

# HISTORIC 4x4 GRAFFITI



## HOPE STAR ON 360

### ホープスターON 360 (後編)

1台は川崎から、もう1台ははるばる新潟から

2台そろって、生まれ故郷に里帰り



## —今日はなんだか、養子に出した息子が20年ぶりに帰って来たみたいだ—

先月号では、「ヒストリック4×4グラフィティ—ホープスターON（前編）」として、現存する2台のONが歩んできた歴史を中心に話を進めてきた。その後、高橋、徳植両ONオーナーとともに、ONの生まれ故郷である（株）ホープ本社工場（神奈川県川崎市）に小野定良社長はじめ、当時ONの開発、販売

に携ったスタッフの方々を訪ね、座談会形式のインタビュー取材を行うことができた。

今回は、このときの模様を絡めながら、一体ONとはどんな車であったのか、そして開発にあたっての苦労話の数々を紹介してみよう。

### 社長以下、みな車が好きだから もう一度自動車作りを手がけたかった

今回の取材に際して、ホープ側より小野定良氏（当時ホープ自動車（株）社長、現在ホープ社長）、佐藤益郎氏（開発、設計を担当）、外川清次氏（販売を担当）、森田信一氏（資材関係、製作を担当）、原山花男氏（佐藤氏の下で設計及び製作を担当）の5名が出席、そして先月号でも紹介したONオーナー高橋章氏と徳植亘昌氏が出席した。

はじめに、初の軽4輪4×4であるONが生まれるまでのいきさつを伺ってみることにしよう。



▶ONの発案者であり、産みの親である小野定良氏。あらゆる面において個性的な発想の持ち主で、独創性という点において当時その筋では「本田さんか、小野さんか」とまで言われていた。



◀トヨタジープがそうであったように、ONも富士登山テストが行われた。リアのダブル・タイヤは、ボルトを延ばして取り付けられたもので、オプションに用意する予定だったらしい。写真では8人が乗っているが、この他に荷台には350kgのウエイトが積まれていた。こうでもしないとトラクションが得られなかったであろう。小野氏自らステアリングを握る。



◀当時、技術部長を務めた佐藤益郎氏。トランスファーをはじめとする各部の設計を行った。ON開発に関して、中心人物のひとり。

小野：昭和33年だったと思いますが、我々は軽3輪のメーカーとして、全国でトップの販売台数を誇っていました。ダイハツや東洋工業がこの分野へ参入してきたのがこの頃です。ちょうどこの時代、自動車産業は通産省から特定産業に指定される国家的事業でした。そうしたこともあって、月産3,000台に満たないメーカーは、他のメーカーと合併するか、あるいは部品メーカーや他の産業へ転身するといった内容の行政



▲本社工場の前に車を停めると、社員の方たちが仕事の手を休めて集まってきた。ひょっとしてこの中に、昔ホープが自動車を作っていたことを知らない人もいるのだろうか。

指導があったのです。ホープも月産3,000台を目指したのですが、飛躍する過程で大きなトラブルがあって立ち遅れてしまいました。軽4輪のホープスターOV型を発表したときには、既に他メーカーとの格差が大きく、昭和39年に自動車メーカーとしての存続を断念、翌昭和40年に生産を中止し、レジャー産業、産業機械の生産へと転身したのです。

しかし転身はしたものの、私はじめ社員はみな心から車の好きな自動車マニアだったのです。これまでずっと自動車作りに携ってきた人間ですから…、いつかまた、そんな思いがありました。昭和41年の末ごろでしたか、「よし、ここらで」というんで着目したのが軽4輪免許で乗れる特殊車、つまりジープ型の車だったわけです。

とはいったものの、当時既に自動車の生産は中止しておりましたから、販売の面などからも猛反対されました。しかし私は、この車に何とか陽の目を見せてやりたくて、受注生産でも構わないからと、私が陣頭指揮に立って生産へ踏み切ったわけです。

