

The "CAR-KICHI" Expeditons

カーキチ探検隊、緊急出動！
歴史的名車が、買える値段で売りに出る！

クラシックカーのコレクターとして知られるクルマ業界の著名人が、コレクションの一部を整理しているという情報をキャッチ！ GQ編集部はカーキチ探検隊を再結成し、メインテナンスや乗り方、相場や売買のルールなど、クラシックカー趣味のいろはを学んだ。

隊長 サトータケシ Takashi Sato / 森口 義典 Noriaki Moriguchi / GQ記者(伴走員) 渡山晃司 Koji Yamana
 記録係(随行者) 菊池貴之 Takayuki Kikuchi / 参入り 米永 豪 Go Yonemasa



カーキチ探検隊とは
 希少モデルや屋敷のニューモデルなど、クルマ好きの層からふれそうな取材対象が現れたときに、不定期に組織されるのがカーキチ探検隊。自動車史やメカニズムの専門家、ファンクションをのクルマ好きなど、探検隊のメンバーは取材対象に応じて選ばれるが、今回は自動車ジャーナリスト見習いにして新米ライダーの米永豪が抜かれた。



英国車って品がいいね

こんないい状態で出てるのは奇跡に感じ?

クラシックカーはミニアルズにも2世代にも選れてすよ

小森さんのコレクションは概算約35台、時間がなくて車検できなかったから、写真の3台を整理することに。左から1951年型MGA FHC(430万円)、1961年型MGマフティ(330万円)、ジャガーXK140(240万円)。

愛せる人に譲りたい
 クラシックカー人気の波は日本車にも押し寄せ、1970年代の日産「ケンメリ」スカイラインGT-Rが6000万円以上で取引されるなど、エライことに。クラシックカーの相場は高値安定で推移すると見込まれる。個人的なスタイルやダイレクトなドライブフィールなど、クラシックカーの醍醐味を味わうことははや夢なのか……。いやいや、そんなことはなく、探せば、適正価格で売られるモデルもある。そんな折、ビートル専門店FLAT4の

創設者であり、クラシックカーのコレクターでもある小森隆さんがコレクションの一部を良心価格で整理しているという情報をキャッチ。編集部は急遽、カーキチ探検隊を再結成し、小森さんの別荘が上にある神奈川県佐島に向かった。クラシックカーで特に重要なのは、プロペランス(出自)、ヒストリー、マッチングナンバーの3つ。契約時からの書類が揃っていて、シャシーやエンジンのシリアルナンバーが一致していないと、価値は半減する。ガレージでは、この3つをクリアした友人好みの3台が、探検隊を待ち受けていた。



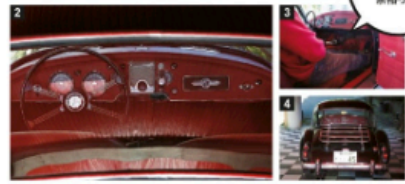
1. 約200万円の別荘の候補地を視察した小森さんは、最終的に、佐島マリーナの近くに「5000坪の秘密基地」を見つけた。2. 紹介する3台だけでなく、計10台のお室が収まるガレージ。3. プールサイドの床がサンダーバードの基地のように開き、地下に降りると絶景のバーが。4. 「お金を儲けたいとかじゃなくて、クルマ好きに大事に乗ってほしいんです」と、今回車検を放出する小森隆さん。5. 相模湾を望む贅沢なプール。6. 相模湾を望む贅沢なプール。



