



SUBARU

Confidence in Motion

PRESS INFORMATION



WRX S4 / WRX STI

WRX S4 / WRX STI

Press Information

2014年8月25日

富士重工業株式会社 広報部

〒150-8554 東京都渋谷区恵比寿1-20-8 エビスパルビル 広報部直通 TEL 03-6447-8777 FAX 03-6447-8107

なお、紙・誌面掲載時のお客様からのお問い合わせ先は、最寄りの販売会社、または「SUBARUお客様センター」スバルコール 0120-052215 として下さいますようお願い申し上げます。

CONTENTS

- 02 PGM メッセージ
- 04 コンセプト／商品特長
- 06 ラインアップ／パッケージ
- 08 エクステリア
- 12 インテリア
- 16 コンフォート & コーティリティ
- 18 STI 専用デザイン
- 20 パワーユニット① WRX S4
- 22 パワーユニット② WRX STI
- 24 ボディ&シャシー
- 30 セイフティ



Pure Power in Your Control

パワーとコントロールの究極バランスを目指して

パワーとコントロールの追求

WRXの3文字は、スバルにとってはもちろん、走りの楽しさを知るスバルファンにとっても、特別な意味を持っています。それは言うまでもなく、スバルのスポーツスピリットの象徴であり、突出したスポーツ・パフォーマンスを持つモデルに冠せられる記号だからです。

歴代のWRXが追求してきたもの。それは本物のスポーツセダンのみが実現する、絶対的な速さと操ることの楽しさをともに提供することでした。では、本物のスポーツセダンの資質とは何でしょうか。新型WRXの開発にあたり、私たちはそれをパワーとコントロールという二つの要件を高次元でバランスさせることと位置づけました。

パワーとは数値的なものだけでなく、速く走るために最適なエンジンパワーの特性や、そのパワーを確実に路面に伝える駆動システム、コーナリング時の限界Gの高さを含む、すべての要素です。そして、コントロールとは、そのパワーをドライバーが意のままに操れることを意味します。この二つの要件を、極限まで追求することを新型WRXシリーズのコア・コンセプトとして、私たちは“Pure Power in Your Control”というコンセプトワードを設定しました。

BOXERターボを核とするSymmetrical AWDの熟成、ボディの軽量化と剛性向上、そしてシャシー性能の徹底的な強化など、細部に至るまで入念な見直しを図ることで、新型WRXは、私たちの理想を余すことなく実現した、本物のスポーツセダンとしての進化を遂げたのです。

走りの楽しさから生まれるスポーツの快感

パワーとコントロールを高次元でバランスさせた、スバルが理想とする本物のスポーツセダンのみが提供することのできる価値。それは幅広いシーンで味わえる、走りの楽しさ、操ることの喜び・快感です。そして、それはまさに、道具(スポーツギア)を使うフィジカルスポーツの楽しさと同質だと私は考えます。例えば、スキー、サーフィン、自転車…。いずれのスポーツも、道具を手足の延長として自在に操ることで、より自由に、より速く、より遠くまで移動することが可能になります。もちろん、使われる道具が優れた性能を発揮することで、より大きな喜びと快感を得られることは言うまでもありません。クルマも同様です。本物のスポーツセダンは、ドライバーの技量や使用環境に応じて、コンペティションからフィットネスレベルまで、あらゆるシーンで運転の楽しさとスポーツの快感を生み出すことができるのです。

新型WRXシリーズを走らせる時、ドライビングはスポーツになります。スポーツを愛するすべての人々に、クルマを走らせる楽しさを提供すること。これこそが、まさに新型WRXシリーズの提供する、最大の価値に他なりません。

新時代を切り拓くスポーツセダンの新提案「WRX S4」

この「パワーとコントロールの究極バランス」を追求した今回の新型WRXで、私たちは走りを楽しんでいたWRX STIに加え、新しい時代にふさわしい新提案のスポーツセダンを投入します。それが「WRX S4」です。

「WRX S4」は、WRXの名にふさわしい走りのパフォーマンスはもちろん、上質な乗り味や時代が求める環境性能、スバルが誇る先進の安全技術、そして仕立ての良い内外装などを高次元で融合。本物志向のお客様にも納得していただける付加価値を備えたクルマです。

従来のスポーツセダンの枠を超えたこの新提案によって、スバルのAWDスポーツを象徴する「WRXシリーズ」の走りの楽しさを、より広く、より多くのお客様にお届けし、スポーツセダンの新時代を切り拓いていきたいと願っています。



