

88.

LEGACY GT

GT stands for Gran Turismo. What image do these words convey to you? Ultrahigh-speed driving on a European autostrada? An unusually sensual driving experience?

How about "concentrated driving pleasure?" Or, "driving further, faster and more comfortably than you ever thought possible."

Historically, GT meant using existing technology to combine extreme high performance with superior function.

In short, taking driving into the next dimension.

That's what the Legacy GT is all about.

SUBARU®

GT

NEO GRAN TURISMO

いにしへのGTのピュアな精神に
快適性と安全性という今日的な条件を付加した時、
それは必然的にレガシィGTという形をとって
わたしたちの前に現れた。

GT=Gran Turismo。この言葉からあなたはどんなイメージを描くでしょうか。それはアウトストラダを超高速で駆け抜けてゆく残像。あるいは、日常から非日常に突き抜ける強烈な官能性かもしれません。「より速くへ、より速く、より快適に」、そして「より濃密なる走る喜びを」。歴史が創り上げてきたGTの哲学を現代のテクノロジーで磨き、鮮烈な走行性能と豊かな実用性をより高い次元で両立させて新たなGTの領域を創造する。それがレガシィGTのテーマです。地球を2回り半するに等しい距離を、平均速度223.345 km/hの超高速で連続走行し達成した“10万キロ世界速度記録(F.I.A.公認)”は、まさにレガシィGTのコンセプトの証明。胸がときめくほどの圧倒的なパフォーマンス。その名にふさわしい官能的な走りの味わい。距離を重ねるほど、乗る人を深い信頼感で包む走りのセイフティマージン。そして、乗る人すべてが走りを楽しめる快適な居住空間。走りの素晴らしさを心ゆくまで味わっていただくために、登場、レガシィGT。スバルの考える、新たなGTのカタチです。

もっとクルマになる。
LEGACY
2.0 BOXER 4CAM 16VALVE TURBO 4WD

GT SEDAN

ハイウェイの最高速車線を、わずかに
舵角を与えながら大きなアールを描いて走る。
そんな時いちばん美しく見えるフォルム。
セダンのオーセンティックなシルエットの下には、
GTのエンブレムに恥じない、
逞しい剛性感が秘められている。



GT WAGON

GTの名にふさわしい走りのパフォーマンスと、
豊かなユーティリティ。
生活を楽しむことにステイタスを見出す人へ送る、
新時代のグランツーリスモのカタチ、ツーリングワゴン。
それはもはや、セダンを超える、新しい生活の
贅沢とさえ言えるかもしれない。



'89グッドデザインに選ばれました。

レガシィツーリングワゴンVZ(1.8i) 通商産業省選定
Gマークはデザインの美しさをはじめ、信頼性、機能性、安全性、そして品質や価格まで、総合的な視点から厳しい基準の
もとに選ばれるものです。レガシィツーリングワゴンに込められた設計思想、豊かな商品性が高く評価された結果です。

GT Response

アグレッシブとジェントル。BOXERにはふたつの顔がある。

荒々しさの微塵もないなめらかで上質なレスポンスといつでも自在に引き出せる力強いパワー。

そのポテンシャルのすべてをドライバーはアクセルワークで支配できるのだ。

GTのエンジンはスペックに現れる数字だけでなく、その先にある感性領域まで含めて語りたいたいと思います。ドライバーを常に刺激し、挑発する十分なパワー。そのパワーをドライバーのアクセルワークにより、時にジェントルに、時にアグレッシブに、思うがままに反応させることのできる、高度に洗練されたパワーフィール。このふたつの条件を同時に満たしたものをこそ、真のGTエンジンと言えるのではないのでしょうか。レガシィGTのパワーユニットは、オールアルミ合金製BOXER4カム16バルブ、EJ20-TURBO。水平対向エンジンが先天的に持つ優れた回転フィールと動的バランスを、4カム16バルブ、水冷ターボチャージャー、水冷インタークーラーでさらに磨き、200psの maximum パワーと、アクセルワークにダイレクトに反応するリニアなレスポンス、そして高回転まで持続する官能的な吹け上がりトルク感を実現しました。時にはその圧倒的なパワーを軽やかに駆使し、時にはその絹のように滑らかな回転に身をゆだねてクルージングする。GTエンジンと呼ぶにふさわしいそのレスポンスは、ハイパワーを操る歓びをすべてのドライバーにもたらしめます。

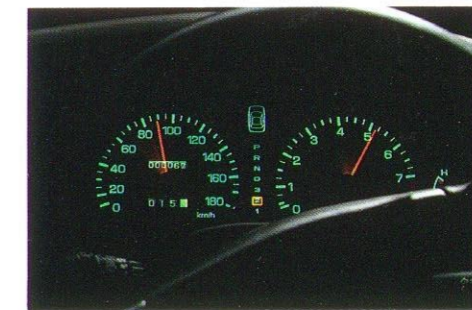
ハイポテンシャルをささえる高剛性構造

GTのエンジンに要求される、ハイパワーとなめらかさが共存した高品位なパワーフィールは、きわめて高いエンジン剛性がなければ実現することはできません。水平対向エンジンは、全長の短いクランクシャフトを左右のシリンダーブロックで包み込むように支持するため、曲げやねじれに対して本質的にきわめて強い構造になっています。新世代BOXERはこの本来の資質に加え、5ベアリングクランクシャフト、クローズドデッキ・シリンダーブロック、フライホイールハウジング一体構造シリンダーブロックを採用。より一層の高剛性化を図り、精度の高いスムーズな回転と振動、さらに騒音の低減をも実現しました。

