

Legendary Japanese Cars スカイライン 2000GT-R 1
 名車の系譜 フェアレディZ〔初代〕..... 8
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 日産自動車②..... 10
 自動車雑学帳 悲運の名車たち①..... 12

【発行日】2022年12月20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】株式会社ハネクリエイティブ
 【撮影】石橋謙太郎 (studioM)
 【印刷】株式会社大丸グラフィックス
 ©2022 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)
 FAX 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関しましては、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10:00~18:00)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/>



Legendary Japanese Cars

6

NISSAN
 SKYLINE
 2000GT-R
 1973

瞬息即逝卻仍

日産Skyline 2000GT-R

型號	KPGC110
引擎名	S20
排氣量	1989cc
最大輸出	160ps/7000rpm
最大扭力	18.0kg-m/5600rpm
全長	4460mm
全寬	1695mm
全高	1380mm
軸距	2610mm
車輛重量	1145kg



2000GT-R經歷了變革，擁有動感而精悍的外觀。前後大型的輪拱是其顯著特點。

極受歡迎的“夢幻GT-R”



前部的大型敞口散熱格柵是GT-R專用設計。



為了追求穩定性，當時罕見地標配了聚氨酯後擾流板。





以持續高人氣進行全面改款 「Ken&Mary」成為話題

成為日產品牌的首款Skyline、C10系列因引進時尚的2門硬頂車型而成功吸引新的用戶層。被譽為「愛的Skyline」的C10系列，即使在末期仍然保持著高度的市場勢頭，但當時每4年進行一次車型變更是普遍慣例。因此，於昭和47年（1972）9月，Skyline進行了第三次車型變更。

第4代的型號以三位數表示為「C110」型號，其標語經過多次討論後最終確定為「Ken&Mary的Skyline」。

這個命名是因其聽起來好聽而被採用的，而Ken&Mary這對年輕情侶乘坐Skyline進行旅行的廣告大受歡迎。此外，Ken&Mary的T恤也賣得驚人，經銷商在週末舉辦的促銷活動中派發的紀念品也非常受歡迎。廣告歌曲的銷售量也超過30萬，非車輛相關的商品也暢銷，甚至成為社會現象。

期待已久的2000GT-R隆重登場！ 變身成為煥然一新的時尚車身

第4代展開了多樣化的車型結構，提供了多種車身類型和引擎選擇。這也是吸引眾人關注的原因之一。首次同時發表了4門轎車和2門硬頂車型，還提供了獨具個性的休旅車和麵包車。

引擎也多種多樣。標準車型搭載的是舊式Prince系列的直列四缸SOHC引擎，提供G16型和G18型兩種型號。長車頭的2000GT搭載直列六缸SOHC的L20型引擎，而2000GT-X則採用了SU雙化油器的規格。然而，上一代Skyline的旗艦型號和形象代表2000GT-R，在9月時點並未公布。2000GT-R首次亮相是在2000GT發布後的一個月，於第19屆東京車展上的日產展示攤位。最引人注目的車款是GT-R Racing Concept，車身顏色為苔綠色，並帶有金色點綴。基礎車型是長車頭的楔形2門硬頂車型，具有充滿活力的外觀，並搭配犀利的腰線窗

戶，顯得十分適合。展車採用全黑色的進氣格柵，擴大輪拱，並裝備了寬胎。前後都裝有擾流板。

在車展上獨佔話題的GT-R Concept的市售版本，在昭和48年（1973）1月揭開神秘的面紗。第2代的2000GT-R被賦予型號「KPGC 110」，前面罩有專屬設計。它將傳統的雙頭燈和精緻的網狀格柵結合在一起，並在進氣格柵左側嵌入了雙層堆疊的GT-R徽章。在側視圖中，可見到釘固的輪拱吸引人的目光。第2代的2000GT-R不僅在後部，還在前部安裝了輪拱。成為Skyline標誌之一的後部衝浪線，被輪拱打斷。安裝在後翼板上的GT徽章是自GT-B以來持續的榮耀紅色徽章。



