

目次

スバル車の歴史

- 第1章 中島飛行機時代／4
- 第2章 富士産業および企業再建整備法による第二会社時代／11
- 第3章 富士重工業時代／13
- 第4章 スバルの乗用車、小型・軽4輪商用車の歴史／15

カタログでたどる スバルのクルマたち

- 360・450／58 サンバー／66
- 1000、ff-1／77 R-2／81
- レオーネ／84 ブラット(BRAT)／87
- レックス／96 ドミンゴ／106
- ジャスティ／109 アルシオーネ／111
- レガシィ／113 バハ(BAJA)／127
- ヴィヴィオ／143 インプレッサ／148
- フォレスター／180 プレオ／191
- トラヴィック／196 R2／196
- R1／198 B9トライベッカ(Tribeca)／200
- ステラ／201 エクシーガ／204 アセント(ASCENT)／207
- BRZ／208 レヴォーグ／213
- OEM車／215 コンセプト&ショーモデル／218

- 年表／225
- 海外生産台数の推移／252
- 本書における表記・用語について／247
- 参考文献／252
- モデル変遷一覧(日本国内販売車)／248
- あとがき／253
- 国内生産台数の推移／250

■読者の皆様へ■

本書は、2012年3月10日初版発行、2015年12月10日増補新訂版発行の『富士重工業「独創の技術」で世界に展開するメーカー』の内容に、その後に登場した車種やコンセプトカーなどを追加収録した、増補新訂版です。

株式会社SUBARUは2017年4月1日に、富士重工業株式会社から社名を変更しました。本書では、2017年4月以降の社名およびブランド、車名などの表記について、内容の理解のしやすさに配慮して「スバル」と表記していることがあります。また、SUBARU XV、SUBARU BRZなど、車名に「SUBARU」が入るモデルについても、同様の理由でSUBARU／スバルの表記を省略していることがあります。また、SUBARU XVについては、その開発経緯から、インプレッサの紹介部分で解説をしています。

なお、今回の追加収録以外の内容については、それぞれ2012年の初版、2015年の増補新訂版発行時点での調査・執筆によるものです。ご了承ください。

スバル車の歴史

スバルといえばボクサー（水平対向）エンジン、乗用四駆、STI チューンによるスポーティモデル、さらには「ぶつからないクルマ？」のキャッチコピーで話題となった、先進運転支援システム「アイサイト」など、個性のかつ洗練されたクルマを連想するであろう。団塊の世代なら恐らく、わが国で初めて乗り手を満足させることができた軽自動車、スバル 360 を思い出すかもしれない。

スバルのルーツは、1945年8月15日の敗戦まで、従業員およそ25万人を擁した、三菱重工業と並ぶ、わが国最大の飛行機メーカーであった中島飛行機である。中島飛行機の歴史は、中島知久平という非凡なひとりの青年の「航空機が日本の未来を拓く」という予見と行動力により起業された。

やがて、大正から昭和へと時代が変わるころ、航空機は軍事力の要と認識されるようになり、日中戦争の戦火が拡大していくなかで、軍の増産要請に応え、次々と工場の拡張を進め、数々の名機を生み出すが、1941年12月8日に米英に宣戦布告して第2次世界大戦に参戦後、しだいに悪化する戦局のなかで、中島飛行機の工場は米軍の重点爆撃の対象とされて壊滅状態となり、敗戦とともに輝かしい歴史に幕を閉じた。

民需部門を持たなかった中島飛行機は、富士産業と社名は変更したが、その工場すべてが財閥解体の対象となり、敗戦後の民需転換はゼロからのスタートとなった。第二会社12社に分割されたが、やがて5社が合併して富士重工業が誕生する。ラビットスクーターを稼ぎ頭に、バスボディー、航空機、鉄道車両などを手掛けていたが、やがてスバル 360 を開発して自動車生産を開始した。本書では中島飛行機の誕生から終焉まで、そして、現在の株式会社 SUBARU のルーツとなる、富士重工業誕生までのショートストーリーと、スバル 360 から最新型スバル車の変遷をカタログでたどってみた。

なお、増補版の製作にあたり、「スバル車の歴史」におけるモデル変遷のうち、2012年の初版発行時以降のモデルに関しては、第4章の章末にまとめて紹介しているので、こちらをご覧ください。幸いです。



第1章 中島飛行機時代

■創業者中島知久平のこと

中島飛行機の創業者、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、父桑吉、母いつの長男として誕生した。生家は畑地を耕し、副業として養蚕や藍の栽培・仲介をする農家であった。

日清戦争勝利に刺激され中島知久平は軍人になろうと決心した。知久平12歳のころであった。やがて夢を実現させるため16歳で上京、苦学の末、1903年12月に海軍機関学校に優秀な成績で入学した。2000名ほどの応募者のうち合格者40名、その中で21番目という成績で合格したという。1907年3月、海軍機関学校を優秀な成績で卒業した知久平は、翌年の1月に機関少尉に任官する。

1903年12月、米国のライト兄弟が世界最初の有翼動力飛行に成功し、7年後の1910年12月、東京・代々木練兵場において徳川好敏陸軍大尉が早朝にアンリ・ファルマン機で、同じ日の午後には日野熊蔵陸軍大尉がグラデー単葉機でわが国初の公開飛行を実施するなど、航空機の出現を目の当たりにした知久平は、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。

1912年6月、海軍は海軍航空技術研究委員会をつくり、同年7月に委員の中島知久平機関大尉を飛行機製作・整備研究、河野三吉、山田忠治両大尉を操縦練習のため、米国のカーチス飛行機会社に派遣し、カーチス複葉水上機2機を購入して秋に帰国した。

1913(大正2)年5月、横須賀海軍工廠造兵部に飛行機造修工場が新設され、中島知久平は主任として赴任し、同年7月に海軍初の国産機となる、日本海軍式水

上機(カーチス75馬力)を完成した。

1914年1月、中島知久平は造兵監督官に任命され、海軍が発注した飛行機、発動機の生産の監督と、現地の航空機事情視察のためフランスに出張する。このころ、欧米の航空機工業は急速な発展を遂げていたが、日本では航空機が軍事用として認知されておらず、戦艦を中心とする「大艦巨砲主義」を採っていたため、航空機の調達はフランスなど外国に頼る状況であった。早くから航空機の軍事利用に着目していた知久平は、出張に先立ち「大正3年度予算配分に関する要望書」を提出している。海軍航空技術研究委員会の予算はわずかで、大半は飛行訓練に割り当てられ、飛行機の国産化や改良進歩を図るための予算は微々たるものであった。この要望書の中で、「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大艦巨砲主義を一日も早く改め、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」と強調している。残念ながら知久平の主張は受け入れられなかったが、知久平の飛行機に対する想いは日増しに高まっていく。

1914年7月に勃発した第1次世界大戦で、知久平は急ぎフランスから呼び戻されて飛行機の生産に当たり、そのうちのファルマン機2機は青島攻略戦に参加している。

1916年には海軍技術本部員に就任し、同年10月、欧州の航空機工業視察の内命を受けたが、このときすでに知久平は民間での飛行機の開発・生産に専念する決意を固めていた。そこで、健康状態を理由に退職願いを提出する一方、神戸の肥料問屋石川茂兵衛の援助により、翌1917年5月、郷里群馬県尾島町の農家(岡田権平宅)の養蚕小屋に「飛行機研究所」の看板を掲げた。同年12月、予備役に編入され念願の海軍退役が認められると、かねて用意しておいた「退職の辞」を諸先輩や友人に送付した。この挨拶文は、海軍を退職し、民間航空機工業を起こすにあたり、それまで真剣に考え、抱

き続けてきた真情を吐露した宣言文であり、中島飛行機の実質的な設立趣意書ともいえるものである。

その趣旨を要約すると、

- ①各国が自国の利害のために盟約、条約を破る例があることは欧州大戦でも実証されている。ゆえに、国家は国防を完全におこななければならないが、それも富力のある国が優位であることは当たり前であり、貧小な国が富力戦策をとることは危険である。
- ②しかるに、富力に乏しいわが国は、強大な富力を有する欧米諸国と巨艦主義で国防を競っており、これでは勝敗の結果は明らかであり、経済的にも破たんする。速やかに方針を改め、戦艦より経済的で威力が大となるであろう航空機を発展させて、国家を安泰にすべきである。
- ③その航空機についても、わが国は欧米に比べ非常に後れを取っている。主たる原因は官営の一語に尽きる。航空機の製造計画が初年度では議決されても、翌年度で初めて実施されるような政府事業では、進歩の著しい航空機は追いついてゆけない。議会の承認を要する官営では年1回の改善しかできないが、民営なら12回できる。欧米の航空機工業がもっぱら民営にゆだねられているのは、こうした理由による。
- ④民営航空機工業の確立は国家最大の急務であるとともに、国民の義務である。自分は官を辞し、民営航空機工業の発展に最善の努力を払う覚悟であるが、国を守るという目標は、海軍に在った時と少しも変わるところはないので、従前と変わらぬご指導をお願いしたい。

というものであり、かねてから、海軍内部の意思決定が遅く、予算編成も後手後手に回っていると感じ、「官でやっているのはだめだ。自分がやってみせる」と決意したのである。

■中島飛行機の誕生

中島知久平は「飛行機研究所」発足にあたり、知人の紹介で神戸の肥料問屋石川茂兵衛の出資援助を得ると



飛行機研究所。クルマは1910年ごろの英国製ローバー6hp、単気筒812ccエンジンを積む。

ともに、陸軍少将井上幾太郎(のちに陸軍大将)を訪ね、航空機工業の将来について意気投合し、支援を取り付けている。

1917(大正6)年12月10日、本拠地を尾島町から太田町(現・太田市)にあった洋館に移した。以後この日が中島飛行機の創立記念日となる。この建物は東京・蠣殻町にあった旧米穀取引所を東武鉄道の創始者根津嘉一郎が移設したもので、「呑龍さん」の愛称で有名な大光院の東側にあり、現在の群馬製作所太田北工場である。当時は太田町が所有管理しており、それを借用した。

