

The RJC Bulletin

vol. 33
年次報告書

Vol.33年次報告書 2023年12月20日

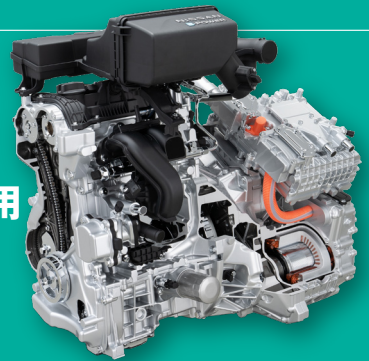


ザRJCブリテン

2024年次 RJCカーオブザイヤー特集号



テクノロジー
オブザイヤー
新開発
e-POWER専用
HR14DDe
エンジン



カーオブザイヤー
日産 セレナ

インポート・カーオブザイヤー
BMW X1
シリーズ





日産EVは
時代の真ん中へ。
EV販売台数No.1[※]

※2011年より一般社団法人日本自動車販売協会連合会および
全国軽自動車協会連合会公表資料に基づく日産調べ





インポート カーオブザイヤー 受賞

X1

THE
NEW



駆けぬける喜び

Photo: ニューBMW X1 xDrive20i xLine

New BMW X1、2024年次RJC インポートカーオブザイヤーを受賞。

New BMW X1 xDrive20i xLine	7速DCT 5ドア 右ハンドル	5,860,000円	New BMW X1 xDrive20d xLine	7速DCT 5ドア 右ハンドル	6,060,000円
New BMW X1 xDrive20i M Sport	7速DCT 5ドア 右ハンドル	5,860,000円	New BMW X1 xDrive20d M Sport	7速DCT 5ドア 右ハンドル	6,060,000円

駆けぬける喜びに、確かな安心を。BMW CARE 購入後3年間の修理保証やメンテナンスを、新車全モデルに無償付帯。ご要望に応じて選べる、さらに充実の有償プランも。

※表示の価格はメーカー希望小売価格(消費税込)を参考価格です。販売価格は、BMW正規ディーラーが独自に定めておりますので、お問い合わせください。※価格および装備の設定等は、在車車両の生産時期等により異なる場合があります。また、価格帯には受注生産モデルも含まれます。詳しくはBMW正規ディーラーまでお問い合わせください。※価格(リース料を除く)には、税金(消費税を除く)、保険料、登録に伴う諸費用、付属品価格等は含まれません。※リース契約の場合を除き、リサイクル料金が別途必要となります。※価格は予告なく変更する場合がありますので、あらかじめご了承ください。※掲載した写真の車は一部日本仕様と異なります。また、オプション装備(ニューX1 xDrive20i xLine)ハイライン・パッケージ283,000円、パノラマ・ガラス・サンルーフ172,000円(消費税込)等は表示の価格に含まれません。※使用している写真は印刷物のため、実際の色合いと異なる場合があります。※ブログトに関する詳細はwww.bmw.co.jp、またはBMW正規ディーラーにてご確認ください。※以上の内容は、予告なく変更、終了する場合がございます。※世界規模の半導体部品供給難等により、一部の標準装備やオプションの設定削除、およびパッケージ・オプションに含まれる装備の変更が発生しておりますこと、深くお詫び申し上げます。装備の設定や価格の詳細につきましては、BMW正規ディーラーまでお問い合わせください。※記載の内容は2023年11月30日現在のものです。【お問い合わせ】BMWカスタマー・インタラクション・センター 0120-269-437 平日9:00am~7:00pm、土日祝9:00am~6:00pm 年中無休。

New X1の
詳細は
右のQRへ





CONTENTS

The RJC Bulletin vol. 33

4 2024年次RJCカーオブザイヤー 6BEST

2024年次RJCカーオブザイヤー 最優秀賞

5 日産 セレナ

日産自動車

2024年次RJCカーオブザイヤー 6BEST

8 SUBARU レヴォーグ レイバック

SUBARU

9 SUBARU クロストレック

SUBARU

10 ホンダ ZR-V 本田技研工業

11 三菱 デリカミニ 三菱自動車工業

12 ホンダ N-BOX 本田技研工業

13 2024年次RJCインポート・ カーオブザイヤー6BEST

2024年次RJCインポート・カーオブザイヤー 最優秀賞

14 BMW X1 シリーズ

ビー・エム・ダブリュー

2024年次RJCカーオブザイヤー 6BEST

17 プジョー 408

Stellantisジャパン

18 フォルクスワーゲン ID.4

フォルクスワーゲングループジャパン

19 ルノー カングー ルノー・ジャポン

20 アルファロメオ トナーレ

Stellantisジャパン

21

2024年次RJCテクノロジーオブザイヤー 最優秀賞

新開発e-POWER専用 HR14DDeエンジン

日産セレナe-POWER

2024年次RJCテクノロジーオブザイヤー 6BEST

24

新型アイサイト

SUBARU クロストレック／インプレッサ
レヴォーグ レイバック／BRZ

25

モジュラー・エレクトリック ドライブ・マトリックス

フォルクスワーゲンID.4

26

サウンドジェネレーター

アバルト500e

27

クワトロ初のPHEV

アウディ A8 60 TFSI e quattro / A8 L 60 TFSI e quattro

28

歴代授賞車

29

組織図・会員リスト

オピニオン

30

自動車用パワートレインの行方

31

2023年度活動報告／編集後記



2024年次
RJCカーオブザイヤー特集号／
年次報告書

発行：特定非営利活動法人（NPO）日本自動車研究者ジャーナリスト会議（RJC）

発行日：2023年12月20日 発行人：飯塚昭三

編集人：怒谷彰久 緒方昌子 小堀和則 武田隆 水島仁

写真：古閑章郎 怒谷彰久 武田隆 水島仁

デザイン：津浦幸子（マイム）

RJC事務局：113-0022 東京都文京区千駄木3-45-2 TEL：03-5834-2775 e-mail：rjc-jimukyoku@nifty.com

定価：500円（税別）

©無断転載禁止

2024年次 RJCカーオブザイヤー 6 BEST

「モビリティリゾートもてぎ」で開催された最終選考会は、3部門6BESTに選ばれた各モデルを公正に評価する重要な1日だ。晴天のもと、RJCカーオブザイヤー6BESTに選ばれた6台が勢ぞろいし、厳正な試乗チェックが行われた。

国産車



日産自動車（セレナ）

「セレナ」は、居住性、高い静粛性、先進運転支援システム「プロパイロット2.0」を採用。ミニバンに期待される新しい走りの実現が高い評価を獲得した。



SUBARU（レヴォーグ レイバック）

「レヴォーグ レイバック」は、都会派のSUVとして誕生。洗練感のあるスタイルに、高い安全性能、剛性の高さ、シャープでスポーティな走行性能も目を引いた。



SUBARU（クロストレック）

SUBARUならではの安全性能はもちろん、日本の道路事情にマッチしたサイズ感、剛性感の高い乗り心地が優しい。そして比較的手に入れやすい価格設定も評価された。



本田技研工業（ZR-V）

「ZR-V」は、Cセグメントのクロスオーバー SUVとして高い人気を得ている。扱いやすさ、ラゲッジの広さ、シビック譲りの運動性能を実現したところが注目された。



三菱自動車工業（デリカミニ）

「デリカ」のDNAが流れる「デリカミニ」。広くて快適な室内、オフロードでも気持ちのいい走行性能と、日常使いも、アウトドアでも安定感のあるSUVらしさが注目された。



本田技研工業（N-BOX）

軽新車販売台数8年連続1位という冠を掲げ、6年ぶりに刷新された「N-BOX」。室内の広さに加え、良好な視界、取り回しのよさなど、着実な進化を見せた。

日産 セレナ

N I S S A N S E R E N A



日産 セレナ ●ボディサイズ 4690～4765×1695～1715×1870～1885 mm ●パワートレイン 2.0ℓ DOHC 水冷直列4気筒ガソリン (110kW) / 1.4ℓ DOHC 水冷直列3気筒e-POWER (72kW+モーター 120kW) ●税込価格 276万8700円～479万8200円



日産の最新技術 「プロパイロット2.0」を搭載

日産は2022年次RJCカーオブザイヤーを「ノート／ノートオーラ」、2023年次には初の量産軽乗用EVとして「サクラ」が、そして2024年次は「セレナ」が受賞した。さらに、テクノロジーオブザイヤーもセレナ用新開発「e-POWER専用HR14DDeエンジン」が受賞。ちなみに、セレナは先代も2017年次RJCカーオブザイヤーに輝いている。

6代目となった新型セレナは、先代で好評だった室内空間の広さや利便性はそのままに、ミニバン世界初搭載となる運

転支援システム プロパイロット2.0（最上級モデルのルキシオン）を採用したのが最大の特徴。乗車人数が多いファミリーユースのミニバンは、こうしたADAS（先進運転支援システム）を含めた最先端の安全性能が必要不可欠だ。

パワーユニットは、第2世代の新開発1.4ℓ e-POWERを搭載。最近の1.5ℓ前後の高効率エンジンは直列3気筒を採用することが多く、セレナ（e-POWER車）も直列3気筒を採用している。これらは確かに効率は良いが、設計によるものな

のか、ある回転域で吹き上がり感が変化したり、音に雑味が混じったりすることがあるのだが、セレナHR14DDeエンジンは、こうしたノイズの変化や3気筒独特の振動などが一切なく、気持ち良く吹け上がる。発電専用であっても、エンジンを使うからにはこうしたフィーリングは大切に、日産の開発エンジニアのこだわりが伝わってくる。先代セレナのe-POWERは1.2ℓだったから、排気量を車格のモーター駆動に見合う1.4ℓに拡大したのも余裕につながっている。

また、エンジンには入念な対策も行われ、 balanサーシャフトが組み込まれているため回転が滑らかになっているのだ。balanサーシャフトは燃費効率という面ではネガティブに作用することが多いが、ミドルクラス・ミニバンらしい上質さを重視し採用している。さらに、エンジン

だけでなく、シリーズハイブリッドとしての制御方法も変更された。これは現行ノートなどから採用された、車両状態や走行環境、ナビに連携してエンジン作動タイミングを制御する世界初のエネルギーマネジメント技術を搭載。実際、コンディションが良くロードノイズが小さい路面ではEV走行することが多く、ノイズが高まる路面では、エンジンを作動させ発電しながらモーター駆動とバッテリー充電しているのがわかる。

日産の先端技術を採用入れたセレナは、上質な走りとともに、レスポンスの良さも好印象だった。また、速度域が上がるにつれてステアリングが重く、一方、街中のような低速域ではステアリングは軽い。いずれも、試乗をすれば十分に感じ取れるものだったが、日常使いにはお母さんが、休日のロングドライブはお父さんが、そんな家族の役割分担が反映されたかのよう。まさに、家族のためのクルマであるのだ。



セレナ最上級モデル ルキシオンは、第2世代の新開発1.4ℓ e-POWER専用HR14DDeエンジンを搭載する

後席のお子さんも、クルマ酔いさせない！ 快適性の実現に向けた日産の心意気

パッケージ面も見直された。先代は、e-POWERを選ぶと8人乗りの設定がなかったのだが、新型はガソリン車同様に8人乗りが選べるようになった。ミニバンとして乗車人数はクルマ選びの重要なポイント。従来7人乗りのみで諦めていたユーザーが、e-POWERを選べるようになったワケだ。

そして、静粛性が高められているのも好印象。とくに、フロントガラスが遮音タイプになるe-POWERハイウェイスターV以上は、上級モデルに迫る静粛性を実現している。ミニバンによっては、車内騒音で3列目席と前席との会話がしにくいときがあるが、セレナの上級グレードは、そうした場面が少なく快適なドライブが楽しめる。

ファミリーでロングドライブしたときに頼りになるのがプロパイロット2.0だ。日産お得意のプロパイロットは“2.0”になり、かなり進化した。例えば、レジャーで遊び疲れて帰るような場面でも、同一車線内ハンズオフ機能を使えば、ステアリング操作なしで走行ができ、ドライバーの負担が少なくなる。こうしたシーンで運転を担当することが多いお父さんは、子どもと遊んで疲れていることも多いものだが、プロパイロット2.0を使えば、車線維持も正確なためフラフラすることなく、安全性が高まる。さらに、追い越し時の車線変更支援機能やルート走行中の車線変更と分岐の支援機能もあるため、ドライバーは安全を確認するだけで車線変更などができ、疲労が軽減されるのだ。



視認性の良い液晶画面を採用したインパネまわり。ステアリングフィールも良い！

そしてもう一つ。プロパイロット2.0による安定した走りの実現は、「酔いにくいクルマ」を可能にさせた。実は、このクルマ酔いのメカニズムは、現代科学でも解明されていないという（日産自動車）。そんな分野にも日産の開発陣はメスを入れた。多くのモニターを集い、特に後席に乗ることの多いお子さんを酔わすことなく、いかに快適に過ごせるかを真摯に追求、結果、クルマ酔いの少ないミニバンにかなり近づいたようだ。そして、家族が皆快適となるからこそ、楽しいドライブを可能にしてくれるのだ。