引擎室設計寬敞。採用自2000GT-R時代以來廣受好評的S20型引擎。



尾燈由方形轉變為充滿運動感的圓形。這種圓形四燈設計也傳承到後來的GT-R車型。

座椅周邊設計 也考量能於賽道奔馳

輪胎尺寸為175HR 14的子午線輪胎。剎車不僅裝在前輪上，後輪也採用配備伺服的碟式煞車。此外，恢復圓形尾燈也成為新聞中的亮點。在後端裝有擾流板。

車內裝飾設計參照了2000GT，多角度無框的儀錶面板是鈍光鋁製。右側設有電流計，旁邊是一個直徑寬大的速度計，最高可顯示240公里/小時，以及一個可顯示轉速高達1萬的轉速表。左側則有油壓計、水溫計和油量計，以方便駕駛員查看。最左邊的時鐘是可自由選配。

在套有真皮可傾斜機制方向盤上的喇叭部位嵌入了S標誌，以及在5速手排變速桿上的變速位置指示，這兩者都採用了紅色底色，與徽章相同。前方的桶狀座椅已經進化到助手座也有頭枕。然而，與第一代一樣，沒有傾斜機制。為了考量能於賽道奔馳，3點式安全帶成為標準配備。油門踏板採用腳跟和腳趾容易使用的設計。

在承襲上一代的機械結構基礎上 提高了操作便利性

動力單元承襲第一代GT-R的賽車引擎S20型直列六缸DOHC4氣門。缸徑為82.0 mm，行程為62.8 mm，總排量为1989cc。專為不銹鋼排氣歧管和進氣側風道，燃油供應由3個Solex 40PHH化油器執行。高級汽油規格的總值最大輸出功率為160ps/7000rpm，最大扭矩為18.0kgm/5600rpm。普通汽油規格的壓縮比從9.5降至9.0，其規格為155ps/17.6kg-m。燃料箱不再使用上一代的100公升容量，而是搭載一般常見的55公升燃料箱。

這輛車搭載了一個經過改變齒輪比的保時捷Syncro 5速手排變速箱。透過調整齒輪比，增強了其作為一輛GT (Grand Touring) 車輛的特性，使它更適合在城市中駕駛。然而，它在賽道上也可以享受優越的加速性能，並且在超過5000轉時的引擎聲音也令人愉悅。它的操控樂趣非常高，一旦駕駛，將對它產生濃厚的情感。

懸吊系統前懸為麥花臣支柱懸吊/螺旋彈簧，而後懸則是半拖曳臂式懸吊/螺旋彈簧的組合。相較於2000GT，它加強了避震器等零件，並在後懸增加了穩定器以減少搖擺。軸距比上一代的硬頂車型長了40mm，但仍表現出靈活的操控性，容易掌握所期望的行駛路線。同時，減輕了煞車踩踏的力度，更容易操作。



駕駛座和助手座都配備較大的桶型座椅，提供穩定性和舒適性，即使在轉彎時也能獲得穩定的感覺。



前座椅可前傾，以便進入後座。副駕駛座椅還可以由駕駛座一側進行操作。

瞬息即逝卻依然是 受粉絲熱愛的車款

第2代的2000GT-R應粉絲的期待而來，許多汽車雜誌都為它製作專題報導，佔據多頁篇幅介紹。粉絲們下一個關注的焦點是，第2代的賽道傳奇什麼時候開始。這是理所當然的，因為賽車版本早已發布。因此，許多粉絲都熱切期待著它在賽道上的表現。然而，在所有的GT-R車型中，Ken&Mary是唯一沒有在賽道上露面，並成為了唯一一輛不

參加賽車的GT-R，這樣的形象深深烙印在人們的記憶中。

由於Ken&Mary的GT-R專注於廢氣對策，僅僅四個月左右後便停止銷售。第2代被譽為夢幻GT-R，因為其生產數量僅約200輛左右。據說有2台試製車和197台生產型，總共約199台，但實際上生產數量可能稍多。其中3分之2的車身顏色是白色，3分之1的是銀色。還有一種紅色的車身顏色，但確定只有不到十輛。

