



SUBARU 1000 2-door Sedan



デラックス (サイン・ホワイト)



スーパーデラックス (シャドウ・グレイ)

スポーティなイメージから誕生した

FFの2ドアファミリーカー

●技術の粋を結集した 高性能2ドアセダン
FF方式(フロントエンジン)の、すぐれた高級ファミリーカーとして、日本の1000ccクラス乗用車をリードするスバル1000に、新らしく〈2ドア・セダン〉が加わりました。スバル1000〈2ドア・セダン〉は、1000ccという排気量のワクを一步前進させた、世界水準をゆく個性的な高性能ファミリーカーです。

●スポーティなスタイル 乗り降りのラクな広いドア
流れるようなボディラインと、リヤの曲線がいっそう強調されたスマートなスタイルは、スピード感にあふれた美しさです。また、このクラスの国産2ドア車のなかでは、ドアの中がいちばん広いのも特長のひとつです。前席への乗り降りはもちろん、後席への出は入りもたいへんラクです。

●フラットな床面と広い室内 安全な後部座席
FF車にしか求められないフラットな床面と、広い室内は、大人5人がゆったりとくつろいでいただける広さです。豪華なレザータッチのシートと内張りも、高級ファミリーカーの名に恥じません。ドアをロックすれば、後席は“走る茶の間”に早がり、お子様やお年寄とご一緒でも、安心です。

●高速時代にふさわしい高性能 ユニークなメカニズム
定評あるスバル技術陣のすべてを結集して生れたスバル1000は、ハイウェイ時代にふさわしい抜群の高性能を発揮します。とくに、FF車ならではのすぐれた走行安定性は、安全性の上でも高く評価されています。アイディアに富んだぎん新機構の数々が、スバル1000のすぐれた〈総合性能〉をささえているのです。



デラックス <トロピカル・レッド>



21



スタンダード <ハイパー・ブルー>



■スポーティに乗りこなしてください……スバル1000 <2ドア・セダン> は、洗練されたセンスと、個性的な魅力にあふれた、本格的な高級ファミリーカーです



■豊かな未来のページを開く……スバル1000 <2ドア・セダン>



スーパーデラックス <ビーチ・ホワイト>



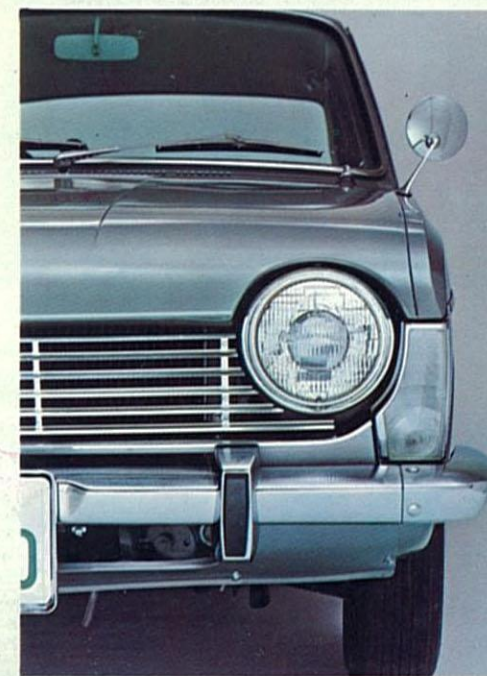
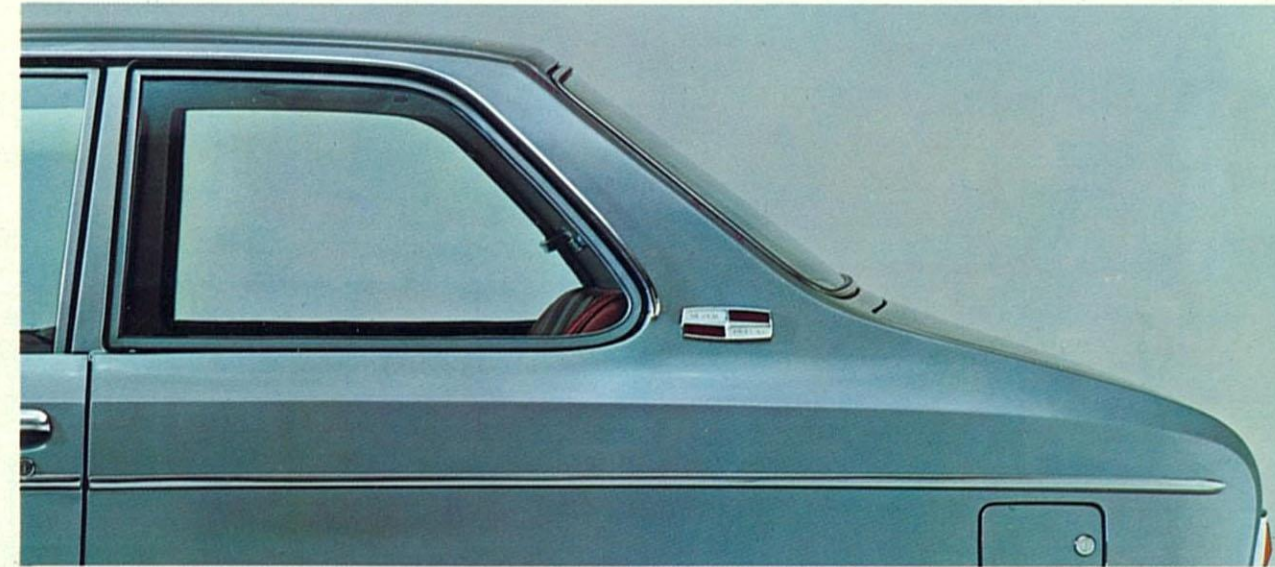
走るとき最も美しい……

個性的なスタイル

コンパクトにまとめられたヘッドライトまわり、美しい曲面をえがくサイドビュー、そして流れるようなボディライン……。

スバル1000<2ドア・セダン>は、スピード感にあふれた個性的なスタイルです。

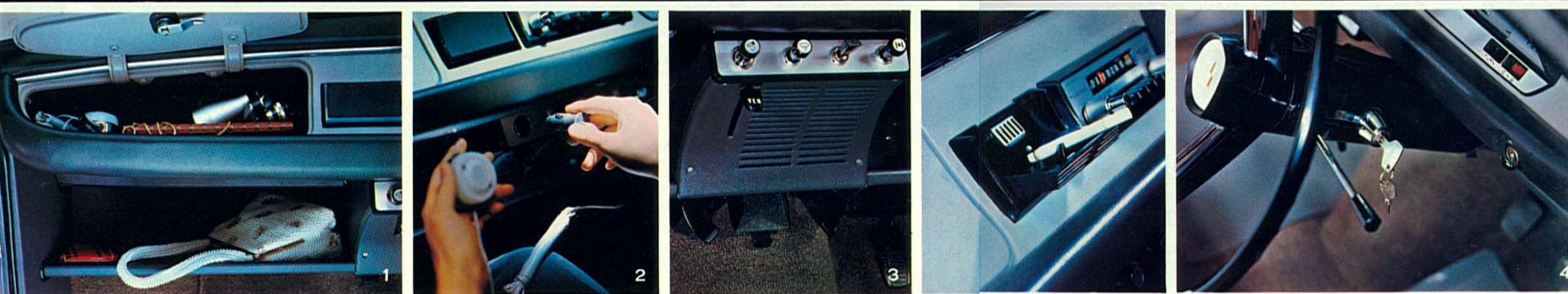
走っているとき最も美しく、しかも、どんな場所においてもエレガントな落ち着きを感じさせる車——、いつまでもフレッシュな魅力を失わずアキのこない車——それがスバル1000です。



