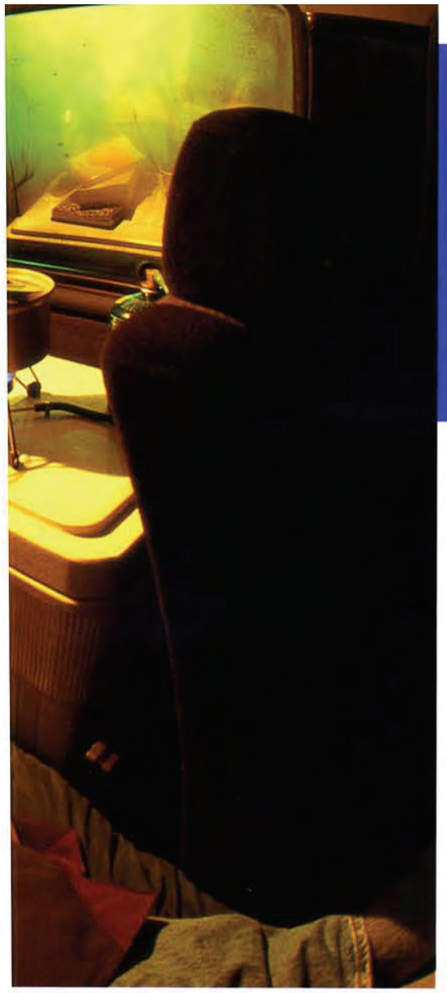
0

STYLE WISE CAR

by TOKO photo by TAKI



※この記事は、タイアップではありません。

わしは(場合によっては)好きに書く

TOKOの編集方針宣言

わしはフリーでスノースタイル誌等の編集等にかかわっている35歳ＡＢ型である。
ちなみに、
わしはどうやら他人に変人と思われているようである。思い当たるフシはある。
わしはたとえば独り言が多い。よく近くの他人に「え？　なにか言いましたか」と訊かれる。「いえ独り言です、わしは朝起きてから夜眠るまで、自分に話しかけているんです」と答える。
わしは押しの強い田舎者が嫌いで（田舎者が嫌いなんじゃなくて、押しの強い田舎者が嫌いなのです）、押しの強い田舎者が「三つ児の魂、百までといいますからねえ」などと手垢のついたことをぬかすと（そういうやつの頭のなかは往々にして鼻の大きい男はおちんちんがでかい、などというステレオタイプで一杯なのだが）「わしはツキナミなシアワセよりは特殊な不幸のほうが好きなんですよ」などといい加減なことをいって相手にしない。わしはどうやら他人に変人と思われているようである。思い当たるフシはある。けれどそれくらいで変人とされるのはなんだか抗議したいような気もする。
そういうわしは、そういうわしの偏見的な記事を（状況が許す場合に限り）これよりスノースタイル誌上でつくってゆきたいと考えている。by　TOKO、というやや大きめのクレジットと、わし、という一人称をつかうとき、そういう傾向がつおい、と思って下さい。

