

広報資料

2000.10

New Age
IMPREZA



SUBARU

目次

開発の狙い	3
車種展開 / ボディカラー展開	4
エンジン	6
ドライブトレイン	8
シャシー	10
安全	12
インテリア	13
主な仕様・装備	14
主要諸元	15



New Age IMPREZA WRX STI(オプション装着車)

操ることの楽しさを極めたピュアスポーツ

初代の「インプレッサ WRX STi」は、スバルのモータースポーツ活動を統括するSTIがチューニングを手がけたコンプリートカーとして、'94年1月に誕生しました。その後も最新の技術やノウハウを投入し、そのポテンシャルを進化させ続けることで、スポーツマインドを有する数多くの方々から、高い評価をいただけてきました。

今回発表するNew AgeインプレッサSTiは、こうした血統を受け継ぎ、定評ある運動性能を徹底的に磨き上げることでさらに限界を高めた、世界でもトップレベルのピュアスポーツモデルです。

先行して発売されたNew Ageインプレッサターボモデルの有する、扱いやすさと速さ、そして楽しさを基本としつつ、New AgeインプレッサSTiはそのスポーツ性をさらに先鋭化するため、限界性能の大幅な向上と、限界領域でも自信を持って操ることのできるコントロール性を実現しています。ドライバーの意のままに、ミリ単位の正確さで反応するリニアな動きは、「速く、楽しく、安全に」というインプレッサのテーマを究極の形で具現化したものであり、まさに、ピュアスポーツと称するにふさわしいものと言えます。

New AgeインプレッサSTiは、走りを愛するドライバーの誰もが楽しめるクルマとして、これまで以上の評価をいただけるレベルに仕上がったと確信しています。ぜひ一度実際にステアリングを握り、私たちが目指した「感動の走り」を味わうことで、その完成度の高さを体感していただきたいと思います。



車種展開 / ボディカラー展開



New Age IMPREZA WRX STi (オプション装着車)



New Age IMPREZA WRX STi type RA (17インチタイヤ仕様車)



New Age IMPREZA スポーツワゴン STi (オプション装着車)

車種展開

車型	WRX			スポーツワゴン
	STi	STi type RA		
グレード名			17インチタイヤ仕様車	16インチタイヤ仕様車
エンジン	2.0ℓ DOHC 16バルブターボ	2.0ℓ DOHC 16バルブターボ	2.0ℓ DOHC 16バルブターボ	2.0ℓ DOHC 16バルブターボ
トランスミッション	6MT	6MT	6MT	6MT
4WDシステム	ビスカスLSD付 センターデフ方式	ビスカスLSD付 センターデフ方式	ドライバーズコントロール センターデフ方式	ビスカスLSD付 センターデフ方式

カラ - 展開

	WRX			スポーツワゴン
	STi	STi type RA		
			17インチタイヤ 仕様車	16インチタイヤ 仕様車
WRブルーマイカ 超高彩度の顔料を用いた鮮烈なブルー。WRCで活躍するスバルワールドラリーカーのカラーリングを忠実に再現し、WRCイメージをストレートに再現します。	○	—	—	○
プレミアムシルバーメタリック メリハリのある陰影を特徴とする大径の新アルミ粒子を混ぜた、鮮やかで迫力あるシルバー。ピュアスポーツイメージを表現します。	○	—	—	○
ピュアホワイト スポーティイメージあふれる、無垢で透明感のあるホワイト。ボディの塊感を引き立てます。	○	○	○	○
ミッドナイトブラックマイカ ブラックボディのハイライトにブルーが走る、底色に青味を持たせたマイカカラー。インプレッサの若々しさ、軽快さに調和する、重さを感じさせない色調です。	○	—	—	—

エンジン

EJ20 2.0ℓ 水平対向4気筒
DOHC16バルブターボエンジン

エンジン出力および耐久信頼性のさらなる向上に加えて、アクセル踏み込みから全開に至るまでの過渡的な発生トルクについても入念なチューニングを行ない、走りのリアリティを向上させました。これにより、絶対的な速さのレベルアップはもちろん、その速さを意のままに操ることの楽しさをも生み出しています。

エンジンチューニングの内容

専用ECU(エンジン・コントロール・ユニット):専用チューニングのECUを搭載し、低中速域のトルクと高回転時のパワーを高めています。また燃料を微細化して燃焼を促進する多孔式フューエルインジェクターや排気系への空燃比センサーの追加などで、より高精度な空燃比制御を実現。出力性能、燃費、排出ガス浄化性能を高いレベルでバランスさせました。

セミクローズドデッキ型シリンダーブロック:大トルクに対応するため、ライナー部に補強のブリッジを追加。剛性を高めて微細な振動を抑え、ガスケットの劣化も防止しています。ガスケットは耐圧性、耐熱性、シール性に優れたメタル製を採用しました。

