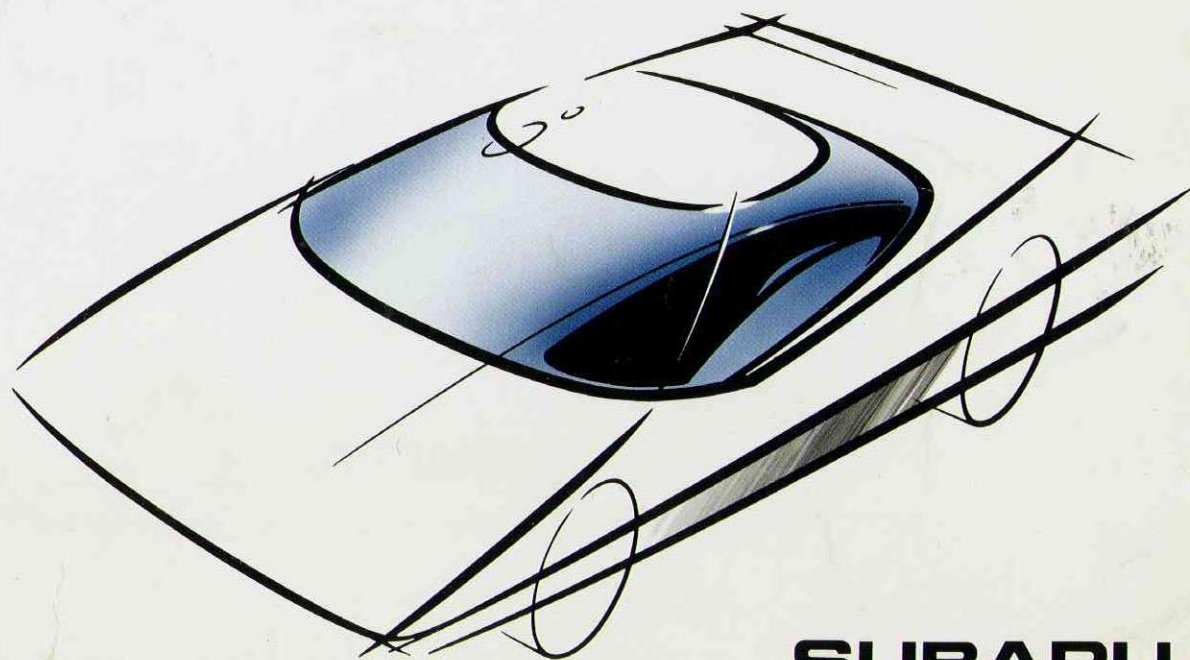


185.6.

ALCYONE



SUBARU

アルシオーネ誕生

4WDが時代の潮流となりつつある。

単純なファッションの域を超え、それはクルマの本質を語ることと同義語となって

次代への可能性を加速しはじめた。

もっと速く、それ以上に安全、快適であること……

大空への夢をわがものとし、クルマを走らせる喜びをおぼえて以来
テクノロジーの進化は、われわれにより大きなロマンを約束してきた。

星は舞い降りた。

まばゆいばかりのエアロフォルムをまとった、最新の高速4WDテクノロジー。

開発スタッフの叡知はすべて、理想のドライバビリティに向けられた。

文明の成熟に甘えきったクルマとは一線を画す知的スペシャルティ。

その新しさのひとつひとつに未来がある。

進歩的大人のわがままを開くために。

ALCYONE

presented by SUBARU



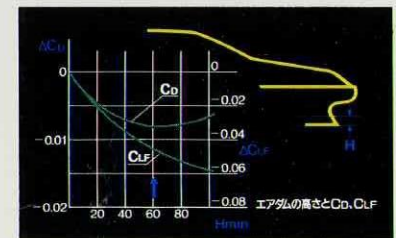
エアクラフトテクノロジーの血統。

飛行機創りのロマンと最新のカーテクノロジーの出会いが
カーデザインに新たな夢をもたらした。
世界のフリーウェイをターゲットとした
アルシオーネの大胆なエアロシェイプスタイリング。
それは空気への挑戦によって生み出された。

●フロントフード
フロントフードの形状と高さは、空気抵抗および揚力に大きな影響をもたらす。その点、水平対向エンジンは低いフード面を実現するための大きなファクターであり、さらにこの低重心エンジンの特長を最大にいかすために、補機類のコンパクト化とエンジンルーム内のレイアウトについて、徹底的な検討が加えられた。そして、リトラクタブルヘッドライトの採用とあわせて、バンパーから空気がスムーズに駆け上がる理想的なフード面が実現された。

●フロントウインドウ
ウインドウの傾斜角は空気抵抗を左右する大きなポイントのひとつである。フロントフード、ルーフなどを含めた入念なテストの結果、28度が選ばれた。さらにワイパーも空力特性の向上をねらってライズアップ格納機構をそなえたコンシールドタイプを採用している。

●エアダムスカート
エアダムスカートは空気抵抗と揚力、さらに冷却性能に影響を与えるパーツだが、グラフからも理解されるように、適切な効果を得るためには慎重なセッティングが要求される。ミリ単位での検討をくり返した結果、決定されたサイズと形状は、空気抵抗と揚力の低減の理想的なバランスを実現し、冷却性能も十分に満足させるものとなっている。



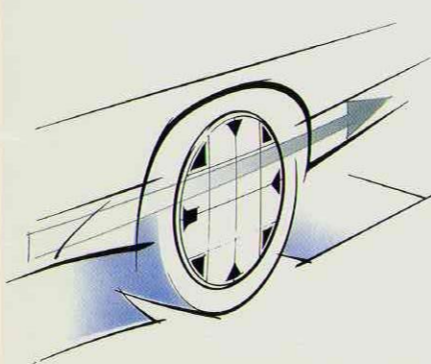
●スピードアミラー
空力的に最も理想的なフォルムを追求した結果、ドアミラーはスペースシップのノーズコーンを思わせる形状となった。また、スターを用いてミラー本体をボディから離すことによって、ボディ表面に空気の乱れが発生するのを防ぎ、空気抵抗の低減を図っている。

●エアインテーク
エンジンルームを通過する内部流は、その大半がエンジン冷却の役割を果たす。内部流を減らせば空気抵抗は減るが、これは冷却性能の低下を招く。この相反するファクターを高いレベルでバランスさせるために、バンパーおよびノーズ下部に設けたエアインテークは、位置、サイズはもちろん、グリルフィンやラジエーターサイドダクト、アンダーカバーの形状にまで徹底的に検討が加えられた。

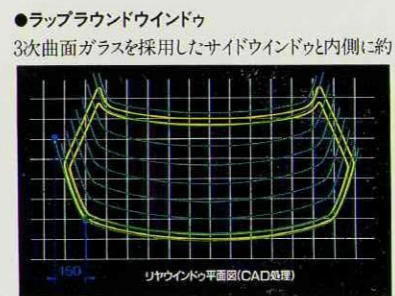
●エアブレンタイプドアハンドル
航空機の方式を応用したドアハンドル。可動式フラップにより、ボディ表面に対する凹凸を完全にしている。

●サイドエアフラップ
タイヤハウスに巻き込まれる空気は大きな乱れを発生し、空気抵抗を増加させる原因となる。サイドエアフラップは、ボディサイドの気流をスムーズにタイヤハウスの外側に導き、この部分に発生する乱れを最小限に抑える役割を果たしている。

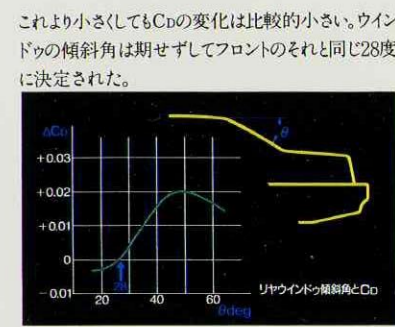
●フラッシュサーフェスホイールカバー
ホイールの凹凸面によって発生する空気抵抗も無視できない。しかし、ホイール面を完全にカバーすればブレーキの冷却効果が悪化してしまう。アルシオーネのホイールカバーは、最大効率の換気孔を確保しながらきわめてフラットな形状に仕上がっている。



●フラッシュサーフェスウインドウ
ガラス面とピラーの段差はキャビン周辺に空気の乱れをつくり、空気抵抗の増加と風切り音の原因となる。アルシオーネは、フロント、サイド、リヤともガラスエリアはすべてダイレクトボンド処理とし、サッシュレスドアとあわせてフラッシュサーフェス化を徹底した。



●リアウインドウ
ウインドウのゆるやかな傾斜と明確なノッチを持つトランクリッドで構成されるリヤボディ形状は、このクルマの最も特徴的な部分のひとつだが、すべては空気抵抗の低減を追求した結果に他ならない。グラフはリアウインドウの傾斜角とCdの関係を示したデータだが、傾斜角が28度より大きくなればCdが増加するのに対し、



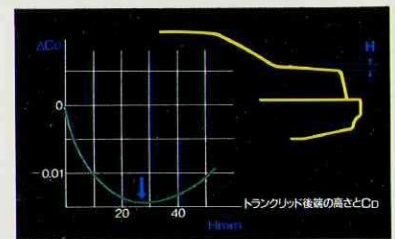
$C_D=0.29$ $C_D \times A=0.53$ $C_{LF}=0.10$ $C_{LR}=0$

空気抵抗係数 空気抵抗係数×前面投影面積 揚力係数(前) 揚力係数(後) データはV5ターボ

スタイリングが性能を語りはじめた。

速度の2乗に比例して増加する空気抵抗。そして、空気抵抗に費やされる馬力は速度の3乗に比例して増加する。これからの高速度において、この空気抵抗の低減は、特に高速度での加速性能、操縦性能、同時にレベルアップしていくための手段として最も効率の高いものであるといえる。破し、 $C_D=0.29$ を達成したアルシオーネ。最新のスタイリングテクノロジーが生み出した、そのエアロシェイプボディこそ、カタチによるパフォーマンスの表明に他ならない。

