

Legendary Japanese Cars 日産 シルビア (5代目) 1
 名車の系譜 日産 シルビア (4代目) 8
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 日産自動車⑥ 10
 ジャパニーズカー発展史 軽自動車の歴史② 12

【発行日】2023年7月4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。

- 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 (10:00~16:00 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10:00~16:00 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関しては、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があります。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願います。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10:00~16:00)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/>

20

NISSAN
 SILVIA
 1988-1993

結合美感與樂趣

日産 Silvia

型號	S13
引擎名	CA18DE
排氣量	1809cc
最大輸出	135ps/6400rpm
最大扭力	16.2kg-m/5200rpm
全長	4470mm
全幅	1690mm
全高	1290mm
軸距	2475mm
車輛重量	1090kg

最初發售的「K's」車型。被稱為「優雅流線」的圓潤流暢車身，在年輕人中尤為受歡迎。



達到約會車的巔峰



車身外觀設計採用了強調曲面的流暢弧線，從引擎蓋延伸至腰線再到後車廂蓋，營造出整體的協調感。



後擋風玻璃採用了3D曲面玻璃，左右延伸至車尾，帶來更寬敞的視野和更流暢的車身線條。車身顏色可選雙色搭配。





針對「約會車」 真摯詮釋而誕生

於昭和63（1988）年5月推出的第5代Silvia，不僅創下了Silvia車系史上最高的銷售紀錄，更堪稱「約會車」類別的終極典範。其原因在於，它不僅擁有美麗的外觀，「適合約會」，其內在性能也極為出色，是一輛駕駛樂趣十足的車款。

推出時伴隨著一句響亮的口號：「ART FORCE SILVIA」。這句口號不僅是其廣告宣傳語，更能直接概括其開發理念：兼具藝術之美與強悍性能的完美融合。

第5代Silvia的開發，深受內外因素的影響。內部因素方面，主要是第4代Silvia的銷售不振。第4代Silvia於昭和58（1983）年推出，正值被譽為「約會車始祖」的第二代Honda Prelude問世隔年。此時Prelude已經引發了熱潮，而第4代Silvia在外觀和性能上更偏

向於「叛逆」的形象，市場對其並不看好。

第4代Silvia的設計，充斥著輕率的元素，例如為了將FJ20型引擎塞進低矮的引擎蓋，而不得不加裝假進氣口。然而，時代已經不再需要這種花招，因此第5代Silvia的開發團隊一改往常的做法，將重點放在提升車輛的本質上。

外部因素方面，則不得不提及由Prelude掀起的約會車熱潮。當時的年代，手機尚未普及，男性想要邀約女性共度美好時光，汽車可說是必備工具，也因此有「一輛車就能改變人生」的說法。汽車與青春的連結度遠比現在更加緊密，因此各車廠也無不全力投入約會車這個類別。而第五代Silvia正是這股熱潮中的佼佼者。為了展現其真誠度，第五代Silvia的上市新聞稿中更寫道：「為年輕男女的汽車生活增添時尚感」。

以美麗的設計 吸引廣泛的族群

正如前文所述，開發理念為「ART FORCE SILVIA」。外觀設計強調空氣力學，同時也加入了獨特的曲線，讓車身散發出迷人的氣息。值得一提的是，對FR（前置後驅）的堅持是一個重要特點，因此車身比例呈現出完美的平衡。相較於前代的陽剛風格，第五代Silvia更顯優雅，也因此深受女性消費者的喜愛。這款車身造型被稱為「優雅流線型」。

為了與整體車身比例相呼應，前端設計也採用了薄型化設計，並加入了由聚碳酸酯製成的水晶格柵，成為當時的創新之舉。頭燈方面，除了標準的鹵素頭燈之外，還可以選配投影式頭燈（雙連），而在平成3（1991）年的小改款中則升級為三連式。

呼應「ART FORCE」的設計理念，內裝也採用了與外觀相同的概念。儀錶



比原定晚了兩個月，於昭和63年7月上市的「敞篷車型」。它以K's車型為基礎開發，採用電動敞篷。車身各處都使用了加強材，以確保車身剛性。



座椅採用一體成型的現代風格座椅。以「溫柔包覆乘坐者」為主題，採用了大量曲面的內裝設計。

板和中控台皆以優美的曲線呈現，前座椅則採用了優雅的高背式設計。

正如前文所述，在外觀與內裝方面都展現出高度的統一性與魅力，這也是其廣受歡迎的主要原因之一，尤其受到女性消費者的青睞。然而，第5代Silvia並非僅僅是憑藉美貌而獲得好評的車款。

