



## ALCYONE SVX

ALCYONE (アルシオーネ) はスバル(天文学上の呼び名はプレヤデス)星団の中でもひとときわ明るく輝く星「アルキオーネ」を英語読みしたものです。

編集部より

本書に登場する車種名、会社名などの名称は、原則的に主要な参考文献である『THE PHILOSOPHY OF GRAND TOURER (1991年発行)』、『スバル技報第19号 (1992年発行)』、『富士重工業50年史 (2004年発行)』(3冊とも富士重工業株式会社発行)や、当時のプレスリリースなどにそって表記してあります。しかし、参考文献の発行された年代などによって表記が異なっている場合があり、編集部の判断により章ごとに統一しております。また登場する人物の役職や事象などは、執筆された年度による記述であることをご了承下さい。

車種名については、日本国内においては「アルシオーネ SVX」、海外では「SUBARU SVX」が正式名称ですが、章によっては読みやすさに配慮して「SVX」と表記している場合があります。また、初代アルシオーネについては、SVXとの混同を避けるため、原則として「初代アルシオーネ」に統一しています。

三樹書房 編集部

## 本書刊行の意図と構成について

グランドツアラー本来の条件を継承しながら“90年代にあるべき理想のツアラー像”を追求して、富士重工業の技術陣によって開発されたアルシオーネ SVX。「大人の豊かなパーソナルライフを演出する、本格グランドツアラー」をコンセプトに、世界的に著名な自動車デザイナーであるジョルジェット・ジウジアーロ氏による優れたデザインを、様々な新技術で実現している。

当時国内唯一の3.3リッター・水平対向6気筒エンジンを搭載すると共に、新開発の4WDシステムを導入するなど、アルシオーネ SVXは日本車の中でも技術の結晶とも言える独創のクルマであった。その後、日本国内の急激な時代の変化もあり、1996年にアルシオーネ SVXは、生産中止を余儀なくされることになるが、かねてよりアルシオーネ SVXの持つ価値を評価していた自動車史料保存委員会では、この時点からアルシオーネ SVXに関連する史料の収集を始めたのである。

本書は、5部構成としている。第1章は“グランドツアラーの哲学”として、1991年に富士重工業により発行された史料を再編集している。第2章では、「スバル技報」を基にして再構成することで、アルシオーネ SVXの技術面について詳説した。誕生から20周年を迎えた2011年に、アルシオーネ SVXのファンの方々へ寄せられた文章があり、これは開発技術者を中心に書かれた非常に貴重な内容で、極力修正せずに再録し、第3章“開発者の証言”とした。第4章では、アルシオーネ SVXの関係者による追想記をまとめた。第5章では、海外の情報やメッセージに加えて、生産台数や輸出の記録や年表など、アルシオーネ SVXに関して当会が過去から収集していた史料を整理・収録した。

各章はそれぞれ異なる分野もしくは視点でまとめられている関係で、一部内容面で重複している部分があるが、これはアルシオーネ SVXという一車種を、様々な立場や視点で多角的に検証することを編集目的にしていたためであり、元の史料を尊重してあえてそのままとしている。この点についてはご了承いただきたい。日本車の中でも意欲的な設計思想を持って強い個性を放ち、近年のSUBARUブランドの礎のひとつともいえる、アルシオーネ SVXに対する理解が、本書によってより深まることを願っている。

自動車史料保存委員会

# 目次

本書刊行の意図と構成について／3

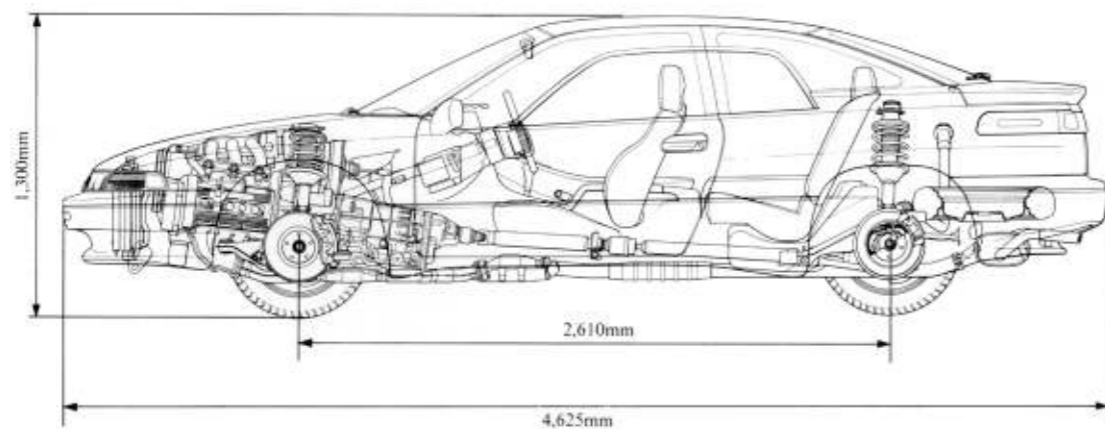
SUBARU SVXについて ジョルジェット・ジウジアーロ／4

## 第1章 “グラントツアラー”の哲学／17

- 1-1 スバルがSVXに込めた想い／17
- 1-2 ジョルジェット・ジウジアーロは語る  
SVXのテーマとグラントゥリズモへの想い／19
- 1-3 SVXの開発ストーリー／22
  - 90'sグラントツアラーの構想／22 ラウンドキャノピーへの挑戦／27
  - ドライビングプレジャーの追究／34 洗練をきわめたボクサーユニット／39
  - スバル 4WDの新たな展開／43 熟成／47

## 第2章 スバルアルシオーネSVXの技術紹介／53

- 2-1 担当者が語るスバルアルシオーネSVXの  
開発コンセプトと技術解説／53
- 2-2 担当者が語るガラスラウンドキャノピーの技術解説／89



## 第3章 開発者の証言／113

アルシオーネSVX生誕20周年によせて 早部潤一／114 SVX開発の思い出 伊賀滋／116 アルシオーネSVX生誕20周年によせて 神林茂実・鈴木勝美（共同執筆）／119 SVXデザイン開発について 猿川洋史／130 SVXデザイン開発の思い出 牧野日呂志／133 SVX開発の思い出 石川正己／135

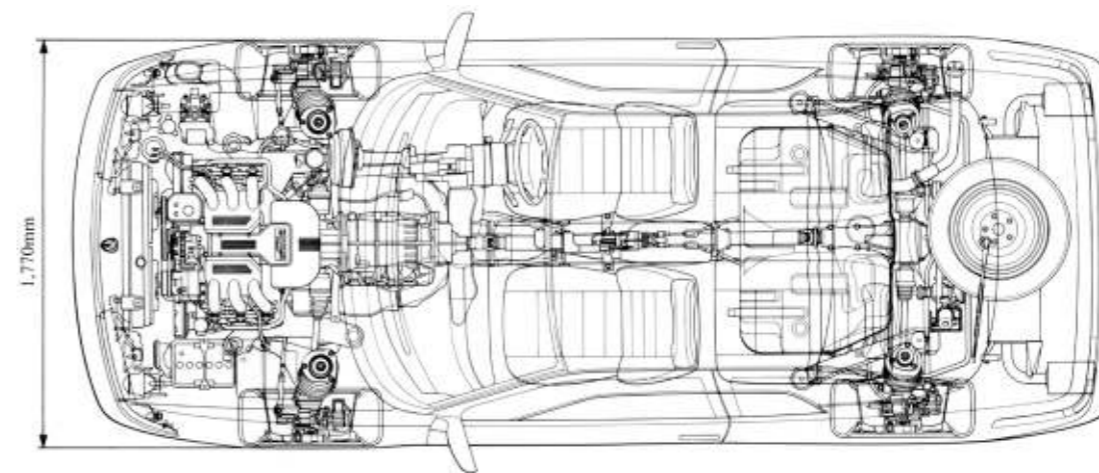
## 第4章 関係者の証言／137

SVXに寄せて 岡田貴浩／137 SVXの開発に携わって 石井守／140 SVX生誕30周年に寄せて 雲野裕紀／144

## 第5章 SVXの資料 海外情報・データ／147

海外のカタログ(スペック・写真)／147 海外のSVXファンからのメッセージ／150 SVXが織りなしたもの 小田切英樹／152 SVXの根幹にあるもの 小山圭／153 編集を終えて 梶川利征／155

- 主要装備／主要諸元…156
- 特別仕様車の変更点…157
- 製造月別月頭車台番号／エンジン番号一覧表／生産台数・国内登録台数・米国販売台数の推移…158
- 年表…159







1985年の東京モーターショーに参考出品されたF-9X。コンセプトは「徹底した空力フォルムの追求とコンパクトでより高性能なパワーユニットへの挑戦」。エンジンは2Lの水平対向4気筒DOHCにターボとスーパーチャージャーを搭載し、駆動方式はフルタイム4WDだった。スタイリングはエアロダイナミクスを追求した処理が各部に施され、ラウンドキャノピー（ガラスを屋根までまわり込ませた構造）が採用されていた



