



CLUBLIFE

THE MAGAZINE FOR NISSAN OWNERS' CLUB Vol.234

ファンが語る新型フェアレディZの
伝統と最新技術の融合

我らがフェアレディZ、 新章開幕



蘇る、俳優・伊藤かずえさんと共に30年を歩んだ“CIMA”

思い出を未来へ紡ぐエンジニア魂

P901活動で目指した「世界一」から更なる高みを目指して

日産名車再生クラブ

1990年 R32型スカイラインGT-R N1耐久レース仕様車 レストア・キックオフ式開催

ファンが語る新型フェアレディZの伝統と最新技術の融合

A fusion of the tradition and the latest technology of the new Fairlady Z talked about by fans

我らがフェアレディZ、 新章開幕

Our Fairlady Z, new chapter opening

2021年8月にアメリカで発表されてから5か月。遂に日本国内で新型フェアレディZが発表された。お披露目の場となった「東京オートサロン2022」には、世界中に多く存在するフェアレディZファンを代表し、本誌でも馴染みのフェアレディZのクラブメンバーが招待された。フェアレディZの酸いも甘いも噛み分ける彼等の目に映った新型フェアレディZ、そして「Z」というクルマとは……。

Five months have passed since it was announced in the United States in August 2021. Finally, the new Fairlady Z was announced in Japan. The Fairlady Z club members, who are familiar with this magazine, were invited to the "Tokyo Auto Salon 2022", which was the venue for the announcement, on behalf of many Fairlady Z fans around the world. What they found on the new Fairlady Z and the meaning of the car called "Z" through their eyes?



Fairlady Z



240台限定で2022年6月下旬に発売される特別仕様車「Proto Spec」

何はなくとも
まずはかっこよさを

クラウンイン編集長(以下、「C」と表記)：新型フェアレディZ(以下、「Z」と表記)がいよいよ国内でもお披露目となりました。Nissan first-sta事務局・高賀茂啓弘さん(以下、「高賀茂」と表記)：「しつじ、やっつて……。SSCC中部・小寺猛さん(以下、「

小寺」と表記)：私の中ではお祭りです、最高！ よくありがちな「コンセプトカーから落ちる」こともなく、そのままでした。
Z1club・宮田啓さん(以下、「宮田」と表記)：GT-Rを横目でずっと見ていましたから、Zもやっつ……と感無量です。
FAST・細田武さん(以下、「細田」と表記)：やっつりZはまず「かっこいい」なんです。新型Z、本当に良かったです。
CL：Zの魅力は「かっこいい」
小寺：保育園時代に近所を走っている240ZGを子ども心に「かっこいい」と思ってから、Zはすこつとかっこいい。今日見た新型Zには童心に戻ったような素直な感動がありました。
SSONcar・rip・久住辰雄さん(以下、「久住」と表記)：私も小学校5年生頃に流行した「サーキットの狼」の影響でサイトに「430」と書いてあるプロモデルを買って、大人になったら絶対に乗りたいたいと思いつけてきま

た。結局430は高すぎて普通のL型(※エンジン搭載)のZを買いましたが。S30は昭和44年に発売されたとは思えない、ちょっと未来から来たような洗練されたデザインがかっこよく、Zらしさがあるクルマだと思います。
アルティメイトZカークラブ・横手健さん(以下、「横手」と表記)：小学生の頃、通っていたバッテリーショップで、通っていた店先に置かれていた240Zを見るたび、「かっこいいなあ」と憧れていました。「45ボディ(※432と同ラインで作られていた昭和45年式のS30)」のディテールなんてかっこ良過ぎですよ。
細田：しかも女性も子どももご年配の方も誰もがZを知っていて、「Z」といえば「あのクルマでしょ」とわかる。このメンバーで集まればZの話って普通にできるけど、他所だと「まだ乗っているの?」って言われる。でもそれは「あいつはZに乗っている」と認識されているってことですよ。ちゃんと覚えられているんだよね。そして

イメージは共通してかっこいいスタイリング。こんなクルマ、他にはない。Zってそういうクルマなんだよ。
小寺：S30だけでなく「かっこいい」はZに代々続いていく共通する魅力だと思います。歴代Zを彷彿とさせる新型Zのスタイリングには、やっつり熱くなりますよね。
宮田：本当にZは誰が見てもかっこいい。まだクルマに興味が高かった頃も、いざクルマに乗ろうと思った時も、まずZが思い浮かんだほど。学生の時に初めて買ったクルマが今のZ31ですから。
細田：いきなり細部だけでなく、新型はテールレンズも良かった。
高賀茂：サイドマーカーは白だったね。赤くする人が出そうだけど。
横手：流れるウインカーじゃなくてよかったですよ。僕はこのカラーリングも好きです。高校時代、通学路でいつも見ていたZ31のグリーンに魅了されました。今日の僕のセーターはそのグリーンイメージです。
細田：新型Zは色もよかった。あ