ただ惜しむらくは、プロパイロット2.0が、最上級グレードのルキシオンのみに搭載されているということ。それにルキシオンの車両価格は約480万円と、このクラスでは高額。ルキシオン以外はプロパイロットだけの設定なので、今後は下位グレードにもプロパイロット2.0が選べるよう、そしてe-POWERに4WDの設定を切に願いたい。（丸山 誠）



重心が高いミニバンながらも、コシのある走りを実現する。ちなみに、こちらはハイウェイスターV



30代から50代に人気のセレナ。充実した室内空間は、高い静粛性も実現した

CAR OF THE YEAR [最優秀賞]

日産 セレナ rom MANUFACTURER



この度は、日産「セレナ」を「RJCカーオブザイヤー」にご選出いただき誠にありがとうございます。心より御礼申し上げます。今回、このような大変名誉ある賞を前型5代目セレナに続いて受賞できたことは、セレナ関係者はもとより、販売会社、サプライヤー、そして社員一同にとっても大きな励みとなります。

「セレナ」は1991年の初代モデル発売以降、国内累計販売台数が200万台を超え、多くのお客さまにご愛顧いただいで

いるモデルです。歴代の「セレナ」は常に“家族”を中心に企画・開発され、それは今回6代目となる新型「セレナ」も同様です。

「セレナ」に搭載された最新技術は、家族との遠出を最大限楽しむための手段です。第2世代e-POWERや、新開発HRDDeエンジンは、より効率的な燃費や静粛性、なめらかな走りをもたらすことに成功しました。そして、最上級モデルLUXIONには、高速道路にて同一車線内のハンズオフを可能とするProPILOT 2.0を搭載しました。さらに、疲れにくい、酔いにくいクルマを目指して、加減速、サスペンションの動きをコントロールするだけでなく、開放的な視界の確保や最適なモニター位置、後室空間の広さやシート設計など細部までこだわり、家族のドライブをより楽しい体験としてもらえるようにと思いを込めて開発しました。

また、遠出から帰宅した後も、日産初のメモリ機能を搭載した駐車支援システム「プロパイロットパーキング」や「プロパイロットリモートパーキング」が、駐車をサポートしてくれます。

今回の受賞をはずみに、このような「セレナ」の魅力を少しでも多くのお客さまにご体感頂きたいと思っております。今後もよりよいクルマの開発のために、率直なご意見をお聞かせいただけますと幸いです。改めて、今回はありがとうございました。

黒田 和宏
(くろだ・かずひろ)

日産自動車株式会社
第三製品開発本部
第三製品開発部
車両開発主管(CVE)



授賞理由

フル乗車でもゆったり座れる十分な居住空間と高い静粛性。さらに運転支援技術「プロパイロット」の全車標準装備…。これら先進技術を搭載することで「家族の時間を最大限に楽しめる」クルマとなった。手の届きやすい価格設定にとどめながらも、ミニバンに期待される走りの実現を高く評価した。

2024年次RJC 国産車カーオブザイヤー選考結果

順位	車名	メーカー名	得点
1	日産 セレナ	日産自動車	127
2	SUBARU レヴォーグレイバック	SUBARU	98
3	SUBARU クロストレック	SUBARU	92
4	ホンダ ZR-V	本田技研工業	83
5	三菱 デリカミニ	三菱自動車工業	74
6	ホンダ N-BOX	本田技研工業	72

SUBARU レヴォーグ レイバック

SUBARU LEVORG LAYBACK



SUBARU レヴォーグ レイバック ●ボディサイズ 4770×1820×1570mm ●パワートレイン 1.8ℓ DOHC 水平対向4気筒直噴ターボ (130kW)
●税込価格 399万3000円～

ホテルエントランスへ、都会派志向のSUV

スバルから新しいモデルが誕生した。レヴォーグ レイバックは、レヴォーグの派生モデルではあるが、一人前の役が期待されている。

今までスバルは縦置き水平対向という車台の制約の中で、その強みを活かせる「ニッチ」を見つけ、「新種」を増やしてきた。なかでも大成功したのが、レガシイとインプレッサの地上高を高めてクロスオーバー SUV風にしたアウトバックとクロストレックで、レイバックも同じ手法でレヴォーグから仕立てた。

ただ、レイバックは方向性が少し異なる。従来のスバルSUV系車がアウトドア志向なのに対し、都会志向だ。都会派のSUVを求める声に応える新たな試みとして、レイバックに白羽の矢を立てた



SGPプラットフォームの採用により、地上高が高くてスポーツ的な走りを提供する

という。そのため内外装は上質志向、乗り味はややゆったりめ、エンジンは小さい方の1.8ℓを積む。レヴォーグは元来スポーツカーとワゴンの融合を謳い、WRXのワゴン版のような生まれだったから、個人的には悪路を疾走するWRCサポートカーのようなイメージもおもしろいと思う。だが全車240PSターボだった初代フォレスターのような祭りの時代は去ったので、大人志向は正しいのだろう。レヴォーグと同様レイバックは日本市場重視なので、日本がアメリカほどはアウトドア志向が強くないことも、レイバックに影響しているかもしれない。

レヴォーグの資質は受け継がれており、最新のCB型エンジンは非常にスムーズ。遮音も効いて静かだが、回したときの音は気持ちよく、リニアトロニックも洗練されている。剛性の高い車体、正確でスムーズなサスペンションとステアリング。レヴォーグよりは心持ちゆったりした乗り心地だが、重心が高くてカーブで違和感がないのは、SUV系車両も念頭に置いて設計されたSGPプラットフォームの効果もあるのだろう。兄弟分のクロストレックはさらに柔らかな印象だが、同



30代以上のファミリー向けにデビューしたレイバックは、静粛性が高い

銘柄タイヤを履くのに路面感触が少し曖昧で、レヴォーグと同じくレイバックの方がシャープでスポーティな印象だ。ただクロストレックよりも上屋が大きいので、曲がるのが愉快痛快というタイプではなく、雄大なロングドライブで良さがひきたつと思う。

レヴォーグと異なるのは、フロントマスク。レヴォーグは六角形のヘキサゴングリルを前方に突き出し、主張が強かったが、レイバックは肉を盛って丸みを帯びたグリル／バンパーの造形になった。落ち着いたデザインで、まとまりがあると思うが、今までスバルの顔として築き上げてきたヘキサゴン形状の印象が薄いのはちょっと残念に思う。

今後、レイバックがどう育つか。それはきっとスバル自身もわからず、今のところレヴォーグと台数的には同等と考えているようだが、市場の変化に応じて育っていくのだろう。(武田 隆)

SUBARU クロストレック



SUBARU クロストレック ●ボディサイズ 4480×1800×1575mm ●パワートレイン 2.0ℓ DOHC 水平対向4気筒+モーター (107kW)
●税込価格 266万2000円～ 328万9000円

ドライバーに、家族に、すべてが優しい

アウトバックやレヴォーグ、フォレスターといった個性派揃いのSUBARUのSUVにあって、クロストレックはもっとも低価格帯に位置する。もともと、SUBARUがラインナップするクルマは、比較的手の届きやすい＝ユーザーにとっては求めやすい価格設定となっているのに、だ。冒頭から現実的な話となってしまったが、ボディサイズも乗り心地もすべてが乗り手に優しい、これが私が試乗後に抱いた正直な感想だ。

2012年にデビュー、今モデルで3代目となるクロストレックは、北米市場を見据えたSUBARU基準となる最低地上高200mmを確保。スキーやキャンプといっ

たアウトドアライフを楽しむアクティブな若い世代のカップルや小さいお子さんを持つ家族、そして、子育てが落ち着き、ふたり旅を満喫する50代以上の夫婦に向けられている。スペックにも表れている通り、日本の道路事情にもマッチする小振りなボディサイズが、ターゲットとするオーナー像を明確に物語っている。

さて、その乗り心地だが、実に気持ちが良い。「フルインナーフレーム構造」や「2ピニオン電動パワーステアリング」の採用、シートレールを直接車体に固定する「シート固定構造の変更」等により、確かな剛性感と応答性の高いステアリングフィールを手に入れた。まさに、ドライバーの意のままに走ってくれる、そんな印象だ。そして、隣に座る奥さんからも「運転が上手くなったね」って、思わず発せられた声もしっかり耳に届いてしまいそうな静粛性は、タイヤやエンジン音…といった路面からのインフォメーションを必要最低限なレベルで届けてくれるものだ。

クロストレックの進化は、安全性能にも及ぶ。4つのカメラ映像を合



操舵性や静粛性はロングドライブを楽しめるものにしてくれることだろう

成し車両の周囲を360度映し出す「3Dビュー／トップビュー」が車両周囲の視認性を高め、SUBARU初となる「フルLEDハイ&ロービーム+LEDコーナリングランプ」が夜間の視認性を向上させた。そして、SUBARU日本市場初となる二輪車や歩行者を認識する「広角単眼カメラ」を採用する等、事故を起こさせないという開発者の気概が伝わってくる。

今回はクロードコースでの試乗だったため、ロングドライブという訳にはいかなかったが、高い静粛性やしっかりとした剛性感、そしてSUBARUらしいスポーティさに上質性が加わったステアリングフィールは、疲労感を最小限に抑えてくれるはずだ。ショッピングや送迎といった日常に、そしてアクティブな休日に、走ることの楽しさを覚えさせてくれることだろう。(水島 仁)



最低地上高200mmを確保。アウトドアの相棒として十分なスペックだ

ホンダ ZR-V



ホンダ ZR-V ●ボディサイズ 4570×1840×1620mm ●パワートレイン 1.5/2.0ℓ DOHC 水冷直列4気筒 (104kW/131kW)
●税込価格 304万9200円～ 434万7200円

シビックを彷彿させる運動性能を持ったSUV

ZR-Vは、ホンダのCセグメント クロスオーバー SUVだ。日本仕様のホンダ SUVとしてはヴェゼルの上に位置し、2022年に日本では販売を終了したCR-Vの後継モデル的存在となる。デビュー以来、今もお高い人気を継続しており、2023年11月の段階で、受注から納車までの期間はグレードなどにもよるが、1年くらいといわれている。

その人気の秘密は、まず扱いやすい適度なサイズが挙げられる。しかもSUVならではの高い車高でドライバーのアイポイントも高く、車両感覚をつかみやすい。また最低地上高も高めにとられているから、サイズを気にせず気軽に乗った

り使ったりできる。

ラゲッジスペースも十分広く、リアシート使用時でも9.5インチのゴルフバッグなら3個、Mサイズのスーツケースもまた3個も積載可能だ。パワーテールゲートも備え、SUVらしくそのユーティリティは高い。

そして、シビック譲りのパワートレインによる、SUVであってもダイナミクス性能を重視した、意のままに操る楽しさも魅力だ。ホンダ独自のハイブリッドシステムであるe:HEVと、1.5ℓのVTECターボを搭載。駆動方式は、どちらにも2WD (FF) と4WDが設定されている。

今回、モビリティリゾートもてぎで試乗する機会を得たのは、e:HEVのFF車。その走りっぷりはSUVを意識させない、シビックをも彷彿とさせるものだった。市街地走行レベルでクルーズしている限りはモーターが主導で静かに走り、ハンドリングコース等で意識的にアクセルペダルを踏み込めば、エンジンがアシストし、レスポンス良く加速する。

しかも、トランスミッションは



アイポイントが高く、ドライバーは車両感覚がつかみやすい

電気式無段変速機であるにもかかわらず、積極的な加速を続けるとマニュアルでシフトアップするかのように、段付きでエンジンが回転数を上げていく。これは、ファンtoドライブを好むクルマ好きにはたまらないポイントだ。

サスペンションは、フロントがシビックと共通だが、リアは4WDも設定される関係でCR-V系のものをベースに専用セットアップされた。ハンドリングは素直でコーナリング時のロールも抑えられており、シビックより目線が少し高いことを除けば、SUVに乗っていることを意識させない。

きっと、VTECターボや4WDモデルでも走りは期待を裏切ることはないだろう。ZR-Vは、まさに「スポーツ・ユーティリティ・ビークル」を具現化したモデルに仕上げられている。(篠原 政明)



ハンドリングは素直で、コーナリング時のロールも適度で安心したドライブが楽しめる

三菱 デリカミニ



三菱 デリカミニ ●ボディサイズ 3395×1475×1800 (4WD/1830)mm ●パワートレイン 0.66ℓ DOHC 12バルブ 3気筒 ハイブリッド (38/47kW)
●税込価格 188万1000 円～ 207万4600円

デリカのDNAが流れる“ミニ”の実力

力強さと可愛さを兼ね備えたSUVデザインが魅力でもあるデリカミニ。見た目は力強くても、軽だから…と、思いつつ、さっと乗り込み、アクセルを踏むと気持ち良く走り出した。ピットから試乗コースへと続くタイトなコーナーもアップダウンのある場所でもすんなり進み、大きく振られる感じもなく安定感があつた。舗装路メインの試乗コースだが、後ろから迫ってくる排気量の大きいクルマをやり過ごすため、路肩によって未舗装路も多少走ってみた。試乗した4WD車には、165/60R15サイズの大径タイヤと専用チューニングされたダンパーを採用しているためか、砂利の混ざった道でも

