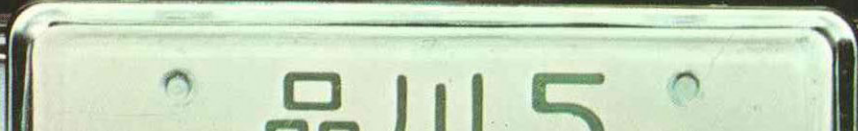
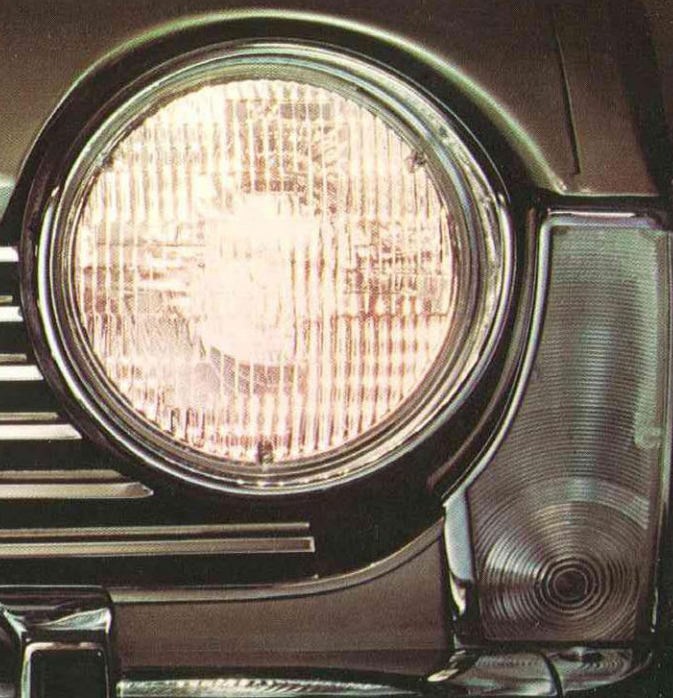


**SUBARU 1000**





FRONT-ENGINE FRONT-WHEEL DRIVE

〈イギリス〉

Austin Mini MKII  
Morris Mini MKII  
Austin Mini-Cooper MKII  
**Morris Mini-Cooper MKII**

Wolseley Hornet  
Riley Elf

Austin 1100・1300  
MG 1100・1300

Morris 1100・1300

Riley Kestrel 1100・1300

Vanden Plas Princess 1100・1300

Wolseley 1100・1300

Austin Mini-Cooper S

Morris Mini-Cooper S

Triumph 1300

Austin 1800

Morris 1800

〈スウェーデン〉

Saab Sonett II

**Saab 96 V4**

〈フランス〉

Citroën 2CV・Dyane

Citroën Ami 6

Renault 4

Panhard 24

Simca 1100

Peugeot 204

**Renault 16**

Citroën ID・DS 19

**Citroën ID・DS 21**

〈西ドイツ〉

NSU Ro 80

Auto Union DKW F102

Ford 12M

**Ford 15M**

Auto Union Audi

〈東ドイツ〉

Trabant 600

Wartburg 1000

〈ポーランド〉

Syrena

〈イタリア〉

Innocenti Mini series

Lancia Fulvia

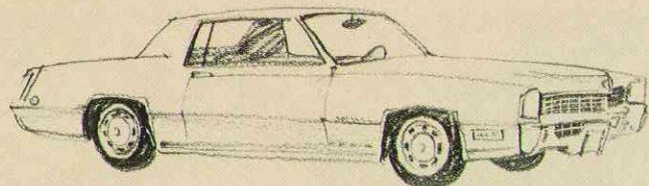
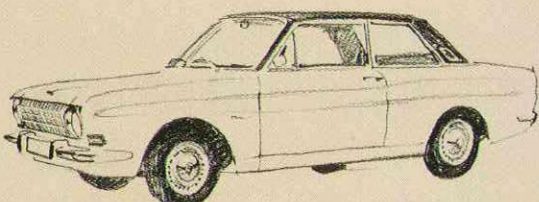
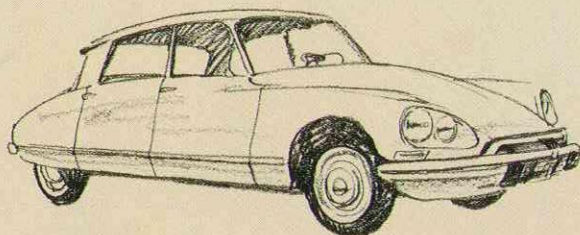
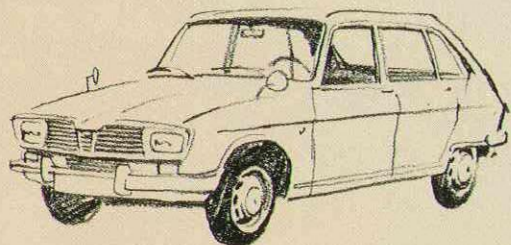
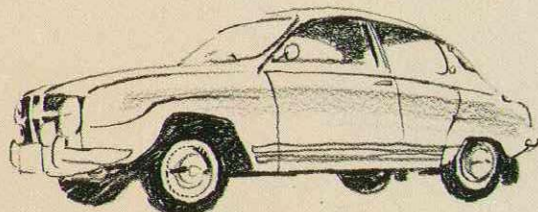
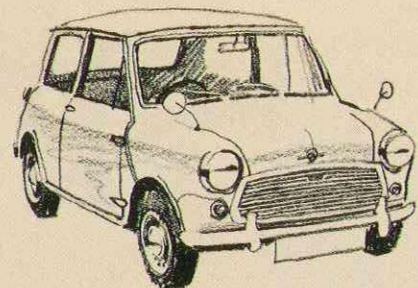
Autobianchi Primula

Lancia Flavia

〈アメリカ〉

Oldsmobile Toronado

**Cadillac Fleetwood Eldorado**



## 新しい時代をひらく世界のFF車

FF方式（フロントエンジン・フロントドライブ）は、ヨーロッパではすでに800cc～1500ccクラス乗用車の主流となりつつある、最も新しいシステムです。安定した走行性能が得られる上に、広い室内スペースを確保できるFF方式が、合理的な車を求め、しかもますます高速化する今の時代に、新しい脚光をあびることになったのです。

もちろんそのうらには、FF方式のもつ数々の利点に着目し、技術的困難をひとつひとつ解決していった技術者たちの、たゆまぬ研究と努力の積み重ねがありました。

そしてFFの波は、中・小型車が主力のヨーロッパのみならず、自動車王国アメリカにまで広がっているのです。

日本も、〈スバル1000〉の出現によって、ようやく本格的なFF時代を迎えたのです。

ハイウェイ時代をリードする

# FF

(フロントエンジン)の

## 高級ファミリーカー

### ■世界水準をゆく 高性能セダンです

発売以来、ユニークな1000cc乗用車としてご好評をいただいているスバル1000は、FF方式のもつ数々の利点を生かし、定評あるスバル技術陣の総力を結集して完成されました。

独創的なアイデアとぎん新たなメカニズムは、このクラス最高のゼイタクさです。

また、FF方式と最高の性能のコンビネーションが生んだ、高速でのすばらしい走行安定性とシャープなコーナリングは、本格的なハイウェイ時代にふさわしい魅力のフィーリングです。

スマートで、スピード感にあふれたスタイルも、高級ファミリーカーの名に恥じない、ユニークな美しさをもっています。

### ■1000cc乗用車の常識を一步進めました

FF方式の採用は、従来の1000ccはもちろん1500ccクラスの車にも求められなかった、新しい可能性を実現しました。これまではとても考えられなかった室内の広さがそれです。