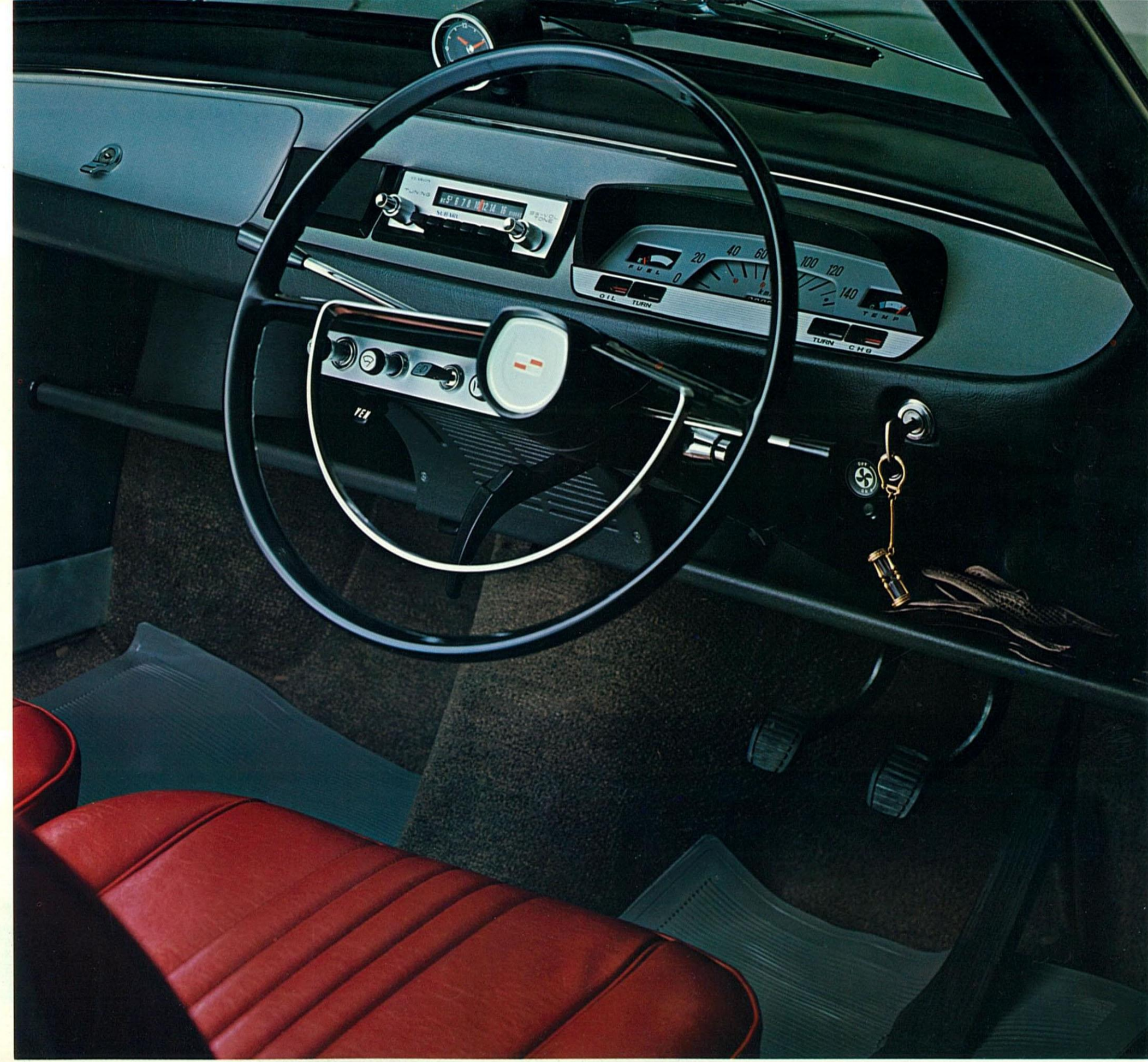
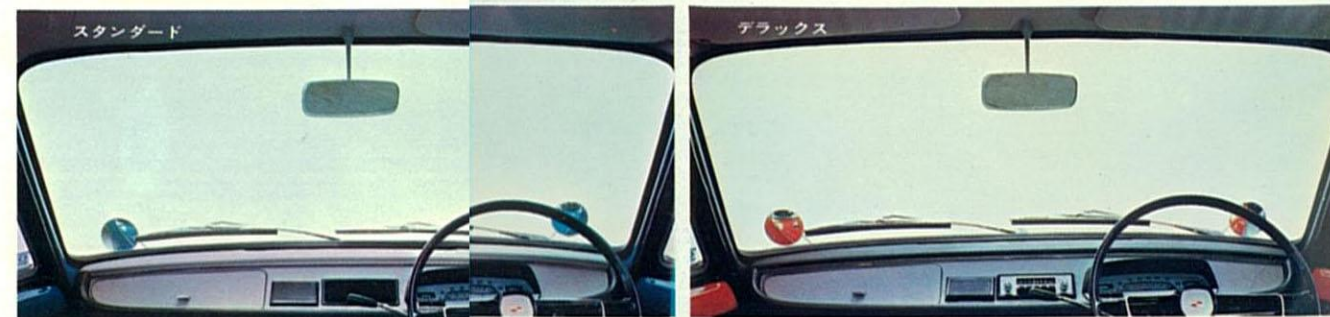
安全なドライブをお約束する
機能的な運転席

メーター、スイッチ、レバー、そしてペダル類が機能的に配置された運転席は、“使いやすさ”と“安全性”を追求した合理的なレイアウトです。
5段階にスライドするフロントシートは、どなたにも最適のドライビングポジションを確保していただけますか

ら、長時間運転しても疲れを感じさせません。視界の広さも抜群です。(スーパーデラックスでは、ブルーの熱線吸収ガラスを使用しています)
また、拭き面積の広い2スピードワイパー(デラックスとスーパーデラックス)は、高速走行時の安全性を高め、クリアな視界を確保します。



- ①小物入れに便利なグローブボックスと、フロント・ラゲッジシエルフ(スタンダードは右側のみ)
- ②不時の場合に役立つ点検燈(スーパーデラックスのみ) シガーライターソケットに差込んでいただければOK
- ③ツマミの上下操作でお好みのままに調節できるベンチレーター 下方の3方開きシャッターは、3段階に調節できるヒーターと相まって、室内の暖房を自由にコントロールできますベンチレーターとの併用も可能です
- ④盗難防止のためのステアリングロック(スーパーデラックスのみ)



乗り降りのラクな
広いドア



スバル1000〈2ドア・セダン〉のドアは、巾が1,053mmもあり、国産同クラスの2ドア車では最大です。前席への乗り降りがラクなばかりではなく、どんな長身の方や太った方でも、後席への出はいいはいたって容易です。



