

プリンス/ニッサン・スカイラインGT



いすゞベレット



復刊にあたって

本書は1990年に二玄社より出版した『1960年代のツーリングカー 羊の皮を被った狼たち』を復刊したものである。

1960年代は英国やヨーロッパでツーリングカー・レースが盛んになりはじめ、わが国では自動車レースそのものが本格的にはじまった頃で、内外ともに独自のコンセプトをもった個性的な車が多く登場した時代であった。特に大衆車をベースに一流のレーシングカーやスポーツカー・コンストラクターの手になるスポーツ・モデルが身近な存在となり、荒々しくも、すばやい走りに当時の若者たち、私も含めて胸を躍らせた。この時代を担ったヒストリックカーへの関心は今日でも衰えず、友人、知人、同好の士から復刊を望む声が多く寄せられ、幸い三樹書房の小林謙一氏が興味を持たれた。二玄社編集部へ復刊の話をしたところ書面で快諾のご返事をいただき、今回の刊行の運びとなった。

二玄社版は車のイラストレーションの縮尺率を各車統一（原画は1/12）し、全長が比較できるよう横開きの変形判としたが、本書は取り扱いや読みやすさを考慮してB5判とした。本文は当時の雰囲気を感じ取っていただきたく拙文を承知の上で加筆を控え、イラストレーションを4点追加した。これは私自身がオーナーであったミニ・クーパーSへの思い出から、すでに描き溜めてあったものである。

出版当時を思えば、着手した時点で30年も経過していたことであり、資料集めなどでずいぶん時間を要したが、その間カーグラフィックの編集者、吉田匠氏や三重宗久氏らの支援が励みになった。編集に関してはデザイナー長島克美氏のお世話になり、また序文はジャーナリストの高島鎮雄氏（当時、カーグラフィック、スーパーCGのエディター）の博識、明晰な文章に触れており、是非にとお願いし幸い快諾を得て完成した。そして本書もまたお手を煩わせてしまった。

ここに32年ぶりに再び『羊の皮を被った狼たち』の三樹書房版を生み出すことができたのは、以上の方々と二玄社、小林謙一氏、編集スタッフの協力によって実現したことを記しておきたいと思います。あらためて関係各位に謝意を表します。

