

1985 | SILVIA TURBO C

WEC JAPANではレース距離が短縮されるほどの悪天候。星野の手により日産グループCカーとして初めて世界選手権優勝を遂げた。



1986 → 1999 Le Mans & Group C

グループCとル・マンでの活躍

当初はグループCカーで国際舞台に挑戦したニスモ。デイトナ24時間や国内選手権を制したが86年の挑戦以来、ル・マンの壁はなお高いままだ。

Text / 大串信 Makoto.Ogushi Photos / NISSAN, NISMO

1984年、ニスモは日産自動車からレース関連の業務を専門的に受託する会社として発足、マーチ83GにFJ20ターボ過給直列4気筒エンジンを搭載したマシンで、グループCカーによる国内スポーツカー耐久選手権を戦い始めた。ニスモ設立以前、日産がモータースポーツ活動のあり方を探る過程でできたマシンを引き継いだかたちであった。

翌85年、ニスモはル・マン24時間レース

挑戦を目標にグループCカーレースを本格的に戦うため、独自の活動方針を打ち出し、アメリカのエレクトラモーティブ社がIMSA-GTPに参戦するため量産エンジンをベースに開発した、VG30ターボ過給V型6気筒エンジンを逆輸入のかたちで導入、マーチ85Gに搭載した新しい車両を開発して7月末の富士500マイルレースにデビューさせた。

VG30ターボは、それまで使用していた

FJ20ターボに比較すると格段にパワフルだった。アメリカで試走した星野一義は難波靖治ニスモ社長に「これだけパワーがあれば日本で十分勝てる」と言っている。

当時、グループCカーレースの本流、世界耐久選手権（WEC=World Endurance Championship）、全日本スポーツプロトタイプカー選手権（JSPC=Japan Sport Prototype Championship）ではポルシェ



1986 | R86V

1986年、日産として初参戦したル・マン24時間は、23号車のR86Vが出場5台中予選25位。背後にポルシェ962Cやマツダ787が控える。



1984 | SILVIA TURBO C

マーチ製シャシーにVG30を搭載したマシンだったが、この年までは車名を量産モデルから流用、ノーズにも車名が大書されていた。

956/962Cが圧倒的な強さを発揮してシリーズに君臨していた。

日本で4回目の開催となる1985年のWEC日本戦に、ニスモはマーチ85G/VG30を投入した。日産のグループCカーがようやく世界の最前線に立つ場であった。

VG30ターボは、確かにポルシェに匹敵するパワーを発揮した。だが気難しく壊れやすかった。一方のポルシェは、ガソリンさえ入れればそのままレースができるほどに完成度が高かった。難波は当時「ポルシェに対して10年後れをとっている」と公言している。

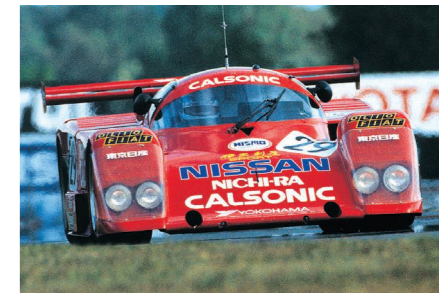
しかし天候が味方をした。WEC日本戦の決勝日、富士スピードウェイは強い雨に見舞われた。悪条件にひるむ海外勢を尻目に、星野はハイペースで走り続け、独走状態に持ち込み、天候を理由に短縮されたレースを独りで走り切って優勝を遂げた。日産/ニスモ陣営は、世界選手権優勝という大戦果を手にしたのだ。これをきっかけに、日産/ニスモのグループCカーレースおよびル・マン24時間挑戦プロジェクトには勢いがついた。

翌1986年、日産/ニスモは2台のマシンをル・マン24時間に送り込んだ。しかしマ

シンの基本は前年から引き継いだもので、戦闘力には限界があった。星野一義/松本恵二/鈴木亜久里組のR86Vはリタイヤを喫し、長谷見昌弘/ジェームス・ウィーバー/和田孝夫組のR85Vは16位完走という結果だった。日産/ニスモ陣営は量産ベースのVG30ター

