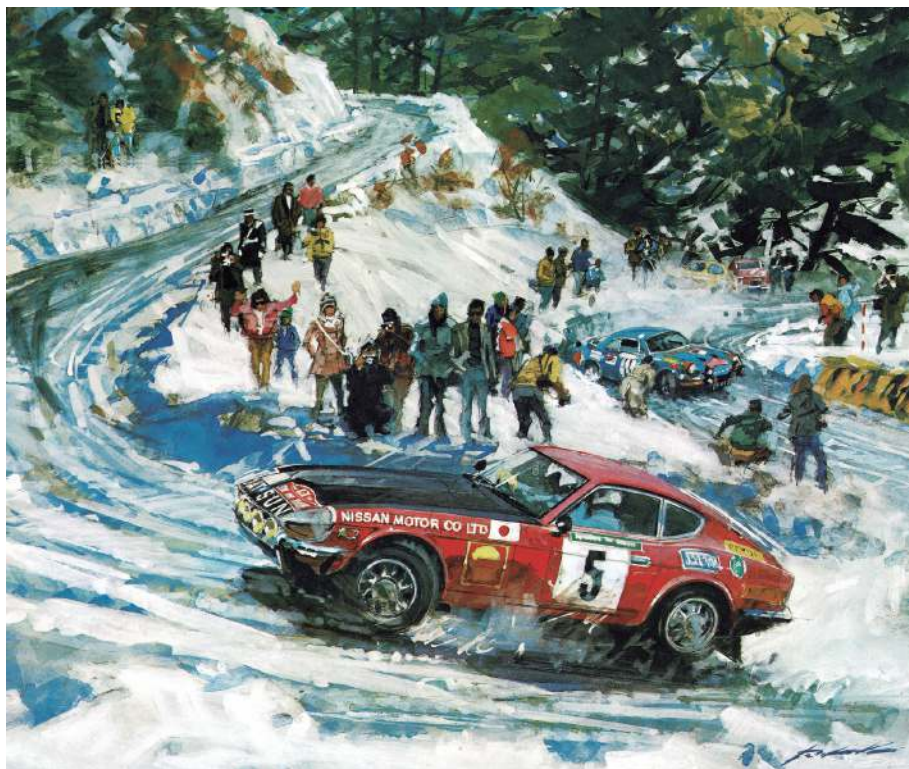


フェアレディZ ストーリー

米国市場を切り拓いたスポーツカー

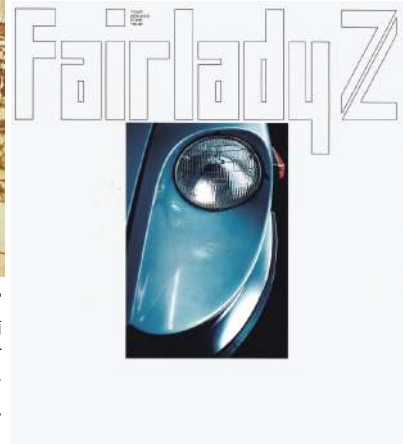
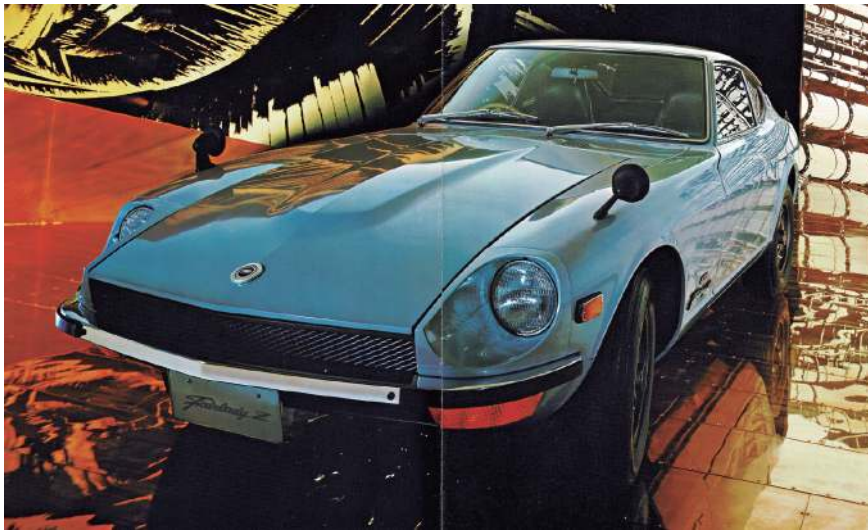
片山 豊 松尾良彦 片岡英明 ブライアン・ロング 他共著



1972年1月、第41回モンテカルロ・ラリーに出場し、総合3位、クラス2位に入賞したフェアレディ 240Z。絵はチェコスロバキア生まれのドイツ人で、自動車画家の巨匠、ウォルター・ゴツケ氏の作品で、日産自動車創立40周年記念として発行された1974年版企業カレンダーのために制作されたもの。

初代フェアレディZ（S30型）の記録 1969-1977

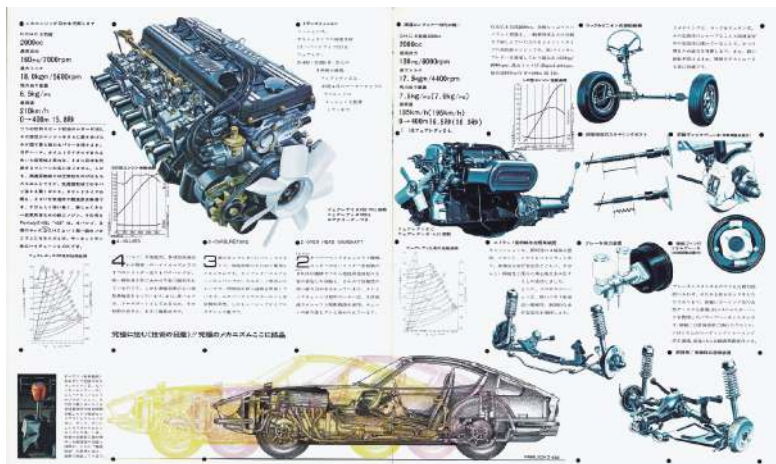
1969年11月に発売され、1978年8月に2代目に代わるまでの、初代フェアレディZ（輸出名：DATSUN 240-Z SPORTS）の変遷をカタログでたどる。当時フェアレディZの主要マーケットは米国であり、生産台数の約85%が輸出され、そのほとんどが米国向けであったことから、輸出仕様のカタログも併せて紹介する。1960～70年代は、わが国の自動車産業が飛躍的に成長した時期であり、日本自動車工業会の「自動車統計月報」によると、1960年には軽四輪車を含めた乗用車の年間生産台数は16.5万台に過ぎなかったが、1967年には100万台を超えて137.6万台となり、1970年には317.9万台、1971年には西独（当時）を抜いて米国に次ぐ世界第2位となり、1978年には597.6万台に達している。大卒の初任給も日経連・調査資料による全産業平均値は、1960年には1万6000円ほどであったが、1970年には4万1000円、1978年には10万9000円に上昇している。初代フェアレディZはこのような高度成長期を駆け抜けたクルマであり、初代フェアレディの成功は日産自動車躍進の原動力になったのである。