平山暉彦

目次

ツーリングカー・レースを彩った懐かしい車たち 高島 鎮雄 3

復刊にあたって 平山 暉彦 21

レースが生んだ車 プリンスのGT
プリンス・スカイラインGT ———— 24

日本で最初にGTと名乗った量産車
いすゞベレット1600GT ———— 28

ビッグワークスの目覚め トヨタのツインカム
トヨタ1600GT ———— 33

R380の心臓を移植したGT-R
ニッサン・スカイライン2000GT-R ———— 36

海外遠征で鍛えたマツダワークス・ロータリー
マツダ R100クーペ (ファミリア・ロータリー・クーペ) ———— 40

ブアマンズ・ミニ・クーパー
ホンダ N360 ———— 45

バトル・オブ・ザ・ベイビー
サブ96スポーツ ———— 49

バイエルンの先鋒 フラットツインBMW
BMW 700 CS ———— 54

スポーツ・サルーンのキング・オブ・キングズ スモール・ジャガー
ジャガー・マークII サルーン3.8 ———— 57

ヨーロッパを制覇したデトロイト産ポニー
フォード・マスタング ———— 62

クォドリフォリオのついたベルリーナ
アルファロメオ・ジュリアTIスーペル ———— 67

1960年代半ばの最強のサルーン「ロータス28」
フォード・ロータス・コर्टィナ ———— 71

4気筒BMWの挑戦
BMW 1800 Ti/TiSA, 2000 Ti ———— 75

ミラノの赤い狼
アルファロメオ・ジュリア・スプリントGTA ———— 79

フライング・マッチボックスの10年間
BMCミニ・クーパー&クーパーS ———— 84

サーキットの即興詩人 ラルフ・ブロード
フォード・アングリア ———— 100

ルーツ・カーの旗艦 フレイザー・インプ
ヒルマン・インプ ———— 104

さそり座のリトルスター
フィアット・アバルト850TC, 1000TC ベルリーナ・コルサ ———— 108

さそり座のスター・ダスト 595, 695
フィアット・アバルト595, Z695SS ベルリーナ・アセット・コルサ ———— 112

フレンチブルーの栄光を蘇らせたR8
ルノー R8 ゴルディーニ ———— 115

ドイツのボーイズレーサー NSU・TTS
NSU 1000TTS ———— 119

シェルビーの荒馬 GT350
シェルビー・マスタング GT350 ———— 123

名門の血統をもつロードレーサー
ランチア・フルヴィア・クーペ・ラリー HF1.3/1.6 ———— 128

ツッフェンハウゼンの狐
ポルシェ911 ———— 134

6気筒GTと対決したツーリングカー
BMW 2002 Ti/Tii/ターボ ———— 140

ボアラムのジャイアント・キラー
フォード・エスコートTC/1300GT ———— 143

1960年代のツーリングカー・レースについて 147

1960年代ツーリングカーが活躍した主な舞台 150

1964年 プリンス・スカイラインGT

PRINCE Skyline GT



スカイライン1500のホイールベースを200mm延ばしてグロリアの6気筒1988cc、2基のウェバーで105HPエンジンを詰め込んだスカイラインGTは、第2回日本グランプリにエントリーするため急遽つくられた。GTとしての規定の生産台数は年間100台で認められることから、ワークスのレース用の5台を含めて急いでつくられた。1965年9月にはウェバーを1基に減らして、ストリート用のGT-A、これまでのGTをGT-Bとして1968年まで生産が続けられた。イラストレーションは、1964年5月3日第2回日本グランプリGT-IIレースでデビューしたプリンス・ワークスのスカイラインGT。砂子義一のドライブで2位に入賞した。レースへの出場資格を得るため、規定の台数がつくられたホモロゲーション・モデルである。

も同様で、PMCS（プリンス・モーターリスト・クラブ・スポーツ）のドライバー、生沢徹、横山達、砂子義一、大石秀夫、須田祐弘、プリンス走行実験課の杉田幸朗と古平勝——当時プリンス・ワークスの“7人の侍”と呼ばれた——のスカイライン2000GT-Bは最高のコンディションに保たれ、プライベート・クラブカーを圧倒した。

1965年シーズンの戦績は、別表の通りである。同年7月1日、船橋サーキットが開設され、オープニング・イベントとして18日、JAF主催その他クラブ共催の“シリーズ1・全日本自動車クラブ対抗選手権レース大会”CCCレースが行なわれた。2000GT-Bはすでに6月、ツーリングカーのホモロゲーションを取得していて、T-II（1300~2000cc）

クラスに登場し、勝利を獲得した。

また、GT部門でも生沢、横山、砂子がエントリーし、許容範囲内でエンジンのモディファイを行なった。シリンダーヘッドを半球形燃焼室とし、クロスフローに改良したヘミヘッド・エンジンを搭載した“CR”と呼ばれるGT-Bを生沢がドライブ、浮谷東次郎のロータス・レーシング・エランに次いで2位となった。

1965年度グランナショナル・ストックカー・チャンピオンは大石秀夫だった。

1966年、プリンス自動車は日産自動車と合併し、このシーズンからプリンス・ワークsteam PMCSにニッサンのワークスドライバーが加わり、スカイライン2000GT-Bの進撃はさらに続くが、ここでは1966、1967年の連勝の記録は省略する。年間のシリーズチャンピオンについては以下の通り。

◎1966年度全日本ドライバー選手権 ツーリングカー部門、砂子義一

◎1967年度全日本ドライバー選手権 T-II部門、田

中健二郎

1968年になるとスカイライン2000GT-Bの前に強敵が現れた。1.6ℓ ツインカムエンジンを搭載したトヨタ1600GTである。

熟成され尽くしたスカイラインの2.0ℓ シングルカムエンジンにこれ以上の性能を望めなかった。

そしてこのシーズンのオープニングレース、1月15日全日本鈴鹿300km、T-IIで、スカイライン2000GT-Bはトヨタ1600GTに敗れたのである。

結局この年、T-II部門で常にトヨタの後塵を拝し、もはやスカイラインの敵はスカイラインでなく、1968年度のチャンピオンシップを明け渡すことになった。1964年のデビュー以来、栄光の座を不動のものとしていたワークスS54Bの活躍は、1968年で終わる。

そして翌1969年には新しく開発した2.0ℓ ツインカムのニッサン・スカイライン2000GT-Rへバトンタッチする。レースで戦うことを運命づけられたスカイラインのレースの歴史はまだ続くのである。

