

## Car/Bicycle which I loved/am still loving/love forever

### The car which I loved (1) CORONA SF

コロナウイルス制圧を願うものこのころない日本語表現を機に... 吉田英生

### The car which I am still loving (2) Porsche 993

..... 久保愛三

### The car which I loved (3) Nostalgic Blue Train

..... 藤川卓爾

### The car which I loved (4) BMW2002

..... 駒井謙治郎

### The car which I loved (5) トヨペットクラウン (初代)

我が青春の記念碑 ..... 森嶋信太郎

### Bicycles which I love forever (6) 自転車と私

..... 塩路昌宏

### The car which I loved (7) 1976年型ポルシェ911S (の中古)

..... 重田達雄

### The car which I am still loving (8) ユーノスロードスター

人馬一体 ..... 加藤和雄

### The car which I loved (9) クラウン (11代目) エステート

2012年晩秋に東日本大震災の爪痕を見て走った強烈な印象 ..... 吉田英生

### The car which I loved (10) VW Vento

一昔前のドイツの質実剛健なモノづくり ..... 吉田英生

### The car which I loved (11) メルセデス・ベンツ「190E」

..... 駒井謙治郎

## The Car Which I Loved

### (1) CORONA SF

—コロナウイルス制圧を願うものの  
こころない日本語表現を機に—

吉田英生 (S53/1978卒)



みなさまからの積極的なご投稿をお願いする方式で、このコーナーを新設いたしました。あくまでも最近のクルマの宣伝ではなく、できるだけ古い（前世紀に作られた）クルマにつき

①機械屋らしく本来のメカニズムや機能の点から論じていただくとか

②人生との関わり（思い出）からでも話題にしていただけたら

という趣旨です。英文タイトルは007の“The Spy Who Loved Me”を意識したものです。

このような連載を思い立ったのは他でもなく、世界中が新型コロナウイルス感染症（Coronavirus disease 2019、COVID-19）について、日本人のわるい癖から省略形<sup>2</sup>で「コロナ」あるいは「新型コロナ」を繰り返し、「コロナ」をこころなくも悪者として呼んでいることによります。編集人が30～40代のころ「CORONA SF」とともに人生を過ごした数々の思い出のある立場からは、いたたまれませんでしたので、つい新コラム設置となった次第です。なお、編集人はクルマのメカニズムには疎いので、以下は主に前記②の方から書かせていただきます。

編集人のCORONA SF（使用期間：1992-2001）は、1957年の初代から数えて10代目の5ドア版。CORONA（PREMIO）は11代目を最後に2001年になくなりましたが、LEXUSの前身であるCELSIORが登場するまで、COROLLA、CORONA、CROWN—いずれも“C”で始まる3車種—がトヨタの中心的ラインナップで、人生を歩んで？「いつかはクラウン」（1983）という有名なキャッチフレーズがありました。従来型セダンの延長としての5ドア車では、3代目CORONAが日本で最初（1965：VWゴルフより早い）、かつこの10代目SFで最後（1996）と思います。

<sup>2</sup> 編集人が京大に着任後、耳慣れず驚いた言葉の一つは「近ツリ（近畿日本ツーリストの略）」でした。また、桂キャンパスに移転してから頻繁に繰り返される言葉「Bクラ（事務組織が集中するBクラスターの略；「クラスター」は残念にも最近有名な語になってしまいました）」に抵抗があります。関連して、村上陽一郎氏が『あらためて教養とは、新潮文庫（2009）p.34』に、以下のように書いておられて、「パソコン」なる語は編集人自身使ってはおりましたものの、共感するところがありました：

もっとも、知識人の言語と一般の言語という二重性は、方言の問題を除いても、今日でもみられますね。フランスでは、知識人が使うフランス語が純正のフランス語であるという考え方が支配しています。アカデミー・フランセーズという一つの国立機関が、その純正なフランス語を守っているわけでしょう。綴り一つでもこう書いてはいけない、ああ書くべきだと取り決めますし、この外来語は使ってはいけないとも定められます。たとえば英語の「コンピュータ」という言葉をフランス語としては使ってはいけないんですよね。日本語の場合とはえらい違いです。「コンピュータ」は「オルディナテュール」<ordinateur>と言います。ましてや「パーソナル・コンピュータ」を日本式に略して「パソコン」などとは断じて言わない（巻末の戯れ文にも書きましたが、私は、外来語までこうした略語にするのがどうしても耐えられない性分なのです）。



珍しくワックスをかけた直後に雨が降って美しい撥水現象が見られました（2000年8月撮影）。

写真のように今見てもテールにかけて流れるような美しいフォルム（セダンの方はそれほどでもなく、同時期のCROWNを一回り小さくしたようなずんぐりしたフォルムでしたが）で、5ナンバーボディにもかかわらず車内・後部スペースは広く実用性も抜群でした。ラジエーターグリルも控えめで、大きなラジエーター（グリル）が必要な燃料電池車はともかく、最近はやりのサメというかアンコウの口のような噛みつかれそうな大仰なもの比べると、気品があると思います。

CORONA SFとの思い出は限りなくあります。二人の娘たちが小学生だった夏休みには全国を走りまくって、ハイウェイカード50000円券（額面58000円）を使い切ったことがありました。最もひどい渋滞は、2000年のお盆（家内に静止されたのを聞かず）淡路花博に行こうと名神高速道路の京都南から淡路をめざしたときでした。わが道は、映画「十戒」で紅海が二つに割れて開けるような思い上がりで突入したものの、案の定、本線に入った途端に全く動かず、茨木出口まで24キロに4時間半を要して断念一名神高速道路を降りて高槻のマクドナルドで失地回復すべくハッピーセットを食べたこともありました。また、サザンオールスターズのCD（とりわけ「希望の轍」）をかけるとテンションが上がってアクセルを踏み込んでしまい、気づいたら後ろで赤いランプがぐるぐる回っていること立て続けに3回、ポイントがたまって免停のご褒美までいただきました。長年家族を乗せていろんな苦楽を共にしたクルマは、家と同様にかげがえのない空間でしたが、年をとってもう少しソフトな乗り心地のクルマに乗りたくなってクラウンエステート（クラウン最後のワゴンにして最後の直列6気筒）にバトンタッチしました。「いつかはクラウン」は、CORONA SFとの出会いから9年後のことでした。

## The car which I am still loving (2) Porsche 993

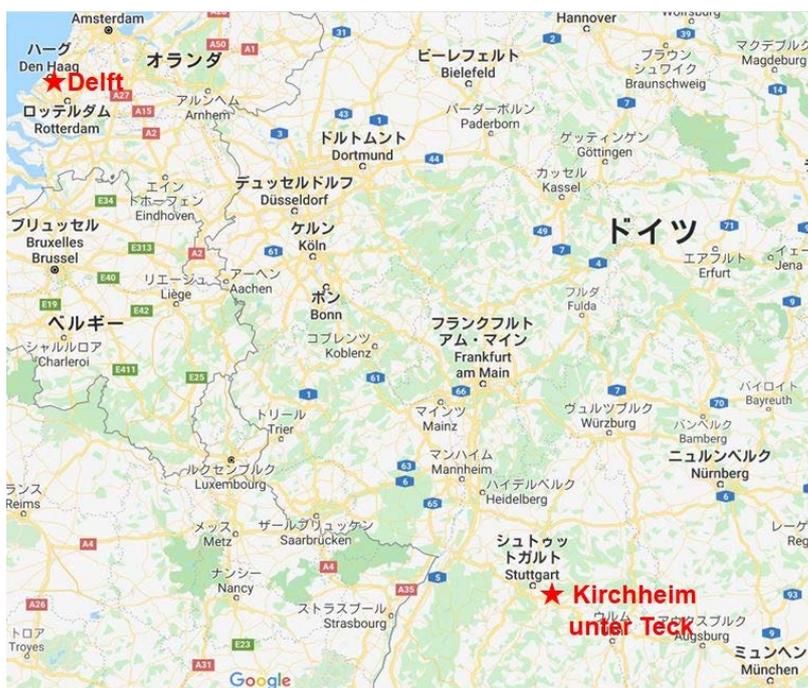
久保愛三 (S41/1966卒 会田研)

私の子供のころは、国産の車でまともなものはなく、いすゞ自動車がヒルマンをイギリスの特許で作っていたのが一番の高級車であったような時代です。大学生になってモーターリゼーションが始まり、日本車にもいろいろなものが出てきました。ホンダが鈴鹿サーキットを作り、



914とスコットランドに遊ぶ、1972年6月。ハドリアンウォールからしばらく行った田舎道で。

第1回の日本グランプリが開かれ、走り回るヨーロッパ製のレーシングカーを憧れの目で見っていました。雑誌でいろいろなスポーツカーを見、夢の車はPorsche 356でしたが、当然、夢のまた夢。VW Käfer(英Beetle)の派生であった356に代わり901が発表され、2リッターのエンジンで最高速度が200km/hを超えるカタログデータを見て度肝を抜かれました。学生生活の最後に近い時、過激な学生運動がおこり、中革、三派、民青等々のセクトが争い、日本赤軍がよど号事件を起こし、浅間山荘事件とかも起こって、大学がストップしてしまいました。大学を出たものの行くところがないので、ドイツの世話になって、2年間、Stuttgart Uni、München TUに暮らしました。Porsche 914というVWのエンジンを積んだMRの車を手に入れ、ヨーロッパ中を走り回りました。朝5時半にStuttgartの東35kmにあるSchwäbische Alp麓のKirchheim unter Teckの下宿を出発し、11時30分にはオランダのDelft大学についているといった馬鹿走りもしました。が、大雨のモンテネグロ(旧ユーゴスラヴィア)の山中で車を大破。ヨーロッパの自動車保険制度の勉



強をしました。当時のPorsche 911<sup>1</sup>は、Kugelfischerの燃料噴射装置付きエンジンの911E、ソレックスキャブレター付き廉価版の911Tと言われるものでした。現在、ナローポルシェとか言われて、骨董品的な阿保値段がついていますが、まだ発展途上の911で、色々と問題も多い車でした。

年月が経ち、京都大学工学部精密工学科に戻って生活が安定してから女房と割り勘で空冷ポルシェの最終版となった993（1996年モデル黒）を購入し、若い時からの夢がかないました。それから24年、燃費も新車の時からほとんど変わらず、ボディーのやつれもなく、いつも健康、まだbetter than new の状態で日々の生活の中に溶け込んで働いてくれています。

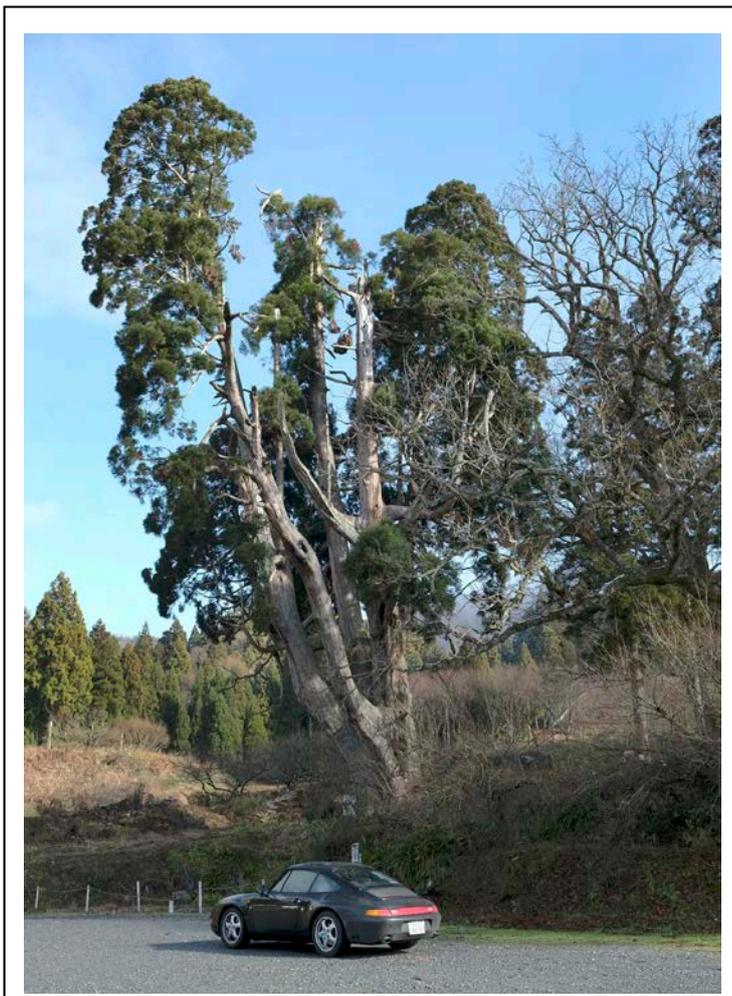


購入して一番気に入ったのは、後ろから見たリアフェンダーの張り出しが、臥せっているクロネコを後ろから見たときの後脚の張り出しのイメージで、全体に小さな外形寸法と相まって、本当に愛らしい車の印象です。ドアを閉めたときのカキーンと言う金属音も、他の車ではないものです。北海道の糠平湖に持って行き氷上走行の練習をしましたが、ラリーをやっている人の車の中でも、ひときわ存在感がありました。空冷のSaug-Motor（吸込み原動機、NAエンジンのことをドイツ語ではこう言う）が5,000rpmを超えたあたりから発する官能的なヒーという音、シャーッという音は独特で、気分を落ち着けてくれます。この間、胎盤の中を流れる血流の音と言うのを聞いたのですが、まさにこのシャーッという音でした。これが空冷ポルシェの音が好まれる理由、母の胎内に守られているという昔の思い出が無意識の中にあることなのかもしれません。

