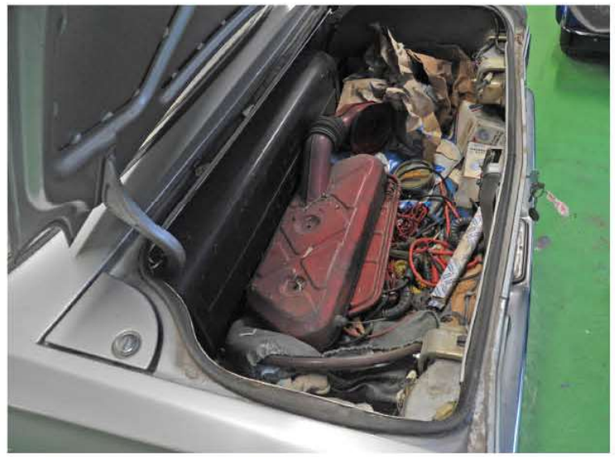
「GT-R」復活への途 ■
第2回



先号でいまは亡き友人、入來君の「GT-R」が「がれぇじ・アルティア」で発見されたところまでを書いた。その後、クラッチの張り付いていたSR311の整備車検をお願いすると引換えに、「GT-R」は車載トラックでレストレイションを引き受けてくれる「NSV」に移送した。

ちょっと見ただけでは、そこそこいい状態を保っているかにみえた外板も、よくよく観察すると錆ているところ、当った痕があるところ、はたまた穴があいてしまっているところまである。ゴムの類はもう溶けてしまっているが如きだ。

「やりがいがあるなあ…」

思わず呟きが出てしまったほどだ。まあ、それだけにレポートのしがいもあるというもの。

「NSV」運び込まれた「NSV」は想像を遥かに超えた規模の工場然とした建物、その脇にガレージもある。まずはガレージに運び込んで、ひと回り簡単なチェックが行なわれた。心配していたパーツの類は、リアのトランクに無造作に放り込まれていたではないか。

「あ、ホーン・ボタンもあった」

ひとつひとつ発見しては、完成の姿を想像、期待を膨らますのだった。

フィアット500「ジョリー」by NSV

○ http://nsvehicle.com

ボロボロのフィアット500をベースに、ビーチカー「ジョリー」に仕立てたもの。エンジンはスバル・サンバー用で、A/T仕様になっている。それにしてもセンスのいいこと。手スリのパイプ曲げやウインドスクリーンなど、「NSV」スタッフの技術が遺憾なく発揮されている。シートやよしず風のフロアマットなどは籐作品をつくってくれる工房を捜して特注したもの。バスケットを含み、実にいい感じ。ステアリング・ホイールは自製。ちゃんとナンバーも付く。

