



Innovation
that excites

Vol.229

2018 SPRING/SUMMER

CLUBLIFE

THE MAGAZINE FOR NISSAN OWNERS' CLUB

共に戦った10,100マイルの記憶
フジ号ナビゲーター ブルース・ウィルキンソンさんインタビュー

豪州ラリー「還暦祝い」の センチメンタル・ジャーニー



サニー1200クーペGX-5
特殊ツーリングカー仕様 レストアレポート
～キックオフ編～

若者よ、
サニーで疾走れ



レースでの撮影はドライバーたちによるもので、運転の他カメラマンとしての腕も要求された

オーストラリアでは見慣れないダットサンに現地の方々も興味津々で、行く先々では注目の的



ることはご存知でしたか？
ブルース…いいえ。そのときは常時参戦していたボルシェやスコダだと勝手に思って興奮していたのですが、地元クルーとして選ばれたチームが日本の「ダットサン」だと聞かされて驚きました。その頃はダットサンなんて聞いたこともなかったですから。
CL…ダットサン・チームに参加された際の印象は？
ブルース…とにかくチーム全員が一生懸命で、みんな仲良くやっていたと思います。個々人では、片山さんは4人のドライバーや私と比べてずっと大きな体格で、彼の英語は非の打ち所がありませんでした。いつも温かく接してくださ

り、チームマネージャー以上の存在でした。そして本当にクルマが好きな人でした。難波さんは外交的な人、大家さんは口数が少ないけれども誠実で、奥山さんはさらに真面目、三縄さんはとてもフレンドリーな人でした。
CL…言葉の壁はありませんでしたか？
ブルース…片山さん以外は若干の壁がありました。ダットサン・チームの拠点はシドニーのホテルではなく、ラッシュカッターズベイのニューサウスヘッド通りにある借家で、兼松のネド・レンサルさんがいいろいろとお手伝いしてくれていました。彼が私に「君のユーモアのセンスを活かして和英辞典を

大海原を航行する船のような過酷なレース
CL…19日間、16600kmの戦いの中で、印象深い思い出は？

聞いたこともないチームに時代遅れのクルマ!?

での記憶をこの機会に少しでもご紹介できればと思います。
CL…豪州ラリーのダットサン・チームに参加されることになった経緯を教えてください。
ブルース…私は若いフライベーターとして2度の豪州一周トライアルと幾つかのBPラリーに参戦していました。最初は第二次世界大戦後初めて再開された1952年のオーストラリア長距離ラリーの「Sun Car Rally」で、1949年型オースチンA40ツアラーで出場しました。翌1953

第6回豪州ラリーとは



1958年（昭和33年）8月20日から9月7日に開催された「World's Toughest Reliability Trial」と呼ばれる、総走行距離10100マイル（16600km）を19日間で走り切る「第6回豪州一周10100マイル モービル・ガス・トライアル」。地上で考えうる最悪のコンディションでクルマと人間が一体となり、平均800km、ときには1800kmを28時間連続で走り、スピードだけでなく、その耐久信頼性を試す。その過酷さは全コースのうち舗装路はわずか1/3で、砂漠道、50キロに達する泥濘、カンガルーの大群、十数年ぶりの強烈な風と雨、砂嵐、突然の河出現……と、想像を絶するという。

ダットサンの輸出を考えていた日産はその可能性と、自らの技術力を測るため、この未知の世界に足を踏み入れ、片山豊を団長に、奥山一明・難波靖治組のフジ号、大家義胤・三縄米吉組のサクラ号の2台体制で参戦。しかしこの過酷なラリーの完走は全67台中わずか35台であり、トヨタも3台体制で2年目のトライをしたが完走は果たせなかったが、ダットサンは初陣ながら、フジ号はクラス優勝、サクラ号はクラス4位に加え、フェアプレー賞に輝くという快挙を成し遂げた。

作って」と頼んできたこともありま

CL…フジ号（ダットサン210）の印象は？

ブルース…ダットサン・チームの面々がメルボルンまでシェイクダウンで来ていて、私をビックアップしに来てくれた時、メルボルンにあるサボイプラザホテルの外で見たのが最初でした。正直に言いますと「時代遅れのクルマだな」と思いました。でも、だんだん好きになっていきましたよ。



共に戦った10,100マイルの記憶
フジ号ナビゲーター ブルース・ウィルキンソンさんインタビュー

豪州ラリー「還暦祝い」のセンチメンタル・ジャーニー

Memories of 10,100 miles with my Rally Crew. Interview with Bluce Wilkinson as the navigator of DATSUN Fuji
Sentimental Journey in 60 Years Celebration of "Round Australia Rally 1958"

