

ついに来た、BYDドルフィン特集

今回は、中国の電気自動車大手BYDが9月20日にコンパクトハッチバックの「ドルフィン」を紹介します。BYDはすでに、2023年1月31日に電気自動車SUV「Atto3」を発表し、それに続き、今回のドルフィンを日本市場向けに発表しました。

BYDは電気自動車大手として、テスラに次ぐ業界第二位の会社となります。すでに日本では富士急バスがK9という電気自動車バスを導入するなど、日本における電気自動車バスのシェア率は7割となってます。BYDの電気自動車は、私たちの身近な存在となりつつあるといえるでしょう。今回は電気自動車の最前線取材するというテーマで、中国BYDのドルフィンを試乗・取材してきましたのでご紹介します。

※あくまで試乗レビューは個人の感想ですので、あしからず。

世界戦略車BYDドルフィン

すでに中国、タイ、オーストラリア等で発売しているドルフィン。

Youtubeなど海外の自動車系Youtuberがレビューしていることもあり、実績が積みあがってからの日本市場となりますが、その魅力は何とんでも圧倒的なコストパフォーマンス。電気自動車補助金であるCEV補助金を利用すれば、65万円分の補助含め、車両価格は298万円スタートという価格設定となります。東洋経済オンラインでは「実質300万円を切る」という見出しとともに、象徴的に取り上げています。

つるエネは創業当時から、中古車の旧型リーフ（30kWh）を使用しており、ここ数年の電気自動車の進化や、実際のユーザー目線で電気自動車の評価ができると考えてます。それでは、レビューにいきましょう！

ドルフィンは、日産リーフの対抗となるか

ドルフィンは、日本市場の電気自動車において、どの位置づけとなるのでしょうか。日本では高級セダンのテスラ・モデル3や、トヨタbZ4x、ホンダのe、レクサスのUX300eなど、様々な車種が存在します。この中でドルフィンは、日産の新型リーフと肩を並べる存在といえるでしょう。むしろ、リーフのバッテリー容量よりも大きく、かつ値段も安いドルフィンは、コストパフォーマンスにおいて他を圧倒するとも言えます。

BYDの電気自動車の特徴は、自動車販売でよくある、オプション装備で積みあがる価格設定でなく、基本価格にすべての装備がついている、という点にあります。もちろん、バッテリー容量によって異なる（スタンダードとロングレンジ）エディションもありますが、安全装備、ナビ、アダプティブクルーズコントロールといった各種装備が、基本価格には含まれています。なので、スタンダード298万円を買ったとしても、大画面のナビもついてきますし、各種安全装置もついてくる、かなり破格な価格設定だと言えます。

一方、モータージャーナリストの五味やすたかさんもYoutubeでレビューされているように、走り心地の点、車内の遮音性、ナビや各種センサーの感応度といった細かい点に、少しずつ改善点があるような気がしました。私も試乗をした際にハンドルレーンキープが作動し、それなりの力で押し戻される挙動を感じ、若干怖かった思いがあります。例えば走行時、前方に障害物があり、それを避けるために左右の白線に近づくこともあります。ですが、そのときにレーンキープ機能がしっかりと介入してことで、予測とは違う現象に、運転者としては少なからぬ焦りが出るような気がします。

もう一つ私が一番気になったのは、低速走行時の「走行音」です。電気自動車はガソリン車と異なり、低速走行時に外部に音を出すことが義務付けられています。ドルフィンの走行音は2パターンあります。ノーマルと、ブランドモードです。これを切り替えると、ハザードランプ、ウィンカー、走行音等が切り替わり、ブランドモードは全体的に水をイメージした音になります。ただ、ブランドモードだと、ウィンカー音が馴染みのない音となり、ノーマルモードの方が良いと感じます。一方、ノーマルモードの走行音も癖があり、隙間風のような、あるいは幽霊が出てきそうな音になってしまうのです。慣れの問題かもしれませんが、他のレビューを見ても評判は良くなさそうです。

ですが、こうした点に関して今の自動車はシステムアップデートで対応する時代になりました。発売後にシステムアップデートを行い、改善することもありますので、それほど致命的な問題ではないかもしれません。

最後に、車内の走行音・遮音性についてです。電気自動車の宿命として、車内が静かになりすぎると、ロードノイズが目立つようになります。本来はエンジン音が聞こえていたところ、その部分がなくなると、次に気になるのはタイヤのロードノイズ、ないしは高速走行時のミラーの風切音といわれます。電気自動車のメリットである走行音の低下は、ロードノイズという新たな課題を感じさせてしまうわけです。これに関してドルフィンは、一定の速度に到達すると走行音が大きく感じられる部分もあるかと思いました。比較乗車したAtto3の方が静かな印象を持ちました。

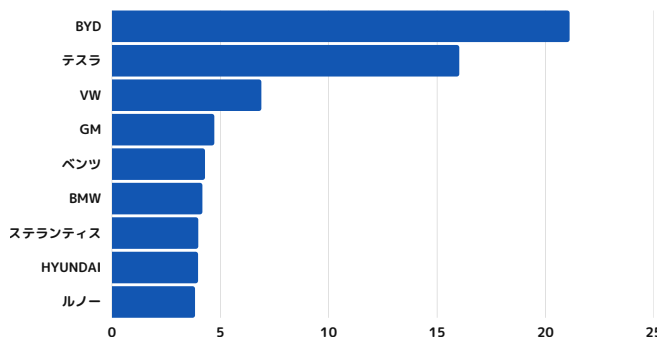


左はドルフィン。右は旧型リーフです。

いろいろと細かい点を書きましたが、298万円の自動車としては破格の性能、乗り心地、静粛性であることは間違いないと思います。電気自動車大国、中国の実力を感じざる負えません。中国だけではなく、すでに韓国の子午線も、日本市場向けに「アイオニック5」を投入しています。今後も海外勢の電気自動車投入が予定されており、日本でも様々な選択肢が増えていくこととなります。

日本の電気自動車にエールを

最後に、電気自動車における日本メーカーの位置について考えたいと思います。残念ながら現状、日本の自動車メーカーは、電気自動車の中で存在感を発揮しているとは必ずしも言えません。2023年上半年世界の電気自動車ランキングを10位まで書くと、以下のようになります。



上記は調査会社counterpointが2023年第1四半期の世界の乗用電気自動車の販売状況を発表した内容となります。ここに、日本車メーカーの名前が出てこない状況となっています。

ドルフィンを試乗して思ったことは、自動車というのは、100キロと30キロという速度差にも対応しながら、音響、デザイン、ブランドといった複合的な要素の結晶として製品が成り立っているという点です。カイゼンを重ね、故障の少ないガソリン・ハイブリッド車の天下を取った日本の自動車メーカーは、これからどんな世界を見せてくれるのでしょうか。今回のBYDドルフィンが日本の自動車業界をさらに盛り上げ、これからの時代に沿った素晴らしい世界観、価値観を魅せてくれたらと思います。

ぜひ読者の皆様も、お近くのBYDディーラーに足を運び、試乗体験されることをお勧めいたします。