

昨年(2013年10月〜2014年9月)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 2014」。本家の日本カー・オブ・ザ・イヤーとはちょっ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。

担 当編集カトローからの今月のお題は「太田哲也的COTY(カー・オブ・ザ・イヤー)」だ。そう言えば何年か前までは別の媒体が中心となっていたが「OTA AWARD」を決め、自動車メーカーにトロフィを渡していた。今回はその復刻版ということだ。話を進めよう。

ちなみに2014年度にどんな車種がノミネートされていたかというのは、今月号の39ページを見てほしい。マイナーチェンジやモデル追加、コンプリートカーなども含めると、53台もあったんだね。ちょっとビックリだ。

本家のCOTYは、10ベストの中から選ぶ形式になっていて、だからノミネートされていても10ベストに入らなければ選べない(当然だけど)。10ベストの中から5台に配点するのだが、その場合の選考委員としてのオレの基準は、新しい提案や新技術などに加えて、社会的な背景や価値観、とくに社会への影響力などを考えている。つまり自分の趣味や価値観は抑え気味とする。

その重石を取り払って、自分が本当に入りたいベストカーをノミネート車全部の中から選んでみよう、というのが今回の企画の趣旨だ。

いつもそばにクルマが。

■文：太田哲也

OTA AWARDの選考基準は…

とりあえず渡されたノミネート車リストに直感的にチェックを入れた、いわば太田哲也的10ベストは以下のとおり。日産・スカイライン、マツダ・アクセラ、デミオ、スバル・レヴォーグ、WRX STI S4、VW・ゴルフR、ジープ・チェロキー、フォード・フィエスタ、ルノー・ルーテシアRS、マセラティ・ギブリというところかな。

選んだ基準は、スポーツカーではなくてもいいけれど、スポ

ーティなクルマで、でも速さだけではなく気持ち良いクルマ。つまり、自分が乗って運転して楽しく、人生がワクワクするよなクルマ。そんなことを言うと、「イマドキそんなクルマは時代とズレている。スポーツカーの時代は終わったのだよ」という意見も聞こえてきそうだが、ちょっと待ってくれ。

日刊自動車新聞の記事からの引用だが、トヨタ自動車によると、モータースポーツやスポーツカーに興味を持つマニア層は全体の約11%。その比率は確かにモータースポーツ全盛時代に比べて減少傾向にある。しかし、その一方で家族構成などの制約からスポーツカーには乗れないユーザーでも、走る楽しさに興味がある潜在層は全体の37%と、近年増加傾向にあるという。

要は、いままでその層を受け止めるクルマがほとんどなかった。しかしエコカーに限らずダウンサイジングが進み、多くのクルマがエコとなり、その余裕を走りの充実にあてることのできるようになってきた。それどころにきて欧州車を中心に、徐々にだが、いろんな制約と走りの楽しさをバランスさせた車種が増え始めた。

もちろんGTRやWRX STIもいいが、ちょっとコテコテ



▲手頃なサイズ感と走りの楽しさ、そしてDCTを採用しているということでルノーのルーテシアRSも高評価

というか戦闘モードが前面に出過ぎていてマニア向けの印象だ。俺としては家族構成などの制約を考えると、外見は「現代版羊の皮をかぶったオオカミ」的なファミリーカーが望ましい。狼の要素が一見では嫁バレしないことも大切だ。なので小型ハッチバックで走りも良く楽しいクルマが、エコカー隆盛の一方で、次代の要請ではないかと考えているのだ。

では、そういう基準でもう一度見ていこう。

さらにコンパクトから5台に絞り込んでみると…

アクセラ、デミオ、ゴルフR、フィエスタ、ルーテシアRS、というところかな。もうみんな共通の傾向は感じていると思う。アクセラは本当に良くできたクルマで、ドライビングポジションもブレーキングタッチも自

