

中古車市場に埋もれた「いいクルマ」を見逃すな! 熊倉重春の秘宝車ハンター倶楽部

profile

熊倉重春

●元CG誌編集長にして、現在はモータージャーナリストとして活躍。本誌ではハンター倶楽部の部長として、隠れ人気の中古車を担当。部長にとっても非常に懐かしい存在だった今回の秘宝車。その語り口にも熱が入ります。

日野ルノー 4CV

自動車が日本の基幹産業だというのは異論のない話。でも、けっして昔からそうだったわけではありません。今回登場するお宝は、まだ日本が自分たちの力だけでは自動車が作れなかった時代のタイムピース、戦後日本を象徴する1台。日野自動車フランスのルノー 4CVをライセンス生産した、日野ルノー 4CVです。



vol.168



文 ●熊倉重春 写真とまとめ ●GooWORLD



今月のクルマ探しの3カ条



秘宝車SPEC

日野ルノー 4CV

1963年 日野ルノー 4CV(3速MT) ●全長×全幅×全高:3640×1430×1420 mm ●重量:600kg ●エンジン:直40HV ●排気量:748cc ●最高出力:21ps/4000rpm ●最大トルク:5.0kg m/1800rpm

一、時代を象徴する歴史を持った1台

二、クルマ趣味を深く楽しめる1台

三、希少価値が高く自慢できる1台

日本の自動車産業の発展に貢献した フランス生まれ、日本育ちの小型車

1950年代には、国産外車と呼ばれる一群があった。そのひとつが日野ルノーだった。いまではトヨタの子会社として大型バスとトラックに専念している日野自動車だが、当時はこのルノーでの経験を生かしてコンテッサを自力開発し、さらに日本で初のフォーミュラカーを作るなど、なかなか意気軒昂だった。

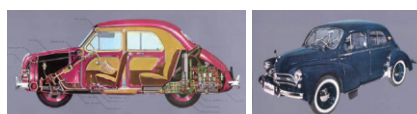
技術を誇ったとはいえ戦争のためで、民需など顧みなかった日本では、まともな乗用車を作る能力がなかった。そこで欧米のメーカーの知識と経験を導入しようと、日産がオースティン、いすゞがヒルマン（ともにイギリス）、三菱重工がウィリス（アメリカ）と手を結び、全面ノックダウンを手始めとして徐々に国産化率を高めることによって大きく成長しようと頑張っていた。その一環として日野が選んだ相手がルノー（フランス）だった。いまではカンゲーやメガースで人気上昇中のルノーだが、振り返ると日本との縁は深いのだ（もっと古くは1908年に、東京・上野の水嶋商會が7台のルノーを輸入してタクシーの営業を始めている）。そのルノーが4CV。乗用車の新規開発が厳しく制約された第二次大戦中も内密に作業が続けられ、戦後すぐの1946年に発売された新時



日野ルノー 4CVは こんなクルマだった

日本にクルマ作りの技術を伝えた フランスの小型4ドアセダン

ルノーからの技術協力を受け、日野自動車が生産していた小型車。1953年から生産を開始し、日本の道路事情に合わせて改良を行いながら1958年にはすべての部品の国産化を達成、その後1963年まで生産された。小型ながらも4ドアセダンであるため、タクシーとしても使われた。



代のルノーの（すなわち官営化されたルノー公団の）出発作だった。

設計の主導役を担ったのはフェルデン・ピカール、シャルル・エドマーン・セーラー、ジャン・オーギュスト・リオルフォらのルノー開発陣だったが、じつは発売前ギリギリになってフェルディナント・ポルシェ博士も関わっている。第二次大戦でのドイツの敗戦にともない、ナチス政権に協力した咎（とが）でフランスに拘留されていた彼が、その刑期を短縮するのと引き換えに、サスペンションやステアリングの最終設計に助言を与えたというのだ。

