



1966年5月1日、米国カリフォルニア州リバーサイド・レースウェイ、KM300バンの背に日野レース旗と日野社員の期待が詰まった日章旗

挑戦

日本を豊かな国にする。工業国に変革させる。

それには大衆車を造る！ (*1. ビジョン)

輸出適格車を開発・製造・販売する！ (*2. 戦略)

内外のレースに出る、**レースはクルマを売る**！ (*3. 戦術)

明確だった日野コンテッサのビジョン, 戦略, 戦術

*1 ビジョン：日野の技術・乗用車づくりの原点、星子 勇（日野重工業、専務取締役）の考え（2010年JAHFA殿堂入り）

*2 戦略：日野コンテッサ立ち上げ時の「わたしはこう考える：今後の輸出の考え方」より、内田 一郎（日野自動車、当時の常務、コンテッサの命名者）

*3 戦術：日野のオートレース委員長であった宮古 忠啓（日野自動車、当時の監査役&モータースポーツ委員長）の展開・実践手段

1963~4年：サファリラリー、未知の新興市場へ



文化ある世界の
舞臺へ
文化世界
舞臺へ

Ford Cortina GT
Saab 96
Mercedes
Peugeot 404
Ford Zodiac III
Volkswagen 120
....

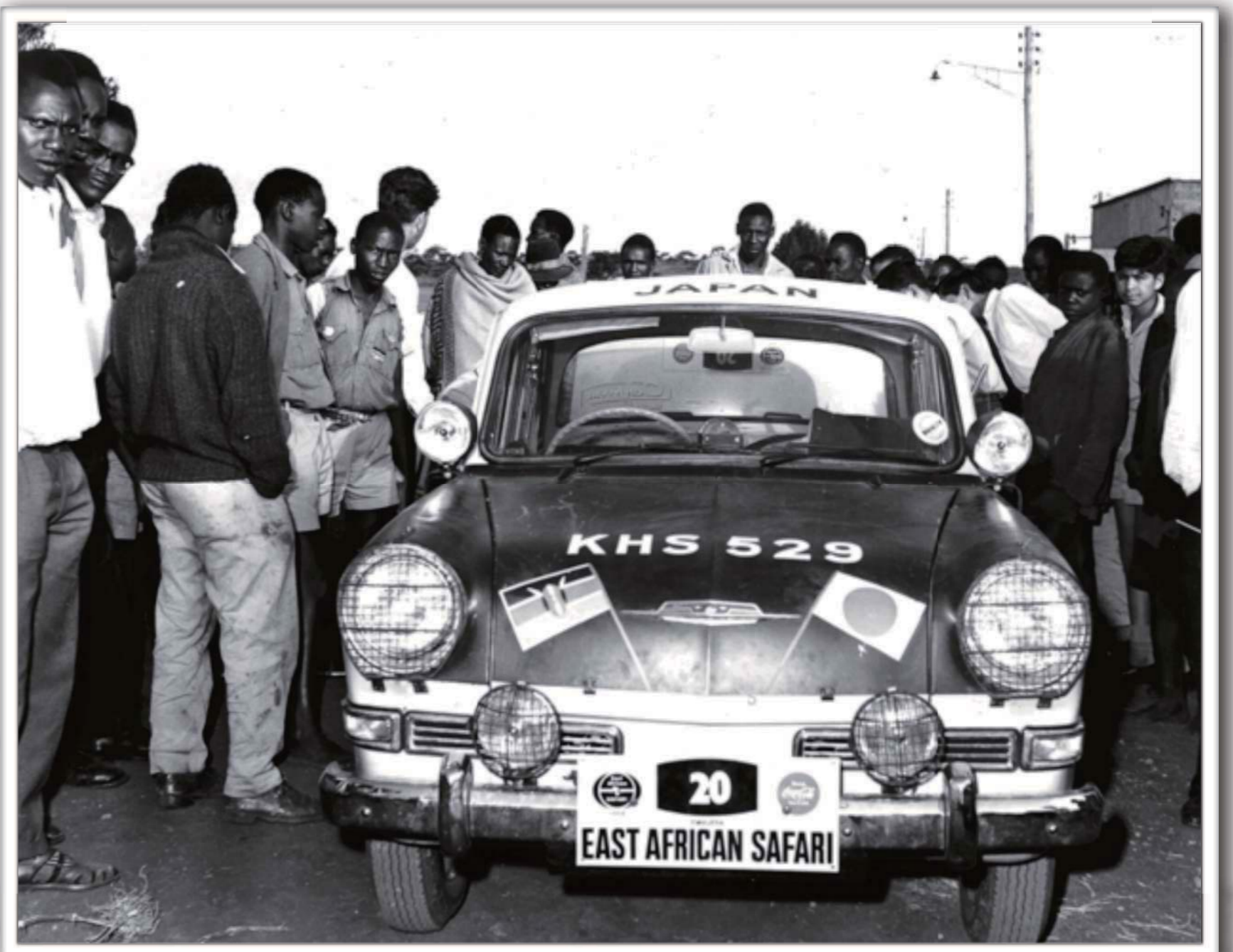
ク 1963.7

SAFARI
1963

1964年の第12回イースト・アフリカン・サファリ・ラリーは、日野自動車としてメーカー・エントリー。サポートカーを含む5台の待望の4速ミッションをもったコンテッサ900が会場。オートレース委員長であった宮古 忠啓自らの現地調査・走行を進め、実戦にはサファリのラリーストの支援を受けて文化・現場を熟知した現地のドライバーを配した。結果はゴールをみることはなかった。



標高5895メートルのアフリカの最高峰・キリマンジャロ（タンザニアの北東部）を背景に疾走する日野コンテッサ900（1964年3月）



1964年車。日本のサファリ・ラリー史では消されているが、世界のサファリ・ラリー史には「Hino Contessa」（1963/1964）はドキュメントに刻まれている。



