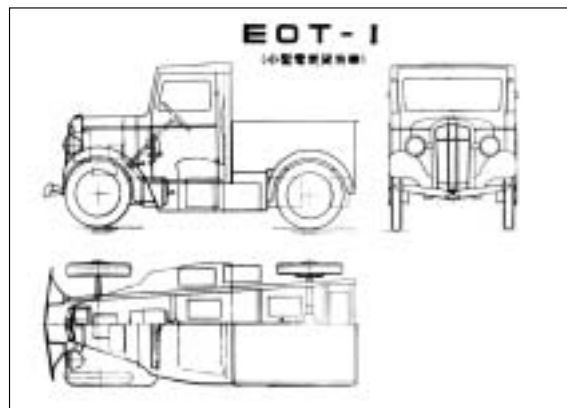


## たま電気自動車の誕生

おもに陸軍の軍用機を造っていた立川飛行機は、1945年8月の敗戦と同時に造るモノを失った。最盛期には4万名以上いた従業員も2500名ほどに整理され、占領軍の家具製作や自動車修理に従事する一方、未接収の工場設備を使って、将来性のあるモノ造りとして選んだのが自動車であった。

この素早い事業転換の決断を主導したのは、元試作工場長であった、外山保だといわれる。当然役員も大勢いたが、敗戦のショックで呆然自失、虚脱状態で「役に立たなかった」そうである。中島飛行機の荻窪製作所もおなじ状況だったと聞いている。

幸い、「オオタ」ブランドのクルマを造っていた高速機関工業が、当時、立川飛行機の傘下にあっただので、ボディ造りを請負ながら自動車造りを学んだ。ガソリンは統制されていた時代であり、電気自動車が選ばれた。モーターを日立製作所と神鋼電機、バッテリーを湯浅電池に開発依頼し、1946年11月、オオタのトラ



1946年11月にテスト用として2台製作された、最初の実験車EOT-46B型。三面図にはEOT-1型となっている。

ックをベースとした最初の実験車、EOT-46B型を2台完成させた。ところが、同月、工場全体を米軍が接収、アメリカ空軍の自動車修理廠とされ、それ以外の仕事はできなくなってしまった。このとき、米軍の仕事を受け入れれば、3倍の給料が保証されるという好条件を蹴り、外山保を中心とする200名ほどが独立を決意、府中町の遊休工場を借り、1947年4月に生産型トラックEOT-47型、5月に乗用車E4S-47型を完成、地名にちなんで車名を「たま」とした。そして同



1947年4月に完成した最初の生産車EOT-47型。実験車にくらべモダンな顔つきとなった。ホイールキャップはオオタのものが使われている。



1947年5月に完成した最初の乗用車E4S-47-I型。発表直後に法規が変わり、全長、全幅を拡大したII型になったので、生産台数はごくわずかであった。



E4S-47型の室内。トラックのシャシーを使用しているため床面が非常に高く、当時需要の多かったタクシーとして使う場合、乗降の難しさ、居住性の悪さが想像できる。



1947年頃の府中工場内部の様子。雑然とした工場内にはE4S-47-I型、EOT-47-I型のほかにおオタのトラックも見える。



1947年8月に発表、発売されたE4S-47-II型。リアオーバーハングが長く、ルーフ後端の丸みでI型と識別できる。



1948年3月に大阪・高槻市で実施された、第1回電気自動車性能試験に参加し、小休止するE4S-47-II型とEOT-47-II型。



1948年3月、府中工場第1回電気自動車性能試験に出発するE4S-47-II型とEOT-47-II型を見送る。手前の野菜畑が食糧難時代を物語る。



1948年9月に小田原で実施された、第2回電気自動車性能試験に参加した、たま・ジュニア（E4S-48-I型）とEOT-47-II型。

年6月、資本金19万5000円で東京電気自動車を設立した。日本は戦災により多くのクルマを失ったため、その台数が極めて不足しており、定価35万円の乗用車にプレミアムがついて45万円で売れたといわれる。

当時、我が国は資材が極端に不足しており、その供給については商工省（現経済産業省）主催で性能試験を行ない、優秀なクルマのメーカーに優先的に資材を割り当てるという、厳しい方法が採られていた。第1回電気自動車性能試験が1948年3月に大阪・高槻市で行なわれ、たまは乗用車、トラックともに他車を大きく引き離し、トップの成績を得た。E4S-47型は1充電走行距離96.3km、最高速度35.2km/h、平均速度28.3km/hであった。第2回性能試験は1948年9月に小田原で開催された。新型中型車たま・セニア（EMS-48型）は、1充電走行距離231.5km、平均速度22.8km/hの新記録を達成した。

