

クルマには作り手の魂が宿っている

太田哲也 クルマの 神髄



第91回 アウディA1

Text: 太田哲也 Photo: 高橋洋司



アバンギャルドな雰囲気がありそれでいて嫌味もなく
破綻もなくどこから見てもアウディに見える

異なる試乗シートではなく、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「クルマの神髄」。今回はアウディA1を取り上げる。プレミアムブランドのアウディ初のコンパクトハッチバックとなるA1。従来のアウディA1をそのまま縮小したようなクオリティと存在感を持ち好感が持てるのだが、何か物足りないものがあると第一印象で感じたのだが、それはいったいなんなのだろうか。

小さな高級車ではない

ここにきてますますユーザーのダウンサイジング志向が強まり、日本車も欧州車もコンパクトモデルの需要が拡大している。

時代の要請としても歓迎すべきことだが、しかしダウンサイジングの際に注意すべきことは、市場にはダウンサイズ向きとそうでないクルマが混在することだ。

実際に、乗り換えてみて狭いのは仕方がないが、明らかに今まで乗っていた大型車と質感や走りが違うのがっかりしたという声を聞く。

この連載では取材後にカメラマン「S」と編集担当「あっちゅん」と僕と三人でクルマ談義をするのが定例だ。カメラマンSが「結局アウディA1は小さな高級車かな」と言ったら、あっちゅんが脱けた口調で「アウディには小さな高級車という発想はないんですよ」と、カメラマンはタジタジ「あっちゅんはたまに突っ込みで「プチ切れ」する時がある」。

それはそれとして、確かにA1は「小さな高級車」というのは少し違つかもしれない。

小さな高級車という言いまわしは昔から使われてきた、その手法の多くは、シートを歪張りにして内装に木目多用し、フロントグリルを



乗るひとを賢く
スマートに見せるクルマだ

VWとの関係性

メックル化して衣替えで高級な印象を与え、かつての英国車ブランドに近づいた。A1の場合は内装に関して、精進な作りで高品質な印象を受けるものの、高級素材がふんだんに使われているわけではない。むしろ注目すべきは、クルマの作り方にある。

A1の車体は基本的にVWポロと共通である。全長3970mm×全幅1740mm×全高1440mm。ポロよりも25mm短く、55mm広く、35mm低く、ホイールベースは5mm短い。

エンジンは最高出力122馬力/5000rpm、最大トルク20.4kgm/1500-4000rpmを発する1.4L TFSI直噴ターボエンジン。ミッションはデュアルクラッチミッションとなる7速ストロニック。呼

び名は異なるが、1.4Lゴルフに搭載される1.4L TSI、7速DSGと同じである。

A1はアウディ最小モデルだが、投入されている技術は上級車のA8と比べても遜色がない。日本車だととくに最新高級技術は高級車にだけ与えられがちだが、近年のVW（フォルクスワーゲン）グループは、上も下も、VWブランドにもアウディにも、惜しみなく投入していく方針だ。普及すればそれだけ技術自体が安くなるという考え方をしているようにもなった。

インテリアに関して、ダッシュボードはソフトパッドで覆われ、スイッチ類などのデザインも操作性も統一性が与えられている。

ドアはバスッと高級車の音を立てて閉まる。走り出すと速音に優れるのがすぐわかる。不快な風切音もない。乗り味にも重厚感がある。ボディがとてもしっかりしている印象だ。

Dレンジ走行では、どんどんシブ

トアップされ回転数で1500rpmを多用するプログラムとなっているので、燃費向上の貢献度も高い。それでいて踏み込むと、ターボのおかげで低中速からも力があり、力強く加速する。

試乗車はスポーツサスペンションで17インチ225/40の大径タイヤを履くこともあって、凸凹道ではかなりバネ下がごとこととした。でも平坦な道では路肩の当たりが柔らかく、それでいて山道を飛ばした時もロールが抑えられ車体の水平性が保たれていた。

フロントヘビーなFF車だが、バッテリーがリアに移設され、重量配分修正に貢献する。山道を飛ばしてみても、回頭性もよく、FF車にありがちなアンダーステアも少なく、ヘアピンカーブの奥まで舵が効く好ましいセッティングだった。操縦安定性も高かった。

内装はレザーではなくファブリックであったり、その走りを生む技術やセッティングは高級車を作るのと



「クマ取り」のようなイメージのヘッドライトなどにより少々「ワル」な雰囲気がある。



フロントに比べややスッキリした印象のリアまわり、それでもアウディらしさは感じる。



カシミアを縫い、高級感を出しを演出するが、ソフトパッドを多用しているのが特徴でもある。



縦向きは2名乗車なのでスペースとしては問題ないといえるだろう。



フロントシートはこのサイズのクルマにしてはボリュームは十分。

アウディの「高級」

これまでの小さな高級車の概念は前述したように、エクステリアの仕様変更やクロームメッキ化、あるいはレザーやウッドを多用したインテリアの見た目の変更により、「高級車風」を演出するのが精いっぱいだった。クルマの成り立ちを覚えるところまでは踏み込んでいなかった。

