

2009年4月9日

富士重工業 新型スバル アウトバックを発表

存在感のあるエクステリアと、広く快適な室内・荷室空間を実現した新たなパッケージ
クロスオーバービークルの先駆け、第四世代にフルモデルチェンジ



スバル アウトバック 3.6R (米国仕様車)

富士重工業は、本日、米国ニューヨークにて開催中の2009年ニューヨーク国際自動車ショー（4月8日～9日プレスデー、4月10日～19日一般公開）にて、新型スバル アウトバック（米国仕様）を世界初公開しました。

アウトバックは、1994年に米国市場に初めて導入されて以来、シンメトリカルAWDの特長を生かし、乗用車のもつ優れたハンドリング性能や乗り心地と、SUVのもつ走破性や多機能性を兼ね備えたユニークな商品として、スバルの米国販売を支える主力モデルです。

今回、第四世代となる新型アウトバックは、従来の特長をさらに進化させ、たくましくなった存在感のあるエクステリアデザイン、広く快適な室内空間や荷室を実現した新たなパッケージ、十分なロードクリアランスを確保しつつ乗り心地や操縦安定性を向上させたシャシー、次世代自動変速機の無段変速機「リニアトロニック」などを採用し、乗る人すべてに対する快適性、信頼性、そして環境性能をさらに高めています。

<パッケージ>

北米 SUV 市場を意識した存在感のあるエクステリアデザインやボディサイズに、乗る人すべてが快適に過ごせる室内空間、ユーティリティを高めた荷室空間の実現を目指しました。

- ・ 従来型に対して全幅を 50 mm、全高を 105 mm 拡大するとともに 220 mm の最低地上高を確保し、SUV らしい存在感と大きさを感じるパッケージとしました。扱いやすさを考慮し、前後オーバーハングを 90mm、また全長を 20 mm 短縮しながらも、ホイールベースは 70 mm 拡大することで、ゆとりのある室内空間を作り出しました。
- ・ リヤゲート開口部を拡大するとともに荷室床面を低く設定し、荷物の積み下ろしの負担を軽減しました。荷室容量を増やし、大型旅行スーツケースなら 4 個の搭載を可能としています。

<エクステリア>

従来アウトバックがもつクロスオーバービークルとしての特長に、SUV がもつ力強さを強調した、たくましく存在感のある新しいシルエットの表現を目指しました。

- ・ 厚みを強調した水平基調のフロントグリルを中央の高い位置に配し、スバルらしい SUV を表現しています。立体的で存在感のあるヘッドライトとフォグランプを四隅にレイアウトすることで、安定感のあるフロントフェイスを造形しました。
- ・ 量感のあるバンパーやサイドクラディング、さらに AWD や足回りの力強さを象徴する大きく張り出したホイールアーチで存在感を演出しています。
- ・ D ピラーを外側からしっかり見せることで、従来型と違う新しいフォルムを表現。さらに、大型のリヤコンビランプ、ボディ同色のガーニッシュ、そしてマフラーの切り欠きのないリヤバンパーを組み合わせ、厚みのあるリヤまわりをデザインしました。
- ・ クロスバーをビルトインしたルーフレールを新たに開発。SUV らしい機能性と車高を強調し力強さを感じさせるデザインです。また、クロスバー不使用時にはワンタッチでクロスバーを格納できる構造とし、不要な風切り音を発生させない配慮を施しています。
- ・ サイドウィンドウ周りに質感のある光輝モールを配し、アクセントをもたせています。

<インテリア>

エクステリアデザインに共通するダイナミックな造形の中に、品位とゆとりを感じる室内空間をデザインで表現しました。

- ・ インstrument パネルは横方向への広がり感を強く意識したデザインとし、シャープなエッジで特徴を出しました。
- ・ センターパネルの造形や表面のヘアライン加工などにより、力強さと質感を表現しました。
- ・ 電動パーキングブレーキの採用により、サイドブレーキレバーを廃止し、センターコンソール周りの広さ感と利便性を向上しました。センターコンソールのカップホルダーは左右横並びに配置し、コンソールボックスとアームレスト部分は大型化により、収納スペースが拡大しています。

