

読者の方々へ

【『ニッサン セドリック / グロリア』(2015年収録)】

この本を手に取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。教習所でおそるおそる、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はなく、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も、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きた「パーソナル化」の潮流は、その後完全に定着し、1991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、別の設計を探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ました。かつての両車とは違い、「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1987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思っています。

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

編集部より

自動車歴史関係書を刊行する弊社の考え方

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、現在もな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あります。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量生産されたことで、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になります。

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いたためか、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をいたしました。

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もなく100年を迎えるようとしています。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い、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録することは困難な状況です。私達はこ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、その考え方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、常に留意をしております。特に肖像権に関しては、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ます。そのため、該当する画像などに関して、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ありますので、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。

弊社刊行の書籍が、自動車関連の歴史に興味がある読者の皆様に適うことを願ってやみません。

■ 読者の方々へ 中山竜二／1

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、セドリックの双子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『プリンス自動車工業の歴史』（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、戸畠鉄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じ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義介社長の夢であった。

夢の実現に向けた第一歩は米国・グラハム・ペイジモーターズ社(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外國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月に英國・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ブルーバードであり、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

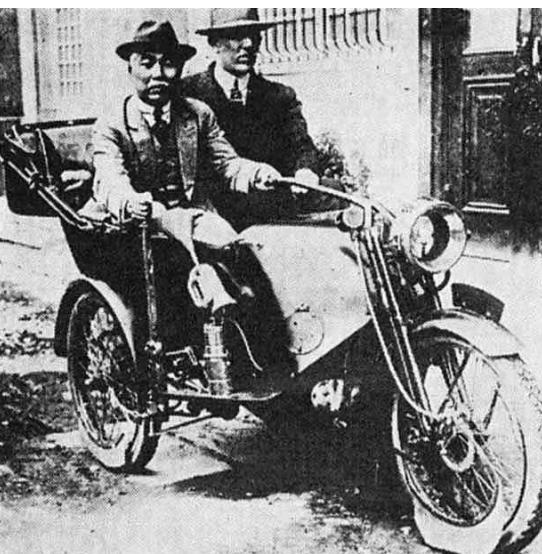
日産自動車株式会社のルーツは1933(昭和8)年12月26日、戸畠鉄物株式会社と持ち株会社の日本産業株式会社が、それぞれ400万円と600万円を出資して設立した自動車製造株式会社を起源とする。3社とも社長は創業者である鮎川義介であった。

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)年に橋本增治郎が自資金に加え、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)を完成了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цикл525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。

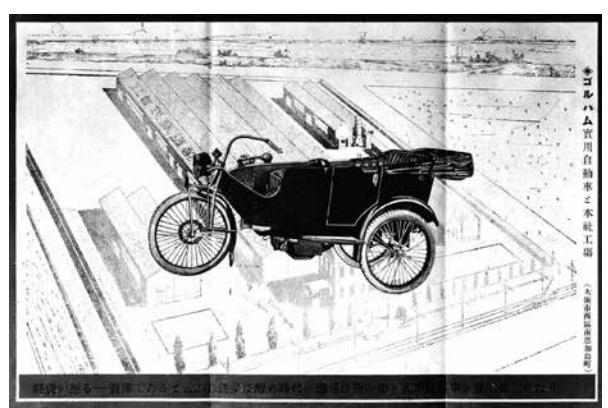
快進社自働車工場はその後、1916(大正5)年12月に設計第4号車であるDAT 41型を完成すると、これの量産と同時に軍用保護自動車の製造を行うことを考え、1918(大正7)年8月、資本金60万円の株式会社快進社を設立し、工場を東京府北豊島郡長崎町(現・東京都豊島区)に移転した。敷地6000坪(1万9830m²)、工場建物600坪



「運輸界に革命興る」という1920年発行の実用自動車製造のカタログ。

(1983m²)、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、乗用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。

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く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、英國・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、英國・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淺原源七の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 (4959m²) 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ィートで、小笠原通産大臣、英國大使館、諸官庁、同業他社、



オースチンA50とボディー組み立て、儀装ライン。(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ヶ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マルチリンクを導入した。

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ともに発売した。

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 (4959m²) に2775坪 (9174m²) 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イッシュボーン+コイル、リアは半梢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となつ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、ファインア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m²）、建物約1万3000坪（約4万3000m²）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ブ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、艤装、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じる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・フィヒテルウンタザックス社（Fichtel & Sachs AG）の「サキソマット（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。サキソマット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長くなつて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低くなつて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長くなつて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、パワーウィンドー、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、全車にリサイクルティングボルト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。

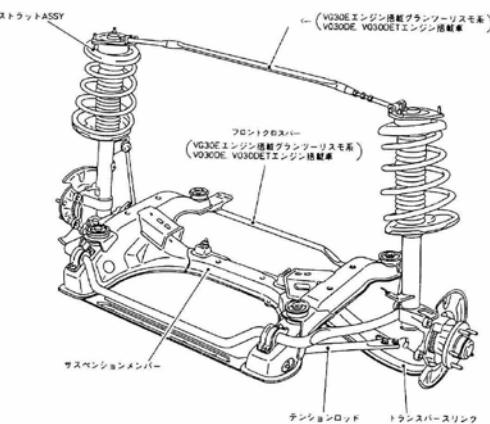
■第2世代セドリック（130型）

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「フローライングライン」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めて登場した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)



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。

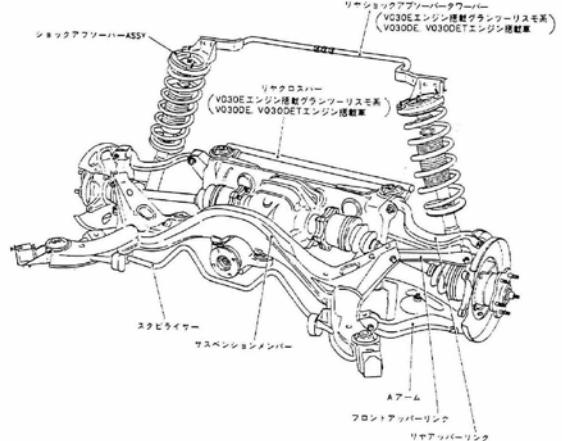
力、ディーゼルのRD28型100馬力の4機種が設定され、トランスミッションはフルレンジ電子制御4速E-ATが積まれた。VQ30DETエンジン用には1、2速がハイギアードのATが使用されていた。サスペンションはフロントがストラット式、リアはマルチリンクで先代と同じだが、ボディー剛性の大幅な改善に加え、前後ともタワーバーとクロスバーを装着してサスペンション取り付け部の剛性を飛躍的に向上させていた。グランツーリスモ系にはスプリング、ダンパー、ブッシュ特性を強化したスポーティーサスペンションが標準装備され、プロアムVIPにはダンパーの減衰力を高精度に電子制御して、滑らかな乗り心地と、優れた操縦安定性を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し発売した。

