

REMIX  
ROAD  
IMPRESSION

今  
を走る  
名車たち

VOL.7

NISSAN BLUEBIRD 1600 SSS

●日産 ブルーバード 1600 SSS

早朝の西新宿。凍てつく寒さのなか、  
艶やかなメタリック・ブルーに輝く1  
台が待っていた。410の「ブルーバ  
ード1600SSS」。アイドリング状  
態では、オーバークールな環境もあつ  
て、ややリッチな燃調となっている風  
情がうかがい知れるが、エキゾースト  
から吐き出される白いガスの勢いに、  
その特別なチカラを予感させる。  
ちなみに高層ビルが林立する西新宿  
という土地柄も、往年の410とは縁  
浅からぬ場所といえるはず。なぜなら



文=齋藤耕平

written by SAITOU KOHEI

撮影=村西一海

photographed by MURANISHI IKKAI

日本の高度経済成長に伴って、皇居周辺のオフィス需要が過剰気味となり、かつての淀屋橋浄水場跡地を中心に大規模開発されたエリアゆえ。たとえば第一陣として京王プラザホテルがオープンしたのが1971年。410はまさに林立してゆく高層建築群を眺めながら東京の街を疾駆していた。

明治、大正、ヨーロッパの重厚な石積みの建築様式で彩られた皇居周辺に比し、西新宿は超高層建築に象徴されるよう、まさに最先端のハイテクで創造された戦後日本を象徴するかのようなエリアとしてデザインされた。これはモータリゼーションの高まりを受けて、グローバルな価値を追い求めた410の出自とも相まっている。そう、世界と互する日本としての誇りが、そこには横溢しているのである。

また今回再確認できたのは、いかに410という存在が、多くの人の心を捉えて離さないか、ということ。コートと襟を立てた紳士の多くが、410の存在を認めると、足を止め、そのスタイリングに魅入り、そして表情に笑みをたたえるのである。かつてのパートナーとして、あるいはかつての憧れとして。その笑みからは、時間を簡単に飛び越えてしまう410のもつ強い普遍なる魅力が十分に実感させられた。

さて早速、貴重な1台に乗り込むとしよう。ピニンファリーナ作によるエクステリアは、ディテールに於いてもすべてにわたって重厚な印象をもつ。確かにボディそのものはコンパクトではあるものの、決してカジュアルではなく、往年のオーナー達に卓越した所有する喜びをもたらしたのは間違いな





早朝の新宿副都心に再び降り立った410ブルーバード。その姿に出動途中の壮年サラリーマンたちから熱い視線を送られる。今でも当時の存在感を全く失っていないのだ。

い。ミドルクラスならではのプライドが素晴らしく表現されている。

エンジンはもちろん1.6ℓのR型。S U ツインキャブの調整も素晴らしい。ただし、低回転では、間違いなく普通ではないことを、その振動やエキゾーストからドライバーに強く訴えかけてくる。心を高鳴らせるものが間違いなく存在している。「SSS」の称号はやはり伊達ではない。

そして、フロアから長く突き出す、シフトをローへ。ストロークは現代の感覚からすればかなり長め。エンゲージしたコクリという感触を確認するまで、奥へ奥へとシフトを移動させる。ただし、クラッチは思いのほか軽く、この点に関しては、極めてフレンドリー。確かに特別なブルーバードではあるものの、十分に上に日常性も織り込まれた仕立てとなっており、初代オーナーが40年以上も乗り続けてきた個体であるというのも納得できる。

ちなみに現在のオーナーは2代目となる東進一さん。東さんの手によって外装のレストアが施されたものの、すこぶるご機嫌なコンディションは、まさに初代オーナーから譲り受けたものといえるだろう。東さんはかつて、同じ1600SSSを愛車としており、その当時の思いが忘れられず、ようやくこの1台に巡り合ったとのこと。そう、強い思いは必ず実現するという生きた証明こそ、現オーナーなのである。

再びSSSのcockpitに戻れば、やはりクルマの魅力の多くをエンジンそのものが占めていることを納得させられてしまう。低回転からの力強いトルク、そしてアクセルを踏み込むほどに滑らかに、そして力強く加速してゆくフィーリング。90psという数字では

決して推し量れない、パワーユニットの存在感を、間違いなく現代を走る1600SSSから実感することが可能。特に高回転の伸びの素晴らしさは印象的。艶やかにパワーを解き放つ。

