

英国車が  
気になる……。

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、世の中に自らのオビニオンを直球で発信し世相を斬る「オレの話を聞け!」。

第25回は、JAIA輸入車試乗会を舞台に、英国車について語る。浅からぬ縁がありながらも近年は遠ざかっていた英国車を、今回踏らずも数多く試乗リクエストしたのはなぜか?

REPORT●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!

## 英国車との関わり

自分の実感として、人生に起こる出来事は偶然ではなく何かしら因縁や理由があるものと捉えている。例えば自分に降りかかった災難も、自分の選択が引き寄せてしまった面があるものだ。幸運もまたそう。事実は小説よりも奇なり。冒頭から少々大袈裟な展開だが、そんなことを改めて考えたのは、オレが選んだJAIA試乗会の乗車希望リストを見た編集担当から、「英国車がやけに多いですね」と指摘されたのがきっかけだ。「そう?」改めてみると確かに英国車が多い。本人としては特にそうした意図はなかったのだが、それは決して偶然ではなく、きつと何らかの必然があるはずなのだ。そこで今回は英国車への興味と復興について話そう。因みに試乗した各モデルのインプレッションは、各写真のネームをご参照頂きたい。

太田IIイタリア車のイメージを持つている読者が多いだろうが、過去においては英国車とは少なからずつながりがあった。愛車としてミニ初代「やミニ・モーク」を所持していたことがあったし、鈴鹿1000kmレースに正規代理店だったアトランティックのスパンサードで、30年ぶりにワークス活動を再開したロータス・エスプリGTで出場したこともある。そんな関係性もあり、エラン、エスプリ、エリーゼ、コルティナ・ロータス、ロータスF1(セナが豪雨のポルトガル・グランプリで初優勝)など、多くのロータス車を試乗する機会にも恵まれた。日常的にケータハム、ウエストフィールド、ジネット、TVR、マールコスなどの少量生産モデルに乗れる環境もあった。ローバーやMGの英国車末期モデル、新しいところではラディカルなどにも乗った。ところが、ここ何年かは英国車に乗る機会がほとんどなくなった。関係性が遠のいたこともあるが、しばらくのあいだ英国車自体に

SAMPLE

ジャガーDタイプ・  
コンバーチブル

子どもの頃、Eタイプのミニカーを買ってもらって大事にしていた。小さい頃からそのカタチが憧れだった。Dタイプは古典的ないでたちでEタイプを別製とさせられる。憧れのEタイプに想いを寄せながら指を流す。そんな乗り手のイメージだ。アストンよりもぐっと安く価格的にはポルシェイーター的存在。ただしマフラーの音がかなり大きい。これで本当に保安基準を越えたのが不思議だ。街中ではもう少し上品であってほしい。

元気がなかったことも大きな要因だろう。

## 英国車の盛衰

そもそも日本と同じ島国で資源の乏しいイギリスにとって、完成車を製造して輸出するのは理にかなった経済活動だったはずだ。実際に1950年代は世界3位の生産量を誇っ

ていた。しかし徐々に日本・アメリカ・ドイツに取って代わられた。なぜ没落したのか?

よく話題になるテーマで諸説あるが、概ね60年代のアメリカの排ガス規制や安全対策に対応できなくなつて時代に取り残されたことが原因とされている。またその背景には英国の高い労働コストも要因としてあるだろう。過度な社会保障制度やスト

ライキの慢性化、その後日本車の輸出が活発化した影響もあった。そもそもイギリスはモータースポーツの先進国で、単なる移動の道具としての実用車を大量生産することにマイナードとして関心を高められなかったこともあるかもしれない。

ローバーの場合はホンダと提携して量産車のローバー400などを造っていたがそれもなくなり、MGも





### ロールス・ロイス・レイス

逆回り2ドアのロールス・ロイス。不思議な存在だ。乗る前はまったくどんなオーナーがどう使うのかわからないと興味を抱いたが、乗ってみたら納得できた。ドアを開けるとノーズのフライングレディがせり出してくる。意味もなく感動。乗り込んでスイッチを押すと大きなドアが自動で閉まる。まるで雲の上のじゅうたんのような乗り心地。ランボとは天と地ほど違う。どの内装パーツを見ても贅を尽くした雲間気「高級家具」。感動と溜息。この空間にいられることが嬉しい。オレのような庶民が買うことはままならないとしても、もし購入したとしたら車庫ではなく家の中に置いてずっと過ごしたっていい。他のロールスはショーファーカーで、どうしたって自分がお抱え運転手に見られてしまいそうだが、その点、レイスなら愛車と思われるだろう(かな)。ちなみにレイスという名はRaceではなく、2ドアだがスポーツカーというわけでもない。でもドライバズカーである。本来にはきつと裕福な老夫婦などが、ふたりで小旅行に出かけたりするのだから。そんな光景が浮かんでくる。



