

NEW
Impreza

SUBARU®

目次

開発の狙い	3
ラインナップ	4
NEWインプレッサの内容	6
エンジン“BOXER MASTER-4”-1	8
エンジン“BOXER MASTER-4”-2	10
ドライブレイン	12
シャシー	14
エクステリア	16
インテリア	18
安全性・快適性	20
SPORTS WAGON 主要装備・諸元	22
HARDTOP SEDAN 主要装備・諸元	24
WRX 主要装備・諸元	26
STi Version III 主要装備・諸元	27

開発の狙い

「1ランクアップが 確実に分かる進化の実現」

'92年10月にデビューしたインプレッサは、「洗練された、軽快な走りのテイストを最大の魅力とする、都会的でセンスの良いドライバーズ・ベイスック」をトータルコンセプトとして開発されたモデルです。バランスの良さを最大の特徴とするスバル独自のBOXERエンジン縦置の4WD&2WDパワートレインレイアウト、高剛性&ロングストロークの4輪ストラットサスペンション、すべての走りの基本となる軽量&高剛性ボディ、といったレガシィの技術的特徴を、コンパクトなパッケージングの中に受継いだインプレッサは、その優れた基本性能の高さから生まれる「クラスを超えた走りのクオリティ」に高い評価を獲得してきました。

特に、ハイパワーの2.0ℓ BOXER-TURBOエンジンを搭載する4WDピュアスポーツセダン「WRX」のWRC（世界ラリー選手権）における活躍と、'95シーズンのドライバーズ&マニュファクチュアラーズのWRCダブルタイトル獲得の実績は、インプレッサの卓越した走りのポテンシャルの実証に他なりません。

また、軽快な走りとスポーティなスタイリングを融合させた、新コンセプトの「スポーツワゴン」は、スバルによって開拓された我が国のワゴンマーケットに、新たなジャンルを創造した存在として、注目を集め続けています。

今回発表いたしますNEWインプレッサは、以上のようなインプレッサ独自の個性のさらなる洗練・強化を図るために、要所の抜本的なリフレッシュを実施したモデルです。開発にあたっては、レベルアップがどなたにも納得していただける明確な性能・機能の進化を作り込むことを目的に「1ランクアップが確実に分かる進化の実現」をコンセプトとして設定しました。特に、エンジン性能、ブレーキ性能までも含めた、走りの総合性能の向上については、徹底的な取り組みを行い、1.5ℓ NAのベーシックモデルから、2.0ℓ ターボのハイパワーモデルまで、すべてのモデルで、大幅な性能向上を実現しています。

開発テーマ

NEWインプレッサの主要開発テーマは以下の3点です。

1. 「軽快な走り」のさらなる熟成

ターボシリーズはエンジンの出力&トルクの大幅な向上と同時に、'95年WRCダブルタイトル獲得を果たしたモータースポーツフィールドからの技術ノウハウ（パワートレイン、サスペンション、ブレーキ、タイヤ、ホイール等）をフィードバックしていちだんと性能を強化し、スバルならではの「速さ」「安心」感のある走りを実現しました。

NAシリーズはターボシリーズと同一のパワートレインレイアウト、および、ボディ構造から生まれる「安定」「安心」感のある卓越した走りに加え、低中速トルクの大幅向上により、実用域での「フットワークの良い軽快な走り」をさらに洗練させました。

2. 「若さを感じさせるデザイン」のさらなるリファイン

コンパクトなボディサイズと軽快な走りを特徴とするインプレッサの個性を強化するために、「スポーティ」をキーワードに、フロントのフェイスリフトをはじめ、ホイール、リヤ廻りに至るまで、統一したデザイン表現でリファインしました。

3. 実用性能の向上

スポーツワゴンのラゲッジスペースレイアウトのリファインをはじめ、各部の操作性等にもきめ細かく対応し、日常的使用における扱いやすさを向上しました。さらに、燃費や静粛性等についても1ランクのレベルアップを実現しています。



▼スポーツワゴン C'z



▼ハードトップセダン SX



▼WRX STi Version III



BBSホイールはオプション

[スポーツワゴン]

WRX STi Version III

2.0ℓ 4カム16バルブターボ
4WD 5MT

WRX

2.0ℓ 4カム16バルブターボ
4WD E-4AT/5MT

HX-20S

2.0ℓ 16バルブ
4WD E-4AT/5MT

GB

1.8ℓ 16バルブ
4WD E-4AT/5MT 2WD E-4AT/5MT

C'z

1.5ℓ 16バルブ
4WD E-4AT/5MT 2WD E-4AT/5MT

[ピュアスポーツセダン]

WRX STi Version III

2.0ℓ 4カム16バルブターボ
4WD 5MT

WRX

2.0ℓ 4カム16バルブターボ
4WD 5MT

WRX type RA STi Version III

2.0ℓ 4カム16バルブターボ
4WD 5MT

WRX type RA

2.0ℓ 4カム16バルブターボ
4WD 5MT

[ハードトップセダン]

HX-20S

2.0ℓ 16バルブ
4WD E-4AT/5MT

SX

1.5ℓ 16バルブ
2WD E-4AT/5MT

CS Extra

1.5ℓ 16バルブ
4WD E-4AT/5MT 2WD E-4AT/5MT

CF(受注生産車)

1.5ℓ 16バルブ
4WD 5MT 2WD 5MT

項目	狙い	実施内容
エンジン基本性能向上 (ボクサーマスタ4搭載)	<NA> ●NA系エンジン性能の一格ランクアップ トルクの全域大幅向上 レスポンスの良い、軽快な加速感	●中速トルクアップチャンバー採用 ●バルブシステムソリッド化 ●低フリクションピストン採用 ●シリンダーヘッド冷却性能向上 ●圧縮比アップ (9.5→9.7)
	<TURBO> ●ターボエンジンの性能向上 (セダン: 260→280ps、31.5→33.5kg-m) (ワゴン: 220→240ps、28.5→31.0kg-m) 中速トルク向上 ダイナミックな加速感 シャープなレスポンス	●過給圧アップ ●インタークーラー大型化 ●通気抵抗低減 ●バルブシステムソリッド化 ●低フリクションピストン採用 ●シリンダーヘッド冷却性能向上 ●低背圧マフラー採用
	●STiバージョンの性能向上 (セダン: 275→280ps、32.5→35.0kg-m) (ワゴン: 260→280ps、31.5→35.0kg-m) モータースポーツユースを前提とした 性能 & レスポンスの追求 耐久性の向上	●過給圧アップ ●専用ターボチャージャー採用 ●インタークーラー大型化 ●通気抵抗低減 ●インタークーラーウォータースプレイ・オートモード採用 (WRX-R STi Ver. III) ●低フリクションピストン採用 ●シリンダーヘッド冷却性能向上 ●専用低背圧マフラー採用
燃費性能向上	●全車種燃費性能向上 NA系10・15モード燃費平均8.4%向上 ターボ系10・15モード燃費平均4.0%向上 (従来型対比)	●バルブシステムソリッド化 ●低フリクションピストン採用 ●圧縮比アップ (280ps車を除く) ●シリンダーヘッド冷却性能向上 ●樹脂インテークマニホールド採用 (2.0 SOHC) ●ラジエーターファン制御改良 ●タイヤ転がり抵抗低減
ドライブレイン性能向上	●走行性能向上 ●安心感・安定感のある走りの強化	●MTシフト操作性向上 ●トランスミッション強化 (ターボ車) ●クラッチ容量アップ (ターボ車) ●MT3速ダブルコーンシンクロ採用 (ターボ車) ●MTリバースシンクロ採用 (2.0 車) ●ニュータイプリヤLSD “シュアトラック” 採用 (ワゴンWRX-AT車)

項目	狙い	実施内容
シャシー性能向上	●エンジン性能向上にふさわしいシャシー性能の追求 ●WRCで鍛えたノウハウの投入	●16インチ対向4ポットフロントブレーキ採用 (STi Ver. III) ●15インチリヤブレーキ採用 (WRX-R STi Ver. III) ●16インチ7JJアルミホイール採用 (ターボ車) ●スプリング、ダンパー、スタビライザーのチューニング ●専用タイヤ開発 (WRX-R & WRX-R STi Ver. III) ●フロント車高ダウン (WRX-R & WRX-R STi Ver. III) ●ステアリング操舵力低減 ●ボディ剛性アップ
エクステリア	●スポーティなイメージの強化 ●「スポーティ」をキーワードとする 各部のリファイン	●新デザインのフロントグリル、フロントフード、 ヘッドライト採用 ●新デザインのフロントバンパー採用 (NA車) ●プロジェクターフォグランプ採用 (一部NA車) ●リヤコンビランプ・クリアレンズ化 ●新デザイン16インチアルミホイール採用 (ターボ車) ●新デザイン14インチホイールカバー採用 (一部NA車) ●新ボディカラー採用
インテリア	●インテリア質感の向上 ●操作性、実用性の向上	●シート表皮材の質感向上 ●パンフレーム構造シート採用 ●オーディオシステム新デザイン採用 & 性能・操作性向上 ●カーボンメーターパネル採用 (WRX STi Ver. III) ●リヤスピーカーのリヤドア配置による音像・ 音場性能向上 (ワゴン) ●ラゲッジスペースのレイアウト改良 ●ラゲッジスペースのフラットマット化 (ワゴン) ●ダイヤル式チルト機構採用 (一部車種) ●フロントデフロスト性能向上
安全性・快適性向上	●全天候アクティブセーフティの強化 ●安全装備の展開充実 ●静粛性向上	●エンジン、シャシー等基本性能向上 ●運転席SRSエアバッグ全車標準装着 ●4センサー4チャンネルABS標準装着車展開拡大 ●ボディ衝撃吸収構造強化 ●サブマリン防止効果を持つフロントシート構造採用 ●車体遮音強化 ●フロントアクスル低フリクションジョイント採用 (2.0 4WD-AT車)

新世代水平対向エンジン BOXER MASTER-4

「軽快な走り」のさらなる熟成を実現する上で、最も重要なポイントがエンジンの基本性能向上です。NEWインプレッサでは、スバルが小型車のエンジンとして伝統的に採用し続けてきた水平対向エンジン＝BOXERをさらに進化させた、新世代ユニット“BOXER MASTER-4”をNEWレガシィに引き続いて新たに展開しました。低重心・軽量・コンパクト、剛性の高いシリンダーブロック構造、スムーズでロスのない回転特性等、BOXERが基本的に有する優れた特徴をベースに、フルモデルチェンジ並のリファインを加えることにより、出力、トルク、燃費、静粛性など、すべての面で大幅な性能向上を実現しています。

【全機種共通変更項目】

- バルブシステムソリッド化
フリクション低減とカムプロフィールの改良により、高出力化、低中速トルク向上、低燃費化を図りました。
- 低フリクションピストン採用
オフセット量低減、スカート接触面積の縮小により、低中速トルクの向上、低燃費化を図りました。なお、全機種ともフリクションの低減のため、モリブデンコーティングを採用しています。
- シリンダーヘッド冷却性能向上
ウォータージャケットの改良、燃焼室の壁厚さ変更により、燃焼室の冷却性を向上し、性能向上を図りました。

全車種燃費性能向上

低フリクションピストンの採用やバルブシステムソリッド化によるフリクション低減、圧縮比アップ（除、ターボ280ps）といったエンジン本体の改良に加え、ラジエーターファン容量の低減や20kgにおよぶ車体重量軽減、タイヤ転がり抵抗の低減といった車体側の改良、さらに、ノックセンサー追加（1.5ℓ、1.8ℓ）や緻密なラジエーターファン制御による電気負荷低減など制御系の改良を行いました。その結果、従来型に対し10・15モード燃費において、NA系で平均8.4%（2.5～13.0%）、ターボ系で平均4.0%（2.1～5.9%）、シリーズ加重平均で7.1%の向上を実現しています。

▼主要変更項目

項目	2.0ℓ DOHCターボ STi 280ps	2.0ℓ DOHCターボ 280ps	2.0ℓ DOHCターボ 240ps	2.0ℓ SOHC	1.8ℓ SOHC	1.5ℓ SOHC	効果				
							高出力化	低中速トルク向上	低燃費化	低振動 静粛性	軽量化
バルブシステムソリッド化	済（インナーシム）	アウトターシム	アウトターシム	ローラーソリッド	済	済	■	■	■		■
バルブサイズ大型化	—	—	—	—	—	●	■				
中空バルブ	済	●	—	—	—	—	■				
低フリクションピストン	●	●	●	●	●	●	■	■	■		■
圧縮比アップ	—	—	●	●	●	●	■	■	■		
インテークポート吸気抵抗低減	—	—	—	—	●	●		■			
シリンダーヘッド冷却性能向上	●	●	●	●	●	●	■	■	■		
中速トルクアップチャンバー	—	—	—	●	●	●		■		■	
ノックセンサー	済	済	済	済	●	●	■	■	■		
樹脂製インテークマニホールド	—	—	—	●	—	—	■	■			■
インタークーラー大型化	●	●	●	—	—	—	■	■			
大流量ターボチャージャー	●（専用仕様）	●	—	—	—	—	■	■			
ターボ吸気系通気抵抗低減	●	●	●	—	—	—	■	■			

