



# CLUBLIFE

THE MAGAZINE FOR NISSAN OWNERS' CLUB Vol.235

創刊 **50** 周年記念号

「SUV」の礎を築いた日産のイノベーター

## X-TRAILの矜持



遂に完成!「世界一」から更なる高みを目指した一台

**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 お披露目編

**NISMO FESTIVAL 2022**

## 「SUV」の礎を築いた日産のイノベーター

Nissan's innovator laid the foundation for the SUV

# X-TRAILの矜持

Pride as an X-TRAIL

2022-2023日本カー・オブ・ザ・イヤーにおいて、テクノロジー・カー・オブ・ザ・イヤーを受賞した新型X-TRAIL。特に評価された技術は他に真似のできないエポックであるが、その矜持は実は初代から受け継がれているという。「SUV」という新たなジャンルを作り上げ、現代のSUVの基礎を作ったほか、様々なアイデアが盛り込まれて大ヒットした初代X-TRAIL。その成功の秘密はどこにあり、X-TRAILがX-TRAILたる所以は何なのか。初代X-TRAIL商品主管として開発の責任者を務めた清水哲夫さんと新型へ受け継がれたX-TRAILのDNAに迫ります。

The new X-TRAIL won "the Technology Car of the Year" award in the 2022-2023 Car of the Year Japan. The technology that was particularly appreciated is an epoch that cannot be imitated by others, but its pride has actually been inherited from the first generation. In addition to creating a new genre of "SUVs" and laying the foundation for modern SUVs, the first X-TRAIL was a big hit with various ideas. What is the secret of its success and what makes X-TRAIL an X-TRAIL? We will approach Tetsuo Shimizu, who was in charge of development as the first X-TRAIL product manager, and the DNA of X-TRAIL that has been passed down to the new model.



### 「脱ヒエラルキー」と「道真感」

ニッサンクラブライフ編集部(以下、「CL」と表記)：2000年にデビューした初代エクストレイルは現代のSUVという新たなジャンルを作り上げた、まさにエポックメイキングなモデルですが、そんなエポックとなりうるモデルを企画する当時、日産はとても厳しい状況にありましたよね。

**清水哲夫氏(以下、「清水」と表記)**：はい、当時、日産はごん底の時代でした。特に若い人に売れるクルマがなかったんです。若い人が魅力に感じてくれるクルマはどっつものものが。既に私も50歳になるかならないかの年齢でしたから、まずは若者を知る必要があると思いました。幸いなことに上司の役員に「自分流でいい」と言って頂いたので、まずはこれまでにない程、自由に動けるチームを作りました。若い人が好むクルマは何かを知るために、色々な所に行ったりして、調査を行ないました。当時、開発の若い連中は日産がかなり落ち込んでいたので「何とかしないとイケない」と思っていました。だから自分たちで

自ら考えて積極的に動いてくれたんです。

CL：調査の結果は？

**清水**：色々なインタビューや調査を強い思いを持って直接行ない、お客様と接していると、やはり見えてくることがあるんですね。当時はクルマが登場して100年くらい経っていました。またクルマはステータスシンボルでした。カローラからはじまってクラウンで終わるといってヒエラルキーの世界。しかし実際は、若者はそんなことは関係なく、生活する、楽しむ道具。いわば「手段」であったというのが、若者の中に入って行なう調査でわかりました。そこで、これから開発するこのクルマのキーは「脱ヒエラルキー」と「道真感」であり、クルマは飾っておくものではなく、使うものだということがわかったんです。その結果として「SUV」という道具としてのクルマを開発することになりました。

### 真の「SUV」の誕生

**日置和夫編集長(以下、「日置」と表記)**：「SUV」というのはその頃から使い始めたのですか。

**清水**：アメリカには言葉自体はあ

りました。でも日本では社内ももちろん、広告代理店でも「SUVって何？」というほど、ほとんど知られていなかったんです。その頃、日産には従来のステーションワゴンと少し異なった「ルネッサ」が新ジャンルと位置付けられてラインナップされていましたが、お客様にとってこの「新ジャンル」というのは、解りにくいのではないかと私は考えていました。新たに開発するクルマは従来でいえば「クロカン」です。言葉としてはその他に「RV(レクリエーション・ビークル)」というものもありました。でも「クロカン」ほど悪路を荒々しく走るクルマとしてだけではなく、燃費や乗り心地も考えられ、道具として気軽に使えるクルマとして考えたと「SUV」という呼称はぴったりではないかと思いました。「スポーツ・ユーティリティ・ビークル」、まさにこれだ。