(1) 歴代Zの伝統と405PSを發揮するエンジンの冷却を両立させたグリル (2) 専用カラーのレイズ製19インチアルミ鍛造ホイールとイエローのブレーキキャリパー (3) 大径マフラーとリヤにはディフューザー



(1) VR30DDTT型エンジンは最高出力298kW (405PS)、最大トルク475N・m (48.4kgf・m) を発生
 (2) 松田次生選手と共同開発したメーターを設えるインパネ (3) ボディカラー同様イエローが光るインテリア

宮田：片山さんのサイン「Love Car, Love People, Love Life」あれが全てだと思います。私のZ31は最新モデルと比べればシャシー剛性も安全性も劣るけれど、どこ

も大切なもの。長く乗れるクルマであることが、世界中でZが愛されるクルマである理由なんじゃないかな。

久住：Zは「非日常」ではなく、本場の「日常のスポーツカー」なんだと思います。

高賀茂：片山さんがよく「快走」っておっしゃっていたじゃない。家族のようにいつも一緒に、とても大切なもの。長く乗れるクルマであることが、世界中でZが愛されるクルマである理由なんじゃないかな。

宮田：Zで毎日「コンピ」に行くし、家族で温泉にも行ける。サイズとか動力性能とか、ライバルと比較すると色々と思うところがあるかもしれないけど、クルマを家族として迎えるような感覚がZにはあります。

高賀茂：黒のアクセントもさすがだと思います。ただ、みんな同じだとつまらない。自分のクルマに育てるといつか、仕立てていくというもZの魅力だと思うから。

高賀茂：Zはパワーだけでない「大人の走り」っていうのかな、そんなところが魅力の一つだと思います。

宮田：新型ZはV6 3.0LツインターボエンジンのVR30DDTT搭載で405馬力でしょう。早く新型Zに乗りたいですね。

小寺：6速M/Tが用意されているので、操るんだよね。「自動車」ではなく「自働車」だと。こんなに技術が進んでも人間が操る。そういうクルマの楽しさを片山さんはおっしゃっていたね。

宮田：私たちに感動を凝縮してもたらしてくれるのがZ。だから次のZはきっとEVだと思うけれど、それでも日産にしか作れないZが出てくると思います。

細田：Zは語り継いでいきたいクルマなんだ。Z32でカタログ落ちして一度遠絶えてしまったけれど復活したじゃない。やっぱり走らせていきたいというか、走らせたいかなければならないクルマだったんだよ。