<sup>1</sup> 911 と言うのは、901 改名の 911 から始まるシリーズの名で、911、930、964、993、996、997、991、992 等のタイプの総称です。

使いだして10年を過ぎたころ、renewalの調整をしました。当時、油圧パワステに比べてどうしようもなくフィーリングの悪かった電動パワステの改良の仕事を一緒にしていた国政久郎さんに、ダンパーをBilsteinの倒立形に変え、80～180km/hの速度域で最も良いフィーリングになるようにセッティングしてもらいました。国政さんの加速度変化に対する超人的な感度の高さに、ダートラの元日本チャンピオンとはこのような能力がある人なのかと感心していたからです。仕上がって、国政さんから、タイヤはこの銘柄で空気圧は2.3～2.4barの範囲、その外ではだめですよ、と言われましたが、舵を入れるとタイヤのサイドウォールがまず変形しだし、それからヨーが発生しだす過程まで感じる事が出来るようになり、車の素性の良さとともに超一流の自動車技術者・ドライバーの能力のすごさを感じました。当然、このような良いフィーリングが得られるのは特定の銘柄のタイヤを付けた時だけで、このあたりのポルシェのタイヤに対する敏感さは普通ではありません。

またそろそろ第2回目のrenewal調整をするべき時期になってきました。最新型のエレクトロニクス満載の911に乗っても、必要なもの以外何もついていない機械としてのこの993に勝るフィーリングを持つものはなく、新型に乗り換える気にはなりません。友達からは「久保さん、次、買う車は何にしはるんや。もう最後の車やで」とか言われていますが、さあー。



大人のオモチャ Porsche Carrera 993 と  
子供のオモチャ Sally Carrera 996

## The car which I loved (3) Nostalgic Blue Train

藤川卓爾 (S42/1967卒)

今回のCarは自動車ではなく列車です。

私は昭和44（1969）年4月に三菱重工業に入社しました。配属先は長崎造船所でしたが、先ず東京の本社で入社式に引き続いて1週間にわたって集合教育がありました。その後、配属先の長崎へ行くのに寝台特急「さくら」に乗りました。午後4時半頃に東京を出て、翌日の正午頃に長崎に着きました。寝台列車に乗ったのは生まれて初めてでしたがよく眠られました。この時によく眠られたことが後の私のサラリーマン生活にとってとてもよい経験になりました。



寝台特急「さくら」

< Wikipedia [https://ja.wikipedia.org/wiki/さくら\\_\(列車\)#/](https://ja.wikipedia.org/wiki/さくら_(列車)#/) >

4月末～5月初の連休には父が住んでいた大阪に帰省しました。この時は寝台特急「あかつき」に乗りました。「あかつき」は夜の10時に長崎を出て翌朝の10時過ぎに大阪に着きます。この時を最初として「あかつき」は私が一番多く利用したブルートレインになりました。



「あかつき」のヘッドマークとテールマーク  
<<https://nihonkai.exp.jp/hm/a/akatsuki.html>>

8月に初めて出張がありました。関西電力三宝発電所に納入した156MW蒸気タービンの性能試験です。三宝発電所は新日本製鐵堺製鉄所で発生する高炉ガスを重油と混焼して使用することができる発電所です。長崎から大阪へは普通なら「あかつき」で行くのですが、お盆過ぎの繁忙期で寝台が取れません。一緒に出張する私の先輩は飛行機で行くことになりました。私も初めて飛行機に乗れると喜びましたが、会社はそんなに甘くはありません。部長の一言「新入社員に飛行機を使わせるな」で探し回った結果、ようやく「さくら」の寝台が取れました。「さくら」は東京へ行く列車です。午後4時頃に長崎発、大阪に着いたのは早朝の4時頃でした。始発電車を待って一旦実家に帰りました。父は突然の息子の帰郷に驚いていましたが、かつて自分が勤めていた関西電力に関わる仕事と聞いて嬉しそうでした。

この出張は非常に厳しいものでした。性能試験は予備試験から始まって、4/4負荷本試験、3/4負荷、2/4負荷、1/4負荷と各種の負荷試験があります。昼間は発電所で計測をして、夜は宿で計算をします。今のように電卓やPCはなく、タイガーという手回しの機械式計算機を使って計算をします。1週間弱の出張で毎日の睡眠時間は3、4時間くらいだったと思います。この最初の出張が厳しかったので、その後の出張は余り苦になりませんでした。苦勞の甲斐があって好成绩で性能試験が終わり、帰りに思わぬ余禄がありました。なんと飛行機で帰ってもよいといわれ、YS11に乗ることができました。YS11は1964年の東京オリンピックの聖火輸送にちなんで「オリンピア」と呼ばれていました。

三宝発電所にはこれから9年後の昭和53（1978）年に定期検査でタービンの軸振動対策工事のために出張しました。停止中に高中圧タービン～低圧タービン間、低圧タービン～発電機間のカップリング結合精度改善工事を実施し、再起動時にフィールドバランス（軸振動調整）を実施しました。何日間も昼夜兼行の仕事になるので宿に帰らずに事務所のソファで仮眠することもありましたが、幸いに結果は上手く行き、私にとって思い出に残る成功体験になりました。

その後、三宝発電所は平成15（2003）年3月31日に廃止されました。この発電所は私が入社した年に運転を開始して、私が定年退職した日に廃止されています。今改めて振り返ると、私のサラリーマン生活はこの発電所と完全に重なっていたことに気が付きました。

退職から5年余りが過ぎて、長崎からの飛行機で大阪伊丹空港に着陸する前に堺市上空を通過したときに、三宝発電所跡を遠望し昔を思い出しました。



上空より遠望する関西電力三宝発電所跡  
（○印、右手前は仁徳天皇陵）



大阪市、堺市地図 青枠内が  
左の写真の視野 <小学館：  
日本列島大地図館、1990>

昭和47（1972）年6月に関西電力海南発電所3号タービンで大きな事故が発生しました。600MW蒸気タービンの試運転中、タービン軸および発電機軸が破損し、タービン、発電機、励磁機の各部が損壊し飛散するとともに、発電機から火災が発生しました。負傷者がいなかったのは不幸中の幸いでした。バランス調整不良に起因した振れ回りによる共振が原因とされました。

<参考> 畑村洋太郎編著、実際の設計研究会著：続々・実際の設計、日刊工業新聞社（1996）、<http://www.sydrose.com/case100/202/>

事故から1年余り経って原因調査が完了し、再発防止対策が立案されました。当時の通商産業省（現在の経済産業省）から、「蒸気タービンの軸振動対策指針」と「蒸気タービンの防火対策指針」という二つの指針が出されました。社内ではこれに対する対応方針を立て、蒸気タービン納入先のユーザーに説明をすることになりました。私はこの担当になり、昭和48（1973）年の11月に東京の本社へ2回、高砂へ2回、大阪、四国の愛媛県に各1回、合計6回出張しました。大阪へのお出張の行先は思い出の関西電力三宝発電所です。これらの出張の往復に利用したのは「あかつき」でした。なんと1ヶ月30日のうち12日はブルートレインの中で寝たのです。こんなことが出来たのも、29歳と若かったことでもあります。入社したときに乗った「さくら」でよく眠られたことのおかげです。



ブルートレインの車内

左右のカーテンの中が寝台、上段にははしごで登る。昔のB寝台は3段。

< [https://www.n-sharyo.co.jp/museum/bluetrain/bluetrain\\_24kei\\_spc.html](https://www.n-sharyo.co.jp/museum/bluetrain/bluetrain_24kei_spc.html) >

その後もしばらくの間は、東京の本社へのお出張も特別の事情がない限り飛行機ではなく列車でした。飛行機に乗るときには「航空機使用願」を提出して許可を得ることが必要でした。それでも全行程を「さくら」で行くのは余りにも時間がかかりすぎるので、名古屋で新幹線に乗り継いだり、「あかつき」で行って新大阪から新幹線に乗り継いでいました。山陽新幹線が岡山まで開通してからは、帰路は東京から岡山まで新幹線で行き、岡山で「あかつき」に乗り継ぐことが多くなりました。昭和50（1975）年に長崎空港が開港してからはジェット機が就航するようになり、次第に飛行機の利用が多くなりました。

私が「あかつき」を利用することがなくなって30年余の時は流れ、平成20(2008)年3月15日に「あかつき」が廃止になりました。私は当時、長崎総合科学大学に勤務していましたが、残念ながら最終列車の長崎駅出発を見届けに行くことはできませんでした。

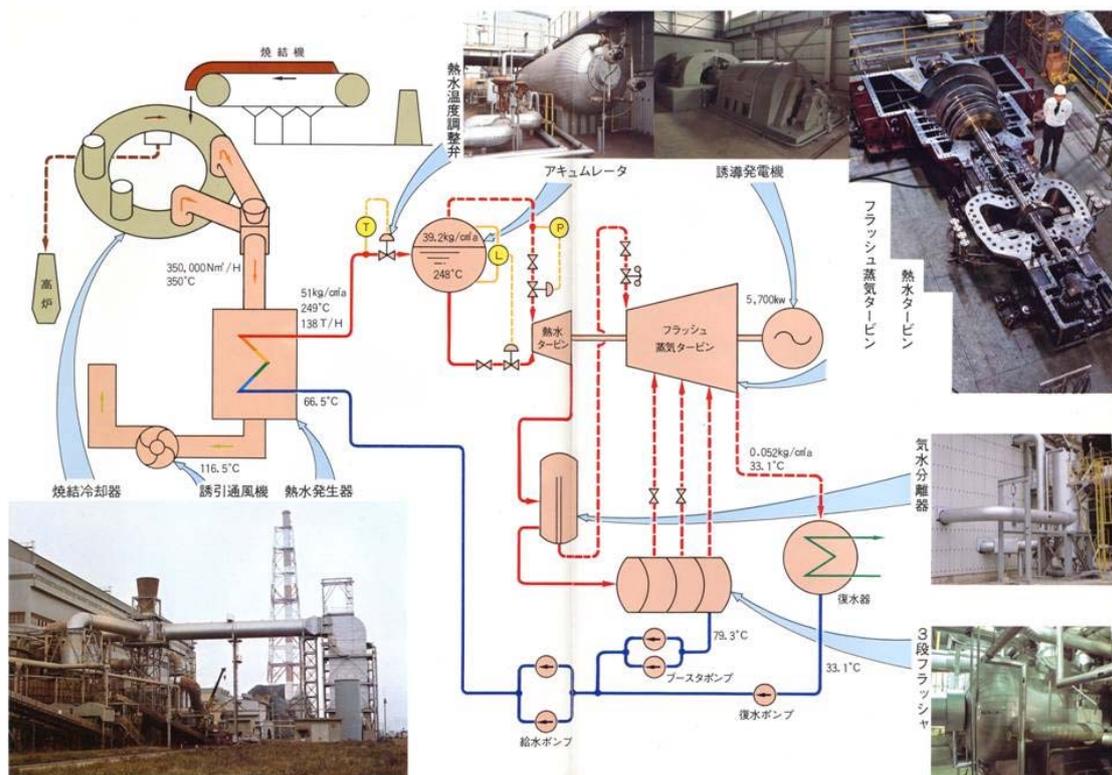


平成20 (2008) 年3月14日 寝台特急「あかつき」の上り最終列車

< <https://www.oricon.co.jp/article/659659/> >

特急や急行ではないのでブルートレインとは呼ばれていませんが、私には忘れることができない列車がもう一つあります。長崎～門司港間の「ながさき号」です。長崎を22時59分に出発して、大村線・佐世保線経由で翌朝の7時44分に門司港に着く普通列車です。B寝台車が1両だけ連結されていました。

昭和54(1979)年に新日本製鐵八幡製鐵所に熱水発電プラントを納入しました。このプラントは、第一次オイルショック後の省エネルギーの機運に乗って開発されたものです。当時、八幡製鐵所の若松地区に世界最大級の焼結設備が稼働していました。焼結設備では鉄鉱石と石灰石を焼き固めて焼結鉱を作ります。焼結鉱はベルトコンベアで戸畑の高炉に輸送されますが、そのために一旦冷却する必要があります。ファンで大量の冷却空気を送って焼結鉱を冷却しますが、排気は350℃で大気へ放出されていました。この冷却空気から排熱を回収して5,700kW発電します。排熱の回収効率を高めるために蒸気ではなく熱水で回収し、4MPa、250℃の飽和熱水で直接駆動する熱水タービンを採用することによって従来技術を上回る高効率を得ます。熱水回収の技術は新しいものではありませんが、熱水タービンを実用化するのは世界で初めてでした。



**若松熱水発電プラント系統図**  
 <新日本製鐵、三菱重工業：若松熱水発電所、1980>

開発、設計、製作に色々と苦労してようやく試運転にこぎつけましたが、定格出力の約半分の2,800kWまでは出力が上がるもののそれ以上はいくら熱水流量を増やしても出力が上がらないという問題が発生しました。この問題の原因究明と対策に長時間を要し、半年遅れでようやく営業運転開始に至りました。世界初の熱水タービン本体には問題がなく、熱水タービンの排気から蒸気と熱水を分離する車室一体型セパレーターの容量不足が原因であることが分かりました。最初からそうしておけばよかったのですが、対策として実績がある別置遠心分離器を追設して解決しました。