1969年11月に発売されたフェアレディZ 432。4バルブ、3キャブレター、2カムシャフトを意味する“432”のネーミングどおりのホットなモデルで、初代及び2代目スカイラインGT-Rと同じS20型1989cc直列6気筒DOHC 160ps/18.0kg-mエンジンを積み、0~400m加速 15.8秒、最高速度210km/hの俊足であった。5MTおよびノンスリップデフを装備し、小変更を加えられて1973年9月まで生産。1971年3月にマイナーチェンジするまでの初期モデルにはテールゲートに2つのエアアウトレットルーバーが存在する。価格はマグネシウムホイール付きが185万円、スチールホイール付きが160万円とベースモデルの2倍の価格であった。



1969年11月に発売されたフェアレディZの運転席。3本スポークのウッドリムのステアリングホイールにフルパッドのインストゥルメントパネルを装備し、Z 432とZ-Lモデルには5速MT、ベースモデルのZには4速MTが装着された。



Z 432-R。スペックの記載は無いが「無限のハイチューンの可能性を秘めたレース仕様車」とある。昭和44年11月、日産自動車発行のサービス週報（184号）にはZ432 [PS30 (D)]等の詳細は紹介されているが、派生モデルについては「ラリー、レース専用のPS30SB車が有りますが、特別扱いのため一切紹介していません。」と記述がある。Z432Rは、Z432をさらに高性能化したモデルで、レース関係者などを対象に数十台ほどの極く限られた台数が世に出たらしい。

Z 432の透視図と各部メカニズム。左上のS20型エンジンはR380に搭載されたGR-8型とは全くの別物で、GR-8型、GR-7型等のレース用エンジンで得たノウハウを織り込んで、量産に適するよう新たに設計されたエンジンである。

読者の皆様へ

Message

本書をお読みいただく前に

本書は初代フェアレディに焦点を当て、1999年10月15日に初版を発行した『フェアレディZストーリー DATSUN SP/SR&Z』が底本になっています。初代フェアレディZ（輸出名：DATSUN 240-Z SPORTS）は、ダットサンDC3スポーツ（1952年）をルーツとした日本を代表するスポーツカーとして、1970年代に日本はもちろん米国市場でも他に例のないほどの人気を博し、日産自動車のみならず、日本の自動車産業は世界の注目を集めることになりました。

その足跡を後世に残しておくことを主眼に初版を編集しましたが、それから早くも20年が経過し、そして2019年に、フェアレディZは誕生からちょうど50年を迎えることになりました。この機をとらえ日産自動車では、伝統あるフェアレディにスポットを当て、初代Zのカラーリングを継承したフェアレディZの50周年記念車を発売するなど、ヘリテージ（遺産）に対する新しい動きも出ています。

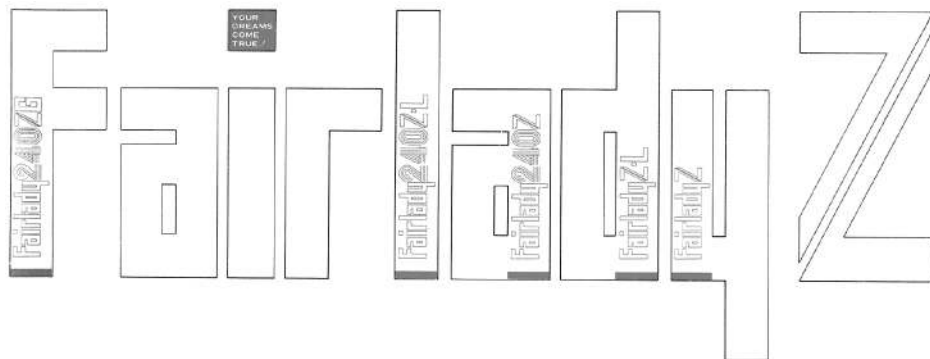
小社ではこうした活動に呼応し、長い期間品切れとなっていた本書を復刊することになりました。復刊にあたっては、記述内容を再確

認し、適切な修正を加えています。また日本を代表するカタログ収集家の當摩節夫氏のご協力をいただいて、初代フェアレディZの記録資料として、国内向け並びに輸出仕様の貴重なカタログをカラー口絵に8ページにまとめて増補改訂し、「二訂版」としています。

前記した通り、本書の内容は1999年以前に取材・収集されており、松尾良彦氏による「初代Zのデザイン開発手記」などの本文はすべて1999年刊行当時のものあることをご了承ください。なお、故・片山豊氏による「ダットサン240Zはこうして誕生した」の証言集は今では取材不可能であり、その意味でも貴重な章といえるでしょう。

片山豊氏のスポーツカーへの情熱が大きく影響して誕生したといえるフェアレディZは、今では消え去ってしまった世界の多くの2シータースポーツカーの中でも、生産が継続されている数少ないスポーツカーとして評価されるべきだと考えています。本書が読者の皆様にとって歴史と伝統を誇るフェアレディZの魅力やその価値についての理解をより深めるための一助になれば幸いです。

編集責任者 小林謙一



刊行にあたって

Preface

日本を代表するスポーツカーとして歴史を刻むフェアレディZは、日産にとってもスカイラインと並ぶ人気車種であり、関連書籍はこれまでも数多く出版されている。本書を企画した時、独自の特色として何を描いても入れたいと思ったのは当事者による証言であったが、幸い片山豊氏と松尾良彦氏が執筆を快諾してくださった。

片山氏は長く米国日産の社長を務め、米国日産を飛躍的に発展させたばかりでなく、その業績が称えられて日本人としては4人目の米国自動車殿堂入りを果たした人物である。アメリカではミスターKの愛称で「Zカーの父」としてファンから慕われており、Zを語るにあたって忘れてはいけない最も重要な一人である。彼なくしてZが生まれ得なかったことは既に定説になっているが、今回、少年期の回想にもふれて書かれたことにより、彼とスポーツカーとの関係が、すなわちフェアレディZが生まれた精神的なバックグラウンドがより鮮明になった。

松尾氏はZプロジェクトのチーフデザイナーとして実作業をした方だが、単にスタイリストとして線を引いただけでなく、自らの明確なスポーツカー論をもって、片山氏が描いたコンセプトを見事に具現させた。フェアレディZがあの形で世に出るまでの、氏によるインサイドストーリーは貴重な記録である。