その後、たま・ジュニア、たま・セニアと次々に新型を出していくが、月産能力30台程度では採算ベースに乗らず、経営は行き詰っていった。そのとき救いの手を差し伸べたのが、日本タイヤ株式会社（後のブリヂストンタイヤ株式会社）社長の石橋正二郎であった。1949年に東京・三鷹の元立川飛行機の施設を買収し、生産体制を整えたとき朝鮮戦争が勃発、日本経済は特需に沸くが、戦略物資である鉛の価格が10倍近く暴騰、バッテリーも高騰した。一方、ガソリンは米軍から大量に放出されたため、電気自動車は完全に息の根をとめられた。たま・ジュニアの車体に日本内燃機製三輪車、くろがね用の空冷V型2気筒995cc、26ps/4000rpmエンジンを積む計画（モデルコードBESF）も



1948年9月発売された、たま・セニア(EMS-49-I型)の展示会と思われる。場所は府中工場であろう。クルマは手前からEMS-49型、E4S-48型が2台とEOT-47型。

あったが実現には至らなかった。合計1099台の乗用たま電気自動車を生産し、1951年6月生産を断念した。

## プリンスの誕生

たま電気自動車のクルマはガソリンエンジン化の必要に迫られたが、立川飛行機はエンジン生産の経験は無く、目をつけたのが元中島飛行機の富士精密工業であった。仕様検討の結果、トヨタや日産がまだ1000cc以下のエンジンしか持たず、パワーで優位に立つべく小型車規格上限の1500ccエンジンを発注した。

1950年11月、エンジンを受注した富士精密工業も、自動車用エンジンの経験は無く、たま電気自動車の会長となっていた、石橋正二郎が所有していたプジョー202のエンジンをサンプルとして借用、OHV 1133cc、30ps/4000rpmエンジンをお手本に、ボア、ストロークを拡大して直列4気筒、OHV 1484cc、45ps/4000rpmのFG4A-10型エンジンを完成した。当時、この手のコピーをするときは、へたに自分のアイデアを加えず、徹底的にコピーするのが鉄則であったが、プジョー202が採用していたカムシャフトのチェーン駆動については、当時サイレント・チェーンが調達できず、ギア駆動方式とした。案の定ベークライト製のアイドラギアの不具合に泣かされた。試作1号機の完成目標は、発注からたった6ヵ月後の1951年5月であったが、類発したストライキの影響などで、完成したのは同年10月。開発費は試作エンジン5基で600万



1949年3月発売された、たま・セニア(EMS-49-II型)。写真のモデルはクロームのホイールリングを付けるなど、デザイン検討用の車両と思われる。

円(当初予算は500万円)といわれる。

一方、車体はたま電気自動車自身が担当。当時設計陣は女性1名を含め総勢わずか12名であったが、4ヵ月でトラックAFTF-1型の図面を、さらに2ヵ月後には乗用車AISH-I型の図面を完成したというから驚きである。そして、エンジンと合体し1951年11



富士精密工業に貸してバラバラにされた挙句、戻ってこなかったプジョー202が忘れられず、再度輸入された石橋家の2代目プジョー202。



1951年11月に完成したAFTF-1型トラックの1号車と、山中湖畔で一息入れる元飛行機屋たち、右端は当時設計課長の田中次郎。車名はまだ「TAMA」となっている。



1952年3月に発売された、1952年型プリンス・トラックAFTF-1型のカタログ。「野でも山でも小路でも」のコピーを実証するため、8月には、自動車道など無い時代の富士山5合目を征服した。

月にトラック、1952年2月15日に乗用車の試作1号車をそれぞれ完成させた。2月23、24日に運輸省の公式試験を受け。1952年3月7～9日の3日間、東京のプリヂストン本社ビルのショールームで展示会が行なわれた。雪の降る寒い日であったが大盛況であったという。

試作1号車完成から発売まで3週間ということは、信じられないかもしれないが、この時代、メーカーは発売前に十分なテストは行わず、ユーザーがテストドライバーのようなもので、クレーム報告を迅速、的確にフィードバックすることが重要であった。こうして勉強を重ね、日本の自動車産業は発展してきたのである。

