



Innovation
that excites

Vol.226
2016 AUTUMN/WINTER

CLUBLIFE

THE MAGAZINE FOR NISSAN OWNERS' CLUB



大空と大地を 紡ぐライン

日産×プリンス合併50周年 田中次郎インタビュー

チェリーF-II クーペ GX-T
レストアレポート

～完成&お披露目編～

カスタマイズカーのニューイヤーフェス
TOKYO AUTO SALON 2017

夢だった飛行機会社に入社

クラライン(以下、C)と表記)：本日は先輩である田中次郎さんにお話を伺いできて、あつて楽しみに参りました。今年、100歳！**田中次郎氏(以下、田中と表記)**：1月にあります。国から銀杯なんかも頂きました。

C：お元気そうですね。さて、本日はプリンス・日産合併50周年という事で、技術話ではなく企業体としてのプリンスと日産のお話を伺わせて頂くと思っておりますので、よろしく願います。田中さんは大学を卒業後、立川飛行機に入社されたんですよね。**田中**：子どもの頃から飛行機が好きで、「何が何でも飛行機会社に入りたい」と思っていました。とくに高等学校の同級生に飛行機の好きなやつがいて、こいつがスバイみたいなのをやっていたんですよ。

C：スバイ？**田中**：陸軍や海軍の飛行機があるところに土日に行っては望遠鏡で眺めて、「あんなところに新しい飛行機があるぞ」とノートに書いていたりしてね。それを一緒にやっていました。

C：立川飛行機に昭和14年に入社ですね。**田中**：はい。しかし入社した頃、僕も兵隊に「短期現役制度」で行くことになりました。昭和14年10月に見習士官となり、立川の陸軍航空技術研究所へ配属されて、昭和15年2月に中尉になりました。短期だから本来なら2年現役のはずですが、結局、僕は6年半も陸軍にいました。**C**：陸軍航空技術研究所ではどんな仕事をされていたのですか？

田中：僕は発動機の部で主に空中実験や工

や、棺桶を作ったりしていました。外国人は火葬にしないので、土くなる棺桶に入れて送りますから。だけどもこうした仕事は将来的には長く続かないと思っていたので、僕らはやはり大量生産自動車か飛行機を作ろうと考えました。

しかし米軍から軍用機は作ってはならないと言われ、自動車をやるようになったけれど、当時一般入隊はガソリンが入手できなかった。しかし、電気は戦争が終わったら余っていて「あれなら電気自動車がいいや」と作り出したのだけれど、試作が2、3台できた頃に米軍から「一般の日本の仕事をするやつは立川から出ていけ」といわれて追っ出されてしまった。

C：「出ていけ」。

田中：はい。当時、米軍の仕事で賣つ給料は普通の仕事の倍程高かったので一般の人は米軍の仕事に就きたいと思っていました。けれど、僕らは100人くらいで「電気自動車をやる」と、ほとんど資材も持ち出さないままに府中にクワイターを作っていた木造の工場があったので、そこに「たま自動車」を作った。

C：電気自動車の評判はいかがでしたが。**田中**：非常に評判は良かったですよ。戦争中は木炭ガス、つまり薪を焚いたり、炭を半分くらい起してそのガスでエンジンをまわす時代でしたから、「ちやっとクルマに乗ろう」というのはできませんでした。けれど、電気自動車はそうした準備の仕事がないからすぐ動く。当時自家用車なんかほとんどなくクルマといえはタクシーは電気自動車ばかりでした。その後、朝鮮戦争が始まって電池の鉛が4倍くらいに高騰し、そこから電気は駄目になった。一方、

日産×プリンス合併50周年 田中次郎インタビュー 大空と大地を紡ぐライン

50 years passed since Nissan had merged with Prince Motor in 1966
Human tread connected between Sky and Ground

1966年8月1日のプリンス自動車工業との合併から50年。プリンスとの合併により元飛行機屋たちの高い技術力を得た日産の飛躍は読者もご存知の通りであるが、一方でその社風の違いから互いに反発し合っていたということも伝え聞く。こうした逸話の真実を半世紀の時を経て知るべく、プリンス・日産の両社で活躍された田中次郎さんの許を訪ねた。

As you may realize that Nissan has boosted up their engineering capability with Prince engineers after getting over many difficulties between two companies. Asked Mr. Jiro Tanaka, who was the company executive, how to grow together through his experience in both Prince and Nissan Development field.

