

---

# 素人車オタクのセダン考

fumia

---

タテ書き小説ネット Byヒナプロジェクト

<http://pdfnovels.net/>

## 注意事項

このPDFファイルは「小説家になろう」で掲載中の小説を「タテ書き小説ネット」のシステムが自動的にPDF化させたものです。この小説の著作権は小説の作者にあります。そのため、作者または「小説家になろう」および「タテ書き小説ネット」を運営するヒナプロジェクトに無断でこのPDFファイル及び小説を、引用の範囲を超える形で転載、改変、再配布、販売することを一切禁止致します。小説の紹介や個人用途での印刷および保存はご自由にどうぞ。

### 【小説タイトル】

素人車オタクのセダン考

### 【Nコード】

N0534BA

### 【作者名】

f u m i a

### 【あらすじ】

素人な自称車オタクが、国内外新旧のセダン型乗用車について語ります。

## 第一回：BNR32、R32

言わずと知れた、日産・スカイラインの8代目モデルである。初めてスカイラインのモデルに3ナンバー車が登場しただけでなく、ケンメリを最後に途絶えていたGT-Rが復活し、今日まで長らえた発端を拵えた、まさに転換期の自動車である。

さて、名車と呼ぶに相応しいこのR32型GT-Rだが、筆者が車好きになる切っ掛けを与えてくれたモデルなので、思い入れも人一倍ある車だ。21世紀に入って10年を優に過ぎた今日でも最新の車と然程遜色ない凛々しい面構えは何時見ても心を踊らせる。いつか愛車として保有したいものだ。

ただ、この車。スペックがどうのこうの以前に、筆者には手が出しにくい部分がある。内装……、特にライト等のスイッチ群だ。

詳しくは読者個人で目の前の機械を利用し検索して貰う事にして、実際にR32のコクピットを目の当たりにすると、その異様な佇まいに目が点になる筈だ。

まず、ウインカーやワイパーのレバースイッチ。通常これらはステアリングコラムの両側に取り付けられている物だが、R32の場合はダッシュボードのメーターフードの両下端に直接固定されている。

そして、そのメーターパネルのカバーにはハザードランプの作動スイッチなど、その他のボタン類も装着されている。多少車に見慣れている者なら異口同音に異様だと叫びそうな、エキストラリクな雰囲気を醸し出している。

このスイッチ類の配置を、筆者はこのR32と、同時期のZ32しか知らない。当時の日産技術部や開発部、デザイナー達がどうい

う境地でこの機構をこの2車種へ投入したのか定かではないが、そう言う意味でも貴重な車と断言しても過言ではない。

R32に於いて特筆すべき事はもう一つ、事実上スカイラインを冠する4ドア車として最後のハードトップとなってしまうた事である。

R33以降、GT-Rやクーペを除いて、4ドア車でスカイラインのハードトップは現在まで生産されていない。もしかすると、今後製造される可能性があるかもしれないが、サイドからの衝撃に弱いというハードトップ車の特性上、その望みは限り無く0に近いと言っても過言ではないだろう。

ただ、GT-Rとクーペに於いては現在もBピラーのあるハードトップ

ド車が造られている上に、メルセデスやVWの一部車種に4ドアクーペという名称でハードトップのセダンが再び生産されつつある。日産がルノーの下でメルセデスとも結びつこうとしている今、スカイラインの4ドアハードトップがその復活を遂げる日も有り得る。

少なくとも、筆者はそんな夢を見てみたい。

## 第二回：Y32

クラウン史上最悪の糞車だった140系前期ロイヤルよりは数倍マシだが、セドグロ、及びシーマの中でも駄作中の駄作という印象がある。140系の販売台数を上回り、日本車の歴史の中で唯一クラウンとセドグロの売上高が逆転した事を除けば特に取り立てる所もない車だ、と個人的には思う。

強いて言えば、Y33及びそれ以降に続く、セドグロの完全3ナンバー化の流れとハードトッププレスからハードトップド化、シーマのハードトップレスからセダン化……、大型化への過渡期に於けるこれらのモデルのデザイン性を良い意味でも悪い意味でも特徴付けたと云う事くらいだろうか。

もつとも今記述した通り、次世代へ引き継がれたその造詣は決して悪い物では無い。寧ろ、それまでクラウンと同じ横長の長方形の形をしていた尾灯のレンズが、限り無く三角形に近い台形のような形状へ変化したという意味では革新を起こした車と言えるかもしれない。

年式やグレードによって多少の差異は見られるが、往年の伝統通り、セドリック、グロリア、シーマの3車種は同じモノコック構造の骨格と車体を与えられており、殆どの部品が共通している。

その形状は直線基調で角張っていて、局所に丸みを帯びており、低く広くを地で行っている。

だから格好良いのだが、背高ノツポで曲線基調の車がもて囃される現代においては、どうしても古臭いと筆者は感じてしまう。当時の大部分のオーナーのように、14クラウンかY32の2択なら、筆者も迷わず後者に飛びついただろうが、数ある選択肢の中となると、敢えてこの車を選ばなければならぬ必要性が全くない。