扱いやすさと軽快な加速感の両立 BOXER NA 16バルブシリーズ

市街地から高速道路まで、あらゆる走行状況において、インプレッサの理想とする軽快な走りを実現するためには、十分な低中速トルクを確保すると共に、高回転域までトルクの上昇感が持続する特性が必要です。こうした考え方に基きNEWインプレッサでは、出力、およびトルクの絶対値を引き上げると同時に、トルクピークを4000rpm以下に設定し、入念なトルク特性のチューニングを行いました。その結果、全機種とも一格上の排気量アップに相当する性能向上を実現しています。なお、性能向上に伴い、従来の1.6ℓ エンジン搭載モデルは、すべて1.5ℓ エンジンを搭載する展開としました。

【機種別主要変更項目】

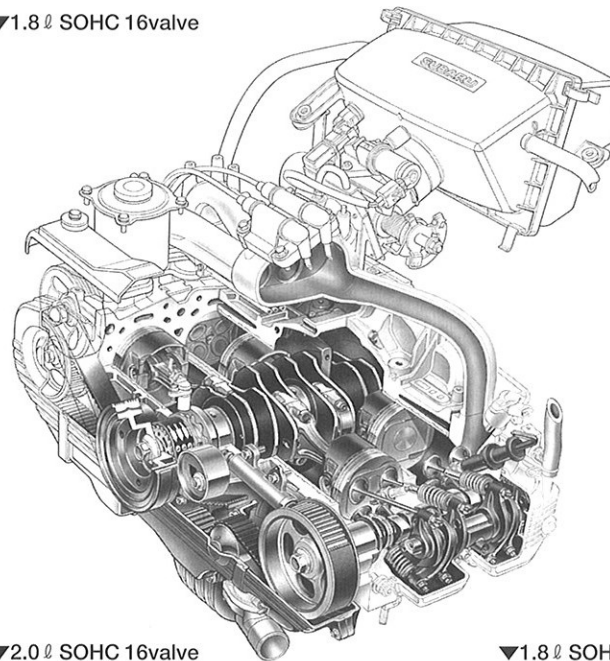
- 1.5ℓ BOXER16バルブ
高圧縮比化（9.4→9.7）、ノックセンサー採用、インテークポート通気抵抗低減、インテークマニホールド長短縮、エアクリナー一体型中速トルクアップチャンバー採用、低粘度オイル採用（5W-30）
- 1.8ℓ BOXER16バルブ
高圧縮比化（9.5→9.7）、ノックセンサー採用、インテークポート通気抵抗低減、インテークマニホールド長短縮、エアクリナー一体型中速トルクアップチャンバー採用、低粘度オイル採用（5W-30）
- 2.0ℓ BOXER16バルブ
高圧縮比化（9.5→9.7）、ノックセンサー採用、中速トルクアップチャンバー採用、樹脂インテークマニホールド採用、低粘度オイル採用（5W-30）

■BOXER MASTER-4

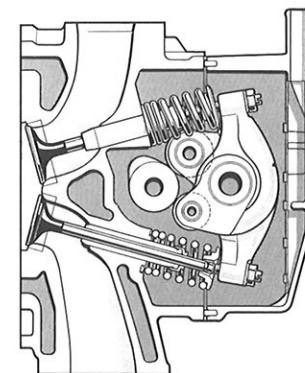
BOXER-4エンジンのMASTERPIECE（傑作、名作、代表作）としての自信を表明するためにネーミングしました。また同時に、MASTERの1文字ずつには次のような意味も込めています。

- Matured （熟成した）
- Advanced （進化した）
- Sporty （スポーティな）
- Torqueful （トルクフルな）
- Economical （経済的な）
- Reliable （信頼できる）

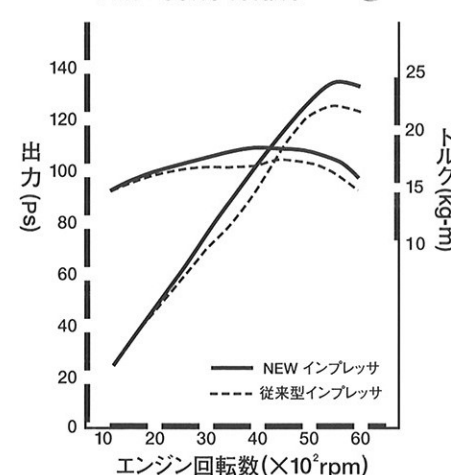
▼1.8ℓ SOHC 16valve



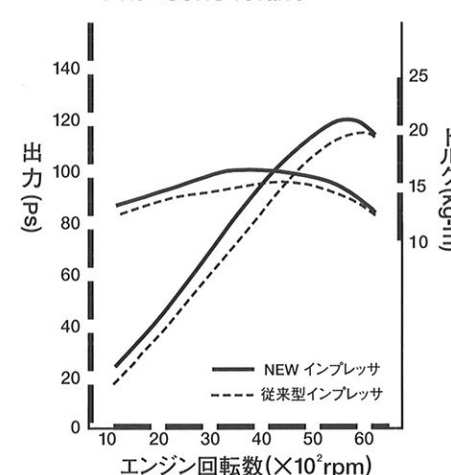
▼ローラーロッカーアーム式バルブメカニズム（SOHC）



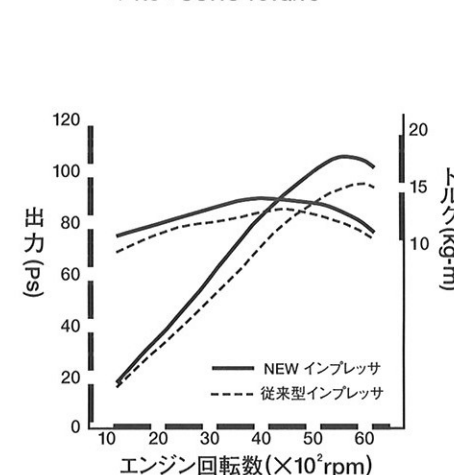
▼2.0ℓ SOHC 16valve



▼1.8ℓ SOHC 16valve



▼1.5ℓ SOHC 16valve



▼NA系エンジン主要諸元（ ）内は従来型

機種	2.0ℓ	1.8ℓ	1.5ℓ
	SOHC 16バルブ	SOHC 16バルブ	SOHC 16バルブ
排気量(cc)	1994	1820	1493
圧縮比	9.7 (9.5)	9.7 (9.5)	9.7 (9.4)
最高出力 (ps/rpm)	135/5600 (125/5500)	120/5600 (115/6000)	102/5600 (97/6000)
最大トルク (kg-m/rpm)	18.5/4000 (17.5/4500)	16.7/3600 (15.7/4500)	13.9/4000 (13.2/4500)

▼10・15モード燃費比較（単位：km/ℓ）

	セダン							
	1.5ℓ 2WD		1.5ℓ 4WD		2.0ℓ 4WD		2.0ℓ ターボ4WD	
	E-4AT	5MT	E-4AT	5MT	E-4AT	5MT	WRX 5MT	WRX-RA 5MT
NEWインプレッサ	13.6	16.2	13.0	15.4	12.0	13.2	10.4 (280ps)	9.9 (280ps)
従来型	13.0	15.8	—	—	—	—	10.0 (275ps)	9.7 (275ps)

	ワゴン										
	1.5ℓ 2WD		1.5ℓ 4WD		1.8ℓ 2WD		1.8ℓ 4WD		2.0ℓ 4WD		2.0ℓ ターボ4WD
	E-4AT	5MT	E-4AT	5MT	E-4AT	5MT	E-4AT	5MT	E-4AT	5MT	WRX 5MT
NEWインプレッサ	13.6	16.2	13.0	15.4	12.6	14.4	12.2	13.6	12.0	13.2	10.8
従来型	13.0	15.8	—	—	—	—	10.8	12.8	10.8	12.2	10.2

2.0ℓ BOXER 4カム16バルブ ターボ240ps (ワゴンWRX)

スポーツワゴンに搭載するターボエンジンは、スポーツエンジンならではの伸びの良い回転フィーリングと、ワゴンの走りにマッチする力強く滑らかな加速感をバランスさせることを重視しました。その結果、従来型に対し3~5%の低速トルクの向上と、6~11%の中高速トルクの向上を達成し、ターボラグを感じさせないスムーズで力強い加速性能を実現しています。

[主要変更項目]

- インタークーラー大型化や吸気系レイアウト変更による通気抵抗低減
- シリンダーヘッドの冷却性能向上による圧縮比アップ(8.5→9.0)
- 低背圧マフラー採用

2.0ℓ BOXER 4カム16バルブ ターボ280ps (セダンWRX)

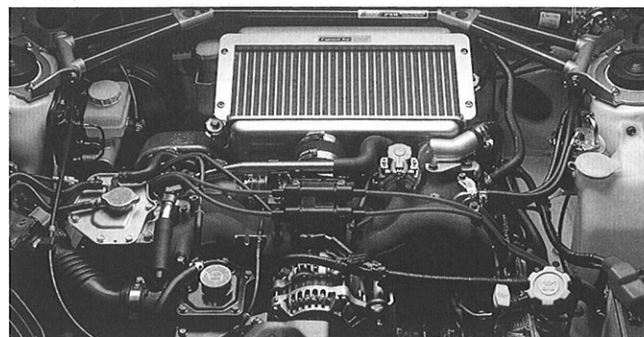
ダイナミックな加速を生み出すシングルターボのキャラクターを最大限に発揮させるために、低速域のトルクを維持しながら、中速、および高速のトルクを強化。同時に許容回転数を7000rpmから7500rpmに引き上げ、トップエンドまで力強く加速するハイパワースポーツエンジンを実現しました。

[主要変更項目]

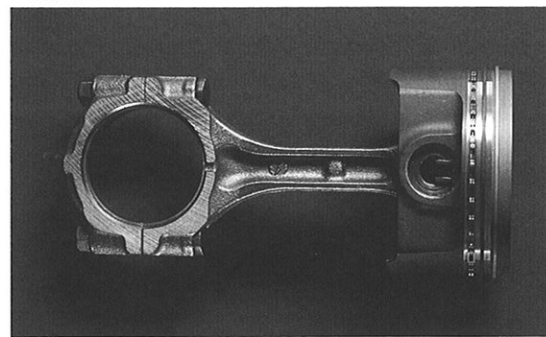
- インタークーラー大型化や吸気系レイアウト変更による通気抵抗低減
- メタルガスケットの採用やシリンダーヘッド冷却性能向上による過給圧アップ
- 大流量ターボチャージャー、および低背圧マフラー採用による高出力化とレスポンスの向上
- 中空バルブ(エキゾーストバルブはナトリウム封入式)採用による耐久性・信頼性の向上

▼WRX-R STi Version III

▼エンジンルーム



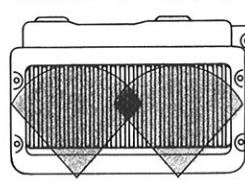
▼鍛造ピストン



▼I/Cウォータースプレイスイッチ



▼I/Cウォータースプレイ



2.0ℓ BOXER 4カム16バルブ ターボ280ps (STi Version III)

前記280psエンジン仕様にSTi独自のチューニングを加え、35.0kg-mの最大トルクと許容回転数のさらなる向上(7900rpm)を実現。モータースポーツユースを前提として、極限まで性能&レスポンスを追求したSTiバージョン専用のエンジンです。

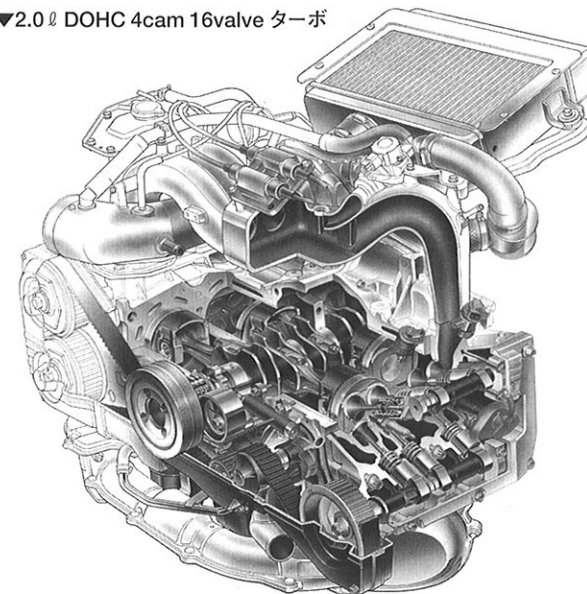
[STiバージョン専用仕様(★はNEWインプレッサの変更項目)]

- ★専用大流量ターボチャージャー採用
- ★過給圧アップ
- ★ラジエター冷却効率向上
- ★専用低背圧マフラー(大口径テールパイプφ93)
- バルブインナーシム化
- 鍛造ピストン採用
- 強化吸気ダクト採用
- ラジエターダブルクーリングファン採用

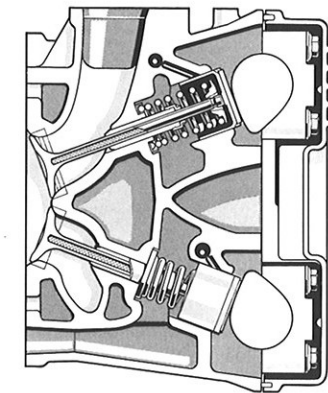
インタークーラーウォータースプレイに オートモード採用 (WRX-R STi Ver. III)