1987年の東京モーターショーに参考出品されたF624 ESTREMO（エストレモ）。エンジンは2Lの水平対向6気筒DOHC24バルブにツインターボを組み合わせて、250PSを発生。4WDシステムはプラネタリーギア式センターデフに油圧多板クラッチを組み合わせた、アルシオーネSVX（以下SVX）に近いものが採用されていた。東京モーターショーでは赤い車両だったが、1987年9月の第52回フランクフルトモーターショーに写真の白い車両が出展された



スバルの東京モーターショー用カタログの表紙を飾ったエストレモのフロントビュー。全幅1800ミリのワイドボディを強調する写真となっている。車名の「エストレモ」は、イタリア語で「究極」という意味



サルーンとしての機能性と空力特性の向上を、ラウンドキャノピーによって実現する提案がなされていたエストレモ。当時、すでにSVXの開発はスタートしており、ガラスtoグラス（ガラス面を連続させる構造）など共通するデザイン上の処理が随所に見られる。足まわりでは、SVXにも設定された4WSに加えて、初代アルシオーネのエアサスペンションを発展させたアクティブエアサスペンションや、当時は市販されていなかった電動パワーステアリングも装備されていた



SVXとは違い、ドアガラスに続いてルーフにまでガラスがまわり込んでおり、ドア上部のガラス部分は、それぞれのドアと連動して開閉できるようになっている。SVXで採用されることになる赤外線リモコンドアロックや、暗証コード式キーレスエントリーが装備されていた



3つの液晶ディスプレイを使用したメーターは、中央に車速やエンジン回転数などの情報、左右はボディ両サイドに取り付けられたカメラによる後方の画像が表示された。センターコンソールにはタッチスイッチを持つCRT（ブラウン管）が設置され、GPSナビゲーションをはじめ、空調、オーディオ、シートポジションの操作を行なえるようになっていた



SVXのエクステリアのデザインイメージスケッチ。それぞれホイールのデザインが異なるなどの違いはあるが、ラウンドキャノピーやミッドフレームウィンドウ（ガラスの途中にフレームを通してフレーム内のガラスを開閉できるようにした構造）など、市販車で採用された要素が盛り込まれている



インテリアのデザインイメージスケッチ。左はセンターコンソールが独立しているが、中央と右は市販車と同様にメーターと一体化されたデザインとなっており、さらに右は市販車とは形状は異なるものの、特徴的なデザインのサイドブレーキレバーも描かれている



この4点のスケッチでは、左側面を並べて比較・検討しやすくしている。ホイールのデザインも様々なものが検討されたことがわかるが、最下のスケッチが市販車のタービンタイプに近い形状をしており、ミッドフレームウィンドウの形状も、ほぼ市販車に近いデザインとなっている。またリアの形状も市販車に近いデザインといえるだろう





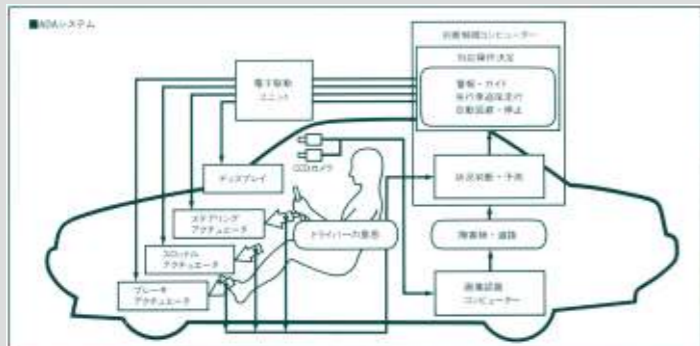
1989年の東京モーターショーで参考出品されたSVXのコンセプトカー。エンジンは水平対向6気筒3.3LのDOHCだが、最高出力は250PS/6400rpm、最大トルクは30.0kg-m/4800rpmを発生しており、市販車（240PS/6000rpm、31.5kg-m/4800rpm）に対して高回転型エンジンとなっていた



SVXコンセプトカーのインテリアの色は、市販車が黒を基本としているのに対してコンセプトカーはベージュとなっているが、ショーモデル特有の過度な装飾等はなく、デザイン自体はこの時点で市販車とほぼ同一となっていることがわかる。フロントビラー中央付近にある黒い部分は、国内仕様には採用されなかったパッシュシートベルトのための部品である



1991年の東京モーターショーに参考出品されたAMADEUS（アマデウス）は、レガシィで提案したワゴンの世界を、新たな領域へと広げる新感覚のクラッシー&スポーティワゴンとして開発された



アマデウスに搭載されていたADA（アクティブ・ドライブ・アシスト）。複数のCCDカメラで道路状況や障害物をとらえ、画像処理用コンピューターで立体的に認識、その情報を制御コンピューターで判断し、危険が予測される場合にはブレーキ、アクセル、ステアリングを自動的に操作して車両が常に安全な状態になるように制御するというもの。この技術は1999年にADA（アクティブ・ドライビング・アシスト）の名で市販化され、後のアイサイトへと発展している



SVXをワゴンに発展させたワイド＆ローのスタイリングは、徹底したフラッシュサーフェス化による優れた空力特性を実現し、アマデウス専用デザインのルーフレールとともに斬新なフォルムを生み出した。市販化を望む声もあったが、実現はされなかった



1991年の東京モーターショー用カタログの最後に掲載されていたデザイン研究モデル。一見アマデウスに似ているが、3ドアのアマデウスに対してこちらは5ドアとなっており、より実用性の高いモデルも検討していたことがうかがえる

## 第1章 “グランドツアラー” の哲学

### 1-1 スバルがSVXに込めた想い

本章では、SVXが発売された1991年に発行された冊子『THE PHILOSOPHY OF GRAND TOURER』から、スバル(富士重工業)がSVXに込めた想い、当時の『CAR STYLING』誌編集長である藤本彰氏によるジョルジェット・ジウジアーロ氏のインタビュー、SVXの開発ストーリーを、藤本彰氏のご了解をいただいて編集部にて再構成し、SVXのコンセプトと開発の経過を紹介する。

#### はじめに

グランドツアラー、あるいは単にGTとも、また、グランツーリスモとも呼ばれる、魅力的なジャンルのクルマが旧くから存在する。しかし、その定義は明確ではない。字義どおりに解釈すれば、スケールの大きな旅行、すなわち、長距離旅行のためのクルマ、ということになる。では長距離をハイスピードで走るための十分な性能を有していれば、それだけでグランドツアラーとして認められるかといえば、答えはNOである。高性能であることは当然として、さらに重要なことは、そのクルマのめざしたもの、提供するものが、グランドツアラーと呼ぶにふさわしいものか否か？ という点ではないだろうか。

1991年9月、私たちは独自のコンセプトに基づいて開発した、スポーティクーペをデビューさせた。

アルシオーネSVX。私たちはこのクルマに、私たちが信じる新世代のグランドツアラーとしての資質を余すことなく注ぎ込んだ。その成果はまさに90年代のグランドツアラーを名乗るにふさわしいものであると自負している。

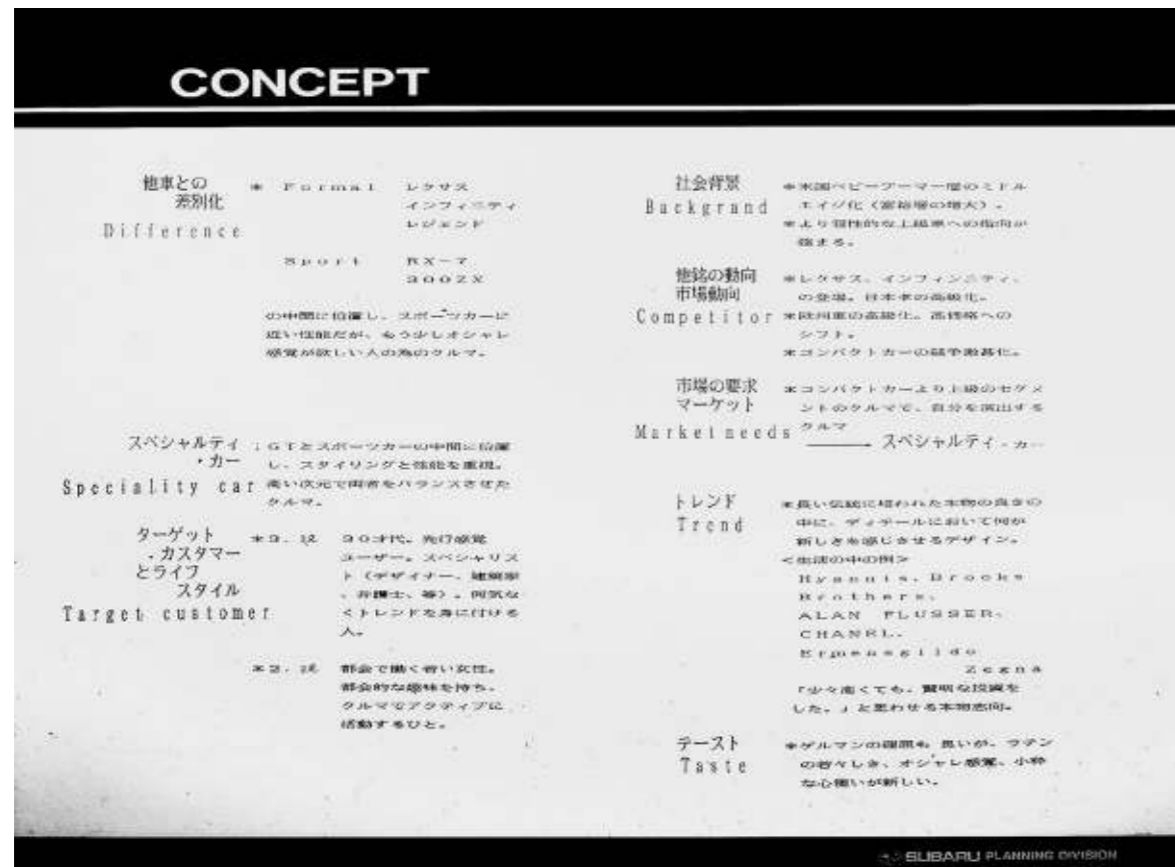
本章は、アルシオーネSVXの開発と熟成の作業を克明に記録したものである。開発に携わった私たちスタッフがなにを考え、なにを目指したか。そして生み出されたアルシオーネSVXがなにを提供しようとしているのか。

