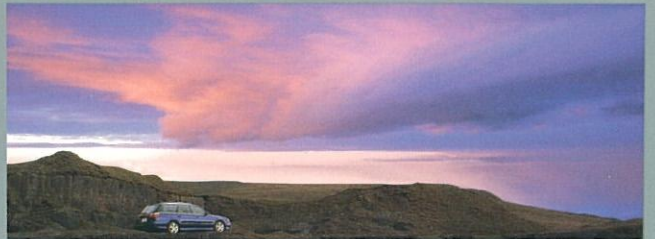


LEGACY

TOURING WAGON



SUBARU®

THE GRAND TOURING LEGACY
ワゴンがつくった、理想のクルマ。



走りの愉しさを大人たちへ。

レガシは、スポーツカーにも通じる深い走りの歓びと同時に、燃費および環境への配慮を徹底しました。日本の道路環境において軽快な操作性を確保する最適サイズとして5ナンバーボディを継承。積載時にも高い走行性能を発揮するマルチリンク式リヤサスペンションを新採用。走りのための高剛性と快適性を高めるワゴン専用ボディを新開発。そして全車新エンジン「BOXER PHASE II」を搭載し、低中速トルク向上による力強い出足と、燃費向上を高次元で両立。リーンバーンエンジン車は、走行性能も高め、車種展開を充実させました。

世界基準の衝突安全へ。

アクティブセーフティのため的高剛性と衝突安全を高次元で両立する「新環状力骨構造」を新開発。衝撃吸収性能に優れたフレーム構造とあわせて、フルラップ衝突、オフセット衝突、側面衝突のすべてに世界のトップレベルを達成しています。そして乗員保護へは、デュアルSRSエアバッグ、プリテンショナー&ロードリミッター付前席シートベルト、リヤ全席3点式シートベルトを全車装備。衝突時に荷物の飛び込みを防ぐELR付カーゴネットも用意しました。

ワゴンパッケージを上質なクオリティで。

カーゴルームの広さと走りを同時にレベルアップするためにワゴン専用設計のマルチリンク式リヤサスペンションを新搭載。リヤにサブフレームを採用することで静粛性、乗り心地もきわめて上質になりました。また室内へのサスペンションの張り出しが小さくなりリヤシートのリクライニングも可能に。ワゴンの領域をはるかに超える走りの良さや快適性を確保する上質なクオリティによって、「これ一台で満足できる」ワゴンパッケージの普遍的な魅力をさらに高めました。

全身オリジナリティ。

新世紀 **LEGACY** 誕生



T H E G R A N D T O U R I N G

人生、グランドツーリングでいこう。

大人になると冒険はしにくい。だが、まっすくな道だけではつまらない。

大切な人、自分のやるべき事を守りながら、帰る家と、帰るべき日を忘れずに走っていかなければならない。

冒険と安全。この二つをひとつにすることができてこそ大人といえないか。

クルマでいえばレガシイというグランドツーリング性能を手に入れること。

走りの歓びにみちて。もっと遠くへ。もっと安全に。あなたの意のままの行動力となる。

しかも万一の乗員保護や環境への配慮もしっかりとしている。

大人になったら、グランドツーリングでいこう。



PHOTO:GT-VDC 本革シート・LEGACYマッキントッシュ・サウンドシステムはメーカー装着オプション・受注生産

グランドツーリングの快適さを測る基準。

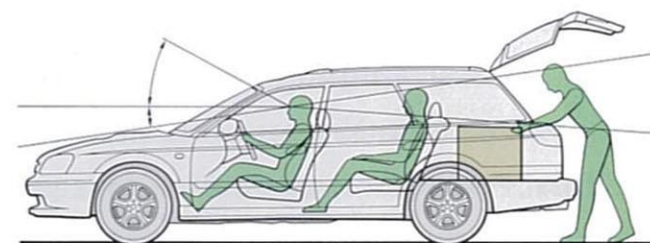
レガシの快適さは独自のものである。カーゴルームまでオープンスペースであるワゴンにとってリヤからの騒音・振動を抑え込むには当然セダン以上に気を使わなければならない。しかし、スポーティな走りを重視するレガシにとって、運転に必要な情報としての音、運転の愉しさを高めてくれる心地よい音は積極的に生かしている。また、体圧分布を徹底的に研究してつくったフロントシート、リヤシートクライニングも採用。グランドツーリングカーとして、走りを愉しむための快適さの基準がここにある。



ワゴンを超えたグランドツーリングカーへレガシイのオリジナル提案。

レガシイの原点。それは、グランドツーリングカーを「4WDワゴン」でつくるという、スバル独自の発想から誕生しました。そのポリシーには、3つの理想が掲げられています。まず、「走り」が世界の一級であること。次に、「いつでも安心できる走行安定性と万一の衝突安全性」。そして、「ゆとりある居住空間と広いカーゴルーム」の確保。そこには、自由と安

全という大いなる「旅のこころ」が込められていると同時に、「走りの愉しき」と「スペース性」を一台で叶えるという理想のクルマへのスバル独自の考え方が生きています。スバルは1972年に「4WDワゴン」の先駆としてレオーネバンを発表。1989年レガシイ誕生後、この普遍的なパッケージングを進化・発展させてきました。いま、レガシイは、アクティブセ



イフティと衝突安全に優れたワゴン専用開発のボディ、走りとワゴンユーティリティをともに高めるワゴン専用マルチリンク式リヤサスペンションを採用。また、グランドツーリングカーとして日本の道路環境に最適なボディサイズを踏襲。オリジナリティを貫くパッケージングをさらに磨き上げ、すべてにワゴンの領域を超えたグランドツーリングカーへ進化しました。



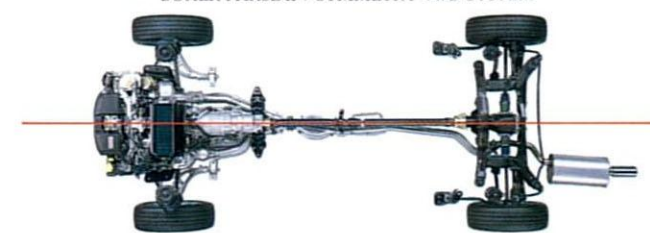
「水平対向エンジン+4WD」基本が違う、オリジナル・メカニズム。

「楽しさと安全」がひとつになった走りをグランドツーリングカーの理想と考え、水平対向エンジンを基本とする独自の「スバル4WDシステム」を一貫して進化させてきました。コンパクトで重心が低い水平対向エンジンを縦置きにした、シンプルで左右対称なパワートレインにより、重量配分に優れ、振動・騒音が出にくい独自の基本メカニズム。これが、運動バランスに優

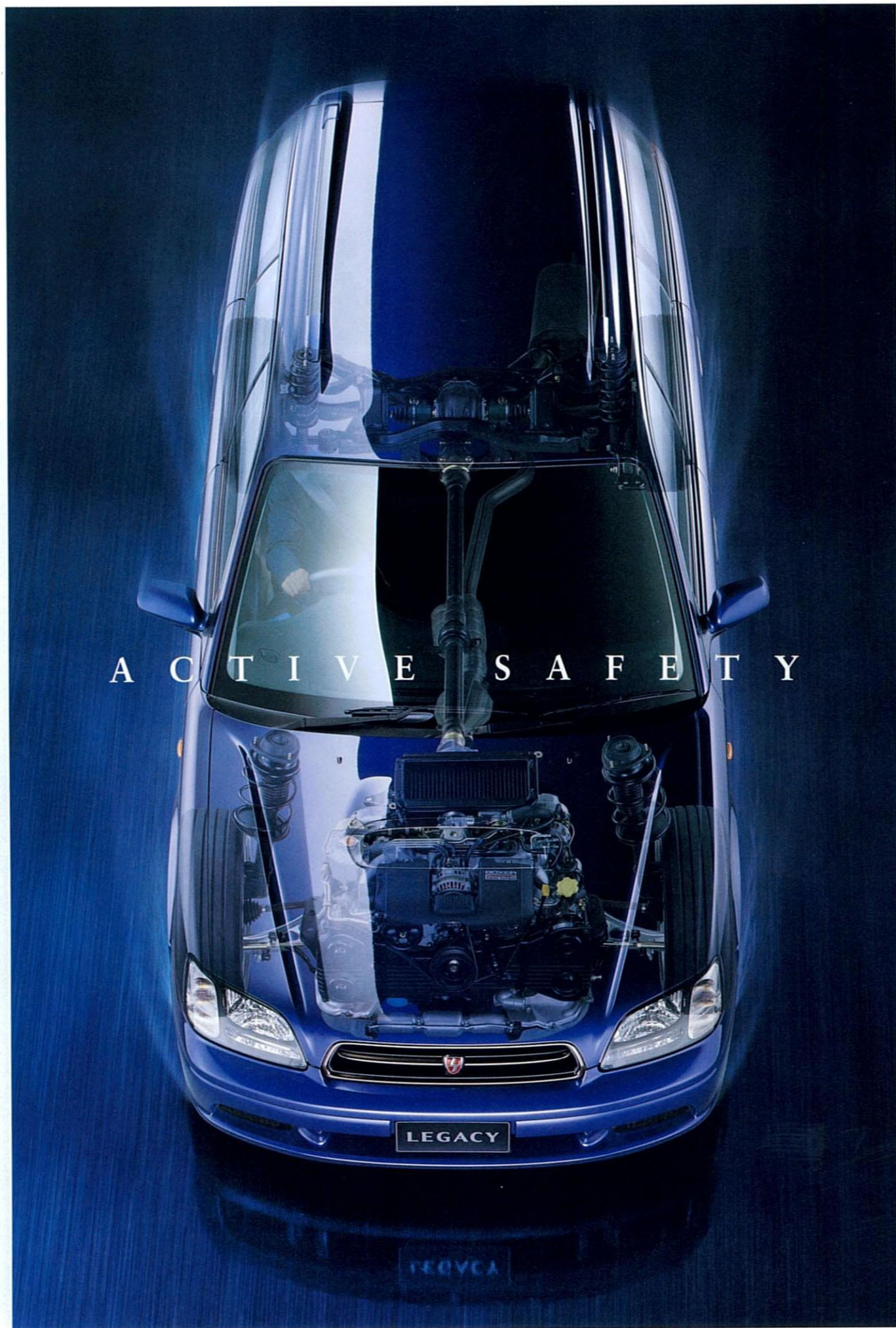
れた人車一体の走りの楽しさをもたらすと同時に、クルマ自ら危険を回避できる高度なアクティブセーフティ性能を発揮します。レガシイではBOXER PHASE II、ワゴン専用の高剛性ボディに加えマルチリンク式リヤサスペンションを採用しアクティブセーフティ性能をさらに高めています。また、スバル4WDは、バンパーまでストレートなサイドフレームをもつ構造により、前

面衝突への対応が基本的に優れています。レガシイは、このメリットを生かすかたちで乗員保護能力の高い新環状力骨構造を採用し世界基準の衝突安全を確保しています。レガシイの優れた走りや安全が、つねに他のクルマと一線を画しているのは「水平対向エンジン+4WD」という基本のメカニズムが、誰にも似ていない、真似のできないものだからです。

BOXER PHASE II + SYMMETRY 4WD SYSTEM



A C T I V E D R I V I N G, A C T I V E S A F E T Y



A C T I V E S A F E T Y

アクティブセイフティにも違いがあります。スバル4WD。

万一危険な状況に遭遇しても自ら回避できる運動性能、アクティブセイフティ。レガシは、まず全車フルタイム4WD+ABS(アンチロック・ブレーキ・システム)標準装備であることが違います。次に、基本構造であるスバル4WDは、重量バランスに優れ、いざという時に違いを発揮する高い運動性能を誇ります。それはWRC[世界ラリー選手権]でスバルを3年連続チャンピオンに導いた基本的なメカニズムでもあります。さらに一歩進んだ安全装備であるトータル・トラクションコントロールを実現する先進のVDC-4WDもGT-VDCに採用しました。

