

Legendary Japanese Cars いすゞ ベレット 1
 名車の系譜 いすゞ ジェミニ (3代目) 8
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 いすゞ自動車② 10
 ジャパニーズカー発展史 モータースポーツの歴史③ 12

[発行日] 2023年5月9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] 株式会社ハ木クワイティブ
 [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。

1. 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)

2. 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)

3. 定期購読申し込み用紙を郵送

[定期購読のお知らせ] がお手元が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 デアゴ 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、夏季休暇を除く10:00~18:00) 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/>



16

ISUZU
 BELLETT
 1963-1973

通稱的“Belle G”

五十鈴貝雷特1600GT

型號	PR90
引擎名	G160
排氣量	1579cc
最大輸出	88ps/5400rpm
最大扭力	12.5kg-m/4200rpm
全長	4005mm
全幅	1495mm
全高	1350mm
軸距	2350mm
車輛重量	940kg



這張照片為「1600GT」。外觀設計以蛋殼為靈感，車身的護翼和車頂都設計成圓潤的造型。隨後還推出了快背車和GTR等各種不同的車型。

雖為小型車，卻是開拓「GT」類型的車款



「1500 Deluxe」在初次發售時的樣貌。車頭採用鍍鉻格柵，並配備三角窗，符合當時汽車的設計風格。



「1600GT」的車尾角度。尾燈除了三角形之外，也隨著年代演變而呈現出方形、圓形等多種形狀。





隨著戰後復興的勢頭 強勢登場

昭和38(1963)年11月，五十鈴推出了貝雷特（P R型）。在前一年的昭和37(1962)年，貝雷爾（Bellel）首次登場，它是與豐田皇冠和日產Cedric相匹敵的高級車。而貝雷特則是與豐田Corona（第三代）、日產Bluebird（第二代）和Prince Skyline（第二代）等的轎車幾乎同期亮相，尺寸更加小型。這充分反映了當時個人擁有車輛需求開始增加的潮流。

貝雷特的開發始於昭和35（1960）年2月。當時的五十鈴正在進行Hillman Minx的散裝組裝生產，並且需要一款後繼車型。貝雷特於昭和38年6月正式發布，但在此之前的四個月，報紙已經預告了Hillman Minx的停產和轉型到新車型。這不僅是為了宣傳貝雷特是後繼車型，還考慮了當時的汽車管制法規。

貝雷特最初僅提供四門轎車版本。其車頭設計採用了當時流行的「鍍鉻格

柵和四燈頭燈」造型。在昭和38年10月舉行的第10屆全日本汽車展上，兩門跑車「貝雷特1500GT」首次亮相。該車於次年昭和39（1964）年以1600GT之名正式上市。

昭和39年是日本發展史上不可或缺的一年，因為這一年，日本舉辦了亞洲首屆東京奧運會。以「東洋魔女」之稱的日本女子排球隊為首的日本代表隊，共獲得16枚金牌、5枚銀牌和8枚銅牌，總計29枚獎牌，位列美國和當時的蘇聯之後，取得了第三名的佳績。這不僅向國內外表明了日本在戰後復興後，已經進入了向世界發展的時代，也是一個千載難逢的機會。

此外，為了配合東京奧運會的舉辦，專用設施和通往這些設施的交通網也得到了迅速的整備和發展。舉例來說，東海道新幹線和東京單軌電車的開通、首都高速公路和名神高速公路的整備、日本武道館、國立霞丘競技場陸上競技場（現國立競技場）、以及東京王

子酒店等各酒店的開張，這些在現代日本也不可或缺的代表性設施和基礎設施，都是在這個時期建設的。毫無疑問，當時交通網的整備對汽車社會產生了積極的影響。

青年文化也進入了一個新的時代。當時聚集在銀座御幸通的青年們被稱為「御幸族」，而同時期，常春藤風格也作為時尚的代名詞而流行起來。此外，坂本九在1963年發行的歌曲「何時都有明天」也大受歡迎。而許多日本人應該都吃過，由卡樂比公司在1964年發售的「河童蝦味條」。這個時期發生的另一個特點是，許多在那時流行起來的事物，在後來都再次流行起來，或成為現代的定番商品，受到各個世代的歡迎。

汽車的世界也毫不例外地蓬勃發展。各汽車製造商為了迎接即將到來的汽車時代，在高速公路網的整備下，研究開發了更加舒適的性能車。在五十鈴，其代表作就是這次的貝雷特，而之



「1500 Deluxe」在初次發售時的樣貌。透過降低重心和四輪獨立懸吊系統，實現了出色的操控性和穩定性。



初次發售時的內裝。貝雷特以「前座優先」為設計理念，提供桶型座椅和長條座椅兩種前座椅選項。

後登場的「貝雷特 1600GT」也可以說是它的衍生車型。

在這個級別中，首次採用四輪獨立懸架，這是採用FR驅動方式的車型中首次。轉向系統也採用了現在已經成為主流的齒輪齒條式。此外，1600GT也是一款劃時代的車型，它創造了現在在日本汽車中已經非常熟悉的「Gran Turismo (GT)」這一類別。

