

きつと作り手はかつてクラシックMINIのユーザーでMINIが好きなのだろう



MINI以外のメーカーのデザイナーは、手を交え品を交え、情車に似ていないカタチを押し出さずと苦勞してきた。その積りでMINIは単純化するほど個性が光ってゆく。まわりが変わるから「四角」が新鮮に見える。



ハッチバックに比べると明らかにアケいだが、ミニらしい個性はそのまま残される。



ミニと名乗らないと、アケのいいヨーロッパコンプレックスという印象も持っている。

「大きい」「ちょっと」とコワイ」という者もいた。でも内装を見て、しばらくすると「カワイイ」「ほしい」と言っていた。

子になる。というか昔のクルマの典型的なカタチだ。昔の子どもが描くクルマの絵はみんなそんなだった。いまでもランドクルーザーやジープなどのSUVはそんな本物の平行線だ。しかし費用率、とくに小型車を走らせると、多くは曲線が多用されるようになった。よく一般のひとから「なぜ最近のクルマは丸いのですか?」と聞かれる。確かに現代のクルマは久しく曲線主体の造型がほとんどだ。

ミニ以外のメーカーのデザイナーは、手を交え品を交え、情車に似ていないカタチを押し出さずと苦勞してきた。その積りでMINIは単純化するほど個性が光ってゆく。まわりが変わるから「四角」が新鮮に見える。

ただし、大人の男にとって、あのミニキーマウスのような顔(?)はちょっと男勝手か。かつてクラシックMINIの道具的雰囲気を愛した者にとって、クロスオーバーを食めたMINIファミリーは、デザインがやり過ぎではないかとも思える箇所もある。主役は男性から女性に移ったというところなのか。

走らなくても楽しい
エクステリアに関して、ドアノブがクラシックな意匠で見た目も使い勝手もよかった。フロントフェンダーの加飾には穴らしきものはなく、実際はダミーであって、つまりこういうデザインのためにコストを割くところがMINIらしい。

マウスの顔みたいに見える。パワーウインドウなどのトグルスイッチは決して使いやすいわけではないが、デザイン的にクラシックな雰囲気をかもし出す。かわいいなあと感じる。

水平移動のコーナーリング

それはクロスオーバーの走りはどうなのか。

熱狂的なMINIフリークから「もはやあれはドイツ車でイギリス車ではない」という声も聞こえてくるけれど、乗ってみると古典的イギリス車とまではいえないが、ドイツ車とはまた違う味になっている。

具体的には、ドイツ車がアウトバインでの姿勢安定性を高めるため硬めに足をセッティングするのに対して、イギリス車はカントリロードを走るのに都合のよいしなやかな足を持つ傾向がある。



大きな窓枠が特徴的なセンターメーターなどは、ミニファミリー共通の要素。

それは狙ったものではなかった。足まわりは通常だった。金属バネのところで、ラバーコーンなので足を大きくストロークさせることができない。それはネガティブな特性であった。ラバーコーンは軽量化やコスト削減のために採用された。しかしクラシックMINI好きはその足を面白がった。僕もその口だ。

クラシックMINIフリークの多くはローダウンさせて乗る。僕もそうしていた。その乗り味と言ったらまさに「ゴキブリ」。中央高速道の統合取組は凸凹の連続で、そういう路面では車体の揺れが増幅され

その昔、この車種のクラシックMINIは、確かに「ゴキブリ」フィーリングを足らした。しかしそれは狙ったものではなかった。足まわりは通常だった。金属バネのところで、ラバーコーンなので足を大きくストロークさせることができない。それはネガティブな特性であった。ラバーコーンは軽量化やコスト削減のために採用された。しかしクラシックMINI好きはその足を面白がった。僕もその口だ。



後座を倒さなくても、かなり広大なラゲージスペースがある。

●はみ出し情報● 今回撮影車に搭載されたNAハイパワーのクーパーがおすすめで言われている。

第90回 ミニ・ クロスオーバー

ミニ・クーパー・クロスオーバー (6AT)

全長	4105mm
全幅	1750mm
全高	1550mm
ホイールベース	2595mm
車両重量	1300kg
乗車定員	4 (5)名
エンジン種類	直4DOHC
総排気量	1598cc
最高出力 (NET)	122ps/6000rpm
最大トルク (NET)	160N・m/4250rpm
ミッション形式	6AT
駆動方式	FF
Fサスペンション	ストローク
Rサスペンション	マルチリンク
Fブレーキ	ディスク
Rブレーキ	ディスク
タイヤサイズ	205/50R16
車両本体価格	312.0万円