高効率メカニズム。4カム16バルブエンジン

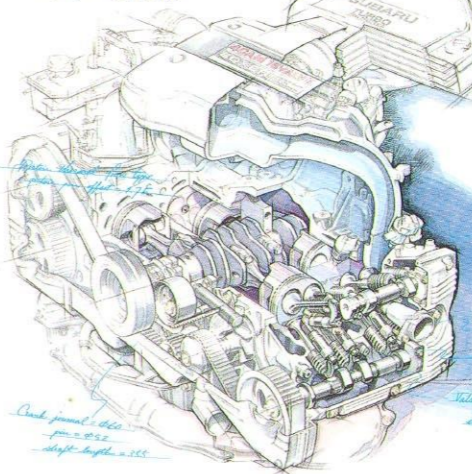
BOXERの大きな特長は、対向するピストンが互いに慣性力を打ち消し合うことによる、すぐれた回転特性、振動特性です。EJ20はこの特性を生かすために、左右バンクそれぞれに2本のカムシャフトを持つ4カム(DOHC×2)16バルブ方式を採用。ボア径を大きくとれるBOXERの資質を生かしてクラス最大*のバルブ面積を確保。高い吸排気効率により、過給圧を極端に高めずに高出力を得ると同時に、ナチュラルでリニアなパワーフィールを実現しました。さらに、センタープラグ配置やプレミアムガソリンの使用を前提とした高めの圧縮比(8.5)の設定、高度な点火時期電子コントロールなどで燃焼効率を高め、全域にわたる高トルク特性をもたらしています。

*2.0ℓ4気筒エンジン89年9月現在



大容量水冷インタークーラー付ターボチャージャー

低回転から力強いトルクを発生しながら、BOXER 4カム16バルブの本来の魅力である高回転の伸びの良さを最大限に発揮するために、大容量水冷インタークーラー付ターボチャージャーを採用。



十分な冷却能力を確保するとともに、吸気通路の短縮化によるレスポンスの向上を実現しました。また、吸入管の圧力、エンジン回転数、スロットル開度などを総合的に判断して過給圧をきめ細かくコントロールする過給圧電子制御回路も、リニアなレスポンスの実現に大きく貢献しています。

総合電子制御システム

どんな状況でもエンジンの性能を安定して発揮するために、空燃比・点火時期学習制御をはじめ、過給圧電子制御など、各種の制御内容を一括集中制御する高度なシステム。特にノックセンサーによる点火時期学習制御は、エンジンの経時変化や、ガソリンの質のバラツキ、気温やエンジン温度の変化などにも対応して最適制御し、エンジンを常に最良のコンディションに保ちます。

マルチポイント・シーケンシャルインジェクション

精密な電子制御により各シリンダーごとに最適なタイミングで順次燃料を噴射。正確な燃料供給を行い、意志に即応するレスポンスを実現します。

高性能を維持するロングライフ設計

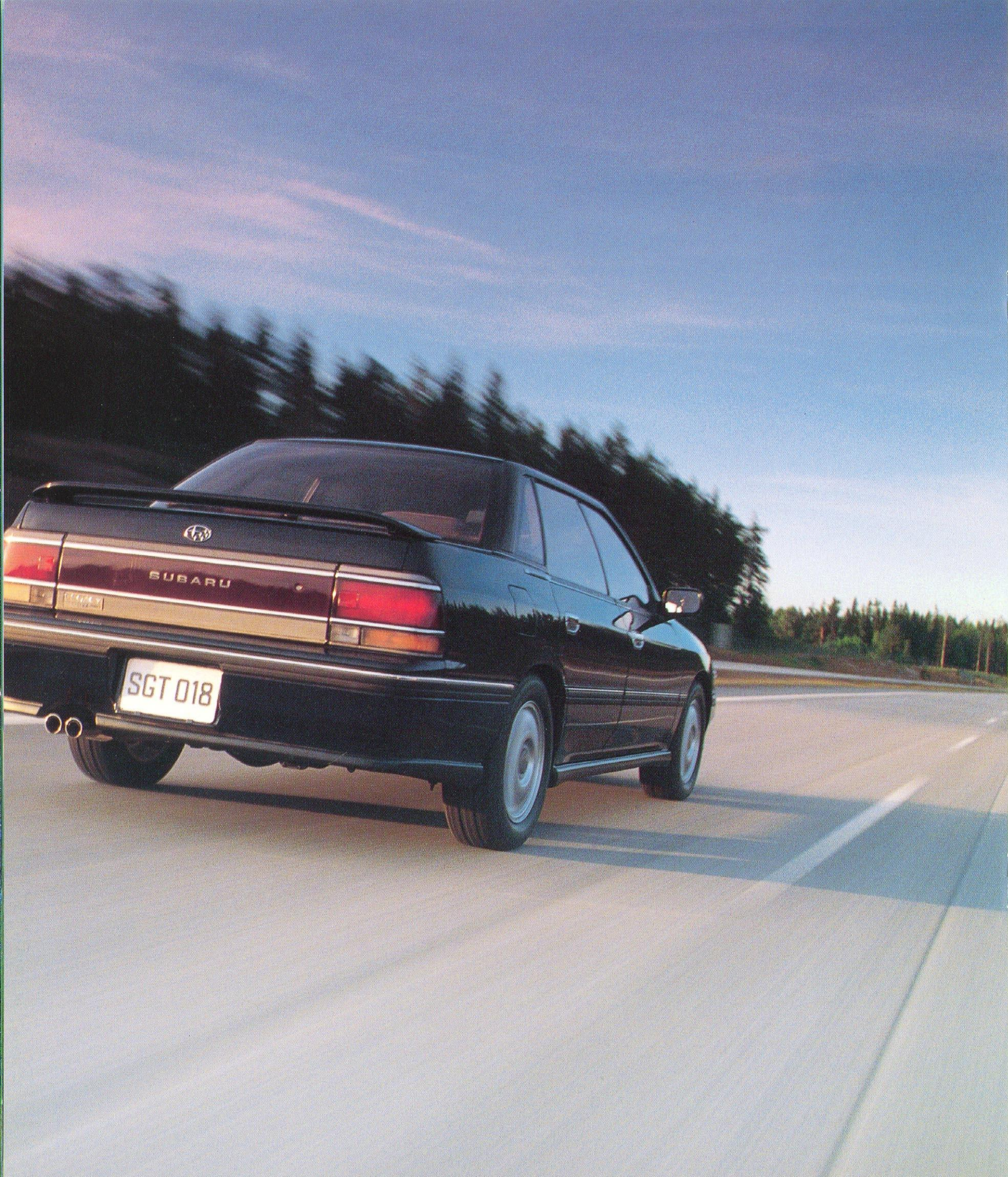
10万km交換不要の「プラチナ電極メンテナンスフリープラグ」、確実な点火性能を保證する「ダイレクトイグニッション」、メンテナンスフリーに貢献する「ハイドロリックラッシュアジャスター」、高回転でも確実なバルブ作動を可能にする「オートテンショナー」など、ロングライフ化に対する数々の配慮が、常に安定したパフォーマンスの発揮を約束します。