1963年4月、第11回イースト・アフリカン・サファリ・ラリーに日野コンテッサ900が会場（日産とともに日本車初）。当時の日本自動車クラブ連盟からの宮本 正之（同連盟理事、千葉大学園芸学部助教授）を中心とした有志だった。日野自動車は車両の手配・配送を始め、社有地での走行訓練、そしてエンジニアの派遣を行った。当時の欧州のエントリー勢に見習って改造・装備。

切り取られた歴史：伯爵婦人 - コンテッサ の挑戦

1963年：第1回日本GP 国産車としてダントツ勝利



日本初の
国際レース



第1回日本GP (1963年) スポーツカー・クラス (B1) 出場のコンテッサ900G各車 (5月3日、鈴鹿サーキット)。2位：立原 義次、6位：山西 喜三夫。国産車の入賞はコンテッサだけだった。二日目 (5月4日) のツーリング・耐久レース (C3) は、立原 義次が優勝、4位：小島 常男、6位：山西 喜三夫が入賞、この日も国産車の入賞はコンテッサだけだった。

1964年：第2回日本GP - GT-I & T-IIIクラスそれぞれ7台の計14台のコンテッサ900を配したがチャレンジな結果となった。

日野自動車本社にて入賞者を讃える。

第2回日本GP (1964年) GT-Iクラス出場のコンテッサ900GT各車 (5月3日、鈴鹿サーキット)。T-IIIクラスにもツーリング仕様で同様のカラーリング&ドライバーで参戦。



ドライバー：塩沢 進午



ドライバー：立原 義次



ドライバー：山西 喜三夫 & 小島 常男



ドライバー：塩沢 勝臣



ドライバー：塩沢 三子夫



ドライバー：ボブ (ロバート) ・ダンナム

切り取られた歴史：伯爵婦人 - コンテッサ の挑戦

1964~5年：コンテッサ900 米国西海岸レース進出



米国カリフォルニア州ラグナ・セカ（現Mazda Raceway Laguna Seca）の有名なコークボトルを駆け下りるコンテッサ1000GT（1965年）

「これは何だ？」として1964年12月のリバーサイドでストックのミニより9秒早い2分10秒の青い眼の大和魂を掲げた新参者・コンテッサ1000GTを取り上げた。（1965.2 米誌 Sports Car Graphics）

What is this?