スバル商品企画本部
プロジェクトゼネラルマネージャー
高津 益夫

スポーツを愛する全ての人にクルマを走らせることの愉しさを Pure Power in Your Control

さまざまなスポーツにおいて、使われる道具が優れた性能を発揮することで、人は、より大きな喜びと快感を得られます。それはドライビングでも同様です。

新型WRXシリーズでは、パワーとコントロールの究極バランスを追求し、

意のままに操れるハンドリング性能を徹底的に磨き、圧倒的なパワーを活かした走りが愉しめるようにしました。

シリーズのラインアップは2種。

新世代にふさわしい性能・機能を備えた、新提案のスポーツセダン「WRX S4」と

モータースポーツ直系の走りを目指した、スバル究極のピュアスポーツモデル「WRX STI」です。



新型 WRX シリーズがユーザーに提供する価値

Brand [ブランド]

スバルAWDスポーツのトップモデルを所有する誇りと喜び

- WRX はモータースポーツのために生まれた、スバルスポーツスピリットの象徴
- モータースポーツシーンで数々の勝利を獲得してきた伝説を有する、スポーツセダン

Performance [性能]

ピュアスポーツと同等のパフォーマンスを自在に操る愉しさ

- BOXER ターボ+シンメトリカル AWD がもたらす絶対的な速さを意のままに操る愉しさ
- ピュアスポーツと肩を並べる究極のハンドリング性能を実現

Package & Design [パッケージ&デザイン]

多様なシーンで使えるセダンパッケージと走りの良さを予感させるデザイン

- 日常ユースからモータースポーツユースまで、あらゆるシーンで使いやすいセダンパッケージ
- 速さと高機能を全身で表現した、クラスを超えた車格感を感じさせるデザインと造りの良さ

Safety [安全性]

安心と信頼を支える優れた全方位の安全性能

- スバルの「安心と愉しさ」を支えるコア技術「シンメトリカル AWD」と高いシャシー性能による、優れた危険回避性能
- 世界トップレベルの実力を備えた、スバルならではの優れた衝突安全性能
- 見晴らしが良く、運転しやすい、優れた視界性能

WRX S4

WRXの名にふさわしい圧倒的な加速性能と環境性能を高次元で両立。
上質な走りとはスバル最新の安全技術を融合させた新提案のスポーツセダン。

■ エンジン：2.0リッター ハイパフォーマンス「DIT」[221kW(300PS) / 400N・m(40.8kgfm)] ■ トランスミッション：スポーツリアトロンニック

WRX S4 独自の魅力

新世代のスポーツセダンにふさわしい環境性能と先進の安全技術

- 知的で先進的なスポーツ & エコドライブを可能にする DIT+スポーツリアトロンニック
- 安全性能をさらに向上させた、先進の運転支援システム「EyeSight(ver.3)」を採用



WRX STI

長年にわたって磨かれ、進化を続けてきたAWDピュアスポーツの最高峰。
モータースポーツ直系のパフォーマンスを追求した、究極の走りのモデル。

■ エンジン：2.0リッター ハイパワーターボ [227kW(308PS) / 422N・m(43.0kgfm)] ■ トランスミッション：専用 6MT

WRX STI 独自の魅力

モータースポーツシーンで鍛えあげられた戦闘力

- 300PSを超える圧倒的な動力性能と信頼性を備えた 2.0リッターハイパワーターボエンジン[EJ20]+6MT
- ドライビングスタイルに合わせて最適な駆動力配分が選択できる DCCD 方式 AWD





新提案のスポーツセダン「WRX S4」と、スバル究極のピュアスポーツモデル「WRX STI」の2種類をラインアップしました。

WRX S4

圧倒的な加速性能と環境性能を両立するとともに、優れたハンドリング性能、上質な走りを実現。先進の運転支援システム「EyeSight(ver.3)」も標準装備した新提案のスポーツセダン。

2.0GT EyeSight

エコカー減税対象



主要メカニズム&装備

- 2.0リッター ハイパフォーマンス“DIT”
- スポーツリアトロンニック
- VTD AWD
- SI-DRIVE(3モード)
- 225/45R18タイヤ(ダンロップ)
- 18インチアルミホイール(ガンメタリック塗装)
- LED4灯ロービーム
- ファブリックシート(レッドステッチ)
- 運転席10ウェイ&助手席8ウェイパワーシート
- 本革巻ステアリングホイール(レッドステッチ)
- パドルシフト
- 電動パーキングブレーキ
- EyeSight(ver.3)
- SRSサイドエアバッグ+SRSカーテンエアバッグ
- 運転席ニーエアバッグ

