
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。スペックがどうの以前の、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、エキストラリックな雰囲気醸し出している。

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った事である。

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ド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。

もっ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、背高ノッ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ぼさを秘めた車。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なくなった

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へと櫓を繋げていれば、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っただろう。

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、安全面ですべてで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、デブった車が出来上が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、丸っこくて後ろへ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イと感じたのか、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っこ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に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。

デザインの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行の走りだったし、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。何せスープラ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。

第四回：Y31

前澤デザインを象徴する日産の一時代を築いた代表的なセダンであり、シーマ現象を巻き起こしたバブルのシンボルとして世を席卷した超雲児でもあり、登場から早20余年、2012年の現在でもセドリック・セダンの営業車が製造され続けている車。それがY31である。

特にシーマに関しては、プレジデントの1つ下のクラスとして初めて投入したモデルの為か、その力の入れ具合が如実に判る程随所に手が加えられており、適度に丸みを帯びた直線基調のシャープなエクステリアデザインや、後年生産されたセダンにも採り入れられたインパネデザインの絶壁T字型からなだらかな曲線を意識した物への変更は、何時見ても目を見張る物がある。

当時のベンツを強く意識したのだろう。大きく開いたフロントグリルやボンネットフードの先端にグリルに合わせて装着されたメッキパーツとエンブレム、縁周りに少し凹凸を付けた尾灯のレンズ等、様々な部分で、これぞ高級車、という独特の貫禄を醸し出している。しかもこう見えて実はハードトッププレスというおまけ付きだ。

セドグロのハードトッププレスと違ってリアドアのウィンドウの後ろ、Cピラーに三角窓が取り付けられて居ないので、車両後方部の雰囲気もすっきりとしていて好感が持てる。

しかも3L V6ターボエンジンのお陰で他の兄弟達と同様に勝負も出来る少し悪っぽい高級車だ。良くも悪くも好戦的な車と言えるだろう。

細かい所や装備の違いで、セドリック・セダンと営業車を厳密に分けて話す事も難くないが、遠目で見るとどう見ても一致するので、此処では同じモデルとして扱わせて貰う。

今現在、現役なタクシー向けの日産の営業車として唯一の車なので、一度ならず世話になっている人が多そうなイメージのあるモデルである。

その所為か、この車を個人で保有していると、高確率で個人タクシーか覆面パトカーと勘違いされる。だてに20年超も造られているだけあって、車に詳しくない人にもそういう車だと認知されている事は驚くべき事だと思う。

数十年の歳月の中で数ある派生車種とグレードが生まれたセドリック・セダンだが、今回はその中でも最高グレードだったブロアムVIPについて紹介したい。

エクステリアデザインは他の物と基本同一だが、5ナンバーサイズではなくブロアムと同じ3ナンバーサイズである。

80年代末から90年代の間は、欧米に合わせた高級車のフルサイズ化に向かって、マーク？やローレル等多くのハイソカーが従来の5ナンバーサイズと共に大排気量の大型の3ナンバーサイズを用意していたが、その殆どは幅広で大きなバンパーを無理矢理組み込んで、その分大きくなったオーバーハングと全幅で巨大化するというセコいものだった。

しかし、セドリック・セダンの場合はそうではない。比べて見ればよく判るが、実際にボディが一回り以上大きくなっているのである。無論、中の空間だってその分広くて快適だ。

インテリアデザインも秀逸である。Y31シーマのそれを意識して少し新しい時代のトレンドを吹き込んだインパネに惜しげもなく濃くて渋い木目調のパネルを使い込んでいる。ハンドルだって今時の4本スポークで格好良い。不満があるとすれば、自発光式ではな

くライトを点けるとメーターパネルを淡い豆電球の光が照らす事位だろうか……。だが、それが良い。

エクステリアデザインについては、フロントフォグランプがバンパーのウインカー下ではなく、ヘッドライトの内側に仕込まれている事と、フロントグリルの開口部が大きくなって横方向に伸びた正六角形のような形状をしている事、そしてリアコンビランプのウインカー部分が細くなってクリア処理をされている位だろうか……。それ以外はセドリックのハードトッププレスをそのまま素直にセダンへ造り変えたような風貌をしている。

これでV G 3 0 エンジンを搭載してるのだから、車として文句が言える筈がない。

こんな車が2002年まで製造されていて、今でも2L5ナンバ1サイズであれば新車で購入する事が出来るのだから、まさに日産様々である。最近の丸っぽくてつり目な車にウンザリしている人は1度購入を検討されては如何だろうか？

