

はじめに

本書は、日本の二輪自動車産業が歩んできた足跡を史料として残しておくことを目的に企画されました。初の試みである今回は、テーマを「二輪車」として設定、財団法人日本自動車工業会に所蔵されている写真のうち、黎明期から戦後を経て国際的になる1960年までについてピックアップしました。

同時に自動車工業振興会(後の日本自動車工業会)発行の「自動車ガイドブック」をはじめ、当時の自動車および関連の二輪誌や、各メーカーのカタログやあらゆる刊行物を史料とし、スペックデータや解説文を加えることで、日本のモーターサイクルが世界から学び、やがて世界一の生産台数になるまでの歴史を、二輪車本体の開発、技術、販売のみならず、社会的存在性からその人気度など、さまざまな面を含めてまとめたものです。

取り上げたモデルは全116台、先人の研究的作品ながら実際に市販されたモデルにはじまり、外国メーカーのライセンス生産車からコピーモデルなども加えています。

また同じ二輪でも自転車に取り付けるためのエンジン単体から欧州の流行の影響を受けた50ccモペット、500cc自動二輪車から1200ccに至るまで、史料として掲載する必要があると思われるものについては、当会所蔵の写真などを使用して収録しました。

日本の二輪車として、初めて本格的な世界GPレースに参戦したのが1959年であり、その頃から日本製二輪車の技術水準も向上をみてゆきますが、今日では存在しない数多くのブランド、これはと思われる独創車も含めています。

本書を、かつての日本の二輪自動車の姿を残す史料としてご活用いただき、その延長線上に今日の繁栄があることを感じていただければ幸いです。

自動車史料保存委員会

目次

はじめに	3
読者の皆様へ	4
1908年(明治41年)	
■NS号	8
1914年(大正3年)	
■旭(サンライズ)号	9
1933年(昭和8年)	
■アサヒ AA	10
1937年(昭和12年)	
■メグロ Z97	11
■陸王 V	12
1938年(昭和13年)	
■メグロ Z98	13
■陸王 RD	14
1946年(昭和21年)	
■ラビット S1/D11	15
■アサヒ DC	16
1947年(昭和22年)	
■ホンダ A	17
1949年(昭和24年)	
■ホンダドリーム D	18
1950年(昭和25年)	
■ラビット S23(D-16)A	19
1951年(昭和26年)	
■シルバーピジョン C21	20
■クインロケット MR	21
1952年(昭和27年)	
■スズキパワーフリー 36	22
■ホンダカブ F(FM) 50(60) cc	23
■ホンダドリーム E	24
1953年(昭和28年)	
■ダイヤモンドフリー	25
■ホンダベンリイ J	26
■シルバーピジョン C35	27
■陸王グロリー	28
1954年(昭和29年)	
■ミヤタマイティオート 45Ⅲ	29
■トヨモーターバイク E8	30
■コレダ CO-L	31

■読者の皆様へ■

本書に登場するモデルの名称については、当時の「自動車ガイドブック」(自動車工業振興会発行)、プレス資料、カタログ等をもとに統一を図り、紹介いたしました。

また、スペック等についての表記は、当時の「自動車ガイドブック」等を中心とし、掲載のないモデルに関しては各自動車メーカー製作の社史や当時のカタログなどから該当する部分を抜粋して収録しました。したがって、配列気筒数や弁型式など、同じ内容について異なった表記で紹介されているものもあります。

本書は上記の方針にそってまとめられておりますが、スペック等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する史料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

三樹書房 編集部

■シルバービジョン C38	32
■昌和 SS デラックス	33
■ホンダジュノオ K	34
■ホンダドリーム ED (EG)	35
■アサヒゴールデンビーム FA	36
■キャプテン RTS	37
■キャプテン RTS + CS サイドカー	38

1955年(昭和30年)

■ベビーライラック	39
■ヤマハ 125YA	40
■ホンダベンリイ JB	41
■コレダ ST II	42
■みずほ MJ250	43
■IMC 250M	44
■ポインター 250 エース PA5	45
■ホンダドリーム SB	46
■ホスク GA	47

1956年(昭和31年)

■トーハツ 125PK	48
■ヤマハ 175YC1	49
■オリンパスキング OH250	50
■サンヨー YK56	51
■コレダ 250TT	52
■DNB 250 GW	53
■ミナト式軽二輪サイドカー	54
■アサヒ 350JA	55
■メグロスタミナ Z7	56

1957年(昭和32年)

■スズキミニフリー	57
■タスキャナリー	58
■ポインタージュニア	59
■ライトクルーザー	60
■ハリケーン T-92B	61
■メグロジュニア S3	62
■陸王 250 FB	63
■コレダ 250TT-P	64
■ヤマハ 250YD1	65
■ライナー TW III	66
■ホンダドリーム C70 (C75)	67
■ライラックデラックス CY2	68
■ホスク DB	69

1958年(昭和33年)

■スズモペット SM	70
■ホンダスーパーカブ C100	71
■東昌エコー	72
■ラビットマイナー	73
■トーハツニューパーディー GB	74
■メイハツ 125 ニューエース	75
■メグロ 125E3	76