その初回が、このビッグホーンの記事であります。
平明にモノゴトを考えるひとなら、わしとの共通認識を持っておるんではないかと、思っています。

わしはビッグホーンに乗っとる

そしてわしはよくクルマに泊まり酒を飲みつつ本を読む

わしはしばしばクルマに泊まる。ひとりで、スノーボードや渓流釣りに行くとき、ビッグホーンの後部座席をフラットにして、クルマで眠るのだ。
わしは他人の気持ちに鈍感なところがあるため敏感であろうと努めており、しかし自分を理解してもらうことには熱心ではないのだが――、
山で知人に会い、どこに泊まっているのかと聞かれ、クルマ、と答えると、かれらは一様に気の毒そうな表情をつくり、わしはとても複雑な気分になる。かれらは優しくて、「金がないんだろうな」「変人だと聞いていたが本当だな」などと気の毒に思ってくれるのだろう。違うのだ、わしはビッグホーンで眠るのが好きなのだ。ビッグホーンで眠るのは、（締め切りに追われて千代田区猿楽町のマリン企画前に路上駐車した車内で仮眠をとるときはそうでもないけれど）わしのいちばん好きな時間なのだ。
なんでかと言うとやな、
わしが世の中でいちばん嫌いなのは平日の朝渋滞した都内をドライブすることで（さいわいわしは朝の通勤電車に乗らなくてもいい立場である。もし毎朝毎朝椅子を取り外された山の手線に乗り定時出勤しなければならないドレイ的立場に陥ったら自殺を選ぶかもしれない）、2番目に嫌いなのは早起きである。取材にせよ遊びにせよ、当日、その山に出発するとすれば、わしが世の中で1番目と2番目に嫌いなことを行なわねばならない。
だから前日仕事を終えたら多少疲れていてもそのまま中央なり関越なりにのって山に向かい現地で朝を迎える。
そーゆーことは年に1度か2度しかできないのだが、遊びで旅に出るときは、行き先も日程もやることもざっとしか決めず、ビッグホーンで放浪することもある。景色がいいところにクルマを停めて本を読み、温泉をみつけては長湯し、気が向いたらスノーボードや釣りをして、5日ほどぶらぶらぶらぶらして東京に帰る。
みなさん、成田から海外に出発するときはもちろん高揚するでしょ、でも、成田に帰って来たときもある種高揚しますよね、わしはあれは「次の旅の始まり」を予感してある種高揚すると思うんですがどうですか？　放浪の旅を終えつつ東京に帰るときも、わしはそういう気分になるんです。
ビッグホーンには、酒やコンロやランタンやインスタントコーヒーや寝袋や洗面道具やらは常に積んである。そのとき折りの取材、遊び、に応じて追加のスノーボードやフライロッドや衣類などを選び積み込むわけだが、欠かせないのは本、である。わしはとくに読書家というわけではない、が、買ったまま読めず、いつか読むことを楽しみにしている本が常時数冊ある。読みやすい本は帯と目次と最初の数行を読めばわかるから、仕事の合間に東京で読んでしまう。ちょっと読んで止めた本、わしの知能では手強わそうだけど敢えて買い置きしていた本、などを選んで、積むわけだ。それはとおっても愉しい時間である。
途中コンビニに寄り、ウーロン茶や牛乳やつなぎの週刊文春やらを買う。
ともあれどこかの山に着く。停めるのは、深い谷の淵がいい。後部座席を後ろに倒してフラットにし、モンベル社のエアマットに息を吹き込み、寝袋を延べ、体を伸ばす。EPIガスのコンロとコッヘルを取り出し湯をわかす。腹が減っていたら味の素のレトルト「今晩のおかず・とん汁・具がゴロゴロ」を暖めて食い、お湯割りをつくる。ウイスキーはだいたいニッカのピュアモルトかアーリータイムズである。夏だとクーラーでビールとバーボンとソーダを冷やしておく。ルームライトのカバーを外して裸電球にすると本を読めるくらいの明るさを確保できる。湯気が窓を曇らせカーテンとなる。
吹雪いていたら最高だ。
ときおり風でクルマが揺れ、酒を飲み、本を読み、酒を飲み、本を読み、いつか眠ってしまう。

つまり、デザインが曖昧ではないのだ

BIGHORN LONG 2.8DT LOTUS 1991

●購入時期
92年11月

●購入車両価格
249万円

●現在走行距離
16880km

キャリアをつけない状態ではハイルーフ車は何やら3段鏡餅みたいでブサイクである、が下のようにラダーつきキャリアをつけると美しい(と思う)

ラダーは高い位置から撮影するときの足場になるし、天気がよければ寝袋を延べて昼寝できるし、なんやかんやと使える。

無論わしはクルマで野営するのが好きなのではなく、ビッグホーンで野営するのが好きなのだ。にんげんは往々にして外見や服装で判断されるように、機能は哲学を決定するのだ。

