

The RJC Bulletin

vol. 25
年次報告書

2015年12月14日 第25巻第1号Vol.25

ザRJCブリテン

2016年次 RJCカーオブザイヤー特集号

カーオブザイヤー

スズキ アルト／アルト ラパン

カーオブザイヤー IMPORT

MINIクラブマン

テクノロジーオブザイヤー

トヨタ フューエル セル システム(TFCS)

特別企画

PLAY BACK! RJC25年間の受賞車





CAR OF THE YEAR

6 BEST

DOMESTIC CARS



スズキ

原点回帰の意味もあってプラットフォームを徹底的に軽量化した。アルトシリーズは軽快な走りと好燃費の代名詞。



トヨタ自動車

一見派手だが実際には使い勝手に優れた工夫が随所に見られる。ハイブリッドも用意されている。シエンタは時代をリードする？



日産自動車

ハイブリッドを加えたエクストレイル。前後の高低差に対応するアクティブライド・コントロールなど世界初のメカニズムも光る。

2016年次 RJCカー

RJCの最終確認テストに雨が降ることはまずなかった。
しかし、今年は！ 大降りでないのがせめてもの幸いだ。
気紛れな空模様を気にしながら、
午前9時、元気よくピットをスタート。
例年以上に路面に気を配って安全に、しかし時には大胆に。
そして、見えてきたのは――。



マツダ

SKYACTIV TECHNOLOGYを採用した4代目ロードスターと、ディーゼルエンジン専用車CX-3の2車種。性格の異なるモデルが残った。



本田技研工業

ビートの再来などと話題になった軽スポーツS660。CVTとMTでは全くの別物と言えそう。MTはまさにファン・ツウ・ドライブだ。

オブザイヤー 6 BEST

IMPORTED CARS



アウディ ジャパン

クオリティとスポーツ性の高さに支持を集めるアウディ。その代表のひとつがリアルスポーツ・TTシリーズ。雨の中、自慢のクワトロがいきる！



ジャガー・ランドローバー・ジャパン

高級車ジャガーのエントリーモデルとして登場したXE。2リッターターボと3リッターV6スーパーチャージャー。



ビー・エム・ダブリュー

一回り大きくなって登場したMINIクラブマン。ボディも装備も走りも大人になったプレミアム・コンパクトカー。



プジョー・シトロエン・ジャポン

発表されたのは昨年末だが、売れ行きは堅調。308はプジョーの主要モデル。乗り心地も走りも想像以上。



ビー・エム・ダブリュー

FRにこだわってきたBMW初のFFモデル。ミニバンはやはりFFの方が有利。5人乗りがアクティブツアラー、7人乗りがグランツアラー。



ボルボ・カー・ジャパン

大胆なディーゼル化作戦の底辺を支えるのがV40シリーズ。新しい共通レールインジェクションは日本のデンソー製。

※MINIとBMWはともにビー・エム・ダブリューの扱いだが、ブランド名が異なるためここでは別扱いとした。

2016

RJC
Research & Journalists
Car of the Year

CAR OF THE YEAR RJCカーオブザイヤー 最優秀賞

スズキ アルト／アルト ラパン



軽量化は今や必須項目。でも、ここまで性能に貢献した例は珍しい。その効果はNAでも味わる。

主要諸元 アルトX (FF)

●全長×全幅×全高=3395×1475×1500mm ●エンジン=直列3気筒 排気量: 658cc 最高出力: 38kW (52PS) 最大トルク: 63Nm (6.4kgm) ●JC08燃費=37.0km/ℓ ●トランスミッション=CVT ●シリーズ車両本体価格=84万7800 ~ 149万2560円(ラパン)
※エンジンはほかにターボ (64PS) あり※駆動方式は4WDあり※トランスミッションはAGSあり

グレーのゲートなどバックはやや個性的といえる。



スポーティバージョンのターボRS。標準車でも楽しめる。



長い歴史の中で磨きをかけ 基本性能を極めた傑作モデル!

数ある軽自動車の中で、アルトは1979年にデビューして以来、低価格で日常に寄り添うベーシックモデルとして長い歴史を刻んでいる。新型アルトは思わず目を引くスタイリングと研ぎをかけた走り

や先進安全装備で、タダものじゃないベーシックモデルの実力を発揮している。燃費競争が激化する中、新開発プラットフォームでマイナス60kgという驚きの減量を実現、上級グレードにはエネチャージを搭載し、JC08モード燃費37km/ℓ (2WD・CVT) を叩き出し、アルトはガソリン車の低燃費ナンバー1になった。

また、ターボエンジンを搭載したスポーツモデル、アルトターボRSは、アルトのしなやかさとはひと味違う、ターボエンジンのレスポンスの良さ、爽快で躍動感あふれる走りが魅力だ。そして、派生モデルでありながら、まったく異なる個性を発揮するアルトラパンは、洒落っ気のあるスタイルの中に、先進安全装備はもちろん、全方位モニターなど快適装備も充実。麗しのベーシックたちである。

(緒方昌子)



ラパンは一応女性向きのモデルだが、男性にとっても魅力的な装備がいっぱい。

徹底軽量化とエンジンの大改良。 走りと低燃費を両立。軽新時代

このクルマって凄い! と思わせられたのは市街地走行ではなく箱根のワインディングだった。試乗会そのものはターボRS用だったが、ノーマルのアルトがちょこんと置いてあった。少し早めに終わったので、都内で試乗したノーマルにも一応乗っておこうか、という軽い気持ちでハンドルを握ってみて、驚いた。実に軽快、実に自然。痛快だ。絶対速度はターボRSの方が速いが、たとえばコーナリングなどは個人的にはノーマルの方

魂の軽量化と言ってもいいかもしれない。剛性を高めつつ約60kgも軽くした。これが新しいアルトの生命線。走りも燃費も大幅にアップ。標準車でも分かる。2位はロードスター。S660が4点差で追う。エクストレイルとシエンタも僅差だ。

が安心できる。

まあ、東京モーターショーで公開された伝統の「ワークス」も気になるが、ぼくはノーマルで満足。もうひとつ、アルトにはラパンがある。女性向けというポジショニングだが、このモデルの使い勝手の良さもなかなか捨てがたい。もてぎでのテストで気づいたのは後席の乗り心地の悪さ。決してほめられたものではない。37km/ℓという燃費は2WDのCVTのもの。すべてではない。84万7800円から始まる価格も魅力。高過ぎないのがいい。(神谷龍彦)

これで十分たるシンプルさをあらためて教えてくれる

アルトは、シンプルであることがすべてにプラスになることを教えてくれた。シンプルさを求めて実現した軽量化は、燃料消費を抑えた上に、660ccNAエンジンでも十分に楽しめることを証明。飽きのこないシンプルさを追求したデザイ



インパネの質感が向上したのもアルトの特徴。ことさら豪華ではないが、価格とのバランスに納得。

ンは、その上で、たとえばフロントマスクに目力(めぢから)というアクセントを与えて、シンプルながら愛着が沸くという不思議な魅力を表現。ターボエンジンを搭載したRSは、基本性能に優れているというシンプルさがあれば、スポーティアイテムなくしても、十分にスポーティを語れることを示している。

一方のラパンは、アルトでは表現できなかった感覚をシンプルに描いている。ターゲットとしたのは若い女性だが、乗り味から装備、デザインに至るまで表現されている、そんなに焦ってどこへ行くといわんばかりの「緩さ」は、どこか、オジサンの心も惹きつける。そう、アルトのシンプルさには奥深さがある。

(吉田直志)



今年も「もてぎ」に多くのスタッフをそろえたスズキ。2年連続の受賞で感激もひとしおだろう。

目標は重量650kg、燃費37km/ℓ 最大の鍵は新プラットフォーム

アルトは1979年の発売以来、軽自動車本来の価値である経済性の高さや乗りやすさ、運転のしやすさを追求しながら、常に新たな挑戦を続けてきました。スズキの軽自動車づくりの原点ともいえる車であり、新型もその考え方を受け継ぎました。新型の開発にあたっては、企画当初から目標を「車体重量650kg、燃費37km/ℓ」としましたが、あまりにも高いハードルに思われました。先代より60kg軽量化を行ったうえで、しっかりとした走行性能や安全性能、広い室内、使い勝手の良さなど、相反する多くの項目を両立させる必要があったからです。その最大のカギとなったのが新プラットフォームで、これに軽量化、スペース効率、走行性能などを満たすために車体、エンジン、足回り、デザイン、

生産などスズキが一丸となってお客様にご満足いただける商品へとまとめました。

このようにして誕生したアルトシリーズが、RJCカーオブザイヤーという最高の賞をいただいたことにあらためて感謝申し上げます。スズキはこれからもお客様の立場になって独創的な商品づくりをめざしてまいります。

スズキ株式会社
四輪技術本部 第一カーライン長
(アルト チーフエンジニア)
水嶋 雅彦
(みずしま まさひこ)



1958年、静岡県浜松市生まれ。1981年、スズキ株式会社入社。四輪技術本部 四輪ボディ設計部(入社後配属〜2010年1月まで)。2012年、四輪技術本部 試作部長。2014年、四輪技術本部 第五カーライン長(キャリイ・エブリイ チーフエンジニア)。2015年、現職に。

2016 RJC カーオブザイヤー(国産車) 選考結果

車名	メーカー	得点
1 アルト/アルト ラパン	スズキ	264
2 ロードスター	マツダ	194
3 S660	本田技研工業	190
4 CX-3	マツダ	155
5 エクストレイルHYBRID	日産自動車	136
6 シエンタ	トヨタ自動車	132

受賞理由

基本性能を飛躍的にアップ。バリエーションもユニーク

アルト・シリーズは新設計のプラットフォームによる軽量化が最大の特徴である。常に軽量化が求められてきた軽自動車にとって、これは厳しい。しかも剛性のアップも不可欠。エンジンの改良は当然だ。まさにミリ単位の挑戦である。その結果、操縦性や燃費が大幅に向上した。プラットフォームと足のバランスもすばらしい。ノーマルでもコーナリングの安定性は想像以上に高い。また、アルトだけでなく、スポーティモデルのターボRSや発表されたばかりのワークス、ファッション性の高いラパンなど、モデルバリエーションも多い。基本性能の高さに加え、選択肢の多彩さも受賞のポイントだ。

マツダ ロードスター



1989年の登場以来今回で4代目となる。軽量化に留意し先代と比べて100kg以上もライトになった。

主要諸元
ロードスター S

●全長×全幅×全高=3915×1735×1235mm ●エンジン=直列4気筒 排気量: 1496cc 最高出力: 96kW (131PS) 最大トルク: 150Nm (15.3kgm) ●JC08燃費=17.2km/ℓ ●トランスミッション=6速MT ●シリーズ車両本体価格=249万4800 ~ 314万2800円
※トランスミッションは6速ATあり

操る楽しさが実感できる
真のライトウェイトスポーツ

世界中のライトウェイトスポーツファンを楽しませてきたロードスターが、約10年ぶりのフルモデルチェンジを受けた。4世代目になる新型の特徴は、マツダ独自のスカイアクティブテクノロジーの採用にある。年々きびしくなる安全基準やボディ剛性の強化などに対応するため、ライトウェイトスポーツといえども車両重量がかさんでしまうのが常識だった3世代目までの車造りを一変させ、それらの条件を満たしつつ初代に迫る軽量化に成功している。



ATもあるが、本筋はやはりMTだろう。カチッと入るギヤ、シュアな操舵感、一段と進化している。

小排気量ながらレスポンスのよい1.5リッター自然吸気エンジンと、軽量高剛性シャーシは抜群の相性。ステアリング、アクセル、ブレーキ操作に対する反応が忠実で、車の動きが手に取るようにわかるのだ。ESCなどアクティブセーフティ技術の介入速度をあえて遅らせている感もあり、運転技術を磨くのにも最高のパートナーになってくれるだろう。簡単操作でオープン走行が味わえることを含め、車を運転する楽しさを再確認させてくれる1台といえる。(小堀和則)

販売面のリスクを覚悟した
開発で運転する楽しさを満喫!

最近小さなクルマに代替えるユーザーが増えている。2016年次RJCカーオブザイヤーの6車種を見ても、軽自動車を含めて小さなクルマが目立つ。しかし日本車全体で見ると今でもLサイズが多い。その意味で注目されるのがロードスターだ。初代モデルは1.6リッターエンジンを搭載したが、その後は拡大傾向に入って3代目は2リッターになった。ところが4代目の現行型は、国内仕様を1.5リ

オープンでも風の流れをコントロール。女性にも優しく……というジェントルマンアグリーメント。



今時流行らないかもしれないが「男の職場」はタイツがいい。ポジションは15mm内側に移動した。

ッターのみとしている。コンセプトを大きく変えず排気量を縮小するケースは珍しい。

これは英断であった。現行型は軽量化されたものの、スポーツカーにとって動力性能は大切だ。値下げはしていないから、性能の数値が下がると販売面の不利が懸念される。そこで試乗すると、1.5リッターエンジンにはパワーを使い切る楽しさ、速く走らせるコツを身に付けていく面白さがある。販売面のリスクを覚悟した挑戦とあって、運転感覚が優れ、開発者の意図も明確に伝わってきた。

(渡辺陽一郎)

ホンダ S660



カッチリMT、穏やかAT。MTのシフト感は忘れていたスポーツ心を呼び覚ましてくれるかもしれない。

主要諸元 S660 α

●全長×全幅×全高=3395×1475×1180mm ●エンジン=直列3気筒ターボ 排気量: 658cc 最高出力: 47kW (64PS) 最大トルク: 104Nm (10.6kgm) ●JC08燃費=24.2km / l ●トランスミッション=7速モード付きCVT ●シリーズ車両本体価格=198万円 (β)、218万円 (α)
※トランスミッションは6速MTあり

演出過剰なブローオフバルブ。とはいえスッキリ効果もあり

1180mmの全高は国産車でもっとも低く、コペンより100mmも低い。真横に立つと跨げそう。シートポジションも低いのだが、乗り込む前に予想した位置よりさらに低くて驚く。スカートを穿いた女性やお年寄りにはハードルが高い。ターボエンジンは軽マックスの64psで頭打ちになるため加速性能は息が止まりそうなほど強烈ではないが、エンジンパワーをフルに使い切って走れる感覚は軽自動車ならではの特権だ。アクセルを急激に離したときのブシューというブロー



もちろんフロントにエンジンはない。じゃあ、前にモノが入れられるかというと、これも厳しい。

フバルブの音は演出過剰な気もするが、ドライバーの気持ちを昂らせてくれる効果は確実にある。

混雑した街中ではちょこまか走れるのもS660の特権だが、背が低いことで周りのドライバーからはあまり目に入らないのだろうか、強引な車線変更をされることもしばしば。悪意ではなく車高が低いために存在感が薄いからだと思うが、でもムツとしたときはプシューとやるとスッキリする。おお、そんな使い方もあったんだ！ (猪俣恭幸)

ラインを外さないミッドシップだがとにかく曲がるのが楽しい

山道を走るのがこれほど痛快なクルマもない。それがベテランから初心者まで等しく味わえるのだから、若い開発陣の純粋な思いと努力に拍手を贈りたい。実用性ゼロも尊敬するしかない。エンジンは高回転域が残念だが、かわりにターボの吐き出し音と機械交響楽団の至近距離の生演奏が用意される。

奥が深いのはシャシーの仕立てで、どの程度に走ってもミッドシップの身軽さが

クルマにとってバックビューは大切だ。とくにスポーツカーは。前に回って顔を見なくなるか!?



とくに凝った部分はなさそうだが、座ただけでヤル気が出る。スポーティではなくスポーツ!

