1898年に日本に渡来したフランスのパナール・ルバッソール

近年トヨタ博物館を中心とした調査・研究により、1898年（明治31年）1月11日付けの東京朝日新聞に「自動車初輸入―フランス人のテブネ技師は、馬車の代わりに発明されたオートモビルと称する自動車一台（写真のパナール・ルバッソール）を見本として持参した（要約）」と伝える記事が見つかった。このパナール・ルバッソールが、日本国内に渡来した最初の自動車と考えられている。アメリカのフォード社の設立は1903年（明治36年）であり、その5年前にはすでに日本に自動車が輸入され、紹介されていたことになる。中央に立ち帽子をかぶりひげを蓄えた男性がテブネ技師と思われる。

はじめに

本書は、日本の自動車産業が歩んできた足跡を史料として残しておくことを目的に、2009年に企画・発行した書籍『乗用車　1947−1965』と、2010年に発行した続編『乗用車　1966-1974』を合本し、改訂を加えて新たに刊行するものです。2009年版の『乗用車』については品切れとなってからも読者の皆様からのご要望が多く、今回の刊行に至りました。

本書では、最も信頼できる史料として自動車工業振興会（後の日本自動車工業会）発行の「自動車ガイドブック」をもとにしたスペックや簡単な解説文と、一般社団法人日本自動車工業会所蔵の写真を中心として、発売年順に紹介しております。また今回2冊を合本するにあたり、2009年当時には入手できなかったスペック項目については公益社団法人自動車技術会の発行史料や自動車メーカーの社史などを参照し、さらなる内容の充実を図りました。また、史料によってスペックデータに異なる数値がある場合、より信頼性の高い数値のほうを選択しております。

さらに2009年版は戦後からでしたが、今回は1907年の国産吉田式自動車（タクリー号）をはじめ戦前・戦中の8台を新たに加えました。明治からの国産乗用車を年代順に紹介していくことで、日本の自動車製造の黎明期から、技術を習得していく過程、さらに戦後の復興と高度経済成長の波に乗って、本格的なモータリゼーションの時代へと発展していくまでを、乗用車の姿を通じてより克明にまとめることができたと考えております。

本書に紹介する1974年までは、国内メーカーが技術を競ってより高い性能の乗用車づくりにまい進した時代です。1975年以降は排出ガス規制対策が大きな命題となりますが、日本の自動車の黎明期から、世界有数の自動車生産国となる基礎を固めたかつての国産乗用車たちの姿を後世に伝える史料のひとつとして、本書をご活用いただければ幸いです。

なお本書では、ジープやランドクルーザーなどの商用モデルも、発売当時の使用方法などに乗用車的要素が多かったことから例外的に収録しました。また、日本自動車工業会に収蔵されていないモデルについても、掲載する必要があると思われるものについては、当会所蔵の写真を使用して収録しております。

自動車史料保存委員会

2025年版『日本の乗用車図鑑　1904-1974』の編集にあたって

■本書に登場するモデルの名称については、当時の「自動車ガイドブック」と、掲載写真の提供元である日本自動車工業会の写真に添付されていた車名を採用し、その車名をもとに目次と索引を作成いたしました。なお、オオタ自動車のモデルの解説文に記載した車名については、当時のカタログの表記が正しいと判断し、使用しています。

■今まで収録していた212台の乗用車の解説文についても、近年に発見、収集された自動車関連史料を生かして内容の改訂を施しています。なお、今回収録した写真に関しては、日本自動車工業会の史料を引き継がれた一般財団法人機械振興協会 経済研究所 情報創発部「BICライブラリ」のご協力をいただいています。

■新たに、自動車技術会「日本の自動車技術330選」、『宮田工業創業百周年記念誌』、『日産自動車三十年史』、『ヤナセ100年の轍』、「いすゞウェブサイト」、「トヨタ自動車75年史」、交通毎日新聞社『紙上モーター展』、当時の自動車工業振興会が所蔵していた諸元（スペック）および解説文の自動車関連史料として、出典を明記しています。

■スペックなどについての表記は、当時の「自動車ガイドブック」を中心とし、掲載のないモデルに関しては各自動車メーカー製作の社史および当時のカタログ、自動車技術会発行の『自動車諸元表』より該当する部分をそのまま抜粋して収録しました。したがって、配列気筒数や弁形式、出力表示など、同じ内容について異なった表記となっているものもあります。

■本書は上記の編集方針によってまとめられておりますが、自動車のスペックの差異や解説内容などの記述にお気づきの点がございましたら、該当する史料とともに三樹書房編集部までご通知いただけますと幸いです。

自動車史料保存委員会

※本書は図鑑として活用されることに考慮して、本文が180度近くまで開くことで見やすく、強度に優れた「PUR製本」を採用しています。

〈解説文及び諸元表の略記号について〉

FF：前輪駆動、FR：後輪駆動、RR：後輪駆動（リアエンジン）、4WD：4輪駆動
MT：マニュアルトランスミッション、AT：オートマチックトランスミッション
SV：サイドバルブ、OHV：オーバーヘッドバルブ、OHC（SOHC）：オーバーヘッドカムシャフト
DOHC：ダブルオーバーヘッドカムシャフト
2L：2リーディング、LT：リーディングトレーリング、U：ユニサーボ
GT：グランツーリスモ
最高出力の単位は当時の史料のままの表記としています。

