Active Driving, Active Safety
SUBARU

ンガシィが目指した走りとは何か。
水平対向エンジンとシンメトリー4WDが
ンガシィという主義を語る。

ガシィが目指したのは、あらゆる路面で「走りと安全」を両立する
界最高水準のアクティブセイフティです。
うしたら、思いのままに愉しく走れるか。
うしたら、衝突しにくい安全な走りになるか。
の問いを突き詰めていくと、一つの結論に到達しました。
水平対向エンジン+シンメトリー4WDシステム」。
のスバル独自のメカニズムが原点となって、
わめて優れた運動バランスを発揮し、走りの愉しさと安全が
ひとつになった高度なアクティブセイフティを実現します。

まず、いつでも、どこでも安心して走れるように。
レガシィは「4WD+ABS」を基準としました。

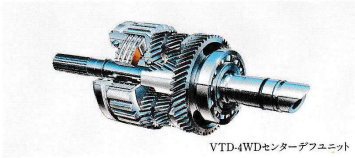
雨、雪、ダート、横風…。ハンドルを取られたり、タイヤがスリップして、ヒヤッとさせられる路面状況は日常の様々なシーンでやってきます。高速になればなるほど、その状況は深刻です。でも4つのタイヤで路面をしっかりグリップする4WDは、どんな時も優れた安定性を発揮するので安心です。さらに、急ブレーキを踏んでもホイールロックを起こさずステアリングのコントロール能力を維持するABS(アンチロック・ブレーキ・システム)があればこのうえない安全を手に入れることができます。レガシィはこの「4WD」と「ABS」を両方合わせ持つことを基本とし、「積極安全性能=アクティブセイフティ」を根本的に高めています。

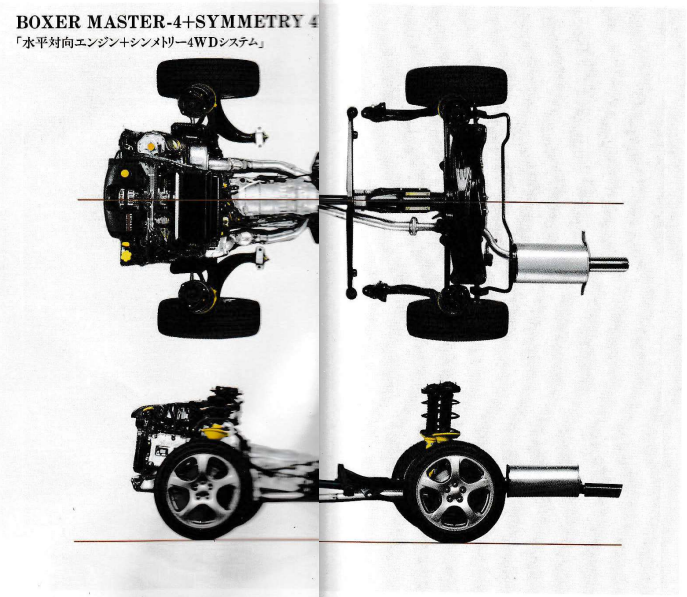
走る愉しさと安全をひとつにするメカニズム。
「水平対向エンジン+シンメトリー4WDシステム」。

レガシィの走りのよさは、そのパッケージングによって生まれると言っても過言ではありません。軽量・コンパクト・低重心な水平対向4気筒エンジンを中心に、ミッション、プロペラシャフトなどを一直線にしかも左右対称にレイアウトした「シンメトリー4WDシステム」。前後・左右の重量バランスに優れていることが他の4WDと異なる最大の特長です。その理想的な重量配分から生まれるハンドリングは、スポーティな歓びだけでなく、いざという時に危険を回避できるアドバンテージを発揮。まさに走る愉しさと安全をひとつにするメカニズムです。

走りのパフォーマンスによって選べる
3つの4WDシステムを採用。

VTD-4WD[不等&可変トルク配分電子制御4WD](GT系AT車)
4WDならではの優れた走行安定性はそのままに、よりスポーティでナチュラルな旋回性能を発揮することができるハイパワー4WDのためのメカニズム。通常はセンターデフによって前輪35／後輪65の比率でトルクを不等配分。滑りやすい低μ路やコーナリング時にタイヤのグリップが低下した場合、電子制御により瞬時に前後輪へトルク配分を最適にコントロールします。

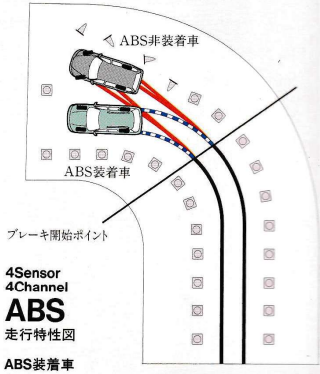

VTD-4WDセンターデフユニット



アクティブトルクスプリット4WD[電子制御フルタイム4WD](GT系を除(AT車)
タイヤのグリップの変化やアクセル開度、ステアリング角などをセンサーがとらえ、電子制御によりリアルタイムに前後輪へのトルク配分を最適制御。水溜まりや凍結など路面条件の突然の変化にも素早く対応し高いアクティブセイフティを発揮します。

ビスカスLSD付センターデフ方式4WD(MT車)
運動能力を最大限に引き出すMT車のためのフルタイム4WDです。通常はセンターデフによって前輪50／後輪50の比率でトルク配分。低μ路やコーナリングでグリップが低下した場合、ビスカス式のLSD(リミテッド・スリップ・デフ)によりトルク配分を最適にコントロールし、つねに最大のトラクションを得ることができます。

ABSをレガシィ全車に標準装備。
急制動時に車輪のロックを防ぎ、制動安定性とステアリングによるコントロール能力を確保するABSを全車に標準装備。万一の時に危険回避ができる、高いアクティブセイフティを発揮します。レガシィのABSは4WDとのマッチングを高めた4センサー・4チャンネル方式であり、4つの車輪それぞれに独立した車速センサーと制御バルブを持ち高度な制御を実現しています。また、2WD車はさまざまな路面でトラクションを最大限に発揮する(トラクション・コントロール・システム)を合わせて搭載を除く)しコントロール能力を高めています。



4Sensor 4Channel ABS
走行特性図

ABS装着車
急ブレーキ時のタイヤロックを防ぎます。またハンドルを
ながらブレーキを踏んでもステアリングが効くので万一の
に危険を回避することができます。

ABS非装着車
急ブレーキ時にタイヤロックが起こる場合があります。また
してしまうとハンドルが効かなくなり制動安定性も失われま