車名は「たま」「プリヂストン」も候補にあがったが、その年の11月に現在の天皇陛下の立太子礼が行な



皇太子殿下(現在の天皇陛下)、清宮さまご愛用車、1954年型プリンス・セダン(AISH-II型)。クルマは現在も日産自動車に保存されている。



1952年3月、プリヂストン本社ビルでの展示会風景。展示されているセダンのフロントウィンドーは1枚ガラスに見えるが、確証は得られなかった。謎である。

われたので、この慶事を記念し「プリンス」と命名された。社名も1951年11月に、たま自動車に、1952年11月には、プリンス自動車工業に変更された。

AISH系のボディスタイルは当時流行のスラブ・サイドを採り入れた斬新なものであり、機構的にも、変速レバーをステアリング・コラムに移して前席3人掛けを可能とし、4速トランスミッション(2、3、4速はシンクロメッシュ付き)、方向指示器はフラッシュャ式(当時腕木式が一般的であった)、油圧計や電流計を廃しワーニングランプ式を採用するなど、当時最先端の技術を採り入れ、飛行機屋の感性を遺憾無く発揮したクルマであった。

AISH系は1957年4月にスカイラインが発売されるまで、I型からVI型、合計3768台生産された。1952年3月に発売されたI型の価格は、当時の大卒初任給



1954年2月、通産省主催の第1回乗用車性能試験でのスナップ。場所は鈴鹿峠だが、道路の舗装率は5%にも満たない時代、幹線道路といえどもこのような有様だった。日産パトロール(4W60)、2台のダットサン(DB-5)の後ろにAISH-II型が続く。

● スカイライン 第2世代(S50系) [1963年11月~1968年8月] ●



1963年11月、コンパクトなファミリーカーを狙って、大胆なダウンサイジングを受け発売された2代目スカイライン1500デラックス(S50D-1型)。クラウン、セドリックはグロリアにまかせ、2代目のライバルはブルーバード、コロナとなった。サイズと( )内に先代(S21D型)との差を記すと、全長4100mm(-375mm)、全幅1495mm(-185mm)、全高1435mm(-100mm)、ホイールベース2390mm(-145mm)、車両重量960kg(-38kg)。最高速度135km/h(ファイナルギア比を4.444からオプションの4.111にすると140km/h)。価格は73万円。

左頁には「大も小も兼ねる！」のコピーで、セパレート・シートの効用を訴え、右頁では「ボクだってウゴかせる！」で、ステアリングの軽さを訴えると同時に、さりげなくセパレート・シートの良さも見せている。細かい縦じまのグリルは亜鉛ダイキャストの重厚なものであった。



この部分には日本語のキャプションが記載されています。左側の写真には「大も小も兼ねる！」というコピーがあり、右側の写真には「ボクだってウゴかせる！」というコピーが記されています。

左頁には「そんなに四角ばらなくても…」のコピーで、気楽に乗るのを躊躇させるほどの、内装の高級さをアピール、右では「乗りっぱなしでも結構です」と、1年間または3万キロ無給油という画期的なメンテナンスフリー化を達成したことを紹介している。当時のクルマにはグリースアップを必要とする箇所が多数あり、特にサスペンション、ステアリングのジョイント部など1000km毎に行なうのが通常であった。



この部分には日本語のキャプションが記載されています。左側の写真には「そんなに四角ばらなくても…」というコピーがあり、右側の写真には「乗りっぱなしでも結構です」というコピーが記されています。



「ガラスがない……?」。いまではあたりまえのように使われているが、ガラスを傾斜させることによって反射を避け、メーターの視認性を良くする手法は、プリンスの特許であった。右頁にはメーターユニットのプリント配線、定量噴霧式ウインドウォッシャーなど新しい仕掛けを紹介している。



S50系スカイラインはプリンス自動車ではじめてモノコックボディを採用したモデルであった。フロント・サスペンションにはキングピンに代わってボールジョイントの採用、ディッピングによる防錆処理など新しい技術を紹介している。



「すこしせいたくのですが……」のコピーのとおり、当時、同じクラスのなかで最大、最強の1484cc G1型70ps/4800rpmエンジンを積んでいた。しかも、シリンダーヘッド・ボルトを封印し、メンテナンスフリー化を果たした。このように、はじめてクルマを所有するユーザーを想定し、気楽に乗れるよう配慮されたクルマであった。