1961年型MGA FHC(430万円)
**エンジンOK、ブレーキOK
 クラシックカー入門に**

森口 僕は森口なので、MGが気に入ります。
 小森 どうぞ、助手席に座ってください。
 森口 すごい、エンジン始動は一発です！
 小森 このガレージのクルマは完璧にメンテしてますから、どれも一発でエンジンが掛かりますよ。
 サトー MGAはオープン2シーターのイメージが強いですが、FHC(フィックスド・ヘッド・クーペ)もきれいですね。
 小森 クーペにはクーペのよさがありますね。耐振性も高いです。画像班の菊池です。リアのフェンダーのふくらみや、リアウィンドウの滑らかな曲面など、写真を撮りながらうっとりしてしまうであります。
 米永 僕も前からすみません。新入りの米永と申します。僕みたいに古いクルマの経験がなくても乗りこなせるでしょうか？
 小森 ひとつだけ気をつけてほしいのは、マニュアルトランスミッションが最近のク

ルマと違い1速がノンシンクロなんです。米永 ノンシンクロって何ですか？
 小森 エンジンの回転数を合わせてくれないから、人間がやる必要があるんです。1速に入れるときに、一度2速をなめてから1速にシフトするとか、ニュートラルに入れてファンテンが待ってから1速に入れるとか。そこさえ気をつければ、フロントのブレーキはディスクブレーキだし、ごく普通に乗れます。コンパクトで取り回しもいいですから。
 森口 助手席に座ってわかったんですけど、足を伸ばすことができるから、居住性もいいですね。いやあ、欲しいな……。
 米永 いっちゃってください！
 森口 僕と同年の1979型MGミジェットを、車検切れの状態で見せて……。菊池 横から失礼します。画像班の菊池です。リアのフェンダーのふくらみや、リアウィンドウの滑らかな曲面など、写真を撮りながらうっとりしてしまうであります。
 米永 僕も前からすみません。新入りの米永と申します。僕みたいに古いクルマの経験がなくても乗りこなせるでしょうか？
 小森 ひとつだけ気をつけてほしいのは、マニュアルトランスミッションが最近のク



MGA 1600 FHC
 MGとは、BMC(ブリティッシュ・モーター・コーポレーション)のブランドのひとつ。MGAは1955年に発売されたスポーツカーで、当初は1.5Lエンジンで登場。59年に1.6Lに排気量を拡大した。エンジンの最高出力は79.5psに達しないが、車重1000kg以下の軽さを利して、最高速度160km/hを記録。62年に、後継モデルのMGBに移行した。





なんなんだこのエンブレムは?

後部座席もまあまあ広いです

1957年型 Jaguar XK140 (1240万円)

ル・マンを席巻した、ジャガーの原点たる名車

米永 おーっ、「1951-53 ル・マン3連覇」のエンブレムが輝いていますね。
サト いいところに気がついたね。ジャガーはもともと、格好いいスポーツカーを手の届く価格で売るメーカーだったんだ。でもXKシリーズをベースにしたレーシングマシンが1950年代のル・マンで大暴れしたことで、名実ともに一流のスポーツカーメーカーとして認められるようになったんだ。
米永 なるほど、ジャガーの歴史にあってエポックメイキングなモデルなんですね。
サト そう、このクルマがジャガーの名声を高めて、マーク2やEタイプというい

つ作につながっていく。
森口 レースで大活躍したモデルだけあって、ただならぬオーラを感じます。小森さん、このクルマを乗りこなすためのポイントはありますか？
小森 MGAと同様、1速がノンシンクロナのマニュアルトランスミッションは慣れが必要ですね。ただ、初期のXKと違って、ステアリングギアボックスの仕組みが現代的なラック&ピニオンに進化しています。だからハンドリングがやたらと重いという欠点が解消されて、取り回しがしやすくなっていますね。
米永 これも一発でエンジンが掛かります。
サト こんなにあっさりエンジンが掛かるXKを見るのははじめてですし、アイドリングも安定していて、いかにもエンジンの調子がよさそうです。