タイヤサイズは205/50R16。アルミホイールは標準。



ただのトルコンなのだが、これが結構気持ちいい。



クーパーなので搭載エンジンは1.6L NAのハイパワー版となる。

て、グワングワンと上下動し続けた。カーブでは、足のストロークが短いのでローダウンさせるとほとんどロールせず、ハンドルを切ることも楽だ。大パワーの高性能車がそれでは怖い。クラシックMINIだったら全然平気。多くのユーザーはその特性をポジティブに捉えて歓迎した。もちろんMINIの開発にクラシックMINIの生みの親、アレック・イシゴニスが関与したわけではない。足にもラバーコーンが使われていない。普通の金属パネとなつてしまつた。しかし作り手が「わかっ

太田哲也の ここに注目



コンパクトサイズなのにダンパー採用がすごい。



ドライブもドックリしていて乗車などところが特徴的だ。



トグルスイッチは操作性にシビア。あくまで車内はコンパクト。



ペダルまで、まるっこのデザインなのはどうかな。

過去から未来へ

さつと作り手はかつてクラシックMINIのユーザーで、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIのユーザーは、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIを登場させた時点から、プロデューサー（BMW）には見えて

た。このデカMINI（クロスオーバーのこと）をどうとらえるべきなのだろうか考えてみよう。

MINIを登場させた時点から、プロデューサー（BMW）には見えて

過去から未来へ

さつと作り手はかつてクラシックMINIのユーザーで、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIのユーザーは、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIを登場させた時点から、プロデューサー（BMW）には見えて

MINIのユーザーは、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIのユーザーは、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIを登場させた時点から、プロデューサー（BMW）には見えて

MINIのユーザーは、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIのユーザーは、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIを登場させた時点から、プロデューサー（BMW）には見えて

MINIのユーザーは、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIのユーザーは、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIを登場させた時点から、プロデューサー（BMW）には見えて

MINIのユーザーは、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIのユーザーは、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIを登場させた時点から、プロデューサー（BMW）には見えて

MINIのユーザーは、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIのユーザーは、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIを登場させた時点から、プロデューサー（BMW）には見えて

MINIのユーザーは、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIのユーザーは、MINIを好きだったのだからと想像する。

MINIを登場させた時点から、プロデューサー（BMW）には見えて

歴史から学ぶ姿勢

最後に、クロスオーバーをクラシックMINIフリークは受け入れられるだろうか？

でも一番ヒットするのはクラシックMINIのこと。あまり知らないひとにどう。彼ら（彼女ら）にとつて「デザインは新鮮だし、使い勝手も良さそうだし、何と云ってもカワイイし」。

クロスオーバーはクラシックMINIの技術を引き継いでいる訳ではないけれど、クラシックMINIを受したひとの精神は理解している。そこが成功のポイントだったのではない。

日本車メーカーは具体的に過去の遺産（ブランド）を捨てて新しいモノを取って行く傾向が強いが、MINIのような歴史から（その精神を）学ぶという姿勢も見直すべきかも知れない。

OFF RECORDING

報道：このクルマは「ミニらしきがある」というひとと、「ない」というひとと意見が二分するそうです
 太田：こだわるのはワイドボディにリアは抵抗あるだろうね
 報道：ユーザーの両口を出るには効果的ですよ
 太田：ミニなんかよくわからない奥さんなんか気持ちにされるよ
 報道：そんな奥さんにウンチク語るのはどうですか？
 太田：…（それはやめたほうがいいよ、あっちゃん）

●太田哲也
 (山田たつ子)さん
 フェラーリチームのドライバーとして4年連続「ル・マン」に出場。「日本のフェラーリっかい」の異名をとる。98年、GT選手権第2戦で事故に遭遇。3年間の療養生活を経て書き上げた「クラッシュ」(リパース) (D&S) はベストセラー。「世界でいちばん乗らない車」(D&S) も大見。最新刊「生き方ナビ」(清流出版)も絶賛発売中。
<http://www.keep-on-racing.com>