然で、自分の体に合わせてクルマがサイズを決めたようなフィット感がある。これがマツダが言うところの「人馬一体」ということだろう。また、コーナリングの際しても過大にロールすることもなく、4つのタイヤがしっかりと接地してコーナーを曲がっていく。ヨーロッパ的な曲がり方だ。これも人馬一体のひとつだと思っよ。

ドラレスの時、サーキットで走らせてみたけど、ディーゼルエンジンも低回転から力があって気持ち良くて嬉しい。

デミオについても以下同文。ただし、デミオは本家のCOITYになったけど、俺としてはアクセラの方が好みだ。

ゴルフ7の出来の良さはいまさら言うまでもないだろう。俺自身、ゴルフ7GTIオーナーでもあり、Rの方がパワーはあるけど四輪駆動だから重いはず。軽量な二輪駆動のGTIの方が速いのだと思っ購入したが、遅れて登場したゴルフRのことは気になっていた。そこでこの2台をサーキットで比較してみたところ、ウエット路面であったこともあるが、GTIはRに

歯が立たなかった(シヨッカー) 　それ以来、Rに勝てるGTIを目指し「TEZZOGTIRW(R(II待ってるR))」を作りこんできた。これが並大抵の苦勞ではないので、改めてRに対する

リスベクトの気持ちも沸いてきた。

ルノーのルーテシアRSに関しては、まずはこのクラスにしてフェラーリ並みにローンチ・コントロール(急発進装置)が



▲2013年10月1日から2014年9月30日までに日本で発表または発売されたモデルで、新型車(フルモデルチェンジ含む)だけでなく、一部改良、マイナーチェンジモデル、追加モデルも対象車となり、ノミネート車は全部で53車種(P39参照)。その中から太田さんが大賞に選んだのは、「羊の皮をかぶった狼」的なクルマということと、愛車GTIよりも速いということに敬意を表して「ゴルフR」に決定

付いていることに驚いた。あと、メガーヌRSはMTだったけど、ルーテシアにはDCCTが搭載されて2ペダルとなった。きつと奥さんにも受け入れられやすいはずだ。

フォードのフィエスタもいいぞ。同クラスの国産車に比べてみても、本当に走りが良い。操縦安定性も高く、1.6の小排気量エンジンもエコブーストで力強く加速する。

番外だがメルセデス・ベンツGLAに関してひとこと。俺自身はSUVは何だか偉そうにしている印象を受けて好きではないのだけれど、GLAはまあ小ぶりだし可愛くていいかな。出来はメルセデスだから良いし…。

OTA AWARDの 栄冠はゴルフRに決定

さてこの中からさらに1台選ぶとすると、やはり日本人だし、元マツダワークスとしての思い入れもあり、アクセラの優勝! としての思いが人情。しかし、もう一歩踏み込んでゴルフGTIやRに相当するようなスポーツモデル「アクセラGTI」的なモデルがほしい。アクセラGTI

1版を作れば、「Be a driver. II 退屈なクルマは作らない」とマツダが提唱する思いをより明確にできると思っ。

オレの予想ではおそらく今年、アクセラのGTI、名前は不明だが仮にマツダスピードバージョンがきつと出てくると期待を込めて思っっている。なぜなら、それを作らないわけにはいかなはずだから(とプレッシャーをかけておこつ)。MTだけでなく、普及を考えるとATもお願いしたい。その時はきつとOTA AWARDの栄冠に輝く(?)はずだ。同様の理由でフィエスタGTIも出てきてくれ。

ということでは最後はルーテシアRSとゴルフRで悩んだけど、一応ゴルフオーナーだから思い入れもあるし、クルマの完成度も減法高いので、ゴルフRをOTA AWARD 2014大賞としよう!!

単に速いだけでなく、運転していて気持ちいいクルマ、人生がワクワクするようなクルマを評価したい



▲マツダのアクセラXD(ディーゼル)も良かったが、さらにホットバージョンとなる「マツダスピードアクセラ」の登場に期待