軽自動車にありがちなガタツキや騒音、突き上げなど感じにくく、乗り心地は良い。そして舗装路へと戻っても、違和感なく走る。これが、デリカの名前を受け継ぐデリカミニの実力なのだろう。

軽スーパーハイトワゴンに位置付けられる「デリカミニ」は、2023年1月の東京オートサロンでお目見えした後、特徴的なフロントフェイスのデザインそのまま登場した犬の「デリ丸」のキャラクターが、強烈な可愛さで一躍人気の的となった。ちょっとツンデレなデリ丸が仲介役となって、クルマ離れた世代も取り込み、デリカミニの親しみやすいタフなSUVスタイルとアウトドアでのアクティブさを印象付けたと言ってもいい。

室内空間と本格的4WDシステムによる悪路走破性に長けたワンボックスカーとして類い稀な地位を築いた「デリカ」の名を冠する通り、アウトドアでも、日常使いでも、いい相棒となるデリカミニ。軽スーパーハイトワゴンらしく、快適性を追求した広い室内空間に、ロングスライドするリアシートと多彩なシートアレンジ、防汚・防水のための撥水シート、乗降しやすいスライドドアなど、さまざま



エンジンは、DOHC12バルブ3気筒とインタークーラー付きターボチャージャーの2タイプ

まなシチュエーションでの利便性を考え抜いている。

それに加えて、安心感を持ってアクティブに使いこなせるよう、滑りやすい雪道やぬかるんだ路面での発進をサポートするグリップコントロールや、急な下り坂や滑りやすい路面を下るときに低車速に抑えて安心して走行できるヒルディセントコントロールを標準装備しているのも重要ポイント。もちろん安全・安心面をサポートする運転支援機能「マイパイロット」や「三菱e-Assist」を搭載。高速道路走行でのドライバーの負担を軽減したり、衝突被害軽減ブレーキシステムや踏み間違い衝突防止アシストなどで、毎日の安全な運転をサポートしてくれる。ツンデレで可愛いデリ丸同様、いつでもどこでも頼りになるアクティブな軽スーパーハイトワゴンなのだ。（緒方昌子）



日常での快適性はもちろんのこと、ラフな道を駆るための機能をも搭載する

ホンダ N-BOX



ホンダ N-BOX ●ボディサイズ 3395×1475×1790 (4WD/1815) mm ●パワートレイン 0.66ℓ DOHC 水冷直列3気筒 (43kW/47kW)
●税込価格 164万8900円～ 236万2800円

日本一のN-BOX「着実に進化をつなぐ」

新車販売台数で2年連続の1位、また軽新車販売でも8年連続の1位を獲得し「日本一売れているクルマ」の詞がふさわしい、N-BOXが6年ぶりに刷新された。タイプは、ベースグレードとカスタムの2バリエーションだ。

両グレードのエクステリアデザインは先代と比較しても変化は少ないようだが、ベースグレードもカスタムも直線基調でデザイン、まさに“BOX”という名に相応しい佇まいだ。

カスタムのフロントマスクは、横幅いっぱいに広がった横一文字のライト形状で、ホンダ初となるダイレクトプロジェクション式フルLEDヘッドライトを採用。ブラックグリルで引き締められた、

誇りと品格を兼ね備えたデザインとなっている。

先代でも好評だった広い室内は引き継がれ、リビングライクな空間に。シートに身を任せると、インパネフードのフラット化やフロントビラーの形状変更で、視界が格段に向上。狭い路地などでも安心だ。

後席の大型サイドポケットは55ミリ拡大され、ティッシュボックスがスッポリ収まるサイズとなり、多人数乗車のシーンも想定した後部座席への気遣いがうかがえる。

新型に搭載されるエンジンは、先代から若干洗練され引き継がれている。ベースグレードはNAのみの設定で、出力43kW、65Nmを発揮する。

ベースグレードに試乗すると街中を走る分には、ターボなしで必要かつ充分だ。もちろん速度レンジを上げても無理なく応えてくれた。ドアに遮音材が無いものの、フロアには遮音フィルムや吸音シートが追加され、スピードレンジを問わず、ロードノイズは気にならないレベルだといえる。

一方、カスタムにのみ奢られてい



インパネフードのフラット化やフロントビラーの形状変更により視界は格段に向上した

るターボエンジンは、出力47kW、104Nmで、排気圧がきめ細かく設定された電動ウェイストゲートを搭載。ターボエンジンの性能を余す所なく活かしている。低速域から過不足なくトルクラインが立ち上がり、速度域を問わず快適なドライブが可能だ。ロードノイズもNAエンジン搭載車よりも抑えられており、小さなグラウンドツアラーといったところだ。

両グレードとも、高いボディ剛性とバランスの良いサスペンションとの適正化により、乗り心地の良さを実現し、安定感と扱いやすさを両立させている。

受注状況は、ベースが30%、カスタムが70%となっている。想定ユーザーは20代から60代と幅広い。また、コアとなるママ層の声を反映しコンパクトなBOXに仕上げた点は最高の評価といえるだろう。
(馴松忠之)



ボディ剛性とサスペンションとのマッチングが良く、安定感と扱いやすさを両立する

2024年次 RJCインポート・カーオブザイヤー 6 BEST

インポート・カーオブザイヤー6BESTは、自熱した選考会によって選ばれた5台がもてぎの最終選考会に集結した。テクノロジーオブザイヤー6BESTでは、技術搭載車が1台参加。それらの真価を探るための試乗チェックが行われた。

輸入車



ビー・エム・ダブリュー (X1シリーズ)

独自のコンセプトであるSAVのエントリーモデルながら、最先端技術を採用した「X1シリーズ」。ガソリン、ディーゼル、BEVと、選択肢が多く、高く評価を獲得した。



Stellantisジャパン (プジョー 408)

新たなボディ形状を持ったクロスオーバーモデル「プジョー 408」。自然体で乗れ、SUVの快適性も備え、ガソリン、PHEVのいずれも心地よい走りが目を引いた。



フォルクスワーゲン グループ ジャパン (ID.4)

「ID.4」は、新開発のモジュラー エレクトリックドライブ マトリックス (MEB) を採用し、バランスに優れたフォルクスワーゲン初のフル電動SUVとして注目。



ルノー・ジャポン (カンゲー)

新型プラットフォームに一新し、乗用車要素を高めた3代目「カンゲー」。とはいえ商用車の堅牢さや耐久性を保ったコンパクトフレンチMPVは、やはり愛らしい。



Stellantisジャパン (アルファロメオ トナーレ)

「アルファロメオ トナーレ」は、アルファロメオらしいエレガントでスポーティなSUV。静粛性の高さ、快適な乗り心地、スポーティな走りは魅力的だ。



Stellantisジャパン (アバルト 500e)

「アバルト500e」に搭載された「サウンドジェネレーター」は、EVに内燃エンジン車の排気音を忠実に再現するという、前例がなく画期的なシステムだ。

テクノロジー

BMW X1シリーズ

B M W X 1 S E R I E S



BMW X1シリーズ ●ボディサイズ 4500×1835×1645 (iX1/1620) mm ●パワートレイン 2.0ℓ直4ガソリンターボ (150kW) / 2.0ℓ直4ディーゼルトターボ (110kW) + モーター (14kW) / 前後輪モーター (140kW) システムトータル (200kW) ●税込価格 586 ~ 698万円



3種類のパワートレインを用意する、 高い完成度の小型SAV

魅力あふれるモデルで激戦となった2024年次RJCインポート・カーオブザイヤーで、見事、最優秀賞に輝いたBMW X1シリーズ。コンパクトカテゴリーに属しながら、BMW流の走り、装備、技術が詰めこまれたモデルであること、そして、その理想をバランスを取りつつ、具現化していることが高い評価に繋がった…と自身では捉えている。

そもそもこのモデルは、FRレイアウト一辺倒だったBMWラインナップに、

先代よりFFという概念を持ち込んだことで話題を呼んだが、最新型ではその完成度を大きく引き上げて兄貴分のFRモデルにも負けぬハンドリング性能を実現。もちろん、そのステアリングフィールに素直さといった面では不足がわずかにあるものの、意のままというテイストに加えて、心地よさを感じ取れる仕上がりがあり、まさにコンパクトサイズというカテゴリーを超えたものともいえるほど。もはやこれ以上、何を望むのだろうか…

といった印象を個人的には持っている。

新型X1に採用されたプラットフォームは、前年次に同じく最優秀賞を飾ったBMW 2シリーズアクティブツアラーにも使われたもので、あの時点ですでにコンパクトクラス以上のクオリティを感じさせていたが、今回コンパクトSAVとしてより完成度を高め、オンロード性能をターゲットとしたキャラクターを明確に表現。先に述べた正確さとスポーティさを備えた操縦性などは最たるものであ



ボタンやスイッチ類を簡素化し、主な操作はタッチスクリーンと音声で行なう近未来的なコックピット



前後輪モーターのシステムトータルで、最高出力200kW、最大トルク494Nmを発揮するiX1

り、そこに「SUV」的なストローク感を生かした乗り心地を組み合わせつつ、さらに不足のないキャビンスペースを採用。まさに、特別なモデルに乗っていることを強く感じさせてくれる仕上がりとなっている。

パワーユニットは、国内デビュー時にガソリンのほかBEVも取りそろえ、さらにディーゼルを5月に加え、Mパフォーマンス・モデルであるM35iを9月に追加している。スタンダードなガソリンユニットは不足ないレスポンスを提供し、ディーゼルユニットは豊かなトルクと頼もしい加速にあふれ、安心まで感じさせてくれる仕上がりとなっている。そして、注目のBEVであるiX1は、単なるグレード違いという存在ではなく、このモデルのためにX1シリーズのすべてが仕立てられていた…といってもいいほどの仕上がりとなっていた。その走りとはにかく爽快感にあふれており、気持ちがいいの

ひとことに尽きるし、そのすべてに心地よさが存在している。それは散々に使い古されたインプレッションタームである、アジリティに優れ常用域においてトルクにあふれるといった言葉の先にある、質感の高さ。大げさにいえば、サスペンションやステアリングはもちろん、シートまでiX1専用に着替えているのでは？と思えるほどのものだ。そんなiX1の完成度の高さを知ってしまうと、もはやICEモデルには戻れない…誰しもそんな感銘を

受けてしまうはずだ。

ふと気づくと、このX1シリーズにはプラグインハイブリッドモデルが見当たらない。今、ICEからBEVへの過渡期にありながら、あえてBEVまで飛ばしてしまうというBMWの英断もまた高く評価できる点といえよう。ちなみにCEV補助金を組み合わせると、ディーゼルモデルとiX1との価格差がぐっと縮まる。ICEモデルも捨てがたいが、ここはぜひBEVモデルをオススメしたい。(吉田直志)



最高出力150kW/5000rpm、最大トルク300Nm/1450-4500rpmを発揮する2.0ℓガソリンエンジン



2.0ℓディーゼルエンジンは、最高出力110kW/4000rpm、最大トルク360Nm/1500-2500rpm、14kW、55Nmのモーターで、システムトータル120kW、400Nmを発揮



BMWの象徴でもある大型のキドニーグリルを中心に、電気自動車らしいスリムかつクリーンな印象を受けるiX1のエクステリア

IMPORT CAR OF THE YEAR [最優秀賞]

BMW X1シリーズ

rom MANUFACTURER



BMW X1はモダンでバイタリティーにあふれる若々しいデザイン、軽快でスポーティーなハンドリング、ルーミーで快適な室内空間にBMW 1シリーズで培った高い燃料消費効率を組み合わせ、新たなエントリー・モデルとして2009年にBMW Xモデルのラインアップに加わりました。

第3世代となった新型BMW X1は、走り、デザイン、安全性、快適性、そしてデジタルと、あらゆる面で大幅な進化を遂げました。パワートレインは、お客様のお好みやライフスタイルに合わせて、高効率ガソリン・エンジン、48Vマイルド・ハイブリッド・システムを備えたクリーン・ディーゼル・エンジン、そして電気自動車よりお選びいただけます。デザインはワンランク上のプレミアム、そして伝統とモダンの調和をコンセプトに開発されました。エクステリアでは、力

強い印象を与える大型のキドニー・グリル、現代のテイストにアレンジされた丸目4灯のヘッドライト、空気抵抗を低減するフラッシュ・ドア・ハンドル、Xモデルを象徴する四角いホイール・アーチ、立体的なLEDリア・ライトが特徴となっております。インテリアでは、BMWカーブド・ディスプレイの採用と音声認識技術の進化により物理ボタンの大幅な削減に成功しました。これにより、室内空間がシンプルかつエレガントでラウンジのような解放感を感じさせるデザインとなっただけでなく、BMWに初めて乗る人でも直感的で親しみやすいシームレスなユーザー・インターフェースとなりました。

