

### 我懐かしき車達（国産乗用車の遍歴・・・）

車に乗り始めて40余年経ちました。余命幾ばくも無い筆者にとって人生の節目毎に歩んだ車について記述します。自分の車もあります、又、友人知人の車もありますが、いずれも数回運転したことがあり二の腕にはその感覚がまだ残っている様で、回顧趣味も含めて紹介しましょう、きっと240諸兄も思い当たる車があると思います。

#### （ホンダN-360 本人所有）

25歳に時、親を騙して購入しました。空冷2気筒360CC・31HPで、世間を「あっ」と言わせた軽自動車です。バイクのCB-450のエンジンをストロークダウンし、バイクで使われているドグミッション（4速）で、シフトチェンジ時の「ゴク」と言う音とピーキーなトルクで結構面白く走りました。静岡から実家の和歌山まで行く時、日本坂の走行車線ではスピードが落ち、登坂車線を悔しい思いをしながら走った思い出と、大阪万博へも行った思い出があります。（3年乗って下取りに出しました）唯、喧しい車でした。

#### （ホンダS600 友人所有）

友人の〇〇みどりちゃん所有で、良くドライブに出かけたものです。598CC 水冷4気筒DOHで50HPか60HPと思います。当時のホンダ特有のピーキーなトルクで2000回転以下はほとんどトルクが無く、スタート時良くエンストしたものです。伊豆スカイライン等は快適でしたが、目線が低い為ガードレールに阻まれて景色は全く見ることは出来ない車でした。発売時、スイスの時計の様なエンジンと世界中の車関係者から絶賛されたものです。その後S-800が程無く発売されました。ちなみに〇〇みどりちゃんは結婚する事になり（勿論他の人と・）新婚旅行のクーポンを取りに旅行代理店へ行った帰り、信号無視のトラックに衝突され、車共々天国へ召されたのです（合掌）

#### （サニー1000クーペ 本人所有）

ぼつぼつ縁談の話が舞い込み始めた頃、ディーラーのショールームに展示していた試乗者を買わないかとの話があり、N-360を無理やり下取りに取らせ購入、OHV1000CC・60HPだったと思いますが定かではありません。クーペタイプ4速フロアタイプ、静かでした。唯、室内が狭く、後席の大人は頭を下げなければ成らない位で、4人乗れば2人が犠牲になる車でした。足周りはソフトでコーナー等は不安でしたが、楽しい2年間でした。

#### （スターレット1200SR 本人所有）

空冷2気筒のパブリカの後継車で、内外共一新、当初は1000CCでしたがすぐ1200CCとカローラと同じエンジン（K-2B）を搭載、ツインキャブ72HP・4速フロアシフトに吊られて購入した次第です、丁度結婚も決まっていたので、今しか無い車に夢中になっていた頃、仕事の関係の友人を通じて富士宮のチューナーと知り合い、奈落の底へ落ちて行きます。ソレックス40径2連装、メタハイドクラッチプレート装備・ブレーキキヤリパー強化・マニホールド面研・ハイカムシャフト取り付け・デファレンシャルギヤASSY交換・車高ローダウン・ショックアブソーバー強化 ETC 延べにして同じ車がもう一台購入出来る位の金額になったと思います。シャーシダイナモの実測値では5000回転で96HP出て、当時出来たばかりの東名高速で（静岡IC～富士IC）での競争ではもっと排気量の大きい車をブッチギッタものです。富士スピードウェイでもレースの真似事をした記憶があります（ジムカーナやショートコースでのフレッシュマンレース）まだ個人でも若干の小遣いが有れば参加できた頃でした。完走は経験しましたが、入賞は出来ませんでした（講習を受けてライセンスを貰い一生懸命に走りましたが所詮腕が悪い）唯これで日常使ってい

ましたから、婚約者には不評で、やれクッションが悪い・音がうるさい・発進時ガクガクする・何だかガソリンの匂いが漂っている・良くエンストする、等々で同行する度に不平たらたら、楽しいデートも台無しになる次第でした。(だって仕様が無いよな、街の車とはちょっと違っているんだもん何しろ96HP/5000RPM)。唯、街乗りには不便で、買い替え時期も迫っていました。今一番印象に残っている車です。(相当良い時代でした・・・)

(プリンススカイライン2000GTB赤バッジ 友人所有)

