



Innovation
that excites

Vol.231
2019 SPRING/SUMMER

CLUBLIFE

THE MAGAZINE FOR NISSAN OWNERS' CLUB

GT-R生誕50周年記念特別対談

GT-R使いの父子鷹

星野一義 × 星野一樹

日本の家族を乗せて60年
ファンを惹きつける昭和を代表するセダン
「ブルーバード」の魅力

蘇る伝説! 日本グランプリで輝いたもう1台のプリンス
日産名車再生クラブ プリンス「グロリア スーパー6」
レストア・キックオフ式開催

1992年2月に開催されたデイトナ24時間耐久レースでは、マシン、チーム、そしてドライバーすべてオールジャパンで挑み完全優勝。また記録の762周は27年間破られることなく、日本人の大和魂を見せつけた

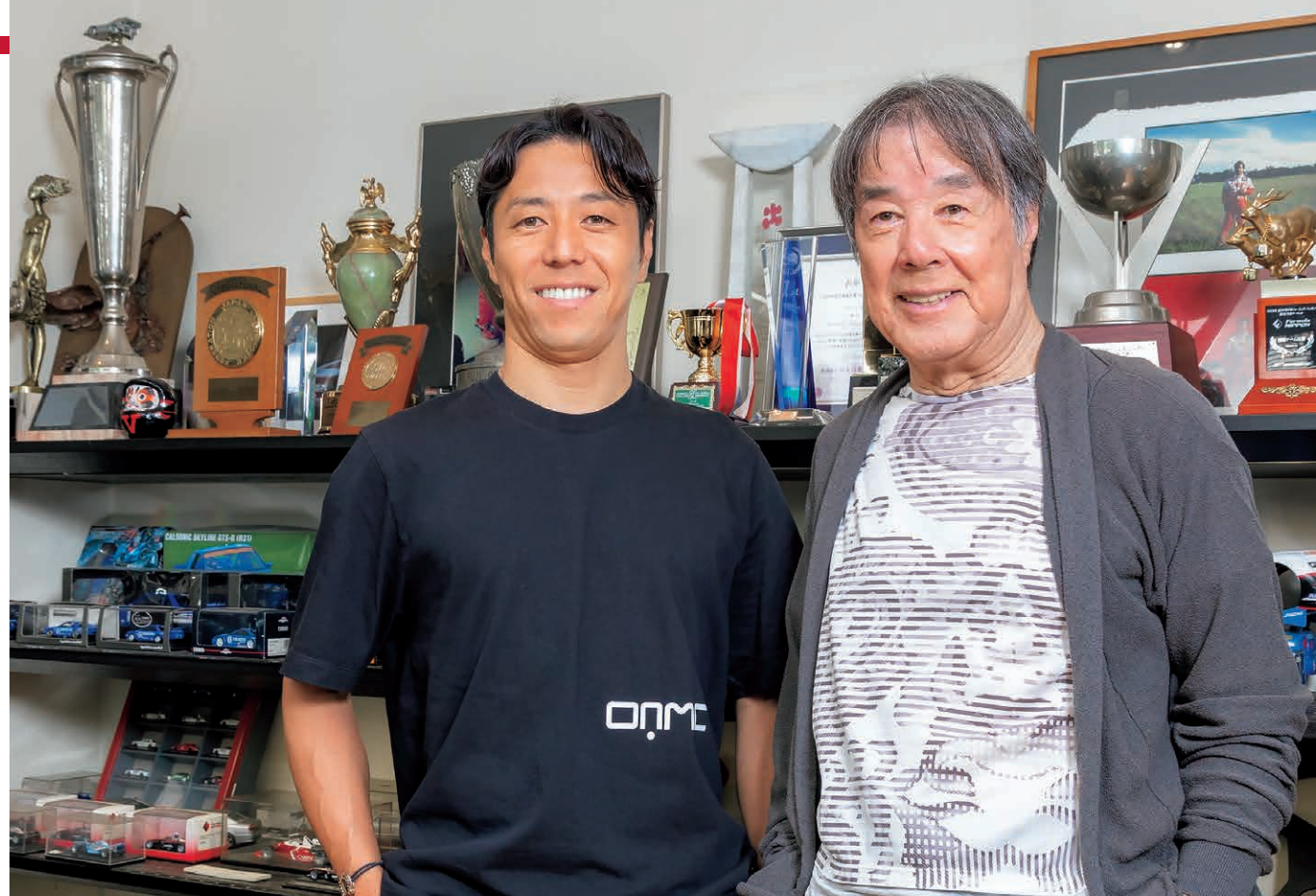


星野選手のレース人生においても深く関わることになるグループC。写真は1987年の「NISSAN R87E」

無敵を誇ったR32 型GT-R。「カルソニック・スカイライン」は星野選手の代名詞に



当時の若者を虜にしたスーパーシルエット「シルビアターボ」



GT-R生誕50周年記念特別対談

GT-R使いの父子鷹 星野一義 × 星野一樹

GT-R生誕50周年を記念し、GT-Rで数々の偉業を成しえた「日本一速い男」星野一義監督と、現在、SUPER GT300クラスなどで活躍する星野一樹選手のスペシャル対談が実現した。父は「SKYLINE GT-R」、息子は「NISSAN GT-R」でレース界を盛り上げた父子にとって日産とは、GT-Rとは。日産・ニスモOBであり、新旧・国内外を問わずモータースポーツに精通する、現在NPO法人モータースポーツ推進機構理事長も務める本誌編集長・日置和夫が聞き手として加わった、星野父子のプライベートも垣間見え、時々脱線もしつつ行われた対談の様子をお届けしよう。

To celebrate GT-R's 50th anniversary, the special talk with called "Fastest driver in Japan" Mr. Kazuyoshi Hoshino and his son Driver Kazuki Hoshino who is driving actively in Super GT300 class has been made. Father Hoshino has drove "Skyline GT-R" and his son Kazuki is driving "Nissan GT-R" to live up the Japanese racing field. It will be shown what does Nissan mean and GT-R mean for them.

