'91 PONTIAC FIREBIRD TRANS AM GTA

A MINOR A-CAR IS LOOKED FOR...

80's&90's

知られざるA-carの名車を探して

80年代から90年代——クラシックモデルと呼ぶには新しすぎるし、中古車市場で主流となる今日のポピュラーモデルとなるには少々古い。そんな、言ってみれば中途半端な年代のモデルにも、ついついレンズを向けたくなる魅力的なAカーが存在する。正規輸入されなかったことで日本では馴染みの薄いレアなものから、ひと昔前までの街角のあちらこちらで見かけたものの最近はほとんど目にすることもなくなってしまったものまで、A-carsならではの視点でその魅力を再発見してみたい。

■THANKS／Made in USA ☎0280-84-3315 www.madeinusa-mt.com
■PHOTO & TEXT／KAZ YOSHIOKA

1991年型ポンテアック・ファイアーバード・トランザムのピークルディメンションは全長195.2in×全幅50.0in×全幅72.4in、ホイールベース101.0inとなる。ちなみに取材車のボディカラーはカラーコード#87のミディアムグレー・メタリック。

1991年型ポンテアック・ファイアーバード・トランザムGTA

シリーズ最強の350・L98ユニットを搭載したトランザムのHOTTESTバージョン“GTA”

コンセプトカーとして注目を集めたNEWカマロが、来年いよいよ市販モデルとして発表されることで早くも話題騒然である。もともとマッスルカーびいきの筆者にとってそれは非常に嬉しいニュースなのだが、ここでどうしてもひとつ気になることがある。それは兄弟分のファイアーバードも同じように復活するのかどうか？　だ。ファイアーバードはご存知のとおりポンテアック・ディビジョンからリリースされたポニーカーで、カマロとともに67年型で誕生し35年間生産され2002年型を最後に姿を消した。その中でも69年に登場してきたハイパフォーマンス版のトランザムは、極めて個性的なスポーティモデルとしていつの時代にも人気で、日本でも特別な存在感を示してきた。そんなトランザムのモデル変遷を振り返り、このコーナーで取り上げるとなると、82年型から92年型までの11年間に生を受けたいわゆるサード・ジェネレーションとなろう。

82年型の広告で“走らずしてレースに勝利した”というキャッチコピーで表現されたほど、そのボディは空力特性に優れ、同時にまたスタイリッシュで精悍なルックスが評判だった。TVシリーズ『ナイトライダー』に起用されたことでその人気を不動のものとし、85年型でマイナーチェンジ、87年型ではHOTTESTバージョンのGTAおよびシリーズ最強のパワーユニットとなった350・L98をラインナップに加えた。これは兄弟分であるシボレー・カマロにおけるIROCZに匹敵したが、よりヘビーデューティなサ

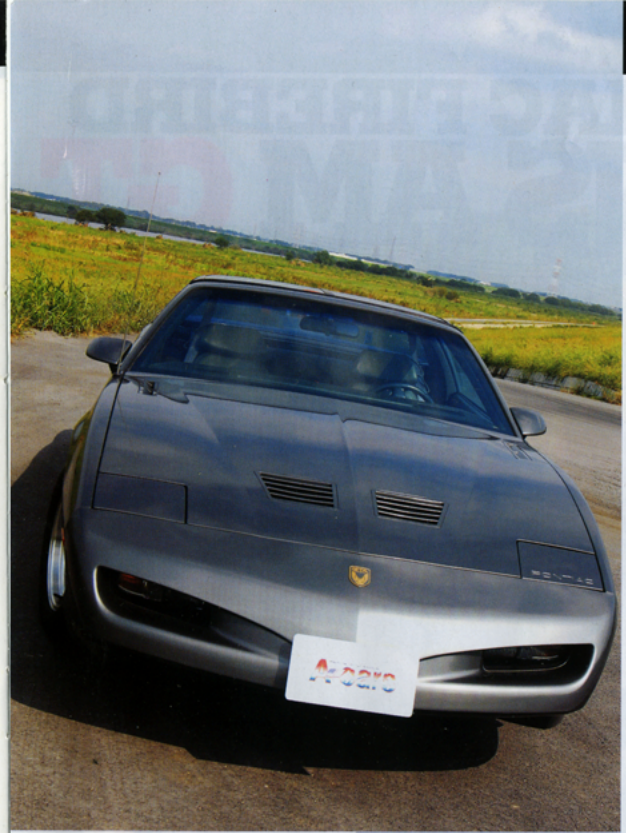
スペンションを採用するなどトータルパフォーマンスでそれを上回り、その分ファクトリープライスも高く設定された。ちょうどその頃の日本はバブル景気だったこともあり、その最も高価で高性能なモデルが普通に売れた時代だった。当時は街なかでその挑戦的なフォルムのクーペを目にすることも少なくなく、トランザムGTAは間違いなくアメリカン・ハイパフォーマンスカーを代表するいちモデルとなったのだ。

