



**主要諸元: (GT Type SP HYBRID 4WD)**

- 全長×全幅×全高 / 4,810×1,820×1,450mm
- ホイールベース / 2,850mm
- テレード / 前: 1,535mm 後: 1,560mm
- 車両重量 / 1,910kg
- 最小回転半径 / 5.7m
- エンジン / 3,498cc V型6気筒DOHC
- 最高出力 / 306ps: 6,800rpm
- 最大トルク / 35.7kgm: 5,000rpm
- モーター最高出力 / 68ps
- モーター最大トルク / 29.6kgm
- JC08モード燃費 / 13.6km/l
- ミッション / 電気制御7速ハーフリッドトランスミッション
- ブレーキ / 前/ベンチレーテッド・ディスク  
後/ベンチレーテッド・ディスク
- タイヤサイズ / 245/40RF19
- 駆動方式 / 4輪駆動 (アテーサ E-TS)
- 乗車定員 / 5名
- 車両本体価格 / 6,444,900円(税込)

セダンがボルシェを抜き去り、鈴鹿サーキットのメインストレートに戻ってきたのである。メインストレンドの観客からは大歓声が巻き起こったのは言うまでもない。この出来事こそがゆるぎないスカイライン「レース神話」の発端だったのだ。

昭和41年にプリンス自動車は日産と合併し、プリンス・スカイラインはニッサン・プリンス・スカイライン」と車名変更されるのだが、車両の開発はプリンス側で進められ、昭和43年には3代目となるC10型、通称ハコスカが発表される。1、500ccクラスにはプリンス直系のG型エンジンが搭載されたがG-Tには日産のL20型エンジンが選択され、それは合併後初のプリンス&日産の融合モデルとなった。

ただ、スポーツ系の最上級モデルだけはまったく別物。スカイラインといえば忘れてはならない名伯楽、櫻井真一郎氏に率いられたチームが開発した「G-T-R」と名付けられたそのモデルには、純レーシングプロトタイプだったプリンスR380の技術を最大限に活用した新しいDOHC 4バルブ直列6気筒の名機S20型が搭載されていた。この「ハコスカG-T-R」が成し遂げた前人未到の49連勝というレース結果がスカイラインの人気を決定的とし、そのスポーツイメージは広く浸透していくのである。

そして昭和47年、「ハコスカ」にかわって通称「ケンメリ」と呼ばれる4代目が登場。この「ケンメリ」が歴代スカイラインの中で最高の販売台数を記録する。発売の翌年、昭和48年には15万7千台が登録されている。これは昨年、小型普通車で最も売れた「日産ノート」の販売台数を2万台以上も超えるという好成績だったのだ。

ただし、残念ながらそこから徐々に販売台数は低下してゆく。モデルチェンジの度にそれを打開しようとボディサイズやバリエーションを見直したのだが、バブルの崩壊とユーザー指向の変化もあり低迷。他の日産車も同様で、日産は経営危機からルノーとの提携を選らざるを得なくなってしまった。

ルノーから送り込まれてきたカルロス・ゴーン氏はスカイラインに別格の思い入れがあったらしく、平成13年に11代目のV35型となつた時期に「G-T-R」をまつ

セダンがボルシェを抜き去り、鈴鹿サーキットのメインストレートに戻ってきたのである。メインストレンドの観客からは大歓声が巻き起こったのは言うまでもない。この出来事こそがゆるぎないスカイライン「レース神話」の発端だったのだ。

昭和41年にプリンス自動車は日産と合併し、プリンス・スカイラインはニッサン・プリンス・スカイライン」と車名変更されるのだが、車両の開発はプリンス側で進められ、昭和43年には3代目となるC10型、通称ハコスカが発表される。1、500ccクラスにはプリンス直系のG型エンジンが搭載されたがG-Tには日産のL20型エンジンが選択され、それは合併後初のプリンス&日産の融合モデルとなった。

ただ、スポーツ系の最上級モデルだけはまったく別物。スカイラインといえば忘れてはならない名伯楽、櫻井真一郎氏に率いられたチームが開発した「G-T-R」と名付けられたそのモデルには、純レーシングプロトタイプだったプリンスR380の技術を最大限に活用した新しいDOHC 4バルブ直列6気筒の名機S20型が搭載されていた。この「ハコスカG-T-R」が成し遂げた前人未到の49連勝というレース結果がスカイラインの人気を決定的とし、そのスポーツイメージは広く浸透していくのである。

