



# みちくさ

放浪篇 No.4

平成 29 年 8 月 1 日



まったく主観的な意見なので  
あしからず！

## 新しい車

新しい車を買ったという話ではありません。いずれ購入するだろうマイカーに関する話をしたいと思います。

免許をとって自分の車をもったのは、大学を卒業して仙台へくる直前でありました。もちろんぶつけても OK と考え、中古車の日産のサニークーペ 1400cc でした。当時 50 万くらい。予定通りというか、けっこうぶつけてデコボコになりました。秋田から出てきたばかりのときは、町中の国道 4 号線が片側 4 車線のとても広い道路で、しかもかなりの交通量があり、戸惑ったことを覚えています。

結婚後、そろそろ新車をとったとき、当時流行っていたマツダのファミリアを買いました。消防自動車でもないのに真っ赤な車で、少し恥ずかしさを感じました。1500cc なのにけっこうきびきびと走る車でした。ただ、けっこうノッキングに悩まされていました。排ガス規制の関係なのでしょう。燃焼した排気ガスを一度キャブに戻し、また再燃焼させるような機構があり、そこがカーボンでつまるのが原因のようでした。当時、ハイオクタン価のガソリンを入れることでノッキングは抑えられましたが、ファミリーカーにハイオクと、どうにも腑に落ちなかったものです。

その後、各社 1 台ずつ乗っていかうと考え、まず皮切りに三菱のミラージュ 1600cc、トヨタのカルディナ 2000cc と乗り継ぎました。トヨタ車はさすがに作りが丁寧なのか、ドアを閉める際の音が違うなと感じました。一方で三菱車は最悪でした。当時、いろいろ三菱車に不具合が出ていて、たぶん自分のもそれにあたったのではないかと思います。エンジンはよく回る DOHC でしたが、5 年でマフラーに穴が空き、さすがに早々手放しました。ボディをよく見ると、トヨタ車であれば、この板金は一枚で仕上げるだろうと思われるところも、板金を貼り合わせて作ってあり、さすがにこれでは？と思わざるを得なかったです。

その後は、スバルに乗ることになるのですが、ここで計画が足踏みしてしまうことになります。生涯で何台車を買換えるか分からないので、各社一台ずつと思っていたのに、スバルでもう 3 台目になっています。最初の 2 台はレガシーに乗りました。スバルの看板車であるだけに、さすがに造りはよかったです。スバル車はほとんど 4 輪駆動であるわけですが、この信頼性は非常に高いで

す。あるとき、ウェット路面でけっこうなスピードを出していて、あろうことか、道路の白線でスリップしたことがありました。でもレガシーは挙動不審をおこすこともなく、ぴたっとタイヤを路面にはりつけたまま、難なく乗り越えてくれました。でも、冬期以外でも4輪駆動ということは、きっと燃費という点を考えると不利なのだろうと思います。3台乗ってきましたが、いずれもターボ搭載でハイオクガソリン仕様でした。現在、フォレスターというSUVに乗っていますが、これはDIT（ダイレクト・インジェクション・ターボ）というものであり、燃焼室に直接ガソリンを吹き付けるタイプのエンジンで、ターボの効き目も半端ではありません。SUVなのにここまでパワーが必要かと思うこともあります。高出力の車は、万が一の時の回避行動をとるときに効果を発揮するのではと思っています。単にスピードを出してぶっ飛ばすのが目的では無いでしょう。

さて、還暦も過ぎて、そろそろ車を買換えるならもう最後かなとこの頃思うようになっております。現在かみさんも軽自動車に乗っていますが、家庭で2台持ちというのも、年金生活者には贅沢なのでしょう。（まだ年金は出ていませんが）それでこの次は最後の買い換えとなる予定ですが、どんな車を選択したらいいのか悩むところです。冬期間の凍結を考えると、ぜったい4輪駆動車の方が安全性は高いし、本当はディーゼル車を選択したいのですが、スバルでは、現在ディーゼルを造っていません。ハイブリットもXVのみの選択しかできないのがつらいところです。

では、スバル車以外ではとなると、残念ながら乗りたいと思う車は少ないのです。順番からいうとホンダとか、スズキとか選択するはずなのですが、ホンダはかみさんの軽自動車でもういいかなという感じです。Nボックスでたびたびリコールの手紙が来るので、ホンダは大丈夫なのかなと思う時もあります。それでは外車はとも思いますが、信頼性や価格、部品の調達のことも考えると、国産車以外は考えられません。

いずれは電気自動車オンリーになっていくのかなとは予想できますが、まだまだ先のことでしょう。自分が乗り回している間はガソリン車でいいのかなと思います。そしてマニュアル変速の醍醐味も忘れられないところがあるのです。さてさて、いったいどんな車を選択することになるのでしょうか。もっとも、一番の重要課題は、資金の調達かもしれません。

## 車いじりのこと



実は車の整備士になりたいと思う時がありました。すでに教員になり仕事には就いていましたが、機械いじりが好きで、整備士の免許を取ろうと勉強していた時期もあります。ただ、法改正があり、3級整備士の免許でも、実経験がないと受験資格も得られなくなってしまい、泣く泣く諦めました。

そもそも何故機械いじりに魅せられたかという、大学時代の友人の影響が大きいです。中古のサニーを乗り回していた友人がいて、ある

時、マフラーが腐って根元からぼろっと落ちる事件があったのです。そのままではもちろんうるさくて走行できないので、なんとかしなければということになりました。スクラップ場に行って、同じ車種を探しましたが、残念ながら見つからず、似ている車種があったので、これでよかろうと、金やすりでマフラーを切り離して、それを彼の親戚がやっている整備工場へもっていきました。ところが、似ている車種でも、形式や製造年月日で全くモノが違う訳で、結局どうしたかというところ、溶接で無理矢理くっつけて、全く問題なく使えたということでした。適当な話だけど、わくわくするような体験だったなと思います。基本的には、何でも自力解決できないことはないのだと、その時かなりの衝撃を受けました。

自分が所有した車でも、ファミリアまではいろいろいじっていました。エンジンのヘッドカバーを開け、バルブの隙間調整をしたこともあります。これはエンジンが暖まっているときと、冷めている時では隙間の値が違い、ゲージを使って適切な値になるよう、ドライバーを開け閉めして調整します。ヘッドカバーを開けるので、当然そこについているガスケットも交換になります、これはディーラーから取り寄せることになるのです。まあ、隙間調整したからって何も変わりませんでした。ノッキングに悩まされたときには、スパークプラグを熱価で何段階か変えるなど、いろいろ調整をやっていました。電気周りももちろん手を入れました。ディストリビューターからプラグへ伸びているコードを変えるだけでも違うのだと、そのとき分かりました。まあ、いろいろ試せたのは、まったくコンピュータも入っていない時代で、エンジンルームもすかさずかだったからで、今は全く無理ですね。手を出す余地は物理的にも全くなくなったかと思います。だいたい、オイル交換さえもしなくなってしまった自分です。