だが、ここからが我が国の中古車市場の常で、よく売れたモデルほど価格相場の下落は免れられない。トランザムGTAもその例外ではなく、一時期信じられない程に安くなった。そうなると、経済的余裕がない上にAカーに対する正しい理解もない若者たちのターゲットになり易い。事実、整備不良や無意味な改造を施された個体が増えまり、市場にも荒れたコンディションの商品車輌が目立った。おかげで今、オリジナルの姿を保つ美しいクルマを目にする機会が極端に少なくなった。

今月ここに紹介するのはオリジナルの姿を保った貴重な存在の1台。あらゆる箇所において16年を経過した今もなお、ほぼ新車時と変わらないコンディションを維持しているサバイバーだ。この91年型で再び大きくフェイスリフトを行なったトランザムは同時にサイドのデコレーションやテールレンズのデザインをも変更し、翌92年型と併せてサード・ジェネレーションのファイナルモデルとなった。フード下の350・L98はBOSCHのテクノロジーを導入したチューンド・ポート・インジェクションシステムを導入したハイ・アウトプット・ユニットで、シボレー・スモールブロックV8・ジェネレーションIの最後の傑作といえる。特に90年型からのそれはコンピューターによるマネージメントシステムの改良でより高い信頼性を備え、カタログ・パワー数値もこの91年型で240hp@4400rpm、トルクも340lb.ft@3200rpmとまさにかつてのマッスルエイジを思い起こさせる実力を示していたのである。

さて、先ほど我が国の悲しい中古車事情のひとつとして、よく売れたモデルの価格相場が下落しその結果として状態の悪いクルマが増加すると指摘した。若者に強く支持されるスポーティカーではより顕著にその傾向が現われるが、そんな時代を生き抜いた後、本当の意味でコレクタブルカーとして認知され改めてバリューを取り戻すというのもまた事実。そしてオリジナルで優れたコンディションのトランザムGTAが、ごく近い将来にそういうモデルのひとつとして認知されることは明らかだ。もしかしたら今は、比較的リーズナブルな条件でこの名車を手に入れられる最後のチャンスかもしれない。

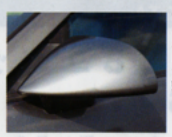
ごく近い将来、コレクタブルカーとして価値が上がること必至のHi-Poモデル



兄弟車カマロとは異なり、特徴的なリトラクタブル・ヘッドライトを採用。ポンテアックならではの個性をより一層高めている。

3rdジェネレーション・トランザムにおいてラストの2年間、つまり91年型と92年型だけに採用されたこのフロントマスクは人によっては"イーグルマスク"と形容されるかなり個性的なデザインとなる。その鼻先の尖ったちょっとグロテスクな表情が、ある意味とてもポンテアックらしい。

当初350エンジンを搭載したGTAには、(ファクトリービルドでは)Tトップの設定がなかった。それはGMのエンジニアたちが、このルーフでは強力なパワーユニットとハードなサスペンションには対応できないと判断したため。しかし、この91年型から(正式にいうと90年型の途中から)ルーフの内側の構造が改良され、晴れてTトップ仕様がチョイスできるようになった。ご覧のようにTトップはティントのガラス製で、これにより改めて開放感のあるパワフルな走りが実現した。



アウトサイド・リアビューミラーは本国仕様。ちなみにディーラー車では日本の車輌法に合わせて可倒式のミラーに変更された。

リアのデッキスポイラーもこの91年型でデザイン変更を受けた。併せてテールレンズのデザインも変わり、本国仕様ではここにPONTIACの文字が描かれる。

Exterior

GTAの標準となるゴールドメッシュのリムは16×8で正式にはライトウェイト・ダイヤモンドスポーク・ゴールドカラードホイールと呼ばれていた。標準タイヤサイズはP245/50ZR-16で新車時にはグッドイヤー・イーグルがセットされていた。

GTAならではのエンブレムバッジはそのボディカラーに合わせて用意された。現車はミディアムグレー・メタリックのボディに併せたカラーにゴールドを効かせていて、いかにも大人のセンスを漂わせている。

Interior

インテリアはオプションのレザー仕様。シートのデザインが兄弟車カマロとは大きく違っていて興味深い。ATシフターのグリップ部分が斜めにセットされているところと、スピードメーターおよびタコメーターのゼロが真下にあるのもトランザムらしい特徴といえる。

Engine

BOSCHのテクノロジーを導入したTPIを搭載した350・LS8はコンピューターシステムを改良した後期型。シボレー・スモールブロックV8・ジェネレーション1の最終型であり、歴史に残る名機のひとつといっていいだろう。コンプレッションレシオは9.3対1で最高出力240hp@4400rpm、最大トルク340lbft@3200rpmとなる。

TPIを制御するコンピューターシステムは90年型から改良されたが、その目立った特徴のひとつとしてエアフローセンサーが廃されたことが挙げられる。