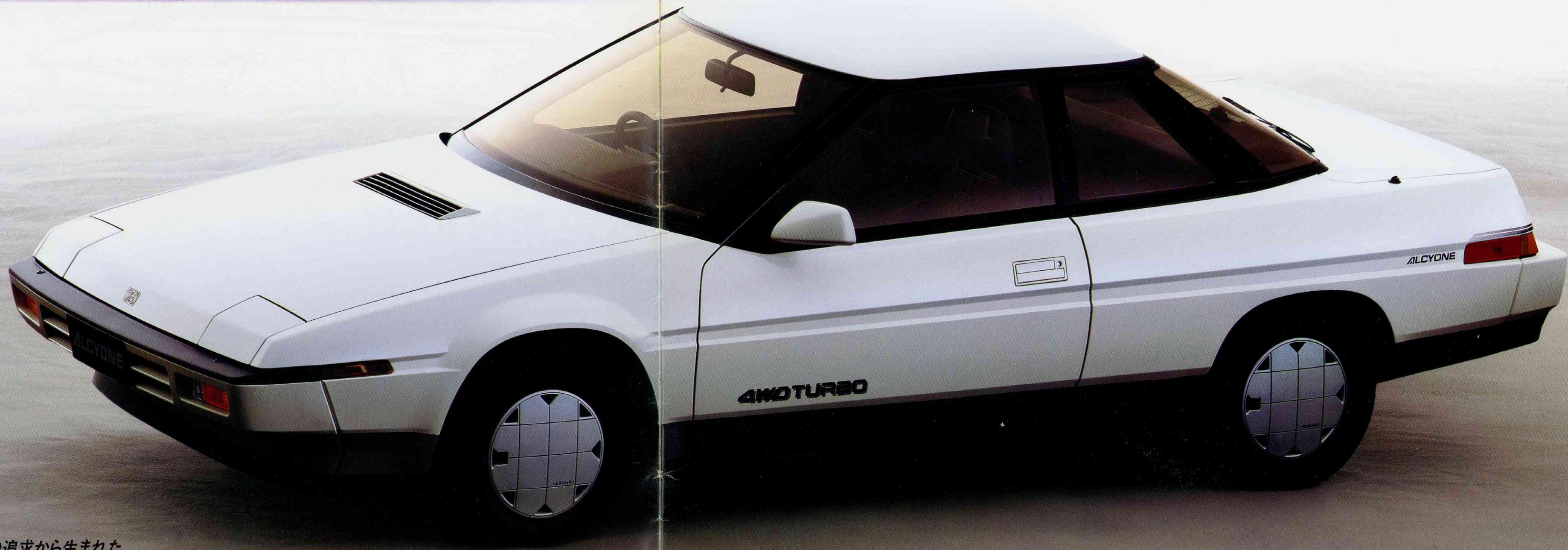
●テールエンド
クルマが空気中を移動すると、その後方にはwake(気流の乱れから生じる空気の渦)が発生する。ルーフから車体後方へスムーズに空気を流してwakeの発生を最小限に抑えるためには、トランクリッドの高さが重要な意味を持つ。空気抵抗と揚力の低減のために入念なデザイン検討がくり返され、斬新なハイデッキ&ダックテール形状ができあがった。



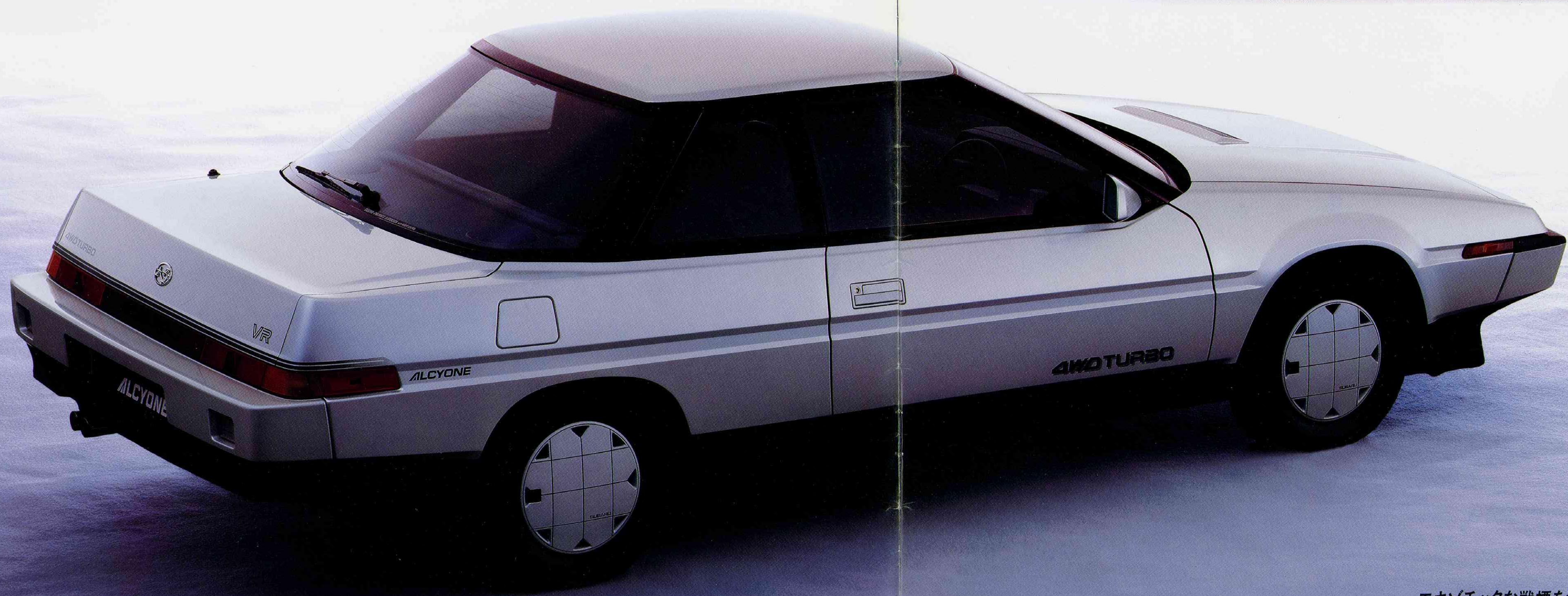
●フラットボトム
ボディ上面と同様に、アンダーフロアの形状も空気抵抗および揚力の発生に深く関係している。可能な限りのフラット設計により、空気の乱れの発生を最小限に抑え、空力上、大きな成果をあげている。

●リヤアンダースポイラー
テール部を特徴づけているリヤバンパー。その下端形状にも空気抵抗を減らすスポイラーの役割が果たされ、ボディ下部に流れる空気を整流して車体後方にスムーズに流すために大きな効果を発揮している。

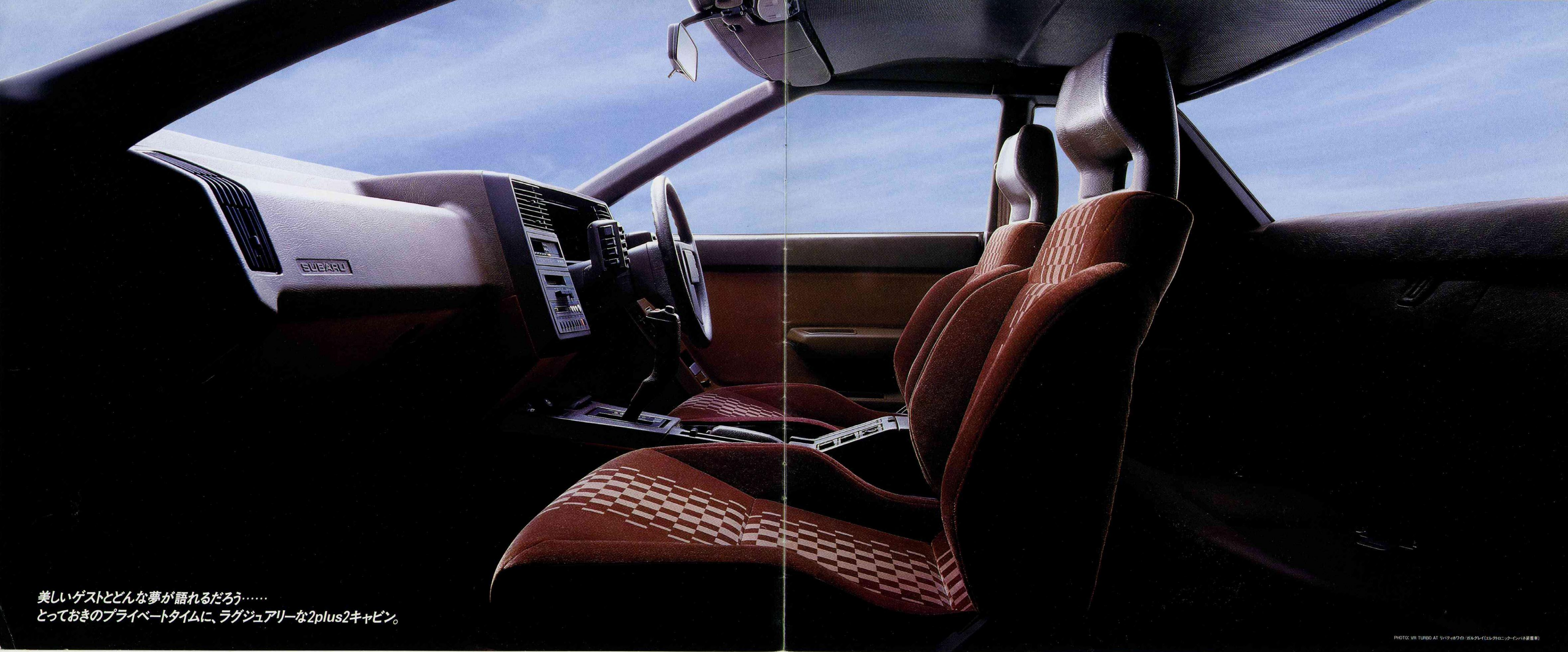
空気抵抗の低減は、高速度時の総合性能を向上させる上で大きな効果を発揮する。例えばアルシオーネの場合、 C_D 値を0.35から0.29に低減させると180km/h 定速燃費で17.8%、100→180km/h加速タイムで13.7%、それぞれ向上する。(当社計算値)



非凡さは、より豊かなパーソナルライフの追求から生まれた。
世界初の2plus2 4WDスペシャルティ。



ハイウェイに静かなドラマが生まれる。
エキゾチックな戦慄を漂わすストリームウェッジプロポーション。



美しいゲストとどんな夢が語れるだろう……
とっておきのプライベートタイムに、ラグジュアリーな2plus2キャビン。



心地よいコンセンレーション。それはまるで飛行機の快感。

PHOTO: VR TURBO AT リバタイズワイド/特別グレード
(エレクトロニック・インストルメントパネル装着車)