**CL**：「クロカン」の欠点を無くしたものが「SUV」ですね。

**清水**：そうです。「クロカン」の大きな欠点である、値段が高い、ボディが大きくて小回りが利かず取り回しが不便、乗降性、燃費が悪いといった点を全部兼用車並み

に、あるいはそれ以上にしました。そして「クロカン」の良さプラス悪さをすべて改良したのが、エクストレイルなんです。私に言わせれば「SUV」とはそういうものなんです。ですから、エクストレイルを「クロカンと呼んじやいかん」と言っていました。それ以上、先ほど申し上げた「クルマ」というのは使える道具「だ」と。**日置**：地上高も高いままです。**清水**：地上高は当時2000mmといたので、それを守りました。でも、次第に「クロカン」とか「SUV」と呼ばれるクルマでも2000mmを取らないケースが増えました。実際、2000mmあると雪道や荒地だけでなく、縁石なんかも乗り越えられるので結構大事なんですよ。

**CL**：社内の反応は？

**清水**：嫌がる人が多かったですね。特に僕の上司は性能重視。「自動車をとにかくくっつく性能があるんだ」と。ただ、その性能を入れてもお客様は喜ばない。つまり、本当に実際使う人の身になって、その人が欲しがるクルマ、道具としてのクルマを理解してもらおうのは大変でした。でも、本当に求められているクルマという意味では、

エクストレイルは自動車が登場して100年に出た、新しいジャンルのクルマだと思っています。**CL**：「SUV」の誕生ですね。**清水**：それが、「SUV」という言葉を使おうと商標を調べていたら、マツダが既に登録していたんです。**CL**：なんと！**清水**：そこで専門家に相談したところ、個別に「SUV」を使えるのはマツダだけが、ジャンルとしての使用は問題ないことがわかりました。当時、雑誌などではマツダがエクストレイルのようなSUVジャンルの新型車を開発している情報が掲載されていました。そこで、私はマツダがこの新型車を発表する前にエクストレイルを出せば、マツダがきつと行なうであろう「SUV」の宣伝がエクストレイル、そして「SUV」を広く一般に認知、理解の後押しとなるだろうと考えたのです。マツダの新型車は「トリビュト」だったので、実際、マツダの宣伝もあって「SUV」というジャンルは瞬く間に浸透していったと思います。

**日置**：今や主流ですよな。**清水**：マツダが「SUV」という

言葉を使って市場を広げてくれて、日産としてはありがたいと思っています。また、ライバルたちも出てきましたが、エクストレイルを喰って伸びるという気はしませんでした。やはりお客様というのは賢くて、本物であることが大事なんです。お客様はエクストレイルの「ノギミック(嘘、まやかしのない)、ノーリミット(制限、限界のない)」を選んでくださったのです。でも今、考えると、初代エクストレイルは「SUV」というジャンルで出したけれど、「SUV」って本来、そういうものですよな。

**CL**：実際の開発は？

**清水**：まず、私の立場である商品主管というのは、みんなのベクトルを合わせていくのが大きな仕事だと思えます。そこで、このクルマの開発スタート時、開発に携わる人が全員集まる「全員大会」という会議で、「とにかく部品一点、一点までお客様の立場に立ち、設計者として優しくなれ」と言いました。その頃、VWゴルフだったと思いますが、スイッチ一つ

つについても、作り手の乗り手に対する優しさを感じられたんです。これは凄いです。でも、その頃の日産車にはそういうものが私には感じられなかった。だから、開発する側が「お客様が喜ぶだろうな」という優しさをもって進めるように話し、みんながこのクルマの「コンセプトを理解し、自分の意志を貫いて担当していただけるようにしました」。