目 次

1945年（昭和20年）以前
■山羽式蒸気バス　9
■国産吉田式自動車（タクリー号）　10
■旭号自動車　11
■旭号小型四人乗自動車　12
■ダット 第1号車　13
■アロー号　14
■三菱A型乗用車　15
■クシカー（二人乗三輪自動車）　16
■アレス号S型　17
■アレス号M型　18
■ゴルハム式四輪自動車　19
■ヤナセ号　20
■ウーズレーA9型乗用車　21
■オオタ OS号 1号車　22
■リラー号　23
■オートモ号　24
■オートモ号　25
■ダットソン号 試作1号車　26
■ダットサン 10型　27
■トヨダ AA型乗用車　28
■筑波号　29
■オオタ OD型 フェートン　30
■いすゞ PA10型 乗用車　31

1947年（昭和22年）
■たま電気乗用車　32
■ダットサン・スタンダードセダン DA型　33
■トヨペット乗用車 SA型　34

1948年（昭和23年）
■ダットサン・デラックスセダン DB型　35

1949年（昭和24年）
■トヨペット乗用車 SD型　36
■オオタ・セダン PA1型　37

1950年（昭和25年）
■たまセニア　38
■ダットサン・スリフトセダン DS-2型　39

1951年（昭和26年）
■ヘンリーJ　40
■オートサンダル　41
■トヨペット乗用車 SF型　42
■オオタ4ドアセダン PB型　43
■ダイハツ BEE　44

1952年（昭和27年）
■ダットサン・スポーツ DC-3型　45
■プリンス・セダン AISH-Ⅰ型　46

1953年（昭和28年）
■日野ルノー PA型　47
■オースチン A40 サマーセットサルーン　48
■プリンス・セダン AISH-Ⅱ型　49
■トヨペット・スーパー RHN型　50
■ヒルマン・ミンクス Ⅵ型　51
■オオタ4ドアセダン PA6型　52
■NJ（ニッケイタロー）　53

1954年（昭和29年）
■ダットサン・コンバーセダン DS-6型　54
■オオタ4ドアセダン PH 1型　55
■すばる1500 P-1型　56

1955年（昭和30年）
■トヨペット・クラウン　57
■トヨペット・マスター　58
■オースチン A50 ケンブリッジサルーン　59
■ダットサン 110型 セダン　60
■スズライト SS　61
■ダットサン 112型 セダン　62
■オオタ・セダン PK1型　63
■フライングフェザー　64

1956年（昭和31年）
■三菱ジープ デリバリワゴン　65

1957年(昭和32年)
■プリンス・スカイライン デラックス 66
■トヨペット・コロナ 67
■ダットサン 210型 セダン 68

1958年(昭和33年)
■スバル360 69
■トヨペット・クラウン デラックス 70
■ヒルマン・ミンクス ジュビリーデラックス 71
■ミカサ・ツーリング 72

1959年(昭和34年)
■プリンス・グロリア 73
■ダットサン・スポーツ 74
■ダットサン・ブルーバード 1200 75
■トヨタ・ランドクルーザー ステーションワゴン 76
■ニッサン・パトロール ワゴン 77

1960年(昭和35年)
■ニッサン・セドリック 78
■三菱 500 79
■マツダ R360クーペ 80
■ダットサン・ブルーバード 1200 エステートワゴン 81
■スバル450 82
■ダットサン・フェアレデー 83

1961年(昭和36年)
■トヨペット・コロナ 1500 84
■日野コンテッサ デラックス 85
■トヨタ・パブリカ 86
■ダットサン・フェアレディ 1500 87

1962年(昭和37年)
■マツダ・キャロル 360 デラックス 88
■スズライト・フロンテ 360 89
■いすゞベレル 2000 デラックス 90
■三菱コルト 600 デラックス 91
■トヨペット・クラウン 92
■トヨペット・クラウン カスタム 93
■プリンス・グロリア デラックス 94
■プリンス・スカイライン スーパー 95
■ニッサン・セドリック 1900 デラックス 96
■ニッサン・セドリック エステートワゴン 97
■三菱ミニカ 98
■プリンス・スカイラインスポーツ コンバーチブル 99
■マツダ・キャロル 600 100
■ニッサン・セドリック スペシャル 101

1963年(昭和38年)
■三菱コルト 1000 スタンダード 102
■ダットサン・ブルーバード 1200 103
■トヨタ・パブリカ コンバーティブル 104
■ホンダ S500 105
■いすゞベレット 1500 スタンダード 106
■プリンス・スカイライン 1500 デラックス 107

1964年(昭和39年)
■ダイハツ・コンパーノベルリーナ 800 デラックス 108
■ホンダ S600 109
■いすゞベレット 1600GT 110
■トヨタ・クラウンエイト 111
■プリンス・グランドグロリア 112
■プリンス・スカイライン GT 113
■三菱デボネア 114
■トヨペット・コロナ 115
■日野コンテッサ 1300 116
■マツダ・ファミリア 4ドア デラックス 117

1965年(昭和40年)
■ダイハツ・コンパーノスパイダー 118
■トヨタ・スポーツ800 119
■ニッサン・シルビア 120
■日野コンテッサ 1300 クーペ 121
■ダットサン・ブルーバード 1600 スーパースポーツセダン 122
■トヨペット・コロナ ハードトップ 600S 123
■スズキ・フロンテ 800 デラックス 124
■いすゞベレル 2000 ディーゼル 125
■トヨペット・クラウンS 126
■ニッサン・セドリック スタンダード6 127
■ニッサン・プレジデント 128
■ダイハツ・コンパーノベルリーナ 1000GT 129
■マツダ・ファミリア クーペ 130
■三菱コルト 800 デラックス 131

