

( Cream' Crackers 第 48 号、1999 年 11 月より )

## M G B バイヤーズガイド

### 1 . はじめに

M G B は 1 9 6 2 年 以 来 1 8 年 に 渡 っ て 約 5 2 万 台 が 生 産 さ れ 、 現 在 ま で M G ス ポ ー ツ 最 多 を 保 持 し て い る 、 も っ と も ポ ピ ュ ラ ー な M G で あ る 。

M G B は そ の 誕 生 時 か ら バ ラ ン ス の 取 れ た 「 ス ポ ー ツ カ ー 入 門 用 教 科 書 」 だ っ た の だ が 、 こ れ は 現 在 で も い さ さ か も 変 わ る こ と が な い 。 そ れ ど こ ろ か 生 産 が 終 了 し て 2 0 年 が 経 過 し よ う と し て い る 現 在 で は 「 ヒ ス ト リ ッ ク カ ー 入 門 用 教 科 書 」 と い う 新 た な 価 値 が 付 加 さ れ て い る 。

ユ ー ノ ス / マ ツ ダ ・ ロ ー ド ス タ ー ( M X 5 ) と い う 世 界 に 誇 る 現 代 版 入 門 用 教 科 書 が 存 在 す る 日 本 で は あ る が 、 こ の ヒ ス ト リ ッ ク カ ー と し て の 部 分 や 英 国 車 な ら で は の 佇 ま い に ひ か れ て M G を 求 め る 人 は 少 な く な い 。

し か し 一 口 に M G B と 言 っ て も そ の 年 式 も 車 種 も 多 岐 に 渡 っ て い る 上 に 、 最 期 の M G B が 今 は な き ア ビ ン ド ン 工 場 の ラ イ ン を 離 れ て す で に 長 い 時 間 が 経 過 し て い る 。 こ う し た 点 か ら 最 後 の 一 線 を 踏 み 越 え る こ と を 躊 躇 し て い る 人 も 少 な く な い の で は な い だ ろ う か 。

こ の 文 が 、 生 ま れ て 初 め て 買 う 外 国 の ヒ ス ト リ ッ ク ・ ス ポ ー ツ カ ー と し て M G B を 考 え て い る 人 に 対 す る 助 言 の 一 つ と し て 読 ん で い た だ け た ら 幸 い で あ る 。

### 2 . M G B モデル別概要

M G B に は 大 き く 分 け て 2 ボ デ ィ / 9 タ イ プ 合 計 1 6 バ リ エ ー シ ョ ン が 存 在 す る 。 各 々 の 内 容 は 別 章 の 「 T H E H I S T O R Y O F M G B 」 に 詳 し い が 、 概 略 お よ び 購 入 に 際 し て の 注 意 は 以 下 の 通 り で あ る 。

Mk : 1962 ~ 1967 (GTは1965 ~ 1967)

トゥアラ (G - HN3): 115898台

GT (G - HD3) : 21835台

最初のMGB。当初は3メイン・ベアリング・エンジンだったが、1964年10月より5メイン・ベアリング化される。またMGB / GTの市場投入は1965年10月からである。

MGBシリーズの中では+アース / 1速ノンシンクロなど、実用性という観点からは最も厳しい評価となり、基本的に中・上級者向けコレクターズ・アイテムと考えた方が良さそう。

Mk : 1967 ~ 1969

トゥアラ (G - HN4): 12540台

GT (G - HD4) : 7242台

BMC時代最期のMGBであり、外観 / 内装の意匠上はMk とほとんど変わらないまま - アース / フルシンクロ化が施されているなど、機械製品としてのMGBの完成版。このモデルからボグ&ワナー製の3速オートマチック・トランスミッションを搭載した車種もラインナップされるが、1973年までの生産期間を通じて台数は少ない。

総じてMk は全MGBシリーズ中、実用性 / 趣味性のバランスが最も高いが台数が少ないのが難点と言える。

Mk レイランドグリル (LG): 1969 ~ 1972

トゥアラール ( G - H N 5 ) : 8 7 2 9 0 台

G T ( G - H D 5 ) : 4 6 6 4 5 台

1968年のB L M C設立により遅れた後継車種開発の時間を稼ぐべく行われたフェイスリフト・モデル。メカニズム関係はM k と事実上変わらないが、フロントグリルがM Gの伝統とは異なる意匠にされた他、エンジン・フードのスチール化/シート表皮のビニール化など、コスト・ダウンが目立つ。

