

Legendary Japanese Cars いすゞ 117クーペ ..... 1  
 名車の系譜 いすゞ フローリアン ..... 8  
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 いすゞ自動車① ..... 10  
 ジャパニーズカー発展史 軽自動車の歴史① ..... 12

【発行日】2023年2月14日  
 【発行】株式会社デアゴスティーニ・ジャパン  
 〒104-0054 東京都中央区勝どき5-2-15 EDGE勝どき  
 【発行人】谷 健二  
 【編集人】佐藤育美  
 【アートディレクション】今福健司  
 【編集協力】株式会社ファミリーマガジン  
 【デザイン】山下真理子(株式会社ファミリーマガジン)  
 【デザイン協力】株式会社ハ木クリエイティブ  
 【撮影】石橋謙太郎(studioM)  
 【印刷】株式会社大丸グラフィックス  
 ©2023 k.k.DeAgostini Japan All Rights Reserved.

**画像提供**  
 いすゞ自動車、スズキ、SUBARU、ダイハツ工業、トヨタ自動車、トヨタ博物館、日産自動車、日野自動車、本田技研工業、マツダ、三菱自動車、八重洲出版、三栄  
 ※本誌掲載の記事、写真、図版、イラスト等に関して、デアゴスティーニ・ジャパンに無断で、著作権法の規定に反して複写(コピー)、複製、転載、データファイル化することを禁じます。

定期購読のご案内

隔週刊『日本の名車コレクション』は隔週火曜日発売のマガジンシリーズです(一部地域を除く)。シリーズは全100号を予定しています。シリーズ全号が確実にお手元に届くように、定期購読をお勧めいたします。直接定期購読を希望される方は、次のいずれかの方法でお申し込みください。

- インターネットで  
<https://deagostini.jp/nmc/> (24時間受付)  
 ※スマートフォンからも同じアドレスでアクセスできます。(24時間受付)
- お客様受注センターに電話またはファクスで  
 ☎ 0120-300-851 (10:00~18:00 年末年始を除く)  
 ☎ 0120-834-353  
 (定期購読申し込み用紙をお送りください。24時間受付)
- 定期購読申し込み用紙を郵送  
 「定期購読のお知らせ」がお手元ない場合はお客様受注センターまでご連絡ください。

**●バックナンバー注文のご案内**  
 本誌のバックナンバーは定期購読と同じく、弊社WEBサイトかお電話、もしくはお近くの書店で承っております。  
 ※在庫に限りがございますので、予めご了承ください。  
 ※本誌は都合により刊行サイクルが変更されたり、休刊になることがありますので、あらかじめご了承ください。  
 ※本誌に掲載している商品のデザイン・仕様等は、実際にご提供するものと一部異なる場合がございます。

**お客様サポートのご案内**

●WEB上でも、お客様からのよくある質問と回答を掲載しています。  
 デアゴ よくある質問 検索

●メールでのお問合せ  
 ※Webで会員登録が必要です。  
<https://deagostini.jp/support/mail>

●お客様サポートセンター (本誌関連の一般的な質問を承ります)  
 ☎: 0570-008-109 (月~金10:00~18:00 土日祝日除く)  
 ※間違いの電話が大変多くなっております。お電話の際は電話番号をよくお確かめください。また万が一不良品がございましたら、上記の電話までお問い合わせください。

**本誌の最新情報をCheck!**  
 PCからもスマートフォンからもアクセスできます。

検索  日本の名車

【個人情報の取扱いについて】\*お申し込み前に下記を必ずお読みください。  
 ご提供いただく個人情報は、商品の発送、アフターサービス・新商品・サービス等の各種ご案内の提供、各種商品情報やお問い合わせへの回答、および商品開発およびサービス改善のためのデータ分析のみに利用します。お客様の個人情報は、弊社と同等以上の管理体制を有している委託先への業務委託、法令等の規定に基づく場合を除き、第三者提供をすることはありません。業務委託のうち、クレジットカード決済に關しましては、弊社と同等以上の管理体制を有する決済処理サービス会社に委託しております。個人情報のご提供はお客様の任意ですが、項目に未記入部分がある場合、お申し込みの手続きがとれない場合もあります。個人情報の利用目的の通知、開示・内容の訂正・追加・削除・利用の停止・消去および第三者への提供の停止をご希望される場合は、下記にお問い合わせください。個人情報保護相談受付窓口(03-6730-3793) 土日、祝日、年末年始、夏休を除く10:00~19:00) 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン コンプライアンス担当 弊社の個人情報、公表事項も合わせてご覧下さい。 <https://deagostini.jp/security/>