ゆったりとくつろげる
5人乗りの
セイフティルーム

●シックで明るいルームデザイン
スバル1000〈2ドア・セダン〉の室内は、軽快でエレガントな外観にふさわしい、落ち着きとスマートさをそなえています。豪華なレザータッチのシートと内張りは、シックで明るいルームデザインをいちだんと引きたてる洗練された配色です。まさに高級ファミリーカーの名に恥じません。

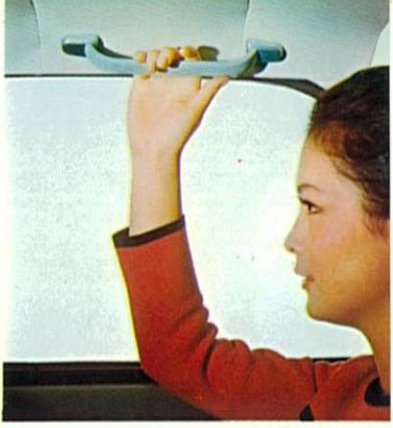


①フロントシートは、レバー操作で前・後に120mmスライドします
②背もたれ角度は、お好みにおわせて4段階に調節でき、しかもそれぞれ微調整ができます(アジャスタブルバックレスト) ③かならずドアロックをお確かめください ④フロントシートの背当ては、ノブを軽く押せば前に倒れます ⑤前・後席とも、安全ベルト(シートベルト)をいつでも簡単に取り付けられる装置があります(全車種共通)

●フラットな床面と広い室内
室内の広さはこのクラス最大……一般の2ドア車のような、後席のキュウクツな感じはまったくありません。大人5人がゆったりとくつろげる広さは、まさに1500cc級に匹敵します。それは、①〈FF方式〉なので、プロペラシャフトの出っぱりがなく、床面がフラットであること、②ホイール



ベースが長いので、タイヤハウスのふくらみがなく、また室内長が充分確保できること、③サイドにカーブドガラスを採用してあること——などの理由によるものです。●安心してドライブが楽しめるセイフティルーム
ワンタッチのドアロックで、後席は“走る茶の間”に早変わりします。お子様やお年寄りと一緒に、安心してドライブをお楽しみいただけます。

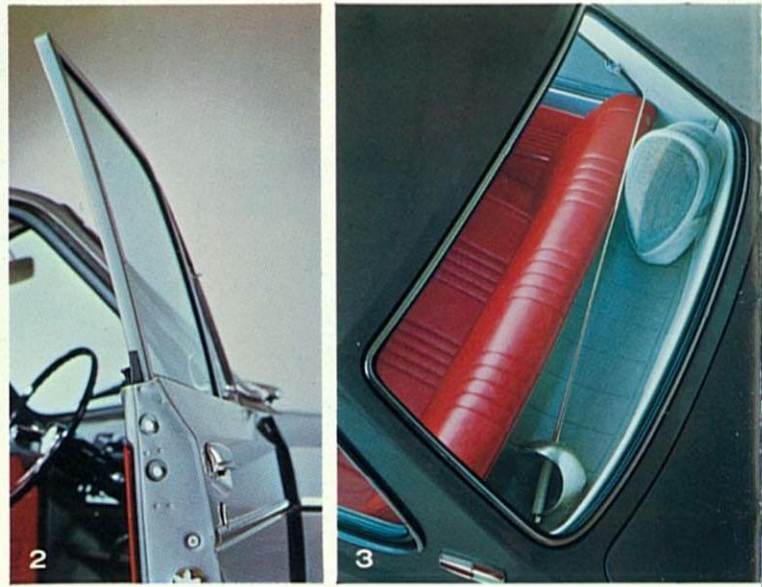


■にぎりやすい位置にセットされたアシストレール



●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、室内はまったく静かです。
 また、スバル1000の暖房は、デュアルラジエータの一部を効果的に活用していますので、熱量が大きく、2000cc級の車のヒーターに匹敵する暖房となります。
 (スタンダードでもヒーター常装備なのはスバル1000だけです。)

●疲れを知らない乗り心地
 安定した走行性能、ピッチングのすくない長いホイールベース、独特なサスペンションシステム、そしてソフトなクッションは、長距離のドライブでも、疲れを知らない快適な乗り心地をお約束いたします。



①長距離ドライブや、小さなお子様づれのときに便利なリクライニング・シート (スーパーデラックスは、リヤ・シートの背角でも引き出せる。フル・リクライニング、デラックスはリクライニングシートです) ②カーブダラス ③手廻り品がタツリ積める、広くて深いリヤ・ラゲッジシェルフ

広くて清潔な トランクルーム

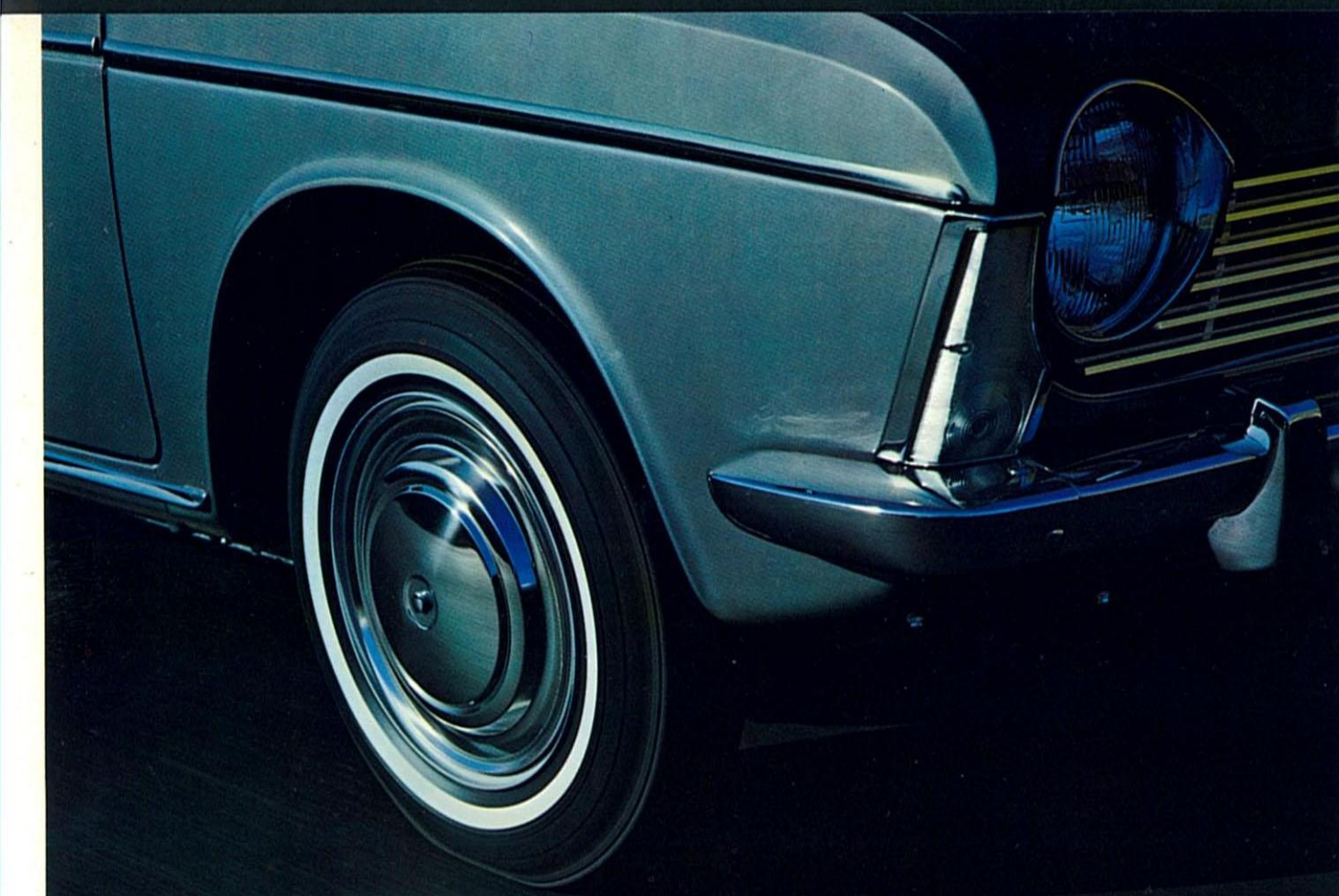
スバル1000のトランクルームは、ゴルフバッグ(7個)6個のほかに、旅行鞆数個が積める広さです。これだけのトランクルームは、1000ccクラスはもちろん、1500ccクラスにも見当りません。