■1965年シーズンの戦績

日付	場所	レース名	カテゴリー	ドライバー	順位
5月30日	鈴鹿	第2回クラブマン	GT-II	生沢徹	優勝
6月20日	鈴鹿	KSCC 1時間	GT-D	生沢徹	優勝
7月1日	船橋	CCCレース	T-II	杉田幸朗	優勝
				大石秀夫	2位
				須田祐弘	3位
8月7日~15日	船橋	スピード・フェスティバル	セダン 2時間	小林元芳	優勝
8月8日	鈴鹿	CDCJ 鈴鹿	T-II	高木利弘	優勝
8月22日	鈴鹿	KSCC 1時間	GT-II	生沢徹	優勝
			T-II	田中八郎	優勝
9月26日	船橋	第1回ゴールデンビーチ・トロフィー	T	野依豊	優勝
10月10日	鈴鹿	KSCC オール関西チャンピオン	T-II	滝口憲亮	優勝
10月10日	川口	第6回ナショナル・ストックカー	グランナショナル	生沢徹	優勝
			セダン	小林元芳	優勝
10月24日	船橋	第3回クラブマン	GT-II	生沢徹	優勝
11月7日	鈴鹿	鈴鹿300km	T-II	杉田幸朗	優勝
11月21日	船橋	第7回ナショナル・ストックカー	セダン	野依豊	優勝

ヨーロッパを制覇したデトロイト産ポニー

フォード・マスタング

FORD Mustang

1964年9月12日、北フランスのランス・サーキットで2台の真っ赤なマスタングがジャガー・マークIIサルーン38をリードして、堂々の1-2フィニッシュを果たした。第13回トゥル・ド・フランス・オートモビルのオープニング・イベントのことである。これがマスタングのヨーロッパにおける最初の勝利であったが、この朗報を誰よりも待ち望んでいたのはヘンリー・フォード二世であったのではないだろうか。ヘンリー・フォード二世は、1962年に「今後あらゆるレースに参加する」と声明を発表し、アメリカ国内のトランザムやNASCARストックカー、またドラッグカーやインディはもちろん、ヨーロッパでのモータースポーツへの進出にも意欲をもっていた。

フォード社は“トータル・パフォーマンス”のキーワードのもとに、従来の経済的で実用的なフォード車のイメージから、軽快でエキサイティングなイメージへの転換を、レース活動を通じて図ろうとした。また、社運をかけて開発されていたスポーティカー（当時“Xカー”と呼ばれていた）、マスタングを成功させるための戦略でもあった。

1964年、ベールを脱いだマスタングはロングノーズ、ショートデッキとスポーツカーのプロポーションをもつクーペボディで、後にコンバーティブルやファストバックが加わった。エンジンを含む豊富なオプションパーツの組み合わせによるカスタム仕様が標準で、ユーザーの好みに応じてどれひとつ同じ車がないオーダー車であることを特徴とした。ヘンリー・フォード二世の命令によってフォードのあ

らゆる部門がスポーツ界へ進出するが、とりわけ量産型ツーリングカー、マスタングの勝利が最も望むところであったはずだ。多くのアメリカ人にとって身近な車が“トータル・パフォーマンス”を実証したのだから。

トゥル・ド・フランス・オートモビルは1951年から始まる。ルマンに次ぐGTカーの試練の場であったが、1957年からツーリングカー部門も加わり、この部門では1959年から5年連続してジャガーが王座についている。そのうち直近の4年間はフランス人のベルナル・コンスタン／ルネルが常勝していた。この年もコンスタンがルゲゼックと組むジャガー・マークIIサルーン38が優勝候補と目されていた。フォード・マスタングは英国のアラン・マン・レーシングが用意した2台、ライセンスナンバーDPK7Bをドライブするピーター・プロクター／アンドリュー・コーワンとDPK6Bのピーター・ハーパー／デイヴィッド・ポラードで、この他にフォード・スウェーデンからボー・リュングフェルト、フォード・フランスからアンリ・ゲルドルのエントリーがあった。

この第13回トゥル・ド・フランスは、1964年9月11日に北フランスのリーユをスタートし、途中でイタリアに入り9月20日、南フランスのニースにゴールする、10日間で6010kmの距離を競うレースで、しかもその間に八つのサーキットレースと九つのヒルクライムが行なわれる。レースは予想どおりコンスタンのジャガーとアラン・マン・マスタングのバトルであったが、サーキットではことごとくマスタングが1、2位を占めた。コンスタンはほとんどが