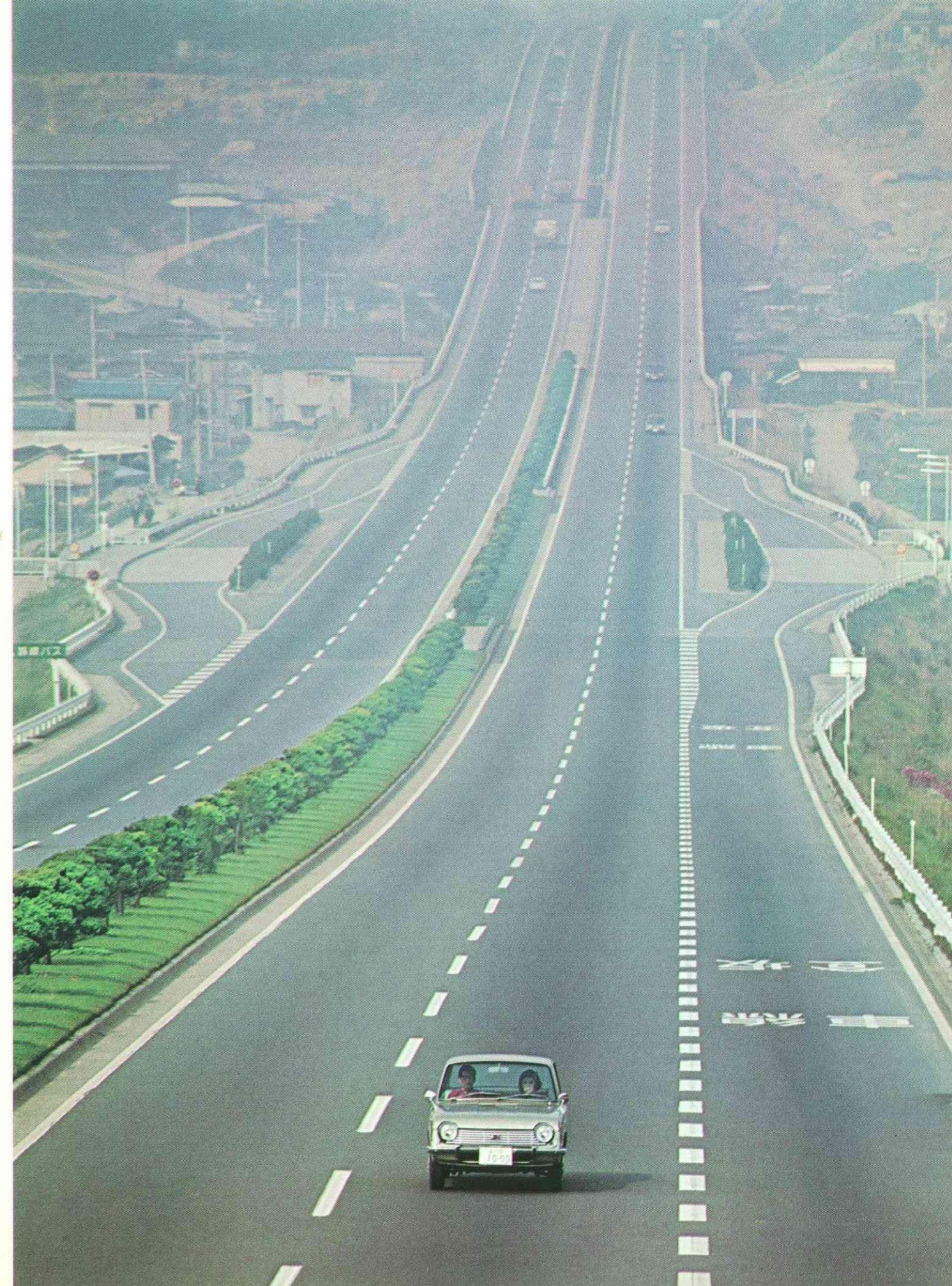
スバル1000にはプロペラシャフトの出っばりがありませんから、レッグスペースは余裕たっぷり、大人5人がゆったりとくつろいでいただけます。

### ■豊富な車種とボディカラーを取揃えました

お好みに応じてお選びいただけるよう、車種とボディカラーを充実しました。

落ち着いた風格の〈4ドア・セダン〉、フレッシュな魅力の〈2ドア・セダン〉のそれぞれに、スーパーデラックス、デラックス、スタンダードの3種類を準備、さらに高性能をとおっしゃる方のために〈スポーツ・セダン〉を用意しました。

ボディカラーも豊富に取揃えてあります。





ハイウェイではっと目をひく

## 個性的なスタイル

### ■スピード感にあふれた美しさ……

シャープなフロントグリルと、流れるようなボディラインは、ハイウェイで思わず振り返ってみたいくなるような、スピード感にあふれた美しさ……  
シンプルにまとめられたヘッドライトまわりと優美な曲線は、洗練されたセンスとクールな魅力をただよわせています。そして、サイドフラッシュランプが、きりりとサイドビューを引きしめます。

### ■洗練されたセンスと風格をそなえた

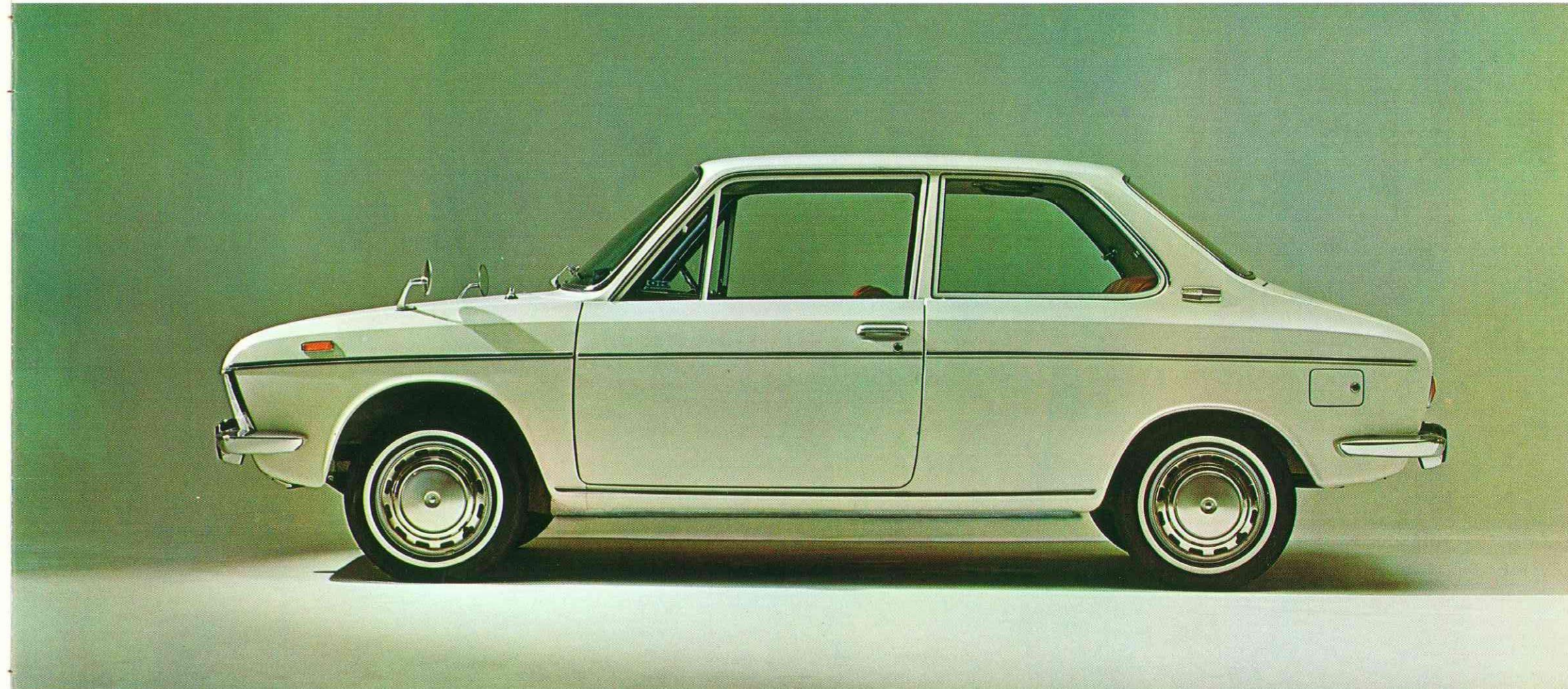
#### 4ドア・セダン

スバル1000<4ドア・セダン>は、どんな場所においてもエレガントな落ち着きを感じさせる風格と個性をそなえた、本格的な4ドアセダンです。  
1000cc乗用車に求められる全ての条件をぜいたくに満たした、理想的な高級ファミリーカーです。

### ■スポーティなイメージから誕生した

#### 2ドア・セダン

スマートなボディラインをご覧ください——。  
スバル1000<2ドア・セダン>は、現代人の感覚にぴったりの、イキでおしゃれなコンパクトカーです。  
ドアの広さも抜群。<2ドア・セダン>を、若々しく、スポーティに乗りこなしてください。

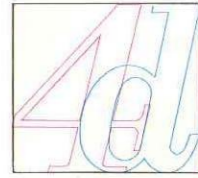


4d & 2d



ゆったりとくつろげる

## 5人乗りの広い室内



### ■シックで明るいルームデザイン

スバル1000の室内は、軽快でエレガントな外観にふさわしい、落ち着いた雰囲気です。窓面積は、5人乗り乗用車の標準より10~20%も広くっており、洗練された配色のシートと内張りをいっそう引きだてる明るさです。現代感覚にぴったりのルームデザインは、まさに高級ファミリーカーの名に恥じません。