高賀茂：Zには長い歴史があるから、Zが繋ぐ仲間たちとの縁

久住：Zの凄さは人との繋がり。私は中古で当時17年落ちのS30を買って、やっと33年程ですが、これまでこれからもZで繋がった仲間

宮田：お気に入りの部屋とか服とか、そんな感覚もあるよね。

宮田：クルマの中の方が家よりキレイですか。

久住：Zの歴史はみなさんよく存知だと思っけれど、そのZの歴史と共に自分の歴史が深く重なり合っているのがZらしさだと思います。

宮田：私は生活すべてがZに絡んでいますよ。かみさんもZで知り合っだし、仕事もZだし、仲間もZの繋がりのもの。まさにマイライフ！

細田：お気に入りの部屋とか服とか、そんな感覚もあるよね。

高賀茂：Zには長い歴史があるから、Zが繋ぐ仲間たちとの縁

久住：Zの歴史はみなさんよく存知だと思っけれど、そのZの歴史と共に自分の歴史が深く重なり合っているのがZらしさだと思います。

宮田：私は生活すべてがZに絡んでいますよ。かみさんもZで知り合っだし、仕事もZだし、仲間もZの繋がりのもの。まさにマイライフ！

細田：お気に入りの部屋とか服とか、そんな感覚もあるよね。

宮田：クルマの中の方が家よりキレイですか。

久住：Zの歴史はみなさんよく存知だと思っけれど、そのZの歴史と共に自分の歴史が深く重なり合っているのがZらしさだと思います。

宮田：私は生活すべてがZに絡んでいますよ。かみさんもZで知り合っだし、仕事もZだし、仲間もZの繋がりのもの。まさにマイライフ！

細田：お気に入りの部屋とか服とか、そんな感覚もあるよね。

宮田：クルマの中の方が家よりキレイですか。

久住：Zの歴史はみなさんよく存知だと思っけれど、そのZの歴史と共に自分の歴史が深く重なり合っているのがZらしさだと思います。

宮田：私は生活すべてがZに絡んでいますよ。かみさんもZで知り合っだし、仕事もZだし、仲間もZの繋がりのもの。まさにマイライフ！

細田：お気に入りの部屋とか服とか、そんな感覚もあるよね。

宮田：クルマの中の方が家よりキレイですか。

久住：Zの歴史はみなさんよく存知だと思っけれど、そのZの歴史と共に自分の歴史が深く重なり合っているのがZらしさだと思います。

宮田：私は生活すべてがZに絡んでいますよ。かみさんもZで知り合っだし、仕事もZだし、仲間もZの繋がりのもの。まさにマイライフ！

細田：お気に入りの部屋とか服とか、そんな感覚もあるよね。

宮田：クルマの中の方が家よりキレイですか。

久住：Zの歴史はみなさんよく存知だと思っけれど、そのZの歴史と共に自分の歴史が深く重なり合っているのがZらしさだと思います。

高賀茂：Zには長い歴史があるから、Zが繋ぐ仲間たちとの縁

久住：Zの歴史はみなさんよく存知だと思っけれど、そのZの歴史と共に自分の歴史が深く重なり合っているのがZらしさだと思います。

宮田：私は生活すべてがZに絡んでいますよ。かみさんもZで知り合っだし、仕事もZだし、仲間もZの繋がりのもの。まさにマイライフ！

細田：お気に入りの部屋とか服とか、そんな感覚もあるよね。

宮田：クルマの中の方が家よりキレイですか。

久住：Zの歴史はみなさんよく存知だと思っけれど、そのZの歴史と共に自分の歴史が深く重なり合っているのがZらしさだと思います。

宮田：私は生活すべてがZに絡んでいますよ。かみさんもZで知り合っだし、仕事もZだし、仲間もZの繋がりのもの。まさにマイライフ！

細田：お気に入りの部屋とか服とか、そんな感覚もあるよね。

宮田：クルマの中の方が家よりキレイですか。

久住：Zの歴史はみなさんよく存知だと思っけれど、そのZの歴史と共に自分の歴史が深く重なり合っているのがZらしさだと思います。

宮田：私は生活すべてがZに絡んでいますよ。かみさんもZで知り合っだし、仕事もZだし、仲間もZの繋がりのもの。まさにマイライフ！

細田：お気に入りの部屋とか服とか、そんな感覚もあるよね。

宮田：クルマの中の方が家よりキレイですか。

久住：Zの歴史はみなさんよく存知だと思っけれど、そのZの歴史と共に自分の歴史が深く重なり合っているのがZらしさだと思います。

宮田：私は生活すべてがZに絡んでいますよ。かみさんもZで知り合っだし、仕事もZだし、仲間もZの繋がりのもの。まさにマイライフ！

細田：お気に入りの部屋とか服とか、そんな感覚もあるよね。

宮田：クルマの中の方が家よりキレイですか。

久住：Zの歴史はみなさんよく存知だと思っけれど、そのZの歴史と共に自分の歴史が深く重なり合っているのがZらしさだと思います。



Z car fiesta事務局 高賀茂 哲弘さん



アルティメイトZカークラブ 横手 健さん



FAST 細田 武さん



S30 Z car.jp 久住 辰雄さん



DSCC中部 小寺 猛さん



Z31 club 宮田 啓さん



「Zの父」、Mr.Kこと片山豊さん。片山さんがZを通して伝えた人とクルマ、Zへの想いは新型にも引き継がれている



本誌編集長 日置和夫

東京オートサロン2022

TOKYO AUTOSALON 2022

1年ぶりの開催となった「東京オートサロン2022」。最も注目を浴び、大きな話題となった新型フェアレディZを中心に、日産はコンセプトカーやレーシングカーなど、幅広いラインアップで出展した。

2021年8月にワールドプレミアした新型フェアレディZの日本仕様を公開したほか、240台限定で2022年6月に発売予定の「Proto Spec」、伝説のZ432Rを彷彿とさせる「フェアレディZ カスタマイズドプロト」を同時に披露。その他、2021年10月にマイナーチェンジとなった新型キャラバンをベースにクラシックな山小屋を思わせるデザインに可動式太陽光パネル等を装備した「CARAVAN MOUNTAIN BASE CONCEPT」、アウトドアブランド・コロンビアとコラボした「KICKS COLUMBIA EDITION」、「NISSAN GT-R NISMO Special edition」の2022年モデル、2022年シーズンからSUPER GTシリーズGT500クラスに参戦する「Nissan Z GT500」などが展示された。



新型FAIRLADY Z



Nissan Z GT500



NISSAN GT-R NISMO



AURA NISMO



NISSAN KICKS COLUMBIA EDITION



ARIYA



CARAVAN MYROOM CONCEPT



CARAVAN MOUNTAIN BASE CONCEPT



CARAVAN MOUNTAIN BASE CONCEPT



CARAVAN MOUNTAIN BASE CONCEPT

ナンバーワンになるのいいじゃないかと。
 久住：S30は「技術の日産」を謳っていた頃のクルマで、当時まだFR車といえばリヤはリーフリジッドが主流だった時代に四輪独立サスペンションとか、しかもリヤはストロットで専用のサスペンションが与えられていたなど、本当にいいクルマだと思いました。それに、そうした高い技術の結果と

