

## 目次

「走りのスカイライン」の復活を目指したR32 伊藤修令／2

「走りと実用性」を備えたR33、R34 渡邊衛三／4

スカイラインを守った個性とは 中山竜二／6

### スカイラインの歴史

第1章 スカイライン前史 …… 10

第2章 スカイラインの誕生から7代目まで …… 12

第3章 R32、R33、R34型スカイライン …… 18

第4章 11代目から13代目およびNISSAN GT-R …… 30

### カタログでたどる 歴代スカイライン —R32、R33、R34型を中心として—

- SI系 (初代 1957年4月～1963年11月)／42
- BLRA-3型 (スカイライン スポーツ 1962年11月～1963年生産中止)／43
- S50系 (2代目 1963年11月～1968年8月)／43
- S54系 (スカイラインGT 1964年5月～1968年8月)／44
- C10/GC10型 (3代目 1968年8月～1972年9月)／44
- PGC10/KPGC10型2000GT-R (初代GT-R 1969年2月～1972年9月)／45
- C110/GC110系 (4代目 1972年9月～1977年8月)／46
- KPGC110型2000GT-R (2代目GT-R 1973年1月～4月)／47
- C210/GC210系 (5代目 1977年8月～1981年8月)／48
- R30型 (6代目 1981年8月～1985年8月)／49
- R31型 (7代目 1985年8月～1989年5月)／50
- R32型 (8代目 1989年5月～1993年8月)／52
- R32型GT-R (3代目GT-R 1989年8月～1995年1月)／69  
R32型GT-Rのレースシーン／78
- R33型 (9代目 1993年8月～1998年5月)／80
- R33型GT-R (4代目GT-R 1995年1月～1999年1月)／96  
R33型GT-Rのレースシーン／105
- R34型 (10代目 1998年5月～2001年6月)／107
- R34型GT-R (5代目GT-R 1999年1月～2002年8月)／115  
R34型GT-Rのレースシーン／128
- V35型 (11代目 2001年6月～2006年11月(クーペは2007年10月))／131
- V36型 (12代目 2006年11月～2014年2月  
(クーペは2016年1月、クロスオーバーは同年6月))／132
- V37型 (13代目 2014年2月～ )／134
- R35型NISSAN GT-R (2007年12月～ )／136
- R35型GT-R 海外版カタログ／146
- R32、R33、R34型GT-Rレースシーン
- R32型GT-R／147  
R32型GT-R SPAフランコルションへの挑戦／148
- R33型GT-R／149  
R33型GT-R ル・マンへの挑戦／150
- R34型GT-R／151

■年表／153 ■スカイライン、NISSAN GT-R仕様一覧／159 ■スカイライン生産・登録・輸出台数／162  
■NISSAN GT-R生産・登録・輸出台数／163 ■全日本ツーリングカー選手権 スカイラインGT-R 29連勝  
の足跡／163 ■参考文献／166 ■あとがき／166

## スカイラインの歴史

わが国でスカイラインほど多くの熱烈なファンに愛されたクルマは少ないのではないだろうか。

初代スカイラインは1957年4月24日に誕生。その頃、高速道路の建設計画も具体化し、クルマに対する高性能化の要求も高まっていたが、当時、わが国の乗用車らしいクルマは、外国メーカーと技術提携して組み立て、その後国産化した日産のオースチン、いすゞのヒルマン、日野のルノー、1955年1月に発売された純国産のトヨペットクラウンしかない時代に、4年の歳月をかけて開発されたスカイラインはグラッドツーリングの喜びを高い次元で体験できるクルマとして誕生した。その後、その価値は、それぞれの時代の先進技術を搭載した13代にわたる歴代のスカイラインによって、常に新しい世代へと受け継がれてきた。

本書では、第2世代GT-RのベースとなったR32、R33およびR34型スカイラインを中心に焦点をあて、歴史と変遷について巻頭では当時の写真や図版、後半ではカタログ史料を中心に振り返ってみる。

# GT-R

## 第1章 スカイライン前史

太平洋戦争でアメリカに完膚なきまでに叩きのめされて敗戦を迎えた1945(昭和20)年、それまで陸軍の軍用機を造っていた立川飛行機の有志200名ほどが独立してクルマ造りを思い立ち、1947年6月に東京電気自動車設立。その頃ガソリンが逼迫していたので「たま」の名前で電気自動車の生産を始めた。しかし、1950年に勃発した朝鮮動乱は、わが国に特需景気をもたらしたが、同時に、鉛の暴騰を引き起こしたことで、バッテリー価格が高騰してしまった。一方、ガソリンは米軍から大量に放出されたため市場に出まわるとなり、充電のわずらわしさ、一充電走行距離の短さなどが敬遠され、電気自動車は息の根を止められてしまった。総計1099台の乗用「たま」電気自動車を生産し、1951年6月に生産を終了している。

そこで、電気自動車からガソリン車への転換を決断したが、立川飛行機ではエンジンの製造経験はなく、外注先を物色した結果、目を付けたのは中島飛行機が財閥解体で分社化した結果生まれた富士精密工業であった。仕様検討の結果、小型車用にはトヨタや日産がまだ1000cc以下のエンジンしか持たず、パワーで優位に立つべく小型車規格上限の1500ccエンジンを発注した。

1950年11月、エンジンを受注した富士精密工業も自動車エンジン製造の経験はなく、1949年2月に東京電気自動車に出資して同社会長に就任していた、ブリヂストンタイヤ社長の石橋正二郎が所有するプジョー202のエンジンをサンプルとして借用し、当時頻発したストライキに悩まされながらも、1951年10月に1484cc直列4



1947年型たま電気自動車E4S-47-II型。

気筒OHV 45馬力のFG4A-10型エンジンを完成した。

このプジョーは、1930年からタイヤ製造を開始した石橋正二郎が、1937年に自動車製造を考え始め、その頃パリに滞在していた、久留米出身の政治家で弁護士の植橋渡に構想を書き送り、欧州で一番評判がよく、そして日本で造るのに適当と思うサンプル車を調べ、購入して送ってくれるよう依頼した結果、推奨されたクルマであった。購入代金と送料として2200円を送金したが、幸か不幸か、日本の外交が険悪となり、戦争の気配が漂い始めたころであり、植橋夫妻は日本へ引き揚げることになり、船で持ち帰ってもらったものであった。やがて戦争がはじまり自動車製造計画は一時中断したが、戦後、この計画が実現されたのである。

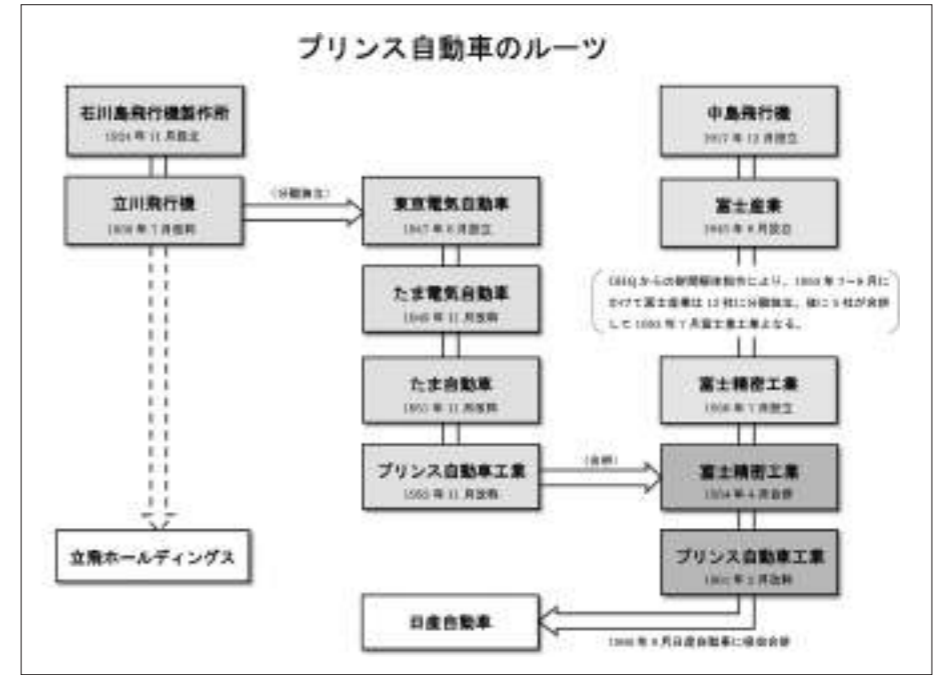
ガソリン車の車体は、たま電気自動車自身が担当し、当時、女性1名を含めて総勢わずか12名の設計陣が、4カ月でトラックAFTF-1型の図面を完成し、2カ月後には乗用車AISH-I型の図面を完成させたというから驚異的なスピードであった。そして、エンジンと合体し1951年11月にトラック、1952年2月15日に乗用車の試作1号車を完成させ、2月23、24日に運輸省の公式試験を受け、1952年3月7～9日の3日間、東京のブリヂストン本社ビルのショールームで展示会が開催された。

