

LEGACY B4

The B4 has been designated by combining two of the most important technologies used in Subaru's 4WD road sports models: the horizontally-opposed Boxer engine and the 4-wheel drive system.



SUBARU®

ようこそ、4WDスポーツの世界へ。

LEGACY
B4 誕生



4つのドアをもったプレミアムスポーツの提案。

走りの感動を追う人たちへ。B4は、この走り、4ドアのスタイリングを問う。

走る、曲がる、止まる。B4の運動性能に込められた走りの違いは、たんにエンジンスペックやサスペンション性能だけではとうてい語ることはいできない。

重量バランスとハンドリング性能という、このクルマが生まれながらに持っている資質そのものが走りの気持ちよさを決定づけているからである。多くのスポーツカーがドライバーを狭いコクピットに押し込んでまでもコンパクトな

ボディと2座席にこだわる理由もここにある。だがB4の場合、

BOXERエンジン+シンメトリー4WDという重量

バランスが極めて優れたパワートレインにより4ドア

ボディにて非凡な機動性を発揮できるのだ。また

ハンドリングにおいては、FRやFFのスポーツカーがオーバーステアやアンダー

ステアを抑えて運動性能を高めようとしているのに対して、B4は4WDなら

ではのニュートラルなステアリング特性により高い限界域まで意のままの極

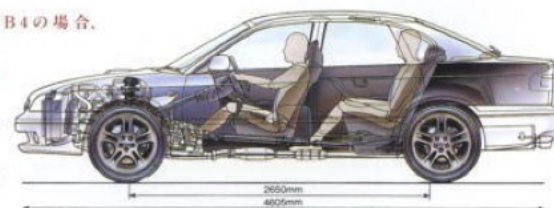
めて素直な走りを約束する。B4のパフォーマンスが、4ドアでありながら多く

のスポーツカーを凌駕するものであるには理由があるのだ。スポーツカーを

議論する前に、いちどB4のステアリングを握ってほしいものだ。走りの感動

を追うすべての人たちへ。いわば4つのドアをもったプレミアムスポーツと

してB4を贈りたい。遠い夢ではなく、いま走りをご一緒から愉しむために。



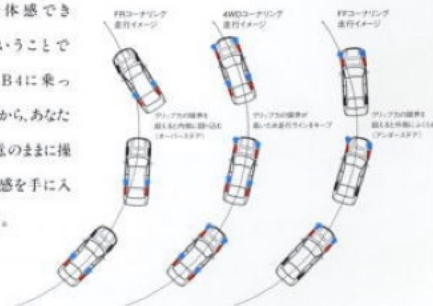


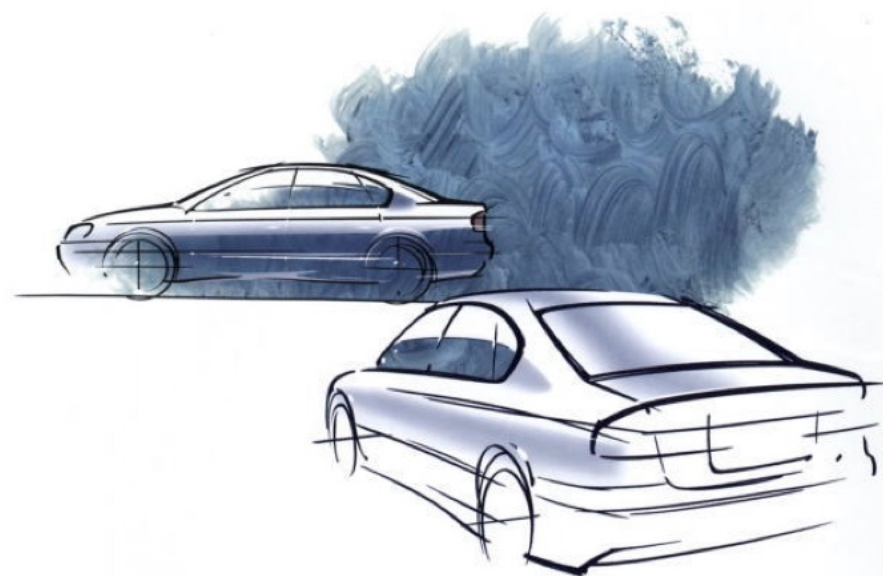
2. Handling



リング操作で、ずっと気持ち良く駆け抜けることができるのだ。しかも、2WDでは躊躇していた速度をたやすく維持しながらである。B4が約束する気持ち良い楽しい走りは、B4と対話し

