

ALCYONE

SVX

---

私生活の王道を行こう。

ほんとうの豊かさを見つけにクルマで、遠い旅に出かけませんか。——  
かつてヨーロッパの上流階級の人々が大陸を長い時間をかけて横断したような、  
いわば自分の道を見つけるための、スケールの大きな「グランドツーリング」へ。  
ちょっと大袈裟に言えば「グランドツーリング」は、人生に似ているかもしれない。  
希望や夢、勇気を与えてくれる何か気持ちが踊るような道。ただ平坦な道だけで  
なく、曲がった道、雨や雪、嵐の中の道。嵐の中の道、穏やかな光が輝く道…。  
そして、ツーリングを重ねることに旅の味わいは深まり、生きる愉しみも成熟して行く。  
いつしか走り方が、生き方に似てくる。走るほどに、充実した時に満たされて行く。  
それが、あなたの感性に響く「グランドツーリング」。あなたにとっての、ほんとうの  
豊かさを実感させてくれる道。あなたの王道なのです。クルマで、遠い旅に出か  
けませんか。スケールの大きな「グランドツーリング」を与えてくれる粋なクルマで。  
一人より、あなたのいちばん大切な人と一緒に。いつもより、ちょっとお洒落をして。  
ほんとうに好きなことをするときの、いちばんいい笑顔で。ハレの気分をたかめて。  
—— さあ、私生活の王道を行こう。



Yoko

Yoko Shinoda JAL



いつの頃からか、「大人の速さ」に憧れていた。  
あのコーナー、あのS字をリラックスして抜ける。  
アクセルを踏み深さや加速しただけではなく、  
どんな時でも、走りの歓びが感じられる。  
いかなる時も隣にいるあの人に、不安を抱かせない。  
そして、抜き去る後ろ姿に嫌味がない。  
ゆつたり、のんびり走っても松になる。  
風景が動きたすだけで日常を超えるものを感じさせる。  
そこには、野性をコントロールする知性が  
絶大な力を持って存在する。  
「大人の速さ」とは、そんな速さか。  
目指したのは、荒々しいスポーツではない。  
退屈なラゲッジリアリでもない。  
意のままの走りを知的な正確さでなごしける。  
洗練されたパフォーマンス。  
機能性と美意識の追求で閉りこまれた  
フォルムが主張する存在感。  
アルシオーネS.V.N それは、大人に、  
大いなる走りのロマンを感じさせてくれるもの。  
「大人の速さ」をあたえてくれる。  
知的なスポーツマインドを持ったクルマです。



