

気がついたら購入していたクルマ

「FFジェミニ」のテレビCMは衝撃的だった。ヨーロピアン感覚のデザイン、いかにもキビキビしたスタイル、謳い文句は「街の遊撃手」。気がついたら購入していた。ディーゼル1,500cc (4EC1型) 搭載の「FFジェミニ C/C」。いすゞと言えば、今も昔もディーゼルである。GMと提携し、その世界戦略車として生まれたジェミニは、ヨーロッパ向けのディーゼル・エンジンが必須であり、その性能、完成度はオーナーとしての体験からも高いものだった。

いすゞの源流は、我が国自動車の草分け、東京石川島造船所、快進社、東京瓦斯電気工業で、日本最古の自動車メーカーである。昭和24年に「いすゞ」という名称に至るまで、そして今に至るまで、本書で語られる経緯はそのまま、日本の自動車史そのものと重複するところが多い。例えば、東大工学部に残る昭和2年に行なわれた国産自動車試験報告書。関東大地震以後、自動車の有用性が認められたが、フォードやGMが日本に進出し、試験に供された国産車はわずか4台。実態として国産メーカーは上記の3社しかなかった。

その後国策自動車「いすゞ」、また当時の最新技術ディーゼル・エンジン開発、製造などを通じて、この3社が後のいすゞ、ディーゼル自動車工業として合同したのである。

我が国自動車の黎明期を作り、ディーゼル・エンジンを含め数々の技術に我が国の先駆的な開発を行なってきたいすゞ。まもなく創業100年を迎えるいすゞの歴史は、先駆者の歴史でもある。その歴史を、本書のように記録として残しておくことは、今後ますます大事なことになるだろう。

日本のみならず、世界的な商用車、ディーゼル・エンジンメーカーとして、現在も発展を続けるいすゞ。我が国自動車の先駆者としての輝かしい名誉と、世界有数の歴史を繋げている自動車メーカー、それがいすゞである。

国立科学博物館 理工学研究部

鈴木一義

目次

いすゞ自動車の歴史

- 第1章 いすゞ自動車のルーツ …… 4
- 第2章 戦前・戦中のいすゞ乗用車 …… 7
- 第3章 戦後のいすゞ乗用車 …… 14

カタログでたどる いすゞの乗用車たち

- 第1世代ヒルマン/42 第2世代ヒルマン/43
- ベレル/48 ベレット/55
- フローリアン/72 117クーペ/79
- 第1世代ジェミニ/89 第1世代ピアッツァ/104
- PAネロ・第2世代ピアッツァ/116 第1世代アスカ/119
- 第2世代アスカ/127 第3世代アスカ/127
- 第4世代アスカ/127 第2世代ジェミニ/128
- 第3世代ジェミニ/135 第4世代ジェミニ/141
- 第5世代ジェミニ/141 ジェミニネット/142
- ジェミニネットII/142
- モーターショーで配布されたコンセプトカー・ショーモデルの資料/142

■年表/145

■いすゞ自動車のルーツ/161

■あとがき/162

■参考文献/163

第1章 いすゞ自動車のルーツ

いすゞ自動車のルーツをたどると、東京石川島造船所自動車部、東京瓦斯電気工業自動車部、および快進社自動車工場の発展会社と実用自動車製造の合併会社で、戸畑鑄物の子会社となっていたダット自動車製造に端を発する。この3社が段階的に合併し、いすゞ自動車株式会社が誕生したのである。その間に一部は分離独立して、後の日野自動車株式会社となっている。

幕末の1853（嘉永6）年、米国のフィルモア大統領の親書を携えたマシュー・カルブレイス・ペリー（Matthew Calbraith Perry）提督の黒船が浦賀沖に来航した同年に、徳川幕府は東京・石川島（現中央区佃）に造船所を設立したが、明治維新後は産業の近代化を図った明治政府が、旧幕府、諸藩から継承した軍需工場、鋳山等をまず官業として育成したあと民間に貸与、払い下げた。

石川島造船所も1876（明治9）年に民営の石川島平野造船所となり、1889年に有限責任石川島造船所に改組され、1893年に株式会社東京石川島造船所となった。初代取締役会長は、日本最初の銀行であり、日本最初の株式会社である第一国立銀行の創立をはじめ、生涯に携わった営利事業が500ほどという財界の大御所、渋沢栄一であった。

■株式会社東京石川島造船所・深川分工場／自動車工場

1914（大正3）年、第1次世界大戦勃発以来、わが国の経済は未曾有の好景気となった。特に恩恵を受けたのが海運業であり、造船業であった。大戦中わが国の造船業は、米国、英国に次いで世界第3位の建造量を占めるまでに成長し、東京石川島造船所も拡張を重ね、収益も飛躍的に伸びて、1918年には株主に4割配当を実施している。

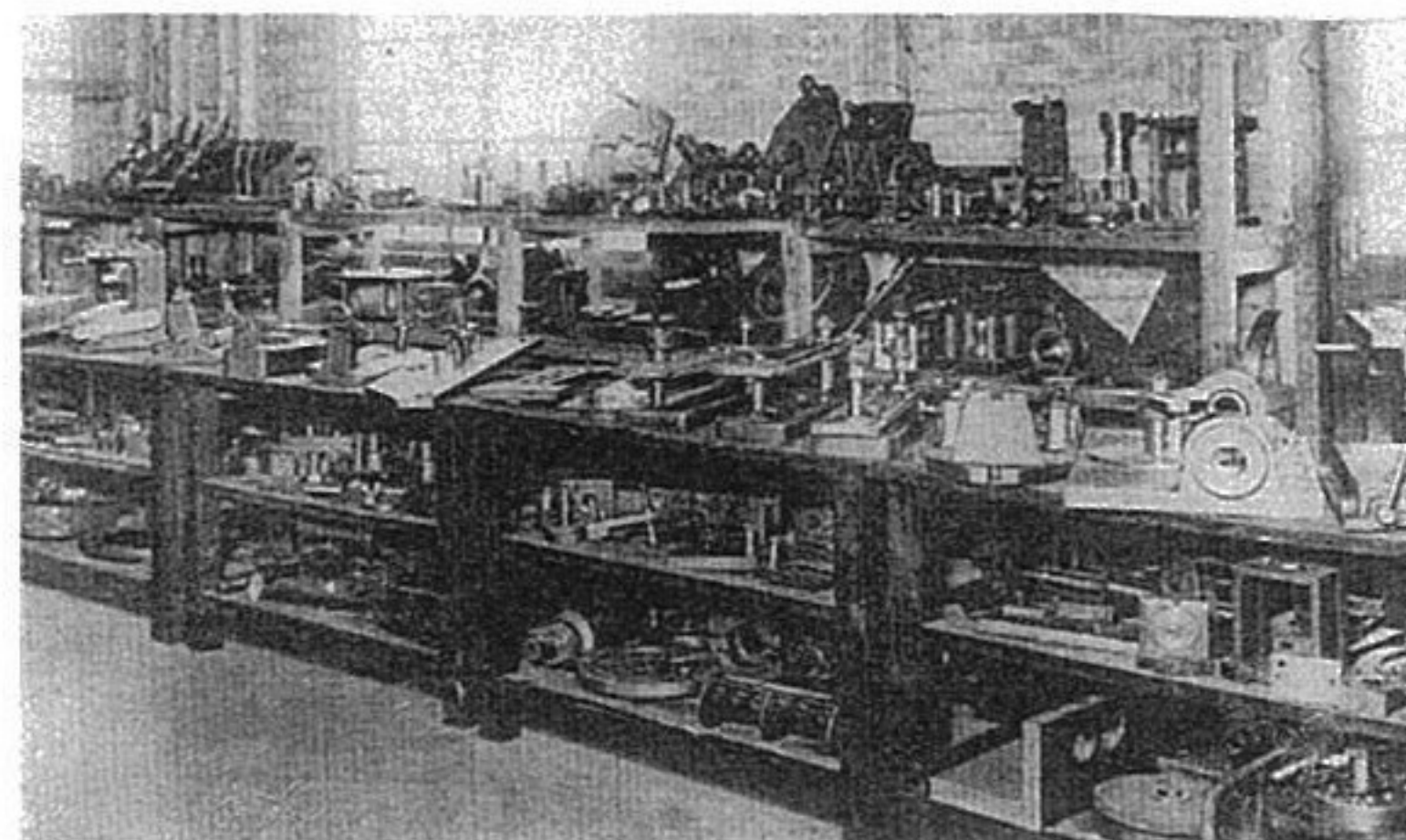
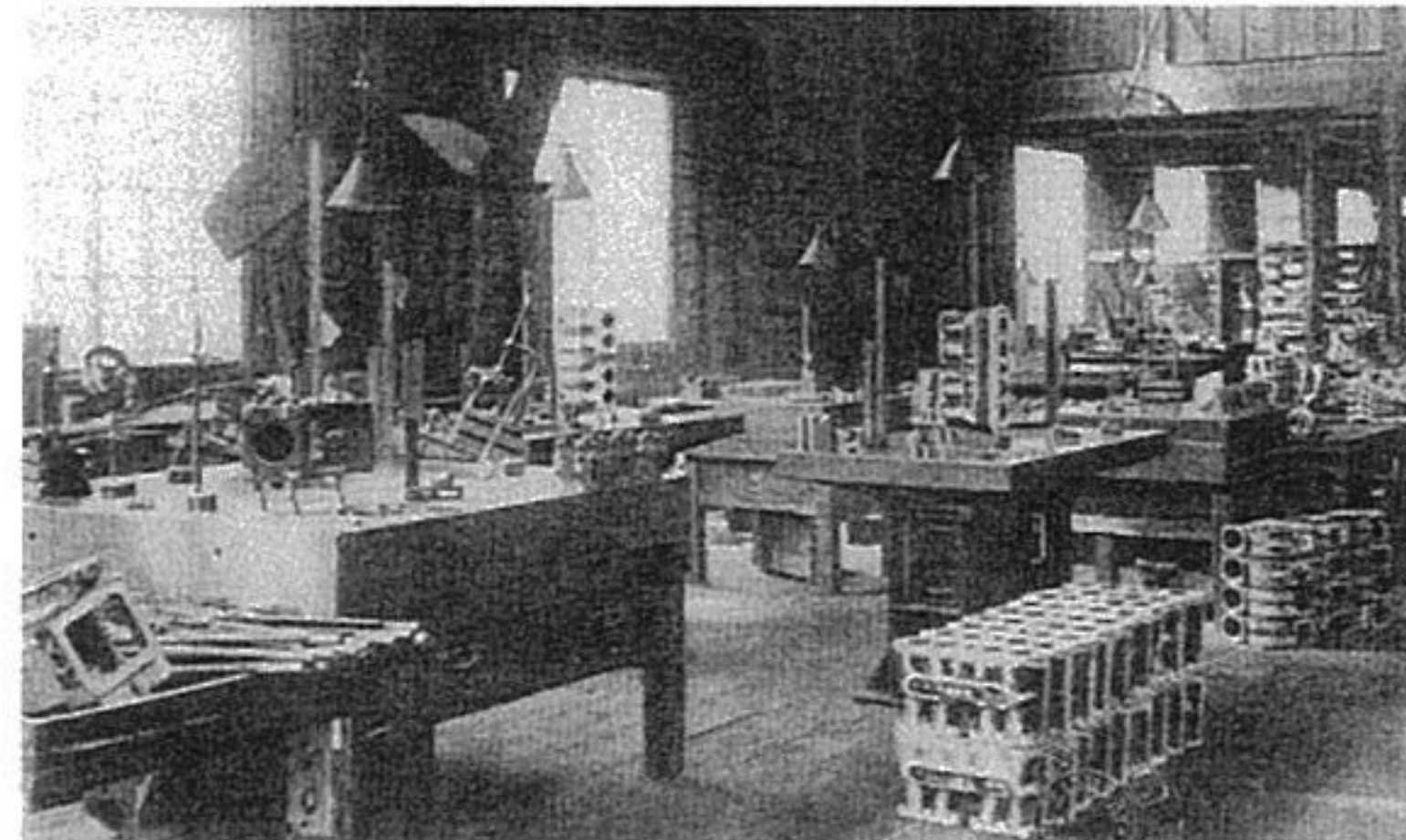
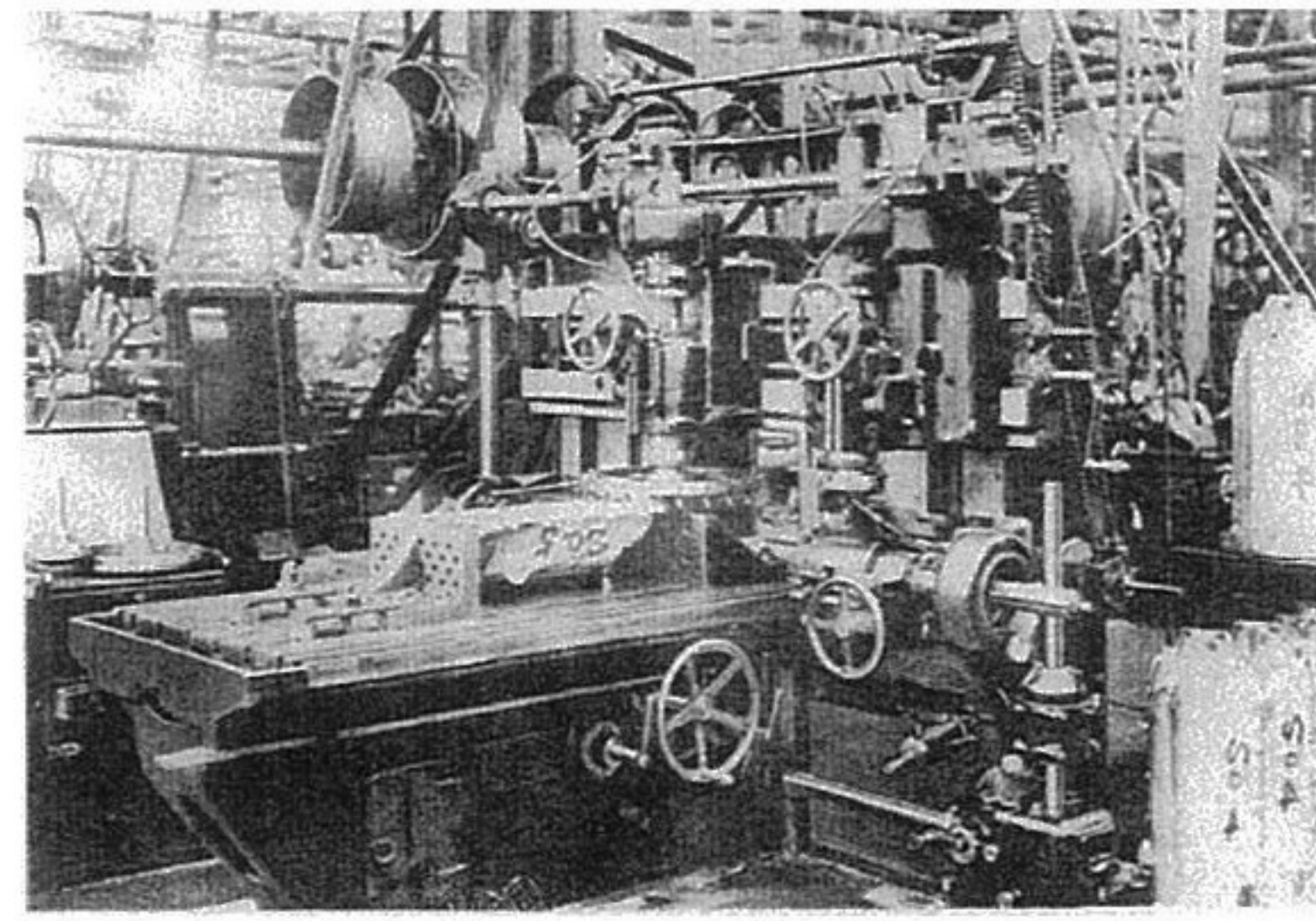
しかし、この好況の中でも石川島造船所では戦後に予想される経済不況の対策として、自動車生産の計画を立てていた。好況時の収益をもって自動車生産に乗り出すこととしたのである。

1920年に東京・深川区（現江東区）に深川分工場を新設して自動車の生産を開始し、1922年の大晦日に1号車が完成した。しかし、1923年9月に発生した関東大震災によって東京石川島造船所は甚大な被害を受け、深川分工場も建屋面積約5200m²の87%と機械設備、素材、部品、完成車、試作車などを焼失してしまった。一時は自動車事

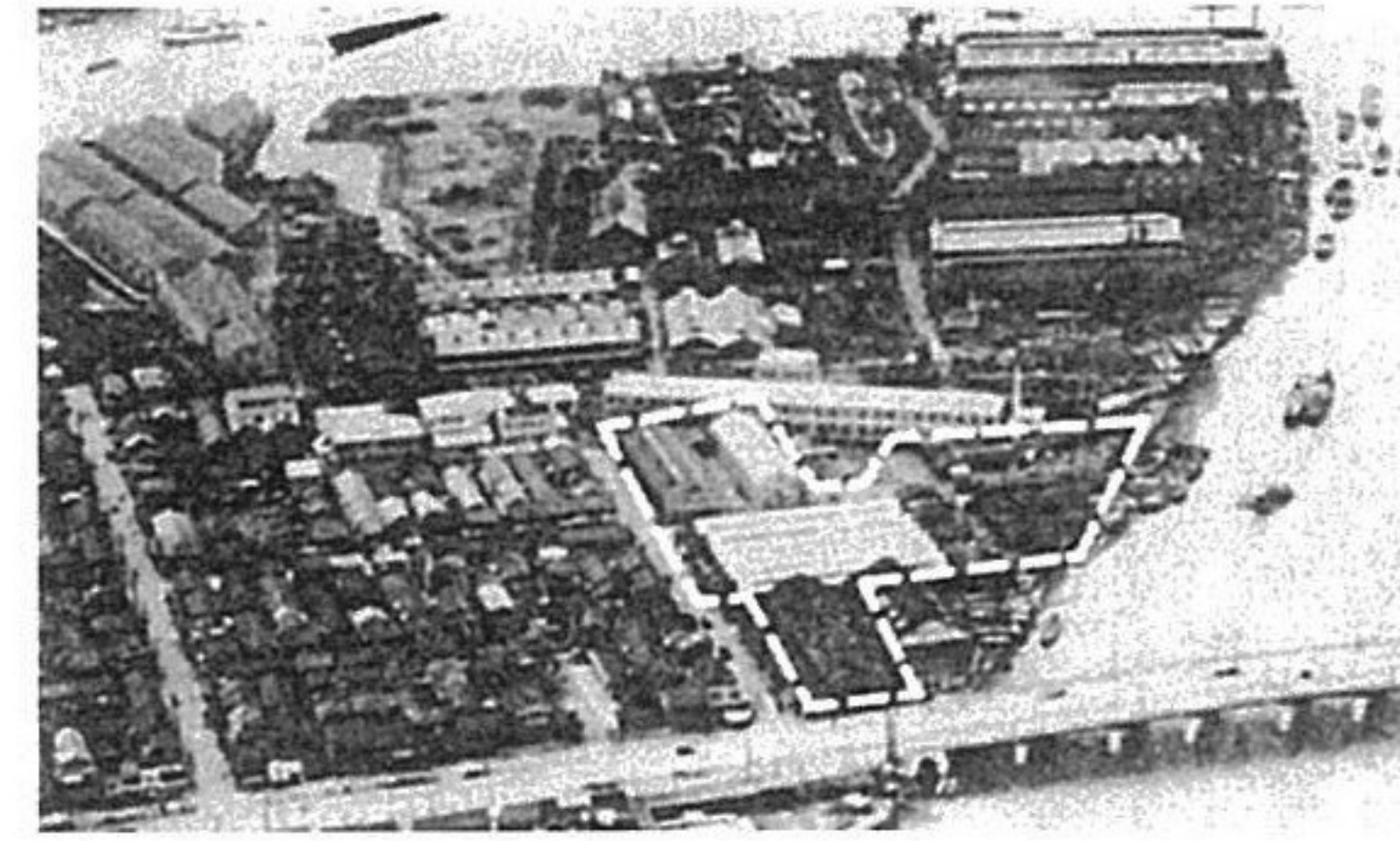
業撤退も検討されたが、1924年3月、造船所本社敷地内に自動車工場が再建された。

■株式会社石川島自動車製作所

1929（昭和4）年5月、自動車工場を独立して株式会社石川島自動車製作所が設立された。関東大震災はわが国における自動車普及の転機となった。破壊された鉄道、市電に代えて、東京市が米国車を大量輸入して対処した結果、その活躍を目の当たりにした人々によって、自動車の有用性が認識されたのである。既に1925（大正14）年にフォード、1927年にはGMの日本進出があり、当時の国内市場では米国車が圧倒的な強さを示していた。例えば、1929年には国産車437台に対し、完成輸入車5018台、KD（ノックダウン）輸入車2万9338台という状況であった。これに対抗するには多額の投資をして量産化を



東京石川島造船所深川分工場の工作機械、検査台、治工具保管所。



1929年ごろの石川島自動車製作所。上方は石川島造船所、右下の橋は相生橋。

図る必要があり、もはや自動車事業を造船会社の付帯事業とするには限界があった。さらに造船部門は海軍の発注を受けるが、自動車事業に力を入れているのは陸軍であったことも自動車工場の独立を促したと言えよう。

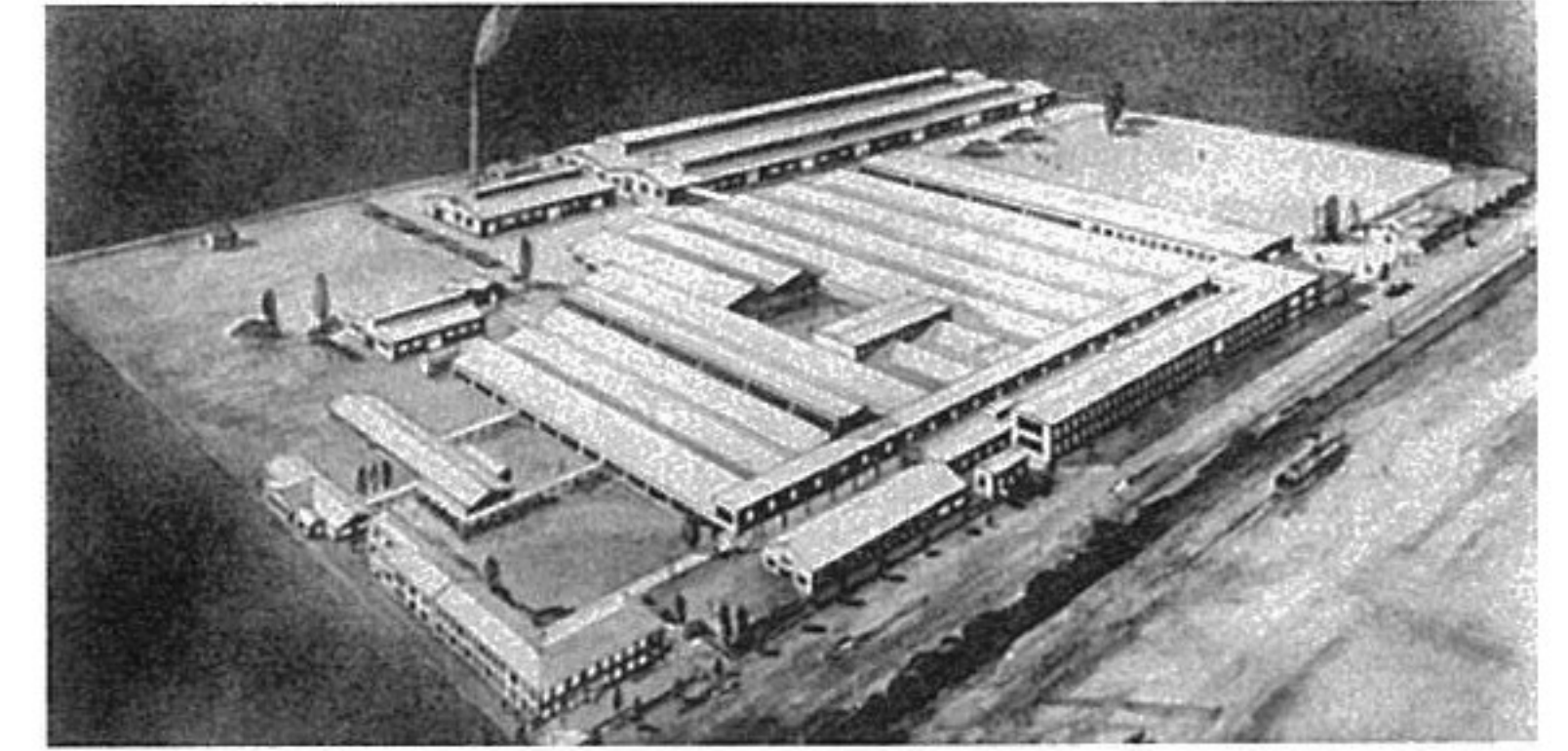
■自動車工業株式会社

国産3社（石川島自動車製作所、東京瓦斯電気工業、ダット自動車製造）は輸入外車と昭和初期の不況の圧力を受け、業績を拡大することができず、伸び悩みの状態であった。この苦境を打破するため、国産3社による国産自動車擁護の運動が展開されたが、反応は軍用自動車関係を除き冷淡で、自由貿易下において国際分業の立場から、安い外国車を購入したほうがよいという意見が大勢を占めていた。しかし、第1次世界大戦後、わが国の国際収支は慢性的赤字を続けており、この運動は国際収支の改善を目指した国産品愛用運動と結びつき現実化する。

1926（大正15）年に商工大臣を会長とした国産振興委員会が設置されていたが、1929（昭和4）年9月の第8回国産振興委員会に、自動車工業を確立する具体的方策について諮問され、具体策を立案するため、1931年6月に自動車工業確立調査委員会が設置された。委員は斯波、竹村の両東京帝国大学教授、内務省、大蔵省、陸軍省、海軍省、商工省、鉄道省などの関係各局長および前記国産3社の社長の合計18名であった。

委員会の審議は1932年3月まで続けられ、出された結論を要約すると、

- 1、中級貨物自動車・乗合自動車の標準形式を制定し、単種大量の生産を行ない、コストの低減と品質の向上を図る。
- 2、政府は使用奨励、製造奨励、課税の緩和、関税の改正などの保護奨励を行なう。
- 3、生産及び販売の組織方法を統制し、一体系のもとに年間1000台以上の生産を行なう。



1935年ごろの鶴見工場。

というもので、これによって外国車に対抗できるとした。

乗用車については、貨物自動車・乗合自動車で十分経験を積んだ後着手するのが得策という考えであった。

委員会から提言された国産3社の合併については、3社それぞれの伝統と背景があり容易ではなかった。1932年9月22日、商工省、陸軍省立会いのもと3社の合併が成立したが、翌日、東京瓦斯電気工業が取り消している。当時、東京瓦斯電気工業は債権者から破産申請が出され強制和議中であったし、ダット自動車製造は前年に当時の新興コンツェルン、日本産業（日産）傘下の戸畑鑄物に買収され、その子会社となっていた。

このような状況の中、1932年12月15日に石川島自動車製作所の澁沢正雄社長、戸畑鑄物の鮎川義介社長、ダット自動車製造の久保田篤次郎専務の3者は、わが国自動車工業確立のために3社合併は不可欠であり、第一段階として石川島とダットの合併を断行しようという覚書を締結した。翌1933年2月28日にダットの営業譲渡契約が結ばれ、3月1日、石川島自動車製作所は資本金320万円の自動車工業株式会社となった。