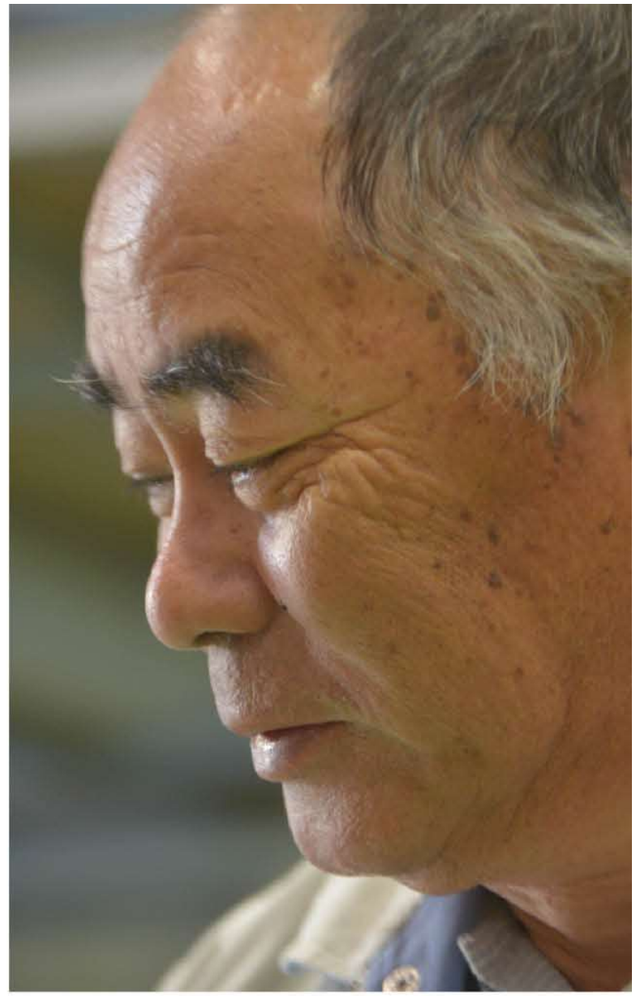
●「NSビークルインダストリー」

ガレージのなかに置かれた可愛いクルマ、あ、フェアット500「ジョリー」だ。確か1950年代につくられたファンカー。それにしては綺麗に仕上がっている、きっちりレストレイションされた「ジョリー」だろうか。近寄ってみると、いくつか驚くことがあった。ちゃんとナンバーがついている。ということはこのまま公道を走れる。というのも、この「ジョリー」、もともとはフィアット500をベースに、カロッツェリア・ギアがビーチカーとしてつくり出したものだ。軽快で楽しそうなクルマというのは解るけれど、ナンバーまで付けてしまうとは…

そうこうしていたら、これを制作したヌシが登場。もっと驚くことを話してくれた。なんとエンジンはスバル・サンバー用。よく見れば、オートマティックではないか。こんなクルマで街中を散歩、なんていうのも気持いいにちがいない。

「こうしたクルマを提案したりつくったり、そしてナンバーを取得するまでがわれわれの仕事のひとつなのです」

聞けば、いま脚光を浴びているゴルフカートのようなクルマを使った「EVカート・タクシー」だとか、超小型モビリティ、三輪電動バイク、はたまた潜水艇のようなものまでモノづくりに特化した会社、その名も「NSビークルインダストリー（NSV）」。いま説明してくれたのは志村尚さん。そう、先号でレポートした「GT-R」の項で名前が出た志村さん、である。



いきなり、とんでもなく面白い「ジョリー」に遭遇してしまい、テーマを忘れそうになっていたが、こん回の主題は「GT-R」だった。

それにしても「NSV」という会社は興味深い。それこそモノづくりひと筋ン十年の名人から、バリバリの若手まで得意技を持ったエンジニアを擁し、一品ものの車輌製作からレストレイションまで、要望をなんでもこなすのが誇り、というような集団なのだ。いまは亡き友人、入來重光君の「GT-R」のレストレイションをお願いしたのは先述の通りだが、その現状報告とともに「NSV」の紹介、とくに以前からぜひともお話しを訊きたかった鈑金の達人、西村一隆さんを訪ねたのだった。

とにかくなんでもつくっちゃう。早く正確に、だけでなく西村さんのつくるものにはセンスが漂っている、という。

確かに、直線のアングル材を使ってすませられようなところにも、美しいカーヴを描く鈑金作品が残されている。それも、プレスの量産品か鋳造品と見まがうほどに綺麗な鈑金。まさしく熟練の味が感じられる職人技なのだ。一枚の板からここまでつくり出す技。これからはじまるであろう「GT-R」レストレイションにもその技が期待されているのはいうまでもあるまい。

いまも試作品の製作作業に忙しい西村さんだが、ちょっと手を休めてもらってお話を伺った。

●西村一隆さんに訊く

イノウエ（以下い）：いきなりですが、西村さんはもうこの道…

西村（以下西）：うーん、軽く50年を越えてしまったねえ。そもそもは日産の中央研究所の試作開発部門に入ったところからだから。ちょうどプリンス自動車と一緒になる前だね。

