



Innovation
that excites

Vol.232
2019 AUTUMN/WINTER

CLUBLIFE

THE MAGAZINE FOR NISSAN OWNERS' CLUB

フェアレディZ生誕50周年記念特別対談

Zを愛し、Zに愛された選ばれし父子

柳田春人×柳田真孝

日産の近未来の姿がここに

第46回東京モーターショー2019

【完成&お披露目編】

プリンス グロリア スーパー6 1964年

第2回日本グランプリT-VIレース仕様 レストアレポート

伝説を再現

青い稲妻が疾走った!



東京オートサロン2020

Zを愛し、Zに愛された選ばれし父子



Fairlady Z 50th Anniversary Special Interview Chosen father and son loved Z and loved by Z

柳田春人×柳田真孝

Haruhito Yanagida × Masataka Yanagida

フェアレディZ生誕50周年記念として実現した「Zの柳田」と柳田春人さんと、スーパーGTなどで活躍中のレーシングドライバー柳田真孝さんの父子対談。その話を伺えば何うほど柳田父子とZとの関係は人知では測れない深い縁があるように感じる。柳田父子にとって「Z」とは、Zの将来にも言及した貴重な父子対談をお届けしよう。

A talk between Haruhito Yanagita, the "Yanagida of Z", and Masataka Yanagida, a racing driver active in Super GTs, realized as the 50th anniversary of Fairlady Z's birth. The more I listen to the story, the more I feel that the relationship between Yanagida and Z has a deep edge that cannot be measured with human knowledge. What is "Z" for Yanagida family? Here is a valuable father-son dialogue that mentions the future of Z.

デビューウィンは柳田父子のDNA

ニッサンクラブライフ編集部(以降、CLと表記)：まずはフェアレディZの最初の接点についてお伺いしたいのですが。

柳田春人氏(以降、春人と表記)：我々の時代は16歳から軽自動車に乗れたから、私は軽自動車を持っていたんだけど、富士にレースを見に行った帰りに追突されてさ。その追突した人がこの車は幾らなんだというから「100万円だ」と言ったら80万くれてね。それでSR(フェアレディ2000)の中古を買ったの。当時18歳で、そのSRが最初。

CL：なぜSRだったのですか？
春人：SR(ホンダS800)にしようか、SRPにしようか迷った。SRだったなら新車を買えたんだけど、たまたま知り合いのお兄さんがSRに乗っていたからSRにしよう。

日置編集長(以降、日置と表記)：当時はSRが88万円でした

からね。
柳田真孝選手(以降、真孝と表記)：SRにしたらどうなってたかな。

春人：本当だよ。それで高校3年生のときに「卒業記念としてSRでレースに出てみよう」と友達4人と協力して出場しました。今年、Zが50年だから私は49年来の付き合いです。ただ車は好きだったけど将来レーサーになろうとも思っていないし、たまたま前の3台が潰れたから優勝しちゃった。そうしたら「プロにならないか」とマネージメントしてくれる人が出てきて、レースはその一戦で終わる予定だったのに、私のレース人生がスタートしちゃった。

真孝：僕がカートを始める時、「俺のデビュー戦は優勝だ」とってずっと言っていたんですから。

CL：それはプレッシャーですね。真孝さんが何歳の時ですか？
真孝：13歳かな。そんな小僧に凄いプレッシャーをかけるんですよ。

春人：でも四輪に乗った時は息子もデビューウィンだったから。真孝：それ、後で言おうと思ったのに、本人より先に言わないでよ。CL：レーサーになると決心されたのは？

かをやっていたんです。ギアチェンジが凄く面白くて、そこでクラッチ操作を教えてもらいました。

CL：クルマはお好きだったようですが、レースも小さい頃から好きだったのですか？
真孝：サーキットにはもちろん行っていました。レース自体に興味はそこまでありませんでした。小学校の頃は少年野球をやる普通のスポーツ好きな子供でした。勉強も好きで……って、それは冗談ですけど、レースは興味なかったですね。「やらないか？」と言われたこともあったんですが。

CL：カートを始められたのは？
真孝：小学生の頃、F1を見に行った時に亜久里さん(鈴木亜久里氏)と会って、「カートを兄弟でやれ」と言われたのがきっかけです。それで兄弟で初めてカートに乗ったら、乗りものを自分で操