ながら自分の思い通りに挙動をコントロールできるということ。さらにB4への深い信頼感とともに、今まで踏み込めなかった未体験の領域





スポーツのための機能をデザインする。

B4のデザインはすべて機能に裏付けられている。ロングホイールベースはスポーツの走りに居住性を与えるために、力強いリヤビラーは後輪からボディへの入力をしっかりと受け止める剛性

確保のために、また6ライトウィンドウを採用することで後席の間放感と高いボディ剛性を両立。上下2段の大きな4灯式ヘッドライトは最適な配光を実現し、夜間走行時の視認性を高めている。機能に裏付けられたスタイルはどんなシーンにおいても、普遍的な美しさと力強い存在感がある。

運転しやすい視界を実現するために

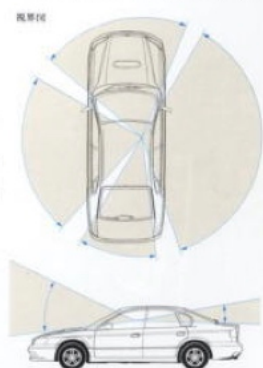


ビラーはボディ剛性を確保しながら、右左折時に気にならない太さと角度を実現。後方視界ではハイデッキとしながら、バンパー直後にある約1mの高さの障害物が確認できるよう配慮。また、

私拭面積の大きなリヤワイパーが荒天時も後方視界をクリアにする。

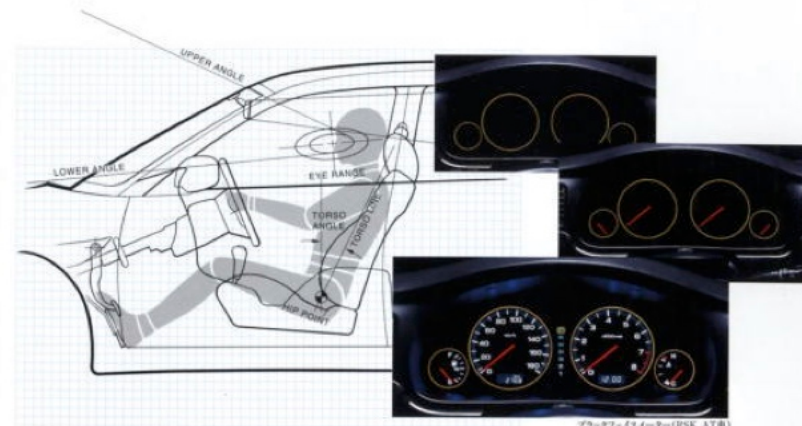
空力特性を向上させるために

エアダム形状のバンパー、全体を翼断面形状としたルーフ、さらにフィン状のトランクリッドで気流の剥離時に起こる渦の発生を抑制。ボディ全体により、空気抵抗を最小にすることで高速域での加速性能と燃費の向上を目指している。





LEGACY B4マッキントッシュ・サウンドシステムおよびLEGACY B4ビルトイン・ナビゲーションシステム(受注生産)はメーカー装着オプション



ブラックフェイスメーター(RSK 4AT車)

走りのための人間工学。

B4のコックピットは、ドライバーの負担を軽減し長時間でもドライビングを愉しむことができる機能性と快適さを追求している。窮屈な姿勢を強いる古典的なスポーツカーとは考えかたが違う。車両感覚がつかみやすいドライビングポジション。見やすい丸形4連メーター。ドライバー側へセンターパネルを傾斜させるとともに、ゾーンレイアウトにより操作しやすいスイッチ群。すべてはドライバーが走り集中できるよう、必要なものがそこにあるという環境を目指した結果である。

