

読者の方々へ

この本を手にとられる読者の方々と歴代の「セドリック」や「グロリア」との接点は、一様ではなく、オーナーとしてご自分で所有したり、日常的に運転したりという関わり方だけでは恐らくないことでしょう。

例えば、運転手つきの後席で長い時間を過ごされたかもしれません。教習所でおそろおそろ、初めて動かしたクルマかもしれません。幾度かのオリンピックや、新しい道路開通など「ハレ」のイベントでのパレード車両としてご覧になったかもしれません。あるいは、都市の道路を絶え間なく、血液のように流れるタクシー車両群の中にも、必ずこのクルマがある（あった）ことを思い出す方もいらっしゃると思います。

このように、両車は単に歴史の長さという理由からでなく、社会の中に深く浸透し、人の暮らしにより近い機能を負うという、ある種の「社会的使命」を他のクルマより重く担う存在として、多くの人に幅広く記憶されるクルマとなりました。

本書においては、そんな両車の歴史を、前史も含めて当摩節夫氏が丁寧に詳述されていますが、私ども日産自動車の立場から申しまして、その祖形はそれぞれ1930年代の「ニッサン乗用車」と1952年に誕生した「プリンスセダン」に見出すことができます。いずれも、両社の最高峰の製品でした。

やがて1959年と60年に相次いで誕生した「グロリア」と「セドリック」は、先行する「トヨペットクラウン」とともに、三つ巴の競争を通じて日本の高級車市場を牽引しました。輸入自由化に伴う国際競争力強化の一環で、早くも65年前後には、両車から派生した超高級車も生まれています。

60年代、法人需要中心だった両車に起こった「パーソナル化」の潮流は、その後完全に定着し、91年からは、パーソナルな4ドアハードトップ車が法人向け主体のフォーマルなセダンから分岐し、別の設計を採るまでに至りました。

その裏で、2014年に生産中止となった「セドリック」の法人向けセダンは、1960年から数えると半世紀以上、前述のような社会的使命を全うしたクルマだといえます。

オーナー向けの両車が打ち切られた2004年からは、「フーガ」がラインアップされて現在に至っています。かつての両車とは違い、現在の「フーガ」はもはやスポーツセダンというべきカテゴリーに属していますが、「フーガ」のこのような個性も、歴史的には87年から始まった「グランツーリスモ」シリーズがあったからこそ実現していると理解することができます。

両車は、各時代の「世界初」「日本初」の新機軸・新技術がいち早く搭載される商品として、幾度か檜舞台に上がりました。主な例として、ピラーレス4ドアハードトップ（72年）、エンジン集中制御（ECCS）およびターボ過給エンジン（ともに79年）、V6エンジン（83年）、フルレンジ5速AT（89年）、エクストロイドCVT（99年）などがあります。

グローバル市場に目を転じると、1972年の日中国交正常化に伴って初めて中国に輸出された日産車は230型の「セドリック（公爵）」で、これは現在の日産の中国事業にとって記念碑的存在となっています。いっぽう、北米地域を皮切りに89年に展開開始したプレミアムブランド「インフィニティ」においては、「インフィニティM」として、フラッグシップの「Q45」に次ぐ位置を占める時代もありました。

このように、両車は、表舞台からは消えたものの、現在の日産自動車の有形無形の多くの事物の礎になっています。本書は、体系的にその足跡をたどった類例のない好著ですが、その制作に関しては、弊社のヘリテージ活動の一環として収集・整理を続けてきた資料の一部を活用いただくことができ、微力ながらお役に立てたのではないかと考えています。

本書は、かつての両車を知らない後世の読者にとっても、またとない資料的価値を持ち続けることを信じて疑いません。

日産自動車株式会社
グローバルマーケティングコミュニケーション部
ヘリテージマーケティング・コミュニケーション担当
中山 竜二

目次

■読者の方々へ 中山竜二／2

セドリック／グロリアの歴史

はじめに……4

第1章 日産自動車のルーツ……4

第2章 戦前・戦中のニッサン乗用車……9

第3章 戦後のニッサン乗用車……12

第4章 ニッサン セドリック（グロリア）の誕生と変遷……16

カタログでたどる セドリック／グロリアたち

第1世代（1960年4月～1965年10月）／42

第2世代（1965年10月～1971年2月）／61

第3世代（1971年2月～1975年6月）／77

第4世代（1975年6月～1979年6月）／91

第5世代（1979年6月～1983年6月）／104

第6世代（1983年6月～1987年6月〈ワゴン、バンは1999年8月〉）／119

第7世代（1987年6月～1991年6月〈セダンは2014年9月〉）／134

第7世代（第1世代シーマ）（1988年1月～1991年8月）／150

第8世代（1991年6月～1995年6月）／154

第9世代（1995年6月～1999年6月）／165

第10世代（1999年6月～2004年10月）／173

■年表／185

■セドリック／グロリアエンジン変遷表／197

■セドリック／グロリア車両変遷表／200

■セドリック生産・登録・輸出台数（ワゴン、バンは含まず）／212

■グロリア生産・登録・輸出台数（ワゴン、バンは含まず）／212

■セドリックワゴン、バン生産・登録・輸出台数／213

■グロリアワゴン、バン生産・登録・輸出台数／213

■セドリックシーマ生産・登録・輸出台数／213

■グロリアシーマ生産・登録・輸出台数／213

■日産自動車のルーツ／214

■参考文献／214

■あとがき／215

■読者の皆様へ■

本書では、「第〇〇世代」等の表記については、基本的にセドリックの世代に依っており、セドリックの兄弟車としてグロリアの変遷を解説しています。また、初代～第3世代グロリアの変遷に関しては、既刊『プリンス自動車』（小社刊）にその詳細がありますので、ご参照いただけますと幸いです。

はじめに

日産自動車は2013年12月に創立80周年を迎えた。1933（昭和8）年12月、自動車製造株式会社として創業した日産自動車は、戸畑鋳物株式会社の傘下にあったダット自動車製造株式会社が製造してきた小型車ダットサンの生産を継承すると同時に、関東大震災を契機として日本に工場進出したフォード、GM への部品供給などを通して機械設備の完備と技術の向上を図り、フォード、シボレーなどに対抗できる純国産ニッサンブランドの大衆経済車を大量生産するというのが鮎川社長の夢であった。

夢の実現に向けた第一歩は米国・グラハム・ページモーターズ社（Graham-Paige Motors Corp.）との技術提携であった。工場の機械設備、工具、型、ゲージをはじめ、ボディーとシャシーの生産に必要な型、治工具類と日産仕様に改修したエンジンなどを購入し、完成したのが1937（昭和12）年に発表されたニッサン70型であった。その後も新しい中型車の生産計画を立てたが、当時の切迫した物資状況や軍事目的に沿わないなどの理由で、プロトタイプが造られただけで生産することは認められなかった。

戦時中および敗戦後の空白期間によって、日本の乗用車工業は欧米との間に20～30年ほどの開きがあったと言われており、短期間にレベルアップを図るためには外国自動車メーカーと技術提携するのが最善策との気運が高まり、通産省もこれを積極的に支援した。日産自動車は1952（昭和27）年12月に英国・オースチン社と技術提携契約を締結して技術を習得し、更に独自の創意工夫を加えて1959（昭和34）年に登場させたのがダットサンプルーパードであり、およそ半年後の1960年に登場したニッサンセドリックであった。

ニッサンセドリックは1955年に発売されたトヨペットクラウンを良きライバルとして進化してきたが、2004（平成16）年に10代目であった主力モデルの生産を中止して44年の歴史に幕を下ろした。その後は7代目をベースとした営業車主体の4ドアセダンのみを2014年9月まで継続生産していた。

本書では日産自動車の生い立ちと、敗戦後、廃墟のなかで、占領下の厳しい制約から少しずつ解放されて復活する様子を、そして最後にニッサンセドリックの歴史を当時のカタログでたどってみた。3代目セドリック

からはグロリアが双子車として加わったので併せて載せている。なお、本書ではダットサン小型乗用車についての記述は割愛した。

第1章 日産自動車のルーツ

創業までの沿革

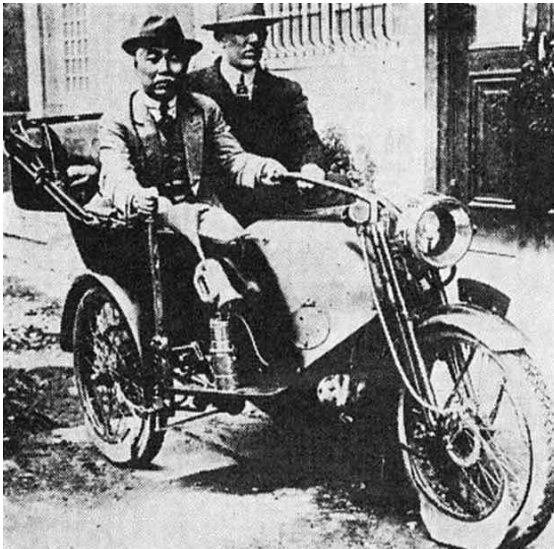
日産自動車株式会社のルーツは1933（昭和8）年12月26日、戸畑鋳物株式会社と持ち株会社の日本産業株式会社が、それぞれ400万円と600万円を出資して設立した自動車製造株式会社を起源とする。3社とも社長は創業者である鮎川義介であった。

一方、製品であるダットサンのルーツをたどると、更に20年ほどさかのぼった1911（明治44）年に橋本増治郎が自己資金に加え、田健治郎、青山祿郎、竹内明太郎の出資協力によって東京に創立した従業員わずか7名の快進社自働車工場（当時の表記による）で、1914（大正3）年に完成したダット（DAT）自動車（脱兎号）にたどり着く。DATの名称はこのとき初めて使用されたが、意味は会社創立時の資金協力者3名のイニシャルを合わせたものと言われている。

快進社自働車工場でDAT自動車（脱兎号）を完成した1914（大正3）年の我が国の乗り物事情（保有台数）は、乗用車（バスを含む）わずか681台、トラック110台、モーターサイクル525台で、これに対して乗用馬車約8000台、荷積用馬車約17.9万台、牛車約3.3万台、荷車約183万台、人力車約11.9万台、自転車約59.8万台という状況で、畜力や人力に依存したものであった。



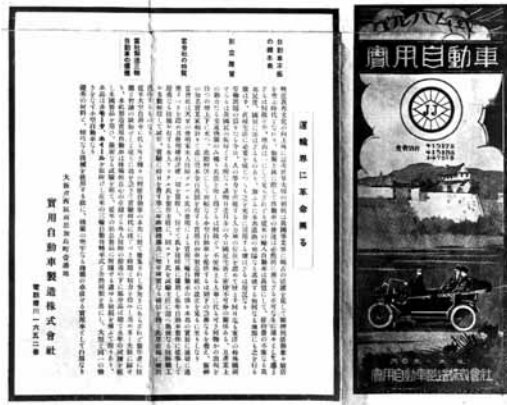
1921年に発行された快進社のカタログ。表紙の写真は現在の東京・豊島区にあった第一機械工場。クルマはダット41型。



ゴルハムから贈られたクシカーを運転する櫛引弓人とゴルハム。

そのころ、来日したウィリアム R. ゴルハム（William R. Gorham）が、彼のマネージャー櫛引弓人のために造ったハーレーダビッドソンのエンジンを積んだ2人乗り三輪自動車を、当時日本でもっともポピュラーな乗り物であった人力車に代わるものとして量産化しようと考えた。この計画に乗ったのが久保田鉄工所社長の久保田権四郎で、彼を含む8名が発起人となって、1919（大正8）年、大阪に実用自動車製造株式会社を創立し、翌年にはゴルハム式三輪自動車を完成させている。

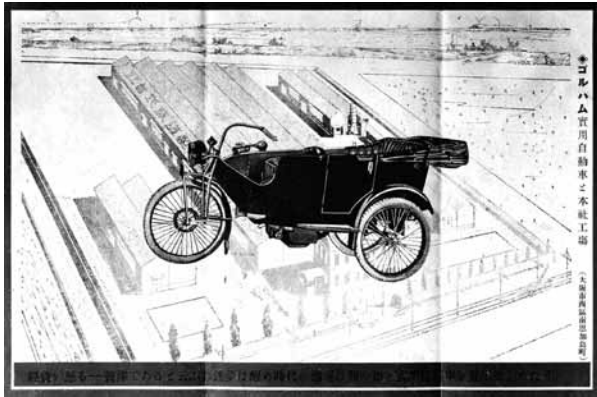
快進社自働車工場はその後、1916（大正5）年12月に設計第4号車である DAT 41型を完成すると、これの量産と同時に軍用保護自動車の製造を行うことを考え、1918（大正7）年8月、資本金60万円の株式会社快進社を設立し、工場を東京府北豊島郡長崎町（現・東京都豊島区）に移転した。敷地6000坪（1万9830㎡）、工場建物600坪



「運輸界に革命興る」とうたう1920年発行の実用自動車製造のカタログ。

（1983㎡）、従業員60名の規模に成長し、1924（大正13）年10月には DAT 41型3/4トントラックで軍用保護自動車の資格検定にも合格した。しかし、第1次世界大戦後の不況と輸入車の影響を受けて経営不振に陥り、1923（大正12）年4月には資本金を6万円に減資したが、同年9月に発生した関東大震災のあと大量に輸入された外国車に抗しきれず、1925年7月に合資会社ダット自動車商会を設立して快進社は解散した。同商会の業務内容はダット自動車および部品の製造、販売、ならびに修理業、乗合自動車と貨物輸送自動車の営業であったが、資金と設備が十分でなかったため生産は上がらず、経営は厳しかった。

実用自動車製造株式会社は1922（大正11）年にはゴルハム式四輪車を発売、月産約30台の能力があった。そして1923年には新設計の空冷2気筒10馬力の「リラー号」を発売する。箱型2000円、幌型1750円で1923～24年に約250台生産されタクシーに利用された。しかし、フォードの4人乗り乗用車が1700円で買えるようになると、リラー号は売れなくなり、自動車修理や久保田鉄工所の農発部品製作の下請け、日本 GM のシボレーの部品加工などで細々と経営を維持する状態であった。そこで、軍用保護自動車の製造に活路を求め、破産寸前であった合資会社ダット自動車商会を1926（大正15）年4月に買収し、同年9月に実用自動車製造と合併させてダット自動車製造株式会社を設立し、ダット保護自動車の製造に専念することになった。この時点で橋本増治郎にかつて資金協力した3名は去り、増治郎だけが専務取締役として名を連ねていた。DATの意味も Durable（頑丈）、Attractive（魅力的）、Trustworthy（信頼性）の自動車そのものの特徴を表現する略称に変えられた。DATの生産台数は1927（昭和2）年に7台、1928年に111台、1929



1920年発行のカタログに載ったゴルハム実用三輪自動車。背景は大阪の本社工場。



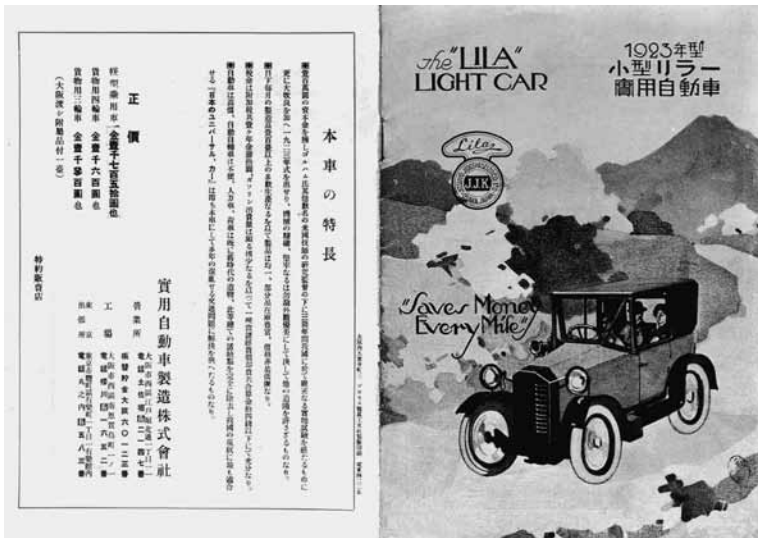
ゴルハムの四輪トラック。2気筒百貫（375kg）積み、価格1600円。運転費用は1日に20哩（マイル）走るとして、償却費込みで1哩につき13銭4厘とある。