内装は毎年のように小変更を受け、最終的にはコンソールボックスやフェイス・レベルのフレッシュエア吹き出し口も装備される。

タマ数はメッキバンパー・モデルの中では多いが、決して好評とは言えないフロントグリルをM k / のものに交換したものが多い。

なお1969～1970年の対米仕様車に限ってリアバンパーが2分割化されているので注意が必要である。

M k ブラックメッシュグリル ( B M ) : 1 9 7 2 ~ 1 9 7 4

トゥアラール ( G - H N 5 ) : 4 2 5 8 0 台

G T ( G - H D 5 ) : 2 2 5 1 5 台

不評だったフロントグリルをM k / 時代の意匠を基本としたものに変更した、M G B最期のメッキバンパー・モデル。この点を除くとL Gの72年モデルとはドア・アームレストの追加とワイパーの黒色化程度しか違いはない。

ただし日本仕様は1973年暮～1974年にかけて、排気ガス規制対応に付随して左ハンドルのカリフォルニア仕様ベースとなり、衝撃吸収機能付大型オーバーライダー (通称「サブリーナ・バンパー」) / 前後ホイールハウスのリップ式オーバーフェ

ンダーが装着される。

Mk ウレタンバンパー前期 (UB1): 1974 ~ 1976

トゥアラ (G-HN5): 19274台

GT (G-HD5) : 5911台

アメリカで施行された新安全規制に対応するために、前後に衝撃吸収機能を持つ黒色ポリウレタン製バンパーを装着されたモデルである。

メカニズム的にはBMと何ら変わるところはなく、前後重量の増加と車高の3インチ増加によって運動性能は全MGBシリーズ中最低と言わざるを得ない。最初からメッキバンパーへのコンバージョン用素体と割り切るなら、お買い得と言えるだろう。

ただしこの時期MGBの日本への正規輸入は途絶えており、日本に現存する個体数は極めてわずかである。

なおこのモデルからMGB/GTは北米市場を始めとする左ハンドル仕様での輸出から撤退している。

Mk ウレタンバンパー後期 (UB2): 1976 ~ 1980

トゥアラ (G-HN5): 109379台

GT (G-HD5) : 21134台

前期型の運動性能の劣化を補い商品力を向上させるために大掛かりな改造を行った、事実上のMGB最終モデル。1978年春より日本レイランドによって正規輸入が再開されたため、日本での生存個体数の最も多いモデルでもある。

改造範囲はフロント・スタビライザーの強化/リア・スタビライザーの装着 (MGB初) / ラジエターの前進&電動冷却ファンの装着 (GT V8流用) / 新規内装デザ

インなどである。

現存している個体でウレタンバンパーが装着されたままのものは年々減少しており、メッキグリル・コンバージョンを受けたものが増えている。またキャブレターも標準のゼニスから変更されているものも多い。

このモデルからMGB / GTは全輸出市場から撤退し、英国国内販売のみとなっている。またトゥアラーの左ハンドル車の輸出も、記録上はアメリカと日本だけとなっている。

趣味性という点からはメッキバンパー・モデルには劣るものの、日本に正規輸入された台数が約1300台と多く現存しているものも多いので、ある程度物を選べるといふ利点がある。

MGB最初の1台としては最適と言えるだろう。

MGC : 1967 ~ 1969

トゥアラー (G - CN1) : 4544台

GT (G - CD1) : 4458台

ビッグ・ヒーレイ (オースティン・ヒーレイ 3000 Mk ) の後継車として、145馬力の3000cc直列6気筒エンジンを大きく膨れ上がったバルジを付けたボンネットの下に放り込んだ「スーパーMGB」。

ただしこのエンジンはBタイプよりも95kg重く、元々アンダー・ステアの軽くないMGBのハンドリングは「強」アンダー・ステアになってしまった。むしろ直列6気筒エンジンのスムーズさとパワフルさを生かしたグラント・トゥアラーと解釈するのが正しい評価と言える。

MGCはレース用にアルミニウムの多用によるエンジン/ボディの軽量化が施されたコンペティション・モデル、通称「MGC/GTS」がBMC最期のワークス・レーサーであり、幅広のレーシング・タイヤを納めるために大きく張り出したフェンダーを始めとした迫力ある外観から、このモデルを好む人も少なくない。