ンジンマウンティング、或いは、例えば地上に長く飛行機を置いておいた状態から離陸するとペーパーロックといって燃料が蒸発してエンジンが止まってしまつてです。それを防ぐような研究などもやりました。

C：立川飛行機社内の雰囲気は。

田中：立川飛行機は造船事業は平和な時代には儲からない」と石川島造船から別れた会社のひとつで、自動車は今の「いすゞ」飛行機が立川飛行機でした。だから僕が最初にもらった給料袋には「石川島飛行機製作所」と書かれています。そんな立川飛行機は石川島飛行機から新しく作られた会社でしたから上の人達は少なく、軍人は多かったけれども、何かをやっていくために軍人がどうのといふことはありませんでした。だから厳しい上下関係もなかったもので、旧い人とも技術的に争うこともなかったし、若い僕らも楽しく仕事を一生懸命やっていました。上からお前たちほこれをやれ」といわれることもなかったです。そもそも飛行機会社というのは少しでも速く、少しでも遠くに飛べる飛行機を作らないと競争に勝てませんから、そのためには自分の思いついたものをどんどん研究していかねばならず、自由に仕事をさせてもらっていたと思います。だから富士精密(元中島飛行機)と一緒にたたくともそんなに思想的にも構造的にも違いはなかったです。

時代に翻弄された電気自動車製造

C：戦後、飛行機からたま電気自動車に移りましたね。

田中：立川飛行機は大きな会社だったけれど、大部分は米軍が占領して自動車の修理

で米軍はそれまで日本の工業を小さくしようという考え方だったらしいのですが、朝鮮戦争が始まって九州から爆撃機が出る状況になり、戦利品として持っていた日本人が使っていた工作機械を「全部開放するから米軍のものを作りなさい」となった。僕らは電気自動車をやっていたのですが、電池が値上がりして電気自動車の価格が上がって売れなくなったため、ナバーム弾を作っていました。長スロートル程の鉄製のタンクを作り、その中に油を入れて上から落としてあるエリアを燃やすという、朝鮮戦争時に使われた爆弾です。でも考えてみれば日本の工業が戦後に立派に立ち上がったのは戦争のおかげだったと思います。

C：電気自動車が売れなくなった後の自動車製造はどうだったんですか？

田中：朝鮮戦争が始まって鉛が高くなって手に入りにくくなってきたわけですが、一方、先程のような占領施設が開放されてガソリンも米軍が提供してくれるようになりました。当時、狹窪に富士精密があり、府中で電気自動車をやっていた僕らとは長距離飛行機を作っていた頃に交流があったものだから、僕らは「15000cc、40馬力くらいのエンジンを作ってほしい」と仕様書を持って行きました。狹窪も仕事が多かったものだから、僕らがナバーム弾で稼いだお金でそのエンジンを作った。

C：なぜ15000cc？

田中：当時の小型自動車のエンジン排気量は1500ccが最大でした。ところがトヨタは7500ccで日産は8000ccくらいで小さかった。だから僕らは排気量の大きいエンジンが欲しいかった。当時はトラックが盛んで最初はトラック



に積んだのです。そのうちにタクシーの電気が駄目になったので乗用車も作ったんです。

飛行機屋が考える自動車の姿

CL: いよいよカノンエンジン搭載の乗用車の登場ですね。

田中: 最初に作ったプリンスは初めての自動車だから洒落たことではできなかったけれど、「せつ」の乗用車としての自動車を作ろう、「スマートな乗用車を作ろう」と、その頃は「ヨコタモトラックのシャシーに乗用車のボディを載せるようなものを作っていました。」

