



中村一成さん。「15万円で買ったクルマだから、今の市場価格はピンと来ませんね。好きだってだけです」。



15インチのRS8、フロントブレーキキャリパーはR32スカイラインMタイプ用。キッドラムはアルフィンタイプとし、その表側を光沢研磨している。

## G乗りの今 スカイラインGTクラブの場合



●「走り」の実用本位にまとめられた室内。センターコンソールのゲージは右から油圧、油温、燃圧。ステアリングはブランドではなく、コーンの深さで選んだ。「もっと手前にもって来たくて。ウインカーレバーが遠くなりました」。



●バケットシートはビンテージタイプではなく、実用的な現代のレカロ。現代風のオーディオを付けず、ひだんは後部座席にラジオセを積み込んでいる。「クルマの音を聞き分けるのに集中するから、豪華なオーディオはいらないですよ」。

のときにこの両親からお金を借りて中古車屋で買ってしまった（価格は80万円）。しかもその前に、部品取り用のハコスカ4ドアを解体屋で見つけて2万円で買い、お父さんにフォークリフトで持ち帰ってもらったという。

円で購入した。しかし足クルマとして買ったわけではなく、自分の宝物として持ち続けることを決意し、150万円かけて日産ディーラーでセミレストア。周囲は「あんな中古車にそんな大金かけてどうするの」と首をかしげたが、中村さんは満足だった。

その後、子育てが忙しくハコスカは10年ほど放置してしまっていたが、子育てが終



## 36年目のGT-X

●免許を取ったときから乗りたかったクルマが、ハコスカだった。中古車店で60万円くらいとき、友人から15万円で購入。購入2年目で日産ディーラーでセミレストアした。外装は極力ノーマルを維持。ガラスも純正の色付きのままだ。

## 中村一成さん × '72年式ハコスカ2000GT-X

存在に変わったように思える。しかしGT&スポーツは今もマニアの憧れであり続けている。夢を探るのが難しいこの時代だからこそ、その存在感が気になる。では「GT&スポーツ」のオーナーたちは今、どんなふうに楽しんでいるのか。本誌の魅力はどこにあるのか。代表的な国産スポーツカーを取り上げ、探ってみよう。その1台として選んだのがハコスカとケンメリである。

ケンメリが2台だ。ハコスカはすべて4ドアで、ケンメリの1台だけが2ドアハードトップ。年齢層の中心はやはり50代。ちょうど子育てがひと段落したところなのだろう。しかし現在の市場価格（800～1000万円）で購入したという人はおらず、「中古車店で80万円で購入した」、「友人から15万円で譲り受けた」、「おれは200万円出した」などと「昔話」が盛り上がる。「まさかこんな時代になるなんてね」と、50代のオーナーたちは嘆息する。

読者のなかには「オレも安いときに買ってあげば良かった。タイムマシンがあったら解体屋でまとめて買って来るんだけどな」などと妄想する人もいるだろう。それもあながち間違った発想ではない。ここにいるオーナーの何人かは、若き日にハコスカという夢に投資しているの

### あれは夢への投資だったか

たとえ71年式ハコスカ2000GTのオーナー・望月圭司さんは、このハコスカを38年間所有している。中学生のときにハコスカが好きになり、高校3年生



●エンジンはL20型はそのままに、φ44のソレックスやアバンス名東のタコ足などで当時の走り屋の雰囲気を今に伝える。カムは和光の75S。ミッションは今なきルート6製のクロスレスタイプ。クラッチはOS技研のツインプレートだ。ストラットタワーはGT用。本来、GT-RとGT-Xはバルクヘッドにリンクがあるの



●今や貴重なアバンス名東製のスチール製エキゾーストマフラー。当時、エンジンチューニングもアバンス名東に依頼したという。