

RESTMOD

911ST

Smyrna



アメリカからやってきた レストモッド911ST その名もスマーナ^{スマーナ}Smyrna

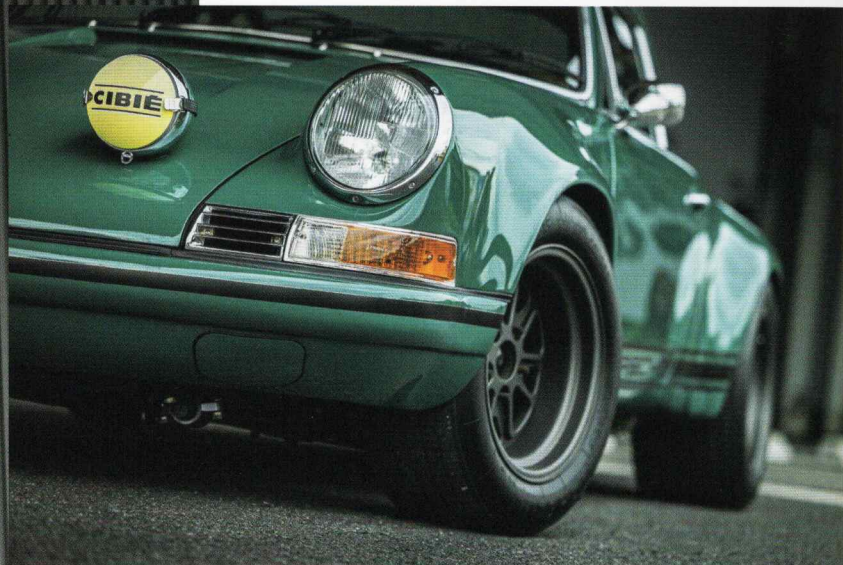
近年、「レストモッド」が世界的に流行っている。

ここに、ナローをベースとしてレストモッドな911ST仕様に仕上げた
クールな一台がある。

アメリカからやって来た個体だが、どんな仕様なのか。

文／関 友則（本誌） 写真／益田和久
車両協力／メディアイトカーズ tel.0585・35・9700
撮影協力／イピラボ tel.0585・35・7210





レストモッドビルダーであるズーリンデン・グループ (Zurlinden Gruppe) が、1972年式911Tをベース車両としてオーダーメイドで製作した911ST仕様が「スマーナ」だ。その名前は、356B時代のボルシェ純正色、スマーナグリーンから採られたもの。この911ST仕様にペイントされた色そのものだ。前後バンパーはFRP製となる

1972年式911Tベース

スマーナ。

それが、今、目の前で勇ましくアイドリリングを続ける1台の911に付けられた名前だ。

そのネーミングのとおり、ボディに纏うカラーは356B時代に純正として用意されていたスマーナグリーン。これは、ダークグリーンとペーミンントグリーンを掛け合わせたような、とてもクラシックで絶妙な色合いをしている。

そのエクステリアはというと――。前後フェンダーは930ターボのそれとは微妙にラインが異なる大きく張り出したプリスタータイプ。ダックテールレラス。フロントバンパー下のオイルクーラ

ー用ボックスなし。

それらの特徴は、まるで1970年代初頭のGTマシン、911STのよう。加えて、フロントフードに備わるシビエのラリランブ2灯が、ル・マン24時間などで活躍した同マシンらしさを強調している。

ちなみに、911STはかの有名な73年911カレラRSR登場前後のコンブリットGTマシンで、ベース車両はその名から想像できるように911SとTだ。911STには2種類ある。ひとつが1969年から71年にかけて36台が作られた911ST2・3。もうひとつが、72年に24台だけ生産された911ST2・5だ。

日本ではあまり馴染みがない「ST」だが、2023年初めに「50年ぶりの復活」として、911ST (992ST) の名が自動車雑誌やネット界隈を賑わしたので、目にした方もいるだろう。ようは、あの「ST」。もっとも、992STは1970年代のようなGTマシンではない。2016年に991台限定でリリースされた、991Rと同テイストの「昔の名前で出ています」的ロードカーらしい。

