

# 新刊預告

售價1990日圓(含10%稅)

第2号

NISSAN SKYLINE 2000GT-R

[KPGC10]



skyline 2000GT-R [方盒skyline] / 1970

傳說等級的方盒skyline GT-R  
以「披著羊皮的狼」之姿  
持續向賽道發起挑戰書

第3号

TOYOTA SPRINTER TRUENO

[AE86]



Sprinter Trueno / 1983

因漫畫受到熱愛的「86」車款引發話題  
追求前置後驅的駕駛樂趣！

第4号

Honda S800

[AS800]



S800 / 1966

摩納哥葛麗絲王妃也喜愛的「S8」  
融合F1技術S系列的巔峰之作

第5号

MAZDA COSMO SPORT

[L10B]



Cosmo Sport / 1968

世界首次量產的轉子引擎車款  
10A型引擎最高時速為180公里

第6号

NISSAN SKYLINE 2000GT-R

[KPGC110]



Skyline 2000GT-R [Ken&Mary] / 1973

無與倫比的東瀛戰神  
僅4個月就消失的夢幻「Kenmeri」

Legendary Japanese Cars

# 1

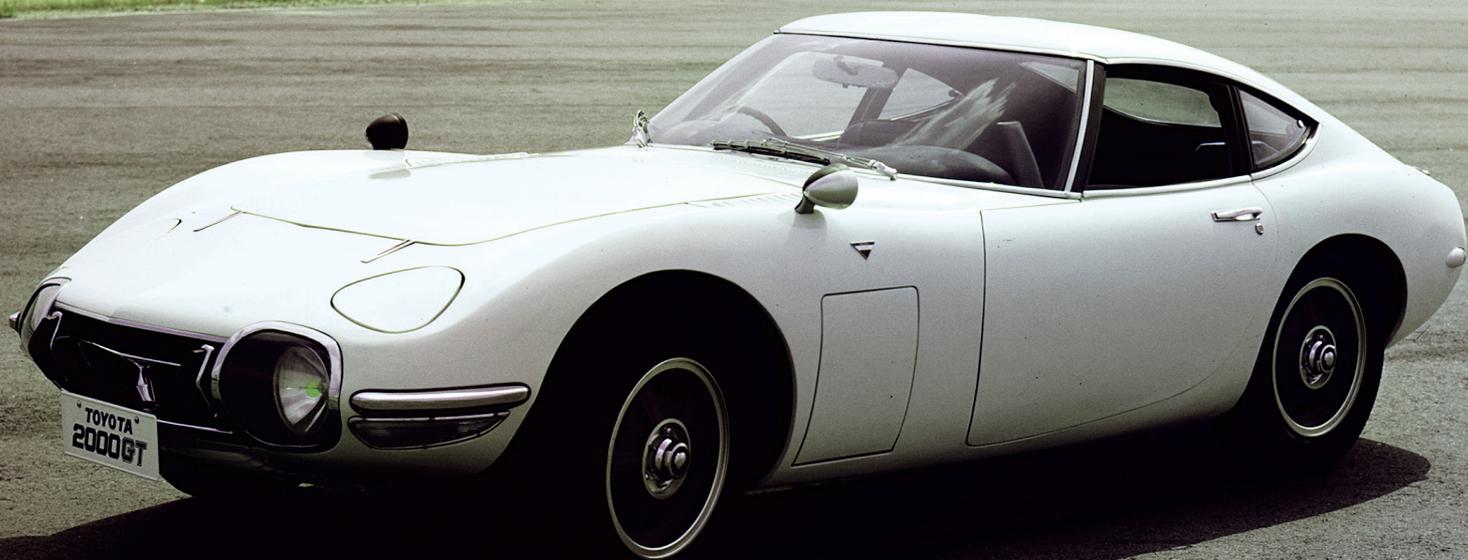
## TOYOTA 2000GT 1967-1970

### 豐田的先進技術

#### 豐田 2000GT

型號	MF10
引擎名	3M [直列6缸 DOHC]
排氣量	1998cc
最大輸出	150ps/6600rpm
最大扭力	18.0kg-m/5000rpm
全長	4175mm
全寬	1600mm
全高	1160mm
軸距	2330mm
車輛重量	1120kg