新体験の操作フィーリング。高性能な走りをもとめた高感度オペレーションシステム。

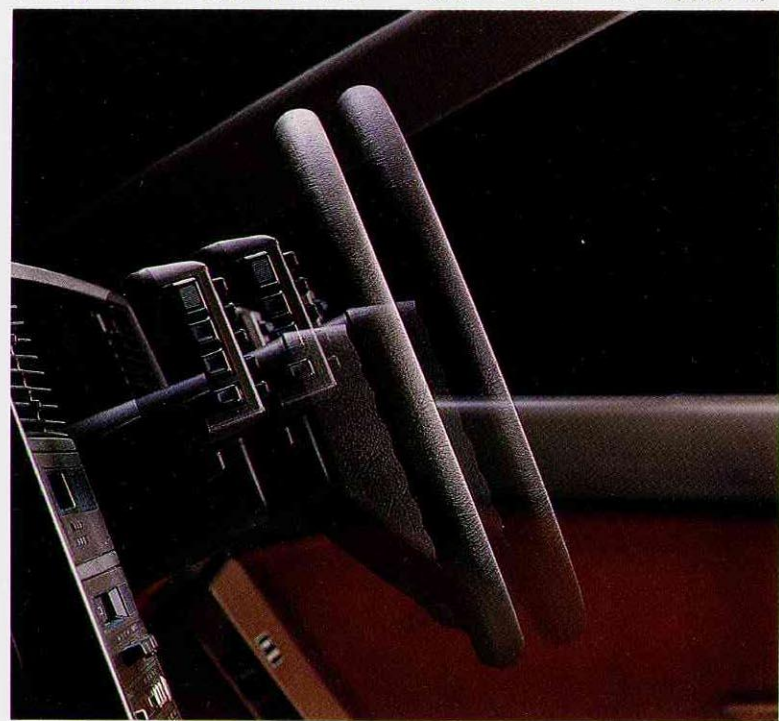
飛行機創りの世界には「パイロットフィーリングに寄せる」という基本ポリシーがある。これは、何よりも飛行時の安全性を重視し、パイロットのケアレスミスの防止と、飛行機自体がどこまで人間をサポートできるかを追求する設計思想である。アルシオーネのコックピットデザイン、そし

てメーターパネル一体可動のマルチアジャストステアリングは、この飛行機創りの思想に多くの示唆を受けている。「ドライバーフィーリングに寄せた」高感度オペレーションシステム。それは、誰もが経験したことのない新次元の走りに心地よいコンセンレーションを提供する。

コンベクションメーター ステアリングのチルトの動きに応じて一体で上下にアジャストされ、どのポジションでも最適の視認性が得られる。どこまでもドライバーフィーリングに寄せた高性能車の新しい提案。アナログメーターは水平0指針方式を採用。

- 水平0指針メーター：スピードメーター、タコメーター、オイルプレッシャー、水温計、電圧計、燃料計
- グラフィックセイフティモニター：ドアロック、半ドア、ビーム&パッシング、パーキングブレーキ、リヤデフォグラー、4WDパイロット(VRターボ)、ATセレクトインジケーター(ATターボ)
- ターボブーストインジケーター
- セイフティインジケーター：リトラクタブルヘッドライト、トルコン油温(VRターボ)、チャージ、排気温度、ストップランプ断線、ブレーキ液残量、ECS*、オイルプレッシャー、燃料残量

*エレクトロニック・エンジンコントロールシステムのウォーニングランプ



メーターパネル&コントロールウイング一体可動のマルチアジャストステアリング

テレスコピック機構。まるで操縦桿のようなフィーリングで、ステアリングを前後方向に40mm無段階にアジャストできるテレスコピック機構。クルマ自体が「ドライバーの意志に応える、オーダーメイドのポジションづくりが楽しめる。

チルト&ハネ上げ機構 ステアリングホイールを基準ポジションから上へ30mm、下へ20mm無段階にアジャストできるチルト機構。しかも、乗り降りを容易にするために、インパネのノブを引くと基準ポジションから65mmポップアップするハネ上げ機構(乗車時には、前にセットした)をこなえる。



L字スポークステアリングホイール 斬新な形状のソフトグリップステアリングホイールは、操作性、メーターの視認性について効果的なデザインであるとともに、この車ならではのコックピット感覚を一層もりあげられる。



(左ウイング)

- ④ワイパー&ウォッシャー：④ウォッシャー⑤ワイパーON&スピードLo/H切り換え⑥開けつワイパー⑦ワイパーOFF⑧開けつタイマー
- ⑨空調モード切り換え：①フロントデフロスター②デフロスター&ロア③アッパー④マイレベル⑤ロア

コントロールウイング

走行時に操作頻度の高いスイッチ類をステアリングコラムの左右に機能的にレイアウトしたコントロールウイング。視覚的に見やすだけでなく、ステアリングのテレスコピック&チルトの動きに連動して前後・上下に一体で移動し、ステアリングから手を離すことなく最適の操作性を保証する。

(右ウイング)

- ⑩リヤデフォグラー⑪ヘッドライトライズアップ⑫ヘッドライトウォッシャー(VRターボ)⑬クルーズコントロール・メイン(エンジン装着車)⑭ハイコントロール(VRターボ)⑮イルミネーションコントロールヘッドライト：⑯ビーム切り換え⑰ヘッドライトON⑱クリアランスライト⑲ライトOFF

デジタル世代への新しい提案。創意あふれるエレクトロニック・インストルメントパネル。(VRターボATにメーカーオプション)

エレクトロニック・インストルメントパネルは、液晶表示メーター、トリップコンピューター、クルーズコントロールで構成される。とくにステアリングのチルト機構と一体可動のメーターパネルには、ドライバーの興奮を新しいかたちで増幅する独自のアイデアがこめられている。



●写真は説明用に点灯したものです。

アトラクティブな走りの快感をさそう
カラー液晶表示メーター
メーター類のセンターゾーンにデジタル表示されるスピードメーターとタコメーター。そして立体的なグラフィック表示ゾーン。走りの状況を高度にディスプレイするアドバンスト・デザインのメーター。

- 液晶デジタル表示：タコメーター、スピードメーター、外気温計、クルーズコントロール速度表示計、ATセレクトインジケーター
- 液晶グラフィック表示：水温計、タコメーター、4WD&ハイブリッドコントロールモニター、ターボブーストインジケーター、燃料計
- セイフティインジケーター：ドアロック、半ドア、ビーム&パッシング、パーキングブレーキ、リヤデフォグラー、リトラクタブルヘッドライト、トルコン油温、チャージ、排気温度、ストップランプ断線、ブレーキ液残量、ECS、オイルプレッシャー、燃料残量

情報を瞬時にアウトプット トリップコンピューター



時刻アラーム 時刻アラーム 走行時間
時刻 時刻アラーム 走行時間
17:00 39:00 10:00
加算トリップ 減算トリップ 平均車速
走行時の時間と距離に関する各情報(6項目)A

をデジタル表示するトリップコンピューター。パートナーにちよとしたナビゲーターとして参加してもらうのもよい。

- ①時刻：現在の時刻を表示②時刻アラーム：設定時刻になるとブザーが鳴り、アラームマークが点滅③走行時間：走行した時間を分単位で表示④加算トリップ：走行距離を0.1km単位で加算表示⑤減算トリップ：走行予定距離をセットする0.1km単位で減算表示、0になるとブザーが鳴り「ARRIVE」表示が点灯⑥平均車速：走行した距離と時間から平均車速を算出して表示。★6つの機能を同時進行的に作動させ、さらに6つの機能が正常に働いているかどうかを確認する自己診断機能も内蔵。

快適な高速クルージングの決め手 クルーズコントロール

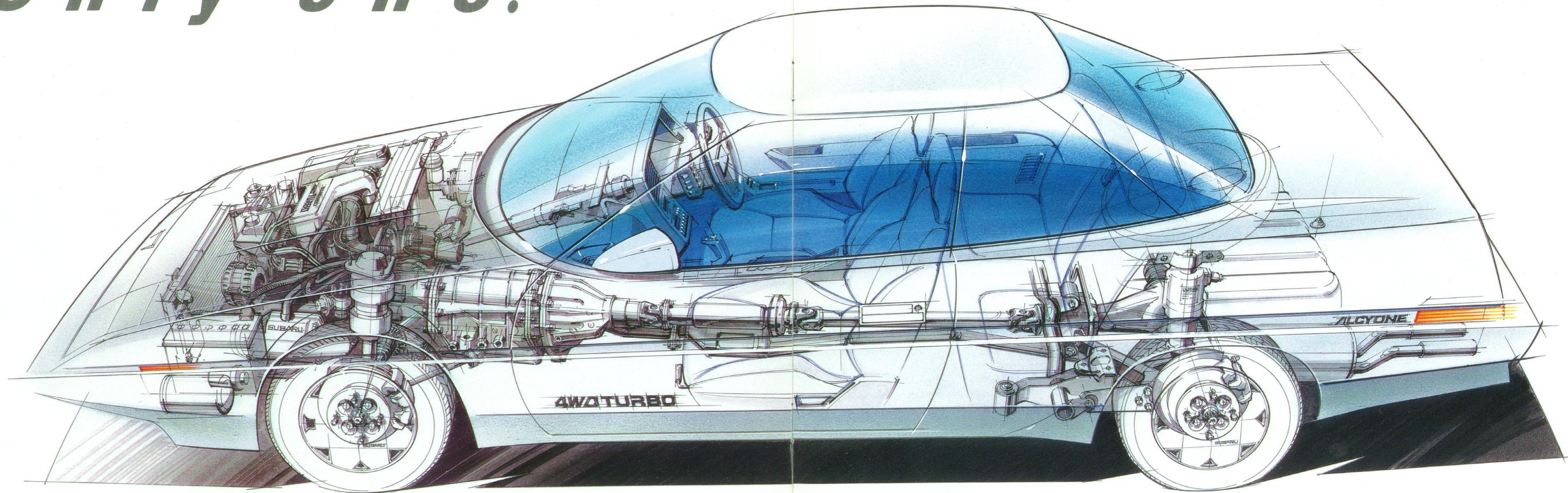
右足をアクセル操作から解放し、ハンドルから手を離すことなく指1本で快適なオートクルージングが満喫できる。

- メインスイッチを押し、40~100km/hの範囲内でセットスイッチを押すとその時の速度を自動的に維持●加速はリジュームスイッチを押すとアクセルを踏みこめば、離せば元のセット速度に自動復帰●セットした速度はブレーキング、ATのセレクト位置変更で解除されるが、セット速度は記憶されており、30~100km/hの範囲であればリジュームスイッチを押せばセット車速に復帰●セットスイッチは押し続けるとコーステイングスイッチに切りかわり減速、スイッチを離すとその時の車速を保つ。

アルシオーネマジック。それは、すべての道をfree wayに変えてしまう。



Only one.