■コレダ 125ST6	77
■山口モーターデラックス 800	78
■クインロケット 200R	79
■マーチン HS3	80
■ホンダドリーム CS71 (76)	81
■ツバサファルコン GC	82
■陸王 750 RT II	83

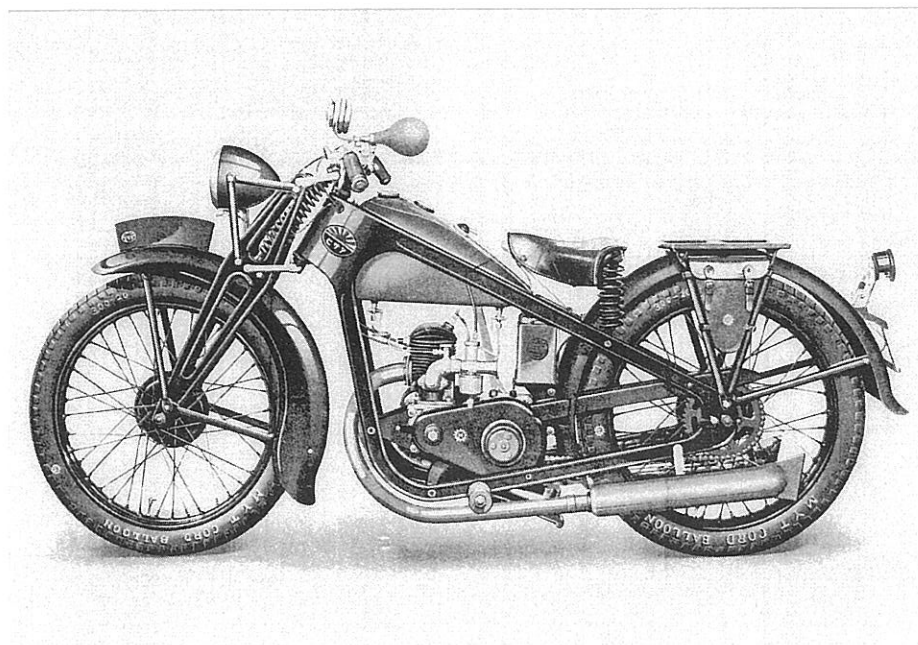
1959年(昭和34年)

■ミヤベツ II (20)	84
■三共モペットコリー	85
■ヒラノポペット 50 (80)	86
■ミリオンサンライト	87
■ツバサ 125 ファイター HC	88
■ホンダベンリイ 125 C92	89
■トヨモーター 125 FHA	90
■クインサンライト 125 (130)	91
■東昌バンドラ	92
■山口モーター SS330 125	93
■ロイヤルサンライト	94
■ホンダベンリイ SS CB92	95
■コレダセルツイン SB	96
■シルバービジョンポピー 200	97
■ラビットジュニア	98
■アサヒ LA500	99
■メイハツ 125-60	100
■ロードキング RK60	101
■シルバービジョンピーター 110	102
■ヒラノポップマンリー 175 (125)	103
■ラビットスーパーフロー	104
■エムロマイティ	105
■DSK 250AB	106
■ホンダドリーム SS CR71	107
■ヤマハスポーツ 250S	108
■ライラックススポーツ 250LS38 (MF39)	109
■ポインター 250 エース PAT-II	110
■メグロアーガス	111

1960年(昭和35年)

■山口オートベツ BP50 (AP10)	112
■スズキセルベツ MA	113
■BS チャンピオン 2	114
■ライラックモベツ AS71	115
■ホンダスポーツカブ C111	116
■山口スーパーツイン	117
■ライラック 125CF40	118
■メグロキャデツ	119
■ヤマハスクーター SC1	120
■コレダスーパーツイン TB	121
■ホンダドリーム SS CB72	122
■メグロスタミナ 500 K1	123