SINCE1972 スバル・オリジナル4WD

スバル4WDは、軽量・コンパクト、低重心である水平対向エンジンを縦置きに搭載し、フロントからリヤへはストレートに、そして左右対称に配したパワートレーンをもつ独自の構造。その重量バランスの良さが高い運動性能を発揮。左右対称構造は、乗り心地とハンドリング性能の高いロングストロークサスペンションも可能にしました。

VDC-4WD(GT-VDC)

VTD-4WDによる高い走行安定性を基本に、さらに安全装置として、万一の横滑りに対してブレーキコントロールとエンジン出力の自動制御を行うことにより高いアクティブセイフティ性能を確保するVDC(ビークル・ダイナミクス・コントロールシステム)を搭載。危険回避時や雪や雨などにより、滑りやすいコーナーで、後輪または前輪の横滑りやスピン状態をクルマ自身が早期に感知し走行安定性を高めながらドライビングをサポート。誰もが、どんな路面状況においても、いちだんと安心できるインテリジェントなトータル・トラクション・コントロールを実現する4WDです。

VTD-4WD/不等&可変トルク配分電子制御4WD(GT-B AT車)

コーナリングでのコントロール範囲がより大きいスポーティなドライビングが楽しめるAT車専用の4WDシステム。センターデフにより通常のトルク配分を前輪35:後輪65に設定。横Gセンサーも搭載して前後輪のトルク配分をリニアにコントロール。ハンドリングの愉しさと高いスタビリティを高次元で両立します。

アクティブトルクスプリット4WD/電子制御4WD(GT系を除くAT車)

走行状況を判断して前後輪へのトルク配分を積極的にコントロールするAT車専用システム。突然の路面変化にも素早く対応し高い走行安定性を発揮。優れたアクティブセイフティ性能をもたらします。

ビスカスLSD付センターデフ方式4WD(MT車)

クルマの運動能力をフルに引き出すことができるMT車専用システム。センターデフにより通常のトルク配分を前輪50:後輪50に設定。スリップ時はビスカスLSDがトルクを適正配分し走行安定性を高めます。

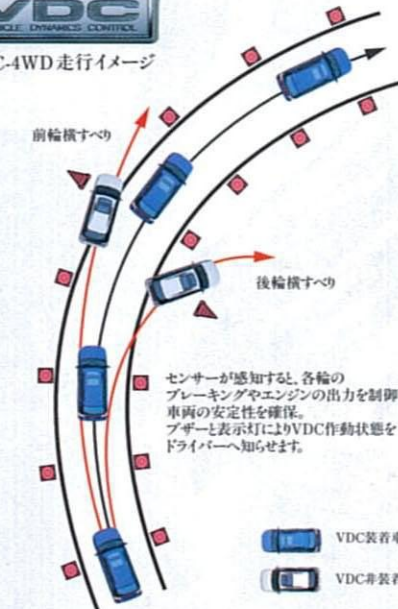
人間工学が安全をつくります。

運転しやすい前方視界、厳しい社内基準による車体直後の後方視界、疲労感が少ないドライビングポジションの確保。大型ヘッドライト、払拭面積の広いワイパーの採用。そして、シートから肩が離れることなくすべてのスイッチを操作できるインストルメントパネルデザインなど。こだわりの集積が大きな安全につながっています。

VTD-4WDセンターデフ

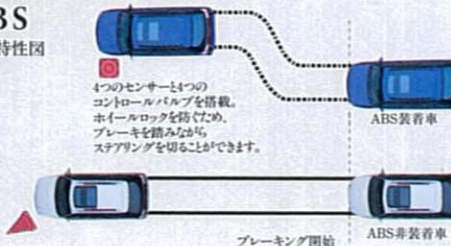


VDC
VEHICLE DYNAMICS CONTROL
VDC-4WD 走行イメージ



テスト走行風景

4Sensor
4Channel
ABS
走行特性図





新環状力骨構造

「優れたアクティブセーフティを実現する走りのための剛性」と「万一の衝突安全に対する優れた乗員保護能力」を両立するためのワゴン専用ボディとして、A・B・C・Dの各ピラーとフロアを頑丈に繋ぎ環状化して強化した「新環状力骨構造」を採用しました。

グランドツーリングのための、ワゴン専用ボディです。

世界最高水準の安全、スポーティカーを凌駕する走り、高級セダンクラスの快適性。

レガシイは、これらをすべて満足させる基本性能を確保するために、まず、発想を新たに理想のボディを求めました。

それは、従来のワゴンとは一線を画す、高剛性と衝突安全性能の実現。

いわば真のグランドツーリングカーのためのワゴン専用ボディです。

走り安全のための「新環状力骨構造」

レガシイは、水平対向エンジン縦置きの特長として、衝撃吸収能力の高いストレートなフレーム構造と、衝突時にエンジンが室内に飛び込まずにフロア下へ降下する安全構造を基本的に持っています。これに加えて、アクティブセーフティを高めるための剛性と、十分な衝突安全性能の確保を目的に、ワゴン専用設計の「新環状力骨構造」を採用しました。A・B・C・Dの各ピラーとフロアを頑丈に繋ぎ環状化する

とともに、ボディ側面も環状化して強化。キャビン全体を籠のように強く、しなやかに包む構造です。この結果、キャビンの変形を最小限に抑えることにより乗員保護能力が飛躍的に高まり、全方位で衝突安全性能をレベルアップしています。また、積載状態までを考慮したうえで従来のワゴンを超える曲げ・ねじり剛性を達成。とくに車体後部はリヤサスペンションへサブフレーム採用とともに3本のクロスメンバーを加えて強化を図りました。さらに、優れたテストドライバーの評価を経ることにより走り快適さのための理想的な剛性をつくりだしています。

サイドドアビーム

フロントドアへの衝突エネルギーをA・Bピラーへ効率的に逃がすために2本のサイドドアビームを内蔵。またリアドアでは、ドアのボディへの食い込みを抑えながら衝突エネルギーをホイールハウス下部の頑丈なサイドフレームへ分散できるようサイドドアビームの位置を設定しました。

静粛設計

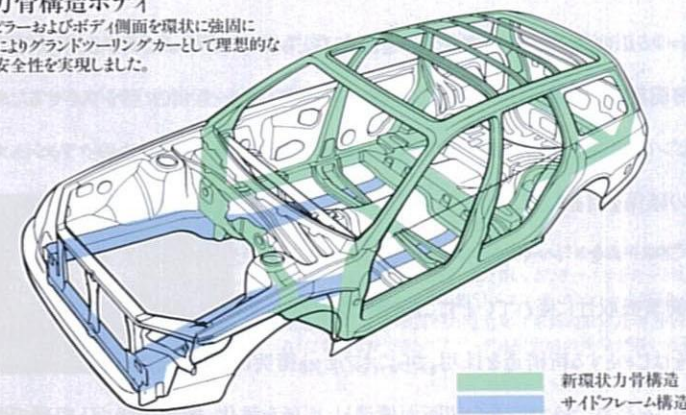
エンジンルーム内の騒音が室内へ入るのを防ぐ遮音対策を徹底したほか、各部から音の侵入を防ぐために要所に発泡材を充填。また、リヤタイヤハウスの防音性を高めるとともにカーゴルーム床面を上質なカットパイル等で覆い振動・騒音を遮断。さらに各ドアは、シール構造を完全に二重化しロードノイズの侵入を防いでいます。

空力性能

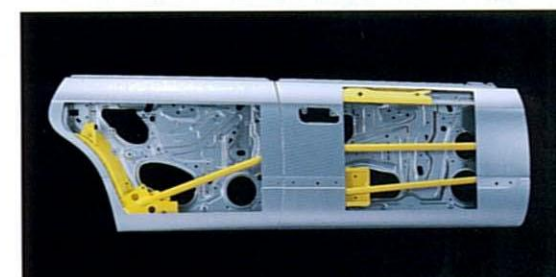
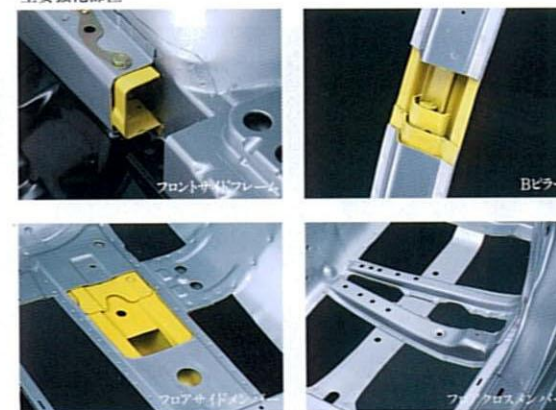
ルーフを翼のような形状とした上で、後端をリップ状に成形し空気抵抗の原因となる渦の発生を大幅に低減したほか、アンダーカバー、エアダムバンパーなどによりワゴントップレベルのCD値0.31*を達成。高速走行での燃費低減、風切り音の抑制に効果をあげています。*TStypeR

新環状力骨構造ボディ

A・B・C・Dピラーおよびボディ側面を環状に強固に結合することによりグランドツーリングカーとして理想的な剛性と衝突安全性能を実現しました。



主要強化部位



サイドドアビーム ※撮影のためカット、着色したものです。



PHOTO: 空力試験イメージ

目指したのは、世界基準の衝突安全性能。

運輸省の指導のもとで実施された衝突安全試験*で運転席・助手席ともに「AA」という評価を獲得した

先代レガシィの優れた安全性を、世界基準の衝突安全性能へ高めました。水平対向エンジン縦置きレイアウト

によって生まれる理想的なサイドフレームレイアウトを基本に、ワゴン専用ボディとして強化した新環状力骨構造を採用。

さらに、全車デュアルSRSエアバッグ、プリテンショナー&ロードリミッター付フロント3点式ELRシートベルト、

リヤ全席3点式ELRシートベルトを採用。全方位で世界トップレベルの衝突安全性能を実現しています。

*事故対策センター実施の'96年前面衝突安全性能試験

前面衝突への対応

いわゆる正面衝突である「フルラップ」と、左右どちらかに片寄った「オフセット」が想定される前面衝突。レガシィは、この両方の安全性能をハイレベルでバランスさせるために、キャビンの強度を高めたから、衝突エネルギーを分散・吸収するためのクラッシュストロークの確保を目指しました。水平対向エンジン縦置きレイアウトにより、断面積の大きなサイドフレームをバンパーまでストレートに伸ばすことができるレガシィは、基本的に前面からの衝撃吸収性に優れています。この優位性をさらに高めるために、サイドフレームの大型化をはじめとする新構造を採用。さらにオフセット衝突に耐えるよう、サイドフレームの板材は厚さを高めたうえで完全な閉断面構造とし要所を強化。衝撃の吸収と変形の防止を巧みにバランスさせています。また、Aピラーは、前面からの大きな衝撃に対応するために断

