

目 次

■ジムニーへの想い スズキ株式会社 代表取締役会長 鈴木 修 3

ジムニーの50年

- 第1章 ジムニー発売までのスズキ小史 6
- 第2章 第1世代ジムニー 12
- 第3章 第2世代ジムニー 17
- 第4章 第3世代ジムニー 26
- 第5章 第4世代ジムニー 30

カタログでたどる スズキジムニーの50年

- 元祖 ホープスター ON型 36
 - 第1世代 LJ10型 (1970年4月～1972年4月) 37
 - LJ20型 (1972年5月～1976年4月) 40
 - LJ50型 (1974年～) 46
 - SJ10型 (1976年5月～1981年4月) 47
 - SJ20型 (1977年10月～1982年7月) 50
 - LJ80型 (1977年6月～) 51
 - 第2世代 SJ30型 (1981年5月～1987年10月) 56
 - SJ30型/JA71型 (1986年1月～1990年2月) 59
 - JA71型 (1986年1月～1990年2月) 61
 - SJ40型 (1982年8月～1984年10月) 63
 - SJ410型 (1981年4月～)/SJ413型 (1984年8月～)/
SAMURAI (1985年11月) 66
 - JA51型 (1984年11月～1988年) 82
 - JA11型 (1990年3月～1995年10月) 88
 - JA12型/JA22型 (1995年11月～1998年9月) 98
 - JB31型1300 SIERRA (1993年5月～1995年10月) 103
 - JB32型1300 SIERRA (1995年11月～1997年12月) 105
 - 第3世代 JB23型 (1998年10月～2018年6月) 107
 - JB33型 (1998年1月～)/JB43型 (2000年4月～2018年6月)/
JB53型 (2003年～) 120
 - 第4世代 JB64型/JB74型 (2018年7月～) 139
- スズキジムニー仕様一覧 145
- ジムニー変遷表 150
- ジムニー累計販売台数 (年度ベース) 153
- あとがき 154
- 参考文献/編集後記 155

ジムニーの50年

1970（昭和45）年3月15日（日）～9月13日（日）の183日間にわたって大阪で開催された「日本万国博覧会」には77カ国が参加、入場者は6400万人を超える大盛況で、日本中が万博に沸き返っている頃、鈴木自動車工業株式会社（現スズキ株式会社）から1台のユニークな軽自動車が発売された。

1970年3月3日、東京パレスホテルで発表され、4月10日に発売された「スズキ ジムニー」であった。360ccのエンジンを積む軽自動車であったが、ラダーフレームを持ち、高低2速のトランスファー（副変速機）でジープと同じ16インチの大径タイヤを駆動し、高い悪路走破性能を持つ本格四輪駆動車であった。発売してみると、それまで大型車しかなかった四輪駆動車市場に旋風を巻き起こし、販売台数を大きく伸ばした。その後、800、1000、1300ccの小型車を加えた結果、海外での販売が伸び、ジムニーの年間最多生産台数を記録した1987年度には、20万5500台の実に91.5%にあたる18万8000台が輸出されている。

2020（令和2）年にジムニーが誕生50周年を迎えたのを機に、4世代、50年にわたって世界中のファンに愛されてきたジムニーの変遷を、カタログでたどってみることにした。

スズキ株式会社も1920（大正9）年3月、個人経営であった鈴木式織機製作所を鈴木式織機株式会社に改組してから、2020年は創立100周年となる節目の年である。

スズキが二輪／四輪車の研究、試作を始めたのは戦前の1937～39（昭和12～14）年であったが、第2次世界大戦によって中断、二輪車については、1952年に自転車に装着する補助エンジン（パワーフリー号）、1954年に二輪完成車（コレタ号）を発売した。四輪車については1954年に軽四輪自動車の研究を始め、翌1955年に軽四輪車「スズライト」を発売。1954年には社名を鈴木自動車工業株式会社に変更し株式を上場。1961年には軽トラック「スズライトキャリイ」、1962年には「スズライトフロンテ」、さらに、1965年にはわが国初となるFF駆動の小型乗用車「スズキフロンテ800」を発売している。