史上最も過酷なレースと呼ばれる「豪州一周 10,100マイル モービル・ガス・トライアル」から60年。

謂わば「還暦」を迎えたこの記念の年に

フジ号のナビゲーターとして活躍したブルース・ウィルキンソンさんが来日された。

本誌では2003年秋冬号（200号）で、豪州ラリーを特集したが、この日本のモータースポーツ史はもとより、自動車史における偉業をブルースさんと共に振り返りたい。

60 Years passed "Round Australia Rally 1958" which was a world toughest rally to run 10,100 miles. Mr. Bluce Wilkinson who was a navigator for DATSUN Fuji came to Japan to be lost in memories of the past. The Club Life featured this rally in 2003(vol.200).

We again look back the great achievement among the Automobile history.

60年前に思いを馳せて

ニッサンクラブライフ（以降、CLと表記）…今回の来日は豪州ラリー60周年の記念とも伺いました。ブルース・ウィルキンソン氏（以降、ブルースと表記）…はい。豪州ラリーが1958年に開催されたので、丁度60年となります。今回の旅は当時を思い出す、私のセンチメンタル・ジャーニーなんです。

CL…本誌では2003年に「豪州ラリー」を取り上げ、ダットサン・チーム団長の片山豊さん、フジ号ドライバーの難波靖治さんと奥山一明さん、サクラ号ドライバーの大家義胤さんを、当時の合宿所であった静岡岡原・吉原にある料亭「はせ川」にお集まり頂き、お話を伺いました。

ブルース…そのようですね。実は私もこの旅で「はせ川」へ何つ予定にしていた、とても楽しみにしているんです。60年経った今でもまるで昨日起こったことのようにいろいろなことを鮮明に記憶しています。すべてを語り尽くすには時間が足りませんが、豪州ラリー



ブルースさん曰く、この時のアクシデントで全てが終わりかけたというフエンダーの凹み



上の写真の凹みはドライバー達によると「向こうから木がぶつかってきた」というか?



フジ号のドライバーとナビゲーターとして共に戦った難波さんとブルースさん



アクシデントにはダットサンチームはもちろん、他チームも互いに協力して乗り切った

ブルース：いろいろなことが本当にあったのですが、そうですね。

1958年はとても雨が多かった年で、当時、アデレードとパースの間の道の大部分は未舗装だったため、水没していました。そんな中、難波さんが運転中にコントロールを失ってスピンしてしまっ

たんです。スピンが止まると難波さんは「行き先はどの方向?」と尋ねてきたのですが、私はそれを難波さんのジョークだと思ったんですよ。当然、コンパスを使って調べて進むべき方向は伝えたのですが、後になってそれはジョークではなかったと。

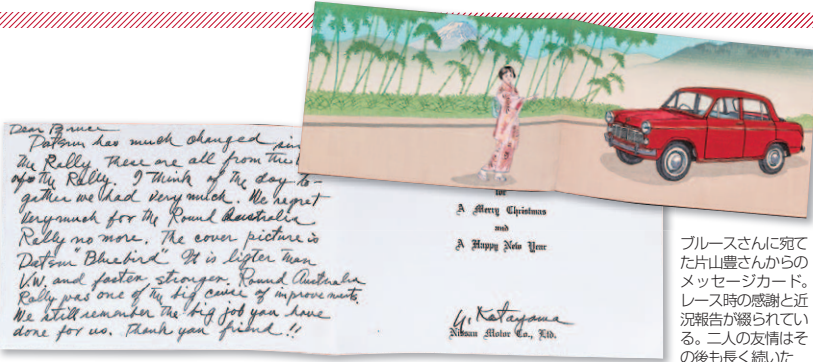
CL：15年前に聞いたことがあり

ブルース：本当に大変満足しました。と同時に、「これでもう終わりか」とがっかりしたのを憶えています。

レース後も続いた友情

CL：フジ号はクラス優勝、サク

ブルースさんに宛てた片山豊さんからのメッセージカード。レース時の感謝と近況報告が綴られている。二人の友情はその後も長く続いた



ます。まるで大海原を航行する船のようだったと。

ブルース：オーストラリアの国土はとても広く、360度見渡す限り同じ風景なので、難波さんはわからなくなってしまったのかな。

CL：対象物がないから、夜はトンネルの中をずっと走っているような感覚で、しかもカンガルーがヘッドライト目かけて寄ってくるんだと。そうそう、フジ号のヘコミを私が「それもカンガルーですか?」と聞いたら、奥山さんが「木が向こうから来たんだよね」と笑っていました。

