

はじめに

20世紀の産物である自動車は、技術の進化と人々の要求を汲み上げて、常に変貌をとげている。

自動車メーカーは、新しいクルマの開発にあたっては、きたるべき時代の変化を読み、人々の求めるものを具現化してきている。10年をこえる使用に耐える商品となるので、将来を予想するという、きわめて困難な問題にチャレンジしていかなくてはならない。その開発には莫大な資金がかかり、量産効果の著しい商品であるから、成功と失敗の差は大きく、リスクのともなうものである。

日本のメーカーは欧米に比較してその数が多く、競争は熾烈をきわめる。それが日本製自動車の強さの源であると同時に、バブルの時代にはクルマの本質をはずれて、そのときの売れ線を追う浅はかさを露呈するものもあった。競争相手のクルマより少しでも魅力のあるクルマにするにはどうしたらよいか、その答えを求めて自動車メーカーはつねに悪戦苦闘しているといっても過言ではない。クルマの開発とその販売促進のために、いかに行動したかはそのまま、自動車会社の重要な歴史の一部である。

20世紀の新しい産業である自動車工業の推移をたどることで、日本の社会および経済の推移の一端をみることができる。太平洋戦争の時代には、軍に協力して戦闘に役立つ自動車やエンジンを生産し、その多くを政府の予算からまかない、民間企業という姿からはほど遠いものとなっていた。敗戦によってすべてはご破算となり、ゼロから出発し、見よう見まねから独自の方法を見付けだし、欧米の技術を吸収し、追い付き追い越そうと努力を積み重ねた。その過程は、ここに取り上げるダットサンの進化を具体的にたどることで見ることができる。国内の需要に応えるだけでなく、輸出を促進することやモータースポーツへの参加によって、より多くの刺激を受け、技術進化が促された。こうした成果がみごとに実った例が、ベストセラーカーとなったブルーバード510や輸出で大成功を収めたダットサン240Zである。

こうしたクルマたちが、世界に大きくはばたく日本車の原動力となり、やがて世界一の自動車生産国になるもとをつくったのである。さらにいえば、ニッサンではその後、こうしたインパクトのある個性的で多くの人に受け入れられた名車をあまりつくりっていないように思われる。実は、この2台のクルマの開発とラリーでの活躍を記すことが、わたしなりのニッサンへの応援歌のつもりでもあるのだ。

目 次

第1章 ブルーバード510の発表—— 7

第2章 ダットサン乗用車の誕生とその後の経過—— 15

第3章 ①計画とブルーバード510—— 48

第4章 海外ラリーへの挑戦—— 77

第5章 510によるサファリ初制覇—— 125

第6章 ダットサン240Zの開発とその特徴—— 157

第7章 240Zの国際ラリーでの活躍—— 197

第8章 始まりの終わり—— 240

第1章 ブルーバード510の発表

ニッサンのクルマの名前は、なぜか女性的な感じがするものが多い。ブルーバードはメーテルリンクの『青い鳥』からとられており、セドリックはバーネット夫人作の『小公子』の主人公である少年の名前である。アメリカのミュージカルの題名からとったといわれるフェアレディもそうであり、少女趣味の女性が命名したのではないかと疑りたくなるほどだ。もともとクルマは女性名詞であるらしいが、日本人にはあまりそういうイメージはない。とくにクルマが日本で普及し始めた60年代では行動半径をひろげる道具として、またステータスともなるもので、武士の馬にもあたる頼もしさや逞しさが求められているように思われる。そういう意味からいえば、あまり適切な名前の付け方ではなかった感じである。

スポーツとしてのドライビングを楽しむ連中の間では、ブルーバードとかフェアレディという言い方より、形式名でいうほうが通りがよかった。たとえば、ゴウイチマルであり、ニイヨンマルであった。こう呼ぶほうが、同じブルーバードでも特定のモデルをさしていることがはっきりして、いかにもマニアっぽいという理由もあった。

ここで取り上げる510と240Zは、60年代後半から70年代前半にかけてニッサンのイメージを大いに上げ、モータースポーツの分野でも目覚ましい活躍をした名車である。ある意味では、ニッサンのもっとも華やかで、そのよさをアピールしていた時期であった。そのクルマのもつイメージが、ラリーなどの活躍によって強調され、強烈な印象を残している。

