



ALCYONE

SUBARU

4WD Express

私たちがアルシオーネに託したもの。

それは近未来のモータリゼーションを先取りする

新しいコンセプトのクルマづくりです。

自動車100年の歴史の中で常に追い求められてきた

永遠のテーマ、“より安全に、より速く”。

スバルはこの命題を次の時代に向けて解く鍵として

世界に先駆けて乗用4WDの開発に着手、

今日までその技術において世界をリードしてきました。

そしていま、本格的4WD時代の到来と同時に幕あけた

クルマ第2世紀に向けての新たな回答として

新しいアルシオーネを世に問います。

4WDのポテンシャルを新たな次元へと高める

“アクティブトルクスプリット4WD”をはじめ

高度な制御能力により極上の速さを実現した

6つの電子制御メカニズム。

そして理想のスムーズネスを発揮する

高性能2.7ℓFLAT-6エンジン。

明晰な頭脳をもった高級・高感度メカニズムが

アルシオーネの走りを理想的に自動制御し

“超”のつく安全性と快適さを提供します。

人間のコントロール能力を越えるまでに

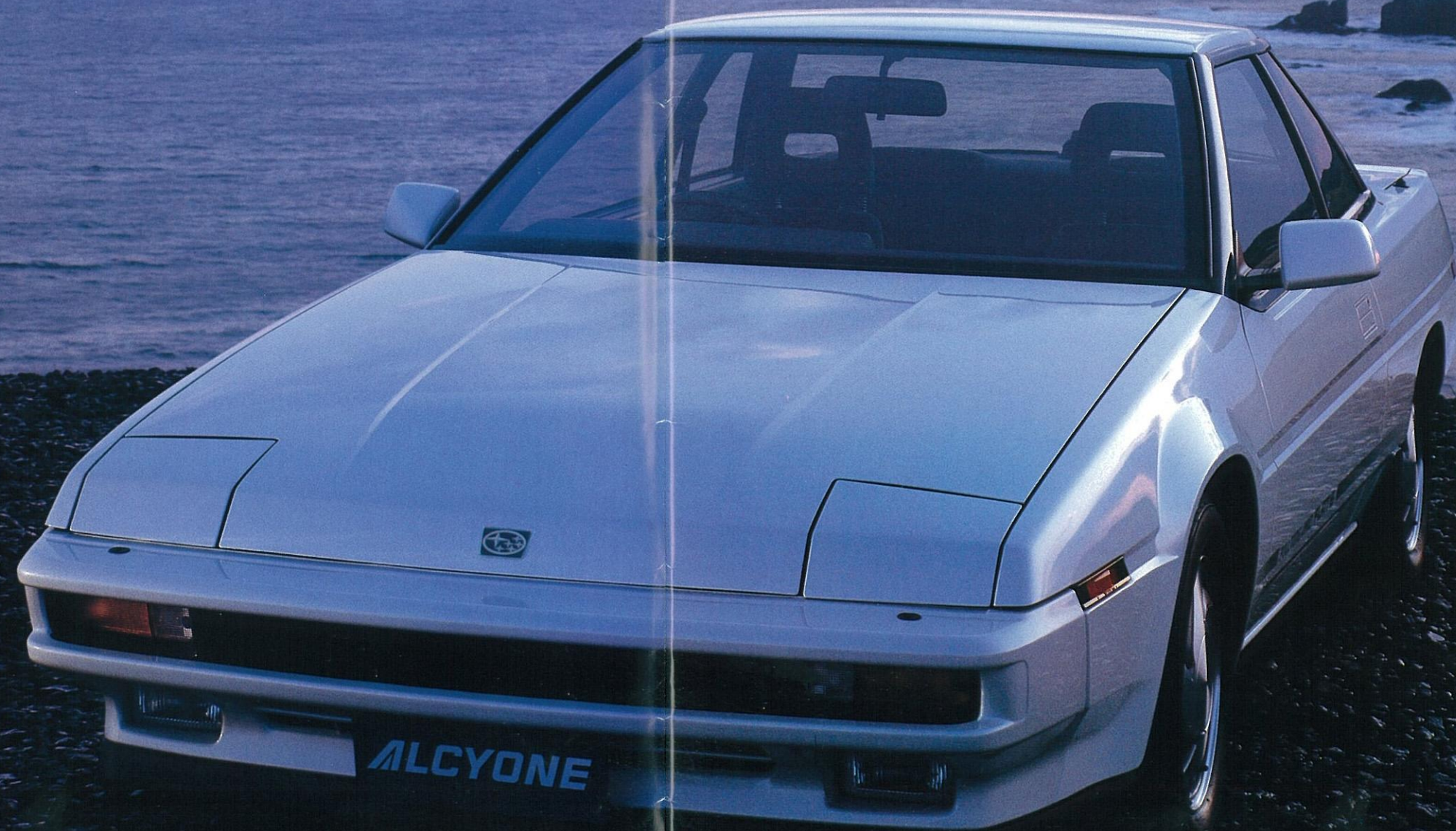
高速化した飛行機が、必然的により高度な制御能力を

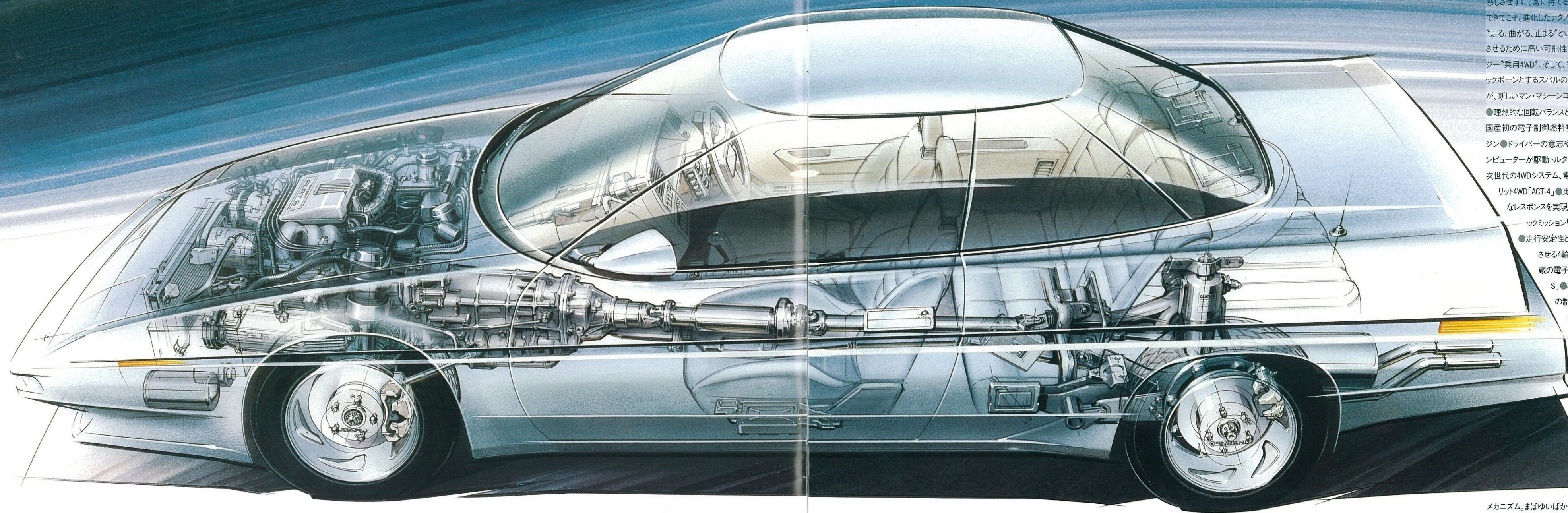
自らに課してきたのと同じように

それは進化した高速車のあるべきカタチを先取りした

新しい走りのテクノロジーです。

**インテリジェント・エクスプレス
アルシオーネ2.7ℓFLAT-6。**





次世代4WD“アクティブトルクスプリット”、4WD×ABS……。
インテリジェントなメカニズムが、走りの理想をクリエイトする。

いかなる走行状況下でも、ドライバーに負担とストレスを感じさせずに、常に持てるパフォーマンスを100%提供できてこそ、進化したテクノロジーの証である。

“走る、曲がる、止まる”というクルマの運動性能を向上させるために高い可能性を秘めた新しいカーテクノロジー“乗用4WD”。そして、飛行機づくりのスピリットをバックボーンとするスバルのヒューマンテクノロジー思想が、新しいマン・マシーンコミュニケーションを実現する。

●理想的な回転バランスと高感度なレスポンスを誇る、国産初の電子制御燃料噴射装置付2.7ℓFLAT-6エンジン●ドライバーの意志や走行状況などに応じて、コンピューターが駆動トルクを最適に前後輪に配分する次世代の4WDシステム、電子制御アクティブトルクスプリット4WD「ACT-4」●比類ないスムーズさとシャープ

なレスポンスを実現した世界最先端のオートマチックミッション「オールレンジ電子制御4AT」

●走行安定性と乗り心地をスーパーバランスさせる4輪独立オートレベリング機能内蔵の電子制御エアサスペンション「EP-S」●4WDとの組み合わせで、究極

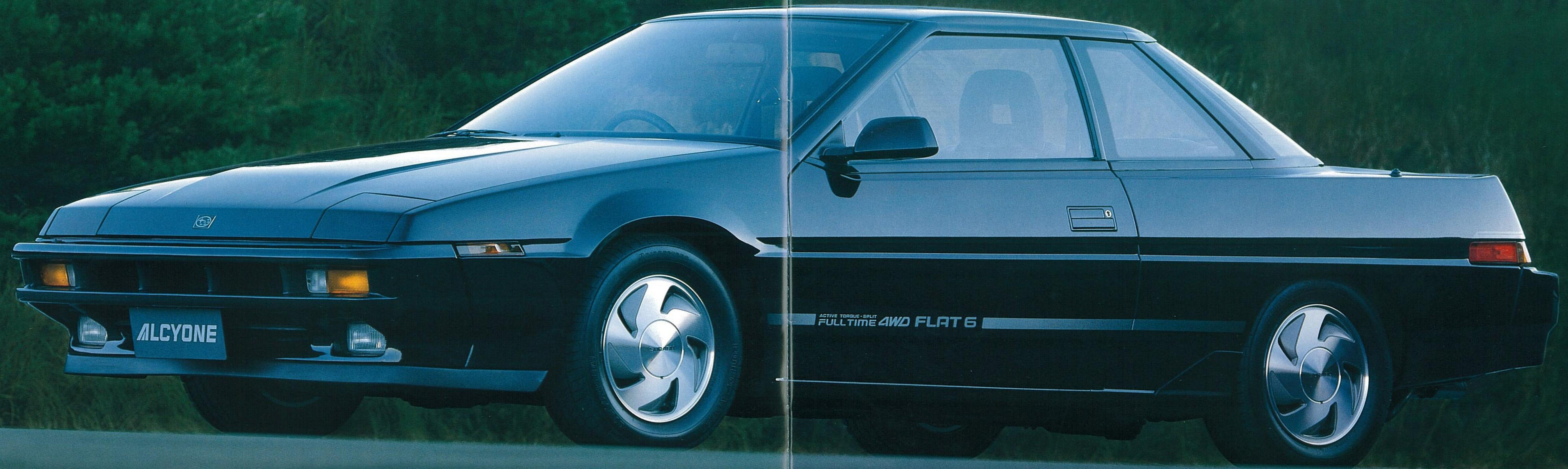
の制動能力を実現した電子制御アンチロックブレーキシステム「ABS」●走行パターンにあわせて、理想的なハンドリングフィールを提供する電子制御モーター