モータースポーツユースを配慮したWRX-Rには、従来より過酷な走行条件下でのインタークーラーの冷却効率を向上させるインタークーラーウォータースプレイを採用していましたが、NEWインプレッサではウォータータンク容量を拡大(3.0→3.5ℓ)するとともに、WRX-R STi Ver. IIIに新たにオートモードを採用しました。通常はエンジン回転、車速、過給圧、吸気温、水温等の条件により、自動的にウォータースプレイが作動します。また、従来通り手動スイッチで任意に作動させることも可能です。なお、モーター焼付防止のため、タンク内の水残量が約1.0ℓになるとオート機能はカットされますが、マニュアル操作による噴射は行えます。

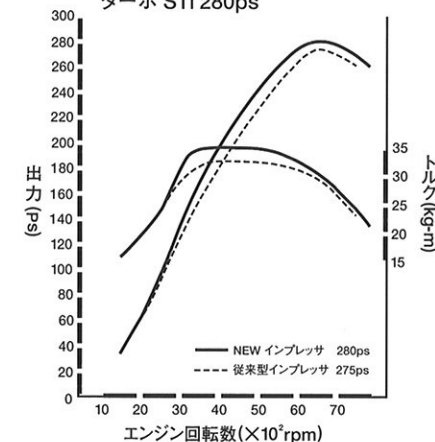
▼2.0ℓ DOHC 4cam 16valve ターボ



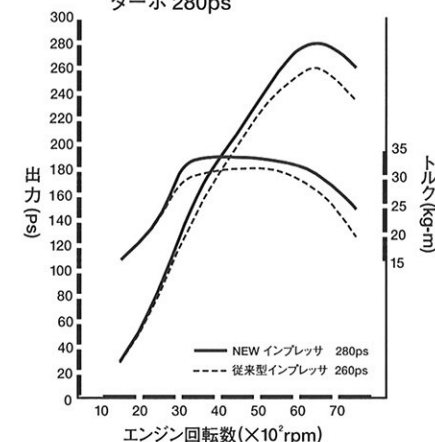
▼ダイレクトプッシュ式 バルブメカニズム(DOHC)



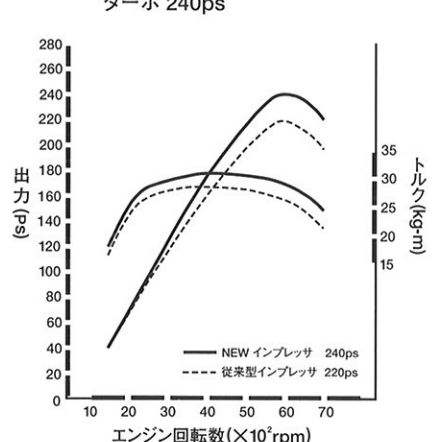
▼2.0ℓ DOHC 4cam 16valve ターボ STi 280ps



▼2.0ℓ DOHC 4cam 16valve ターボ 280ps



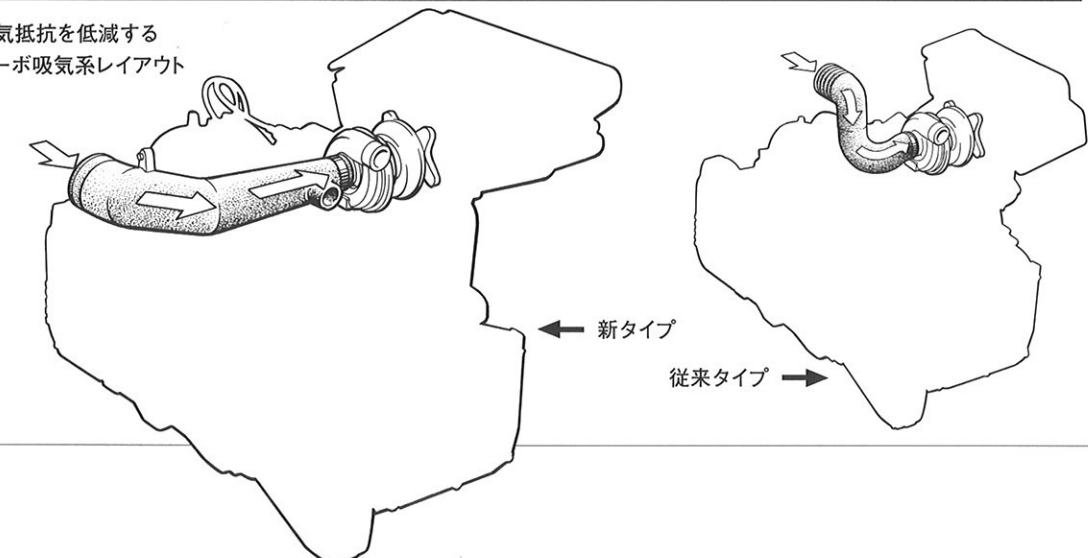
▼2.0ℓ DOHC 4cam 16valve ターボ 240ps



▼ターボ系エンジン主要諸元 () 内は従来型

機種	2.0ℓ	2.0ℓ	2.0ℓ
	DOHC 4カム16バルブ ターボ STi 280ps	DOHC 4カム16バルブ ターボ 280ps	DOHC 4カム16バルブ ターボ 240ps
排気量(cc)	1994	1994	1994
圧縮比	8.0 (8.5)	8.0 (8.5)	9.0 (8.5)
最高出力(ps/rpm)	280/6500 (275/6500)	280/6500 (260/6500)	240/6000 (220/6000)
最大トルク(kg-m/rpm)	35.0/4000 (32.5/4000)	33.5/4000 (31.5/5000)	31.0/4000 (28.5/3500)

▼通気抵抗を低減する ターボ吸気系レイアウト



280psのハイパワーに対応する 5スピードマニュアルミッション

ハイパワーターボエンジンを搭載するセダンWRXシリーズには、280psの高出力化に対応して各種の強化対策を織り込んだトランスミッションを搭載しました。クラッチはサイズアップを図るとともに、強化クラッチカバー（WRX:800kg、WRX-RA、STi Ver.Ⅲ:830kg）を採用して容量をアップ。さらに耐フェード性の優れたフェーシング材を採用し、耐久信頼性を向上させています。トランスミッション本体は、ギヤ幅の拡大、および新工法ショットピーニング加工を採用してギヤの強度アップを図ると同時に、主変速ギヤのハイギヤード化+ファイナルギヤのローギヤード化により、各ギヤの強度バランスを最適化。全体スペースを拡大することなく強度向上を実現しました。また、3速には新たにダブルコーンシンクロを採用して操作力の軽減と信頼性の向上を図りました（ターボ系全車）。なお、WRX-RA STi Ver.Ⅲは増強されたトルクに対応し、リヤデフ、およびリヤアクスルのサイズアップによる強度向上も行っています。

確実なシフトワークを生み出す 2タイプのクイックシフトリンケージ

縦置ミッション+ロッド式シフトリンケージの優位点であるシフトフィーリングの良さをさらに向上させるために、トランスミッション内部のセレクト機構のフリクション低減と同時に、ロッド&ステアのジョイントスパンの拡大とプッシュ形状の最適化を行い、シフト&セレクト剛性の大幅な向上とフリクションの低減を図りました（全車）。また、NA車用のノーマルシフトリンケージ（シフトストローク量：60mm）に対し、セダン&ワゴンWRX、WRX-RAにはストロークを短縮してシフト剛性を向上させたクイックシフトリンケージ（同50mm）を採用し、節度感のある確実なシフトワークを可能にしました。なお、STi Ver. Ⅲには従来より好評の、さらにストロークの短い専用スーパークイックシフトリンケージ（同40mm）を採用しています。

▼マニュアルミッション・ギヤレシオ比較

タイプ	ノーマル		クロスレシオ	
	セダンWRX/WRX STi Ver.Ⅲ NEWインプレッサ	従来型	セダン WRX-RA/WRX-RA STi Ver.Ⅲ NEWインプレッサ	従来型
1速	3.166	3.454	3.083	3.454
2速	1.882	2.062	2.062	2.333
3速	1.296	1.448	1.545	1.750
4速	0.972	1.088	1.151	1.354
5速	0.738	0.825	0.825	0.972
後退	3.416	3.416	3.416	3.416
ファイナル	4.444	4.111	4.444	3.900

STiバージョン専用の4WDシステム 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・センターデフは、'94年11月発表のインプレッサWRX-RA STiに搭載されて以来、STiバージョン専用の4WDシステムとして好評を博してきました。このシステムは、35:65という後輪偏重の基本駆動力配分を持ち、さらにセンターデフの差動特性をドライバーがダイヤル操作で自由かつ容易に変更できることが可能で、前後不等トルク配分比を持つブラネターギヤ式センターデフと、電磁制御方式の多板クラッチによる差動制限装置、および制御のための電気回路から構成されています。差動制限特性は、デフフリー（前後がまったくフリーに差動し、トルク配分は35:65）からデフロック（前後の差動をまったく許さない直結状態）の範囲で、任意の状態を選択することが可能です。（WRX-RA STi Ver. Ⅲ）

ニュータイプのトルク感応型LSD “シュアトラック”（ワゴンWRX-AT）

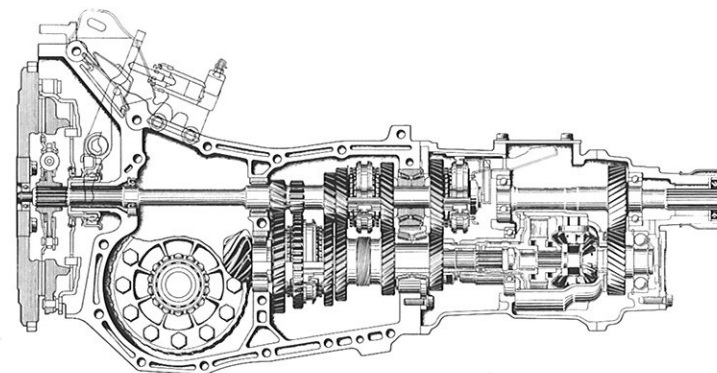
ワゴンWRX-ATのリヤデフに、国産車としては初めてカム式のLSD（リミテッド・スリップ・デファレンシャル）“シュアトラック”を採用しました。シュアトラックはカムフォロワーとフェースカム間の摩擦によって差動制限トルクを発生する構造を持つトルク感応型LSDで、以下に代表される各種のメリットを有しています。NEWインプレッサでは導入の第一段階として、特に高い効果が得られるターボAT車（基本トルク配分35:65と、リヤトルク配分が大きいVTD-4WDシステムを搭載）に採用しました。

SURETRAC（シュアトラック）は英国AUTOMOTIVE PRODUCTS社の登録商標です。

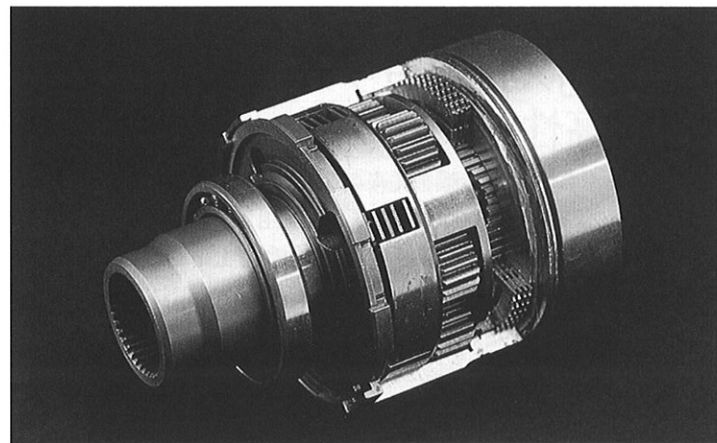
【シュアトラックの主な特長】

- トルク感応型のため、アクセル応答性が良く、優れた操縦安定性が得られる。
- 寒冷地等の低μスプリット路での走破性が向上する。
- ABSとのマッチングが良い。
- デファレンシャルギヤを持たないためシンプルな構造で、既存デフとの装着互換性を持ち、また通常のデフオイルで利用できる。