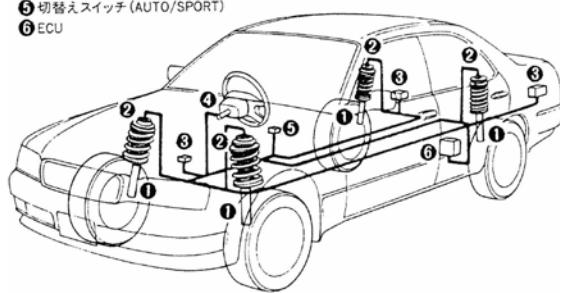
1997年1月にはセドリック／グロリアハードトップのプロアムとグランツーリスモにAVおよびLXシリーズが追加発売された。しかし、同年6月のマイナーチェンジで車種グレードの見直しが実施され消滅してしまった。

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2495ccV型6気

●リヤサスペンション(マルチリンク式)



- 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蛇角センサー、車速センサー
- ⑤切替スイッチ(AUTO/SPORT)
- ⑥ECU



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した。「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2495cc210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。

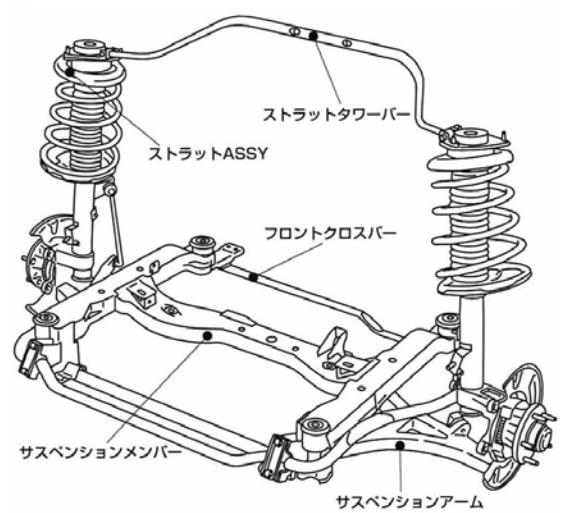
FR高級サルーン用にボディー、サスペンションなど基本から新設計された「新世代LLクラスプラットフォーム」が採用され、高剛性ボディー、新開発のサスペンション、排気系、燃料系などをトータルで開発し、操縦安定性、乗り心地、静粛性、安全性など基本性能が大幅に向上している。

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1999～2000RJC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 Anniversary」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。

●第1世代(1960年4月~1965年10月)●



ごあいさつ
総合の御、ますますご活躍のことお慶び申上ります。
次に、製造販売に付しましては専門のご意見を頂
けた方へ御礼申上げます。
さて、さきに掲載いたしました小型車セドリック(ダント
ン)、その車種は、車の外観から車の内装まで、車の各部
から、車の運転から、車の操作法まで、いろいろ手を貸
していただきました。この車は二台づつで販売されています
中型車セドリック(セドリック)を始めとする
車にもあります。
セドリック、セドリックは1800cc、2100ccの積み重
ねセドリックを搭載した大人車の大型乗用車で、各部に
新機軸を採用するといつても、アメ車やヨーロッパ車
で少く採用されるところ、車内装のスライドドア開閉
装置などもそのままで実現されました。
車体あるいは車室内は豪華で、車内装は、内装用材
高級化され、近代機器のアルミ製車内装材なども採用
されています。また、車内装は、内装用材としてアメ車
の「ダッシュボード」、ヨーロッパ車の「ダッシュボ
ード」、日本車の「ダッシュボード」として車内装材を採用
されています。車内装は、内装用材としてアメ車
の「ダッシュボード」、ヨーロッパ車の「ダッシュボ
ード」、日本車の「ダッシュボード」として車内装材を採用
されています。



セドリックデラックス。日本初の縦四目ヘッドランプと、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ーが採用された。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カ月払いでも毎月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。儀装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。縦四目には営業専用車の設定は無かったと思う。

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タログ表紙と、カタログに載っていた当時の社長、川又克二のあいさつ文。カタログのキャッチコピーは「誕生ニッサンセドリック」であった。



- ニッサン セドリック
- 8つの大きな特長
- デュアルランプの豪華なスタイル
- ルームなムード。広い室内とゆきぞでいた
アクセサリー
- 軽くて、軽々としたハンドル、高度なラ
イフガード
- すばらしい加速、静寂、経済、耐久の71馬力
高性能エンジン
- 最高のドライブが楽しむフラットライ
ング
- 大きくて使いやすいリヤートランク
- 丈夫な走行。堅牢なユニットボディー
- 軽いタッチで確実に効くシグマブレーキ



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スカイ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ものが売りであった。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。



デラックスなムード ゆきぞでいた アクセサリー



ニッサン セドリック
デラックスなムード
ゆきぞでいた
アクセサリー

ニッサン セドリック、デラックスには多くのアクセサリーを完備しております。そのうちのアクセサリーも品質、デザインにおいて他社に
すぐれています。



NISSAN CEDRIC DELUXE



デラックスに装備されたウインドーウォッシャー、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。

カタログ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はやっていた。

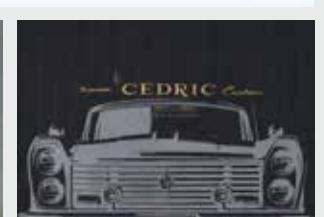




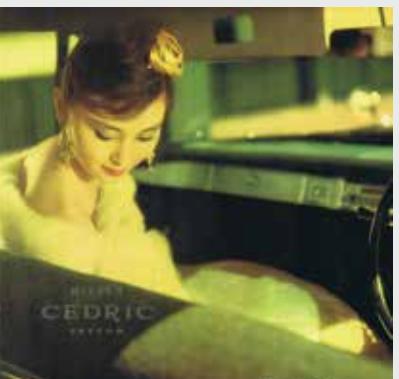
1960年9月に発行されたセドリックの英文カタログ。後席に和服の女性を配するなど、日本語版とは一味違う演出をしている。スペックは国内用と同じであった。



