



Innovation
that excites

Vol.230
2018 AUTUMN/WINTER

CLUBLIFE

THE MAGAZINE FOR NISSAN OWNERS' CLUB



日産グローバルモータースポーツ60周年特別企画

林 義正氏インタビュー モータースポーツの真髓

サニー1200クーペGX-5
特殊ツーリングカー仕様 レストアレポート
～完成&お披露目編～

眠りから覚めた往年の
ヤングレーサー

3・4&にしており、'90年から当初の設計通り、3・5&にしました。実際3・5&にしたらまるで別のエンジンのようになり、軽く1000馬力を越してしまっただった1000の威力で天国が地獄かというくらいだね。

重要なのはガバナンス 勝てるエンジンで連戦連勝

CL：遂に壊れないエンジン、パワーのあるエンジンが完成。そこからは物凄く勝ちっぷりでした。
林：はい。VRH35にローラのシヤシーで勝ちまくりました。しかし、また次の問題が出てきました。それがタイヤです。8月にニールブルクリンクでレースがあり、そこでプーレストを上げて1200馬力位出しても、900馬力位出してもラップタイムが全然変わらないうのです。テレメーターを見ると全然踏んでいない。その時「結局タイヤがしっかりしていないと負ける」と学びました。それを踏まえて'89年8月の鈴鹿では初めてブリヂストン製を使い、完璧にトヨタに勝ちました。その勝利はトヨタから「燃料タンクが大きかった



笑顔がマシンへの自信とチームワークの良さを感じさせる。左から水野和敏監督、林義正部長、長谷見昌弘選手(当時)

んじゃないか」と言われるほどでした。もちろん燃料タンクを全部ばらして見せて、全く問題がないことは証明したのだけれど。そんなこともあって、それから'90、'91年と勝ちつ放しでした。鈴木利男さんが、星野一義さんに「日産はいいぞ。給料は高いし、エンジンがすぐ壊れるからほとんど運転しなくていいんだぞ」と誘われて日産のドライバーになったけれど、騙されたって言うていました。だから私は星野さんに「壊せるものなら壊してください。台の上でも十分テストしてきましたから壊れません」って言ったんですよ。
CL：ただ'90年のル・マン挑戦は厳しいものでした。

林：レースにはいろんな難物がついてまわるものですが、実力的には'90年のル・マンで本当ならばNPT-1は優勝できたと思っています。実は燃料タンクがケース内で動くことがわかっていたので、その年は「各チーム、それぞれに戦い結果を出せ」という檄が飛ばされたので、情報共有がされなかったのです。'90年は「絶対に優勝する」とメディアも巻き込んで、日産は「優勝するのは必至。表彰台に登るのはイッポンか、ニッポンか」なんて書いていたのにね。ニスモががんばって5位に入ってくれば全滅でした。
日置編集長(以下、日置)：「日産シケイン」もありましたよね。
林：聞くところによると、チャンパンもたくさん準備していたそうです。そして'91年は気合を入れていたのですが、ここでもガバナンスの問題で結局、ル・マンに出られなくなりました。マツダさんが優勝したけれど、日産が出ていたら'89'92周で優勝できたはずでした。それが残念で仕方ありません。
CL：ガバナンスがそれほど重要とは。

林：当時の日産のモータースポーツ組織は本当にガバナンスがしっかりしていませんでした。しかし、「それじゃいけない」と気付いたのが園田さんでした。'91年のデイトナは湾岸戦争のために自粛され、'91年のル・マンも不参加の私達は必至の思いでデイトナ参戦を画策し、園田さんの尽力もあって'92年のデイトナ出場権を得ました。私は「これに勝って総決算したい」と心の中で誓い、地元・鎌倉の鶴岡八幡宮でお祓いをして身を清め、デイトナに備えました。
CL：そして見事、初参戦、初優勝された！
林：はい、みんな本当によくやってくれました。とにかくこの時はみんな「勝ちたい、勝つぞ」と気持ちが一つになって、一体になれたんです。'90年のル・マンのときのような不響和音は全くありませんでした。責任分担をして、みんな100%以上の仕事をしてくれた。ニスモの難波さん、A.Jの櫻井さん、ローラのブロードレイさんやNPT-1のキャスナーさんなど、みんな心が通っていたから成し得たのだと思っています。