1966年(昭和41年)
■ホンダ S800 132
■ホンダ S800 クーペ 133
■ダットサン・サニー 1000 デラックス 134
■スバル1000 スーパーデラックス 135
■マツダ・ボンゴ コーチ デラックス 136
■マツダ・ルーチェ デラックス 137
■三菱コルト 1000F スポーティデラックス 138
■いすゞベレット(B) 1300 139
■いすゞベレット 1500 スポーツ 2ドア 140
■ダイハツ・フェロー スーパーデラックス 141
■トヨタ・カローラ デラックス 142
■いすゞベレット 1600GT ファストバック 143
■トヨタ・パブリカ ディタッチャブルトップ 144

1967年(昭和42年)
■ホンダ N360 ファミリータイプ 145
■ニッサン・グロリア スーパーデラックス 146
■スズキ・フロンテ 360 スタンダード 147
■トヨタ2000GT 148
■マツダ・コスモスポーツ 149
■いすゞユニキャブ 150
■ダットサン・ブルーバード 1300 4ドアスタンダード 151
■ダットサン・ブルーバード 1600 スーパースポーツセダン 152
■トヨタ1600GT 153
■トヨタ・ランドクルーザー ライトバン 154
■ニッサン・プリンス スカイライン 1500 デラックス 155
■トヨペット・クラウン 156
■トヨタ・ハイエース ワゴン デラックス 157
■いすゞフローリアン 1600 オートマチック 158
■トヨタ・センチュリー 159
■三菱ジープ J32型 160

1968年(昭和43年)
■ダットサン・サニー クーペ 161
■ニッサン・ローレル 1800デラックスB 162
■トヨタ・カローラスプリンター SL 163
■マツダ・ファミリア 1200 2ドア デラックス 164
■三菱コルト 1200 2ドア カスタム 165
■ダットサン・フェアレディ 2000 ハードトップ 166
■マツダ・ファミリア ロータリークーペ 167
■トヨペット・コロナマークⅡ ハードトップ 168
■ニッサン・スカイライン 2000 GT 169
■いすゞ117クーペ 170

1969年(昭和44年)
■ニッサン・スカイライン 2000 GT-R 171
■スバルff-1 4ドアセダン デラックス 172
■ダイハツ・コンソルテベルリーナ スタンダード 173
■トヨタ・パブリカ 1200 SL 174
■ホンダ 1300 77 デラックス 175
■ホンダ 1300 99 カスタム 176
■三菱ミニカ'70 スーパーデラックス 177
■スバル R-2 スタンダード 178
■マツダ・ルーチェ ロータリークーペ デラックス 179
■ニッサン・フェアレディZ 432 180
■三菱コルトギャラン AⅡ カスタムL 181

1970年(昭和45年)

■ダットサン・サニー 1200 4ドア GL　182
■ホンダ 1300 クーペ 7 デラックス　183
■マツダ・ファミリアプレスト 1300クーペ スーパーデラックス　184
■スズキ・ジムニー　185
■ダイハツ・フェローMAX カスタム　186
■トヨタ・カローラ 2ドア スタンダード　187
■トヨタ・スプリンター SL　188
■マツダ・カペラ 1600　189
■スバルff-1 1300G 2ドアセダン スタンダード　190
■トヨペット・コロナ ハードトップ 1500　191
■ニッサン・チェリーキャブ コーチ　192
■ニッサン・チェリー 4ドア GL　193
■ホンダZ GT　194
■トヨタ・カリーナ 1600 ST　195
■トヨタ・セリカ 1600 GT　196
■三菱ギャランGTO-MR　197

1971年(昭和46年)

■トヨタ・クラウン ハードトップ SL　198
■ニッサン・セドリック GX　199
■三菱ミニカスキッパー GT　200
■ホンダ・ライフ カスタム　201
■ダットサン・ブルーバードU 1600 デラックス　202
■スズキ・フロンテクーペ GX　203
■マツダ・グランドファミリア LX　204
■マツダ・サバンナ クーペ SX　205
■スバル・レオーネ クーペ 1400 GSR　206
■ホンダ・ライフ ワゴン カスタム　207
■三菱ギャランクーペFTO GⅡ　208

1972年(昭和47年)

■トヨペット・コロナマークⅡ 2000 GSL　209
■トヨタ・カローラ レビン 1600　210
■ニッサン・ローレル 2000 SGL　211
■スバル・レックス TS　212
■マツダ・シャンテ GFⅡ　213
■ホンダ・シビック デラックス 2ドア　214
■ニッサン・スカイライン 1800 スポーティ GL　215
■ホンダ・ライフ ステップバンスタンダード　216
■三菱ミニカF4 GSL　217
■ホンダ 145 カスタム　218
■マツダ・ルーチェ セダン GR　219

1973年(昭和48年)

■ニッサン・スカイライン ハードトップ 2000 GT-R　220
■ニッサン・バイオレット ハードトップ 1600 SSS-E　221
■ニッサン・キャラバン コーチ 10人乗り　222
■三菱ランサー 1400 GL 4ドア　223
■トヨタ・パブリカスターレット 1200 XT　224
■トヨタ・セリカ リフトバック 2000 GT　225
■ダットサン・サニーエクセレント 1400 4ドア GL　226
■三菱ニューギャラン ハードトップ 2000 GS-Ⅱ　227
■スズキ・フロンテ FC　228
■トヨペット・コロナ 1600 デラックス　229
■ニッサン・プレジデント タイプD　230

1974年(昭和49年)

■トヨタ・カローラ30 ハードトップ 1600 GSL　231
■トヨタ・スプリンター セダン 1200 DX　232
■ニッサン・チェリーF-Ⅱ 1400 クーペ GL　233
■トヨタ・クラウン 2600 ロイヤルサルーン セダン　234
■ダイハツ・シャルマン 1400 ハイカスタム　235