れる楽しさに気がついたんです。カートは大人よりも子供の方が速かったりするのでそれも快感で、そこからスイッチが入りました。

CL：クルマの英才教育ですね。春人：英才教育がどうかは別として、自分も小学校5年生頃から田舎でスバルに乗っていましたからね。だからそういう体験は小さい頃からやっていた方がいいとは思っていました。

CL：危ないとは思えなかった？
春人：何も思わなかったね。それより体験が大事だと思っていたし、興味があるならやらせてみようと思っていました。プロのレーサーに将来なるかならないかは別。ただ、カートをやらせて一番良かったのは反抗期がなかったこと。それはカートショップで大人と付き合い合っていたからだと思うんだ。強いて言えば今、反抗期だから。



上：'74年富士GC 第5戦でのZの柳田(春人) / 中：'80年富士GC第1戦でのパイオレット / 下：'82年スーパーシルエット・イン・ツクバでのブルーバード

春人：私はそれまで何をやっても長続きしなかったけど、レースだけは集中できていた。だから向いていると思ったよね。
CL：しかもフェアレディで。やはり縁があるのですね。それから「Zの柳田」として大活躍されるようになった。「Zの柳田」と呼ばれるようになったのは、昔のレースを観ていた「Z」という人もいて、スタンドでよく雨の日観ていたとも言われます。

CL：「雨の柳田」という異名もお持ちですね。なぜ柳田さんは雨で強いのでしょうか？
春人：二十歳の頃、私はヨコハマタイヤと一年間契約をしていたので随分テストの機会がありました。特に雨の日はスリックタイヤをレインタイヤのように削った「カットスリック」というタイヤを履いて走っていて、そんなテストの経験から雨の日が強いのも無理はないな。
真孝：それは表向きで、本当は人が踏めないところを踏んでいたってことじゃないの？
春人：いやいやいや。ただ私はレースになると切れちゃう。後で確認してみると、絶対に行っちゃ

いけないところでも行っちゃって。だからクラッシュも多くなって一度は全損していたし。ただ、当時からのZだけには負けないうと頑張っていったよね。
CL：走り方の研究などは？
春人：とにかく「踏め」だけ。とにかく土砂降りの雨でも直線では戻さない。それは自信ある。ただ、全然見えない時に前を走るトヨタ2000GTに追突したことがあって、それからは見えないうと踏めなくなっちゃった。なんで当時はあんなに踏めたのかな。
CL：一番の思い出は？
春人：グラチャン(グランドチャampion)レース)で出場車両15台くらいのうち、Zが10台程走ったのは印象に残っているね。それから、10台くらいのマツダRX3(サバンコ)と戦ったレースだね。そのレースでZは私だけで観客席からみんなが応援してくれていたんだ。直線でみんなが拍手してくれているのを見てさ。マツダは関谷(関谷正徳氏)なんかが活躍していた頃かな。今でも「あの頃は凄かったよね」と話すんだけど、当時はリベットの留めでフェンダーとかオーバーフェンダーを付けていたんだけど、それがレース

が終わってみると全部なかったりしてたんだよね。
CL：Zに乗り続けていた理由がありますか？
春人：縁があったというのはあるよね。グループCも実はZだし。シルエットフォーミュラに乗っていた時もあるけど、ずっと感じてたよね。とにかく朝起きて寝る時までZのことを考えていたね。

CL：家のお父さんは？
真孝：いいお父さんでしたよ。僕は自身は週末は親父がいなくて、学校行事も全然来なくて寂しいと思ったりもありました。でもそれが普通だったし、家にいる時はスポンサーさんから載った飲み物を少年野球のみんなに配ってくれたり、できることをやってくれていたと思います。キャッチボールもしてくれました。
春人：言葉のキャッチボールはなかったけど。
真孝：まあね。Zではなかったですが、小学生の頃、だだっ広い私有地でクルマを運転させてもらったりもしました。助手席に乗り、助手席から一速に入れる練習なん

真孝：遅咲きのね(笑)。カート

では自分よりも年上、しかも大人がほとんどで、そういう中で人との付き合い方を学んでいたんだと思います。挨拶なんかも含めて、カートには親父はあんまり行ってくれなかったし。