感じられ、しかも安定している。そして絶対にラインを外そうとしない。先にフロントが音を上げる兆候を示すが、リアはふりまわしても一瞬滑るかどうかで、それ以上はどうにもならない。

これはリアエンジン配置と前後差をつけたハイグリップタイヤ、それを活かせる車体開発の勝利だろうが、神の見えざる手も動員されている。ミッドシップで弱アンダーステアを全域で保つのは、現代のクルマでしか実現できないだろう。軽であっても征服はできない。しかしとにかく気軽に常時楽しい。ほかにないクルマだと思う。(武田 隆)

マツダ CX-3



軽量化がここまで性能に貢献した例は珍しい。静かで滑らか、パワフル&トルクフルなディーゼルだ。

主要諸元 CX-3 XD (FF)

●全長×全幅×全高=4275×1765×1550mm ●エンジン=直列4気筒ディーゼルトーボ 排気量：1498cc
最高出力：77kW (105PS) 最大トルク：270Nm (27.5kgm) ●JC08燃費=25.0km/ℓ ●トランスミッション=6速MT ●シリーズ車両本体価格=237万6000～302万4000円
※トランスミッションは6速ATあり※駆動方式は4WDあり

トルクフルで静かな走りに驚嘆 コーナリング時の足も強靱だ！

マツダCX-3はメーカー開催と「もてぎ」での最終確認テストの2回ハンドルを握った。静かでパワフルかつトルクフルなフィーリングには驚かされた。クリーンディーゼルのみに絞って市場投入したマツダ開発陣の自信がひたひたと伝わって来る感じがした。マツダ開催の試乗コースはフラットな直線公道だから、せいぜい加速性とかブレーキングくらいしかチェックできない。

「もてぎ」だとコーナリングでの足回りも試すことができるので強靱さを味わ



SKYACTIV-D1.5。デミオにはなかったナチュラル・サウンド・スモウザーで静粛性を大幅向上。

うことが可能だった。コンパクトなパワーユニットでありながら、ディーゼルとは思えない静かさ、滑らかさでかつパワフル&トルクフルなフィーリングを実現しているのは、低速域から効くターボのおかげだろう。ただ、全幅の信頼を得ているわけではない。気がかりなのは走り込み。距離が伸びた時に現在のフィーリングをどこまでキープしていただけるかだ。立てつけがゆるみ音や振動が漏れてこないかである。中古車市場で高い人気を得て初めて合格である。(遠藤 徹)

楽しさと快適性があるから どこまでも走って行きたくなる

CX-3は、ボディサイズと価格だけで判断されると割高感を覚えるかもしれない。しかし、そこに込められた技術と開発陣の想い、そしてCX-3に表現されている質感を感じ取ると、リーズナブルにすら思えてくる。

1.5リッターディーゼルトーボエンジンは、低回転域からトルクに富んでおり、経済性を含めて満足できる仕上がりがだ。ちなみに、FFのMTモデルをロングド

リアビューは意外なほどシンプル。荷室自体も広いが、フレキシブルボードなどで使い勝手にも工夫。



高めのアイポイントにより視界はいい。中央にどんと大型メーターひとつ。大胆だが質感は高い。

ライブテストしたことがあるが、有料道路を定速で走ったところ30km/ℓを超えた。ワインディングでは腰高であることを感じさせないようロールスピードをきっちりとコントロールし、ハンドリングに見合った的確なロールフィールを提供。路面をしっかりと捉えるグリップ感はいやみならず、むしろサスペンションから強く感じ取れるほどだ。

つまり、CX-3の美点は、どこまでも走って行きたくなる魅惑にあふれていること。そうそう、ATのみならず、MTを全グレードに設定しているところも、とても、いい。(吉田直志)

日産 エクストレイル HYBRID



発進加速よし。静粛性高し。エンジンが動いているかどうかはタコメーターを見るしかないケースもある。

主要諸元 エクストレイル 20X HYBRID エマージェンシー ブレーキパッケージ (FF)

●全長×全幅×全高=4670×1820×1715mm ●エンジン=直列4気筒ターボ 排気量:1991cc 最高出力:108kW (147PS) 最大トルク:207Nm (21.1kgm) ●モーター=30kW (41PS) 160Nm (16.3kgm) ●JC08燃費=20.6km/ℓ ●トランスミッション=CVT ●シリーズ車両本体価格=280万4760 ~ 324万円 ※4WDもあり

新感覚のハイブリッド。 速く静かで、そしてパワフル!

これは、なかなかの逸物。ハイブリッドなのにハイブリッドっぽくない。というのは、走行条件によってエンジンは併用するが、動作音がほとんど聞こえない。いつエンジンが掛かっているのかが分からないのだ。「やたらにエンジンは回さない、必要のない時は止める」というのが設計思想。高い静粛性を確保しているのはもちろんだが、そもそもエンジンを回している時間が極端に短いのだ。

ベースになるエンジンはふつうのガソリン仕様と同じ108kW/207NmのMR20



駆動と発電を一つのモーターで行う、高効率なハイブリッドシステムを採用している。

DD。これにモーターを組み合わせているから、走りは実にパワフルでスムーズ。

1モーター 2クラッチシステムによりモーターの出力をフルに引き出していることも注目点。モーター駆動ならではの力強いリニアリティを楽しめるのも快感。アクセルの開度次第で100km/h程度の高速巡航でもエンジンが停止する。エンジンが動いているかどうかは「タコメーターを注視するのがいちばん」とは、恐れ入る。(太田雅之)

アウトドアスポーツに登場した 本格的SUVハイブリッド

初代以来コーナリングスタビリティシステム等のシャシー制御や、アクティブエンジンブレーキ制御等の制御技術を採用して高い走行性能特性を誇った本格的アウトドアSUV・エクストレイルに、2つあるクラッチの1つでモーターとエンジンを完全に切り離し、高速域でのモーター走行や高効率のエネルギー回生を可能にした駆動と発電を1個のモーターで行う日産独自のハイブリッドシステム「インテリジェント・デュアル・クラッチ・

走破性が高いわりにはおとなしいリアスタイル。静かなるドン?



エンジンとブレーキを自動的に操作して姿勢を安定させるアクティブライドの表示はメーターの間。

コントロール」を搭載した。このシステムは機械的にエンジンとモーターのエネルギー伝達を行う2クラッチ方式で通常のガソリン車を凌ぐ発進加速、高トルクを実現した。

さらにバッテリーに素早い充放電が可能なリチウムイオンバッテリーを採用し、高速での精密なモーター制御によるクラッチ操作を行うことでスムーズな発進・変速を可能とした。また、コンパクトなリチウムイオンバッテリーの採用により400ℓ/DVA以上のラゲッジスペースを実現した。(武井道男)

トヨタ シエンタ



アクアと同じパワーユニットだが、シエンタの方が出来はいい。ユーザーへの挑戦か。

主要諸元 シエンタ G 6人乗り (FF)

●全長×全幅×全高=4235×1695×1675mm ●エンジン=直列4気筒 排気量：1496cc 最高出力：54kW (74PS) 最大トルク：111Nm (11.3kgm) ●モーター：45kW (61PS) 169Nm (17.2kgm) ●JC08燃費=27.2km/ℓ ●トランスミッション=CVT ●シリーズ車両本体価格=168万9709～232万9855円
※1.5リッターガソリン、7人乗り※駆動方式は4WDあり

HVは完成度を高めた。 アクアをしのぐ加速フィール

新型シエンタはメーカー主催の試乗会と「もてぎ」での最終確認の2回、ハンドルを握ることができた。NAガソリンとハイブリッドの両方に乗ったが、できればハイブリッドの方が明らかによかった印象がある。ハイブリッドはアクアと基本的には同一のパワーユニットを搭載しているが、シエンタの方がより力感があり、滑らかさがある感じだ。静かなのは2列シートの2ボックスであるアクアよりも3列シートでサイズが長く、ホイールベースも延長できるので、走行安



アクアよりも滑らかに感じられたのはボディのせいかな。コストの回収期間を考えればガソリンもいい。

定性がよく、低騒音&低振動対策にコストがかけられるためかもしれない。

NAガソリンはハイブリッドに比べると走り、質感のフィーリングもいまいちだが、これ自体では十分なできだろう。両方を乗り比べてどちらを買いたいかと問われれば、ハイブリッドの方に軍配を上げるが、価格差が30～40万円もあり、燃費で挽回するには7～8年かかることを考えると、NAガソリンを選ぶユーザーが半分いるというのも理解できる。

(遠藤 徹)

スポーツバッグの正体は 新しいユーザーへの挑戦状

「TOYOTAがつくった、スポーツバッグ?」。コンセプトを垣間見るカタログを眺めると、このクルマの素性が見えてくる。これだけの仕様、仕掛けを用意すれば、おそらく普通の人々には、過不足なく使える、道具としての極みと言える。エンジンも含めて大きな破綻はない。さすがトヨタだ。

細かいスペックを語ること自体、ナンセンスと言わしめる。細部へのこだわり

ともかく細部にはトヨタの総力を挙げて徹底的にこだわっている。上手い!と拍手。



ここにはあまり奇をてらったような仕掛けはない。オーソドックスで馴染みやすい。

は、セールス泣かせと言わざるを得ない。基本性能だけでなく、安全性、経済性、そして多様性、組合せの楽しみ、このクラスを求める人への挑戦状とでも言える、大きな回答ではないだろうか。パッケージ化された商品を選ぶ様々な消費社会に、選択という消費活動を提案する珍しい存在であると感じる。そして、シエンタの挑戦状に応える、新しいユーザーの出現が楽しみである。小手先の仕掛けではなく、持てるトヨタの技量を発揮できるだけ発揮し、手の届く範囲に収めた、その結果が、シエンタではないだろうか。

(大賀敏昭)

「あるといいね」と言われて誕生した初代アルト

当摩 節夫



フランスで撮影した初代アルトのカタログ。CMキャラクターにはフランスのシンボルと同名のマリアヌスが起用された。右は2代目のカタログ。

スズキの新型アルト／アルトラパンが2016年次RJCカーオブザイヤーを受賞した。昨年のハスラーに続き、2年連続の受賞である。1993年に初代ワゴンRが軽自動車初のRJCニューカーオブザイヤーを受賞して以来、スズキとしては6度目のRJCカーオブザイヤー受賞となった。

我が国の軽自動車は1955年にはわずか48台生産されたに過ぎなかったが、1970年度には約123.5万台販売されるまでに成長し、普通トラック、大型バスを含めた四輪車に占める軽四輪車比率は30.2%に達していた。

しかし、税制の変更、軽四輪車の車検制度導入、排気ガス規制などで軽の魅力は衰え、更に、1973年の第1次石油ショックが追い打ちをかけ、1975年度には軽自動車の販売台数は約56.6万台、軽四輪車比率は13.5%に激減してしまった。

軽自動車のドライバーは6割以上を女性が占める

このような環境の中、1979年5月に5ドアハッチバックの軽乗用車フロンテのフルモデルチェンジに併せて、「こんなクルマがあるといいね」と言われながら、新しく3ドアハッチの軽商用車として誕生したのが初代アルトであった。経済性と実用性を徹底的に追求したボンネットバンスタイル、自動車



小さなボディにとびっきりのパワーを秘めて、1985年9月に登場した「リトルダイナマイト」こと、アルトEPIインタークーラーターボ。



1987年2月に登場した最強のアルト。軽自動車初のツインカムターボエンジンを搭載したアルトワークス。走る面白さを満喫するためのクルマ。



2016年次RJCカーオブザイヤーを受賞した、8代目アルトシリーズ。左からアルト、アルトターボRS、アルトラパン。これにワークスも加わる。

業界初の全国統一価格と、標準現金価格47万円という低価格設定が空前の大ヒットを生んだ。

アルトの誕生はセカンドカー需要を一気に顕在化させるとともに、その扱いやすさと経済性が女性の圧倒的な支持を得て、女性ドライバーが6割以上という現在の軽自動車の使われ方の基本をつくった。そしていま、2014年度の軽四輪車の販売台数は217万台を超え、四輪車に占める軽四輪車の比率は実に41%に達している。

アルトの優秀さは、米国のGMが1985年型からリッターカーのカルタスをシボレー・スプリントの名前で導入する判断材料となったとも言われる。

発売後、AT車、4WD車を追加し、1984年9月に2代目になると日本初の回転ドライバーズシート、クラス初のフルフラットシートを装着。1985年には走り、遊び心を刺激する、クラス初となる543cc 3気筒EPI（電子制御燃料噴射）インタークーラーターボ44馬力エンジン+5速MTを積んだモデルを発売。

1987年には軽自動車初のツインカムEPIインタークーラーターボ64馬力、リッターあたり117.8馬力という驚異的なエンジンを積んだアルトワークスを発売。硬軟揃えたバリエーション展開で、国内累計販売台数557万台にのぼる、スズキの最多販売車種に成長したのである。

MINIクラブマン



ボディも大きくなったが走りの印象も大人になった。なのに、独特のキビキビさを失っていない。さすが。

主要諸元 MINI クーバー クラブマン

●全長×全幅×全高=4270×1800×1470mm ●エンジン=直列3気筒ターボ 排気量：1498cc 最高出力：100kW (136PS) 最大トルク：220Nm ●JC08燃費=17.1km/ℓ ●トランスミッション=6速AT ●車両本体価格=344万円
※クーバー Sクラブマンは1998cc4気筒ターボ (141kW)、384万円

鮮烈な個性を感じさせるクルマ プレミアム・MINI誕生

これがMINI？というのが第一印象である。フロント、サイド、リア。外観はどこから見てもキュートなMINIだが、走り始めるとMINIとは思えぬダイナミックな走りとはさすがBMWだ。



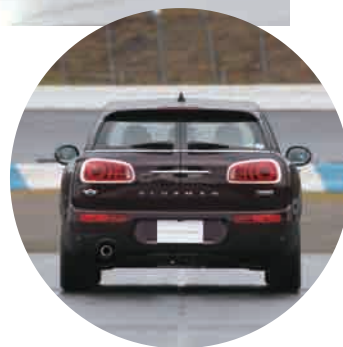
横から見ると全長(+290mm)がいかに伸びたか分かる。それと引き換えに得たのは居住性と乗り心地の向上。

1969年、スタイリッシュなデザインと、高い機能性を融合した、シューティング・ブレークというコンセプトのもとに、Mini Clubman Estateとして誕生したが、2007年にBMWグループとして初めてMINI Clubmanが誕生した。BMWグループ2代目となる今回のMINIクラブマンは、従来のMINIとは一線を画した、新しいプレミアム・コンパクト・セグメントモデルとして、先代モデルに比べ全長が290mm、全幅で115mmと、ひと回り大きくなっている。

様々なニーズにフレキシブルに対応する、40：20：40の分割可倒式リアシート、インテリアを好み

の色に照らし出すアンビエント・ライト、前車接近警告機能や衝突回避・被害軽減ブレーキなど、先進安

両手がふさがっている場合、足をクルマの下に出せば、一度目で右側、二度目で左側を開けられる。



全性も備え、遊び心と機能美を満足させてくれるクルマだ。 (永長隆房)

走りも見栄えも上質だが 小さなサイズのミニも欲しい

BMWの初代ミニが登場したのは2001年（日本国内は02年）。今ではブランドが定着して、59年に誕生したクラシック・ミニとはかけ離れた存在になった。この思いを強くしたのが新型MINIクラブマンだ。全長は4270mmに収まるが、全幅は1800mmだからBMW3シリーズやクラウンと同じ数値。外観の見栄えもワイド感が強調され、可愛いというより安心感が漂う。プラットフォームはBMW2シリーズアクティブツアラーなどと共通だから走行安定性は高い。そこに少し硬

MINIはMINIであって、ミニではない。“プレミアムコンパクト”の地平を
ひた走り、その頂点にファーストカー足り得る“クラブマン”を戴いた。
2位にはジャガー XE。続くボルボV40 D4とアウディ TTは大接戦になった。

めの足まわりを与え、ミニの伝統とされる機敏な味付けを施した。

上級移行するBMWミニのユーザーには適するが、デザインを除けばBMWに近い商品でもある。だから次はクラシック・ミニに近いサイズのモデルが欲しい。機敏に走るコンセプトには、やはり軽くて小さなボディがピッタリ。5ナンバーサイズの輸入車は今では貴重な存在だから、選ぶ価値も高まるだろう。

(渡辺陽一郎)

シリーズ随一のロングボディと 品質向上で、ひとクラス上へ

往年のファン諸兄に告ぐ。“ミニ”とは名ばかり、こんなに大きくなってなどと嘆くのはもう止そう。なにしろこれまで定着しそうでしなかった「小さな高級車」の概念を確固たるものにし、その成功を見届けたライバルをして幾多のフォロワーを輩出せしめた張本人なのだから。



基本デザインはMINIのままに。このあたりのこだわりは相当なもの。ゆるがない。

新生MINIはすでにして“クラシック・ミニ”同様、偉大な存在。それ自体がブランドと化しており、サイズやバリエーションを含めて融通無碍な展開が可能なのもそれゆえだ。

MINIはクラシック・ミニのデザインアイコンを巧みに採り入れながらBMWの技術的資産を投入して生まれたが、3代目に当たる最新MINIは去年の選考でもハッチバックモデルが1点差で次点に甘んじたほど機械的な熟成ぶりは証明済み。クラブマンはいわばそのボディバリエーションだが、観音開きのテールゲートによる独自の移動空間とさらに磨きの掛かった「小さな高級車」ぶりが選考委員たちの琴線に触れたに違いない。

(道田宣和)



昨年は最後の最後で無念の涙を飲んだBMW、今年はMINIクラブマンで見事に最優秀賞を獲得した。

ミニ・ビジネスをよりビッグに。 クラブマンは重要なモデル

新型MINIクラブマンを、栄誉ある2016年次カーオブザイヤー・インポートに選出いただきました事、皆さまに御礼申し上げます。BMW製になって以降、第二世代目に進化した新型MINIクラブマンの誕生は、BMWグループにとって、単なるフルモデル・チェンジの車両導入ではなく、今後のMINIビジネス拡大を見据えた戦略的に重要なモデルです。日本においては2002年にBMW製となって初のMINIを誕生させ、その後、MINIビジネスは堅調に拡大して来ました。モデル数は7モデルへ拡大、販売店は100店舗を超え、販売台数は20,000台に達成しようとする勢いです。

この現状に満足するのではなく、BMWグ

ループでは、MINIビジネスをさらに拡大させるため、今までのプレミアム・スモール・セグメントだけではなく、プレミアム・コンパクト・セグメントにおいてもビジネスを展開すべく、その命運を掛けたモデルとして新型MINIクラブマンを導入する運びとなりました。その様な命運を託されたモデルが、最高の称号を得られた事は誇らしく、ドイツ本社含め、従業員一同、今回の受賞を大変に喜んでおります。