アルシオーネSVXというクルマを、より深く理解していただくための一助となることを願って止まない。



1991年9月に国内で発売されたアルシオーネSVX





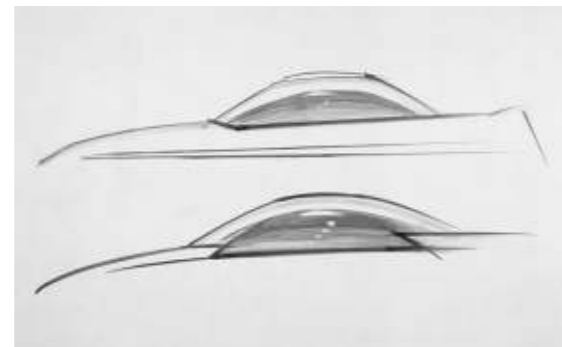
SVXのコンセプト検討のための資料。アメリカのベビーブーマー世代の成長による富裕層の増大や日本車の高級化など、当時の社会背景や市場動向について記載されている。顧客層の説明もされており、2.2Lの4気筒エンジンも検討されていたことがわかる

ングを得ていた。初代アルシオーネのこのポジショニングを継承し、さらに発展させていくことがスバルの選ぶべき道であると考えられたのである。

検討の結果、SVXのポジショニングは初代アルシオーネのそれを継承し、スポーツカーとラグジュアリーカーとの中間を狙うという結論が再確認された。さらにそのポジショニングを具体的に示すものとして、ラグジュアリーカーに対し、個性的なスタイリングとハイレベルの操縦性能、動力性能で差別化を図ること、またスポーツカーに対しては、十分な居住空間の確保と、主として振動騒音面での快適性の確保によって差別化を図ることがあげられていた。

続いて検討されたのは、外部デザイナーの活用という提案であった。従来、スバルのデザイン開発はすべて社内のデザインチームの手によって行なわれていた。しかし、デザインのレベルアップのためには社外のデザイナーとの交流が不可欠であるとの認識が高まって

おり、スペシャルティカーとしてデザインの占めるウェイトの大きなSVXの開発には、社外のデザイナーからのアイデアも活用したいという提案がデザイン部門からなされたのである。デザイン部門ではすでにイタリアのカロッツェリアを中心に、いくつかのデザイン



開発の最初期段階に描かれていたイメージスケッチ。初代アルシオーネで試みられたラウンドキャノピーがジウジアーロ氏のアイデアと出会い、SVXのキャノピーへと結実していくのである

機関に対してのリサーチを行っており、そのなかから有力候補としてジウジアーロ氏の名があげられた。メンバー間に異論はなく、この提案は上層部の判断に委ねることとされた。

### ■ジウジアーロ氏との出会い

第1回の次期車検討会が終了して間もなく、SVXのデザインのベースとなるアイデアをジウジアーロ氏に求める、という提案についての上層部の承認が得られた。この知らせを受けて開発部門では、ジウジアーロ氏への条件提示のための具体案作りが始められた。

さて、ここでスバルとジウジアーロ氏との関係について説明しておく必要があるだろう。スバルのデザイン部門が次期アルシオーネのデザイン開発のために、いくつかのカロッツェリアについてリサーチを進めていたことはすでに述べた通りだが、ジウジアーロ氏とのコンタクトは、そのはるか以前にさかのぼるのである。日本のメーカーが、デザイン開発をベルトーネやピニンファリーナといったイタリアンカロッツェリアに委託するというシステムは古くから行なわれてきた。しかし、社内のデザイン部門の能力の水準が向上するにつれ、そのシステムは単なるデザイン開発の委託という意味だけにとどまらなくなってくる。外部デザイナーとの交流や共同作業によってお互いに刺激し合い、新しいデザイン・コンセプトや造形手法を創造していくという、いわばデザイン能力の活性化という狙いが重要になってきたのである。

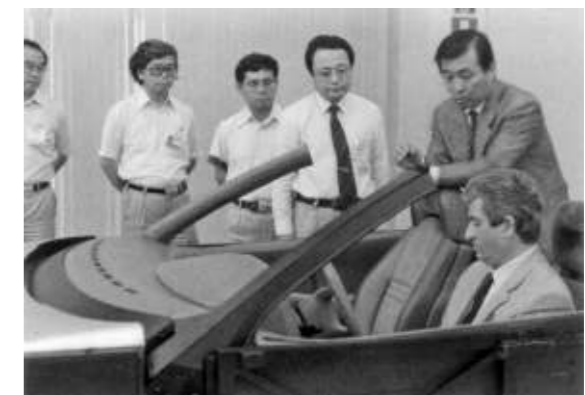
スバルのデザイン部門でもこうした効果に注目しており、各国のデザイナーやカロッツェリアとの接触を進めてきていた。そのなかのひとりがイタリアデザインの設立者であるジョルジュ・ジウジアーロ氏であった。ジウジアーロ氏の良きパートナーとして宮川秀之氏の存在は広く知られているが、最初のコンタクトはこの宮川氏を通じてのものだった。氏の父君が富士重工の前身の中島飛行機に勤務していたことから、スバルのデザイン部門の上層部とは共通の知人も多く、氏を通じてのジウジアーロ氏とのコンタクトもスムーズに行なわれたのである。しかしデザイン開発という本来の目的については、諸般の事情から実現せず、ジウジアーロ氏がスバルのデザインに関わるという機会

は見送られることとなった。もちろん、それでジウジアーロ氏とのコネクションが消滅してしまったわけではなく、その後も良好な関係が続いていたことはいうまでもない。とくにデザイン部門のリーダーである林哲也室長(現デザインセンター部長)はジウジアーロ氏のデザイナーとしての才能はもちろん、技術や生産の分野に対する造詣の深さを高く評価し、デザイン開発のパートナーとして最適の人物であると考えていた。林は当時を振り返ってこう語っている。

「スバルのデザインは機能性というものを重要視している。この点でジウジアーロ氏の作品には以前から多くの共通性を感じていた。とくに量産車のデザインに対して発揮される、彼のインターナショナルで幅広い知識は、スバルのような量産メーカーにとってはきわめて重要なものだと考えていた。私は次期アルシオーネのデザイン開発という仕事を、ぜひ彼と一緒にやってみたかったのだ」



開発初期段階における1/5のクレイモデルの製作作業



デザインスタジオを訪れたジウジアーロ氏と、スバルが独自に開発を進めていたインテリアのモックアップモデル。ジウジアーロ氏の後方はイタリアデザインの宮川秀之氏



ーツカーのように走れる、というイメージが固められていた。NAで、しかもATのみの展開という計画も、このイメージをさらに強固なものにする要因となった。ATと組み合わせてスポーティなフィーリングを生み出すためには、トルクフルであることが絶対に必要であると考えられたからである。

