗っている。どんなクルマが来ようが、負けた気になったことはない。ゴルフGTIでも気にならない。それはメルセデスのようなクラス分けの英字表記ではないからではないか。さらにジュリエッタやゴルフのようなハッチバックは、実用性や趣味性を重んじて選んでいく雰囲気がある。

一方、セダンは社会性がより強く出る。むしろその社会の中で生きていくことを証明するためにセダンに乗るといふ選択もあるかもしれない。少し説明しよう。

## セダんに色濃い「社会性」

そもそもクルマを選ぶ際、①実用性②趣味性③社会性、の3要素があるだろうが、オレの場合はほぼ②の趣味性を重視する。スポーティでそれだけでラグジュアリーで、おしゃれで内装がかっこよくて趣味が合えばいい。多少ずれていても、そんな場合はカスタムして自分に合わせてしまう。①の実用性に関しては全幅1800mm位が理想的だな(ゴルフもジュリエッタも1800mm)。

②の趣味性で選んでいるので今までの③の社会性を気にしたことはあまりなかった。ところがひとたびメルセデスを選択肢に入れて、改めてセダンだと周囲の目が気になる、つまり社会性が色濃いいことに気づいた。

本来、人は社会と切っても切れない関係にある。でもモータージャーナリストという職業だと、自分が社会のどのポジションにいるかがあま



フェラーリはもちろん、アルファロメオやフィアットなどイタリア車に親しんでいるが、マセラティはこれまで選好に上がったことがなかったという。改めて最新モデルのギブリを試乗してその完成度の高さに驚くとともに、社会性が求められるセダンとしてはドイツ流のクルマ造りが欠かせないのでは?と思いつく。「でも、マセラティはもっとエッチでいいと思うんだけどね!」



「WHY?」  
「……好きだからだよ」  
すると無言でまた両手を上に向けて「じゃあオスカーは何に乗っているんだ?」  
「オレはイタリアではブジヨードけど、アルゼンチン(母国)ではメルセデスだ」と自慢顔。  
考えてみればレーサーの場合は、とくにヨーロッパ人は長距離移動の操縦安定性という実用性を重視する。そして社会性も重んじる傾向がある。あまり貧相なクルマに乗っていたら「ドイツのギブリアは安くていいな」と思われてしまう。羽振りのいいクルマに乗っていたら「実力者だな」と思ってもらえるだろう。



込み入った狭い道と一方通行が複雑に絡み合う、都市でも有数の世田谷区に住居を構える太田としては、取り回しもクルマ選びの大きなポイント。「Cクラスはステアリングがよくきれるしボディサイズも大きすぎなくて良い。でも社会性が気になる……。ギブリはビジネスにも使えて趣味性もアピールできる選択だけど、世田谷ではちょっと大きいかも」と迷いは続いているらしい。

会社の社長もメルセデス比率が高い。実はオレもリーマンシヨック直後から実業家を指して5年、経営者のはしくれとして少し気持ちがわかるようになった。  
対外的に経営が順調であることを、銀行や業者に対して見せる必要がある。身なりが貧相では交渉の際、軽んじられてしまう。それなりのクルマと時計を着けている必要がある。そうしたとき、クラス分けが見え

て両手のひらを上に向けて、「WHY?」  
「……好きだからだよ」  
すると無言でまた両手を上に向けて「じゃあオスカーは何に乗っているんだ?」  
「オレはイタリアではブジヨードけど、アルゼンチン(母国)ではメルセデスだ」と自慢顔。  
考えてみればレーサーの場合は、とくにヨーロッパ人は長距離移動の操縦安定性という実用性を重視する。そして社会性も重んじる傾向がある。あまり貧相なクルマに乗っていたら「ドイツのギブリアは安くていいな」と思われてしまう。羽振りのいいクルマに乗っていたら「実力者だな」と思ってもらえるだろう。

そんな時、渋谷松涛の高級住宅街で旧型マセラティ・ギブリを見た。そう言えば新型ギブリが出ていたな。それに乗ってみることにした。  
実際に対面してみると、クアトロポルテよりは小ぶりだが、昔のギブリの面影はなく全幅は旧1775mm新1945mmとかなりデカイ。でもそのおかげでクアトロポルテの下のクラスという見え方はしない。というが単体で見れば堂々たるマセラティだ。  
ギブリとメルセデス、どっちが上なのかは価値観が違うから比べようがない。しかも価格はEクラス程度でマセとして破格値だ。  
しかし乗ってみるとところ予想外だったのは、オレがイメージしていたマセではもはやなかった。派手な色使いのセクシーな内装ではなく、黒を基調としたまるでドイツ車のようだったのだ。  
ドイツ人の考える「高級」は整然と革や木やアルミを配置し、緻密に構成して高級を演出する。コンサバティブな雰囲気がある。  
ラテ系は高級車であってもスイッチひとつにさえ斬新なデザインを与えて凡庸さを拭う。プラスチックを多用したりもするが、デザインが新鮮だから陳腐にならない。高級車の場合はそのさらに木や革が嵌め込まれるからよりゴージャスな雰囲気