ドライブ式パワーステアリング「CYBRID」……。ドライバーの気持に限りなく忠実であるために、

高度な自動コントロール能力を具えたインテリジェント

メカニズム。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テクノロジーが、かつてない走りの快感を創造する。

メカニズム。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テクノロジーが、かつてない走りの快感を創造する。



ハイウェイに静かなドラマが生まれる。
最新のエアロフォルムを纏った先端技術結晶体。アルシオーネ 2.7FLAT-6。

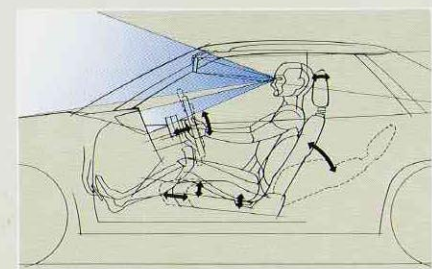


非凡さは、より豊かなプライベートタイムの追求から生まれた。
風を友とするスペースカプセルキャビン&ストリームウェッジプロポーション。

それは、まるで飛行機の快感。
高感度・高密度な制御システムとの対話がつくり出す
ファーストクラスの高速移動感。



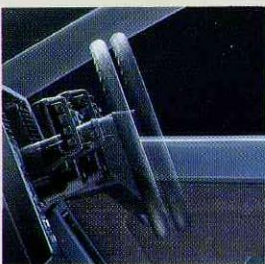
PHOTO: VX



飛行機づくりの世界には「パイロットフィーリングに寄せる」というポリシーがある。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cockpitデザインやドライバーズシートのアジャストシステム(3段階リクライニング、3段階前後向き)などは、この飛行機づく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る」高感度オペレーションシステム。それは、新次元の高速クルージングに心地よいコンセンレーションを提供する。

**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、ワンタッチで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位置に復帰する記憶装置付)をそなえる。

L字型スポークステアリング 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すぐれたデザインであるとともに、このクルマならではのcockpit感覚を一層盛り上げてくれる。

コンビネーションメーター 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な視認性が得られる。メーター類[スピードメーター、タコメーター、油圧計、電圧計、水温計、燃料計(残量ウイングランプ付)]は水平0指針方式を採用。**グラフィックセーフティモニター** 走行時のクルマの状態をすばやく察知できるように、各種のモニターをメーターパネルセンターに集中レイアウト：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、センターデフロック(VR-MT)、ATセレクトインジケーター(AT)、1stホールド(AT)、パワーモード(AT)、ハイコントロール(VX)、クルーズコントロール(VX)

セーフティインジケーター 万一の故障やトラブルにそなえて、各種のインジケーターをメーター下部に集中レイアウト：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、排気温度、チャージ、ECS*、ABS(VX)、ステアリング(VX)、トルコン油温(VX、AT)**クルーズコントロール** 右足をアクセルワークから解放し、ステアリングから手を離すことなくワンタッチのスイッチ操作で、快適なオートクルージングが満喫できる。(VX)

*エレクトロニック・エンジンコントロールシステム

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。視覚的に見やすいだけでなく、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な操作性を保障する。

左ウイング：ワイパー[ON/OFF、Hi/Lo、間けつ(車速感応機能付)&間けつタイマー]、空調モード切り換え

右ウイング：ヘッドライト[ON/OFF、クリアランスライト]、リヤデフォグラー、ヘッドライトライズアップ、ヘッドライトウ

ォッシャー(VX)、クルーズコントロール・メイン(VX)、ハイコントロール(VX)、イルミネーションコントロール



写真はモニター類を点灯したものです。

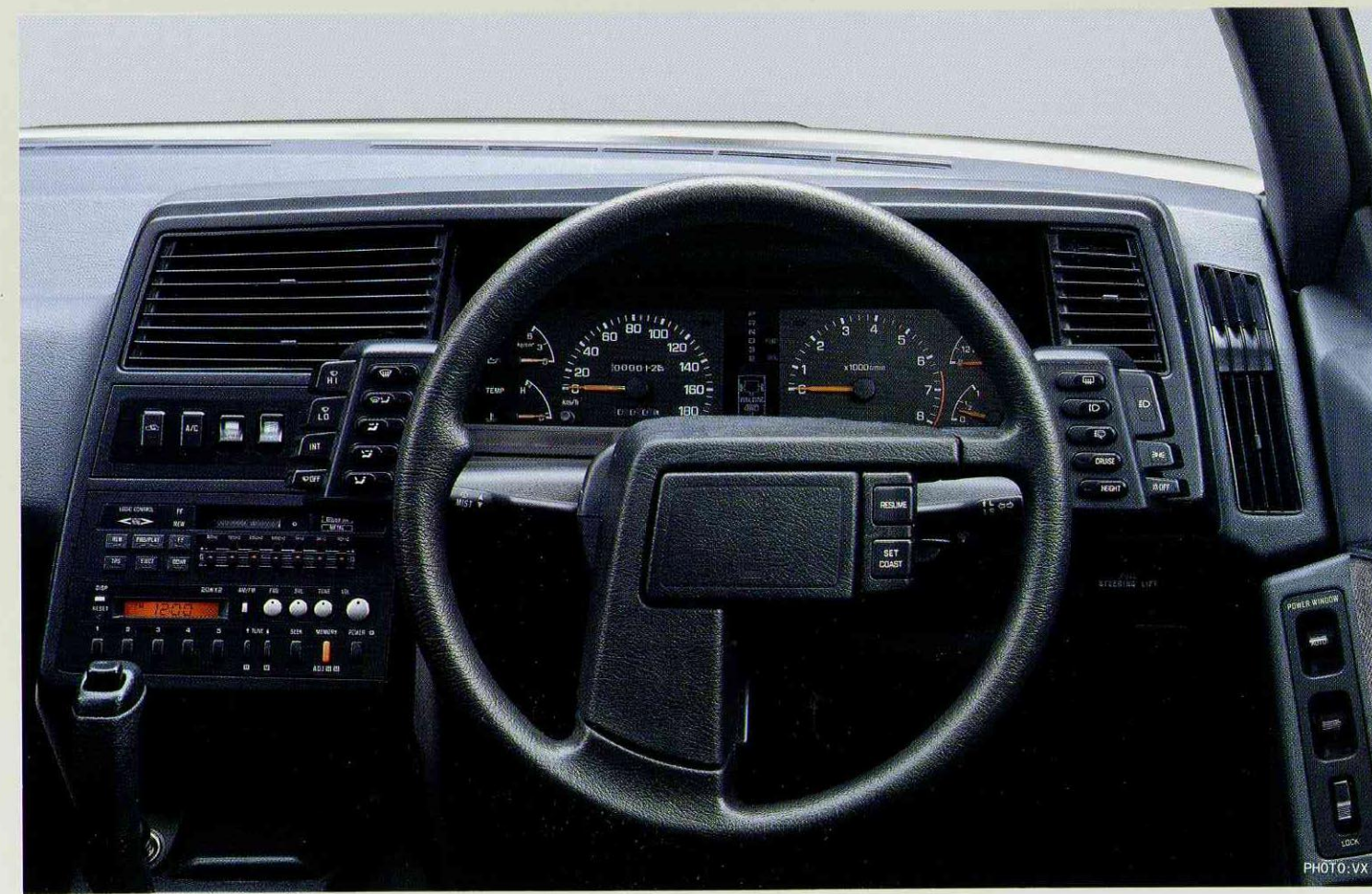


PHOTO: VX



ALCYONE MAGIC
It makes every road a freeway.

メカニズムが人間の意志に忠実に応える。
 “走る、曲がる、止まる”。クルマの能力を革新する4WDテクノロジー。
 来たるべき未来に向けて世界に問う。新しい高性能のカタチ。

High Speed 4WD

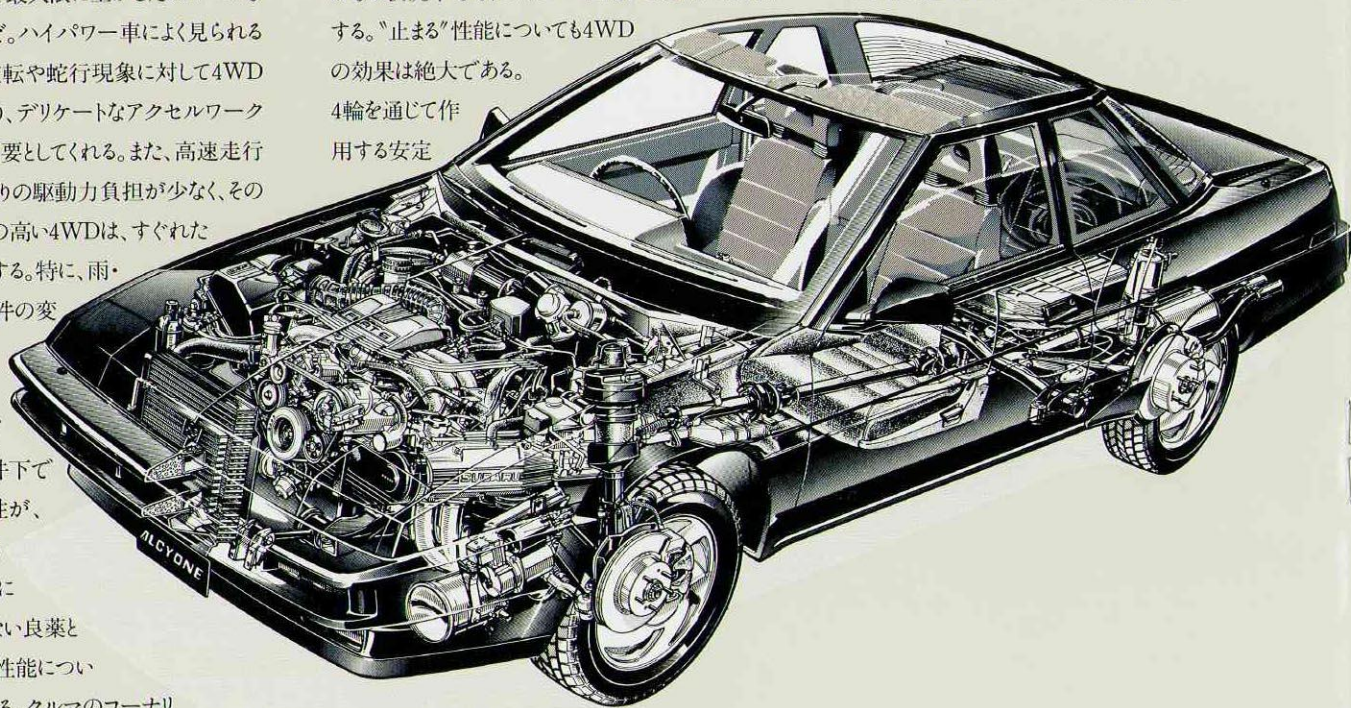
路面に接地する4輪すべてが駆動力を発揮する駆動方式=4WD。タイヤと路面の理想的な関係を実現し、“走る、曲がる、止まる”というクルマの運動性能を革新するこの新しい技術は、高速移動手段としてのクルマの能力を飛躍的に向上させてくれる。走行条件を問わない高度な安全性、快適な走行安定性、そして、思いのままのハンドリング……。スバルが求めた理想は、世界最先端のハイスピード4WDテクノロジーによって実現された。

