

Legendary Japanese Cars ニッサン スカイライン 2000GT-R 1
 名車の系譜 ニッサン スカイライン 2000GT-R (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① 10
 連載コラム 自動車雑学帳 車の規格の変遷② 12

[発行日] 2022年10月25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)
 [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製(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

TEL 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/>



2

NISSAN
 SKYLINE
 2000GT-R
 1969-1972

奔馳於公路上的賽車

SKYLINE 2000GT-R 第一代

型號	KPGC10
引擎名	S20
排氣量	1989cc
最大輸出	160ps/7000rpm
最大扭力	18.0kg-m/5600rpm
全長	4330mm
全寬	1665mm
全高	1370mm
軸距	2570mm
車輛重量	1100kg



自第一代4門轎車發售後的1年8個月，推出了2門硬頂車型。這個受歡迎的車款以「KPGC10」型號而聞名。

被賦予的責任就是獲勝！



這是最早期的4門轎車。車型為「PGC10」。前格柵和前燈周圍是獨立的，後來在小改款中合併在一起。



4門轎車其令人印象深刻的後視圖。因其角形外觀而被通稱為「方盒Skyline」。



相對於Skyline GT是「藍徽章」，而車身上閃爍著高性能的GT-R則是「紅徽章」。





以「披著羊皮的狼」之姿 作為承襲傳奇的存在

日本代表的超級運動車型「GT-R」吸引了全球汽車愛好者，這個起源可以追溯到昭和44年(1969) 2月推出的第一代Skyline 2000GT-R。它的型號分為早期的PGC10型和晚期的KPGC10型。被叫做「C10」，後來通稱為「方盒Skyline GT-R」。

在誕生2000GT-R之前，可以說有一個「前傳」，那就是當時的王子汽車工業生產銷售的Skyline 2000GT。在開發時，贏得比賽直接影響銷售業績，於是第二代Skyline被改成了賽車規格，搭載了榮光Gloria車型的6缸引擎，這是Skyline的創造者櫻井真一郎先生的點子。

為了比賽而誕生的2000GT，有一個強大的對手，那便是保時捷904。在昭和39年(1964)5月2日、3日舉行的第二屆日本大獎賽GT-II級別中，這兩個競爭對手的對戰至今仍被傳頌。保時捷904純粹的賽車車型，被外觀看起來像市售車型的Skyline GT追趕上，在比賽中暫時領先了一圈。這就是傳奇的開始。

然後，進一步提升這個傳奇的是，有賽車「R」稱號，作為第三代Skyline的衍生車款登場，稱為2000GT-R。

2000GT-R誕生的背景 是什麼？

2000GT-R的誕生背後，當時汽車業界有著巨大變革。

自1960年代中期以來，隨著來自美國的市場開放壓力增強，日本的汽車製造商需要具備足夠的實力，以不輸給外國製造商，因此汽車業界正在加速重組。於是，業界第二名的日產汽車與第四名的王子汽車有了合併的計劃。

這兩家公司在昭和40年(1965)5月簽署合併協議，並於翌年8月合併，但公司名稱仍然是日產汽車，實質上是日產將王子吸收合併。在這種情況下，日後開發了承襲第一代2000GT-R的第三代Skyline。

在昭和43年(1968)8月，Skyline經歷了全面的車型更換，進入了第三代。然後，在10月新增的GT系列搭載了一個L型引擎，該引擎曾用於勝利Cedric車型，並且懸掛系統與青鳥

Bluebird·樂利Laurel車型共用，Skyline在名稱和實際上都成為了日產的車型。

在這樣的背景下，翌年的2月2000GT-R問世，然而它搭載的引擎卻是繼承了王子系列的S20型引擎。即使是相同的六缸引擎，它們的血統卻是不同的。

擁有160匹馬力的高性能引擎 此後持續成為指標

這款S20型引擎是基於王子開發的R380原型賽車引擎進行了降功率調校，它搭載了一個2升6缸DOHC引擎，最高輸出功率達到160ps/7000rpm，最大扭矩為18.0 kgm/5600rpm，當時這樣的數值被認為是驚人的。在即將來臨的排放法規之前，這個最高輸出功率為160匹馬力的數值，長期以來一直是日本車輛的指標。直到昭和56年(1981)2月，才因「豐田·Soarer 2800GT」問世而打破。