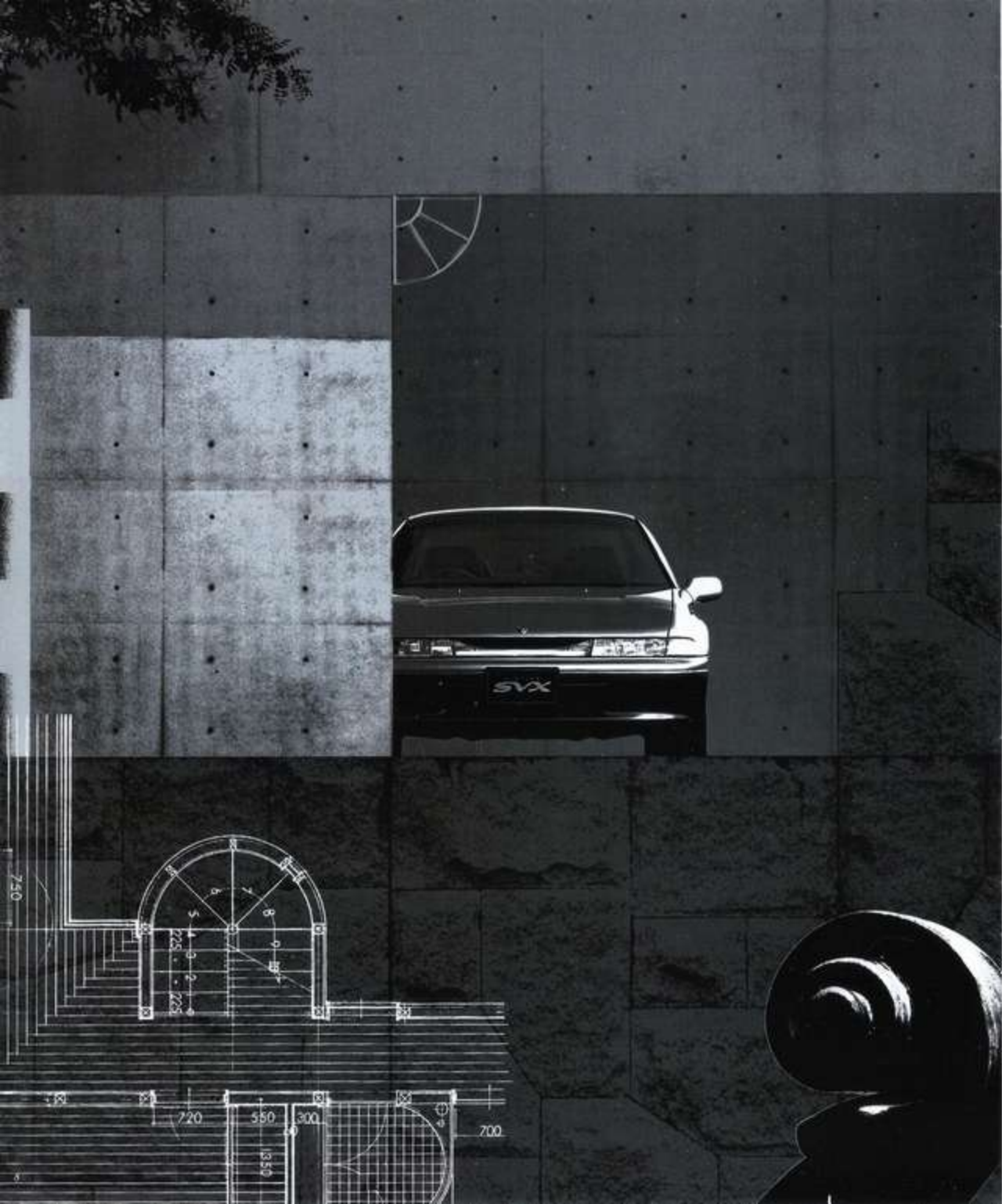
# 90's GRAND TOURING of SUBARU

## 90年代グランドツーリングの見識。

アルシオーネSVXが語りかける走りの世界。それはスバルが目指している「グランドツーリング」の新しい提案です。街を、ハイウェイを、ワインディングを走る過程そのものを楽しむ「ツーリング」から長い旅をおして、感性豊かな走りを堪能する、よりスケールの大きな「グランドツーリング」へ。90年代のグランドツアーとして「世界の基準」で洗練されたハイパフォーマンスが新たな世界をつくりあげます。大人の感性を愉しませるスポーツの資質。500マイルをいっきに駆け抜けることができる快適さの見識。革新のVTD-4WDシステムによる、かつてないスタビリティ&ファントドライブ。走りへのロマンをかきたてるエクステリア&インテリアデザインの新表現。確かなアクティブセーフティ&パッシブセーフティによるロングツーリングへの安全性の基準。——— 大人のスポーツフィーリングを語り、知的で豊かなライフスタイルを表現するアルシオーネSVX独自のパッケージング。それは「グランドツーリング」によるほんとうの豊かさの発見。大人の新しいライフスタイルの提案です。

4WD GRAND TOURING SPORTS

ALCYONE  
SVX















SVXが説くグランド ツーリング哲学。  
PHILOSOPHY for GRAND TOURING.

①大人の感性を愉しませる、スポーツの資質。

**3.3L水平対向6気筒4カム2バルブエンジン\*BOXER-4\***

水平対向6気筒ならではのダイナミックバランスに優れたエンジン。可変吸気バルブやバルブ往み角の鈍角化により、低回転から力強いトルクと高出力を実現(2400rpm/6000rpm, 31.5kg-m/4800rpm)。自然吸気エンジンらしい滑らかな加速感とリアなアクセルレスポンスを際立たせて生まれた、洗練されたエンジンフィードバック。それは、大人の感性を愉しませるスポーツの資質です。

②VTD-4WDによる、スタビリティ&ファンinドライブ。

**VTD-4WDシステム(不等速可変トルク配分電子制御4WD)**

4WDならではのスタビリティはそのままに、不等速可変トルク配分により9回演算に優れたスポーティなハンドリングを実現した革新的4WDシステム。SVX独自のスタビリティ&ファンinドライブを実現。 VTD: Variable Torque Distribution

**4WS**

高速域でのスタビリティ重視の4WS。ハイウェイでのレーンチェンジ、高速コーナーでの走行安定性が向上。4WD、AHSEはアクティブセイフティを実現します。 (Reference 1)

③500マイルをいっきに走りきる、快適性への見識。

**サブフレーム付ストラットサスペンション**

高剛性を確保し、振動や騒音を抑えるサブフレーム付、225/50R16 92Vラジアルタイヤの高性能を十分に生かしながら、しなやかな乗り心地とナチュラルなハンドリングを実現。ロングツーリングへ快適性と走行安定性を確保。安心感のある走りを生む高剛性ボディ。剛性感の高い走距高速域における振動の抑制を実現。高速ドライビングの心理的緊張感をやわらげます。

④走りへのロマンをかきたてる、豊かさの新表現。

**豊かさゆとりキャビン**

グランドツーリングの豊かさを感じさせるキャビン。大人2人がゆったりとくつろげる後席居住性は、樹脂製燃料タンクの採用などスペースの効率化で生み出しました。

**UVガラス使用、ガラスtoガラスのラウンドキャノピー**

機能性とオリジナリティの追求から生まれたラウンドキャノピー。全面3次元曲面のUVガラス(紫外線&熱線吸収)とミッドフレームウィンドウによって実現。

UV: Ultraviolet rays

**CD値0.23のエアロダイナミックフォルム**

ラウンドキャノピーに加えて、プリスターフェンダー、エアロテールデッキを採用したワイド&ローウエッジの空力フォルム。

**ラウンドインテリア**

エクセーヌ®を使用したソフト&マイルドなインテリアは、ドライビングに優しく、大人の豊穣な感性にも応える高品質感。

**グランドツーリングへの充分なトランクスペース**

ゴルフバッグ2セットが余裕で収まる広いトランクルーム、トランク スルーにより、スキーなどの長い荷物も収納可能。長い旅への充分なトランクスペースを実現しました。

⑤高速ロングツーリングへの、安全性の基準。

**4センサー4チャンネルABS**

4WDとのマッチングに優れたスバルならではのABS。4WDとは異なりアクティブセイフティを実現します。 (Reference 2) (Reference 3)

**SRSエアバッグ**

SRS: Supplemental Restraint System (補助的制動装置) シートベルトの補助拘束装置としてSRSエアバッグを運転席側に採用。

**人間工学に基づいたコックピット**

目が9度傾いたハイメーター照明。アクセスしやすいスイッチ類、チルト&テレスコピックステアリング、8ウェイ電動パワーシートなどドライビングへのやさしさを追求したコックピット。

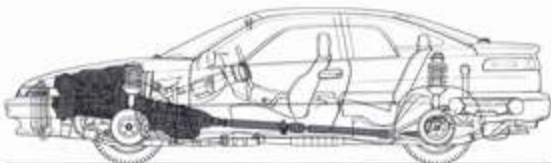
大人の感性を愉しませる、スポーツの資質。



SVXのスポーツの資質とは、何か。  
SVXが90年代のグランドツアラーとして目指した走りは、安全に、快適に、速く、長距離を移動できること。さらに、スポーツの領域に踏み込む運動性能を確保すること。それは、グランドツアラーにもっと走れることを積極的に楽しむスポーツマインドを反映させることである。その核心のメカニズムは、自然吸気にこだわった水平対向6気筒エンジン、そして4WDのハンドリングを洗練させたVTD-4WDシステム。そのドライビングフィールは、全く新しい。力を誇示するスポーツとは違う、洗練されたスポーツフィール。大人の感性で愉しむことができるスポーツの資質である。