サッカーボールなら、48個も入ります。普通1500ccクラスの車でも、30個から37個ぐらまでですから、スバル1000のトランクスペースがどんなに広いかわかりいただけると思います。
 しかも、スペアタイヤやジャッキなどをエンジンルームに格納してありますので、清潔です。
 FF方式を採用した成果がここにも生きています。



スタンダード

デラックス



高速時代にふさわしい 高性能・耐久性・安全性

実用最高速 — 130km/h
0→400m — 19.9sec

スバル1000の高性能は、①モノコック構造の軽いボディ
②高出力エンジン、③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。
スバル1000〈2ドア・セダン〉の馬力当り重量は、わず
か12.0kg/PS — すばやい出足と、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行
走しても、ピクともしません。

FF方式 (フロントエンジン)

すぐれた走行安定性 俊敏なコーナリング

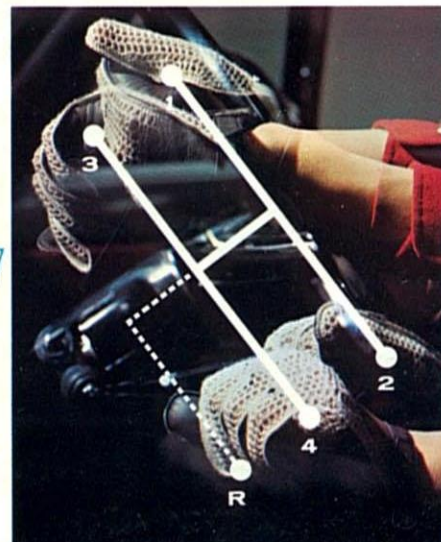
FF車ならではのすばらしいロードホールディングは、
ハイウェイを高速で走るときや、急なカーブに高速で飛
びこんだ際にも、安定した走行性能とシャープなコーナ
リングをお約束いたします。

また、砂利道、ぬかるみ、雪道などのキビしい道路条件
でもスリップせず、強い横風にもハンドルをとられませ
んから、余裕のある安全なドライブが楽しめます。

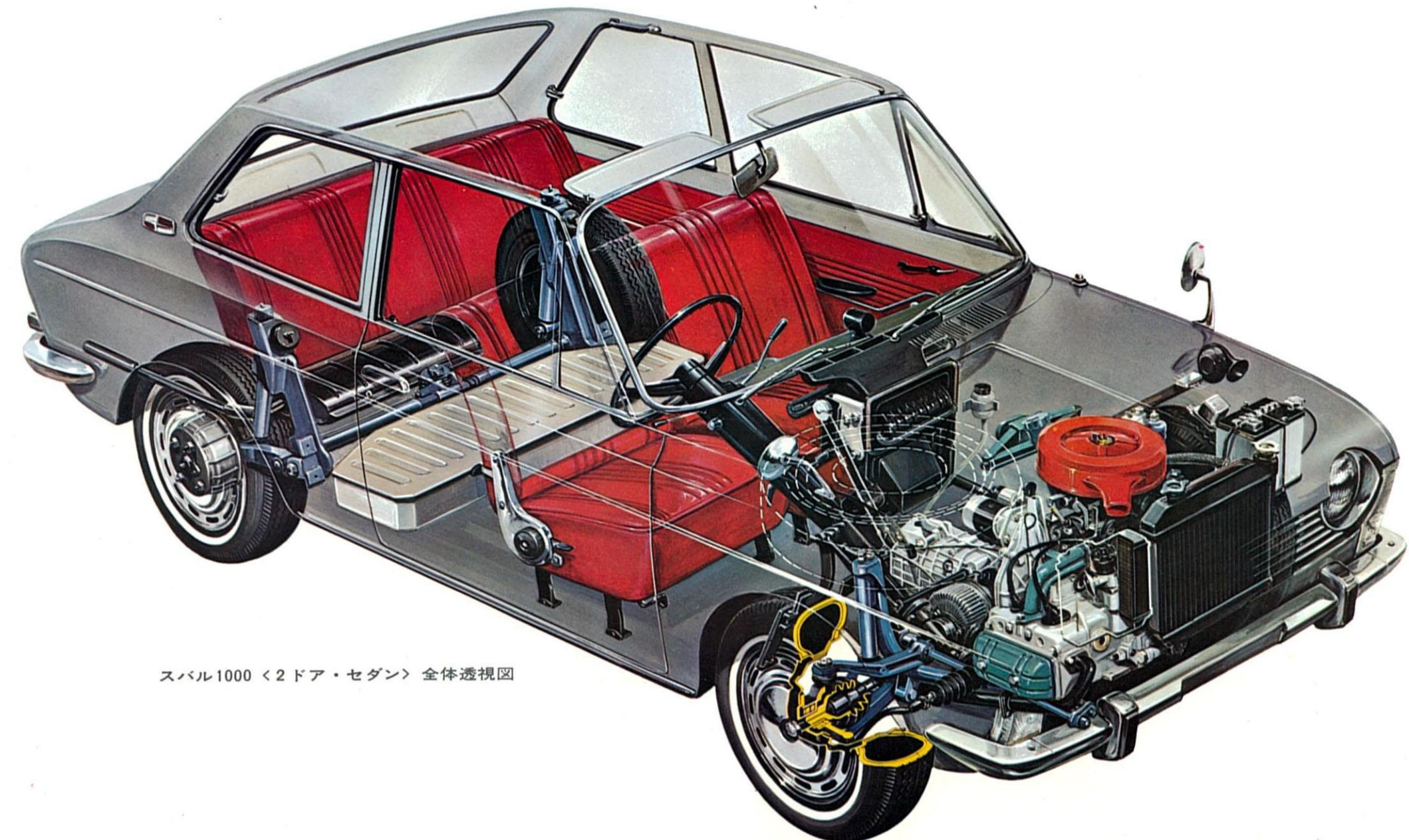
●高性能をささえるユニークなメカニズム

スバル1000には、アイデアに富んだ数々のメカニズム
が取り入れられ、快適で安全なドライブを味わっていただ
けるよう、細かな配慮がほどこされています。
ハンドルの重さをとり除くステアリング方式……走行中
の振動がハンドルに伝わらないための装置……強力でバ
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 数々のアイデア — メカニズムに関心をお持ちの方に



