

Legendary Japanese Cars トヨタ スポーツ 800 1
 名車の系譜 トヨタ ハブリカ (初代) 8
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 トヨタ自動車③ 10
 自動車雑学帳 ナンバープレートの豆知識① 12

[発行日] 2023年2月28日
 [発行] 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン
 〒104-0054 東京都中央区勝どき5-2-15 EDGE 勝どき
 [発行人] 谷 健二
 [編集人] 佐藤育美
 [アートディレクション] 今福健司
 [編集協力] 株式会社ファミリーマガジン
 [デザイン] 山下真理子(株式会社ファミリーマガジン)
 [デザイン協力] 株式会社ハ木クリエイティブ
 [撮影] 石橋謙太郎 (studioM)
 [印刷] 株式会社大丸グラフィックス
 ©2023 k.k.DeAgostini Japan All Rights Reserved.

画像提供
 いすゞ自動車、スズキ、SUBARU、ダイハツ工業、トヨタ自動車、トヨタ博物館、日産自動車、日野自動車、本田技研工業、マツダ、三菱自動車、八重洲出版、三栄
 ※本誌掲載の記事、写真、図版、イラスト等に関して、デアゴスティーニ・ジャパンに無断で、著作権法の規定に反して複写(コピー)、複製、転載、データファイル化することを禁じます。

定期購読のご案内

隔週刊『日本の名車コレクション』は隔週火曜日発売のマガジンシリーズです(一部地域を除く)。シリーズは全100号を予定しています。シリーズ全号が確実にお手元へ届くように、定期購読をお勧めいたします。直接定期購読を希望される方は、次のいずれかの方法でお申し込みください。

- インターネットで
<https://deagostini.jp/nmc/> (24時間受付)
 ※スマートフォンからも同じアドレスでアクセスできます。(24時間受付)
- お客様受注センターに電話またはファクスで
 ☎ 0120-300-851 (10:00~18:00 年末年始を除く)
 ☎ 0120-834-353
 (定期購読申し込み用紙をお送りください。24時間受付)
- 定期購読申し込み用紙を郵送
 [定期購読のお知らせ] がお手元でない場合はお客様受注センターまでご連絡ください。

●バックナンバー注文のご案内
 本誌のバックナンバーは定期購読と同じく、弊社WEBサイトかお電話、もしくはお近くの書店で承っております。
 ※在庫に限りがございますので、予めご了承ください。
 ※本誌は都合により刊行サイクルが変更されたり、休刊になることがありますので、あらかじめご了承ください。
 ※本誌に掲載している商品のデザイン・仕様等は、実際にご提供するものと一部異なる場合がございます。

お客様サポートのご案内

●WEB上でも、お客様からのよくある質問と回答を掲載しています。

デアゴ よくある質問 検索

●メールでのお問合せ

※ Webで会員登録が必要です。
<https://deagostini.jp/support/mail>

●お客様サポートセンター (本誌関連の一般的な質問を承ります)

☎: 0570-008-109 (月~金10:00~18:00 土日祝日除く)

※間違い電話が大変多くなっております。お電話の際は電話番号をよくお確かめください。また万が一不良品がございましたら、上記の電話までお問い合わせください。

本誌の最新情報をCheck!

PCからもスマートフォンからもアクセスできます。

検索 デアゴ 日本の名車

【個人情報の取扱いについて】*お申し込み前に下記を必ずお読みください。
 ご提供いただく個人情報は、商品の発送、アフターサービス・新商品・サービス等の各種ご案内の提供、各種商品情報やお問い合わせへの回答、および商品開発およびサービス改善のためのデータ分析のみに利用します。お客様の個人情報は、弊社と同等以上の管理体制を有している委託先への業務委託、法令等の規定に基づく場合を除き、第三者提供をすることはありません。業務委託のうち、クレジットカード決済に關しましては、弊社と同等以上の管理体制を有する決済処理サービス会社に委託しております。個人情報のご提供はお客様の任意ですが、項目に未記入部分がある場合、お申し込みの手続きがとれない場合もあります。個人情報の利用目的の通知、開示・内容の訂正・追加・削除・利用の停止・消去および第三者への提供の停止をご希望される場合は、下記にお問い合わせいたします。個人情報保護相談受付窓口(03-6730-3793) 土日、祝日、年末年始、夏季休暇を除く10:00~19:00) 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン コンプライアンス担当 弊社の個人情報、公表事項も合わせてご覧下さい。 <https://deagostini.jp/security/>

