

G-ワークス保存版

サンエイムック 旧車のすべて vol.4 日産編③×三菱×軽四輪 2013年11月9日発行

ユーザー目線の旧車選択ガイドブック

SAN-EI MOOK

旧車

G-ワークス

1959年式~
昭和34年

特別編集

のすべて

人気旧車徹底ガイド

Fairlady Z



フェアレディZ・S130
スカイライン・ケンメリ

プレジデント

日産編③ ×三菱

Skyline



ミゼット
スバル 360

×軽四輪

スタリオン
FTO GTO

ギャラン
ランサー

フェローMAX



全車両実走チェック!

マイテボーイ フロンテ

今買える'70年代のクルマ全35車輛!!

室内使い勝手



赤ホーンボタンそして赤いシフトパターンノブ、アルミ製メーターパネルがGT-Rの特徴。細かく見ていくと、レッドゾーンの始まり(イエローゾーン7,000rpm、レッドゾーン7,500rpm)も他グレードと違っていたりするが、基本はGT系と同一。なので助手席の足回りの広さなどは全く苦にならない広さ。使い勝手など、そういった所を犠牲にしていないのも特徴。AMラジオは諸説あるが、時計と同じオプション扱いだった

インパネ&コンソール

240km/hフルスケールのスピードメーター、レッドゾーン7500rpmから始まるタコメーターがGT-Rの証。この景色を眺められるのはGT-Rオーナーだけの特権だ



(上) 左から時計(オプション)・燃料残量計・水温・油圧と並び、下のレバー類は空調、そしてその隣はハザードランプ・駐車灯のレバーとなる(下) センターコンソールもアルミパネルが張られ、目隠しプレートの下にはオプション扱いのAMラジオが、この車両には装着されていた

グローブBOX&センターコンソール



グローブBOXはつまみを回すと開く。車検証などの書類が入るスペースだが、奥行きはあまりない。なおランプはGT-Rには付いていない



センターコンソールは上に上げると開くタイプ。財布や携帯電話などが充分に入るサイズとなっている。このあたりの装備は基本的にGT系と同一のものを使用している

スイッチ、操作系



(左) ステアリングコラム左にあるレバー、回すとワイパーが動く。写真を見ると(下) OFF、(上) LOWになるのが見えるだろう(真ん中) ステアリングコラム右の手に付いているレバーはウインカーレバー(右) その奥にあるレバーはヘッドライトスイッチ。こちらも回すと点灯する仕組みだ

47年式 Specification SKYLINE HT 2000GT-R KPGC110

■車体	
全長	4,460mm
全幅	1,695mm
全高	1,380mm
ホイールベース	2,610mm
車重	1,145kg
■エンジン	
形式	S20型直列6気筒
総排気量	1989cc
気化器	ミニニルックス40キャブレター
最高出力	160ps/7000rpm
レギュラー仕様	155ps/7000rpm
最大トルク	18.0kg-m/5600rpm
レギュラー仕様	17.6kg-m/5600rpm
燃料タンク容量	55ℓ
■駆動系	
5速マニュアル	
最終減速比	4.444
タイヤサイズ	175HR14
■サスペンション形式	
前	マクファーソンストラット
後	セミトレーリングアーム
■ブレーキ形式	
前	ディスク
後	ディスク