年に107台、1930年に137台と微々たるものであった。1931（昭和6）年8月、ダット自動車製造株式会社は戸畑鑄物株式会社に買収され、橋本増治郎も専務を辞任し、自動車製造から身を引くこととなった。

この頃、保護自動車に加えて新小型乗用車がDATの息子（Son）という意味で「ダットソン（DATSON）」の名前で発売されたが、ソンは損に通ずるということで、ダットサン



1923年型リラー車。1087cc 空冷V型2気筒エンジン+3速MTを積み、最高速度35哩（56.3km/h）、車両重量120貫（450kg）、価格1750円。水冷4気筒の高級車は11月より発売とある。



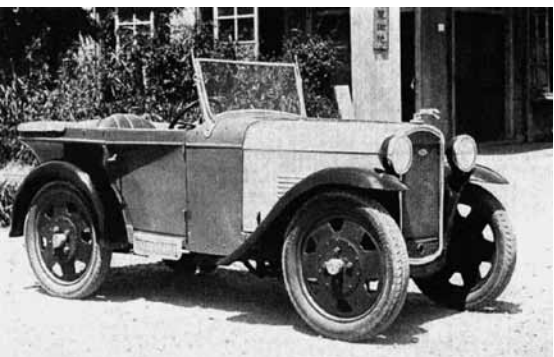
1923年型小型リラー実用自動車のカタログ。「日本のユニバーサルカー」だと訴求し、「人力車、荷車は既に旧時代の遺物」と切って捨てている。表紙の箱型車は2000円であった。

（DATSUN）とすれば旭日昇天の如くに栄えるということで1932年初めに変更された。同じ理由でアメリカ車ハドソン（Hudson）はハドスンとして販売されていた。

戸畑鑄物株式会社社長の鮎川義介が遠大な自動車製造計画をもって新会社の設立を考えたのはこの頃であった。



1931年、国産で運転手免許不要のダットソン号小型自動車のカタログ。495cc直列4気筒10馬力エンジン+3速MTを積み、最高速度45哩（72.4km/h）。1ガロン（40銭）にて50哩走行とあり、燃費は21.26km/Lであった。



1931年ダットソン号。全長2710mm、全幅1175mm、ホイールベース1880mm、トレッド965mmで、現代の軽自動車よりかなり小さい。

■自動車工業株式会社（国産3社の合同）

当時の国産3社（ダット自動車製造、石川島自動車製作所、東京瓦斯電気工業）は輸入外車と昭和初期の不況の圧力を受け、業績を拡大することができず、伸び悩みの状態であった。この苦境を打破するため、国産3社による国産自動車擁護の運動が展開されたが、軍用自動車関係を除き冷淡で、自由貿易下において国際分業の立場から、安い外国車を購入したほうがよいという意見が大勢を占めていた。しかし、第1次世界大戦後、わが国の国際収支は慢性的赤字を続けており、この運動は国際収支の改善を目指した国産品愛用運動と結びつき現実化する。

1926（大正15）年に商工大臣を会長とした国産振興委員会が設置されていたが、1929（昭和4）年9月の第8回国産振興委員会に、自動車工業を確立する具体的方策について諮問され、具体策を立案するため、1931（昭和6）年6月に自動車工業確立調査委員会が設置された。委員は斯波、竹村の両東京帝国大学教授、内務省、大蔵省、陸軍省、海軍省、商工省、鉄道省などの関係各局長および前記国産3社の社長の合計18名であった。

委員会の審議は1932年3月まで続けられ、出された結論を要約すると、

- 中級貨物自動車・乗合自動車の標準形式を制定し、単種大量の生産を行ないコストの低減と品質の向上を図る。
 - 政府は使用奨励、製造奨励、課税の緩和、関税の改正などの保護奨励を行なう。
 - 生産及び販売の組織方法を統制し、一体系のもとに年間1000台以上の生産を行なう。
- というもので、これによって外国車に対抗できるとした。乗用車については、貨物自動車・乗合自動車で十分経

験を積んだ後着手するのが得策という考えであった。

委員会から提言された国産3社の合併については、3社それぞれの伝統と背景があり容易ではなかった。1932（昭和7）年9月22日、商工省、陸軍省立会いのもと3社の合併が成立したが、翌日東京瓦斯電気工業が取り消している。当時、東京瓦斯電気工業は債権者から破産申請が出され強制和議中であったし、ダット自動車製造は前年に当時の新興コンツェルン、日本産業（日産）傘下の戸畑鑄物に買収され、その子会社となっていた。

このような状況の中、1932年12月15日に石川島自動車製作所の澁沢正雄社長、戸畑鑄物の鮎川義介社長、ダット自動車製造の久保田篤次郎専務の3者は、わが国自動車工業確立のために3社合併は不可欠であり、第1段階として石川島とダットの合併を断行しようという覚書を締結した。翌1933年2月28日にダットの営業譲渡契約が結ばれ、3月1日、石川島自動車製作所は資本金320万円の自動車工業株式会社となった。

この合併の内容は、石川島が資本金を70万円増資し、ダットがこれを全額引き受ける。同時にダットは資産・負債一切を戸畑に70万円で継承させたのち解散するというもので、ダット（実質的には親会社の戸畑鑄物）の資本参加であった。ダット号およびダットサンの製作・販売権は無償でダットから自動車工業に譲渡されたが、自動車工業での乗用車生産の予定もなく、1933年9月22日に戸畑鑄物の懇望により、譲受の日にさかのぼり無償で戸畑鑄物に戻された。

自動車工業はその後、1937（昭和12）年に東京瓦斯電気工業と合併して東京自動車工業となった。現在のいすゞ自動車と日野自動車の前身である。

■日産自動車の創業

ダット自動車製造と石川島自動車製作所との合併による自動車工業株式会社設立の調整が進められているころ、戸畑鑄物社長の鮎川義介は遠大な自動車製造計画をもって新会社の設立を考え、1933（昭和8）年2月、圧造・鍛造用機械、自動ねじ機械その他の工作機械約200台と、それに付属する切削工具類を米国から輸入するため、三菱商事を一手買付者として委託し、戸畑鑄物から海外に係員を派遣して、この機械類の選定にあてた。

1933年3月、同社に自動車部を創設して山本惣治取締役を部長に、久保田篤次郎取締役を製造担当とし、ダット自動車製造から買収した大阪工場を戸畑鑄物株式会社自動車部大阪工場として、とりあえずダットサンの量

七新社長のもと、外国自動車メーカーと技術提携することを決定し、提携先および対象車について慎重に調査を進めた結果、歴史があり、日本に多く稼働している使用者に信頼されている、日本の国情に適しているなどの理由から、英国・オースチンモーター社のオースチン A40サマーセットサルーンを選択した。

提携交渉は1952年夏から始まり、調印式は同年12月4日、英国・バーミンガム市ロングブリッジのオースチンモーター社（The Austin Motor Co. Ltd.）において同社社長レナード・ロード（Leonard Percy Lord）、オースチン輸出会社（Austin Motor Export Corp. Ltd.）専務 J. F. ブラムレイ（J. F. Bramley）、日新自動車株式会社（オースチン製品の日本総代理店）社長長瀬徳太郎、および日産自動車社長浅原源七の4者間で行われ、同年12月23日正式に政府認可を受けた。

オースチンの生産にあたっては新たにオースチン部を設け、鶴見第3敷地内に1500坪（4959㎡）の専用工場を新設した。オースチン A40の組み立て第1号車は1953年4月4日に完成し、5月8日に東京丸の内のホテルテイトで、小笠原通産大臣、英国大使館、諸官庁、同業他社、



オースチン A50とボディー組み立て、機装ライン。(1955年に発行された「ニッサングラフ・オースチントピックス」より)。

販売店、協力工場、貿易業者などを招待して盛大な発表・試乗会が行われた。

部品の国産化については、タイヤ、バッテリー、平ガラスは最初から国産品を使用し、そのほかの部品については1954年1月時点で合計224点になったが、1954年9月に英本国で A40から A50へのモデルチェンジがあり、日産自動車でも同年12月から A50に切り替えたため、部品の国産化も振出しに戻ってしまった。しかし、1955年8月には既に過半数の国産化を終え、いよいよボディーの国産化に進み、1956年8月に全部品の国産化を完了した。

1952年12月の調印から3年9か月で完全国産化を実現したが、この過程で日産自動車は部品の精度の維持、加工のコツ、検査のコツ、コスト切り下げのコツなどについて、技術の飛躍的向上に役立つ多くの教訓を得た。部品サプライヤーなど協力工場の総力を挙げての努力の結果でもあったが、サプライヤー自身も多くを学んだであろう。

日産自動車ではオースチンの国産化の過程で、エンジンのシリンダーブロックとシリンダーヘッドの機械加工に、日本で初めて本格的なトランスファーマシンを導入した。

第4章 ニッサンセドリック(グロリア)の誕生と変遷

日産自動車では戦後初めて GHQ から製造許可を受けて生産したダットサン DA 型セダン以降、改良を重ねて数多くの小型乗用車ダットサンを生産してきたが、1955年に発売された110型セダンは次々と改良され211型まで発展し、1958年からは米国へも本格的に輸出されるまでに成長した。そして、米国での実地使用の経験をフィードバックして、更に過酷なテストを経て登場したのが、1959年に発売された小型乗用車ダットサンブルーバードであった。

一方、中型車についてはオースチンモーター社との7年間の契約が1960年3月31日で期間満了となるので、オースチンに代わる中型乗用車として投入されたのが、1960年3月に発表されたニッサンセドリックであった。

■第1世代セドリック（30型）

オースチンに代わる日産自動車の新しい中型乗用車の開発は早くから進められており、1957（昭和32）年8月には日産自動車にとって戦後初となる新型エンジンの



大盛況の初代セドリック発表会。「ニッサンセドリックとモデルを撮す会」と写真コンテストも行われた。

試作をはじめ、12月末に完成。同年10月には試作車の製作にかかり、翌1958年2月末から順次数台を完成してテストを開始した。このクルマには日産技術陣の総力が結集され、オースチンの良いところを完全に吸収し、更に新しい技術を加えて、オースチンのみならず、1955年に発売されて好評の初代トヨペットクラウン、1957年に発売された初代プリンススカイラインを超えるスタイル、性能、乗り心地を持つ最高級の中型乗用車を目標として開発された。

完成したクルマは「ニッサンセドリック」と命名された。作家バーネット夫人の名作「小公子」の主人公セドリックにちなんだもので、この若い貴公子のようにすべての人から愛され、親しまれるようにとの意味が込められていた。1960年3月1日、東京・高輪プリンスホテルに報道関係者を集めて発表会を開き、3月19日には東京・麻布プリンスホテルで内示会を開き、4月1日に一般への発表と同時に発売した。

セドリックの生産は鶴見の旧オースチン組み立て工場1500坪（4959㎡）に2775坪（9174㎡）を増築したセドリック組み立て工場で行われ、塗装設備の近代化、流れ作業方式による車体組み立てライン、新溶接機の導入を行い、立ち上がりは月産1000台でスタートしたが、10月には早くも2000台を突破している。

車種構成はいたってシンプルで、デラックス（D30）とスタンダード（30）の2種類しかなかった。G 型1488cc（ボア80mm ×ストローク74mm）直列4気筒 OHV、圧縮比8.0、71ps/5000rpm、11.5kg-m/3200rpm エンジン+4速 MT（1速ノンシンクロ）を積む。エンジン出力71馬力は1957年に登場した富士精密工業のプリンススカイラインが1500cc で70馬力であったため、これを凌駕すべしとの指令が出されて頑張った結果だと言われる。日産初の本格的なユニットボディー（一体構造車体）を



三越百貨店の屋上で開催された初代セドリックの発表会。

採用し、サイズは全長4410mm、全幅1680mm、全高1520mm、ホイールベース2530mm。車両重量1170kg（デラックスは1195kg）、乗車定員6名、最高速度130km/h、サスペンションはフロントがダブルウィッシュボーン+コイル、リアは半楕円リーフのリジッドで、価格はデラックス101.5万円（1961年5月8日、99.7万円に改定）、スタンダード88万円（1961年5月8日、82万円に改定）であった。

1960（昭和35）年10月21日、セドリックカスタム（G30）が追加発表され、11月中旬から発売された。セドリック発売以来、とくに官公庁、社用車、ハイヤーなどの営業車として、更に大型豪華車を要望する声があったことと、同年9月1日に道路運送車両法が改正され、小型車の排気量枠が1500cc から2000cc に引き上げられたことを契機に登場したモデルで、H 型1883cc（ボア85mm ×ストローク83mm）直列4気筒 OHV、圧縮比8.5、88ps/4800rpm、15.6kg-m/3200rpm エンジン+4速 MT（1速ノンシンクロ）を積む。ホイールベースと全長が従来のセドリックより100mm 長い2630mm と4510mm となって国産車で最大となったが、全高は10mm 低くなっていた。最高速度は140km/h、価格は125万円（1961年4月1日、112.8万円に改定）であった。

1961年2月3日、セドリックバン（V30）が追加発表され、3月から発売された。エンジンはG 型1488cc、71馬力を積み、ホイールベースはセダンと同じだが全長は240mm 長い4650mm、積載量は3名+500kg ／6名+400kg、最高速度125km/h、価格は78万円であった。

1961年5月8日にはセドリックデラックス1900（DP30）が追加発売された。セドリックデラックスにカスタムのH 型1883cc 88馬力エンジンを積んだモデルで、ファイナルギア比やサスペンションは変更されている。この頃から中型車のエンジンは1900cc が主流となっていく。価

格は103.5万円。
1961年9月20日、マイナーチェンジでフロントグリルのデザイン変更、リアドアの三角窓を開閉式に、ルーフドリップチャンネルの前後延長などの変更が行われた。価格は据え置きであった。

追浜工場とテストコースの建設：日産自動車では1956年ごろから、将来のモータリゼーションの普及に伴う乗用車の需要増加に備えて、乗用車専用工場の建設を計画していた。神奈川県追浜地区国有地（旧海軍航空隊追浜基地跡地）の土地約30万坪（約100万㎡）、建物約1万3000坪（約4万3000㎡）の払い下げを受けて建設を進め、1961年10月1日に追浜工場として発足、11月7日にニッサンセドリックとダットサンプルーバードの組み立て第1号車がラインオフした。追浜工場はプレス部門、塗装、艀装、メッキ、車体組み立て、車両組み立ておよび最終組み立てラインなどを主体にレイアウトされ、米国の自動車工場をものぐ超近代的設備を備えていた。この敷地内には一周2430mの周回路を持つ、当時わが国最大の本格的テストコースを工場稼働前の6月に完成しており、他に研究所、輸出車の格納、梱包施設などを完備したものであった。

1962年4月2日、追浜工場における乗用車量産体制の整備完了を機会に、セドリック1900エステートワゴン（WP30）が追加設定され発売された。3列シート8人乗りの乗用ワゴンで、オプションで西独・フィヒテルウントザックス社（Fichtel & Sachs AG）の「サキソマツ（Sax-O-mat）」を国産化した自動クラッチが設定されて



