

登場人物紹介

若手編集者
ウワイ

ヤンマガ編集部期待の(?)ルーキーで、『MFゴースト』の新担当。勉強はできるがクルマのことはさっぱりという“さとり世代”。



クルマライター
アンドー

自動車メディア業界で暗躍するフリーの編集ライター。風貌も発言もうさんくさいが、クルマに関する知識やクルマ愛は本物。



第1~3巻、累計

80万部突破!!

『MFゴースト』

しげの秀一

累計5000万部「頭文字D」の系譜を継ぐ、新公道最速伝説。「MF」開幕戦決勝は2周目へ。ここでもカナタは86とともに、異次元の走りを見せつける。

第3巻、大好評発売中!!



『MFゴースト』応援企画!!
クルマの知識もモテる技術(?)も
マスターできる特別企画、新章第5回!

公道最モテ伝説

MF GHOST

第5回

ウワイ、日本の伝統的スポーツカーを堪能! の巻

この春入社したばかりの若手編集部員ウワイ。これは、時代の波に乗りこなすまでを描いた物語である――。

「あらずじ」前回、マツダのアクセラスポーツでディーゼルを学んだウワイ。その時体験した「パコパコ」と、パドルシフトに大感動! もっとパコパコしたいウワイにアンドーが用意したのは「レディ」だった!

★ ★ ★
ウワイ 師匠、本日は僕のリクエストでパドルシフト付きのスポーツカーを借りてきていただけたとのこと。して、この低くて幅広いモデルはなんですか?

アンドー (以下、アン) うむ。このロー&ワイドの権化のようなクルマこそ、我が国、日本が誇る名車「フェアレディZ」だ。

ウワイ おお、これが噂の……ん、直訳すると「Z貴婦人」ですか。なんだか最終兵器で武装したデビ夫人みたいですね。

アン 無知はともかく、このクルマを愚弄してはイカンぞ。この初代モデル

日本車の歴史とともに歩んできた
北米テイストのスポーツクーペ

今回の
試乗車



日産 フェアレディZ

390万7440~640万1160円



ついに伝説の名車に初試乗! 「死んだじっちゃんにも自慢できます! (←死んでない)」 (ウワイ)



迫力のフロントに対して、シャープな雰囲気のリアまわり。なだらかなルーファインが美しい

ルといえば、70年代当時、アメリカで大人気のポルシェに対抗できたスポーツカー。その人気は伝説的で、いまだに北米では「ズイーカー」と呼ばれて、熱心なファンも多いと聞く。

ウワイ それは凄いです。日本でも人気がある。アン 当たり前だ。『湾岸ミッドナイト』のアカオも乗ってたし (初代)、西部警察の団長も (2代目)、何を隠そうオレも若い頃乗ってた (4代目)。

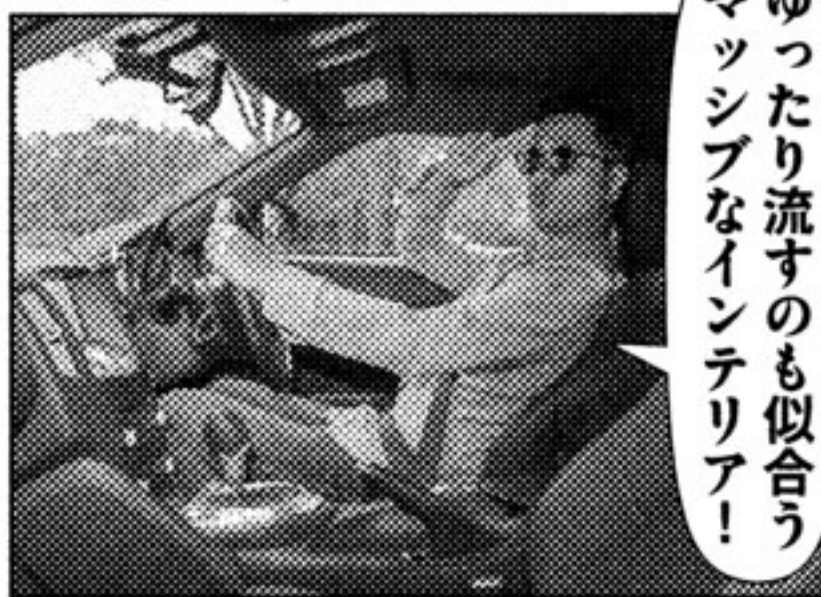
ウワイ 架空の人物ばかりじゃないですか! あ、師匠は実在してるか (笑)。で、肝心の性能はどうなんですか?