ブラックフェイスメーター/RSK(スポーツシフトE-4AT)

スポーツドライビングの新しい愉しさを生むスポーツシフト車には、ハイコントラストで鮮明な表示のブラックフェイスメーターを採用。周辺環境にかかわらず確かな視認性を確保するとともに、イグニッションをONするとメーターリング→指針→文字盤の順に点灯し、走りへの期待感を高める。

LEGACY B4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)

気持ちのよい走り追求したB4は、その走りによさわしい気持ちのよい音質にも妥協することなくこだわった。その結果、B4専用チューニングを施した歪のないクリアな音質を特長とするMcIntosh社のプレミアムオーディオをメーカー装着オプションとして用意した。150Wのパワーア



CDオートチューニングはメーカー装着オプション

ンプは外部別体とし、歪を低減するパワーガード回路を採用。McIntosh社伝統のデザインを採用したヘッドユニッ

トはCDプレーヤー、カセットデッキ、AM/FMチューナーを一体化。スピーカーはツイーター一体6.5インチフルレンジ×4個に加え、フロントにツイーター×2個、リヤシュルupaに6×9インチウーハーの計11個を設けている。

KENWOODスーパーリアルフォーカスサウンドシステム/RSK

2DINのヘッドユニットにCDプレーヤー、カセットデッキ、AM/FMチューナー、120Wアンプを一体化。各ドアにマウントしたフルレンジ×4個のスピーカーとフロント、



リヤにツイーター×4個を採用しB4の音場特性にあわせて音質をチューニングしたハイグレードオーディオ。

100W高機能オーディオ/R S

カセットデッキ、AM/FMチューナー、100Wアンプを搭載。スピーカーは、ドアマウントのフルレンジ×4個に加えてフロントにツイーター×2個を採用。

LEGACY B4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・受注生産)

インストルメントパネルにすっきりと収まる5.8インチモニターと2DINのオーディオシステムのビルトインを実現した。空調パネルも専用とし、モニターにはエアコン表示も可能。高精度D-GPS搭載のナビゲーションは立体地図、縮尺の異なる2画面表示、推奨ルートの音声誘導も行える。またVICS(道路交通情報通信システム)のFM多重に標準対応している。



ナビゲーションシステムはメーカー装着オプション



PHOTOGRAPH BY LEGACY BY ミニッツ・サウジ・システムはメーカー製をデザイン



時にはロングドライブを愉しむ。

B4がただのスポーツカーと異なるのは、時にはひとりではなく、大切な人との旅のなかで走りを楽しめるよう、十分な居住性と積載性を備えていることだ。つまりロングツーリングに出かけることができるゆとりあるキャビンスペースとトランクスペース。これに加えて走りと両立した快適な乗り心地が質の高い旅を約束する。

フロンツポータビリティパッケージシート

スポーツドライビング時にもホールド性に優れたバケットタイプを



フロンツポータビリティパッケージシート

採用したフロントシート。体圧分布を徹底的に研究した最適形状と、通気性の良いシート表皮と組み合わせることで、疲れにくい理想的なドライビング姿勢とこちよい快適性を実現している。また、運転席に採用したスライドおよびチルト&リフト機能のパワーアシスト化により、微妙なポジション調整も可能とした。



リヤシート&アームレストスルー

スポーツカー的クルマづくりの中で後席にも十分な快適性を確保している。シートビローおよび3点式ELRシートベルト(チャイルドシート対応機構付)も3人分を備え万一の時の安全性を高めている。またセンターアームレスト部にはス

キーなど長尺ものも車内積み込みが可能なアームレストスルーを設け、ユーティリティを高めている。

トランクルーム

マルチリンク式リヤサスペンションの採用によりサスペンションの張り出しが小さく、広くフラットなトランクルームには、ゴルフバッグ4個が搭載できる。開口幅も大きく、荷物の出し入れも容易である。