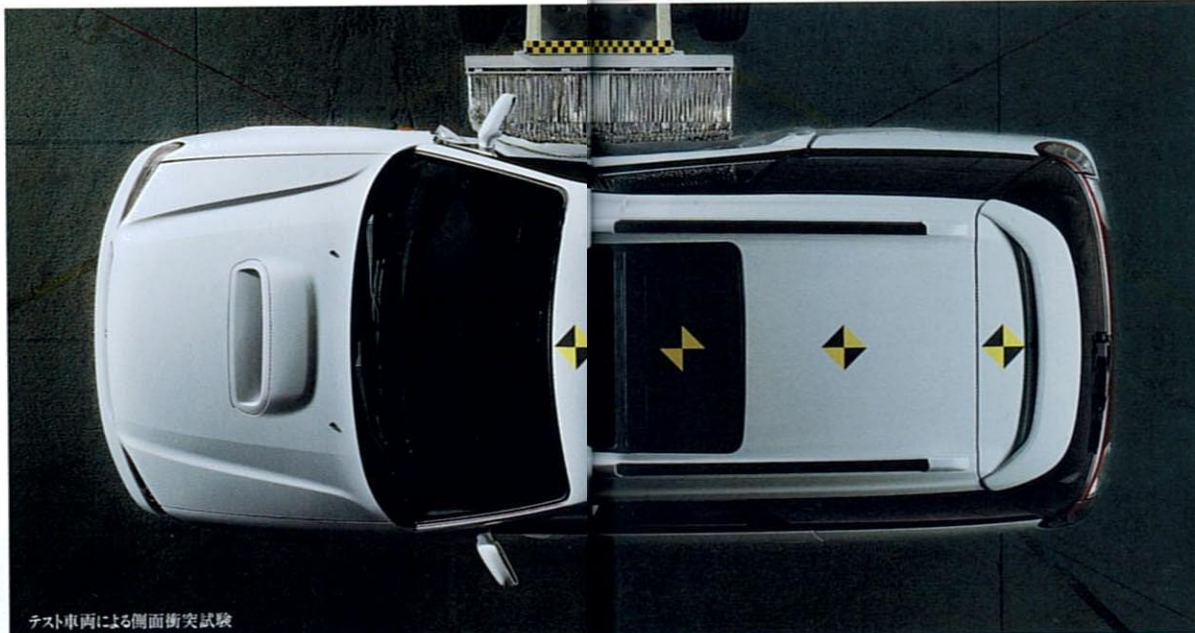


運転席&助手席SRSエアバッグ作動イメージ

面構造を大幅に強化。さらに、サイドフレームと各ピラー、サイドシル(床側面)を強固に結合させた新環状力骨構造によってキャビンを保護。衝突によるドアの変形も抑え、乗員の脱出、救出を容易にしています。

側面衝突への対応

各ピラーを環状に結合させて強化した新環状力骨構造により、側面衝突に対するキャビンの保護を徹底しました。とくに側面からの衝突エネルギーをピラーそのもので受け止めるBピラーは、断面構造の強化を徹底。さらにサイドシル(床側面)との接合部は衝撃に対して剥離しない新構造を採用。Bピラー付近のフロア(床面)も強度を高めています。また、フロント2本、リヤ1本のサイドドアビームは取り付け位置の最適化を図り、衝突エネルギーを頑丈なピラー部へ効率よく伝達、分散させています。加えて、センターコンソールにも強度をもたせ、キャビンの変形を抑えています。



テスト車両による側面衝突試験



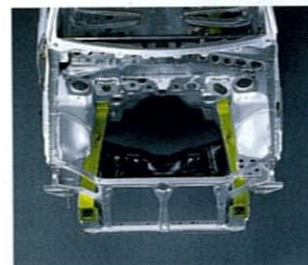
テスト車両によるオフセット衝突試験



テスト車両によるフルラップ衝突試験



SRSエアバッグ作動イメージ



サイドフレーム構造:水平対向エンジンを縦置きに搭載するレガシィは、サイドフレームがバンパーまでストレート。またフロントサスペンション取り付け位置にクロスメンバーを設置可能。高い衝突安全性と高剛性を同時に実現します。*撮影のためカット、着色したものです。



フロントシートフレーム構造



プリテンショナー&ロードリミッター付フロントシートベルト機構説明図



リヤ全席3点式シートベルト

シートベルト自立式バックル(後席左右)

SRSエアバッグ

運転席だけでなく大切な人を乗せる助手席にも安全への配慮を徹底し、全車にデュアルSRSエアバッグを標準装備。また、側面からの衝撃に対して乗員の胸部を保護するSRSサイドエアバッグをメーカー装着オプション(受注生産)として用意しました。



SRSサイドエアバッグ作動イメージ

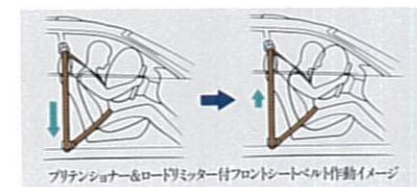
*SRS=Supplemental Restraint System[補助拘束装置]
お子様は必ず後席に乗せてください。またチャイルドシートは、後席に装着してください。このSRSエアバッグについては安全上ご注意ください。項目があります。必ず車両の取扱説明書をお読みください。なお、SRSエアバッグは衝突時の衝撃が弱い場合は作動しない場合があります。

シート構造

フロントシートは、シート形状がしっかりしていて着座姿勢が前後左右にずれずに安定していること、また背面や座面の体圧分布が適正で長時間座っても快適であること。これらを満足させるグランドツーリングカーのためにつくられたシートです。とくに運転席は、理想的な運転姿勢を得るための微妙な調整ができるパワースライド&チルト・リフター*を装備(TXを除く)しました。また、前面衝突時に起こるサブマリン現象**に対応したフレーム構造を採用しています。側面衝突に対しては、シートの変形によって乗員がダメージを受けることを防ぐためにバックレストを強化しています。リヤシートは、快適なリクライニング機構を採用するとともに、衝突時のカーゴルームの荷物による衝撃に対しても十分な強度を確保しています。*1スライド前後230mm、チルト・リフト前35mm後25mm*2サブマリン現象:衝突時の衝撃により乗員がシートから滑り落ちてしまう現象。

プリテンショナー&ロードリミッター付フロント3点式ELRシートベルト

衝突時、キャビン空間の確保とともに重要である乗員保護を行うシートベルト。フロントシートベルトは、前方からの強い衝撃を感知するとシートベルトを瞬時に巻取り、衝突の初期段階で拘束効果を高めるプリテンショナー機構、さらに衝突の最終段階でシートベルトによる乗員の胸にかかる荷重を緩和するロードリミッター機構をあわせて全車に採用しました。

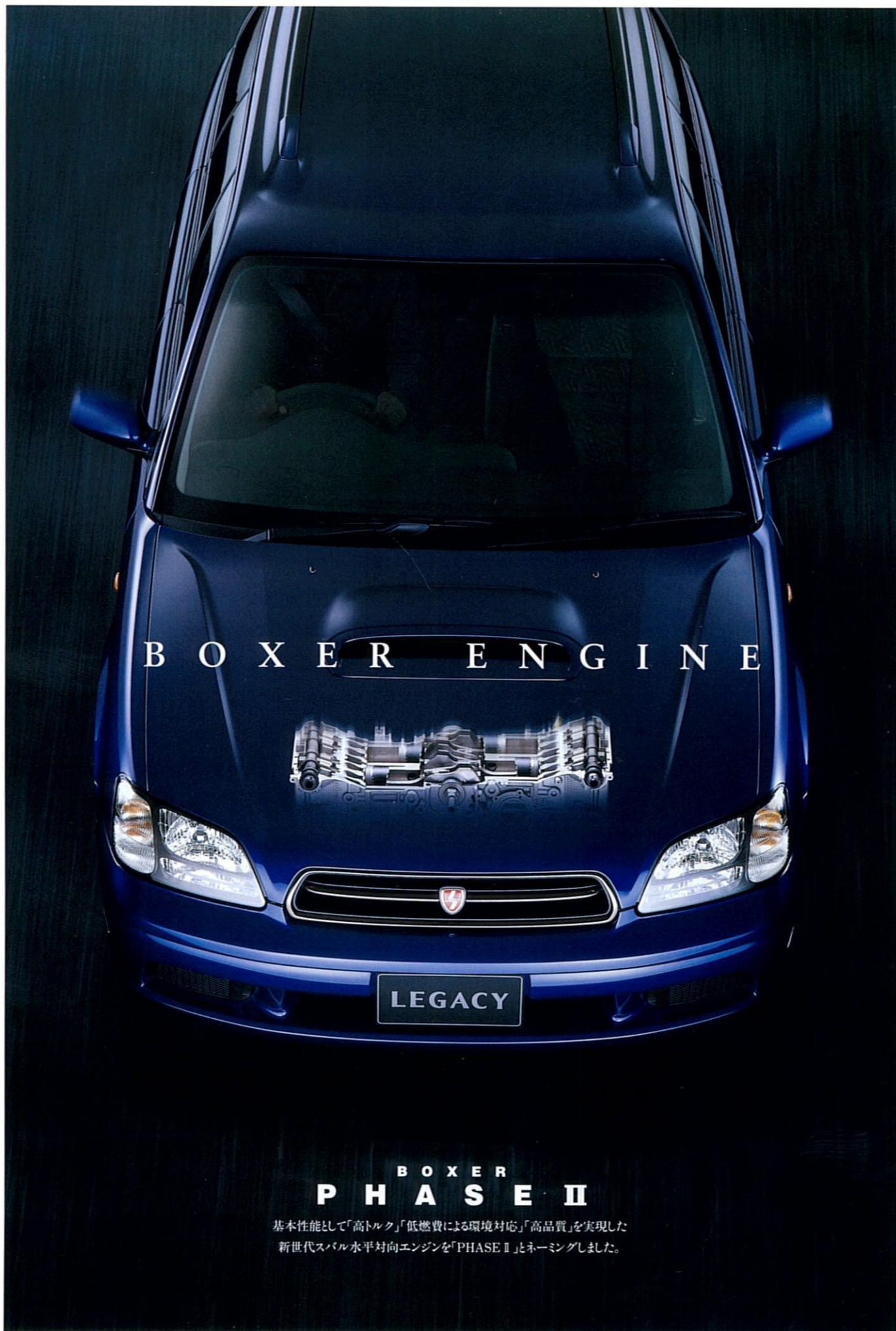


プリテンショナー&ロードリミッター付フロントシートベルト作動イメージ

リヤ全席3点式ELRシートベルト&シートピロー

乗員保護の徹底のために、リヤ全席に3点式ELRシートベルトとシートピローを装備。リヤ中央席のベルトは、アンカー部をルーフのコーナーにとる独自の構造により十分な強度を確保しました。リヤ全席シートベルトはチャイルドシート対応機構付です。

ELR=Emergency Locking Retractor/急ブレーキ、衝突などにより大きなGがかかるシートベルト等をロックする装置。



**BOXER
PHASE II**

基本性能として「高トルク」「低燃費による環境対応」「高品質」を実現した
新世代スバル水平対向エンジンを「PHASE II」とネーミングしました。

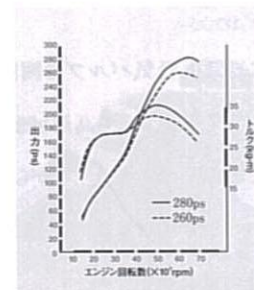
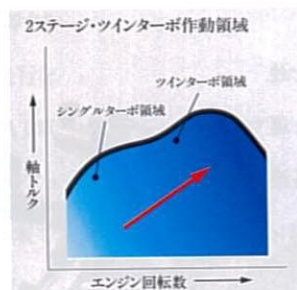
これからの水平対向エンジンは、高トルク・低燃費。

どこまでも滑らかな回転特性とハイパフォーマンスを誇るスバル水平対向エンジンは、まさにレガシのスポーティな個性の原点です。新しく搭載された「BOXER PHASE II」エンジンは、ヘッドまわりを一新して、これまでのハイパフォーマンスをそのままに低中速域のトルクを大幅に向上。フラットなトルクでどんなときも出足がよく、誰にでも乗りやすく気持ちいい。しかもクラストップレベルまで実用燃費を高めて経済性と排出ガスのCO₂低減にも貢献する新世代BOXERです。