1965年ごろの追浜工場。奥にテストコースが見える。

いた。サキソマツはセドリック各車に+6万円でオプション設定された。

1962（昭和37）年10月4日、ビッグマイナーチェンジが行われ発売された。外観上最も大きい変化は横四つ目デュアルランプとなったフロント部のデザインとテールランプ形状で、サイズも一回り大きくなり、カスタム（H31）のホイールベースは60mm長くなって2690mmと国産中型車で最も長かった。全長は+140mmの4650mm、全幅は+10mmの1690mm、全高は5mm低くなって1505mmとなった。1900デラックス（G31）と新設定された1900スタンダード（G31S）はホイールベースが100mm延長されて2630mmに、全長は180mm長くなって4590mmとなった。エンジンも出力は変わらないが、キャブレター、軸受けメタル、エアクリーナーなどが改良されて低速加速、燃費、静粛性、耐久性などが改善されている。ステアリングのギア比は17.3から19.7に変更して低速時のハンドル操作を軽くしている。セダンのリアサスペンションは高速安定性とカーブ走行時の追従性向上のため4枚リーフの前半のみに2枚追加して6枚とした独特な組み合わせのリーフスプリングが採用された。そのほかクラッチ、操作系、ドアロック、ワイパーなど改良は広範にわたっていた。

1962年12月15日にはセドリックカスタムと1900デラックスにバケットタイプのセパレートシートがオプション設定された。追加費用は+5000円。

1963年2月2日、前年の第9回全日本自動車ショーに出品して内外に反響を呼んだ本格的な大型乗用車セドリックスペシャル（50型）が発売された。エンジンはK型2825cc（ボア85mm×ストローク83mm）直列6



マイナーチェンジで横4つ目となった初代セドリック。

気筒 OHV、圧縮比8.7：1、115ps/4400rpm、21.0kg-m/2400rpm。トランスミッションはフルシンクロ3速MTを積み、サイズは全長4855mm、全幅1690mm、全高1495mm、ホイールベース2835mm。車両重量1400kg、乗車定員6名、最高速度150km/h、価格は138万円であった。

1963年4月19日、セドリックスペシャルとカスタムに「パワー仕様」として、フロントパワーシート、リクライニング式リアパワーシート、パワーウインドー、パワーアンテナ装着車が発表され、翌日発売された。価格は車両価格+20万円。同時にスペシャルにはバケットタイプの手動式フロントセパレートシート（助手席のみ手動リクライニング式）が+2万円でオプション設定された。

1963年9月27日、セドリックの全モデルがマイナーチェンジされ64年型として発売された。フロントグリルの変更、リアウインドーのガラス面積を10%ほど拡大、インストゥルメントパネルとメーター類の変更などが行われた。

1964年6月15日、セドリックディーゼル（QG31S）が発売された。先に発売して好評を得ているニッサンジュニア／キャブオールの2.2Lディーゼルに引き続き、新たに乗用車用として開発したSD20型1991cc（ボア83mm×ストローク92mm）直列4気筒 OHV 56ps/3800rpm、13.0kg-m/1800rpm エンジン＋フルシンクロ3速MT（オプションで4速MTの選択可能）を積む。車両重量1280kg、最高速度110km/h、価格は80.5万円でガソリンエンジンのG31S型との価格差は5.5万円高であった。

1964年6月22日、米国・ボルグワーナー社製BW35型3速AT（完全自動変速機）を搭載したセドリックスペシャルとカスタムが発表され、7月1日から発売された。価格はMT車に対しスペシャルは+10万円、カスタムは+8万円であった。1964年7月に日産自動車は1964年に開催されたオリンピック東京大会にセドリック、ブルー



2.8リッターエンジンを積んで登場したセドリックスペシャル。

バードなど193台提供することを発表。同年9月にはオリンピックを控え東京都内の警備強化のため、警察庁へセドリックスペシャルのパトロールカーを30台納入している。

1964年9月、マイナーチェンジを受けフロントグリル、テールランプなどが変更され、全車にリサーキュレーティングボール式ステアリングギアが採用され、エンジンのロッカーカバーが騒音軽減のためプレス製からアルミダイキャストに変更された。また、スペシャル、カスタム、デラックスにオプション設定されていたセパレートシートはドライバーシートも手動リクライニング式となった。セドリックデラックスとエステートワゴンにBW35AT搭載車が設定された。1965年2月1日にはスペシャルとカスタムのAT車に従来はオプションであった手動式フロントセパレートリクライニングシート装備車がカタログモデルとして設定された。ベンチシート車に対し2万円高であった。

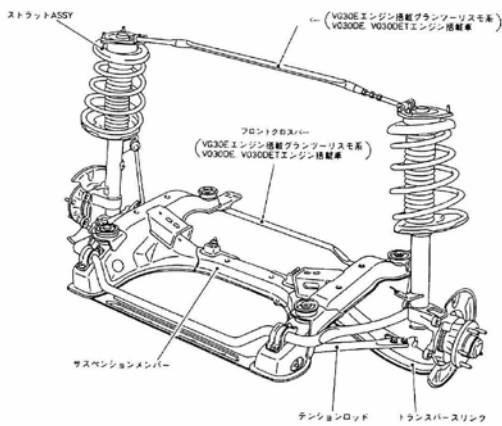
■第2世代セドリック（130型）

1965（昭和40）年10月21日、2代目セドリックは発売された。初代がアメリカ車を意識したスタイルであったのに対し、2代目は「フローイングライン」と称する欧州調のスタイルで登場した。それもそのはず、デザインはイタリアのピニンファリナ。しかし、発売当時は広報資

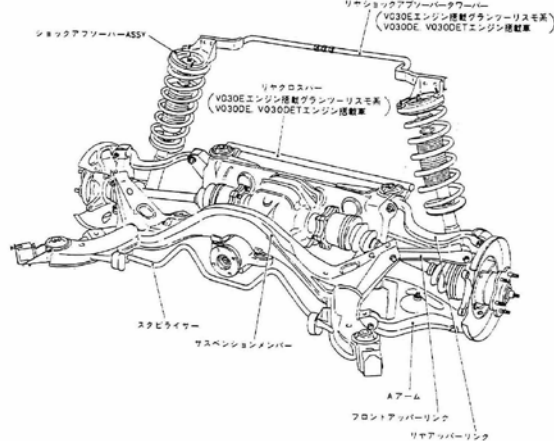


ピニンファリナデザインのボディーをまとって登場した2代目セドリック。

●フロントサスペンション（ストラット式）



●リヤサスペンション（マルチリンク式）



9代目セドリック／10代目グロリアの前・後サスペンション。一部のモデルには前・後タワーバーが標準装備された。

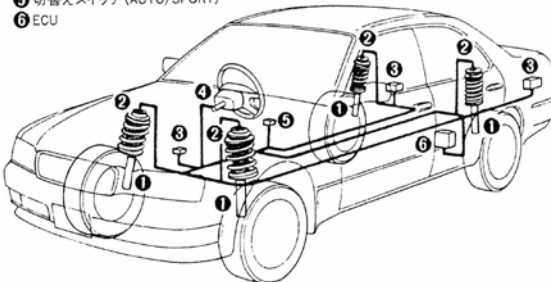
力、ディーゼルの RD28型100馬力の4機種が設定され、トランスミッションはフルレンジ電子制御4速 E-AT が積まれた。VQ30DET エンジン用には1、2速がハイギアードの AT が使用されていた。サスペンションはフロントがストラット式、リアはマルチリンクで先代と同じだが、ボディー剛性の大幅な改善に加え、前後ともタワーバーとクロスバーを装着してサスペンション取り付け部の剛性を飛躍的に向上させていた。グランツーリスモ系にはスプリング、ダンパー、ブッシュ特性を強化したスポーティーサスペンションが標準装備され、プロアム VIP にはダンパーの減衰力を高精度に電子制御して、滑らかな乗り心地と、優れた操縦安定性を高次元で両立させるアクティブダンパーサスペンションを装着したモデルも設定された。グランツーリスモアルティマには SUPER HICAS 仕様も用意されていた。しかし、エアサスペンション仕様は設定されなかった。価格はプロアム系が299～496万円、グランツーリスモ系は298～432万円であった。

1996年1月23日、セドリック／グロリアハードトップに2リッター V6の VG20E 型125馬力エンジンを搭載した V20E プロアム J および V20E グランツーリスモを追加発売した。

1997年1月にはセドリック／グロリアハードトップのプロアムとグランツーリスモに AV および LX シリーズが追加発売された。しかし、同年6月のマイナーチェンジで車種グレードの見直しが実施され消滅してしまった。

1997年6月3日、セドリック／グロリアハードトップはマイナーチェンジされ発売された。フロントおよびリア周りのデザインを変更し、VQ25DE 型2495cc V 型6気

- ① ダンパー（4輪）
- ② アクチュエーター（4輪）
- ③ 上下Gセンサー（3個）
- ④ 舵角センサー、車速センサー
- ⑤ 切替えスイッチ（AUTO/SPORT）
- ⑥ ECU



先代までのエアサスに換えてプロアムVIPに装着された、ダンパーの減衰力を高精度に電子制御するアクティブダンパーサスペンションのシステム図。

筒 DOHC190馬力エンジン搭載車を追加し、RB25DET 型2498cc 直列6気筒 DOHC24バルブターボ235馬力エンジン搭載の4WD モデルが追加発売された。安全についても、運転席・助手席 SRS エアバッグシステム、SRS サイドエアバッグシステム、ABS（アンチロックブレーキシステム）を全車に採用し、国内側面衝突基準（1998年10月以降の新型車に適用）にも適合している。AVシステム／マルチ AVシステムに自動車メーカーとして世界初の7インチワイド液晶画面を採用した。

1998年1月、セドリック／グロリアハードトップの特別仕様車 V25ツインカムプロアム／グランツーリスモ プライムエディションが発売された。同年5月6日には V25 ツインカムプロアム／グランツーリスモに AV システムを標準装備した特別仕様車エクストラエディションと本革シートを標準装備したプライムエディション、更に装備を充実した3リッターの特別仕様車 V30ツインカムプロアム／グランツーリスモ プライムエディションを

発売した。

■第10世代セドリック（Y34型）（第11世代グロリア）

1999（平成11）年6月28日、10代目セドリック／11代目グロリアのハードトップは、その商品コンセプトを「見るたびに乗るたびに新しい感動がある新世代高級パーソナルサルーン」として、自ら運転を楽しむ高級車として、デザインや走行性能にこだわったパーソナルなクルマとして登場した。そして、「セドリック」「グロリア」のブランドイメージをより強固なものにするため、従来のプロアム、グランツーリスモ系を廃止し、「1ブランド1モデル」を徹底したうえで、セドリックはノーブル（堂々とした）、グロリアはダイナミックというそれぞれが培ってきた個性を際立たせようと図った。「デザインの革新」を合言葉にデザインされた外観は個性的であったが、セドリックとグロリアの違いはフロントグリル、フロントバンパー、リアコンビネーションランプ、エンブレム、フードオーナメント程度であった。グロリアのリアコンビネーションランプには初めて LED が採用されている。車種構成はセドリック、グロリアそれぞれ9車種、合計18車種に絞られていた。サイズは先代とほぼ同じで、全長4860mm（グロリアは4865mm）、全幅1770mm、全高1440～1465mm、ホイールベース2800mm、車両重量は1600～1710kg となり、最重量級で110kg ほど重くなった。

エンジンは約23%の燃費と20馬力の出力向上を実現した直噴ガソリンの NEO Di VQ30DD LEV 型2987cc



10代目セドリック。



10代目セドリックの双子車、11代目グロリア。

240馬力、NEO Di VQ25DD LEV 型2495cc 210馬力、およびターボ付きニッサン EGI（ECCS）の NEO VQ30DET LEV 型280馬力、4WD 車に搭載する直6ターボの RB25DET 型260馬力の4機種が設定され、トルクのつながりが一層滑らかになった、ワイドレンジロックアップ4速 E-ATx が搭載された。エンジン名の NEO は Nissan Ecology Oriented Performance（日産自然環境保護志向）、Di は Direct Injection（直噴）、LEV は Low Emission Vehicle（平成12年排出ガス規制適合）を意味する。

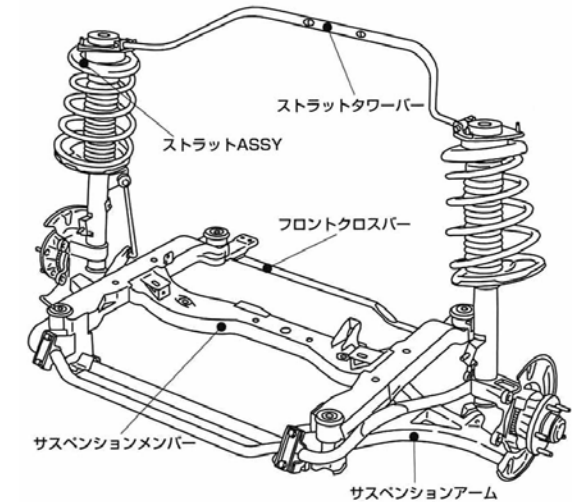
FR 高級サルーン用にボディー、サスペンションなど基本から新設計された「新世代 LL クラスプラットフォーム」が採用され、高剛性ボディー、新開発のサスペンション、排気系、燃料系などをトータルで開発し、操縦安定性、乗り心地、静粛性、安全性など基本性能が大幅に向上している。

1999年10月1日、セドリック／グロリアに世界で初めて市販車に搭載された、新世代トランスミッション「エクストロイド（Extroid）CVT」搭載車が追加発表された。発売は11月8日であった。

1999年12月20日、セドリック／グロリアは1999～2000 RJC カーオブザイヤーを受賞し、同時にエクストロイド CVT が RJC テクノロジーオブザイヤーを受賞した。

2000年1月7日、セドリック／グロリア誕生40周年を記念して、セドリックは300LV と250LV を、グロリアは300TX と250TX をベースに特別装備を施した「40th Anniversry」モデルを発売した。同時にオーテックジャ

●フロントストラットサスペンション



10代目セドリック／11代目グロリアのフロントサスペンション。

カタログでたどる セドリック／グロリアたち

本章は「カタログでたどる セドリック／グロリアたち」とあるが、グロリアに関しては3代目セドリック（230型）の双子車となった4代目グロリアから掲載しており、あくまで主体はセドリックとした。プリンス時代の設計となる、グロリアの初代BLSIP系、2代目S40系、3代目A30系に関しては、拙著『プリンス自動車 日本の自動車史に偉大な足跡を残したメーカー』に、プリンスを代表するもうひとつの乗用車である、スカイラインとともにその足跡をまとめたので、あわせてご覧をいただければ幸いである。

バン、ワゴンに関しては、6代目Y30系にマイナーチェンジを加えながら、10代目ハードトップY34系が発売された直後の1999年8月まで、フルモデルチェンジをせずに継続生産されたので、6代目の項に最後まで掲載した。

同様に、セダンについては7代目Y31系にマイナーチェンジを加えながら、10代目ハードトップY34系が生産終了後も2014年9月まで引き続き生産されてきたので、7代目の項に最後まで掲載している。

セドリック／グロリアには多くの特別・限定仕様車が設定され、更に営業車としても活躍しているので、それらのカタログも極力取りあげた。

セドリック／グロリアの歴史をたどる資料としてご活用いただければ幸いである。



セドリック130型のスケッチ

● 第1世代（1960年4月～1965年10月）●



セドリックデラックス。日本初の縦四つ目ヘッドランプと、1950年代中ごろから60年代初めにかけてアメリカ車で流行したラップアラウンドウインドシールドを持ち、日産初の本格的なユニットボディが採用された。サイズは全長4410mm、全幅1680mm、全高1520mm、ホイールベース2530mmで、価格は101.5万円。月賦販売も行われ、頭金26.5～46.5万円で、最長の24ヵ月払いでも毎月3万8900円～2万9300円の支払いとなり、大卒の初任給1万6000円ほどの時代、庶民にとっては高嶺の花であった。