- トランクリップスポイラー【メーカー装着オプション】
- 本革シート(ブラック、レッドステッチ。フロントシートヒーター、シートポジションメモリー付)【メーカー装着オプション】

2.0GT-S EyeSight

エコカー減税対象



(2.0GT EyeSight の仕様装備に加えて)

主要メカニズム&装備

- ビルシュタイン製ダンパー(フロント獨立)
- 18インチアルミホイール(ハイラスター塗装)
- 本革シート(ブラック、レッドステッチ。フロントシートヒーター、シートポジションメモリー付)【メーカー装着オプション】
- 大型リヤスポイラー【メーカー装着オプション】
- トランクリップスポイラー
- アルカンターラ/本革シート(レッドステッチ)

WRX STI

スバルの究極のピュアスポーツモデルを正常進化。ハンドリング性能をさらに磨き上げ、大幅なポテンシャルアップを実現。

STI



主要メカニズム&装備

- ハイパワーターボエンジン[EJ20]
- 専用6MT(ロッド式)
- DCCD方式-AWD
- SI-DRIVE(3モード)
- 245/40R18タイヤ(ダンロップ)
- 18インチアルミホイール(ガンメタリック塗装)
- プレンボ製フロント/リヤベンチレーテッドディスクブレーキ
- 大型リヤスポイラー【メーカー装着オプション】
- 本革シート(ブラック、レッドステッチ。フロントシートヒーター、シートポジションメモリー付。運転席10ウェイ&助手席8ウェイパワーシート)【メーカー装着オプション】
- フロントヘリカルLSD
- リヤトルセンLSD
- アルカンターラ/本革シート(STIロゴ入り、レッドアクセント、レッドステッチ)
- STI専用本革巻ステアリングホイール(STIロゴ入り、レッドステッチ)
- SRSサイドエアバッグ+SRSカーテンエアバッグ
- 運転席ニーエアバッグ

STI Type S



(STI の仕様装備に加えて)

主要メカニズム&装備

- ビルシュタイン製ダンパー(フロント獨立)
- BBS製鍛造18インチアルミホイール(ハイラスター塗装)
- 大型リヤスポイラー
- 本革シート(ブラック、レッドステッチ。フロントシートヒーター、シートポジションメモリー付。運転席10ウェイ&助手席8ウェイパワーシート)【メーカー装着オプション】



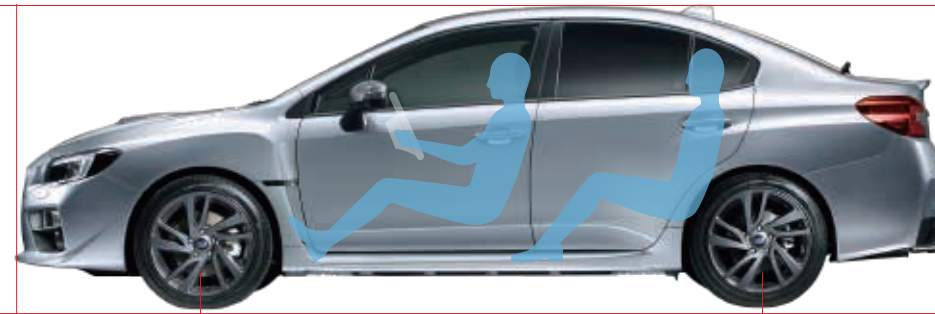
ファーストカーとしても満足できる、優れた実用性。セダンパッケージならではの居住性と積載性にもこだわりました。

ボディサイズ&居住性

全高 1475mm(+5mm)[※]

[※]ルーフアンテナを含む高さ。ルーフ高は1465mm(-5mm)。

()の数値は現行型との差



ホイールベース 2650mm(+25mm)

ショルダールーム 1412mm(+20mm)

全長 4595mm(+15mm)

全幅 1795mm(±0mm)

走りのためのディメンションを意識したボディの中に、大人4人が余裕をもって乗れ、移動の時間を愉しめるよう、十分な居住スペースを確保しました。ドアの構造やトリム形状を工夫することで、室内長・幅ともに拡大し、肩周りや肘周りにゆとりを持たせて、快適に走りを楽しめる空間を作り上げています。特に後席には、従来型WRX STIに対するホイールベース延長分25mmをすべて割り当てました。さらにフロントシートの背面形状や、車体構造の工夫により、寸法以上に広々とした居住スペースを実現。セダンならではのボディスタイルとあわせて、多様な使い方に応えられる、実用性と快適性の高いパッケージとしています。