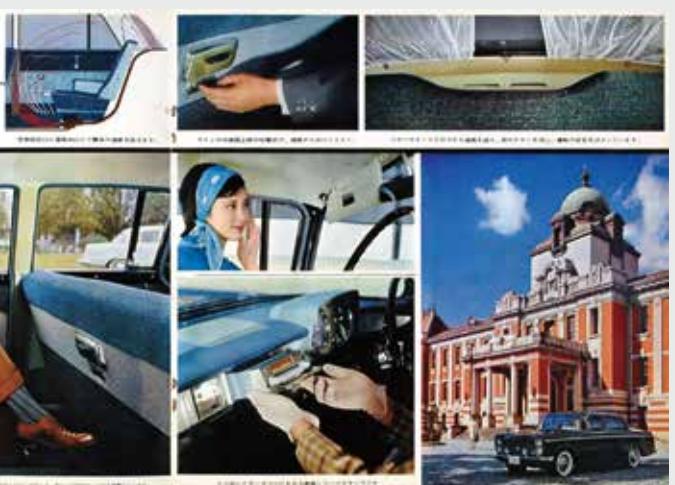
- Eight Outstanding Features of the Nissan Cedric**
1. Dual lamps harmonize well with the lustrousness of the entire body.
 2. Splendid interior with luxurious upholstery and accessories of good design.
 3. Light, gracefully styled steering wheel plus a dependable crash pad.
 4. Economical and powerful 71.1HP high-performance engine with outstanding acceleration.
 5. Flat riding to insure comfort even on long drives.
 6. Roomy, easy-to-use luggage compartment.
 7. Durable seats and strong soft body.
 8. Magic brakes which work dependably at the slightest touch.



1960年10月に新登場したセドリックカスタム。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に引き上げられたのを契機に登場したモデルで、1883ccのH型直列4気筒88馬力エンジンを積む。ホイールベースと全長は従来のセドリックより100mm長く、当時の国産車では最大であった。価格は125万円。サイドモールディングを境界としたツートーン塗装をめざらしい。

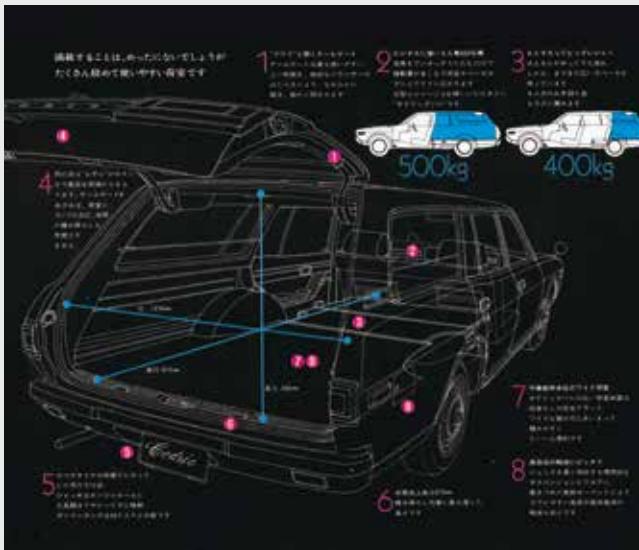


これも1960年10月に発売されたセドリックカスタムのカタログで、クリンプナイロン製生地のゆったりした後席と、当時の国産車で唯一の後席専用ヒーターをアピールし、「とり出してボータブルにもなる高級トランジスターラジオ」もセールスポイントとなっていた。



1961年2月、「広く、豪華なセドリックシリーズに、新しいコマーシャル・カー誕生」のコピーとともに新登場したセドリックバン。テールゲートはガラスを電動でゲート内に降ろした後、下ヒンジで開くタイプであった。G型1488cc直列4気筒71馬力+4速MT（1速シンクロなし）を積み、ホイールベースはセダンと同じ2530mmだが、全長は240mm長い4650mmであった。価格は78万円。





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、パワーウィンドー、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23日に発表されたが、他のモデルより1ヶ月少し遅れて4月1日に新発売されたセドリックハードトップ。最初のカタログには「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（カタログ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。

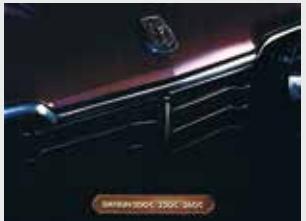


ハードトップGXの運転席と室内。GXとGLにはソフトパッド付のY形スポーツのステアリングホイールとパワーステアリング、タコメーターが標準装備され、ハードトップ全車の前席にはセミバケットタイプのセパレートシートが付き、シートバックの前倒れ操作レバーが内側にもあるので、運転席から助手席を倒すことが可能であった。ハードトップはパワーウィンドーも標準装備（デラックスは後席のみ）していた。

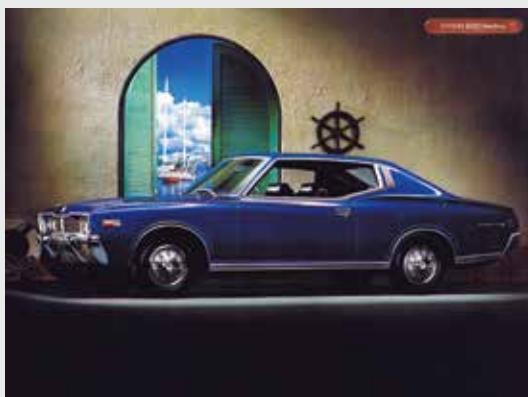


1971年2月に発売された3代目セドリックバン。セダンのスタイルと居住性に、実用性をプラスした商用車で、L20型エンジンを積んだデラックス（87.5万円）とH20型のスタンダード（77.5万円）が設定され、3速MTまたは3速ATが選択できた。6インチマスター・バック付タンデムマスターシリンダーが標準装備され、デラックスにはエアコンのオプション設定もあった。最高速度はデラックスが160km/h（AT車は155km/h）、スタンダードは140km/h。

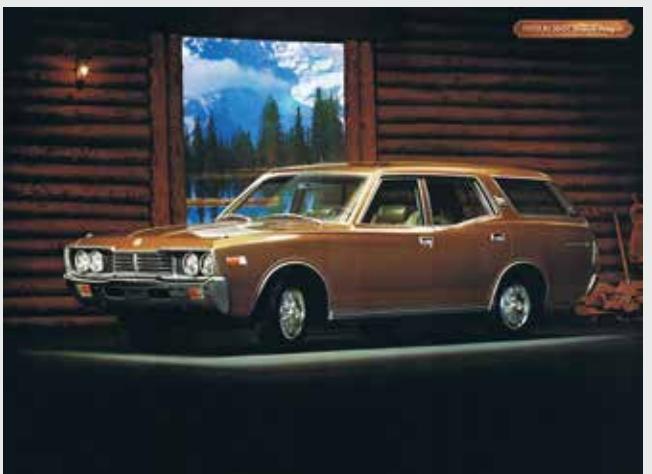
ハードトップデラックス。エンジンはGL、スーパー・デラックスと同じL20型シングルキャブ115馬力とODなし4速MTまたは3速ATを積む。室内はステアリングホイールまで同系色で統一されているのが分かる。