S20型配備了24個凸輪，每個汽缸有兩個進氣門和排氣門，這是一個革命性的規格，當時甚至還沒有在賽車中使用。它配備了三個雙喉化油器Solex N40PHH，並且如果將這些化油器替換為賽車規格的化油器，性能可以輕鬆



硬頂車款的後視圖。方形的4連尾燈是所有GT-R車型中的第一代。



儀表板周圍。在照片上的硬頂車型中，方向盤後面有6個計量儀表。而在4門轎車中，兩個計量儀表分散在中控台上。

提升至約200匹馬力，這顯示出其極高的性能潛力，實際上160匹馬力的數值是考慮到在公路上使用而保守設計的。此外，為了符合賽車規則，並且從一開始就不需要更換，而採用了全電晶體式點火器。

S20型引擎的另一特點是其堅固性，為增強引擎缸體的剛性，使用了兩條垂直螺栓以及兩條橫向螺栓來固定曲軸。汽缸頭和活塞都使用了鋁合金鑄件，曲軸則使用了特殊合金鍛造，原材料也非常精良，據說可以到9000rpm而不會損壞。

為了在比賽中取得勝利 全部採高性能 裝備相對樸素

第一代2000GT-R其真正賽車規格不僅僅表現在引擎方面。

變速器採用了全同步型，並提供了兩種競技用的高速齒輪組，與普通的傳動比例不同，這是第一代2000GT-R的一個重要特點。

懸掛系統與基本的2000GT相同，前部使用了懸掛桿，後部使用了半獨立懸掛臂，但彈簧的剛度前部增強了約30%和後部約10%。煞車與2000GT相同，採用前碟式和後引導·尾隨鼓式，但為了更容易控制煞車，標配不包括主煞車助力器。此外，車輪距也有所擴大，前輪距為1370mm，後輪距為1365mm。

然而，裝備方面極為樸素。所有玻璃都是無色透明型，後窗除霧器、車身飾條和輪罩都不配備，收音機是選配，也沒有天線。此外，在Skyline歷史上備受好評的抗鏽塗裝也是選配項目。車內方面，座椅不能調整，也沒有加熱器。

完全針對賽車設計的2000GT-R，其功率重量比為7.0kg/ps，最高時速達到了200 km/h，全車載5人情況下，1/4英里加速時間為16.1秒。

輛價格為150萬日元，比可稱為前6)身的Skyline GT-B（自昭和40年9月Skyline推出了低價版的GT-A之後，原

來的GT被稱為GT-B)高出60萬日元，這僅僅是為了提升性能而增加的成本。

為什麼需要如此高性能？其中一個原因是規則的修改。在昭和40~41年的賽季中，GT-B的工廠車輛使用了經過改裝的GR7B引擎，但從昭和42年(1967)開始，它們被迫回到普通型號。即使在這種規則下，也需要開發出能夠贏得比賽或者幾乎不需改裝就能贏得比賽的車型，這就是為什麼最終誕生了在公路上行駛的賽車。



駕駛座和副駕駛座採用固定角度的桶型座椅。硬頂車型中，前座可整體向前倒，以便進入後座。



上面是選配的AM收音機。下面是硬頂車型的標配，可使用加熱器的空調控制部分。

迄今為止仍被傳頌的 49場連勝賽事

第一代2000GT-R在昭和44年5月的JAF大獎賽房車賽中首次亮相，由於規則規定，工廠車手無法參賽，但他們在排位賽中佔據前三名，甚至贏得了頭位。決賽中，他們雖然一度落後於豐田Toyota 1600GT，但最終因1600GT道路干擾取消其資格而贏得了比賽。

從下一場比賽開始，他們繼續取得勝利，並在同年10月的日本大獎賽前座賽事中裝上了與姊妹車R380相同的盧卡斯公司製燃油噴射系統，佔據了前八名，表現出無敵的實力。

此後，2000GT-R在房車賽中表現出色，但在這一階段，馬自達的轉子引擎車輛成為了強大的競爭對手，一開始是Familia Rotary Coupe，然後是Savanna GT (RX-3)。這是對最強的往復活塞引擎車型GT-R的挑戰，也是日本汽車史上一段光輝的時期。