この合併の内容は、石川島が資本金を70万円増資し、ダットがこれを全額引き受ける。同時にダットは資産・負債一切を戸畑に70万円で継承させたのち解散するというもので、ダット（実質的には親会社の戸畑）の資本参加であった。ダット号およびダットサン製作・販売権は無償でダットから石川島に譲渡されたが、1933年9月22日に戸畑鑄物の懇望により、譲受の日にかかのほり無償で同社に譲渡された。

自動車工業は発足と同時に陸軍の自動車指定工場となり、全能力をあげて軍用自動車の増産に対応したが、月島工場では需要に応じきれず、1934年2月、横浜市鶴見区に鶴見工場の建設を開始した。そして、1936年4月には月島工場の全設備の移転を終了し、6月2日に落成式が行なわれた。

■協同国産自動車株式会社／ 東京自動車工業株式会社

1933（昭和8）年12月、自動車工業と東京瓦斯電気工業は、合併の第一段階として営業部門を統一するため、資本金100万円の協同国産自動車株式会社を設立した。

しかし、生産会社である自動車工業と東京瓦斯電気工業自動車部との合併は、社長問題と財産の評価問題で難航していた。

社長問題は自動車工業の提案で、先輩たる東京瓦斯電気工業の松方五郎社長に決定した。財産評価については1936年11月から協議を開始した結果、合併を対等に行なうため、次のような方法で実施された。

- 1937年4月9日、合併の培養会社として新たに東京自動車工業株式会社を両社折半の出資により資本金100万円で設立。
- 1937年8月、東京瓦斯電気工業の全額引き受けで資本金を1300万円（払い込みは812.5万円）増加し、同月21日に、東京瓦斯電気工業自動車部を650万円で買収した。
- 1937年9月2日、東京自動車工業と自動車工業（公称資本金1300万円、払い込み812.5万円）の合弁契約成立し、11月5日に合弁が実施され、資本金2700万円の東京自動車工業となった。
- 1937年9月27日に両社の共同販売会社であった協同国産自動車は東京自動車工業に吸収された。
こうして国産3社の合併はようやく完成した。いすゞ自動車は1937年4月9日を創立記念日としている。
この当時の工場分担は以下のとおりであった。

大森製造所（旧東京瓦斯電気工業）：

戦車、装甲自働車、クローラ（キャタピラ）式けん引車

鶴見製造所（旧自動車工業）：

6輪トラック、6輪および4輪乗用車、6輪および4輪駆動トラック、

その他一般兵器車両及びディーゼルエンジン

川崎製造所（旧東京瓦斯電気工業の土地12万856m²に1937年10月建設着工）：

いすゞ標準車一般

その後、東京瓦斯電気工業は1939年5月、日立製作所に吸収合併され、日立航空機、日立兵器、日立工作機に分離している。

■陸軍の管理工場指定／川崎製造所と日野製造所の建設

1937（昭和12）年7月7日、日中戦争が勃発し、その長期化が予想されると、1938年4月に国家総動員法が成立し、東京自動車工業は陸軍の管理工場に指定される。軍部では日中戦争勃発以前から、巨大な軍備の拡張を目指し、生産力の拡充を求めている。

1937年10月19日、川崎製造所の建築が認可され、即日作業が開始された。翌年7月7日に操業開始したが、設備万端完全の域に達したのは1940年で、11月16日に落成式が行われた。

大森製造所は陸軍から生産能力の拡大を求められていたが、拡張の余地がないため別に工場を建設することになった。1938年9月、東京市南多摩郡日野町の土地購入を決定。1939年10月末時点で61万8430m²を簿価69.1万円で購入し、1940年7月1日に日野製造所が設立された。年末には1期工事を完成し、大森製造所は日野に移転した。

■ディーゼル自動車工業株式会社／ 日野重工業株式会社

1933（昭和8）年に自動車工業の加納友之介社長の方針で、当時は欧米でも普及していなかったディーゼル自動車の研究を進めた。石油資源の乏しいわが国に適用しているとの判断から、後発でありながらも積極的にディーゼルエンジンの開発を進めた結果、1936年にDA6型、DA4型空冷ディーゼルエンジンの完成をはじめとした、各種のディーゼルエンジンの開発に成功して、ディーゼル自動車メーカーとしての地位を不動のものとした。

1937年に日中戦争が勃発すると、わが国の燃料問題は深刻になり、1938年には石油の配給制度が実施された。1939年に第2次世界大戦がはじまると、米国の対日石油抑制策により、消費規制が強化され、民間の不要不急車両へのガソリン配給停止、自動車運送業者の整理統合が進められるとともに、代燃車（木炭、薪などを燃料とするガス発生炉を備えたもの）への切り替えが積極的に図られた。

このような背景のなかで、軍部のディーゼル化の促進、人造石油（ディーゼル燃料として適していた）増産計画の推進の動きに合わせ、軍用車両に多種多様のエンジンが搭載されていたが、1938年頃から、大量生産を容易にすると同時に、戦場修理を単純化し、補給を簡単迅速に行なうため、ディーゼルエンジンの整理・統合と部品の共通化を図る、エンジン統制が実施された。

統制型ディーゼルエンジンの設定とともに、大量生産

を可能とするため、製造許可は1社に限定され、会社創立4周年を祝った1941年4月9日、自動車製造事業法による許可が東京自動車工業に下された。1938年から軍需会社として、陸軍大臣の指定を受けていたが、さらに商工省による認可会社となった。このとき認可の条件として以下の3項目が内意として示された。

- 社名をディーゼル自動車製造に応じたものに変更すること。
- 既存のディーゼル自動車製造会社の資本および技術を導入すること。
- もっぱら戦車など軍用クローラ（キャタピラ）車の生産を担当する日野製造所は、政府の指示に従い分離して独立させること。
これを受け、1941年4月30日、臨時株主総会を開き、ディーゼル自動車工業株式会社と称号を改めた。次いで750万円の増資（総資本金7750万円）を決議し、技術参加をする三菱重工業、川崎車両、池貝自動車製造の3社に各250万円ずつ割り当てた。日立製作所はすでに大株主であったので除外されている。

一方、日野製造所の分離については、1942年3月14日の臨時株主総会で決議。同年5月1日、日野重工業株式会社（現日野自動車）が創立された。資本金は5000万円（半額払込み）とし、株式は全額ディーゼル自動車工業が引き受けた。なお、日野事業所に属する設備及び営業一切は2011万円で新会社に譲渡された。

■戦時下の状況

戦局の悪化を打開するため、軍部は軍需生産の増強を企図し、1943（昭和18）年11月に軍需省を設置し、12月には軍需会社法が施行された。これは軍需生産を行なう企業を全面的に国家管理のもとにおいて生産の増強を図ったもので、ディーゼル自動車工業も1944年1月17日に軍需会社の指定を受けた。

1942年6月、敵国資産として軍の収用管理下にあった横浜市神奈川区守屋町の旧日本フォード自動車会社の組立工場が貸与された。翌年2月3日に鶴見製造所子安工場として開所式が行なわれた。

1942年9月、鶴見鑄造所（後の末吉製造所）設立。東京石川島造船所より462万円で譲り受けたもので、1944年11月には鍛造設備を増設して鶴見鑄鍛所と改称した。しかし、当時は機械設備が入手できず、大部分の設置は戦後行なわれた。

1943年から1945年にかけて、生産と資本の系列を一本化すべきであるという兵器行政本部の意向に沿って、

東京ラヂエーターをはじめ協力工場の系列化が進められていった。

1943年1月には南方（マレー、ビルマ、ジャワ、スマトラ、ボルネオ）における軍用車の修理、部品補給および将来に備えての拠点確保のため、昭南島（シンガポール）に昭南支社を設置した。赴任途中で船が魚雷攻撃を受け、沈没して犠牲者も発生したという。内地の工場も空襲を受け、いつ死ぬかわからない恐ろしい時代であった。

1944年初頭には工場疎開を計画し、1945年1月には川崎市菅に、3月には長野県岩村田に疎開工場の建設を開始した。5月16日には軍需大臣より分散疎開の正式命令を受けたが、本格稼働する前に敗戦を迎えた。

■いすゞ自動車株式会社

1945（昭和20）年8月15日、敗戦と同時に生産は停止した。徴用工その他は動員を解除され、施設の一部は一時的に進駐軍に接収されたが、9月17日にはいすゞ号乗合および貨物自動車の製造・販売を主体とする民需転換方針を策定し、生産再開に備えた。

1945年9月25日、連合国軍最高司令官総司令部（GHQ）により、自動車はトラックに限り生産が許可され、同年10月から生産を再開している。10月28日にはGHQから「軍需生産工場の平時生産への転換に関する覚書」が指令され、民需転換の申請を行なった結果、1946年1月31日の鶴見製造所を皮切りに、10月12日までに各製造所の転換が順次許可された。

1945年11月に始まった財閥解体に関連して公布された制限会社令によって、翌年5月22日にディーゼル自動車工業も指定会社となった。子会社、孫会社との株式の持ち合い、役員兼任等を禁じるもので、それらの戦後処理を終え、新資本金1億5000万円で1949年7月1日、社名をいすゞ自動車株式会社に改めた。

第2章 戦前・戦中のいすゞ乗用車

■ウーズレー15（フィフティーン）A9型乗用車

第1章で述べたように、第1次世界大戦勃発によって引き起こされた好景気によって得た収益を、戦後に予想される経済不況の対策として、将来広く普及することが予測された自動車生産に投資することを決断した東京石川島造船所であったが、まったく経験がない分野なので独力でスタートすることは難しく、外国の自動車会社と提

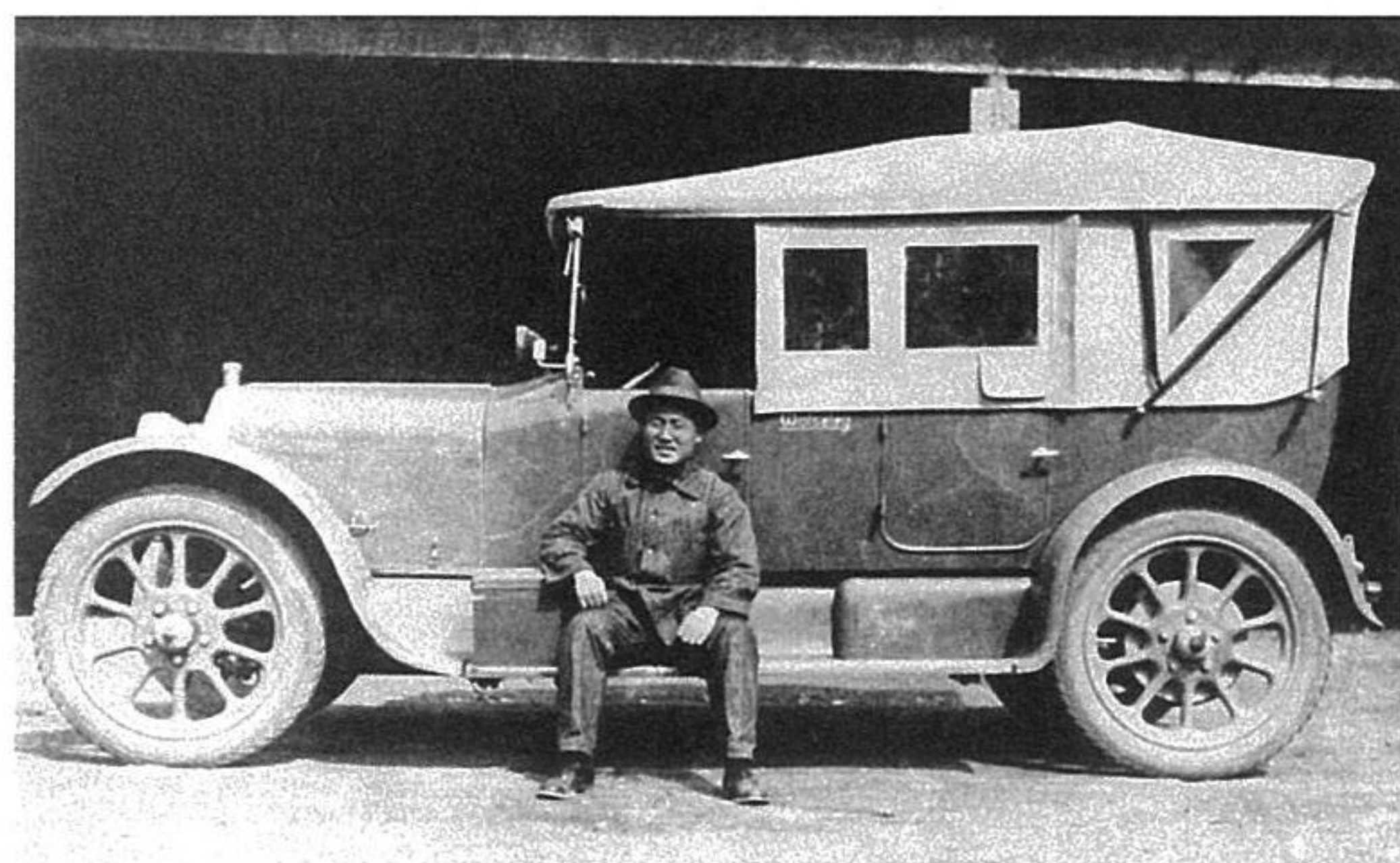


1920年ころの東京石川島造船所深川分工場で組立中のウーズレーA9型。

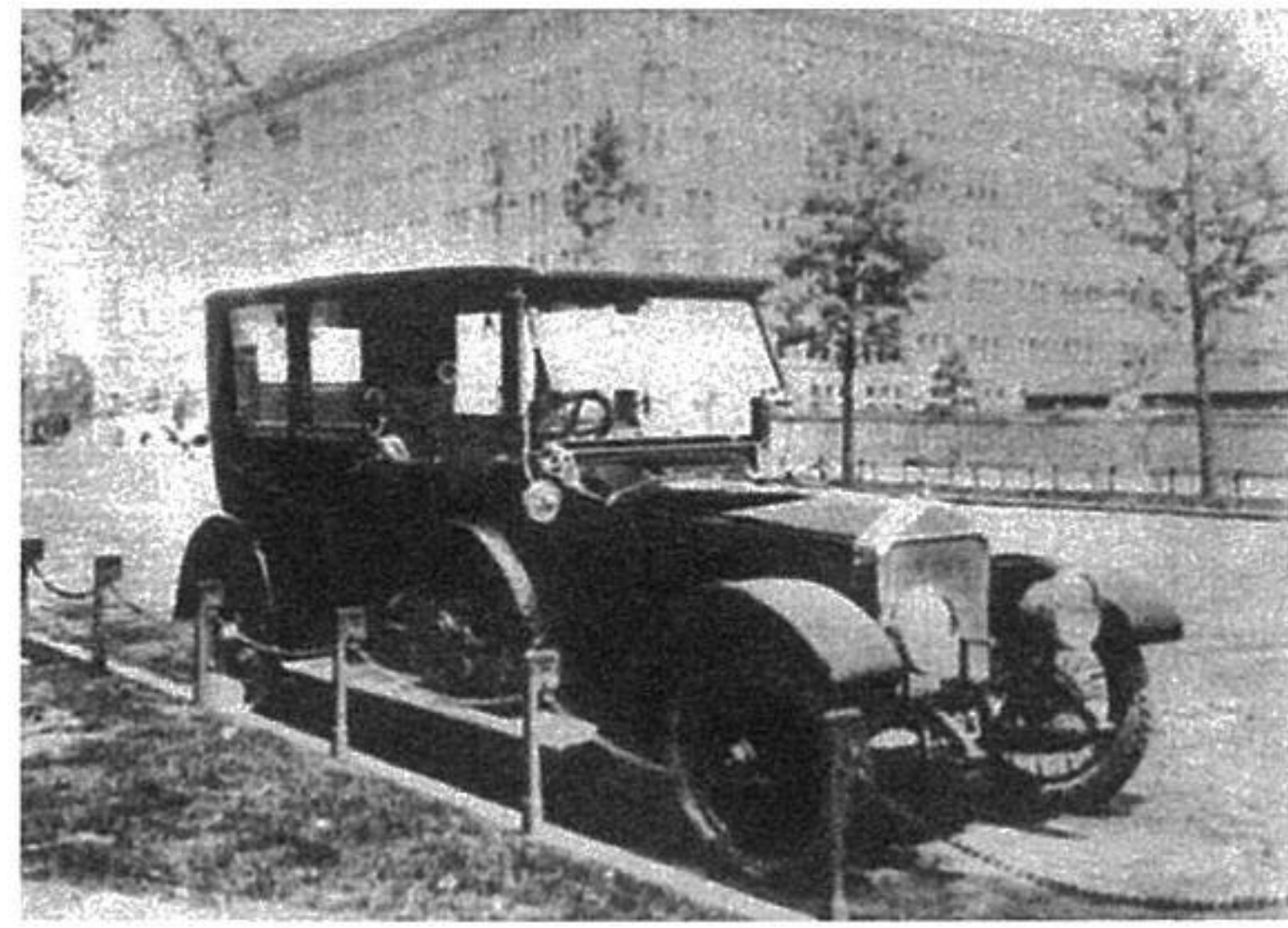
携することに決定。当時、東京で目にすることができたイタリアのフィアットおよび英国のウーズレーの2社と提携条件について折衝に入った。

一方、自分たちの手で、コピーして実物を造ってみようということになり、1916（大正5）年にフィアットの輸入代理店であった日本自動車からフィアットの乗用車を1台購入して、1917年の春から夏にかけてそのクルマをバラバラに分解し、スケッチして図面を作成した。その後、試作に取り掛かり、悪戦苦闘の末、1年がかりでなんとか動くクルマを完成したという。

やがて、フィアットおよびウーズレー社から提携条件について回答を得たが、図面その他製作販売など一切の権利を含めて、フィアットは100万円要求したのに対し、ウーズレーは8万ポンド、当時のレートで約80万円であった。この頃、東京石川島造船所ではウーズレー製のマリンエンジンを搭載したモーターボートを使用しており、優秀さを知っていたことと、ロイヤルティが安かったことから、ウーズレー社と契約を結ぶことに決定した。ロイヤ



当時の道路事情が想像できる泥まみれのウーズレーA9型。人物は後に1945年7月～1946年12月の間、ヂーゼル自動車工業の社長を務めた弓削靖。



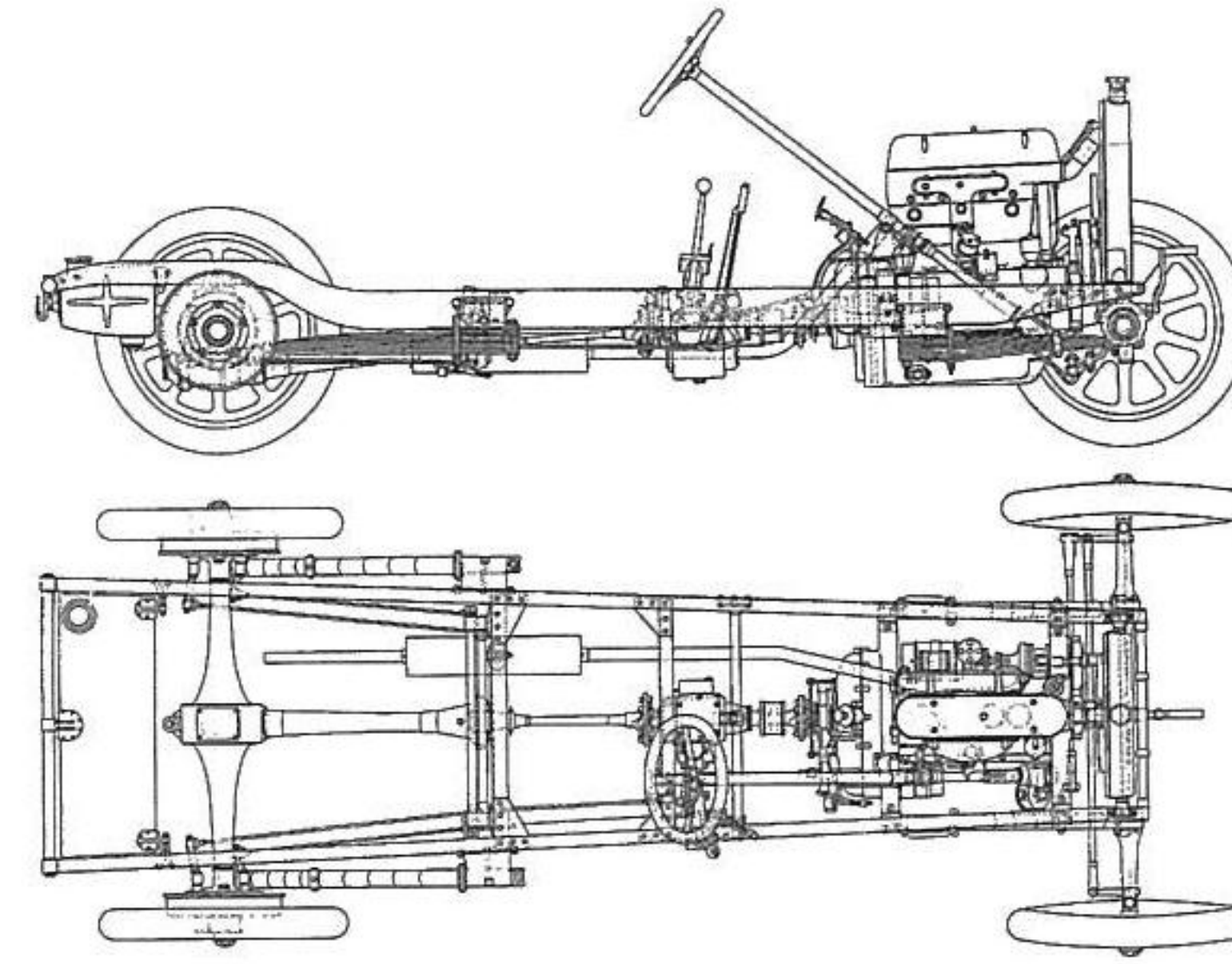
ウーズレーA9型のクローズドボディモデル。

ルティの80万円は10年の分割払いで支払う契約としたが、利益の有無にかかわらず毎年8000ポンド支払うということは、当時は苦しい条件であった。

契約にはウーズレー社のパーミンガム工場での製造技術習得も含まれていたため、石井信太郎、村上義諦、杉山勝馬の3技師と、現場の技術優秀な小池久五郎（鋳物工）、芹沢常吉（仕上げ工）、加藤清次郎（旋盤工）の6名が米国経由で英国に渡った。

1918年12月30日に一行は横浜を出発し、途中米国のデトロイトでは自動車工場を見学したが、フォードでは既に大量生産方式を採用しており、1分に1台がラインオフしていく様子を見て戦意喪失したという。しかし、ウーズレーの工場は規模も小さく、手作業が多いのを見て、これなら日本でもできると、大いに意を強くしたという。約8ヶ月の滞在後、村上、杉山両氏は米国経由日本へ帰国、石井技師ほか3名は数ヶ月遅れて帰国している。

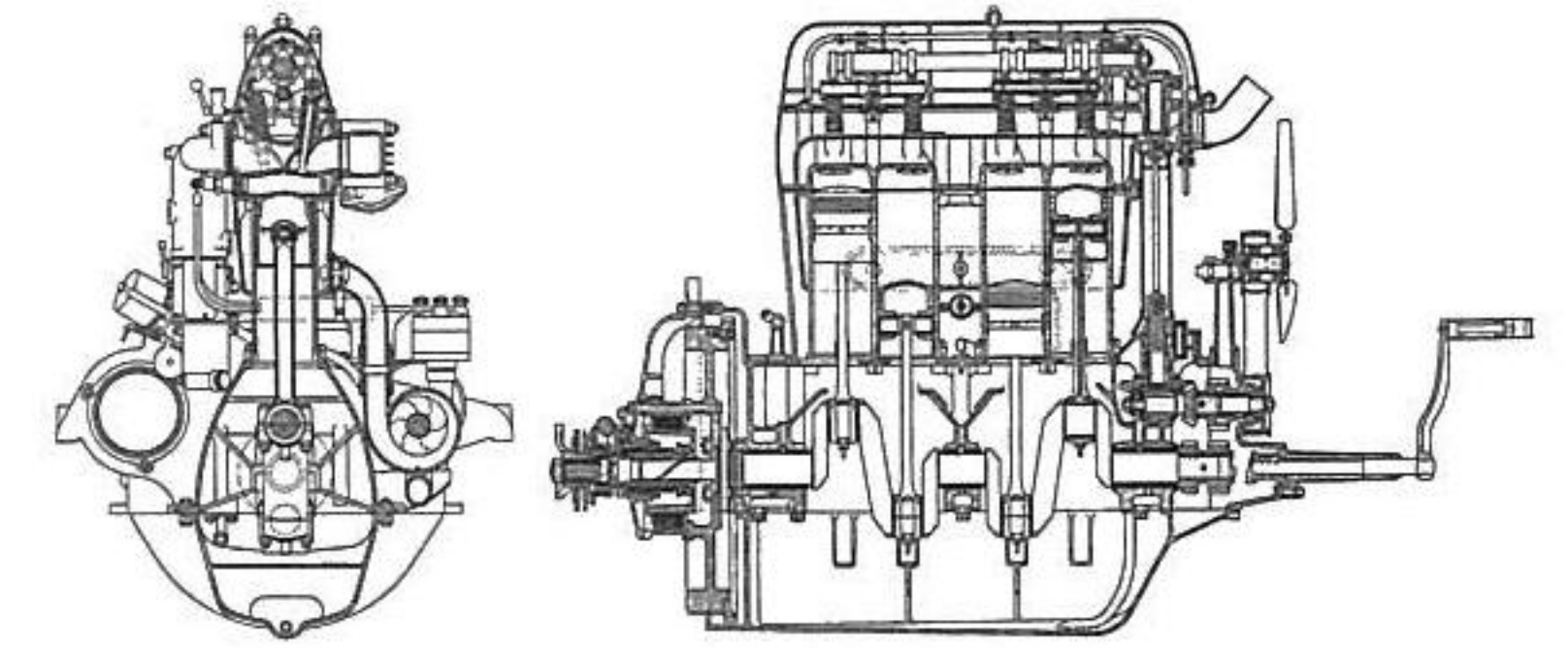
1920年に東京・深川区（現江東区）に深川分工場を新設し、英国から1組1万円で購入した木型や、日本への帰途米国で購入した40～50万円相当の機械類、A9型乗用車



ウーズレーA9型のシャシー。クラッチハウジングとトランスミッションは直結ではなく、間にカップリングが入る。

の製作詳細図、治具類を使って生産を開始。技術指導のため1年契約でウーズレー社から派遣されたベニオール技師の指導によって、1922年12月31日に、粗材は輸入品を使っているが、国産車と言える最初のウーズレーA9型を完成した。

工作方法は、ウーズレーモーターズ社の設計による治具およびゲージを使用し、精密工業の未発達な当時においてリミット・ゲージ・システムを採用し、部品の互換性を得るなど画期的な試みも採用されたが、鋼、特殊鋼、鍛鉄および鋳鋼類は素材の供給を受け、鋳鉄およびアルミニウムは原料を輸入して自社内で鋳造した。スターターモーター、ダイナモ、マグネトー、ランプ類、点火プラグ、配線類はウーズレーモーターズ社から購入していた。