**日置**：1990年代頃はマーケティング

### 清水 哲夫(しみずてつお)

1973年日産自動車(株)入社。車両設計部に配属後、乗用車系の車体設計、開発に従事。その後、商品開発室にてプラットフォーム(アンダーフロアの統廃合)構想を展開するなどし、商品本部へ異動後は「スカイライン(R32型)」、「ADバン・ワゴン(Y10型)」の商品企画を担当。北米駐在時には「クエスト(V40型)」、帰国後は「キューブ(Z10型)」や日産初のハイブリッド車となる「ティーン(V10型)」、「X-TRAIL(T30型)」を手掛ける。欧州日産など海外で活躍後、2006年定年退職。その後も国内外で自動車産業の発展に貢献する。現在は日産入社年に創った合唱団から成長した「栗友会」の会長としても活躍中で、全日本合唱コンクール全国大会で幾度も金賞や大賞(日本一)を受賞するなどその実力は折り紙付き。新日本フィルハーモニー交響楽団と共演するなど、50年に亘り歌い続けている。



## X-TRAILの変遷



### T30型 (2000-2007)

「4人が快適で楽しい、200万円の「使える4駆」」をコンセプトに登場。路面状況を検知して最適なトルク配分を瞬時に行う電子制御4WDシステム「ALL MODE 4x4」を採用。センターメーターや樹脂製フェンダー、ポップアップステアリングなど装備の充実が図られた。また2003年にはFCVモデルを発表し、国内では限定リース販売された。



### T31型 (2007-2013)

ステアリングの操舵量を検知する舵角センサー、車両の旋回情報を判断するヨーレートセンサーなどによって進化した「ALL MODE 4x4-i」を採用し、さらに優れた操縦性と走行安定性を実現。また、国内のポスト新長期規制を世界で初めてクリアしたクリーンディーゼル エクストレイル「20GT」を2008年9月に追加した。



### T32型 (2013-2022)

日産・ルノーアライアンスが共同で新開発した共通・モジュール・ファミリー (CMF) のプラットフォーム・アーキテクチャーをベースとした初めてのモデル。「ALL MODE 4x4-i」を継承しながら、世界初となる「アクティブライドコントロール」「アクティブエンジンブレーキ」などの先進技術を全車に採用。7人乗りの3列シート車が新設定された。



### T33型 (2022-)

進化した第2世代「e-POWER」と世界初の量産化に成功した可変圧縮比エンジン「VCターボ」、そして日産の電動化技術と4WD制御技術、シャシー制御技術を統合した、電動駆動4輪制御技術「e-4ORCE」を新搭載。「内燃機関とEVの革新的な技術が集約されている」と評価され、2022-2023「テクノロジー・カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞した。

く見てみると本当に良いデザインになりました。グッドデザイン賞も頂き、また20年以上経った今でも飽きが来ないというのは、それほどすぐれた造形だと言えるのではないのでしょうか。

**日置**：機能美なのかな。

**清水**：機能美だけでなく、美しい面を作っていると思います。また色にしても、特に雪の中で映える色は赤なんですよね。しかし赤は当時としては売れない色ナンバーワンでした。それでも、やっぱり色々なシーンの中で赤って結構いいんですよ。そこで、赤って言うっても色々あるので、私たちは生産工場の九州へ行き、また鉄と樹脂部品と同じ色でも変わってし



当時の日産を取り巻く環境やクルマ事情を振り返る本誌・日置と夫編集長

まっとうした色合わせの苦勞をしながら、何十回、何百回もトライして、あの赤ができました。

**CL**：樹脂部品といえば、樹脂フェンダーもエクストレイルの魅力ですよね。

**清水**：はい、フェンダー、バンパーが樹脂です。これも相当苦勞でしたが、ディーラーでお客様にカーライフアドバイザーの方が「少しづつでも戻りますよ」とフェンダーを指で押しながら実演しているのを見て、本当にやってよかったと思えました。とにかくエクストレイルは、部品一点一点ありとあらゆる箇所、どこを取

