

クルマ業界

超下準備

誰も知らないホンネを連発!

2

憧れる自動車業界。しかし、ホ
ンネを職に選んだ人には、理想と現実のギャップと
いう大きな試練が待ちかまえていた。2回目の今回は雑
誌編集者出身のフリージャーナリストと、メーカーで足ま
わり設計に携わっている開発スタッフの声を届ける。

フリー ジャーナリス トの場合

駆け出しの頃はバイトで 某プロドライバーの ゴーストライターも経験

自動車ジャーナリストって仕事
は、見るとやるのでは大違いの代表
的な職業がもしもありません。自動車雑
誌をよく読む人なら一度は憧れる仕
事じゃないですか。雑誌の記事だけ
を見ていると、海外などに行つて、
普段なかなか乗ることのできないよ
うな輸入車やデビューしたばかりの
ニューモデルに乗って好き勝手なこ
とを書くのが仕事、って思えるでし
ょう。

実際、僕も徳大寺さんや三本さん
のよつな巨匠から、小沢コージさん
や河口まなぶさんのよつな若手の方
の記事までをいろいろ見て、憧れて
この業界に入った一人ですからね
…。しかし、他人には華やかに見え
るこの業界も、じつは結構ドロ臭い
世界なんです。

僕は雑誌編集者を経て、フリーの
ジャーナリストになったのですが、
こんな若手にそう簡単に仕事の依頼
は来ません。たいてい古巣の仕事で
分けてもらうのですが、これが結構
わびしいんです。編集長にはイマイ
チを言われるし…。これじゃ編集者時
代と変わらないじゃないか！な
んて思うのですが、食べていくため
には我慢我慢なんです。

さらに、編集者時代と決定的に違
うのが、いままではページが多かる
うが少なかるうが給料制で生活は安
定していたのですが、フリーになる
と書いた分しかギャラが支払われま
せん。なので、最初のうちは赤字ば

かりでした。そのために、ほかの
出版社に営業に行ったり、アルバイ
トでゴーストライターなんてこと
もよくやりました。
レーシングドライバーのインプレ
ッションってその人が書いてるので



この業界でこの飯が
食べられなくなつてしまふ
恐れさえあるんです

はなく、テイクなどに言いたい放題
いつてもらつて、それをもしにその
人が語りそうな口調で書き直すん
です。僕以外にも何人かのゴースト
ライターを使っていたドライバーも
知ってますよ。給料はよかつたけど、
結構むなしかつたですね。僕が書い
てるのに、僕が書きました、ってア
ピールできないですから泣。

(本文と写真は関係ありません)

超 暴露トーク

クルマ業界人



くさんもらえますが、若手は数で稼ぐしかないです。お笑いの世界とほとんど同じですね。

ページをゲットできればあとは言いたい放題、というわけにもいきません。雑誌をつくるには自動車メーカーや関連会社からの広告費なども重要になってきます。なので、スポンサーのことも考えた記事にしなければならぬんです。とくにパーソナルなどの比較モノの記事は相当神経を使います。これまた巨匠クラスの場合は問題ないですが、僕のようなペヘエの場合、メーカーからの圧力がかかっています。この業界で飯が食べられなくなってしまう恐れさえあるんです。

だからといって、普のすぎると記事に信ぴょう性がなくなってしまうし、ウンをつくわけにもいきません。たまにはウンも書きますが、その場合、言葉のマジックを使っています。いわゆる「モノは言いよう」といっやつです。

雑誌のジャンルにもよりますが、ある国産高級車に乗り、ちよつと乗り心地に「コンコン」感があったとしま

わかれ 設計者 の場 足

スキル音の連続!! 試乗会で暴走しまくる 評論家にナニがわかる!?

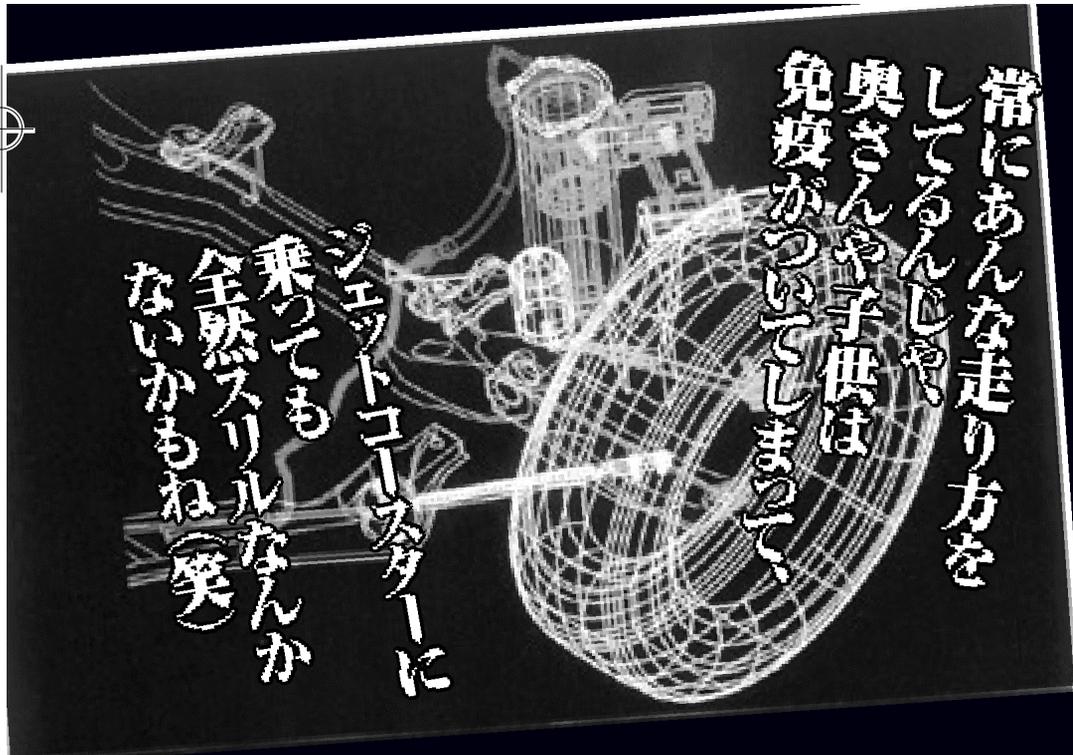
自動車評論家ってそんなに偉いのかい? 私は足回りの統括をやっているから、プレス向けの試乗会などに開発陣代表として参加することが多いけど、スポーツカーならともかく、実用セタンやミニバンであっても、キを渡したらいきなり全

