

Impreza
WRX

SUBARU®



BOXER 4WDの真実。

1995年から1997年まで、スバルはWRXによってラリーの頂点であるWRC[世界ラリー選手権]で3年連続メーカーチャンピオンを獲得した。

そして、デビュー以来つねに、WRXが次々と現れる新たな4WDのライバル達に対してアドバンテージを保ち、いまま勝利を重ね続けているのは何よりもその基本性能の次元の高さを物語っているに他ならない。

WRXの速さは、BOXER 4WDがつくっている。

BOXER 4WDとは、単なる4輪駆動という意味ではなく左右シンメトリーの4WDシステムであり、水平対向エンジンであり、

BOXER 4WDでしか成しえない高剛性ボディ&サスでもある。つまり、それらのすべてが有機的に一体となって形成されたものなのである。

論より証拠。まずはWRXのステアリングを握っていただきたい。

真実の答えは、きっと走りの中で見つかるに違いない。

WRCにおけるインプレッサWRXの栄光の軌跡

- | | | | | | |
|---|--|--|--|---|--|
| <p>1994</p> <ul style="list-style-type: none"> ● アクロポリス ラリー 優勝 ● ニュージーランド ラリー 優勝 ● RAC ラリー 優勝 | <p>1995</p> <ul style="list-style-type: none"> ● モンテカルロ ラリー 優勝 ● ボルネオ ラリー 優勝 ● ニュージーランド ラリー 優勝 ● カタルニア ラリー 優勝 ● RAC ラリー 優勝 <p>1995年
世界ラリー選手権
メーカー&ドライバー
チャンピオン</p> | <p>1996</p> <ul style="list-style-type: none"> ● アクロポリス ラリー 優勝 ● サンレモ ラリー 優勝 ● カタルニア ラリー 優勝 <p>1996年
世界ラリー選手権
メーカーチャンピオン</p> | <p>1997</p> <ul style="list-style-type: none"> ● モンテカルロ ラリー 優勝 ● スウェーデン ラリー 優勝 ● サハラ ラリー 優勝 ● ツーリング ラリー 優勝 ● ニュージーランド ラリー 優勝 ● サンレモ ラリー 優勝 ● オーストラリア ラリー 優勝 ● RAC ラリー 優勝 <p>1997年
世界ラリー選手権
メーカーチャンピオン</p> | <p>1998</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ボルトン ラリー 優勝 ● ツーリング ラリー 優勝 ● アクロポリス ラリー 優勝 | <p>1999</p> <ul style="list-style-type: none"> ● アルゼンチン ラリー 優勝 ● アクロポリス ラリー 優勝 ● ノーランド ラリー 優勝 <p>(1999年8月末日現在)</p> |
|---|--|--|--|---|--|

バランスで抜き去る。

さて、いまあなたはWRXの Cockpit にいる。次の下りタイトコーナーはクルマの動きを見るにはベストな場所だ。できるだけ我慢しアクセルを踏み続ける。そして、ここだというポイントで、今度はおもいっきりよくブレーキを踏みつけ、ステアリングを切る。この時ブレーキングを少し残し、ドリフトに持ち込むという手もあるが、WRXの場合は常に4輪のトラクションで路面をしっかりとグリップさせながら走る方が速いイメージに合う。それでもアンダーステアは十分に抑えられ、ノーズはスッとコーナーに入ってくれる。4WDのスタビリティの高さ、水平対向エンジンによるノーズの軽さを生かし切った走り、そうカービングスキーのように軽快で“切れる”走りがいい。しかも、ステアリングを握る掌と尻は、路面情報やクルマの状態のすべてをまるで直接タイヤに触れているかのように感じ取れる。コーナーの脱出ではステアリングで照準を合わせ、前後輪の強力なトラクションを生かしながらフルスロットルを与えてやればステアリングの修正なしに、一気にコーナーを脱出していく。ニュートラルそのもののハンドリングは、とにかく自由自在に振り回せる。軽い車重と全体のバランスのよさ、これがWRXの信条であり、BOXER 4WDの持ち味なのである。





OVER 7000rpmで聴く歌。

長いダウンヒルの後には、たいてい長いアップヒルが待っているものだ。WRXのエンジン、BOXERのスポーツ度を計るには、タイトコーナーと直線路が組み合わせられたような登り坂がいい。折り返すようなヘアピンカーブで、コーナーを2速3000rpmで立ち上がると、エンジンはハズがる様子もなしに力強く軽量ボディを加速させていく。そのピックアップのよさは、ショートストロークエンジンならではの、弾けるようなエキゾーストノートとともに、タコメーターの赤い針が一気に7900rpm[※]のレッドゾーンまで駆け上がる。すかさずギヤを3速にシフトするが、赤い針は2速の時とほとんど変わらない勢いで周囲の風景を強引に後方へとすっ飛ばしていく。エンジン性能曲線図によれば5000rpmを超えるとトルクは落ち始めるはずだが、体感的には回せば回すほどパワーがみなぎってくる。あまりにもスムーズなパワーの上昇感を味わってしまうと、もっと回したい!という欲求にかられてしまう。単純な「速さ」を求めるなら、エンジンはひたすらフラットにトルクを発揮するほうがいいだろう。

だが、WRXのエンジンは上昇感や昂揚感といったスポーツハートを優先している。OVER7000rpmでクライマックスを迎える“BOXERサウンド”には、そんなスピリッツが歌われている。

※STMバージョン

PHOTO:クーペWRX STI グランブルー・マイカ

つよ
剛さは強さ。

坂を下りながらの高速コーナー。路面は一見きれいに見えるが、
実際にはかなりうねっており、ところどころアスファルトは荒れている。
そして、その先にはフルブレーキが必要なS字コーナーが待ち構える。

タイヤを通じて入力される上下左右の激しいGは、
サスペンションやボディを容赦なく攻め立てる。

ボディやサスの高い剛性がいかに重要な意味を持つものかを
いやと言うほど思い知らされる実にタフな場所だ。

いま、WRXは適度にロールを許しながら、
高速コーナーを進んでいる。荒れた路面は、
猛烈にクルマのバランスを崩しにかかってくるが、サスは上下動を繰り返し、
確実に路面をつかんで4WDの強力なトラクションを確保すると同時に、
タイヤの動きやボディの挙動をきっちりと感じさせ続ける。