ブルース：それは、難波さんが木に衝突したときのことだと思いま

しー賞に輝き、素晴らしい結果となりました。トライアルが終わってからチームのみなさんとの交流はありましたが。

ブルース：もちろんです。

1958年以来、片山さんとの連絡は途絶えることはなく、今でも宝物のような思い出と一緒に過ごした時間の記憶があり、よく片山さんのことを思い出します。また、過去には三縄さんや大家さんのお子さまがオーストラリアへいらっ

しやる際などはお手伝いもさせていただきました。日本にはその後、40回近く来ていますが、苦楽を共にした仲間と再会し、思い出話を大いに語り合い、楽しい時間を過ごしました。三縄さんが若くして亡くなったのが残念でした。

CL：ブルースさんは豪州ラリーだけではなく、その後も日産との係わり合いが深かったと聞いてお



レース中に対応したディストリビューターの防水対策を懐かしみながら、当時の苦労話を語ってくれた



ブルースさんが持参してくださった思い出の品々。当時の記憶が蘇り、一つひとつ手にとって紹介してくれた(最終ページもご覧ください)



Bluce Wilkinson ブルース・ウィルキンソン

1931年12月14日メルボルン生まれ。17歳で運転免許を取得後、長距離のモータースポーツに興味を持つ。1954年からモータースポーツの世界に入り、B10、P510でBPラリー、サザンクロスラリー、エコノミーラン等で数々の成功を収めた。今回、豪州ラリー当時の品々をお持ち頂いたがその保管状況はすばらしく、インタビュー中も孫のような我々に丁寧に答えてくださったジェントルマン。笑顔が素敵なデンガロンハットがよく似合う87歳。

当されていたのかもしれませんが、レースが進むにつれ、私たちの順位が上がっていく走りに大いに満足されていたようでもありました。

CL：15年前、みなさんにお話を伺った際、ブルースさんの思い出も聞きしたのですが、まず難波さんがおっしゃったのがインチとミリの工具のことです。210はエンジンにインチ、シャシーはミリのために両方の工具を持って走らなければならず、ブルースさんに「これでもクルマか?」と言われて悔しかったと。

ブルース：難波さんにはその後、何度もこの話をされましたよ。当時の私はクルマの重量が増えて、その結果、遅くなってしまうのが問題だと思っていましたから。ただ、その頃、インチとミリ両方の工具が必要になるような部品を合わせて使わざるを得なかった日本の状況がありましたからね。

CL：ブルースさんの苦労も語られているような泥道のコースでの防水対策として、ディストリビューターにゴム手袋の指先を切つて被せたアイディアに「頭いいなあ」と

作を行って総合優勝。1971年にも同大会でP510でイングリ

510で参戦した若下／石川組のサポートを行い、こちらもクラス優勝を飾りました。

CL：オーストラリアのラリーにブルースさん有りですね。

ブルース：1972年に日産ファクトリーチームとしてサザンクロスラリーに参戦後は、日産・ニッソの競技用部品を取り扱う「ダットサンスポーツ」を創設、後に

思った。

ブルース：そんなこともありましてね。

CL：さらに泥濘でスリップした際、ブルースさんが一生懸命、動も動かさながら修正をかけてくれたというお話も。

ブルース：スピードの点でダットサンのような小型車は大変不利なので、ナビゲーターの役割がとても重要だと私は考えていました。トライアルが始まる前、「いかなる時でも集中力を維持する」と心に誓っていました。だから、どんなに簡単なルートであっても常に自分たちがどこを走行しているのか正確に把握することに努めました。

CL：ミスコースなどもなかったのですか?

