

LEONE

3DOOR COUPE



SUBARU



セダンに落ち着かず、ワゴンに飽き足らない新世代人よ。
新しいクーペは、新しいエアロフォルムと新しいスペース感覚でやってきた。
乗ることも、運ぶことも、そして何よりも気持ちよく走ることも…。
すべてに高いパフォーマンスを発揮してこそ、これからのクーペを名乗れる。
時代をイノベートするニューコンセプトクーペの登場だ。

マルチスポーツクーペ登場。LEONE 3DOOR COUPE

Co=0.32² 定力テクノロジーがデザインした
新しいエアロダイナミックフォルム

低いラントノーズ、なだらかなフロント&リヤウインドの傾斜角、大型エアダムスカート(B.D.)、ボディ各部の徹底的フラッシュサーフェス処理、セミコンシールドワイパー&エアロデザインミラー、ディテールに至るまで入念な空力設計が施されたレオーネクーペは、国産車の中でトップクラスの空気抵抗係数Cd=0.32を実現している。wip 01

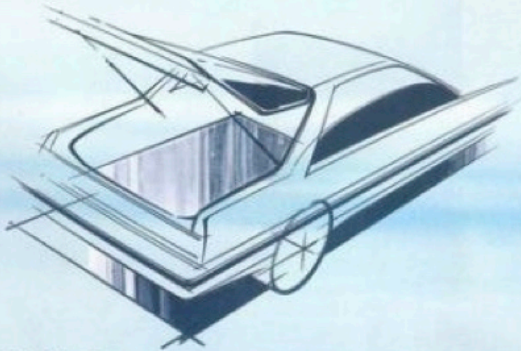
斬新なラップラウンドリヤウインドウ
&ハイノッチ・エアロテール

空力デザインの洗練を受けたリヤスタイルは、レオーネクーペの外観を最も特徴づけてい

る部分である。室内スペースを十分に確保しながら、車体側面、及び上面の空気の流れをスムーズに後方に導くラップラウンドリヤウインドウ、そしてウェイクの発生を最小限に



抑え、Cd、Cx(橋力係数)の低減に効果を発揮するハイノッチ・エアロテール。研ぎすまされた空気への挑戦が新しいクーペスタイルングを造形した。wip 01



新しいスペースを創造する
グラスバックゲート

重みはずれたサイズのラップラウンドリヤウインドウがノッチバックテール部からなる大型リヤゲートが、レオーネクーペに新しいユー

ティティスペースを生み出した。しかも、ワイドなゲート開口部は、ピクアップ感覚で、大きな荷物の出し入れも自由自在。スプラットリヤシートと組まってマルチスポーツクーペにふさわしいレキシビリティが特徴だ。



セダン感覚のインテリア

レオーネクーペの居住スペースはフルシーター。特に後席のレッグスペース、ヘッドクッション、さらに、ラップラウンドリヤウインドウによる後部のスペースのゆとりは、従来のクーペの概念を打ち破るもの。明るく良好な視界は、ドライビングの快適さを増幅してく



New Concept Coupe

キャビンにはセダンの居住性とワゴンのユーティリティ。
そして、世界のカーデザインの新しいトレンド、ラップラウンドリヤゲート&ノッチテール。
新しいクーペは大きな自由の意を用意した。





Aerodynamic Coupe

フロントロー・リヤハイルのシャープなウェッジシェイプ、
セクシーなダブルバックゲートとハイノッチ・エアロカウル、
スリムなフロントフェイスとスポーティ・ホイールが特徴。
高度な空力技術とロー・バックアングルの美しさを、新しいクーペのスタイルが証明。

Multi-Space Cabin

新しいターボのキャビンはゆとりなフル5シーター。
ワイドなリヤゲートが生み出すドーム感覚の巨大なラゲッジスペース。
新しいマルチ人間の行動スタイルをデザインした、マルチスペースカルチャー。

常識を超えたカンファダブル・キャビン

従来のターボとは明らかに一段を隔てる、5シーターのキャビンは、ゆとり十分。特に後部はセダン並みのラゲッジスペースを確保するシートレアウトととも、左右に設けたアームレスト兼用の後面サイドゲートがサイド方向にプラスアルファの余裕を提供。前席と後席のすべての乗員が快適に通こせる空間を作り出している。また、広いガラスエリアとサッシュレスウインドウ、そしてラップアラウンドウインドウによって生み出される開放感と明るく広い視界が、安全で快適なクルージングを約束する。

新感覚のビッグ・ラゲッジスペース

大型リヤゲートを特つレオネターボのラゲッジスペースは、ザボン込みのキャンパシユユーティリティをそなえている。フルトランムのラゲッジルームは幅、奥行とも十分なサイズで550ℓの大容量。さらに、計50ℓの容量を持つ3つのサブトランク