### ■フラットな床面と<FF空間>

室内の広さはこのクラス最大です。FF方式の採用により、プロペラシャフトの出っばりがなく、床面はまったくフラットですから、前・後席ともレッグスペースは余裕タップリです。また、ホイールベースが長いので、室内長が最大限に利用できるだけでなく、リヤシートにはタイヤハウスのふくらみがありません。

カーブドガラスの採用とあいまって、後席には大人3人がゆったりとおくつろぎいただけます。<FF空間>をいかしたスバル1000の室内は、1500ccクラスの乗用車をしのぐ広さです。

- ④4ドアセダンのシートと内張りには、ここにあげた高級織物とビニールレザーの組合せのほかに、豪華なレザータッチのものもあります。(次頁をご覧ください)
- ④デラックスとスーパーデラックスには、サブ・マットが標準装備されています。

### ■静かな室内 常装備の強力ヒーター

スバル1000は、国産車では初めての《デュアル・ラジエーター方式》を採用していますので、冷却ファンの騒音から解放され、室内はたいへん静かです。また、デュアルラジエーターの一部を効果的に活用した常装備のヒーターは、熱量が大きく、2000cc級の車の暖房に匹敵します。(スタンダードでもヒーター常装備なのはスバル1000だけです)

- ④にぎりやすい位置にセットされたアシストレール
- ④ゆったりとしたショルダースペースを確保するカーブドガラス







高速時代にふさわしい

## 高性能・耐久性・安全性

名神高速道路につづいて、東名その他の高速道路が続々と名乗りをあげ、日本もいよいよ欧米なみのハイウェイ時代を迎えようとしています。

スバル1000は、そうした時代に先駆けて誕生した、本格的な高性能セダンです。

**実用最高速——135km/h**  
**0→400m——19.9sec**

ハイウェイを疾走するスバル1000の高性能は、

- ・モノコック構造の軽いボディ
- ・高出力エンジン
- ・フルシンクロ4段ミッション

の巧みなコンビネーションから生まれました。

すばやい出足と低速でのねばり、なめらかで力強い加速性能は、スバル1000ならではの持味です。追越加速も抜群。しかも、ハイスピードで長時間連続走行しても、ピクともしない頼もしさです。

### すぐれた走行安定性を誇るFF方式 —フロントエンジン・フロントドライブ—

まず、ハンドルを握ってカーブに入るときの手ごたえがちがいます。フロントホイールを伝わってくるすばらしいロードホールディングの感触は、スバル1000独特の爽快さです。

ハイウェイを高速で走るときや、急なカーブに高速で飛びこんだ際に発揮する、安定した走行性能とシャープなコーナリングは、安全性のうえでも高く評価されています。

また、砂利道、ぬかるみ、雪道などのきびしい道路条件でもスリップせず、強い横風にもハンドルをとられませんか。それだけ、余裕のある安全なドライブをお楽しみいただけます。

### 高性能をささえるユニークなメカニズム

スバル1000のすぐれた総合性能をささえているのは、定評あるスバル技術陣が開発した、アイデアに富んだメカニズムの数々です。

ハンドルの重さをとり除いたり、走行中の振動をハンドルに伝えないためのセンターピボット・ステアリング方式や強力なバランスのよいブレーキシステム、オーバーヒートの心配がない独特な冷却方式…などはその一例です。

エンジンは、性能・耐久性ともに抜群。ボディや足まわりも堅ろうそのものです。

＜スバル1000のメカニズムについて詳しくお知りになりたい方は、次頁以下をどうぞお読みください＞

## ざん新なメカニズム・豊富なアイディア

——メカニズムに関心をお持ちの方に——

### 世界水準をゆくFF方式

#### ●世界の注目を集めるFFのシステム

自動車の駆動方式には、次の3つの代表的なタイプがあります。

- ・FF方式（フロントエンジン・フロントドライブ）
- ・FR方式（フロントエンジン・リアドライブ）
- ・RR方式（リアエンジン・リアドライブ）

これらの駆動方式は、それぞれ異った性格や特長をもっています。F.R.方式は、もっともオーソドックスなタイプ。R.R.方式は、主に1000cc以下の小容量車に適しているといわれております。

これに対してF.F.方式（前輪駆動方式）は最近とくに世界的な注目を浴びているシステムです。

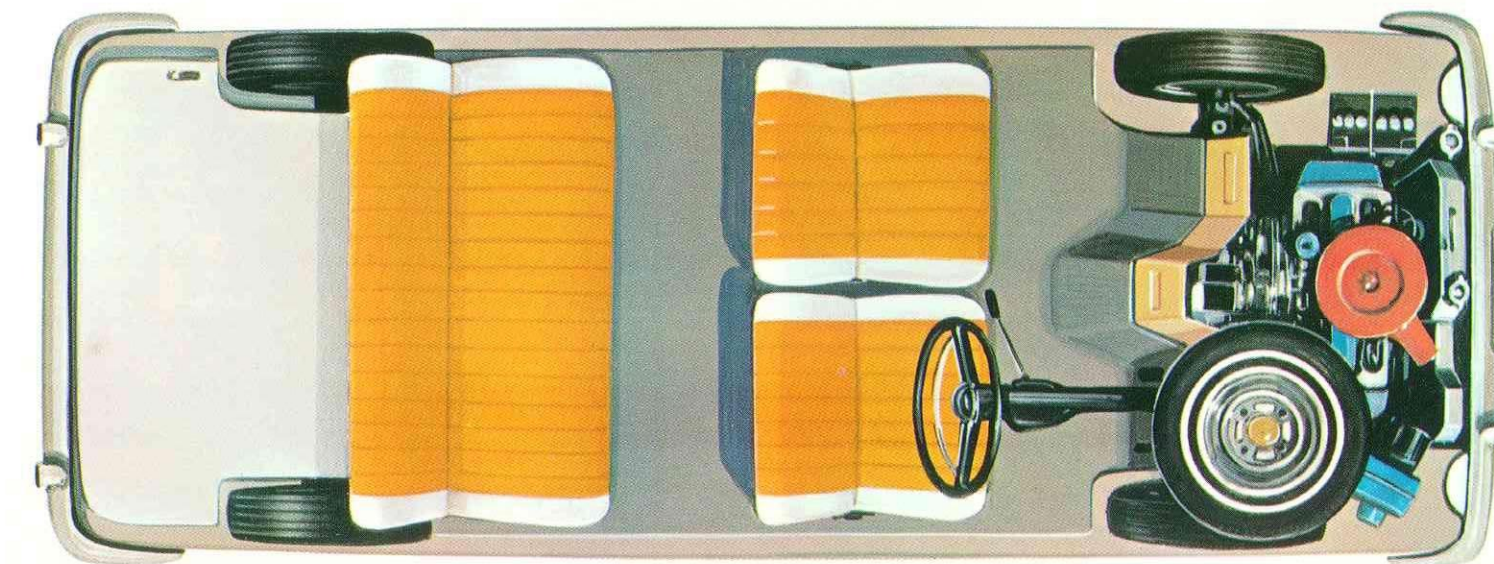
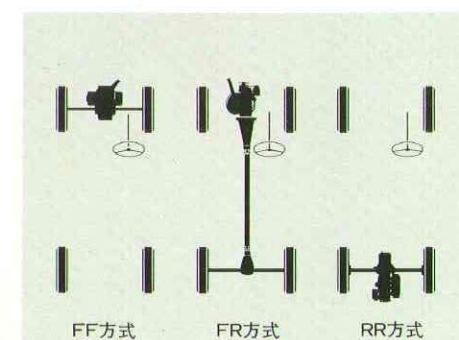
その第1の理由は、より広いルームスペースを確保し、より経済的な車を設計するうえで、F.F.方式がもっとも利点が多いと考えられるようになったこと。

第2の理由としては、高速での走行安定性が、他の2方式にくらべてすぐれていること、などからです。

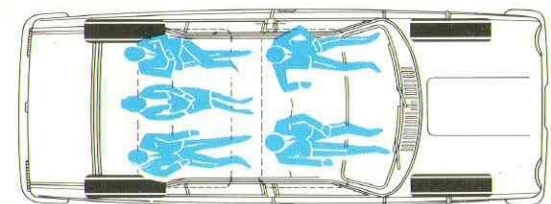
このほかにも、F.F.方式は数多くの利点をそなえております。自動車の本場であるヨーロッパにおいては、1000ccから1500cc級の主力車種のうち約40%がF.F.方式を採用していることから、この方式がいかに優れたシステムであるかお分かりいただけると思います。