基本は小排気量エンジンを積んだRR（リアエンジン・リアドライブ）方式だが、この時代から60年代の半

ばまで、小型車界ではRRが大きな勢力を占めていた。限られたボディ寸法のなかに広い乗車スペースを確保するには、エンジンをホイールベアスの外に追い出し、かつエンジンと駆動輪をひとまとめにしたい。それにはFFかRRだが、作動角の大きい等速ジョイントはまだ特殊で高価だったから、RRが最善の選択だったのだ。周囲を眺めても、VWビートル、フィアット・チンクエチェント、シユタイアープ、NSUプリント、シムカ1000、ヒルマン・インプ、スバル360/450、スズキ・フロント、マツダ・キャロルなど、同類は枚挙に暇がないほど多い。なかでも先頭グループを疾走した4CVは、それなりに新しさの代表だった。

オーナーになって後悔しないように
チェック項目を列挙

DETAIL CHECK

程度極上の日野ルノー その存在は奇跡に近い



小さくてもその設計は先進的でした

風洞実験によって決定されたというスタイル。Cピラーのウインカーが時代を感じさせるディテールです。リヤエンジンのため、リヤガラスの下にラジエーターキャップが存在。



取材車両はエンジンも快調そのもの!

排気量748ccの4気筒エンジン。ラジエーターがボディとの間に搭載されているのがわかる。当然冷却効率が悪く、のちのコンテッサでは配置がエンジン後方に改められた。



リヤエンジンだからここまで広い!

シンプルなコックピット。タイヤハウスが足元まで迫っており、踏み込み式のペダル類も車体中央に寄っている。ダッシュボード下に見える塊はヒーターのユニット。



シートベルトすらない時代のクルマです

ボディは小さいが、天井の高さと形状のおかげで乗り込んでしまえば室内はそれなりに広く感じる。ヘッドレストどころかシートベルトすら存在しないのが時代を感じさせる。



ホイールひとつとっても話題になります

リムの部分でハブと結合されているホイールは、現代のクルマとまったく異なるディテール。ハブ・キャップはオリジナルではなく、VWビートル用を流用しているとのこと。



実用性十分な広さのラゲッジスペース

リヤエンジンゆえ、フロントフードの下はラゲッジスペース。スペアタイヤを見れば、ホイールの構造がわかるはず。隔壁にかけられているのはジャッキの持ち手。



コンディションは本当に奇跡的

防錆技術が未発達だったことに加えて、高温多湿という日本の風土、そして未舗装路が多かった当時の道路状況ではサビから逃れるのは非常に困難だったはず。しかし、このクルマはレストアを受けた形跡があるにしても健康体で、各部のゴムモールにもまだ弾性が残っていた。

リヤに縦置ききの4気筒OHVエンジン。初期には760ccの19馬力だったが、ほどなく748ccの21馬力に変更される。当時のツーリングカーレースで750ccのクラスが盛んだっただけだ。たった21馬力で3速MT（1速はノンシンクロ）、最高速100km/hだったとはいえ、重量わずか600kgそこそこにするにすぎなかったし、前ダブルウィッシュボーン／後スイングアクスルのサスペンションとラック&ピニオン・ステアリングがもたらす足取りは軽快で侮りがたい戦闘力を発揮し、ルマン24時間やミツレミアなどの大レースでもしばしば上位に食い込んでいる。4ドア（フロントは前開き）のモノコックボディはホイールベース2100mm、全長3640mm、全幅1430mm、全高1420mmと非常にコンパクトだが、室内は広い。

日野が手がけたのもこの仕様だが、当時（81年まで）は、全長3.8mを境に高速車／低速車と区別し、速度制限も10km/h違ったため、わざわざバンパー・ステアーを延長して全長を3845mmに延ばす工夫も施されていた。ダミーのフロントグリルも57年型以降は周囲がつながった日本独自の一体型に改められている。ラジオもヒーターもないスタンダードが73万円、いろいろ付いたデラックスが88万円だった。

58年に完全国産化を達成した日野は63年までルノーの生産を続けたが、まだ本格的なモータリゼーションを迎える前だったため、個人用よりも小型タクシーとして普及し、「亀の子タクシー」の愛称で親しまれた。

