

加藤哲也（以下「加藤」と略す）「自動車開発について豊富な経験をお持ちの熊谷さんにとって、クルマを作る上でもっとも大切なことは何でしょう」

熊谷泰典（以下「熊谷」と略す）「まずは安全性です。ドライバーや同乗者はもちろん、万が一事故に巻き込まれてしまった歩行者もどこまで守ることができるのか。最大限の安全性を確保することが先決で、その上にあるのがドライビングプレジャーです。もっと運転したい、もっと遠くへ行ってみたいとドライバーが思えるようなクルマであり、同乗者も同じような思いで快適に過ごすことが出来るクルマを作りたいといつも思っています」

加藤「クルマが生活の一部となって、彩りを添える役目を果たすような存在になる」

熊谷「そうです。例えばそれがあると、季節とか時間とか天候を気にせず、思い立ったときに気軽に出かけたいような」

加藤「レヴォーグは、スバル 25年目のフルモデルチェンジの第一弾。そのPGMを拝命された時はどんなお気持ちでしたか」

熊谷「2011年の年末にPGMを命じられました。方向性はまだ定まっていなかった段階だったのですが、レガシィに関する国内のお客様からの色々な声が入ってきていたので、それをすべて払拭するつもりでした。私は初代レガシィのバンパーの設計にも携わったのですが、何しろ社運を賭けたモデルの開発だったので、当時はみんなもの凄いな熱意を持って仕事をしていました。レヴォーグの開発は、その時に雰囲気が出ていましたね。今回もまた新機軸を生み出すわけで、熱意を持って取り組まないとだめ。そういう作り手の気持ちは、プロダクトからお客様へ伝わってしまいますから。ブレークスルーするんだという意気込みで、チームのみんなが本当によく頑張ってくれました」

加藤「それはレガシィを否定するという意味ではないですよね」



## 熊谷泰典 × 加藤哲也

スバル商品企画本部 プロジェクトゼネラルマネージャー(PGM)

(株)カーグラフィック 代表取締役

熊谷「はい。レガシィは現行モデルで5代目。グローバルな方向へ舵を切って成功しました。一方で日本視点ではサイズがやや大きいなど、そもそも期待されていたレガシィ像とは変わってきたところもあります。レヴォーグは国内専用車なので、日本のお客様の要望に100%応えられる。レガシィはグローバル、レヴォーグはドメスティック、そういう役割分担です」

加藤「レヴォーグのキャッチコピーはリアルスポーツツアラーですが、具体的にどんなクルマなのでしょう」

熊谷「燃費はいいけれど加速は鈍いとか、格好はいいけれど荷物が積めないとか、何かを我慢するクルマは作りたくありませんでした。エンジンはスバルで初めて、ダウンサイジングターボを採用しています。100km/h巡航なら満タンで1000km走れる燃費性能と、2.5リッターエンジン並の出力とトルク特性を兼ね備え、これをレギュ

ラーガソリンで実現しています。ボディは日本にジャストフィットなサイズとしながらも荷室容量をたっぷりと確保して、刺激的かつスポーティなエクステリアデザインと両立させました」

加藤「国内専用なのにグローバルでも戦える実力を十分備えていると思います。スバルは360を始め、日本に向けた商品を開発してきた歴史もありますから、原点に立ち返ったとも言えますね。まさにスバルの集大成」

熊谷「レヴォーグはまさにそういうクルマになっています。燃費も走りも諦めない。それらを高次元でバランスさせるべく、我々が持っている最先端技術をすべて入れました。新しいスバルの歴史が、レヴォーグから始まります」

## 「レヴォーグは、スバルの集大成です」

まったく新しいクルマとして誕生したレヴォーグ。その開発ストーリーを語るのはレヴォーグの生みの親である熊谷泰典 PGM。聞き手は(株)カーグラフィックの加藤哲也代表である。



熊谷泰典 | くまがいやすのり

1959年10月生まれ。1983年に富士重工業へ入社。

1986年までレオーネ/アルシオーネ/初代レガシィ/SVXなどの外装や車体設計に携わる。

その後は歴代レガシィ等の外装/車体の開発設計とりまとめを担当。

2009年秋には現行レガシィの開発責任者となり現職に至る。