

2009年3月31日

富士重工業 新型スバル レガシィセダンを公開

- ・ 広く快適な室内空間を実現した新パッケージ
- ・ 新開発の自動変速機「リニアトロニック」を2.5 NAエンジンモデルに搭載



スバル レガシィセダン 2.5i (米国仕様車)

富士重工業は、米国ニューヨークにて開催される2009年ニューヨーク国際自動車ショー(4月8日~9日プレスデー、4月10日~19日一般公開)に、今年、市場導入を予定している新型レガシィセダン(米国仕様)を世界初公開として出展します。

第五世代となる新型レガシィセダンは、水平対向エンジンを中心とするスバル独自のシンメトリカルAWD(All Wheel Drive)をベースに、誕生以来20年にわたり一貫して磨き続けられてきたハンドリング性能や安全性の向上とともに、乗る人すべてにとっての快適、信頼の走りの実現と環境性能の向上を目指しています。

スバルの次世代自動変速機として開発された無段変速機「リニアトロニック」、クレードル構造を採用したシャーシ、広く快適な室内空間を実現した新たなパッケージの採用など、その商品価値をいっそう高いものとしています。

<パッケージ>

北米市場のミディアムサイズセダンとして相応しい、存在感のあるボディサイズと、乗る人すべてが快適に過ごせる室内空間の実現を目指しました。

- ・ 従来型に対して、全長を 35 mm、全幅を 90 mm、全高を 80 mm 拡大。前後のオーバーハングを 45mm 短くしホイールベースを 80mm 延長することで後席の足元スペースを大幅に広げるなど、ゆとりある室内空間を実現しました。
- ・ トランクは、従来型に対し容量を拡大するとともに、開口幅を大きく、かつ開口部下端を低く設定することで、ユーティリティの向上を図っています。例えば、9 インチゴルフバッグであれば 4 個の搭載が可能です。

<エクステリア>

「プレゼンス（存在感）」をテーマに、レガシらしいスポーティさや機能美に加え、力強さを融合させたレガシセダンの進化を表現しました。

- ・ 塊感のある大きな造形に、シャープなエッジやサイドのキャラクターラインを合わせ、引き締まったデザインを実現しました。
- ・ AWD や足回りの力強さを象徴する大きく張り出したホイールアーチでスバルらしさと存在感を高めています。
- ・ スバルの個性を象徴するウイングモチーフのフロントグリル、水平基調で面を強調したフロントバンパー、前後方向に立体感をもたせたヘッドランプにより、精悍なフロントフェイスを造形しました。
- ・ 躍動感のあるキャビンや短いトランクリッドでスポーティなセダンフォルムを強調。さらに、ラウンド感のあるリヤコンビ周りにボリュームをもたせることで力強さを表現しました。
- ・ サイドウィンドウ周りに質感のある光輝モールを配し、アクセントをもたせています。

<インテリア>

「アクティブ（活動的）」と「クオリティ フィーリング（上質感）」をテーマに、エクステリアデザインに共通するダイナミックな造形の中に、ゆとりを感じる室内空間をデザインで表現しました。

- ・ インstrumentパネルは横方向への広がり感を強く意識したデザインとし、シャープなエッジで特徴を出しました。
- ・ センターパネルの造形や表面のヘアライン加工などにより、力強さと質感を表現しました。
- ・ 電動パーキングブレーキの採用により、サイドブレーキレバーを廃止し、センターコンソール周りの広さ感と利便性を向上しました。センターコンソールのカップホルダーは左右横並びに配置し、コンソールボックスとアームレスト部分は大型化により、収納スペースが拡大しています。

- ・ 広くしなやかな座面をもつシートは、乗り心地とホールド性を両立しただけでなく、ステッチにもこだわるデザインでスポーティさも感じられます。また、上級グレードには運転席にランバーサポートを含めた10ウェイパワーシート、助手席には4ウェイのパワーシートを装備し、快適性を向上させています。
- ・ スポーティな印象を与える新形状のステアリングホイールを採用し、オーディオスイッチとクルーズコントロールスイッチを装備しました。また、オートマチックトランスミッションおよびリニアトロニック搭載車にはパドルシフトを標準とし、運転中の操作性を高めました。
- ・ メーターは昼夜常時発光式のアルミ蒸着リング付き4連タイプを採用。また、センターパネル中央に、瞬間・平均燃費などを表示するマルチインフォメーションディスプレイを配置しています。