話が逸れた。

このスマーナ。

もちろん、1970年代のコンブリットGTマシンの911STではなく、911ST仕様車となる。いわゆるレストモッド車だ。

ベースモデルは1972年式911T。右リアフェンダーに1972年式のみの特徴であるオイルリッドがあるので、必然的に911ST2・5仕様ということになるだろう。

「レストモッド」とは、「レストア」と「モディファイ」を組み合わせた造語だ。その字面から想像できるように、「レストモッド」とは、レストアする際にオリジナルへの復元に捕らわれることなく、もっと自由な発想で手を加えようというカスタムをいう。近年世界中で流行しており、ボルシェの世界では、アメリカの

シンガー (シンガー・デザイン・ビークル) がつとに有名。その人気の高さに、本誌90号で紹介したイギリスのレンスポートなど、ヨーロッパを中心にいくつものフォロワーも誕生して来ている。ならば、このスマーナのビルダーはどこか。

アメリカのフロリダ州にある、マーク・ズーリンデン氏が率いるズーリンデン・グループ (Zurlinden Gruppe) だ。ここでは、ナローや930、964をベース車両として、ナローのレストモッドをオーダーメイドで生み出している。そのうちの1台が、このスマーナということになる。

911ST仕様

ということで、スマーナの詳細を順に見ていこう。

このスマーナが初対面時に911STのように見えたのは、やはり1972年式911T (ようはナロー) をベース車として使用していることが大きい。そのおかげで、当然と言えば当然だが、ナローそのものの繊細な匂いを細部まで表現できている。

スマーナの前後オーバーフェンダーは、本物の911STコンブリットマシンがそうであるように、スチール製を溶接したものだ。先にも書いたように、そのフェンダーラインをあえて930ターボのものとは微妙に変えてあるところにセンスを感じる。本物の911STがまさにそうだった。

前後バンパーはFRP製だが、これも本物同様の仕様となる。

ヘッドライトは1970年代初頭の911STらしい雰囲気合うよう、H1のまま。よって点灯すると、クラシックなアンバー系の光を発する。この風情がいい。ただし、ウインカーやブレーキランプは視認性を考えた上で、LEDが採用されていた。ようは、クラシックと今風を絶妙に組み合わせてあるわけだ。

ホイールは、1996年にアメリカで

RESTMOD 911ST Smyrna



創業したフイフティーン52製アルミ鍛造のアウトロー52。ナロー純正のフックス製アロイホイールをイメージして、肉抜き超軽量に仕上げてあるのがデザイン上の特徴となる。サイズはフロント8J×15、リア10J×15。このホイールはボルシェ収集家として世界的に有名な、マグナス・ウォーカー氏とのコラボレーションにより生み出されたものだ。

そのホイールに履かせてあったのが、ウェット路面性能に優れるクラシックカー用ラリー向けタイヤのミシュランTB15。レース向けと公道向けを絶妙にバランスさせたコンパウンドを使用して作られたもので、公道走行もできるのがポイントだ。サイドウォールの丸みと厚み、トレッドデザインのクラシックさが、この911STのスタイルによく合っている。タイヤはもちろん機能パーツだが、ドレスアップパーツの側面もあるので、このチョイスはさすがと言いたい。

サイドミラーはナロー純正ではなく、タルボのメッキ仕様。1970年初頭にル・マン24時間などで活躍した911STの多くが、タルボミラーを装着していたことに倣ったものだろう。

走りの性能も追及

それにしても、

エンジンルームの眺めの素晴らしいこと。

目を引くのが、「PORSCHE」とくり抜かれたアルミ製エアフィルタボックスと、アルミ地むき出しのインテークマニホールド。それらがカーボン地のエンジンシユラウドとモノトーンを構成し、とてもお洒落レシーなのだ。

もちろん、エンジン本体もノーマルの2・4ℓのままではさすがにない。930カレラ3・2用ユニットをベースにボアアップして3・4ℓとし、ツインプラグ化。エンジンコントロールユニット（ECU）はアメリカのAEM製を採用し、スロットルボディ、エアファンネルなどは、イギリスのジェンビー・ダイナミクス製をチョイスした。

エンジンを組んだマーク・ズーリンデン氏によれば、この仕様により3000psを発するようになったという。

言うまでもなく、そんな増大したパワーに対応すべくブレーキも強化。アメリカのツッフェンハウス・プロダクツ製のレーキシステムに換装してある。前後の4ポットキャリパーは、性能だけでなくルックスも凝っていて、73年式911カレラRSR2・8を彷彿させてくれる。