中空吸排気バルブ:動弁系の軽量化を図るとともに、排気バルブにはナトリウムを封入して冷却性を向上。連続高回転の際の過熱によるパワーダウンを防いでいます。

シムレスバルブリフター:中空バルブと合わせた動弁系の軽量化によって吹き上がりの良さを高めるとともに、許容回転数を引き上げました。

新型鍛造ピストン&コンロッド:大トルクに対応する強度アップを図るため全面新設計。フリクション低減のため、従来同様ピストンサイド部にモリブデンをコーティングしたほか、コンロッドはビッグエンドの締め付け方法を変更。ナットを廃止してコンロッド本体にボルト受けのねじ山を切り、ノックピンによる位置合わせを行なうことで、締め付け時の真円度を向上させています。

採用項目比較

	New Age インプレッサ STi	従来型 STi	New Age インプレッサ WRX NB(参考)
ECU	STi 専用(新設計)	STi 専用	NB 専用
高精度空燃比制御	○	×	○
セミクローズドデッキ型シリンダーブロック	○	×	×
ヘッドガスケット	メタル	メタル	メタル
房外吸気	○	×	○
赤チヂミ塗装インテークマニホールド	○	○	×
AVCS(アクティブ・バルブ・コントロール・システム)	○	×	○
TGV(タンブル・ジェネレーション・バルブ)	×	×	○
中空吸気バルブ	○	○	×
ナトリウム封入中空排気バルブ	○	○	×
バルブクリアランス調整方式	シムレスバルブリフター	インナーシム	アウターシム
鍛造ピストン(モリブデンコーティング)	○(新設計)	○	×
強化コンロッド	○(新設計)	○	×
空燃比センサー	○	×	○
低背圧マフラー	○	○	×
ターボユニット	大容量(新型)	大容量	標準
樹脂製アプレダブルシール	○	×	×
インタークーラー	超大型	標準	大型
インタークーラーウォータースプレー	○(4.2ℓタンク)	○(3.7ℓタンク)	×

低背圧マフラー:出力性能向上を目的に低背圧マフラーを採用。テールエンドにはハイパワーの象徴として、大口径100mmのSTiロゴ入りテールパイプを装着しています。

AVCS(アクティブ・バルブ・コントロール・システム)
吸気カムシャフトの位相を油圧でコントロールするAVCSを採用し、非過給領域から最大過給領域まで、あらゆる走行領域で吸入効率を向上。低中速域のトルクを増大させるとともに、全域での滑らかなトルクカーブを実現しています。

大容量シングルターボ

コンプレッサー本体とハウジングの隙間をシールするアプレダブルシールの材質を樹脂製に変更し、コンプレッサーがシールに当たっても傷つかない構造とすることで、実質的なクリアランスをゼロに設定。過給効率をさらに高めて、全域のトルクとパワーを向上させています。

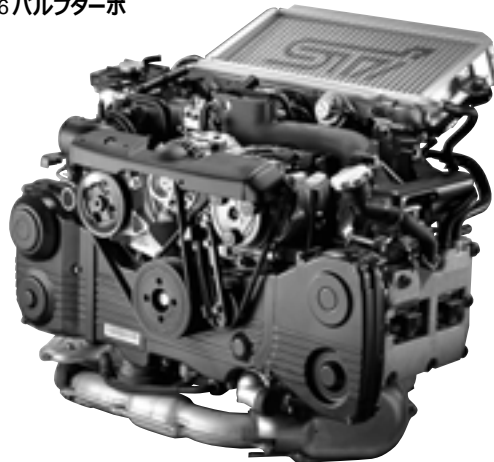
大容量インタークーラー

コア面積を従来のSTiシリーズに対して約50%拡大したインタークーラーを、重量バランスの点で有利なエンジン後方上部に前傾配置。房外吸気や大型エアインテークとの併用により冷却性能を高めています。インタークーラーダクトは耐熱・耐圧性に優れたアルミ&シリコンゴム製とし、可能な限りストレートな形状をとることで吸気効率を高めました。コア表面にはSTiのロゴマークが記されています。

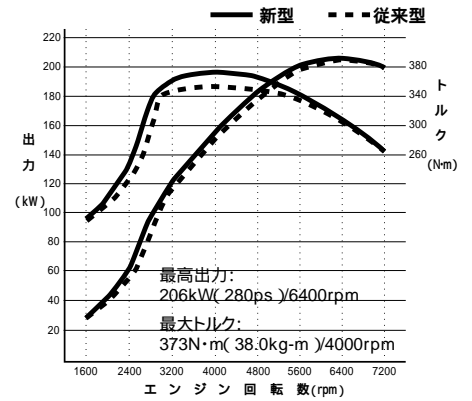
インタークーラーウォータースプレー

マニュアルモードに加え、ECUが必要に応じてスプレーを作動させるAUTOモードが選択可能です。タンク容量を従来の3.7ℓから4.2ℓへと増量したほか、注水口の口径を従来の1.5倍に拡大し、使い勝手を高めています。