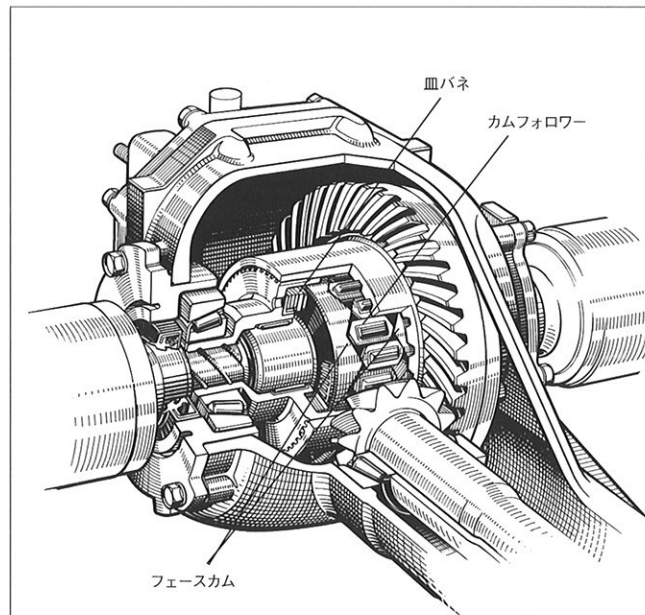
▼5スピードマニュアルミッション



▼ドライバーズコントロール・センターデフ・ユニット



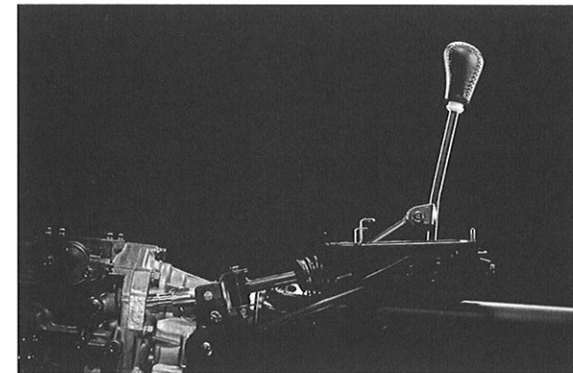
▼シュアトラック



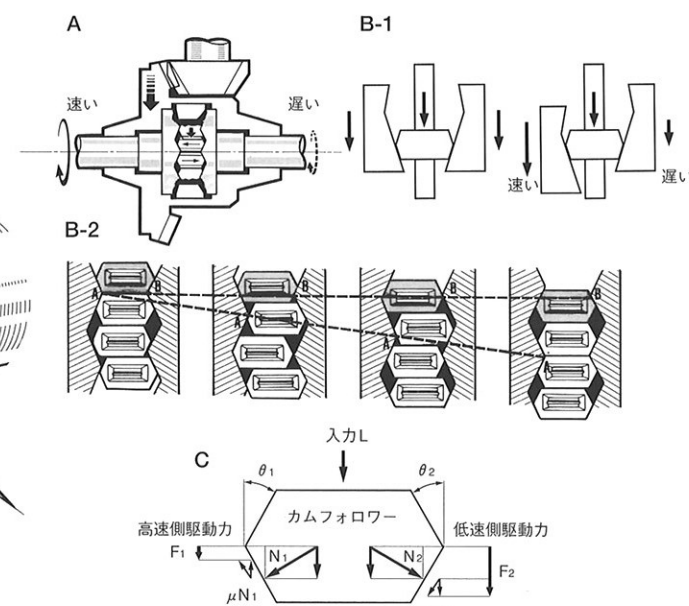
【シュアトラックの作用原理】

- 直進走行中は、左右のフェースカム間に相対回転が発生せず、ドライブギヤからの入力トルクはカムフォロワーの側面に伝えられます。（図A）
- コーナリング、スリップ等により、フェースカム間に相対回転が発生すると、カムフォロワーが左右に往復運動しながらフェースカムにトルクを伝達しますが、この時、カム面とカムフォロワー間の摩擦力によって差動制限トルクが発生します。（図B-1、B-2）
- 入力をL、Lによるカム面押し付け力を N_1 、 N_2 、摩擦係数を μ とすると、速い方

▼STiバージョン・スーパークイックシフト



▼センターデフ・コントロール・ダイヤル



の駆動輪には $F_1=N_1 \sin \theta_1 - \mu N_1 \cos \theta_1$ 、遅い方の駆動輪には $F_2=N_2 \sin \theta_2 + \mu N_2 \cos \theta_2$ の駆動力が伝達されます。この押し付け力 N_1 、 N_2 はカムアングル θ_1 、 θ_2 によって決まります。（図C）

- したがって、差動トルクのバイアス比は左右のカムアングル θ_1 、 θ_2 のとり方によって選定できます。
- 極端に滑りやすい路面で片輪がスリップし、入力トルクLがわずかがかかわらずに場合には、皿バネの作用によって、フェースカム間の相対運動を抑制するための摩擦力が発生します。

エンジン性能の向上にふさわしい シャシー性能の追求

NEWインプレッサのシャシー開発における狙いは「安心感と楽しさの高度なバランス」です。従来よりスバルは、「エンジン性能にふさわしいシャシー性能」をクルマ造りのモットーとしてきましたが、NEWインプレッサでは280psのターボシリーズに代表されるエンジン性能の向上に対応する強靱なシャシーとするため、ボディ剛性、サスペンション、ブレーキ等、各部の強化に重点的に取り組みました。その結果、安定性、コーナリング性能、ブレーキ性能、乗り心地など、すべての面で性能向上を果たしました。特に、ステアリングコントロール性、および走りの安心感については、高い評価を獲得していた従来型を大幅に上回るレベルを実現しています。

【共通変更項目】

■ボディ構造の強化

サスペンションの性能を最大限に引き出すために、ボディ側のサスペンション取付け部（フロントストラットアッパーマウント周辺&リヤクロスメンバー取付け部）の強化を実施しました。特にリヤクロスメンバー取付け部リンフォースの大型化と板厚アップによるリヤサスペンション剛性アップは、ステアリングコントロール性の向上に大きな効果を発揮しています。なお、この強化はターボ車だけではなく全車種に実施しました。

■サスペンションのファインチューニング

ゆとりあるサスペンション・キャパシティを備える4輪ストラット形式をベースに、スプリングレート、ダンパー減衰力、スタビライザーサイズなどを入念にチューニングし、軽快なハンドリングと安定した姿勢、快適な乗り心地をハイレベルでバランスさせました。

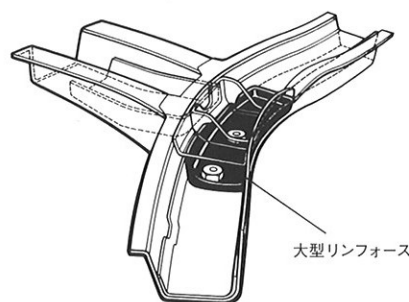
■ステアリング操舵力の軽減

ハンドリングの軽快さ、スポーティさをさらに高めるために、ステアリングの操舵力を軽減（ターボ車:5%、NA車:7%）しました。

▼ステアリングギヤ比一覧

タイプ	採用車種	ギヤ比
ノーマル	NA系	16.0 : 1
スポーツ	ターボ系	15.0 : 1
クイック	STi Ver. III にメーカーOP	13.0 : 1

▼リヤクロスメンバー取付け部大型リンフォース



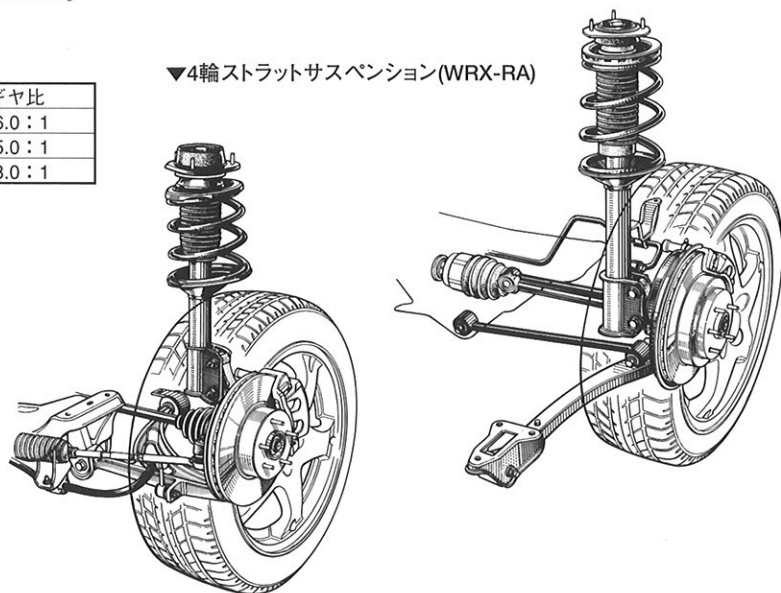
新開発16インチ対向4ポット ベンチレーテッドディスクブレーキ

NEWインプレッサ・シリーズ中、最もスポーツ性の高いSTiバージョンには、高速高G域での安定した制動力を確保するために、新たに16インチ対向4ポット・ベンチレーテッドディスクブレーキを開発し、フロントに採用しました。閉断面レイアウトで高剛性構造の対向ピストン型のキャリパーに4ポットシリンダーを組み合わせることにより、高速走行時や高速コーナリング時のハードブレーキングにおいても、優れたレスポンスとコントロール性、そして耐久・信頼性を発揮します。同時に、ローター径の拡大（277mm→294mm）による制動能力の大幅な向上も実現しました。

7.0JJ×16インチアルミホイール &高性能タイヤ

ターボ車には、リム幅を従来の6.5JJから7.0JJに拡大した、新デザインの5スポークアルミホイールを採用しました。リム幅アップによりタイヤ剛性が高まり、走行性能の向上に寄与しています。また、WRX-RA、およびWRX-RA STi Ver.IIIには、NEWインプレッサのために専用開発したPOTENZA RE010 205/50R16を採用。ドライ路面はもちろん、ウェット路面におけるグリップ性能やコントロール性についても優れた性能を発揮する高性能タイヤです。

▼4輪ストラットサスペンション(WRX-RA)



▼WRX-RA系主要シャシー変更項目

実施項目	狙い	性能向上内容						
		操縦性	安定性	軽快感	限界G	ロール率	乗り心地	サーキットラン
スプリングレートアップ Ft 2.6→3.2kgf/mm Rr 2.5→2.7kgf/mm	ステアリングレスポンス向上 ピッチング低減	○		●	○	●	○	○
Ft車高5mm下げ スタビライザーサイズアップ Ft φ19(同一) Rr φ18→φ20	Ftロールセンター下げ 旋回特性向上 限界走行時のアンダーステア軽減	○			○	●		●
ダンパー減衰力(0.3m/s時) Ft 180/90→190/50 kgf Rr 130/70→130/40 kgf	乗り心地と操安性の両立 縮側減衰力ダウン 伸側減衰力アップ	○	○	○			●	●
ボディ補剛 Rrサス取付け部強化	操安性向上 Rrサス剛性向上	○	●	●				○
Rrクロスメンバー取付け部 フローティング→リジッド	操安性向上 Rrサス剛性向上	○	●	●				○
タイヤ空気圧変更 Rr 2.2→1.9kg/cm ²	安定性向上 コーナリングパワー10%アップ		●		○		○	●

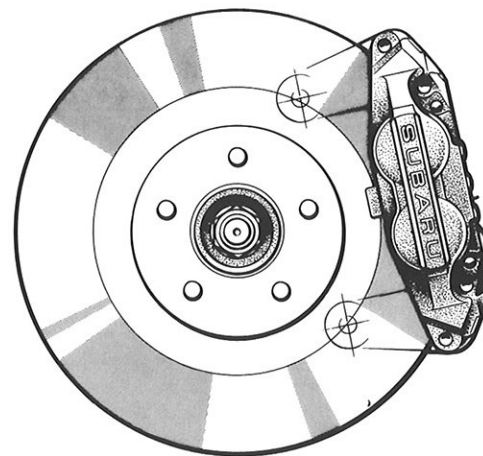
▼WRX系主要シャシー変更項目

実施項目	狙い	性能向上内容						
		操縦性	安定性	軽快感	限界G	ロール率	乗り心地	サーキットラン
スプリングレートアップ Ft 2.6→2.8kgf/mm Rr 2.5→2.5kgf/mm	ピッチング低減		○	○		●	○	○
スタビライザーサイズアップ Ft φ19(同一) Rr φ18→φ20	旋回特性向上 限界走行時のアンダーステア軽減	○		○	○	●		●
ダンパー減衰力(0.3m/s時) セダン Ft 150/70→190/50 kgf Rr 130/70→100/45 kgf ワゴン Ft 135/60→190/50 kgf Rr 90/40→100/45 kgf	乗り心地と操安性の両立 縮側減衰力ダウン 伸側減衰力アップ	○	○	○			●	●
ボディ補剛 Rrサス取付け部強化	操安性向上 Rrサス剛性向上	○	●	●				○
タイヤ空気圧変更 Rr 2.2→1.9kg/cm ²	安定性向上 コーナリングパワー10%アップ		●		○		○	●

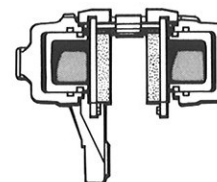
▼NA車主要シャシー変更項目

実施項目	狙い	性能向上内容						
		操縦性	安定性	軽快感	限界G	ロール率	乗り心地	サーキットラン
ダンパー減衰力の最適化	乗り心地と操安性の両立 ピッチング低減 安心感の向上 コントロール性向上 縮側減衰力ダウン 伸側減衰力アップ	○	○	○			●	
スプリングレート変更 セダン系Rrダウン バネ上固有振動数適正化	バネ上共振前後比理想化 ダンパー減衰力とのマッチング	○	○				●	
ボディ補剛 Rrサス取付け部強化	操安性向上 Rrサス剛性向上	○	●	●				○