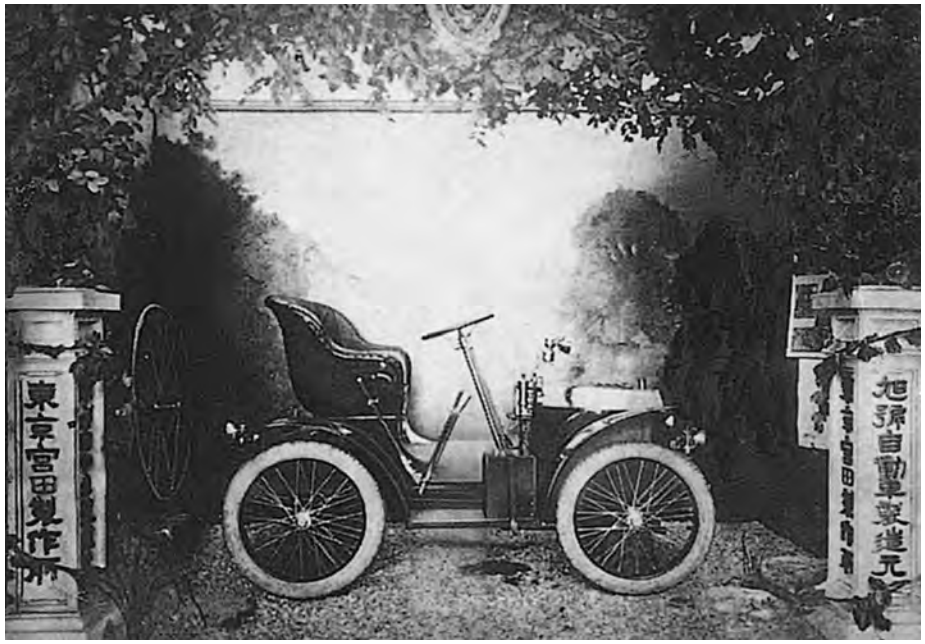
国産吉田式自動車（タクリー号）

東京自動車製作所
●発売　1907年一月

車名	国産吉田式自動車
型式・車種記号	—
全長×全幅×全高（mm）	約 3400 ×約 1400 ×約 2200
ホイールベース（mm）	約 2600
トレッド前×後（mm）	1200 × 1200
最低地上高（mm）	—
車両重量（kg）	約 800
乗車定員（名）	4～5
燃料消費率（km/ℓ）	—
登坂能力	—
最小回転半径（m）	—
エンジン型式、種類	—
配列気筒数、弁型式	水冷/水平2気筒　SV
内径×行程（mm）	101.6 × 113.3
総排気量（cc）	1837
圧縮比	—
最高出力（PS/rpm）	12(HP)/400
最大トルク（kg・m/rpm）	—
燃料タンク容量（ℓ）	—
トランスミッション	プラネタリ式、前2後1段
ブレーキ	足ブレーキ：外締めハンド式、後2輪手ブレーキ：トランスミッションにバンド式
タイヤ	3.50–18インチ
価格（¥）	—

出典：自動車技術会「日本の自動車技術330選」より

1897年（明治30年）に自転車輸入販売業の双輪商会を設立した吉田真太郎は、1903年に自動車販売部を設立、翌年には業務視察のために渡米し、帰国の際に12馬力と18馬力の水平対向2気筒エンジンを購入した。
さらに吉田は、以前から双輪商会が自動車の修理を依頼していた逓信省電気試験所の内山駒之助を招き、1904年に自動車販売部を東京自動車製作所と改称した。
国産吉田式自動車は、有栖川宮威仁親王が所有していたダラック号の修理を引き受けていたことが縁で、日本の道に合うもう少し小さな自動車を製作できないかとの有栖川宮の依頼を受けて製作したもの。俗称として「タクリー号」の愛称で呼ばれるようになった。



旭号自動車

宮田製作所
●発売　1909年（完成）

車名	旭号自動車
型式・車種記号	—
全長×全幅×全高（mm）	—
ホイールベース（mm）	—
トレッド前×後（mm）	—
最低地上高（mm）	—
車両重量（kg）	—
乗車定員（名）	2
燃料消費率（km/ℓ）	—
登坂能力	—
最小回転半径（m）	—
エンジン型式、種類	—
配列気筒数、弁型式	空冷ヘンロイド式ホリゾンメタル2気筒エンジン
内径×行程（mm）	—
総排気量（cc）	—
圧縮比	—
最高出力（PS/rpm）	—
最大トルク（kg·m/rpm）	—
燃料・タンク容量（ℓ）	—
トランスミッション	—
ブレーキ	—
タイヤ	—
価格（¥）	—

出典：『宮田工業創業百周年記念誌』より

当時、自転車製造をしていた宮田製作所の二代目代表の宮田栄助は、無謀との社内の多数の反対意見の中で、1908年（明治41年）春に小型自動車の製作を決意。工学博士の根岸政一を技術顧問に招いて、フランス製のクレメント1台と自動自転車用揮発油発動機1台を購入し、同年10月には設計を終えて1909年に試作1号車を完成。製作期間は約1年2カ月であった。完成後に宮田は、長男の宮田栄太郎と共に東京の日比谷公園付近を乗り回したが好調であったという。この二人乗り四輪小型自動車は「旭号自動車」と名付けられ、1910年に愛知県主催の第10回関西府県連合共進会へ出品。当時は、国内においてわずか50～60台程度だった自動車保有台数の中で、旭号自動車は来場者の注目を集め、一等賞の金牌を受賞している。