1988 | R88C

R88Cは、前年型のシャシーのホイールベース延長版にVRH30を搭載したマシンだが、国内/ル・マンで苦戦は続いた。



1987 | R86V

マーチ87GにはVG30を搭載した仕様もあり、カスタマーチームからレースに出走した。シャシーは87年型だが、車名はR86Vでの参戦だった。

ーボの限界を突破しようとV型8気筒ターボ過給のレース専用エンジン、VEJ30を開発、マーチ87Gに搭載したR87Eを1987年に投入した。しかし信頼性も性能も期待したようには上らず、全日本選手権、ル・マン24時間も苦戦を強いられた。当時を知る技術者は「勝ち負け以前にまったくレースができていないという状態だった」と述懐する。

日産/ニスモ陣営は再度戦闘態勢にテコ入れを図り、VEJ30の大幅改造を行いVRH30へ進化させたR88Cで88年のJSPC、ル・マン24時間を苦戦しながら戦うと、それと平行して1989年にはシャシー、エンジンともに全面的に見直した新世代マシンへ進化させる準備を進めた。ポルシェを追い越し、その後登場した新世代のグループCカーに打ち勝つためには、シャシーもエンジンも全面的に見直して進化させる必要があった。



1989 | R89C

満を持してローラ製シャシーにVRH35を搭載してR89Cはデビュー。国内選手権以外に世界選手権、ドイツ選手権、ル・マンに出走。

日産／ニスモ陣営が全面的に戦闘態勢を改める準備を始めたのは1987年末のこと。1988年の1年間をかけて、まったく新しいV型8気筒ターボ過給エンジン、VRH35Zを開発するとともに、従来のマーチに代わるシャシーコンストラクターの選定を行い、安定した開発力を持つ英国ローラ社が選ばれた。1982年にグループCカーレースが始まって以来、王者として君臨してきたのは、ポルシェが開発し、ワークス活動をする傍らプライベートチームへも供給を行った956／962Cであった。だが、グループCレースに参入した世界の自動車メーカーはポルシェを徹底的に解析し、新世代のグループCカーを開発してシリーズの覇権を握ろうとしていた。日産／ニスモもそのうちのひとつだった。

1990 | R90CK

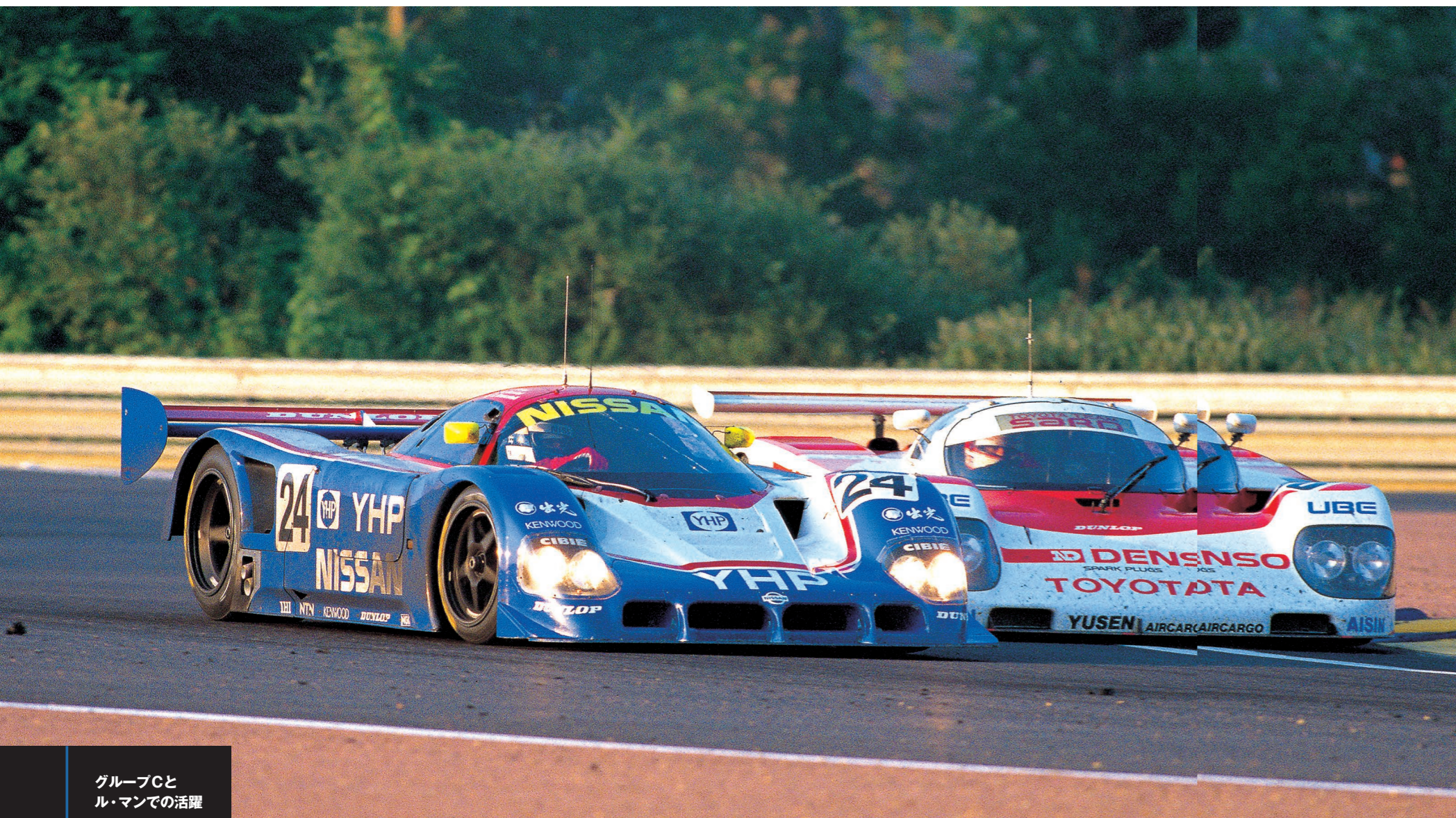
予選スペシャルエンジンを搭載したR90CKは世界トップクラスの性能を発揮し、ル・マンでポールポジションを獲得したが、優勝はならず。