■ 車両寸法比較	新型 WRX	従来型 WRX STI
全長 [mm]	4,595	4,580
全幅 [mm]	1,795	1,795
全高 [mm]	1,475 [※]	1,470
ホイールベース [mm]	2,650	2,625

[※]ルーフアンテナを含む高さ。ルーフ高は 1465mm。

視界設定

走りはもちろん、安全性や開放感を高める上でも重要なポイントとなる視界については、各ピラーの配置・形状の最適化を行ないました。前方視界については、ドアに内蔵したフロントクォーターウィンドウやドアマウント式のサイドミラー、ターボグリルを含めたフロントエンジンフードのデザインなどにより、死角を減らしました。また、後方についても、ピラー設定に加えて格納式のリヤヘッドレストを採用するなど、良好な視界を確保しています。



スバルの走りのフラッグシップにふさわしい、「究極のドライビングパフォーマンス」を表現しました。

■ フロントデザイン

ワイド&ローを強調したスポーティなフロントマスク。よりアグレッシブで精悍な力強いデザインとしました。

スバル車の象徴的なデザインモチーフをベースに、新時代にふさわしいデザインへと進化させ、スポーツモデルにふさわしい、精悍で力強い表情を作り上げました。

ノーズコーン形状の採用によりフロントバンパーからグリル、フロントフードまで一体感のあるデザインとしました。



バンパー下部両サイドに配されたフォグランプカバーがワイド&ローを強調。低く身構えるようなフォルムにより、スバルならではの低重心と優れた走行安定性を表現した、走りの良さを感じさせるデザインです。

横基調で薄型のシャープなヘッドランプは、ボディ幅いっぱいの位置にレイアウト。これにより、ワイド&ローを表現しました。



■ サイドデザイン

流れるようなシルエットと大きく張り出した前後のフェンダーを組み合わせ、マッシュで力強い走りと洗練された上質なイメージを表現しました。

現行型に比べて下端を約200mm前方へ移動したAピラー、トランクへとスムーズにつながるCピラーにより、流れるようなシルエットを作り上げました。

空気抵抗を抑えたフォルムにより、従来型WRX STIに対してCd値を約10%向上させました。



ホイールアーチとタイヤのクリアランスを最小限に抑え、ホイールの大きさとタイヤの存在感を強調。走行性能の高さを表現しました。



フロントフェンダー下部にはモールド内蔵のガーニッシュを採用して、上質感を表現するアクセントとしました。またガーニッシュ後部にはメッシュの開口を設けて圧倒的なスポーツ性を感じさせるデザインとしました。

大きく張り出したマッシュなフェンダーは前後のドアに滑らかにつながる形状とすることで塊感のあるフォルムを実現。これにより強靱な足回りが生む高い走行性能を表現するとともに、洗練されたイメージを演出。完成度の高い造形としました。

■ リヤデザイン

トランクルームの存在感を強調したフォルムにより、スポーツセダンらしいリヤビューを作り上げました。

スポーティなハイデッキスタイルのトランクリッド。ルーフから続く滑らかなラインとトランクルームの存在感を強調したフォルムにより、セダンならではの質感とスポーツ性を表現しました。



リヤコンビランプをボディ幅いっぱいにレイアウトして、ワイド感を強調しました。

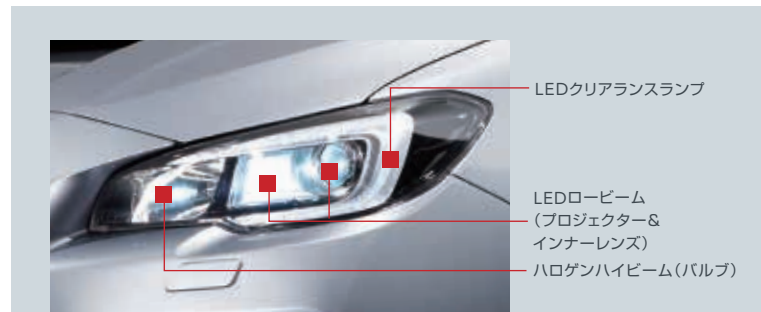
エクステリアの各パーツは、空力性能や視界性能など、機能性を追求。究極の走りを追求したモデルにふさわしいパフォーマンスを予感させるデザインとしました。