「たまに帰ってくる人」から「ヒーロー」へ

日産が「スカイラインGT-R」を「GT-R」と表記するのは、SUPER GT第4戦の優勝、おめでとうございます。星野一樹選手(以下、一樹と表記)：ありがたうございます。

CL：「いつかは家族でお祝いはされるのですか。」

星野一義監督(以下、星野と表記)：サーキットでは一樹も寄ってこないし、特に会話はないから、終わってから「よかったな」って家族で飯に行く程度。今回は寿司に行つて「これからもがんばれよ」って感じかな。ちよっと照れ臭いね。

CL：一樹さんが小さい頃は？

星野：俺は一年の内2000日くらいはホテル生活だったから学校の行事なんかも行けなかったでしょ。だから何かあったとき、理由を付けて「飯に行くくらいよ。」

一樹：子どもの頃、親父が負けた時なんかは姉ちゃんと二段ベッドで「今日はリタイヤして怖いから早く寝よう」って布団を被っていた、そんな家でした。

星野：俺自身、兄と同じように両親が決めた中学から私立に通って

大学を出るようなコースに乗らず、オートバイの魅力にハマっちゃった。当時は「オートバイ=不良」と言われる時代だったから、物凄く反対された。ただ、一樹にダメだと言ったのは俺のそれとは全く意味が違ってさ、人よりも「コンマ1秒速く走ることの大変さが身に染みていたから、レースは息子に進めるべき道じゃないと思っていったんだよね。それに俺は高校中退だから、息子には大学まで行って欲しいっていう親の欲望もあったし。周囲からは「カートくらいやらせたら」って随分言われたけど、一樹が中学から大学までレースには一歩も足を踏み入れさせず、何が何でもダメだとしていたね。

CL：レースの厳しさが反対の理由ですか。

星野：レーサーに終身雇用はないでしょう。毎年9月から10月は翌年の契約の心配をして、12月末日元日に震えるわけ。その「震え」を感じないためには、人よりコンマ1秒でも早く走るしかないわけよ。野球選手もお相撲さんおきつ

星野：いやいやいや、日産、日産。全部、日産よ(笑)！まあ、家族で

ドライブはなかったね。仕事で散々サーキットを走っているからさ。旅行は新幹線か飛行機で、クルマは食事に行く時くらいだね。

CL：「日本一速い男」のクルマに小さな頃から乗られていた訳ですね。

一樹：当時は何か感じることはありませんでした。普通に父親が運転しているだけですから。今思えば、凄く運転手のクルマに乗っていたんだなとは思いますが。CL：レースはもろろん、テレビや雑誌に出演されるなど、普通のお父さんと違うと思ったのはいつ頃ですか？