多連桿懸吊系統 提供了柔順的乘坐感受

談及第5代Silvia的開發，必然要提及日產的「901運動」。所謂的901運動，是指日產在90年代以前追求技術世界領先地位的目標，並致力於研究開發，以確保其運動車輛和家用車都能提供與歐洲車相當的駕駛感受。代表性的成果包括FR車型的Skyline（第8代）、FF車型的Primera（第一代）。而第5代Silvia也被譽為是901運動高度結晶的一款車型。

多連桿懸吊可說是901運動的特色技術。日產針對多連桿懸吊進行了長達8年的研究，第5代Silvia成為率先搭載於國產車上的車款。

有關多連桿懸吊的概要，請參閱相關專欄文章。以Silvia車款為例，其懸吊系統在上部配置2根上連桿，下部則配置傾斜式A臂和位於A臂後方的橫向連桿。這樣的設計有效解決了FR車型常見的後輪牽引力不足問題，並實現了平穩可控的車身動態、線性的操縱感和始終保持平穩的車身姿態。這些優點也成為Silvia車款在二手車市場中至今仍受歡迎的主要原因。

此外，前懸吊採用麥花臣支柱式設計。

以HICAS-II（4WS） 作為可選配備

四輪轉向系統（4WS）HICAS-II是與多連桿懸吊同時推出的技術。此系統

僅在渦輪增壓車型「K's」上提供選配。

關於4WS，競爭對手的Prelude（第3代）是量產車中首次採用，被視為一個重要的銷售亮點。Prelude的系統是機械式的同位相控制和逆位相控制，主要強調透過逆位相控制實現的靈活性和易於停車，而Silvia的HICAS-II則是電子控制的同位相控制，主要用於提高高速彎道穩定性。然而，由於這樣的系統設計，使得無法像以前那樣「操控後輪」，這導致了後來中古車市場上HICAS-II規格的車輛不受歡迎。此外，在平成3年的小改款中，它進化為具有逆位相控制的Super HICAS。

第5代Silvia的引擎是繼承自上一代的1.8升直列四缸CA18型引擎，但在新車型上進行了DOHC化。有一款最大馬力為135ps的NA（自然進氣）型號CA18DE，以及一款最大馬力為175ps的渦輪增壓型號CA18DET。前者搭載在「J's」「Q's」等級，而後者則搭載在



平成3年進行的小改款車型。更換了前格柵飾條、採用新造型輪圈等，其旨在提升車輛的質感及高級感。



平成4年1月推出的Club Selection車型。該車型以K's和Q's車型為基礎，配有三連投射式頭燈、數位溫度顯示的自動空調等裝備。

K's等級。雖然CA18型引擎的最大輸出功率較為保守，但其輕快的反應符合車輛的性格。

然而，NA型號的動力不足一直是人們關注的問題，在平成3年的小改款中，換裝了2.0升SR20型引擎。

因此，NA的SR20DE型號馬力從135ps提升至140ps，最大功率只增加了5ps，但低至中轉速區間的扭力增加，提高了操作性。而渦輪增壓SR20DET型號的馬力則從175ps大幅提升至205ps。

為了駕駛樂趣 堅持FR

第5代Silvia常被形容為「FR的」。這成為該車型的一個象徵，但開發初期並非一定堅持FR。

受到Prelude的影響，再加上長期競爭對手豐田Celica的轉向FF設計，最初也曾考慮過FF設計，但最終選擇了FR，原因是為了追求作為一款特殊車型的行駛樂趣的「奢華感」。以前輪操控方向，後輪驅動力控制車輛在彎道行駛時，這樣的設計理念才能帶來駕駛樂趣。此外，正如前述，FR配置也貢獻了美麗的比例。

正如前文所述，第5代Silvia誕生的時代，正值第二代Prelude開創了「約會車」市場，這個市場具有很大的存在感。當時，售價約在200萬日元左右的雙門轎車受到年輕人的喜愛，對於製造商來說，這是一個不容忽視的市場。



All Mighty車型於平成4年12月上市。該車型採用了歐式內裝設計，並配有多項實用裝備，例如電動收納式彩色車門後視鏡。隨著這款All Mighty車型的推出，「Q's SC」和J's等級車型也被停產了。