### アストンマーティンV12ヴァンテージ

遠くから見たら古典的なスポーツカーの佇まいだが、近くになるとカーボンが効果的に使われて新しさと過激さを感じさせられる。また顔にもエキセントリックな表現があって基本的にはレトロだが新しい雰囲気もある。フロントに収められるのは最近のダウンサイジング化に逆行して希少価値となりつつあるV12。このエンジンだけでも価値がある。V12搭載という面ではランボと共通性があるが、こちらの雰囲気はこれ見よがしではなくそこはかとなく溜う凶暴性。内装も「あれ？」と思うほど抑制された地味な印象でイギリス紳士風。ただし走りだすと凄まじい加速。試乗した日は雨で、横滑り防止装置を切って挑んでみたのだが、アクセルを強く踏み込むと瞬間的にホイールスピンして車体が横を向いた。同様なことをランボでも行ったが、こちらはもっとトラクションが安定していた。ハイパワーFRの過激さはある意味ミッドシップを上回るのだ。ある程度の腕が必要だし、運転理論が分かったドライバーが乗るクルマと言えよう。友人受けする印象だ。



### アルファロメオ4Cに乗れる!

表層2/7。渋谷区のFACディーラー「フィアット/アルファロメオ校講」にて、太田哲也氏と嶋田智之氏がアルファロメオ4Cを囲んで語る「ALFISTI NIGHT」が開催された。このトークショーでは、両氏のアルファロメオへの期待など様々なテーマがユーモア満載で語られ、オーディエンスを楽しませた。そして最新ニュースとして「フィアット/アルファロメオ校講」と「マセラティ基礎」が、「Tetsuya Ota ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON」@袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ」とコラボすることが発表された。このイベントは4/11(土)に袖ヶ浦フォレスト・レースウェイで開催され、当日は両ディーラーがデモカーのアルファロメオ4C、同ジョリエッタQV、マセラティ・グラントウーリスモ、同ギブリを会場に持ち込む。プログラムは開催クラス(ベテラン/アドバンス/スパイアGP/同乗・体験試乗プラン)によって異なり、詳細はwebを参照のこと。http://www.sportsdriving.jp ☎045-948-5540



「ALFISTI NIGHT」が開催された「フィアット/アルファロメオ校講」は、昨年3月にオープンしたFACブランドの正規ディーラー。地域最大級のサービス工場を完備し、話題のアルファロメオ4Cの実車も展示中。住所:東京都渋谷区松涛2-3-13 ☎03-6804-9555 http://photo.faq-dealer.jp/alfaromeo/

なくなつてミニがBMW傘下となり、ジャガーもランドローバーもインドのタタ系列となった。残った純英国資本のブランドはモーターガンくらいだろうか。ほとんどの英国車ブランドが消滅した。

ところが最近になって嬉しいことに、また英国ブランドが復興して来ている。その復活の仕方は機械式時計の世界と似ている気がする。1970年代、クォーツ時計が出現し、安さと高性能で機械式時計を圧倒。機械式時計は一時絶滅危機種扱いとなった。ところが絶滅に瀕したメーカーの多くはクォーツを製造して追従することを良しとせず、独自に高級路線を歩むことにした。ステータス性を高めた高級ブランドとしての道だ。パティック・フィリップ、パネライ、フランクミュラー、ロレックス、そして新興勢力のリシャール・ミルなどなど。単なる道具としてではなく、趣味性が強くステータス性の高い時計としてのジャンルを形成している。

こうして現在の機械式時計業界はいくつものブランドが拮抗することで注目を浴びている。最近復活を見せる英国ブランドもそれに似ている。

もちろん、現在ある英国車ブランドはそのほとんどが他国資本である。それを持って「もはや英国車は存在しないしキャラも立たない」と考える人もいるだろうが、それは当たらないと思う。そのブランドを手にした会社からすれば、ブランドのキャラが立ってくれなければ買った意味がないからだ。

かつてのマツダもそうだった。20数年前、ル・マン総合優勝後にまさかのモータースポーツ撤退の頃から壁に直面していた。マツダモーターズ店を廃止し、マツダ店・マツダオート店・オートラマ店にユーノス、オートザムを加えて国内販売網を5チャンネル化、つまり当時はマツダの「名前」を捨てようとしていたのだ。経営危機を迎えて経営の主体はフォード主導となった。