What is it? What is it?

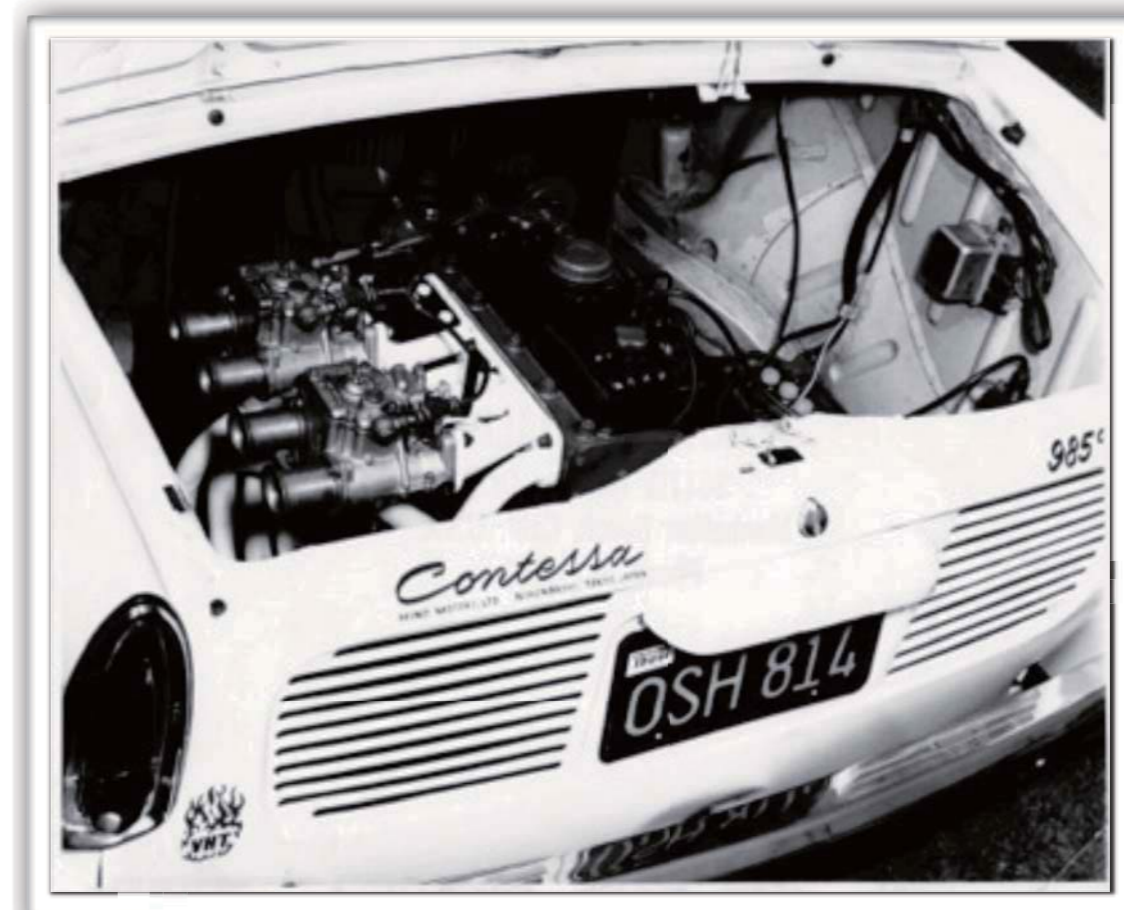
青い眼の大和魂



ラグナ・セカ・サーキットのパドックにて。丘の向こう側がコークボトル。



“BANZAI BOB DUNHAM”（万歳、ボブ・ダンナム），“青い眼の大和魂ここにあり、コンテッサにて勇走するわれは”。これは当時のロス在住の日系人のシニアによる筆書き。アメリカン・レーシング・ホワイトのボデーに日の丸マークが鮮やか。