CL: 電気自動車の時代から軍士精密と合併してプリンスとなり、時代もあったと思いますが、どこまで新しいことをやっていたのでしょうか。

田中: 一丁は先程も話したように飛行機としての少しでも良い物でないとは勝てない。だから「値段よりもいいもの」という飛行機屋の精神があり、共に飛行機屋だった「たま」と「中島(軍士精密)」と一緒に新しいものを次々作って大変好評を得たんです。そして僕らはエンジンに限らず素人の人間が触れる自動車、便利な自動車を作ることが目標になりました。

CL: 素人向けとは。

田中: 戦争中にドイツのフォッケウルフという戦闘機がありました。それが非常にうまくできていました。例えば、普通の飛行機は燃料の圧力やガソリンを見るメーターが付いていますが、その数字はパイロットが覚えていなければなりません。でもフォッケウルフはそのほとんどを赤や青といった色でわかるようにして、数字なんか覚えなくてもいいようにしていった。

CL: モノにこだわった雰囲気ですね。

田中: 「事実上モノを見ないとわからない」という飛行機屋の流れをプリンスは汲んでいます。現物中心主義が徹底されていたことで、職位や年齢に関係なく若い人も自分の考えたものを実際に試作して実験してもらうことができたから、おもしろいこと、やむを得ないこと、を繰り返してきます。

CL: そのようなこだわりが循環をしますか。

田中: その、自分でどんどん新しいものを発想します。だからスカイラインなんて随分あちこち変わっています。例えばモノコックにしたリ、ドデオンアックスルや、それに伴ってフロアラジシャフトが上下動しないから床は低くなるし。

CL: プリンスといえばレース活動での大活躍ですね。

田中: 普通なら180キロで走りながら1000キロ、2000キロというような高速で走ったら何が起きるかを知りたいはその手前なんかは易しいでしょう。ホンダもそうだと思いますが、プリンスも一番厳しい条件を自分たちに課せようとしていました。レースをやっていたらエンジンなんかはよくわかっています。

CL: レースとなれば勝敗もあやういですが。

田中: 勝ち負けは勝敗もあやういですが、それよりも新しい考え方があちこちに出てきます。例えば途中で燃料補給をするときに従来はガソリンをポンプで入れていたのを大きなドラム缶のようなものをクルマが停車するときに据えておいてクルマがきたら燃料を吸わせるわけですね。極限までスピードを上げておけば普通はなやややという感じに、それには

です。飛行機のエンジンは大部分が空冷のエンジンだから、油を外へ一度出して油を戻すオイルクーラーが付いています。そうしたユーザーの便利さも素人でも扱いやすいというのが素晴らしいかった。そこで、僕らもそこを自掛けてやろうとしました。僕らはエンジンの油圧が下がると赤いランプが点灯とか、今でも使われていますが、例えば室内からトランクを開ける仕組みも初めて取り入れました。