エンジンパワーを4輪に配分する4WDのメリットは、そのパワーを路面に伝える駆動効率の高さに起因する。まず“走る”性能について。4輪共に駆動力を発揮する4WDは、いかなる路面状況においても、タイヤのグリップ能力を最大限に生かしたスムーズな発進・加速が可能だ。ハイパワー車によく見られる発進時のタイヤの空転や蛇行現象に対して4WDの効果は顕著であり、デリケートなアクセルワークやハンドル操作を不要としてくれる。また、高速走行時においても1輪あたりの駆動力負担が少なく、その分、路面グリップ力の高い4WDは、すぐれた直進安定性を発揮する。特に、雨・風・雪などの気象条件の変化や微妙な路面のアンジュレーションにその効果は絶大であり、その全走行条件下でのずば抜けた安定性が、長距離走行におけるドライバーのストレスに対して、かけがえのない良薬となっている。“曲がる”性能についても同様のことがいえる。クルマのコーナリ



ング性能はタイヤが発揮するコーナリングフォース（タイヤがコーナリングを曲がる時に発生する力）の限界によって左右されるが、駆動力を4輪に分散する4WDは高いコーナリングフォースが得られる。そのため、コーナリング時の方向安定性が向上し、高いコーナリングスピードを維持することができるというわけである。また、アクセルワークやブレーキング、そして、路面状況の変化に対して挙動変化のゆるやかな4WDは、いかなる状況下でもドライバーに高い安心感を提供する。“止まる”性能についても4WD

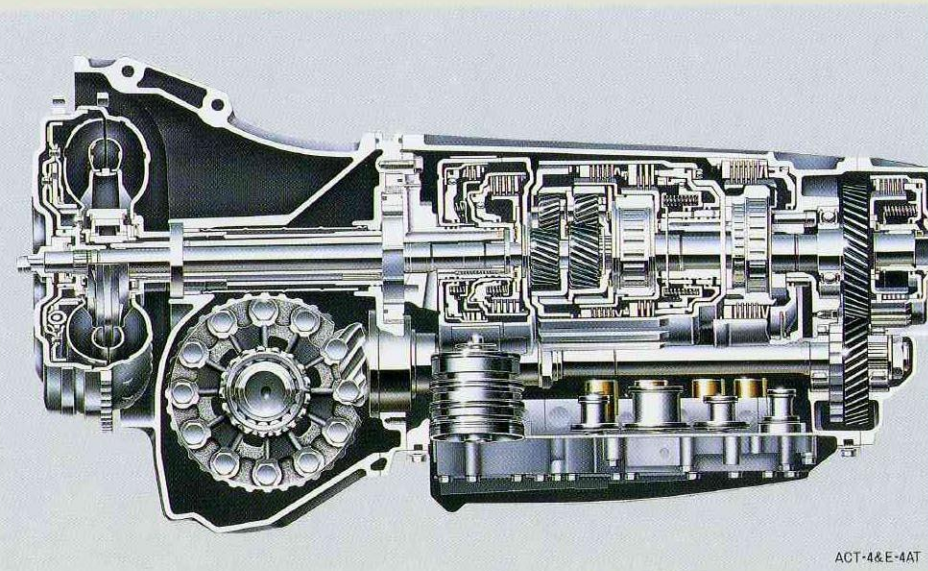
の効果は絶大である。4輪を通じて作用する安定



したエンジンブレーキ性能、そしてプロペラシャフトによって連結された前後輪はフットブレーキングにおいても、高い制動能力と、すぐれた方向安定性を発揮し、路面状況を問わず気持ちよくブレーキを踏むことができる。クルマを速く走らせるためには、クルマをスムーズに減速し、確実に止められる能力が最大のポイントであることはいまでもない。

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だ。低重心・軽量・コンパクトな水平対向エンジンを核とする、ストレートかつ左右シメトリーな合理的メカニズムレイアウト、第一級の空力ボディ、そして、ACT-4&E-4AT(AT#)、ABS(VX)などの新しい電子制御メカニズム。これらが一体となってアルシオーネは、ハイスピード4WDとしてかつてない高度な資質を有するクルマとして生まれた。

世界が待ち望んだ次世代4WDシステム、
 電子制御アクティブトルクスプリット4WD「ACT-4」&電子制御4AT。
 ハイスピードを簡単に、そして安全にこなすための、技術の進化です。



ACT-4のトルクスプリット制御システム

しかも、新開発のE-4ATやABS(VX)との組み合わせにより、高度な安全性に支えられた理想のハイスピード・イージードライビングが楽しめる。(※AT)

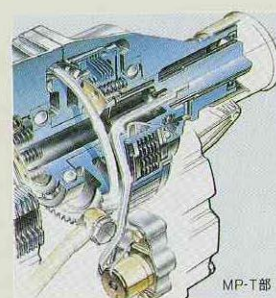
*パルス制御=MP-Tの油圧回路にミリ秒単位のピッチでコンピューターにプログラムされたパルス信号を送り、それにより油圧を加減し、トルク伝達量を制御する。油圧を所定以上に高めれば直結4WDの状態になり、最大のトラクションが得られる。

基本制御 車速とスロットル開度をパラメーターにした定数マップにより、コンピューターが状況に応じて最適のトルク配分比を選択し、自動制御する。
 発進時制御 スロットル開度に応じて後輪へのトルク配分比を制御、急発進や低μ路における発進を確保する。(※急発進時のみ)

コーナリング制御 前後輪回転比をセンシングし、車速とスロットル開度に応じてトルク配分比を制御。スムーズかつシュアなコーナリングを約束する。
 スリップ制御 スピードセンサーで前後輪の回転比と回転差をセンシング。スリップを検知すると同時に後輪へのトルク伝達量を上げる。

1stホールド制御 ATミッションの1stホールドスイッチONの信号により、トランスファークラッチ圧をあげ直結4WDに近い状態として急坂、深雪、悪路な

ACT-4のトルクスプリットは、トランスミッション後部に設置したMP-T (Multi Plate Transfer) の油圧をパルス制御*すること



MP-T部

によって、オンタイムで連続的に行なわれる。それによって、ただ単に4輪が駆動力を発揮するというだけでなく、発進・加速減速・コーナリング・ブレーキングなど、クルマのあらゆる挙動パターンや、デリケートな路面のμ(摩擦)変化とアンジュレーションなどによって引き起こされる接地荷重バランスの変化やタイヤのグリップ力低下に対して、前後輪の駆動力バランスを最適にコントロールし、常にクルマ(タイヤ)の能力を最大限に発揮させてくれる。

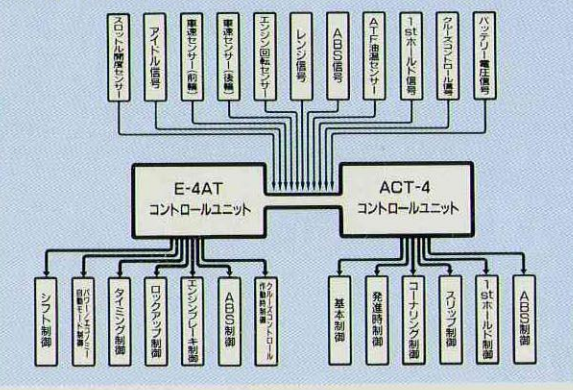
ACT-4

Electro Active Torque-Split 4WD

電子制御アクティブトルクスプリット4WD「ACT-4」

4輪がともに駆動力(トラクション)を発揮し、2WDとは次元を異にする走りのポテンシャルを秘めた4WD。ACT-4は、その高い能力をあらゆる条件下でも最も効果的に発揮させるために生まれた、新しいコンセプトの「トラクションコントロール」システムである。スバルが世界に先駆けて実用化に成功したこのACT-4は、高出力パワーユニットのポテンシャルを余すことなく路面に伝え、しかも走行状態の変化や路面の変化、そしてアクセルに託したドライバーの意志に応じて、コンピューターが前後輪へのトルク配分(スプリット)をアクティブに可変制御し、クルマの走りをつねに理想的にコントロールしてくれる。

ACT-4・E-4ATの制御システム



どの走行状況にも高い駆動力を確保する。
 ABS作動時制御 ABS作動信号によりトルク配分比をABS専用の値に制御。ABSの効果を最大限に発揮させるようバックアップする。(※)

E-4AT

ALL RANGE Electro 4-speed Automatic Transmission

オールレンジ電子制御4速オートマチック

世界最先端の高密度電子制御システムを内蔵した高性能・高感度オートマチックミッション「オールレンジ電子制御4AT」。極上の心地よさを提供するスムーズでソフトな変速フィーリング、ドライバーの

意志に気持ちよく反応するシャープなレスポンス。そしてパワー/エコノミーの自動モード制御、ロックアップ&エンジン

E-4AT変速パターン

セレクポジション	変速パターン
P	パーキング
R	リバース(後進)
N	ニュートラル
D	ドライブ 1 → 2 → 3 → 4 パワー/エコノミーモード自動切り換え
3	3速 1 → 2 → 3
2	2速 1 → 2
1st HOLD	1stホールドスイッチ セレクポジションが「2」の場合のみスイッチONで1速に固定

ブレーキ制御の高度化をはじめ、これからのATミッションの方向性を先取りする高い機能性。E-4ATは、最新の電子制御テクノロジーがもたらした、まさに最高級のオートマチックシステムだ。(※、※AT)

E-4ATの電子制御システム

変速制御 車速とスロットル開度からシフトスケジュールをコンピューターが判断し、スムーズな変速を行なう。さらに変速過渡時、変速クラッチの作動を精密に制御し、変速時のショックを低減しながら



シャープ&クイックなレスポンスを実現している。また、ABS制御、クルーズコントロール作動時制御、低温時制御、1stホールド制御などきめ細かな関連制御により、総合性能の向上をはかっている。

パワー/エコノミー・自動モード制御 E-4ATは加速重視の変速パターンをとるパワーモードと、燃費性能を重視したエコノミーモードの2つの変速モードを設定しており、スロットル開度他の入力信号に反応して、ドライバーの意志に忠実に応えるがごとく自動的にモード切り換えを行なう。

ロックアップ制御 きめ細かな制御を可能にする電子制御油圧式ロックアップ機構を内蔵、2速~4速でロックアップが作動する。さらにロックアップのON、OFFについても精密な制御を行い、極めてスムーズ、かつレスポンスなフィーリングを実現している。

