## 「ダットサン フェアレディ」に捧ぐ

「フェアレディ」それは日本のスポーツカーの歴史である。1933年の日産自動車創立前に快進社から始まるダットサンの時代から、自動車の運転を楽しむことができる、スポーティーな雰囲気を持つロードスターやクーペが販売されていた。ここに日産(ダットサン)の「人車一体」ともいうべき考え方が連綿と受け継がれ、「ダットサンスポーツ」つまり1960年に発売されたSPL212型初代フェアレディとして具現化されたものと考える。

これに先立ち、戦後の混乱期にあってもわずか50台余りの生産であったが、ダットサンのシャシーを用いたスポーツの雰囲気を持つダットサンスポーツDC-3型が誕生した。これは後の「フェアレディ」の発展に大きく関与される、日産の創成期から会社の発展を見つめてこられた、故片山豊翁が中心となり、実現したものだ。国内では「フェアレディ」の名前を冠したが、主要な市場となった米国では「ダットサンスポーツ」として、日産のパフォーマンスカーの代表として、米国でのモータースポーツ活動での好成績にも支えられ、多数販売された。この結果、米国各地にファンクラブが誕生し、今でも続いているのは、先人の熱い思いがそうさせたのだと信じて疑わないところと考える。国内でもSP/SR/CSPオーナーズクラブを筆頭に活発な活動が行われており、運転を楽しむ車として、その位置は不動のものとなっている。

この車については数々の思い出があり、大学受験時代に近所のお医者さんが SP310を購入し、良く乗せてもらった。この前年に鈴鹿で開催された第一回日 本グランプリで、並み居る外国のスポーツカーを打ち破り、優勝したシーンが 強烈に印象付けられていたので、いつかはこの車を手に入れようと思っていた。

人生も後半に入りようやくその夢がかない、SPL311を手に入れた時の喜びは計り知れないものであった。

今回、日産自動車勤務時代に同じ職場の大先輩である当摩節夫氏が、「フェアレディ」についてその原点を含め、素晴らしい本にまとめていただけた事に、深く感謝申し上げる。本書は全世界の「フェアレディ(ダットサンスポーツ)ファン」に捧げる一書となろう。



特定非営利法人 モータースポーツ推進機構 理事長 日置 和夫

## 目 次

■「ダットサン フェアレディ」に捧ぐ 日置和夫/3

## ダットサン・スポーツカーの歴史

第1章 戦前のダットサン……6

第2章 初期のダットサンスポーツカー……16

第3章 SP/SR 型フェアレディ······20

## カタログでたどる ダットサンフェアレディ

## 戦前のダットサン

ダットソン号/34 10型 (1932年)/35 11型 (1932年)/36 12型 (1933年)/36 13型 (1934年)/38 14型 (1935年)/40 15型 (1936年)/41 16型 (1937年)/43 17型 (1938年)/46

ダットサン スポーツ DC3型 (1952年1月発売) / 47 ダットサン スポーツカー S211型 (1959年6月発売) / 50 ダットサン フェアレディ SPL212型 (1960年1月発売) / 54 ダットサン フェアレディ SPL213型 (1960年10月発売) / 56 ダットサン フェアレディ 1500 SP310型 (1962年10月発売) / 58 ニッサン シルビア CSP311型 (1965年4月発売) / 68 ダットサン フェアレディ 1600 SP311型 (1965年5月発売) / 75 ダットサン フェアレディ 2000 SR311型 (1967年3月発売) / 75

フェアレディ2000/1600の広告 /116 オーナーズマニュアル /121 米国日産で制作された広告用版下/124

#### ■年表/129

- ■フェアレディ/シルビアの生産台数/輸出台数/133
- ■スペック一覧 / 134
- ■日産自動車のルーツ/136
- ■参考文献/137
- **■あとがき**/138

## はじめに

ダットサンといえば、かつては「味の素」や「宅急便」のように、小型車の代名詞のように使われていたと記憶する。そして、初期のころから、セダンやフェートンに加えて、スポーティーなロードスターやクーペがラインアップに加えられていた。1936(昭和11)年には、多摩川河川敷に作られた多摩川スピードウエーで開催された日本初の本格的トラックレースにも参戦している。やがて、敗戦から7年後の1952年には、我が国で初めて「スポーツ」の名前を冠したモデル「ダットサン スポーツ(DC-3型)」を発売する。性能的にはスポーツカーといえる代物ではなかったが、わが国の乗用車産業黎明期に花を添える存在であった。

本書では、戦前のダットサンロードスター、戦後に発売されたDC-3型ダットサンスポーツ、その後、1959年に発売されたFRP製ボディーを架装されたダットサンスポーツ(S211型)、スチール製ボディーの初代フェアレディ(SPL212/SPL213)、さらに本格的スポーツカーとして1962年に発売され、フェアレディZにバトンタッチする1970年まで生産された2代目フェアレディ(SP/SR型)に至る歴史と変遷を、カタログ史料を中心に振り返ってみる。



## 第1章 戦前のダットサン

ダットサンのルーツを簡単に紹介すると、1911 (明治44) 年に橋本増治郎が中心となって東京に創立した快進社自働車工場 (当時の表記による) と、1919 (大正8) 年にウィリアム R. ゴルハム (William R. Gorham) が中心となって大阪に創立した実用自動車製造株式会社が改組、合併を経て設立したダット自動車製造株式会社を、1931 (昭和6) 年に鮎川義介の戸畑鋳物株式会社(自動車製造に欠かせない可鍛鋳鉄の供給元であった)が傘下に入れたことが起点となる。

やがて、鮎川義介はダットサンおよび大型の普通乗 用車を大量生産することを決意し、横浜に広大な工場 を建設すると同時に、1933年12月、日本産業株式会社 600万円、戸畑鋳物株式会社400万円の出資で資本金 1000万円の自動車製造株式会社を創立した。初代社長 は鮎川義介であり、日産自動車はこの日を創立記念日 としている。

日本産業株式会社は1928年に鮎川義介が資本金5000万円で創立した持株会社で、1937年には資本金2億2500万円となり、日本鉱業、日立製作、日本化学工業、日本油脂、日本水産、日本ヴィクター、日産火災など直系子会社18社、孫会社130社、公称資本金8億5855万円の、三井、三菱に匹敵する日産コンツェルンを形成した。

