



昨年(2014年10月)に発売されたクルマの中で、太田哲也はどのクルマが最も良かったのかを決める「OTA AWARD 2015」。本家の日本カー・オブ・ザ・イヤーとはちよつと違った視点で見ると、走って楽しいクルマは結構あることに気が付くこととなった。

昨年に引き続き、太田哲也的カー・オブ・ザ・イヤー「OTA AWARD」を発表せよとの担当編集からの指示があった。

本家のカー・オブ・ザ・イヤー(以下COTY)でのオレの選考基準は、新提案や新技術などに加え、社会への影響力などである。つまり自分の趣味や価値観は抑え気味としている。

対してその重石を取り払って自分が欲しいクルマを選ぶのがOTA AWARDの趣旨だ。単なる移動の足ではない、絶対性能よりも運転して楽しいクルマ。乗り心地も内装品質も良くて、つまりは「存在してくれ

# いつもそばに クルマが。

■文：太田哲也

ってマイナス2点となった。

今年、試乗して一番驚いたのは「テスラ・モデルS P85D」だ。オレはEV否定派で、それは単なる移動の足で楽しい要素やドライバビリティに目をつぶっているから。社会には必要だが、オレにはEVは必要ない…、と思っていたのだが、そんな思いを裏切ってくれた。

まずは最強モードを選び、アクセル全開にしてみる。大男に蹴飛ばされたようなスゴイ加速を見せる。モーターを前後に積んだ四輪駆動が、大地を驚つかみにする。最初の出だしがとりわけスゴイ。モーターの特性で、砲弾と同様に初速が速いのだ。グループCやF1のドライブレ経験があるオレでさえ、脳がフワーツと拡散した。

さらに驚いたのは、いわば素人さん(イーロン・マスクさん、ごめんなさい!)が資金を集めて作ったにも関わらず、NVH性能などもきちんとしている事実。もちろんサブライヤーやロータスの強力なサポートがあったけど、クルマ好きなら一度は自分の名前を冠したクルマを作ってみたくて夢見るのではないかと思うが、これだけエンジン技術が進むと無理だと思っていた。しかしEVなら無理じ

やないのだと未来への夢をつないでくれた。

次に、EVつながりで、アウディA3 e-tron & VWゴルフGTE。欧州車に急に増えたプラグインハイブリッドは、レギュレーション変更に伴い、CO2削減値にEV走行を組み入れてもよくなり、生産すると税制が有利となる。

いわばお家の事情で生まれてきたのだが、ユーザーにとっても魅力的だ。自宅車庫にEVの充電器を設置したとしよう。今なら補助金がつく。EV走行だけでスベック上は50km、実際は半分としても、オレの場合世田谷区の自宅から横浜市都筑区の会社まで往復できる。しかもEV走行の時でもトロトロと走るわけじゃなくて元気が良い。交通量の多い国道246の流れにも乗れた。帰宅して充電すれば通勤にガソリン代がかからない。

今までのハイブリッド車の私的ネガとしては、今はEV走行とか今はバッテリー充電中とか状態の違いによって走り方を変えるのだが、それが普段使いで煩わしい気がした。でもこの2台は、EV走行でもエンジン併用走行でもあまり意識せずに済むところがいい。また外見もハイブリッドを主張することなく、つまり周囲の目も自分への意識

てありがとう」と思えるクルマだ。ではノミネート車の中から何台かを見ていこう。

## COTYでロードスターに10点を入れたワケとは

まずは本家COTYで高配点をした2台に触れないわけにはいかない。

10点満点はマツダ・ロードスターだ。乗る前はエンジンもボディもダウンサイジングしたことで、それじゃあシヨボクで楽しくないのではという不安があったのだが、それを見事にはねのけ、以前にも増して魅力を得た。時代の要請に応えつつ、それでい

てユーザーの期待をいい意味で裏切った(上回った)。この後、同車台のファイアット版のロードスター「124スパイダー」も登場するが、イタリヤ人がどう調理するかに興味がある。

S660には8点を配点。最近の昔のいい意味での、やんちゃなホンダではなく、普通の大家企業になったのかなと思わせられる車種が出てくる中、こんな開発者たちがまだいたんだというアツい思いは10点満点。ただ国民車的構想に基づく軽自動車枠に高価なミッドシップでよいのか…、という思いが引っ掛か