10

ISUZU  
 117 COUPE  
 1968-1981

具有藝術風格的車身

ISUZU 117 Coupe

型號	PA90
引擎名	G161W
排氣量	1584cc
最大輸出	120ps/6400rpm
最大扭力	14.5kg-m/5000rpm
全長	4280mm
全寬	1600mm
全高	1320mm
軸距	2500mm
車輛重輛	1050kg



早期型的車頭。早期型的一個特點是，用於方向燈的燈泡安裝在保險桿上。

## 至今仍是受歡迎的豪華旅行車(GT)



早期型車尾。流線的車身從後窗的傾斜一直延伸到行李箱，讓人著迷。



車身側面。非常細的車柱只能手工製作，因此也受到好評。





### 由大師之手打造 誕生了一輛擁有美麗車身的Coupe

昭和 43年(1968)推出的ISUZU 117 Coupe，其前身是 1966 年在瑞士日內瓦車展上展出的「Ghia ISUZU 117 Sport」。這款跑車的設計由當時在 Carrozzeria Ghia 公司任職的Giorgetto Giugiaro負責。Giugiaro當時這位年輕的天才設計師已經嶄露頭角，但在該公司只待了短短約三年時間。之後，在 117 Coupe 發表的同一年，年僅30歲的Giugiaro 創立了 Italdesign 公司。他不僅僅在汽車設計領域傑出，還涉足了相機、手錶等多種產品設計，這是眾所周知的。如今，年屆84歲的 Giugiaro 被譽為「活著的傳奇」，並稱呼為親切的「大師」。

這款在日內瓦車展上引人注目並在同年於義大利國際優雅大獎中獲得榮譽獎的Ghia ISUZU 117 Sport，被譽為「行走的藝術品」散發出迷人的魅力。

### 為了再現藝術性的設計， 部分內容採用手工製作！

要將Giugiaro的設計理念真正地體現在量產車上，當時的ISUZU壓鑄技術認為這款車的外裝面板的量產將極為困難。因此，與Italdesign公司進行協商後，由設計之父Giugiaro親手修改了設計，以便進行生產。

即使如此，在量產車上再現美麗的車身曲線仍然很困難。因此，削減了製作外板面板所需的「模具」的成本。只在第一道壓鑄中使用機器，細部零件則由手工製作，採用了非常複雜的製作方法。

值得一提的是，於昭和41年（1966）舉辦的第13屆東京車展中展出的「ISUZU 117 Sport」，與之前在日內瓦車展展出的車型並非同一輛車，而是Ghia公司製作的第二輛原型車。這輛車更接近於量產型的外觀（第一輛是左駕駛，而第二輛則為右駕駛配置，這也是受到關注的地方）。

### 大量採用木質的儀錶板周邊 進一步提升了豪華的質感

昭和43 年在日本全國掀起汽車熱潮之際，117 Coupe隆重登場。當初發表的規格為：全長×全寬×全高：4280×1600×1320mm（軸距2500mm），車重1050kg，4速手排變速箱，輪胎尺寸6.45H-14-4PR。車型編號為「PA90型」。

搭載的全新開發引擎是ISUZU首次量產的DOHC引擎。這款直列四缸DOHC（G 161W型）引擎擁有最大功率120ps和最大扭矩14.5kg-m的規格。

採用木質材料製作握把部位的方向盤、裝飾木質面板的儀錶板、以及具有運動風格形狀的座椅，這些都展現出豐富的豪華質感。

儘管配備了可供兩名乘客坐在後座的座椅，但由於其為兩門轎車，因此自然而然地可以視為是為兩人而設計的空間。前座的中央控制台部分以及後座分別左右各一處，總共三個煙灰缸的配



