

# スバル・サンバーの歴史

## 目次

### スバル・サンバーの歴史

第1章 スバル・サンバー前史…… 4

第2章 スバル・サンバーの開発と変遷…… 7

### カタログでたどる スバル・サンバー

初代サンバー／ 25	2 代目サンバー／ 38
3 代目サンバー／ 53	4 代目サンバー／ 71
初代ドミンゴ／ 76	ドミンゴ 1.2ℓ 導入／ 87
5 代目サンバー／ 96	2 代目ドミンゴ／ 114
ドミンゴアラジン／ 125	6 代目サンバー／ 127
ディアスワゴン／ 142	7 代目サンバー／ 143
8 代目サンバー／ 144	

■スバル・サンバー年表 145

■歴代サンバー主要諸元 148

■スバル・サンバー生産／販売台数 149

■主な受賞歴 149

■参考文献 150

初代サンバーは、スバル360をベースにした軽トラック、ライトバンで、当時の生活に密着したクルマとしてスタートした。実用に徹しているとはいいながら、他のメーカーとはひと味違う個性的なものとなったのは、富士重工業の前身が戦前戦中を通じて国内最大の航空機メーカーであった中島飛行機だったことが一因なのは間違いない。そこで培われた技術がサンバー開発にも生かされている。

「第1章 スバル・サンバー前史」では戦前の中島知久平による中島飛行機創設から、航空機の積極的な開発、そして戦後の財閥解体による苦難の時代から立ち上がる中で、平和産業としての富士重工業の再編成までを追った。さらに、1958（昭和33）年に誕生したスバル360の次に企画されたサンバーは、どのような時代背景によって生み出されたのか、その開発の動機について触れる。

「第2章 スバル・サンバーの開発と変遷」は、歴代サンバーのモデル変遷についてまとめた。初代サンバーについては、1961（昭和36）年のサンバートラックのデビュー、続くライトバンのラインナップのみならず、その開発過程についても触れた。初代サンバートラックは業務用として頭抜けた性能を持っていたが、その後のサンバーが商用のみならずファミリーユースの需要を掘り起こすことになったライトバンの設定は、サンバーの商品価値を高める結果となった。途中、ハイルーフや4WDというエポックメイキングとなる車種を追加していくことにより、さらに時代のニーズをとらえ、サンバーはより商品性を増していくことになる。

ここでは中島飛行機を源流とする富士重工業で生み出されたサンバーと、その後のOEM車の歴史について、その足跡を紹介する。

## 第1章 スバル・サンバー前史

### ■中島飛行機について

スバル・サンバーを世に送り出した富士重工業の前身は、戦前、戦中の国内最大の航空機会社として発展した中島飛行機にまでさかのぼる。中島飛行機の創業者である中島知久平は1884(明治17)年1月11日、群馬県新田郡押切村(現・尾島町)で生を受けた。長ずるにつれて軍人となろうと決心した知久平は16歳で上京し、1903年12月に海軍機関学校に入学。1907年3月、海軍機関学校を優秀な成績で卒業し、翌年の1月に機関少尉に任官する。

知久平を方向づけるのは、1910年12月、東京・代々木練兵場での日本初の飛行機の公開飛行を見たことだった。知久平は、いち早く航空機の可能性に着目し、海軍における航空技術の第一人者として歩むことになる。しかし、欧米の航空機工業の発展にも関わらず、戦艦を中心とする「大艦巨砲主義」を採っていた日本では航空機が軽視される傾向にあった。知久平は、「国家経済の破たんさえ引き起こしかねない危険性を持つ」として大艦巨砲主義を一刻も早く改め、わが国の国情に合った経済的で、しかも実効性のある航空兵力重視の政策に即時転換すべきであると主張していた。そのような中、官営の航空機開発の限界を感じた知久平は1917年5月に「飛行機研究所」を自ら設立、同年12月、海軍退役が認められると民間として航空機開発をはじめ。1917(大正6)年12月10日、本拠地を尾島町から太田町



中島知久平は、1884年に群馬県で生まれた。1917年に中島飛行機を設立後、1930年に政界入りしたが、「大所長」として中島飛行機に携わっていく。写真は鉄道大臣時代のもの。



知久平は1917年、写真の岡田権平宅の養蚕小屋に「飛行機研究所」の看板を掲げた。場所は群馬県尾島町。これが中島飛行機の発祥地となる。

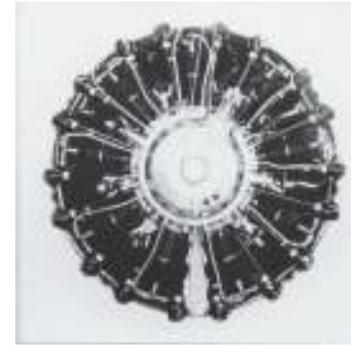
(元・太田市)に移した。この日が中島飛行機の創立記念日となる。

その後、後援者の破産や、新たな後援者との意見の相違などによる知久平の社長解任騒動などもあり、かならずしも順調とはいえなかったが、不断の努力を続け、1919年2月、中島飛行機の出世機といわれる四型6号機を完成した。4月に陸軍から20機受注し、陸軍仕様に改良した五型機を同年12月までに納入。同じ年の10月に開催された帝国飛行協会主催「第1回懸賞郵便飛行競技」に参加し、四型機が東京―大阪間を往路3時間40分、復路3時間18分で飛び優勝し、中島機の評価を決定づけた。1919年末には従業員300名ほどの企業となっていた。

1930(昭和5)年、知久平は政界入りする。そのため翌年1月、所長の座を次弟の喜代一に譲り、同年12月、株式会社組織として「中島飛行機株式会社」が誕生する。知久平はその後、鉄道大臣などを歴任するが、政



困難を乗り越え1919年2月に完成した四型6号機。中島飛行機の出世機といわれる。「第1回懸賞郵便飛行競技」で優勝し、評価を決定づけた。



中島飛行機が開発した航空機用エンジン「栄」。空冷星型レシプロエンジン。複列14気筒でOHV。遠心式の過給器が装備されていた。

界入りした後も、「大所長」と呼ばれ、会社の重要事項の決定に関与していたという。第二次世界大戦まで中島飛行機は、エンジンから機体まで開発する世界有数の航空機会社として存在していく。

### ■中島飛行機から富士重工業へ

戦時中、中島飛行機は「寿」「栄」「誉」などの航空機用エンジンや、九七式戦闘機、一式戦闘機「隼」、四式戦闘機「疾風」、夜間戦闘機「月光」などの戦闘機を製造したが、1945(昭和20)年の敗戦とともに富士産業に社名を変更。さらにGHQの財閥解体の指令を受け、富士産業が出資者となったI5の第二会社が設立された。その後、富士産業を含め、第二会社の富士工業、富士自動車工業、大宮富士工業、宇都宮車両、東京富士産業の6社が合併することにより、富士重工業が発足することとなる。ちなみに第二会社のうちの富士精密工業は立川飛行機を前身とするたま電気自動車とともに、たま自動車時代を経てプリンス自動車工業となる。富士重工業と同じように軍需産業を前身とする製造業には民生企業として転換することを求められた苦難の時代だったが、それを乗り越えて富士重工業も自動車製造に乗り出していく。折しものモータリゼーションがはじまりつつあった。

日本の戦後の復興は商用車の発達とともにあったといえる。まず、オートバイからモータリゼーションがはじまり、商用に使われるようになる。それがさらに進むと荷物を運ぶ実用品としてトラックの需要が高まった。それも四輪ではなく、ダイハツ、マツダ、くろがねなどが製作・発売していたオート三輪である。特に狭小な日本の道路にはオートバイからの進化型ともいえる、小回りが効く軽自動車規格のオート三輪(軽三輪トラック)がブームとなる。荷物を運ぶために戦前は自転車、戦



夜間戦闘機「月光」。海軍からの「十三試双発陸上戦闘機」計画要求書を受けて開発したもの。速度、航続力はあったが運動性能に劣っていたといわれる。



一式戦闘機「隼」は中島飛行機を代表する戦闘機。太平洋戦争での主力機となった。総生産機数は5700機以上といわれ、零戦に次ぐ数となった。

後は小型オートバイが活躍したが、戦後復興が進むとともに、軽三輪トラックの時代になったといえる。ここが「日本の自動車は実用品として発展してきた」といわれるゆえんでもあるだろう。代表的な軽オート三輪は「町のヘリコプター」の宣伝コピーで有名になったダイハツ・ミゼットであった。同車は1957年に発売され爆発的な人気を得ていた。

四輪自動車では、トヨタ自動車がSKB型トヨベツト・



財閥解体後、富士工業が製作発売した「ラビット」。戦後のモータリゼーションの幕開けを告げるものとなった。2馬力135ccのスクーターだった。



「町のヘリコプター」のコピーで人気を博したダイハツ・ミゼット。オートバイから四輪自動車への橋渡しの役目を担ったオート三輪となった。

ライトトラックを発表した。四輪小型トラックの先駆けとなるもので、1954年のことだった。995cc 直列4気筒27ps エンジンを搭載、積載量1tのセミキャブオーバー型とした。発売した当初は、安価な軽三輪トラック相手に苦戦した。そこでトヨタは価格を下げる作戦をとった。さらに、販売体制を整備し小規模運送業者との懇談会結成、市場での早朝展示、農協への巡回訪問、駅頭チラシ配りなど販売戦略も行った。ユーザーに愛着を持ってもらうことを狙いに「トヨエース」の名称は公募することによって付けられた。こうしたキャンペーンも普及に一役買った。次第に売上を伸ばし、1957年には年間2万台を販売するヒット商品まで上り詰めた。三輪トラックの時代から、四輪トラックの時代が訪れたのである。

プリンス自動車工業はプリンス・キャブオーバートラックを発売、日産自動車はニッサン・キャブオールを発売した。こうした流れに沿うように三輪トラックのシェアは低下していった。軽便な輸送手段として、ダイハツ・ミゼットをはじめとする軽三輪トラックの人気も、1960年をピークに下降線をたどり、軽四輪トラックが主役となりつつあったのである。