てもエクストレイルなんです。

**CL**：アフターはいかがですか？

**清水**：とにかくエクストレイルでは商品主管の考え方を共有し、コミュニケーションをよく取ることを大切にしていたので、部品部ともよく話しました。例えば、灰皿を利用しないお客様がこの場所を

カップホルダーとして使うこともできるよにするなど、お客様が部品として後から購入するケースを想定して、部品部にもクルマのコンセプトを理解して頂き、お客様が使いやすいものを提供できるように連携しました。営業、購買、部品部と、開発だけでなく

様々なアイデアが高い次元で具現化された。現在では当たり前になった機能も



トインという考え方が導入されたが性能が優先されてしまったよね。

**清水**：そうですね。当時は「ターゲットユーザー」といって、ハーブで車型・寸法を縦横に作り、そこに当てはめるようにしていました。だけど私は「ターゲットユーザー」を「パートナーユーザー」という言葉に変更しました。つまり、自分たちが決める「ターゲット」ではなく、一緒にクルマを使ってくれる「パートナー」だと考える。この考え方にすると商品企画、そしてクルマの作り方そのものも変わります。日産の開発面に



現在のSUV時代の先駆けとなった初代「X-TRAIL」を語る清水哲夫さん

おいてもエポックメイキングになつたのではないかと思います。

**CL**：だから「クルマは道具」と考えるパートナーのニーズに応えることができたんですね。エクストレイルは「おっ」と思うような部分がないですか？

**清水**：それはとても喜ばれましたね。サイドシルをドアの下端を伸ばして覆ったのですが、乗降時に服がサイドシルに触れて汚れることを防ぎますし、同時にサイドシルが内側にあるので乗降性も向上します。クルマが泥だらけなのにドアを開ければサイドシルの外側が全く汚れていないなんて、凄い気配りだと思いませんか。他には、エアコンの噴き出しをうまく利用した保温保冷機能付きドリンクボックスなどもあります。こういった

た普通なら「できません」で終わってしまつたことを、エクストレイルの開発では色々工夫をして実現してもらった部分があるんです。また部品ではないですが、空力をやっている実験員が風洞実験の際に、自分でうるさいと感じた風切り音をかなり減らしてくれました。クロカンならばOKのレベルでもSUVであればNGだと、その実験員がこのクルマのコンセプトを理解して、自分の意志を貫いてくれたから実現できたことです。

**日置**：四輪駆動システム「オールモード4x4-i」はいかがですか？

**清水**：性能的には良くて安全、軽く作らないといけません。とにかく妥協はしなかつたです。簡単にカウンターを切れるくらいのもので随分乗りました。実験部が本当によくやってくれたんですよ。四

駆性能だけではないですが、とにかくよくみてくれた。とにかくまやかしかはダメだと。

**日置**：乗らないとわからないことってありますよね。

**清水**：本当にその通り。しかも沢山ある。やはり成功の力ギの一つは、すべてのベクトルが合っていたことだと思います。そして若い人たちが自分たちで積極的に取り組んで進めてくれた。私が例えばもっと構造解析とか、風洞解析もやるって言うてやってくれたんです。重量とコストがとにかく厳しかったんですけど、そうした解析などによって最初の段階で重量は過達。しかも、もう直す必要がない程、とても軽いんだけど、凄くしつかりしていた。おかげで開発期間を従来より半年近く縮められました。さらに「SUV」をマツダより早く使うために、もう少し早めて欲しいという私の要望に、設計の若い連中がやる気になってくれて、プラス半月程縮めてくれました。

**日置**：デザインはごどうですか？

**清水**：当時は時代の最先端をいくような、エポックメイキングなデザインじゃないといけないと思われていたので「デザインが古臭

い」と上層部から言われていました。だけど「違う」と私には確信がありました。

**日置**：ジムニーとか鼻曲気があるよね。

**清水**：造形の若い人がクリニクをするって、わざわざ調査をしてくれました。その結果、日本人のかなり多くが四角いクルマが好きだということがわかりました。だから、四角いクルマは絶対にイケルと思えました。ただ、古臭く見える部分も無いこともない。そこについては、当時、エクステリア、インテリア、シート、カラーとグループで分かれていた造形が一つの造形としてまとまって仕上げてくれたおかげで、一見、古臭く見えるかもしれないけれど、よ