這是中期型。前格柵設計變得更加簡潔，原本在保險桿上的燈具被移至保險桿下方。



內外裝經過大幅調整的後期型。頭燈從圓形變成方形，裝上了下巴擾流器。內裝為了量產而進行了簡化。

置，令人感受到當時的時代氛圍。

當時117 Coupe的販售價格是172萬日圓。與其幾乎同一時期發售且搭載相同引擎的ISUZU Bellett GT-R的價格為116萬日圓，這讓我們可以想像117 Coupe在當時是多麼高級的車款。

### 在早期、中期和後期 117 Coupe分別有著不同的外觀

117 Coupe根據推出時期大致分為早期型、中期型和後期型。

從昭和43年到昭和48年（1973）期間發售的是早期型。通常被稱為「手工製作」的就是這個早期型。如同字面上說，部分車體面板是手工製作的，月產量也僅限於50到60輛。因此，在117 Coupe總產量的8549輛中，這個手工製作車型僅有2458輛，極為稀少且價值高。這使得117 Coupe的品牌形象提升，也誕生了「不製造無個性的車」這樣的口號。即使在現今二手車市場中，這個手工製作車型仍然是最高價交易的。

當初只推出單一車型等級，但後來增加了採用國產車首度採用的電子控制燃料噴射系統的「EC」、搭載1.8升雙化油器SOHC引擎的「1800」，以及價格較低的單化油器版本「1800N」，四種不同車型等級。

手工製作車型表面上看起來裝備了圓形4燈式頭燈，和中期型看起來相同。但實際上，前期型獨有的外觀特點在於前格柵的形狀以及頭燈下方配備的燈具（同時兼具了小燈和方向燈的功能）。此外，後照燈的設計也相對小巧簡潔。

前擋泥板上的「117COUPE」標誌也是僅限於早期型號配備的（在中期型中被廢除，在後期型中則配有DOHC的標誌）。

### 生產效率提升的中期型 成本降低的後期型

接下來是從昭和48年到昭和52年（1977）的中期型車款。在昭和46年（1971）與通用汽車公司（GM）達成合作關係後，ISUZU獲得了資金和技術

援助。最終，機械壓鑄成型技術得以實現，進而確定了大規模生產的方針。

隨著量產的進行，內外裝所採用的材料和裝備也進行了成本降低。引擎統一為1.8升（G180型）的規格。同時，車型等級結構也進行了改變，頂級車型配備了電子控制DOHC引擎的車款被稱為「XE」，SU雙化油器DOHC引擎的車款被稱為「XG」，雙化油器SOHC引擎的車款被稱為「XC」，單化油器SOHC引擎的車款則被稱為「XT」。

從昭和52年至昭和57年（1982）是推出的後期型。117 Coupe曾經使用圓形4燈式頭燈，但在後期型中改為方形4燈的規格。另外，在前保險桿下方安裝了小型的下巴擾流板等細節變化，使外觀印象大幅改變。在內裝材料和裝備簡化等成本削減方面有所調整，但同時搭載的引擎則被更換為1.9升的「G200型」。主要是為了彌補因應排放法規導致的功率降低。值得一提的是，在這個時代的117 Coupe車型中，推出了被稱為「☆☆（Star Series）」的車款等級名稱。



為了舒適性，採用了頭枕分離的低背座椅。即使是轎跑車身，也提供了足夠的乘坐空間。



後排座椅可分離折疊，可三檔調節靠背。左右兩側座椅旁邊都配備了煙灰缸。

## 即使交棒給PIAZZA 但在國內外仍受歡迎

昭和56年(1981)6月, 117 Coupe 的後繼車型「PIAZZA (JR130型)」在日本上市。該車設計是由Giorgetto Giugiaro領導的Italdesign公司負責。昭和54年(1979)3月在日內瓦車展上展出的「Asso di Fiori (義大利語, 意為俱樂部王牌)」是PIAZZA的原型車。