筆者にとってY32はそういう自動車だ。

確かに詰まらない凡庸なデザインをしたY32だが、セドリックとグロリアに関して言及すると、自動車の造形設計のお手本になる程基本に忠実に則したその形状は、3ボックス構造のハードトップドセダンの基準点と定めるに必要十分である、と見做しても差し障りないと思う。そう言う側面から見れば十二分に及第点を与えられる車だ。だから凡庸という点で駄作ではあるが、失敗作では決してない、と筆者は考えているのである。

良い意味で平凡だが、その内にセドグロの伝統である不良のような悪っぱさを秘めた車。それがY32の印象から受ける筆者の評価である。

この印象は他の人も同じ物を抱いて居るのか、セルシオ等と共にVIP系の改造車の素材として、比較的よく見受けられるような気がする。そしてそれは、丸目4灯仕様をした前照灯を持つグロリアで特に顕著な感じがしてならない。まあそれは、単に筆者がこの型のセドリックとグロリアのアルティマの前期が好きだというだけだからかもしれないが……。

兎に角、セドリックとグロリア、この2台はまだ良いとして、問題はシーマである。こいつは、勿論最悪という意味で日本車史上類を見る駄作だ。

恐らくプレジデントのすぐ下のクラスに位置する上級サルーンだからだろう。そのまま悪ぶらせてセドリックのセダン形態として終わらせておけば良かった物を、下手に手を加えた事で素材ごと駄目にしてしまった。だから筆者はこの型のシーマがとても不憫に思えてならない。

例えるなら恰幅だけは良い三下のチンピラ風情か。スタイルだけが取り柄だったのに、引き締まっていた体つきがだらしくなった

事で目も当てられない事態に陥ってしまった。

具体的に言うと、まず一回りも太った。しかも丸くなった。シャープな印象のハードトップと比べると、普通のセダンである事を考慮して、もうこの時点で致命的にダサイ。

次にヘッドライトの形が輪を掛けてダサくなった。セドリックのような横長な目ではなく正方形に近い異形ランプを採用する事で可愛らしくなった。が、これはコンパクトカーではない。はっきり言って誰もこの手のセダンに愛嬌など求めていない。欲しいのは高級車らしい男の格好良さだ。

更に、トランクリッドの上縁のラインが後方下側へ向かってガクツと落ち込んだ。これは後のレパードJフェリーやU13ブルーバード・セダンに特に顕著に見られたデザインだが、筆者は一度たりともこれが格好良いとは思えた事がない。逆にこの手の風貌の車位リアウイングの似合わない車も珍しいと思う程だ。

極めつけは、セダンにした時のピラーや窓枠等のディテールの作り込みのお粗末さである。ピラーに窓枠を一部でも掛けるならせめてY31セダンやセフィーロのようにAピラー全体にドアが被さるようにして欲しかった。あと、硝子を囲む部分にメッキ加工をしていないのも頂けない。

この前のY31型と次のY33型が名車にするに相応しい出来映えであるが故に、筆者はY32シーマの出来が残念に思えて仕方がない。ここできちんと造り込んで勝負を賭け、次代のY33へと襷を繋げていけば、F50でその短い歴史に終止符を打たなくても済んだかもしれない。セルシオ超えだって夢では終わらなかつただろう。

最後は筆者の愚痴のようになってしまったが、今回はこの辺で話を終えようと思う。

### 第三回：JZS140、JZS147

140系は兄弟でありながら、他のマーク兄弟等と異なり、それぞれが設計思想も性格も全く異なるという点で、トヨタにしては珍しい車だと思う。

Y32の項で言った通り、糞車としてデビューしてしまったロイヤル前期型。セルシオとクラウンの架け橋の役目を見事果たした名品の初代マジエスタ。傑作として讃えても申し分ない、巨匠ジウジアーロのデザインによる初代アリストである。

それでは、この3台それぞれについて語っていききたいと思います。

まず、140系ロイヤルはS60以来の失敗作としてトヨタの歴史に名を残す事になった。筆者はクジラの前衛的なデザインは嫌いではないが、14前期に関しては問答無用で糞だと考えている。

理由として、設計段階から無理があった。

当時、RV車とトラック、バスを除く殆どの乗用車がモノコック構造のフレームへと移行を終えた中、セダン型乗用車の中でクラウンだけがラダー型の車台構造を採用していた。そしてその上で140ロイヤルは、さもモノコック車に見えるように開発されたのである。

モノコック構造は車体全体で車を支えるという構造上、安全面でどうしても車格が大きくなる。そこへラダー構造の車にその思想だけをぶち込む訳だから、デブった車が出来るのは自明の理である。

しかもその身体を更に大柄に見せる為に、丸っこくて後ろに大きく突き出したデザインを採用したものだから、140ロイヤル前期型は見る者にお尻の重たい鈍足なイメージを植え付けてしまった。



まだ速さも美德とされたこの時代、見るからに性能の悪そうな車が売れる訳がない。しかも実際はそこそこ速かったのだから、デザインセンスが最悪であるという意味でますます救いようがなかった。