スポーティなイメージから連想されるただ固いだけの足まわりではない。

安定感が高くフラットな乗り心地も確保されている。

そして、ブレーキは踏んだぶんだけカチッと効きとても安心して踏み込める。

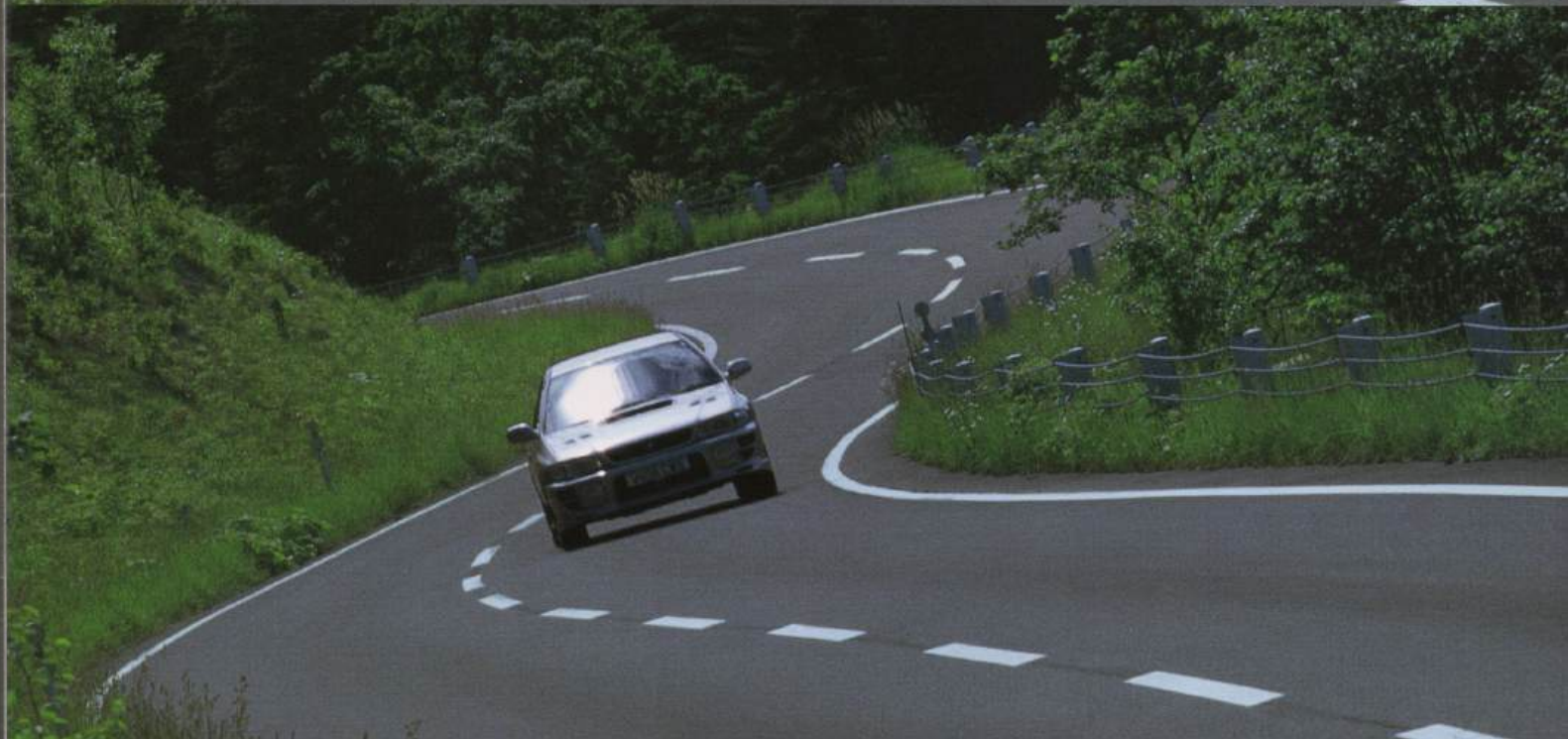
WRXは、ドライバーの安心感やストレスのなさの大切さを

何よりも重視したスポーツカーである。こうした性格は、

苛酷を極めるWRCの世界では非常に重要な意味を持つものだ。だからこそWRXは、

ボディを、サスを、ブレーキをここまで剛く鍛え上げる必要があったのだ。

WRXの走りの先には、WRCが見えるのである。



速い。しかし、他のクルマの速さとは何かが違うと 感じるのは、BOXER 4WDに秘密がある。

WRXのハイパフォーマンスの原点、BOXER 4WDという走りのシステム。

軽量・コンパクトなボディに280psのターボパワーとフルタイム4WD。こうした成り立ちを持つクルマは世界的に見ても数少ないが、WRXは、この4WDスポーツセダンというジャンルにおける中心的な存在になっている。しかし、ひとつのジャンルとは言っても、当然どのクルマも同じ性能・同じ性格を持つわけではない。いやむしろ、スバルがWRXに与えた性能は、まったくスバル独自のコンセプトに基づくものだと考えている。では、スバルがWRXで目指したものとは何か？それは4WDの持つ高度な安定性・安全性、そして速さを最大限に生かしたピュアスポーツとも言えよう。WRXは1200～1300kg程度の車両重量に対し、最高出力は280ps。当然、圧倒的に速い。しかし、この速さをも、ドライバーがクルマに対して絶対的な信頼を持っていてこそ初めて心から楽しめるものなのではないだろうか。そして、その絶対的な信頼を得るための最高の手段が4WDによる安定性と安全性というわけである。これを「4WDの高度なアクティブセーフティに支えられたピュアスポーツ」と言ってしまうと面白くなさそうとを感じるだろうが、このコンセプトはあくまでドライバーが本気で走りを楽しむために必要な性能、というのがスバルの考え方なのである。したがって、4WDの

存在なしにWRXは語れないし、WRXのボディ、エンジン、サスペンションなどすべてが4WDであることを前提につくられている。BOXER 4WDとは単に駆動方式を言うのではない。



BOXER 4WDシステム

いわば、WRXの「走りの総合システム」というべきものである。あなたがWRXをドライブした時に「何かが違う」と感じたら、それはBOXER 4WDシステムによるものに違いない。

WRXのハイパフォーマンスの原点、BOXER 4WDのメカニズム。

WRXの4WDシステムは、軽量・コンパクト・低重心の水平対向エンジンを縦置きに搭載。そして、トランスミッション→プロペラシャフト→リヤデフに至るまで、パワートレインを一直線、かつ左右対称に配置している。写真を見ても、実にバランスのよいレイアウトであることがお解りいただけよう。ここで特に注目してほしいのがトランスミッション&トランスファーの位置である。横置きエンジンベースの4WDの場合、トランスミッションはエンジンとともに前輪より前に集中配置されるのに対し、BOXER 4WDの場合はトランスミッションやトランスファーといった重量物をホイールベース内に配置できる。このため、フロントのオーバーハングが軽くなり、車体の慣性モーメントが低減できるのである。しかも、エンジン自体もきわめて軽量・コンパクト・低重心であることが、このメリットをさらに大きくしている。S字コーナーやジムカーナ走行など、ステアリングを素早く左右に切る場合や、高速でのレーンチェンジにおいて、WRXが素晴らしく俊敏でリニアな回頭性を発揮すること、そしてその

後のゲインの少なさ(いわゆるオツリの少なさ)に、このシステムの美点を感じてもらえるはずである。実際、WRC[世界ラリー選手権]を頂点とするモータースポーツシーンにおいて、WRXが強力なパフォーマンスを発揮しているのも、マシン特性のベースとなる部分に、BOXER 4WDを採用していることが最も大きな理由なのである。

極めて高い完成度を誇る、ビスカスLSD付センターデフ方式4WD。

スバルはマニュアルミッションのスポーツ性を最大限に発揮できる4WDシステムとしてビスカスLSD付センターデフ方式4WDを採用している。シンプル・軽量かつ信頼性の高いこのシステムは、センターデフにベベルギアを採用し、前後輪へのトルク配分を50:50の比率で行っている。そしてセンターデフに一体化されたビスカスLSDが、急激な発進加速やラフロード、凍結路などで前後輪に回転差が発生した時に瞬時に差動制限を行い、前後輪へのトルク配分を自動的に変化させる。(typeRA STi, typeR STiを除く5MT車)

モータースポーツ生まれ、ドライバーズ・コントロール・センターデフ方式4WD。モータースポーツの実戦から生まれたユニークなシステム。遊星ギヤを用いたコンパクトなセンターデフは、電子制御によるLSD機構を一体化。

さらに、フロアコンソール上にあるダイヤルで、センターデフの差動制限をフリーからロックまで、ドライバーの操作により走行しながら任意の設定が可能である。デフフリーでは前輪35:後輪65の不等比率でトルクを配分。デフロックでは直結状態となる。また、サイドブレーキを引くと一時的に



ドライバーズコントロールセンターデフ



ドライバーズコントロールセンターデフ方式4WDダイヤル部



VTD-4WD

デフフリーになるデフロック強制解除機構も搭載。つまり後輪のトルク配分を多くして回頭性を高めたり、センターデフの差動制限を高め低μ路でパワーロスを低減したり、さらにサイドブレーキターンを可能にするなど高度なテクニックに応えることができる。コンペティションにおいて、極限までトラクションを確保しながら、パワーロスを徹底排除し、理想のコントロール能力を引き出す。1998年度全日本ジムカーナAVクラスにおいて全戦全勝を達成するなど、WRXの圧倒的な戦績は、このシステムの利点を雄弁に物語っている。(typeRA STi, typeR STi)

