

本誌編集長、鈴木正文の「新・自動車評論」第9回

テスラ・ロードスター・シグネチュア・スポーツ TESLA ROADSTER SIGNATURE SPORT

シリコン・バレー発の電気スーパーカーの
公式輸入車をいちばん乗り!

ピュア・スポーツである!

アメリカでは2年前から路上を走っている電気スポーツカー、
テスラ・ロードスターがついに日本上陸を果たした。
その最上級グレードに本誌・編集長が試乗、感激を綴った。

文=鈴木正文(本誌) 写真=柏田芳敬



自動車重量税はナシ!

車検証の自動車重量税の欄には「免税」とある。スポーツカーではテスラ・ロードスターのみの特典だ。2351mmのホイールベースに載るボディは3946×1851×1126mm。車検証の車重は1270kg(前450kg、後820kg)。





新時代のさきがけは、スポーツカーだ！

社会とライフスタイル

「趣味」(だけ)を基準にクルマ選びをおこなう時代は、もはや去ったのか、という疑念が生まれた。航続距離350km以上をうたうシリコン・バレー発のバッテリー・スポーツカー、テスラ・ロードスターが、僕のささやかな信念を揺るがしたのだ。「趣味」を超えて、社会のこれからへの展望とじぶんのライフスタイルとの接点のうちに、あたらしい基準を見出すべきときが来たのか、とおもった。いまさらなにを、といわれそうだが、一般論としてはともかく、はじめてリアルにそう感じた。

テスラ・ロードスターには、東名高速道路下り線の海老名サービスエリアで乗り込んだ。4月末にロサンゼルスを出港した日本向けの最初の12台のうちの1台である。パセンジャー・シートには都心からこれを運転してきたケビン・ユースンが乗っている。ステアリング・ポスト右側のシリンダーのキーを捻ってモーターを目覚めさせたが、むろん無音のままである。センター・コンソールのDボタンを押し、アクセルレクター・ペダルをじわりと踏みこむと、青いスポーツカーはスルルと動き出した。依然、無音だ。

ケビンさんは、2カ月前に設立されたばかりの「テスラ・モーターズ・アジア・パシフィック」のディレクターで、テスラ・モーターズの日本代表である。過去6週間にすでに100人以上の人に、みずからデモ・カーを運んでテスト・ドライブをしてもらったという。日本での反響は期待を上回ったというが、何台売



シンプルなコクピットなのだ!

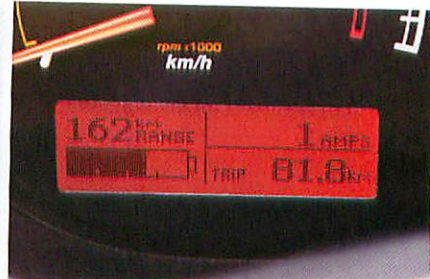
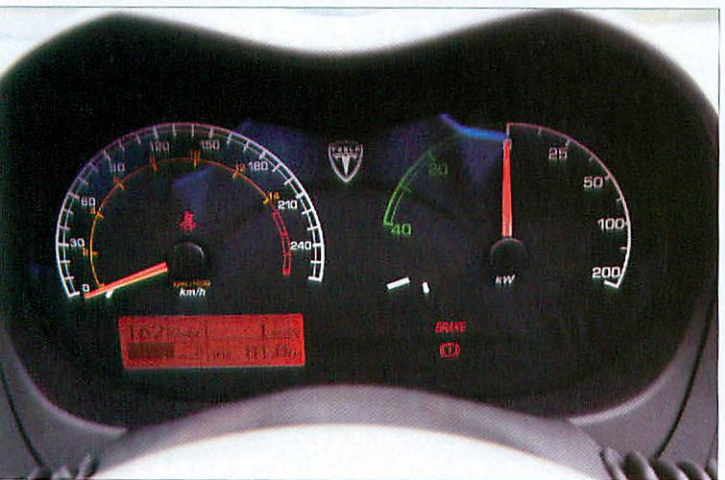
2150万円するクルマにして、贅沢感を演出しようとはしていないインテリアは、スポーツカーとしていっそさわやかだ。カーボン製のロールオーバーバーとボディサイドの冷却孔に注目!

モーター音は新時代のシンバルだ!