2.0ℓ BOXER 4CAM 16VALVE

EJ20-TURBO

maximum power (NET) 200 ps/6000rpm
maximum torque 26.5kg-m/3600rpm

■ネットとはエンジンを車両搭載状態で測定したものです。



GT Stability

高バランス、高効率の駆動システム、BOXER+フルタイム4WD。

このふたつのメカニズムが生み出す圧倒的なスタビリティが

Gran Turismoの操縦感覚を大きく進化させる。

そのパワーゆえ、その鋭敏でセンシティブな限界領域ゆえ、かつてGTは限られたドライバーだけが操ることのできる手強いクルマでした。しかし、現在では4WDの高度なセルフコントロール能力が、クルマと路面の関係を大きく進化させています。レガシィGTが選択した駆動方式はフルタイム4WD。信頼感に満ちたハイスピードでの安定感、ナチュラルなハンドリング、そして路面状況や気象条件の変化に左右されず、常に持てる性能すべてを発揮する喜び。スバルの豊富な経験と技術をすべて結集したレガシィGTの4WDシステムは、そのポテンシャルを最大限に引き出すためにエンジンなどの基本設計から4WDに最適なメカニズムを採用。BOXER+4WDならではの運動性と安定性の高次元なバランスが生み出すセイフティマージンが、GTの名に恥じない高度な走りのポテンシャルを、特に身構えることなく、誰でも引き出すことを可能にしたのです。

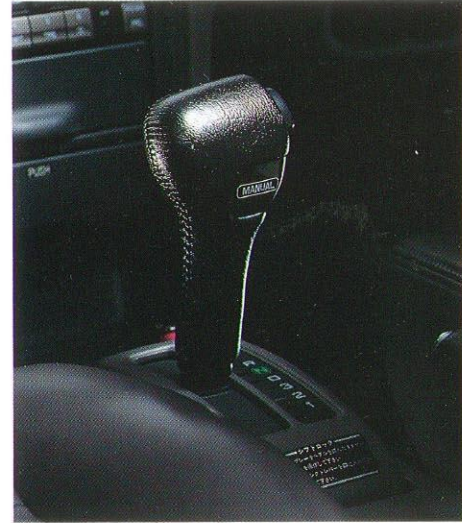
理想のコンビネーション、BOXER+4WD

レガシィGTのエンジンはBOXER。低重心、コンパクトなこのエンジンを縦置きに搭載することで、そこからトランスミッション→トランスファー→プロペラシャフト→リヤデフにいたるパワートレインを一直線に、しかも左右対称にバランスよく配置できます。この無理のない効率的なレイアウトにより、構造がシンプルで軽量、ロスが少なく、静粛性にもすぐれた4WDシステムが実現しました。4WDにとって理想のコンビネーションBOXER+4WD。スバルオリジナルのメカニズムレイアウトが、4WDの持つ走りのポテンシャルを無理なく効率的に引き出し、すぐれた運動性能と安定性を生み出します。

電子制御アクティブトルクスプリット4WD

4WDの高度なポテンシャルと安全性をより多くの人に。アクティブトルクスプリット4WDは、このスバルの

思想が生んだ最先端のメカニズムです。走行状況や路面状態をコンピューターが的確に判断し、電子制御オートマチック後部のMP-T(マルチプレートトランスファー)をリアルタイムでコントロール。前後輪へのトルク配分を、瞬時に、連続的に可変制御し、常に持てる性能を余すところなく発揮。4WDの高度な安全性により、誰もが官能的なGTのパフォーマンスを楽しむことが可能になりました。



電子制御4速フルオートマチック、E-4AT

GTの名にふさわしい、ドライバーの気持ちにリニアに応える俊敏な加速とあくまでもなめらかな走行感がなければ、GTのオートマチック・トランスミッションとはいえません。E-4ATは、綿密な電子制御により変速ショックを低減。ノーマルとパワー、2つの変速パターンを、アクセルワークに応じてコンピューターが自動的に選択、意志に忠実な走りを提供します。さらに、7セレクトポジションの採用で、マニュアル感覚の

走りや、エンジンブレーキへの対応もスムーズに行える、新時代のオートマチックです。

AT車のより確かな操作のために●P(駐車)レンジでないときイグニッションキーが振らば「キーインターロック」●ブレーキペダルを踏んでいないとPレンジからシフト操作できない「シフトロック」●R(後退)レンジであることをプザーでドライバーに知らせる「リバース警報」●シフトポジションをメーター内に表示する「ATセレクトインジケーター」を採用しています。

ビスカスLSD付センターデフ式フルタイム4WD

マニュアルトランスミッションを駆使して、ドライブングを楽しみたい方のために開発されたフルタイム4WDです。通常走行時はセンターデフにより前後50:50でトルクを配分。前後輪に回転差が生じると、ビスカスLSD(リミテッド・スリップ・デフアレンシャル)が自動的にそれぞれのタイヤのグリップ力に応じたトルク配分に修正し、常に高い走行安定性を発揮します。

(ツーリングドリオンMT)

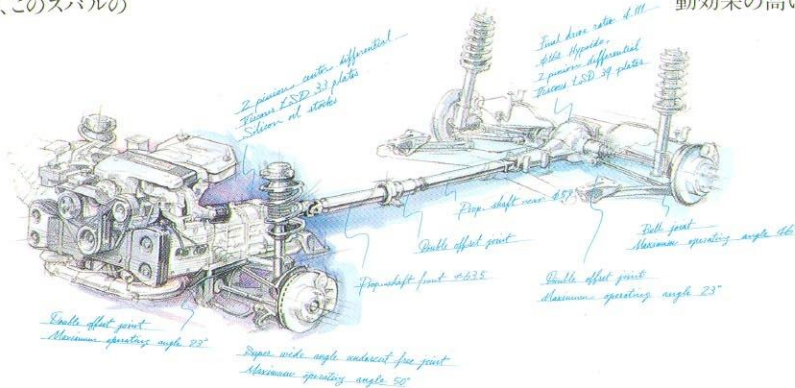
リヤ・ビスカスLSD

200psというハイパワーをあらゆる路面で安全に引き出すため、ビスカスカップリング式のLSD(リミテッド・スリップ・デフアレンシャル)をリヤにも装備。後左右輪のトルク配分をスムーズに最適制御し、滑りやすい路面の駆動力やエンジンブレーキ時の走行安定性を向上させます。

