目次

一話　トヨタ・センチュリー……18
二話　ダットサン・ブルーバード５１０……20
三話　ホンダＳ５００……22
四話　日野ブリスカ……24
五話　日産ミンセイ・トラック……26
六話　ニッケン・コンスタック号……28
七話　ヂャイアント・トレーラー……30
八話　トヨタ・カローラ……32
九話　ホンダ・アクティ・クローラ……34
十話　ダットサン・トラック……36
十一話　ニッサン・グロリア……38
十二話　ニッサン・キャリヤー……40

十三話　トヨタ・ミニエース……42
十四話　ダイハツ・ミラ・ミチート……44
十五話　ブルーバード・ファンシーデラックス……46
十六話　三井精機工業ハンビー……48
十七話　ホンダ・シティ・カブリオレ……50
十八話　スズキ・キャリイバン……52
十九話　ホンダＮ３６０……54
二十話　マツダ・ルーチェ……56
二十一話　いすゞベレル・ディーゼル……58
二十二話　いすゞフローリアン……60
二十三話　バモス・ホンダ……62
二十四話　三菱ミニカ・スキッパー……64
二十五話　くろがね・マイティ……66
二十六話　ニッサン・チェリー……68
二十七話　日野ブルーリボン・バス……70
二十八話　プリンス・スカイウエイ……72
二十九話　マツダ・コスモスポーツ……74

三十話　三菱ミラージュ……76
三十一話　ダットサン・ブルーバード４１０……78
三十二話　ダイハツ・フェローＭＡＸ……80
三十三話　ダットサン・フェアレディ１５００（ＳＰ３１０）……82
三十四話　スズキ・アルト……84
三十五話　マツダ・ルーチェ・ロータリー・クーペ……86
三十六話　ニッサンフェアレディ２４０Ｚ……88
三十七話　ホンダＴ３６０……90
三十八話　ダイハツ・ハイゼット……92
三十九話　ダットサン・キャブライト……94
四十話　三菱ふそうトラック……96
四十一話　マツダ・ファミリア・クーペ……98
四十二話　トヨタ・クラウン・ブライダルカー……100
四十三話　スバル・サンバー……102
四十四話　トヨタ・セリカ１６００ＧＴ……104
四十五話　ダイハツ・ずい道専用車……106
四十六話　スズキ・マイティボーイ……108

四十七話　トヨペット・コロナＲＴ系 …… 110
四十八話　マツダＢ１５００バン …… 112
四十九話　フライング・フェザー …… 114
五十話　ホンダ・シビック１２００（ＳＢ１） …… 116
【番外編】ひとまずさようなら！ …… 118

◎編集にあたって

本書を編集するにあたり、原稿が数年間にわたって執筆された連載を単行本化するため、読者の方が刊行時の視点で読みやすくするための内容修正を加えました。また、各車のスペックに関しては、該当車が特定されていない車種はシリーズから一機種を選び、当時のカタログもしくは、自動車ガイドブックからそのデータを選択し、その出典を明記しました。カラー口絵及び本文に収録した図版につきましては、資料性を高めるために文字や数字などが判読できることに配慮しました。

