

1971 PLYMOUTH GTX

色気漂う「アメリカンビンテージ」
AMERICAN VINTAGE

GRACECAB

http://gracecab.jp/
所在地：愛知県春日井市惣中町3-84-2
☎ 0568-35-7790
Photo&Text：KAZUTAKE SOMA



71年型のエンジンは、ベースとなるサテライトのなかでも最大排気量となる440マグナム(7.2ℓ)がスタンダード。また、当時最強とも言われた426ストリートHEMIエンジンも設定され、425hpを発揮した。撮影車両はオリジナルの440が搭載され、GTXの特徴であるボンネットスクープが目立つ。

外装と同様に、71年のモデルチェンジにより丸形曲線基調に変更されたインテリアデザイン。センターパッド付きのステアリングは、オプションのタフ・ステアリング、ブラックレザーシートの状態は非常に良好で、40年以上前の経年劣化は感じさせない。



生粋のマッスルパッケージ ワイスピ登場で一躍注目の的へ

マッスルカーの中でも、マニアックなファンが多いのがプリマスタだ。ポピュラーなモデルはロードランナーだが、同じくサテライト/ベルベディアをベースにするGTXが、ワイスピ登場を機に高い注目を集めている。生粋のマッスルパッケージと言われるGTXのフルオリジナルがグレイスカブに存在する。

モデルチェンジの翌年に
GTXは消滅

ワイルド・スピード アイスマン
レイクで主人公のドミニックが市街地をぶっ放すクルマが、プリマスタ・GTXだ。プリマスタのインタミディエイトのサテライト/ベルベディアをベースにした、上級グレードであるベルベディア・GTXを総称して「GTX」と呼ぶ。同様にベルベディアをベースにするロードランナーが、キャッチーな名前の由来も相まって知名度が高い。両車の外観の違いは僅かだが、キャラクター的にカジュアルなロードランナーに対し、GTXは上級で硬派なマッスルカーであり、ロードランナーよりも上位車種の設定だ。知名度の高い数々のマッスルカーが登場するワイスピで、どちらかといえばマイナーな存在のGTXをメインに据えるあたりも、モバファンが同作品を愛する理由だろう。

撮影車両の71年型は、まさにドムが乗っていたGTXと同じ年式。71年からはGTXのセカンドジェネレーションとなり、それまでのスクエアボディからエアロダイナミクスを取り入れた曲線基調のフォルムに変化している。エンジンは、ロードランナーが308cc(6.3ℓ)が標準に対し、GTXは440(7.2ℓ)マグナムが標準になるなど、生粋のマッスルカーパッケージの姿を見たが、排気量規制の影響を受けて72年にはGTXは消滅してしまう(ロードランナーは存続)。つまりこのGTXのデザインは71年型のみで、それ故に個体数も少ない。そのGTXの、フルオリジナルを完全に残した今回のモデルは、超絶レアモデルなのを言ってもいい。



ボディカラーはオプションのサシーグラスグリーン。トップのブラックとのコントラストが、70年代マッスルカーを象徴している。アイアンバンパーがマスク全体を覆うデザインはモデルチェンジした71年型の特徴。ホイールはオリジナルの15インチラリーホイール。タイヤはグッドイヤー・イーグルGT II・F235/60R15、R255/60R15。



59の一番の魅力 インパラ最大のテールフィン

ビンテージの特徴ともいえる、細かい年式によってデザインや仕様が変ること。シボレー・インパラも、59か60か、それとも62以降かと好みの意見は分かれるが、インパラらしい豪快なテールフィンを求めるなら、59を選ぶべし！

1959 CHEVROLET IMPALA

色気漂う「アメリカンビンテージ」
AMERICAN VINTAGE
★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★

GRACEGAB

<http://gracecab.jp/>

所在地：愛知県春日井市惣中町3-84-2
☎ 0568-35-7790

Photo&Text: KAZUTAKE SOMA



初代インパラは、ベルエアのスペシャルパッケージとして1958年に登場。翌59年には単独車種として独立。ボディはスリム&ロング化され、アメリカの50年代フルサイズセダンを象徴する大胆なテールフィンがデザインされ、キャデラックとはまた違う、翼を広げたようなバット・ウイングが特徴的。横長のテールレンズも59だけの形状で、これはキャッツアイとも呼ばれる。60年型では丸形に変更されている。ヘッドライト上にあるアイブローも、同じく59年だけのデザインだ。リアガラスがサイドまで続く形状が、4ドアスポーツセダン。



エンジンは3.9ℓ直6が標準で、4.6ℓ V8、5.7ℓ V8がオプションとなる。撮影車両はオリジナルの5.7ℓ。



過去に張り替えられている可能性もあるが、ポップなシートデザインは当時のまま残されている。59年型という年式だけに、細かい部分まで見ると要修繕となる部分もあるが、オリジナルに拘るにせよ、手を加えるにせよ、グレイスカブは親身にオーナーと向き合ってくれるので、安心して相談するといいたいだろう。



特徴のテールフィンは59以降年々縮小へ
アメ車には様々なカスタムジャンルがあるが、本国アメリカを含めて地域によっては高いシェアを誇るのが、ビンテージフルサイズセダンをベースにするローライダースタイル。その中でも高い人気を誇るモデルが、1959年からセカンドジェネレーションのシボレー・インパラだ。
58年にベルエアのスペシャルパッケージとして登場し、59年に単独車種として独立したインパラは50年代のアメ車を象徴するテールフィンの翼を広げたようなバット・ウイングが唯一無二の特徴となり、先代ベルエアよりスリムで長いボディラインとなった。ボディも2ドアクーペのみから4ドアが追加され、4ドアは通常のハードトップと、スポーツセダンと呼ばれるピラーレスリアガラスがコーナーを巻き込むタイプがある。他にコンバーチブル、ワゴンやインナップする。ローライダーでは2ドアクーペの選択が圧倒的で、撮影車両の4ドアスポーツセダンは、オリジナルで乗るといふ流れがきているようだ。
エンジンは3.9ℓ直6がスタンダードで、撮影車両が搭載する5.7ℓV8はオプションだ。他に4.6ℓV8も設定する。
インパラは60年、60年にデザインの変更を行っており、それぞれの年式でファンも多い。ただ、インパラの特徴であるテールフィンは年々縮小しているため、最大限インパラの個性を求めるなら「59」がほしい。
グレイスカブには2ドアクーペも在庫(商談中)しており、今なら見比べることも可能だ。