<エンジン&トランスミッション>

[2.5 モデル (2.5i) 排気量：2,457cc]

最高出力 / 最大トルク：170 hp @ 5,600rpm / 170 lb.-ft. @ 4,000rpm

トランスミッション：6速マニュアル/リニアトロニック

[2.5 ターボモデル (2.5GT) 排気量：2,457cc]

最高出力 / 最大トルク：265 hp @ 5,600rpm / 258 lb.-ft. @ 2,000-5,200rpm

トランスミッション：6速マニュアル

[3.6 モデル (3.6R) 排気量：3,630cc]

最高出力 / 最大トルク：256 hp @ 6,000rpm / 247 lb.-ft. @ 4,400rpm

トランスミッション：5速オートマチック

エンジンは、従来型と同等以上の走りと実用燃費性能の実現を目指して開発しました。米国市場向けには3タイプを用意しています。

-2.5 SOHC エンジン-

- ・ エンジンヘッドの冷却性向上や樹脂製インテークマニホールドの採用などにより軽量化を図るとともに低速域のトルクや燃費性能を向上させ、扱いやすいエンジンを開発。また、触媒の仕様を最適化し、排出ガス浄化性能を高めています。

-2.5 DOHC ターボエンジン-

- ・ ターボチャージャーの仕様およびレイアウト変更などにより高い環境性能と出力性能を両立。
- ・ 従来型に対し出力、トルクとも向上。最高トルクを2,000回転付近から発生させ、高回転域までトルク感をフラットに持続させるエンジンに仕上げました。
- ・ ターボユニットをエンジンクランク軸の前方直下に配置。排気ポートの直後とすることで、応答性の良いスムーズな過給と排出ガス浄化性能のさらなる向上を実現しています。また、低重心化となり重量バランスの向上にも貢献しています。

-3.6 DOHC エンジン-

- ・ 従来の3.0 エンジンから外寸を大きく変更することなく排気量を拡大。軽量、コンパクトなエンジンです。
- ・ 吸排気 AVCS(連続可変バルブタイミング機構)の採用などにより走行性能と環境性能を両立しました。また、レギュラーガソリン仕様とし、ユーザーの燃料代負担を軽減しています。

トランスミッションは、新開発の「リニアトロニック」の採用など、ドライバビリティと燃費を向上させています。

-リニアトロニック-

- ・ スバルの次世代自動変速機として、量産 AWD 乗用車用の縦置きチェーン式無段変速機「リニアトロニック」を世界で初めて(当社調べ)開発し、2.5 NA モデルに搭載します。
- ・ チェーン式無段変速機の特長は、トルクの伝達容量の大きさとフリクションの少なさからくる、コンパクトで優れた燃費性能。リニアトロニックでは、プーリーの芯間が短いレイアウトにしながらも、プーリーの最小径と最大径の差を大きくすることで広いレシオカバレッジを実現し、燃費向上を図っています。
- ・ 車速の伸びとエンジン回転上昇に一体感をもたせ、アクセル操作をリニアに感じられるよう制御を行うとともに、スムーズな加速を実現しています。
- ・ 6速のマニュアルモードを設定し、パドルシフトを操作することで瞬時に変速し、スポーツ AT 車に引けを取らないドライビングを楽しめます。また、変速操作に対する素早い応答性にもこだわりました。

-5速 AT-

- ・ 各所でフリクションの低減と軽量化を図り、燃費性能を向上させています。

-6速 MT-

- ・ 米国市場向け 2.5 NA エンジンモデル用としては初めて搭載されます。6速化による低燃費化やドライバビリティの向上、さらに高速域での静粛性をもたらします。
- ・ ギヤ配列の最適化などで小型化し、ターボエンジンモデル用では、従来型 6MT に対し 25kg 強の軽量化を図っています。

<シャーシ>

クレードル構造を採用。エンジンマウント方式やサスペンション取り付け位置を見直すことで、優れた静粛性や乗り心地に加え、高い操縦安定性や衝突安全性を実現しています。

- ・ クレードル構造とは、従来ボディにマウントしていたエンジンを、ゆりかご状のクレードルフレームにマウントする新たな方式です。メインクッションラバーは液体封入式とし、4点でエンジンを支持します。パワーユニットのトルクロール軸の横にメインマウントを置くことで、エンジン振動を抑えることができるほか、排出ガス浄化性能に有利なターボチャージャーをエンジン下部に置くレイアウトも可能にしています。