日産／ニスモは新しいマシンを、全日本スポーツプロトタイプカー選手権（JSPC）はもちろん、世界スポーツプロトタイプカー選手権（WSPC＝World Sport Prototype Championship）やアメリカのIMSAシリーズのデイトナ24時間に投入、世界三極で活動を展開する計画だった。日産／ニスモはローラに対して、モノコックを最先端のカーボンコンポジット構造とするとともに、新エンジンをダイレクトマウントしようと提案した。軽量なフォーミュラカーならもはや当然の構造ではあったが、大馬力、大重量でかつ長距離走行の信頼性を求められるグループCカーとしては時代を先取りした発想だった。新型車R89Cは、1989年4月にシェイクダウンを行い、WSPCとJSPCを戦い始めた

が、この時点で日産／ニスモはさらに先のことを考えていた。ローラが開発した車体に日産の最先端技術を組み合わせれば強いマシンができあがる。ローラ製シャシーをベースにしながら各部に日産／ニスモ自製パーツを組み込むかたちで開発が始まり、1990年シーズンにはR90CPが完成した。世界三極での活動を考慮してR90CPにはローラ製の共通部品が多用された。R90CPはJSPC、ヨーロッパとアメリカではローラ製R90CKが用いられた。全体のなかで日本側が先行開発をし、その技術を欧米へ供与していくという位置づけであった。JSPCでは長谷見昌弘／アンデルス・オロフソン組、星野一義／鈴木利男組がニスモのワークスマシンを走らせたほか、ニスモ通

してカスタマーカーがプライベートチームに貸与されシリーズを戦った。勝てるマシンに仕上がったR90CPを得た長谷見は1990年、JSPCのシリーズチャンピオンとなった。またこの年のル・マン24時間には必勝態勢がとられ、日米欧三極からチームがル・マンに集結した。この結果、出力1200馬力と言われる特別仕様エンジンが用意され、マーク・ブランデル車に搭載されてポールポジションをもぎ獲った。しかし決勝レースでは惜しくも優勝を逃がし、最高位は日本チームの5位に終わることになった。結果こそ残せなかったが、R90Cの性能が世界の頂点に届いたのは明らかだった。ニスモ設立以来目標としてきた世界制覇は目前に