開発時「ZR」と呼ばれたX-TRAIL企画時の資料。特にユーザーについて調査が深められた



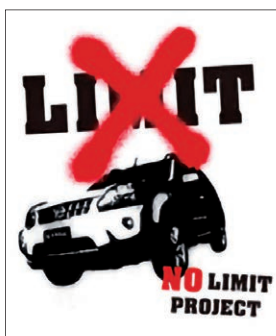
「僕の宝物です」と見せてくださった苦業を共にした仲間たちとの一枚 (協力:株式会社三栄)

てエクストレイルはどこを切っても、どこを見ても、作り手の考え方がわかるクルマだと思えます。

**日産復活の狼煙**

**CL**：「エクストレイル」というネーミングはどう決まったんですか？

**清水**：実は一旦、別の名前が決まっていたんです。ところが調査を進めていくと不都合がありまして、最終的に「X-TRAIL」にしました。当時、流行し出したエクストリーム系のスポーツを彷彿とさせるネーミングですし、また「X」がついているおかげで、営業が私たちの想像以上に色々なことをやってくれました。東京チームで「Xゲーム」とか「Xジャム」とか。だって、東京チームに雪を運んでジャンプ台を作るなんて、当時としてはとても新しかったし、若者感がとてもありました。さらにスノーボード、スキー、バイクやXスポーツ関係のトッププロ6名に「Team X-TRAIL」というチームを作ってもら



X-sportsで活躍するトップアスリートの限界のないチャレンジを応援する「NO LIMIT PROJECT」も始動

うなどして、いい宣伝にもなりました。

**日置**：最終的には世界160カ国で販売？

**清水**：はい、170カ国近くになり、日産で最も多く出したクルマとなりました。名前も世界共通で同じです。ただ、最終段階でアメリカには同クラスのSUVである「エクステラ」があるからと米人の反対に遭い、アメリカは除くことになりました。その為、アメリカ分として見込んでいた台数が問題となりましたが、欧州や一般輸出、国内が「その分は我々がやる」といつてくれたので、本当に助かりました。

**CL**：四駆モデルで200万円からという価格も画期的だったと思います。若い人たちの給料でも四駆が買えるわけですか？

**清水**：当時でも200万円は安いと思います。あの頃は2リッター

パリではプリメーラよりも前がよく見えるエクストレイルっていいでしょう。社員のなかでもエクストレイル人気が高まり、その後、欧州を始め一般輸出でもエクストレイルはヒットしました。私はエクストレイルの世界的なヒットによって、日産の若い人たちが成功体験をしたと思うのです。現にエクストレイルより後は失敗が少なくと思いますが、そういう意味でも日産の役に立てたかなと考えています。

**新型に受け継がれたエクストレイルDNA**

**CL**：新型はご覧になりましたか？

**清水**：「ノーギミック、ノーリミット」という意味でも面白いと思います。最初、写真で見たところ、造形的に初代に戻って来たように思いました。そして何より、性能面で壁を超えたと思います。サッカーの「新しい景色」じゃないけれど、新型に「新しい世界が見えた」と感じました。「フラボ―」か「ぶっか」はまだ乗っていないのでわかりませんが、この新型は私も是非、買い替えてでも乗ってみたいと思いますね。



「ノーギミック・ノーリミット」が新型でも追求されていることを実感された清水さん

**清水**：私は「SUV」というジャンルでも「本物」であることにこだわりました。エクストレイルは若い人が行きたい所にどこへも行ける道具でなければなりません。どこへでも行きたいのに雪の坂道は上れないなど、あつてはならない訳です。四駆だと言っているけど走れない。限界が見えてしまふ。それは私たちのエクストレイルではないんです。どんな可能性も追及し本物であること。これが大きな柱です。

**日置**：新型はそのあたりを引き継いでいる？

**清水**：はい。今回の1.5リッターVCCターボエンジン、e-POWER、e-4ORCEなどはノーギミックだし、ノーリミット。

**X-TRAIL e-4ORCE**



写真はG

全長×全幅×全高 [mm] : 4660×1840×1720  
 ホイールベース [mm] : 2705  
 トレッド前/後 [mm] : 1585×1590  
 車両重量 [kg] : 1880  
 発電用エンジン型式 : KR15DDT  
 フロントモーター型式 : BM46  
 リヤモーター型式 : MM48  
 駆動方式 : 4WD  
 燃料消費率 (WLTCモード) : 18.4km/L\*1  
 \*1.メーカーオプションの組み合わせによって18.3km/Lとなります。