- ・ フロントサスペンションにマクファーソンストラット式を採用。アームなどをクレードルフレームへマウントすることで高剛性化し、ステアリングの応答性や操縦性を向上させています。また、スタビライザーのレイアウト変更と径サイズ拡大によりロール剛性をアップ。ストロークをしっかり確保し、乗り心地を向上しています。
- ・ リヤサスペンションには、低床タイプのダブルウィッシュボーン式を採用。サスペンションリンクやリヤデフ、サブフレームの取り付けやショックアブソーバマウントなどを最適化することで、防振性能を向上しています。
- ・ 2.5 NA エンジンモデルは、16 インチスチールホイール (タイヤサイズ :205/60R16) + フルホイールカバーが標準。オプションで 16 インチアルミホイールを用意。さらに、上級グレードには、17 インチアルミホイール(タイヤサイズ :215/50R17)を設定。
2.5 ターボエンジンモデルには、18 インチアルミホイール(タイヤサイズ :225/45R18)が標準装備。
3.6 エンジンモデルには、17 インチアルミホイール(タイヤサイズ :225/50R17)が標準装備。
- ・ ブレーキには、全車 EBD (電子制御制動力分配装置) 付き ABS を標準装備。さらに、急ブレーキ時のペダル踏込み速度を検知し減速を補助するブレーキアシストシステムを標準装備。
- ・ 全車に電動パーキングブレーキを標準装備。ハンドブレーキ操作をなくし、前席間の広さ感や収納スペース等のユーティリティを高めています。また、5%以上の登坂路で車両を停車させた場合に自動で作動するヒルホールド機能を付与しました。
- ・ 全車に VDC(横滑り防止装置)を標準装備。介入のタイミングを最適化し、より高い安全性と走りの楽しさを両立させています。

< ボディ >

- ・ ハイテン材を要所に使用し、軽量化と高剛性化を両立。特に、フロントまわりはクレードル構造の特長を活かし、メインフレーム内の補強部材を簡素化するなど、衝撃吸収性能を高めつつ、車体のサイズ拡大や性能向上による重量増を従来型並に抑えました。
- ・ エンジンフード、トランクリッドにはガスステーを使用し、利便性を向上させています。

< 安全 >

- ・ 前面衝突対応については、衝突時にクレードルフレームを折り曲げることでパワーユニットを斜め下方向へ後退させキャビンを守るとともに、より効率的にメインフレームで衝撃を吸収する構造としました。
- ・ 側面衝突については、前後ドアに各 2 本のドアインパクトビームを配置。また、ドア内部の構造部品の配置を工夫することで十分なクラッシュスペースを確保しました。
- ・ 後面衝突については、フレーム構造の最適化により短いオーバーハングながらも衝突エネルギーを効率よく吸収できる構造にしました。

- ・ 全車に SRS 運転席・助手席エアバッグ、SRS サイドエアバッグおよび SRS カーテンエアバッグを標準装備。センサーの最適化、運転席および助手席エアバッグの 2 段インフレーター採用、さらにサイドおよびカーテンエアバッグを大型化するなど、乗員保護性能をさらに高めています。
- ・ シート骨格を全面的に見直し、剛性の向上、エネルギー吸収のヘッドレストの採用など、シート全体でむち打ちを軽減する構造を新たに開発しました。

<その他装備>

- ・ ヘッドライトに、周囲の照度に合わせて自動的に点消灯するオートライト機能を搭載しました。
- ・ 大きな開口部を有する 6：4 分割可倒式トランクスルー機能を標準装備。リヤシートにはアームレスト内蔵カップホルダーを標準装備。
- ・ 上級グレードに、チルトアップ&インナーズライド式サンルーフ、Harman Kardon®プレミアムオーディオをオプション設定。

【主な諸元】(米国仕様)

全長×全幅×全高(mm): 4,735×1,820×1,505

ホイールベース(mm): 2,750

トレッド前/後(mm): 1,565/1,570

乗員定員: 5 名

この仕様はお断りなく変更する場合があります。

以上