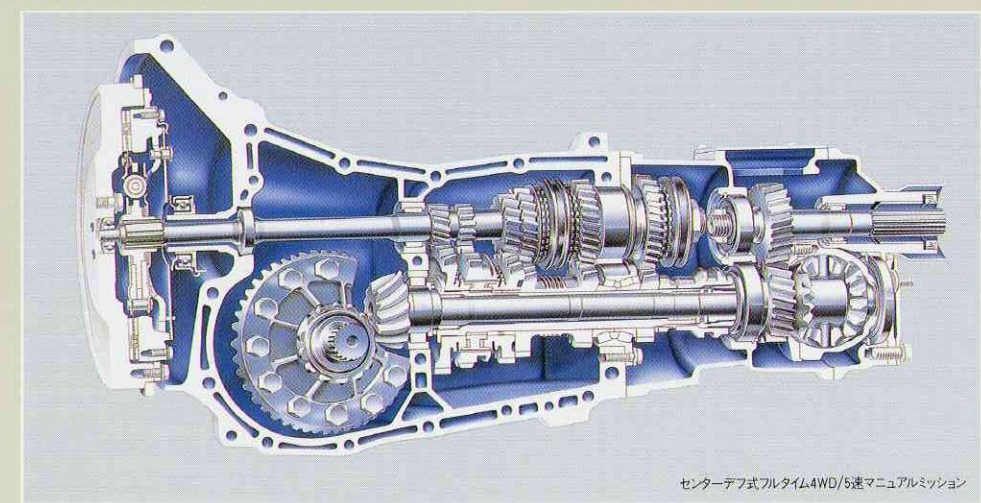
フェイルセーフ&ダイアグノーシス機能 E-4ATの高密度な制御システムに万が一トラブルや故障が発生しても万全の安全性を確保するため、セーフティ機能と自己診断機能をそなえている。

コンパクトな高効率メカニズム きめ細かな電子制御システムに対応し、高トルク比

型トルクコンバーター、油圧式ロックアップ機構、ベーン型可変容量オイルポンプ、オーバーランニングクラッチ等を採用。主変速装置は単純遊星歯車2組にて4速化を実現している。

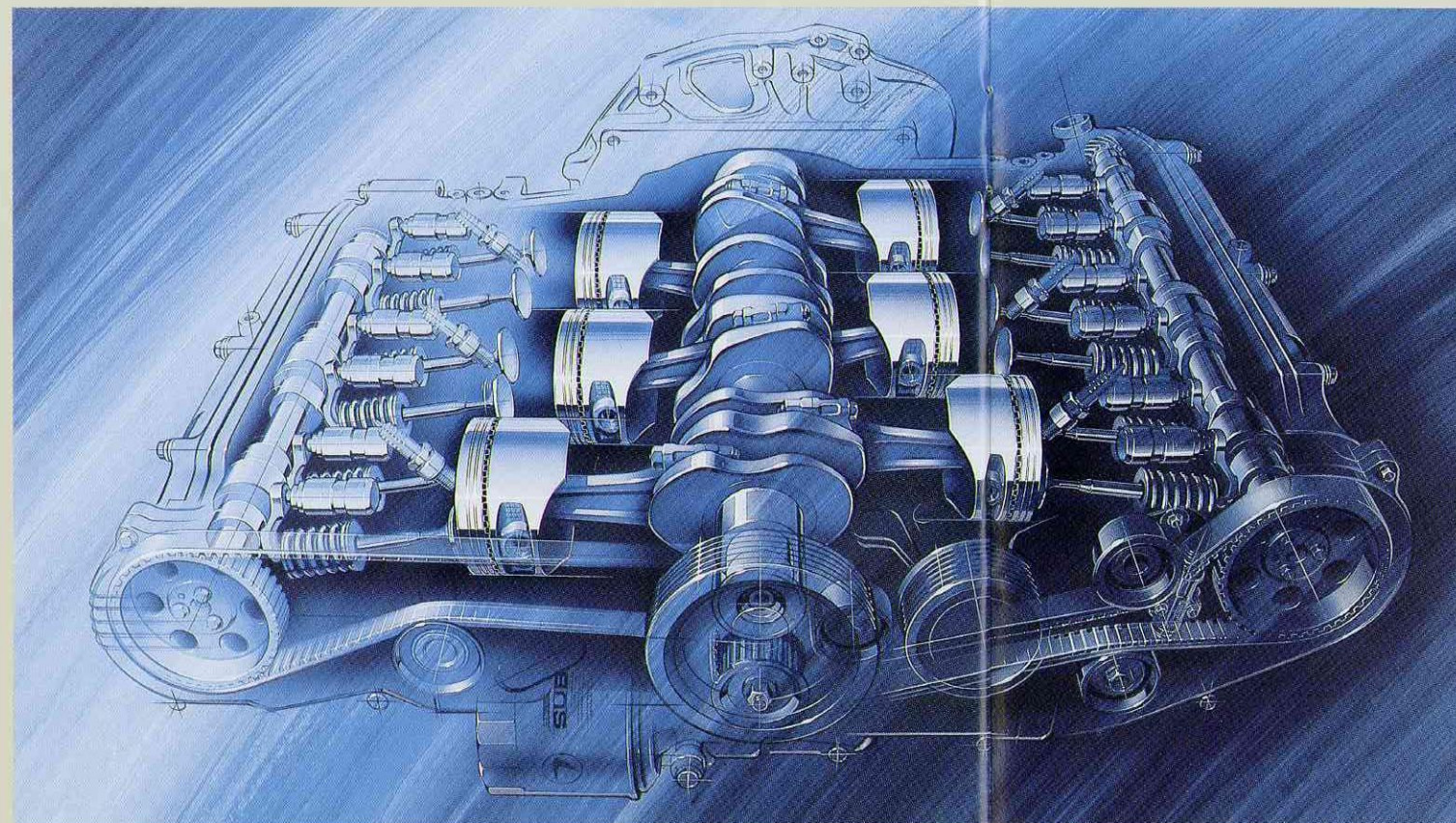
AT車のより確かな操作のために●P(駐車)レンジでないシフトポジションキーが抜けにくい「キーインターロック」●ブレーキペダルを踏んでいない状態でレンジからシフト操作できない「シフトロック」●R(後進)レンジにあることを知らせる「リバース警報」を採用している。

センターデフ式フルタイム4WD(1.8ℓVRマニュアル車) 4WDのずば抜けた高速安定性と安全性を生かして、ダイナミックなスポーティドライビングがエンジョイできるセンターデフ式フルタイム4WDを、1.8ℓマニュアル車に新採用。ターボパワーをフルに引き出し、シャープな加速性能とゆとりのハイスピードクルージングを提供する5速ミッションは、ギヤシフトレンジに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。また、センターデフには信頼性、耐久性にすぐれたベベルギヤ方式を採用するとともに、バキュームアクチュエーターによって作動するデフロック機構を内蔵。コンソール部にレイアウトしたスイッチをONしてデフロックすれば、前後輪が直結された状態となり、悪路や深雪路での走破性をよりいちだんと高めることができる。



センターデフ式フルタイム4WD/5速マニュアルミッション

国産初、水平対向6気筒「FLAT-6」。
その素性と資質は、高速4WDにかつてないエンターテイメントを提供する。
すべての夢はここから生まれ、そして広がった。



FLAT-6

2.7ℓ FLAT-6 Engine with EGI System

EGI(電子制御燃料噴射装置)水平対向6気筒2.7ℓエンジン 昭和41年発売の「スバル1000」以来、スバルの血統として熟成されてきた水平対向エンジン。アルシオーネVXが搭載する新開発のFLAT-6は、その伝統とノウハウを集大成し、さらに新たな技術成果を盛りこんだ高性能・高感度エンジンである。クランクシャフトを中心に左右のピストンを180度の

角度で対向させるこのエンジンは、その特長として軽量・コンパクトであり、高い剛性を確保できるとともに、回転バランス、重量バランスの点でもすぐれた特性を発揮する。そしてこのエンジンを核とした低重心・左右シムメトリーメカニズムレイアウトは、パワートレイン全体の前後・左右方向における重量バランスにすぐれ、高速時の操縦性と安定性に大きなメリットをもたらす。これら水平対向エンジンそのものの資質に加えて、水平対向6気筒は、エンジンの振動特性をあらゆる起振力および起振モーメントの点でもまさに理想のエンジンであり、そのスムーズさと静粛性は、他の

エンジンとは次元を異にするものである。アルシオーネVXの2.7ℓオールアルミ合金製FLAT-6は、その並はずれた基本性能をベースとして、最新の電子制御テクノロジーと入念なチューニングにより、生まれながらに高い完成度とすぐれた総合性能を実現している。あらゆる速度域においてスムーズで力強い加速を生み出すフラットなハイトルク特性、アクセルワークに俊敏に反応する高感度なレスポンス、ウルトラスムーズな回転フィーリングとハイレベルの静粛性、経済性。その洗練された味わいは、最新のハイスピード4WDメカニズムを通じてかつてない新しいドライブフィーリングを提供する。



マルチポイントインジェクション・フルシステムEGI 独立吸気ポートを持つ各気筒ごとにフューエルインジェクターを配したEGI(電子制御燃料噴射装置)。さらに燃料噴射、点火時期およびノックコントロールの各電子制御ユニットを統合した多機能フルシステムの採用により、高性能化をはかっている。
ホットワイヤー式エアフローメーター 電流で加熱した白金のホットワイヤーを使ったセンサーにより、吸入空気流量をマイクロコンピューターが瞬時に計測。走行条件を問わず最適な燃料噴射量を決定する。機械的な可動部分がないため、耐久性・信頼性にすぐれ、吸入抵抗も少なくエンジンのレスポンスが向上する。
空燃比学習制御 エンジンの回転数と負荷の状態にあわせて、コンピューターが空燃比の記憶データを絶えず最適に補正し、走行状態の変化や経時変化に対して常に適正な燃料噴射量をフィードバックできるため、エンジンのドライブバリエティが向上する。
点火時期学習制御 クランク角センサーを使用した電子制御方式で、最適な進角特性と精密に制御された点火時期特性が得られる。また、コンピューターに記憶されたマップにより、ガソリンのオクタン価のバラツキやエンジンの経時変化に対してオンタイムで適切な制御を行なう。
EGIバックアップシステム EGIシステムに万一故障が生じた場合、インパネ内のウォーニングランプが点灯し、すみやかに適切な処理がとれるオンボード・ダイアグノーシスシステムや、万一のトラブル