プロジェクトチームが発足した当時、エンジン設計部ではすでに2タイプの6気筒3リッター試作エンジンが完成していた。

ひとつは実用性を追求したSOHC24バルブであり、もうひとつがパワー指向のDOHC24バルブである。もちろん、SVXの本命としてはDOHCが考えられていた。このDOHCエンジンは、レガシィの4気筒DOHCと同じくエンドピボット・タイプのロッカーアームを持つバルブメカニズムが採用されていた。レガシィのDOHCは、ビッグボアのために大きなバルブ面積が確保できるというボクサーのメリットを最大限に発揮させて、高回転・高出力型としてまとめたものであった。そのために、エンドピボット・タイプのロッカーアームを使ってバルブリフト量を稼ぎ、充填効率を高めていたのである。このロッカーアーム型DOHC6気筒の試作期間中には、様々なカムプロフィールがテストされていたが、最終段階では世界でもトップクラスのバルブ有効開口面積を持ったものとなっていた。当然、パワー的には十分な性能を発揮しており、このエンジンが量産化に一番近いものと考えられていた。

しかし、スタッフのなかにはロッカーアーム型DOHCの採用に疑問を持つ者もいた。3リッタークラスのスペシャルティにとって、本当に高回転・高出力型のエンジンがベストなのか、というのがその疑問の内容である。エンジン設計部の小林知也は当時の状況についてこう語っている。

「3リッタークラスのスペシャルティとしてのまとめ方はいろいろあると思う。高回転・高出力で攻めるという方法もあるし、はやる気持ちを抑えてもっとなめらかな走りをめざす方法もある。我々はユーザーにとってグラントツアラーの理想は何か、ということを考えてきたつもりだが、その点で高回転・高出力型のエンジンに何か引っ掛かるものを感じたのだ。もちろんロッカーアーム型DOHCも、高回転・高出力型にペー

スを置きながら、中低速トルクを上げていくという方向でまとめていたが、どうしてもベースエンジンの特性が出てしまう。もっと別のアプローチがあるのではないか、という疑問を感じていたのだ」

丁度その頃、3タイプ目の試作エンジンが完成しようとしていた。このエンジンは同じDOHCながら、ダイレクトプッシュ型のバルブメカニズムを持ち、バルブの挟み角を32度と狭角化したものだった。いうまでもなく、その目的はコンパクトな燃焼室により好燃費を追求することと、フリクションの低減により中低速トルクの向上を図ることにあり、出力を重視するものではなかった。しかし実際にテストベンチにかけてみると思わぬ結果が得られたのである。

中低速トルクの向上は予想通りであったが、出力的にも十分な数値が記録されたのだ。これはボクサーならではの大きなバルブ径によるものであり、バルブのリフト量をそれほど大きく取らなくても、またカムタイミングをトルク指向に振った場合にも、十分な充填効率が確保され、出力が犠牲とならなかったためであった。しかもタペット音が非常に小さくなるという効果も得られたのである。トルクフルであり、パワーもある。さらに静粛性にも優れている。グラントツアラーのパワーユニットとして、まさに理想的なエンジンが誕生したのだ。

### ■落ち着きを求めたチューニング

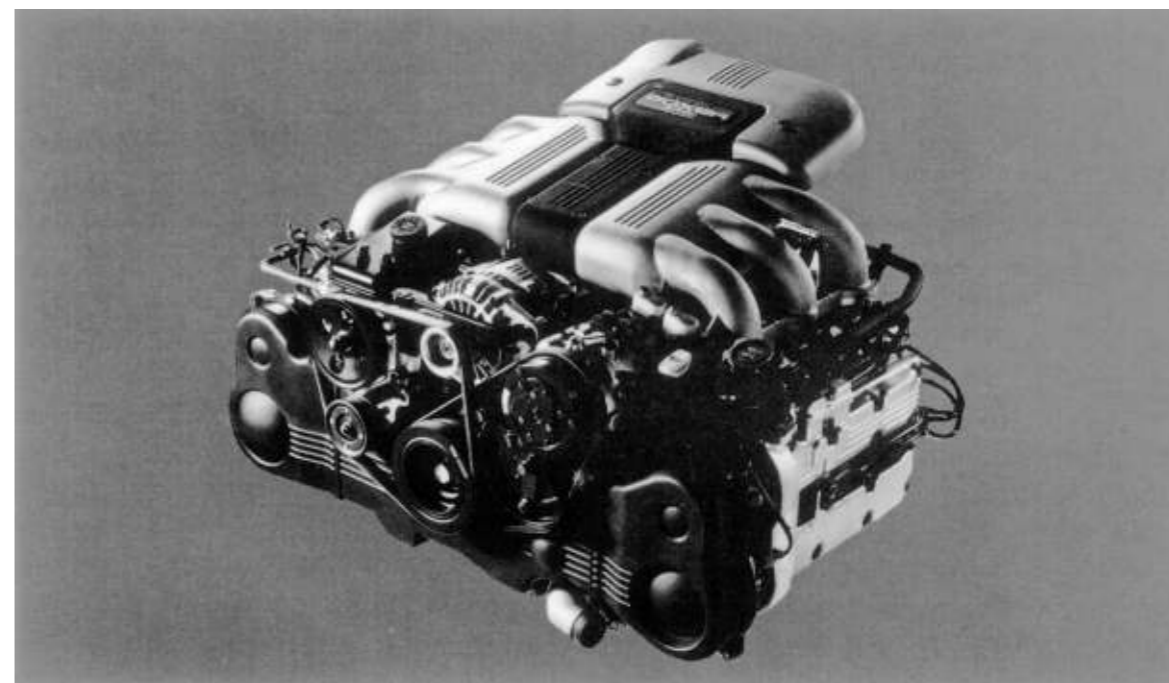
1987年末のワイドボディ化は、SVXの走りをさらにゆとりを重視したものへと向かわせ、それを受けて翌年6月には、3リッターから3.3リッターへの排気量拡大が決定された。この変更もダイレクトプッシュ型DOHCエンジンの特性を十分に発揮させる結果となったのである。補機類のチューニングも、基本的にトルク指向のエンジン性格をベースに、さらにトルクをアップする方向に進められた。インテークマニホールドの最適チューニングはスバルとしてかつてない高い充填効率を実現し、出力とトルクの両立が図られた。また、全速域でのトルクアップを狙って、共鳴過給効果と慣性吸気効果を切り替える可変吸気機構が採用された。こうした細部のチューニングはテストベンチから先行試作車へ、そして1次試作車へと、そのステージ



3リッターSOHC24バルブの試作エンジン。左右各1本のカムシャフトで1気筒あたり4バルブを駆動するバルブシステムを備えた、実用性重視のタイプである



開発途中まで本命とされていた、3リッターDOHC24バルブの試作エンジン。エンド・ピボットタイプのロッカーアームによるバルブ駆動システムを備えた高回転、高出力タイプである



量産型「EG33」エンジン。ダイレクトプッシュ型のバルブシステムを備え、バルブの挟み角は32度に設定されている。最高出力240ps/6000rpm、最大トルク31.5kg-m/4800rpm。2500rpm～5800rpmという広い回転域で最大トルクの90%以上を発揮するフラットなトルク特性を持つ、グラントツアラーのためのパワーユニットである

を変えて進められていったのである。

エンジン性能の目標のひとつとして設定されていた数値に、0-60mphの加速タイムが7.6秒というものがあった。この数値はSVXの目指しているところを端的に表わしている。スポーツカーとして見ればごく当たり前、というより、むしろ控え目な数字だが、決して一般的なスペシャルティカーの性能ではない。あくまでスポーツカーに近い性能を実現しようとしたスタッ

フの想いが込められた目標値なのである。チューニングの初期にはスポーツ性を重視するあまり、この目標値を軽く上回るようなセッティングも試された。強力なトルクをフルに生かして、トルクコンバーターが瞬時に反応することを狙ったそのセッティングは、確かに目覚ましい加速性能を生み出した。しかし、グラントツアラーとして求められる落ち着きとはほど遠いものだったのである。問題となった加速フィーリングを



1991年1月のロサンゼルス・オートショーで発表、展示されたSVX



## ■そして、デビュー

1991年1月3日。ついにSVXはロサンゼルス・オートショーにおいて発表された。公式にはプロトタイプとしての発表であったが、少なくともエクステリアとインテリア、そして基本ハードウェアは、8月に発売を予定されていた北米仕様そのものであった。人々を仰天させるエキゾチックなスタイリングを備えているというわけでもなく、またマキシマムパワーを誇示するというタイプのエンジン性能を有しているわけでもないSVXのデビューは、確かに静かなものであったかもしれない。しかし、注意深く観察すれば、高度な生産技術によって実現されたグラスtoグラスのラウン

ドキャノピーを始め、随所に開発スタッフの情熱の証を見て取ることができたはずである。

1991年の春を迎えても、いや春を過ぎて夏を迎えてからも、黒川の“熟成”にかかる情熱はいつこうにとどまることがなかった。北米仕様の量産に向けての最後の磨き込みに、また、国内仕様の最終チューニングに、最後まで理想を追究するための指示が発せられたのである。

そして、9月。アルシオーネSVXはいよいよわが国でもデビューを果たす。5年半の歳月を費やして開発されたスバルの90's グランドツアラーは、いかなる評価を受けることになるのだろうか。