CL: そのようなアイデアは、どういった風に湧いてきたのでしょうか。

田中: みんなが自由にアイデアが湧く環境に会社はあったし、実際にそのアイデアを試す

日産×プリンス合併50周年 田中次郎インタビュー

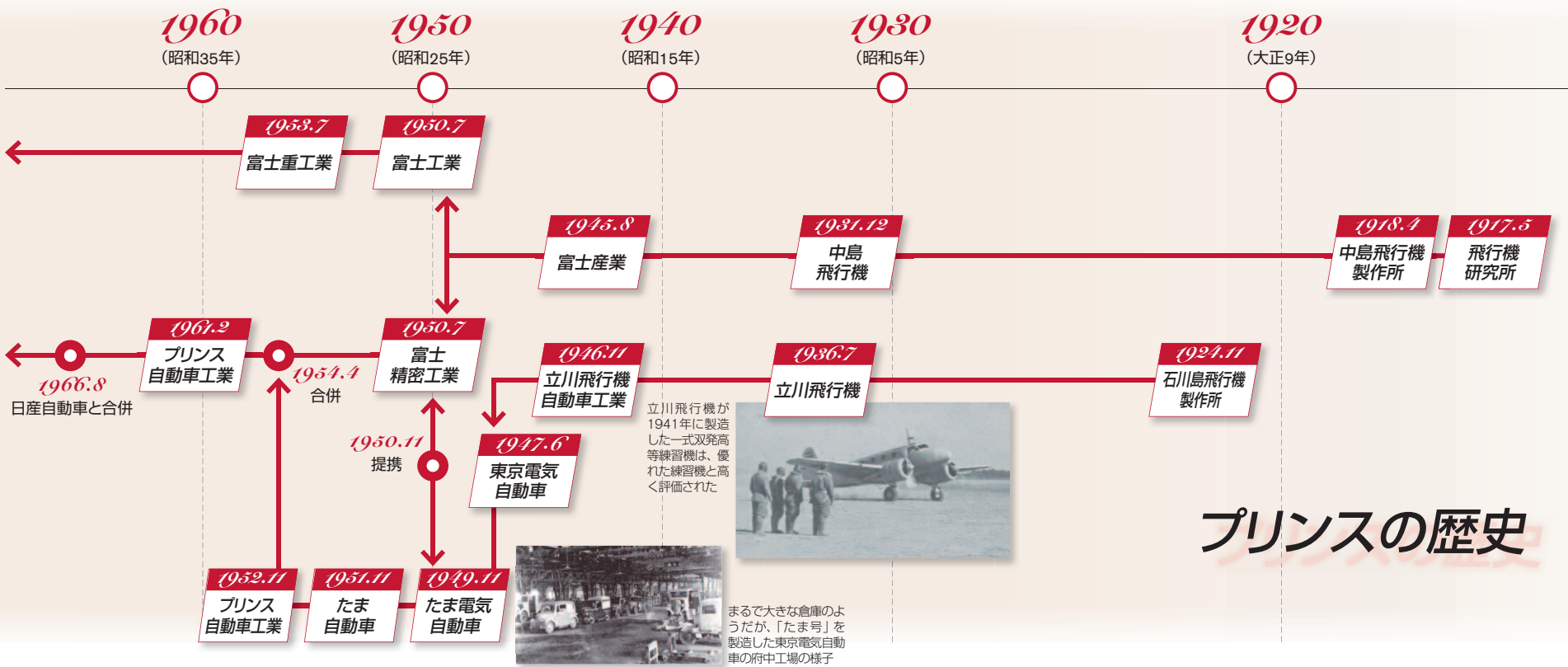
大空と大地を紡ぐライン

できる環境でもあった。僕は若い人が思いつけないアイデアに「そんなのよせ」なんて言わなかった。だから仕事といえば仕事ですが、僕らの自動車づくりというのは自分の考えが入るから楽しかった。

CL: プリンスの頃になると田中さんの職位もある程度上だっただけかと思つたのですが、若い人達のアイデアをそのままやらせるというのには、御自身の若い頃の経験からなのですか。

田中: そうですね。みんなが新しいことをやろうという気風が燃えていたし、そもそも僕らの考え方に「仕事の話には課長も部長もない、みんな同等に議論をする」という風潮がありました。

プリンスの歴史



た。職位や学歴なんか関係なく、みんなの発言を黒板に全部書いて、みんなが議論する。飛行機屋がもっている「いいものを作るんだ」という同じ目標があったので偉い人も若い人も同じテーブルで議論できたのだと思います。プリンスが新しい自動車を随分作ることもできた理由はそういうところにもあったと思います。

部署の垣根を超えたモノづくり集団

CL: プリンスでは実験部の人も図面を書いていたと聞いたことがあります。

田中: 自動車を作るというのは何も設計だけが作っているわけではありません。プリンスでも設計は設計を担いますが、実験も設計も試作も一緒に作ります。設計部の頭だけでは自動車はできないんです。頭で「チヨ」チヨ」やるより、モノで判断するというのが重要なんです。とにかく試作が「またら」のうちに煮ても焼いてもいいから試験をやったこと、僕らは言っていました。例えば今はもうないのかな、「アア」が「ア」という具合が当時ありました。設計部では想像すらできなかったのですが、実験部で酔っぱらった人がタクシーのドアを必要以上に開けて開き方を逆側に押しつけるという簡単な下がるというのがありました。このことは実験じゃなくわかるから。「とにかくユーザ目線で不具合部分をすべて実験部が洗い出し、設計部がすべてに回答をしなければ実験は終われないようにしていました。」