ボッグホーンのまえ、わしは70年型BMW2000の角目セダンに乗っていたが、それで野営したことはない。足も伸ばせないクルマで寝るなど、満員の山の手線に乗るみたいな苦行だ。わしには、無理して意味のない苦労をする趣味はない。BMWに乗っていたころはスノーボードも山釣りもやってなかった、という理由もある。しかしわしはビッグホーンを買ってから、能動的にスノーボードと山釣りを始めたのである。つまり、機能は哲学を決定する、のだ。

わしのクルマは正確には旧型ビッグホーンのロータスエディション、2800ディーゼルターボのハイルーフである（ハールーフのビックホーンは旧型のロータスエディションにしかない）。

新型は丸くてわしの美意識にそぐわず、7人乗りのため荷室に折り畳み椅子があり、後席がフラットにならず足を伸ばして眠れない、という致命的な欠点がある。

旧型のハイルーフを選んだのは、車での泊まりが多くなることを見越して、である。ノーマルルーフよりも、室内高が10cm強高いだけなのだが、この差が大きい。車の室内高など知れているので10cmの違いが強調されるわけだ。車を、読書と酒を楽しむ寝室としたとき解放感が違うし、わしは身長174cmだが中腰でなら立つことができ、着替えなどもラクにできる。ハイルーフには標準でポーズのスピーカーがつき、音質もノーマルとは格段の差がある。雪山だとエンジンを切らずに寝るのだが（昨年、万座の山頂でエンジンを切って寝たら、朝、寝袋のわきのウーロン茶が凍っていた）、エンジン音も気にならない。

客観的に評価するとけっこううるさいのではないか、と思う。でも好きになってしまっているから気にならない。わしはときどき、クルマのように女性を愛せたらな、と思う。

むろん4輪駆動で、スタッドレスを履いているので、林道や雪道でも不安はない。燃料費が安く、頑丈で、どんな山のなかにいても、ガス欠さえしなければ平気、という安心感を与えてくれる。わしはこの原稿を書きながら、この春のいつか、ビッグホーンで山に行く日のことを夢想している。

わしは、消防車、救急車、霊柩車F1カーなどが好きである

ビッグホーンを買ったのはむろん、4駆ブーム（ブームとか、とれんど、などいうことばは大嫌いだ）にのって、ではない。わしは少なくとも、経済的にはともかく精神的に貧困ではない。

わしは、消防車、救急車、霊柩車、F1カーなどが好きである。デザインの目的がはっきりとしていて、好感がもてる。いわゆる普通の乗用車は半端で好きではない。マツダの新しいRX-7とかはいい。徹底している。でもニッサンのフィガロとかトヨタのマークIIとかは好きではない。デザインの方針が、みのもんた、である。大衆相手の仕事、という印象がある。たとえば、4駆は座席位置が高いから、乗用車なみに低く、乗用車的なインテリアにしました、などと宣伝し、そーいう4駆を好むヒトたちがいるが、低い座席がいいのなら乗用車に乗ればいいのだ。それに、高い座席のどこがいけないのだろう。乗り降りしやすいし（乗用車は腰を折って尻をシートに載せて、と面倒だ）前が良く見える。

わしにとって、旧型ビッグホーンのデザインは徹底している。

おもな仕事はウインドサーフィンとスノーボードの雑誌記事の作成で、遊びでもよく海山湖に行くから、前述したように、4輪駆動や、荷物がたくさん積める、車内で寝れる、などの機能は必須である。しかしもちろん、クロスカントリータイプの4駆で、うえの機能を充たせばどのクルマでもいいわけではない。

旧型ビッグホーンは平面構成で、鉄板を切断して溶接したようなカタチをしている。ある幅と全長で、車内をもっとも広くするための、もっとも合理的な面構成である。消防車や救急車みたいに合理的で好感がもてる。そういう意味で合理的といえばワンボックスカーがいちばんではないかと反論される向きもあろう。でもわしには、どんなワンボックスカーにせよ運転者が運送屋の雇われ人にしか見えないし、正面衝突したときに極めて危険でもある。