90年代のグランドツアラーの資質を決める水平対向6気筒エンジン。  
スポーツフィールと高品質感に優れた3リッター超クラスのエンジン。これがSVXのパワーユニットに対する開発テーマである。基本ユニットは、逸はず水平対向6気筒エンジンが選ばれた。6気筒エンジンのなかでは最もダイナミックバランスに優れ、かつ高剛性であるため、低回転域から高回転域まで低振動、低騒音であること、ビッグボアであるため、バルブ化、ビッグバルブ化が容易で高出力化に適していること、低重心で全長が短く、縦置のシンプルなレイアウトによる4WDシステムが可能なこと。これらが水平対向6気筒エンジンを選択した理由である。このような優れた資質に加え、軽量オールアルミ合金製シリンダーブロック、剛性を高める7ベアリングクランクシャフト、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、ダイレクトバルブ駆動方式など洗練されたスバルエンジンテクノロジーで磨き上げられている。

低重心エンジンレイアウト



水平対向6気筒エンジン

自然吸気による高品質感あふれるハイパワー(240ps)。

なぜ、自然吸気\*にこだわったのか。それは過給器付エンジンでは味わえない繊細でリニアなアクセルレスポンス、そして低回転からトルクフルなパワーがナチュラルに立ち上がる、質感の高いエンジンフィールの実現にある。スポーツ特性と高品質感の両立のための基本条件として自然吸気を採用したのである。最高出力240ps/6000rpm、最大トルク31.5kg-m/4800rpm。力強さのなかに洗練された味わいのある加速感。高速クルージングにおける豊かな力に満ちた充足感。そして精緻なメカニズムが発するスポーティなフィールをここから満喫していただきたい。

\*自然吸気：ターボチャージャーやスーパーチャージャーなどの過給器を持たない吸気機構。

スポーツ性能と低燃費の両立を追求した32度のバルブ狭み角。

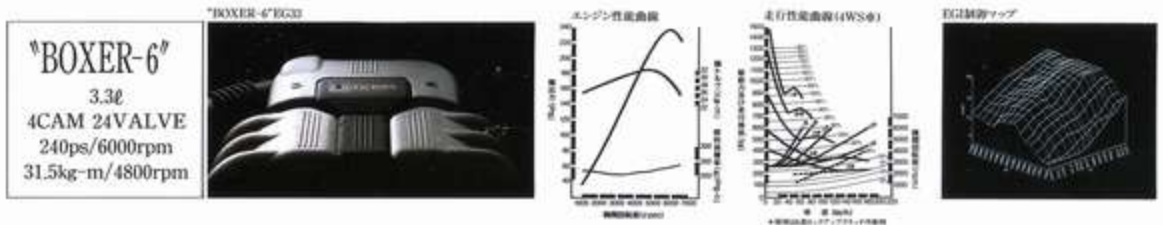
ハイパワー化と低燃費化の両立は、今や高性能エンジンにおいても必須条件である。まず燃焼効率の向上を狙い、高圧縮比を生むコンパクトな燃焼室をつくる32度の小さなバルブ狭み角を設定。さらに燃焼室形状をペントルーフ型とし、1気筒あたりのバルブ数を4バルブ化。そして、センタープラグ配置、燃料供給装

置の各気筒ごとに2ポートインジェクターを設置したマルチポイント・シーケンシャルインジェクションを採用するなどにより低速トルクの向上と高出力化を実現。自然吸気エンジンとしてトップクラスの高性能化を達成した。直列エンジンに比べてボアが大きく、バルブ面積を大きく設定しやすい水平対向エンジンでは小さな燃焼室にも大きなバルブを設けることができる。このため、直列エンジンでは省燃費型とされている、バルブ狭み角の小さなエンジンをハイパワー、スポーティタイプのエンジンとして完成することができたのである。この小さなバルブ狭み角を実現するためには、左右2本ずつのカムシャフトをノンバックラッシュギヤ方式\*で駆動している。この方式によるヘッド構造は、コンパクトで静粛性にも優れている。

\*ノンバックラッシュギヤ方式：インテーク側のギヤを2段で構成し、エキゾースト側のギヤと噛み合う時の噛み合いを無くし、騒音を低減する。

高出力、レスポンス向上へ吸・排気系をチューニング。

自然吸気エンジンとしてトップクラスの出力とハイレスポンスを得るために、吸気系のチューニングをきめこまかく行っている。まずスロットルを左右シリンダーそれぞれ専用とし、ツインスロットルとした。さらに吸気特性を低・高回転域と中回転域で変化させ、吸気効率を向上する可変吸気制御システムを採用した。このシステムは、吸気マニホールド中央にバルブを設け、これを開(低・高回転域)・閉(中回転域)することによりチャンバー容量を変化させるもの。この結果、慣性吸気効果と共鳴過給効果を高めることができ、極めて優れた充填効率を実現している。一方、排気系のチューニングとして、エキゾーストパイプをデュアル化、等長化し、排気慣性効果の向上による高出力化を図った。さらに排気音が、心地よくスポーティに響くようチューニングしている。



## 革新のVTD-4WDシステムによる、スタビリティ&ファントドライブ。



ロングツーリングに求められるべき走りは、スタビリティ優先でなければならぬ。季節や天候に左右されず、長距離を安全に走り抜くための必須条件である。4WDにこだわり続けて来たスバルは、この考え方を一歩前進。優れたスタビリティを確保しながら、回頭性の良いスポーティな走りをめざして革新のVTD-4WDシステムを開発。よりナチュラルで洗練されたハンドリングを実現し、スタビリティの高さはそのままに、4WDにファントドライブの世界をひらいた。

### 4WDを核として、グランドツアラーを考える理由。

エンジンパワーを4つのタイヤに分配させて路面に伝える4WDは、タイヤのグリップ力がつねに2WDより余裕があり、そのマージンが走行安定性にもアドバンテージとなる。もちろんハイパワーになるほど、路面条件が厳しくなるほどその効果と信頼性は高くなる。スバルが4WDをアクティブセーフティの核として位置付けている理由は、ここにある。思いがけなく出会う雪やダート。高速走行中に突如なる雨の路面や大きなわだち。アクセルワークに神経をつかう急コーナー。グランドツアラーが走るステージは無限大であるから、最もスタビリティの高い走りを基本とすべきだと考えている。