ビー・エム・ダブリュ株式会社
広報部長

黒須 幹
(くろす みき)



国産メーカーでの勤務を経て、2007年にビー・エム・ダブリュ株式会社へ入社。2009年より現職。

2016 カーオブザイヤー・インポート選考結果

車名	インポーター／ブランド	得点
1 MINIクラブマン	ビー・エム・ダブリュ	250
2 ジャガー XE	ジャガー・ランドローバー・ジャパン	212
3 ボルボV40 D4/V40クロスカントリー D4	ボルボ・カー・ジャパン	171
4 アウディ TT	アウディジャパン	167
5 プジョー 308/308SW	プジョー・シトロエン・ジャポン	136
6 BMW2シリーズ・アクティブツアラー／グランツアラー	ビー・エム・ダブリュ	118

受賞理由

基本性能を飛躍的にアップ。バリエーションもユニーク

過去、いくつもの内外メーカーがプレミアム・コンパクトカー創りに挑んできた。が、最初に成功したのはMINIを傘下にしてからのBMWである。伝統のデザインツールを巧みにアップデートさせながら世代交替してきたMINIシリーズ。なかでも観音開きのテールゲートを持つクラブマンは、MINIの長所と特徴を捨てることなくボディを大きく膨らませた。それゆえにユーティリティの高さは飛躍的に向上。しかも、他車にはない上質・快適・俊敏な移動空間を実現している。大人のMINI、確かなMINI、替っても変わらず。

ジャガー XE



軽くなったボディにパワフルなエンジンとしなやか足。コーナリングはとても楽しい。

主要諸元 ジャガー XE PORTFOLIO

●全長×全幅×全高=4680×1850×1415mm ●エンジン=直列4気筒ターボ 排気量：1998cc 最高出力：177kW (240PS) 最大トルク：340Nm ●JC08燃費=12.5km/ℓ ●トランスミッション=8速AT ●シリーズ車両本体価格=477万～769万円
※エンジンは2リッターターボ (147kW) とV6・3リッタースーパーチャージャー (250kW) あり

「彼岸の彼」の評価が訊きたい 本来のあり方に回帰したXE

その表記を「ジャグユア」あるいは少し譲って「ジャグラー」にこだわり続けたあの御仁を、彼岸から呼び戻して感想を訊いてみたくなるほど、今度の新型XEは、「美しくあろう」「高級であらう」というジャガー本来の意思が凛として張りつめている。

Fタイプから譲り受けた3リッター V6 スーパーチャージャーの心臓部をもつXE Sであれ、2リッター直4ターボを与えられるXEであれ、走り出すなり、性急に褒め言葉を聞きたがる他のライバルたちとは異なる癒しの言葉で語りかけて



速さは文句なし。0-100km/h発進加速は、PUREが7.7秒、PORTFOLIOが6.8秒、Sは5.1秒。

くるのが嬉しい。ともかく、いつまでもゆっくり走り続けていたくなる。それは新型XEで試みたアルミボディ構造で稼いだ軽量化分を、サスペンションを中心に、他の部位に手当てしてつくり上げ、彼の好きだった「イギリス」を守りつづけていることに回帰したジャガーの決断があったればこそ。その辺をどう評価してくれるか、訊いてみたかった。つまりそれほどの、出来ということだ。

(正岡貞雄)

ジャーマン“3”とは違う、 雰囲気と上質感が魅力的

XEはエリントリーモデルだが、その堂々としたボディスタイルはジャガーらしさが際立っていて美しい。デザインだけではなくボディ構造も凝っていて、75%にアルミニウムを使用して軽量化も実現している。その効果は走りはじめて1つ目のコーナーを曲がっただけでもわかる。特に2リッターのi4ターボエンジン搭載モデル (180PS) は、ノーズが軽いのでスポーツサルーンといっているほどターンインが自然だ。鼻先は軽い、し

すっきりしていて今日の。でも、しき、という意味では好みの分かれるところではある。



デザインはジャガーとして違和感はまったくない。でもベースグレードになると素材感がやや寂しい。

っとりとした走り味も実現していて、軽さとクルマの動きの落ち着きをうまく両立させている。

こうした走りと独自の乗り心地の雰囲気は、このクラスで存在感を見せるジャーマン3とは明らかに違って、ジャガーならではの走りの質感で“味”だといえるだろう。快適装備と安全装備も充実していてACCはもちろん、ステレオ・カメラを使った自動緊急ブレーキやレーンデパーチャー・ウォーニングなどを採用。6ベストに選ばれるだけの装備と出来映えだ。ディーゼル投入の予定もある。

(丸山 誠)

ボルボ V40 D4/V40 クロスカントリー D4



ディーゼル特有の低速トルクの太さのため発進加速はなかなかだ。ディーゼル音は車内では少ない。

主要諸元

ボルボV40 D4

●全長×全幅×全高=4370×1800×1440mm ●エンジン=直列4気筒ディーゼルトーボ 排気量：1968cc
最高出力：140kW (190PS) 最大トルク：400Nm (40.8kgm) ●JC08燃費=20.0km/ℓ ●トランスミッション=8速AT ●シリーズ車両本体価格=349万～414万円(クロスカントリー D4 SE)
※ガソリンターボエンジンはT3の1.5リッター (112kW) とT5の2リッター(180kW) あり

ディーゼルトーボの魅力に 改めて開眼。眩しさを見せる

人気のV40シリーズに追加された待望のディーゼルトーボ仕様。これがかなりアトラティブな魅力を見せている。

まず、ディーゼルなので、低域からトルクフル。そこに2ステージターボチャージャーが組み合わせられ、1000回転にも達しない領域から過給が始まる。これは大型と小型の過給機を組み合わせ、回転域によって使い分けることで低回転域からの応答性を高めたものだ。感覚的にはほぼ全帯域で過給が行われているように思える。速さと力強さがポイント。



コーナーも決して不得意ではない。V40にはスポーティなガソリン車もあるが、ここはディーゼルだろう。

美味しい領域は2000～2500回転あたり。欲しいだけのパワーを不足なく楽しめる。日常での使用なら、1500～2000回転前後。踏み込まなければ、これ以上回転が上がることはないだろう。これで不満のない実用性を見せてくれる。走りの楽しさと低燃費……背反する要素を見事に両立させている。過給機を上手に使いこなすことでディーゼルの新しい魅力を切り開いた、とっていいだろう。

(太田雅之)

プレミアム・ショートワゴンと 呼ばれるモデル。小意気さ魅力!

ボルボのV40/V40クロスカントリーD4は、2015年夏、日本で初目見えしたモデルである。日本初導入の2リッター4気筒、直噴クリーンディーゼルトーボエンジンを搭載している。知らずに乗ったら「クリーンディーゼル」とわからず、ガソリンエンジン車のつもりでドライブしている人も少なくないらしい。

この新型エンジンの「コモンレール・ダイレクトインジェクションシステム」は日本のデンソーが開発した「i-ART」



トレンドのセンターにビッグメーターを配し、室内はシンプルで洒落感のある北欧らしいまとめ方。



ボルボは一挙に主要5車種にディーゼルエンジンを搭載した。その証しが「D4」のネーミング。

と呼ばれる技術が主となっている。通常は1基のエンジンに1個の圧力センサーを設けるのに対して、この方式では4基のインジェクターにそれぞれ1基の圧力センサーを装備し10万分の1秒の燃料噴射を可能にしている。この方式は乗用車用として世界初の技術だ。変速機は、アイシンAW社製の8速オートマチックトランスミッション。ここにも日本の技術が見える。

ボルボではV40 D4を日本初導入のエントリーグレード、V40 D4クロスカントリーD4をクロスカントリーのエントリーグレードと位置付けている。(福永 頌)

アウディ TT/TTS



多少の雨にはひるまない、これが男（女もか）の心意気ってもんさ。実際、風の巻き込みは少ない。

主要諸元 TTクーペ2.0 TFSI クワトロ

●全長×全幅×全高=4180×1830×1380mm ●エンジン=直列4気筒ターボ 排気量：1984cc 最高出力：169kW (230PS) 最大トルク：370Nm (37.7kgm) ●JC08燃費=14.7km/ℓ ●トランスミッション=6速AT ●シリーズ車両本体価格=542万～768万円
※駆動方式はFFあり※エンジンは210kW (TTS) あり

優れた走行性能と、魅力的なデザインのコンパクトスポーツ

9年ぶりにモデルチェンジされたアウディ TTは、アルミを多用したコンポジット構造の軽量高剛性ボディに、2リッターのターボ付き直噴ガソリンエンジンを搭載、FFと4駆の選択が可能なプレミアム・コンパクトスポーツで、ボディタイプはクーペとロードスターがある。優れた走行性能、高い走りの質感、心高まる排気音などにより、ゆったりとしたクルージングでも、その気で走った時にも、運転することが大変楽しいクルマだ。ロードスターでは見事にコントロールされたエアフローにより、気持ちの良いオー



TTSの0-100km/hは4.7秒。こんな状況下でもアウディのクワトロが与えてくれる安心感が高い。

ブンエアドライブが可能だ。

円をモチーフにした初代の外観は、2代目でかなりシャープな形状に変身、今回の3代目は、六角形をモチーフにしたフロントグリルや、切れ長のLEDヘッドライトなどにより、一段とシャープさが増した。内装はナビゲーション/インフォテインメントシステムなどを統合した“バーチャルコックピット”、タービン風のエアコン吹き出し口などが新鮮だ。

(小早川隆治)

CM・天空から舞い降りた？コンパクトスポーツカー

新型TTの外観は直線を基調にしたプレスラインを強調。シングルフレームグリルの特徴を抑え、アウディ象徴の4環エンブレムをボンネットに移行して、スポーティ感を増した。アルミボディは約一人分の軽量化を達成した。エンジン出力は230PSに向上させ、2リッターエンジン車を超越した余裕性能を発揮する。

245/40R18タイヤは意外に乗り心地良く好感した。特に6速Sトロニック・



大きな特徴がこのメーターパネル。ナビが組み込まれ、タコとスピードメーターの大きさも変えられる。



2リッターの169kWと210kWの2種類。東京モーターショーではロードスターTTSも発表された。

トランスミッションが素晴らしい。ツインクラッチとダイレクトギヤは変速タイムラグがなく、パドル操作が楽しい。その上、ワイド化したインスト・クラスターに目立つ円形回転計・速度計（ナビも表示できる）。その中央部にシフトモードとギヤシフト位置（例：D3）が瞬時に認識できる。マニアクには嬉しい表示だ。さらに8速ギヤに増速できれば完璧だが……。今回の限定された試乗コースでは高性能を検証できず残念。BMW初代Z4発売時はサーキット内を試乗した事を思い出し、本コースを走りたい衝動に駆られた。（殿井宣行）

プジョー 308/308SW



わずか1.2リッターしかないのに不満は出ない。「必要十分とは何か」を教えてくれるクルマである。

主要諸元 プジョー 308 Allure

●全長×全幅×全高=4260×1805×1470mm ●エンジン=直列3気筒ターボ 排気量：1199cc 最高出力：96kW 最大トルク：230Nm ●JC08燃費=16.1km/ℓ ●トランスミッション=6速AT ●シリーズ車両本体価格=279万～338万8000円

MOTION&EMOTIONの解は こだわりと独自の未来志向か

「モノづくりへのこだわり」と「エモーション」。この2つの相反する概念の間に、インスピレーションの源を見出し、妥協を許すことなく、技術革新に常にチャレンジし続けている」と、プジョーは語る。そして、PEUGEOT 308には、「その解」が、凝縮されていると感じた。

1.2リッターターボユニットと6速EAT(エフィシエント・オートマチック・トランスミッション)の仕上がりはすばらしい。さらに、軽量化・低重心化されたボディが高度にマッチングし比類なき



308よりも325mm長いボディを与えられたSW。荷物でも、遊び心でも、冒険心、なんでも積んで出かけよう。

ブランドを表現している。しかし、高度なマッチングであるがゆえに、独自性を味わうには至らない点もある。一方、インテリアは乗るたびにドライバーを楽しませる五感を刺激するユニークな演出が施され、フランス人の粋と言うか、エスプリと言うか、現代を感じる「仕掛け」である。2つの相反する概念とやらを、総花的でなく「らしさ」に言及しここに至る、まさに〈プジョーが未来へ指し示していくもの〉の具現化ではないだろうか。(大賀敏昭)

一見ふつうだが美しいデザイン。 フランスの才気を感じさせる

308は随所にフランス流が感じられる。外観は一見オーソドックスだが、光線の具合によってボディ表面の繊細で美しい彫刻のラインが浮かび上がる。内装の造形もほかと違うセンスが発揮されている。デザインに非常にこだわっている。あっと驚くタコメーターの逆回転は、メーターをハンドルの上に見る新発想の配置の一環である。視線移動を減らすと言うわりには、天地が薄いこともありメーター



フランス車らしい遊び心も加えたインパネデザイン。パークアシストのパターンはタッチスクリーンで選択する。



イギリスのクルマ専門の投票で2015年のエンジンオブザイヤー(1.0～1.4ℓ部門)に選ばれた。PureTechと呼ぶ。

の文字が少し小さいが、小径ハンドルは好みはともかく実際上の不便はなく、腕の動きが少ないので楽だ。

乗り味はハッチバックの17インチだと若干締まっているがしなやかで、SWのやわらかさは印象的。山道を7割方のペースで走るときわめて快調だが、厳しいフランス育ちで、限界域でもよく粘り安定している。そして軽さが心地よい。旧型より100kg程度軽く、エンジンどころか外寸さえダウンサイズしている。ヨーロッパの本流で、かつフランスらしさが半ば戦略的に盛り込まれていると思う。(武田 隆)

BMW 2シリーズ・アクティブツアラー/グランツアラー



こちらは3列シート7人乗りのグランスポーツ。ボディはアクティブツアラーよりも215mm長い。

主要諸元 218d グランツアラー

●全長×全幅×全高=4565×1800×1645mm ●エンジン=直列4気筒ディーゼルトーボ 排気量：1995cc
最高出力：110kW (150PS) 最大トルク：330Nm (33.7kgm) ●JC08燃費=21.3km/ℓ ●トランスミッション=8速AT ●シリーズ車両本体価格=342万～504万円 (アクティブツアラー xDrive Mスポーツ)
※エンジンはガソリンの3気筒1.5リッターターボ (100kW) と2リッターターボ (141kW) あり

日本のファミリー層が BMWの新しいターゲット?

新たなユーザー層 (日本の?) 獲得のために投入されたともいわれ、日本の立体駐車場にも入る (アクティブツアラー)。アクティブツアラーは5人乗りで、追加されたグランツアラーは3列7人乗り。スペックを見た時は「ここまでしちゃうんだ!？」と不安を覚えた。が、走りだすとその不安は杞憂となった。

「さすがにエンジンのBMW!」と声が出てしまったのがグランツアラーの2リッター・ディーゼルトーボ (150PS)。トルクフルでありながら、ブーストの掛

り方がマイルドでスマート。もちろんアクセルを踏み込めばドライバーとクルマがリンクして気持ちのよいライブセッションを奏でられる。ガソリンターボエンジンは1.5リッター (136PS)、2リッター (231PS) とあるが、もっとも印象的だったのがこのディーゼルだ。ファミリー層向けだけど、他車のような媚びたファミリーカーではなく、BMWに乗る楽しさや満足感がしっかり引き継がれている。FFになっても、新たなマーケット開拓が正しく行われている。(中野貴子)

挨拶代わりにクリーンヒット グランツアラーのディーゼル

「高級車は後輪駆動」そんな固定観念はそろそろ捨て去る必要があるかもしれない。BMWと言えば全車エンジン縦置きの前エンジン/リアドライブ。エントリーモデルの1シリーズでさえハッチバックとの組み合わせで“唯一無二”を謳うのがその象徴だ。そこへ登場したのが宗旨替えしたも同然な、ブランド初の前輪駆動車たるモノスペースワゴンの2種。



いろいろスイッチは増えたけど、もうこれは誰が見たってBMWのインパネ。一目瞭然だ。



2リッターターボディーゼル、ガソリンターボは1.5と2リッターの計3種類が日本では用意される。

処女作のお手並み拝見とテストに臨んだが、若干のキャスターアクションにフロントドライブ臭は残るものの、絶対的なハンドリングレベルは常々彼らが主張して止まない「駆け抜ける喜び」に恥じないものであり、静粛性や内外装のフィニッシュともども高級車に求められる要件を満たしているのが確認された。なかでも+1列のためにホイールベースを延伸した“グラン”のディーゼル仕様がいい。重量配分の違いも奏功してか足腰がしなやかで、トルクで押すタイプのエンジンと相まって峠道を得意とするのは意外だった。(道田宣和)