歴代フェアレディZ

○ **S30型 1969-1978**
写真: Z432



○ **S130型 1978-1983**
写真: 280Z 2シーター



○ **Z31型 1983-1989**
写真: 300ZX



○ **Z32型 1989-2000**
写真: 300ZX Version R 2by2



○ **Z33型 2002-2008**
写真: バージョンST



○ **Z34型 2008-**
写真: フェアレディZ



けの繋がりでないですから。ツリーリングで話すのはクルマの話だけでなく、仕事や家族「最近糖尿になった」といった病気の話をするのが普通。私のクラブで最高齢は80才の方ですが、その方もクルマに特別詳しくはないけれど、クラブが楽しいと言っていてくれる。きつかけがなかったという点だけです。

日置：自動車としてのZはそういう側面があるからね。人生の一部分だね。

宮田：Zは「リアルコネクト」だと思っています。何者にも代えがたいクラブ、仲間にZがあるのだと思います。

日置：やっぱり相棒だからさ、駄々こねられてもかわいい。

高賀茂：まあ、駄々のこねられ方やタイムリングにもよりますが笑。

小寺：ツリーリングにいるよりZに乗っている方がリラックスできるんじゃないか。

高賀茂：80歳近いマイク（※アメリカ最大のZクラブ会長で通称「マッド・マイク」）が10時間Zに乗りっぱなしでも大丈夫なんだから、アメリカ人って凄いよね。だから、こういう共通する部分、価値観とか、そういうのが僕らZファンにはあるよね。

小寺：アメリカと日本でこうした

関係が築けているのはZだけじゃないかな。アメリカだけでなくヨーロッパやアジアもあるよね。フェイスブックのコメントに英語で返したら、英語圏の人じゃなかったということもありました。

横手：オーストラリアに行った際、たまたまSP/SRのミーティングが開催されていたので、拙い英語で話しかけて、そのまま友達になっちゃいました。

小寺：Zって本当に楽しいから、もっと若い人に乗ってもらいたい。

我々はガッチガチのローンで最初は買っていたけど、それが今の若い人に行きかたない。

高賀茂：当時は勢いっていうのもあったじゃない。今しかない！みたいな。

細田：私だって手取り10万円ですら5万円がローンだったもん。人生かけて買ったから。

高賀茂：そういう意味では他と比べると新型Zは安い方もいれないけど、やっぱり高いのかなあ。

横手：買いやすい値段であって欲

うのがいい。

小寺：最近のクラブの傾向は、昔ながらのメンバーの復帰。親子でZに乗る出すこともあります。

高賀茂：家庭の事情なんかもあるけれど、また色々な形で戻って来たりするからね。

小寺：クラブはクルマとクルマだ

間たちとの関係は続いていくと思えます。Zに乗ってなかったら仲間たちとの繋がりはなく、人生も変わっていたと思います。

細田：20代で就職して、私にとってはこんでもなく高値の花だったZを購入したんだけど、その取っ掛かりとしてクラブがあった。もしクラブがなかったら単に「Zはクラウン」という感じで、今のZと共にある人生は送れていなかったと思います。

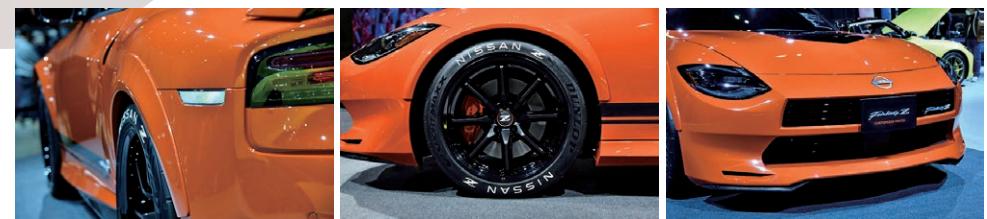
横手：僕は240Zに乗って7年目ですが、僕世代のZといえばZ33なので、みなさんは自分の父親世代です。そんな子どものような僕と一緒に話しをしていってくださったり、長くZに乗られた経験からアドバイスをくださったり。それがとにかく楽しいんです。本当にZのおかげだと思っています。

小寺：長く乗ってりや偉いって訳じゃないけど（笑）。

高賀茂：確かに（笑）。でも若い人たちのサポートも、クラブのよくなる人の繋がりでできるじゃないですか。



伝説のZ432Rを彷彿とさせる「FAIRLADY Z CUSTOMIZED PROTO」



(1) スパルタンなイメージのオーバーフェンダー (2) 専用19インチアルミホイールにホワイトレタータイヤを装着 (3) フロントグリルもフロントバンパーと共に専用設計



現役レーサーの理想が現実に



「東京オートサロン2022」日産ブースではフェアレディZのアンバール・イベントとして、モータージャーナリストの河口まなぶさんのMCで2部構成のアンバール・イベントを開催。第1部ではKONDO RACING TEAM監督の近藤真彦さんと日産自動車社長兼CEOの内田誠さんが登壇し、二人のフェアレディZ愛が披露され、第2部ではフェアレディZ・チーフプロダクトスペシャリストの田村宏志さんとレーシングドライバーの松田次生選手によるト