しょう。ストレートに言うてしまつとトゲがあるので、この場合「高級車でありながらスポーティな乗り味」なんて書きます。こうすれば、乗り心地が硬いと言いつつ、そのフオーまでできるんです。ほかによく使うのが、リアのスタビリティが悪いくるまを「振り回して楽しいくるま」、FFでタックインの強いくるまを「FFなのに積極的に向きを変えることのできるくるま」といった感じですね。

とはいっても、いまのクルマはどれを選んで、普段乗る分にはまったくと言つていいほど問題はありませぬ。我々の意見はあくまでも主観的なもので、参考程度にして、最後は自分の気に入ったクルマを買うのが一番じゃないかな。友だちなんかは「この中でどのクルマがいい?」なんて聞かれると、ハンドリングやエンジンなども考慮して薦めますが、結局は「デザイン」が決定のポイントになりますね。そういう僕が乗ってるクルマも某巨匠にさんざんけなされたクルマですから…。

開で会場を出発

試して、後ろからついていったことがあんなに、エンジンには常にレブリミット付近まで引張りばなし。コーナーではスキル音が絶えず聞こえてくるし、ひどい時には車が横を向いている場合もあつた。



常にあんな走り方を
してるんじや
奥さんや子供は
免疫がつかつてしまつて

シエッタコースターに
乗つても
全然スリルなんか
ないかもね(笑)



あれじゃ静粛性や、乗り心地と操安性を両立させたサスペンションセッティングなんかわかりつこないよ。当然、試乗から戻ってくるまでイヤはボロボロ、ブレーキからは独特の臭いが立ち込めてるし。そういう人たちが試乗後に「コトバを交わしても、「ハンドリングが…」とか、「限界時のロードホールディングがね」なんて話ばかりで、一般ユーザーが一番知りたい「ダウンストロ」での乗りやすさや取り回しのよさに関しては何も言わない。というより、言えないだろうね、あんな走り

方じゃ。確かに、試乗会場を混雑の少ない箱根などの峠道にしてみたら、あれにも問題はあるだろうけど、あれを見てると、「自動車評論家」じゃなくて、「ハンドリング評論家」だね。常にあんな走り方をしてるんじや、奥さんや子供は免疫がついてしまつて、シエッタコースターに乗つても全然スリルなんかないかもね(笑)。昔、新開発のサスペンションをあるセタンに搭載したことがあつたんだけど、試乗会で評論家軍団にボロクソに言われ、ボロクソの記事を掲

載された時には怒りが収まらなかつたよ。「腰砕け」とか、「ハンドリングがいい」なんてね。普通のセタンにスポッカー並みの運動性能なんて必要ないだろ、大切な家族を乗せて走るセタンに。あの時は部下を全員引き連れて、飲み屋で大暴れしたつ(笑)。「お前ら評論家が造るクルマは、さぞかし素晴らしいクルマだろうな」なんてビールがけて大騒ぎしたよ。自分でも言つたもんだけど、クルマ自体は非常に良くできていたと思つた。しかし、記事が記事だったからクルマも売れなかつた。ただ、本当にわかっている一部の人は、しっかり評価されたのが唯一の救いだったね。

東京「ターショー」で某評論家がプロデュースした参考出品車が出展されていたこともあつたけど、社内で「あんなに大々的に自慢されてもねえ」。その評論家をひいきにしている雑誌がアンケートを取つてたけど、一般ユーザーのウケは全然よくなかつたらしいよ。「市販化も考えてる」なんて言つてたけど、結局発売されなかつたしね。ホントに発売するんだつたら、その評論家本人が一番嫌ってる木目調パネルや革風シートを採用しないと実用性もともなわないし、現実的な価格にも収まらない。あんな仕様でいいのなら、某ドレアップ系雑誌に載つてる「一般ユーザー」のクルマのほうが、よほど完成度は高いんじゃないかね。