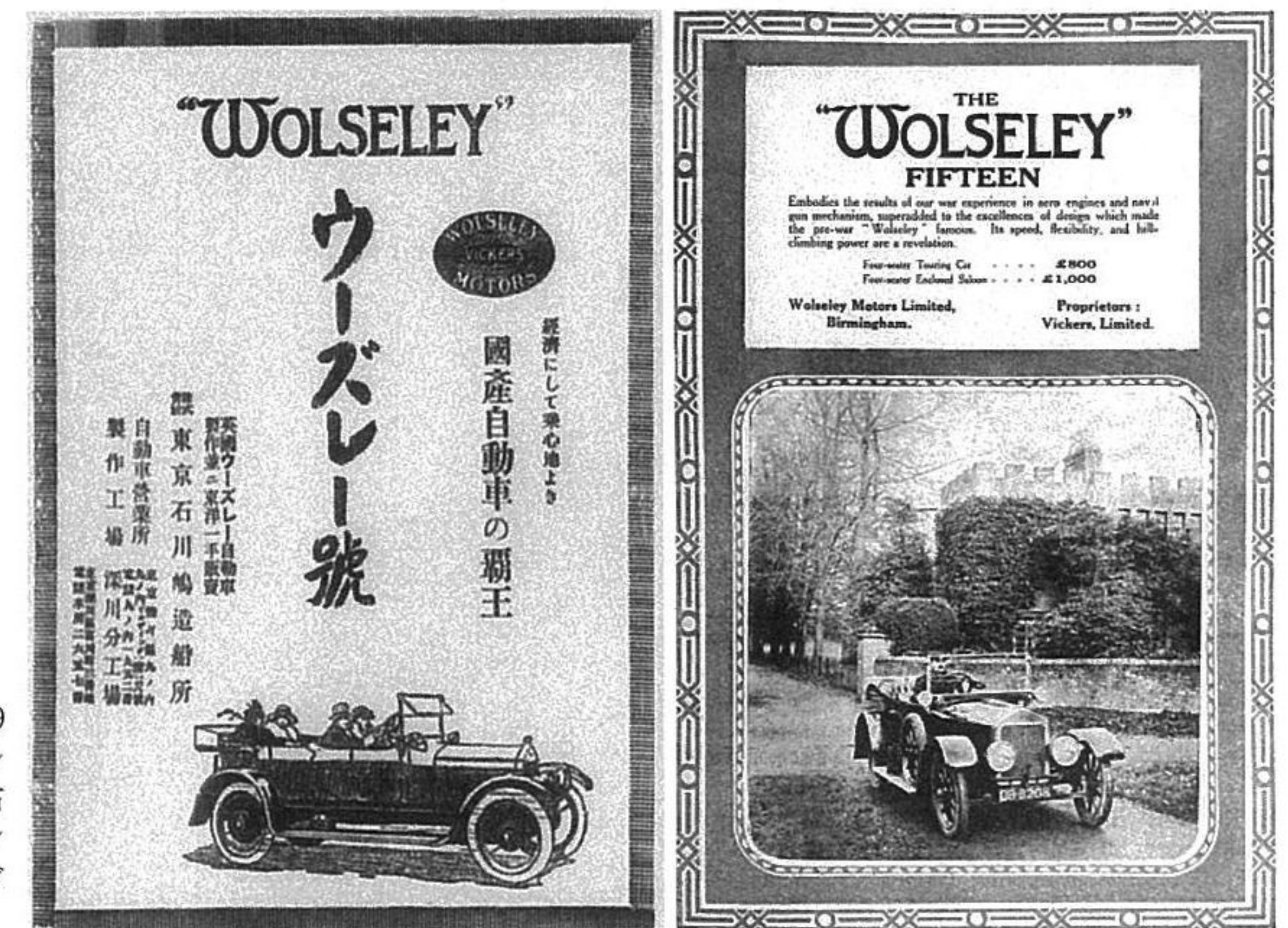


ウーズレーA9型のエンジン。2614cc直列4気筒SOHC 34馬力、カムシャフトはベベルギアとシャフトを介して駆動され、クラッチは湿式多板式。

この1号車で大晦日に三浦三崎に向け試運転に出掛けたが、目的地直前の野比の上り坂で警察電話の電柱に衝突してラジエーターを壊してしまう。それでも何とか応急処置を施しながら徹夜で自走し、元旦の朝9時ごろ深川分工場にたどり着いている。

苦勞して造ったA9型であったが、その製造原価は1万数千円に達してしまい、当時米国製のビュイックが7000円、ハドソンが8500円ほどで買えたから、原価を割って1万円で関係筋の銀行や企業に頼み込んで、買い取ってもらう有様であった。しかも、輸入車ほど調子は良くなく、評判は芳しくなかった。参考までに、1923年の英国でのウーズレーの広告を見ると、フィフティーンA9型の価格はツーリングカー800ポンド（約8000円）、インクローズドサルーン1000ポンド（1万円）であったから、品質が伴えば妥当な値段であったと言える。

結局、日本ではまだ国産乗用車などに手を付けるのは時期尚早であるとの結論に達し、まもなくその製造は中



東京石川島造船所が出したウーズレーA9型の広告（左）と、本家英国のウーズレー・フィフティーンA9型の広告（右）。右の広告には、ツーリングカー：800ポンド、インクローズドサルーン：1000ポンドとある。



わずかではあったが完成車で輸入されたウーズレー・テンE3型の広告。A9型より大幅に安い285ポンドであった。

ブはウォームギアであったが、A9型と異なりトランスアクスルが採用されていた。

■「スミダ」の誕生

日本陸軍は日露戦争直後から自動車に注目して研究を進めていたが、第1次世界大戦は軍部に大きな教訓を与えた。大戦中多数の自動車を使用され兵力輸送、補給輸送に活躍し、その軍事的有用性が明確になった。しかし、戦時においては多数の自動車を要するが、平時からこれを軍が保有するには多大の予算を要し、また、自動車は毎年改良を施されており、これを大量に軍が購入しても陳腐化する恐れがある。そこで、1918（大正7）年3月、英国、フランスなどの法を参考にして、軍用に適する民間の保有車に補助を与え、有事の際は徴発して軍が使用するという、軍用自動車補助法が成立した。

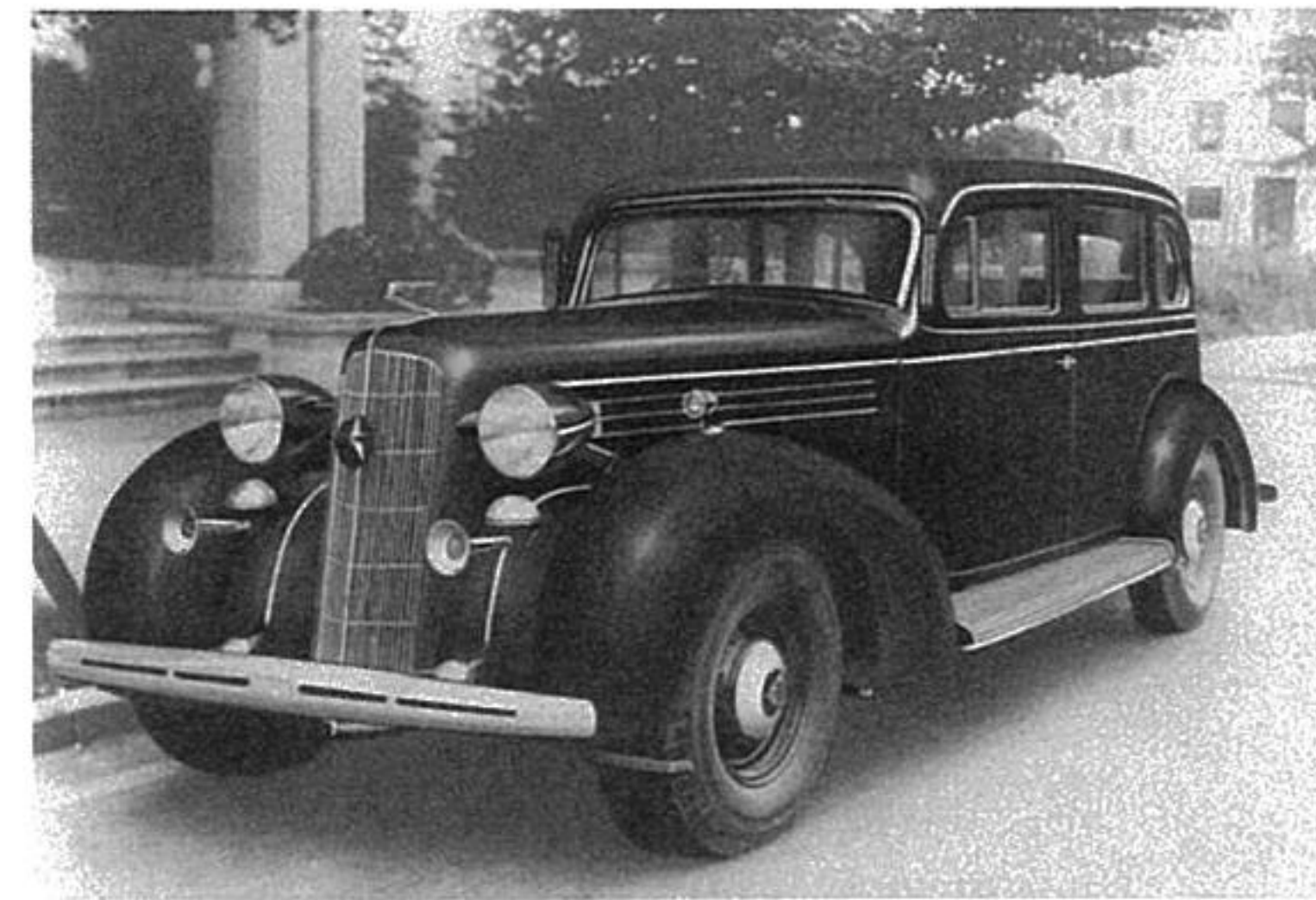
補助金には①製造補助金（製造者に対する補助金で、自動車工業の未確立な日本独特のもので、国産車育成のために設けられた）。②購買補助金（一般購買者への補助金）。③増加補助金（製造者が自ら使用するときの購買補助金に代わるもの）。④維持補助金（毎年の維持検査に合格した保護自動車の使用者に、5年間に限り支給された）の4種類があった。

東京石川島造船所は、この「軍用保護自動車」に着目。幸いウーズレー・モーターズ社との契約にウーズレーCP型トラックの製造も含まれていたため、1922年10月、村上義諦技師が再度訪英してCP型の図面およびサンプル車2台を取得し国産化を進めたが、関東大震災で大きな被害を受け、一時は自動車工場廃止案も出たが、前述したように工場を月島の本社敷地内に移転して継続し、苦勞の末、1924年に軍用保護自動車の資格を得た。

昭和初期に国産自動車メーカーというと、東京石川島造船所、軍用自動車補助の適用を最も早い1919年に受けた東京瓦斯電気工業、および1924年に適用を受けたダット自動車製造の軍用保護自動車メーカー3社であった。



スミダの社章。背景は神代杉をあらわしたもの。



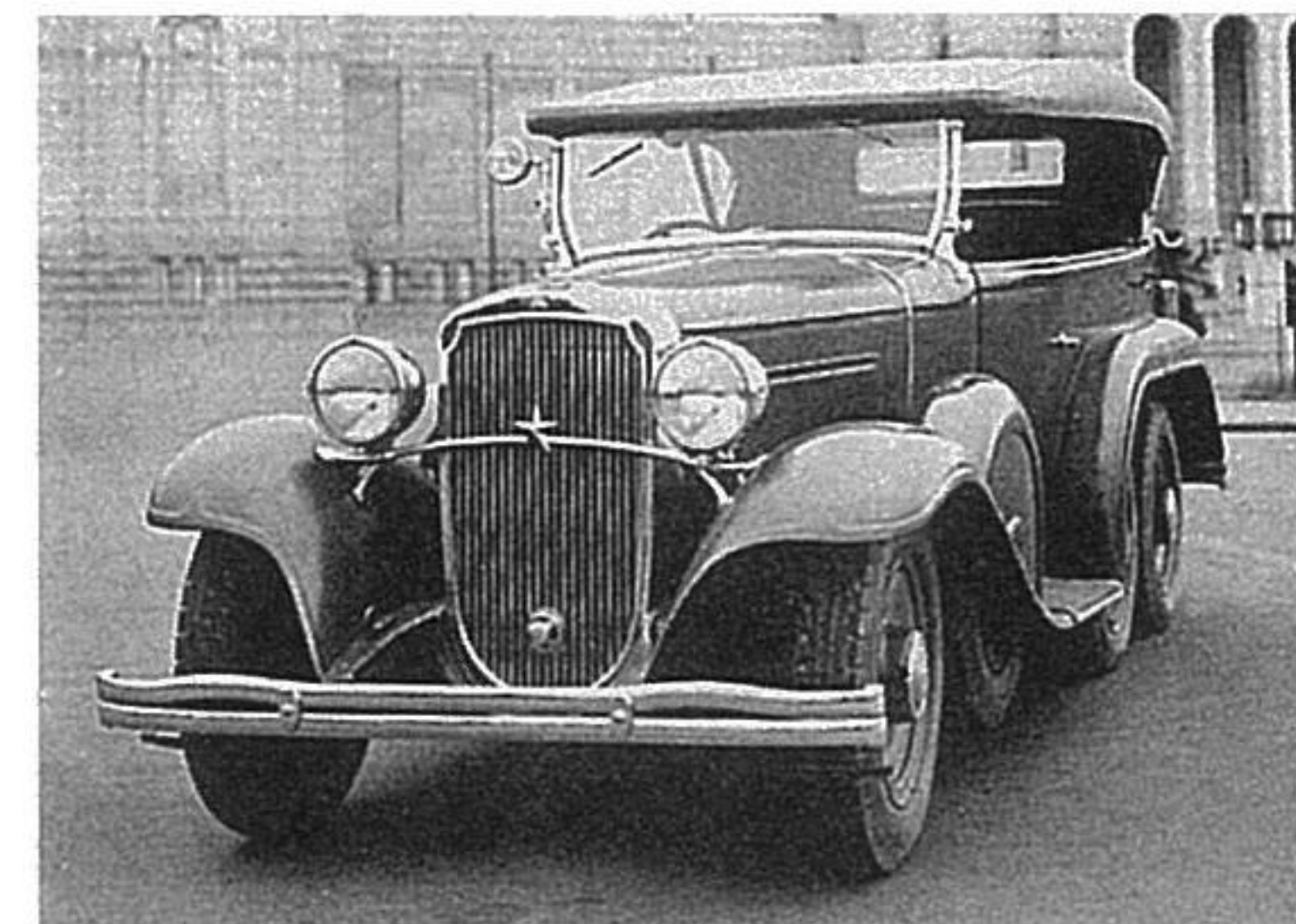
1933年スミダH型乗用車。J型、K型製作後に民間用として開発されたが、陸軍技術本部に1台納入されただけで量産はされなかった。

ウーズレー型トラックの成功によって、自動車工場は社内での地位を確立することができた。1927（昭和2）年5月、前年9月から欧米諸国の自動車工業視察を行っていた澁沢正雄取締役が滞英中にウーズレー・モーターズ社との契約解除に成功し、以後、独自の設計による自動車の製造を行なうことになった。そこで、ウーズレーという英語の呼称をやめ、新しい名称を一般から懸賞募集したところ、大きな反響を呼び、1万点を超す応募作品が集まった。この中から1928年「スミダ」が選ばれた。工場が隅田川畔にあり川の流れにちなんで国産車「スミダ」の永久的発展を願ったものである。

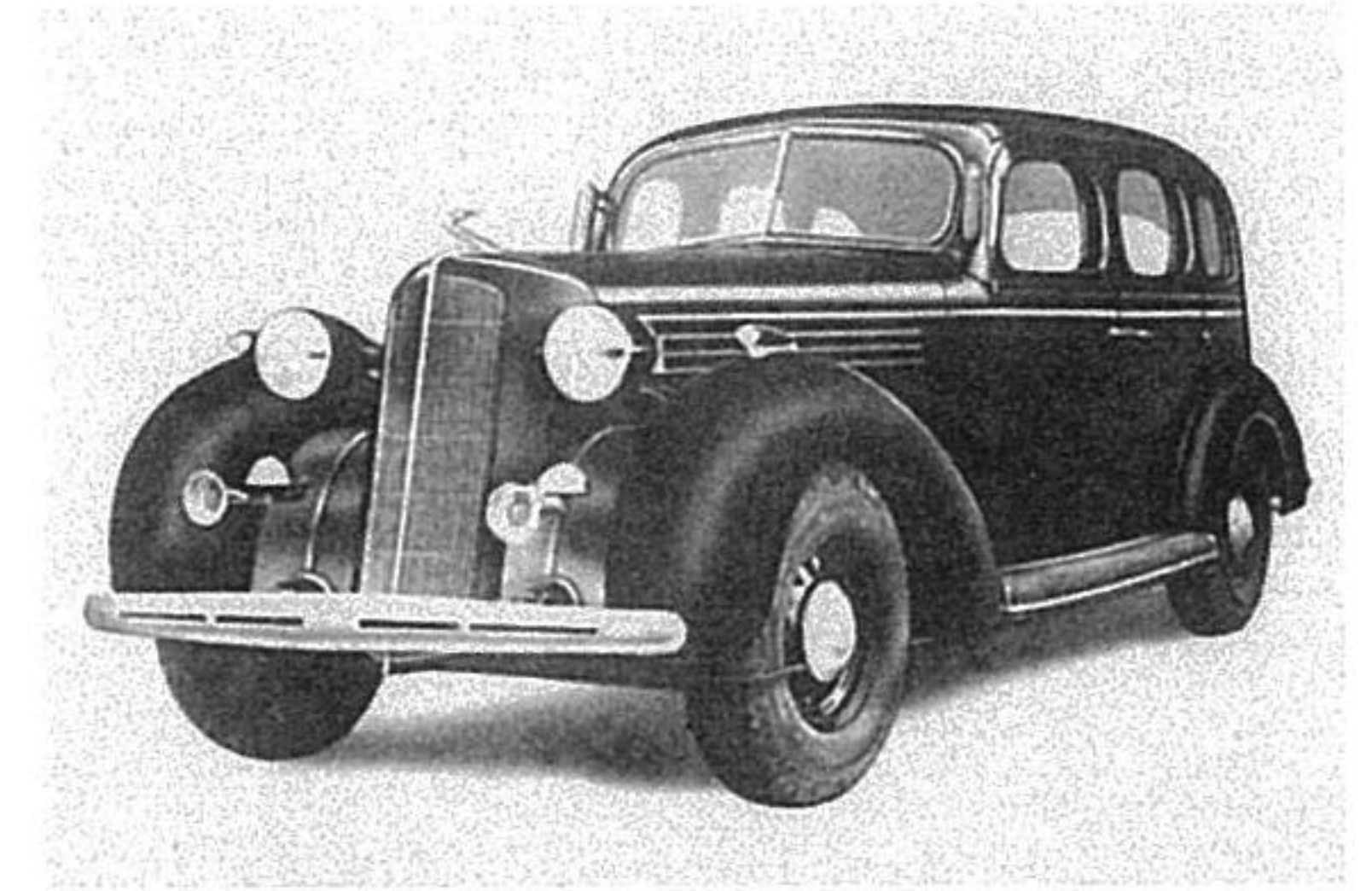
■スミダH型、J型、K型乗用車

1931（昭和6）年の満州事変、その翌年の上海事変と大陸での戦乱に、国産自動車は第一線で重用されたが、乗用車については絶えず不足が訴えられ、1933年に陸軍自動車学校で乗用車の研究が開始され、自動車工業でも乗用車の生産に着手せざるを得ない状況になった。

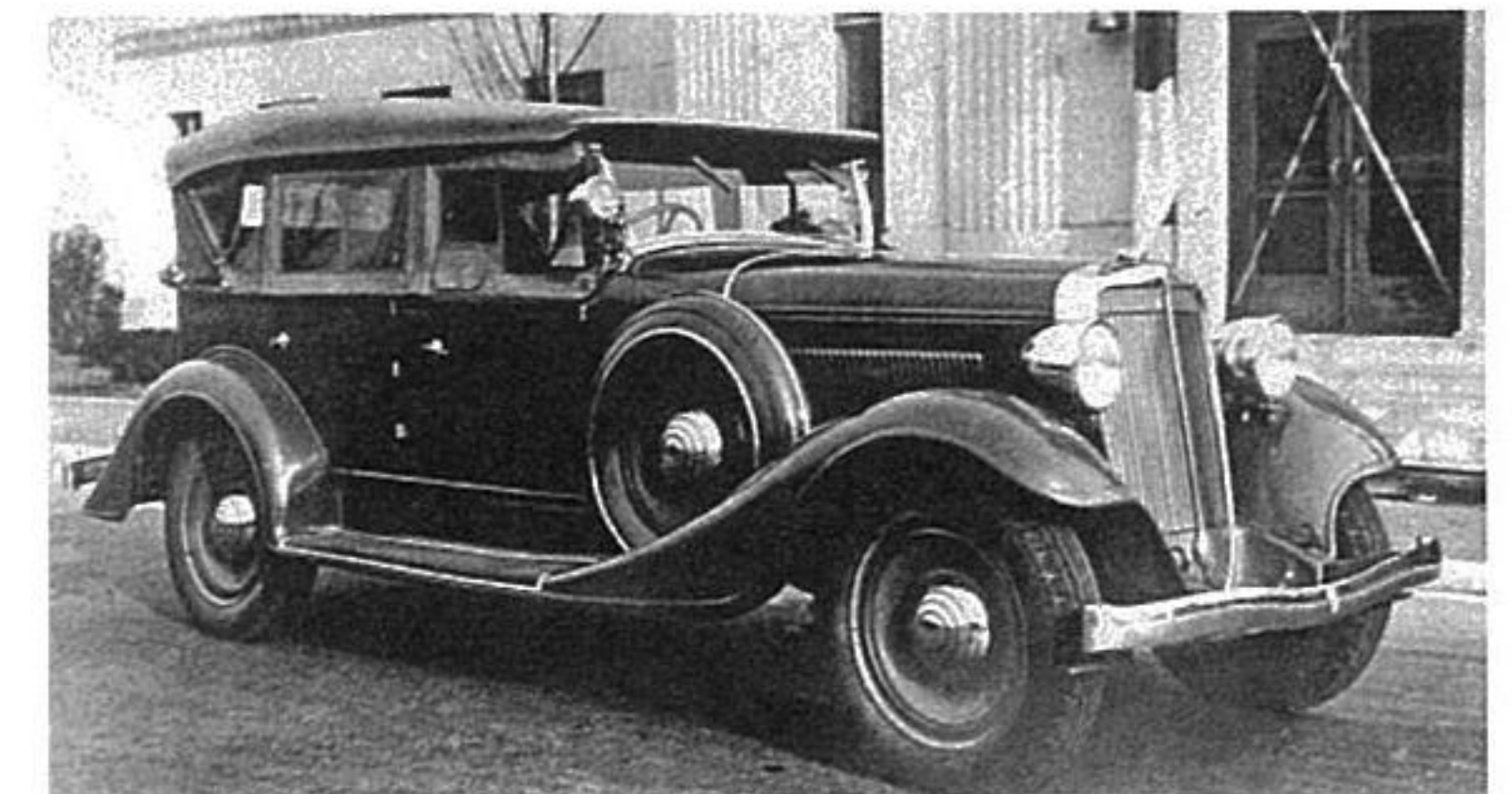
創業当初、ウーズレーA9型の組立・製造の経験はあったが、その後10数年の空白があり、乗用車製造に関して