ダットサン 210 型 セダン

日産自動車

●発売　1957年11月（発表）

車名	ダットサン 210 型セダン
型式・車種記号 全長×全幅×全高（mm） ホイールベース（mm） トレッド前×後（mm） 最低地上高（mm）	210 型 3860 × 1466 × 1540 2220 1170 × 1180 162
車両重量（kg） 乗車定員（名）	925 4
燃料消費率（km/ℓ） 登坂能力 最小回転半径（m）	18 sin θ 0.45 5.0
エンジン型式、種類 配列気筒数、弁型式 内径×行程（mm） 総排気量（cc） 圧縮比 最高出力（PS/rpm） 最大トルク（kg·m/rpm） 燃料タンク容量（ℓ）	C型 水冷直列4気筒4サイクル頭上弁式 73 × 59 988 7.0 34/4400 6.6/2400 32.5
トランスミッション ブレーキ タイヤ	前進4段後進1段　等速噛合 油圧式 5.00-15-4P
価格（¥）	—

1957年（昭和32年）11月に発表されたダットサン210型は、英国のオースチン製のエンジンを参考に日産自動車が独自に開発した1000ccクラスのエンジンを搭載したセダンモデルである。

先代のダットサン110型および112型に比べ、曲面フロントガラスの採用やルーフパネル、ラジエターグリルなどのデザインを変更、クラッチ操作を吊り下げペダルの油圧式に変えるなどの改良が各所に実施されていた。

このダットサン210型は、1958年に開催された過酷な豪州ラリーに出場し、排気量1000ccのAクラスで優勝。その優れた性能を世界にアピールすることとなり、ダットサンが本格的に北米市場へ進出する足掛かりをつくったのである。

スバル 360

富士重工業

●発売　1958年5月（1958年3月発表）

車名	スバル 360
型式・車種記号 全長×全幅×全高（mm） ホイールベース（mm） トレッド前×後（mm） 最低地上高（mm）	K-111 型 2990 × 1300 × 1380 1800 1140 × 1060 180※
車両重量（kg） 乗車定員（名）	385 4
燃料消費率（km/ℓ） 登坂能力 最小回転半径（m）	26 tan θ 1/3.5※ 4.0※
エンジン型式、種類 配列気筒数、弁型式 内径×行程（mm） 総排気量（cc） 圧縮比 最高出力（PS/rpm） 最大トルク（kg·m/rpm） 燃料タンク容量（ℓ）	EK31 型 強制空冷2サイクル直列2気筒 61.5 × 60 356 6.5 16（HP）/4500 3.0/3000rpm 20
トランスミッション ブレーキ タイヤ	前進3段後進1段 油圧式※ 4.50-10-2P
価格（¥）	425,000

※は 1959 年式

スバル360は富士重工業が初めて市場に送り出した軽自動車であり、４輪軽乗用車を一般の市民に普及させた記念すべきモデル。中島飛行機時代の航空技術者たちが設計したボディは、曲面構成のモノコック構造を採用し、乗り心地を重視した独特のサスペンションは、当時「スバルクッション」と呼ばれたという。

搭載された空冷２サイクル２気筒エンジンは16HPを発揮し、最高速度は83km/hと公表されていた。その優れた性能により、1964年（昭和39年）の第２回日本グランプリではC-1クラスで１位と２位入賞を飾っている。その後、デラックスモデルやコンバーチブルモデルなどの追加や、マイナーチェンジを繰り返し、1970年までに39万2016台が販売された。

ダットサン・ブルーバード 1600 スーパースポーツセダン

日産自動車
●発売　1967年8月

車名	ダットサン・ブルーバード 1600 スーパースポーツセダン
型式・車種記号	P510TK 型
全長×全幅×全高（mm）	4120×1560×1400
ホイールベース（mm）	2420
トレッド前×後（mm）	1330×1330
最低地上高（mm）	190
車両重量（kg）	915
乗車定員（名）	5
燃料消費率（km/ℓ）	16.5
最高速度（km/h）	165
登坂能力	sin θ 0.487
最小回転半径（m）	4.8
エンジン型式、種類	L16 型
配列気筒数、弁型式	G、水冷，4サイクル，4傾直シリンダー
内径×行程（mm）	83×73.7
総排気量（cc）	1595
圧縮比	9.5：1
最高出力（PS/rpm）	100/6000
最大トルク（kg·m/rpm）	13.5/4000
燃料・タンク容量（ℓ）	46
トランスミッション	前進4段後退1段，オールシンクロメッシュ，フロアチェンジ
ブレーキ	前ディスク後油圧内部拡張
タイヤ	5.00-13-4PR
価格（¥）	755,000

3代目ブルーバードは、先代で好評だったスポーティモデルの1600スーパースポーツセダン（SSS）を発売時からラインナップした。エンジンは最高出力100PSを発揮する1595ccの4気筒SOHCに変更され、公表値では最高速度165km/h、0-400m加速17.7秒と先代を上回る動力性能を示した。サスペンションは4輪独立懸架となり、フロントディスクブレーキを標準装備するなど、さらなる進化を遂げた。先代もラリーで名をはせたが、3代目ブルーバードの活躍はそれを上回るものであった。特にサファリラリーでは、1968年（昭和43年）に初参戦を果たすと、翌年にクラス優勝、1970年には総合、クラス、メーカーチームで優勝という完全制覇を成し遂げたのである。