アームレストスルー



リヤシート3点式ELRシートベルト



PHOTO:RSK スパルサールレザーパッケージ(受注生産)、LEGACY B7マシントップ・サウンドシステムはメーカー装着オプション

特別な走りの予感。

ハイパワー・BOXERエンジンの異次元の走りを実現するためにインテリアもチューニングした。オフブラック&ブルーのコンビネーションレザーを前後のシート、ドアトリム、MOMO製ステアリングホイールに採用した本車仕様をメーカーオプションで用意。レザーは、パンチングとスムーズ処理を使い分けることにより滑り防止と通気性を確保。またインストルメントパネルおよびコンソールは専用のメタリック調ヘアライン仕上げのパネルを装備している。

その機能性はスポーツドライビングへと帰結する。



HIDランプ(ロービーム)コグニティブリア(RSK)
ハロゲン灯の約40%の消費電力で約2倍の
光量と約3倍の寿命。光線光に近いきを放
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(RSK)
HIDランプ(ロービーム)は、姿勢変化に
応じて運転者から光軸調整が可能。



プロジェクターフォグランプ



大径ターナルハブ/190φ(RSK)



1Vカットガラス
紫外線を遮断しVカットガラスを前後ドアガラスに採用。



ヒーター付ドアミラー
ヒーターにより雨滴を除去し後方視界をクリアにする。



フルオートエアコン(花粉フィルター付)
外気温度・室内温度表示が可能。吹き出し口を大型化し、ダクトフロー性能を高める。
*メーカー装着オプションでピストンレバー・ジョイスティックを接続した場合、空調パネルは専用タイプになる。



運転席・パワーウィンドウ(10mmストローク)・パワー
前後ウィンドウ(20mm、ストローク前後35mm、
後25mm)のシート調整を10段階。



前席カップホルダー(インパネ)



前席カップホルダー(フロアコンソール)



後席カップホルダー(フロアコンソール)



スポーツマップランプ



電波リモコンドアロック
運転席へのオートロック機能も採用。RSK
は解錠後15秒間室内灯が点灯。ドアハンド
ルには防犯コード式キーレスエントリー付。



リヤセンターアームレスト



リヤワイパー



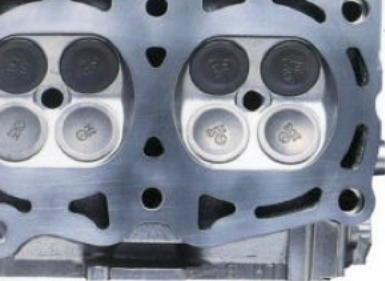
リヤスポイラー
(メーカー装着オプション・受注生産)

Accessories

PHOTO: エアロキット(フロント・サイド・リヤアンダースポイラー)、スポーツグリル、ヘッドランプガーニッシュ、
エアロドアミラーカバー、アルミホイール(BBS製)、スモークスクリーンキット、ベースキット装着車。
リヤスポイラーはメーカー装着オプション(受注生産)。

*B14のアクセサリー(ディーラー装着オプション)は、このほかにも豊富に用意しています。詳しくは「アクセサリカタログ」をご覧ください。





官能のハイパフォーマンス。

スポーツの資質にあふれた新世代BOXER PHASE IIエンジン。

高剛性、コンパクト、軽量、低重心を誇るともに、高回転に有利なショートストロークによりスポーツユニットとして高い資質を持つ水平対向4気筒エンジン。左右のピストンが互いに振動を打ち消し合うことにより低振動と優れた回転バランスを生む。そのフリクションの小さな滑らかで、どこまでもスムーズな吹け上がりは、精密な機械だけが生み出したエンジンフィールを実現。そして高回転域における伸びの良さは、ドライバーズシートに張り付けられるGの持続感とともに、まさにスポーツドライビングの気持ちよさを体感させるものである。