▼対向4ポットキャリパー・16インチベンチレーテッドディスクブレーキ



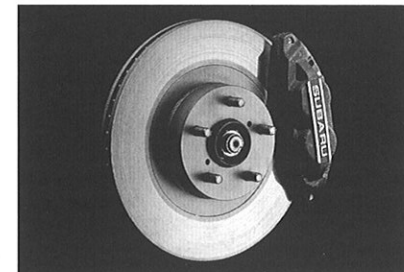
▼対向4ポットキャリパー



▼205/50R16タイヤ & 7JJ×16 アルミホイール



▼4ポット16インチブレーキ



「スポーティ」をキーワードに
精悍さを表現したエクステリア

軽快に走るインプレッサのスポーティなイメージを強化するために、フロントフード、グリル、ヘッドライト等々に新デザインを採用。ドライバーズカーを明快に主張する躍動感にあふれたフォルムを継承しつつ、さらに精悍さの増したフロントフェイスとしています。特にNA系は、'95WRCでダブルタイトルを獲得したハイパワーターボモデル「WRX」とのイメージの共通化を図ることを狙いとして、バンパーデザインを一新しました。

[デザインのリファイン項目]

- 硬質な凸面構成のキャラクターを備えた、剛性感のあるフロントフード。
- 引き締まったシャープな形状のヘッドライト。
- エアインテークとしての機能感を強調するために、フード先端形状とトリムによって明快に区切られたグリルデザイン。
- WRXと共通のモチーフによる中央部の独立した大型の開口部、そしてターンとフォグの両ランプの集合レイアウトによって、スポーティで力強いキャラクターを表現したNA車用バンパー。
- キャラクターラインに沿って2分割（×2箇所）され、機能性の向上とともにポテンシャルの高さを表現するWRX用フロントフードのエアアウトレット。

- 機能性追求の結果リファインされた、WRX用フロントフードのインタークーラー冷却用エアインテーク。
- リムサイズのワイド化による性能向上に加えて、ダイナミックな走りのイメージと4ポットキャリパー（STi Ver.Ⅲ）の存在を強調する、ターボ車用16インチアルミホイール。
- 軽快でカジュアルな走りのイメージをテーマにデザインされたNA車用フルホイールカバー。
- ターン部をクリアレンズ化し、リヤビューをスッキリと見せるリヤコンビランプ。

[新展開のボディカラー]

■ラピスブルー・メタリック

カジュアルなライト感覚で若々しさを表現した、新鮮なライトブルー。NEWインプレッサ・スポーツワゴンのテーマカラーとして設定しました。

■フラボノグリーン・メタリック

現代のベーシックカラーであるダークグリーンを、明るさと鮮やかさを増すことによってアレンジ。フレッシュな軽快感を表現しました。

■ロイヤルブルー・マイカ

深みのあるブルーをベースにした、光の強さによって鮮やかさを増すマイカカラー。大人のスポーティさを強調しました。

▼ワゴン ボディカラー展開

カラー	スポーツワゴン						
	1.5ℓ		1.8ℓ		2.0ℓ	2.0ℓターボ	
	2WD	4WD	2WD	4WD	4WD	4WD	
	C'z	C'z	GB	GB	HX-20S	WRX	WRX STi Ver. Ⅲ
フェザーホワイト							●
ライトシルバー・メタリック	●	●	●	●	●	●	●
フラボノグリーン・メタリック	●	●	●	●			
アクティブレッド	●	●	●	●	●	●	
ロイヤルブルー・マイカ	●	●	●	●	●	●	●
ブラック・マイカ					●	●	●
ラピスブルー・メタリック	●	●	●	●			

▼セダン ボディカラー展開

カラー	セダン									
	1.5ℓ					2.0ℓ	2.0ℓターボ			
	2WD			4WD		4WD	4WD			
	CF	CS Extra	SX	CF	CS Extra	HX-20S	WRX	WRX STi Ver. Ⅲ	WRX-RA	WRX-RA STi Ver. Ⅲ
フェザーホワイト	●	●		●	●		●	●	●	●
ライトシルバー・メタリック		●	●		●	●	●	●		
フラボノグリーン・メタリック		●			●					
アクティブレッド			●			●	●			
ロイヤルブルー・マイカ	●	●	●	●	●	●	●			
ブラック・マイカ			●			●	●	●		

▼スポーツワゴン C'z



プロジェクターフォグランプはオプション

▼WRX



▼スポーツワゴン WRX STi Ver. Ⅲ



▼WRX-RA STi Ver. Ⅲ



「スポーティ+機能性」をテーマに 熟成を図ったインテリア

よりスポーティに、より機能的に。NEWインプレッサのインテリアは、軽快な走りを快適に楽しむことができるように、細部にいたるまで入念な熟成を行いました。特に、シートの機能性とワゴンのラゲッジスペース・ユーティリティには重点的に取り組み、大幅な向上を実現しています。カラー設定についても、スポーティグレードにはオフブラック、またカジュアルグレードにはグレーの内装色を採用した他、シート表皮材のパターンや材質も車種毎のキャラクターに合わせたものとし、個性の明確化を図りました。

スポーティなドライビング感覚を 提供するフロントシート

新たにパンフレームのクッション部構造とウレタンを組合せたシートを開発しました。ショック吸収性に優れた高弾性のウレタンは十分な厚み（バケットシート：130mm、スポーティ&ノーマルシート：150mm）を持ち、乗員の尻形状に沿ったパンフレームとともに、良好なフィット感を生み出しています。これにより、不快な振動やショックを効果的に遮断しながらも、路面状況を適切にドライバーに伝え、スポーティなドライビング感覚を実現しました。なお、パンフレームは衝突時に乗員が前方に滑り落ちるサブマリン現象の防止に配慮した構造を採用し、安全性を高めています。また、乗降性に優れたクッション形状とサポート性の高いソバクレスト形状、そして大型のヘッドレストを組合せた、スポーティシートも新たに採用しました（SX、HX-20S）。さらに、シートリフターは従来のレバー式から微調整が容易なダイヤル式へ変更。スポーティシートにはシートクッションの前後を独立して調整することが可能なデュアルダイヤル式を採用しています。

▼パンフレーム構造シート

▼スポーティシート



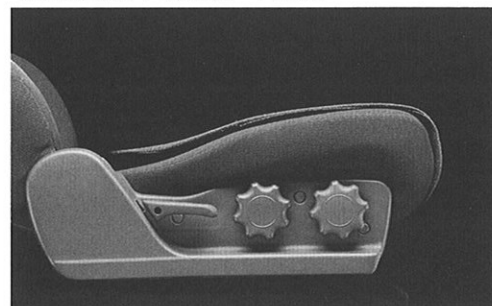
実質的な使いやすさを向上させた スポーツワゴンのラゲッジスペース

スポーツワゴンの軽快な走りは、セダンと変わらぬ全長の軽量・コンパクトなボディサイズから生み出されます。NEWインプレッサは、この特徴を継承するためにボディサイズを拡大することなく、ラゲッジスペースのトリム形状やレイアウトの変更によって実質的な使いやすさを向上させました。

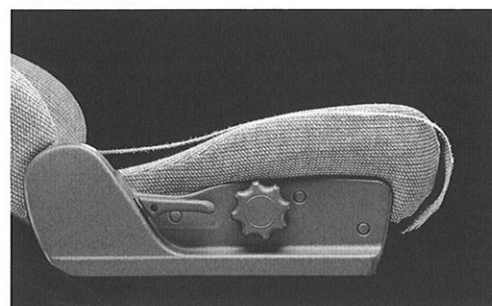
〔ラゲッジスペースの主要変更項目〕

- リヤスピーカー位置をホイールハウス上部からリヤドアへ移動するとともに、トリム形状を変更し、スペースを最大限に拡大。
- サイドトレイを廃止して実質的な使いやすさを左右するラゲッジスペースの有効幅を拡大（940mm→1320mm）し、長尺物の横置収納を可能としました。これにともない、トノカバーも全面をカバーする形状に変更。
- ラゲッジフロアマットを、樹脂ハニカム材で裏打ちしたフラットマット化。

▼デュアルダイヤル式シートリフター



▼ダイヤル式シートリフター



▼STi Ver. III



▼STi Ver. III



▼スポーツワゴン C'z



▼有効スペースを拡大したスポーツワゴンラゲッジスペース



▼スポーツワゴン・シートバリエーション（フルフラット時）



アクティブセーフティを基本とする スバルの安全思想

独自の水平対向エンジンをコアメカニズムとする乗用4WD、高精度の4センサー4チャンネルABS、ロングストローク&高剛性の4輪ストラット、そして、人間工学的に洗練された視界設定やコクピットレイアウト。スバルのクルマ造りにおける技術的な特徴は、常に積極安全＝アクティブセーフティを基本とし、その洗練と熟成を追求した結果生み出されたものです。NEWインプレッサもこの伝統を受け継ぎ、基本性能の徹底的な向上に加え、WRX-RA系を除く4WD車に4センサー4チャンネルABSを標準装備として、より高度なアクティブセーフティ性能を実現しています。さらに、全車、運転席SRSエアバッグ標準装備をはじめとするパッシブセーフティの向上にも力を注ぎ、安全に対する入念な配慮を行いました。

パッシブセーフティ性能の基本となる エンジン縦置のボディ構造

スバル独自のBOXER縦置のパワートレーンレイアウトを採用するインプレッサは、左右対称のボディ構造となっており、衝突エネルギーを吸収するフレームを無理なくストレートに配置することができるという、クラッシュセーフティを確保する上での基本的な優位性を有しています。この優れた資質により、インプレッサは従来から高い衝突安全性を誇ってきましたが、NEWインプレッサではさらにボディ構造の細部に補強を行い、その性能を高めています。特に、サスペンション取付け部周辺の強化は、サス剛性向上にも大きな効果を発揮し、走行性能のレベルアップを生み出しています。

運転席SRSエアバッグを 全車に標準装備

万一の事故に際し、シートベルトの補助拘束装置として乗員の頭部や胸部などへの衝撃を吸収する運転席エアバッグの展開を大幅に拡大し、全車に標準装備としました。なお、WRXシリーズとHX-20Sには、スポーツドライビング時の機能性を重視した、衝撃吸収構造を持つNARDI製ステアリングホイール（エアバッグ非装着）を用意し、ユーザーの希望により選択できるように配慮しました。



▲軽量高剛性ボディ

その他の安全対応

【アクティブセーフティ】

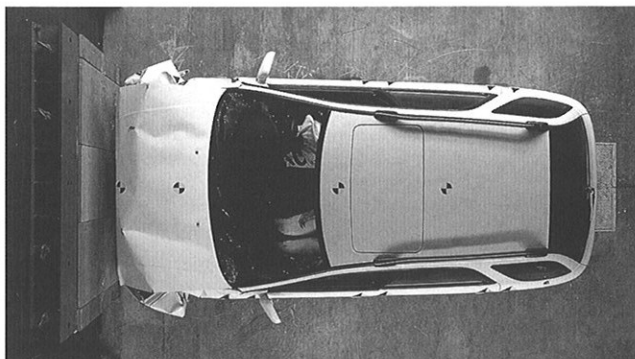
- 優れたセルフコントロール能力を持つフルタイム4WDシステム。
- 緊急時の危険回避能力を向上する4センサー4チャンネルABS。
- 高度な制動能力を発揮する高性能ブレーキシステム。
- ハイパワーを確実に路面に伝え、走行安定性を向上させるリヤLSD。
- 正確な運転操作を可能とし、長距離走行の疲労を軽減する、機能性に優れたドライビングポジションと人間工学的に洗練されたシート。

【パッシブセーフティ】

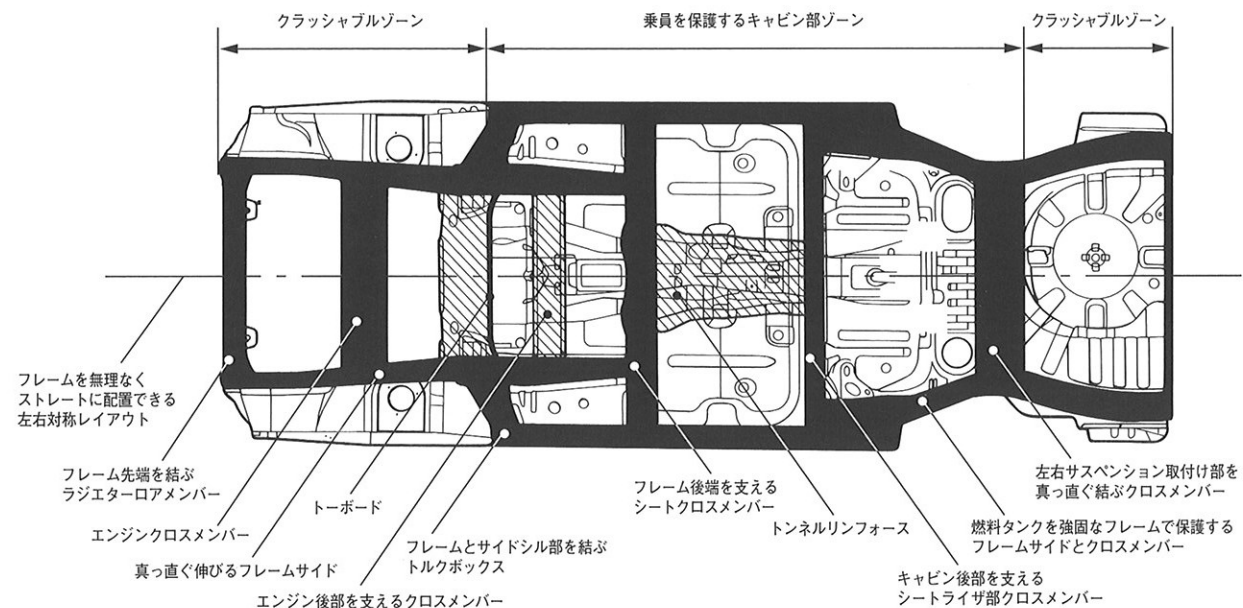
- 衝突時のステアリングの挙動の安定化と、ドライバーの安全確保を図るステアリングサポートビーム。
- 側面からの衝撃を吸収するサイドドアビーム。
- 体格差やシートスライド位置に影響されることなく、常に適切にシートベルトを装着できる、フロントシートベルトショルダーアジャスター&フロントシート一体シートベルトアンカー。
- 衝突時のシートベルトの繰り出し量を低減し、乗員を確実に拘束するダイレクトクランプ機構内蔵フロントシートベルトリトラクター。
- 衝突時のサブマリン現象防止に配慮したフロントシート・クッションフレーム構造。