日本では極めて個体数が少なく、トゥアラール・ボディはさらに希少である。

MGB/GT V8 : 1973 ~ 1976

ブラックメッシュグリル (右ハンドルG-D2D1 / 左ハンドルG-D2D2) : 1856台

ウレタンバンパー-前期 (右ハンドルG-D2D1のみ) : 735台

今度はオール・アルミ製で軽量小型 (Bタイプ・エンジンよりも単体重量は18kg軽い!) な 3500ccローヴァV8エンジンを搭載した「スーパーMGB」。0-400m加速15秒台/最高速度200km/h オーヴァという俊足を誇る。「トゥアラールとしてのMGB」をとことん推し進めた、ある意味での「究極のMGB」。

MGCとは異なり外観上の4気筒版との差はほとんどなく、3個所の「V8」エンブレムと専用の14インチ・アルミ・ホイール程度に留まる。

ただしこのエンジンはGTボディにしか与えられず、しかも正規に英国から輸出されたのはたったの7台 (すべて北米仕様だが、実際に販売されたのは欧州大陸)。無論日本に正規輸入車は存在せず、1999年4月現在で確認されているのはわずか4台である (メッキバンパー3台/ウレタンバンパー1台)。

英国ではトゥアラール・ボディにこのエンジンを移植したコンバージョン・モデルも少なくないが、日本には1999年4月現在で1台が確認されているのみである。

RV8 : 1993 ~ 1994

トゥアラール：2000台（1982台説あり）

MGB生産終了から13年もたって突然蘇った復活版MGスポーツ第1弾。元になっているのは1988年から生産が開始されたMGBのホワイト・ボディ。RV8はこれを補強すると共にコンバージョン・モデルのノウハウも取り入れつつ内外装のリファインを加えて生み出された、「20年遅れのMGBトゥアラールV8カタログ・モデル」。

本来はMGB生誕30周年モデルという名目でMGスポーツの復活を告げ、MGFの露払いとすることを目的とした2000台の限定生産車だった。日本においては当初500台の割り当てだったが予約が相次いだために1500台に増加された。しかしその後のMGFの登場やバブル経済の崩壊などにより、実際の輸入台数は1200台前後ではないかと推測する。

また最近では日本から英国に逆輸出されるケースも少なくないようだ。

これら9種類以外にも、MGBの歴史の中には有名な改造車やごく少数が生産された限定車なども存在する。

## MGB Berlinetta

ベルギーのジャッキース・クーンがMGB Mk3 トゥアラール（LHD仕様）を元に作り上げた流麗なクローズド・クーペ。とは言うものの原形を留めているのはわずかにドアとボンネットとグリル程度で、それ以外のボディ・パネルはFRP。

BMC自体で生産するという案もあったものの実際に市販されたのはご存知MGB/GTの方で、このMGBベルリネッタが生産されていたのは実質的に1964年のわずか1年間である。総生産台数はわずか56台とも58台とも言われ、現存してい

るのは10台に満たないという説もある。

なおこの車はベルギーの交通法規に合わせて基本的に左ハンドルであり、右ハンドルはBMCが検討用に製作を依頼した1台(登録ナンバー「CBW55B」)のみである。

#### MGB “ COSTELLO V8 ”

MGBにローヴァV8を搭載するというアイデアを最初に実行に移したのは、ケント州ファーンボロウに住む一人のチューナー「ケン・コステロ」だった。彼はGTボディを中心に1971年頃からこのコンバージョン・モデルの生産を始めた。

基本的にはハンド・メイドであり仕様は顧客の注文でかなりの部分が融通の利くものであったようだが、外観ではエンジンの上に位置するSUツイン・キャブをクリアするためのバルジを持ったボンネット、フェラーリ風とも言える「エッグ・ボックス」型フロント・グリル、ワイドなアルミ・ホイールなどが主な特徴である。

一時週に10台程度の割まで生産台数が上がったのだが、その中の1台をBLMCにプレゼンテーションしたのが運の尽きで、BLMCは自分達でこのクルマを生産することにした。それがMGB / GT V8である。

当然コステロV8の命脈はこの時点で尽きたのだが、今でも彼は細々と自らの名を冠したコンバージョン・モデルを作っているようである。しかしそれらはすでに他のV8コンバージョン・モデルと選ぶところのない内容であるようだ。

#### MGB / GT “ GOLDEN JUBILEE ”

1975年に、「MG誕生50周年を記念する」(実際には「アビンドン工場開設50周年」という名目で750台のみ発売(製造はプロモーションで失われた1台を補



充したため751台)された限定仕様のMGB/GT。ベースはUB1で、英国国内限定販売であった。

BRGメタリックにジュビリー・マークの入ったゴールドのストライプ、シルバー部分をゴールドとしたMGB/GT V8用アルミ・ホイール、インストゥルメント・パネル中央に通し番号が入った限定車プラークなどが特別装備となる。