春人：今でも息子が業界で評判が悪くないのは親としては嬉しいね。CL：子供の頃は周りと話が合いましたか？ 他の子供さんはカー

トをやっていないと思うので。真孝：カートを始めたのは中学生だったので、小学生の頃は野球の話ばかりでしたよ。ただ、中学の先生は理解があつて「どんどん行け」と言ってくれていました。周りの友達も応援をしてくれていま

した。

CL：勉強は？

真孝：レースばかりで、勉強はあんまりしなかったかな。

春人：そこはDNAだね。CL：もっと野球をやりたかったというのでは？

真孝：それはありません。全部自分やりたいと思って決めて、好き勝手にやらせてもらっていたと思います。毎週、ショップの近くまで電車で行って、ショップの人のクルマに乗せてもらってカートに行っていました。なぜかカートだと朝ら時くらいに起きて行けるんですよ。学校に行くのは起きられないんですけど。

CL：やりたいことを認められる。CL：やりたいことを認められる



それまでの苦労が実り、驚異の速さで見事チャンピオンに輝いた。三人の笑顔が眩しい！

与して頂くなど、とても恵まれた環境でした。

CL：ニスモの部品庫で働いていたのは星野一樹さんも同じですね。

真孝：ニスモに入ったのは僕の方が一樹さんよりも早いです。年齢は一樹さんが上ですが僕が先輩です。今度「星野君」って言うてみよつかなあ。

日置：ジャーナズ事務所みたいなの？

真孝：はい。でもきつと怒られるなあ(笑)。

Zとの不思議な縁

CL：Zに初めて乗られた時のことを覚えていますか？

真孝：これも凄く巡り合わせなのですが、シルビアの2年目2002年6月頃、アメリカン・ルマ

ンに出るフェアレディZ33型の開発がニスモで始まりまして、ニスモの部品庫で働いていた僕に当時、開発責任者だった鈴木豊さん(現・スーパーGTニスモ監督)が「マー(真孝さんの愛称)、ちょっと来いよ。」という開発を始めるからドライバーよろしくな」とその場で言われたんです。それから開発にも携わるようになりまして。それが僕のレーシングカー

のZのファーストコンタクトでした。だから左ハンドルだったし、Hパターン(変速時にシフトレバーをH型に動かすパターン)だったんですよ！

CL：いきなり開発ドライバー！

真孝：シエイクダウン(レース車両の完成後初のテスト走行)を富士でやったのですが全然走らないし振動も多くて。その後、ニスモの6階で豊さんを隣に乗せてエンジンをガンガン回しながら「この振動です」と言いながらテストを繰り返した記憶があります。

CL：開発ドライバーを経験されて、これまでは違うアブローチでレースに携わることになったと思えますが。

真孝：今まで走ることばかりでしたから、レーシングカーの開発に携わらせてもらえたのはとても良い経験になりました。当時、レースで乗せてもらっていたシルビアは完成されていて、乗れば後はセッティングすれば速く走れる状態ですがZ33は一からだったので、「次はZにトラブルがいくのか」とか、「どんなクルマの特性があるのか」といったことにも携わっていましたから。



柳田真孝
(やなぎだまさたか)
1979年6月4日生まれ、東京都出身。「Z遣いの柳田」の長男として生まれる。1993年にカートでレースデビューし、1997年にエルフのスカラシップにより渡仏し活躍。1999年に帰国し、2001年より全日本GT選手権・GT300クラスに参戦。2003年にGT300クラスでシリーズチャンピオンに輝いたのを皮切りに、SUPER GT (GT300/GT500)、スーパー耐久などで次々勝利し、「二代目Zの柳田」と呼ばれるようになる。現在は現役ドライバーでありながらNISMOドライビングアカデミー副校長として、クルマの楽しさと安全なドライビングテクニックの普及に努めている。



