

スペシャル
スケール
1/24

国産名車

コレクション

vol. **88**
2020.1.21

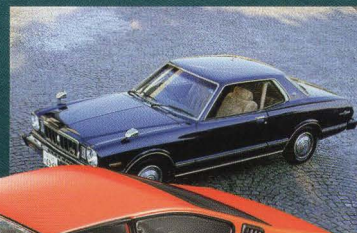
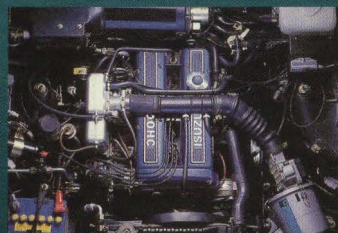


1/24 SPECIAL SCALE
JAPANESE CARS
COLLECTION

Isuzu Gemini 1800 ZZ-R [1979]

1/24 Scale
ビッグな愛蔵版
金属ボディ

いすゞ/コレクション解説 ジェミニZZ [1979]



ダイハツ/デザイン ダイハツデザイン-3

トヨタ マークII ハードトップ2600グランデ [1976]

スバル レオーネ ハードトップ [1973]

国産車の世界/懐古物語

日本カーオブザイヤーの歴史-1

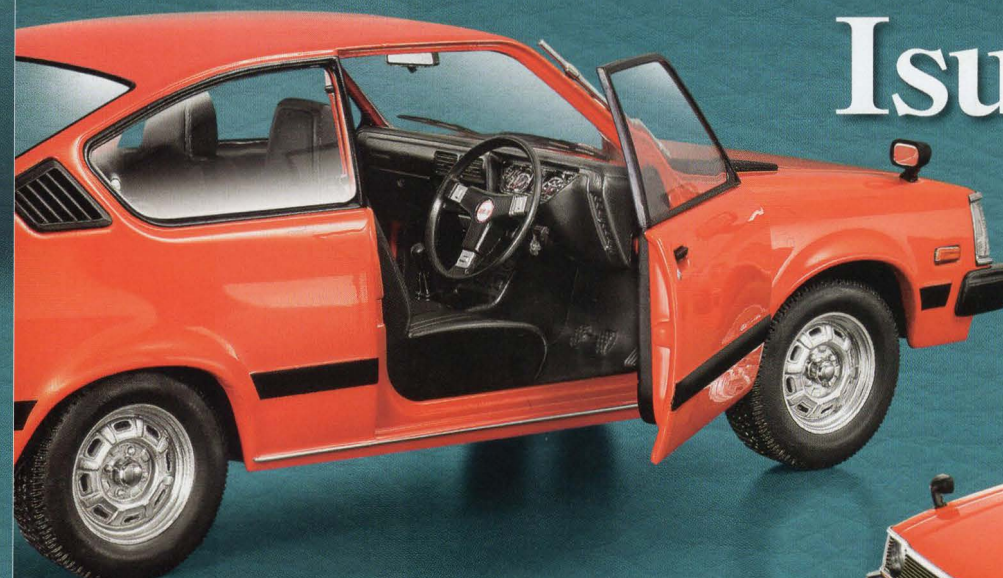


hachette
COLLECTIONS JAPAN

スペシャル
スケール
1/24

国産名車

コレクション



Isuzu Gemini 1800 ZZ-R [1979]

ディテールにこだわった
愛蔵版モデル!



細かいディテールも
実車に忠実に再現



エンブレムやロゴデザインも
繊細に表現



各種灯火レンズ類には
クリアパーツを使用

vol. **88**

1/24 SPECIAL SCALE
JAPANESE CARS
COLLECTION

1/24 Scale
ビッグな愛蔵版
金属ボディ

専用コレクションカバー

お申し込みは
専用ウェブサイト

hcj.jp/jca



ウェブサイトで
好評発売中!



名車たちを美しくディスプレイしながら保管できます!