一樹：どこかのタイミングとこのことではなく、家に置いてある雑誌をめくったら出ていたし、テレビをつけたらクイズ番組に出ていて、サーキットに行けば表彰台の真ん中に立っている。「どうして？」と思うことはありませんが、自分の父親が父親じゃない別枠で気が付いたら自分のヒーローになっていました。

CL：一樹さんの中でレーサーと

て感じですか。

星野：洗濯物を持って帰るんだよ。一樹：本当に小さい時は帰ってきても夜遅いし、荷物を入れて替えてすぐに出てしまつたので、会話もろか会えないことも多かったです。星野：忙しさが半端じゃなかったからね。レース以外にもテスト、テストで、フォーミュラだけでも

80日くらいあったし、GC(グランドチャンピオンレース)、ラリー、ル・マンとあったからね。「スカイライン」で勤弁してよ、とても時間がな

いから」と言っていたけど、日産では業務命令みたいなになっていたらね。CL：ご家族で出かけられることは？ 日産車でお出かけも？ 一樹：そこは言えないです。



星野一義 (ほしのかずよし)

1947年7月1日生まれ、静岡県出身。言わずと知れた「日本一速い男」。バイク好きが高じて15歳でモトクロスの世界へ。17歳でプロライダーとなるが、「日産」に入れば足車が出る(本人談)との噂を聞き、四輪経験がほぼないにも関わらず、二輪で培った技術と熱い走り度胸でオーディションを受験し一発合格。1969年に日産・大森分室のワークスドライバーとして契約後、ハコ、フォーミュラ、国内外を問わず数多くのタイトル勝ち取り伝説を作る。「ここぞ」という時に必ず勝利する「日本一熱い男」は惜しまれつつ2002年に完全引退。その後は自身のチーム「TEAM IMPUL」を率いながら、日本のモータースポーツ発展のために尽力する「日本人情味溢れる監督」として活躍中。

CL: サニーやチェリーに乗っていた時の気持ちは?
星野: 「実績を上げてスカイラインに乗ってやるぞ」と思っていた。どのランクでも乗ったらトップでなくちゃいけないからね。それこそ、ぶつけてでも。
日産: ワークストップの国さんなんか乗る前のウォームアップは星野さんがやっていたでしょう。
星野: そうね。先輩のクルマの慣らしを全部やっていたから日産で3レースしか出られなかったけど、

ここに付けられる順位のプレッシャーは怪我する怖さより恐ろしいんです。そのプレッシャーはやればやるほど後から感じて、自分の覚悟の足りなさを痛感しました。
星野: 俺と同じように親の思い通りにほならないんだよ。イギリスでは苗字も随分したみたいだけど、俺と同じだよ。同じといえば気難しい性格も同じだし、女性の好みまで同じなの。な!
一樹: うーん、そうみたいです。女性の好みは見た目だけじゃない部分も同じでしょう。

CL: スカイラインGTRの父と、日産GTRの息子
CL: GTRに初めて乗った時のことは覚えてますか?
一樹: はい、よく覚えてます。イギリスから帰った後、ニスモで働くようになりまして。部品を一個一個仕分けし、開発部に届けるのが僕の仕事だったので、部品がどの部署でどう作られてレーシングカーになっていくかを間近で見ることができました。そんな職場GTRなのかって。

CL: 星野さんのGTRとの最初の接点は。
星野: 18歳で免許証を取ったと同時にスカイラインGTRを買ったんです。富士スピードウェイで本山哲さん、田中哲也さん、影山正美さんらのテスト前、雨が朝方降っていたのでその乾かし要員として当時監督だった植元邦彦さんに「一樹、ちよっと走って乾かしてこい」と呼ばれたんです。98年のベンスオイルでしたが、本当に感動しましたね。「これがみんなが苦労して作り上げ、親父を含めみんなが乗ってきたGT500のGTRなのかって。

CL: 星野さんのGTRとの最初の接点は。
星野: 18歳で免許証を取ったと同時にスカイラインGTRを買ったんです。富士スピードウェイで本山哲さん、田中哲也さん、影山正美さんらのテスト前、雨が朝方降っていたのでその乾かし要員として当時監督だった植元邦彦さんに「一樹、ちよっと走って乾かしてこい」と呼ばれたんです。98年のベンスオイルでしたが、本当に感動しましたね。「これがみんなが苦労して作り上げ、親父を含めみんなが乗ってきたGT500のGTRなのかって。