オートマチック車のために開発されたスポーツ4WDシステム、VTD-4WD。

AT車でWRXのハイパフォーマンスを楽しむために開発されたのがVTD-4WDである。遊星ギヤを用いたコンパクトなセンターデフにより、通常走行では前輪35:後輪65の不等比率でトルク配分。タイヤのグリップが失われた時には電子制御されるLSD機構により瞬時にトルクの配分が最適制御される。その走りは、4WDの高度な走行安定性はそのままだに、後輪により多く配分されたトルクを積極的に生かすことでシャープな回頭性を発揮。AT車のスポーツ性を高めるとともに、優れたアクティブセーフティをもたらしている。(ワゴンWRXのAT車)



シフトアップのたびに、リミットまで回してみたいくなる。

BOXER PHASE II というエンジン。

生まれながらにスポーツユニットとしての資質を持つ、水平対向エンジンBOXER。レブリミットまで気持ちよく吹け上がる回転の伸び、ショートストロークらしい俊敏なスロットルレスポンス、そして低回転域からでも反応する高トルク。WRXが搭載しているBOXERは、スポーツユニットとしての高性能と楽しさを存分に味わえるエンジンである。スバルが伝統的にこの水平対向エンジン、いわゆるBOXERを選択してきたのは、いくつかの重要な理由がある。そのひとつは、前述した4WDシステムとのマッチングのよさである。BOXERエンジンなしに、あれほどシンプルで効率的な4WDシステムを完成させることはできなかった。そして、もうひとつは動力源としてのエンジンの魅力である。BOXERエンジンは、2気筒ずつのシリンダーが左右に対向する形で水平にレイアウトされている。つまり左右2本ずつのピストン／コンロッドが、向かい合うボクサーの腕のように互いにストロークする。BOXERのニックネームはここから生まれている。そして、この独特な構造がスポーツユニットとしての類いまれな資質を生み出すのである。まず、BOXERは全長の短い左右2つのシリンダーブロックをセンターで結合させているため剛性が非常に高い。また、大きなボアピッチは高出力に必要なバルブ面積を確保しやすく、同時にショートストロークのため高回転におけるフリクションが小さい。さらに、対向するピストンは互いの慣性力を打ち消し合うため、回転バランスにも優れている。加えて、エンジン前後長は短くコンパクトかつ軽量、そして圧倒的に低重心である。つまり「優れた回転バランス、高い剛性、低重心」というBOXERが生まれながらに備えた基本性能の高さが、WRC[世界ラリー選手権]を頂点とするあらゆるスポーツシーンにおいて決定的なアドバンテージをもたらしているのである。



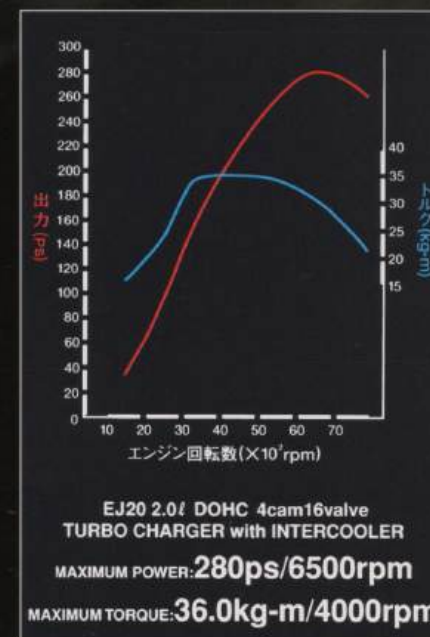
BOXER PHASE IIエンジン



高剛性シリンダーブロック



大きなバルブ面積を持つシリンダーヘッド



エンジン性能曲線図 (STiバージョン)

力強い低・中速トルクを発揮する新世代水平対向エンジン[BOXER PHASE II]。高回転域のパワーや伸び感が魅力的なBOXERであるが、オンロードのスポーツドライビングにおいては低・中速回転域におけるトルクやレスポンスの方が重要な場合も多い。WRXの2.0L4カム16バルブインタークーラー付ターボEJ20 TURBOは、デビュー以来さまざまな改良を受け続けながら[BOXER PHASE II]へと進化を果たしてきた。この新世代エンジンへの進化は、低・中速トルクの大幅な強化と実用燃費の向上を目的としたもので、走りのポテンシャルアップはめざましい結果をもたらした。[BOXER PHASE II]で与えられた進化のポイントは、燃焼効率向上と限界域の性能の安定確保である。そのために、シリンダーヘッドの吸気ポートをチューニングすることにより吸気効率を高めるとともに、高性能ターボチャージャーを280ps仕様エンジンすべてに搭載し、インタークーラーの優れた冷却効率を実現している。これにともないカム仕様や、バルブタイミング、インジェクタの最適化なども行っている。これらの結果EJ20 TURBOの醍醐味であるトップエンドまで一気に吹き上がるパワーフィールはそのままに、低・中速域における鋭いトルクの立ち上がりによる優れたドライバビリティをもたらしているばかりか、実用燃費という面でも好結果をもたらしている。セダンWRX系標準エンジンの最大トルクは34.5kg-m、そしてWRX STiでは36.0kg-mというハイスpekを実現。オーバー7000rpmまで気持ちのよいパワーの伸びを体感することができる。また、5ヶ所のベアリングで強力に支持しているクランクシャフトのスラストメタルをフライホイール側へ設定するとともに、8本もの締結ボルトでトランスミッションを固定することにより、より高い剛性と振動の低減を実現している。

“速さ”という項目と“トラクション”の関係が 身体へダイレクトに伝わってくる。

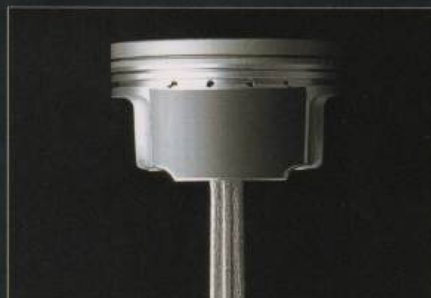
走りへのこだわりを込めて行われた
スポーツチューニングの徹底。

WRXを選択するエンスージアスティックな
ドライバーのために、EJ20 TURBOに投入さ
れたこだわりのメカニズムをご紹介します。例
えば、バルブである。まず、インテークバルブ
は慣性重量の低減のため、軽量な中空タイプ
を採用(ワゴンWRXを除く全車)。エキゾースト側は
熱伝導性の高いナトリウム封入式中空バルブ
としている。また、ショートスカートタイプのピスト
ンにはモリブデンコーティングを施してフリクショ
ンを低減。高回転に強いショートストロークエ
ンジン特性を磨きあげている。これらに加え、
STiバージョンではより高負荷に対応し、いち
だんと徹底したスポーツチューニングが行われ
ている。例えば、バルブクリアランスの調整
機構をバルブリフターケース内に収めること
によりフリクションを低減したインナーシムバルブ
リフター、強度に優れた鍛造ピストン、アルミ+
シリコンゴムにより高過給圧に対する耐熱・耐

圧力を高めた強化インタークーラーダクト、冷却
性能に優れた高効率STi 専用ラジエター、STi
専用ECU(エンジン・コントロール・ユニット)、専



ナトリウム封入中空エキゾーストバルブ



鍛造モリブデンコーティングピストン

用大流量ターボチャージャー、大口径φ93低排
圧スポーツマフラーなどがその代表である。こ
れらの結果、STiバージョンの最大トルクは
36.0kg-m/4000rpm、レブリミットは7900rpmへ
と高められ、スポーツユニットとしての走り
の快感をいちだんと大きなものとしている。そし
てもうひとつ、WRXがコンペティションユースを
視野においた“マシン”であることを示すのが
高負荷時にインタークーラーに直接冷却水を噴
霧して過給効果を高めるインタークーラー
ウォーターズプレー^{*}である。ドライバーが任意に
操作することができるマニュアルモードと、車両
が必要と判断した時に自動的に作動する
AUTOを選択することができる。

*typeRA STi, typeR STi, typeRAの砲弾型ドアミラー仕様
車(マニュアルモードのみ)

ダイレクトなシフトフィールが楽しめる
縦置き5速マニュアル・ミッション。

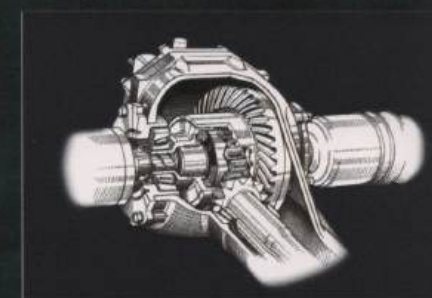
自在なシフトワークによりドライビングの自由
度を高めるマニュアル・ミッションの性能は、