CL: 確かに酔っぱらった人の想定は設計段階ではなかったですね。

田中: ハイヒールを履いて、かかとが高い靴の運転環境をどうするか、なんかも実験しました。

CL: 製図版の上で寝て、そこから起きてモノづくりってのもあったのでしょうか。

田中: それは戦争中ですが、家に帰る時間が惜しくって。それだけ仕事がおもしろかった。

CL: それは上の立場になられてからも、部下のみなさんがそうなるように、田中さんたちは配慮されていましたか。

田中: それは当然、身に染みていましたからね。

CL: 大学の研究室のように実験の機械も自分たちで作っていたのでしょうか。

田中: そうですね。プリンスはお金が多かったというところもありますが、実験部の中にベテランの溶接や加工ができる人を抱えて作ってもらったというやり方でした。自分で作らないと思つたような実験はできません。ドアなんて一年中、パタンパタンやるようなものとか。

CL: 逆に、そのままで考えていなければ設計できないというところでしょうか。そんな指導を田中さん達は部下の方々にされていたのでしょうか。

田中: そのための指導というのはないけれども、例えばドアなら「お前に、ドアの実験を任せたら、とすれば、その人は失敗のないようにしなければならぬから、どんな実験が必要かと考えて、必要な実験装置を作ったりしていました。」

CL: 任せられるとなると、実験するための協力を仲間や他部署に仰がなくてはならないということ、調整も必要ですね。上司の方々がそれを動かす

だけの載重を担当者に持たせるというところから大変です。

田中：みんな現場に頻りに足を運んで「おい頼む！」というところをやっています。

CL：みなさん仲は良かったんですか？

田中：仲は非常に良かったです。お金がなかったから協力していたのかもしれないけれど、お金があるの外に頼んで油圧がなかなか格好はつきりよみ実験機を作ってもいいから。お金がなかったから知恵を出したし、また自分で作っているからその間にさらに新しい考えも出てきたり。みんなそこにかく協力していました。実験の人が設計にやってきて、「お前の図面はここがやりにくいんだ」と言われたりもして、みんな議論して協力して自由にしてもらいました。

プリンスから日産で感じた戸惑い

CL：いよいよプリンスが日産と一緒になるわけですが、そのときはいかがでしたか？

田中：一番驚いたのは、モデルができるとお偉方が見ていらつしやるだけでも、造形の担当者が彼等の言うことを一生懸命メモしていたんです。具合が悪いとその後別のお偉方が来て「でも自分の言いたいことを書いて帰ってしまえ。その後日、自分の言った通りになっていないと文句を言います。そんなことはいいものはできません。一度、ある方に「会社としての技術が上とかいって折り返してやる。ぶついたらうまくみんな折り返してやる。ぶついたらうまくいってのが会社なんだ」と言われたことがありました。「とにかく折り返して上と喧嘩なんかしない」というのが会社なんだ。

偉い人がそれをいって途端に駄目になってしまいますから。

力はあるから遠慮するな！

CL：これからの日産へメッセージを。

田中：もっと市場にアピールするよつなものを考えてほしいです。そして下の人達が思い切ったことを言えるよつな会社になって欲しいです。

CL：思い切ったことを言える風土が必要だし、上の人はその思い切ったことをやらせる勇気も必要とどう思いますか？

田中：そう、勇気がいるんだ。しかし最近は何動運動のクルマも出したり、良くなってきたという感じがします。プリンスの歴史もせつと一度見直して欲しい。特に上の人達には若い人たちの発言や行動に対して、勇気をもって予算も付けて、時間も割いてあげて欲しいです。