ークショーが行われた。トークショーの中では、田村さんが一番こだわったという「後ろ姿」で、リアフェンダーの造形を5回もやり直したというエピソードや、機能に裏打ちされたグリルの解説。さらに、「レーシングカーのテイストを取り込みたい」という田村さんからのリクエストに応え、松田選手が開発に携わったインストルメントパネルの解説を、実際の手書きデザインラフを示しながら行うなど、興味深いトークが繰り広げられた。

フェアレディZファンの皆様、 日産ファンの皆様

新型フェアレディZ発表の喜びを皆様と分かち合うことができ、大変嬉しく思います。とても長く険しい道のりでしたが、ファンの皆様の“新型を出して欲しい”という想いによりやく応えることができ、正直ホッとしています。

この場をお借りして、根気強く声を挙げ続けて頂いたZファンの皆様、そして新型開発を支えてくれた全ての仲間達に心から感謝申し上げます。

日産はいつも人とクルマのより良い関係性をご提案させて頂きたいと思っています。そしてそのクルマとの絆を感じて頂きながら、人と人との絆をもより深め育てることができるよう、これからも微力ながら邁進させて頂きます。



日産自動車株式会社
チーフ・プロダクト・スペシャリスト
田村 宏志



フェアレディZ 主要諸元 (日本仕様)

	フェアレディZ	フェアレディZ Version S/T	フェアレディZ Version ST	フェアレディZ Proto Spec
エンジン	VR30DDTT 3.0L V-6 ツインターボ			
最高出力 (kW<PS>/rpm)	298 (405) /6400			
最大トルク (N・m<kgf・m>/rpm)	475 (48.4) /1600-5600			
トランスミッション	6速マニュアル or マニュアルモード付フルレンジ電子制御9速オートマチック (9M-ATx)			
全長 (mm)	4380			
幅 (mm)	1845			
高さ (mm)	1315			
ホイールベース (mm)	2550			

しいですね。僕らもがんばって買おうので、存在、価格含めてやはりZは身近なクルマであって欲しい。
富田：Zって庶民のクルマであることもポイントだから。
小寺：新型Zが登場することで中古車のZも売れるだろうし、新しいZファンの層もきつと出来るでしょう。新型Zが出てクラブもさらに活性化していきますよ。

これからも進化を 続けてほしい

高麗茂：日産には生み出してこれただけでなく、育て上げる、手をかけ続けてZの良さが年々増して行くようにしてもらえると嬉しいですね。
小寺：まずは「開発してくれてありがとう」です。そして、Z 33

の時は一年ごとにイヤーカラーが出たり仕様が良くなったり、最後はエンジンまで載せ替えたりしていたけど、そういう風にアップデートされると良いですね。
細田：継続は力なり。今回が完成形ではなく、マイナーチェンジがあつてフルモデルチェンジがあつて、その間にステップアップやニースモバージョン、オープン……と、うまいタイミングで出して頂きな

がら、次のZにバトンタッチできるようにして頂けたら嬉しいです。
富田：ZはZの世界をもったまま続けてもらえたら。
高麗茂：これまでの歴代Zと同じように、新型Zもクルマ自体の進化と共に、Zと自分との絆、Zを通じた新しいつながりができて、ますます楽しくなりますね。発売が待ち遠しいです！

期間限定
新型フェアレディZ
 詳しい情報はこちらから



<https://www3.nissan.co.jp/vehicles/new/z.html>

※数値は社内測定値

蘇る、俳優・伊藤かずえさんと共に30年を歩んだ“CIMA”

Revived "CIMA" has been around for 30 years with actor Kazue Ito.

思い出を未来へ紡いだエンジニア魂

The soul of an engineer who spun memories into the future

「やっちゃえ、日産!」という声に日産は「やっちゃいました」。俳優・伊藤かずえさんの30年来的愛車「シーマ」点検時のSNS投稿をきっかけに広がったシーマのレストアを望む声。その声に応えるべく日産は伊藤さんへ長年のご愛顧への感謝の想いを込めてレストアに取り組み、無事2021年12月に納車式を迎えた。レストアの様子は日産のSNS等でご存知の方も多いと思うが、今回は、実作業を担当された株式会社オーテックジャパン・風間之雄さんにこれまで明かされなかったインサイドストーリーを語っていただくことに。

Nissan said, "We've done it." A voice that spreads as a result of an SNS post at the time of a routine inspection to actor Kazue Ito's 30-year-old car "Cima", caused for a restoration of it. In response to that voice, Nissan worked on restoration with a feeling of gratitude for its long-standing patronage, and safely reached the delivery ceremony in December 2021. Many of you may know the state of restoration on Nissan's SNS etc., but this time, we would like to ask Mr. Yukio Kazama of Autech Japan Co., Ltd., who was in charge of the actual work, to talk about the inside story.