1958年、富士重工業は庶民のモータリゼーションを推し進めたスバル360を発売した。高値の華だった乗用車に転機をもたらしたクルマである。すぐれたパッケージングで、軽自動車ながらフルモノコックボディに大人4人の乗車を可能とし、サスペンションも日本の悪路では強度、コストの両面で各メーカーとも避けていた四輪独



サンバーに先駆けてキャブオーバートラックを製造発売したのは東急くろがね工業。写真のくろがねベビートラックは先進的ながら販売的には振るわなかった。

立懸架を採用することにより、乗り心地は抜群のものであった。時代の流れの中、これをベースに軽四輪トラックを作るというのは、必然的ともいえた。

先発の軽四輪トラックとしては、東急くろがね工業のくろがねベビートラックが1960年1月に、ライトバンが11月に発売されていた。このクルマは、キャブオーバースタイル、水冷4サイクルエンジン、四輪独立懸架という先進的な機構で好評を博していた。キャブオーバーはサンバーにも通じるものだが、くろがねベビーをキャブオーバースタイルにしたことについて、『モーターファン』1962年2月号ロードテストで、くろがね小型自動車製造常務取締役の太田裕義は「運転席を広くできて居住性がよい、視界もよい、荷物のためのスペースも大きく取れるし、前後軸重の配分を平均にして操縦性や安定性の点でも良いという理由からでした」語っている。ただし水冷エンジンであることやタイヤサイズが4.50-12と、このクラスでは大きいものを使っているためもあり、バンで540kgと軽自動車としては重い（初代サンバーライトバンは470kg）のがネックといえた。逆にスバルとしてはサンバー投入にあたり、良い基準があったともいえるだろう。

他の車種として1955年発売の鈴木自動車（現スズキ）のスズライト、1960年発売のダイハツ・ハイゼット、スバル・サンバーと同じ1961年発売の東洋工業（現マツダ）のB360があった。戦後復興から日本は高度経済成長へと進んでいくが、商売はもちろん、生活の道具として軽商用車が必要とされていたといえる。

## 第2章 スバル・サンバーの開発と変遷

### ■サンバーの開発

サンバーの開発スタッフはスバル360と同じであり、チーフエンジニアは元中島飛行機のエンジニアであった百瀬晋六が務めた。百瀬はスバル360を世に送り出したことで気鋭のエンジニアとして知られていた。長野県塩尻の造り酒屋の次男として1919（大正8）年に生を受けた百瀬は少年時代から機械好きで、模型作りや酒を運搬するトラックに載せてもらうのを楽しみにしていたという。また、いったんものごとに熱中すると食事の時間も忘れるほどの熱中ぶりを見せる少年だった。この傾向は長じても変わることなく、クルマ作りにもいえることだった。百瀬とともに自動車開発に携わった人間は、その徹底した仕事への取り組み姿勢を後々まで語り継いでいった。

中島飛行機の解体後、富士産業の小泉工場に残留した百瀬は、仲間と一緒にバスのボディを生産するようになる。その時のことを「何を生産しようかとディスカッションしたのです。食うためにやるのだから何でもしなければならぬのですが、それでも人々の生活で必要とされているものでなければ生産しても売れないでしょう。そこでバスのボディだということになった。戦争中からバスは不足していたし、戦後は交通事情が悪かったから、バスなら必要とされるだろうと考えたのです。それに、バスのボディというのは、言ってみれば、骨を組み大きな板を加工して鋸打ちでドンガラを作るようなもの。これは飛行機の機体に近い構造だったのです」



スバル360のチーフエンジニアを務めた百瀬晋六がサンバーのチーフエンジニアとなった。「人間優先」の思想がここでも十分に生かされることになる。



中島飛行機の解体後、富士産業の小泉工場ではバスのボディが生産された。これは航空機製作のノウハウが生かされたものといえる。

と百瀬は語っている。フルモノコックボディの乗用車であるスバルP-1や、その後スバル360を作っていく萌芽がここには見られる。

サンバーをスバル360と共通の「人間優先」設計思想をもつ軽四輪トラックにすること目指した百瀬は、まず乗員2名が楽に座れる空間を確保することを再優先にして発想することにした。ドライバーがゆったりとした運転姿勢をとり、かつ楽に運転操作ができるようにペダル類をオフセットさせないためには、フロント・タイヤのホイールハウスの出っ張りを室内にもってくるわけにはいかなかった。そこでフロント・タイヤのうえにシートが位置するレイアウトを考えた。フロントサスペンションは、スバル360と同じシステムのトレーリングアームとすれば、実現可能なレイアウトであった。このキャビンのレイアウトは助手席のレッグスペースを大きく確保することになった。人間ひとりだけがもぐり込むことができるほどの空間があり、小さな荷物を置くことが可能なスペースとなったのである。また、この大きなスペースは衝突安全性にも寄与する空間となった。

キャビンの構想が終わると、自動的に全体のシル



すばる1500 (P-1) はフルモノコックボディを採用。これも百瀬がチーフエンジニアとなって開発されたクルマである。



日本の大衆向けモータリゼーションの口火を切ったスバル360。四輪独立懸架、RR駆動方式はそのままサンバーへと引き継がれた。



サンバーのクレイモデル。デザインはスバル360と同じ佐々木達三による。佐々木によると「苦労はなく、スムーズにデザインは決定された」という。

エットがまとまった。人間が乗るスペース以外は荷台であり、それはできるかぎり大きく有効なスペースとする。リヤエンジンはヘッドを後方に向けた状態で傾けて搭載する検討をした。水平近くまで傾けたが、荷台を真っ平にすることはできなかった。リヤエンジン・リヤドライブで低床とすれば、これは避けることができなかった。

早速スバル・サンバーの初期構想をまとめると、開発スタッフに開発構想として発表し、具体的に煮詰めていく作業に入った。スバル360を成功させた開発陣は、「日本の狭い道を走りまわる軽トラックを開発しよう、これは安定して成長する商品になるだろう」と考えたという。エンジンは三鷹の技術部設計二課の菊池庄治たち、ボディ構造は室田公三、サスペンションは小口芳門、実験は家弓正矢がそれぞれチーフとなった。開発チームは、スバル360の市場要望の対応などで忙しく、スバル・サンバーの開発設計が始動したのは1959（昭和34）年になってからであった。

ボディは2種類で、トラックとバンである。トラックは2人乗り、バンは4人乗り可能として考えられた。スタイルは前述のとおりキャブオーバー型である。それまでの軽四輪トラックはボンネット型が主流であり、そのために荷物積載スペースが小さかったのである。しかし、このスタイルには当時の松林敏夫常務から強い意見が出された。「ボンネットがないと、衝突したときにドライバーが危険ではないか」という心配である。だが、キャブオーバー型にしなければ広い積載スペースを確保できないことも事実であった。とにかく松林常務を説得しなければならないと思った百瀬は文献をあさった。その中で、ソ連のキャブオーバー型の農民車に関する安全

を調査した論文が見つかり、そこにはドライバーズシートが前方にあると危険の発見が早いので早急に危険回避ができると書いてあった。この論文内容を松林常務に伝えるとともに、サンバーのフロント外板を二重にすることを報告して、キャブオーバー型を採用する許可をもらった。

スタイルはスバル360のデザインをした佐々木達三が担当した。佐々木は、「スバル360のときは苦労をしたが、サンバーは、そのときのような苦労はひとつもなくスムーズにデザインが決定された」という。単純な箱型で、あまどいのラインを決めれば、全体のバランスを検討することができたこともあった。フロント、ルーフ、ドア、荷台などは比較的自由にリファインが可能であった。フロントのデザインは愛嬌のあるものでスバル360にも通じるものである。ただ、フロントバンパーの部分にはナックルラインを入れるなどタフなイメージを取り入れることも忘れなかった。過積載対策としてボディの軽量化を図ることから、キャビンのルーフはキャンバストップとするなど、合理性も追求した。

ボディ構造に関して室田が創意工夫をしなければならなかったのは、スペアタイヤ、バッテリー、ガソリンタンクの配置であった。限られたスペースの中で収まる場所を考えた。またそれらの配置は前後の重量バランスにも影響することになる。スペアタイヤはフロントの助手席前、バッテリーはエンジンルームの内部に置き、ガソリンタンクはシートの下においた。

サンバーの開発には、これまでのバス・ボディ設計の経験を生かすことができたという。ボディの構造や動力性能は、積載量を予想しながら構想された。想定された積載量は法定数字で、トラックで350kg、バンで250kgである。だが、この数字は非現実的なものであ

スバル360がフルモノコックボディだったのに対し、サンバーはトラック、バンという使用用途からラダーフレームが用いられた。これによって低床化が可能になったともいえる。



た。過積載されることは予想しなければならない現実だからである。積載量350kgのトラックに1tほどの荷物が積まれることさえあるのが現実だった。

そこでサンバーを、丈夫でねじれ剛性のあるボディ構造にするために、中空角材の鉄フレームをボディに組み入れることにした。積載量が予想できないのだから、相当に丈夫な車体が必要であった。得意のフレームレス・モノコックボディにすることは不可能だと判断したのである。

サスペンション形式はスバル360と基本的に同じスタイルであったが、材質変更などで大幅に強化された。トーションバーはフレームのクロスメンバーの中に入れる工夫もされた。

エンジンはトルクが太いセッティングにするとともに、トランスミッションのギヤ比を低く設定してトラックに適したものとした。

ホイールベースがスバル360より短くなるという思いがけない事態もあった。そのために、前後の重量配分がフロントに偏ってしまったことも懸念材料となった。貨物車の場合は、荷物を積んだ際に荷重が多くかかるリヤタイヤの空気圧を高くするのがセオリーだが、正規積載量の350kgを積んだ状態では、フロントが若干重くなり、タイヤ空気圧の指定は前輪の方が高くなった。一方、空車状態ではリヤタイヤのポジティブキャンバーが大きくなり、逆ハの字が目立つ格好になった。350kgの積載状態ではリヤのキャンバーはゼロに近くなり、過積載ではネガティブキャンバーになる。ひとつひとつ問題を克服しながら、開発は進められていった。