スバルのエンジニアたちも、いち早くこれに着目し、長い間、研究やテストを重ねた結果、スバル1000を完成したのです。

スバル1000は、機構、性能、居住性、経済性などあらゆる点で、世界のFF車に伍してもヒケをとらない、日本を代表する本格的FF車です。



スバル1000・室内レイアウト図  
—4ドア・セダン スーパーデラックス—



#### ●効率的なスペース配分

上の図は、スバル1000のスペースレイアウトの状態を、真上からごらんに入れたところ

です。この図からもお分りのように、スバル1000は、F.F.方式の採用により、エンジン、ミッション、デファレンシャルなどのパワーユニットをフロント部にコンパクトにまとめることができました。

このため、室内やトランクルームなど、お客様が主にご利用なさるスペースは、広く効率的にレイアウトされています。

【スペースレイアウト図の解説】① エンジン

を前車軸より前に配置したため、車室はぐ

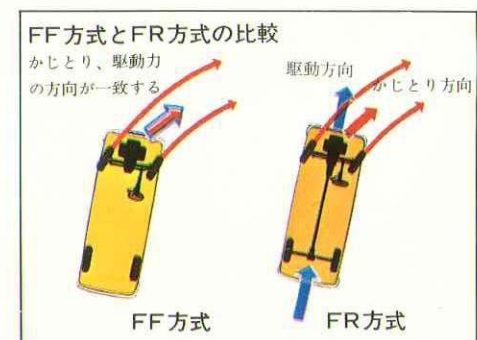
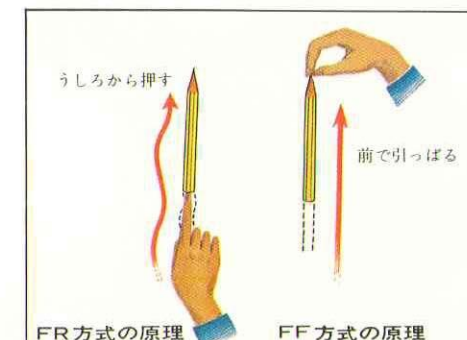
#### ●すぐれた操縦性と走行安定性

つと前方に伸び、フロントシート廻りのスペースが広がっている。② F.R.方式のように室内にプロペラシャフトの出っぱりがないので室内の床面はまったくフラットである。

③ F.F.方式の採用により1500cc級のホイールベースをとることができたので、リアシートにはタイヤハウスのふくらみが全くない。

④ F.R.車のように後部にプロペラシャフトやデフケースなどの邪魔物がないので、ガソリンタンクはリアシートの下に納められている。それだけトランクルームは広く

なっている。⑤ スペアタイヤやジャッキなどをフロント部に格納したので、トランクルームは広くて清潔である。



下の図をご覧ください。鉛筆を前から指で引っばって動かす時には、鉛筆は任意の方向にスムーズに動きますが、逆に後ろから押すとどうしても方向は不安定になりがちです。

この原理は、車の場合でも同じことです。F.F.方式では、車を前進させる駆動力が前にあり、走行抵抗は主に後ろに働きますので走行中の安定性はすぐれています。

F.R.方式では、走行抵抗が前に働き、駆動力は、後ろから押す形になりますから、どうしても不安定になりがちです。

また、F.F.方式では、かじ取り方向と駆動力の方向とが一致しますので、特に高速走行時やコーナリング時などの安定性は抜群です。F.R.車にみられるような、後輪の横スベリ現象などを起す危険性ははありません。

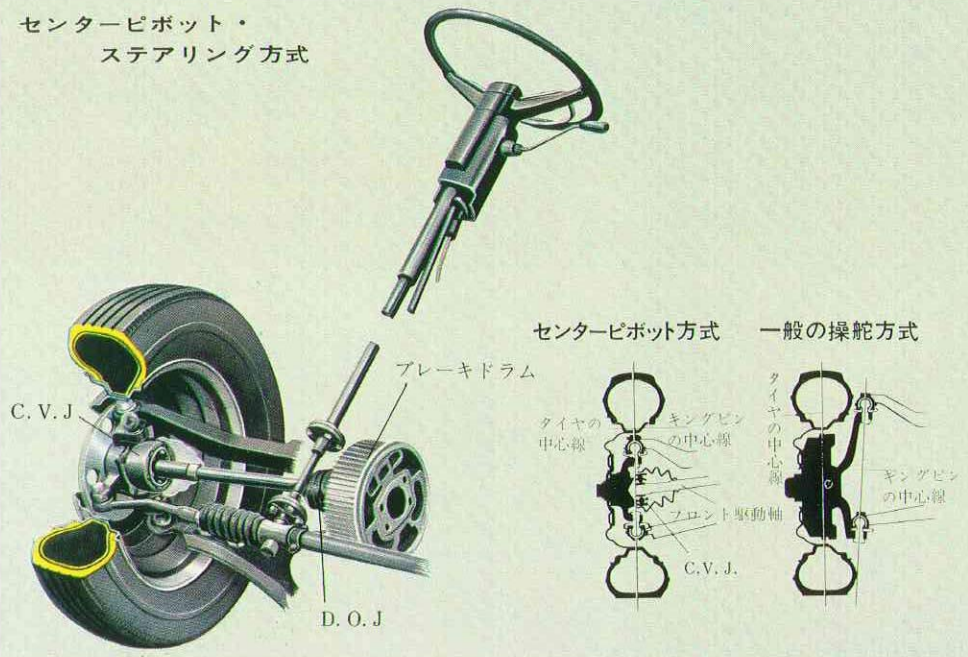
それだけ、シャープなハンドリングによる安全な運転が可能です。

そのうえ、砂利道、ぬかるみなどの悪路や雪道を走行する時、横風のひどい時——そのほか、道路条件や気象条件にめぐまれぬ場合にも、驚くべき強さを発揮します。

もちろん、市街地などで普通に走っているときは、他の方式の車となんら変わりありません。



センターピボット・ステアリング方式



センターピボット・ステアリング方式

普通車では、フロントブレーキドラムはホイールの中に取り込まれていますが、スバル1000のフロントブレーキは両側のインボードタイプとなっており、デファレンシャル側に装着されています。

これによって、ホイール廻りは上図のように前輪旋回を中心となるキングピンの軸線とタイヤの中心線とがほぼ一致しています。

この方式の採用によって

① 低速時の操舵力が軽くなる、② 路面からのショックによって生ずる不快感が、

ハンドルに伝わらない、③ 1500cc級のホイールベースでありながら、回転半径が小さくなる、④ バネ下重量が軽減されるので、タイヤの接地性が良くなり、乗り心地、走行安定性が向上する——などの利点があります。

2組の等速ジョイント

F E車では、ホイール側にのみ等速ジョイントを使用するのが普通です。

スバル1000では、ホイール側、デファレンシャル側の両方に2組の高級な等速ジョイントを使用しています。

これによって、加速時、旋回時などに発生

していた不快な振動が、車体やハンドルに伝わらないようにしています。

軽量・コンパクト・高出力

水平対向4気筒水冷4サイクルエンジン

スバル1000のエンジンは、スバルの技術陣が独自に開発した、F E方式に最適な水平対向エンジンの自信作です。エンジン各部には、高速時代にふさわしいアイデアに富んだメカニズムが結集されています。

**高出力 高性能** スバル1000のエンジンはメカニカルオクタン価の高い新燃焼室設計などにより、低速から高速までフレキシブルなエンジン性能を発揮する高性能エンジンです。

**アルミ合金・軽量コンパクト** 軽量コンパクトなアルミ合金エンジンで、しかもエンジン、ミッション、デファレンシャルとの一体構造になっていますので、F E方式には最適です。

**高耐久性** オーバースクエアエンジンで、ピストンスピードを落とし、クランク軸の剛性を高め、またアルミ合金製のプッシュロッドを採用して弁機構系の軽量化をはかるなど、エンジンの耐久性に対しても、充分な配慮がはらわれています。

**経済設計** ピストン廻りの巧みな設計などにより、燃費性能は、低速から高速まで大変経済的です。

**振動、騒音が少く静粛** バランスの良い水平対向エンジン、冷却ファンのないデュアルラジエーター方式の採用などにより、エンジンは驚くほど静かです。

**レギュラーガソリンでOK** 冷却性の良いアルミ合金エンジン、メカニカルオクタン価の高い燃焼室設計により、燃料はレギュラー

ガソリンでOKです。(ただし、スポーツ・セダンでは、ハイオクタンガソリンを使用しています。)