風間 之雄 (かざま ゆきお)

1993年、株式会社オーテックジャパンへ入社。「一品架装」と呼ばれる特殊車両を作る部署で活躍。日産ヘリテージコレクション(座間)のN10型パルサー、E20型キャラバン、430型セドリック、R382等のレストアにも携わる。現在は生産技術・製造部 製造グループに所属。プライベートでは家庭菜園とオートバイで林道ツーリングを楽しむのが専らとのこと。

CL: レストア前の印象は。

風間: 正直、ご自身でボディをスプレー塗装されていて、パツと見はくすんでボケているクルマだと。ただ錆はほほなく、中身の程度は良さそう。試乗してみるとエンジンも一度交換されていて調子が良く、A/T(オートマチック)トランスミッションも滑りがなく、機関系は大丈夫という印象でした。ゴムの劣化、またハンドル表面の擦れ方やスイッチ類も多少の傷みや文字のかすれはあっても致命的な箇所はほとんどなく、丁寧に各部を扱われていると感じました。

CL: レストアの目標は。

風間: もちろん新車に近づけることです。ただ単にすべてを新品にするのではなく、「走る・曲がる・止まる」に関わる部分は可能な限り新品部品を、そのほかの内外装の裝飾品等を含めた部品は綺麗に再生して戻すことにしました。

CL: 思い出もありますよね。伊藤さんからのリクエストは?

風間: 基本的にお任せいただきましたが、イクニッションスイッチを交換した際、ドアのキーと2種類に分かれてしまったので、これを何とかして欲しいと。そして販売店からはエンジンルームのハーネス劣化が激しいこと、電波を通さないフロントガラス(熱線吸収ガラス)のため、ETCやGPSのアンテナが車外にあるのを改善して欲しいとのことでした。

樹脂部品再生はまるでジグソーパズル

CL: いやいよレストア開始。

風間: 今回はエンジン、トランスミッションは細かなチェックをした結果、問題がなかったため全てをバラさず、タイミングベルトやインジェクター等、消耗品や定期交換部品を新品にしています。また、足回りは入庫した際にエアサスのコンプレッサーから異音が出ており、さらにY31型によくあるらしい車高の不具合。このシーマでは左下がりになっていたため、コンプレッサーとショックアブソーバー4本を新品に交換しました。

CL: ボディは。

風間: 内装のトリムで使っている樹脂パーツです。例えばAピラーのトリムで、樹脂の成型品に布が巻いてあるのですが、外観は問題なく見えたが中が割れていて、それらの破片をジグソーパズルのように繋ぎ合わせて裏から樹脂とファイバーを当てて塗り、補修しました。シーマ位の年代から樹脂を多用するようになっていて、クリップの爪などは今よりも複雑な形状をしています。「3Dプリンターで作り直したら」と言われませんが、3Dプリンターでもデータは作らないといけないので、元の形がきちんとしていなければなりません。結局、鉄板部品は切った、貼ったで何とかなると、樹脂

CL: 動画では免許返納まで乗られるとおっしゃっていましたが。

風間: これまで同様、販売会社さんでの定期点検をして頂ければ安心して乗っていたらと思います。本当にタメになる前の処置、予防整備が大事です。そうそう、新車の時からの整備記録がすべて残ってしまっていて、60枚程になっていました。整備手帳にある用紙では足りず追加分がホチキスで留めてあったのですが、散弾銃で撃たれたようなボロボロの状態だったので、記録簿もホチキスを外してファイルにきれいに戻しました。

次の30年も大鼓判

CL: 伊藤さんとお話は。

風間: お披露目展示の終了後、納車の際にご本人とお話しさせて頂きました。

風間: 左右ともリヤフェンダーが板金してあり、そこから錆が進行してしまいました。錆はここが唯一と

いい感じですが、リヤのテールランプの端はパテがかなり盛られていた為、妙な具合になっていました。そこでリヤフェンダーの左右の隅を一部作り直しましたが、その程度です。そしてフロントガラスは電波を通す一般的なガラスに換え、車内にアンテナ類を移設しました。

CL: 一番の苦労は。

風間: 内装のトリムで使っている樹脂パーツです。例えばAピラーのトリムで、樹脂の成型品に布が巻いてあるのですが、外観は問題なく見えたが中が割れていて、それらの破片をジグソーパズルのように繋ぎ合わせて裏から樹脂とファイバーを当てて塗り、補修しました。シーマ位の年代から樹脂を多用するようになっていて、クリップの爪などは今よりも複雑な形状をしています。「3Dプリンターで作り直したら」と言われませんが、3Dプリンターでもデータは作らないといけないので、元の形がきちんとしていなければなりません。結局、鉄板部品は切った、貼ったで何とかなると、樹脂