## 第2章 スバルアルシオーネSVXの 技術紹介

### 2-1 担当者が語る スバルアルシオーネSVXの 開発コンセプトと技術解説

本章では、1992年6月に発行されたスバル技報19号「スバルアルシオーネSVXの紹介」、「ガラスラウンドキャノピーの紹介」の内容をもとに編集部にて再構成し、SVXの技術を紹介する。

### 抄録

アルシオーネSVXは、スバルがアルシオーネの後継車として開発した新次元の「スポーティ4WDグランドツーリングカー」である。基本的な性能、品質を向上させた上で、アドバンススタイリングの内に、高性能、高機能、高品質を備え、新しい走りを感じさせるスペシャリティカーとしている。

### 1. まえがき

スバルは、日本で初めて小型の量産FF車スバル1000を開発し、また世界で初めて乗用小型4WDを開発するなど、常に走行性能の面で世界をリードしてきた。

SVXは、これらの全ての技術を発展・成熟させ、また「スポーティ4WDグランドツーリングカー」とし

て、基本的な性能機能、品質を十分に玉成(ぎよくせい)した上で、さらに車の本質的な機能であり、魅力である走りの質を、積極安全思想の裏付けのもとに、格段に向上させた。

### 2. 開発のねらい

現行アルシオーネの2.7L、及び1.8Lの発展的后継車として開発した。市場は米国を主要対象として開発したが、日本・欧州に対しても、その市場の性格を加味したリファインを行なった。開発のねらいを以下に述べる。

- (1) 21世紀に繋がるスバルのイメージリーディングカーとする。
- (2) 確かな基本性能に支えられた、“新しい次元の走り”(4WD、4WS、ABS、ハイパワーエンジンといった技術要素を融合した総合性能向上)を感じさせるハイレベル商品とする。
- (3) 高付加価値を備えた車であることをユーザに訴える、スバルの企業メッセージとして、アドバンスなスタイリングで具現化する。
- (4) “Well-Made”(エクステリア、インテリア、防錆、建付、塗装品質、など)な車創りとする。
- (5) 高性能、高機能、高品質を柱にし、これら3要素を各市場要望に合致させた商品とする。
- (6) 1990~2000年に拡大すると予測されている米国での上級車市場(\$20000~\$30000/台)、並びに税制改革により普通自動車の需要が変化するとされる日本市場にも高付加価値、上級車を投入する対応策として、上級車としての車格感を備えた車を創る。

### 3. 車種構成

車種は、2ドアクーペの1車種のみである。エンジンは、レガシィで定評のある高出力で信頼性に富む4気筒「BOXER」エンジンの海外向け2.2Lをベースに、2気筒を追加した水平対向6気筒で、可変吸気バルブ付自然吸気式、DOHC-24バルブ、電子制御式燃料噴射方式を採用した、新設計の3.3Lである。トランスミッションは電子制御4速オートマチックのみとしている。



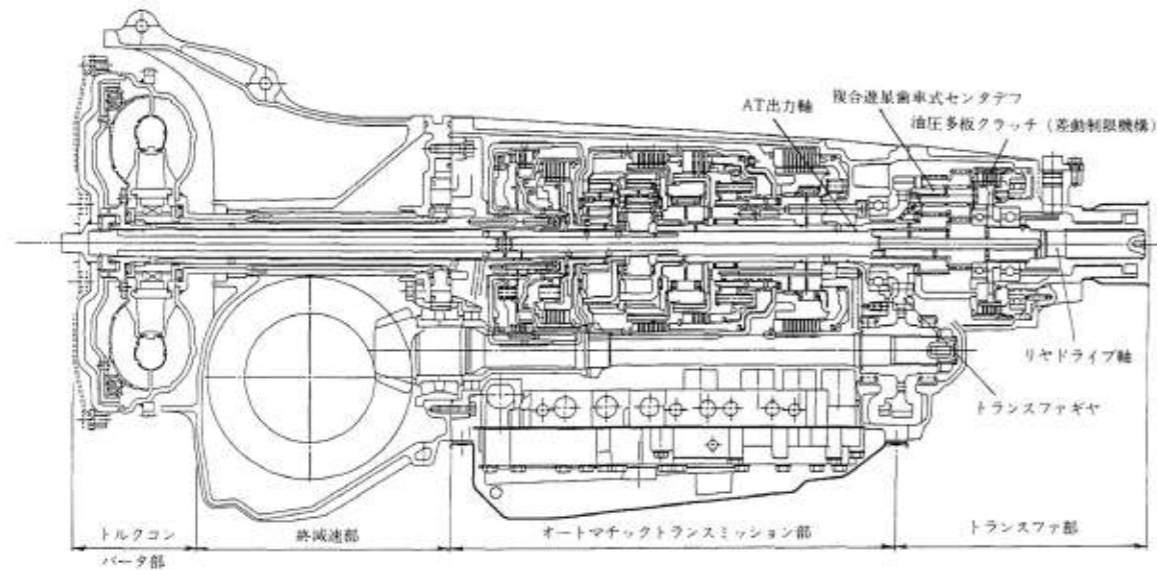


図11 4WD.AT全体断面図(国内仕様)

(1) E-4 AT本体

E-4ATは、レガシィGT用をベースにEG33型エンジンのトルク特性にマッチした高容量高効率型トルクコンバータを採用しバンドサーボ容量の適正化、変速タイミングのファインチューニング及び変速時のエンジントルクダウン制御などで、よりスポーティな加速と滑らかな変速フィーリングを実現した。

また、ドライバーの多様な走りに応えるため、通常の経済走行に適したノーマルパターンと登坂走行や加速走行に適したパワーパターンの2つの走行パターンを設定した。さらに、アクセルペダルの踏み込み速度に応じて変わる自動選択機能の他に、パワーパターンの固定機能も採用(国内のみ)した。

(2) 4WDシステム

(イ) 電子制御式差動制限機構付フルタイム4WD・AT(不等&可変トルク配分式：国内仕様)

後輪側を大きくした駆動力配分比率をもつ複合遊星歯車式センタデファレンシャルに電子制御式差動制限機構を組み合わせたスバル独自の前後輪への駆動力配分システム(図11)を採用した。このシステムは前後輪の駆動力の配分をセンタデファレンシャルによる配分比率(前輪：後輪=36.4：63.6)から直結4WDの配分比率(前後輪の荷重配分相当)の範囲内でコントロールするもので、これまでの4WDシステムでは達成が困難であった車両操舵時の回頭性・コントロール性とトラ

クション性能との両立を図り、あらゆる路面で車両挙動変化の少ない安定感のあるステア特性を引き出すことを可能にした。

本4WDシステムの採用は、あらゆる路面でのトラクション時の安定性やABSの制御性向上を可能にし、かつ、四輪操舵(4WS)との制御の整合性を図ることで「走る、曲がる、止まる」の諸性能を高いレベルでバランスさせることができた。

(ロ) アクティブトルクスプリット式フルタイム4WD(北米仕様)

レガシィで実績のあるシステムをベースに、EG33型エンジンのトルク特性やSVX車両諸元にマッチさせた制御ストラテジとし、あらゆる走行条件で扱いやすく常に安定したトラクションが得られるものとした。

6.3 サスペンション

サスペンションは「走り」と「快適性」を高次元で両立させるため、以下の項目に重点を置いて開発を進めた。

- ①操舵に対して、リニアな回頭性・ダイレクトな追従性と高質な振動騒音遮断性能の両立。
- ②ふところの深いストローク感のある乗り心地と素直で揺り戻しのないロール感の両立。
- ③直進安定性と高G旋回性能の両立。

そのため、フロント・リヤ共に、図12及び図13に示

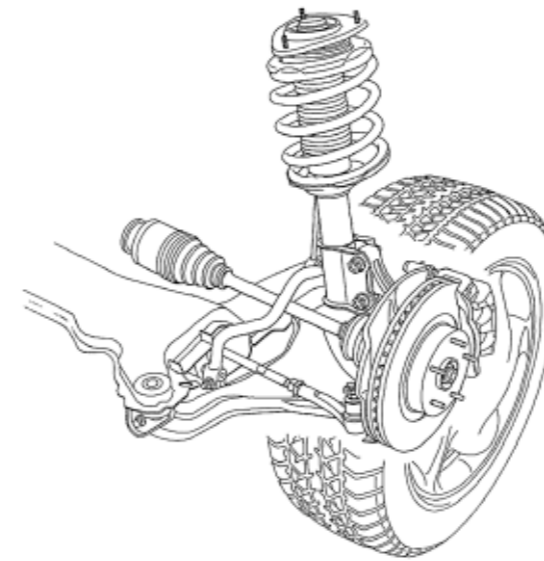


図12 フロントサスペンション

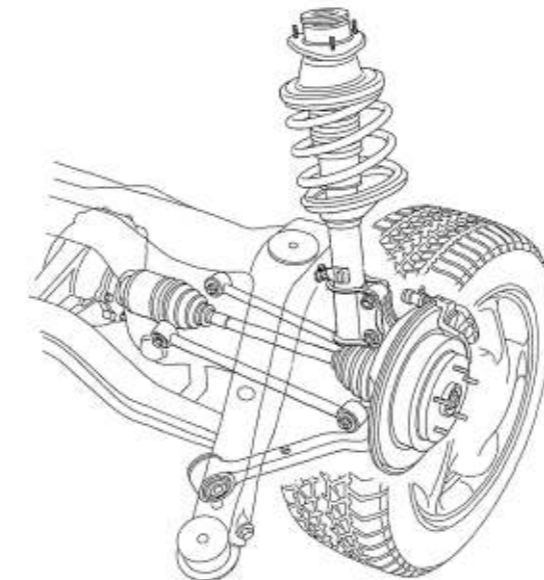


図13 リヤサスペンション

したサブフレーム方式を用いたマックファーソンストラット形式を採用した。

以下に上記重点項目を具体化した取組み方を記述する。

(1) 操舵応答性と振動騒音遮断性能の両立

スポーツカーの操舵応答性を目指し、基本的に必要とするコーナリングコンプライアンス(路面からの振動を吸収するゴムブッシュなどによるサスペンションのたわみ)の検討を行なった。その結果、与えられた車両