をラゲッジフロア下部にそなえていられ、また、左右を独立して倒せるスプリットリヤシートを倒せば、実に1,127ℓのビッグなカーゴスペースが生まれる。また、大型リヤゲートの開口は入念なベンチレーション設計と高効率のエアウトリックによりスムーズなものだ。ラゲッジルームをカバーするノコバエは、確実にブライバシーを保護し、取りはずした際にも場所をとらない巻き取り式を採用している。(MSAE0000)

実寸法図

リヤゲート
スプリットバックタイプ

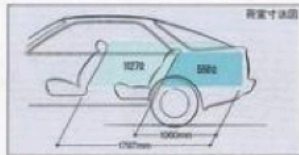
サブトランク

(株)SUBARU

従来のカーブとは明らかに一線を画する、5シーターのキャビンは、ゆとり十分。特に後席はスタンディングラッグスペースを確保するシートレールアクロととも、左右に設けたアームレストを倒した機体サイドシートがサイド方向にブラクアラフの余裕を提供。前席と後席のすべての乗員が快適に過ごせる空間を作り出している。また、広いガラスエッジとサッシュレスウィンドウ、そしてラップサウンドやウィンドによって生み出される開放感と明るく広い視界が、安全で快適なクルージングを約束する。

大型リヤゲートを持つレオネターベのラゲッジスペースは、サボン並みのキャパシタリティを誇り、ユーティリティを兼ねており、フルサイズのラゲッジルームは幅、奥行とも十分なサイズで350Lの大容量。さらに、計50Lの容量を持つ3つのサブトランク

セウゲッゾフロア下掘にそなえて、いまだ、左右を独立して回せるスプリットサヤシートを倒せば、真に1,127㎡のビッグなカーゴスペースが生まれる。また、大型セウゲートの側面は入念なパンチレーション設計と高効率のエアウルトラットによりスムーズな送風だ。ラゲージルームをカバーするトコカバーは、確実なプライバシーを保護し、取りははずしの際にも場所をとらない巻き取り式を採用している。車は未来を決定



付加価値

Super Sports Mechanism

スーパーオリジナルのハイスピード4WD & FFテクノロジー。

世界の道が「チューン」した高感度メカニズムには、熱いスポーツスピリットが息づいている。
新しいターペの走りは、新体験のエンターテインメントだ。



水平対向エンジン



スーパーポテンシャル、ハイスピード4WDメカニズム

FAST, SAFETY & ALLROUND, 4WDの強型トラクションがスポーツドライビングを革新する。レオネターペの新しい走りのパフォーマンスはスーパーオリジナルのハイスピード4WDメカニズムによってもたらされる。

まず、加速性能について、いかにパワフルなクルマであっても、そのパワーがタイヤのグリップ力を上回ってしまえば何の意味も持たない。だが、駆動力を4輪に分散する4WDはタイヤのグリップ力に余裕があり、パワーを確実に路面に伝えることができる。路面状況にかかわらず、エンジンパワーをフルにいかしたドライビングが可能なのだ。

次に駆動性能。コーナリング能力はタイヤのヨコ方向のグリップ力を左右するコーナリングフォースによって決まる。1輪あたりの駆動力負担の少ない4WDは、このコーナリングフォースに余裕があり、しかも、前後輪のコーナリングフォースのバランスが維持されたため、高速コーナリング時や加速コーナリング時にタイヤのグリップ力が最大限に発揮され、

さらにアクセルの急激なON/OFFに対しては旋回特性の変化が少ない。また、このコーナリングフォースの余裕は直進安定性にも大きく貢献しており、4WDならではの高速スタビリティをもたらし、くれる。

そして制動性能。この点でも4WDのメリットは顕著だ。前後輪が一体になって結合している4WDは、前輪、あるいは後輪のみがホイールロックすることがない。しかも、前後の制動力配分が自動的に理想配分となり、強力な制動力といきわめて高い制動時の方向安定性が得られるのだ。

こうした4WDの優位性はあらゆる走行条件でその威力を発揮するが、特に低μ路、高速走行時には大きなセーフティマージンとなる。さらに、水平対向エンジンからリヤデフユニットまでをモノコックに基盤、シムルかつ合理的なメカニズムレイアウト、低い重心位置とすべった前後輪の極大重量バランス、デュアルレンジ付連動ミッション、そして第一級のエアロダイナミクスが4WDのパフォーマンスを最大限に引き出し、レオネターペの新しい走りを生み出している。