CL: 星野さんのGTRとの最初の接点は。
星野: 18歳で免許証を取ったと同時にスカイラインGTRを買ったんです。富士スピードウェイで本山哲さん、田中哲也さん、影山正美さんらのテスト前、雨が朝方降っていたのでその乾かし要員として当時監督だった植元邦彦さんに「一樹、ちよっと走って乾かしてこい」と呼ばれたんです。98年のベンスオイルでしたが、本当に感動しましたね。「これがみんなが苦労して作り上げ、親父を含めみんなが乗ってきたGT500のGTRなのかって。



2006年のSUPER GT GT500クラスでTEAM IMPULからエントリーし、カルソニック インパルZ (Z33型) を操り見事勝利



「サーキットでは親も子もない」と、監督とドライバーとして接する星野親子。2006年当時の様子

CL: 当時、そんなお父さんの気持ちを理解してましたか?
一樹: 小さい頃はサーキットで同級生の治樹(黒澤治樹氏)や信吾(館信吾氏)から「一樹はカートをやらなの?」と言われたりもしました。みんな小学生の頃からスタートして、いましたからね。でも当時はそこまで強く「やりたい」とも思っていないんです。だけど中学生になった頃にはやりたくて仕方なくて。実は担任の先生に自宅に来てもらったこともあるんです。
CL: なんと、担任の先生とは!
一樹: 自分では親父を説得できないし、母親を脅したりもしましたがダメ

で、担任の先生を巻き込めばなんとかなるんじゃないかと思っ、放課後に先生を2回ほど家に連れて行きまして。先生も最初は「星野、俺が説得してやるから」と言っていたのに、門前払い。来た瞬間にオヤジに「帰ってくれ」と言われて「わかりました」と圧倒されて終わりました。
星野: 子どものことを思えば思うほど将来性なんかを考えちゃうわけ。俺は「ここはどこなんだ?」って病院の天井を何回も見ている。普通の仕事では何度も病院に入っ

て天井を見るなんて経験はしないでしょう。だからそっぴい思いをして欲しくないっていうのがあってね。
一樹: 今なら親父が反対していた気持ちわかります。ただ、僕も「家出してでもレースをする」ほどではなかった。たぶん親父なら家出していたと思いますから。
CL: レースは大学卒業後から?
一樹: 大学卒業と同時にレースを始めることになったのですが、スクールではスカラシップも取れませんでした。「経験の差を埋め

CL: イギリスはいかがでしたか?
一樹: 何回も挫折し、自分は甘っちょろい考えで始めてしまったと思いついて知らされましたし、親父の言っていたこともようやく理解できました。何秒何々って一周する

星野一樹 (ほしのかずき)

1977年10月13日生まれ、東京都出身。大学3年終了時に「ここからは僕の人生」と宣言しレースの世界へ。2000年から武者修行のため渡英し2002年に帰国。帰国後はF3、スーパー耐久、SUPER GT等で活躍する一方でニスモに勤務し、レーサーの立場外からもレースの世界に触れる。2004年にスーパー耐久でクラス優勝。2008年、2010年にはSUPER GT GT300クラスでシリーズチャンピオンに輝く。2019年はSUPER GT GT300を中心に活躍中。またイギリスでの武者修行、ニスモ勤務などから得た経験と実直な人柄で後進の指導にもあたっている。



バーが表現することが全くなかったけど、今は全部データで見られるからね。

星野：今、F1だってドライバーが「あそこコーナーでちゅっと

フロントがアンダーステアで」って言ったときに、わかっています、問題ないです。ちゅっと待つて、ださじってピッチングして直しちゃったんだ。それくらい技術が進んでるからね。ル・マンだってウエットで3000キロで走っててもブレーキ踏むだけでいいんだよ。調整もいらぬ。ガンって踏んでもツツツツってABSがやっちゃったんだ。