自動車製造株式会社は1934年5月の第1回定時株主総会で社名を日産自動車株式会社と改め、同年6月から新社名で発足した。この時点で戸畑鋳物の所有株式をすべて日本産業が肩代わりして、同社の直系子会社となった。

やがて、本格的なダットサンの量産が開始されるが、この頃のモデルバリエーションを見ると、セダン、フェートンに加えて、ロードスターやクーペが含まれており、性能的には変わらないが、気分的にはスポーティーな味わいのあるモデルを用意することで、まだクルマが庶民のものではなかった時代において、多様な需要を掘り起こそうという意欲がうかがえた。

しかし、1931年に勃発した満州事変以降、1933年には 国際連盟脱退、1937年には日中戦争勃発、そして、1938 年には国家総動員法が公布されるなど、日本は戦争へ と突き進んでゆき、1938年にはダットサン乗用車の生産 は中止させられた。 長い戦争の結果、日本の国土の大半は灰燼に帰したが、敗戦から1年後の1946年には早くもダットサントラックを、1947年には乗用車の生産を再開している。

以下に、戦前のダットサンについて概略を記す。

#### ■10型(1932年4月発売)

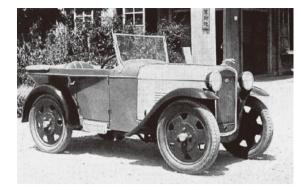
1931 (昭和6) 年6月に戸畑鋳物株式会社の傘下に入ったダット自動車製造株式会社が、前年5月に完成していたシャシーをベースにした、新小型乗用車ダットソン(10型)の生産1号車を1931年8月に完成した。しかし、ダットソンの名前では販売されず、ソンは損に通ずるということで、ダットサンと名前を変更して1932年4月から全国的に販売を開始した。

エンジンは1930年4月に自動車取締令が改正されて、 1名乗車という制限はあったが、無免許で運転できる(2 名以上乗車する場合には特殊自動車の扱いになり、車 種制限はあるが簡単な乙種運転免許証が必要) 小型 自動車の排気量が350ccから500ccに拡大されたのを受 け、ボア54mm×ストローク54mm、495cc直列4気筒10 馬力/3700rpmを積む。ボールベアリング2個で支えら れたクランクシャフトと、アルミ合金製ピストンにジュ ラルミン製コンロッドを持つ。トランスミッションは摺 動選択式3速MTで、ファイナルドライブはウォームギ アであった。サスペンションはフロントが横置きリーフ スプリング+ラジアスロッド、リアは半楕円平行リーフ スプリング。ステアリングはウォーム&セクター方式、 ブレーキは機械式四輪制動であった。サイズはホイー ルベース1880mm、全長2710mm、全幅1175mm、ト レッド965mm。回転半径3.85m、車両重量約400kg、最 高速度65km/h、燃料消費量21km/ ℓ以上、燃料タンク 容量は10ℓ、タイヤは24in×4.00in。

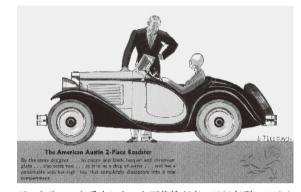
ボディーのバリエーションは、ロードスターA/B、クーペおよびフェートンA/Bが標準設定されており、注文によって特殊ボディーの架装も可能であった。この頃は、ボディーの架装は梁瀬など社外のボディー工場で行われていた。標準ボディーのデザインは1930年型アメリカン・オースチンを参考にした可能性が高く、エンジンは1921年から1931年までフランスに存在したベンジャミン(Benjamin。1927年にベノヴァ〈Bénova〉に車名変更している)の750cc 4気筒を参考にしたといわれる。

## ■11型 (1932年後期発売)

1932 (昭和7) 年の後期型としてダット自動車製造株



1931年ダット91型と称したプロトタイプ。最初に発行された ダットソン号小型自動車のカタログには10型ではなくこのモデ ルが使われた。右ハンドルでボルトオン式のホイールを持つ。

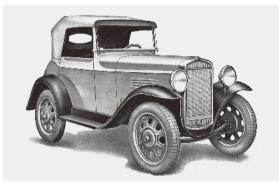


ダットサンのお手本になった可能性が高い1930年型アメリカン・オースチンのカタログ。これと同じロードスターの実車をダット自動車製造が所有していたようだ。



1932年11型ロードスターと「ターキー」の愛称で知られた往年の松竹スター水の江滝子。

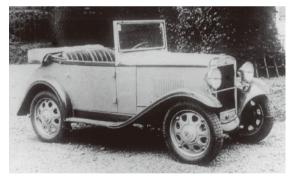
式会社から発売された11型は、基本的には10型と同じであったが、サイズは若干大きくなり、ホイールベース1890mm、全長2743mm、全幅1197mmとなった。外観上の変更点は10型では左側だけにあったドアが右側にも設けられ、ボンネットサイドのルーバーが横型から縦型になり、ラジエーターの前面上部に「DATSUN」のエンブレムが追加されている。



最初のダットサンである10型。これはロードスターA型で、サイクルフェンダーで、ランニングボードのないロードスターB型も設定されていた。左ハンドルでデタッチャブルリム式ホイールを持つ。



1930年型アメリカン・オースチンのキャビンクーペのカタログ。 このイラストでは分からないが、ダットサンとそっくりのラジ エーターを持つ。ホイールもデタッチャブルリム式であった。



これも1932年11型ロードスターで、右側にもドアが追加されているのが分かる。

### ■12型 (1933年11月発表)

1933 (昭和8) 年8月に自動車取締令が改正されて、小型自動車の排気量が500ccから750ccに拡大され、サイズ制限は全長2.8m、全幅1.2m、全高1.8m以内であったが、乗車定員1名という制限が撤廃されたのを受け、同年11月に発表された12型には大幅な改良が加えられた。エンジンはボア56mm×ストローク76mm、748cc直列4気筒Lヘッド、圧縮比5.0:1の12馬力/3000rpmに