CL: 動画では免許返納まで乗られるとおっしゃっていましたが。

風間: これまで同様、販売会社さんでの定期点検をして頂ければ安心して乗っていたらと思います。本当にタメになる前の処置、予防整備が大事です。そうそう、新車の時からの整備記録がすべて残ってしまっていて、60枚程になっていました。整備手帳にある用紙では足りず追加分がホチキスで留めてあったのですが、散弾銃で撃たれたようなボロボロの状態だったので、記録簿もホチキスを外してファイルにきれいに戻しました。

CL: 作業に役立ったのでは。

風間: すべての履歴を調べてレストアにも活かしました。このシーマに限らず記録簿にきちんと残しておくのはクルマを維持していくのに重要なことだと思います。

CL: また同様のプロジェクトがあったらやると思いますか。

風間: 私自身が楽しんで思う通りにやらせて頂いたことで今回のシーマはやり易く、また周りのサポートも頂き、本当にうまくいきました。伊藤さんがあれだけ喜んでくださったので、大変ですがまた機会があればぜひやってみたいと思います。



初代シーマ (CIMA)

1988年1月、Y31型セドリック/グロリアの高級モデルとして登場。センターピラーレスの4ドアハードトップモデルで、V型6気筒のVG30DE/VG30DETエンジンを搭載。電子制御エアサスペンション、セミトレーリングアーム式サスペンションを採用し、美しいスタイリングだけでなく質感溢れる走りでも人気を博し、国内の経済事情、市場の高級志向を背景に「シーマ現象」と呼ばれる社会現象を起こした。

今回レストアした伊藤かずえさんのシーマは1989年8月のマイナーチェンジ後、1991年まで生産された後期型モデルで、最上級グレードの「タイプIIリミテッド」。



ボディの錆び、凍とした竹まいなどレストア前後の違いは明らか



エンジンルームもリフレッシュされ、ヘッドカバーの赤が際立つ



新たに制作されたシート表皮はオリジナルと見紛う程の出来栄



板金、塗装に加えエンブレムも交換されて美しく蘇ったCIMA

CL: セーターなどにある?

「ムは補修がとても難しいですね。逆にもっと古いクルマの方が、例えばドアの内張りも木のボードに「ニールレザー」といった構造が多々あります。

CL: 高級車としてどう?

風間: 変な言い方ですが、「カバールのカバー」とか「何故ここにカーペット?」とか、高級車ならではの作りで、その部品の修復、清掃、再生作業には随分とかかりました。そもそもカーペットも毛足が長く、お屋敷の絨毯のような高級感で、外して持ち上げたら大衆車と比較すると有り得ないほど重かったんです。今回、シート生地も張り替えたのですが、「ウールマーク」が付いていました。

CL: シートベルトも?

風間: 肌に触れる部分は新品が気持ちいいじゃないですか。だからシートベルトは取り替えたかったのですが部品が出ず、オートリブさんに相談したところ、全面協力

日産クラフトライン編集室(以下、「日産」)と表記: 素晴らしい仕上がりがですね。

風間之雄さん(以下、「風間」と表記): ありがとうございます。伊藤さんも随分と喜んでくださって、本当に良かったです。

風間: そのうち、「触り心地はウールだよ」というあれです。ウールマーク付きということ、ウール100%ということ。今回は全く同じウール100%の生地での再現ではありませんが、より手触りが良く耐久性もあり、且つリサイクルし易い現在の素材を用い、さらにセーレンさんのプリントで柄を再現する技術によって新しく生地を作り直して頂きました。

CL: シートベルトも?

この生地でシートのみならずドアの内張りなども張り替えました。

CL: シートベルトも?

風間: 肌に触れる部分は新品が気持ちいいじゃないですか。だからシートベルトは取り替えたかったのですが部品が出ず、オートリブさんに相談したところ、全面協力

CL: 諦めざるを得なかった部分などはありましたか。

風間: ボディ塗装の際にリヤガラスを外したかったのですが新品が手に入らず、「劣化が進んでいるから手を付けられない方がよい」とガラスのフロに助言され、泣く泣く諦めました。またインパネのエアコン吹き出し口の運転席側にあるルーバーが劣化でバキバキになっていて、それも新品が手に入らず、補修もできず、それが心残りです。樹脂の劣化が激しく補修と取り付けを何度も試みましたがどうして