セドリックスタンダード。セドリック発売当初の車種構成はいたってシンプルで、デラックスとスタンダードの2種類だけであった。装いがデラックスに比べ簡素なだけで性能的には全く同じであった。価格は88万円。縦四つ目には営業専用車の設定はなかったと思う。

1960年3月に発表（発売は4月1日）されたニッサンセドリック最初のカatalog表紙と、Catalogに載っていた当時の社長、川又克二のあいさつ文。Catalogのキャッチコピーは「誕生 ニッサンセドリック」であった。



デラックスの室内と運転席。フロントシートは前後の調整ができるのみで、シートバックは固定であった。リアトランクは広いがスペアタイヤが立てて格納されていた。1957年に発売されたプリンスカラインは既に床下にスペアタイヤが格納されていたが、セドリックはスペアタイヤの出し入れに際し、トランク内の荷物の移動が必要というのが売りであった。エンジンはフォードタウナスを参考に新開発されたと言われるG型1488cc直列4気筒71馬力で、4速MT（1速シンクロなし）を積んでいた。



デラックスに装備されたウインドウォッシャー、ヒーター、サンバイザーなどを紹介し、ユニークなのはラジオで、取り外して使えるポータブルラジオであった。計器盤にはめ込むと自動的に車の電源、スピーカーに切り替わった。

Catalogに差し込まれていた「セドリックものがたり」のソノシート。この頃はソノシートを宣伝用のツールとして使うのが多かった。

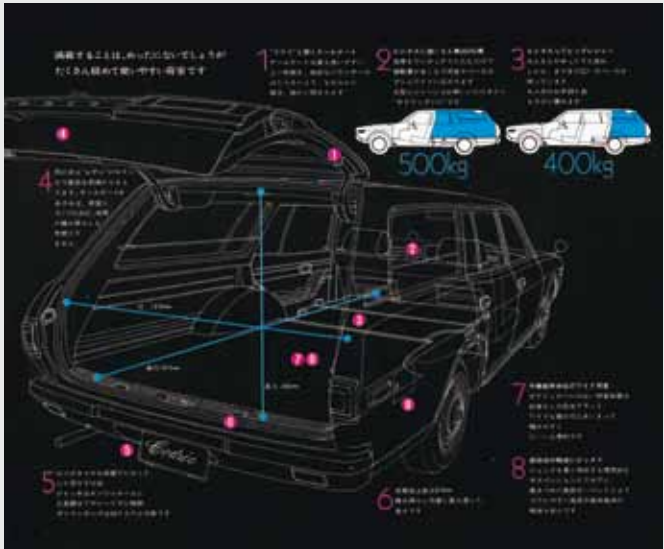




3代目セドリックの最高級グレードであるGX。L20型ツインキャブ130馬力（レギュラーガソリン仕様は125馬力）+OD付4速MTが標準で、ODなし4速MT、3速ATが選択できた。パワーステアリング、パワーウインドー、ステレオ組込み自動選局式ラジオ、高速タイヤ（6.95S14-4PR）を標準装備した。最高速度170km/h（AT車は155km/h）、価格は129.5万円。



スタンダードとワゴン。スタンダードには4気筒のH20型92馬力（LPG仕様は80馬力）とSD20型60馬力ディーゼル車がラインアップされ、ODなし3速MTが標準で、4速MTも選択できた。最高速度と価格はスタンダード140km/h、77.4万円、LPG車130km/h、83.3万円、ディーゼル110km/h、84.3万円であった。ワゴンはL20型115馬力エンジン+OD付4速MTが標準で、ODなし4速MT、3速ATが選択できた。前輪にはディスクブレーキが付く。最高速度165km/h（AT車は155km/h）、価格は106万円。ワゴンはグロリアには設定されなかった。



1971年2月に発売された3代目セドリックバン。セダンのスタイルと居住性に、実用性をプラスした商用車で、L20型エンジンを積んだデラックス（87.5万円）とH20型のスタンダード（77.5万円）が設定され、3速MTまたは3速ATが選択できた。6インチマスターバック付タンデムマスターシリンダーが標準装備され、デラックスにはエアコンのオプション設定もあった。最高速度はデラックスが160km/h（AT車は155km/h）、スタンダードは140km/h。



1971年2月23日に発表されたが、他のモデルより1カ月少し遅れて4月1日に新発売されたセドリックハードトップ。最初のカatalogには「セドリックハードトップ'71」とあったが、1971年途中から'71は落とされている。これは最上級グレードのGX（138万円）で、他にGL（128万円）、スーパーデラックス（120.3万円）およびデラックス（105万円）がラインアップされていた。GXはL20型ツインキャブ130馬力（レギュラーガソリン仕様は125馬力）+ODなし4速MTまたは3速ATを積む。ハードトップは角形ヘッドランプと立体的なフロントグリル、3分割された角形テールランプ、黒色のフィニッシャーと中央には丸く大きなエンブレムを持ち、GXとGLにはシーケンシャルターンシグナルランプ（Catalogにはハミングランプとある）が採用された。GXのレザートップは標準装備。アクセントストライプはオプション。

ハードトップGXの運転席と室内。GXとGLにはソフトパッド付のY形スポークのステアリングホイールとパワーステアリング、タコメーターが標準装備され、ハードトップ全車の前席にはセミパケットタイプのセパレートシートが付き、シートバックの前倒れ操作レバーが内側にもあるので、運転席から助手席を倒すことが可能であった。ハードトップはパワーウインドーも標準装備（デラックスは後席のみ）していた。



ハードトップデラックス。エンジンはGL、スーパーデラックスと同じL20型シングルキャブ115馬力とODなし4速MTまたは3速ATを積む。室内はステアリングホイールまで同色系で統一されているのが分かる。





1975年6月に発行されたダットサン200C／220C／260Cのカタログ。これはセダンのハイエンドモデルである260Cカスタムデラックス。輸出仕様にはL26型138馬力（SAE）エンジンが積まれていた。フロントグリルは国内仕様のスタンダードのものだが、その他の外観装備、内装は国内の最高グレードであるSGLと同等である。セダンには260C／200Cデラックスおよび220Cディーゼルが設定されていた。



輸出仕様の260Cハードトップ。フロントデザインは国内仕様とは大きく異なり、角型2灯式ヘッドランプではなく、輸出用セダンと同じ4灯式が与えられていた。その他の内外装は国内仕様のSGLと同等であった。3本スポークのウッドリムステアリングホイールはオプション設定。4ドアハードトップはカタログには載らなかった。



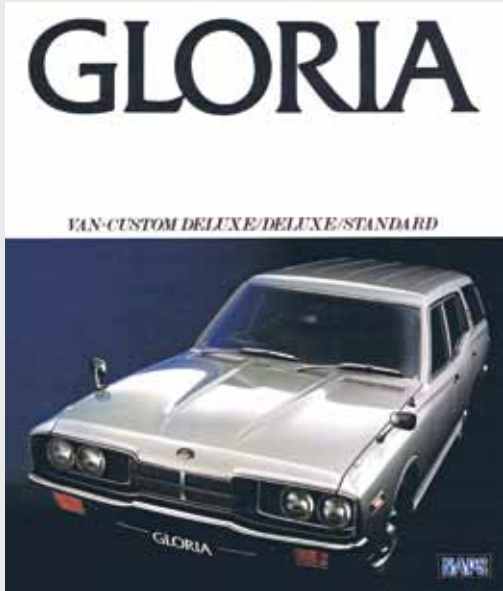
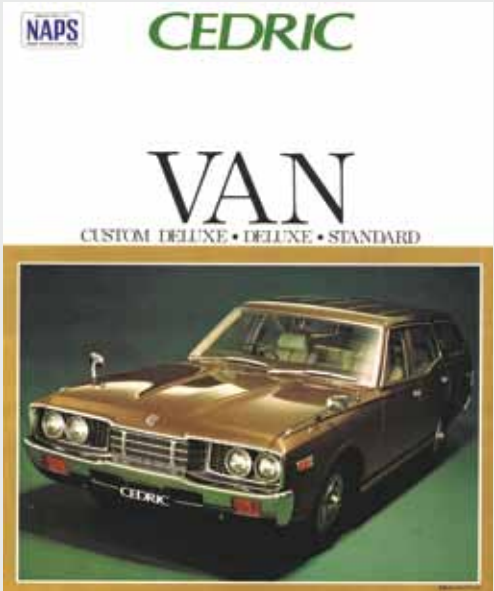
輸出仕様の260Cステーションワゴン。国内仕様には無かったワゴンだが、先代のようなサードシートは無い。フロントグリルはセダン、ハードトップと同じでシートは国内仕様のSGL、ドアトリムはカスタムデラックスと同等のものが装着されている。国内仕様のバン同様、左サイドウインドーは電動で外側からもキー操作によって開閉できた。リアコンビネーションランプのテールゲート部分はカバーされ、リアバンパーの上部左右に反射板が追加されている。



輸出仕様の220Cディーゼル。国内仕様より大きなSD22型66馬力（SAE）+4速コラムシフトMTを積む営業車としての使用をターゲットとしたモデルで、このカタログの中で唯一フロントディスクブレーキとN-Pバルブが標準装備されず、オプション設定となっていた。しかし、フロントグリル、テールランプは他のセダンと同じものが装着されている。



1975年10月に登場した電子制御燃料噴射装置（EGI）を搭載したグロリア4ドアハードトップ2000SGL-Eとエンジン。セドリック／グロリアのセダン、4ドア／2ドアハードトップに設定され、グレードは2000SGL-Eおよび2000GL-Eの2車種であった。L20E型130馬力搭載車にはOD付4速MT、3速ATに加え、OD付5速フロアMTが選択可能であった。同時に2.8リッターエンジンにはフルトランジスター点火装置が採用されている。

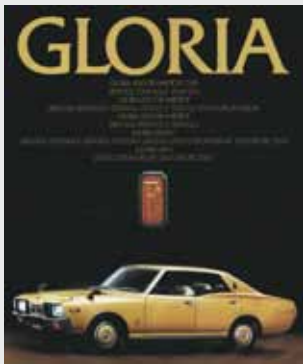


1975年10月に追加設定されたセドリック／グロリアバンのカスタムデラックス。デラックス、スタンダードでは両ブランド共通のフロントグリルを持つが、カスタムデラックスでは差別化が図られた。木目をあしらったインストゥルメントパネル、リアフィニッシャー、ジャージ地のシートなどで高級感を演出している。





1976年6月、セドリック／グロリアの51年排出ガス規制適合車（LPG車を除く）が発売され、同時に追加設定された4ドアハードトップFタイプ（ファッションブル＆ファンシーの意味）。2800SGL、2000SGL-Eおよび2000GL-Eがあり、2ドアハードトップと同じ角型2灯式フロントデザイン、およびボディーカラーと同色のファッションホイールカバーが採用されている。トランスミッションはフロアシフトの5速MTと3速ATが設定されていた。これはセドリック版のFタイプ2000SGL-Eで価格は204.4万円（5速MT）。

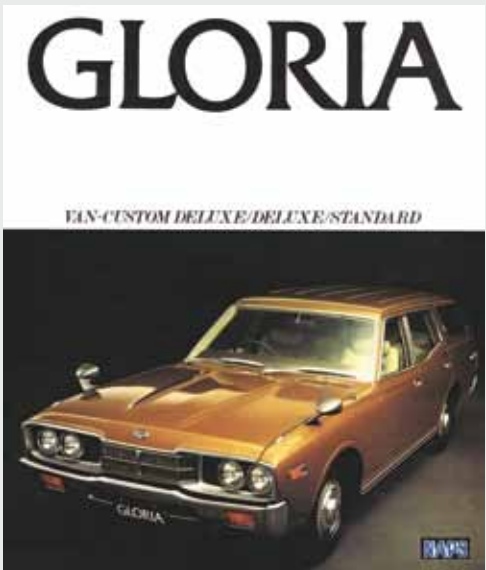


これはグロリア版Fタイプ2000SGL-E。セドリックとはフロントグリル、テールランプ、エンブレム、オーナメントが異なる。Fタイプの2800SGLと2000SGL-Eには2チャンネル4スピーカーシステムを採用して音響効果の向上が図られていた。



1976年6月、セドリックのディーゼルデラックスに熱線リアウインドー、ガラスアンテナ、ステップランプ、角型フェンダーミラーが装着され、スタンダードを含め4速コラムシフトMT車が設定された。

1976年6月、セドリック／グロリアバンのカスタムデラックスに、セミセパレートシート、電動リモコンミラーを標準装備し、リア大型ヘッドレストがオプション設定された。また、全車にチューブレスタイヤ（6.95-14-8P）が装着された。これはグロリアバンのカスタムデラックス。

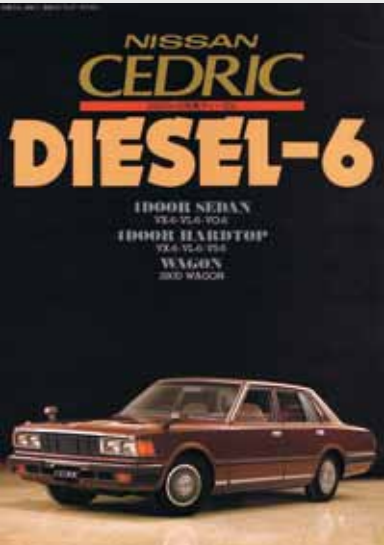


1977年6月、マイナーチェンジで安全性、静粛性の向上を図るとともに、フロントグリル、リアコンビネーションランプなどが変更され、同時にEGI付L28E型145馬力エンジン+3速ATを積んだ、最高級グレードの2800プロアムがセダン、4ドアハードトップFタイプ、2ドアハードトップに新設定された。プロアムにはアンチスキッド、ボディーサイドガードモール、ルーズクッションシート、布張りドアトリム、専用ホイールカバーなどが採用された。これは4ドアハードトップFタイプ2800プロアムで277万円。

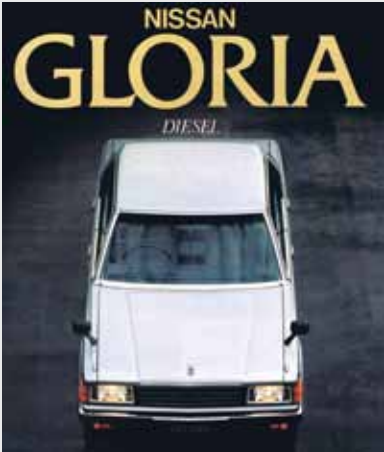


1977年6月に登場したセドリック4ドアセダン2800プロアム。セダンプロアムはリアパワーシートを備え、SGL以上のグレードには湿度を自動的に感知して作動するオートリアデフォグガー、カスタムデラックス以上のドライバースシート（セパレートシート車）にはランバーサポート機構が採用された。セダン2800プロアムは267.9万円であった。

1977年6月にマイナーチェンジされた2ドアハードトップ2000SGL-E。4本スポークの革巻きステアリングホイールはGL以上のグレードに標準装備された。写真の純正アルミロードホイールはラジアルあるいはワイドタイヤとセットでハードトップ系にオプション設定された。