当時は車社会の成長期、鈴鹿・富士と本格的なレースが常に開催され日本GPがその頂点だったと思います。1回～3回までいつも見に行きました。シボレー～トヨタ・ニッサン・いすゞ・ダイハツまで車種排気量別無く競ったものです。その中へ突如、式場荘吉がポルシェカレラ904を引っさげて登場したのですパイプフレーム・FRPカウルで超軽量、信頼性の高いポルシェエンジン(スペック不明)で連戦連勝、国産メーカーは啞然として車の成熟度の違いを認識したものです。当時プリンス自動車は日産に吸収されるかも知れないとの噂が立っていました。ポルシェ旋風の中プリンス自動車は意地を掛け当時の技術担当 桜井新一郎氏を中心に新しいスポーツカーの開発に取り掛かりました。勿論新しい車種の開発等は経済的にも不可能ですし時間も有りません(14カ月以内の完成)そこで国産にしては高性能なスカイライン1500に白羽の矢が当たりました(1500CC 88HP)まずフロントボンネットを前輪後ろでぶった切り、20cm伸ばしてそこへグロリアに搭載していた2000CC SOHC6気筒 105HP(当時ほとんどがOHVでOHCはホンダの小型エンジンを除けばこれだけ)を搭載、キャブもウエーバーが良いだろうと45径3連装をつけレースに参戦した次第です。超フロントヘビーで超アンダーステアー、ブレーキ系統の貧弱さから「曲がらない・止らない」車でしたが、富士スピードウェイ右回り6Kmコース(須走り落としで有名)では904カレラを追廻し、直線では軽々と抜いていった車です(レーサーは誰だったか思い浮かべません)この車が市販されお金持ちの友人が所有していましたので、数回試乗させて貰いました。パワーステなど勿論ついていません。超アンダーな操縦性に悩まされながら走ったものです。3速プラスオーバートップ、超ワイド(変則?)なギヤ比を騙し騙しの運転です。なにしろ回転領域が狭く1500回転以下ではキャブが被ってしまいエンスト、大食いの為ガソリンタンク容量は200リットル、4000回転以上は4ベアリングの悲しさで、振動が酷いエンジンでした。でも後ろについていたGTBの赤いエンブレムはプリンス自動車の誇りを感じられました。そしてその後レース用としてプリンスR380 日産R381 日産R382へと進化し、市販車ではスカイライン2000GTA 青バッジへと引き継がれていきます(いまどきこの様な車を造ってもまず売れないと思いますし国土交通省も許可しないでしょう、当時は操縦性や安全性は余り認識していなかった様に思えます)尚、開発した桜井新一郎氏はその後スタッフ共々日産に移籍しその後レースやラリーでめざましい成果を出し日産の技術アップに貢献したそうです。後日、本で読みましたが開発時、排気管が熱で溶けたとか、バルブリフタースプリングが壊れてエンジンが爆発したとか、キャブの周りに着氷したとか、開発の苦労話の多くを知りました。

(ベレット1600GT 友人所有)

ヒルマンミンクスを造っていたいすゞ自動車が自社設計初の乗用車です。当初は1500CC OHVコラムシフトだったと思いますが、直ぐにDOHCの1600GTを発売しました。黒結晶塗装のカムカバーに真っ赤なプラグコード、見る人をひきつけたものです。4速フロアシフトは左手が降りた位置にあり、スピード・タコメータが目前にあります。豪華な

インテリアと合わせてプアーな筆者にはとても手が届かない車種で、友人の車を垂涎の思いで見えていました（数回乗りましたが結構良い車で現在でも通用します）レースにも良く参加していましたが、後輪がスイングアクスルだった為、タイトコーナーでは「おっと」と言う場面が有った様な気がします。この車の詳しいスペック等は判りませんと言うか忘れた様です）インテリアもやさしく、スポーツカーと言うよりスポーティーカーの部類でしょう。

**（オースチンミニ1000 筆者所有）**

問題児だったスターレットが浜松のマニア？にOKレーシングの仲人で購入価格以上（勿論ノーマル1台分）でお嫁に行き、ここの紹介で浜松アイワ自動車から購入しました。女房に見せるとすっかり気に入って「のりちゃん、これ可愛い・これ買って」とのこと、1年落ちの中古を購入です。以前の車に比べればパワーは半分以下、ほぼ垂直に立ったステアリングにしがみ付きフロアからの細かいシフトをクネクネかき回しながらの運転、女房の決めた「アンバーレッドも鮮やかに走り廻っていました。何しろ外車です、会社の同僚から「高かっただろう」とか「君の給料では買える筈が無い、何か悪さをしているのでは・・・」とか女性社員からは「さすが藤井さん良いセンスをしているとか」色々風評が立った様です。でも当時ミニは値下げ値下げで結構安かったのですよ。何しろ1000CC 48HPですからその性能は周知のごとく、現在の軽カーにも届きません。まして設計が古いせいか、エンジンは3ベアリングで、高回転は不得意、でもタウンユースでは充分でした。約1年乗り車検が迫ってくる頃からあちこち不具合が発生し始めました。まず雨の日のエンジン始動が難しくなりキャブオーバーホール・その後クラッチ不調・ブレーキオイル漏れ・電気系統の不調シートへのタリ等々結構トラブルが増えてきました。修理は静岡でも可能ですが高いので、騙し騙し浜松へ行かねばならず、面倒なのと車検時期を幸いにと引き取って貰いました。丁度運良くその色を探しているドライバー（上品な奥様）がいたので、思ったより高値が付いた次第です。女房は少しがっかりでしたが、修理代と浜松への交通費を考えて納得した様です。

