

スポーツカーとユーティリティの融合
「革新スポーツツアラー」

レヴォーグ 誕生

国内市場のために専用開発

スバルの持つ最新テクノロジーを惜しげもなく投入し、日本のユーザーに向けて開発されたレヴォーグ。日本を代表するステーションワゴンとして今なお多くの人に支持されるレガシーツーリングワゴンの mindset を受け継ぎ、定評のあった走行性能をより高めただけでなく、経済性、安全性能もワンランク上のレベルで実現。満足度の高いワゴンに仕上げられている。インテリアのクオリティも高められ、ワゴンならではの積載性能もライバルたちを上回ってきた。扱いやすいボディサイズとしながらも、あらゆるシーンで活躍できるポテンシャルはまさに「革新スポーツツアラー」の名に恥じない。一時代を築くことは間違いない日本のステーションワゴン、レヴォーグの魅力を隅々まで見渡してみよう。



SI-DRIVE (2モード) スイッチ



走りの期待感を高めるシフトレバー



ワイド感を演出したリアコンピラップ



発行所
日刊自動車新聞社
東京都港区芝大門1丁目10番11号
芝大門センタービル3階
電話 東京 (03) 5777-2351 大代表

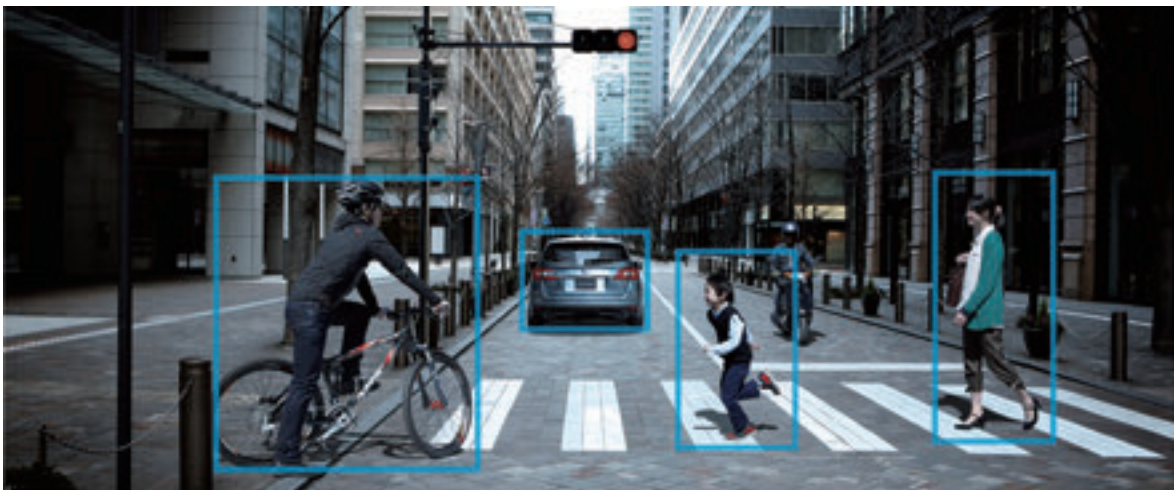
スバル

LEVORG

特集号



全車エコカー減税の
対象、1.6ℓは免税



進化するアイサイト

高精度ステレオカメラを使った衝突軽減自動ブレーキシステムである「アイサイト」がレヴォーグでは第3世代(バージョン3)へと進化。カメラの望遠・広角化とカラー化、画像処理能力の向上により、危険認識範囲を広げるとともに衝突回避速度が50km/h以下まで拡大(バージョン2は30km/h以下)。より早く危険を察知し、高い速度域で衝突回避機能が作動することで一段と安全性能を向上させている。また、高速走行時などで車線中央走行を維持する機能や、車線からの逸脱を知らせる機能も追加され、全車速追従機能付クルーズコントロール(ACC)活用時の負担も軽減。長距離ドライブ時の疲労を大幅に軽減してくれる。

純正用品装着でドレスアップ

充実した純正ディーラーオプションパーツでドレスアップや機能向上を図るのも楽しい。メッシュタイプフロントグリルはレヴォーグの精悍さをより強調し、イグニッション ON で点灯する専用LED アクセサリーライナーはフロントスタイルを際立たせる。専用デザインのアルミホイールやエアロパーツ類を含め、これらのパーツ開発はレヴォーグ本体のデザインと同時に進められており、洗練されたデザインで違和感なくまとめられている点にも注目したい。カーナビゲーションはマルチファンクションディスプレイ(MFD)と連動し、ツインディスプレイで方向案内表示やITS スポット情報の表示、コーナーセンサー機能なども活用可能。これら優れたオプションパーツ類がレヴォーグの魅力をさらに高めてくれるはずだ。