車名のサンバーは、インドに産する大鹿からとったもの。東南アジア産の鹿の中ではいちばん大きく、平均体長は約2メートルに達する。「水鹿」とも呼ばれ川の近

くに生息し、泥遊びを好む生態もある。力強く駿足なイメージも多目的トラック、ライトバンにふさわしく、後にラインナップとして4WD車加わることを予見したような名称でもある。

### ■初代サンバー

1959（昭和34）年9月下旬に最終モデルが決定され、試作第1号車が12月25日に完成し、試作車による走行試験が行なわれた。耐久試験は350kgのバラストを積んで実施した。当初は各部に不具合やボディの亀裂が発生したが、致命的なトラブルではなく解決可能なものだった。耐久試験で各部の強度が確保されると、過積載の試験も行なわれた。極端な過積載をすると動きは鈍ったが、積載によってどこかが壊れるということはないという。こうして開発が終了すると、1960年春に量産に向けて生産計画が活動を開始、8月に生産第1号車が完成した。全国一斉発売は、翌1961年2月と決定した。

初代サンバートラック（K151型）の発表は1960年10月14日、東京・赤坂プリンスホテルで行なわれ、発売は1961年2月1日であった。サンバーライトバン（K161型）は同年9月に追加発売された。

全国統一価格は、スペアタイヤ、マット、工具一式でスタンダードが30万円、荷台幌付きが31万円であった。ボディカラーは美しい紫色であった。

サンバーの特徴は、①エンジンはスバル360と共用、②荷台の広さは軽四輪トラック最大で1.4㎡、荷台床面積ももっとも低く350mm、③ボディ構造はハシゴ型フレームが組み込まれ、すべての点で安全性、使いやすさが考慮されている、と説明された。動力性能はセダン並みであった。メーカー発表の加速性能は0-200m



初代サンバートラックは1961年2月に発売。スタンダードと幌付きがあり、スタンダードが30万円。幌付きが31万円となっていた。



1961年9月にはサンバークライトバンが発売された。左にサイドドアが装備された3ドアで使い勝手が良いとはいえなかったが、乗用車的な使い方を可能とした。



発売直後、雪道での挙動が不安定という苦情を受け、リヤの挙動を安定させるために燃料タンクも後方に移動されたため給油口の位置が変更された。こうした姿勢もユーザーが増える一因となった。



1962年、運転席側だけのドアミラーが両側フェンダーミラーとなり、安全性を高める配慮がなされた。

が20.2秒、登坂力が14.5度、最高速度が80km/h、回転半径が3.8m、最高出力が18ps/4700rpm、最大トルクが3.2kg-m/3200rpm、燃費が25km/ℓというものだった。これは、1961年10月の『モーターファン』誌におけるロードテストでも実証されている。同誌のテストではとくに、操縦性も終始適度なアンダーステアを示すことや、ロール率4.5°というスバル360にも勝る安定性の良さも記されている。また、RRであることや、サスペンションジオメトリの関係でハンドルが軽いことも挙げられており、これは「狭小な路地などを走るのに好都合である」という意見や、「軽すぎて高速安定性に欠けるのでは」という意見など賛否が分かれている。ただ、全体としては優秀な作りのクルマとして評価されているといっている。

サンバーはじわじわと売上を伸ばしていった。最初にサンバーを歓迎したのは豆腐屋であったという。スバル360譲りの乗り心地の良さが生かされたのである。当時の未整備の道路で豆腐の配達を行なっても崩れない。同じ理由で畳屋、障子屋、硝子屋からも好評の声が届いていた。過積載にも強いという評判が生まれた。有明海の家業養殖業者からは1300kgの荷物を積んでも走るという喜びの声が届いた。製造会社が責任をもつことができない種類の違法行為であるが、耐久性の証明となった。山地の農家からは、登坂能力を評価された。これもRRレイアウトを生かしたものといえるだろう。トルクを増したエンジンやローギヤードの設定のため、加速が良いという評判もあった。「サンバー加速」という言葉も生まれた。

もちろん好評ばかりではなく厳しい声も同時に聞こえてきた。それにも積極的な対処を行なった。一つにはサビの発生があった。商用車のユーザーは使う場所、

季節を選ばない。沿岸部や雪国での使用はもちろん、野菜、土砂など水分を含んだものを運送すれば、そこかしこにサビが発生した。こうした報告がディーラーからあれば、必ず現地調査に出かけたという。ひとつひとつのケースを調査分析し、対策がたてられていった。

みかん農家からはミカン箱を並べて積んでいくと荷台からほんの少しはみ出してしまうので荷台を延長してほしいという意見、魚屋からは、リヤのエンジンルームの上に魚を積むと解凍してしまうという、リヤエンジンでは仕方がないクレームもあった。それでも富士重工業はその要望に応えるべく、エンジンカバー内部に断熱材を貼り、荷台のサイズを検討したりと対策をした。

発売直後、冬の北海道から雪道で空荷ないし軽いものを積んで走ると、ハンドル操作と挙動が一致しなくなるという不具合情報も届いた。右にハンドルを切ると右に旋回をはじめるので、ハンドルを直進に戻す。しかし右方向への旋回が止まらず、あわててハンドルを左に切ると、タイムラグの後、左へ旋回をはじめ。最悪の場合は蛇行して、最終的に道路から飛び出すか横転してしまうという。

百瀬たちは調査グループを組織すると、すぐに北海道の現地に飛んだ。北海道では、ユーザーにお詫びをするとともに不可解な挙動について話を聞き、薄く凍った山道でテストを試してみた。そうした原因追求調査の結果、リヤタイヤの分担荷重不足が原因と判明した。乗用車であるスバル360よりもホイールベースが短く、前輪荷重が増えてしまったことも要因だったろう。対策はリヤタイヤへの荷重を増やすために、ガソリンタンクをエンジンルーム前方に移動させ、エンジンルームのカバーの鉄板を厚くすることだった。これによって低μ路での不安定な挙動を解決した。



1962年12月に発売されたライトバンデラックス。バンパー、ホイールキャップにクロームメッキ部品を用いた豪華仕様となっている。



1964年10月に発売されたサンバークライトバンデラックス。ベンチレーターを下方に移動し、パワーは18psから20psへとアップされた。



群馬製作所伊勢崎第二工場のラインオフ風景。生産第一号車は、1960年8月に完成した。



2012年2月28日に行なわれたサンバー生産終了ラインオフ式。群馬県太田市スバル町の富士重工群馬製作所で行なわれた。スバルの軽自動車の歴史の一幕が下ろされた。

に合わせながらリファインされ、エクステリア、インテリアの充実はもちろん、ハイルーフ、4WD、スーパーチャージャーなど時代の要求に合わせてるように機能を備え、商用車から個人ユーザー、ファミリーユーザーまでが使用する乗用車としてその姿を変えていった。しか



2012年4月、サンバーシリーズのフルモデルチェンジが行なわれ、サンバーディアスのみならず、トラックもダイハツ・ハイゼットのOEMとなり富士重工製のサンバーは姿を消した。

し、富士重工製サンバーは、初代から続くキャブオーバー、RR、四輪独立懸架という基本スタイルは崩さなかったということは特筆に値するもので、基本コンセプトの優秀さを示すものといえるだろう。



2014年9月、サンバートラックがフルモデルチェンジされた。プラットフォームが一新され、居住性、運転のしやすさなどが向上している。

## カタログでたどる スバル・サンバー

ここからはカタログを中心として、歴代サンバーの変遷を見ていくこととする。クルマの変遷だけでなく、そのクルマの発売当時の時代風俗を反映しているのがカタログであるのは言を待たないだろう。サンバーのカタログにもそれがよく表れており、特に初期のカタログは、高度経済成長の只中という時代の明るさと風俗が感じられ、時代がサンバーに何を求めていたのかがよく理解できる。トラックのRR（リヤエンジン・リヤドライブ）、低床、四輪独立懸架という特徴を生かした積載性や走行性能の高さをアピールするとともに、ライトバンを設定することによって商用からファミリーまで積極的な訴求を図っているのがわかる。そして、ライトバンを中心にレジャーユース層が急激に広がっていき、サンバーの人気は加速していく。

3代目では、途中からハイルーフ、4WDがラインナップされていくと、レジャーユースを中心に爆発的な人気となり、ここでサンバーが他メーカーの軽商用車と一線を画する、確かな地位を獲得したといっていだろう。

1982（昭和57）年に登場した4代目ではサンバーライトバンが一時的にせよ「トライ」に統合される。「ライトバン」の名称を外すことは、それだけレジャーユースとしてのサンバーに重点をおいてきたあらわれともいえる。その後、スバル製サンバーが6代目まで続き、7代目からは全車ダイハツのOEMとなるが、そのモデルを含め当時のカタログに出来る限り詳細な説明を付け加えるように試みているので、ご覧いただきたい。



6代目サンバーのRR方式&シャーシフレーム構造

#### ■読者の皆様へ■

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となる、当時のプレスリリース、広報発表資料、関係各メーカー発行の社史などにそって表記しておりますが、参考文献の発行された年代などによって現代の表記と異なっている場合があります、編集部判断により統一させていただきました。カタログ・広告制作会社など一部名称の表記については、資料記載の表記をそのまま掲載している場合があります。スベック値は、カタログ値を最優先とし、その他各種資料を参考にして掲載しました。また、本書掲載のカタログ資料の中で、カタログ所有元で記入された個人情報に配慮し、図版の一部に処理をしているものがあります。ご了承下さい。

