

タコメーター

JJ1SXA/池

現在乗っているトヨタカローラになる前に乗っていた、ブルーバード、セフィーロ、シルビア等々のどの車にもタコメーターが付いていた、当然どんな車でも、スピードメーターとタコメーターはついているものと思い込んでいた、甘かった、安い車にはタコメーターはついていなかった(後述のように安い車だけの問題で無くなりつつあるようだ)、まあ今の運転なら、いきなり不便では無いが、以前は一応、タコメーターは見ながら運転をしていた。

タコメーターは、エンジン回転数の把握に有用で、具体的な機能として「オーバーレブ(エンジンの許容以上の過回転)」の防止が挙げられる、誤ったシフトダウンなどによるオーバーレブは、エンジンの破損に直結し、それに起因する事故にもつながる。

そのため、オーバーレブを防ぐため、エンジン回転数とレッドゾーンまでの幅をもとに「シフトダウンが可能か」を判断する目的でタコメーターの必要性はあり、「効率の良いエンジン回転で走行するため」にも有用だ。

若かりし頃は、レッドゾーンぎりぎりまで回したら、どのくらいスピードが出るか?と全く無茶くちなことをやったりしたこともあったが、本来のタコメーターの応用方法では無い、リミッターが装着される以前の事だが200km/hプラスアルファのスピードしか出なかった。

だが、今は安い車だけではなく、タコメーターの装着車は減っているようだ、その理由は、ここ25年くらいの2ペダル車(AT車)であれば、ほとんどの車にオーバーレブの可能性がある時には電氣的にギアが落ちない機構が付いている、そのため、2ペダル車ならオーバーレブはまず起きず、タコメーターの必要性は薄れているからだ。

後は、ハイブリッド車の普及だ、モーターを主にアシストとして使うハイブリッド車なら、アクセル操作とエンジン回転がシンクロすることも多いのでタコメーターは欲しい装備だが、日本車で主流となっている2モーター式のハイブリッド(発電モーターと駆動用モーターを持つ)だと、エンジンを発電用モーターの動力源にも使うので、アクセル操作とエンジン回転がシンクロしないことも多々ある、そのためエンジン回転数がわかっても意味がない、エンジン回転の上下が激しく表示されても煩わしいという側面もあり、タコメーター装着車の減少につながっているようだ。

ハイブリッドではタコメーターに替わる機能的なメーターも登場している、トヨタをはじめとするハイブリッド車や日産リーフのようなEVには、タコメーターの替わりといえる存在として、「ハイブリッドシステムインジケーター」(トヨタ)、「パワーメーター」(日産リーフ)と呼ばれる燃費、電費の向上に非常に役立つメーターが装備される、これがなかなかの優れものだ。

この装置を上手に活用すると以下のようなメリットもある、「ECO」の範囲で加速、巡航すれば自ずと良好な燃費で走れる(メーターの針が加速、巡航の方向に僅かに振れ、最も効率よく走れる空走状態も含む)、減速の際にはインジケーターが「CHG=チャージ」側に振り切らないようにアクセルを戻し、優しくブレーキペダルを踏むと無駄のない回生制動につながる、バッテリーにより多くの電気が戻り、発進や加速時のエンジン負担も減り、燃費が向上するのだ。