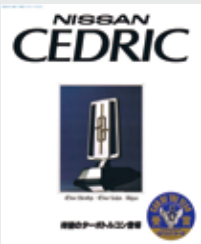
1979年10月、日本初の乗用車専用6気筒OHCディーゼル、LD28型91馬力エンジン+3速フロアATを積んだセドリックディーゼルが発売された。ディーゼル車本来の経済性に加えて、動力性能、運転性向上、騒音・振動の低減、排出ガスの清浄化など、ガソリン車に近い性能を目指し、Vシリーズ（V：Valuable Vehicleの意味）と称し、従来のセダンに加えて、新たに4ドアハードトップ及びワゴンにも搭載され、グレードもVX-6、VL-6、VS-6、VO-6と豪華仕様からスポーティー仕様まで、合計7車種を設定している。セダンにはVX-6（240.5万円）、VL-6（163.5万円）、VO-6（163.5万円）、ハードトップにはVX-6（258.2万円）、VL-6（213.1万円）、VS-6（190.3万円、アルミホイールを標準装備）。そしてワゴン（194.3万円）がラインアップされていた。



「日本初。グロリア ディーゼル・6登場。」と、アグレッシブなキャッチコピーをつけたグロリア版LD28型ディーゼル車のカタログ。写真のモデルは4ドアハードトップ280D VL-6。ガソリン車に比べ燃料代が約半分になるとアピールしている。なお、1980年2月にはセドリック／グロリアのLD28型ディーゼル車にOD付5速フロアMT仕様が追加設定されている。



1980年5月に発行された輸出用ダットサン220C／280Cディーゼルのカタログ。280ディーゼル・カスタムデラックス（表紙のモデル）と、220C／280Cディーゼル・スタンダードがラインアップされており、スタンダードにはSD22型およびLD28型エンジン仕様が設定されていた。



1980年4月に追加発売された、スタールーフと称するサンルーフをはじめとしたファッショナブル仕様を装備したセドリック4ドアハードトップ200E SGL-F。L20E型130馬力エンジン+OD付5速フロアMT（263.7万円）または3速フロアATを積み、クルーズコントロール、電子チューナーラジオ、テレビチューナー、ドルビー付カセットデッキなどを備えていた。チェック地のシート、ファッションホイールカバーを採用していた。

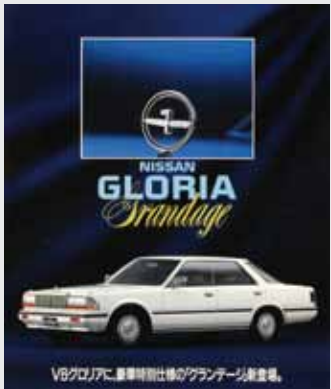


1980年4月、ターボ車にもATが搭載され、追加設定されたターボ車の最上級グレードであるセドリック4ドアハードトップ200ターボプロアム。同時にセダン200ターボプロアムも設定された。L20E・T型145馬力エンジン+3速フロアまたはコラムATを積む。価格はハードトップが287.9万円、セダンは272.7万円（いずれもフロアシフト仕様）。

「CAR OF THE YEAR受賞」のコピーが入ったセドリックターボS。1980年4月発行のカタログ表紙には何も書かれていなかったが、1980年5月発行のカタログ表紙には「待望のターボトルコン」「CAR OF THE YEAR受賞」と追加印刷してアピールしている。

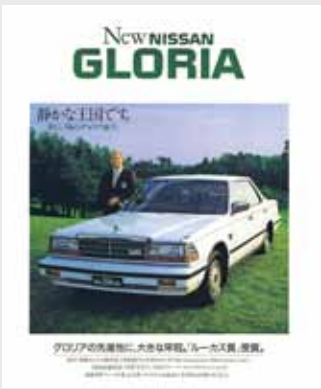


1980年2月に発行されたカタログに載ったグロリア4ドアハードトップ ターボS。「年間最優秀自動車賞受賞 Car of the Year受賞車」として表紙にも記載して積極的に訴求している。L20E・T型145馬力エンジン+5速フロアMTに加えて、4月には3速フロアAT仕様が追加設定された。AT仕様の価格は232.3万円。



グロリアグランデージ。4ドアハードトップとセダンがあり、スペック、価格などもセドリックと同じであった。1986年1月発行のグロリア総合カタログにはグランデージはラインアップされているが、1986年1月発行のセドリック総合カタログにはエクセレンスは記載されていない。

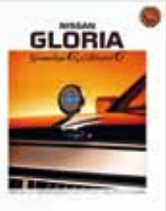
1986年1月に発行されたグロリアのカタログ。「グロリアの先進性に、大きな栄冠。『ルーカス賞』受賞。」と、スーパーソニックサスペンションが受賞したことを強くアピールしている。



1987年1月、わが国初の量産車用V型6気筒エンジン（VG型）の生産累計100万台達成を記念して発売された特別仕様車、セドリックエクセレンスGシリーズ。エクセレンスをベースに専用フルホイールカバー、マッドガード、イルミネーション付フードマスコット、V6エンジン100万台記念バッジ、布張りルーフトリムを装着し、エクセレンスより8.1万円安い価格設定であった。写真のハードトップの塗色ホワイトパールトーンは、エクセレンスGのハードトップとアーバンGに設定された特別色で6.5万円高であった。



1987年1月、エクセレンスGと同時に500台限定で発売された特別仕様車セドリック4ドアハードトップV20ターボアーバンG。VG型エンジンの生産累計100万台達成を記念して発売された。V20ターボアーバンをベースにアクセントストライプ、イルミネーション付フードマスコット、V6エンジン100万台記念バッジ、トランクキーオーナメントを加えたモデルで、VG20E・T型ジェットターボ180馬力エンジン+5速フロアMT搭載車が255.2万円、パワー・エコノミー自動切り替え式OD付フルロックアップ4速AT仕様は267.7万円。写真のクルマはアーバンGの専用特別色ブラックツートーンで4.5万円高であった。



1987年1月に発売されたセドリックエクセレンスGのグロリア版である、グロリアグランデージG。フロントグリル、テールランプ、リアフィニッシャー、フードマスコット、エンブレムなどがセドリックと異なるが、スペック、価格などはセドリックと同じであった。



1987年1月に発売されたセドリックのアーバンGのグロリア版であるグロリアアストロードG。セドリック同様500台限定で販売され、フロントグリル、テールランプなどはグロリア独自のデザインのものを装備するが、基本的にはセドリックと同じスペック、価格であった。



1987年6月、セドリック／グロリアのハードトップとセダンがフルモデルチェンジした後も、ワゴンとバンはフルモデルチェンジせずに継続生産されていた。1987年12月、バンにV型6気筒のVG20E型115馬力（ネット）を搭載したモデルが追加設定された。V20E GL、カスタムデラックス、デラックスの3グレードのラインアップで、パワー・エコノミー自動切り替え式OD付フルロックアップ4速ATが積まれ、V20EデラックスにはOD付5速フロアMT仕様も選択できた。フロントエンドのデザインは6代目セドリックのハードトップと同様、角型2灯式ヘッドランプ、コーナリングランプとフロントグリル両端にはフォグランプ、フルコンシールドワイパーを備え、価格は164.7～214万円であった。他にCA20S型91馬力（ネット）搭載モデル（134.1～168.4万円）、RD28型94馬力（ネット）ディーゼル搭載モデル（5速フロアMT：175.8万円、3速フロアAT：184.2万円）もラインアップされていた。



1989年6月に発行されたセドリックステーションワゴンのカタログ。呼称がワゴンからステーションワゴンに変更された。VG20E型115馬力（ネット）を搭載したV20E SGL、GL、デラックスにはパワー・エコノミー自動切り替え式OD付フルロックアップ4速ATとOD付5速フロアMTがグレードに応じて設定され、RD28型94馬力（ネット）ディーゼルを搭載した28D-6 GLにはOD付ロックアップ4速ATと5速フロアMTが設定されていた。

1987年12月に発行されたグロリアワゴンのカタログ。1989年6月に発行されたカタログも内容はほとんど変わらず、表紙の「WAGON」の文字がブルーからオレンジに変わっている程度の違いである。スペックはセドリックと同じで、電動格納式ドアミラーはメーカーオプション、ウッディサイドパネルはディーラーオプションであった。



1999年8月、グロリアセダンはセドリックスedanに統合され廃止された。セドリックスedanの自家用車にはデュアルエアバッグ標準装備に加えてサイドエアバッグ（運転席・助手席SRSサイドエアバッグシステム）がディーゼル車を除く全車にオプション設定された。また、この時点でディーゼルのRD28型は電子制御化したRD28E型100馬力に換装されている。



1999年8月、オーテックジャパンから助手席回転シートを装備した福祉タクシーがベース車両価格の12.5万円高で発売されたが、更に、2001年2月には後席回転シート仕様車がベース車両価格の22.5万円高で追加発売された。



2004年1月、2002年8月に一旦生産中止していた、V6のVG20EをベースにLPG仕様化したVG20P型105馬力+フルレンジ電子制御4速E-ATを積んだプロアムが復活した。3ナンバー車（写真手前268万円）と5ナンバー車（262万円）が設定された。リアサスペンションはセミトレーリングアーム式独立懸架ではなく、5リンクコイルのリジッドに変更されていた。しかし、2007年7月に再度生産を中止した。写真奥のクルマはクラシックSV。

2005年11月、セドリックスedanが一部改良を受け、フロントターンシグナルランプレンズ（プロアムを除く全車）とサイドターンシグナルランプレンズ（全車）がクリアレンズに変更され、ハイマウントストップランプがLED化された。また、スーパーカスタム、カスタム、オリジナルの室内色に変更された。



2009年9月、マイナーチェンジされたセドリックスedan。万一の歩行者との衝突時に頭部への障害を緩和するよう、ボンネット、フロントフェンダー、カウル周辺部の形状を変更。タクシータイプのインストゥルメントパネル廃止、ドアミラーの採用、サイドターンシグナルランプとメーターの形状変更、アイドリングストップシステムと運転席SRSエアバッグを標準装備などが実施された。バリエーションは整理され、NA20P型エンジン+4速ATの5ナンバー仕様のみとなり、オリジナル、カスタム、スーパーカスタム、クラシックSVの4グレードがラインアップされていた。



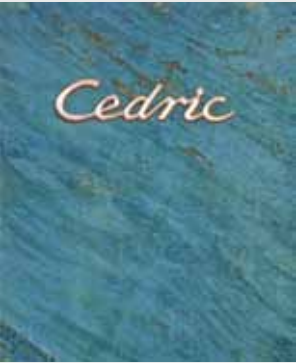
2010年9月、セドリックスedanはマイナーチェンジで、エンジンの燃料供給方式をキャブレターから液噴式に変更したLPG仕様、NA20PE型85馬力に、ATをフルレンジ電子制御4速E-ATに換装して、燃費を約12%向上した。また、タイヤサイズを185/80R14から195/65R15の低燃費タイヤに換装して燃費と操縦安定性を向上させている。価格はオリジナル：221.34万円〜クラシックSV：271.11万円。



2012年6月、セドリックスedanのオリジナル、カスタム、スーパーカスタムの3グレードに最上級グレードのクラシックSVと同じ形状のシートが採用され、全車に後席中央3点式シートベルトと後席左右ISO-FIX対応チャイルドシート用アンカーを装備した。同時に前後席ヘッドレストが大型化されている。価格はオリジナル：227.85万円〜クラシックSV：276.255万円となった。



これも1994年1月に発売された特別仕様車の一つ、セドリック／グロリアハードトップV30EプロアムJ・II。V30EプロアムJをベースに、CDプレーヤー、本革巻ステアリング、本革巻ATシフトノブ、205/65R15タイヤ+鍛造アルミロードホイール、フードマスコット照明などを装備し、価格は310万円であった。



1994年6月、セドリック／グロリアハードトップに運転席用SRSエアバッグ、ABS（アンチロックブレーキシステム）などを標準装備した「Sパッケージ」4車種が追加設定された。これはセドリック／グロリアV30ツインカムターボ グランツーリスモアルティマSパッケージで、価格は395.5万円。写真のセドリックにはオプションのガラスサンルーフ、サイドシルプロテクター、リアアンダープロテクター、ナヴァーン・リアスポイラー、ナヴァーン・アルミロードホイールが装着されている。

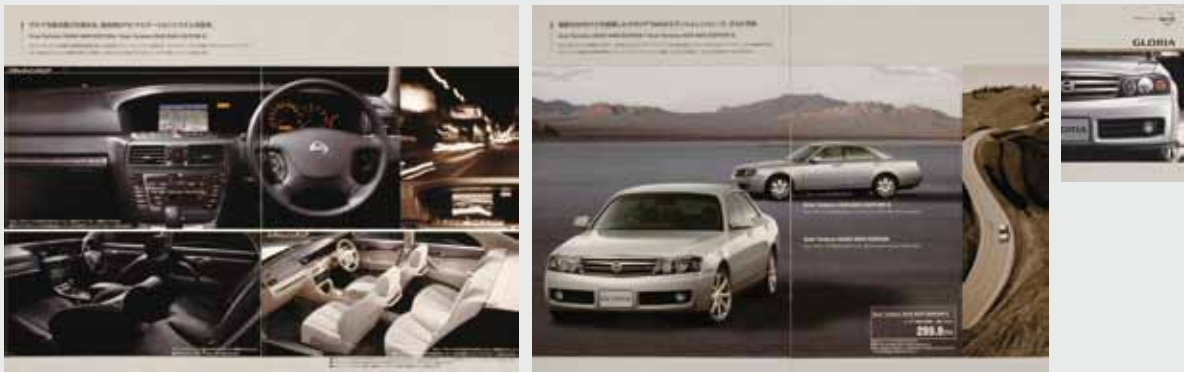


1994年6月に発売された、運転席用SRSエアバッグ、ABSなどを標準装備した「Sパッケージ」モデルで、黒のクルマはV30ツインカムプロアム Sパッケージで、価格は373万円。シルバーのクルマはV30ツインカム グランツーリスモSV Sパッケージで、価格は368万円。グランツーリスモの場合、Sパッケージを選択するとステアリングのテレスコピック機能は失われ、チルト機能のみとなった。

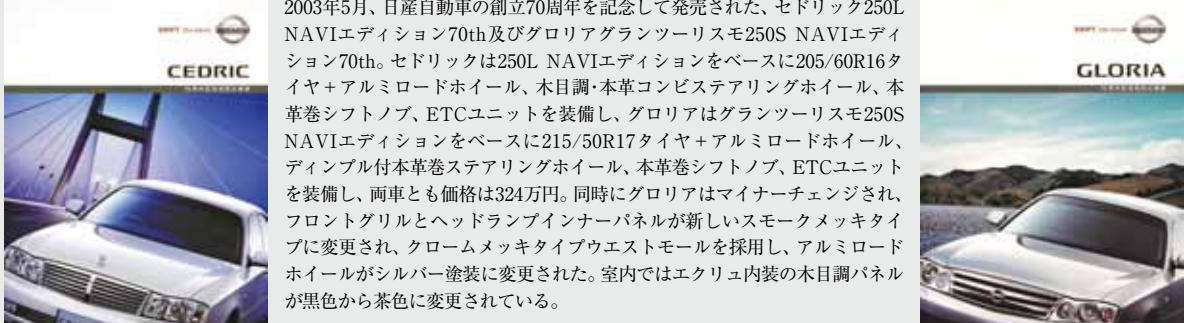


1994年6月に発売されたグロリア版「Sパッケージ」モデルで、横向きのクルマはV30ツインカム グランツーリスモSV Sパッケージ。後ろ姿はV30ツインカムプロアム Sパッケージ。他にV30ツインカムターボプロアム Sパッケージ（397.5万円）もラインアップされていた。ターボモデルには4速E-AT、ノンターボモデルには5速E-ATが積まれていた。