在這樣的時代背景下，以美麗設計問世的第5代Silvia迅速受到歡迎，最終登記了30萬2329輛。它以遠遠超過當時約會車代表的Prelude的銷售成績，成為了一個熱門的車型，可以說是登上了約會車市場的巔峰。

其成功的原因，不僅得益於其優美的外觀和多連桿懸吊系統的卓越駕駛感受，也體現了對汽車本質的追求。當然，在FF主導的約會車市場中展示FR的存在也是一個成功的因素。

當時的售價為166萬5000日圓起（上市時），考慮到其出色的車輛完成度和所採用的先進技術，此一價格在當時可謂CP值極高。在平成2（1990）年，以Q's和K's為基礎，推出了搭載熱門選項但價格更低的「Diamond Selection」。在隔年平成3年的小改款中，引擎升級至2.0升，並對價格進行了調整，基本款J's價格下降至152萬

6000日圓，變得更加親民。此外，於平成4（1992）年，推出了「Club Selection」和「All Mighty」等標配選項的優惠車型。

第5代Silvia為當時的年輕人帶來了駕駛樂趣。憑藉著其卓越的綜合實力，該車榮獲了第9屆（1988-1989年）日本年度汽車大獎。

此外，第5代Silvia以「240SX」之名進行出口外銷，其特點是採用掀背車型，並且前照燈為可收納式頭燈。這款240SX在平成元年（1989）以「180SX」在日本作為姐妹車型開始銷售。在平成3年，它也像Silvia一樣改用2.0升引擎，但名稱仍然是180SX。即使在Silvia第6代改為3號車之後，180SX的銷售仍然持續進行，作為一款珍貴的5號車FR車型，吸引了粉絲的支持。



當時推出的Q's車款的儀錶板周圍。整體上採用了許多曲面設計，營造出優雅的氛圍。Q's和K's車款可選擇在前擋風玻璃上安裝能顯示速度的「前擋風玻璃顯示器」。



手排車的排檔桿。自排車採用了防止誤操作的排檔鎖系統，如需取下鑰匙，必須處於P檔。



Q's的引擎室。搭載的CA18DE型引擎在平成3年的小改款中被換成SR20DET型和SR20DE型。實現了更銳利、更有扭力的駕駛體驗。



後擾流板被設置為選配裝備。照片顯示的是上市時的款式，而在平成4年的小改款後，它被改成了翼狀樣式。

極致的懸吊系統「多連桿」

在第5代Silvia中，技術上的亮點要屬於後輪採用的多連桿懸吊系統。這是日產公司經過長達八年的研究開發，而Silvia是第一個搭載這一系統的車型。

在此之前，國產車的高級懸吊系統主要採用雙A臂懸吊。雙A臂懸吊系統是由上下兩個A臂連接車身和輪軸節點的結構，而多連桿懸吊系統則是在此基礎上發展而來，採用了獨立的多條（即多連桿）臂來連接。

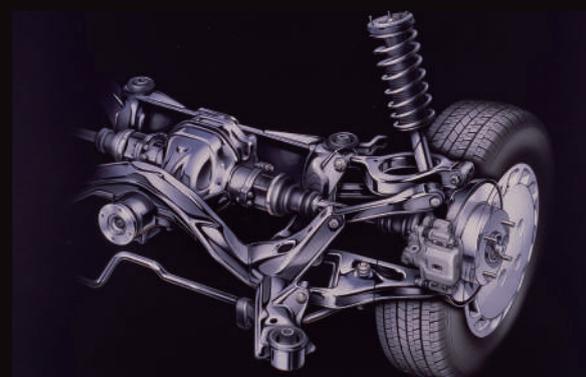
昭和57(1982)年梅賽德斯-賓士Mercedes-Benz190E在後懸吊採用多連桿懸吊系統，此舉震驚了世界汽車產業。

多連桿懸吊系統由於結合了多個連桿，

因此極難優化，但當它們被「設置」後，可以實現理想的排列變化。日產公司在901運動中特別關注的正是多連桿實現的理想性能。

日產在第8代Skyline和Infiniti Q45（第一代）上首次採用了「四輪多連桿」懸吊系統，不僅後懸吊，前懸吊也採用了多連桿設計。當時，Q45的競爭對手豐田Celsior（第一代）採用了穩健的四輪雙A臂懸吊，因此，日產的

四輪多連桿懸吊被視為當時日產技術優越性的象徵。



多連桿懸吊系統的圖解。這是使得Silvia擁有卓越的操控性、直線穩定性和柔軟的乘坐感受的因素。