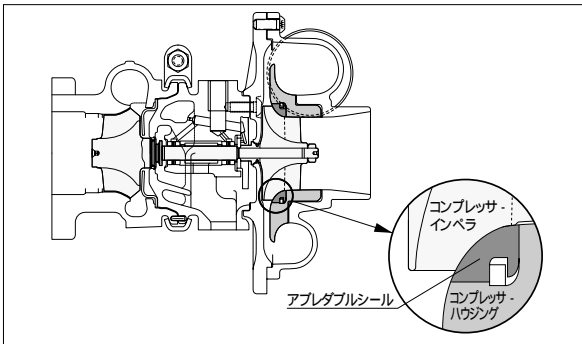
2.0L DOHC16バルブターボ



エンジン性能曲線新旧比較



樹脂製アブレダブルシール



セミクローズドデッキ型シリンダーブロック



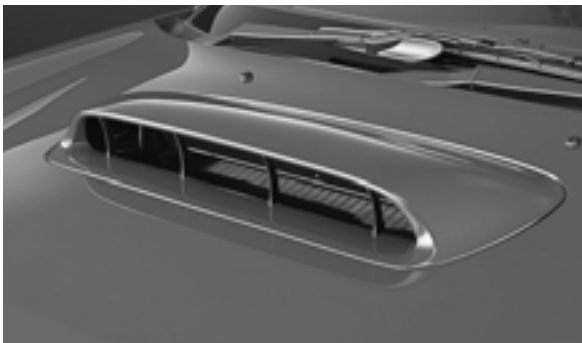
鍛造ピストン&コンロッド



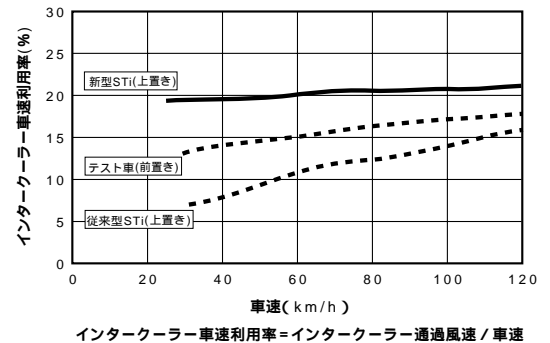
大容量インタークーラー



大型エアインテーク



インタークーラー車速利用率比較



ドライブトレイン

4WDシステム

車両の運動性能を左右する重量バランスの点で、圧倒的な優位性を発揮するスバル4WDシステム。そのポテンシャルの高さは、WRCでも遺憾なく発揮されています。New AgeインプレッサSTiでは、このシステムをさらに熟成させました。**センターデフ+ビスカスLSD方式4WD**:センターデフとビスカスLSDを組み合わせた、マニュアルミッションのスポーツ性を最大限に引き出すシンプルで軽量の4WDシステムです。前後輪への基本トルク配分を50:50に設定し、前後輪に回転差が生じた場合にはビスカスLSDが瞬時に差動を制限。前後輪へのトルク配分を自動的に変化させます。

ドライバースコントロールセンターデフ方式4WD(WRX STi type RA 16インチタイヤ仕様車):ドライバーが前後輪へのトルク配分比率を任意に変更できる、独自の4WDシステムです。フロアコンソールに設けたダイヤルによって、センターデフの差動をフリーからロックまで自在にコントロールすることで、路面状況や走りのスタイルに合わせて、理想的な駆動状態を選択できます。New AgeインプレッサSTiではトルクの増大に対応して、駆動力のバランスを最適化。前後輪への基本トルク配分を従来の35:65から45.5:54.5へと変更しています。なおサイドブレーキを引いた場合には一時的にデフをフリーにして、サイドブレーキターンなどの高度なテクニックが使えるようにしています。

リヤLSD(リミテッド・スリップ・デファレンシャル)

トルク感応型LSD“シュアトラック^{®*}”:スポーツドライビング時のトラクション性能を高めると同時に、滑りやすい路面でのアクセルオン時やエンジンブレーキ時の車両安定性を高めるシュアトラックLSDを、WRX STi type RA 16インチタイヤ仕様車を除く全車のリヤに装着しています。また、フロントデフにもWRX STi type RAに標準装着、WRX STiにオプション装着が可能です。

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

機械式LSD:より強力なトラクション性能とシャープな効きを発揮する機械式LSDをSTi type RA 16インチタイヤ仕様車に装着。さらにアグレッシブな走りを可能にしています。

6速マニュアルトランスミッション

エンジンの大トルクを確実に受け止める強度の確保と走りのポテンシャル向上、そして、さらに確実なシフトフィーリングを実現するため、クロスレシオの6速マニュアルトランスミッションを新開発しました。ギヤレシオ設定は、駆動力を最大限に引き出すことによって、スポーツドライビング時の速さと楽しさをフルに味わえることを目的に、標準型5速がカバーする範囲を6分割し、ギヤ比をクロス化したものとしています。

ケース:5速MTの左右2分割構造に対し、胴割型4分割構造として剛性を向上。主変速装置とハイポイドギヤ(フロントデフ)の間に隔壁を設けることで、出力軸の支持剛性を大幅に高めています。