テクノロジーでは、特定条件下でクルマがステアリング操作を自動的に行うハンズオフ・アシストやレーンチェンジ・アシスト、万が一の時にも心強いBMW

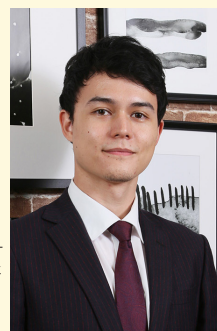
ドライブ・レコーダー、対応するスマートフォン等を操作することなくドアの施錠・解錠、車両をスタート可能なBMWデジタル・キー・プラスを標準装備としております。

新型BMW X1が日本のお客様の生活をより豊かで明るく幸せなものとする最高のパートナーといえる存在となってくれることを願っております。

この度はこのような素晴らしい評価を頂きましたことをドイツ本社、並びにBMW Japanを代表し、深く御礼申し上げます。

ケビン プリュポ

ビー・エム・ダブリュ株式会社
BMWブランド・マネージメント・
ディビジョン
プロダクト・マネージャー



授賞理由

独自のコンセプトであるSAVのエントリーモデルながら、BMWらしいモダンな内外装に最先端のドライビングアシストやユーザーインターフェースを採用。日本でも扱いやすいボディサイズに加え、ガソリン、ディーゼル、BEVという3種類のパワートレインを用意、それぞれの完成度の高さを評価した。

2024年次RJC インポート・カーオブザイヤー

順位	車名	インポーター/ブランド名	得点
1	BMW X1シリーズ	ビー・エム・ダブリュ	143
2	ブジョー 408	Stellantisジャパン	102
3	VW ID.4	フォルクスワーゲン グループ ジャパン	101
4	ルノー カングー	ルノー・ジャポン	92
5	アルファロメオトナレ	Stellantisジャパン	82

プジョー 408

P
E
U
G
E
O
T
4
0
8



プジョー 408 ●ボディサイズ 4700×1850×1500mm ●パワートレイン 1.2ℓ直3ガソリンターボ (96kW) / 1.6ℓ直4ガソリンターボ (132kW) + モーター (81kW)
●税込価格 429 ~ 629万円



プジョー独自のコンセプトによって造られた、クロスオーバーモデル

プジョーが放った新たなボディ形状を持つ408。セダン、ハッチバックでもなくSUVの快適性も備えたファストバックとクロスオーバーを融合させた新型モデルだ。

ボディサイズは全長4700×全幅1850×全高1500mmと大柄だが、立体駐車場にも入庫可能な1550mm以下の車高に収めた。最低地上高はSUV並みの1700mmを確保している。

パワートレインは、ガソリンとプラグインハイブリッド (PHEV) の2種類。スペックを見ずに乗り込んだガソリン車は、低速から粘り強いトルクで乗りやすく好感が持てた。スペックを見ると1.2ℓ直列3気筒ターボで最高出力130PS/5500rpm、最大トルク230Nm/1750rpm。わずかに1750rpmで最大トルクを発生させ、



プジョーのシンボルであるライオンのモチーフが随所に散りばめられた、遊び心溢れる個性的なエクステリア

さらにロングストロークによる粘り強さは納得できた。PHEVより車両重量が310kg軽く、軽快な走りという点でガソリン車がお勧めだ。

PHEVは1.6ℓ直列4気筒ガソリンターボで最高出力225PS/6000rpm、最大トルク360Nm/1750rpm。走行モードは「エレクトリック」「ハイブリッド」「スポーツ」の3種類。エレクトリックモードは、電動モーターで66km走ることができる。6kWチャージャーを使って2時間30分で満充電ができるので普段の通勤、買い物には事足りる。ハイブリッドモードは、エンジンとモーターを効率的に切り替える。スポーツモードは、おもにエンジンを使い、状況に応じてモーターも介入して高出力を引き出す。

トランスミッションは、ガソリン、PH EVともに電動対応型8速AT。トルクコンバーターを使わずに、二輪車で主流の湿式多板クラッチを採用している。加減速は、どのスピード域からでも途切れことのない加速はスムーズで気持ちいい。

装着されたタイヤは、205/55R19とかなり大径だ。大径化による、ばね下重量の増加で気になったドタバタ感、突き上



プジョー独自の3D i-Cockpitに基づくインテリア。小径ステアリングなど、ドライバーを中心とした設計

げもなく、上品な乗り心地を確認できた。

ステラントイスグループには「408」と同じファストバックモデルのシトロエン「C5X」がある。基本的に同じプラットフォーム、パワートレインを使っているが、プジョーらしさをアピールして若者層もターゲットにしているという。

価格(税込み)はガソリンエンジンのGTが499万円、PHEVのGTハイブリッドが629万円。価格差は130万円だが、PHEVは国の補助金45万円、地方自治体の補助金(東京都なら40万円)の計85万円が補助され、自動車重量税は100%減税(エコカー減税)、環境性能割は非課税、翌年度の自動車税は75%減(グリーン化特例)でさらに約23万円優遇される。するとガソリン車とPHEVの購入価格差は130万円が約30万円と差は僅かになる。これならPHEVは高くない。

(怒谷彰久)

フォルクスワーゲン ID. 4



フォルクスワーゲン ID.4 ●ボディサイズ 4585×1850×1640mm ●パワートレイン モーター 125kW (Proは150kW)
●税込価格 514万2000円～ 648万8000円

EVながらナチュラル! バランスに優れた爽快な走行性

昨年11月に国内デビューを飾ったID.4。フォルクスワーゲン初のフル電動SUVだ。VWグループのEV専用に新たに開発されたアーキテクチャー「モジュラーエレクトリックドライブ マトリックス (MEB)」が採用され、大容量のバッテリーを前後アクスル間のアンダーボディに搭載。つまりは理想的な車両の低重心化と最適な前後重量バランス、ロングホイールベース&ショートオーバーハング化による快適な室内空間が実現したのだ。

エクステリアは流れるようなクリーンなエッジがまるで風をモチーフとしたような流麗な造形を醸し出している。Cd値も0.28とSUVカテゴリーの中では優等

生である。

室内もブラウン色のレザーレットをアクセントにシンプルかつ上質な雰囲気を演出。ドライブモードセクターと統合されたメーターディスプレイや大型のセンターディスプレイによりインパネデザインもスッキリ機能的にまとめられている。スタートボタンは一応備わってはいるが、運転席に着座することにより自動的にON。ステアリング奥の右側にあるレバーをDレンジに合わせ、ブレーキペダルからアクセルペダルに踏み変えるだけで発進OKである。

そのアクセルペダルとブレーキペダルであるが、オーディオの▶ (PLAY) とII (PAUSE) マークのデザインが施されている。さりげない遊び心のある演出に思わずほっこりしてしまう。

ID.4を試乗して、まず感じるのがナチュラルな走行性である。EVの特性でもあるギューン加速ではなく、敢えてモーターの出力を滑らかにすることにより、従来のクルマ感覚に近い味付けが施されていて好感が持てた。これまでエンジン車を愛用してきたユーザーが乗り換えてもすぐになじむことだろう。



ドライバーインフォメーションディスプレイやドライブモードセクターなど、近未来的な装備が満載されたインテリア

低重心化と理想的な前後重量バランスにより、急な旋回に対しての安定感も抜群である。しっかりと路面を捉え、ややオーバースピード気味でのコーナリングでもドライバーの意のままにトレースしてくれる。この安心感は特筆すべきレベルだ。

最先端の運転支援システムも万全に装備され、安全性や快適性は高い次元で仕上げられている。VWらしい質実剛健ながらも新たな試みが随所に感じられたID.4。グレードは航続距離435km (WLTCモード) のID.4 Liteと航続距離618km (WLTCモード) のID.4 Proの2タイプを用意。ID.4 Liteの希望小売価格 (税込) は514万2000円と競合するライバルに対してお得感のある価格設定も魅力的だ。

(小屋勝志)



100%電気自動車として開発されたプラットフォームを採用。ボンネット下には最小限の補器類などがまとめられている

ルノー カンゲー

R E N A U L T K A N G O O



ルノー カンゲー ●ボディサイズ 4490×1860×1810mm ●パワートレイン 1.3ℓ直4ターボ (96kW) / 1.5ℓ直4ディーゼルトーボ (116kW)
●税込価格 384 ~ 419万円



プラットフォームから一新された、コンパクトフレンチMPV

カンゲーが日本に初導入されたのは2002年のこと。全幅1675mmの5ナンバー枠を保ちつつも全高1800mmオーバーという、ややアンバランスなボディサイズながら、ルノー車ならではの懐の深いサスペンションなどで、ゆったりとした乗り心地ながら優れたコーナリング性能と高いユーティリティ性能を両立したクルマだったことを覚えている。恒例のイベントとなったカンゲージャンボリーに、初代のユーザーが未だに多いことも頷ける完成度だった。

その後、2009年に2代目へと進化。全幅が1830mmというワイドボディとなっ

たが、独特の乗り味やキャラクターは継承されており、ショートボディのカンゲービボップや数々の特別仕様車などを追加しつつ、人気に拍車をかけることになった。

今回、RJCインポート・カーオブザイヤー 6ベストに選出されたのは、約14年ぶりにフルモデルチェンジされた3代目だ。最大の特徴は、あくまで商用車ベースであった従来型から乗用車要素を重視した新型プラットフォームの一新にある。一クラス上のDセグメントにも対応できるように開発され、前後のサスペンションやブレーキシステムなども最適化。商用車の堅牢さや耐久性を保ちつつも乗用車としての性能が大幅に向上され、実際の試乗でも弱アンダーステアの素直なハンドリングと乗用車ライクなフラットな乗り心地が好印象だった。

パワートレインはガソリンとディーゼルの2タイプを用意。ともに7速EDC（デュアルクラッチ式トランスミッション）と組み合わせられていて、



室内にはカンゲーらしい使い勝手の良い装備を満載。2ゾーンエアコンやクロームメッキなどで快適性や質感も大幅に高められている

動力性能に関しては双方ともにまったく問題がない。あえて言うなら、街乗り中心の用途には静粛性が高くレスポンスの良いガソリンを、週末レジャーなどのロングドライブを愉しむのであればトルクフルで低燃費のディーゼルをおすすめしたい。

独特の雰囲気や醸し出す愛らしさや良い意味でのゆるさは薄れたように感じるものの、より洗練されたコンパクトMPVとして生まれ変わった新型カンゲー。現行ルノー車のなかで最新といえる先進運転支援技術も全グレードに標準装備されているから、従来型に乗っているユーザーにも試乗していただきたい。10年後を見据えて開発したという進化を実感できるはずだ。

(小堀和則)



新しいルノーのデザインアイデンティティが投影されたエクステリア。MPVらしい安定感の中にダイナミックさを兼ね備えたという

アルファロメオ トナーレ

ALFA ROMEO TONALE



アルファロメオ トナーレ ●ボディサイズ 4530×1835×1600mm ●パワートレイン 1.5ℓ直4ターボ (117kW) / 1.3ℓ直4ターボ (132kW) + モーター (フロント33kW/リア94kW) ●税込価格 545 ~ 740万円

アルファロメオらしさが溢れる、エレガントかつスポーティなSUV

試乗したモデルはアルファロメオ トナーレPHEV Q4ペローチェで、チョット小柄で日本で乗りやすいサイズだ。世の中SUVのオンパレードであるが、一目でアルファとわかるところが嬉しい。またゴツイ姿が多いSUVの中で、おとなしやかでオシャレな姿は、女性も引きつけているようだ。

前輪に33kW (45PS)、後輪に94kW (128PS)、2個のモーターによる四輪駆動。一方、エンジンは直列4気筒SOHCで1331ccだが、ターボで132kW (180PS)。両者が一体となったときの総出力は、206kW (280PS) である。PHEVは、か

なりEV重視の姿勢だ。バッテリーだけで72km走行可能だから、日常の暮らしでは終始EVでOKだろう。EV時の最高速度は135km/hだそう。

走行モードには3モードがあり、インパネ右上部のダイヤルで切り替えられる。D=常時エンジン介入、N=できるだけEV走行、A=EV走行の3つだ。走行モードを切り替えると、ダンパーの減衰力も自動で変わるようだ。

モーター駆動らしく太い低速トルクの、ド迫力の発進加速を期待するのはマト外れだ。日常の使い勝手を優先したのだろう。鋭い加速感より、どの領域も滑らかで充分な加速力を発揮する方を選んだようだ。

ちなみにATは、6速DCT。できれば7速が欲しい気もしたが、コストダウン優先で妥協したのかもしれない。

ちなみに、車両本体価格は740万円。試乗車には18万円ほどのオプションが付いていた。あと100万円ほど下がると買いやすくなったと思った。

昔日、グランプリレースで大



大きなバドルシフトを採用するなど、インテリアにもアルファロメオの世界観が反映されている

活躍したアルファロメオの血は今でも流れているようで、トナーレに限らず、どのアルファもスポーティな走りが愉しい。もちろんトナーレも例外ではなく、走れば快適、快調だ。腕が良ければ、ワインディング路を正確なトレースで駆け抜けられるだろう。

SUVとしては、乗り心地も良い。丁寧なサスのチューニングが功を奏したのだろう。キャビン内騒音も静かで、オーディオが楽しめる。

クルマに詳しくなくとも、アルファと一目でわかるイタリアンデザイン。走れば楽しいトナーレ。内外のルックス、ドイツ車と異なるオシャレなフィーリング、興味の対象となる風格を備えているクルマだった。