斜流タービン搭載2.0BOXER 2ステージ・ツインターボ/RSK

ターボの絶対的パワーとNAエンジンのフラットな吹け上がりの気持ち良さ、大排気量車に匹敵するトルク感。そのすべてを実現させるため、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。最高出力は280ps(ATは260ps)と圧倒的なパフォーマンスを達成する。PHASE IIでは、そのターボユニットに「斜流タービン」を採用。これは特殊なタービンブレード形状で過給効率を高めタービンを小型化。わずか数ミリの微妙なアクセル操作に対してもレスポンスを大幅に向上。リニアな加速特性をいっただんとシャープなものとし、どこから踏んでも瞬時に体感できる力強い加速を実現している。また、PHASE IIでは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、吸気の流速を高め、燃焼効率を向上。この結果、低・中速トルクがいっただんと豊かになり、出足の良さは3リットルクラスのスポーツエンジンに凌駕する。アクセルレスポンスの良さともあいまって、高速コーナーにおける伸びやかな立ち上がりは、極めて官能的である。

AVCS(可変バルブタイミング) & 可変吸気システム搭載2.0BOXER/RS

小気味よいレスポンスと高回転の伸びが気持ちよいNAスポーツエンジン。PHASE IIでは、吸気の慣性効果を高める可変吸気システムを採用し、かつその吸気の流速を進めるストレートポートを新設計。加えて、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)を装着。この結果、2000rpm以下の低

痛快なリアリティ。

速域から豊かなトルクを発揮しながら高速域までフラットなトルク特性を確保。DOHCエンジンらしい気持ちのよいパワーの伸びとシャープなレスポンスを達成している。またクラストップレベル*の低燃費を実現し、走りの愉しさと経済性を高次元で両立させている。*12.0km/ℓ(CMT100-15モード燃費)

AVCS(可変バルブタイミング)

電子制御により、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。運転状況に応じた理想的な燃焼効率を実現し、低速域では高トルクを発生させ、高速域では高出力化を図るとともに排気ガス内の有害成分を大幅に低減させている。AVCS=Active Valve Control System

アダプティブ制御式E-4AT/RSK

B4のオートマチックトランスミッションは、高精度な電子制御による変速応答性能の向上とロックアップクラッチを運転状況に応じて自在に制御することで、低速域からのロックアップ作動とトルクコンバーターの伝達効率を高め、燃費の向上を図っている。加えて、RSKにはスポーツドライビングの愉しさを高めるため走行状況に応じてシフトアップ&ダウン、エンジンブレーキを行う高度なアダプティブ制御を採用している。上り坂では不要なシフトアップ&ダウンを防ぎ、下り坂では確実にエンジンブレーキを効かせコーナーでの確かなギヤにシフトダウン。スポーツドライビングのセオリーにしたがった理想的なシフト操作を行い、オートマチック車における走る愉しさをサポートする。

スポーツシフト/RSK

シフトレバーおよびシフトボタンを①または②に操作することにより、マニュアル感覚のスポーツドライビングを実現する新開発のスポーツシフトをAT車に採用。コーナー中のシフト操作を考慮して、シフトレバーとステアリングホイール上のスイッチのどちらの操作も可能とした。マニュアルモードでは、グロッグな変速レスポンスと積極的なエンジンブレーキを実現。さらに高回転域をドライバーの意思により自在に使うことができる。ステアリングスイッチは、MOMO製ステアリングのスポーク部左右に設置。しっかりとステアリングを握りながら指先だけの小さな動作で容易に操作できる。また、メーター内に現在の変速段数およびシフトアップ、シフトダウンの可否を表示することで操作への安全性を高めている。

5MT

スバル4WDならではの縦置きトランスミッションが節度感のよいシフトフィーリングを実現。新たにシフトアームのフリクション低減、シンクロ部品の一新などでスポーティなシフトフィーリングをさらに磨き上げている。



登坂制御：登坂で不要なシフトアップ・ダウンを防ぎ、降坂制御：降坂でブレーキを踏むことなく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：ワインディングの連続走行中、コーナーの入り口等でブレーキを踏むとシフトダウンする
アクセル急減速制御：急減速中、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
コーナーシフト制御：コーナー進入時に加速中、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
マニュアルモード：マニュアルモードで走行中、アクセルを急に戻してもシフトアップしない
ダウンシフト制御：ダウンシフト時に加速中、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