スバル1000〈2ドア・セダン〉全体透視図

世界水準を行く F.F.方式

●F.F.のシステム (フロントエンジン・フロントドライブ)

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。

1. F.F.方式 (フロントエンジン・フロントドライブ)
2. F.R.方式 (フロントエンジン・リアドライブ)
3. R.R.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です。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。これに対してスバル1000はF.F.方式(前輪駆動方式)を採用しています。

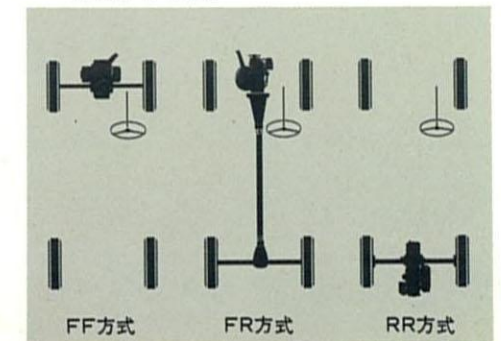
F.F.方式は、最近とくに世界的に注目を浴びているシステムです。自動車の本場である欧州においても、1000ccから1500cc級の主力車種のうち約40%が、この方式を採用するに至っています。

なぜ、F.F.方式が注目を浴びるようになったのでしょうか。それは、主に次のような理由からです。

第1の理由は、F.F.方式を採用することにより、高速走行時やコーナリング時などの走行安定性が、他の2方式よりすぐれていること

第2の理由は、1000ccから1500ccクラスの乗用車を設計する場合、より広いルームスペースやトランクルームを確保し、より経済的な車を設計するには、F.F.方式が最も利点が

多いと考えられるようになったこと——などからです。



そのほかにも、F.F.方式のもつ利点は数多くありますが、スバルのエンジニアたちは、この点に素早く目をつけ、長い間、研究、テストを重ねた結果、スバル1000を完成したのです。

シトロエン ID 19、シトロエン 2 CV (仏) モーリスミニクーパー (英)、ルノー16 (仏) タウナス12M (西独)、ランチャ・フラビア (伊)などは、いずれも世界の代表的なF.F.車ですが、スバル1000は、機構、性能、居住性、経済性などにおいて、これらの外国車と比較しても決してヒケをとらない、日本を代表するF.F.車です。

●すぐれた操縦性と走行安定性

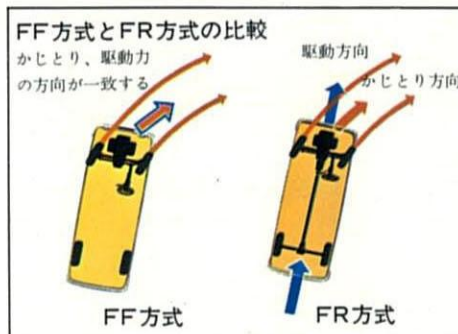
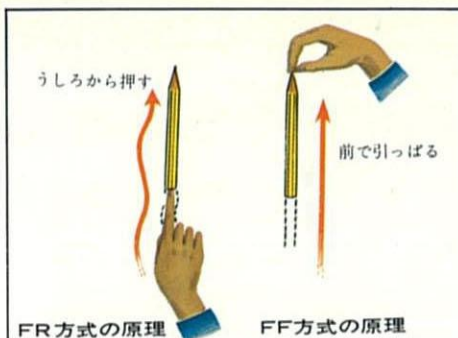
スバル1000は、市街地などで普通に走っているときは、他の方式の車となら変りありません。

しかし、①高速走行の時 ②コーナリングの時 ③横風のひどい時 ④雪道を走行する時 ⑤ぬかるみなど悪路走行の時——そのほか、道路条件や気象条件にめぐまれない場合に、F.F.車ならではのプラスアルファの走行性能を発揮します。

この点をF.R.車との比較の上から説明してみましょう。

右上の図をご覧ください。今、1本の鉛筆を例にとってみます。

前から指で引っぱって動かす時は、鉛筆は

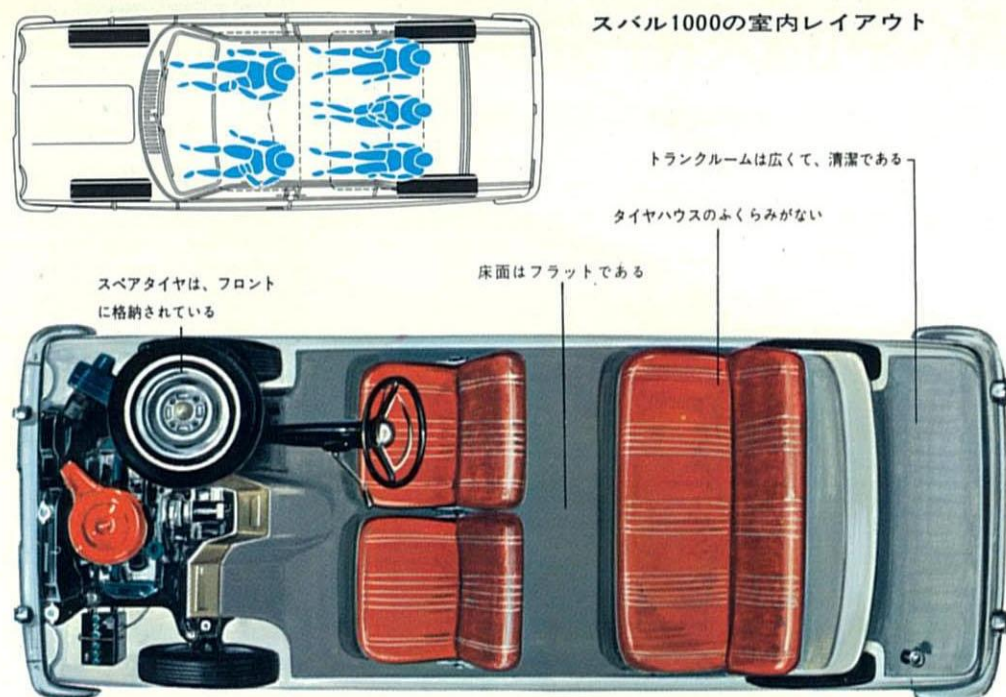


任意の方向にスムーズに動きますが、逆に後ろから押すと、どうしても方向は不安定になりがちです。

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。

センターピボット・ステアリング方式

この方式は一般に採用されている操舵方式とは異なります。普通の車では、フロントブレーキドラムはホイールの中に取められていますが、スバル1000のフロントブレーキは画期的な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、ホイール廻りは左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った
- 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った
- 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、走行安定性が向上した

2組の等速ジョイント(C.V.J=コンスタン・ベロシティ・ジョイント。D.O.J=ダブル・オフセット・ジョイント) F.F.車では、

スバル1000の室内レイアウト

トランクルームは広くて、清潔である

タイヤハウスのふくらみがない

床面はフラットである

スベアタイヤは、フロントに格納されている

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が、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。