Ken&Mary的Skyline已多次創下每月銷售超過1萬輛的記錄。當然，在所有Skyline車型中，它的銷售數量是最多的。在交接給第5代之前，已經生產了超過67萬輛，Skyline幾乎遍佈整個日本。但是，Ken&Mary的GT-R幾乎看不到。由於其稀有性，對Ken&Mary的GT-R的追捧者不斷增加。在孤高的GT-R中，以KPGC110型GT-R的名字備受喜愛，散發著特殊的存在感。



採用無反光儀錶，開關裝置安裝在方向盤柱上，以便在繫好安全帶時也易於操作。



前一代車型採用分割式前進氣格柵，但KPGC110型改成增強冷卻風導入效果的設計。



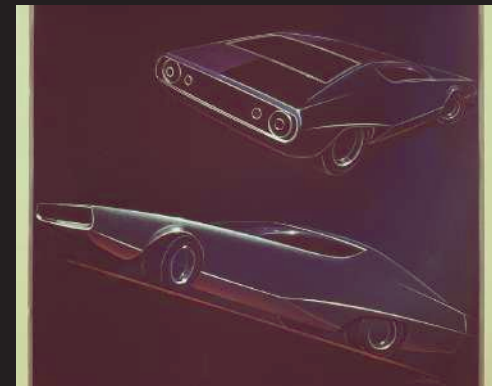
為了防止空氣污染，採用蒸發抑制裝置，防止汽油從化油器和油箱蒸發並排放到大氣中，但遺憾的是無法滿足排放氣體的規定。



內裝以Skyline硬頂2000GT為基礎，於前一年進行了全面改款。透過簡潔的全黑色統一，以追求運動風格的形象為目標。



GT-R指標性紅色徽章依舊存在。相較於上一代的紅色徽章，它變得較寬寬。



進行全面改款時的形象草圖。從此時可以看出，當時已經考慮圓形尾燈的設計。

「日產名車再生俱樂部」讓名車陸續復活的活動

日產汽車公司早期致力於賽車世界，不斷磨練技術。然後，他們將在比賽和拉力賽中獲得的眾多技術應用到量產車型中。但是，幾乎沒有機會接觸到那些為日本汽車史增光添彩的日產名車。即使實際上曾在賽事中表現出色的車輛也存放在那裡，大部分都已經破爛不堪。對於這種情況日產內部熱愛汽車的有志者感到憂心，開始參與名車的動態保存，於是「日產名車再生俱樂部」應運而生。

這些車迷是來自位於神奈川縣日產技術中心開發部門的員工，他們在2006年春季開始俱樂部的活動。俱樂部的目標是以當時的狀態進行保存日產的歷史名車。在修復古老的名車過程中，他們也能學到前輩們在車輛製造、技術創新和思考方式方面的經驗，因此吸引了眾多愛好者的加入。這些活動在工作

時間之外進行，大部分時間是公司的休息日。

他們最初著手修復的是在昭和58年（1983）參加世界拉力錦標賽（WRC）及出賽蒙特卡洛拉力賽的日產240RS。接下來，在平成19年（2007）他們復活在此次特集中提到的昭和47年（1972）東京車展的展示車型，那便是Skyline 2000GT-R。而在復活的車輛中，以Skyline最為常見。這包括參加昭和39年（1964）的日本大獎賽的Skyline GT，和在平成7年（1995）參加勒芒24小時耐力賽的NISMO LM GT-R，以及R32 Skyline GT-R的N1耐久規格等。

儘管日產名車再生俱樂部主要專注於修復賽車，但他們也承擔了其他日產車型的修復工作。其中包括曾在戰後初期活躍的EV電池Tama電動車，以及曾在兒童樂園中使用的

Datsun Baby。修復歷史名車的工作速度約為每年一輛。完成的車輛將在公司內部活動和NISMO節慶等場合展示給粉絲和媒體。如果幸運的話，甚至可以聽到名車的引擎聲，並看到它們在道路上行駛。



這是昭和47年的東京車展上展出的Skyline 2000GT-R Racing Concept。隔年昭和48年（1973）中，它加裝了車牌號碼「73」，以準備參加比賽，但實際上它沒有被投入實戰，直到35年後的平成19年NISMO節慶活動，它才再次亮相並展示了它的行駛狀態。