日置：そういう時代の星野さんと、GT3の一樹さんの何が違うのか、ドライバーじゃないからわからないけど。

一樹：当然、データまではありませんが、例えばセッティングの方向性が決められるのはドライバー次第という部分はあると思います。

日置：そのあたりの「基本は人間が決める」というのは変わっていないのかな。データを見せられて「こうだから」って言うのってウンとしか言えないけど、昔はそんなの無いからね。「俺が」ってしてるんだから「」って言うのもあったんじゃない。

一樹：ただ、今の若手は車の構造を知らな過ぎてびっくりするくらい

はあります。若いやつはF3を見ていたとき、速いチームメイトのバナがでんって聞こえたり「わかじない」って言うていたことがあって、とにかく、それくらいわかっていない。つまり、乗り物に乗って速いかどうかって勝負だけで来てくるんですよ。

GT-Rは世界で一番速いクルマでなければならぬ

GT-Rは世界で一番速いクルマでなければならぬ

日置：星野親子に比べて日産、GT-Rはいろいろな存在ですか。

星野：俺はスカイラインがなかったら今の自分はなかった。自分を育ててくれたのがスカイラインであり、GT-Rであるというんですよ。

CL：お父さんは「おっちゃん、GT-Rは海外でGT-Rに乗る際、小さい子が「GT-Rが大好きです。サインして」って来てくれる。日産が築いてきたGT-Rの歴史の凄さ、日本だけでなく世界のGT-R」であるのを感じます。だから「日本にはGT-Rという凄いクルマがあるんだ」ということを僕

行ったの。そうしたら「星野、お前は何徳田分、壊したと思っていいんだ」とおっしゃって。結局、日産を辞めることなく自分の思った通りにさせてもらったんだ。

CL：河合専務は男前ですね。

星野：この恩は生涯忘れられないけど、もちろん壊してばかりじゃないよ。例えばタイヤにだって、「こんなタイヤ履けるか！」って思えば、小平の工場でも4時にできたてホヤホヤのタイヤを職人を介さないで4本サーキットへ運んで優勝したこともあるの。俺は絶対に妥協しない。当時は一ヶ月先のコースの温度が何度かもわからないでしょ。だからタイヤなんか決められないじゃない。だから「ぶざけたこと言っんじゃない」ってさ。時間は待つてくれないし、勝つことに相対的な執念があるからね。メーカーさんには嫌われるタイプだね。

日置：自分でどんな追い込み感じゃないかな。

星野：うん、執念だけは凄いなだよ。それに俺はテンションが上がっちゃう。レースで自分との闘い。例えば壺を作っている人が「世界で一番速い車」ではないから、いけなさい。レースでもテストでも、とにかく全集中において一番に速くないといけない。モチベーションが一番高いGT-Rだね。フェラーリだ、ポルシェだ、って言うたって、GT-Rが一番速くなくちゃいけないんだ。時計だってS-EK00が一番良くて、日本では海外のブランドがいけない見栄みたいなものがあるじゃん。だからそんな見栄なんか関係なくGT-Rは一番速くなくちゃいけないんだ。

CL：速さは譲れない。

星野：そりゃそうだよ。R35のGT-Rをニスモから会社まで乗ったとき、こんなに速い車を免許証取りたての18歳の子には乗らせちゃいけないじゃないかと思うたよ。クーケーツって踏むだけ出ちゃうのよ。なんだ、このクルマって。レースでは1200馬力くらいに乗っていたけれど、バ

1976年5月に富士で開催された「レース・ド・ニッポン」でデモ走行(車両はKPB210レース車)



日産のオーディションでも評価された男前っぷりで女性ファンの心を鷲掴み

日産ドライバー同志として深い絆を持つ伝説のドライバーたち。左から長谷見昌弘さん、星野一義さん、北野元さん、砂子義一さんと



走行距離数は俺がトップだった。「日本一速い男」って言われ始めたけど、本当は「日本一走行距離数が多い、日本一速い男」だよ。今は「日本一借金が多い男」だけだよ。最近、トークショーで言うちゅつよ。

CL：大森分室の頃から現在まで、日産のチームはいかがでしたか？

星野：ル・マンに行ったとき、うちの奥さんは日産のピットには来ないで「トヨタにすっ」といたのよ。トヨタはみんなでゲーティングを作

るを手伝ったりするようになるようなファミリーなものがあるんじゃないけど、日産は悶々とした男の世界らしくって入り込めないうん。

CL：日産のチームが男臭いの

星野：そうですね、日産が男臭いのは伝統だと思うよ。俺は日産で育っているからさ、目もつり上がって、自然と話しにくい感じになってるみたいなんだよね。仲良し会チームにはなれないんだよ。プライベートの自分のチームもね。