本国MGカークラブにはこの車種のみの方科会もあるが、日本には並行輸入で入ってきたクルマ1台の存在が確認されているのみである。

なおこのクルマとほぼ同一仕様と思われるトゥアラールとGT V8およびMGミジェット1500が各1台だけ製作された。前者(G-HN5 UG 388950G)は1975年10月にアピンドン工場100万台目のクルマとして作られ、ニュー・イングランドのMGカークラブTシリーズ・レジスター会員の手に渡った。

一方後者(G-D2D1 2605G)は1975年6月に生産され、英国自動車学校が高速走行体験用として購入したという。

## MGB Limited Edition

MGB生産終了を記念して1980年に製造、1981年に発売された「最終限定車(通称<LEモデル>)」。英国本国のみの販売でトゥアラール420台/GT580台が生産された(うちトゥアラール/GT各1台がブリティッシュ・モーター・ヘリテイジ博物館に収蔵)。

仕様はトゥアラールがゴールド・メタリック、GTがシルバー・メタリックでフロント・バンパー下にエアダム・スポイラーが付き、ボディ・サイド下部にユニオン・ジャックと「MGB」の文字をあしらったストライプが付く。また5本スポークのアル

ミ・ホイールかワイヤ・ホイール（トゥアラールには非設定）の選択式だった。

この車種は日本で確認されていない。また元になったのは北米で前年に販売された黒のトゥアラール特別仕様車で、これにはトランク・キャリアやスポーツ・ステアリングも付けられているが1979年から1980年にかけての生産台数は6682台もある。

### MGB 最終限定車（日本仕様）

BMC系英国車の輸入総代理店の老舗であり、当時日本レイランドと並んでMGBの正規輸入を行っていた日英自動車が独自に製作した限定車。

ボディカラーは日本で黒に塗り換えられ、日本で独自に製作されたデザインの「MGB」ネーム入りストライプがボディ・サイド下部に貼付される。ただしこのストライプは納車時に貼らずに顧客に手渡されたケースも少なくないという。

またダッシュボードには前述の北米限定車に用いられたプラークを元に戻デザインを施したものが貼付された。

販売台数は100台とも言われるが、詳細は不明である。

### 3. MGBとライバル達

最初からMGBに決めている場合は良いとして、実際には漠然と「オープン2シーター・スポーツカー」程度に考えているケースが多いのではないだろうか。そうなるとMGB以外にも選択肢は数多く存在する。

その中でMGBに決めるには、MGBに決める理由が必要である（それがあなた自身に対してか、財政を握る方に対してかは別として）。

ここではMGBとの比較対象となりそうな車種を幾つか取り上げ、優劣を述べてみよう。

## MGB vs ミジェット

MGスポーツの購入を考える時、最初に突き当たるのが「MGBにするか、ミジェットにするか」という選択である。

確かに写真で見るとMGBとミジェットの違いというのは明確ではない。ボディ・スタイルも似通っているし、せいぜいサイズの大小が分かる程度のことである。

しかし実際はその性格はかなり大きく異なっている。それを一言で言うなら「敏捷性のミジェット、ゆとりのMGB」ということになるだろうか。

ボディが小型軽量であることや重心が低いことなどから、ワインディング・ロードを軽快に走るならミジェットである。絶対速度こそ遅いかもかもしれないが、ドライバーの意志に忠実でありながら限界域での挙動が穏やかでコントロールラブルというのは、まさしくMGのスローガンである

「Safety Fast」の言葉通りと言える。

しかし反面限られた内装スペースは体格の良い人には辛いものであるし、小さい排気量と低いギア比は高速巡航には適さない。

対してMGBはトゥアラールであってもシート背後には広いスペースを持っているし、お世辞にも広いとは言えないもののトランクルームもボディが大きい分だけミジェットよりはマシである。

大きな排気量は絶対出力の数値以上にトルクフルで、しかも中低速域で力強いのも現在の交通環境の中では心強い。また本来オプションでUB2では標準装備とされた電磁式オーヴァ・ドライブは、MGBにミジェットとは比べ物にならない高速巡航性能をもたらす。