1933年スミダK型乗用車。不整地での走破性を考慮した6輪乗用車。



これも1933年スミダH型だが、フロントウインドーが2枚ガラスでドアの三角窓もない。

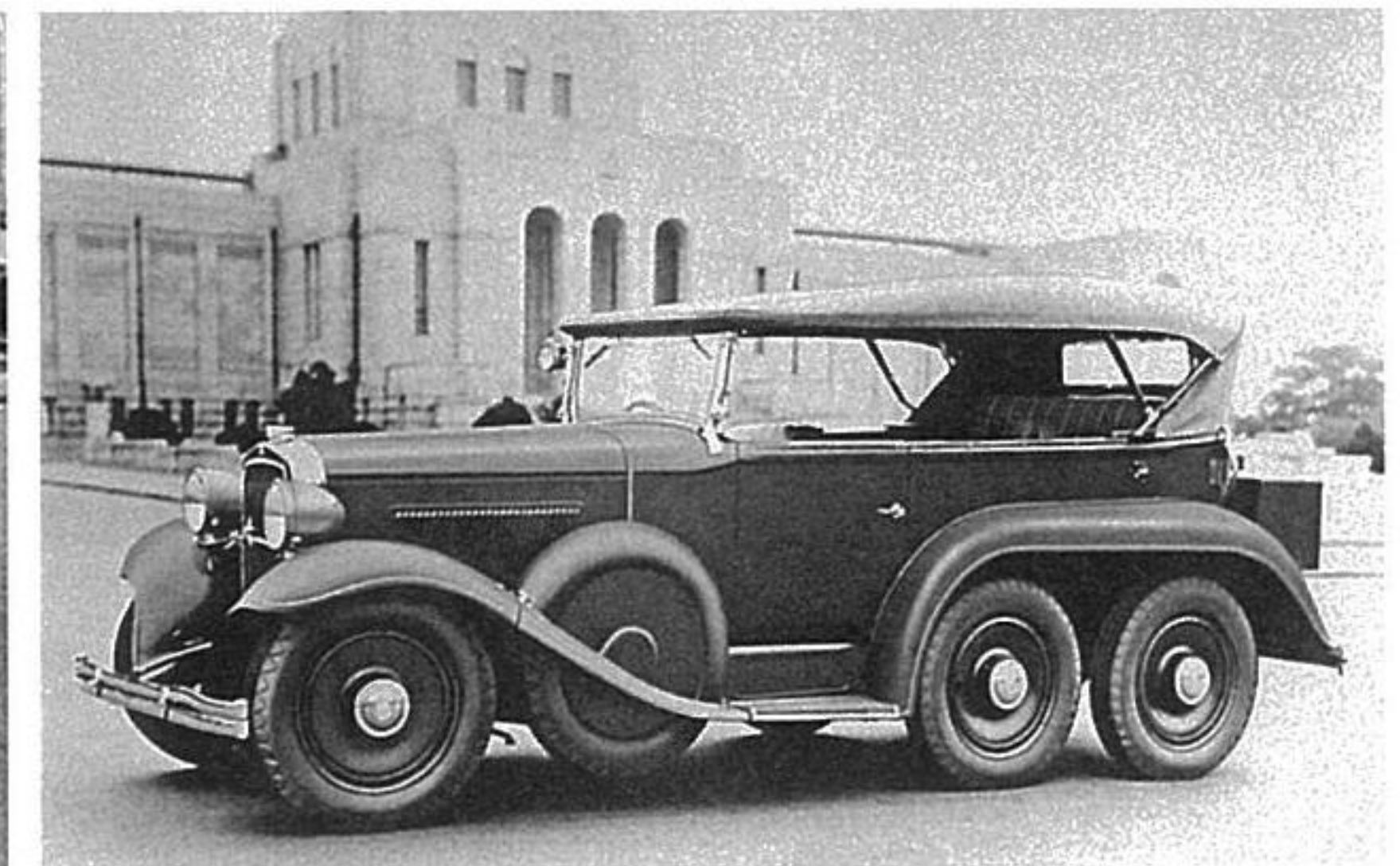


1933年スミダJ型乗用車。

はほとんど無経験に等しかった。当時、乗用車は外国車ばかりで、有事の際には車両の供給不足が考えられたため、国産乗用車の製造・供給体制の確立に着手した。

しかし、欧米車の持つ性能とは全く異なり、軍用車として満州で使用されるため、悪路走破性に配慮した設計が行なわれた。1933年に3種類の乗用車を完成している。

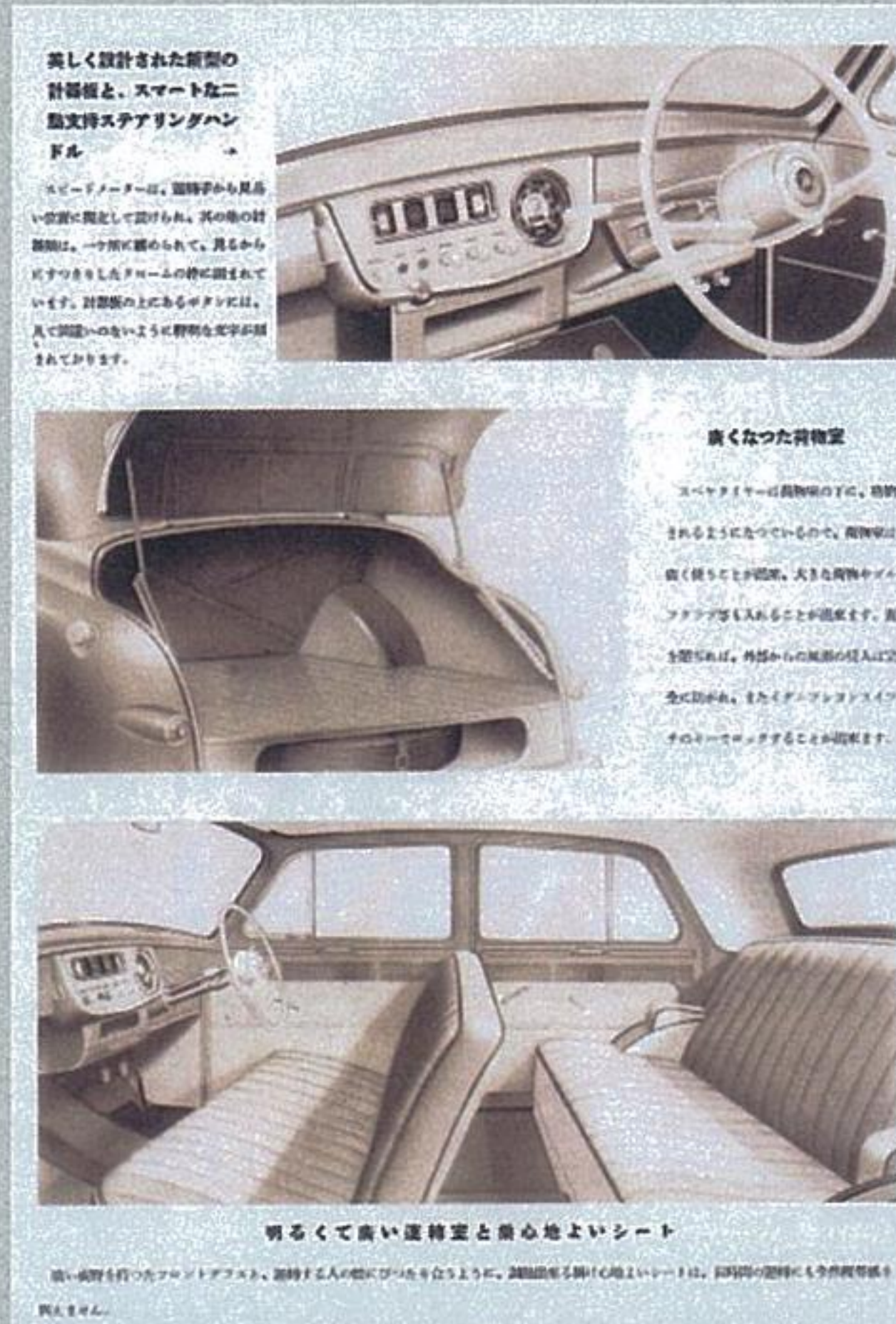
スミダH型乗用車は民需用大型車として、ビュイック、クライスラーなどを参考にして開発されたモデルで、X型4390cc水冷直列6気筒70ps/2800rpmエンジンに真空作動自動クラッチ、常時噛合式変速機を積んだ7人乗り高級



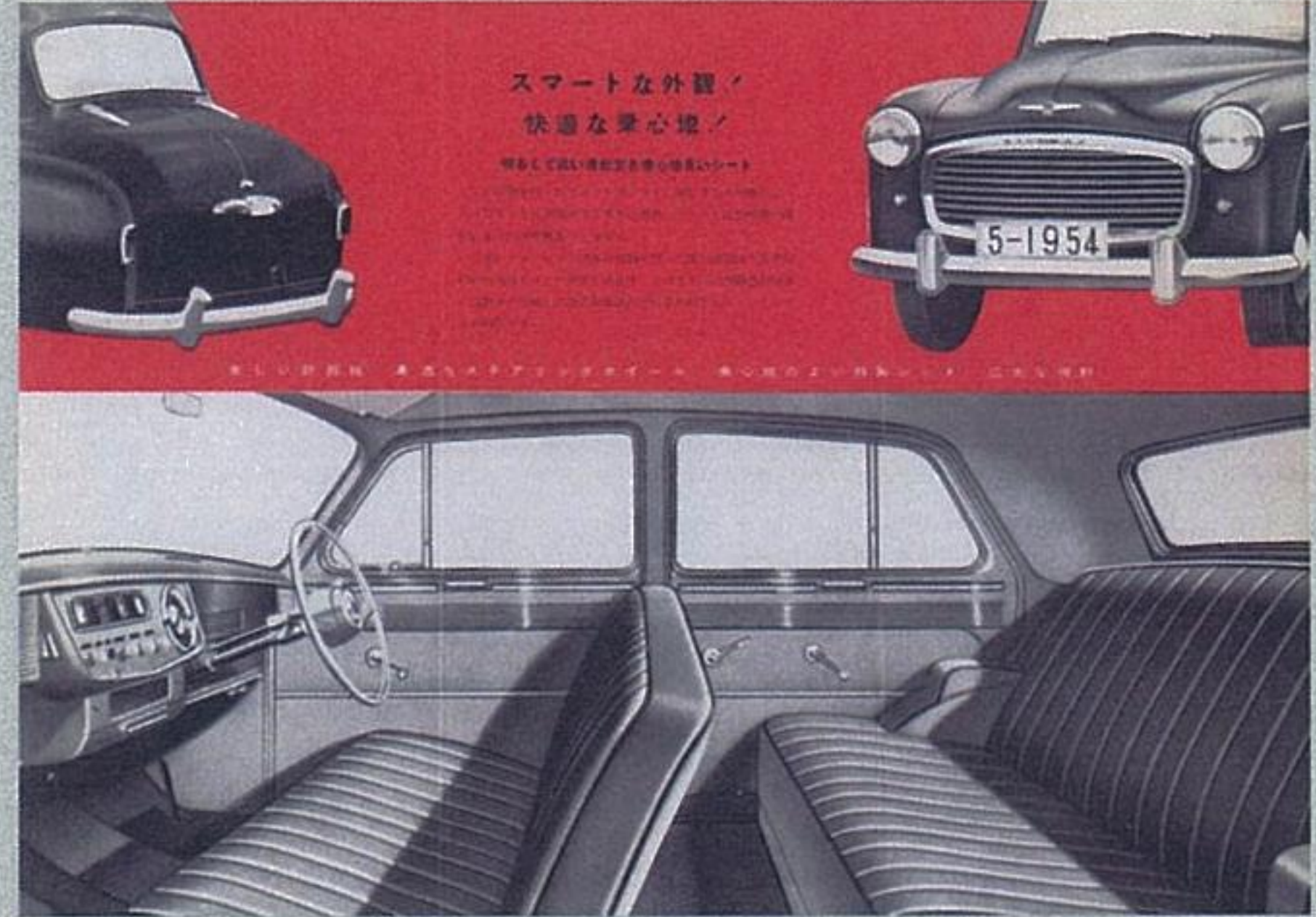
● 第1世代 ヒルマン (1953年11月~1956年8月) ●



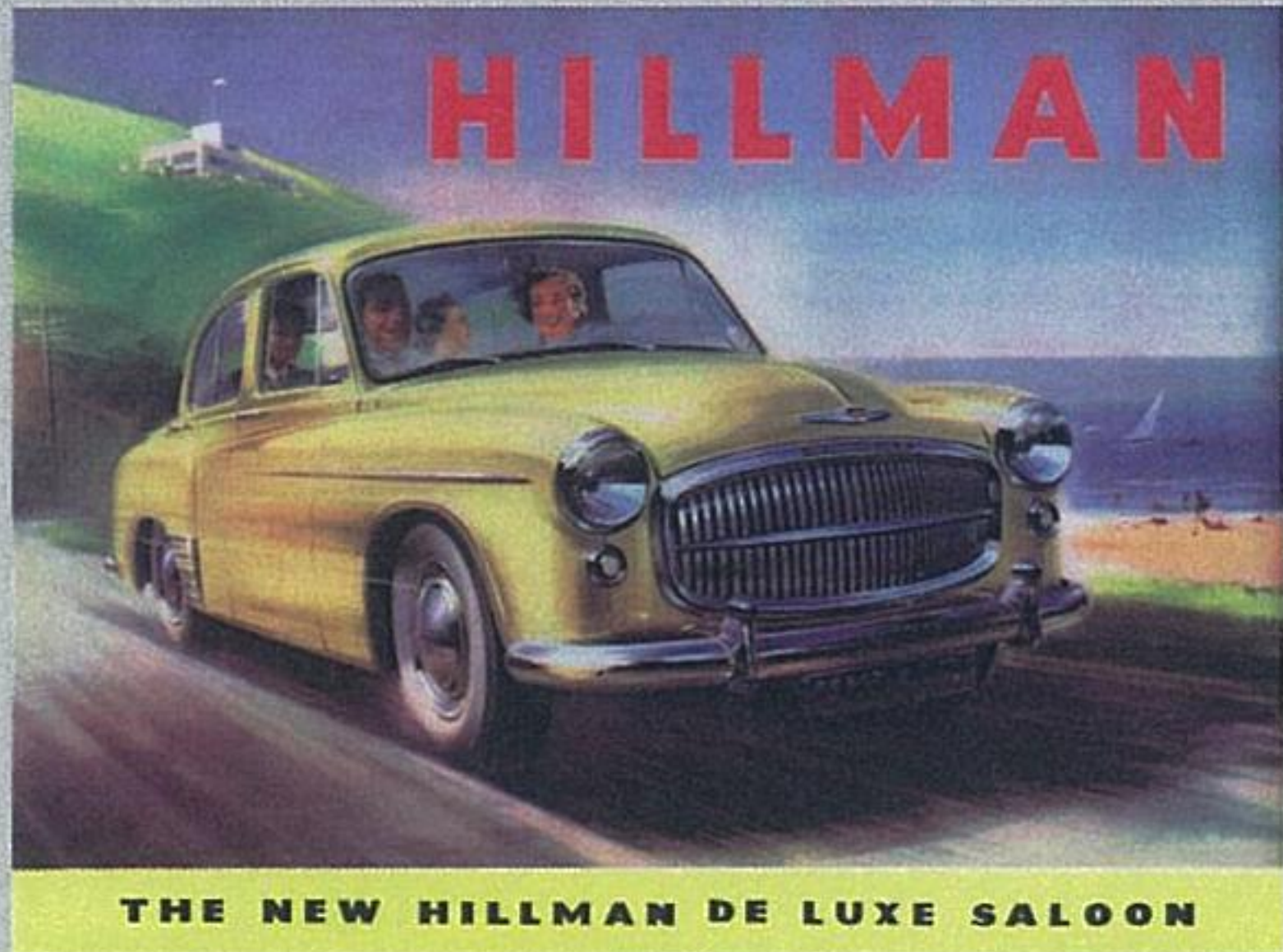
これは1953年にいすゞ自動車が発行した最初のヒルマンミンクスMark VIのカタログ。ヒルマンが登場したのは1907年であったが、ミンクスモデル登場は1932年であり、21年目の記念モデルとしている。カタログは英国で用意されたもので、いすゞでは生産していない2ドアハードトップ、コンバーティブル、エステートが含まれている。いすゞとルーツの合併販売会社である、やまと自動車はルーツ製モデルの輸入販売権も持っていた。この頃のヒルマンのカタログにステアリングホイールが描かれていないのは、右ハンドル、左ハンドルのどちらにも共用するためである。



1953年に発行されたセダン主体のカタログ。メータークラスターパネルは中央にあり、輸出に力を入れていた英国車らしく、左右どちらのハンドル仕様にも対応しやすい設計であった。テールランプは丸い小さなものであった。最初の価格は102.5万円で、1954年4月に99万円で値下げされた。



1954年7月に発売されたヒルマンミンクスMark VII。リアトランク周りがわずかに変更され、テールランプが角型になった。さらに前後バンパーにオーバーライダーが装着され全長が50mm延長された。1955年2月には後席を3人掛けとして定員を4名から5名に増やした。

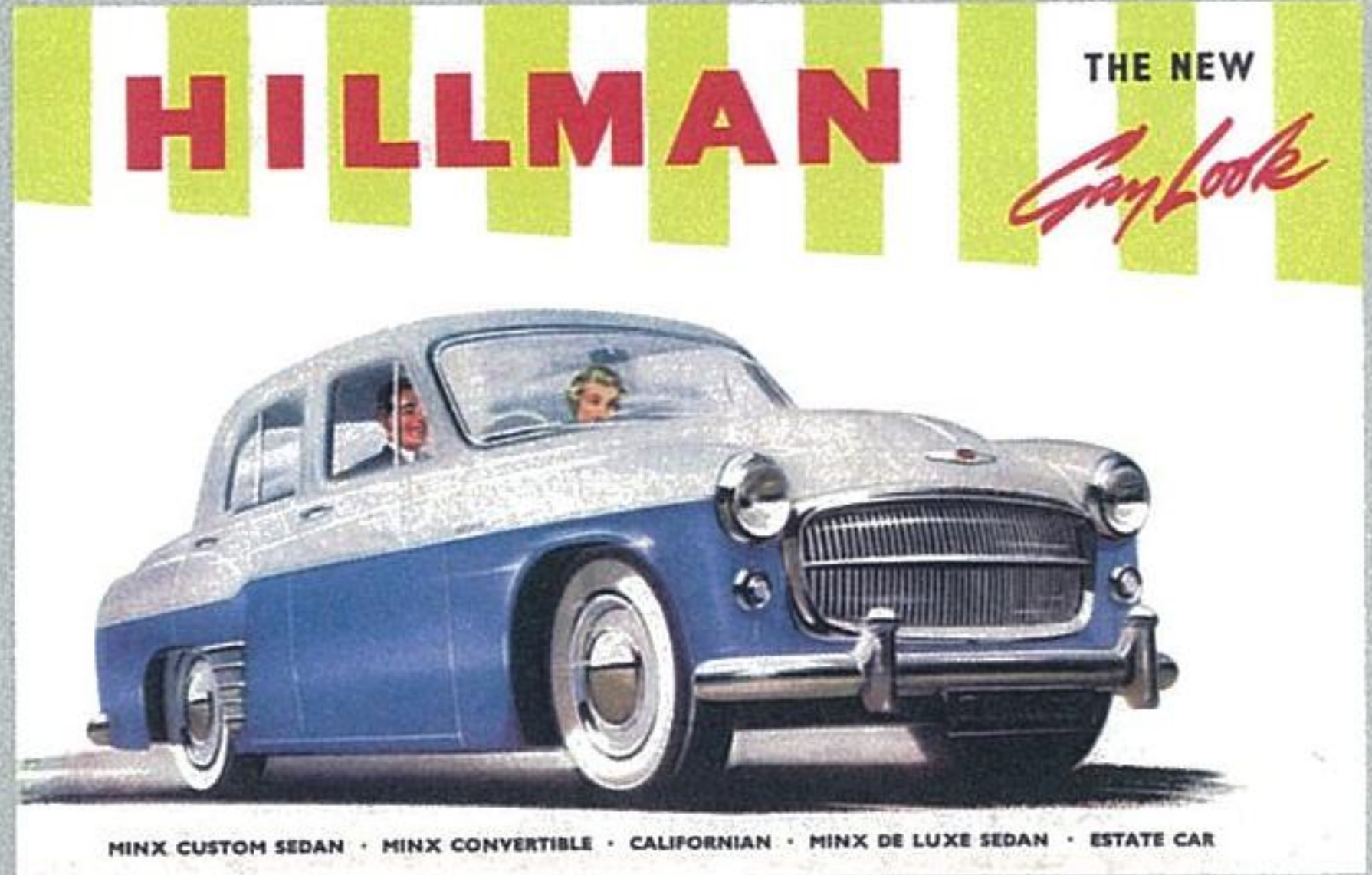


1955年7月に発売されたヒルマンミンクスMark VIII。エンジンがサイドバルブの1265cc、37.5psからオーバーヘッドバルブの1390cc、43.0psに換装され、フロントグリルが変更された。室内ではステアリングホイールが変更されホーンリングが追加されている。



1958年1月に登場したスーパーデラックス。エンジンは46psから55psに強化され、サイドモールディングを追加し、シートとドアトリムにレザーとナイロン織物を採用するなど豪華な仕様となっており、価格も110万円であった。

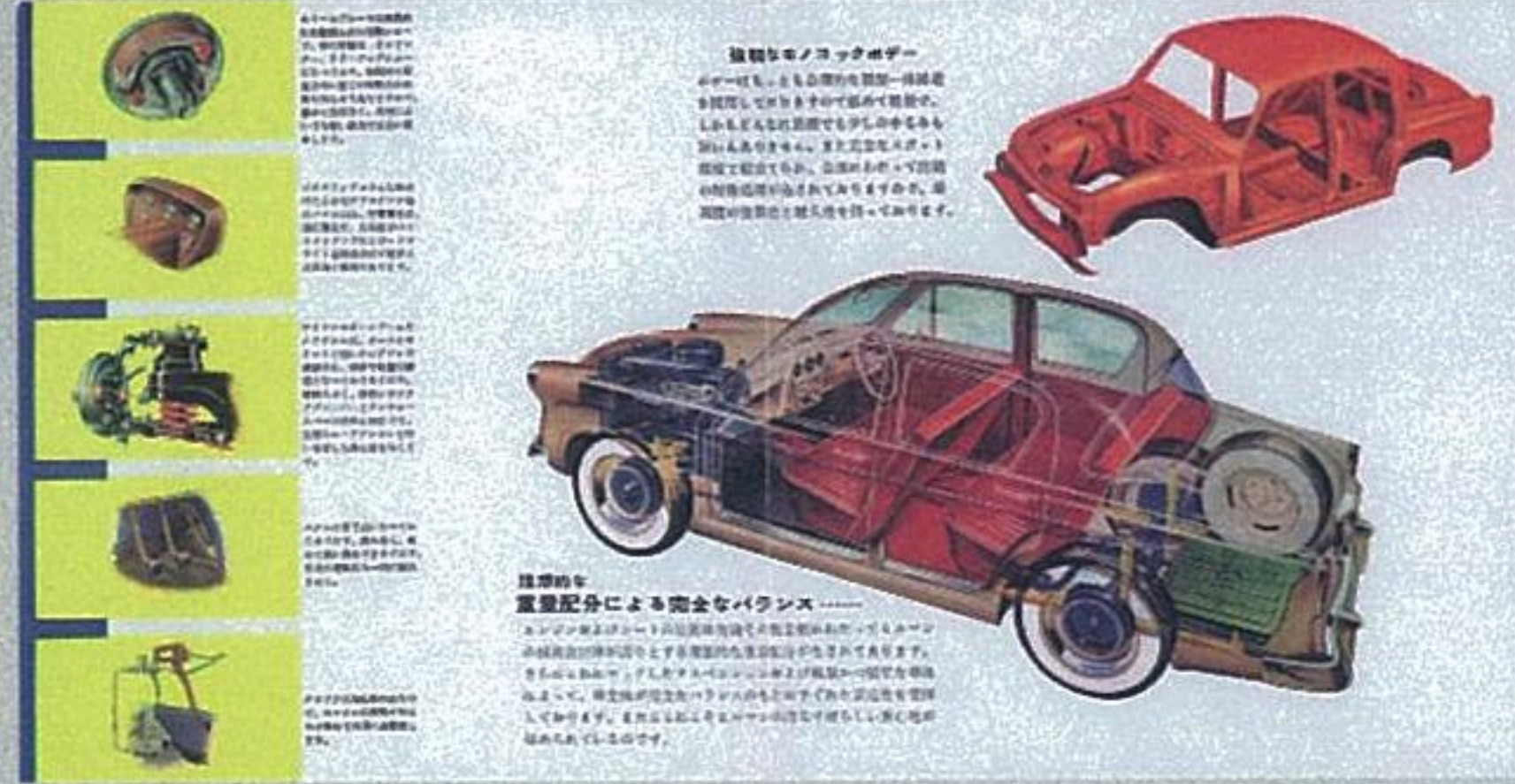
1956年2月に発売されたヒルマンミンクスMark VIIA。このカタログは英語版で「The New Gay Look」とあり、ツートーン塗装が採用されて非常に好評であった。「ゲイ・ルック」と言うと、なにか違和感を持つかもしれないが、この場合「陽気な、快活な、楽しそうな、華やかな」などの意味であろう、と思う。



● 第2世代 ヒルマン (1956年10月~1964年6月) ●



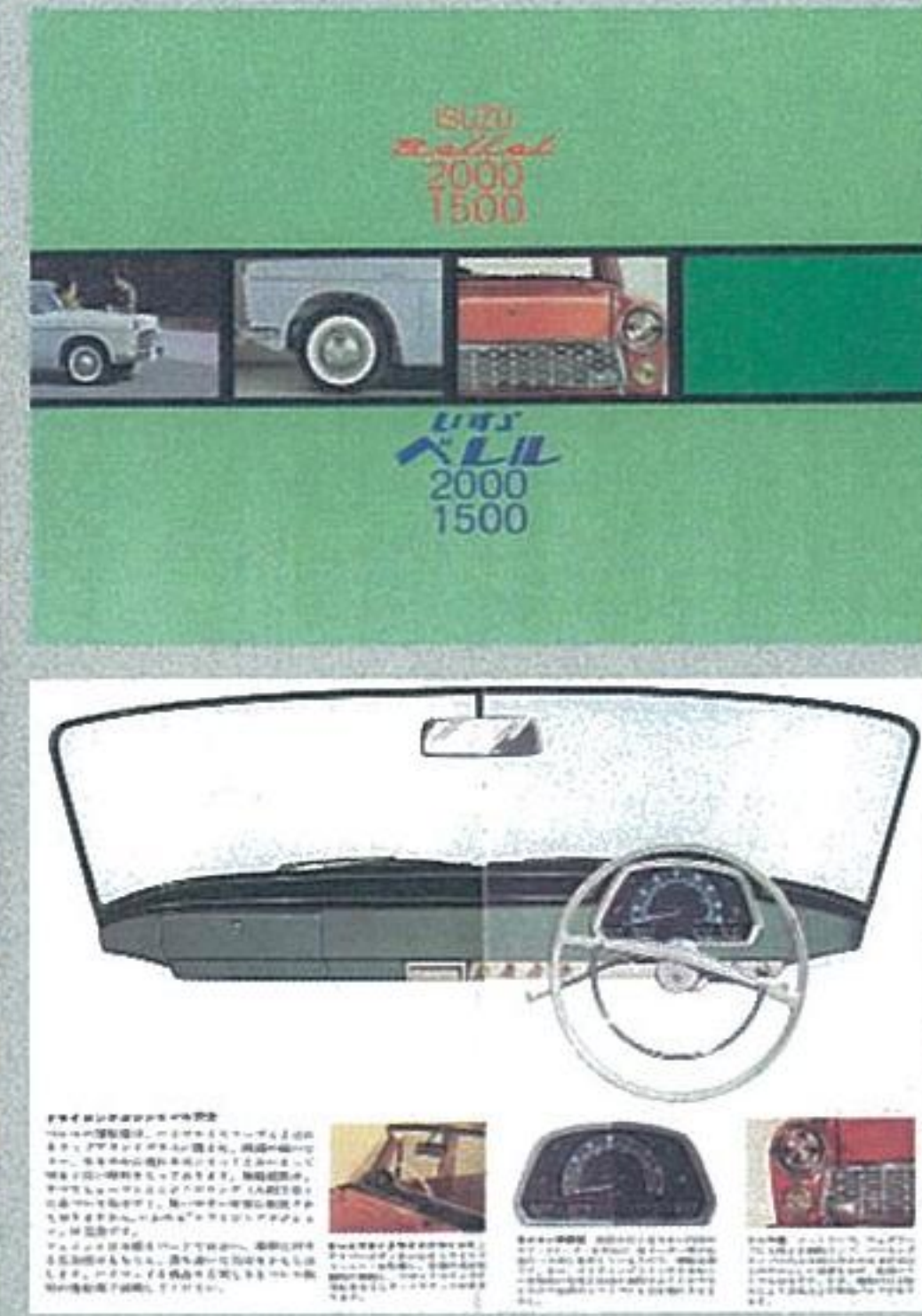
1956年10月発売されたニューヒルマンミンクスSeries I。英国で半年早く登場した2ドアハードトップのサンビームレイピア (Sunbeam Rapier) の4ドア版と言えるモデルで、価格は103.3万円であった。翌年7月には98.4万円に値下げされている。このカタログも英国で制作されたものに日本語を入れたもので、いすゞでは造っていないコンバーティブルとスタンダードモデルのスペシャルサルーンが載っており、「新型ヒルマンにはデラックスサルーン、コンバーティブル及びスペシャルサルーンとありますが、英国との技術提携による国産化はデラックスサルーンにもとづいて着々と進捗しております。」と記載されている。ちなみに完全国産化第1号が完成したのは1957年10月であった。