4センサー4チャンネル制御方式ABS

4輪アンチロックブレーキ

急制動時の制動安定性と操縦性を確保する、現代のGTにふさわしい究極のブレーキシステム。4輪を独立制御してブレーキの能力を最大限に発揮。ABSの作動時にMP-Tを最適制御するほか、Gセンサーも装備するなど、4WDとの高度なマッチングを実現した、4センサー4チャンネル方式のABS=4輪アンチロックブレーキを採用。制動時のスピンやスリップの原因であるホイールロックの発生をセンサーで事前に感知し、ブレーキの油圧をもっとも制動効果の高い状態にコントロールします。(イコー誌)



GT Quality

しなやかな脚と高剛性ボディの生み出す奥の深い走りの味わい。
スポーツカーに匹敵するハンドリングと重厚感あふれる乗り心地の両立。
あらゆる速度域でドライバーを支配するのは圧倒的な信頼感だ。

長距離クルージングを喜びに変える、ハイウェイでの矢のような直進性と、しっとりとした走行感。ひとたびワインディングに脚を踏み入れれば、ドライバーの情熱をたぎらせずにはおかないナチュラルなハンドリング。GTの醍醐味はこの二面性の両立にあります。操縦性と直進安定性、そして乗り心地。乗用車にとって永遠の命題ともいえるこれらの条件をきわめて高い次元まで引き上げた時、レガシィGTはそのエンブレムにふさわしい奥の深い走りの味わいを手に入れました。十分な実績を持つサスペンションシステムを、エンジニアリングの基本に立ち戻って、徹底的に熟成。ボディ剛性までも含んだ脚回り全体の高い剛性の確保と十分なホイールストロークの獲得。さらに、徹底した走行テストによる、ドライバーのフィーリングに対する感覚面でのチューニング。正攻法ともいえるこの開発アプローチが、ただハードー辺倒の乗り心地とは一線を画す重厚な乗り心地と、良好な直進安定性。そして、スポーツカーに匹敵するハンドリングを実現したのです。

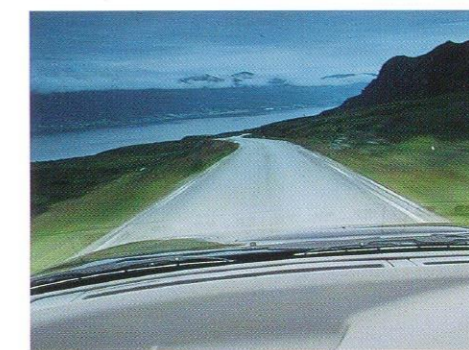
高剛性ストラット式フロントサスペンション

ステアリングを切ると同時にその操作を正確にフロントタイヤがトレースする応答性のよさ、そして高速走行でのすぐれた直進安定性を得るためには、ステアリング系を含むサスペンション全体に高い剛性が必要です。レガシィGTのフロントサスペンションは、マクファーソンストラット式。基本的な剛性の高さに加え、L型ロアアームの採用、ブッシュチューニング、ベアリング、ハウジング類など各部の総合的な高剛性化を図り、きわめて高い横剛性を実現。さらに、ロールセンターの最適設定、十分なホイールストロークと低いフリクションによる良好な接地性の確保などに

より、コーナリング時のタイヤグリップ能力を高め、すぐれた応答性と高度な直進安定性、そして、しなやかでゆったりとした乗り心地を実現しました。

デュアルリンク式リヤサスペンション

リヤサスには、高い横剛性の得られるデュアルリンク式のマクファーソンストラット方式を採用。あくまでも剛性の確保を基本に、フロント同様十分なホイールストロークの確保やフリクションの低減などを行い、

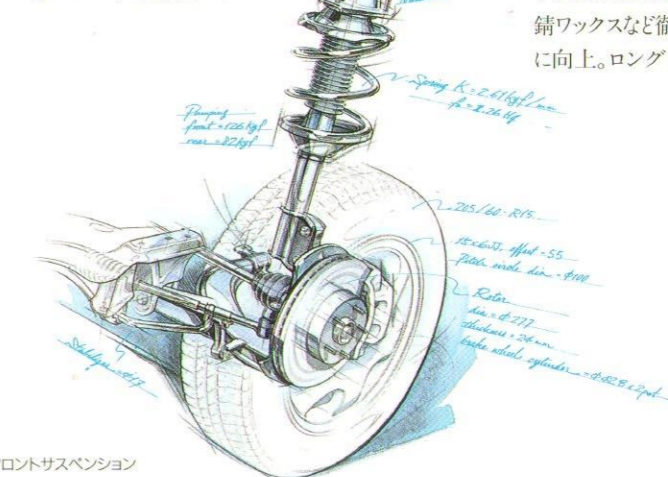


すぐれた乗り心地とコーナリング時の安定感、そしてコントロール可能な限界特性を生み出します。また、ロールセンターやロール剛性の最適化、絶妙なダンパーチューニング等により、自然なロール感と意志に忠実な操縦感覚を生み出しました。

高剛性ステアリングシステム

ダイレクトな応答性のラック&ピニオンを採用し、ステアリングホイールからタイヤまで、システム全体に高い剛性を追求。シャープな切れ味と確かな手応えを実現しました。オーバー

オールレシオ15.0、ロック



ILLUST:フロントサスペンション

トロック2.8回転のクイックなギアボックスに、車速感応型の油圧反力電子制御パワーステアリングを装備。車速感応型のメリットに加えて、たとえ高速でなくともエンジンの高回転域を使うスポーティ走行時には、車速やエンジン回転数を感じし適度な操舵力と剛性感を維持します。さらにインパネに設置したスイッチで、やや重めの操舵力のスポーティモードとノーマルモードをセレクトすることも可能です。