それに合わせて、ブレーキマスタースリリンダーもツインに交換済みという念の入れよう。孔開きブレーキディスクはフロントが320mm、リアが280mmサイズとなる。

脚の強化も万全だ。

1972年式911T純正のトーションバー Springs を止め、アメリカのフォックス製コイルスプリングダンパーに変更。さらに、前後とも6段階調整式のスタビライザーを装着して、セッティングの幅を持たせた。

当然ながら、発熱量の増えたエンジンへの対応も怠りない。フロント右フェンダー内だけでなく、左フロントフェンダー内にもオイルクーラーを設置してある。そのエンジンに組み合わされるトランスミッションも、1972年式911T用の915型ではなく、入力に対する許容量の大きなG50型5段MTにチェンジ。915型よりミッションケースが大きくなっているため、フロアを加工して搭載してある。

また、エンジン下まわりの写真をご覧いただければ分かるように、ヒートエクステンジャーはなし。ということは、ヒーターレスだから、冬は少々気合いが必要だろう。

ラグジュアリーな中にレーシング風味

そこで内装へ。

ヒーターがないということは、クーラーもないかというと、イギリス製のエレクトリックエアコン（日本では、神奈川県のコア・スピードが取り扱う）が装備



サイドミラーはタルボのメッキタイプ。当時のGTレースで活躍した911STの多くが採用していた仕様だ



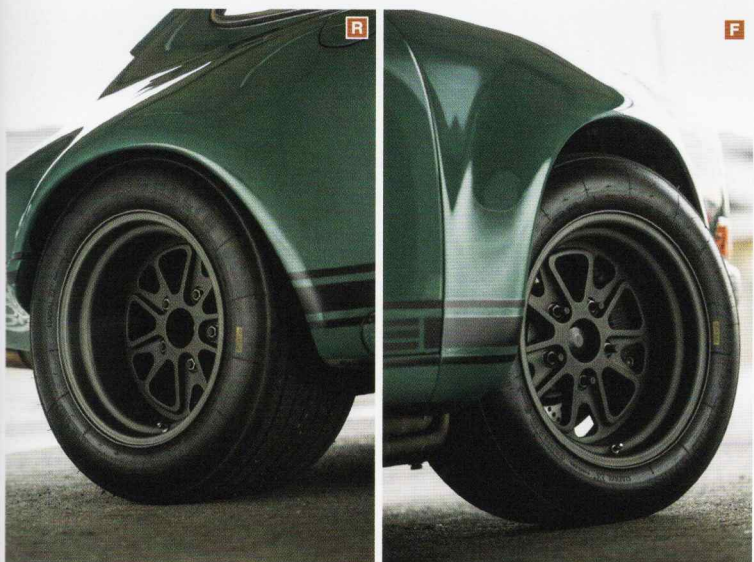
フロントフードには、シビエのラリーランプを2灯備える



1972年式911Tをベースにしているため、右リアフェンダーにはその年式のみの特徴であるオイルリッドがある



前後オーバーフェンダーはスチール製。930ターボとは造形が微妙に異なる



ホイールはフィフティーン52製アルミ鍛造、アウトロー52。サイズはフロント8J×15、リア10J×15。このホイールはボルシェ収集家として世界的に有名な、マグナス・ウォーカー氏とのコラボレーションにより生み出された。肉抜き軽量デザインながら、5スポークのアロイホイールのテイストを持つのが特徴。実際にフロント、リアともタイヤが付いた状態で持ち上げてみたが、驚くほど軽かった。タイヤはミシュランTB15。レース向けと公道向けを絶妙にバランスさせたコンパウンドを使用して作られたもので、公道走行もできる。サイズは、フロント18/60R15、リア23/62R15となる。ハイトが高く、サイドウォールは丸く、加えてレッドデザイン1970年代っぽさが、911ST仕様の雰囲気とよく合う