スーパー・スポーツスピリットの血統、フラット4エンジン

パワーユニットはスーパーオリジナルの水平対向OHCAアルミ合金製エンジン。低重心、軽量、コンパクトなこのエンジンは、左右のピストンが水平に対向させるレイアウトにより、回転バランスにずれ、振動が少ない。このすぐれた素質に加えて、H.I.A. (High Inertia) 特殊丸歯型タイドギヤベルト、エンジン2重マウント方式などの採用により、きわめて高い静粛性を実現。

アクセルワークに敏感に反応するシャープなレスポンス、中低速域での十分な力強さ、そしてハイレベルで高速巡航をこなす余裕のパワーが卓越した走りを生み出す。RXターボはさらにRXは3速固定付ターボチャージャーをプラス、中低速域のフラットなトルク特性と全域におもむくようなパワーがもたらす圧倒的なパフォーマンスは、RXターボにコンペティションモデルとしての資質をもたしている。

最高出力	120ps/5200rpm
トルク	20.5kgm/3000rpm
10モード燃費	12.2km/l
（燃費基準値）	12.8km/l

※エンジン出力は表示値は、ネット値と若干の差があります。「PSI」はエンジン1個で測定したものであり、「ネット」はエンジン4個に搭載した状態で測定した値と同等と見なされます。同じエンジン出力でも、その構造、形状、各部の材料、構造などによって異なります。

スポーツモードにレスポンスする高性能電子制御システム

「アダプティブドライビングのために」
5速マシナブルミッション & デュアルレンジ付連動

パワーを効果的に引き出し、スポーツなドライビングが楽しめる45速ミッション。そして、H.I.L.D. 2段の切り替えは4WDの走破力を高めるデュアルレンジ機構。FF+4WDはH.I.L.D. 4WD (L)の切り替えはセレクトレバーのクイック操作で走行中でもスムーズに行なえ、さらに4WDのH.I.L.D.の切り替えを効果的に使えば、超クロスレンジの走りも楽しめる。また、RXターボはハイギアードなファイナルレシオとデュアル



レンジのH/L比を接近させた設定とし、高速性能を高め、スポーツ的な性格を強化。さらにL.S.D. (Limited Slip Differential) の装備により、よりスポーツライクな走りが楽しめる。

スポーツモードイメージ
（オールポジションロックアップ機構付OD4速オートマチックギヤ）
高速域における燃費と静粛性に効果を見出す電子制御のオートマチック4速レンジ。そして全ポジションに効くスバル独自のロックアップ機構。市街地や山間部などで4速が不要な時は、4速レンジをキャンセルすることも可能だ。そんなイメージを超えた、ダイナミックなスポーツドライビングと快適な高速クルージングが楽しめる先進のオートマチックミッションである。

しなやかにフラットなフットワーク、4輪独立サスペンション

新しいターペのオールラウンドなフットワークを支える4輪独立サスペンションは、フロント/ゼウスストラップ・ジョイント、ハイキヤスター採用のマクファersonストラット、リヤ/ゼウス



リングアーム式、高速走行時に抑える必要のない直進安定性、コーナリング時のすべった振動性、安定性を生み出すとともに、マイルドで安定感の高い乗り心地を実現している。
RXターボはこの4輪独立サスペンションをベースに、スプリングレートの強化やショックアブソーバーの減衰力アップ、そして、リヤスタビライザーの追加とブッシュ類の剛性アップによるスポーツチューンを施し、ロール剛性を大幅に高めている。さらに、185/60R14 82Hサイズのロープロファイル高性能タイヤを標準装備。コンペティションレベルのコーナリング性能を実現している。

オフロード走破用ヘビードライビング・ハイコントロールシステム

4WDが得意とする不整路面走破力をより高めてくれるハイメカニズム、油圧制御ハイドロロールシステム、道路状況やスピードに合わせて2段階30mmの車高調整が、エンジン本体のスイッチ操作で簡単にこなす。ハイ車高時に1210mmの十分なロードクリアランスが得られる。さらにこの高級メカニズムは、ハイ車高のまま走っている640km/h以上のスピードになると自動的にノーマル車高へ復帰し、また、30km/h以下になると再びハイ車高に戻り機能をこなしている。

ハイパフォーマンスをバックアップ、高性能ブレーキシステム

フロントには熱耐性効果にすぐれた、高速でのハードブレーキングにも強力な安定した制動力を発揮するベンチレーテッドディスクブレーキを全車に標準装備。ホイールハブ装置、スチャップボアマスターシリンダー、プロポーションングバルブにより、軽快なフィードバックで、より確かな制動力を確保している。もちろん、ブレーキパッドは室内配管して腐食と損傷を防ぐとともに、2系統クロス配管方式を採用し、信頼性、耐久性の点でも万全を期している。また、RXターボはリヤにもディスクブレーキを装備。4WDならではのすぐれた制動性能と相まって、シユアなスポーツドライビングが楽しめる。

