会員のひろば

私のGTO愛

札幌市医師会
渓仁会円山クリニック
服部廣太郎

本誌には格調高い話題が多い中、今回は少しくだけて車について綴ってみました。

皆さんはかつてGTOと名付けられたスポーツカーをご存知ですか。三菱自動車の「ギャランGTO」という、当時としてはかなりのマッスルなスポーツカーのことです。発売が1970年で累計95,720台しか生産されなかったといいます。

GTOとは「Gran Turismo Omologato」というイタリア語の頭文字をとったネーミングであり、日本語で「GTレース用ホモロゲーションモデル」のことです。

スタイルはダックテールを施し、ヒップアップクーペと呼ばれました。また正面から眺めると、タンブルフォームといって少し丸みを帯び、２ドアなのにウィンドウはセンターピラーなしで前後ともにフルオープンになるのも斬新で、それは私にとっては美しい車でした。エンジンはサイレントシャフトを搭載したアストロンエンジンで、強力な動力性能に加えて静かさを併せ持つ魅力的なエンジンでした。

私が勤め始めた時、いつか必ず購入しようと思っていましたが、数年後あっという間に製造が終了となり、私は慌てました。すでに中古車しかなく、しかも車体数は少ないという悪条件の中、伝手を頼ってハイオク仕様の2000ccのGSを手に入れました。

GTOは動力性能のほか、室内もローバケットシート、６連メータなど他にはない凄みがありました。しかしフロントエンジンで後輪駆動すなわちリアが相対的に軽く、冬道ではコントロールが難しい車でした。しかもインジェクションではなくキャブレターのため、エンジン始動時は右足を微妙に動かし、何とかかかるとほっと胸をなで下ろしたものでした。

今の車は、エンジンルームはぎっしりと詰まっていますが、以前の車はボンネットを開けると、なんと地面が相当見えました。またエンジン本体、オイルエレメント、エアエレメント、キャブレターなどがすべてムキ出しでした。車の好きな私はオイルほか交換すべきモノはほとんど自分でしました（その後の車ではエンジン周りにはまったく手が入りません）。

性能はともかく、北海道の冬の運転は大変です。今のような高性能のスタッドレスタイヤはなく、コンパウンドは硬く、走行中も気を抜けない連続でした。雪道では意に反して蛇行したこともありました（運転がヘタなだけという意見もあります）。それでも果敢にニセコなどにスキーに行きましたが、今思い起こすとなんとも無謀なことで、よくトラブルに遭わなかったと思います。また自宅の近くのちょっとした坂を上れなかったこともありました。この時、北海道は４WDだと考えるようになりました。

何年か乗り、通算10年になったところで、ついに４WD車へ買い換えることにしました。４WD車を買いGTOとお別れしたときは、最愛の恋人（妻はいましたが）との別れのようで切なかったことが思い出されます（たかが車だと笑ってください）。今でもGTOへの気持ちは熱く、GTOの模型を飾って眺めています。車は何台か乗り換えましたが、GTOが一番印象に残っています。とにかくGTOが好きなんだ、と勝手に思っている今日この頃でした。