CL：そのよつにはどうしたらいいですか？

田中：仕事に信念をもつてやらなければ駄目。自分が偉くなるよつと思つてばかりじゃ駄目なんだ。僕等はお客様のために良い商品ができればいいわけだから。

CL：お客様、クルマライフの誘惑の方にはどんな風に日産のクルマを見てほしいですか？

田中：僕等は日産の開発、クルマの中身は相応しいよつをやってほしいです。だからそれをうまく商品化できればいい訳です。力はあるのだからそれを商品化する決心がつけばいい。最近、ヒットしたクルマが出たよな。

CL：ノートのパワーですね。

田中：あれは電気自動車に近いんだけど、

んだ」と。確かに会社組織としてはそういう考えもあるかもしれないが、プリンスは職位とか学歴とか、どのタイミングで会社に入ってきたかというのは関係なしだったので驚きました。

CL：なるほど。

田中：それから日産はダットサンからオーステジを入れたり、大きいトラックもグラハムパイジを工場ごと買い取ったりというよつな歴史がある会社だし、また浅原さんは技術屋でした。歴代の社長の多くは技術屋ではなかったころもプリンスとは技術の考え方で驚く理由だったのかもしれない。そう考えるとトヨタは自分たちで新しいものを作っていきという気風

日産×プリンス合併50周年 田中次郎インタビュー 大空と大地を紡ぐライン

に溢れていたと思います。トヨタの代々の社長は技術屋だから、トヨタは技術に強い思い入れがあるのかもしれない。

CL：プリンスと日産では企業風土が随分と異なっていたようですね。

田中：だから僕は随分と日産の上層部に抵抗しました。上の人の言うことを聞く会社なんて、あまり愉快ではないでしょう。反発もしていたから嫌がられました。でも日産にもいいよつがたくさんありました。立派な設備もあり、社員のお行儀もいい。それでもやはり、高い技術にこだわっている商品を作っていくほうが大事だと考えていたから、今、思えば僕はあまの右



自動車メーカー「プリンス」誕生直後、たま自動車社が初めて製造したガソリン車AISH型プリンスセダン



富士精密工業から発売されたA1SI型スカイライン。スカイラインの歴史はここから始まった



本格的なテストコースなど持っていなかったため、たま写に仮ナンバーを付けて公道で実走行テストを繰り返していた



今も語り継がれる名勝負、式場社吉氏のポルシェ904カレラGTSを追う生沢徹氏のスカイライン

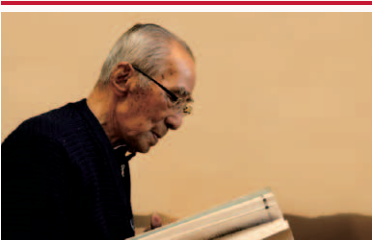
1965年に日本グランプリが中止となったため、谷田部でスピード記録挑戦を行ったR380の1号車



荻窪で開発されたプレリーはセンターピラーレスの両側スライドドアとミニバンの先駆け



田中次郎さんも大いに気になる存在の、先進的なパワートレインで話題沸騰中のノートe-POWER



田中次郎 (たなかじろう)

大正6年(1917年)東京生まれ。東京工業大学機械工学科卒業後、昭和14年4月日立川飛行機へ入社するが同年10月に陸軍第一期技術候補生として入隊し、昭和20年9月に日立川飛行機に再入社する。昭和22年6月に東京電気自動車分離設立により移籍し、昭和27年11月プリンス自動車工業に改称。昭和41年8月日産自動車と合併の後、昭和44年取締役就任。常務取締役、専務取締役を歴任し、昭和58年6月退社後、日産ディーゼル工業副社長に就任。同社顧問を経て平成元年6月に退社するまで日本の自動車技術向上のために尽力する。平成20年11月、日本自動車殿堂入り。

