

新車価格 100万円の スポーツカーを 作るべき!

【対談】南原竜樹 (オートトレーディングルフトジャパン(株)代表取締役社長) × 野田義彦 (小誌編集長)

UCGには2回目の登場となるナンバラ社長。

ローバー破綻後もTVRやノーブルなどの正規輸入元を務めているのはご存じの通りだ。

昨日はマレーシア、今日は名古屋、明日は東京、その後イギリスへ……、

相変わらず分刻みのスケジュールをこなす彼を名古屋にある本社でつかまえた。

野田 まずはTVRとノーブルのことから話を進めていきましょう。現在、メーカーの生産態勢はどうなっているのですか？



南原 TVRは2004年にニコライ・スモレンスキーというロシア人に買収されました。彼は、過去のしがらみなどを清算するのに、日本の商法で言えば民事再生法みたいなかたちをとってすべてをリセットしたんです。ほとんどのパーツを自社の工場で作って組み立てるという前時代的なことはやめて、これからは海外でパーツを作り、効率よく量産車を生産していくことになるでしょう。これは新生TVRの経営方針にもなります。

野田 いまや世界中の自動車メーカーが採用している生産方式ですよね。

南原 メーターパネルも自社の工場で作っていたのだから異常です。今後はイタリアのベルトネと組んで生産するシステムが有力です。パワーユニットもTVR製ではなくとも思います。そして、サガリス／タスカン2などの後継モデルを2008年に発表する計画です。

野田 すると、来年までTVRの新車は買えないのですか？

南原 オートトレーディングは、現行型のサガリスを2台、タスカン2のコンバーティブルを1台持っていますから、まだ買えます。でも、3名様限定です(笑)。

野田 ノーブルは、M14の後継モデルが海外のTV番組などで紹介されているようですね。

南原 来年にはM15というモデルをリリースする予定です。すでにBBCの『トップ・ギア』(人気の自動車TV番組)に登場して、サーキット走行などではジャーナリストから高い評価を得ています。約1000kgのボディに搭載されるのは600馬力のパワーユニット、M14に比べてボディがひとまわり大きくなってボリューム感もありますから、日本市場でも充分勝負できるでしょう。新車価格は1500万円前後を考えています。

ナンバラ社長が太鼓判を押すスポーツカー

野田 話は変わりますが、最近「これはいい!ほしい!」と思ったスポーツカーってありますか？

南原 ブガッティ・ヴェイロン 16.4。あれはいい。サーキットで試乗してみて、本気でほしいと思いましたよ。300km/hで走っていて、フルブレーキ

ングしてもドーンと減速してまっすぐ止まるんだからすごい。いや、止まるというか、もう地面に押し付けられるみたいな感覚。あと、フェラーリ360のチャレンジストラダレ。あれも印象に残っています。乗っていて小躍りしたくなるほど楽しい気分になりました。特にエンジンとトランスミッションのマッチングは絶品というか芸術だと感じましたね。

携帯電話とクルマの関係

野田 ところで、ボルシェとフェラーリを除くと、スポーツカーの販売は好調とは言えないようです。原因はどんなところにあるのでしょうか。やはり、若い人のクルマ離れが影響しているのでしょうか。

南原 携帯電話とパソコンの使用禁止令が出れば、また若い人がクルマに乗るようになりますよ(笑)。

野田 要するに、携帯電話の通信費やパソコンのソフトや周辺機器の支払いがあるから、クルマのローンにまでお金が回らなくなっている。

南原 携帯電話とパソコンは生活必需品になり、クルマはそうじゃなくなったわけですよ。ホンダ・フィットが売れているって言うけれど、オデッセイが売れなくなっているでしょ。つまり、毎月5万円のローンを払っていた方が、2万円しか払え