試作1号車完成から発売まで3週間ということは、今では考えられないが、当時は発売前のテストはいまほど重視されず、市場で問題が発生したら、迅速、的確に製品にフィードバックする手法が許されていたのである。こうして試行錯誤を繰り返し、あるいは乗用車先進国であった欧米のクルマを参考にして勉強を重ね、わが国の自動車産業は発展してきたのである。

車名の「プリンス」は、1952年11月に現在の天皇陛下の立太子礼行われたので、その慶事を記念して命名さ



富士精密工業に貸してバラバラにされた挙句、戻ってこなかったプジョー202が忘れられず、再度輸入された石橋家のプジョー202。



プリンス自動車のルーツ。

れた。社名も1951年11月たま自動車に、そして1952年11月にはプリンス自動車工業に変更された。

AISH系は1957年4月にスカイラインが発売されるまで、I型からVI型まで合計3768台生産された。1952年3月に発売されたI型の価格は、当時の大卒初任給が1万円足らずのとき132万円であった。やがて、価格は段階的に安くなり、1957年2月には82万円まで引き下げられ、大卒初任給も1万3000円ほどに上昇していた。

ブリヂストンの石橋正二郎は1951年4月に興銀の保有していた富士精密工業の株式を額面価格で買い取り、会長に就任している。その後、1954年4月にプリンス自動車工業と富士精密工業は合併し、社名を富士精密工業とした。



プリンス最初のガソリン車、1952年型AISH-I型セダン。

この頃のわが国の乗用車事情は、1951年6月に国内在住外国人所有の中古外国車の日本人向け払い下げが認められ、戦後初めて外国車の国内市場進出の道が開かれた。さらに、1952年7月から、関税と外貨割当制の制約はあったが、外国車の直接輸入も可能となった。これで、当時の国産車よりはるかにスマートな外国車が手に入るようになり、「待ってました」とばかりに、1953年には新車の輸入5170台に加え、譲受中古車がなんと1万3467台、合計1万8637台に達した。1953年のわが国の自動車生産台数は4万9778台であったが、乗用車は軽四輪車104台を含め、わずか8789台(18%)に過ぎ



1956年3月に発売された、前輪にダブルウィッシュボーンの独立懸架を採用したプリンスセダンスペシャルAMSH-I型。

### ■ R31型(7代目 1985年8月~1989年5月)

1985(昭和60)年8月に発売された7代目(R31型)の開発コンセプトは「ソフトマシーン」。カタログには「やわらかい都市に、やわらかい高性能」「都市工学です」などのコピーが踊り、先代までの硬派なイメージから、軟派なイメージへの方向転換を印象付けるものであった。6代目スカイラインまでは旧プリンス設計の荻窪地区で開発されたが、7代目は開発部隊が神奈川県・厚木にあるNTC(日産テクニカルセンター)に移転統合して企画・開発された最初のモデルであった。

先代の「走り」に徹したクルマ作りは、製品としてはかなりのレベルまで熟成されたと思われるが、商業的には満足できなかったのであろうか。7代目スカイラインは、バブル真ただ中であった当時、トヨタのマークIIによって巻き起こされた「ハイソカー」旋風に巻き込まれたと指摘する声も聞かれた。しかし、「走り」についても、世界初の4輪操舵システムHICAS(ハイキャス: High Capacity Actively Controlled Suspension)、車内から減衰力を3段階に切り替えられるアジャスタブルショックアブソーバーの導入など進化を続けていた。HICASは第36回自動車技術会賞を受賞している。

1986年1月、ステーションワゴンが復活。5月には2ドアスポーツクーペGTSが戦列に加わった。1987年8月にはスカイラインのマイナーチェンジと同時に、グループAのホモロゲーション取得のため、クーペGTS-Rが800台限定生産され、これをベースにNISMOでチューニングを加え、ツーリングカー・レース活動を本格化し、1989年にはシリーズチャンピオンを獲得した。8代目登場後も引き続きレース参戦を続行し、第2世代GT-R開発のためのテストベンチの役割を担っていた。

7代目は歴代スカイラインのなかで最も寿命が短く3年9カ月、2ドアクーペは3年1カ月であった。



オーストラリアでは「Nissan Pintara(ピントラ)」の名前で販売された7代目スカイライン。

## 第3章 R32、R33、R34型 スカイライン

### ■ R32型(8代目 1989年5月~1993年8月)

1989(平成元)年5月に発売された8代目スカイライン(R32型)は「ハイソカー」の仲間入りを狙った先代とは打って変わって、スカイライン本来のスポーティーなスタイルと高質な走りを追求した高性能スポーツセダンへの回帰を果たした。個性的で格好良いボディーは、ホイールベースは先代と同じだが、リアオーバーハングを切り詰めて全長を短く、車幅とトレッドは広く、そして車高を低くしている。エンジンは2.0ℓ 6気筒ツインカムを主力とし、新設計の4輪マルチリンクサスペンション、4輪操舵のSUPER HICAS、4輪ディスクブレーキ(1.8ℓモデルを除く)などの先進技術を装備していた。

8代目(R32型)の開発は、7代目(R31型)が発売された3カ月後の1985年11月には市場調査を開始し、1986年1月から活動を開始、7月に開発基本構想が経営トップに承認され本格的にスタートしている。この頃、日産自動車の市場シェアは25%台まで下落しており、その劣勢を挽回するためいろいろな活動がスタートしていた。そのうちのひとつに「901活動」があり、これは1990年に「世界のトップレベルである」と評価されるクルマを造ろうという志の高い活動であり、これをR32型開発の目標達成活動としたことで、二律背反する問題に直面しても、一切妥協せずに両立させるチャレンジ精神が開発メンバーに醸成されたという。

R32型の目指す走りを、速さ、限界の高さ、限界時のコントロールのしやすさ、確かなステアリング・インフォメーションでドライバーの意のままに操れることなどを目標に、ターゲットとするクルマを求めて、VWゴルフGTI、プジョー205GT16、アウディ・クワトロスポーツ、メルセデス190E-2.3・16バルブ、ポルシェ944ターボ、BMW M3、ポルシェ959などに試乗して検討した結果、最終的にポルシェ944ターボをターゲットとして選んでいる。そして、R32型のメイン車種である2.0ℓ GTS-t Type Mはこれを目標に、GT-Rはこれを凌駕することを目標に開発が進められたという。

1989年8月には電子制御トルクスプリット4WD(ATTESA E-TS)を装備したGTS-4が追加発売され、同時にR32型GT-Rが戦列に加わって万全の態勢が整った。

1990年9月、スカイラインの生産累計300万台突破を

記念した特別仕様車「4ドアスポーツセダンGTSアーバンロード」が発売された。

1991年1月にはGT-Rの1990年全日本ツーリングカー選手権シリーズチャンピオン獲得を記念して、限定車「2ドアスポーツクーペGTS Vセレクション」が発売された。

1991年8月、マイナーチェンジと同時に新開発の2.5ℓ直列6気筒ツインカム24バルブPLASMA-RB25DE型エンジン搭載車を追加設定し、5速MTと新たにフルレンジ電子制御5速オートマチック(フロア5速E-AT)が設定された。