Webサイトはこちら

いるようですが、部署、立場等自分と異なる人と空回しだけでなく時間軸でも多面的なコミュニケーションを取ることで、自分がやっている部品や部位を客観的に見ることが出来る。そうすれば全体的な位置付けがわかり、自分が進むべき道、正しい道が見えてくると思います。新型エクストレイル

の責任者の方が初代を見て、そこから勉強してくれたと伝え聞いています。このインタビュウのように時間を越えた「コミュニケーション、温故知新といった古いことからも学んで未来へ向かって進んで欲しいです。4代目エクストレイル、そして今後の日産に大いに期待しています。

の四駆は250万円程でした。今、思い返してみると、エクストレイルが降、日本で吹き荒れたデフレ化のきっかけを作ったのかもしれないと思ったりもします。

200万円という価格を達成するためにには随分と苦労しました。それでも解決のキーは、やはりクルマの「コンセプトを理解してもらうこと。それによって「こういうクルマなのだから、これはほらないだろう」と考えることができるのです。例えば、「若い人は行きたい所に行くのが最優先とすれば、加速感はいらない。だけど燃費は大事」、だから「当時流行り出した、直噴は要らない」「CVTは不要、ミッションは4ATでいい」というように。そういう箇所を大胆に決断して目標に到達するまで私は認めませんでした。それから、当時は購買部門が厳しかったけれど、世の中に良い物があつたら日産以外でもトヨタでもホンダでも構わないから買うということ。エクストレイルはユニットを結構他社の系列企業から購入しているんですよ。「他社から買う」

それ以前に「他社を見る」と。日産系列の部品メーカーにも「系列なんてクローバル化で無くなってしまふ。他社よりの良いものを作らなければ負けるぞ。他社も含めて世界で一番安く優れた部品を作ってくれ」と言いました。お客様で「とにかく使える四駆、そして200万円で購入できる」とを念頭に開発したエクストレイルが出来上がり、大変なご好評を頂きました。当時の販売チャネルは「レックドステージ」と「ブルーステージ」があつて片方だけで売っていたのですが、もう一方の社長が乗り込んできて「うちでも売らせてくれ」と言われたほどです。世界的に見ても一般輸出、欧州などはエクストレイルをきっかけに日産は息を吹き返したと思います。

**日置**：日産復活の狼煙ですね。

**清水**：エクストレイルが出た半年後、私はパリ駐在になりました。プリメーラとエクストレイルが同時期に入ってきたのですが、限られたディーゼルエンジンをほとんどプリメーラに回すなど欧州ではエクストレイルよりプリメーラを重要視していたので、エクストレイルの広告宣伝費はゼロ。でもぶつけながら路上駐車するような

遂に完成!「世界一」から更なる高みを目指した一台  
Finally finished! A unit that aims for even greater heights from "the best in the world"

# 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 お披露目編

Nissan Great Car Restoration Club  
1990 R32 Skyline GT-R N1 Endurance Race Specification Car Unveiled

「NISMO FESTIVAL」で毎回、熱心な日産ファンに注目されているのが、日産名車再生クラブによって表舞台へと復活を図った名車たち。今年はR32型スカイラインGT-Rとあってひと際注目度も高かったが、その美しい姿と力強い走りは会場の誰もが注目するに値する唯一無二の車両であった。

At every NISMO FESTIVAL, enthusiastic Nissan fans are attracted to the famous cars that have been revived on the front stage by the Nissan Great Car Restoration Club. This year, the R32 Skyline GT-R attracted a lot of attention, but its beautiful appearance and powerful driving were the only vehicles that deserved the attention of everyone at the venue.