本書は初代Zを中心としたものではあるが、一つのモデルはある日突然生まれるものではなく、そこに至るまでの歴史や技術の蓄積を必要とするものである。そういう意味で、製

品としての客観的な解説の章ではその源流にまで遡り、特にSP/SRシリーズに関しては初代Zと同じレベルでその変遷を詳説した。また2代目、3代目についても、時代とともに変わらざるを得なかったその流れを追った。ただし4代目の現行モデルについては、性格が大きく違うこともあり、詳しくは述べていないが、ご了承いただきたい。またZのモータースポーツ活動もほとんどが初代に限られているので、2代目以降にはふれていない。

海外におけるZについては、現地での評価、販売実績およびラリー活動等を、英国人のジャーナリスト、ブライアン・ロング氏にお願いした。特に欧米の反響や評価は、いくつもの自動車雑誌の記事がたんねんに拾い集められていて、当時の生の声を知ることができる。Zは輸出比率が圧倒的に高い車であり、日本国内の評価だけで総括できるものではない。

本書はこうのようにフェアレディZを様々な角度から論じたものであり、それぞれに相応しい執筆者を得ることができた。しかしそれゆえに一冊の本として一貫性に欠けたり、重複したりしている部分もあるのは否めないが、各章が独立した形で進められた実情をご理解いただきたい。専門用語、固有名詞の表記等が各章間で必ずしも統一されていない点もお断りしておく。なお小社の編集方針として写真は基本的に当時撮られたものを収録しているので、資料としての価値は高められたと思う。またデータ関係では、日産から提供された数値を優先して掲載した。

編集部

目次

Contents

I	ダットサン240Zはこうして誕生した／片山 豊	7
	Birth of Datsun 240Z / Yutaka Katayama	
II	フェアレディの軌跡	23
	Fairlady Story: The History of a Japanese Sports Car	
III	初代Zデザイン開発手記／松尾良彦	81
	How I Developed Datsun 240Z Styling / Yoshihiko Matsuo	
IV	S30型Z国内レースでの活躍／片岡英明	107
	Racing Scene of Original Z in Japan / Hideaki Kataoka	
V	海外における初代Z／ブライアン・ロング	123
	The Z Overseas / Brian Long	
VI	海外におけるZのコンペティション活動／ブライアン・ロング	139
	The Z in Overseas Competition / Brian Long	
	フェアレディ・シリーズ主要諸元	155
	フェアレディ・シリーズ生産／登録／輸出台数	158

ダットサン240Zはこうして誕生した

Birth of Datsun 240Z

I

片山 豊 — 元 米国日産社長
Yutaka Katayama

編集・写真解説／小林謙一

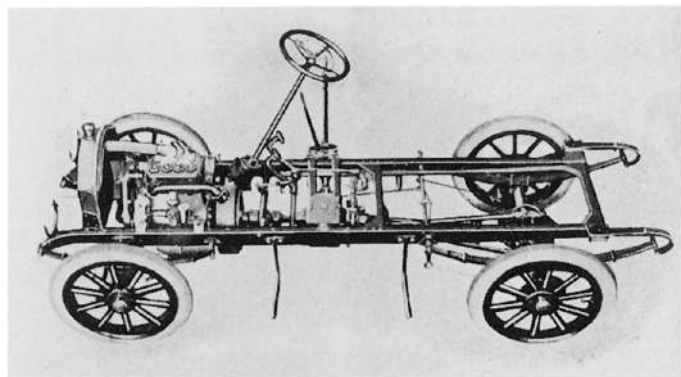
ダットサン

明治の中頃、橋本増治郎は農商務省の計らいでアメリカの自動車事情を勉強に行き、帰国すると自力で自動車の生産に没頭、快進社を興し、田健次郎、青山禄郎、武内明太郎の三氏の後援を得たので、その頭文字を取ってDATと名付けた自動車を完成させました。

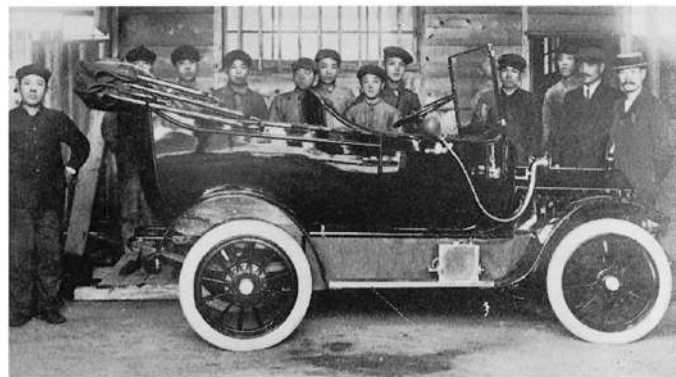
1914年（大正3年）のことです。その後、このDATを基にした小型の自動車を造ったので、これにSON（息子の意味）を付けてDATSONと命名し（1931年）、さらにまたこれがDATSUNと変更されて、当時最も新しい小型自動車の代表的名前として日本の市場に認められました。

後に実業家の鮎川義介氏の主宰する日本産業株式会社の傘下に日産自動車株式会社が創立され、DATSUNが近代的な生産方式で製造されることになり、その第1号車がラインオフしたのは1935年4月12日のことでした。