1992年1月には、GT-Rの1991年全日本ツーリングカー選手権シリーズチャンピオン獲得を記念して「2ドアスポーツクーペGTS VセレクションII」が1500台限定発売された。

1992年4月に発売された特別仕様車「スカイラインオーテックバージョン」は、4ドアのGTS-4をベースにオーテックジャパンで企画し、日産の協力を得て生産、

村山工場におけるR32型スカイラインのラインオフ式。

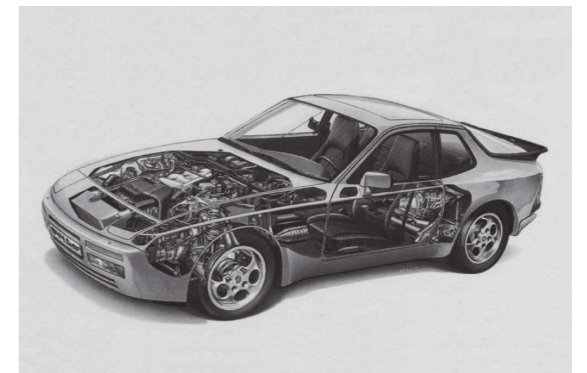


マルチリンクサスペンション開発のために造られたテストベッド(STB)。

販売された改造車で、GT-R用のRB26DETT型エンジンをNAに改造したRB26DE型エンジン+4速E-ATを積んで安全、快適そしてイージーに速く走れるクルマを目指したモデルであった。エンジンはGT-R同様6連スロットルバルブにステンレス・タコ足エキゾーストマニフォールドを付け220ps/25.0kg-mを発生する。ブレーキもGT-Rと同じ仕様がおごられ、日産のR32型の車種にはないポジショニングのクルマであり、約200台生産された。

1992年3月に日産自動車の乗用車生産累計が4000万台突破したのを機に、記念限定車を期間限定で発売した。第1弾は5月に発売された「2ドアスポーツクーペGTS SV」で、第2弾は7月発売された「4ドアスポーツセダンGTS25 SV」および「4ドアスポーツセダンGTE SV」であった。1992年11月にはスカイライン誕生35周年を記念して「4ドアスポーツセダンGTE Type X・V」が追加設定されている。

1993年1月、同年11月に日産自動車は創立60周年を



R32型スカイライン開発のベンチマークとなったポルシェ944ターボ。

に採用している。車速やステアリング操作量を基に目標となる車両状態を決定し、その目標状態となるように後輪操舵を決定するもので、より高精度できめ細かな制御を行うことが可能となり、ライントレース性や外乱に対する収斂性が向上している。

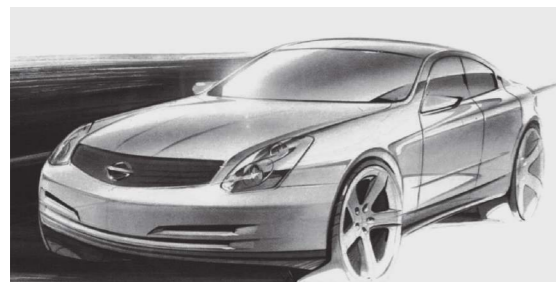
リアスポイラーは、従来の単翼角度調整式から、主翼と可変翼部から構成される角度調整機構付2段式に変更された。アルミ合金を使用して軽量化に仕上げた可変翼部は、R33型GT-Rに対し、空気抵抗を上げずにダウンフォースの調整範囲を10°ピッチで4段階、最大30°(従来は18°)まで拡大している。

1999年1月、R34型GT-R誕生記念としてGT-R/GT-R V・spec「Midnight Purple II」が300台、しかも同年1月末までの期間限定で販売された。そして、2000年1月には3月末までの期間限定でGT-R/GT-R V・spec「Midnight Purple III」が発売された。

2000年10月(発表は8月)、マイナーチェンジされ、V・spec N1のみで採用していた大径リアブレーキをGT-R全車に拡大採用してブレーキ性能の向上が図られるなどの改良が加えられた。また、V・specに代わる新グレードのV・spec IIに量産車として初めてNACAダクト付きカーボン製エンジンフードが採用された。2001年5月には「GT-R M・spec」が追加設定され発売されている。

2002年1月24日、R34型GT-R、そして「スカイラインGT-R」のファイナルエディション「M・spec Nur」および「V・spec II Nur」の受注を開始したが、限定台数1000台を即日受注してしまったと言われる。限定台数は当初300台を予定していたが、事前に要望が多いことが分かり500台に増やしたが、それでも足りないことが判明し急ぎょ1000台に決定したモデルであった。

スカイラインのイメージリーダーカーとして登場した第2世代GT-Rであったが、もはや「スカイラインGT-R」は欧州のスーパースポーツカーと遜色のない高性能車となったため、その性能に見合ったスタイリングやポジショニングを求める声が高まり、いっぽうで、



V35型スカイラインのイメージスケッチ。

セダンを中心に進化を続けるスカイラインとの性格の差が目立ってきた。もともとはセダンベースのツーリングカーレース用として誕生した「スカイラインGT-R」だったが、このような背景で、次の第3世代のGT-Rはスカイラインと分離し、「NISSAN GT-R」として登場することになった。

## 第4章 11代目から13代目およびNISSAN GT-R

本書の主題はR32、R33、R34型すなわち8代目から10代目スカイラインであるが、11代目から13代目、およびNISSAN GT-Rについての概略について振り返ってみたい。

### ■V35型(11代目 2001年6月～2006年11月) (クーペは2007年10月)

2001年6月、11代目スカイライン(V35型)は、伝統であった直列6気筒に替えて、全長の短いV型6気筒エンジンを積んで登場。新しい車両レイアウトによる性能革新と、部品単位の技術改良からなる、V6エンジン専用の新世代「FM(フロントミッドシップ)パッケージ」を採用した。姿かたちも従来のスカイラインの面影はなく、4代目から採用のリング型4灯テールランプに代表されるビジュアルな特徴も姿を消した(2004年に、点灯時リング型4灯に見えるタイプに変更された)ものの、エンジンやバッテリーなどの重量物を中央配置とし、ガソリタンクもリアシート下に配置することでヨー慣性モーメントを低減するとともに、従来型車は56:44だった前後重量配分を52:48と、FR車にとって理想的な数値を達成している。車両前方部の軽量化を図るため、エンジンフード、バンパーレインフォースにはアルミ材を使用している。

発売当初は3.0ℓと2.5ℓ、2WDの4ドアセダンのみの



V35型スカイラインのイメージスケッチ。

設定であったが、2001年9月には2.5ℓの4WDが追加設定され、2002年2月(発表は1月)には3.5ℓエンジンに8段のマニュアルモード付きエクストロイドCVTを積んだ350GT-8、2003年1月にクーペの5速AT車、そして2月には6速MT車が発売された。2003年6月には6速MTを積んだ350GT(プレミアム)を追加し、2004年11月にはこれにマニュアルモード付き5速ATを追加設定している。

2002年から北米市場に輸出され、Infiniti G35 Sedan/Coupeとして販売され(クーペは日本より先に発売された)、モータートレンド誌の「2003年カーオブザイヤー」を受賞するなど、高く評価されている。

### ■V36型(12代目 2006年11月～2014年2月) (クーペは2016年1月、クロスオーバーは同年6月)

2006年11月に発売された12代目スカイライン(V36型)は、エンジンをFR車専用に新開発したV6の3.5ℓと3.0ℓにサイズアップし、先代のFMパッケージを踏襲しながら、新世代「FR-Lプラットフォーム」を採用。新開発のダブルウィッシュボーン式フロントサスペンション、マルチリンク式リアサスペンションは部品構造の合理化、アルミ高強度材の採用、各ブッシュ構造の見直しにより、高剛性と軽量化を両立。横剛性とキャンバー剛性が向上したことで、思った通りにクルマが動く応答性と高いスタビリティを実現している。また、世界初のシステムである4輪アクティブステア(4WAS)を採用。ステアリング操作に対する前後のタイヤの切れ角を車速に応じて調整することで、低中速では思い通りの、高速では安定し滑らかで無駄のない走りを実現するな