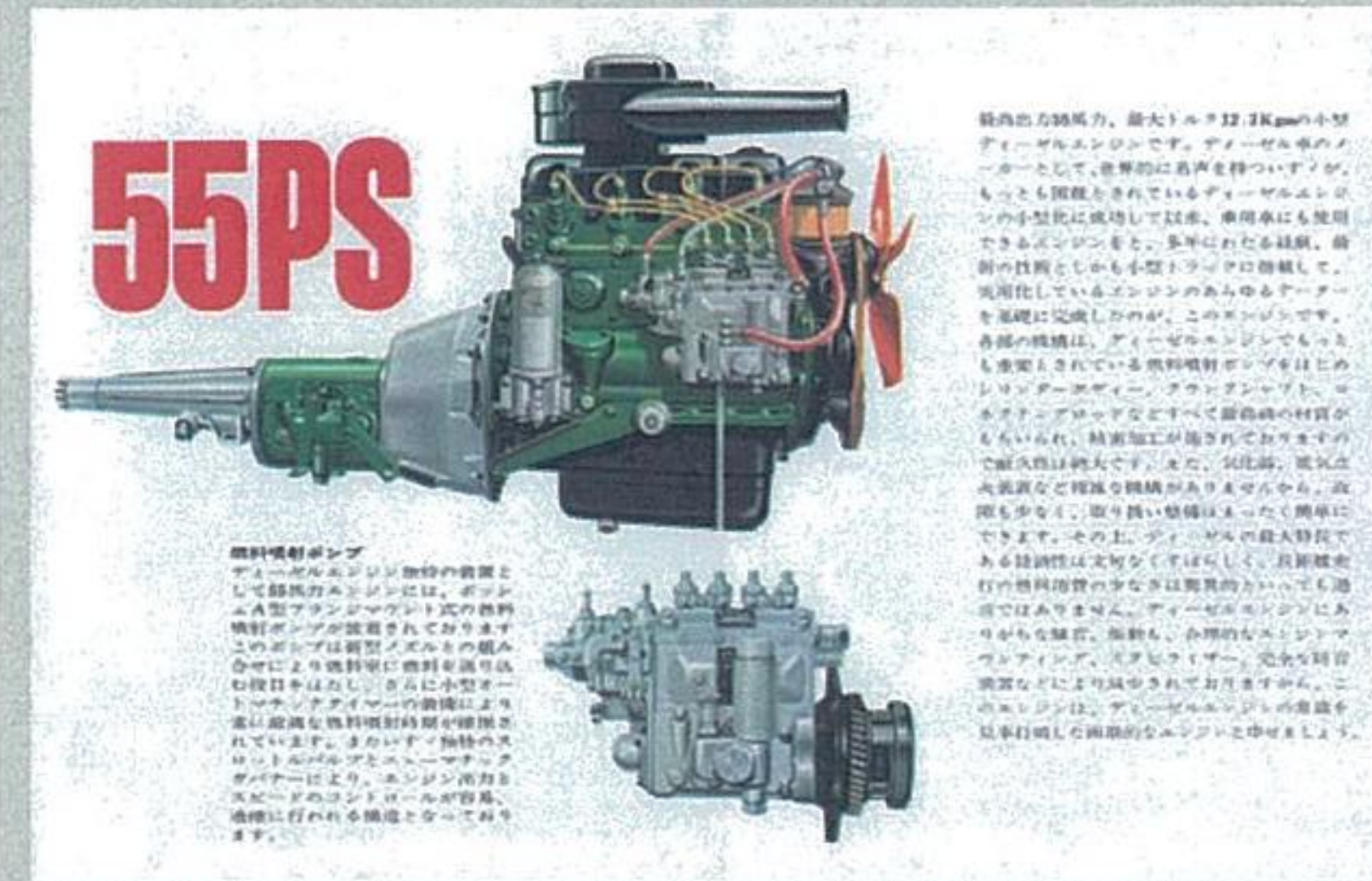
1958年1月に登場したスーパーデラックス。エンジンは46psから55psに強化され、サイドモールディングを追加し、シートとドアトリムにレザーとナイロン織物を採用するなど豪華な仕様となっており、価格も110万円であった。

ヒルマンミンクスの透視図とモノコックボディ。当時の国産車の中では剛性感のある軽快なクルマであったと記憶する。

● ベレル (1962年 4月~1967年5月) ●

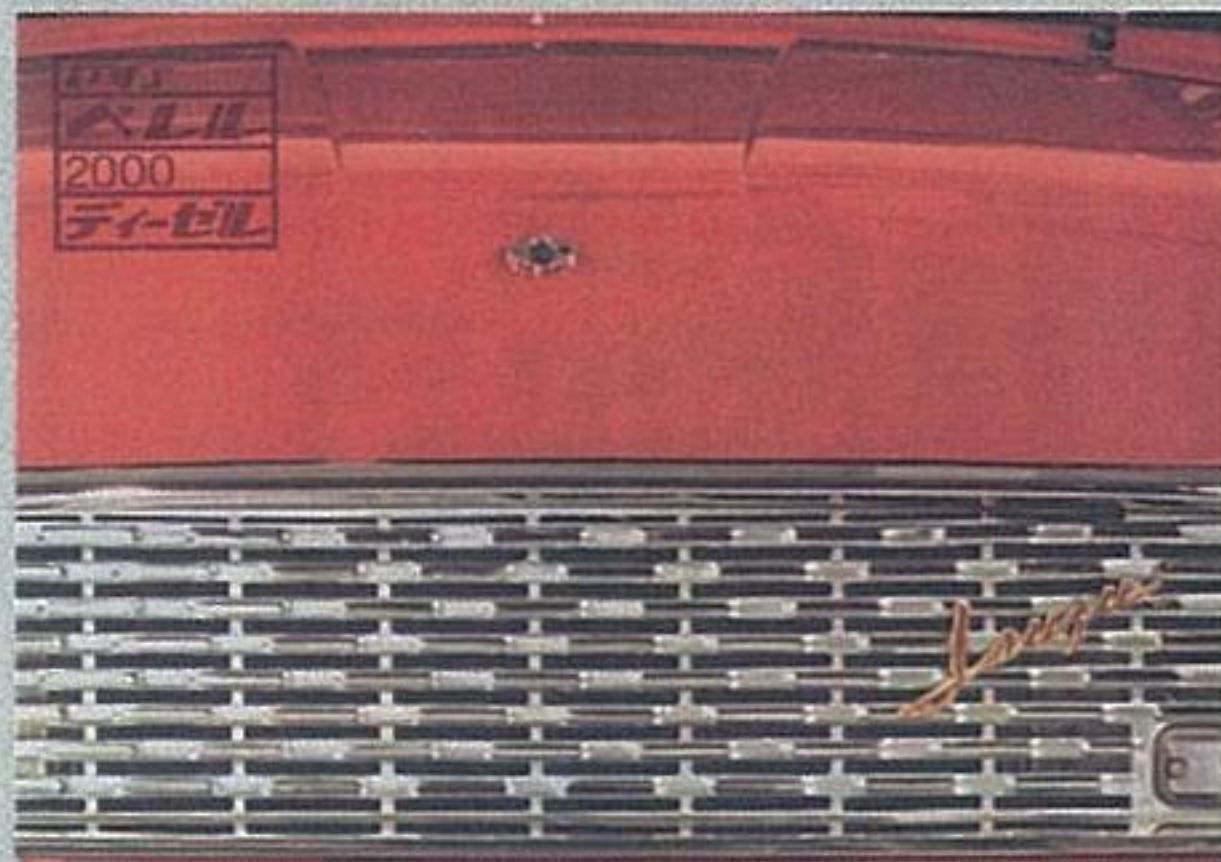


1962年4月に発売されたいすゞベレル2000/1500。いすゞがローヤルラインと称した直線基調のボクシな造形であるが、1950年代のアメリカ車で一時流行したラップアラウンドウィンドシールドを採用したため、フロントドアガラスが極端に小さい。インストゥルメントパネルは実にシンプルで、スピードメーターには外側にキロメーターと内側にマイルのダブル表示が施され、エンジンは2.0ℓと1.5ℓが用意されていた。価格は2000が85.3万円、1500は82.3万円。

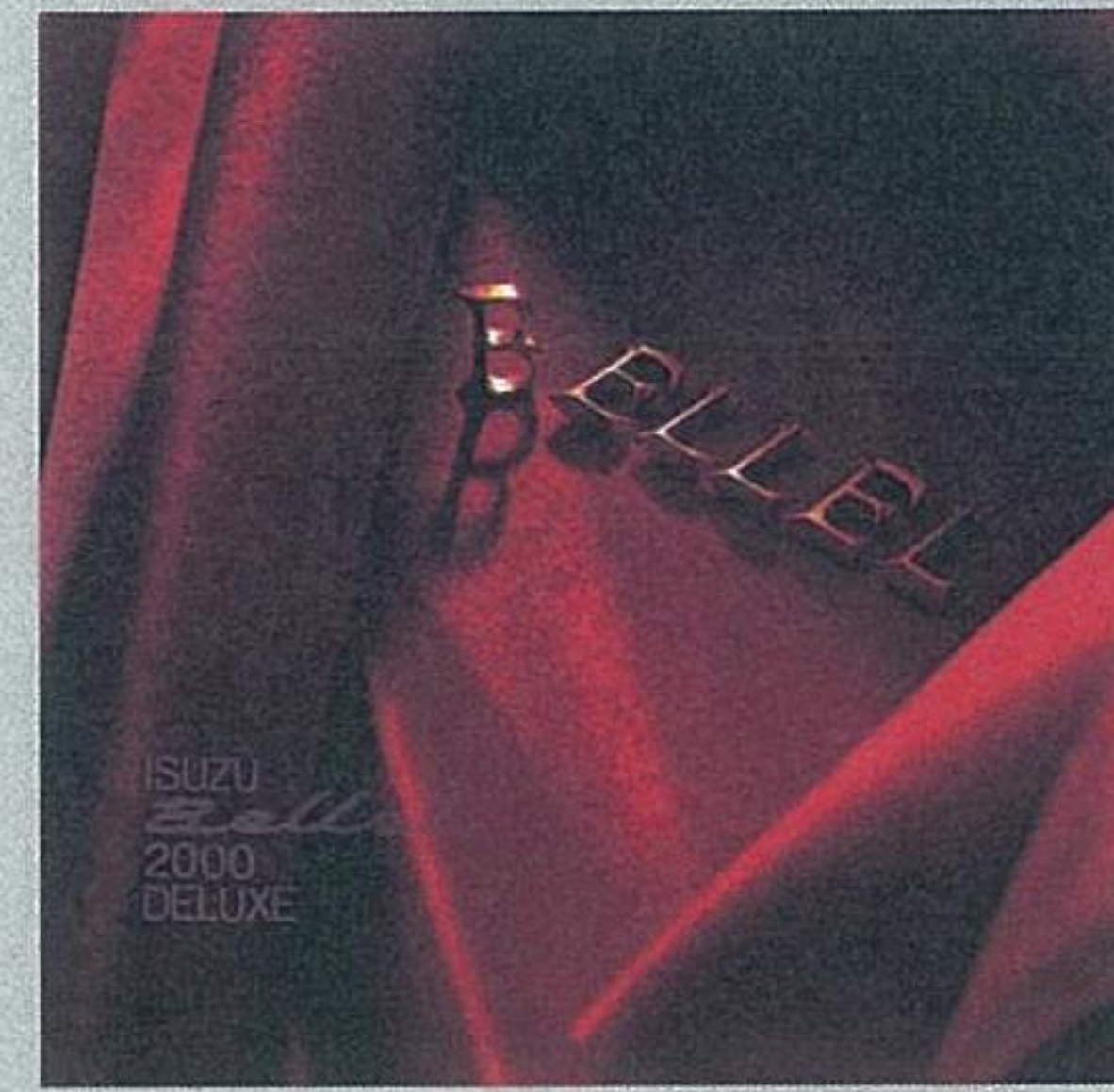


ベレルに搭載された1991cc GL201型直列4気筒OHV 85psと1491cc GL150型直列4気筒OHV 72psガソリンエンジン。GL150型はヒルマンのGH150型をミリスサイズで設計し直したエンジンで、それをベースに設計されたGL201型は最大トルク15.3kg-mを1800rpmで発生する、使い勝手の良い低速トルク型エンジンであった。

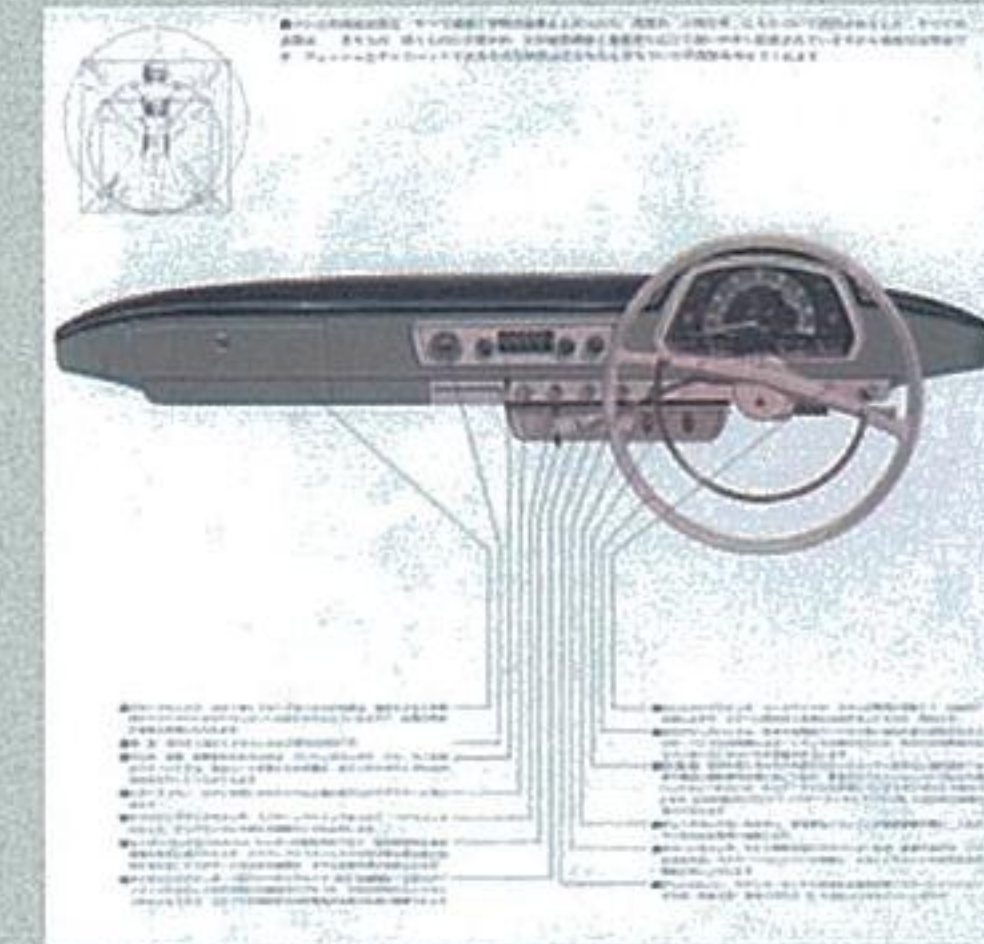
1991cc DL201型直列4気筒予燃焼室式55psディーゼルエンジン。シリンダーボディはGL201型と共通で、燃料噴射ポンプはボッシュA型フランジマウント式が搭載されていた。1963年4月に自動車技術会賞を受賞している。



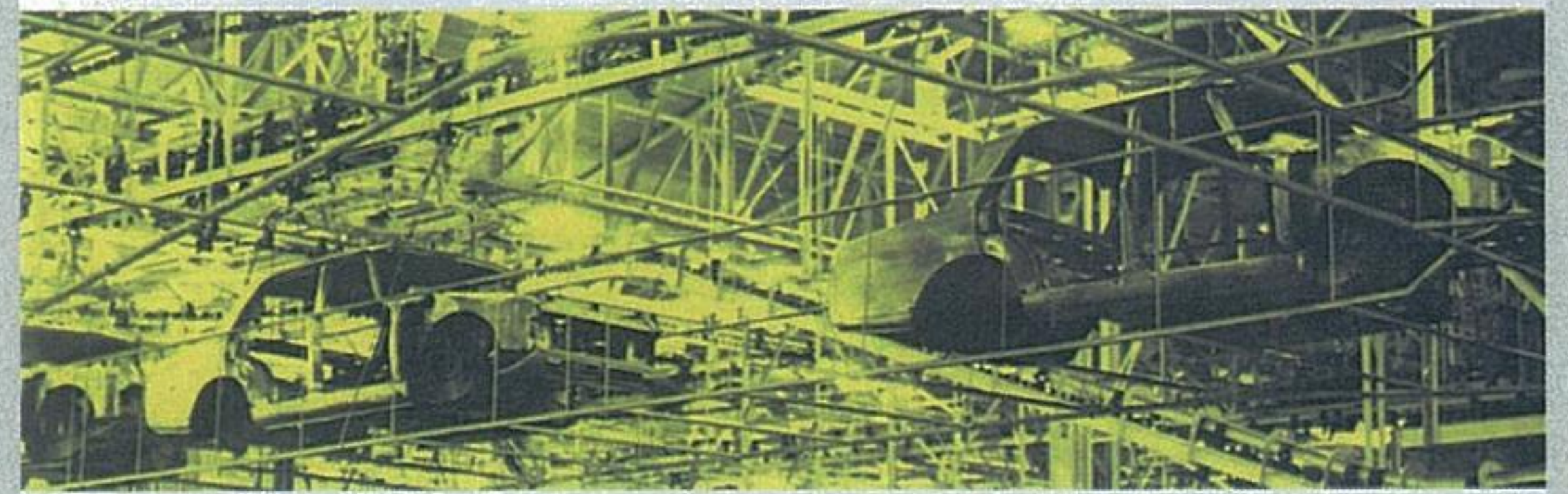
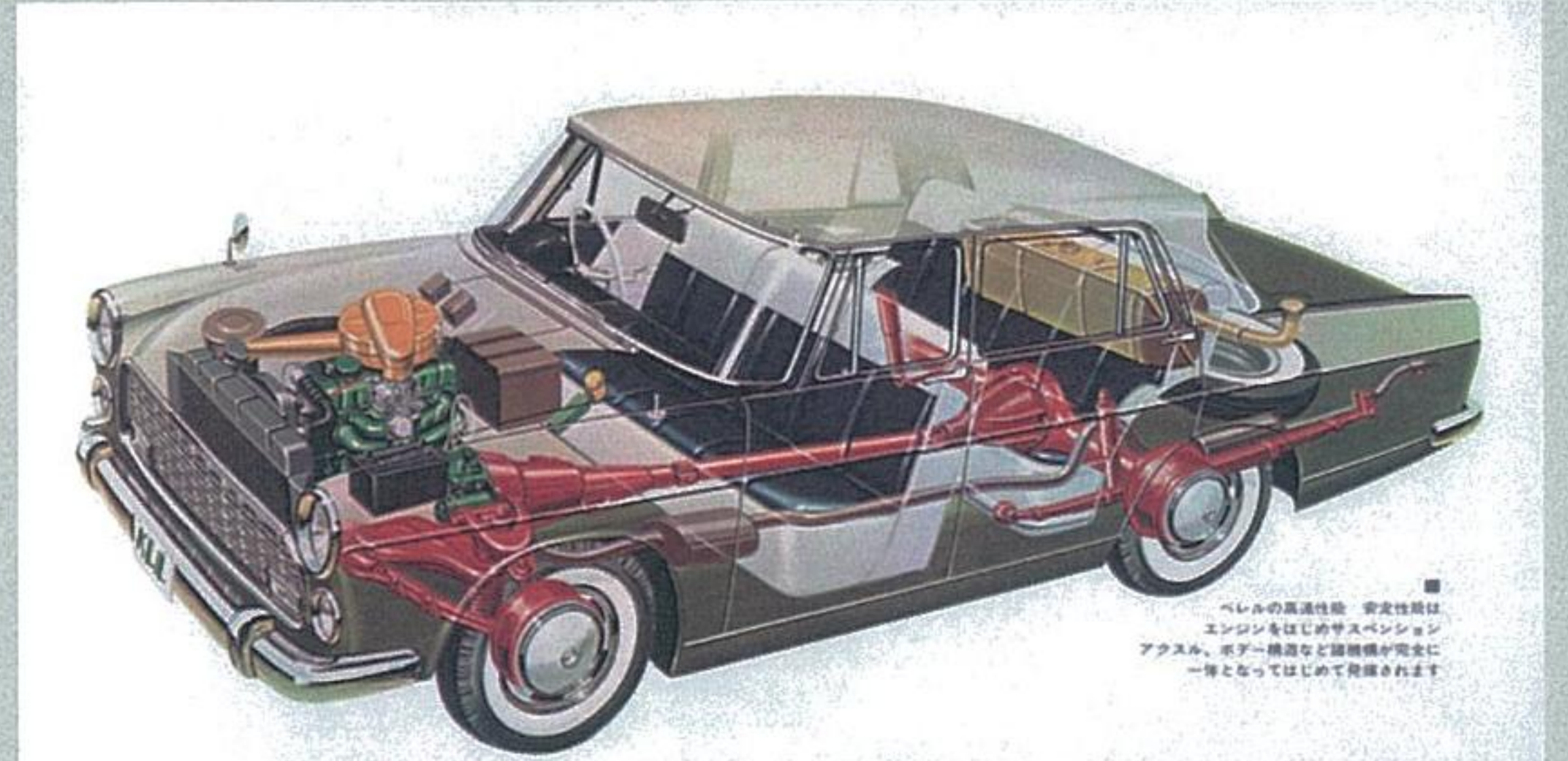
1962年4月、ガソリン車と同時に発売されたベレル2000ディーゼル。カタログによると、このころいすゞの国内小型ディーゼルトラックのシェアは98%に達しており、世界水準を抜くディーゼルエンジン技術を誇るいすゞが、振動、騒音などの問題を解決して、燃料代がガソリン車の半分ほどで済む高い経済性を持つ乗用車用小型ディーゼルエンジンを完成。これを搭載した画期的な乗用車であると訴求している。このピンクに近いコーラルレッドと命名された塗色はベレルのテーマカラーであった。価格は90.3万円。



1962年4月発売されたベレル2000デラックス。エンジンはベレル2000と同じGL201型85psを積むが、グレードの高い装備が施され、ラジオ、時計、ヒーター、シガーライターなどが標準装備されていた。塗色はツートンカラーが4種と単色はグレーとブラックの2種のみであった。価格は102.8万円。



ベレル2000デラックスのインストゥルメントパネル。ラジオ、時計、ヒーターコントロールなどが標準装備されている。

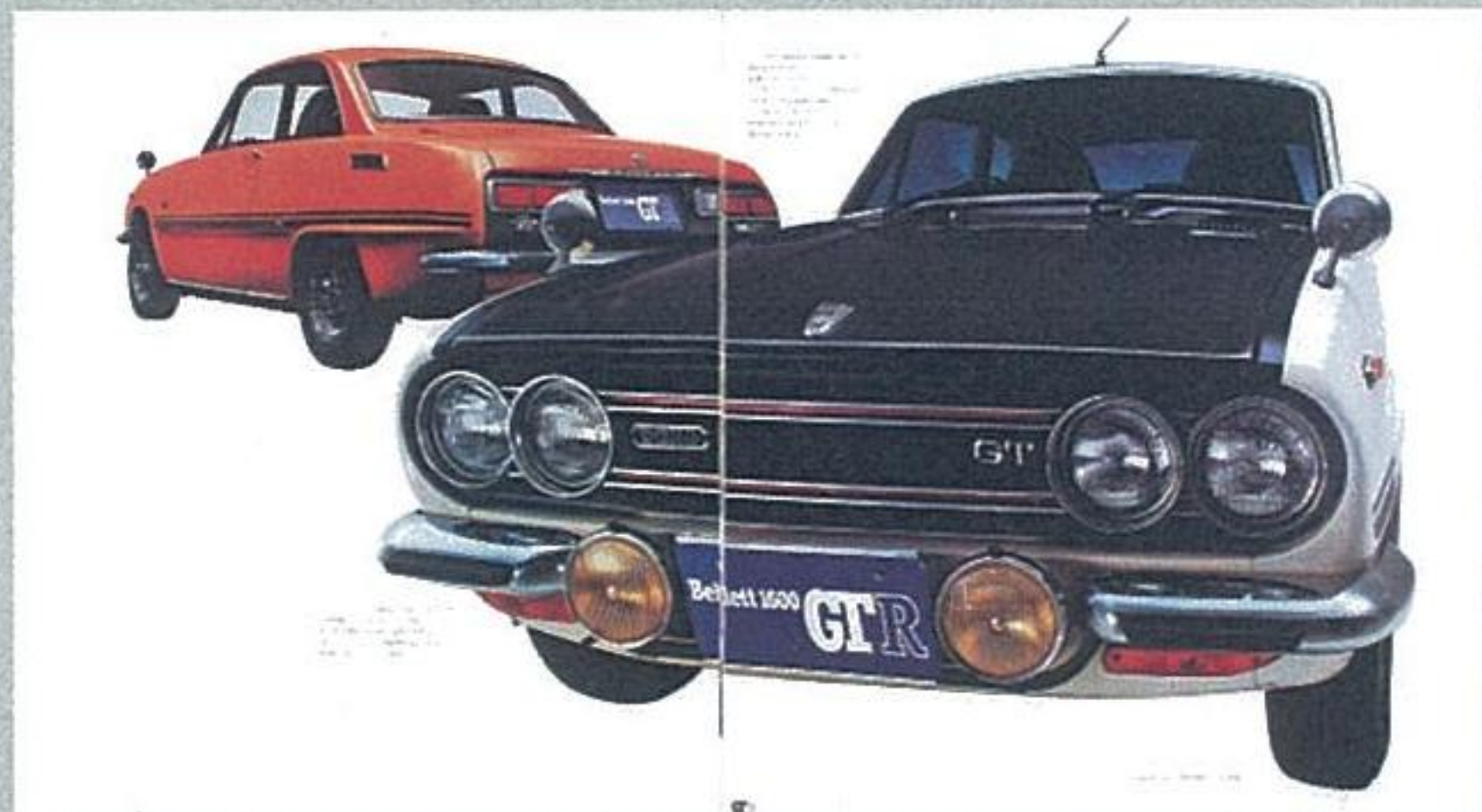


軽く、強く、広いボディ構造。これがベレルに採用されているユニタリーコンストラクション（単体構造）ボディです。構造力学的にも入念に計算されたこのボディ構造は、走行性能に大きく影響する軽量、外部からの衝撃に対する充分な剛性と安全性、広くとれる空間処理などを、安全にまもっています。

ベレルの透視図。駆動方式はFRで、サスペンションはフロントがダブルウィッシュボーン+コイルスプリング、リアは半楕円リーフスプリングの標準的なもので、ボディはモノコック構造であった。下部の写真は藤沢工場の組立ラインを流れるベレルのボディ。



1962年10月にベレルのラインアップに加わった2000スペシャルデラックス。2000デラックスより更に内装のグレードを上げ、GL201型ツインキャブ95psエンジン+4速MT（1速はシンクロなし）を積む。最高速度は145km/h、価格は106万円であった。