研究所に集まったメンバーは、横須賀海軍工廠から4人、陸軍砲兵工廠から1人、それに知久平の実弟、門吉を加えた6人で、いずれも20代の若い技術者であった。研究所の陣容はすぐに30名を超え、部品工場と飛行機組立工場をつくり、利根川河川敷の官有地を借りて飛行場も確保した。

1918年4月、名称を「中島飛行機製作所」に改め、さらに5月には、合資会社「日本飛行機製作所」に改組した。当初の後援者であった石川家が破産に追い込まれたため、代わって関西財界の有力者、川西清兵衛(当時日本毛織社長)が出資を引き受けることになり、法人組織にしたのである。

社長は知久平が務めたが、資本金75万円のうち60万円は川西が出資、15万円を知久平が労務出資した。本社は東京・日本橋の日本毛織東京支店内に置き、川西側から数名が派遣されて経理面を担当した。

工場操業6ヵ月後には一型1号機の試験飛行に臨んだものの、離陸すらできずに大破。2号機、3号機は飛びこしたものの着陸に失敗、これを修理した4号機も墜落大破する有り様であった。「札はだぶつく お米は上がる 何でも上がる あがらないぞい中島飛行機」などと、当時の世相に引っ掛けて揶揄されながらも努力を重ね、1919年2月、中島飛行機の出世機と言われる四型6号機を完成する。4月に陸軍から20機受注し、陸軍仕様で改良した五型機を同年12月までに納入した。これは



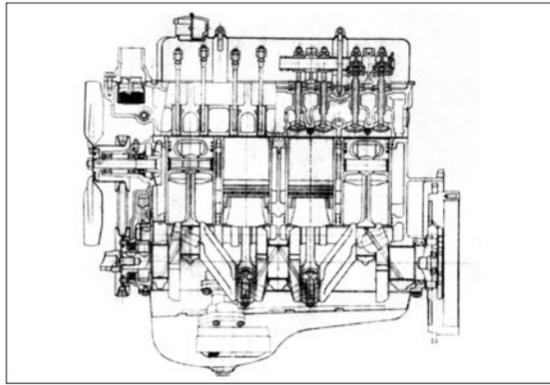
中島飛行機の出世機と言われる四型6号機。



海軍大学時代の中島知久平。



中島飛行機発祥の地(岡田権平宅)。



大宮富士工業で35台試作されたL-4エンジン。

を発生し、1955年4月からP-1に搭載してテストしたところ、最高速度100km/h、0-400m加速性能は20秒を切ったという。L-4エンジンは1954年から約1年間にわたり35台生産された。

1955年4月1日、前述の6社合同で新生富士工業が発足し、社長の北謙治はP-1を発売すべく、自ら「すばる」と命名し、正式に「すばる1500」と呼んだ。しかし、生産設備や販売網づくりに莫大な資金を要することから商品化には至らなかった。

「すばる」とは、西洋名をプレアデス星団といい、数千の星による星団だが、とりわけ六つの星が肉眼でも確認できるため、「六連星」と呼ぶ。6企業が合同合併して誕生した富士重工業を象徴するネーミングである。

1956年に自動車技術会主催の遠乗り会に百瀬はP-1を参加させた。トヨペットクラウン、いすゞヒルマン、日野ルノー4CV、日産オースチンA50が参加したが、P-1の乗り心地と操縦安定性には最大級の評価が与えられ、百瀬晋六は「我々はP-1で自動車屋になった」と言っている。

P-1には富士精密工業製FG4A型エンジン搭載車が11台、大宮富士工業製L-4エンジン搭載車が9台製作されたが、14台がナンバーを取得し、うち8台が各工



当時本社のあった丸の内2丁目内外ビル（再開発され現・丸の内三井ビル）前のすばる1500（P-1）。



わずか3台試作されたT-10型トラック。

場の社用車に、残り6台が太田、伊勢崎、本庄でタクシーとして使われ、たいした故障もなく10万km走り、社用車として使用された4号車は40万kmを故障なく走り、抜群の耐久信頼性を発揮した。

■幻のトラックT-10

富士自動車工業では富士精密工業製FG4A型エンジンを搭載した小型トラックの研究試作を行なっている。フロントサスペンションに横置きリーフスプリングを採用するなどユニークな設計であったが、残念ながらわずか3台試作しただけで計画はストップしてしまっ

■スバル360（開発コードK-10）1958年3月3日発表、5月1日発売

富士重工業が軽四輪車の開発構想をスタートしたのは1955（昭和30）年春であった。富士重工業の常務取締役となっていた松林敏夫から、百瀬晋六がP-1に次ぐ開発車の初期構想発案を打診されていたのである。検討を始めて間もない1955年5月、新聞紙上で通産省の「国民車育成要綱案」、世にいう「国民車構想」を知る。乗用車の大衆化を促進するため、通産省の定めた技術基準のもと、自動車メーカーに競争試作をさせ、最終的に一車種に絞り、国民車として国が生産・普及の援助を与えるというものであった。

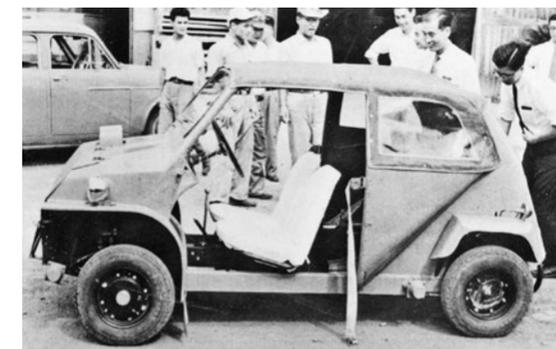
国民車構想では大人2人+子供2人のいわゆる2+2が許容されていたが、百瀬の考えは違っていた。軽自動車の枠内（全長3.0m、全幅1.3m、全高2.0m、排気量360cc）で大人4人が乗れ、苦痛なく移動できる小型車並みの実用性能を持つ理想的な軽四輪車を造ろうというものであった。

そして、1955年12月9日、常務の松林をはじめとする技術担当役員、自動車企画担当者、伊勢崎および三鷹

の技術者を伊勢崎製作所の会議室に集めて「軽四輪車計画懇談会」が開かれた。この席でP-1の販売計画中止が正式に発表され、同時に、富士重工業独自の技術で軽四輪車の開発に着手することを決定、コードネーム「K-10」が与えられ、車体はP-1開発の実績を持つ伊勢崎製作所が担当、エンジンはラビットスクーター用エンジンの生産実績がある三鷹製作所が担当することになった。

K-10開発の重点課題は、大人4人のスペース確保、車体の軽量化、快適な乗り心地の実現、生産の簡易さであった。まず大人4人分のスペースを確保し、余ったスペースにエンジン、サスペンション、運転装置などを収め、課題を満足させるには、駆動方式はRR（リアエンジン・リアドライブ）、タイヤサイズは10インチ、サスペンションはトーションバースプリングとすることが早い段階で決定されていた。当時、自動車用タイヤの最小サイズは12インチであり、ブリヂストンタイヤと交渉して10インチの専用タイヤ開発を、自動車用トーションバーの開発は日本発条が快諾してくれたという。なお、エンジンはスクーター用の既存設備を生かすことと、構造が簡単で軽量化が図れる空冷2サイクルに決定した。理想的な駆動方式としてFF（フロントエンジン・フロントドライブ）も候補に挙がったが、当時はドライブシャフト用等速ジョイントの開発が技術的に困難との判断から却下された。この技術はやがて、スバル1000で実現する。当時、「エンジニアズ・ドリームカー」と称されたシトロエンDS19に心酔していた百瀬たちは、初期構想ではハイトコントロールが容易な、ハイドロニューマチック・サスペンションも視野に入れていたという。

1956年3月24日、伊勢崎製作所にK-10試作スタッフが集められ、伊勢崎、三鷹の技術部が共同制作したK-10計画説明書（第1次案）が発表され、審議を経て、



スバル360の先行テスト用台車、独・ロイトの400ccエンジンを積んでいた。



スバル360試作1号車の試走式。

企画部によって「試作計画書」が発行され、具体的な開発作業がはじまった。エンジンの開発と並行して、ドイツ製ロイトの400ccエンジンを搭載した台車が作られ、シャシーまわりの開発がすすめられた。

ボディーのデザインは、以前三菱重工業で船の内装デザインを手掛けていた、工業デザイナーの佐々木達三に依頼している。軽量化のため、P-1の経験を生かしフレームレス・モノコックとし、剛性の高い曲面ボディーの採用で鋼板は0.6mmと薄く、屋根には繊維強化プラスチック（FRP：Fiber Reinforced Plastics）が使用された。いずれも航空機技術を生かしたもので、わが国の自動車に初めて採用されたものであった。中島飛行機では運動性能に影響を及ぼさず重量について、とりわけ厳しく管理されていたと言われる。

1957年4月20日、試作第1号車が完成し「スバル360」と命名された。第1次試作車は5台製作され、1号車と4号車は耐久試験、2号車は性能試験、3号車はエンジン試験、5号車は強度剛性試験にそれぞれ供された。

走行テストを始めると、次々とトラブルが発生し、それらをひとつひとつ解決して玉成し、通産省および運輸省の担当官を招いて試乗会を実施したのは1957年8月であった。評価は非常に満足のいくものであり、増加試作60台を生産して、50台を市販し、残り10台は最終的