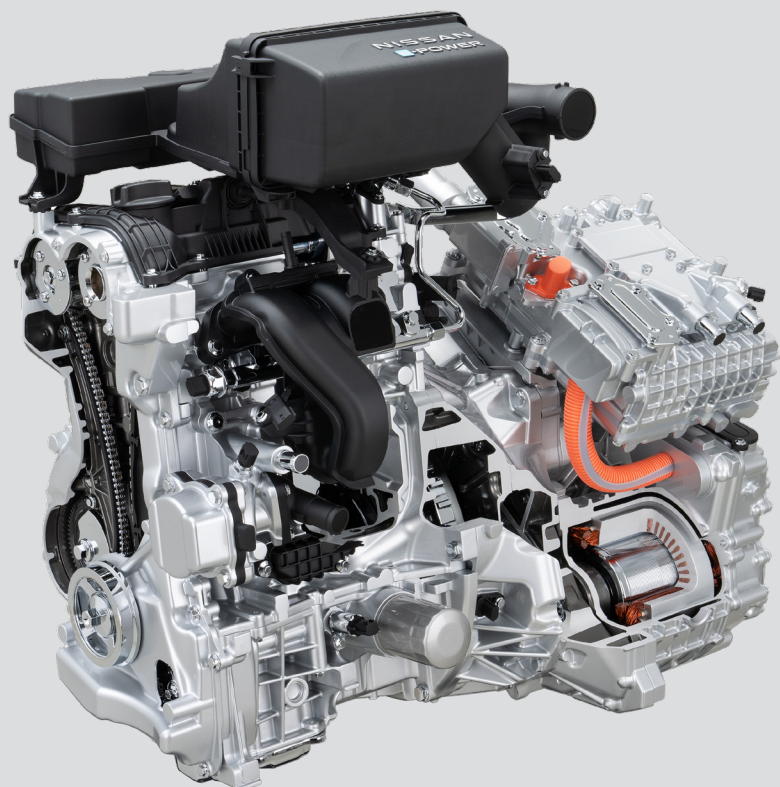
(車屋四六こと青木英夫)



アルファロメオの新しいデザインを具現化したという、美しいシルエットのエクステリア

新開発 日産 e-POWER専用HR14DDeエンジン セレナ e-POWER

NISSAN HR14DDe Engine specially for e-POWER



e-POWERとして初めてナビと連携してエンジン作動のタイミングを制御。静粛性向上に効果を発揮

HR14DDeエンジンを得たセレナのe-POWERユニット

初めて専用設計とすることで、 燃費、出力、静粛性を大きく向上

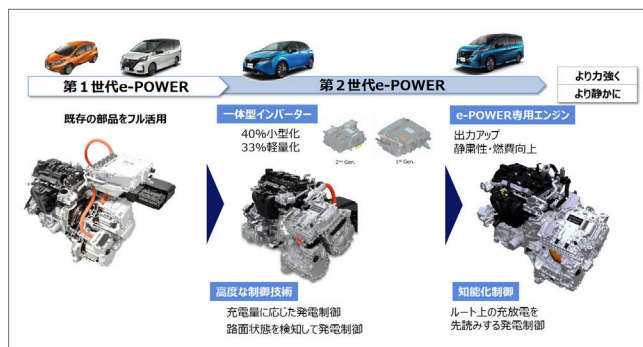
e-POWERに最適化した設計

e-POWERの初登場は、2016年11月。2012年にデビューした2代目ノート（E12型）のマイナーチェンジで、ハイブリッドモデル「e-POWER」として追加された。エンジンは発電専用、モーター駆動で走行するシリーズ方式ハイブリッドシステムである。それまでのハイブリッド車は、走行にエンジンと小型モーターを併用するパラレル方式であったため（厳密にはトヨタのTHSはシリーズパラレルだが）、常時100%電気モーターで走行するe-POWERは、ハイブリッド車の新しい形を提案した。この第1世代e-POWERは、

既存の部品をフル活用して仕上げられていた。

クルマの電動化が加速する中、2020年11月発表のノートでe-POWERは第2世代へと進化したが、さらに新型セレナの登場にあわせて新設計HR14DDe型エンジンを搭載して、大きく進化した。EVらしさを追

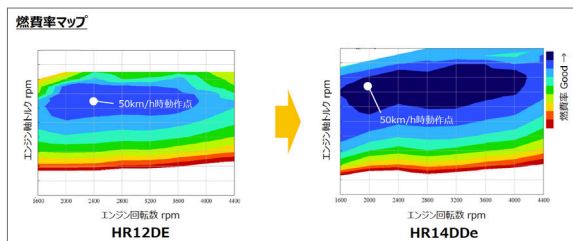
求するため、e-POWER用に最適設計された新エンジンによって、動力性能、燃費および静粛性の向上が図られている。



e-POWERはノートのときに第2世代に進化し、今回セレナで初めて専用設計エンジンとなった

作動頻度の高い回転域で熱効率40%

e-POWER専用開発となったHR14DDe型エンジンは、排気量1.4ℓ直列3気筒DOHC12バルブだった第1世代のHR12DE型エンジンに対して、ボア径とボアピッチは変更せず、ストロークを83.6mmから100mmへ延長して排気量を235cc拡大。最高出力72kW、最大トルク123Nmを発生し、旧型に対して、出力で16%、トルクで19%アップしている。ストローク／ボア比1.28のロングストローク化により、シリンダー内のガス流動強化、燃焼速度向上が図られ、低回転・高トルクでの燃費向上に貢献している。シリンダーは、ミラーボアコーティングが施され、フリクションが低減された。燃料供給は燃料圧力35MPaのシリンダー内直接燃料噴射システムを採用。動弁系はチェ



HR14DDeは使用頻度の高い2000rpmを最良燃費点とし、2000rpm・50km/h時の燃費が6%向上した



HR12DE型の83.6mmから、100mmまでストロークを延長。シリンダーにミラーボアコーティングを施した

ーン駆動の直打式、排気カムにも可変バルブタイミング機構を追加し、吸排気カムに可変バルブタイミング機構が装着された。

HR12DEを使った旧型セレナのe-POWERでは、低車速2000rpm、中高車速2400rpmの2つの定点発電点を設定していたが、新開発HR14DDeを使う

e-POWERは3つの定点発電点を設定。低回転化した低車速1600rpm、中車速2000rpm、高車速2400rpmとして、作動頻度の高い2000rpmにおいて最大熱効率40%を達成している。50km/h時の燃費率は、HR12DEに対して6%向上、これには中車速の発電点を2000rpmへ低回転化した効果も含まれる。

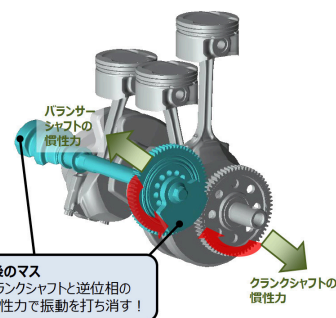
静粛性向上によりEVらしさを高めた

エンジン稼働時の静粛性の向上には、エンジン本体系剛性向上、1次バランサーシャフトの採用、フレキシブルフライホイールの追加で対応。e-POWER専用としてスターターモーターの取り付け構造を廃止することでエンジンブロックにリブ追加が可能となり、パワートレインとして剛性が向上。ロングストローク化により大きくなる振動を抑えるため1次バランサーシャフトを初採用、1次偶力を75%低減して加速時のフロア振動を減らした。フライホイールに剛性の低いフレキシブルプレートを追加することにより、クランクシャフトの曲げ共振を分散させてパワートレインの共振点の重なりを回避。エンジンマウント振動の変動成分を約3dB低減した。

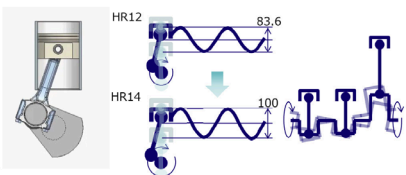
第2世代e-POWERとしてHR14DDe型エンジンに組み合わせられた高出力モ

ーターはEM57型。旧型の最高出力100kWより20%アップの最高出力120kW、最大トルクは315Nmである。e-POWERの性能は、発電専用エンジンと高出力モーターが一体となったパワートレインとして考えるべきだろう。新型セレナは、静かに力強く加速し、最新のe-POWERの大きな進化が感じられる。静粛性の向上でEVらしさが格段に高まっているのは開発陣のねらいどおりだろう。

クルマの電動化の波により、シリーズ方式ハイブリッドシステム（高速時のパラレル走行を含む）を搭載したクルマも複数のメーカーから発売され、異なる個性を主張している。ハイブリッド車をユーザーの感性で選ぶことができる時代になった。100%電気モーターで走行するe-POWERには、これからも究極のEVらしさを追求してほしい。（松浦 賢）

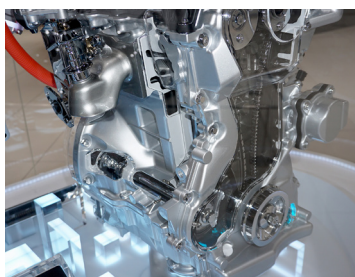


バランサーシャフトにより3気筒エンジンの1次偶力を打ち消す

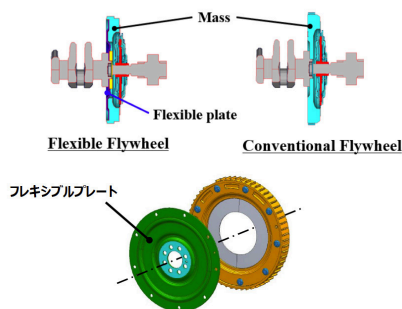


クランクシャフトのすりこぎ運動
1番気筒、3番気筒が異なる方向の慣性力を生み、2番気筒を中心に円錐を描くような動きをする。

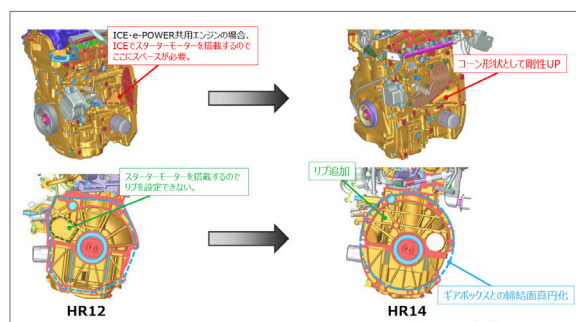
3気筒独特のクランクシャフトのすりこぎ運動がロングストローク化により大きくなっていた



エンジンのカットモデル。クランクシャフト横に位置するバランサーシャフトが見える



フライホイールに追加されたフレキシブルプレートも、クランクシャフトの振動低減に寄与



e-POWER専用エンジンとしたことで、ブロックの剛性向上が可能になった



この度は、新型セレナに搭載したe-POWER専用 新開発エンジン「HR14DDe」を「RJCテクノロジーオブザイヤー」にご選出いただき、誠にありがとうございます。この場を借りて、心より御礼申し上げます。

e-POWERは2016年に発売したノートe-POWER以降、走行性能や燃費、静粛性などがお客さまからご支持をいただき、現在日産を代表するパワートレインとなっております。ガソリン車の利便性はそのままに、100%モーター駆動のEVのような走りという、日産ならではのパワートレインと自負しております。HR14DDeエンジンは、更なる性能向上を目指し、発電に特化したe-POWER専用の新エンジンとして開発し、新型セレナに搭載しました。

前型に対しストロークを100mmまでア

ップして1.4ℓ化すると共に、直噴システムや吸排VVTの採用、耐ノック性能の改善等によりトルクを約20%向上させつつ熱効率を40%まで高め、それを2000rpmという低回転で実現しました。また完全e-POWER専用設計とすることで、エンジン本体を高剛性構造とし、さらに1次 balanser シャフトやフレキシブルフライホイールを採用することで、エンジン振動を大幅に低減し、静粛性と燃費を大きく向上させました。

また、E13ノートから採用している、路面状況を検知して走行音が大きくなる荒れた路面で効率よくエンジンを作動させる制御に加え、セレナでは、ナビで設定したルートの路面勾配を考慮し、極力発電を行わないようにする「先読み充放電制御」を採用しました。

これらのエンジン自体の進化と、

e-POWER制御の進化により、ドライブ中にエンジンの存在を感じさせず、まるでEVのようなドライブフィールを目指して開発してきました。

今後もカーボンニュートラルの実現に向け、EV、e-POWERともに技術を進化させ、電動化社会の実現に努めていきたいと考えております。

今後もRJCの皆様から忌憚のないご意見をいただければ幸いです。改めてこの度はありがとうございました。

安藤 章作

(あんどう・しょうさく)

日産オートモーティブテクノロジー
パワートレインプロジェクト統括部
エンジン統括グループ 主管



授賞理由

新開発のe-POWER専用設計エンジンで、直噴化、ロングストローク化、圧縮比の最適化などによって燃焼効率を向上。剛性アップや balanser シャフトの採用、常用回転数の低下やナビと連動したエンジン作動タイミングの制御によって静粛性を高めるなど、e-POWERを磨き上げたことを高く評価した。