快適性を高める静粛性の向上

軽快な走りを快適に楽しめることを目的に、NEWインプレッサは各部遮音構造の強化をはじめ、フロントアクスル低フリクションジョイントの採用（2.0ℓ 4WD-AT車）、バックドア・ウェザーストリップの大型化（ワゴン）、タイヤロードノイズの低減等を実施して振動を抑制し、静粛性を向上しています。



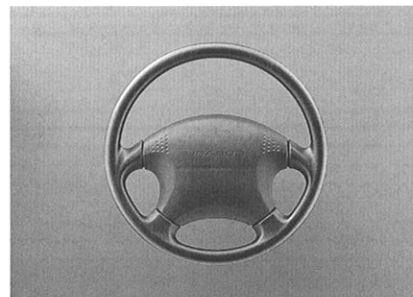
▼ エネルギー吸収効果の高い左右対称のフレーム構造



▼運転席SRSエアバック



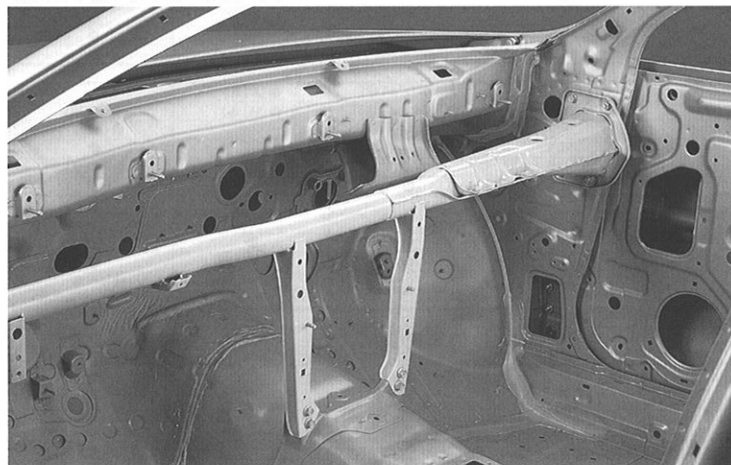
▼SRSエアバック内蔵ウレタンステアリング



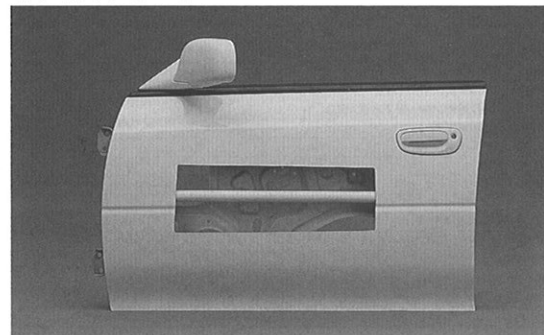
▼NARDI 製ステアリング



▼ステアリングサポートビーム



▼サイドドアビーム



▼静粛性比較（単位：dB、当社計測値）

		2.0ℓ ワゴン 4WD E-4AT	1.8ℓ ワゴン 4WD E-4AT
定常車内音 100km/h時	NEWインプレッサ	66.0	67.0
	従来型	68.0	68.8
アイドル時車内音 Nレンジ A/C OFF	NEWインプレッサ	44.0	43.5
	従来型	45.0	43.5

Equipment

車種	4WD 2WD	1.5	1.8	2.0	
		C'z	GB	HX-20S	WRX
		E-4AT/5MT E-4AT/5MT	E-4AT/5MT E-4AT/5MT	E-4AT/5MT —	E-4AT/5MT —
外装					
フロントスクーター一体カラーバンパー(○スポーツタイプ)		●	●	○	○
フォグランプ(○大径 ●プロジェクター)			●	○	○
リヤスポイラー(○ルーフ&ウエスト ●ルーフ)			●	○	○
サイド&リヤアンダースカート			●	○	●
電動リモンカラードドアミラー(電動格納式)	注1	●	●	●	●
カラードアハンドル			●	●	●
グリーンガラス		●	●	●	●
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)		●	○	○	○
リヤワイパー&ウォッシャー		●	●	●	●
ルーフレール		●	●	●	●
マフラーカッター(○デュアル)				●	○
アルミホイール(○16インチ ●15インチ)				●	○
フルホイールカバー		●	●		
タイヤ(●175/70R14 ○195/60R15 □205/50R16)		●	●	○	□
運転席まわり					
ホーン(○ダブル ●シングル)		●	○	○	○
タコメーター		●	●	●	●
チルトステアリング		●	●		
SRSエアバッグ内蔵ウレタンステアリングホイール		●	●		
ナルディ製本革巻ステアリングホイール(衝撃吸収構造)	注2			いずれか 選択仕様	いずれか 選択仕様
本革巻ATセレクトレバー/ナルディ製本革巻MTシフトノブ				●	●
空調コントロールパネル(○プッシュ式 ●3ダイヤル式)		○	○	●	●
オートエアコン		●	●	●	●
後席暖房				●	●
メーターパネル(○ブラック ●グレー)		●	●	○	○
オーディオ					
CDプレーヤー付AM/FM電子チューナー・カセットデッキ+4スピーカー			●		
KENWOOD製AM/FM電子チューナー・フルロジックコントロールカセットデッキ+4スピーカー				●	●
AM/FM電子チューナー・カセットデッキ+4スピーカー		●			
ルーフアンテナ				●	●
パワーアンテナ		●	●		
パワー装置					
パワーステアリング(○クイックタイプ)		●	●	●	○
パワーステアリングオイルクーラー					●
パワーウインドウ		●	●	●	●
集中ドアロック/リヤゲートロック		●	●	●	●
赤外線リモコンドアロック				●	●
シート					
シート材質		ファブリック	ファブリック	ファブリック&ジャージ	ファブリック&ジャージ
フロントシート(□バケット ○スポーティ ●ノーマル)		●	●	○	□
運転席ダイヤル式シートリフター(○デュアル)		●	●	○	
6:4分割可倒式リヤシート(座面分割可)		●	●	●	●
リヤシートピロー		●	●	●	●
内装					
スポーツマップランプ			●	●	●
パニティミラー(○運転席+助手席 ●運転席)		●	○		
後席灰皿			●	●	●
ドアトリムセンタークロスアクセント		●	●	●	●
デイトライトインナーミラー		●	●	●	●
トノカバー		●	●	●	●
ラゲッジルームランプ			●	●	●
ラゲッジネット/ラゲッジフック					●
メカニズム					
アクティブトルクスプリット4WD		●(4WD AT車)	●(4WD AT車)	●(AT車)	
ビスカスLSD付センターデフ方式4WD		●(4WD MT車)	●(4WD MT車)	●(MT車)	●(MT車)
VTD-4WD					●(AT車)
スポーツサスペンション					●
油圧クラッチ				●(MT車)	●(MT車)
フロント・ベンチレーテッドディスクブレーキ(○2ポットキャリパー&高性能ブレーキパッド)		●	●	●	○
リヤディスクブレーキ					●
高耐圧ブレーキホース					●
スタビライザー(○フロント&リヤ ●フロント)		●	●	●	○
ATパワーモードスイッチ&スノーホールドモードスイッチ(AT車)		●	●	●	●
クイックシフトリンケージ					●(MT車)
リヤLSD(○シユアトラック® ●ビスカス)					○(AT車) ●(MT車)
安全装備					
4センサー4チャンネルABS(アンチロック・ブレーキ・システム)		●(4WD車)	●(4WD車)	●	●
運転席SRSエアバッグ		●	●	●注2	●注2
フロント3点式ELRシートベルト		●	●	●	●
フロントシート一体シートベルトアンカー		●	●	●	●
フロントシートベルトショルダージャスター		●	●	●	●
リヤ3点式ELRシートベルト(2名分)		●	●	●	●
ハイマウントストップランプ		●	●	●	●
サイドドアビーム&ステアリングサポートビーム		●	●	●	●
メーカー装着オプション					
4センサー4チャンネルABS(アンチロック・ブレーキ・システム)		▲(2WD車)	▲(2WD車)		
電動チルト&スライドサンルーフ			▲	▲	▲
クリアビューバック(ワイパーデアイサー+ヒータードアミラー)			▲(4WD車)		

注1 フェンダーミラーも選定できます。フェンダーミラーには電動格納&リモコン機能およびボディ色塗装はありません。注2 選定仕様でナルディ製本革巻ステアリングホイールを選んだ場合、運転席SRSエアバッグは非装備となります。*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。*SURETRAC®(シユアトラック)は米国AUTOMOTIVE PRODUCTS社の登録商標です。

Specifications

車名・型式 車種	スバル・E-GF1		スバル・E-GF2		スバル・E-GF5		スバル・E-GF6		スバル・E-GF8			
	1.5		1.8		2.0		2.0		HX-20S		WRX	
	Cz		GB		4WD		4WD		4WD		4WD	
	2WD		4WD		2WD		4WD		4WD		4WD	
類別	E-4AT	5MT	E-4AT	5MT	E-4AT	5MT	E-4AT	5MT	E-4AT	5MT	E-4AT	5MT
	060	030	080	040	090	030	271	181	271	231	181	081
寸法・重量												
全長(mm)	4350								4340			
全幅(mm)									1690			
全高(mm)	1440		1450		1440		1450		1440			
室内長(mm)									1790			
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)	1460								1470			
トレッド〔後〕(mm)	1455								1460			
最低地上高(mm)	155		165		155		165		160		155	
車両重量(kg)	注	1110	1070	1190	1150	1150	1090	1210	1170	1220	1180	1320 1290
乗車定員(名)	5											
車両総重量(kg)	注	1385	1345	1465	1425	1425	1365	1485	1445	1495	1455	1595 1565

性能												
最小回転半径(m)	5.1						5.2					
燃料消費率 10・15モード燃費(運輸省審査値)	13.6	16.2	13.0	15.4	12.6	14.4	12.2	13.6	12.0	13.2	10.0	10.8
(km/ℓ) 60km/h定地走行燃費(運輸省届出値)	23.8	27.1	22.2	25.2	21.8	24.6	20.8	22.7	19.2	20.7	16.4	16.9

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)	16:1						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	リーディングトレーリング		ディスク
駐車ブレーキ形式	機械式後2輪制動		

■以下のメーカー装着オプションを装備した場合、次のように変わります。(注)車両重量、車両総重量(サンルーフ装着車は+10~20kg。2WDの(ABS)装着車は+10~20kg。2WDの(ABS+サンルーフ)装着車は+20kg。
■モード走行時における燃料消費率の表示は、順次「10モード」から「10・15モード」に切替わります。「10・15モード」は都市内高速走行等が加味されているため、同じ車両で測定した場合、「10モード」より平均的に10%程度高い値になります。なお、これらの燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。したがって、実際の走行時には、運転条件、習慣及び整備状況等により燃料消費率が異なります。

エンジン主要諸元

型式・種類	水平対向4気筒[BOXER MASTER-4]			
	EJ15 1.5 16バルブ	EJ18 1.8 16バルブ SOHC	2.0 16バルブ DOHCターボ	2.0 4カム 16バルブターボ DOHCターボ
内径×行程(mm)	85.0×65.8	87.9×75.0	92.0×75.0	
総排気量(cc)	1493	1820	1994	9.0
圧縮比		9.7		9.0
最高出力[ネット](ps/rpm)	102/5600	120/5600	135/5600	240/6000
最大トルク(kg-m/rpm)	13.9/4000	16.7/3600	18.5/4000	31.0/4000
燃料供給装置	EGI* (マルチポイント・インジェクション)			
燃料タンク容量(ℓ)	50		60	
燃料種類	無鉛レギュラーガソリン		無鉛プレミアムガソリン	