外国人社長が下した判断は「マツダのアイデンティティは何かを考える」だった。マツダという名を取り戻し、「人馬一体」というキーワードを生み出した。実用車であってもデザインと走りの楽しさを取り入れ、ロータリーをモノにした開発力をレシプロやディーゼルエンジンに注ぐ。そうして今期、過去最高益を更新するまで回復した。

我々日本人には新生英国車ブランドを有する会社の内部で何が起きているかを知る由もないが、おそらく当時のマツダと同様のゴタゴタがあったことだろう。そしてきつとブランドのDNAを大事にすることにしたはずだ。

### 英国車が気になる理由

なぜJAAでオレが無意識のうち英国ブランドを選んでいたのであるのか。分析してみた。

①最近じわじわと英国車が増えてきて、ムーブメントになりつつあるが、なかなか乗る機会がない。これは決して偶然ではなく、そもそも超高級車でも少量生産だから、宣伝予算も少額で、日本向けの広報車もあまりない状態だ。おいそれと試乗できる機会がない。

②V12エンジンだったりアルミボディだったりしてスペックは相当過激な成り立ちだが、一方で、外観からその走りの中身を想像しにくい。つまり見た目が控えめでキャラクターがわかりにくい。ランボルギーニ・アヴェンタドールは試乗前に外観やスペックから予想した通りの走りのキャラだった。「ああ、やっぱりこう

いう感じね」と。比較が変かもしれないが、プリウスやアクアだつてカローラだつて、どんなクルマも大抵は外観やスペックからその走りを想像できる。ところがイギリス車は予測不能だ。遠めに見るとFRレイアウト車特有のロングノーズ・ショートデッキの古典的スタイルなのに、でも近づいてみるとカーボンパーツや過激なパワーを想像させられる巨大なエアインテークにリヤのディフューザーなどが装着されている。クラシックなのか近未来なのか。控えめなのか過激なのか。ラグジュアリー志向かスポーツか。想像がつかないだけに興味を惹かれる。

③新しい作り手が、その歴史あるブランドに対してどんなイメージを抱き、過去に対してどんな解釈をして、自分たちの価値をどの程度つぎ込んで未来のクルマを生みだそうとしているのか。そこに我々ユーザーは共感できるのか否か、に特に強い興味を抱く。よい意味で予想を裏切る価値が見えてくるかもしれない。それがオレの魂をどう揺さぶるのか。我々知らずのうちに好奇心を強く刺激され、オレはJAAで試乗会という場で無意識に英国車の試乗を望んだのであった。

### レンジローバー・オートバイオグラフィーLWB

何を言われたってSUVって好きじゃないんだ。荷物があれば乗るわけじゃない。大勢乗れるわけでもない。ただ無駄に大きい。得られるのは目線が高いことで、自分を偉く感じられることくらいかな。オレはそういう好きじゃないんだ。ゴメン、編集担当。もちろん砂漠のロールス・ロイスといわれたらだけあって、乗り心地はとて素晴らしい。ただしオレが住む世田谷区は狭い道が多いので、郊外に住んでいて、未舗装路に行く機会がある人によいだろう。それにしても見た目はSUVだが結構速いのだ。昔は低速で力があったが、今レンジのエンジンはびんびん回る。キャラクターが違うだろうと突っ込みを入れよう。まあ英国車って紳士面して抑制されていて過激に見えないが、中身はスピード狂で過激、ということだ。今回の試乗で身にじみ



### ロータス・エキシージSロードスター



り動力性能と楽しさは一級。そうした点はロータスの昔からのイメージ通りと言えよう。とはいえサイドシルが低くなってそこにレザーが貼られるなど、ソフィスティケートして一般受けをしようとする意志は感じられた。撮影シーンのため編集担当の頼みで横滑り防止装置を切って何度かドリフトさせてみた。ハンドルはノンパワーなので重く、腕が上がってしまった。スポーツカーを駆るには運転手がスポーツマンでなければならない。こういうクルマに乗っていると自分の愛情な生活を見直すこととなる。明日からトレーニングを再開しよう。これもスポーツカーの効用だ。

スパルタンなスポーツカー。これ1台でアシ車までできるのは無理。つまり趣味だけのクルマ。価格はアストンやジャガーよりも安い。そういう意味で賢いクルマである。そして落とされた軽さがうり。トヨタ製4気筒には官能性や絶大なパワーはないが、軽さによる