レース前の完璧な準備によって、初優勝マシンはレース中になんと一度もエンジンフードを開けなかったという

CL：レースで勝つのは技術力だけではないと。
林：そうですね。私は人間関係の大切さを信じています。それまでの一番の違いは今振り返ってみても組織改革だったと思います。みんながまとまる「勝てるエンジン」を作り、それが軸となって、みんなが一つになった。ニスモさんとA.Jさんの信頼関係。そして日産との信頼関係。それがあってから私は本当によかった、うまくいったと思います。でも心残りもありません。
CL：それは？
林：一つは'91年のル・マンに出られなかったことです。あのとき出ていたら絶対に勝てた。悔しい、本当に悔しい。山の高さは色々で

一番高い山の天辺から低い山は見えますが、低い山の天辺から「次の山はどこの山」と言っていたら、いつまで経っても塔が明きません。即ち「デイトナ」という山の天辺に立てば日本のレースもヨーロッパのレースもわかると考えるんです。ただ、もう一つの高い



幾度となく練習を重ねたピットワークでドライバー達を支える。完璧な走りでも周囲を重ねるR91CP

山は「ル・マン」だと思っていたので、その山を征服できるチャンスを逃したのが心残りでした。しかも世界初が狙えた。「1位」は塗り替えられる可能性があるけれど、「初」は塗り替えられない。時間は後戻りしませんから。それからデイトナでも、モータースポーツ予算が減らされて車の輸送費がなく、ニスモさんは日産の生産車を送る船と一緒に載せたんです。帰りは優勝したから飛行機だったけれども。

CL：レースカーを船で送っちゃうって、寧ろ逆ですね。
林：それこそ本当にもったいないことでした。私は難波さんと奥山さんが豪州ラリーで最初に勝ったあの業績は凄かったと思います。正々堂々と大和魂で勝った。これを大切に、その火を消さずにやっていたら全然違ったと思います。日産のモータースポーツは鋸の歯みたいだね、これもガバナンスの問題だと思います。

CL：やはりガバナンスですか。
林：モータースポーツで勝てる車を作るといことは、自動車会社ならば生産車で売って売れて仕方

がない車を作ったことと同じなのです。モータースポーツは起承転結がはっきりしていますから、即ち、企業活動を時間圧縮したものと言えます。5年かかるようなものを1年で全て起承転結し、結果がすぐに現れます。だからモータースポーツがピシッとできていけば、企業は素晴らしいことになるはずですよ。
日置：欧米のメーカーで経営トップになる人は、モータースポーツを経験した人が多いですね。
林：モータースポーツは責任の所在がはっきりしていてわかりやすく、エクスキューズなしでしょう。早いものは早い、遅いものは遅い。だから、きっちりとした結果を出さなければなりませんし、その結果が次のモチベーションに繋がるとかと思っています。そして上手いければみんなが更にやる気になる。それにはチームワークが大切なです。



チェッカーを受けた際に見せた大粒の涙の表情から、IMSAYクイーンと勝利を祝う晴れやかな表情を見せる長谷見、星野、鈴木、オロフォン選手

CL：林さんの技術は誰もが認めるのですが、これほどガバナンスやチームワークを大切にされるのには、何かきっかけがあったのですか。
林：自動車部キャプテンの経験もあるかもしれませんが、自動車部の大赤字を黒字転換したんです。
CL：どのような方策で？
林：当時はモータースポーツ黎明期で、医者はヒルマンに乗っている人が多かった。だからラリーを企画して医者からとんと金を取って儲かりました。それから学校にあるポロポロのクルマで自動車学

校のようなものをやったりもしました。そんなこんなで自動車部の借金を全部返すどころか、凄い黒字になりました。
日置：アイデアを出しても、仲間がいないと進められませんね。
林：一人でできる仕事は少ないですから、うまくチームワークで転がっていかないとダメですね。
CL：デイトナで勝ったあと、日産をお辞めになられましたね。
林：デイトナで勝って、私は「やるべきことを一つやりきった」と帰りの飛行機で日産を辞める決心をしました。日産の中でレースに関するいろいろな組織をしっかりと作ってきた、私の微々たるものが培ってきた技術は若い人たちに移した。だから、更に若い人たちに育てるべきかなと考えたんです。
CL：大学に移られル・マンに挑戦された。そしてその功績が認められて、'11年にはACOから栄誉ある「スプリット・オブ・ル・マン」賞が贈られました。日産、大学、そして現在務められるYGK