V36型スカイラインクーペ。

ど、多くの先進的な仕掛けが採用されている。

2007年10月にはV36型クーペが3.7ℓエンジンを積んで発売され、2008年12月にはマイナーチェンジと同時にセダンも3.5ℓエンジンは3.7ℓに換装された。2009年7月にはクーペとSUVの融合から生まれた、3.7ℓ V6エンジン+マニュアルモード付き7速ATを積む「スカイライン クロスオーバー」が発売された。

2014年2月に13代目スカイラインが発売された後も、クーペは2016年1月まで、クロスオーバーは2016年6月まで販売された。

### ■V37型(13代目 2014年2月～)

13代目スカイライン(V37型)は「インフィニティ」のエンブレムを付けて登場した。歴代スカイラインのなかで最もプレミアムでダイナミックなモデルで、これまでにないレベルのドライビングプレジャーを実現するとともに、その感性に訴えかけるデザイン、先進技術、性能は高級車の新たなベンチマークとなるだろうと訴求している。ただし、国内にインフィニティの販売チャンネルは無いので「インフィニティ」を名乗っていないが、



2014年型インフィニティQ50(V37型スカイライン)。

2013年2月、新たなパフォーマンスモデルラインアップのフラッグシップとして、「GT-R NISMO」を2014年に発売する予定と発表。同年11月には、2014年2月末に発売すると発表された。

2013年12月、2014年モデル発売。2014年モデルでは、圧倒的なパフォーマンスを維持しながら、より上質な大人の乗り味を実現。販売は全国97店舗の新たに再編された日産ハイパフォーマンスセンター（NHPC）にて行われ、「NISSAN GT-R」マイスターとして認定されたカーライフアドバイザーが、顧客対応する環境が整えられていった。

2013年11月20日に開催された2013年ロサンゼルスモーターショーにおいて、2015年モデルGT-RとともにGT-R NISMOが発表された。

2014年11月、GT-R 2015年モデル発売。圧倒的なパフォーマンスを維持しながら、乗り心地をさらに進化させ、成熟させたモデルで、よりスポーティーな走りを楽しみたい顧客向けとして、基準車をベースにGT-R NISMOのテクノロジーを融合させた新グレード「Track edition engineered by nismo」が追加された。

2015年2月、GT-Rの誕生から45周年になるのを記念して、Premium Editionグレードをベースにした特別仕様車「45th Anniversary」を45台限定で発売した。

2016年3月23日に開催されたニューヨーク国際オートショーでGT-R 2017年モデルが初公開された。2007年の発売以来最大規模となるエクステリアやインテリアのデザイン変更に加え、新技術の採用による更なるドライビングパフォーマンスの向上を実現した。日本国内では夏の正式発表に先立ち、4月1日に先行披露され、7月に発売された。5月にはベルギーのスパ・フランコルシャンサーキットにてGT-R 2017年モデルの報道向けグローバル試乗会が行われている。

2016年5月、世界最長、最高の難易度を誇るサーキッ



2016年3月、ニューヨーク国際オートショーで初公開されたGT-R 2017年モデル。



2014年2月発売された最初のNISSAN GT-R NISMO。

トのひとつとして知られるニュルブルクリンクでGT-R NISMOの2017年モデルが初公開された。発売は同年8月。同サーキットは、同車が走行性能を磨き、チューニングを行い、開発を実施してきた場所であった。

2017年11月、GT-RおよびGT-R NISMO 2018年モデルが発売された。

2018年6月、日産自動車とイタルデザインの両社が初めて共同開発したプロトタイプ車「Nissan GT-R50 by Italdesign」を公開した。Nissan GT-R NISMOの2018年モデルをベースとしたプロトタイプで、GT-Rとイタルデザインそれぞれの50周年を記念するモデルで、7月には英国で開催されたグッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードにて、世界へ向けてデビューした。2018年12月には市販モデルのデザインを公開し、あわせて50台限定で正式に受注を開始、2020年後半から納車を開始した。

2019年1月、2018年9月に日産のブランドアンバサダーに就任したプロテニスプレイヤーの大坂なおみ選手本人の着想を取り入れた記念モデルが50台限定で発売された。

2019年4月、GT-R 2020年モデル（発売は6月）、GT-R NISMO 2020年モデル（発売は10月）およびGT-R生誕50周年を記念した限定モデルGT-R 50th Anniversary



2016年5月、ニュルブルクリンクで初公開されたGT-R NISMO 2017年モデル。



2016年5月、ベルギーのスパ・フランコルシャンサーキットで実施されたプレス試乗会で勢揃いするGT-R 2017年モデル。

（6月～2020年3月末までの期間限定販売）を発表。GT-R NISMO 2020年モデルは、レースの厳しい環境で磨き抜かれた技術を応用したことで、より研ぎ澄まされた性能を実現している。

2021年4月、GT-R NISMO 2022年モデルとGT-R NISMO Special edition 2022年モデルを先行公開した。（発売は10月）。同時に、マクドナルドとコラボレーションし、マクドナルドの子供向け人気メニューであるハッピーセットの「トミカ ハッピーセット」に、NISSAN GT-R NISMO ミニカーをラインアップし、4月30日より期間限定で販売した。これを記念し、マクドナルドと日産でコラボレーション発表イベントが開催された。

2021年9月、GT-R 2022年モデル発表。同時に特別仕様車GT-R Premium edition T-specおよびGT-R Track edition engineered by NISMO T-specを発表した。（発売は10月）。「T-spec」の名前は、時代を牽引する



2023年1月、東京オートサロンで初公開されたGT-R 2024年モデル。



2018年7月、グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードに登場したGT-R50 by Italdesign。

クルマであり続ける「Trend Maker」でありたいという思いと、しっかりと地面を捉え駆動する車両「Traction Master」であるという考えから命名された。

2023年1月に開催された東京オートサロン2023にて、GT-R 2024年モデルを発表・発売に先駆けて公開し、特別仕様車GT-R Premium edition T-specおよびGT-R NISMO Special editionを出展した。正式発表は3月。発売は4月下旬（NISMOバージョンは2023年夏）。

#### ■GT-R NISMOを撮影したもう1台のGT-R

疾走するNISSAN GT-R NISMO 2020年モデルを撮影するのに、車両のアクションシーンを撮影する専門ドライバーであり、映画やテレビ番組のコーディネーターとしても著名なマウロ・カロ（Mauro Caro）が選んだ高性能カメラカーはGT-Rであった。高い動力性能と四輪駆動、優れたハンドリングと走行安定性、カメラシステ

● SI系 (初代 1957年4月~1963年11月) ●



初代スカイラインは右の発表会プログラムが示すように、1957年4月24、25日の2日間、東京宝塚劇場においてわが国初となるショー形式で発表された。常にNo.1を目指してきた元軍用飛行機屋が精魂込めて造ったクルマで、後輪にはド・ディオンアクスルを採用するなど、当時の国産車の中で抜群の運動性能を誇った。1484cc直列4気筒OHV 60psエンジン+4速MTを積み、ホイールベース2535mm、全長4280 (スタンダードは4290) mm、全幅1675mm。デラックス (ALSISD-1型) 120万円、スタンダード (ALSIS-1型) 93万円で、当時、クラウンより8~10万円高価であった。デラックスには国産車初のシールドビーム式ヘッドランプが装着されていた。



セダン発売から2年後の1959年4月、ド・ディオンアクスルを装備したライトバン (ALVG-1型) とピックアップ (ALPE-1型) が発売された。価格はバン84万円、ピックアップ83万円であった。どちらも6名+500kg積みであった。



1960年2月マイナーチェンジされたスカイライン。これはデラックス (ALSISD-2改-1型) で、当時大流行のテールフィンと国産乗用車初の4灯式ヘッドランプが採用された。エンジンは1959年10月に70psに強化されている。価格は108万円。



1962年9月、2代目グロリア (S40D-1型) の発売に合わせ、スカイラインもフロントデザインをグロリア風のフラットデッキ式に変更された。デラックスはスカイラインスーパー (S21D型) と呼称、型式記号が変更された。価格は96万円。スタンダード (S21S型) は79万円。エンジンは1961年5月 (スタンダードは10月) に1862cc直列4気筒OHV 91psに換装されている。初代スカイラインの国内登録台数は約4万台であった。