英英数字表記のクルマは、社会で「私はこのランクですよ」ということを伝えるのに便利な記号となるはずだ。ただオレ自身、本当はセダンが格好良いと思うしクルマの王道であると思うのだが、なかなかセダン選びに躊躇してしまうのである。ヒエラルキーがはつきりしていない、手ごろなセダンが欲しいものだ。

そんな時、渋谷松涛の高級住宅街で旧型マセラティ・ギブリを見た。そう言えば新型ギブリが出ていたな。それに乗ってみることにした。  
実際に対面してみると、クアトロポルテよりは小ぶりだが、昔のギブリの面影はなく全幅は旧1775mm新1945mmとかなりデカイ。でもそのおかげでクアトロポルテの下のクラスという見え方はしない。というが単体で見れば堂々たるマセラティだ。  
ギブリとメルセデス、どっちが上なのかは価値観が違うから比べようがない。しかも価格はEクラス程度でマセとして破格値だ。  
しかし乗ってみるとところ予想外だったのは、オレがイメージしていたマセではもはやなかった。派手な色使いのセクシーな内装ではなく、黒を基調としたまるでドイツ車のようだったのだ。  
ドイツ人の考える「高級」は整然と革や木やアルミを配置し、緻密に構成して高級を演出する。コンサバティブな雰囲気がある。  
ラテ系は高級車であってもスイッチひとつにさえ斬新なデザインを与えて凡庸さを拭う。プラスチックを多用したりもするが、デザインが新鮮だから陳腐にならない。高級車の場合はそのさらに木や革が嵌め込まれるからよりゴージャスな雰囲気

気を感じます。しかし一歩間違えると下品な雰囲気になりかねない。しかしそれは、オレは嫌いじゃない。いやむしろちょっとやり過ぎでエッジなくらいでいい。たぶんGENROO読者諸兄も同じ感覚ではないかと想像する。  
時計屋で聞いたが、金無垢の時計を好むのは男性で、女性から見るともっと堅気っぽいのを着けて欲しいと思う傾向があるらしい。それはクルマにも当てはまるかもしれない。  
話をギブリに戻そう。新型ギブリの内装はなぜドイツ風になったのだろうか?

これについてヒントを広報マンから聞いた。マセラティは2015年までに現在の1万5000台/年から5万台まで増産する計画らしい。そのため1000万円を切るマセラティ・ギブリが登場したわけだ。  
じゃあどこからお客を取ってくるか。ここからはオレの推測だが、イタリア車好きといってもアルファロメオからお客を引き上げてくるのはちょっと価格帯が高すぎる。それに同じグループ内じゃ意味がない。具体的なターゲットはドイツ車オーナーだ。ドイツ高級ブランド御三家は世界中で富裕層に人気だ。シエラも大きい。そこから取ってくるにはイタリアらしい過剰な演出ではなく、ドイツ車らしい緻密な質を持つ必要がある。そして(金無垢時計よりも控えめな好みがある)妻の助言も購入動機に大きな要素を占めるだろう。

ドイツ流セダンが標的?  
これについてヒントを広報マンから聞いた。マセラティは2015年までに現在の1万5000台/年から5万台まで増産する計画らしい。そのため1000万円を切るマセラティ・ギブリが登場したわけだ。  
じゃあどこからお客を取ってくるか。ここからはオレの推測だが、イタリア車好きといってもアルファロメオからお客を引き上げてくるのはちょっと価格帯が高すぎる。それに同じグループ内じゃ意味がない。具体的なターゲットはドイツ車オーナーだ。ドイツ高級ブランド御三家は世界中で富裕層に人気だ。シエラも大きい。そこから取ってくるにはイタリアらしい過剰な演出ではなく、ドイツ車らしい緻密な質を持つ必要がある。そして(金無垢時計よりも控えめな好みがある)妻の助言も購入動機に大きな要素を占めるだろう。

正しい運転を、楽しく学ぶ!

12/13(土)、太田哲也氏が校長を務めるTetsuya OTA ENJOY & SAFETY DRIVING LESSON with MAZDAが開催される。場所は、千葉県成田市のMATS(日本自動車大学校)のテストコース内。座学と愛車での実践、さらにプロドライバー・同乗走行もあるので、毎回人気のレッスンだ。今回は、2014年のカーオブザイヤーを受賞したデミオ・ディーゼルの体験試乗もできる。問い合わせ/Tetsuya OTA スポーツドライビングスクール事務局 ☎045-948-5540 http://www.sportsdriving.jp



なったと見られてしまうかもしれない(あくまでも想像だが)。ドイツ車実経営をしているから利益が出ていくのだという感じがするだろう。  
イタリア車も変わりつつある。働かなくても羽振りがいい遊び人が乗るイタリア車イメージは今や昔、販売増のためには堅実で優秀なビジネススマンに乗せるクルマでなければならぬ。キーワードはグローバルだ。敬愛するモンテゼーモロ会長をフェラーリから追い出した(?)。マルキオンネ政権下のフィアット・クライスラーグループの動向は、単なるクルマファンとしてだけでなく、経営手腕の見せ所としても興味深い。賢い雰囲気をもっと出し出す新生マセのステアリングを握りながら、時代の変遷に思いを寄せた。  
……そして妻のクルマのことなどすっかり忘れていた。