ラリーやレースで活躍しても、ベースになっているクルマが魅力的でなければ、イメージを上げることにそれほどの効果はない。もともとのクルマのよさがあってこそ、輝きはいやすことになる。510や240Zはみごとにそれが一致した典型である。ちょうどスカイラインGTRが名車の名をほしいままにしたのと同じである。スカイラインGTRが富士スピードウェイのコーナーを立ち上がっていく姿がよく似合ったように、510はサファリラリーを走る姿がとてもよく合うのだ。アフリカの大地で力強く見えるのは意外な感じがしたものだが、あくまでも青く澄んだ空と広大な草原の中にあって、存在感を主張している姿を見て、こんなにかっこいいクルマだったのかと改めて思ったのである。それは240Zも同じであった。

ブルーバードとしては3代目となる510がデビューしたのは、すでに四半世紀以上前で、ちょうど庶民がクルマをもつのが夢でなくなった頃だ。高度成長が始まって日本もようやく将来に希望がもてるようになり、あこがれていた欧米の生活に一歩も二歩も近づきつつあった。

クルマが普及するためには、所得水準が上がることがもっとも重要であるが、多くの部品によって構成される自動車は、量産によるメリットがきわめて大きい。大量生産することによって大幅なコストダウンが図られ価格を引き下げることが可能になる。

1950年代の国産車の価格は排気量1ccにつき1000円といわれていた。つまり1200ccならそのクルマの価格は120万円というのが一般的だった。庶民の1ヶ月のサラリーがやっと1万円か2万円という時代だから、クルマを購入できるのはごく一部の富裕階級にかぎっていたのは当然で、その多くはハイヤーやタクシーといった営業用として使われた。

時代が進むにつれて、車の需要はふえ続け、所得と反比例して、その価格は引き下げられ、60年代の中盤になって、ようやくクルマが高嶺の花でなくなってきたのであった。普及するもうひとつの条件は、誰もがたいした知識や技術がなくても運転が楽しめメンテナンスフリーになることが必要であろう。

510が発売されたのは、日本の高度成長をささえる基幹産業としての地位を自動車業界が確保しようとしていた頃である。クルマの性能向上をめざし、新しい車種を誕生させるべく、自動車メーカーは懸命であった。しかも、メーカーの数は多く競争はきわめて激しかった。

ブルーバード510は、エンジンがOHCとなり、四輪独立懸架装置をそなえ、三角窓をなくしたセダンのスタイルなど、以後の乗用車につながるイメージをもつクルマとして誕生した。わが国の技術がようやく欧米の水準に達し、国内の競争が激化し、国際商品としての自覚をもって開発にあたり、企業が大きく成長しようとしている時期であった。アメリカでは、クルマの排気ガスの問題が取り上げられ、安全についても厳



ブルーバード510のカタログには“ハイスピード時代の到来を告げるスーパーソニックライン!!”という文字が躍っていた。

しい規制が敷かれつつあり、今まで引き継がれるクルマに対する基本的な課題に取り組まなければならない時代になっていた。

初代のブルーバードはベストセラーカーとなり、小型乗用車の代名詞的な存在になっていた。幸福を呼ぶ“青い鳥”であるブルーバードという名は、庶民の夢をかなえさせるという意味では、この時代にふさわしい名称であったといえるかもしれない。

この対抗馬として登場したトヨタのコロナは、好調なブルーバードに太刀打ちできず、ニッサンの優位は動かしがたいと思われたものだった。ところが、2代目のブルーバードである410が思わず不評で、ブルーバードは苦戦し、そのモデルチェンジを早める必要に迫られ、劣勢を挽回しなければならなかった。

本当はもっとあとに登場するはずだった510は、モデルチェンジされてから3年11ヵ月で登場することになった。どんなものになるか注目を集める中でベールをぬいたクルマは、期待を裏切らない内容をもった革新的なものであった。三角窓をなくしたスマートで逞しさを感じさせるスタイル、四輪独立懸架方式のサスペンション、新開発



サファリのラリーコースにはキリンの棲息地が多く、すぐに珍しい動物ではなくなってしまう。



雨のあとのマッドコース。カマボコ状になっているので、簡単に脱出できなくなってしまう。



日本ではお目にかかれない豪雨では、たちまちのうちにコースが川となってしまう。ラリーカーがスタックすれば、原住民がすぐに押してくれる。



サファリラリーは国家的行事であるとともに現地の人たちにとっても関心のあるものだ。



グリンリー/コリンジのブルーバード510。トレーニング中にストップすると住民が寄ってくる。



ワークスエントリーではなかったが、チーム登録されて出場したディン/ミンハス組のブルーバード510。着実なディンのドライブで総合3位となり、これまでのダットサンチームの最高位を獲得した。