索引	124
----	-----

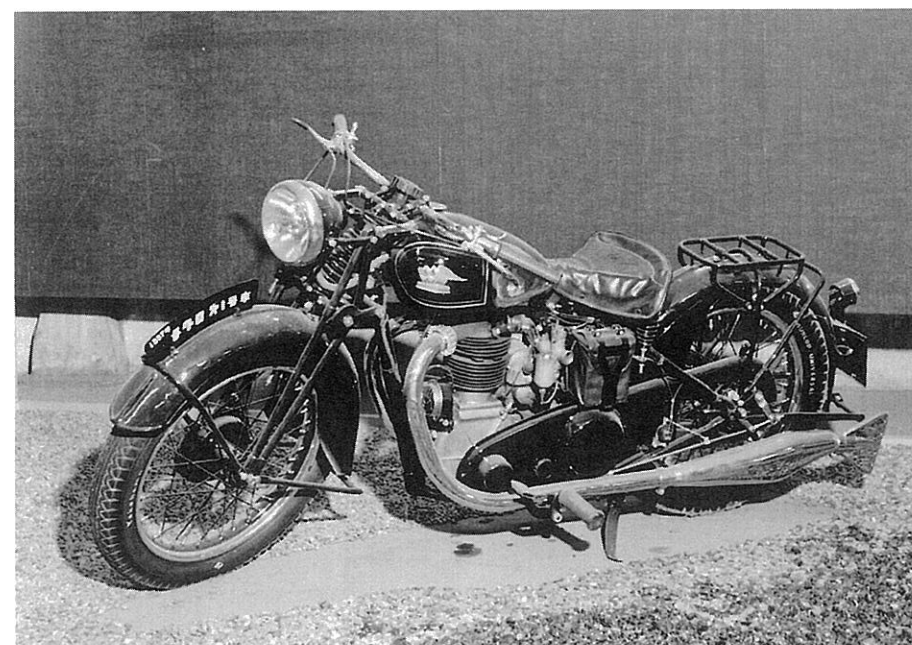


アサヒ AA

(株)宮田製作所
●発売 1933年4月

車名	アサヒ
型式・車種記号	AA
全長×全幅×全高 (mm)	2050 × 730 × 1150
ホイールベース (mm)	1313
最低地上高 (mm)	106
車両重量 (kg)	93
乗車定員 (名)	1
最高速度 (km/h)	70
定地走行燃費 (km/ℓ)	40
登坂能力 (tan θ)	3分の1
最小回転半径 (m)	—
エンジン型式、種類	AA
配列気筒数、弁型式	空冷 2 サイクル単気筒
内径×行程 (mm)	57.15 × 67
総排気量 (cc)	171.5
圧縮比、燃料供給装置	6.3 アマル型キャブレター
最高出力 (PS/rpm)	4.8/4000
最大トルク (kg・m/rpm)	0.95/3000
燃料・タンク容量 (ℓ)	9
トランスミッション	右手動前進3段 始動キック
クラッチ	左手動
最終減速比	—
ブレーキ F/R	右手動ドラム / 左足動ドラム
タイヤ前	26 × 3.00
タイヤ後	26 × 3.00
価格 (¥)	340 (スタンダード) 370 (スペシャル)

宮田製作所は1930年、東六郷に新工場を竣工、軍向けの各種製品から民生用に自転車と自動二輪車の製造をスタートさせる。1913年以来、二番目の製作となったのが1933年に試作車が完成したアサヒ号A型で、基本的に英国製コベントリーイーグルを模した2サイクル175ccだった。フレームはプレス鋼板を溶接しており、当時の事情から鋼管類は兵器や自転車用に使い、伝統の自転車技術を活かしたとはいえない車体構成だった。本格的量産車は、1935年からのAA型からでメッキフレーム車など、各種仕様車を設定して受注生産。戦前は二輪車も含めて自動車といえば、まだまだ輸入車全盛の時代だったため、アサヒ号の販路は外車ディーラーが多く、東京・神田の山田輪盛館、同じく京都・二条の服部モーター商会などだった。

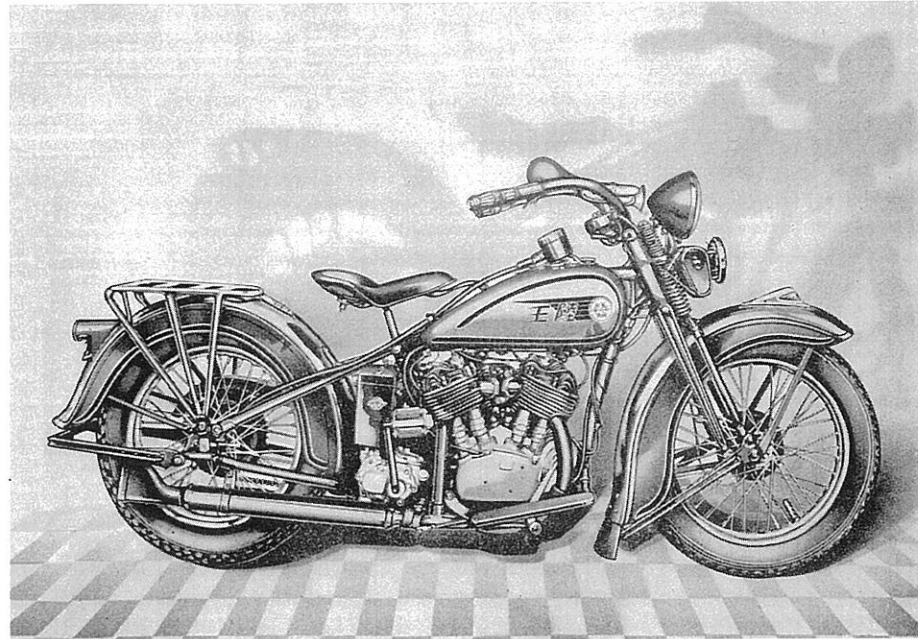


メグロ Z97

(株)目黒製作所
●発売 1937年10月

車名	メグロ
型式・車種記号	Z97
全長×全幅×全高 (mm)	2110 × 750 × 1000
ホイールベース (mm)	1352
最低地上高 (mm)	112
車両重量 (kg)	173
乗車定員 (名)	2
最高速度 (km/h)	80
定地走行燃費 (km/ℓ)	24
登坂能力 (tan θ)	0.25
最小回転半径 (m)	2
エンジン型式、種類	ICI
配列気筒数、弁型式	空冷4サイクル単気筒 OHV
内径×行程 (mm)	82 × 94
総排気量 (cc)	496.41
圧縮比、燃料供給装置	5.6 アマル 276-28 キャブレター
最高出力 (PS/rpm)	11/3600
最大トルク (kg・m/rpm)	3.0/3100
燃料・タンク容量 (ℓ)	13.6
トランスミッション	右手動前進3段 始動キック
クラッチ	左手動
最終減速比	2.333
ブレーキ F/R	右手動ドラム 152 / 左足動ドラム 152
タイヤ前	26 × 3.50
タイヤ後	26 × 3.50
価格 (¥)	950