私はちょうどこの年に大学を卒業し、夢に見た自動車製造会社に就職できたので、この



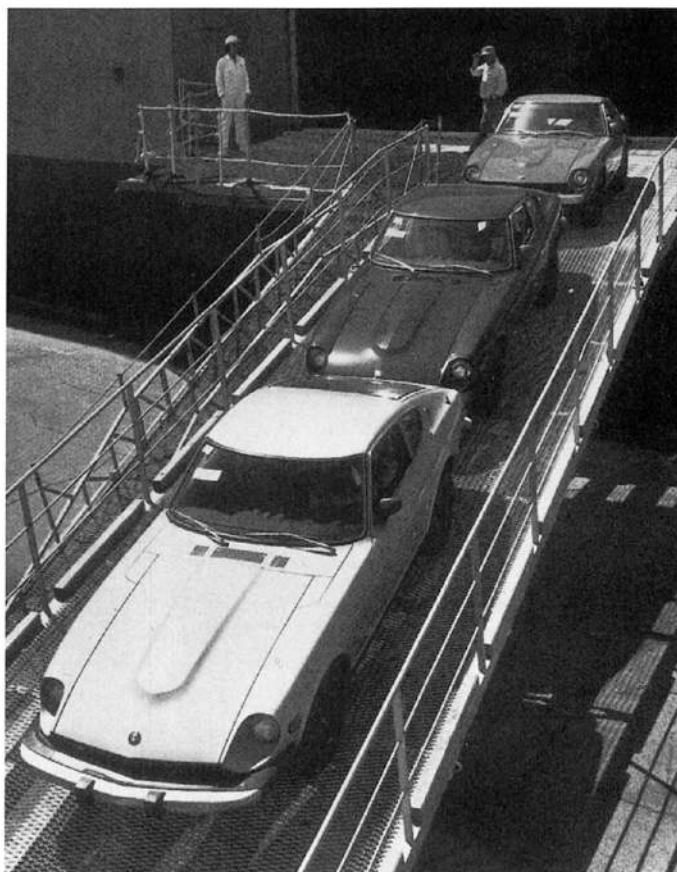
DAT Carシャーシ（快進社／1913年）



1914年の展示直前のDAT Car



米国日産社長時代の筆者（社長室／1973年）



輸送船から上陸するDatsun Z

たら金を払うと言う。仕方なく車を置いて帰った夜は、置いてきた車が心配で、眠れないこともありました。また、そんなことには慣れていると思っていたアメリカ人のベテラン・セールスマンでも、うまく騙されて車を失ったケースもありました。しかし、自分で考えてみてベストと思う時には、やってみるより他に方法はありません、俄然やってみることです。そんな経験をしている間に、大変幸運にも、私の経験では the best と言えるセールスマンが、ある日私のところに訪ねてきたのです。もちろん会っただけでは、人は判るものではありません。しかしこれはと感ずる、なにか判らない胸騒ぎが、良きにつけ悪しきにつけあるものです。その人を私の予感でピタリと定めたのです。私がそのセールスマン

を採用すると決めたその夜、面会中は気が付かなかったのですが、家に帰って目を閉じていると、彼の指にメーソンである金の指輪が光って見えたのです。メーソンは秘密結社という訳語の響きによって日本では誤解をされていることもあると思いますが、もともとは古く英国で始まった石屋さんたちの結社で、困った人々に人知れず助けの手を差し伸べるといった、ボランティア活動をするグループです。ですから、信頼に値する人達だと私は考えていました。私には臉に浮かんだ光景が何かのインディケーションのように思えて、その夜安心してそのまま眠れました。そのセールスマンは私の予感どおり誠実で販売活動の基礎作りを助けてくれました。そこからは急速にダットサン販売の道が拓けていったの

です。彼は生涯私の相談役でした。人を見ること、感ずること、自分を信ずること、そして決断の大切なことを、車を販売しながら教えられました。

車の輸送

車の販売数が少ない時は、車の輸送もその船も惨めな姿でした。安い輸送船で車を運ぶために、到着の期日も不正確で、海難もあり、車の損失も予想しなければならず、海員のストライキ、埠頭のストライキなど、販売関係以外の配慮だけでも大変な苦労が続きました。それでも車が売れ始めてくると、色々な都合がそろって良くなってくるものです。ダットサン専用の輸送船が出来る、注文した車が期日どおりに到着するし、無傷で修理の必要

The Datsun 240-Z is not exactly what you'd call a common sight.

Those who've been able to get their hands on one are a fortunate few. They report being the center of attention wherever they park. Their biggest problem is keeping the fingerprints wiped up.

At first we figured it was a combination of a new car and glowing reviews in car magazines. But now the car has been out a few months. The car books have used all their ad-

jectives. And the Z-Car is still drawing crowds.

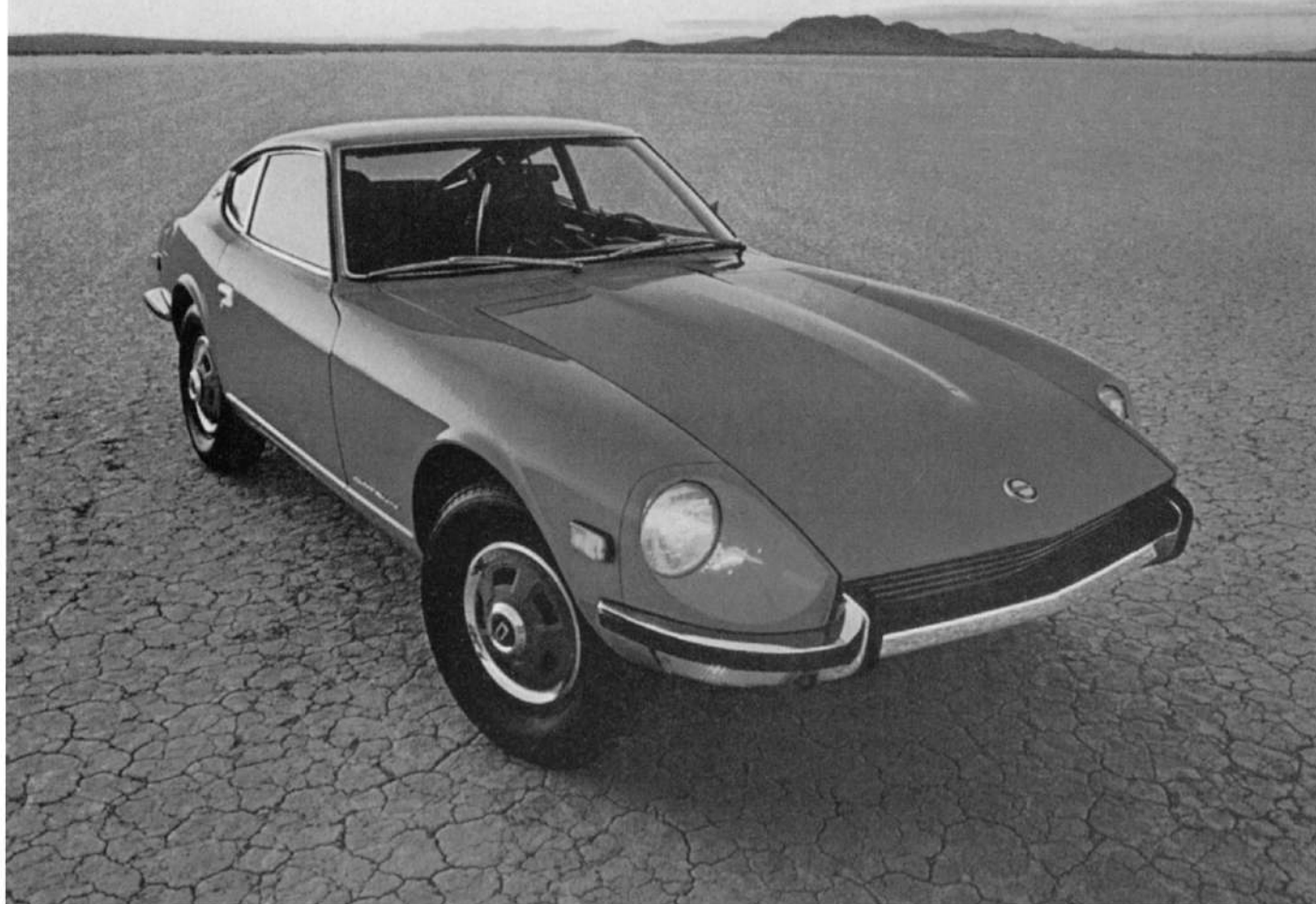
There's only one explanation left. Our sexy GT car with its 150-horsepower overhead cam engine and four-wheel independent suspension just plain turns people on. And with a price of \$3,596* (complete!) we've boggled some minds that could never afford to be boggled by a GT car before.