200psに対応した強力なブレーキシステム

ブレーキは、制動力はもとより適度なペダルストロークで踏み応えのしっとりとした剛性感を重視。フロントにローター厚24mm、ローター外径277mmの2ポッド・ベンチレーテッドディスク、リヤにもベンチレーテッドディスクを装備。強力なパワーに見合う制動力を確保しました。また、7+8インチの大容量タンデム倍力装置(ABS車は8+9インチ)も採用。耐熱性が高く、環境保全にも配慮した、非石綿のアスベストフリーブレーキパッド/ライニングも採用しました。

ラジアルタイヤ&軽量アルミホイール

タイヤは、205/60R15サイズ。軽量な6JJ-15サイズのアルミホイールを標準装備し、ワイドなリムサイズの採用によりタイヤの横剛性を上げて、応答性や限界域のグリップを向上させます。

走りのポテンシャルを高める高剛性ボディ

ボディ剛性は走りのポテンシャルを高める重要な要素です。レガシィGTはサイドシルをはじめとする主要部材の大断面化、部材結合部の強化などにより、トップレベルのボディ剛性を確保。高度なハンドリングと重厚な乗り心地の両立に大きく貢献しています。さらに、防錆鋼板の多用や、防錆シール剤、防錆ワックスなど徹底した処理により、防錆性能を大幅に向上。ロングライフ性も一段と高めています。



GT Zone

そこに滑り込むだけで、
かつてないクルマとの一体感がある。
路面状況を、クルマの挙動を、
自然に、的確にドライバーの五感へと届け、
大きな信頼感で包むコクピット。



PHOTO:4DOOR SEDAN GT インディゴブルー・メタリック 本革シートはAT車にメーカー装着オプション (サンルーフ車とのセット装着は選べません)

GT Pleasure

そのしっかりした走行感が、
走りの欲びが、
ドライバーだけでなく
パッセンジャーにも感じ取れる。
長距離クルーズを短く感じさせる。
豊かな質感と心地よい居住性。

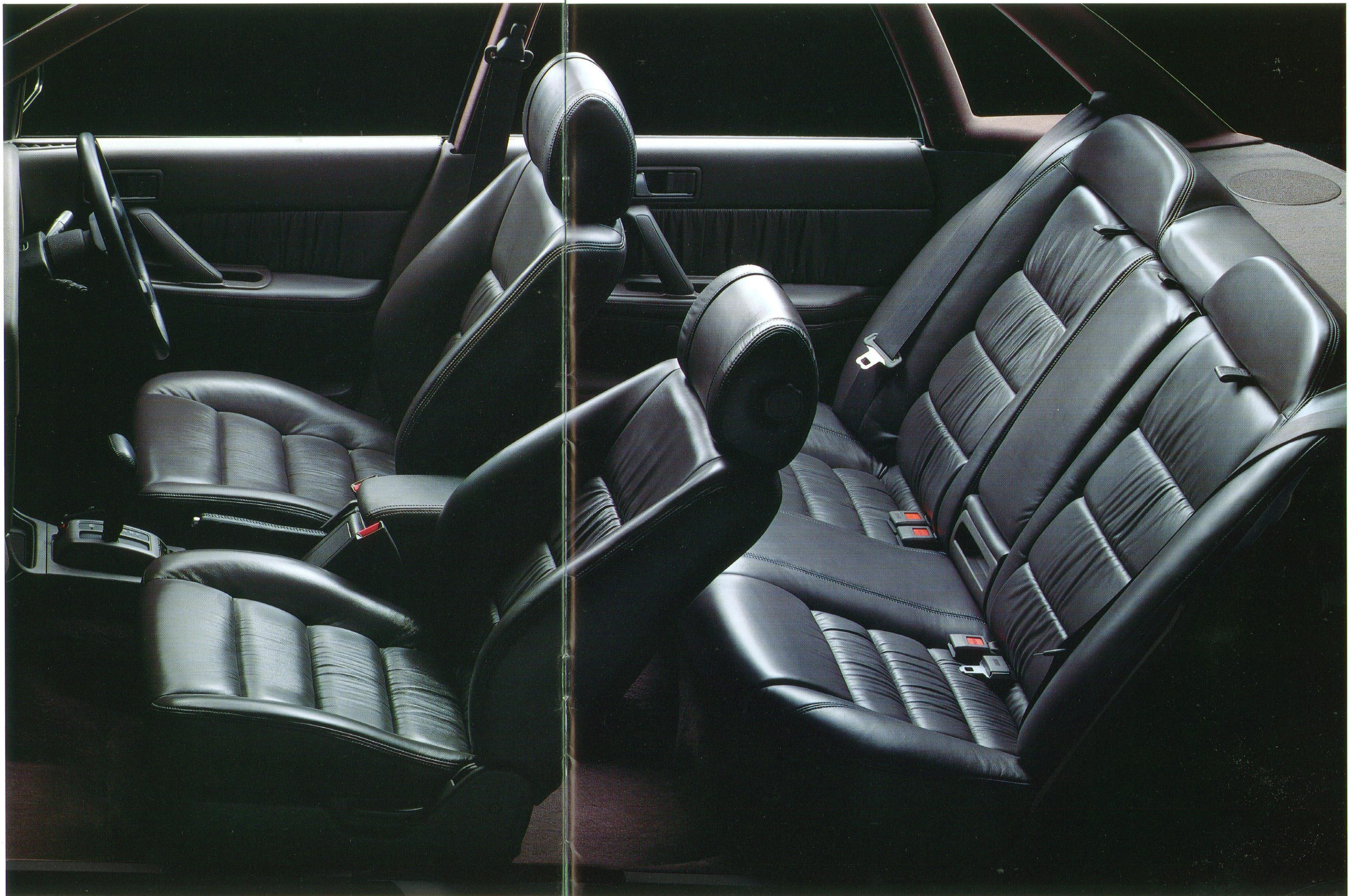
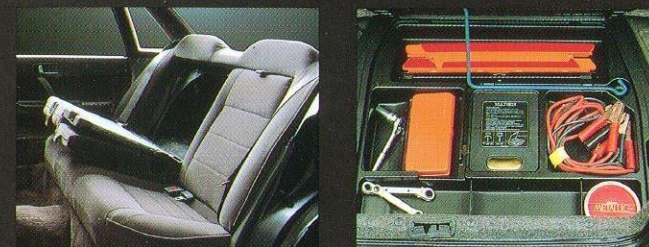