デラックス発売から5ヵ月後の1964年4月に発売された、スタンダード・モデルのスカイライン1500(S50S-1型)。「スポーツカーではありません！」のコピーの通り、デラックスと同じエンジンを載せ、装飾を取り除いて車両重量を935kgに軽減されたため、実に軽快な走りを見せた。グリルは板物の簡素なものになり、バンパーのオーバーライダーを廃し全長は110mm短い3990mmで、これは営業車の小型規格に適合させるためであった。価格は62万円。



スカイライン1500の室内とリアビュー。シートの素材はデラックスのナイロクロス製に比べ、ビニールの安価なものであるが、「濡れた水着のまま……」のコピーで、そのメリットを強調している。ステアリングホイールがデラックスと同じものが採用されている。後ろ姿はデラックスと比べても遜色ない。標準タイヤはデラックスと同じ5.60-13-4 PRチューブレスだが、チューブ付きの5.60-13-6 PRも選択できた。



1970年2月にマイナーチェンジを受けた2000GT-Rのカタログ。365cm×26cmの黒いケースにカードが入った、ポर्टフォリオと呼ばれる立派なもの。レース活動では、1969年5月31日富士スピードウェイで開催された、JAFグランプリのデビュー戦以来、すでに12勝していた。

つや消しの真っ黒なホイールディスク、サーフィンラインをぶった切って、大きく開いたホイールアーチが精悍さを漂わす2000GT-R。サイズと( )内に2000GTとの差を示すと、ホイールベース2640mm(±0)、全長4395mm(-35mm)、全幅1610mm(+15mm)、全高1385mm(-5mm)、車両重量1120kg(+30kg)。登録台数238台。



最初の印象が洗練されて登場。160馬力、豪放な安定性がかわりません。



流体力学とアートの手できづかれたリヤスタイル。160馬力、最高時速200km。一瞬にして地を蹴ります。

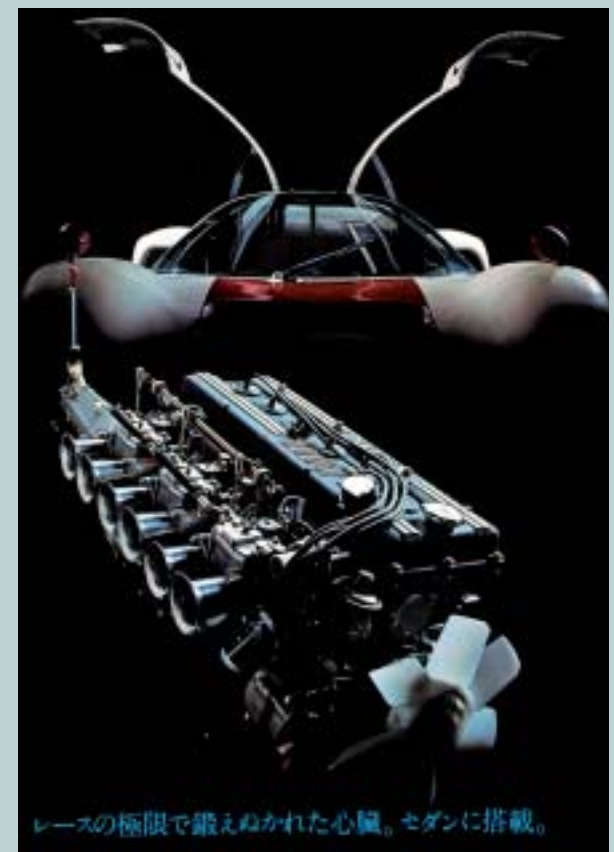
2000GT-Rのフロントおよびリアビュー。基本的に2000GTと同じだが、バンパーのオーバーライダーは無く、前後に「GT-R」のオーナメントが付く。フェンダーミラーは黒のつや消し塗装された砲弾型を装着。ボディカラーはGTシルバーメタリックとGTレッドの2色が設定されていた。



2000GT-Rの運転席。2000GTと比べ、ステアリングホイールが木目から革巻きタイプになり、タコメーターはフルスケール10000回転(2000GTは8000回転)のものに換装されている。ラジオ、時計、ヒーターはオプション。フロントシートはリクライニングしないバケットシートであった。