変速機構:メインシャフトとドライブピニオンシャフトの2軸で平行配置される各ギヤを大径化して強度アップを図るため、2軸の芯間を従来比10mm拡大。さらなるトルクアップも視野に入れた強度を確保しています。

シフト機構:各シフトロッドをスライドボールベアリングで支持。またシフトアクセント部には、2重ボール構造のアクセントプランジを採用しました。さらに剛性を高めるため、シフトフォークは鋳鉄化し、シフトレバーのショートストローク化と合わせて、剛性感のある小気味良いシフトフィーリングを実現しています。

シンクロメッシュ機構:1&3速およびリバースにダブルコーンシンクロ、2速にトリプルコーンシンクロを採用。軽い操作感と確実なシフトを可能にしました。

リバースギヤ:リバースギヤを前方に配置し、6速化にともなう全長の増加量を最小限に抑制。リバースギヤの常時噛み合い化により静粛性を高めました。なお、リバース誤操作防止機構は確実性の高いスライダリング方式を採用。シフトレバーのリングを引き上げてリバースへシフトします。

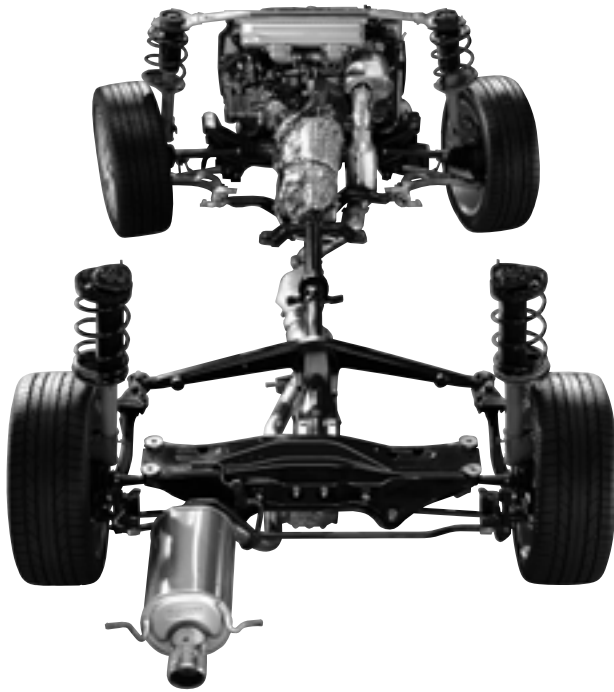
クラッチ:従来の230mmから240mmへとサイズアップし、容量を増しています。

潤滑系:潤滑性と冷却性を向上させるため、ケース内にオイルポンプを内蔵。さらにモータースポーツユースにも配慮し、オイルクーラーの設置も可能な設計としています。

新開発6MT / 従来型5MT ギヤ比比較

	1速	2速	3速	4速	5速	6速	後退	最終減速比
新型6MT	3.636	2.375	1.761	1.346	1.062	0.842	3.545	3.900
従来型クロスレシオ 5MT (WRX type RA STi Version VI)	3.083	2.062	1.545	1.151	0.825	—	3.333	4.444
標準型 5MT (参考) (New Age IMPREZA WRX NB)	3.166	1.882	1.296	0.972	0.738	—	3.333	4.444