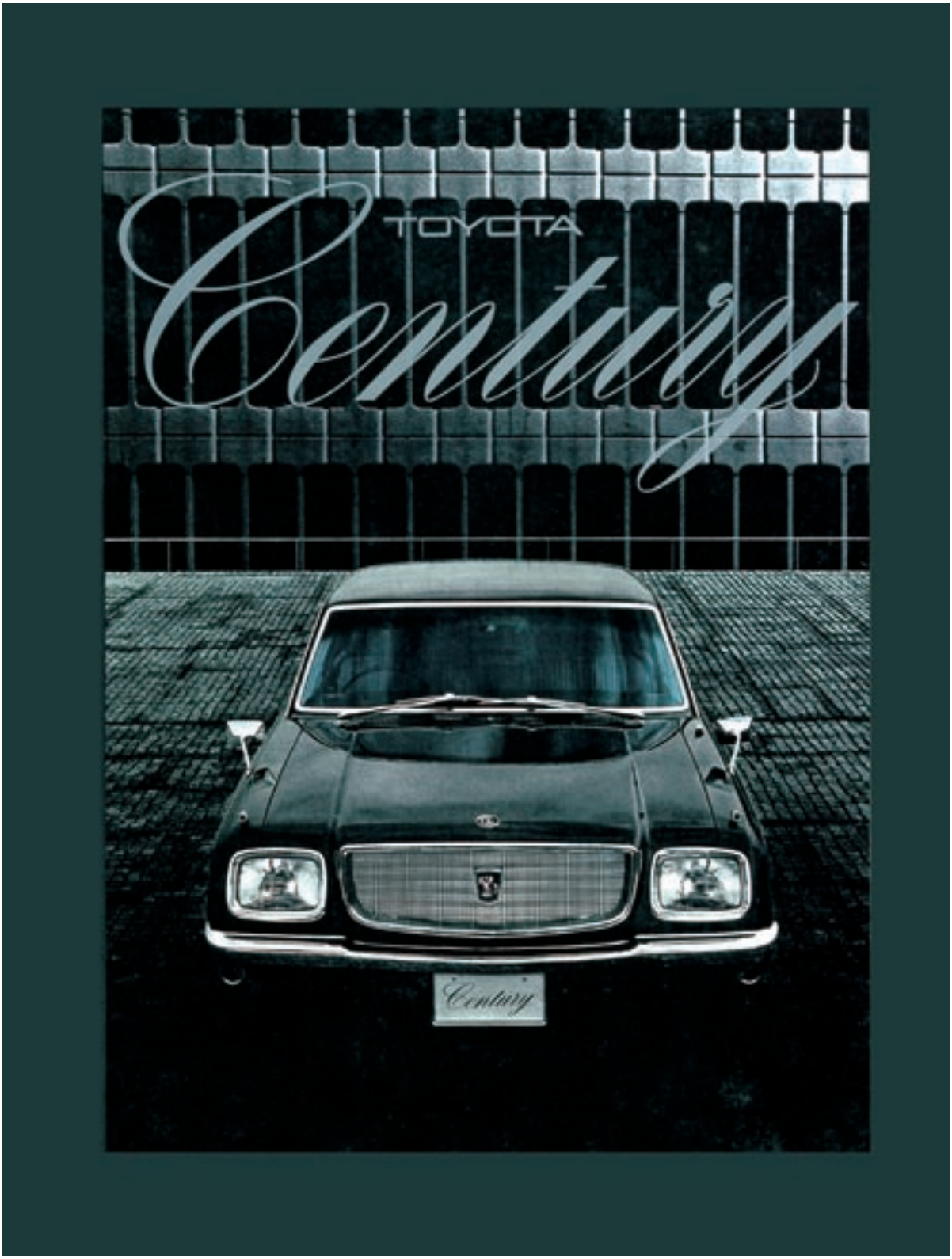
資料協力／ブックガレージ　自動車史料保存委員会
旅の友株式会社・モーターライフ事業部
レイアウト／佐藤邦仁

終戦から６年後、日本の復興を象徴するように誕生したダットサン・トラック。
児童も描かれたイラストのカタログが時代を感じさせてくれる／ 1951 年　日産自動車（本文 36 ページ参照）

くろがね・マイティのデザインは秀逸だったが、強力なライバルの登場もあり、消えていった悲運のトラック／ 1957 年　日本自動車工業（本文 66 ページ参照）

カロッツェリア・ベルトーネによるデザインが、見事に美しかったマツダ・ルーチェ／ 1966 年 東洋工業（本文 56 ページ参照）

いすゞ自動車が生んだ名車 117 クーペのセダン版として、同時に開発されたいすゞフローリアンのカタログ。端正なスタイリングをうまく表現している／ 1967 年　いすゞ自動車（本文 60 ページ参照）



トヨタ・センチュリーは、日本を代表する高級車としてのふさわしい歴史と伝統を誇っている、まさしくトヨタの言う「現代の工学技術に身を包んだ美術工芸品」である／ 1967 年　トヨタ自動車工業（本文 18 ページ参照）

空冷２気筒エンジンを搭載し、ユニークなリアエンジン・リア駆動方式が採用されていた
スバル・サンバー／ 1961年　富士重工業（本文 102 ページ参照）

コンパクトで小さく、価格も安価だったトヨタ・ミニエースは、世界でも珍しい商用車であった。
この頃からこうしたタレントが登場するカタログが増えている／ 1967年　トヨタ自動車工業（本文 42 ページ参照）