斜流タービン搭載2.0BOXER 2ステージ・ツインターボ

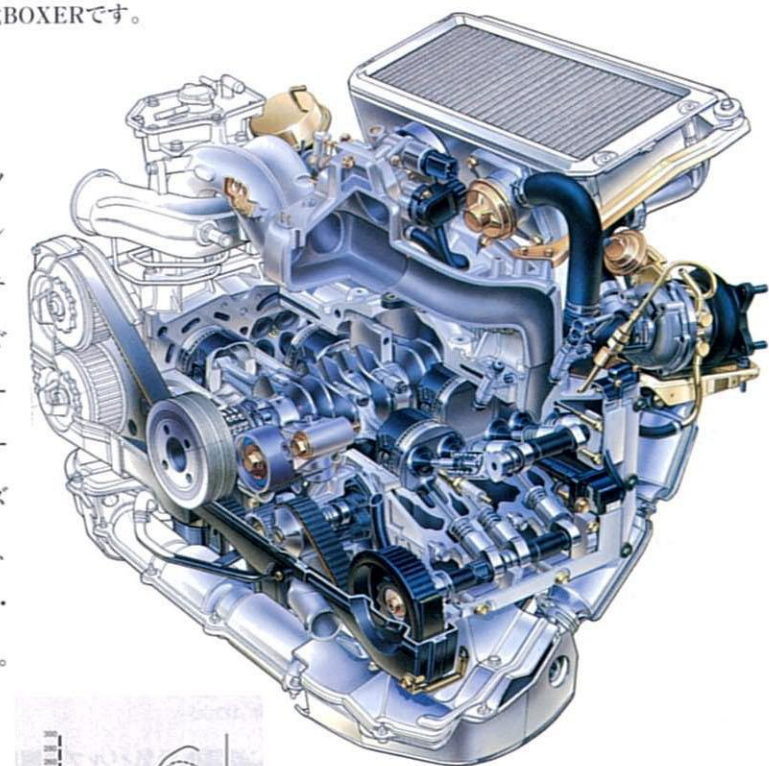
小型の2つのタービンをもち、低回転ではシングルターボ、高回転ではツインターボと自動的に切り替わる2ステージ・ツインターボを搭載したレガシの走り代表するスポーティユニット。水平対向エンジンとの絶妙なマッチングにより、ターボラグを感じさせることなく、3.0ℓ自然吸気エンジンを凌ぐナチュラルで豊かな低速トルクとともに、高回転域ではパンチ力のあるターボエンジンらしい圧倒的なパワーを発揮します。PHASE IIでは、そのターボユニットに「斜流タービン」を採用しました。これは排気の流れをスムーズにすることで過給効率を高めるとともにタービンの小型化を実現したもので、アクセル操作に対するターボ効果のレスポンスを大幅に向上。2ステージ・ツインターボならではのナチュラルな加速特性をいちだんと磨き上げました。

また、インターボートの形状にタンブルストレートポートを採用し、吸気の流速を上げ燃焼効率を高めました。これらの結果、PHASE IIでは低中速トルクとドライバビリティがいちだんと向上し、ターボエンジ



2.0 BOXER 2Stage Twin TURBO
280ps/6500rpm 35.0kg-m/5000rpm
10.8km/ℓ*GT-B(5MT)
260ps/6000rpm 32.5kg-m/5000rpm
10.6km/ℓ*GT-VDC/GT-B(E-4AT)

*10-15モード燃費



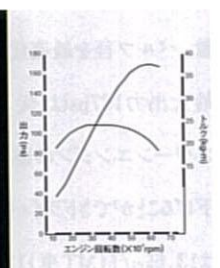
ンながら加速を愉しむだけでなく、燃費重視のドライビングにも十分に応えられる新しい高性能を実現しています。さらに、GT-BのMT車は、専用高回転・高出力型ヘトルク特性をセッティングするとともに、電子制御可変マフラーを搭載し排気効率を高めることにより280psの最高出力を達成しています。

AVCS(可変バルブタイミング)搭載2.5BOXER

回転バランスに優れた水平対向エンジンだからこそ可能な4気筒2.5ℓエンジン。新開発のPHASE IIでは、低中速トルクの向上を徹底して追求しました。まずインターボートの形状をタンブルストレートポートとし燃焼効率を向上。さらに電子制御により低速域から高速域までバルブタイミングを最適制御するAVCS(可変バルブタイミング)を搭載。また排気系に音質とトルク向上を両立するロングタイプの等長エキゾーストパイプを採用。これらにより、発進からすぐに豊かなトルクを発生し2800回転で最大トルク24.0kg-mを発揮、さらに高回転域までフラットなトルクを確保。その軽やかなアクセルレスポンスと力強い加速感は、上質であると同時にスポーティなフィーリングです。しかも、4WDワゴンながら、セダンを含めて2.5ℓ世界トップレベルの低燃費を実現しています。



斜流タービン:排気の流れをスムーズにすることで過給効率を高めタービンの小型化を実現。アクセルレスポンスがさらに向上している。



2.5 BOXER
167ps/6000rpm 24.0kg-m/2800rpm
11.4km/ℓ*250T/250T-B *10-15モード燃費

スバル4WDは、低燃費を主張します。

スバルでは、4WDは重量や駆動系のエネルギーロスにより燃費性能において不利であるという一般論をくつがえすために、パッケージングの段階から重量軽減を追求。同時に、エンジンを核に、ミッション、4WDシステムを含めて、車両トータルに燃費向上を目指してきました。新しく搭載されたBOXER PHASE IIでは、開発コンセプトを低中速トルク向上におくとともに、走りやすさを高めることで実質的な低燃費化を徹底。この結果、同クラスの2WD車をも凌駕する低燃費を達成しています。

AVCS(可変バルブタイミング)&可変吸気システム搭載2.0 BOXER

小気味よいレスポンスと高回転の伸びが気もちよい2.0 BOXER PHASE IIでは、これらの特性に加えて、低中速域のトルクと燃費を徹底的にレベルアップし、スポーティなボクサーエンジンらしさを鍛え上げました。まず、インテークポートの形状をストレートポートとし燃焼効率を高めました。加えて、電子制御により低速域から高速域までバルブタイミングを最適制御するAVCS(可変バルブタイミング機構)を搭載。さらに低速域と高速域で吸入管の長さを変えて最適な吸入慣性効果を得る可変吸気システムを採用。この結果、2000回転以下の低速域からトルクを高め、高回転までフラットなトルクを維持。気持ちの良いパワーの伸びを実現します。また10・15モード燃費ではMT車で12.6 km/ℓと2WD車を含めてクラストップレベルの低燃費を実現。DOHCエンジンらしいスポーティな走る喜びと、低燃費を高い次元で両立させました。

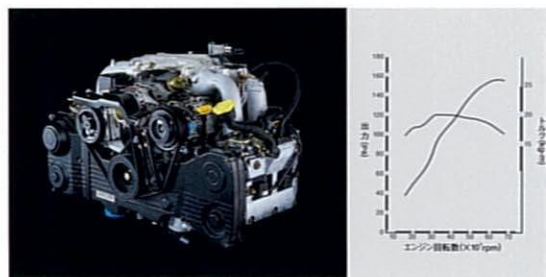
AVCS(可変バルブタイミング)

電子制御によりカムシャフトの回転をコントロールすることにより、吸気バルブの開閉を連続的に可変させ、バルブタイミングを最適化する機構です。低速域から高速域まで、運転状況に応じた理想的な燃焼効率を実現。低速域で高トルクを発生しながら、高速域で高出力を発揮させることができます。また、吸気バルブ、排気バルブの開閉タイミングを最適なものとするにより、排気ガス内の有害成分の低減も図っています。

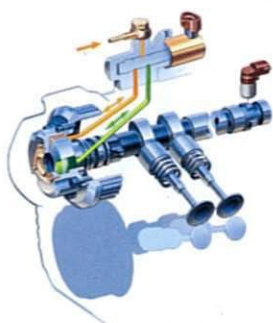
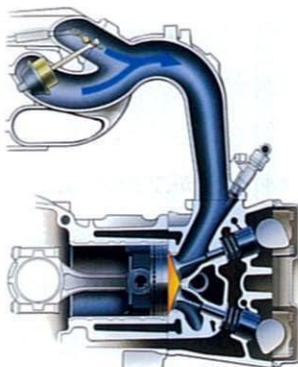
AVCS=Active Valve Control System

高出力化を図った2.0 BOXER リーンバーン

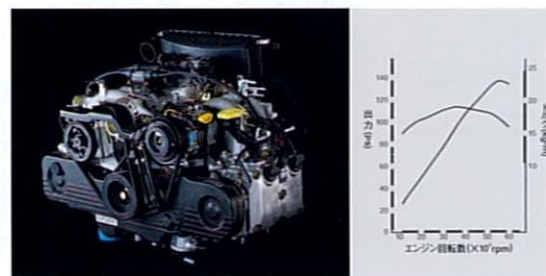
PHASE IIでは2.0 SOHCエンジン車のすべてに燃費性能に優れた希薄燃焼(リーンバーン)方式を採用。しかも走りの愉しさが十分に味わえるよう、出力、トルクともに大幅に向上させています。新設計のヘッドには、2ロッカーシャフトを採用してバルブリフト量を増大。インテークポートの形状をタンブルストレートポートとし、吸気の流速を上げ強いタンブル(渦)流を発生させることにより燃焼効率を高め、さらにバルブの挟み角、リフト量、バルブ径を最適化することで希薄燃焼(リーンバーン)をシンプルに実現しました。最大出力137psは、従来型ノーマルSOHCエンジンを超えるもので、活発な走りはリーンバーンエンジンの魅力を大きく高めました。また、最大トルクの発生を3600回転まで下げることができドライブビリティ向上による低燃費化も図っています。10・15モード燃費では13.6km/ℓ(MT車)12.6km/ℓ(AT車)と4WDワゴンでありながら、2.0ℓ車でトップレベルを達成しています。



可変吸気システム解説図
低中速域と高速域で吸気ポートを可変。
イラストは高速域の状態。



AVCS(可変バルブタイミング)解説図
バルブタイミングをコントロールする油圧回路



新世代電子制御4速オートマチックE-4AT

変速制御を高度化することにより、小型・軽量化、フリクションの低減、制御の精度アップをはじめ、変速ショックの低減やロックアップ領域の拡大など数々のメリットを持つ新世代のオートマチックトランスミッションです。とくに、市街地走行で有効な速度までロックアップ領域を下げることで、都市部での燃費向上に大きく貢献しています。電子制御によるシフトパターンは、通常走行とパワーモードの切り替えが可能。またセレクトレバーはボタン操作をなくしたゲート式です。N・D・3レンジをストレートに配置するとともに、2・1レンジへは段差をつけ、ポジションチェンジが確実にいきます。スポーティドライブの機能性と安全性を高める配慮です。

アダプティブ制御式E-4AT(GT系AT車)

クルマ自身が、アクセルの踏み具合、加速状況、コーナリング状況等から走行状態を判断してトランスミッションを最適制御することにより、どんな道でも無駄なく快適な走行を実現する「アダプティブ制御」をGT系AT車に採用しました。登坂での不要なシフトアップ・シフトダウンを防ぐ「登坂制御」。降坂でブレーキを踏むとシフトダウンしエンジンブレーキを効かせる「降坂制御」。コーナーの入口等でブレーキを踏むと3速にシフトダウンする「ブレーキング制御」など。ドライバーの変速動作にたよることなくオートマチック車のドライビングをさらに自在に、いちだんとスポーティにするシステムです。

5MT

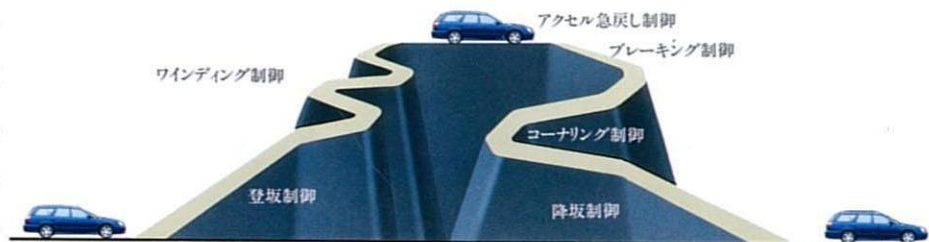
スポーツカーにも匹敵する節度感のあるシフトフィーリングを可能にするスバル4WDならではの縦置きトランスミッション。新たに高剛性ケースを採用するとともに、シフトアームのフリクションを低減、さらにシンクロ部品を一新。小気味よくシフトチェンジするマニュアルトランスミッションならではの操作感を高めました。

静粛性向上

騒音を根元から断つという意味で、エンジン、トランスミッションにおける静粛性を徹底して追求するために基本構造を刷新しました。エンジンでは、クランク軸関係の振動低減を実施。ミッションではケースを一新し、剛性を高めるとともに、エンジンとの締結剛性を飛躍的に高め振動が発生しにくい構造としました。5MTでは、さらに振動を抑えるフレキシブル・フライホイールを採用し効果を上げています。