結果こそ残せなかったが、R90Cの活躍でニスモ設立以来目標としてきた世界制覇は目前に



グループCとル・マンでの活躍



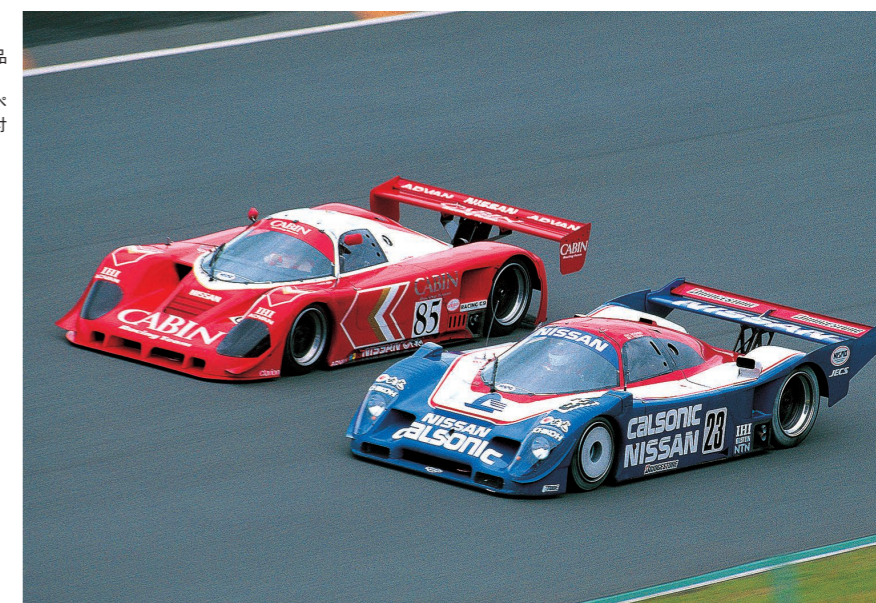
1990 | R90CP / R90CK

1990年ル・マンに日産は必勝態勢で臨み、ニスモ、ニッサン・モータースポーツ・ヨーロッパ、NPTIから計5台、カスタマーチームから2台が参加した。

ところが事態は大きく変わり始める。世界のレースを統括するFISAは、1991年からグループCカー規定を変更し、燃費規制を取り払って自然吸気・排気量3500ccのエンジンのみを使用可能とした。これは当時のF1グランプリ規定と同じ規格である。日産は旧規定のなかでターボ過給V型8気筒エンジンVRH35Zを開発、念願のル・マン24時間制覇を射程距離に入れつつあったが、この規定変更に伴い、新たな自然吸気エンジン開発に取りかかることになったのである。

1990 | R90CP

JSPCでは、日産内製部品を組み込んだR90CPと、R89CにR90CPのサスペンションシステムを組み付けたR90Vが戦った。



1991年からグループCカーの車両規則は大改定され、主役は自然吸気・排気量3500ccエンジンを搭載したマシンになったが、世界選手権および全日本選手権とも、移行期として1991～92年は旧規定車両の出走が許された。日産／ニスは新規定のエンジンおよびシャシーの開発を進めながら、並行して旧規定に基づくR90CPの開発を続けR91CPへと進化させ、JSPCに投入した。R91CPのモノコックはニスが設計し、日産・宇宙航空事業部が製作したもので、もはやオール自社製のグループCカーであり、プロタイプレーシングカーとしても日産R383以来約20年ぶりの完全自社製車両であった。

完成度が上がったR91CPは91年のJSPCを戦い、常に上位争いを展開し、圧倒的な強さと速さをもってシリーズチャンピオンに輝

いた。また、1992年2月1日から2日にかけて開催されたデイトナ24時間レースでは長谷見昌弘／星野一義／鈴木利男組が総合優勝を遂げた。前年、必勝態勢で臨みながら優勝を取り逃がしたル・マン24時間の雪辱を果たしたかたちである。

日産／ニスはさらにマシンの熟成を進め、旧規定グループCカーをR92CPへと進化させた。全日本選手権は、旧規定によるグループCカーレースは1992年いっぱい打ち切ることになっていた。その最後のシーズン、R92CPはシリーズ全6戦で全勝を遂げ、ターボ過給Cカー時代の最後を有終の美で締めくくった。1992年のル・マン24時間出走は、計画されながら中止されてしまったものの、日産／ニスは旧規定ながらグループCの頂点を極めたと言えるだろう。

だが一方で新規定マシンの準備も進んでいた。新たに開発された自然吸気3500ccV型12気筒エンジン、VRT35には予選用、決勝用別々の仕様が用意され、徹底的な必勝態勢がとられた。またシャシーは、F1コンストラクターをはじめとするいくつかの選択肢のなかから、米国日産の関連会社であるアメリカのニッサン・パフォーマンス・テクノロジー（NPTI）が設計、製作することになった。

最初にNPTIで組み立てられた車両は「P35」と呼ばれた。モノコックはアルミハニカムを主体にカーボンファイバーを補強に

用いた構造であり、やや時代遅れではあった。その後アメリカで描いた図面を元に日本でフルカーボンコンポジット構造のセンターモノコックが作り直された。これがNP35である。