PHOTO: 4DOOR SEDAN GT インディゴブルー・メタリック 本革シートはAT車にメーカー装着オプション (サンルーフ車とのセット装着は選べません。)



3分割可倒式トランクスルー (セダン)
可倒式のバックシートは、後席に仰向けになりながらスキーなどの長尺物が積み込める。センターアームレス部分だけをトランクスルーとすることも可能です。



6:4分割可倒式リヤシート (ツーリングワゴン)
余裕十分のカーゴルームは、リヤシートを折りたたみ、フルフラットのビッグスペースに、6:4分割可倒式リヤシートで、乗る人の数や荷物に合わせてフレキシブルな使い方ができます。



フルオートエアコン (標準装備)
ベンチレーションシステムは、大容量の風量を確保、おだやかな風でも効率的な空調ができて、インパネ前に5か所の吹き出し口を設置、思いのままの配風を可能にしました。また、デジタル表示の設定温度を好みにセットしておいて、自動的に室内を楽に維持するフルオートエアコンを標準装備しています。



ハイパワーオーディオシステム(100W)
ハイパワー4アンプ、アンプセットグラフィックイコライザーなどを一体化したロジックコントロールユニットを標準装備。フロントに2.5cmドーム型ツイーターと大型16cmウーハーの2ウェイスピーカー、リヤに16cmフルレンジダブルコンスピーカーの4スピーカーシステム、レシーバーは電子チューニング式で、時計機能と交通情報ワンタッチ受信スイッチを装備。トータル100wのハイパワーオーディオです。



電動パワーシート (選装)
サポート性にすぐれたシートはクッションの高さと傾斜角の調整、およびシートスライド調整をパワー化。ワンタッチで好みのシートポジションを得ることができ、

カップホルダー
インパネ中央部に引き出し式のカップホルダーを設置。カップホルダーとして使わない時はカード類をびたり収納されます。

スポットマップランプ
ドライバー側、助手席側それぞれに向けてランプを装着。手元を明るく照らし、夜間ドライブで地図を見るときなどに便利です。

タイマー付ワンタッチパワーウィンドウ
ワンタッチで運転席の窓を開閉。降車時に窓を閉め忘れ630秒間はイグニッションキーを操作する必要のないタイマー付です。

リアヤ間けつワイパー&ウォッシャー
雨天時の後方視界を確保する。リヤ間けつワイパー&ウォッシャー、そしてリヤウィンドウウォッシャーを標準装備しました。

ドアロックシステム
車速感知型集中ドアロックに加え、メインキーに組み込まれた超小型の赤外線発信装置により、ボタンを押すだけでドアロックの施錠/解除ができる赤外線リモコンドアロック。キーがなくても60秒以内にドアハンドルをフックすればロックが解除できる暗証コード式キーレスエントリーを装備しました。

4DOOR SEDAN

2.0 4cam 16valve turbo
E-4AT



PHOTO: ファインシルバーメタリック

| Body Color | Interior Color |
|------------------|----------------|
| セリシオホワイトE57 | グレー |
| パールホワイトE57 | グレー |
| シルバーメタリックE43 | グレー |
| インディゴブルーメタリックE13 | グレー |
| ブラックメタリックE52 | グレー |

TOURING WAGON

2.0 4cam 16valve turbo
E-4AT/5MT



PHOTO: パールホワイトメタリック

| Body Color | Interior Color |
|------------------|----------------|
| セリシオホワイトE57 | グレー |
| パールホワイトE57 | グレー |
| シルバーメタリックE43 | グレー |
| インディゴブルーメタリックE13 | グレー |
| レッドメタリックE47 | グレー |
| ブラックメタリックE52 | グレー |