## 第2章 初期のダットサン・ スポーツカー

#### ■ダットサン スポーツ (DC3型) (1952年1月発売)

1952 (昭和27) 年1月に発表・発売された、わが国で初めてスポーツカーを名乗ったダットサンスポーツ (DC3型) の誕生は、1935年4月に日産自動車に入社し、1939年に満州での仕事に失望していったんは退社したが、敗戦後に再入社し、その頃は役割の重要さを理解できなかった多くの人が、チンドン屋と呼んで馬鹿にしていた宣伝・広報の仕事を自ら選び、宣伝課長を務めていた片山豊の発案によるといわれる。

敗戦後、GHQ (General Headquarters:連合国軍最 高司令官総司令部)によって乗用車の生産は禁止され ていたが、1947年6月には1500cc以下の乗用車の年間 300台製造が許可され、1949年10月には乗用車の生産 制限が全面的に解除されたのを受け、自動車メーカー もクルマも出始めてきた。そこで、クルマや自動車メー カーを知ってもらうため自動車ショーを開催しようと 考え、片山豊が中心となって、1951年11月にメーカー の宣伝課長が集まって話し合いが行われた。調整には 手間取ったが、その結果1954年4月に第1回全日本自動 車ショウが開催された。ちなみに、ギリシャ彫刻のよう な裸体の男性が木製の車輪を転がしているモーター ショーのエンブレムは片山豊がデザインしたもので「人 類の生活に大きな変化をもたらした車輪を、人間が意 思をもって転がし、また止めるという思想 | を表現した ものだという。

自動車ショーの開催に向け奔走する一方、来場者を引き付ける何かが欲しいと思案した結果、ひらめいたのがスポーツカーであった。片山豊は1951年に占領

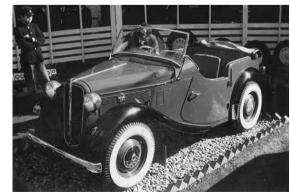


ダットサンスポーツDC3型のプロトタイプと思われる個体。 ドア形状が市販車と異なる。

軍将校によって組織された日本スポーツカークラブ (Sports Car Club of Japan: SCCJ) の数少ない日本人 会員であったので、将校たちが所有するMG TDを見て ダットサントラックのシャシーにMG風のボディーを架 装することを思いついたのであろう。そして、その架装 作業を太田祐一のワイドフィールドモータースに依頼 した。余談だが、1952年に対日講和条約が発効すると、 将校たちが帰国してしまい、SCCJは1953年に自然消滅 してしまった。しかし、1955年12月に再建され、初代会長に片山豊が就任している。

DC3の仕様は、860cc直列4気筒SV 20馬力/3600 rpm、4.9kg-m/2000rpmエンジン+摺動選択式3凍 MT (ノンシンクロ) を積み、サイズはホイールベース 2150mm、全長3510mm、全幅1360mm、トレッド(前/ 後) 1048/1180mmで4人乗り、車両重量750kg、最高 速度70km/h。サスペンションはフロントが横置きリー フスプリング、リアは平行式リーフスプリング+リジッ ドでファイナルギアはウォーム式 (ギア比6.5:1)で あった。ブレーキは油圧式だが、この原稿執筆にあたっ て調べた多くの史料に機械式と記されていることが分 かった。ダットサントラックのブレーキシステムは1950 年の3145型までは機械式だが、1951年の5147型から油 圧式が採用されており、ダットサンスポーツも当然油圧 式が採用されているはずであるが、生産過程の事情に よって、油圧式と機械式が混在したのではないかと推 察する。

日産自動車広報部の1995年5月制作資料に興味深い 記述があるので引用すると「ダットサンスポーツは50 台製作された。しかし、思ったほど販売が伸びず、半分 の25台はスポーツボディーを降ろして、代わりにセダン やトラックのボディーを載せて販売した。ところがその 後になってから、ダットサンスポーツに人気が出てきて



1952年1月、東京・田村町で開催されたニッサン新車展示会場のDC3型。

ダットサンスポーツDC3型のオフィ シャルフォト。



注文が殺到した。仕方がなく有り合わせのダットサン・シャシーに (中には戦前のものもあった)、一度取り外したスポーツボディーを再び載せて売ったという珍談が残っている。」とある。当時は、いまでは信じられない事も許された時代であった。

性能的には満足できなかったであろうが、ドライブを楽しむクルマ造りに先鞭をつけた日産自動車の快挙と言えよう。1952年1月に千葉県茂原の旧茂原飛行場で行われたスポーツカー・ロードレースに参加して上位に入賞したほか、主にSCCJのレース、ラリー、ヒルクライム、コンクール・デレガンスなどに参加していた。価格は83.5万円で、1954年ごろまで生産された。

#### ■ダットサン試作スポーツカー (1957年11月発表)

ダットサンスポーツ (DC3型) の生産終了から3年後 の1957 (昭和32) 年11月、東京の三越本店屋上で開催 されたダットサン1000 (210型) の発表展示会の会場に



登場したのが2シーターのダットサン試作スポーツカーであった。翌年の第5回全日本自動車ショウで発表されたダットサンスポーツカー (S211型) のプロトタイプとも言えるモデルであった。しかし、ベースとなったシャシーは同時に発表された210型ではなく、110型系のものが使用されていた。従って、エンジンはB型860cc直列4気筒SV 25馬力/4000rpmを積み、トランスミッショ



1957年11月、三越本店屋上で公開されたダットサン試作スポーツカー。FRP製ボディーの強度を確認しているのか、リアフェンダーをこぶしでたたいている。

## ■ダットサン フェアレディ1500 (SP310型) (1961年10月発表、1962年10月発売)

第8回東京モーターショーで試作車を発表し、翌1962 年4月にはニューヨーク・オートショーに出品して、内外 に大きな反響を呼んだダットサン フェアレディ1500は、 その後引き続き実験と改良がすすめられていたが、わ が国初の本格的スポーツカーとして1962 (昭和37) 年 10月に発売された。

SP310型のボディー開発で特筆すべきは、造形及び 艤装担当部門が深くかかわらずに素早く進められた点 であろう。「クルマの設計の上手さはクルマの造りやす さにある」と言うのが担当技術者の信念であり、そのた めに部品の流用、統合、外板の分割線は極力直線で処 理する(図面も型も楽)。ウインドシールド、グリル、エ プロン、エンジンなどの脱着を容易にすることなどにこ だわって開発したという。