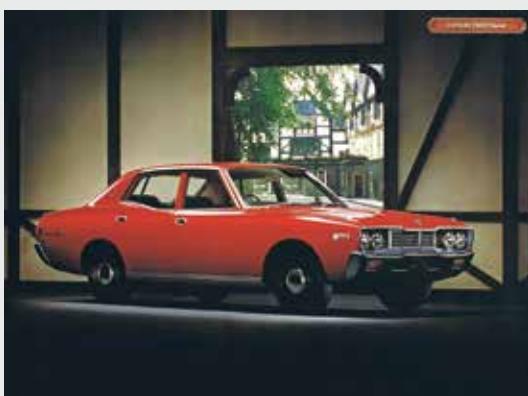
1975年6月に発行されたダットサン200C／220C／260Cのカタログ。これはセダンのハイエンドモデルである260Cカスタムデラックス。輸出仕様にはL26型138馬力(SAE)エンジンが積まれていた。フロントグリルは国内仕様のスタンダードのものだが、その他の外観装備、内装は国内の最高グレードであるSGLと同等である。セダンには260C／200Cデラックスおよび220Cディーゼルが設定されていた。



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灯式ヘッドライトではなく、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。

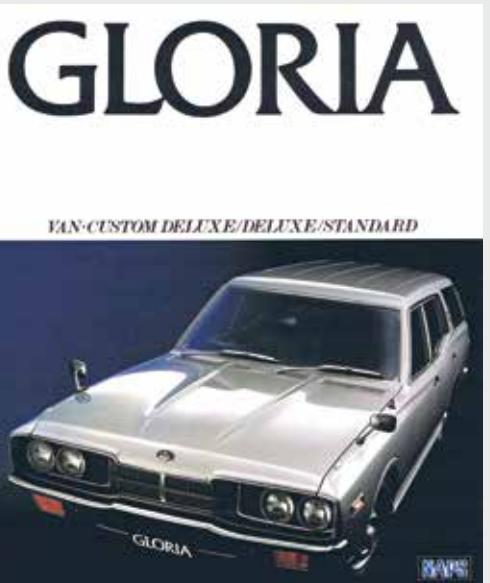
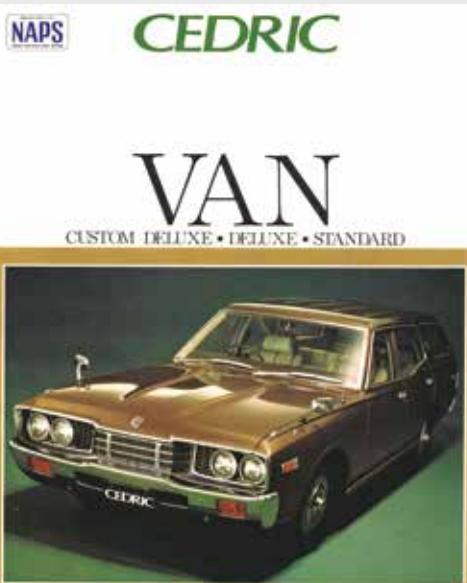


輸出仕様の220Cディーゼル。国内仕様より大きなSD22型66馬力(SAE)+4速コラムシフトMTを積む営業車としての使用をターゲットとしたモデルで、このカタログの中で唯一フロントディスクブレーキとN-Pバルブが標準装備されず、オプション設定となっていた。しかし、フロントグリル、テールランプは他のセダンと同じものが装着されている。



アドモントンゴロリアが新しい価値をもつつけられた
2000に電子制御燃料噴射装置(EGI)搭載車が誕生。

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。



日本に
高級ディーゼル車の時代を
いま、ひらく
セドリックディーゼル

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。

「日本に高級ディーゼル車の時代を いま、ひらく セドリックディーゼル」のコピーをつけて1976年2月に発行されたセドリックディーゼルのカタログ。「経済性に〈静肅さと豪華さ〉をプラス。高級・豪華ディーゼル車時代の到来です」と、タクシーにとどまらず一般ユーザーにも普及させようと訴求している。

DIESEL
4Door Sedan 2000Deluxe Diesel
4Door Sedan 2000Standard Diesel
NISSAN CEDRIC



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（196.2万円）、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。写真的モデルは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。



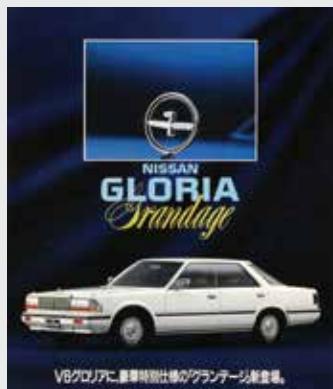
1980年4月に追加発売された、スタールーフと称するサンルーフをはじめとしたファッショナブル仕様を装備したセドリック4ドアハードトップ200E SGL-F。L20E型130馬力エンジン+OD付5速フロアMT（263.7万円）または3速フロアATを積み、クルーズコントロール、電子チューナーラジオ、テレビチューナー、ドルビー付カセットデッキなどを備えていた。チェック地のシート、ファッショナブルホイルカバーを採用していた。



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）。



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。



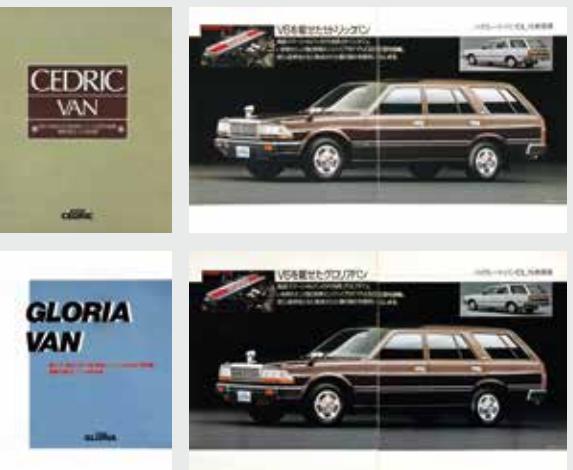
1987年1月、エクセレンスGと同時に500台限定で発売された特別仕様車セドリック4ドアハードトップV20ターボアーバンG。VG型エンジンの生産累計100万台達成を記念して発売された。V20ターボアーバンをベースにアクセントストライプ、イルミネーション付フードマスコット、V6エンジン100万台記念バッジ、トランクキーオーナメントを加えたモデルで、VG20E・T型ジェットターボ180馬力エンジン+5速フロアMT搭載車が255.2万円、パワー・エコノミー自動切り替え式OD付フルロックアップ4速AT仕様は267.7万円。写真のクルマはアーバンGの専用特別色ブラックツートーンで4.5万円高であった。