一話

トヨタ・センチュリー

熊五郎　ご隠居さまにはご在宅ですか？

隠居　えらいご丁寧なご訪問だからどなたさまがおみえかと思ったら、なんだ長屋の熊さんじゃないかい。

熊五郎　なんだはないでしょう、なんだは。熊で悪かったすね熊で。

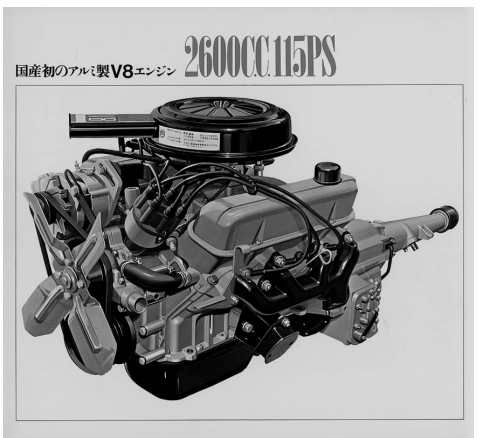
隠居　ご免、ご免。だって「ご在宅ですか」なんて言うんだもの。

熊五郎　そりゃそうと、日本一長生きのクルマってえと、はて何なんすか？

隠居　それはさ、トヨタの初代センチュリーではないかと思うんだがね。一九六七年（昭和四十二年）の生まれで、一九九六年（平成八年）まで生産されたから、約四十年も活躍したことになるのだからねえ。

熊五郎　そうすねえ、変化の激しいこの国の自動車産業で、基本設計を変えねえで四十年というのはてえしたもんだ。

隠居　まったくだな。英吉利（イギリス）国にはモーガンというスポーツカーがあってな、その４／４型は一九三六年（昭和十一年）に生まれて以来、実に七十年も基本を変えていないが、これは世界中でも例外中の例外だ。もっともモーガンは、量産サルーンの既成エンジンを使っているから、肝心のエンジンは次々と新しくなっておるがな。



エンジン主要部品にアルミを多用したV8 エンジンは、コンパクトで、重量は152kg と軽量であった

日本で初めてのＶ型８気筒エンジンを搭載したクラウン・エイト

熊五郎　近頃じゃ、外国でも四十年というのは珍しいんじゃねえすか？

隠居　そうさな、彼のロールス・ロイスでさえ十五～六年ごとにはフルチェンジしておるし、その間にも細々とよく変更しておるからな。ところでな熊さん、センチュリーって何のことだか知っているかな？

熊五郎　あ、ご隠居、またあっしのこと馬鹿にしてる。あっしだってそのくれえのこたあ知ってらあ。一世紀、二世紀の「世紀」のことでしょう。

隠居　それはそうなんだがな、センチュリーには百年という意味もある。

熊五郎　まさかトヨタ・センチュリーを百年も変えねえってわけじゃねえでしょう。

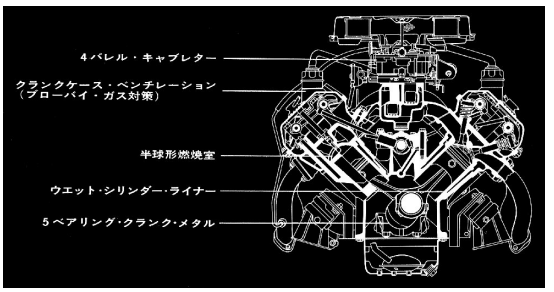
隠居　そうではない、センチュリーの発表された一九六七年はな、実は「明治百年」に当たる年でな、いろいろな記念行事が行なわれた。また豊田自動織機の発明者、豊田佐吉の生誕百周年の年にも当たったな。そこでトヨタもこのクルマにセンチュリーと名付けたわけだ。