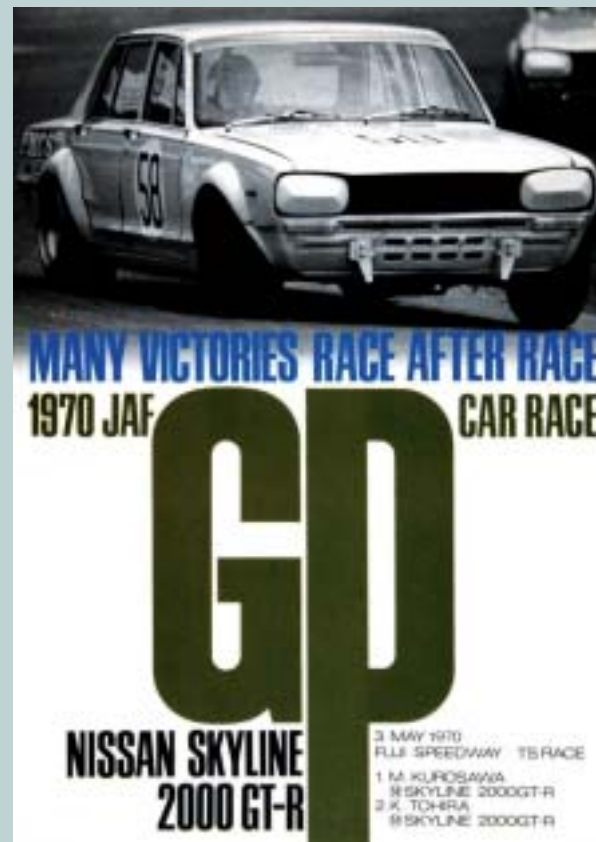
2000GT-Rのシート。フロントはリクライニングしない本格的なバケットシートで、ドライバー席のみヘッドレストと3点式シートベルトが標準設定されていた。リアシートは、もちろんセダンとして十分な居住空間が確保されている。



2000GT-Rの心臓、S20型エンジン。1989cc(ボア82mm×ストローク628mm)直列6気筒、DOHC 24バルブ、気化器はダブルチョークサイドドラフト式ミクニソレックス(N40PEH型×3基、圧縮比9.5、160ps/7000rpm、180kg-m/5600rpm、整備重量199kg。後ろのマシンはR380。



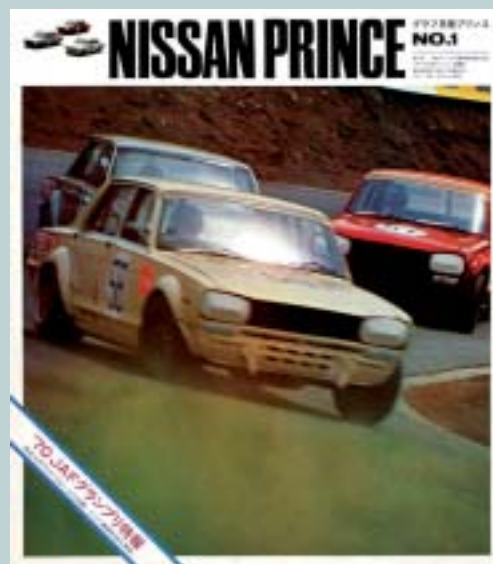
1971年にPMC・S（プリンス モータリスト クラブ・スポーツ）の企画で発行された「グランプリレースカード集」から、1969年5月3日、富士スピードウェイで開催された、1969年JAFグランプリTSレースで優勝および2位。



同じく「グランプリレースカード集」から、1970年5月3日、富士スピードウェイで開催された、1970年JAFグランプリTSレースで優勝および2位。



同じく「グランプリレースカード集」から、1971年5月3日、富士スピードウェイで開催された、1971年JAFグランプリTS-6レースで優勝および2位、3位独占。



スカイラインのレースに関連しているいろいろなものが発行されたが、これは1970年JAFグランプリ優勝を記念して発行された「グラフ1産プリンス」No1。

●グロリア 第2世代(S40系) [1962年9月~1967年3月] ●



1962年9月に発売された2代目グロリア・デラックス（S40D-1型）のカタログ表紙。タテ×ヨコが251mm×236mmのほぼ正方形に近い。中央に小さく全体像を置き、ボンネットの上には花束が置かれている。

グロリア・デラックス(S40D-1型)の豪華なフロントエンドのクローズアップ。「この車にすべてがある」のキャッチコピーとともに、「いままでの国産乗用車では考えられなかった同級感にあふれた風格は優に外国大型車に匹敵するすばらしさです。」のコピーは、国産車の進化開始時代を表現している。