AVCS(可変バルブタイミング機構)解説図
バルブタイミングを連続的に可変させる機構



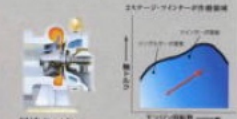
スポーツシフトインジケーター



スポーツシフト/RSK



2.0 BOXER 2Stage Twin TURBO/RSK
280ps/6500rpm
35.0kg・m/5000rpm
10.8km/ℓ(15MT)
260ps/6000rpm
32.5kg・m/5000rpm
10.6km/ℓ(18-4AT)
*10・15モード燃費



斜流タービン
吸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を小型化。これによりアクセルレスポンスを高める。



2.0 BOXER/RS
155ps/6400rpm
20.0kg・m/3200rpm
12.6km/ℓ(15MT)
11.8km/ℓ(18-4AT)
*10・15モード燃費

可変吸気システム解説図
低・中速と高速域で吸気ポートを可変。高速は高速域の吸気。





人車一体のボディコントロール。

スバル・オリジナル、BOXER+シンメトリ4WD。

B4の運動性能を決定づける基本構造が、スバル独自のBOXERエンジン+シンメトリ4WDである。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た独自のパワートレイン。シンプルかつ左右対称構造に加えてミッション等の重量物をホイールベース内側へ収めた重量バランスの良さが高い運動性能を発揮する。さらに左右対称構造から生まれるロングストロークサスペンションは、優れたハンドリング性能としなやかな乗り心地を可能にしている。

VTD-4WD/不等&可変トルク配分電子制御4WD(RSK/E-4AT)

センターデフで、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。4WDのスタビリティはそのままに、よりアグレッシブなドライビング性能を高めたオートマチック車のスポーツ4WDシステムである。

アクティブトルクスプリット4WD/電子制御4WD(RS/E-4AT)

走行状況に応じて電子制御される油圧多板クラッチが、センターデフの替わりに前後輪へのトルク配分を瞬時にコントロール。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する。

ビスカスLSD付センターデフ方式4WD(RSK-RS/5MT)

センターデフで通常のトルク配分を前輪50:後輪50に設定。いずれかのタイヤがスリップした場合は、ビスカスLSDが駆動力を逃がすことなくトルク配分を適正化。すべての駆動力をフルに使って高い走破性とコントロール性能を確保する。

ストラット式フロントサスペンション

スバルが誇るロングストロークサスペンションは、サスペンションアームやボディーへの取り付け部などに十分な剛性を与えることにより、重みのない動きとショックのしなやかな吸収力確保している。RSKでは、ビルシュタイン製倒立式ストラットを採用することにより剛性を高め、ハードなスポーツドライビングに対してあくまでも正確なハンドリングを約束している。高速コーナーにおいてフロントにしっかりと荷重がかかった安定した姿勢で、路面の凹凸に乱れることもなく、高い限界性能を実現するB4の走りは、この高剛性ロングストロークサスペンションによって支えられている。

マルチリンク式リヤサスペンション

B4に最適な専用チューニングを施したマルチリンク式リヤサスペンション。余裕のサスペンションストロークを確保するとともに、従来仕様と比べて約20%横剛性を高めハードな走りにおける高いコーナリングGがかかる状況においてもサスペンションの正確な動きを実現している。さらに大きくストロークした時もタイヤの接地性に優れたマルチリンクは、4WDならではの圧倒的なトラクション性能とともに、コーナリングにおける限界性能を向上。加えて、いざという時の穏やかでコントロール可能な挙動により、ドライバーに危険回避への余裕を与える「懐の深い走り」をつくりあげている。