第1章 ジムニー発売までのスズキ小史

■鈴木式織機製作所の設立

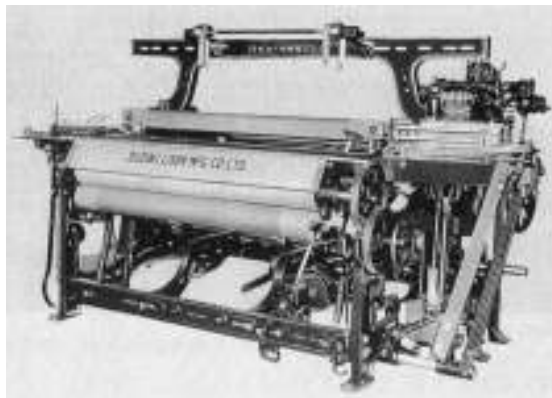
創業者の鈴木道雄は1887（明治20）年2月18日に静岡県浜名郡（現浜松市）の農家で誕生。1901（明治34）年、14歳のとき大工職の弟子として7年間の徒弟契約を結ぶ。しかし、1904年2月に日露戦争が勃発すると建築の仕事が減り、足踏み織機の製作を始めた。やがて徒弟奉公を終えると、鈴木道雄は独立を決意し、1909（明治42）年10月、独力で鈴木式織機製作所を設立し織機の製作を始めた。道雄が製作した織機は従来のものよりはるかに能率よく好調なスタートを切った。その後独創的な装置の発明や、足踏み式から動力を使った力織機の開発など、実用新案や特許を取得し、時代の要求に応えた鈴木式織機は注文殺到で、業績が伸び、利益も向上したことから飛躍への転機と判断し、1918（大正7）年末ごろから製作所を株式会社組織にする構想を練り始めたという。



初代社長 鈴木道雄



大正初期の鈴木式織機製作所工場



初期のサロン織機

■鈴木式織機株式会社の設立

飛躍への転機を探っていた鈴木道雄は、1920（大正9）年3月15日、その構想を実現させ、鈴木式織機株式会社を設立した。以後この日がスズキの創立記念日となる。新会社創立時の株主は72名、資本金50万円であった。この頃は第1次世界大戦の終結とともに、戦後恐慌が日本を襲っており、まさに嵐の中へ船出したのであったが、競合他社にはない独自製品の開発によって業績を伸ばしていった。特に1930（昭和5）年に完成したサロン織機によって、国内はもとより、東南アジア方面に進出をはかる基礎を築いた。インドネシアでは「スズキ」といえば織機を意味するほどになっていた。太平洋戦争勃発までにインドネシアに輸出された鈴木式織機の台数はおよそ2万5000台に達していた。1936年ごろには鈴木式織機は世界的な繊維機械メーカーに成長していたのである。

■自動車の研究開始

鈴木式織機事業は活況を呈していたが、鈴木道雄社長は織機を造るだけでは満足せず、常に新しい分野へ



戦前の試作車

駆動方式をRRとした「フロンテバン360 (LS10)」を発売。同年7月には「フロンテエステート (3ドアセダン)」を発売。

1969年7月にはキャリイ (L30) のモデルチェンジとしてフロンテと共通の計器類で乗用ムードを出し、外観も特徴的な角型ヘッドランプを採用した「スズキキャリイ (L40)」を発売。同年11月には「スズキキャリイバン (L40V)」を発売している。



1963年10月、第10回全日本自動車ショーで発表されたフロンテ800

第2章 第1世代ジムニー

■ジムニーのルーツと初代ジムニーLJ10誕生

スズキジムニーの誕生には物語がある。1950年代から1960年代中ごろにかけて「ホープスター」のブランド名で軽三輪車と軽四輪車を生産していたホープ自動車 (株式会社ホープとして存続したが、2017年に倒産) は、1965 (昭和40) 年に自動車の生産を一度中止していたが、1967年12月に軽自動車初の四輪駆動車「ホープスター ON 型」を発表した。カタログのコピーに「軽免許で乗れる不整地用万能車ホープスター ON 型」とうたう、ジープを小さくしたようなオフロード車であった。



1967年4月、東京パレスホテルでのフロンテ360発表会



1968年3月、発売されたキャリイバン (L30V)

かった。そのため、四輪駆動車の使用用途を考え、川を渡ったり、1メートルの高さから落下させるという過酷なテストが繰り返された。そして、ようやく完成した試作車をタイに送って現地の学術調査に参加させ、熱帯のオフロードでテスト走行を実施した。その経験を生かしジムニーは完成した。

そして、1970年3月、359cc 2サイクル空冷2気筒25ps/3.4kg-m エンジンを積む軽自動車サイズだが、ラダーフレームを持ち、高低2速のトランスファー（副変速機）でジープと同じ16インチの大径タイヤを駆動し、シンプルだがアトラクティブなボディーで車両重量600kgの軽量化を図り、高い悪路走破性能を持った、初めての量産型軽四輪駆動車「スズキジムニー LJ10-1型」が発表され、同年4月から発売された。