LEVORG



広い室内とスタイリッシュなデザインを両立

エクステリア

躍動感のあるスポーツワゴン・スタイルはレヴォーグの大きな魅力のひとつ。後方にくいて従って低くなるルーフラインが流れるようなシルエットを作り上げ、ボディサイドに目を移すと前後フェンダーの美しい造形がその流麗感をさらに強調している。このフェンダーの張り出しは低くワイドなプロポーションも演出しており、ヘキサゴングリルと鋭いヘッドランプが際立つフロントスタイルとのバランスもいい。アルミ製ボンネット上に開けられたエアインテークも全体のシルエットにうまく調和しており、ヨーロッパ車などに劣らない秀逸なデザインといってもいいだろう。これだけスタイリッシュに仕上げながら、十分な室内およびラゲッジスペースを得ているところも特筆できる。

アクティブセーフティ、パッシブセーフティ

最新の安全装備を惜しげもなく投入して全方位の安全性を確保。四輪に理想的なトルクを配分するスバル独自のAWD（四輪駆動）に加え、常にクルマの挙動をチェックしながらABS、TCS（トラクションコントロール）、VDC（横滑り防止制御）が協調して作動。危険回避時などにクルマの動きが不安定になるのを防ぐとともに、滑りやすい路面でも安定性をしっかり保ってくれる。また、万一の事故時にはエネルギーを効率的に吸収するボディ構造により車室空間を確保し、さらに前席エアバッグおよびサイド＆カーテンエアバッグ、ニーエアバッグが衝撃を緩和してくれる。ボンネットやバンパーの衝撃吸収構造の進化により歩行者保護性能も高められている。



走りに重要な部位と各構造部材を強化した高剛性ボディ



エアインテークが目を引くフロントビュー



走りの躍動感を表現したスポーティなサイドビュー

高性能ボディとシャシーで快適なドライビング

剛性の高さは定評のあるスバル車のボディだが、レヴォーグではさらに各部を見直して剛性をアップ。床下部材の補強、ピラー回りやリアゲート開口部の補強などでねじり剛性は現行レガシィに対して40%も向上。この高い剛性は乗り心地の向上、静粛性の向上、もちろん操縦性の向上につながり、レヴォーグ全体のクオリティアップに大きく貢献している。そして操縦安定性をつか

さどるサスペンションも剛性アップに加えてバネ定数のアップ、スタビライザーの大径化などにより乗り心地を損なわずにワンランク上のハンドリングとロードホールディング性能を確保。思うとおりにコーナーをこなせる追従性に加え、緊急回避にもつながる高いレスポンスを実現している。さらにSグレードにはビルシュタイン製ダンパーと鍛造アルミのフロントロワームが装備される。

Sグレード専用デザイン

Sグレード（1.6GT-S および 2.0GT-S）には専用のエクステリアとインテリアを装備した。周囲をブラックアウトされたヘッドランプ、中央部がブラック塗装のフロントグリルは精悍さを感じさせ、専用デザインの18インチアルミホイールが足元を引き締める。室内に目を移すとシート、ドアトリム、センターコンソール、シフトブーツなどに配されたブルーのステッチがスポーティ感を印象づけ、高感触革を使ったステアリングホイールが雰囲気を高めてくれる。ホールド感を高めた専用スポーツシートはしっかりと身体を受け止め、運転の精度を高めてくれる。アルミパッド付きのペダル類、ステンレス製のサイドシルプレートなど細部までスポーティ感を高めるアイテムが配されている。



クールさと上質感を併せもつ、スポーティな空間を演出

質感、品格を追求

インテリア— 質感

一段とクオリティの高められたインテリアにも注目したい。インパネやドアトリムにソフトパッドを配して触感を高めながら、ピアノブラックのパネルや品のあるメッキモールなどを効果的に使って質感を確保している。モノトーンの配色もシックで落ち着き感があり、ドアを開けて乗り込んだ瞬間にその「仕立てのよさ」を実感できるはずだ。フロントシートはゆったりしてしながら運転に欠かせないホールド感を確保し、リアシートは硬さの異なるウレタンパッドを絶妙に配して座り心地を向上させるとともに、5段階のリクライニング機構により状況に応じて姿勢を調整できる。大人4人でのロングツーリングが全く苦にならない居住性もレヴォーグの美点のひとつだろう。

