



「軽自動車の革命児に魅せられて」 HONDA N360



継承人 金子良治さん

これほど若者を熱くさせたクルマは
後にも先にもなかった

「チューン・アップしたホンダN360に乗り込んだ雅也は、エンジンをかけた。ダッシュ・ボードにはめこんだ一万五千回転まで計れるエンジン回転計の針が、エンジンに生命が吹き込まれるとともに、急激にはね上がる。(中略)

ギアをローに押しこみ一万回転でクラッチをつなぐと、前輪のブリッジストン・ラディアルのタイヤが一瞬空転し、N360はカタパルトで打ち出されたように跳びだした。」

(原文ママ)

これは銃器とクルマをこよなく愛したハードボイルド作家、故・大藪春彦の1969年の作品『自爆』(東京芸芸社刊『暁の自爆』に収録)に描かれたN360の姿である。

Nのオーナーである主人公の雅也は、17歳の高校生という設定だ。なぜ17歳でクルマを転がせたのかといえは、この作品が書かれた当時、68年までは16歳で取得できた軽免許で、軽自動車運転することが許されていたのである。

この作品のほか、69年の芥川賞受賞作品である庄司薫の『赤頭巾ちゃ

マニアの間では通称NI(エヌワン)と呼ばれる初期型である、1967年型N360のオーナーは金子良治さん(46歳)。2003年に結成20周年を迎えたNシリーズのワンメイククラブ「ホンダN360エンジンイクラブ(HNEC)」の代表を過去10年間にわたって務めているNの達人である。18歳で初代シビックに乗って以来、ホンダ車しか所有したことがないという金子さんのN歴も、今年でちょうど20年。現在はこの取材車両のほか、'68年型N360TSなど計5台のNを所有している。チャレンジ精神にあふれていた60年代のホンダが好きで、なかでもシンプルゆえに作り手の主張がダイレクトに伝わってくるように感じるところがNの魅力だという。なお、HNECではホームページを開設しており、アドレスは以下のとおり。<http://www.n360-enjoy.org/>

ん気をつけて」にも、主人公である日比谷高校の3年、薫が従兄弟から借りたN360でドライブに出かけるというくだりがあった。

暗い過去が原因で犯罪に巻き込まれてしまう雅也と、ナイーブな優等生の薫。大藪春彦と庄司薫という、経歴も作風もまったく異なる2人の作家がほぼ同時期に描いた対照的な2人の少年が、同じNに乗っている。これはNが当時の若者の間にいかに浸透していたかを、端的に示す例といえるのではないだろうか。

筆者が知るかぎり、日本でN360ほど若者に愛され、熱狂的な支持を受けたクルマは後にも先にもない。そもそもNより前には、若者向けと呼べるクルマはなかったのである。

すでに国産でもホンダS600/800のようなスポーツカーやベレGなどのスポーティカーは存在していたが、良家の子弟ならともかく、普通の若者にとっては高根の花でしかなかった。軽ならばいくらか手は届きやすかったが、元来ファミリーカーとして生まれた既存の軽には所帯くささを感じさせる部分が少な



●モノグレードだった初期型の計器類は角形速度計と燃料計だが、Sタイプ用の速度・回転計に替えられている。革巻きステアリングホイールと木製シフトノブもノンオリジナル



●バイク用をベースに開発された強制空冷並列2気筒OHC 354ccエンジン。CV型キャブを1基装着して、最高出力31ps/8500rpm、最大トルク3.0kgm/5500rpmを発生する

エモットロという愛称で親しまれる N360の存在意義は大きい

らずあり、いまいちだったのだ。

そんな時代に軽の常識をはるかに超えた性能を持ち、破格のバーゲンプライスを掲げたN360の登場は、まさに革命的な出来事だった。

31馬力というNの最高出力は、既存の軽の平均レベルより5割も強力で、最高速度115km/h、0-400m加速22・0秒というパフォーマンスは、倍以上の排気量を持つパブリカに匹敵した。それがほぼ同等の装備を持つライバルに比べ、5万円は安い31万3000円という低価格で発売されたのである。

それは4輪への進出を前にサーキットを建設し、レーシングユニットのようなDOHCエンジンを積んだミニスポーツと軽トラで市場に参入した直後にモーターズスポーツの最高峰であるF1に挑戦、2シーズン目

に早くも優勝を果たすという、常識破りの発想で突き進み、結果を残してきたホンダならではの、ホンダにしか造れないクルマだった。

その高性能と低価格、さらには2ボックススタイルとFFの導入ももたらした優れた居住性。加えて既存の軽にありがちだった「普通車の縮小版」的な、妙に老成した雰囲気や皆無で若々しいN360に、若年層を中心とするユーザーが飛びついたのはいうまでもない。

67年3月の発売から2カ月後には、それまで10年近く軽の盟主として君臨していたスバル360を引きずり降ろし、ベストセラーの座に就いたのだ。

初めて若者が等身大でつき合えるクルマだったNは、モーターレーシヨンの底辺を一気に拡大し、一方で

はそのスポーツ性に目をつけた若者たちが、冒頭に紹介した雅也のように思い思いの改造を加えていく。

街のスピードショップや今日で言うところのアフターパーツメーカーにとっても、トータルなカスタムやチューニングの素材となった初めてのクルマがNだった。というか、Nの出現によってそうした業種やマーケットが成立したといえる。

驚異的な経済成長を果たした60年代には、日本でも若者独自の価値観を反映したファッションや音楽などのいわゆる若者文化が形成されたが、Nの出現によってクルマもそのうちの1つとして認識されるようになった。

N360のヒットは、そうした時代とホンダがなしたコラボレーションだったのである。

時代を創ったあの1台 【軽自動車の礎】……1 オーナー車紹介

text: 沼田 亨
photo: 澤田和久

■ホンダN360（4速MT）主要諸元

【寸法mm・重量kg】全長・全幅・全高：2995・1295・1340 ホールベース：2000 トレッド：前1130/後1105 車両重量：490
乗車定員：4人 【エンジン・性能】種類：N360E型空冷4サイクル直2OHC 最高出力：31ps/8500rpm 最大トルク：3.0kgm/5500rpm 【諸装置】ステアリング：ラック&ピニオン ブレーキ：前後L&Tドラム サスペンション：前ストラット/後リジッド
タイヤ：前後5.20-10-2PR 発売当時価格：31万3000円



●ドライバーズシートはコブラのバケットに替えられているが、アイボリーの内装色はオリジナル。アドリアブルと呼ばれる、このボディカラーだけに組み合わせられた



●燃料タンクを床下に、スペアタイヤをエンジンルームに納めたことによって、容量を確保したトランクルーム。後席バックレストは取り外し式のため、長尺物の収納も可能である