トヨタ 1600GT

トヨタ自動車工業
●発売　1967年8月

車名	トヨタ 1600GT
型式・車種記号	RT55
全長×全幅×全高（mm）	4125×1565×1375
ホイールベース（mm）	2420
トレッド前×後（mm）	1290×1270
最低地上高（mm）	180
車両重量（kg）	1030
乗車定員（名）	4
燃料消費率（km/ℓ）	—
最高速度（km/h）	175
登坂能力	sin0.470
最小回転半径（m）	4.95
エンジン型式、種類	9R 型
配列気筒数、弁型式	G、水冷，4サイクル，4直シリンダー
内径×行程（mm）	80.5×78
総排気量（cc）	1587
圧縮比	9.0：1
最高出力（PS/rpm）	110/6200
最大トルク（kg·m/rpm）	14.0/5000
燃料・タンク容量（ℓ）	45
トランスミッション	前進4段後退1段　オールシンクロメッシュ，フロアチェンジ
ブレーキ	ディスク油圧内部拡張，真空倍力装置付，安全装置付（P.C.V）
タイヤ	6.45-14-4PR
価格（¥）	960,000

3代目となるRT40系のコロナハードトップ1600Sをベースに開発されたのがトヨタ1600GTである。トヨタ2000GTと同様にヤマハ発動機がチューニングを担当したエンジンは、コロナ1600Sの4R型をベースに、アルミニウム製DOHCのヘッド、ソレックスタイプのツインキャブレターなどを採用した9R型を搭載。公表値は最高速度175km/h、0-400m加速17.3秒とクラストップレベルの性能を発揮。
そのほか、LSDや強化クラッチ、ロープロファイルタイヤなどを標準装備。シートはトヨタ2000GTとの共通パーツだった。
レースでは1600GTのプロトタイプをレース用にしたRT-Xが数々のレースで活躍し、それらのレースでの活躍は、今もレースファンに語り継がれている。

ホンダ Z GT

本田技研工業
●発売　1970年10月

車名	ホンダ Z GT
型式・車種記号	—
全長×全幅×全高（mm）	2995 × 1295 × 1275
ホイールベース（mm）	2000
トレッド前×後（mm）	1140 × 1115
最低地上高（mm）	170
車両重量（kg）	525
乗車定員（名）	4
燃料消費率（km/ℓ）	28
最高速度（km/h）	120
登坂能力	tan θ 0.33
最小回転半径（m）	4.4
エンジン型式、種類	N360E 型
配列気筒数、弁型式	G，空冷，4サイクル，2並列シリンダー，OHC
内径×行程（mm）	62.5 × 57.8
総排気量（cc）	354
圧縮比	9.0：1　ツインキャブ
最高出力（PS/rpm）	36/9000
最大トルク（kg·m/rpm）	3.2/7000
燃料・タンク容量（ℓ）	26
トランスミッション	前進4段，オールシンクロメッシュ，コンソールチェンジ
ブレーキ	油圧，ドラム
タイヤ	5.20-10-4PR
価格（¥）	428,000

1970年（昭和45年）10月にデビューしたホンダZは、N360の最終モデルであるNⅢをベースに開発された軽乗用車初のスペシャリティカーである。
エクステリアは、プロトタイプルックと呼ばれ、低く構えたノーズや大きく傾斜したフロントガラス、エアロビジョンと名付けられたユニークなリアガラスハッチなど、大胆な造形が特徴といえる。
インテリアは、ホンダ1300シリーズと同様にフライトコクピットと呼ばれた機能的なデザインや、新機構のオーバーヘッドパネルなどを採用していた。
エンジンは空冷4サイクルOHCで、36PSと31PSの2種類が用意されていた。
写真のGTはツインキャブレターを装着した36PSのスポーティグレードである。

トヨタ・カリーナ 1600 ST

トヨタ自動車工業
●発売　1970年12月（発表は1970年10年）

車名	トヨタ・カリーナ 1600ST
型式・車種記号	TA12-MS 型
全長×全幅×全高（mm）	4135 × 1570 × 1385
ホイールベース（mm）	2425
トレッド前×後（mm）	1280 × 1285
最低地上高（mm）	175
車両重量（kg）	910
乗車定員（名）	5
燃料消費率（km/ℓ）	20
最高速度（km/h）	175
登坂能力	tan θ 0.62
最小回転半径（m）	4.8
エンジン型式、種類	2T-B 型
配列気筒数、弁型式	G，水冷，4サイクル，4直シリンダー，OHV
内径×行程（mm）	85 × 70
総排気量（cc）	1588
圧縮比	9.4：1
最高出力（PS/rpm）	105/6000
最大トルク（kg·m/rpm）	14.0/4200
燃料・タンク容量（ℓ）	50
トランスミッション	前進5段，オールシンクロメッシュ，フロアチェンジ
ブレーキ	油圧，前ディスク後ドラム
タイヤ	6.45-13-4PR
価格（¥）	700,000

1970年（昭和45年）12月にトヨタから発売されたのがカリーナである。カローラとコロナの中間に位置し、大衆車ユーザーの上級車移行を狙いとしていた。
スポーティなデザインのカリーナには、カローラと同様の1407cc T型エンジンに加え、1588cc 2T型と2T-B型エンジンが搭載された。サスペンションは、フロントがマクファーソンストラット式、リアはクラウンにも採用された4リンク式だった。
写真の1600STは、最高出力105PSのツインキャブレター2T-B型エンジンとポルシェタイプシンクロの5速MTを搭載した、最高速度175km/h、0-400m加速17.1秒と公表されたスポーティグレードである。
1972年12月には新たに2ドアハードトップも登場している。