東京・赤坂の伊藤忠自動車ショールームでのスバル360増加試作型の発表会。

2016年1月、幕張メッセで開催された東京オートサロン2016に「SUBARU XV HYBRID STI CONCEPT」を参考出品した。

2016年5月、WRX S4／STIが改良され、インテリアの質感と静粛性を向上して、商品力が強化された。

2016年5月、STI社が市販車ベースのレースカー「SUBARU WRX STI NBR CHALLENGE 2016」で出場した第44回ニュルブルクリンク24時間耐久レースにおいて、SP3Tクラスで優勝を果たした。SUBARU STIチームとSUBARU WRX STIのクラス優勝は、2015年に続く2年連続で、2011年の初優勝以来4度目であった。同年6月には、スバルオブアメリカ(SOA)が英国のレーシングカーコンストラクター、プロドライブ社(Prodrive Automotive Technology Ltd.)と共にマン島TTコースタイムアタック専用で共同開発したWRX STIが、同コースにおける最速記録を樹立した。37マイル(約60km)におよぶマン島TTコースにおいて、平均車速:時速128.73マイル(約207km/h)／平均ラップタイム:17分35秒を達成した。なお、車両開発に関してはSTI社も技術支援を行っている。

2016年7月、STI社からSUBARU XV HYBRIDをベースに足回りを専用チューンし、外装・内装にも専用装備を追加したSTIコンプリートカー「SUBARU XV HYBRID tS」の先行予約を開始した。正式発表は9月20日、発売は10月25日。

2016年10月4日から2017年3月12日までの期間限定で、STI社からWRX S4をベースとした「WRX S4 tS」が発売された。

2017年1月、米国デトロイトで開催された2017年北米国際自動車ショーに2018年型WRX／WRX STI(北米仕様車)を出展した。

2017年5月、WRX STIの大幅改良モデルを発表。発売は6月。改良点は、新電子制御マルチモードDCCD(ドライバーズコントロールセンターデフ)や新開発brembo製18インチベンチレーテッドディスクブレーキ、新開発19インチアルミホイールとタイヤを採用し、AWDスポーツパフォーマンスを一層向上。ステアリング連動ヘッドランプ、フロントビューモニターを採用し、安全性能を向上。外装デザインを刷新するとともに内装の質感を向上。SUBARU初の電動調整式RECAROフロントシートを設定など。

2017年6月、WRX S4の大幅改良モデルの先行予約を開始。正式発表は7月3日、発売は8月7日。主な改良点は、操縦安定性や乗心地、静粛性をさらに向上。

「アイサイト・ツーリングアシスト」をSUBARUとして初めて搭載。後退時自動ブレーキシステム、ステアリング連動ヘッドランプ等の先進安全機能の追加により、総合安全性能を飛躍的に向上している。

2017年10月、2018年型SUBARU XV、WRXが米国IIHS(道路安全保険協会)の2017年安全評価で最高評価「トップセイフティピック(TSP)+」を獲得。アイサイトを装着したSUBARU全車がTSP+を獲得した。

2017年10月25日、SUBARUはSTI社と共同開発したハイパフォーマンスカーのトップエンドモデルであるWRX STI特別仕様車「S208」を発表した。450台限定で、受付期間中(10月26日～11月12日)に販売店での商談エントリーが必要で、限定台数を超えた場合は抽選であった。

■第5世代スバルインプレッサ／第2世代XV、 2016年10月25日／2017年5月24日発売

2015年10月に開催された第44回東京モーターショーに、次世代モデルの第一弾として位置づけた、5代目インプレッサをイメージした5ドアスタイルのコンセプトカー「IMPREZA 5-DOOR CONCEPT」が世界初公開された。同年11月、米国ロサンゼルスで開催された2015年LAオートショーにおいて、5代目インプレッサをイメージしたセダスタイルのコンセプトカー「IMPREZA SEDAN CONCEPT」が世界初公開された。

2016年3月に開催された2016年ジュネーブ国際モーターショーにおいて、スバルの次世代デザインフィロソフィー「DYNAMIC×SOLID」をコンパクトクロスオーバーモデルとして表現したデザインコンセプトカー「SUBARU XV CONCEPT」を世界初公開した。同じ3月に開催されたニューヨーク国際自動車ショーにおいて、5代目インプレッサ(北米仕様車)が世界初公開された。

2016年7月26日、5代目インプレッサの国内仕様車が公開された。先行予約開始は9月1日、正式発表は10月13日、発売は10月25日(1.6ℓ車は12月20日)。新型インプレッサは2014年5月に発表された中期経営ビジョン「際立とう2020」において次世代モデルの第1弾として位置づける戦略車で、国産車初の歩行者保護エアバッグとアイサイト(ver.3)を全車に標準装備。また新プラットフォーム「SUBARU GLOBAL PLATFORM」採用により危険回避性能を向上するとともに、衝突エネルギー吸収量を先代車比1.4倍にするなど衝突安全性能を飛躍的に高めることで、乗員はもとよ

り歩行者など周囲の人々も含めた安全性能を一層強化した。

動的質感では、新プラットフォームによってボディとサスペンションの剛性が大幅に向上したことで、思い通りに走り、不快な振動騒音が無く、快適な乗り心地を実現している。また、静的質感では新デザインフィロソフィー「DYNAMIC×SOLID」を量産モデルとして初めて全面採用。機能性とデザイン性を両立し、内外装の細部の仕上げに磨きをかけることで、スバルの次世代を担うコンパクトカーとしてクラスの枠にとらわれない高い質感を実現している。

2016年11月1日、スバルの米国生産拠点であるスバル オブ インディアナ オートモーティブ インク(SIA)で、新たに北米向けインプレッサの生産を開始し、同日工場敷地内でラインオフ式を実施した。

2016年12月、インプレッサ SPORT／G4の1.6ℓエンジン搭載グレードを追加発売。同月、インプレッサ SPORT／G4が「2016-2017日本カーオブザイヤー」を受賞した。スバルの受賞は2003年のレガシィ以来13年ぶり2度目であった。同月、「アイサイト」を搭載する新型インプレッサ、レヴォーグ、レガシィ、フォレスターとともに2016年度予防安全性能アセスメントで最高ランクのJNCAP「予防安全性能評価ASV++」を獲得した。

2017年3月、スイスで開催された第87回ジュネーブ国際モーターショーにて、新型「SUBARU XV」を世界初公開した。日本国内での新型(2代目)XVの先行予約受付は3月9日より開始され、正式発表は4月6日、発売は5月24日であった。同年4月、国土交通省と独立行政法人、自動車事故対策機構(NASVA)が実施した、自動車の安全性能を比較評価する自動車アセスメント(JNCAP)において、インプレッサ SPORT／G4、SUBARU XVが過去最高の得点を獲得し、2016年度「衝突安全性能評価大賞」を受賞した。

2017年9月11日、インプレッサ SPORT／G4の改良モデルを発表。発売は10月5日。改良点は、アイサイトの夜間走行における歩行者認識性能を強化したほか、後退時自動ブレーキシステムを追加。さらに、アイサイトセイフティプラスとしてサイドビューモニター機能を追加し、総合安全性能を一層高めている。

■第4世代スバルフォレスター、 2012年11月13日発売

2012年11月に発売された4代目フォレスターは、先

代に比べ若干大きくなり、同時に室内サイズ、各ピラーの配置、後席のフロア形状、前後席の着座位置などに大幅な見直しを図り、ゆとりある室内空間と良好な視界を実現している。車種構成は2.0ℓNAエンジン車が4グレード、2.0ℓ直噴ターボ車が2グレードのラインナップであった。NAエンジン車は1995ccFB20型水平対向4気筒DOHC148ps+リニアトロニック(CVT)+2モードSI-DRIVE(2.0iを除く)と一部グレードには6速MTが積まれ、ターボ車には1998ccFA20型水平対向4気筒DOHC直噴ターボ280ps+リニアトロニック(CVT)+3モードSI-DRIVEが積まれていた。全車にヒルスタートアシスト機能を装備し、2.0iグレード以外のリニアトロニック装着車には、エンジン、CVT、VDC等を最適に制御し、悪路走破性を高めるAWD制御システム「X-MODE」を装備し、急な下り坂でも同じ車速を維持して走行可能なヒルディセントコントロール制御も設定された。搭載されるアイサイトはver.2であった。

2013年10月、外装色の追加、2.0i-S EyeSightにターボ車のみを展開していたスポーツタイプメーターとアルミパッド付スポーツペダルを採用するなどの小変更が実施された。

2014年11月、全車にシャークフィンアンテナを採用し、内装にも金属調やピアノブラック調の加飾を加えるなどの改良が行われた。同時にSTI社からは、同社が「走る楽しさ」と「所有する喜び」を徹底的に追求して仕様装備を施したコンプリートカー、フォレスター tSが発売された。

2015年10月6日、フォレスターの大幅改良モデルがオフィシャルWEBサイトで公開され、28日に正式発表された。発売は11月2日。主な改良点は、外観ではフロントフェイス刷新、新デザインリヤコンビランプ、アルミホイール採用など、室内では内装の質感向上、2.0iを除く全車にカラー液晶マルチインフォメーションディスプレイ、リヤシートヒーターの採用など。また、安全面ではアイサイト(ver.3)、アドバンスドセイフティパッケージ(後側方警戒支援機能、スバル車初採用のアダプティブドライビングビーム)を設定。2.0iを除く全車にスバル車初のLEDハイ&ロービームランプとステアリング連動ヘッドランプ、SRSサイドエアバッグ&SRSカーテンエアバッグを標準装備するなど、世界トップレベルの安全性能にさらに磨きをかけている。

2016年2月、富士重工業とマレーシアのタンチョン・グループ(Tan Chong International Ltd.)傘下のTCS

カタログでたどる スバルのクルマたち

スバルのクルマ史を限られた頁にまとめたため、個々のモデルに対する詳細な説明はされていない。あくまでモデル変遷史としてまとめたものである。飛行機屋のルーツを持つ富士重工業のクルマ故か、実にまめに改良が加えられている。したがって全モデルを網羅するのは至難の業であり、載せられなかったモデルも多数ある。ただし、スバルの存在価値を高め、スバルファンを引き付ける娯楽ではないかと、筆者が勝手に信じているSTIの息のかかったモデルは完ぺきに載せたつもりだ。