5人乗りのアクティブツアラー。後方のピラーの傾きがグランツアラーよりも穏やか。走りは軽快。

MINIシューティングブレークのルーツを探る

当摩 節夫



1960年に発売されたオースチン・セブン・カントリーマン。Bピラーから後ろに木のフレームを貼り付けた「ウッディ・ワゴン」であった。



モリス・ミニ・トラベラー。台所の流し以外なら何でも積み込めると豪語している。観音開きのリアドアは新型クラブマンにも継承されている。

MINIの新型クラブマンが2016年次RJCカーオブザイヤー・インポートを受賞した。MINIとしては初めての受賞である。

BMWグループのMINIはクラシックMINIのデザインDNAを巧みに継承しつつ、現代風にアレンジした個性的なスタイルで成功しているが、新型クラブマンの特徴は、従来のMINIがプレミアム・スモール・コンパクト・セグメントに属したのに対し、初めて一回り大きいプレミアム・コンパクト・セグメントの仲間入りをしたことである。

スポーティな走り味は一層完成度を高め、加えて、先代モデルと比べ、全長を290mm、全幅を115mm拡大したことにより、室内空間が広くなり、快適性は飛躍的に向上。従来はセカンドカー的印象が強かったが、新型MINIクラブマンは、これ1台でファミリーユースにもってこいの存在となった。

MINIシューティングブレークのルーツをたどると、最初のミニが発売された1959年8月から1年後、1960年9月に発売されたオースチン・セブン・カントリーマンとモリス・ミニ・トラベラーにたどり着く。サルーンと比べてホイールベースは110mm長い2140mm、全長は250mm長い3300mmで、燃料タンクは4.6ℓ増量され29.6ℓであった。エンジンはサルーンと同じ848cc 34馬力



1969年に登場したMINIクラブマン・サルーンとエステート。MT車は1975年10月に1098cc 45馬力エンジンに換装され、1980年8月生産終了。



2016年次RJCカーオブザイヤー・インポートを受賞した、BMWグループでは2代目となる新型MINIクラブマン。写真のモデルはクーバー S。

を積んでいた。

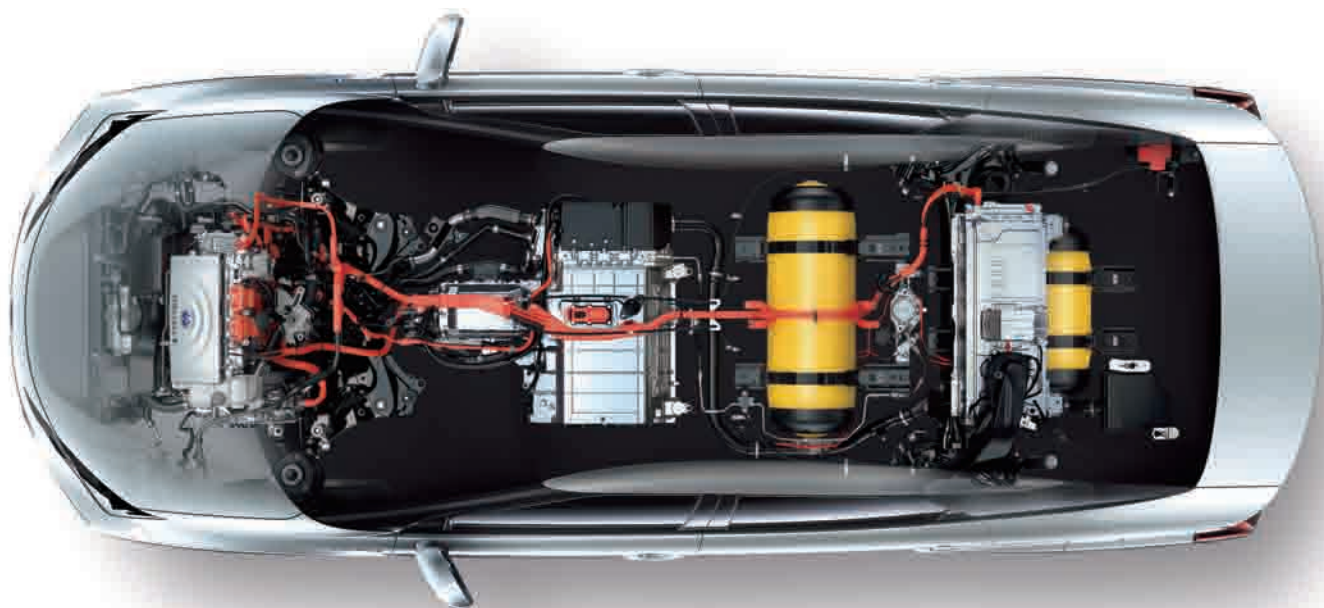
1964年にサルーンには初期のセルフレベリングシステムであるハイドロラスティック・サスペンションが採用されたが、カントリーマンとトラベラーには装着されなかった。ミニクラブマン・エステートにバトンタッチする1969年までに約16.1万台生産された。

シリーズ名だったクラブマン 最初はサルーンも存在した

クラブマンの名前が登場するのは、1969年10月、フロントエンドを近代的？にモディファイしたMINIクラブマン・シリーズであった。サルーンとエステートが存在し、エンジンは998cc 38馬力で、サルーンにはハイドロラスティック・サスペンションが装着されていた（期待したほどの効果がなかったことと、問題もあり、コストカッティングを理由に1971年に中止された）。

クラブマン・シリーズは1980年8月に中止されたが、1000HLエステートの名前で1982年2月まで生産された。クラブマン・エステートの生産台数は1000HLエステートを含め約19.8万台であった。その後、BMWグループの初代クラブマンが登場する2007年まで、MINIのシューティングブレークは不在であった。

トヨタMIRAI トヨタフューエルセルシステム (TFCS)



世界の先頭を走る トヨタの燃料電池技術

燃料電池車 (FCV) の開発に火をつけたのはベンツだが、そのベンツの発売宣言を1年前倒して2002年12月に発売を成し遂げたのは日本のトヨタとホンダであった。しかしこのときは官公庁などを対象としたリース販売であり、一般市販とは異なっていた。それから10数年、一時FCVはモノにならないのではないかという意見も聞かれたが、国が持続可能な水素社会への方向性を打ち出し推進する中、トヨタ、ホンダ、日産は開発を続けてきた。そして2014年12月、トヨタはMIRAIでFCVの先陣を切った。2002年はトヨタ、ホンダ同一の日付の発売で

あったが、今回はホンダより1年以上先んじての発売だった。

TFCSはFCスタックや水素タンクで構成する燃料電池技術とハイブリッド技術を融合させたものだが、特筆すべきはやはりシステムの心臓部に当たるFCスタックだ。このスタックはMEAと呼ばれる膜／電極複合体をセパレーターで挟んだセルを370枚積層したもののだが、独自技術が込められている。

FCスタックの難しい水管理を加湿器なしで達成

燃料電池の難しいところは水の管理である。効率よく発電させるとともに、マイナス30度Cの低温でも始動可能でなければならない。発電に伴いMEAの酸素

極側は水を生成するが、同時にここはガス（空気中の酸素）を送り込むところでもある。水があるとガスが入りにくいので、水をうまく排除する必要がある。一方で膜にはある程度の湿度が必要でもある。それはプロトン（プラス電荷の水素原子）が膜を移動するためには水分子が要るからだ。水は邪魔だが少しは必要、という微妙さが求められている。

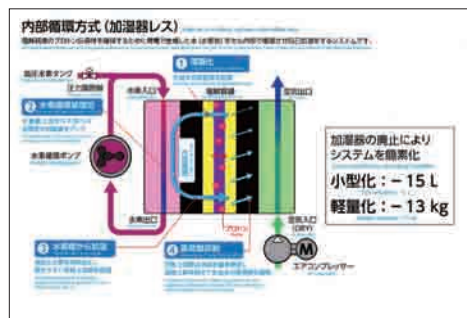
そのために燃料電池は酸素極から出てくる水をすべて排出する一方、加湿器を使って加湿するという方法が従来は行なわれてきた。燃料電池には「加湿器は絶対に必要」とされてきたのである。ところがトヨタのFCスタックは、その加湿器をなくすことに世界で初めて成功した。それは材料、加工、制御の3つの技術を駆使して作りあげた。すなわち3次元構



FCスタック外観。出てくる水はじやまだが少しは必要。その微妙な水バランスを加湿器なしで達成したのは世界初。



FCスタックのカット図。セルを370枚積層している。体積あたりの出力密度は世界トップレベルの3.1kW/ℓ。



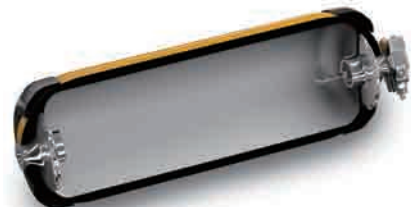
加湿器レスを実現した内部循環方式の概念図。排除する水と残して利用する水のバランスを取っている。

燃料電池車をどこよりも早く市販化した。これは凄いことだ。
単にクルマだけでなく水素社会への一里塚でもあるのだから。
S300hのディーゼルハイブリッドも画期的。他の技術も時代に寄り添う。

造としたMEAは発生した水を表面張力で吸い上げ、制御された風量で必要な水分を残しながら除去する。この微妙な水バランスを成し遂げたことで、加湿器を廃したわけである。

1本のCFRPの帯が 70MPaの高圧を抑え込む

70MPaの高圧水素タンクもトヨタの内製である。天然ガスやLPGとはけた違いの高圧タンクであり、これにも技術が注ぎ込まれている。まずは水素を漏らさ



内製の70MPaの高圧水素タンク。水素を閉じ込めるプラスチックのライナーにCFRPの帯を1本で多重に巻き圧力に対応し、さらに傷を防ぐためのグラスファイバーをかぶせた3重構造。

ないプラスチックのライナー、それに高圧に耐えるためのCFRP（炭素繊維強化プラスチック）の帯を何重にも巻き付ける。一筆書きではないが、1本の帯で縦横斜めに何重にも巻いている。タンク厚みはほとんどがこのCFRP層である。この巻き方にも技術が込められている。さらにその上に表面からの傷を防ぐためグラスファイバーをかぶせ、3層構造にしている。タンクは分割されて2つあり、合わせて90kg強と重い、燃料の水素は重量でいうと5kgと軽量である。このことは燃料の量による重量配分の変化が少ないことを示している。

その他はほとんど従来のハイブリッド技術を流用し、低コストを実現したのがMIRAIである。（飯塚昭三）



最先端技術の投入によりトヨタとして久々の最優秀賞獲得に喜びの開発と広報のスタッフ

進化の特徴は小型化、簡素化、 コスト低減、乗って楽しい高性能

この度は数ある技術の中から、トヨタフューエルセルシステム（TFCS）をRJCテクノロジー・オブ・ザ・イヤーに選出いただき、誠にありがとうございました。環境・エネルギー問題への対応として、電気・水素の活用が期待されており、当社では1992年に燃料電池開発を開始し、20年以上にわたるFCV開発の歴史を積み重ねています。2002年にFCVの世界初のリース販売を行い、2005年、2008年と着実に進化させ、日・米・欧で、延べ200万キロ以上の走行実績を蓄えてきました。

今回MIRAIに採用したTFCSは、「本格普及につながる魅力を持ち、世界初の“商品”と呼ぶことができるFC車」を狙いとして開発をスタートし、これまでの開発をフィードバックするとともに、その集大成としてさらなる進化を遂げました。その進化の特徴は、セダンにも搭載可能な小型化と、環境性能はもちろん乗って楽しい車にまで仕上げた高性能化、FCスタックや高圧水素タンク等、シ

ステムの簡素化や大幅なコスト低減を実現したことです。

MIRAIの量産化・商品化にあたっては、これまで開発に携わった技術者や、協力会社の方々など多くの関係者が、長く険しい道のりを乗り越えた成果であり、大量普及に向けては、長いチャレンジのはじまりでもあります。この度の受賞を第一歩とし、今後も開発を推進し、水素社会形成に向けた取り組みを、関係者の方々と一緒に邁進してまいります。地球・未来・大切な人のために。



トヨタ自動車株式会社
技術開発本部
FC技術部 主査
木崎 幹士
(きざき みきお)

1984年トヨタ自動車入社。2L-THEや1KZ-TE等のディーゼルエンジンのシステム開発に携わった後、99年にFC技術部へ。FCHVやFCHV-advのFCシステム開発を経て、08年にFC技術部主査となり、MIRAIではFCシステムのプロジェクトリーダーとして、企画・推進を担当。

2016RJCテクノロジーイヤー選考結果

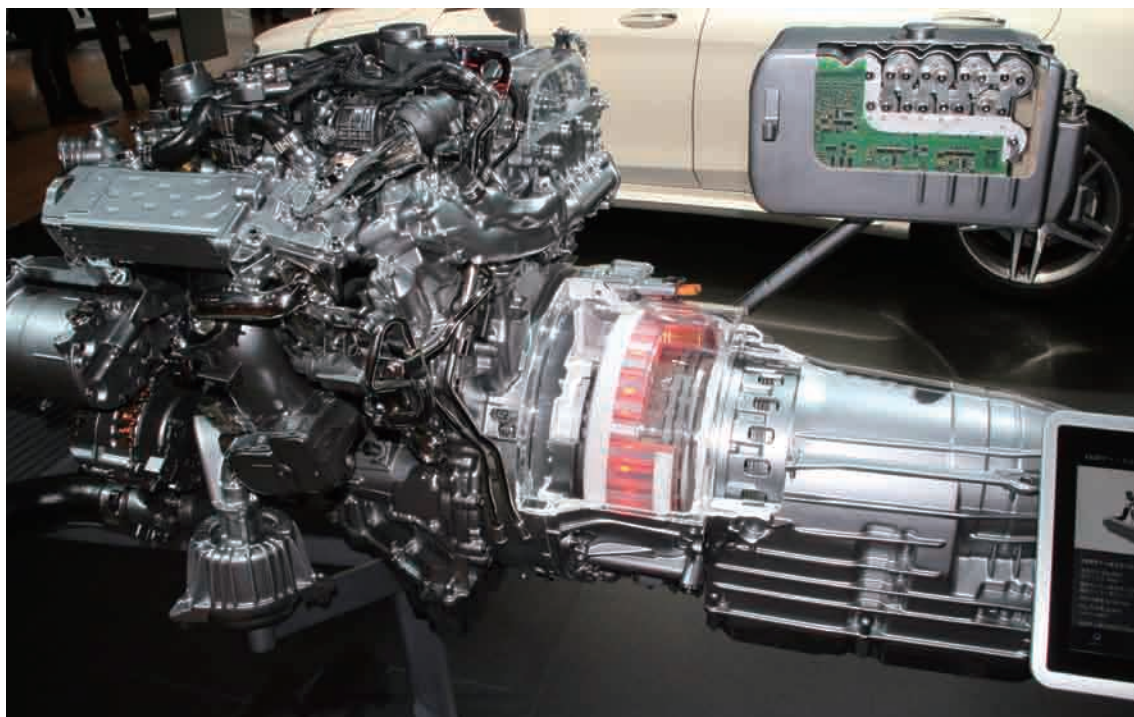
技術名	搭載車名	得点
1 トヨタフューエルセルシステム	トヨタMIRAI	273
2 クリーンディーゼルハイブリッド	メルセデス・ベンツS300h	202
3 軽量化と高剛性を両立した新プラットフォーム	スズキアルト	166
4 新世代Drive-Eクリーンディーゼル	ボルボV40 D4など	152
5 3モーターハイブリッドシステム	ホンダレジェンド	151
6 ロードスターの軽量化技術	マツダロードスター	127

受賞理由

水素社会への中核技術、燃料電池で世界をリード

トヨタMIRAIに搭載したトヨタフューエルセルシステムは、加湿器を使わずに難しい水管理を可能とした画期的な高効率FCスタックを新開発するとともに、高圧の水素タンクも自社開発、それに従来のハイブリッド技術を融合させることでコストを下げ、利便性の高い燃料電池車の市販に結びつけた。このことは、将来の持続可能な水素社会の可能性を大いに前進させたとして評価された。

メルセデス・ベンツS300h クリーンディーゼルハイブリッド



日本初登場の ディーゼルハイブリッド

メルセデス・ベンツの最上級サルーンとして名高いSクラスのエントリーモデル「S300h」に搭載されている、日本市場で初登場のディーゼルハイブリッドシステム。基本的な構造は、エンジンとトランスミッションの間に、ステーターとローターで構成される電気モーターとそれらを収納するハイブリッドモジュールハウジングがコンパクトに組み込まれていて、駆動バッテリーは軽量小型のリチウムイオンタイプを採用。システム自体は、従来からあったガソリンエンジンのパラレル式を踏襲しているといつてよい。

基本動作は、電気モーターの駆動力で発進し、しばらくするとエンジンが始動。

その後は走行状況によって電気モーターが加速をアシストし、減速時にはエネルギー回生が行なわれる。高速巡航時にトランスミッションのクラッチを切ってエンジンをドライブトレインから切り離して走行抵抗を低減するセーリング機能もあるが、いずれの作動も切り替わりが非常にスムーズで、ハイブリッドシステムの状態をリアルタイムで表示するエナジーフローディスプレイで確認しなければわからないほど。再始動時の振動などディーゼルエンジンのウィークポイントを、ハイブリッドシステムとの組合せによって解消しているのだ。