日本でNP35のシェイクダウンテストが行われたのは1991年10月19日のこと。しかし皮肉なことにそのおよそ2週間前、FISAはモータースポーツ評議会を開き、1992年度限りでスポーツカー世界選手権の廃止を決定、新規定グループCカーレースは2年で打ち切られることが決まっていた。エントリーを確保できずシリーズの成立が難しくなったからだ。これに伴いJSPCの先行きも怪しくなっていた。走り始めた時点でNP35の活動の場はなくなりつつあったのである。

NP35はMINEサーキットで開催されたJSPCシリーズ最終戦にスポット参戦したが熟成不足のため予選、決勝とも最下位に終わった。そして結果的にこれがNP35にとって唯一の実戦参加となった。FISAの方針変更や社会情勢を受けた日産が、予定していた1993年以降のグループCカープロジェクトを打ち切ったからだ。目前だったル・マン24時間制覇という夢は、果たせぬまま先送りされることになってしまった。

プロジェクトは打ち切られたが、ニスは1993年の鈴鹿1000kmレースにR92CPを出走させ、総合優勝を遂げた。これが日産のグループCカー最後の出走となった。



1991 | ZX TURBO NPT90

米国のIMSAには、ニッサン・パフォーマンス・テクノロジーが独自開発したVG30搭載車が1991年まで出走した。写真は最終出走となったマイアミ。

規定変更、グループCカープロジェクトの終焉…… ル・マン制覇の夢を果たせぬまま時代は変わる

グループCと
ル・マンでの活躍



1991 | R91CP

この年からモノコックも日産自製とし、車体、エンジン、ボディともオール日産製となったR91CPは世界最強のグループCカーだった。



1992 | R91CP

1992年のデイトナ24時間を日産はR91CPで完全制覇した。カスタマーのR90CK、フェアレディZ 300ZXを従えてのフィニッシュ。

1992 | R92CP

世界選手権では新規定が発効していたが、JSPCでは旧規定のまま熟成が進み、R92CPはシリーズ全戦を制した。



1992 | NP35

NP35は、1戦のみ実戦に参加しながらプロジェクト打ち切りにより幻のマシンとなった。写真はテストのもの。



1992 | R91CP

長谷見昌弘、星野一義、鈴木利男、アンデルス・オロフソン（出走せず）が勝ち、日産のグループCはついに世界の頂点に立った。



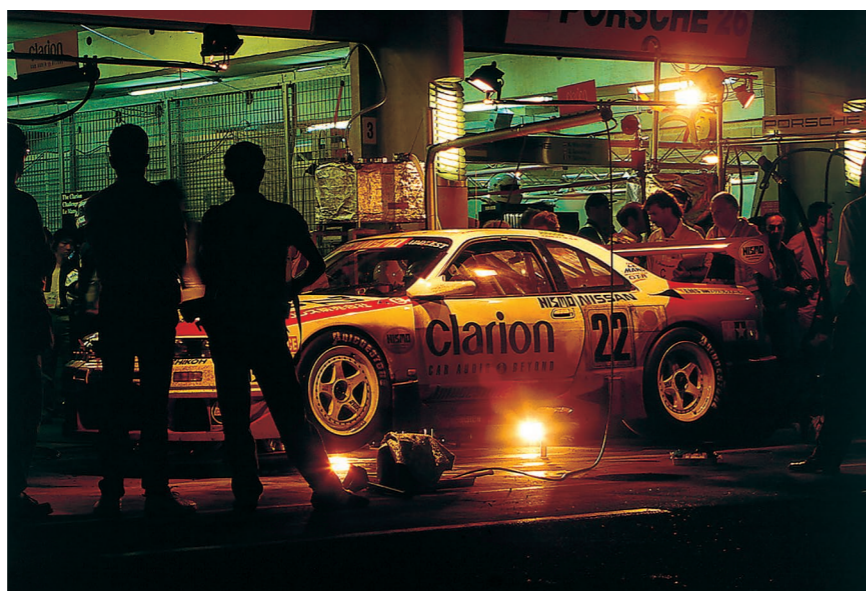
1996 | GT-R LM
前年弱点となったギヤボックスを熟成し戦闘力を高めた2年目だったが、GT1クラスでは開発競争がエスカレートし、量産車ベースのマシンでは限界がきていた。

