オリジナルを守ることも大切だがオリジナリティを出すこともクルマ趣味の究極の楽しみ方だ

違うメーカーのパーツを組み合わせるのも手

GT選手権の影響からかRの空力パーツが増えた

GT—Rというクルマは、どうもドレスアップパーツを取り付ける対象とはならないように世間では思われているらしい。

それこそ、昔の「羊の皮を被った狼」の硬派のイメージのままで通っているのか。

あのグループAレースで活躍したカルソニックスカイラインを頂点とするR32GT—Rグループ A仕様が究極のGT—Rであって、それに近づけることがGT—Rの本道とばかりに、街にはニスモ仕様のR32が増殖している。

その影響か、本家本元のGT—Rニスモの中古車価格は、標準車とそれほど変わらないという。'90年のデビュー当初は、バブル景気の真っ只中ということもあって、GT—Rニスモの人気は異常で、高値で取引されていた。

考えてみれば、おかしな話で、標準車と比べてメリットといえるメリットは、メタルターボを搭載していることと、外装パーツが少し違うことそれのみ。

逆にデメリットは、エアコンもABSもリヤワイパーもないのに、標準車よりも高価だったことだ。そんなクルマにプレミアムを払うのはどうも……ということがわかったのか、外装パーツのみニスモ仕様にすれば十分というオーナーが多かったのは、賢明なことだ。

で、長い間R32GT—Rのドレスアップパーツや空力パーツは、目立たない存在だった。

ニスモ仕様にする他は、せいぜいホイールを17&18インチにしたり、リップスポイラーをボディ同色に塗装し、シートやシートベルトに凝る程度。逆に、2ℓのGTS系のオーナーの方がドレスアップに熱心で、活気があった。

これは、GT—R自体が中古車になったとしても高額なクルマであることも原因のひとつだと考えられる。また、ドレスアップより走りの機能パーツ優先というタイプのオーナーが大多数を占めていたからだろう。

しかし、いよいよ中古車市場でR32GT—Rの初期型が250万円台近くになってきて、新たな展開が見えて来た。R32GT—Rを自分だけのクルマを作る素材として考えるという流れだ。

BNR32 GT-R フルエアロキット ¥330,000
各スポイラーの単品販売もしている
トライアルプロジェクト●☎0722-54-9777

チューニングの世界でも、R32GT—Rのパーツ需要は、中古車価格の下降と共に、活性化するだろうとの予測を立てているところが多い。走行距離が伸びているために、足まわりのパーツ交換や、ダウンしたエンジンパワーを補うようなパーツが人気を呼びそうだ。

これからR32GT—Rを貴おうという人にとっては、GT—R用パーツが続々登場する気配でチャンスが広がる。

エンジンや足まわりのパーツは、すでに熟成の域に達しているから、これからはいかにいいパーツを安く提供するかの競争になるかもしれない。折しも、PL法が施行されたこともあって、安かろう悪かろうの類いのパーツは、どんどん淘汰されていくだろう。

その証拠に、チューニングパーツだけでなくR32GT—Rの空力パーツにも本腰を入れてきたチューニングメーカーや有力ショップが増えた。しかも、それは非常に洗練されたデザインで、違和感を感じさせない。ドイツのDTMが話題になり、GT—Rのレースが外観ノーマルのグループAから空力パーツ主体のGTカーに移行していることも影響しているかもしれない。

オリジナルのままでGT—Rを楽しむのも、正しいGT—Rの道だと思うが、自分なりのオリジナリティでGT—Rを作るのも、ひとつのクルマ趣味の楽しみ方ではないだろうか?

そのクルマ作りをバックアップしてくれるのが、ドレスアップパーツというわけだ。ショップのキットをそのまま取り付けるのもいいが、自分で工夫して「いいとこ取り」してメーカーの違う空力パーツを組み合わせるのもいいだろう。

R32GT—Rに対して、R33GT—Rは最初からドレスアップに打ってつけの素材であるかもしれない。

とりあえずは、メーカー直系であるニスモがフルキットを完成させて