この2組の等速ジョイントが、量産車に同時に使用されたのはスバル1000が世界最初です。

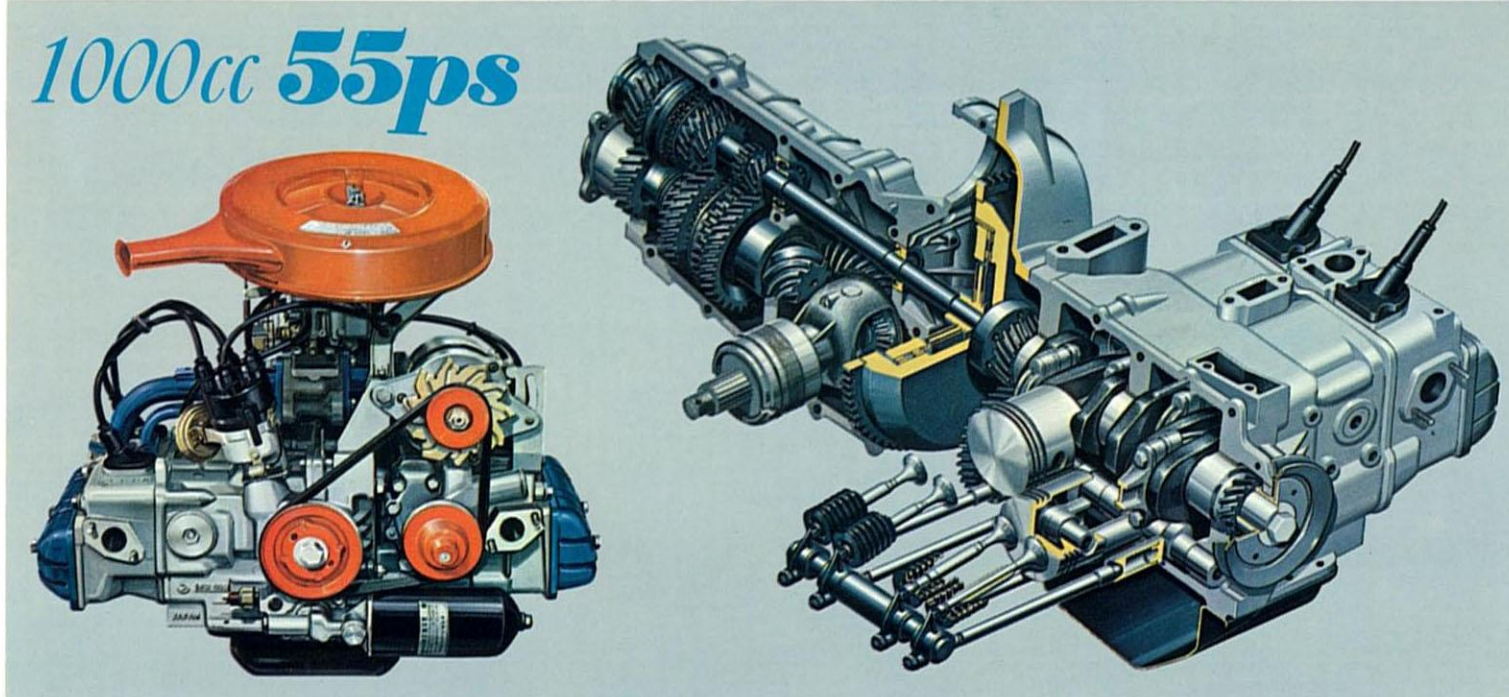
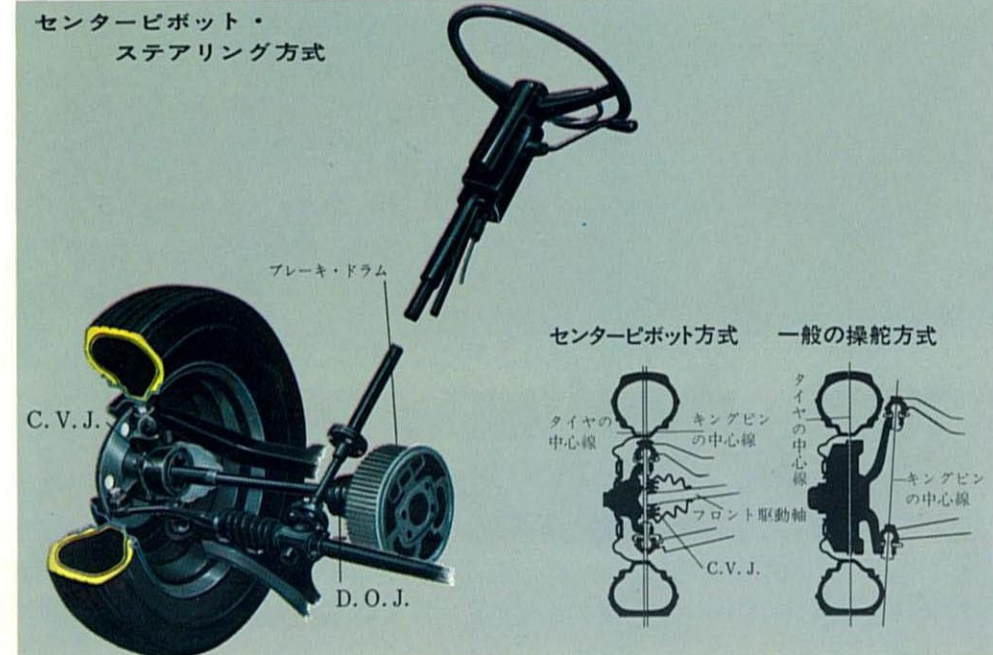
●効率的なスペース配分

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ので、車室はぐっと前方に伸び、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ば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



- 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ヤ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 スベ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。

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.F.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 耐ノック性を考慮した、メカニカルオクタン価の高い新型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.F.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低くしたことや、クランク

軸の剛性を強度にしたこと、アルミプッシュロッドを採用して、弁機構の重量軽減をはかったことなどにより、エンジンの耐久性は充分です。

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。

エンジン性能データ 水平対向4気筒水冷4サイクル、総排気量977cc (内径72mm×行程60mm) 圧縮比9.0、最高出力55ps/6,000r.p.m.、最大トルク 7.8kg-m/3,200r.p.m.