日置：日産のドライバーさんたちで言えば、第一世代の今80歳に届く方々と、それから古希になった方々の第二世代の人たちとでも全く違うように感じますか。

CL：上下関係は今でも？

星野：イベントなんかで北野(北野元さん)や砂子(砂子義一さん)と一緒にいる時は、俺がお連れし

たりするよ。「星野は俺をよく立ててくれるな」なんて言われるけど、俺にとっては「そんなことありませぬ、先輩後輩ですか」ってな感じ。

CL：年は重ねても先輩後輩の関係は同じですね。

星野：いつのニスモフェスティバルの時だったか忘れたけれど、ドライバーたちがスラッと揃って座っている場で砂子さんが立っていたことがあってさ。俺は「馬鹿野郎！ お前ら3080に乗っていらした第一人を立たせて何座っているんだ！」って言うたら、「は、は、は、砂子さんのことを知らないわけよ。まあ「すみませぬ」とは言うていたけれど、ちょっと驚いちゃったよね。

レースには常に自分のすべてを懸ける

星野：俺は日産に本当に恩があるんだ。

CL：恩とは？

星野：さしててもフォーミュラで勝つたかった俺は日産を辞めようとしたとき、日産のモータースポーツを担当していた河合専務に会いに

「これは凄いと周囲に言われる作品でも自分で割っちゃうっていうじゃない。それと同じで自分が納得いかなかったらどうにもならないんだよ。

CL：厳しい世界ですね。

星野：実際、僕はミツシヨンとかデフとか組めなくても、そのフィードバックに対しては自信があるからね。機能について自分の足の裏と相談して、徹底的に追求しているから。だから「星野さんのクルマは凄いな」って言われるけど、それは一生懸命作っているからなんだ。そしてとにかく沢山走るからね。一樹が「タイヤ屋さんが、エンジン屋さん」ってフツフツ言っているのを見ると、「なんでそれではダメだと言わないんだ」と言っの。さうする「僕らが言っただけ、それは違う。開発していいには技術屋さんの目を見て」みんなのじゃダメだ」って言えないといけない。それがわかってもらえるまで、えらい喧嘩もしたけれど、やっぱりいいモノ、勝てるモノを作りたいでしょ。

日置：星野さんの時代はドライ

ブルーバードの歴史



310系 [1959~1963]



410系 [1963~1967]



510型 [1967~1972]



610型 [1971~1976]



810系 [1976~1979]



910型 [1979~1993]



U11型 [1983~1990]



U12型 [1987~1991]



U13型 [1991~1995]



U14型 [1996~2001]



G10型 [2000~2005]



G11型 [2005~2012]

クルマが60年もの長きにわたってファンを魅了し続けているのだ。「戦後の100から900まで共通しているのは、日本の悪路で活躍したタクシーとしての耐久性、信頼性、経済性がそれぞれバランスしていることだと思います。特に510では、エンジンとサスペンション性能が飛躍的に向上したので、モータースポーツ、特にラリー競技での活躍は、耐久性に優れたブルーバードのDNAが深く関係していると思います」と石川さんは教えてくれた。「因みに510は「ブアマンズBMW」と北米市場で言われていたそうです。日本のタクシー用途を前提にした510のセミトレーリングアームは、材質や構造の面では本家のBMWよりも頑強な作りであることが事実ともいわれています。そんな、高品質なクルマをファミ

リーカーやタクシーとして市販されていた点が魅力なんです。900までのブルーバードを振り返ってみると、クルマとしてのハード面では直列4気筒エンジンのFRで、510型以降では4輪独立サスペンションのセダンであることが共通しており、「こうしたハード面によって最適な前後重量配分が実現して、エンジンの過渡応答性の面で6気筒車に対するアドバンテージとなっていることが運転する愉しさにつながっていると思います」と石川さんはいう。「運転が愉しくて耐久性が高ければ、ユーザーである我々は満足して黙ってそのクルマに乗り続けま