WRXにとっては極めて大きなテーマである。
BOXERエンジンを縦置きに搭載するWRXは、
当然ながらトランスミッションも縦置きであり、横
置きエンジン+横置きトランスミッションのクルマ
に比べ、シフトフィーリングの面で有利な条件
を備えているといえる。加えて、ダイレクトな
シフトフィーリングをさらに節度感のある気持
ちのよいものに磨き上げるために、シンクロ
性能を強化するとともに、シフターアーム部
にはスライドベアリングを採用している(typeRA STi,
typeR STi, ワゴンWRXを除く)。また、トランスミッショ
ンケースはケース全体の剛性を高めると同時
に、エンジンとの締結ボルトを増やして接合部
の剛性を強化。パワープラントからの振動・騒
音を大幅に低減している。さらに、STiバージ
ョンでは、手首のスナップで素早く操作できるス
トローク量40mmのスーパーquickシフトリンケー
ジを採用。いちだんと切れのよいシフトワーク
を楽しむことができる。typeRA STi, typeR
STi, typeRAは各連のギヤ比を接近させ、

より高い加速性能を引き出す専用クロスレシ
オを採用。また、強化クラッチを装着しハード
なクラッチワークへの信頼性を高めている。



スーパーquickシフトリンケージ



リヤ・シュアトラックLSD

4WDのトラクション性能をさらに高める
トルク感応型リヤ・シュアトラックLSD。

スポーツドライビング時のトラクション性能を向上
するとともに、滑りやすい路面でのパワーオン時
やエンジンブレーキ時の操縦安定性も高めるた
めに、リヤデフにはシュアトラックLSD^{*}を採用した。
これは、左右後輪に回転差が生じると、左右の
アクスルに接続された2つのフェイスカム(受け皿)
の間をカムフォロワーが往復運動して摩擦を発生
させることによって、差動を制限するトルク感
応型のLSDである。アクセルオン・オフに合わせ
て確実にLSD効果を発揮し、優れたトラクション
と素直な操縦性をもたらす。また、片輪がアイス
バーンを通過する際など、極端に路面μが異なる
時はディッシュスプリングが作用することで
LSDをほぼロック状態として、より高い走破力
を確保することができる。また、typeRA STi,
typeR STiはコンベンショナルで強力なトラクショ
ンを確保するリヤ機械式LSDを採用している。

*typeRA STi, typeR STiを除く全車



アスファルトの肌触りまで感じるのは、タイヤと路面が きちんと会話しているからだ。

リニアな走りを生み出す 4輪倒立式ストラットサスペンション。

乗り心地は悪くなくても脚回りはハードに固めるのがスポーティ。こんな考えを持っているドライバーは多いのだが、スバルはそのイメージを「古い」と言わざるをえない。WRXをドライブしてみればすぐに解る。コーナーでのWRXは適度にロールしながら4つのタイヤはしっかりと路面をつかんでいる。乗り心地も長距離走行に耐えるに十分なレベルにある。そして、最も印象的なのは路面からのインフォメーションや操舵に対するリニアリティの豊かなことである。言葉を換えれば、ドライバーとクルマの一体感が極めて高く、どんな時も意のままに操れるということだ。こうしたWRXの走りを実現させるキーとなったのが、サスペンションの低フリクション化とシャシー剛性の向上である。もともとシンプルで剛性の高いストラットサスの剛性を大幅に高めるために、WRXはスバルWRCワークスカーにも搭載されている



倒立式ストラット(2ステージリニアコントロールバルブ付ダンパー)



アルミ製フロントロアアーム

倒立式ストラットを採用した。倒立式とは、ダンパーチューブを上向きにして車体に取り付けるもので、通常の形式に比べて約3倍の剛性が得られ、フリクションロスも大幅に低減している。ダンパーそのもので横力を受け止めるストラットサスペンションにとってまさに理想の構造といえる。具体的な走りへのメリットは、リヤの剛性感とステアリングに対する追随性が高まり、人車一体のハンドリングの愉しさと限界領域での安心感を極めた。また、フロントサスはL型ロアアームにバネ下荷重の軽量化のためアルミ製を採用(セダン・クーペ)。リヤサスはクロスメンバーのボディ取付け部に高い強度を与えている。そして、伸び側と縮み側それぞれにリニアコントロールバルブを持ち微妙なチューニングが可能なダンパーにより、WRX系とtypeRA・typeR系の走りを明確に区別。WRX系は操縦安定性と乗り心地のより高度なバランスを求めて、typeRA・typeR系はオンロードスポーツとしてのポテンシャルアップが図られている。

安心感のある制動力を発揮する、 4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ。

より速く確実に減速できる能力を持つことは、安全性の確保はもちろんのこと、スポーツシーンではより速く走るための必須条件である。WRXはフロントローター径277mm/2ポット、リヤローター径266mmの4輪ベンチレーテッドディスクブレーキを採用(ワゴンはリヤ・ソリッド)。高性能ブレーキパッドと相まって、ハードな使用にも耐フェード性に優れた確かな制動力を発揮する。また、ブレーキ油圧による膨張を抑える高耐圧ブレーキホースが、リニアなペダル操作性を維持する。さらにSTiバージョン^{*}では、フロント16インチブレーキに閉断面レイアウトで高剛性構造の対向4ピストン型キャリパーと4ポットシリンダーを組み合わせ、高速域や高G域での安定した制動力を確保。294mmの大径ベンチレーテッドディスクローターが優れた耐フェード性とコントロール性、耐久性を発揮する。リヤはtypeRA STiとtypeR STiに15インチ対向2ポットキャリパー付ベンチレー

テッドディスクを採用し、スポーツ走行に対応する制動性能をさらに高めた。

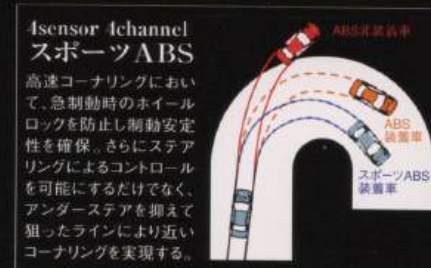
*typeRA STi標準トヨタ仕様車はフロント15インチ2ポットキャリパー付ベンチレーテッドディスクブレーキ/リヤ15インチディスクブレーキ

スポーティドライビングを楽しむために セッティングしたスポーツABS。

ハイスピードから一気に減速しながらコーナーに



フロント16インチ対向4ポットキャリパー/リヤ15インチ対向2ポットキャリパーベンチレーテッドディスクブレーキ



スポーツABS走行特性図

進入するような、スポーツ走行における制動安定性を高める高度な制御を行うスポーツABSをセダンSTi・ワゴンSTiに採用した。通常の4センサー4チャンネルABSが、後輪を左右輪の先にスリップした方に合わせて同時に制御(セレクトロー制御)するのに対し、スポーツABSは一定以上の減速度が加わった時、後輪左右を独立して制御する。これによりコーナリング制動時に、コーナー外輪の制動力を最適制御することでアンダーステアを抑える効果をもたらす。

16インチ・ハイグリップタイヤ& 新デザインアルミホイール。

typeRA STi、typeR STi、typeRAにはハイグリップタイヤ、ポテンザRE010と16×7JJアルミホイールを装着。オンロード・スポーツの走りを十分に引き出すことを目指した選択である。また、WRXとWRX typeRA、およびワゴンにはニューデザインの16×7JJアルミホイールを新たに採用している。