1964年 フォード・マスタング
FORD Mustang



1964年、軽快でエキサイティングなフォード車へとイメージの転換を図るため開発したのがマスタングである。発売された年、さっそく英国のアラン・マン・レーシングがトゥル・ド・フランスに挑戦し、総合優勝を果たした。その後もアラン・マンの赤いマスタングは英国やヨーロッパのツーリングカー・レースで数多くの栄冠を手にした。

4727cc V8 コブラ・エンジンは、アラン・マン・チューニングによって284HP/6500rpmのパワーを発揮し、操縦性はフォーミュラカーに似たものとなった。

イラストレーションは、1964年9月トゥル・ド・フランス・オートモビルで、ピーター・プロクターとアンドリュー・コーワンのドライブで優勝したアラン・マン・レーシングDPK7Bフォード・マスタング。

1965年 **BMC ミニ・クーパー・1275S Gr3 BMCワークス**
BMC MINI COOPER 1275S Gr3 BMC Works



フォーミュラ・ジュニアのビッグボア・パワープラントを移植した“S”は、実際にはFJより1mmボーリングしろを残して拡大している。そして英国のサルーンカー・レースの3クラスに適応させるためストロークの長短で排気量を変え、970S、1071S、1275Sの3種を生み出した。しかしBMCのコンペティションはラリー活動を中心とし、レーシング部門はプライベート・チームを支援した。

イラストレーションのモデルは1965年モンテカルロ・ラリーで前年に続いて2度目の総合優勝を果たしたT. マッキネン/P. イースター車。軽量化が認められているグループ3でエントリー、1275ccエンジンはSU1½ ツインキャブレターで95HP（推定）を発生した。ボンネットやドア、トランクリッドはアルミに換えサイドウインドーはパースベックス（プラスチック）、ボディ内部パネルは無数に穴を開け、5個の補助ランプ、ラリー備品、ツール類、サンブガード、それと25ℓ入り2つのフューエル・タンクに50リッターの燃料を満たすなど、フル装備でも重量668kgとラリー用グループ2より45kgも軽減している。

1968年 **BMC ミニ・クーパー・1293S Gr5 クーパー・ワークス**
BMC MINI COOPER 1293S Gr5 COOPER Works



BRSCC英国サルーンカー・チャンピオンシップは、1966年から大幅な改造が許されるFIAグループ5規定を採用、クーパー・ワークスは排気量を1293ccに増やしてルーカス・フューエルインジェクション装備によって130HP/8200rpmにパワーを増強させた。またドライバーのジョン・ローズはミニを一番速く走らせる方法だとコーナーでアクセルをゆるめず、タイヤスモークを巻き上げながら車を横滑りさせ、全開で抜けていくドライビング・スタイルを生み出し、スモキー・ローズの異名をとり観客を沸かせた。

イラストレーションは、1968年3月ブランズハッチ・英国サルーンカー・チャンピオンシップのガーズ・トロフィーでクラス優勝したジョン・ローズのワークス・ミニ・クーパーS。このシーズンからマークIIボディを用いた。

1968年 フォード・エスコート TC FORD Escort TC



フォードのツーリングカー・レースは1968年からエスコートに代わり、車重785kgの小さな車体に1.1/1.3/1.6ℓの3種のエンジンを準備した。グループ5コンペティション用は量産ラインと切り離しボアラム(後のFAVO)で製作。1.6TC(ツインカム)はアラン・マンが担当、コスワースFVA F2エンジン210~225HP(英国内)、180HP(ヨーロッパ)を搭載、1968-1969年英国とヨーロッパで戦い、1968年に英国におけるチャンピオンシップを獲得した。イラストレーションは、1968年5月5日ETCヨーロッパ・ツーリングカー・チャレンジにおける、リンブルグGPでデビューし、フランク・ガードナーのドライブによって優勝したアラン・マン・レーシングのX00344Fフォード・エスコートTC。

までである。このシーズン、英国ではフィッツパトリックが1300GTで7回のクラス優勝、クラフトのTCは6回のクラス優勝を果たしたが、もうTCでの総合優勝は狙えなくなっていた。

1971年、ボアラムで新しく設立されたFAVO(フォード・アドヴァンスド・ヴィークル・オペレーション)最初の生産車エスコートRS1600がデビュー、ボンネットの下にはキース・ダックワースが設計し供給する16バルブBDAツインカムを搭載して、こ

れを引き継いだブロードカーは、さらに1971年から1976年まで英国とヨーロッパのサーキットで大活躍した。またドイツのザクスピードRSも参戦し、その間、1975年にはコークボトルから直線的なスタイルへフルモデルチェンジした2代目エスコートRS1800が、1980年代までラリーやレースで“ジャイアント・キラー”エスコートの名声を高めていくのである。