11

TOYOTA
 SPORTS 800
 1965-1969

結集豊田航空技術的

豊田Sport 800

型號	UP15
引擎名	2U
排氣量	790cc
最大輸出	45ps/5400rpm
最大扭力	6.8kg-m/3800rpm
全長	3580mm
全寬	1465mm
全高	1175mm
軸距	2000mm
車輛重輛	580kg



經過多次風洞實驗開發而來的車身，從前端延伸至尾端都呈現出平滑的曲線。

輕量化跑車



極大的頭燈賦予其可愛的風采，通稱為「yotahachi」。為了輕量化，後窗採用亞克力材料，並在昭和43年（1968）的小改款之後配備了車尾燈。







在活用Publica零件的同時 也追求作為一款跑車的性能

在第二次世界大戰敗後，日本在短時間內實現了驚人的復興。在昭和31年（1956），經濟企劃廳（現今的內閣府）發布的經濟報告書中的描述「已經不再是戰後」，成為了當時的流行語。

汽車產業的發展也不例外。在昭和30年（1955），豐田以自有的國產技術打造了首款量產型乘用車「皇冠」，為許多國產乘用車的問世揭開了序幕。到了昭和37年（1962），日本第一條全鋪裝且設有觀眾席的賽車場「鈴鹿賽道」落成，翌年昭和38年（1963）舉辦了第一屆日本大獎賽。終於，在日本，汽車不僅在商用和乘用方面活躍，在賽車領域也開始嶄露頭角。然而，當時日本還幾乎沒有稱得上是跑車的國產車，第一屆日本大獎賽中，除了外國製跑車之外，參賽車輛大多是街上常見的普通乘用車。

儘管如此，日產（Datsun）從昭和27年（1952）推出的Datsun Sports到昭和35年（1960）的Fairlady（當時的稱呼不是「Fairlady」），再到昭和37年的Fairlady，相繼推出了多款跑車。本田也於昭和37年在全日本汽車展（現為東京車展）上參展了Sport 360和500，在國內外引起了廣泛回響。

豐田也無法坐視日本跑車熱潮的發展。此外，豐田於昭和36年（1961）推出的首款大眾車Publica在銷售上也遇到了困難，因此，開發一款能夠帶動Publica銷量的形象領導者車型勢在必行。為此，豐田決定開發一款既能利用Publica的底盤組件，又與Publica截然不同的、類似於現代的特殊車型或跑車的車型。

在昭和37年的第9屆全日本汽車展中，豐田展示了被命名為「Publica Sports」的車款。用現代的說法可能會被歸類為概念車或原型車。這是一輛兩人座的小型車。

以飛機開發所獲得的經驗為基礎 著重於空氣動力性能的風格

這次的開發和設計主導者是當時已經隸屬於豐田旗下的關東自動車工業（現今的豐田汽車東日本），主要負責人是長谷川龍雄。他負責了基礎車型Publica的開發，並且後來負責了第一代Corolla的開發，因此被尊稱為「Corolla的創造者」。

在開發團隊中，有一些成員擁有在第二次世界大戰期間參與飛機製造的經驗，由他們開發的Publica Sports強調了極為講究的空氣動力特性風格。因此，甚至連前後保險桿都未被裝備。

特別引人注目的是，它採用了類似於第二次世界大戰中戰鬥機的滑動式風擋。這種設計讓車頂和側窗、後窗合而為一，可以向後滑動以方便上下車。

Publica Sports在展示會展出後，開發工作仍在繼續。昭和39年（1964）的第11屆東京車展（這一年改為現在的名



車頂面板由6根螺柱固定。拆卸後可輕鬆體驗開放式行駛的樂趣。



駕駛座和副駕駛座的座椅僅能進行前後滑動。為了維持車體的剛性，粗大的側樑穿越駕駛座和副駕駛座之間。

稱)上,展示了以市售為前提的

「Publica Sports」。與之前的型號相比,最大的不同是,採用了普通的鉸鏈門,而不是滑動式風擋。這是因為滑動式風擋成本高、重量重,而且對於女性和雨天上下車不方便。