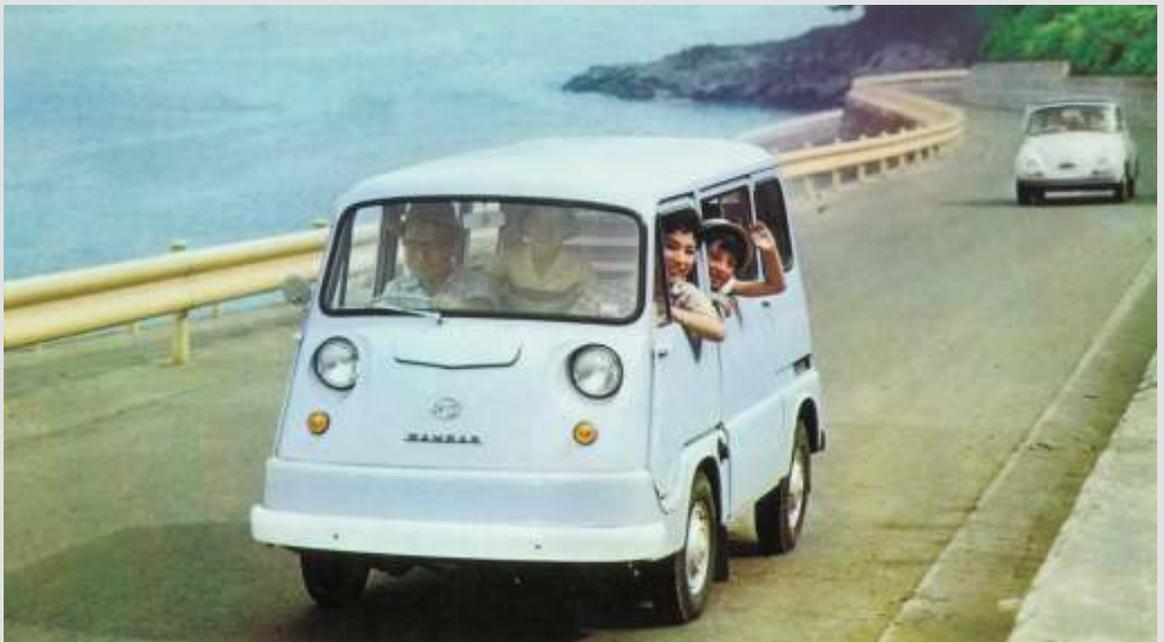
なお、本文中の見出しは、歴代サンバーの分類については世代ごとに表記してありますが、ダイハツOEMのディアスワゴンは、ディアスとしては実質3代目となりますが、「サンバー」の名称がなくなっていることから、世代表記をせずに掲載しています。さらにドミンゴに関しては、サンバーの変遷の理解を促進する目的で、代表的なカタログを中心に、適切な場所に掲載しました。そのため掲載位置にそれぞれ小見出しを付け、検索性に配慮いたしました。参考としていただければ幸いです。

本書をご覧いただき、名称表記、性能データ、事実関係等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する資料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

## ●初代サンバー（1961年～）●



日本の戦後のモータリゼーションはトラックの普及から始まったともいえる。軽三輪トラックから四輪トラックに主力が移る中、軽四輪商用車のくろがねベビーなどが発売され、一定の評価を受けていた。富士重工業もスバル360をベースとした軽四輪トラックを計画した。それがスバルサンバートラックだった。1961(昭和36)年2月に発売され全国统一価格は、スペアタイヤ、マット、工具一式付きでスタンダートが30万円、荷台幌付きが31万円となった。



サンバーライトバンは1961(昭和36)年9月に発売された。これはバンを商用だけでなくファミリーカーとして使う層を掘り起こしたクルマともいえる。小さいスペースの中にワンボックスとして最大限の居住性を確保したサンバーは、十分な積載能力を発揮しながらも、ファミリーカーの先駆けでもあったともいえる。翌年には、後面ドア付きの4ドアもラインナップに追加された。



サンバーの大きな特徴となったのは、キャブオーバースタイルであることと、リヤエンジンであること。これにより低床化もできた。モノコックフレームの可能性もあったが、過積載も考え中空角材を用いたラダーフレームにしたことにより強度も高くなった。この方式は6代目サンバーまで続くことになる。

運転席はスバル360と同様「人間優先」の設計思想から、乗員2名が楽に座れる空間を確保することが大前提となった。ペダル類を不自然にオフセットさせないために、フロントタイヤの上にシートが位置するレイアウトとした。サスペンションもフロントにスペースを取らないトレーリングアーム式だったことが功を奏した。

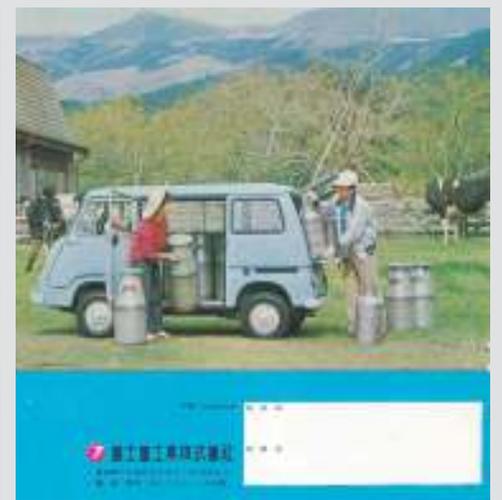


エンジンはスバル360と同様の強制空冷2サイクル356ccを搭載した。その積載能力は当時特筆されるもので、実際の最大積載量350kgを大きく超える「1300kgの荷物を積んでも走る」というユーザーからの声なども聞かれたという。軽量でRRという駆動方式から登坂能力にも長け、満載時でも14.5°の坂道を登る能力を与えられた。強制空冷エンジンは回転を上げることで冷却されるため、当時、自動車全般の悩みのたねであったオーバーヒートにも強かった。

ファミリーカーは、当時の庶民の憧れだった。富士重工業にはスバル360があったが、それでも純粋に乗用車だけを持つというのは難しい時代だった。しかし、サンバーならば仕事用と乗用を兼ねることができ、ユーザーには手の届きやすいもので、そこが人気につながった。



サンバーの長所は、エンジンがすでに定評のあるスバル360と共用だったこと、荷台の広さが軽四輪トラック最大となる1400mmとなったことで、さらに荷台床面地上高は350mmと低く、ボディ構造がラダーフレームで強度が高かった。それはあえてスバル得意のモノコック構造としなかったことに起因したといえる。



1961(昭和36)年の発売以来、またたく間に商用車として人気となったサンバートラック、ライトバン。ユーザーの声に積極的に耳を傾けることにより、さらに満足度の高い存在となっていった。海辺の仕事や雪国での使用によるサビ、腐食への対策、みかん農家から「荷台が足りない」という要望に応えての荷台延長、リヤ荷重不足による雪道での操縦安定性不足に対処するために、ガソリンタンクの後方移動と、エンジンルームのカバーの鉄板を厚くしたことは、そうした声から生まれた改善点である。



ラダーフレームを用いたことから生まれた低床という特徴は、サンバーの利便性を語る上で最も重要なものとなった。カタログでも荷物の積み降ろしの場面に頻繁に登場する。ただ、RRである以上、エンジンルームの出っ張りは、シリンドラヘッドを後方に向けた状態で搭載しても解消できなかった。



スバル360と共用のパワーユニットは、最高出力18ps/4700rpm。実用性の高さとファイナルギヤ比をローギヤード化したことによる加速性能の良さが「サンバー加速」という言葉も生まれたほど評価された。当時、実用性としては必要にして十分といえた。



積載性だけでなく、走行性能の高さがサンバーの特徴だった。これは先述の通り、基本的なコンポーネントをスバル360から受け継いでいることも大きい。前はトレーリングアーム式、後ろはスイングアクスル式の四輪独立懸架。リアエンジンに加え、操縦性の良さは、低床化による低重心となったことが一役買っていた。当時の『モーターファン』誌では「ロール角は乗用車であるスバル360よりも少ない」などの記載もある。



1962(昭和37)年、初期型の運転席のみのサイドミラーから両側サイドミラーにマイナーチェンジされたサンバー。四輪独立懸架は、「豆腐の角が崩れない」という逸話を生むほど荷物への影響が少なく、良好なものだった。事実、カタログにも見られるようにガラスなど壊れやすいものを運ぶ用途にサンバーは大いに用いられるようになる。



初のマイナーチェンジは居住空間の改善を中心に行なわれた。サンバートラックは、シートをライトバンデラックスと同様のベンチタイプとした。バックミラーを両側フロントパネルにしたのも、その一環といえる。マイナーチェンジで後面ドア付きの4ドアがラインナップに加わった。スペアタイヤが助手席足元にあるのがよくわかる。

1962(昭和37)年12月にはライトバンデラックスが発売された。バンパー、ホイールキャップにクロームメッキ部品を用い、ホワイトタイヤを履いている。こうした豪華仕様車が設定されたのも商用車としてのサンバーから、実用性も兼ねたファミリーカーとしてのサンバーが認知されていってのことといえるだろう。



表紙にレジャー、裏表紙に洋服店のシーンというカタログからも読み取れるように、サンバーは軽貨物車という枠から飛び出していた。カタログの文面でも「ビジネスにレジャーに幅広くご使用いただける万能車です」との表記が見られる。



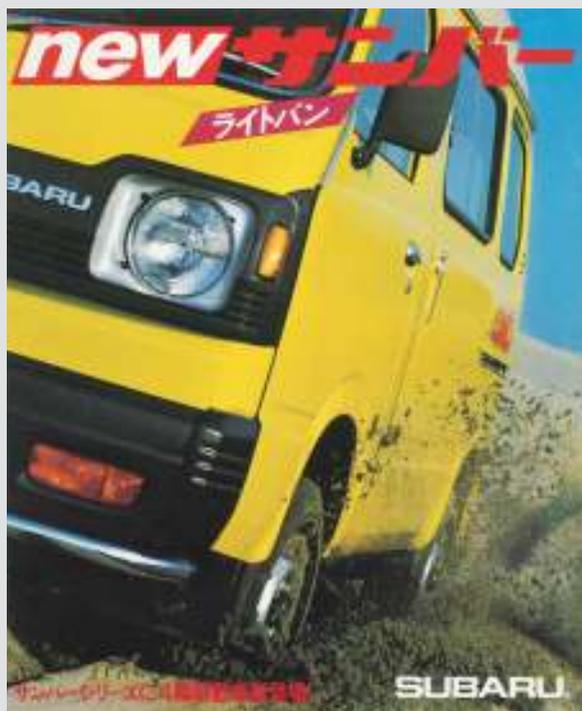
エクステリアでは、ウインドーとウェザーストリップのステンレスモールディング、クロームメッキのバンパー、ホイールキャップとタンクキャップ、ダイキャスト製のドアハンドルで高級感を増している。インテリアでは、フロントシートを当時の乗用車的なベンチタイプとした。また、スペアタイヤをリヤシート下部に移し、前方荷物棚を広くラジオが取り付けられるようになっているのも変更点だ。



