



2024日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

スバル レガシィ

SUBARU LEGACY



LEGACY



2段ルーフを採用したレガシィ・ツーリングワゴンは、国内外においてステーションワゴン市場を開拓した。

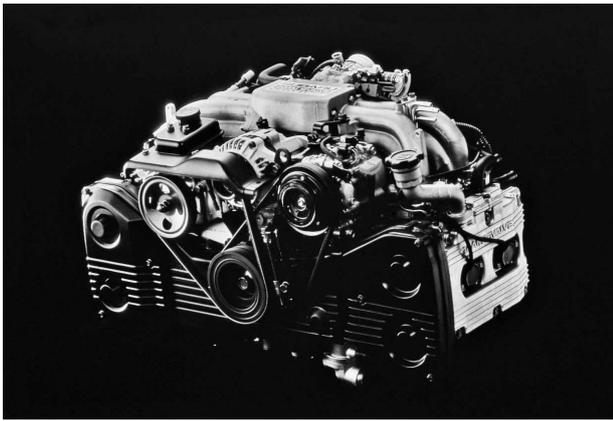
レガシィ・ツーリングワゴン4WD VZ(1989年)主要諸元

全長	4600mm	型式	E-BF5
全幅	1690mm	エンジン型式	EJ20
全高	1500mm	駆動方式	4WD
ホイールベース	2580mm	エンジン	水平対向4気筒DOHC
トレッド(前)	1460mm	ボア×ストローク	92×75mm
トレッド(後)	1450mm	総排気量	1994cc
		圧縮比	9.7
車両重量	1350(1310)kg	最高出力	150ps/6800rpm(ネット)
乗車定員	5名	最大トルク	17.5kg-m/5200rpm
最小回転半径	5.1m	変速機	E-4AT/5MT
タイヤサイズ	185/65R14 85H3シュレン	価格	243.7(233.2)万円

注：カッコ内の数値は5MT車



低いフロントノーズからボリューム感あるハイテールにいたる“エアロダイナミックフォルム”のレガシィ・セダン。



低回転域から高回転域まで高いトルクを発揮するオールラウンドな高性能EJ20型2.0L 4カム 16バルブ水平対向エンジン。

1989(平成元年)年1月、社運を賭けた新型車レガシイは発表された。富士重工業(後SUBARU)初の2.0リッター車であり、世界戦略車と位置付けられたレガシイは「走りの質の向上」をコンセプトとした、SUBARUの「クルマづくりのイノベーション」から生まれたクルマであった。

1980年代前半、SUBARUの小型乗用車レオーネは、好調な販売を続けていたが、技術部門内では基本性能を抜本的に向上させたいという声が高まっており、強い危機感があった。

“ポスト・レオーネ”のプロジェクトが正式にスタートしたのは1985年7月であったが、ほぼ2年前から“ポスト・レオーネ”構想は始まっていた。この2年間の先行開発期間を大いに活用したことが、“ポスト・レオーネ”開発の特徴である。この間、設計や実験などの若い技術者が熱心に話し合い、理想をぶつけ合いながら、次期モデルの骨格を固めていった。その先行開発を動かしていたのは「自分で運転したくなるクルマをつくりたい」という技術者たちの思いであった。

開発にあたっては、初めてマトリックス組織によるプロジェクトチーム制が導入され、個々の開発担当者が守備範囲を超えて動けたことも大きな効果を発揮した。

一方、車体開発と並行して、新しいエンジン開発構想がスタートした。1984年4月、平均年齢が30歳以下の若い開発チームが編成された。エンジン開発の最大のテーマは「高性能・高品質の実現」にあった。新型エンジン開発にあたっては、V型、直列型の可能性についても検討されたが、最終的に、構造的に剛性を高めやすく、しかも低重心で安定性も良く、技術的蓄積もある水平対向型が採用された。



ドライバーズシートを中心に伸びやかにラウンドしたインパネを持つレガシイ・セダンの運転席まわり。

SUBARUは、世界でも採用例が少ない希少な水平対向エンジン「SUBARU BOXER」を理想のパワーユニットとしていまも磨き続けている。

レガシイが市場で大きな存在感を放ちはじめたのは、レオーネからの経験を生かしたワゴンパッケージに2.0リッターのターボエンジンを積み、スポーツカーの心臓を持った新しいカテゴリーのクルマ「レガシイツーリングワゴンGT」を1989年10月に発売してからで、これが大ヒットとなり一気に販売を伸ばした。

発表に先立ち「走りの確かさ」を実証するため、米国・アリゾナ州のテストコースで10万キロ世界速度記録へ挑戦する。1989年1月2日、3台のレガシイ4WDセダンがスタート、19日間、昼夜兼行で10万キロを走行し、平均時速223.345kmの世界記録を樹立、しかも3台とも完走し、レガシイのデビューに華を添えた。

開発の中心になったのは、その独創性で高い評価を得たスバル1000に憧れて入社した技術者たちであった。彼らのクルマづくりにかける情熱が社内を動かし、レガシイというまったく新しいクルマを生み出した。「走りの質」というクルマの本質的な価値観に基づく“SUBARUのクルマづくり”が確立されたのである。レガシイは、SUBARUがクルマづくりの原点に返って本質を追い求めたマイルストーンである。

またその後のSUBARUの主力車種として内外で存在感を高め、さらには日本に本格的なステーションワゴンの市場を確立した。水平対向、AWDなどの基幹技術、デザインなどその後のSUBARU車に生かされている源流を生み出したのがレガシイであり、歴史遺産車にふさわしいクルマである。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)