SP310型のフレームは、1959年7月に発売された310 型ブルーバードのフレームをベースに、オープンボ ディーでの強度を確保するためXメンバーを追加して 補強している。サスペンションはフロントがダブルウ イッシュボーン+コイルスプリング、リアは半楕円リー フ+リジッド、ステアリングはブルーバードと同じカム &レバー式で、ギア比も同じ14.8:1であった。エンジン は1960年4月に発売されたセドリックに搭載されたG型 1488cc直列4気筒OHVのキャブレターを低いボディー に合わせるためダウンドラフト式からSUタイプ(横向 可変ベンチュリ型) に換装し、さらにカム、バルブスプ リング (ダブル化)、クランクメタルなどを高速用に強 化して搭載していた。出力はセドリックと同じ71馬力 /5000rpm、11.5kg-m/3200rpmで、これに4速MT(1 速はノンシンクロ)を組み合わせていた。サイズは全 長3910mm、全幅1495mm、全高1275mm (トップを上 げた状態)、ホイールベース2280mm、トレッド前/後 1213/1198mm、最低地上高160mm、車両重量870kg、 右フロントシートの後ろに横向のシートが付き、乗車定 員は3名であった。最高速度は150km/hで価格は東京 店頭渡しで85万円。

輸出仕様は当初シングルキャブレター仕様であったが、途中からツインキャブレター仕様に換装されており、このツインキャブ仕様車が1963年5月に開催された第1回日本GPレースのスポーツカーBクラスで外国製スポーツカーをおさえて優勝したことから、国内でも輸出仕様車の要望が非常に強く、チューニングキットの設定も考えられたが、取り付けの手間などを考慮し、

1963年6月、国内向けの標準仕様として発売されること となった。エンジンはSUタイプツインキャブレターを 採用し、これに伴いインテークマニフォールド、エアク リーナーの形状を変更、圧縮比が8.0から9.0:1に高め られたので、ピストン形状と燃焼室形状も変更されて 高爆発圧力に耐える強度が与えられ、インテークバル ブ径を大きくして吸入効率を向上させ、同時に弁機構 の材質形状なども高速連続回転における耐久性を考慮 して改良された。また、各シリンダーの排気干渉を避 けるため、1番4番と2番3番の排気管を分離して高速性 能を向上させている。バルブロッカーカバーはスポー ティーなアルミダイキャスト製に変更され、発電機は 充電性能の良い交流発電機が採用された。出力は80馬 カ/5600rpm、12.0kg-m/4000rpmに強化され、トランス ミッションもクロースレシオの4速MT (1速ノンシンクロ) に換装されている。価格は3万円アップに抑え88万円。

1963年11月にはフェアレディ1500用のハードトップが発売された。材質はFRPで価格は8.5万円であった。

1964年3月、フェアレディ1500用のレーシングキットが発売された。この頃、自動車の著しい普及とともにモータースポーツが盛んになり、競技用としての高性能化の要望に応えたもので、2種類のキットが設定されていた。キットAはウエーバーキャブレター装着用でキットBと併用するもので、インテークマニフォールド、オイルポンプ、オイルクーラー、エアクリーナーなどで構成され、価格は5.7万円。キットBは通常のチューンアップ用でキットAとは別に単独で取り付け可能で、シリンダーヘッド、オイルパン、カムシャフトなどで構成され、価格は3.6万円であった。同年5月には第2回日本GPレースでフェアレディ1500はGTクラス7位、1000~1600ccクラスでクラス優勝を獲得した。

1964年8月、室内装備、居住性の改善を目的とした大胆な改良が施された。筆頭は後席を廃止して2シーターとしたことであろう。右ハンドル車ではドライバーシートの後ろに横向シートがあったため、長身ドライバーの場合には良好なドライビングポジションが得られなかったが、後部シートを廃止したことで、シート位置を40mm後退させ、スライド量を120mmから160mmに増やし、シートクッションの長さも55mm伸ばしたことで居住性は一段と向上した。さらに、ペダルパッドの高さを20mm上げ、ステアリングホイールの位置を30mm前進させて運転姿勢の改善を図っている。インストゥルメントパネルはセンターコンソールを新設してデザインが一新された。その他の主な変更点は、三角窓が開

上/中段: SP310型のプロトタイプ A315X。左ハンドルで、エンジンは1.2 ℓであった。





下:1961年10月に開催された第8回全日本自動車ショーで初めて公開されたフェアレディSP310型のプロトタイプA355X。1.5ℓで右ハンドルだが、サイドウインドーはまだ巻き上げ式ではなく、ホイールカバーもセドリックのものを流用している。



閉可能となり、ヒーターは室内循環式から外気導入式に、ソフトトップは折りたたみリンク式となり、格納は室内後部へ折りたたみ、コンパートメントカバーで覆い、ウインドシールドフレームへの固定方法はネジ止めからフック止めに変更して着脱を容易にしている。ワイパーブレードはワイヤ駆動式からリンク駆動式に変更され、ブレード圧力を200gから300gに上げて高速時のブレードの浮きを抑え、同時に向きの調整可能なウォッシャーノズル2個に増設された。トランクリッドの開閉はプッシュボタン式(自動ロック)に変更された。ラジエーターは前面面積を増大して放熱能力を30%向上させている。価格は据え置きで88万円であった。フェアレディ1500 (SP310型) は合計6906台生産されたうち4157台(60.2%)が輸出されている。



第8回全日本自動車ショーの会場で配布された、1961年10月発行 「ニッサングラフ」の表紙。展示されたフェアレディ(A355X) とは異なるA315Xの写真が使われていた。