エンジンは従来を引き継いで2WD、4WDともにEK23型550cc水冷4サイクルエンジンを搭載。街中などでの使用頻度の多い低・中速での粘り強さに重点を置いた設計で、耐久性・信頼性・経済性に優れたものとなった。



トラックのラインナップは、三方開に4WDが追加された。農林、漁業を中心に農機具、収穫物の運搬や積雪、悪路の多い地域での商工業の業務用として機動性の高い軽トラックとなった。これに従来の三方開STD、三方開SDX、一方開STD、一方開SDX、低床式、パネルバンというラインナップ。4WDが登場したことで、ここでサンバーのひとつの完成を見たといえるだろう。



1980(昭和55)年11月、トラックと同じくバンとハイルーフにも4WDが追加された。オプションパーツとして、カークーラー、カーステレオ、デジタルクロック、フォグランプ、4WD専用の8スポークホイールなどが用意され、従来の軽自動車とは一線を画するものとなった。



ハイルーフ4WDは、一層乗用車的要素を織り込み、内外装の充実を図った、サンバーシリーズの最上級車という位置づけ。パートタイム4WD方式で、通常は2WD、滑りやすく濡れた路面や雪道、泥濘地で4WDに切替るもの。2WDと4WDの切替は、セレクトレバーによって行なう。



ハイルーフはすでに普通車のワンボックスカーで、人気を得ていた背景もあるが、それにスバル独自の4WDを合わせたところに、サンバーの先見性があったといえるだろう。自動車は、実用的に使えれば良いという時代から、それにくわえてファッションブルに乗りたいという層も増えていた時代だった。そこに、従来から実用性の高さでは定評のあったサンバーが、当時最新のスタイルと最新の機能を搭載して登場したことは、少なからずインパクトがあった。ホイールベースは4WD車が1805mmで、2WD車より15mm短くなっている。



ここに来て、キャビンもかなり乗用車的になった。ハイルーフ4WD、ハイルーフ、マルチフラットCLには、前後に80mm調節できるシートスライドと微調整付きのリクライニング機構を装備している。シート地は、ニットクロス。軽貨物車では唯一となるサイドデフロスターの採用や、一部車種には熱線プリントリヤガラスが採用された。

●初代ドミンゴ(1983年～)●



1983(昭和58)年10月、スバルドミンゴが発売された。これは1リッターワゴンで、サンバートライの発展形ともいえるもの。1980年代に入りクルマ社会の成熟化、複数保有時代に入ってユーザー志向が個性化・多様化の傾向を強めていた。スバルドミンゴは、既存の小型1ボックスでは望めない使い勝手の良さ、経済性。サンバーを含めた軽キャブバンでは得られない高性能、7人乗りなどの特徴を持った、多目的1リッターワゴンを狙ったものだった。価格は89万8000円から126万5000円。

すべてがコンパクトではなく「ベスト」の発想です。ドミンゴ。

DAIKI MOP LAU WITH DOMINGO

1Lエンジン+7人乗り1BOX+スバル4WDシステム

- 1. 1Lエンジン搭載のコンパクトなボディで、燃費が優れている。
- 2. 7人乗りの広大な空間で、家族や友人と楽しく過ごせる。
- 3. サンバートライの発展形として、高性能な駆動システムを搭載。
- 4. 多目的な用途に対応できる柔軟なシートアレンジメント。
- 5. 静粛性の向上を図り、快適な走行を実現。
- 6. 安全性能を高め、安心してドライブできる。
- 7. 経済的な価格設定で、多くのユーザーに親しまれる。

ドミンゴは軽自動車であるサンバーでは望めない7人乗りの快適なコミュニケーションスペースが大きなポイント。新しいカテゴリの多目的ワゴンとして、ユーザーの多様な使用目的に応える「ウルトラバリエーションシート」を採用、としている。これは7人乗り3列シートを基本とし、フロント回転対座シート機構や、2列、3列の折りたたみ機構を備えており、これらの組合せにより「7人乗りミニバス」から「快適なりビングルーム」「広々休憩室」などのシートパターンを作ることができるものだった。

いつでも、どこでも「俊敏」でこそフィットワークです。ドミンゴ。

HAVE A GOOD DRIVE.

997cc  
MAX POWER 56ps @ 3400rpm  
MAX TORQUE 8.5kg-m @ 2200rpm

13.0km/L  
20.1km/L

エンジンは、新設計となるEF10を搭載した。水冷4サイクル直列3気筒バルブ付きOHCエンジンで997cc、最高出力56ps/5400rpm、最大トルク8.5kg-m/3200rpm。ボア78.0mm、ストローク69.6mm。燃焼室形状は多球形で、高トルク、高レスポンス、低燃費を狙っていた。また、静粛性を高めるためにバルブシャフト付きエンジンとし、振動や騒音を低減した。2WDと4WDの切替システムは、サンバーと同じく走行中でもワンタッチで行なうことができるものとなっている。

SAMBAR

Truck SUBARU

TRUCKの進化はここから。燃費の向上、静粛性の向上、そして、快適な運転環境の向上。それが、このTRUCKの進化の方向性だ。

1984(昭和59)年10月、サンバートライに最高級車種として5速トランスミッション車の「TX-G」「FX-G」が追加された。あわせてサンバーシリーズの商品を一部改良して発売した。「TX-G」「FX-G」は、フロントウインドウ下のグラデーションタイプのストライプを標準装備している。また、フロントローバックシートと分離型ビロー付リヤシートを採用し、フルベッド化が可能など、多用途に使えるシートバリエーションとなった。価格は57万5000円から93万7000円。

トラックはフラット・ワイドな荷台はそのままに、2WDのトラックハイルーフに5速トランスミッション車加わった。長距離走行やフル積載、空荷時などの積載条件の変化に対応し、静粛性、燃費の向上を図っている。カタログでは60km/h定地走行燃費で26.6km/ℓと記載されている。右上の車両は、「清潔配送承りトラック」サンバーパネルバン。ハイルーフトラックに完全密閉コンテナを組み込んだパネルバン。

26.6km/ℓ

Truck

清潔配送承りトラック

ハイルーフトラックに完全密閉コンテナを組み込んだパネルバン。

室内の写真は、トラック4WDハイルーフのもの。ELR方式フロントシートベルト、後席専用の1700kcal/h暖房(サンバートライハイルーフTX-G、TX、FX-G、FX)、サイドデフロスター、リヤワイパー&熱線プリントリヤデフォグガー、フロントシートの24段リクライニングなど、装備を充実している。

サンバートライトラックのあれこれ、初めて読んで大発見。ここががら、そこで驚かす。

27.0km/ℓ @ 24.0km/h  
21.0km/ℓ @ 24.0km/h

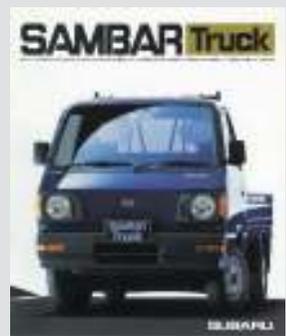
1700kcal/h暖房

24段階リクライニング



今回のマイナーチェンジで、トラックのフルタイム4WD「フルタイムSDX」、トライのフルタイム4WD「フルタイムTS」が加わることで、代表車種だけで15車種に広がった。価格は「フルタイムSDX」が77万9000円、「フルタイムTS」が117万円となった。最廉価はトラックでは2WD標準ルーフ一方開STDの58万9000円、バンでは2WD標準ルーフSTDの68万3000円。トライでは2WDハイルーフFXが80万円となっている。

エンジンは3バルブと2バルブの2種類を用意した。3バルブエンジンは新開発となり、4WDハイルーフ・標準ルーフSDX、パネルバン4WDに搭載された。粘り強さと経済性を考慮しながらも、可変ベンチュリーキャブレターの採用もあり、ネットで34psを発揮する。2バルブエンジンは従来と同様で実用性、信頼性とも高いものとなっている。



1988 (昭和63) 年のサンパートラックのカタログ。詳細な透視図を用い、サンパーマニアの心をくすぐるものとなっている。4WD車のエンジンは、3バルブとなり最高出力34ps/6000rpm、最大トルク4.4kg-m/4500rpmとなった。4WD車にはデフロック機構を新採用している。エクステリアでは六連星マークの変更が行われている。

フルタイム4WDは、フリーランニング式と呼ばれる独特の4WD機構を採用している。タイトコーナーブレーキング現象が発生するときのみ、ワンウェイクラッチが働き前後輪を一時的に切り離すというもの。ここではフルタイム4WD車に凍結路や圧雪路など、非常に滑りやすい路面で効果を発揮するスノースイッチを新採用している。



荷台の低さに徹底的なこだわりを見せてきたサンパートラック。2WD/4速車の荷台は、610mm。2WD/5速車は620mm、4WD標準ルーフSTDは670mm、その他の4WD車は655mmとなっている。それぞれがミリ単位で使いやすさを追求したとカタログにはある。その他、リヤゲートチェーン、ワンタッチ式ゲートラッチ、作業灯など働くクルマとしての魅力がアップしている。

トラックのキャビンも乗用車に近い豪華仕様となってきた。快適な運転姿勢をとることができるよう、十分に配慮されている。特にハイルーフ車の高さは、そのまま「広さ感」になっている。

いわゆる「赤帽サンパ」のラインナップ。3バルブエンジンの搭載や4WDの設定がある。通常のトラックやバンなどに加え、引越などの用途に適したハイルーフ幌付きコンテナや、精密機械や衣料品などを運搬するのに適したハイルーフアルミバンまで、かなりきめ細やかに仕様が選べるのが特徴となっている。





カタログページは、魚釣りの  
お供としてのディアスをイメ  
ジさせるものとなっている。  
スーパーチャージャー付きエ  
ンジンと4WDシステムは、燃  
費の点で難はあったものの、  
家族で荷物を多く積み、さま  
ざまなシチュエーションで走  
ることを考えると、好まれる  
ものであった。掲載車は、デ  
ィアスIIスーパーチャージャ  
マレッサとディアスSサンサ  
ンルーフ。