目黒製作所は1924年に創設、経営者は村田建治と鈴木高治で、その前身は村田製作所で、勝伯爵の出資を得て赤坂でハーレー1200ccを模したジャイアント号を製作したが、高コストで、3台のみ製作して終わった。その後は当時流行の三輪トラック用のまずはミッション、続いてエンジンも製造。当時の欧州レース界で大活躍の、スイス製モトサコシMAGを範とした4サイクル500ccのOHVシングル・エンジンを1932年に完成、このエンジンを搭載したレーシングマシンは井の頭や多摩川スピードウェイなどのレースに出走して好成績をあげ、本格的二輪車の生産を決定する。車体はマン島TTに出場した多田健三のベロセットKTSを範としており、当時の最先端モデルとして人気を得てゆく。なお車名は海軍のZ旗と皇紀2597年に由来していた。

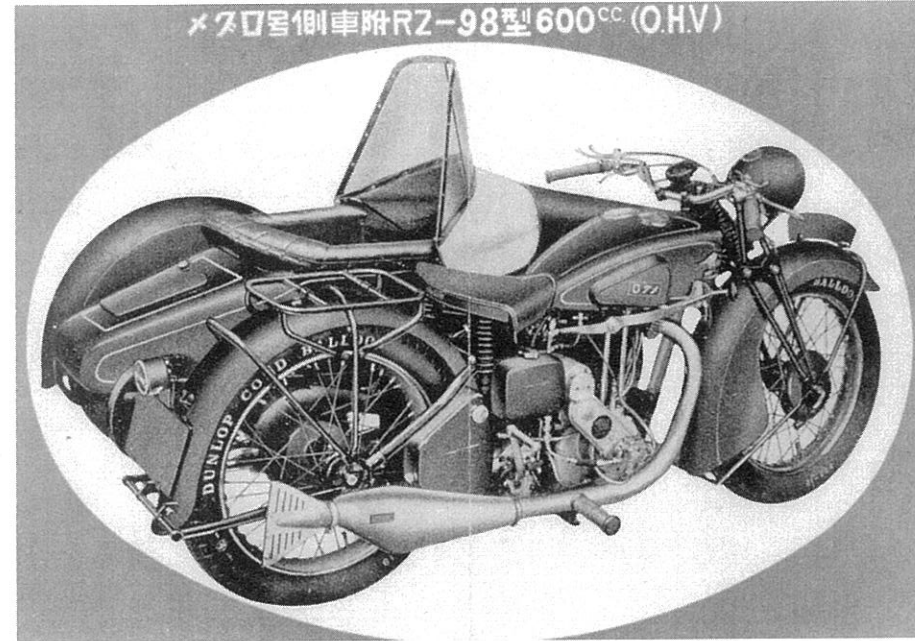


陸王 V

三共内燃機(株)
●発売 1937年7月

車名	陸王
型式・車種記号	VFD
全長×全幅×全高 (mm)	2870×1070×1240
ホイールベース (mm)	1550
最低地上高 (mm)	100
車両重量 (kg)	260
乗車定員 (名)	2
最高速度 (km/h)	120
定地走行燃費 (km/ℓ)	15
登坂能力 (tan θ)	3分の1
最小回転半径 (m)	2
エンジン型式、種類 配列気筒数、弁型式 内径×行程 (mm) 総排気量 (cc) 圧縮比、燃料供給装置 最高出力 (PS/rpm) 最大トルク (kg・m/rpm) 燃料・タンク容量 (ℓ)	VF 空冷4サイクルV型2気筒SV 86.97×101.6 1207.956 日本気化器リンカート型27mm 28/4000 6.3/2500 16
トランスミッション クラッチ 最終減速比 ブレーキ F/R タイヤ前 タイヤ後	右手動前進3段 始動キック 左足動 — 右手動ドラム171/ 右足動ドラム171 4.40-18 4.40-18
価格 (¥)	—

米国ニューヨークのウォール街で1929年に発生の世界大恐慌、これでドルと日本の貨幣格差が大きくなり、輸入車ハーレーダビッドソンの価格が数倍になってしまった。ハーレー最大の顧客日本陸軍は、納入業者の三共製薬に、子会社として三共内燃機を設立させ、ハーレーダビッドソン社と契約。国産化を目標に米国製設備を導入、2年後、1936年に日本製ハーレーが完成。軍部は第二次世界大戦に突入するにあたり、名称も公募して日本名「陸王」と変更。陸王は軍向け主体に開発が進められ、93式近衛兵の天皇警護用に米国製ハーレーとともに登用、また戦線用に97式側輪駆動車などのサイドカー達を生む。大戦中、陸王の北品川工場は爆撃されずに済んだため、戦後いち早く、このV系の生産再開がされてゆく。