ジャガーXKは、写真のフィクストヘッド・クーペのほかに、ドロップヘッド・クーペ(コンバーティブル)、ロードスターと、3つのスタイルが存在していた。1. 上座を相席のステアリングホイールなど、インテリアをチェックする探検隊の面々。後席の居住性をチェックした森口によれば、「1kmほどならなんとかなるけど、2. 外観に目を奪われがちになるけれど、インテリアの美しきや手触りにもクラシックカーの魅力がある。3. ル・マン3連覇をアピール。4. 1240万円という価格を聞いて、思わず「安いっ!」と叫んだ探検隊のメンバーたち。

小森 僕はどんな名車でも飾っておくのは嫌いで、どのクルマもいつでも走れるように整備しているんです。
菊池 画像班の菊池です。横から失礼します。このジャガーは、内装を張っているところやテンションが上がります。
米永 僕もそう思いました。品があるインテリアで、背筋をピンと伸ばして運転したくなります。
森口 デニムや時計と同じで、ヴィンテージは見るほど全部欲しくなりますね(笑)。

Jaguar XK140

1922年創立のジャガーは、当初はサイドカーを製造していた。やがて4輪の乗車にも乗り出し、1948年に直列6気筒DOHCエンジンを投入した本格的なスポーツカーを発表。それがジャガーXK120で、XK140、XK150と進化を続けた。XK150は60年代初期まで生産された。

1960年型 TRIUMPH HERALD (330万円)

有名デザイナーが手がけた隠れた名車

サト トライアンフ・ヘラルドとは、また珍しいモデルですね。
小森 イギリスの実用車なので、逆にありがたみがなくて日本には残っていないのかもしれないですね。
米永 トライアンフって、二輪のメーカーだとばかり思っていました。
サト もともとは二輪のメーカーで1920年代に四輪に進出したんだ。トライアンフの四輪は、1980年代まで生産されたはず。
森口 はじめて見るクルマなんですけど、デザインが格好いいですね。
小森 さすが、お目が高い。ヘラルドは、ジョヴァンニ・ミクロッチのデザインなんですよ。
サト 付け加えるとミクロッチはイタリア人のデザイナーで、マセラティでも素晴らしいデザインを手がけています。
森口 テールの処理が、ちよっとアメ車っぽいのかもしれないです。
小森 アメ車全盛の時代だったから、テ

ールフィンの影響を受けているかもしれないね。
米永 僕はこのクルマ、いまの東京で乗りたいです。
小森 小回りも利くし、コンバージョンキットを取り寄せてフロントをディスクブレーキに換えてあるので、問題ないと思いますよ。これもローギアがノンシンクロナんで、そこだけ注意ですね。
森口 330万円という、なんとかなりそうな価格がヤバいです(笑)。

1. 当時のカタログが良好なコンディションで保管されているあたり、クラシックカーの世界ではポイント高し。資料によれば、ヘラルドの1.6エンジンの最高出力は35ps、750kgのボディを最高速度115km/hまで引っ張った。2. 黒いボディと赤の革内装というのは、小森さんのこだわり。3. ヘラルドには、小森さんの2代目クルマのほかに、クーペ、コンバーティブル、エステート(ワゴン)と、豊富なボディのバリエーションが存在した。4. 日本ではスポーツカーが人気のトライアンフであるけれど、シンプルでモダンな内装など、実用モデルにも強がある。

問い合わせ
 RENDEZ-VOUS(ランデヴー)
 今回の小森コレクションは、「受け継ぐ文化をつなぐ高歩車マッチングサービスRENDEZ-VOUS」で取り扱われる。info@rendez-vous.tokyo



TRIUMPH HERALD

第二次大戦後、トライアンフはイギリスの実用車メーカー、スタンダード社と合併する。その後、大株の大資本に対抗するために英米メーカーの合従連衡が続き、最終的にトライアンフはローバーと同じくレイランド傘下となる。ヘラルドは、スタンダード社製エンジンを搭載した小型サルーン。ロンドンタクシーより小回りが利くことが特徴だった。



当時のカタログ発見。表紙はオープン1台



各メーターが生きているように味わいたい!