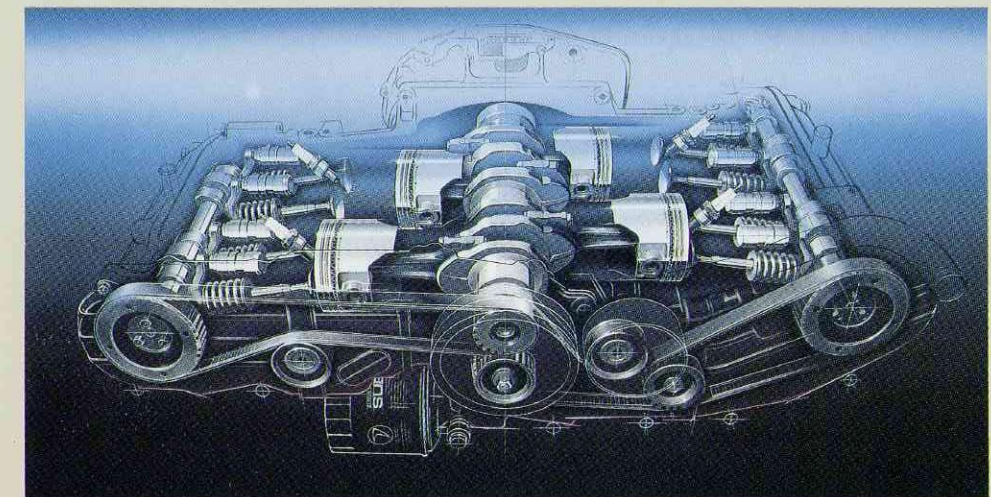
時にもEGIをサポートし、最低限の走行を確保するフェイルセーフシステムを内蔵。
軽量設計 シリンダーブロック、シリンダーヘッド、カムカバーのすべてにアルミ合金を採用。排気量あたりのエンジン重量はわずか52.4kg/ℓ(乾燥重量)と、トプラックの軽量化を達成している。
静粛設計 動弁系の騒音を防ぐハイドロリック・ラッシュアジャスター、特殊丸歯型タイミングベルト。さらに、すぐれた振動遮断性を発揮する液体封入式マウントラバーやエンジンの揺動を抑えるバフアーロッドの採用、ATシフトリンケージのケーブル化などにより振動・騒音のキャビン内への侵入をシャットアウト。クルージング時の快適性を高めている。

FLAT-4

Turbocharged FLAT-4 Engine with EGI System

EGIターボチャージド水平対向4気筒1.8ℓエンジン スバル1000以来、22年間にわたってスバルエンジンアラインスピリットの象徴としてダイベロップされて

きた水平対向4気筒オールアルミ合金エンジン。このスバル血統のFLAT-4をEGIターボでチューンナップ。水平対向エンジンのすぐれた素質を十分に引き出した全域にわたるシャープなレスポンス、そしてEGIターボがもたらしたフラットなトルク特性が中低速域のなめらかな力強さとシャープな加速力、そしてずば抜けた高速性能を生み出し、絶妙のドライブフィーリングを提供してくれる。また、新しいFLAT-4は、EGIシステムにマルチポイントインジェクション・フルシステムを採用。加えてホットワイヤー式エアフローメーター、空燃比学習制御、電子点火時期制御、ターボ過給圧制御などによりシステムの高性能・高感度化をはかっている。さらに、吸気系のレイアウトについても、独立ポートの採用やスロットルボディの水平置きなどにより、吸入効率を高め、レスポンスを向上させている。併せて、ハイドロリック・ラッシュアジャスター、特殊丸歯型タイミングベルト、エンジン二重マウント方式、ケーブル式シフトリンケージ(ATH)などにより、メカニカルノイズや振動を効果的に低減、パワートレイン全体のクオリティを高めている。



クルマの安全性と快適性に関するかつてない新たな資質。
 国産初の4WD×ABS。エアサスペンション「EP-S」。そしてモータードライブ式パワステ「CYBRID」。
 高度な自動コントロール能力を持った、最先端の走りテクノロジー。

EP-S

Electro Pneumatic Suspension

電子制御エアサスペンションシステム

ハイスピード4WDのために開発された先進のエアサスペンションシステム「EP-S」。従来の金属スプリングに代えて空気の弾性をスプリング機能として使用し、これをコンピューターによって制御するこのシステムは、高速車の足まわりに要求される様々な条件を高次元でバランスさせた高性能・高感度サスペンションである。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ュアなハンドリング、そしてゆとりと信頼感にみちたフラット&マイルドな乗り心地が、ハイスピード4WDに新次元のフットワークをもたらしてくれる。(※)

精密な4輪独立オートレベリング フルエアサプリング方式が可能にした高度な機能。4輪のセンサーが独立してそれぞれの車高を検知し、乗員数や搭載物の量による車体姿勢の変化を制御し、常に安定した操縦特性を維持することができる。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精密に対応。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ダンパー減衰力を確保。シュアな操縦性、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、高周波振動の絶縁性にすぐれるエアスプリングは、ロード

ノイズの低減にも効果を発揮する。**空気圧制御2段階ハイトコントロール** 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のいずれかが選択できる。また、ハイ車高のままで走っていても、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し、さらに50km/h以下になると再びハイ車高にもどる機能をそなえている。4WDならではのすぐれた

高速安定性と不整路面や雪道の卓越した走破性を、より高いレベルで引き出すためのハイメカニズムである。

スペシャルチューンド4輪独立サスペンション アルシオーネの卓越した高速安定性を支えるしなやかな脚は、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輪独立サスペンション。水平対向エンジンを核としたパワートレインの低重心設計、軽量・高剛性空力ボディ、そして高度なサスペンションセッティングの相乗効果は、高速域における矢のような直進性とコーナーを自在にトレースする高

度な旋回性能を發揮する。**フロントサスペンション** ハイキャ

スター

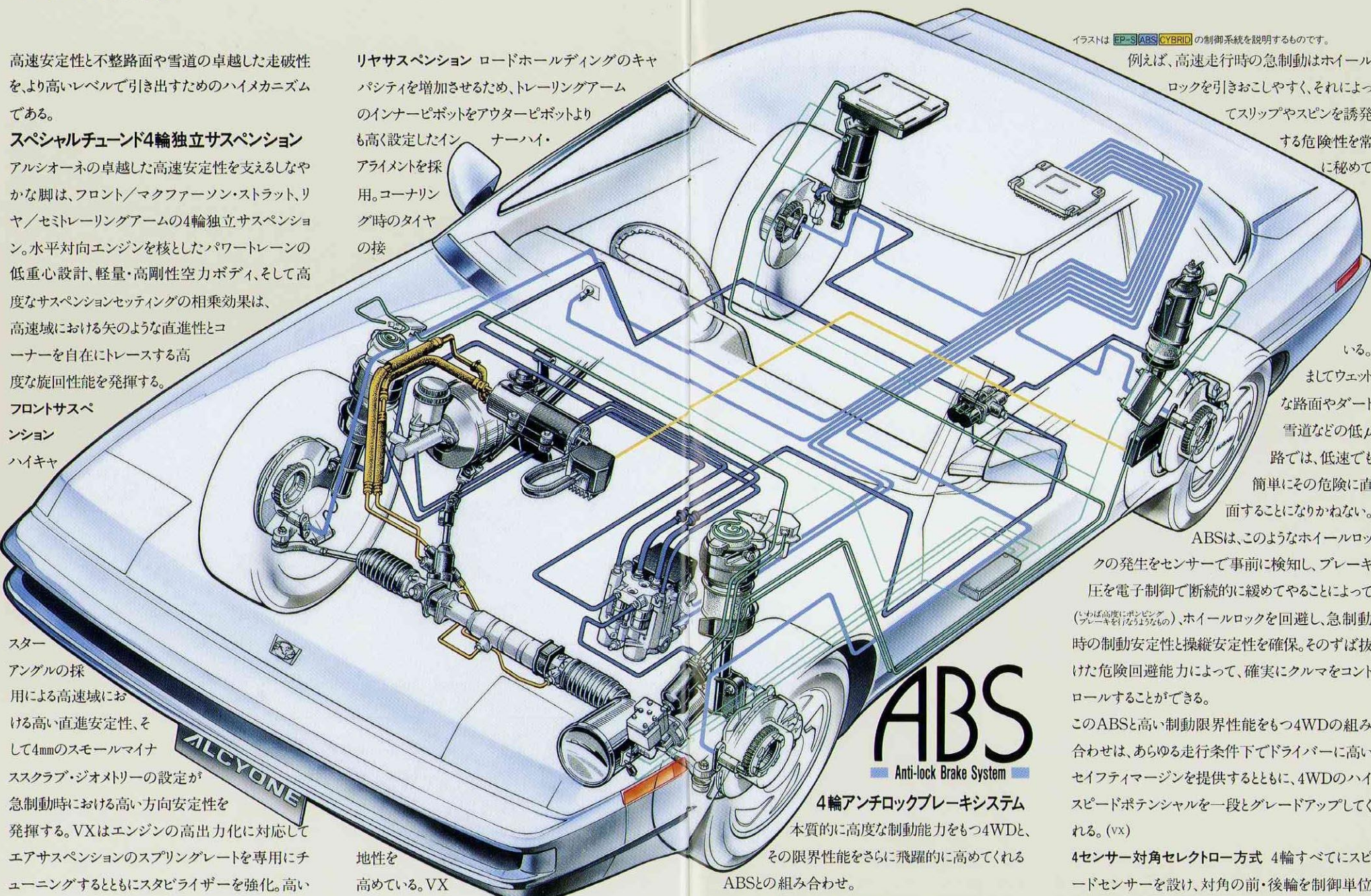
角度の採用による高速域における高い直進安定性、そして4mmのスモールマイナスクラブ・ジオメトリの設定が急制動時における高い方向安定性を發揮する。VXはエンジンの高出力化に対応してエアサスペンションのスプリングレートを専用チューニングするとともにスタビライザーを強化。高いロール剛性を確保し、高速コーナリング時の卓越した操縦性と高い限界性能を生み出している。

リヤサスペンション ロードホールディングのキャパシ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ター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。VXは専用のスプリングレートとスタビライザーを設定。VRもスプリングレートを強化するなど運動性能を高めている。

地性を高めている。VXは専用のスプリングレートとスタビライザーを設定。VRもスプリングレートを強化するなど運動性能を高めている。

地性を高めている。VXは専用のスプリングレートとスタビライザーを設定。VRもスプリングレートを強化するなど運動性能を高めている。



イラストはEP-S・ABS・CYBRIDの制御システムを説明するものです。

例えば、高速走行時の急制動はホイールロックを引きおこしやすく、それによ

ってスリップやスピンを誘発する危険性を常に秘めて

いる。ましてウェットな路面やダート、雪道などの低μ路では、低速でも簡単にその危険に直面することになりかねない。

ABSは、このようなホイールロックの発生をセンサーで事前に検知し、ブレーキ

圧を電子制御で断続的に緩めてやることによって(※)急制動時の制動安定性と操縦安定性を確保。そのずば抜けた危険回避能力によって、確実にクルマをコントロールすることができる。

このABSと高い制動限界性能をもつ4WDの組み合わせは、あらゆる走行条件下でドライバーに高いセーフティマージンを提供するとともに、4WDのハイ

スピードポテンシャルを一段とグレードアップしてくれる。(vx)
4センサー対角セレクトロー方式 4輪すべてにスピードセンサーを設け、対角の前・後輪を制御単位とし、回転速度の低い(ロックしそうな)方の車輪を基準にブレーキ油圧を加減制御する対角セレクトロ

ABS

Anti-lock Brake System

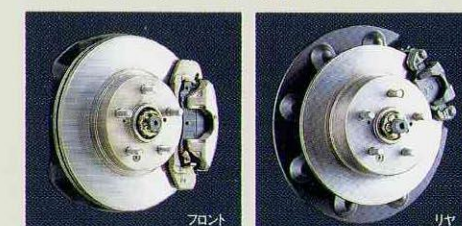
4輪アンチロックブレーキシステム 本質的に高度な制動能力をもつ4WDと、その限界性能をさらに飛躍的に高めてくれるABSとの組み合わせ。*究極*ともいえるこの制動メカニズムの実現は、クルマの安全性について確実に進化をもたらすものである。