### 小さな車体に大きなタイヤ 人によっては不細工と思える組み合わせだが そこに機能美が存在する

ONのそばに寄り、じっくり観察していると、「車好きの技術屋集団が作り上げた車」そんな匂いがそこかしこから漂ってくる。最近の車にありがちな「これを付ければ売れる」とか「このデザインはこうしたほうが、ウケが良い」といった性格のものがない。マーケットリサーチというハイカラな



▲ONのオーナーであり、マニアである徳雄氏。



▲もうひとりのONオーナー高橋章氏。この日のために新潟からONを運んできてくれた。



▲8709号で紹介した高橋氏のON。毎日の通勤にも使われている。

響きの裏に隠れた“売らんかな主義”ではなく、限られた条件の中でいかに基本性能を高め、かついかに使い勝手の良いものとするかという、この車の開発に関わった“技術屋”の信念のみが存在する。

まず、できるだけ多く平面構成が用いられているボディー・パネルについて、

森田：コストをできるだけ低く抑えることが大前提でしたからね。平面構成が多いのはその表れです。それと、いかに効率良くプレスするか、ずい分頭を悩まされましたね。一枚の鋼板から「この部分とこの部分を取るとこれだけ無駄が出る。いや待てよ、こいつとこいつを取るなら、これっほっちしか余らないじゃないか」といった具合ですね。充分なボディー強度を持っていたかったから、鋼板を薄くしてコストを下げる何てことは、考えもしませんでした。

ONのサイド・シルエットを眺めていると、腹の下がスカスカしていて、やけに腰が高いことに気がつく。

佐藤：不整地用万能車ということで、充分なロード・クリアランスを確保することが大きな課題でした。ですから、エンジンをはじめとするパワー・トレインは、極力上のほうへと持ち上げられています。そもそも360ccという小排気量の非力

なエンジンですから、少しでも走破性を高めるには、これが一番確実な方法なのです。

車格に対して異様なまでに大きく見える6.50-16-6 PRサイズのタイヤと、それらが四隅へ追いやられているのも、こうした理由からである。ちなみにデフ下の最低地上高は240mm、ボディー中央部トランスファー・ケースの下では、400mm以上もの数値を確保している。

ONのスタイルを指して、「カッコいい」と呼ぶには少なからず抵抗がある。しかし、我々ははじめ機能美を愛する人にと



◀ONの販売部門を担当した外川清次氏。「山間部や降雪地域を主にまわりました。50万円を越す価格も、特殊車として考えれば、高価ではなかったと思いますよ。」



▲取材の当日、既成用に作られた8mmフィルムを見せて頂いた。各部の取り扱い方と、ONの優れたオフロード走破性を誇るシーンの連続で、ラストにPTOウインチで乗用車を吊り上げるシーンもあり、下手なビデオなんかよりは、よっぽど楽しめる。このほかに富士登山テストを記録した「富士に挑む」と題した8mmもあるとのこと。どちらもお見せできないのが残念だ。

◀富士登山テスト中の1シーン。ボンネットにある「HOPE STAR」のプレス、ワイパー、バッテリーの位置など、この2台にはいくつかの相違点が見られる。

って、これは決して「カッコわるい」ものでもない。少々妙な表現だが「愛らしい小僧」という言葉で、ONのスタイルを表したい。

### パワー・トレインのレイアウトにも注目 上下3軸式のトランスファーは 今日のジムニーにも受け継がれている

三菱重工からの協力を得て、ONの心臓には、当時ミニカに搭載されていたME-24型強制空冷2ストローク・エンジンがトランス・ミッションとセットで載せられている。最大出力21ps/5,500rpm、最大トルク3.2kgm/3,500rpmを発するこのエンジンは、このミニカとは似ても似つかぬボディとの相性も良く、調子が良ければ70km/hで巡航できたという。

ONのメカニズムで最も注目すべきは、トランスファーとそれを含むパワー・トレインのレイアウトであろう。ジープのように、トランスミッションの脇に置くのではなく、エンジンからのパワーを一旦トランスミッションの後方へ出し、そ