柳田春人 (やなぎだはるひと)
1950年10月21日生まれ、埼玉県出身。1969年にフェアレディ(SR)で参加したレースでデビューし、これをきっかけにレーシングドライバーとなる。1973年5月日本グランプリレース、1977年9月富士インター200マイルレースなどZでの数々の優勝を飾り、「Z遣いの柳田」と呼ばれる。またZに限らず、マーチ、ブルーバード、ガゼール、バイオレットなどでも活躍し、特に雨天に強いことから「雨の柳田」とも呼ばれた。1975年に自ら興したチューニングショップ「セントラル20」の代表を務めながら、Zを軸としながら日本におけるモータースポーツの普及に努める。

のは、子供にとって幸せですよ。真孝：そうですね。カートは費用もかかりますし、ありがたかったです。請求書が来ると、「お前、これで合ってるのか。ちゃんとチェックしろ」と。そういうところも勉強していたと思います。

CL：お母様は？
真孝：反対でした。母親はやはり危ないという感覚があつたんだと思います。

CL：将来はこのままレーサーになるぞ？
真孝：おかげさまで順調に全日本クラスまで行き、全日本のレースが終わったその年に、次のステップに上がるオーディションにたまたま合格できたんです。海外に無償で行けるエルフのオーディションで、オーディションに行く前に

「本気でお前、この先どうするんだ」と親父に言われて、「このオーディションに受かったら行く」と言ったんです。その時に腹をくくったんだと思います。オーディションに合格し、速攻でフランスに行けたのが本当に大きかったです。当時エリック・コマスさんが審査員にいたのですが、その何年か後にエリックさんと組んでレースができたので、凄く縁を感じます。そのタイミングで4輪に行けたのは僕の人生のターニングポイントでしたし、レース人生における実質スタートでした。

CL：順調そうに見えますが、挫折もありましたか？
真孝：オーディションに受かったのは順調と言えはそうですが、常に勝っている訳ではないし、挫折

真孝：Z33最後のテストが美称でありました。テストに時間が掛かり、辺りは真っ暗になってしまつたのですが、目標タイムを出さなければなりません。走り終えた後、エンジンアをやっていた豊さんが丁度誰かと握手をしていた光景がコクピットの中から見えました。それを見て、目標タイムを越えられたとホッとしたのを覚えています。それまでトラブルが多く、問題が色々あつたので。

CL：なかなか真孝さんのような経験を若手のドライバーさんはいないですよ。真孝：しかもZですから、本当に縁を感じました。自分がZでレースに出させてもらうことには、巡り合わせがあると思いました。

CL：開発に携わって何か変わった

真孝：Z33最後のテストが美称でありました。テストに時間が掛かり、辺りは真っ暗になってしまつたのですが、目標タイムを出さなければなりません。走り終えた後、エンジンアをやっていた豊さんが丁度誰かと握手をしていた光景がコクピットの中から見えました。それを見て、目標タイムを越えられたとホッとしたのを覚えています。それまでトラブルが多く、問題が色々あつたので。

た事は？
真孝：レースには色々な人が携わっているということを実感しました。一つのパーツにしても多くの人たちの物凄い知恵と努力、そして時間がかけてらるって、それが車全体となるといったいどれほどの人がどれだけの時間をかけてやって

いるのかということを感じます。
日置：ニスモで働いてもらう意味だよ、それも教育の一環だから。真孝：僕らドライバーはそれだけ時間や労力をかけて作り上げた車を走らせているんだという重みを改めて痛感しました。

CL：その後、2003年にス

パージのGT300クラスでシリーズチャンピオンになりました。真孝：2001年、02年とシルビアで毎年チャンピオン争いはしていましたが、接触やトラブルがあつたりしてギリギリのところまでチャンピオンが取れなかった。それがZに乗って初めての年にチャ



ポディウムで高々とトロフィーを掲げる柳田真孝選手と星野一樹選手。Zの神様も大いに喜んでいただろう



日産の近未来の姿がここに
Nissan's near future is here
The 46th Tokyo Motor Show 2019



NISSAN GT-R 50th Anniversary
GT-R生誕50周年を記念する特別仕様車。日本グランプリで活躍したGT-Rをモチーフとしたツートーンカラーが特徴。展示車両は2020年の新色ワンガンブルーでセンターに白地のストライプが入る。50周年記念バッジやステッカー、ロゴが室内外に配されている

LEAF NISMO RC_02

前後のツインモーターと4輪駆動システムが特徴で、0-100km/hは3.4秒と驚異の速さを誇る。日産が考える新たなモータースポーツ・カテゴリーの提案とも言えそうだ