ー方式。このシステムは左右でμの異なる路面でのABS作動加減も制動力の左右差が少なく、高い操縦性と方向安定性を確保してくれる。また、ブレーキ圧のコントロールを行なうモジュレーターには逆圧防止のためのゲートバルブが内蔵されており、ABS特有のブレーキペダルへのキックバックを軽減している。

ABS・ACT-4・E-4ATのすぐれた関連制御 ABS作動時、E-4ATは自動的に3速にシフトダウンするとともにワンウェイクラッチが作動してABSの制御性を高める。同時にACT-4は後輪へのトルク伝達量を制御し、プロペラシャフトを介した前後輪のブレーキトルクによる内部干渉を抑え、ABSの効果を最大限に發揮させるようバックアップする。

フェイルセーフ&セルフダイアグノーシス機能 システム内に万一のトラブルが発生した場合にはインパネのウォーニングランプが点灯しドライバーに警告するとともに、通常のブレーキ機能に復帰するフェイルセーフ機能を内蔵。また、故障内容を自己診断するセルフダイアグノーシス機能もそなえ信頼性に万全を期している。

フロントベンチレーテッド4輪ディスクブレーキ



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。フロントは放熱効果にすぐれ、高速でのハードなブレーキングにも強力で安定した制動力を發揮するベンチレーテッドディスク。また、プロポーションバルブ、ステップボア・マスターシリンダーにより、フィーリングを含めてより確かな制動力を確保している。VXにはエンジンの高出

力化に対応して、タンデム式倍力装置、大型マスターシリンダー、大径ホイールシリンダー、大型ブレーキディスクを採用。リヤには広い温度領域で安定した性能が得られるセミメタリックパッドを配し、ハイレベルの制動性能を実現している。さらに、ブレーキパイプを室内配管とし、2系統クロス配管方式を採用するなど信頼性・耐久性の点でも万全を期している。

CYBRID

Electro Motor Drive Power Steering

電子制御モータードライブ式パワーステアリング

パワーステアリングのアシストコントロールに電子制御電動モーター駆動ポンプを採用した世界初のメカニズム「CYBRID(サイブリット)」。

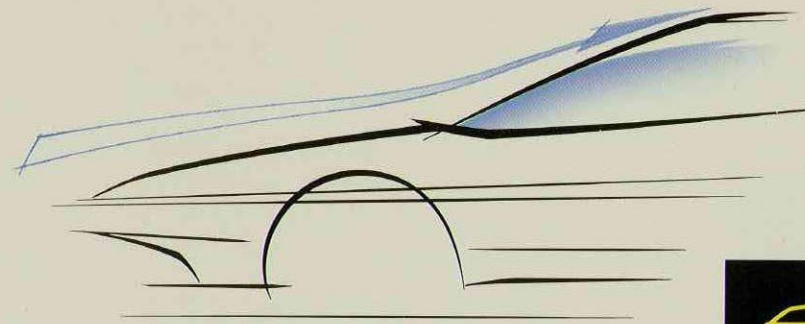


車速および操舵頻度のセンシングにより、コンピューターが走行パターンを判別*。それぞれのパターンに応じて電動モーターを制御し、最適な油量をギヤボックスに供給する。それによって走行状況に応じた理想的な操舵フィーリングが得られるとともに、従来のエンジン駆動ポンプ式のようなパワロスがなく、燃費向上にも効果を發揮する。また、万一のトラブルにそなえ、フェイルセーフ&セルフダイアグノーシス機能を内蔵。すぐれた信頼性をも確保している。(vx)

アルシオーネの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。ステアリングのオーバーオールギヤ比は17.0。スポーツマインドにあふれるシュア&クイックなハンドリングが楽しめる。
 *車速と操舵頻度を入力信号としたパラメーターにより、コンピューターが走行パターン(タウン、ストリート、ワインディング、ハイウェイ)を判別し制御する。

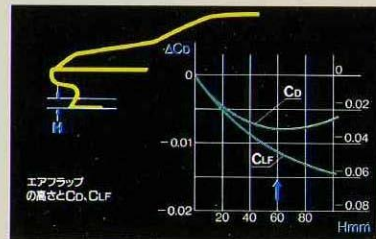


飛行機づくりのロマンと最新のカーテクノロジーの出会い。
世界のフリーウェイをターゲットとした
大胆なエアロシェイプスタイリング。



●フロントフード

フロントフード面の形状と高さは、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生かすために、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いまって、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。



●フロントウィンドウ傾斜角

ウィ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効果の高いライズアップ格納機構をそなえたコンシールドタイプ・シングルブレードワイパー（拭拭面積を広げる回転軸移動機構付）を採用している。

●エアダムスカート&エアフラップ

フロント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、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繰り返した結果、決定されたサイズと形状は、空気抵抗と揚力の低減に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になっている。また、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な検討を加え、エンジンルームを通過する内部流を理想的に制御。エンジン冷却性能と空気抵抗の低減という相反するファクターを、高いレベルでバランスさせている。



●スペースドアミラー

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、ステ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、空気抵抗の低減をはかっている。



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

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)

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。これからの高速車にとって、この空気抵抗の低減は、総合性能の向上をはかる上での最大の特に高速域での加速性能、操縦性能、経済性、静粛性等の要件を、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。国産車ではじめて $C_D = 0.30$ の壁を突破し、 $C_D = 0.29$ 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。

●エアプレーンタイプドアハンドル

飛行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なしている。

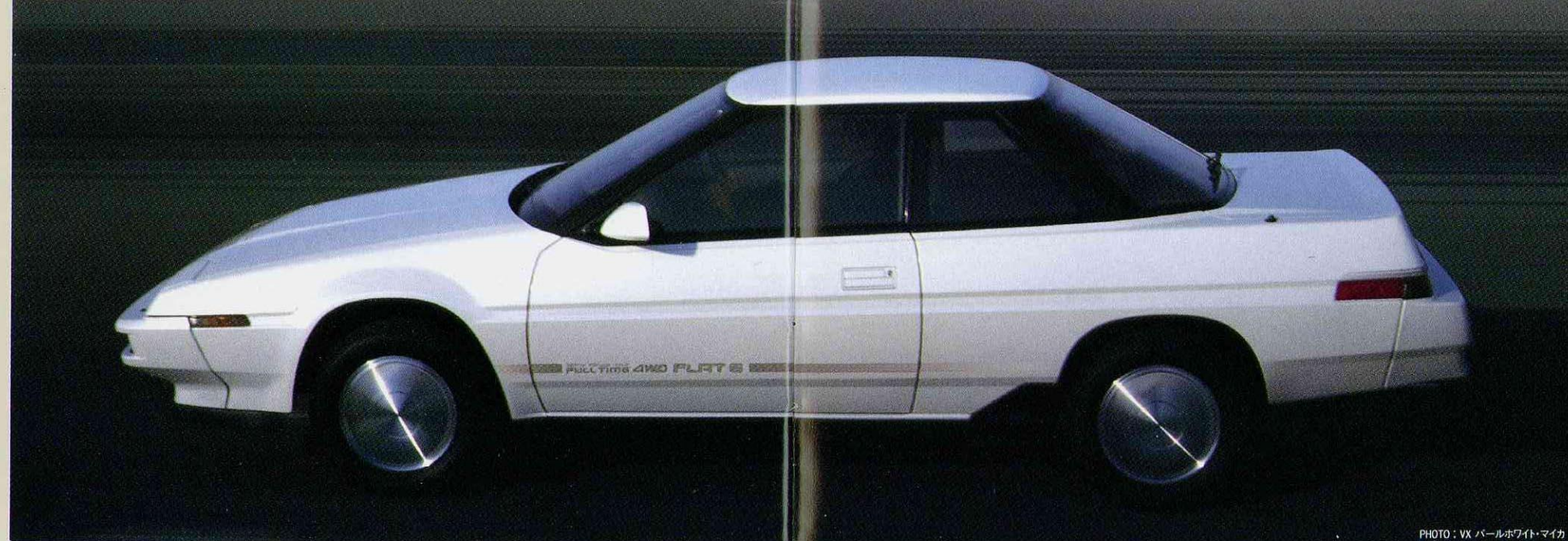
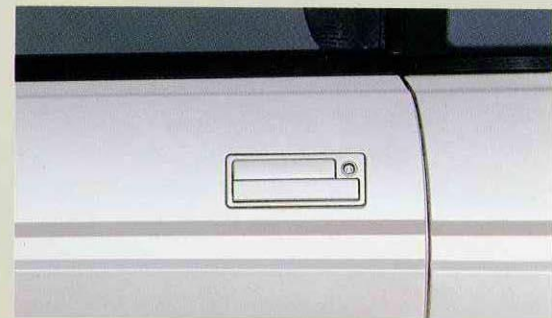


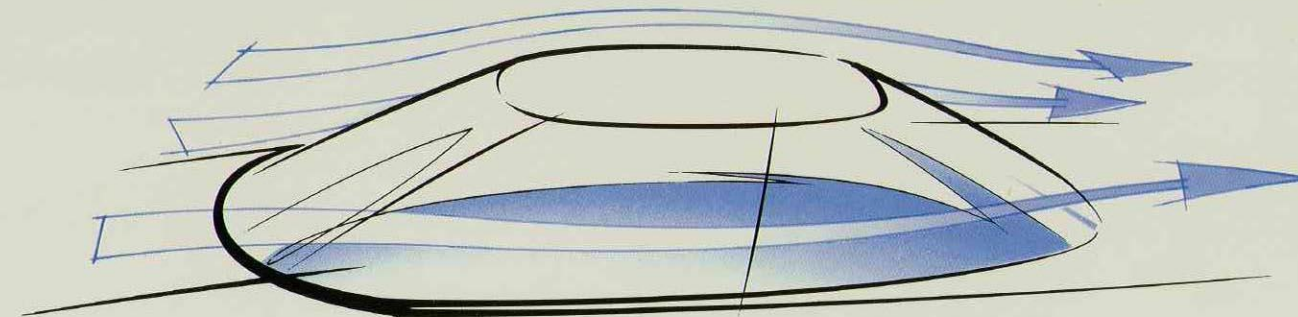
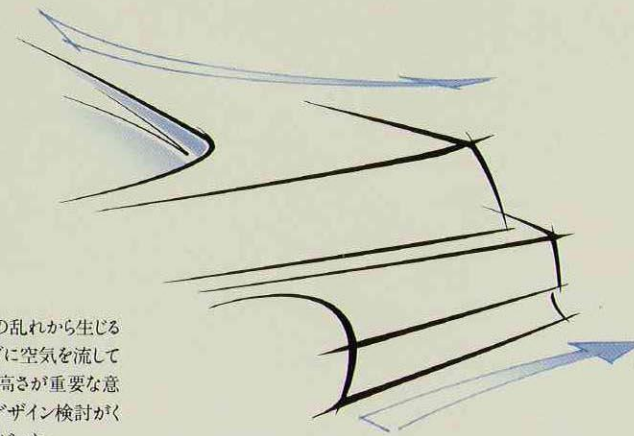
PHOTO: VX パールホワイトマイカ

空気抵抗の低減は、高速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)



