

2014 Calendar

明確だった日野自動車のビジョン, 戦略, 戦術



伯爵夫人の挑戦

ビジョン：日本を工業国に変革し、豊かな国に。それには大衆車を造る！

戦略：輸出適格車を開発・製造・販売する！

戦術：内外のレースに出る、レースはクルマを売る！

(切り取られた自動車文化史 - 日野コンテッサ)



Created by HinoSamurai.org

The owner of HinoSamurai.org own the copyright of the content of this calendar.

2014.1.



Ver.2014.1

January & February - 2014

1964.3 12th East African Safari Rally



1963年：サファリラリー 未知の新興市場へ



1963年4月第11回東アフリカ・サファリ・ラリー、一台の日野コンテッサ900が日本車として初のエントリー。翌年の第12回は、現地ドライバ&スタッフを配し、大挙5台（サポート車一台含む、左写真）の体制に。世界に対する日野コンテッサの新興市場でのアピールを進め、当時の欧州車同様に「レースはクルマを売る」の一歩を踏み出した。

	S	M	T	W	T	F	S
1				1	2	3	4
	5	6	7	8	9	10	11
	12	13	14	15	16	17	18
	19	20	21	22	23	24	25
	26	27	28	29	30	31	

2	S	M	T	W	T	F	S
							1
	2	3	4	5	6	7	8
	9	10	11	12	13	14	15
	16	17	18	19	20	21	22
	23	24	25	26	27	28	

March & April - 2014

1964.5.3 1st Japan GP, Sports Car (B1), Suzuka Circuit

3	S	M	T	W	T	F	S
							1
2	3	4	5	6	7	8	
9	10	11	12	13	14	15	
16	17	18	19	20	21	22	
23	24	25	26	27	28	29	
30	31						



4	S	M	T	W	T	F	S
			1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12	
13	14	15	16	17	18	19	
20	21	22	23	24	25	26	
27	28	29	30				



1963年：第1回日本GP 国産車としてダントツ勝利

1963年5月日本初の国際自動車レース（当時は自動車運動会と表現）が三重県鈴鹿サーキットで開催された。欧州勢の本格的スポーツカーに対向すべく、国内各社は暗中模索の中、もてる力を振り縛った。日野自動車は、コンテッサ900をもって、スポーツカー・クラスとツーリング・耐久レースで戦った。結果は、国産車唯一の入賞という快挙を果たした。「レースはクルマを売る」に大いに貢献することになった。写真は山西 喜三夫選手（前列）、他。

May & June - 2014

Cate 1964 at El Segundo, California, USA

5	S	M	T	W	T	F	S
					1	2	3
	4	5	6	7	8	9	10
	11	12	13	14	15	16	17
	18	19	20	21	22	23	24
	25	26	27	28	29	30	31

6	S	M	T	W	T	F	S
	1	2	3	4	5	6	7
	8	9	10	11	12	13	14
	15	16	17	18	19	20	21
	22	23	24	25	26	27	28
	29	30					



1964年：コンテッサ900 米国西海岸レース進出

1964年後半、一台の日野コンテッサ900 GT（その年の日本GP参戦車）が米国西海岸ロサンゼルスに上陸した。鮮やかな日本のナショナルカラーの白と日の丸のボデーには、「BANZAI BOB DUNHAM」と「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」とあった。西海岸を中心に発展中の小型セダンのクラブレースの黎明期を担った。ついに対米輸出に向けて現地文化に溶け込んで「レースはクルマを売る」のスイッチが押されたのだった。

July & August - 2014

7	S	M	T	W	T	F	S
			1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12	
13	14	15	16	17	18	19	
20	21	22	23	24	25	26	
27	28	29	30	31			



8	S	M	T	W	T	F	S
						1	2
3	4	5	6	7	8	9	
10	11	12	13	14	15	16	
17	18	19	20	21	22	23	
24	25	26	27	28	29	30	
31							



米国西海岸レース コンテッサ1300クーペ投入

1965年後半、日野自動車は、シェルビーで活躍したピート・ブロックを招聘、輸出戦略車、新型コンテッサ1300による米国でのセダンレース参戦計画を実行した。1966年のレース・シーズンの始まる3月から、「チーム・サムライ」が始動。「レースはクルマを売る」のマーケティング活動と共にレーストラックに華々しく登場した。毎週末、各地のレースに参戦、現場での熟成を進めた。当然、戦闘力向上とともにレース展開も激しいものになった。