クロスカントリータイプの4駆も、さいきんのとれんどで、全車が全車ぬるっとした曲面構成だが、あれはデザインのためのデザインみたいで好きではない。RX-7なら分かる。でも遅いクロスカントリー4駆に、空気抵抗値やらがなにほどの意味があろう。

もちろん、

わしのビッグホーンにも不満がある。

まず塗装が弱く、林道を走って（枝ではなく）草でなぶられても傷だらけになる。

第2に内装からビビリ音が多数発生する。

第3に、ハイルーフ車はノーマルルーフ車に比べて造形的にぶさいくである。なにやら3段かがみ餅みたいだ。わしはハイルーフ部分にテルツォのキャリアをつけることで、ぶさいくさを緩和した。荷物ラダーがついているのがミソなのだが、キャリアが跨ぐことで、ハイルーフ部分がデザイン的必然に見える（と思う）。ラダーにももちろん意味がある。高い位置から撮影するとき足場にし、ふたりでクルマで泊まるとき、荷室に置いた大型クーラーを車外に出さねばならないのだが、ラダーに載せることにより盗難を防げる。ハイルーフ車の車高は195cmもあるが、ラダーの天端は207cmに押さえてある。都内の屋内駐車場は、210cm制限が多いからである。

突っこんできおった貧乏人のマークII

突っ込まれてしもうたわしのビッグホーン

⬆写真では見えないが、窓ガラスはシートベルトをしてなかった青年が頭をぶつけ、頭の形の凹みがある。右頭もときには役立つのだ。⬅⬇わしの身代わりになって全損したビッグホーン。事故から約3分後、わしは後部ドアから脱出、「すまんかったのお」と感謝した。

かつてビッグホーンはわしの楯となりわしは半泣き

前号のグレートアウトドアの広告でも書いたが、わしは昨年11月4日夜、都内某所で事故に遭った。白い、マークIIに乗った青年が無謀運転して（現場検証したお巡り氏は、時速100ｋｍ以上で暴走し、ハンドルをとられたのだろう、と言っていた）高さ20cmほどの中央分離コンクリートを飛び越え、わしのビッグホーンの運転席に真っすぐ飛び込んできたのだ。シートベルトで肺を圧迫したため、わしには1分以上にも思えたがたぶん15秒ほど窒息して人事不省、大怪我したと思ってパニックに陥った。写真を見てもらえば瞭然だが、ビッグホーンは大破し、ドアがわしのほうにめり込み運転席が浮き右足がドアと運転席とハンドルに挟まってなかなか脱出できず（無理もない、青年は運転席めがけて突っ込んできたのだ）、どこにも外傷や出血がないのが不思議なくらいだった。運転席のドアはもちろん潰れて開かず、燃えるなよ燃えるなよと祈りながら右足を引き出し、たぶんブツけられてから3分後くらいにやっと後部ドアから脱出したら往来のクルマのおっさんがぎょっとした目でわしを見て、ビッグホーンが“く”の字に曲がっていて思わず涙が滲んだ。その朝、わしは半年ぶりに3時間かけてワックス掛けしたのだ。マークIIは中央分離帯に引っ掛かっていてノーズがひしゃげて半分以下になっており、青年はシートベルトをしていなかったのだろう、フロントグラスに頭のかたちの凹みをつくり、血をそこらに弾き飛ばして動かなかった。

「こりゃ死んどるわ」と思ったがわしはひどく立腹しておったのでいちおう

「なんちゅう運転なさってるんですか」とすでに死体であるかも知れなかったが抗議しておいた。ややあって青年が「うう」と意識を取り戻したので賠償能力があるか心配になり、