限られた車両と人員によってサービスすることになるから、1箇所でも多くまわらうとすると寝る時間がなくなるが、他のワークスマニの倍近く受け持つ計算になる。そのために1箇所のサービスポイントにいる時間を少なくしなくては次の地点への移動が間に合わなくなってしまう。そこで打ち出されたのが1箇所のポイントでは1時間しか待たないという原則だった。トラブルやスタッフで遅れても、チームのトップを走るラリーカーと1時間以内の間隔で走っていないとサービスが受けられないことになるわけだ。かつては遅れたラリーカーを5時間以上も待ったりしたが、それでは好成績を挙げる方法とはいえない。勝つために非情かもしれないが、積極的な方針が立てられたのである。

給油についてもその場所が新しく考えられた。というのは、それまでは燃料がなくなる地点を予測してサービスしていたが、走り方に合ったポイントで給油する作戦に切り替えられた。つまり、登坂の前にはなるべく給油しないで、山の上にたどりついでから満タンにしたほうが有利である。そこであらかじめ走りにプラスになるような給油箇所を決め、サービスすることになった。さらに、給油缶は作業しやすいような特製のものがつくられた。他のチームは既製のものを使っていたが、これでは空気の抜けが悪かったからである。

スタッフしたときの秘密兵器として、ダットサンチームはタイヤにチェーンをまく



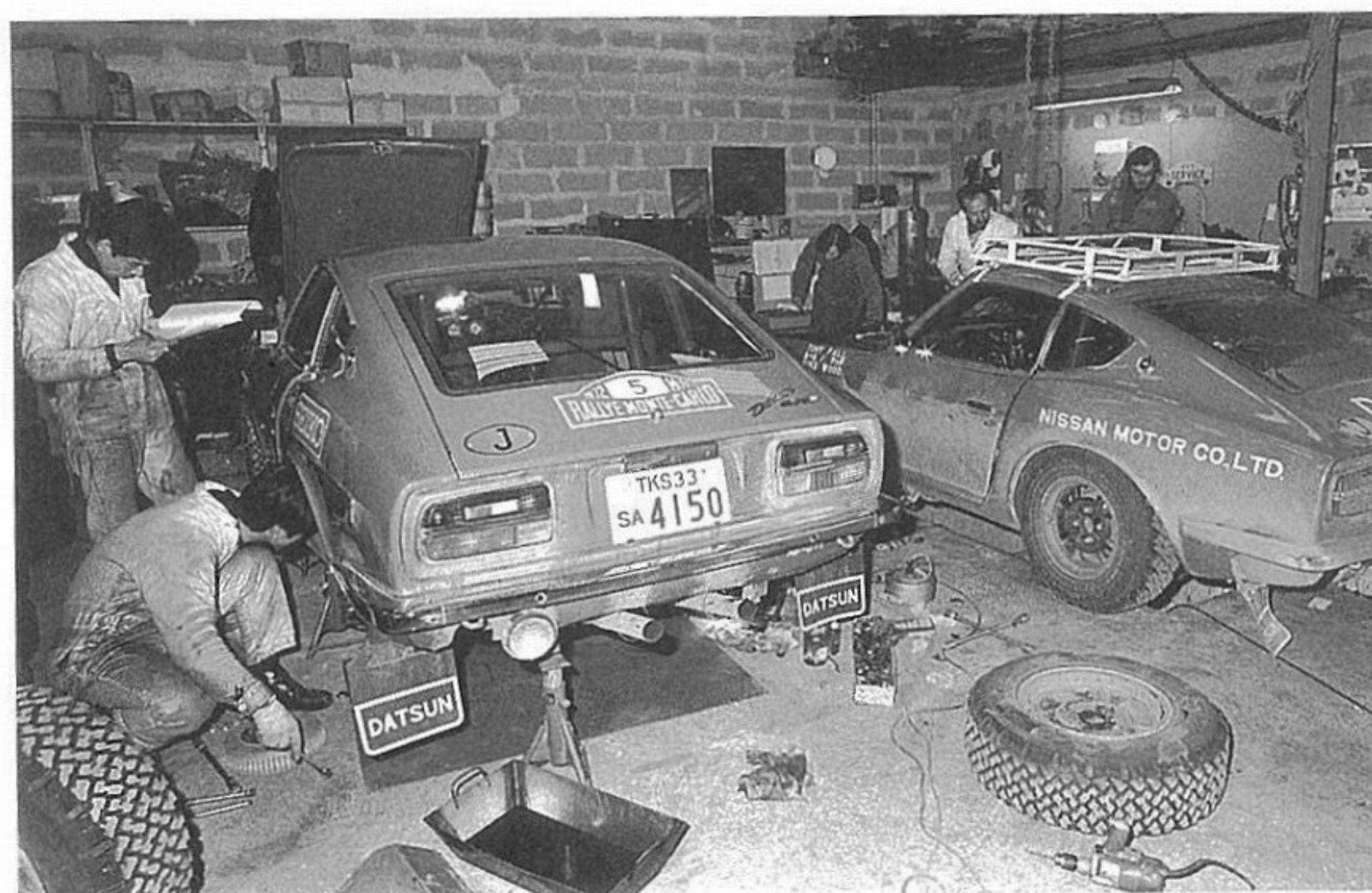
69年からダットサンチームに加わったシモニア/ニーラン組のブルーバード510。シモニアは飛ばし屋といわれ、ミスも多いが速いドライバーとして知られていた。



