



太田さんと同世代の「シニア世代のクルマ選び」をテーマに検証する企画の後編。今回は「セダン」を中心としたアダルトのためのクルマ選びを指南していただいた。

前回は「シニア世代に勧めめるクルマ選び前編」をお届けした。今回はあえて前回に外した「禁断のセダンから選ぶなら…」という視点で捉えてみたい。

読者のアナタに記憶を呼び起こして頂くため、改めて担当編集から与えられた条件を記述しよう。価格は国産、輸入車を問わず500万円程度まで。想定年齢は50〜60代だ。

いつもそばにクルマが。

■文：太田哲也

高くてイイは当たり前！
 手頃でイイ車の定義とは

子育ては終わった。もうミニバンに乗らなくていい。自分のために好きなクルマに乗れる。主人公はアナタだ。第二の人生を前向きに生きるパワーを与えてくれるクルマを選びたい。

ただ500万だと、高級車に手は届くがシニアにはちよっと中途半端でもある。なぜなら、とくにセダンカテゴリーには上には上がいるからだ。クラウンよりレクサス、それよりメルセデス、マセラティ、ベントレー、ロールス…。その領域に足を踏み入れたら天井知らずの所持金

勝負になってしまふ。なので「高級」とは別の価値で選びたい。さらに大きいほどエライという価値観もまだ世に充満している。でも大きいとエンジンは張れても日本では使い勝手が悪くなる。

こうしたことから前回セダンは避けたのだが、でもやはりセダンはクルマの基本で、走りと乗り心地のバランス、トランクと室内が分離されているなど、捨てがたい魅力もある。そこで今回セダンとしたら何が良いか、シニア向けOTA的クルマ選び論後編を展開したい。

まずは要素をあげてみよう。
 ●要素①ヒエラルキーの外
 もう言うまでもないだろう。

中途半端なセダンはカッコ良くない。なるべくヒエラルキーの外の価値に注目すべき。クルマで自分の「生きざま」を表現しているのだと主張したい。

●要素②エコカーでなくても

長距離を乗ることは少ないだろうから、ご批判は承知で、セコセコしないで洗刺としたイメージのクルマを選ぶ。同様にシニア向けセダンもやめよう。

●要素③クルマ好きを表現

「このクルマのココが好きで乗っています！」ということ表現できるのが望ましい。さらにチューニングやドレスアップで個性を主張すれば、クルマ愛好度が表現できる。そうした行為がなじむクルマがいい。

●要素④万人ウケは避ける

完成度よりもココが好きだというポイントを重視したい。そもそも万人にほめられる必要はない。好みが分かれるクルマの方が個性を主張できる。たとえばイタリア車やフランス車なら実用性と趣味性を両立できる。ところが最近はないんだねセダンは、ラテン系…。

●要素⑤新カテゴリーのトップを狙え

近年、欧州車は主に2ℓターボを搭載して、走りエコを大幅に充実させ、従来のハッチバックとは明確に異なるプレミアム



▲7月に7年ぶりのフルモデルチェンジを行ったメルセデス・ベンツのCクラス。Sクラスにも通じるデザインで風格を感じさせるだけでなく、走りもスポーティでこれまでのベンツのイメージとは異なるものだ。写真はC200アヴァンギャルドAMGライン

ムコンバクトとでも呼ぶべきカテゴリーを形成してきた。ゴルフGTIやアルファロメオ・ジュリエッタQV、ルノー・メガーヌRS等。でも、これらはセダンではないんだよね…。

ドイツ車は相変わらずセダンを作るけど、アウディやBMWだと車名が英数字表記でヒエラルキーが明確過ぎる。M3やS4などのスペシャルモデルならヒエラルキーの外にあるけど、価格が500万を超えてしまふ。いっそのことアメ車はどうか。たとえばフォードのマスターング。「ステイプ・マックイーン」の映画「ブリット」は良かったよね。なんて、ことあるごとに喋って。

●要素⑥ソフト面が充実

最近のトヨタ86のソフト面の充実が目を見張る。ワンメイクレースやドライビングレッスンを

などのサーキットイベントから、ワインディングでのオフ会まで。オーナーも積極的に参加し、欧米のようなクルマ文化が生まれつつある。86以外だと、ロードスターがバーティレースやオーナーイベントに積極的かな。

先日発表したばかりのスバルWRX STIはメーカーとしてのソフト面の充実は今一歩だが、オーナーが自主的に楽しんでいる感はある。そもそもあのパフォーマンスをあの価格で手に入られるのは驚きだ。

走りのスポーツセダンを積極的に選んでほしい!