ミジェットに比べれば敏捷性では劣るとは言え、MGBの運動性能もまた「スポーツカ

一の教科書」として「Safety Fast」そのものと言える。

何よりその限界挙動の穏やかさとロード・インフォメーションの豊かさは、低い動力性能のクルマを速く走らせるために必要な、限界近くまでの追い込みを可能にしてくれる。

総じて言えばMGスポーツを自分のガレージに納める理由が「週末の走り主体」ならばミジェット、オールラウンドに「普段の足から趣味の対象までを1台で」というのならMGBということになるだろう。

MGB vs MGF / MX5 (ユーノス / マツダ・ロードスター)

MGFは正しくMGスポーツの伝統と精神を今に受け継ぐ1台である。しかしその成り立ちには33年の時間の流れが如実に反映されている。

機械製品の進歩とは洗練と快適化(省力化)に他ならないとすれば、MGFとMGBの違いはまさにこの点にある。

電子制御エンジン / パワー・アシスト・ステアリング / 整った空調・音響装備など、MGBにあってMGFにない装備と言えば、せいぜいオートマチック・トランスミッション(と言っても1966年~1972年のわずかな期間のMGBに限ってだが)くらいのものであったのだが、1999年にマニュアル・モード付CVTがMGFに用意されたことで、名実ともにMGFがMGBに劣る点はなくなったと言って良い。

だがそれが「趣味の対象」となったときには必ずしも良いことだけではないのが面白い点とも言える。

MGBの原始的な構造は素人メカニックにでも「手を出してみようか」という気にさせるし、日本でも豊富に入手可能なチューニング・パーツで自分好みに仕立てるという楽しさもある。

それに新車とは言え外車のこととて、M G Fもマイナー・トラブルと無縁という訳には  
いかないというのが定説である。その時M G Bは部品の供給体制も心配がないし、構造が  
簡単な分だけ扱ってくれる店も見つけやすいというものだ。

走らせてみればここでもやはりM G Bの構造の単純さは功罪相半ばする。ドライバーの  
意志に対して介在するものが少ないゆえのダイレクト感は現在のクルマにはないものであ  
る。しかしそれは高速クルージングなど、出来るだけ身体負荷の少ない運転をしようとする  
時には「暑い、うるさい」などということにもなる。

M G Bは公式には歴史が完結しているクルマだが、一方M G Fには「今まさに歴史を作  
っている」という醍醐味があり、これは現役のスポーツカーでなければ味わえないもので  
ある。M G Bの現役当時を知らない世代にとっては、今M G Bに乗るということはある意  
味で当時の追体験でしかないのだから。

ユーノス・ロードスターは、一時絶滅の危機に瀕していた「ブリティッシュ・ライトウ  
ェイト・スポーツカー」を日本の製造技術で復活させ、世界中で大ムーブメントを巻き起  
こした立役者である。

その開発の過程でM G Bの血も一部入り込んでいることは有名で、実際にハンドルを握  
った感じも似通ったところがある。しかしそれはあくまで「似通った」というレベルであ  
り、細かく見るとやはり同じ現代のクルマであるM G Fとの比較に近い結論に到達する。

M X 5のドライヴ・フィールは乗用車しか知らない者にとってはドライバーの五感に忠  
実この上ないものを感じられるだろうが、M G BとM X 5の間にはそれと同等の差がある  
と言える。

M G Fの場合と大きく異なるのは信頼性である。これに関しては日本車の右に出るもの

はなく、この点をどれだけ重視するかによっては自動的に答えは明らかになってしまう。

総じて言えば「より高い趣味性を求めるならMGB、より高い実用性を求めるならMGFかMX5」ということになるだろう。

### MGB vs RV8

RV8はMGBの基本骨格を基に各部のリファインを行ったクルマである。しかしその性格はライトウェイト・スポーツだったMGBから、最高速度230km/h以上を誇るミドルウェイト・グランドトゥアラー的性格を強くしている。そうした見方をするとRV8のウッド&レザーの豪華な内装も抑揚の強いボディ・デザインも納得できるものである。

3.9リッターV8エンジンが発揮する圧倒的なトルクによる爆発的な加速力はMGBでは絶対に得られないものだが、反面ミッションとエンジン回転数を選ぶことで限られたエンジン出力をフルに引き出すというスポーツカーらしい走りの楽しさはMGBの方に分がある。

ハンドリングもRV8は安定志向が強く、またタイヤの太さもあいまってフットワークは軽快さよりも豪快さが勝っている。

この両者の長所を兼ね備えたものがMGB/GTV8やMGBトゥアラーV8コンバージョン・モデルとすることができるが、いかんせん日本における台数が少なすぎるため、英国からの並行輸入に頼る以外にはないのが難点である。