### ハンドリングの楽しさをひらいた革新のVTD-4WDシステム。

4WDはスタビリティが高いが、そのぶんスポーツ感覚に欠けるというのは過去の話である。スバルは、レガシィにおいて4WDにおけるハンドリングの楽しさを実証してみせた。そしてSVXでは、スポーツ感覚をより洗練させるために革新の4WDを開発した。それは、VTD-4WDシステム(Variable Torque Distribution)。従来のスバル4WDシステムは駆動トルクを重量配分にできるだけ等しくなるよう目指していた。この考え方をさらに発展させ、VTD-4WDではセンターデフにおいて意図的に前輪35、後輪65の不等比率でトルクを配分し、後輪駆動車にも似たスムーズな旋回性能とナチュラルなハンドリングを生みだしている。そしてタイヤのグリップ力のバランスが崩れた場合、

E-4AT駆動系



VTD-4WDセンターデフ



4WD-ワートレイン

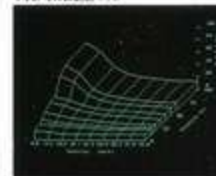
走行状態を判断してアクティブに電子制御するLSD機構によって、ほぼ直結4WDまでトルクをリアアックスに配分。4WDならではのスーパースタビリティを発揮する。つまり、タイヤのグリップが確保されている限りスポーツ感覚のハンドリングをもたらす。グリップが失われると同時に走行安定性を高めるという機構である。このVTDに採用されているセンターデフは、新開発の複合遊星歯車であり、軽量コンパクト、トルク配分の自由度が大きいのが特長である。LSD機構にはスバル4WDシステムとして実績のある電子制御式油圧多板クラッチを採用。4WD走行のノウハウが集約されたソフトウェアによりオートマチックトランスミッション、ABSと関連制御される。

### VTD=Variable Torque Distribution

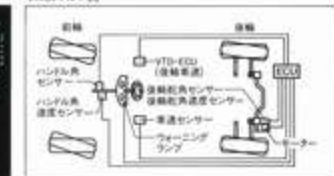
### ロングツーリングのための7ポジション電子制御4速フルオートマチック(E-4AT)。

500マイルに及ぶロングツーリングをいっさいに走りきるためのクオリティとしてATは不可欠な選択である。リアに立ち上がる自然吸気エンジンの高品質感によさわしいショックの少ないスムーズな変速。スポーティなドライビングに応える敏速なキックダウンと加速。E-4ATは、変速タイミング、変速時のトルク制御などの熟成により、スポーティ&ハイクオリティな走りを自在にした。クルマを操る喜びに満ちたトランスミッションである。そのプログラミングは、ドライビングに応じて変化する自動選択モードとパ

VTD-4WD駆動系



4WSシステム



ワーモードが選べる。パワーモードへ固定すると、変速域が高回転側になり、ワインディングなどでスポーティなドライビングを存分に満喫することができる。

### 高速スタビリティ化ハンドリング性能を高める4WS。

高速ロングツーリングの走行安定性を高めるためにSVXは4WSをアクティブセーフティのひとつとして採用した(Version L)。この4WSは、車速、ハンドル角およびハンドル角速度、さらに後輪舵角および舵角速度をセンシングし、コンピュータで最適制御。中高速以上においては同位相(最大約1.5度)、低速では逆位相で後輪操舵を行う。この4WSを採用することで、ステアリングのギヤ比を小さくすることができ、高速域での直進安定性とシャープなハンドリング性能をレベルアップ。ハイウェイでの素早いレーンチェンジ、ワインディングの高速コーナリングも何事もなかったかのようにこなすことができる。さらに高速走行時における危険回避へのアドバンテージも高くなる。SVXの4WSは、存在を感じさせることなく自然に作用し、安全へのゆとりとスポーツ性能を同次元で高めるものである。

### ナチュラル&高品質感のあるパワーステアリング。

ドライバーの意思に忠実に反応し、高品質感のあるナチュラルな操舵感覚のステアリングを目指した。まず剛性を高めるステアリングサポートビームを設定し、サスペンションからの振動を抑えた。パワーアシストシステムは、エンジン回転数、車速を判断して油圧反力によりアシスト量を制御。走行車速に応じて理想的な操舵フィーリングを実現している。

### どんな状況でもパワーを確実に路面へ伝達するリヤピカスLSD。

後輪へ配分されたパワーを確実に路面へ伝達するためにリヤデフにピカスLSDを装備。後輪左右どちらかのタイヤが駆動力を失った場合、もう片方のタイヤへ駆動力を最適配分。スポーツ走行時や滑りやすい路面での発進および走行安定性を高めている。

## 500マイルをいっきに走りきる、快適性への見識。



速さだけでは、ロングツーリングを走りきることはできない。SVXは、500マイルをいっきに走りけることができる快適性が開発の基準となった。それはサルーンのものとは違う。長距離を速く走るための快適性の追求である。シャープな走りしなやかな乗り心地を高速域でも両立するサスペンションは、ハンドリングもナチュラルでドライバーにストレスを与えない。高速域での振動を押し込み、静粛性を確保する高剛性ボディは、高速移動の心理的な緊張感をやわらげている。さらに、ドライビングに疲労感を与えないエンジン特性、ゆとりキャビンなど高速ロングツーリングにおけるドライバー&パッセンジャーの快適性が多面的に検討されている。ここに90年代のグランドツアラーとしての高品質の証がある。