第二回日本GPで活躍したコンテッサが米国ロサンゼルスに渡り、現地の文化にとけ込み、みごとにカリフォルニア・チューンが施された。



南カリフォルニアを中心に地元のクラブレース、スラローム、ヒルクライムに参戦。当地で発祥した小型セダンレース黎明期の一翼を担う。

切り取られた歴史：伯爵婦人 - コンテッサ の挑戦

1966年：米国西海岸レース コンテッサクーペ 投入



TEAM SAMURAI
 Brock racing enterprises
HINO MOTORS, LTD



1966年8月のリバーサイド・インターナショナル・レースウェイの公式月刊誌に「日本の自動車産業はこのように競技することは正当な行動であろう」とレースの場に登場することを歓迎をもって取り上げられた。

1966年5月1日
 米国カリフォルニア州リバーサイド・レースウェイ
 USRRC Mission Bell Trophy Race

THOMAS L. MILAMA
 HOLLYWOOD, CALIF.



1966年5月、カリフォルニア州ロス郊外のウィロースプリングス・レースウェイにてテストを繰り返す。オイルクーラーをリヤからフロント下に。油温&油圧が大きな課題だった。



1966年6月19日、ネバダ州ラスベガス、スターダスト・インターナショナル・レースウェイ、CSCC (カリフォルニア・スポーツカークラブ) ナショナルポイントレース



1966年7月23日、カリフォルニア州、リバーサイド・レースウェイ、CSCC、ナショナルポイントレース、#51のボブ・ダンハムの "Banzai Bob Dunham" の "バンザイ" は何時も話題に。



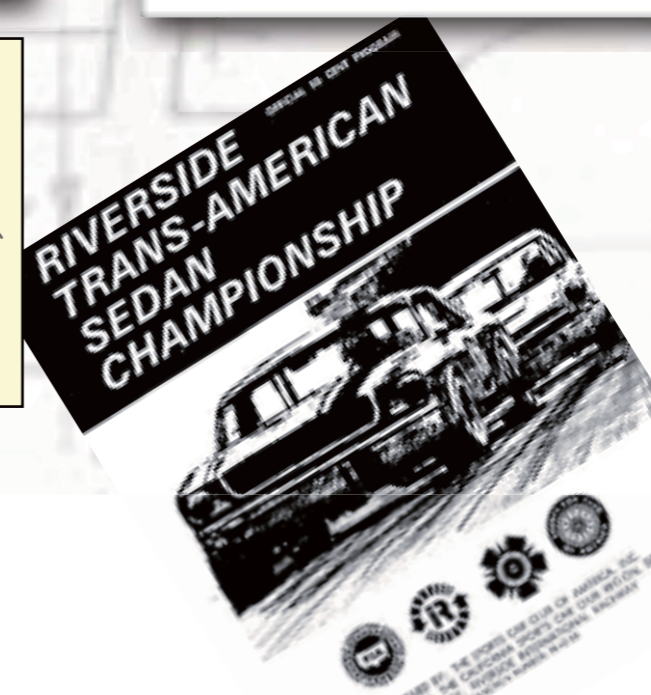
1966年8月24日米国ユタ州ソルトレイクシティ。ダンハム車大破。戦闘力のアップに伴い、日増しに激しい戦いへと。



1966年8月14日、リバーサイドでの6時間耐久レース。レース中盤で他車にヒットされ、転倒・大破。その後、修復をし、最終的にクラス・ウィナー。だが、2位の参加者の抗議(フロント・ガラス無しでの走行)を受け、優勝は消えた。しかし、地元紙はピートの果敢な戦いを讃えていた。