れたのかという質問には答えなかった。自動車ジャーナリストによるテストは、「ENGINEさんがはじめてです」と、流暢な日本語でいうカリフォルニア大学バークリー校のビジネス・スクールを出た中国系アメリカ人で、東大にも留学しており、テスラに入る前はインターネット決済システムの会社「ペイパル」の日本代表だった。しかし、クルマへの情熱おさえがたく、テスラ会長、イーロン・マスク直々の誘いに転身した。アメリカにはBMWのMクーペを置いてあり、日本では中古で買った2001年型のホンダ・インテグラ・タイプRに乗る。「テスラ・ロードスターのホイール分ぐらいの値段で買いました」と苦笑まじりにいったが、おなじクルマ好きとわかって、いっぺんに好感を持った。

日本向けは3グレード

テスト車は「シグネチア・スポーツ」といわれる最高グレードで、2150万円する。日本仕様にはほかに、1550万円の「スポーツ」と1340万円のベース・モデルがあり、「シグネチア・スポーツ」は「スポーツ」の豪華装備版だ。「スポーツ」は、ベース・モデルのハイ・チューン版。0-60マイル(96km)／時加速はノーマルの3.9秒にたいして3.7秒という。ポルシェであれば911GT3並みのタイムだから驚く。モーターじたいはノーマルもスポーツもおなじだが、ステーター(固定子)サイドの巻線密度を手巻きにして高めることによってより強い電流を発生させており、ノーマルの370Nm(37.7kgm)に



ディテールに電気が宿っている!

左側のメーターは外縁が速度計、その内側が回転計。下部の情報窓には電池残量とともに、可能航続距離が表示される。右のメーターは左半分がエネルギー回生計、右半分が出力計

だ。右の写真、下から4点は、センター・コンソールの情報モニターの画面4態。バッテリー残量、平均電力消費量、出力/トルク/加速度などのバー・グラフ表示を呼び出すことができる。

エンジンなしエリーゼ
数キロメートルだけで東名を後に

東名本線に合流するまでの加速車線を走っていると、すでに僕はここからなかに感嘆の声を上げていた。なにかにまで圧倒的にスムーズだったからだ。地べたにじか座りするような低いドライビング・ポジションをとった僕は、地を這って滑走するテスラ・ロードスターの、ヒューンとかすかに唸るモーター音に、新時代の船出を告げるシンバル（西洋銅鑼だ）の響きを聞いていた。

スポーツはほかに、①10段階に調整できるダンパー②3段階調整式のアンチ・ロールバー③鍛造ホイールといったスポーツ装備を持つ。アメリカでの価格は、ノーマルが10・9万ドル（1ドル91円として約992万円）、スポーツが12・85万ドル（約1170万円）なので、日本仕様は割高といえるが、台数が台数だけにやむをえない気もする。日本だけの設定グレードであるシグネチュア・スポーツには、より高級なレザー内装やオーディオ・システムなどを与えたうえで、バッテリー交換と12万kmまたは6年までのサービスの無償パッケージを付加している。

たいして400Nm（40・8kgm）のトルクを得る。ちなみに、911カレラの最大トルクは390Nm、カレラSは420Nm、GT3は430Nmである。テスラ・ロードスターの速さをイメージしてほしい。最高出力は両モデルとも288ps（215kW）で、最高速度はリミッター作動により201km/hに抑えられている。変速機は単速である。

TALKS WITH MR. KEVIN YU, DIRECTOR OF ASIA PACIFIC, TESLA MOTORS



テスラ・モーターズ・アジア太平洋地域ディレクター、ケビン・ユー氏と語る。

ライフスタイルを妥協しない!

ケビンさんによれば、9月には東京・青山にショールームが、そして東京・大田区馬込にサービス・ショップがオープンする。「なによりアフターセールスのサービスが大事です」という。「このロードスターで人々のマインドを変えたいんです。電気自動車はこれまで市街地専用とおもわれてきました。航続距離も100kmあるかないかで、運転して楽しいわけでも速いわけでもなくて、しかも実用車としてもちゃんと使えない、と受け取られてきた。エコだけど、エコだけ、と。しかし、ロードスターはちがいます。スポーツカーとして運転して楽しい。そしてエコで、300km以上の航続距離があるから、なんら心配することなく実用に使えます」と、一気に話す。「リッター1000円ぐらいの価格にならないと、世界は脱ガソリン化しないといわれてきました。でも、もっといいのは電気自動車がガソリン車よりあまりにもいいので、ガソリンが5円でもガソリン車が売れない、というふうになることです。テスラはみんなが欲しがらる電気自動車をつくって、そういう状況への突破口を拓こうとしているのです。テスラのカスタマーは、電気自動車の歴史的幕開けに参加したいという人たちです。テスラを買って、それに乗って、将来世代のクルマの開発のために貢献したいという人が多いんです。もちろん、ドライブして楽しいクルマだから、買ってくれているんですが、それだけが理由じゃありません」

現在までにロードスターは1200台あまりがつくられた。2年後に4ドア・セダンのSがデビューするまで、あと1000台強つくる予定だ。



家庭用の電源で充電するモバイル・アダプターは、1時間で10km分の電力をチャージできる。シングネチャアには、1時間で20km分充電できるモバイル・チャージャーと3・5時間でフル・チャージのホーム用も付属する。



グランド・ツアラー役は厳しいかも

動力系搭載部の背後にはご覧のように、エリーゼ並みぐらいのカーゴ・ルームがあるが、2人で1、2泊の旅行の荷物を呑み込むのは厳しそうだ。エリーゼ同様アルミ押し出し材を接着によって組んだアルミ製センター・モノコックと前後ダブルウィッシュボーンのスサを持つが、ボディ・パネルはカーボン製である。前後重量配分はフロント35%、リア65%とピュア・スポーツのバランスだ。