ジムニーの開発については、スズキ社内でも「売れないのではないか」と懐疑的な意見も多かったが、発売してみると、それまで大型車しかなかった四輪駆動車市場に旋風を巻き起こし、販売台数を大きく伸ばした。その後、800、1000、1300ccの小型車を加えた結果、海外での販売が伸び、その後のスズキ四輪車の輸出の先兵となった。ジムニーの年間最多販売台数を記録した1987年度には、約20万5500台の実に91.5%にあたる約18万8000台が輸出されている。スズキジムニー LJ10型は鈴木修常務（当時）の英断によって、新しい軽自動車の可能性を具現化した記念すべきクルマである。その

後、4世代にわたり50年間も量産されるロングセラーモデルとなり、世界累計約300万台（2020年7月現在）に達した。ジムニーはこれからも世界中のファンたちの期待に応えるべく進化するであろう。その礎を築いたのがLJ10型であった。



シュタイア・プフ ハウリンガーのカタログ



ジムニーLJ10-2型（1971年1月）

発売された。JB23-9型と同じく、衝突時の歩行者頭部への衝撃を緩和するため、エンジンフードの高さや構造を変更。リアシートにISOFIX対応のチャイルドシート固定用アンカーを装着などの改良が実施された。

JB43-9型：内装の見直し

2014年8月、マイナーチェンジされJB43-9型となって発売された。主な変更点は横滑り防止装置&トラクションコントロールを装備、メーターやステアリングホイール、シート表皮などのデザイン変更。この後、2018年7月に4代目ジムニーが発売されるまで変更なく販売された。

■ JB33型 / JB43型 / JB53型海外モデル

第3世代ジムニーの1.3Lモデルは国内よりも海外をターゲットして開発されたモデルであった。3代目では全世界で呼称を「ジムニー」に統一している。モデルバリエーションでは国内では販売されなかった、スペインのサンタナモーター社 (Santana Motor S.A.) 製の幌タイプの「カプリオ／カプリオレ」がラインアップされていた。また、ヨーロッパで人気のディーゼル車 (JB53) には、フランスのルノー社製 K9K 型1461cc 直列4気筒共通レール直噴ターボディーゼルが積まれていた。K9K 型1.5dCi (Diesel Common rail Injection) エンジンには20種類以上、65ps～110ps のバリエーションがあり、ジムニーには65ps と85ps の2機種が、2003～2010年にかけてラインアップされていたようだ。



海外仕様のJB33型ジムニーカプリオ

第5章 第4世代ジムニー

■ JB64型：伝統の基本構造を継承し、さらに進化した本格4WD

2018 (平成30) 年7月、4代目軽自動車規格のJB64-1型「ジムニー」が20年ぶりにフルモデルチェンジして発売された。新型「ジムニー」は、半世紀に及ぶジムニーならではのこだわりと技術を継承しつつ、ジムニーに求められる本格的な四輪駆動車としての性能をさらに進化させた。「新開発ラダーフレーム」に、「FRレイアウト」、「副変速機付パートタイム4WD」、「3リンクリジッドアックスル式サスペンション」というジムニー伝統の車体構成を継承。「ブレーキLSDトラクションコントロール」を全車に標準装備し、高い走破性能を実現した。新型「ジムニー」には専用にチューニングした「R06A型ターボエンジン」を搭載し、動力性能と信頼性を高めた。

機能を追求した内外装デザインに、取り回ししやすいボディサイズ。見切りの良さ、荷室空間の広さや使いやすさを進化させ、様々なニーズに応える使い勝手を追求している。

また、スズキの予防安全技術「スズキ セーフティ サポート」を搭載 (ジムニー XC に標準装備、ジムニー XG、XL にメーカーオプション設定) するなど安全装備を充実。経済産業省や国土交通省などが普及を推進する「セーフティ・サポートカー」の「サポカーSワイド」に該当する。新型「ジムニー」は、今回の全面改良にあわせて、初めて湖西工場 (静岡県湖西市) で生産し世界に供給される。



4代目ジムニーJB64型 (2018年7月)

カタログでたどる スズキジムニーの50年

2020(令和2)年は、1970(昭和45)年に誕生したジムニーの誕生50周年にあたる。同時に、スズキ株式会社も1920(大正9)年に個人経営であった鈴木式織機製作所を鈴木式織機株式会社に改組してから、創立100周年となる節目の年であった。

ジムニーは半世紀にわたり、世界最小クラスの本格4WDとして国内外を問わず独自の市場を開拓してきた。当初から本格4WDを目指したジムニーは、コンパクトなボディサイズに、ラダーフレーム、前後リジッドアクスル式サスペンション、副変速機を備えたパートタイム4WDという基本構造を採用。堅牢な車体と本格的な走破性能を誇るジムニーのDNAは、2代目、3代目、4代目へとモデルチェンジを経ても一貫して継承されている。