Bellett 1600 GTR GT GT first look ISUZU

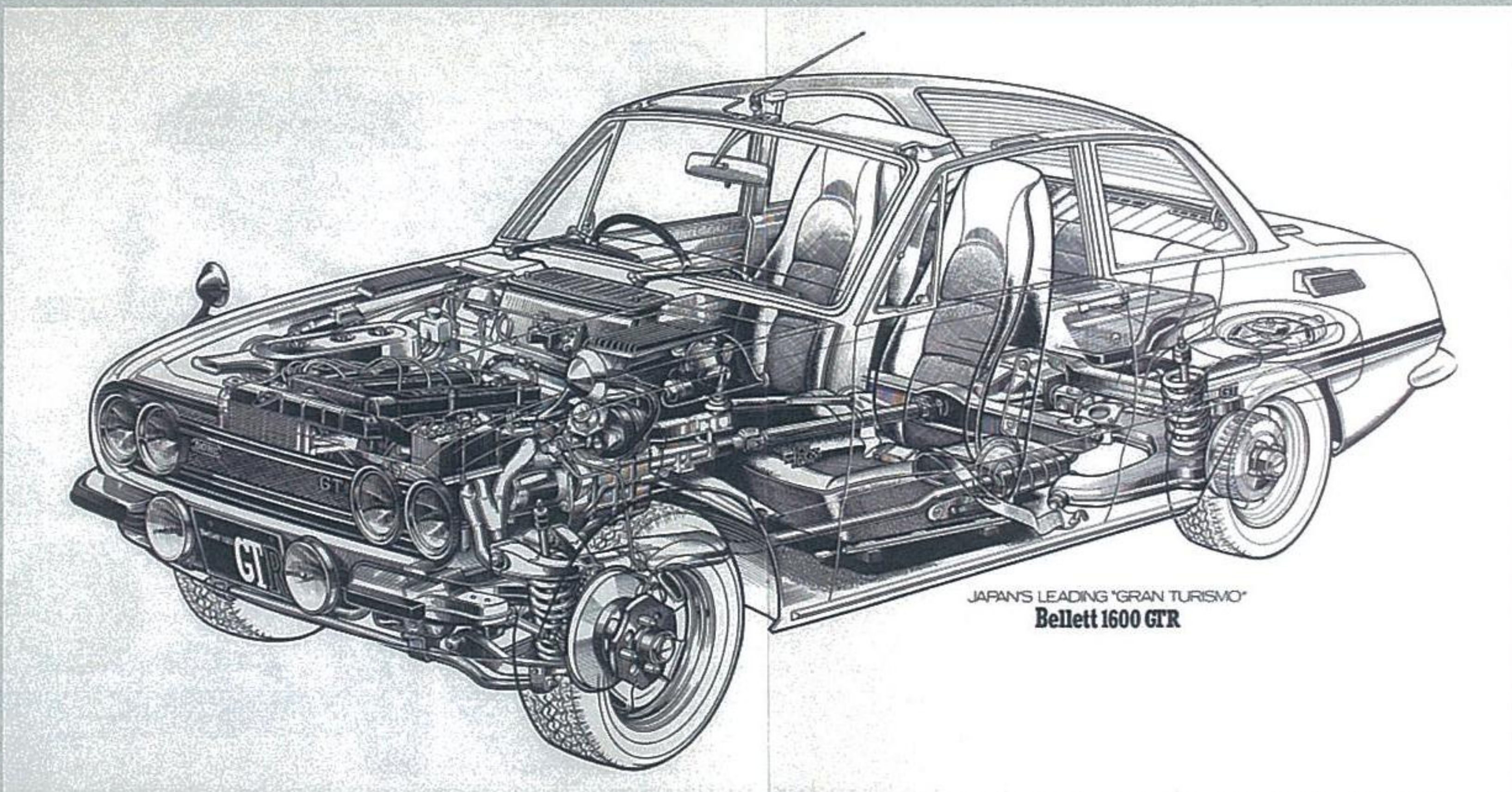
1969年9月に登場したベレット1600GTR。GTXとしてレースで活躍していたクルマの市販型と言えるモデルで、1968年12月に発売された117クーペに搭載されたG161W型DOHC SOLEXダブルチョーク式キャブレター2連装120psエンジン+発進加速フィール向上のため1速のギア比を3.467 (1600GTは3.207) としたフルシンクロ4速MTを積む。ファイナルギア比は1600GTと同じ3.727 (41/11) であった。セパレートバンパーの間に装着された口径140mmの大きなフォグランプ、黒塗装ボンネットのエアアウトレット、ドアサッシおよびリアエンドの黒塗装などが精悍な印象をあたえる。0-400m加速は16.6秒、最高速度190km/hに達し、価格は116万円であった。



1600GTRの運転席。基本的には1600GTと同じだが、革巻きステアリングホイールの先にはフルスケール220km/hの速度計と8000rpmのエンジン回転計がクルマの実力を誇示している。0-400m加速16.6秒、最高速度190km/h、価格116万円であった。



1600GTRに搭載されたG161W型エンジン。SOLEXダブルチョーク式キャブレターを2基備え、圧縮比10.3で120ps/6400rpm、14.5kg-m/5000rpmが発生する。シリンダーヘッドカバーは濃紺の梨地塗装で仕上げられている。高度なチューニングを施したレース用エンジンの最高回転数は1万rpmに達したという。



1600GTRの透視図。前席はヘッドレスト一体型のハイバックシートを採用、サスペンションも固められており、タイヤは165HR-13が標準装備されていた。

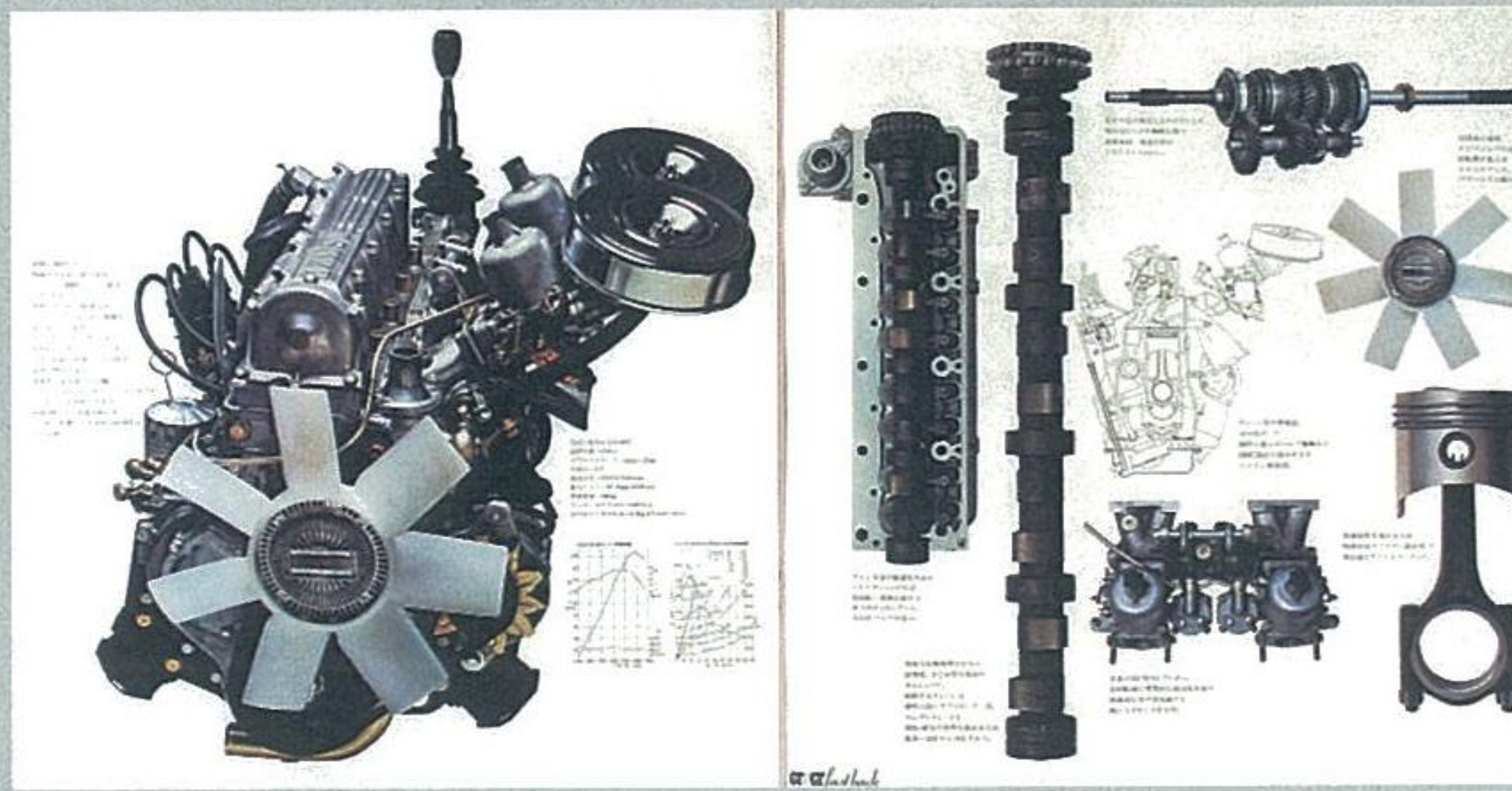
1969年9月、エンジンをG161型OHV SU型ツインキャブ90psから1600スポーツと同じG161S型SOHC SU型ツインキャブ103psに換装したベレット1600GTと1600GTファーストバック。ブレーキは前後輪の油圧系を独立させて2系統として、前輪にはディスクが標準で付く。0-400m加速17.5秒、最高速度170km/h、価格はGTが86万円、GTファーストバックは96万円。



1600GTの運転席周りは大きな変化は無いが、タイヤは5.60-13-4Pから扁平な6.45-13-4Pに変更され、1600GTにはラジアルの165-13がオプション設定されていた。ヘッドレストはまだドライバーシートのみで設定であった。



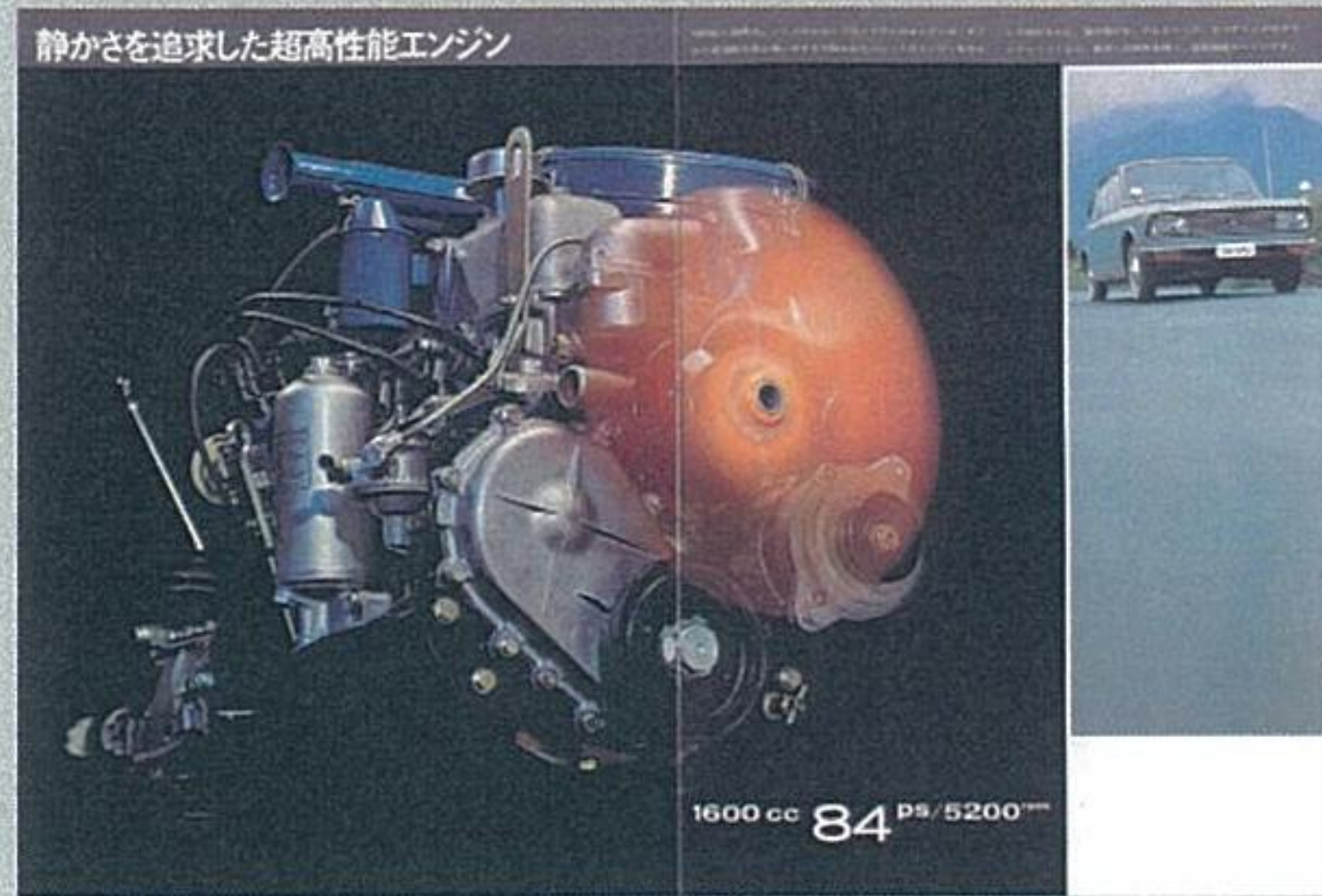
ベレット1600GT、1600GTファーストバック、1600スポーツに搭載されたG161S型1584cc 直列4気筒SOHC SU型ツインキャブ103ps/5800rpm、13.6kg-m/4200rpmエンジン。G161型のSOHC化はシリンダーポデーとヘッドの加工ライン変更を最小限にするため、従来のカムシャフトをカウンターシャフトに替え、オイルポンプとディストリビューターを駆動するとともに、オーバーヘッドカムを回す2段階目チェーンの中継役をさせていた。シリンダーヘッドをOHV用とスイング式ロッカーアーム用ピボット取付け部を除き共通化するため、カムシャフトはヘッドカバーを兼ねたアルミ製カムキャリアに納められシリンダーヘッドに固定する、3階建て構造のユニークなものであった。



● フローリアン (1967年10月~1982年10月) ●



1967年10月に発表され、11月1日に発売されたいすゞフローリアン。スポーティーなベレットより一段上のファミリーカーとして登場した。シックスライトのモノコックボディはイタリアのカロッツェリア・ギア社によってデザインされた。車種構成はベンチシート+コラムシフト3速MTのデラックス (64.3万円)、セパレートシート+フルシンクロ・フロアシフト4速MTのオーナーズデラックス (66.8万円)、ベンチシート+BW製3速ATのオートマチック (70.8万円) の3車種があり、サスペンションは前輪がダブルウィッシュボーン+コイルスプリング、後輪は半楕円リーフ+リジッドアクスルで、ブレーキはサーボアシスト付き4輪ドラムであった。



フローリアン1600オーナーズデラックスの運転席。インストゥルメントパネルは木目調に仕立てられた左右二つの楕円形パネルで構成され、楕円形の速度計と集合メーターが付く。左右対称形にまとめられており輸出用左ハンドル車にも容易に対応できるデザインであった。

フローリアンに搭載されたG161型OHV 84psエンジン。ベレット1600GTと同系列のエンジンで、アルミシリンダーヘッド、5メインベアリングを持つ。GTがSU型ツインキャブなのに対しストロンバーク型シングルキャブで、圧縮比も9.3から8.7に下げられている。

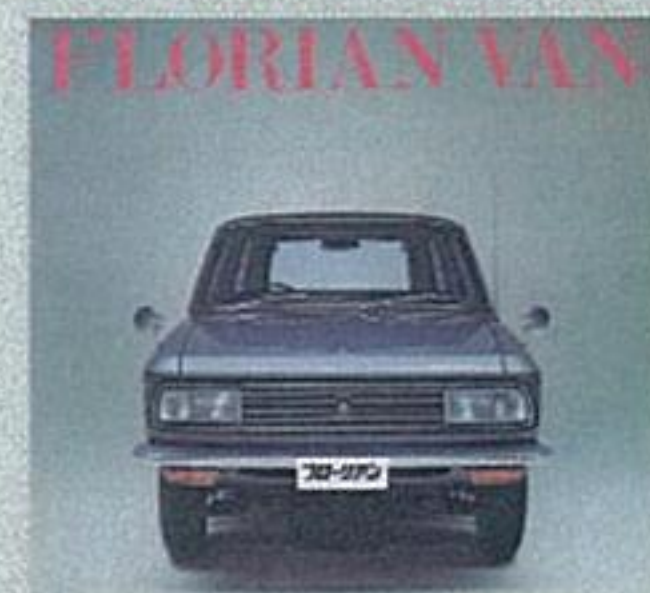


1968年3月に追加設定されたフローリアン1600スーパーデラックス/スーパーオートマチック。シートは写真のようになりクライニングベンチと称する1種類で、フロアシフト4速MT (84.5万円)、コラムシフト3速MT (84万円) または3速AT (90.5万円) が選択でき、レザーシート、クーラーが標準設定されていた。

乗用車の魅力そのままです



お店の繁栄をお約束する経済車



1968年6月に登場したフローリアンバン。エンジンはセダンと同じG161型84psを積み、これに3速MTが付く。全長はセダンより10mm短く4240mmだが、ホイールベースは逆に10mm長い2510mmであった。積載量は3名+500kgまたは6名+300kg、最高速度145km/h、価格は61.3万円、デラックスは64.3万円。



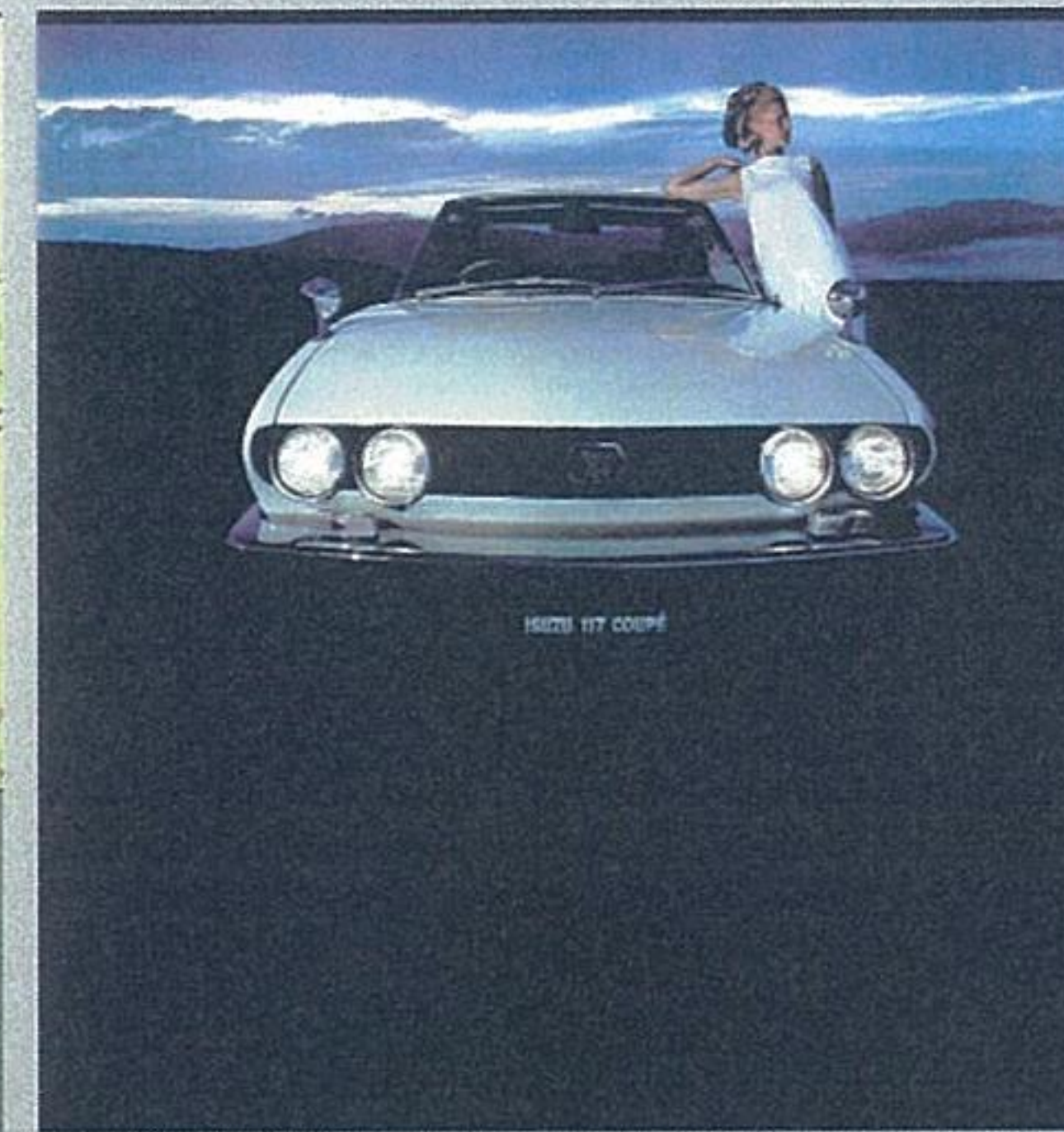
1968年に登場したフローリアンタクシー車。1.6ℓ G161型84psガソリン車のほかに、G161型LPG 78psおよび1.5ℓ G150型LPG 63psの3種類のエンジンが選択できた。最高速度はそれぞれ150km/h、145km/h、140km/hで、車両重量はG161型ガソリン車の940kgに対しG161型LPG車は55kg重い995kgであった。

経費は小さく水あげは大きく!
5人のお客もさあどうぞ!
フローリアンならお客も安心!

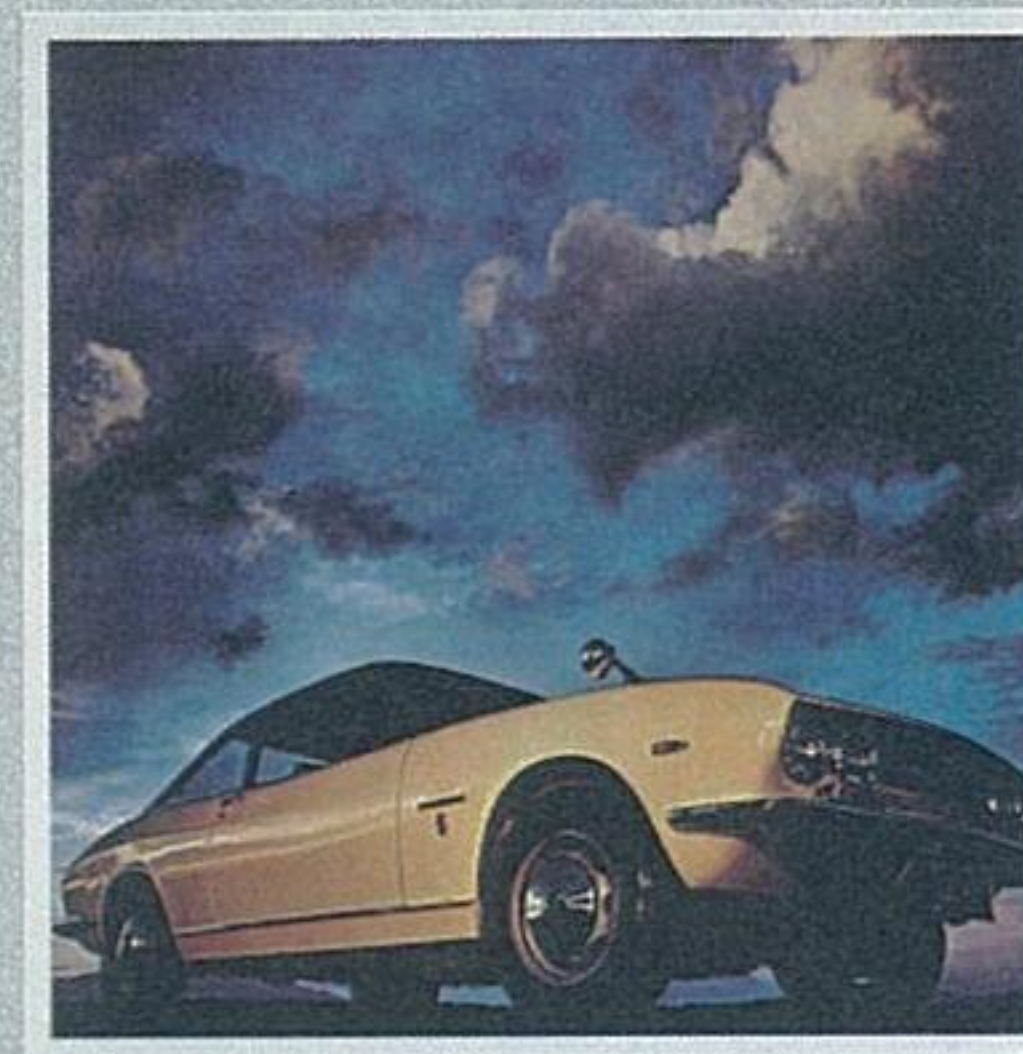
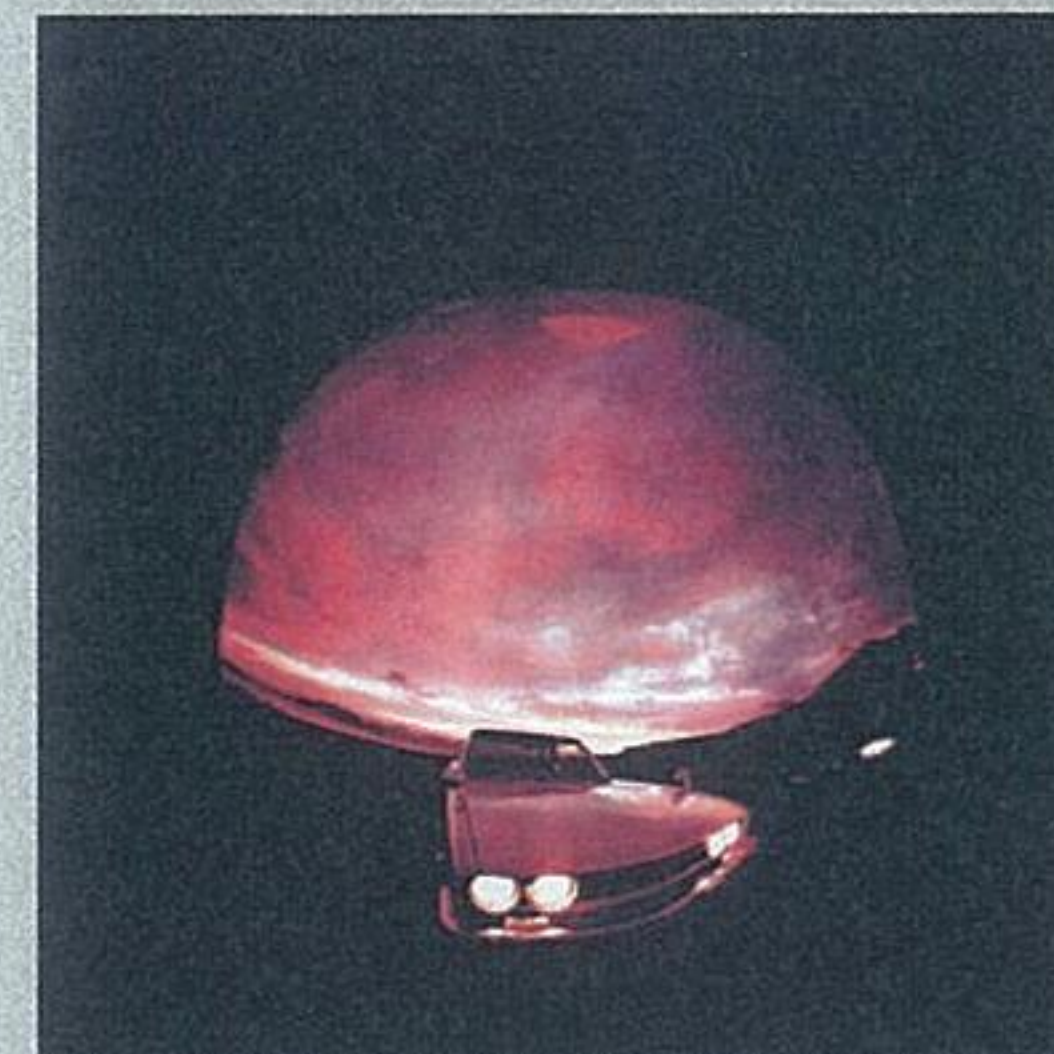
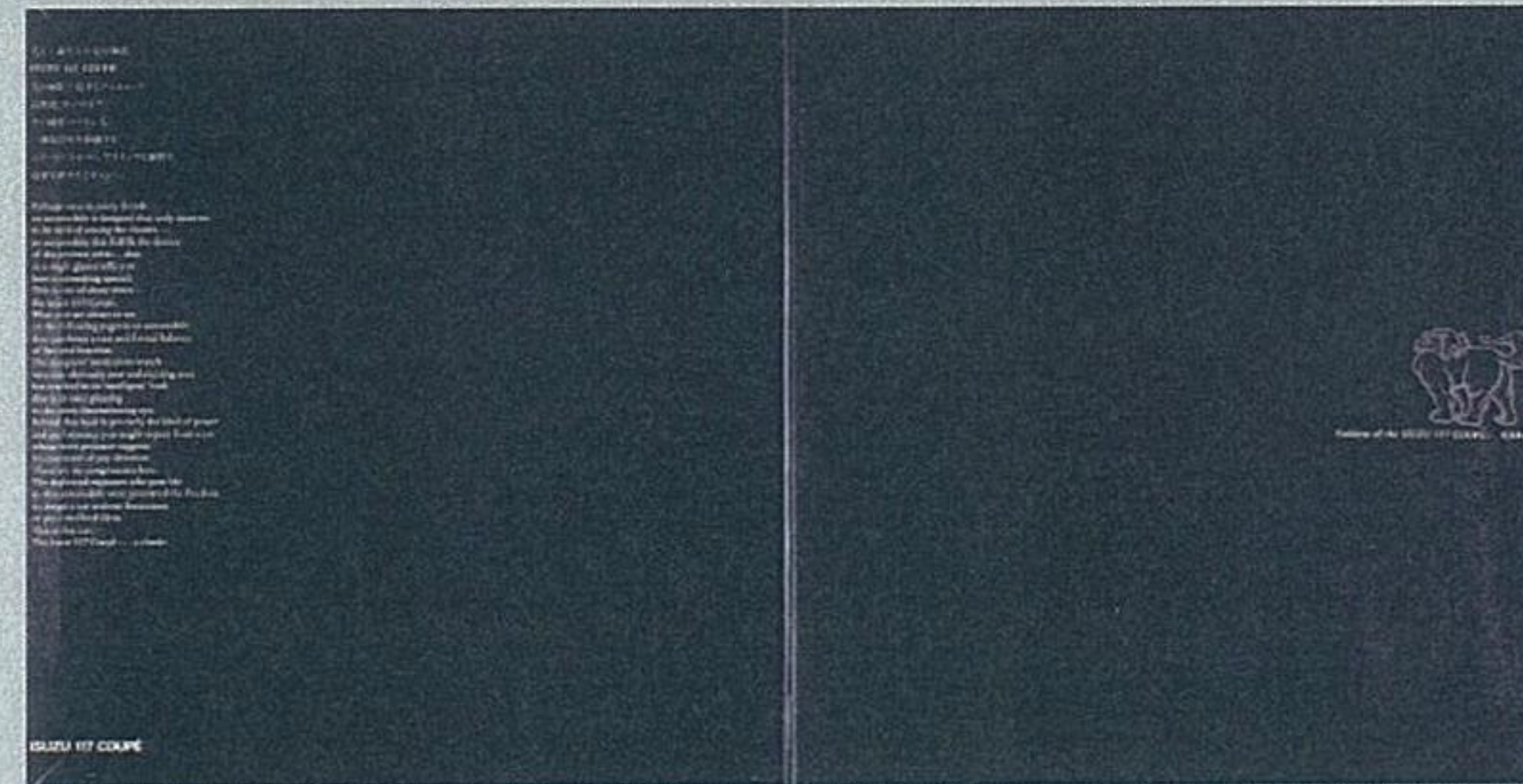