So join our minority group. If you're thinking of a GT, do yourself a favor.

Drive a Datsun...then decide.

DATSUN

PRODUCT OF NISSAN



Datsun 240Zの広告

フェアレディの軌跡

Fairlady Story: The History of a Japanese Sports Car

II

三樹書房 編集部
MIKI PRESS

はじめに

わが国におけるスポーツカーおよびモータースポーツの歴史を振り返って見ると、その先駆の栄誉を担うのがダットサン・フェアレディである。メーカーの日産自動車はスポーツカーの製作に乗り出したのは、戦後駐留軍による自動車生産制限が解かれて間もない、いわばわが国自動車界が最大の逆境にあったときだった。

したがって初期のものは外国製スポーツカーとの間にいかんともしがたい懸隔をもっていたが、つぎつぎとハンディキャップを克服してスポーツカーという分野の基盤を築き、さらには世界最大のスポーツカー・マーケットであるアメリカへ月々何百台も輸出されるまでになっていったのである。

この間に何度も遭遇したであろう困難にもくじけなかったメーカーの信念と、きっちりと育てあげた努力は正当に評価され、十分に

賞賛されるに値しよう。

ダットサン・スポーツの誕生

第二次大戦前のわが国には純粹の意味でのスポーツカーは1台もなかったといっただろう。ダットサンには本格的量産の始まった1934年型からランブル・シートつきのロードスターが作られ、オオタのロードスターやキャブリオレ（ボディ・デザイン太田祐一氏）とともに、辛うじてスポーツ風と呼べるものであったのが数少ない例外だ。しかしこれらはセダンとまったく変わらないシャシーにわずかにスポーティーなボディを架装しただけの、いわばセミ・スポーツカーにすぎなかった。

第二次大戦の勃発によりわが国自動車界はスポーツカーどころの話ではなくなり、最後は乗用車さえ中止されて戦時標準型トラックのみが生産された。やがて終戦。占領軍はアメリカ車と競合するという理由で乗用車の生

産と禁止し、トラックに限り月産1500台という制限つきで生産を許可した。日本の自動車工業の過大評価に気づいた占領軍は、1947年6月に年間300台を限って小型乗用車の生産を許し、1949年10月には台数の制限を解いた。このストーリーの主人公日産自動車も、まず1946年に戦前型の4気筒SV、722ccのシャシーのフロント・トレッドを広げただけのトラックとバン型の乗用車で生産を再開、自動車メーカーとして息を吹き返した。

純乗用車の生産を再開したのは1948年で、トラックのシャシーに戦後のアメリカ製小型車クロズレーそっくりのボディを手ばたきで架装したデラックス・セダンがそれであった。ついで1951年にはジープスターとトリアンフ・メイフラワーを足して2で割ったようなスリフトと呼ばれるセダンも加えられた。この間に戦前1935年以來の722cc（35、36年は15ps、36年後期から16ps）エンジンは、860cc



1952年ダットサン・スポーツ DC3 <1952 Datsun Sport DC3> 戦前型のエンジンを860cc 20psに拡大しただけのトラック・シャシーにMG風オープン4シーターを架装した最初のダットサン・スポーツ。1951年12月16日に1号車が完成した。ホイールベース2.15m、車重750kg、3段ノンシンクロ・ギアボックス、マキシマム70+km/h。あまり売れないのでボディを下ろしてシャシーにし、トラックやセダンを架装して売ったところ、何かの拍子に注文が殺到し、下ろしておいたボディを再び生かしたが、今度はシャシーが足りず、戦前型の中古を用いたこともあるという。結局50台の計画で25台売った。



1957年ダットサン A80X <1957 Datsun A80X, considered as a prototype of Datsun Sport S211> ダットサン・スポーツS211発売の前年に作られた試作車で、明らかにそのプロトタイプである。ボディは既にFRPらしい。当時のダットサン210セダンと共通のハブキャップが、この車のシャシーの由来を物語っている。右手に見えるのは210の原型で1955年に登場した110で、背の高さはあまり変わらない。

に拡大され、20ps/3600rpmに増強された。

わが国初のスポーツカー、フェアレディの直接の祖先であるダットサン・スポーツDC3型は、実にこの860cc 20psのトラック/セダン共用シャシーの上に作られたのだ。当時の日産自動車の宣伝課には片山豊氏(後の米国日産社長)や松林清風氏がいた。両氏は自動車単なる仕事としてではなく、趣味の対象とも考えていたエンスー・ジャストで、片山氏は日本スポーツカー・クラブ(SCCJ)の会長も兼ねていた。これらの人々の努力と熱心な説得が会社を動かし、スポーツカーの製作に踏み切らせたのである。

設計には戦前、1938年にすでにオオタを去っていた太田祐一氏が起用された。シャシーは梯子形フレーム、前後ともリーフのリジッド・アクスル、サイドバルブ・エンジンという基本的に戦前から変わらない旧式なトラックとセダンに共通のものであった。コーチワークもスカットルまでは当時のトラックとまったく共通で、スカットル以後をオープン4シーターにしたものであった。波を打ったフェンダー、折りたたむためのウィンドシールド、インストルメンツ・ボードの周辺で左右2つに大きく盛りあがったスカットル、切れ込みのついた前開きのドアなど明らかにモデルは

当時のMG TDであった。ギアボックスは3段ノンシンクロのままで性能向上のための改造はまったく見られず、マキシマムもセダンの70km/hを数km/h上回ったにすぎず、ブレーキはいまだにロッドによる機械式であった。

スピードでもロードホールディングでもダットサン・スポーツはヨーロッパの新しい戦後型1ℓ級小型車、たとえばモーリス・マイナーやルノー4CVなどの敵ではなかった。しかしこの時点でスポーツカーを作ろうとしたメーカーの意図は高く評価されてしかるべきだろう。この最初のダットサン・スポーツは結局1953～54年ごろまでに約25台が生産され



ダットサン260Z <Datsun 260Z, 1974> 6気筒2565ccを搭載したヨーロッパ輸出用の2シーターモデルでオーバーライダーが標準で付く。



ダットサン260Z 2+2 <Datsun 260Z 2+2, 1974> 写真のモデルはヨーロッパ向けで162ps／5600rpmを発生、アメリカ向け260Zは139ps／5200rpm。



フェアレディ240ZG <Fairlady 240ZG, 1973> 専用のロング(グランド=G)ノーズ(190ミリ延長)と前後にオーバーフェンダー、ヘッドライトカバー等を装備した国内向けモデル。