● BLRA-3型 (スカイライン スポーツ 1962年11月~1963年生産中止) ●



1962年4月に発売されたスカイライン・スポーツ (BLRA-3型)。BLSID-3型のシャシーにイタリアのカーデザイナー、ジョヴァンニ・ミケロッチェイがデザインしたボディを架装したセミカスタムモデル。全長はセダンより270mm長い4650mmであった。エンジンは94psに強化され、最高速度は150km/hに達した。当時の日本はまだ貧しく、クーペ185万円、コンバーティブル195万円とセダンの2倍近い価格は受け入れられず、生産台数は60台と極めて少なかった。

● S50系 (2代目 1963年11月~1968年8月) ●



2代目スカイラインはコンパクトなファミリーカーを狙って、大胆なダウンサイジングを試みた。1963年11月、まず1500デラックス (S50D-1型) 73万円が発売され、1964年4月にスタンダードである1500 (S50S-1型) 62万円が発売された。初めてクルマを所有するユーザーを想定し、扱いやすく、手間がかからないことを開発目標とし、封印エンジン、3万kmグリースアップ不要などのメンテナンスフリー化を実現。サイズもホイールベース2390mm (先代に比べ-145mm)、全長4100mm (-375mm)、全幅1495mm (-185mm) とコンパクトなものとしている。エンジンは当時、同クラスの中では最大、最強の1484cc直列4気筒OHV 70ps+3速MTを積み、1965年6月からプリンス製2速セミATが追加設定されている。



左: 1964年12月、商用バンのスカイウェイ (V51-1型) が発売されたが、これは1965年6月に発売された乗用ワゴンの1500エステート (W50A-1型) で、価格は71万円。



右: 1966年8月、日産自動車に吸収合併され、1967年8月には車名がニッサンプリンススカイライン (S57D型、価格64.4万円) となった。エンジンはG1型からG15型1483cc直列4気筒OHC 88psに換装された。スタンダード (S50S型) はG1型70psエンジンが継続使用された。

● R32型 (8代目 1989年5月~1993年8月) ●



1989年5月に発売された8代目スカイライン 4ドアスポーツセダン。先代とはがらりと変わって、スカイラインの伝統であるスポーティーツーリングカーへの回帰を果たした。全長を詰めて、前後を絞り込んだ丸みのあるボディは、見るからに取り回しが良さそうな形状となった。ホイールベースは先代と同じ2615mmだが、全長は4580 (先代との差-80) mm、全幅1695 (+5) mm、全高1340 (-45) mm、トレッド1460 (前+35、後+40) mmと、短く低く幅広くなっている。写真のモデルは、2WDでは最上級グレードのRB20DET型ターボ215ps+5速MTを積むGTS-t Type Mで、価格は234万円。4速E-ATは9.7万円高であった。



スポーツカーの cockpit にいるような満足感と興奮を感じさせるインテリアを目指したという、黒とグレーを基調とした機能的でシンプルな運転席と室内。着座位置は先代より50mm低く、ドライバーを包み込むようなインストゥルメントデザインが採用されている。



セダンと同時に発売された8代目スカイライン 2ドアスポーツクーペ。運動性能を重視したクーペの全長はセダンよりもリアのオーバーハングを50mm つめて4530mmとしており、先代より130mm短くなっている。全高は1325mmで先代のクーペより40mm低くなった。写真のモデルは、2WDでは最上級グレードのRB20DET型ターボ215ps+5速MTを積むGTS-t Type Mで、価格は238.5万円。4速E-ATを選択すると9.7万円高であった。リアスポイラー、サンルーフはオプション。



8代目発売から3か月後の1989年8月に追加設定された4WD（4輪駆動）車GTS-4。FR（後輪駆動）をベースに車両の走行状況、路面状況などに応じて、電子制御により最適な駆動トルクを前輪に配分することによって、4WD特有の高い駆動性、車両安定性に加えてFRの特徴である高い旋回性能を併せ持つことができる画期的な駆動システム「ATTESA E-TS」を装備する。セダンとクーペが設定されRB20DET型エンジン+5速MTまたは4速E-ATを積み、価格はMT仕様がセダン279万円、クーペ283.5万円。E-AT仕様は9.7万円高であった。

車種	4WD (ATTESA E-TS)				FR (標準)			
	MT	E-AT	MT	E-AT	MT	E-AT	MT	E-AT
セダン	279.0	288.7	279.0	288.7	279.0	288.7	279.0	288.7
クーペ	283.5	293.2	283.5	293.2	283.5	293.2	283.5	293.2

**エンジン仕様**

エンジン	出力 (ps)	回転数 (rpm)
RB20DET	155	5600

**ボディ寸法**

項目	セダン	クーペ
全長	4585	4585
全幅	1755	1755
全高	1455	1455

**エンジン特徴**

**安全装置**

ABS (4WD車種) / 安全運転支援装置 (標準)

1989年8月発行のカタログに載った主要諸元表。車種構成は4WDのGTS-4が追加されても12モデルのみで、それぞれにATとMTが用意されていたので合計24車種に過ぎなかった。

1990年9月、スカイラインの生産累計300万台突破を記念した特別仕様車「4ドアスポーツセダンGTS URBAN ROAD（アーバンロード）」が発売された。ツインカム24バルブRB20DE型155psエンジンを積み、フルオートエアコン、専用高級モケットシート生地など充実した仕様・装備を採用し、5速MT仕様202.3万円、4速E-AT仕様212万円とお買い得感のある価格設定であった。



いざいざ大切な人を連れて、乗りた〜アーバンロード

このアーバンロードは、155psのツインカム24バルブRB20DE型エンジンを搭載し、フルオートエアコン、専用高級モケットシート生地など充実した仕様・装備を採用し、5速MT仕様202.3万円、4速E-AT仕様212万円とお買い得感のある価格設定であった。

高級の走り、これが第一の神長、アーバンロード

いざいざ大切な人を連れて、乗りた〜アーバンロード

高級の走り、これが第一の神長、アーバンロード

このアーバンロードは、155psのツインカム24バルブRB20DE型エンジンを搭載し、フルオートエアコン、専用高級モケットシート生地など充実した仕様・装備を採用し、5速MT仕様202.3万円、4速E-AT仕様212万円とお買い得感のある価格設定であった。





1991年7月26日にNISMO (Nissan Motorsports International) から発表された「スカイラインGT-R グループAレース仕様車」。ニッサンワークスカーと全く同じ仕様で、RB26DETT型エンジンの出力は550ps以上/7600rpm、50kg-m以上/6000rpm、トリプルプレートクラッチと日産製5速MT (FS5R30A) を積み、車両重量1260kg以上、ホイールとタイヤは10JJ×18+265/680-18。価格は5500万円。1998年12月、NISMOに確認したところコンプリートで2台販売されたことである。カタログは厚手のトレーシングペーパー2枚に印刷され、カラー写真が1枚差し込まれたものがケースに入っている簡素なものであった。



1991年8月、スカイラインのマイナーチェンジと同時に、GT-Rにもサイドドアビームが装着され、運転席のSRSエアバッグがオプション設定され、ボディカラーも5種から7種に増えた(1993年8月には再度5種に絞られている)。ただし、エアバッグ装着の場合、ステアリングは本革巻き4本スポークタイプとなり、テレスコピック機構は装着されなかった。車両重量は50kg増の1480kgとなり、価格は451万円となった。



**GROUP-A RACING**  
SKYLINE GT-R

組

1991年7月26日に発表された「スカイラインGT-R グループAレース仕様車」。ニッサンワークスカーと全く同じ仕様で、RB26DETT型エンジンの出力は550ps以上/7600rpm、50kg-m以上/6000rpm、トリプルプレートクラッチと日産製5速MT (FS5R30A) を積み、車両重量1260kg以上、ホイールとタイヤは10JJ×18+265/680-18。価格は5500万円。1998年12月、NISMOに確認したところコンプリートで2台販売されたことである。カタログは厚手のトレーシングペーパー2枚に印刷され、カラー写真が1枚差し込まれたものがケースに入っている簡素なものであった。

ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社

**GROUP-A RACING**  
SKYLINE GT-R

スカイラインGT-R グループA仕様  
(完成車) 限定販売  
販売価格 55,000,000円

●エンジン: RB26DETT (2600cc) 550ps/7600rpm  
●変速機: 5速MT (FS5R30A)  
●駆動方式: フルタイム4WD  
●サスペンション: 前: ダブル wishbone / 後: Multi-link  
●ブレーキ: 前: ディスク / 後: ディスク  
●タイヤ: 10JJ×18+265/680-18

**SPECIFICATIONS**

エンジン	RB26DETT (2600cc)	出力	550ps/7600rpm
変速機	5速MT (FS5R30A)	駆動方式	フルタイム4WD
サスペンション	前: ダブル wishbone / 後: Multi-link	ブレーキ	前: ディスク / 後: ディスク
タイヤ	10JJ×18+265/680-18	車両重量	1480kg

**SPECIFICATIONS / EQUIPMENT / BODY COLOR**

項目	内容
エンジン	RB26DETT (2600cc) 550ps/7600rpm
変速機	5速MT (FS5R30A)
駆動方式	フルタイム4WD
サスペンション	前: ダブル wishbone / 後: Multi-link
ブレーキ	前: ディスク / 後: ディスク
タイヤ	10JJ×18+265/680-18
車両重量	1480kg
価格	55,000,000円

●オプション

- サイドドアビーム
- SRSエアバッグ
- ボディカラー

● R33型 (9代目 1993年8月~1998年5月) ●



1993年8月、「あした、スポーティに生きる。」「日本のグランドツーリングカー 新スカイライン誕生」のコピーと共に、先代で全長を詰めたのとは対照的に、歴代スカイラインで最大のボディをまとめて登場した9代目スカイライン。車種構成はセダンを2.5ℓを3モデル4車種、2.0ℓが2モデル3車種、そして2ドアクーペは2.5ℓのみで4モデル7車種の合計14車種であった。4WDモデルの発売は3カ月遅れの11月であった。



9代目の4ドアセダんで、左はGTS25 Type Gで、右は2.0ℓのGTS Type G。サイズはホイールベース2720 (先代との差+105) mm、全長4720 (+140) mm、全幅1720 (+25) mm、全高1360 (-20) mm、トレッド前/後1480 (+20) / 1470 (+10) mmで、初めて全幅が1700mmを超えた。価格は199.8~297.5万円。



4ドアセダンの運転席と室内。内装色は全車オフブラックを採用、シートはホールド性と快適性を両立させたモケット張りで、GTS25 Type Gにはエクセーナシートがメーカーオプション設定されていた。RB25DE型エンジンには5速EAT、その他のエンジンには4速EATと、2.0ℓGTSおよび2.5ℓGTS25t Type MIには5速MTも選択できた。



9代目2ドアクーペで、左はGTS25t Type Mで、右はGTS25 Type S。運動性能を重視したクーペの全長はセダンよりもリアのオーバーハングを80mm つめて4640mmとしているが、先代より110mm長く、さらに全高は1340mmで先代のクーペより15mm高くなり、居住性を重視している。価格は241.3~345.8万円。



2ドアクーペの運転席。シートはホールド性の良いモノフォームシートが採用されている。5速MTまたはRB25DET型エンジンには4速EAT (アクティブLSD仕様はMTのみ)、RB25DE型エンジンには5速EATが選択可能であった。

9代目に搭載されたエンジン。インタークーラーターボRB25DET型250 (ATは245) ps/30.0kg-m、RB25DE型190 (Type Sは200) ps/23.5kg-m、RB20E型130ps/17.5kg-mの3機種が設定されていた。





NEW SKYLINE LINE UP

4DOOR SEDAN GTS25 Type G	4DOOR SEDAN GTS25	4DOOR SEDAN GTS25t Type M
4DOOR SEDAN GTS Type G	4DOOR SEDAN GTS	4DOOR SEDAN GTS25t Type M
2DOOR COUPE GTS25t Type M	2DOOR COUPE GTS25 Type S	2DOOR COUPE GTS25

9代目のラインアップ。1.8ℓシリーズはカタログから落とされ、GTシリーズのみとなっている。



1998年5月に発売された10代目スカイライン2ドアスポーツクーペ。コピーは「DRIVING BODY」に加えて「歓」性能、ページをめくっていくと「動」性能、「快」性能、「人」性能と続く。



2ドアスポーツクーペの最上級グレードのRB25DET型エンジンを積む25GT TURBO (5速MT: 289.8万円、4速M-ATx: 303.5万円) とその運転席。225/45ZR17タイヤ+17×7.5Jアルミロードホイールを履く。



2ドアスポーツクーペのモデルラインアップ。25GT TURBOが2車種、RB25DE型を積む25GTが2車種 (5速MT: 247万円、4速M-ATx: 260.7万円)、RB20DE型を積むGTが2車種 (5速MT: 224.7万円、4速E-ATx: 234.4万円)、4WD車のRB25DE型を積む25GT FOURが2車種 (5速MT: 281万円、4速E-ATx: 290.7万円) の合計4モデル8車種が設定されていた。



1998年5月に日産自動車が発行したスカイラインのオプションパーツカタログ。空気を味方にし、そして精悍さを演出するため、多くのエアロパーツが用意されていた。

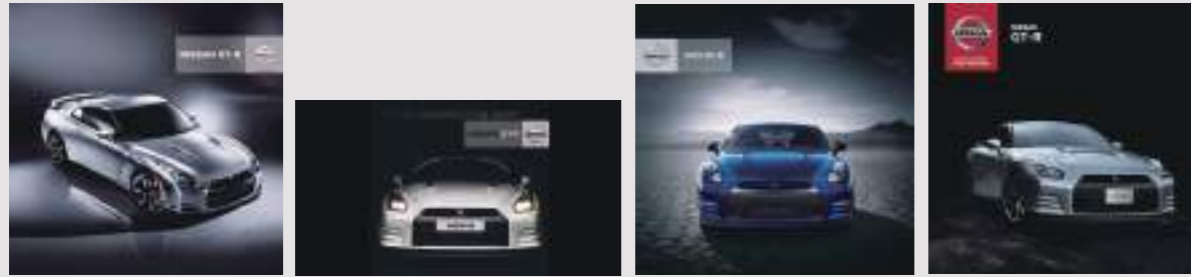


ローダウンサスペンションキット、機械式LSD内蔵のファイナルドライブ、エンジンオイルクーラー、インタークーラーなどはNISMOのチューニングパーツが紹介されていた。



## ● R35型GT-R海外版カタログ ●

R35型GT-Rは日産のテクノロジーフラッグシップとして、世界中のあらゆる場所で高性能を安全に楽しむことを目的としてグローバルに導入し、約7割が海外で販売されている。海外版カタログの一部を紹介する。



左から2009年オーストラリア版、2011年UK版、2012年カナダ版、2013年中東版。



左から2013年USA版、2014年UK版、2015年USA版。



左から2016年ドイツ版、2016年インド版、2018年メキシコ版。



左から2020年USA版、2021年USA版、2023年カナダ版。

## R32、R33、R34 型 GT-R レースシーン

### ● R32型GT-R ●

1990年3月18日(日)、西日本サーキットで行われた、全日本ツーリングカー選手権(JTC)第1戦「オールジャパン・ツーリングカー300kmレース」において、日産スカイラインGT-R 2台がワンツーフィニッシュでデビューウィンを飾った。12号車カルソニックスカイライン(星野一義/鈴木利男)は第3位のシエラに2周の差をつけて優勝した。1号車は2位のリーボックススカイライン(長谷見昌弘/A.オロフソン)。



1990年9月30日(日)、西仙台ハイランドレースウェイで行われた、全日本ツーリングカー選手権(JTC)第5戦「ハイランド・グループA300km選手権レース」において、スカイラインGT-R 3台が1位~3位を独占し、5連勝となった。このレースで優勝したカルソニックスカイラインに乗る星野/鈴木組のドライバーズチャンピオン獲得が決定した。