- ・ 広くしなやかな座面をもつシートは、乗り心地とホールド性を両立しただけでなく、ステッチにもこだわるデザインでスポーティさも感じられます。また、上級グレードには、運転席にランバーサポートを含めた10ウェイパワーシート、助手席には4ウェイのパワーシートを装備し、快適性を向上させています。
- ・ スポーティな印象を与える新形状のステアリングホイールを採用し、オーディオスイッチとクルーズコントロールスイッチを装備しました。また、オートマチックおよびリニアトロニック搭載車にはパドルシフトを標準とし、運転中の操作性を高めました。
- ・ メーターは昼夜常時発光式のアルミ蒸着リング付き4連タイプを採用。また、センターパネル中央に、瞬間・平均燃費などを表示するマルチインフォメーションディスプレイを配置しています。

<エンジン&トランスミッション>

[2.5 モデル (2.5i) 排気量：2,457cc]

最高出力 / 最大トルク：170 hp @ 5,600rpm / 170 lb.-ft. @ 4,000rpm

トランスミッション：6速マニュアル/リニアトロニック

[3.6 モデル (3.6R) 排気量：3,630cc]

最高出力 / 最大トルク：256 hp @ 6,000rpm / 247 lb.-ft. @ 4,400rpm

トランスミッション：5速オートマチック

エンジンは、従来型と同等以上の走りと実用燃費性能の実現を目指して開発しました。米国市場向けには2タイプを用意しています。

-2.5 SOHC エンジン-

- ・ エンジンヘッドの冷却性向上や樹脂製インテークマニホールドの採用などにより軽量化を図るとともに低速域のトルクや燃費性能を向上させ、扱いやすいエンジンを開発。また、触媒の仕様を最適化し、排出ガス浄化性能を高めています。

-3.6 DOHC エンジン-

- ・ 従来の3.0 エンジンから外寸を大きく変更することなく排気量を拡大。軽量、コンパクトなエンジンです。
- ・ 吸排気AVCS(連続可変バルブタイミング機構)の採用などにより走行性能と環境性能を両立しました。また、レギュラーガソリン仕様とし、ユーザーの燃料代負担を軽減しています。

トランスミッションは、新開発の「リニアトロニック」の採用など、ドライバビリティと燃費を向上させています。

-リニアトロニック-

- ・ スバルの次世代自動変速機として、量産AWD乗用車用の縦置きチェーン式無段変速機「リニアトロニック」を世界で初めて(当社調べ)開発しました。

- ・ チェーン式無段変速機の特長は、トルクの伝達容量の大きさとフリクションの少なさからくる、コンパクトで優れた燃費性能。リニアトロニックでは、プーリーの芯間が短いレイアウトにしながらも、プーリーの最小径と最大径の差を大きくすることで広いレシオカバレッジを実現し、燃費向上を図っています。
- ・ 車速の伸びとエンジン回転上昇に一体感をもたせ、アクセル操作をリニアに感じられるよう制御を行うとともに、スムーズな加速を実現しています。
- ・ 6速のマニュアルモードを設定し、パドルシフトを操作することで瞬時に変速し、スポーツAT車に引けを取らないドライビングを楽しめます。また、変速操作に対する素早い応答性にもこだわりました。