インテリア— 走りと先進性のディスプレイ

スポーティなDシェイプのステアリングホイール、本革巻のシフトレバーなど、走りを楽しむうえで欠かせない部分をしっかり作りこんである点も見逃せない。質感に加えて、スポーティな要素も盛り込んだところはスバル車ならではの。視認性のいい2眼メーターはアイスブルー基調のイルミネーションでクールな雰囲気を出し、その中央に配されたマルチインフォメーションディスプレイは3.5インチのカラー液晶を採用。バージョン3へと進化したアイサイトや、SI-DRIVEに関する情報をドライバーへ伝えてくれる。ダッシュボード中央に置かれたマルチファンクションディスプレイ（MFD）には燃費やエコ履歴などが表示され、2.0ℓ車ではブーストメーターも表示される。



リアは広い居住空間で『おもてなし』を実現

ホールド性の高いフロントシート



リアUSB電源



省燃費走行のチャレンジ機能も追加



先進性を感じさせるデザイン

パッケージング— 国内市場に合わせた造り込み

全長4,690mm、全幅1,780mmと比較的ゆとりしたサイズを確保しながらも、ホイールベースは2,650mmに抑えて日本の道での取り回し性を重視。凝縮したボディデザインの恩恵もあり、さほど大きさを感じさせず、運転しやすいワゴンに仕上げられている。一方で室内空間を稼ぐために構造を煮詰め、居住空間の余裕度や、ラゲッジルームの有効スペースはサイズの大きい現行レガシィに匹敵するレベルを確保。大人4人が余裕を持って移動できる空間を得ている。ラゲッジルームは開口部回りのレイアウトを工夫し、開口部最大幅が1,115mm、開口部高710mmと出し入れのしやすさを確保。容量も522ℓ（VDA法）と現行レガシィツーリングワゴンをも上回り、ゴルフバッグを4個積めるキャパシティを持つ。

最適なボディサイズ
※1.6GT、1.6GT EyeSightの場合は1485mmと異なります。いずれもルーフアンテナを含む数値です。

2つのパワーユニットと環境性能



2.0リッターハイパフォーマンスDIT



1.6リッターインテリジェントDIT

パワーユニットは水平対向4気筒の1.6ℓと2.0ℓが用意され、ともに最新の直噴ターボDITによりパワーと燃費性能、環境性能を両立。1.6ℓはレギュラーガソリン仕様ながら最高出力170ps、最大トルク25.5kg-mを発揮し、JC08モード燃費は17.4km/ℓと高い燃費性能を確保する。一方の2.0ℓは最高回転数を6,100rpmまで

高め、最高出力300ps、最大トルク40.8kg-mとスポーツカーをも圧倒するパフォーマンスを確保。より余裕のある高速ツーリングを可能にしている。ともにエコカー減税の対象となり、1.6ℓ車は取得税と重量税が免税となる。手元でエンジン特性を調整できるSI-DRIVEは1.6ℓが2モード、2.0ℓが3モードを採用し、トランスミッションは1.6ℓがリニアトロニック、2.0ℓがスポーツリニアトロニックが組み合わせられる。もちろん全車がスバル独自のAWD（四輪駆動）であることは言うまでもない。

ENGINEER'S VOICE



スバル商品企画本部
プロジェクトジェネラルマネージャー

熊谷 泰典さん

レガシィが築き上げたワゴンマーケットにおいて、最近では日本車がやや元気がないと言われてきましたが、その流れを変えるクルマにしたいと考えています。すでに写真や映像、モーターショーなどでレヴォーグを目にした方も多いと思いますが、ぜひディーラーなどで身近に実物に触れてみてください。写真などでは分からないボディの立体感、凝縮感を実感していただけるはずです。車内のクオリティに関しても今まで以上に力を入れましたし、想像以上にいいクルマに仕上がったと自負しています。走行性能に関しても、特にサスペンションはかなり煮詰めてスポーティな走りを楽しめると同時に、ロングツーリングが苦にならない乗り心地も確保しました。このパフォーマンスをできるだけ多くの方に体感していただきたいですね。