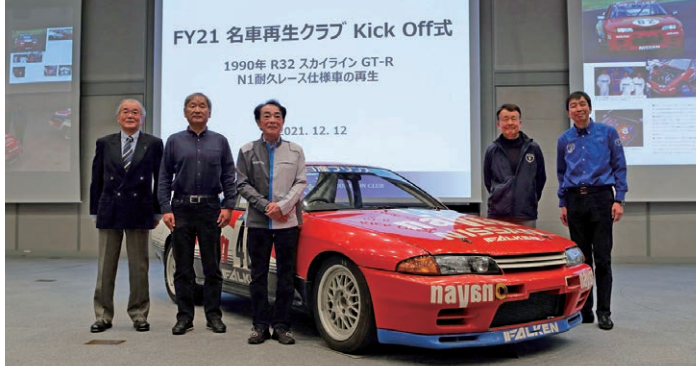
CL: 諦めざるを得なかった部分などはありましたか。

風間: ボディ塗装の際にリヤガラスを外したかったのですが新品が手に入らず、「劣化が進んでいるから手を付けられない方がよい」とガラスのフロに助言され、泣く泣く諦めました。またインパネのエアコン吹き出し口の運転席側にあるルーバーが劣化でバキバキになっていて、それも新品が手に入らず、補修もできず、それが心残りです。樹脂の劣化が激しく補修と取り付けを何度も試みましたがどうして

次の30年も大鼓判

CL: 伊藤さんとお話は。

風間: お披露目展示の終了後、納車の際にご本人とお話しさせて頂きました。



P901活動で目指した「世界一」から更なる高みを目指して
Aiming for further heights from the "world's best" aimed at in P901 activities

日産名車再生クラブ 1990年 R32型スカイラインGT-R N1耐久レース仕様車 レストア・キックオフ式開催

Nissan Heritage car Restoration Club kicked off to restore 1990 R32 type Skyline GT-R N1 endurance race specification car.

年の瀬も押し迫る2021年12月12日、日産名車再生クラブが2021年度のレストア・キックオフ式を日産テクニカルセンターで開催した。今回、クラブが選んだのは長らくクラブ員自身からのリクエストが多かったR32型スカイラインGT-Rだが、このクルマはなんと社内テストドライバーがN1耐久に参戦し、その後のR35型GT-R開発に大いに役に立てられたという逸話をもつ一台であった。

On December 12, 2021, the Nissan Heritage car Restoration Club held a 2021 restore kick-off ceremony at the Nissan Technical Center. This time, the club chose the R32 type Skyline GT-R, which has been requested by the club members themselves for a long time, but in this car, an in-house test driver participated in the N1 endurance, and it was a great deal for the subsequent development of the R35 type GT-R. It was telling an anecdote about this.

'20年度はK10型マーチ

日産テクニカルセンター内の開発部門と関連会社のメンバーを中心に構成する「日産名車再生クラブ」が、「FY201990年R32型スカイラインGT-R N1耐久レース仕様車レストア・キックオフ式」を開催した。コロナ禍の影響で2020年の「K10型マーチスーパーポリトルダイナマイトカップ仕様」のレストア期

間延長のため、2021年は年末のタイミングとなったという。

ちなみにこのマーチは1987年にスタートした「マーチ・リトルダイナマイトカップ・レース」用にニスモが製作したマシンで、エンジンはMA09ERT型市販前のため、MA10ET型をベースにスーパーチャージャーを搭載するなど、このマーチならではの仕様。無事、2021年秋に走行確認ができ、レストアは完了している。

実験部による手作りワタミ

さて、今回選ばれた「R32型スカイラインGT-R N1耐久レ

元気に走行！マスク＋ソーシャルディスタンスで記念写真



ス仕様車」は、「901活動によるR32型スカイラインGT-Rの開発から更なる高みを目指すため、社内テストドライバーの能力向上を目的に栃木の車両実験部で手作りした一台」と当時R32型スカイラインの実験主拍を務めた渡邊 衛三さんは語る。

ドライバーは現代の名工「加藤博義さん、R35型GT-R開発ドライバーでもある松本孝夫さん、神山幸雄さん、メカニック陣も実験部のメンバー」という構成で、1990年8月の筑波ナイター9時間耐久レースにてデビュー。その後、富士、筑波、仙台ハイランド、菅生のN1耐久レースに1992年まで参戦した。デビュー戦でスタート時に大きく出遅れたが、「混走しているところに出ていくなんで」と試験車を絶対に壊してはならないテストドライバーならではの理由であったことなども式では披露された。

なお、エンジンはノーマルで、参戦2年目にエンジンブローするまでオーバーホールなし。車体は参戦最後の1992年まで一台を



1 500台限定の500台目がベース車両 2 ステアリングはノーマルのまま流用 3 参戦最終年のエンジンブロー以来、手付かず(?)のエンジン 4 ルーバーには日産が誇るテストドライバー達の名前

使い続けている。ちなみにシャシーナンバー「BNR32100560」は、「スカイラインGT-R N1 SMO」の最終生産車であることとを表している。「クルマちょうだい」と買ってきたらまたまた当時は全く気にしていなかったと話す加藤さんだが、このレース活動によってロールバーによる車体の剛性向上を実感したといい、この経験がその後の一連のGT-R開発にも役立てられたと語った。レストアは2022年6月末に完了予定となっている。お披露目は「コロナ禍の状況により不確定というが、当時を彷彿とさせる熱い走りの再現が今から楽しみだ。