



# 2014日本自動車殿堂 歴史車

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 Hal of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

## いすゞ117クーペ

ISUZU 117 COUPÉ



### ISUZU 117 COUPÉ



イタリアのカロッツェリア・ギア社により、美しくデザインされたいすゞ117クーペは、日伊合作による開発方式の成功例のひとつであり、この手法は日本の自動車開発に大きな影響を与えた。その後、いすゞ117クーペは基本スタイリングは変わらず12年間にわたって生産されたのである。

#### いすゞ117クーペ(1968年) 主要諸元

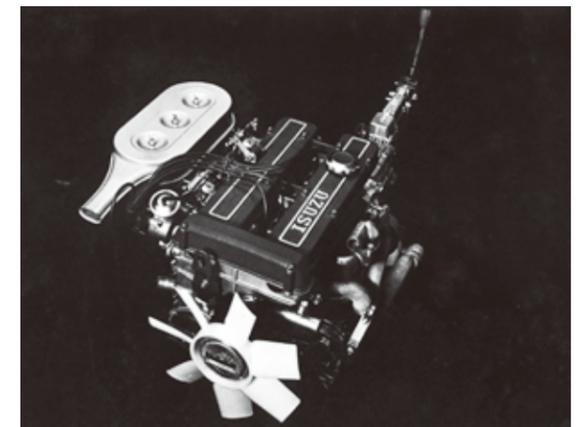
全長	4,280mm	型式	PA90
全幅	1,600mm	エンジン型式	G161
全高	1,320mm	駆動方式	FR
ホイールベース	2,500mm	エンジン	水冷直列4気筒DOHC
トレッド	前1,325mm 後1,310mm	ボア×ストローク	82mm×75mm
車両重量	1,050kg	総排気量	1584cc
乗車定員	4名	圧縮比	10.3
最高速度	200km/h (ファイナルギア比3.727)	最高出力	120ps/6,400rpm
最小回転半径	5.2m	最大トルク	14.5kg・m/5,000rpm
登坂能力	sinθ0.437	変速機	前進4段オールシンクロ
タイヤサイズ	6.45H-14-4PR	価格	1,720,000円



いすゞ117クーペの原型となった写真の「ISUZU117SPORT」は、1966年3月にジュネーブショーで発表された。



ヨーロッパ車を思わせるインテリアは、当時の日本でも大流行し、欧州調のデザインの導入は、その後のいすゞ乗用車の特徴となった。



エンジンは、直列4気筒1584ccのDOHCエンジン搭載し、最高出力は120馬力を発生。0-400m加速16.8秒、最高速度は200km/hという高性能を誇り、レースなどにも転用された。

いすゞ自動車は、我が国の自動車製造においても最古の歴史を持つ自動車メーカーである。明治以前に設立された石川島造船所など数社をルーツとし、戦後の1949年(昭和24年)に社名をゼーゼル自動車工業から、いすゞ自動車に変更して、本格的に乗用車事業へ参入、当初は英国のルーツ社と提携を結び、ヒルマンを国産化して他の乗用車メーカーに対抗した。

その後、急速に自動車に関する技術を習得したいすゞ技術陣は、独自で開発したベレルを1962年(昭和37年)に発表、翌年には本格的な小型乗用車のベレットを世に送り出している。このベレルとベレットの中間クラスのファミリーセダンとして開発が決まったのが、1966年(昭和41年)の東京モーターショーで「いすゞ117」としてデビューしたフローリアンであった。

当時の日本は、クルマのデザインを日産自動車はピニンファリーナ、東洋工業はベルトーネ、日野自動車はミケロッチェなど、イタリアのデザイナーに依頼する手法が多く取られており、乗用車メーカーとしては後発のいすゞも、フローリアンのデザインをカロッツェリア・ギア社に発注した。このいすゞとカロッツェリア・ギア社との提携関係が大きなきっかけとなって、一台のスポーツカーの開発がスタートするのである。このクルマを担当したのは、ギア社のジョルジェット・ジウジアーロであった。ジウジアーロはその後、VWゴルフやフィアットパンダなどの世界の名車を担当し、その名声を高めたデザイナーである。

#### ■当初はハンドメイドで生産された

##### いすゞ117クーペ

117クーペの原型となるプロトタイプは、1966年(昭和41年)に完成し、すぐにジュネーブ・モーターショーに出展されてコンクール・デレガンスで見事優勝を果たした。またイタリアの国際自動車デザイン・ビエンナーレにおいても名誉大賞を受賞するなど華々しいデビューとなった。

同年10月には、東京モーターショーにおいて、フローリアンとともに「いすゞ117スポーツ」という名称で展示されたが、ファンからの予想をはるかに超える人気に押され、開発コード番号そのままのいすゞ117クーペと名づけられ、量産することになった。ただし、その美しいデザインを守るため、製造の初期段階は手作業でおこなわれ、1968年(昭和43年)に発売されたハンドメイドモデルと呼ばれた初期型は月産で50台ほどであったという。

1970年(昭和45年)には日本初となる電子制御の燃料噴射装置が装着され、1973年(昭和48年)にはオートマチックモデルが投入されるなど、117クーペは時代の要請に応じた改良が施されていった。1975年(昭和50年)の厳しい排ガス規制にも適合し、1977年(昭和52年)には角型ヘッドライトにマイナーチェンジされるが、1981年(昭和56年)にいすゞピアッツァが登場。8万6192台が世に送り出され、約12年にわたった117クーペの生産は終了した。

(日本自動車殿堂会員 小林謙一)