※ 實際模型可能與照片稍有差異。  
※ 商品的設計、規格和系列可能有變更。



豐田2000GT的早期車型，外形優美流暢。它的性能源自歐洲跑車，採用了四輪盤式制動器、X型骨架和其他各種技術。

## 先進技術的結晶！令人嚮往的高性能跑車



升起收納式頭燈的狀態。豐田2000GT是豐田真正採用收納式頭燈的首款車。







## 持續散發著光環 無與倫比的跑車誕生

經過在豐田汽車旗下的豐田皇冠 Toyopet Crown 展現出卓越技術實力，自1960年代中期開始，豐田汽車積極投入跑車的製造。其原因在於1963年5月舉辦於鈴鹿賽道的第1屆日本大獎賽，豐田汽車在各個級別獲得優異成績，這對於擴大銷售業績做出了重要貢獻。同時，伴隨著高度經濟成長時期的來臨，不僅轎車，對於雙門轎車的關注也逐漸升高，這也是其中的一個原因。

在昭和40年（1965）的春天，Toyota 推出了以小型轎車「Publica」的機械組件為基礎的輕型跑車「Toyota Sports 800」。作為繼之而來的第二款計畫是 Toyota 2000GT。透過參與日本大獎賽，Toyota 的高層領導意識到歐洲製造的跑車和賽車其卓越的性能和實力，這啟發了他們投入開發的決心。

昭和39年（1964）5月，在產品企劃室工作的河野二郎先生是豐田車隊參加第2屆日本大獎賽的經理。豐田參加

了許多級別的比賽，但只有Publica700贏得冠軍。慘敗之後，豐田意識到需要一款真正的跑車。設計一輛高性能的跑車將大大提升豐田公司的技術水準。此外，贏得比賽也會對公司形象產生巨大影響。

日本大獎賽結束後，豐田公司召開了高層會議。隨後，領導們批准開發一款可以成為旗艦車型真正的跑車。被選中的開發負責人是河野先生，他指揮著豐田團隊。代號為280A的跑車專案於8月下旬啟動。

河野先生決定像賽車一樣，由少數精英成員來開發。他只選擇了六名成員。開發負責人河野先生將決定駕駛能力的底盤和懸掛設計委託給了山崎進一先生。之後，將與山葉共同進行動力系統的開發，並指定了高木英匡先生進行推廣。松田榮三先生負責包裝。此外，曾在美國CALTY學習設計的野崎喻先生也加入了汽車研發工作，並建立密切的溝通體系。重要的行駛實驗是在豐田車隊成立後，選拔了未來成為隊長的細谷四方洋先生。