先進のエアロシェイプボディと高速4WDテクノロジーの出会い。語りあえる夢の数は多いほどいい。

スリークなエアロシェイプボディを可能にした
高性能FLAT-4エンジン。
すべての夢はここから生まれ、ひろがった。

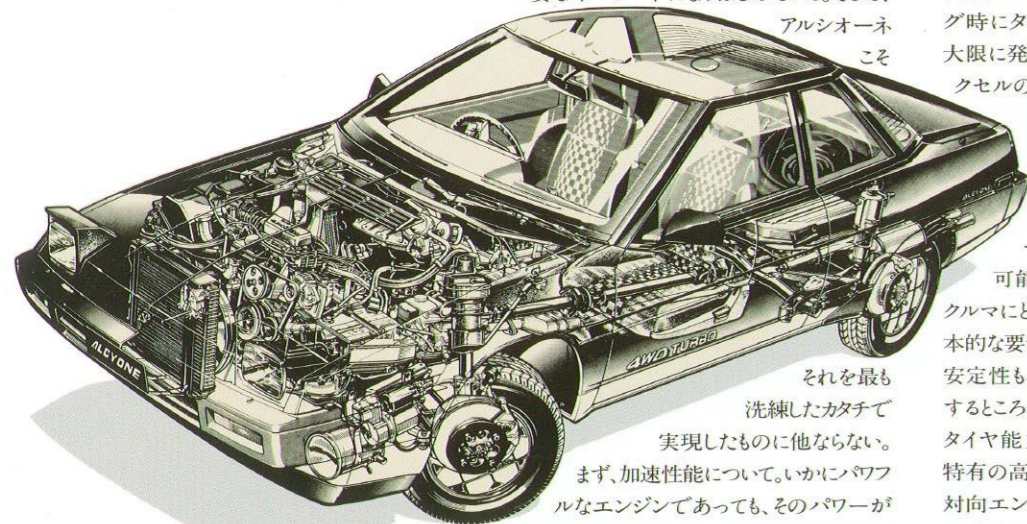


ILLUSTRATION: VR TURBO AT

世界をリードする
高速4WDテクノロジー。

クルマの速さを語るうえで「4WD」がいま重要なキーワードになりはじめています。そして、アルシオーネこそ

それを最も洗練したカタチで実現したものに他ならない。まず、加速性能について。カムシャフトなエンジンであっても、そのパワーがタイヤのグリップ力を上回ってしまえばクルマは思うように加速しない。が、駆動力を4輪に分散した4WDはタイヤのグリップ力に余裕があり、エンジンパワーのすべてを駆動力として路面に伝えることができるため、加速性能の点で有利である。

次に旋回性能について。コーナリング能力はタイヤの左右方向のグリップ力であるコーナリングフォースによって決まるが、このコーナリングフォース(α)の限界は駆動力(β:進行方向のグリップ力)により変化し、(α+β≦タイヤの最大グリップ力)の関係にある。このため、駆動力が大きい時はコーナリングフォースに向けられる力は小さくなり、左右方向のグリップ力は低下する傾向にある。駆動力が前後に分散される4WDは、

前後各輪のコーナリングフォースの余裕が大きいうえで、前後輪のコーナリングフォースのバランスが維持されるため、高速コーナリングや加速コーナリング時にタイヤのグリップ力が最大限に発揮される。さらに、アクセルの急激なON、OFF等でも旋回特性の変化が少ない等の理由から、速く、安定したコーナリングが可能となる。

クルマにとって、最も基本的な要件である直進安定性も4WDの得意とするところである。余裕あるタイヤ能力に由来する4WD特有の高速スタビリティが、水平対向エンジンのメリットをいかした理想的な重量配分や高速対応サスペンション等とあいまって、アルシオーネにすばぬけた走行安定性をもたらしている。制動性能の点でも4WDのメリットは大きい。前後輪がプロペラシャフトによって連結

されているため、急制動時にも前輪、または後輪のみがホイールロックを起こすことがなく限界が高い。しかも前後輪が自動的に理想制動力配分となる。このため、強力な制動力が得られると同時に制動時の方向安定性が高い。こうした4WDの優位性は、あらゆる走行条件において威力を発揮し、特にμ(摩擦係数)の低い濡れた路面や凍結路、そして高速走行時には大きなセフトイマージンとなる。アルシオーネは、これら4WDが本質的にそ

なえているポテンシャルを最大限に引き出したクルマといえる。水平対向エンジンからリヤデフユニットまでをストレートに結ぶシンプルかつ合理的なメカニズムレイアウト、低い重心位置とすべれた前後輪の接地荷重バランス、さらにEGI(電噴)ターボ、EP-S(VRターボ)、4輪ディスクブレーキなどの高性能メカニズムと第一級の空力ボディとのマッチングにより、ハイスピード4WDとしてすばぬけたパフォーマンスを実現している。

スバル・スピリットの血統
水平対向エンジン。

水平対向OHCアルミ合金製ターボチャージド・エンジン。低重心、軽量コンパクトなこのエンジンは、一般的な直列型エンジンより本質的に重量バランスにすぐれている。また、



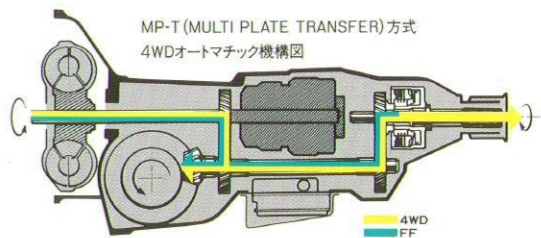
PHOTO: VR TURBO (写真のエンジンは説明用のもので、内部を見せるためにカットしてあります)

クラスではトップランクのライトウェイトである。

エンジンの高効率化は、同時にすぐれた経済性を生み出した。10モード燃費(乗用車)、60km/h定地走行燃費(乗用車)はそれぞれ12.2km/ℓ、21.1km/ℓ(VRターボ)。さらに、高度に洗練された空力ボディが高速域での経済性に効果を発揮する。また、H.L.A.(hidroリック・ラッシュ・アジャスター)、特殊丸歯型タイミングベルト、エンジン2重マウント方式、3ジョイントプロペラシャフト(VRターボ)などの採用により、メカニカルノイズや振動を効果的に低減。ツーリング時の快適性をいちだんと高め、高速スペシャルティのパワースーツにふさわしい仕上がりをみせている。

高性能を贅沢に味わえる
先進のトランスミッション。

スバル独創の4WDトランスファー「MP-T」内蔵フルオートマチック 通常のフルオートマチックと全く同様のクランクシャフトを中心に左右のピストンを水平に対向させるレイアウトは、対向するピストンが慣性力を打ち消し合うために、回転バランスにすぐれ、振動が少ない。アルシオーネに搭載される水平対向エンジンは、こうした基本特性をベースにさまざまなファインチューニングが加えられている。EGIターボの装着により、最高出力は135ps/5600r.p.m.、最大トルクは20.0kg-m/2800r.p.m.。中低速域のファットなトルク特性と全域にわたるシャープなレスポンスが魅力だ。ターボユニットは水冷式と、フロントフード上に設けられたエアインレットとともに冷却効果を高め、高い信頼性を確保している。また、総アルミ合金製エンジンの重量は112kg(整備重量・ターボAT)と、この



操作でハイスピード4WDのポテンシャルを存分に引き出せる、画期的な4WDオートマチックトランスミッション。スバル独創の油圧多板クラッチ方式のトランスファー「MP-T」によりFFと4WDの切り替えは4WDセレクトボタンをワンプッシュするだけで、瞬時に、スムーズに行なわれる。必要とあらば常時4WD走行をも可能とするこのシステムこそ、

世界に誇るスバルの4WD先進技術のひとつである。(VRターボ)スバル・オリジナルのセフトイマカ、オート4WDシステムいち早く4WD-ATを世に送り出したスバルが世界に先駆けて実用化した先進メカニズム。AUTO4WDボタン(VRターボ)をワンプッシュしておけば、ブレーキング時、急加速時、降雨時の3条件で自動的に4WDに切り替わり、4WDの高度な安全性が享受できる。また、上記の条件が解除されると自動的にFFに復帰。扱いやすいセレクト方式を進化させたこのセルフコントロールメカニズムはオートマチックとの組み合わせで、高度にフルフルな走りを楽しめる。(VRターボAT)

アクティブな5速マニュアルミッション ターボパワーをフルに引き出し、ダイナミックな加速やスポーティ走行が存分に満喫できる5速ミッション。4WDとFFの切り替えはシフトレバー内蔵のセレクトボタンをワンプッシュするだけ(VRターボ)。また、ギヤシフトレバーは平行リンク方式を採用。操作フィーリングにも万全の配慮を施している。(VRターボ)