室内灯

室内灯はGTなどのスカイラインと同一。丸形デザインで柔らかい雰囲気。天井のほぼ真ん中に取り付けられている

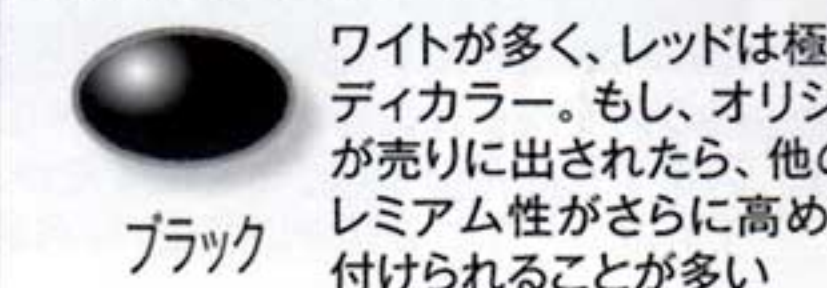


カラー

純正BODYカラー



純正室内内装カラー



GT-Rの純正ボディカラーは3色。室内は写真の黒一色となっている。圧倒的にシルバーとホワイトが多く、レッドは極端に少ないボディカラー。もし、オリジナルのレッドが売りに出されたら、他の2色よりもプレミアム性がさらに高められる値段が付けられることが多い

チョーク、吹き出し口レバー



(左) キャブレター車独特の装備と言えば「チョークレバー」。エンジンが冷間時にこのレバーを引くと、エンジンの掛かりが良くなる。(右) こちらは吹き出し口の開け/閉めを行うもので、下に引くと風が出て上に押しと閉じる。このあたりも標準車と同一の装備だ

サンバイザー ルームミラー



サンバイザーは軽量化のため、運転席側にしかない。ルームミラーはGT系と共通のものを使用している。このあたりは箱スカGT-Rと同じで、走りや軽量化を意識している

灰皿



走りのGT-R、今では取り付けられない方向だけど、当時は灰皿がないなんて考えられなかった。標準車同様、前は大型のものがシフトレバー前の位置に取り付けられ、後ろはセンターコンソール背面に小型のものが取り付けられている。もちろん、ワンタッチで取り外しができる



2ドア ハードトップ

NISSAN SKYLINE HT 2000GT-R KPGC110 型式名 昭和47年式(1972年) 日産スカイライン

総生産台数197台と言われる時代の申し子

エンジン&足回り



レーシングカー R380直系、直列6気筒DOHC24バルブエンジン。"S20"を搭載し、レースに勝つために開発されたスカイライン。先にS20を搭載した箱スカPGC10(4ドア)とKPGC10(2ドア)と基本的に同一スペックで、最高出力は160馬力。足回りは他のケンメリと共通だが、GT-Rらしく強化。撮影車両はノーマルのタイヤサイズ175HR14に近いサイズ、195/70-14(ホイールはオリジナルの5Jオフセット15・スチール)になっている

伝説中の伝説ケンメリ GT-Rの性能 レースで勝つために作られ、それを実現した先代GT-R、そのストーリーを受け継ぎ生まれたのが、ケンメリGT-Rだ。箱スカ同様レースで勝つために設定され、製作されたこのクルマに搭載されるエンジンは箱スカGT-Rと同じツインカム24バルブ・直列6気筒のS20エンジン。箱スカでは前のみオーバードライバーを装着していたがケンメリになると前後に装着し、その本気度はさらに高められ、専用のフロントグリル等を装着し走りのイメージをさらに引き立てる。しかし、世はケンメリGT-Rが進む道と逆行、オイルショック、排気ガス規制によりケンメリGT-Rは販売が出来なくなる。よって僅かに生産された車輦だけが生き残り、伝説へと変わっていった。今回はリヤフェンダー周りタイヤを除き当時のままということ、その雰囲気と性能を味わ

えるのも楽しみ。エンジンはとても簡単に始動、クラッチを繋ぎスタートするとトルクの厚さに驚く。「箱スカより上では？」まあ個体によって性能差があるの分かった上でもそう感じてしまいうくらい、直列6気筒のゆったりとしてシャープなトルク感。車体もホイールベースや車重から来るものが大きいだろうか、安定感が高くコーナリングも落ち着いてステアリングを切れる。ノーマルサイズ同様のタイヤも有効なのだろう、軽快に向きを変えすこぶる楽しい。さすがに現代のクルマと比較するとS20エンジンはお世辞にもパワフルとは言えないが、日常使う回転域のトルクの厚さは、ギヤを3や4速ホールドで乗っていてもスルスルと走る。その気になればS20チューンパーツは豊富で300馬力も現実的な数字、6気筒NAの楽しさを存分に味わうことが出来るだろう。これほどまでのオーラを放つクルマはそうはない。それがケンメリGT-Rというクルマだ。