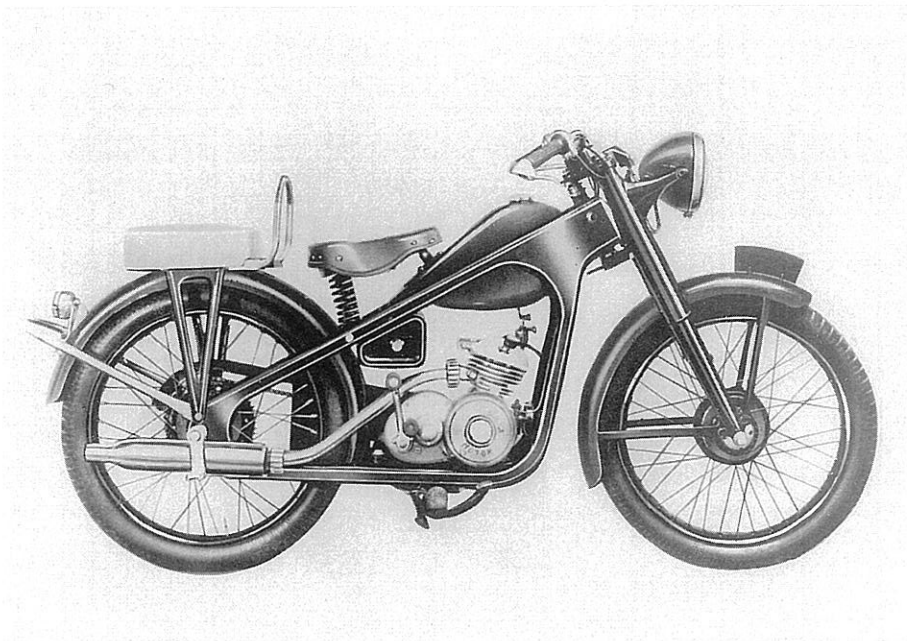


メグロ Z98

(株)目黒製作所
●発売 1938年10月

車名	メグロ
型式・車種記号	Z98
全長×全幅×全高 (mm)	2350×1600×1000
ホイールベース (mm)	1362
最低地上高 (mm)	95
車両重量 (kg)	270
乗車定員 (名)	3
最高速度 (km/h)	80
定地走行燃費 (km/ℓ)	28
登坂能力 (tan θ)	0.25
最小回転半径 (m)	2/2.47
エンジン型式、種類 配列気筒数、弁型式 内径×行程 (mm) 総排気量 (cc) 圧縮比、燃料供給装置 最高出力 (PS/rpm) 最大トルク (kg・m/rpm) 燃料・タンク容量 (ℓ)	ICI 空冷4サイクル単気筒 OHV 90×94 597 5.6 アマル276-28 キャブレター 14/3500 3.0/3100 11
トランスミッション クラッチ 最終減速比 ブレーキ F/R タイヤ前 タイヤ後	右手動前進3段 始動キック 左手動 2.333 右手動ドラム152/ 左足動ドラム152 26×3.50、3.50-19 26×3.50、3.50-19
価格 (¥)	—

戦前から日本の実用車は、簡便な構造のSV方式が絶対とされ、国産ハーレーも新型OHVではなく、SVエンジンが選択されたぐらいである。従って高性能とされた日本製OHVエンジン車は、メグロが最初だった。Z97後期型は498cc、13ps、3速手動右チェンジにて最高速度76km/h。次年度モデルとして登場したZ98は、日本の悪路走破用に地上高を18mm高くした新型フレームが開発され、搭載エンジンも三輪トラック用の600ccが加わり、最高速度も80km/hにアップされた。1939年にはインディアン、ハーレーなどの外車勢に伍して性能を認められて少数であるが白バイに採用され、国産の陸王に並ぶ重量車の雄としての地位を確立。さらには目黒製作所製の純正サイドカーが左および右側双方に設定され、台湾などにも輸出された。



ホンダドリーム D

本田技研工業(株)
●発売 1949年5月

車名	ホンダドリーム
型式・車種記号	D
全長×全幅×全高 (mm)	2070 × 740 × 970
ホイールベース (mm)	1280
最低地上高 (mm)	170
車両重量 (kg)	80
乗車定員 (名)	2
最高速度 (km/h)	50
定地走行燃費 (km/ℓ)	70
登坂能力 (tan θ)	3分の1
最小回転半径 (m)	—
エンジン型式、種類	—
配列気筒数、弁型式	空冷 2 サイクル単気筒
内径×行程 (mm)	50 × 50
総排気量 (cc)	98
圧縮比、燃料供給装置	5.2 アマルキャブレター
最高出力 (PS/rpm)	3.0/5000
最大トルク (kg・m/rpm)	—
燃料・タンク容量 (ℓ)	7
トランスミッション	左足動前進 2 段 始動キック
クラッチ	左手動
最終減速比	—
ブレーキ F/R	右手動ドラム / 右足動ドラム
タイヤ前	20 × 3.00
タイヤ後	20 × 3.00
価格 (¥)	68,500