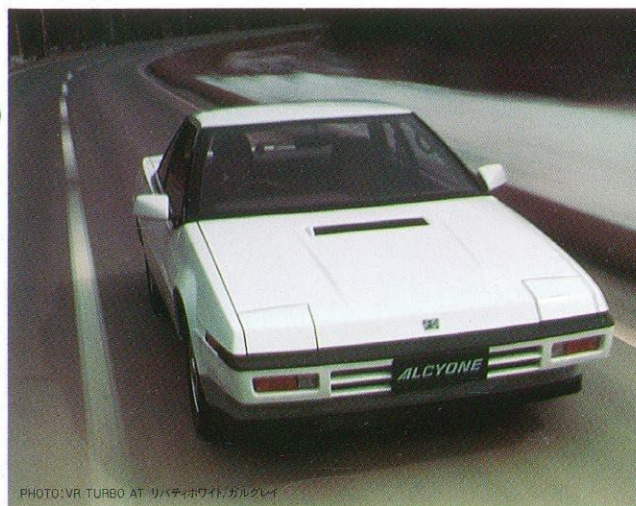


PHOTO: VR TURBO AT リアパシフィック/ガレージ

※1 ①ストップランプスイッチ②キックダウンスイッチ③ワイパースイッチと連動
※2 操作時には二重、三重にバックアップする、航空機設計のベースとなる安全思想



▲PHOTO: 4WDセレクトボタン内蔵ギヤシフトレバー・フルマニュアルシフトレバー
▲PHOTO: 4WDセレクトボタン内蔵ギヤシフトレバーATシフトレバー

スーパー・インターシティツアラーの資質。
卓越した高速スタビリティがエンジョイできる
独創の未来派メカニズム。

ずばぬけた高速安定性を発揮する
4輪独立サスペンション。

超高速域における矢のような直進性、コーナーを自在にトレースする高度な旋回性……。アルシオーネのサスペンションは高いロードホールディング性能を誇る、フロント/マクファーソンストラット、リヤ/セミトレーリングアームの4輪独立懸架。フロントサスペンションにはハイキャスターのマクファーソンストラットを採用。これにより、高速域において高い直進安定性が得られるとともに、コーナリング時のアウト側タイヤの接地性が向上し、高速コーナリングでの卓越した操縦性と高い限界性能を生み出している。また、4mmのスマールマイナススクラブ・ジオメトリーの採用により、急制動時における高い方向安定性を確保している。セミトレーリングアームのリヤサスペンションには、ロードホール

ディングのキヤパシテティを増加させるためトレーリングアームのインナーピボットをアウトピボットよりも高く設定したインナーハイ・アライメントを採用。コーナリング時のタイヤの接地性を高めている。水平対向エンジンを核とした低重心設計と、高度なサスペンションセッティングの相乗効果は、ずばぬけた走行安定性、そして、ロール角2.8度(0.5G旋回時)、最大求心加速度0.81Gと、第一級の旋回性能を実現している。

独創の高感度サスペンションシステム
「EP-S」。

スバルの先進テクノロジーが生み出した、電子制御フルエアスプリング方式によるエレクトロ・ニューマチックサスペンション「EP-S」。世界のフリーウェイに焦点を合わせた、圧倒的な高速スタビリティとシユアなハンドリングが、ハイスピード4

WDに新次元のフットワークをもたらした。(VRターボ) 精密な4輪独立オートレベリング機能 4ヶ所のセンサーが独立してそれぞれの車高を検知し、空気圧制御によって車体姿勢をコントロール。乗員や荷物の積載量にかかわらず、常に一定の車高と操縦特性を維持する。また、走行中にも車輪の上下振動の平均値をコンピューターが計算し、前後だけでなく左右の変化にも対応して精密にレベリング。これにより、どんな状況下でも十分なホイールストロークを保つことができ、きわめて高いロー

FRONT & REAR SUSPENSION

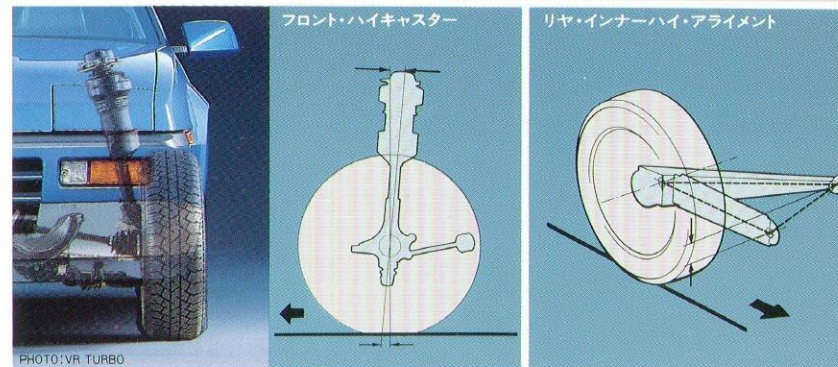


PHOTO: VR TURBO

HEIGHT CONTROL



ルクヘッドを持つ、基本的に剛性の高いモノコックボディをベースに、フロアまわりの剛性アップ、さらには全ウインドウのダ

イレクトボンド処理などを加え、きわめて高いボディ剛性を確保。ハイレベルの走行性能を生み出すとともに、ノイズや振動を低減し、すぐれた静粛性、快適性を実現している。

※スバルは、S33年スバル360により日本で最初のモノコックボディを開発した。

走りのクオリティを高める
高剛性モノコックボディ。

PHOTO: VR TURBO インベリアルレッド・メタリックリパティボワイ

高性能なサスペンション、高度な駆動メカニズムも、強靱なボディがなければその能力を十分に発揮することはできない。アルシオーネはセンターピラーと前後にバ



PHOTO: VR TURBO AT リパティボワイ/ガルグレイ(アルミホイール&60タイヤはオプション)

高剛性なモノコックボディをベースに、フロアまわりの剛性アップ、さらには全ウインドウのダ

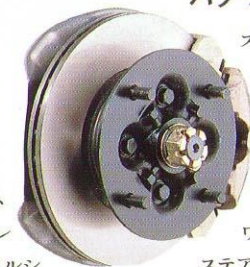
イレクトボンド処理などを加え、きわめて高いボディ剛性を確保。ハイレベルの走行性能を生み出すとともに、ノイズや振動を低減し、すぐれた静粛性、快適性を実現している。

※スバルは、S33年スバル360により日本で最初のモノコックボディを開発した。

プロポーションングバルブ、ステップボア・マスターシリンダーにより、フィードバックを含めて、より確かな制動力を確保している。ブレーキパイプは室内配管として石ハネなどからガードするとともに、2系統クロス配管方式を採用。信頼性、耐久性の点でも万全を期している。

スポーツマインドあふれる
パワーステアリング。

ステアリングシステムは剛性が高く、応答性にすぐれたラック&ピニオン式。低速では軽く、高速域では確かな手応えを示す、エンジン回転感応・油量制御方式のパワーステアリングを標準装備。ステアリングのオーバーオール・ギヤ比は17.0、ロック・トゥ・ロックは3.5回転。シユア&クイックなハンドリングが、ワインディングロードを駆け抜ける快感をひときわ高める。



