



2017日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

スバル 1000

Subaru 1000

SUBARU 1000



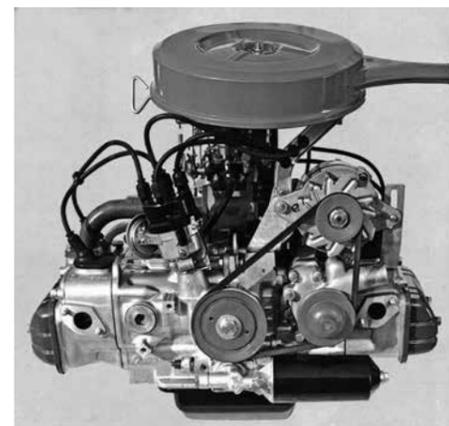
発売時は4ドアセダンのみ。「素直で、デザイナーの存在を感じさせず、プリミティブなデザイン」、「合理性を感じさせるまとまりのいいシルエット」を目指したというスタイル。長いホイールベースに、ガラス面積の広いグリーンハウスは広い室内を感じさせる。なお、この写真はデラックスグレードと考えられるが、タイヤは右下の2ドア車と同じサイドウォールに白い帯のある「白タイヤ」で販売された。

スバル1000デラックス(1966年)主要諸元

全長	3930mm	型式	A12
全幅	1480mm	エンジン型式	EA52
全高	1390mm	駆動方式	前輪駆動
ホイールベース	2400mm	エンジン	水冷水平対向4気筒OHV
トレッド(前)	1225mm	ボア×ストローク	72×60mm
トレッド(後)	1210mm	総排気量	977cc
車両重量	685kg	圧縮比	9.0:1
乗車定員	5名	最高出力	55HP/6000rpm
最高速度	130km/h	最大トルク	7.8mkg/3200rpm
最小回転半径	4.8m	サスペンション(前)	ダブルウィッシュボーン式
登坂能力	sinθ0.355	サスペンション(後)	トレーリングアーム式
タイヤサイズ	5.50-13	変速機	前進4段、後退1段
ボディ構造	モノコック	価格	53.5万円



1967年2月に追加された2ドアセダン。同年11月にはこのボディに、高性能エンジンや強化サスペンション、ラジアルタイヤ(国産量産車初)、フロアシフト、タコメーター・3本スポークステアリングホイールなどの専用アイテムを装備した1000スポーツが登場した。



水平対向4気筒エンジン。エンジン本体は高さが低く、前後長が短い、幅は直列エンジンよりかなり広い。977ccでスタートした排気量は1969年に1088ccに拡大され、1970年には1267ccが追加された。それぞれにスポーツモデル用の高性能バージョンが用意された。

富士重工業は1952年から小型乗用車の開発に取り組み、P-1型(FR)、A-5型(FF)の試作研究実績を経て1965年10月にスバル初の小型乗用車1000を誕生させ、翌年5月に発売した。1966年は国内の二大メーカーから1000ccクラスのダットサンサニー(4月)、トヨタカローラ(11月)が発売され、後にマイカー元年と呼ばれた年である。

「特徴のあるすぐれた車」にするという基本方針のもと、P-1以来積み重ねた調査研究の結果も踏まえて1964年4月にスバルの小型車像が導き出された。P-1型の試作で経験した、FR方式に必要なプロペラシャフトに起因する振動や重量増、室内スペースの犠牲などを回避するべく、一部に反対の声もあったがFF方式を採用する方針は揺らぐことがなかった。開発の総指揮は、スバル360生みの親、百瀬晋六がとり、かつてない技術的特徴を持った国産小型乗用車を完成させた。

最大の特徴は水平対向4気筒エンジンによる前輪駆動の採用だが、最後まで開発陣を苦しませ、発表直前に完成できた等速ジョイントは、その後のFF車に一般化する優れたものだった。全高が低く、前後長の短い水平対向エンジンの採用で、重心は低くなり、フロントオーバーハングを短くでき、さらにエンジンルームにスペアタイヤを置いて、前輪荷重とトランク空間にメリットをもたらした。

クラスのレベルをはるかに超える空間の室内はフラットフロアで、後席には3名が無理なく座れた。室内空間については、1967年9月発売のバンでさらに顕著



プロペラシャフトがないため可能となったフラットなフロア。これは後席も同様。ダッシュボードのデザインも室内広さに配慮しているが、市場からは殺風景との声があり、2回目のマイナーチェンジで、一般的な逆傾斜のデザインに変更された。後に追加されたフロアシフトモデルではコンソールボックスが設けられてフラットフロアが隠れた。

となり、低い荷室床地上高により、荷室高は、全高がスバルより50mm高いFRのトヨペットコロナバンより135mmも大きかった。

サスペンションはトーションバースプリングを用いた4輪独立懸架で、前輪はダブルウィッシュボーン式、後輪はトレーリングアーム式にセンターコイルスプリングが併用された。さらに前後サスペンションは簡単に車高調節ができた。前輪には操舵力を低減できるセンターピボット式アライメントを採用するためにインボード式ブレーキが採用され、これは乗り心地や接地性の向上にもつながった。

冷却システムは独特なデュアルラジエーター式が採用されて3段階の冷却がなされ、暖機時間を短縮するだけでなく損失馬力を減らすことにも役立った。またサブラジエーターはヒーターを兼ねており、廉価モデルにもヒーターが標準装備となった。

軽量化は、前輪駆動方式、モノコックボディ、アルミ合金エンジン、板厚のうすいボディパネルやガラス、トーションバースプリングなどの採用により、4ドアながら2ドアのカローラより25kg軽い685kgにとどまった(両車ともデラックス)。

自動車専門誌は、スバル1000の空間性を称賛し、走行性能を含め全体として同クラスヨーロッパ車と同等以上のレベルを持つ画期的なものと高く評価した。スバル1000は、ファミリーカーの理想的な姿を追及して生まれた、技術的特徴に富む国産傑作車の1台である。

(山田耕二)