総じて言えば「豪快さ」や「ラグジュアリー・トゥアラー」を求めるならRV8、「スポーツカーの軽快さ」を求めるならMGBということになるだろう。

#### 4 . M G B 購入のポイント

さてM G Bに関する知識も手に入れ、あらためて自分の選択にも自信を持った。いよいよM G B購入計画を実行に移す時である。

しかし勇んで雑誌をめくったりショップに駆けつける前に、今度は購入に先立って知っておいた方が良い事柄がある。

##### 価格相場

M G Bの国内価格相場は、平成不況の中にあってもわずかながら上昇傾向にある。

これに拍車をかけているのがM G Bの再生産ホワイト・ボディ「ヘリテージ・ボディ」の存在である。これの登場によって機構部品は無事だがボディがサビだらけ、という個体の復元が可能になったのである。

本国イギリスでもヘリテージ・ボディ使用M G Bの価格は1万ポンドをゆうに越えているが、これは日本でも状況は変わらない。

基本的にウレタンバンパー・モデルは底値100万円前後から上限150～170万円程度で通常の中古車と同じく年式が新しいほど値が上がる傾向にはあるものの、メッキバンパー化されたものは20～40万程度付加されていると考えておくといいたいだろう。

これがメッキバンパーとなると200万円前後が相場であり、安くても150万程度。これ以下だと個人売買以外にはないだろう。逆にヘリテージボディ使用などのレストアレーション済車だと250万円を越える物件も散見できる。

どちらにしても所詮中古車であり、個体差は大きいとおいて損はない。と言うことは自分の目で実際の物件を確かめることが出来るのなら得な買い物が可能だが、逆であ

ればとんでもない物件に手を出すことにもなりかねないというリスクが存在することを忘れてはならない。

まず人を見る

では具体的に「ハズレ」を引かないためにはどうすれば良いのだろうか。

最も望ましいのはMGBに（もしくはヒストリックカーに）詳しい知人・友人に同行してもらおうことだ。しかし不幸にしてそのような友人を持たない場合は、基本的に個人売買は避けた方が賢明だろう。

機械製品は持ち主が代わると途端に故障を起こすというのは、往々にして真理である。その時は自分一人で何とかしなければならぬ事態に立ち至るが、それが可能なくらいならそもそも「ハズレ」など引かないだろう。そうした時に頼りにするのは結局購入した店と言うことになる。

最初からそれを見越してショップでの購入を考えている場合でも、同じ理由から物件よりもまずそのショップを見ることをお勧めする。特に初心者が買う場合には、修理部門を備えたショップでの購入が後々のトラブルに対する鍵になる。

後々のメンテナンスで世話になるだけではない。「ガレージ・クィーン」が修理部門から嫌われるのは古今変わりのない事柄で、いい加減な物件を売ることについては修理部門から営業部門に対してクレームが付くものだ。そもそも信頼のおけるショップであれば客とのトラブルを避ける上でも購入時にその旨を注意してくれるだろう。

もう一つショップで注意するポイントは、MGB以外の売り物である。ヒストリック・スポーツの中では単純かつ原始的な構造であるMGBだが、現在のクルマしか知らないような店ではやはり手に余る部分はある。またヒストリック・スポーツではなくてもMIN



Iあたりが多く置いてあるような店であれば、同じ英国車ということで構造的に似通った部分は少なくないから安心材料となる。

一般論で言えば、信頼がおける人（店）は信頼がおける商売をするものである。

いよいよクルマを見る

まず決めるべきは、「何を求めるか」である。

コンクール・ドゥ・エレガンスでの入賞を狙うのならメッキバンパー・モデルで、しかもオリジナリティの高い個体を探すのが早道である。

各地で行われているヒストリックカー・イベントへの出場を意図しているのなら、通常参加資格の基準を1970年に置いているケースが多いため、自動的にLG以前のモデルということになる。さらに100▲程度のツーリングがスケジュールに組み込まれていることが多いから、基本的なメカニズムには問題がないものを選ぶ必要がある。

チューニングを楽しむのなら、UB2は素材の出物が多く価格も手頃で、さらにわずかな改良でも性能の向上がはっきりと体感できるからチューニングのしがいがある。しかも通常チューニングによる動力性能の向上は車体に余分な負荷を加えることと表裏一体を成すものだが、日本に存在するUB2は排ガス対策で本国仕様よりも性能の劣る対米仕様を基にしているから、本国仕様の性能に戻す範囲では耐久性を劣化させる懸念とは原理的に無縁である。