高速ツアラーの必須条件
高性能ブレーキシステム。

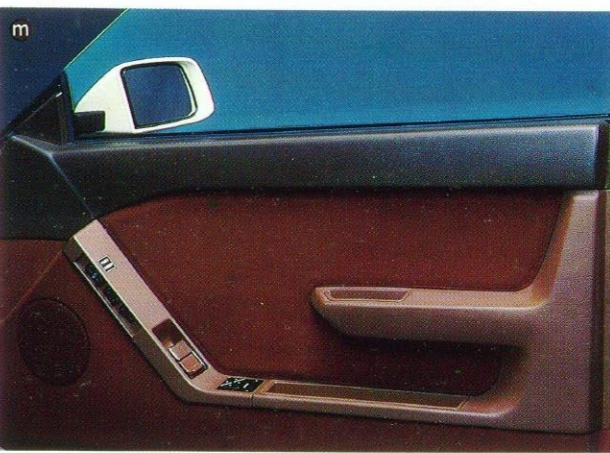
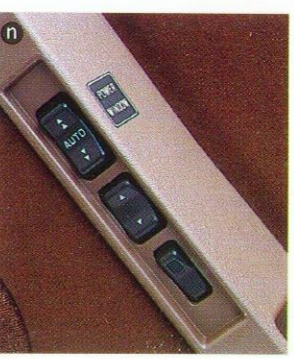
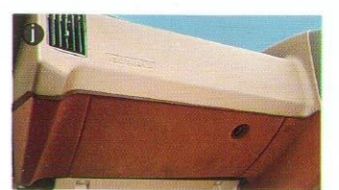
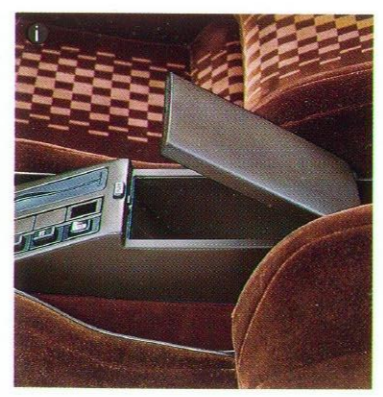
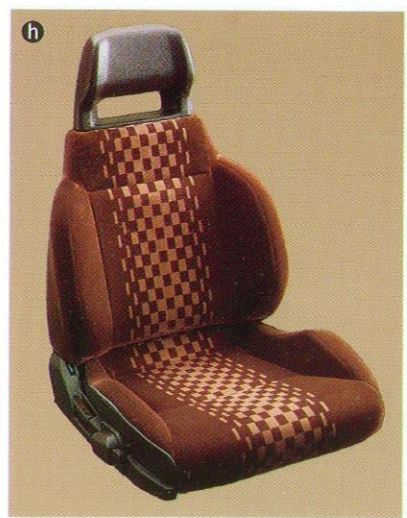
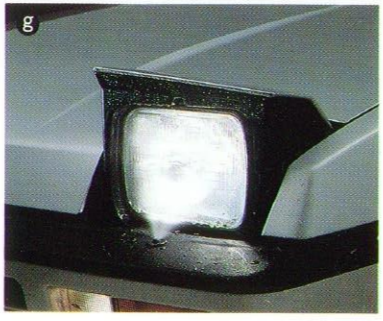
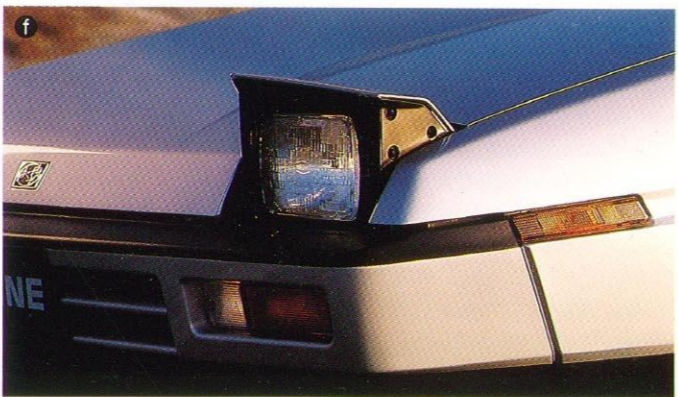
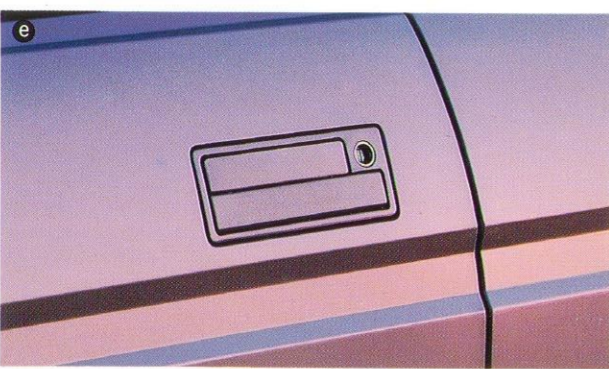
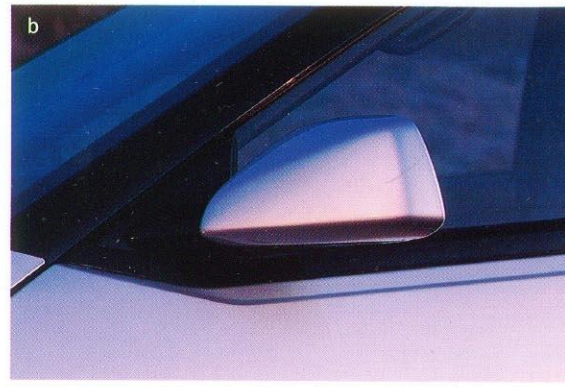
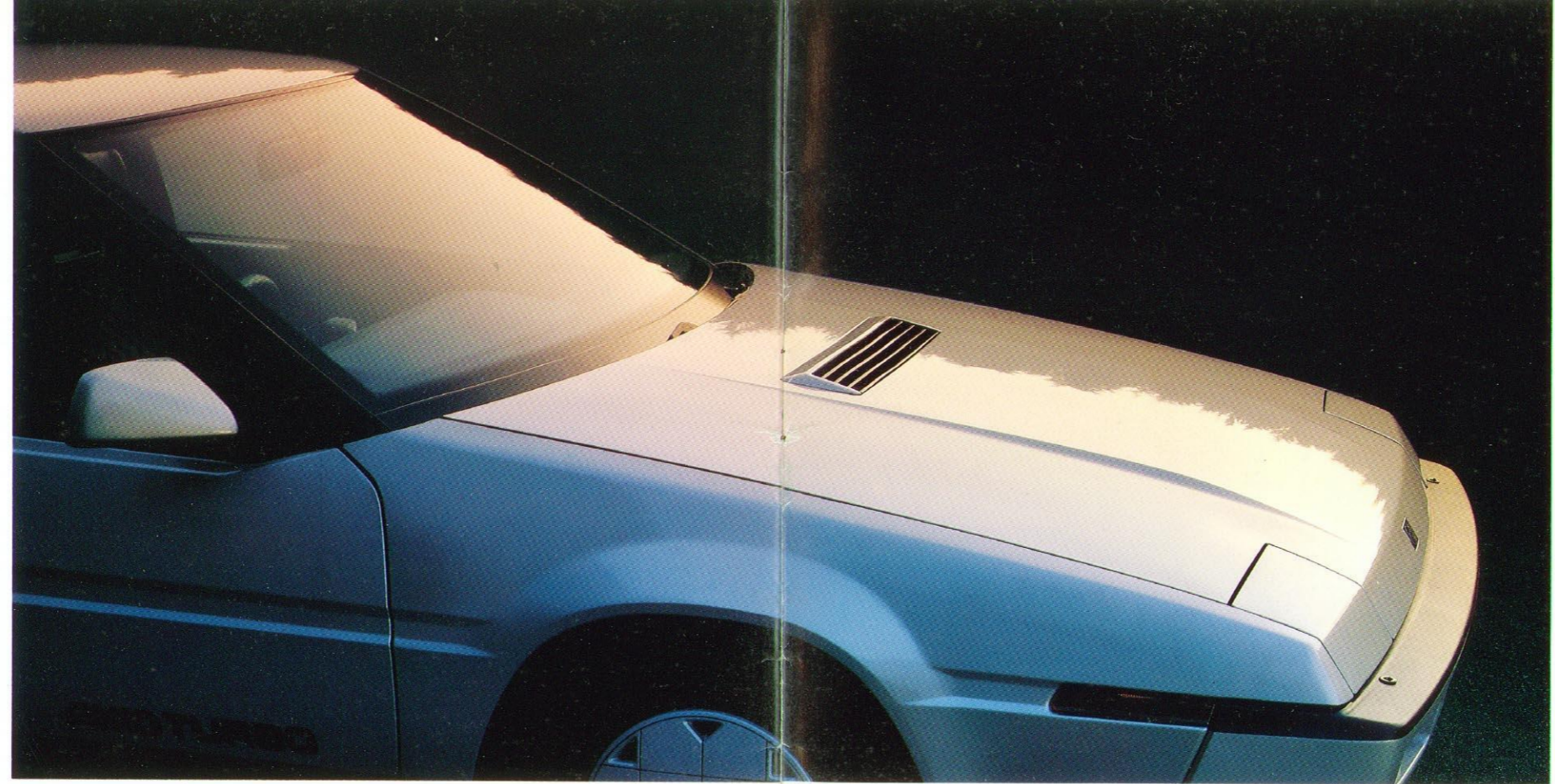
高速パフォーマンスを十分にいかしきるためには、強力なストッピングパワーを発揮するブレーキシステムが要求される。アルシオーネのブレーキは、8インチ倍力装置付4輪ディスクブレーキ。フロントは放熱コントロールウイングのスイッチ操作により、最低地上高はノーマル車高165mmとハイ車高195mmのどちらかが選択できる。

また、ハイ車高のまま走っていても、80km/h以上のスピードになると自動的にノーマル車高へ復帰する機能をそなえている。4WDのすぐれた高速安定性と4WDならではの不整路面走破性を、より高いレベルで引き出すための高度なメカニズムである。

また、ダビリティと素晴らしく洗練された乗り心地を提供する。非線形パネ特性と可変ダンパーの有機的結合 大胆な非線形特性を持つエアスプリングと可変ダンパーのコンビネーションが、走行時のホイールストロークに応じた最適のパネレートと減衰力を確保。シユアな操縦性、高い限界性能とマイルドで洗練された乗り心地を、あらゆる速度域で両立させている。また、エアスプリングは高周波振動の絶縁性が良く、ロードノイズも低く抑えられる。空気圧制御2段階ハイトコントロール機能

また、空気圧制御2段階ハイトコントロール機能

走りの「前衛」がももめた美しさとオリジナリティ。
 限りなくイマジネーションを刺激するスペシャルティ・ファンクション。



a コンシールドシングルブレードワイパー
 高速時のブレードの浮き上がり防止に効果を発揮するシングルワイパー。広い視界を確保する日本初の回転軸移動機構。空力効果を高めるライズアップ格納機構。そして、ウォッシャー連動&タイマー付開けつ機構もそなえた高速スペシャルティのためのスペシャルファンクション。

b スペースアミラー
 空力追求から生まれた斬新なデザイン。ミラーの角度調整はリモコンスイッチ**c**によりワンタッチで上下左右、自由に行なえる。

d 照明付マスターキー
 暗闇の中でのキー操作に大へん重宝な発光ダイオード照明付キー。長期間使用可能なリチウム電池採用。

e エアブレンディングドアハンドル
 航空機の手法を乗用車に初めて採用。ドアパネルとの段差を完全になくし空力効果を高めている。

f リラクダブルヘッドライト
 スリークなスラントノーズに内蔵されたリラクダブルヘッドライト。パッシング時にはライズアップ→点灯→格納の一連の操作が自動的に行なわれる。

g ハロゲンヘッドライト&ヘッドライトウォッシャー
 理想的な配光パターンをもつ高性能ハロゲンライト。VRターボは4WDのオールラウンドな走りにそなえヘッドライトウォッシャーも標準装備。

h スポーツバケットタイプシート
 ゆったりしたサイズ、すぐれたホールド性、最高級モケット地の心地よい感触が、快適なロングツーリングを約束する。ドライバーズシートには、スライド&リクライニング機構に加え、シートリフター、ランパーサポートも装備。

また、平面バネとコイルスプリングを組み合わせた高度な基本設計が、ロングツーリングで大きな効果を発揮する。

i ふた付センターコンソール

j 照明&キー付グローブボックス

k 助手席パニティミラー

l デュアルスポットライト付ルームランプ&デイトインナーミラー
 メインの室内灯に加え、ドライバー側、助手席側をそれぞれ照らす2つのスポットライトを設定。

m 大型成形ドアトリム
 ラグジュアリーなカプセル感覚、クロス張り一体成形ドアトリム。運転席側ドアインナーコンソールには、パワーウィンドウ・メイン、パワーアロック、リモコンミラーの各スイッチをビルトイン。