そこで、ジムニーの50年にわたる進化の過程をカタログでたどってみることにした。軽規格車と小型規格車を、多少前後するケースはあるが時系列で紹介する。ジムニーの70%以上は海外販売が占めており、海外版のカタログもわずかではあるが載せたので、ご高覧いただきたい。

なお、キャプションの中に価格を入れてあるが、初代から現行の4代目まですべて消費税なしの車両本体価格で統一してある。



1970年4月に発売された最初のジムニーLJ10型。

第1世代

● LJ10型 (1970年4月～1972年4月) ●



1970年4月に新発売された「スズキジムニー-LJ10-1型」最初のカatalog。この頃、モータリゼーションも進展して、自動車の多様化が求められるようになり、軽自動車の新しい可能性の一つとして、廉価で手軽に使える軽四輪駆動車として登場したのが「ジムニー」であった。四輪駆動車の主な用途であった産業用だけでなく、山岳、積雪地帯の商店、製造業、狩猟、つりなどのレジャーカーとしての個人需要をターゲットとして発売された。サイズはホイールベース1930mm、全長2995mm、全幅1295mm、トレッド(前/後)1090/1100mm、最低地上高235mm。乗車定員は3名で、スペアタイヤは軽自動車の全長制限3m以下をキープするため助手席の後ろに装着されていた。価格は工場渡し47.8万円、東京・大阪店頭渡し48.2万円であった。

第2世代

● SJ30型 (1981年5月～1987年10月) ●



1981年5月に発売された2代目「NEWジムニー (SJ30-1型)」のカタログ。2代目は経済性、小回りのきく機動力をさらに磨き上げるとともに、外観の一新、居住性の向上、装備品、安全対策の充実などを施したもので、より個人的に、多彩に楽しく使えるオールラウンドカーとなった。エンジンは初代SJ10型と同じLJ50型539cc水冷2サイクル直列3気筒だが出力は26ps/5.3kg-m⇒28ps/5.4kg-mに強化されている。サイズはホイールベース2030mm、全長3195mm、全幅1395mm、最低地上高240mm。メタルドアモデルには車体と一体のロールバーが装着された。金髪の女性が走るSJ30型が砂漠を疾走するシーンは、テレビコマーシャルにも採用されて女性ファン獲得に貢献したと言われる。モデルバリエーションと価格は、キャンバスドア (F) 77万円、ハーフメタルドア (FK) 78万円、フルメタルドア (FM) 82万円、バン (VA) 85.8万円、バン (VC) 89.8万円。



SJ30型の透視図。スピードメーターのフルスケールは110km/h⇒90km/hに変更された。ハーフメタルドア (FM) とバン (VC) にはリクライニングシート、バン (VC) のシートにはファブリック表皮と分離式ヘッドレストが採用されている。

● JB31型1300 SIERRA (1993年5月～1995年10月) ●



1993年5月、ワイドトレッド化したシャシーに1.3Lエンジンを積んで登場した「ジムニー1300シエラ (JB31型)」のカタログ。エンジンはG13B型1298cc直列4気筒SOHC EPI 70ps/10.4kg-m (ネット) +5速MTを積む。トレッドは従来のジムニー1300より90mm拡大され「SAMURAI」と同じ前/後：1300/1310mm。ワイドトレッド化にともない、ワイドフェンダー、ワイドタイヤ (205/70R15 95Q) を装着し、クロームメッキホイールの足回りや大型フォグランプ、フロントグリルガード、アルミ製サイドステップなどの装備で、オフロード4WDとしてのワイルドな雰囲気を演出している。価格は137.8万円。ちなみに、シエラ (SIERRA) とは、英語で「連峰、山脈」を意味し、自然を連想させるその語源と上質なイメージを与える語感により、サブネームとして採用されたという。



1993年11月、女性やファミリー層など幅広いユーザーをターゲットに、電子制御式3速ATを搭載したジムニー1300シエラが追加設定された。価格は5速MT車より10.7万円高の148.5万円。

第3世代

● JB23型 (1998年10月～2018年6月) ●



1998年10月、小型規格車3代目ジムニーワイド発売から9カ月後に発売された軽規格車3代目「ジムニー (JB23-1型)」。「オリジナルであること。あり続けること。」とあるように、ジムニー伝統の個性を引き継ぎながら、新世代のクロスカントリー車を表現した斬新な外観デザイン。ボンネット一体式のフロントグリル、曲面ガラス、プレスドア等を採用している。エンジンはK6A型658cc水冷直列3気筒DOHC12バルブインタークーラーターボ64ps/6500rpm (ネット)、10.8kg-m/3500rpmを積み、トランスミッションは5速MTまたは4速ATが選択できた。サイズは衝突安全基準の変更に伴う、軽自動車の規格変更、全長3300mm⇒3400mm、全幅1400mm⇒1480mmに対応して、それぞれ3395mm、1475mmとしている。タイヤは175/80R1691Q。