アメリカからやってきた レストモッド911ST その名も Smyrna

されていた。左リアフェンダー内には、コンデンサーとファンを備える。
コックピットからラグジュアリーな印象を受けるのは、ボディのスマーナグリーンとの相性を考えて、インテリアカラーにキャメルを使用していることと関係がある。
フロントシートは純正スポーツシート。その表皮を革張りにし、リアシートも同様の仕様にした。
そんなラグジュアリーさに、レーシングさを加味しているのが、73年式911カレラRSRタイプのステアリングホイールと10000rpmのタコメーター、リアのポルトオン式ロールバーだ。タコメーターにはレッドゾーンが示されていないが、リミットは7000rpmとなっている。
何気に気に入ったのは、ウッドシフトノブとキーだった。これらの仕様は、1

970年代初頭のプロトタイプカー917をリスペクトしたもの。時代考証的にも、911STと同年代だけに、こうしたちよとしたことで気分が盛り上がる。……と、ここまで一気に紹介した。
ひと息ついてスマーナを見ると、まだアイドリングを続けている。今どきちょっとない獷猛な音を立て、もうそれぐらいにして、行こうぜと誘ってくる。
分かっている。
走れば楽しくに決まっている。
正直なところ、少しだけでも試乗させてもらいたかったが、日本にやって来ただけでまだナンバーも取得できていないような状態だったため、涙を飲んで諦めた。一品もののスペシャルカーゆえ、一期一会。試乗できる機会など、もうやって来ないことも知っている。
それにしても、スマーナを手に入れる幸せなオーナーは、どんな人か。



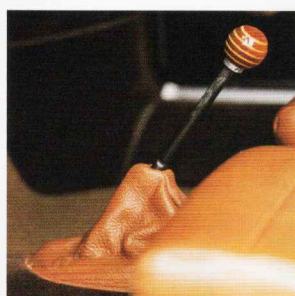
ダッシュボードは1972年式911Tをそのまま活かしたもの



タコメーターは10000rpmスケール。レッドゾーン表記はないが、リミットは7000rpmだ



キーは917用を模した肉抜き仕様



シフトノブは917を連想させるウッド。キヤメルカラーのレザーブーツが付く



ステアリングホイールは1973年式911 カレラRSR仕様だ

RESTMOD 911ST Smyrna



フロントシートはボルシェ純正スポーツシートをベースに、表皮にキャメルの革を張ったもの。インテリアの雰囲気は実にラグジュアリーだ



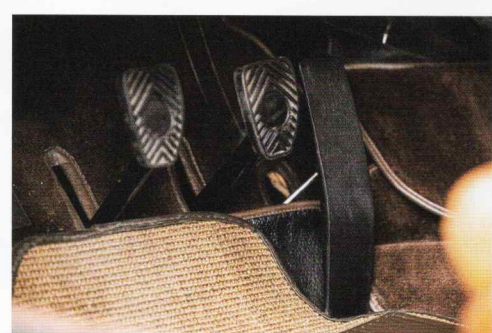
リアシートもキャメルの革張り。写真に収まりきっていないが、リア部分のみにボルトオンロールバーが備わる