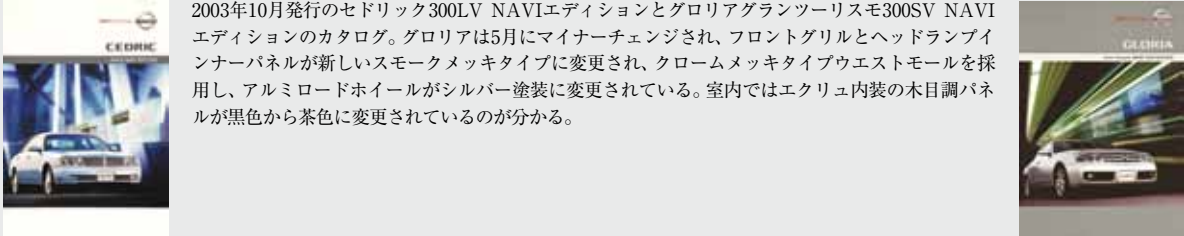
2002年11月、2.5リッターのNAVIエディションGに加え、3リッターのセドリック300LV NAVIエディションとグロリアグランツーリスモ300SV NAVIエディションが追加設定された。2.5リッター同様、DVDナビゲーションシステム、DVDナビ標準ハンドフリー電話を標準装備し、セドリックはベース車より5万円高、グロリアは8万円高の387万円であった。



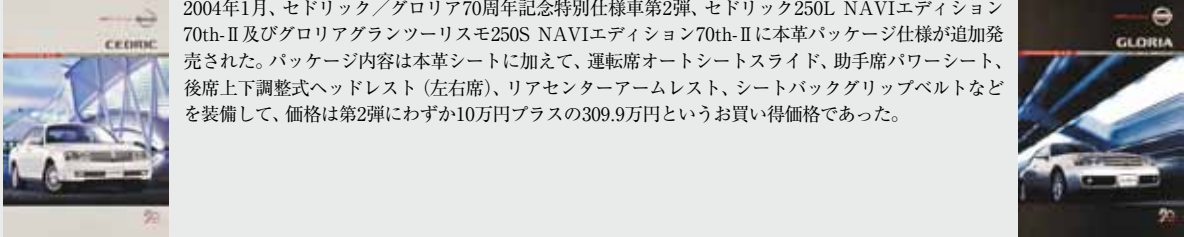
2003年5月、日産自動車の創立70周年を記念して発売された、セドリック250L NAVIエディション70th及びグロリアグランツーリスモ250S NAVIエディション70th。セドリックは250L NAVIエディションをベースに205/60R16タイヤ+アルミロードホイール、木目調・本革コンビステアリングホイール、本革巻シフトノブ、ETCユニットを装備し、グロリアはグランツーリスモ250S NAVIエディションをベースに215/50R17タイヤ+アルミロードホイール、ディンプル付本革巻ステアリングホイール、本革巻シフトノブ、ETCユニットを装備し、両車とも価格は324万円。同時にグロリアはマイナーチェンジされ、フロントグリルとヘッドランプインナーパネルが新しいスモークメッキタイプに変更され、クロームメッキタイプウエストモールを採用し、アルミロードホイールがシルバー塗装に変更された。室内ではエクリュ内装の木目調パネルが黒色から茶色に変更されている。



2003年10月に発売された創立70周年記念特別仕様車第2弾、セドリック250L NAVIエディション70th-II及びグロリアグランツーリスモ250S NAVIエディション70th-II。第1弾の仕様からETCユニットを未装着としたもので、価格は第1弾より24.1万円安い299.9万円であった。



2003年10月発行のセドリック300LV NAVIエディションとグロリアグランツーリスモ300SV NAVIエディションのカタログ。グロリアは5月にマイナーチェンジされ、フロントグリルとヘッドランプインナーパネルが新しいスモークメッキタイプに変更され、クロームメッキタイプウエストモールを採用し、アルミロードホイールがシルバー塗装に変更されている。室内ではエクリュ内装の木目調パネルが黒色から茶色に変更されているのが分かる。



2004年1月、セドリック／グロリア70周年記念特別仕様車第2弾、セドリック250L NAVIエディション70th-II及びグロリアグランツーリスモ250S NAVIエディション70th-IIに本革パッケージ仕様が追加発売された。パッケージ内容は本革シートに加えて、運転席オートシートスライド、助手席パワーシート、後席上下調整式ヘッドレスト（左右席）、リアセンターアームレスト、シートバックグリップベルトなどを装備して、価格は第2弾にわずか10万円プラスの309.9万円というお買い得価格であった。

年 表

年	月 日	主な出来事/モデルの変遷	月 日	トピック
1853年 (嘉永6)			6月3日	米国使節ペリーが黒船で浦賀沖に來航
1868年 (慶応4)			9月3日	江戸を東京とする
1884年 (明治17)			10月23日	「明治」と改元し、一世一元の制を定める
1886年 (明治19)			—	ダイムラーが4ストロークガソリンエンジンを開発
1894年 (明治27)			—	ダイムラーがガソリン四輪自動車、ベンツがガソリン三輪自動車完成
1903年 (明治36)			8月1日	日清戦争勃発(1895年4月講和)
1904年 (明治37)			12月 —	米国のライト兄弟、世界最初の有翼動力飛行に成功
1907年 (明治40)			2月10日 5月7日 —	日露戦争勃発(1905年9月講和) 岡山でわが国初の純国産車、山羽式乗合自動車(蒸気式2気筒) 完成 吉田貞太郎、内山駒之助、東京自動車製作所設立
1908年 (明治41)			2月19日 3月1日 4月 —	警視庁、自動車取締規則(最高時速12.7km) を制定 発動機製造設立(現ダイハツ工業) 東京自動車製作所、国産ガソリン乗用車第1号完成(タクリー号)
1909年 (明治42)			3月 —	T型フォード発表、発売は10月
1910年 (明治43)	6月25日	鮎川義介、資本金30万円で戸畑鋳物(株) 創立	10月 —	鈴木式織機製作所設立(現鈴木自動車工業) (1920年3月鈴木式織機株式会社設立)
1911年 (明治44)	4月 —	橋本増治郎、快進社自動車工場創立	2月21日	日米通商条約調印
1912年 (明治45)	9月 —	久原鉱業(株) 創立(後の日本産業)	7月30日	明治天皇崩御、皇太子嘉仁即位、「大正」に改元
1913年 (大正2)	—	快進社、第1号設計車(4輪ガソリン乗用車) 試作に失敗	—	太田祐雄、太田自動車製作所設立
1914年 (大正3)	—	快進社、第2号設計のシャシー製作、試運転完了		
1914年 (大正3)	3月 —	快進社、第2号車にボディー架装、ダット(DAT) 自動車と命名して、東京・上野公園で開かれた大正博覧会に出品	7月28日	第1次世界大戦勃発、8月23日本参戦、1918年11月終戦
1915年 (大正4)	6月 —	快進社、第3号設計車31型完成		
1916年 (大正5)	12月 —	31型にリムジンボディーを架装して第2回国産博覧会に出品		
1917年 (大正6)	12月 —	快進社、第4号設計による直列4気筒15馬力エンジン乗用車完成(ダット41型)	—	〈この年の乗用車輸入台数94台〉 〈年度末(1915年3月末日) 乗用車保有台数669台〉 〈年度末乗用車保有台数873台〉 東京石川島造船所と東京瓦斯電気工業が自動車製造を計画 〈年度末乗用車保有台数1284台〉
1918年 (大正7)	8月 —	快進社、第2号車にボディー架装、ダット(DAT) 自動車と命名して、東京・上野公園で開かれた大正博覧会に出品	11月7日	ロシア10月革命でソビエト政府成立
1919年 (大正8)	12月5日	快進社、第3号設計車31型完成	3月25日	軍用自動車補助法制定(5月1日施行)
1920年 (大正9)	10月 —	快進社、第4号設計による直列4気筒15馬力エンジン乗用車完成(ダット41型)	11月6日	東京石川島造船所、英国ウーズレー自動車会社と提携、その製造権と東洋における一手販売権を獲得
1921年 (大正10)	11月 —	快進社、第2号車にボディー架装、ダット(DAT) 自動車と命名して、東京・上野公園で開かれた大正博覧会に出品	—	三菱造船所で乗用車「三菱A型」完成
1922年 (大正11)	3月 —	快進社、第3号設計車31型完成	1月11日 3月1日	全国統一の自動車取締令(最高時速24km) 公布 東京瓦斯電気工業「T.G.E.」A型貨物自動車で軍用自動車補助法初の適用を受ける
1923年 (大正12)	4月 —	快進社、第4号設計による直列4気筒15馬力エンジン乗用車完成(ダット41型)	1月12日 30日 7月 — 9月 —	国際連盟成立 東洋コルク工業株式会社設立(現マツダ) 豊川順弥、東京・日本橋に(株) 白揚社設立、オートモ号の製作開始 東京石川島造船所、東京・深川に自動車工場として深川分工場新設 太田自動車製作所、950ccエンジン完成
1924年 (大正13)	10月6日	快進社、第2号車にボディー架装、ダット(DAT) 自動車と命名して、東京・上野公園で開かれた大正博覧会に出品	—	〈年度末乗用車保有台数8265台〉 平和博覧会に東京石川島造船所のウーズレー、白揚社のオートモ号など出品 太田祐雄、オーエス号四輪乗用車を完成 〈年度末乗用車保有台数9992台〉
1925年 (大正14)	2月12日 7月21日	快進社、第3号設計車31型完成	7月10日 9月1日	日本航空設立 関東大震災発生
1926年 (大正15)	9月2日	快進社、第4号設計による直列4気筒15馬力エンジン乗用車完成(ダット41型)	—	〈年度末乗用車保有台数1万1679台〉 〈この年の自動車輸入台数4063台。年度末乗用車保有台数1万4809台〉 快進社、ダット型応用車(3/4トン) 丁種軍用保護自動車検定合格 経営不振のため快進社解散、資本金10万円の合資会社ダット自動車商会設立 実用自動車製造(株)、自動車販売不振のため部品、農機機械の下請け実施 新会社、ダット自動車製造(株) 設立、資本金40万5000円、実用自動車製造(株) の資産資本一切を引き継ぐ

年	月 日	主な出来事/モデルの変遷	月 日	トピック
	17日	ダット自動車製造(株)、合資会社ダット自動車商会を合併、資本金46万5000円となる		〈年度末乗用車保有台数2万4970台〉
1927年 (昭和2)	3月 ―	ダット51型トラック(1~1.5トン)乙種軍用保護自動車検定合格 〈年度末乗用車保有台数3万1826台〉	2月11日 9月17日 12月30日 ―― ――	日本ゼネラルモーターズ社(GM)設立(本社大阪) 東洋コルク工業、東洋工業と改称(現マツダ) 上野~浅草間に日本初の地下鉄開通 自動車取締令改正、小型自動車を350ccまで拡大 白揚社、事実上解散
1928年 (昭和3)	12月29日 ――	久原産業(株)を改組し、資本金5000万円の持ち株会社日本産業(株)設立 ダット自動車製造(株)、御大礼記念事業として、新保護自動車の試作車ダット61型で東京~大阪間のテスト開始 〈この年の自動車輸入台数7883台。年度末乗用車保有台数4万0063台〉	2月20日 11月10日	普通選挙による最初の総選挙実施 天皇即位大礼挙行
1929年 (昭和4)	6月 7日 12月 ―	ダット61型トラック(1~1.5トン)軍用保護自動車検定合格 ダット自動車製造(株)、小型自動車の生産再開決定 〈年度末乗用車保有台数4万5843台〉 〈この年、日本フォードと日本GMIによるKD車生産台数2万9338台〉	5月 1日 10月24日	東京石川島造船所、自動車工場を独立し、(株)石川島自動車製作所を設立 ニューヨーク株式市場大暴落、世界恐慌はじまる
1930年 (昭和5)	2月 ― 5月 ― 10月 ―	「スミダ」「T.G.E.」「ダット」の国産自動車が鉄道省の性能試験を受ける ダット自動車製造(株)、新小型乗用車(500cc)のシャシー完成 ダット61型および新小型車、東京~大阪間で1万マイルの試運転開始	4月 ―	自動車取締令改正、無免許の小型自動車を500ccまで拡大 〈この年、国産四輪車生産台数458台、三輪車は35社で300台〉
1931年 (昭和6)	6月25日 29日 7月13日 8月 ― 29日 9月 ―	戸畑鋳物(株)、自動車工業進出のため、資本金を1100万円に増加を決議 ダット自動車製造(株)、戸畑鋳物の傘下に入り、資本金100万円に増資 ダット自動車製造(株)、ダット71型トラック完成 ダット自動車製造(株)、新小型車ダットソンの生産第1号事完成 戸畑鋳物(株)、ダット自動車製造(株)の株式買収を決議 自動車工業確立調査委員会決定の商工省標準型式自動車の試作を鉄道省の協力を得て、石川島自動車製作所、東京瓦斯電気工業、ダット自動車製造の3社で分担着手	8月 3日 9月18日 10月 ― ――	羽田に東京飛行場完成 満州事変勃発 東洋工業(現マツダ)、三輪トラック生産開始 太田自動車製作所、4サイクル2気筒500ccの小型四輪車を完成
1932年 (昭和7)	1月 6日 3月 ― 4月15日 9月 1日 ――	ダット自動車製造(株)の本社を東京・丸の内の戸畑鋳物(株)内に移転 ダットソンをダットサンに社名変更 ダットサンの販売店として、吉崎良造がダットサン自動車商会を東京に設立 大阪の豊国自動車(株)、ダットサンの関西における一手販売店となる 国産3社の合同問題が起こり、石川島とダット自動車が第1号として、合併する交渉開始、12月15日戸畑鋳物(株)を含む3社間で合併覚書締結	1月28日 3月 1日 6月17日	上海事変勃発 満州国建国宣言 石川島自動車製作所、東京瓦斯電気工業およびダット自動車製造の3社で国産自動車組合を結成 〈この年、国産四輪車生産台数880台、三輪車1511台〉
1933年 (昭和8)	3月 1日 ―― 6月 ― 9月22日 10月31日 11月 1日 12月26日 ―― 31日	ダット自動車製造(株)と(株)石川島自動車製作所が合併、自動車工業(株)設立 戸畑鋳物(株)、自動車部を設立、ダット自動車製造(株)大阪工場を買収 戸畑鋳物(株)、工場建設指導を受けるため複数の米国人技師を招聘 戸畑鋳物(株)は自動車工業からダットサンおよび同部品の製造権と営業に関する一切の権利を2月28日にさかのぼり無償で譲り受ける 戸畑鋳物(株)、横浜市から神奈川区守屋町地先埋立地2万558坪買収 ダットサン車大改良、エンジンを495ccから747ccに拡大 横浜市に資本金1000万円(日本産業(株)600万円、戸畑鋳物(株)400万円出資)の自動車製造(株)を創立、取締役社長に鮎川義介就任 戸畑鋳物(株)、自動車部を廃止、設備および従業員は新会社に引き継ぐ	3月27日 8月18日 9月 1日	日本が国際連盟を脱退 自動車取締令改正、小型自動車を4サイクル750ccまで拡大 全長2.8m、全幅1.2m、全高1.8m以内 豊田自動織機製作所、自動車部を設置 〈この年、国産四輪車生産台数1681台、三輪車2372台〉
1934年 (昭和9)	3月31日 ―― 6月 1日 7月 ―	日本産業(株)、第2敷地4万3059坪を横浜市から買収、1937年1月25日に日産自動車(株)に譲渡 自動車製造(株)を日産自動車(株)に改称、全額日本産業(株)の出資となる ダットサン13型(1934年型)発表、747cc12馬力	3月22日 4月11日 7月13日	満州国と日本の自動車製造関係7社共同出資の同和自動車工業設立 三菱造船、三菱重工業と改称 自動車工業(株)、鶴見工場の第1期工事を完成し操業開始 〈この年、国産四輪車生産台数2247台、三輪車3438台〉
1935年 (昭和10)	2月25日 4月12日 5月27日 7月27日 10月 ― 12月24日	ダットサン14型(1935年型)発表、722cc15馬力 横浜工場組立第1号車(ダットサンセダン)ラインオフ 第2敷地に直線コース500mのテストトラック完成 大型乗用車(大衆車)の製作開始決定 戸畑鋳物(株)、国産工業(株)に改称 久保田常務、浅原取締役、リットル技師の3名、技術提携などのため渡米	5月 ― 8月25日 10月 4日	(株)豊田自動織機製作所、乗用車トヨタA1型完成 (株)豊田自動織機製作所、トラックG1型完成 高速機関工業(株)設立 〈この年、国産四輪車生産台数5094台、三輪車1万358台〉
1936年 (昭和11)	4月20日 5月 3日 ―― ―― 9月19日 10月 1日 25日 11月 1日	米国グラハム・ページ自動車会社の機械設備譲り受け契約調印 ダットサン14型(1936年型)発表(5日まで) グラハム・ページ自動車会社から設計図面到着 米国スバイサー製造会社と製造技術提携 自動車製造事業法による許可会社となる 米国フェロ機械鋳物会社と技術援助契約締結 多摩川スピードウェイ日本自動車競走大会でダットサンレーサー優勝 ダットサンデモンストレーター(女性のダットサン紹介係)採用	2月26日 5月29日 9月14日 9月19日	2.26事件(陸軍皇道派の青年将校決起、首相官邸ほか襲撃)発生 自動車製造事業法公布 (株)豊田自動織機製作所、東京府商工奨励館でAB型、AA型乗用車発表会開催 商工省、日本フォード、日本GMIに組立数量制限を通達 〈この年、国産四輪車生産台数1万2186台(内普通乗用車847台)、三輪車メーカー22社による生産台数2840台〉
1937年 (昭和12)	2月22日 3月 ― 4月 1日 5月28日 7月 ― 12月 ―	日産自動車販売(株)設立 日産自動車、ニッサン車(乗用車、トラック、バス)の生産開始 ダットサン1万台目ラインオフ祝賀式 ニッサン車、ダットサン16型(1937年型)発表会(31日まで) ダットサン車、月産1000台を突破 ダットサン車、年間生産8353台の最高記録を樹立	4月 9日 7月 7日 8月28日	東京自動車工業株式会社設立(現・いすゞ自動車) 日中戦争勃発(盧溝橋事件) 豊田自動織機製作所、自動車部を分離し、トヨタ自動車工業設立 〈この年、四輪車生産台数1万8055台、三輪車生産台数1万5236台〉
1938年 (昭和13)	3月11日 8月 ― 10月 ― 12月 ―	ニッサン車(1938年型)、ダットサン17型、17型(1938年型)発売 ニッサン車月産1000台突破 新中型乗用車(2400cc)の試作完成、商工省主催運行テストに参加 監督官庁の指令により、ダットサン乗用車は事実上生産中止となる	1月 ― 4月 1日 5月 1日 8月 4日 9月16日	小型自動車工業組合設立 国家総動員法公布。国民健康保険法公布 重油、揮発油、ガソリンの切符制実施 商工大臣通達により、乗用車の製造は禁止状態となる ドイツ国民自動車会社(有限会社フォルクスワーゲン製作所)設立