# カタログでたどる **ダットサンフェアレデ**ィ

はじめに記したとおり、戦前のダットサンにはセダンやフェートンのほかにも、スポーティーなロードスターやクーペがラインアップされていた。本章は「カタログでたどる ダットサンフェアレディ」としたが、戦前のダットサンロードスターあるいはクーペ、戦後初のスポーツカーであったダットサンスポーツ (DC-3型) およびプラスチックボディーのダットサンスポーツカー (S211型)を含め、最初のダットサンフェアレディ(S212型、S213型)からダットサンフェアレディ1500(SP310型)、派生車種であるシルビア(CSP311型)、フェアレディ1600 (SP311型) および2000 (SR311型) にいたる歴史をカタログ史料でたどってみた。

当時のフェアレディの主要マーケットは米国であり、英文カタログについてもフェアレディの歴史をたどる資料として重要であるので、多く掲載した。

なお、フェアレディZについては別の機会に譲ることとして、本書には含めなかった。



ダットサンフェアレディSP310型に関連したスケッチ。1994年3月に日産自動車のデザイン本部が発行した冊子/ポートフォリオ「THE NISSAN DESIGN」の中の1枚で、サインは「735 1958」と読める。

## ● 戦前のダットサン ● ダットソン号









1931年に発行されたダットソン号のカタログ。ダットソンの名前では販売されず、1932年4月にダットサンと改名して10型が発売された。イラストのクルマは10型ではなくプロトタイプのもの。1930年10月に試作車第1号完成し、1年かけて各季節にあらゆる試験を行い、例えば、極暑の7月に六甲山の連続10回登坂、8月には大阪一東京間無停止往復などで好成績を収めたとある。1日48km走行した場合の1カ月の経費はおよそ18円としている。燃費は21km/ $\ell$ だが、モービル油(エンジンオイル)の消費量は1500マイル/ガロン(623km/ $\ell$ )とあり、現在では考えられないオイル消費量であった。

## 10型 (1932年)









35



1932年に発売された最初のダットサンである10型のカタログ。「明治の人力車。大正の自転車。昭和のダットサン」のキャッチコピーと「一家に一台・・・・・ (現在と同じような使用目的を列記し)・・・・・・と非ともダットサン」と訴求している。価格はロードスターA型が1300円、フェートンA型は1350円。1日40km走行した場合の1カ月の経費は15円としている。日本銀行の「明治以降本邦主要経済統計」によると、1931年の二人以上勤労者世帯の1カ月の平均収入と支出は、収入86.47円、支出76.33円で、貯蓄純増は4.98円とあるから、マイカーを持つことは夢のまた夢であったことが想像できよう。

## ● ダットサン スポーツカー S211型 (1959年6月発売) ●





DATSUN MORE HILL SPORTS CAR IN PER PERSONNE

「ついに完成。高度な設計意図に従って当社の新しい車体設計技術はここに日本で最初のファイバーグラスボデーの採用に成功しました。」のコピー (次頁参照)と共に、1959年6月に発売されたダットサン スポーツカー(S211型)。ダットサン1000のシャシーをベースにFRP製ボディーを架装したモデ ルで、車両重量は810kgでセダンより115kg軽量であり、最高速度もセダンの95km/hに対し115km/hに達した。価格は79.5万円でダットサン1000デ ラックス(211]型) 76.7万円よりわずか2.8万円高であったが、当初、販売を京浜·京阪神地区に限定して注文生産としたためか、生産台数は20台(18台 とする史料もある)と超希少モデルである。



て広い使用範囲にも十分ご満足順える

显本 の道路

交通事情。

の高度な技術はさらに合成樹脂の新しい分野

Va

0

1=

完

成

この傾快なスタイルのダットサン

カーにはこのほかあらゆる面で画期的な新

スポデーの採用に成功しました。

設計技術はここに日本で敷初のファ 高度な設計意図に従って当社の新しい車体

軽量・丈夫

石油などあらゆる産業の

FRPボデー

**のてお目集るしたぞれた**(ラ +111-79×11-71 一点ドイグラステーアには メナールボチーに担づまっ お切の埋みかとってありま 中ので、皮肉で二分も軽く (政策はネキーエの多り)数 LACT. ASSESSED. 中を通して会く 休息です





ACHER, PRESE

使いよい機構

実用的な

4 人乗シート

このとうちのスポーツカーでは 密閉のない広いる人業の単形をも っています。 スポークカーさんせ の時間だけではなり、単心性、便 ハヤマラ、キして実有技能に並ぶ をおいな各部の機構は耐入性、様 衛門の広でもすこれら世間を発揮 シート、79年9日2日からビュール 銀りで、ボターはマラスチェクセ

THE STATES OF STREET 中央下来中人, 多点的原理证的点 とも可能に関加を開発できます。レ - A 位 かの時は ロインドレールド 責持長に取け デオコとができます

S211型の運転席。スピードメーター一体のコンビネーションメーターを中央にセットしたシンプルなインストゥルメントパネル と、トランスミッションケース上部から直接生えた長いシフトレバー。ラジオ、ヒーターの専用オプションは設定されておらず、 ラジオはオースチンA50用が最適とある。ボディーの防錆処理が未熟ですぐにさびた時代、さびないプラスチックボディーは 強力なセールスポイントとなったはずである。

## ● ニッサン シルビア CSP311型 (1965年4月発売) ●





1964年9月、東京・晴海で開催された第11回東京モーターショーに登場したニッサンシルビアのプロトタイプ 「ダットサンクーペ1500」のカタログ (シート)。この時点では、エンジンはフェアレディ1500と同じ G型1488 cc 直列4気筒ツインキャブ80 馬力を積んでいた。このカタログはモーターショー会場で配布されたもの。



1965年4月、「〈技術の日産〉がまたも 一歩さきをゆきます」のコピーを付けて発売されたニッサンシルビアの雑誌広告。

69

# 機構一新!! 圧倒的高性能!! 世界水準をしのぐ 本格的スポーツカー 55 バマイル17. 6秒 // 最高速度 165 km // 1600cc 10Ps // ディスクブレーキ // ポルシェクイブ 4 第フルシンクロ //





1965年5月発売されたフェアレディ1600のカタログ(シート)。







1965年3月に発行されたDATSUN SPORTS 1600(フェアレディ1600) の英文カタログ。 左ハンドルだが基本スペックは国内仕様と同じ。 エンジン出力はSAEレートで96馬力となっている。 フェンダーミラーは左側のみに付く。 バンパーオーバーライダーは標準装備。 米国では2546ドル(約91.7万円)で販売された。