モンテ用に240Zは左ハンドルとなっている。



2台の240Zは72年のモンテで快調に走った。それでもアルピーヌに比較すると大きく重いラリーカーであった。



2年目の240Zによるモンテ挑戦で仕上げも順調。このニース近郊のガレージは71~73年の間使われた。

モンテカルロやパリ、アルメニア、ワルシャワ、アテネ、オスローなどの各都市を出発してモンテカルロに集結する第1ステージはパレード的な要素があって、順位にあまり関係ないが、第2ステージに入るとスペシャルステージで本格的な争いが繰り広げられる。始めのうちは例年になく雪が少なく、アベレージスピードが高く、ポルシェに有利な展開となったが、後半になって雪が降りだしてくるとともに、アルピーヌ勢が上位を独占するかたちになった。本命のひとつと見られていたポルシェのワルデガルドが土手に乗り上げてクラッシュ、足回りにダメージを受けてリタイアした。アルピーヌ勢の一角を占めるテリエもクラッシュしてリタイアしている。

第2ステージが終了した時点での順位は、1位がアンダーソン、2位がダルニッシュで、いずれもアルピーヌ、3位がムナーリのランチャ、4位がアンドリューのアルピーヌ、5位がラルースのポルシェ、6位がニコラのアルピーヌ、そして7位がアルトーネンのダットサン、これにマキネンとピオのフォード、さらにランピーネンのランチャが続いている。もう1台のダットサンは17位に就けている。アルトーネンの7位というのは前年の第2ステージを終わった時点の成績と同じであった。

第3ステージに残ったのはわずかに34台、そのうち半分近くがワークスカーかセミワークスカーで、例年には激しい優勝争いが繰り広げられていた。しかし、アルビ

あとがき

本書は、敗戦からの草創期を終え、ダットサン110やクラウンが誕生した1955年からオイルショックを迎えるまでの、戦後の日本の自動車工業の第1期までの“ダットサン”を中心とした、開発とラリーでの活躍をまとめたものである。本文でも触れているように、第2期はオイルショックからバブル崩壊までの1991年ごろまで、その後が日本車にとって第3期という位置づけをすることができると思う。オイルショックまでの第1期が欧米の自動車に追いつくことに精力を費した時期であったのに対し、バブル崩壊までの第2期は世界へ大きく飛躍した時期であったが、同時に技術の進歩の方向の摸索の時期でもあった。すでに多くの指摘がなされているように、ハード面よりソフト面でのクルマに対する認識で欠ける部分があったということかもしれない。この第2期には、日本のクルマは、その車種がふえ、電子制御技術が導入され、装備が豪華になったが、バブルの崩壊によって、それらが見直されることになった。オイルショックまでの第1期のクルマの進化を受け継ぐのが、第3期の正統のひとつの流れなのではないだろうか、という思いがしている。