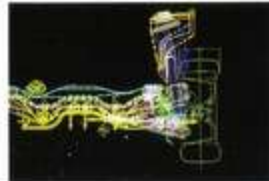
**スポーツ性能と快適性をバランスさせた熟成のストラットサスペンション**  
レガシィにおいて、優れたハンドリングと品質感の高い乗りこちで、ストラットサスペンションの新たな可能性を広げたモデルは、SVXにおいてさらに熟成を重ねた。そのスポーツ性能は225/50R16 92Vというワイド&ロープロファイルタイヤに象徴される。この高性能タイヤの能力を十分に生かすことができるサス性能の確保が開発テーマとなった。一方、長時間のドライビングで、ドライバーとパッセンジャーの疲労感をいかに少なくできるかということがグランドツアラーの資質として検討された。その基本として、タイヤの接地性をたかめるロングストローク、シャープで安定したハンドリングを生む横方向の高剛性、そして快適な乗り心地を生む前後方向のコンプライアンス<sup>※</sup>を確保した。さらに、サブフレームの採用、リアコントロールバルブ付ダンパーの開発、ストラットの低フリクション化などを実施。ウィッシュボーンタイプを渡駕するレベルへとストラットサスを磨き上げた。

※コンプライアンス：路面からの振動を吸収するダンピングなどによるサスペンションのため。

フロントサスペンション 自動解錠状態



リアサスペンション 自動解錠状態



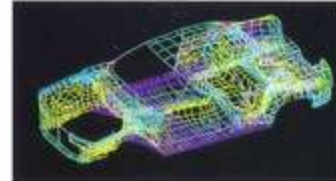
フロントサスペンション

リアサスペンション

### リア&リラックスなハンドリングへのサステューニング。

SVXのサステューニングは、シャープなハンドリングを狙い、かつハンドリングへの緊張感を取り除くよう目指した。荒々しいスポーツではない、SVX独自のハンドリング。ちょっと躊躇していたあのコーナーをもっと速く、しかも何事もなかったかのように抜けられるサスペンションである。ダンパーは、0.05m/secレベルの極小さな動きに対してもリアに反応するよう高精度化(リアコントロールバルブ付ダンパー)。前後ストラットは、低フリクション化ヘスプリングの形状とセッティング位置が熟成された。フロントおよびリヤスタビライザーリンクにはボールジョイントを使用することで微少ロール時のロール剛性を大幅に高めた。また、リヤラテラルリンクのホイール側にビローボールブッシュ<sup>※</sup>を採用して高い横剛性を確保した。これらの結果、コーナーでステアリングを切り始めたときのクルマの動きとロールを一体化でき、しかもコーナリング中の高い走行安定性を実現。ドライバーとクルマの一体感が楽しめるサステューニングに成功した。また、ホイールセンターとキングピンオフセットをできる限り小さくし、ワイドタイヤの装着にもかかわらずフラッター振動やステアリングへのキックバックを大幅に低減。スポーツの領域に踏み

ボディ剛性解錠状態



225/50R16 92Vラジアルタイヤ (4本タイヤRZ13)



込みながらも、グランドツアラーとして、誰にでもリラックスして運転できるハンドリングを実現した。

※ビローボールブッシュ：全金属のボールジョイント。剛性が高いのにシャープな動きが特長。

### しなやかな乗り心地と高剛性を生むサブフレーム。

ロングツーリングを快適に走り抜くために、乗り心地は重要なテーマである。SVXはシャープなハンドリングを損なうことなくしなやかな乗り心地を確保するために、前後サスペンションに頑強なサブフレームを採用した。路面からのショックや振動はボディ本体へ直接伝わらず、サブフレームで十分に吸収することができる。これにより、225/50というロープロファイルタイヤを履いていても、高級セダンにも匹敵する振動の少ない快適な乗り心地を生み出している。また、サブフレームはサスペンション剛性のレベルアップも同時に実現。わだちやバンビョウな路面での直進安定性、コーナリング中の姿勢の安定性など、高速スタビリティを高めている。質感の高い快適さと、スポーティな走り磨き上げたSVXならではのサスペンションチューニングである。

### 高品質感を生む高剛性・低振動設計のボディシェル。

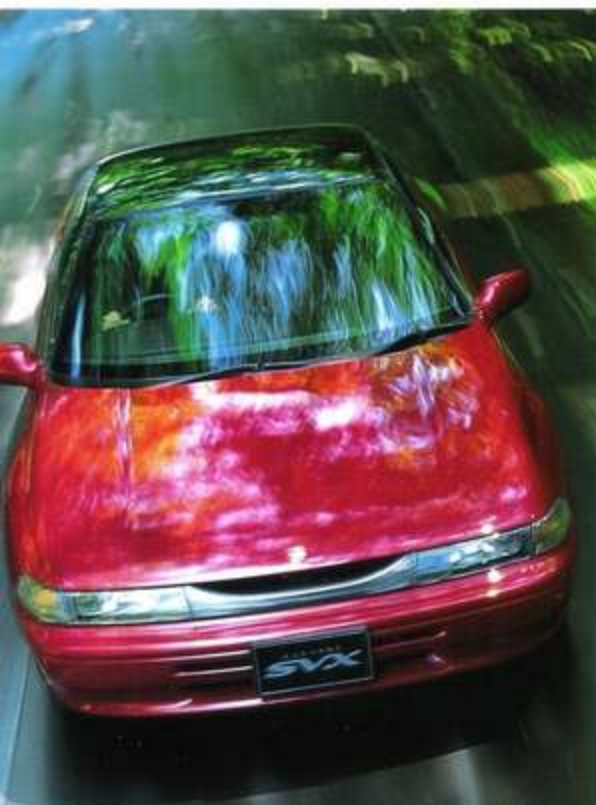
個性的なエアロダイナミックフォルムによるスタイリングを走りや快適性を犠牲にすることなく成立させるために高剛性、低振動の確保がボディワークのテーマとなった。前後に走る主要骨格とこれに交差するクロスメンバーの基本設計は、セダンを越える剛性と十分な後席スペースを確保する骨太骨格構造を採用し、各部の接合部の強化と補強材の最適使用を図った。さらにガラスtoガラスのラウンドキャノピーを実現するために上部車体構造は各ビラーの剛性を高め、フロントトリアールーフは四断面構造<sup>※</sup>とした。このような車体剛性の確保により、大きなキャノピーを持つビッグブルーで静かな高速移動空間を実現した。