トヨタ・クラウン 2600 ロイヤルサルーン セダン

トヨタ自動車工業
●発売　1974年10月

車名	トヨタ・クラウン 2600 ロイヤルサルーンセダン
型式・車種記号 全長×全幅×全高（mm） ホイールベース（mm） トレッド前×後（mm） 最低地上高（mm）	A-MS85-NQU 型 4765 × 1690 × 1440 2690 1430 × 1400 180
車両重量（kg） 乗車定員（名）	1495 6
燃料消費率（km/ℓ） 最高速度（km/h） 登坂能力 最小回転半径（m）	— 160 tan θ 0.42 5.5
エンジン型式、種類 配列気筒数、弁型式 内径×行程（mm） 総排気量（cc） 圧縮比 最高出力（PS/rpm） 最大トルク（kg·m/rpm） 燃料・タンク容量（ℓ）	4M-U 型 G, 水冷, 4サイクル, 直列6気筒, OHC 80 × 85.0 2563 8.5 135/5400 20.5/3600 無鉛・72
トランスミッション ブレーキ タイヤ	3段自動変速機，コラム 前ディスク，サーボ付後ドラム D78-14-4PR
価格（¥）	2,443,000

※スペック表は1975年のもの

1974年（昭和49年）10月、クラウンが5代目にモデルチェンジ。ボディタイプは4ドアセダン、2ドアハードトップ、ワゴン、バンに加え、高級パーソナルセダンとして4ドアピラードハードトップを新たに設定した。エクステリアは、先代の先進的なスピンドルシェイプから直線基調の落ち着いたデザインへ一新。
メカニズム面は先代を継承し、エンジンは、直列6気筒2563ccの4M型、EFI付き1988ccのM-E型、1988ccのM-C型の3種類を用意。年々厳しくなる排出ガス規制にも対応している。1977年には、省資源なディーゼル車も追加設定された。
販売面でも、5代目クラウンは、ニッサン・セドリック/グロリアに奪われていたシェアを取り戻すこととなった。

ダイハツ・シャルマン 1400 ハイカスタム

ダイハツ工業
●発売　1974年11月

車名	ダイハツ・シャルマン 1200 カスタム
型式・車種記号 全長×全幅×全高（mm） ホイールベース（mm） トレッド前×後（mm） 最低地上高（mm）	A10-KL 型 3995 × 1520 × 1370 2335 1255 × 1245 170
車両重量（kg） 乗車定員（名）	800 5
燃料消費率（km/ℓ） 最高速度（km/h） 登坂能力 最小回転半径（m）	— 150 tan θ 0.51 4.6
エンジン型式、種類 配列気筒数、弁型式 内径×行程（mm） 総排気量（cc） 圧縮比 最高出力（PS/rpm） 最大トルク（kg·m/rpm） 燃料・タンク容量（ℓ）	3K型 G, 水冷, 4サイクル, 直列4気筒, OHV 75 × 66 1166 9.0：1 71/6000 9.7/3800 無鉛・43
トランスミッション ブレーキ タイヤ	4段，全シンクロ，フロア 前ディスク後ドラム 6.00-12-4PR
価格（¥）	727,000

シャルマンは、ダイハツ工業が大衆乗用車のラインナップ拡大のために開発したモデルで、コンソルテシリーズの上級モデルに位置付けられていた。シャルマンとはフランス語で「魅力的な」という意味である。
パワートレインなどの主要コンポーネンツは、トヨタの20系カローラからの流用であるが、フロントドア以外の部分は、ダイハツのオリジナルデザインとなっているという。フロント部分では、4灯式ヘッドライトが特徴であった。
ボディタイプは4ドアのみで、3つのグレードが用意されていた。また、のちにバンモデルも追加されている。
エンジンは1166ccと1407ccの2種類で、トヨタ製の3K型とT型を使用している。（スペック表データは1200カスタム）。

索 引

〈あ〉

旭号小型四人乗自動車（1911年）…… 12
旭号自動車（1909年）…… 11
アレス号S型（1921年）…… 17
アレス号M型（1921年）…… 18
アロー号（1916年）…… 14
いすゞ 117クーペ（1968年）…… 170
いすゞ PA10型 乗用車（1943年）…… 31
いすゞフローリアン 1600 オートマチック（1967年）…… 158
いすゞベレット 1500 スタンダード（1963年）…… 106
いすゞベレット 1500 スポーツ 2ドア（1966年）…… 140
いすゞベレット 1600GT（1964年）…… 110
いすゞベレット 1600GT ファストバック（1966年）…… 143
いすゞベレット（B）1300（1966年）…… 139
いすゞベレル 2000 ディーゼル（1965年）…… 125
いすゞベレル 2000 デラックス（1962年）…… 90
いすゞユニキャブ（1967年）…… 150
ウーズレーA9型乗用車（1922年）…… 21
NJ（ニッケイタロー）（1953年）…… 53
オースチン A50 ケンブリッジサルーン（1955年）…… 59
オースチン A40 サマーセットサルーン（1953年）…… 48
オオタ OS号 1号車（1923年）…… 22
オオタ OD型 フェートン（1937年）…… 30
オオタ・セダン PA1型（1949年）…… 37
オオタ・セダン PK1型（1955年）…… 63
オオタ4ドアセダン PH1型（1954年）…… 55
オオタ4ドアセダン PA6型（1953年）…… 52
オオタ4ドアセダン PB型（1951年）…… 43
オートサンダル（1951年）…… 41
オートモ号（1924年）…… 24
オートモ号（1927年）…… 25

〈か〉

クシカー（二人乗三輪自動車）（1919年）…… 16
国産吉田式自動車（タクリー号）（1907年）…… 10
ゴルハム式四輪自動車（1922年）…… 19

〈さ〉

スズキ・ジムニー（1970年）…… 185
スズキ・フロンテ FC（1973年）…… 228
スズキ・フロンテクーペ GX（1971年）…… 203
スズキ・フロンテ 360 スタンダード（1967年）…… 147
スズキ・フロンテ 800 デラックス（1965年）…… 124
スズライト SS（1955年）…… 61
スズライト・フロンテ 360（1962年）…… 89
スバル R-2 スタンダード（1969年）…… 178
スバルff-1 1300G
　2ドアセダン スタンダード（1970年）…… 190
スバルff-1 4ドアセダン デラックス（1969年）…… 172
スバル360（1958年）…… 69
すばる1500 P-1型（1954年）…… 56
スバル1000 スーパーデラックス（1966年）…… 135
スバル450（1960年）…… 82
スバル・レオーネ クーペ 1400 GSR（1971年）…… 206
スバル・レックス TS（1972年）…… 212