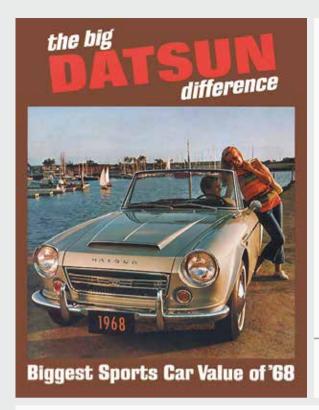




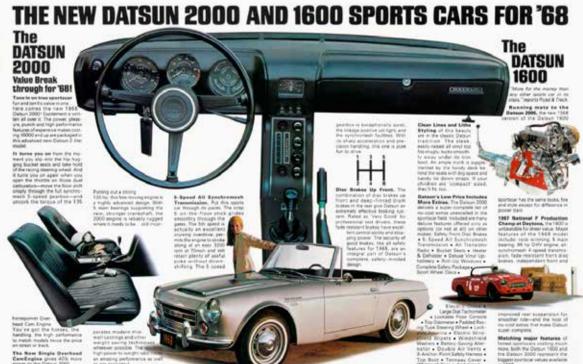




米国日産で発行されたDATSUN '1600' SPORTS CAR (フェアレディ1600) のカタログ。「… just ask an owner! (ちょっと所有者に尋ねてください)」のコピーは、パッカードの有名なスローガン「ASK THE MAN WHO OWNS ONE (パッカードの真価はパッカードを所有する男に聞け)」に相通ずるものがある。

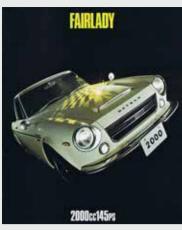






1968年3月に米国日産で発行した1968年型DATSUN 2000/1600の英文カタログ。米国日産ではラジオをはじめ、2000にもホワイトリボンタイヤなどを標準装備して販売していた。1600が1967年のデイトナでナショナルのFプロダクションクラスで優勝したと紹介している。

1968年7月に登場したカタログで、ハードトップを標準装備とした車種が追加設定された。価格はソフトトップモデルの5万円高で、フェアレディ2000の場合91万円。ラジオ、ヒーターなしの仕様も88万円で設定されていた。なお、ハードトップ車にはソフトトップが4.2万円で、ソフトトップ車にはハードトップが9.2万円でオプション設定されていた。



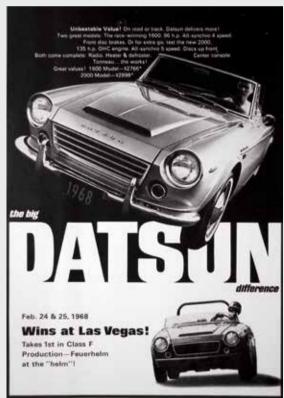




● 米国日産で制作された広告用版下 ● 米国日産で制作された広告用版下の一部を紹介する。



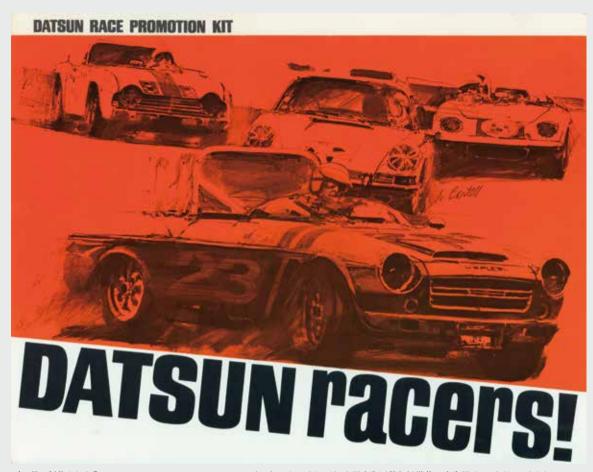
「新しい'66年型はボンネットの下により多くのミツバチ(働き手=パワー)が詰め込まれています!」のコピーを付けてDATSUN SPORTS 1600を売り込んでいる。



いスペックとラジオ、ヒーターからトノーカバーまで標準装備して、獲得しました。あなたも仲間にどうですか、と誘っている。 1600が2766ドル、2000は2998ドルと安価であり、最高の価値があ ると訴求している。



1968年2月24、25日にラスベガスで開催されたレースでDATSUN 1968年6月1、2日にウイロースプリングスで開催されたレースで 1600がFプロダクションクラスで優勝したとアピールして、素晴らし DATSUN 2000がクラスCで優勝し、DATSUN 1600が1位と3位を



1968年6月に制作された「DATSUN RACE PROMOTION KIT」。中にはラジオスポット用広告原稿と紙媒体の広告用イラストがセットされている。

June 1 1948

Tow don't have he he clin to enjoy the fee of driving a real sports car! Her if it's a patent eletes Supérad! Th's priced low... enseinely low... you flatgon dalivers more power, ...more co-mort percent, ...more sheer fun then any car in its class! Nowa's the op-power of a raceproven 96 hoxespoors engine,... a smooth-shifting free on the floor transmission...toe scopping power of tunky fine backus up front: PANS a list of no-most entree as: long as your see! Transister sadio! Whiterull tires. Fadded monter currele! Big Sial technostar! Soring stwering whosi! Full excepting! Tommon cover! Ant, donains more! His winder popular who know aports ours are nulling between the Velue Car of the Year ... all you need to add to this beauty is ... fun! Test drive the Dateur wishes handred at (DEALES NAME) and turn pourself on) While you're there, say for your free ticket to the big munical Squarested by Stabilia Chill Market Ad (SMCH LOCATION) on Chilly, A thrill was send want to might come in today for your disconstruction gide... CONALDY MAKES.