平成二十八年十二月二十一日

日産ガンバ
田中次郎

や左を見ないよつはあったかもしれないです。それから技術屋の悪いところはお金の動定がでないよつで、プリンスの商品は高かった。それに比べて日産は他社のクルマや部品を研究して、手頃な価格で人々に受け入れてもらえるクルマができるよつがよかったです。その代わり新しいものを生み出していくのはなかなか難しい。新しいものは高いだけ。

CL：日産ブランドを出していた、例えばプレリーなんかお美は荻窪(元プリンス)の方が考えられたか？

田中：あれを作るのは本当に苦労しました。誰も「た」と言わないんだから。パリシヨールにサンプルを出してみたら、それをクライスラーが見つけて先に作ってしまった。それからうちはやりだしたんだから遅いですよな。

CL：日産は時代に先駆けすぎる商品が時々ありますが、プレリーもそうかもしれませんね。

田中：プレリーを作る許可を取るのには大変でした。プレリーで例えば街角で飲み屋をやるとか、怒ガラスを開けたら中に調理場があるとか、ドアからテントを出して海岸でひなたぼっこするとか、模想を作つて「こんなことができません」と色々応用できることを話しました。

CL：日産との合併後、田中さんの心の中は？

田中：もっと僕らの言うことを聞いてくれていたらと正直思っていました。この頃は「新しいことをやるのは日産」と言っているよつだけども、当時は新しいことをあまりやらなかった。だから一番になれなかったんだと思います。だから一番になれない人も多くいました。例えば「兼用車でハッチバックを使おう」と言つた「あれはバンじゃねーか」と言われてしまつた。

Before



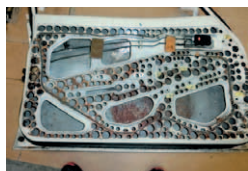
リア周りもどんどんバラす。燃料のコレクタータンクを外しながらスケッチとメモを取っているところ



大物を釣り上げたぞ！バラすのはまだ楽しい作業なので、大変な作業が待っていることを忘れられる



全体的にホコリをかぶったようなエンジンルーム。ゴム製のパイプ類は経年劣化のため再使用は出来ない



ドアの内張りは剥がしてみると無数の「軽め穴」が開けられていた。当時の軽量化として定番の作業

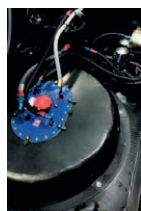


フロントのサブフレーム全景。サスペンションアームにはアングル材を溶接することで補強されていた



室内は思ったよりもサビも多くなくきれい。ハーネスは組む時のためにラベルを付けて管理する

After



部品は極力再利用するのが鉄則だが、写真の燃料タンクは安全面の配慮から現代の新品に付け替えた



インパネ周りを組んでいる途中のシート。このスチール製フレームにも軽量化の穴が開けられていた



エンジンルームは完全に新車の輝き。2階建て構造のミッションによってエンジンがセンターに配置される



ステアリングの革も新調して新車のように蘇った室内。バケットシートがクラシカルで良い雰囲気醸す



ホイールは入手が難しいサイズのため磨いて再利用。タイヤは当然新品だが市販のラジアルタイヤに



フロントヘビーということもあり、フロントブレーキにはベンチレーテッドディスクが響かれる

NISMO FESTIVAL 2016



後続の110型サニーを抑えヘアピンコーナーを立ち上がる……ような元気な走りを披露！

「ヒストリックカー・エキシビジョンレース」の先導車という大役を担ったためピットレーンで出番を待つ



チェリーF-II クーペ GX-T レストアレポート

Cherry F-II Coupe GX-T Racing car
Restoration report

完成&
お披露目編



Cherry F-II GX

日産社内クラブ「名車再生クラブ」によるチェリーF-IIクーペ GX-Tのレストアキックオフから約半年。ついに完成、そしてお披露目の運びとなった。舞台は富士スピードウェイで開催されたニスモフェスティバル。果たして仕上がりが具合やかに

A half year passed since Nissan Restoration Club started restoration work on Cherry F-II. Then it has been shown in front of many audience in the Nismo Festival at Fuji Speedway.

状態は良し中身は!?