パトカーやタクシーに長年採用されている以上、性能の程は折り紙付きである。

第五回…C33、A31

今はティアナに統合されて消滅してしまったが、かつてどう云う訳かローレルとセフィーロは2台セットで語られる車だった。

別に似た者同士だった訳ではない。歴史の長さも違えば内外装のデザインも異なる。そもそもローレルは正統派FRの走り屋御用達のL6RBエンジン搭載のスポーツセダンであり、セフィーロはこのA31を除けばV6VQエンジンを載せたモダンな調子のお洒落なFF車である。

たった一度、セフィーロというモデルを立ち上げる為に、骨格、内装、原動機、後輪駆動の機構を同じ物を流用した為に、その後も兄弟車として格下に扱われ続けるという因果めいた物を、筆者はA31という車について感じられずにはいられない。

そもそも、本当にC33とA31は純然たる兄弟関係にあったのだろうか？

いや、厳密な意味では紛れもない兄弟車なのだが、その質感やその後のこの2車種の動向を鑑みるに、どうも違うように思うのである。

C33は6代目としてデビューするにあたって、大きな転換を目指し、見事成功したように思える。

早い話がイメージチェンジである。それまでは単なる、大衆車から高級車へのステップアップの登竜门的な役割を担うハイオナーカー、所謂ハイソカーに過ぎなかった車が、スカイラインという上級スポーツセダンとシャシーやフレーム、メカニズムを部分的に共有して近縁の親戚筋になる事で、元々あった凡庸な高級感に加算する形でスポーティーな雰囲気も身に付けた。

実際、その効果はあったようで、現在でもローレルの中でC33はC35と並んでドリ車や草レース向けのレーシングカーとしてそれなりの人気を博している。

勿論VIPカーの素材としても申し分ない。あの威圧感のある悪そうな顔つきと、バブルらしい豪華な内装は、まさしく古き良き高級車と言えるからだ。

A31と違って前期後期の区別はリアコンビランプの制動灯や方向指示灯の配置とトランクリッドのデザインの違いで見分けられるが、筆者は個人的に後期型の方が好みである。

ただ1つ惜しいのは、これはA31にも言える事だけでも、ホイールをハブに留めるボルトが5本ではなく4本である事位だろうか。ホイールを交換する時にハブも変えたら良いとは云え、高級車を名乗るのに4穴はないと思うぞ。同時期に販売してたコロナやカリーナですら5穴になってたぞ！

C33と同じ様な事情でA31も走り屋共に人気の車種であるが、此方は大分毛色が異なる様に思える。

スカイライン、というより雰囲氣的にはS13シルビアに近い。前照灯と前部霧灯合わせて6つあるプロジェクターランプなど、完全にS13である。

もしかして、セフィロは元々デートカーからファミリーカーへの乗り換えをアシストする為の足掛かり、仲介役を担うべくして開発された自動車だったのかもしれない。当時はまだファミリーカーといえば、レガシイによってステーションワゴンも根付き始めたが、4ドアセダン1択の時代である。有り得ない話ではない。

そう考えると、A32でマキシマと統合されて前輪駆動車となり、1代限りとは云えステーションワゴンがラインナップされていた事

情も見えてくるような気がするのである。家族で乗る為の高級車。現在のアルファードやエルグランドが持つ物を、当時の開発陣はセフィロという車に託していたのではないか？筆者はそう思うのである。

残念ながら、この気質は現行のJ32ティアナから完全に失われてしまった感がある。今のティアナには、大柄なFF車の高級車というアメリカな価値観に立った視点とその結果しか感じない。

当然と言うべきか、あれだけ先代J31型が好評だったのにも関わらず、現行型は不評で、少なくとも日本での売り上げ高は大きく落ち込んでいるという。

筆者としては、次期ティアナには大いにダウンサイジングして貰って、ファミリー志向の高級車としてデビューして欲しい。

第六回…5代目ギャランΣ・デューク（HT）

型番ではなくて商品名というのも珍しいが、本連載で初めて取り上げるFF車である上に三菱の車である。

この型の5ナンバーサイズの乗用車やタクシーなら今でも比較的によく見るが、唯一の3ナンバーモデルであるこの車はあまり知られてないのではなからうか。

実は、実物のF40やギャルドのようなスーパーカーに何度も遭遇している筆者ですら、この車は3度しか目撃した事がない。しかも近所のコンビニの駐車場に止まっていた同じ車だった。