**（カーリーナ1600 筆者所有）**

オースチンミニ1000代を頭金にして新古車（ディーラ試乗者）で購入した車です。「足の良いやつ」千葉真一のCMでご存知と思いますが、OHV1600CC 80HP・4速フロアシフトです。CMの通り足腰がしっかりしており、街中でも快適に走れますしコーナーを攻めてもだれる事無く細君にも好評で「これ広いからマンゾク」の一台でした。リクライニングがことの外お気に入り、お陰でサイドシートからの雑音（クレーム）も無く、乗っただけで眠ってくれるので以前の車に比べれば正に地獄と天国の差です。85点主で旨く纏めていますが、ミニの様な個性も無く、いかにもトヨタの車で余り面白く無かったことも確かです。本当はこれの上のGTが欲しかったのですが細君の猛烈な反対（又スターレットの伝を踏むのでは？）と残額ローンの支払いに不安があったこと。女房のお腹に生命が宿っていたので止めた次第です。この車からエアコンがつかしました。丁度3年乗ったと思います。

**（トヨタS-8 縁者所有）**

2代目パブリカ、空冷2気筒800CCのエンジンを軽くチェーンアップ（40HP）して600Kgのタマゴ型のボディーに搭載したライトスポーツカーで「パタパタ」と2気筒独特の音を振りまきながら走った車です。縁者が仕事の関係でセダンがどうしても必要になり、使用交換して半年間位乗りました。メタルトップ付きでエアコンは無かったのですが、独特の音と操縦性の良さですっかり気に入った車でした。唯、目線が低いのと、雨が漏ることと

2人しか乗れないので子供が出来た筆者にとっては若干の不便があった事は確かです。ヒーターはエンジン冷却空気を利用していたのでほとんど効かず、ただ足元がスースーするだけでほとんど役に立たなかった様です。勿論エアコンなど付いていません。唯、スタイルのユニークさと独特なサウンドは街を走れば注目の的でした。(外車ですか?の質問を受けたことも有ります) 当時これを艶消し真っ黒に塗り(通称 黒いカラス) 幾多のレースでホンダS-800との凄絶なバトルを繰り広げ、富士スピードウェイ第四コーナーで、レース中コースへ飛び出した観客を避けてフェンスに激突・死亡した、故浮谷東次郎氏にも捧げます。

#### (三菱コルディア1600GSR)

カーリーナ1600を下取りに出し、前述、浜松のOK自動車(レーシングから改名していた)で2年落ちのコルディアを購入しました。1600CC SOH、110HP、ターボ装着・4段フロアシフト+副変速機(旨く使えば8段)です。通常ターボはキャブレターやFEIの前に付け、混合気をエンジンへ導くのですが、この車はキャブで混合気を造ってから圧縮する変わった構成です。多分ターボで圧縮した空気では通常のキャブではガソリンの供給やバルブの隙間からのエア漏れの恐れが有ったからでしょう。小さい車体で車高も低く格好は良かったのですが、パワステが無いのでハンドルが超重く据え切りや低速時の運転は結構大変でした。又ガソリン混合気がターボを通過する為、ターボオイルを侵し、入手して1回目の車検の時ターボ不調で手放しました(後日知ったことですが、この車の致命的欠陥だったそうです)。又、余りにもドックンターボで通常時と加吸時のトルクに極端な差があり、街乗りは不得意でした。

#### (チェリーX-1 友人所有)

随分昔の話ですが、バンの様な型で3ドア・1200CC 90HP SUキャブ2連装で4速フロアシフト、やや腰高のスタイルは結構ファンキーなもので。サニーに搭載していたA-12型エンジン(OHV)は性能信頼性とも高く、車重が900Kgを割っているのとあいまって当時としては高性能でレース等でも上位入賞を数々治めました。唯、市販車は足廻りがセダンを若干固めにした位で、悪路ではピョンピョンはね上がり、平坦道路で急ハンドルを使った場合、リアタイヤがズルズルと滑った経験があります。車高が高いだけにロールも大きく、直進以外はそう快適とは言えませんでした。(レース用は全くの別物)各メーカーがスポーティー車販売に血道を挙げていた時代の産物だったと思います。

#### (終わりに・・・)

と言うように車の免許をとってから所有車・数回乗った車を含めれば20数台の思い出がありますが、その後女房や兄弟の指摘もあり数台のセダン(コロナ・シビック・カーリーナED等々)も乗りましたが印象は浅く今回は特に印象に残っているものばかりを記載しました。スポーティーカーが中心になったのは自分の趣味嗜好かも知れませんが、振り返って見れば、この頃の車は一台一台強烈な個性と欠点を持っていました。今の車には無いスピリッツが有ったと思います。240諸兄もこの中の何台かは多分ご存知のことと思いますが、如何でしょうか。筆者は今でもシフトレバーを操りながら運転するのが好きで(オートマが熟成した現代、何をアナクロと言われるかも知れませんが)次回購入もそうしたいと思っています。さて話は変わりますが、240誌への投稿は多分今回が最後になると思いますし、240グループでの活動(たいした事はやっていなかったが・・・)も終了と成ります。理由は簡単で「老兵は死なず、唯消え去るのみ」で、調布を離れる可能性が高いからです。240各局の皆さん永い間有難う御座いました。 謝々