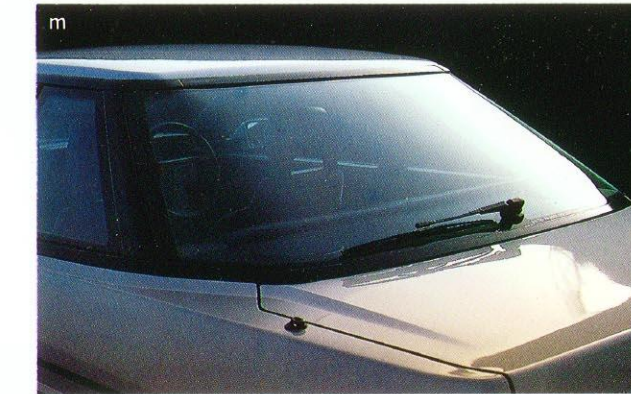
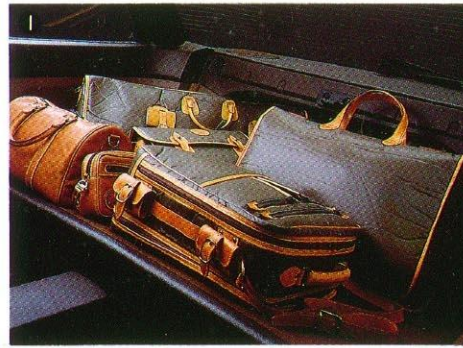
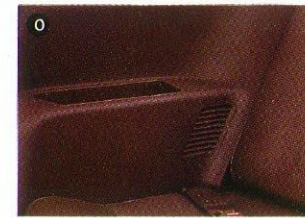
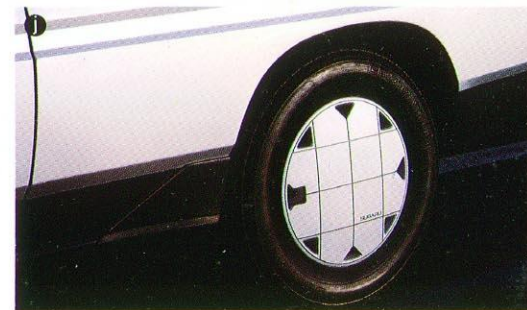
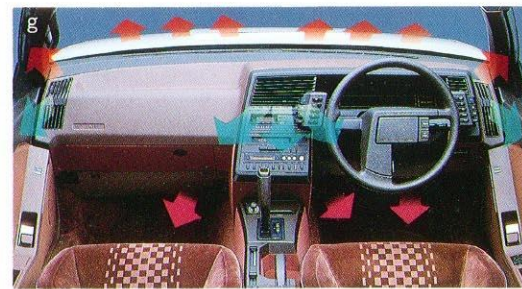
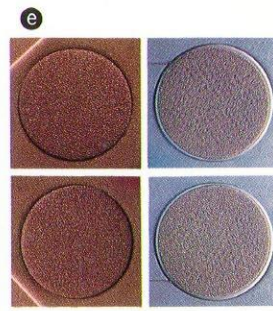
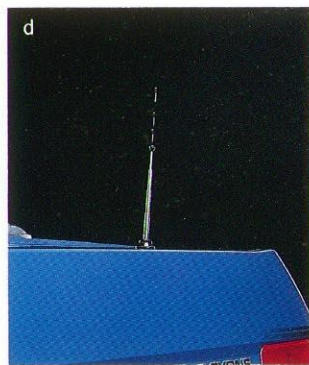
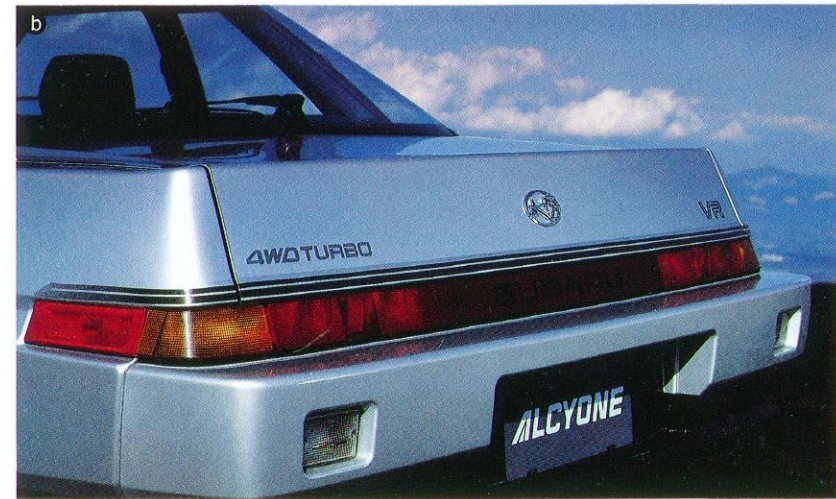
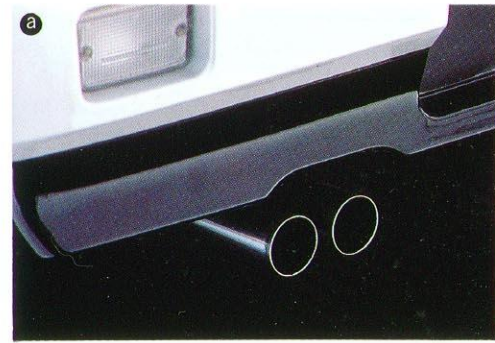
n パワーウィンドウスイッチ
 運転席側のウィンドウはワンタッチでフルオープンも可能。

o パワーアロックスイッチ
 運転席のドアロック操作で、助手席のドアも同時にロック。ロック解除も同様に行なえる(リモコン)。

p フットレスト

q ブロンズガラス
 強い日射しをやわらげてくれるクオリティ感豊かなブロンズガラスをブラウン内装車に標準装備。

高速ロングツアラーがもつたスペースパフォーマンス。
大人の遊びごころをグレードアップするクオリティ・エクイップメント。



③デュアルエキゾースト&マフラーカッター 排気効率を高め、心地よい高性能FLAT-4サウンドを奏でるステンレス製カッター付デュアルエキゾースト。
④リヤコンビランプ リヤガーニッシュと一体で鮮やかなリヤビューを構成。ボディの段差をなくしたスリムなデザインが印象的。
⑤オーディオシステム 高性能コンポネットを一体でビルトイン。①ダイバシティ受信方式AM/FMマルチ電子チューニングラジオ：リヤウインドウアンテナとロッドアンテナ(鉄線アンテナ)の2つのアンテナのうち、自動的に入力電波の強い方から受信して常に良好な受信状態を保つダイバシティ方式は、FMノイズの低減に特に効果的である。チューニングは選局ずれのないクォーツロック方式によるデジタルチューニング。AM 5局、FM 5局の計10局のプリセットが可能。②メタル対応オートリバーカセットデッキ。③6.5インチ4スピーカーシステム。
⑥パワーアンテナ ラジオの電源スイッチのON/OFFに連動して伸縮。
⑦6.5インチ4スピーカーシステム
⑧空調モード切り換えスイッチ
⑨空調システム シーズンにかかわらず快適な走りを楽しめる高効率空調システム。空調モード切り換えスイッチはコントロールウィングに、温度調節・内外気切り換え・ファン調節の操作系はセンターコンソールに機能別に集中レイアウトして操作性を高めている。
⑩内外気切り換えスイッチ
⑪温度調節&ファン調節レバー
⑫フレッシュサーフェスホイールカバー
⑬トランクスルー リヤシートの背もたれを倒せばトランクルームと直結。スキーなどのロングスケールのレジャー用品も収容できるとともに、たっぷりとしたカーゴスペースによりヨーロッパ流のロングバカンスにも対応⑬⑭。また、ロック機構によりトランクを完全な密室空間にすることもできる。
⑭ラップラウンドリヤウインドウ&リヤワイパー 空力特性、室内のゆとり、スタイリングの美しさを高次元でバランスしたリヤウインドウまわり。VRターボは、クリアな後方視界を確保して高速4WDクルージングをバックアップするリヤワイパー&ウォッシャーを装備。
⑮リヤサイドボックス 後席両サイドに装備。
⑯サブトランク トランクの床下に、中央部22ℓ、左右8ℓずつ合計38ℓのサブトランクを設置。愛車のメンテナンスに必要なケミカル用品、工具、クリーニングセット等の収納にも実に有効なスペース。
●高級インナートリム インパネ下部やセンターコンソールサイドなどの前席下部まわりのスエードトリム、そしてピラー内側もソフトトリム化。細部にまでクオリティを追求。