独特なデュアルラジエーター方式

デュアルラジエーター方式は、スバル1000の持っている大きな魅力のひとつです。

この方式は、一般に採用されている冷却方式とはことなり、冷却ファンがありません。

その構造は、下図のようにメインとサブの2つのラジエーターと、リザーブタンク、サブラジエーター用の小型電動ファンからなり立っている密封加圧式の冷却システムで、状態に応じて3段階の効率的な冷却を行います。

また、この方式が国産車に採用されたのはスバル1000が最初です。

●特長

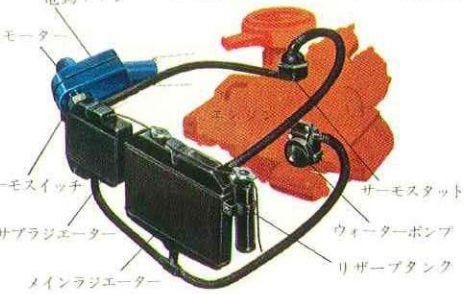
**高速性能および燃費が向上** 車速による冷却効果をフルに利用できますので、冷却ファンによる馬力損失がなく、高速性能・燃費が向上しています。

**オーバーヒートの心配がない** 小型電動ファンが、一定温度以上に達すると自動的に作動して、強制冷却を行いますから、特に登坂やノロノロ運転などの場合にも、オーバーヒートの心配がありません。

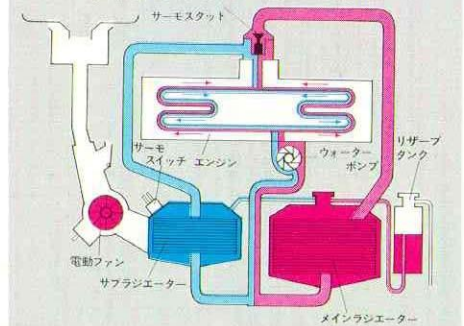
**冷却ファンの騒音から解放される** エンジン駆動による冷却ファンがありませんから、一般のラジエーター方式のようなファンの騒音が室内に伝わらず、まったく静かです。

**冷却液の補充や交換が長期間不要** 密封加圧式ですから、冷却後の補充は長期間不要です。またスバルクーラントを使用しますので冷却液がよごれず、2年間または36,000キロ

デュアルラジエーター構造図



デュアルラジエーター作動図



まで交換不要です。(不凍液は不要です)

冬期にはサブ・ラジエーターがそのまま暖房になる 冷却装置の一部を利用しますから熱量がおおきく、2000cc級の車のヒーターに匹敵する暖房となります。スタンダード車にもヒーターが常装備されているのは、スバル1000だけです。

【作動図の解説】

①エンジン始動時 始動時にはサブラジエーターだけが作動します。必要以上の冷却はエンジン出力のロスを出すだけです。②普通走行時 冷却液の温度が上昇して、ある温度(82℃)に達すると、サーモスタット・バルブが開きはじめて、メインラジエーターが作動しはじめます。このときには、車速による冷却効果をフルに利用できますから、普通のラジエーターのように冷却ファンによる馬力のロスがありません。③登坂やノロノロ運転などの高負荷時 急登坂やノロノロ運転など、苛酷な条件で走行する高負荷時には、(冷却液の温度が92℃前後)サーモスイッチが自動的に働いて、小型電動ファンをまわし、サブラジエーターを強制冷却します。

温度が下ると自動的に逆の作動を行い常に適切な冷却を行います。

すぐれた機構の数々

スバル1000には、以上のほかにも、より運転しやすく、より安全で、しかもより乗り心地がよいよう、ご利用になるお客様の立場に立つて開発されたさまざまなメカニズムが、数多く取り入れられています。

●フルシフト4段ミッション

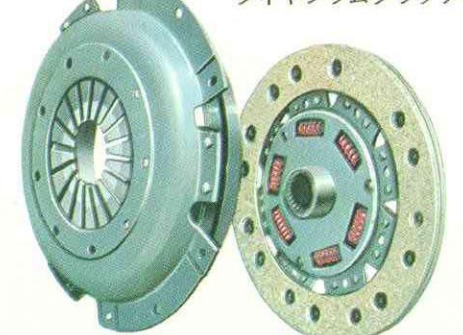
フルシフト4段ミッションを採用していますので、あらゆる道路条件に応じて、すばやく変速操作を行うことができます。

またギヤレシオは理想的に配分されていますから、発進加速、追越加速は抜群です。

●高速タイプのダイヤフラム・クラッチ

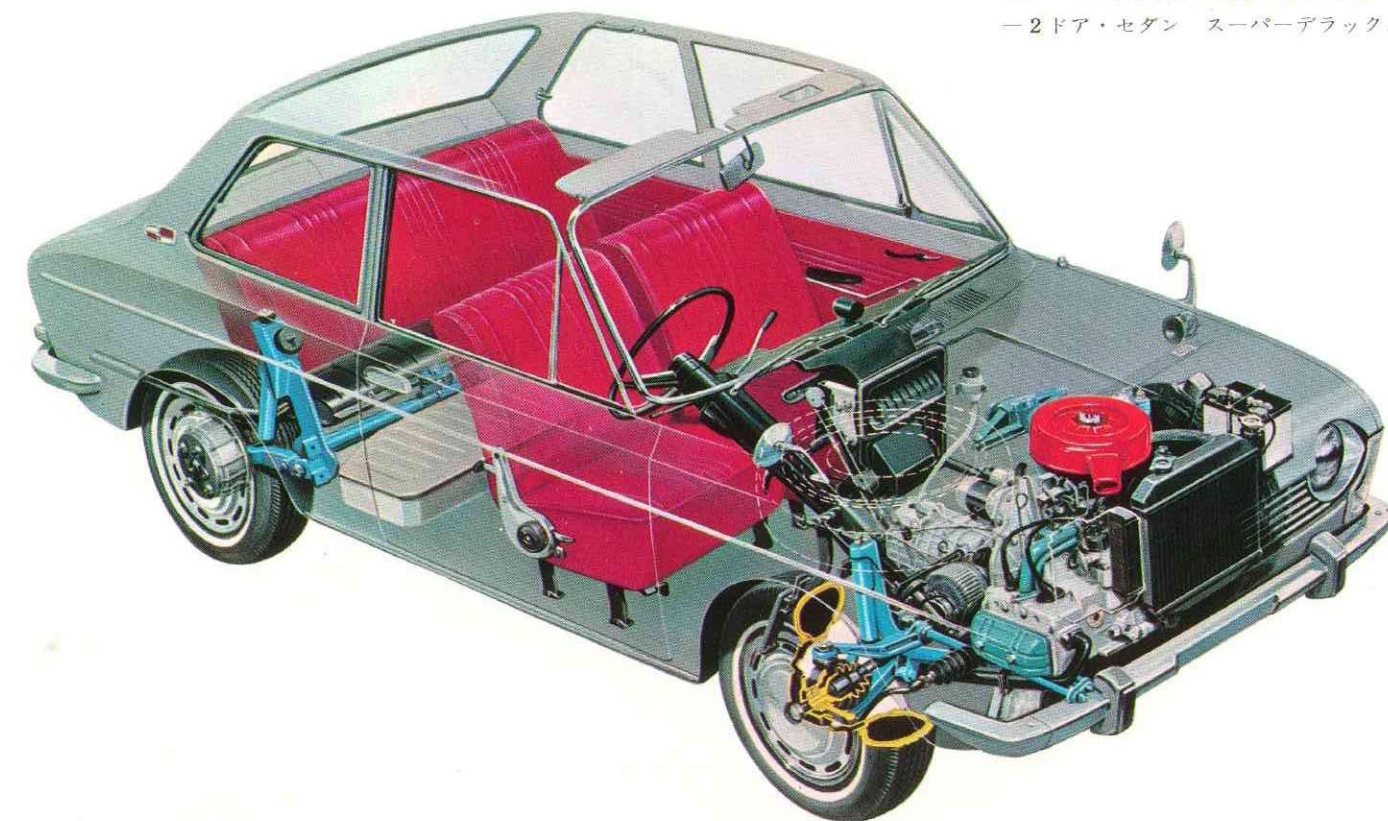
スバル1000に採用しているダイヤフラム(皿ばね)・クラッチは、小型、軽量であるとともに高回転時の性能、強度にすぐれ、低速から高速までスムーズに作動します。