### 実は滅多にお目にかかることのないGT-R

3年ぶりの開催となった「ニスモフェスティバル2022」において、S30型フェアレディZやKH510型ブルーバード、B110型Zカーといったレトロリックカーを先導するR32型スカイラインGT-Rに「珍しいクルマが出てきたと驚きの声を上げる日産ファン。市販のミニカーなどでも滅多にお目にかかることのないこの「珍しいクルマ」こそ、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2021年度のレストア対象車両として選んだ「R32型スカイラインGT-R N1耐久レース仕様車（1990年）」である。

この車両は、1990年R32型スカイラインの実験主担であった渡邊衛三さんが、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で、ドライバーもメカニックも実験部メンバーが務めるという「オール栃木」のマシンだ。

### 随所に見えた 栃木のプライド

いよいよスタートしたレストア

という本気、意地が見えました。だつてステアリングも普段から馴染みのある手触りにこだわって、あえてノーマルのままなんですから」と木賀さんは教えてくれた。

### 当時よりも素晴らしい仕上がりが

各ユニットはリフレッシュされ再び組み上げられて完成し、11月9日にシエイクダウンを迎えた。N1耐久レースには日産が誇る栃木実験部の超A級ドライバーである加藤博義さん、松本孝夫さん、神山幸雄さんと参戦したことから、今回のシエイクダウンでは神山幸雄さんがステアリングを握った。その後、加藤さん、松本さんにもドライブしてもらったというが、「博義さんの第一声は「こんなにキレイじゃなかったよ」ですか」と木賀さんは笑い、「ただ、エンジンにはベタ褒めでした」と話す。「松田次生選手にも乗って頂いたんですが、「いいね。特にエンジンがいいね」と言っていて頂きました。7000rpmをリミットとして送り出したのに8000rpmは



特にエンジンを褒めた松田次生選手。思いのほか、エンジンは回し過ぎたようだが……

「お好きにサイズ、おっしゃってください」と言ってくれた。他にも大同メタルさんや、富士オーゼックスさんなんか手持ちでバルブを持ってきてくださったんですよ」と言い、「今回はR32型スカイラインGT-Rだから、

部品入手はあまり苦労せずにできるだろうと思っていたのですが、なかなか大変だったんです。多くのサプライヤーさんのご協力には本当に助かりました」と感謝する。その雄姿、走りのみならず存在自体が貴重な「R32型スカイラインGT-R N1耐久レース仕様車」は多くのファンを喜ばせたが、既に来年の話をする強者のファンも。「次は何をレストアするかで存じますか?」と聞かれ、「私も楽しみですよ、何でしょうね」と答えたが、日産の伝統と技術の継承の他、兎にも角にも日産ファンのみならずの楽しみとなっている再生クラブのレストア。次年度の対象車両発表が楽しみではない。

現代の名工・加藤博義さんも驚いた、見た目も性能も見事に復活を果たした車両



コロナ禍の影響を直接受けたが、無事に車両を完成させたことに安堵する再生クラブコアメンバーのみなさん



試作部自身の塗装による美しいストライプは見事! ステッカーも当時を再現した

んですけど、我慢して磨かなかつたんですよ」とクラブ員の河合俊明さんは笑う。また、駆動系は再生クラブにとって初となる4WD（アテサERTS）であったが、LSD部品の交換の他、各ユニットのゴム部品交換やグリスアップを施している。シャシーではSUPERHER-CAS（四輪操舵システム）など複数の電子制御システムが採用され、アクチュエータも油圧式と多くの配管が入り組んだレイアウトのため、苦勞をしたという。「油圧の配管がいっぱいあって、パワーステム油圧だし、とにかく油圧は大変でした」と木賀さん。また、前後のショックアブソーバーは車高調整式、ブレーキキャリパーはブレンボ社製にノーマルから変更されていたが、ショックアブソーバーとスプリング、ブレーキパッドは交換し、キャリパーはオーバールールを行っている。ちなみにマフラーはZINE製が付けられているが、これは当時、同じN1耐久に参戦していたシャーナリストの清水和夫さんから譲ってもらったものだとか。