年	月 日	主な出来事/モデルの変遷	月 日	トピック
		〈この年、四輪車生産台数2万4388台、三輪車生産台数1万685台〉 〈年末の乗用車保有台数約5万9000台〉	11月 ― 12月 ―	タクシー、全国的にメーター制採用 日本自動車製造工業組合(資材割当統制機関)結成
1939年 (昭和14)	3月15日 8月 ― ―― 12月 ―	1939年型ニッサントラック、バスの発表会(16日まで) 燃料報国ニッサン自動車隊、新炭瓦斯発生炉装置のニッサン車4台で、関東・関西の2班に分かれ東京を出発 ニッサン50型(1500cc)乗用車の試作車5台完成 〈この年、四輪車生産台数3万4514台。日本フォード、日本GM生産停止〉	1月 ― 4月12日 20日 5月12日 7月 8日 26日 9月 1日 10月 1日	乗用車生産は車および諸官庁用を除き中止 米穀配給統制法公布 自動車タイヤ、チューブの配給統制規則施行 ノモンハン事件発生(9月15日停戦) 国民徴用令公布 米国、対日通商航海条約廃棄通告 第2次世界大戦勃発(独軍、ポーランド進撃開始) 石油配給統制実施
1940年 (昭和15)	3月14日 29日 4月15日 5月14日 ―― 11月16日	商工省、自動車技術委員会立ち会いで50型試作乗用車運行試験実施(25日まで) 同和自動車工業(株)向けニッサン車のKD輸出開始 ニッサン180型トラック試作車の運行試験開始 商工省主催で日産180型トラック試作車、50型乗用車試作車およびトヨタ車の運行性能試験実施(19日まで) ニッサン81型(1940年型)発売 ニッサン180型トラック試作車の過負荷積載運行試験実施(17日まで)	7月 ― 8月 1日 9月27日 12月 1日	国立自動車研究所の敷地を東京・村山に買収 大型トラック・バスの配給統制開始 日独伊3国同盟調印 小型トラック、電気バスの配給統制 〈年末の乗用車保有台数約5万2000台〉
1941年 (昭和16)	1月 6日 2月22日 3月 7日 ―― 10月 7日 ―― 12月 ―	新日産180型トラックの第1号車ラインオフ 東京・浜松町でニッサン180型トラックの発表会開催(23日まで) 新中型乗用車(1000cc)設計座談会開催 ニッサン車の生産1825台と月間最高記録樹立 代燃車研究委員会設置 新中型乗用車ニッサン30型(1000cc)の試作車完成 ニッサン車の生産は月産2250台と記録を更新し、この年の全車種の年間生産は最高を記録し、合計1万9688台となった 〈この年、四輪車生産台数4万6498台(戦前のピーク)〉	4月 1日 13日 30日 6月28日 7月25日 8月 1日 10月 1日 12月 8日 24日	生活必需品資統制令公布(配給制) 日ソ中立条約成立 東京自動車工業(株)、社名をヂーゼル自動車工業株式会社と改称 車体公定価格実施(バス、トラックの販売許可制) 米英、日本在外資産の凍結令発布 米国、対日石油輸出全面禁止 乗合自動車のガソリン使用禁止 日本、ハワイ真珠湾空襲、米英に宣戦布告 自動車統制会設立
1942年 (昭和17)	4月16日 7月11日 11月 9日 12月29日	中型車委員会設置 商工省自動車技術委員会主催で30型、50型試作乗用車運行試験実施(18日まで) 日産自動車販売(株)を吸収合併 陸軍航空本部から航空機発動機の生産命令を受ける	4月18日 5月 1日 6月 5日 7月 1日 8月 7日	米軍による日本本土初空襲 日野重工業株式会社(現日野自動車)設立 ミッドウエー海戦(日本連合艦隊大敗、戦局の転機となる) 自動車統制会の傘下に日本自動車配給(株)設立 米軍、ガダルカナル島上陸(米軍の反撃開始)
1943年 (昭和18)	6月 ― 12月 ―	航空機試作機の製作を開始 ニッサン乗用車、ダットサントラック全面的に生産中止	1月 ― 6月25日 9月 8日 10月31日 11月 1日	商工省、鋼材3割節約目標の戦時規格車制定 学生の勤労奉仕法制化され、兵器廠、軍事工場、農村などに動員 イタリア無条件降伏 軍需会社法公布 企画院、商工省を廃止し、軍需省設置
1944年 (昭和19)	1月17日 20日 ―― 2月 1日 3月 1日 26日 ―― 9月16日 18日	軍需会社としての指定を受ける(18日、生産責任者に浅原社長が就任) 従業員養成所廃止、私立日産自動車青年学校設立 ダットサン乗用車全面的に生産中止 南方事業部、中支事業所拡充 社員、10時間勤務制実施(工具は21日から) 疎開工場建設事務所制定 戦時型ニッサントラックの製造開始 疎開工場を厚木工場と改称 本社を東京・日本橋白木屋3階に移転し、社名を日産重工業(株)と改称、取締役社長に工藤治人、取締役会長に鮎川義介就任	1月17日 18日 26日 4月24日 7月18日 ―― 8月23日 11月24日	自動車製造各社を軍需会社に指定(第1次指定軍需会社合計149社) 緊急学徒動員要綱決定 東京、名古屋で防空法による初の疎開命令発動 軍需会社、第2次424社指定 東条内閣総辞職。7月22日小磯内閣成立 国家総動員法により、自動車の譲渡、貸与等禁止 学徒・女子挺身各勤労令公布 B29爆撃機、東京をはじめて大空襲
1945年 (昭和20)	2月 1日 3月 ― 6月 4日 ―― 8月21日 9月30日 10月 1日 ―― 11月 1日 15日 12月 8日 11日	自動車部門疎開本部設置し、機械設備、資材部品の分散疎開開始 日本橋・白木屋の本社空襲にあい、東京・麹町区紀尾井町に移転 工藤治人社長辞任、村上威士社長就任 機械設備の移転などにより完成車の生産不可能となる 敗戦により臨時休業とし、社員のみ出勤(31日まで) 会社の新発足にあたり、全従業員解雇 全従業員のうち1/3程度を再採用して生産再開、鮎川義介会長および村上威士社長辞任して、後任として山本惣治社長就任 吉原工場生産再開 ニッサン車戦後第1号車完成、披露会実施 GHQ覚書により、制限会社に指定される 米軍司令部軍政局からトラックおよびダットサントラック生産再開許可される	1月13日 2月 4日 3月 6日 10日 4月 1日 5月 7日 8月 6日 8日 14日 28日 9月 2日 6日 25日 10月24日 11月 6日 24日 12月 9日 17日	東海地方大地震、死者1961名 ヤルタ会談開催 国民動労動員令公布 東京大空襲、死傷者約12万人 米軍、沖縄本島上陸 ドイツ無条件降伏 広島に原子爆弾投下。9日には長崎にも原子爆弾投下 ソ連、対日宣戦布告 ボツダム宣言受諾、日本無条件降伏、15日に終戦の詔勅放送 連合軍総司令部(GHQ)設置 GHQ、陸海軍解体・軍需生産全面停止を指令 米国、「降伏後における米国の初期の対日方針」を決定(9/22発表) GHQ、民需用トラックの生産許可 国際連合成立 GHQが財閥の資産凍結および財閥解体を指令 制限会社令公布 GHQ、農地改革を指令 衆議院議員選挙法改正公布(大選挙区・連記制・婦人参政権など)
1946年 (昭和21)	1月14日 2月19日 5月 ― 7月26日 9月 ―	本社の所在地を東京都日本橋から横浜市に変更 日産重工業従業員組合結成大会 吉原工場でニッサン車、ダットサン車の再生作業開始 吉原工場でダットサントラック戦後第1号車ラインオフ ニッサン180型トラック、鋼製(Aキャブ)シャシーに復帰	1月 4日 16日 25日 2月16日 3月 3日 5月 3日 9月30日 10月 ― 11月 3日 12月14日	GHQ、軍国主義者を公職追放 軍需会社法廃止 GHQ、代燃車からガソリン車への転換を禁止 金融緊急措置令、日本銀行券預入令(新円切り替え)公布施行 物価統制令公布 極東国際軍事裁判開始 三井、三菱、安田の3社解散 本田技術研究所設立(現本田技研工業) 日本国憲法公布 GHQがトラック8620台、トレーラー8759台を払い下げ

年	月 日	主な出来事/モデルの変遷	月 日	トピック
2006年 (平成18)			2月25日 3月13日 8月 1日	米国商務省国勢調査局による世界推計人口が65億人突破 富士重工業、トヨタ車の富士重北米工場への生産委託等で合意 米国での7月の月間新車販売台数でトヨタ自動車がフォードを抜き初めて2位となる
2007年 (平成19)	7月 —	セドリックセダン改良、V型6気筒LPGエンジン搭載のプロアム中止	4月21日	富士重工業の北米生産拠点、SIA社でトヨタカミリのラインオフ実施
2008年 (平成20)			1月 2日 2月18日 5月12日 7月 7日 11日 8月 8日 9月15日 11月 4日 12月12日 19日	原油先物価格高騰、ニューヨークで1バーレル100ドルを記録 トヨタ自動車、13代目クラウン (S200) 発売 中国・四川省でマグニチュード8.0の地震発生 第34回主要国首脳会議 (G8サミット) を北海道・洞爺湖町で開催 原油先物価格、ニューヨークで1バーレル147.27ドルの史上最高値記録 北京オリンピック開催 (8月24日まで) 米国リーマン・ブラザーズ経営破綻「リーマン・ショック」これを引き金に、世界経済は1930年代の「大恐慌」以来の危機に突入、自動車産業も新車販売の激減で危機的な状況に追い込まれる バラク・オバマ (民主党) が第44代アメリカ合衆国大統領に当選、就任式は2009年1月20日 円相場が1ドル=90円を突破、13年ぶりの円高 米国政府、GMとクライスラーに総額174億ドルの公的資金融資を発表
2009年 (平成21)	9月 1日	セドリックセダン改良、アイドリングストップ採用、運転席SRSエアバッグを全車に標準装備、歩行者との衝突時に歩行者の頭部への傷害緩和のためボンネットやフロントフェンダーなどの形状変更 (発売は9月8日)	1月 5日 20日 2月10日 17日 20日 4月30日 6月 1日 5日 10日 30日 7月10日	2008年の国内新車販売台数発表、34年ぶりの低水準321万台 (前年比6.5%減) バラク・オバマが米国史上初の黒人大統領として就任 米国とロシアの人工衛星が衝突、人工衛星どうし初の衝突事故 米国GMとクライスラー、政府に最大計216億ドルの追加融資を求める GM傘下のサーブ (スウェーデン) が経営破綻 米国クライスラー社が米連邦破産法11条の適用を申請して破綻 米国GM社米連邦破産法11条の適用を申請して破綻 三菱i-MiEV市場投入発表 (7月下旬デリバリー開始) 個人向け販売は2010年4月開始予定 (7月31日予約開始) クライスラー社が伊フィアット社と提携、クライスラーグループLLC社として新会社組織発表 国有会社となった新GM社誕生
2010年 (平成22)	9月13日	セドリックセダン改良、エンジンとATの電子制御化などで燃費を12%向上、瞬間燃費計などエコ運転支援装備を全車に標準採用など	1月 4日 2月12日 27日 4月12日 5月 1日 11月18日	ドバイに世界一の超高層ビル「ブルジュ・ハリファ」高さ828.0m完成 バンクーバー冬季オリンピック開催 (2月7日まで) チリ・コンセプションでマグニチュード8.8の地震発生 第1回核安全サミットを米国・ワシントンD.C.で開催 上海国際博覧会開催 (10月31日まで) 米国GM社ニューヨーク証券取引所に再上場
2011年 (平成23)			1月 1日 10日 22日 3月11日	中国・北京市が自動車のナンバープレート発行を年間24万台に制限 2010年の中国の新車販売台数が2年連続世界一と発表 (中国汽車工業協会発表) ニュージーランドでマグニチュード6.3の地震発生 東日本大震災発生、死者・行方不明約2.8万人の大災害となる、同時に福島第一原子力発電所が大被害を受け、大規模な原子力事故発生
2012年 (平成24)	6月25日	セドリックセダン改良、後席中央3点式シートベルト、後席左右ISO-FIX対応チャイルドシート用アンカー採用など	2月28日 5月22日 9月11日 10月 8日 12月16日 25日	スバルサンバーの生産終了 (富士重工業での軽自動車生産終了) 東京スカイツリー開業 尖閣諸島国有化で中国反発 山中伸弥京大教授、iPS細胞でノーベル生理学・医学賞受賞 衆議院総選挙で自民党圧勝、安倍政権誕生 トヨタ自動車、14代目クラウン (S210) 発売
2013年 (平成25)	11月 5日	ルノー・日産アライアンスと三菱自動車、商品、技術、生産能力を3社で共用する新たなプロジェクトを共同で検討することに合意	6月22日 7月21日 9月 8日 10月 1日	富士山が世界文化遺産に決定 参議院選挙で自民・公明両党が過半数獲得、ねじれ解消 2020夏季五輪・パラリンピック開催地が東京に決定 消費税率8%への引き上げ決定 (実施は2014年4月1日)
2014年 (平成26)	3月17日 27日 9月 —	ルノー・日産アライアンスは、シナジー効果創出を目指し、研究・開発、生産技術・物流、購買、人事の4機能の統合を4月1日に実施 ルノー・日産アライアンス締結15周年、ルノーは日産の43.4%の株式を保有し、日産はルノーの15%の株式を保有 セドリックセダン (Y31型) の生産終了	9月27日 10月 7日	御嶽山噴火 (死者・行方不明者66人) 赤崎勇、天野浩、中村修二の3氏、青色LEDでノーベル物理学賞受賞