この車体で20.7km/ℓ (JC08モード) の低燃費

注目のディーゼルエンジン、新世代



ディーゼルの触媒は尿素水を使うSCR触媒コンバーターなので、確実にNOxを減らしている。

の共通レールシステムや2ステージターボチャージャーなどを採用した2.2リッター直列4気筒BlueTECで、最高出力150kW (204PS) /3800rpm、最大トルク500Nm/1600～1800rpmを発揮。これに最高出力20kW (27PS)、最大トルク250Nmの電気モーターを組み合わせ、2トン超のボディを楽に走らせるV8ガソリンエンジン並みの最大トルクとJC08モードで20.7km/ℓというセグメントNo.1の低燃費を両立している。

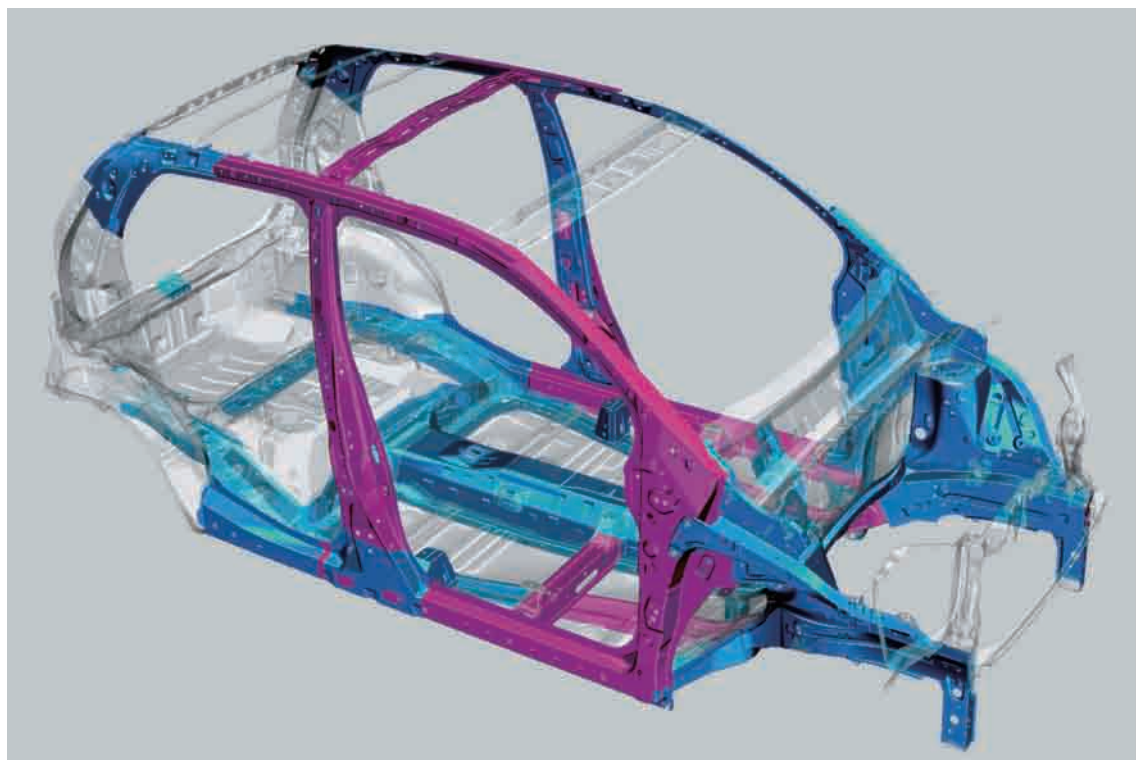
メルセデス・ベンツ日本が実施した走行テストでは、九州最南端の佐多岬から東京の六本木までの1540kmを走破し、高速道路が中心だったものの平均燃費で25.6km/ℓを記録。計算上ではさらに270kmほど走行できたというから、実用燃費の高さも証明されている。

(小堀和則)

エンジンがディーゼルというだけでハイブリッドの構成はオーソドックス。しかしその2つの要素により、驚異的な燃費をもたらす。



スズキ アルトシリーズ 軽量化と高剛性を両立した新プラットフォーム



高価な素材を使わずに 達成した軽量化

スズキの新しいプラットフォームについて「新たに開発したプラットフォームを初めて採用し、徹底した軽量化の取り組みにより60kgの軽量化を達成」というのがスズキの触れ込みだ。

プラットフォームとは何であるか、定義されていると思うのだが、同じプラットフォームといいながらも、メーカーによってはエンジン形式が違ったり、乗車定員が違ったりして何をプラットフォームと呼ぶのか、明確でない。

スズキの広報資料によれば、60kgの軽量化に対する寄与率は、およそ

●ボディ	35%	●シート	10%
●ドア	5%	●足まわり	20%

- 外装部品 10%
- エンジン 5%
- 内装部品 10%
- その他 5%

ということである。表現については技術陣と広告コピーライターとの間で一悶着あったと思われ、プラットフォームに含まれるとは考えられない部位も含まれている。

表現はともかく、軽量化には、アルミ合金や炭素繊維強化樹脂のような高単価素材は用いられておらず、軽自動車開発に許される範囲で、知恵を絞り、工夫を重ねて達成したことが伺い知れる。

600kg台の車重から 60kgを削り取る

今年のテクノロジー・オブ・ザ・イヤー候補にはマツダロードスターの軽量化技術、BMWの革新的なボディ構造「カー



スズキ初となる樹脂フロントフェンダーや樹脂クロスメンバーを採用して軽量化を。

ボン・コア」もノミネートされていた。

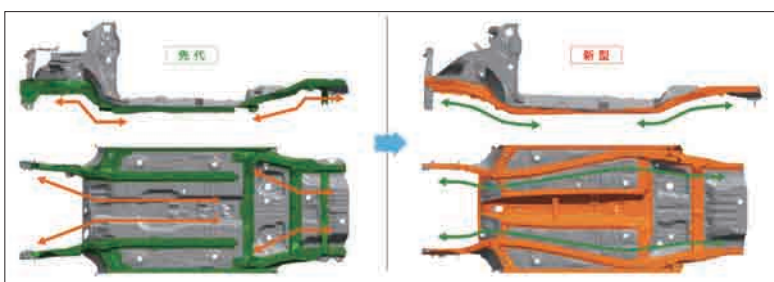
それらの販売価格はアルト／ラバンとは比べようもなく、許されるコストは限られていたはずだ。

スズキは結果として、前型式の2WD・5MT車と比較して60kgの軽量化を達成している。元々 600kg台の車両重量から60kg削り込んだというのは、大変な努力であったろう。

スズキの四輪車生産の主力は軽自動車である。新軽量化技術はトラック系軽自動車以外、すべての軽自動車生産に適用できるものであり、大きな武器を手に入れたことになる。

軽自動車業界における軽量化競争は、今後益々熾烈を極めるだろう。またまた日本の軽自動車がグレードアップしそうであり、楽しみである。（沼尻 到）

軽量化高剛性のボディとともに、アンダーボディも部材の配置を替えるなど構造を替え、剛性を向上させた。全性、走行性能を向上させた。



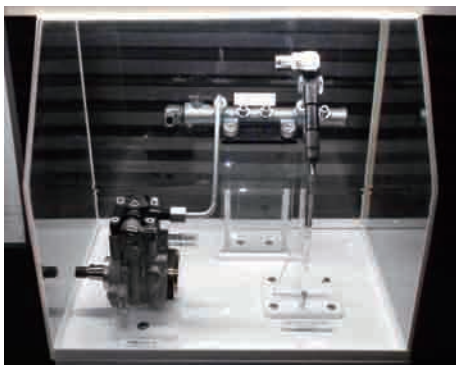
ボルボ V40 D4など 新世代Drive-Eクリーンディーゼル



評価高い安全技術に 環境性能の高さも加わる

ボルボ・カー・ジャパンが新世代Drive-Eクリーンディーゼルを主力5車種に搭載し、日本で販売すると発表したのは7月23日。その2カ月後の9月18日、米国環境保護局（EPA）がVW社に対し、排出ガス規制で不正があったとして、大気浄化法違反通知書を発出したと発表し、ディーゼル乗用車への燃費と排出ガス基準への信憑性への不信が全世界に広がった。ボルボだけでなく、欧州車が得意とするディーゼル車の日本投入計画は、風の海が突然の荒海に変わったといった状況となった。

乗用車としては初めてデンソーの「i-ART」を採用したボルボのディーゼル。その心臓部の高圧ポンプとコモンレール、インジェクター。



ボルボが掲げる「Drive-E」は「Efficient power, Electrification, Environment」の「E」に係る新パワートレイン戦略の総称。

ディーゼルエンジンが欧州で評価されるのは環境性能の高さで、我が国でも、かつてのディーゼルエンジンに対する負のイメージはほぼなくなりつつある状況であった。今回、投入されたのはV40、S60、V60、XC60の各シリーズで、評判の高いボルボの安全技術に環境性能の高さが加わることになる。

i-ART で2500気圧、 最大9段のマルチ噴射を制御

ディーゼルエンジンは、ガソリンエンジンと比較して熱効率の高いのが特徴。一方、熱効率の高さを追求すると、窒素酸化物など大気汚染物質が増大する。この二律背反をエンジンの燃焼の中で解決するキーテクノロジーが「コモンレールシステム」で、デンソー製の採用されている。

燃料を超高圧の2500気圧で噴射でき、走行状況により1回



「i-ART」は各気筒ごとに燃圧を計測制御、ソレノイド式インジェクターながら2500気圧の燃料を最大9段のマルチ噴射をする。

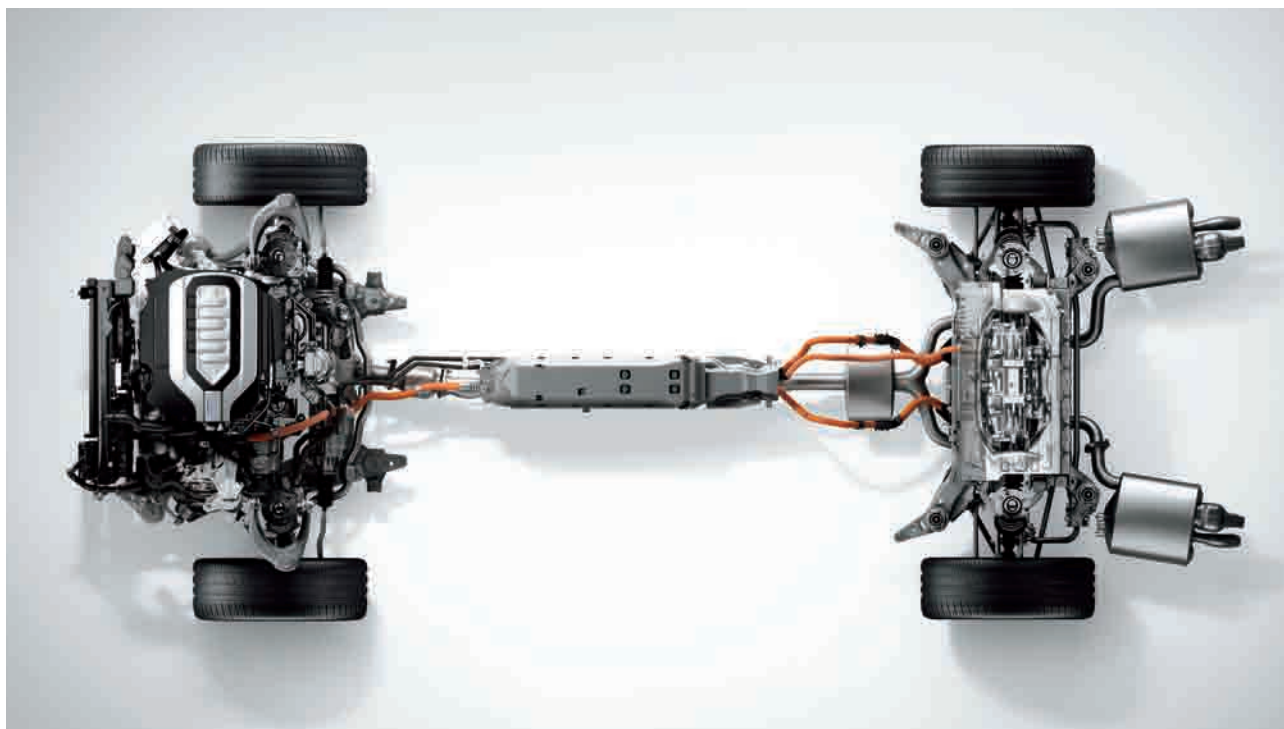
の燃焼サイクルの中で2段から最大9段のマルチ噴射を、精密に制御しながら噴射する技術

燃料噴射タイミングは10万分の1秒のレベルで制御され、また、その制度を維持する「i-ART (intelligent Accuracy Refinement Technology)」技術も世界に先駆けての採用となっている。

エンジンには大型、小型のターボチャージャーが2段階に加給し、排出ガスに対しては触媒コンバーターが窒素酸化物を無害化し、DPFが粒子状物質を補修することで排出ガスのクリーン化と燃費の向上を実現し、「クリーンディーゼル車」としている。

ボルボの安全に対する取組みが、環境に対しても同じ姿勢で行われることになったとして期待したい。（小林英世）

ホンダ レジェンド 3モーターハイブリッドシステム



走行条件に合わせて 自在に駆動方式が変化

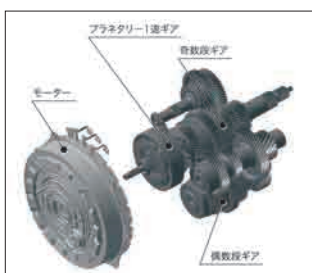
ホンダレジェンドに採用された3モーターハイブリッドシステムは「SPORT HYBRID SH-AWD（スーパーハンドリング・オール・ホイールドライブ）」と呼ばれる。

システム構成を見ると、主動力となるのはフロントに搭載されたV型6気筒3.5ℓ直噴i-VTECエンジンで231kW（314



後輪駆動、前輪駆動、四輪駆動を走行条件により使い分ける3モーターハイブリッドシステム。

フロントのシステムはエンジンとデュアルクラッチミッションの間にモーターを挟んだもので、構成としてはフィットハイブリッドと同形式。



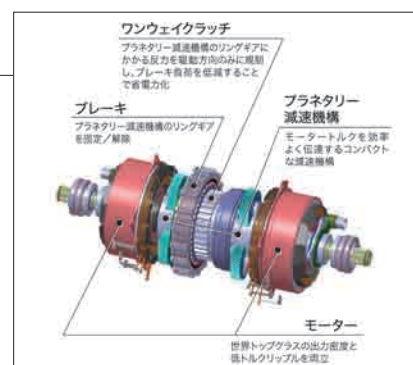
PS)/6500rpmを発揮。それに組み合わせられる7速DCT（デュアルクラッチトランスミッション）に37kW（48PS）/3000rpmを発揮するモーターを内蔵している。

加えてリヤにそれぞれ27kW（37PS）/4000rpmを発揮するTMU（ツインモーターユニット）を搭載した。モーターはリチウムイオン電池によって駆動される。JC08モード燃費は16.8km/ℓ。

このハイブリッドシステムはさまざまな状況に合わせて協調制御されるのがポイントとなっている。基本的なパターンはFWD（エンジンで駆動し、フロントモーターは強加速時に駆動する他は、主に発電に使用）、RWD（リヤの2つのモーターを使用）、AWD（エンジンとリヤの2つのモーターを使用）だが、これらが巧妙に切り替わっていくところが技術の見せ所だ。

左右トルク制御で 操縦性の向上も

具体的な状況で駆動パターンを見ていくと、発進時はリヤモーターのRWDで、ゆるやかな加速時はエンジンが駆動しFWDとなる。この時フロントモーターは発電機として電池の充電を行なう。加

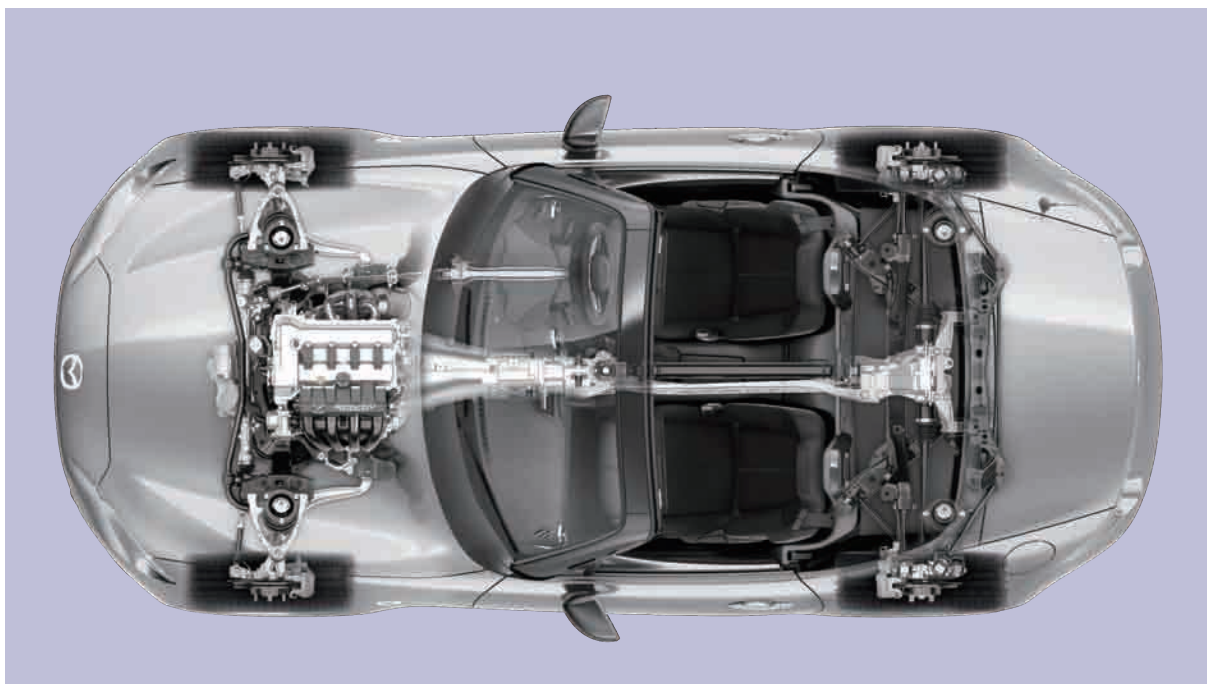


リアに配置され左右の駆動力配分も行なうSH-AWD。かつては機械式であったが、これは2つのモーターで作動する。

速を終え低速クルーズする場合は、再びリヤモーターのみのRWD。急加速をする場合や降雪路ではエンジンとリヤモーターが駆動するAWDとなり駆動力を路面に伝える。そして高速クルーズする場合にはエンジンのみを使用したFWDに切り替わる。減速時にはフロント、リヤのモーターを使用しエネルギー回生を行なう。

