

Legendary Japanese Cars ダットサンブルーバード(3代目) … 1
 名車の系譜 ダットサンブルーバード(2代目) … 8
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 日産自動車⑤ … 10
 自動車雑学帳 自動車に関わる税金の豆知識 … 12

[発行日] 2023年5月23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] 吉田龍磨
 [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に届くように、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。

1. 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)

2. 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)

3. 定期購読申し込み用紙を郵送

[定期購読のお知らせ] がお手元が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ください。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10:00~18:00) 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/>



17

DATSUN
 BLUEBIRD
 1967-1972

取得世界性成功的

Datsun Bluebird 1600SSS

型號	P510
引擎名	L16
排氣量	1595cc
最大輸出	100ps/6000rpm
最大扭力	13.5kg-m/4000rpm
全長	4120mm
全幅	1560mm
全高	1400mm
軸距	2420mm
車輛重量	915kg

這張照片是昭和45年（1970）型號的「1600SSS」。其直線主調、長車頭低矮的風格，是受到超音速運輸機的啟發，並標榜著「超音速線條」。



旗艦款跑車



後方視角。為了在高速行駛時提高安全性，採用了大型且橫長的後方組合燈。



SSS持續保留了前一代的徽章。這張照片是「1600SSS Coupe」的徽章。





借鑑前代的省思 採用煥然一新的直線主調風格

日產於昭和42年（1967）8月15日推出第三代Datsun Bluebird（P510型）。

許多人可能還記得出現在目錄和廣告中的「SUPER SONIC LINE」字樣和噴射機的標誌設計。超音速客機協和式飛機於昭和44年（1969）首次亮相，但在昭和37年（1962）時，英國和法國共同開發的消息已經在全世界傳開。這表示在那個時代，人們對速度的興趣是如此濃厚，而在地面上體現這一興趣的，正是這第三代的藍鳥車款。

在義大利的Carrozzeria Pininfarina的設計下，第二代藍鳥（410型）採用了下垂的尾部和曲線設計，但卻遭到了不好的評價。為了應對這一情況，第三代藍鳥完全改變風格，採用了直線主調銳利且深刻的設計。被稱為「超音速線條」，以長車頭和短車尾為特色的風格得以誕生。

在第三代藍鳥問世的昭和42年，小田急百貨店和東急百貨店本店相繼開業，東京的主要電視台開始進行彩色電視的正式播出，以及目前仍在繼續的廣播節目『All Night Nippon』的開始播出。青春劇和樂隊音樂風行，如Jackie吉川與藍色彗星的『藍色別墅』大獲成功。電影方面，曾在鹿兒島縣和兵庫縣等地進行拍攝的『007之雷霆谷』上映。此外，Twiggy來日，也是日本迎來迷你裙風潮的一年（然而，『007之雷霆谷』中的龐德車是豐田2000GT。另外，Twiggy在東京車展擔任豐田展臺的模特兒，並參與了Toyopet Corona的廣告等，這一年，與演藝界有著深厚緣分的是豐田）。

當我們關注日本汽車界時，可以看到過去50年來，像Fairlady 2000（SR311型）、Toyota 2000GT、Mazda的Cosmo Sport、Honda的N360（俗稱N Koro）等車款，至今仍由熱情的愛好者們精心照料，活躍於日本的街道上。在舉辦的第四屆日本大獎

賽汽車賽事上，由生沢徹駕駛的保時捷Carrera 6打破官方記錄，首次以不到兩分鐘的時間完成賽道，生沢雖然是個人車隊，卻成功擊敗工作隊伍，贏得了冠軍，讓賽車迷們為之熱狂。

將許多新機系統 納入其中

第三代藍鳥的發布時規格為：4門和2門轎車的全長為4120（「標準」為4070）mm，全寬1560mm，全高1400mm，軸距為2420mm。另一方面，5門的旅行車的尺寸為：4145×1560×1435mm，軸距為2420mm。

第三代藍鳥搭載了新開發的L型引擎。這款L型引擎有兩種版本：一種是搭載在排氣量為1296cc、水冷直列4缸橫置OHC的L13型引擎，最高功率為72ps，最大扭矩為10.5kg-m；另一種是搭載在「SSS（超級跑車）」車型上的L16型引擎，最高功率為100ps，最大扭矩為13.5kg-m。