独特なデュアルラジエータ方式

デュアルラジエータ方式は、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全く異なり、冷却ファンがありません。

その構造は、図のように、メインとサブの2つのラジエータと、リザーバタンク、サブ

ラジエータ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

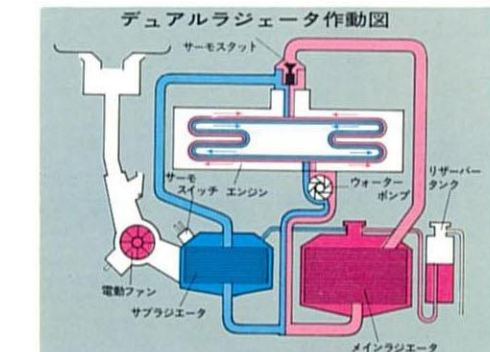
高速性能・燃費性能が向上 車速による冷却効果をフルに利用できますので、冷却ファンによる馬力損失がなく、高速性能・燃費性能が向上しています。

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、冷却液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キロまで交換不要です。

冬期にはサブ・ラジエータ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



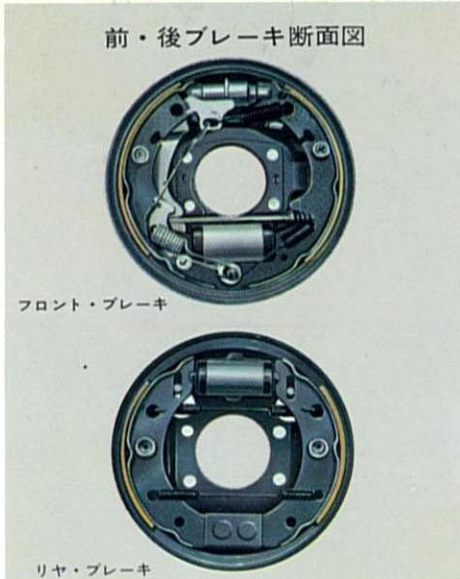
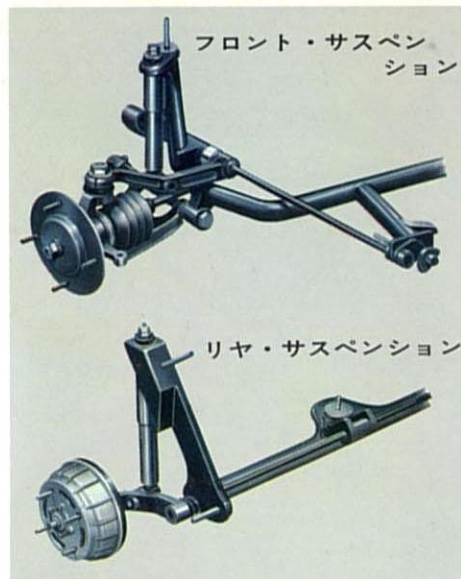
もヒーターが常装備されているのは、スバル1000だけです。

【作動図の解説】① エンジン始動時 始動時には、サブラジエータだけが作動します。始動後しばらくの間は、必要以上の冷却はエンジン出力のロス招くだけです。② 普通走行時 冷却液の温度が上昇して、ある温度(82°C)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°C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。

④ 適切なギヤレシオ フルシンクロ4段ミッション

フルシンクロ4段ミッションですから、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、ロウ3.540、セカンド2.235、サード1.524、トップ1.038と理想的に配分されていますので、発進加速、追越加速は抜群です。



●4輪独立懸架の前・後サスペンション
サスペンションシステムは、前後共にトーションバーばねを使用した4輪独立懸架方式で、快適な乗り心地が得られるよう設計されています。

●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。車輪の上下運動は2つのサスペンションアームを通してトーションバーに伝えられ、十分に緩衝されます。

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。
●足まわり各部は、36,000kmまで給油脂不要です。
●1年間、または20,000kmまでの保証つきです。

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です。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、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。また、〈2ドア・セダン〉は4ドアセダンにくらべて、いっそうお求めやすい価格となっております。便利なスバルローンも用意してあります。ご利用ください。

衝されます。トーションバーを縦置きにしてアッパーアームに固定させていることにより、石はね等によるトーションバーのいたみを防止します。

●リヤサスペンション
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、トレーリングアームを通してコイルスプリングやトーションバーに伝えられ、大きな振動はトーションバーで、小さな振動はコイルばねで、2重に緩衝されます。

トーションバーは、クロスメンバー内に取られていますので、耐久性は充分です。

●切れの良いラックピニオン式ステアリング
ステアリングギヤには、効率の良いラックピニオン式を採用しています。センターピボット・ステアリング方式とあわせて、ハンドルの操舵力は軽快そのものです。

●安全・確実な前後ブレーキ

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、リヤに、柔かくて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、確実なブレーキ性能を発揮します。

また、前後ブレーキ共、自動調整式ですから大変便利です。
パーキングブレーキは、機械式の前2輪制動となっています。

●軽量・堅牢なモノコックボディ

ボディシステムは、外部から受ける衝撃をボディ全体で受けとめる軽量・堅牢かつ合理的なモノコックボディを採用しています。あらゆる荷重な走行条件に耐え得るよう、ボディ各部には細心の注意がはらわれていすので、強度性はもちろん、耐久性も充分です。