ドア内張りはほぼ1972年式911Tのまま



ナローには、ドアを閉める際に引くグリップがない。そこで、ご覧のような革のブルグリップを装備した



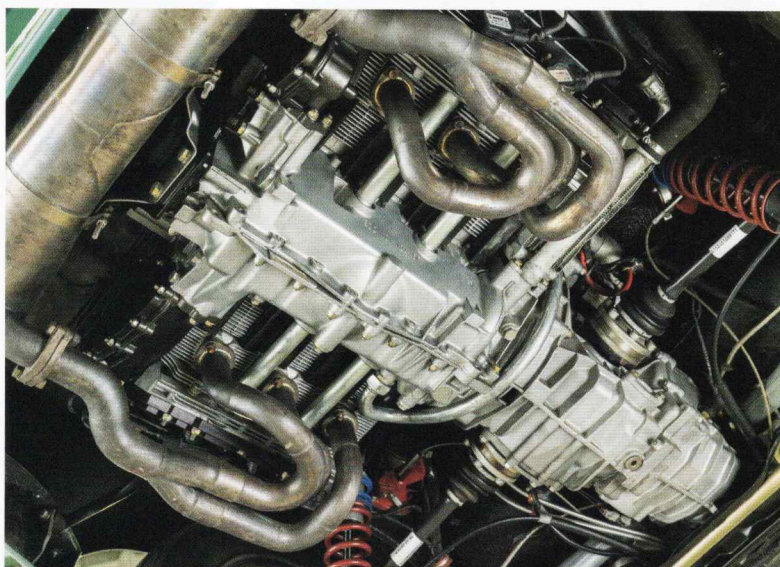
アクセルペダルは湾曲したタイプ。ヒール&トゥをしやすいためのものだろう



ガソリンタンクは100ℓ仕様。その上に、荷物を固定するための革バンドが備わる。ガソリンタンクの上に見える金色の二本のパイプは、左右フロントフェンダー内にあるオイルクーラーを結ぶオイルラインだ。ストラットタワーバーを装備。ブレーキマスターシリンダーがツインに強化されていることが分かる



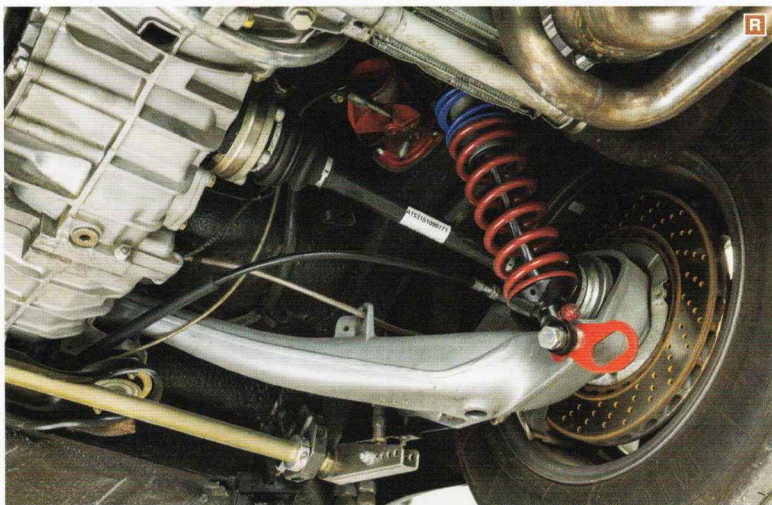
見た目からしてカッコいいエンジンルーム。エンジンは930カレラ3.2用ユニットをベースにボアアップして3.4ℓへ。さらに、ツインプラグ化してある。エンジンコントロールは、930カレラ3.2純正ジェトロニックではなく、AEM製ECUを採用した。マーク・ズーリンデン氏によれば、この仕様により300psを発するとのこと



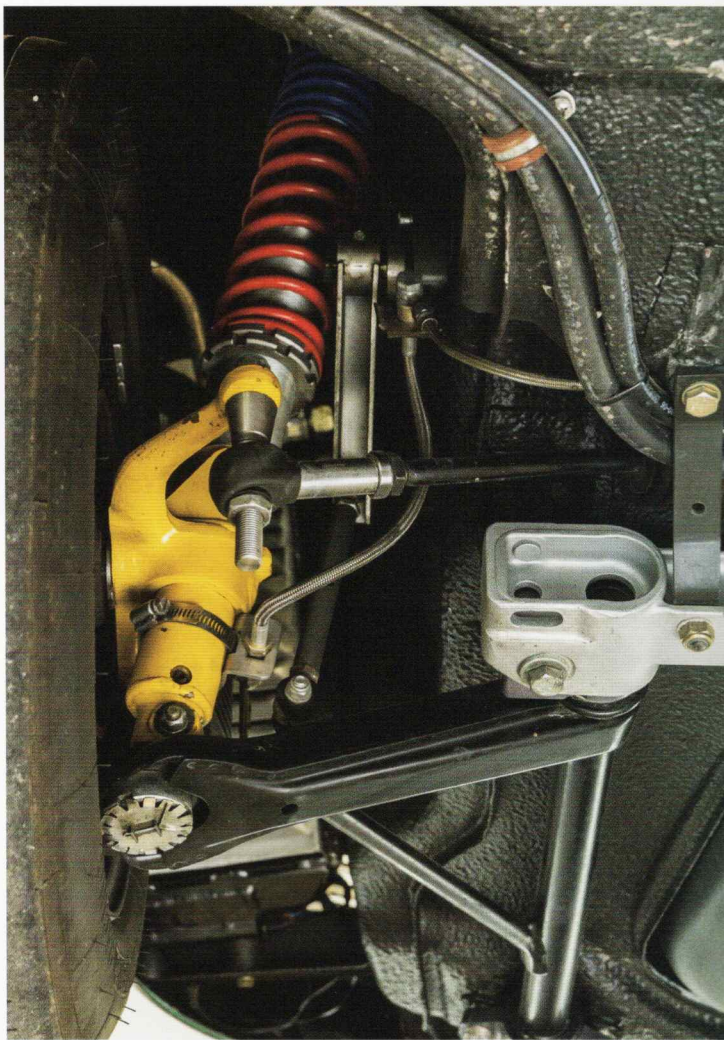
美しいエンジン、ミッション下まわり。トランスミッションは、フロアを加工した上でG50型5段に替えてある