後席まわり

(右)後席はフロントシートと同じ表皮を使ったGT-R専用用品(下)フロントシートフロアマットにレバーが付いており、後ろの人自らシートを跳ね上げて乗り降りできる工夫がされる



ハネ上げ式シート



ケンメリGT-Rの特徴の一つがハネ上げ式シート。操作することによって持ち上がり、後席への乗り降りを可能にする。箱スカGT-Rでは助手席側のみだったが、ケンメリGT-Rでは運転席側もハネ上げ式シートになった

後席乗降性



身長183cm、体重78kgの小誌編集長が乗ってもご寛の通り余裕があり、ロングツーリングもこなす

リヤシートの乗り降りはこのように行う。ドアの厚みがなから降りる際は、2ドア車として上に乗ると言える

前席まわり



前席乗降性

前後に動く機能はあるが、リクライニング機構のないフルバケットシートがGT-R専用の装備。シートは柔らかく座ると潜り込む感覚で、表皮のレザーも意外と肌触りがいい。ケンメリではヘッドレストが標準で取り付けられている

シートアジャスト



大柄な人が乗ってもとてもゆとりがあるのはケンメリシリーズ共通で、それはフルバケットになったGT-Rでも同じだ

ドアハンドル/内張り



GT-Rは軽量化のため、手動式のレギュレーター方式で、飾りという飾りはなく黒一色の内張りとなっている

シートベルト



シートベルトは3点式(3点式部分にはバックルはめ込み分割式)外すときはバックルを真ん中、NISSANロゴはバックルも取り付けられるように収納する



↑室内側 ↓車外側



ウインドウ

ケンメリハードトップは前後のウインドウを開けることによって、このような開放感を味わうことができる

GT-R S20 チューニングパーツ
フルカウンタークランク

エンジン

ピストンKIT

カムシャフト

コイル

コンロッド

プロテック Tel:055-998-0130
オートサービスタナベ Tel:055-998-0130

S20エンジンはオリジナルでもとてもいいフィーリングを示すけど、現代のチューニングパーツ事情はやはり当時の設計の比ではない。現在の技術でさらに価値の高いものに変貌させる事も可能で、2.5ℓフルチューン300ps超えというスペックも存在するほど。扱いにくさはなく、普通に乘れるのも現代の技術だ。ここに紹介しているパーツはほんの一例だけど、実績のあるショップでチューニングすれば、魅力も倍増だ

龍有エンジンワークス Tel:055-998-0130
HCR山本 Tel:0475-34-3867

フロントビュー



超希少、コレクターズアイテムとなってしまったケンメリGT-Rだけに、乗って見ると意外と軽快で楽しめる。名車と言われるにはやはり理由があるのだ

SKYLINE HT 2000GT-R KPGC10

平均中古車相場

900万~2,000万~

日本でも1、2を争うプレミアム価格のケンメリGT-R。ナンバーが付いている車は100台以下とされているので、手に入れるのはかなり難しく高価だが、まれにレストア前提というタマも出てきたりするので、市場から目が離せないクルマでもある

実用燃費

一般市街地 **7.0** km/ℓ

高速道路 **8.5** km/ℓ

一般公道走行では1人乗車で7.0km/ℓ前後、高速に乗ると+1~1.5km/ℓ伸びる感覚。3連のキャブ車だが意外と燃費は悪くなく、燃費走行をするれば10km/ℓ台なんて事もあるだろう

SIDE



全長4,460mm

FRONT



高さ1,380mm

REAR



幅1,695mm

外装

メーカー自らオリジナルのサーフラインを大きく切り取り、オーバーフェンダーを前後に装着。ノーマルでは細身のタイヤだが、レースを意識して太いタイヤを入れるためだ。リヤトランクには安定性とリヤタイヤのトラクションUPのために取り付けられたリヤスポイラーが、KPGC110の大きな特徴