ステアリングを切り、前輪が曲がり、クルマが向きを変える。 そのプロセスの速さが“剛性”だ。

BOXER 4WDだから実現できた
高剛性&軽量ボディ。

ボディの重要さは、最近では多くのドライバーが耳にするようになったと思う。ハンドリングや乗り心地を決定付ける要素として、そしてパシブセーフティの要として、優れたボディはその両面で大きな役割を果たす。例えば、スポーツドライビングにおいて、ステアリングを切った瞬間にグッとかかる横Gが感じられない、ステアリング操作に対してクルマが曲がり始めるのが若干遅く感じる、といったことを経験したことはないだろうか。その原因は、ボディの剛性不足である場合も多い。WRXが目指したリニアリティとは、ドライバーとクルマの動きの一体感である。クルマを曲げようとイメージした瞬間に、スッと曲がる。狙った通りのラインを、意識しなくてもクルマがきちんとトレースしていく、そんな走りである。そして、この走りを実現するために非常に重要なのがボディの剛性なのだ。その点、WRXはBOXER 4WDというパワートレインを持っているため、ボディ剛性という面でも極めて有利な立場にある。なぜならBOXERエンジンの場合、フロントのサイドフレームを前席からバンパー前端までほぼストレートに配置することができるうえ、フロントサスペンションのボディ取り付け位置に頑丈なクロスメンバーを装着できるなど、横置きエンジン搭載車に比べて基本的にフロントまわりの剛性を高くすることが可能なのである。これに加えて、一体構造のサイドパネル、リヤおよびフロントレールの閉断面化などにより、ボディの骨格部分をさらに強化し、高度な横剛性、ねじり剛性を確保している。

高剛性と衝突安全性の高さも両立。

フロントのサイドフレームを前席からバンパー前端までほぼストレートに配置できるというBOXER 4WDならではのボディ構造は、前からの衝突時における衝撃吸収能力を高める上でも大きな効果を果たしている。さらに、左右のフロントビラー間を連結するステアリングサポー

トビームが、衝突時のステアリングの後退を抑制し、ドライバーへの衝撃を緩和。もちろん、それぞれのドアの内部にはサイドドアビームを装着し、横方向からの衝撃に対して備えている。

全車に軽量アルミフロントフード採用。

ボディ全体の軽量化はもとより、フロントまわりの荷重を軽減して回頭性の向上に貢献するアルミ製フロントフードをビュースポーツへのこだわりとして全車に採用している。



高剛性ボディ



アルミ製フロントフード



WRカータイプリヤスポイラー



デュアルSRSエアバッグ作動イメージ

新デザインのフロントアンダースポイラー
&リヤスポイラー採用。

WRCワークスカーに迫るエアロボディ。WRX STiがバージョンVIとなるにあたってひとつの課題が高速走行時における空力性能のアップであった。フロントバンパーの下部には、フロントのリフト低減のためアンダースポイラー^{*}を追加するとともに、STi系の全車には翼断面形状を一新したリヤスポイラーを装着した。これにより、特にリヤのダウンフォースを高めることに成功している。また、typeRA STiとtypeRAには新たに固定式の砲弾型ドアミラーを選択仕様として設定した。コンパクトで前面投影面積の削減により空気抵抗の減少に貢献する。また、この砲弾型ミラーの下部に装着したフィン^{*}は、雨中走行におけるサイドウィンドウへの水滴の付着を抑える効果がある。^{*}typeRA STiとtypeRAを除く

MOMO製SRSエアバッグ内蔵
ステアリングホイール

WRXはドライバーの頭や胸などへの衝撃を緩和するSRSエアバッグを内蔵した、MOMO製本革巻ステアリングホイールを全車に標準装備した。デュアルSRSエアバッグもメーカーオプションで設定している^{*}。^{*}typeRA STiを除く。typeRAの標準ドアミラー仕様車を選択した場合、標準装備となります。

徹底した防錆対策による高い耐久性。

ボディを長期間維持するため、徹底した防錆対策を実施。ドア、トランクリッド部にメッキ銅板を使用したほか、床下、タイヤハウス周辺に溶融亜鉛メッキ銅板などを採用。さらにドア/サイドシルなどの閉断面への防錆ワックス処理やアンダーコートを行うことにより、ハイレベルな耐久性を確保している。

SRS=Supplemental Restraint System(補助拘束装置)
お子様は必ず後席に乘坐してください。またチャイルドシートは、後席に装着してください。この他SRSエアバッグについては安全上ご注意ください項目があります。必ず車両の取扱説明書をお読みください。なお、SRSエアバッグは衝突時の衝撃が弱い場合は作動しない場合があります。



WRX

STI Version VI

INSTRUMENT PANEL



WRX

STI Version VI

BUCKET SEATS



WRX

STi Version VI

2.0 BOXER PHASE II
4cam16valve TURBO 4WD [5MT]



PHOTO:カシマイエロー



主要装備 ①WRカータイプリヤスポイラー ②スポーツABS ③STiロゴ付大口径テールパイプ ④CDプレーヤー一体
高性能オーディオ&6スピーカー (ADDZEST) ⑤カラーフロントアンダースポイラー ⑥カラーサイド&リヤアンダー
スカート ⑦205/50R16タイヤ (ポテンザS01) &16インチアルミホイール (5本スポーク) ⑧フロント・カーボンスト
ラットタワーバー ⑨STiチューニングエンジン ⑩スーパーイックシフトリンケージ ⑪倒立式ストラットサスペンション
⑫リヤ・シュアトラックLSD ⑬フロント16インチ対向4ポットキャリバー付ベンチレーテッドディスクブレーキ ⑭オートエアコン

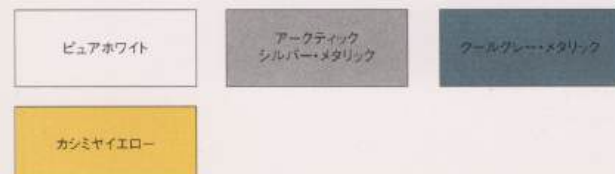
STiがドライビングの楽しさにこだわり尽くした、
BOXER 4WDスポーツの究極。

STiがエンジン、脚回りはじめ全身をチューニング。しかも、
オンロードユースを想定し、フル装備の快適さをも兼ね備えた4ドアボディ。
まさにすべての望みをかなえてくれる1台である。



シート生地:ジャージ+エクセース®/スエードトリコット (STi刺繍付)*

BODY COLOR



カシマイエロー

*エクセース®はフロントシートのみ。エクセース®は東レ株式会社の登録商標。

WRX

type RA STi Version VI

2.0 BOXER PHASE II
4cam16valve TURBO 4WD [5MT]



PHOTO:ピュアホワイト 砲弾型ドアミラー仕様車



主要装備 ①ドライバーズコントロールセンターデフ4WD ②フロント16インチ対向4ポットキャリバー付ベンチレーテッド
ディスクブレーキ/リヤ15インチ対向2ポットキャリバー付ベンチレーテッドディスクブレーキ (砲弾型ドアミラー仕様車)
③205/50R16タイヤ (ポテンザRE010) ④WRCタイプブルーベンチレーター ⑤WRカータイプリヤスポイラー ⑥リヤ
機械式LSD ⑦STiチューニングエンジン ⑧インタークーラー・ウォーターズプレイ ⑨クイックレスポンスステアリング
(13:1) ⑩スーパーイックシフトリンケージ ⑪クロスレシオトランスミッション ⑫強化クラッチカバー ⑬強化リヤアク
スル ⑭倒立式ストラットサスペンション (ハードタイプ)

絶対的なアドバンテージを求めた
STiのコンペティション・フルスペックモデル。

ドライバーズコントロールセンターデフ方式4WDやクロスミッション、
ハードサス、高性能ブレーキなどがリアルスポーツドライビングに対応。
すべてにコンペティションを想定したスーパーウェポン。



シート生地:ジャージ+エクセース®/スエードトリコット (STi刺繍付)*

BODY COLOR



★標準ドアミラー仕様車と砲弾型ドアミラー仕様車があります。詳しい仕様内容は30ページの装備表をご覧ください。
*エクセース®はフロントシートのみ。エクセース®は東レ株式会社の登録商標。

WRX

2.0L BOXER PHASE II
4cam16valve TURBO 4WD [5MT]