この対策のための半年間に何回も八幡製鉄所に通いました。前日遅くまで検討して、現在のようにPCなどはないので膨大な参考資料、検討資料を段ボール箱に一杯詰めて「ながさき号」に乗って北九州まで行きました。各駅停車なので何回も停車します。発車するたびに車両が前後にガクンガクンと揺れますが、それでも慣れてしまって行程の大部分は熟睡していました。この「ながさき号」もその後、昭和59（1984）年2月1日に廃止になりました。

ブルートレイン（「ながさき号」も含めて）は私にとって若き日の思い出の列車です。

## The car which I loved (4)BMW2002

駒井謙治郎 (S38/1963卒 遠藤研)

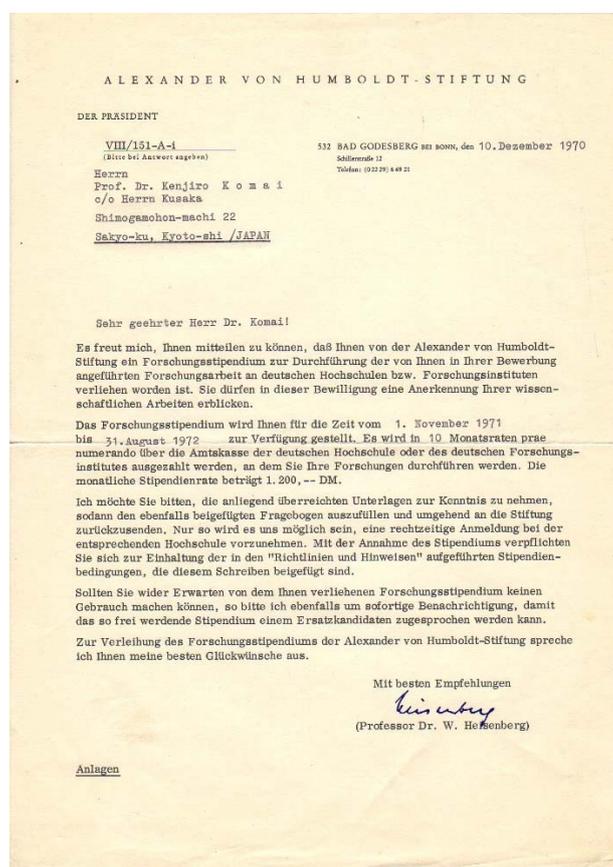
## 子供の時の夢

三つ子の魂百までと言われるが子供のころの夢の一つは自動車を運転することであった。最初に手に入れたのは博士課程を終え京都大学に奉職して2年後で中古3代目コロナであった。初めての車で方々走り回ったが残念ながら特段の思いは残っていない。何といても1970年代自動車王国の一つであったドイツ車に対するあこがれが強かったせいであろう。ドイツ（当時は西ドイツ）は伝統的に機械工業と化学工業が高度に発達し機械工業の代表である自動車は世界をリードしていた。

## 西ドイツで夢は動き始めた

1968年博士論文を提出して次に取り掛かったのは一刻も早く留学先を探して未知の経験をし自分の研究分野を新しく探すことであり、名古屋大学の益本功先生に紹介状を頂いてアレキサンダー・フォン・フンボルト財団に応募したところ運よく採用された。当時は日本も外貨不足で1ドル360円の固定相場であり自費で留学するなど到底不可能であったから、外国の奨学金制度に応募し奨学金を獲得しないことにはことは始まらなかったのである。アメリカは対象とはならなかった。遠藤先生が主査をしておられた機械学会分科会委員の益本先生が委員会が終わった後の飲み会で、「駒井君、僕が知り合いの教授に紹介状を出してあげよう。」と仰ってその場でスラスラと小生の希望等を聞きながらドイツ語で紹介状を書かれたのには驚いた。この時ほど人との繋がりの有難さを痛感したことはない。

1970年12月10日付の招聘状がかの高名な財団理事長のウエルナー・フォン・ハイゼンベルク教授の署名で自宅に届いたときの嬉



しは今でも忘れられない。翌年9月1日の語学学校ゲーティンステュート入学まで、ドイツで何に乗ろうかと日々考えをめぐらす幸せな日々が続いた。留学先はエルドマンイエスニツァー教授が率いるハノーバー工科大学（Technische Hochschule）材料工学研究所であり、本工学部の機械工学1学科に相当する規模を誇り、当時日本では見たこともなかった最新式の電気油圧制御の疲労試験機（カールシェンク社製）に瞠目した。2ヶ月のドイツ語漬けの楽しい学生生活を終えハノーバーTHの留学生寮に落ち着くと、早速メルセデスベンツとBMWディーラー巡りを始めた。最初は誰でも憧れるメルセデスベンツを候補に挙げたが1年落ちの中古車W114は中古でも円貨換算で130万円と結構高価であった。残るはBMWであるが、当時DAADでStuttgart Uniに留学しておられた自動車博士の久保愛三さんの「コストパフォーマンスがベスト」との言も参考に2002にした。こちらは新車でも117万と予算に収まった。本心は最高速度が190km/hの燃料噴射式エンジンを搭載した2002tiiであったが、これまた高価で手が出なかった。写真はハノーバーTHの駐車場で1971年10月に撮った。



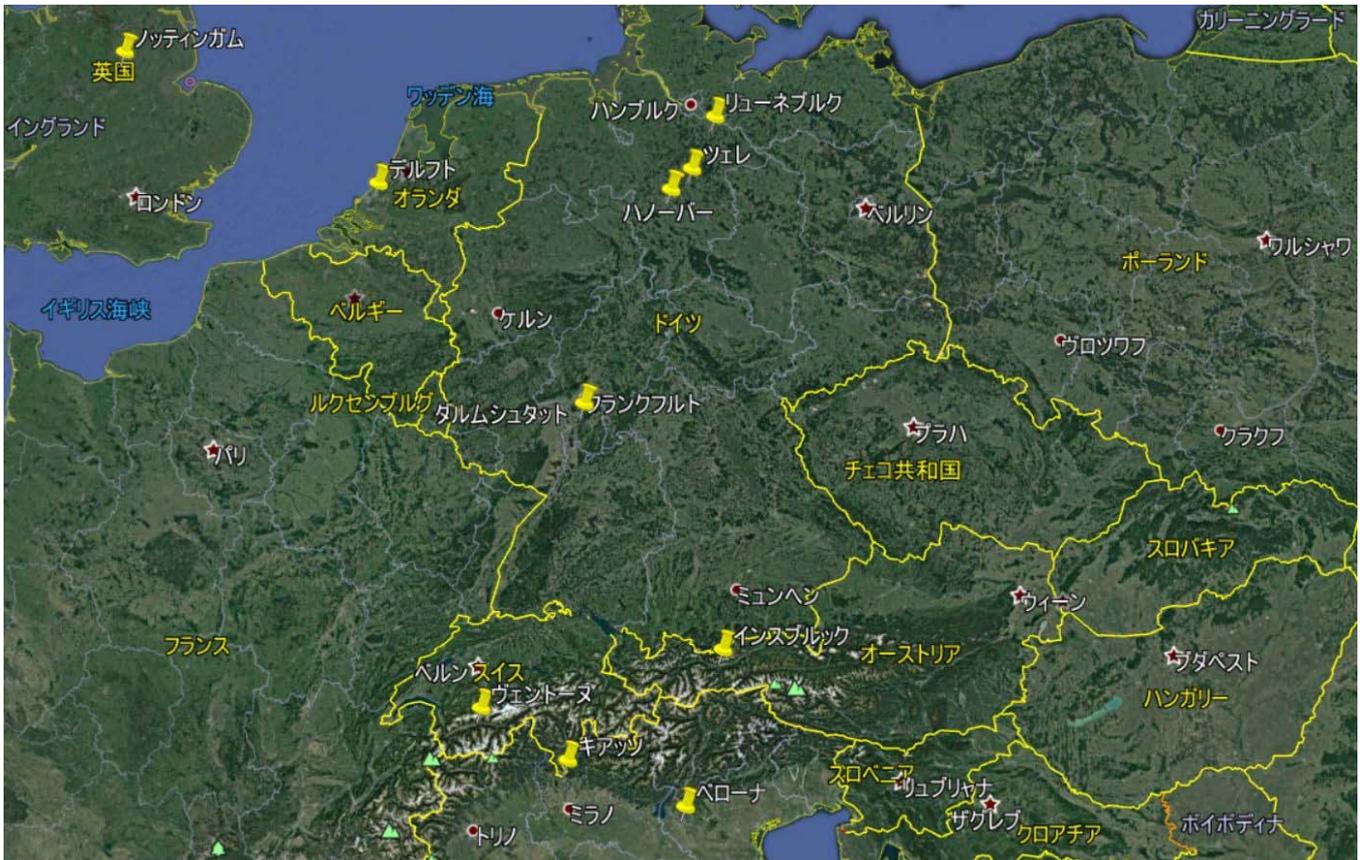
## BMW2002でアウトバーンを走る

足が手に入った後のドイツ滞在はBMW2002を中心に展開することになる。当時の西ドイツアウトバーンは速度制限は無く強者が幅を利かせる、実力本位の分かりやすい世界であった。2002はカタログ最高速度は173km/hでありアウトバーンに乗った後は基本的には常に160-170km/hで追い越し車線を走り、走行車線の当時最も一般的であったフォルクスワーゲン、いわゆるビートルを追い越していたがオーバーヒートもせず快調であった。アウトバーンではこの速度でもあつと言う間に迫ってくる車が常時あるからうかうかできない。フロント以上にリヤウインドーに注意しポルシェかベンツを見たらすぐに追い越し車線から走行車線に退避する習慣が身についた。なお、ビートルは最高速度が100km/hにとどまるのみならず加速が極めてのろかったので、走行車線でも100kmオーバーの世界ではなかなか走行車線に入れず進入待ちのビートルが行列しているのをよく見かけた。写真は71年11月にリュネブルグとツェレで撮った。



## クリスマススイスで過ごす

当時のハノーバーは冬季の最低温度はマイナス20度になることがあり、点検のため車が使えない時は通勤時の寒さに難渋した。とにかく寒いのである。その分住まいは窓は分厚い2重ガラスでありセントラルヒーティングと相まって室内は快適そのものであった。10月から走り始めて最初の遠出はスイス ヴェントーヌ村へのクリスマス休暇旅行であった。これはゲーティンスティテュートの同級生であった通訳志望のフロイラインから故郷のヴェントーヌ村でクリスマスを過ごしてはどうかと誘われ、これもゲーテ同級生の雪を見たことが無いというアメリ



カ人学生と連れ立ってハノーバーから走って行った。勿論スパイクタイヤを履いていたがスイスの山道で両側が除雪で2メートル程の壁になっている下り坂で対向車に出くわし、ブレーキを踏んでもズルズル近づいて行った時は肝を冷やした。一か八かとはばかり2メートルの雪の壁に向かってハンドルを切り壁にめり込ませ何とか停止させて事なきを得た。雪の壁であったから車にも何の損傷もなくラッキーであった。ヴェントーヌ村ではそれはそれは暖かいチーズフォンデュのクリスマスイブのもてなしを受けた。若さに任せてロープウェイで3,000m超えの高所まで上がり威勢よく滑り始めたのは良かったが、日本アルプスよりもはるかに険峻で日本における経験は全く通用せず、後悔しながら恐る恐る下ったコースをよく覚えている。30を過ぎたばかりの怖いもの知らずの時代の良き思い出である。

### 東西ベルリンを経験する

年があけて2月にTHの日本人友人と東独国内を通過して西ベルリンへ出かけた。東独国内を通過時は停車は一切認められず常に上空からヘリコプターが監視していると言われていたし、不審者と思われたら銃撃されるかも知れないというわけで一目散に西ベルリンに入った。目的は二つ、一つは世界最高と言われたカラヤン指揮のベルリンフィルを音響効果がこれも世界最高と言われたフィルハーモニ

アホールで鑑賞すること、もう一つはチェックポイントチャーリー（写真はアメリカ地区から見た1977年のもの）を通過して鉄のカーテンの向こうの東ベルリンに入ることであった。カラヤンの方は何を聞いたのかも忘れたが、ジグザグのフェンスで遮られたチェックポイントチャーリーではシートを外しての点検、車の下はミラーを使っての入念な検査、



ガソリタンク内の異物検査、各人に対しての東ベルリン入国目的の質問と、東独兵の鋭い目つきを鮮明に記憶している。チェックポイントチャーリーのアメリカ兵が西側、東独兵が東側に機関銃を構えて警戒し、ピリピリと張りつめた雰囲気にもまれた。友人の一人は滞独経験が長くよせばいいのに流暢なドイツ語でやり取りしたのだからスパイと怪しまれたのか小一時間の厳しい尋問を受けた。車内にあった自動車月刊誌等は全て没収され、東西冷戦の最前線の厳しさを身をもって味わった。東ベルリンではトラバントという東ドイツの国産車がたくさん走っていたが、車体は綿繊維強化プラスチック製でありボール紙でできているようで、停車しているボンネットの表面がささくれ立っていた。噂には聞いていたが低品質が一目瞭然であった。レストランで出されたナイフとフォークは凸凹のアルミニウム製であったり、西独マルクの十分の一しか値打ちがない東独マルクに強制的に10マルクを交換させられたり、壁をはさみブランデルグ門を境に西側は実にきらびやかなウンターデンリンデン通り、東側は寒々として通行人も殆ど見かけない街路で、そのコントラストは東から西への脱出が相次いだ東ドイツ国民の気持ちを感じさせるに充分であった。写真右側の建物はフンボルト大学、大学前の通りを隔てて駐車しているのはトラバントである。