1949年発売のホンダC型は、注文があった販売店にむけ、エンジンはホンダから、車体は下請けのフレーム会社から送って、販売店で組み上げて1台にする方式だった。戦前からレースのメッカだった多摩川スピードウェイでの日米親善レースで、C型がクラス優勝して注文も増えた。しかしフレーム会社自体も他社からエンジンを仕入れ、自社製バイクを生産していたため、ホンダにまわす車体の出荷を遅くして販売を妨害するようになる。このため車体も自社製にして完成車としたのがこのD型のドリーム号だった。マシンを囲み「夢のようだ」と皆で感動したままを車名にした。エンジンのクランクケースやシリンダーには日本車初のアルミダイキャストを多用して、高い技術水準を誇った。なお初期の名称は「D型ホンダモーター」と呼んでいた。

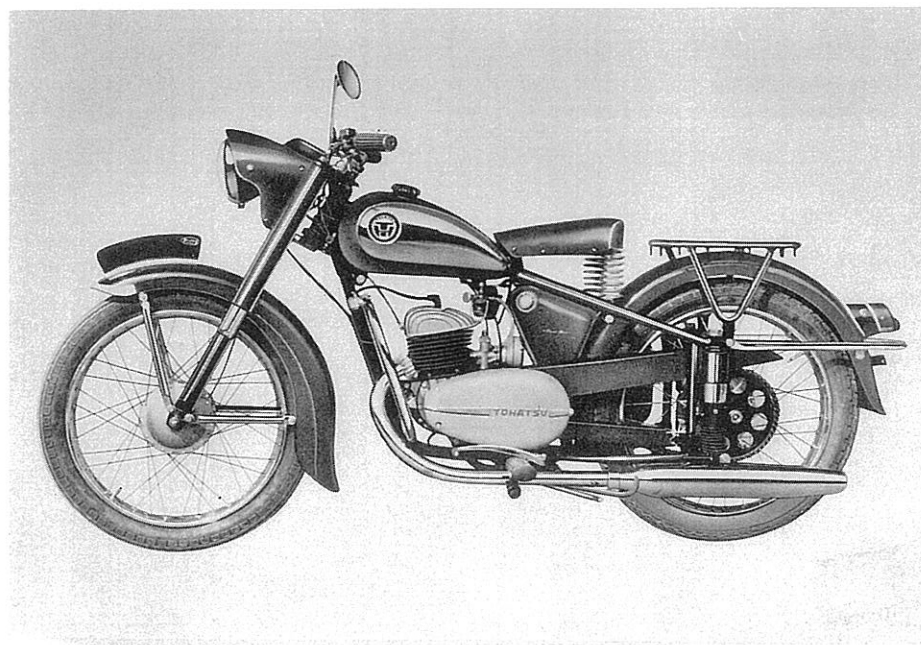


ラビット S23 (D-16) A

富士工業(株)
●発売 1950年1月

車名	ラビット
型式・車種記号	S23 (D-16) A
全長×全幅×全高 (mm)	1560 × 690 × 940
ホイールベース (mm)	1150
最低地上高 (mm)	110
車両重量 (kg)	84
乗車定員 (名)	2
最高速度 (km/h)	50
定地走行燃費 (km/ℓ)	50
登坂能力 (tan θ)	6分の1
最小回転半径 (m)	1.7
エンジン型式、種類	F-11
配列気筒数、弁型式	強制空冷 4 サイクル単気筒 sv
内径×行程 (mm)	55 × 57
総排気量 (cc)	135
圧縮比、燃料供給装置	5.0 H19B キャブレター
最高出力 (PS/rpm)	2.0/3000
最大トルク (kg・m/rpm)	0.51/2200
燃料・タンク容量 (ℓ)	5.6
トランスミッション	自動変速Vベルト1段 始動押しがけ
クラッチ	自動遠心式
最終減速比	—
ブレーキ F/R	前輪なし / ドラム
タイヤ前	3.50-5
タイヤ後	3.50-5
価格 (¥)	—

ラビットの進化は第1号車を生んだ翌年のD12およびS2にはスプリングのみながら、フロント・サスがついた。さらに1949年のD13およびS22はリアサスが固定式からスプリング支持となった。また商用車然としたスタイルもD14AおよびS22Aはリアシートとフットボードが追加、2人乗り「A=アベックシート」と呼ばれた。このS23AとD16Aも、アベックシート仕様で始動方式も依然として「押しかけ」方式だった。D型は網目のスリットが横ルーバー方式であったが、このモデルを限りに翌年以降は車両としての生産がすべて太田工場製になり、D型は消滅、すべてS型となってゆく。初代モデルに比べて、後部ボディが大型化され、前後サスも加えられて重量増加が顕著になり、エンジンのみ169ccに排気量アップされたS24も同時期に並行生産された。