在昭和46 (1971) 年10月的富士GC大師賽250公里賽中，他們實現了前所未有的49場連勝。在接下來的富士TT 500英里賽中，他們雖然敗給了RX-3，但最終取得了52場勝利。從首場勝利到約3年的時間裡，2000GT-R一直是赛道上的不敗之王。

確立GT-R形象的 硬頂型KPGC10

最初，2000GT-R以四門轎車型式發售，但在其首次亮相的同一年10月，隨著整個Skyline系列的小改款，對外觀和內裝進行了些微的變更。原本分三部份的進氣格柵被改成了一體式，另外鍍鉻飾條的前翼鏡變成了啞光黑色，方向盤也由木質改為合成橡膠。

此外，於昭和45 (1970) 年10月的第二次小改款中新增了2門硬頂車型。這一次，四門轎車不再生產，僅有硬頂車型KPGC10型。

這次的改款包括輪距縮短70mm，從而提高了操控性能。同時，保持了車體剛性，實現了20公斤的輕量化，進一步提升了性能。

外觀方面，採用了無裝飾的前格柵，可以說是專為2000GT-R設計的。此外，在後輪加裝了FRP製的輪拱，以容納寬體輪胎。車寬增加了55毫米，同時提供後尾翼作為選項。這時，車尾配備了一個標誌性的徽章，GT後方有個字母「R」，這成為了後來GT-R的標誌。

雖然2000GT-R是為參加賽車設計的，但在公路上也能充分發揮其高性能。它被廣泛評價為高性能車輛，儘管

它的離合器很重，S20型引擎啟動困難，需要在輕踩油門後啟動起動機，但這些方面也被視為樂趣的一部分。另一方面，除了獲得了極高的加速評價之外，在以第五檔行駛時引擎轉速僅稍微達到3000rpm，當時也有評論說它的卓越加速性能優於諸如捷豹JaguarE-Type等車型。

在昭和47 (1972) 年9月，隨著Skyline的車型改款，GT-R進入了第二代 (第二代GT-R於次年1月推出)。總生產數量為前期四門轎車型PGC 10型為832輛，後期硬頂車型KPGC10型為1197輛。



4門轎車發售時的目錄。強調可享受自由駕駛的高性能引擎「Grand Sport」，並詳細介紹了高性能的S20型引擎以及豪華的內裝。



第一代2000GT-R搭載S20引擎。被稱為「賽車引擎的公路版本」，表現出如此高性能，以至於據說光是引擎就佔據了車輛價格的一半。車蓋是前鉸鏈式的，須從後方打開。



有3個Solex化油器。每個化油器都有兩個油門閥，因此總共有6個油門閥，具有與賽車相當的規格。



將3個汽缸併成一個不鏽鋼的等長排氣歧管，呈現出複雜的曲線。



在照片右後方可見的裝置是增壓制動器，用於增加制動力，可選配安裝。

激發日產汽車考慮開發轉子引擎!? GT-R的競爭對手

第一代2000GT-R誕生是為了在賽車中獲勝，而在賽車領域中，其競爭對手包括了豐田Toyota 1600GT、馬自達Mazda Familia Rotary Coupe以及後繼的Savanna GT (RX-3) 等車型。

Toyota 1600GT是在第三代Corona Hardtop上搭載DOHC引擎的車型，被定位為Toyota 2000GT的兄弟車型。從Toyota RTX原型時代開始參加賽車，並在正式亮相後以其卓越的操控性、輕量化和高功率主宰了房車比賽。在昭和43（1968）年的日本大獎賽中，它擊敗了Skyline 2000GT-B，並在隔年的日本大獎賽中阻擋在新款Skyline GT-R前面（因阻礙其他車輛而被取消資格）。

Mazda的轉子引擎轎車，與Skyline 2000GT和豐田1600GT一樣，是一輛以家庭車為基礎的「披著狼皮的羊」。在昭和43年，它搭載了轉子引擎並推出了Familia 1000/1200系列。在海外賽事的經驗和小巧的車身投影面積減小等優勢的影響下，它給2000GT-R帶來了一定的壓力。

阻止2000GT-R其50場連勝紀錄的是Savanna GT (RX-3)。在這個時期，日本的房車比賽場景呈現出「Nissan vs. Mazda」的態勢，而據說Nissan當時也考慮開發轉子引擎。



Savanna GT成為了日產汽車在引擎開發方面的競爭對手，並擊敗了Skyline 2000GT-R，成為強勁的對手。