2024年次RJC テクノロジーオブザイヤー選考結果

順位	技術名	搭載車名	得点
1	新開発 e-POWER専用 HR14DDeエンジン	日産 セレナ e-POWER	139
2	新型アイサイト	SUBARU クロストレック/インプレッサ/ BRZ	131
3	モジュラー・エレクトリックドライブ・マトリックス	VW ID.4	103
4	サウンドジェネレーター	アバルト 500e	77
5	クワトロ初のPHEV	アウディ A8 60 TFSI e quattro/A8 L 60 TFSI e quattro	70

新型アイサイト クロストレック/インプレッサ/レヴォーグ レイバック/ BRZ

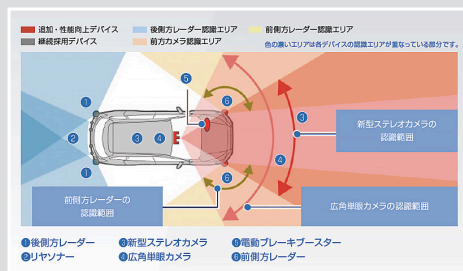


ステレオカメラの間に広角単眼カメラが設置される。各カメラは従来と異なり、フロントガラスに取り付けられた。レンズフードから、単眼カメラがより広角であることがわかる

BRZでは、従来からのAT車に続き、MT車でも初めてアイサイトが採用された



歩行者を認識し、ドライバーに警告を発し、最後はブレーキ制御を行なう



現在のアイサイトではステレオカメラを広角化し、レーダーも追加していたが、さらに単眼超広角カメラが追加された

アイサイトとして最高の機能・性能を実現

広角単眼カメラを追加

「アイサイト」といえば、ステレオカメラで得た情報により安全運転を支援するシステムとして登場した。ステレオカメラのイメージは現在も健在。だが、その後ステレオカメラの画角の拡大だけでなく、前側方レーダーの搭載といったセンシング装置の追加と性能向上がなされた。さらに、取得したデータの融合による精度向上によって、事故回避、被害軽減また、運転者支援といった面で、「アイサイト」ブランドの運転支援システムとして進化の道を歩んでいる。

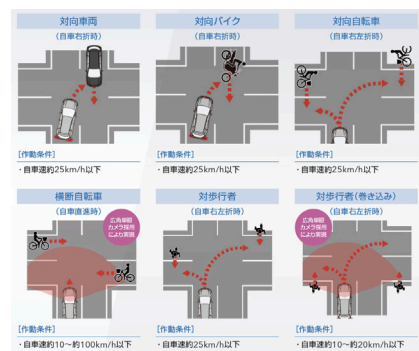
新型クロストレックに初搭載された最新のアイサイトでは、広角単眼カメラが追加された。ステレオカメラよりも広角で、低速での走行時に二輪車や自転車、歩行者の認識に効果を発揮する。一方、ステレオカメラも認識範囲を従来の2倍に広角化。画像認識や制御ソフトを改良し、より広く遠い範囲までの認識を可能とした。車両先端左右に設置された前側方レーダーは、横方向から接近する車両の検知に効果を発揮する。また、ブレーキ制御の応答性を向上させる電動ブレーキブースターは、プリクラッシュブレー

キや全車速ACC制御時の速度低減効果を高めている。さらに、運転挙動の変化や運転者をモニタリングし、運転者の異常や覚醒状態の低下を検知して予防安全の一層の高度化を目指している。

アイサイトで初めてMT車に対応

進化した最新のアイサイトは、事故回避の場合、ステレオカメラ、単眼カメラ、前側方レーダーといったセンサーから得られたデータを融合させ、精度を向上させたデータをもとにして、事故回避、あるいは被害軽減のためのプリクラッシュブレーキを作動させるかを状況分析、判断をする。そこから運転者への警報、警告のブレーキといった段階を踏んで、運転者が反応しない場合はプリクラッシュブレーキ作動、というようなことが想定されており、この一連の動作には車両の挙動の制御もあり、自動で行われる。

また、運転支援の場合、前記センサーからの情報取得と融合等は同じであるが、運転者への情報提供から、運転支援に対する要望や必要な事象への対処方法を選択し、それにそった機能提供等が行われる。その中には常に事故を回避するための判断が待機しており、事故が予測され



広角単眼カメラにより、とくに事故頻度の高い交差点右左折時などで、歩行者や二輪車の検知性能が向上した

た場合は、直ちに運転者への警告が行われ、同時に事故回避のために必要な制御を行うこととし、各装置を適切に作動させることとなる。

またスバルはBRZのMT車にもアイサイトを標準装備した。プリクラッシュブレーキはエンジンストール状態となっても車両を停止させる。そのほか、クルーズコントロールはAT車では全車速であるのに対し、MT車は2～6速で25km/h以上という制限がある。さらにAT車とMT車アイサイトには機能、制御に違いがある。とはいえ、MT車のアイサイトも運転者の良き理解者でありパートナーとなることは間違い無い。

(小林英世)

フォルクスワーゲン モジュラー・エレクトリックドライブ・マトリックス ID.4



MEBはアウディ Q4 e-tronをはじめ、グループ内外のモデルも採用するが、いちばん多いのはVWブランドの「ID.」モデル



長いホイールベース間の床下に電池を敷く。オーバーハングも短く、EVならではの優れたスペース効率を実現

モジュラー・エレクトリックドライブ・マトリックスはMEBと称するが、ドイツ語Modularer E-Antriebs-Baukastenの略。横置エンジンのMQBと同様、大型高級車ではなく、中小型車用の車台である



VWのEV化戦略のための重要なプラットフォーム

MQBの思想を受け継いだMEB

フォルクスワーゲンといえば2000万台を超えるビートル、続いてゴルフと、いずれも世界に誇る世界戦略車だった。2018年にドイツで初公開されたEV専用のプラットフォーム、モジュラー・エレクトリックドライブ・マトリックス(MEB)は、2012年以来、ゴルフをはじめ総生産台数5500万台以上に適用された、MQBのプラットフォーム戦略(多様な車種へ適用できる設計)を踏襲した。セグメントを超えた共通化を図り、2022年末までにMEBをグループ全体で27モデル投入するとも表明。それは及ばなかったが、VWブランドの「ID.」モデルは、2022年には50万台を突破している。MEBコンセプトは、EV生産の見本となるだろう。

MEBのバッテリーのセルモジュールは、床下の丈夫なアルミニウムハウジングに組み込まれる。低重心により優れた走行性能と乗り心地、広い室内を実現できる。

ID.4で見ると、バッテリー容量は最大77kWh(モジュール12個)搭載可能で、バッテリー重量は493kg、航続距離は約

561km(WLTC値、2022年モデル)となる。駆動系は、1段変速機が組み込まれた三層交流同期モーターがリアアクスルと一体になっている。なお、4輪駆動モデルには非同期型三層交流誘導モーター(80kW)がフロントに追加され、システム出力は195kWとなる。

このMEBには、全く新しいエレクトロニック・アーキテクチャーが組み合わされ、車内のシステム間でのデータや機能交換が簡素化できる。2つの中央高性能コンピューター(ICAS: In Car Application Server)で構成され、従来分散されていた多くのコントロールユニットが統合される。ソフトウェアはOTA(Over The Air)アップデートが可能で、定期的に行われる。ソフト更新により機能の後付けも可能になる。

MEB-EVOへの進化も視野に

目下、中国でのEVメーカーへの政府補助金や海外企業の誘致によるEVメーカーの乱立と過剰生産、それに伴う販売競争の激化、さらにはEV購入補助金の打ち切り(2022年末)などによって、困難な状況となり、VWのEV生産の計画



ID.4の透視図。2WDではリアにモーターを置くが、「ID.」にはFWDのモデルも存在する

が見直されているようである。2020年代後半にかけて、MEBから次世代のSSP(Scalable Systems Platform)へ段階的に切り替える当初計画があったが、それを先延ばしし、新たに15億ユーロ(約2100億円)を投じ、MEBプラットフォームの改良「MEB-EVO」に向けるとした。これにより、より高度なバッテリーセル、パワーエレクトロニクス、インバーター技術などの開発が加速されており、米国向け2024年モデルでは航続距離拡大、充電時間短縮、モーター出力向上が図られるとのこと。SSPで当初想定されていたグループ全体でバッテリーセル仕様を統一する「ユニファイドセル」技術についても、この改良型に統合され、さらなるコスト削減を目指すとしている。(酒井孝之)

アバルト

サウンドジェネレーター ABARTH 500e

A B A R T H S o u n d G e n e r a t o r



半無響室で音を検証。ベースのFIAT500eとモーターそのものは同じであり、差別化のためにも迫力のサウンドが必要だったと思われる



レコードモンツァの忠実な再現を目指し、乗り手が陶醉できるようなサウンドに調整。音のサンプリング、ミキシングから、ソフトウェア開発まで行った



インストルメントパネル上で、階層をいくつもとどり、音のオンオフ操作画面に行き着く

内燃エンジン車の排気音を忠実に再現

マフラーの位置にスピーカーを置く

EVに音は重要だ。効果音が入ると、運転の楽しさがはっきり変わる。どのメーカーもそれを理解しており、欧州の高価格EVなどは、宇宙船のような音を出したりして、音に非常に凝っている。

しかしアバルト500eの場合ひたすらエンジン音の再現に特化している。歴代アバルトといえど過激なチューンド・エンジンの存在が代名詞で、レコードモンツァのマフラーの排気音が特徴だった。アバルトがEVになってもアバルトであるために、この音は絶対に受け継がなくてはならなかったのだと思われる。

驚くのはその徹底ぶりだ。ふつう効果音は室内に流すが、アバルトは室外で音を鳴らし、エンジン車と同じであることにこだわっている。こんなEVは“聞いたこと”がない。しかも音のオンオフはふつうなら手元のスイッチで走行中でもすぐ切り替えられそうだが、アバルトの場合、停止しないとできないし、操作画面の階層をたどってオンオフ画面にたどりつく必要がある。音があるのが本来の姿だと、完全に居直っているのだ。

音響装置はリアの荷室床下にあり、ス

ピーカーは車外のまさにマフラーの位置に置かれる。音は走りに精密に連動し、アクセル開度や車速に応じるだけでなく、たとえば加速と減速で音を変えて、忠実にエンジン車の再現になるよう制御している。コンピューターの類もそれなりの性能なのか、室外のスピーカーだけでなく、室内のユニットも大きい。

ハイパフォーマンスカーの迫力を演出

開発には2年、6000時間以上を要し、レコードモンツァ開発時の音も検証した、ステランティスグループのNVH部門が携わった。実際に車両を走らせてさまざまなシチュエーションでの走りを録音、それをミックスして音をつくり、専用の音響室で路面からの反射なども見ながらチューニングしたという。近年はエンジン車でも合成音が珍しくないで、ある程度ノウハウはあったのだろうが、ここまでやるのはなかっただろう。