い：合併が1966年でしたか。その前から鈑金ひと筋。

西：最初はいわれるものなんでもつくったものだよ。それこそ天井の換気扇のカヴァなんてのもつくった（笑）モノつくるっていうのは面白いことだからね。

い：試作開発部門ということは、もちろんクルマもつくったんでしょう？

西：試作車だけでなく、レースカーやラリイカー、サファリ・ラリイ用の510（ブルーバード）や240Z（フェアレディ）…

い：あ、個人的な話ですが、若かりし頃の大きな憧れのひとつに、サファリ用の240Zがありました。ボンネットに2灯のドライヴィングランプを埋め込んだ…

西：それにスポットランプを立てて、バンパーの前に動物除けの金網はって、リアにはぬかるみ脱出用のステップつけて。

い：そうですそうです。あの出立ちは忘れられません。ランプの付ける位置といい流線型のカヴァといい、決まっていた。誰がデザインしたのか、って。

西：デザインもなにも、難波さん（難波靖治さん、当時のラリイ・ティーム監督）に100m先で新聞を読めるようにランプふたつ取り付けてくれ、だけですよ。だから、ランプを固定して、カヴァを付けて…

い：へえ、そうなんですか。センスがいいというか、フェアレディを買ってなんとかあれを再現したい、っていう仲間もいましたもの。日産をお出になったのは？

西：僕はね、「櫻井学校」にいたの。プリンス自動車と一緒になって、櫻井眞一郎さん（いうまでもない、スカイライン生みの親として知られる）にいろいろ教わることがあって、櫻井さんがオーテックジャパンをつくるときに来いといわれて。

い：1986年ですね。オーテックで志村さんとも出会うんですね。オーテックでも技術を活かして？

西：追浜（日産追浜工場）出身は僕ひとりだったんだ。モノをつくらなくてないけない。五輪クラスの技術者をリクルートして、試作開発部門をつくるところからだよ。そうしてできた技術集団で数々のオーテック・ヴァージョンを世に送り出した。

い：なるほど。それで…

西：櫻井さんが新会社（エス&エスエンジニアリング、1995年設立）をつくる時、誘っていただいたんだけれど、もう教えることもなくなっていたし、そこで独立してレストレイションなどを行なう（有）西村コーポレーションを設立したの。その後、2017年3月から志村さんと「NSV」に参加したんだ。若い会社は面白いからね。

い：話は戻りますが、そもそも西村さんはどこで鈑金技術、センスを会得したのでしょう。

2019年5月、作業開始、と書かれた「GT-R」。エンジン周辺の補器類は外されて、脇の棚に置かれていた。3基のソレックス・キャブ、反対側のエグゾスト・マニフォールドもそっくり棚の上だ。曇ってしまっているウインドスクリーン、そこに貼られた車検のステッカーが時間の経過を物語っている。上はウッドのオリジナルのステアリング・ホイール。前ページ上はかつて「サファリ」で活躍したフェアレディ240Z。ボンネットのランプ周辺など、西村さんの作だと知って感動してしまった。この出立ちに憧れた若者は少なくない。下は石塚さんに指導中。

もうひとりのお弟子さんが腕試しに歯を1本1本溶接でつくったというダブルシェブロン風円盤。西村学校の優秀な生徒さんだろう。

西：会社入りたての頃、先輩よりも下請けの工場に行って、そこの職人さんに教わったのが大きかった。やはり技術的には現場で打ち込んでいる人からの方が学ぶものが多かったなあ。モノづくりの面白さもそこから、ですよ。いまは、それを伝えて残しておかなくちゃ、という気持が強くありますよ。

そういって、「弟子」と慕う石塚明美さんを紹介してくれた。なんと彼女、女性ながら意欲的で、最初は手伝いだったのがいまでは本格的に鈑金を教わるまでになっている。この先が楽しみだ。

右から志村さん、西村さん、石塚さん

追：肝心の「GT-R」は一部の部品が外された状態で、作業の順番待ちといった状態。普通ならガムテープだったりする給気ポートに、しっかりと金属のふたが。これも、西村さんがちゃっちゃっとつくってカヴァしてくれたのだ、という。

次号はいよいよ…