シャープなハンドリングフィール、クイックレスポンスリアリ

スタビライジングシステムは剛性が高く、シャープでダイレクトな応答性を示すラック&ピニオンシステム。スタビライジングのオーバーオール・ギヤレシオは17.0。低速では軽く、高速では確かな手ごたえを生み出すエンジン回転数感応・油量制御方式のノーマルスタビライジングを全車に装備している。

走りをクオリティアップする高性能モノコックボディ

高剛力鋼板、防錆鋼板を多用したレオネターペのモノコックボディは、ワイドな開口部を持つ大型リヤデフを有するにもかかわらず、4WDのヘビーな走りにも十分に堪える高い剛性をそなえている。さらに徹底した防錆処理を加え、すぐれた耐久性能を実現している。

Multi-Sports Equipments

エアロデザイン&スポーティアクション

ドライバーズマインドをかなにした、新しいスタイルのエクイップメント



PHOTO: 1987年モデルのサブアールRXのリアビュー



PHOTO: 1987年モデルのサブアールRXのサイドビュー



PHOTO: 1987年モデルのサブアールRXのフロントビュー

①リワイヤードウィンドウ

ワイドなラップアラウンドウィンドウには、試みと試みの広い大型ワイヤーウィンドウを装備して十分な視界を確保。さらに、ワイヤーは縦型として空気抵抗を低減している。

②熱線ブリアリアウィンドウ

ブリアリアウィンドウをカバーするリワイヤードウィンドウは、リワイヤードウィンドウを設け、ゲートを開けた状態の時には、自動的にスイッチが閉じるようになっている。また、スイッチの押し忘れ防止と省電力化のために、一定時間がたつと自動的にスイッチがOFFになるタイマー機構を備えている。

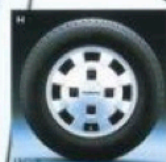
③ドアミラー

風切音を低減する新デザインのドアミラー。④全周モニター機能のメーターパネルスピードメーターとタコメーターを中心に、油圧計(55mm)、水温計、電圧計(55mm)、燃料計を左右にレイアウト。また、半ドア警告をはじめ、各種情報を集中表示するセイフティモニターを装備。メーターパネルの左右にはベンチレーション関係のタコメーター、そしてライティングスイッチ、ワイヤースイッチを集中し、操作性を高めている。

④大型エアダムスカート

RXターボに標準装備した大型エアダムスカートは、空気抵抗と機力を低減し、高速安定性に効果をもたらす。また、エンジンの冷却性能を高める効果も持っている。⑤サイドスポイラー&リアアンダースポイラー(2)

レシーブへのエアロフォルムをさらにグレードアップするオプションパーツ。ボディ周辺の空気の流れを整え、空気抵抗の低減と高速安定性に効果をもたらす。



4WD TURBO RX



SUBARU

⑥エアフラップ

ボディサイドの軌道をスムーズにタイヤハウス外側に導き、空気抵抗を低減する。RXターボに装備。

⑦チルト式アクセルペダル&フットレスト

チルト式アクセルペダルを可能にするチルト式アクセルペダルに加え、フットレストを標準装備。コーナーリング時の運転の妨げにもスムーズな操作性を実現している。

⑧アルミホイール

足回りを軽量化するとともに、車重を軽減し、スポーツ的なフットワークを生み出す。純正アルミホイール。14インチ用13インチ用を用意している。

⑨バケットタイプスポーティシート

コーナーリング時の横Gに耐え、ドライバーの身体をしっかりとサポートするバケットタイプデザイン。コイルスプリングと平面バネの採用により、ダンピングの優れた良好な乗り心地を実現し、長時間のドライブにおける快適性を向上させている。

⑩MEMOステアリング

本車には標準装備されている。

⑪デイトナイトインサラー

標準装備されている。

⑫後部サイドポケット

標準装備されている。

⑬AM/FMマルチラジオ

クリアな音質のFMステレオ放送が楽しめる。2スピーカーシステム。マルチラジオ。5局の選局ができる。オプションとコミュニケーションデザイン。標準装備されている。

⑭チルトステアリング

中立ポジションから上へ40mm、下へ25mm、ステアリング位置を上・下に調整可能。標準装備されている。

⑮カーコンボイ

標準装備されている。

⑯スキーキャリア

標準装備されている。

⑰シートカバー

標準装備されている。

4WD RX TURBO
5-Speed Manual-Dual range



4WD ST
5-Speed Manual-Dual range



FF ST
4-Speed Automatic/5-Speed Manual

[illegible]

