



君子好裘 1973 DATSUN 240Z

賽車，相信是不少車迷最終極的夢想，雖然香港附近有珠海和肇慶兩個賽車場，車迷大可花費數萬元，然後再將愛駒妝扮一下便可落場自娛一番。但越野賽呢？對不起，隨著新界不斷作市區化發展，以往的香港越野賽，早已成為歷史，不過一切就像這部 1973 年的 Datsun 240Z 那樣，雖已是過去，但回憶卻永遠佔據著越野車迷記憶中的一個角落。

撰文 + 攝影 = 張家俊



六十年代，日本日產汽車仍是以慳油和實用為他們的主要造車理念，但為了提升車廠形象及增加在海外市場的銷量，廠方大膽推行了一項雙座位跑車計劃。到了 1969 年，計劃終於完成，成果乃是一款名為 Fairlady Z 的雙座跑車。

廠方編號 S30 的第一代 Fairlady Z，在日本本土配備一台 2.0 公升直六引擎，最大馬力輸出有 130PS。而出口版方面，則搭載了一台排氣量更大，配有兩組 Hitachi SU-Type 化油器的 2.4 公升直六引擎，最高輸出有 151PS。由於日產汽車的前身是得勝 (Datsun) 汽車，所以在 1933 年至 1983 年間日產所生產的汽車，都以 Datsun 的品牌推出，再加上出口版的 2.4 公升引擎，故此在美國和歐洲市場，索性起名為 Datsun 240Z。

Datsun 240Z 擁有相當不俗的性能，再加上操控靈活，車價亦比歐洲同級車型為低，不單在日本本土大受歡迎，連海外市場亦十分暢銷，是一部成功打入歐美市場的日本跑車。

天生一副明星相

這部雙門斜尾式掀背跑車，由美國日產董事長片山豐 (Yutaka Katayama) 為首的設計團隊負責，成員還包括日產首席設計師松尾良彥 (Yoshihiko Matsuo)。與一般日系跑車不同，240Z 滲透了大量美式跑車的設計元素，例如尖尖的車頭混合了長長的引擎倉、車尾闊大





SPECS

車型：兩門雙座位跑車 ● 引擎：直六汽缸 ● 氣門操作：頂置單凸輪軸，每汽缸兩氣門 ● 排氣量：2,393cc ● 汽缸直徑 x 衝程：83.0 x 73.7mm ● 壓縮：9.0：1 ● 最大馬力：151PS/5,600rpm ● 峰值扭矩：20.2kgm/4,400rpm ● 驅動形式：前置引擎，後輪推動 ● 波箱：5前速手排 ● 懸掛：前～麥花臣 / 後～卓文支柱式 ● 制動：前～通風碟 / 後～鼓式 ● 輪胎：前 / 後～195/65R15 Yokohama A035 ● 車身長 x 闊 x 高：4,140 x 1,626 x 1,283mm ● 前後軸距：2,300mm ● 重量：1,068kg ● 最高時速：201km/h ● 查詢：Car City Motor Ltd. 2893 6126



的輪拱沙板、流線而簡潔的車頂線條……驟眼一瞥，的確與當年的法拉利 275 GTB 有幾分相似。

除了外型非常具跑味之外，它的底盤設定，亦非一般日系跑車可比擬，單是達至前後比重 50:50 的 FR 佈局，已令不少歐洲跑車汗顏。此外，懸掛亦用上非常高級的前麥花臣和後卓文式支柱 (Chapman struts)，說起這套卓文式支柱懸掛，它是由蓮花的創辦人 Colin Chapman 所發明，過往只有在蓮花跑車身上使用。

它的直六引擎，亦是成功因素之一，2.4 公升 SOHC 引擎，可發出 151PS/5,600rpm 馬力和 21.0kgm/4,800rpm 峰值扭矩，比起同期的歐洲雙座位跑車，如保時捷 914 和 Opel GT，240Z 的六汽缸可謂獨領風騷。所以在不少賽車場和越野賽上，都不難發現 Datsun 240Z 的蹤影，令人留下最深刻印象的，可追溯到 1971 年的第 19 屆東非拉力賽 (Safari Rally)，肯尼亞車手 Edgar Herrmann 首次駕駛著 11 號車的 240Z 戰車，成功奪得全場總冠軍。

四十不是爛茶渣

眼前的 Datsun 240Z，當然不是當年的冠軍車，因為真身現在還存放在日本橫濱日產其中一個「貨倉」之內，久不久仍會在日產的大型活動中亮相，據聞它依然行得走得。說回這部 240Z，它於 1973 年出廠，2005 年從外地進口到香港，經多年時間進行大翻新之後，已回復新車般的靚麗水平。

車主是一名標準車癡，他不但將這部 240Z 打扮成冠軍車模樣，還特別從日本訂購一套專為越野賽而設的 Yokohama A035 Advan 輪胎，而且不是四條，是五條，連後備輪胎都是全新的。打開引擎倉蓋，你會發現所有零件，可以換的都已經換上全新產品；沒有新貨的，便將它翻新並重新噴油，所以全車機件操作百份百正常，相信它多用廿年也不成問題。至於車廂，除錶板台和篷頂被黑色麂皮重新包裹之外，其餘仍保持得極度原裝和新淨，特別是那兩張半布半皮的座椅，和車廂地台的隔熱皮料，如非車主告訴我它已有四十年歷史，我真以為它是經過重新包裹的。估計這車處於外地時，應用作展覽居多。

通常，雙化油器引擎也是出名「難攪」的，但這台直六引擎卻是一撻即著，而且引擎聲還雄壯嘹亮，雖然凍車時仍見有兩聲「哮喘」，但踩兩腳空油之後，急速便穩定下來，直六引擎的穩定性，果然比直四的高。

離合器的重量是適中的，但油門卻是出奇地重，反應有如寶馬 E30 的油門，所以起步一刻左右腳的力度協調頗考功夫，否則不是供油不夠令引擎在放離合器一刻死火，便是轉速過高使離合器產生高熱或有嚴重衝前感覺，需要時間去學習。

跳上車，你會發現它的坐姿十分低矮，而且乘坐位置亦傾向接近後輪，開起來有很強烈的 roadster 感覺，只是多了一個車頂而已。懸掛方面，它是屬偏軟一類，拐彎時會出現明顯傾側；四條越野輪胎不算十分咬地，大油出彎車尾亦很容易出現側滑，幸好它的寬容度十分高的，預知性也很強。而車尾的一舉一動，它都會直接從你的屁股反映到你的大腦神經，即使實際車速不算很快，刺激感卻被倍增，難怪它可以成為男人至愛了。 A