自由組合 滿足多元需求

貝雷特（四門）的代表性特徵之一是，可以根據等級、引擎等規格進行組合，選擇24種車型。首先，等級分為「標準」和「豪華」兩種。引擎也可以選擇汽油和柴油。座椅變化也非常豐富，提供「前排長椅座椅和方向柱換擋」、「前排分離座椅和方向柱換擋」以及「前排分離座椅和地板換擋」三種模式。

考慮到個人需求，貝雷特採用了低重心和玻璃面積大的車身，車尾向後緩緩下垂的尾部設計也是貝雷特的一大特色。

汽油引擎排氣量為1471cc，水冷直列四缸橫置OHV，最大馬力63ps/5000rpm，最大扭矩11.2kg-m/1800rpm。而柴油引擎排氣量為1764cc，水冷直列四缸橫置OHV（預熱燃燒室式），最大馬力50ps/4000rpm，最大扭矩11.2kg-m/2000rpm。作為乘用車用引擎，性能非常高。汽油引擎的最高時速為137km/h，柴油（豪華）引擎的最高時速為104km/h。

「Belle G」的巔峰之作 「1600GTR」登場

在發售翌年的昭和39年，以搭載1.6升引擎「G160型」的四門房車為基礎，推出雙門車身的「1600GT」。軸距與四門房車相同為2350mm，但車高

比四門房車低40mm，為1350mm。化油器標準配備SU雙化油器，另備有雙阻流膜片型賽車規格。

直列4氣缸OHV引擎的最大輸出功率為88ps /5400rpm，最大扭矩為12.5公斤-米/4200 rpm。傳動系統僅有4速手動變速箱。售價為93萬日圓。最高時速標稱為160公里/小時，具有高性能車款的規格。儘管如此，1600GT在任何天氣條件下都能保持超越轎車的舒適性，成為一款備受歡迎的高品質車款，不愧為「Gran Turismo」之名。

貝雷特隨後不斷進行了追加車型和小改款，包括規格的變更。光是汽油引擎就提供了1.3/1.5/1.6升，更有1.8升引擎和自動變速箱的加入。為了在高速行駛時尋求穩定的懸掛系統，前輪採用了雙A臂式，後輪則採用擺臂式四輪獨立懸掛。車身風格也非常多樣化，增加了2門轎車和3門快背車。

透過提供各種不同的車型，贏得了



1600GT的正面。於昭和41（1966年）的小改款中，前格柵從橫桿式變為網格的風格。



成為最終型的1800GTN。儘管是1800GT的入門版，但在內裝方面加入了仿木紋方向盤和可分離頭枕的座椅等設計，使內裝更加豐富。

廣泛用戶支持的「Belle G」即貝雷特系列，但是競爭對手的車款每次進行全新模型更換時都提升了性能。因此，隨著時間的推移，從推出開始，貝雷特系列的優勢開始受到威脅。因此，在距離首次推出六年後的昭和44（1969年），新增了一款達到Belle G頂峰的車型。這就是「貝雷特1600 GTR」（有時也稱為「GT typeR」）。值得一提的是，在1600GTR推出之前，於同年8月舉辦的鈴鹿12小時耐久賽中，由淺岡重輝和形山寬次駕駛的「1600GTX」取得了總冠軍，而1600GTR也是這款1600GTX的市售版本之一。

1600GT-R搭載的引擎是排氣量1584cc、水冷直列4缸DOHC引擎的G161W型，配備了Mikuni製Solex（2連），可輸出120ps/6400rpm的最大馬力和14.5kgm/5000rpm的最大扭

力。最高時速可達190km/h，零四加速為16.6秒。據說這款引擎是移植自當時搭載於117跑車上的引擎。此外，還配備了伺服輔助煞車和LSD（限滑差速器）等，實現了出色的行駛性能。

內外裝也採用了專為GT-R 打造的设计。首先，外觀方面，配備了分體式保險桿、大型霧燈和左右進氣道，並採用黑色消光塗裝的引擎蓋。前格柵上自豪地配備了「DOHC」和「GT」徽章。內裝也全部採用黑色統一，座椅改為桶型座椅。方向盤也設定為皮革包裹式粗握把類型，散發出一眼就能看出是硬派車款的魅力和氣勢。

此外，隨著1600 GTR的推出，也對整個系列進行了改良。1600GT上搭載的OHV引擎改為鋁製OHC缸蓋的「G161SS」。此外，在昭和46(1971)年還推出了「1800GTN」。

然而，此後受到排放氣體法規等因

素的影響，昭和48(1973)年，貝雷特停產。

作為五十鈴汽車的首款熱門車款，貝雷特從首次亮相到停產，經歷了長達10年的時間。最終生產了超過17萬台，其中GT系列約為17,600台。

■ファン待望の本格派、ベレットGT!!