し、自動車専用道路、小田原厚木道路の全区間30kmあまりを常識的な速度で巡航したあと、高速コーナーの多いワインディング・ロードのメツカ、箱根ターンバイクに乗り入れた。一般道、高速道、山道とどんな場面でも、テスラ・ロードスターのドライブ・フィールは「新種の乗り物」感をもたらす驚きに満ち満ちていた。それもこれも、これが内燃機関（ICE）を持たない完全な電気自動車であることによる。

テスラはミッドシップ・スポーツカー、ロードスター・エリーゼのシャシーの成り立ちを踏襲し、エリーゼではエンジンとギアボックスが載るドライバー背後のセクションに、モーターと6831個を数えるノート・パソコン用リチウムイオン電池（パナソニック製）を収めたバッテリー・パック、そしてパワー・エレクトロニクス・モジュール（PEM）という電圧制御ユニットを搭載する。どれひとつとして、ピストン運動もしなければ爆発もしない。

モーターは1分間に最高で1万4000回転するが、いくら回転しても軽い唸りを上げるだけだ。モーターの回転はギアによって減速されてリア・アクスルを駆動するので、歯車がないわけではないが、事実上なみに等しい。結果、電流が発生したエネルギーの約80%が駆動力に転化される。ICEでは、エネルギーの5割がたがさまざまな機械損失としてエントロピー化してしまうのに対して、すばらしいエネルギー効率だ。

テスラ・ロードスターの走りは、なによりも爆音と振動の阿鼻叫喚から100%逃れていることが最大の



TESLA ROADSTER SIGNATURE SPORT

特徴であり魅力だ。新感覚ドライブ・フィールの根源は、一にそこに帰す。この新感覚を雄弁に物語る一例は、スロットル・ペダルを戻したときに発生する強烈なエンジン・ブレーキだ。このとき、エネルギーが再生されてバッテリーが充電するので、再生エネルギーをできるだけ得るためなのだろう。フット・ブレーキを軽く踏んだぐらいの減速Gがすぐ立ち上がり、それは徐々に高まっていく。30 km/h以下程度の速度からなら、フット・ブレーキを全然踏まないでも停止寸前にまで減速する。だから、高速道路での速度調節や、コーナー進入時にフロントに荷重を移すぐらいでは、フット・ブレーキは用なしだ。せっかくのAPレーシング・プラス・キャリバーから成る贅沢で強力なブレーキ・システムも、公道ではほとんど出る幕がない。ちなみに、フット・ブレーキは再生システムとは無縁で、ペダル踏力が直接にシステムを作動させる。

その走りっぷり

100 km/h内外でアプローチする中速コーナーを例にとつて、テスラ・ロードスターの異次元の走りっぷりの一部始終を追ってみよう。コーナーが見えている。スロットル・ペダルはまだ床まで踏みつけているから、モーターはヒューンという高周波音を、さわさわとした風切り音やヨコハマのハイグリップ・タイヤの立てるザザといったパターン・ノイズとともに耳に届かせている。ついでに言えば、モーター音はペダルの踏み込み量によって調子を変えて、ICEのエンジン音とおなじよ

うに加減速の程度をフィードバックし、ドライビングのリアルティをつくるのに一役買っている。

スロットルを戻す。瞬時にエンジン・ブレーキがかかり、荷重がじんわりと、しかし明瞭に、フロントに移動する。フット・ブレーキは使う必要がない。エリーゼと同じエア・バッグ内蔵のモモ製小径(32mm!)ステアリングはノン・パワーで、据え切り時や低速コーナーでは、近ごろ経験したことのないぐらい重いのに驚くが、いまはしつとりと心地よい感覚を伝えるだけだ。ロック・トゥ・ロック2・7回転とスポーツカーらしくクイックなステアリングをわずかに切るともなく切ると、感覚的にはミリ単位の正確さでノーズがインに入る。快感。同時にコーナリング・パワーが発生し、あるかないか程度のロールがはじまっている。

バッテリー冷却用のラジエターしかないフロントが軽い。おまけに、450 kgもあるバッテリーが重心を低くして、後輪がベタッと路面に貼りついたようにゆたかに接地しているのがわかる。ミドル・オブ・コーナーのわずか手前でスロットルをオンにしてテール・スライドに備えたが何事もない。地のグライダーのようにスムーズかつエレガントに、ロードスターは加速局面に移行する。隣のケビンが「ワンドフル!」と快哉を叫んだ。僕の頬がゆるむ。

ほどなくすると、素敵な爆音を併せて疾走する真っ赤なフェラーリ360モテナに追いついた。僕たちの青い電気スポーツカーに躊躇はなかった。コーナーの立ち上がりざま、音もなくそれを抜き去ったのだった。