リヤのTMUはモーターのほかにワンウェイクラッチ、湿式多板ブレーキ、プラネタリー減速機構で構成されている。2つのモーターは独立して制御され、コーナリング時に左右の駆動力をコントロール（トルクベクタリング）し操縦安定性を向上させることができるのが「スーパーハンドリング」を名のゆえんともなっている。（飯嶋洋治）

マツダ ロードスター ロードスターの軽量化技術



フレーム構造を見直すとともに高張力鋼板を強度別に細かく使い分けたボディシェル。

数種の高張力鋼板を 強度別に使い分ける

4代目 (ND型) となった新型ロードスターの開発では、1989年に発売された初代モデル (NA型) から守り続けた「軽量、コンパクトであること」という原点に立ち戻り、車両重量1000kgを切るための造り込みが行われた。現在の車両には、衝突安全性や静粛性が高いレベルで求められる。先代モデルの3代目 (NC型) と比べても、100kg以上の大幅な軽量化が必要であった。

その基礎となったのが、初代モデルよりも全長を40mm短くしたコンパクト化

1000kgを切る車重とするため、エンジン・駆動系からサスに至るまで徹底した軽量化が行なわれた。



である。さらに車両の骨格となるボディシェルは、フレーム構造を見直し、数種類の高張力鋼板を強度別に細かく使い分けることで、先代モデルより約20kg軽量化。バンパーレイフォースにアルミ材を採用して3.6kgを減量するなど、ボディ全体では25kg以上の軽量化を実現した。サスペンションシステムは、リンクとアームの配置などのレイアウトを一新。クロスメンバーの構造や材料を徹底的に見直して約12kgを減量し、サスペンション系全体では25kg以上軽量化した。

エンジンは、先代モデルから0.5 l の排気量ダウンとなる新開発のSKYACT IV-G 1.5 l に変更し、エンジン単体で約14kg、吸排気系などのシステムを含めると20kgを超える減量を実現。ドライブトレイン系では、マニュアルトランスミッションを新設計。構造をシンプル化・小型化することで先代モデルの6速マニュアルミッションより本体総重量で約7kgの軽量化を実現した。同じく新設計のリアデファレンシャルユニット



は、十分な強度と静粛性能を維持しながらケースの薄肉化・アルミ化により、先代モデルのユニットに対して約10kg軽量化。これらドライブトレイン系全体での減量は、20kgにも及ぶ。

軽さへの執念を感じる 造り込み

これまでマツダが歴代スポーツカーの軽量化で取り組んだ「グラム作戦」により、1g単位の減量も徹底。ボディやシャーシの補強部材には、強度上影響のない部分に重量軽減穴がけられ、溶接に影響が出ない部分は波型にカットされた。重量軽減穴は、サイドウインドーの下側にも開けられ、端面も波型にカットされた。軽さへの追求により、給油口のオープンレバーやケーブルを不要としたアクチュエーター式のロック解除機構を造り出したことから、新型ロードスターの開発に関わった人々の軽量化への執念を感じる。(松浦 賢)

PLAY BACK! 25 years

RJCイヤーカー 25年の歩み

RJCカーオブザイヤー選びも今回で25年目。四半世紀である。
この間に様々な変動があった。各メーカーとも生き残りに必死だった——。
ここでは、過去25年間の国産車と輸入車のイヤーカーに焦点を当ててみる。

それは、RX-7と BMW3シリーズから始まった。

アンフィニRX-7(3代目)、そしてBMW 3シリーズ(3代目)——これが第1回のRJCイヤーカーである。

試乗・開票は、国産車が91年12月に、輸入車は翌年の2月に行われた。試乗会場は国産車がJARI(茨城県谷田部)のテストコース、輸入車が大磯プリンスホテルだった。同時にテクノロジー・オブ・ザ・イヤー、マン・オブ・ザ・イヤーも創設されたが(表彰は国産車と同時に行われた)、本稿ではクルマに絞って紹介する。ちなみに、現在のカーオブザイヤーはニュー・カー・オブ・ザ・イヤー、同じようにカー・オブ・ザ・イヤー・インポートはインポートカー・オブ・ザ・イヤーと呼ばれていた。各会員の持ち点は上位から順に9点、6点、4点、3点、2点、1点だった。

当時、国産車は一次選考を通じてベスト10(一次選考で同点があったため実際は11車)を、輸入車はベスト6を選んだ。それぞれ上記の試乗会場に持ち込み、試乗後の投票で最優秀車を決めた。参考までに初回の国産車ベスト9(RX-7除く)、輸入車ベスト5(BMW除く)を見てみよう。

国産車は、2位がカブチーノとアルシオーネ、以下、クラウン・マジェスタ／アリスト、シビック、パジェロ、ミラージュ／ランサー、ソアラ、ビート、カラー／スプリンター、ブルーバードと続く。輸入車は、2位がメルセデス・ベンツSクラス、3位にルノー・ルーテシア、4位がキャデラック・セビル、同点5位がアウディ 100とローバー 100となった。輸入車は以下、ロータス・エラン、ランドローバー・ディスカバリー、ボルボ

960、ジャガー XJ-S、シトロエンXMなどが顔を連ねた。

最初からすべてがスムーズにいったわけではない。しかし、2年目からは会員らの努力もあってRJCは組織的にも制度的にも充実してくる。活動自体はいまよりもアカデミックだった。クルマそのものだけでなく、テクノロジー解説や業界のレポート、社会に対する提言などにも積極的に取り組んだ。これはその後、長きにわたってRJCを特徴づける。会員はモータージャーナリストだけでなく、大学教授などの知識人も多かった。

2回目はマーチとボルボ850。 4回目から6台ずつに

2回目(1992-1993年)のイヤーカーに輝いたのは日産のマーチだった。善戦したのは、ギャラン・エテルナ、インプレッサ、ドマーニなど。輸入車の栄冠はボルボ850が射止めた。2位はゴルフだったが、その差は少なかった。

第3回目の覇者はワゴンRだ。軽自動車初の受賞である。2位にはかなりの接戦でレガシイが続いた。輸入車のトップはちょっとシブイところでサーブ900が獲得。2位はシトロエン・エグザンティアとなった。

4回目からは、国産車と輸入車を同日(11月)に最終テストするように変更した。場所はJARI。ただし、国産車と輸入車あわせて計16台を一挙に試乗するのは時間的にも厳しい。ということで、国産車もノミネート車を減らして6台に。つまり12台まとめて試乗することにした。

この年の国産車は接戦だった。結果的にはオデッセイ(354点)が最優秀車に輝いたが、それ以下も最下位のクルマを除きすべて200点以上を得た。輸入車の

方はこれとは対照的で、オベルのオメガの独走、2位はプジョー 306 / カプリオレだった。テクノロジーも人物もこの年から同時選定となった。

変化する自動車社会のなかで 常にベターを目指して進化を

その後の展開は別表どおり。ただ、このなかでサーブは自動車メーカーとしては消滅してしまったし、日本に積極攻勢をかけていたオベルも日本マーケットからは撤退を余儀なくされた。日本のメーカーも日産自動車ガルノーのC.ゴーンを社長に迎えたり、富士重工業がトヨタと業務提携をしたりと、時代を乗り切るためにそれなりの対応をしなければならなかった。

2000年(第10回)にはインポートカー・オブ・ザ・イヤーがカー・オブ・ザ・イヤー=IMPORTに、2001年にはニュー・カー・オブ・ザ・イヤーがRJCカー・オブ・ザ・イヤーにと、呼称が変わる。この間2001年にはNPO(特定非営利活動法人)として法人格を得る。細かいことを言えば近年はカーオブザイヤーと表記することが多いなど、呼称については再検討の余地がある。最終テスト会場を現在の「ツインリンクもてぎ」に変えたのもこの年からだ。

最終投票のポイントが9、6、4、3、2、1点から現在の6、5、4、3、2、1点に変わったのはかなりあとの2010年(第20回)からだ。時代の急激な変化のなか、RJCはRJCとしての問題がまったくないわけではない。しかし、先輩たちがしてきたように、会員や周囲の方々の英知と協力によってベストではないまでも常に「ベター」を目指す集団として継続してゆきたい。(神谷龍彦)

RJC草創期のころを振り返って。 行くべき方向をリードした3人

日本自動車研究者ジャーナリスト会議〈RJC〉が設立されたのは、1991（平成3）年6月のことだった。その草創期のころを振り返ると、今も忘れ得ぬ人が3人いる。平尾収・東京大学生産技術研究所教授、弁護士の森美樹さん、そして景山克三・日本大学名誉教授のお三方だ。

その後2001（平成13）年4月に、それまでの社会活動実績が評価され、法人格（特定非営利活動法人／NPO）を取得することになるが、たまたまこの3人の先生がいたことは、これから如何に活動して行くかについての方向を大きく示唆しているように思われる。

平尾さん（あえてさん付けで書きたい）は、専攻はもちろん工学・生産技術系だが、その枠にとどまらず、その頃から身

近になってきた車社会のウォッチャーとして、広い視野からの評論活動をされていた。そのことを象徴する論文のひとつが、あの「自動車家具論」だ。

簡単に言えば、自動車は、家庭のどこにでもあって、日常生活に大きな役割を果たし、それ自体も機能的で美しいが、余計なこと、人々の生活にマイナスになるようなことは無い、そんな存在でなければならない、ということだった。

二人目の森先生は、自動車そのものに関心を持ち、奥行きのある知識を持っていたが、同時に、法律家として自動車の制度・環境は如何にあるべきかを、タテ、ヨコ、斜めから考察し、提言する先駆的存在だった。その森先生が主催していた任意団体「交通評論家集団」は、のちにRJCとともに歩むことになる。

そしてもう一人、日大の景山先生だ。RJCの、自動車技術についての思想的バックボーンを象徴する存在だった。自動

車のあるべき姿・可能性を、技術的側面から厳しく評価する役割を果たされるにとどまらず、カー・メーカーの技術者たちをはじめ多くの技術者たちを育て上げるという点でも大きな存在だった。

RJCの発足を、それまでの、「車選び」のシステムに不満を抱いた評論家、研究者、ジャーナリストの動きと見るむきが一部にある。

だが、もう少し広い立場から、自動車とその世界に、責任をもっていかなければならない—ということを設定のコンセプトに揚げていたのが、3人の先生だった。

そのRJCは、いま執行部に人を得、また層の厚い会員を擁して、社会からもようやく高い評価・認識を獲得しつつある。自動車は今、大きく変わろうとしている。その自動車の将来に責任を持つ立場からも、期待される存在になっていくことが望まれる。

（栗山定幸）

PLAY BACK! 25 years

1992



RX-7

BMW 3シリーズ



第1回（1992年次）

国産車のトップは3代目のRX-7。この頃はアンフィニRX-7と呼ばれていた。輸入車を制したのはBMW3シリーズ。こちらも3代目だった。

1993



マーチ

ボルボ850



第2回（1993年次）

日産がリッターカーに挑戦したマーチが大きな支持を得た。輸入車はボルボ850。安全性をアピールしたコマーシャルも効いたようだ。

1994



ワゴンR



サーブ 900

第3回（1994年次）

早くも軽自動車のワゴンRが受賞した。RJCは先見の明があった？ 輸入車はサーブ900。スウェーデン製の玄人受けするクルマだった。

1995



オデッセイ

オペル オメガ



第4回 (1995年次)

日本で初めての本格的ミニバン、オデッセイが新しい市場の扉を大きく開いた。オメガはオペルのセダン。このほかにベクトラやアストラが販売された。

1996



クラウン/マジェスタ

ベンツEクラス



第5回 (1996年次)

日本の代表的VIPカー・クラウンがトップに登りつめた。輸入車は丸目になったメルセデス・ベンツEクラス。この年はVIPカーに注目が集まった。

1997



デミオ

VWポロ



第6回 (1997年次)

マツダのデミオが大ヒットした。小粒で使い勝手がよくて。同じような理由からだろう、輸入車もコンパクトなVWポロが受賞。

1998



プリウス



VW パサート

第7回 (1998年次)

いまをときめくハイブリッドカー、プリウス世界初登場。その後の人気はご承知の通り。輸入車は広くて足のいいVWパサートに栄冠。

1999



レガシィ

BMW 3シリーズ



第8回 (1999年次)

内外で独特の魅力をアピールしてきたスバルのレガシィが受賞した。輸入車の方はBMW3シリーズ。そのスポーティさは変わらず。

2000



セドリック/グロリア

プジョー 206



第9回 (2000年次)

クラウンのライバル、セドリック／グロリアが負けじとトップを射止める。輸入車は対照的にコンパクトなハッチ、プジョー 206に。

PLAY BACK! 25 years

2001



シビック/フェリオ

VW ポロ



第10回 (2001年次)

シビック/フェリオが受賞。フェリオはシビックのノッチバックモデル。輸入車はポロ。RJCでのポロ人気はこの後も続く。

2002



フィット

アウディ A4



第11回 (2002年次)

フィットは、ホンダが放ったBセグメントモデル。日産のマーチやトヨタのヴィッツとコンパクト御三家の一角に。A4はアウディのセダン。

2003



アテンザ

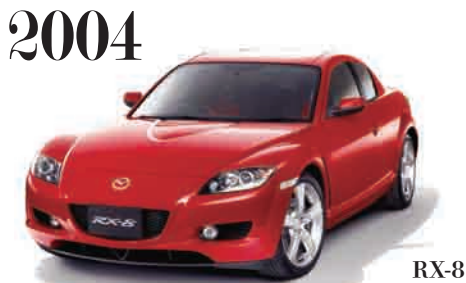
シトロエン C3



第12回 (2003年次)

アテンザは、苦境にあえいでいた同社に光をもたらした。Zoom Zoomのコピーはコレから始まった。シトロエンC3はしなやかな乗り心地。

2004



RX-8

アウディ A3



第13回 (2004年次)

RX-8はロータリーエンジンを搭載するスポーツカー。2012年まで生産された。A3はゴルフのオーディ版だが、独自性をさらに強める。

2005



フーガ

アウディ A6



第14回 (2005年次)

日産の高級車、フーガ。チマチマしていないのがいい。アウディA6も高級車。日独高級車並走。値段は大きく異なるが……。

2006



スイフト



シトロエン C4

第15回 (2006年次)

スズキのスイフトの足はこれまでの日本車とは異なる。なんといっても欧州育ち。その点ではC4も当然共通。足の良さを実感。

2007



i (アイ)

ベンツ E320CDI



第16回 (2007年次)

三菱の軽自動車アイは、スタイルもメカニズムもユニークだ。メルセデスE320CDIは日本にもディーゼル時代！を期待させたが、普及するのには思いのほか時間を要した。

2008



デミオ

プジョー 207



第17回 (2008年次)

2代目デミオ。これもヒットしそう！という予感を抱いた会員も多かった。プジョー 207はフランス風に正常進化を遂げた。

2009



ワゴンR / スティングレー



アウディ A4

第18回 (2009年次)

ワゴンRは2度目の受賞。軽自動車という規制のなかでよくここまでと、価格以外は感心。アウディ A4はハイクオリティぶりが評価された。

2010



インサイト



アウディ Q5

第19回 (2010年次)

インサイトはホンダのハイブリッド。その低価格はプリウスにも影響を与えた。アウディ Q5はやや大柄なSUV。各社SUVも充実させ始めた。

2011



スィフト

VW ポロ



第20回 (2011年次)

再びスイフトがイヤーカーに。スズキのテストコースでの試乗が好印象を与えた。輸入車はポロ。これで3度目。強い！

2012



リーフ



ボルボ S60 / V60

第21回 (2012年次)

日産のEV・リーフが受賞。走行距離に課題は残っていたが、ドライブフィールは新鮮だった。ボルボは60シリーズで久々の受賞となった。

PLAY BACK! 25 years

2013

ノート



BMW 3シリーズ



VW up!



