

デジタル Digital エッセイ

「カルチャーショック」

坂口 裕靖

生まれて初めてクルマ、新車で買っちゃいました。まあ現金払いじゃないので、自分のものになるのは当分先の話となりますが。

とりあえずアイサイトが欲しかったので、メーカーとしてはスバルの一択です。このあたり、好きな機能を選んで組み合わせられるのが当たり前のパソコンカルチャーな筆者にとっては新鮮というか、融通利かなさにびっくりするというか。それどころか、組立前にしか選択できず、二度と変更出来ないメーカーオプションとかあるじゃないですか。だのに購入前に実物は見れないというのは一体どういうことなんだか。とてもじゃないけど信じられないことが常識として通用している世界です。部品の交換も

更新もできなきゃ、買った瞬間から陳腐化するに決まってるじゃないですか。まあハードウェアに命預ける訳だから、ちゃんとバグを潰していく必要があります。そのためには、細かなバリエーションがもたらす副作用を断ち切る必要があるため、自由に部品を交換されては制御しきれないというのは分からんでもないです。さらにどこへ行っても決められたパフォーマンスを発揮しないとイケないでしょうから、外部環境からは極力切り離されているべきで、だから自立的にならねばならず、重量や体積の制約条件を満たすためには汎用化によるオーバーヘッドが無視できないのも分かります。となると可換な機材が極小になるのも仕方ないでしょう。だとして、気象レーダ

ーぐらい何で見えないのか理解に苦しみますな。別に気象レーダーシステムを搭載する必要なんかなくて、ブラウザでちょっと見れば充分なのに。電波状況によっては使えないこともあるというのはケータイだと当たり前なんで、誰も気にしないと思います。ネットに繋がらない心配よりも、ネットに繋がる場所で情報に取り残される心配のほうが遥かに大きいじゃないですか。特に最近ちょっと雨が降ると、高架下やら窪地やらが冠水したりして、命に関わる状況が割とカジュアルに襲ってくるので、大変重要です。

まあ今時のカーナビだと通信機能ぐらい付いてるもんだと思ったら、ないんだな、これが。少なくともディーラーオプション

ワンポイント パスワード

GT7

というわけでXV。これ1.6i、1.6iL、2.0iL、2.0iSと4グレードありますが、大変良く似ていて、なかなか見分けがつきにくいです。一番わかり易いのは2.0iSで、ホイールが星型になってます。他の3つはいずれも歯車型というか、水仙型というかになってるのですぐに区別できます。次に2.0iLを見分ける手がかりはミラー部分で、LEDのターンランプがついてれば2.0iL、ついてなければ1.6でiかiL。1.6iと1.6iLの見分け方は後部ドアのガラスがスモークになってるかどうか。スモークなら1.6iL、スモークでないなら1.6iになります。デフォルト設定では1550mmの駐車場に入るという話になってますが、いろいろなサイトを見ると、アンテナを短いタイプに変えないと、場合によっては駐車場のセンサーに引っかかって入れないとのことで注意が必要なようです。

ボディカラーはクールグレイカーキにしたのですが、コーナーセンサーにこの色は用意されていません。ディーラーの営業さん

はバンパー部に黒、本体部にシルバーを提案してくれましたが、全く違和感なくついてます。デフォルトでは全部黒ということですが、バンパー以外はシルバーの方が目立たないかも。逆に言うと、それぐらい彩度が低い色なんですね。面積があると色を感じますが。

カタログ燃費は16km/Lぐらいとなっていて、実際北海道走るときについては充分クリア可能でした。が、市街地をとるころ走っているとがんばっても10km/L、中心値として7km/Lでした。夏だし。燃料計は12分割されており、タンク容量が63Lということなので、目盛りあたり5.25L。高速で80km前後、市街地で40km前後という感じでしょうか。ガソリンの値段がリッターあたり3円違ったとして、仮に60L給油しても差額180円というのは、実際払う側になってみて気づきました。5円以内なら気にしないことにします(拝)。

のカーナビには、音声入力機能すらない。いや、正確には HDMI 接続キットやらなんやらつないで、要するにナビ画面を単純なディスプレイとして、スマホの出力先に設定すること（と思われるが、実は違うかもしれません。でも、HDMI で接続して表示させるなら、ナビ本体は木偶の坊と思われても仕方なくくない？）で音声入力出来るということになるらしいのだが、それってパソコン業界だと出来ないって言うんだけどなあ。ここいらへんのカルチャーショックはなかなか新鮮。デカルチャー。そもそもメーカーサイトとかでカーナビの型番すら調べられないから、必要な機能があるかどうか調べることもできないのはどうかと思いますな。まあそもそも、選択肢自体がないので、他の機種を調べたとしても絵に描いた餅でしかないため、意味が無いと言われればそれまでです。いや、確かにディーラーオプションとして選択肢は提供されているものの、なんか車体設計が変わった関係だかでカーナビを収めるあたりにパイプが通ってるとかで、フツの規格品だと出っ張ってて入らず、従っておすすめのカーナビ以外を選択すると、ぽっかり穴が空くという、非常に邪悪な罠が待っているという次第。しかもそのナビが最新型じゃないという、抱き合わせというか泣きっ面に蜂というか...