ブルース：いえ。そんな誓いを立てていたにも関わらず、オーストラリアの中で一番難しいエリアを走行した後の夜、私のミスから16マイルもミスコースをさせてしまったのです。そのときの私の落胆を想像してみてください。

CL：いつ、何が起るかかわからないですね。それでも、クラストップでゴールをされた。

「ニッサンスポーツ」に改名して現在に至っています。今回の旅、そしてこのインタビューでダットサン・チームのみなさんにお会いできないのが本当に残念でなりません。

CL：クラブライフのインタビューから15年が経過し、その間に鬼籍に入られた方もいらして。寂しいですね。

ブルース：本当に寂しいです。でも、60年前の記憶は鮮明に私の中に刻み込まれていますし、トライアルが終わってからの交流も忘れられない大切な思い出です。あなたが「ミスターK」ではなく「片山さん」と呼ぶのを聞いて、本当に嬉しいんです。「ミスターK」と呼ばれるようになったのは片山さんがアメリカへ行かれてからで、豪州ラリー中はずっと「片山さん」でしたから。

CL：今回は大切なセンチメンタル・ジャーニーの中、インタビューのお時間を頂き、また当時の貴重な品々もお見せ頂きありがとうございました。

ブルース：また機会があれば、ぜひお話ししましょう。



収集された当時のスポーツパーツのカタログなど。これらは貴重な情報源として大いにレストアの参考になるはずだ



このサニーが展示された1972年の東京モーターショー会場で、モータースポーツやレーシングスクール、JAF公認クラブへの参加を促す展示パネル

Specifications

車名	サニー1200クーペGX-5 特殊ツーリングカー仕様
全長／全幅／全高	3,825／1,615／1,285mm
ホイールベース	2,300mm
トレッド（前／後）	1,335／1,315mm
車両重量	650kg
エンジン型式	A12（直4・OHV）
排気量	1270cc
最高出力	96kW（130ps）/8,000rpm
最大トルク	118Nm（12.0kgm）/7,200rpm
トランスミッション	前進5速、後進1速
駆動方式	FR
サスペンション（前／後）	ストラット／縦置リーフ
ブレーキ（前／後）	ディスク／ドラム
タイヤ（前／後）	185-515-13／205-515-13

再確認する」。3つ目は「ツーリングカーレースで数々のチャンピオンになったそのポテンシャルを学ぶ」という理由だ。特に「若者に支持」は、このレース仕様のデモカーが東京モーターショーに展示された一番の理由でもあった重要なポイントだ。自動車の保有が夢ではなくなっていた1970年代でも、若い世代にはまだまだ

ハードルが高かった当時、モータースポーツを全面に押し出したサニーのスポーティモデルは大いにアピールできただろう。他にもエンジンも奇をてらわず、本当の意味でベーシックカーであったサニーのレストアは、自動車の基本を学ぶにはうってつけだし、大衆車サニーを先人はいかにチューニングして、トップランナーへと仕

再生は容易に
思えるのだが……

上げたのか。その秘密が明らかに
なる過程も興味深かった。

どうか。搭載されているA12型改はベーシックな仕様だとしても130ps/8000rpmと、OHVらしくらめ高回転型だ。ワークス仕様では10000rpmまで許容されていたというから驚く。開けてみないとわからないものの、走行時間が少ないことを考えると、摩耗等によるダメージは少なそうだ。ただ、動かしていないことによる不具合もある。経年劣化する樹脂部品は仕方ない部分もあるが、ベアリングなどはある程度動かし

し幸いにしてA型は丈夫な作りであり、愛好家も多いので部品の入手性は良好だ。その気になれば当時の仕様以上のパワーを出すこともできるだろう。限られた予算と時間の中で再生でA型は美に扱いやすいエンジンだ。何れにしても開けてみないとわからないのが再生の醍醐味。取材時からこの原稿を書いている間にも様々なことが判明していることだろう。再生完了のターゲットは12月2日開催の「ニモフェスティバル。富士スピードウェイで、その勇姿を期待して待つことにしよう。



サニー1200クーペGX-5 特殊ツーリングカー仕様 レストアレポート

若者よ、サニーで疾走れ

キックオフ
編

Restoration report for B110 Sunny 1200 Coupe GX-5 racing

Run with Sunny, Young guys

日産及び関係会社の有志からなる「名車再生クラブ」が2018年のレストア対象車として選んだのは、B110型サニーのレース仕様。1970年代初頭から1980年代初頭の長きに渡って特殊ツーリングカーのカテゴリー、いわゆる「TSレース」でサーキットを席巻したモデルだ。12月2日に開催されるニモ・フェスティバルでの完成披露を目標に、このキックオフからレストアがはいよいよスタートする。

“Meisha Saisei Club”, restoration group by the volunteers of Nissan staff, has selected B110 Sunny racing car for 2018 program. Racing version of this model conquered the circuit as in TS racing class between 1970 to 1980 in Japanese racing field. Start the restoration work for making brilliant debut in the NISMO Festival be held at 2nd of Dec. 2018.