す。それが900までのブルーバードだと思っっていますし、これが日産車の中でもスカイラインやフェアレディンとは違う魅力だと思っています。クラブ510内だけではなく、全日本ダットサン傘下の友好クラブ同士での情報交換も貴重な情報源です」といふ。また、210から910までのブルーバード各クラブとの横のつながりだけでなく、「例えばクラブS30さんとは部品流用で情報交換しています。ダッ

仲間と共にこれからもブルーバードを愉しんでいきたい」トサンは共通部品が多いのでと話してくれた。さらに「クラブS30さんとはクラブ同士のツーリングを企画したこともあるんですよ」と車種を超えたつながりも紹介してくれた。「これまでと同様、動態保存に向けて一台でも多くの510を後世に残すことを目的に活動をしていきたいと思いますが、特に経済的な理由で旧車を楽しむことに躊躇している方には、自身で簡単なメンテナンスが出来るノウハウをお伝えするなどして、少しでも経済的負担を軽くして、長くブルー



様々なイベントなどでブルーバードファンとお目にかかれるのを楽しみにしています！

仲間と共にこれからもブルーバードを愉しんでいきたい



2017年4月に510車発売50周年記念イベントを埼玉県・鴻巣市の関東工大自動車大学校にてクラブ510主催で開催

ブルーバードを楽しめる環境をお伝えたいです」と、クラブのこれからについて語ってくれた。こうしたクラブがあり、ファンが続ける限り、ブルーバードはこれからも日産、そして日本を代表する愛されるクルマの一台としてあり続けることだろう。



日本の家族を乗せて60年
Carrying Japanese Family for 60 years

ファンを惹きつける
昭和を代表するセダン

「ブルーバード」の魅力

The Bluebird was a car of great charm who represented the Showa-era

昭和の名車「ブルーバード」が発売60周年を迎えた。60年を経てもなお愛され続けるその理由はどこにあるのか。これまで本誌では510開発責任者であった太田昇さんのインタビューをはじめ、折に触れブルーバードを扱ってきたが、今回はユーザー側から迫ることとし、ブルーバードを愛して止まない面々が集うクラブ、中でもその中心的な役割を果たす「クラブ510」にブルーバードの魅力を伺うと共に、クラブ活動の楽しさについて伺った。

A distinguished car in Showa-era named "Bluebird" reached its 60th anniversary this year. What is a reason why the "Bluebird" is still continuing to be supported by many people. It has been reported from a maker's point of view in the past. Now, it is reported from a customer's / a fan's point of view. Asked a Bluebird lover "Club 510" what is the attractiveness of the "Bluebird".

ブルーバード。キャッチコピーである「幸せを運ぶ青い鳥」そのままに、日本のモータリゼーションの一翼を担い、高度成長期のマイカーブームを支え大空へ羽ばたいた名車だ。今年、発売60周年を迎えたが、その人気は今も衰えることはない。

「ブルーバードの魅力は、高品質なクルマがファミリカーとして市販されていたことです」と話してくれたのは、ダットサンブルーバード510クラブ（略称：クラブ510）代表の石川和男さん。石川さんは祖父が購入した310エステートワゴンに乗ったのが石川さん0歳の昭和37年。以来、ブルーバードに心を奪われ、中でも510は学生時代からかれこれ39年間、バンを含めて3台に亘ってブルーバードを乗り続けた。縁があつて6年前に再び310を購入する機会に恵まれ、自宅の車庫には310と510が並びという、ブルーバードのツフモノだ。そんな石川さんは現在クラブ



1964年、石川さん2歳の時に群馬県・赤城山に家族でピクニックへ



今回取材にご協力いただいた石川和男さん。愛車のP312とH510と共に

510の代表でありながら、戦前のダットサンからプリンスを含む歴代の日産車オーナーが集う「全日本ダットサン会」の副会長も兼務する。「全日本ダットサン会・会長からの要請で、2008年に「クラブ510」を設立しました。現在、20名の会員と共に活動しています」。主な活動は旧車イベントへのクラブ510としての参加や、不定期で開催するツーリング

で、「今年で終了してしまいましたが、お台場で開催された「ニューイヤーミーティング」でクラブスタンドを設営し、会員特製の「豚汁うどん」を食べながらのクルマ談義は格別です」と話してくれた。フツのクルマだからこそブルーバード愛が高まる日産ファンの心理