流石にトヨタもヤバいと感じたのか、後期型へのマイナーチェンジ時には、後部のデザインを刷新し、ぐっと質感が向上した。

13系後期のオマーージュしたテール周りは、真ん中辺りに水平方向に微妙に山折りになっている細かい所まで粹に気を配った良い意味でクラウンらしい物で、その整った雰囲気は筆者は気に入っている。尤も、糞だったエクステリアデザインが及第点を取れる程度までに落ち着いたに過ぎないから決して褒められた物ではないが……。

このように同じ型式の車でも、前期型や後期型によってレンズ等のデザイン、果ては標準装備までが全く異なるという事が日本車では往々にしてある。もし読者の中に出たばかりの新車を購入する予定の方がおられる場合、あと2年か3年は待ちなさい、と筆者は助言したい。中期型や後期型が出てから考えても決して遅くないからだ。

マジエスタは、幸か不幸かアリストと基本構造や技術を共有する事になった為に、クラウン史上最初のモノコックボディー車としてその生を受けた。初っ端からそう云う車として造られたから当然だが、ロイヤルのような歪な感じは全然しない。至極自然なスタイルをしたモデルである。

衝突安全性が叫ばれ始めた頃のモノコックである上にフルサイズ化の先駆けとなった為か、前後のフェンダーに掛けてドアにもつくりとした膨らみが出来てしまっているけれども、クラウンらしいようでクラウンらしくない精悍な顔立ちと優美で引き締まった尻によって、却って調和を生み出す要素の1つとなっている。

特にヘッドライトに内包された黄色のフォグランプを、それだけプロジェクタータイプのランプにする等、潤沢な開発費をつぎ込んだと分かるお洒落で豪華な造りにしていたし、消灯時の尾灯のレンズのほの暗さの加減まで拘りを感じさせる造りをしていた。内装こそ、ドアノブがメッキ部品ではなく同色のプラスチック等、当時の流行とは云え今と比べるとやや貧弱な感が否めないが、このクラスの車なら十分なレベルである。

兎に角性能も良いので、この車が居るだけで絵になる。日本車、それもセダンではこんな車は珍しいかもしれない。

デザイン的に初代マジエスタが成功した理由を考えるに、単純にクラウン以外の車をベースにしてクラウンを造り上げた、この1点に尽きると筆者は考察している。

4ドアセダンという特徴を除けば、設計思想も市場ターゲットも殆ど被らない、兄弟車とは名ばかりの車をベースに選ばざるを得なかった事が、結果的にマジエスタに幸運した、と筆者は思えてならないのである。

というのも、この14マジエはとても魅力的で食指が動くのに、この後現在までクラウンをベースに手を加えた15、17、18、20のどのマジエスタにもあまり魅力を感じないからだ。高級車としてはベース以上の1級品になったが、趣味車としては2流になった。そんな気がしてならないのだ。

JZS147アリストは、恐らく最初はJZS150か、他の開発コードを与えられた車だったのだろう。だがマジエスタのモノコックボディーへの仕様変更に当たってベース車として白羽の矢を立てられた事で、147というトヨタには珍しい中途半端な系番号を冠する羽目になったのではないか？そんな気がする。

しかし、中身はカーデザイナー界が誇る巨匠と、当時のトヨタが持つ最新技術の随を結集して造られた4ドアスポーツカーである。中途半端な物では断じてない。

特にそのデザインの先見性は凄まじく、ヘッドライトのプロジェクターランプは現在の車でも普通に採用されているという意味で流石の走りだったし、バンパーのエアロ開口部両側からサイドへ掛かるレンズ形状のフロントフォグランプは18系、通称ゼロクラウンでも採用されていた。左右2本出しの極太マフラーなんて、今でも大排気量高出力車の象徴する部品である。

特にリアデザインの形状は190系レクサス・GSにも踏襲されたのだから大したもののである。

エンジンだって凄かった。何せスーパーしか積んでなかった2JZ-GTEエンジンを搭載されていたのだから。

そう言う意味では貴重な車の筈なのだが、2012年現在、初代アリストは約10万円で取り引きされているらしい。中古市場は世知辛い。

因みに、自作品の中の登場人物の愛車として、筆者はよく147アリストを登場させている。そんなどうでもいい話をして、今回は締めようと思う次第である。

## PDF小説ネット発足にあたって

PDF小説ネット（現、タテ書き小説ネット）は2007年、ルビ対応の縦書き小説をインターネット上で配布するという目的の基、小説家になるうの子サイトとして誕生しました。ケータイ小説が流行し、最近では横書きの書籍も誕生しており、既存書籍の電子出版など一部を除きインターネット関連に横書きという考えが定着しようとしています。そんな中、誰もが簡単にPDF形式の小説を作成、公開できるようにしたのがこのPDF小説ネットです。インターネット発の縦書き小説を思う存分、堪能<sup>たんのう</sup>してください。

---

この小説の詳細については以下のURLをご覧ください。  
<http://ncode.syosetu.com/n0534ba/>

---

素人車オタクのセダン考

2012年1月3日02時49分発行