## 家族を迎えて2002と共に西ヨーロッパを走り回る

72年2月に家族3人がJALでハンブルグ空港に到着し2002で迎えに行った。下の男の子は生後10ヶ月の赤子、長男も4歳で、遠路、伊丹空港から羽田、アンカレッジを経由しての長旅であり細君をねぎらった。以後の旅行はほとんど一家で出かけることになるが、その時重宝したのが大量の紙おむつとベビーカーを積載できる大きなトランクルームと恰幅の良いドイツ人向きに作られていたリヤシートで、いつもゆったりした感じでドライブできた。当時の西ヨーロッパは戦後復興も終え高速道も全域に整備されていたから自動車旅行が盛んで、当方も小さい子連れということもあり移動はすべて2002と共にあった。

家族旅行の一例は以下のようなものである。72年4月28日ハノーバーを出発しインスブルグ—ベローナ—ベニス—ローマ—ナポリ—アッシジ—フィレンツェ—ピサ—ミラノ—コモを走破し、最終日はキアッソからDB(Deutsche Bahn)のAutoverladung(Car shuttle train)を使い車は専用貨車に積み込み、こちらは寝台車で翌早朝5月12日にハノーバーに帰った。利用したAutoverladungはDBが1956年からキアッソ—ハンブルグ間で走らせているもので誠に便利、快適であった。ドライバーは自分で車を貨車に積み込み到着駅で貨車から走り出すというシステムであり、50年代からこのような車を利用した便利な旅行システムを利用できる西欧の人々を羨ましく感じたものである。上記の旅程も車なしには到底日程を消化できなかった。

ダルムスタットTH、ロンドンのNPL(National Physical Laboratory)、ノッティンガム大学、デルフト工科大学等方々の研究者を訪問した時もすべて2002が足となった。

## BMW2002について

2002はセミトレーリングアームサスペンションとSOHCエンジンを装備し、1986年に乗り始めたメルセデスベンツ190Eと比較しても15年という年代差をそれほど感じさせない名車であった。ただし、マルチリンク式サスペンションを採用し馬力アップした190Eと比較すると高速走行時の安定性と乗り心地には劣る所があったが15年差を考えるとこれは当然であろう。セミトレサスペンション、吹き上がりのよいエンジンが出国前に乗っていたリジットアクスル、OHVエンジ

ンの3代目コロナとの大きな差であり、70年代の日独の自動車工業の間には明らかな技術格差があった。勿論エヤコンは装備されていなかったが日本のような酷暑がないドイツではほとんど必要を感じなかった。西ドイツ滞在中の走行距離は3万km弱、燃費はリッター8kmであり、190Eと変わりはない。

帰国時には2002への愛着断ちがたく船便で日本へ運んだ。ハンブルグ港12月末発で神戸港には2月末に到着し早速迎えに行った。帰途阪神高速上でいい気になって走っていたら突然エンジンがストップし泡を食った。ハンブルグ港へ持ち込んだ時はそれなりのガソリン量があったから残量を確認せず出発するという致命的な誤りを犯したもので、輸送時は出火を防ぐためガソリタンクは空にされることを初めて知った。帰国後73年早々02で意気揚々と初出勤したら早速学生や教職員の衆目を集めることになった。学生の注目度は特に強かったようで、後年京機会中部支部見学会の懇親会で卒業生から02はその後どうなりましたかと聞かれた。当時はいわゆるスーパーカーブームで外国車が注目されていて勿論02はスーパーカーには属さないが、BMWは当時京都ではほとんど見かけなかったの走っていると子ども達からもよく「あ、ベーエムベーだ。」と指さされたり、外車ディーラーから展示用に貸してくれと言われたこともあった。しかし日本で乗り始めるとドイツでは問題にならなかったオーバーヒートに悩まされることとなった。さらに、エヤコンが装備されていなかったので酷暑の京都では夏場は出かけるにも躊躇する状態が続いた。結局、1978年に泣く泣く売りに出したところ、何と購入費プラスドイツからの輸送費を足した額よりも高額で7年落ちの02に買い手が現れたので手放した。後日同車が本学の時計台前広場に止まっているのを目撃したが、聞くところによれば京都大学の近くのお嬢さんが乗られていたようである。

人生を振り返り八十路になって思うのは、我が人生で最高の時期は西ドイツに滞在してヨーロッパを走り回った30代前半の1年2ヶ月であり、いつも一緒に行動した02は家族の一員のような存在であった。そのホイールキャップは思い出とともに今も駒井鉄道 <http://www.eonet.ne.jp/~kkomai/index.htm> のレイアウトに鎮座している。



## The car which I loved (5)トヨペットクラウン(初代)—我が青春の記念碑

森嶋信太郎 (S38/1963卒 神元研)

僕が車にのめりこむようになったのは学生時代のことである。専門課程の研究室に入って、先輩たちと実験などで一緒に過ごす時間が多くなった頃、もともと皆機械好きの仲間だから共通の関心は車に向かっていた。日本でも少しずつ国産の車種が出てきて、モータリゼーションの幕開けの時期だった。

先輩が古い車を持っていて、実験室の前で整備を始めると、皆でのぞきこんでは車の構造についての議論をする。時には夕方まで実験などをしていて、それから近所の食堂で夕食を食べて構内へ帰ってくると、「さあ、これからドライブに行こう」ということになる。

乗ることが楽しみで、行き先には何の目的もないのだから、時には比叡山を越えて琵琶湖までもドライブしたりした。この無目的ドライブはその後、あまり意識なくただ車を走らせるという、僕の運転性向を作りだした。

それはさておき、研究室には車検登録の切れた、つまり廃車になった日産のダットサンという車があった。これはまだ動くので僕はそれで運転の練習を始めた。そして少し動かせるようになると無謀にも試験場へ行って運転試験を受ける。大学の構内でそろそろと練習してただけだから、脱輪はするわ左右確認はしないわでたちまち不合格となる。試験官があきれんほどの無知運転であった。またしばらく構内で練習して、また受けてまた落ちる。法規試験はいつも合格だったが、実技試験は五回目くらいでやっと合格した。今にして思えば、通ったのが不思議なほどである。

免許証をもらおうと今度はどうしても自分の車が欲しくなる。下宿の窓から街なかの車を見ては、一日でもいいから自分の車になってくれないかなあと、もう恋の病にかかったようなものであった。その時ちょうどいい話が飛び込んできた。トヨペットクラウンの初代のモデル、もう十万キロ以上走っていた老朽車だがまだまだ走る。価格は五万五千円。すぐに飛びついてお金を工面して買った。黒光りした大きな車が自分のものになったのは夢のようなことであった。

この車種は今、トヨタの自動車博物館に行くと見られるが、日本で初めて作ら



### 実家の前にて

れた国産車である。ボディの鋼板は輸入品だったようだ。オーソドックスなフロントエンジン、リアドライブのセダンである。ドアは観音開きで、後部のドアは前からうしろに開く。

方向指示器は、赤いランプが埋め込まれたうさぎの耳のような形をした棒状のもので、これがセンターピラーの上の方についていて、「バシャ！」と横に飛び出して方向を示す。当時でも、他の車では既に現在と同じ点滅式になっていたから、そんな機械式方向指示器など、後ろの車が見てくれないことが多い。それでは危険だと思ったので、点滅式のスイッチやランプなど部品を買ってきて、ブレーキランプの下に自分で取り付けた。

点火プラグはときどき点検して清掃したり一年に一回くらいは取り替えたりした。オイルフィルターやエアフィルターの清掃や交換もすべて自分でやった。

それでも寒い時期などにはエンジンがかからない時がある。バッテリーが弱っているからであることはわかっているのだが、お金がないからそう簡単には取り替えができない。ぎりぎりまで使っているからである。そういう時はクランク棒という曲がった鉄の棒を取り出してきて、車の前からエンジンの下に突っ込んで、手でエイヤッとまわす。何回かまわしていると「ブルブルッ……」とエンジンがかかるのである。

当時の車はすべてマニュアルシフト式であったから、頻繁にギアチェンジをする。ところが古くなると、リンク機構のジョイントの部分が磨耗して、反対側に反り返って動かなくなることがある。ちょうど、いわばばね指のようになるのである。そういう時は車を止め、前のボンネットを開け、リンクを反対方向に引っ張れば「カクン！」となってすぐ直る。だいたいどの部分か、いつものことで判っているから直すのは簡単である。

あるとき、京都の女子大の音楽会の帰り、ひそかに心を寄せていた知り合いの可愛い女学生を乗せて、家に送ることになった。わくわくして緊張して運転していたら、なんということか国道のまんなかでギアチェンジができなくなってしまった。

(しまった! またあそこだ!)

しかたがないから、いつものように前にまわってボンネットを開けて直した。

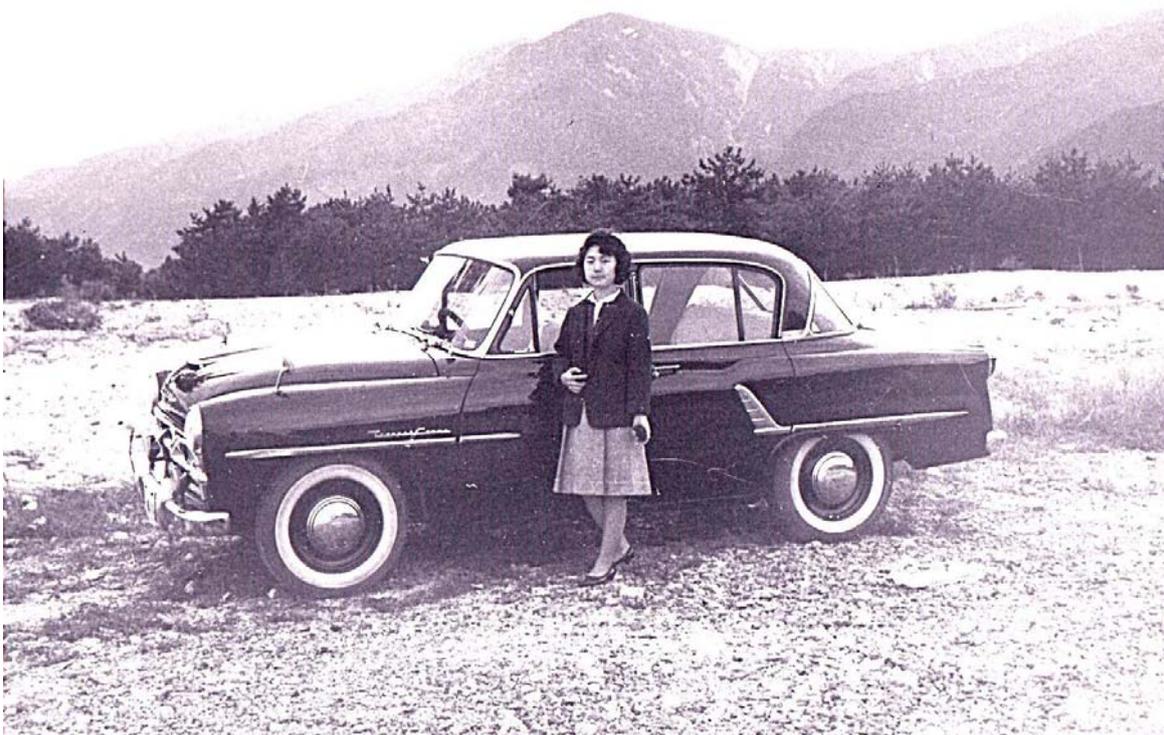
「ごめんなさい!」

顔から火が出るほど恥ずかしかった。なんとか家まで送り届けたが、その後音信がなく、彼女の様子はわからなかった。

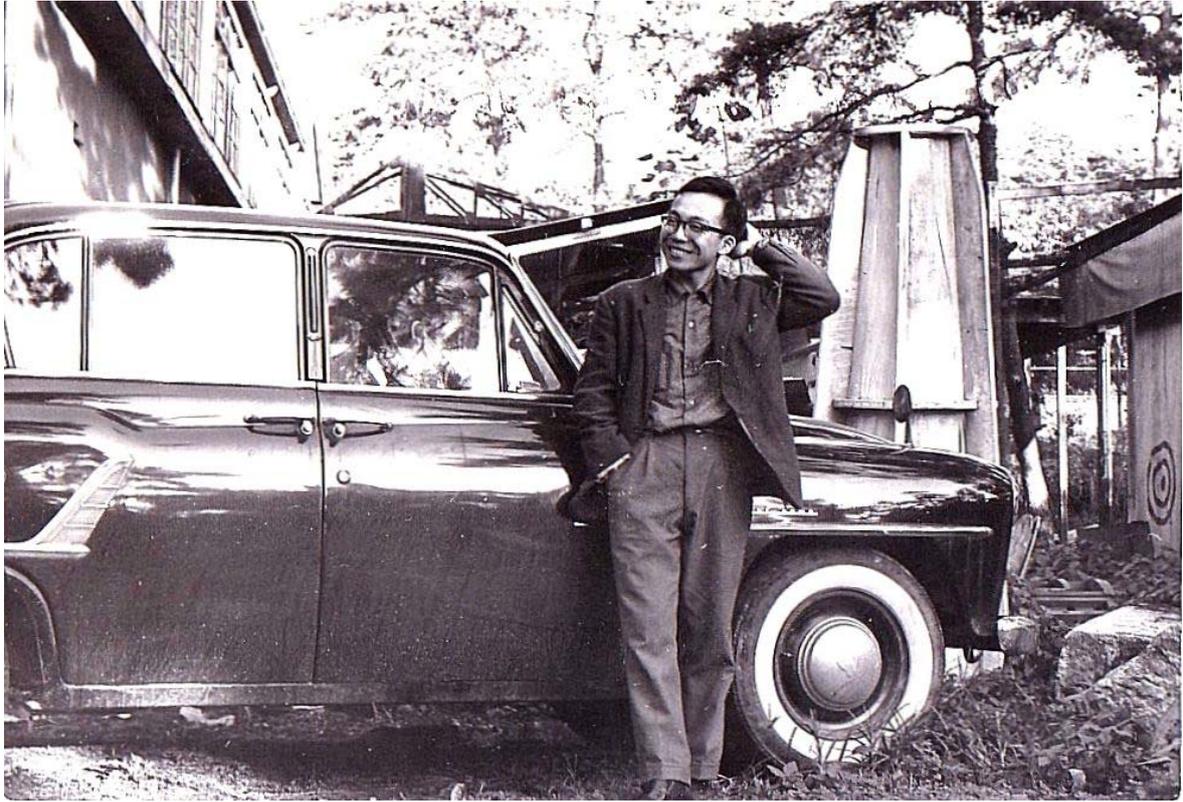
でも、そのときも不思議に、へまをやらかした車に腹はたたなかった。

「たぶんおまえも緊張して失敗したんだよなあ」

と、とてもいとおしく感じたものである。



これは妹です



その後就職して寮に入った時も、その車は連れていった。その頃は誰も車なんか持っていなかったもので、同期の仲間たちと一緒によくドライブしたり、姫路の北の戸倉峠あたりまでスキーに行ったりもした。