質量やヨーイング慣性モーメントなどから、タイヤは超扁平の225/50VR16サイズの採用を必要とした。

一方、超扁平タイヤの装着に伴いハーシュネスやロードノイズが大幅に悪化する懸念に対しては、前後サスペンションともにサブフレーム方式を採用し、路面からの振動を二重に遮断することにより大幅に減衰させることにした。

フロントのサブフレームは、エンジンマウンティング、ステアリングギヤボックス、ロアアームを支持し車体には4個のフローティングブッシュを介して取り付けられている。

この結果、高回転時のエンジン振動に対しても、より一層の遮断が行なわれた。ロアアームの前側には大容量のシリコンOIL封入ブッシュを用いて、タイヤのアンバランスにより発生するハンドルのフラッタ振動(左右に細かく振れる現象)を抑えている。この高粘性ブッシュは高周波振動の伝達率が大きくロードノイズ上は不利ではあるが、サブフレーム化により悪化を防いだ。

リヤのサブフレームは、各コントロールリンクとリヤデフを支持し、4個のフローティングブッシュを介して車体に取り付けている。

リヤのフローティングブッシュは、車両前後方向にスグリ(空洞)を、左右方向には2枚のインタリーブを設けることで、前後コンプライアンスを十分に持たせると共に、高い横剛性を確保した。

特にリヤデフを二重防振構造とした事で、デフのギヤノイズ、駆動系の振動騒音及びリヤアクスルシャフトを伝達してくるロードノイズなどが大幅に低減できた。

一方サブフレームによって、タイヤからの横力が負荷されたときの車体変形が抑えられ、サスペンション横剛性が大幅に高められている。さらに、フロント・リヤともにサスペンションストラットは高剛性化のため、外筒径 $\phi$ 54、ロッド径 $\phi$ 25サイズを採用し、各摺動部のガタを極力詰めた専用のストラットを開発した。加えて、リヤサスペンションではラテラルリンクの外側にピローブッシュを用いて横剛性を高めている。

こうした一連のサスペンションの高横剛性化によつて、幅広タイヤのコーナリング特性を十分に生かし、



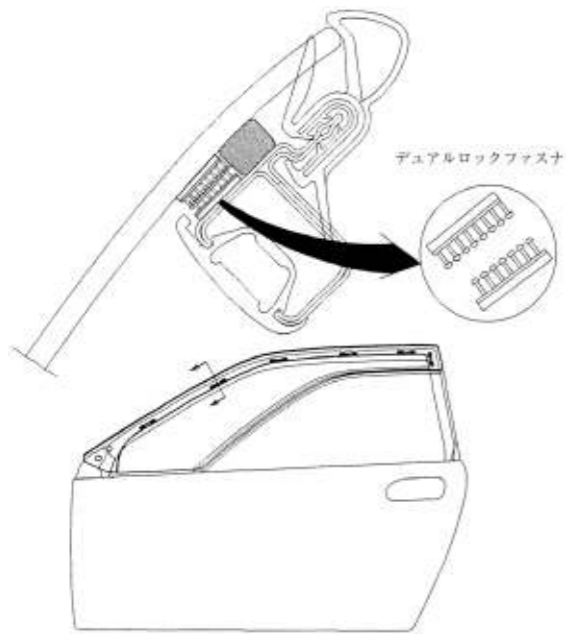


図68 固定ガラスの位置ズレを防止するデュアルロックファスナ

### 9.5 ミッドフレームウィンドウの使い勝手

山岳路や街中の交差点、細い路地などあらゆる使用条件下での視認性、取り廻しの容易さや、ドライブスルーでの受け渡し(図69)、料金所のチケットの取りやすさ、脱出性などを考慮しながらミッドフレームの位置、大きさをmm単位で設定してきた。

この他、昇降ガラス部を下げて固定ガラス部にガードされ、車室内への風の巻き込みが少なく、髪の乱れや雨風の影を受けにくい構造にし、快適性の向上にも役立っている。

### 9.6 ドアミラー取り付け部構造

ドアミラーの取り付けを兼ねたパッチ(ドアミラー)により、窓肩開口部の前端アウトパネル、インナパネルを連結し、この部分の開口部変形を抑えている。合わせて、ドアまわりの建て付け精度に影響の大きい、アップヒンジまわりの剛性アップにも寄与させている。(図70)

## 10. おわりに

4年前、初めてSVXのデザインに接して、誰もが本当にこの車を量産化して世の中に送り出すだろう



図69 ドライブスルーでの受け渡し

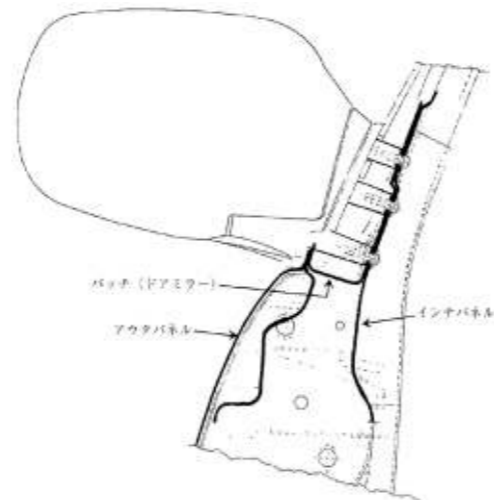


図70 ドアミラー取り付け部構造

か、もしそうだとしたらキャンピーまわりをどのようにまとめるのか、およそ見当の付けようがないというのが正直な気持ちだった。

開発が本決まりになってから完成に至るまで、立ちはだかる多くの困難な課題を各部門のメンバの協力や工夫、新技術の応用などで解決し、オリジナルモデルを極力生かした外観を車両に実現出来たと感じている。また一方では、その過程で反省すべき事も多く学んだ。

我々はこの経験と教訓を、今後の開発に是非とも活かさなければならないし、今、目白押しの開発車に少しでも参考にされるよう、働きかけが必要と感じている。

本技術紹介を書くに当たり、日本板硝子(株)には、協同執筆と言う形で、大変お世話になり、短期間の内に、本紹介の大部分の部位をまとめて戴き、あらためて、深く感謝の意を表する。



1989年第28回東京モーターショーで初公開されたSVX(参考出品車)。タイヤサイズは、後の市販車よりも大きい245/50R16で、それを収めるために大きく張り出した前後のプリスターフェンダーにより全幅は75ミリも拡大されている。バンパー、グリル、トランクリッド一体型リヤスポイラーなども市販車とは違うデザインとなっている

参考出品車には、サスペンションの油圧を電子制御でリアルタイムに制御するSNS(スバル・ニューアクティブ・サスペンション)、フロントガラス中の被膜を加熱することで曇りや霜を発生させないAFS(アンチ・フロスト・システム)など、市販車には採用されなかったユニークなメカニズムも多く搭載されていた

1991年9月18日国内発表・同日発売。SVXの国内向けカタログは、後の特別仕様車も含め、スバルの広報誌として製作され、ディーラーなどで配布される「カートピア」も手掛けるフェロールームが担当した。全40ページの本カタログに“90年代グランドツーリングの見識。”としてSVXの魅力アピールしているが、スポーツ性や快適性だけに留まらず、安全性を訴求している点がスバルらしい





その熱い思いはいつまでも走り続けます。

日々はSVXをご愛顧いただき、ほんとうにあかたうございます。  
 このたびSVXはスバルのフラッグシップとしての大きな役割を果たし、終え、  
 年内をもって生産を終了することになりました。  
 SVXのエンジニアリングは、レガシイをはじめすべてのスバル車に  
 これからも生き続けてまいります。昔年の備忘録をもったSVXが  
 いつまでも皆様にああ、語り継がれるクルマとなれば幸いです。  
 富士重工業株式会社