モデルの記載順序は、基本的には第1世代(初代)モデルの発売時期順に取り入れ、そのモデルの変遷を最終世代、あるいは最新世代まで連続して記述する方式を採用した。そして、最後にOEM導入モデルとコンセプト&ショーモデルを載せている。

パーフェクトではないが、できるだけ多くの写真を載せるよう努めたので、スバル車の歴史をたどる資料としてお役にたてれば幸いである。



1958年



1972年



1988年



1965年



1985年



1989年



1970年



1986年



2001年

トップオーナメント(六連星)の変遷

六連星も時代とともに変化している。
その変化の過程を代表的な例で追ってみる。

360・450

1958年5月1日発売、450は1960年10月14日



1958年3月3日に発表され、5月1日発売された、富士重工業最初の市販軽乗用車、スバル360増加試作型。東京地区で50台が限定販売された。価格は42.5万円。全長2990mm、全幅1300mm、全高1380mm、ホイールベース1800mm。中島飛行機時代の航空機製造ノウハウを活かした車両重量は385kgと軽量であった。最高速度83.0km/h。表紙のモデルは女優の馬淵晴子。



乗客は多量に積載でき、ボディの設計は特殊なフレーム構造で組み立てられており、高剛性が期待に繋がります。試運転はマシナリと、タイヤを履いて試運転が可能です。また、エンジンも改良されています。また、エンジンも改良されています。また、エンジンも改良されています。

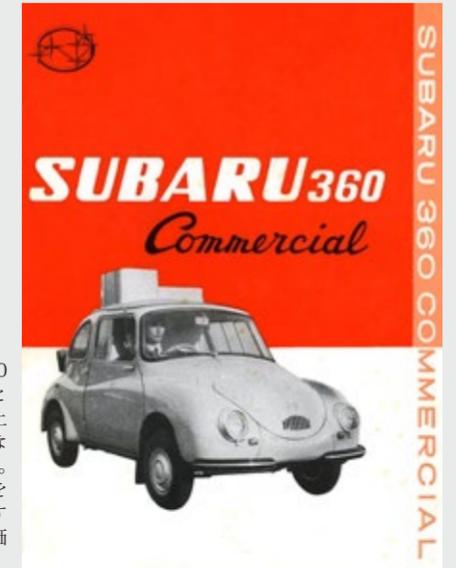
実にシンプルな運転席。メーターは速度計のみで燃料計もない。落下式の燃料タンクは2層式になっており、メインの燃料がなくなりエンストしたら、サブタンクの燃料コックを開けて走り、速やかにガステーションを目指せという、割り切ったもの。大人4人が楽に乗れることを最優先に練られた卓越したパッケージングを持つ。右側後方の吸気用エアダクトグリルが無いのが増加試作型の特徴。



1958年7月発売された58年後期型。ドアガラスは引き戸式のまま三角窓が新設され、右側後方の吸気用エアダクトグリルが追加された。プレス型の再調整により、ボディ全体が増加試作型に比べ丸みをおびている。モデルは女優の青山京子。



1959年8月発売された360コンバーチブル。型式は60年前期型となった。前月発売された59年後期型から、カウルベンチレーターが追加され、引き戸式ドアガラスが2分割され通気性が向上した。価格は43.7万円。



1959年12月発売された360コマーシャル。2シーターとし、リヤエンジンルームの上からルーフ後半を開閉可能なソフトトップ仕様としたもの。後部のサイドウィンドー部を倒して積み降ろしを容易にする仕掛けが施されていた。価格は37.5万円。



1960年2月発売された60年後期型。フロントバンパーが一本化され、シフトパターンが横Hから縦Hになり、2速と3速にシンクロメッシュが採用された。シート材質が改良され、リヤシートがベンチシートとなり、フロントシート背面がアルミむき出しからビニールでカバーされた。フリクションダンパーにかえてオイルダンパーが採用された。





2002年9月改良され発売されたサンバーバン。エンジンはNAの48psのみとなった。この時点ではディアスがバンシリーズにラインナップされているが、2003年11月にディアスはディアスワゴンに統合され、「ディアスワゴン」「バン」「トラック」の3車種展開となる。なお、トラックも同様の顔立ちとなった。価格はバンが76.7～125.5万円、トラックは62.8～109.3万円。



2005年11月発売されたディアスワゴン。フロントまわりのデザイン、内・外装の質感の向上、仕様装備の充実が図られた。サンバーバンに上級仕様を施したディアスが復活した。



2006年11月発行された赤帽専用車のカタログ。これはパネルバンだが、バン、幌付きコンテナ、冷凍車・保冷車など多くのバリエーションが用意されていた。エンジンには白金プラグの採用やフリクション低減、パッド摩耗警報付フロントベンチレーテッドディスクブレーキ、収納式ハンドブレーキレバー、電源用ハーネスなど赤帽専用装備が施されていた。



2009年9月3日、サンバーディアスワゴンをフルモデルチェンジし、発売された「ディアスワゴン」。ダイハツ工業からアトレワゴンのOEM供給を受けたもので、サンバーの名は付かず「スバル ディアスワゴン」となった。



2009年9月発売されたサンバーバンとトラック。フロントまわり、インストルメントパネルなどのデザインが変更され、バンのディアスとトランスポーターにスーパーチャージド58psエンジンが設定された。価格はバンが82.4～137.4万円、トラックは63.4～113.5万円。



2010年5月発売されたキャンピングカー「旅人(たびと)」。サンバーバンをベースに桐生工業が架装を担当する。価格はベース車+24.675万円(スタンダード)～65.1万円(スペシャル)。

2011年7月、サンバー発売50周年記念特別仕様車として発売された「WR BLUE LIMITED」。トラックTC、バンディアスをベースに、ボディカラーに専用色の「WRブルーマイカ」や、専用ブラックシートなどの特別装備を施したモデル。エンジンはNAの48psのみだが、2WDにはE-3速AT/5速MT、セレクトイブ4WDにはEL付き6速MT、フルタイム4WDにはE-3速ATの組み合わせがあり、価格はバンが112.2857～134.1857万円、トラックは85.619～106.519万円。トラック、バンあわせて限定1000台であった。当初500台であったが、即日完売したため500台追加したが、追加分もすぐに完売したという。



1000、ff-1 1966年5月14日発売



1965年10月、東京・晴海で開催された第12回東京モーターショーで一般公開されたときに配布されたスバル1000最初のカatalog。まだ詳細なスペックは記載されておらず、別刷りの「スバル1000仕様概要」が挟み込まれていた。ホイールキャップなど生産車とは異なる。



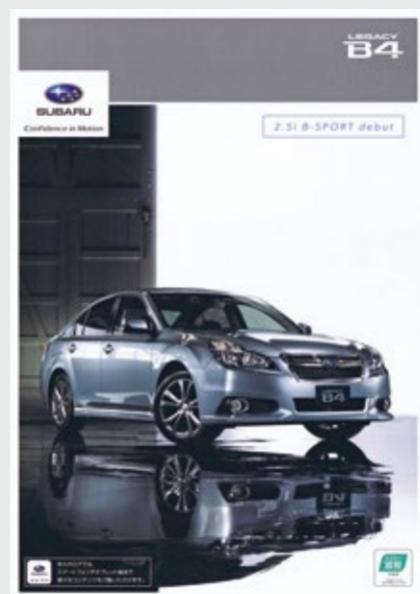
1966年5月発売されたスバル1000 4ドアセダン。スタンダード、デラックス、スーパーデラックスがラインナップされ、全長3930mm(スタンダードは3900mm)、全幅1480mm、全高1390mm、ホイールベース2400mm、車両重量670～695kg、最高速度130km/hであった。運転席まわりはシンプルで、FFの強みである室内足元の広さは抜群であった。価格は49.5～58万円。



モーターショーで手にしたカatalogに挟み込まれていた富士重工業の貸コースの案内と割引定期券。料金は小型車持ち込みで1時間300円を240円に割引くとある。当時、免許証所有者がいまの4分の1ほどであったから、免許証を取ってもらう算段から始めなければならなかった。

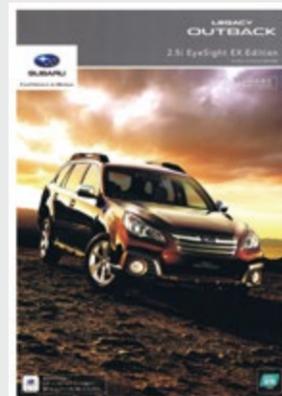


2012年11月13日に発売し、翌年3月12日受注分までの限定300台が販売されたレガシーツーリングワゴン/B4「2.5i EyeSight tS」。「tS」シリーズ初の自然吸気となる2.5ℓ新世代ボクサーFB25型173psエンジン+リニアトロニックとアイドリングストップに加え、アイサイトVer.2を搭載する。STIチューンの前後ダンパー（ビルシュタイン製）やコイルスプリング、フレキシブルタワーバーフロント、リヤサスのラテラルリンク外側に加え、内側にもピロロールブッシュを採用するなどのチューニングが施されている。外装では塗色にWRブルー・マイカを専用設定し、STI製18インチアルミホイール、フロントアンダースポイラー、リヤスポイラーを装備。内装には、専用のアルカンターラと本草を組み合わせたシート、専用ルミネセントメーター、本草巻セレクトレバーなどを装着して上質感を演出している。価格はツーリングワゴンが351万円、B4は336万円。