※四断面構造：鋼材の断面を中々の断面にして、剛性を高めた構造。

### 100%フルジグボディによる防錆対策とロングライフ設計。

走りの基本であるサスペンション性能をフルに発揮できるボディ剛性をいつまでも保つために、また高級車としての品質感を維持するために防錆対策とロングライフ設計を実施した。ボディ本体、ドア、フード、フェンダーなどすべての車体構造部位に、錆を寄せつけない厚目付両面亜鉛メッキ鋼板を使用。ボディサイドには大型のサイドガーニッシュを採用し、バンパーを含めウエストラインより下を全て樹脂化。さらに、十分なアンダーコーティング、防錆ワックスの封入箇所を増大、大型アンダーカバーの装着など防錆とロングライフ化の徹底を図った。

走りのロマンをかきたてる、豊かさの新表現。



大人をグランドツーリングへとかきたてるもの。  
それは、走ることへのロマンを感じさせる  
パフォーマンスとスタイリングである。  
SVXは、90年代のグランドツアラーとして  
個性ある走りを主張するデザイン・アイデンティティに挑戦した。  
解放感あふれるラウンドキャノピー。  
知的な躍動感のあるエアロダイナミックボディ。  
豊かさゆりのキャビン&優しさに満ちたラウンドインテリア。  
機能性を徹底的に追求することに始まり、  
大人の感性に応えるスポーツ性、知性、アート感覚を  
高次元でバランスさせることができた。  
これは、大人の豊かなライフスタイルの新表現である。

グランドツアラーの個性を際立たせるエクステリアデザイン。

かつてヨーロッパのグランドツアラーが、走りを実際させる流麗なフォルムを身につけていたように、SVXのエクステリアデザインにも機能性と個性的な魅力を両立させることが課題となった。走り象徴する知的表現、ロマンや美意識の表現、高品質感、そして視界と空力特性など、90年代のグランドツアラーをフォルムから検討。ワイド&ローボディ、ウェッジシェイプ、グラスキャノピーがSVXの基本的なデザイン・アイデンティティとなった。そして、ラウンドキャノピーによる、高度なフラッシュサーフェス化や樹脂製エアロテールデッキなど磨き抜かれたエアロダイナミックボディによりC<sub>d</sub>値0.29の優れた空力特性を実現している。

全面3次元曲面UVガラスで構成される360°ラウンドキャノピー。

ラウンドキャノピーは、生産技術の新聞発によって誕生した。3次元曲面のUVガラスにより、ピラーをすべてガラスの内部に配置したグラスtoグラス構造で全面を構成。解放感あふれるグラッシェな空間を生みだしている。サイドウィンドウは

空力特性解説図



コミュニケーション空間×16人キャビン (Version L)

曲率を高めるために個性的なデザインの中フレームとした。このミッドフレームウィンドウは、ドライバーの視界、万一の時の乗員の脱出など安全への配慮が行き届いている。また、全面に採用したUVガラスは、紫外線と熱線を吸収することにより、室内へ侵入する日射エネルギーを減少。エアコンディショナーの効きを高めるほか、紫外線のカットにより肌へのやさしさを配慮している。UV-substrate top

エクセース®インナートリムを採用した、くつろぎのキャビン。

SVXにとってのキャビンは、グランドツーリングを共にするドライバー&パッセンジャーのコミュニケーション空間である。そのために、タイトではない、ゆとりの空間を確保した。リヤシートは、いわゆる一時的に使用するための2+2ではなく、大人2名が余裕をもって座れるスペースである。樹脂製燃料タンクを採用することにより、後席のゆとりだけでなく、トランクスルーも可能にするなどスペース効率を格段に向上することができた。インテリアデザインは、高速移動における安らぎと豊かさ

をテーマに、圧迫感のない低重心ラウンドインテリアとし、インナートリムに柔らかい質感のエクセース®を使用。解放感と高品質感に満ちたコミュニケーション空間を創造した。

8ウェイ電動パワーシート。

ホールド性が高く、ゆったりとした座面によりロングツーリングでも疲れにくいフロントハイサポートシート。運転席は、前後スライド、上下リフト、前後チルト、リクライニングの8ウェイ電動調整に加え、ランバーサポート調整も可能とした。

人の感覚にリニアなフルオートエアコン。

マイコンによる微妙な風量調節、コンプレッサーの出力調節など、人の感覚にリニアな一歩進んだエアコンディショニングを実現。設定温度は、0.5℃単位できまかく設定することが可能。蛍光管によるモード表示で視認性も高めている。

移動音響空間を生む高性能オーディオシステム。

CDオートチェンジャー搭載 (Version L) 6スピーカー高性能オーディオシステム。最大出力100Wに加えて、SVX専用開発された室内音響特性補正回路を搭載。FMチューナーはロッドアンテナとリヤウィンドウアンテナにより安定した感度を確保するダイバーシティFM受信システムを採用。AM/FMマルチ電子チューナーカセットデッキは、フルロジックタイプを装備した。

UVガラスのラウンドキャノピーとミッドフレームウィンドウ



CDオートチェンジャー搭載 (Version L) 6スピーカー高性能オーディオシステム



## 高速ロングツーリングへの、安全性の基準。



クラッドツアラーとしての安全性の確保が、SVXに課せられた。まず高速スタビリティを確保する4WD、4WS、ABSをアクティブセイフティの核として位置付けた。そしてパッシブセイフティとしてより確かな安全ボディ構造、SRSエアバッグ、5マイル衝突エネルギー吸収バンパーを採用。さらに、長時間運転の快適性を確保する、人間工学に基づいた操作系など、ロングツーリングでの疲労感を軽減する多面的な効果を安全への布石として綿密に積み上げている。SVXの安全性。それは高速ロングツーリングへの、安全性の基準である。