レストアが完了し、無事シエイクダウンを終えたチェリーF-IIクーペ GX-Tを、日産ファン冬の恒例イベントであるニスモフェスティバルにてお披露目されるということで、まずは「名車再生クラブ」のメンバーに今回のレストア作業について話を聞いた。

CL：何か問題点がありましたか。

名車：市販のラジアルタイヤということとでクリップがいまひとつなのと、左のサイドミラーが無いので「後ろが見えぬ」とも言われました(笑)。

基本的には消耗品以外の部品は整備してそのまま使いました。ただ、燃料タンクは経年劣化のため現代のATL製

スーでの先導車として登場。レーシングスピードではないものの、北野氏氏が操るチェリーF-IIは力強いエキゾーストノートを轟かせながら富士のコースを2周し、観客からの大きな歓声と拍手を浴びながら、無事その大役を務めた。

のものを使用し、フロントのブレーキキャリパーはヒストンが到着していたので新品のキャリパーに交換しました。また、ラジエーターはカルソニックさんをお願いして現物をベースになんと新規で作って頂きました。ただ残念だったのは当時のサイズのレーシングタイヤが手に入らず、仕方なく普通のラジアルタイヤを使わざるを得なかったことですね。

CL：エンジンとは？

名車：このマシンはレースに出場はしていなかったものの、エンジンはTSレースに準じたものだと思っていたら、キャブとエキマニ以外は開けてみたら中身はノーマルだったんです。したがって当時のニューシールドで走った車両のレース仕様書を元にチューニングしています。試走で長谷川昌弘さんに乗って頂いたら「絶対調だねー」とのお言葉を頂戴したので、ホッとしました。ただ……。

CL：：何か問題点がありましたか。

名車：市販のラジアルタイヤということとでクリップがいまひとつなのと、左のサイドミラーが無いので「後ろが見えぬ」とも言われました(笑)。

NISSAN



【ハイパフォーマンスゾーン】

HIGH-PERFORMANCE

日産ブースのセンター壇上には441kW (600PS) /6800rpmを誇る「GT-R NISMO N Attack Package」と419kW (570PS) /6800rpmと国産車最強の「GT-R MY17 Premium edition」を展示。また、2016年SUPER GT GT500クラスで活躍した「MOTUL AUTECH GT-R」を配置するなど、日産を代表するスーパースポーツでハイパフォーマンスをアピールした。



TOKYO AUTO SALON 2017

カスタマイズカーのニューイヤーフェス

New Year Festival for customized cars

新たな年を迎えてすぐに訪れるカスタマイズカーのビッグイベント「TOKYO AUTO SALON 2017」が今年もやってきた。

国内外の自動車メーカー、ショップなどが手塩にかけたカスタマイズカーが一堂に会するとあって、3日間の開催期間中に30万人以上もの来場者を数え、日産ブースも多彩なラインアップで会場を大いに盛り上げた！

The time has come to enjoy a customized cars show "Tokyo Auto Salon 2017". Over 300,000 visitors were excited at each exhibition, especially at the Nissan booth, during in 3 days operation.



NISMO

【NISMOゾーン】

ボディ剛性の最適化やサスペンション、ブレーキ、タイヤ、エアロパーツに至るまでトータルにチューニングされ、昨年末に発売された次世代のエコカー「NOTE e-POWER NISMO」をメインに、「LEAF NISMO Performance Package」、「JUKE NISMO RS」などをラインアップ。どれもスタイルだけでなく、上質な走りも獲得したモデルが勢揃いする。



SPORTS CONCEPT

【スポーツコンセプトゾーン】



シックなマットカラーの塗装にカーボン製パーツを随所に配置、専用エキゾーストでスポーティ感溢れるエクステリア。上質な本革をまとったインテリアでプレミアム感をアップさせた「SKYLINE Premium Sports Concept」および、ブラックとブロンズのカラーリングに、同じくブロンズのスペシャルなインテリアの「SERENA Highway Star Premium Sports Concept」を展示。どちらもプレミアム+スポーツを高次元で両立する。