

R380～R382というマシンの開発で 私のお尻の下は敏感なセンサーに なっていました。



スカイライン設計チームリーダー

桜井真一郎

さくらい しんいちろう。日産自動車第三車輛設計部次長。スカイラインの誕生以来一貫した思想と哲学を貫き、かたわらR380～2のすべてのマシンをグランプリレースで優勝に導いたスカイライン設計チームのリーダー

9年先に真の評価が得られるクルマを

「工場で作られる車の量はいかにあれ、お客様が手にするのは“かけがえのない1台”なんです。少しでも寿命を伸ばしたい、いつまでも満足して乗っていただきたい、スカイラインは9年先に評価を得られるクルマづくりを目指しました。構想に入ってから3～4年、生産を4年位続け生産を打ち切ってから2年後の9年先、その時に本物の評価を得られるようになってはならないと思っています。サビを例にとってもスカイラインはエンブレムとかモールを外板の塗装部に直接取りつけたり、泥水などがたまる棚のような構造を極力なくし、また、鉄板と鉄板との合わせたり重ねる部分にさまざまな工夫と知恵をしまりました」淡々とした、そして静かな語りかけが続く。

計器の数値がいいからベストとはいえない

「さまざまなデータを積みあげる—スカイライン

の開発は、いつもそこからスタートします。それは何かといいますと、データ的によい値がどれだけ出てその性能はよいとはいえないからなのです。人間はそんな単純なものじゃないからです。永年レースを体験したお陰で私のお尻は敏感なセンサーの役目を果たしています。職人的、感覚的人間といわれるかも知れませんが、そうした努力がいつかお客様にきつと理解していただけたらと思います」ピクマジン R382のステアリングを自ら握り、R380をスピード記録より2秒も早いタイムで走らせたノウハウがさまざまなかたちでスカイラインに還元されているのもうなづける彼の信念に満ちた言葉である。

走ってこそわかるスカイライン!らしき

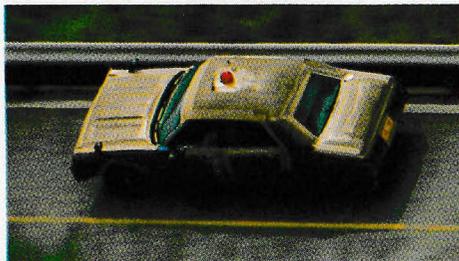
「スカイラインは止まっているときは感銘のない車です。つまりカタログをみたり、ショールームの車のみているだけではその本質は4割もご理解いただけないと思うんです。あとの6割は何かといいますと「走り」なんです。スタイルひとつでも「動」から造形されました。実際に走らせて自分自身でお確かめいただきたいんです。その走りこそが、スカイラインの哲学であり思想なんです」人馬一体を感じさせるような走り勝手は写真や筆舌ではとうい表現できない「魂の世界」なのだ。

あの、ポール・フレールが スカイラインを試走 その評価は「ベスト!」

国際ジャーナリスト連盟会長であり、ル・マン24時間耐久レースで優勝経験もあるポール・フレール(ベルギー)が村山テストコースでスカイラインを試走。「とにかく走りの楽しいクルマ、これならベストとっていい」と語った。



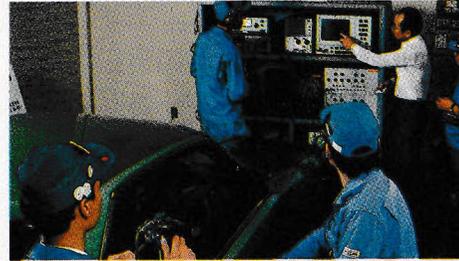
設計者・桜井真一郎とコースインするフレール氏。



限界速度で試されるスカイライン たえん新車が世に送り出された後もそれは続けられる。延べ460万キロも走破した。



設計者から求められた課題は「するどいスタビリティと快適な乗心地」という相反するものの両立であった。



ドア音ひとつにも厳しい課題が要求される。構成周波成分がつくれ、少しずつ理想的な音を演出するメンバーたち。



常に設計者が自らステアリングを握る。R381もR382もそうであったように。TI "S"はいま140km/hでコースを走る。