



ヨシマル乗りが次に考えるナナマル フロントグリルに光る「TURBO」が目印

そんなに13B T型が欲しいなら、ヨシマルのエンジンと載せ換えなんて面倒なことをするより、いつぞB Jの71や74に乗り換えてしまえばいい、という考え方もある。だが、ヨシマル乗りはヨシマルが心底好きだから、一度手に入れたらそうおいそれと乗り換えようとはしない。た

だ、ヨシマル乗りはヨシマルの次にナナマルが好き
な場合が多く、もしヨシマルに飽きる時が来た
なら、その時こそナナマルに乗り換えるタイミン
グかなあ、なんて密かに思っていたりする。私は
そのひとりだ。だから、出かけたときに古いナ
ナマルを見かけると、ついフロントグリルに赤い
「TURBO」の文字を探してしまう。

ナナマルは、昭和59（1984）年の11月にヨ

シマルからバトンを受け取った。その時点のラ
インナップは、基本的にはヨシマルと同じ3B
型を載せたB J 70シヨートとB J 73ミドルの
2車種だけ。直噴ターボのB J 71とB J 74
は、一年遅れの10月に追加されている。

そしてナナマルがB系エンジンに別れを告
げたのは、もう十年も前のこと。ハチマル誕
生の翌年、平成2年の1月だった。シヨート

には新開発5気筒ディーゼルの1P Z型（3・4
リッター）、ミドルにはハチマルにも搭載された、
やはり新開発の6気筒1日Z型（4・2リッター）
がそれぞれ搭載され、ターボは消滅してしまっ
た。トルクやパワーを稼ぐために新しい技術も
投入されたが、基本はシリンダーの数を増やし
たり排気量を増やすという、出力向上への大
原則にのっとった進化を果たしたわけである。
現行6気筒のトルクは確かにスゴイ
短いナナマルには4気筒でいい

エンジンが大柄になったとはいえず、さすがに新
開発エンジン。極端な車重増が避けられたのは
幸いだった……。B系エンジンに訣別したナナマルの
カタログを眺めるとそんな感想が出てき
そうだが、実のところ新しい5／6気筒エンジ
ンは悪い影響も与えてしまった。あらゆる走り
で、ノーズが重く感じるようになったのである。

ヨシマル同様、海外市場に重きを置いていたこ
ともあって、初めから6気筒のガソリンエンジンが
載るようにと長いエンジンレールが与えられたナナ
マル。4気筒のB型では、そのスペースの半分しか
使っていなかった。しかも、フロントミッドシップとも
言うべき、フロントアクスルより後退したマウント。

一方の1P Z型や1日Z型は、そのスペースを
まるまる使っている。ノーズヘビーの車重配分が
悪さをしている。大きなピッチングは、フロントタイ
ヤのグリップ力を不安定にさせ、ダートでアン
ダーを誘ったり、波状路でのステアリングの利き
を鈍くさせたりする。

1P Z型は高速型のギアボックスとのミスマッ
チが気になったが、1日Z型のトルクは魅力的
だ。クロスカントリーでちよとやそとオフにク
ラッチをつないでも、エンジンはまずしない。頑
固なヨシマル乗りでも、その頼もしさには思わ
ず甘えてみたくなるはずだ。

ただ、それらはナナマルが身につけるべき力