

アイサイト コアテクノロジー

アイサイトセーフティプラス

ぶつからないために
[衝突回避の支援]

ヒヤリを減らすために
[安全運転の支援]

疲れないために
[運転負荷の軽減]

死角を減らすために
[視界の拡張]




スマートリアビューミラー


ステレオカメラ

レヴォーグは人気の高いスバルの主力車種。外観のカッコ良さと快適な居住性、使い勝手の優れた荷室を備えるステーションワゴンだ。全長が4,690mm、全幅は1,780mmで、最小回転半径も5.4mに収まるから混雑した街中でも運転がしやすい。エンジンはスバルならではの水平対向4気筒を搭載する。排気量は1.6ℓと2ℓで、両方ともターボを装着した。駆動方式は全車がスバル独自のAWD(4WD)を備え、水平対向エンジンの低重心と相まって走行安定性が優れている。このレヴォーグが大幅な改良を受けた。最も注目されるのは、全車に装着される安全装備のアイサイトに、ツーリングアシストの機能が加わったことだ。道路のカーブに合わせて操舵支援を行う機能が時速0〜120kmに対応するなど、快適性と使い勝手が高まった。走行安定性や乗り心地も改良されている。



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
芝大門ビル3階
電話 東京 (03) 5777-2351 大代表

スバル

NEW
LEVORG

特集号



進化したアイサイト搭載の レヴォーグ登場



アイサイトの歴史

2 個のカメラをセンサーとして使い、高度な安全技術と運転支援の機能を持たせたアイサイトの歴史は長い。まず車載用ステレオカメラの開発を開始したのは、初代レガシィが発売された 1989 年だ。1991 年の第 29 回東京モーターショーには、予防安全技術として ADA(アクティブドライビングアシスト)を紹介している。これを実用化したのは 1999 年で、レガシィランカスター ADA が発売された。車間距離や車線逸脱の警報、車間距離を制御できるクルーズコントロールなどの機能を備える。2003 年に 4 代目レガシィが採用した改良型では、ステレオカメラにミリ波レーダーを組み合わせた。2006 年にはステレオカメラを使わずレーザーレーダーだけで追従クルーズコントロールを行う SI クルーズを設定したが、制御の正確性は高くなかった。そこで 2008 年、再びステレオカメラだけを使うアイサイトが登場して普及が進んだ。2010 年にはアイサイトバージョン 2 に進化して、価格を 10 万円(税別)に設定。これが爆発的に売れて 2014 年にはバージョン 3 に進化した。

スバル レヴォーグ 主要諸元表	1.6GT EyeSight	1.6GT EyeSight S-style	1.6GT-S EyeSight	1.6STI Sport EyeSight	2.0GT-S EyeSight	2.0STI Sport EyeSight
駆動方式	AWD (常時全輪駆動)					
変速機形式	リニアトロニック(マニュアルモード付)				スポーツリニアトロニック(マニュアルモード付)	
全長×全幅(mm)	4,690×1,780					
全高(mm)	1,495	1,500			1,490	
ホイールベース(mm)	2,650					
トレッド(前/後 mm)	1,525/1,535			1,530/1,540		
室内寸法(長×幅×高 mm)	2,005×1,490×1,205					
車両重量(kg)	1,540	1,550	1,560		1,570	
最低地上高(mm)	140	145			135	
最小回転半径(m)	5.4			5.5		
乗車定員(名)	5					
エンジン型式	FB16				FA20	
種類	水平対向 4 気筒 1.6ℓ DOHC16/リブデュアルAVCS 直噴ターボ "DIT"				水平対向 4 気筒 2.0ℓ DOHC16/リブデュアルAVCS 直噴ターボ "DIT"	
エンジン総排気量(cc)	1,599				1,998	
最高出力【ネット】(kW(PS)/rpm)	125(170)/4,800-5,600				221(300)/5,600	
最大トルク【ネット】(N・m(kgf・m)/rpm)	250(25.5)/1,800-4,800				400(40.8)/2,000-4,800	
JCO8モード燃費(km/ℓ)	16.0				13.2	
燃料タンク容量(ℓ)	60					
使用燃料	無鉛レギュラーガソリン				無鉛プレミアムガソリン	
ステアリング	ラック&ピニオン式					
サスペンション 前/後	ストラット式独立懸架/ダブルウィッシュボーン式独立懸架					
ブレーキ 前/後	ベンチレーテッドディスク/ベンチレーテッドディスク					
駐車ブレーキ(後2輪制動)	電気式					