トーハツ 125PK

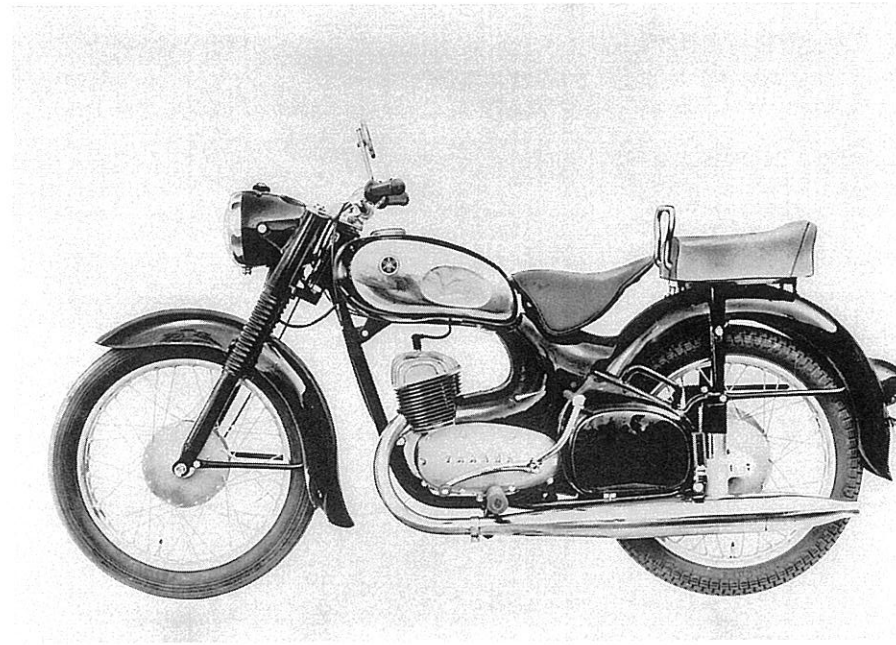
東京発動機(株)
●発売 1956年4月

車名	トーハツ
型式・車種記号	PK56B
全長×全幅×全高 (mm)	1990×700×940
ホイールベース (mm)	1260
最低地上高 (mm)	130
車両重量 (kg)	100
乗車定員 (名)	1
最高速度 (km/h)	85
定地走行燃費 (km/ℓ)	60
登坂能力 (tan θ)	4分の1
最小回転半径 (m)	2.1
エンジン型式、種類	T56B
配列気筒数、弁型式	空冷 2 サイクル単気筒
内径×行程 (mm)	56×50
総排気量 (cc)	123
圧縮比、燃料供給装置	6.7 ミクニRM-14 キャブレター
最高出力 (PS/rpm)	5.5/4500
最大トルク (kg・m/rpm)	0.91/3500
燃料・タンク容量 (ℓ)	10
トランスミッション	左足動前進3段 始動キック
クラッチ	左手動
最終減速比	—
ブレーキ F/R	右手動ドラム 135/ 右足動ドラム 135
タイヤ前	24×2.75
タイヤ後	24×2.75
価格 (¥)	107,000

トーハツは東京発動機の略で、1922年に東京の大崎でタカタモーター研究所として起業し、戦時中は小型無線機用エンジンをミクニ、みずほとともに担当。板橋区に本社工場、長野県岡谷市に疎開したエンジン工場があった。

主な業務は船外機、消防ポンプ用エンジンなどだったが、戦時中手掛けたエンジンが自転車用取り付けエンジンに流用されたことに着目し、エンジン供給業務を開始。さらに、自社で二輪車の生産販売を行なうようになる。特に125ccまでのモーターバイク市場では、東京地域での大量需要により1955-56年業界トップの座にあった。

PKは2段変速廉価版と3段変速リアサス車を揃えホンダより安価だったが、商店でも1957年以降は高性能車を欲するようになり、ホンダにトップの座を明け渡すのである。



ヤマハ 175YC1

日本楽器製造(株)
●発売 1956年3月

車名	ヤマハ 175
型式・車種記号	YC1
全長×全幅×全高 (mm)	2040×660×970
ホイールベース (mm)	1285
最低地上高 (mm)	130
車両重量 (kg)	118
乗車定員 (名)	2
最高速度 (km/h)	110
定地走行燃費 (km/ℓ)	51
登坂能力 (tan θ)	3分の1
最小回転半径 (m)	1.885
エンジン型式、種類	YC1
配列気筒数、弁型式	空冷 2 サイクル単気筒
内径×行程 (mm)	62×58
総排気量 (cc)	175
圧縮比、燃料供給装置	6.6 アマル 376-24 キャブレター
最高出力 (PS/rpm)	10.3/5400
最大トルク (kg・m/rpm)	1.61/3400
燃料・タンク容量 (ℓ)	13
トランスミッション	左足動前進4段 始動キック
クラッチ	左手動
最終減速比	—
ブレーキ F/R	右手動ドラム 150/ 右足動ドラム 150
タイヤ前	3.00-19
タイヤ後	3.00-19
価格 (¥)	160,000

日本楽器製造のバイクが国産トップクラスと知らしめたのが1955年7月の富士登山レースで、1位と3-6位を占め、8位になった250ccよりも速いことを実証。さらには第1回浅間火山レース125ccで1-3位を独占したことで決定的となった。