ネットでさえ情報が極端に少ない絶滅危惧種のような車だが、語れる範疇で徒然と綴りたい。

早い話が、3ナンバー車の自動車税緩和というひょんな所から偶然造られた、ディアマンテへと至るFF高級セダンの走りである。

車体の大型化に伴う弊害か功名か、全体の雰囲気は残しつつも、細かい違いで、このデュークは他の5ナンバー車のΣとは大きく趣を違った車だと思う。

まず、フロントグリルの大型化。そしてヘッドライトの中の大きなフォグランプの所為で、かなり奇妙な顔付きになっている。

リアデザインも変わっている方である。ナンバープレートの両側に縦に並んだ横長の尾灯とウインカーランプ。リアバンパーに横に長い四角のバックアップランプが2つ装着されている。フェンダーがないリアタイヤ周りも何となくアメ車を彷彿とさせる。

一番変なのは、これはこの型式のギヤランΣ全てに言える事だが、内側のドアノブがドアではなく、ドアの膝掛けに上へ引っ張って開ける形で取り付けられている所だろうか……。

後、デュークの場合、太い1本スポークステアリングホイールの形も、ウインカーやライト、ワイパーの操作もレバーでなくボタンとダイヤルで操作するユニットも風変わりなデザインである。実に妙な部分で破天荒な車だが、そこが三菱らしくて良い。

技術的には未熟で成功には程遠かった面もあったかもしれないが、その後の高級車のFFモデルの興隆ぶりを見るに、その足跡は無駄ではなかったと思う。

この車もホイールを留めるハブが4本のタイプではあるが、元が元だから特に気にはならない。

ただ、資産的な希少価値が乏しい割にマイナーで数が少なく、何時絶滅してしまうか判らない。それだけが筆者の心掛かりである。

第七回…JZX81

それまで5ナンバーのハイソカーに過ぎなかったマーク兄弟が、バブルの波と大型化の煽りを受け、80系のマイナーチェンジを機に巨大化、高出力化したという印象が強い。

特にこのモデルを切っ掛けに2.5Lと3Lの1JZエンジンを心臓として与えられ、後の90系以降のツアラー系へ至る系譜の礎を築いたという意味で非常に意義深いモデルだと思う。

特にクレスタに於いては、70から80へのモデルチェンジで、ハードトップからセダンへ変更されたのが大きい。これは最終型となった100系へも引き継がれた。

ただ、実際にクレスタがそれを自身の個性として発現するのは、100系まで待たなければならなかったが……。正直言って80と90クレスタは、筆者の意見としては、単にセダン化してずんぐり体系になったチェイサーだ。

ほぼそっくりさん同士のチェイサーとクレスタと違い。80系から他の2車と遠目にも明確な異なるビジョンを与えられたのは、他ならぬマーク?である。

長年筆者が疑問に思うのは、内装を全く同じ物を流用している兄弟車

でありながら、何故先代の70系までのように、各々全く違うデザインのエクステリアをトヨタは与えなかったのか?どうしてチェイサーのセダン版のようなポジションにクレスタが甘んじられなければならなかったのか?という事である。

その理由の1つに、この代のマーク?に、個人向けのハードトップ以外にタクシー向けのセダンが設定されていたという事情が挙げられる。

つまり、マーク?とマーク?・セダンに倣って、チェイサーにクレスタを対応させたのではないか……。

自分から言い出して於いて難だが、筆者自らこの仮説は否定させて貰いたい。

まず、マーク?・セダンは、クレスタとチェイサーと違い、マーク?とは似ても似つかない車である上に、3ナンバーモデルもなければ81型へアップグレードされていない。

次に、マーク?・セダンは純粹なタクシー車両として開発されたが、クレスタは一般向けにそうされたモデルであり、根本からの設計思想が相違する。

しかもクレスタがAピラーをドアで覆うタイプなのに対し、マーク?・セダンはBピラー以外のピラーが完全に露出しているタイプだ。外観に関しては両車の共通点が何も見いだせない。

今から思えば、マーク兄弟の中で長男のマーク?だけに全力投球し、残りの次男以下は時期を見て切り捨てる算段をこの時から既に立てていたのか?と邪推しそうになるが、まだ後輪駆動のセダンが世間の定番だったバブルの真っ最中である上に、100系の三者三様のヴァリエーションを鑑みると、とてもではないが考え難い可能性である。

結局、当時の世相を知らぬ筆者には幾ら考えてみたところで、真相は藪の中だ。

されど、この80系、81系がその後のマーク3兄弟に大きな足跡を残した事は間違いない。筆者はそう思っている。

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、小説家になろ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^{たんのう}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10日03時46分発行