

Legendary Japanese Cars スバル 360 1
 名車の系譜 スバル R-2 8
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 SUBARU ① 10
 ジャパニーズカー発展史 東京モーターショーの歴史① 12

[発行日] 2023年1月3日
 [発行] 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン
 〒104-0054 東京都中央区勝どき5-2-15 EDGE 勝どき
 [発行人] 谷 健二
 [編集人] 佐藤育美
 [アートディレクション] 今福健司
 [編集協力] 株式会社ファミリーマガジン
 [デザイン] 山下真理子(株式会社ファミリーマガジン)
 [撮影] 石橋謙太郎 (studioM)
 [印刷] 株式会社大丸グラフィックス
 ©2023 k.k.DeAgostini Japan All Rights Reserved.

画像提供

いすゞ自動車、スズキ、SUBARU、ダイハツ工業、トヨタ自動車、トヨタ博物館、日産自動車、日野自動車、本田技研工業、マツダ、三菱自動車、八重洲出版、三栄
 ※本誌掲載の記事、写真、図版、イラスト等に関して、デアゴスティーニ・ジャパンに無断で、著作権法の規定に反して複製(コピー)、複製、転載、データファイル化することを禁じます。

定期購読のご案内

隔週刊『日本の名車コレクション』は隔週火曜日発売のマガジンシリーズです(一部地域を除く)。シリーズは全100号を予定しています。シリーズ全号が確実にお手元に届くように、定期購読をお勧めいたします。直接定期購読を希望される方は、次のいずれかの方法でお申し込みください。

1. インターネットで

<https://deagostini.jp/nmc/> (24時間受付)

※スマートフォンからも同じアドレスでアクセスできます。(24時間受付)

2. お客様受注センターに電話またはファクスで

TEL 0120-300-851 (10:00~18:00 年末年始を除く)

FAX 0120-834-353

(定期購読申し込み用紙をお送りください。24時間受付)

3. 定期購読申し込み用紙を郵送

「定期購読のお知らせ」がお手元がない場合はお客様受注センターまでご連絡ください。

●バックナンバー注文のご案内

本誌のバックナンバーは定期購読と同じく、弊社WEBサイトかお電話、もしくはお近くの書店で承っております。

※在庫に限りがございますので、予めご了承ください。

※本誌は都合により刊行サイクルが変更されたり、休刊になることがありますので、あらかじめご了承ください。

※本誌に掲載している商品のデザイン・仕様等は、実際にご提供するものと一部異なる場合がございます。

お客様サポートのご案内

●WEB上でも、お客様からのよくある質問と回答を掲載しています。

デアゴ よくある質問 検索



●メールでのお問合せ

※ Webで会員登録が必要です。

<https://deagostini.jp/support/mail>



●お客様サポートセンター(本誌関連の一般的な質問を承ります)

☎: 0570-008-109 (月~金10:00~18:00 土日祝日除く)

※間違い電話が大変多くなっております。お電話の際は電話番号をよくお確かめください。また万が一不良品がございましたら、上記の電話までお問い合わせください。

本誌の最新情報をCheck!

PCからもスマートフォンからもアクセスできます。

検索 デアゴ 日本の名車



【個人情報の取扱いについて】*お申し込み前に下記を必ずお読みください。

ご提供いただく個人情報は、商品の発送、アフターサービス・新商品・サービス等の各種ご案内の提供、各種商品情報やお問い合わせへの回答、および商品開発およびサービス改善のためのデータ分析のみに利用いたします。お客様の個人情報は、弊社と同等以上の管理体制を有している委託先への業務委託、法令等の規定に基づく場合を除き、第三者提供をすることはございません。業務委託のうち、クレジットカード決済に関しては、弊社と同等以上の管理体制を有する決済処理サービス会社に委託しております。個人情報のご提供はお客様の任意ですが、項目に未記入部分がある場合、お申し込みの手続きがとれない場合もあります。個人情報の利用目的の通知、開示・内容の訂正・追加・削除・利用の停止・消去および第三者への提供の停止をご希望される場合は、下記にお問い合わせください。個人情報保護相談受付窓口(03-6730-3793) 土日、祝日、年末年始、夏季休暇を除く10:00~18:00 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン コンプライアンス担当 弊社の個人情報、公表事項も合わせてご覧下さい。 <https://deagostini.jp/security/>