「おまえ、仕事はなんや」と訊いたら、

「西麻布でＤＪやってまーす」と答えた。

そいつは30前後、童顔短軀小太りでひどく頭が悪そうだった。ＤＪ？　こりゃあかんと思い、お前の親はなにしとんや、と訊いたら

「いちおう隠居です」と答えた。

いちおう隠居ってどういう意味なのだろう、これは泣き寝入りになるかも知れないと暗澹たる気持ちになった。でもこれだけの事故で、たいした怪我をしなかった（軽いムチウチだけで済んだ）だけでもラッキーなのだ。もしわしがオカル（軽自動車を指す神戸弁）に乗っていたら即死、普通のセダンに乗っていても超大怪我は免れなかっただろう。

ビッグホーンは要するにトラックである。座席位置が高く、衝突してきたマークIIのボンネットはわしのひざより下に位置し、モノコックではなく、頑丈なハシゴ型シャーシにボディが架装されているので、右足が挟まって抜けない程度にしか潰れなかったのだ。

幸い青年はまともな自動車保険に加入しており、保険会社はまぁ納得できる賠償金を提示し、わしは迷わず全く同じビッグホーンを買った。

8 BIGHORN

わしらみな ビッグホーンを 愛す

弊誌のスタッフは何故か みんなビッグホーン

同じクルマに乗っとるいえ、とくに仲がいいわけやないが、弊誌のスタッフにはなぜかビッグホーンに乗っるもんが多い。わし、カメラの滝口保、編集の佐藤、営業の小川、それにオフィシャルのビッグホーンを入れたら5台にもなる。弊誌とハイ・ウインド誌はだいだい同じ顔触れの少数精鋭スタッフ（なかには使えんやつもおらんではないが）で作っとって、これは確率から言うたらかなり稀なことなんやねえ。

BIGHORN LONG 3.1DT IRMSCHER 1992

目立って恥ずかしく、うちでは若いもんしかよう運転しよらんな

（本誌編集部オフィシャルカー）

- ●購入時期＝92年11月
- ●購入車両価格＝広告バーター
- ●現在走行距離＝13045km

●色がすごいから目立って恥ずかしく、うちでは若いもんしかよう運転しよらんな。料金所でスノーボーダーのクルマに指（後ろ指ではない）さされたりするな。だいたいフリースタール系のにーちゃんは見て見ぬふりをするけど、アルペン系社会人は寄ってきて、すごいですねと話しかけてきたりするけど、どこかに揶揄の響きが交じっておるという説もある。でもこのまえイスズの本社に行ったときは広報宣伝部の人が１０人降りてきて（部員全員やったという説もある）、目立ちますねー、いいですねえーとココロから喜んで、写真を撮ってるヒトもおったらしい。

マリン企画は千代田区にあるから駐車場代がやたらに高く、このクルマは今はＰＩＡＡさんに預かってもろうとるんやが、まあわしは運転することもないし、とくに関心というほどのもんはないな。

●　●

BIGHORN LONG 3.1DT LOTUS 1992

気さくで小粋な佐藤は、気さくで小粋なニュー・ビッグホーンやな

佐藤俊

（ハイウインド編集部・30歳Ａ型）

- ●購入時期＝92年５月
- ●購入車両価格＝360万円
- ●現在走行距離＝22147km

●こいつはまぁ悪い男やない。締切りでパニックになっとるときは多少ココロが狭くなるが、いつもは気さくで小粋で育ちの良さを感じさせる。おまけにクルマも丸くて上品で気さくで小粋なニュー・ビッグホーンなんや。

「サーフにしようと思ったんですが、ぼくももう30ですし、大人っぽいほうがいいと思って、ちょうどビッグホーンがモデルチェンジの時期で、ええ、宣伝にのってしまって、という部分もありますね、パジェロも考えたんですが、イスズのセールスマンのほうが熱心だったんですよ」と、いかにもその人柄を彷彿とさせるコメントを残している。そのうえマリン企画は給料がいいので有名だから（わしと編集長のイマリンはフリーランサーである）いちばん高いモデルを買いおった。佐藤はスノースタイルではなくハイ・ウインド誌の編集部員だが、今年からスノーボードを始めた。「山で見かけたら、気軽に声をかけてください」と言っている。

