

36年目のGT-X



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から」。



●「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。ワインカーレバーが遠くなりました」。



●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。キドマ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



のときにご両親からお金を借りて中古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、お父さんにフォーカリフトで持ち帰つてもらったという。

中村一成さんは'72年式ハコスカ200GT-Xを36年持っている。中古車屋で60万円くらいの時代に、友人から15万

円で譲り受けた。しかし足グリ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たが、子育てが終



●パケットシートはピニ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、ふだんは後部座席にラジカセを持ち込んでいる。「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んですよ」。



中村一成さん× '72年式 ハコスカ2000GT-X

存在に変えたように思える。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。夢を探すのが難しいこの時代だからこそ、その存在感が氣になる。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。本当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、探つてみよう。その1台として選んだのがハコスカとケンメリである。

今号のイベントコーナーで紹介している「富士山静岡空港旧車ミーティング」を取材しているとき、ハコスカが数百両並んでいたのが見えた。いずれもちょっと車高は低いものの、外装はほぼオリジナル。しかもいつさい爆音を発していない。その1台のオーナーに話を聞くと「アーリースカイラインGTクラブ」だという。リーダーの細谷昌之さんは快くクラブの取材を受けてくれた。

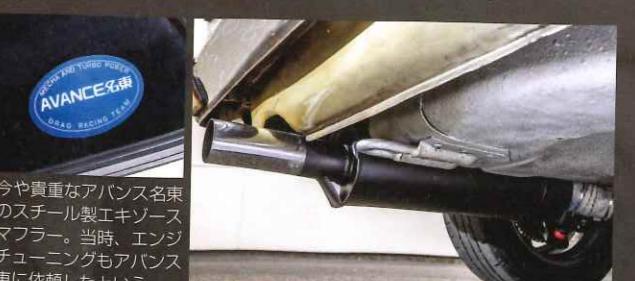
あれは夢への投資だったか

静岡県のある倉庫会社に集結した「スカG」は10台。うちハコスカが8台。

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。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80万円で買った」「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おけば良かった。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妄想ではない。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である。

たとえば'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



●免許を取ったときから乗っていたクルマが、ハコスカだった。中古車店で60万円くらいのとき、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。



●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。