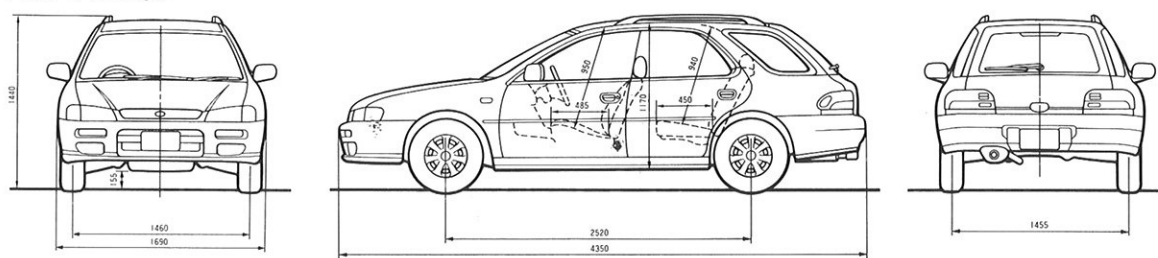
*EGI=電子制御燃料噴射装置
■エンジン出力表示には、ネット値とグロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」は、エンジンを車両に搭載した状態(ほぼ同条件で測定した)のもので、同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「グロス」よりも15%程度低い値(自工会員へ)となっています。

変速比・減速比

駆動方式 エンジン	2WD		4WD		2.0 4カム	
	1.5 16バルブ	1.8 16バルブ	1.5 16バルブ	1.8 16バルブ	16バルブターボ	16バルブターボ
変速機形式	E-4AT: 前進5速 後退1速		5MT: 前進5速 後退1速		E-4AT: 前進4速 後退1速	5MT: 前進5速 後退1速
変速比(第1速)	2.785		3.545		2.785	3.454
変速比(第2速)	1.545		2.111		1.545	2.062
変速比(第3速)	1.000		1.448		1.000	1.448
変速比(第4速)	0.694		1.088		0.694	1.088
変速比(第5速)	—		0.825		—	0.825
変速比(後退)	2.272		3.416		2.272	3.416
減速比	4.444(1.50)		4.111(1.80, 2.00)		3.900	4.111

■E-4AT=7ポジション電子制御4速フルオートマチック 5MT=5速マニュアルトランスミッション

▼スポーツワゴン C'z



Equipment

車種	1.5				2.0
	SX	CS Extra	CF*	HX-20S	
	4WD 2WD	— E-4AT/5MT	CS Extra E-4AT/5MT	CF* 5MT	E-4AT/5MT —
外装					
フロントスカート一体カレードアンバー (○スポーツタイプ)	●	●	●	○	
フォグランプ (○大径●プロジェクト)	●			○	
サイド&リヤアンダースカート	●			●	
電動リモコンカレードアミラー (電動格納式)	注1	●		●	
カレードアハンドル	●	●		●	
グリーンガラス	●	●	●	●	
マフラーカッター	●	●		●	
ミストスイッチ付ワイパー (◎ウォッシャー連動タイマー付間けつワイパー○ウォッシャー連動間けつワイパー)	◎	○		◎	
リヤワイパー&ウォッシャー		●(4WD車)	●(4WD車)	●	
リヤスポイラー (LEDハイマウントストップランプ内蔵)	●			●	
15インチアルミホイール				●	
フルホイールカバー (○14インチ●13インチ)	○	○	○(4WD車) ●(2WD車)注2	●	
タイヤ■195/60R15 ○175/70R14 ●165SR13	○	○	○(4WD車) ●(2WD車)注2	■	
運転席周り					
メーターパネル (○ブラック●グレー)	●	●	●	○	
タコメーター	●	●	●	○	
チルトステアリング	●	●	●		
エアバッグ内蔵ウレタンステアリングホイール	●	●	●		
ナルディ製本革ステアリングホイール (衝撃吸収構造)	注3			いづれか 選択仕様	
本革巻ATセレクトレバー/ナルディ製本革巻MTシフトノブ	●			●	
空調コントロールパネル (○3ダイヤル式●2ダイヤル式)	○	●	●	○	
ホン (○ダブル●シングル)	○	●	●	○	
エアコン (○オート)	○		●	○	
後座暖房		●(4WD車)		●	
オーディオ					
AM/FM電子チューナー・フルジョックコントロールカセットデッキ+4スピーカー [ADDZEST]	●			●	
AM/FM電子チューナー・カセットデッキ+フロント2スピーカー		●			
AM電子チューナー			●		
パワーアンテナ				●	
デジタル時計機能	●	●	●	●	
パワー装置					
パワーステアリング	●	●	●	●	
パワーウィンドウ	●	●		●	
集中ドアロック	●	●		●	
シート					
シート材質	ファブリック&ジャージ	ファブリック	トリコット	ファブリック&ジャージ	
フロントシート (○スポーツ●ノーマル)	○		●	○	
運転席ダイヤル式シートリフター (○デュアル)	○	●	●	○	
6:4分割可倒式トランクスルー		●			
リヤシートセンターアームレスト		●			
内装					
カップホルダー	●	●	●	●	
スポルトマップランプ				●	
トランクルームランプ	●	●		●	
ドアトリムクロスアクセント	●	●		●	
フロントドアポケット	●	●	●	●	
後座後皿				●	
メカニズム					
アクティブトルクスプリット4WD		●(4WD・AT車)		●(AT車)	
ビスカスLSD付センターデフ方式4WD		●(4WD・MT車)	●(4WD車)	●(MT車)	
フロントベンチレーテッドディスクブレーキ (○14インチ●13インチ)	●	○(4WD車) ●(2WD車)注2	○(4WD車) ●(2WD車)注2	○	
スタビライザー (○フロント&リヤ●フロント)	●		●	○	
ATパワーモードスイッチ&スノーホールドモードスイッチ (AT車)	●	●		●	
油圧クラッチ				●(MT車)	
安全装備					
4センサー4チャンネルABS		●(4WD車)	●(4WD車)	●	
運転席SRSエアバッグ	●			●注3	
フロント合わせガラス	●	●	●	●	
フロント3点式ELRシートベルト	●	●	●	●	
フロントシート一体シートベルトアンカー	●	●	●	●	
フロントシートベルトショルダアジャスター	●	●	●	●	
リヤ3点式ELRシートベルト (2名分)	●			●	
ハイマウントストップランプ (○リヤスポイラー内蔵●室内)	○	●(2WD車)	●(2WD車)	○	
サイドアビーム&ステアリングサポートビーム	●	●	●	●	
メーカー装着オプション					
4センサー4チャンネルABS	△	△(2WD車)	△(2WD車)		
電動チルト&スライドサンルーフ				△(AT車)	
その他全車標準装備					
ハロゲンヘッドライト/リヤウィンドウデフォグガー/ATセレクトインジケーター (AT車)/半ドア表示モニター/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連動ライトオフ/サイドデフロスター/サンバイザー/アシストグリップ (助手席+後座左右)/反血照明 (前席)/シガーライター/ダイナイトインナーミラー/フットレスト/フューエルリッド&トランクリッドオープナー/リヤドアチャイルドブルーフ/テンポラリースペアタイヤ					

*CFは受注生産となります。納期に時間がかかりますので詳しくは販売店にお問い合わせください。
E-4AT=7ポジション電子制御4速フルオートマチック 5MT=5速マニュアルトランスミッション
注1:フェンダーミラーも選択できます。フェンダーミラーには電動格納&リモコン機能およびボディ色塗装はありません。
注2:2WD車のABS装着車は175/70R14タイヤ、14インチフルホイールカバー、フロント・14インチベンチレーテッドディスクブレーキとなります。
注3:選択仕様でナルディ製本革ステアリングホイールを選んだ場合、運転席SRSエアバッグは非装着となります。
※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。

Specifications

車種	スバル・E-GC1					スバル・E-GC2			スバル・E-GC8	
	1.5					1.5			2.0	
	2WD		4WD			2WD		4WD		
類別	SX	CS Extra	CF*	CS Extra	CF*	SX	CS Extra	CF*	HX-20S	
寸法・重量	E-4AT 190	5MT 141	E-4AT 111	5MT 082	5MT 021	E-4AT 180	5MT 150	5MT 091	E-4AT 330	5MT 300
全長 (mm)						4350				
全幅 (mm)						1690				
全高 (mm)						1405				
室内長 (mm)						1820				
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)						1460				
トレッド [後] (mm)						1455				
最低地上高 (mm)						155				
車両重量 (kg)	(注1)					1100				
乗車定員 (名)						5				
車両総重量 (kg)	(注1)					1375				
性能										
最小回転半径 (m)						5.1				
燃料消費率	10・15モード燃費 (運輸省審査値)					13.6				
(km/ℓ)	60km/h定地走行燃費 (運輸省届出値)					24.3				
ステアリング										
前車型式						ラック&ピニオン式				
ギヤ比 (オーバーオール)						16:1				
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						リーディングトレーリング				
駐車ブレーキ形式						機械式後2輪制動				

*CFは受注生産となります。納期に時間がかかりますので詳しくは販売店にお問い合わせください。
■以下のメーカー装着オプションを装備した場合、次のようになります。(注1)車両総重量:サンルーフ付車は+20kg、2WDの(ABS)装着車は+10~20kg。
■モード走行時における燃料消費率の表示は、順次「10モード」から「10・15モード」に切り替わります。「10・15モード」は都市内高速走行等が加味されているため、同じ車種で測定した場合「10モード」より平均的に10%程度高い値 (自工会調べ) となります。なお、これらの燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。したがって、実際の走行時には、運転条件、習慣および整備状況等により燃料消費率が異なります。

エンジン主要諸元

形式・種類	水平対向4気筒 [BOXER MASTER-4]	
	EJ15	EJ20
	1.5 16バルブ	2.0 16バルブ
内径×行程 (mm)	85.0×65.8	92.0×75.0
総排気量 (cc)	1493	1994
圧縮比	9.7	
最高出力 [ネット] (ps/rpm)	102/5600	135/5600
最大トルク (kg-m/rpm)	13.9/4000	18.5/4000
燃料供給装置	EGI* (マルチポイントインジェクション)	
燃料タンク容量 (ℓ)	50	
燃料種類	無鉛レギュラーガソリン	

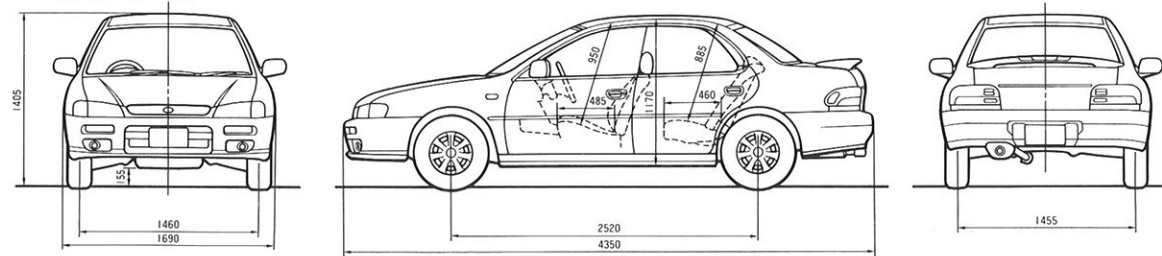
*EGI=電子制御燃料噴射装置 ■エンジン出力表示にはネット値とクロス値があります。「クロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」はエンジン車を両に搭載した状態とほぼ同等条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「クロス」よりも15%程度低い値 (自工会調べ) となっています。

変速比・減速比

駆動方式	2WD		4WD			
	1.5 16バルブ		1.5 16バルブ		2.0 16バルブ	
	E-4AT		E-4AT		E-4AT	
変速機形式	E-4AT:前進4速 後退1速		5MT:前進5速 後退1速		5MT	
変速比 (第1速)	2.785	3.545	2.785	3.545	2.785	3.545
変速比 (第2速)	1.545	2.111	1.545	2.111	1.545	2.111
変速比 (第3速)	1.000	1.448	1.000	1.448	1.000	1.448
変速比 (第4速)	0.694	1.088	0.694	1.088	0.694	1.088
変速比 (第5速)	—	0.825	—	0.825	—	0.825
減速比 (後退)	2.272	3.416	2.272	3.416	2.272	3.416
減速比	4.444	3.900	4.444	3.900	4.111	3.900

E-4AT=7ポジション電子制御フルオートマチック 5MT=5速マニュアルトランスミッション

▼ハードトップセダン SX



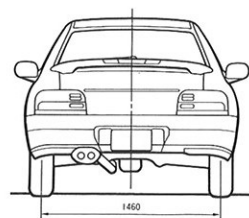
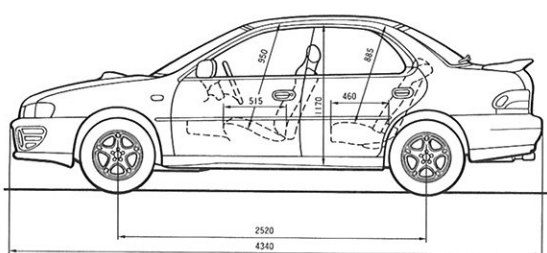
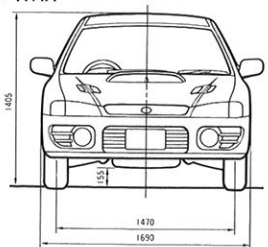
WRX