E-4ATゲート式セレクトレバー:P・R・N・D・3・2・1のポジションはスバルならではの、ボタン操作が不要で素早く確実なポジション移動が可能。

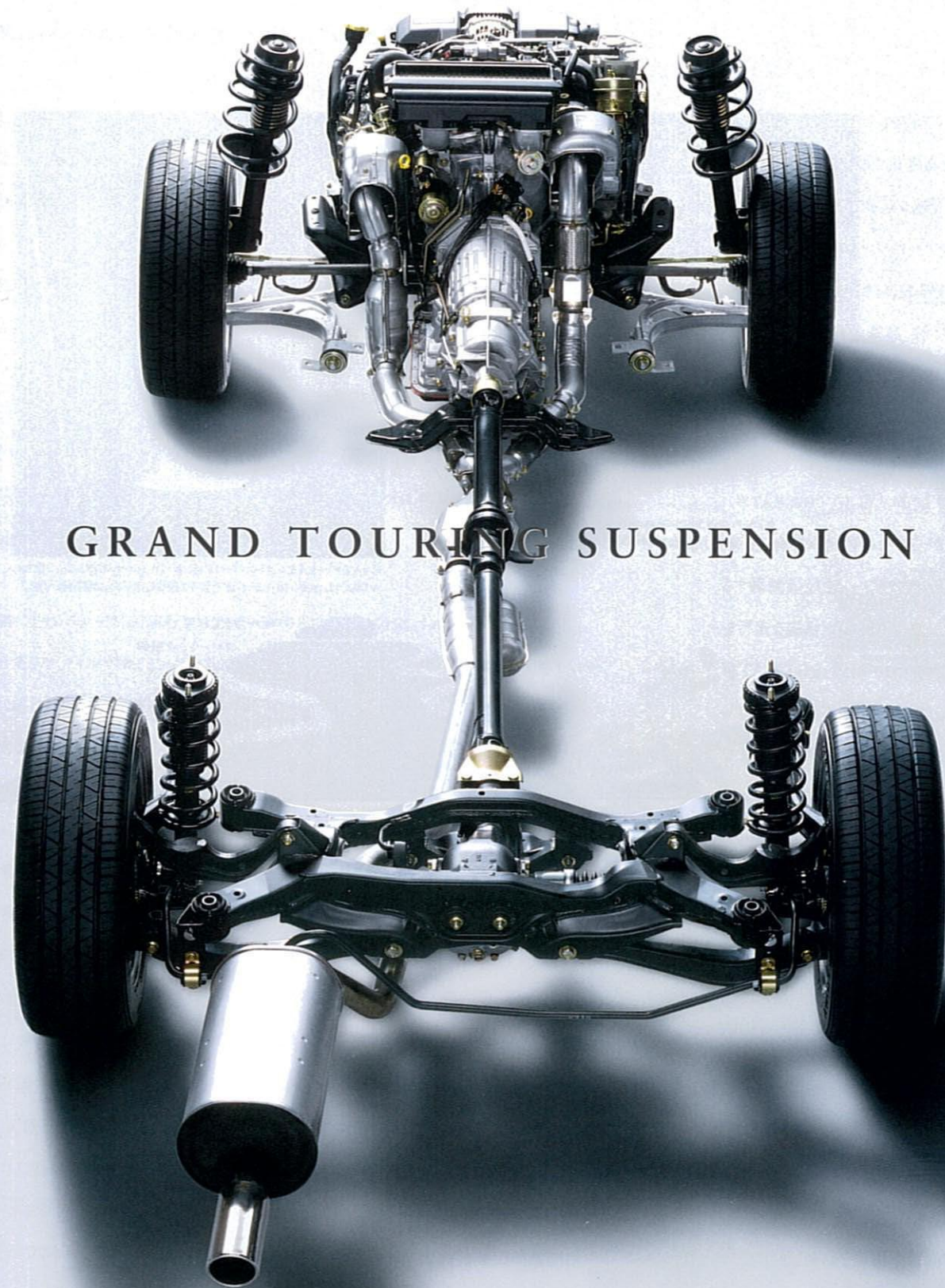


アダプティブ制御走行イメージ図

登坂制御:登坂での不要なシフトアップ・シフトダウンを防ぐ。
降坂制御:降坂でブレーキを踏むとシフトダウンしエンジンブレーキを効かせる。
ワインディング制御:峠道専用の変速シフトパターンに自動切り替え
ブレーキング制御:4速走行中、コーナーの入口等でブレーキを強く踏むと3速へシフトダウンする。
アクセル急戻し制御:3速で加速中、コーナー手前等でアクセルを急に戻してもシフトアップしない。
コーナリング制御:横Gが大きい時は加速中でもシフトアップしない。
ノーマルモード/パワーモード自動切り替え:走行状態に応じてシフトパターンを自動的に切り替えます。ボタン操作でパワーモードに固定することも可能。



5MTシフトノブ



GRAND TOURING SUSPENSION

ワゴン専用のマルチリンク式リヤサスペンション。

目指したのは、ワゴンの機能性を高めながら、ワゴンを超えるパフォーマンスを実現すること。

水平対向エンジン+スバル4WDシステムによる優れた運動バランスとロングストロークサスペンション。

このアドバンテージから生まれるレガシイの定評ある走りを、さらに進化させるサスペンションを開発しました。

たとえ積載時でも、安心感のあるスポーティな走り、優れた静粛性・快適性を提供すること。

“理想のグランドツーリングカーであるために”レガシイは妥協を許しません。

ワゴン専用マルチリンク式リヤサスペンション

レガシイは、積載時の走行安定性、カーゴルームのスペース性、リクライニング式リヤシートの実現を求めてマルチリンク式リヤサスペンションを採用しました。カーゴルームの床面を低く、最低地上高を十分確保し、さらにダンパーの室内への張り出しを小さく、サスペンションストロークは犠牲にしない。このような厳しい条件をクリアするためのワゴン専用設計です。また、カーゴルームからの騒音・振動を元から断つための大型サブフレームも採用。これにより、スポーティな走りの基本である高剛性を確保しながら、上級セダンを凌ぐ乗り心地を実現しています。

本格ワゴンの機能性とワゴンを超える走り

フロントにストラット式、リヤに新開発のマルチリンク式を採用したレガシイの新しいサスペンション。余裕のサスペンションストロークを確保するとともに、リヤの横剛性を従来仕様と比べて約20%以上も高めました。またマルチリンク式サスペンションは積載時はもちろん、コーナリング時もタイヤが地面に対して垂直状態をキープ。タイヤの性能を最大限に引き出すことにより、走りの愉しさとアクティブセーフティをともに高めています。高速域でも、荷物を積んでいても、いなくても、誰が運転しても、きわめて高い安心感があり疲れにくい。それでいて、退屈させない「懐の深い走り」。これが、レガシイの目指した理想の走りです。

オートレベルング機能搭載EPサスペンション(250T EPサス)

コイルスプリングの代わりにエアスプリングを用いて、積載時に車高を水平に保つオートレベルング機能、悪路走破性を高めるハイトコントロール機能を実現。また、リニアコントロールバルブ付ダンパーを採用し操縦安定性と乗り心地を高めています。

ビルシュタイン製ダンパー

スポーティなハンドリング性能を求めたGT-B/250T-Biには、ビルシュタイン製ダンパーを採用。高性能タイヤとあわせて限界性能を高めています。ダンパーは、フロントを倒立式とストラットの剛性を飛躍的に向上。レガシイのスポーティな走りが存分に愉しめます。

4輪ディスクブレーキ(Brighton, TXを除く)&ABS

4つのセンサーと4つの制御バルブを持つABSを全車に標準装備。またタンデムブースターを採用しリニアな操作感を高めました。DOHC車は4輪ディスクブレーキを採用。GT-Biには余裕のあるフロント16インチベンチレーテッドディスクを採用しています。



マルチリンク式リヤサスペンション+ビルシュタイン製ダンパー

マルチリンク式リヤサスペンションの効果



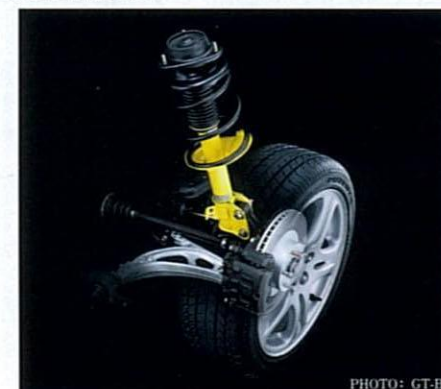
直進



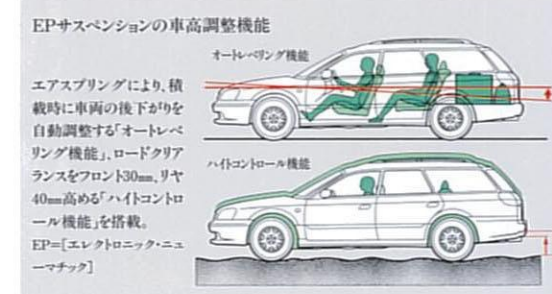
コーナリング
タイヤの接地性は直進状態と同一



コーナリング(積載時)
タイヤの接地性は直進状態と同一

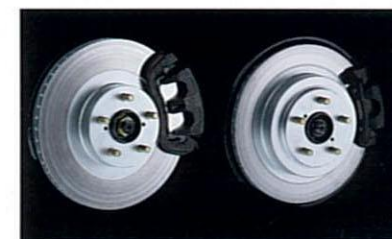


アルミ鍛造製フロントロアーム+ビルシュタイン製倒立式ダンパー



EPサスペンションの車高調整機能

エアスプリングにより、積載時に車両の低下かりを自動調整する「オートレベルング機能」、ロードクリアランスをフロント30mm、リヤ40mm高める「ハイトコントロール機能」を搭載。EP=[エレクトロニック・ニューマチック]



フロント16インチベンチレーテッドディスク/リヤ15インチベンチレーテッドディスクブレーキ(GT-B)



PHOTO:GT-VDC LEGACYマッキントッシュ・サウンドシステムはメーカー装着オプション

オーディオ、ナビシステムへ、オリジナルのこだわり。

オーディオ、ナビシステムの選択の自由度を高めるために、センターコンソールへ3DINのスペースを設けました。

メーカー装着オプションのハイクオリティ・オーディオには世界の一級品として名高いMcIntosh社のシステムをベースにレガシィのために専用開発しました。

ナビシステムは、空調コントロールパネルを専用タイプとし、CDプレーヤー付高機能オーディオと合わせて装着できるようにしました。

LEGACYマッキントッシュ・サウンドシステム(メーカー装着オプション)

「ワイドレンジにおいて極めて原音に近い歪みのないクリアな音質」を特長とするMcIntosh社のオーディオシステムを、レガシィ専用システムとして世界で初めてメーカーオプションで実現しました。パワーアンプは外部別体とし、電源を安定化するパワーガード回路の採用などにより、定格出力150W(保証値)時において20Hz~20kHzの幅広い全音域で0.05%以下というきわめて低い歪み率を保証。さらに4チャンネル個別に設けられた固定イコライザーによりレガシィの車室内に合わせた最適な音場設計を行っています。またヘッドユニットは、McIntosh社伝統のデザインを踏襲。CDプレーヤーには優れたリアリティを実現する20ビット高性能D/Aコンバーターを採用。スピーカーは各ドアに2ウェイ(6.5インチフルレンジ+ツイーター)×4個、フロントにツイーター×2個、リアクォーターに6×9インチサブウーファー×1個の計11個とし、ウーファーには大入力に対しても歪みが低いMcIntosh社独自の構造を採用しています。さらに専用ケーブル、取り付け各所の防振対応など音質へのこだわりを徹底しています。

高性能オーディオシステムを標準装備

250T系にはCDプレーヤー付100W高機能オーディオ、TStyleR、Brightonには100W高機能オーディオを搭載。それぞれ、フロントにツイーター×2個、フルレンジ×2個、リアにフルレンジ×2個の6スピーカーを装着。広い音域をバランス良く再生します。CDチェンジャーをプラスしたシステムアップも可能。TXはAM/FMチューナー+カセットデッキ(フロント4スピーカー)を装着しました。