第22回 (2013年次)

この年も日産車。何気ないハッチバック、ノート。輸入車は大波乱が。BMW3シリーズとVWのup!が最終で同点。ダブル受賞した。

2014



アテンザ

ボルボ V40



第23回 (2014年次)

アテンザが2度目の受賞。マツダ車はデザインのレベルも急速にアップしてきた。ボルボV40はプライスを抑えたエントリーモデル。

2015



ハスラー

ベンツ Cクラス



第24回 (2015年次)

イヤーカーはスズキのハスラーが獲得。受賞で売り上げがアップとか。輸入車はメルセデス・ベンツCクラス。MINIは1点差で2位。

2016



アルト

MINIクラブマン



第25回 (2016年次)

……というわけで、今年はアルトがイヤーカー、インポートは昨年の悔しさをはらしたMINIクラブマン。さて、来年は？

年度	国産車	輸入車
1992 年次	RX-7	BMW 3シリーズ
1993 年次	マーチ	ボルボ 850
1994 年次	ワゴン R	サーブ 900
1995 年次	オデッセイ	オベル オメガ
1996 年次	クラウン/マジェスタ	ベンツ E クラス
1997 年次	デミオ	VW ボロ
1998 年次	プリウス	VW パサート
1999 年次	レガシィ	BMW 3シリーズ
2000 年次	セドリック/グロリア	ブジョー 206
2001 年次	シビック/フェリオ	VW ボロ
2002 年次	フィット	アウディ A4
2003 年次	アテンザ	シトロエン C3
2004 年次	RX-8	アウディ A3

年度	国産車	輸入車
2005 年次	フーガ	アウディ A6
2006 年次	スイフト	シトロエン C4
2007 年次	i (アイ)	ベンツ E320CDI
2008 年次	デミオ	ブジョー 207
2009 年次	ワゴン R / スティングレー	アウディ A4
2010 年次	インサイト	アウディ Q5
2011 年次	スイフト	VW ボロ
2012 年次	リーフ	ボルボ S60 / V60
2013 年次	ノート	BMW 3シリーズ & VW up!
2014 年次	アテンザ	ボルボ V40
2015 年次	ハスラー	ベンツ C クラス
2016 年次	アルトシリーズ	MINI クラブマン

RJC MEMBER'S Area

言ってみればここは会員の
楽屋裏みたいな場所。
発言自由。ただ、今年は
新入会員(顔写真のある人)を重視した。
次代を担うべき多士済々！
であることを期待したい。

R J C メ ン バ ー ズ ・ エ リ ア

自動運転に未来はあるか？！ 一つひとつやっていけばいい

自動運転技術の発展はトヨタ、日産、ホンダを中心に目覚ましいものがある。近い将来は市販モデルが発売される可能性がある。ただ一方において乗り越えなければならないハードルが山積しているのも事実である。道路運送車両法との整合性、従来車両との混合交通対応、トラブル時のインフラ整備などがまず課題となる。道路運送車両法ではクルマは運転免許証がないと公道を走れないわけだが、自動運転車の場合は従来の免許証で運転が可能かどうかである。

ハンドルを離れたままの運転は違反になる。ハンドルを握ったままだとすると自動運転の意味がなくなってしまう恐

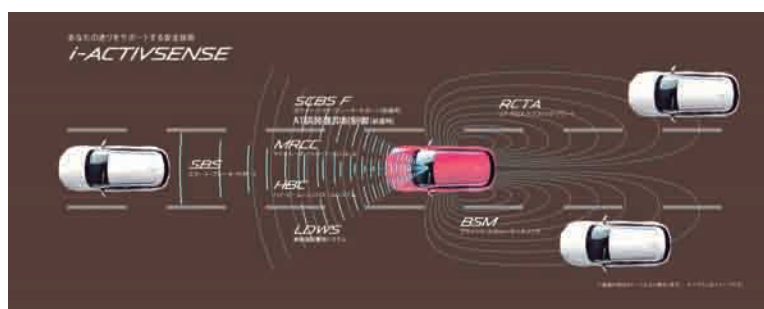
れがある。居眠り運転も可能になるが、これもまた違反である。公道上では従来車両との混合交通になるが、この場合、他の車両の通行に迷惑がかかり、交通渋滞の原因になる可能性がある。一般道、高速道路ともに懸念がある。トラブル時のインフラは未知の世界だから、対応策を見つけ出すのが難しいとの指摘もある。

ただ自動運転技術の開発を進めること自体は必要であるから、進捗させ続ける

べきであろう。実用化にあたっての手法はいろいろある。

ひとつひとつの技術から実用化し、順次完全な自動化に近づけて行くのである。この過程で道路運送車両法の改定も合わせて進めるのである。自動ブレーキや車間距離追従システムなど一部は実車搭載が進んでいるので、これらの範囲を順次拡大させるのである。

(遠藤 徹)



自動運転にはセンシング技術が必要不可欠。レーザが、レーザーが、そしてカメラが周囲を見張る(図はマツダのセンシング例)

これから主流になる自動運転。 まずは高速道路からってどう

今年のモーターショーの特徴の一つは、前回のように環境一点張りではなく、明るさが見えてきたことだ。そのわりには81万人という入場者数は個人的には期待はずれでもあった。プレスデイの印象ではもっと多い気がしたのに。

それはともかく、前向きと評価したいことのひとつは各社の「自動運転」への取り組みだ。自動運転というと、表に出てくるときはだいたいメーカーの顔をかぶっている。しかし、モーターショーのサプライヤーの記者会見に出ればよく分かるように、サプライヤーが独自で、もしくはメーカーと共同で開発しているケースが思いのほか多い。

自動運転の是非には賛否両論があるが、

ばくは大賛成。一つだけ条件を付ければ自動運転をOFFにできるスイッチを付けてほしいということだ。これは難しいことではない。ただし、自動運転といってもそのレベルにはいろいろな段階がある。もっと言えば、高速道路だけ自動運転ができれば一応満足だ。そうなれば、故郷の岐阜まで気楽にクルマで帰れる。高齢になってもクルマと接していただける。たとえば、ボッシュは2013年から公道テストをしていると言う。自動運転の目的は何か？ スムーズな交通の流れ、燃費の削減などいろいろあるが、本質的には交通事故死者を減らすことだ。現在、世界で130万人が犠牲になり、その90%は人為的ミスだと言う。

同じくボッシュはこう語る。「ウィーン条約でクルマは常にドライバーの管理下になければならない。この条件下でのみ自動運転は認められる。ただ、ドイツではそのあたりを緩くする動きもある。



メルセデスがF015などで提案する自動運転モデル。前後対面シートにもなるのが特徴。意外なことに欧米では快適空間志向が強いという。



日産IDSは電気自動車。自動モードの時にはステアリングが収納される。2020年に実用化が。

自動車が運転を担い、ドライバーは乗客ということになる。おそらく高速道路では5年後に実現できるだろう」。メルセデス・ベンツは、前後席対面にもなるコンセプトカー（VISION TOKYOなど）展示し、2030年には完全自動運転化でき

るだろうと予測する。

別に頑張っているのはドイツだけではない。2020年の自動運転化を公言した日産をはじめ、日本の各メーカーも開発に余念がない。日産はIDSという自動運転のコンセプトカーを展示した。これに

はハンドルすらかくれるモードもある。クリアすべき法的問題も多いが、保険会社も自動運転は危険性が減ることを認識し始めているらしい。完全自動化にはまだまだ時間がかかるだろうが、第一歩は確実に踏み出した。（神谷龍彦）

EV電車を体験して来た！ ボーダレス時代の最先端

JR東日本のEV電車EV-E301系について乗って来た。電車は元来EVだが、架線などから集電しながらでないで走行出来ない。だが、この車両が走っているのは非電化の烏山線。

出発地の宇都宮から烏山線の分岐駅になる宝積寺までの11.7kmは、直流1500Vの電化区間なのでパンタグラフを上げ、ふつうの電車として走行。宝積寺に着くとパンタグラフを下げ、蓄電池に溜った電力でモーターを回し、烏山までの20.4kmを走行する。全区間で再生電力は充電されるし、宝積寺までの区間では蓄電量が足りなければ架線からの充電も出来る。

そして、烏山へ着くと駅構内の一部にのみ架線が張っており、パンタグラフを

上げて直流1500Vから急速充電を行なうのだ。蓄電池からの電流はVVVFインバーター（キメ細かくなめらかに電圧を制御出来る）を通して台車に繋がった交流モーターを回転させる、というわけだ。

運転台はグラスコックピットで、充電状況も表示される。盗み見すると非電化区間だけの走行で約20パーセントの電力を消費している。烏山での急速充電のほうは20分程度で終了するようだ。

走行感覚は、当たり前だが電車そのもので静粛性も高い。JR東日本は新技術の開発に意欲的で、これまでにハイブリッド気動車を各地で実用化して来た。EV電車のほうはまだまだ実験段階だろう。烏山線が選ばれたのも距離が適度に短いことと、急勾配がないことが理由と思われる。



途中から上の架線がなくなる。つまり、ここからは蓄電した電気だけで走る。クルマとの垣根が低くなる可能性も。

日常の「足」として 出かけたくなる福祉車両

いつの間にか年齢を重ね、両親が高齢になり、車椅子のお世話になることが多くなった。毎日の買い物も定期健診も、遠くの病院に入院している母の見舞いにも、どこに行くにもクルマは必要不可欠である。小さい子どもや高齢者が乗り降りしやすいという点で、我が家のクルマは乗降性のいいローフォルムのミニバンに乗っている。今のところ、不自由はないが、83歳の父の体の動きをみていると、福祉車両のことを真剣に考えるようになった。

最近の福祉車両は、「介護する人もされる人も負担が少なく、面倒がらずに、気兼ねもせず、どんどん外出しよう」という、前向きな考え方を各メーカーが提案し、軽自動車から大型のミニバンまで、さまざまな福祉車両がラインアップしている。

その中でも、トヨタのシエンタには感

心した。お母さん向けのミニバンのイメージから、ガラッとイメージチェンジしたスポーティな外観のまま、多様なタイプを設定している。なかでも車椅子だけでなく、ストレッチャーで乗車できるタイプには驚いた。長時間の車椅子移動が厳しい場合、助手席をたたんでストレッチャーで乗車すれば、運転席側のセカンドシートに乗車し、介助しながら移動できる。どのタイプも、後輪エアサスペンションによるなだらかなスロープ角度、車椅子を後ろ側へリクライニングするように角度をつけて固定し、坂道を下る時でも体が前に倒れない工夫、スロープが軽くフラットに収納できる所など、介助される人もする人にも思いやりが表れている。また、助手席側のセカンドシートが付いているタイプだと、型式指定自動車なので持ち込み登録の必要がないというのも、福祉車両の購入を躊躇するハードルを下げたポイントだろう。

自分の周りには、オフロードレースに出場する車椅子生活の友人や、手動運転補助装置での免許を取得した両足が不自

由な知人がいる。彼らは、一人で外出できることが生きがいになっている。介護・介助・補助という、さまざまな観点から、これからの福祉車両のあり方に大いに期待したい。（緒方昌子）



（上）なだらかなスロープ角度のおかげで、車椅子の方の乗降時の姿勢がラクで、介助者もサポートがラクになった。（下）ストレッチャーでの通院・通学も可能。

感動を貰えた瞬間

パドック前撮影で満面の笑み

今年のRJCカーオブザイヤーテストデーの天気は、曇り時々雨。時より雨が強く降る状況で、ツインリンクもてぎの路面はウェットであった。「いいじゃないか！」雨は嫌いではない。晴れでは気づきにくい個々の自動車の特性が、悪条件だと見えてくるからだ。

エンジン、フレーム、サスペンション、タイヤ、センサー、各種制御システムなど自動車技術の向上で、ドライバーの技量を補ってくれている。運転のうまさではなく、うっかりミスもドライバーが気付かないで制御してくれる場合もある。何気なく進入したコーナー。何もなくコースをトレースできてしまう。後でメーカーの方から技術説明を受け、納得するケースがある。第1次選考会で選ばれた6ベストの中からイヤーカー・技術を選ぶわけだが、高速性能に優れたものを選ぶ

わけではない。同じ環境・条件で試乗し、個々の自動車の運転する楽しさや総合性能などを再確認しておくのだ。

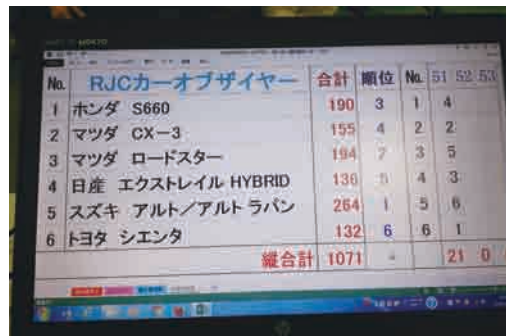
想起こそば、昨年のRJCカーオブザイヤー6ベストを選ぶ第1次選考会の開票では、ホワイトボードに貼られた集計表への記入係を担当した。次々と読み上げられた票を、立ち上がったり、しゃがんだりして書き込む作業だが、1つの賞で400回近くスクワット運動するはめになり、私の老朽化したサスペンションが悲鳴を上げた。今年はアナログ作業から脱却し、最終選考会と同様に私がエクセルで集計することにした。なぜ昨年までアナログだったのか？

それはさておき、開票会場となったブリーフィングルームで行われた最終選考会は、今年も張り詰めた空気が漂っていた。開票された点数が読み上げられ、私がキーボード入力する。瞬時にその集計、順位がディスプレイ

に映し出される。入力ミスをしないように集中、というか緊張してか順位の部分を見る余裕がない。

開票が進むにつれ、一喜一憂するメーカー担当者の声が耳に入ってくる。どよめきが起きた。イヤーカーが決まった瞬間である。受賞後、パドック前には、満面の笑みをいっぱい表現して撮影に臨むメーカー担当者らがいた。RJCメンバーとして、感動を貰えた瞬間であった。

(怒谷彰久)



No.	RJCカーオブザイヤー	合計	順位	No.	51	52	53
1	ホンダ S660	190	3	1	4		
2	マツダ CX-3	155	4	2	2		
3	マツダ ロードスター	194	7	3	5		
4	日産 エクストレイル HYBRID	136	5	4	3		
5	スズキ アルティオ/アルトラパン	264	1	5	6		
6	トヨタ シエンタ	132	6	6	1		
総合計		1071			21	0	0

各車の得点はコンピューターでライブ発表される。一喜一憂……勝負だから仕方がないとはいえ、開票する側も、興奮と同時に一種のせつなさを抱く。



スタートはピットロードから。最初の1周は慣熟走行のために先導車に続いてまわってコースイン。天気が気になる。



最後の1票が終わりカーオブザイヤーに決まると、スズキのメンバーは歓声をあげ、後ろを向いて謝礼。多くの拍手が集まる。

小さな予算で、大きな仕事 コンテストの本質とは

11月18日 おはようございます！
合言葉は「小さな予算で、大きな仕事」。異人さんに誘われて、けふは横濱・山下町に日銭稼ぎにまいりました。

お招きいただいたのは、FCを全国展開するチェーンの直営店舗。毎年この時期に行われる優秀店舗、個人の表彰式であります。

この種の営業コンテスト。バブル華やかし時分には、都心の3大ホテルを会場に、今風に言えば「橋本マナミさん」、「五

郎丸選手」といった旬のタレントやスポーツ選手をゲストに招き、パンケットのキレイどころが祝宴に花を添えるなか、成績優秀者には金一封プラス副賞で海外研修（という名目のお遊び）というのがお約束でした。その模様を撮影したVHF（画像にこだわる派はβ）を、引き抜きや新規勧誘のエサに使った企業も……。

時は流れ、こうしたイベント自体止めてしまったところもめずらしくない昨今ですが、自動車業界に元気が無い今こそ、続ける意味ってあるんですよ。

ヤル気を引き出すアプローチとして「誉めること、認めること」の効果がよ

く言われます。サラリーマンは怒られ、頭を下げることは増えても、周りから誉められ、認められ、拍手される。ましてや、スポットラ

イトを浴びるチャンスなどほとんどないというのが現実でしょう。だから、成果を上げた時、結果を残した人にはそれを認めてあげる「その日だけでも主役になれる」舞台を用意する——それがコンテストの場なのです。（宮内正人）



自動車を記録する。 昔だけでなく今もいい

今年は2年に一度の東京モーターショーの年、多くの新しいコンセプトで御披露目される自動車を目にする。楽しい時期でもある。その中で記憶の留められる物はどのくらいあるだろうか？

新しいが決して、いいとは言えない今のご時世で、進化とは別の意味で、生まれてくる物は興味深い。昔と違って自動車メーカーは自動車だけを作っていれば

いいわけではなく環境に対応する物、あるいは、人間性を感じられる機械、便利であれば良いとか、速ければ良いとかではないのは確かである。

同じく自動車業界に接して、写真を媒体として自分の見た物を、そこにある物の何かを感じ取って、写真に残す？ あるいは記録する、そんな作業をしていて、いかにしてそれが持つ本質を写し出すことができるかが、日々の挑戦。