ラジオアンテナ



アンテナは運転席側Aピラーに沿ってあり、使用するときは手で引き延ばす。こちらはAMラジオとセツトでオフショーン

バックミラー



箱スカGT-Rもそうだったが、GT-R専用(ブラック塗装)となるフェンダーミラー。ミラー部分の調整方法は他グレードと同様、手で位置合わせをするようになっている

給油口



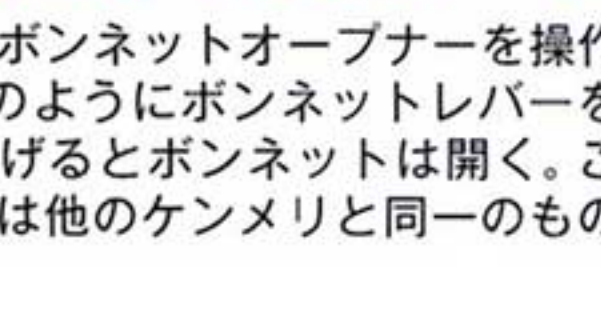
給油口は助手席側・リヤクォーター上部。カギで蓋を開け、このように回して外す。運転席側はドラフターと呼ばれる空気抜きで左右ともGT-R専用ロゴ入り

キー



こちらは新車当時のキー。ケンメリはこれだけのケンメリも同一だ

ボンネットロック



室内のボンネットオープナーを操作し、このようにボンネットレバーを上上げるとボンネットは開く。この方式は他のケンメリと同一のものだ

トランク



トランクルームは箱スカGT-Rが100ℓタンクなのに、ケンメリは55ℓとなっているのも特徴。スペアタイヤはトランク内下、この位置にフルサイズのものが入って、車載ジャッキは一般的なパンタグラフ式がトランク左側に格納されているのは他のケンメリ同一になっている

KPGC110 GT-Rの特徴的装備



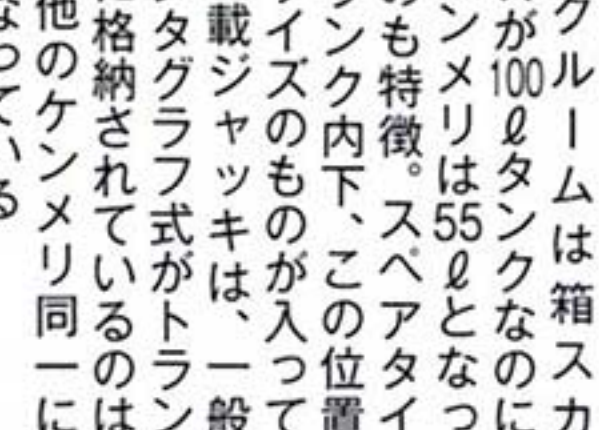
他のグレードと違い、GT-Rの全てのガラスは白(透明)。薄い青や緑は入っていない。しかもリヤガラスは曇りを除去する熱線機能もなく、まさにまっさらな状態

コーションシール等



コーションシールなどもGT-R専用。例えば空気圧指定も他グレードと違う。専用用品が使われているのはリヤサスペンションの調整部分など

リヤスポイラー



トランク一体型リヤスポイラーが取り付けられるのがGT-R。リベットとボルトで強固に留めてある

エンブレム等



特徴的なフロントグリルやエンブレムはもちろんだが、リヤガーニッシュのSKYLINEの文字などはGT-R専用

リヤオーバーフェンダー



ワイドタイヤ&ワイドトレッドでレースを優先に進めるために装着された、リヤオーバーフェンダー。フロントにもオーバーフェンダーを取り付ける

スカートモール



フロントドア下部、前後タイヤの間にはアルミのプレートが貼られている。ストーンガードと思われるが、これもケンメリGT-Rの特徴

リヤビュー



この角度から見ると外観上の大きな変更はリヤオーバーフェンダーと、リヤスポイラー、テールピース程度だが、黒いフェンダーミラー、雨樋レス、ホワイトガラスなどの細かい変更が、GT-Rらしい姿を作り出しているのが分かる