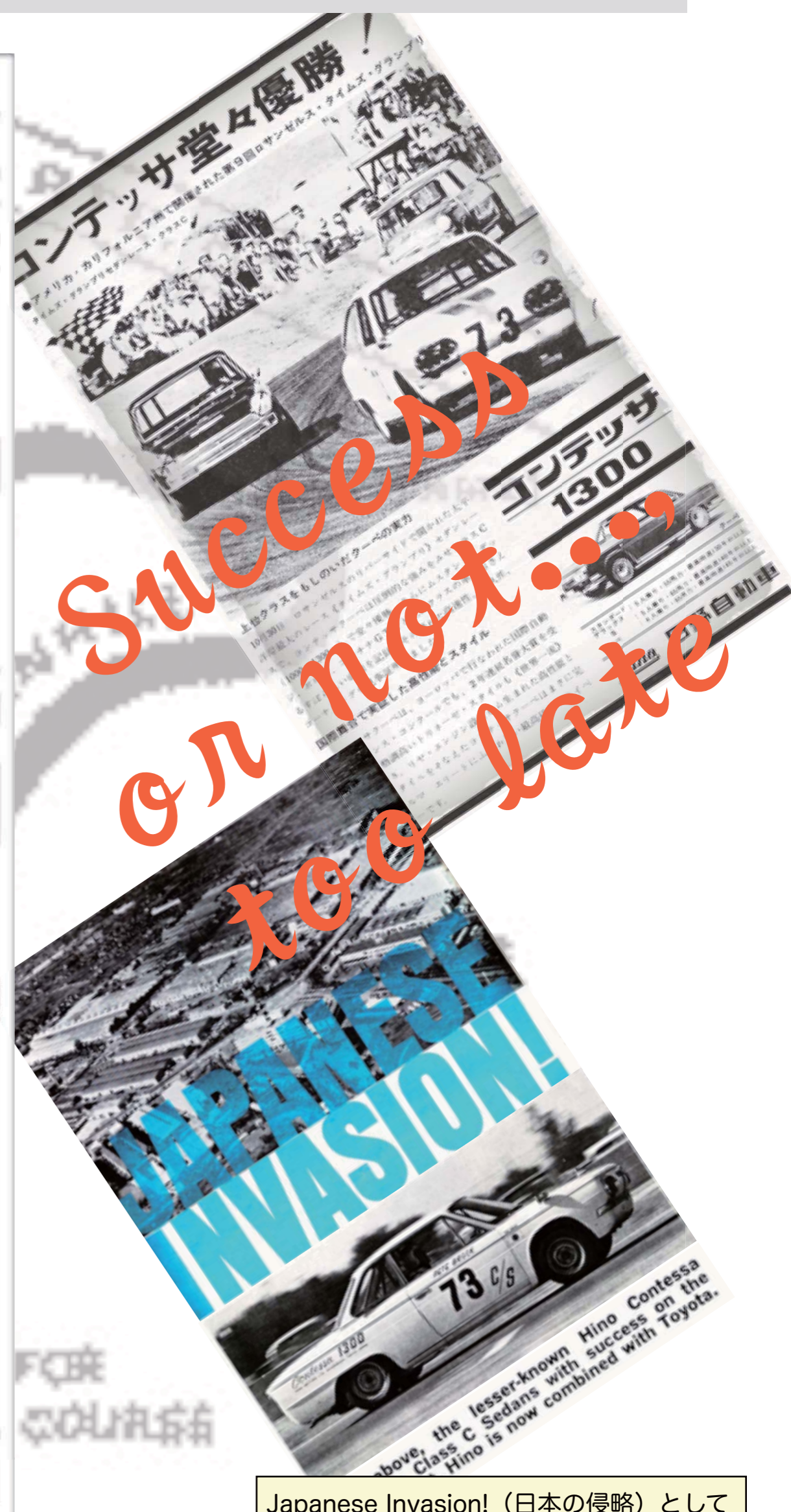


1966年9月18日 カリフォルニア州リバーサイド・インターナショナル・レースウェイ。トランザム・チャンピオンシップ・4時間セダンレース、ダンハム車が総合2位のマスタングがまいたオイルが原因でこのように。