乗ってみると、イグニッションオンで野太い音で「アイドリング」を始める。試乗車両が音の逃げるキャンパスルーフ

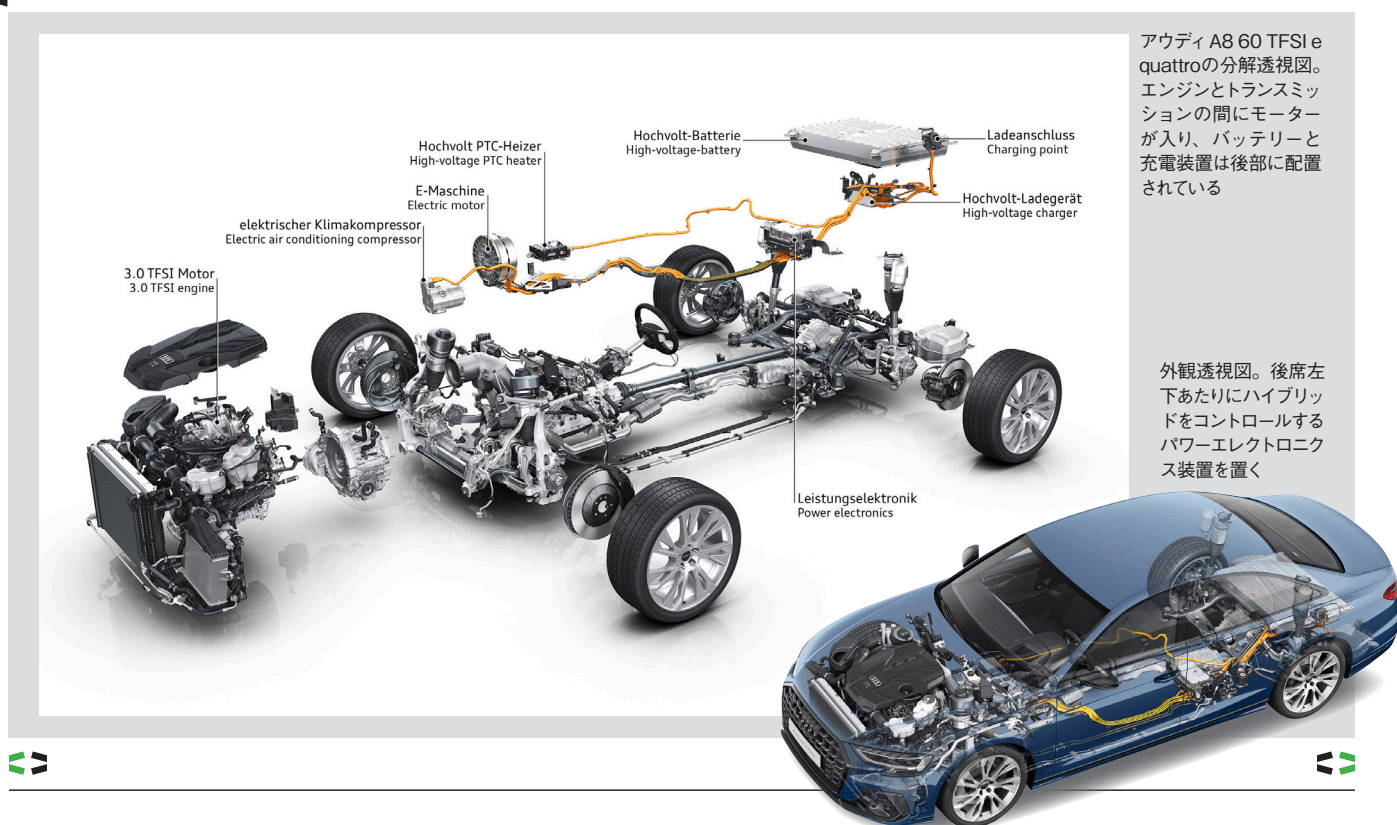


ガンリン車ならマフラーがある場所に大きなスピーカーユニットを設置。騒音にも配慮し、速度に応じて音の強弱が変わる

だったせいもあってか、走行中、室内ではエンジン車の音よりはやや洗練されている気もしたが、窓やルーフを開けると直接「排気音」が聞こえ、がぜん刺激的になった。また、アクセルオフでゴボゴボとこもるなど、ハイチューンエンジンの排気音の特徴を細かいところまで再現している。惜しいのはシフトアップ、ダウンの音の変化がないことで、技術的には可能ではないかと思うが、さすがにそれは違うと考えたのだろうか。

“たかが効果音”でも、ここまで極めるのがアバルトの証なのだろう。EVのスポーツカーにとって音の問題は、ばかにならない。どんな音がいいのか。ひとつの方向性を勇猛果敢に示したアバルトに拍手を送りたい。(武田 隆)

オーディ クワトロ初のPHEV A8 60 TFSI e quattro



クワトロ4輪駆動システムとA8のプラグインHEVの組合わせ

54kmのEV4輪駆動走行

A8は1994年のデビュー以来、常に技術による先進性を具現化してきたオーディのフラッグシップセダンである。また、車名にもなっている「クワトロ」はオーディの「フルタイム4輪駆動システム」の名前でもある。今回ここで紹介するのはA8のプラグインハイブリッド車（PHEV）としては2世代目のモデルで、初のクワトロとの組み合わせである「A8 60 TFSI e quattro」についてである。

クワトロとPHEVの組み合わせはアウ

ディ Q7 e-tron 2.0 TFSI quattroの例があるが、日本では販売されなかった。エンジン排気量などは異なるが、A8も基本的にはこれと同様のシステムである。エンジンはV6型3.0ℓのTFSI（ガソリン直噴ターボ）で、オートマチックトランスミッションとの間にモーターを挟んだオーソドックスな1モーターハイブリッドである。最高出力240kWのエンジンと同100kWのモーターを合わせたシステム最高出力は340kW、最大トルクは700Nmを発揮し、0-100km/h加速は4.9秒と速い。車両後部に搭載されたリチウムイオンバッテリーの総容量は17.9kWhで、EV航続距離は54km（WLTCモード）。

走行モードは4つある。

- ①EVモード：モーターのみで走行、②ハイブリッドモード：モーターと内燃エンジンの組み合わせ、③ホールドモード：回生ブレーキで得た電力によりモーターを駆動し、充電残量を維持、④チャージモード：積極

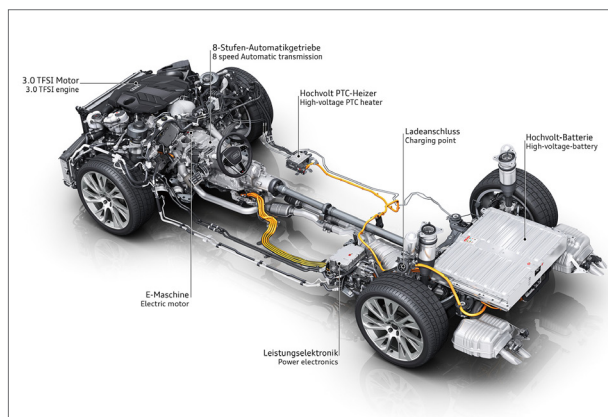
的にエンジンを作動させモーターで発電し充電残量を増加、である。

また、プラグイン充電はAC普通充電32A対応のオンボードチャージャーと、標準の充電ケーブル（200V/15A/3kW）により行う。オプションの8kW充電ケーブルを使用すればAC200Vで最大6.4kWの充電を行える。

全トルクを機械的に配分

4輪駆動のPHEVとしては三菱アウトランダー PHEVがおなじみである。ただ、アウトランダー PHEVの場合はモーターを前後に持っている。また、前輪駆動車に後輪モーターを付加した4輪駆動車のPHEVの例もある。しかしクワトロのシステムはこれらとは異なり、エンジン+モーターの全トルクを機械的に前後輪に配分している。

現在のA8はすべて機械式センターディファレンシャル搭載のクワトロを採用している。この機械式というのはセルフロックングディファレンシャルといい、可変だが通常は前40：後60のトルク配分とし、FRのような軽快なハンドリングと、フルタイム4輪駆動の優れた走行安定性を両立させるものだ。（飯塚昭三）



後部に配置された総容量17.9kWhのバッテリー。冷却は液冷式。ドライバーのためのPTCヒーターの装備も見える

RJCカーオブザイヤー 歴代授賞車 since 1992

1992年次から始まったRJCカーオブザイヤー。今年で32年を迎えた。これまでに授賞した車両はその時代を反映したものとして、そのコンセプト、技術がしのばれる。時代が進み技術が進化する現代にあって、カーオブザイヤーの役割は決して終わっていない。100年に一度の大変革期といわれ、電動化や運転支援システムなどの普及でクルマのあり方が変わりつつある今こそ、顕彰はより意義深い。

国産車

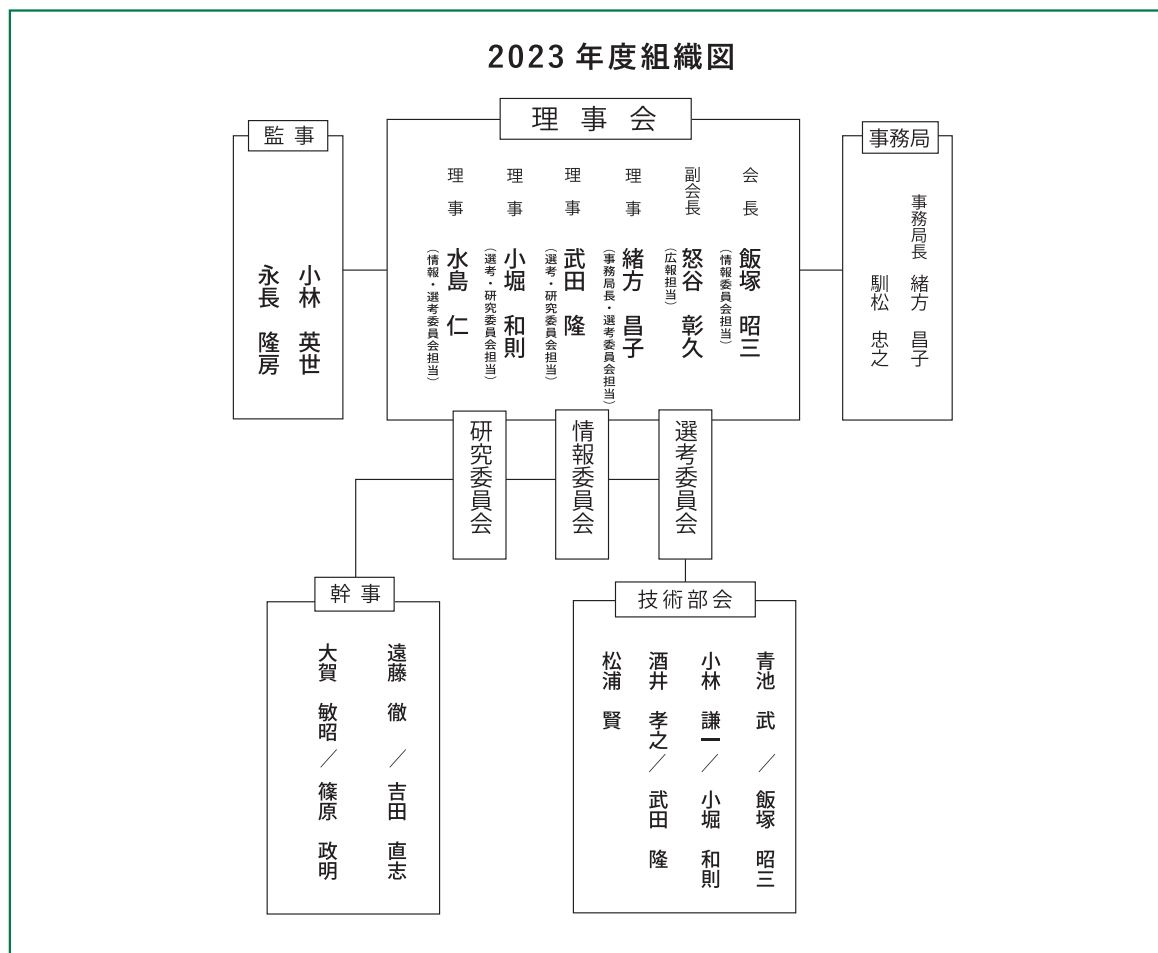
Domestic cars

年次	授賞車
1992年	マツダ RX-7
1993年	日産 マーチ
1994年	スズキ ワゴンR
1995年	ホンダ オデッセイ
1996年	トヨタ クラウン／マジェスタ
1997年	マツダ デミオ
1998年	トヨタ プリウス
1999年	スバル レガシィ
2000年	日産 セドリック／グロリア
2001年	ホンダ シビック／フェリオ
2002年	ホンダ フィット
2003年	マツダ アテンザ
2004年	マツダ RX-8
2005年	日産 フーガ
2006年	スズキ スイフト
2007年	三菱 i (アイ)
2008年	マツダ デミオ
2009年	スズキ ワゴンR／スティングレー
2010年	ホンダ インサイト
2011年	スズキ スイフト
2012年	日産 リーフ
2013年	日産 ノート
2014年	マツダ アテンザ
2015年	スズキ ハスラー
2016年	スズキ アルト／アルトラパン
2017年	日産 セレナ
2018年	スズキ スイフト
2019年	三菱エクリプス クロス
2020年	日産デイズ／三菱eKワゴン
2021年	トヨタ ヤリス／ヤリスクロス
2022年	日産ノート／ノート オーラ
2023年	日産サクラ／三菱 eKクロスEV
2024年	日産 セレナ

輸入車

Imported cars

年次	授賞車
1992年	BMW 3シリーズ
1993年	ボルボ 850
1994年	サーブ 900
1995年	オベル オメガ
1996年	メルセデス・ベンツ Eクラス
1997年	VW ボロ
1998年	VW パサート
1999年	BMW 3シリーズ
2000年	プジョー 206
2001年	VW ボロ
2002年	アウディ A4
2003年	シトロエン C3
2004年	アウディ A3
2005年	アウディ A6
2006年	シトロエン C4
2007年	メルセデス・ベンツ E320CDI
2008年	プジョー 207
2009年	アウディ A4
2010年	アウディ Q5
2011年	VW ボロ
2012年	ボルボ S60／V60
2013年	BMW 3シリーズ & VW up!
2014年	ボルボ V40
2015年	メルセデス・ベンツ Cクラス
2016年	MINI クラブマン
2017年	ボルボ XC90
2018年	ボルボV90／V90 CROSS COUNTRY
2019年	BMW X2
2020年	BMW 3シリーズ
2021年	BMW 2シリーズ グランクーペ
2022年	BMW 4シリーズ
2023年	BMW 2シリーズ アクティブツアラー
2024年	BMW X1シリーズ