EQUIPMENT

| 車種 | 2.0TURBO | |
|--|--------------|------------|
| | 4ドアセダンGT | ツーリングワゴンGT |
| トランスミッション | E-4AT SMT | ● |
| ■外装 | | |
| カラードバンパー | ● | ● |
| フロントスカート埋込ハロゲンフォグランプ | ● | ● |
| カラードアンテナ | ● | ● |
| 電動格納式リモコンドアミラー | 注1 | ● |
| ブレーキガス | ● | ● |
| フロントウィンドウコップシェード | ● | ● |
| リヤスポイラー | ● | ● |
| サイドアンダースカート/リヤアンダースカート | ● | ● |
| カーフレール | ● | ● |
| デュアルマラーカッター | 注2 | ● |
| タイマー付ウォッシャー連動ミストスイッチ付間けつワイパー | ● | ● |
| リヤ間けつワイパー&ウォッシャー | ● | ● |
| アルミホイール | ● | ● |
| 205/60R15 89Hラジアルタイヤ | ● | ● |
| ■車内装 | | |
| クローマター | ● | ● |
| 半ドア開閉表示モニター | ● | ● |
| デイトインナーミラー | ● | ● |
| アルミステアリング | ● | ● |
| MOMO製革巻きステアリングホイール | ● | ● |
| 革巻きシフトノブ/セレクタレバー、革巻ハンドルブレーキレバー | ● | ● |
| オグニッションキー照明 | ● | ● |
| イグニッションキー連動ライトオフ | ● | ● |
| プッシュ式空調コントロールパネル | ● | ● |
| パルオートエアコン | ● | ● |
| ■オーディオ | | |
| 100wアンプ付AM/FMマルチ電子チューニングラジオ(クラシックイコライザー付) | ● | ● |
| 高級ロジックコントロール付カセットデッキ | ● | ● |
| 4スピーカー | ● | ● |
| 12Vアンテナ | ● | ● |
| ■パワーウィンドウ | | |
| 車速感知型油圧反力電子制御式パワーステアリング | ● | ● |
| タイマー付ワンタッチパワーウィンドウ | ● | ● |
| 車速感知型集中ドアロック/バックドアロック(ツーリングワゴン) | ● | ● |
| 赤外線リモコンドアロック | ● | ● |
| 暗証コード式キーレスエントリー | ● | ● |
| ■シート | | |
| ファインモケット生地 | ● | ● |
| 電動パワーシート(運転席) | ● | ● |
| ランナーシート(運転席) | ● | ● |
| 前後調整式フロントシートヘッドレスト | ● | ● |
| シートバックポケット | ● | ● |
| 3分割可倒式トランクスルー | ● | ● |
| 6:4分割可倒式リヤシート | ● | ● |
| リヤセンターアームレスト | ● | ● |
| リヤシートヒーター(10種1体式 ●分割式) | ● | ● |
| アジャスタブルシートベルト(前席) | ● | ● |
| 後席3点式ELRシートベルト(2名分) | ● | ● |
| ■内装 | | |
| カップホルダー | ● | ● |
| フロントマップランプ | ● | ● |
| スポットマップランプ | ● | ● |
| 照明付ナビゲーター | ● | ● |
| グローブボックスランプ | ● | ● |
| ドアステップランプ | ● | ● |
| トランクルームランプ(セダン)/カーゴルームランプ(ツーリングワゴン) | ● | ● |
| ヘルメット掛フック/ヒーターリム | ● | ● |
| トノカバー | ● | ● |
| サブトラック | ● | ● |
| ■カスタム | | |
| フロント4x44WD | ● | ● |
| リヤヒスカルSD | ● | ● |
| フロント2ロックキリリバー付ベンチレーテッドディスクブレーキ | ● | ● |
| リヤベンチレーテッドディスクブレーキ | ● | ● |
| フロント&リヤスタビライザー | ● | ● |
| ■メーカー選定オプション | | |
| 4チャンネルABS | ▲ | ▲ |
| 4チャンネルABS+本革シート(本革シートはAT車のみ) | ▲ | ▲ |
| 4チャンネルABS+電動アルミ&スライドガラスリム | ▲ | ▲ |
| ■その他の標準装備 | | |
| ハロゲンヘッドライト、フロント合わせガラス、サイドプロテクター(モール付)、リヤウィンドウウォッシャー、ATセレクトインジケーター(AT車)、燃料消費率モニター、サブパワーステアリングホイール、シガーライター、反炎照明、コントロールアシスト、ドアロック付フロントコンソール、トランスオーバー(セダン)、デュアルロックドアオープナー、リヤドアチャイルドロック、後席暖風、テポラリアースペアタイヤ | | |

| 車種 | 2.0TURBO |
|-------------|----------|
| 全長(mm) | 4510 |
| 全幅(mm) | 1690 |
| 全高(mm) | 1395 |
| 室内長(mm) | 1875 |
| 室内幅(mm) | 1415 |
| 室内高(mm) | 1155 |
| ホイールベース(mm) | 2580 |
| トレッド(前)(mm) | 1465 |
| トレッド(後)(mm) | 1455 |
| 最低地上高(mm) | 165 |
| 車両重量(kg) | 1380 |
| 乗車定員(名) | 5 |
| 車両総重量(kg) | 1655 |

| 燃料消費率 | 100km当り(燃費) | 100km当り(燃費) | 100km当り(燃費) |
|--------|-------------|-------------|-------------|
| 8.0 | 5.3 | 8.0 | 9.2 |
| (km/l) | (km/l) | (km/l) | (km/l) |
| 15.8 | 15.0 | 15.0 | 16.4 |

LEGACY

LEGACYは英語で「大きな石」の意。水平対向エンジン、専用4WDシステム等、多くの先進的な技術を受け継ぎながら、それを新時代に向けて進化・拡大成長し、新しい意味を込めて命名された。

OPTION



SPECIFICATIONS

| 車名/型式 | スバル-E-BC5 | | スバル-E-BF5 | |
|-------|-----------|------------|-----------|------------|
| | 4WD | 2.0 | 4WD | 2.0 |
| 車種 | 4ドアセダンGT | ツーリングワゴンGT | 4ドアセダンGT | ツーリングワゴンGT |
| | E-4AT | E-4AT | E-4AT | SMT |

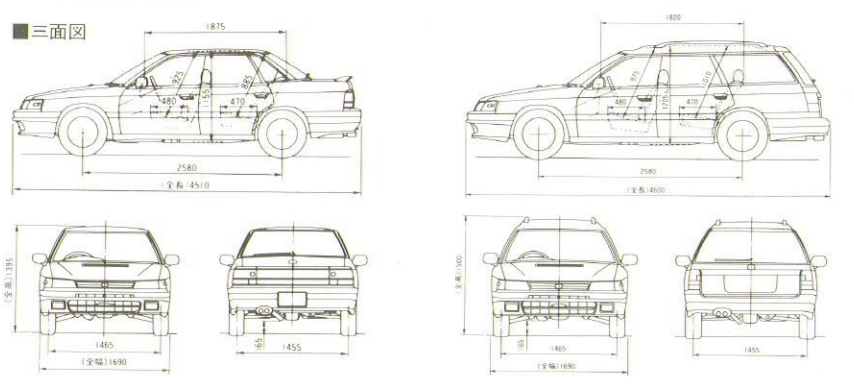
| 項目 | 単位 | 値 |
|-------------|----|------|
| 全長(mm) | | 4510 |
| 全幅(mm) | | 1690 |
| 全高(mm) | | 1395 |
| 室内長(mm) | | 1875 |
| 室内幅(mm) | | 1415 |
| 室内高(mm) | | 1155 |
| ホイールベース(mm) | | 2580 |
| トレッド(前)(mm) | | 1465 |
| トレッド(後)(mm) | | 1455 |
| 最低地上高(mm) | | 165 |
| 車両重量(kg) | | 1380 |
| 乗車定員(名) | | 5 |
| 車両総重量(kg) | | 1655 |