一応マニュアルには目を通す方ですが、クルマのマニュアルは厚いですな。およそ 600 ページ、あらかた目を通しましたが、右から左へふわっと情報が抜けていきます。なんたらモードを設定するには、どここのボタンを押すと同時にどれだけのドアを開け、そのまま n 秒保持すると切り替わる、とかさざっと書いてありますが、んなもん覚えられませんがな。覚えられないのはいいとして、後で検索できないのがもどかしい。だいたい何の説明しているページが把握しないまま読み飛ばすので、検索

する単語すら思いつかないという体たらく。まあセキュリティ的にそんなにカンタンに変更できちゃまずいというのはわからんでもないけど、設定可能項目の存在自体がわからないというのは大変イライラしますな。せっかくディスプレイもついてるんだから、電子化して載せてくれりゃいいのに。ハンドルのぼちぼちボタンで 1 ページずつ移動するしか無いとしたら、無い方がマシというのはそのとおりですが。まあ付箋貼りつつ読んで覚えるということなんでしょうけど、そこまでの気力が... 一応スマホアプリは用意されてますが、大変低機能でかえって邪魔なレベル。一つ感心したのは、マニュアルのすべてのイラストに ID が付いていることで、サポートの際には威力を発揮しそうですな。

選んだのは 2017 年版の XV ですが、残念ながら ACC は時速 114km まで、レーンキープアシストは時速 60km 以上。ツーリングアシスト対応ではありませんでした。まあ、ACC で先行車なしに交差点に突っ込むと色々おもしろいことが起こるので、完全に手放して信用するわけには行かないのですが、それでも先行車がある状況ならほぼほぼ安心して任せられるため、運転はかなり楽です。もっとも先行車を見つけるまでは設定した速度で猪突猛進し、捕捉後減速するまでのタイミング感にちょっとズレがあるため、「おい、これ本当に止まるんかいな」と ACC より先にブレーキを踏むことが多いです。ACC はブレーキを踏むとキャンセルされるため、ここいらへんの履歴をちゃんと覚えてないと、ACC がかかっているつもりでかかっておらず、ぶつかりそうになったりして（もっとも、その状況はブリクラッシュブレーキが救ってくれる... はず）。アドバンスドセーフティパッケージつけましたが、ハイビームアシストは期待したほどの実用性はない感じです。ぐねぐね山道でいきなり対向車が出てくるような状

況では便利でしょうが、平坦な道だと対向車のライトを目ざとく見つけるため、ほとんど使いみちがありません。更にオートライト設定していると、ハイビーム設定はハイビームアシストがオーバーライトするため、パッシングできなくなるという弊害が発生します。これはまあマニュアルにすればいいんですが、ちょっとなんか別の方法論が必要なんじゃないかと思います。一方リアビークルディテクションは大変便利で、車線変更時に後方から突っ込んでくるクルマがあると「おいやめろやめろ！」と点滅してピーぴが音出して警告してくれるため、随分助かってます。後退時自動ブレーキは設定されてませんが、コーナーセンサーは 6 箇所付けました。障害物を検出するとピーぴになるので楽しいです。近接部分はコーナーセンサーで検出できますが、後退時に遠い後方を通るクルマや人はリアビークルディテクションが検出してくれます。なので、駐車場の後ろが金網越しに道路だったりすると、駐車中にピーぴ鳴くのでちょっと注意が必要です。falsepositive が多いですが、気づかないでぶつかるよりマシなので必要に応じて無視するようにします。

ナビは一応二画面連動ということになってますが、ちょっと設定が甘い感じ。サブ画面だけで「次の曲がり角」に必要な情報が表示しきれてないのが残念。ヘンなタイミングで割り込み表示されるアイサイトインジケータも邪魔だったり。ここいらへんはもうちょっとソフトウェア的な洗練が必要なんでしょうけど、それを入手するには買い直すしかないのじゃないかなあ。なんだろう、この隷属感。クルマ売れないわけだわ。

Hiroyasu Sakaguchi
(株) IMAGICA イメージワークス