熊五郎　なーるほど！　お偉いさん用の大型乗用車としては日産のプレジデントがその二年前の一九六五年に出てますね。

隠居　さよう。しかしトヨタには一九六四年からセンチュリーが出るまで、クラウン・エイトというクルマがあった。

熊五郎　このヤケに幅の広えクラウンですね。

隠居　ああ、クラウンのボディを横須賀田浦の関東自工に運んでな、十文字に切断して長さを１１０ミ



リ、幅を１５０ミリ広げたものであった。

熊五郎　そいでこんなに両側が切り立って見えるんすね。まだ横の窓が曲面ガラスになるメエですしね。タンブルホームが小せえんだな。

隠居　でもエンジンは日本で初めてのアルミ製２・６リッターＶ８でな、油圧タペットをもっていたし、製造法も画期的であったな。

熊五郎　その間に合わせのクラウン・エイトの代わりに発表したのがセンチュリーってわけだ。エンジンは同じかな？

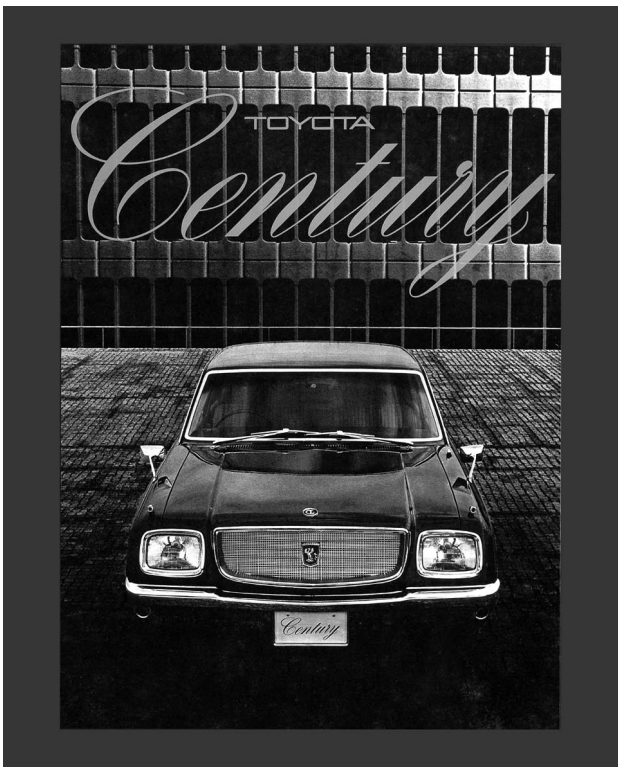
隠居　いいや、３リッターのＶ８でな、プッシュロッドＯＨＶながら、クライスラーのヘミＶ８並みのＶ字形バルブ配置と半球形燃焼室をもつ新設計であった。あのグランプリにも使われた、フランスのタルボ・ラーゴの６気筒とも同じってわけだ（なお二〇〇九年現在のセンチュリーは５リッターＤＯＨＣのＶ12になっている）。

隠居　センチュリーがこんなに長生きできたのは、空気バネを使ったマクファーソン変型の前輪独立懸架や、エンジンのオイルクーラー、２分割プロペラシャフト、パワーステアリング、調節式ステアリングコラムなど、最初から高級車に相応しい機構を採用していたからだろうね。

熊五郎　それに格好も、いかにも日本の高級車らしいじゃねえすか。

隠居　ボディの表面など、漆（うるし）仕上げを想わせるな。トヨタも最初「現代の工学技術に身を包んだ美術工芸品」と言っておったな。

熊五郎　四十年間変わらないでいるうちに、何だか流行がひと回りして、センチュリーに追い着いたような感じがしますねえ。



「明治100年」を記念する意味も込めて登場したセンチュリー

センチュリーのロングホイールベースのリムジンモデル（1992年型）
全長は5770mmもある。写真はマイナーチェンジ後のモデル

トヨタ・センチュリー
（トヨタ自動車工業）

全長	4980mm
全幅	1890mm
全高	1450mm
ホイルベース	2860mm
重量	1700kg
エンジン	水冷４サイクル Ｖ型８気筒 OHV
排気量	2981cc
最高出力	150ps
最高速度	――（未発表）
発売	1967年（昭和42年）

※諸元データはＡタイプ

四話

日野ブリスカ

熊五郎　チワーっと。ご隠居いるけえ、暑いすねえ。こう暑くっちゃ先が思いやられらあ。

隠居　まったくじゃな。ところで何かね、また暇つぶしに私の昔話を聞きに来たのかい？

熊五郎　そうそう、その暇つぶしでさあ。

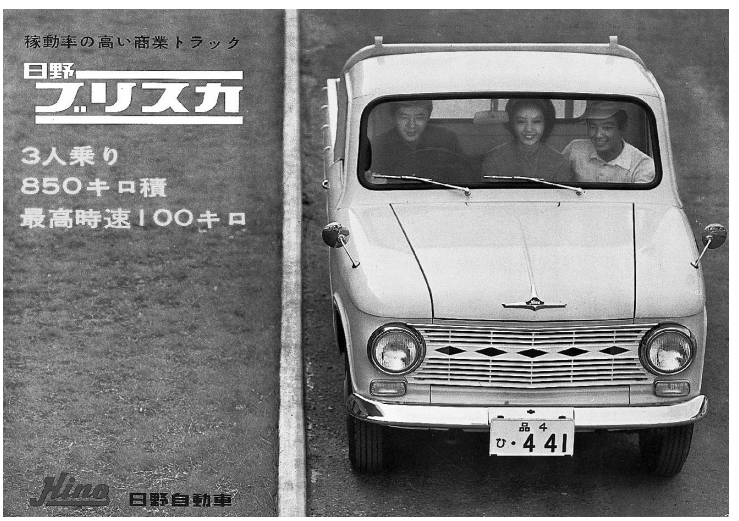
隠居　相手に面と向かって暇つぶしってえ奴があるかい。そいじゃ今日は日野のブリスカという小型トラックの話でもしようかな。