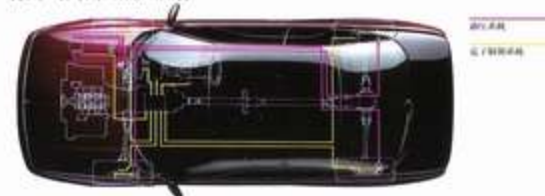
### 高速ツーリングへの信頼性を高める4センサー4チャンネルABS。

走る、曲がる、止まるというクルマの基本をバランスよく高めることが、優れたアクティブセイフティを実現する基本。スバルでは、高速ツーリングの信頼性を高めるために4WDの高性能な走りにもふさわしい4センサー4チャンネルABSを装着。高速からの急制動時やスベリやすい路面でのブレーキロックを未然に防ぎ、制動安定性とステアリングによる危険回避を可能にした。4WDとのマッチングの最適化を図ったこのシステムは、4つのタイヤすべてにスピードセンサーと制御バルブを装着。車輪からの情報をコンピュータが検知して、前輪は左右独立、後輪は左右同時制御(セレクトロー方式)する。また、電子制御の4速ATおよびVTD-4WDシステムとも関連制御。これによりABS作動時も前後輪間のトルク伝達を最適化し、アイスバーンなどの極低μ路での走行安定性を格段に高めている。また、ABS作動時の制動フィーリングを高めるキックバック防止装置の設定など、細心の配慮を行っている。(Version Lに標準装備、Version Eにメーカー装着オプション)

### スポーティなドライビングに応える4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ。

ハイウェイでの高速域からの減速、ワインディングで繰り返されるブレーキの酷使、SVXに求められるブレーキ性能はスポーツの領域が基準となった。8+9イン

4センサー4チャンネルABSシステム図



SRSエアバッグ自動膨張図

チのタンデム型大径ブースターに加えて、十分な厚さのローターを持つ4輪ベンチレーテッドディスクブレーキを採用。フロントは、剛性の高い16インチ2ポットキャリパーとした。これにより、どんな速度域からの制動に対してもスムーズで安心感のあるリニアなブレーキフィーリングを実現した。また、制動時にリヤサスペンションのトー角変化が起きないようにアライメント設定を最適化し、制動安定性も高めている。

### ロングツーリングで疲労感が少ない、人間工学に基づいたコックピット。

ロングツーリングの快適性は、安全性やツーリングの楽しさに大きな影響をおよぼす。これを重視し、SVXのコックピットは、ロングツーリングにおける快適性を追求した人間工学に基づいて設計された。ドライビングポジションは、どんな体型の方にもぴったりとフィットするよう、8ウェイ電動パワーシートに加えて、チルト&テレスコピックステアリングを装備した。インストルメントパネルは、大型のメーターを採用し、透過+間接照明で目にやさしい配慮を行った。スイッチ類は、基本操作をオーソドックスなマルチユースメンバーとし、空間関係は走行中も操作しやすい位

8ウェイ電動パワーシート(運転席)



フロント&リヤベンチレーテッドディスクブレーキ



置に集中して配置した。オーディオは、カバー付とし、目にちらつきのないよう配慮。また、ソフトなイメージを与えるエクセース®を使用した低重心ラウンドインテリアがコックピットにやさしい雰囲気演出している。

### 万一のときに乗員の安全性を高める、パッシブセイフティ機構。

4WD、4WS、ABSなどを核とするアクティブセイフティとともに、万一の時に乗員の安全性を高めるために重要なパッシブセイフティ機構。SVXは、ボディ構造として、側面からの衝突安全性を高めたボディ設計に加えて、衝突エネルギーを車体前部で吸収するクラッシュアブソブゾンを確保。バンパーは、5マイル衝突エネルギーの吸収を基準に、衝突吸収力を持たせている。さらに大型サイドドアビーム、後席3点式ELRシートベルト、SRSエアバッグ(メーカー装着オプション)など、安全への信頼性を幾重にも積み重ねている。

### SRSエアバッグ SRS=Supplemental Restraint System(補助制動装置)

万一の事故に際し、前方向からの強い衝撃をセンサーが感知して作動。シートベルトの補助的装置としてシートベルトの動きと合せて、ドライバーの頭や胸への衝撃を緩和する。(メーカー装着オプション)

## SUBARU SAFETY

スバルは安全を基本にクルマの走る喜びを創造します。

クラッドツーリングの素晴らしいところ(まで)誇りたい。ただ、安全性の確保が全てに優先されるとスバルは考えています。その基本は、アクシデントを未然に回避するアクティブセイフティ。そして衝突などのアクシデントが発生したときに乗員のダメージを最小限に抑えるパッシブセイフティです。SVXのVTD-4WDシステム、4センサー4チャンネルABS、4WS、水平対向6気筒エンジン、高剛性サスペンション&ボディ、そしてコックピットに至るまで全てのメカニズムは、スバルのセイフティ思想に基づいて開発されています。

- SRSエアバッグ(運転席)
- シートベルト未装着警報ランプ(運転席)
- ハイマウントストップランプ
- 室内燃焼化対策
- サイドドアビーム
- ロールオーバーバルブ(転倒時の燃料漏れ防止機構)
- 後席3点式ELRシートベルト
- ドアスイッチ内蔵式強化型ドアラッチ
- ATシフトロックシステム

衝突実験CG



衝突実験風景





①フォグランプ一体プロジェクターヘッドランプ



②ハイマウントストップランプ



③電動チルト&スライドサンルーフ(メーカー装着オプション)



④電動格納式チルトドアミラー



⑤開けっ放しワイパー&ウォッシャー/タイマー付熱線アブソーバデフォグ



⑥225/30R16 92Vラジアルタイヤ(ボナンザRFT)とアルミホイール(タービスタグ(上)、ディスタグ(下))も選択可能



⑦タイマー付パワーウィンドウ



⑧赤外線リモコンドアロック&磁石コード式キーレスエントリー



⑨CDオートチェンジャー搭載 (Version Lは6スピーカー高性能オーディオシステム)