●テールエンド

クルマが空中を移動すると、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&タックテール形状ができた。



テーマである。

●リヤウィンドウ傾斜角

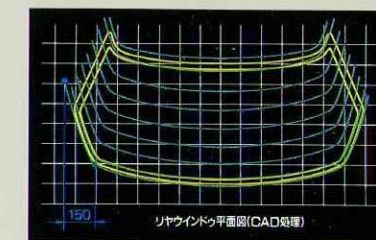
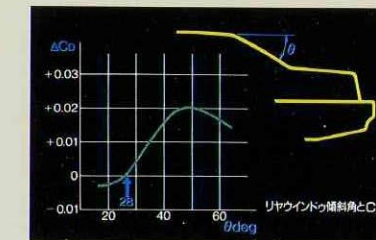
ウィンドウのゆるやかな傾斜と明確なノッチを持つトランクリッドで構成されるリヤボディ形状は、このクルマの最も特徴的な部分のひとつだが、すべては空気抵抗の低減を追求した結果に他ならない。リヤウィンドウの傾斜角と C_D の関係を示すデータによれば、傾斜角が28度より大きくなれば C_D が増加するのに対し、これより小さくても C_D の変化は比較的小さい。ウィンドウの傾斜角は期せずしてフロントのそれと同じ28度に決定された。

●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。

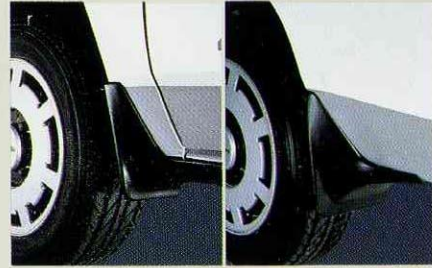
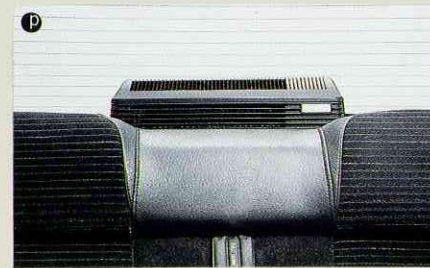
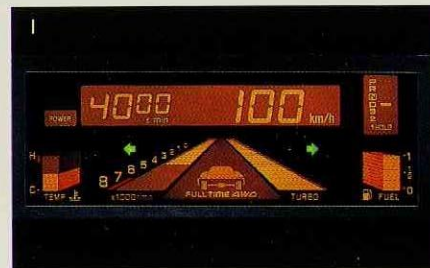
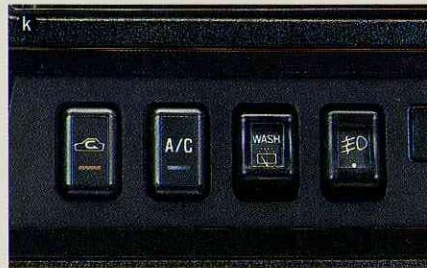
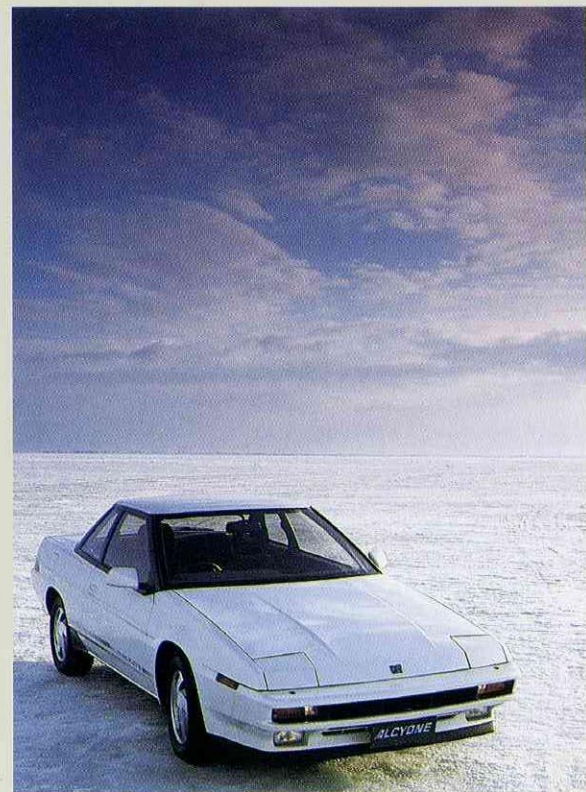
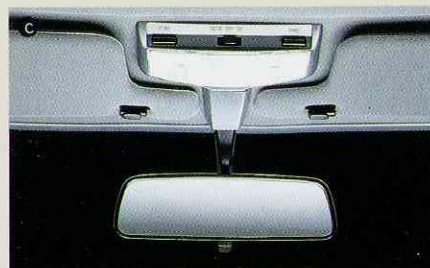
●リヤアンダースポイラー

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。





走りの前衛が求めた、美しさとオリジナリティ。
大人の遊び心をグレードアップする
スペシャルデザイン&クオリティファンクション。



- Ⓐハロゲンヘッドライト(Ⓐ)&ヘッドライトウォッシャー(Ⓐ)
- Ⓑ衝撃吸収バンパー(VX)バンパー内部の樹脂発泡体が軽衝突時のエネルギーを弾性変形により吸収し、その後、元の形状に復元する。
- Ⓒハロゲンフォグランプ(VX)
- Ⓓデュアルスポットライト付ルームランプ
- Ⓔオーディオシステム(VX)高性能コンポを一体でベルトイン。①デジタル時計機能付AM/FMマルチ電子チューニングラジオ；リヤウインドウ・プリンテッドアンテナとロッドタイプ・パワーアンテナの2アンテナによる高感度ダイバシティ受信方式。AM/FM各5局のプリセットが可能。出力20W+20W ②7セグメント・イコライザー内蔵メタル対応オートリバー・ロジックコントロールカセットデッキ ③6.5インチ4スピーカーシステム
- Ⓕオーディオシステム(VS)①デジタル時計機能付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 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
- Ⓖパワウインドウ&集中ドアロック&リモコンドアミラー
- Ⓗフルモケットリヤシート ヘッドレスト一体式のバックレスト、クロス張りリヤクォータートリム(VXはシートⒽ)などにより快適なスペースを提供。
- Ⓘトランクスルー リヤシートのバックレストを倒せばトランクルームと直結。スキーなどのロングサイズ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を確保。また、ロック機構によりトランクを完全な密室空間とすることもできる。
- Ⓜトランクルーム
- Ⓨサブトランク トランクのフロア下に中央部22ℓ、左右8ℓずつ合計38ℓの多目的スペースを設置。
- Ⓩエアコン(VX)
- ⓐデジタルメーター (VR-ATにクルーズコントロール+エアアシストはクルーズコン) (VR-ATにエアアシスト+エアアシストセンサー+4アシスト) スピードメーターとタコメーターをデジタル表示するセンターゾーンと、立体的なグラフィック表示ゾーンで構成。走りの状況を高度にディスプレイするアドバンスデザインメーター。
- ⓑ205/60R14 87Hポテンザ&アルミホイール(VX)
- ⓓ185/65R14 85Hレグノ&フラッシュサーフェスホイールカバー(VS)
- ⓔサンルーフ (VR-ATにデジタルメーター+クルーズコントロール) オープンエア感覚がフルに楽しめる脱着式のサンルーフ。換気に有効なチルトアップも可能。
- オプションパーツ ①空気清浄器 ②リヤスポイラー ③フロント&リヤエアロスブラッシュ ④詳しくはオプションパーツカタログをご参照ください。

2.7 4WD
VX
All Range E-4AT



1.8 4WD
VR
All Range E-4AT
5-speed manual

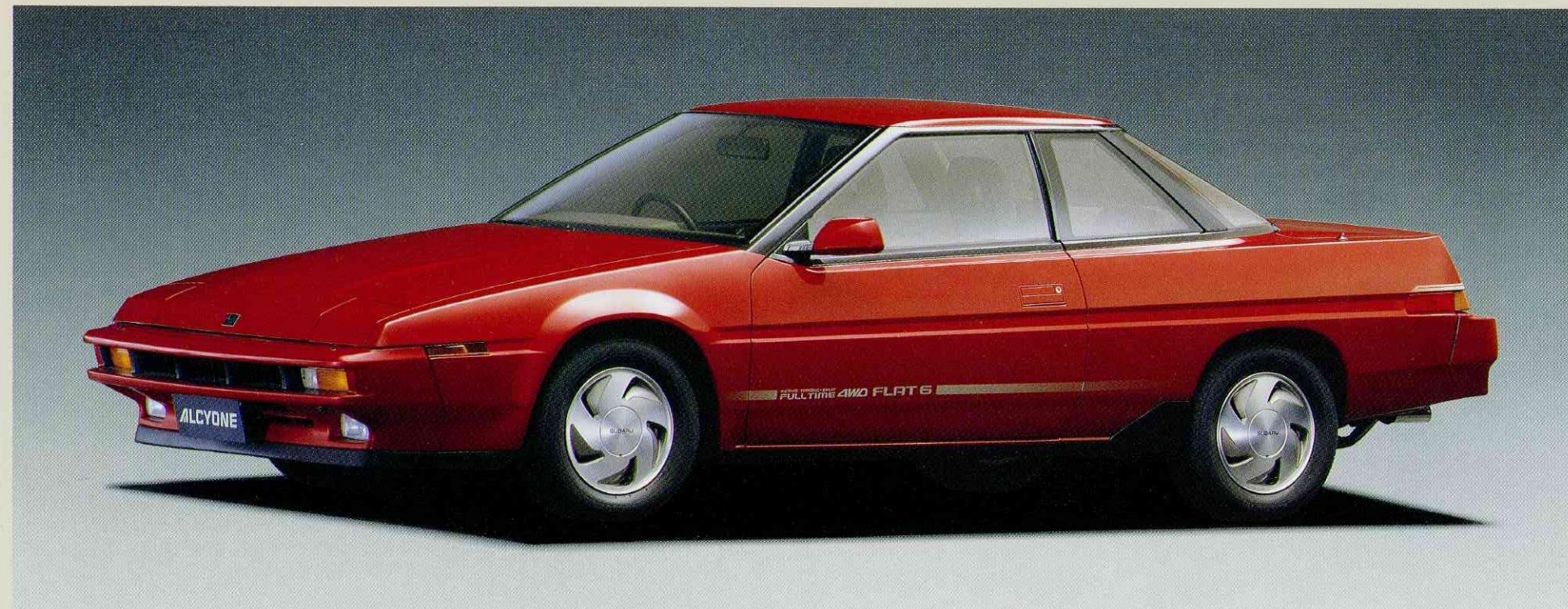


PHOTO: レッド・マイカ

主な仕様装備 ●衝撃吸収カラードンバー ●ハロゲンヘッドライト&ヘッドライトウォッシャー ●ハロゲンフォグランプ ●ブロンズガラス ●電動リモコンアミラー ●リヤワイパー&ウォッシャー ●アルミホイール&205/60R14 87H ボテンザ ●デジタル時計機能付AM/FMマルチ電子チューニングラジオ ●7セグメント・イコライザー内蔵ロジックコントロールカセットデッキ&4スピーカー(フェーダーコントロール付) ●車速感応開けつワイパー ●クルーズコントロール ●バケットタイプ・ディンプルモケットシート ●運転席シートリフター&ランバーサポート ●CYBRID ●パワーウィンドウ ●集中ドアロック ●EP-S ●ハイトコントロール ●ABS ●エアコン ●照明付マスターキー (■はVX専用装備)
BODY COLOR:パールホワイトマイカ#75 レッドマイカ#47 ブラックマイカ#52