第46回東京モーターショー2019

従来の自動車に留まらず、AIをはじめ数々の先進技術が示された「第46回東京モーターショー2019」。日産は「ニッサン インテリジェント モビリティ」を具体化した3台の世界初公開車両を中心に展示を行い、EV時代における日産のこれからを示した。展示車両の一部を紹介しよう。
The venue is the entire Odaiba area in Tokyo, and the category is not limited to conventional cars, but the 46th Tokyo Motor Show 2019, which has become a number of advanced technologies including AI. At the Nissan booth at Tokyo Big Sight, Nissan exhibited a variety of exhibits centered on three world-first vehicles that embody "Nissan Intelligent Mobility", showing the future of Nissan in the EV age. Here are some of the vehicles on display that have delighted many visitors.



ニッサン IMk

「IM= (ニッサン) インテリジェント モビリティ」、[k=軽自動車]を意味する新たなEV軽自動車。新開発のEVプラットフォームを採用し、軽自動車規格においてもEVならではの力強くスムーズな走りや静粛性を実現。「プロパイロット 2.0」を進化させた次世代の運転支援技術が搭載される



ニッサン アリア コンセプト

EVと日本の伝統的なミニマリズムを融合し、ラグジュアリー感と走りの要素も感じられる美しいデザインが目を引く。最大の特徴は前後に高出力電動モーターを配置したツインモーター四輪制御システムで、車両の中央部に配置されたバッテリーと共にパワフルでリニアなハンドリングを実現する



フェアレディZ 50th Anniversary

S30型誕生から50周年を記念した特別仕様車。1970年米国・SCCA (スポーツ・カー・クラブ・オブ・アメリカ) レース優勝車両「Datsun 240Z BRE」のカラーリングを再現したエクステリア、インテリアもレース一演目が施されている

「NV200 ユニバーサルデザイン」スライド式スロープ 高耐荷重仕様 (日産車体)

2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向け、大きな荷物を持つ方や電動車いすの方でも安心して乗車できるスライド式スロープや乗降用大型手すり等を標準装備



セレナ e-POWER

日産のラインアップでいち早く「プロパイロット」を搭載したセレナに2019年8月「全方位運転支援システム」を全車標準装備



NISSAN New Mobility Concept

高齢者や単身世帯の増加等の社会状況に着目。前後二人乗りのEVで最高速度は約80km/h、約4時間の充電で約100kmの走行が可能。バイクのような機動性とクルマのより高い安全性を両立



スカイライン (プロパイロット 2.0 搭載)

第40回 2019-2020 日本カー・オブ・ザ・イヤーでイノベーション部門受賞の世界初・先進運転支援システム「プロパイロット 2.0」を搭載



ニッサン エナジー シェア

家とクルマで電力を相互供給できる「Vehicle-to-Home (V2H) システム」で未来の家を提案。太陽光発電した電気を日産リーフに貯めることで、電化製品への電力供給を可能に



Out of KidZania in TMS2020

子供向け職業体験施設「キッズニア」とのコラボレーション企画で、日産では未来のコンセプトカーをデザインするデザイナーの仕事体験することができた。子供たちは自由にスケッチし、粘土で立体化させて3Dスキャンした自分の描いたコンセプトカーが、バーチャルな街を走る様子を見ることができた

ンビオンが取れたのは、やはり因縁ではないですが、何かがあったような気がします。Zの神様が降りてきてくれたのだと思います。
CL：一番印象的なレースは？
真孝：僕はGT300もGT500もスーパー耐久もZで走らせてもらったのですが、一番悔しかったのはGT500に上がらせてもらった2005年の岡山の開幕戦です。なぜかルーキーのボクがスタートすることになり、しかもポールポジションからのスタートで緊張して、右も左も分からない状態でした。見た目は僕の単独スピンでコースアウトして終わって、たよに見えますが、結構ぶつかった中でコースアウトでした。タラレバは言っちゃいけませんけど、普通に走ってこれれば勝てるレースだったと思います。
日置：洗礼を受けたかな。
真孝：そうですね。良かった思い出は、Zに乗った一年目でGT300のチャンピオンが取れたことです。2回目のチャンピオン(2010年)もZ33で長谷見さんの所(HASEMI MOTOR SPORT)の黄色いZで獲ったのですが、しかもチームメイトは一樹選手！ 実は二人で本