初代Zデザイン開発手記

How I developed Datsun 240Z Styling

III

松尾 良彦 — 初代Zプロジェクト・チーフデザイナー／現PDSプロダクトデザイン設計事務所主宰
Yoshihiko Matsuo

はじめに

時が経つのは早いもので、今年1999年秋で初代Z（240Z）が出てから何と30年目である。

昨1998年秋、初代米国日産社長を務めたミスターKこと片山豊さんが240Zの販売成功を主な業績として米国自動車殿堂AHF入りを果たした。新装成った殿堂前庭に展示された新車同様の240Zのまわりに集った多くのゲストから、今でもデザインが古くなく魅力的だと称賛されたが、翌日の授賞式で多勢の来賓を前に片山さんが受賞スピーチをした折り、240Zのデザイナーとして私を起立させて皆に紹介した。万雷の拍手を受け、大変感激したものである。

全米のZクラブは今年もオクラホマ州でミーティングを行ない、片山さんも出席したが、明2000年は30周年の大イベントをラスベガスで開催する予定である。国内でも熱烈的なZファンがイベントを行なっているし、このとこ

ろ内外の出版物に数多く取り上げられたり、フォード博物館デザインコーナーにモデルが展示されたりして、歴史に残る車と位置づけられている。240Zの人気の高いことから米国日産は再生車を売り出したが、人気殺到で能力の数十倍の受注に苦慮する始末である。自動車の本場米国でも忘れられずにこうして皆に引き続いて評価を受けていることは、担当者としてデザイナー冥利につきない。

プロジェクト開始のころ

約35年前、日本車はやっと輸出が本格化したばかりで、アジア製の安物小型車といった存在でしかなかった。そういった頃に、本場の米国でスポーツカーを成功させたいという子供の頃からの私の志は、当時の日米格差を考えれば夢物語に近いものであった。

1965年頃から日産のスポーツカーデザインのチーフになったが、たまたま帰国中の片山



フォード・ミュージアムのデザインコーナーに飾られたZのモデル。<Display in the Ford Museum>

米国日産社長が開発部門に立ち寄った際に、資源も何もない日本が安物ばかり作っているのは将来は無く、知恵とセンスで尊敬され売れる車を作るべきだといった意見を述べられ、大いに賛同した。この頃、ニコンFカメラが従来のようなドイツ製のコピーでないオリジナル高級機として高い評価を国際的に受けつつあったのだが、カメラ好きの私はこれからは車もこうあるべきと思った。

い越せなかったばかりか、その後もずるずると後退し、遂に今日のように外国企業に資本援助を仰ぐまで凋落した。私はその原因の一つが、この時に始まる度重なるデザインの失敗であったと見ている。

この2代目ブルーバードの頃からフルサイズ・クレイモデルの技術が導入され、デザインスケッチもパステルやマーカーが用いられるようになり、デザイン業務も大幅に変わった。

ブルーバード410の不振は日産の開発部門に大変なショックを与え、経営陣からも何とかしろと圧力がかった。デザイン部門長はブルーバードの改善業務を、批判した私に担当させたのだった。まず荒っぽいグリルを繊細なデザインにして第1次マイナーチェンジを行なったが、当時の自動車誌にはめられたことを覚えている。次に垂れ尻（タレッチリ）と不評であったリアエンドを、リアドアからリデザインする作業を行なった。その一方で私は、この車は単にマイナーチェンジしても結局それ程の人気回復はむづかしいと考えた。

そこで、当時欧州でスポーツセダンが生まれラリーやレースで活躍していることを知っていたので、この欧州的デザインの車をデザインではなく性格を変えてスポーツセダンにすることを考え、そのコンセプトを原一設計部長に直接提案したのであった。普通ならこんなコンセプト提案を下っ端の一デザイナーが行なっても通るはずがないのだが、デザイン部門長がこうしたマニア好みを理解しない人だったこともあり、私としては直訴せざ

るを得なかったのだ。ところが設計部長も策に窮していたらしくOKが出て、

SS、SSS車を設定することに成功したのである。いずれもSUツインキャブの1.3ℓと1.6ℓで、フロアシフトの4速に変更（一般車はコラム3速だった）、SSS車にはブラックのパケットシート、タコメーター付きの丸3眼メーターを装備した。SS、SSSのマークにはチェッカー模様を配し、それをリアクォーターにも付けて目立つようにした。これは大成功で、折から開催された鈴鹿のレースでも圧倒的な強さを発揮、ノーマルよりも3割以上高価にもかかわらず大人気となって、売上げと収益の増加に寄与しただけでなく、スポーティーなブルーバードのイメージ構築に成功したのであった。それ以降、SSSは歴代ブルーバードの看板車種となったのである。当然ライバル達からも追隨車が数多く出る結果となった。

1965年頃組織変更があり、大きくなりすぎた設計部門を乗用車中心の第1設計部と商用車中心の第2設計部に分けることになり、デザイン部門も第1造形と第2造形に分かれた。第2造形は商用車と当時開発中だった大衆車、初代サニーを担当することになったのだが、それまでスポーツ車系を担当していたフェアレディスポーツの面倒を見たり、シルビアの開発やヤマハとの共同開発に着手していたが中止となったプロジェクト（A550X）を担当してしてきた木村一男氏が第2造形に行くことになった。さらに第1造形を第1～第



当時のスタジオスナップ。左：インテリアの千葉。右：チーフ松尾。
<Design studio at that time, right: Matsuo the chief designer, the author>

4スタジオと分け、第4スタジオをスポーツ担当としたが、スポーツセダン等の実績によって私がチーフデザイナーになったのである。そしてフェアレディの次期モデルを開発することになり、わずか3人という小所帯でスタートしたのであった。

その時、それまでのスポーツカー業務は一切白紙になり、我々は全くゼロからスタートすることになった。一部の雑誌等に木村氏達がやっていたヤマハとの共同開発とそれに伴うコンサルタントのギョエツ氏（一般にはドイツ語読みのゲルツと表記されているが、社内ではこう呼んでいた）のプロジェクトが後のZと関係するように記されているが、それは全くの誤りで、この時点で完全にとり止めになっていて私には何の引き継ぎもなかった。また米国でギョエツ氏がZの原デザインは自分だと現地の雑誌等に吹聴したりして、一時米国ではそうにとられていた時期もあったが、全く事実と反することで、片山さんがそれをきっぱり否定して最近はそのようなことはなくなった。このヤマハとのプロジェクトの車は少量生産GTで、リトラクタブル・ヘッドランプを備え、リアがハッチではないクーペだったが、やせぎすで古い感覚のデザインであった。結局この車のコンセプトはヤマハがトヨタに売り込み、トヨタのデザインでトヨタ2000GTとなったのである。