輸送の際にカバーにキズや汚れがつく場合がありますが、本体にキズ、破損がない限りはお取り替えできませんのでご了承ください。

e-shop

バインダーやディスプレイケースなどのアクセサリ、バックナンバーは
アシェット・コレクションズ・ジャパン公式通販サイトHCJ-shopでご購入いただけます。

www.hcj-shop.jp



一般
モデル

いすゞ ジェミニZZ [1979]

“DOHCクライマックス”を謳った初代ジェミニの高性能バージョン

※写真は当時のカタログより抜粋

かつて“世界の巨人”と称された
アメリカ GM との全面提携を
1971年に結んだいすゞ自動車は、
“Tカー”と呼ぶGMのワールドカー構想に
沿った小型乗用車のジェミニを
1974年に発売する。
開発現場ではいすゞのアイデンティティを
鮮明にした高性能版ジェミニの
企画プロジェクトを鋭意推し進め、
1979年に「ZZ」シリーズとして市場に放つ。

文／横田宏近



初代ジェミニの高性能バージョンは「ZZ (ダブルジー)」のグレード名を冠して1979 (昭和54) 年10月に発表し、11月に発売される。キャッチフレーズは“DOHCクライマックス”。

■アメリカGMとの資本提携

1970 (昭和45) 年11月、いすゞ自動車は自社に関する重大な決定を公表する。アメリカのゼネラルモーターズ (GM) と全面的に業務提携に入ることをアナウンスしたのである。当時はアメリカから日本の自動車メーカーに対する資本参加の自由化が求められていた。会社の経営を安定化したい日本の中堅メーカーは、この要求を好機と捉えて鋭意提携交渉に乗り出す。1969 (昭和44) 年5月



ボディタイプは4ドアセダンと2ドアクーペ、グレードは上級仕様のZZ/Tと快適装備を省いて軽量化したZZ/Rをラインアップした。

には三菱重工業の自動車部門とクライスラーが、少し遅れて1979年11月にはマツダとフォードが資本提携を締結する。いすゞとGMの提携が合意に達し、基本協定書に調印したのは1971 (昭和46) 年7月のことであった。

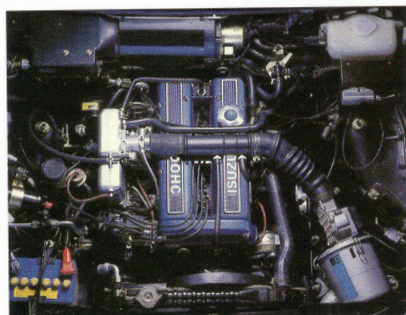
かつてトヨタ、日産とともに日本自動車メーカーの御三家といわれたいすゞが資本提携をするまでに窮地に立たされたのには、それなりの理由がある。会社の体制やメインバンクの方針なども要因だが、クルマ自体にも問題があった。当時のスタッフによると「トラックはよかったが、乗用車に関してはヨーロッパに向きすぎていた感がある」という。1950～1960年代の日本はアメリカに対する憧れが強く、クルマという商品もその流れのなかにあった。これを汲み取ったトヨタや日産は、アメリカ車を規範にしたモデルを次々と開発する。

一方、いすゞはヨーロッパ車に範をとつ

た。玄人受けは絶大であるが販売台数は大きく伸びない。大衆向けの1リッタークラス車の開発にも消極的であった。

■「ジェミニ」の車名の登場

いすゞとGMの提携は、具体的な形となって日本の自動車市場で披露される。1974 (昭和49) 年10月 (発売は同年11月)、共同開発車となるベレットジェミニ (PF型) が市場デビューを果たす。ベレット



G180型1817cc直列4気筒DOHCエンジンのヘッドカバーには、専用のブルー塗装と“DOHC”“ISUZU”のロゴを施した。

その他のメーカー | いすゞ | コレクション解説
その他のメーカー | いすゞ | コレクション解説



ZZ/Tのインテリア。キャストウッド3本スポークステアリング/クロスツイード調シート表地/ガングリップタイプウレタンシフトノブ/クォーツ3針式時計などを標準装備した。

ジェミニは1975 (昭和50) 年4月に「ジェミニ」の単独ネームに変更される。ボディ

ZZと同時期にデビューしたディーゼル仕様

いすゞ自動車はジェミニに高性能バージョンのZZシリーズを設定する一方で、経済性に優れた新モデルも1979年11月に追加した。新開発の4FB1型1817cc直列4気筒OHCディーゼルエンジン (61ps/5000rpm、11.2kg-m/2000rpm) を搭載したジェミニ セダン/クーペディーゼルLTである。

当時のディーゼルとしては先進的だったOHCのヘッド機構に始動性を高めるQOS (クイック・オン・システム) を組み込んだ4FB1エンジンは、ガソリンエンジンに引けを取らない低振動かつ滑らかな回転フィールを実現。また、当時は第2次オイルショックの最中だったこともあり、60km/h定地走行値で29km/リッターという低燃費が好評を博した。やがてジェミニシリーズの中心車種の1台に据えられるようになったディーゼルモデルは、デビュー以後もラインアップの拡充や機構面の改良を精力的に実施していく。