September & October - 2014

9	S	M	T	W	T	F	S
		1	2	3	4	5	6
	7	8	9	10	11	12	13
	14	15	16	17	18	19	20
	21	22	23	24	25	26	27
	28	29	30				

*1966.10.30 3rd Times GP at Riverside Raceway,
California, USA*



10	S	M	T	W	T	F	S
				1	2	3	4
	5	6	7	8	9	10	11
	12	13	14	15	16	17	18
	19	20	21	22	23	24	25
	26	27	28	29	30	31	



**1966年：米国西海岸レース
コンテッサ 勝利！**

1965年10月末、カリフォルニア・リバーサイド国際レーストラックで西海岸最大のタイムズGPが開催された。レースシーズン末期に、遂にチーム・サムライ、ピート・ブロックの日野コンテッサ1300クーペはセダンカー・レースでクラス優勝を得ることになった。ここまで実にシーズン15線目の戦いであった。ポブ・ダンナム車（左）も4位入賞となった。その反響は「レースはクルマを売る」の教則本通り、その後の未来は明るいものになった。

November & December - 2014

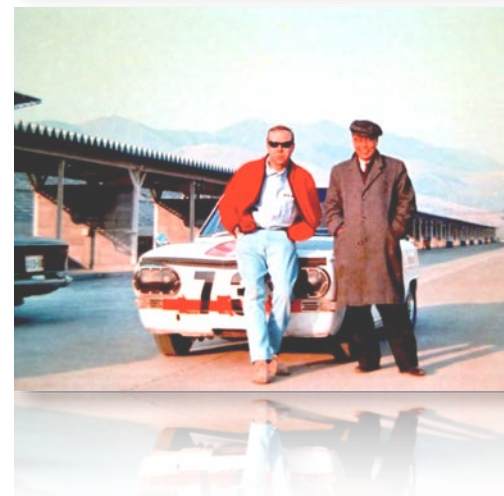
11	S	M	T	W	T	F	S
							1
	2	3	4	5	6	7	8
	9	10	11	12	13	14	15
	16	17	18	19	20	21	22
	23	24	25	26	27	28	29
	30						
12	S	M	T	W	T	F	S
		1	2	3	4	5	6
	7	8	9	10	11	12	13
	14	15	16	17	18	19	20
	21	22	23	24	25	26	27
	28	29	30	31			

1968.3.23 10th Japan Sports Cars Fuji 300km,

FISCO, Japan - Actually Last Memorial Race as Hino



1967年：第四回日本GPに向けて、終焉の時



1967年末、日野コンテッサ1300は生産中止となった。対米輸出戦略の先兵であった米国チーム・サムライも活動を終えた。写真(左)は、「レースはクルマを売る」の先頭に立った当時の日野レース委員長の宮古 忠啓(右)、そして日野の日米レースの立役者、ボブ・ダンハム(1967年3月 FISCOでの貸切試走)。写真(上)は、事実上、日野自動車による日野コンテッサの最後のレース。車両は67シーズン用の米国帰りの軽量クーペ "L" #55。ドライバーは日野のエース・山西 喜三夫だった。

Never Fade Away

(現物をもって後世に語り継ぐ - 日野コンテッサの挑戦、今も続く)



1978.12 新しい家族(長男)と友に



1995年10月 第51回東京モーターショー、テーマ館展示



2013.11 トヨタ・クラシックカー・フェスタ



1983.3 TACS ツクバ、ドリフトに会場湧く!



2000~13 .リノベーション・新造クーペ“L”



1986.1 TCC NYM 神宮
コンクール・デレガンス入賞



1987.3 ツクバ・サーキット
1クラス上のホンダS800&ミニとバトル



1988.3 ツクバ・サーキット
ホンダ1300とのアクシデントも



1990.3 ツクバ・サーキット
この日は足が決まった!
Engleカムの雄叫びも高らかに!



2000~13 .リノベーション・新造クーペ“L”