

失 わ れ た 記 憶

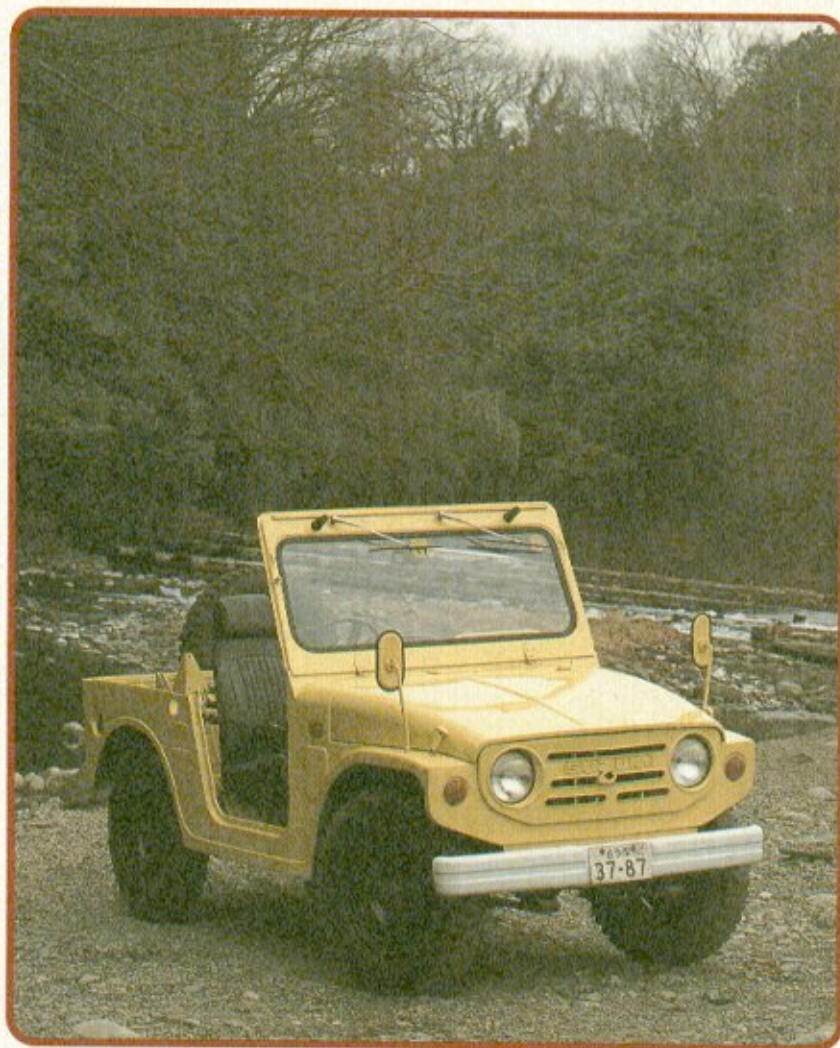
The

MISSING LINK

生物進化の過程。通常の場合、それは連続している。しかし、猿から人への進化のように時として連続が不明な部分が存在する。進化の過程を1つの輪にたとえ、それはMissing Link (失われた輪) と呼ばれる。ジムニーの進化プロセスにおいて忘れ去られた希少なモデルや不明な記録をたどることは、ジムニーというキャラクターを正確に把握するためにも欠かせない。そんな過去の記憶や記録を追跡調査することがこのコーナーの使命なのだ。

Special Thanks to Hayabusa Auto Service Photograph by Tatsuhito Sunaga

ジムニーの「種の起源」
すべてはこのモデルから始まった



30年を超えるジムニーの歴史の最初を飾るのがLJ10である。空冷3600ccエンジンでありながら、高低2速のトランスファーを持ち16インチのタイヤを駆動するという本格的な4x4のスペックを誇る。しかし、当時はこれまでの人気を獲得するとは誰も考えていなかったのである。

1970年デビュー LJ10-1





フロントグリル中心に見えるのは、自作のクランク棒ガイド、クランク棒でエンジンを始動させることができるように改造されているのだ。空冷エンジンならではのアイディアである。フロントグリルは樹脂製で、立体感を持たせてある。ボンネットも先端が尖った形状として、個性を主張している。



ジムニーの誕生と ホープスターON

1970年(昭和45年)4月10日、スズキジムニーが新発売された。まったくの新型車であるにもかかわらず、新車発表会などは行われず、プレスにひっそりと資料が配付されたにすぎなかった(発表は3月3日)。高用車であり、また特殊なジャンルクルマであったという理由もあるが、スズキ自身が多く販売を期待していなかったというのが本当のところであった。

もともとジムニーは、スズキのオリジナルアイデアから生まれたモデルではない。ホープスターONという前身となるクルマがあったのである。1968年(昭和43年)に発売されたホープスターONは軽自動車で一時代を築いたメーカー、ホープ自動車が発展して作り上げたクルマであり、軽自動車初の4×4である。「不整地用万能車」というコンセプトから、軽自動車枠に収まるボディをラダー