これは歴史や地域性にも関係するだろう。アメリカや新興国と違い、ドイツを除くヨーロッパは地理上、元々小さいクルマが好まれる傾向にあった。それが近年のダウンサイジングの波に乗り、上級車の技術が投入されたコンパクトカーが望まれる

まったく同じ努力がかけられているのだ。

いままでの小さな高級車の概念は前述したように、エクステリアの仕様変更やクロームメッキ化、あるいはレザーやウッドを多用したインテリアの見た目の変更により、「高級車風」を演出するのが精いっぱいだった。クルマの成り立ちを覚えるところまでは踏み込んでいなかった。

例えばミニやF1AT500、アバルト500などは、過去のモデルをモチーフとしたレトロ路線である。しかしアウディの場合は、旧来のモチーフがないから、レトロ路線は無理で、アンチレトロ派を驚かし、逆に言えば過去に縛られない自由な発想が可能なのだ。

第91回 オーディオ

「オーディオ」の魅力を再発見！

全長	3970mm
全幅	1740mm
全高	1440mm
ホイールベース	2465mm
車両重量	1190kg
乗車定員	4名
エンジン種類	直4DOHCターボ
総排気量	1380cc
最高出力 (NET)	122kw/5000rpm
最大トルク (NET)	20.4kgm/1500-4000rpm
ミッション形式	7速Sトロニック
駆動方式	FF
サスペンション	マルチリンクストラット
ブレーキ	ベンチレーテッドディスク
タイヤ	ディスク
タイヤサイズ	205/55R15
車両本体価格	289.0万円



デュアルクラッチミッション(7速Sトロニック)を採用。



標準車はスペンシャルオプションの17インチタイヤを採用。



フォルクスワーゲンでいうTFSIをオーディオではTFSIと呼ぶ。1.4Lターボエンジン搭載。

ただ、ひとりのクルマ好きの気持ちから述べるなら、せっかくなので冒険のチャンスだったのに、手堅くまとめた印象もある。誰からも好まれる優秀なクルマ、デザインが理論や計算で組み立てられた印象だ。唯一、冒険があるのはフロントの大きな口



リアゲートを開けてもテールランプやウイングカーが脱落するのはいらい。



ワザビグリーンという色調は日本車ではなかなか採用はできないだろうね。



重量配分を考えてバッテリーがリアにあるのには結構驚いた。

全体的にオーディオR8のイメージを感じさせるね



太田哲也のここに注目

逆に言えば、イメージ戦略重視の方向性は、VWグループの方針として、大衆ブランドだったフォルクスワーゲンの高級車化が進められ、その結果ハード面では差別化を難しくなったオーディオが判断した苦肉の選択だったのかも知れない。

こうしてブランド戦略でもたらされた現在のVW車とオーディオ車の差別化の効果は、もしかしたらハード面をきっちり分けようとしているレクサスとトヨタよりも成功しているように思える。

いまさらBMWやメルセデスベンツやポルシェが好きだといってもベタベタで、あるいは体育会系っぽくて、時計ならロレックスのような印象となってしまう。そういうイメージを好まない富裕層は少なからずいる。現在のオーディオを好む層の多くは、クルマをブランドとしてとらえるひとたちで、スバルみたいなこだわりの性能はいらなくて、でも広く知られたロレックス系セーブと一種も引きたいと考えている。

クルマも高級時計も好きだが、特定ブランド一途ではなくて、以前はフランクリン・デラノ・ローズヴェルトが好きで、今はクラシックなイメージを好まず、少しずらして選ぶ。そ



●太田哲也
1966年、東京都出身。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。「日本のフェラーリついで」の称号をとる。06年、GT選手権第2戦で事故に遭い、3年間の療養生活を経て書き上げた『クラッシュ』『リバーズ』(幻冬舎)はベストセラー。『世界でいちばん乗りたいたい車』(幻冬舎)もベストセラー。『なまかな』(講談社)も絶賛発売中。
http://www.keep-on-racing.com

ONE RECORDING

担当: 日系同クラスに比べるとぜいたくな造りですね
太田: フォルクスワーゲンにはボロがあるから、それより質感を高めるのは至らぬ命題のようなものだからね
担当: ドイツ車特有の真・男内装でないのはいいですがね
太田: 単純な真色ではなくワザビグリーンってところがいいよ
担当: でもワザビはもっと高級なのでは?
太田: …(あっちゃん、それはチューブに入った練りワザビだよ)