1980 (昭和55) 年3月には充実装備のディーゼル・クリーンLT、同年6月にはスポーティな装備を採用したゴールドディーゼル、同年9月にはディーゼル乗用車クラスでの販売台数1位になったことを記念した特別仕様車を、1981 (昭和56) 年1月にはベシックモデルのLDスペシャルを発売。1981年9月にはマイナーチェンジを行い、内外装の変更とともにLS (従来のゴールド相当) とLJ (従来のクリーンLT相当) を設定する。さらに、1982 (昭和57) 年10月には電子制御燃料噴射装置を採用して最高出力を66psに引き上げたエレクトロディーゼルのLT/EおよびLJ/Eを、11月にはターボチャージャーの過給器を組み込んで最高出力を73psとしたターボ・ディーゼル仕様をリリースした。

タイプは4ドアセダンと2ドアクーペの2タイプ。エンジンはクロスフロー化した改良版のG161型1584cc直列4気筒OHCユニット (100ps) を搭載する。駆動レイアウトはオーソドックスなFR (フロントエンジン・リアドライブ) で仕立てていた。ジェミニの兄弟車はGMグループ内のワールドカー構想の一環である“Tカー”戦略として拡大展開され、西ドイツでは「オペル カデット」、アメリカでは「シボレー シェベット」や「ポンティアック T1000」、カナダでは「シボレー シェベット」や「ポンティアック アカディア」、オーストラリアではジェミニの輸出仕様となる「GMホールデン ジェミニ」、イギリスでは「ヴォクスホール シェベット」、ブラジルでは「シボレー シェベット」、アルゼンチンでは「オペルK-180」、コロンビアやエクアドルでは「シボレー サンレモ」、ニュージーランドでは「ヴォクスホール シェベット」などのネーミングでリリースされた。各車はエンジンなど一部異なるものの、基本ボディ&足まわりを共通化した兄弟車であった。

■いすゞ独自の高性能版ジェミニ

GMの戦略が色濃く反映されたPF型系ジェミニ。販売は比較的順調に推移した。一方でいすゞ社内においては、このままではいすゞの独自性が失われてしまうと危惧を抱くスタッフも多かった。当時のいすゞの現場では117クーペやベレットGTといった名スポーツモデルを創出した技術者が、そしてスポーツモデルに憧れて入社した若者が揃っていた。ベレGのようなスパルタンな純スポーツ

主要諸元

■型式
PF60EGTS

■寸法

全長	4235mm
全幅	1570mm
全高	1365mm
ホイールベース	2405mm
トレッド前/後	1315 / 1320mm

■重量・定員

車両重量	995kg
乗車定員	5名

■性能

10モード走行燃費	11.5km/リッター
最小回転半径	4.6m

■エンジン

形式	G180型・直4DOHC
総排気量	1817cc
最高出力	130ps / 6400rpm
最大トルク	16.5kg-m / 5000rpm

■諸装置

サスペンション・前	ダブルウィッシュボーン/コイル
サスペンション・後	トルクチューブ付3リンク/コイル
タイヤ・前	175 / 70HR13
タイヤ・後	175 / 70HR13
主ブレーキ・前	ディスク
主ブレーキ・後	ディスク

※セダンZZ/Rの数値

モデルをもう1度自分たちの手で生み出そうと意を決した開発陣は、ジェミニにオリジナルの高性能バージョンを設定する計画を立てる。

搭載エンジンに関しては、117クーペに採用していたG180型1817cc直列4気筒DOHCをベースに各部のファインチューニングを行う方針を打ち出す。出力特性に関しては、全域での厚くフラットな過渡トルク、さらに高回転域でのパンチ力を有する旨を決定。そのため開発陣はエンジンの軽量化やクロスフロー方式の見直し、専用セッティングのECGI (電子制御燃料噴射装置) の組み込みなどを行い、フレキシブルで力強いエンジン特性を具現化した。また、開発陣はエンジンの見た目も重視しヘッドカバーには専用の青塗装と“DOHC”“ISUZU”のロゴを施した。