●2023年度 会員リスト

青池 武	モータージャーナリスト	武田 隆	フリーランスライター
青木 英夫	(車屋 四六) ライター	田村 大祐	株式会社ユーストカープロギア 代表取締役
飯塚 昭三	自動車技術キュレーター／ライター	中川 和昌	自動車ジャーナリスト
怒谷 彰久	自動車ジャーナリスト	永長 隆房	自動車ジャーナリスト
遠藤 徹	自動車ジャーナリスト	富田 純明	旅行作家
大賀 敏昭	フリーランス	馴松 忠之	株式会社RK通信社 取締役出版部長
太田 雅之	フリーライター	福田 俊之	ジャーナリスト
緒方 昌子	フリーライター&エディター	松浦 賢	一般財団法人日本自動車研究所 主任研究員
北岡 哲子	日本文理大学工学部 特任教授	丸茂 喜高	日本大学生産工学部機械工学科 教授
小林 謙一	三樹書房 取締役社長／グランプリ出版 代表取締役会長	丸山 誠	モータージャーナリスト
小林 英世	株式会社交文社 代表取締役社長	水島 仁	4×4MAGAZINE／カースクリーン合同会社 代表
小堀 和則	フリーライター&エディター	山岡 丈夫	自動車ジャーナリスト／整備業コンサルタント
小屋 勝志	株式会社カーアンドレジャーニュース社 代表取締役社長	山根 節	ビジネスブレークスルー大学大学院経営学研究科 教授、慶応義塾大学名誉教授
酒井 孝之	合同会社TAK (ティエイケイ) CEO	結城 多香子	交通評論家
佐久間 健	フォトグラファー	吉田 直志	フリーライター
佐々木 純也	モータースポーツフォトグラファー	会 友	
篠原 政明	フリーランスライター&エディター	小早川隆治	モータージャーナリスト
杉原 行里	デザイナー 株式会社RDS 代表取締役	當摩 節夫	自動車研究家
		正岡 貞雄	出版プロデューサー／エディター

PHEVが大きな役割を！

EV化の機運とその動向

ここ数年、自動車のEV化の機運が一気に高まった。実際にEVの生産販売の伸びは著しく、自動車は近い将来すべてEV化されるものといった認識が広まった。これは当然カーボンニュートラル(CN)の世界を目指す世界的な動きに沿ったものである。ところが、日本の自動車メーカーの動きは素早いものではなかった。そのため、「(トヨタを代表とする)日本の自動車業界は世界に遅れている」「これでは日本の自動車産業は衰退する」など、批判的な意見が喧しかった。

EUによるEV化推進は中国にとって好都合であった。エンジン技術、ハイブリッド技術では日本や欧米に大きく遅れており、逆に電池に関しては安価な電池の供給能力があり、EV化は取り組みやすかった。雨後の筍の如く多くのEVメーカーも誕生して政府のEV優遇策と相まってEVが急速に広まった。

しかし、さすがに2035年に内燃エンジン搭載車の販売禁止には無理があったようで、e-fuelを使うなら内燃エンジンもOKとの方向が出された。欧州委員会と自動車工業会では規制に対する見解も異なるわけだ。自動車工業会としてはすべて部品点数の少ないEVになったら自動車産業の規模も小さくなるし、さらに重要なバッテリーを低コストの中国製や韓国製に凌駕される怖れもある。2023年も半ばを過ぎると、著しい伸びを見せていた欧米のEVの販売に明らかな陰りが見えてきている。中国でも同様で、早くもEVメーカーの淘汰が進み、過剰生産したEVが廃棄されているという。

EV化が頭打ちになるのは必然であったといえる。そもそもEVは電池のコストが高いゆえ、車両価格も高い。それを世界各国とも補助金などの優遇策で買やすくした。EVの販売台数が増えてくれば、補助金の額も減額されたり、将来的にはなくなることは覚悟しなければならない。その時にハイブリッド車(HEV)と対抗できるのかが問われる。

EVにはさらに課題がある。バッテリーはニッケルやコバルトなどの希少金属を使うので資源の問題もある上、生産時にかなりのCO₂の排出がある。欧州の現

状はタンクtoホイールの考え方で、排気管からCO₂が出なければ良しとしているが、本来はライフサイクルアセスメント(LCA)で考えなければならない。はたしてEVがLCAでも環境負荷が小さいのかについては結論が出ていない。

本音はハイブリッド潰し？

そもそもなぜ一気にEV化が推進されたか、その背景を振り返ってみよう。もちろんその背景はCNではあるが、本音はEUによる日本のハイブリッド車(HEV)つぶしであったといえる。トヨタが世界で初めて乗用車用ハイブリッドを量産し始めたとき、欧米は「EVまでのつなぎの技術」でしかないや冷ややかな見方をしていた。しかしその後の日本のHEVの進化発展はご存じのとおり。後に欧米はHEVに対する見方を変えるも、すでにその差は大きく開いていた。

一口にハイブリッドといっても、実は種類がある。よく言われるのが、シリーズ、パラレル、シリーズパラレルといった3つの分類だが、ここでは見方を少し変えてみる。それはモーターが1つか2つかの分類である。モーターと発電機は基本的に同じものであるから、ここでは主に発電を担うのもモーターとしている。その意味での2モーター式である。当然ながら、2モーター式のほうが1モーター式よりもきめ細かな制御が可能で、高効率・低燃費が期待できる。

1モーター式はエンジンとトランスミッションの間にモーターを挟むのがオーソドックスなやり方で、内外の1モーターHEVはほとんどがこの方式である。2モーター式のハイブリッドは基本的にはトランスミッションを持たず、電気的に変速している。日本の2モーターHEVはまずトヨタの遊星歯車を使った特殊な方式と、ホンダと三菱の方式が2つめとしてある。ホンダと三菱の方式は偶然ながら基本的には同じ方式で、通常はシリーズ式だが、高速域では直接エンジンも駆動力をタイヤに与えるシリーズパラレル式である。3つめはe-POWERに代表されるシリーズハイブリッドである。日産とダイハツが採用している

実は欧米には2モーター式HEVは長いことなかった。トライしたが失敗に終

わったと言ってよい。しかし、最近になってルノーが「E-TECHハイブリッド」という2モーターハイブリッドを実用化した。ただこれは2モーターながらトランスミッションがある1.5モーター的な性格のものである。今後他の海外メーカーがすでに確立された日本の2モーターHEVと同等以上のHEVを作ることは考えにくい。

日本は本格的な2モーター式のフルハイブリッドをトヨタ、ホンダ、三菱、日産、ダイハツの5社が採用し広く展開している。日本以外ではルノーの1.5モーター的なE-TECHハイブリッドのみで、他はすべて1モーター式である。さらに欧州で多いのは48Vのマイルドハイブリッドと呼ばれるもので、ハイブリッドの技術も普及率も日本とは大きな差がある。

内燃エンジンでもCNは可能

そもそも実際の流れを振り返ってみると、低燃費、将来のCNに向けて欧州が採った策はディーゼルエンジンの推進であった。しかし、これはVWのいわゆるディーゼルゲート事件で消えてしまった。そして出てきたのがEV化であった。しかし、EV化はよいとして、内燃エンジンを排除するというその決め方に不純なものがあると思えない。目的はCNのはずであり、そのためにはその規制はCO₂の排出量で決めるべきものである。その基準値がガソリンエンジンやディーゼルエンジンでは達成が不可能であってもよい。なぜならば、ガソリンや軽油でなくても水素やe-fuel、あるいはバイオといった燃料によって内燃エンジンでもCO₂の排出をゼロにすることは可能だからだ。あえてその道を閉ざすことに大きな矛盾がある。HEVは内燃エンジンを使うから、それを禁じてしまえば必然的にハイブリッドが排除できるわけだ。日本はすでにHEVの普及によりCO₂削減に大きく貢献してきた。そのHEVを、期限を決めて排除するのは理に合わない。

現実には欧州ではPHEVの販売数が伸びている。当面はガソリンでも将来的には水素、e-fuel、バイオ燃料のエンジンを使ったPHEVが、長い期間大きな役割を果たすと思われる。

(会長・飯塚昭三)

RJC 2023 Activity Report

2023年度RJC活動報告



日本自動車研究者ジャーナリスト会議（RJC）では、今年度もRJCカーオブザイヤー選出のため活動を行ってきました。

近年、自動車の燃料が化石燃料から電気へと移行し始めています。ただ、電気、電池、モーターなどを作り出す過程でのCO₂の排出量と、新燃料やハイブリッド車などのCO₂の排出量を生産から使用までなど総合的に論議され始めており、今後の方向性を慎重に見極めていく必要があります。

自動車の定義も変化しつつあります。漫画「鉄腕アトム」での未来には、無線電話や空飛ぶ自動車が描かれていました。携帯電話やドローンがそれです。「東京モーターショー」は今回から「ジャパンモビリティショー」と名称が改められ、単なる自動車ショーではなくドローンも出展されるなど、自動車業界の枠を超えて、他産業やスタートアップ企業などが参加。モビリティは「単なる移動手段」だけではなく、「ヒトを動かす、モノを動かす、ココロを動かす」として開催されました。また行政では、国土交通省の「自動車局」が「物流・自動車局」に組織変更されました。これはドローンが、物・人を運ぶ時代になったことを象徴しています。

RJCにおいては、自動車メーカー・インポーターを対象にした選考に関する説明会を3年ぶりに開催し、カーオブザイヤーの選び方の方針を説明しました。会場は新たに「アルカディア市ヶ谷」としました。これまでの会場「アイビーホール青山」は新型コロナウイルス感染症の影響で閉鎖されたためです。

国産車・輸入車・技術、各賞の6ベストを選出する第1次選考会は、オンライン形式で行い、11月1日にRJC事務局で開票してRJC公式サイトで公開しました。

最大のイベントであるRJCカーオブザイヤーを選出する最終選考会は、「モビリティリゾートもてぎ」の特設コースで実施しました。今回は、開催時期が、ジャパンモビリティショー準備と重なり、お忙しい時間を割いて参加していただいたメーカー、インポーター様には心から感謝しております。

今年度も、新車発表会など多くのイベントがオンライン形式で行われましたが、そんな状況下で実施した活動の一部を下記に紹介します。

- ▶1月20日：Audi New Year Press Conference（八芳園）
- ▶1月26日：MAZDA 2大幅改良モデル事前取材会（オンライン）
- ▶1月26日：スズキ2030年度に向けた成長戦略説明会（オンライン）
- ▶1月27日：Audi Sustainable Future Meeting（アウディ浜松）
- ▶6月8日：ボッシュ年次記者会見（オンライン）
- ▶6月22日：新型プジョー 408試乗会（リストランテ・アッティモ）
- ▶7月20日：RJC勉強会=エクセディ インホイールモーター（オンライン）
- ▶7月26日：BMWシンポジウム（BMW GROUP Tokyo Bay）
- ▶9月4日：RJCカーオブザイヤー説明会（アルカディア市ヶ谷）
- ▶9月7日：セレナe-POWER試乗会（日産自動車グローバル本社）
- ▶9月14日：MAZDA MX-30 Rotary-EV発表（オンライン）
- ▶10月3日：ロードスター商品改良オンライン説明会（オンライン）
- ▶10月6日：BMW 1シリーズ試乗会（BMW GROUP Tokyo Bay）
- ▶10月11日：アバルト500e発表会（オンライン）
- ▶11月1日：2024年次RJCカーオブザイヤー第1次選考会（オンライン）
- ▶11月14日：2024年次RJCカーオブザイヤー最終選考会（モビリティリゾートもてぎ）
- ▶12月12日：2024年次RJCカーオブザイヤー表彰式（アルカディア市ヶ谷）

編集後記

◆表彰式では、壇上に上がったメーカー担当者方々の様子を、カメラのファインダーから覗いていた。賞状やトロフィーに目を向けながらさり気なく浮かんだ笑みに、なんだか私も嬉しくなってしまった。来年も、この会場でお会いしましょう！（水）

◆テクノロジー賞では、エンジンの新型は候補になりやすいが、BEVが多くなってくると、たとえばモーターは新しくても候補になりにくい。全個体電池でも出てくれば大賞候補だろうけど、一部の高級車だけのものだったらそうはならないか…。などと遠い先（？）のことを考えた…。（武）

◆今年も無事に最終選考会を終えて、各賞を選出。表彰式の後、久しぶりにメーカー・インポーターの皆様をお招きしての懇親会を開催することができました。貴重なご意見を賜り、RJC自身が発信力を高めなくてはいけないと痛感した次第です。（小）

◆事務局を理事全員で担って、会の運営を少しずつ支えてこられたと思うのですが、今年になってようやく手応えを感じられました。最終選考会が行われた「モビリティリゾートもてぎ」では、ご協力いただいたメーカー＆インポーターさま！皆さまの顔が拝見できて何より嬉しく思いました。（緒）

◆「モビリティリゾートもてぎ」での最終選考会は、同じ日、同じ条件でクルマを比較試乗できる機会だ。会員が投票している時間には、メーカー・インポーター様がお互いのクルマを試乗しあえるので、好評だと聞いている。今後も続けていきたい。（怒）

◆今年からRJCブリテンは冊子としては作らず、PDFデータだけになりました。紙で育った編集者である私としては何とも寂しいかぎりだが、これも時代なのですね。でも、今年のRJCカーオブザイヤー、皆様のおかげで盛り上がりました。次年度はさらに……と期待も膨らみます。（塚）