ボディはレース中の接触などによるであろう変形部分や過去の修復部分を修正し、さらに磨きかけた状態で塗装は全剥離せず、オリジナルの塗膜を残し、サーフェーサー、ボディカラーのガンメタリック、白、赤の順に塗り、室内エンジンルーム、トランク内も塗装を施している。なお、ボディのストライプは通常カツティングシートが貼られるが、塗装により実現されており、担当した試作部署の技が光る箇所である。「このレストアで感じたのは、レーシングカー製作のプロフェッショナルであるニスが作ったレストアマシンではなく、土日や就業時間後にコツコツと栃木実験部が行なっていたんだと実感したことです。例えば接着剤の付け方や継ぎ接ぎのトリムなどを見て分かります。ただ、手作りながらも栃木のプライドが見えました。エンジンは本当にノーマルで、栃木実験部の「腕で勝つ。一番、このクルマに乗っているのは我らだ」と



国さんにゆかりのあるマシンも展示



日本のモータースポーツを黎明期より牽引し、数々の偉業を成し遂げた高橋国光さんの年表

# NISMO FESTIVAL 2022

## 3年ぶりの開催と三冠に大興奮

3年ぶりにあの興奮が帰って来た。「ニスモフェスティバル2022」が2022年12月4日に開催され、この日を待ちわびていたファンおよそ3万人が静岡県・富士スピードウェイに集った。

For the first time in three years, that excitement is back. "NISMO Festival 2022" was held on December 4, 2022, and 30,000 fans who had been waiting for this day gathered at Fuji

23回目の開催となった「ニスモフェスティバル2022」。今回も日産のモータースポーツの歴史に残るヒストリックカーによるエキシビジョンレースなど魅力的なコンテンツが多数用意されていたが、日産・ニスモのモータースポーツファンにとって2022年のビッグニュースといえば、やはりレースシーンへのフェアレディZ復帰。イベントでは15年ぶりにスーパーGT500クラスへ復活した現役マシンの走行に加え、「フェアレディ240ZG（1973年）」、「MSA GT O300ZX（1995年）」、「2004年のJGTCシリーズチャンピオンカーである「XANAVINISMOZ（2004年）」など、最新のZとZのモーター

スポーツヒストリーを振り返るマシンの展示、走行が行なわれサーキットに集ったファンを大いに喜ばせていた。

さらに2022年の日産・ニスモ陣営はZ復活に留まらず、復活一年目にしてスーパーGT500において「カルソニックMPULZ」がシリーズチャンピオンを獲得。またスーパーGT3000では「リアライズ日産メカニックチャレンジGT-R」、スーパー耐久では「HELMOTORSPORTSGTRGT3」がシリーズチャンピオンに輝くなど三冠を達成。フィナーレではそれぞれのドライバーに花束贈呈とファンからの温かな拍手が贈られた。

## 喜びがどう、国さん

23番ビットでは「高橋国光メモリアルレージ」と称し、2022年3月16日にお亡くなりになられた高橋国光さんを偲ぶコーナーが設けられていた。一輪から四輪へ転向し、1964年から日産ワークスドライバーとして活躍された高橋国光さんは、言わずもがな日本を代表する名ドライバーであり、また、その気さくで温かな



日産ワークス時代のレーシングスーツやトロフィー等、思い出の品々



ファンによる寄せ書きも



国さんとドリキンこと土屋圭市さんとの師弟コンビによるグループAでの熱い走りが見守られる

人柄と「国さん」という愛称で多くのファンから愛された。オールドファンならば日本グランプリにおける「R380」「R381」「R382」や、ハコスカ50勝目のドライバーとしての活躍を思い起こされるだろうが、偲ぶコーナーでは1969年のグランプリに向けて開発されたニッサンR382と1972年の東京モーターショーに出品された「スカイライン2000GT-Rレーシングコンセプト」のほか、1990年代に自ら「チーム国光」として全日本ツ

リングカー選手権に参戦した「STPタイサンGT-R（1993年）」も展示された。コース上では「スカイライン2000GT-Rレーシングコンセプト」を長谷見昌弘選手、「STPタイサンGT-R」を土屋圭市選手がドライブするデモ走行が行なわれた。懐かしいマシンのエグゾーストをバックに、「ありがとう国さん」と記されたパネルには多くのファンが感謝の気持ちを綴り、在りし日の国さんの活躍とやさしさに溢れた笑顔を思い出していた。