自分を信じ、他人を大切に

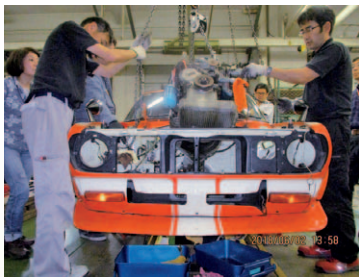
校のようなものをやったりもしました。そんなこんなで自動車部の借金を全部返すどころか、凄い黒字になりました。
日置：アイデアを出しても、仲間がいないと進められませんね。
林：一人でできる仕事は少ないですから、うまくチームワークで転がっていかないとダメですね。
CL：デイトナで勝ったあと、日産をお辞めになられましたね。
林：デイトナで勝って、私は「やるべきことを一つやりきった」と帰りの飛行機で日産を辞める決心をしました。日産の中でレースに関するいろいろな組織をしっかりと作ってきた、私の微々たるものが培ってきた技術は若い人たちに移した。だから、更に若い人たちに育てるべきかなと考えたんです。
CL：大学に移られル・マンに挑戦された。そしてその功績が認められて、'11年にはACOから栄誉ある「スプリット・オブ・ル・マン」賞が贈られました。日産、大学、そして現在務められるYGK



Restoration report - Completed and unveiling stage
Nissan Sunny 1200 Coupe GX-5 special touring car racing model
Rise of the former young-racer

日産及び関係会社の有志からなる「名車再生クラブ」が2018年のレストア車両に選んだのは「サニー1200クーペGX-5 特殊ツーリングカー仕様」。「ニスモフェスティバル2018」でのお披露目をターゲットに進めたレストアについて、クラブのメンバーにインタビューした。

Great Car Restoration Club, consist of volunteers of Nissan and related companies, has selected Sunny 1200 Coupe GX-5 special touring car racing model as a restoration model for 2018. We interviewed the club member on the progress of restoration which is planned to debut at the NISMO Festival 2018.



レストアの始まりはバラすところから。とりあえず黙々とバラす。ただし、組むことを考えて大胆かつ冷静に



神戸製鋼製マグネシウムホイールには、日産純正部品の証である「日産マーク」がちゃんと刻まれていた

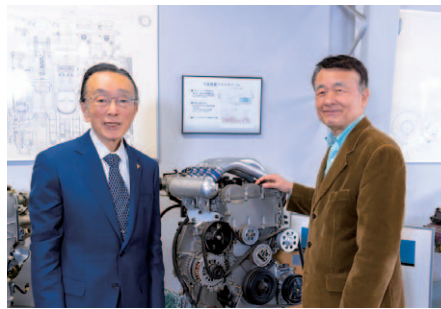
2018年5月末のキックオフ式からスタートした「サニー1200クーペGX-5 特殊ツーリングカー仕様」のレストア。「シンプルな構造であるB100型を再生する事で車両の基本構造を学ぶ」「当時の若者に支持されていたB100型の魅力を再確認する」「ツーリングカーレースで数々のチャンピオンになった、そのポテンシャルを学ぶ」をレストアの目的として進めてきたが、ようやくお披露目となった。約6か月に及んだレストアはどうだったのか、「名車再生クラブ」のメンバーに聞いた。

CL: 外観は1972年当時から変わっていたのですか。
名車: ドアのゼッケンサークルには「32」と書かれているのが正しいのですが、再生前は当時のキャラクターである「サニーちゃん」が貼られていましたので、「32」に戻しました。あとは一部のエン

完成
お披露目
編

サニー1200クーペGX-5
特殊ツーリングカー仕様 レストアレポート

眠りから覚めた 往年のヤングレーサー



日産退職後もV8のレーシングエンジンから燃効率の高い自動車用エンジン、発電機用エンジンなどエンジン開発を進める林氏。日置編集長と

CL: マネージメントする側はいいかげんか。
林: 他人を信じ、自分を信じて。花が咲く。ダメだと言っている先を見る目には限界がある人間です。若でも一つのエネルギーですから、がんばれたいです。
CL: 他人を信じ、自分を信じて。花が咲く。ダメだと言っている先を見る目には限界がある人間です。若でも一つのエネルギーですから、がんばれたいです。

CL: マネージメントする側はいいかげんか。
林: 他人を信じ、自分を信じて。花が咲く。ダメだと言っている先を見る目には限界がある人間です。若でも一つのエネルギーですから、がんばれたいです。

CL: マネージメントする側はいいかげんか。
林: 他人を信じ、自分を信じて。花が咲く。ダメだと言っている先を見る目には限界がある人間です。若でも一つのエネルギーですから、がんばれたいです。