7

SUBARU
 SUBARU
 360
 1958-1970

實現低價格並

速霸陸360

型號	K111
引擎名	EK31
排氣量	356cc
最大輸出	16ps/4500rpm
最大扭力	3.0kg-m/3000rpm
全長	2990mm
全寬	1300mm
全高	1380mm
軸距	1800mm
車輛重量	385kg



沿自「國民車構想」而誕生的速霸陸360。對於普通民衆而言遙不可及的乘用車，變成了負擔得起的「自用車」。

致力於小型車普及的“瓢蟲”



車頭上的六連星徽章。照片顯示的是推出當時的模樣，此後推出的不同車型徽章在顏色和設計上有所變更。

從昭和33年（1958）7月的車型開始，在車輛後部加裝了進氣格柵。同時，車身線條和門的形狀也略有調整。





緊急開發的 新款四人座輕型車

速霸陸前身的「中島飛機」相關企業，在昭和29年（1954）完成了該公司首款乘用車「速霸陸1500」的試作車，該車型被稱為「P-1」並且正在進行開發。由於資金問題和難以進入與其他製造商競爭的市場，量產計劃被取消，但同時，他們也在評估開發下一代車款取而代之。管理階層和工程師們關注的是一款擁有許多優勢的360cc輕型車。當時的輕型車能夠使用新設立的「輕型乘用車駕駛執照」，這個駕照16歲起就可以取得。不需要定期車檢，並且稅金等維護費用也比較便宜。

雖然說是輕型車，但卻高不可攀，由於貸款審核很嚴格，並不是每個人都能買得起。然而，對於以航空機製造商為母公司的富士重工業來說，若能迅捷靈活地駕駛，且擁有優秀功能和耐久性，便有信心能夠熱賣。此外，認為如果是輕型車，市場前景比速霸陸1500更為看好，並且對未來的發展有所期待。

昭和30年(1955)5月，通商產業省（現在的經濟產業省）重工業局汽車課發佈「輕型乘用車培育政策概要」。這項政策被稱為「國民車構想」，是政府為促進汽車產業和機動化而推出的政策。

然而，即使在技術方面能解決問題，但銷售價格卻無法達到利潤基準。因此許多汽車製造商對此置之不理，富士重工業也決定自行著手開發超越「國民車構想」的輕型車。擔任速霸陸1500開發領導的百瀨晋六，前往住江製作所舉辦的「Flying Feather」發表會，仔細觀察了其機械結構和包裝。

於是得出的結論是，若不是能容納四個成年人的輕型車，就不會成功。當時輕型車的全長為3m，多數為雙人乘坐，但百瀨認為若採用優越的設計，是可以容納四個成年人的。此外，動力性能方面，追求登坡和加速性能達到與巴士相當的水準。雖然困難重重，但百瀨採用了逆向思考的方式進行。這種方法是先確保能容納四個成年人的車廂空間，然後再決定整體尺寸。

將引擎置於前輪的方式在輕型車尺寸上不適用。另外，此時代，精確的等

速萬向節（CVjoint）也尚未存在。因此開始考慮將引擎置於後輪，以後輪驅動的後置引擎（RR）方式。在同一時期，義大利也出現了有著類似想法的工程師。這位工程師是FIAT公司的技術總監，對設計和包裝相當熟悉，他就是DanteGiacosa。在昭和30年推出了FIAT600，在昭和32年（1957）推出了第二代FIAT500（Nuova500），證明了RR方式的優越性。

輕量化確保高速性能 低價格輕型車的登場

與此同時，在負責引擎並生產「Rabbit」摩托車的三鷹製作所，也開始興起開發輕型車引擎的熱潮。原因是Rabbit的需求達到了頂峰，人們開始大聲呼籲，希望即使在雨天或冬日，也能舒適地駕駛車子。另外，昭和29年9月輕型車的法律修訂也對此產生了重大影響。原本排氣量上限為240cc的二行程引擎被擴大到360cc，與四行程引擎相同。

昭和30年12月，在富士重工伊勢崎製作所的本館會議室舉行了名為「四輪車計畫座談會」的會議，百瀨在此提出了新輕型車的構想。在這次會議上，輕



當時的產品銷售型錄。除了車內舒適性、加速力和爬坡力等性能外，還強調可以用低成本的「輕型駕照」駕駛的優勢。



前排座椅的設計非常簡單。後排座椅的靠背可以向前摺疊，這樣可以方便進入後部引擎的維修孔。

型車的開發計畫正式確定，並且將開發代號確定為「K10」。隨後在隔年一月，會議地點移至三鷹製作所的所長室，進行了技術概念的確立會議。

引擎選用了在Rabbit上有實績，而且生產設備也能使用氣冷式2行程2缸引擎。並且努力進行車身輕量化等工作，將車輛重量降至350公斤，這樣一來可以達到最高時速80公里的目標。此外，為了擴大腳邊的空間，輪胎選擇直徑較小的10英寸。這個尺寸在市售產品中並不存在，因此他們委託了普利司通 Bridgestone 輪胎進行開發。