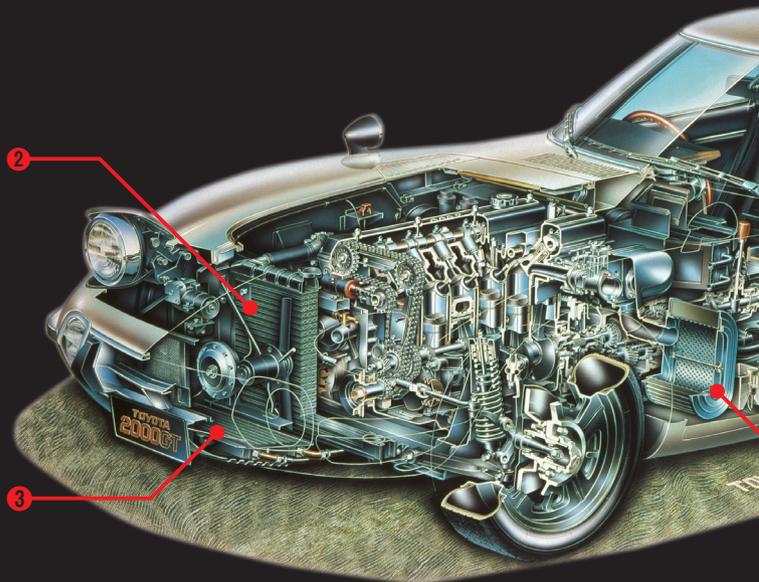
## 賭上公司命運的重大計畫 致力專研於競爭對手的汽車上

基礎研究和設計於9月開始，同時還對競爭對手的歐洲跑車進行了研究。實際購買了捷豹(Jaguar) E-Type和蓮花(Lotus) Elan，並在公司內部對它們的駕駛性能和其他方面進行了詳細分析。當時的計畫是請正在開發Sports 800的關東自動車工業（現在的豐田汽車東日本公司）進行試製和量產工作，但由於談判未果，公司在年底轉而與在摩托車領域擁有較高技術能力的山葉發動機公司合作。山葉方面確定安川力先生為領導，並開始挑選人員共同開發該車型。



豐田2000GT上市當時的目錄。此頁面中，曾介紹收納式頭燈並提到「點亮的同時快速升起。在白天可以收起以避免風阻」。

豐田2000GT的透視圖。大型空氣濾清器〔1〕可由車輛左側的方形艙口進入。油冷卻器〔2〕水平放置在引擎前面的散熱器〔3〕下方。



豐田公司最重要的跑車計畫，到了昭和40年開始逐漸成形。底盤採用了蓮花(Lotus) Elan所使用的輕質、堅固的X型骨架。懸掛系統採用賽車常用的雙叉臂/螺旋彈簧四輪獨立懸掛系統，設計自由度很高。該車的設計理念是首次在大規模生產的日本汽車上使用四輪盤式制動器。轉向系統採用快速齒輪齒條式。

在動力裝置方面，選擇了為Crown開發的M型直列六缸SOHC引擎，目的是降低開發成本和縮短開發周期。在該引擎的基礎上，習慣於製造高轉速摩托車引擎的山葉將氣缸蓋部分改裝為DOHC。此外，還對各個部件進行了加固。設計了五速手動變速箱，但也考慮了雙踏板自動變速箱。驅動系統為後輪驅動FR，動力裝置位於前部。

跑車必須具備美觀。負責設計的野崎先生傾注全部心血，創造出流線的造型。車身輪廓是長車頭和短車尾的結合，這在1960年代的跑車中很受歡迎。小型轎車的車廂後部是快背式的流線型雙門跑車，並配有後掀門。一個顯著特點是車頭前端為收納式頭燈，這在日本汽車中尚屬首次。

野崎先生還繪製了可供兩人舒適乘坐的設計圖。山葉公司根據繪製完成的設計圖製作了一個原尺寸模型。野崎先生對這個模型進行了多次修改，最終創作出滿意的作品。

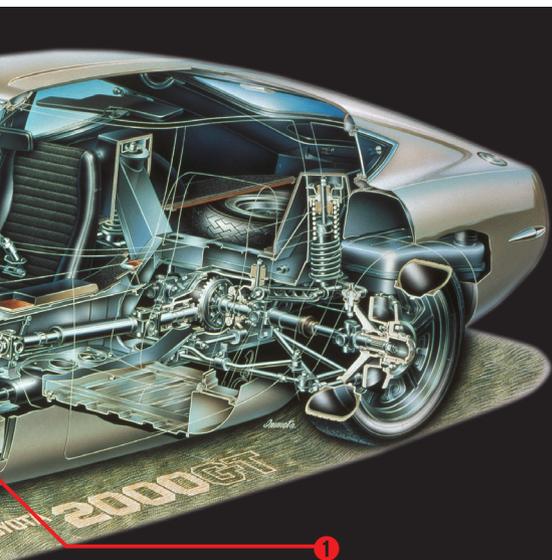
### 擁有其他車款望之卻步的高性能脫穎而出的優勢在比賽中見證！

山葉的工程師們放棄了假期，投入到汽車的研發工作中，並於昭和40年夏天完成了第一輛原型車。原型車被運回豐田公司，在領導層面前亮相，然後在試車跑道上試跑。商業化計畫很快達成一致，該車被命名為「豐田2000GT」。此外，還決定在10月份舉行的第12屆東京車展上，將該車作為參考展品來展出。