こへ上下に組まれた3軸式トランスファーを置いて、前後にパワーを分配する。

徳植：トランスファーの開発にあたっては、何か苦労がありましたか？

司会：レイアウトや、縦型のトランスファーなどは、なかなかのアイデアだと思うのですが…

佐藤：お誉め頂いて大変光栄なんですけど、これに関しては特に苦労したとか、頭をひねったということはありませんでした。車格を考えるとこれしかなかったんです。ジープのように、トランスミッションの脇に置こうにもスペースがありませんから。もっとも基本的なレイアウトは、我々が図面を引く前に、既に社長自らスケルトンで描いておられたんですよ。

高橋：4Hのポジションを設けなかった理由というのは？

佐藤：正確には記憶していませんが、確かこのような理由だったと思います。つまり、ジープと同じ大きなロード・ホイールを付けていましたから。これを2輪ならともかく、4輪回すとなると、その分のエンジンの負担も相当なものになる

### 軽四輪初の 全輪駆動車

ホープ自動車が開発

ホープ自動車(本社東京、社長小野定良氏、資本金五千二百万円)は軽四輪(三百六十cc以下)では初めての全輪駆動車ホープスターON(写真)を新しく開発したので東京から売り出すと8日発表した。

これはホープ自動車が目指す軽四輪(軽四輪)のフルタイム(常時、ホビー車)のフルタイム(常時)を追求した。

組み立て、そして三菱重工の軽四輪トラックに積載しているのと同じエンジン(三百五十九cc)を搭載、足回り部品もおもに三菱重工のコルト1000Fパンに使用しているものを使っている。全輪駆動でもうえ、大径タイヤを使用してロードクリアランス(最低地上高)を大きくしている。ONは山岳、森林、積雪、河川、砂地、泥ねい地、草原、田畑など農地、海岸など不整地を走る際に大きな力を発揮する。

ホープ自動車ではとりあえず乗客できるだけ早く全国約十店の同社系販売店を通じて売り出す予定だが、今後、農機具販売店、全購連などのルートにも働きかけようとしている。生産は同社川崎工場で行ない、当初月産五千一百台の予定。東京店開設し価格は五十万円程度にしたいとしている。

おもな仕様は次の通り。

全長二・九九五m、全高一・七六五m、全幅一・二九五m、軸距一・一m、車両重量六百二十kg、乗車定員二人、最大積載量二百五十kg、最高時速七十km/h(後輪駆動のとき)、三十km/h(全輪駆動のとき)、最小回転半径四・五m、エンジン最大出力二十一馬力、最大トルク三・二kgm/m。

なおホープ自動車は四十年程このまで軽四輪を手がけていたが、最近ではもっぱら差地機、自動ねじ締め付け機など原産機械、部品などの生産を行なっていた。

▲日本経済新聞(昭和42年12月9日付)でもONが紹介された。見出しにあるとおり、軽4輪初の4×4として注目度は高かった。

◀富士登山はスタックとの戦いだった。フカフカの足場では、すぐにタイヤが滑ってしまい、そのたびにこうして人力で脱出した。



▼悪戦苦闘の末、ようやく5合目にたどり着いた。左から2人目のネクタイを締めたレギンス姿が小野氏。コスチュームに時代を感じる。



◀資材関係及び製作を担当した森田信一氏。「フロントの、ナックルのグリグリを削り出すには本当に苦労させられました。1本1本息を止めて、旋盤で削り出したんですよ。」

わけです。それに4×2の状態では70km/hがやっとでしたから、まあ4Lさえあれば充分だろうと判断したわけです。

この上下3軸トランスファアの、もうひとつユニークな点は、上、右、左の3方向に設けられたPTOの取り出し口にある。文字通りの万能車として、容易に動力が取り出せるように工夫した結果であろう。

誌面でお見せできないのが残念だが、当HONの販促用に作られた8ミリを見せて頂いた。ONのオフロード性能を物語るシーンが続いた最後に、荷台にジブ用のPTOウインチをマウントして、15mほどの崖下にあるセドリック・バンを吊り上げるというシーンがあった。作業車として4×4が求められていた時代、動力が容易に取り出せることが大きな意味を持っていたに違いない。