ダイヤフラムクラッチ



スバル1000全体透視図

—2ドア・セダン— スーパーデラックス



●4輪独立懸架のサスペンション

前・後共にトーションバーばねを利用した4輪独立懸架方式です。

フロント・サスペンション

アッパー・ロアの2つのサスペンション・アームと、トーションバー及びオイルダンパーからなるウィッシュボーンタイプです。

トーションバーを縦置きにしてアッパーアームに固定してありますので、石はね等によるトーションバーのいたみを防止します。

リア・サスペンション

トレーリングアーム、コイルスプリング、トーションバー、オイルダンパーからなるトレーリングアームタイプです。

路面から受けるショックは、取付部のクッションラバーで緩衝され、大きな振動はトーションバーとコイルばね、オイルダンパーで緩衝されます。

トーションバーは、クロスメンバー内に収められていますので、耐久性は充分です。

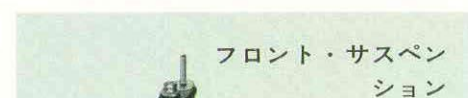
●ラック&ピニオン式ステアリング

ステアリングギヤには、効率のよいラック&ピニオン式を採用しています。

独特のセンターピボット・ステアリング方式とあまって、ハンドルの操作は軽快そのものです。

●安全・確実なブレーキ・システム

ブレーキシステムは、フロントに強力なデュオサーボブレーキ、リアに、安定性のよいリーディング・トレーリングブレーキを採用



フロント・サスペンション

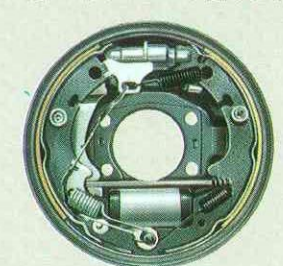


リア・サスペンション

しています。(スポーツ・セダンは、フロントにディスクブレーキを採用しています。)

前後輪ブレーキ力の適正配分により、安全、確実な制動力を発揮します。また、前後ブレーキ共、自動調整式ですから大変便利です。

前・後ブレーキ断面図

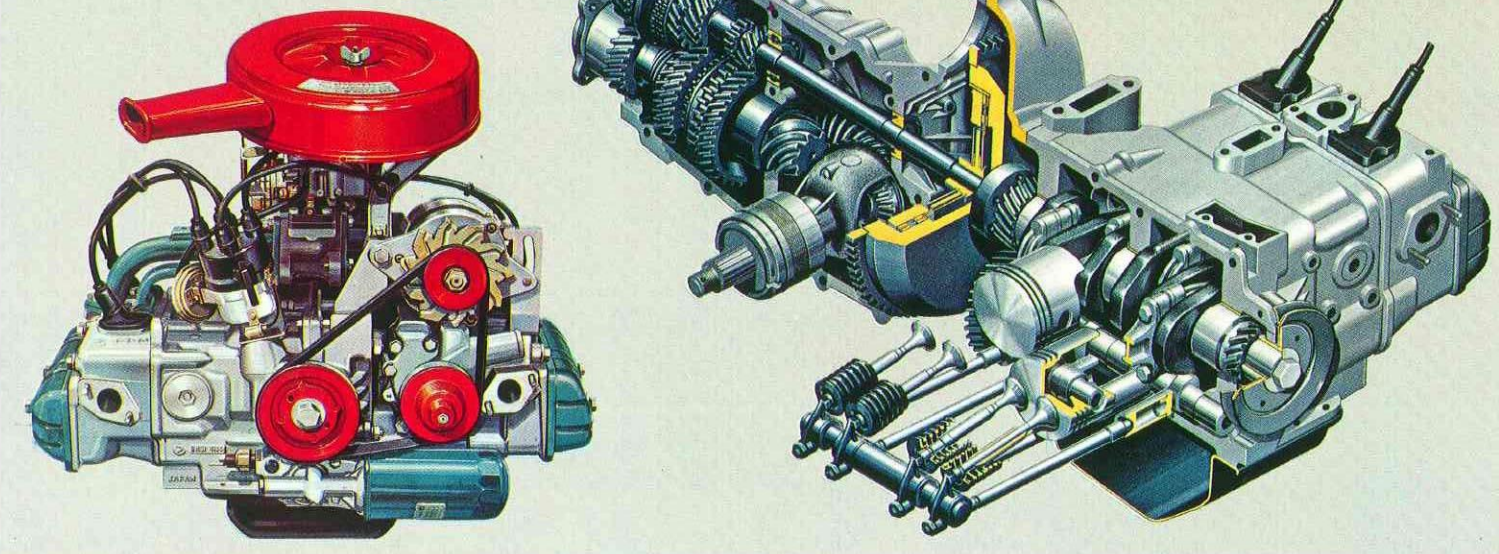


フロント・ブレーキ



リア・ブレーキ

1000cc 55ps





**SUBARU 1000**  
*Sports Sedan*



ダイナミックな本格派の魅力  
**国産初のFFスポーツセダン**

実用最高速 **150Km/h**  
0→400m **18.4sec・17.7sec**  
(定員乗車) (2人乗車)

■FFの魅力さをさらに前進させたスポーツセダン  
豪快なスポーツ走行を楽しみたい——とおっしゃる方々のために誕生したのが、スバル1000〈スポーツセダン〉です。

スバル1000セダンをベースに、パワーアップされたエンジン、強化されたサスペンション、国産量産車で初めてライン装着されたラジアルタイヤ、フロントに採用されたディスクブレーキ、そしてスリー・スポークハンドルとフロアシフトなど、スポーツ仕様に強化されたメカニズムと装備の数々は、日本に初めて登場したFFの〈スポーツセダン〉にふさわしい本格派の魅力にあふれています。

■圧倒的な高性能と 動感にあふれたスタイリング  
パワーアップされたエンジンは、時速 150キロのハイスピードで連続走行しても、びくともしない実力をそなえています。  
しかも、スタートしてから 400mを走破するのに、18.4秒(定員乗車時)という驚異的な公式データは1000ccはもちろん1500ccクラスのスポーツセダンに比較しても決してヒケをとらない、圧倒的な出足を誇ります。

また、高速でのコーナリングや追越しの際に発揮される走行安定性の威力は、FFの〈スポーツセダン〉の独壇場といえましょう。

いっそう精悍さをましたフロントグリルと、あくまでも低く、ラジアルタイヤにしっかりと支えられたスタイリングも、動感にみちたたくまじきです。

■スポーツムードあふれる運転席と5人乗りの室内  
〈スポーツセダン〉の室内は、落ち着いた黒で統一されたスポーツムードあふれるルームデザインです。大変見やすい丸型スリー・メーター、操作しやすいスイッチ、レバー、ペダルなど、機能的にレイアウトされた運転席は、かっちりとした身をつんでくれるバケットタイプのシートとあいまって、軽快なスポーツ走行にぴったりのすばらしさ……。  
そのうえ、居住性の面では室内スペース、乗心地ともスバル1000セダンとまったく変わりありません。



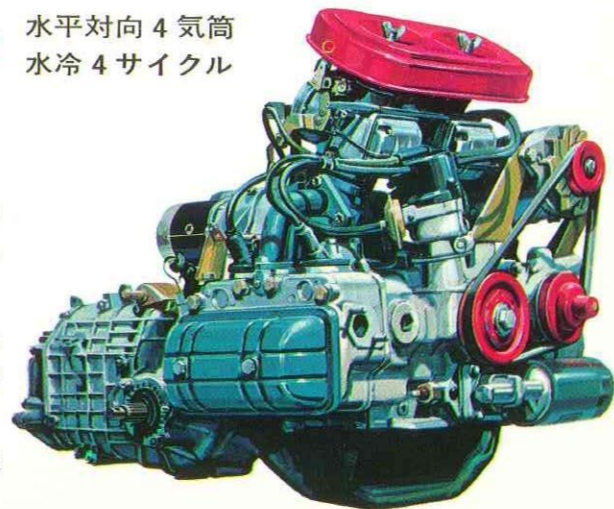
**1000cc 67ps/6,600r.p.m. 8.2kg-m/4,600r.p.m.**

■パワーアップされた高出力高性能エンジン

スバル1000〈スポーツセダン〉には、高性能とすぐれた耐久性で定評のあるセダンのエンジンをパワーアップした、高出力高性能エンジンを搭載しています。これには、SU型SOLEXツインキャブレター、高速型のエアクリナー、デュアルエキゾーストなどの機構がとり入れられています。  
圧縮比は10:1に高められ、また、吸排