オプション

カーナビはすべてオプション。レヴォーグ専用の 8 インチタイプなどが豊富に用意される。スポーティ志向の品目としては、ブラックのアルミホイール、ルーフスポイラーなどの外装パーツをそろえた。人気の高い STI ブランドのスポーツパーツも豊富で、フロント/サイド/リアアンダースポイラーなどを選ぶ。サスペンションの取り付け剛性を高めるフレキシブルタワーバーなども用意されさらに上質な走りを満喫できる。



▲本革シート(メーカーオプション)



新型8インチビルトインナビ





新時代を拓く、 高度なバランス性能。

新型レヴォーグでは、外観にも手が増えられた。前側では新デザインのフロントグリル、フロントバンパー、LED フロントフォグランプが採用され、従来型に比べると顔立ちが精悍になっている。ただし1.6/2.0STI スポーツアイサイトは、前述のように追加グレードだからもともとデザインが新しく、従来型と同じ形状だ。このほかLED ハイ & ロービームランプが新しいデザインに変わり、フロントフォグランプカバーの形状も改められた。18 インチサイズのアルミホイールも、1.6/2.0STI スポーツアイサイトを除くと変更を受け、躍動感のある形状になった。なお新しいボディカラーとして、ストームグレーメタリックを加えている。



インテリアデザイン



操縦安定性や乗り心地、静粛性を向上した室内空間



シートヒーターを1.6GT EyeSightを除き標準装備



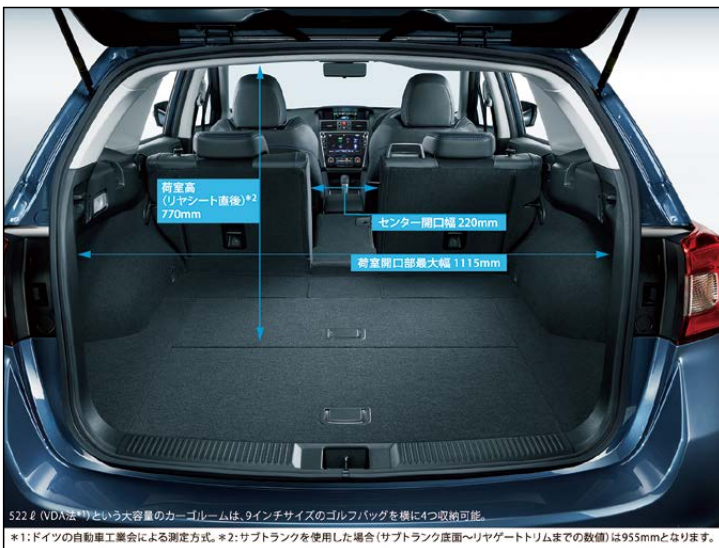
マルチインフォメーションディスプレイ



マルチファンクションディスプレイ

ユーティリティパッケージとカーゴルーム

レヴォーグは、荷室の使い勝手も優れている。ルーフが後端まで長く伸びて、ボディサイズの割に荷室容量に余裕を持たせた。そして新型は後席の倒し方を変更した。簡単に操作できるワンタッチフォールディング機能を踏襲しながら、旧型の「60:40」の2分割可倒式から、新型は「40:20:40」の3分割へ変更した。中央部分だけを倒せば、後席の左右に2名の乗員が座り、中間にスキー板などを収納することも可能になる。快適な座り心地と、荷物のサイズや形状に応じたシートアレンジを両立させた。荷室の奥行き寸法は後席を使った状態で1,070mm、荷室幅は最大値で1,115mm、荷室高は770mmと余裕がある。後席を畳めば荷室の奥行きが約1,600mmに拡大され、自転車を寝かせて積むことも可能だ。