2013年5月、レガシシリーズ全体のグレードラインアップの見直しを実施され、同時にスポーティーモデルである2.5i EyeSight S Packageと共通デザインとなる専用フロントグリルやブラックベゼルのHIDロービームランプ、マルチインフォメーションディスプレイ、フルオートエアコンなどの上級仕様を装備しながら、250万円（ツーリングワゴン）、235万円（B4）、280万円（アウトバック）というお買い得価格が設定された2.5i B-Sport EyeSight。この頃アイサイト装着率は9割に達していた。

2012年11月から2013年12月の間に発売されたレガシの特別仕様車たち。



●第6世代(2014年10月24日発売)●



2013年11月、米国ロサンゼルスで開催されたLAオートショーで公開された「レガシィ コンセプト」。2014年にレガシィ誕生25周年を迎えるにあたって、次期レガシィセダンのデザインの方向性を表現したミッドサイズセダンコンセプトモデル。スバルの新世代デザインの象徴であるヘキサゴングリルと特徴的なシルエットのヘッドランプとアクセサリライトを持ち、リヤコンビネーションランプもヘッドランプと共通のモチーフを持つ。サイズは全長4930mm、全幅1940mm、全高1500mm、ホイールベース2880mm。タイヤは265/40 ZR21。乗車定員4名。



2014年2月、米国シカゴで開催されたシカゴオートショーで世界初公開された6代目レガシィセダン（米国仕様車）。2013年LAオートショーで発表したレガシィコンセプトが提示したデザインの方向性を具現化したものであった。

2014年4月、米国ニューヨークで開催されたニューヨーク国際自動車ショーで世界初公開されたレガシィアウトバック（米国仕様車）。米国仕様は2.5ℓ水平対向4気筒175psに加えて、3.6ℓ水平対向6気筒256psを積んだモデルもラインアップされている。



米国仕様の2015年型レガシィのカタログから、写真のモデルは3.6ℓ256psエンジンを積んだ3.6R Limited。他に2.0ℓモデルも設定されている。

インプレッサ

●第1世代(1992年11月1日発売)●



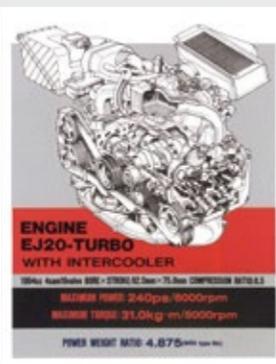
1992年11月、レオーネの後継モデルであるレガシィが大きくなり、新たな中間車「新上級大衆車」として登場した「インプレッサ」。これは伝統のサッシュレスドアを持つハードトップセダン。エンジンはいずれも水平対向4気筒SOHC16バルブで、4WD車にはEJ18型1820cc 115ps/6000rpm、15.7kg-m/4500rpmとEJ16型1597cc 100ps/14.1kg-m、そしてFF車にはEJ15型1493cc 97ps/13.2kg-mを積む。これにE-4速ATまたは5速MTが付く。サイズは全長4350mm、全幅1690mm、全高1415(FFは1405)mm、ホイールベース2520mmで、車両重量990～1170kg。価格は122.2～202.2万円。



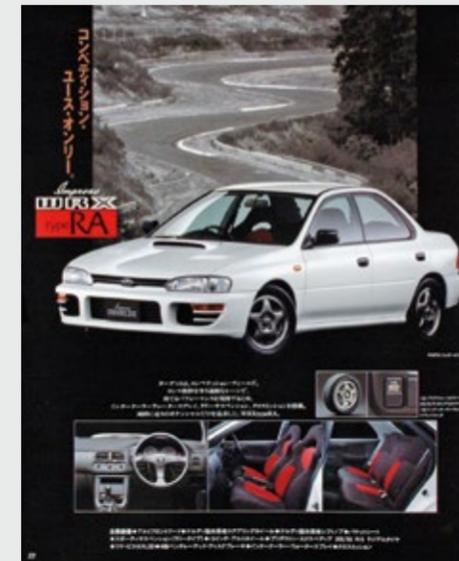
インプレッサのサスペンションはフロントがL型ロアアーム・ストラット、リヤはデュアルリンク・ストラットの4輪独立懸架で、全車フロントにはベンチレーテッド・ディスクブレーキを標準装備し、4WDはAT車にはアクティブトルクスプリット方式、MT車にはビスカスLSD付きセンターデフ方式が採用されている。



セダンと同時に発売されたインプレッサ スポーツワゴン。セダンと全く同じ全長のコンパクトワゴンで、1.8ℓ4WDと1.6ℓFFがあり、4WDにはスイッチ操作により40mmの高アアップが可能なハイトコントロール機能を持つ電子制御エアサスペンション(EP-S)装着車も設定されており、エアサス車の5速MTはデュアルレンジ付きであった。価格は137.0～207.0万円。



1992年11月、「ここまで、スポーツ。あくまで、セダン。」のコピーとともに登場したホットモデル「インプレッサWRX」。EJ20型1994cc DOHC16バルブ空冷インタークーラーターボ240ps/6000rpm、31.0kg-m/5000rpmエンジン+5速MT+ビスカスLSD付きセンターデフ方式フルタイム4WD+リヤ・ビスカスLSD、4輪ベンチレーテッド・ディスクブレーキ、アルミフロントフードなどを標準装備する。サイズは全長4340mm、全幅1690mm、全高1405mm、ホイールベース2520mmで、車両重量1200kg。価格は229.8万円。

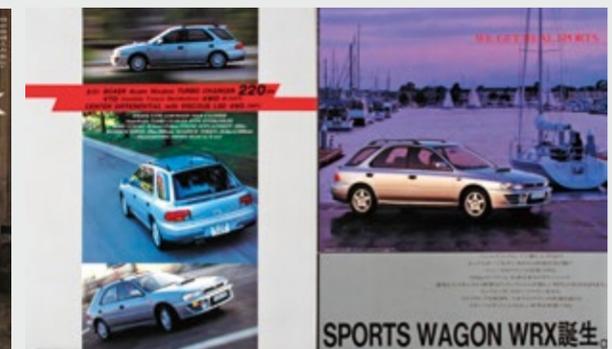


「コンペティション・ユース・オンリー。」と書かれたカタログモデル「WRX type RA」。インタークーラーウォータースプレー、ラリーサスペンション、クロスレシオ5速MTを装備し、車両重量はノーマルのWRXより30kg軽い1170kg。価格は210.8万円。

1993年発行の欧州向けインプレッサの英文カタログ。車型呼称は4ドアセダンと5ドアでワゴンの名称は付かない。おのおのに1.6ℓFFと1.6ℓ/1.8ℓフルタイム4WDがあり、5ドア4WDのMT車にはデュアルレンジ5速MTが付く、その他はE-4速ATまたは5速MTを積む。



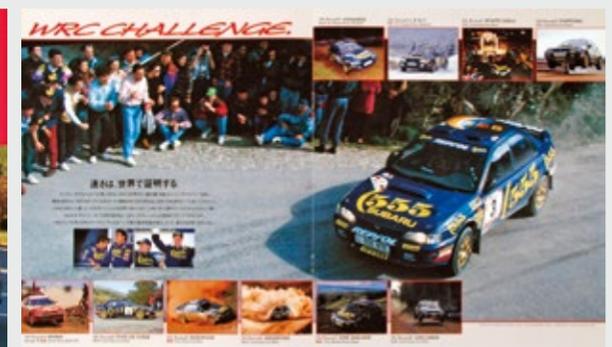
1993年10月、WRXセダンにVTD-4WD(不等&可変トルク配分電子制御4輪駆動)を搭載したE-4速AT車が追加設定された。しかし1994年9月発行のカタログからは落とされておき、以降セダンWRX AT車が初代インプレッサのカタログに載ることはなかった。エンジン出力は220ps/28.5kg-m。



1993年10月追加発売されたスポーツワゴンWRX。セダンWRX AT車と同じ220psエンジンに5速MTまたはE-4速ATを積む。サイド&リヤアンダースカート、ウエストリヤスポイラー、バケットシートなどをはじめWRX-SAモデルも設定されていた。価格は219.3～261.8万円。



1994年1月、セダン/ワゴン合わせて月産100台限定受注生産された、インプレッサ初のSTI社チューンのファクトリー・コンプリートカー「WRX-STI」。鍛造ピストン、軽量ラッシュアジャスター、専用ECU、強化インタークーラーダクト、インタークーラーウォータースプレーと専用ノズル、STI/フジツボ製大径(101.6φ)マフラーを装備、ワゴンはタービン、カムシャフトをセダンWRXと共通の高出力型に変更、エンジン出力は250psに達し、セダンは10ps、ワゴンは30psのパワーアップを果たしている。そのほかSTIフロントストラットタワーバー、耐フェード性に優れたフロントブレーキパッド、エクセーナシート、STI/ナルディステアリング、大型リヤスポイラー(セダン)などを装備する。価格はセダン277.8万円、ワゴン285.8万円。



1994年9月発行のWRXのカタログに載ったラリーシーン。開発当初から、WRC(世界ラリー選手権)をターゲットの一つに開発されてきたWRXは、1993年のWRC第9戦「1000湖ラリー」にデビュー、いきなり2位に入賞して、そのポテンシャルの高さを世界に知らしめた。その後1994年には第3戦「サファリラリー」ではグループNで1位、第5戦「アクロポリスラリー」総合1位、第7戦「ラリーニュージーランド」総合1位を獲得、チャンピオンへと邁進していく。この写真は1994年第2戦「ラリーポルトガル」のシーンで、ドライバーはカルロス・サインツ(Carlos Sainz)で総合4位であった。