2本出しマフラー。ヒートエクスチェンジャーがないことに気づくだろう。つまり、ヒーターがないということだ

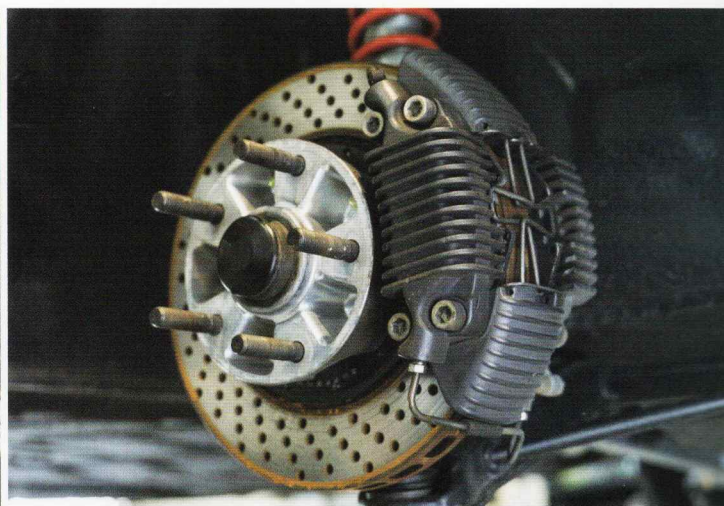
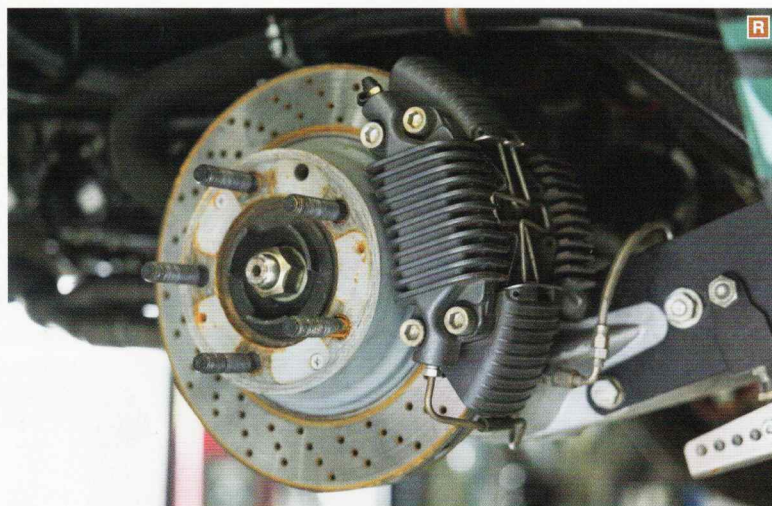


トーションバースプリングを廃止。フォックス製コイルスプリングショックアブソーバーに変更してある。さらに、前後とも6段階調整式のスタビライザーを装着



RESTMOD 911ST Smyrna

アメリカからやってきたレストモッド911ST
その名も スマーナ Smyrna



73年式911カレラRSR2.8ルックのツッフェンハウス・プロダクツ製ブレーキシステムを搭載。前後ともに4ボットキャリパー。孔開きブレーキディスクはフロントが320mm、リアが280mmだ



左リアフェンダー内には、エレクトリックエアコンのコンデンサー(手前に大きなファンが見える)とリキッドタンクを備える



フロント左右フェンダー内にオイルクーラーを装備