こうした勝利により生産拠点の浜北工場はヤマハ発動機となり、軽二輪車130YBを受注生産する。しかしYBでは125ccと大差ない性能だったため、高性能を得るため発売したのが175YC1だ。1956年7月の富士登山レース250ccクラスにYC出場が伝わり、ホンダやスズキは勝てないと判断し出走せず、ヤマハが125ccは8位まで、250ccも5位までを独占。敵なしの状況となった。YCはYA同様にDKW175を範としたため、リアはプランジャ・サスの実用車然とした外観だが、他社の250ccを凌ぐ性能だった。

執筆・編集

小関和夫（自動車史料保存委員会）

1947年東京生まれ。自動車史料保存委員会所属。1965年より工業デザイン、機器設計業務とともに自動車専門誌編集者を経て、現在に至る。1970年毎日工業デザイン賞受賞。フリーとなった後は二輪、四輪各誌へ執筆。二輪、三輪、四輪の技術および歴史などが得意分野。雑誌創刊にも複数関与する。自動車、サイドカー、二輪車部品を設計する「OZ」ハウス代表。

三樹書房編集部 木南ゆかり／山田国光

日本の自動車アーカイヴス

二輪車 1908-1960

編者……………自動車史料保存委員会

発行者……………小林謙一

発行所……………三樹書房

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

URL <http://www.mikipress.com>

印刷・製本……………中央精版印刷株式会社

© MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

本書の全部または一部、あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します

日本の自動車アーカイヴス

乗用車 1947-1965 自動車史料保存委員会編

日本自動車工業会などに保存されている貴重な写真を発掘して、当時の自動車を紹介する、シリーズ第1弾。日本自動車業界の発展の基礎ともいえる終戦直後から1965年までの乗用車の変遷を解説・スペック付きでたどる。収録車は、たま電気自動車、ダットサン・デラックスセダンDB型、日野ルノーPA型、トヨベツト・クラウン、スバル360、ニッサン・セドリック、プリンス・スカイライン、マツダ・キャロル360デラックス、ホンダS500、いすゞベレット1600GT、三菱コルト800スタンダードなど、全102台。

A5判 定価：1260円(本体1200円)



乗用車 1966-1974 自動車史料保存委員会編

シリーズ刊行第2弾。今回は、この時期に飛躍的な発展を遂げたカローラ、サニーなどの大衆車、トヨタ2000GTなどの本格的スポーツカー等、全102台について写真・解説・スペックでたどる。収録車は、ダイハツ・フェロースーパーデラックス、ホンダN360ファミリータイプ、マツダ・コスモスポーツ、ダットサン・フェアレディ2000、いすゞ117クーペ、三菱ギャランGT O-MR、スズキ・フロンテFC、ニッサン・キャラバンコーチ10人乗り、トヨタ・クラウンロイヤルサルーンほか。

A5判 定価：1260円(本体1200円)



乗用車 1975-1981 自動車史料保存委員会編

シリーズ刊行第3弾。今回は排出ガス規制を乗り越え、成熟期を迎えた乗用車全107台について写真・解説・スペックでたどる。収録車は、三菱ギャランΣ1600GL、ニッサン・スカイラインハードトップ2000GT-E・S、スズキ・セルボCX-G、いすゞ117クーペXG、ダイハツ・シヤレードXTE、ニッサン・セドリック4ドアハードトップターボS、マツダ・ファミリアハッチバック1500 3ドアXG、トヨタ・ソアラ2800GTエクストラ、スバル・レオーネ4WDツーリングワゴン1.8、ホンダ・シティRほか。

A5判 定価：1260円(本体1200円)



乗用車 1982-1985 自動車史料保存委員会編

シリーズ刊行第4弾。今回は新型車が続々と発表され、過給器の装着やDOHC化、数々の電子制御技術の登場で世界中から高い評価を受けるまでになった乗用車全107台について写真・解説・スペックでたどる。収録車は、ニッサン・プレーリー8人乗りJW-G、ホンダ・プレリユードXX、三菱パジェロメタルトップワゴン2300ディーゼルターボGL、マツダ・ボンゴローニイワゴンガソリン9人乗りリミテッドサンルーフ、スバル・ドミンゴ4WD GS-S回転シートサンルーフ付、トヨタMR2 Gリミテッドほか。

A5判 定価：1260円(本体1200円)



乗用車 1986-1988 自動車史料保存委員会編

シリーズ刊行第5弾。今回は、80年代後半のバブル経済に乗って、車両の高級化が顕著になり、電子制御燃料噴射装置などのカーエレクトロニクスの進化をはじめとする性能向上とエアバッグやABSなど安全装備の充実した乗用車全103台について写真・解説・スペックでたどる。収録車は、トヨタ・ソアラGTリミテッド、スバル・レオーネフルタイム4WD、いすゞジェミニイルムシャーターボ、スズキ・カルタス1300ドアGT-i、三菱デボネアV3000ロイヤル、マツダ・エチュードGi、ホンダ・トゥディRi-Ziほか。

A5判 定価：1260円(本体1200円)