全車にエアコンとパワーステアリングが標準装備され、運転席にはランパーサポートを採用、リアシートは大型化、全車にフルトリム、成形天井を採用するなど質感を高めている。XCにはパワーウィンドー、パワードアロック、キーレスエントリー、電動リモコンドアミラーなどを新採用している。

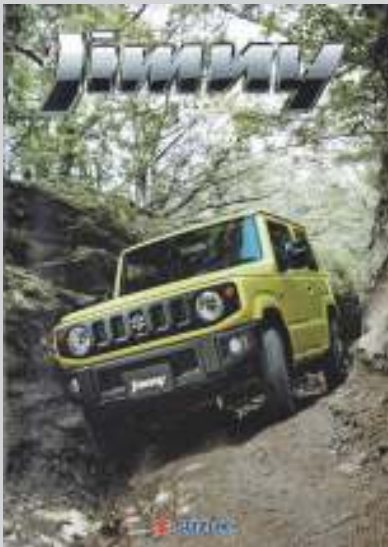
グレードは3種類で、5速MT車の価格はXAが99.8万円、XLが119.8万円、XCは131.8万円。4速AT車は9.8万円高。メーカーオプションの運転席・助手席SRSエアバッグ、フロントシートベルトプリテンショナー、4輪ABS装着車は6万円高。全車寒冷地仕様であった。

第4世代

● JB64型 / JB74型 (2018年7月～) ●



4代目ジムニー登場の前年、2017年10月に東京ビッグサイトで開催された第45回東京モーターショーに参考出展されたコンセプトSUV「イー・サバイバー」。サイズは全長3460mm、全幅1645mm、全高1655mm。パワーユニットはモーター（前後デュアルモーターアクスルユニット）であった。このようなオープンモデルのジムニーが市販されたら歓迎されるのではないだろうか。4代目ジムニーの登場を予感させるモデルであった。



2018年7月、20年ぶりにフルモデルチェンジされて発売された4代目軽規格車「ジムニー（JB64型）」。ラダーフレームに、副変速機付きパートタイム4WD、3リンクリジッドアクスル式サスペンションというジムニー伝統の車体構成を継承し、機能を追求した内外装デザイン、取り回ししやすいボディーサイズなど、使い勝手の良さを追求したという。サイズは全長3395mm、全幅1475mm、全高1725mm、ホイールベース2250mm、トレッド前／後1265／1275mm、最低地上高205mm。走破性能を高める電子制御の「ブレーキLSDトラクションコントロール」を全車に標準装備している。

スズキジムニー仕様一覧（軽自動車）

世代	第1世代											
モデル	LJ10 (空冷360cc)		LJ20 (水冷360cc)				SJ10 (550cc)					
型式	1型	2型	1型		2型		3型	1型		2型	3型(4型)	
ボディー仕様	幌	幌	幌	バン	幌	バン	幌(4人乗り)	幌	バン	幌	メタルドア	
発売年月	1970/4	1971/1	1972/5		1973/11		1975/12	1976/5		1977/6	1978/10	
全長 mm	2995		2995				3170					
全幅 mm	1295		1295				1295		1395			
全高 mm	1670		1670	1615	1670	1615	1840	1845	1685 (1650)	1845		
ホイールベース mm	1930		1930				1930					
トレッド(前/後) mm	1090/1100		1100/1110				1190/1200					
最低地上高 mm	235		230	190	230	200	230	240	240 (205)	240		
車両重量 kg	600		625	660	625	660	625	675	720 (710)	680	700	
乗車定員 名	3		2(3)				4(2)	2(4)	2 (3)	2(4)		
最大積載量 kg	250+2名		250	200	250	200	250+2名	250+2名		250+2名		
エンジン型式	FB型		L50型				LJ50型					
	2サイクル空冷2気筒		2サイクル水冷2気筒				2サイクル水冷3気筒					
ボア×ストローク mm	61.0×61.5		61.0×61.5				61.0×61.5					
総排気量 cc	359		359				539					
最高出力 ps/rpm	25/6000		28/5500				26/5500	26/4500				
最大トルク kg-m/rpm	3.4/5000		3.8/5000				3.8/4500	5.3/3000				
トランスミッション	4速MT(フルシンクロ)		4速MT(フルシンクロ)				4速MT(フルシンクロ)					
1速	3.683		3.967		3.913		3.835					
2速	2.218		2.388		2.302		2.359					
3速	1.477		1.527		1.561		1.534					
4速	1.000		1.000		1.000		1.000					
5速	-		-		-		-					
リバース	3.683		3.967		3.913		4.026					
トランスファー	ギア式		ギア式				ギア式					
高速	1.744		1.714	1.562	1.714	1.562	1.714	1.714				
低速	2.975		3.012	2.571	3.012	2.571	3.012	3.012				
最終減速比	5.667		5.667				4.875					
サスペンション 前	リーフリジッド		リーフリジッド				リーフリジッド					
後	リーフリジッド		リーフリジッド				リーフリジッド					
ステアリング	ボールナット		ボールナット				ボールナット					
最小回転半径 m	4.4		4.4		4.6		4.8					
ブレーキ 前	ツリーディング		ツリーディング				ツリーディング					
後	リーディングトレーリング		リーディングトレーリング				リーディングトレーリング					
サイドブレーキ	センターブレーキ		センターブレーキ				センターブレーキ					
タイヤ	6.00-16-6PR		6.00-16-4PR	5.60-15-4PR	6.00-16-4PR	5.60-15-4PR	6.00-16-4PR	6.00-16-4PR	6.00-16-4PR	6.00-16-4PR (5.60-15-4PR)		
備考			1975/2に4人乗り追加						〈 〉内は15in タイヤ装着車			