這並非為了替代滑動式風擋,而是採用了B柱後方(包括後窗)可拆卸的硬頂設計。這種設計可以將車頂拆卸,形成半敞篷的狀態,也就是所謂的「Targa式的車頂」。不過,當時保時捷911尚未推出Targa式版本,因此當時並未稱呼為Targa式的車頂。

這個車名是在第11屆東京車展期間經過公開招標決定的。當時在東京地區的銷售價格為595,000日圓。另外,前一年推出的Honda S600的售價為509,000日圓。

降低車輛重量和風阻 透過合理的設計實現高性能

外觀設計基本延續了最初的Publica Sports。與之前的國產車截然不同,簡潔流暢的曲面構成營造出空氣動力學的優勢,具有獨特的比例。

外觀尺寸方面,全長為3580mm,全寬為1465mm,全高為1175mm。軸距為2000mm。與現代的汽車相比,Sports 800顯得驚人地小巧。即便與當前的輕型車規格(全長3400mm×全寬1480mm以下)相比,雖然總長稍長,但全寬卻相對狹窄。

前格柵相當簡潔,於兩側的圓形雙燈頭燈眼神非常可愛。前後保險桿未裝備,但為了保護車身免於輕微碰撞,裝有防護桿。引擎蓋採用鋁製,可拆卸式車頂則使用FRP製作,徹底追求輕量

化,使車輛重量保持在580公斤。

側窗採用了當時罕見的曲面玻璃,有效降低了前投影面積。有著「無機翼的輕型飛機」之稱的Sports 800,其空氣動力學優異的車身是由精心進行的風洞實驗所產生的。因此,前投影面積可達到1.33平方米,與市售賽車保時捷904的1.32平方米相當。空氣阻力係數Cd值略高於0.30,這也是當時汽車的突破性數字。

動力系統採用了Publica的氣冷式水平對臥雙缸OHV引擎,但Publica的U型引擎排氣量只有697cc,最大馬力為28ps(總值),最大扭矩為5.4kg-m,對於一輛跑車來說略顯不足。因此,Sports 800將引擎的缸徑加大5mm,排氣量升級至790cc。燃料供給系統也改為雙SU化油器,並將化油器的直徑從26mm



與引擎蓋呈現相同曲線的儀錶板。在後來的型號中,儀錶周圍的鋁製面板已改為黑色。



打開座椅後方的拉鍊,可以收納車頂。車頂、引擎蓋和行李箱蓋都是輕量的鋁製。

升級至 28mm。引擎的缸徑和行程為 83.0mm x 73.0mm，屬於短行程設計。此外，曲軸也經過強化，壓縮比也從 8.0 升級至 9.0。

經過上述改良，2U-B 型氣冷式水平對臥雙缸 OHV 引擎的最大馬力達到 45ps（總值）/ 5400rpm，最大扭矩為 6.8kg-m / 3800rpm。雖然比 Honda S600 的 57ps 略顯不足，但 Sports 800 的車重僅為 580kg，比 S600 的 695kg 輕了 115kg。因此，在 4 速手排變速箱的傳輸下，0-400m 加速僅需 18.4 秒，最高時速可達 155km/h。此外，Sports 800 的 60km/h 定地油耗公稱為 31km/L，與現代的油電混合車相當。如果駕駛得當，在市區行駛時約可達到 18km/L，在郊區巡航時約可達到 28km/L。

懸吊系統採用了與 Publica 相同的型式，前懸吊為雙 A 臂式（彈簧為扭力

桿），後懸吊為固定軸式（彈簧為半橢圓形板簧）。制動系統也與 Publica 相同，前輪採用雙活塞卡鉗式鼓式制動器，後輪採用單活塞卡鉗式鼓式制動器。當時，只有高性能跑車才會採用碟式制動器。