司会：ONの製造にあたって、一番苦労したところを教えてくださいませんか？

森田：そうですね、やっぱりフロントのナックルのグリグリでしょうか。今でこそちゃんとした機械がありますから、そんなに苦労せずいくらでも作れますが、当時そんなものはありませんでした。旋盤にアームを取り付けて、息をつかず一気にピーッとRをつけて削り出すんです。この作業は本当に大変でしたよ。



▶設計及び製作を担当した原山花男氏。「試作車が完成して、型式認定を受けるための実車試験では、あちこち走り回りました。運輸省の係官も大変だったでしょうね。」





▶「昭和42年の冬に、東京で大雪が降りましてね、こりゃちょうど良いってんで、早速雪上走行テストに出かけたんですよ。このときの雪は、結構深かったですよ、ホイールが半分以上埋まりましたからね」。

前後のデフには、コルト1000バンのものが用いられている。これを吊るリーフ・スプリングは、およそ軽自動車とは思えない丈夫なものだ。

小野：足回りに関しては、すべてがオーバー・クオリティじゃないでしょうか。何せ不整地走行を目的としたわけですから、十分な強度を持ったものでないと…。恐らく、ONで軽自動車と言いつける部分は、エンジンの排気量と車体寸法ぐらいじゃないでしょうか？

### 当初の狙いどおり 話題性は充分にあった

工場から送り出されたONは、全部で50数台であったという。受け取りようによっては、「たった？」とも「そんなに？」とも受け取れる数字である。

原山：運輸省の型式認定を受けるにあたって、いろいろありました。燃費や騒音、振動などの実車試験を行うために、係官を乗せて箱根まで行ってみたり…。まあ、こんなことは何もONに限ったことではないのですが…。ただ、当時その頃から排ガス規制に向けての動きがありましてね、三菱さんにお邪魔してアクセルの踏み方のコツなんてものも習ってきましたよ。

外川：販売にあたって、あちこち動きまわりました。何せ一度自動車の生産を中止したメーカーですからね、代理店がなかなか「うん」と言わないんですよ。そこで先ほどお見せしました8mmフィルムと映写機を持ってまわったんです。反



▲今回の里帰り座談の出席者たち。つい2、3年前までは、この本社工場にON用スペア・パーツの在庫があったという。

響は大きかったですよ、「軽でこんなところが走れるのか！」ってね。とにかく話題性は充分でした。

販売は新潟、岐阜、熊本の3か所をメインに行われたという。一体何台が登録されたのか、残念なことに今となってはそれすらもわからなくなっている。

発売と同じ年、ホープはONの製造を断念し、その製造権は、数台のサンプル車とともに鈴木自動車へ渡された。

### 日本の4×4の歴史を語るとき ONは欠かすことのできない車である

今回の取材にあたって、小野氏は初めにこう語ってくれた。「今日は約20年前に私どもの作りました2台のホープスターONと、そのご愛用者に“里帰り”にお越し頂きまして、私も感無量であります。我々もずっと自動車メーカーとして生きてきたかたのですが、ご存知のとおり、時代の流れでそういうわけにもいかず転身したわけです。従って2台のONがこうして親元に帰ってきてても、心は暖かい気持ちで迎えられると思いますが、郷里の現状たるや自動車とはまったくかけ離れており、産みの親としての責任を痛感せざるを得ません」

と、過去の責任を感じておられたが、今さらその責任を追及しようなどとは誰も思っていない。むしろ…。

今から約20年前、本当に車の好きな人たちが、自分たちの作りたい車を作った。「軽のジープ」というひとことで片付けてしまえばそれまでだが、初めて4×4システムを導入した軽自動車であり、あくまでクロカン4×4の基本に忠実に、悪路走破性を追求していること、そしてこの思想が今日に受け継がれ見事に成功していること。こうしたことを考えるとONは“名車”と呼ぶにふさわしく、また歴史的にもその存在価値は大きい。

今となっては、このONも2台しか現存していない。このまま歴史の中に埋もれさせてしまわないことが、産みの親と、我々4×4を愛する者に課せられた“責任”ではなかろうか。

(萩田晴雄)