首次亮相的「豪華版」車型。當初雨刷以從外側向中央運作的方式設計，但由於不受歡迎，很快就進行了改良。



早期車型的旅行車。基於前一代的四門豪華版而製造，並配備了全可調座椅。

採用了麥花臣懸吊系統前置，後部為半拖曳臂式。均為四輪獨立懸吊，變速箱提供了3速和4速手動變速以及3速自動變速器。

除了2門/4門轎車和雙門轎車之外，還推出了多樣化的車身變種，如5門旅行車和廂型車等。此外，還提供了雙門轎車的皮革車頂版本。

新機系統的採用也涉及到舒適設備。例如，廢除了此前一直被視為標配並且在前代車型中設置的三角窗，採用了新的進氣導風板以引入外部空氣，這也是一個值得注意的重點。

SSS在第二代藍鳥首次亮相，並在第三代藍鳥中繼續保持著頂級地位。在第三代藍鳥的首次亮相中，SSS搭載了L16型引擎，採用了SU雙化油器，這在當時是唯一的配置，並配備了保時捷同步式4速手動變速箱以及前後碟煞。所謂的型錄數據最高時速為165公里/小時，零四加速時間為17.7秒。

SSS擁有在賽車界中表現出色的潛力，配備了砲彈型後視鏡、三幅木質方向盤、轉速錶、以及以黑色為主調的內裝等，展現出符合超級跑車名稱的迷人風采。

發售時車輛本體價格為：4門轎車的「標準」款為60萬日元，「豪華」款的3速手動變速為64萬日元，3速自動變速為70萬日元。SSS車型售價為73萬5000日元。2門轎車的「標準」款為52萬日元，「豪華」款的3速手動變速為56萬日元，3速自動變速為62萬日元。5門旅行車的3速手動變速為69萬日元，3速自動變速為75萬日元。

擴大排氣量 進一步提升動力

在昭和43年(1968)10月，添加了通稱為「Dynamic系列」的單化油器版本，搭載排氣量為1595cc的引擎。

此時，雨刷結構進行了改良，從交叉型改為普通的同位相型。同年11月，Dynamic系列新增了2門轎車，這款車型採用的方向燈特點是從中心向外側流動點燃。此外，12月進行了1300系列的小改款。除了改變了前格柵的設計外，還增加了吸震式儀錶板的採用，將車頭燈電路改為雙系統，以防止保險絲熔斷導致單邊熄滅，以提升安全配備。

翌年昭和44年8月推出「Bluebird Sport」和「Bluebird Sport Coupe」。這兩款車型是為因應高速長距離駕駛時代而推出的，在1600cc排氣量的地板變速車和雙門跑車上配備前輪碟煞和轉速錶。正如「Sport」之名所示，其外觀以黑色為主調，搭配Dynamic的散熱器格柵設計，並新增黃色和狩獵棕色等車身顏色，展現出運動化的風格。

在昭和45年進行的部分改良中，引擎排氣量擴大至1770cc，推出了新的配備SU雙化油器的「1800SSS」車型。同



前座椅採用跑車式座椅，滑動距離比前代更長。頭枕也可選配。



1600豪華版四門轎車的後座椅。座椅採用皮革材質，搭配寬敞的空間，營造出高級感。

時，1296cc引擎的排氣量也擴大至1428cc。到了昭和46年（1971），第四代藍鳥U（610型）進行了全面改款，但第三代的「1600SSS」轎車仍繼續銷售，一直生產到昭和47年（1972）。

在國內外的賽車競賽中 展現出卓越的潛力！

第三代藍鳥，就像前幾代的Datsun一樣，在國際拉力賽的嚴酷舞台上接受了磨練，證明了其卓越的潛力。其中一個典型的例子是在昭和45年舉辦的第18屆東非狩獵拉力賽。Edgar Herrmann和Joginder Singh駕駛的1600SSS不僅包辦了前二名，還在綜合、級別和團隊等各項賽事中獲得了冠軍，成為首輛國產車奪得三冠王的完美例證。這是日產汽車在挑戰狩獵拉力賽的第八年取得的壯舉（當時，前十名中有四輛車是1600SSS）。