CL: マネージメントする側はいいかげんか。
林: 他人を信じ、自分を信じて。花が咲く。ダメだと言っている先を見る目には限界がある人間です。若でも一つのエネルギーですから、がんばれたいです。

さんや場所は変わるも常に第一線で活躍される、その要因は何でしょうか。
林: 自分の力を信じる、そして他人も大切にすることです。それから成功体験をすることです。エンジンで言えば、いいエンジンを作る。エンジンというのは横に繋がっていきまからね。私が開発した世界初の発電専用LPGエンジンのキャッチフレーズは「レーシングエンジンのDNAを持つ発電用エンジン」です。レーシングエンジンのDNAとは、ハイパー、フューエルエコノミー、そしてエンデュランスです。これらをDNAとして持つエンジン

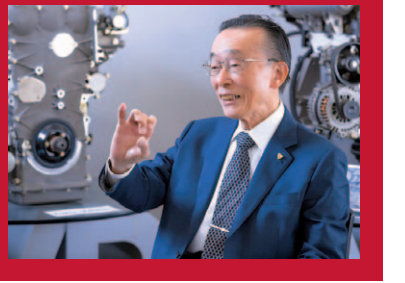
CL: マネージメントする側はいいかげんか。
林: 他人を信じ、自分を信じて。花が咲く。ダメだと言っている先を見る目には限界がある人間です。若でも一つのエネルギーですから、がんばれたいです。

CL: マネージメントする側はいいかげんか。
林: 他人を信じ、自分を信じて。花が咲く。ダメだと言っている先を見る目には限界がある人間です。若でも一つのエネルギーですから、がんばれたいです。

CL: マネージメントする側はいいかげんか。
林: 他人を信じ、自分を信じて。花が咲く。ダメだと言っている先を見る目には限界がある人間です。若でも一つのエネルギーですから、がんばれたいです。



日本人として二人目、25番目の「スピリット・オブ・ル・マン」受賞者となった林氏に贈られた腕時計には、シリアル番号と氏名が刻まれている



協力:(株) YGK / 林 義正

林 義正 (はやし よしまさ)

工学博士。1938年東京生まれ。九州大学工学部航空工学科を卒業後、1962年に日産へ入社。中央研究所で排気、騒音対策の技術開発に従事。「ヘアリングピームによるエンジン騒音低減」で科学技術庁長官賞、「急速燃焼方式を採用した小型ガソリンエンジンの開発」で機械学会技術賞、「エンジン運転中のクランクシャフトの挙動解析」で自動車技術会論文賞などを受賞。その後、モータースポーツ開発室にてグループCカー用エンジンを開発し、1992年2月、ドイツナ24時間レースで初出場・初優勝を飾るなど、モータースポーツの分野で活躍。1993年より東海大学教授となり、低公害エンジンとともにル・マン用マシン開発を進め2008年に出場。ル・マンに教育分野を取り込んだ功績が認められ、日本人として2人目となる「スピリット・オブ・ル・マン」を受賞。現在は(株) YGKIにて世界初の発電専用LPGエンジン開発などを進める。狩りが大好きな日産の名物OBの一人。



エンジンも組み上がったので搭載する。当時のレーシングカーは補機類も少ないので作業自体はし易い



足回りも塗装が完了し、組み付けて行く。リーフリジッドの形式なんか今ではまず見ることはないだろう



保管時のゼッケンサークルには「サニーちゃん」が描かれていたが、オリジナルの「32」に戻すことができた



コックピット周りも当時のままに再現。ツーリングカーレースなので、市販車の面影を色濃くのこしている



組み上がった足回り。完全に新品の状態に生まれ変わったので、この先10年、20年とこの状態を維持できそう



安全性を考えると、さすがにガソリンタンクは当時のものを使用することはできないので、最新のモノを搭載



エンジンは中身の状態を確認しながら分解を進める。仕様書は残っていないので手探りで進めるしかない



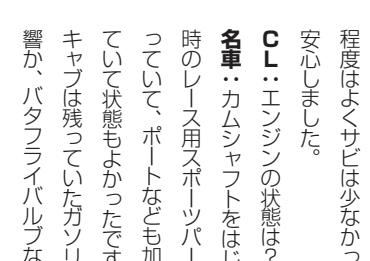
これぞレストアの醍醐味。バラした後はひたすら磨き上げる。目に見えてきれいになるのが楽しい