左：日産とヤマハにより共同開発されたA550X試作車。だが両社は決裂して中止となった。リトラクタブルランプ、ノンハッチバックでZとは基本的に異なる。
 <A550X, an experimental car by joint project of Nissan and YAMAHA, was to be discontinued soon. Basically different from the Z car, with retractable headlamps.>

右：ヤマハはトヨタにコンセプトを売り込み、トヨタのデザインでトヨタ2000GTが出来た。
 <Toyota 2000GT, produced in cooperation with YAMAHA.>



方針も何も無くスタート

1965年末に発足した第1造形部門の第4スタジオは、わずか3人（私とアシスタントデザイナーの吉田章夫、インテリアの千葉陶）でスタートした。といっても何もプロジェクトとしてオーソライズされていなかったのも、方向性もレイアウトもそしてスケジュールも全く白紙の状態からの模索で始まった。当面、自分達で適当にコンセプトを作り、適当なレイアウトを考えるとという状況で、次期スポーツのデザイン開発を始めたのであった。

当時、日産のデザイン部門は横浜の鶴見区大黒町にあった。1961年に建築された殺風景な4階建て設計館最上階にスタジオがあり、フルサイズクレイの作業場は社内通路をはさんだスレート葺きの平屋の倉庫みたいな粗末な建物で、今でもこれらの建物はパイブリッジ大黒JCから生麦JCに向かう右側に残っており、たまにそばを通るとあの頃の苦闘の日々が思い出されて感傷的になる（その後、

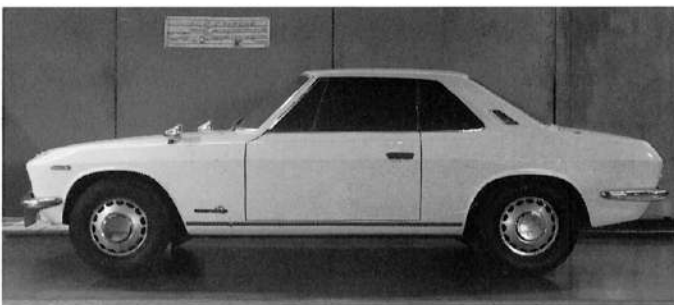
日産の開発部門は厚木西郊に移った）。

スポーツカー担当の我々のスタジオでは、まずスポーツカーの勉強として社内の参考用に購入してあったスポーツカーを借り出して調べた。アルファロメオ・ジュリアスパイダー、MGA、ジャガーEタイプ・クーペ等のほか、なぜかフランスの少量生産車ファセル・ヴェガの小型車ファセリアもあった。当然SP/SRフェアレディスポーツもよく乗ったものだが、これらのうち小型オープンスポーツは趣味的な車で、晴れた日に短距離ドライブを楽しむのなら良いが、快適性や実用性は二の次だったし、クーペのジャガーEタイプも大型で高価な割に室内は狭く、乗降性は劣悪で荷物の出し入れもしにくく、大排気量で燃費は大食いなのに性能はそれ程でもなかった。一方米国でムスタング等のスペシャルティカーが人気となっていたのでそれに対応することも考え、次期スポーツ開発と並行して、少量生産で終えたシルビアをモデファイして商品力を向上できないかトライした。

全長全幅全高を大きくして2+2とし、居住性を大幅に向上させ、大型角型ヘッドランプにしたりテールランプも大きくしたりして大改造を試み、プロトタイプまで作ってみた。これはなかなか良い出来上がりで、オリジナル・シルビアのシャープでコンパクトな感じから印象はかなり変化し、大人のパーソナル・スペシャリティークーペとして立派になり、実用性も向上した。しかしこの車をどこで量産するか、その設計工数をどうするかという問題で、これを進めると本命の次期スポーツに遅れが出るということでボツとなった。なお、検討途中ではファストバックも試みた。

4気筒2ℓでスタート

さてその次期スポーツはさしあたりSRのエンジン、すなわち2ℓ4気筒SOHCエンジンでレイアウトすることにしてスタートした。後の決定版の6気筒Z車より当然全長も短く、幅も狭い、一回り小型のあくまでフェアレディスポーツの新型車ということで、形式



1966年：シルビアを大型化（全長、全幅、全高を拡大）して2+2にした案の1/4クレイモデル。<One of 1/4 clay-models in early days: 2+2 version of Silvia coupe>



1966年：シルビア2+2案のプロトタイプ。オリジナルのシャープ感は異なるが、ひと回り大きくなり大人のパーソナルクーペの雰囲気。<Prototype of Silvia 2+2 coupe>

240Zが参戦した主な海外ラリーの結果

1970年RACラリー(11月14～19日)			
順位	車番	車名	ドライバー
1	14	Lancia Fulvia HF	Kallstrom/Haggbom
2	20	Opel Kadett	Eriksson/Johansson
3	40	Opel Kadett	Nasenius/Cederberg
4	34	Opel Kadett	Henriksson/Carlstrom
5	35	Renault-Alpine A110	Cowan/Cardno
7	18	Datsun 240Z	Aaltonen/Easter
—	32	Datsun 240Z	Herrmann/Schuller
—	55	Datsun 240Z	Bloxham/Salt
—	25	Datsun 240Z	Fall/Phillips

1971年モンテカルロ・ラリー(1月22～29日)			
順位	車番	車名	ドライバー
1	28	Renault-Alpine A110	Andersson/Stone
2	9	Renault-Alpine A110	Therier/Callewaert
3	7	Porsche 914/6	Waldegard/Thorszelius
4	22	Renault-Alpine A110	Andruet/Vial
5	62	Datsun 240Z	Aaltonen/Easter
10	70	Datsun 240Z	Fall/Wood
—	76	Datsun 240Z	Van Bergen/Van Bergen

1971年サファリ・ラリー(4月8～12日)			
順位	車番	車名	ドライバー
1	11	Datsun 240Z	Herrmann/Schuller
2	31	Datsun 240Z	Mehta/Doughty
3	15	Peugeot 504	Shankland/Bates
4	3	Ford Escort TC	Hillyar/Aird
5	19	Porsche 911S	Zasada/Bien
7	12	Datsun 240Z	Aaltonen/Easter
—	7	Datsun 240Z	Gerrish/Simonian

1971年RACラリー(11月20～25日)			
順位	車番	車名	ドライバー
1	2	Saab 96 V4	Blomqvist/Hertz
2	3	Porsche 911S	Waldegard/Nystrom
3	24	Saab 96 V4	Orrenius/Persson
4	12	Ford Escort RS	Mikkola/Palm
5	16	Ford Escort RS	Makinen/Liddon
17	5	Datsun 240Z	Herrmann/Schuller
19	26	Datsun 240Z	Mehta/Drews
—	10	Datsun 240Z	Aaltonen/Easter
—	18	Datsun 240Z	Fall/Wood

