

いすゞ117クーペ

1970年(昭和45)

クルマへの夢と期待に、次々と咲き競った花たち

杉浦 孝彦

撮影当日、朝からの雨は上がり、久しぶりに屋外に出たアイボリー色の車体に生気が蘇ったようにみえた。

今回は、その美しい外観と並外れた高性能で声望が高かった「いすゞ117クーペ」を紹介します。

1966年(昭和41)ジュネーブ・ショーで、「ギア-いすゞ117スポルト」としてデビューしました。117という数字は開発番号で、デザインはカロツェリア・ギア社が担当しました。

カロツェリアとは、昔は高級な馬車等の車体部分を製造し、現在では自動車の車体を専門に、少量生産や特別注文による製作を行う工房です。

スタイリングに対する評価はイタリアでもきわめて高く、ショーに登場するや、すぐにミニチュアカーが現れたことでもわかります。乗用車販売のイメージアップに117クーペは是非必要と考えられ、生産化するため、いすゞ、ギア社それぞれの作業は前向きに進められました。

その年のイタリアの権威ある自動車デザイン名誉大賞を得たことも追い風になり、同年10月、第13回東京モーターショーで2台のプロトタイプ「117スポーツ」と「117セダン」が出品されました。(117セダンは、後のいすゞフローリアンで同じくギア社の作品)



いすゞ117スポルトのスケッチ



いすゞフローリアン

1968年10月に、その名前も「いすゞ117クーペ」として発表された後同年12月発売され、いくつかの変更を受けつつも基本的な姿は変わらないまま、1981年(昭和56)新型車ピアツァに代わるまでの13年間にわたって生産され続けました。

生産台数は当初、30台/月程度でしたが、1973年(昭和48)に量産化を図るためのマイナー・チェンジがされ、1000台/月の生産となりました。

いすゞ117クーペが生まれた時代

昭和元禄ということばが流行した頃、1967年(昭和42)から68年にかけて、日本は史上空前の好況(いざなぎ景気)に湧きました。自動車の増加率は驚異的であり、そこには公害問題のかけりも現れはじめていましたが、それはまだ人々の心をふさぐほどではありませんでした。

自動車ということばが新鮮で快く響き、そして憧れにあふれていた時代、それが1960年代でした。その10年間には、意欲的なデザインや、素晴らしい性能・仕上げのクルマが何種類か登場しています。

少量生産ながら華麗なデザインとDOHCエンジンによる本格的スポーツクーペとなったトヨタ2000GT(1967年)レースの体験を市販車に注入し同じく超高速を売りものにしたスカイライン2000GT(1968年)おもにアメリカ市場を狙ったスポーツカーのフェアレディZ(1969年)、そしていすゞ117クーペ(1968年)といった本格的スポーツ車種のグループです。

117クーペは、DOHC1.6リッターG161W型直列4気筒エンジン、ツイン・チョーク・ソレックスを2基備える(2年後にボッシュの電子燃料噴射を加える)、120PS/6400rpmを出力。1050kgのボデーで最高時速200kmを出し、当時の性能としては、超一流でした。



そして国産車のデザインにおいても、60年代は、まさに開国の時代でした。それまで軽自動車や小排気量の国産車のデザインは、社外の工業デザイナーの手によることも多く、専門的なノウハウは不足していました。その解決を海外の著名なカー・デザイナーに求めました。そして洪水のように、世界の最新デザインが日本になだれ込みました。

プリンスはスカイライン・スポーツでミケロッチェを起用、日野のコンテッサも同じくミケロッチェの作品。日産はブルーバードなどをピニンファリーナに依頼。ダイハツのコンパーノはヴィニャーレ、三菱はデボネアをプレッツナーに託すという具合。

いすゞにとっても海外デザイナーの起用は、商業車メーカーから乗用車メーカーへの脱却を図るための重要な戦略でギア社に依頼したのです。