切り取られた歴史：伯爵婦人 - コンテッサ の挑戦

1966年：米国西海岸レース コンテッサ 勝利！



1966年10月30日、第3回タイムズGP、センチネル・セダンカー・レース、中盤以降、宿敵ミニをかかし、ストレートでは890kgのコンテッサは軽量のミニにかわされ、コーナーではロードホールディングの勝ったコンテッサがミニをかかずことを繰り返し、最終ラップで賭けに出たピート・ブロックはノーブレーキングで最終コーナー（Turn 9: Snaked South Turn）でミニをリードし、そのままチェッカーフラグを受けた。この優勝は米国西海岸での**日本車初の快挙**となった。

Japanese Invasion! (日本の侵略)として米誌 Spats Car Graphics 1967年2月号に西海岸レースのC/S (クラスC/セダン)部門での日野コンテッサの成功がニッサン & トヨタの販売急伸と共に報じられた。



1966年10月30日、日曜日、正午スタート、レース序盤、リードするミニのテッド・ブロックとフィアット・アバルトのダン・パーキンソンに続く。



レース中盤、快速フィアット・アバルトをかかし。



レース後半、遂にコンテッサ1000GT依頼の因縁の宿敵、ミニを捉える。ミニのテッド・ブロックが後方のコンテッサを気にしている様子が伺える。



パドックでのピート車。この車両は、優勝という勲章をもつていよいよ日本に帰国することに。



この日、ピート車の援護役を務め、4位となったボブ・ダンハム車。タイヤやホイールの選択にピート車との違いがある。先の9月18日のリバーサイドでダンハム車はおしゃかになり、チームのショーカーであったノーマル・クーペを急遽、競技用に仕立て上げた。カラーリングも新たなものを試みる。



1966年末、西海岸レースの成功後、エル・セグンド市のBREにて。67年シーズンに向けて興味を示したトヨタの視察団。宮古 忠啓 (左端) はその後、東京の日産とBREの縁に尽力、後にブルーバード510&Zカーのトランザム・レース3年連続チャンピオンという成功を導くもとを創った。



切り取られた歴史：伯爵婦人 - コンテッサ の挑戦

1967年：第四回日本GPに向けて、終焉の時



The End of Era



1967年1月15日 全日本自動車クラブ対抗レース大会 西海岸レースで勝利を得たコンテッサは新春のレースでも優勝。ドライバー：ボブ・ダンハム T-クラス 予選タイムは1分02秒76 平均速度は102.0km/h 場所は船橋サーキット (後の7月に閉鎖)



1967年1月12日 全日本自動車クラブ対抗レース大会に向け、練習走行。船橋サーキットに着いた先のカリフォルニアでの覇車#73



1967年3月1日 (推定) 富士スピードウェイ貸し切りで日本GPへと。この日の日野プロトは2分22秒、このクーペは2分26秒を記録。写真(右)は日野レーシングチームの長、宮古 忠啓、米国へのコンテッサクーペ輸出の望みは捨ててなかった。写真(左)はボブ・ダンハム



1967年5月2日 第4回日本グランプリ自動車レース大会 ツーリングカーレース、S&Tクラス ドライバー：ボブ・ダンハム 予選タイムは2分38秒86 (車両は西海岸レース&船橋で優勝のクーペ)



1967年4月13~16日、1967年度フィリピンルソン島1周耐久ラリー (Shell Car Rally)、日野コンテッサ1300はクラスC部門に3台出場し、優勝および2位を獲得した。ルソン島の21都市延3,000キロのコースで4昼夜のレース、ルノーやVWの歴代の競合に挑戦。



1967年3月 (推定) ロスのエル・セグンド市のBRE (ブロック・レーシング・エンタープライズ)、チーム・サムライの1967年シーズンの体制。新たな戦略車両である軽量ボディのクーペ "L" が2台、先のタイムズGPで4位となったクーペ、そしてサポートカー：日野KM300。



1968年3月23日 第10回日本スポーツカー富士300キロレース大会 ドライバー：山西 喜三夫 予選タイム：1分57秒24 (左回り) 決勝はクラス16位。事実上、これが日野としての最後のレースとなった。(車両は里帰りした1967年シーズン用クーペL、本展示車そのものである)。

切り取られた歴史：伯爵婦人 - コンテッサ の挑戦