注記：表中の保有台数のデータは1914～1929年までは内閣統計局編纂「日本帝国統計年鑑」、1938年以降は国土交通省より

■セドリック／グロリアエンジン変遷表

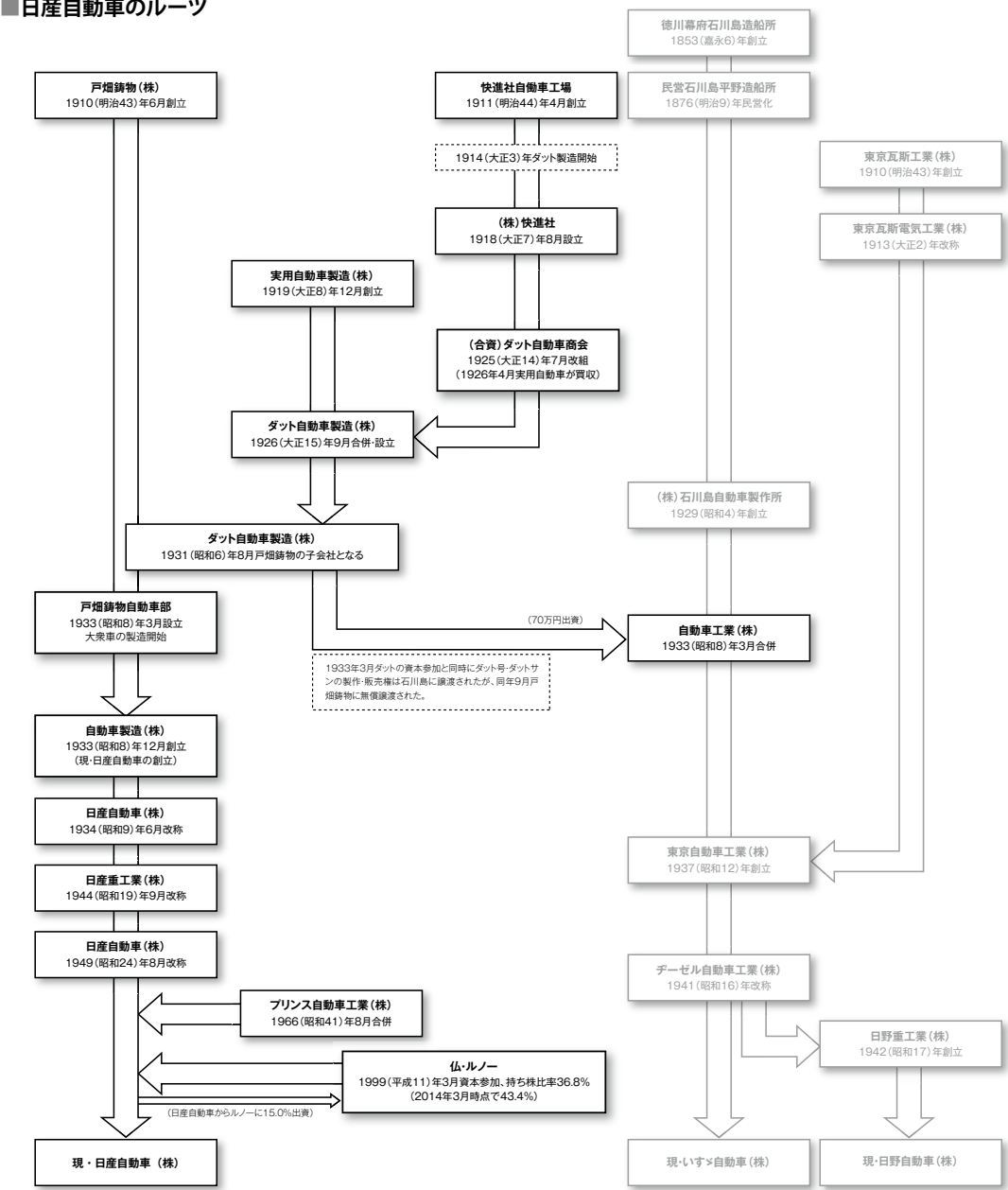
※搭載世代はセドリックを基準に記載している。また、エンジン形式の後ろの丸囲みの数字は、「セドリック／グロリア車両変遷表」と対応している。

エンジン型式	G ①	H ②	K ③	SD20 ④ (ディーゼル)	L20ツインキャブ ⑤
種類・シリンダー数	OHV・直列4気筒	OHV・直列4気筒	OHV・直列6気筒	OHV・直列4気筒	OHC・直列6気筒
搭載世代	1	1	1	1	2
シリンダー内径×行程 (mm)	80.0×74.0	85.0×83.0	85.0×83.0	83.0×92.0	78.0×69.7
総排気量 (cc)	1488	1883	2825	1991	1998
圧縮比	8.0	8.5	8.7	22.0	9.0
最高出力 (ps/rpm)	71/5000	88/4800	115/4400	56/3800	115/5200
最大トルク (kg-m/rpm)	11.5/3200	15.6/3200	21.0/2400	13.0/1800	16.5/4400
燃料供給装置	化気器	化気器	化気器	噴射式	化気器×2
搭載開始時期	1960年4月	1960年10月	1963年2月	1964年6月	1965年10月
備考					

エンジン型式	J20 ⑥	H20 ⑦	H20 LPG ⑧	SD20 ⑨ (ディーゼル)	L20 ⑩
種類・シリンダー数	OHV・直列6気筒	OHV・直列4気筒	OHV・直列4気筒	OHV・直列4気筒	OHC・直列6気筒
搭載世代	2	2、3	2、3、4	2、3、4、5	2
シリンダー内径×行程 (mm)	73.0×78.6	87.2×83.0	87.2×83.0	83.0×92.0	78.0×69.7
総排気量 (cc)	1973	1982	1982	1991	1998
圧縮比	8.3	8.2	9.0	22.0	8.5
最高出力 (ps/rpm)	100/5200	92/4800	80.0/4800	60/4000	105/5200
最大トルク (kg-m/rpm)	15.5/3600	16.0/3200	15.0/2800	13.0/1800	16.0/3600
燃料供給装置	化気器	化気器	化気器	噴射式	化気器
搭載開始時期	1965年10月				1966年10月
備考				79年6月圧縮比20.0に、81年4月21.0に変更。	

エンジン型式	L20Aツインキャブ ⑪	L20A ⑫	L20Aツインキャブ ⑬ (レギュラーガソリン仕様)	L20A LPG ⑭	L26 ⑮
種類・シリンダー数	OHC・直列6気筒	OHC・直列6気筒	OHC・直列6気筒	OHC・直列6気筒	OHC・直列6気筒
搭載世代	2、3	2、3、4、5	3	3	3
シリンダー内径×行程 (mm)	78.0×69.7	78.0×69.7	78.0×69.7	78.0×69.7	83.0×79.0
総排気量 (cc)	1998	1998	1998	1998	2565
圧縮比	9.5	8.6	8.6	8.6	8.6
最高出力 (ps/rpm)	130/6000	115/5600	125/6000	95/5200	140/5200
最大トルク (kg-m/rpm)	17.5/4400	16.5/3600	17.0/4400	14.5/3200	22.0/4000
燃料供給装置	化気器×2	化気器	化気器×2	化気器	化気器
搭載開始時期	1969年10月		1971年2月	1971年8月	1971年10月
備考			79年6月圧縮比8.8に変更		

エンジン型式	L28 ⑯	L20E ⑰	L28E ⑱	SD22 ⑲ (ディーゼル)	L20P ⑳ (LPG)
種類・シリンダー数	OHC・直列6気筒	OHC・直列6気筒	OHC・直列6気筒	OHV・直列4気筒	OHC・直列6気筒
搭載世代	4	4、5	4、5	4、5	5、6
シリンダー内径×行程 (mm)	86.0×79.0	78.0×69.7	86.0×79.0	83.0×100.0	78.0×69.7
総排気量 (cc)	2753	1998	2753	2164	1998
圧縮比	8.3	8.6	8.3	20.8	9.3
最高出力 (ps/rpm)	140/5200	130/6000	145/5200	65/4000	95/5600
最大トルク (kg-m/rpm)	22.5/3600	17.0/4400	23.0/4000	14.5/1800	15.0/3200
燃料供給装置	化気器	EGI	EGI	噴射式	化気器
搭載開始時期	1975年6月	1975年10月	1977年6月		1979年6月
備考			79年6月からECCS採用		



参考文献

『日産自動車30年史』 日産自動車(株)
『日産自動車社史 1964～1973』 日産自動車(株)
『日産自動車社史 1974～1983』 日産自動車(株)
『21世紀への道 日産自動車50年史』 日産自動車(株)
『日産自動車開発の歴史(上) 1945～1966』 説の会
『日産自動車開発の歴史(下) 1967～1983』 説の会
『プリンス荻窪の思い出』 荻友会
『プリンス荻窪の思い出 - II』 荻友会
『日本自動車史』 三樹書房

『日本自動車史 II』 三樹書房
『日本自動車史 都道府県別乗合自動車の誕生 写真・資料集』 三樹書房
『横浜製フォード、大阪製アメリカ車』 (株) 230クラブ
『東京モーターショーの50年』 日本自動車工業会
「自動車ガイドブック」バックナンバー 自動車工業振興会
「カーグラフィック」バックナンバー 二玄社
「各種カタログ、広報資料、宣伝用冊子類」

あとがき

2013年の秋、いすゞの乗用車の変遷をまとめた『いすゞ乗用車 1922-2002』が完成し、三樹書房の小林謙一社長、山田国光氏と、さて、次は何にしようかと話し合った結果、12月に日産自動車が創立80周年を迎えるので、これを記念して日産車を取り上げようという話になった。どのモデルにしようかと迷った挙句、日産の主力車種であり、かつてはクラウンとバトルを繰り広げたが、セダンを残してハードトップは2004年10月に生産を終了してしまった、セドリック／グロリアの歴史を史料として残そうという結論に達し作業を開始した。

当初、2014年春から夏にかけて完成したいと考えていたが、例によってカタログを時系列に整理し、変遷をたどると、じつにまめに変化を加えているのが見えてきた。1960年発売時からのカタログを読み込んでいくと、エンジンだけでも実に59種類もあることが分かった。調査を進めていると時間はあっという間に過ぎ去り、結局、原稿完成に1年以上費やしてしまった。2014年9月にはセドリックセダンの生産も中止されたので、奇しくも本書はセドリックの54年の生涯を完結した史料としてまとめることが出来た。

カラー頁の写真には原則として表紙の写真を加えたが、これは、カタログの史料としての検索性に配慮したものであり、レイアウトには苦労されたのではないかと推察する。

また、一部手元がないカタログについてはACCJの森匡延会長及び清水辰也副会長に貴重な資料を提供していただいた。ここに深く感謝の意を表したい。

また、三樹書房の小林謙一社長、山田国光氏、木南ゆかり氏には数々のご教示をいただき、編集にあたっては一方ならぬご苦勞をおかけした。皆様のご協力により、この本が完成したことにあらためて感謝の意を表したい。

なお、本文の中で、敬称を省略させていただきましたこと、ご了承願います。

当摩 節夫

編集部より

ニッサン セドリック／グロリアは、日産を代表する乗用車として、半世紀以上にわたり「技術の日産」を牽引しつづけてきました。日本初のターボ搭載車の発売などはその好例といえます。さらに、フォーマル用から営業用まで、あらゆる場面に対応して、日本の自動車産業を支えてきたことも忘れられないことです。

本書では、セドリック／グロリアがどのようにして登場し、発展を遂げたのかをわかりやすく紹介することに努めました。21世紀に入るところには、クルマに対するニーズが大きく変化していきます。2004年にはそのポジションをフーガに譲り、一定の役割を終えるに至りますが、その過程も含めてご理解いただけるものと思います。

本書の製作にあたっては、以下の方々からの多大なるご協力を賜りました。日産自動車グローバルマーケティングコミュニケーション部 ヘリテージマーケティング・コミュニケーション担当の中山竜二氏、E-グラフィックス コミュニケーションズ株式会社の荒川幸隆氏には、当時の写真やカタログ、広報資料などのご提供をいただきました。自動車史料保存委員会からは当時のカタログや写真のご協力をいただきました。また、前出の中山竜二氏には、巻頭の序文もいただきました。ここに御礼を申し上げます。

本書をご覧いただき、名称表記、性能データ、事実関係等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する資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

当摩 節夫(とうま・せつお)

1937年、東京に生まれる。1956年に富士精密工業入社、開発実験業務にかかわる。1967年、合併した日産自動車の実験部に移籍、1970年にATテストでデトロイト～西海岸を車で1往復約1万キロ走破。往路はシカゴ～サンタモニカまで、当時は現役であった「ルート66」3800kmを走破。1972年に日産自動車、海外サービス部に移り、海外代理店のマネージメント指導、KD車両のチューニングなどにかかわる。1986年～1997年の間、カルソニック(現カルソニック・カンセイ)の海外事業部に移籍、豪亜地域の海外拠点展開にかかわる。1986年～1989年の間シンガポール駐在。現在はRJC(日本自動車研究者 ジャーナリスト会議)および、米国SAH(The Society of Automotive Historians, Inc.)のメンバー。1954年から世界の自動車カタログの収集を始め現在に至る。

「モーターファン別冊すべてシリーズ」(三栄書房)に「スバル・レガシイ史」「スカイライン史」「スカイラインGT-R史」「1950年代のアメリカン・ステーションワゴン」「ホンダ・シビック史」、「カー・IO」(芸文社)に「高級車史」、「別冊月刊プレイボーイ」(集英社)に「魅力にあふれたアメリカ車のカタログ」、「スーパー CG」(二玄社)に「クライスラー 300・レターシリーズ史」「戦後のパッカード史」「戦後のスチュードベーカー史」「GM ヘリテージ・センター」など多数寄稿。著書に『プリンス自動車 日本の自動車史に偉大な足跡を残したメーカー』『三菱自動車 航空技術者たちが基礎を築いたメーカー』『ロータリーエンジン車 マツダを中心としたロータリーエンジン搭載モデルの系譜』『富士重工業「独創の技術」で世界に展開するメーカー』『ミニ 1959～2000 世界標準となった英国の小型車』『いすゞ乗用車 1922～2002』(いずれも三樹書房)がある。

ニッサン セドリック/グロリア

「技術の日産」を牽引した乗用車

著 者 当摩 節 夫

発行者 小林 謙 一

発行所 三 樹 書 房

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

〒 101 - 0051 東京都千代田区神田神保町 1 - 30

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

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Setsuo Toma/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の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