気系の効率を高めるため、バルブリフトおよびバルブタイミングを変更して出力を高めるなど、スポーツセダンにふさわしいエンジンです。  
特に、高速でのエンジン回転の立上りは豪快なものです。フロアシフトの4段フルシンクロミッションとあいまって、鋭い出足とすばらしい追越加速の醍醐味を満喫していただけます。

水平対向4気筒  
水冷4サイクル



■見やすいスリー・メーターと、スリー・スポークハンドル。メーターは、左からスピードメーター(トリップメーター、オドメーター付)、タコメーター(6,500r.p.m.よりイエローゾーン、7,000r.p.m.からレッドゾーン)、

右端は燃料計、温度計、等のコンビネーションメーター。お好みに合わせて自由に高さが調節できる、専用セーフティビロー(安全まくら)と、取付容易な3点式安全ベルト。



■より安全にスポーツ走行が楽しめます  
スバル1000〈スポーツセダン〉には、実用最高速150Km/hの高性能車にふさわしいあらゆる安全設計がほどこされています。安全パッドで厚く覆われたダッシュボードまわり、専用セーフティビロー、そして前・後席に装備された3点式安全ベルト取付装置がドライバーの安全を守ります。(安全ベルトは、オプションです。)また黒一色に統一されたルームデザインは反射を防ぐとともにドライバーを疲れさせません。

■国産初のラジアルタイヤ標準装備

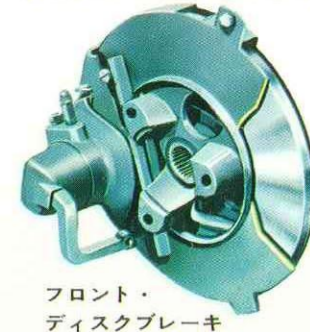
スバル1000〈スポーツセダン〉には、高速でのスポーツドライブを考慮して、特

にこの車のために開発されたラジアルタイヤを、国産量産車で初めてライン装着としました。

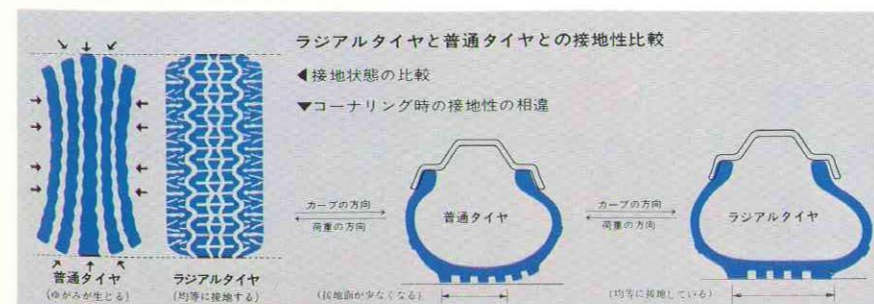
このタイヤは、特に接地性と耐久性にすぐれた特長を持っています。このため、高速走行の際にふらつきがなく、急旋回に耐えるので、操縦性や走行安定性に絶対の強味を発揮するばかりでなく、加速性能や燃費も大いに向上します。また、接地性がすぐれているので、スリップがなく、ブレーキ性能が向上するなど、安全性の上でも高い評価をえています。ぬかるみや雪道での走行に強いのも、大きな特長です。

■安全で確実なディスクブレーキ  
高速車にふさわしく、インボードタイプのフロントブレーキに、ベンディックスタイプのディスクブレーキを装備してあります。このため、高速での制動力がいちだんと高まったのをはじめ、ひんばんに使用する場合でも、常に安定した制動力が得られますので、余裕のある高速ドライブをお楽しみいただけます。  
なお、リアブレーキには安定性のよいリーディングトレーリング・ブレーキを装

備しており、適正な制動バランスが得られるよう設計されています。前後ブレーキ共に自動調整式となっているのはセダンと変わりありません。



フロント・ディスクブレーキ

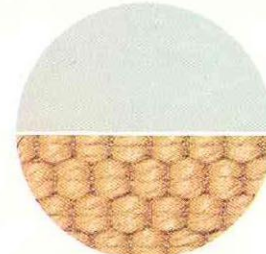




### ★カラー・サンプル

- 用途とお好みに合わせてお選びください。
- 印刷インクでは、実際のボディカラーと多少違って見えることがあります。
- スーパーデラックスについてのみの右の〈注文色〉のオーダーをうけたまわっております。

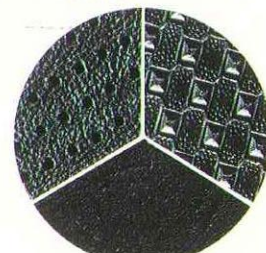
内装色A



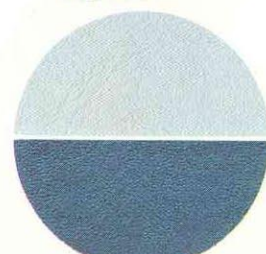
内装色B



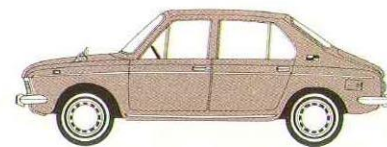
内装色C



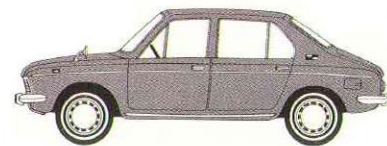
内装色D



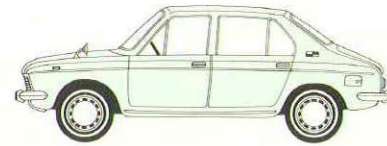
4ドア スーパーデラックス



シャイニング ベージュ (メタリック) 内装色A



シャドウ グレイ (メタリック) 内装色B



ビーチ ホワイト 内装色B

4ドア スーパーデラックス(注文色)



ローマン ブラック 内装色B

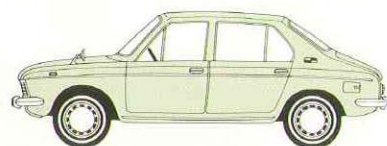


トロピカル レッド 内装色B

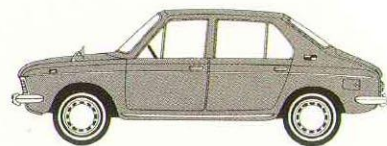
4ドア デラックス



トロピカル レッド 内装色C



ディーン ホワイト 内装色C

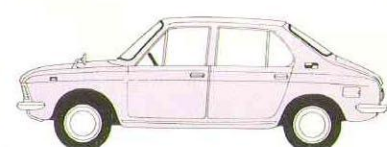


ポルカドット グレイ 内装色C



サーフ グレイ 内装色C

4ドア スタンダード

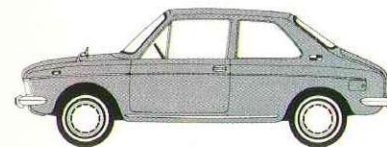


スターライト グレイ 内装色D



ハーバー ブルー 内装色D

2ドア スーパーデラックス



シャドウ グレイ (メタリック) 内装色B



ビーチ ホワイト 内装色B

2ドア スーパーデラックス(注文色)