1969年3月、マイナーチェンジと同時に追加設定されたフローリアン1600 TS (Touring Sport)。エンジンはベレット1600GTと同じG161型1584cc OHV SU型ツインキャブ 90psを積み、フルシンクロ4速MTが付く。前輪にはディスクブレーキを備え、3本スポークのウッドリム・ステアリングホイール、エンジン回転計などがスポーティモデルであることを主張している。他のフローリアンと異なり丸型4灯式ヘッドランプが採用された。価格は76.8万円であった。

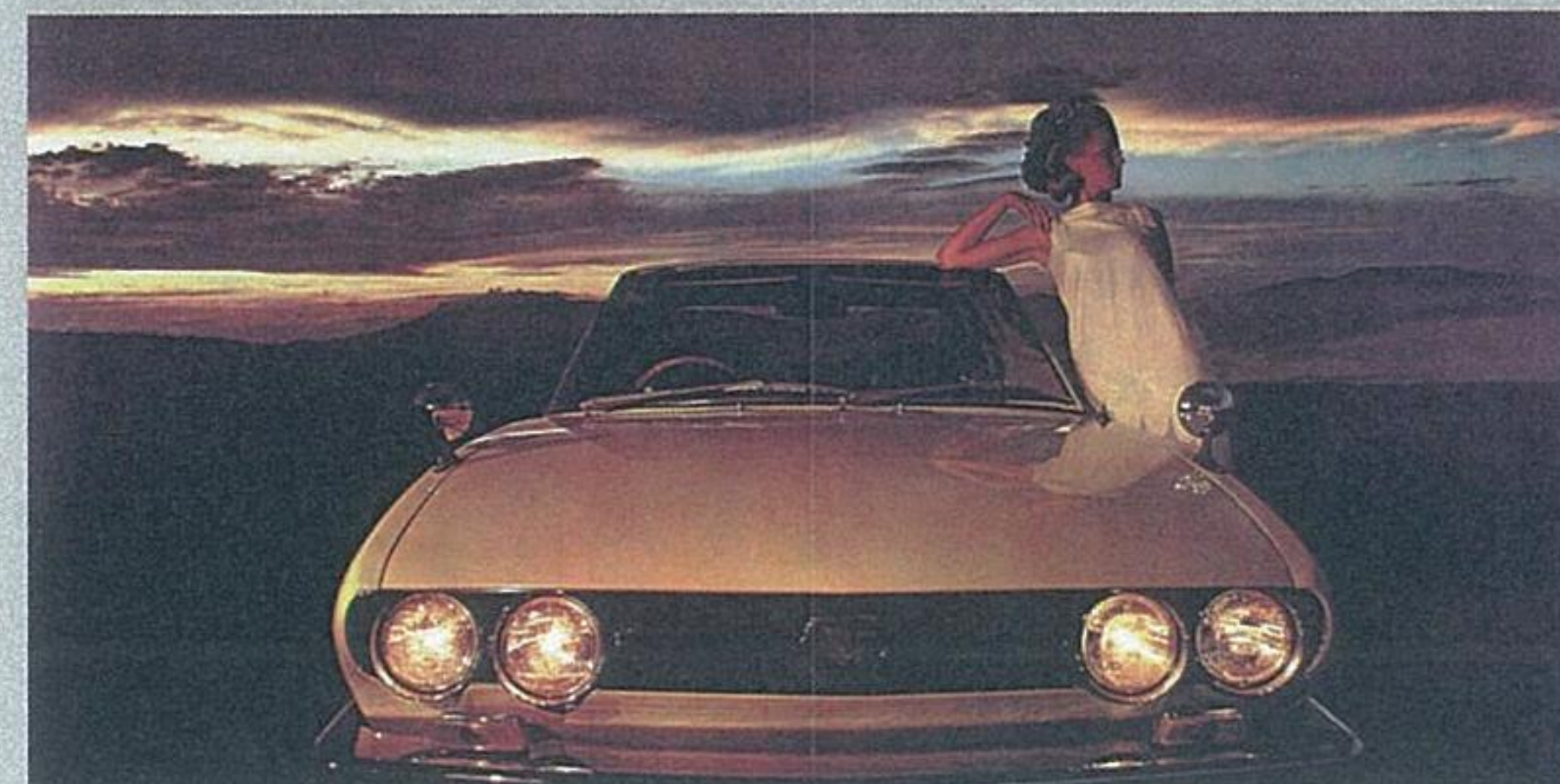
● 117クーペ (1968年10月~1981年4月) ●



1966年3月に開催されたジュネーブ・モーターショーのカロツェリア・ギアのブースに登場したいすゞ・ギア117スポーツ。量産車のベースとなったフロリアンはまだ完成していなかったため、欧州仕様左ハンドルのベレットをベースに架装された。1966年10月に開催された第15回東京モーターショーに出展されたいすゞ117スポーツはこのモデルではなく、右ハンドルフロリアンをベースに制作されたプロトタイプであった。



1966年にプロトタイプが登場してから2年後の1968年10月に量産モデルが発表され、12月に発売されたいすゞ117クーペ。量産にあたっては実用性に配慮した改良が加えられたが、オリジナルの美しさを保つため、ボディの製作に当たっては手作業に頼る工程が多く、月産50台が限度であったと言われる。それゆえ、初期に生産されたモデルは「ハンドメイド」と呼ばれコレクターズアイテムとなっている。価格は172万円であった。カタログはLPレコードジャケットを模した豪華なものであり、特に最初のカatalogはケースが2つ折り（通称ダブルジャケット）の豪華仕様で、カタログを飾る写真は写真家、篠山紀信の作品であった。ここにその全頁を紹介する。





1979年12月、ディーゼルのいすゞが「80年代を予見する、先進のパワープラント搭載。ザ・ディーゼル・グランツーリスモ。重厚の、XD-L。気鋭の、XD。…いま、地球上に初めて、スペシャルティ・ディーゼルが生まれました。」のコピーとともに発売した117クーペ・ディーゼル。C223型73psディーゼルエンジン+3速ATまたは5速MTを積み、4輪ディスクブレーキを標準装備する。XD-Lにはパワーステアリングと185/70HR-13スチールラジアルタイヤ、XDにはギア比18.9~22.2のバリアブルレシオステアリングと165SR-13スチールラジアルタイヤが装着された。価格はXD-Lが221万円、XDは204.5万円でAT仕様は+5.5万円であった。

80年代を予見する、先進のパワープラント搭載。ザ・ディーゼル・グランツーリスモ。重厚の、XD-L。気鋭の、XD。

XD-L XD

この車種に初めて、4輪ディスクブレーキが標準装備された。また、パワーステアリングも標準装備。さらに、185/70HR-13スチールラジアルタイヤも標準装備。また、XDにはギア比18.9~22.2のバリアブルレシオステアリングと165SR-13スチールラジアルタイヤが装着された。価格はXD-Lが221万円、XDは204.5万円でAT仕様は+5.5万円であった。

いまディーゼルは即時始動、即時停止に。静かさとドライブビリティを誇る、Q-D2200ディーゼル。

ツインカム、ECGI、フラトランジスタ点火など、ガソリンエンジンの頂点、G200型パワープラント。

POWER STEERING

LIMITED SLIP DIFF.

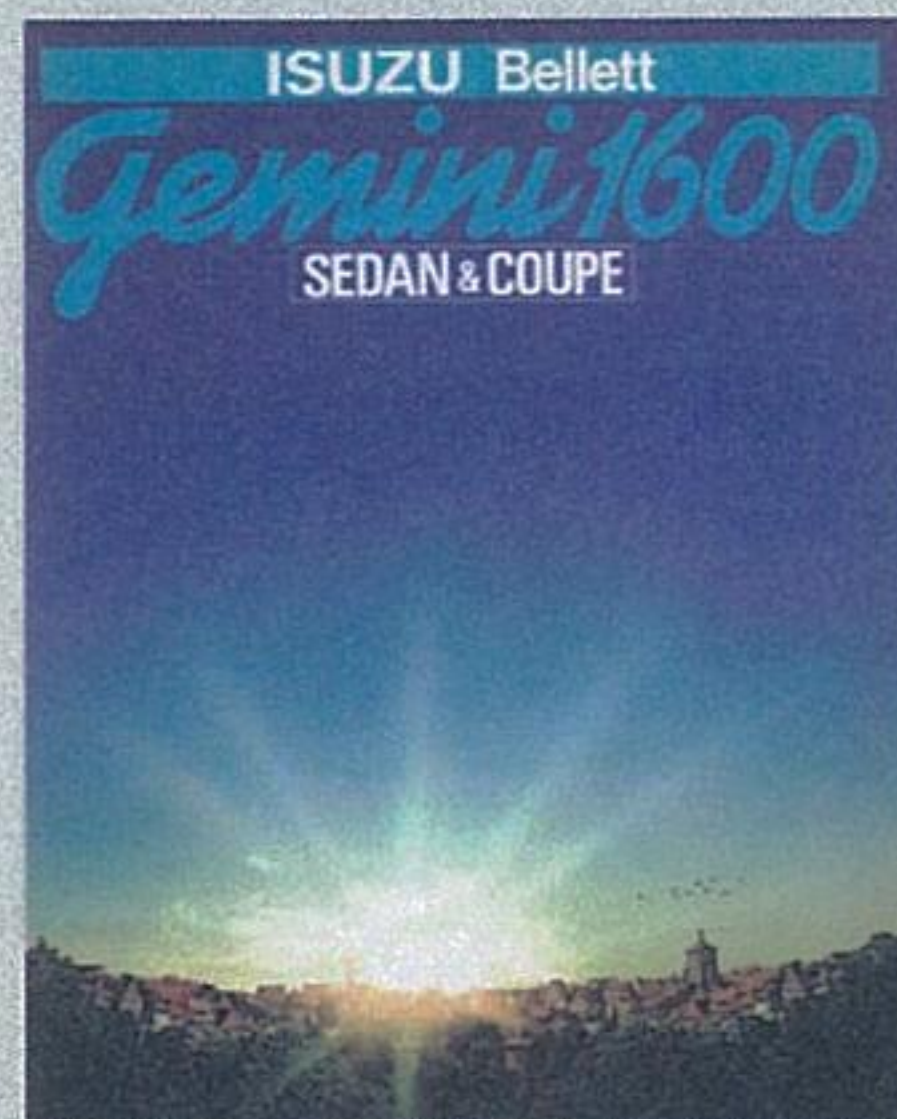
4WHEELS DISK BRAKE

STABILIZER BAR REAR

5SPEED MANUAL & 3SPEED AUTOMATIC

117クーペ・ディーゼルに搭載されたC223型2238cc 73psのQ-D2200ディーゼルエンジン、ガソリンエンジンおよび透視図。ディーゼルエンジンにはQOS（クイック・オン・システム）を装備し、-20°Cでのエンジン始動も3.5秒で可能であった。117クーペは1968年12月に発売以来およそ12年半の間に8万6192台生産され、1981年4月、後継モデルのいすゞピアッツァにバトンを渡して生産を終了した。

● 第1世代ジェミニ (1974年10月~1987年2月) ●



ムダがない。今日のクルマをめぐってヨーロッパで実証された走り合理性。長く生きるクルマ。これがISUZU GM3年目の結論です。

ISUZU

Good Citizen



1974年10月に発表され、11月発売されたいすゞベレットジェミニ1600。ベレットの後継車としてベレットの名前を付けて発売されたが、翌年4月、ベレットの名前は外されいすゞジェミニ1600となった。米国GM社初の世界戦略車として「T-car」の名前でドイツのアダム・オベル社が開発したオベルカデットをベースに、いすゞによって自社の部品を組み込んで日本の市場に適した改良・修正が施された。パワーユニットはV型バルブ配置でクロスフロー方式のG161Z型1584cc直列4気筒SOHC 100psエンジン+フルシンクロの4速MTを積み、車種構成は4ドアセダンと2ドアクーペで、それぞれ3グレードが設定されていた。

Sedan LT

Sedan LS

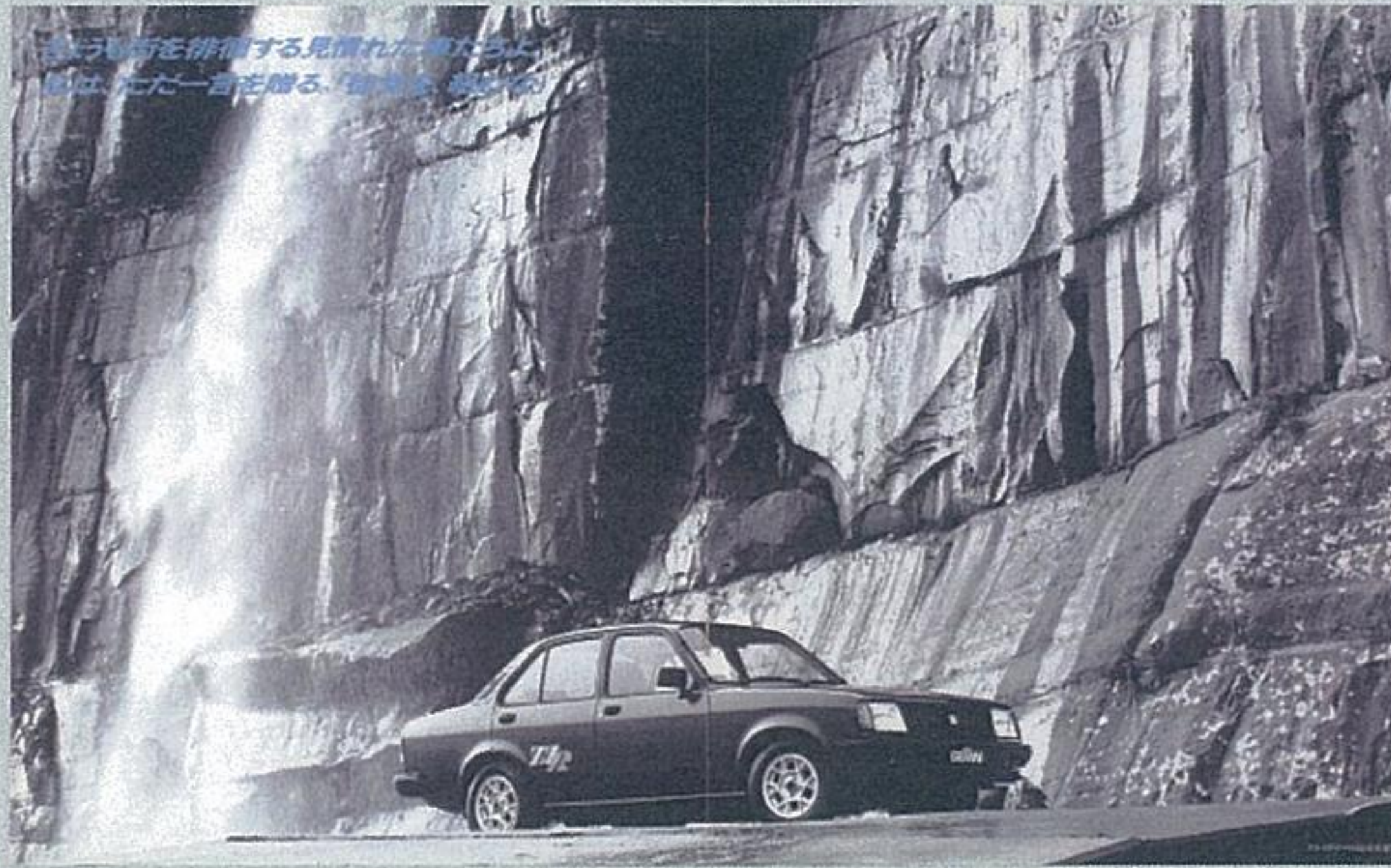
Coupe LS

Coupe LT

最初のジェミニ1600セダンで上から時計回りにベーシックなLD、スポーティなLSそしてデラックスなLT。LSはZ78-13-4Pタイヤを履き、ほかは6.15-13-4Pを履く。価格はLDが79万円、LTは82.9万円、LSは87.2万円であった。

最初のジェミニ1600クーペで上から時計回りにスポーティなLS、ベーシックなLD、そしてデラックスなLT。LSは155SR-13ラジアルタイヤを履き、ほかは6.15-13-4Pを履く。価格はLDが82万円、LTは85.9万円、LSは91.9万円であった。

最初のジェミニ1600の運転席。インストゥルメントパネルはセダンとクーペは同じもので、上段がデラックス仕様のLTで木目のフィニッシュとセンターコンソールを標準装備する（LDには付かない）。下段はLSでフルスケール8000rpmのエンジン回転計と、センターコンソールには油圧計、時計、電流計の3連メーターが並び、4本スポークのステアリングホイールが付く。エンジン回転計、3連メーター付きセンターコンソール、4本スポークステアリングなどはLS以外のモデルでもオプションで取り付け可能であった。



1985年2月発行のジェミニZZ/Rのカタログ。ZZ/Rは4ドアセダンのみの設定となってしまった。最初の頁のコピーは「SOULFUL(魂のこもった)DOHC…I'm ZZ. 熟練工の手によって、私は磨きあげられた。一万人のファンより一人のマニアを、私は愛しつづけてきた。乗り手の魂を揺さぶる、作り手の魂。ソウルフルDOHC。私は、ZZだ。」。価格は160.5万円であった。1985年5月に2代目となるFFジェミニが発売された後も、初代ジェミニは1987年初めごろまで併売されていた。ただし生産は1986年6月に終了している。

● 第1世代ピアッツァ (1981年5月～1990年2月) ●



1979年3月、ジュネーブ・モーターショーに登場したイタリアデザイン社のアッソ・ディ・フィオーリ (Asso di Fiori: クラブのエース)。当初、量産を前提に造られたものではなく、ジョルジュ・ジュリアーロが117クーペの後継モデルをイメージして、ジェミニのシャシーを利用して製作したショーモデルであった。ところが量産プロトタイプと見紛う完成度の高さから、ショー会場での反応は当然いすゞが量産するだろうというものであり、反響の大きさがいすゞ経営陣に量産化を決定させるきっかけになったと言われる。



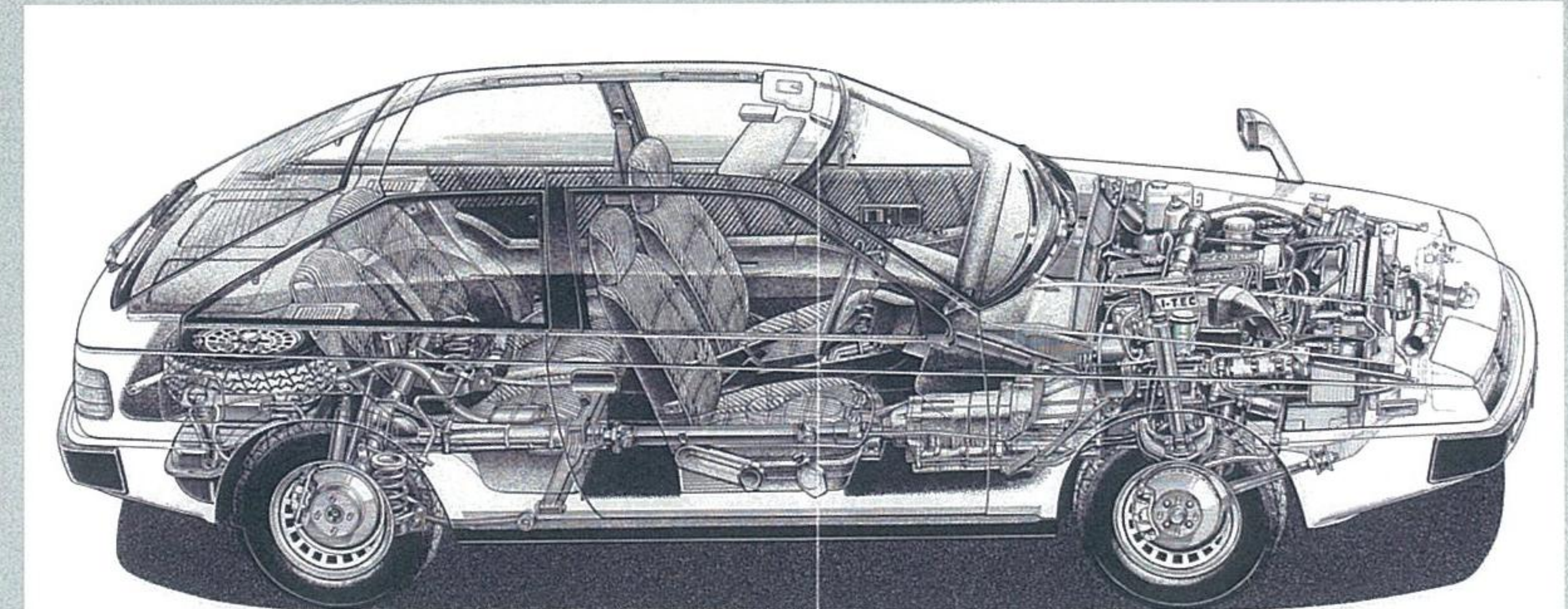
ショーモデル「アッソ・ディ・フィオーリ」の登場からわずか2年後の1981年5月に登場したいすゞピアッツァ。カタログの1頁にはジュリアーロのサインと「豊かな手ざわりを知っている日本のすべての人に贈りたい。私の創造哲学の結晶を、ISUZUから。」のメッセージが載る。人物はピアッツァをデザインしたジュリアーロ本人。車種構成は1949ccのG200W型DOHC+エンジンの制御機能を集中管理する電子制御燃料噴射装置I-TEC (Isuzu Total Electronic Control System) の135psを積むXE (5速MT: 247.1万円、4速AT: 256.1万円) とXF (5速MT: 225.1万円、4速AT: 234.1万円)、及びG200Z型SOHC ECGI 120ps+5速MTを積むXL (204.6万円) とXJ (183.6万円) の4グレード、6モデルが設定されていた。



ピアッツァの室内及び運転席。個性的なサテライトスイッチ、XEに標準装備されるデジタルメーター、バンパーとスカート部を一体化したポリカーボネート製バンパーなどの他、世界初のメモリー付きチルトステアリング、無段階とクイック調節が可能なマルチコントロールシート、マイコンで制御する車速応応型パワーステアリング、アームにウォッシュャーノズルを組み込んだ1本ワイパーなど新しい仕掛けが盛りだくさんであった。ピアッツァ関連で70件ほどの特許を取得したという。



ピアッツァXFモデルの後ろ姿。ボディパネルとガラス面、テールランプ類の凹凸が無い徹底したフラッシュサーフェスであることが分かる。写真のアルミホイールはXEには標準設定されていたが、他のグレードではオプションであった。

