

スタイリング・デザインと構造について

流麗なラインと繊細な工作が作り出す見事なスタイリング。サイドラインとファストバックのルーフが溶け合う処理こそ、この車の美しいポイントです。ステンレスで覆われたシャープでスリムなピラーも新鮮さをそえます。さらに、繊細なまでに細く、サイドまで大きく回り込むクロームのバンパーは、当時のイタリアン・デザインのシンボルでした。

また単にきれいであっただけでなく、斬新な構造を持っていました。たとえば、このクーペにはドアの上を走る「雨どい」（ドリップモール）がなくすっきり見せ、代わりにステンレス製の太いモールによって、雨だれを受け止める構造になっています。このように、繊細な工作の良さと新構造がよくマッチしているからこそ、スタイリング・デザインがなおさら美しく見えるのです。



ジュネーブ・ショー発表から発売まで2年を経過してしまいましたが、幸いだったことはコークボトル・タイプのウエストライン最盛期に、最高の美しいウエストラインを持って登場することができたというタイミングの良さでした。

生産にあたっては、ボデーパネルのプレス工程の一部を手仕事で行うなど、厳格な品質管理のもとで、一台一台入念な仕上げを行うカスタムメイド的につくりでした。

フロントグリルの唐獅子模様は、日本から送った狩野永徳の絵などの資料からデザインされたものです。

ダッシュボードまわりの上品なデザイン、台湾楠を使ったメーターパネルに並んだ計器類は、ドライバーの視線に合わせて放射状に並んでいるため、見やすい。ステアリングホイールとシフトノブにはウォールナット（胡桃）の銘木を使い、豪華です。

発売当初のボデーカラーは、プリムローズ・イエローとアストラル・シルバークロームの2色が設定されていました。



ギア社で117クーペのデザインを担当したジョルジェット・ジウジアーロを紹介します。

ジウジアーロは、1938年、イタリアのトリノに生まれ、19歳（1958年）でイタリア最大メーカーのフィアット社のスタイリングセンターに入社。翌59年カロッツェリア・ベルトーネ社に移り活躍。数多くの作品をチーフデザイナーとして世に送り出しました（その中には初代マツダ・ルーチェも含まれます）。

1965年同じイタリアのカロッツェリア・ギア社に迎えられましたが、1年半の後にはギア社を辞することになります。

その後、友人と共に新たにイタル・デザインを設立、現在に至っています。時に、彼30歳の独立です。

ボデーの構造はモノコックで、フロアパネルはもとよりボデーサイド及びルーフ構成も、フローリアンをベースにしています。しかし、高出力のエンジンを搭載することや、各ピラーが極端に細いため、各部分が大幅に強化されています。

安全性においては、シートベルトがフロント3点式・リア2点式の標準装備でベルトは巻き込み式です。

ヘッドレストも、フロント、リアとも標準装備、衝撃吸収ステアリングコラムの採用など充実していて、かなり厳しいレベルにあった米国安全基準および日本のJIS安全規格ともに満足しています。

発売当時の東京店頭価格は172万円でした。ガソリン1リットル50円、コーヒー1杯100円、大学卒の初任給が3万円の時代で、サラリーマンには117クーペは高嶺の花でした。ちなみに前年発売された3代目トヨタクラウンは112万円です。

クルマがあくまでもポジティブに、人々の夢の対象として輝き続けていた時代に生まれた「走る芸術品 - いすゞ117クーペ」を紹介しました。

【参考文献】

「いすゞ・ピアッツァ」企画室ネコ 1986年
「別冊モーターファン 国産車100年の軌跡」
三栄書房 1978年
「カーグラフィック」1966年6月号 二玄社
「モーターファン」1969年1月号 三栄書房
「ラビタ」No.46 1999年10月 小学館