後來因其可愛的外觀而被稱為「瓢蟲」的設計是由佐佐木達三負責。雖然這是他第一次設計汽車，但他利用自己在大型船舶內部設計方面的經驗，強調情感而非理性，不是以畫面為基礎，而是從立體物品中設計汽車。此外，富士重工業認為，無論是飛機還是汽車，都是涉及到人類生命的交通工具，因此以人本為首要。

進行開發後兩年，在昭和33年（1958）3月3日中午，富士重工業在

位於東京丸之內的總公司大樓舉行了一場劃時代的輕型車發表記者會。這款20世紀汽車史上閃耀璀璨的經典車型，名為「速霸陸360」正式面世。工廠價格為42萬5000日元。後來被稱為「速霸陸之父」的百瀨雖然希望售價能降至4萬日元以下，但未能實現。然而，考慮到當時1000cc轎車的售價超過60萬日元，速霸陸360的性價比之高，仍然引人注目。

對一般消費者的公開日期為3月28日。從5月開始銷售，但真正進入全面量產是從7月開始。首輛紀念車的擁有者是松下電器的社長，松下幸之助。速霸陸360銷量強勁，用戶評價也很好。

獨家設計的駕乘舒適度滿分！ 透過改良措施提高了安全性

其中一個機械的亮點是其驚人的輕量設計。利用航空技術進行設計，實現輕巧但高強度的單體殼車身，同時具備卓越的空氣動力性能。積極進行安全性

確認測試，包括翻滾和碰撞等，以確保安全性。車輛重量控制在相當於兩輛Rabbit重量的385公斤，同時能舒適地容納兩名成人和兩名兒童，展現了高效率的車輛包裝設計，令人讚嘆。

車輛後方搭載的引擎被命名為EK31型，採用強制空冷式的2行程直列2缸引擎。總排氣量為356cc，壓縮比為6.5，最大功率為16ps/4500rpm，最大扭矩為3.0kg-m/3000rpm。為了降低2行程引擎特有的震動，該引擎進行了仔細的防震處理。變速箱採用了獨特的橫H型排檔模式，非同步齒輪的前進3檔、後退1檔。最高速度為83公里/小時。

速霸陸360的懸吊系統也相當獨特。前輪是拖曳臂式懸架，後輪是擺臂式四輪獨立懸架，結合橫置式扭力桿和螺旋彈簧。以「速霸陸Cushion」著稱的柔軟乘坐感是其特色之一，在崎嶇不平的路面上也展現出柔順的行駛表現。方向盤設計採用了輕巧、靈敏的齒輪齒條式構造。

在昭和34年（1959）8月，推出了可摺疊帆布頂棚的清爽「敞篷車」款



中控台也十分簡潔，儀錶僅有速度錶和里程錶。操作系統只有方向盤和左手控制的方向燈桿。



為了方便後座乘客上下車，採用了後開式車門。

式。同年12月，新增商用車「Commercial」款式，其後部四分之一面板可以向外翻折，方便裝卸貨物。至昭和35年（1960）2月，車輛機械進行了改良，主要著眼於提升安全性，將保險桿由分割式改為單一橫桿。同時，轉換變速機檔位配置成一般的H型，並在第二檔和第三檔擁有同步器，使得車輛更易操作，駕駛更加方便。此外，為提高穩定性，懸吊系統也改為油壓避震式。

同年9月，對於2缸引擎進行改良，將最大功率提高至18ps/4700rpm，最高速度達到90公里/小時。此外，進一步降低了銷售價格，打出低於40萬日圓的誘人價格。10月推出了名為「速霸陸450」的註冊車款。搭載了423cc的EK51型引擎，性能達到23ps/5000rpm，扭矩為3.8kg-m/3500rpm。由於車身尺寸沒有受到限制，安裝了大型保險桿，整體長度比速霸陸360多出125mm。雖然具有相當吸引力，但由於維護成本較高，銷售表現不佳。