小川は初代ビッグホーンを茨城県でいわして（壊して）まいよった

小川和幸

（本誌営業部・28歳Ａ型）

- ●購入時期＝91年９月
- ●購入車両価格＝150万円
- ●現在走行距離＝93813km

BIGHORN LONG 2.7DT IRMSCHER 1989

●小川はこのまえもビッグホーンに乗っていた。2.4Dのショートだったが、91年８月、弊誌営業部の同僚と、茨城県いわき方面にウインドサーフィン&キャンプに向かう途中、常磐自動車道路上でエンジンをいわして（壊して、という神戸弁）しまいよった。突然煙を吐いて、エンジンが焼付いてもうた。

しんがりを走っていたため同僚らは気づかず、小川は深夜の高速道路上でひとり２時間ＪＡＦを待ち、修理代を聞いたら80万とのことやった。１年間オイルゲージをチェックしなかったことが悔やまれたが（警告灯も故障していた）仕様がない。マリン企画は給料がいいことで有名だが小川は入社して間がなかったので蓄えがなく、知り合いの中古車屋に150万ぽっきりでまともな４駆を探してくれと依頼、結果２台目もビッグホーンになった。

「またエンジン焼いてもたら何買うねん」と聞いたら、ちいさな声で「ビッグホーン」と答えよった。

でも わしはテラノ

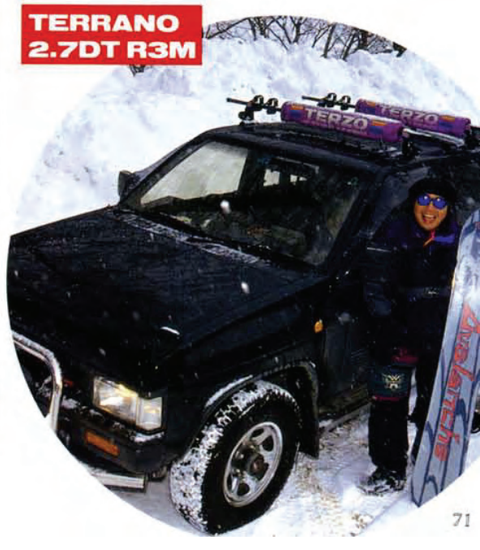
今井秀武

（本誌編集長・31歳Ｏ型）

- ●購入時期＝92年７月
- ●購入車両価格＝220万円
- ●現在走行距離＝19281km

●この号の編集作業が遅れて、イマリンに迷惑かけとるからこんなことは言いにくいんやが、やたらステッカー貼っとるんやな。でも「Naeba」とか「熊出没注意」とかは貼っとらんし、Hi-WindとかSNOW STYLEとかTERZOとかはわしらが作っとる本やクライアントの宣伝なんやから、まあ良しとするか。

イマリンはまぁ仕事が大変なこともあって、よー引っ越ししたりクルマ変えたり子供作ったりして、生活の気分ゆーんかな、そういうのを変えるんやな、でないと保たんのかな。クルマもこのテラノでもう10台目くらいになりよる。この前はＣＲＸに乗っとったんやが、昨シーズン雪山で、チェーンは巻かなあかんわ、荷物は積めんわえらい苦労して、初めて４駆を買いおった。ヤンキーの気があって、いままで速いクルマばっか乗ってきたから、遅いのが苦になるんちゃうかと心配しとったらしいけどぜんぜん気にならん、毎日仕事で遊びで乗るんやったらこれやで、とえらい気に入りようや。息子の雄大を幼稚園に迎えに行ったら、「雄大くんのパパ、かっくいいクルマに乗ってんね」と友だちに褒められるらしいわ。

ほんでもこの号の編集中に、深夜マリン企画の前に停めとったらボッコン（車上泥棒、を指す河内弁）されて携帯電話やテレビやトランシーバー、パクられてまいよったんやなあ。あんな一所懸命働くイマリンのもんパクったらバチがあたるで。

TERRANO 2.7DT R3M