June, 1968

meand about the low cost sports may that's dusting off the five thousand dollar machines? It's the new Datain two thousand! The talk of the sports car ciroverhead can engine! Five...yes five on the floor transmission! Husby disc brakes up front!...Performance like you wouldn't believe at Datsun's low price. Take at no extra cost! Like: All translator radio! whitewall tirms! Bacing steering wheel! Full carpating! Tonness count! The works! So wonder the secole who of the Year! And why we may all you'll add to your Detaun Two Thousand is fun! Give in to that impulse! Come on down to (DEALER MARK) for a demonstration ride! While you're there ask for your free ticket to the hig race! It's coing on (DATE) at (MACE LOCATION) Sponsored by (CLUB NACE). Don't miss out on the fun! Come in today to (DEALER NAME):

ラジオスポット用原稿で、ディーラーで試乗したあと希望すればローカルクラブ主催のレース無料観戦チケットを差し上げるというキャンペーン。

## ■年表

■午衣						
年	月	日	主な出来事/モデルの変遷	月	日	トピック
1868年				9	3	江戸を東京とする
(慶応4)				10	1	「明治」と改元し、一世一元の制を定める
1894年		$\vdash$		8		目清戦争勃発(1895年4月講和)
(明治27)				"		17/5+W3-333/6 (1033   1/31/14)
1904年		-		2	10	日露戦争勃発(1905年9月講和)
				-	10	口路料尹初光(1903年9月神仙)
(明治37)		-			4.0	#615 L 481 + 75 /64 15 51 / 12 = 75 / 14 6 5 5 1 / 14 6 1 / 15 6 1 / 16 6 1
1907年				2	1	警視庁、自動車取締規則(最高時速12.7km)を制定
(明治40)				3	1	発動機製造設立(現ダイハツ工業)
1908年				3	—	T型フォード発表、発売は10月
(明治41)						
1909年				10	-	鈴木式織機製作所設立 (現鈴木自動車工業)
(明治42)						(1920年3月鈴木式織機株式会社設立)
1910年	6	25	  鮎川義介、資本金30万円で戸畑鋳物(株)設立			(1320-3) 351/1201000000000000000000000000000000000
	0	23	11   13   17   17   17   17   17   17			
(明治43)		-		-		
1911年	4	-	橋本増治郎、快進社自働車工場設立	2	21	日米通商条約調印
(明治44)						
1912年	9	-	久原鉱業(株)設立(後の日本産業株式会社)	7	30	明治天皇崩御、皇太子嘉仁即位、「大正」に改元
(明治45)	<u> </u>	-	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
1913年	_	-	快進社、第2号設計のシャシー製作、試運転完了			
(大正2)			TOTAL SIGNATURE OF THE PARTIES OF			
1914年	2	-	  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、	7	20	第1次世界大戦勃発、8月23日日本参戦、1918年11月終戦
	3	_		′	20	第1次世界人報初光、0月23日日本参報、1910年11月於報
(大正3)			東京・上野公園で開かれた大正博覧会に出品			
			<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>
1915年	6	-	快進社、第3号設計車31型完成			
(大正4)	12	-	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			<年度末乗用車保有台数873台>
1916年	12	<u> </u>	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)	-	_	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
(大正5)						
J (112)						<年度末乗用車保有台数1284台>
1017/		-		1.1	7	ロシア10月革命でソビエト政府成立
1917年			6	11	′	ロング10月里町でグビエト政府成立
(大正6)			<年度末乗用車保有台数2757台>			
1918年	8	-	快進社自働車工場買収され、株式会社快進社として資本金60万円で新発足	3	25	軍用自動車補助法制定(5月1日施行)
(大正7)	_	-	ウイリアム R. ゴルハム来目			
						<年度末乗用車保有台数3665台>
1919年	12	5	実用自動車製造(株)設立、資本金100万円、ゴルハム式三輪自動車の牛産、	1	11	全国統一の自動車取締令 (最高時速24km) 公布
(大正8)			技師長はウイリアム R. ゴルハム			
()(110)	_	_	快進社、4気筒1トン積トラック(ダット41型)を完成			<年度末乗用車保有台数5109台>
1020/=	10	$\vdash$		1	10	
1920年	10	1	実用自動車製造(株)、大阪市に近代的自動車専門工場建設に着手、12月完成	1	1	国際連盟成立
(大正9)	11	-	ゴルハム式三輪自動車完成		30	東洋コルク工業株式会社設立 (現マツダ)
				7	-	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
			<年度末乗用車保有台数7023台>	9	—	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
1921年	11	_	実用自動車製造(株)、ゴルハム式四輪自動車の製造に着手			
(大正10)	_	l —	快進社、経営難を救うため3/4トン軍用トラック製造を計画			<年度末乗用車保有台数8265台>
1922年	3	1-	快進社、東京・上野公園の平和博覧会にダット41型を出品し金牌を受領。	3	-	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
(大正11)			実用自動車製造(株)のゴルハム式四輪自動車は銀杯を受領			
(XIII)			実用自動車製造(株)、経営難のためウイリアム・ゴルハムは戸畑鋳物に移り、			
		-				√5.55±5.0±.0±.000.00
		₩	経営陣も交代、ゴルハム式自動車を改造して、リラー号四輪車製造を計画		_	<年度末乗用車保有台数9992台>
1923年	4	-	快進社、経営不振のため資本金6万円に減資	-	-	太田祐雄、OS (オーエス) 号四輪乗用車を完成 (1923年春)
(大正12)	_	-	実用自動車製造(株)、リラー号小型車を発売	9	1	関東大震災発生
						<年度末乗用車保有台数1万1679台>
1924年	10	6	快進社、ダット41型3/4トントラック甲種軍用保護自動車検定合格	1	18	東京市電局、フォードT型を800台購入し、市営バス営業開始(円太郎バス)
(大正13)		ľ	TOTAL	ļ .		NAME OF THE COORDINATION OF THE PROPERTY OF TH
(VIII)						
10255	_	10	<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	2	-	日本フォードモーター社設立 (本社横浜)
(大正14)	7	21	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			
		<u>  - </u>	実用自動車製造(株)、自動車販売不振のため部品、農発機械の下請け実施			<年度末乗用車保有台数1万8562台>
1926年	9	2	新会社、ダット自動車製造 (株) 設立、資本金40万5000円、	12	25	大正天皇崩御、摂政裕仁親王践祚、昭和と改元
(大正15)			実用自動車製造(株)の資産資本一切を引き継ぐ	-	-	自動車取締令の運用措置で、小型自動車 (300cc以下) に無免許
		17	ダット自動車製造(株)、合資会社ダット自動車商会を合併、			運転許可。但し乗車定員1名
		"	資本金46万5000円となる			Company of the Section of Company of the Company of
			36-4-77 10/3-2000 JC /-6-/-01			、午府十五田市伊左台数2下4070台。
1027/-	_	-		-	1.1	<年度未乗用車保有台数2万4970台>
1927年	3		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	2	1	日本ゼネラルモーターズ社 (GM) 設立 (本社大阪)
(昭和2)				9	17	東洋コルク工業、東洋工業と改称(現マツダ)
		_	<年度末乗用車保有台数3万1826台>	_	_	自動車取締令改正、小型自動車を350ccまで拡大 (定員1名)
1928年	12	29	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	2	20	普通選挙による最初の総選挙実施
(昭和3)	_	-	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	11	10	天皇即位大礼挙行
		1	ダット61型で東京一大阪間のテスト開始			
		1				<この年の自動車輸入台数7883台。年度末乗用車保有台数4万63台>
	6	7	  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	5	1	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
1920年		1		1	2.4	
1929年			ダット自動車製造 (株)、小型自動車の生産再開決定	10	24	ニューヨーク株式市場大暴落、世界恐慌はじまる
1929年 (昭和4)	12	-				
		_				
			<年度末乗用車保有台数4万5843台>			
			<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GMによるKD車生産台数2万9338台>			
		_		4	_	自動車取締令改正、無免許の小型自動車を500ccまで拡大 (定員1名)
(昭和4)	12		<この年、日本フォードと日本GMによるKD車生産台数2万9338台> 「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	4	_	自動車取締令改正、無免許の小型自動車を500ccまで拡大 (定員1名)
(昭和4)	12	  -  -	<この年、日本フォードと日本GMによるKD車生産台数2万9338台>	4	_	自動車取締令改正、無免許の小型自動車を500ccまで拡大(定員1名) <この年、国産四輪車生産台数458台、三輪車は35社で300台>