豐田2000GT在車展上備受豔羨，如今已準備投放市場。然而，挑戰也擺在面前。對於日本工程師來說，時速超過200公里的超高速駕駛是一個未知的世界，這導致了各種各樣的問題。領導者河野先生決定，要在短時間內提高耐久的可靠性，最好的辦法就是讓自己沉浸在嚴酷的賽車運動世

界中。因此，他參加了比賽之類的活動，以找出薄弱環節。

首戰是在昭和41年(1966) 5月富士賽道舉行的第三屆日本大獎賽。為這次比賽製造了一輛鋁制車身的原型車。有兩輛賽車參加了比賽，細谷的紅色豐田2000GT獲得了總成績第三名。6月，車隊參加了鈴鹿1000公里賽，並在首場比賽中獲得了冠軍和亞軍。此後，2000GT在耐力賽中展現出了壓倒性的實力，經過賽道磨練已成長為一款強大的 GranTurismo (跑車)。



由於前方車頭較低，導致車頭燈的高度不符合當時的法規，因此採用了收納式頭燈。這個機制本身也是豐田2000GT強烈個性的一部分。



這張照片來自於製造商專用設計原型進行速度測試之前，即昭和41年10月1日。克服了種種困難，創下了許多卓越的記錄。

最後的收尾工作是在茨城縣谷田部（現為筑波市）的日本高速車輛測試中心進行了長達78小時的速度測試。儘管在10月份的主要活動中遭遇了颱風襲擊，但汽車仍以平均時速超過205公里的速度運行了三天三夜，沒有出現任何重大問題。里程已超過10000英里

（16000公里），創造了3項世界紀錄和13項國際紀錄。

豐田2000GT因此贏得了大眾的信任，並於昭和42年（1967）5月正式推出。其型號為MF 10。更讓人驚訝的是，它的售價高達238萬日元，約為豪華車皇冠Crown的兩倍。然而，由於大部分汽車都是專門設計的，而且幾乎全部由手工組裝，即使是這個價格，公司也沒有盈利。

### 令人印象深刻的低車身設計 最高時速220公里！

該車的外觀與原型車幾乎沒有任何變化，動感的輪廓在量產時得以保留。全車只有1160mm的高度令人驚嘆。前罩採用了帶有「T」圖案的進氣格柵，這是豐田汽車的首字母縮寫。圓形霧燈位於進氣格柵兩側，收納式頭燈位於低車頭的前端。該車有三種車身顏色可供選擇：雷霆銀金屬色、飛馬白和太陽紅。

內裝也採用了高標準的工藝。儀錶板以車速表和轉速表為中心，左側有五個輔助儀錶。時鐘還具有碼錶功能。裝飾面板採用山葉系列日本樂器在鋼琴上使用的高級花梨木裝飾。纖細的方向盤配備了可調整深度的伸縮式設計，而停車制動器竟然是採用了握把式。座椅採桶式設計，具有良好的支撐性。



2000GT特有的3M型引擎。採用了三缸組合的雙排氣系統，排氣直接連接到消音器。

該引擎為3M直列6缸DOHC，排氣量為1988cc（缸徑和衝程均為75.0毫米）。壓縮比為8.4，配備三具Solex 40 PHH化油器。最大輸出功率為150ps/6600rpm，最大扭矩為18.0kg·m/5000rpm，5速手動變速箱的最高時速為220公里。公佈的連續最高時速為205公里，從靜止到400m的加速時間為15.9秒。