■ジムニー変遷表

年月日			モデルの変遷
1970年 (昭和45年)	3月	3日	初代ジムニー(LJ10-1型)発表会開催(東京パレスホテル)(発売は4月10日) FB型359cc 2サイクル空冷2気筒25ps/3.4kg-mエンジン+フルシンクロ4速MT搭載
1971年	1月	20日	ジムニーLJ10型マイナーチェンジ(LJ10-2型) エンジン出力25ps/3.4kg-m⇒27ps/3.7kg-mにアップ、ボンネット両サイドにスリット追加、キャンバスタド採用、MTのシフトパターン変更(リバースを2速の左側⇒4速の右側)、ボンネット/パーキングブレーキキー追加など
1972年	5月	10日	水冷エンジン搭載ジムニー(LJ20-1型)、新機種ジムニーバン(LJ20V型)発表(発売は5月12日) L50型359cc 2サイクル水冷2気筒28ps/3.8kg-mエンジン搭載
	6月	19日	スズキ・ソニー「ビデオジムニー」を共同開発
1973年	11月	—	ジムニーLJ20型マイナーチェンジ(LJ20-2型) 新保安基準対応。方向指示灯と車幅灯を分離、ブレーキマスターシリンダーをタンデム型に変更、助手席シートをドライバーシートと同じヘッドレスト一体型に変更し、シートベルト装着など
1974年	—	—	輸出専用モデルLJ50型発売 LJ20型をベースにLJ50型539cc 2ストローク水冷3気筒33ps/5.85kg-mエンジン搭載
1975年 (昭和50年)	2月	21日	4人乗り・幌タイプ車(LJ20F型)追加発売
	12月	2日	ジムニーLJ20型マイナーチェンジ(LJ20-3型) 商業車50年排ガス規制、新保安基準対応。エキゾーストロータリーバルブ、オートリターンチョーク、ブレーキ液漏れ警告灯装着、ステアリングホイール径380mmΦ⇒370mmΦに変更など
1976年	4月	30日	新規規格商用車ジムニー55シリーズ(SJ10-1型)発表(発売は5月1日) LJ50型539cc 2ストローク水冷3気筒26ps/5.3kg-mエンジン+4速MTを積む
	—	—	輸出専用モデルLJ50型マイナーチェンジ(LJ50-I型) クラッチの容量アップ、バンのリアサイドウィンドーをはめ殺し⇒開閉式に変更など
1977年	6月	17日	NEWジムニー55(SJ10-2型)発売 軽の新規格に合わせた対応。前後輪のトレッド100mm拡大、ボンネット、リアフェンダー、フロントパネルのデザイン変更、ガソリンタンク容量26ℓ⇒40ℓに拡大、ステアリングホイール径400mmΦに拡大など
	6月	—	輸出専用モデルLJ50型マイナーチェンジ(LJ50-II型) ワイドトレッド化などSJ10-2型がベース
	6月	—	輸出専用モデルLJ80型(LJ80-I型)発売 SJ10-2(LJ50-II)型ベースにF8A型797cc4サイクル水冷4気筒OHVエンジンを搭載、ホイールベースを1930mm⇒2200mmに延長したLJ81K(ピックアップ)、LJ81P(キャブシャシー)も存在した
	9月	22日	小型車ジムニー8(SJ20-1型)発表(発売は10月1日) F8A型797cc4サイクル水冷4気筒OHV 41ps/6.1kg-mエンジン搭載
	—	—	輸出専用モデルLJ51K/LJ51P型発売 LJ50型のホイールベースを1930mm⇒2200mmに延長したモデル、LJ51K型はピックアップ、LJ51P型はキャブシャシー
1978年	10月	16日	ジムニー55マイナーチェンジ(SJ10-3型)、メタルドアタイプ(SJ10FM型)発売 フロントグリル形状変更、サイドミラー改良、フロントシート改良、オイルタンク容量3.4ℓ⇒4.5ℓにアップなど
	11月	—	小型車ジムニー8マイナーチェンジ(SJ20-2型) SJ10-3型に準ずる変更