シンメトリ4WDパワートレイン



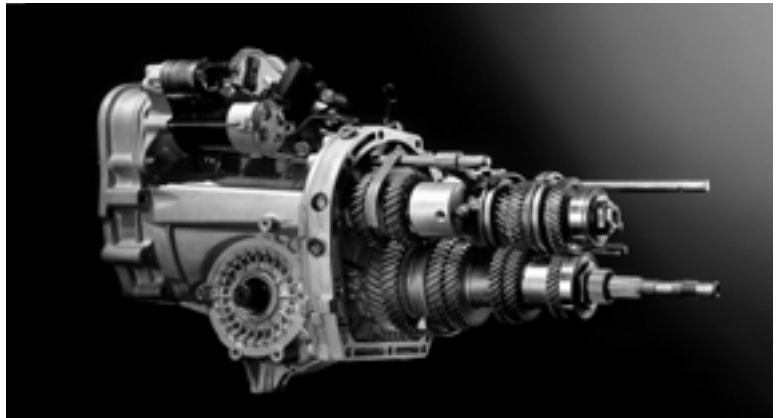
ドライバーズコントロールセンターデフユニット



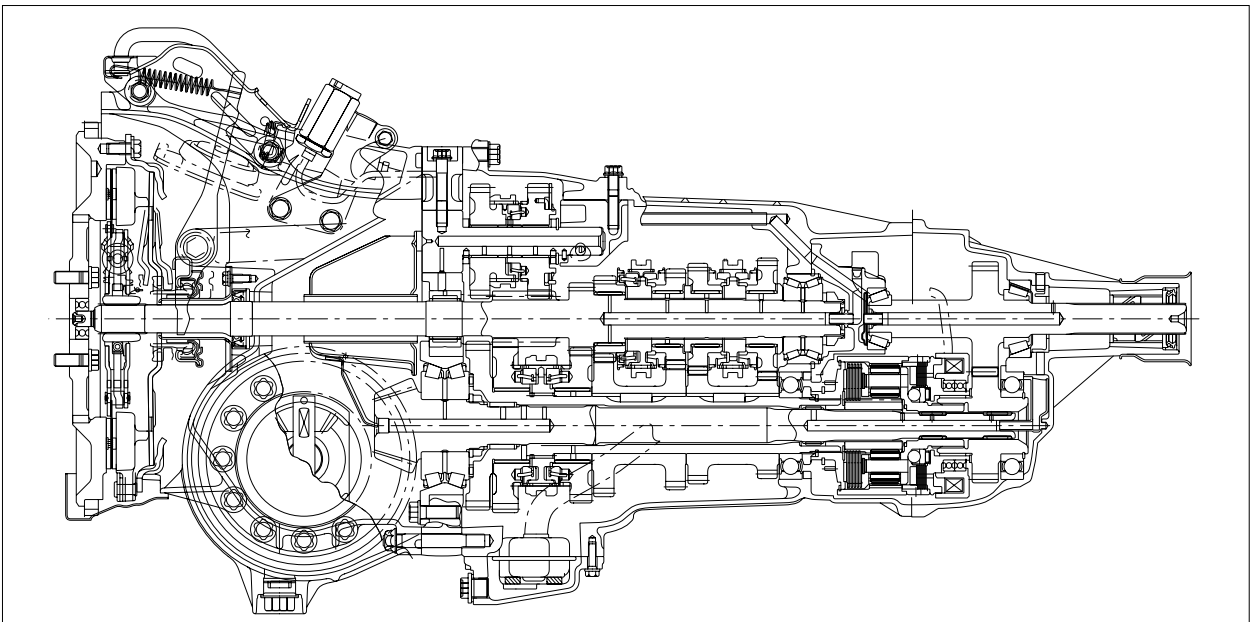
シフトノブ



6速マニュアルトランスミッション



6速マニュアルトランスミッション断面図



シャシー

4輪ストラット式サスペンション

コーナリング時の安定性を高める前下がりのロール軸設定を前提に開発を進めたほか、サスペンションのボディへの取り付け剛性を高めて不要な動きを抑止。倒立式ダンパーの採用とあわせて、ドライバーの意のままに操れる高度なポテンシャルと、走りの安心感を実現しています。

フロントサブフレームによる補剛:クロスメンバーを、サイドフレームとサブフレームではさみこむように配置することで、フロントサスペンションとボディを剛結化。ステアリング操作に対するレスポンスを高めています。

リヤクロスメンバーリジッドマウント構造:リヤクロスメンバーはメタルブッシュを介してボディに締結。これによりリヤサスペンションの剛性がさらに向上し、コーナリング時のレスポンスとグリップ限界を高めています。

倒立式ダンパー:通常のストラットサスに比べて約3倍の剛性が得られる倒立式ダンパーを採用。コーナリング時の安定性を確保するとともに、いかなる走行条件下でも、安定したダンピング特性を発揮します。

アルミ鍛造製フロントL型ロアアーム:軽量で強度に優れたアルミ鍛造製ロアアームを採用し、ハネ下重量を軽減しています。(WRX STiおよびWRX STi type RA)

リヤロールセンターの理想化

設計段階におけるリヤデフや燃料タンクの最適レイアウトによって、サスペンションジオメトリーを最適化。従来に対してリヤのロールセンターを40mm高めました。これによりコーナリング時にはリヤトレッドが動的に広がり、リヤのグリップ限界を大幅に向上させることができます。その結果、限界領域でのコーナリングにおいても、優れた安定性を発揮。絶対的な運動性能の高さに加えて、心ゆくまでドライビングを楽しむ上で不可欠な、安心感のある走りを実現しています。

STi専用ブレンボ社製ブレーキシステム

(WRX STiおよびWRX STi type RA 17インチタイヤ仕様車)

世界中のコンペティションフィールドで絶大な信頼を得ているイタリア・ブレンボ社と共同開発したブレーキシステムを採用。フロントに17インチベンチレーテッドディスク+異径対向4ポットキャリパー、リヤに17インチベンチレーテッドディスク+オフセット対向2ポットキャリパーを装着。ブレンボ独自の放熱効果に優れた断面形状を有するディスクローターと、剛性が高く軽量で放熱性の良いアルミ製キャリパーにより、圧倒的な制動力を発揮します。また、ドライバーの感覚に忠実な効き味を持たせるチューニングを施すことにより、安心感のあるブレーキとしています。

スーパースポーツABS

(WRX STiおよびWRX STi type RA17インチタイヤ仕様車)