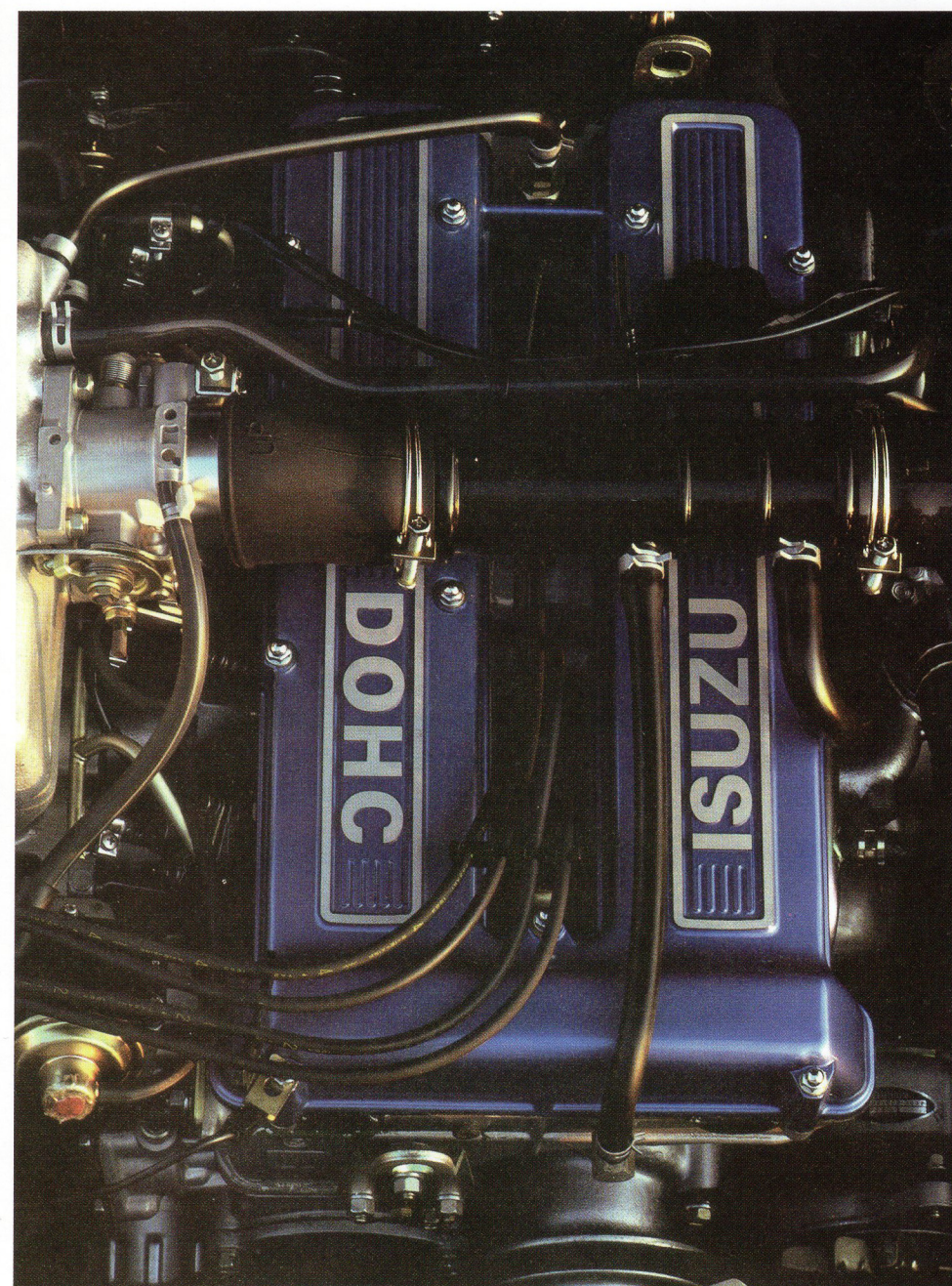
ZZはスポーツ性能を徹底追及 DOHC仕様G180エンジンは130psの高出力バージョン 5速クロスレシオミッション設定、クラッチディスクには大口径215mmを採用

PF60型系ジェミニZZに搭載するG180エンジンは、117クーペに採用していたG180型1817cc直列4気筒DOHCをベースに各部のファインチューニングを実施。