1991年10月13日(日)、大分県・日本オートポリス行われた、JTC第5戦「グループA in オートポリス」において、スカイラインGT-Rが1位~4位を独占、優勝した3号車リーボックススカイライン(長谷見/オロフソン組)がシリーズチャンピオンに決定した。写真は2位のカルソニックスカイライン(星野/鈴木)と3位のAXIAスカイライン(清水和夫/影山正彦)。全日本ツーリングカー選手権(JTC)は1993年10月の最終戦インターTECを最後に幕を閉じたが、4年間互角に戦えるライバルは現れず、スカイラインGT-Rは負けなしの29連勝という大記録を打ち立てている。

■年表

年	月	日	主な出来事/モデルの変遷	月	日	トピック
1952年 (昭和27)	3	7	たま自動車初のガソリンエンジン乗用車(AISH-I型)を「プリンス」と命名し発売(AISHIは1956年10月のV型発売まで5回MC(マイナーチェンジ)実施)	4	28	GHQ廃止
1954年 (昭和29)				11	27	たま自動車(株)⇒プリンス自動車工業(株)と改称
1955年 (昭和30)				4	1	小型乗用車に対する物品税引下げ(20%⇒15%)
				20		第1回全日本自動車ショー開催(20~29日、於東京・日比谷公園)
				30		富士精密工業(株)とプリンス自動車工業(株)合併
			<年末の乗用車保有台数約15万3000台>	5	18	通産省の国民車育成要綱案発表 4人(うち2名は子供でもよい)または2人+100kgの荷物が積載可能、 最高速度100km/h以上、時速60km/hで燃費1リッター当たり 30km以上、エンジン排気量350~500cc、車重400kg、 生産価格月産2000台で15万円以下(後に販売価格25万円と訂正)
1956年 (昭和31)	3	—	セダン・スペシャル(AMSH-I型)(前輪にウイッシュボーン式独立懸架採用)	4	1	軽油引取税創設(1リッター15円)
				16		日本道路公団発足
				7	17	経済白書、日本経済の成長と近代化を発表(もはや戦後ではない)
				12	18	国連総会、日本の加盟を満場一致で可決
1957年 (昭和32)	4	24	初代スカイライン発売(ALSI-I型)	4	5	政府、閣議で国産車の愛用を決定
				6	19	政府、国際収支改善緊急対策発表(神武景気からなべ底不況へ)
				10	—	初代スカイラインを第44回パリ・モーターショーに出展
1958年 (昭和33)	9	—	スカイライン1900発表(11月27日に皇太子殿下(現上皇陛下)と正田美智子さんの御婚約発表にあわせ、栄光の讃歌/栄光の意味のグロリアと命名)	4	1	運輸省、小型四輪車の規格改定 寸法制限を全長:4700mm(+400mm)、全幅:1700mm(+20mm)に改定
				6	18	スカイライン2台をハワイにサンプル輸出
				9	—	スカイライン2台を対米サンプル輸出
				10	19	名神高速道路起工式
				23		東京タワー開場
1959年 (昭和34)	5	—	初代スカイウェイ(ALVG/PE-1型)発売	1	1	メートル法施行
	10	—	スカイラインMC(ALSI-2型)、スカイウェイMC(ALVG/PE-2型) エンジンを60ps⇒70psに強化	11	11	貿易自由化開始(180品目)
1960年 (昭和35)	2	—	スカイラインMC(ALSI-2改-1型)、リアデザイン変更(丸型テールランプ採用)、 デラックスは国産車初の4灯式ヘッドランプ採用	9	1	道路運送車両法改正、小型の排気量枠を1500cc⇒2000ccに引き上げ
	—	—	スカイウェイMC(ALVG/PE-2改型)、4灯式ヘッドランプ採用、3枚ドア車追加	11	—	第42回トリノショーでスカイライン・スポーツ発表
	9	—	スカイラインMC(ALSI-2改-2型)、デラックスはグリルをグロリア式に変更、 スタンダードにも4灯式ヘッドランプ採用			<年末の乗用車保有台数約45万7000台(1960年以降は軽を含む)>
1961年 (昭和36)	3	—	スカイライン・スポーツ国内発表(BLRA-3型)、発売は1962年4月	2	27	富士精密工業(株)⇒プリンス自動車工業(株)と改称
	5	—	スカイライン・デラックスMC(BLSID-3型)、1900ccエンジン採用	4	1	物品税改正、2000ccまでの小型乗用車の税率30%から15%に
	10	—	スカイライン・スタンダードMC(BLSIS-3型)、スカイウェイMC(ALVG/PE-3型)、 1900ccエンジン採用	9	26	閣議、貿易自由化計画繰り上げ決定
1962年 (昭和37)	3	—	スカイウェイMC(ALVG/PE-3型)、バンに4ドア新設、3ドア廃止	6	1	自動車の保管場所の確保等に関する法律(車庫規制法)公布
	10	—	スカイライン・スーパー発売(S21型)、フロントデザイン、サイドモール、内装変更	10	16	プリンス自動車工業村山工場完成式挙行
	10	—	スカイウェイMC(V23B/P23A-2型)、フロントデザイン、サイドモール、内装変更 (1963年9月生産中止)			<年末の乗用車保有台数約88万9000台>
1963年 (昭和38)	9	12	2代目スカイライン1500デラックス発表(S50D-1型)、発売は11月 メンテナンスフリー化、エンジン封印、1年/3万kmグリースアップ不要	5	3,4	第1回日本GP自動車レース開催(鈴鹿サーキット)
				7	15	名神高速道路(尼崎-粟東間)開通
				10	26	第10回全日本自動車ショーにプリンス1900スプリント(R52型)参考出展
						<この年、わが国の四輪車生産100万台突破>
1964年 (昭和39)	4	—	2代目スカイライン1500スタンダード発売(S50S-1型)	5	2,3	第2回日本GPでスカイライン総合2位(鈴鹿サーキット)
	5	—	スカイラインGT発売(S54A-1型)、100台限定	6	16	新潟地震発生
	8	—	スカイライン1500LPG発売	7	15	国産車の年式打刻制度廃止
	12	—	2代目スカイウェイ1500発売(V51-1型)	8	1	首都高速道路1号線、4号線(羽田-日本橋-新宿)開通
				10	1	谷田部自動車高速試験場開場
				1		東海道新幹線、東京-新大阪間開通
				10		第18回オリンピック東京大会開催(10月24日まで)
			<この年、四輪車生産台数約170万台、自動車の生産世界第4位>			
1965年 (昭和40)	2	—	スカイライン2000GT発売(S54B-2型)	5	8	プリンス自動車の村山テストコース完成(周回路4.25km)
	—	—	スカイライン1500デラックスにフロアシフトMT車設定	5	31	日産自動車川又社長、プリンス自動車工業(株)との合併覚書に調印
	6	—	スカイライン1500エステート発売(W50A-1型)	7	1	名神高速道路全面開通
	—	—	スカイライン1500デラックスに「スペースフロー」セミAT車設定	10	1	乗用車(完成車)の輸入自由化決定
	9	—	スカイライン2000GT-A発売(S54A-2型)、(従来の2000GTは2000GT-Bとなる)	11	19	閣議、戦後初の赤字国債発行を決定(均衡財政から国債財政へ) <年末の乗用車保有台数約218万1000台>
1966年 (昭和41)	10	—	スカイラインMC(S50-2型、W50A-2型、V51-2型、S54A/B-3型) フロント/リアデザイン変更、2年/6万kmグリースアップ不要	1	29	戦後初の赤字国債発行
				4	1	2000cc以下の乗用車の物品税16%⇒15%に引き下げ
				12		初の排出ガス規制実施を発表
				20		日産自動車川又社長、プリンス自動車工業との合併契約書に調印 (新資本金398億円)
				7	15	運輸省、自動車の有害排出ガス排出基準決定 (三、四輪車のCO許容限度3%以下、実施は9/1)
			<この年、四輪車生産台数約228万台(内乗用車88万台弱)に達し、 英国を抜き米国、西独について世界第3位となった>	8	1	日産自動車・プリンス自動車工業正式に合併、プリンス事業部を設置
1967年 (昭和42)	8	—	スカイライン1500系MC(S57D、S50S、W50A、V51型) 1500デラックスのエンジンをG1型⇒G15型に変更 セダン系のテールランプデザイン変更 呼称がプリンススカイライン⇒ニッサンスカイラインに変更	2	25	御料車「ニッサンプリンスロイヤル(A70型)」宮内庁に納入
				6	5	第3次中東戦争勃発
				7	1	資本取引の自由化実施(第1次資本自由化)
				1		欧州共同体(EC)発足
				8	1	日本の人口1億人を超す
				9	1	自動車排出ガス規制(CO2.5%以下)を全車に実施
			<この年、自動車生産台数315万台(前年比36.7%増)で西独を抜き世界第2位。 自動車保有台数1000万台突破>	12	1	プリンス事業部を解消し、組織を大幅に変更
				14		中央自動車道、調布-八王子間開通