そして昭和47年、「ハコスカ」にかわって通称「ケンメリ」と呼ばれる4代目が登場。この「ケンメリ」が歴代スカイラインの中で最高の販売台数を記録する。発売の翌年、昭和48年には15万7千台が登録されている。これは昨年、小型普通車で最も売れた「日産ノート」の販売台数を2万台以上も超えるという好成績だったのだ。

これは昔からのスカイラインファンにとって、待望の处置であろう。海外仕様はともかく、国内販売仕様は、「スカイライン」といながら、どう見てもインフィニティらしい「顔つき」だったので、このマイナーチェンジは大歓迎。外観ばかりではなく、ターボモデルに搭載されていたダイムラー・ベンツ製のエンジンやミッションも廃止され、日産独自のエンジンに変更、長く待ち続けた本来の「日産スカイラインG-T」がようやく帰ってきたのだ。

コクピットに乗り込むと黒本革仕様の豪華なシートが迎えてくれる。内装も以前のスバルタンなイメージだった頃とは違い、インフィニティらしい高級感があふれている。ハンドルも本革巻きでかなり握りが太く、こ



# 最新テクノロジーを満載し、さらに進化した伝統のスポーツセダンが帰ってきた!

# NISSAN SKYLINE

■テキスト=天野 克彦 (BIBIMBA天野) ■Photo=川村 繁 (川村写真事務所)  
■取材協力=日産プリンス札幌販売 白石支店 Tel(011) 862-6411

—プロフィール—  
**自動車史上に  
燐然と輝く金字塔！**

昔からの自動車ファンにとって「スカイライン」という言葉は特別な存在である。それはスカイラインの最上級モデルだった「G-T-R」が果たしたレースでの大活躍が大きく影響しているのだが、それを除いてもスポーツカーは特別な存在である。それはスカイラインの最初の登場車両ではなく、日産の世界戦略車といふべきだ。

たゞ、その時、独自の自動車製造技術を磨き続けてきた「プリンス自動車」を経営難から救い、さらに発展させた指導者がいたのなら、「スカイライン」は日本のスペシャリスト&スポーツティカーシーンを大きく変えたかもしれないと思うのだ。

スカイラインの評価を確定的としたのは昭和38年に発売開始となった2代目のS50型からだ。4万キロ走行の封印エンジンや、3万キロ無給油シャーシなど革新的なメンテナンスフリー技術が大きな話題を呼ぶのだ。さらにスカイラインのスポーツイメージを高めたのは翌年の第2回日本グランプリに必勝を期して登場させたスカイラインG-Tだった。

フロントノーズを20mmも伸ばして、そこには上級車種のグロリア用OHC直列6気筒エンジンを搭載したのだ。この「スカイラインG-T」の勝利を阻止しようと、急速輸入されたのが本格的レーシングマシンのポルシェ904。そしてわずか1周ではあったが、ただの4ドア

車両として、日産のG-Tが勝利した。その後、日産はG-Tを改良して、車両の性能を向上させていった。しかし、その間、競争車種として、特にBMWのM3が注目され、日産はそれを意識して車両の性能を向上させていった。それが、最終的に日産が勝利した。これが、まさにスカイラインG-Tの勝利だ。

スカイラインとして、現在はともかく20年前まではおそらく、「スカイ」は日本自動車史上最強の人気を誇るくらいだったのだから。



## ディーラーメッセージ

日産プリンス札幌販売 白石支店

店長

佐藤 悟幸さん

「日産の掲げる新たなクルマ作りの方針がインテリジェント・モビリティなのですが、その三本柱の一つが『もっとつながる便利さを!』というインテリジェント・インテグレーションです。様々な情報ソースとクルマがつながることにより、ワクワク・ドキドキなカーライフを現実のものとしようとする方策が「プロパイロット2.0」です。高精度3D情報と、7個のカメラ、5個のレーダー、そして12個のソナーにより運転支援装置としては最高峰の技術を実現しました。それが、このスカイラインに搭載されたのです。その最新技術、ぜひ一度お店にお立ち寄りその魅力に触れてみてください」