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、アラックスの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ト、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セダンに統合され廃止された。セドリックセダン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、この時点でのディーゼルのRD28型は電子制御化したRD28E型100馬力に換装されている。

福祉回転シート仕様車
運転席と助手席のシートを回転する機能を付けています。
運転席側のシートを回転させることで、助手席側のシートを車外へ回転させることができます。

後席回転シート仕様車
助手席側のシートを回転する機能を付けています。
助手席側のシートを車外へ回転させることで、助手席側のシートを車外へ回転させることができます。

Cedric 福祉タクシー

NEW

LV

東京もおねがいね！

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。



2002年6月、セドリックセダン営業車全車が、国土交通省の低排出ガス車認定制度で「優低排出ガス車」として認定を受けている。全グレードに4本スポークのステアリングホイールが採用され、高級グレードとしてクラシックSVが追加設定された。エンジンは4気筒LPGのNA20P型85馬力1機種に絞られ、4速MTまたは4速ATが用意されていた。リアサスペンションは5リンクコイルのリジッドであった。バリエーションと価格はクラシックSV（ATのみ228万円）、スーパーカスタム（AT：208.5万円、MT：197万円）、カスタム（AT：194.7万円、MT：183.2万円）、オリジナル（AT：179.1万円、MT：167.6万円）であった。

Classic SV

Custom

Super Custom

Original

高級力仕様と豪華な内装です。
既存車両にLPGエンジン搭載“プロアム”新登場。

V6型VGT20E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。

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、セドリックセダンが一部改良を受け、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が変更された。

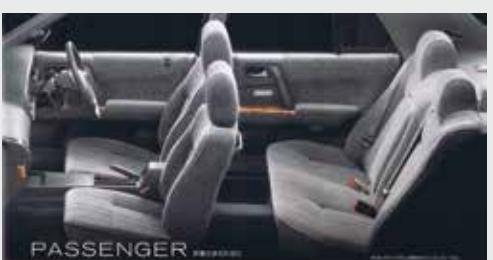
Nissan SHIFT the future Cedric



2009年9月、マイナーチェンジされたセドリックセダン。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。



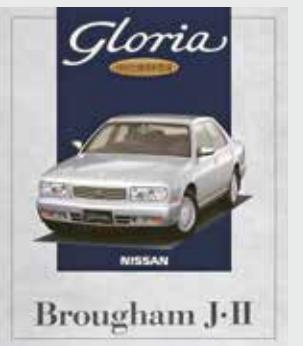
2010年9月、セドリックセダンはマイナーチェンジで、エンジンの燃料供給方式をキャブレターから液噴式に変更したLPG仕様、NA20PE型85馬力に、ATをフルレンジ電子制御4速E-ATに換装して、燃費を約12%向上した。また、タイヤサイズを185/80R14から195/65R15の低燃費タイヤに換装して燃費と操縦安定性を向上させている。価格はオリジナル：221.34万円～クラシックSV：271.11万円。



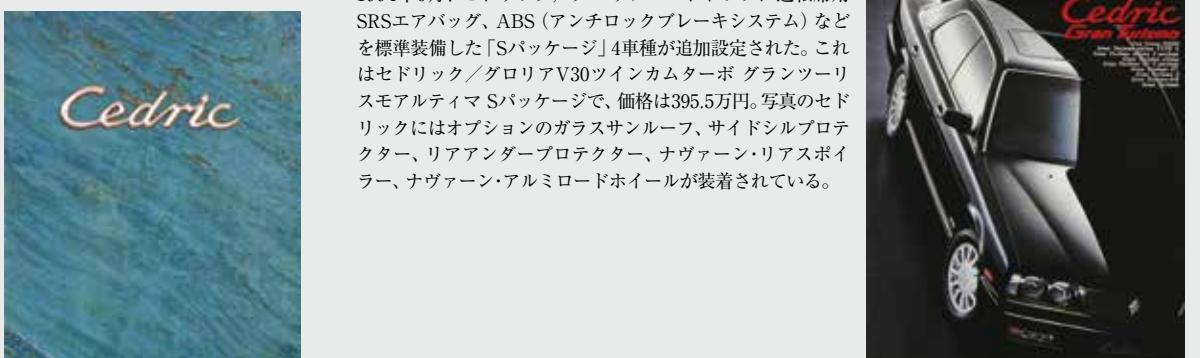
2012年6月、セドリックセダンのオリジナル、カスタム、スーパーカスタムの3グレードに最上級グレードのクラシックSVと同じ形状のシートが採用され、全車に後席中央3点式シートベルトと後席左右ISO-FIX対応チャイルドシート用アンカーを装備した。同時に前後席ヘッドレストが大型化されている。価格はオリジナル：227.85万円～クラシックSV：276.255万円となった。



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 グランツーリスマ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。



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 グランツーリスマSV Sパッケージで、価格は368万円。グランツーリスマの場合、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てしまった。

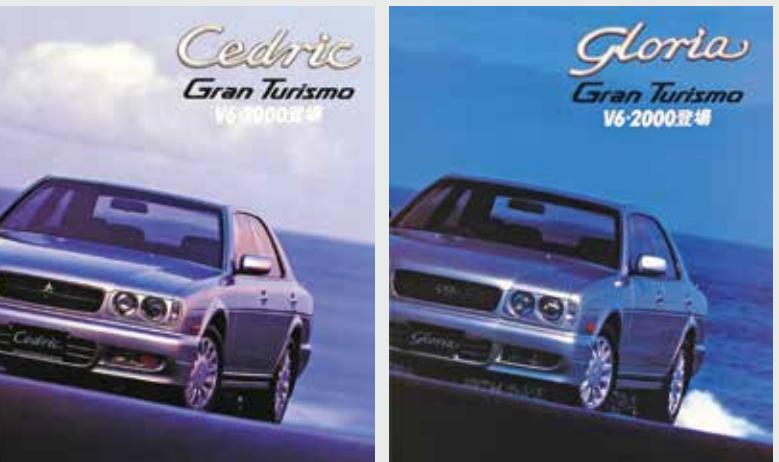


高級スポーツの代名詞、“グランツーリスマ”に、V6-2000を搭載したニューバージョン登場。新たな走りの世界に誘う、魅力の一一台です。

新V6エンジンを搭載した「グランツーリスマV6-2000」は、V6-1500と同様に、V型6気筒DOHCエンジンで、最大出力150ps/6,000rpm、最大トルク18.5kg-m/4,000rpmを発揮する。また、V6-1500と同様に、V型6気筒DOHCエンジンで、最大出力150ps/6,000rpm、最大トルク18.5kg-m/4,000rpmを発揮する。