-5速AT-

- ・ 各所でフリクションの低減と軽量化を図り、燃費性能を向上させています。

-6速MT-

- ・ 米国市場向け2.5 NAエンジンモデル用としては初めて搭載されます。6速化による低燃費化やドライバビリティの向上、さらに高速域での静粛性をもたらします。

<シャーシ>

クレードル構造を採用。エンジンマウント方式やサスペンション取り付け位置を見直すことで、優れた静粛性や乗り心地に加え、高い操縦安定性や衝突安全性を実現しています。

- ・ クレードル構造とは、従来ボディにマウントしていたエンジンを、ゆりかご状のクレードルフレームにマウントする新たな方式です。メインクッションラバーは液体封入式とし、4点でエンジンを支持します。パワーユニットのトルクロール軸の横にメインマウントを置くことで、エンジン振動を抑えることができます。
- ・ フロントサスペンションにはマクファーソンストラット式を採用。アームなどをクレードルフレームへマウントすることで高剛性化し、ステアリングの応答性や操縦性を向上させています。また、スタビライザーのレイアウト変更と径サイズ拡大によりロール剛性をアップし、ストロークをしっかりと確保し、乗り心地を向上しています。
- ・ リヤサスペンションには、低床タイプのダブルウィッシュボーン式を採用。サスペンションリンクやリアデフ、サブフレームの取り付けやショックアブソーバマウントなどを最適化することで、防振性能を向上しています。
- ・ 2.5 NAエンジンモデルは、16インチスチールホイール(タイヤサイズ：215/70R16) + フルホイールカバーが標準。上級グレードには、17インチアルミホイール(タイヤサイズ：225/60R17)を設定。
- ・ 3.6エンジンモデルには、17インチアルミホイール(タイヤサイズ：225/60R17)が標準装備。
- ・ ブレーキには、全車EBD(電子制御制動力分配装置)付きABSを標準装備。さらに、急ブレーキ時のペダル踏込み速度を検知し減速を補助するブレーキアシストシステムを標準装備。
- ・ 全車に電動パーキングブレーキを標準装備。ハンドブレーキ操作をなくし、前席間の広さ感や収納スペース等のユーティリティを高めています。また、5%以上の登坂路で車両を停車させた場合に自動で作動するヒルホールド機能を付与しました。

- ・ 全車にVDC(横滑り防止装置)を標準装備。介入のタイミングを最適化し、より高い安全性と走りの楽しさを両立させています。

<ボディ>

- ・ ハイテン材を要所に使用し、軽量化と高剛性を両立。特に、フロントまわりはクレードル構造の特長を活かし、メインフレーム内の補強部材を簡素化するなど、衝撃吸収性能を高めつつ、車体のサイズ拡大や性能向上による重量増を従来型並に抑えました。
- ・ エンジンフードにはガスステーを使用し、利便性を向上させています。

<安全>

- ・ 前面衝突対応については、衝突時にクレードルフレームを折り曲げることでパワーユニットを斜め下方向へ後退させキャビンを守るとともに、より効率的にメインフレームで衝撃を吸収する構造としました。
- ・ 側面衝突については、前後ドアに各2本のドアインパクトビームを配置。また、ドア内部の構造部品の配置を工夫することで、十分なクラッシュスペースを確保しました。
- ・ 後面衝突については、フレーム構造の最適化により短いオーバーハングながらも衝突エネルギーを効率よく吸収できる構造にしました。
- ・ 全車にSRS運転席・助手席エアバッグ、SRSサイドエアバッグおよびSRSカーテンエアバッグを標準装備。センサーの最適化、運転席および助手席エアバッグの2段インフレーター採用、さらにサイドおよびカーテンエアバッグを大型化するなど、乗員保護性能をさらに高めています。
- ・ シート骨格を全面的に見直し、剛性の向上、エネルギー吸収のヘッドレストの採用など、シート全体でむち打ちを軽減する構造を新たに開発しました。

<その他装備>

- ・ ヘッドライトに、周囲の照度に合わせて自動的に点消灯するオートライト機能を搭載しました。
- ・ リヤシートは6:4分割可倒式で、リクライニング機構とアームレスト内蔵カップホルダーを標準装備しています。
- ・ 最上級グレードに、チルトアップ&インナースライド式サンルーフ、Harman Kardon®プレミアムオーディオをオプション設定。

<主な諸元> (米国仕様)

全長×全幅×全高(mm): 4,780×1,820×1,670 (全高はルーフレール込み)

ホイールベース(mm): 2,740

トレッド前/後(mm): 1,550/1,550

乗員定員: 5名