若気の無慮で駐車違反をしたり、油断して田圃に落ちたりもしたが、頑丈な車なのでたいして壊れたりはしなかった。まさに我が青春の記念碑のような存在であったなあと思つて思う。

メンテナンスをしていけばまだまだ走る車であったが、結局五年ほど乗って結婚するのを機に手離した。当時は廃車にもあまり費用はかからず、むしろスクラップ代として何千円かもらったように記憶している。

その後、可愛らしいスバル、三菱のギャラン、マークⅡを経て現在はプレミオという車に乗っている。あのトヨペットコロナの系統を引き継ぐ車種である。

最近の車は制御が電子化されているし、エンジンルームは狭くて手も入らないので、昔のような楽しみはまったく無くなってしまった。イモビライザーシステムとかいって、キーの操作を間違えただけでエンジンがかからなくなったりして腹のたつことおびたしい。

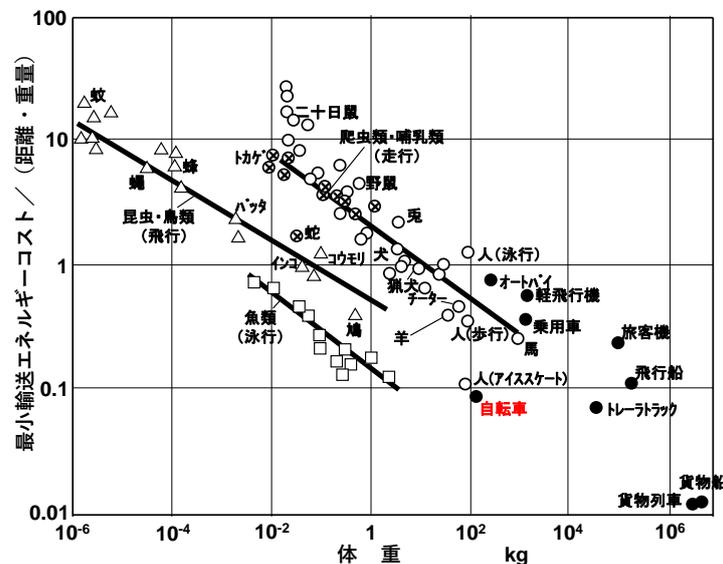
なんでも昔のことが良かったというのは年寄りの通弊ではあるが、それでもやっぱり昔の車は良かったのである。 (了)

## Bicycles which I love forever (6) 自転車と私

塩路昌宏 (S50/1975卒)

### 【自転車はエコな道具の一つ】

自転車を見ると乗りたくなるのは私だけでしょうか。言うまでもなく、自転車は子供から大人まで楽しむことのできる便利な機械です。自動車やオートバイと比べると速さは劣るものの、人力により車輪を駆動して推進し、乗り手の操舵で進路を決めて地上を走行する、正に移動の自由を体感できるエコな乗り物と言えるでしょう。ニッポニカの解説でも、「地上を移動するために、ヒトの筋力が最も効率良く発揮されてその目的が達成できるもので、マシンというよりも道具というべきであり、21世紀に継承される数少ない道具の一つ。」とあります。図は種々の生物および機械装置について、単位重量当りに単位距離だけ移動するために要するエネルギーコストを示したもので、生物については移動形態によって体重と一定の関係があり、泳行が最も効率が良いこと、および機械装置については自転車が比較的小さいエネルギーで移動できることが解ります。



### 【自転車の日常での利用】

私は、これまで通学・通勤にも、旅行に出かけたときにも、機会があれば自転車を楽しんできました。キャンパス内や大学周辺で、私が自転車に乗って疾走する姿を見かけた方も多くおられると思います。用事のある場所に素早く移動して時間を節約し、行ってみたい場所を効率よく観光するには自転車が最適です。現役の時には、朝イチの授業後に京都駅まで自転車を飛ばし、予約した新幹線で東

京へ向かい、13時半からの霞が関の会議に間に合わせることを普通に行っていました。時には東京での会議後にとんぼ返りし、京都駅前に停めてあった自転車で大学へ戻って夕刻からの会議や打ち合わせに出ることも多くありました。遅れかけた時など、教授室を出て新幹線に飛び乗るまで、公にするのを憚られる時間で走破したこともありました。危なかったことも何度か経験しましたが、たいした事故もなく、今振り返ってもよく無事に過ごせたものだと思います。

## 【自転車競技部との出会い】

キャンパス内を走り回る姿を見られたことがきっかけで、藤本研の学生（岩井隆典君、H2/1990卒）からの依頼を受けて以来、退職までの27年間にわたって自転車競技部の部長を務めました。選手は皆、高価なロードバイクに乗っていますが、実は私は実用車（ママチャリ）以外の高価な自転車を買ったことがありません。子供の時から、単に自転車に乗ることが好きだけで、いわゆる自転車マニアではなく、部員たちの自転車に関する話題には全くついていけませんでしたが、それでも、体育会系倶楽部に必要な部長の役割を四半世紀以上にわたって務め、年3回のコンパ（新歓、追いコン、忘年会）への出席と、練習や試合中につきものの事故や怪我への対応（ほとんどは心配するだけですが）を通じて、クラブ活動の持続に貢献できたと自負しています。コンパではマネージャを含む現役部員やOB達から競技内容や試合経験について聞き、戦果を肴に様々な話に興じることができました。中には、原子核工学専攻に合格したにも拘らずプロの競輪選手に転向した部員や、インカレの個人ロードで優勝した強者もいて、各年代での話題には事欠きませんでした。私が部長を務めてからは、サイクルサッカーやトラックレースにはほとんど参加せず、様々な地域で行われるロードレースを中心に活動していました。とくに全日本学生選手権での成績を基に選抜されるツールド北海道（プロも参加する国内最大の国際ロードレース）に出場し、チームとして完走することを一つの目標に掲げて、選手を叱咤激励しました。過去には何度か選抜されてはいたものの芳しい成績は残せませんでした。最近では選抜されることも減っていました。ところが昨年の大会に繰り上げ出場が決まり、しかも5名中3名が無事に完走してチームでの成績が残せました。昨年の大会は3日間、総走行距離541kmで、KOM(King Of Mountain)と呼ばれる峠越えの難所(標高642m~1137m)

が計6か所設定されていまして。総合成績は出場20チーム中15位と下位ではありましたが、大学の中で2位（日本大学が13位）と健闘し、ステージ3では海外から参戦したプロチームに先行したことも立派です。1週間後に催された祝勝会では、改めて過酷なレースの様子をじかに聞くことができ、少なからず興奮しました。

### 【自転車を巡る旅行先での思い出】

次に、これまでに国内外の旅行先でレンタサイクルを楽しんだ思い出の一部を、エピソードも交えてご紹介します。

<アムステルダム（1995年9月）> IEAのTLM（Task Leaders Meeting）に参加す



るためKLMで当地に降り立ち、アーヘンに移動する前に中央駅前でレンタサイクルを調達して市内観光した。サドルが高く走行は快適だったが、停まるのに一苦労した。ポールにもたれたり、縁石に足を掛けたりして何とか倒れずに済んだ。駅前から延びる運河や飾り窓の通り、王宮、ゴッホ美術館、フォンデル公園を見て回り、アンネ・フランクの家を訪問した。アーヘン工科大学訪問後、マーストリヒトで1泊してTLMの行われるリエージュに向かい、3泊してからブラッセルで1泊して帰国した。ほぼ1週間の充実した旅行であった。

<北京（2000年6月）> WHEC（世界水素会議）に参加するための北京滞在期間



を通して自転車を借り受け、ホテルから会場までの往復や観光に利用した。当時、当地にはレンタサイクルの店はなく、自転車店でいったん購入した中古自転車を使用後に買い取ってもらった。購入時にその旨を交渉しておくことが肝要で、ガイドブックから写した文面を見せることでスムーズに

自転車を入手できた。天安門広場や天壇公園、王府井大街など、広い場所を巡るには正に自転車が有用であった。景山公園横の塔から下の信号無し交差点を眺め、

人・自転車・オートバイ・自動車・市電が混然として動く様子や、朝の公園で揃って太極拳をする大勢の人々、高層ビル建築の資材運びに多くのロバが使われていることなど、初めての光景に驚かされた。自転車を返す直前にタイヤがパンクして困ったが、路上にパンク修理の人が座っていて安く処置してもらえた。

**<高松(2004年2月)>** 21世紀COE活動の一環として当地で市民講座を開催した。午前の空いた時間に高松駅前のレンタサイクル(当時、無料)で栗林公園や玉藻公園(高松城跡)、屋島などを巡った。栗林公園では池端の「大茶屋」掬月亭で、同じく講師を務める吉川暹教授にばったりと出会い、一緒に煎茶とお菓子を楽しんだ。話の中で、中学と高校の先輩だと解り、世間の狭さに驚かされた。

**<ホアヒン(2004年12月)>** 21世紀COE活動の一環としてタイ国のJGSEEなど



と共催したシンポジウムに参加した。当地はバンコクの南西約200キロメートル、パタヤの対岸に位置し、王室の保養地として古くから発展したリゾート地で、当時は移住先としても人気があった。レンタサイクルで大きな邸宅が並ぶ住宅地や市場の様子などを見て回った。

**<チェンマイ(2008年12月)>** 国際会議(第5回i-CIPEC)に参加し、時間を見つ



けてホテルの自転車を借りて旧市街地内の仏教寺院巡りをした。当地はタイで2番目に大きな古都で、夜にはナイトバザールやナイトマーケットを満喫したほか、会議後に時間を見つけて現地ツアーに参加し、国境付近に暮らす少数民族の村や郊外のエレファントキャンプを訪問した。象に乗って山登りを体験し、でこぼこ道での大きな揺れに振り落とされる危険を感じた。

<塩釜（2011年11月）> 同年3月に発生した東日本大震災の状況を見て回った。



北仙台駅前でレンタルし、途中、雪の中を滑る道路に苦勞して塩釜の民宿まで移動した。民宿付近は津波被害こそ小さかったが、冠水のため海側のクルマは全て流され、駅前の旅館は8か月たった今も営業できないとの話を伺った。港近くには未処理の瓦礫が山積みされ、壊れた建物も多く見られた。多賀城を経て、仙台の若林区に近づいた

辺りから建物が流されてほとんどなくなり、復興車両以外通行禁止となっていてショベルカーとブルドーザが活躍していた。

<シュムリアップ（2013年3月）> JICA研究指導のため、当地近郊の村落で実施



しているバイオガス利用プロジェクトの実態を調査した。用務後の空き時間に、ITC（カンボジア工科大学）講師のSopheak REY君（私の研究室に留学して博士学位を取得）と一緒にアンコール遺跡群をサイクルツアーした。アンコールワットは左右対称の巨大寺院で、クメール建築の最高傑作と称される壁画の緻密さと美しさに圧倒された。

<熊本（2016年12月）> 鹿児島での用務後、新幹線で途中下車し、「あんたがた



どこさ」で有名な洗馬（船場）を通過して熊本城へ向かった。同年4月の熊本地震で崩落した石垣や倒壊した櫓を見た後、被害の大きかった益城町まで足を延ばし、倒壊家屋や道路の陥没など大地震の揺れの恐ろしさを目の当たりにした。

<フィレンツェ（2017年5月）> YRE（Yanmar R&D Europe）を訪問し、会議や見学の空いた時間に駅前のレンタサイクルで市内観光した。当地はルネサンスの原点であり、ドゥオーモ、ジョットの鐘楼、サンジョバンニ洗礼堂、ヴェッキオ橋、ベッキオ宮殿、ウフィツィ美術館、等々、歴史・文化・美術の必見スポットが満載でした。