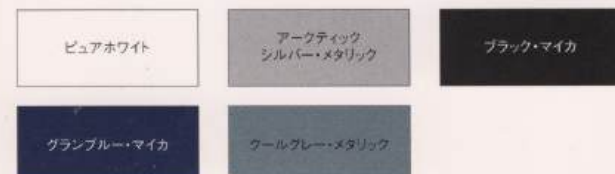


PHOTO:ブラック・マイカ



シート生地:ジャージ

BODY COLOR



WRX

type RA

2.0L BOXER PHASE II
4cam16valve TURBO 4WD [5MT]



PHOTO:ビュアホワイト・砲弾型ドアミラー仕様車



シート生地:ジャージ

PHOTO:砲弾型ドアミラー仕様車

BODY COLOR



主要装備 ①倒立式ストラットサスペンション ②205/50R16タイヤ(ポテンザS01) & 16インチアルミホイール(6本スポーク) ③CDプレーヤー一体高機能オーディオ&6スピーカー(ADDZEST) ④リヤスポイラー ●大径フォグランプ(マルチリフレクタータイプ) ●カラードフロントアンダースポイラー ●カラードサイド&リヤアンダースカート ●アルミ製フロントフード ●本革巻シフトノブ&ハンドブレーキレバー ●パワーアンテナ ●集中ドアロック ●クイックシフトリネージュ ●MOMO製SRSエアバッグ内蔵本革巻ステアリングホイール ●4センサー4チャンネルABS ●リヤ・シュアトラックLSD ●オートエアコン

あらゆるシーンでスポーツを感じるために。
ピュアスポーツセダンの進化形。

高い完成度を誇るオリジナル4ドアWRX。

BOXER 4WDが生み出す圧倒的なパワーと絶対的な走行安定性が、
ピュアスポーツセダンの奥深い歓びを教えてくれる。



主要装備 ①インタークーラー・ウォーターズプレイ(砲弾型ドアミラー仕様車) ②リヤ・シュアトラックLSD ③ハイワッテージバルブ付ハロゲンヘッドライト ④砲弾型ドアミラー(選択仕様) ●アルミ製フロントフード ●MOMO製SRSエアバッグ内蔵本革巻ステアリングホイール ●本革巻シフトノブ&ハンドブレーキレバー ●205/50R16タイヤ(ポテンザRE010) & 16インチアルミホイール(6本スポーク) ●クイックシフトリネージュ ●クロスレシオトランスミッション ●倒立式ストラットサスペンション(ハードタイプ) ●アルミ製フロントロアアーム

コンペティションにターゲットを絞り
スパルタンであることに徹したベーシックWRX。

きわめてシンプルな装備による軽量ボディ。

クロスミッション、リヤ・シュアトラックLSD、ハードサス、ポテンザRE010など、
実戦で役に立つ機能装備を厳選。

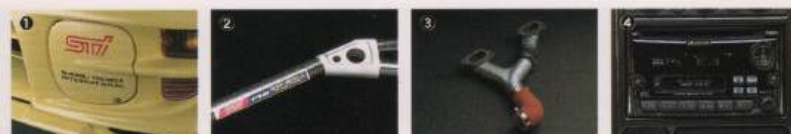
WRX

STi Version VI

2.0 BOXER PHASE II
4cam16valve TURBO 4WD [5MT]



PHOTO:カシマイエロー



主要装備 ①WRCタイプフォグランプカバー ②フロント・カーボンストラットタワーバー ③強化インテーク・ラダーダクト
④CDプレーヤー・体高機能オーディオ&6スピーカー (KENWOOD) ⑤大型ルーフ&ウエストスポイラー ⑥カラードフロントアンダースポイラー ⑦カラードサイド&リアアンダースカート ⑧205/50R16タイヤ (ポテンザS01) &16インチアルミホイール (6本スポーク) ⑨STiチューニングエンジン ⑩スーパーイックシフトリンケージ ⑪スポーツABS ⑫倒立式ストラットサスペンション ⑬リヤ・シュアトラックLSD ⑭フロント16インチ対向4ポットキャリパー付ベンチレーテッドディスクブレーキ ⑮オートエアコン

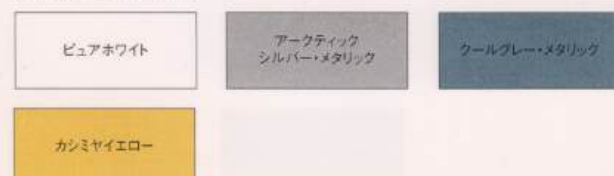
コンパクトなワゴンボディに280psのSTiパワー。
BOXER 4WDスポーツのもうひとつのカタチ。

機能的なワゴンパッケージに280psのSTiチューンエンジンを搭載。
セダンWRX STiと同等の高性能メカニズムを全身に与えられ、
ピュアスポーツワゴンという希有な存在を主張する。



シート生地:ジャージ+エクセース®/スエードトリコット (STi刺繍付) *

BODY COLOR



*エクセース®はフロントシートのみ。エクセース®は東レ株式会社の登録商標。

WRX

2.0 BOXER PHASE II
4cam16valve TURBO 4WD [5MT/E-4AT]



PHOTO:クールグレー・メタリック



主要装備 ①ルーフ&ウエストスポイラー ②大径フォグランプ (マルチリフレクター) ③CDプレーヤー・体高機能オーディオ&6スピーカー (KENWOOD) ④VTD-4WD (AT車) ⑤電動格納式リモコンドアミラー ⑥カラードフロントアンダースポイラー ⑦カラードサイド&リアアンダースカート ⑧アルミ製フロントフード ⑨MOMO製SRSエアバック内蔵本革巻ステアリングホイール ⑩本革巻シフトノブ (ATセレクトレバー) &ハンドブレーキレバー ⑪ルーフアンテナ ⑫トノカバー ⑬クイックシフトリンケージ (MT車) ⑭倒立式ストラットサスペンション ⑮4センサー4チャンネルABS ⑯リヤ・シュアトラックLSD ⑰オートエアコン

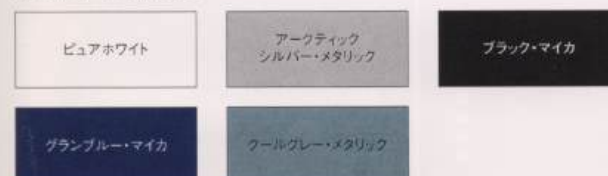
ピュアスポーツの走りをワゴンで楽しむ。
オールマイティスポーツ。

WRXシリーズ中唯一、AT車を持つピュアスポーツワゴン。
本格スポーツドライビングも、ワゴンの多機能性も、どちらも楽しめる。
さまざまな要求に応える、ユニークなキャラクター。



シート生地:ジャージ

BODY COLOR



WRX

type R STi Version VI

2.0 BOXER PHASE II
4cam 16valve TURBO 4WD [5MT]

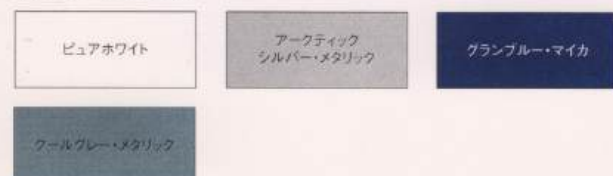


PHOTO: グランブルー・マイカ



シート生地: ジャージ+エクセス®/スエードトリコット (STi刺繍付)*

BODY COLOR



*エクセス®はフロントシートのみ。エクセス®は東レ株式会社の登録商標。



主要装備 ①WRカータイプリアスポイラー ②フロント・カーボンストラットタワーバー ③ドライバーズコントロールセンターデフ方式4WD ④スーパーquickシフトリンケージ ⑤カラーデッドフロントアンダースポイラー ⑥カラーデッドサイド&リアアンダースカート ⑦205/50R16タイヤ (ポテンザRE010) & 16インチアルミホイール (5本スポーク) ⑧STiチューニングエンジン ⑨フロント16インチ対向4ポットキャリパー付ベンチレーテッドディスクブレーキ/リア15インチ対向2ポットキャリパー付ベンチレーテッドディスクブレーキ ⑩リヤ機械式LSD ⑪強化リヤアクスル ⑫倒立式ストラットサスペンション (ハードタイプ) ⑬オートエアコン

WRCワークスからのフィードバックを凝縮。
STiのスポーツスピリッツを全身で感じるクーペ。

インプレッサWRカーを彷彿させるクーペボディと大型リヤスポイラー。
そしてドライバーズコントロールセンターデフ4WD、クロスミッションなど、
実戦からフィードバックされたメカニズムを満載したロードバージョン。

WRC!

