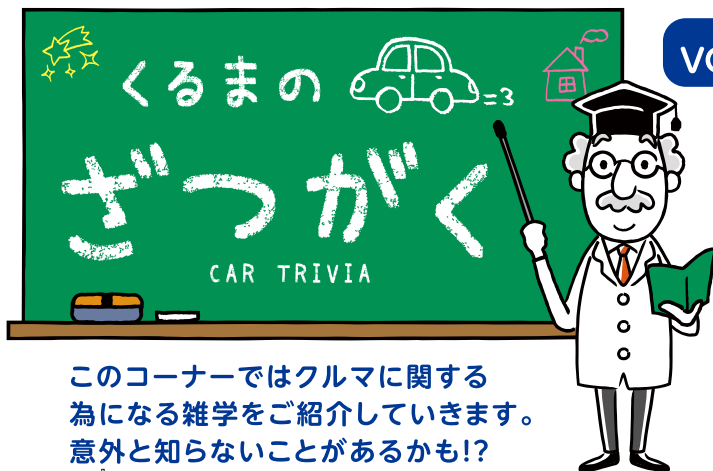


Vol.21 最近あまり聞かなくなってしまった懐かしいもの



このコーナーではクルマに関する
為になる雑学をご紹介します。
意外と知らないことがあるかも!?

自動車の機能は時代と共に変化し、常に進化を続けています。最近ではアクセルとブレーキの踏み間違いから起きる事故や、クルマの誤操作によって起きる事故が多いことから、サポカー（安全運転サポート車）も増えてきましたよね。また、ひと昔前まではキーレスエントリーが当たり前だったのが、今はキーフリーシステム（スマートキー・インテリジェントキー）などが当たり前の時代になってきています。このように、クルマの変化と共に最近では聞かなくなった懐かしいもの（言葉）を今回はいくつかご紹介していきます。

1 最近では聞かなくなった「ツインターボ」

かつて、高性能なクルマの売り文句のひとつに「ツインターボ」というものがありました。エンジンに空気をよりたくさん送り込むターボがふたつあることから「ツインターボ」と呼ばれ、強力なエンジン馬力を生み出していたのです。ところが、最近はずっかりその名を聞くことが少なくなりました。理由のひとつは高性能スポーツカーの減少です。実は、今でも日産「GT-R」やホンダ「NSX」、BMW「M4」などの高性能スポーツカーには、「ツインターボ」のエンジンが搭載されています。しかし、今の日本においてスポーツカーはずっかり少数派となってしまいました。街を見渡せば、低燃費が売りのエコカーばかりというのが現実です。こうした世の中で「ツインターボ」を使ってハイパワーを絞り出すクルマの話の耳にすることが少なくなってしまった、というのが聞かなくなってしまう最大の理由だと思います。



↑昔は当たり前のように付いていたコーナーポール。最近のクルマではめっきり見ることが少なくなりました。

2 「コーナーポール」はいずこへ??

クルマの左前方に装着された「コーナーポール」。最近あまり見かけませんが、それはなぜなのでしょう？クルマの「コーナーポール」とは、前方の車両感覚の把握を補助するための、車両左前方に装着される棒のこと。運転席から確認しにくい左前方の距離感をサポートすることが目的なので、運転に慣れていない方、より安全に運転したいと思われる方、駐車スペースや道路が狭いなど実際の使い勝手から必要とする方が多かったです。

かつては「クラウン」や「セドリック」など、ボンネットが長いセダンに多く装着されていました。しかし近年、売れ筋のコンパクトカーはボンネットも短く、運転席の位置が高くなったことで、前方の視界が良くなり、コーナーポールを装着するケースが減りました。加えて、前方カメラや後方カメラなど、初心者の安全運転

をサポートする機能が増えたため、センターポールを装着する理由も少なくなってしまったわけです。需要が少なくなってしまっただけで実は今でも、純正アクセサリーとしてコーナーポールをラインナップしている車種はあります。コーナーポールを長年装着した方が、クルマを買い直す際に再び装着される傾向もあるようです。

今では、古いクルマに付いていることが多いことから、コーナーポール=古いクルマというイメージになってしまうのも現実です。

3 「フラップタイプ」のドアハンドル

クルマの外側のドアハンドルには大きくわけて、下から（あるいは横から）手をかけて引き上げる「フラップタイプ」と、バーを握って引っ張る「バータイプ」があります。昔の国産車はフラップタイプを採用することがほとんどでした。しかし現在、国内主要メーカーの乗用車ラインナップを見ると、ほとんどのクルマがバータイプになっています。いったいなぜなのでしょう？

フラップタイプは、ハンドルの下に手を入れて引き上げるため、特に身長が低い子供などは、ハンドル位置が高いと操作しにくくなります。これに対し、バータイプはハンドルの内側に手を下からも上からも入れることができ、バーを引いて操作するので、ハンドル位置が高くても扱いやすいです。軽自動車のいわゆるハイト化（全高および室内高が大きくなる傾向）や、ミニバンの増加により、ドアハンドルの位置が高いクルマが増えているため、利便性の高いバータイプが主流になったと考えられます。現在の主流となっているクルマの「高さ」が関係しているようです。

一方で、現在フラップタイプのドアハンドルは、ドアからの出っ張りが少ないことから空力特性を重視した一部のスポーツカーなどで採用されており、例えばホンダ車では「NSX」や「S660」などのスポーツカーにフラップタイプが採用されています。