真っ白なバックに浮かぶグロリア・デラックス(S40D-1型)。1年後に発売される2代目スカイラインが大胆なダウンサイジングをするのとは逆に、初代より一回り大きく豪華な装いで誕生した。フラットデッキスタイルと呼ばれる独特のスタイルは、デッキッシュから発想を得たといわれる。開発にあたっては、プロトタイプがキャデラック似ではなく、安価なコンパクトのシボレー・コルベア似であったため、経営陣の承認が得られず、急速クロームでグレードアップが図られた。結果は一応成功したといえよう。本書のモノクロ頁に載せた、プロトタイプと同じボディとは信記がたいほど、見事な変身を遂げている。



グロリア・デラックス(S40D-1型)の後ろ姿。中央にバックアップランプを配した、大型の楕円形テールランプは、一目でグロリアと識別できる個性的なものであった。サイズと（ ）内に初代との差を記すと、全長4650mm(+270mm)、全幅1695mm(+20mm)、全高1480mm(+55mm)、ホイールベース2680mm(+145mm)、車両重量1295kg(+65kg)、最高速度145km/h。価格117万円。



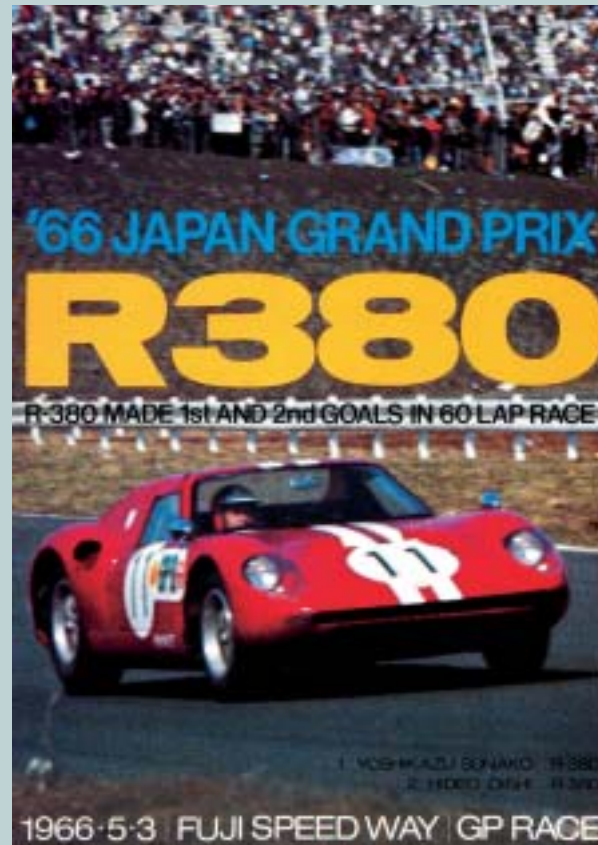
グロリア・デラックス(S40D-1型)の室内および運転席。インストルメントパネル、ステアリングホイールなどは、豪華なものになり、メーターユニットには我が国初の、プリント配線方式が採用された。フロントドアには、クランクハンドルで開閉できる、三角窓が装備された。我が国初の本格的エアコンディショナーがオプション設定された。



●R380系 プロトタイプ・レーシング・マシン●



1965年10月6日、谷田部の自動車高速試験場で国際スピード記録に挑戦するR380A-I型。50kmから200kmまでの未公認国際記録を4つ塗り替えたが、サスペンションのトラブルでリタイアしてしまった。谷田部のコースが公認国際コースとなったあと、1967年10月8日にR380-II型で再挑戦し、7種目の国際新記録を樹立している。



1966年5月3日、富士スピードウェイで開催された第3回日本GPで疾走する優勝車R380-I型。レースは60周、360kmで争われ、トップ争いを演じたボルシェ906が42周目にリタイア、R380は1、2、4位を勝ち取った。1967年の第4回日本GPではボルシェ906が1位、R380は2、3、6位であった。



1968年5月3日、富士スピードウェイで開催された第5回日本GP優勝車R381。R381はアメリカのムーンスターエンジンのシボレー・エンジン、V8、OHV、546cc、400ps/6800rpm、545kg-m/5500rpmを積み、世界初の分離型エアロ・スタビライザーを備えていた。レースは80周、480kmで争われ、R381は1、6位。ボルシェ910が2位。そしてR380-III型が3、4、5位であった。