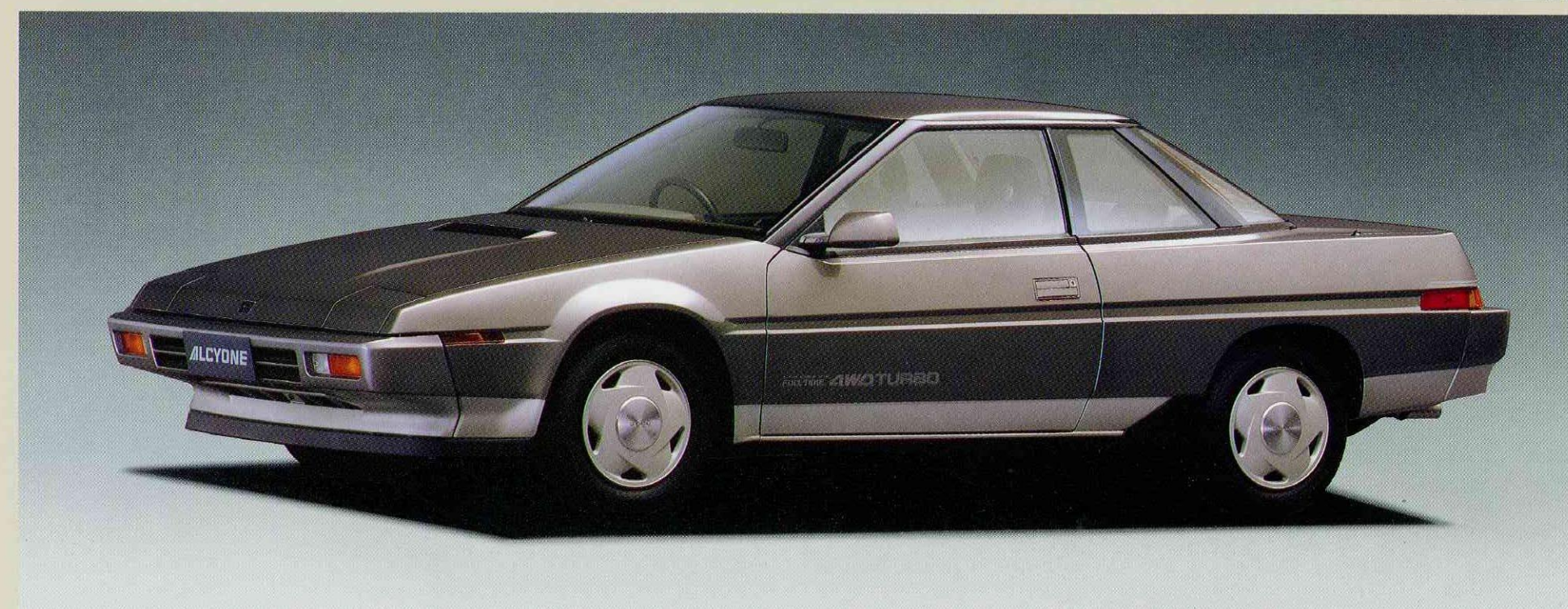


PHOTO: ミディアムグレー・メタリック/ファインシルバー・メタリック

主な仕様装備 ●ハロゲンヘッドライト&ヘッドライトウォッシャー ●ブロンズガラス ●電動リモコンアミラー ●リヤワイパー&ウォッシャー ●フラッシュサーフェスホイールカバー ●メーター一体可動式チルト&テレスコピックステアリング ●デジタル時計機能付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(フェーダーコントロール付) ●車速感応開けつワイパー ●バケットタイプ・モケットシート ●運転席シートリフター&ランバーサポート ●フットレスト ●デュアルスポットライト付ルームランプ ●パワーステアリング ●パワーウィンドウ ●集中ドアロック ●EP-S ●ハイトコントロール ●フロントベンチレーター付4輪ディスクブレーキ ●照明付マスターキー
BODY COLOR:セラミックホワイト/ガルグレー#78 ファインシルバー・メタリック/ミディアムグレー・メタリック#84 ミディアムグレー・メタリック/ファインシルバー・メタリック#83

1.8 FF
VS
All Range E-4AT
5-speed manual



PHOTO:セラミックホワイト/ガルグレー

主な仕様装備 ●ハロゲンヘッドライト●ブロンズガラス●電動リモコンドアミラー●フラッシュサーフェスホイールカバー●メーター—体可動式チルト&テレスコピックステアリング●デジタル時計機能付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(フェーダーコントロール付)●車速感応開けつワイパー●バケットタイプ・モケットシート●運転席シートリフター&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●トランク&フューエルリッドオープナー●パワーステアリング●パワウインドウ●集中ドアロック●フロントベンチレーテッド4輪ディスクブレーキ●照明付マスターキー

BODY COLOR:セラミックホワイト/ガルグレー#78 ファインシルバー・メタリック/ミディアムグレー・メタリック#84

EQUIPMENT

●外装
リトラクタブルヘッドライト(ハロゲン)
スカート一体カラードアバンパー(VXは衝撃吸収バンパー)
フロントエアフラップ
ハロゲンフォグランプ(VX)
ヘッドライトウォッシャー(VX, VR)
フロント合わせガラス
ブロンズガラス
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(VX, VR)
パワーアンテナ&リヤウインドウ・プリンテッドアンテナ
サイドエアフラップ
アルミホイール(VX)
フラッシュサーフェスホイールカバー(VR, VS)
デュアルエキゾースト&マフラーカッター

●インテリア
メーター—体可動式チルト&テレスコピックステアリング
タコメーター・油圧計・電圧計・水温計・燃料計
デジタル時計機能付AM/FMマルチ電子チューニングラジオ
カセットデッキ(VXは7セグメント・イコライザー付)
4スピーカーシステム(フェーダーコントロール付)
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
ワイパー(車速感応開けつ/ウォッシャー連動/ミスト機構付)
クルーズコントロール(VX)
デジタルメーター&クルーズコントロール^(VR-ATにメーカーオプション)
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・センターデフロック(VR・MT)・ATセレクトインジケーター(AT)・1stホルド(AT)・パワーモード(AT)・ハイトコントロール(VX, VR)・クルーズコントロール(VX)
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・排気温度・チャージ・ECS・ABS(VX)・ステアリング(VX)・トルコン油温(VX, VR・AT)

●内装
バケットタイプ・モケットシート(VXはディンプルモケット)
シートリフター&ランバーサポート(運転席)
ピロー前後調整機構
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
クロス張り成形ドアトリム(VXはシート地張り)
高級カーペットマット
トランク&フューエルリッドオープナー
トランクスルー(ロック機構付)
トランクルームランプ
サブトランク

●機構関係
パワーステアリング(VXはCYBRID)
パワウインドウ
集中ドアロック
EP-S(エレクトロ・ニューマチックサスペンション)(VX, VR)
ハイトコントロール(VX, VR)
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
ABS(アンチロック・ブレーキシステム)(VX)
H.L.A.(ハイドロリック・ラッシュ・アジャスター)
エアコン(VX)
照明付マスターキー
サンルーフ(VR・ATにメーカーオプション)*

*フェンダーミラーも選べます。*VR-ATにはデジタルメーター、エアコン、サンルーフのセットとデジタルメーター、エアコンのセットの2タイプのメーカーオプションが選べます。

SPECIFICATIONS

●車名・型式/車種	スバル・E-AX9	スバル・E-AX7	スバル・E-AX7	スバル・E-AX4	スバル・E-AX4
車名・型式	4WD VX	4WD VR	4WD VR	FF VS	FF VS
車種	4WD VX	4WD VR	4WD VR	FF VS	FF VS
トランスミッション	電子制御4速AT	電子制御4速AT	5速マニュアル	電子制御4速AT	5速マニュアル
●寸法・重量					
全長 mm	4510			4450	
全幅 mm	1690			1690	
全高 mm	1335	1335	1335	1295	1295
室内長 mm	1630			1630	
室内幅 mm	1410			1410	
室内高 mm	1085			1085	
ホイールベース mm	2465			2465	
トレッド(前) mm	1435	1425	1425	1435	1435
トレッド(後) mm	1440			1425	
最低地上高 mm	165	165	165	155	155
車両重量 kg	1300	1180<1210>	1140	1100	1050
乗車定員 名	4			4	
車両総重量 kg	1520	1400<1430>	1360	1320	1270
●性能					
最小回転半径 m	5.2			4.9	
燃料消費率(10モード・運輸省審査値) km/ℓ	8.0	10.4<10.2>	12.2	10.4	12.4
燃料消費率(60km/h定地走行・運輸省審査値) km/ℓ	16.5	20.0<19.2>	21.1	21.0	22.9
●エンジン					
型式	ER27			EA82	
種類	水平対向6気筒・水冷OHC			水平対向6気筒・水冷OHC	
内径×行程 mm	92×67			92×67	
総排気量 cc	2672			1781	
圧縮比	9.5			7.7	
最高出力 ps/r.p.m.	ネット150/5200			ネット120/5200	
最大トルク kg-m/r.p.m.	21.5/4000			18.2/2400	
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	
燃料タンク容量 ℓ	60			60	
燃料種類	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4速 後退1速	前進4速 後退1速	前進5速 後退1速	前進4速 後退1速	前進5速 後退1速
変速比 第1速	2.785	2.785	3.545	2.785	3.545
変速比 第2速	1.545	1.545	1.947	1.545	1.947
変速比 第3速	1.000	1.000	1.366	1.000	1.366
変速比 第4速	0.694	0.694	0.972	0.694	0.972
変速比 第5速	—	—	0.780	—	0.780
変速比 後退	2.272	2.272	3.416	2.272	3.416
最終減速比(前)	1.000×3.700	1.000×3.700	3.700	1.000×3.700	3.454
最終減速比(後)	1.000×3.700	1.000×3.700	3.700	—	—
●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	
ギヤ比(オーバーオール)	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	
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	
タイヤ	205/60 R14 87H			185/65R14 85H	
●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)	
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	
後ブレーキ	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	

■AT=オートマチック、<>はサンルーフ車の数値です。
■燃料消費率は定められた試験条件のものであります。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」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同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」よりも約15%程度低い値(自工会調へ)となっています。
■この仕様は予告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。
■写真は印刷用紙の性質上、実際の色とは異なって見えることがあります。

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)星団の中でもひととき明るく輝く星「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は、大空を担って立つ巨人アトラスと精女アンドロメダの間に生まれた美しい姉妹の1人。ゼウスの力で場となって空に昇り、やがて星になったと言われています。

確かな技術を人のために。



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)
営業企画室宣伝部89A 6f(89.2) ©1987

●スバルのことならスバルホットライン0120-052215(フリーダイヤル・無料)へお気軽にどうぞ。