### 約330款的傳奇車型 透過微改造提升舒適性！

昭和44年（1969）8月，豐田2000GT進行了第一次也是最後一次小改款。改造的目的是提升舒適性，並符合新北美安全標準。在外觀方面，前罩經過了重新設計。新款車型配備了鉻邊霧燈與進氣格柵融為一體的設計，顯得格外優雅。經過重新設計，收納式頭燈也能瞬間升起並點亮。

另外，保險桿下方的指示燈和後擋泥板上的反光鏡也加大了尺寸，指示燈變成了橙色。內裝方面，值得注意的是木紋面板的材質發生了變化，由於舊款車型的木紋面板已經嚴重劣化，因此將木質材料改為耐候性更強的材料。方

向盤也採用了不同的材料，音響系統和時鐘的版面和設計也有所改變。此外，桶式座椅還增加了頭枕。也提供固定式冷卻器作為選裝件。

機制方面最大的改變是變速箱。5速手動變速箱採用了新的齒輪比，並增加了名為Toyoglide的現代3速自動變速箱；5速手動變速箱版本的最高時速為215公里，Toyoglide版本的最高時速為195公里。新的車身顏色包括Bellatrix Yellow、Atlantis Green和Soailant Turquoise。

豐田2000GT的生產一直持續到昭和45年（1970），共生產了約330輛。此外，還生產了一款搭載排量更大的SOHC引擎試作車，用於出口北美，但這款車從未正式推出。

安裝在車子左右兩側的徽章是七寶燒。





採用桃花心木製的方向盤。七個儀錶從左至右依序為：燃油表、油壓表、油溫度表、水溫表、電流表、轉速表和速度表。



點煙器和煙灰缸分別位於駕駛座和前排座位的車門內裝下方。



座椅採用仿皮革材質。照片顯示的是早期車款；後期的車款則配備了頭枕。



照片中的後期型車款，方向燈顏色做了更改、後輪之後的側導流板進行了放大等等。在總生產數337輛中，國內銷售的生產數分別為前期型110輛和後期型108輛。



輪胎採用輕量的鎂合金輪圈。同樣採用賽車使用的中心鎖式設計，左右輪螺絲緊固方向不同。

## 在《007》中登場的敞篷式車款

在正式發表之前，豐田2000GT已經在電影中亮相。這輛車出現在英國特工詹姆士·龐德在第5部「007系列」動作電影《生死關頭》中，該片以日本為背景，龐德和女主角龐德女郎坐在這輛車上，在銀幕上穿梭奔馳。當時的福澤幸雄先生，是豐田車隊的車手，也是一名時尚模特兒，因與導演路易斯·吉爾伯特結識，因緣際會之下促成了此事。雖然當時還在原型階段，但豐田為了提升知名度，在拍攝方面提供了協助。

然而，由於「為了能清楚看到龐德的臉」，製片人要求將車頂完全打開。因此，他們去除了車頂，將其改造為敞篷跑車。這項改造工作由專門製作賽車和特殊車輛的豐田服務中心的綱島工廠負責執行。

由於拍攝日期迫在眉睫，改造工作進行得非常迅速，僅用了短短的兩個星期就將車輛改造成了完全敞篷式。儀表板保持了試作車的樣式，顯得簡單樸素，但卻嵌入了索尼無線通訊設備等。車輛底部也搭載了和展示車相同的鋼絲輪。雖然被稱為「龐德車」，但由於這是試作車，日本警方不允許飾演龐德的史恩·康納萊自己駕駛。因此，由特技演員扮演的龐德女郎掌握方向盤，而龐德則坐在副駕駛座上。

這款敞篷車型共生產了兩輛，其中一輛在拍攝後被送往歐洲用於電影宣傳活動。另一輛則作為富士賽道的指揮車。雖然它與雙門跑車的流暢風格不同，但這款車型凸顯了輕快的感覺。



在豐田博物館中展示的敞篷式2000GT。