●要素⑦新車にも注目

発売されたばかりと言えば、メルセデスCクラスもいい。Cの上にはE、Sが君臨するが、今度のCはそのヒエラルキーの外に出たかなと感じた。個人的には内装品質が上がった点にグッと来た。その他、シャシにアルミを多用し70kgの軽量化。その効果もあって1・6Lでもシユンと走るようになった。今までのCクラスのイメージではなくSクラスの小型版という感じ。そもそもオレは昔からモータージャーナリストとしてメルセデス・ベンツを愛車としてはいけないと考えていた。知人の時計ジャーナリストも「ロレックス

は素晴らしいけど、この仕事をしている限りはロレックスは選ばない」と言っていた。これと同じ意味合いだ。

イメージとしてもオレに合わ

ない気がしていたが、でも新型Cならスポーツイになったので、ホイールもツライチにしてスポーツマフラーに換えて……。そんなBMWユーザーがよくやるカ

▲メルセデス製の2.0直噴ターボエンジンを搭載したスカイライン200GTi。国内ではサイズは少々大きめになるが、R32の時のようなスポーツイで軽快なスカイラインが帰ってきた



SAMPLE

結局「俺はこのクルマのココが好きなのだ!」 ということが自分に言い聞かせられれば、 どんなクルマだっていいのだ。

スタムも楽しめそう。新型Cは今までと違ったキャラを得て個人的好みに近づいた。

●結論
他にもあるが、こうした要素で選んでみたらどうか。
開き直りに聞こえるかもしれないが、結局「俺はこのクルマのココが好きなのだ!」ということが自分に言い聞かせられればなんでもいいのだ。そうすれば自然とマインドが周囲にも伝わるものだし、乗っている様子も誇らしげでカッコ良く見えるものだ。自信を持って堂々と乗りたい。

●要素⑧スポーツイメージが重要
ここまで書いてきて、どうやらセダンがヒエラルキーの外に出るための必須アイテムは「スポーツイメージ」かな、と。

ただ、最後に付け加えておきたいのは、読者のアナタはおそらくクルマ通だろうけど、自分の主張を他人に強く押し付けることは控えよう。オレ自身にもありがちなんだけど、経験値から「絶対に○○だよ」「自信を持って勧めるよ」「クルマとは□□なもんだよ」と言いがち。若い時は若気の至りで済んだとしても、歳をとると、聞いている方は「うっせーなジジイ」と思いつつ、反論はしなくなる。ジジイの方は、「ははん、オレの話に納得してるな」と思ってもつと力説しがち。そんな人をよく見かける。でもあくまでも趣味の世界のことなので「私はこれがイイと思ったけど、違う見方もあるよね」と、軽いタッチで他の価値観も受け入れたい。

先日乗ったBMW3シリーズベースの4シリーズグランクーペも思いのほか良かった。雨の中、安全を確保しながらテールスライドさせてワインディングを飛ばしてみた。楽しかった。作り手が自分たちが楽しめるクルマを作ろうとしている意思が伝わってきた。

自戒を込めて。

新型スカイラインはどうだろう。実はメルセデスから供給を受けるエンジンを200GTiというモデルに搭載している。それも楽しみ。さらに前モデルより贅肉が削ぎ落ちたデザインで、高級路線からスポーツ路線の色合いが濃くなった。

そもそもスカイラインは今では日産GT-Rのイメージの陰に隠れてしまったが、俺が高校生のころのケンメリGT-Rは憧れ、そして高嶺の花だった。あのちよつと不良っぽい不敵な面構えと走りのイメージがカッコ良かった。今回のスカイラインも個人的にはケンメリがダブる。