〈た〉

ダイハツ・コンソルテベルリーナ
　スタンダード（1969年）…… 173
ダイハツ・コンパーノスパイダー（1965年）…… 118
ダイハツ・コンパーノベルリーナ 1000GT（1965年）…… 129
ダイハツ・コンパーノベルリーナ
　800 デラックス（1964年）…… 108
ダイハツ・シャルマン 1400 ハイカスタム（1974年）…… 235
ダイハツBEE（1951年）…… 44
ダイハツ・フェロー スーパーデラックス（1966年）…… 141
ダイハツ・フェローMAX カスタム（1970年）…… 186
ダットサン 112型 セダン（1955年）…… 62
ダットサン 110型 セダン（1955年）…… 60
ダットサン・コンバーセダン DS-6型（1954年）…… 54
ダットサン・サニーエクセレント 1400
　4ドア GL（1973年）…… 226
ダットサン・サニー クーペ（1968年）…… 161
ダットサン・サニー 1000 デラックス（1966年）…… 134
ダットサン・サニー 1200 4ドア GL（1970年）…… 182
ダットサン 10型（1932年）…… 27
ダットサン・スタンダードセダン DA型（1947年）…… 33
ダットサン・スポーツ（1959年）…… 74
ダットサン・スポーツ DC-3型（1952年）…… 45
ダットサン・スリフトセダン DS-2型（1950年）…… 39
ダットサン・デラックスセダン DB型（1948年）…… 35
ダットサン 210型 セダン（1957年）…… 68
ダットサン・フェアレディ 1500（1961年）…… 87
ダットサン・フェアレディ 2000
　ハードトップ（1968年）…… 166
ダットサン・フェアレデー（1960年）…… 83
ダットサン・ブルーバード 1300
　4ドアスタンダード（1967年）…… 151
ダットサン・ブルーバード 1200（1959年）…… 75
ダットサン・ブルーバード 1200（1963年）…… 103
ダットサン・ブルーバード 1200
　エステートワゴン（1960年）…… 81
ダットサン・ブルーバード 1600
　スーパースポーツセダン（1965年）…… 122
ダットサン・ブルーバード 1600
　スーパースポーツセダン（1967年）…… 152
ダットサン・ブルーバードU 1600
　デラックス（1971年）…… 202
ダットソン号 試作1号車（1930年）…… 26
ダット 第1号車（1914年）…… 13
たまセニア（1950年）…… 38
たま電気乗用車（1947年）…… 32
筑波号（1936年）…… 29
トヨダ AA型乗用車（1936年）…… 28
トヨタ・カリーナ 1600 ST（1970年）…… 195
トヨタ・カローラ30
　ハードトップ 1600 GSL（1974年）…… 231
トヨタ・カローラスプリンター SL（1968年）…… 163
トヨタ・カローラ 2ドア スタンダード（1970年）…… 187
トヨタ・カローラ デラックス（1966年）…… 142
トヨタ・カローラ レビン 1600（1972年）…… 210
トヨタ・クラウンエイト（1964年）…… 111
トヨタ・クラウン 2600
　ロイヤルサルーン セダン（1974年）…… 234
トヨタ・クラウン ハードトップ SL（1971年）…… 198
トヨタ・スプリンター SL（1970年）…… 188
トヨタ・スプリンター セダン 1200 DX（1974年）…… 232
トヨタ・スポーツ800（1965年）…… 119
トヨタ・セリカ 1600 GT（1970年）…… 196
トヨタ・セリカ リフトバック 2000 GT（1973年）…… 225
トヨタ・センチュリー（1967年）…… 159
トヨタ1600GT（1967年）…… 153
トヨタ2000GT（1967年）…… 148
トヨタ・ハイエース ワゴン デラックス（1967年）…… 157
トヨタ・パブリカ（1961年）…… 86
トヨタ・パブリカ コンバーティブル（1963年）…… 104
トヨタ・パブリカスターレット 1200 XT（1973年）…… 224
トヨタ・パブリカ 1200 SL（1969年）…… 174
トヨタ・パブリカ ディタッチャブルトップ（1966年）…… 144
トヨタ・ランドクルーザー
　ステーションワゴン（1959年）…… 76
トヨタ・ランドクルーザー ライトバン（1967年）…… 154
トヨペット・クラウン（1955年）…… 57
トヨペット・クラウン（1962年）…… 92
トヨペット・クラウン（1967年）…… 156
トヨペット・クラウンS（1965年）…… 126
トヨペット・クラウン カスタム（1962年）…… 93
トヨペット・クラウン デラックス（1958年）…… 70
トヨペット・コロナ（1957年）…… 67
トヨペット・コロナ（1964年）…… 115
トヨペット・コロナ 1500（1961年）…… 84

自動車史料保存委員会 編

三樹書房編集部
松田信也／梶川利征／山田国光／小林謙一

日本の乗用車図鑑
1904-1974

編　者……自動車史料保存委員会
発行者……小林謙一
発行所……三樹書房
〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30
TEL 03(3295)5398　FAX 03(3291)4418
URL https://www.mikipress.com
印刷・製本……モリモト印刷株式会社

© 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