Grand Turismo、メカニクスの限界を追求した車、いすゞベレットGTです。流動感にあふれるオーバーラインを基調としたボディシエルの中には、ドライバーの「理想」がががりなく詰められています。400メートルを18.2秒で走りぬけるきわだった加速性、最高160km/hのスピード、全輪独立懸架に生かされた剛べきのロードホールディング、ドライバーの意志を敏感につたえるラックピニオンステアリング……ベレットGTは「走る」ことを楽しむ車の本格派です。

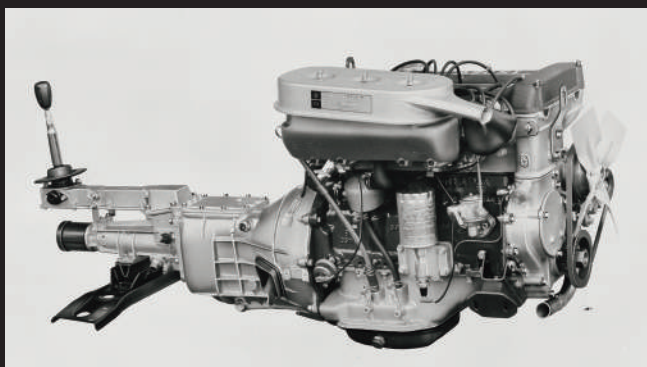
さあ、ベレットGTにお話しします。ドアをあけて、GT 独特のリクワイニングシートに身を沈めて下さい。ドライバーのまわりは、セフティパッドでおおっております。セフティベルトをきっちり締めて、手さおりのよい本製ハンドルのグリップに手をかけてください。アルミ合金。ツインキャブのエンジンが正確な回転をタコメーターに伝えてきます。ガソリンはフル、水風も満度、A O ジェネレーターはアイドリング中も充電しています。合理的なメーターパネルはドライバーにメーターを「見る」苦勞をかけさせません。GT にふさわしいギャシャフトのでもさよう、シフトレバーは短くなっていきます。

クラッチは敏感そのもの。「いすゞ技術陣」が生み出した傑作です。走行中の急ブレーキもディスプレイ半で完璧なブレーキングをお約束します。

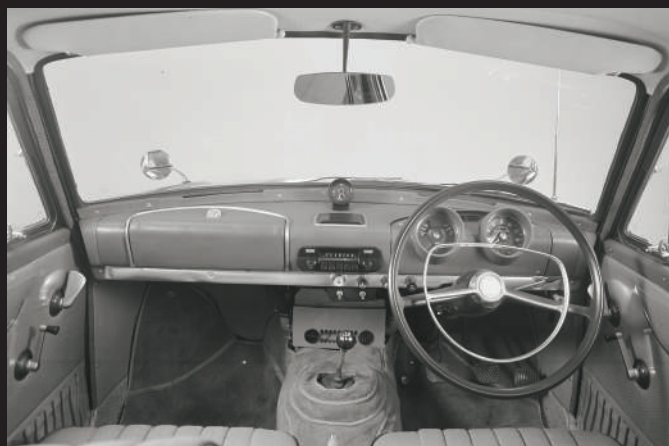
スタートです！思い通りのスピードを、シャープなコーナリングを、オーバーラインのベレットGTでお楽しみ下さい。1600GT、1500GT、それにベレット1500クーペ、車をえらぶ楽しみもくわえました。



1600GT發售時的型錄。型錄中使用了「Grand Turismo」一詞，可以感受到五十鈴對其乘坐舒適性的絕對自信。



1600GTR搭載的G161W型引擎，是對1600GT搭載的G161型引擎進行DOHC化並提高壓縮比的結果。



1500 Deluxe 初次發售時的儀錶板採用鍍鉻方向盤，營造出高級感。



1600GT的儀錶板將速度計和轉速計配置在方向盤正前方，並將開關設計在中控台上。



車身設計也融入了多項嘗試，例如首次在國產車上搭載閃光燈。

冠上日本首款「GT」之名的Belle G

「GT」一詞如今已成為定番的車款等級名稱，在Toyota86和GR86以及Subaru Levorg等車款上都能見到。正如前面所述，其起源正是「五十鈴貝雷特 1600GT」。

命名者為五十鈴的田村匡，取自義大利語「Gran Turismo」的頭文字（型錄中則以英語「GrandTourismo」表記）。「Gran Turismo」在義大利語中意為「大旅行」。因此，「GT」代表的是能夠發揮高性能，讓長途旅行更加舒適、從容的車輛。

五十鈴貝雷特1600GT雖然是首款冠上

「GT」之名的日本國產車，但隔年昭和40（1965）年，日產Skyline GT也隨之推出。

Skyline GT在昭和39年3月發表，早於貝雷特1600GT上市，因此僅差一步之遙。

在賽車運動中，「GT」一詞用來定義雙座或2+2座的跑車，但在市售車方面，並沒有一個明確的定義，主要取決於車身的形狀等因素。一般來說，「跑車」更重視精準的操控、引擎感受和輕量化等性能表現，甚至不惜犧牲舒適性。而「GT」則正好相反，更重視舒適性等因素。五十鈴貝雷特1600GT作

為日本首款冠上「GT」之名的車款，無疑超越了五十鈴汽車本身的框架，對後世日本汽車產生了重大影響。



為了應對連續高速旋轉，1600GT加粗了連桿軸頸直徑並增加了凸輪軸軸承數量。