も変えずに乘れる点が魅力的だ。

メルセデスAMG GTにも触れよう。今までのメルセデスが作るスポーツカーってオレには違和感があった、具体的に言うとうと「オレ（メルセデス）はスポーツカーだけど、サーキットは走らないぞ」という声が聞こえてきた。ところがAMG GTはサーキットでも楽しかった。おそらく作り手がそれも前提に作ったのだろう。すごいパワーだけどその割には運転もしやすい。こういうことができたのは、ラグジュアリーはマイバッハが受け持つことでAMGはスポーツブランドとして開放されたことが大きいと思う。

アルトにターボが設定されたのは10年ぶり。S660とは対極で国民車構想の枠内で楽しいクルマを作った。若者にとってもこういう用途が限定されない車は所有しやすいはずだ。スズキよ、よく出してくれた。

年末にはワークスも出た。モニターショーに展示されたガンメタ&黒ホイールが渋くてかっこよかった。オレも欲しい。

日産エクストレイル・ハイブリッドの良さは自然なフィーリ



▲OTA AWARD 2015の大賞は、太田さんが自分で購入した「アルファロメオ4C」に決定。日本での発売は2014年7月ということだが、実際のデリバリーが遅れたために、2015年のノミネート車にさせていただいた。

ング。そもそもハイブリッドってブレーキを踏むと前輪にしか効かなくて、それは回生ブレーキのためなのだが、つまりハイブリッドという特殊性を前提にしている。その違和感をオレは受け入れ難い。エクストレイル・ハイブリッドはその特殊性を隠して、いかに普通に見せかけるか。インテリアもエクステリアも走りも普通になろうとしている。



▲本家COTYで太田さんが10点満点を入れたのは「マツダロードスター」。小さくなくても魅力が増したことを評価。

そこに好印象だ。トヨタがミライを出した意義は大きい。現状ではユーザーは水素ステーションが少なく大変だが、こういうクルマが出ればインフラ整備も進むだろうし、次世代エネルギーの選択肢の拡大も期待できる。走りはちよつと重いのが普通にEV。まあ楽しいという感じではないけど、社会的意義は大きいね。2.0エンジンのジヤガーってどうな

の？と思わなくなったのは、世にダウンサイズの意識が浸透してきたからだろう。ジャガーXEでオレが評価したのはスベックよりも感性がとてもスポーティであること。たとえば普通なら2速で走るへアピンコーナーを3速でクリアできる。低回転ターボのチューニングと軽量化アルミボディが貢献している。スポーティスピリットがとても楽しい。

## OTA AWARDはアルファロメオ4C

そろそろアワードの発表だ。パンパカパン、2015年のOTA AWARDは「アルファ4C」に決定！

えっ!?とみんな思っているかな。何故?という問いに対しては「オレが買ったから」。じゃあ、なぜ買ったかというところ、それは走りだけではなく、所有欲も満たしてくれそうだったから。具体例としてはカーボン製のバスタブ構造だ。以前にも書いたが、オレは現役時代、アルミからカーボン製へと変貌を遂げたF3000のローラT86↓T87で強固なボディの凄さに衝

撃を受けた。だがとてつもなく高価で量産性が悪い。ロードカーではカーボンバスタブを採用したフェラーリF50は発売当時5000万円、今や市場価格1億を優に超える。マクラーレンもカーボンバスタブ構造の車種は3000万以上、それが4Cは1000万を切る。なんてバグンブライスだ。みんな、投機商品として4Cを買った方がいいぞツ(笑)。

冗談はさておき、価格ではなく価値あるクルマを手にするのはクルマ好きの醍醐味だ。こんなクルマを世に出してくれたことに感謝し、クルマ好きとして買っただけだ。

そもそも自動車評論家はクルマを買わなくてはならないと思っっている。オレたちは恵まれていて、いつでも広報車を貸してもらえ。その気になれば愛車を持たなくても広報車を使い回せば事足りる。でもやはり新型を買わなければ、ユーザーの気持ちに寄り添えないはず。人生においてユーザーは飛び切り高い買い物をしている。その心理を理解するには、評論家も一生懸命働いて自腹で買っべき。

ということ、自分が金を出しても買いたいと思うクルマをOTA AWARDに受賞させるべきという理屈だ。で、良い?

「存在してくれてありがたそう!」と思えて、実際に買いたいたいと思つたクルマを一番に!