当に苦労していました。クルマ的には戦闘力で言ったらZが一番ではありませんでしたが、最終戦はなぜか物凄く速くてポールポジションも取れましたし、一樹さんと僕の息もぴったり合って、テストではそんなに速くなかったのに、その時は凄く速く走れました。
CL：チャンピオンになるのはかなり難しかったのですよね。
真孝：本当に凄く状況からで。例え最終戦に優勝しても他が下位でないと優勝できない状況でチャンピオンになれたんです。絶対、Zの神様が降りてきていました。断言します！
日置：持ってる男なんですかね？
真孝：いや、最近は神様が全然降りてきてくれません。Zに乗ってないからかな？
CL：「Zの柳田」の2代目を継いだ周囲からの反響は？
真孝：よくお父さんの名を継いだよとも言われますし、嬉しいです。今日の取材も親子でZに乗っていたからそうですね。
CL：息子的には親父を越えたな？ と思いますか。
真孝：いやいや、まだまだです。ここに聞いて言えは神様だと僕は思っているんで。

柳田家の長男で父の相棒であるZ
CL：Zの魅力とは？
春人：やっぱり日本の代表的なスポーツカーだから。フェアレディZ32型が出た時にV6ツインカム4バルブツインターボっていう今までになかったような速さのスポーツカーができたでしょ。「速さ」とか「カッコよさ」とかがZにはずっとあるでしょう。しかも手に入れ易い価格なのもいいよね。
CL：Zは柳田さんにとって何でしょう？
春人：相棒です。Zは19歳から今まで携わってきたんだから。
真孝：僕は柳田家の長男じゃないんです。長男はZで、僕のお兄さんです。親父は「相棒」と言っていました。親父は「相棒」を心づいてから家のガレージにはZが常に取りましたし、見るアルパムにはZが写っているし、そのZが親子共々仕事になっていますから。Zは柳田家とは切っても切れない関係で家族です。
CL：ファンはいかがでしょう？
真孝：日産にはGT-RとZという看板があるけど、ファンの人もGT-Rと比べると少し違っ

と思っています。
日置：愛好家クラブもGT-R系のクラブとは、考え方もなんかちょっと違うよね。
真孝：Zのイベントなどでも、とにかく色々な方々がいらっしやる。Zはその裾野の広さが魅力だと思います。僕がレースを見て、Zを扱う女性もいるというのは、やっぱり嬉しいです。デザインも含めフェアレディS30型時代から脈々と流れてきているDNAを受け継がれつつ、とっつきやすい。それがZの魅力だと思います。
CL：これからのZについての思いを聞かせてください。
春人：次期型はみんなが興味を持って購入してくれるようなクルマであって欲しいなあ。大雑把に言えば、やはり性能の良いカッコイイZであって欲しい。もちろん手の届く範囲でね。そして楽しめる車であって欲しいです。
真孝：FRで楽しめるスポーツカーであって欲しいです。僕は今、ニスモ・ドライブینگアカデミーの副校長をやらせてもらっています。

ですが、そのプログラムにもZで来るお客さんがいて、「FRってやっぱり楽しい」と言います。レースでも街乗りでも楽しい。ワクワク感ももっと出るようなクルマであることを期待しています。
春人：S30型が出た時もビックリしたもんね。あの格好とか足回りとか性能とか。当時の水準に比べたら「足一つ見てもこんながあるんだ」とってね。エンジンルーム開けたら「うわ、スゲー！」みたいな。
日置：Zらしい雰囲気も？
春人：そうですね。みんながいつもでも憧れ続けるようなクルマ、それがZ。これからも僕らをワクワクさせてくれるクルマであって欲しいね。



2019年のニスモフェスティバルでの一コマ。共にレーシングスーツに身を包み、Zと写る貴重な一枚

バラしてわかった
プリンスの凄さ

今回「日産名車再生クラブ」がレストアに挑んだのは、1964年に開催された「第2回日本グランプリ」の「T-VIクラス」で大石秀夫選手が優勝した39号車仕様。なお、このとき杉田幸朗選手の38号車が2位に入り1-2フィニッシュを決めている。