フレームに載せ、大減速比のトランスファーで大径タイヤを回すメカニズムを採用。ただし、エンジンは独自開発できずに三菱自動車からミニカ用のものを買入していた。当時としては画期的なクルマであり約50台が製造されたが、同社には製造を続けていく力がなかった。そこで、スズキが製造権を譲り受けることになったのである。1968年夏には、ホープスターONのエンジン、ミッション、デフなどをスズキ製のものに換装した5台の試作車とともにアイディアとノウハウがスズキにやって来た。軽4輪駆動車の性能に半信半疑であった開発担当者がプロトモデルに試乗し、富士山麓でのテストも行ったうえで、この年の秋に製品化へのゴーサインが出されたのであった。

当時、スズキは軽四輪乗用車のフロントLC10が爆発的に売れており、企業としての余裕があった。このことも新型車へ取り組むことに対してプラスに働いたといえる。そうした数々の巡り合わせから、ジムニーは誕生したのである。



外気導入はこの部分を開いて行う。効果的な反面、雨が直接入り込むという弊害もあった。



What is this hole for?

What are they saying about it?

ドライバーズシート後方にあるのは、型式式ヒーターの給油口。新車時から装着されたものかは不明だが、残念ながらヒーター本体は廃棄されている。



リアタイヤハウスは直線的なデザイン。ここにもリブが入る。



本車アシストシートシートの後方に取り付けられているはずのスベアタイヤは、自作のキャリアにより、リアゲートに搭載されている。

上から見たシートとレイアウトがよくわかる。乗車定員は3名だが、リアシートはあくまで後席的
に付けただけで、まきばいものであるため、リアシートでの長時間乗車は相応に辛いものがある。



スーパーミニ4×4を 生み出した開発裏舞台

ジムニーはホープスターONをベースとし、さらに他車との部品の共通化をはかって設計が進められた。当時の開発スタッフは10人程度のプロジェク
トチームであったという。なにしろ、販売目標はわ
ずかに月間300台。花形の軽乗用車に比べて、あ
まりにも影の薄い存在であった。したがって、設計
から実験まで、すべてを自前のスタッフでこなした。
河原、砂浜、渡河など、あらゆるフィールドを走り
回り、開発に必要なデータを収集したという。また、
ジムニーはスズキにとって初めての4×4であると同
様に、初めてのオープンカーであったため、蓄積さ
れたノウハウがない。強度を保ちながら重量を軽
減するところに苦心したという。特に、幌については
まったくゼロからのスタートだったため、かなり苦
労したという。その成果がこのモデルの「ドア・カ

ーテン」である。が、このカーテンはファスナーで開
閉する構造のため、軽量だが使い勝手は悪く、評
価は低かった。

一方、少量生産車であるため、なるべく部品を
新作りしないよう、軽トラック・キャリイの部品を多く
流用している。エンジンはキャリイで実績がある2
気筒・FB型を採用。当時、スズキの軽自動車エン
ジンには乗用車系の3気筒・LC10型も存在したが、
低速トルクが豊富なFB型を選択したのである。ま
た、トランスミッション、アクスル、ドライブシャフト、
ブレーキなども基本的にキャリイのもの。センター
ブレーキのドラムも同様のため、ややオーバーサイ
ズとなっている。タイヤは6.00-16サイズの6プ
ライの汎用のものを採用したため、軽量なジムニー
にとっては相当重い。そして、極めつけはホイールで
ある。スズキは16インチホイールを持っていなか
ったため、三菱ジープのものを加工することとした。
ジープのホイールを生産していたメーカーと三菱自

動車、さらにはジープの最大の納入先である
片の許可を得て実現にこぎつけたという。

デザインについては、社内デザイナーが部
材素材を使った5分の1モデルを製作して検討
生産コストを抑えるため、なるべく直線と平
用し、各部にプレスでリブを入れることによ
度をアップするとともにデザイン上のアクセ
した。また、フロントグリルやボンネットなど
線を探り入れてデザイン。こうして、無骨なホ
スターONとは一線を画したスマートなフォル
きあがった。ところで、よく言われることだが、
ニーにはジープの影響が少なからず感じられ
タイリングをはじめとして、可倒式フロントウ
ウ、幌ドアなどだ。特にジープを模倣しよう
わけではないが、4輪駆動車とはそういうもの
う先入観念があったことは間違いないであ
ではジープが世界中に与えた影響力の大き
めるべきである。