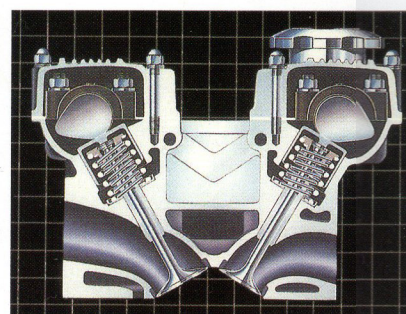
パーツの軽量化やクロスフロー方式を見直し、専用セッティングのECGIを装着することでフレキシブルかつ力強いエンジン特性を獲得する。パワー&トルクは130ps/6400rpm、16.5kg-m/5000rpm。

組み合わせるトランスミッションにはともにクロスレシオ設定のスプリントレシオとGTレシオの5速MTを用意。クラッチディスクには大口径である直径215mmタイプを装備する。

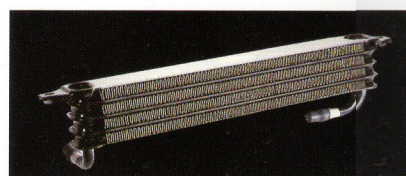
シャシーについては、前ダブルウィッシュボーン/後トルクチューブ付き3リンクのサス強化や175/70R13タイヤを装着。ブレーキには前後ディスクを組み込んだ。



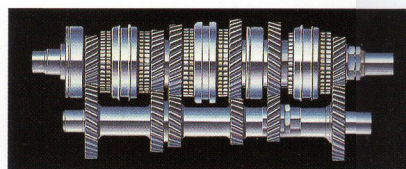
G180型1817cc直列4気筒DOHCユニット。ZZに搭載するにあたってエンジンの軽量化やクロスフロー方式の見直し、専用セッティングのECGI（電子制御燃料噴射装置）の組み込みを実施。パワー&トルクは130ps/6400rpm、16.5kg-m/5000rpmを発生した。



1気筒あたり吸気バルブ1、排気バルブ1の計8バルブで構成。出力特性に関しては全域での厚くフラットな過渡トルク、さらに高回転域でのパンチ力を発するようにチューニングした。



エンジンの冷却効果を高めるオイルクーラーはオプションで選択できた。



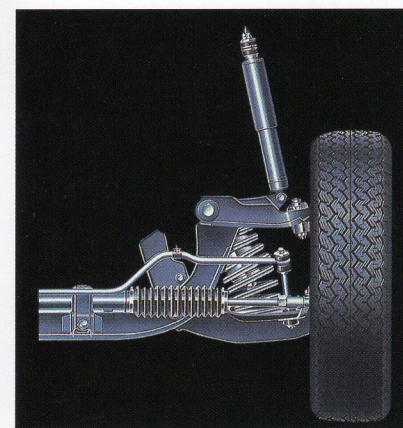
5速MTのギアレシオは標準のスプリントレシオと1・2・3速を高めに設定した高回転持続型のGTレシオ（オプション）を用意する。



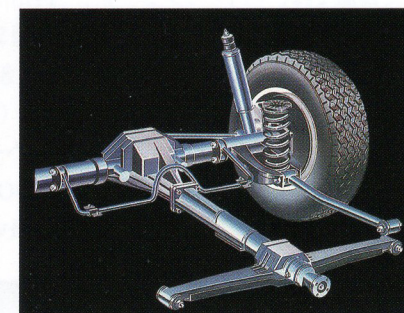
制動機構には大型7インチマスターバックを組み込んだ前後ディスクブレーキを採用する。



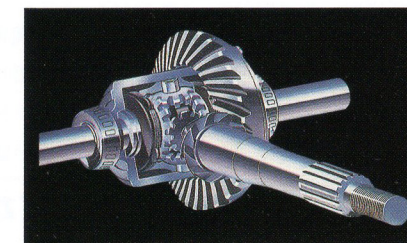
ZZ/Rは全日本ラリー選手権でも大活躍。1980年と1981年にはシリーズのチャンピオンマシンに輝いた。



直径23mmのスタビライザーを配したダブルウィッシュボーン式のフロントサスペンション。ZZ/Rにはガス封入強化型ショックアブソーバーを採用する。



リアサスペンションはトルクチューブ付き3リンク式。ZZ/Tには直径12mmスタビライザー、ZZ/Rには直径14mmスタビライザーを装備した。



差動制限装置のリミテッドスリップデフをオプションで用意する。

注目を集めたデビュー当初の5つのオプションアイテム

デビュー当初のジェミニZZには、内外装の意匠や機能性を高める5つのメーカーオプションが用意された。まずはダブルアクションサンルーフ。スイッチ操作だけでスライド&チルトが可能な電動サンルーフは、国産車で初採用の機構であった。次にエアコン。アイドリング時でも作動し、かつユニット自体がエンジンルーム内に収納されて助手席のレッグルームに干渉しない構造が好評を博す。残りの3アイテムは外装パーツで、濃い霧のなかでも視認性の高い大型ハロゲンのフォグランプ、機能に徹したボディ体式のスブラッシュガード、高性能な走りを印象づけるボディストライプを設定していた。