Specifications

車名・型式 車種	スバル・E-GC8	
	WRX 5MT	WRXtypeRA 5MT
寸法・重量		
全長(mm)	4340	
全幅(mm)	1690	
全高(mm)	1405	
室内長(mm)	1820	
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	
車両重量(kg)注	1250	1190
乗車定員(名)	5	
車両総重量(kg)注	1525	1465
性能		
最小回転半径(m)	5.2	
燃料消費率 10・15モード燃費(運輸省審査値) (km/ℓ)	10.4 60m/h定地走行燃費(運輸省届出値)	9.9 16.8
エンジン		
型式	EJ20	
種類	水平対向4気筒DOHC 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	
最高出力(ネット)(ps/rpm)	280/6500	
最大トルク(kg-m/rpm)	33.5/4000	
燃料供給装置	EGI※ (マルチポイント・インジェクション)	
燃料タンク容量(ℓ)	60	
燃料種類	無鉛プレミアムガソリン	
動力伝達装置		
変速機形式	5MT:前進5速 後退1速	
変速比		
第1速	3.166	3.083
第2速	1.882	2.062
第3速	1.296	1.545
第4速	0.972	1.151
第5速	0.738	0.825
後退	3.416	3.416
減速比	4.444	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	
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	
駐車ブレーキ形式	機械式後2輪制動	

■5MT=5速マニュアルトランスミッション。■EGI=電子制御燃料噴射装置■以下のメーカー装着オプションを装備した場合、次のように数値が変わります。(注)車両重量・車両総重量・サドル付は+10kg。■モード走行時における燃料消費率の表示は、順次「10モード」から「10・15モード」に切替わります。「10・15モード」は都市内高速走行等が加味されているため、同じ車両で測定した場合「10モード」より平均的には10%程度高い値(自工金調べ)となります。なお、これらの燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。したがって、実際の走行時には、運転条件、習慣及び整備状況等により燃料消費率が異なってきます。■エンジン出力表示には、ネット値とクロス値があります。「クロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」はエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同等条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「クロス」よりも15%程度低い値(自工金調べ)となっています。

▼WRX



Equipment

車種	スバル・E-GC8	
	WRX 5MT	WRXtypeRA 5MT
外装		
カラードバンパー	●	●
ハロゲンヘッドライト(○ハイワッタージヘッドランプ)	●	○
フォグランプ	●	●
アルミフロントフード	●	●
電動リモコンカラードアミラー(電動格納式)	注1	●
カラードリアハンドル	●	●
グリーンガラス	●	●
マフラーカッター(デュアル)	●	●
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)	○	●
リヤワイパー&ウォッシャー	●	●
サイド&リヤアンダースカート	●	●
リヤスポイラー	●	●
16×7JJアルミホイール	●	●
ブリヂストン・ポテンザ205/50R16タイヤ(○RE010●S01)	●	○
運転席まわり		
タコメーター	●	●
チルトステアリング	●	●
ナルディ製本革巻ステアリングホイール(衝撃吸収構造)	●	●
SRSエアバッグ内蔵ウレタンステアリングホイール	注2	●
ナルディ製本革巻シフトノブ	●	●
ダイヤル式空調コントロールパネル	●	●
オートエアコン	●	注2
後席暖房	●	注3
オーディオ		
AM/FM電子チューナー・フルジョックコントロール	●	●
カセットデッキ・4スピーカー(ADDZEST)	●	●
デジタル時計機能	●	●
パワーアンテナ	●	●
パワー装置		
クイックパワーステアリング	●	●
パワーステアリングオイルクーラー	●	●
パワーウィンドウ	●	●
集中ドアロック	●	●
シート/内装		
シート材質	ジャージ	ジャージ
バケットシート	●	●
カップホルダー	●	●
スポルトマップランプ	●	●
トランクルームランプ	●	●
ドアリムセンタークロスアクセント	●	●
アシストグリップ(助手席+後席左右)	●	●
メカニズム		
低背圧マフラー	●	●
ビスカスLSD付センターデフ方式フルタイム4WD	●	●
リヤビスカスLSD	●	●
クロスレシトランスミッション	●	●
スポーツサスペンション(○ハードタイプ)	●	○
フロント・ベンチレーテッドディスクブレーキ(2ポットキャリパー付)	●	●
高性能フロントブレーキパッド	●	●
リヤ・ベンチレーテッドディスクブレーキ	●	●
高耐圧ブレーキホース	●	●
フロント&リヤスタビライザー	●	●
インタークーラー・ウォーターズブレイ	●	●
安全装置		
4センサー4チャンネルABS(アンチロック・ブレーキシステム)	●	●
フロント合わせガラス	●	●
フロント3点式ELRシートベルト	●	●
フロントシート一体シートベルトアンカー	●	●
フロントシートベルトショルダーアジャスター	●	●
リヤ3点式ELRシートベルト(2名分)	●	●
ハイマウントストップランプ(○リヤスポイラー内蔵)	○	●
サイドアビーム&ステアリングサポートビーム	●	●
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	▲	
その他全車標準装備		
リヤウィンドウデフォグガー/半ドア表示モニター/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連動ライトオフ/サイドデフロスター/サンバイザー/シガーライター/灰皿/灰皿照明(前席)/デイトライントナー/ドアリムセンタークロスアクセント/フロントドアポケット/フットレスト/トランク&フューエルリッドオープン/リヤドアチャイルドロック/テンポラリースベアタイヤ/ダブルホン		

■5MT=5速マニュアルトランスミッション。注1:フェンダーミラーも選択できます。フェンダーミラーには電動格納&リモコン機能。ボディ色塗装はありません。注2:ディーラー装着オプションでマニュアルエアコンを用意しています。注3:SRSエアバッグ装着車は後席暖房付となります。■スピードウォーナー(速度監視装置)はディーラー装着オプションで取り付けられます。

STi version III

Specifications

車名・型式 車種	スバル・E-GC8	
	WRX 5MT	WRXtypeRA 5MT
寸法・重量		
全長(mm)	4340	
全幅(mm)	1690	
全高(mm)	1405	1440
室内長(mm)	1820	1790
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	
車両重量(kg)	1250	1300
乗車定員(名)	5	
車両総重量(kg)	1525	1575
性能		
最小回転半径(m)	5.2	
燃料消費率 10・15モード燃費(運輸省審査値) (km/ℓ)	10.4 60m/h定地走行燃費(運輸省届出値)	9.8 16.9
エンジン		
型式	EJ20	
種類	水平対向4気筒DOHC 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	
最高出力(ネット)(ps/rpm)	280/6500	
最大トルク(kg-m/rpm)	35.0/4000	
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)	
燃料タンク容量(ℓ)	60	
燃料種類	無鉛プレミアムガソリン	
動力伝達装置		
変速機形式	5MT:前進5速 後退1速	
変速比		
第1速	3.166	3.083
第2速	1.882	2.062
第3速	1.296	1.545
第4速	0.972	1.151
第5速	0.738	0.825
後退	3.416	3.416
減速比	4.444	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	
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	
駐車ブレーキ形式	機械式後2輪制動	

■5MT=5速マニュアルトランスミッション。■モード走行時における燃料消費率の表示は、順次「10モード」から「10・15モード」に切替わります。「10・15モード」は都市内高速走行等が加味されているため、同じ車両で測定した場合「10モード」より平均的には10%程度高い値(自工金調べ)となります。なお、これらの燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。したがって、実際の走行時には、運転条件、習慣及び整備状況等により燃料消費率が異なってきます。■エンジン出力表示には、ネット値とクロス値があります。「クロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」はエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同等条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「クロス」よりも15%程度低い値(自工金調べ)となっています。

Equipment

(☆はSTiバージョン スペシャルアイテム、○/●はベース車の仕様)

車名・型式 車種	スバル・E-GC8	
	WRX 5MT	WRXtypeRA 5MT
外装		
ハロゲンヘッドライト(○ハイワッタージヘッドランプ)	●	○
フロントバンパーカラードラジエターグリル	☆	☆
STiオリジナル・フロントグリルエンブレム(チェリーレッド)	☆	☆
WRCTiアタックランプカバー(STiステッカー付/フグランプ無)	☆	☆
アルミフロントフード	●	●
WRCTiアルミバンチレーター(センター・シングル)	●	☆
電動リモコンカラードアミラー(電動格納式)	注1	●
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)	○	●
リヤワイパー&ウォッシャー	●	●
大型リヤスポイラー(LEDハイマウントストップランプ内蔵)	☆	☆
大型リヤスポイラー(ルーフ&ウエスト)	●	☆
サイド&リヤアンダースカート	●	●
ブリヂストン・ポテンザRE010 205/50 R16ラジアル	●	●
ブリヂストン・ポテンザS01 205/50 R16ラジアル	●	●
16×7JJアルミホイール(ゴールド塗装)	☆	☆
STiフェンダーサイドエンブレム	☆	☆
リヤIMPREZA WRX STiステッカー	☆	☆
運転席まわり/オーディオ/パワー装置/シート/内装		
カーボンメーターパネル	☆	☆
STiナルディステアリングホイール[衝撃吸収構造] (カーボンボタン、チェリーレッドステッカー付)	注2	☆(選択仕様)
SRSエアバッグ内蔵ウレタンステアリングホイール	注2	●(選択仕様)
STi本革巻シートタイプシフトノブ	☆	☆
オートエアコン	●	●
後席暖房	●	注3
デジタル時計機能/AM/FM電子チューナー・フルジョックコントロール/カセットデッキ/4スピーカー(デジタル時計機能付/ADDZEST ○KENWOOD)	●	○
アンテナ(●パワーアンテナノブ)ルーフ	○	○
パワーウィンドウ	●	●
集中ドアロック(○赤外線リモコンアロック付)	●	○
STiオリジナル・ウォーターズブレイ(マニアルスリット付)	☆	☆
6:4分割可倒式リヤシート(ヒロー付・座面分割可)	☆	☆
マルチノカバー	●	●
ラゲージネット	●	●
スポルトマップランプ	●	●
アシストグリップ(助手席/後席左右)	●	●
エンジン		
STi ECU	☆	☆
鍛造モリブデンコーティングピストン	☆	☆
ナリウム封入中空エキゾーストバルブ	●	●
中空インタークーラー	●	●
インナーシムバルブリアクター	☆	☆
メタルガスケット	●	●
インタークーマニホールド(赤チジ塗装)	●	☆
シルバーステアリングターナー(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)	☆	☆
低背圧マフラー(スリットターナルパイプφ93・STi付)	☆	☆
ラジエターダクト/ラジエターファン	☆	☆
STi専用ラジエター(冷却効向上)	☆	☆
インタークーラー・ウォーターズブレイ(マニアルスリット付)	☆	☆
インタークーラー・ウォーターズブレイ用大容量ウォータータンク	☆	☆
ドライブトレイン		
ドライブシャフトコントロールセンターデフ	☆	☆
メーターパネル・センターデフインジケーター	☆	☆
クロスレシトランスミッション	●	●
スーパークイックシフトリフター	☆	☆
強化トランスミッション	●	☆
強化クラッチカバー	☆	☆
強化リヤアクスル	☆	☆
リヤ機械式LSD(2ウェイ4ピニオン式)	●	☆
リヤビスカスLSD	●	●
サスペンション&ブレーキシステム		
スポーツサスペンション(○ハードタイプ)	●	○
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)	☆	☆
リヤ・ベンチレーテッドディスクブレーキ(14インチ)	●	☆
リヤ・大径ディスクブレーキ(15インチ)	☆	☆
4センサー4チャンネルABS	●	●
メーカー装着オプション		
クイックステアリングギヤボックス(13:1)		▲
15インチ(2ポット)フロント・ベンチレーテッドディスクブレーキ		▲
クイックステアリングギヤボックス(13:1)		▲
その他の主要メカニズム(標準車の仕様)		
クイックパワーステアリング/パワーステアリングオイルクーラー/大容量パワーステアリングオイルポンプ/高耐圧ブレーキホース/高性能フロントブレーキパッド		
その他の主要装置(標準車の仕様)		
グリーンガラス/フロント合わせガラス/カラードリアハンドル(typeRAを除く)/リヤウィンドウデフォグガー/ハイマウントストップランプ/チルトステアリング/ダイヤル式空調コントロールパネル/キアモニター/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連動ライトオフ/カプホルダー/シガーライター/灰皿/灰皿照明(前席)/デイトライントナー/ドアリムセンタークロスアクセント/フロントドアポケット/フットレスト/トランク&フューエルリッドオープン/リヤドアチャイルドロック/テンポラリースベアタイヤ/ダブルホン		
■5MT=5速マニュアルトランスミッション。注1:フェンダーミラーも選択できます。フェンダーミラーには電動格納&リモコン機能。ボディ色塗装はありません。注2:STi/ナルディステアリングホイール、またはエアバッグ内蔵ステアリングホイールのいずれかをお選びいただく選択仕様です。注3:エアバッグ内蔵ウレタンステアリングホイールを選択すると後席暖房付となります。		

NEW
Impreza

広報資料

1996年9月

発行 富士重工業株式会社 広報部

〒160 新宿区西新宿1-7-2 スバルビル 広報部直通 TEL03(3347)2024 FAX03(3347)2295