We are Challenging The World.

WRCは、市販車ベースのマシンが戦う数少ない世界選手権である。あなたのWRXが
“世界”と闘う。“世界”で得た技術が、あなたのWRXに注ぎ込まれている。
だから、WRXに乗ることは、ワクワクするほど楽しいのだ。



OPTION

メーカー装着オプション



●電動チルト&スライドサンルーフ
(セダンWRX、ワゴンWRXにメーカー装着オプション)

選択仕様



●砲弾型ドアミラー (typeRA STi, typeRA)
※砲弾型ドアミラーは、標準ドアミラーに比べミラー面積が小さく曲率が異なるので、見え方も変わります。

ACCESSORIES

ディーラー装着オプション



●スポーツ3速メーター

●スポーツシングルメーター

CARBON TYPE INTERIOR

●カーボンタイプインパネセット
5点セット (エアコン吹き出し部 [センター+左右] +センターパネル部+シフトレバー部)
●カーボンタイプメーターバイザー
●カーボンタイプドアトリムセット
●カーボンシフトノブ (MT車)
●カーボンパーキングブレーキレバー
●カーボンタイプドアトリムセット
前後席左右4枚セット
・写真はスポーツ3速メーター、スポーツシングルメーターを装着しています。

※掲載写真ディーラー
装着オプションです。
他にも各種ブランド
のアイテムを多彩に
用意しています。
詳しくはアクセサリ
カタログをご覧ください。



EQUIPMENT

車種	ビュアスポーツセダン				ビュアスポーツワゴン		ビュアスポーツクーペ	
	WRX Version VI 5MT	WRX typeRA STI Version VI 5MT	WRX 5MT	WRX typeRA 5MT	WRX Version VI 5MT	WRX 5MT/E-4AT	WRX typeR STI Version VI 5MT	WRX typeR STI Version VI 5MT
■外装								
フロントグリルエンブレム(○STIチェリーレッド)	●	○	●	●	○	●	○	○
マルチリフレクター異型ハロゲンヘッドライト(○ハイワッタージバルブ)	●	○	●	○	●	●	○	○
マルチリフレクター大径フォグランプ	●	●	●	●	●	●	●	●
WRCタイプフォグランプカバー/STIステッカー付(フォグランプ無)	●	●	●	●	●	●	●	●
電動格納式リモコンカラードアミラー	●	●	●	●	●	●	●	●
砲弾型ドアミラー	●	★(選択仕様)	●	★(選択仕様)	●	●	●	●
STIフェンダーサイドエンブレム	●	●	●	●	●	●	●	●
カラードフロントアンダースポイラー	●	●	●	●	●	●	●	●
フロントバンパーカラードラジエターグリル	●	●	●	●	●	●	●	●
カラードサイド&リヤアンダースカート	●	●	●	●	●	●	●	●
LEDハイマウントストップランプ内蔵リヤスポイラー(○WRカータイプ)	●	●	●	●	●	●	●	●
ルーフ&ウエストスポイラー(○大型)	●	●	●	●	●	●	●	●
WRCタイプルーフベンチレーター(センター・シングル)	●	●	●	●	●	●	●	●
アルミ製フロントフード	●	●	●	●	●	●	●	●
カラードドアハンドル	●	●	●	●	●	●	●	●
グリーンガラス(○リヤ&リヤクォーター濃色ガラス)	●	●	●	●	●	●	●	●
ウォッシャー連動ミストスイッチ付間けつワイパー(○タイマー付)	●	●	●	●	●	●	●	●
リヤWRX STIステッカー	●	●	●	●	●	●	●	●
リヤワイパー&ウォッシャー	●	●	●	●	●	●	●	●
マフラーカッター(○大径シングル・STIロゴ付●デュアル)	●	●	●	●	●	●	●	●
16インチJ.J.J.アルミホイール(○5本スポーク●6本スポーク)	●	●	●	●	●	●	●	●
205/50R16ラジアルタイヤ(○ポテンザREDO10●ポテンザS01●アドバンA680)	○	○	○	○	○	○MT車 ●AT車	○	○
■運転席まわり/オーディオ/パワー装置/シート/内装								
MOMO SRSエアバッグ内蔵本革ステアリングホイール(○STI専用チェリーレッドステッチ付)	○	○	●	●	○	○	○	○
クイックレスポンスステアリング(オイルクーラー&大容量オイルポンプ付)(○I3:I●I5:I)	●	○	●	●	○	○	○	○
本革巻ATセレクトレバー&ハンドブレーキレバー	○	○	●	●	○	○AT車 ●MT車	○	○
本革巻シフトノブ(○STI専用)&ハンドブレーキレバー	○	○	●	●	○	○	○	○
ホワイトメーター(○メタル調メーターパネル)	○	○	●	●	○	○	○	○
オートエアコン	●	●	●	★(選択仕様)	●	●	●	●
インパネカップホルダー	●	●	●	●	●	●	●	●
後席暖房	●	●	●	●	●	●	●	●
CDプレーヤー一体フルジョックカセットデッキ・AM/FM電子チューナー・120W&6スピーカー(○ADDZEST●KENWOODインテグレートサウンドシステム)	○	○	○	○	○	○	○	○
アンテナ(○パワー○ルーフ)	○	○	○	○	○	○	○	○
パワーウィンドウ(運転席ワンタッチ式)	●	●	●	●	●	●	●	●
集中ドアロック	●	●	●	●	●	●	●	●
キーレスエントリー(赤外線リモコンタイプ)	○	○	○	○	○	○	○	○
シート材質(○ジャージ&エクセス®/スエードトリコット(STI刺繍付)●ジャージ)	○	○	○	○	○	○	○	○
フロントバケットシート(運転席ダイヤル式デュアルシートリファーター付)	○	○	○	○	○	○	○	○
6:4分割可倒式リヤシート(座面分割可/可倒式ビロ付/シートベルトバックル格納ポケット付)	○	○	○	○	○	○	○	○
ドノカバー/ラゲッジネット/ラゲッジフック	○	○	○	○	○	○	○	○
アシストグリップ(○助手席+後席左右●助手席)	○	○	○	○	○	○	○	○
スポーツマップランプ	○	○	○	○	○	○	○	○
後席灰皿	○	○	○	○	○	○	○	○
■エンジン								
中空インターバルバルブ&ナトリウム封入中空エキゾーストバルブ	●	●	●	●	●	●	●	●
メタルガasket	○	○	○	○	○	○	○	○
低背圧マフラー(○大口径テールパイプφ93)	○	○	○	○	○	○	○	○
インタークーラーウォーターズブレイ(○マニュアル&オート●マニュアル)	○	○	○	★(選択仕様)	○	○	○	○
STI ECU	●	●	●	●	●	●	●	●
鍛造モリブデンコーティングピストン	●	●	●	●	●	●	●	●
インナーシムバルブリファター	○	○	○	○	○	○	○	○
赤チタニウム塗装インタークーラーマニホールド	○	○	○	○	○	○	○	○
シルバー塗装インタークーラー("Tuned by STI"ステッカー付)	○	○	○	○	○	○	○	○
強化インタークーラーダクト(アルミ+シリコンゴム)	○	○	○	○	○	○	○	○
STI専用ラジエター(冷却効率向上)	○	○	○	○	○	○	○	○
ラジエターダクトリングファン	○	○	○	○	○	○	○	○
■バワートレイン								
フルタイム4WD(○ドライバースコントロールセンターデフ方式4WD ○ビスカスLSD付センターデフ方式4WD●VTD-4WD)	○	○	○	○	○	○MT車 ●AT車	○	○
クロスレシオトランスミッション	○	○	○	○	○	○	○	○
クイックシフトリンケージ(○スーパークイック)	○	○	○	○	○	○MT車	○	○
強化トランスミッション(○強化クラッチカバー付)	○	○	○	○	○	○	○	○
強化リヤアクスル	○	○	○	○	○	○	○	○
リヤLSD(○2ウェイ4ビニオン機械式●シュアトラック®)	○	○	○	○	○	○	○	○
■サスペンション&ブレーキシステム								
独立式横トラストポサスベション(2ウェッジリニアコントロールバルブ付ダンパー)(○ハードタイプ)	○	○	○	○	○	○	○	○
アルミ製フロントロアアーム	○	○	○	○	○	○	○	○
フロント・カーボンストラットタワーバー(Made by FHI Aerospace Division)	○	○	○	○	○	○	○	○
フロントベンチレーテッドディスクブレーキ(○16インチ対向4ポットキャリパー付●15インチ2ポットキャリパー付)	○	★(選択仕様)	○	○	○	○	○	○
リヤ・ベンチレーテッドディスクブレーキ(○15インチ対向2ポットキャリパー付●14インチ)	○	○	○	○	○	○	○	○
リヤ14インチディスクブレーキ	○	○	○	○	○	○	○	○
■安全装備								
4センサー4チャンネルABS(○スポーツABS)	○	○	○	★(選択仕様)	○	○	○	○
運転席SRSエアバッグ	○	○	○	○	○	○	○	○
ハイマウントストップランプ(○リヤスポイラー内蔵STI専用○リヤスポイラー内蔵)	○	○	○	○	○	○	○	○
クラッチスタートシステム	○	○	○	○	○	○	○	○
■メーカー装着オプション								
デュアルSRSエアバッグ	注	▲	▲	★(選択仕様)	▲	▲	▲	▲
電動デルト&スライドサンルーフ			▲			▲		
■その他全車標準装備								