1994年9月、セドリック／グロリアハードトップに追加設定された、2リッターV6のVG20E型125馬力+4速E-ATを搭載したV20Eグランツーリスマ。スポーティーサスペンション、リアスタビライザー、215/55R16 91Vタイヤ+アルミロードホイールなどを装備し、価格は3リッターのグランツーリスマより39万円安い、259万円であった。





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。



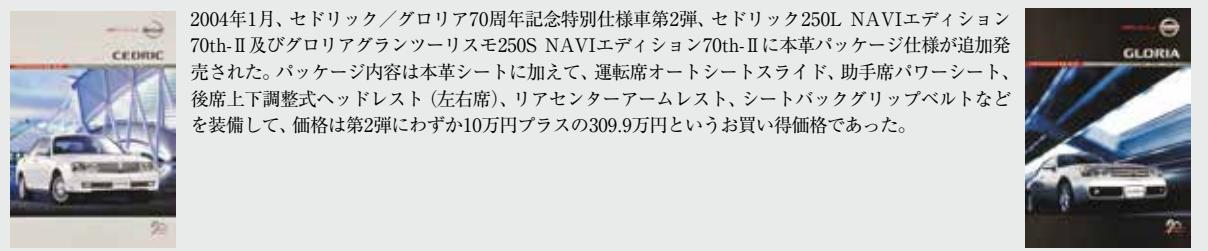
2003年10月に発売された創立70周年記念特別仕様車第2弾、セドリック250L NAVIエディション70th-II及びグロリアグランツーリスモ250S NAVIエディション70th-II。第1弾の仕様からETCユニットを未装着としたもので、価格は第1弾より24.1万円安い299.9万円であった。



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来航
1868年 (慶応4)			9月 3日 10月 23日	江戸を東京とする 「明治」と改元し、一世一元の制を定める
1884年 (明治17)			—	ダイムラーが4ストロークガソリンエンジンを開発
1886年 (明治19)			—	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
1894年 (明治27)			8月 1日	日清戦争勃発(1895年4月講和)
1903年 (明治36)			12月 —	米国のライ特兄弟、世界最初の有翼動力飛行に成功
1904年 (明治37)			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 吉田真太郎・内山駒之助、東京自動車製作所設立
1907年 (明治40)			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)
1908年 (明治41)			3月 —	T型フォード発表、発売は10月
1909年 (明治42)			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)
1910年 (明治43)	6月 25日	鮎川義介、資本金30万円で戸畠鉄物(株)創立		
1911年 (明治44)	4月 —	橋本増治郎、快進社自働車工場創立	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) 快進社・第1号設計車(4輪ガソリン乗用車)試作に失敗	7月 30日 —	明治天皇崩御、皇太子嘉仁即位、「大正」に改元 太田祐雄・太田自動車製作所設立
1913年 (大正2)	—	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 <この年の乗用車輸入台数94台>	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 <年度末(1915年3月末日)乗用車保有台数669台>
1915年 (大正4)	6月 — 12月 —	快進社・第3号設計車31型完成 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 (大正5)	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)	—	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>
1917年 (大正6)		<年度末乗用車保有台数2757台>	11月 7日	ロシア10月革命でソビエト政府成立
1918年 (大正7)	8月 — —	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 ウイリアムR.ゴルハム来日 <年度末乗用車保有台数3665台>	3月 25日 11月 6日 —	軍用自動車補助法制定(5月1日施行) 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 三菱造船所で乗用車「三菱A型」完成
1919年 (大正8)	12月 5日 —	実用自動車製造(株)創立、資本金100万円、ゴルハム式三輪自動車の生産、 技師長はウイリアムR.ゴルハム 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>	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.J」型貨物自動車で軍用自動車補助法初の適用を受ける
1920年 (大正9)	2月 — 10月 — 11月 —	(株)日立製作所設立(久原鉱業より分離独立) 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 ゴルハム式三輪自動車完成 <年度末乗用車保有台数7023台>	1月 12日 30日 7月 1— 9月 1— —	国際連盟成立 東洋コルク工業株式会社設立(現マツダ) 豊川頼弥・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
1921年 (大正10)	11月 — —	実用自動車製造(株)、ゴルハム式四輪自動車の製造に着手 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 (大正11)	3月 — —	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。 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 実用自動車製造(株)、経営難のためウイリアム・ゴルハムは戸畠鉄物に移り、 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	3月 —	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 <年度末乗用車保有台数9992台>
1923年 (大正12)	4月 — —	快進社・経営不振のため資本金6万円に減資 実用自動車製造(株)、リラー号小型車を発売	7月 10日 9月 1日	太田祐雄・オーエス号四輪乗用車を完成(1923年春) 日本航空設立 関東大震災発生 <年度末乗用車保有台数1万1679台>
1924年 (大正13)	10月 6日	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 <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>	1月 18日 3月 28日	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(内太郎バス) 東京石川島造船所、ウーズレーCP型自動車(1.5トン)で軍用保護自動車検定合格
1925年 (大正14)	2月 12日 7月 21日 —	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、農機械の下請け実施	2月 —	日本フォードモーター社設立(本社横浜) <年度末乗用車保有台数1万8562台>
1926年 (大正15)	9月 2日	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	12月 25日 —	大正天皇崩御、摂政裕仁親王践祚、昭和と改元 自動車取締令の運用措置で、小型自動車(300cc以下)に無免許運転許可