上の写真はナンバラ社長が太鼓判を押すフェラーリ・360チャレンジストラダレとブガッティ・ヴェイロン 16.4。ともに現代のスーパーカーと呼ばれるクルマ好き垂涎のモデル。下の写真は、ローバー75、MG TF、TVRなどが並ぶオートトレーディング・本社2階のショールーム。デモカー・アップの中古車も展示されている。取材協力：オートトレーディングゴルフジャパン Tel.052-745-3000

なくなっているんです。自動車メーカーは、もっとグローバルな視点でマーケットを見ていかないと、普通の人はコンパクトカーやミニバンしか買わなくなりますよ。しかも10年以上は買い換え

野田 グローバルな視点というのは、つまり楽しいクルマをもっと安く作れ!ということですよ。

南原 例えば、工場のすべてを中国や南アなどに移せばクルマはいまの半分のコストで作れるわけです。業界は違うけれど、ユニクロが好例ですよ。そろそろ、自動車メーカーもしがらみを立ち切って重い腰を上げないとたいへんな事態になると思いますよ。業界再編だけではすまなくなる。特に、スポーツカーなんて本当にニッチな存在になっていくでしょう。僕に経営させてもらえれば売れるスポーツカーを作ってみせる(笑)。

野田 打開策はあると？

南原 もちろんですよ。新車価格が100万円の2リッター級スポーツカーをリリースすればいい。

野田 月々2万円台でローンが組める計算ですね。でも、極端すぎるような気がしますけれど。

南原 僕はよく「極端だね」って言われるけれど、でも、平凡な人間には大きな事業、あっと驚くようなビジネスはできないからね。

野田 まっ、極端でもおもしろいから、取材したく

なるのですけれど(笑)。

南原 最近の400～500万円クラスのスポーツカーは全然楽しくないと思いませんか？ 乗った瞬間、ちょっと勘弁してよ、ってクルマが多いじゃないから、半分のディーラーは潰れてしまうでしょう。クルマ以外に必要なものが増えて、さらにどんどん忙しくなっている現代人に、中途半端な価格の中途半端な個性しか持たない趣味のためのクルマが売れるはずがない。やっぱり100万円です。

野田 いっぽうで、スポーツカーはステータスを誇るための道具と割り切る人も増えていますね。

南原 カッコやブランドイメージだけで乗るのもひとつの選び方だと思うから否定するつもりはないけれど、ボルシェやフェラーリで走行車線を流すのはやめてもらいたいよね。カウンタックやディーノに憧れた僕にとっては、F430が100km/hで走るローバー75に追い抜かれる光景って見たくない(笑)。

免許制度も変えるべし!

野田 そう言えば、高速道路の制限速度問題についてはどんな考えを持っていますか？

南原 クルマの動力性能が飛躍的に向上して、ブレーキもこれだけ進化しているのだから、制限速度も見直すべきなのでしょうね。でもそれには、運転免許制度も変える必要があります。初心者

やベーパードライバーは100km/h、ある程度の技能をクリアしている人は140km/hとか。さらに、クルマも車種によって分けてしまえばいい。例えば、アストン・マーティンやボルシェ911、ランボルギーニは140km/h、トヨタ・カローラは120km/h、軽自動車やトラックは100km/hみたいに。だいたい、大型トラックとメルセデスのSL550が同じ車線を連なって走っているなんておかしいよね。

野田 つまり、クルマを取り巻く環境を根底から見直していけば、クルマをもっと楽しめるようになるということですね。クルマはすでにひとつの文化になっているのですから、それくらいやってもいいのかもしれない。

南原 それには、もっと裾野を広げていかなければ話にならない。だから、メーカーは100万円で乗れるスポーツカーを作るべきです。

Text:野田義彦/Photo:星屋宏道



オートトレーディングの自社ショールームに展示されていたTVR タモーラ。TVRのすべてのクルマは、主にレーシングカーが採用しているスチールパイプを溶接で組み上げていくマルチチューブラ・バックボーンシャーシとなる。全長3948×全幅1835×全高1205mm、1100kgのボディを350psの3.6リッター直6エンジンが引っ張る。