這輛車最初使用奧迪的底盤設計, 但基礎車型後來更改為Gemini, 並以PIAZZA的名義首次亮相。車名

「PIAZZA」在義大利語中代表「廣場」的意思。

「俱樂部王牌)」是PIAZZA的原型車。

市售車忠實再現了「Asso di Fiori」的設計, 但在車身尺寸、頭燈位置等方面, 也做了一些為了符合市售車規範的修改。此外, 對於流線造型的追求也領先於當時的潮流, 透過巧妙的空氣力學

設計, 將車身風阻係數降低至0.36 (原型為0.41)。

除了外觀之外, 內裝, 特別是座艙周圍的設計也充滿了Giugiaro的風格。在儀錶板兩側設置了各種開關, 包括方向燈、雨刷、頭燈等, 這種被稱為「衛星開關」的配置相當新穎, 給用戶留下了深刻的印象。這種設計曾在雪鐵龍等車型上使用過, 但據稱在日本車中, PIAZZA是首次使用這種設計。第一代PIAZZA成為一款長銷車型, 持續生產和銷售了長達10年。總生產量達到11萬3419輛, 在平成3年(1991)8月, 交接到第二代PIAZZA, 型號為JT221型。目前為止, 這款車型被認為是ISUZU開發的最後一款乘用車。

不僅在日本國內, 而且在美國、香港等海外地區, 日本經典車和新古典車的人氣持續升溫。受歡迎的主要是生產於1960年代到90年代間的國產跑車和



三角窗是透過旋轉下方的旋鈕來開關的。車窗是歐洲標準, 手柄向前旋轉即可打開, 向後旋轉即可關閉。

特別版轎車。其中當然也包括了117 Coupe。特別受歡迎的是被稱為「手工製作」的早期車型。

在銷售十年後, 117 Coupe的總生產量中有98%仍在使用中。即使時代更迭, 車主變換, 可以肯定的是, 作為名車的117 Coupe將被傳承流傳到後世。



儀錶板周圍使用了木質來營造高級感。這種歐式風格的設計也延續到了後來的ISUZU乘用車上。



發售當時的產品目錄。在談到車身設計的同時, 也宣傳了性能方面的優勢, 例如「美觀與強度的兼顧」。



G161W型引擎是ISUZU首款DOHC引擎，為117 Coupe專用開發。最初只提供1600cc引擎，到昭和48年的小改款時統一升級為1800cc。



只用於早期型標準和EC規格的輪蓋。這些輪蓋更凸顯了117 Coupe美麗的車身。



前格柵上的唐獅子裝飾。這個唐獅子是由Giugiaro設計的，同時也出現在方向盤上。



設置在中控台排檔桿前的空調開關。這種配置在當時是歐洲車的主流設計。

## 被譽為「世界上最美麗的車」原型

昭和41年，在瑞士舉辦的日內瓦車展上，展示了一輛優雅的快背車（參考出品）。那輛車就便是「Ghia ISUZU 117 Sport」。

當時年僅20多歲的Giorgetto Giugiaro，從Carrozzeria Bertone轉到Carrozzeria Ghia公司擔任設計師，負責該車的設計工作。後來成為該公司的首席設計師，並成立了Italdesign公司。他設計了許多知名車型和工業產品，包括Volkswagen Golf、Fiat Panda等，其作品享譽盛名。

據說這輛車最初並沒有計劃量產。然而，它不僅在日內瓦車展上大受歡迎，而且在同年在義大利舉行的汽車設計大賽上獲得

了榮譽獎。在設計方面獲得了高度評價。因此，對於市售化「Ghia ISUZU 117 Sport」的呼聲不斷，ISUZU決定進行量產。

在117 Coupe的市售車型中，可以看出他們盡可能忠實地再現了Ghia ISUZU 117 Sport的外形，但從前格柵、車頭護板到門把手、車頂線條等細節處，略有微妙的印象差異。

然而，相對於Ghia ISUZU 117 Sport作為展示用的原型（概念車），117 Coupe經歷了許多不可避免的各種法規、生產性等問題，成功地克服了這些困難，並進行量產，這值得大大的讚揚。



首次亮相時，「Ghia ISUZU 117 Sport」是左駕駛的。前格柵上並非採用傳統的唐獅子圖案，而是裝飾著「ISUZU」公司的徽章。