	12月	—	輸出専用モデルLJ50型マイナーチェンジ(LJ50-III型) ドアミラー(幌ドア車にはフロントウィンドー横にCJミラー)採用、SJ20型との共通化のための変更など
	12月	—	輸出専用モデルLJ80型マイナーチェンジ(LJ80-II型) フルトランジスタ点火方式採用、インパネに4WDインジケータ新設、JMとVCIにリブタイヤ採用、ドアミラー採用、リアシートバック10cm拡大など
1979年	10月	31日	ジムニー55マイナーチェンジ(SJ10-4型)(発売は11月10日) マフラーを改良し54年騒音規制対応、サイド/リアウィンドーを大型化、電動式ウィンドーウォッシャー採用など
	11月	—	小型車ジムニー8マイナーチェンジ(SJ20-3型) SJ10-4型に準ずる変更
1981年	4月	27日	2代目ジムニー(SJ30-1型)発表(発売は5月1日) フルモデルチェンジ、LJ50型539cc 2サイクル水冷3気筒28ps/5.4kg-mエンジン+4速MTを積む
	—	—	輸出専用2代目ジムニー(SJ410型)生産開始 SJ30型をベースにF10A型970cc4サイクル水冷4気筒OHC 45hp/7.5kg-m(SAEネット)エンジンを4速MT搭載、ホイールベースを2030mm⇒2375mmに延長したSJ410K型(ピックアップ)、SJ410P型(キャブシャシー)も存在した
1982年	8月	20日	小型車ジムニー1000(SJ40-1型)発表(発売は8月21日) SJ30型をベースにF10A型970cc4サイクル水冷4気筒OHC 52ps/8.2kg-mエンジンを4速MT搭載、前輪に全浮動車軸懸架を採用、フリーホイールハブ(オプション)の装着が可能となった、ホイールベースを2030mm⇒2375mmに延長した国内向け初のピックアップ(SJ40T型)が設定された
1983年	7月	15日	ジムニー550/1000マイナーチェンジ(SJ30-2型/SJ40-2型) 前輪フリーホイールハブ標準装備、前輪ディスクブレーキ採用(FK、VA除く)、サイドデフロスター全車装備、シート形状変更、ドアミラー装着など
1984年	6月	—	輸出専用モデルSJ410W型発売 SJ410型のホイールベースを2030mm⇒2375mmに延長した後部は幌のワゴンモデル
	7月	19日	ジムニー550マイナーチェンジ(SJ30-3型) インパネデザイン変更、振動の低減(ボディとフレーム間にマウンティングゴム追加)、ステアリングロック追加、オートフリーホイールハブ(オプション)追加など
	8月	—	輸出専用モデルSJ413型生産開始 G13A型1324ccエンジンを積むが、1989年7月生産車からG13BA型1298cc66hp/10.51kg-m(ネット)に換装された

あとがき

2020（令和2）年は、ジムニーが1970（昭和45）年3月に発売されてからちょうど50年。スズキ株式会社も1920（大正9）年3月に鈴木式織機株式会社として創立されてからちょうど100周年となる節目の年であった。さらに、初代ジムニーLJ10が「2020日本自動車殿堂 歴史遺産車」に選定されたのを機に、ジムニーの歴史をまとめておこうと、本書の企画がスタートした。

世界にも類を見ない軽自動車の本格的クロスカンントリー四輪駆動車として登場したジムニーは、その後、小型車規格のエンジンも搭載することで、海外市場でも歓迎され、2020年には発売以来世界の累積販売台数は300万台を突破したが、実にその約70%が海外で販売されている。動画共有サービスのYouTubeなどでは想像以上にタフな楽しみ方をされているジムニーたちを見ることができる。

2018年7月にモデルチェンジされたジムニーとジムニーシエラが発売されると、たちまちものすごい人気で生産が追い付かず、一時は注文しても納車までに永い期間待たなければならない状態となり、多くのユーザーから支持を得ているのがわかる。