熊五郎　日野ってえと、このメエ、前輪駆動のマイクロバスと、ワンボックスの商用車の話を聞かせて貰えやしたっけ。

隠居　そうだったな。前にも話したように（前巻『日本車なつかし物語』7話）、一九四二年（昭和十七年）五月にダーゼル自動車工業から分かれた日野重工業は、戦時中の軍用車生産の経験を生かして、戦後は大型のトラック、バスに転じてな。

熊五郎　戦後の復興はまず大量輸送の要（かなめ）から、というわけですね。

隠居　おや熊さん、だいぶ判ってきたじゃないか。しかし戦後も数年を経て、世の中が落ち着いて、しだいに経済力もついてくると、やがては日本にもいわゆるマイカー時代がやってくるのではないか、と考えるようになるな。



菱形のグリルのブリスカ。「3人乗り850キロ積」とある

熊五郎　そこで日野も乗用車造りの勉強のために、一九五三年四月に、フランスの国有ルノー公社と提携して、４ＣＶのノックダウン生産を始めたってえわけだ。

隠居　さよう。もっともその４ＣＶも需要の大半はタクシーであったがな。

熊五郎　その４ＣＶのエンジンを９００ccに拡大して、メエにもってきて前輪駆動にしたのが、一九六〇年のコンマースでしたね。

隠居　さよう。そして翌一九六一年にその９００ccエンジンを用いて、４ＣＶを日本向けに改造したのがコンテッサ９００だな。なにせ４ＣＶは繊細でな、当時の日本の悪路には合わなかったのだよ。

熊五郎　コンマースはどうだったんすか？

隠居　前輪駆動の商用車という意欲は買えるが、ジョイントなどには問題もあったろうね。

熊五郎　それにライトバンでも2人乗りで６００kg積み、４人乗りで４００kg積みというのは少ねえすね。その上、今じゃワンボックス全盛だけど、その頃はやっぱりオープンの荷台でなきゃダメだったんじゃねえすか？

隠居　たぶんそうだったろうね。そこでコンテッサ９００の発表から三ヵ月後の一九六一年七月に発売したのが、このブリスカというわけだ。

熊五郎　なるほどねえ、ところでブリスカって妙なナメエだけど、何か意味があるんすかい？

隠居　英語の辞書を引くと、威勢のいいという意味のＢｒｉｓｋという言葉があるから、それにａを付けた造語だろうね。

熊五郎　このカタログを見るってえとボンネット型のフロントエンジンすね。

隠居　うん、エンジンがコンテッサ９００で、ダブル・ウィッシュボーンとコイルの前輪独立懸架も共通だったかも知れないが、普通の後輪駆動で、もちろん板バネで吊ったリジッドアクスルだ。

熊五郎　このカタログの表紙には「コンパクトな３人乗り」とけえてありますぜ。

隠居　４段のギアボックスをコラムシフトにして、無理矢理３人座らせたんだろうね。

熊五郎　７００kg積みじゃ、コンマースとあんまり変わらねえ。

隠居　そのためか何だか知らないが、一九六二年末には８５０kg積みにしたな。その時エンジンも35馬力から40馬力に強化してな、最高速度も91キロから１００キロに向上した。

熊五郎　こっちのカタログには、「３人乗り／８５０キロ積／最高時速１００キロ」とでっかくけえてある。それにしても、麦餅みてえな菱形が５つ並んだ、おもしれえ顔だねこりゃ。それに比べて、こっちの方のブリスカはブリスカでも、ひどく垢抜けてるじゃありませんか。

隠居　ああ、それはブリスカ１３００と言って、一九六五年四月に発表された。その前の年にコンテッサ９００から１３００に発展してな、ボディも今はなきイタリアの若き巨匠ジョヴァンニ・ミケロッティによる素晴らしいデザインになった。このブリスカ１３００も、一部にコンテッサ１３００のプレスを使っていたのだよ。トヨペット・マスターライン、ダットサン・トラックなど、昔はセダンと共通のプレスを使ったボンネット型トラックは少なくなかった。

熊五郎　それにしても、日野はおもしれえ小型車こさえてたのに、やめちまったのは惜しいすね。

隠居　一九六六年にトヨタと業務提携に入ったから、仕方なかったんだろうね……。

ライトバンは６人乗りで400kg積みであった

日野ブリスカ
（日野自動車工業）

全長	3965mm
全幅	1620mm
全高	1640mm
ホイルベース	2295mm
重量	935kg
エンジン	水冷４サイクル 直列４気筒
排気量	893cc
最高出力	40ps
最高速度	――（未発表）
発売	1961年（昭和36年）

※諸元データは 1964 年のスタンダードモデル

より洗練されたフロントグリルを与えられたブリスカ1300