フルタイム4WDとのマッチングに優れた、独自のチューニングを施した4センサー4チャンネルABSをベースに横Gセンサーを追加し、より高度な制御を実現しました。ブレンボ社製ブレーキシステムとの組み合わせにより、特に旋回時のブレーキングにおける操縦性と制動性能を高度にバランス。さらにEBD (エレクトロニック・ブレーキフォース・ディストリビューション) を装着し、ブレーキングや乗員数変化などによる前後輪の荷重変化はもとより、ハードブレーキングによる効きの変化にも対応して、後輪の制動力を制御することで前後ブレーキ力を最適配分。リヤタイヤのグリップを最大限に活かしたブレーキングを可能としています。

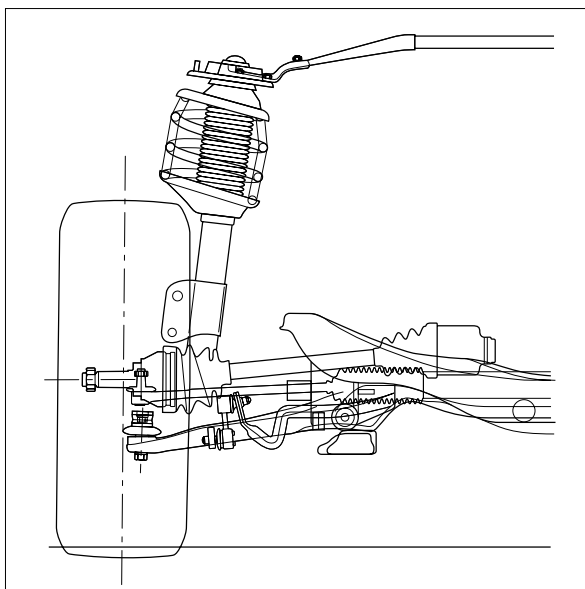
タイヤ&ホイール

WRX STi : スポーツ性能で定評あるブリヂストン® ポテンザ RE040 "225/45ZR17" タイヤをベースに専用開発。限界性能向上や車両との最適化を図ることで、ベースタイヤを大きく上回るポテンシャルを実現しました。アルミホイールはブレンボ社製ブレーキシステムに合わせた、専用デザインの力強いスポークタイプ リム幅7.5JJ オフセット53 を採用しています。

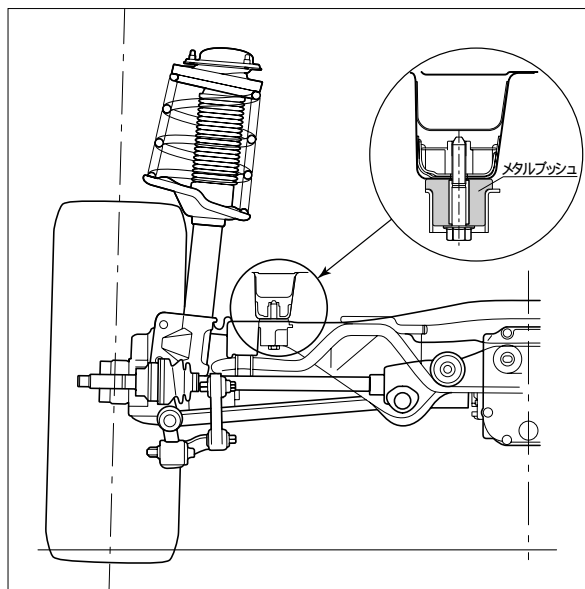
WRX STi type RA : 17インチタイヤ仕様車には、WRX STi 同様“ポテンザ RE040”をベースとした専用開発タイヤおよびホイールを、また16インチタイヤ仕様車には、モータースポーツのベース車両であることを考慮し、205/50R16 タイヤ&ホイールを採用しています。

スポーツワゴン STi :優れたグリップ性、操縦安定性、静粛性、転がり抵抗低減を高い次元でバランスさせた専用の215/45ZR17 タイヤを開発。5本スポークのアルミホイール(リム幅7.0JJ オフセット55)との組み合わせで採用しています。

フロントサスペンション



リヤサスペンション&クロスメンバー リジッドマウント



WRX STi 用
225/45ZR17 ボテンザRE040
タイヤ&ホイール

WRX STi type RA
16インチタイヤ仕様車用
205/50R16 タイヤ&ホイール

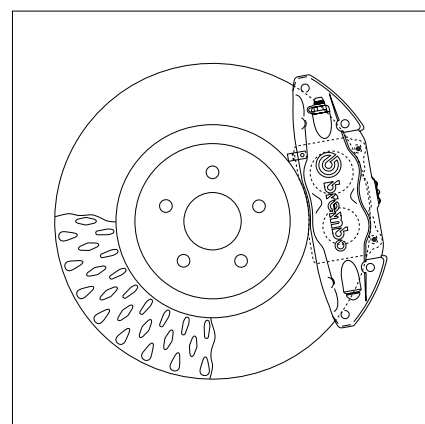
スポーツワゴン STi 用
215/45ZR17
タイヤ&ホイール



ブレンボ社製ブレーキシステム



ブレンボ社製ベンチレーテッドディスク断面図



安全

アクティブセーフティ

水平対向エンジン縦置きパワートレーンの優位性を基本に、高い限界性能の確保と限界領域での優れたコントロール性を徹底的に磨き上げることによって生み出された、トップレベルの走りのポテンシャルは、同時に、高度なアクティブセーフティの実現に結びついています。これは「走りを極めれば安全になる」というスバルの安全思想を実証するものと言えます。また、優れた視界設定、50mmの調整幅を持つスーパーシートリフター & チルトステアリングの採用によるドライビングポジション設定自由度の高さ、被視認性の確保といった点での入念な作り込みも、アクティブセーフティの向上に寄与しています。