1981年10月にはマイナーチェンジを実施。異形角型ハロゲンヘッドランプの採用や内装デザインの変更などを行う。全長4235mm×全幅1570mm×全高1365mm（セダン）のボディサイズは変わらなかった。

■すべてを走りのために調律

いすゞオリジナルのスポーツ・ジェミニは、エンジン以外もすべてが走りのために調律されていた。組み合わせるトランスミッションにはスプリントレシオ（加速重視：1速3.507/2速2.175/3速1.418/4速1.000/5速0.855/後退3.759/最終減速比3.909）とGTレシオ（巡航性能重視：1速3.207/2速1.989/3速1.356/4速1.000/5速0.855/後退3.438/最終減速比3.909）の5速MTを用意。クラッチディスクには大口径の直径215mmタイプを装備する。リミテッドスリップデフやオイルクーラーといったスポーツ走行に欠かせないアイテムも豊富に設定した。

シャシーについては、前ダブルウィッシュボーン/後トルクチューブ付き3リンクのサスペンションの強化や175/70R13タイヤ（最強バージョンはADVANの175/

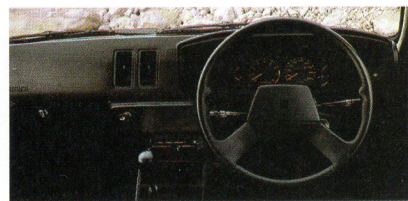


マイナーチェンジモデルはポリカーボネート樹脂バンパーを新装備。衝突時の衝撃吸収性を高めると同時に軽量化も果たした。

70HR13）の装着を実施。ブレーキには前後ディスクを採用する。ボディタイプは4ドアセダンと2ドアクーペの2タイプを用意し、外寸は全長4235mm×全幅1570mm×全高1340（クーペ）～1365（セダン）mm/ホイールベース2405mmに設定。装備面では、ハイバックシートや補助メーター（油圧/時計/電圧）、専用ロゴ入り3本スポークステアリング、アウトレットグリル（ボンネット左右）などを盛り込んだ。

■「ZZ」のグレード名を冠しデビュー

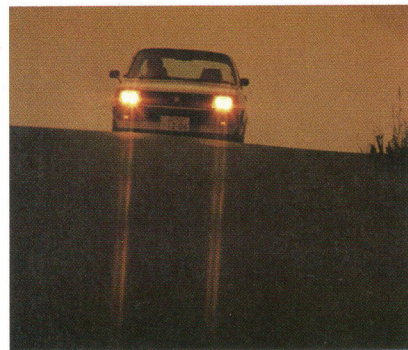
専用チューニングのG180“ブルーヘッド”エンジンを搭載したPF60型ジェミニは、「ZZ（ダブルジー）」のグレード名を付けて1979年10月に発表し、11月に発売される。キャッチフレーズは“DOHCクライマックス”。グレード展開はセダンとクーペともに上級仕様のZZ/Tと快適



マイナーチェンジモデルはインパネ形状やステアリングホイールのデザインを一新。メーターパネルには透過照明式を採用する。

装備を省いて軽量化したZZ/Rをラインアップし、ZZ/Tにはツーリングパック（直径12mmリアスタビライザー/オイル強化型ショックアブソーバー/ホイールレート1.6フロントコイルスプリング）、ZZ/Rにはハードドライブパック（直径14mmリアスタビライザー/ガス封入強化型ショックアブソーバー/ホイールレート1.8フロントコイルスプリング）の足まわり（いずれのパックもフロントスタビライザーは直径23mm）を採用した。