VTD-4WDセンターデフユニット/RSK



ビルシュタイン製倒立式ダンパー採用ストラット式フロントサスペンション/RSK



アルミ鍛造製フロントアーム/RSK



ビルシュタイン製ダンパー採用マルチリンク式リヤサスペンション/RSK



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/RSK



アクティブ&パッシブセーフティ。

4輪ディスクブレーキ

プレミアムスポーツに不可欠な正確かつ信頼性に優れたブレーキ性能。ドライバーの意志に忠実で、最初に踏んだ時のしっかりとした食いつくような効きのフィーリングを実現するためにパッドやブラスターを最適チューニング。RSKにはフロント16インチ、リヤ15インチの4輪ベンチレーテッドディスクを採用しハードなドライビングをサポートしている。

4センサー4チャンネルABS

より確かなアクティブセーフティ性能のためにABSは4輪それぞれにセンサーと独立した制御バルブを持つ4センサー4チャンネル方式を採用し、4WDとのマッチングに優れた制御を実現している。

走り & 安全のための「新環境力骨構造」

走りのための高剛性と衝突安全に優れたボディを両立させるB4専用の「新環境力骨構造」を採用。「新環境力骨構造」とは、フロント・センター・リヤの各ビ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ある。B4では太いリヤビラーを採用するとともに、リヤシートの裏側をリヤバルクヘッドで壁をつくりリヤの剛性をいっただんと高めている。この結果、スポーツドライビングに効果的な優れたボディ剛性を確保しながら、全方位で衝突エネルギーを効果的に吸収・分散。これによりキャビンの変形を最小限に抑え、優れた衝突安全性を実現している。

世界基準の衝突安全性

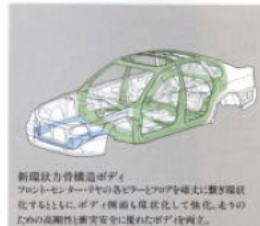
前面衝突へは、水平対向エンジン縦置きのパワートレインにより実現できたバンパーまではほぼストレートに伸びたサイドフレームを効果的に活用することにより、フルラップおよびオフセットの衝突エネルギーを分散・吸収するクラッシュストロークを確保。さらに新環境力骨構造として要所を強化したフロントビラーが「衝撃を受け止めキャビンをしっかりと保護する。側面衝突へは、断面構造を強化したセンタービラーとフロント2本、リヤ1本のサイドドアビームで衝撃を受け止め、新環境力骨構造へ衝突エネルギーを効率的に吸収・分散させる。また乗員保護へは、デュアルSRSエアバッグ、プリテンショナー&ロードリミッター付フロントシートベルト、リヤ全席3点式ELRシートベルトを装備している。

SRSエアバッグ

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)で用意している。

シートベルト

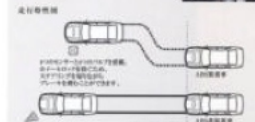
フロントシートベルトは、前方からの強い衝撃を感知するとシートベルトを瞬時に巻取り、衝突の初期段階で拘束効果を高めるプリテンショナー機構。さらに衝突の最終段階でシートベルトによる乗員の胸にかかる荷重を緩和するロードリミッター機構を合わせて採用。また、後席乗員の保護のためにリヤ全席3点式ELRシートベルト(チャイルドシート対応機構付)とシートビローを装備している。



新環境力骨構造ボディ

フロント・センター・リヤの各ビラーとフロアを頑丈に繋ぎ環状化する。さらに、ボディ側面も環状化して強化。走りのための高剛性と衝突安全に優れたボディを実現。

4センサー4チャンネルABS



走り & 安全のための「新環境力骨構造」



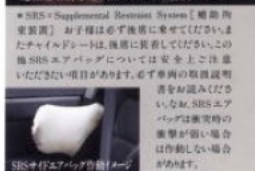
サイドドアビーム+側面衝突対策。安全に設計。



サイドドアビーム+側面衝突対策。安全に設計。



運転席助手席SRSエアバッグ作動イメージ



SRSエアバッグ作動イメージ

A side profile of a gold Subaru Legacy sedan. The car is shown from the side, facing left. It has a sleek, aerodynamic design with a black roof rack. The front features a black grille with the Subaru logo, and the license plate area displays the word "LEGACY". The car is parked on a dark surface against a dark background.

RSK

RS