方向盤形式也與 Publica 相同，採用了蝸桿式，這種形式在現代已經很少見了。輪胎也是在子午線輪胎普及之前的時代，因此是 6.00-12-4PR 的斜交輪胎。

利用優異的燃油經濟性 以賽車運動取得偉業！

Sports 800 除了是 Publica 的形象領導者之外，還參加了賽車運動。雖然在絕對速度和加速力方面不如競爭對手，但這輛車有著優異的燃油經濟性優勢。

在昭和 41 年（1966）舉辦的第 1 屆鈴鹿 500km 賽中，Sport 800 裝備了特製的 6.9 升燃料箱，在面對至少需要因為

加油而進入維修區的大排氣量車輛時，它成功地持續奔馳而無需進入維修區。透過車隊內部的策略，如互相牽引車身以進行滑流（跟隨前車以減少風阻）行駛，成功地採取了壓低燃油消耗等戰術，最終巧妙地實現了 1-2 的完美完賽。

因其可愛的外觀而被親切地稱為「yotahachi」或「toyohachi」的 Sport 800。雖然在昭和 44 年（1969）10 月停產之前曾經進行過幾次規格更改，但內外觀基本上並未有大幅度變化。總生產數為 3057 輛，出口數為 455 輛，其中左駕駛車有 290 輛（依車主協會統計）。然而，令人驚訝的是，約有 900 輛車在國內仍然存在。這證明了這台被稱為「無機翼的輕型飛機」的 Ultra-Light Sports，即 Sport 800，至今仍然受到喜愛。



此圖片是在昭和 37 年公開當時的 Publica Sports。類似飛機一樣的滑動式座艙蓋引起了話題。



搭載在Sport 800上的是新設計的2U型引擎。相較於Publica只有單一化油器，Sport 800則升級為雙化油器。藍色部分是選配的暖氣。



安裝在車柱部分的通風口。打開蓋子可以使車內通風。



Sport 800的車徽。在後期型中出現了一些變化，上方的寬度稍微變窄，「TOYOTA」的背景從白色變為黑色。



在12英寸的輪胎裝上了鏡面處理的全輪罩。

傳世之戰：Sport 800 對 S600

在昭和40年7月1日，作為日本第二個完全鋪裝的賽道，「船橋賽道」在千葉縣船橋市誕生。同月18日，作為開幕賽事，取代當年未舉辦的日本大獎賽的是「全日本汽車俱樂部錦標賽」。

在這場賽事中，共舉辦了4場比賽，而主要的GT-I級（400 1300cc）賽事中，有4輛Sport 800由TMSC（Toyota Motorsports Club）參賽。其中一輛由當時嶄露頭角的23歲車手，浮谷東次郎操控，車身為銀色，裝飾有白色和格子圖案的條紋，賽車號碼為20。這台車從排位賽的第4名開始，挑戰了一場在雨中進行的決賽。

在決賽中從起點飛馳而出的是浮谷的好友生沢徹，他駕駛本田S600。然而，在第5圈時，生沢和浮谷的車輛在濕滑的路面上失去了平衡發生碰撞。浮谷返回車隊維修區修復凹陷的擋泥板並重新回到賽道，但與領先者相比，差距已經超過1分鐘，他的排名下降到第16位。

然而，從這一刻起，浮谷和Sport 800展現出所謂的「鬼神之駕駛」。在第9圈時，他們躍升至第10位，第20圈時又躍升至第2位。輕量化車身、操控卓越的Sport 800，非常適合高技術性的船橋賽道，而浮谷卓越的駕駛技術更是無人可敵。最終，他超越了

領先的生沢，在第30圈拉開了19秒的差距，率先越過終點線。

這場比賽的情節，至今仍被奉為賽車運動界一場奇蹟般的逆轉劇。



此照片為昭和42年（1967）全日本汽車俱樂部對抗賽。船橋賽車場在昭和42年關閉，改為船橋競輪場，現在是物流據點。