ブルーバードは高性能バージョンが設定されているモデルもあるが、あくまで大衆車。大衆車であるが故に動力性能や乗り心地といった性能はもとより、安全性や耐久性、経済性なども十分に満たした上で適切な価格で販売されなければならず、開発者の苦労が偲ばれる。とはいえ言ってみれば「フツのクルマ」。しかしこれほどの人気を未だ博しているところに「日産車はおもしろい」と思う理由のひとつを垣間見る。立派で高額な高級車や高性能車などと同



伊藤修令さんも参加

日産テクニカルセンター内の開発部門中心の有志からなる「日産名車再生クラブ」が「FY19再生クラブキックオフ式」を開催し、

蘇る伝説! 日本グランプリで輝いたもう1台のプリンス

Restore the legend! Another Prince racing car
which was crowned in 2nd Japan Grandprix in 1964

日産名車再生クラブ プリンス「グロリア スーパー6」 レストア・キックオフ式開催

The restoration program of Prince "Gloria Super 6" has been started by the Nissan Great Car Restoration Club.

日産名車再生クラブが2019年のレストア対象車として選んだのは「プリンス グロリア スーパー6 第2回日本グランプリT-VIIレース仕様」だった。

2019年5月20日、日産テクニカルセンターで「FY19再生クラブキックオフ式」で発表されたが、例年、12月に開催されるニスモフェスティバルでのお披露目ではなく、ひと月も前の鈴鹿でのお披露目も視野に入れるとか!?

It has been selected as 2019 program by Nissan Great Car Restoration Club to restore Prince Gloria Super 6 Racing version which has participated in 2nd Japan Grandprix. It has been held FY19 kick-off ceremony at Nissan Technical Center in May 20th 2019.

It will be shown at NISMO Festival in December, hopefully at Suzuka "Sound for Engine" event in mid November.

今年のレストア車両を発表した。選んだのは第2回日本グランプリでワンツーフイニッシュを飾ったプリンス・グロリア スーパー6 第2回日本グランプリT-VIIレース仕様」のうち、優勝を飾った大石秀夫選手の39号車である。

この車両は前年の1963年に鈴鹿サーキットで開催された第一回日本グランプリで惨敗を喫したプリンスが雪辱を果たすべく投入したモデルで、ベースは1962年にフルモデルチェンジを受けた2代目となるプリンス・グロリア

が1963年に追加したグレード「スーパー6」で、国産初の2.0リッター直列6気筒OHCEエンジ「G7型」を搭載していた。今回レストアされる車両は、当時のレース参戦車両ではなく、同一仕様で、その後、展示用として使用されたプリンスグロリアスーパー6 第2回日本グランプリT-VIIレース仕様の優勝車両「39号車」のレプリカとなる。再生クラブ代表の木賀新一さんは「実際の39号車にどこまで近づけられるかわからないが、当時の映像に映



「最高のものを作れ」と激か弁明された当時を振り返る伊藤修令さんか今回は力強いアドバイザーとなる

るプリンス・グロリア スーパー6の雄姿を見て、作業に当たっていきなさいと話した。

キックオフ式にはスカイラインの開発主管として本誌でもお馴染みの伊藤修令さんが登壇し、プリンスに在籍し、「グロリア」の設計に携わっていた入社ホヤホヤの新人であった当時の思い出を語りながら、このプロジェクトにアドバイザーとして参加することを明らかにした。

キックオフ式では日産のヘリテージマーケティングを担当する中山竜二さんが当時のレースがナンパー付き車両で行われていたことで技術を高め、自動車大國日本の礎を築いた歴史を紹介し、加えて「日本グランプリの開催地鈴鹿サーキットでの走りが見たい!」と続けたが、その声に答え

鈴鹿で伝説が現実

に、本誌編集長でもある日置和夫から「完成が前倒してきたら11月に鈴鹿サーキットで走らせてみては?」との提案があり、会場は日本グランプリ開催当時の再現を期待した大きな拍手が沸き起こった。再生クラブが手掛けた車両は例年12月に開催されるニスモフェスティバルでお披露目されることが多いが、今年は少し早いお披露目が叶うかもしれない。



日本で初めて100馬力を突破したG7型エンジン



インテリアはノーマルの様子だが、実際のレース仕様へどこまで近づけるか

再生クラブがレストアしたS54 A1型モプリンスグロリアスーパー6が共に鈴鹿で走る姿が見られるかもしれない。再生クラブによって当時の姿が見られることを期待したい。