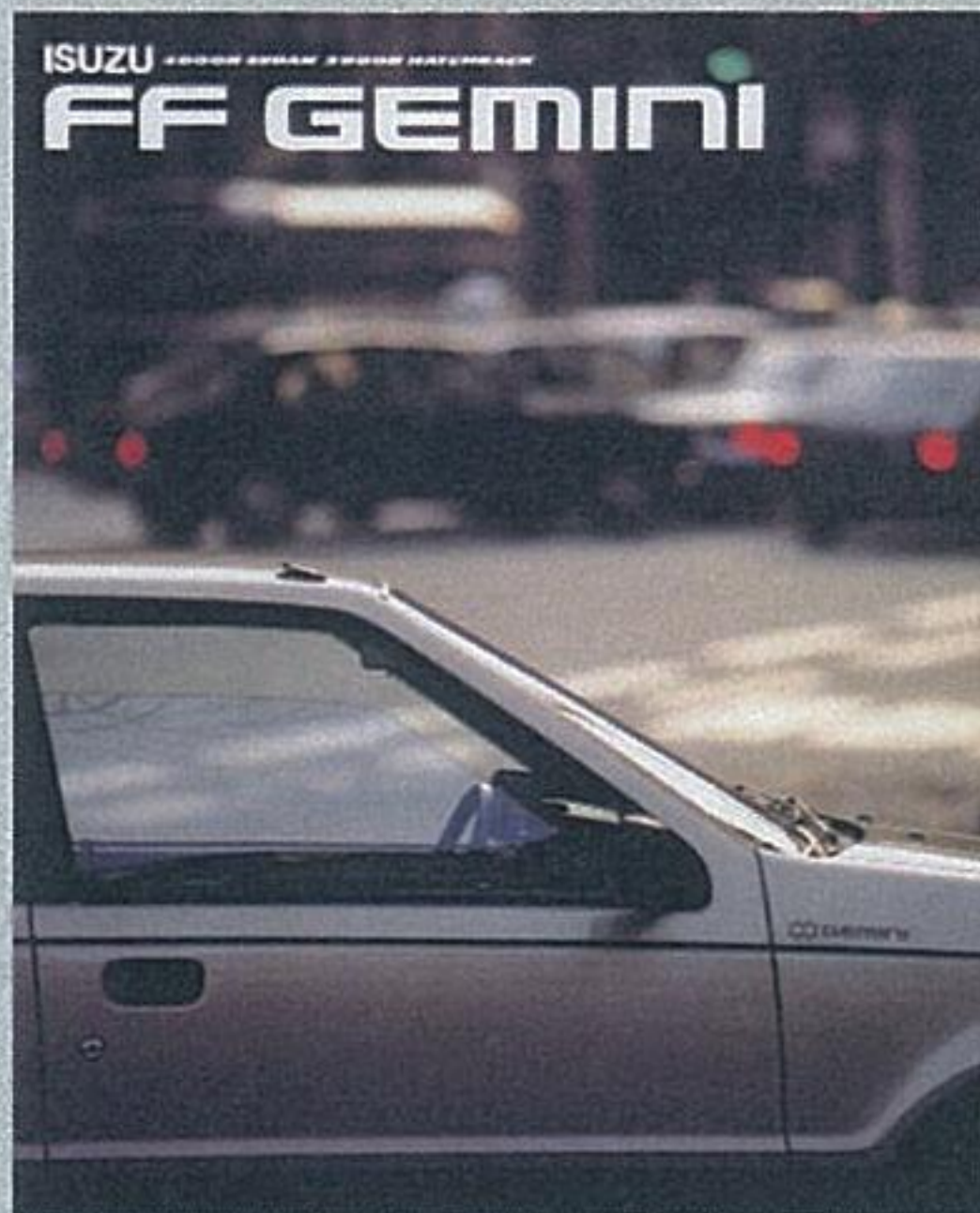


ピアッツァの透視図。サスペンションはフロントがダブルウィッシュボーン+コイルスプリング、リアはトルクチューブ付3リンク+コイルのリジッドでジェミニと同じ構造であった。前後ともスタビライザーが付き、4輪ともディスクブレーキを装備する。

● 第2世代ジェミニ (1985年5月~1990年3月) ●



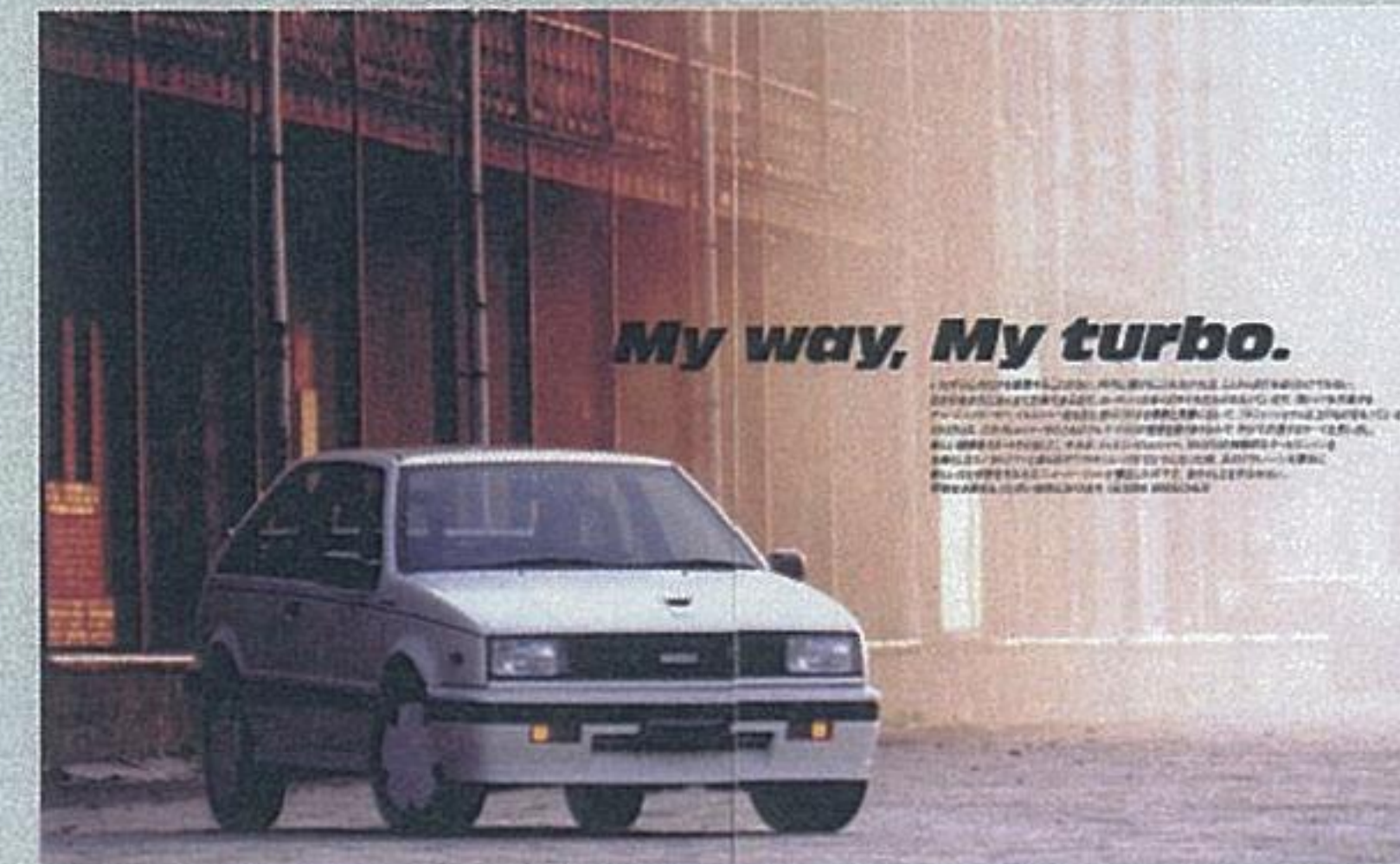
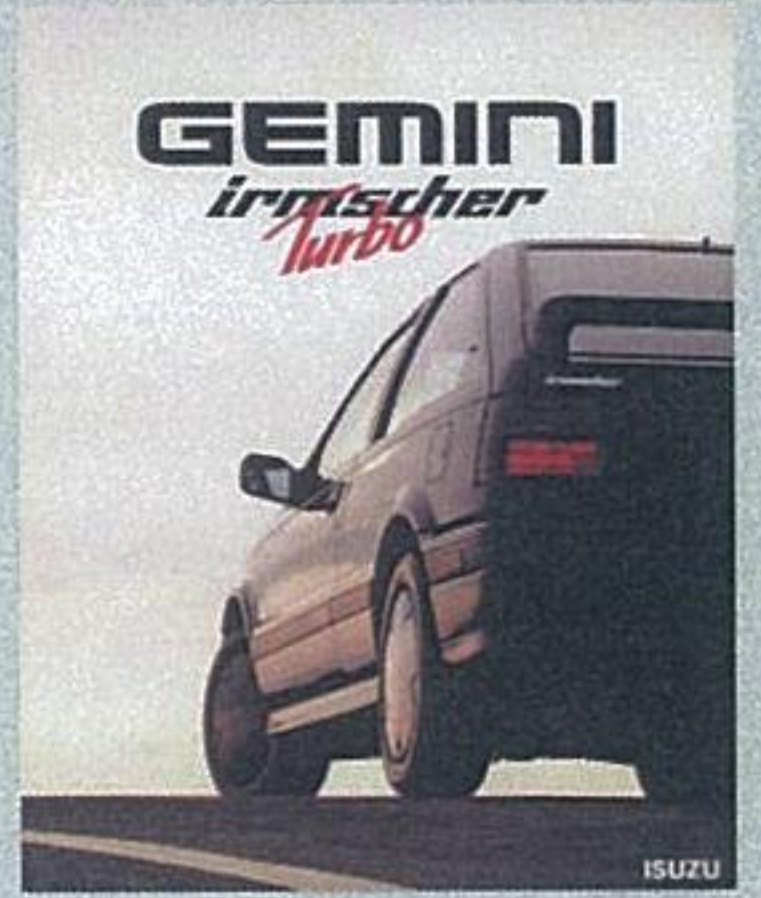
GMはJ-carに続くサブコンパクトの世界戦略車「S-car」構想を中止して、いすゞの2代目ジェミニを輸入して「スペクトラム (Spectrum)」の名前で販売することを決定し、1984年11月13日に発表、11月15日発売した。セダンとクーペがあり、1.5ℓ 70ps (ネット) エンジン+5速MTまたは3速ATを積む。GMの販売計画は初年度20万台であったが、3年間で限度として1981年にスタートした対米乗用車輸出自主規制が延長され、1985年3月末までにいすゞに割り当てられた米国向け輸出台数は約5万台で、この内GMに供給される台数はわずか2万9500台に過ぎなかった。残りはいすゞチャンネルで「I-Mark (アイマーク)」の名前で販売された。あまりにも少ないので販売地域を限定し、いすゞは西側を担当し、GMは東部16州を担当した。16州はコネティカット、アラバマ、フロリダ、ジョージア、メイン、メリーランド、マサチューセッツ、ニューハンプシャー、ニュージャージー、ニューヨーク、ノースカロライナ、サウスカロライナ、ペンシルベニア、ロードアイランド、バーモント、バージニアおよびワシントンD.C.であった。



1985年5月、「クオリティ コンパクト」のコピーとともに登場した2代目ジェミニ。当初は初代ジェミニ (FR駆動) と併売されていたため「FFジェミニ」と称された。車種構成は4ドアセダンがC/CとT/Tの2グレード、3ドアハッチバックがC/Cの1グレードの合計3グレードで、それぞれに5速MTと3速AT仕様が設定されていた。エンジンは4XC1型1471cc直列4気筒SOHC 86ps。サイズは全長4035 (3ドアは3960) mm、全幅1615mmで初代より一回り小さくなったが、これはアスカとの差別化を明確にすることと、GMの要望があったのではなかろうか。価格はセダンC/Cが110.4万円、T/Tは95万円、3ドアC/Cは104.5万円。AT仕様は+4万円、パワーステアリング装着仕様は+3.5万円であった。同年10月には4EC1-T型1487cc SOHCターボディーゼル70ps搭載のセダン (131万円) と4EC1型ディーゼル55psを積んだセダン (102.6万円) および3ドアハッチバックD/D (90.1万円) が追加設定され、1986年5月にはターボディーゼルの3ドアハッチバック (125.1万円) が追加設定されている。4X系エンジンと4E系ディーゼルはシリンダーボディー加工ラインを共通にした乗用車専用エンジンで、薄肉鋳鉄ディーブスカートシリンダーブロック、アルミシリンダーヘッド、タイミングベルト、FF専用レイアウトなど小型軽量 (乾燥重量85kg) で先端技術が多く採用されており、新設された北海道工場が生産された。



1986年3月、1.5ℓ ガソリン車C/Cグレードをベースに電子制御自動5速MT「NAVI-5 (ナビ・ファイブ)」を搭載したモデルが登場した。5速MTの変速操作をコンピューター制御で自動的に行ないAT並みの走行ができる仕掛けで、アスカには1984年8月に搭載されていた。NAVI-5搭載車の価格はセダンが123.9万円、3ドアハッチは118万円で、MT車の8.8万円高、AT車の4.8万円高で手に入れることができた。余談だが、2代目のコンセプトを表すコピー「クオリティ コンパクト」は、日本語では「可愛いクルマ」であったらしい。日本市場で「可愛いクルマ」になる条件の一つがカラーリングであり、この表紙のセイシェルブルーもその一つで、採用に当たっては社内の「おじさん世代」にはなかなか理解してもらえなかったらしい。幸いなことに、評価パネルであった若いひとたち、特に若い女性から強く支持され採用されたという。また、バリの街や郊外を2代目たちが踊るように走り回るTVコマーシャル「街の遊撃手」シリーズの成功も開発陣に自信を与えたとされている。



1986年5月に登場した、西独 (現ドイツ) の著名なチューナーの一つイルムシャー社と共同開発したジェミニ・イルムシャーターボ。セダンと3ドアハッチバックが設定され、大型樹脂バンパー、フロントとリアエアダム、サイドシルガード、リアスポイラー、ボンネットエアインテーク、カラードフルホイールカバーなどでドレスアップして、このクルマがただものでないぞとアピールしている。価格はセダンが155.5万円、3ドアハッチは149.6万円で、AT仕様は+4.5万円であった。なお、初代ジェミニが引退したので「FFジェミニ」から「ジェミニ」に名前が変更された。



イルムシャーターボの室内装備。室内は黒で統一され、レカロシート、モモ製本革巻ステアリングホイールとエンジン回転感応式パワーステアリングを標準装備する。オプションでダブルアクションサンルーフも用意されていた。



イルムシャーターボに搭載された、4XC1-T型1471cc直列4気筒SOHC ECGIインタークーラー・エレクトロターボ120ps (High) / 105ps (Low) エンジン。ターボは遅い走りが可能なHighとマイルドな走りを楽しめるLowをターボパワーセレクトスイッチで切り替え可能であった。サスペンションは標準モデルと同じフロントがマクファーソンストラット、リアはトーションビーム+アスカと同様のミニブロックコイルスプリングで、当然イルムシャーチューンが加えられた。

年表

年	月 日	主な出来事/モデルの変遷	月 日	トピック
1853年 (嘉永6)	12月 5日	徳川幕府、東京・石川島に造船所設立	6月 3日	米国使節ペリーが黒船で浦賀沖に来航
1868年 (慶応4)			9月 3日 10月23日	江戸を東京とする 「明治」と改元し、一世一元の制を定める
1876年 (明治9)	10月 —	平野富二、海軍省より工場跡地を借り受け石川島平野造船所を設立		
1884年 (明治17)			—	ダイムラーが4ストロークガソリンエンジンを開発
1886年 (明治19)			—	ダイムラーがガソリン四輪自動車、ベンツがガソリン三輪自動車完成
1889年 (明治22)	1月 —	有限責任石川島造船所創立 (1893年9月5日、株式会社東京石川島造船所と改称)		
1894年 (明治27)			8月 1日	日清戦争勃発 (1895年4月講和)
1896年 (明治29)			—	英国ウーズレー社設立 (1898年に最初のウーズレー車完成) (1914年に社名をWolseley Motors Ltd.に変更)
1903年 (明治36)			12月 —	米国のライト兄弟、世界最初の有翼動力飛行に成功
1904年 (明治37)			2月10日 5月 7日	日露戦争勃発 (1905年9月講和) 岡山でわが国初の純国産車、山羽式乗合自動車 (蒸気式2気筒) 完成 — 吉田真太郎、内山駒之助、東京自動車製作所設立
1907年 (明治40)			2月19日 3月 1日 4月 —	警視庁、自動車取締規則 (最高時速12.7km) を制定 発動機製造設立 (現ダイハツ工業) 東京自動車製作所、国産ガソリン乗用車第1号完成 (タクリー号)
1908年 (明治41)			3月 —	T型フォード発表、発売は10月
1909年 (明治42)			10月 —	鈴木式織機製作所設立 (現鈴木自動車工業) (1920年3月鈴木式織機株式会社設立)
1910年 (明治43)	8月17日	東京瓦斯工業株式会社創立 (1913年6月25日、東京瓦斯電気工業株式会社と改称)		
1911年 (明治44)			2月21日 4月 —	日米通商条約調印 橋本増治郎、快進社自動車工場設立
1912年 (明治45)			7月30日	明治天皇崩御、皇太子嘉仁即位、「大正」に改元
1914年 (大正3)		<この年の乗用車輸入台数94台、自動車保有台数1066台>	7月28日	第1次世界大戦勃発、8月23日日本参戦、1918年11月終戦
1916年 (大正5)	—	東京石川島造船所と東京瓦斯電気工業が自動車製造を計画		
1918年 (大正7)	11月 6日	東京石川島造船所、英国ウーズレー自動車会社と提携、その製造権と東洋における一手販売権を獲得 (乗用車2種、貨物自動車1種)	3月25日 8月 — 11月 —	軍用自動車補助法制定 (5月1日施行) 株式会社快進社設立 三菱造船所で乗用車「三菱A型」完成
1919年 (大正8)	3月 1日 12月16日	東京瓦斯電気工業「T.G.E.」A型貨物自動車軍用自動車補助法初の適用を受ける 東京瓦斯電気工業・大森工場落成	1月11日 12月 5日	全国統一の自動車取締令 (最高時速24km) 公布 実用自動車製造株式会社設立、コルハム式三輪自動車の生産開始
1920年 (大正9)	9月 —	東京石川島造船所、東京・深川に自動車工場として深川分工場新設	1月10日 30日	国際連盟成立 東洋コルク工業株式会社設立 (現マツダ)
1921年 (大正10)	—	東京瓦斯電気工業「T.G.E.」B型貨物自動車完成		
1922年 (大正11)	12月31日	東京石川島造船所、ウーズレーA9型国産乗用車第1号車完成し 試運転実施		
1923年 (大正12)	9月 1日	関東大震災により東京石川島造船所深川分工場の設備、車両とも 焼失	7月10日 9月 1日	日本航空設立 関東大震災発生
1924年 (大正13)	3月 — 28日	東京石川島造船所、東京・新田島の本社敷地内に自動車工場の再建 東京石川島造船所、ウーズレーCP型自動車 (1.5トン) で軍用自動車 補助法の適用を受ける	1月18日 10月 —	東京市電局、フォードT型を800台購入し、市営バス営業開始 (円太郎バス) 快進社、ダット41型 (3/4トン) で軍用自動車補助法の適用を受ける
1925年 (大正14)			2月 — 7月21日	日本フォードモーター社設立 (本社横浜) 快進社解散、ダット自動車商會に改組
1926年 (大正15)			9月 2日 12月25日	実用自動車製造、ダット自動車商會が合併し、ダット自動車製造設立 大正天皇崩御、摂政裕仁親王踐祚、昭和と改元 自動車取締令の運用措置で、小型自動車 (300cc以下) に無免許運転許可
1927年 (昭和2)	5月12日	東京石川島造船所、ウーズレー自動車会社との契約を解除	2月11日 9月17日 12月30日	日本ゼネラルモーターズ社 (GM) 設立 (本社大阪) 東洋コルク工業、東洋工業と改称 (現マツダ) 上野～浅草間に日本初の地下鉄開通 自動車取締令改正、小型自動車を350ccまで拡大
1928年 (昭和3)	— 12月28日	東京石川島造船所、新型6気筒自動車の名称を懸賞募集により 「スミダ」と決定 「スミダ」CL型探照灯自動車完成 (スミダの名を冠した最初の自動車)		<この年の自動車輸入台数7883台>
1929年 (昭和4)	5月 1日	東京石川島造船所、自動車工場を独立し、株式会社石川島自動車 製作所を設立 (社長渋沢正雄)	10月24日	ニューヨーク株式市場大暴落、世界恐慌はじまる

あとがき

「いすゞ乗用車の歴史をまとめた本がまだ無いようなので書きませんか？」と、三樹書房の小林謙一社長からご提案をいただいた。車種もそれほど多くないので、じっくりまとめられるだろう……と気軽に考えて引き受けてしまった。しかし、カタログをファイルから引っ張り出して発行された順(いすゞのカタログには、ヒルマンを除き約97%のものに発行年月が記載されている)に並べて読み込んでいくと、様々な仕様のモデルを、実にこまめに出したり引っ込めたり、あるいは仕様変更しているのがだんだんと見えてきて、これは大変なことを引き受けてしまったと気づき、初めのうちは途方に暮れてしまった。特に力が入っていたのがベレットで、とても頭の中では整理できないので表にしてみた。その細かな変遷は「モデル変遷表」に載せたので見ていただきたい。また、モデル終了のタイミングは、カタログから落とされた時を記載しているので、実際の販売終了とは異なる可能性があることをご了承願いたい。ベレット以外のモデルについては、本文の中にそれぞれのモデル変遷として記載した。

また、モデルごとにカタログや資料を基に変遷史を調べ、史料として掲載するカタログの頁を決めて撮影に入るが、500Wの写真電球2個の発熱量は大きく、冬は快適なのだが、夏の暑さは厳しいものであったが、どうにかこうしてまとめることができた。

最初の打ち合わせではSUV、乗用ワゴンなども取り上げることも検討したものの、上記の理由で、あまりにも膨大な量になることと、本来の意味における「乗用車」を取り上げるというテーマにそって、今回はセダン、クーペおよび派生バンに限定した。

私が乗った最初のいすゞ車は1958年1月に発売されたヒルマンミンクス・スーパーデラックスであった。先輩の叔母が院長を務める病院で、運転免許証を持たない医者が当直の夜間あるいは休日に、急患が出たときのための運転手を頼まれた。その時の往診用のクルマの1台がヒルマンで、ほかに、メカニカルブレーキの英国フォード・ポピュラーとダットサン1000があった。当時、私は富士精密工業(後のプリンス自動車工業～日産自動車)の実験部におり、初代スカイラインは素晴らしいクルマだと思っていたが、ヒルマンはまた一味違う軽快できびきびしたクルマだというのが第一印象で、運転して楽しいクルマだった。後日、英国の雑誌に、当時いすゞに技術指導した英国人エンジニアが、いすゞ製ヒルマンは英国製より品質が良かったという記事を見つけたときは、さもありなんと納得したものである。

本書執筆に当たって、いすゞ自動車広報には貴重な時間をさいて構想の段階から数々のご教示をいただき、データの提供など快く対応していただきました。また、トヨタ博物館、ACCJの森会長、清水副会長には貴重なカタログ資料を提供していただきました。深く感謝いたします。

最後に、三樹書房の小林社長、山田国光氏にはいつもながら数々のご教示をいただき、機会あるごとに「急がないから」とはっばもかけていただきましたし、編集にあたっては相変わらずご苦労をかけました。皆様のご協力により、この本が完成したことにあらためて感謝の意を表します。

なお、本文の中で、敬称を省略させていただきましたこと、ご了承願います。

実は、私、就職活動でいすゞ自動車を受験したことがある。最終面接で一人の役員の方から「君の兄さんが三菱日本重工業(ふそうを造っていた会社)に勤めているのは、秘密が漏れるからまずいな」と言われ、不採用となった。その結果、富士精密工業(プリンスを造っていた会社)に就職した。半世紀以上むかしの出来事である。

当摩 節夫

参考文献

- 『いすゞ自動車史』 いすゞ自動車株式会社
- 『いすゞ自動車50年史』 いすゞ自動車株式会社
- 『光芒 - いすゞ乗用車開発の軌跡』 『光芒』編集委員会
- 『世界の自動車 - 戦後の日本車 2』 株式会社二玄社
- 『日本自動車史 - 写真・史料集』 三樹書房
- 『三菱自動車 - 航空技術者たちが基礎を築いたメーカー』 三樹書房
- 『Standard catalog of American cars』 Krause Publications
- 『The complete catalog of British cars』 Veloce Publishing Plc
- 『The Lotus book』 Coterie Press Limited
- 「自動車ガイドブック」バックナンバー 自動車工業振興会
- 「カーグラフィック」バックナンバー 株式会社二玄社
- 「各種カタログ、広報資料、宣伝用冊子類など」

編集部より

本書の製作にあたっては、以下の方々からの多大なるご協力を賜りました。いすゞ自動車 経営企画部 広報グループの伊藤公一氏、村角浩明氏には、写真や資料のご提供をいただき、トヨタ博物館、ブックガレージ(東京都中野区新井1-36-3)、自動車史料保存委員会からは当時のカタログや写真のご協力をいただきました。ここに御礼を申し上げます。

なお、本書に登場する車種名、会社名などの名称は、原則的に主要な参考文献となる、当時のプレスリリース、広報発表資料、関係各メーカー発行の社史などにそって表記しておりますが、参考文献の発行された年代になどによって現代の表記と異なっている場合があります。編集部の判断により統一させていただきましたので、ご了承下さい。

名称表記、性能データ、事実関係等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する資料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

三樹書房 編集部

当摩 節夫 (とうま・せつお)

1937年、東京に生まれる。1956年に富士精密工業入社、開発実験業務にかかわる。1967年、合併した日産自動車の実験部に移籍、1970年にATテストでデトロイト～西海岸を車で1往復約1万キロ走破。往路はシカゴ～サンタモニカまで、当時は現役であった「ルート66」3800kmを走破。1972年に日産自動車、海外サービス部に移り、海外代理店のマネージメント指導、KD車両のチューニングなどにかかわる。1986年～1997年の間、カルソニック（現カルソニック・カンセイ）の海外事業部に移籍、豪亜地域の海外拠点展開にかかわる。1986年～1989年の間シンガポール駐在。現在はRJC（日本自動車研究者 ジャーナリスト会議）および、米国SAH（The Society of Automotive Historians, Inc.）のメンバー。1954年から世界の自動車カタログの収集を始め現在に至る。

「モーターファン別冊すべてシリーズ」（三栄書房）に「スバル・レガシイ史」「スカイライン史」「スカイラインGT-R史」「1950年代のアメリカン・ステーションワゴン」「ホンダ・シビック史」、「カー・IO」（芸文社）に「高級車史」、「別冊月刊プレイボーイ」（集英社）に「魅力にあふれたアメリカ車のカタログ」、「スーパーCG」（二玄社）に「クライスラー300・レターシリーズ史」「戦後のパッカード史」「戦後のスチュードベーカー史」「GMヘリテージ・センター」など多数寄稿。著書に『プリンス 日本の自動車史に偉大な足跡を残したメーカー』『三菱自動車 航空技術者たちが基礎を築いたメーカー』『ロータリーエンジン車 マツダを中心としたロータリーエンジン搭載モデルの系譜』『富士重工業「独創の技術」で世界に展開するメーカー』『ミニ 1959-2000 世界標準となった英国の小型車』（いずれも三樹書房）がある。

いすゞ乗用車

1922-2002

著者 当摩節夫

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30
TEL 03 (3295) 5398 FAX 03 (3291) 4418

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Setsuo Toma/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します