

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のヒュアな精神に
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が思ふイメージを描いてみよう。それはアウトロードを超高速で駆け抜けてゆく想像。あるいは日常から非日常に突如移行する官能性かもしれない。より速く、より遠く、より快適に。そしてより豊かになる欲びを。歴史が刻み上げてきた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高い次元で両立させて新たなGTの領域を創造する。それはレガシィGTのテーマです。地球を2周半するに等しい距離を、平均速度223.345km/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。瞬き先きの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み走りのセリファーマーゲン。そして、乗る人すべてが走りを楽しめる快適な居住空間。走りの素晴らしを心ゆくまで味わっていただけのために、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。
そんな時にちばん美しく見えるファルコム。
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に戻る、
新時代のグランツーリスモのカタチ、ツーリングワゴン。
それははや、セダンを超える、新しい生活の
賢沢とさえ言えるかもしれない。



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。

荒れさの微塵もないなめらかな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もできる。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のこそ、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のマキシマムパワーと、アクセルペダルにダイレクトに反応するリアルなレスポンス、そして高回転まで持続する官能的な伸び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牽制し、時にはその前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エンジンを呼ぶにふさわしいそのレスポンスは、ハイパワーを極める戦い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

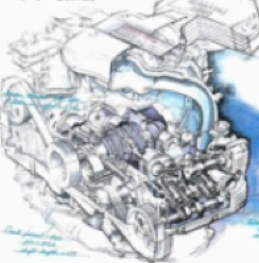
GTのエンジンに要求される、ハイパワーとなめらかな共存した高品質なパワーフィールは、きわめて高いエンジン剛性がないければ実現することはできません。水平対向エンジンは、全長の短いシリンダーを左右のシリンダーブロックで包み込むように支持するため、曲げやねじれに対して本質的に極めて強い構造になっています。新世代BOXERはこの本来の資質に加え、5ベアリングクランクシャフト、クローズドデグリーシリンダーブロック、フライホイールハウジング一体構造シリンダーブロックを採用、より一層の高剛性化を図り、精度の高いスムーズな回転と振動、さらに騒音の低減をも実現しました。

高効率メカニズム、4カム16バルブエンジン

BOXERの大きな特徴は、対向するピストンが互いに慣性を打ち消し合うことによる、すべた回転特性、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。ボア径を大きくした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同時に、ナチュラでリアルなパワーフィールを実現しました。さらに、センターブラッド配置やブレイムガバナ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れています。



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、BOXER4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、吸気管の圧力、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、リアルなレスポンスの実現に大きく貢献しています。

精密電子制御システム

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、燃焼・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つき、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・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噴射燃料を噴射、正確な燃料供給を行い、意図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「ハイドロリッククランクシャフトジャスター」、高回転でも確実なバルブ作動を可能にする「オートテンション」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 200ps/6000rpm

maximum torque 26.5kg-m/3600rpm

※ネットはエンジン室を開放状態で測定したものです。

Gran Turismoの操縦感覚を大きく進化させる。

マニエアルトランスミッションを駆使して、ドライビ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。前後軸に回転差が生じると、ビスカスLSD(リミットスリップ、ダブル・デファレンシャル)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実現します。

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・デフレンシャル)をサヤにも装備。後左右輪のトルク配分をスムーズに最速制御し、滑りやすい路面の駆動力やエンジンプレーキ時の走行安定性を向上させます。

4輪アンチロックブレーキ

GTの名にふさわしい、ドライバーの気持ちにリアに伝わる鋭敏な加速とあくまでもぬめらかな走行感があれば、GTのオートマチック・トランスミッションはいえませんが、E-4ATは、精密な電子制御により変速シフトを低減、ノーマルとスポーツ、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し、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

急制動時の制動安定性と操縦性を確保する。現代のGTにようきわい突格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となるヨーロッキングの発生をセンサーで事前に感知し、ブレーキの油圧を上げるとも制動効果のよい減速にコントロールする。しかも、

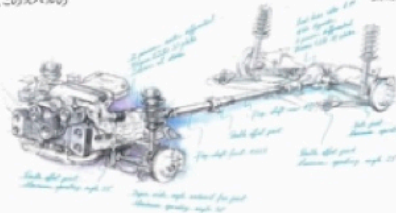




PHOTO: TOURING WAGON GT インディゴブルーメタリック

GT Quality

しなやかな脚と高剛性ボディの生み出す奥深い走りの味わい。
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数日に及ぼす、ハイウェイでの矢のような直進性と、しっとりした走行感、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る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よさわしい奥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、エンジンアシスト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制振器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、徹底的な走行テストによる、ドライバーのアイーリングに対する感覚面でのチューニング。正攻法といえるこの開発アプローチが、たゞハードな道路の乗り心地は一段を隔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十分な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須です。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、きわめて高い信頼性を実現。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操縦性の確保などに

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、しなやかでゆたかな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、高い信頼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性な振替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、自然なロール感も意識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。オーバールールレシオ15.0、ロック

トルック2.8回転のクイックなギアボックスに、車速感応型の油圧式電子制御パワーステアリングを装備。車速感応型のメットに加えて、たゞ高速でなくともエンジン回転数を感じた速度で操縦力と剛性を維持します。さらにインパルに設置したスイッチで、やや重めの操縦力のスポーツ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

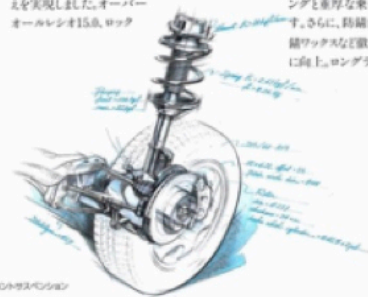
ブレーキは、制動力はもとより速度をベダルストロークで踏み込めしめる剛性を重視。フロントにローター厚24mm、ローター外径277mmの2ポッド・ベンチレーテッドディスク、リヤにベンチレーテッドディスクを装備。強力なパワーに見合う制動力を確保しました。また、7+8インチの大容量タンク、倍力装置 (ABS車は8+9インチ) も採用。耐熱性が高い環境保全にも配慮した、非石炭のアベスブリアーブレーキパッド/ライニングも採用しました。

ラジアルタイヤも軽量アルミホイール

タイヤは、205/60R15サイズ、軽量な6J-15サイズのアルミホイールを標準装備し、ワイドなゴムサイズの採用によりタイヤの横剛性を上げて、応答性や振替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断面強化、部材結合部の強化などにより、トワレ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、粘着鋼板の多用や、防錆シール剤、防錆ワックスなど徹底的な処理により、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。



ILLUST: フロントサスペンション

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訪る。
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伝え、
大きな信頼感で包むコクピット。



PHOTO:400R SEDAN GT インテリアブルー・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

GT Pleasure

そのしっかりした走行感が、
走りの喜びが、
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、
豊かな質感心地よい居住性。



PHOTO: 4000R SEDAN GT インテリアブルーメタリック 本革シートはAT車にメーカーオプション

確かな技術を人のために。