LEGACYビルトイン・ナビゲーションシステム(メーカー装着オプション)

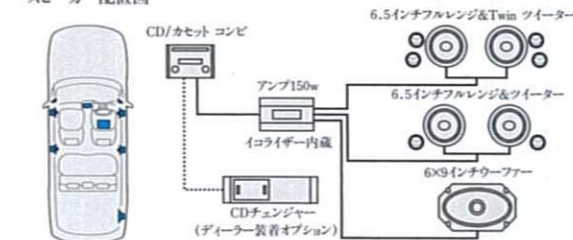
インストルメントパネルに、それぞれ2DINのナビゲーションシステムとオーディオシステムがすっきりとビルトインできる専用設計です。そのため空調コントロールパネルも専用タイプとしました。ディスプレイは5.8インチワイド画面を採用。ナビゲーションに加えて、エアコンデショニングの状況も表示できます。最新の機能を搭載したナビゲーションシステムは、立体地図表示、縮尺の異なる2つの地図の表示も可能。FM多重チューナーを内蔵しVICS*(道路交通情報通信システム)に標準対応。従来のGPSの測定誤差を1/10にまで高精度化するD-GPSも搭載。付属のCD-ROMの豊富なライブ情報から目的地を設定すれば、推奨ルートを生声と画面で正確に案内します。さらにTVチューナー、CD-ROMチェンジャーなど豊富なディーラー装着オプションを用意していますので高度なアップグレードにも対応します。

*VICSは財団法人道路交通情報通信システムセンターの高橋です。



PHOTO:CDチェンジャーはディーラー装着オプション

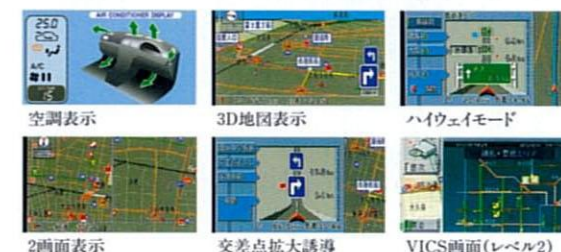
スピーカー配置図



- ①CDプレーヤー付100W高機能オーディオ(250T系)
- ②100W高機能オーディオ(TStyleR, Brighton)
- ③AM/FMチューナー+カセットデッキ(TX)



PHOTO:GT-VDC LEGACYビルトイン・ナビゲーションシステムはメーカー装着オプション



空調表示 3D地図表示 ハイウェイモード 2画面表示 交差点拡大誘導 VICS画面(レベル2)



PHOTO:バイオレットブルー・マイカ

ハイパワーを安全に乗りこなす
インテリジェント・グランドツーリング。

GT-VDC

4WD(E-4AT)
2.0 BOXER 4cam 16valve
2Stage Twin Turbo 260ps

ピークパワーを誇るだけでなく低中速トルクと燃費が向上した新ターボエンジン。ハイパワーをさらに安全に使いこなせるトータルトラクションコントロール。運転状況をクルマが判断しインテリジェントな自動変速を実現するアダプティブ制御式E-4AT。4WDグランドツーリングはここまで進化した。



- ①アルミ鍛造製フロントアーム
- ②VDC-4WDオーナメント
- ③HIDランプ(ロービーム)

[主要装備]カラードサイドスカート/ヒートドアミラー/16インチアルミホイール/205/55R16タイヤ/フロントフラットシート/リクライニング式リヤシート/MOMO製本革巻ステアリングホイール/本革巻ATセレクトレバー&ハンドブレーキレバー/木目調パネル(ブラウン)/運転席パワーシフト&チルトリフター/アダプティブ制御式E-4AT



PHOTO:LEGACYマッキントッシュ・サウンドシステムはメーカー装着オプション



PHOTO:マスタード・マイカ(受注生産) スポーティブック装着車(メーカー装着オプション・受注生産)

ハンドリングの喜びを高めた
レガシイ最速のパフォーマンス。

GT-B

4WD(E-4AT/5MT)
2.0 BOXER 4cam 16valve 2Stage Twin Turbo
280ps(5MT)/260ps(E-4AT)

レガシイの走りのポテンシャルをハンドリング指向へスポーツチューン。280ps(5MT)の最高出力を意のままに安定して操るために、ビルシュタイン製ダンパー、17インチハイグリップタイヤ、リヤビスカスLSD、スポーティブケットシートを搭載している。ATにはインテリジェントなアダプティブ制御式を採用。



- ①ビルシュタイン製ダンパー
- ②215/45R17タイヤ
- ③17インチアルミホイール
- ④フロント16インチ/リヤ15インチベンチレーテッドディスクブレーキ

[主要装備]HIDランプ(ロービーム)/ヒートドアミラー/MOMO製本革巻ステアリングホイール/本革巻ATセレクトレバー・(MT車はシフトアップ)&ハンドブレーキレバー/木目調パネル(ブラック)/運転席パワーシフト&チルトリフター/スポーティブケットシート/VTD-4WD(AT車)/アルミ鍛造製フロントアーム/リヤビスカスLSD/アダプティブ制御式E-4AT(AT車)/電子制御可変マフラー(MT車)





PHOTO:ディーブレード・マイカ(受注生産/EPサス車を除く)

高トルク&低燃費。そして上質な快適性。
最上級のトータルバランスを愉しむ。

250T/250T^{*} EP-suspension^{*}

4WD(E-4AT)
2.5 BOXER 4cam 16valve 167ps

クラストップレベルの低中速トルクと低燃費を達成。エンジン、排気系、足廻りの静かさもレベルアップ。トリム、カーペットも上質な素材を選択。この最上級のトータルバランスを愉しむ。積載時に水平を保つオートレベルリング機能、不整地で威力を発揮する車高調整機能^{*}がついたEPサスペンション車も用意している。^{*}前30mm、後40mm



- ①木目調パネル(ブラウン)
- ②ヒートッドアミラー
- ③パワーコントロールスイッチ(EPサス車)

EP=エレクトロニック・ニューマチック

[主要装備]4灯ハロゲンヘッドライト/コーナリングランプ/プロジェクターフォグランプ/MOMO製本革巻ステアリングホイール/CDプレーヤー付100W高性能オーディオ(6スピーカー)/フルオートエアコン/運転席パワーシフト&チルトリフター/フロントフラットシート/リクライニング式リヤシート/電波式リモコンドアロック/ABS/デュアルSRSエアバッグ

^{*}EPサス車は受注生産です。



PHOTO:アークティックシルバー・メタリック

トルクフルな2.5ℓ4気筒エンジンと
スポーティサスの絶妙なセッティングを愉しむ。

250T-B

4WD(E-4AT)
2.5 BOXER 4cam 16valve 167ps

水平対向エンジンならではの4気筒2.5ℓエンジンは、PHASEIIになりクラストップレベルへ低中速トルクと燃費性能を向上。ビルシュタイン製ダンパー、16インチハイグリップタイヤによるシャープなハンドリングを得て、NAエンジンの魅力を最大限に愉しむことができる。フロントにはスポーティバケットシート採用。



- ①ビルシュタイン製ダンパー
- ②205/50R16タイヤ&16インチアルミホイール
- ③木目調パネル(ブラック)

[主要装備]プロジェクターフォグランプ/カラードサイドスカート/ヒートッドアミラー/MOMO製本革巻ステアリングホイール/CDプレーヤー付100W高性能オーディオ(6スピーカー)/フルオートエアコン/運転席パワーシフト&チルトリフター/スポーティバケットシート/リクライニング式リヤシート/ABS/デュアルSRSエアバッグ





PHOTO:ブラック・マイカ タンデムキルーフはメーカー装着オプション

2.0DOHCのエモーショナルな走りを
低燃費で実現するスポーティワゴン。

2000回転以下の低速域からトルクアップ。さらに高速域のパワーの伸びがDOHCらしいBOXER2.0を搭載。2LDOHCでトップレベルの低燃費も達成。スポーティバケットシート、フロント15インチベンチレーテッドディスクブレーキ、4灯ハロゲンヘッドライトと走りのための装備も充実している。

TStyleR

4WD(E-4AT/5MT)
2.0 BOXER 4cam 16valve 155ps



- ①フロント15インチベンチレーテッドディスク/リヤ15インチディスクブレーキ
- ②スポーティバケットシート
- ③4灯ハロゲンヘッドライト/コーナーリングランプ

[主要装備] プロジェクターフォグランプ/カラードサイドスカート/15インチアルミホイール/本草巻ステアリングホイール/100W高機能オーディオ(6スピーカー)/フルオートエアコン/運転席/パワースライド&チルト・リフター/リクライニング式リヤシート/6:4分割ELRカーゴネット/電波式リモコンドアロック/ABS/デュアルSRSエアバッグ



PHOTO:ハンターグリーン・マイカ(受注生産)

環境にやさしく、しかもパワフルになった
BOXER リーンバーン搭載。

12.6km/l(10・15モード)の低燃費を実現する希薄燃焼(リーンバーン)エンジンながら、いちだんとパワフルで走りが楽しい2.0BOXERリーンバーンを新搭載。また、カーゴネット、フルオートエアコン、運転席パワースライド&チルト・リフター、アルミホイールなど充実した装備も魅力。

Brighton

4WD(E-4AT)
2.0 BOXER 16valve Lean Burn 137ps



- ①6:4分割ELRカーゴネット
- ②フルオートエアコン(花粉フィルター付)
- ③運転席パワースライド&チルト・リフター

[主要装備] フォグランプ/電動格納式リモコンカラードドアミラー/開けっ式リヤワイパー&ウォッシャー/14インチアルミホイール/100W高機能オーディオ(6スピーカー)/ガラスアンテナ/フロントフラットシート/リクライニング式リヤシート/オフデイレイ付ルームランプ/スポットマップランプ/電波式リモコンドアロック/ABS/デュアルSRSエアバッグ





PHOTO:アークティックシルバー・メタリック

BOXER リーンバーン搭載。
長距離走行で使いこなすワゴン。

13.6km/ℓ(10・15モード/5MT)の低燃費とパワフルな走りを両立。長距離走行を日常とする人に頼もしい実用性の高い4WDワゴン。デュアルSRSエアバッグ、ABSも標準装備。レガシイならではの優れたアクティブセーフティ、パッシブセーフティを確保している。

TX

4WD(E-4AT/5MT)
2.0 BOXER 16valve Lean Burn 137ps



- ①フロントフラットシート
- ②デュアルSRSエアバッグ
- ③ABS

[主要装備] カラードアバンパー/電動格納式ドアミラー/グリーンガラス(ドアUVカットガラス)/AM/FM電子チューナー・カセットデッキ(フロント4スピーカー)/ガラスアンテナ/電波式リモコンドアロック/リクライニング式リヤシート/オフデイレイ付ルームランプ/前席カップホルダー/スライドレール式ノカパー/リヤ全席3点式ELRシートベルト&シートヒーター



EQUIPMENT FOR LEGACY

レガシイの装備には、ひとつひとつ理由があります。



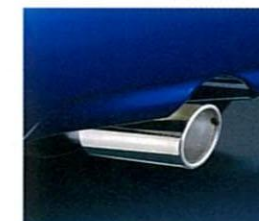
HIDランプ(ロービーム)/コーナリングランプ(GT系)
ハロゲン灯の約65%の消費電力で約2倍の光量と約3倍の寿命。太陽光に近い光を放つHIDランプをロービームに採用。



HIDランプ光軸調整スイッチ(GT系)
HIDランプ(ロービーム)は、積載時の姿勢変化に対応して運転席から光軸調整が可能。



プロジェクターフォグランプ(250T系、TStyleR)



大径テールハブ/90φ(GT系)



ワイパーフィン
剛性の高いモジュールタイプワイパーにフィンを付け高速時の浮きを抑えて作動性をアップ。



UVカットガラス
紫外線をカットするUVガラスを前後ドアに採用。



ヒートッドアミラー(GT系、250T系)