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	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
			3月13日	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
			8月 1日	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 1—	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社でトヨタカムリのラインオフ式実施
2008年 (平成20)			1月 2日	原油先物価格高騰、ニューヨークで1バレル100ドルを記録
			2月18日	トヨタ自動車、13代目クラウン(S200)発売
			5月12日	中国・四川省でマグニチュード8.0の地震発生
			7月 7日	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
			11日	原油先物価格、ニューヨークで1バレル147.27ドルの史上最高値記録
			8月 8日	北京オリンピック開催(8月24日まで)
			9月15日	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
			11月 4日	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
			12月12日	円相場が1ドル=90円を突破、13年ぶりの円高
			19日	米国政府、GMとクライスラーに総額174億ドルの公的金融資本を発表
			1月 5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)
			20日	バラク・オバマが米国史上初の黒人大統領として就任
2009年 (平成21)			2月10日	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
			17日	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
			20日	GM傘下のサービス(スウェーデン)が経営破綻
			4月30日	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
			6月 1日	米国GM社米連邦破産法11条の適用を申請して破綻
			5日	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)
			10日	クライスラー社が伊斐アット社と提携、クライスラーグループLLCとして新会社組織発表
			7月10日	国有会社となった新GM社誕生
			30日	民主党が第45回衆議院議員総選挙で第一党に躍進、自由民主党は1955年の結党以来はじめて衆議院第一党を失う
			1月 4日	ドバイにて世界一の超高層ビル「ブルジュ・ハリファ」高さ828.0m完成
			2月12日	パンクーバー冬季オリンピック開催(2月7日まで)
			27日	チリ・コンセプシオンでマグニチュード8.8の地震発生
2010年 (平成22)			4月12日	第1回核安全サミットを米国・ワシントンD.C.で開催
			5月 1日	上海国際博覧会開催(10月31日まで)
			11月18日	米国GM社ニューヨーク証券取引所に再上場
			1月 1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
			10日	2010年の中国の新車販売台数が2年連続世界一と発表(中国自動車工業協会発表)
			22日	ニュージーランドでマグニチュード6.3の地震発生
			3月11日	東日本大震災発生、死者・行方不明約28万人の大災害となる、同時に福島第一原発事故が発生
			2月28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)
			5月22日	東京スカイツリー開業
			9月11日	尖閣諸島国有化で中国反発
			10月 8日	山中伸弥京大教授、IPS細胞でノーベル生理学・医学賞受賞
			12月16日	衆議院総選挙で自民党圧勝、安倍政権誕生
2011年 (平成23)			25日	トヨタ自動車、14代目クラウン(S210)発売
			6月22日	富士山が世界文化遺産に決定
			7月21日	参議院選挙で自民・公明両党が過半数獲得、ねじれ解消
			9月 8日	2020夏季五輪・パラリンピック開催地が東京に決定
			10月 1日	消費税率8%への引き上げ決定(実施は2014年4月1日)
			6月22日	富士山が世界文化遺産に決定
			7月21日	参議院選挙で自民・公明両党が過半数獲得、ねじれ解消
			9月 8日	2020夏季五輪・パラリンピック開催地が東京に決定
			10月 1日	消費税率8%への引き上げ決定(実施は2014年4月1日)
			9月 17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
			27日	ルノー・日産アライアンス総額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
2013年 (平成25)			9月 1—	セドリックセダン(Y31型)の生産終了
			9月27日	御嶽山噴火(死者・行方不明者66人)
			10月 7日	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
2014年 (平成26)			9月 1—	セドリックセダン(Y31型)の生産終了

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

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	化油器	化油器	化油器	噴射式	化油器×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	化油器	化油器	化油器	噴射式	化油器
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	化油器×2	化油器	化油器×2	化油器	化油器
搭載開始時期			1969年10月	1971年2月	1971年8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	化油器	EGI	EGI	噴射式	化油器
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	

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

セドリック／グロリア車両変遷表

世代		第1世代(3型:継4つ目)				第2世代(31型:継4つ目)				第3世代(31型:継4つ目)			
発売時期	年	1960年4月	1960年10月	1961年2月	1961年5月	1962年4月	1962年5月	1962年10月	1963年2月	1964年6月			
車種		セダン Dx/(Std) エンジン G①	セダン カスタム H②	バン G①	セダン Dx 1900 H②	ワゴン エステートワゴン G①	ワゴン エステートワゴン H②	セダン カスタム H② [G①]	ワゴン エステートワゴン H② [G①]	セダン カスタム H② [G①]	セダン カスタム H② [G①]		
トランスマッキション						4速MT(1速／ノシングル) トレッド前／後		BW3速AT ^{注1} 1338/1373		BW3速AT ^{注1} 1354/1373			
全長	mm	4410	4510	4650	4410	4650	4590[4490]		4690	4855	4590		
全幅	mm			1680					1690				
全高	mm	1520	1510	1530	1510	1520	1505	1520	1530	1495	1505		
ホイールベース	mm	2530	2630	2530		2690	2630[2530]		2530	2835	2630		
トレッド前／後	mm	1330/1373							1338/1373	1338/1373			
最低地上高	mm	190	200	200		190			200		190		
車両重量	kg	1195(1170)	1570	1300	1200	1340	1260	1240(1210) [1180]	1350	1315	1280		
乗車定員	名	6	3	6	6	8	6	8	3	6	6		
最大積載量	kg	—	500	400	—	—	—	500	400	—	—		
最小回転半径	m	5.4	5.6	5.4	5.7	5.6[5.4]	5.7	5.6[5.4]	5.4	6.2	5.6		
ステアリングギア形式						ウォームローラー式 ^{注2}							
サスペンション	前												
	後												
主フレーキ	前												
	後												
タイヤ		6.40-14-4P		前:5.50-15-6P 後:5.50-15-8P		44	6.40-14-4P		前:5.50-15-6P 後:5.50-15-8P		6.40-14-4P		
燃料タンク容量	l									60	44		
備考													

※エンジンの後の丸組みの数字は、「セドリック／グロリアエンジン変遷表」と対応している。

注1 : Dxはデラックス、Stdはスタンダード。

注2 : 1964年9月、リバーキュレイティングが、フル式に全車換装。

世代		第2世代(130型)				第3世代(130型)			
発売時期	年	1965年10月		1966年10月		1966年10月		1969年10月	
車種		セダン セダン スベシャル /Std 6 ^{注3}	Dx/(Std) /LPG エンジン D20 ⑥ [H20 LPG] ^{注5}	ワゴン ワゴン6(ワゴン) ^{注6} /Std 6 ^{注3}	ワゴン ワゴン6(ワゴン) ^{注6} /Std 6 ^{注3}	セダン セダン スベシャル /Std 6 ^{注3}	Dx 6 /Std 6 ^{注3}	セダン セダン カスタム カスタム /Std 6 ^{注3}	セダン セダン カスタム カスタム /Std 6 ^{注3}
エンジン									
トランスマッキション									
全幅	mm	4680	4680	4速MT ^{注3}	4速MT ^{注3}	BW3速AT／日産製3速AT ^{注6}	4速MT ^{注3}	4速MT ^{注3}	4速MT ^{注3}
ホイールベース	mm								
トレッド前／後	mm								
最低地上高	mm	185[LPGは185～195]	1465～1475	1470	1490		1495	1455	1455[1465]
車両重量	kg	1290	1280(1240) [1245]	1320(1190) [1245]	1250	1355(1305)	1320(1270)	1290	1280(1240) [1245]
乗車定員	名	6	8	3	6		1300	1300	1275(1260) [1260]
最大積載量	kg	—	—	500	400		(AT車は+25kg)	6	1290
最小回転半径	m							—	5.6
ステアリングギア形式									RB(リサーキュレーティングボーリ)式
サスペンション	前								
	後								
主フレーキ	前	ディスク	ディスク	ドラム	ディスク	ディスク	ドラム	ディスク	ドラム
	後								
タイヤ		7.00-13-4P	7.00-13-4P	前:6.00-13-6P 後:6.00-13-8P	57	7.00-13-4P	6.95-14-4P	6.40-14-4P	6.95-14-4P
燃料タンク容量	l	56(LPGは40kg)				56	65(1968年9月に増量)(LPGは40kg)		
備考									