サニー選択のキーワードは
基本・若者・潜在

今回「名車再生クラブ」によってレストアされる車両は、B110型に続く2代目サニーとして1970年にデビューしたB110型サニーのスポーティモデル「GX-5」のレース仕様だ。ちなみに「GX-5」の「5」とは5速マニュアルミッション搭載を表す。現在では考えられないが、当時5速MTといえは欧州の高性能車や、国産車でも一部のスペシャルティーカーにのみ搭載される程度だったから、大衆車のサニーには十分なアピールポイントであったのだ。その「GX-5」をベースに参戦した特殊ツーリング（TSレース）でサニーはライバルの多い1300ccクラスで破竹の勢いで快進撃を続け、8度のチャンピオンに輝いている。



修復箇所を確認中。大きな問題がないといいのだけれど……

TSレースとは

1970年代から1980年代を中心に行われたツーリングカーによるレース。主に富士グランチャンピオンレース：通称富士GCレースの前座として開催され、排気量によるクラス分けがされていた。特に1300ccクラスでは日産がサニー、トヨタがスターレット、ホンダがシビックを投入して熾烈な戦いが繰り広げられ、メインのGCレース以上の人気を博していた。各メーカーがワークス体制で参戦していたが、プライベートたちも独自のチューニングを施し、時にはワークスを打ち負かす活躍も見せ、今に続くチューナーたちの原点とも言えるレースだった。





13年前に難波さん、奥山さんにも見せて頂いた、フジ号クラス優勝で授与された記念のサッシュ。シルバー部分には車両名、氏名などが刻印されている(中央)。記念のカーバッヂ(左)とフェルト製の腕章(右)



ダットサンチーム・ドライバーの面々(左から) 難波靖治さん、大家義胤さん、三縄米吉さん、奥山一明さん



背にフェルトで「DATSUN NISSAN MOTOR JAPAN」と縫い付けられたダットサンチームのつなぎ。キャップ、ベルト、おしやれと防塵の2WAYで活躍した水玉模様のスカーフも綺麗に保存されていた

現地での注目度も高く、日々、豪州ラリーのニュースが発行されていた。ダットサンがスタックしている姿も



貴重なお宝がイッパイ!

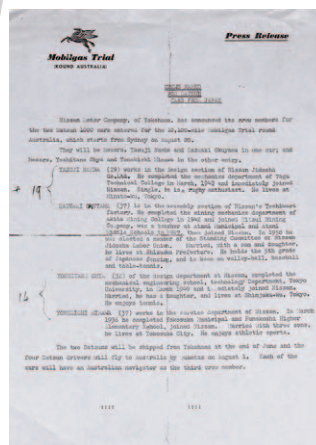
豪州ラリー 思い出の品々をご紹介します!

A great deal of precious collection of the Rally

Introduce memorial goods of
"Round Australia Rally 1958"

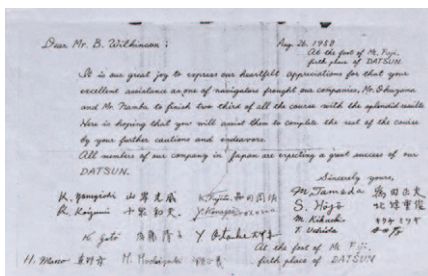
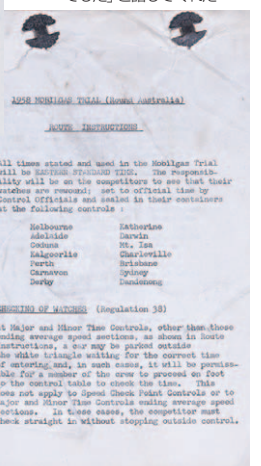
「豪州ラリー、そしてそこで得た友情が自身の宝物」とおっしゃる通り、ゆかりの品々はブルースさんによって、その思い出と共に大切に保管されていました。

"The Round Australia Rally and friendship growing up during the event are my treasure" he said. He is keeping carefully those associated with the Rally.



ドライバーたちのプロフィールを紹介する資料には、年齢や仕事のほか、難波さんが独身であることや、大家さんの趣味がテニスであることが記されている

レース中に使用したルートの指示書。ブルースさんは「ルートを間違わないために必死でした」と話してくれた



レース中盤で日産・吉原工場の奥山さん出身部署の面々からブルースさんへ送られた激励の手紙



片山さんの「まずは身だしなみから」という考えからチーム全員で銀座で仕立てた紺のメリノのジャケット