上記のほか、海外ではバンクーバ、トゥールーズ、アテネ、ブリスベーン、シドニー、ハイデルベルグなども、移動の途中や会議の合い間に自転車で観光しました。無料の貸し出しサービスは、高松のほか福島、甲府、姫路、新富士などでも行われており、岐阜や大垣、彦根では、宿泊したホテルに備えてあるものを自由に使うことができました。国内ではその他、札幌、盛岡、花巻、平泉、気仙沼、仙台、前橋、宇都宮、霞ヶ浦、館山、新小岩、横浜、三島、静岡、掛川、浜松、岡崎、名古屋、富山、金沢、福井、敦賀、大垣、関が原、安土、岸和田、赤穂、岡山、倉敷、下関（&門司）、由布院、大分、鹿児島、等々、行く先々でレンタサイクルを楽しんでいます。

### 【自転車とはこれからもお付き合い】

私は3年前に大学を定年退職し、記念パーティで研究室OBの皆様から自転車（と旅行券）を頂きました。ステンレスフレームで内装3段変速に加え、周囲の明るさを検知して自動的に点灯するオートライトが装備された、初めての高級ママチャリです。退職後しばらくは京都に置いていましたが、最近は大学での用務もなくなったことから、今年の7月初めに自宅へ移し近所乗りで使っています。その日は夕方に大学を出発し、暑さも少し和らいだ中、枚方公園の自宅まで約30kmを1時間半を掛けて移動しました。実はその前々日に、それまで自宅で使っていた自転車を天王寺に住む次男の家まで汗だくになって届けました。その経験から、少し陽が陰ってから移動したのが正解で、さほど疲れもせず快適に乗って帰れました。今はコロナのために旅行は控えていますが、コロナ収束後も機会があれば各地で自転車を楽しみたいと思っています。



最後になりましたが、編集人の吉田さんには本稿の執筆を依頼いただき有難うございました。このような機会がなければ、これまでの自転車との深い絆を振り返って、懐かしく思い出すことはなかったでしょう。最後までお読みいただいた方と併せて、心より感謝申します。

## The car which I loved (7) 1976年型ポルシェ911S(の中古)

重田達雄 (S50/1975卒)

「CG長期テストNo.81ポルシェ911S」と聞いてお分かりになる方が京機协会会员に果たしてどれだけおられるだろうか。「CG」とはその昔二玄社という出版社が発行していた自動車専門誌の「CAR GRAPHIC」誌であり（現在は株式会社カーグラフィックが発行）、同誌が実際に車を購入して長期間にわたって担当者が普段も含めて実用に供してテストするという企画が「長期テスト」、新車がほとんどだったが中古車もやってみようとなって始まったのが「No.81ポルシェ911S」なのです。そして、およそ一年間のテストを終えたクルマを引き取り、継続してレポートを同誌に寄稿していたのがかくいう私なのである。もしあなたが古くからのCG愛読者なら、1987年12月号と1988年11月号を見ていただくと、私のレポート記事を読んでいただけるのですが。



ポルシェ911は1963年のフランクフルトショーでデビューし、現在も基本的なエンジン配置（リアエンジンです）と全体フォルムを保って生産されている名車です。いつかは乗ってみたい、所有してみたいという若いころからの願望がかなったのは1987年、34歳の時でした。CGは中学時代からの愛読誌であり、編集長の小林彰太郎さんを当時から崇拝していた私が、ふとしたことからある人を介して親しくさせていただくようになり、件の長期テスト車ポルシェ911S担当のIさんと友人付き合いが始まり、それが縁で同車の長期テストを引継ぐということになったのです。

当該車は1976年型、165HPを発生する排気量2.7リッターの水平対向6気筒空冷エンジンをリアアクスルの後方に搭載し最高速度220km/hを謳うものの、そのエンジン搭載位置に起因する一癖ある操縦性を持ついわば「じゃじゃ馬」スポーツカー。昨今、165HPはなんということない数字ですが、当時では出色のエンジン性能でした（参考までに、BMW320：109HP、フェアレディZ-L：130HP、セリカLB2000GT：130HP。ところが同時代のスポーツカーでポルシェと双璧をなすフェラーリ308を今回あらためて調べてみると255HP、さすがですね。但しポルシェの名誉のために付記すれば、上級モデルであるターボは245HP）。勿論マニュアルトランスミッション（4段！）。300HP、400HPあってもオートマで誰でも簡単に転がすことのできる現代の車と違って、デリケートなクラッチをいたわりつつ極限での挙動特性を把握したうえでの操縦が必要な車だったのです。とはいっても、特段のドライビングスキルを有していたわけではない私がどんな風に感じていたのか、1987年12月号の記事から一部を抜粋してみます（CG誌の了解済）。



まず“走り”だが、この11年モノでも文句なく速い。4000rpmあたりから上のフルスロットル加速などはちょっとしたドラマで、初めのころなぞ踏み込んだ本人がびっくりしてしまったほどだ。エンジンがバランス良く回転を上げる様も誠に心地良く、下がりもこれまた速い。ブレーキペダルが飛び出していてやり難いヒール&トウ（大分慣れました）でモタついていると、回転が落ち過ぎて合わないほどである。高速での安定性も、前後にスポイラーを装着した現状では全く問題なく楽しめる。それでは、走らせるための操作はどうかというと、これも伝え聞くほどに難しくはないと思う。床から生えるペダル類も前述のブレーキペダルの高さを除けばさほど違和感なく、ヘルパースプリングを備えるクラッチペダルもすぐに慣れることができる。ただグニャグニャした感触のシフトは操作上問題

ないものの、個人的には好みではない。何よりも前後ストローク過大（25cmほどもある）である。なお、クラッチミートはレクチャーどおりアイドリング+α、1400rpmぐらいで行っている。もちろんそれから踏み込んでいっても十分に速い。

次に“曲がり”。極限を見極めるまでの振り回しは、まだまだとてもできる腕ではないが、その範囲内であれば基本的にニュートラルである。ロールも小さく抑えられ、2速の上の方を使うコーナーなんぞは本当に楽しく歌い出したくなる。ただ、保舵力、キックバックはかなりのものであり、私も最初その大きさに驚いた。細腕の女性には、多分手に余ると思う。今履いているのはピレリのP6だが、CGによるとミシュランはもうひとつシャキッとするとのこと、早くP6が減らないか待っているところである。

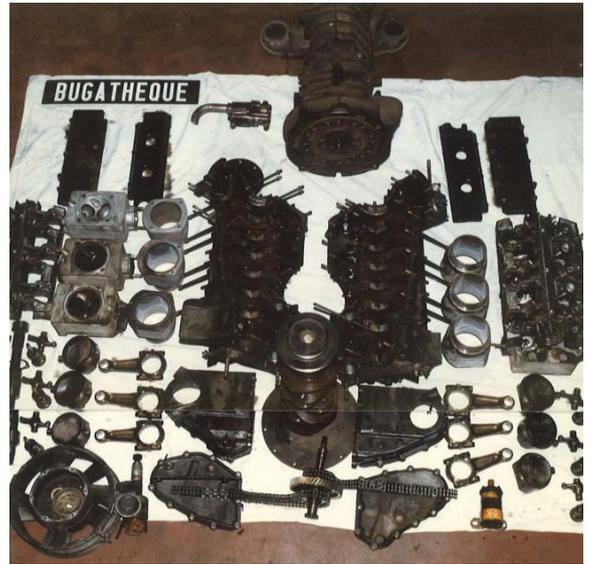
“止まり”はもう満点をつけてしまいたい。地球の自転をも止めてしまうぐらいにジワリと効く。そして、何よりも剛性感に満ち満ちているのが正に特筆もので、これほど安心して踏めるブレーキを私は知らない。サーボが付く前のタイプなので、踏力は若干大きいですが全く問題なく、サーボ付きがどんなフィールを示すのか知りたいものである。

乗り心地はと言えば、程よい硬さ、ドイツ的な硬さということであろうか、シユアという言葉がピッタリあてはまるように思う。ただ、以前指摘されていた足回りの“ドタバタ感”がまだ残っているような気がする。もっとも新車の時を知らないで、何とも言えないし、一番ダルな時代の911というのは、こういうことも含めてのことなのかも知れない。

今読み返してみると、表現に幾分大げさな部分もありますが、当時の私にとっては真に“プライド&ジョイ”を提供してくれるクルマで、結局3年半・3.5万kmを走りました（参考までに生涯燃費は6.4km/ℓ）。家族のクルマは別にあるものの、私のクルマはこれ一台であり、通勤から何からこれ一台で済ませていました。冬にはもちろんスノータイヤ（当時はスタッドレスとは言わなかったような気がします）を履かせて、乾燥路では経験することが難しいテールスライドを楽しんだりもしました。

2年目にはエンジンのフルオーバーホールという大工事に踏み切りました。この発端は、それまで1000km/ℓ程度だったエンジンオイル消費量が350km/ℓ（!）に悪化したことです。このエンジンは空冷と言いながらも半ば“油冷”で

あるとも言われていて、オイル規定量はなんと11ℓ(!)。そのオイルが少しずつ漏れるか燃えるかで、継ぎ足し継ぎ足し走っていたのですが、もはや限界かとの判断に至ったわけです。ブガッティ(現代ではなくて戦前の)の修復・修理で有名な旧知の工房に作業を依頼し、少しでも費用を抑えるために主にアメリカから補修パーツを取り寄せたりもしました。それでも、当時の大衆車が新車で買えるほどかかりましたが…。ボルト一本にまで分解してから、全ての消耗部品を交換して入念に組み上げられたエンジンはまるで芸術品のような外観であり、慎重に慣らし運転をして“新車”の雰囲気を楽しんだものです。



掲載記事を読んで遠方から足を運んでくれた同好の氏にいろいろアドバイスを貰ったり、冬用のロードホイールを提供してくださる方がいたり、夏タイヤのモニターを依頼されたりして真に楽しめた3年半でしたが、次に乗りたいクルマもあり、熱心に希望する友人に惜譲(最近あまり聞かない言葉ですね)しました。

いつかはまた所有してみたいものだと思いながらいつしか30年。現代の911は相変わらず第一級の性能を有しているようですが、おそらく誰でも転がせるクルマになってしまっているでしょうから欲しいとは思いません。もっとも、あの値段ではとてもとても手が届くものではありませんが…。今は、二十年近く以前に入手した某イタリアンGTの修復が成り、これからガンガンいやユルユルと転がしてやろうと考えています。

余談その1: 911と同等あるいはそれ以上に“好きな”クルマがあります。シトロエンの2CV、通称「2馬力」です。就職した年に個人売買で中古を入手して4年間愛用、その後も時をおいて2台所有しました。最初のクルマそのものが、今も石川県の日本自動車博物館に展示してあります。

余談その2: 本連載No.4のBMW2002、よく覚えています。学生の頃、構内東南隅の駐車スペースにいつも停めてあり、ひととき目立つ存在でした。当時私はスバル360、その後トヨタスポーツ800で通学していましたが、構内どこでも駐車OKという良き時代でした。

## The car which I am still loving

### (8)ユーノスロードスター 一人馬一体

加藤和雄 (S43/1968卒)

何時のころか、将来は東洋工業（現マツダ）にはいつてロータリーエンジン（RE）を開発しようという夢でした。運よく、1970年に東洋工業入社、RE研究部に配属された。早速、当時盛んになった排気ガス対策部門で、まだ触媒がない時代、サーマルリアクターでの浄化対策でUSAでのマスクー排ガス規制法案のクリアに没頭しました。世界のどの自動車メーカーも規制法案ク



EPAでの排ガスTest 1973

アに必死でした。さもないと1976からUSAで車が売れなくなります。排ガス性能の悪いRE（HCでレシプロ比数十倍）で必死の努力の末出来上がり、1973年にデトロイト合衆国環境保護庁でのテスト、規制をクリアはできたのですが、残念ながらホンダさんのCVCCに2か月先を越されました。初めて見るUSAです、いつかは持ちたいポルシェファンの私にとって一番興奮したのは、多くのポルシェがハイウエーを滑走している様子です。

帰国後、新しいREスポーツカー（RX7）の開発が始まりUSA仕様のRE担当で参加することになりました。なぜか走行関連の上司が、私をポルシェ君と呼ぶのです、理由は私の社員番号が70911で偶然にもポルシェ911と一致していたからです。初代RX7は無事に1978年に発売できました。その後、USAとベルギー駐在など5年近くを経験し、車市場をじっくりと見させていただきました。帰国しレシプロエンジン（CE）Bシリーズの開発、その後3ロータ搭載のコスモの実験主査を担当しました。その時に並行して開発が進行していたのがB型CEを搭載したロードスター（RS）です。



RX7とParis郊外 1980

ポルシェは高価のためにまだ持てません、このRSなら持てるなという希望を持ちつつ時が過ぎました。RS発売後、何年か過ぎて、朗報、私の同僚が、ロードスター買いませんかという、しかも長年、車庫に入れていてほんのわずかしか乗ってない1995年で5年物、5000km走行の赤色RSです。



現在のロードスター 283,300 km

新車同然、値段は言い値でいいというのです、即決です。超ラッキー。早速、ホイールも15inにサイズアップして大径タイヤを装着しました。この車が2021年で30年物。28.3万kmになりました。頻繁に洗車、Wax掛けをしてきて大切に乘ってきたので綺麗です。ボンネットがAL製なので鋼板部分と比べるとやや光沢感が鈍ります。退社時、疲れた体を、Openで癒される最高の車です。