サンサンルーフとサイドスライ  
ドドアを開くとかなりの開放  
感を得られるのは事実だっ  
た。特にファミリーユースを考  
えた場合、子どもには喜ばれ  
る装備だったと思われる。フ  
ロントルーフでは、ドライバ  
ーシートに座ったまま操作で  
きるチルトポップアップ機構  
が採用されていた。ここまで  
思い切った開口部を作っても  
モノコックボディではなく、初  
代から採用されているラダー  
フレームを使用した頑丈な作  
りにより、安心感のある走り  
を与えている。



サンバーディアスの内装は、す  
でに軽自動車を思わせない  
ほど上質な作りとなっている。  
4名乗車しても、まだかなりの  
ラゲッジスペースがあるのは、  
ディアスの美点。様々なラゲッ  
ジスペースの使い方が提案さ  
れているが、リヤシートを倒せ  
ば自転車を分解せずに2台  
詰めるというのは、軽ワンボ  
ックスとして出色といえるだろう。

機能面ではRR、四輪独  
立懸架、そして4WDが  
もちろんポイントではある  
が、それに加えて4気筒  
エンジンであること、ス  
ーパーチャージャー付きが  
選択できること、ECVT  
が選べるのがさらに大  
きなポイントとなっている。  
ECVTの燃費は、ス  
ーパーチャージャー2WD  
が60km/h定地走行燃  
費で19.7km/l、ス  
ーパーチャージャー4WDが  
18.2km/lというも  
のだった。

ラインナップはディアスII  
サンサンルーフ ス  
ーパーチャージャー (フルタイム  
4WD ECVT/5MT、  
2WD ECVT/5MT)、デ  
ィアスIIスーパーチャ  
ージャー (フルタイム4WD  
ECVT/5MT)、ディアス  
Sサンサンルーフ (2WD  
ECVT/5MT)、ディアス  
S (4WD 5MT、2WD  
ECVT/5MT)となっ  
ている。エアコンは全車とも標  
準装着となっていた。



1995 (平成 7) 年のサンバーバン&トラックのカタログ。トラックやバンということから、遊びの要素を排して、実用面を強調するものとなっている。右のカタログページで写真左のバンは、フルタイム4WD ハイルーフSDX スーパーチャージャーさわやか、写真右のトラックは、トラック2WD ハイルーフSDX。



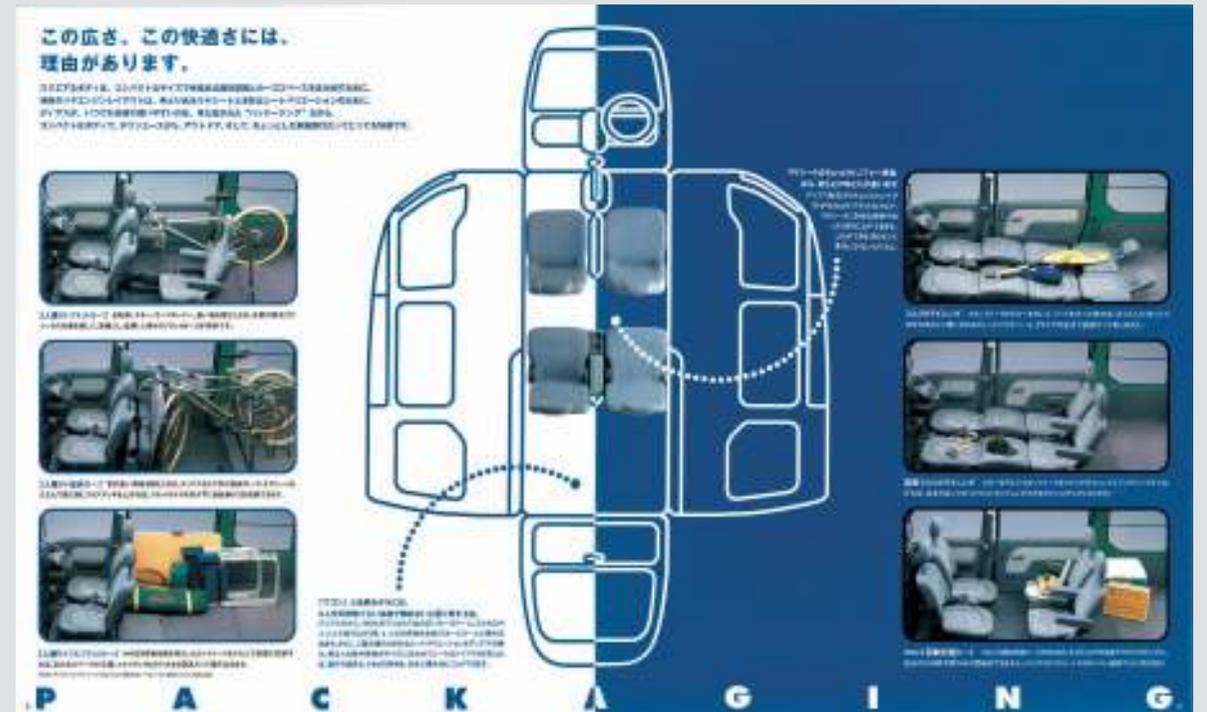
1996 (平成 8) 年 9 月のサンバーディアスのカタログ。ディアス・クラシックとディアス・S が掲載されている。ともに新デザインのフロントフェイスとカジュアルなイメージのシートカラーを採用している。また全車パワーステアリング、エアコンが標準装備となっている。



機能とは関係ないがファッションとしてレトロなフロントグリルを設けたディアス・クラシックは一定の層に支持された。インテリアも新デザインのシート、木目調オーディオパネルを採用しているなど、雰囲気こだわったものとなっている。



ディアス-S もフェイスリフトを行なっている。従来の開放感のあるキャビン、マルチファンクションのシートアレンジ、ラゲッジスペースはそのまま。こちらもエアコンが標準装備になり ECVT を装備するなど、時代の要請に応えるものとなっている。



展開図で上方からシートの位置を示すと、サンバーのスペース効率の良さがよく分かる。リヤシートは中央からやや後ろよりとなっており、それをたためば、かなり広いラゲッジスペースができる。



代を重ねるにつれ、サンバーにも多くの現代的な装備が付け加えられてきた。現在から振り返っても、一番豪華だったといっても過言ではないのがこの時期だろう。オーディオもメッサでは、CD 対応機能付 AM/FM ラジオ + カセットステレオとなった。また、集中ドアロックも一部のグレードを除き装備された。



スムーズで振動が少ないという定評を得た 4 気筒エンジンは、電子制御燃料噴射装置である EMPi を採用することにより、パワー・トルク特性、燃費性能を向上させている。スーパーチャージドエンジンは従来どおりのパワフルさとなっている。防錆処理の部分をカタログに継続して掲載しているのは、逆にいうとユーザーからの注目度が高かったということであろう。

**新・登場 快テク・サンバー**

広びろの快テク  
 安心の快テク  
 遊びの快テク

SAMBAR Truck

2002 (平成 14) 年 9 月、サンバーシリーズに改良が加えられた。フロント・リヤのデザインを一新し、六連星エンブレムを組み込んだ新デザインのフロントグリルを全モデルに採用、サンバーシリーズのフロントマスクのイメージを統一した。

サンバーバンも六連星エンブレムを組み込んだ新デザインのフロントグリルの採用などで、フロントまわりのイメージを一新したのはトラックと同様。積載性の良さはそのままに、リヤゲートガラスを接着タイプに変更したり、リヤゲートハンドルの取り付け位置を下げ、ゲート開閉時の操作性を向上させている。

**広びろの快テク。**

ゆったり乗れる! フルキャブ  
 たっぴり積める! フルキャブ  
 たっぴり眺める! フルキャブ

**広びろの快テク。**

ゆったり乗れる! フルキャブ  
 たっぴり積める! フルキャブ  
 たっぴり眺める! フルキャブ

荷台装備には、新たに鳥居のたわみを防止する、新ブラケット構造を採用している。TCスーパーチャージャー及び TC は、積荷にチェーンが干渉しない格納構造となった。インテリアでは、シート表皮材をビニールから布地 (トリコット) 変更。AT 車のシフトレバーとブーツをグレー化し、内装の色調を統一している。

ディアスワゴンは、多彩なシートアレンジをカタログでアピールしている。一体成型のドアトリム・ルーフトリム・A・B ピラートリムを採用し、インテリアの質感も向上。また、パワーウィンドウの助手席側スイッチを、運転席側と同様のプルアップタイプへ変更し、操作性を向上している。

**その空間、もうひとつ**

**走りの快テク。**

4気筒自然吸気エンジン  
 35馬力  
 58km/h  
 17.0km/l

4気筒自然吸気スーパーチャージャーエンジン  
 43馬力  
 74km/h  
 15.0km/l

3.9m

パワーだけでなくエコロジーとの両立が重要になってくる時代となった。トラックのスーパーチャージャーエンジン車は、平成 14 年排出ガス規制に適合。平成 12 年基準排出ガス 50% 低減レベル「優一低排出ガス (E-LEV)」に認定されている。グリーン税制適合となり、自動車取得税が軽減されることをカタログでも謳っている。

ディアスワゴンもフロントまわりのイメージを一新。バンを含めて縦長の大型リヤコンビランプを採用しているが、ディアスワゴンのスーパーチャージャーエンジン車は、高輝度化し質感を向上している。四輪独立懸架や RR、4WD はもちろんそのまま。走行性能では、ディアスワゴンに 13 インチベンチレーテッドディスクブレーキを採用し、制動性能を向上している。

