



2017日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

プリンス スカイラインGT

Prince Skyline GT



プリンス スカイライン GT



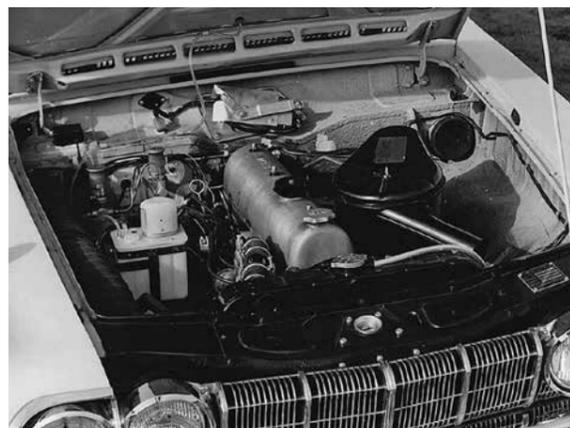
1964年5月に88万円で発売され「羊の皮を被った狼」と称されたプリンススカイラインGT。
長いボンネットの下には2ℓ 6気筒SOHC 105馬力エンジンが収まる。

プリンス スカイラインGT(1964年)主要諸元

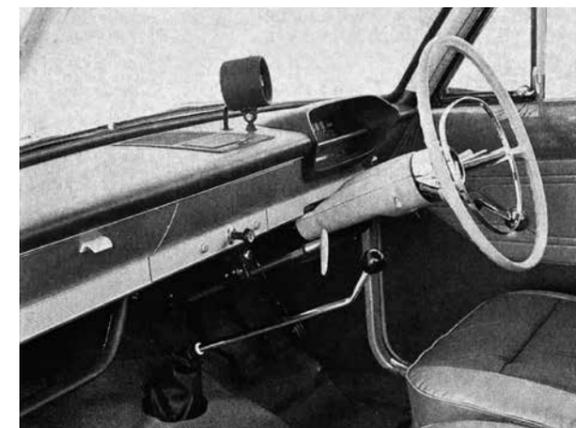
全長	4300mm	型式	S54A-1型
全幅	1495mm	エンジン型式	G7型
全高	1410mm	駆動方式	FR
ホイールベース	2590mm	エンジン	水冷直列6気筒OHC
トレッド(前)	1265mm	ボア×ストローク	75.0×75.0mm
トレッド(後)	1235mm	総排気量	1988cc
車両重量	1025kg	圧縮比	8.8:1
乗車定員	5名	最高出力	105ps/5200rpm
最高速度	170km/h	最大トルク	16.0kg-m/3600rpm
最小回転半径	5.25m		
登坂能力	49%	変速機	オールシンクロメッシュ OD付前進4速、後進1速
タイヤサイズ	5.60-13-6PR	価格	88万円



スカイラインGTのリアビュー。この角度から見ると2本出しの排気管を除くとスカイライン1500と同じ。この写真はスカイライン2000GT(S54B-2型)。



スカイラインGTのエンジンルーム。標準仕様はシングルキャブレターであった。



スカイラインGTの運転席。スカイライン1500のステアリングホイールは標準仕様で、タコメーターはインストの上に乗る。シフトレバーはダイレクトシフトのため極端に長い。

わが国の乗用車生産台数は1950(昭和25)年にはわずか1600台弱であったのが、1955年には2万台を超え、1960年には軽自動車約3万6000台を含めて16.5万台に達した。モータリゼーションの発展は、やがてオーナードライバーを中心としたカークラブが結成され、ラリーやジムカーナ、ヒルクライムなどの自動車競技が各地で開催されるようになった。

1962(昭和37)年9月、わが国初の本格的なレースサーキットである「鈴鹿サーキット」が完成し、1963年5月に第1回日本グランプリレースが日本自動車スポーツ協会主催で開催されたが、改造に関するルールを忠実に守ったプリンスは惨敗を喫し、同時に、このレース結果が販売に与える影響の大きさを思い知られることとなった。

1964年5月に開催された第2回日本グランプリレースは、国際自動車連盟(FIA)公認のもと、日本自動車連盟(JAF)が主催し、メーカー団体の自動車工業会および小型自動車工業会も主催者側をバックアップする態勢で実施された。これを受け各メーカーともワークスチームを立ち上げ、ワークスカーによる本格的なレースとなった。プリンス自動車はツーリング部門をグロリアスーパー6(T-IV)とスカイライン1500(T-V)で制覇し、さらに、エンジンの改造範囲を広げたグランドツーリング部門(GT-II)も制覇すべく、新しくGTカーの開発を決定した。当初、軽量のS50スカイラインに1.9ℓの4気筒エンジンを積むことも検討されたが、4気筒では限界があり勝てないとの結論に達し、前年完成したグロリアスーパー6用G7型6気筒エン

ジンを積むことを思いついた。幸い、ホイールベースを200mm伸ばし、フロントピラーから後ろには手を加えず、ロングノーズ化することでエンジンを載せることができた。こうしてベレットGTとほぼ同時に、わが国初のGTカー、スカイラインGT(S54A-1型)が誕生した。経営トップの承認がおりたのが1964年1月半ば過ぎ。GTカーのホモロゲーション取得のため、急ぎよ3月15日までの短期間に100台が生産され、5月に88万円で発売された。レースにはオプション設定されたウェーバー3連キャブ、5速マニュアルトランスミッションその他の強化パーツを装着して臨んだが、ブレーキは4輪ともドラムであった。だが、スカイラインGTの優勝を阻止すべく、前年の11月に発表されたボルシェの新型レース用GTカー、カレラGTS904が突如参戦、プリンス優勝の夢は打ち砕かれたが、ボルシェに遅れることわずか10秒で2位に入ったのをはじめ、6位までを独占したスカイラインGTに観客席から割れるような声援が送られた。

その後、「羊の皮を被った狼」と称され、市販化の要望が強く、6気筒モデルの量産化を決定。1965年2月には3連ウェーバーキャブレターを標準装備して、赤バッジを付けたホットなスカイライン2000GT(S54B-2型)(S54B-1型は存在しない)を発売。同年9月にはマイルドなシングルキャブレター仕様で、青バッジを付けた2000GT-A(S54A-2型)を発売。この時点でホットなモデルには2000GT-B(S54B-2型)の名前が与えられた。やがて不朽の名車スカイラインGT-Rへと発展していく。(当摩節夫)