



2023 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.

ダットサン ブルーバード(510型) / DATSUN 510

DATSUN BLUEBIRD/DATSUN 510

ブルーバード



マイカー需要が拡大する中で、ブルーバード(510型)は月1万台ペースで販売され、ライバルのトヨペット コロナと「BC(ブルーバード対コロナ戦争)」とも呼ばれる販売競争を繰り広げて国内の小型乗用車市場を開拓、拡大していった。

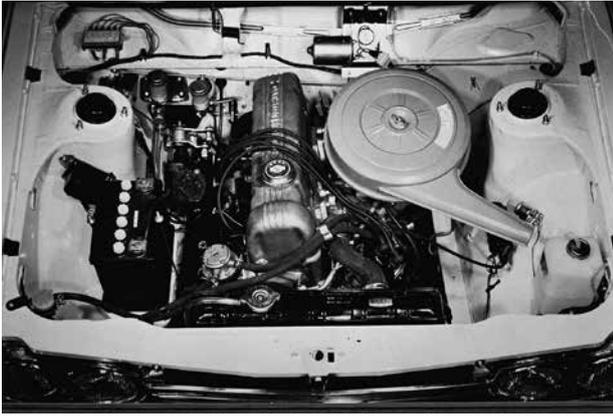
ダットサン ブルーバード(510型)

1600 スーパースポーツセダン(1967年)主要諸元

全長	4120mm	型式	P510TK
全幅	1560mm	エンジン型式	L16
全高	1400mm	駆動方式	後輪駆動
ホイールベース	2420mm	エンジン	直列4気筒OHC
トレッド(前)	1280mm	ボア×ストローク	83×73.7mm
(後)	1280mm	総排気量	1595cc
車両重量	915kg	圧縮比	9.5
乗車定員	5名	最高出力	100ps/6000rpm
最高速度	165km/h	最大トルク	13.5kg-m/4000rpm
最小回転半径	4.8m	変速機	前進4段/手動
タイヤサイズ	5.60-13-4	価格	75.5万円



米国市場向けの DATSUN 510。東アフリカ・サファリラリー総合優勝のほか、米国での Trans-Am シリーズや SCCA といったモータースポーツでの活躍が、日産車の知名度向上に貢献した。



排気量 1595cc の L16 型。バランスの取れたエンジンと評価され、L 型エンジンはその後の日産の主力エンジンとなった。

■直線基調のスタイリング

ダットサン ブルーバード(510型)／DATSUN 510 (DATSUN 1600/1300)は、1967年8月に発売されたダットサン ブルーバードの3代目モデルである。当時は日本が高度経済成長に入り、モータリゼーションが進展、マイカーも普及が進んだ時期だった。スタイリングは「スーパーソニックライン」と称する直線基調のシンプルかつ斬新なもので、サイドウィンドウに曲面ガラスを採用した。また先進的換気システムの採用により、国産の量産車では初めて三角窓を廃止した。

■四輪独立懸架、OHCエンジンを採用

同車は数多くの新技術で知られるが、このクラスでは画期的だった四輪独立懸架も一例である。フロントはシンプルでありながら操縦安定性に優れるマクファーソンストラット、リヤは当時主流のリーフレジッドから劇的に進化したセミトレーリングアーム方式による独立懸架を採用した。特に後者は欧州の上級車に採用され始めていたもので、乗り心地と高い操縦安定性を両立していた。

エンジンは、前モデルの410型がOHV(オーバーヘッドバルブ)だったのに対し、1300ccおよび1600ccの直列4気筒OHC(オーバーヘッドカムシャフト)のL型エンジンを新たに開発して搭載、後年さらに高出力の1800ccも追加している。L型はその後、長い期間にわたって日産の主力直列エンジンとして、多くの車種に搭載された。中でも1600ccのL16型は高出力だけでなく、きわめてバランスの取れた名機と評され、L16型搭載のスポーツグレード「1600SSS(スーパースポーツセダン=スリーエス)」は市場でも



室内も外観同様、水平基調のデザインとし、インストルメントパネルにはソフトラッドを設け、安全対策を図っていた。

大人気であった。

■米国市場開拓の原動力に

米国など海外市場でも、DATSUN 510またはDATSUN 1600/1300の名前で1967年から輸出されている。主力はやはりL16型エンジン搭載モデルで、端正なスタイリングと高い実用性、パワフルな走り、四輪独立懸架による優れた操安性などが高く評価され、併売していたダットサンピックアップトラックやDATSUN 240Zとともに日産の米国市場開拓の原動力となった。ダットサン ブルーバード(510型)／DATSUN 510のグローバル販売累計台数は、150万台以上に上った。

■モータースポーツでの活躍

卓越した総合性能を武器に、同車はモータースポーツでも大きな活躍を見せる。1970年の東アフリカ・サファリラリーでは、1963年から挑戦を続ける日産にとって初の総合優勝をもたらしたが、これは世界ラリーにおける日本車の初の快挙であり、その高性能を国内外に遺憾なく証明した。また日本車および日産車のイメージと知名度を飛躍的に向上させたのである。

■性能基準の向上に貢献

新開発エンジンに四輪独立懸架の採用など、ミドルクラス乗用車の性能基準を塗り替えたとまでいわれる同車は、モータリゼーションが急速に進展する中であって、ダットサン ブルーバードシリーズのイメージを押し上げるとともに、対米を中心に日産の輸出事業の発展に重要な役割を果たした、歴史遺産車としてふさわしい名車である。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)