本書は多くの方々に協力していただいて完成をみることができた。古い資料をみるとことから始まったが、さらに当時の取締役第一設計部長であった原禎一氏をはじめ、多くの方々にインタビューして、貴重なお話をうかがってまとめたものである。

原氏は、メモ書きとともに当時のこと記した文章のコピーを下さり、これが大変くわしいもので、大いに助けられた。片山豊氏はオーストラリア一周ラリーだけでなく、アメリカ時代のお話など非常に興味ある内容であった。

難波靖治氏は臨場感あふれる話し振りで、ついひきこまれてしまう面白さであった。実験課時代の会社の運動会で、2台のジープを溶接でつなぎ合わせて1台にして、両方に運転席のあるクルマをつくり、スケーターワルツに合わせてクルマのダンスをしたことなど、古き良き時代の感じがあった。また、サファリラリーに関しては、若林隆氏や早津美春氏にもイベントのことだけでなくラリーカーの開発などのお話をうかがった。

デザインに関しては、四本和巳氏と松尾良彦氏にインタビューした。四本氏にはダットサン240Zにいたるニッサンのデザインの歴史的な流れについて、松尾氏には主として240Zのデザインについてお聞かせいただいた。いずれも初めて知ることばかりであった。

さらに、片山氏、難波氏、若林氏、早津氏、松尾氏からはお手持ちの写真などをお借りして掲載させていただいた。

こうして調べていく過程で、ブルーバード510が、我々部外者が思っていたほど、ニッサン社内で必ずしも名車であるとか成功車とかという評価ではないようだったのも意外なことだった。確かに発表された当初は、多くのクレームが寄せられて、ディーラーのサービス部ではその対応に苦労し、設計部をはじめとする技術関係者がその対策に追われたであろうが、だからといって無難なメカニズムのクルマの方がよかつたとは思えない。クレームなどない方がいいに決まっているが、そうした事実がある以上、そのクルマの良さを評価できる人が企業意志を決定しないことには、よいクルマをつくることはできないのではないだろうか。クルマの開発に、リスクがともなうのは自明のこと、それを避けるやり方をとっては、長期的にみたら間違いないよくよいクルマは生まれてこないであろう。

本書は1994年に執筆し、発表したものであるが、内容に関しては、思い違いや知識の浅さによって、筆が足りなかつたり間違っている部分があるかもしれない。関係する資料と共にご指摘いただければ幸いである。また、車名(型式)に関して厳密にいえば310型ではなく、312型であったり、410型ではなく411型であったりすることもあるが、わかりやすくするために310型と410型に原則的に統一した。また、ダットサンといつたりフェアレディといつたり、統一を欠く名称となっているが、どの車種をさすかは明瞭なので、そのときどきによって両方が使われていることをお断りしておきたい。

最後になったが、日産自動車広報部の下風憲治氏、星野英雄氏には大変お世話になった。本文中に実名で登場させていただいたインタビューした方々とともに、ここに感謝の意を表したいと思う。

桂木洋二

参考文献

- 『日産自動車30年のあゆみ』日産自動車
- 『日産自動車社史1964-1973』日産自動車
- 『吉原工場50年史』日産自動車
- 『アメリカ日産20年の軌跡』J.B.レイ著 秋山康男訳 三嶺書房
- 月刊『オートテクニック』バックナンバー 山海堂
- 月刊『カーグラフィック』バックナンバー 二玄社
- 月刊『モーターファン』バックナンバー 三栄書房 その他

著者紹介

桂木 洋二(かつらぎ・ようじ)

フリーライター。東京生まれ。1960年代から自動車雑誌の編集に携わる。1980年に独立。それ以降、車両開発や技術開発および自動車の歴史に関する書籍の執筆に従事。そのあいだに多くの関係者のインタビューを実施するとともに関連資料の涉猟につとめる。著書に『欧米日・自動車メーカー興亡史』『日本における自動車の世紀・トヨタと日産を中心にして』『企業風土とクルマ・歴史検証の試み』『スバル 360 開発物語』『初代クラウン開発物語』(いずれもグランプリ出版)などがある。

ダットサン510と240Z—ブルーバードとフェアレディZの開発と海外ラリー挑戦の軌跡—

2018年4月30日初版発行

著 者 桂木洋二

発行者 小林謙一

発行者 株式会社グランプリ出版

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-32

電話03-3295-0005(代) FAX03-3291-4418

印刷・製本 シナノパブリッシング プレス