追従走行 & 車線中央維持

アクセル、ブレーキ、ステアリングを高速道路のすべての車速域*で自動で制御し、ドライバーの運転負担を軽減する。

ステレオカメラ

ドライバーの「目」となり、前方の様子を常に監視する。

ステアリングアシスト

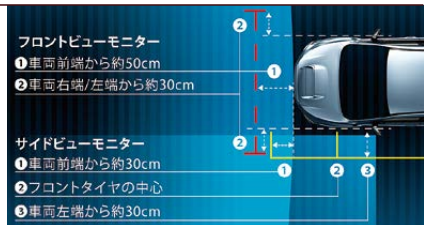
進化する総合安全性能とツーリング性能。

アイサイトツーリングアシストとは

アイサイトには大きく分けて2つの機能がある。ひとつは優れた安全性だ。2個のカメラが前方を監視して、事故の危険が生じると警報を発し、回避操作が行われない時は緊急自動ブレーキを作動させる。歩行者や自転車の検知も可能。2つ目は運転支援。カメラ映像を活用して、ハンドル、アクセル、ブレーキの操作を自動制御する。アイサイトツーリングアシストは、運転支援の操舵機能を進化させた。従来は全車速追従型クルーズコントロールをセットした時、時速65km以上で車線の中央を走るように支援したが、アイサイトツーリングアシストは停車状態まで操舵支援を続ける。従って従来以上に渋滞時の疲労を抑えられる。また以前はアクセルとブレーキの自動制御による車間距離の維持、操舵支援ともに上限が時速100kmだったが、アイサイトツーリングアシストは、将来的に高速道路の制限速度が引き上げられることを視野に入れて時速120kmまで作動する。

後退時自動ブレーキやフロントビューモニターなど

新型レヴォーグのアイサイトには、新たな機能が採用された。ツーリングアシストに加えて注目されるのは、後退時自動ブレーキシステムだ。ボディの後にソナー（音波）センサーが装着され、後退時に障害物と衝突する危険が生じた時は、警告音と表示で注意をうながす。状況に応じて自動的にブレーキも作動する。アイサイトセーフティプラスに含まれるフロント & サイドビューモニターも新しい装備だ。ボディの先端と左側にカメラを装着して、ドライバーの死角を補う。フロントビューでは見通しの悪い交差点で左右から接近する車両が分かりやすく、サイドビューでは左側前輪付近の様子をモニターに表示する。スマートリアビューミラーも新採用した。リアゲートに装着したカメラ映像をルームミラーに液晶で表示するため、荷物をたくさん積んだり、逆光を浴びた時でも後方視界が確保される。



走行性能の進化

今回の改良では走行性能も進化した。すべてのグレードの電動パワーステアリングを改良して操舵感覚を向上させている。フロント & リアサスペンションに変更を加え、走行安定性と乗り心地のバランスも改善した。ただし1.6/2.0STI スポーツアイサイトは、レヴォーグが発売された約2年後に追加設定されており、足まわりのセッティングが新しいために今回は変更を受けていない。ブレーキ性能については、1.6GT アイサイトを除いた全グレードに高μブレーキパッドを採用して制動性能を高めた。また1.6ℓエンジンは制御を最適化している。このほか外部からの音の侵入や振動を低減させて、静粛性を向上した。



小排気量のエンジンに直噴ターボを組み合わせた1.6ℓインテリジェント「DIT」

安全と走る愉しさを革新する。



STI Sport EyeSight



アルミパッド付スポーツペダル