4WD VR TURBO

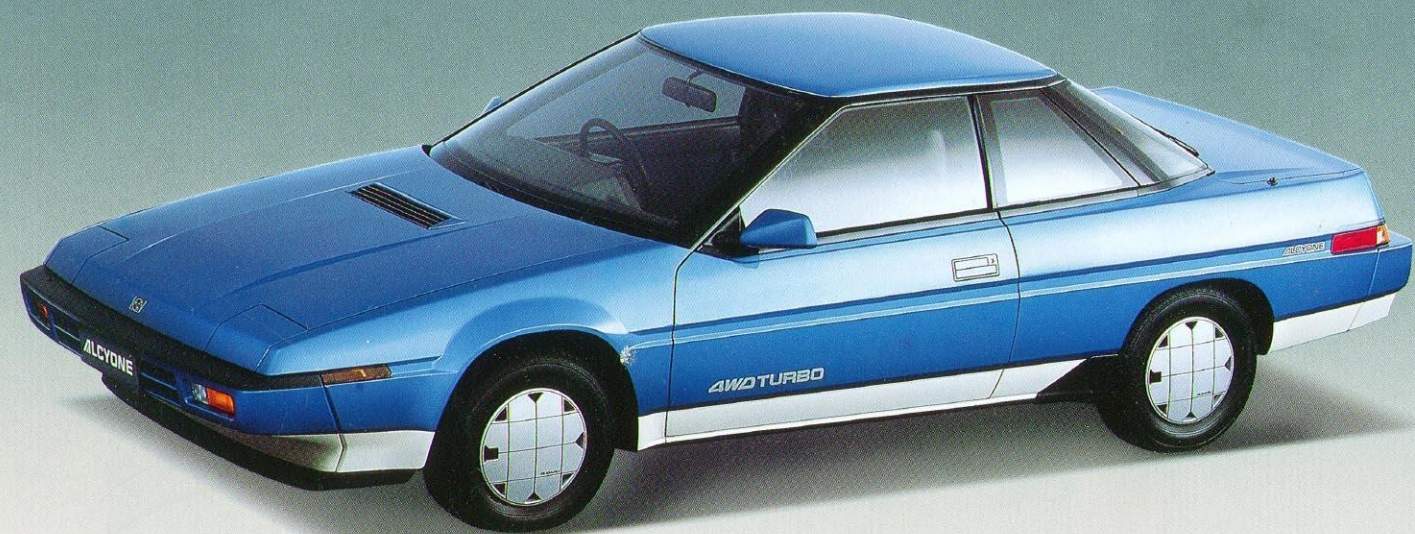


PHOTO:スペースブルー・メタリックリハビホワイト



FF VS TURBO

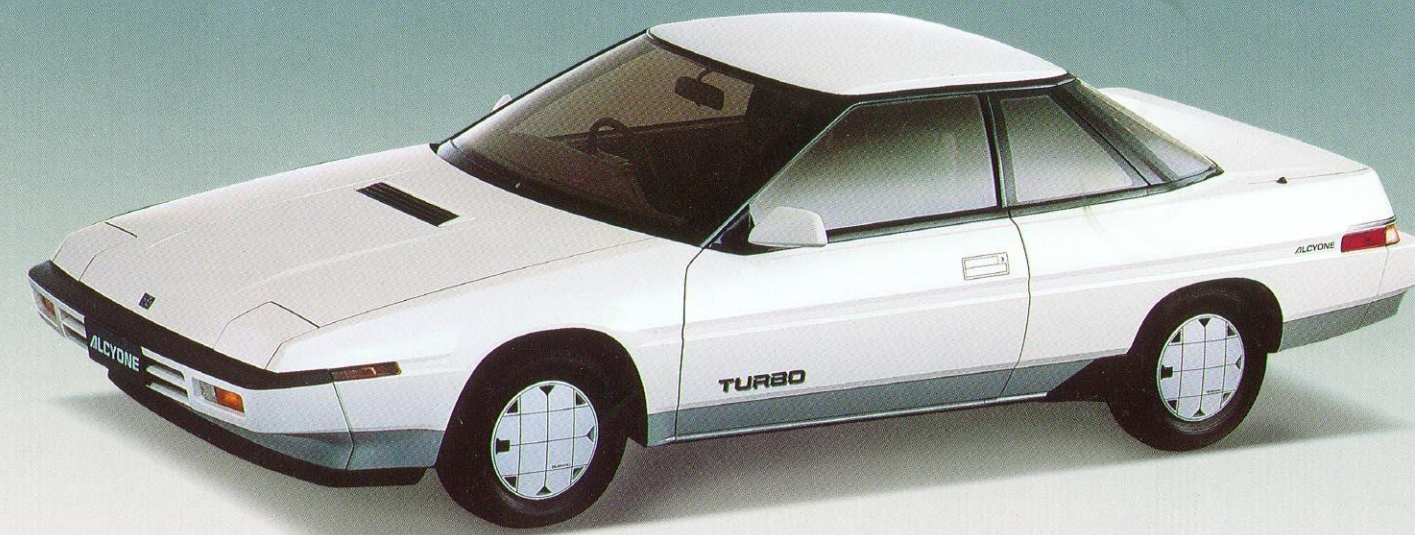


PHOTO:リハビホワイト/ガムグレイ



EQUIPMENTS

●外装
リトラクタブルヘッドライト(ハロゲン)
大型スカート一体カラードアンバー
ヘッドライトウォッシャー(VRターボ)
フロント合わせガラス
プロングガラス*
熱線プリントリヤデフォグガー
電動リモコンドアミラー*
ライズアップ格納機構付シングルブレードワイパー
リヤワイパー&ウォッシャー(VRターボ)
パワーアンテナ&リヤウインドウ内蔵アンテナ
フロントエアダムスカート
サイドエアフラップ
フラッシュサーフレスホイールカバー
デュアルエキゾースト&マフラーカッター
2トーンボディカラー

●インストルメントパネル
メーター一体可動式テイル&テレスコピックステアリング
油圧計・電圧計・タコメーター
時計(デジタル)
AM/FMマルチ電子チューニングラジオ
カセットデッキ&4スピーカーシステム(フェザーコントロール付)
グローブボックス(照明&キー付)
イルミネーションコントロール
タイマー付間けつ&ウォッシャー連動ワイパー
エレクトロニックインパネ(デジタルメーター、ドリフトコンピュータ)▲
セイフティモニター

●ドアロック
半ドア
ビーム&パッシング
パーキングブレーキ
リヤデフォグガー
4WDバイロット(VRターボ)
ATセレクトインジケーター(VRターボAT)

セイフティインジケーター
リトラクタブルヘッドライト
ストップランプ断線
ブレーキ液残量
燃気温度
オイルプレッシャー
チャージ
燃料残量
ECS
トルコン油温(VRターボAT)

●内装
スポーティバケットタイプシート(高級モケット地)
シートリフター&ランバーサポート(運転席)
フットレスト
デュアルスポットライト付ルームランプ
デイトライトインナーミラー
パニティミラー(助手席)
コートフック
ふた付センターコンソール
ドアポケット
フロント大型アームレスト
クロス張り成形ドアトリム
高級カーベット
トランク&フューエルリッドオープンナー
トランクスルー(ロック機構付)
トランクドリーム
トランクルームランプ
サブトランク
スペアタイヤカバー

●機構関係
パワーステアリング
パワーウインドウ
パワードアロック
オート4WDシステム(VRターボAT)
エレクトロニューマチックサスペンション(EPS)(VRターボ)
ハイトコントロール(VRターボ)
スタビライザー(フロント&リヤ)
フロントベンチレーテッド4輪ディスクブレーキ
ハイドロリック・ラッシュ・アジャスター(H.L.A.)
照明付マスターキー

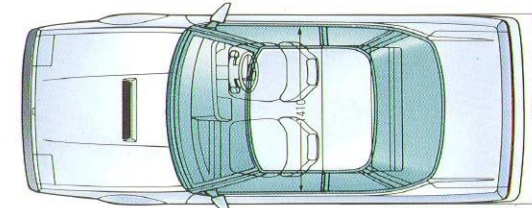
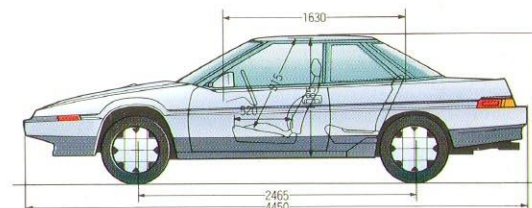
★フラウ内装車に標準装備。*ファンダミラー(手動式)も選択できます。▲VRターボATにメーカオプション。

SPECIFICATIONS

●車名・型式/車種	スバル・E-AX7	スバル・E-AX7	スバル・E-AX4
車名・型式	スバル・E-AX7	スバル・E-AX7	スバル・E-AX4
車種	4WD VRターボ	4WD VRターボ	FF VSターボ
トランスミッション	3速AT	5速マニュアル	5速マニュアル
●寸法・重量			
全長 mm	4450	4450	4450
全幅 mm	1690	1690	1690
全高 mm	1335	1335	1295
室内長 mm	1630	1630	1630
室内幅 mm	1410	1410	1410
室内高 mm	1085	1085	1085
ホイールベース mm	2465	2465	2465
トレッド(前) mm	1425	1425	1435
トレッド(後) mm	1425	1425	1425
最低地上高 mm	165	165	155
車両重量 kg	1130	1120	1030
乗車定員 名	4	4	4
車両総重量 kg	1350	1340	1250
●性能			
最小回転半径 m	4.9	4.9	4.9
燃料消費率(10モード・運輸省審査値)km/ℓ	10.2	12.2	12.4
燃料消費率(60km/h定地走行・運輸省届出値)km/ℓ	18.1	21.1	22.9
●エンジン			
型式	EA82	EA82	EA82
種類	水平対向4気筒・水冷OHC	水平対向4気筒・水冷OHC	水平対向4気筒・水冷OHC
内径×行程 mm	92×67	92×67	92×67
総排気量 cc	1781	1781	1781
圧縮比	7.7	7.7	7.7
最高出力 ps/r.p.m.	135/5600	135/5600	135/5600
最大トルク kg-m/r.p.m.	20.0/2800	20.0/2800	20.0/2800
燃料供給装置	電子制御燃料噴射装置	電子制御燃料噴射装置	電子制御燃料噴射装置
燃料タンク容量 ℓ	60	60	60
排気種類	レギュラーガソリン(無鉛)	レギュラーガソリン(無鉛)	レギュラーガソリン(無鉛)
●動力伝達装置			
変速機形式	前進3速 後退1速	前進5速 後退1速	前進5速 後退1速
変速比 第1速	2.821	3.545	3.545
変速比 第2速	1.559	1.947	1.947
変速比 第3速	1.000	1.366	1.366
変速比 第4速	—	0.972	0.972
変速比 第5速	—	0.780	0.780
変速比 後退	2.257	3.416	3.416
第2減速比	0.974	—	—
最終減速比(前)	3.454	3.700	3.454
最終減速比(後)	0.933×3.700	3.700	—
最終減速機歯車形式	ハイボイドギヤ	ハイボイドギヤ	ハイボイドギヤ
●ステアリング			
歯車形式	ラック&ピニオン式	ラック&ピニオン式	ラック&ピニオン式
ギヤ比(オーバーオール)	17.0	17.0	17.0
●懸架装置・タイヤ			
前輪	ストラット式独立懸架	ストラット式独立懸架	ストラット式独立懸架
後輪	セミトレーリングアーム式独立懸架	セミトレーリングアーム式独立懸架	セミトレーリングアーム式独立懸架
タイヤ	185/70HR13スチールラジアル	185/70HR13スチールラジアル	185/70HR13スチールラジアル
●制動装置			
主ブレーキ形式	2系統油圧式(倍力装置付)	2系統油圧式(倍力装置付)	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	ベンチレーテッド・ディスク	ベンチレーテッド・ディスク
後ブレーキ	ディスク	ディスク	ディスク
駐車ブレーキ形式	機械式前2輪制動	機械式前2輪制動	機械式前2輪制動

■この仕様はおことわりなく変更することがあります。
■実際の走行にあたっては、取扱説明書をよくお読みください。
■燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。したがって、実際の走行時には、運転条件、習慣及び車の整備状況により、燃料消費率が異なってきます。
■写真は印刷インキの性質上、実際の色とは異なる場合があります。
■AT=オートマチック

DIMENSIONS



寸法図はVR TURBO



ALCYONEのボディを飾るこのマークは、おうし座の星団、スバルをデザインしたものです。むつらぼし(六連星)とも呼ばれるスバルの名は古くから秋夜などにも出てくる純粋の日本語。飛行機づくりの技術的伝統を受け継ぎ、独自の車づくりに挑戦し続けるスバルの自信と誇りを象徴するシンボルマークなのです。

ALCYONE アルシオーネはスバル(天文学上の呼び名はプレヤデス)星団の中でもひびきわたる(輝く星「アルキオネ」を英語読みしたものです。ギリシャ神話によるとアルキオネとは、大空を担って立つ巨人アトラスと精女プレイオネの間に生まれた美しい姉妹の1人。ゼウスの力で鳩となって空に昇り、やがて星になったと言われています。

ムリのない運転でガソリンを大切に/シートベルトを締めて安全運転。



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) 60A-60(60.6)