1996年、SVXの生産が終了する際にオーナーへ配布されたリーフレット。メーカーからオーナーに向けた感謝の言葉や今後のアフターサービスの約束、そして裏面にはモータージャーナリストなどによるSVXに対するメッセージが記載されていた

## 第3章 開発者の証言

本章は、SVXの開発に様々な部分で携わった、当時の開発者の証言を紹介する。

担当分野は、商品企画、走行性能に関わる実験、車体設計、デザインなど多方向に及ぶ。

原稿は、SVXオーナーらにより2011年に発行された「SVX発売20周年記念誌」に掲載された内容をもとに、編集部で再構成した。SVX発売から約20年経過して執筆された原稿でありながら、当時の生き活きとした開発の様子が伝わってくる貴重な内容である。

掲載にあたり、当時の原稿を複製することを目的として、明らかな誤字などを除いて極力修正をせずにそのまま収録した。そのため、社名や商品名などは2011年当時のものとなっている。

早部潤一 (はやべ・じゅんいち)  
 富士重工業株式会社 商品企画部 主査

伊賀滋 (いが・しげる)  
 富士重工業株式会社 実験1部 主査

神林茂実・鈴木勝美 (共同執筆)  
 (かんばやし・しげみ すずき・かつみ)  
 富士重工業株式会社 車体設計部

猿川洋史 (さるかわ・ひろし)  
 富士重工業株式会社 デザイン室

牧野日呂志 (まきの・ひろし)  
 富士重工業株式会社 デザイン部

石川正己 (いしかわ・まさみ)  
 富士重工業株式会社 デザイン部

※執筆者の所属部署および肩書は、SVX開発当時のものである。



SVXのイメージスケッチより



## アルシオーネSVX 生誕20周年によせて

早部潤一

アルシオーネSVX(以下SVX)生誕20周年。わが子であれば二十歳の成人を迎える歳です。1991年9月18日、朝から小雨模様の中、SVXは東京・赤坂にあるアークヒルズプラザのオープンスペースで発表会が開催され同日発売として、その生を受けました。当時はバブル経済崩壊の最中で、かつ富士重工業も経営再建が始まったばかりの環境の下、その独特の斬新なスタイリングデザインは社会の前途多難な情勢にも負けない存在感を放っておりました。

SVX企画開発が始まった当時、富士重工業社内ではSI(SUBARU IDENTITY)活動が活性化し、今までの企画開発体制に対する閉塞感から脱皮しようと現在に繋がるブランディングの意識が芽吹いた時期でもあります。そこでSVX企画開発では今まで蓄えていた「やりたかったこと、変えるべきこと」を挑戦課題として、一つ一つ実践してきました。挑戦課題といっても肩肘張らずに提案すれば、すぐ賛同者が増え自然体として新企画マネジメントが動き出した環境でありました。

そこで、新商品、新開発に関する話題は開発を担当された諸先輩にお願いいたしまして、本稿では拙文ではありますがマネジメント、コンセプトに関する話題をご紹介しますと思います。

まずは硬い話となりますが、サイマル原価企画管理からご紹介しましょう。

### ■SVXから導入した原価管理

文字通り、“サイマル=同時進行”の原価企画管理で提出された設計図面による原価情報をリアルタイムで管理していく手法です。それまでは開発最終段階にならないと集計されなかった原価をほぼリアルタイムで捕捉して目標原価達成の過不足を捕らえることができます。今では当たり前となりましたが、まずお客様に買って頂ける目標価格を設定し、そこから目標収益、目標原価へ落とし込みます。この手法は商品企画側から提案したところ、技術管理部の原価管理部門、製作



アークヒルズで行なわれたSVXの発表会の様子

所・購買部門の担当部長も同じ問題意識を持っておられ、早い段階で実行に移されました。アイテム毎に管理をスタートさせますが、開発中期から終了期にはこの企画手法の効果が出始めました。

例えば初の試みであった樹脂製トランクリッドです。特徴あるデザイン造形の量産化と軽量化を両立させる樹脂製部位ですが、最新生産技術を必要として原価は目標値を上回る状況にありました。そこで他の部位で目標値を達成させた額分を注ぎ込み、当時プロジェクトリーダーであった黒川担当部長の英断もあって、設計者とデザイナーが実現したい造形の量産を具現化させることができました。

次にご紹介する話題は開発段階からのジャーナリスト試乗会です。

### ■SVX発売前のジャーナリスト試乗会

従来は商品導入後にジャーナリスト試乗会を開催しておりましたが、導入後に手厳しいご指摘を頂き、「こと既に遅し」と悔やまれる状況を何度も経験しておりました。やはり開発段階からコンセプトをご理解頂くとともに、外部の目から幅広いご指摘を頂き、商品の完成度を高めて行こうとする取り組みが始まりました。当時の広報部長、商品広報担当者もジャーナリストとの関係改善をテーマに取り組みされており、この企画もすぐに実行となりました。開発車両を導入前に外部に見せることは当時、タブーに近い環境ではありましたが関係各位の理解が早く、完成直後の葛生テストコー

ス(栃木県)を使つての試乗会が始まりました。試乗会ではジャーナリストの方々の厳しい一言を戦々恐々と構えておりましたが、試乗されたジャーナリストの方々は試乗し、責任感からと思いますが降車後は印象を克明にメモし、開発当事者になったようにコンセプトから車両特性に至るまで熱心にご助言をくださったことが印象的でした。そこにジャーナリストの方々の「日本でもいい車を作りたい」というプロ意識を生で感じたときでした。機密上、ご協力いただきましたジャーナリストの方々のお名前は控えさせていただきますが、この場をお借りして御礼申し上げます。

この開発段階試乗会は米国市場でも当地販売会社SOA(Subaru Of America)の理解を得て、試作車の試乗会が開かれました。相前後して富士重工業本社・欧州営業担当からは「ぜひやりませんか」とポルシェ928の開発ストーリーブックを紹介され、見よう見まねから始めて、米国専門誌“Road & Track”のSVX開発ストーリー特集号の刊行を、日本車として初めて実現させました。開発現場、生産現場の取材を精力的に進め、まさにチーム一丸となった対応でした。

いよいよ最後はコンセプトの裏コンセプト、裏々コンセプトのご紹介です。

### ■今だから話せるSVXの“裏”コンセプト

ご存知の通り広報資料では「究極のグランドツーリング」として社内議論の末、以降のスバル小型車の基本コンセプトは“グランドツーリング”となりました。旅へ誘い、移動の楽しさ、操る楽しさと言った情緒価値を高める商品として、数値では表せない商品性へ挑戦したスバルでもたぐいまれな企画です。漢字の四輪駆動から4WDへ、さらに全天候型4WDへの成長過程で「日本から生まれた4WD」を表現したいと宣伝担当者からの投げかけにより、その宣伝担当が生み出したワードが四季ある国から出る4WDスペシャルテイカー=Four Seasons Expressです。

「雨季、酷暑、落ち葉道、氷雪路などあらゆる路面状況が一年通してある、四季ある日本だからこそできた商品が、世界の道を安全に走る。」

日本の美意識が国際的に認識されている今日、「Four Seasons Express」は今でも気に入っている裏コンセ

プトです。

では裏々コンセプトは？ 少々だけですが「不倫の似合うクルマ」。スバルは良くも悪くも硬い技術屋集団が造るクルマ。「造る」を「創る」として、SVXではいい車を創るには世の中の模範となるクルマや高級車に実際に乗って、高級ホテルへ行き一流のおもてなしを受けて見る。

このような活動を技術・営業・企画のプロジェクトチーム全員が体験して行くのと平行して、硬い風土からの脱皮を若手集団で議論して行っておりました。議論がスパイラルアップして行く中で、1985年から放映され、話題となったTVドラマ「金曜日の妻たちへ」(略して“金妻”)が社会現象とまで呼ばれ、そのドラマから生まれた流行語「不倫」がキーワードになりました。「ジャガーの助手席に乗っている女性は綺麗だよね」「スバルのCMは男しか出てこない」「女性を乗せて絵になるクルマとは」と議論の拡散、収束を繰り返し、辿り着いたのが「不倫の似合うクルマ」。

このキーワードから内装素材の選定などを決めた経緯もあります。流石に社内の経営会議では言い出せませんでした。その後の異業種交流で紹介すると受けがよく、議論が盛り上がりました。自動車は工業製品でありますので品質保証をいたしますが、不倫により人生が変わってしまった方々へは自己責任として、その後の人生は保証対象外であることを付け加えて、拙稿の筆を下ろすこととします。



雪煙を舞い上げながら積雪路を走行するSVX。グランドツーリングカーでありながら、全天候型の4WDであることを表現している



や線の表現が従来の有機的なものから少し幾何学的になったような気がいたします。いずれにしても、SVXのモデルは全体的に上品で高品質な面表現が出来たとっております。

デザイン作業の最後の工程に当時は、木型承認という仕事がありました。量産に向け“型”を作る前の試作型を削るために使われるモデル承認の作業です。そのとき訪れたメーカーさんにて「この車は私の可愛い子供です。立派に育てたいので協力してください」と