さてこうして予算と自分が求めるMGBと求めるポイントが定まれば、次は出物を探して物件の見定めである。信頼のおけるショップに頼んだにしても、やはり自分の目で見て納得できることが一番だからだ。

まずすべきことは、シャーシ・ナンバーとエンジン・ナンバーの確認である。製造されてから日本に送られて登録されるまではタイム・ラグがあるのが普通であるから、単純にショップの言う「～年式」というのは当てにはならない。例えばMGB最終号車がライン・オフしたのは1980年10月22日なのだから、日本で散見できる「81年式」などというのは製造年を表してはいない事が分かる。

メッキバンパー・モデルでもフロント・グリルなどが交換されていることはよくある話で、これもシャーシ・ナンバーの確認などで見分けることが可能であるし、エンジンとシャーシの年式が符号しているかどうか確認することで、過去におけるエンジンの載せ代えなども発見可能である。

さてモデルの特定ができれば、それに従ってオリジナリティのチェックが可能になる。「オリジナルにはこだわらない」という人でも、付けられている部品がオリジナルなのか後付けなのかを知っておくことは、後々の修理などの際には役に立つことである。

特にエンジン・ルームは重要である。UB2の場合オリジナルのゼニス・ストロンバーグ・キャブレターをSUやウェーバーに交換しているケースも少なくない。これは自分で交換する手間と費用は省ける反面、峠などで荒く乗られている可能性もあるし、またキャブレターのオーヴァ・サイズに起因するトラブル（プラグのカブリや、低い燃費など）の元になる可能性も否定できない。

オルタネーターもオリジナルのルーカス製か日本製かで信頼性に大きな差があるし、ラジエターの電動ファンも水温によって2基が確実に作動する事を確認する必要がある。無論ヒーターやワイパーなど、その他の機器の作動も確認する必要があることは言うまでもない。

エンジンのチェックと並んで重要かつ関心が高いのが、ボディの状態だろう。

ヘリテージ・ボディの誕生によって「新品ボディのMGB」を作り上げることも可能になったとは言え、それを目的としているのでもなければボディは無事であることに越したことはない。

これには3つのチェック方法がある。最初が目視チェック。次がパテによる修理で隠されたサビを見つけ出す方法。そして実際の試乗による確認である。

MGBのボディでサビが出やすく、また影響も大きいのはサイド・シル部である。特にトゥアラールの場合MGBはモノコック構造を採用したオープンカーとしては初期のものに属するし、ボディ強度の上でサイド・シルに依存している割合は高い。

まあサイド・シルの表面に水脹れが幾つか見られる程度ではさほど心配する必要はないだろうが、それがあまりに大きく数多いようだと危険信号と考えた方がいいだろう。ましてサビて穴が開いているようなのは論外である。

サビというものは進行度合の軽いものならば表面的にペーパーで落としてその上をエポキシ・パテなどで整形し、塗装を施してしまえば事実上直すことができる。しかしそれがあまりにひどくなったり、またボディのへこみなどがある場合にはパテの量も多くなる。ところがそれを外観から判別することは極めて困難であるにもかかわらず、経年変化でボディが（実はパテが）割れたり、サビが浮き出てきたりというトラブルの種になりかねない。

そこで登場するのが磁石である。使い古しの若葉マークでも良いし、冷蔵庫の脇にメモを留めるクリップでも良い。

パテの層の厚みによって磁石の吸着力には差が出る道理だから、怪しげなところにそれを当ててみることでパテの厚みを推定することが可能になるという仕組みである。実際に

この原理でパテの厚みを計測する器具も市販されている。

ただし注意が必要なのは「Mk / までのMGBのボンネットはアルミ製である」という点である。当然磁力は効かないということは言うまでもない。ほとんどの部品が再生産されているMGBではあるがこの部品は欠品パーツで、しかも高価である。まれにL G以降のクルマでこのアルミ・ボンネットに換装されているケースもあるが、かなり幸運であると言える。

こうしたチェックが一通り終われば、次は下回りのチェックに移ろう。

過去の事故を暗示するような歪みなどをチェックすることはもちろん、MGBのウィーク・ポイントの一つであるフロント・ロアAアーム付根のラバー・ブッシュやステアリング・ラック・ブーツの状態の確認など、経時劣化を起こしやすいラバー部品を重点的に確認しておくの良いだろう。さらにクルマの下に潜ってフロア・パネルにサビがないかどうか確認できれば言うことはない。