參加東非狩獵拉力賽時的1600SSS。同年，還在南非舉辦的國際總拉力賽中獲得總冠軍，在澳大利亞的巴瑟斯特500英里賽中獲得了級別冠軍，贏得了眾多榮耀。

第三代藍鳥不僅在國際拉力賽中取得了優異成績，也在日本國內的賽車中留下了足跡。在昭和43年8月舉行的全日本鈴鹿賽道賽事中，砂子義一在混合了Toyota 7和Fairlady 2000等車輛的II級賽中奪得了分級冠軍，並取得了總排名第7位。翌年昭和44年3月舉行的全日本鈴鹿汽車賽事中，儘管參賽車輛包括保時捷Carrera 6等高性能車型，但黑澤元治駕駛著SSS參加了混合賽，最終獲得了總排名第4位和分級冠軍的佳績。

這些成績強烈地印證了第三代藍鳥的出色運動性能，給用戶留下了深刻印象。

此外，第三代藍鳥還出現在昭和44年上映的電影『榮光五千里』中。該片由昭和時代代表性男演員、巨星石原裕次郎主演，講述一位年輕車手在狩獵拉力賽中成長的故事。石原裕次郎在片中駕駛的就是第三代藍鳥，與他同台飆速。



在昭和45年新增的「1400GL」。當時被用作高橋圭三、UTSUMI宮土理主持的電視節目『圭三歌之工作室』的獎品。

在「BC戰爭」中逆轉勝 成為全球暢銷車款之一

第三代藍鳥兼具銳利的造型、高性能和實用性，不僅符合汽車時代的潮流，更讓使用者印象深刻，不只是一輛家庭房車而已。在日產的世界戰略中，它也扮演了重要的角色。以型號510命名的「Datsun 510」也出口到美國，與昭和44年推出的Fairlady Z（S30型）一起，大幅提升了Datsun品牌在北美市場的銷量和形象。

當時，藍鳥和Corona之間爆發了所謂的「BC戰爭」。儘管之前Corona一直處於領先地位，但藍鳥在這場競爭中取得了成功，成為了代表當時的名車。在約5年的時間裡，藍鳥的全球累計銷售量超過了155萬輛，成功逆轉局面。這樣，第三代藍鳥成為了當時的代表性車型，而這也進一步推動了「BC戰爭」的激烈競爭。



1600SSS Coupe的引擎室。配備了SU雙化油器的L16型引擎，發揮出100ps / 13.5kg-m的動力。



加速踏板採用了從地板下延伸的管風琴式設計。



1600SSS Coupe的儀錶板周圍。除了在方向盤上安裝了大型發泡軟墊外，還進行了防眩處理，以增強安全性。



最初只有地板變速車，但到了昭和43年，新增了柱塞變速車。在初次亮相時，僅提供SSS款配備4速手動變速器。

日產愛用的L型引擎

在昭和40年（1965年），日產開始生產的「L型引擎」。後來產生了各種變型引擎，成為了日產眾多車輛中搭載的一款頂尖引擎。

這款L型引擎首次搭載的車型是第二代Cedric（130型）的頂級車型「Special 6」。其設計由義大利的Carrozzeria Pininfarina公司負責，該公司曾經為法拉利等品牌設計過車型。

搭載在Special 6上的直列六缸SOHC引擎，型號為L20型，是一款專為高級車輛而

開發的引擎。此外，在L之後的數字代表大致的排氣量，而L20型的排氣量為1998cc。

在昭和42年，510型藍鳥搭載了共享了6缸引擎和組件5個軸承的L13和L16型4缸引擎，隨後推出了L18型和L20型等不同變體。與此同時，6缸引擎也推出了L24型、L26型和L28型，甚至還有柴油引擎。此外，昭和54（1979）年推出的Cedric和Gloria（430型）首次搭載了日本市場上的量產汽車用渦輪增壓引擎「L20ET型」。

因此，從1960年代中期到1980年代初

期，L型引擎一直是許多日產車型的心臟，包括轎車、跑車、廂型車和四輪驅動車，總計超過20年。



第二代Cedric首次搭載了日產首款SOHC引擎L20型。其最大輸出功率達到115ps，最大扭矩達到16.5kg-m。