当時の日本車より格段に快適な乗り心地などが好評の一因だったが、まだまだ道路事情も悪すぎたため、耐久性の不足もしばしば指摘された。もっとも多かったのはリヤサスペンション取り付け部の亀裂で、あのころ中古車市場に出まわった「タコ上がり」の4CVには、この部分を補強溶接したものが多く、それが前歴判断のポイントにもなった。また、舗装率が低かったためもあって下まわりに泥がこびりつき、腐食も激しかった。今日、極上の状態で生存している日野ルノー4CVが皆無に近いのは、そのためでもある。

DATA

人 / 気 / 色 / ト / ッ / プ / 3

1 グリーン系

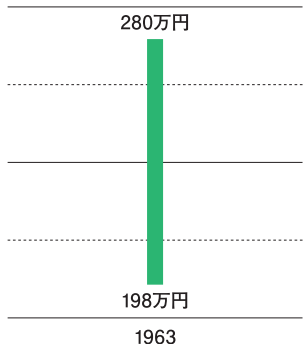
2 該当なし

3 該当なし



取材時点で物件登録されていた日野ルノー 4CVは1台のみ。本家ルノー版のそれを入れても合計2台だった。新車カタログなどを見ると、濃紺やレッドなども存在していたようだ。オリジナル塗装であるケースは少ないだろう。

相 / 場 / チ / エ / ッ / ク



販売物件がまず出てこないため、相場というのも個体によるとしかいいようがない。ここで上げた価格帯は、現状渡しの場合から手を入れた場合の目安のようなもの。もちろん、フルレストアする場合はまったくの別予算となる。



日野ルノー 4CV

198 万円

1963年 検29.1 走行不明

日本がガムシャラだったあの頃を思い出させてくれるタイムマシーン

1960年、エスビー・カレーが大キャンペーンを張った。「抽選でルノーを進呈します」というのだ。それも一気に50台。モダン笑話で人気の噺家、二代目昔々亭桃太郎がメインキャラクターをつとめる大パレードは盛り上がり、いやでも世間の注目を集めた。なにしろ全身そっくり黄色く縫って、ルーフラックの側板に赤でエスビー・カレーのロゴを塗り分けたんだから（1年間は塗り替え禁止だった）。すべて中古の再生車だっ

たが、それでも当選者には羨望の視線が集中するほど、だれもがクルマを夢見ていた。同じころ、東京・南池袋の久野自動車は4CVのプラットフォームを活用し、本国のルノー・フロリードを少し縮小したような洒落たカブリオレ（みんな久野ルノーと呼んだ）を発売した。そんな思い出が次々と蘇ってくる日野ルノーだが、こんなによい状態なのは奇跡的。ゴールデン・フィフティーズを深く愛するひとにだけ薦めたい。

総括



日野ルノー 4CVの評価

タマの入手具合



●まだフランス本国から輸入できる可能性のある本家4CVよりも、日野ルノーを探すほうが難しいだろう。コレクターズアイテムとして珍重されたモデルでもないため、良質車と出会えるかは運。

コンディション状況



●取材車両は前オーナーの献身的な手入れによって非常に良好なコンディションで、もちろん自走可能な状態だった。今後この状態を保つためには、腕のいい主治医の存在は欠かせないだろう。

お買い得感



●ある世代にとっては青春を思い出すスイッチとなりうるそんな存在。近代日本にとっても高度経済成長の時代は青春時代のようなものだから、このクルマの価値というのは文化的なものでもある。

総合オススメ度



●うるさ型の部長にたずねても「お宝だよ」とお墨付きが出た今回の取材車両。維持に手間もヒマもかかるクルマではあるが、思い入れのあるひとにとっては一生モノになる可能性は高い。

PICCOLO E CARINO!



コンパクトな欧州車を中心にノスタルジックなクルマを取り扱う「ピッコロ エ カリーノ」。イタリア車を中心に整備などを得意とするアルファステーションのグループ店だ。

住所：東京都昭島市大神町1-3-8
営業時間：10:00～20:00
定休日：年中無休
☎042-500-7080
URL：http://www.alfastation.jp/piccolo.html