本書執筆に当たって、スズキ株式会社・広報部には貴重な時間をさいていただき、リリースなどのデータの提供やご協力をいただいた。ACCJの森匡延顧問、清水辰也会長、小田正仁副会長、望月啓利さん、本池毅さんには貴重なカタログを提供していただいた。特に小田さんにはジムニーをこよなく愛する友人から数十点に及ぶ貴重な海外版カタログを借りていただき、提供していただいた。ここに深く感謝の意を表したい。

また、スズキ株式会社の鈴木修会長から、思いがけず貴重なお話を頂戴し、これを巻頭言とさせていただけただけことは望外の喜びです。

最後に、三樹書房の小林謙一社長、編集部の山田国光さん、木南ゆかりさんには数々のご教示をいただき、編集にあたってはひとかたならずご苦勞をおかけした。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たい。

また、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。

当摩 節夫

参考文献

- 『70年史』鈴木自動車工業（株）
- 『スズキとともに』スズキ（株）
- 『ジムニー誕生40年記念写真集』スズキ（株）
- 『スズキジムニーの40年の歴史』芸文社
- 『自動車ガイドブック』バックナンバー 自動車工業振興会
- 「各種カタログ、宣伝用冊子類、広報資料」

■編集後記■

「世界市場において独自の存在感を放つジムニー」

スズキジムニーは、2020年に誕生から50周年を迎えました。定期的にフルモデルチェンジを展開している国産自動車の中で、ジムニーは初代からのコンセプトをかたくなに守り続け、50年という長い期間にわたって、その姿を大きく変えることはありませんでした。そして最新型に至るまで、歴代のモデルは、数多くのユーザーからの支持を集めています。これは、ジムニーという特異なクルマの存在価値を認め、育ててきたスズキ技術陣の開発姿勢が、大きな要因だと考えています。

学生時代の私は、仲間数人とスキーをするために、自動車によくスキー場へ行っていました。スキー場までの道のりで、凍結しているような道路や新雪の中をこどもなく走っていたのは、四輪駆動（4WD）のクルマでした。特に鮮明に覚えているのは、小回りの利くジムニーで、軽い車体の利点を活かして、山間地域や悪路走行などではまさに“敵なし”であり、ジムニーはまさに雪国の“エース”だったのです。

日本国内でも独自の個性と魅力をもつジムニーは、世界市場においても類のない軽量で小型の本格的な四輪駆動車です。今では唯一無二の存在であり、世界累計販売台数300万台を達成したことは、日本の4WD車のジャンルで大きな偉業といえるでしょう。

本書は、ジムニーのモデルの変遷を中心にして、どのような軌跡を遂げてきたのかを、極力ていねいに、わかりやすく編集することを目指した記録集であり、スズキが国内四輪市場へ掲げている「小さなクルマ、大きな未来。」を着実に実践してきたジムニーの魅力を、一端でもご理解いただければ幸いです。

また、本書刊行にあたり、鈴木修会長より巻頭言をいただきました。今では庶民の足としてなくてはならない存在になった軽自動車ですが、1975年頃にオイルショックや厳しい排出ガス規制などの影響で、「軽自動車は本当に必要なのか？」と存在自体を疑問視する風潮が国内で巻き起こったことがあります。そうした軽自動車にとってマイナスのイメージを見事に払拭したのが1979年に発売されたスズキのアルトでした。アルトは、47万円という低価格で販売され、実用重視の軽自動車として認められました。その後アルトは圧倒的な支持を得て、あらためて軽自動車の存在意義を世に示すことに成功したのです。1993年に登場したスズキワゴンRでは、ハイトワゴンという新しいジャンルを切り拓き、1995年に発売され、ヒットしたダイハツのムーヴ以降は、実用性と安全性を高めた軽自動車が続々と登場することになりますが、そうした軽自動車市場の大きな危機を乗り越えてきたのがスズキであり、鈴木修社長時代の大きな功績であります。

最後になりますが、スズキ株式会社経営企画室広報部をはじめとして、本書の企画にご理解いただき、製作にご協力いただいた方々に厚く御礼申し上げます。

三樹書房 編集部 小林謙一

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(現マレリ株式会社)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・レガシィ史」「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」「戦後のバックワード史」「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』『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』『スバル 「独創の技術」で世界に展開した100年』『ミニ1959-2000 世界標準となった英国の小型車』『スカイライン R32、R33、R34型を中心として』『ニッサン セドリック/グロリア「技術の日産」を牽引した乗用車』『ダットサン/ニッサンフェアレディ 日本初のスポーツカーの系譜1931～1970』『いすゞ乗用車の歴史』『三菱自動車工業 三菱A型完成から100年』(いずれも三樹書房)がある。

スズキ ジムニー

日本が世界に誇る 唯一無二のコンパクト4WD

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、または全部、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