変化を楽しみ、味わい、異文化を受け入れ、3次元を2次元表現。これは楽しい仕事。

それに少し付け加えるなら、記録する側、される側、そうして、それを目にする方々と同じ時代を生きる。昔は良かった、それだけではなく今もいいですよ、と言ひ。そんな写真を残すこと。それが私の自動車の記録。



(佐々木純也)

FFはハンドル切って アクセル踏み続ける!でも……。

私は19歳からラリーを始めました。すでに36年間ラリーの世界にハマっています。どんなモータースポーツでも同じでしょうが、競技をやっていると様々なハプニングやドラマが起こります。特にラリーはサーキットと違い山奥の林道を全開でアタックしますから、コースアウト＝転落、ということも少なくありません。必然的にドライビングの練習も林道を使って行います。

某編集部にはバイトで来ていたうら若き女子がいました。彼女はそのうちラリーをやりたいと言ひ出し、練習に連れていってくれ、と言われました。女子がラリーをやるのは非常に珍しく貴重な存在だったので、私は二つ返事で快諾しました。あるグラベル林道だったと思います。

彼女のクルマはEF8のCR-Xでした。最初に「横に乗ってください」と言うので、助手席からアドバイスすることにしました。スタート前に「どうやって運転したらいいんですか？」と聞くので、私は恰好つけ半分、冗談半分で「FF ってのはだな、ハンドル切ってアクセル踏んでりゃいいんだよ」と啖呵を切ってしまいました。しかし、それが大きな間違いでした。

ある左コーナーでアンダーステアが出ているのにアクセルを抜かないもんだから、そのままフロントからダイブ。運が悪いことは重なるもので、たまたまガードレールが途切れていて、たまたま斜面の木が伐採されていたのです。

かなりの急斜面でしたが、CR-Xが何回転したか分かりません。もちろん夜中でしたから回りは真っ暗。そのときの私は「頼むから窓から大木や岩が飛び込んでこないでくれ」とそればかりを考えて

いたのを覚えています。恐らく30mほどは転落したでしょう。

ようやく回転が止まったときは本当に命拾ひしたと思いました。ボディは原型を留めていませんでしたが、6点式ロールケージと4点式シートベルトのおかげで、ふたりとも肩にアザができた程度で済みました。

でも、そのとき思ひました。女性に言われたことをそのままやろうとするんだな、ということです。オンナは怖い、を痛感したのもそのときでした。え？ 今ですか？ 今はもっと女性が怖いと思っています。ですから、女性にはなるべく優しく接しようと思ひます。

(若槻幸治郎)



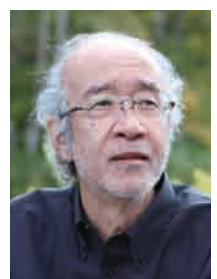
カーシェアの意外な活用方法。 会員になってから車を買う人も

2年前、家には3台のクルマあった。17年間ノントラブルのアルファロメオ155、最強のファミリーカー VWトゥーラン、そして娘が足にしていたVWポロである。それがすべて入れ替わり、いまは1990年式のランチア・プリズマ1台。去年、イラストレーターの遠藤イヅル君の情報でプリズマが売りに出ていると聞き即決で話を決めた。レストアに300万円かかったが、先のオーナーが膝を悪くしてMT車が運転できなくなり泣く泣く手離すと聞いてはあだやおろそかにはできない。

ジウジアーロによる4ドアセダンのスタイリングは美しく、実用性にも富んでいるが、考えるところがあってカーシェアの会員になった。スマホで予約を入れ家から3分の駐車場でクルマを借りる。15分200円、ガソリン、保険料込みだから安いものだが、そのさらなる効用は取材先の足である。たとえば岩手県山奥にインタビューに出かけるときは、盛岡まで新幹線を利用し、駅前のカーシェアでクルマをピックアップできる。レンタカーより安く、なにより借り出し、返却がカード1枚でするから時間の無駄がない。返す前に給油しなくても済むのも気楽でいい。クルマを会員で共有することとは、足としてクルマを使う限りベスト

ソリューションといえる。

先日、カーシェア会社に転職した友人と飲んだとき意外な話を聞いた。カーシェアの会員になった若者がクルマを購入したという。カーシェアで運転の楽しさ、クルマの便利さを知るといっても頷ける話だ。なかには飲んで終電を逃したあけく宿代わりにカーシェアを利用する豪傑もいるというから世の中分らないものだ。たしかにクルマの中で寝ている分には罪にはならないのである。(椎橋俊之)



「愛車」への想い セダン→ミニバン→セダン

最近、トヨタ自動車社長の豊田章男さんが「愛車」という言葉を強調している。

たしかに、工業製品の中でも冷蔵庫やTVなど電化製品に愛は使わない。豊田章男さんいわく「日本語には愛車といういい言葉がある。自動車が百年後もモビリティとしても愛があるようになるためにしていかなければならない」。

自分自身、過去いろんなクルマを乗り継いできたし、商売柄、自動車メーカー（国産車、輸入車を問わず）各社の広報車を試乗してきたが、やはりその時代ごとの愛車には愛着が強く想い出がある。

18歳で免許を取ったのは大学1年の時、親父のすねをかじってすぐに中古車センターで中古の三菱コルト600を買ってもらったのが我が人生初の「愛車」だった。これが空冷エンジンの中古だったので、すぐにオーバーヒートして往生した。

その後も愛車を乗り継いだ、セダンから切り替えたのが日本オートキャンプ協会を取材しての門前の小僧でオートキャンプにのめり込んでのミニバンだった。日本にもオートキャンプの普及をと、ロマンを語って協会を立ち上げた亡き岡本専務理事と公私でつき合うようになり、仏マルシャル製のIDK空間ができるテントとキャンプ道具を積んでRVブームを先駆けた。乳飲み子だった息子、娘を連れてオートキャンプをしたが、子供た

ちが成長するとオートキャンプから離れ、愛車もセダンに戻った。

自らの愛車遍歴も時代と、取り巻く環境で変わってきたが愛車への想いは変わらない。いまや「スマートカー（賢いクルマ）」時代に移行しつつある。エコカー、自動運転車、コネクテッドカーとモビリティ（多様な移動体、移動する価値）新時代が到来するのだろうが、「愛車」には不変の想いを強くしている昨今だ。

（佃 義夫）



89年式BMW M3を買った ノスタルジック部門はどう？

二年ほど前に、とあるガレージでホコリにまみれているBMW M3（1989年式）を発見した。グループAレースやラリーで大活躍したクルマでもあり、モータースポーツ雑誌の編集部に在籍していた20代の頃に、欲しくてたまらなかったクルマだ。もちろん当時の安月給では購入は無理。ダートトライアルという地味系モータースポーツに出場していたこともあり、余裕は生まれるはずもなく次第に気持ちは離れていったが、約25年ぶりに

M3を見た時に「俺を待っていたんだ」と勝手に解釈して譲り受けた。

ただ、周囲の人の反応はイマイチ。「まともに走らない」だの「維持費で破産する」だの、果ては「似合わない」などという自分ではどうしようもない中傷？まで浴びる始末。確かに入手した当初は足回りの劣化による脳天まで突き抜けるような突き上げや、燃料系の不調による加速不良（現代の軽自動車に軽く置いて行かれる）などがあったが、二年を経た現在では、東京から岡山県の中山サーキットまで遠征したり、筑波サーキットを1分15秒程度のタイムで走るようになるまで回復した。

もちろんRJCカーオブザイヤーの最終選考日にもツインリンクもてぎまでの足として使用。一部の会員の目にとまり、飯塚会長からは「かっこいい！」とのお褒め？の言葉までいただいた。そんなこんなで過去のクルマを今の目で振り返るRJCカーオブザイヤー・ノスタルジックなんて部門の提案を考えていたりいなかったり……。

（飯嶋洋治）



RJCカーオブザイヤーは こうして決まります。

対象となるのは、前年の11月からその年の10月までに発表・発売された新車です。過去には販売台数の制限がありましたが、現在はありません。それらのモデル・リストのなかから、会員が6台の車に○をつけ、その数の多い順に6台車種を選びます。これが「6 BEST」です。通常は10月末か11月頭に行います。

イヤーカーを決めるのは11月第2火曜日「最終テストデイ」です。選ばれた6台を“ツインリンクもてぎ”まで

メーカーの方に運んでいただきます。一昨年から前夜祭を復活させ、メーカーの方々との懇親を深める機会としています。

翌日のピットにはカットモデルや重要パーツなども展示されます。テクノロジーオブザイヤーを決めるためには、エンジニアへのインタビューは欠かせません。

試乗の結果をふまえて、ツインリンクもてぎのブリーフィングルームで投



試乗→投票→公開開票という流れでイヤーカーが決まる。同点や大逆転も過去にはあったから目を離せない。

票・公開開票を行います。こうして、その年次のRJCイヤーカーが決まります。

ちなみに、RJCイヤーカーの表示は「年次」を付けて翌年の数字を付けます。たとえば、今年の例で言うところの決まるのは2015年11月ですが、表現上は2016年次となります。

RJC 2015 Active Report 研究委員会2015年度活動報告

ニッサンヘリテージコレクション見学会

日産座間事業所内にあるニッサンヘリテージコレクションは、1930年代の各種ダットサンにはじまり、近代までの日産、プリンス車が整然と並べられており、加えて1950年代のオーストラリアラリー参戦車にはじまる各種ラリーカーや、かつてモータースポーツ史上を飾ったCカー、近年のGT選手権参加車両など、多くのレースカーも保管され、今では保有台数は400台を超えるという。そのうちの300台前後が展示されているが、多くの量産モデルがユーザーからの寄贈で、展示車の7割が自走可能というのも素晴らしい。

9月末、RJC会員を対象に見学会を実施、21名の会員が参加した。イベントにご協力をいただいた日産関係者に

心から感謝したい。今すぐというのは、難しいにしても、休日も含めて広く一般公開出来るミュージアムになれば、修学旅行はもとより、若者や、急増する海外からの来訪者にとって日本のクルマづくりの歴史をたどる格好の訪問先となることは間違いなく、今後のそのような展開を大いに期待したい。



これくらい古くなると一種のノスタルジーは感じる。リアルタイムで知っている会員も何名かいる。



シルビアやフェアレディZなど、ちょっと古めのモデルも当然のように並べられている。



往年のWRCカー、シルエットフォーミュラ、Cカーなど、“走り”の歴史も一目瞭然。

多摩川スピードウェイ回顧展

東急東横線で多摩川を武蔵小杉方面に向かって渡るとき、川崎側の右手の土手に見える黒いコンクリートの階段が、1936年から1938年にかけて「全日本自動車競走大会」が行われた日本初の常設モーターサーキットの観客席であったことを知る人は少ない。日本のモータースポーツ発祥の地であり、本田宗一郎氏や、片山豊氏などの夢の原点となったところでもある。2014年、有志により先人たちの情熱と創意を後世に伝えることを目的に任意団体「多摩川スピードウェイの会」（会長は元

RJC会長の片山光夫氏）を立ち上げ、11月21、22日には一般社団法人・大田観光協会主催、「多摩川スピードウェイの会」共催のもとに、「田園調布せせらぎ公園」集客室で回顧展を開催した。

RJC会員にも案内を出したところ、かなり多くの会員に参加してもらうこ

一般にも大好評だった多摩川スピードウェイ回顧展。写真が小さくて分かりにくいですが、右中央の写真で宙を飛んでいるのは本田宗一郎氏。



とができた。80周年目となる2016年には、跡地に記念プレートを設置、加えて現地で関連イベントの開催も検討中で、今後何らかの形で将来クルマ文化を引きついでもらえる人たちのクルマへの愛を、少しでも培う場所になっていければと考えている。

このほかに、RJCカーオブザイヤー選びのための活動として、メーカー＆インポーターへの選考に関する説明会（9月11日）、第一次投票の公開開票（11月2日）、「ツインリンクもてぎ」における最終確認テストドライブ、最終投票＆公開開票（11月10日）はもちろんのこと、ほぼ毎月、メーカーとの勉強会、懇親会、新型車の試乗会に出席。その一部を以下に紹介します。

4月14日：マツダ CX-3試乗会

6月17日：スズキ アルトラパン試乗会

6月18日：マツダ ロードスター試乗会

7月1日：メルセデス・ベンツ CLA
シューティングブレーク試乗会

7月29日：ボルボ D4ラインアップ
試乗会

8月26日：ジャガー XE懇談会

9月4日：スズキ ソリオ試乗会

9月7日：自工会 第44回東京モーター
ショー 2015懇談会

9月16日：トヨタ 新型プリウス・ハイ
ブリッド技術説明会

10月8日：日産 エクストレイルハイブ

リッドRJC特別試乗会

10月15日：ジャガー XE試乗会

10月19日：BMW ミニクラブマン
先行試乗会

10月20日：ホンダ RJC選考対象車
試乗会

10月20日：メルセデス・ベンツS300h
技術説明会

10月24日：スズキ アルトシリーズ
軽自動車勉強会&試乗会

12月14日：2016年次RJCカーオブザ
イヤー表彰式

水素社会の展望と 燃料電池技術の意義

NPO法人
日本自動車研究者ジャーナリスト会議
会長 飯塚昭三



昨年述べたとおり、現在の自動車の課題である安全性ではブレーキの自動化は確実に進展し、当たり前のものとして選考を左右する問題ではなくなった感があります。ただ安全性追求のその先には自動運転があり話題にもなっていますが、逆にその評価をする時期はまだ先になりそうです。

カーオブザイヤーの国産車部門では軽量化による性能向上、運転の楽しさの追求といったことが主な選考の対象になりましたが、結果としては2年連続で軽自動車、それもスズキ車を選ばれる結果になりました。走行感の良さに加えRSやラパンといった選択肢の多さも評価につながったようです。走りの楽しさを象徴するオープンスポーツの2車がそろいましたが、ロードス

ターはCX-3と票を分け合ってしまった感もありますし、S660は走りには定評があるものの荷物の置き場がないことで使い方の制限があることから思うほど票が伸びなかったようです。

インポート部門では昨年惜敗したMINIが、観音開きのテールゲートを持つ「クラブマン」でみごとリベンジを果たしました。これも俊敏な走りとユーティリティの高さが売りであり、クルマとしてのオーソドックスな性能が評価されました。ジャガー XEも高級感の中にも走りの楽しさが評価されましたが、MINIに及びませんでした。

もうひとつの自動車の課題、電動化では燃料電池車（FCV）の技術である「トヨタフューエルセルシステム（TFCS）」が、圧倒的な存在感で最優

秀賞に選ばれました。バッテリー EV かFCVかの議論もありますが、バッテリーの性能はいよいよ大きく性能を伸ばしそうであるとはいえ、大型のバス、トラックのEV化までは難しいものがあります。その点、燃料電池はバイクから大型車にまでの対応力があります。さらに来たるべきサステナブルの水素社会を展望したとき、燃料電池技術とFCVはその中核をなすものと思います。

一時はFCVはモノになるのかといった意見もありましたが、インフラの充実を含めた水素社会への方向性は国の方針にもなっており、確実に進展していくものと思われます。その点からして、今回のトヨタのTFCSは大変意義ある顕彰であったと思います。



MESSAGES *from* RJC

Message *from* the RJC Chairman (Shozo Iizuka)

Although support for the Plug-in Hybrid is growing rapidly in Europe, market reactions in Japan for the existing Japanese PHEV models is not so positive as yet, and the RJC Car of the Year selection results reflect this situation. Attention on autonomous driving has been increasing rapidly, too, but it failed to figure in the selections this time around.

As for the domestic RJC Car of the Year category, sports cars performed solidly, but the final results veered towards practical cars for both the domestic and import category. In the Technology of the Year contest, the Toyota Fuel Cell system stood out because of its progressiveness and high level of technology. Finally, I am glad that the mistrust for the diesel engine has not spread in Japan.

RJC Car of the Year : Suzuki Alto

The key change for the new Suzuki Alto series is significant weight reduction achieved via a newly designed platform. As a result, the driving dynamics and fuel economy have been improved; even the base model boasts a desirable level of cornering stability.

In addition to these advantages, the new Alto range includes a wide and attractive model line-up, including the sporty 'RS' and fashionable 'Lapin' in addition to the basic models. The RJC membership was impressed by the car's excellent performance and the wide choice of the model variations.



RJC Import Car of the Year : MINI Clubman

The BMW Mini established the so-called 'Premium Compact' category, and the new series has successfully bridged the generation gap by cleverly updating the models through the use of traditional design elements.

The 'Clubman' series, in particular, boasts a desirable level of practicality thanks to its unique double door rear gate, realizing a high quality, comfortable and agile utility vehicle.



RJC Technology of the Year : Toyota Fuel Cell System (TFCS)

Toyota has successfully developed a high-efficiency Fuel Cell system, including the innovative FC stack, which doesn't require a humidifying device yet successfully enables the unit to deal with the difficult water management.

They have also developed a high-pressure hydrogen tank system, reducing costs, and combined with other hybrid technologies it has made the FC vehicle far more convenient to use. It is an important step in progressing the potential for a sustainable hydrogen society.