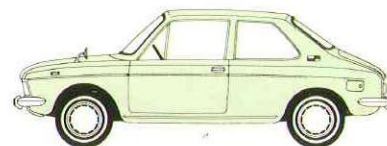


トロピカル レッド 内装色B

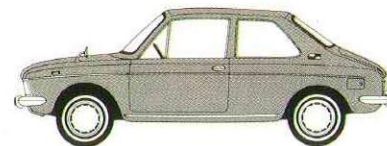
2ドア デラックス



トロピカル レッド 内装色C



ディーン ホワイト 内装色C

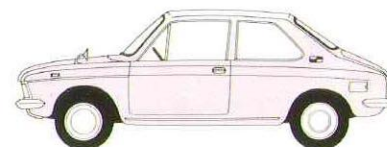


ポルカドット グレイ 内装色C



サーフ グレイ 内装色C

2ドア スタンダード



スターライト グレイ 内装色D



ハーバー ブルー 内装色D

スポーツ セダン



ビーチ ホワイト 内装色C



トロピカル レッド 内装色C

### スバル1000 主な仕様差と付属品

仕様項目	車種				仕様項目	車種			
	スタンダード	デラックス	スーパーデラックス	スポーツセダン		スタンダード	デラックス	スーパーデラックス	スポーツセダン
●外装関係					●視界				
モールディング	×	○	○	○	ガラス	白ガラス	白ガラス	青色・熱線吸収ガラス	青色・熱線吸収ガラス
バンパーオーバーライダー	×	○	○	×	●盗難防止装置				
ホイールキャップ	小型	大型	大型	スポーツ専用	ロック (ガソリン注入口)	×	○	○	○
タイヤ	黒タイヤ	リボンタイヤ	リボンタイヤ	ラジアルタイヤ	ロック (グローブボックスリッド)	×	×	○	×
●内装関係					ロック (ステアリングホイールリッド)	×	×	○	×
内張り	ビニールレザー	ビニールレザー	高級織物とビニールレザーの組合せ、又は発泡ビニールレザー	ビニールレザー	●特装品				
フロントラゲッジシェルフ	右のみ	左・右あり	左・右あり	左・右あり	ナンバープレートベース	×	×	○	×
アームレスト	×	○	○	○	マフラーカッター	×	×	○	○
●シート					サンバイザー (左)	×	○	○	○
上張り	ビニールレザー	ビニールレザー	高級織物とビニールレザーの組合せ、又は発泡ビニールレザー	ビニールレザー	メイキャップミラー	×	×	○	×
機構	4ドア・セダン	ベンチ式	ベンチ式	セパレート式フルリクライニングシート	アシストレール	×	×	○	○
構造	2ドア・セダン	セミ・セパレート式	セパレート式フルリクライニングシート	セパレート式フルリクライニングシート	ラジアル	×	○	○	○
●電装関係					オートクロック	×	×	○	×
ホン	シングル	ダブル	ダブル	ダブル	シガーライター	×	×	○	○
ワイパー	シングル	2スピード	2スピード	2スピード	インスぺクションランプ	×	×	○	×
ドアスイッチ	×	○	○	○	ウインドウウォッシャー	×	○	○	○
グローブボックスランプ	×	×	○	×	バックアップランプ	○	○	○	○
サイドブレーキバイロッドランプ	×	×	○	○	サブマット	×	○	○	×
トリップメーター	×	×	○	○	●付属品				
メーターランプコントロール	×	×	○	×	スペアタイヤ	黒タイヤ	リボンタイヤ	リボンタイヤ	ラジアルタイヤ
					フロアマット	発泡ビニール	じゅうたん	じゅうたん	じゅうたん
					トランクルームマット	○	○	○	○
					ジャッキセット	○	○	○	○
					ツールキット	○	○	○	○

※4ドアセダンのデラックスについてのみの、セパレートシートの特別注文に付します。

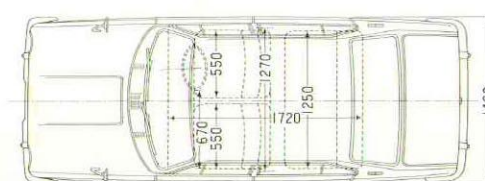
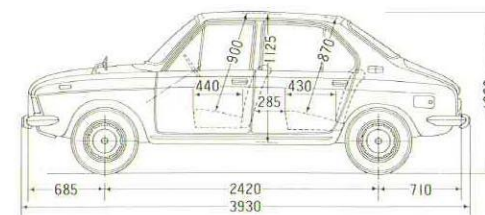
### すぐれた経済性 便利なメンテナンスフリー・システム

スバル1000のエンジンは、レギュラーガソリンでOK。高速での燃費性能は、飛躍的に向上しました。各部に、メンテナンスフリー・システムを取り入れ、点検整備のわずらわしさを解消しました。

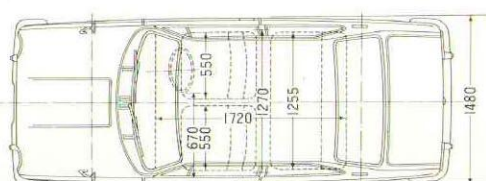
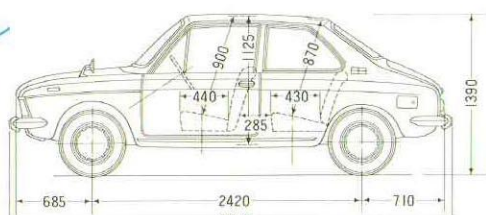
- ブレーキは前・後輪とも自動調整式となっています。
- 冷却水は長期間交換不要。スバルクーラント (防錆剤含有の不凍液) を使用するため、四季を通じて交換の必要はありません。
- エヤ・クリーナーは、40,000kmまで交換不要。
- 足まわり各部は、36,000kmまで給油脂不要です。
- 2年間、または50,000kmまでの保証つきです。



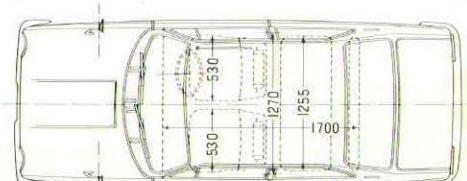
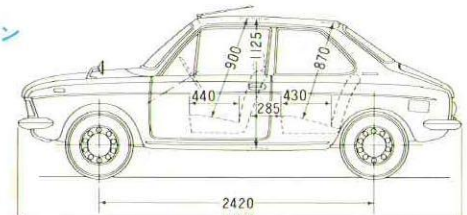
寸法図  
4ドアセダン  
スーパーデラックス



2ドアセダン  
スーパー  
デラックス



スポーツセダン



### ご信頼をささえる技術 万全のサービス

スバル技術陣の優秀さはすでに定評のあるところ。スバル1000にも、現代の自動車工学の粋を結集した、さん新たなアイデアが数多く取り入れられています。最新の工場から生産されるスバル1000は、品質管理その他の面でも、みなさまにご満足いただけるよう、十分な配慮がはられています。

スバル1000は、全国の特約店及び取扱店を通じて、万全のアフターサービスを行っております。便利なスバルローンもあります。ご利用ください。



富士重工といふ力強い提携をあらわすマークです。このマークの販売会社なら、スバル1000、ベレット・フーリアンどちらでもお求めになります。このマークをかかげた販売会社が、今後も充実したサービスをお届けします。



# スバル1000仕様

(カッコ内は、2ドア・セダン)

## ●寸法・重量

	スタンダード	デラックス	スーパーデラックス	スポーツセダン
全長mm	3,900	3,930	3,930	3,900
全巾	1,480	1,480	1,480	1,480
全高	1,390	1,390	1,390	1,375
室内長	1,700	1,700	1,720	1,700
室内巾	1,270	1,270	1,270	1,270
室内高	1,135	1,125	1,125	1,125
ホイールベース	2,420	2,420	2,420	2,420
トレッド(前)	1,225	1,225	1,225	1,235
トレッド(後)	1,210	1,210	1,210	1,210
最低地上高	180	180	180	165
車両重量kg	670(660)	685(680)	695(685)	705
乗車定員名	5	5	5	5
車両総重量kg	945(935)	960(955)	970(960)	980

## ●性能

実用最高速度km/h	135	135	135	150
登坂能力 sinθ	0.359(0.364)	0.355(0.356)	0.350(0.354)	0.400
最小回転半径 m	4.8	4.8	4.8	4.8
制動距離(初速50km/h)	13.5	13.5	13.5	12.5

## ●エンジン

型式	E A52型	E A53型
種類	水平対向4気筒水冷4サイクル	
内径×行程	72×60mm	
総排気量	977cc	
圧縮比	9.0	10.0
最高出力	55 P S / 6,000 r . p . m .	67 P S / 6,600 r . p . m .
最大トルク	7.8kg - m / 3,200 r . p . m .	8.2kg - m / 4,600 r . p . m .
燃料タンク容量		36ℓ

## ●電気装置

バッテリー	12 V - 32 A H
ゼネレーター	12 V - 300 W
スターター	12 V - 0.82 P S

## ●伝導装置

クラッチ形式	乾燥単板タイヤフラム式
変速機形式	前進4段・後退1段フルシンクロ
変速比第1速	3.540
第2速	2.235
第3速	1.524
第4速	1.038
後退	4.100
減速機歯車形式	ハイボイド・ギヤ
最終減速比	4.375

## ●操縦装置

歯車形式	ラック&ピニオン
減速比	18.43

## ●懸架装置

前車軸形式	ウィッシュボーン式独立懸架
後車軸形式	トレーリングアーム式独立懸架
前スプリング形式	トーションバー
後スプリング形式	トーションバー・コイルスプリング併用
タイヤ	6.15-13-4 P R (扁平タイヤ) 145-13 (ラジアルタイヤ)

## ●制動装置

主ブレーキ形式	
ブレーキ(前)	デュオ・サーボ(自動調整式)
ブレーキ(後)	リーディング・トレーリング(自動調整式)
駐車ブレーキ形式	手動式前2輪制動

## ●フレーム形式

フレームレス  
(この仕様は予告なく変更することがあります)