いったものです。想いは量産されたSVXに再現されています。

#### ■最後に

SVXが世に出てから20年。今でもSVXを大切に思っていただけことに感謝いたします。そして、私の手から生まれた子供であるSVXを末永く宜しく願っています。



これまで使われていた言葉を主としたデザイン手法ではなく、スケッチやテーパードローなどの物によるコミュニケーションツールでデザイナーとデザイン開発を進めていき完成したSVX

## 第4章 関係者の証言

#### 岡田貴浩（おかだ・たかひろ）

1961年京都府生まれ。1984年富士重工業株式会社入社。1992年～1998年国内営業本部マーケティング推進部宣伝課にて媒体、イベント、レガシィ広告制作を担当。2001年～2007年商品企画本部、2007年宣伝課長、2008年宣伝担当部長、2010年マーケティング推進部長、2014年広報部長、2021年よりスバルテクニカインターナショナル株式会社取締役。

#### 石井守（いしい・まもる）

1962年埼玉県生まれ。1986年富士重工業株式会社入社。1991～94年アメリカCAにデザイン駐在。帰国後、3代目レガシィのエクステリアデザイン、1997年から2代目インプレッサのデザイン開発リーダーを担当。

2011年商品開発企画部部長 兼務 デザイン担当部長(先行開発責任者)、2013年4月からデザイン部部長。2021年4月からSUBARUテクノ株式会社デザイン事業室長。

#### 雲野裕紀（くもの・ゆうき）

1973年東京都生まれ。1997年富士重工業株式会社入社。2005年までエクステリアデザインチームで2代目フォレスター、4代目レガシィ等のデザインに従事。2005年から、カラー(CMF)デザインチームにて、WRX(3代目～5代目)、フォレスター(3代目～5代目)、XV(2代目・3代目)、BRZ(初代)のカラーデザインリーダーを担当。2014年から初代BRZのデザイン開発リーダーを担当。

## SVXに寄せて

岡田貴浩

#### 初代アルシオーネとの出会い

私は1984年に富士重工業に入社したのですが、新入社員の頃、群馬の工場には見慣れないすごいウエッジシェイプの変った車がありました。それが初代アルシオーネとの初めての出会いでした。1985年当時「大人アバンギャルド」という広告コピーで発売された初代アルシオーネは、今までのスバルのデザインを革新する車でありながら、1.8リッターで135馬力という非力さがわざわざいしてか？当初見込んでいた目標台数までは売れませんでした。しかし、六連星で一番輝くアルシオーネの名を冠することに当時の開発陣の熱い思いを感じたのが初代アルシオーネでした。

#### アルシオーネの宣伝活動

当時は実にユニークな宣伝を実行したのですが、新宿本社の社員が「屋外広告役」として「大人アバンギャルド アルシオーネ誕生」という派手な紙袋を持ち歩かされたことを思い出します。確かに800人くらいの社員が出退勤時に大挙して、宣伝文字などの入った同じ袋を持って新宿駅周辺を歩いているのは、今思えば多少なりとも広告効果があったと思います。

ちなみに当時の本社ショールームレディは、「ミスアルシオーネ」と呼ばれていましたが、この呼称は車の発売より2年早く1983年頃から始まっていました(2000年からは「スバルスターズ」という名称になり、男女雇用機会均等法の改正により2007年に採用の男女差をなくしています)。まさに富士重工業という会社が、六連星で一番輝く星で新しい時代を模索していたころだと思えます。

#### アルシオーネSVXとの出会い

時は過ぎ、1991年に2代目のアルシオーネSVX(以下SVX)が発表されます。SVXはSUBARU VEHICLE Xとして登場します。ジョルジュ・ジウジャーロ氏によるデザインは、見とれるほどカッコいいもので、初代とは全体のフォルムは全く異なり、流麗で先鋭的





最終型の「S4」を購入。ボディ同色のルーフはブラックに塗装した

バー)に乗り換えました。家族で乗ると、後期モデル専用の後席分割トランクスルーも重宝することを確認しました。当時、「S4」の宣伝用の「裏コンセプト」を聞いており、自分なりの“ユーザーが笑顔になる大人のGT”を再現すべく、ボディ色をダークリッチなリーガルブルー・パールへ全塗装。理想の1台となりました。2台目のSVXで、私は結婚と子供の誕生(2人)という環境の中、2ドアクーペでも万能の性能と優れたパッケージ=機能美で、我が家の1st(ファースト)カーとして活躍しました。

### 今、SVXについて想うこと

「SVX好き」がきっかけで、社内だけでなく、社外でもオフ会等で多くの人とのつながりが生まれました。私のSVXは2011年11月、東日本大震災でSVXを被災してしまった仲間に譲りましたが、今でもSNS上で私が所有していたSVXが元気に走っている姿を見ると、とても嬉しく思うとともに、現ユーザーの笑顔も



シルバーからリーガルブルー・パールへ全塗装。大人のクーペを目指した

伝わってきます。

残念ながら最近では、社内でSVXに乗る方はほとんどいません。その中、2020年、担当していたレース車両のシェイクダウンテスト時に、岡田貴浩氏が黄色いSVXでサーキットに来た時に私は一人興奮してしまいました。早速シートに座らせてもらいましたが、SVXとの再会は10年ぶりにもかかわらず、自然とニヤニヤと顔が緩んでしまいました。外観も何度も振り返って見てしまう……。約30年前のクルマとは思えない魔力に、いつかまたSVXを、とその想いが消えていないことも分かりました。

最後になりますが、SVXの生誕30周年に記念となる書籍刊行のお祝いを述べるとともに、本書に微力ながら参加できたことにお礼を申し上げます。

そしてSVXを愛してくれている皆様に感謝の気持ちを述べるとともに、どうかこれからも大切に乗り続けて欲しいと思っています。



機能美を象徴する後ろ姿。SVXを所有し、学んだ多くのことを業務に活かしている

## 第5章 SVXの資料 海外情報・データ

### 海外のカタログ(スペック・写真)

#### 海外のSVXファンからのメッセージ

SVXが織りなしたもの——小田切英樹

SVXの根幹にあるもの——小山圭

編集を終えて——梶川利征

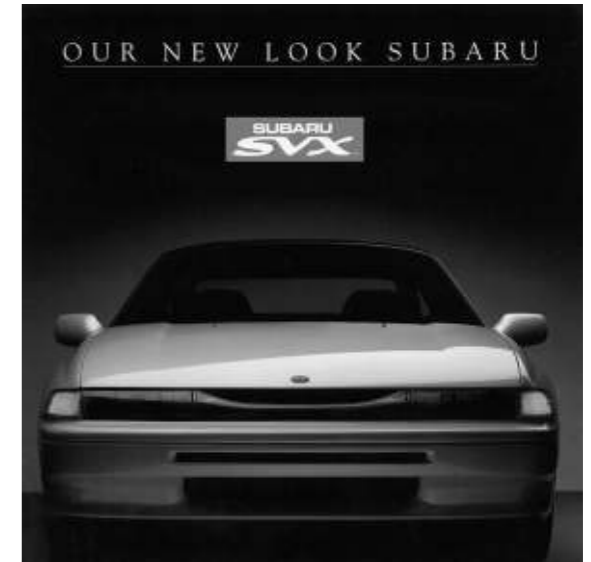
#### 主要装備/主要諸元

#### 特別仕様車の変更点

#### 製造月別月頭車台番号/エンジン番号一覧表

#### 生産台数・国内登録台数・米国販売台数の推移

#### 年表



写真は海外向けのカタログ画像より。上からオーストラリア、ベルギー(ヨーロッパ)、アメリカ、ドイツ



1991年2月に幕張メッセで開催された「1991年国際航空宇宙展」に展示されたSVXのイメージスケッチ。目的は、当時の富士重工業が航空機メーカーでもあることを周知してもらうためであった。会場では「航空機の安全設計思想を乗用車にも、という他社とは一線を画すスバル伝統の積極安全思想をもとに、低重心の水平対向エンジン4WDレイアウト、空力設計、エアバッグなど乗員保護優先機能や、全天候および夜間において視界を良くするためのライトや窓廻りのレイアウトなど、どこを見ても業界トップの人間優先思想を訴求しました。航空機パイロットならフェイルセーフを求め、その領域までこだわった乗用車です。パイロットなら絶対乗りたいたいです。つらく厳しいフライトの後、乗りたくなる“余裕とゆとりの車”なのです」と説明した

解説：猿川洋史氏（SVXのデザイン開発を担当。第3章参照）

## スバル アルシオーネ SVX

技術を結集した4WDグランドツーリングスポーツ

編者 自動車史料保存委員会

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

印刷・製本 モリモト印刷

©MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作権者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します