| 項目 | 値 |
|----------------------|----------------------|
| 最小回転半径(m) | 5.3 |
| 燃料消費率 | 8.0 (100km当り燃費) |
| (km/l) | 15.8 |
| 60km/h燃費(燃費) | 5.3 |
| 90km/h燃費(燃費) | 8.0 |
| 120km/h燃費(燃費) | 9.2 |
| エンジン | EJ20 |
| 型式 | 水平対向4気筒DOHCターボ |
| 内容×行程(mm) | 82×75 |
| 総排気量(cc) | 1994 |
| 圧縮比 | 8.5 |
| 最高出力(ネット)(ps/r.p.m.) | 200/6000 |
| 最大トルク(kg-m/r.p.m.) | 26.5/3600 |
| 燃料供給装置 | EJi(マルチポイントインジェクション) |
| 燃料タンク容量(l) | 60 |
| 燃料タンク位置 | 後部プレミアムガソリン |

| 項目 | 値 |
|---------|-------------|
| 駆動方式 | E-4AT: 前駆4速 |
| 変速機形式 | E-4AT: 前駆4速 |
| 変速比(1速) | 2.785 |
| 変速比(2速) | 1.545 |
| 変速比(3速) | 1.000 |
| 変速比(4速) | 0.694 |
| 変速比(5速) | 2.272 |
| 変速比(6速) | 4.444 |

| 項目 | 値 |
|----------|---------------|
| 駆動方式 | フロント独立懸架 |
| 後軸 | ストラット独立懸架 |
| 制動装置 | 2系純油圧式(倍力装置付) |
| ブレーキ | ベンチレーテッドディスク |
| ブレーキ | ベンチレーテッドディスク |
| 駐車ブレーキ形式 | 機械式後2輪制動 |

■E-4AT=オールレンジ電子制御4速フルオートマチック、5MT=5速マニュアルトランスミッション。
 ■以下のメーカー装着オプションを装備した場合は、次のように数値が変わります。(注1)全高:ツーリングワゴンのサンルーフ付は+30mm。(注2)室内高:サンルーフ付は4ドアセダンが+35mm、ツーリングワゴンが+25mm。(注3)車両重量:車両総重量はサンルーフ付は+20kg、ABS付は+20kg。
 ■燃料消費率は定められた試験条件のもとで値です。したがって、実際の走行時には、運転条件、習慣及び整備状況等により燃料消費率が異なります。■エンジン出力表示は、ネット値とグロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」はエンジンと車両に搭載した状態とは異なる条件下で測定したものです。同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「グロス」よりも約15%程度低い値(自重含み)となります。■この仕様は断りなく変更することがあります。■実際の走行にあたっては、取扱説明書をよくお読みください。■写真は印刷インキの性質上、実際の色とは異なる場合があります。



■三面図



※ディーラー装着オプションの詳細は、お近くのスバル販売店におたずねください。



平均速度223.345km/h(F.I.A.公認)
レガシィ、10万キロ世界速度記録達成。

レガシィGTの高度なポテンシャル。
それは、この記録に込められた、スバルの
技術と思想の結晶です。

1989年1月、レガシィは、デビューとほぼ同時に10万キロ世界速度記録を達成しました。^{*1}10万キロといえば地球2回り半。ふつうに走って10年分、いわばクルマの一生にあたるロングランです。レガシィは、F-1などの国際競技を統括するF.I.A.(国際自動車連盟)の厳格なルールと監視のもと、これを平均速度223.345km/h、昼夜連続19日間で走破。2つの世界新記録と13の国際記録を達成し、高度なパフォーマンスと信頼性を実証しました。それはまた、スバルが目指してきた「確かなクルマづくり」の事実による検証でもありました。2.0ℓBOXER 4カム16バルブTURBO、高剛性サスペンション、スバル4WDテクノロジー、そして強靱なボディ……。レガシィGTは、世界記録挑戦車のエンジン、メカニズムをそのまま継承して誕生しました。圧倒的な剛性感が生む信頼に満ちた速さ。ドライバーの意志に心地よく応える走りの深い味わい。それは、まさに極限状態で磨かれたクルマだけが実現しうる感動の世界。より速くへ、より速く、より快適に、そしてより安全に。クルマの本質「走り」を磨き上げたグランツーリスモ、レガシィGT。そのベースには、スバルの徹底した品質へのこだわりが込められています。

2つの世界記録と、13の国際記録達成。(F.I.A.公認)
レガシィは、その走りと信頼性を、事実で立証します。

| ■世界記録(クラスなし=無差別) | | |
|--------------------|-----------------------------|--------------------------------------|
| 距離 | 平均速度(タイム) | 従来記録 |
| 100,000km | 223.345km/h(447時間44分09秒887) | 213.299km/h (SAAB 9000 TURBO) '86 |
| 50,000マイル | 223.049km/h(360時間45分38秒013) | 213.646km/h (SAAB 9000 TURBO) '86 |
| ■国際記録(カテゴリーA クラス7) | | |
| 距離 | 平均速度 | 従来記録 |
| 100,000km | 223.345km/h | — |
| 50,000マイル | 223.049km/h | — |
| 50,000km | 225.857km/h | 175.628km/h(ALFA ROMEO) '82 |
| 25,000マイル | 226.089km/h | 179.589km/h(ALFA ROMEO) '82 |
| 25,000km | 226.251km/h | 181.470km/h(ALFA ROMEO) '82 |
| 10,000マイル | 226.221km/h | 210.290km/h(PORSCHE 911R) '67 |
| 10,000km | 226.119km/h | 210.220km/h(PORSCHE 911R) '67 |
| 5,000マイル | 226.707km/h | 212.240km/h(PORSCHE 911R) '67 |
| 5,000km | 226.526km/h | 212.250km/h(PORSCHE 911R) '67 |
| 10マイル | 229.138km/h | 180.591km/h(PORSCHE 914) '73 |
| 10km | 219.489km/h | 174.139km/h(PORSCHE 914) '73 |
| 24時間 | 226.792km/h | 212.310km/h(PORSCHE 911R) '67 |
| 12時間 | 226.639km/h | 214.560km/h(PORSCHE 911R) '67 |

●1マイル=1609.31mです。●平均速度とタイムは給油などによる停止時間も含めて算出されています。*1:レガシィ世界速度記録車:4WD4ドアセダンRSをベースにF.I.A.国際スポーツ法典とその付則に基づき必要の改変を行ったものです。*2:自工会87年版乗用車市場動向調査・月間走行距離による。