①フォグランプ一体プロジェクターヘッドランプ: 直方の視認性を高めるプロジェクターヘッドランプと近距離の幅広い視野を確保するフォグランプをコンビネーション、トンネルなどで自動的に点灯・消灯するオートライト機能も搭載 (Version L)、②ハイマウントストップランプ: LEDストップランプをトランクルッド上部に内蔵。後方からの視認性を24倍向上します。③電動チルト&スライドサンルーフ: チルトアップ&開閉がワンタッチで行えます。開は1942130mm手前まで一度停止する安全機構付。(メーカー装着オプション)④電動格納式チルトドアミラー: 13°以内の電動格納により付着した水滴および凍結を除去。凍結が後方視界を確保。⑤開けっ放しワイパー&ウォッシャー/タイマー付熱線アブソーバデフォグ: 雨天、降雪時にドアが閉じた後方視界を確保。熱線アブソーバデフォグは自動的にOFFになるタイマー付。⑥225/30R16 92Vラジアルタイヤ&アルミホイール: スポークデザインがデザインに合致。高性能ハイグリップのワイド&ロープロファイルタイヤを標準装備 (ボナンザRFT)。回転方向性を向上。ブレーキの放熱効果を高めるタービスタグの軽量アルミホイール。空力的に優れたディッシュタイプも選択可能。⑦タイマー付パワーウィンドウ: フロント&リヤパワーウィンドウは、イデントキーを抜いた後で約30秒間は操作が可能なタイマー付パワーウィンドウ。⑧赤外線リモコンドアロック&磁石コード式キーレスエントリー: キー以内蔵された超小型発信機でキーを差し込まずにドアロックを開閉できる赤外線リモコンドアロック。磁石番号通り、運転席側ドアハンドルをタッチすればキーがなくてもロックを解除できるキーレスエントリー。また、運転席側ドアハンドルをロックできる集中ドアロックは、車速20km/h以下になると自動的にロックする車速感知型。⑨CDオートチェンジャー搭載 (Version Lは6スピーカー高性能オーディオシステム): 最大出力100Wのハイパワーアンプ、フルレンジコントロールユニット、AM/FM電子チューナー、シイター付6スピーカーを装備したオーディオシステム。SVXに合わせて音質をチューニングした音響特性補正回路付、FMリバーシブル(受信システム)も装備。Version Lには12連装CDオートチェンジャーを標準。



⑩オーディオシステム(スイッチ付スタブアンダホイール SRSエアバッグ装着車を除く)



⑪ウォークエアコン



⑫クルーズコントロール (Version Lに標準装備、Version Eにメーカー装着オプション)



⑬チルト&スライドコンタクトリアンダ



⑭トランクスロー



⑮フロント&リヤフォグランプ (オフデイル付)

⑩オーディオシステム(スイッチ付スタブアンダホイール: AM/FM切換、選局、音量調整がスタブアンダホイールに内蔵されたスイッチ操作で行えます。(SRSエアバッグ装着車を除く)⑪ウォークエアコン: 温度、風量調整を人の感覚にやさしくワイリングで制御するウォークエアコン。設定温度は0.5℃単位。外気温表示機能付。⑫クルーズコントロール: スイッチひとつの操作でアクセルから足を離しても一定速度を保持します。(Version Lに標準装備、Version Eにメーカー装着オプション)⑬チルト&スライドコンタクトリアンダ: チルト機能はワンタッチで最上段まで真上上げた後、元の位置に復元できるメモリー付。コンタクト機能は無段階に30mmの前後調整が可能。⑭トランクスロー: 樹脂製燃料タンクの採用でSRSエアバッグの衝突により、コンタクトリアンダに十分な容量のトランクスローを確保。しかもリヤシートを倒してトランクスローとすることで、より大きなスペースが活用できます。⑮フロント&リヤフォグランプ (オフデイル付): フロント&リヤのオフデイルームランプに加えて、オフデイル付のフロント&リヤディスタンスランプも標準。さらに運転席側助手席側ドアストリップランプ、リアドアストリップランプも装備。

## ACCESSORIES



リヤスロー



スローキャリア



空気清浄器



リアシートバック

掲載写真はメーカー装着品です。他にも多数に用意しています。詳しくは販売店にお問い合わせください。

# Version L



## BODY COLOR



シルバーメタリック #01



ダークブルーメタリック #02



ブラック #03



レッド #04



ダークパープル #05



ホワイト #06

ボディカラーには納期に時間がかかることがあります。詳しくは販売店にお問い合わせください。

## 装備

フォグランプ/後部プロジェクター/ヘッドランプ/電動格納式シート/リモコンドア/全面UVガラス(紫外線&熱線吸収)/樹脂製エアロノーズ/225/50R16 92Vラジアルタイヤ/16インチアルミホイール/大型サイドガーニッシュ/チルト&テレスコピックスタアジン/オーディオサタ11スピーカー/スタアジンホイール(SRSエアバッグ装着車専用)/本革巻スタアジンホイール/フロントエアコン/車速感应油圧反力電子制御式パワースタアジン/本革巻リモコンドアロック&送信コード式キーレスエントリー/音響特性補正回路付6スピーカー-AM-FM/マルチ電子チューナー-コンパクトディスク/CDオートチェンジャー(12連発)/クワイエットパワーシート(運転席)/本革シート/ランタスルー/スターステアリングホイール/AWS/リヤビスカスLSD/4センサー4チャンネルABS/クルーズコントロール/オート付

# Version E



## BODY COLOR



パールメタリック/ブラックメタリック



ブラックメタリック



ブラック



レッド



ブロンズ

※カラーには納期に差が生じることがあります。詳しくは販売店にお問い合わせください。

### 装備

フォグランプ/後部プロジェクターヘッドランプ/電動折畳式シート/セコンドアシター/全面UVガラス(紫外線&熱線吸収)/樹脂製エプロン/オーディオ/225-50R16 92Vラジアルタイヤ/16インチアルミホイール/大型サイドガラス/シート&ステアリングロック/エアバッグ/オーディオサナライズ/チルトステアリングホイール/ISRSエアバッグ装着車を除く/本革製ステアリングホイール/フルオートエアコン/車速感知燃油圧力電子制御式パワーステアリング/車外鏡/セコンドアシター/高級認証コード式キーレスエントリー/音響特性補正回路付6スピーカーAM-FMマルチ電子チューナー/カセットデッキ/9Wx4電動パワーシート(運転席)/エクスプレスポート/トランスルーセントキー/インナードアトリマ/ビスカス LSD