1995 | GT-R LM

グループAを制したGT-Rの世界的認識を深めることも目的のひとつに、今度はGTカーとしてル・マン24時間間挑戦が再開された。

グループCカーレースのプロジェクトが終わり、ニスモはJTCCおよびJGTCへ活動の舞台を移した。が、ル・マン24時間に挑戦するというニスモの夢は途絶えず、GTレース用に開発したR33スカイラインGT-Rをベースにル・マン24時間に出走しようというプロジェクトが生まれた。

プロジェクトは3年をひとつの区切りとして始まった。1年目は1台は完走してデータ集め、2年目には入賞圏内に入り、3年目に優勝するという計画だった。しかしモータースポーツ活動予算は限られており、ル・マン用車両の基本はJGTC車両と同一で、ブレーキやトランスミッションに手を加えて開発された。後にル・マン用車両はJGTC車両に転



1996 | GT-R LM
当初3年計画だったGT-Rのル・マン・プロジェクトは時代の流れの前には苦戦を否めず、2年で打ち切られることになった。

GT1で、プロトタイプで挑んだル・マン3位表彰台というひとつの戦果を得る

1997 | R390 GT1

ニスモは急速にTWRと接触、既存のシャシーをベースとしてR390 GT1が開発された。参加したのはGT-Rと同じくGT1クラスである。



用されている。当時ル・マン24時間には「GTクラスに出場する車両は一般公道を走行できる車両が存在しなければならない」とする規定があり、市販車としてNISMO GT-R LMと名づけたロードゴーイングカーが製作され、英国で登録するという手続きが必要だった。

当初3年計画だったプロジェクトは3年目にあたる97年、大きく変わった。総合優勝を狙うため、ニスモはル・マン24時間レース専用車両の開発を決めたのだ。もともとGT-Rが出走していたGT1クラスは、量産



1998 | R390 GT1
各種電子デバイスの搭載を含め熟成を進めた2年目、日本選手チームとしては過去最高位の3位に入賞したものの、またもや優勝は逃した。

ードゴーイングカーをベースとした競技車両が戦うカテゴリーであったが、規則の抜け道を通り抜けてプロトタイプカーに限りなく近い車両が続々登場、実際に量産車をベースに開発されたGT-Rでは到底勝ち目がなくなってしまっていたからだ。

ニスモはTWR（トム・ウォーキンショー・レーシング）と接触、既存のTWR製シャシーを改造して日産製VRH35エンジンを搭載し、GT-Rと同じGT1クラスでありながら事実上のプロトタイプカー、R390 GT1を開発することに決めた。ただし、GT-R同様に規定を満たすため、ロードゴーイング仕様を別途製作、登録を行う必要があった。

突貫作業で臨んだ1年目は駆動系にトラブルが発生してしまい苦戦に陥った。3台出走したうちの2台はリタイア、完走した1台も12位であった。その反省を踏まえ、新たにABSやTCSを搭載し熟成を進めた2年目のR390は格段に戦闘力が向上した。

しかし、ライバルのメーカーも同様のプロトタイプカー的GT1を開発、投入してきたためR390は勝てるはずだったレースを取り逃がしてしまった。星野一義／鈴木亜久里／影山正彦組が総合3位に入賞、出走した4台



1999 | R391
クラスをLMP1へ切り替え、オープンボディのマシンを新規開発、NAエンジンを搭載したR391の熟成は途中で打ち切られた。

全車ノートラブルで完走を果たし、全車10位以内に入賞するという戦果を残した。

当初R390プロジェクトは3年計画であると発表されたが、3年目の1999年、ニスモはV型8気筒自然吸気エンジン・VRH50Aを搭載したR391をGフォース（現パノス）とともに新規開発する決断を下した。今回はGT1クラスから踏み出し、ルーフを持たないオープンプロトタイプのLMPクラスに参戦して総合優勝を狙う戦略である。

R391は1999年のル・マン24時間に2台

が出走したが、1台は予選中のクラッシュで失われ、もう1台は決勝でリタイアに終わった。当初R391は翌年以降もル・マンに挑戦する予定だったという。実際、1999年シーズンのうちにパドルシフトシステムを搭載するなどの熟成が加えられ、年末に開催されたル・マン富士1000kmでは優勝を遂げた。しかしその後、日産本社の方針変更によりR391プロジェクトは打ち切れ、またしてもル・マン24時間制覇の夢は先送りされることとなってしまった。