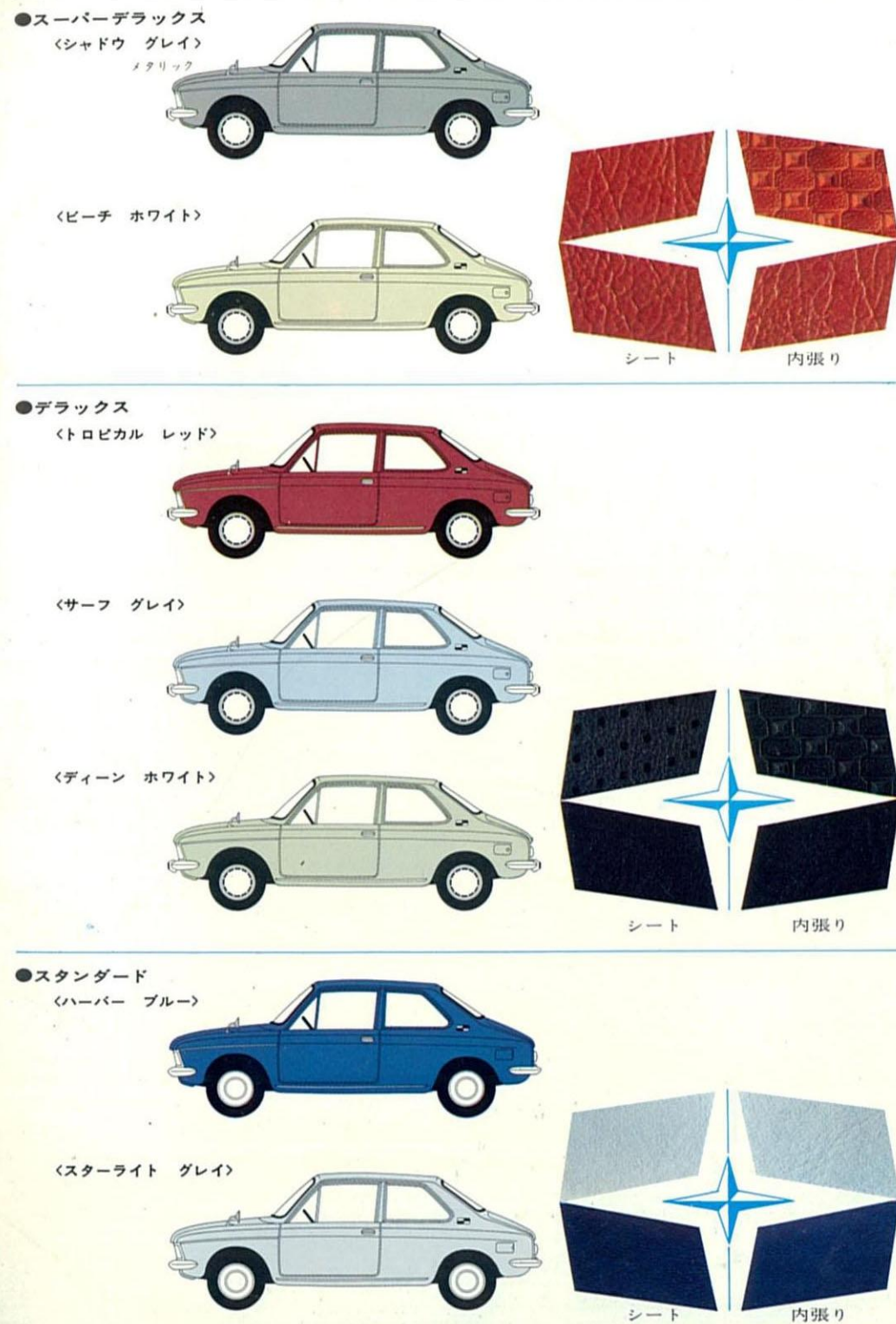
スバル1000〈2ドア・セダン〉主な仕様差と付属品

| 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 | 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 |
|-------------------|---------|------------------|------------------|------------------|--------------|----------|--------|---------------------|-----------|
| ●外装関係 | | | | | ●電装関係 | | | | |
| モールディング | なし | あり | あり | あり | ホーン | シングル | ダブル | ダブル | ダブル |
| バンパーオーバーライダー | " | " | " | " | ワイパー | シングルスピード | 2スピード | 2スピード | 2スピード |
| ホイールキャップ | 小型 | 大型 円周飾孔 | 大型 円周飾孔 | 大型 円周飾孔 | ドアスイッチ | なし | なし | あり | あり |
| タイヤ | 黒タイヤ | リボンタイヤ | リボンタイヤ | リボンタイヤ | ●特装品 | | | | |
| ●内装関係 | | | | | ナンバープレートベース | なし | なし | あり | あり |
| 内張り | ビニールレザー | ビニールレザー | 発泡ビニールレザー | 発泡ビニールレザー | マフラーカッター | " | " | " | " |
| フロントラゲッジセルフアームレスト | 右のみ | 左・右あり | 左・右あり | 左・右あり | サンバイザー(左) | " | あり | " | " |
| ●視界 | | | | | アシストレール | " | なし | " | " |
| ガラス | 白色ガラス | 白色ガラス | 青色・熱線吸収ガラス | 青色・熱線吸収ガラス | ラジオ | " | あり | " | " |
| ●盗難防止装置 | | | | | オートクロック | " | なし | " | " |
| マスターキー | なし | あり | あり | あり | シガーライター | " | " | " | " |
| ロック(ガソリン注入口) | " | " | " | " | インスペクションランプ | " | " | " | " |
| "(グローブボックス) | " | なし | " | " | ウインドウウォッシャー | " | " | " | " |
| "(ステアリングホイール) | " | " | " | " | バックアップランプ | " | あり | " | " |
| ●シート | | | | | サブマット | " | " | " | " |
| 上 | 張 | ビニールレザー | ビニールレザー | 発泡ビニールレザー | ●付属品 | | | | |
| 機 | 構 | セパレート式リクライニングシート | セパレート式リクライニングシート | セパレート式リクライニングシート | スペアタイヤ | 黒タイヤ | リボンタイヤ | リボンタイヤ | リボンタイヤ |
| | | | | | 麻フェルト遮音材 | なし | あり | あり | あり |
| | | | | | 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 |
| | | | | | リアラゲッジセルフマット | あり | あり | あり(但しST、DXと少し形状異なる) | あり |
| | | | | | トランクルームマット | " | " | " | あり |
| | | | | | ジャッキセット | " | " | " | " |
| | | | | | ツールキット | " | " | " | " |

お好みのボディカラーをお選びください

スバル1000〈2ドア・セダン〉のボディカラーは、スポーティなイメージと、洗練された輝きをテーマに選ばれました。どうぞお好みの色をお選びください。

★カラー・サンプル 外装色 内装色



●スーパーデラックスについてのみ、〈トロピカルレッド〉のご注文に応じます。
●尚、このカラーサンプルは印刷色ですので、実際の色とは多少違って見えます。

スバル1000 2ドアセダン 仕様

| 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 | 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 |
|---------------|-------------|--------|----------------|-----------|----------------|------|--------|--------------------|-----------|
| ●寸法・重量 | | | | | ●電気装置 | | | | |
| 全長 | mm | 3,900 | | 3,930 | バッテリー | V-AH | | 12-32 | |
| 全巾 | " | | 1,480 | | ゼネレーター | V-W | | 12-300 | |
| 全高 | " | | 1,390 | | スターター | V-PS | | 12-0.82 | |
| 室内長 | " | | 1,720 | | ●伝導装置 | | | | |
| 室内巾 | " | | 1,285 | | クラッチ形式 | | | 乾燥単板式 | |
| 室内高 | " | 1,135 | | 1,125 | 変速機形式 | | | 前進4段・後退1段フルレシクロ | |
| ホイールベース | " | | 2,400 | | 変速比第1速 | | | 3.540 | |
| トレッド(前) | " | | 1,225 | | "第2速 | | | 2.235 | |
| "(後) | " | | 1,210 | | "第3速 | | | 1.524 | |
| 最低地上高 | " | | 185 | | "第4速 | | | 1.038 | |
| 車両重量 | kg | 660 | 680 | 685 | "後退 | | | 4.100 | |
| 乗車定員 | 名 | | 5 | | 減速機歯車形式 | | | ハイボイド・ギヤ | |
| 車両総重量 | kg | 935 | 955 | 960 | 最終減速比 | | | 4.375 | |
| ●性能 | | | | | ●操縦装置 | | | | |
| 実用最高速度 | km/h | | 130 | | 歯車形式 | | | ラック&ピニオン | |
| 登坂能力 | sinθ | 0.364 | 0.356 | 0.354 | 減速比 | | | 16.85 | |
| 最小回転半径 | m | | 4.8 | | ●懸架装置 | | | | |
| 停止距離(50m/時) | " | | 13.5 | | 前車軸形式 | | | ウィッシュボーン式独立懸架 | |
| ●エンジン | | | | | 後車軸形式 | | | トレーリングアーム式独立懸架 | |
| 型式 | | | E A 52型 | | 前スプリング型式 | | | トーションバー | |
| 種類 | | | 水平対向4気筒水冷4サイクル | | 後スプリング型式 | | | トーションバー・コイルスプリング併用 | |
| 内径×行程 | mm | | 72×60 | | タイヤ | | | 5.50-13-4 P | |
| 総排気量 | cc | | 977 | | ●制動装置 | | | | |
| 圧縮比 | | | 9.0 | | 主ブレーキ形式 | | | 油圧内部拡張4輪制動 | |
| 最高出力 | PS/r.p.m. | | 55/6,000 | | ブレーキ(前) | | | デュオ・サーボ | |
| 最大トルク | kg-m/r.p.m. | | 7.8/3,200 | | "(後) | | | リーディング・トレーリング | |
| 燃料タンク容量 | ℓ | | 36 | | 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 | | | | |

(この仕様は改良のため変更することがあります)

寸法図