2016年10月(1.6ℓ車は12月)発売された5代目インプレッサ SPORT (シルバー) / G4 (レッド)。エンジンは燃料システムの直噴化をはじめ、約80%の部品の設計を見直し、約12kgの軽量化を実現した2.0ℓNAのFB20型154ps/20.0kg-m、および従来モデルをベースに改良を加えた1.6ℓNAのFB16型115ps/15.1kg-mの2種が設定され、これに、改良により約7.8kg軽量化された7段のマニュアルモード付リニアトロンニック(CVT)が装着される。駆動方式は2WDとAWDを全グレードに設定。サイズ(カッコ内はG4)は全長4460(4625)mm、全幅1775mm、全高1480(1455)mm、ホイールベース2670mm。価格はSPORT / G4とも同じで1.6ℓモデル178万円(2WD)、198万円(AWD)、2.0ℓモデルは200~240万円。

5代目インプレッサにはアイサイト(ver.3)を全車標準装備としたのをはじめ、従来からのデュアルSRSエアバッグ、SRSサイドエアバッグ+SRSカーテンエアバッグに加えて、国産車初の歩行者保護エアバッグ、インプレッサ初のSRSニーエアバッグの合計7つの乗員保護用エアバッグを標準装備している。



2016年3月に初公開され、5代目インプレッサに採用された、スバルの次世代プラットフォーム「SUBARU GLOBAL PLATFORM」。高性能を超えた、スムーズさや気持ち良さといった、感性に響く動的質感、世界最高水準の安全性能を実現できるポテンシャルを持ち、将来の電動化にも対応し、インプレッサからレガシィまで、全車種の開発を一つのプラットフォーム設計思想で開発することを可能とした。インプレッサを皮切りに、今後スバルが独自開発する全てのスバル車に採用される予定。



2016年12月、インプレッサ SPORT / G4 が「2016-2017 日本カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞したことを訴求するカタログ。クルマはG4 2.0i-S EyeSight。

2017年5月に発売された新型(2代目)XV。「SUBARU GLOBAL PLATFORM」を採用。FB20型154psに加えて、FB16型115psの1.6ℓエンジン搭載グレードが新設定された。インプレッサ同様歩行者保護エアバッグとアイサイト(ver.3)を標準装備。AWD制御システムはエンジン・トランスミッション・AWD・VDCを統合制御し、4輪の駆動力やブレーキなどを適切にコントロールする「X-MODE」が採用された。価格は1.6ℓ車が198~213万円、2.0ℓ車は230~253万円。



2017年3月、第87回ジュネーブ国際モーターショーで世界初公開された新型「SUBARU XV」。



米国仕様の2018年型Impreza 5-door(日本名SPORT) / Sedan(日本名G4)と右は2018年型Crosstrek(日本名XV)のカタログ。米国仕様には1.6ℓエンジンの設定は無く、2.0ℓ152ps1機種のみで、トランスミッションは6速MTが標準で、7段のマニュアルモード付リニアトロンニック(CVT)がオプション設定されている。



2017年10月、東京ビッグサイトで開催された第45回東京モーターショーに展示された「IMPREZA FUTURE SPORT CONCEPT」。インプレッサ SPORTをベースに、新たなスポーツの価値を提案するデザインコンセプトモデルであった。



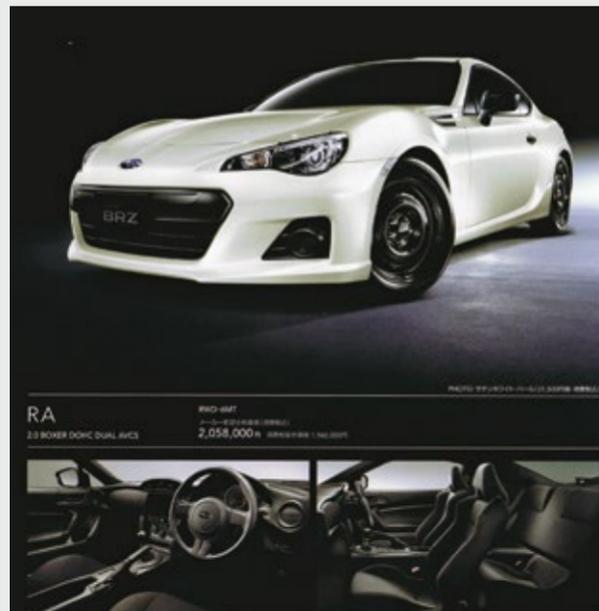
2017年10月、東京モーターショーに展示された「SUBARU XV FUN ADVENTURE CONCEPT」。先進的なスタイリングと本格SUVとしての機能性を両立するXVの世界観を、より一層強調するデザインコンセプトモデルであった。

BRZ

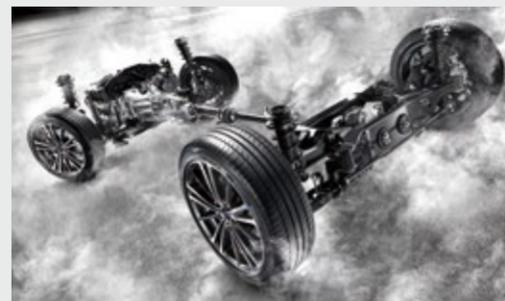
●第1世代(2012年3月28日発売)●



2011年11月、第42回東京モーターショーに参考出品され、2012年2月3日に発表、3月28日に発売された、トヨタと共同開発した水平対向エンジンFRレイアウトのスポーツカー「スバル BRZ」。2.0ℓ FA20型にトヨタの燃料噴射装置 D-4S を組み合わせた 200ps エンジン+6速MTまたはE-6速ATを積む。サイズは全長4240mm、全幅1775mm、全高1300mm、ホイールベース2570mm、最低地上高130mm、車両重量1210～1250kg。写真左が上級グレードのSで、215/45R17タイヤ+アルミホイールを履き、価格は266万円(AT車は273.5万円)、写真右は標準グレードのRで、205/55R16タイヤ+アルミホイールを履き、価格は236万円(AT車は242.5万円)。



カスタマイズに最適なグレードとして設定されたRA。トランスミッションは6速MTのみ。電動パワーステアリング、パワーウィンドーなどは装備するが、エアコンレス(ヒーター機能のみ)、スピーカーレスで、軽量化のため、フロアサイレンサー、トランクトリム、トランクマット等も装備されていない。車両重量1190kg。価格は196万円。



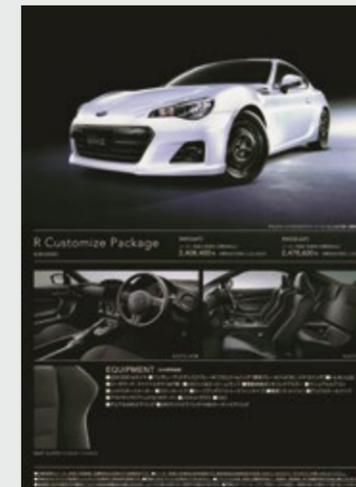
BRZのパワートレインとサスペンション。エンジンの吸排気レイアウトやサスペンションの形状を見直すとともに、フロント部、キャビン周り、リヤ部の役割に合わせた「3ゾーンマネジメント」という考え方を取り入れて新開発されたボディー構造、重心から遠い位置にあるフロントフードやルーフ部、ウィンドーガラス等の軽量化を図り、BOXERエンジンの特性をフルに生かした超低重心(重心高460mm)パッケージングを実現している。



2013年1月に追加設定されたBRZ RA Racing。ワンメイクレース「GAZOO Racing 86/BRZ Race」参戦用車両としてBRZ RAをベースに、前後ベンチレーテッドディスクブレーキ、専用ブレーキダクトとブレーキバックプレート、トルセンLSD、空冷式エンジンオイルクーラー、4点式シートベルト、6点式ロールオーバー、マニュアルエアコン、専用フロアマット(運転席/助手席)、前後トランスポートフックなどのレース用架装を施したモデル。価格は273万1429円(税込286.8万円)。車両保証は、レース等モータースポーツ参加時点で、ベース車及び架装部分共に保証無効となる。



2013年8月、STI社によって独自のスポーティーな仕様装備が施されて発売された、STIコンプリートカーBRZ tS。ドライブシャフトの大径化や、STI独自のフレキシブルパーツ、brembo製ベンチレーテッドディスクブレーキ、18インチアルミホイール、STI製フロントアンダーボイラーなどの採用によって走行性能を向上し、外装にはSTI、tSオーナメント、専用フェンダーガーニッシュ、内装にはSTIロゴ入りスポーツメーターを採用するなど、特別なクルマであることを演出している。更にホットなクルマの要望には、ドライバーボニヤスボイラー、ブラック塗装の18インチアルミホイール、RECARO製バケットタイプフロントシートを装備した「GT PACKAGE」(写真のクルマ)が用意されていた。FA20型200ps+6速MT(349万円)またはE-6速AT(356.5万円)を積み、「GT PACKAGE」は60万円高であった。2014年3月9日までの限定500台(内GT PACKAGEは250台限定)。



2015年4月、BRZ全グレードの電動パワーステアリングの特性変更や車体の一部剛性向上などの改良と同時に、追加設定された、Rグレードをベースとしたカスタマイズ用モデル「R Customize Package」。シンプルな仕様装備としつつも、マニュアルエアコン、フロアサイレンサー、トランクマットなどを装備して、モータースポーツに限らない幅広いカスタマイズを提案するモデルであった。価格は6速MT車が223万円、E-6速AT車は229.5万円。なお、この時点でRAモデルはカタログから落とされた。最上級グレードのSには、クルーズコントロール、インストゥルメンタルパネルスピーカー、パワーアンプを追加した8スピーカーシステムが採用されている。

2013年8月、鈴鹿サーキットで実施されたSUPER GT第5戦で初優勝(GT300クラス)を飾ったBRZ GT300。SUPER GTは全日本GT選手権を引き継いで2005年に発足したカテゴリーで、STIはR&D SPORTとともに2009年からレガシィB4 GT300参戦を開始、2012年シーズンからBRZ GT300で参戦している。