#### 参考文献

『日産自動車30年史』 日産自動車株式会社

『日産自動車社史 1964~1973』 日産自動車株式会社

『21世紀への道 日産自動車50年史』 日産自動車株式会社

『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

『ヒストリー・オブ・ダットサン』 日産自動車

『フェアレディ物語』 日産自動車

『東京モーターショーの50年』 自動車工業振興会

『写真でみる昭和のダットサン』 二玄社

『イノベーション 日本の軌跡 3』 新経営研究会

 ${{\mathbb F}{\sf FAIRLADY}}{\raisebox{0.15ex}{$\bullet$}} \ {{\mathbb F}{\sf alive}} \ {\sf Doutique} \ {\sf Neko}$ 

**FAIRLADY• II** creative boutique Neko

『FAIRLADY Z STORY DATSUN SP/SR & Z』 三樹書房

『東京モーターショー ニッサン/プリンス編 1954~1979』 三樹書房

The World Guide to Automobile Manufacturers Fact on File Publications

『Imported Car Spotter's Guide』 Motorbooks International

「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

「モーターマガジン」バックナンバー モーターマガジン社

「各種カタログ、広報資料、宣伝用冊子類」

## 編集部より

本書の編集にあたっては、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ブランドエンゲージメント部の中山竜二氏、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。日産エンジンミュージアム学芸員の前田博正氏には、当時の米国日産で制作された広告に関する資料のご協力 をいただきました。

また、米国日産元社長 片山豊氏のご子息である片山光夫氏、日産自動車のOBであり、日本モータリゼーション研究会 主宰の清水榮一氏、杉浦孝彦氏にはトヨタ博物館在籍時に、それぞれ本書編集のための資料に関してご協力をいただきました。SP/SR オーナーズクラブ (SROC)、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得ました。

さらに、特定非営利法人モータースポーツ推進機構 理事長 日置 和夫氏には、巻頭の序文をいただきました。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

### あとがき

2015年の冬、『ニッサン セドリック/グロリア』が完成したあと、いつものように三樹 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思案した結果、フェア レディにしよう、しかもSP/SRまでということで意見が一致した。

日産自動車のスポーツカーを取り上げるなら、やはり、1952年に発売されたDC3型 ダットサンスポーツは無視できない存在であり、さらにさかのほって戦前のダットサン 群のなかで、スポーツを名乗ってはいないが、スポーティーなロードスターとクーペの存在についても触れることにした。

執筆していて強く感じたのは、創始者の鮎川義介氏が目標としていたのはアメリカであり、フォードやシボレーが安価なクルマを提供しながらもロードスター、クーペなどをラインアップに加えているのに倣い、戦前のダットサンも大量生産で価格を下げ普及を図るとしながらも、単一車種とはせずにいくつかのモデルバリエーションを揃えて、早くも顧客の多様性に応えていた。また、アメリカでは第一次世界大戦が終結して1920年代に入ると、自動車の運転も楽になり、女性を販売のターゲットにするようになったが、ダットサンも早くから人気女優をイメージキャラクターに起用して宣伝し、現代のミス・フェアレディの前身ともいえる、女性の「ダットサン・デモンストレーター」を公募して、女性へのダットサン車の販売促進を図るなど、当時、時期尚早とも思える先進的なマーケティングを実践していたのには驚かされた。

SP/SR型フェアレディはダットサンスポーツの名前で88%は輸出され、ほとんどが 米国向けであり、SCCA (Sport Car Club of America)主催のARRC (American Road Race of Champions:全米選手権レース)でも優勝できる戦闘力を備えた唯一の日本製 スポーツカーであったと言えよう。

カラー頁のカタログは日産自動車の協力を得て、発行されたカタログの90%は載せる 事が出来たのではないかと思う。

最後に、三樹書房の小林謙一社長、山田国光氏、木南ゆかり氏にはいろいろとお世話になりました。皆様のご協力により、この本が完成したことに改めて感謝の意を表したい。

当摩 節夫

#### 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・レガシィ史」「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 ヘリティッジ・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』『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』(いずれも三樹書房)がある。

# ダットサン/ニッサン フェアレディ

日本初のスポーツカーの系譜 1931~1970

> 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権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