儘管也增加了新車款 但未經大改款便退役

速霸陸360在輕型汽車領域佔據主導地位，銷售不斷增長，並持續保持誠懇的態度，每年都進行改良。在昭和36年（1961）9月，推出廣受期待的

「豪華版」，配備了反射式頭燈和雙雨刷等標準配置，同時「標準版」價格下調。到了昭和38年（1963）春季，內裝進行改良，引入易讀的方形儀錶等，並對儀錶板的設計進行全面更新。豪華版增加了油量計，前排座椅增加可調式角度機制。同年12月，新增「超豪華版」，高階車型的變速器增加了超速檔。

昭和39年（1964），引進了自動離合器車型，並採用Subaru-matic系統，可分離汽油和機油以進行潤滑。同時進行動力增強，最終最大功率達到20ps/5000rpm。到了昭和40年（1965）秋天，採用單一鑰匙系統。經過這些改良之後，速霸陸360的性能得到了飛躍性的提升。

然而，到了昭和42年（1967），強勁的競爭對手紛紛登場。本田推出N360，鈴木推出Fronte 360，競爭的力量也逐漸加劇。此外，大發也在Fellow車型中增設運動車款。因此，速霸陸360在昭和43年（1968）8月進行自推出以來的重大改良。將外觀設計改成年輕人喜愛的運動風格，引擎性能也提升至25ps/5500rpm、扭矩為3.5kgm/4500rpm。同時，所有車型的3速變速器均加裝了超速檔，提升了行駛性能。

在11月推出了針對追求駕駛樂趣的人們所設計的「年輕」系列。「年輕S」採用頭燈罩和條紋等運動風格的外觀設計，塑造出一種充滿活力的形象。旗艦款的「年輕SS」則配備雙化油器，以每升100匹馬力的36ps/7000rpm的性能展現出硬派風格，成功地吸引了新的消費者。

曾發下豪語不會進行改款的速霸陸360，在證明這一點後，於昭和44年（1969）夏天把主角位置讓給了速霸陸R-2。此後還繼續銷售約一年，然後靜靜地退出了舞台。這款車在一線市場上活躍了12年，持續推動著日本的機動化，成為一款不朽的名車，那就是速霸陸360。



於昭和43年登場的「年輕SS」。其最大功率與推出時相比增加了一倍以上。



搭載於後部的2行程2缸引擎。由於是強制氣冷式設計，引擎罩內設有排放冷卻風的風道。對引擎的進氣來自前部空氣清淨器透過風道進入。



這是後部有貨物空間的「Custom」。此外，還推出了多種不同類型的車型，如「Wagon」或「Convertible」等。

前蓋內裝有電池和備胎等物品，因此無法當作行李箱空間來使用。



於昭和43年推出的「年輕SS」。前排座椅裝有頭枕和3點式安全帶。

Sambar的誕生源於速霸陸360的專業技術

在速霸陸360上市的隔年昭和34年，伊勢崎製作所展開對代號「K151」輕型汽車尺寸的多功能車款開發，並在昭和36年2月以「Sambar」的名稱販售。Sambar是針對市場需求減少的輕型三輪貨車進行更新，改為輕型四輪貨車。該車款採用速霸陸360車型多項技術，例如後置引擎和後輪驅動系統，同時也改進速霸陸360的引擎和驅動系統等機械裝置並加以應用。

為確保充分的貨物載重空間，採用卡車頭式設計，並採用了箱型斷面的梯架，以降低貨台地板高度。車身款式包括可載運兩人的貨車和可容納四人的輕型貨車。

貨台寬度在輕型四輪貨車中達到最大值，為1400mm，同時貨台地板面的離地高度為350mm，是相當低的。搭載在後方的氣冷式2行程直列2缸EK31型引擎與速霸陸360相同，總排氣量為356cc。最大功率為18ps/4700rpm、最大扭矩3.2kg，最高速度為80km/h。

因採用RR配置，使得Sambar在上坡能力和乘坐舒適性方面都繼承了速霸陸360的優點，因此得到了高度評價。然而，空載時存在著直線穩定性不足等缺點，因此與速霸陸360一樣，每年都進行改良，提高商品競爭力。

此後，由於速霸陸退出輕型汽車生產，使得Sambar在問世51年後結束了自家生產，但它作為商用車的傑作，留下了不朽的名聲。



Sambar推出了貨車和輕型貨車款式。此後還生產了4門車型和針對海外市場的左駕車款。