2013年12月に発売された特別仕様車BRZ Premium Sport Package。BRZの最上級グレードSをベースに、内外装に高級感のある特別装備を施して「大人のスポーツカー」として仕立てたクルマ。外装では、ドアミラーやSTI製アルミホイールをブラック塗装し、内装では、シートやドアアームレストなどにタンレザーとモスグリーンステッチ、タン/ブラックの本革巻ステアリングホイール、STI製プッシュエンジンスイッチを採用するなど、大人の遊び心を感じさせる演出が施されている。エンジンはFA20型200psで、価格は6速MT車が289万円、E-6速AT車は296.5万円。Sグレードより22万円高であった。





2017年8月、改良されたダイハツムーヴ／ムーヴカスタムのOEM供給を受け、発売されたステラ／ステラカスタム。

●第5世代ジャスティ (2016年11月21日発売) ●



ダイハツが発売した1ℓの新型小型乗用車 トール／トールカスタムのOEM供給を受け、2016年11月発売された5代目ジャスティ／ジャスティカスタム。

●シフォン(2016年12月13日発売) ●



2016年12月、ダイハツタント／タントカスタムのOEM供給を受け、発売されたシフォン／シフォンカスタム。

コンセプト&ショーモデル



1987年の第27回東京モーターショーに参考出品された「JO-CAR」と「BLT」。「JO-CAR」は544ccスーパーチャージドエンジン+ECVT+フルタイム4WD、ミッドシップのフルオープン2シーター・カジュアルスポーツ。「JO」はスコットランド語で恋人。そして「Joyful Open CAR」の「JO」。「1BOXも、こうなればもっとステキだ。」のコピーが付く「BLT」。ニューヨークカーが好むサウンドイッチ「ベーコン・レタス・アンド・トマト」の頭文字からネーミングされた、ビジネス (B) & レジャー (L) ・トランスポーター (T)。1.2ℓ 3気筒ターボ+ECVT+フルタイム4WD+4WS+4人の大人のためのハイセンスなインテリアを持つ。

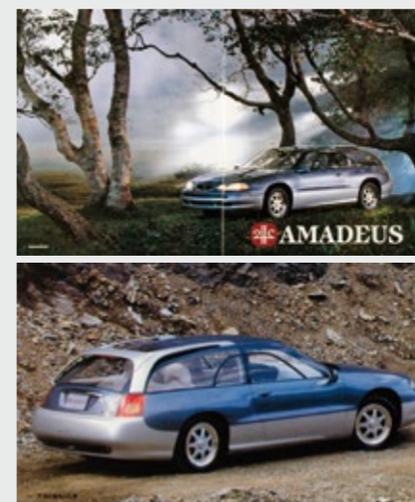


1989年の第28回東京モーターショーに参考出品されたSubaru-MM 3.5ℓ水平対向12気筒エンジン。富士重工業とイタリアのエンジンデザイナー、カルロ・キティ博士(Dr. Carlo Chiti)率いるモトリー・モデルニ(Motori Moderni)社と共同開発したF1用エンジンで、3497cc水平対向12気筒4カム60バルブ、目標最高出力650~670ps/13000rpm。1990年にイタリアのコロニ(Enzo Coloni Racing Car Systems)と組んでF1に参戦したが、戦果をあげられず6月には撤退している。

1989年の第28回東京モーターショーに参考出品された「キャスピタ (Caspita)」。女性用下着で有名な服飾メーカーのワコールとレーシングカーコンストラクター(製造会社)の童夢が共同で進めたプロジェクト「WASCAP (Wacoal Sports Car Project)」から生まれたスーパースポーツカー。「キャスピタ」とはイタリア語で驚きを表する間投詞。ワコールが設立した新会社ジオット (Jiotto Inc.) が企画を行ない、富士重工業の協力のもと、童夢が設計・開発を実施した。Subaru-MM ボクサー 12気筒エンジンを450psほどにデチューンして米国のトラクションプロダクツ社 (Traction Products Inc.) 製6速MTを横置きに積む。



1989年に発行されたジオットキャスピタのカタログ(25cm×35.5cm、10頁)。「公道を走るレーシングカー。それがジオットの作る物語だ。」のキャッチコピーが夢を掻き立てる。エンジンは3.5ℓ Subaru-MM 12気筒450ps以上/37.0kg-mをミッドシップに積む。フルカーボンコンポジット・モノコックフレームとカーボンファイバーのカウリングを採用し、サイズは全長4534mm、全幅1996mm、全高1136mm(最低地上高130mm時)、ホイールベース2700mm、最低地上高70mm/130mm切り替え式、車両重量1100kg。富士重工業がF1から撤退したためエンジンの供給が断たれ、英国のエンジンディベロップメンツ社 (Engine Developments Ltd.) 製ジャッド (Judd) 3.5ℓ V10エンジンを換装し、1993年に2台生産されたが、折からのバブル景気崩壊とともに夢の実現はかなわなかった。



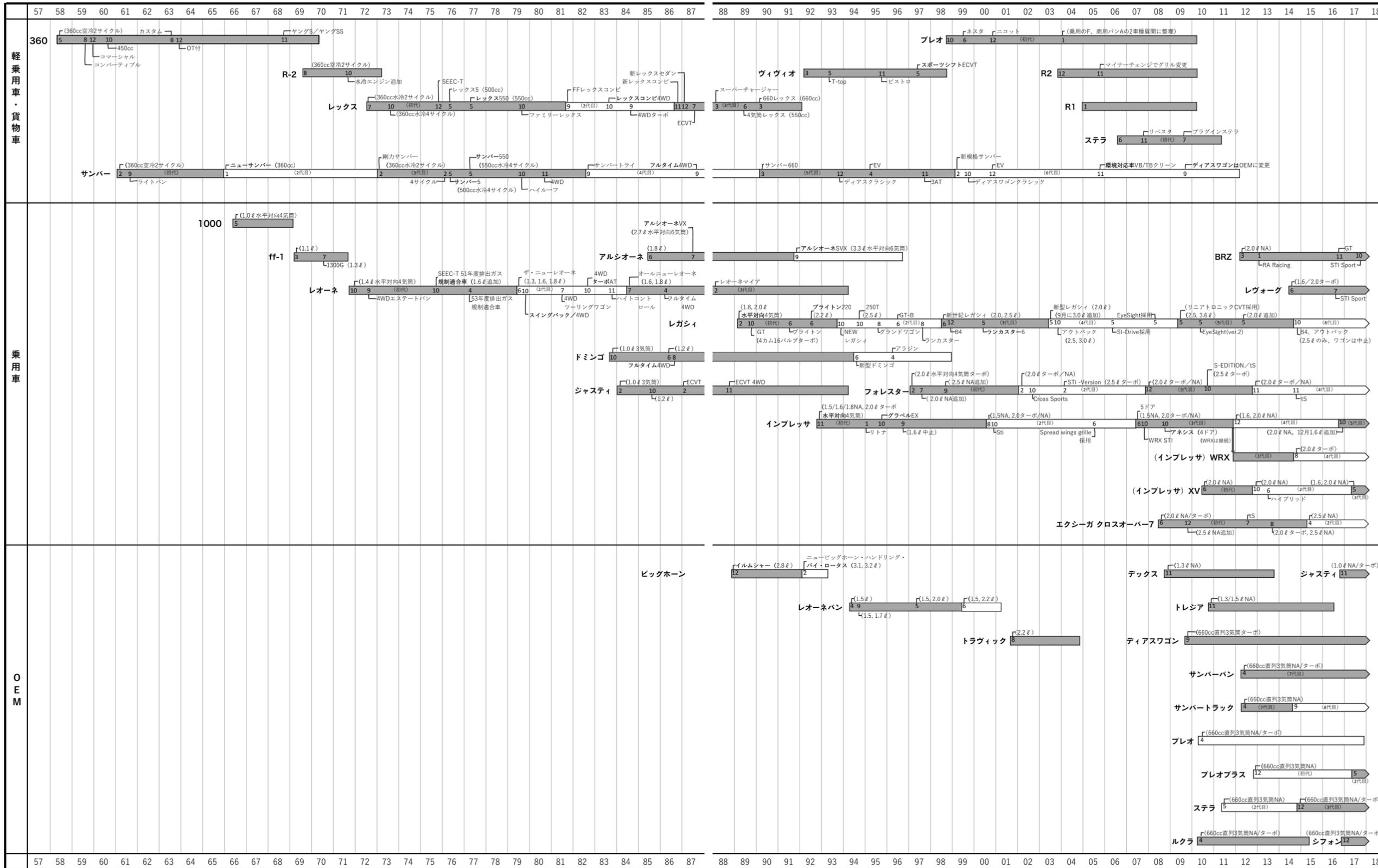
1991年の第29回東京モーターショーに参考出品された「アマデウス (Amadeus)」。ワゴンの世界を新たな領域に広げる新感覚のクラッシュ&スポーティワゴン。アルシオーネSVXをワゴンに発展させたワイド&ローのスタイリングは、徹底したフラッシュサーフェス化による優れた空力性能を実現している。3.3ℓ 250psエンジンを積み、サイズは全長4865mm、全幅1830mm、全高1300mm、ホイールベース2610mm。



1991年の第29回東京モーターショーに参考出品された軽自動車「ハナコ (Hanako)」。マガジンハウス社とタイアップして女性誌「Hanako」のネーミングを使用した、女性をターゲットとした2シータースポーツ・カジュアルの提案。658cc直列4気筒48psエンジンにファジー制御ECVTを積む。赤いクーペと黄色のタルガトップが展示された。カタログの「Hanako」の文字はオーストラリアのアーティスト、ケンドーン (Ken Done) の作品。

■モデル変遷一覧 (日本国内販売車)