パッシブセーフティ

キャビンを環状に強化して高度な乗員保護性能を実現した、新環状力骨構造ボディをベースとして、新たにフロントサブフレームやテールロードブランク材によるピラーを導入。優れた衝

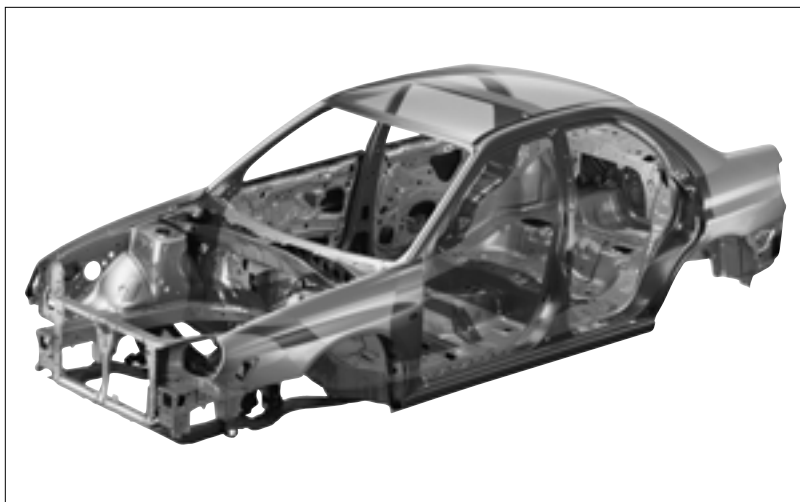
撃吸収性能と、走りの性能を高める上で不可欠な高剛性 & 軽量化を高い次元で両立させています。

フロントサブフレーム: 前面衝突の際、フロントサイドフレームとの時間差を持たせて衝撃を吸収し、さらにボディ各部の補強部位へ広範に衝撃エネルギーを伝達・分散。車両全体としてのエネルギー吸収性能を高めています。

車室内のパッシブセーフティ: 衝撃吸収インテリア、フロント3点式ELRシートベルトへのプリテンショナー & ロードリミッター機構の装備、SRSデュアルエアバッグにより、万一の際の乗員保護性能を高めました。またリヤ左右席にはALR機構付3点式ELRシートベルトに加え、ISO FIX*チャイルドシート対応機構を設置。簡便で確実なチャイルドシートの固定を可能にしています。

* ISO FIX: ISO(国際標準化機構)規格のチャイルドシート固定方式。使用できるのはインプレッサ用として認可を受けたISO FIX対応チャイルドシートのみです。

新環状力骨構造ボディ



フルラップ衝突試験



フロントサブフレーム



デュアルSRSエアバッグ





インストルメントパネル: 走りのためのインテリアを追求しました。オフブラックカラーのインストルメントパネルに、メタル調塗装を施したセンターパネルやエアダクトを配置するとともに、丸型モチーフをリズミカルに用いることで、質感の高いスポーティ感あふれるコクピットを生み出しています。

メーターパネル: STiロゴ(夜間点灯)入り大型タコメーターをセンターに配して視認性を高めたメーターパネル。タコメーターには新たにREVインジケーターを設けました。

REVインジケーター: ドライバーが設定したエンジン回転数に達したことをランプおよびブザーで知らせ、シフト操作を促します。設定回転数はタコメーター部のノブを回すことによって、2000rpmからレブリミットの8000rpmの間で、100rpm単位で任意に設定できます(走行中は設定変更できません)

専用フロントバケットシート: 表皮に鮮やかなブルーのエクセーヌ®*とブラックジャージを使った、ホールド性の高い専用シートです。メイン部のエクセーヌ®にはデインプレ加工、肩部&腿部にはキルト加工を施し、シートバックにSTiロゴを刺繍。スポーティさを強調しています。また、リヤシートにはトリコットとジャージを使用しています。

*エクセーヌ®はフロントシートのみ。エクセーヌ®は東レ株式会社の登録商標です。

主な仕様・装備



HID ロービームランプ (メーカー装着オプション)

ルーフベンチレーター (WRX STi type RA): WRカーを彷彿させるデザインのルーフベンチレーター。エアコンレス車の換気性を高める効果もあります。

フロントストラットタワーバー: 富士重工業の航空宇宙部門のノウハウを採り入れたタワーバー。チタン製パイプとトラス構造のアルミダイキャストリーンフォースメントによって、高い強度と軽さを両立しました。