1960年代のツーリングカー・レースについて

自動車レースの原点は生産販売を目的に開発した車の性能くらべから始まった。しかし観客にとって似かよった外観と、同じ程度の性能ではレース展開に意外性がなく、もっとスペクタクルでスリルを味わえる戦いを求めた。したがって、マニアには自動車技術の極限を示すフォーミュラ・グランプリカーやレースに特化したスポーツカーのレースが支持されるようになった。1923年にルマン24時間レースが発足したときもマニアには熱烈に支持されたが、マニアではない一般の人々にとっては、レーシング・マシンは日常使用している車とは大きく隔たっているため、普通のファミリーカーが最適として始まった。そのルマンでさえも、戦後参加車が少なくなったとき、開発中のプロトタイプの参加を呼びかけ、結局モンスター・スポーツカー

を生み出す結果となった。

ツーリングカーのレースに関心をもたれるようになったのは戦後、マスプロダクションによる車の普及からである。日常的に見るお馴染みの車、自分の所有している車が公道では見られない走りっぷりに大衆が興味を示すようになると、メーカーも勝敗の行方が販売に影響を及ぼすと、より高性能車を開発するようになっていった。そして、クーパーやロータス、アバルト、ゴルディーニといった錚々たるレーシングカー・コンストラクターが関与したモデルが登場するのは1960年代中盤前である。さらにメーカー同士がぶつかり合い白熱のバトルを演じるツーリングカー・レースへと発展したのが1960年代である。

日本のツーリングカー・レース

わが国のツーリングカー・レースは、1963年5月鈴鹿で開催された第1回日本グランプリから始まったと言えるだろう。観客20万人を集めたツーリングカーは排気量別に6レースが行なわれた。だが主催者(JAF)、参加車ともに不馴れで、レギュレーションの解釈の違いから性能に差が生じるなど大混乱の中で、早くから準備をしていたトヨタのパブリカ、コロナ、クラウン等が勝利を占めた。

翌1964年から各社は、コンペティションに対応する社内体制を整備し日産はブルーバードSSを発表、いすゞはチームを結成し、ベレット用に開発したチューニングパーツを市販し、ユーザーの間でもモータースポーツへの関心が高まった。この年、最も注目されたのはプリンス・スカイラインGTであった。

1500ccのボディを延ばし2000ccのエンジンを搭載、生産台数の関係からツーリングカーと認められずGT部門でボルシェ904と対決、一時は生沢徹のスカイラインがトップに立ったが、結果は式場壮吉のボルシェ904に敗れ砂子義一のスカイラインが2位となった。しかし、後にツーリングカーと認められ1967年まで王者として君臨する。

1965年の日本グランプリが中止になったことから各ワークスはクラブチームを創設。7月に船橋サーキットがオープン、翌1966年には富士スピードウェイが完成、これらを舞台に毎月のようにクラブマン・レースが開催されるようになり、富士のオープニングレースにエントリーした、コロナのボディに1.6ℓDOHCエンジンを搭載した試作車、RTXがSクラスのデビュー

平山 暉彦 (ひらやま・てるひこ)

1938年 大阪市生まれ、東京都在住

広告代理店「大広」にてTV・CMの企画、グラフィック・デザイン、セールスプロモーション等広告全般を経験、チーフ・クリエイティブ・ディレクターを経て1990年からフリーランスのイラストレーターとなる。雑誌・単行本の表紙や挿絵などを手がける。

絵画は大阪市立工芸・美術科で学ぶ

車関係の著作に『羊の皮を被った狼たち』、『サーキットを駆ける狼たち』(以上、二玄社)、『栄光に彩られたスポーツカーたち』、『アルファロメオ・レーシング・ストーリー』(以上、三樹書房)、児童絵本に『出勤119番』(講談社)、『へんてこロボットのぼうけん』、『ひみつのたからチョコラータ』、『ブルブルさんのあかいじどうしゃ』、『きょうはハロウィン』、『のびるじどうしゃ』(以上、福音館書店)など。ほかに福音館書店発行の月刊絵本にも著作物がある。

60年代のツーリングカー

羊の皮を被った狼たち

著者 平山暉彦

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

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

印刷・製本 モリモト印刷

©Teruhiko Hirayama/MIKI PRESS

Printed in Japan

※本書の一部、または全部、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。