「車両をバラし始めたのは5月からです」と話すのは再生クラブ代表の木賀新一さん。車体の裏側には複製しました(20年前くらい)と書いてあったというが、チーフメカニックの田畑仁さんは「アクリルウインドウ、フロアシフト、ロールバーが入れられていたものの、外装はグリル、メッシュが違い、内装はタコメーターもなく、ステアリングもノーマルドアトリムも違う。レース用はラジオもないタッチシユボードですが通常のモデルだったので、探して付け替えました」と話し、資料は当時の報告書や雑誌などであったことを明かしてくれた。「エンジンはG7型ノーマルのままで内部はドロドロでしたが比較的良好で、メタルやピストンリング、シール

【完成】
お披露目
編

プリンス グロリア スーパー6 1964年
第2回日本グランプリT-VIクラス仕様 レストアレポート

Prince Gloria Super 6, 1964 2nd Japan Grand Prix T-VI Class Race Winner, Restoration Report
[Completion / Introduction]

伝説を再現 青い稲妻が疾走った!

Reproduce the legend The blue lightning sprinted!

日産テクニカルセンター内の開発部門従業員を中心に活動する「日産名車再生クラブ」が手掛けた「プリンス グロリア スーパー6 1964年 第2回日本グランプリT-VIクラス仕様」。2019年12月8日、静岡県・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のプログラムのひとつ「NISSANヒストリックカー・エキシビジョンレース」でS54A-1と共に先導車両としてPS30、KH510、B110、B311など、日産を代表するヒストリックカーを引き連れてその走りを披露した。

"Prince Gloria Super 6, 1964 2nd Japan Grand Prix in T-VI Class Race Winning car", be restored by "Nissan Famous Car Restoration Club", which mainly works with the development department employees at the Nissan Technical Center. The Gloria run ahead of Nissan heritage cars, ie PS30, KH510, B110, B311 as lead vehicle along with S54A-1 at one of the Nismo Festival program "NISSAN Historic Car Exhibition Race" held at Fuji Speedway, Shizuoka Prefecture on December 8, 2019.



類の交換程度(写真④)。キャブはシングルキャブのままでレースに出ているのですが、違うキャブだったので、54スカイラインに元々付いていたシングルキャブをグロリアに付け替えました」と教えてくれた。

「一番大変だったのは西陣織のシートとドアトリムでした」と木賀さん。グロリアはプリンスを代表するプレステージサルーンだったため内装の設えも豪華で、シート生地は西陣織で作られており、レース用もノーマルシートに準じていた(写真⑩)。今回、生地はな

思い出の地「鈴鹿」を走る

シャシーや足まわりについては大きなダメージはなく、「フロントはダブルウィッシュボーンですが、ジョイントのゴムブーツが溶けてなくなっていました。それを見ると結構走りこんでいたようです。ブーツは同じものがないので似たものを使い、ショックはそのまま使用。バネは近いものを用意しました。最近のクルマとの違い



プリンス グロリア スーパー6 1964年
第2回日本グランプリT-VIクラス仕様

1962年9月に2代目プリンス・グロリア(S40型)として発売された翌年6月に国内初の直列6気筒SOHCエンジン「G7型」を搭載した「スーパー6(S41D-1型)」が発売。G7型は日本で初めて100馬力を突破(105ps)するハイパワーエンジンであったことから、G7型をベースにレース用に改良されたエンジンが開発されモータースポーツでも活躍。本モデルは1964年第2回日本グランプリの「T-VIクラス」で優勝した大石秀夫の39号車仕様。なお、杉田幸朗の38号車が2位に入り1-2フィニッシュを決めた。

- Specifications
- 型式: S41D型 ●全長×全幅×全高: 4650×1695×1480mm
 - ホイールベース: 2680mm ●トレッド(前/後): 1380/1480mm
 - 車両重量: 1200~1218kg ●エンジン型式/排気量: GR7A型/1988cc ●最高出力: 103kW(140ps)/6800rpm
 - 最大トルク: 167N・m(17.0kgm)/5000rpm ●サスペンション(前/後): ダブルウィッシュボーン/ド・ディオ・アクスル
 - ブレーキ(前/後): ドラム/ドラム ●タイヤ: 5.50L-13(R6)