アン ポルシェのようなピュアスポーツではなく、どちらかといえばロングツーリングを楽しむクルマだな。

ウワイ ワインディングより最高速って感じですか。

アン うん。歴代どのモデルもハンドリングカーという印象は薄くて、

運転席にすわるアンダー



高級クーペらしい雰囲気のあるコクピットまわりは、ゴージャスな本革など高級素材で包まれている。「あまりせかせかせずにゆったり走るべし!」(アン)

ゆったり流すのも似合うマッシブなインテリア!

どちらかといえば、直線番長。的だから、最高速仕様にチューニングするオーナーも多い。
ウワイ 見た目もアメリカの西海岸あたりをブツ飛ばすのが似合いそうな雰囲気ですね。なだらかな屋根のラインと長めのフロント部が特徴でしょうか。
アン その辺は初代モデルをモチーフにリデザインされたもので、全体的にレトロ&モダンな雰囲気が打ち出されていてカッコいいよな。あとこのクルマで忘れちゃならないのが、このV6エンジンだ。
ウワイ V6ですか。僕はどちらかというとミッドシップ派ですが、とにかく凄そうなエンジンですね!
アン 簡単に言えば6つのピストンがV型に並んだもの。排気量も3.7リッターでとにかくパワフルだ。早速、エンジンをかけてみたまえ。
ウワイ ……ブローブローブブローブ! (エンジン音) おお、すごい迫力!



古典的スポーツカー風の3連メーターは、初代フェアレディZから受け継がれたスポーツカーらしい装備。運転席側を向いているのも雰囲気がある

アン だろ。マッチョなアメリカ人が惚れてしまうのもわかるよな。走行中のエキゾーストノート(マフラー)から出る排気音も気持ちいいぞ!
ウワイ ボディブローをくらったかのように腹に響いてきますね。
アン 本当はくらったことないくせによくわかるな! アクセルを床まで踏み込めばホイールスピンだってできちゃうぜ。タイヤが減ったらヤダから今日はやらないけど(笑)。



大排気量NA(自然吸気式)の3.7リッターV6エンジンは、猛々しいサウンドを奏でる。「そこら辺のヤン車のエンジン音とはまったく違いますね!」(ウワイ)

ウワイ 実際、乗り出してみると、ハンドルはけっこう重いですね。
アン 重厚感があると言いたまえ。とはいえ、コーナリングスピードも決して低くないし、峠をスポーティに走れないわけじゃないんだぜ。
ウワイ 腕を磨けてことですか?
アン それもあるけど(笑)、これ



「2シーター車のシート後方ってまったくスペースがないものと思ってたら、ハンドバッグや小物くらいなら置けるんですね!」(ウワイ)



ステアリング後方にはマグネシウム製のパドルシフトを備える。「操作も楽しいですが、パドルのデザインがえらくカッコいいです!」(ウワイ)
シフトチェンジできる喜び!



ATは7速に区切られており、マニュアルモード付き。シフトレバーの前後操作でも、上写真のパドルでも、好きなほうでシフトチェンジできる。

はスポーティ以上にラグジュアリーが売りのクルマだから、ATでもいくつかいいのよ。シフトダウンする時に自動でヒール&トウ(MT特有のペダル操作)する「シンクロレヴコントロール」が付いたMTもあるから、MTで運転しても楽しいけどね。

今回の格言

高級車と淑女に対しては
焦らずどーんと構えて
紳士的に接するべし!

「今まで、接したことのないような名車に乗って嬉しかったです。しかし高級車だと考えただけで手が震えて焦ってしまったので、やはり何事も扱いに慣れていないDTというのは考えものだと思います!」(ウワイ)

ウワイ 僕はATでゆっくり直線だけ走って楽しむことにします。
アン 賢明だと思うよ。だってキミAT限定免許だし。

ウワイと学ぼう!

フェアレディZの歩み

1969年 初代フェアレディZ誕生



2シーターオープンモデル「フェアレディ」の後を受け継ぐ形で登場したのは、本格的な走行性能を持つスポーツクーペだった。

1978年 サイズアップした2代目モデル



初代の成功を受け、キープコンセプトでモデルチェンジ。多少大型化したものの、細部を煮詰めて、よりメカニカルな雰囲気に。

1983年 未来的なスタイルとなった3代目



先代モデルからイメージを方向転換し、直線基調のモダンなデザインに。半目タイプのリトラクタブルライトも特徴的だった。

1989年 4代目は国産車初の280馬力を達成



バブル期に開発されたモデルで「日産車史上最高に開発費がかかった」とも言われる。内外装、装備など豪華絢爛なつくりが話題に。

2002年 スポーツカー冬の時代に登場した5代目



2年間の空白期間を経た後、待望の復活! 初代モデルのイメージを現代に甦らせ、ボディタイプは2シーターのみで登場した。

2008年 現行型はデザインがアグレッシブで流麗に5代目モデルの進化・発展型で、今回の試乗車。