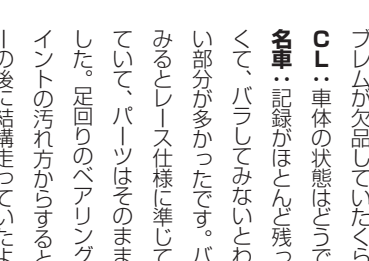
下回りもドンドンバラす。サビは若干あったものの、それほど深刻なダメージはなく、ひと安心できた



ボディの塗装も完了して、組み上げられる状態に持っていく。ここまで形になるとテンションも上がってくる



安全性を考えると、さすがにガソリンタンクは当時のものを使用することはできないので、最新のモノを搭載



安全性を考えると、さすがにガソリンタンクは当時のものを使用することはできないので、最新のモノを搭載



欠品していたエンブレムもオリジナル通りに装着。細かな部分だが大事なパーツだ



ほぼ新品と言ってもよいほどに仕上がったエンジン。ラジエーターはカルソニックカンセイ製のアルミ製にグレードアップしている



今回のレストアで初の試みとして、走行中のデータを記録する「データロガー」を室内に装着。キャブセッティングなどに大活躍

CL：エンジンの状態は？
名車：カムシャフトをはじめ、当時のレース用スポーツパーツが入っていて、ポートなども加工されていて状態もよかったです。ただ、キャブが残っていたガソリンの影響か、バタフライバルブなど固着

追加工品は？
名車：ホイールは日産純正の神戸製鋼製マグネシウムホイールが付いている。経年劣化で使えないため「RWS タナベ」さんに新たに作ってもらっています。タイヤも若く小さいサイズですが「横浜ゴム」さんに在庫があったので提供してもらいました。
また、ラジエーターはカルソニ



46年の歳月を経てサニーの主戦場であった富士スピードウェイに戻ってきたのは感慨深い。重厚なエキゾーストノートを響かせ一安心

レストアの目的のひとつは、いかにオリジナルの状態に戻すかということ。道のりは平坦ではなかったが、無事レストアが完了できた



メーターは当時のものが使えたのでそのままに。タコメーターのレッドゾーンは控えめ

してしましたので、全部バラして洗浄しています。
CL：ミッションはどうでしたか。
名車：元々5速ミッションのはずが4速のミッションが付いていました。おそらく他の車両に流用されたようで、中古のノーマル5速ミッションを搭載しました。デフもLSDが入っていませんので追加しています。
CL：その他の部品は？
名車：ホイールは日産純正の神戸製鋼製マグネシウムホイールが付いている。経年劣化で使えないため「RWS タナベ」さんに新たに作ってもらっています。タイヤも若く小さいサイズですが「横浜ゴム」さんに在庫があったので提供してもらいました。
また、ラジエーターはカルソニ

ックカンセイさんに協力いただき、当時の形状を完全再現してアルミで制作してもらっています。メーターや電装品は状態がよかったですので再使用し、樹脂パーツではウェザーstriップなどが欠品していたので、アジア圏も含め海外のものを探して装着しています。
CL：完成して走ってみた結果はどうだったのでしょうか。
名車：まず11月初旬に会社の敷地内で走らせて簡単なチェックを行い、11月13日に富士スピードウェイで本格的なシエイクダウンを廣田和正さんのドライブで行なっています。その際に今回初の試みで、最新のデータロガーを使用しました。

車両の状態をドライバーから聞くだけでなく走行データを記録して、セッティングに活かしています。データは車速、各方向のG、水温、油温、油圧、空燃比などを記録して、おかげでキャブのセッティングも比較的簡単にすることができました。
回転数は8500rpmをレッドゾーンとしていたので当時よりは低かったですが、音もよく、イ



完成後、富士スピードウェイでのチェック走行に向け、最終的な整備を入念に行なっている



チェック走行当日。何事もなく、ニスモフェスティバルでのお披露目を待つばかり



3万人もの日産ファンに無事サニーをお披露目。ヒストリックカーレースの先導という大役も無事勤め上げられてプロジェクトは完了

1982年にTシリーズでチャンピオンを獲得し、サニー使用として名を馳せた和田孝夫さんに、
ニスモフェスティバルで走った感想について伺ったところ、「デビューレースから100型サニーに乗せてもらっているのが、懐かしくてヤッター！って感じでした。クルマもよくできていて、当時を思い出しながら楽しく走れました」と笑顔で答えていただいた。
今回の走行は数周に留まっていたものの、無事「ヒストリックカー・エキシビジョンレース」での先導車の役目を終えることができたサニーを、また別の機会で見ることがあるかもしれない。ニスモフェスティバルを後にして、いまは静かに休養に入っていることだろう。