フルオートエアコン[花粉フィルター付]
空調パネル(TXを除く)
外気温度・室内温度表示が可能。吹き出し口を大型化しデフロスター性能をアップ。



SRSエアバッグ内蔵MOMO製本革巻ステアリングホイール(GT系、250T系)



カップホルダー[前席]



カップホルダー[後席](TXを除く)



運転席8ウェイパワーシート(GT-VDC、250T用本革シート、メーカー装着オプション・受注生産)



運転席・パワーライド&チルトリフター(TXを除く)
前後スライド230mm、チルトリフト前35mm後25mm



スポットマップランプ(TXを除く)



電波式リモコンドアロック
誤動作へのオートロック機能も採用。GT系、250T系は、解錠後15秒間室内灯が点灯。ドアハンドルによる暗証コード式キーレスエントリー付。



後席センターアームレスト(TXを除く)
リクライニング時に水平状態を保ちます。



タンデムサンルーフ(TXを除くメーカー装着オプション)
前席、後席ともに快適なガラスサンルーフ。



開口状態のタンデムサンルーフ
フロントは50mmチルトアップ、リヤはスライド式で340mmの開口部を確保。



ルーフスポイラー(スポーティバックとしてGT-Bにメーカー装着オプション・受注生産)
*ディラー装着オプションでも用意しています。



濃色ガラス(スポーティバックとしてGT-Bにメーカー装着オプション・受注生産)
*リヤゲートガラスについては後方視界確保のため濃度を抑えています。

EQUIPMENT

車種	2.0 4カム16バルブターボ		2.5 4カム16バルブ			2.0 4カム16バルブ	2.0 16バルブ リーンバーン	
	GT-VDC	GT-B	250T	EPサス(受注生産)	250T-B	TStyleR	Brighton	TX
	E-4AT	E-4AT/ 5MT	E-4AT	E-4AT	E-4AT	E-4AT/ 5MT	E-4AT	E-4AT/ 5MT

■外装	2.0 4カム16バルブターボ	2.5 4カム16バルブ	2.0 4カム16バルブ	2.0 16バルブ リーンバーン
フロントエンブレム(○レッド ●ダークブルー)	○	○	●	●
フロントグリル(○スポーティタイプ)	○	○	●	●
ヘッドライト (◎4灯/HID[高輝度放電式]ロービームランプ/コーナリングラン プ付◎4灯ハロゲン/コーナリングランプ付◎2灯ハロゲン)	◎	◎	○	○
フロントスカート埋込みフォグランプ(○プロジェクター)			○	○
カラードフロントバンパー(○エアダム一体スポーティタイプ)	○	○	○	○
フロントアンダーカバー(○大型)	●	●	○	○
サイドプロテクター(○カラード)	○	○	○	○
カラードサイドスカート	●	●	○	○
マッドガード(○フロント&リア●フロント)	○	○	○	○
ルーフレール(◎カラードダイレクトタイプ○カラード)	◎	◎	○	○
グリーンガラス(ドアUVカットガラス)	●	●	○	○
電動格納式リモコンドアミラー(◎カラード&ヒーター付○カラード)	◎	◎	○	○
フロントワイパー(ウォッシャー連動ミストスイッチ&間けつタイマー付)	●	●	○	○
フロントワイパーデアイザー	○	○	○	○
リアワイパー&ウォッシャー(○間けつワイパー)	○	○	○	○
テールワイパー(◎φ90○φ75)	◎	◎	○	○
アルホイール(■17インチ◎16インチ○15インチ●14インチ)	◎	■	○	○
フルホイールカバー(14インチ)				●
ラジアルタイヤ ◇215/45R17 □205/50R16 ■205/55R16 ◎195/60R15 ○195/65R14 ●185/70R14	■	◇	◎	□

■運転席まわり/オーディオ/パワー装置	2.0 4カム16バルブターボ	2.5 4カム16バルブ	2.0 4カム16バルブ	2.0 16バルブ リーンバーン
SRSエアバッグ内蔵ステアリングホイール(◎MOMO製本革巻 ○本革巻●抗菌ウレタン)	◎	◎	○	○
パワーステアリング(○電子制御車速感応式)	○	○	○	○
本革巻ATセレクトレバー(MT車はシフトノブ)&ハンドブレーキレバー	●	●	○	○
HID[高輝度放電式]ロービームランプ光軸調整スイッチ	●	●	○	○
木目調パネル(○ブラック●ブラウン)	●	○	○	○
エアコン(○フルオート/花粉フィルター付)	○	○	○	○
CDプレーヤー&フルジョックカセットデッキ& AM/FM電子チューナー一体100W高機能オーディオ		●	●	●
フルジョックカセットデッキ&AM/FM電子チューナー一体100W 高機能オーディオ			●	●
AM/FM電子チューナー・カセットデッキ				●
スピーカー(○6スピーカー●フロント4スピーカー)		○	○	○
ガラスアンテナ(FMダイナミック)	●	●	○	○
電波式リモコンドアロック(○オフディレイルランプ連動/ 暗証コード式キーレスエントリー付)	○	○	○	○
イグニッションキー照明(オフディレイ付)	●	●	○	○

■シート	2.0 4カム16バルブターボ	2.5 4カム16バルブ	2.0 4カム16バルブ	2.0 16バルブ リーンバーン
フロントシート(○スポーティバケット●ハイサポート/フラットシート)	●	○	○	○
運転席パワースライド&チルト・リフター	●	●	○	○
前後調整式運転席ヘッドレスト	●	●	○	○
シートバックポケット(○運転席&助手席●助手席)	○	○	○	○
6/4分割可倒式リヤシート(座面分割可・中央席昇降式/左右席可倒式ピロー付)	○	○	○	○
6/4分割リクライニング式リヤシート(○センターアームレスト付)	○	○	○	○
フォールディンググリップ	●	●	○	○

■内装	2.0 4カム16バルブターボ	2.5 4カム16バルブ	2.0 4カム16バルブ	2.0 16バルブ リーンバーン
助手席バニティミラー	●	●	○	○
スポットマップランプ	●	●	○	○
ドアステップランプ	●	●	○	○
カップホルダー(○前席&後席●前席)	○	○	○	○
6/4分割ELRカーゴネット(リヤシートバックレスト内蔵)	●	●	○	○
スライドレール式ノカバー	●	●	○	○
カーゴフック	●	●	○	○
カーゴネット(DC12V/120W)	●	●	○	○
フロア&カーゴルーメンカーペット(◎上級カーペット○カットタイプ●ベアニードル)	◎	◎	○	○
カーゴルーメン(○カーペット)	○	○	○	○
サブトランク(○2分割カーゴフロアボード)	○	○	○	○

車種	2.0 4カム16バルブターボ		2.5 4カム16バルブ			2.0 4カム16バルブ	2.0 16バルブ リーンバーン	
	GT-VDC	GT-B	250T	EPサス(受注生産)	250T-B	TStyleR	Brighton	TX
	E-4AT	E-4AT/ 5MT	E-4AT	E-4AT	E-4AT	E-4AT/ 5MT	E-4AT	E-4AT/ 5MT

■メカニズム	2.0 4カム16バルブターボ	2.5 4カム16バルブ	2.0 4カム16バルブ	2.0 16バルブ リーンバーン
フルタイム4WD ■VDC-4WD[ビークル・ダイナミクス・コントロール4WD] ◎VTD-4WD[不等可変トルク配分電子制御4WD] ○アクティブトルクスプリット4WD[電子制御4WD] ●ビスカスLSD付センターデフ方式4WD	■	◎AT車 ●MT車	○	○
リヤ・ビスカスLSD(リミテッド・スリップ・デフ)		●		
ストラット式70mmサスペンション &ダブルwishboneサスペンション ◎ビルシュタイン製ダンパー(フロント倒立式) ○リニアコントロールバルブ付EPサス[エレ クトロニック・ニューマチックサスペンション] ●リニアコントロールバルブ付ダンパー	●	◎	○	◎
アルミ鍛造製フロントロアアーム	●	●		
フロント&リアスタビライザー	●	●	●	●
フロント・ベンチレーテッドディスクブレーキ(◎16インチ2ポット キャリア付○15インチ2ポットキャリア付●14インチ)	○	◎	○	○
リヤ15インチディスクブレーキ(○ベンチレーテッド)	●	○	●	●
アダプティブ制御式E-4AT(AT車)	●	●		
ゲート式ATセレクトレバー(AT車)	●	●	●	●
ATパワーモード&スノーホールドモードスイッチ(AT車)	●	●	●	●
電子制御可変マフラー		●MT車		

■安全装備	2.0 4カム16バルブターボ	2.5 4カム16バルブ	2.0 4カム16バルブ	2.0 16バルブ リーンバーン
4センサー4チャンネルABS[アンチロック・ブレーキ・システム]	●	●	●	●
ハイマウントストップランプ	●	●注6	●	●
デュアルSRSエアバッグ	●	●	●	●
プリテンション&ロードリミッター付フロント3点式ELRシートベルト (ショルダーアジャスター&シート一体アンカー&電気式テンション リデューサー付)	●	●	●	●
リヤ全席3点式ELRシートベルト(チャイルドシート対応機構&左右自立バックル付)	●	●	●	●
サイドアビーム&ステアリングサポートビーム	●	●	●	●

■その他標準装備
[外装]カラードドアハンドル/フロントウィンドウトップシェード/リヤウィンドウデフォグ(タイマー付)/カラードリヤバンパー[運転席まわり/オーディオ/パワー装置]デナイトインナーミラー/サンバイザー/タコメーター/ATセレクトインジケータ(AT車)/半ドア開
形表示モニター/燃料残量ウォーニング/デジタル時計(メーター内蔵)/オーディオパネルポケット(LEGACYビルトイン・ナビゲーションシステム装備車は無し)/チルトステアリング/フットレスト/シガーライター/フューエルリッドオープナー/パワーウィンドウ(運転
席ワンタッチ式)/イグニッションキー連動ライトオフ/イグニッションキー抜き忘れウォーニングブザー/オフディレイルランプ/集中ドアロック&リヤゲートロック[内装]グローブボックス(照明・車検証ホルダー付)/フロアコンソールボックス/コイントレイ/カード
ホルダー/アシストグリップ(助手席+後席左右)/ドアポケット/前後灰皿(前席照明付)/後席暖房/後席右コートフック/カーゴサイドフック/カーゴルーメンランプ/リヤクォーターポケット/スペアタイヤトレイ[安全装備]運転席シートベルト未着用ウォーニングラ
ンプ/リヤドアチャイルドロック

OPTION

車種	2.0 4カム16バルブターボ		2.5 4カム16バルブ			2.0 4カム16バルブ	2.0 16バルブ リーンバーン	
	GT-VDC	GT-B	250T	EPサス(受注生産)	250T-B	TStyleR	Brighton	TX
	E-4AT	E-4AT/ 5MT	E-4AT	E-4AT	E-4AT	E-4AT/ 5MT	E-4AT	E-4AT/ 5MT
SRSサイドエアバッグ(受注生産) 注1	●	●	●	●	●	●	●	●
本革シート(運転席8ウェイパワーシート&シートヒーター付)(受注生産) 注1 注2	●(グレー)		●(ベージュ)					
本革シート(スポーティバケット)(受注生産) 注1 注3		●(ブラック)			●(ブラック)			
LEGACYマッキントッシュ・サウンドシステム	●	●	●		●			
LEGACYビルトイン・ナビゲーションシステム 注4	●注5	●注5	●		●			
ウインターパック(ヒータードアミラー&フロントワイパーデアイザー)(受注生産)	標準装備	標準装備	標準装備	標準装備	標準装備		●	
スポーティバック(リヤドア・リヤクォーター・リヤゲート)濃色ガラス& ハイマウントストップランプ内蔵ルーフスポイラー(受注生産)注6		●						
タンデムサンルーフ	●	●	●	●	●	●	●	●