フロント合わせガラス/リヤウインドウデフォグガー(タイマー付)/チルトステアリング/ATパワーモード/スノーホールドモードスイッチ(AT車)/半ドア表示モニター/燃料残量ウォーニング/メーター内デジタル時計機能/運転席シートベルト未装着ウォーニングランプ/イグニッションキー抜き忘れウォーニングブザー/イグニッションキー連動ライトオフ/デッドインナーミラー/灰皿照明(前席)/インパネセンターポケット(リッド付)/ダブルホーン/フロント3点式ELRシートベルト(ショルダースタッシャー&シート体アンカー付)/リヤ左右席3点式ELRシートベルト(チャイルドシート対応機構付)/リヤシートベルトバックル格納ポケット(ワゴン)/リヤドアチャイルドロック(クレーブを除く)/フットレスト/助手席フォークインスライド(クレーブ)/フロントドアポケット/トランクルームランプ(RA, RA, STIを除くセダン・クレーブ)/ラゲッジルームランプ(ワゴン)/サイドアビーム/ステアリングサポートビーム/テンポラリースペアタイヤ/高耐圧ブレーキホース/高性能フロントブレーキパッド/スタビライザー(フロント&リヤ)/メタル調センターパネル/インパネアシスタントボックス(リッド付) 注/カップホルダー内蔵コンソールボックス(リッド付)

注:インパネアシスタントボックスはデュアルSRSエアバッグ装着車には装備されません。※シュアトラック®(SURETRAC®)は英国AUTOMOTIVE PRODUCTS社の登録商標です。■スペアタイヤはテンポラリースペアタイヤ(応急スペアタイヤ)です。■スピードウォーナー(速度警報装置)はディーラー装着オプションで取り付けられます。

選択仕様装備(WRX typeRA STI VersionVI, WRX typeRAはドアミラーの形状により以下の組み合わせの仕様となります)

車種	WRX typeRA STI VersionVI		WRX typeRA	
	標準ドアミラー仕様車	砲弾型ドアミラー仕様車	標準ドアミラー仕様車	砲弾型ドアミラー仕様車
フロント16インチ対向4ポットキャリパー付ベンチレーテッドディスクブレーキ/リヤ15インチ対向2ポットキャリパー付ベンチレーテッドディスクブレーキ	—	★	—	—
フロント15インチ2ポットキャリパー付ベンチレーテッドディスクブレーキ/リヤ15インチディスクブレーキ	★	—	—	—
4センサー4チャンネルABS+デュアルSRSエアバッグ+オートエアコン	—	—	★	—
インタークーラーウォーターズブレイ	(マニュアル&オート)	(マニュアル&オート)	—	★(マニュアル)

SPECIFICATIONS

車名・型式		スバル・GF-GC8 ビュアスポーツ セダン				スバル・GF-GF8 ビュアスポーツ ワゴン			スバル・GF-GC8 ビュアスポーツ クーペ	
車種	WRX STi Version VI	WRX typeRA STi Version VI	WRX	WRX typeRA	WRX STi Version VI	WRX		WRX typeR STi Version VI		
	5MT	5MT	5MT	5MT	5MT	5MT	E-4AT	5MT		
■寸法・重量										
全長(mm)					4350					
全幅(mm)					1690					
全高(mm)	1405							1440		
室内長(mm)	1800							1770		
室内幅(mm)					1385					
室内高(mm)					1170					
ホイールベース(mm)					2520					
トレッド(前)(mm)					1470					
トレッド(後)(mm)					1460					
最低地上高(mm)	155	145	155	145	155			145		
車両重量(kg) (注1)	1270	1240	1270	1210	1310	1300	1330	1260		
乗車定員(名)					5					
車両総重量(kg) (注1)	1545	1515	1545	1485	1585	1575	1605	1535		
■性能										
最小回転半径(m)					5.2					
燃料消費率 (km/ℓ) (10・15モード燃費 (運輸省審査値))	10.2	10.0	10.2	10.0	10.2	11.0	10.2	10.0		
■エンジン主要諸元										
型式					EJ20					
種類					水平対向4気筒「BOXER PHASE II」DOHC4カム16バルブ空冷インタークーラーターボ					
内径×行程(mm)					92.0×75.0					
総排気量(cc)					1994					
圧縮比	8.0				8.0			9.0		
最高出力(ネット)(ps/rpm)	280/6500				280/6500			240/6000		
最大トルク(ネット)(kg-m/rpm)	36.0/4000				34.5/4000	36.0/4000			280/6500	
燃料供給装置					EGI(電子制御燃料噴射装置:マルチポイント・インジェクション)					
燃料種類					無鉛プレミアムガソリン					
燃料タンク容量(ℓ)					60					
■動力伝達装置										
変速機形式	5MT				5MT			E-4AT	5MT	
変速比(第1速)	3.166	3.083	3.166	3.083	3.166	3.454	2.785	3.083		
変速比(第2速)	1.882	2.062	1.882	2.062	1.882	2.062	1.545	2.062		
変速比(第3速)	1.296	1.545	1.296	1.545	1.296	1.448	1.000	1.545		
変速比(第4速)	0.972	1.151	0.972	1.151	0.972	1.088	0.694	1.151		
変速比(第5速)	0.738	0.825	0.738	0.825	0.738	0.825	—	0.825		
変速比(後退)	3.333	3.333	3.333	3.333	3.333	3.333	2.272	3.333		
減速比	4.444	4.444	4.444	4.444	4.444	4.111	4.111	4.444		
■ステアリング										
歯車形式					ラック & ピニオン式					
ギヤ比(オーバーオール)	15:1	13:1			15:1					
■懸架装置										
前輪					ストラット式独立懸架					
後輪					ストラット式独立懸架					
■制動装置										
主ブレーキ形式					2系統油圧式(倍力装置付)					
前ブレーキ					ベンチレーテッドディスク					
後ブレーキ					ベンチレーテッドディスク			ディスク	ベンチレーテッドディスク	
駐車ブレーキ形式					機械式後2輪制動					

スピードはひかえめに、安全はスバルの願い。シートベルトを締めて安全運転。

Active Driving, Active Safety
SUBARU



富士重工業株式会社

東京都新宿区西新宿1-7-2 スバルビル(〒160-8316)
国内営業本部マーケティング推進部99A-37(99.9) © 1999



スバルテクニカインターナショナル株式会社
東京都三鷹市大沢3-9-6 富士重工業(株)東京事業所内
お問い合わせは企画業務部TEL.0422-33-7848まで。

このカタログは再生紙を使用しています。