

カタチが変わるのが モデルチェンジ?

新たなスタイルで登場するというのはその典型だ。
果たしてそうだろうか?

外観からは全く分らないが、
”レガシイの在り方”が見える

最近、衝突安全性の側面から語られる「ボディ剛性」だが、ボクはクルマ造りの考え方その基本が「ボディ剛性」に具現化されると思っている。

クルマは、タイヤ、サスペンション、ダンパー、ゴムブッシュ、そしてサスペンションの取付け部を介してボディが道路を走っているわけだが、一番上に乗っている

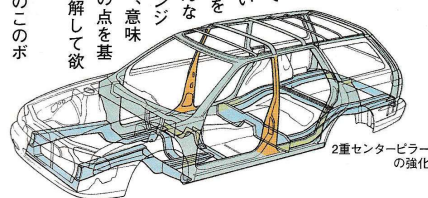
るボディがクルマの善し悪しを決定する大きな要因なのだ。
どのタイヤを採用するかということから設計を始める日本の自動車メーカーもあるが、まず、しっかりとボディがあつて、はじめていい足回りと言えるようになる。それは、いいハンドリングと乗り心地を生み、衝突安全性にも優れたクルマとなる。

レガシイのすごいところは、もともと剛性に優れていたボディをさらにかなり補強してきたことだ。もちろんサイドクラッシュ対策のためもあるだろうが、

だから生きてくる
ビルシュタイン



ビルシュタイン倒立式ダンパー
タイヤが上下に動いて、サスペンションがストロークするとき、力がかかり、内側に倒れ込むように曲がるのを、できるだけ突っ張って動かないようにするダンパー。ビルシュタインの倒立式は、横からの力がかかる矢印の部分に太いので、曲げる力に強い。従ってスムーズな動きをするという特徴がある。



シートを載せても、どんなにいいサスペンションを採用してもどんなにパワフルなエンジンを搭載しても、意味がない。まずこの点を基礎知識として理解して欲しい。
またレガシイのこのボディ構造は、ある特定のグレードだけでなく全車に共通だ。つまり、2.0/2.5ステージツインターボ・280psに耐え

られる剛性のボディで1.8/なら、ものすごく贅沢な1.8/と言えるわけだ。
レガシイのボディ剛性に対するこの”奢り”は、日本車としては非常に珍しい。そういう意味でもかなりすごいことだと思うが、やがては他のメーカーも追いつけるを得ない、クルマ本来の原点に帰った開発の方向だ。

開発の原点、
低フリクション化を
果たした新しい
エンジンを全車に搭載

レガシイのモデルチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

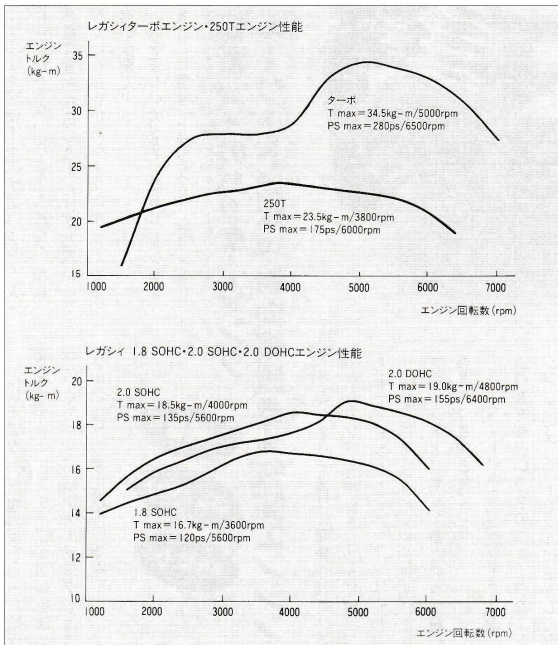
すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回

すが、レガシイのボディチェンジで、外観からは想像もできないほど変化を遂げたもう一つのアイテムがエンジンだ。低重心でバランスのいい水平対向縦置きエンジン、BOXERで知られるレガシイだが、今回、エンジン開発の原点ともいえる低フリクション化を果たした新しいエンジンを全車に搭載した。これは、抵抗を減らしてエンジンを効率よく回



見かけの馬力を追求するのではなく、低中速のトルクをアップする方向でなされておき、まさに正当派、正しいエンジン開発といえる。
だが、これがカタログを見ただけでは分からない。ちなみにいくつかのトルクカーブを紹介するが、4000回転以下という日常的に使われる領域で厚みのあることが分かる。本当の実用性とは、実際によく使う領域でトルクが太い。つまり走りやすいということ、最近のヨーロッパ車が、みんなこの傾向になっていることも情報としてお知らせしておく。
だから、2.0/2.5ステージツインターボ・エンジンの280psという数字も、トルク重視でチューニングしていった結果に過ぎないとボクは思っている。

知的クルマ選びのポイント

1 剛性の高さはドアの開閉り音でもチェックできる。「ベジャツ」といった浅い音ではなく、レガシイのように「ドン」という音なら、剛性だけでなく、質感もかなり高く感じられる。

2 日本車として非常に珍しいが、レガシイの高剛性ボディは、排気量、車種に関係なく全車共通だ。ボディ剛性は、安全のみならず「走り」に非常に利くが、SUBARUは大パワー車を基準に造っている。小排気量車にとってはうれしいオーバークオリティだ。

3 4000回転以下で厚みのあるトルクカーブを描くレガシイは、非常に走りやすい。それはいつも使う領域でたっぷり余裕があるからだ。しかも、それ以上の高回転域でも元気がいいところがすごい。

知的な
モデルチェンジを
した

レガシイのモデルチェンジ、外観からはアイデンティティを守り通しながら、中身は、クルマの開発の原点に戻って、より深化した。非常に知的なモデルチェンジを行ったといえる。しかも、より強化されたボディや効率良く回しながら燃費向上にも貢献するエンジンなど、良い物を長年使うという価値観に充分応えられるクルマに仕上がった。