定年後、次の会社の通勤に高速道使用OKが許され、往復80kmを高速走行、FRですから雪の高速でも、冬タイヤでスリップ気味に走行、これが楽しくて、わざと雪上を選んで走行していました。コーナーも安全と確認できれば、サスのダブルウィッシュボーンのおかげで気持ちいいコーナリングです。横にいい人を乗せればいいのですが、99%、一人です。



オープン時のロードスター

RSはオープン時とハードトップ（樹脂屋根）装着時のボディ剛性が多少違ってきます。幌だと、車を運転していて、動物のしなやかさを感じます、いわゆる「人馬一体」感です、ハードだとしっかり感、ねじれ感の剛性が向上、しなやかさを若干スポイルします。

さて、エンジンです、Bシリーズ1.6Lのややロングストローク（78×84）のDOHCエンジンです。このシリーズエンジンは私にとって、前述のように懐かし

いエンジンです。それまでRE開発に携わり、帰国してレシプロエンジン（CE）Bシリーズ先頭の1.1Lと1.3Lの性能開発担当を拝命しました。燃費重視でしたので、ロングストローク、その流れがこのRSのエンジンにも引き継がれています、市場ではパワー不足の声がありましたがRSには最適です。そんなにとがったスポーツカーでなく、私たち自動車愛好家が日常乗るのですから十分にエンジョイできます。それに車重が950kgと軽量ですから低速、中高速含めてとても気持ちのいい走り感です。28万kmの間に、タイミングベルト交換、ヘッドガスケット交換、ラジエター交換、エアコンコンプレッサー交換などをした程度で、他には大きな不具合もなく、順調に廻っています。

驚くのは、いいサウンドを出してくれる排気系です、この間一度も破れがなくオリジナルのまま、ちなみに燃費は平均的に14km/Lです。年齢のせいか、たまに夜乗るとライトの暗さにストレスを感じます。高輝度ランプを購入、いざつけ変えようとする、なんとシールドタイプでバルブ交換不可。交換可能のヘッドライトを入手し取り付けると、視界も改善これからもしばらく乗り続けられそうです。

息子が新RSに乗っています。運転させてもらおうと欠点もなく、ただ車から操られているという感がしました。完璧なのですね、運転感は私のはアナログ的、彼のはデジタル的です、旧RSは、まさに私が操っているという感じで好きです。何かしら新旧社会の比較のようですね、ノスタルジックかな？

RSは発売当初はリアウインドウが透明樹脂で時間とともに黄色に変色、ガラスが良いなと思っていると、ガラス化された試作品の市場評価依頼で交換、リアの視界は抜群、運よくそのまま18年間使いました。この頃から雨漏り、USA市場で幌を見つけ交換、雨漏りOKです。

私がリタイアして2年、通勤もなくなりドライブする機会も少なくなりました。今は、毎週、テニスに、宮島散策ガイドに使用し、できるだけオープンにしています。私と同じ人生を送るために、これからも大切にかわいがっていきます。

## The Car Which I Loved (9)クラウン(11代目)エステート

— 2012年晩秋に東日本大震災の爪痕を見て走った強烈な印象 —

吉田英生 (S53/1978卒)



### 1. はじめに

本シリーズへの投稿をお待ちしておりますが、残念ながらこのところ途絶えておりますので、編集人が繋ぎの記事を挿入させていただきます。拙記事(コロナSF、京機短信340号)から乗り換えた車がクラウン(前世紀末1999年登場の11代目)エステートです。エンジンは国内では最後の直列6気筒となったものです。このため、エンジンルームが長めで、室内は12代目クラウン以後のV6に比べると狭いですが、やはり機械工学的に優れている(1次・2次振動や偶力振動がない)直列6気筒は、BMWと同様に“シルキー”な魅力でした。最近ではSUV(Sport Utility Vehicle)が人気で、ステーションワゴンも少なくなりましたが、セダンの延長でかつ荷物もいっぱい積んでレジャーにも最適な車として筆者には最高の車で、西は四万十川や島根、北は後述の花巻まで行きました。



鳥取・島根研究室旅行にて(2009年9月)  
右側は当時研究室二人目の女子学生だった米倉悦子さん、左奥は岸本将史さん(現・機械理工学専攻特定助教)

### 2. 2012年晩秋、東北一泊二日の一人旅

クラウン エステート自体は、上記の他に取り立てて強調するほどの特徴はないかもしれませんが、この車で東日本大震災の翌年2012年晩秋に震災の爪痕を一泊二日で見回った一人旅の印象は強烈でした。そのときの印象は拙報告[1]に記しましたのでご参照いただければと思いますが、その補足となるよう、この紙面を借りて地図と写真を掲載させていただきます。

1日目は、東京自宅から東北自動車道を一関まで北上したのち東方に向かい、気仙沼と陸前高田、さらに夕刻に花巻の宮沢賢治記念館に寄ったのち南下し、仙台の少し南の名取のホテルまでの800kmの行程でした(個人的には1日で走った距離としては最高記録)。2日目は名取から国道6号線を南下しましたが、南相馬で通行止めとなったので、やむを得ず西進して福島経由で東京までの500kmでした。

震災から1年8か月以上経過していた当時も、気仙沼には第18共徳丸(総トン数

330トン)が打ち上げられたままでした。無残に破壊された町の写真を撮る気にはなれず、出光興産 星石油店 陸前高田南SSで給油した際、壊れたままの建物で頑張っている店員さんとスタンドの写真だけ唯一撮らせていただきました。

### 走行経路

#### 1日目

東京 → 一関 → 気仙沼 → 陸前高田  
→ 花巻 → 名取

#### 2日目

名取 → 南相馬 → 福島 → 東京



出光興産 星石油店 陸前高田南SS



がんばっペしキーホルダー

### 3. むすび

8年あまり前の拙報告に記した文章を引用して、むすびとさせていただきます。

南相馬から70キロほど山道を通って福島市に出て、東北高速道路を東京に向けひた走る。あたりは暗く前方の車のテールランプのみがずっと見えていた。しかし、首都高速川口線で荒川を渡るとき（江北ジャンクション付近）に突如浮かび上がった**東京の高層マンション群の豪華な夜景！**これが同じ日本か！と思わずつぶやく。1日目に800キロ、2日目に500キロ、合わせて1,300キロの旅を終えて強く感じるのは、月並みな表現ではあるが、同じ日本という国の中に、いまだにとてつもない苦難に陥ったままの地域と、いまだにかつてからの豊かさの中に居続ける地域とが同居しているということである。

[1] 吉田英生：「岩手、宮城、福島、そして東京」、エネルギー・資源、Vol. 34、No. 1 (2013)、[http://www.wattandedison.com/iwate\\_miyagi\\_fukushima\\_and\\_tokyo.pdf](http://www.wattandedison.com/iwate_miyagi_fukushima_and_tokyo.pdf)

## The Car Which I Loved (10) VW Vento

### 一昔前のドイツの質実剛健なモノづくり

吉田英生 (S53/1978卒)



本シリーズにはポルシェ、BMW、初代トヨタペットクラウン、ユーノスロードスターなどの名車が登場したため、これといった特徴のない？大衆車は話題にしにくいかもしれませんが。「いやそんなことはない」と本シリーズ初回のコロナSFに続く大衆車路線で強がりをも？ 父が遺した車ですが、せっかくなので車

検が切れる1996年くらいまではと乗ってみたVW Vento をご紹介したいと思います。1974年に初代Golfがジウジアーロ (Giugiaro 1938-) によるデザインで登場したのち、1983年にGOLF II、1991年にGOLF IIIとなり、翌1992年にこれを3ボックス化したのがVentoです。前代まではJettaという名前でした。なお、Golfはドイツ語でメキシコ湾流を示すGolfstrom、Jettaはジェット気流、Ventoはポルトガル語でポルトガルからイタリアに吹く風のことだそうです(余談ながらロールス・ロイスのジェットエンジンにはWellandやTrentなどイングランドを流れる川の名前が付けられていますね)。

まず、ちょうど30年前に生まれた車ということで、最近話題になっている半導体の視点から。いわゆるカーエレクトロニクスは1970年代から普及し始めましたが、このVentoでは、パワートレーン制御系やボディ系では半導体が用いられていたものの、ABS (Anti-lock Braking System) を除けば走行安全系や情報系までは至っていません(現在では当たり前のETCの普及も20年前の2001年以降です)。なお、最近の半導体不足で生産にブレーキがかかっている現在の車に搭載される半導体は30以上、高級車では100を越えるそうですね(カーエレクトロニクスの専門家は京機会に多数おられますので、どなたか解説をいただければ幸いです)。

車本体に戻りますと、一言で表現すると無骨で頑丈な車。ドアを閉めるときにも実感する強靱な剛性感、国産車に比べると硬めのサスペンションによる安定した走行感、インストルメントパネルのスイッチが大きく押しごたえのあることなど、骨太なボディに守られている安心感は国産車にはないものでした(余談ながら、方向指示器がハンドル左側なので、交互に乗っていたコロナSFと混乱してよく右側のワイパーを動かしてしまいました)。加えて550リットルというトランクルームも当時このクラスでは最大でした。徳大寺有恒氏も「最新・間違いだらけの外国車選び(草思社、1994)」で「価格面で文句はあるがやはり最高の小型車だ」と評していましたね。そんなドイツ魂とも表現すべきVW社の質実剛健な姿勢を高く評価していただけに、2015年9月に発覚した同社のディーゼルエンジン排ガス不正事件には幻滅しました(本稿準備中に三菱電機の不正が発覚しましたが、同種のことが絶えないですね)。1995年からちょうど20年の恋に終止符。



不正事件で本記事を終わるのは後味がわるいので、ドイツのモノづくりに関して、車から外れますが、お口直しを。筆者がドイツ製品と関わった数少ない2例についてです。

その一つは中学生時代（1969年前後）蒸気機関車を追いかけていたところ、祖父から譲り受けたLEICA IIIIf (Summicron 50mm F2.0付き；スクリューマウント)。これは一眼レフが普及する前の1950年代の名機で、レンジファインダー（光学視差式距離計を組み込んで距離測定に連動して撮影用レンズの焦点を合わせられる）付きカメラでした。レンジファインダーと本来のフレーミング用の（ビュー）ファインダーが別になっていますので、ファインダー接眼部が2個あります。丸くて構えやすいボディの底蓋を開けると、筆者の記憶では、右図



[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Leica\\_IIIIf\\_diagramme.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Leica_IIIIf_diagramme.jpg)

飛び込んできました。フィルムのパトローネやリールが丸いこともありますが、実に自然で無駄がなく美しくかつ頑丈な設計だったと思います。なお、余談の余談ながら、この延長線上にCANON 7型カメラ <https://global.canon/ja/c-museum/product/film42.html> があり、なかでも市販の写真レンズの中では最高に明るい超大口径レンズ CANON 50mm F0.95 <https://global.canon/ja/c-museum/product/s43.html> は憧れの的でした（当時の高感度ネガフィルムは、Kodak TRI Xの ISO(ASA)感度400などでした）。

もう一つのドイツ製品は、機械ではありませんが、高校生時代1971年に購入したadidasのサッカーシューズ「フ란ツベッケンバウワー」。1974年のワールドカップ・西ドイツ大会で西ドイツを優勝に導き「皇帝」の名で呼ばれた名将にちなむシューズです。筆者が高校時代を過ごした田舎のスポーツ店には現物を揃えてあるはずもなく、サッカーマガジンの広告だけ見て取り寄せたところ、最初箱から取り出したときは、期待に反してビニールレザーの安っぽい質感かつ飾り気もない外観にがっかりしました。しかし履き込んでみると靴下だけを履いて走り・蹴っている感じなのです。つまり極薄のカバーで足表面が傷つかないように覆っているだけという最小限の機能を持たせたシューズでした。当時、こんな地下足袋のようなコンセプトで作られたサッカーシューズは我が国のメーカーにはなかったと記憶します。これもまたドイツ魂！

お待たせしました！

モデル2000の姉妹品

フ란ツベッケンバウワー

全サイズ入荷

ピッタリとフィットするフィーリングの良さは、猛烈ダッシュ、弾丸シュートも思いのまま。初心者・中級者向けのスクリュースタッド。

¥5,900



サッカーマガジン1971年7月号より  
なんとちょうど50年前！

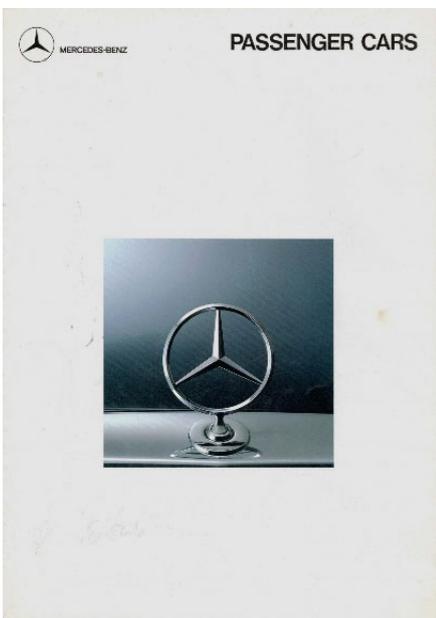
# The car which I loved (11)メルセデス・ベンツ「190E」

駒井謙治郎 (S38/1963卒 遠藤研)