DOHCエンジンらしからぬ低中速域の扱いやすさに高回転域でのパワフル



1981年10月のマイナーチェンジ時のカタログ表紙。キャッチフレーズには“DOHC ロマン”を謳った。

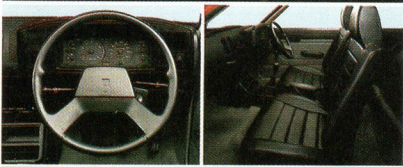


マイナーチェンジモデルのフロントセクションは面一構造でアレンジ。従来はオプション設定だった5速MTのGTレシオが全車に標準装備される。

さ、ハードな足まわりとFRレイアウトならではの高い運動性能、さらに2系統のギアレシオ（標準のスプリントレシオと注文装備のGTレシオ）などを特徴としたZZのパフォーマンスは、たちまち走り好きを虜にする。また全日本ラリー選手権でも大活躍し、1980年には金子繁夫が、1981年には山内伸弥がジェミニZZを駆ってシリーズチャンピオンに輝いた。

■着実な改良で完成度をアップ

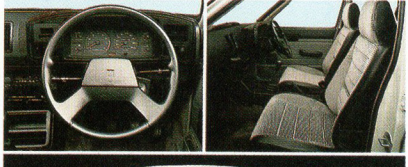
自動車雑誌では「ベレGの再来」「スバルタンないすゞ車の復活」などと謳われ、独自の存在感を放ったジェミニZZはいすゞ車の伝統でデビュー後も着実な改良を実施してポテンシャルを高めて



ZZ/Rはグラデーション仕様のサイドストライプやビニールレザー表地のスポーティハイバックシートを装備する。

いく。

まず1980年3月にはZZシリーズの最上級グレードとなるZZ/Lを追加。専用アレンジのツートンボディカラーにシート表地、赤のピストライプなどを配して個性を主張する。1981年10月にはマイナーチェンジを図り、異形角型ハロゲンヘッドランプの採用や内装デザインの変更などを行う。また、キャッチフレーズには“DOHCロマン”を謳った。さらに、1982年10月と1983年10月にも一部仕様変更を敢行。そして1985年3月になるとZZ/Rのマイナーチェンジを行い、ピストンやピストンピン、コンロッドなどの工作精度をより高めたG180型系ユニットを採用する。ヘッドカバーにブラック塗



ZZ/Tは新デザインの5.5JJ×13アルミホイールやサイドプロテクター、モケット表地のスポーティハイバックシートを備える。

装を施した通称“ブラックヘッド”エンジンは、熟練者の手によって徹底管理されたうえで組み上げられデビュー時には“ソウルフルDOHC”というキャッチが冠せられた。ほかにもトランスミッションのセッティングの見直しやポリカーボネート樹脂製軽量バンパーおよびエアダムフロントパネルの設定、本革巻きステアリングの装着なども実施された。

ブラックヘッドエンジンのZZ/Rが登場してから2ヵ月ほどが経過した1985（昭和60）年5月、駆動レイアウトをFFに切り替えた第2世代のFFジェミニ（JT150型）が登場する。ただし、FFジェミニがボディサイズやエンジン排気量をダウンサイジングしてスポーツモデルも未設定だった（FFジェミニのスポーツモデルであるイルムシャーは1986（昭和61）年5月に発表）ことから、PF型系のセダンモデル、さらにはZZ/Rも併売されマニアックな人気を博し続けた。そして、1987（昭和62）年2月にはついに生産を終了して以後は在庫分だけの販売となった。

いすゞ開発陣の意地と誇りが凝縮された初代ジェミニのZZシリーズ。その名車の姿はいすゞファン、ひいては1980年代のスポーツモデル好きの心に深く刻まれたのである。

（文中敬称略）

「ZZ」のグレード名はのちにFFジェミニの“DOHC”モデルへ継承

初代ジェミニのDOHCエンジン搭載車の専用グレード名として始まった「ZZ（ダブルジー）」のネーミング。その呼称は以後のDOHCモデルにも鋭意継承された。2代目のFFジェミニでは、新開発の4XE1型1588cc直列4気筒DOHC16Vエンジン（135ps/14.3kg-m）を搭載したセダンおよびハッチバックが「ZZ“ハンドリング・バイ・ロータス”」を名乗って1988（昭和63）年3月に発売。同年7月には、BBSアルミホイールやBOSEリアスピーカーなどを特別装備した「ZZ-SE“ハンドリング・バイ・ロータス”」が登場する。そして1992（平成4）年3月デビューの3代目では、改良版の4XE1エンジン（140ps/14.5kg-m）を搭載したセダンモデルが「ZZ“ハンドリング・バイ・ロータス”」のグレード名を冠した。