■上記のメーカー装着オプションは組み合わせによるセット販売となります。詳しくは販売店にお問い合わせください。
注1:本革シート装着車にSRSサイドエアバッグは装着できません。
注2:本革シート(GT-VDC, 250T)は運転席ランバーサポート、合皮トリム、本革巻ATセレクトレバー&ハンドブレーキレバー(GT-VDCは標準装備)とセットとなります。本革シートは一部合成皮革を使用しています。
運転席8ウェイパワーシートは電動チルト・スライド・リクライニングです。
注3:本革シート(GT-B, 250T-B)は運転席ランバーサポート、合皮トリム、本革巻ATセレクトレバー&ハンドブレーキレバー(GT-Bは標準装備)とセットとなります。本革シートは一部合成皮革を使用しています。
注4:空調コントロールパネルが専用タイプとなります。
注5:CDプレーヤー&フルジョックカセットデッキ&AM/FM電子チューナー一体100W高機能オーディオとセットとなります。
注6:スポーティバック装着車はハイマウントストップランプがルーフスポイラー内蔵タイプとなります。
※LEGACYマッキントッシュ・サウンドシステムとLEGACYビルトイン・ナビゲーションシステムの共備はできません。
※スペアタイヤはテンポラリースペアタイヤ(応急スペアタイヤ)です。
※スピードウォーナーはディーラー装着オプションで取り付けられます。
※受注生産につきましては納期に時間がかかることがありますので、詳しくは販売店にお問い合わせください。

Aero Version
エアロバージョン



右のエアロバージョンはディーラー装着オプションの一例です。このほかにも、レガシイのカーライフを広げるアイテムを豊富にご用意しております。詳しくはアクセサリカタログをご覧ください。

SPECIFICATIONS

車名・型式	スバル・GF-BH5		スバル・GF-BH9	スバル・GF-BHC	スバル・GF-BH9	スバル・GF-BH5						
車種	4WD											
	2.0 4カム 16バルブ ターボ			2.5 4カム 16バルブ			2.0 4カム 16バルブ		2.0 16バルブ リーンバーン			
	GT-VDC	GT-B		250T	EPサス*	250T-B	TStyleR		Brighton	TX		
E-4AT	E-4AT	5MT	E-4AT	E-4AT	E-4AT	E-4AT	5MT	E-4AT	E-4AT	5MT		
■寸法・重量												
全長 (mm)	4680											
全幅 (mm)	1695											
全高 (mm)	1485			1515	1495	1515						
室内長 (mm)	1925											
室内幅 (mm)	注1											
室内高 (mm)	注2											
ホイールベース (mm)	2650											
トレッド(前) (mm)	1465											
トレッド(後) (mm)	1460			1455	1465	1455						
最低地上高 (mm)	160			150	160	165		155				
車両重量 (kg)	注3	1510	1510	1480	1450	1460	1460	1440	1420	1400	1390	1370
乗車定員 (名)	5											
車両総重量 (kg)	注3	1785	1785	1755	1725	1735	1735	1715	1695	1675	1665	1645
■性能												
最小回転半径 (m)	5.6			5.3			5.4		5.3			
燃料消費率 (km/ℓ)	10・15モード燃費 (運輸省審査値) 注4											
	10.6	10.6	10.8	11.4	11.4	11.4	11.8	12.6	12.6	12.6	12.6	13.6
60km/h定地走行燃費 (運輸省届出値)	17.3											
	17.3	17.3	17.6	17.9	17.9	17.9	18.9	19.5	21.5	21.5	21.5	22.0
■ステアリング												
前車形式	ラック&ピニオン式											
ギヤ比	16.5											
■懸架装置												
前輪	ストラット式独立懸架											
後輪	マルチリンク式独立懸架											
■制動装置												
主ブレーキ形式	2系統油圧式 (倍力装置付)											
前ブレーキ	ベンチレーテッドディスク											
後ブレーキ	ディスク	ベンチレーテッドディスク			ディスク				リーディングトレーリング			
駐車ブレーキ形式	機械式後2輪制動											

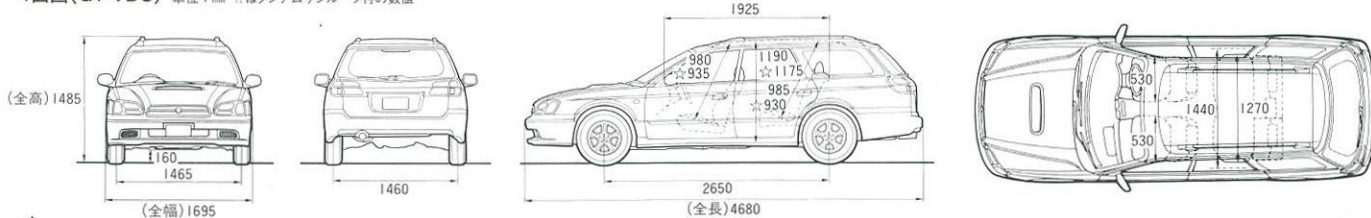
■以下のメーカー装着オプションを装備した場合、次のように諸元値が変わります。(注1)室内幅:本車シート装着時は-20mm。(注2)室内高:タンデムサンルーフ装着時は-15mm。(注3)車両重量/車両総重量:タンデムサンルーフ装着時は+30kg。本車シート装着時は+10kg。SRSサイドエアバッグ装着時は+10kg。(注4)10・15モード燃費:GT-VDCとGT-Bでオプション装着等により車両重量が1520kg以上になった場合は-0.6km/ℓ。*250T EPサス車は受注生産となります。納期に時間がかかることがありますので、詳しくは販売店にお問い合わせください。
■モード走行時における燃料消費率の表示は、順次「10モード」から「10・15モード」に切り替わります。「10・15モード」は都市内高速走行等が加味されているため、同じ車両で測定した場合、「10モード」より平均的に10%程度高い値(自工会調べ)となります。なお、これらの燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。したがって、実際の走行時には、運転条件、習慣および整備状況等により燃料消費率が異なります。

■エンジン主要諸元

車種	GT-VDC/GT-B(AT車)	GT-B(MT車)	250T/250T-B	TStyleR	Brighton/TX
	水平対向4気筒 [BOXER PHASE II]				
型式・種類	EJ20		EJ25	EJ20	
	2.0DOHC 4カム16バルブ 2ステージインターボ (斜流タービン)	2.5DOHC 4カム16バルブ AVCS (可変バルブ タイミング)	2.0DOHC 4カム16バルブ AVCS (可変バルブ タイミング)& 可変吸気システム	2.0 16バルブ リーンバーン	
内径×行程 (mm)	92.0×75.0		99.5×79.0	92.0×75.0	
総排気量 (cc)	1994		2457	1994	
圧縮比	9.0	8.5	10.7	10.8	10.0
最大出力(ネット) (ps/rpm)	260/6000	280/6500	167/6000	155/6400	137/5600
最大トルク (kg-m/rpm)	32.5/5000	35.0/5000	24.0/2800	20.0/3200	19.0/3600
燃料供給装置	EGI (電子制御燃料噴射装置:マルチポイント・インジェクション)				
燃料タンク容量 (ℓ)	64				
燃料種類	無鉛プレミアムガソリン(注)				無鉛レギュラーガソリン

■エンジンの出力表示には、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」はエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同等条件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5%程度低い値(自工会調べ)となっています。(注)レギュラーガソリンを使用しても問題ありませんが、性能、燃費のためにプレミアムガソリンのご使用を推奨します。

4面図 (GT-VDC) 単位: mm ☆はタンデムサンルーフ付の数値



■この仕様はお断りなく変更する場合があります。■写真は印刷インクの性質上、実際の色とは異なって見えることがあります。■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。

■動力伝達装置

車種	GT-VDC/GT-B	250T/250T-B/ Brighton/TX	TStyleR	GT-B	TStyleR/ TX
変速機形式	アダプティブ 制御式E-4AT: 前進4速 後退1速	E-4AT: 前進4速 後退1速		5MT: 前進5速 後退1速	
変速比 (第1速)	2.785	2.785	2.785	3.166	3.545
変速比 (第2速)	1.545	1.545	1.545	1.882	2.111
変速比 (第3速)	1.000	1.000	1.000	1.296	1.448
変速比 (第4速)	0.694	0.694	0.694	0.972	1.088
変速比 (第5速)	—	—	—	0.738	0.825
変速比 (後退)	2.272	2.272	2.272	3.333	3.333
減速比	4.444	4.111	4.444	4.444	3.900

E-4AT=7ポジション電子制御オートマチック
5MT=5速マニュアルトランスミッション



BODY COLOR & SEAT CLOTH VARIATION

	GT-VDC	GT-B	250T EPサス	250T-B	TStyleR	Brighton	TX
インテリアカラー	ダークグレー/ グレー2トーン	ダークグレー	ブラウン/ベージュ2トーン	ダークグレー	ダークグレー	ダークグレー/ グレー2トーン	ダークグレー/ グレー2トーン
シート材質	グリップモケット/モケット 本革・グレー (メーカー装着オプション)	レーンモールドファブリック/ プロテインレザー& スエードトリコット 本革・ブラック (メーカー装着オプション)	レイヤードモケット/モケット 本革・ベージュ (250Tにメーカー装着 オプション)	グリップモケット/モケット 本革・ブラック (メーカー装着オプション)	キュービックモケット/ スエードトリコット	スモークチェックモケット/ モケット	ボーダーモケット/モケット
ボディカラー	●	■	●	■	■	●	●
ビュアホワイト	●	■	●	■	■	●	●
アークティックシルバー・メタリック	●	■	●	■	■	●	●
バイオレットブルー・マイカ	●注	■	●	■	■	●	●
ブラック・マイカ	●	■	●	■	■	●	●
ハンターグリーン・マイカ (受注生産)	●	■	●	■	■	●	●
ディープレッド・マイカ (受注生産)	●	■	●	■	■	●	●
マスタード・マイカ(受注生産)	●	■	●	■	■	●	●

●ハイサポートシート ■スポーツタイプシート 注:フッ素樹脂クリア塗装をメーカー装着オプション(受注生産)で用意しています。



世界速度記録達成 (FIA・ACCUS公認) 270.532km/h [量産車2.0ℓターボクラス/1.0km区間平均速度]
1998年4月23日。米国コロラド州ペロプロ市近郊ルンタの公道を閉鎖してFIA・ACCUS公認世界速度記録へ挑戦。これまでのレガシィが持つ記録249.981km/hを大きく凌ぐ世界新記録が生まれた。自らの進化と基本性能の高さを証明するこの記録はスバルの「実証主義」の表明である。
FIA:国際自動車連盟 ACCUS:米国自動車競技委員会

SUBARU LIFE

- 安心の保証システム。
新車登録から3年間またはその期間内で走行距離60,000kmまでの「一般保証」。スバルが特定した部品について新車登録から5年間またはその期間内で走行距離100,000kmまでの「特別保証」。表面錆について新車登録から3年間、穴あき錆は5年間の「錆保証」。詳しい内容は保証書・メンテナンスノートをご覧ください。販売店にご相談ください。
- 特典いっぱいのスバルカード。
全国の加盟スバル特約店をご利用可能。カードメンバーだけの特典も数々あります。
- スバルのことならお客様ご相談サービスへ。
フリーダイヤル0120-052215
- スバルの最新情報をインターネットで。
<http://www.subaru-fhi.co.jp>



LEGACY
LEGACYとは英語で大きな伝承物の意。その名の示す通り、水平対向エンジン・専用4WDシステム等、スバルの伝統的な技術を受け継ぎながら、それを新世代に向けて成熟・洗練し続けるという意味を込めたネーミングです。


お問い合わせは

スピードはひかえめに、安全はスバルの願い。シートベルトをしめて安全運転。

Active Driving, Active Safety
SUBARU



スバルは'95/'96/'97WRC[世界ラリー選手権]3年連続メーカーチャンピオンです。

 **富士重工業株式会社**
東京都新宿区西新宿1-7-2 スバルビル (〒160-8316)
国内営業本部マーケティング推進部98A-11a(98.6)©1998

このカタログは再生紙を使用しています。