**楽しさを変える、しつこく**

MECHANISM

## ■スバル・サンバー年表

年	月 日	内 容
1958年(昭和33年)	3月 3日	軽四輪乗用車スバル360発表(5/1発売)
1959年(昭和34年)	12月 —	360コマーシャル発売
1960年(昭和35年)	10月 14日	スバル450および軽貨物スバルサンバー発表
1961年(昭和36年)	2月 1日	サンバートラック(K151型)発売
	9月 —	サンバーライトバン(K161型)発売
1962年(昭和37年)	3月 —	サンバーライトバンバックドア付(K162型)発売
	12月 —	サンバーライトバンデラックス(K162D型)発売
1963年(昭和38年)	5月 —	スバル、月産5000台達成
1964年(昭和39年)	10月 —	サンバー(65年前期型)二段広床式発売(「スバルマチック」採用)
1965年(昭和40年)	10月 21日	小型乗用車スバル1000発表(発売は66/5/14)
	12月 —	スバル、月販1万台突破(1万1711台)
1966年(昭和41年)	1月 12日	2代目サンバー発売
	17日	本社、丸ノ内内外ビルから新築のスバルビルに移転、業務開始
1967年(昭和42年)	12月 —	スバル、月販2万台突破(2万0019台)
1968年(昭和43年)	—	サンバー改良 最高出力20psから25psに向上、トラックフラット、ライトバン4ドアスーパーDx追加
1969年(昭和44年)	1月 20日	サンバーフラット「三方開き」発売
1970年(昭和45年)	2月 16日	「ババーンサンバー」シリーズ発売
1971年(昭和46年)	7月 1日	サンバーパネルバン発売
1972年(昭和47年)	2月 25日	「すとろんぐサンバー」シリーズ発売
1973年(昭和48年)	2月 10日	3代目サンバーシリーズ発売(剛力サンバー)
	3月 3日	レックス4ドアセダン発売
	4月 —	サンバー電気自動車完成
	10月 13日	新型レックス(水冷4サイクル)シリーズ発売
	13日	新剛力サンバー発売
	—	サンバーが全農の全国重点銘柄に指定される
1974年(昭和49年)	2月 20日	新型レックスカスタム5、レックスバン発売
1975年(昭和50年)	1月 1日	サンバーミニマイティ(ダンプカー)、ミニタンカー(バキュームカー)発売
	7月 25日	サンバーミニフジマイティ発売
1976年(昭和51年)	2月 10日	サンバー(水冷4サイクル)シリーズ発売(軽商用車排出ガス規制適合)
	—	スバル、国内累販200万台達成
	5月 20日	サンバー5(500ccエンジン搭載)発売
1977年(昭和52年)	5月 25日	レックス550シリーズ発売(53年度排出ガス規制適合)
	25日	新型サンバー550シリーズ発売
	6月 1日	サンバー550冷凍移動販売車、配送用冷凍車発売
1978年(昭和53年)	8月 24日	新サンバー550シリーズ発売
1979年(昭和54年)	1月 29日	スバル生産300万台達成記念式典挙行
	10月 4日	サンバーシリーズ改良、軽キャブバン初のハイルーフ車発売
1980年(昭和55年)	11月 4日	サンバー4WDシリーズ発売
1981年(昭和56年)	7月 23日	サンバー特装車4WDダンプ/蓄冷式冷凍コンテナ車発売
	9月 20日	サンバーライトバン2シーター発売
	10月 1日	サンバーライトバン、オートクラッチ/サンルーフ車発売
1982年(昭和57年)	3月 —	スバル、月販3万台突破(3万2370台)
	4月 6日	サンバーライトバン・エクストラシリーズ発売
	—	スバル、国内累販300万台達成
	9月 1日	4代目サンバートライ&トラックシリーズ発売
1983年(昭和58年)	5月 10日	サンバー特別仕様車アングラーズ・トライ発売
	8月 19日	スバル生産500万台達成
	9月 1日	サンバー4WDトライハイルーフTL/トライ2WDハイルーフFX-5発売
	10月 3日	初代ドミンゴシリーズ発売(国産初の1ℓワンボックスワゴン)
	18日	サンバーLPG車発売
1984年(昭和59年)	1月 18日	スバルECVTの開発を発表(世界初の電子制御電子クラッチ式無段変速機)
	5月 29日	ドミンゴ特別仕様車GS-Sグリー発売
	7月 7日	サンバートライ特別仕様車RV発売
	10月 29日	サンバーシリーズ改良、サンバートライFX-G/TX-G発売
	21日	ドミンゴ改良、新ドミンゴシリーズ発売

年	月 日	内 容
1985年(昭和60)	10月 9日	サンバートライRVⅢ発売 ドミンゴ特別仕様車グリーⅣ発売
1986年(昭和61年)	3月 4日 4日 5月 28日 6月 30日 8月 21日	レックス特別仕様車3車種発売 サンバー特別仕様車3車種発売(トライTX-Gスペシャル 限定900台) サンバートライFG/TG発売(最上級グレード車) ドミンゴ1.2ℓ 4WD発売 ドミンゴGX発売(日本初のフルタイム4WDワンボックス)
1987年(昭和62年)	2月 1日 2月 2日 23日 25日 4月 11日 17日 7月 1日 1日 9月 24日	ジャスティ1.0ℓ FF ECVT発売(世界初の電子制御・無段変速機搭載車) サンバートライ特別仕様車フィールド発売 レックス5ドアセダンツインビスコフルタイム4WD発売 ドミンゴ特別仕様車フルタイム4WD GX バレンシア発売 エアコン付特別仕様車レックスコンビVicky発売 ディノスドミンゴアーバノイト(カタログ通販向け特別限定車) 発売 レックスECVT発売 乗用4WD発売15周年記念特別仕様車ドミンゴ4WDウェルフィー/レオーネツーリングワゴン・クインディッチⅡ発売 サンバーシリーズ改良、フルタイム4WD車発売
1988年(昭和63年)	2月 1日 6月 1日 6月 29日 11月 1日	ドミンゴシリーズ改良、4WDはすべてフルタイムとなる サンバートライストライドS発売、サンバー消防車(4WD) 発表 ドミンゴ4WD特別限定車アングラーズスペシャル発売(限定400台) サンバートライ特別仕様車ストライド3V発売(限定1000台)
1989年(平成元年)	2月 1日 4月 1日 9月 28日 —	サンバー特別仕様車ストライドSⅡ発売 ドミンゴ特別仕様車2WD CSスペシャル/4WD GSスペシャル発売 レックスコンビ4WD特別仕様車ジョブル発売 サンバートライ特別仕様車ストライド サウンドスペシャル発売
1990年(平成2年)	2月 26日 26日 5月 28日 11月 1日	レックス改良 5代目サンバーシリーズ発売(660ccエンジン車) サンバー特別仕様車トライRJエクストラ/バン「さわやか」発売 サンバー特別仕様車Dias+S/ハイカスタム発売
1991年(平成3年)	1月 16日 5月 27日 11月 1日 16日	サンバーミニハンディキャブ発売 サンバーバン特別仕様車「さわやか」発売(エアコン標準装備) サンバートライ/バンAC付特別仕様車RJ EXTRA-S/SDX「さわやか」発売 サンバー特別仕様車Dias+S発売(限定450台)
1992年(平成4年)	3月 7日 7日 9日 9月 1日 10月 1日	サンバー特別仕様車ディアス+e(2WD、4WD)/RJエクストラS(4WD) 発売 ドミンゴ特別仕様車1.2ℓ フルタイム4WD GX-X発売(限定500台) ヴィヴィオ発売(レックスの後継車) スバル4WD発売20周年 サンバーシリーズ改良、乗用モデルの名称を「ディアス」に統一
1993年(平成5年)	12月 1日	サンバーディアスクラシック発売
1994年(平成6年)	6月 18日 7月 1日 9月 1日 12月 14日	2代目ドミンゴ(Newドミンゴ) 発売 サンバー特別仕様車ディアスEXTRA-G発売 ドミンゴCV 2WD・ECVT追加発売 サンバー生産累計250万台達成
1995年(平成7年)	1月 7日 3月 1日 22日 4月 10日 5月 13日 6月 1日 12月 25日	サンバー生産累計250万台、クラシック発売一周年記念 ディアスクラシックアニバーサリーバージョン発売 ドミンゴ特別仕様車GV-R発売 サンバーミニハンディキャブECVT搭載車発売 電気自動車サンバーEV/バンSDX/サンバーEVクラシックタイプ発売 サンバー特別仕様車ディアスEXTRA-G発売 サンバー特別仕様車マレッサ発売 サンバーバン特別仕様車「かるやか」発売(エアコン、パワステ標準装備車)
1996年(平成8年)	2月 20日 4月 10日 9月 19日 19日	サンバートランスケアシリーズ発売(福祉車両) ドミンゴ特装車アラジン発売(キャンピング機能搭載) サンバーシリーズ改良、サンバートラック&バンクラシック発売 ドミンゴ改良、GV-R、GV、アラジン・キャンパー発売
1997年(平成9年)	4月 15日 6月 2日 11月 1日 1日	サンバー/ドミンゴ/ヴィヴィオトランスケアシリーズ発売 サンバーエアコンスペシャル発売 サンバートランスケアシリーズ「ウイングシートリフトタイプ」発売 サンバーのECVTを3ATに変更