MGBのフロント・サスペンションには左右4箇所ずつのグリース・アップ・ポイントがあり、通常5000kmごとのグリース注入が必要である。これを怠っていたり、現代のパワーステアリング付のクルマよろしく据え切りをしていたようなクルマだと、最悪キング・ピン部にガタツキが出ることがある。

これを調べるにはフロント・タイヤを両手でねじるようにして揺すってみるといい。これでタイヤがガタガタと動くようだと、遠くない将来にハブ全体の交換という事態が襲ってくることになりかねない。

しかし最後に決定するのはやはり人間の感覚である。それには試乗してみるのが一番で

ある。逆に言うと、試乗もさせてくれないようなクルマはそれだけで避けた方が良くとすら言える。もっとも、ナンバーが切れているなどの理由があれば別問題だが。

ただし現代のクルマのようにボディ強度が確保されている訳ではないのだから、少々のスカトル・シェイクやキシミ音程度に目くじらを立てていてはMGBを所有することなどできないことは忘れてはならない。

異音/ガタ付きやクラッチの滑り/ブレーキの効きなど気になる点は、ショップの人間にどしどし質問すべきである。妙に遠慮して聞かなかつたばかりに、購入後トラブルのタネになることほど馬鹿馬鹿しいことはない。

ここでチェックしなければならない重要項目が「電磁式オーヴァ・ドライブ」である。

トランスミッションに組み込まれたユニットによってMGBの高速巡航性能を向上させるこの装置はUB2では標準装備だが、それ以前のモデルではオプションである。しかし日本にあるMGBの多くには装着されていると考えて良い。

このユニットはシフトノブ頂部スライド・スイッチ(UB2)/ワイパースイッチ組み込み(BM'74~UB1)/インパネ右端トグル・スイッチで作動し、3速4速の両方で作動させることができる。(UB2は4速のみ)

しかしユニット内蔵のソレノイド・バルブや作動用油圧を発生させるプランジャー・ポンプの不調などにより作動不能となるケースも少なくない。部品交換や洗浄などで簡単に直る場合は良いが、内蔵コーン・クラッチなどが問題の場合は最悪アッセンブリ交換が必要となることもある。

また作動しないだけならば装着されていないのと同じ事なのだが、作動はするが解除ができないとなると事態は厄介だ。この状態で後退すると、ユニット内蔵のワンウェイ・クラッチを破損して走行不能に陥ってしまうからだ。

作動は4速AT車のODに似ており、60km/h以上でスイッチをONにして1～2秒後にエンジン回転が500rpmほど低下し、OFFにして瞬時に元に戻れば正常である。これが異様に時間がかかるようだとユニットが痛んでいる可能性がある。

MGBのエンジンは基本的に低中速トルク重視型であり加速時に段付きなどはないが、ウェーバー・キャブ装着車で段付きが見られる場合はプライマリー/セカンダリーのジェット・セッティングが合っていない可能性がある。またゼニス・ストロンバーグやSUキャブ装着車でこの症状が出る時は、キャブ頂部のキャップの中に入っているベキダンパー・オイル(エンジン・オイルで良い)が足りなくなっている可能性が高い。

またUB2に用いられているレヴ・カウンター(タコメーター)はエンジン始動時に動かないという悪癖を持っているが、ガラス面を軽く叩いて動くようであれば大事に至ることはない。

中古車を購入する際に注意すべき点は他にも山のように存在する。しかし今まで述べてきた事柄をクリアするようであれば、基本的に大きな問題はないと判断して良いだろう。

## 5. おわりに

最初に述べたように、MGBは「スポーツカーの教科書」である。

それはスポーツカーと暮らす、つまり探す/買う/乗る/直す/調べる/集める/集うという趣味の対象としてクルマと付き合う上で関係するあらゆる要素を、初心者にも分かりやすく平易に教えてくれるという意味である。

しかし平易ということは、浅いということと同義ではない。むしろ四半世紀にも及ぶM

Gの歴史を背景に持つMGBの深さは、他車の追従を許さないほどのものがあると言っても過言ではない。

確かにサーキットでのコンペティションやミッレ・ミリアなどの世界的なヒストリックカー・イベントなどを視野に入れればMGBが物足りなくなることもあるだろう。しかし教科書で合格点を取れない者が、いきなり一流大学を受験しても合格はおぼつかないものだ。

「いつかはセヴン」「いつかはフェラーリ・カップ」も結構。しかしまずは「ABCから始めよう」。

MGBがあなたを自動車趣味の世界へと誘ってくれるだろう。

(Cream' Crackers 第48号、1999年11月より)