その高品質、高速安定性、乗り心地に驚愕した。

京機短信 (No.343、2020年7月) ですでにBMW2002について拙稿を掲載していただいた。2002を手放した後何といたっても値段が頃合いだったのでコロナ2000CXに1978年乗り換えたが、2002と比較して余りのドライバビリティの差に愕然とした。100km/hを超えると不安を覚えさせる高速安定性、段差を乗り越えるときのドタバタ感がぬぐえない乗り心地など、彼我の技術力の差を痛感させられた。2002に乗っていた時も夏場の遠出にはエヤコンが装備された兄のメルセデス・ベンツ(MB)500SLCを借用して家族旅行を楽しんでいたが、何せMBは値段が値段であったから我慢してコロナに乗っていた。

1985年にダイムラーベンツ社としては初の5ナンバー190Eが日本に輸入され始めたので早速1987年の10月より乗り始めた。最初座席に座った瞬間、シートの座り心地の良さに驚き、次に走り始めての乗り心地の良さにまた驚き、高速道に入っの100km/h走行時も全く不安を感じさせない安定性にまたまた驚いた。ベンツのドライバビリティについては500SLCで経験済であったが、それとほとんど同様な感覚を5ナンバーの小型車で実現したダイムラー社には兜を脱いだ。但し車格としては190EはSクラスを頂点とするランクでは最下位であるが、それでも国家公務員の小生にとっては当時の年間所得に近い高価格であった。1987年当時の価格表を示すように、輸入代理店のヤナセとダイムラー社はMBを好きな価格



いんもの551を世界から

## '87メルセデス・ベンツ価格表

(昭和61年12月10日現在 京都・滋賀地区店頭渡し現金価格)

車名 (通称名)	ハンドル	店頭渡し現金価格 (単位千円)	店頭渡し現金価格に含まれる付属品明細						車両本体価格 (単位千円)	エンジン仕様				取得税 (円)	
			合計 13,000	モーター 12,000	ラジオ 25,000	エアコン 39,000	オーディオ 11,000	その他		気筒数	排気量 cc	最高出力 PS/rpm	最大トルク kgm/rpm		
190E	4ドアセダン マニュアル5速	右	4,400	90	○	○	○	○	○	4,310	4	1,965	115/5,100	17.5/3,500	194,000
190E	4ドアセダン オートマチック	右・左	4,950	99	○	○	○	○	○	4,860	4	1,965	115/5,100	17.5/3,500	218,500
190D2.5	4ドアセダン オートマチック	左	4,800	90	○	○	○	○	○	4,710	5	2,406	90/4,600	15.7/2,800	212,000
190E2.3-16	4ドアセダン マニュアル5速	左	8,300	90	○	○	○	○	○	8,210	4	2,297	175/5,800	22.9/4,750	369,500
190E2.3-16	4ドアセダン オートマチック	左	8,800	90	○	○	○	○	○	8,710	4	2,297	175/5,800	22.9/4,750	392,000
190E2.6	4ドアセダン オートマチック	左	6,000	90	○	○	○	○	○	5,910	6	2,597	165/5,800	23.0/4,600	296,000
230E	4ドアセダン オートマチック	右・左	6,300	90	○	○	○	○	○	6,210	4	2,297	135/5,100	20.6/3,500	279,500
260E	4ドアセダン オートマチック	左	7,000	90	○	○	○	○	○	6,910	6	2,597	165/5,800	23.0/4,600	311,000
300E	4ドアセダン オートマチック	左	7,700	90	○	○	○	○	○	7,610	6	2,960	185/5,700	26.5/4,400	342,500
300Dターボ	4ドアセダン オートマチック	左	6,800	90	○	○	○	○	○	6,710	6	2,960	150/4,600	27.8/2,400	302,000
230TE	5ドアステーションワゴン オートマチック	左	7,300	90	○	○	○	○	○	7,210	4	2,297	135/5,100	20.6/3,500	324,500
300SE	4ドアセダン オートマチック	右・左	9,000	90	○	○	○	○	○	8,910	6	2,960	185/5,700	26.5/4,400	401,000
420SEL	4ドアセダン オートマチック	左	12,400	90	○	○	○	○	○	12,310	V8	4,116	210/5,200	32.3/3,600	554,000
560SEL	4ドアセダン オートマチック	左	15,300	90	○	○	○	○	○	15,210	V8	5,546	245/4,800	40.6/3,500	684,500
560SEC	2ドアクーペ オートマチック	左	17,000	90	○	○	○	○	○	16,910	V8	5,546	245/4,800	40.6/3,500	761,000
560SL	2ドアコンバーチブル オートマチック	左	14,400	90	○	○	○	○	○	14,310	V8	5,546	235/4,750	39.6/3,250	644,000

※本表は概算価格に、メータタリ、構造工芸一式が含まれますが、税別、送料、保証、修理工賃は含まれておりません。  
 ※ディーラーの取扱いには、上記価格に、この金額が加算されます。190E ¥1,500 230E ¥4,000  
 ※税別、保証は標準は異なることがございます。  
 ※車検は別途に、下記の価格が加算されます。  
 ※マニュアル、オートマチック、エアサス、電子キー、ナビゲーション、ガラスワッシャー、パワウィンドウ、サンルーフ、オーディオ、エアリフレッシュ、エアロター、ガラスワッシャー、パワウィンドウ、サンルーフ、オーディオ、エアリフレッシュ、エアロター

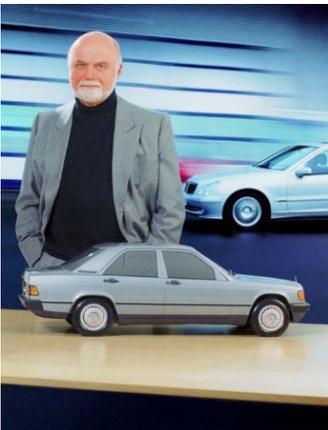
本誌の発行所  
 〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1  
 電話 03-5561-1101

滋賀営業所  
 〒520-0811 滋賀県彦根市彦根1-1-1  
 電話 077-521-0101

good new days  
 ヤナセ  
 株式会社ヤナセ

に設定しそれが通用する競争力を持っていたことが分かる。190E購入時も新規にオーダーすると数ヶ月かかるのでヤナセで左ハンドルの在庫車を購入した。輸入当初は人気が沸騰し入手困難であったとのことである。

定格は全長×全幅×全高=4,420×1,680×1,385mm、ホイールベース2,665mm、最小回転半径=5m、車両重量=1,200kg。エンジンは4サイクル燃料噴射方式で、4気筒、総排気量1,995cc、出力115/5,100PS/rpm(DIN)、最高速度185km/hであり、当時の国産セダンの「コロナ」、「ブルーバード」クラスのコンパクトボディであった。堂々と最高速度を記載しているのは自信の表れか。但し高速道でもこの速度まで上げたことはなかった。今見ても飽きのこない直線を基調とした端正なデザインは黄金期のメルセデス・ベンツをリードしたチーフデザイナー、ブルーノ・サッコになるもので、フロントグリルとスリー・ポインテッドスター以外、外観にメッキ装飾がない実にクリーンでシンプルなものだった。Sクラスから190Eに至るまでデザインは完全に統一されていて古き良きドイツそのものであった。ブルーノ・サッコ本人によるとデザイナー人生で最も燃えた作品は190EとAクラスであったという。その点最近のメルセデス・ベンツはつきたての餅を置いたようなダラットしたデザインで好きではない。



ブルーノ・サッコ



右ハンドル車のダッシュボード

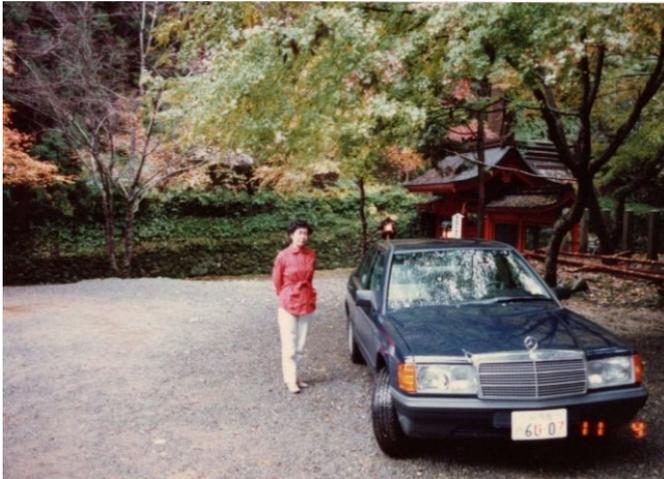
**独創性あふれる新機構を採用していた。**

車で最も重要視されるサスペンションに世界初のマルチリンク式を後輪に採用したこと、左右で形状の違うドアミラー、伸縮しながら独特な動きを見せるパラマワイパー(シングルアームでありながら払拭面積は86%を確保)、汚れても光量を確保する凹凸を持ったテールランプ、光軸調整ダイヤルを備えるライトスイッチ、操舵力可変式パワーステアリングなど当時としては意欲満点の車で新しい

もの好きの小生にピッタリであった。しかし、上級ベンツと同じクオリティと作り方でスケールダウンされたため過剰品質であった。

お気に入りの車を手に入れて国宝巡りを始めた。

数々の新機能を盛り込んだ独特のドライバビリティは、軽量かつコンパクトなボディでありながらまさにメルセデス・ベンツそのものだった。かくして西ドイツで過ごした2002による日常を人生第一の黄金期とすれば、公私ともに充実した第二の黄金期を190Eとともに経験することができた。元ワングル仲間との山行の足は勿論のこと、週末に各地の名所を訪れることが日常となり、多い時は毎週のように関西近辺から岡山、岐阜、長野辺りまで足を延ばして日帰りや一泊の国宝巡りを始めた。コロナに乗っていた時はそのような気持ちにはならなかった。年齢がまだ40代後半の若かったせいもあるが、190Eを運転している時は全く疲れることはなく、お陰で多くの国宝の寺社・仏閣・仏像・絵画を鑑賞することができた。



1987/11/4 貴船神社にて



鞍馬寺山門前



1988/9/10 奈良 不退寺山門前



1989/8/12 瀬戸大橋

190Eは一代限りで、後継モデルからは「Cクラス」と呼び名が変わったが、ノーズ先端のマスコットを眺めながら独特の走りを堪能させてくれた190Eの経験は今でも忘れられない。190Eに不満はなかったが、1993年ユーノスロードスターに試乗する機会がありオープンカーの魅力に取りつかれた。2台目マイカーとしてのユーノスは久しぶりのマニュアルトランスミッション車で、限定色であったブリリアントイエローできびきびした走りを楽しんだ。



1992/4/7 円山公園のしだれ桜

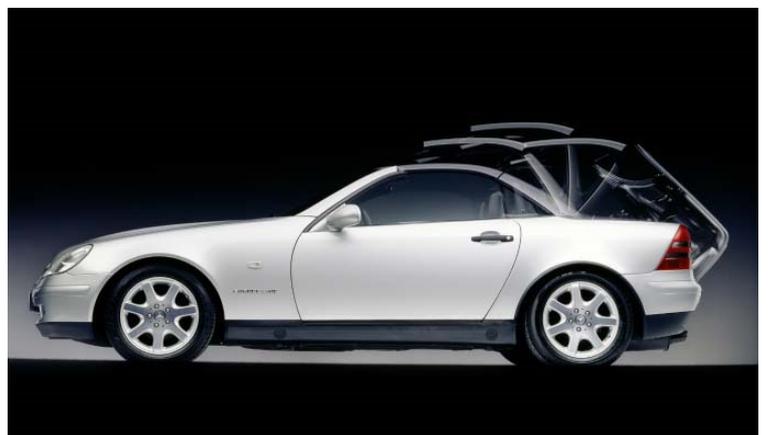


教え子が作ってくれたプラモデル

しかしその後ダイムラーベンツ社から世界初のリトラクタブルハードトップを備えた2シーターSLK230 Kompressorが発売され、1997年に日本に上陸してきた。すぐさま当時の宝ヶ池ヤナセに出向き運よく展示車を手に入れた。SLKは二人乗りであったから荷物がある場合や3人以上乗車する場合は190Eを使う状況がしばらく続いた。手品のようにハードトップが折りたたまれてトランクルームに収納される機構は大いに衆目を集め、得意になってオープンエアードライブを楽しんだ。以後、毎年4月初旬は海津大崎海岸の桜吹雪の中をSLKで走り抜けるのが恒例となった。



2002/4/6 海津大崎



SLK230 Kompressor

190Eは現在でも人気があり比較的安価に入手可能であるが、まともに手を入れるとCクラスの新車と同程度の出費が必要とのことである。小生の190Eの場合もエヤコン配管からのガス漏れを修理したとき目が飛び出るような金額を要求された。今のCクラスはエヤコンも日本の酷暑に対応していると思われるが、190Eではエヤコンの効きが悪いことと維持費が国産車と比べて高くつくことが欠点であった。

最後に、現在の国産車はドイツ車と比べても高性能スポーツカーを除くと、品質、性能等ドライバビリティを含んで全く遜色はないと思う。2003年に、新発売になったゼロクラウンにたまたま試乗したところ新設計のV型6気筒DOHCエンジンの吹き上がりの良さと加速感はSLKの比ではなく国産車への認識を改める機会となった。当時は福井高専に校長として鯖江に赴任していたがSLKで出勤したところ衆人環視の的となり、若い学生諸君に浮かれたところを見せるのも如何かという思いもあって、目立たないゼロクラウンに乗り替えた。現在乗っているクラウンRSを選ぶにあたってMB、BMW、AUDIに試乗したが全てで遜色がないばかりか極めて優れた工業製品であり安全装備満載のRSに不満はない。