

今では誰もが持っているスマートフォンですが、ガラケーも未だに進化の一端を辿っているようで、先日ネットニュースを見ていたら厚さ5.3ミリという超薄型で名刺サイズの携帯電話がドコモから発売されるそう。仕事用はコレで、メインはスマホという使い方ができそうで面白いと思えましたね。そう、今回のひとり言のテーマも「薄型」にしよう。最近ネタに困っていたのでネットニュース見て良かった〜(笑)。

ドレスアップ業界の薄型と言ったら、やっぱりエアロでしょうね。最近リリースされたエアロを見ると、どのメーカーも薄型かつ小振りなデザインが多いと感じました。バンパー下部に取り付けるリップタイプに加え、スポーティな薄型のフラップタイプが主流になっていと感じています。しかもこの流れはセダンだけでなく、ワゴンやKカーのエアロにも広がっているようです。

90年代のVIPを振り返ってみると、スタンダードだったのはやっぱりバンパーエアロ。しかも最近のものを見比べてみると張り出し感が強く、ポリウレムのあるデザインが非常に多かったです。その理由は、ボディに重厚感を出すため。クルマを大きく、なおかつ低く見せるために、この手のエアロが好まれていました。当時はまだ車高調やエアサスがVIP業界に普及していなかったもので、足まわりではなくエアロで低く見せることが定番だったのです。

しかしその流れを変えてくれたのは、あくまで個人的な意見ですがオートクチュールだったのになって。



フラップは両端を立ち上げたカナード形状が人気で、スポーティに味付けされたセダンにベストマッチ。写真はアーティジャンスピリッツの50LS。

90年代後半に33シマのエアロを発表しましたが、他のメーカーのデザインと比べると内巻き&小振り、張り出しエアロに見慣れたオーナーたちを驚かせました。当時の若者にはあまり好まれなかったですが、過激VIPブームが終了してシンプルスタイルが主流となった00年代前半は、純正らしさを感じさせるディテールが評価されて大ヒット。他のメーカーも徐々に丈が短くなり、リップの出幅も控えめになり、そして内側に絞られていったのです。ちょうどこの頃に高機能の車高調や利便性が高いエアサスが出回り、今度はエアロではなく足まわりで低さを強調する時代が到来。その傾向は今でも続き、バンパーのデザイン自体は過激でも丈自体は純正に近い寸法で設計しているメーカーが多いです。

では今の「薄型」の話に戻るとして、なぜ最近のエアロはそのような流れになっているのか？ 考えてみると、色々な理由が見えてきたので

いくつか挙げてみましょう。

①純正バンパーがカッコいい
まずはコレですね。220クラウンにしても、50LSにしても、純正バンパーのデザインがかなり洗練され、最初から社外のエアロを組んだようなスタイリッシュな造形。だからそれを生かすため、バンパーではなくリップやフラップを採用するエアロメーカーが多いようです。時期が来れば純正よりもカッコいいバンパータイプのエアロを出すメーカーが増えてくると思いますが、新しい

のセダンはしばらくリップやハーフのリリースラッシュとなるはず。

②走りに支障が出ないから
車高調はもちろんですが、エアサスでも「低いまま走りたい」というオーナーが増えています。ポリウレムのあるエアロだと割るリスクが高いので、リップやフラップを選ぶ人が増えているのだらうと思います。

③価格がリーズナブル
フルバンと比べたら価格が抑えめなので、手軽にイジりたいというオーナーにも好まれています。

そんなわけで薄型エアロはまだまだ続くと思いますが、迫力ならやっぱりフルバンが圧勝。今後時代を変えてくれるバンパーの登場にも期待したいところです。それでは！

エアロは薄型・小型の時代になるのか

すでにフルバンを組んでいるオーナーに好まれているのが、左右分割タイプのカナード。手軽にスポーティ感を出せる。

アンサーは汎用タイプのサイドフラップをリリース。純正サイドステップの下に取り付けると、躍動感がアップする。

210クラウンのRバンパーガーニッシュは別体。Jユニットのロアガーニッシュは純正交換型で、丈はほぼ純正のまま。



第 32 回

VIP好きのひとり言

～セダン人生を楽しみたい全ての方へ～

文 ● 岩田 直人 Naoto Iwata

大学在学中の19歳からクルマ雑誌の編集に携わり、9年後にフリーライターへ転身。本誌をはじめ、数々のドレスアップ誌で執筆する。大のクルマ好きで、こっそり愛車でイベントにエントリーした経験もある37歳。



スポーティではなく高級感を重視したい人には、小振りでシンプルなリップスポイラーが人気。エムゲインもラインナップを着々と増やしている。