STi 専用大型アンダーカバー: 空力性能向上のために、トランスミッション下部までをカバーするアンダーカバーを採用。車外音の低減にも効果を発揮します。

アルミ製スポーツペダル: 微妙なペダルワークを可能にするため、滑り止めのパッドを装着したアルミ製ペダル&フットレストを採用しました。

アンサーバック機能付電波式リモコンドアロック WRX STi およびスポーツワゴン STi: 解錠後、15秒間ルームランプが点灯。ハザードランプの点滅により視覚的に施錠・解錠が確認できます。キーブレードはSTiオリジナルデザインです。

[]は16インチタイヤ仕様車

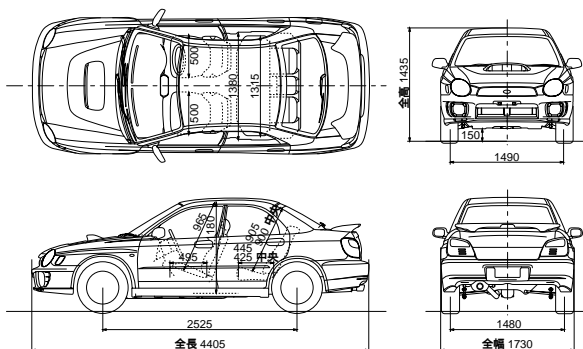
車名・型式 車種	スバル・GH-GDB		スバル・GH-GGB
	WRX STi	WRX STi type RA	SPORTS WAGON STi
寸法・重量	4WD		
全長×全幅×全高 (mm)	4405×1730×1435		4405×1695×1460
室内長×室内幅×室内高 (mm)	1890×1380×1180		1845×1380×1200
ホイールベース (mm)	2525		
トレッド [前] / トレッド [後] (mm)	1490 / 1480	1490 / 1480 [1485 / 1475]	1465 / 1455
最低地上高 (mm)	150		
車両重量 (kg)	1430	1400 [1380]	1430
乗車定員 (名)	5		
車両総重量 (kg)	1705	1675 [1655]	1705
性能			
最小回転半径 (m)	5.4		
燃料消費率 (km/ℓ)	10.4		
10・15モード燃費 (運輸省審査値)	10.4		
主要燃費向上対策	可変バルブタイミング		
ステアリング			
歯車形式	ラック&ピニオン式		
ギヤ比	15:1	13:1	15:1
懸架装置			
前輪 / 後輪	ストラット式独立懸架 / 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 (信力装置付)		
前ブレーキ / 後ブレーキ	ベンチレーテッドディスク / ベンチレーテッドディスク		
駐車ブレーキ形式	機械式後2輪制動		

*「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(自工会調べ)となります。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ってきます。

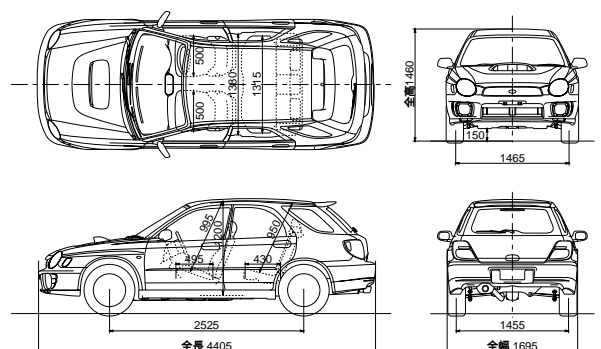
エンジン		トランスミッション	
型式・種類	EJ20・水平対向4気筒 BOXER J2.0ℓ DOHC 16バルブAVCS(可変バルブタイミング機構)ターボ	変速機形式	6MT:前進6速 後退1速
内径×行程 (mm)	92.0×75.0	変速比(第1速)	3.636
総排気量 (cc)	1994	変速比(第2速)	2.375
圧縮比	8.0	変速比(第3速)	1.761
最高出力(ネット) [kW(ps)/rpm] *	206(280)/6400	変速比(第4速)	1.346
最大トルク(ネット) [N・m(kg-m)/rpm] *	373(38.0)/4000	変速比(第5速)	1.062
燃料供給装置	EG(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)	変速比(第6速)	0.842
燃料タンク容量 (ℓ)	60	変速比(後退)	3.545
燃料種類	無鉛プレミアムガソリン	減速比	3.900

*psおよびkg-mの数値は換算値です。エンジンの出力表示には、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「ネット」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「グロス」より15%程度低い値(自工会調べ)となります。無鉛プレミアムガソリンが入手できない時は無鉛レギュラーガソリンを使うことができますが、エンジン性能は低下します。6MT=6速マニュアルトランスミッション。

4面図(単位:mm) WRX STi



4面図(単位:mm) スポーツワゴン STi



広報資料

2000年10月24日

発行 富士重工業株式会社 広報部

〒160-8316 東京都新宿区西新宿1-7-2 スバルビル 広報部直通 TEL03-3347-2024 FAX03-3347-2295

なお、紙面掲載時のお客さまお問い合わせ先については、「最寄りの販売会社、またはフリーダイヤル 0120-052215」をお願い申し上げます。