操縦性も、極めてニュートラル。シヤシーの状態が素晴らしいこともあり、あふれ出すパワーを存分に堪能することができる。モータースポーツでの活躍を前提としたSSSという存在ではあるものの、標準仕様は先にも述べた高い日常性も含め、極めてバランス良くまとまっている。当時の日産はレース用のパーツをズラリと用意していたが、その可能性の高さ、現状でも十分に予感できるものといえる。

戦後本格化した国産車の歴史。トータルでの国力を蓄え、国内のみならず北米へも、そして欧州へと打って出る。そんな熱い気概は、現代を走るブルーバード1600SSSからも漲っている。当時の若者たちが、勇ましいエキゾーストで街を駆け抜けてゆくSSSの後ろ姿を目に焼き付けていたのは間違いないことだろう。また、試乗から通じて感じられたSSSの意外なほどジェントルな側面からは、当時の日産のメーカーとしての真面目で真摯な側面を深く感じ取ることができた。

東京オリンピックを経て、西新宿が見上げるかのようなスカイスクレイパーに覆われてゆく活気ある時代。まさに410とシンクロした時代。そして、決して誤魔化しの効かないモータースポーツというフィールドで、そのたぐいまれなる価値を世界に知らしめるために生まれた1600SSSという存在。崇高なる志の高さと挑戦心。きっと、それはどんな時代にあっても、決して忘れてはいけないこと。



SPフェアレディや初代シルビアと同じR型OHV1595ccエンジン。ショートストロークの高回転型で、競技用にカムやバルブリフター、メタルガスケットなども用意されていた。タペットカバーは本来シルバー。



現代の感覚では計り知れないが、当時のブルーバードの車格に相応しい豪華と呼べるインテリア。要所要所に配されたメッキパーツが輝く。ドライブシャフトが通るとは思えないほど足元の広さも確保されている。



メッキの輝きがまばゆいフロントグリル回り。そこにはチェッカー柄をあしらったSSSのエンブレムが装着されている。猫マークのマーシャルフォグランプは当時のものだ。リアスタイルは410デビュー当初不評で、後期型では尻下がりのデザインに改めた。テールランプはウインカー、ストップともに赤いレンズのままで、早めのウインカーを心がけたい。特徴的なルーフ処理は、デザイナーのピニンファリーナが当時好んで用いたライン。ちなみに410は初めてモノコックボディを採用した日産車でもある。CピラーにもSSSのエンブレムが。



SSSには専用の3連メーターが装備された。左から油圧・燃料・水温のコンビ、速度、回転の各メーターが並ぶ。エンジン回転は6000rpmからがレッドゾーンとなる。2点式シートベルトとなるフロントシートは厚みがたっぷりある快適なもの。まだヘッドレストを装備しない時代のため、リアシートとの会話も弾んだことだろう。1300のSSSでは布のシート生地だったが、よりスポーツライクなSSSでは発泡レザーが前後ともに採用されている。

## NISSAN BLUEBIRD 1600 SSS

### ■ブルーバード 1600 SSS(DR411型) 67年式

●全長4000mm●全幅1490mm●全高1430mm●ホイールベース2380mm●トレッド前/後1206/1198mm●最低地上高165mm●室内長1710mm●室内幅1270mm●室内高1130mm●車両重量930kg●乗車定員5名●最高速度160km/h●登坂能力sin90.479●最小回転半径5.0m●エンジン型式R型●エンジン種類水冷直列4気筒OHV●総排気量1595cc●ボア×ストローク87.2×66.8mm●圧縮比9.0:1●最高出力90ps/6000rpm●最大トルク13.5kg-m/4000rpm●変速比1速3.657/2速2.177/3速1.419/4速1.000/後退3.638●最終減速比3.889●燃料タンク容量41ℓ●ステアリング形式リサーキュレーティングボール式●サスペンション前/後ウイッシュボーン・ボールジョイント/平行半橋円リフスプリング・リジッド●ブレーキ前/後ロックードシングルシリンダー型ディスク/リーディング&トレーリング●タイヤ前後とも5.60-13-4P●発売当時価格76万円



社外アルミホイールはオーナーの好みで、このクルマを全塗装した時にボディ同色で塗装されている。2ドアにはないが、4ドアモデルにはリアドアのサイドウィンドーにも3角窓を採用。

REMIX ROAD IMPRESSION  
今を走る  
名車たち



オーナーの東進一さん(左)と日本の高度経済成長期の話題で盛り上がる齋藤耕平氏。東さんはその時代、がむしゃらに働き、現在では411のほかにも数台のクルマを楽しむ生活を送られている。