基ファンダー・ジョー・トラングで決まる。△は基ファンダー

SPECIFICATIONS

車名・型式	スーパー-E-A63		スーパー-E-A64		
	3 Y ア ク = ベ				
	4WD		FF		
	RXターボ	ST	ST		
車 種	5速マニュアル(D/r)	5速マニュアル(D/r)	4速ロックアップ付AT	5速マニュアル	
●寸法・重量					
全長(mm)	4370				
全幅(mm)	1660				
全高(mm)	1405		1385		
室内長(mm)	1800				
室内幅(mm)	1390				
室内高(mm)	1140				
ホイールベース(mm)	2465		2475		
トレッド(前)(mm)	1415		1425		
トレッド(後)(mm)		1425			
最低地上高(mm)	180		170		
車両重量(kg)	1150	1060	990	960	
乗車定員(名)	5				
車両総重量(kg)	1375	1335	1265	1235	
●性能					
最小回転半径(m)	4.8				
燃料消費率	10モード燃費(運輸省審査値)	12.2	12.0	11.0	12.8
(km/l)	80km/h定速走行燃費(運輸省審査値)	20.8	20.8	22.4	23.0
●エンジン					
型式	EA62				
種類	水平対向4気筒・水冷OH-C				
内径×行程(mm)	92×67				
総排気量(cc)	1781				
圧縮比	7.7	9.0			
最高出力(ps/r.p.m.)	ネット 120/5200		ネット 85/5600		
最大トルク(kg-m/r.p.m.)	18.2/2400		13.6/3000		
燃料供給装置	電子制御燃料噴射装置				
燃料タンク容量(l)	60				
燃料種類	レギュラーガソリン(無鉛)				
●動力伝達装置					
変速機形式	前置5速 後置1速 副変速機付	前置4速 後置1速	前置5速 後置1速	前置5速 後置1速	
変速比(第1速)	3.545		2.821	3.636	
変速比(第2速)	1.947		1.559	1.950	
変速比(第3速)	1.366		1.200	1.344	
変速比(第4速)	0.932		0.772	0.971	
変速比(第5速)	0.780		—	0.783	
変速比(後置)	3.416		2.257	3.543	
副変速機変速比	1.196	1.532	—		
減速比(前)	3.750	3.900	0.933×3.700	3.900	
減速比(後)	3.700	3.900	—		
●ステアリング					
直車形式	ラック&ピニオン				
ギヤ比(オーバーオール)	17.0				
●懸架装置・タイヤ					
前軸	ストラット式独立懸架				
後軸	セパレートリアーム式独立懸架				
タイヤ	185/60R14 82H	175/70SR13			
	スチールラジアル	スチールラジアル			
●制動装置					
主ブレーキ形式	2系統減圧式(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	リーディングトレーリング			
駐車ブレーキ形式	機械式前2輪制動				

■4I=ポートアウト (0h)=デュアルレシド

●燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。したがって、実際の走行時には、運転条件、習慣及び車の整備状況により、燃料消費率が異なってきます。

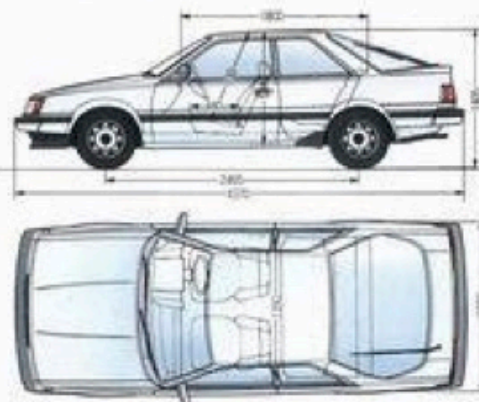
■エンジン出力数値には、ネット値とグロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」はエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同等条件下で測定したものです。同じエンジンで測定した場合「ネット」は「グロス」よりも約10%程度低い値（目安）となっています。

■この仕様は外ことわりなく変更することがあります。

■実際の旅行にあたっては、取組説明書をよくお読みください。

■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。

DIMENSIONS



寸法図は図2-1-1



LEONEのボディを飾るこのマークは、やはり熊の足跡。スカーフをデザインしたものです。もっというと「たてなづき」とも呼ばれるスカーフの名は古くは西暦千五百にも遡る（444年）の日本語。旅行機つづきの技術的知識を受け取り、熊の足跡のマークに展開し（図1）スカーフの目録に記述されている「熊の足跡」マークの2つです。