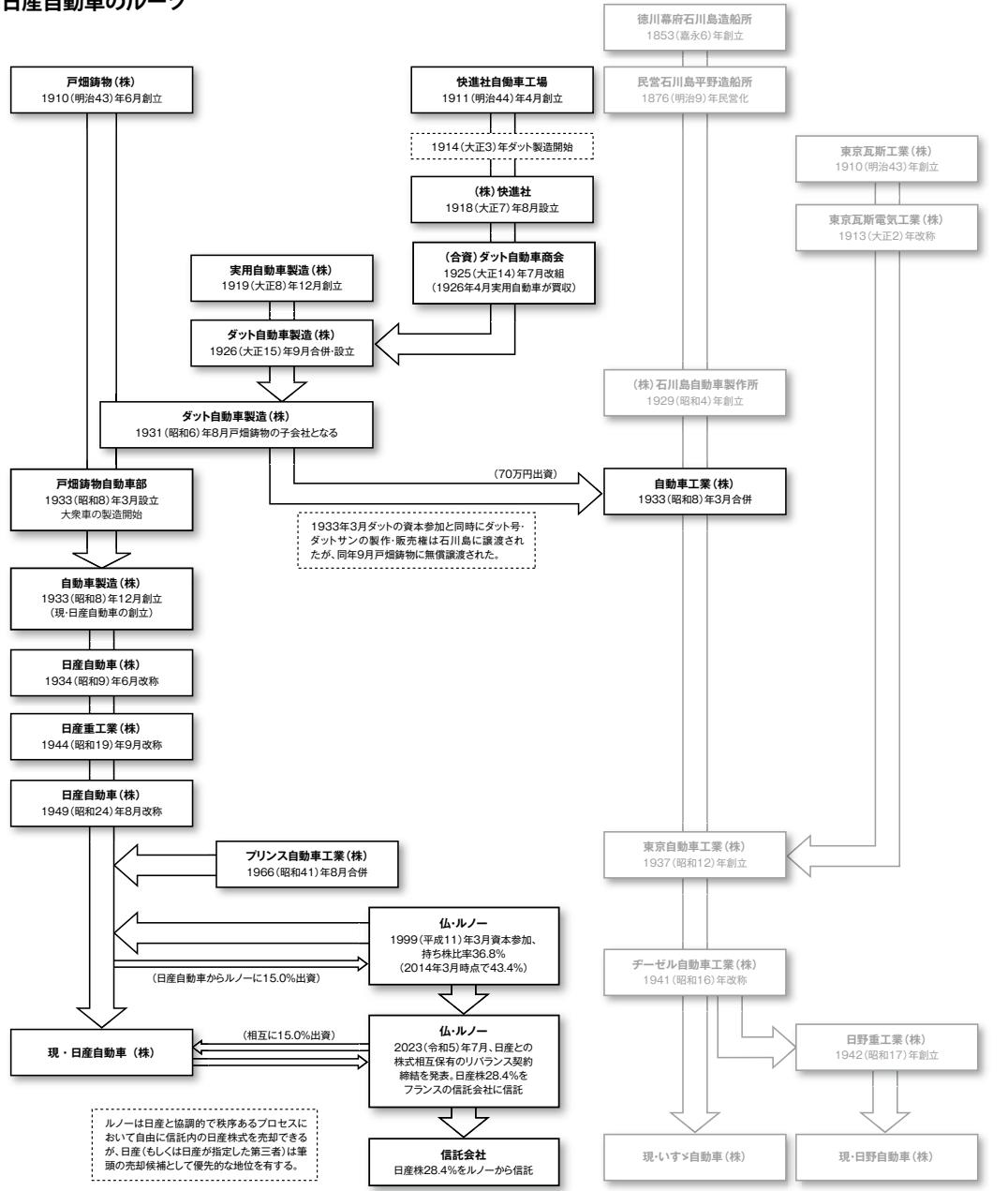
注4 : 1966年10月、Std 6はグレードアップされ、セダン6となつた。

注5 : 1967年10月、スペシャル6、カスタム6、DX 6、ワゴン6は3速MTから4速MTに換装された。

注6 : 1968年9月、BW製3速ATから日産製3速ATに換装(Std LPG、ディーゼル車には搭載せず)。

注7 : 1968年9月、ワゴンの4速MTモデル廃止。

■日産自動車のルーツ



参考文献

- 『日産自動車30年史』 日産自動車(株)
- 『日本自動車史 II』 三樹書房
- 『日産自動車史 1964～1973』 日産自動車(株)
- 『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
- 『日産自動車史 1974～1983』 日産自動車(株)
- 『横浜製フォード、大阪製アメリカ車』 (株) 230クラブ
- 『21世紀への道 日産自動車50年史』 日産自動車(株)
- 『東京モーターショーの50年』 日本自動車工業会
- 『日産自動車開発の歴史(上) 1945～1966』 説の会
- 『自動車ガイドブック』バックナンバー 自動車工業振興会
- 『日産自動車開発の歴史(下) 1967～1983』 説の会
- 『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』
- 『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

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、一部手元にないカタログについてはACCJの森匡延氏及び清水辰也氏に貴重な資料を提供していたいた。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労をおかけした。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（順不同、肩書きは協力時のもの）。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る。1986年～1997年の間、カルソニックの海外事業部に移籍、豪亜地域の海外拠点展開にかかる。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」、「別冊月刊ブレイボーイ」(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『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』『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』『いすゞ乗用車の歴史』『スバル 「独創の技術」で世界に展開した100年』『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』『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』『スカイライン R32、R33、R34型を中心として』(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 <https://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