はステアリングロッドのボールジョイントが分解できたことです。今どきは非分解なので、この辺も昔のクルマならではのですね」と田畑さん。

ユニークだったのがマフラーの造りで、フロントパイプからリアの出口までデュアルなのが、外から見ると一本のパイプのように見える構造で、なぜこんな凝った造りだったのかは不明という。ただ、タイコの中身もストリートになっており、音は素晴らしい。シェイクダウンの状況について木賀さんに伺うと「サーキットでのシェイクダウンは11月初旬に鈴鹿で行ないました。奇しくも日本グランプリで走った場所でシェイ

クダウンとなったことは感慨深かったです。走行時のトラブルは4輪ドラムだったため、ブレーキの片利きなどがありました。その他は順調そのもの。前回レストアしたサニーで使ったデータロガーも搭載しました。今回のレストアは台風15号、19号の影響で活動が3回程できませんでしたが、試作部の早めの対応もあって、ボディの完成は順調でした。



⑧ シェイクダウンに向けてエンジンの最終調整を行う。走りはどうか?



⑦ ここまで来たら、ひたすら組み立てを行う。下回りの部品確認は入念に行



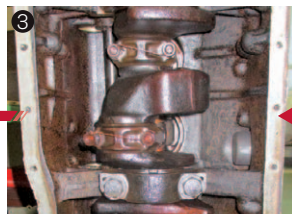
⑥ オリジナルのブルーを再現して塗装すると一気に美しさが増す



⑤ ボディの状態も比較的良好。僅かに板金を施すだけでキレイな状態になった



④ リーフスプリングを使ったド・ディオ・アクスルのリヤサスペンション



③ コンロッドボルトにはワイヤーロック、メインジャーナルにはワッシャーが



② エンジンは比較的的良好。消耗品やメタル交換で済みそうで安心



① バラシのスタート。何が出てくるか不安と期待でいっぱいメンバー



TOKYO AUTO SALON2020

コンテスト「セダン部門」で最優秀賞受賞
東京オートサロン2020



世界最大級のカスタムカーイベント「東京オートサロン2020」が2020年1月10日～12日に千葉県・幕張メッセで開催された。日産は2019年に50周年を迎えた「GT-R」と「フェアレディZ」を中心に、「SKYLINE 400R SPRINT CONCEPT」、イタルデザインとのコラボレーション「Nissan GT-R50 by Italdesign」、「NISSAN GT-R NISMO」2020年モデルに加え、イベント前日発表となった「エルグランド」の特別仕様

車、AUTECHのコンセプトカーなどを展示し、会場を盛り上げた。

中でも「SKYLINE 400R SPRINT CONCEPT」は毎年恒例となっている出展されたカスタムカーの中から来場者やインターネットによる投票で決定される「東京国際カスタムカーコンテスト」のセダン部門で最優秀賞を受賞。2019年のコンセプトカー部門における「JUKE Personalization Adventure Concept」の優秀賞に続く快挙となった。



SKYLINE 400R SPRINT CONCEPT

スカイライン史上初の405馬力という圧倒的なパワーと極限まで追求した走りを誇る「SKYLINE 400R」をベースにカスタマイズ。ボディに配された「20」は「2020」由来で、実は昨年出展された「JUKE Personalization Adventure Concept」の「19」とシリーズになっている

Nissan GT-R50 by Italdesign

世界屈指のデザイン会社「イタルデザイン」が「GT-R NISMO」をベースに作り上げた最大50台限定の特別なGT-R



2019 全日本 JAPAN EV-GPシリーズ仕様: NISSAN LEAF e+



2019 全日本 JAPAN EV-GPシリーズ仕様: NISSAN LEAF e+EV-2クラス(※1)で数度のGP優勝を飾ったモータージャーナリスト国沢光宏氏参戦車両

SERENA e-POWER AUTECH Multi Bed CONCEPT

3列シート・7人乗りから2列シート・4人乗りとし、家族で車中泊ができるベッドシステムを搭載



※1: モーター出力100kW以上～161kW未満の市販車両