のあたりは海外向けの名残なのだろう。スポーツ派にとってうれしいのは、そのハンドルがほぼ完全な真円であること。忙しいステアリング操作で握りを持ち替えた時の違和感がまったくないのだ。また、カーナビをはじめとする多数の情報が表示されるディスプレイがダッシュボードから飛び出していいことも好感度が高い。一部車種に見られる、前方視界をさえぎるようなディスプレイ設置はスポーツ派ドライバーにとって邪魔もの以外の何物でもないのだから。

ハンドルから真下に左手をおろすと、これも革巻きのシフトレバーがあちゅうどいい位置にある。ただ、シーケンシャルで走るうとすると、大きなセンターコンソールに肘が当たる。シフトチェンジはパドルを使えばいいわけで、スカイラインもハンドルから手を放さず、両腕を左右のひじ掛けに置いて、ステアリングスパーク上にあるスイッチでクルマを操作する。

それはスカイラインがスポーツ性を失ったわけではなく、欧米を含めて多くのユーザー指向に合わせ、運転負担を軽減してゆくには必要な方策だったと思う。それらの先進技術を使いこなすことがドライバーにも求められるのだろう。

## 日本初の先進技術を使いこなす喜び!

メインスイッチをオンになると、メーターパネルには「EV」の表示が現れる。今回の試乗車は販売数の半分以上を占めるというハイブリッドであり、走り出しほどモーター主体でスマーズ。そこからアクセルを踏み込むと、V型6気筒DOHC3・5リッターエンジンがスタートして、ATをマニュアルモードにしておくと、きれいに7,000回転まで上昇し、圧倒的な加速を見せてくれる。これでこそ「スカイG」である。

さて、そこでこの新スカイライン・ハイブリッド仕様の最大の注目点である「プロパイロット2.0」を稼働させてみよう。まず、カーナビに目的地を打ち込んで自動車専用道のインターチェンジに向かう。この運転支援システムは、ゼンリンの3D高精度地図データ(有料で購入する必要がある)が対応するエリアであること、中

のあたりは海外向けの名残なのだろう。スポーツ派に

ど稼働のための条件がある。この条件をクリアし、持つ

ている能力を発揮させることは出来るのは、現状では自

動車専用道しかあるまい。

走り出すと、インターの方向を示してくれるのは通常

のカーナビと同様なのだが、インター入口では普通にETC入口に勝手に向かい、スピードをダウンして通過し

てくれる。そこから本線に乗るために加速している時間

はドライバーが操作しなければならないが、巡航スピ

ードになるとハンドルから手を放しても何事もなかつた

ようになり続ける。

ただ、その速度は制限速度以下であり、そのままであ

れば追い抜きも自動的に意思を確認されたうえでやっ

てくれるとはいって、好天の高速道路上で90km以下で

走っているドライバーはそれほど多くない。追い抜く場

合、どうしてもアクセルオンで加速するのだが、そうな

ると「プロパイロット2.0」の作動範囲を超ってしまう。とはいっても、制限速度内で走り続ける場合においてドライバーの負担軽減は明らかであり、エマージェンシーブレーキの的確な作動もあり、渋滞などではさらに有効だろう。現状での最先端といえる自動運転システムをスカイライン・ハイブリッドに搭載してきた日産の心

意気、それは認めなければならない。

時代の流れとともに自動車ユーザーの嗜好は変わり

続け、現在はミニバンやクロスオーバーカー、軽自動車

が主流となり、セダンへの需要は低迷したままである。

それはどのメーカーでも同様であり、日産でも「サニー」

や「ブルーバード」、「セドリック」など一世を風靡した車

種は姿を消してしまった。いまだに「生き残っている

「スカイライン」」にしても、国内登録台数は昨年2,600台未満なのだ。

プリンス時代から60年以上にわたって日産のスキー

ティセダンの「看板」だったスカイライン。日産はその歴史あるスカイラインをセダン復権の切り札とするのだ

ろう。だからこそ、エンブレムを「日産」に戻し、最新のテ

クノロジーを搭載したモデルを投入した。日本中に存在する多くの「スカイラインファン」と一緒に、この日産の

チャレンジが成功することを祈りたい。