シンプルなインパネ。センターの灰皿の下のレバー類は、左からチョーク、ウィン
ドウォッシャー、ワイパーをそれぞれ作動。メーターの右上はライトのスイッチ。



リブを入れて、強度を上げたインナーボディ。2型から
るはすのパーキングブレーキロックがなぜか設置されて

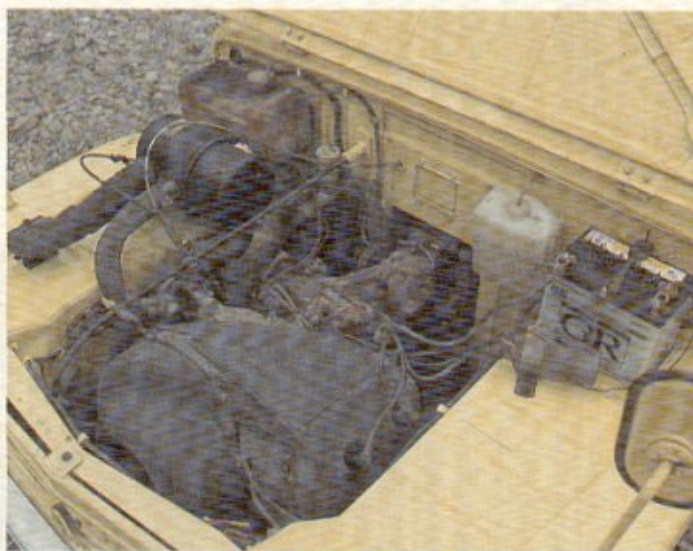
リアシートは折り畳み式。シート
下にはベニア板にホチキス留め。

The MISSING LINK

LJ-10



コンパクトなFB型エンジンは低い位置に搭載され、重心を下げている。



空冷のため、エンジン本体はシュラウド(カバー)に覆われていて見えない。



フロントフェンダー先端は一見平面のようだが、微妙に下がっている。ここが柔らかさを感じさせるポイント。なお、ボンネット左に付くカーパッチは1型だけの特徴。



LJ10の初期型は本来は6プライのタイヤなのであるが、撮影車に装着されていたのは4x4用に採用された4プライタイヤ。



トランスミッション、リアけん引フックなど、一部のボルトにはSマークが入っている。



イグニッションキーは丸形で、Sマークが入る。

初代ジムニーの成功

LJ10は工場値47万8000円で発売された。当時の4×4といえば、三菱・ジープ、トヨタ・ランドクルーザー40系、日産・パトロール60系で、年間5000台程度が販売されていた。しかし、納入先は官庁や自治体、法人などがほとんどで、価格も90~100万円ほどであった。当時のトヨタ・カローラが44~60万円、軽乗用車のフロントが32~40万円だったから、ジムニーは軽自動車としては決して安価ではないが、4×4としては格安であった。そのため、スズキが当初予想していなかった一般ユーザーへの販売が多く、発売翌月の5月には早くも目標台数の300台を上回る474台を販売。その後も順調に推移していく。販売好調は生産体制にも影響した。当初は少量生産車として、社内ではなく日産工業(愛知県豊川市)で委託生産されていたが、翌年4月からは磐田工場で本格的に生産されることになるのである。

また、予想もしていなかった反響が返ってきた。パワーがない、乗り心地が悪い、ドアカーテンは使いにくい、ヒーターが欲しい……など。これらは一般ユーザーが使ったからこそ出てきた要望で、スズキは早速これらの改善に取り組むのである。馬力・トルクのアップ、柔らかい4プライの専用タイヤの採用、一般的なドアの採用、燃焼式ヒーターのオプション設定、そのほかにはパークキングブレーキのキーロック設定、専用トランスミッションの採用などを盛り込み、翌年の1月にはマイナーチェンジを行い2型に進化する。LJ10-1型の発売からわずか9か月後である。現在でもジムニーはほぼ毎年マイナーチェンジを行っているが、実は最初のモデルから同様の対応をしており、良き伝統は今でも続いている。

こうして、LJ10-1型は現在の世界戦略車・ジムニーの基礎を築いたモデルとして永遠に記録されることとなった。販売期間は短くとも、鮮烈な印象を残したモデルである。

Specifications

全長: 2,955mm
全幅: 1,295mm
全高: 1,570mm
ホイールベース: 1,930mm
トレッド: 前1,080mm/後1,100mm
最低地上高: 235mm
空燃比: 600k
最小回転半径: 4.4m
エンジン型式: FB
エンジン形式: 2ストローク空冷2気筒
内径×行程: 61×61.5mm
総排気量: 350cc
最高出力: 25ps/6,000rpm
最大トルク: 3.4kg-m/5,000rpm
燃料タンク容量: 26リッター
加速比: 1速3.683/2速2.218/3速1.477/4速1.000/後進3.683
トランスファー: 高速1.744/低速2.975
最終減速比: 5.667
ブレーキ: 前ツリーディング/後リーディングブレーキ
駐車ブレーキ: センターブレーキ式
駆動方式: 半硬内駆ばね式
タイヤ: 6.00-16-8PR LT