年	月 日	内 容
1998年(平成10年)	10月 9日	プレオ発売(新規格ボディサイズ)
1999年(平成11年)	1月 28日 3月 4日 29日	6代目サンバーシリーズ発表(新規格サンバー)(発売は2/10) 中国で新「雲雀(レックス)」発売 新規格サンバートランスケアシリーズ発売
	7月 2日 8月 23日 25日	スバル4WD車生産累計500万台達成 サンバーLPG発売 新規格サンバーディアスワゴンクラシック発表(発売は10月12日)
2000年(平成12年)	4月 20日 6月 1日 12月 4日 4日	サンバーシリーズを一部改良 燃費性能及び環境対応の向上、安全性の向上などが図られる トランスケアシリーズ・ディアスワゴンクラシック電動リフター車発売 サンバー特別仕様車ディアスワゴンクラシックプレミアム発売 電気自動車サンバーEV発売(発表は11月21日)
2001年(平成13年)	8月 20日	サンバーシリーズを一部改良
2002年(平成14年)	9月 4日	サンバーシリーズ改良 燃費及び排出ガスなどの環境性能、走行性能、安全性の向上などが図られる
2003年(平成15年)	2月 3日 29日 11月 10日 — 12月 8日	サンバー特別仕様車トランスポーター発売 サンバーバン特別仕様車トランスポーターⅡ発売 サンバーバンVC plus発売 米国暦年スバル車販売18万6819台で新記録(従来2001年18万5944台) R2発売
2004年(平成16年)	9月 24日 10月 14日 14日	スバル登録車の国内販売累計300万台達成 サンバー特別仕様車ディアスワゴンTough Package発売 サンバートラック特別仕様車TB/TC professional発売
2005年(平成17年)	11月 7日	サンバーシリーズ改良 新デザインのフロントバンパーやフロントグリルを採用
2006年(平成18年)	6月 14日	初代ステラ/ステラカスタム発売
2007年(平成19年)	4月 10日 12月 6日	サンバー特別仕様車ディアスワゴンTough Package Limited発売 サンバーディアスワゴン改良 後席のシート幅を広げ後席の居住性向上などが図られる
2008年(平成20年)	3月 3日 7月 18日 8月 4日	スバル発売50周年 サンバーシリーズ改良 安全性や排ガス性能、機能性の向上などが図られる スバル発売50周年記念特別仕様車サンバーDias Wagon Limited発売
2009年(平成21年)	9月 3日 3日	サンバーシリーズ改良 フロントマスクやインストルメントパネルなどのデザインを一新 (3代目)ディアスワゴン発売(ダイハツ工業よりのOEM)
2010年(平成22年)	4月 20日	2代目プレオシリーズ/ルクラ発売(ダイハツ工業よりのOEM)
2011年(平成23年)	7月 26日	サンバー発売50周年記念特別仕様車WR Blue Ltd.発売(限定1000台)
2012年(平成24年)	2月 29日 4月 2日 5月 21日 7月 4日 9月 10日 12月 10日 12月 20日	富士重工業、軽自動車の生産を終了 7代目サンバーシリーズ発売(ダイハツ工業よりのOEM) ステラカスタム/ルクラカスタムターボモデルを改良 サンバーシリーズに「オープンデッキ」を追加 ルクラシリーズ一部改良 プレオプラス発表 ステラ改良
2013年(平成25年)	7月 1日 8月 19日 10月 28日	ステラカスタム「RSスマートアシスト」発表 プレオプラス改良 ステラシリーズ改良
2014年(平成26年)	5月 22日 7月 9日 9月 2日 12月 12日 12月 19日	特別仕様車ステラ「G」、「GS」、「カスタムRStyleS」、「スマートアシストα」発売 プレオプラス改良 8代目サンバートラック発売 2代目ステラ発売 特別仕様車サンバーバン「ブラックインテリアセレクション」発売

※『富士重工業三十年史』『富士重工業50年史 六連星はかがやく』(富士重工業株式会社発行)ほか、当時のプレスリリース等をもとに作成  
※年表には、サンバーシリーズの変遷を理解するうえで必要と思われる項目を、特に軽自動車関連を中心に掲載した。

## 参考文献

『富士重工業三十年史』富士重工業株式会社、1984年

『富士重工業50年史　1953－2003』富士重工業株式会社、2004年

『スバルを生んだ技術者たち』富士重工業株式会社、1994年

『富士重工業株式会社 中島飛行機に関する記事』富士重工業広報部

百瀬晋六刊行会『先覚者 百瀬晋六　人と業績（改訂版）』太田タイムス社、2000年

松本廉平「自動車技術」スバル・サンバー、Vol.15、No.7、自動車技術会、1961年

作間三郎「自動車技術」新型スバルサンバーについて、Vol.27、No.3、自動車技術会、1973年

影山　夙「自動車技術」スバル・サンバー4WDの紹介、Vol.35、No.2、自動車技術会、1981年

小川　清『私のラビット物語』日刊自動車新聞社、1991年

「モーターファン」1961年10月号、三栄書房

「モーターファン」1962年2月号、三栄書房

「モーターファン」1965年11月号、三栄書房

「モーターファン」1981年1月号、三栄書房

「モーターファン別冊歴代レガシィのすべて特別付録　富士重工業スバル360のすべて」三栄書房、2003年

「SUBARU POWERS　新型レガシィ完全紹介&スバルオールHISTORY」八重洲出版、2003年

「ボクらのスバル」芸文社、2004年

「モデル・カーズ」2013年11月号、ネコ・パブリッシング

『ワールド・カー・ガイド28　スバル』ネコ・パブリッシング、1998年

清水和夫、柴田充『スバルを支えた職人たち』小学館、2005年

当摩節夫『富士重工業「独創の技術」で世界に展開するメーカー』三樹書房、2012年

## 編集部より

スバル・サンバーは、1961(昭和36)年に誕生して以来、日本の小規模輸送や、農作業には欠かせないクルマとして、まさに戦後日本のインフラを担ってきたと言っても過言ではない、重要なモデルです。RR(リヤエンジン・リヤドライブ)で四輪独立懸架を採用したその乗り心地は、「豆腐の角が崩れない」と評判になるほどでした。さらに軽ワンボックスで初めて4WDを導入し、乗用車的に使用する層を開拓するなど、その存在はまさに唯一無二ともいえます。富士重工業は、この基本レイアウトを2012年の生産終了まで一貫して守り、ユーザーの期待に応えてきました。

本書では、サンバーがどのようにして生み出され、発展を遂げたのかをわかりやすく紹介することに努めました。ご覧いただき、街のインフラともいえるサンバーの変遷をご理解いただければ幸いです。

本書の製作にあたっては、以下の方々からの多大なるご協力を賜りました。富士重工業広報部の榎本伸吾氏、川勝貴之氏には、当時の写真や資料のご提供をいただきました。トヨタ博物館には、本書の企画に関して多大なるご理解、ご協力をいただき、カタログ資料のご提供を得ました。また、ブックガレージ(東京都中野区新井1-36-3)、自動車史料保存委員会からは当時のカタログや写真のご協力をいただきました。ここに御礼を申し上げます。

本書をご覧いただき、名称表記、性能データ、事実関係等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する資料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

## あとがき

1980年代半ばに、大学生生活を送っていた私は、入学時にはすでに運転免許を持っていたこともあり、友人に重宝に使われていた。私のクルマへの興味は総じて高く、特に目的地もないドライブの際の運転手なども務めたが、もっとも需要があったのは、地方出身の友人がアパートからアパートへ引っ越す際の運転手だった。

たまたま実家に中古の軽のワンボックスがあったので、それをもっていくと雑然としたアパートの部屋の荷物があっさりと積めてしまうので、私が……というよりはクルマが重宝がられた。「軽のくせにワンボックスっていうのは便利だなあ」と思ったものだ。もっとも、そのクルマは私にとってはあくまでも「中古の軽のワンボックス」であり、それがサンバーのもたらすフラットフロアの恩恵なのだと気がついたのは、よほど後になってからのことである。それだけ生活の道具としてサンバーは暮らしの中に溶け込んでいたともいえるだろう。

自動車雑誌の編集部で仕事をするようになってしばらくすると、あるライターがサンバーディアスⅡを購入した。スーパーチャージャー付き4WDで、「ボルシェ959と同じだぜ」と自慢(?)していた。本心はもっとスポーティなクルマが欲しかったようだったが、家族の要望とスポーティさの落とし所がそこだったらしい。

私たちは冬期に氷上コースとして使われている長野県・八千穂レイクに行ったりしたが、そのライターはディアスにスタッドレスを装着し、氷上走行を楽しんでいた。だがあるとき勢いよくコーナーに進入すると、思いの他速いスピードでテールを降り出し、大スピンとなった。2回転はしただろうか、端で見ていた私は笑っていたものの、サンバーがRRであることを再確認したものだ。

日本が1960年代の戦後復興から本格的に経済成長を歩んでいくなかで、サンバーは軽四輪商用車として必要に迫られて生まれたクルマだといえる。スバル360があるから、その使える部分は使ってトラックやライトバンを作る……というのは、安易な発想であったのかもしれない。それでも使い勝手に優れ、商用を中心に利便性が高いクルマとして好評を得た。その後、日本のモータリゼーションは、道具としてのクルマとともにレジャーユースとしてのクルマを求めはじめる。その流れの中でサンバーも変遷していったのは必然的ともいえるだろう。また、そういう可能性を感じさせるファッション性、デザイン性がサンバーにはあったのも事実である。ライトバンが乗用車的になっていき、やがてハイルーフが加わると、その傾向はより顕著になっていく。

サンバーにスバル得意の4WDを設定したことは、1980～1990年代にかけての“スキープーム”をうまくとらえたともいえる。以後、サンバートラックは農業、漁業などのハードユース、あるいは個人商店などで重用され、ライトバンは商用、営業車として、トライはファミリー、レジャー用として棲み分けられていく。バブル経済崩壊以後、富士重工業の提携先は日産からGM、さらにトヨタと変遷していった。軽商用車のマーケットは手堅く、サンバーの販売も順調に推移していたが、2012年に富士重工業は軽自動車の生産を終了することとなった。ここでその是非は問うつもりはないが、これまでのスバル製サンバーを愛好していたの方々にとっては、青天の霹靂であったに違いない。

本書を執筆するにあたって、富士重工業広報部からは写真の提供その他、多大なご協力をいただいた。また、カタログに関してはトヨタ博物館より貴重な資料をお貸しいただき感謝の念に堪えない。この本の編集・制作面では、三樹書房の山田国光氏、木南ゆかり氏に適切なアドバイスをいただきつつ、煩雑な業務も手伝っていただいた。その他、多くの方々のご支援のもと、ひとまずの完成をみたかたちだ。本書を書き終えるに当たり、改めてご協力を得た方々に感謝の念を表したい。

## 飯嶋 洋治

飯嶋洋治 (いじま・ようじ)

1965年東京都生まれ。学生時代より参加型モータースポーツ誌『スピードマインド』の編集に携わる。同誌編集長を経て、2000年よりフリーランスライター、編集者となる。現在は、自動車誌、一般誌、ウェブサイトで執筆に従事。また、ダートトライアル、ジムカーナなどに参加し、モータースポーツにも取り組む。

著書に『モータースポーツ入門』『モータースポーツのためのチューニング入門』『必勝ジムカーナセッティング』『自転車競技入門』『ランサーエボリューションI～X』『モータリゼーションと自動車雑誌の研究』(いずれもグランプリ出版)。がある。

# スバル サンバー

人々の生活を支え続ける軽自動車の半世紀

著者 飯嶋洋治

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 シナノ パブリッシング プレス

©Yoji Iijima/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