2018年5月現在



■海外生産台数の推移

※SUBARU広報部調べ

年度	米国 (SIA)	台湾 (大慶)	中国	総合計
1989 平成 1	6,094	8,919	—	15,013
1990 2	42,039	20,310	—	62,349
1991 3	58,900	20,800	—	79,700
1992 4	56,912	15,091	—	72,003
1993 5	40,204	5,882	706	46,792
1994 6	67,671	2,858	658	71,187
1995 7	41,487	1,876	1,568	44,931
1996 8	103,063	1,256	576	104,895
1997 9	103,810	836	1,401	106,047
1998 10	103,797	2,127	1,539	107,463
1999 11	96,684	2,890	974	100,548
2000 12	106,255	3,202	875	110,332
2001 13	100,365	1,266	1,675	103,306
2002 14	105,849	—	1,227	107,076
2003 15	88,935	—	1,640	90,575
2004 16	114,556	—	—	114,556
2005 17	121,505	—	—	121,505
2006 18	103,415	—	—	103,415
2007 19	110,979	—	—	110,979
2008 20	83,239	—	—	83,239
2009 21	104,364	—	—	104,364
2010 22	164,773	—	—	164,773
2011 23	170,629	—	—	170,629
2012 24	181,184	—	—	181,184
2013 25	163,511	—	—	163,511
2014 26	206,681	—	—	206,681
2015 27	235,979	—	—	235,979
2016 28	335,237	—	—	335,237
2017 29	348,597	—	—	348,597
累計	3,566,714	87,313	12,839	3,666,866

注：SUBARUはモデル別海外生産台数を公表していない。

参考文献

- 『富士重工業三十年史』 富士重工業（株）
- 『富士重工業 50 年史 六連星はかがやく』 富士重工業（株）
- カートピア別冊『SUBARU 50 Years & Models』 富士重工業（株）
- 『スバルの歴史 The mini history of SUBARU 360』 富士重工業（株）
- 『富士重工技術人間史 スバルを生んだ技術者たち』 富士重工業（株）
- 『先覚者 百瀬晋六人と業績』 百瀬晋六刊行会
- 『東京モーターショーの 50 年』 日本自動車工業会
- 世界の翼別冊『写真で見る航空史 - 上』 朝日新聞社
- 『(図解)世界の軍用機史 -1』 グリーンアロー出版
- 『物価の文化史事典』 展望社
- 「自動車ガイドブック」バックナンバー 自動車工業振興会
- 「カーグラフィック」バックナンバー 二玄社
- 「各種カタログ、宣伝用冊子類、広報資料」

あとがき

『三菱自動車』で資料として出し散らかしたカタログの整理に苦勞したことをコロッと忘れ、今度は、スバル 360 から最新モデルまで、スバル全車のカタログと 1 年間、さらには増補のたびに数ヵ月間つきあうことになった。

中島飛行機について書いていると、どうしても第二次世界大戦を思い出してしまう。戦後一度だけ武蔵製作所を見たことがあり、その広大さに驚くと同時に、破壊された姿を見てなにかみじめな感情を抱いたと記憶する。筆者自身も 2 度罹災している。最初は 1945 年 3 月 10 日の東京大空襲。避難しようと布団をかぶって外へ出たら猛烈な風で、布団はあっという間に吹き飛ばされた。強制疎開で出現した広場に行くと、そこには信じられない光景が展開されていた。地表から 15cm ぐらいまでが一面火の粉に覆われて赤じゅうたんを敷いたような状態になっており、ぴょんぴょん跳ねていないと足元から火が付くありさまで逃げ場を失い、亀島川にかかる高橋のもとにあった交番の陰にうずくまって熱さをこらえていた。そこへ一人の巡査が来て「こんなところに居たら焼け死んじゃうぞ！川に沿って突っ走って南高橋を渡れ！そこはまだ燃えてない！」と指示され、道路を隔てた左側のブロックが猛火に包まれている中、熱さをこらえて 200m ほど下流に向け川岸を一目散に走って助かった。翌日は煙にやられ目が開かなかった。携帯電話も無線機も持たない時代、恐らく自身で燃えていないことを確認し、市民を誘導するためあえて火の中へ飛び込んできたのであろう。巡査の責任感の強さに救われた。

そして 2011 年 3 月 11 日に起こった東日本大震災では、津波の破壊力のすさまじさを思い知らされた。この時自身に迫る危険も顧みず避難誘導していて命を落とされた方がいると聞き、一方では、電車に乗り合わせた警察官が乗客全員を安全な場所まで無事誘導したなどのニュースに接し、忘れることの出来ない 1945 年の出来事とオーバーラップした。

2度目の空襲は5月25日、引越し先の渋谷区笹塚でやられた。照明弾で真昼のように明るくなったところへ焼夷弾の雨。必死に逃げたが、至近弾は前方2mほどのところにズボズボッと落ち、電気花火のような火を噴水のように噴出した。あわててUターンしてそのあとどう逃げたか記憶にないが、京王線の線路脇に身をかがめ、爆撃を見ているといろいろなタイプの弾が使われており、一番印象に残ったのは、割と大型の個体がゆっくりした速度で垂直に落ち（正面から見たのでそのように見えたのかもしれない）、途中で本体からこどもがパッと散るタイプで、爆撃はしつこく繰り返された。よく無事だったと思う。筆者8歳の時の出来事であった。

テレビを見ていたら幻の爆撃機「富嶽」の旅客機バージョンの図面が見つかり、ラジコン模型飛行機を製作して飛ばしていた。全幅4mの機体にエンジンを6基積んで飛ぶ姿は壮観であった。混乱のさなか、戦後を見据えたか、あるいは平和への強い願いがそうさせたのか、中島飛行機のエンジニアたちの底力を見る思いがする。

本書執筆に当たって、株式会社SUBARU・広報部には貴重なお時間をさいいただき、データの提供などをお願いし、その都度気持ちよく対応していただいた。ACCJの森会長はじめ清水さん、望月さん、小田さんには、筆者のコレクションの欠落部分を埋めるため、貴重なカタログを提供していただいた。ここに深く感謝の意を表したい。

また、三樹書房の小林謙一社長、山田国光さんには構想の段階から、数々のご教示をいただき、編集にあたってはひとかたならずご苦勞をおかけした。皆様のご協力により、この本が完成したことにあらためて感謝の意を表したい。

なお、本文の中で、敬称を省略させていただきましたこと、ご了承願います。

当摩 節夫

編集部より

戦後日本のモータリゼーションの発展に多大な貢献を果たしたスバル360が、富士重工業から発売されたのが、1958年(昭和33年)のことであり、すでに半世紀以上が経過したことになります。

そして、これまでに培ってきた航空分野の技術などを土台として、現在に至るまでのスバルの伝統となる、水平対向エンジンや4輪駆動システム(AWD)を開発し、いまでは世界有数のメーカーとなっています。その後、スバル360以来の軽自動車の開発中止のニュースもありましたが、最近ではトヨタとの共同開発となる水平対向エンジンも登場し、単に性能を競うだけでなく、燃費や地球環境にも対応しながら進化を続けています。

本書では、富士重工業/SUBARUが発売したモデルを、可能な限り紹介しました。特別仕様車についても、特に人気の高いSTIバージョンをはじめとして、その多くを収録できたと考えています。また、巻頭では創業者である中島知久平の紹介からはじめ、戦前の航空機に関する事業や、終戦直後の会社の沿革にもふれ、モデル変遷だけでなく、その変遷を知る歴史書としてご覧いただけるようにしました。

また、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。SUBARU広報部には、写真のご提供や収録する資料作成のご協力をいただき、自動車史料保存委員会からは当時のカタログや写真、ブックガレージ(東京都中野区新井1-36-3)からは当時のカタログ資料のご協力をいただきました。

なお、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。編集部の判断により統一させていただきましたので、ご了承下さい。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。

三樹書房 編集部

当摩 節夫（とうま・せつお）

1937年、東京に生まれる。1956年に富士精密工業入社、開発実験業務にかかわる。1967年、合併した日産自動車の実験部に移籍、1970年にATテストでデトロイト～西海岸を車で1往復約1万キロ走破。往路はシカゴ～サンタモニカまで、当時は現役であった「ルート66」3800kmを走破。1972年に日産自動車、海外サービス部に移り、海外代理店のマネージメント指導、KD車両のチューニングなどにかかわる。1986年～1997年の間、カルソニック（現カルソニック・カンセイ）の海外事業部に移籍、豪亜地域の海外拠点展開にかかわる。1986年～1989年の間シンガポール駐在。現在はRJC（日本自動車研究者ジャーナリスト会議）および、米国SAH（The Society of Automotive Historians, Inc.）のメンバー。1954年から世界の自動車カタログの収集を始め現在に至る。

「モーターファン別冊すべてシリーズ」（三栄書房）に「スバル・レガシイ史」「スカイライン史」「スカイラインGT-R史」「1950年代のアメリカン・ステーションワゴン」「ホンダ・シビック史」、「カー・IO」（芸文社）に「高級車史」、「別冊月刊プレイボーイ」（集英社）に「魅力にあふれたアメリカ車のカタログ」、「スーパーCG」（二玄社）に「クライスラー300・レターシリーズ史」「戦後のパッカード史」「戦後のスチュードベーカー史」「GMヘリテージ・センター」など多数寄稿。

著書に『プリンス自動車 日本の自動車史に偉大な足跡を残したメーカー』『三菱自動車航空技術者たちが基礎を築いたメーカー』『ロータリーエンジン車 マツダを中心としたロータリーエンジン搭載モデルの系譜』『富士重工業「独創の技術」で世界に展開するメーカー』『ミニ1959～2000 世界標準となった英国の小型車』『いすゞ乗用車1922～2002』『ニッサン セドリック/グロリア「技術の日産」を牽引した乗用車』『ダットサン/ニッサン フェアレディ 日本初のスポーツカーの系譜1931～1970』『スカイライン R32、R33、R34型を中心として』（いずれも三樹書房）がある。

スバル

「独創の技術」で世界に展開した100年

著者 当摩節夫

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 中央精版印刷

©Setsuo Toma/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