1972年モンテカルロ・ラリー(1月21～28日)			
順位	車番	車名	ドライバー
1	14	Lancia Fulvia HF	Munari/Mannucci
2	4	Porsche 911S	Larrousse/Perramond
3	5	Datsun 240Z	Aaltonen/Todt
4	21	Lancia Fulvia HF	Lampinen/Andreasson
5	7	Ford Escort RS	Piot/Porter
29	20	Datsun 240Z	Fall/Wood

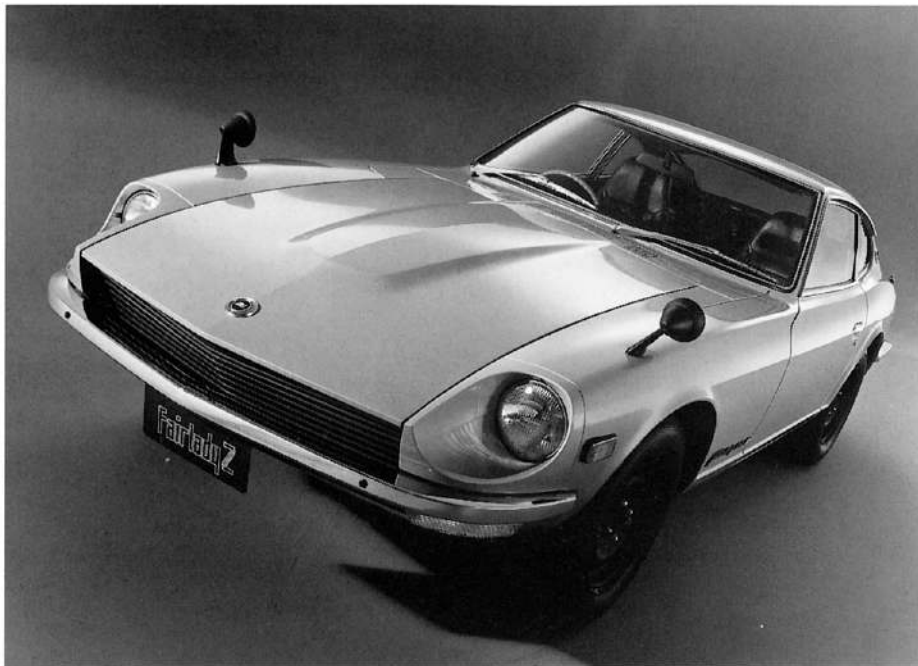
1972年サファリ・ラリー(3月30日～4月3日)			
順位	車番	車名	ドライバー
1	7	Ford Escort RS	Mikkola/Palm
2	12	Porsche 911S	Zasada/Bien
3	14	Ford Escort RS	Preston/Smith
4	21	Ford Escort RS	Hillyar/Birley
5	10	Datsun 240Z	Herrmann/Schuller
6	5	Datsun 240Z	Aaltonen/Fall
10	8	Datsun 240Z	Mehta/Doughty

1972年RACラリー(12月2～7日)			
順位	車番	車名	ドライバー
1	4	Ford Escort RS	Clark/Mason
2	1	Saab 96 V4	Blomqvist/Hertz
3	14	Opel Ascona	Kullang/Karlsson
4	2	Lancia Fulvia HF	Kallstrom/Haggbom
5	8	Lancia Fulvia HF	Lampinen/Andreasson
11	6	Datsun 240Z	Aaltonen/Easter
18	18	Datsun 240Z	Fall/Wood
43	34	Datsun 240Z	Fidler/Hughes
—	26	Datsun 240Z	Mehta/Holmes

1973年モンテカルロ・ラリー(1月19～26日)			
順位	車番	車名	ドライバー
1	18	Renault-Alpine A110	Andruet/"Biche"
2	15	Renault-Alpine A110	Andersson/Todt
3	21	Renault-Alpine A110	Nicolas/Vial
4	20	Ford Escort RS	Mikkola/Porter
5	4	Renault-Alpine A110	Therier/Callewaert
9	10	Datsun 240Z	Fall/Wood
18	17	Datsun 240Z	Aaltonen/Easter

1973年サファリ・ラリー(4月19～23日)			
順位	車番	車名	ドライバー
1	1	Datsun 240Z	Mehta/Drews
2	9	Datsun 1800SSS	Kallstrom/Billstam
3	7	Peugeot 504	Andersson/Todt
4	19	Datsun 1800SSS	Fall/Wood
5	28	Peugeot 504	Huth/McConnell
—	6	Datsun 240Z	Aaltonen/Easter
—	11	Datsun 240Z	Herrmann/Schuller

1973年RACラリー(11月17～21日)			
順位	車番	車名	ドライバー
1	13	Ford Escort RS	Makinen/Liddon
2	1	Ford Escort RS	Clark/Mason
3	18	Ford Escort RS	Alen/Kivimaki
4	31	Volvo 142	Walfridsson/Jensen
5	8	Renault-Alpine A110	Nicolas/Roure
14	5	Datsun 240Z	Kallstrom/Billstam
—	17	Datsun 240Z	Fall/Wood
—	22	Datsun 240Z	Sclater/Holmes



編集後記

2年ほど前、私どもの友人である英国人ジャーナリスト、ブライアン・ロング氏がZシリーズをまとめることを企画、小社は日本側資料と取材の協力を依頼されました。小社でもかねてからフェアレディZの本の計画があり、構想を練っていたところでしたが、英国側の資料を提供していただけることになったので、それを機に実際の準備作業に入ることにしました。

構想を固めるのはけっして容易なことではありませんでしたが、多くの方々のご協力によって、当初考えていたよりさらに充実した本としてまとめることができました。松尾良彦氏は、グランプリ出版の尾崎桂治社長がご紹介くださいました。写真資料の多くは日産自動車から提供していただきましたが、広報部商品広報グループの新井良夫氏と星野景子氏にお世話になりました。そのほか自動車工業振興会資料部、モータリングプレスサービス (MPS)、ブックガレージ、片山豊氏、松尾良彦氏、五十嵐平達氏、ブライアン・ロング氏からご提供いただきました。スポーツワゴンのイラストは、ネコパブリッシングのご了解によって掲載できました。

以上の本書刊行のためにご尽力くださった方々に対して厚く御礼申し上げます。そして本書がフェアレディを始めスポーツカーのファンの方々にとって最良の書となれば幸いです。

フェアレディZストーリー

米国市場を切り拓いたスポーツカー

著 者 片山 豊 松尾良彦 片岡英明 ブライアン・ロング 他共著

発行者 小林 謙一

発行所 三樹書房

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

TEL 03(3295)5398

FAX 03(3291)4418

振替 00100-3-60526

URL <http://www.mikipress.com>

印刷 株式会社 精興社

© NISSAN MOTOR CO., LTD./MIKI PRESS

Printed in Japan

※ 本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の著作権管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します