## 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

伊藤修令 『走りの追求 R32スカイラインGT-Rの開発』 グランプリ出版

石田宜之、山洞博司 『スカイライン(R32) GT-Rレース仕様車の技術開発』 グランプリ出版

「富士精密ニュース」 富士精密工業株式会社

「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

筆者が富士精密工業株式会社に入社したのが1956年4月。1カ月後の5月に初代スカイラインの試作1号車が完成した。筆者が配属されたのが研究所第2研究室というところ。研究所を名乗っているが実験部隊であった(実験部となったのは1961年9月)。最初に担当したのはステアリングシステムとトランスミッション以降の駆動系(プロペラシャフト、ファイナルドライブ、ドライブシャフト、ホイールハブ)で、スカイラインでの初仕事はフロントのホイールアライメント調整で、その時の作業の様子はいまでも鮮明に思い出せる。当時はまだ実験手法も確立されておらず、設計陣も経験が浅いため思わぬトラブルが発生することもあった。しかし、実験部隊と設計陣のコミュニケーションは素晴らしく、一心同体となって試行錯誤を重ね解決していった。

当時、東村山の通産省機械試験所にあった一周2kmの長楕円形周回路を持つテストコースがわが国唯一のものであった。使用希望者が多く予約を取るのが大変で、ほとんどのテストは一般道で実施されたのも、いまでは想像もできないのではないだろうか。未舗装の悪路は近くにいくらかもあったが、長い直線があり、人やクルマが通らない舗装路を探すのは大変で、国道4号線の白河の手前あたりまで遠征することもあった。しかし1960年代に入るとクルマの交通量も増え、道路も舗装されるようになり、悪路を求めて栗橋あたりまで行かないとデータが採れなくなり、苦労したことなどが、本書を執筆しているとまるで昨日のこつのようによみがえってきた。

執筆にあたって、カラー頁のカタログ、旧い広報資料などのデータを日産自動車、ニスモから提供していただき、また、ACCJの森匡延顧問、清水辰也会長および小田正仁副会長に貴重な資料を提供していただいた。さらに、自動車資料保存委員会の史料も活用させていただいた。また、三樹書房の小林謙一社長、編集部の山田国光氏および木南ゆかり氏には構想の段階から、数々のご教示をいただき、編集にあたってはひとかたならずご苦勞をおかけした。そのうえ、R32型スカイライン開発主管の伊藤修令氏、R33、R34型スカイライン開発主管の渡邊衛三氏、日産自動車の中山竜二氏には心のこもった序文をいただいた。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

## 編集部より

### 自動車歴史関係書を刊行する弊社の考え

日本において、自動車（四輪・二輪・三輪）産業が戦後の経済・国の発展に大きく貢献してきたことは、広く知られています。特に輸出に関しては、現在もお重要な位置を占める基幹産業の筆頭であると、弊社は考えております。

国内には自動車（乗用車）メーカーは8社（うちホンダとスズキは二輪車も生産）、トラックメーカーは4社、オートバイメーカーは4社もあり、世界でも稀有なメーカー数です。日本の輸出金額の中でも自動車関連は常にトップクラスではありますが、自動車やオートバイは輸出先国などでも現地生産しており、他国への経済貢献もしている重要な産業であると言えます。

自動車の歴史をみると、最初の4サイクルエンジンも自動車の基本形も、19世紀末に欧州で完成し、その後スポーツカーレースなども、同じく欧州で発展してきました。またアメリカのヘンリー・フォード氏によって自動車が大량生産されたことで、より安価で身近な道具になった自動車は、第二次世界大戦後もさらに大量生産されて各国に輸出され、全世界に普及していくこととなります。

このように、100年を越える長い自動車の歴史をもつ欧州や、自動車を世界に普及させてきた実績のある米国では、自動車関連の博物館も自動車の歴史を記した出版物も数多く存在しています。しかし、ここ半世紀で拡大してきた日本の自動車産業界では、事業の発展に重点が置かれてきたためか、過去の記録はほとんど残されていません。戦後、日本がその技術をもって自動車の信頼性や生産性、環境性能を飛躍的に向上させたのは紛れもない事実です。弊社では、このような実情を憂慮し、広く自動車の進化を担ってきた日本の自動車産業の足跡を正しく後世に残すために、自動車の歴史をまとめることといたしました。

### 自動車史料保存委員会の設立について

前記したとおり、日本は自動車が伝来し、その後日本人の自らの手で自動車が造られてからまもなく100年を迎えようとしています。日本も欧米に勝るとも劣らない歴史を歩んできたことは間違いなく、その間に造られたクルマやオートバイは、メーカー数も多いこともあり、膨大な車種と台数に及んでいます。

1989年にトヨタ博物館が設立されてからは、自動車に関する様々な資料が、収集・保存されるようになりました。そして個人で収集・保管されてきた資料なども一部はトヨタ博物館に寄贈され、適切に保存されておりますが、それらの個人所有の全てを収蔵することは困難な状況です。私達はそうした事情を踏まえて、自動車史料保存委員会を2005年4月に発足いたしました。当会は個人もしくは会社が所有している資料の中で、寄贈あるいは安価で譲っていただけるものを史料・文献としてお預かりし、整理して保管することを活動の基本としています。またそれらの集められた歴史を示す史料を、適切な方法で発表することも活動の目的です。委員はすべて有志であり、自動車やオートバイ等を愛し、史料保存の重要性を理解するメンバーで構成されています。

### カタログを転載する理由

弊社では、歴史を残す目的により、当時の写真やカタログ、広告類を転載しております。実質的にひとつの時代、もしくはひとつの分野・車種などに関して、その変遷と正しい足跡を残すには、当時作成され、配布されたカタログ類などが最も的確な史料であります。史料の収録に際しては、製版や色調に関しては極力オリジナルの状態を再現し、記載されている解説文などに関しても、史料のひとつであると考え、記載内容が確認できるように努めております。弊社は、その考えによって書籍を企画し、編集作業を進めてきました。

また、弊社の刊行書は、写真やカタログ・広告類のみの構成ではなく、会社・メーカーや当該自動車の歴史や沿革を掲載し、解説しています。カタログや広告類〔以下印刷物〕は、それらの歴史を証明する史料になると考えます。

### 著作権・肖像権に対する配慮

ただし、編集部ではこうした印刷物の使用や転載に関しては、常に留意しております。特に肖像権に関しましては、既にお亡くなりになった方や外国人の方などは、事前に転載使用のご承諾をいただくことは事実上困難なこともあり、そのため、該当する画像などに関しまして、画像処理を加えている史料もあります。史料は、当時のままに掲載することが最も大切なことであることは、十分に承知しております。しかし、弊社の主たる目的は自動車などの歴史を残すことですので、肖像権に対し配慮をしておりますことをご理解ください。

## 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『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』『スバル 「独創の技術」で世界に展開した100年』『スカイライン R32、R33、R34型を中心として』『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』『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』『いすゞ乗用車の歴史』『三菱自動車工業 三菱A型完成から100年』『スズキ ジムニー 日本が世界に誇る 唯一無二のコンパクト4WD』『ミニ 1959-2000 英国が生んだ小型車の傑作』『プリンス自動車工業の歴史 日本の自動車史に大きな足跡を残したメーカー』(いずれも三樹書房)がある。

# スカイライン

## R32、R33、R34型を中心として

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

※ 本書の一部または全部、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著作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