フロント周り

スバルのスポーツスピリットを象徴する精悍なフロントマスク

LED ヘッドランプ

クリアランスランプでハイビームランプとロービームランプを囲むとともに、ブラックベゼルを採用。スバルらしいシャープで精悍なイメージをホークアイモチーフにより表現しました。さらにクリアランスランプとロービームランプにはLEDを採用し、デザインのクオリティと同時に照射性能を高めています。LEDは点灯してすぐに最大出力を発揮可能。トンネル進入時など周囲が急に暗くなった場合でも、瞬時に視界を確保できるため安全性にも優れています。



フロントフード

軽量のアルミ製のフロントフードを採用。キャラクターラインの位置を最適化し歩行者保護性能と視認性を高めるとともに、ダイナミックかつシンプルなデザインとしました。ターボグリルはフード側を大きく彫り込むことで高さを抑え、視界を確保するとともに、形状の最適化により、車速を利用した吸気の効率化を図っています。またフロントフードにはガステーを採用し、軽い力でフードを開けられるようにしてメンテナンス性を高めています。



フロントバンパー&フロントグリル

フロントバンパーはスバル車の特徴的なデザインモチーフである、ヘキサゴングリルを取り囲むような立体的なデザインとしました。ノーズコーンタイプのフロントバンパーの採用により、フロントグリルを正面から見やすいデザインとすることで、スタビリティとスポーティさを表現。また、バンパーサイドのエッジと下部を、空力性能を高める形状として、デザイン性だけでなく機能性も高めています。



さらに大型のヘキサゴングリルは、メッシュタイプを採用してポテンシャルの高さを表現。グリルの周囲をボディ色とすることで、ボディと一体感を持たせたスポーティなフォルムを作り上げました。

フォグランプカバー

フロントバンパーに大型フォグランプカバーを採用。ブラックの樹脂部分には幾何学シボを加え、上質感とスポーティさを表現しました。またターンランプを内蔵させることで、ヘッドランプをすっきりとした薄型の精悍なデザインとしています。



サイド周り

足周りの存在感を強調し、走りのパフォーマンスを表現

サイドシルスポイラー

前後ホイールアーチ間に一体成形のサイドシルスポイラーを採用。面が連続する一体感ある造形とすることで、スポーティで押し出し感の強いデザインとしました。さらに断面形状を工夫することでサイドシルが足に当たりにくく、汚れを気にせずにスムーズに乗り降りできるように配慮しています。



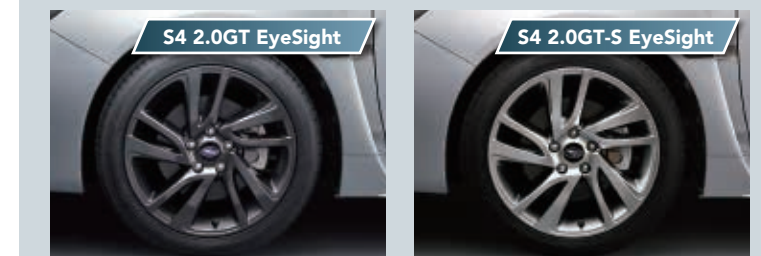
ルーフアンテナ

シャークフィンタイプの採用により、流麗なルーフラインを際立たせ、スタイリッシュなサイドビューを実現しました。



18インチアルミホイール

軽量・高剛性の18インチアルミホイールを新開発。操縦安定性の向上を狙い、従来型WRX STI同様に、PCDを114.3mmとしました。S4では5本スポークのタービン形状を採用。カラーも、2.0GT EyeSightでは足元を引き締めてスポーティさを強調するダークガンメタリック塗装、2.0GT-S EyeSightでは上質感を高めるハイラスター塗装を施し、明確なキャラクター付けを行ないました。



リヤ周り

セダンならではの質感とスポーツ性を融合

リヤコンビランプ

テール&ストップランプにLED光源を採用し、被視認性向上と合わせて省電力化も実現しました。ターンランプをテール&ストップランプで囲むヘッドランプ同様のデザインモチーフにより、ワイド感を表現。コーナー部は空力性能を向上させつつフェンダーのワイド感を強調させるデザインとしています。



トランクリップスポイラー(S4のみ)

ルーフからトランクリッドへと続くなめらかなラインを損なわない、シンプルなリップタイプを採用。小型軽量化するとともに、形状の工夫により空力性能を高め、Cd値も向上させました。(2.0GT EyeSightにメーカー装着オプション。2.0GT-S EyeSightに標準装備)



リヤバンパー

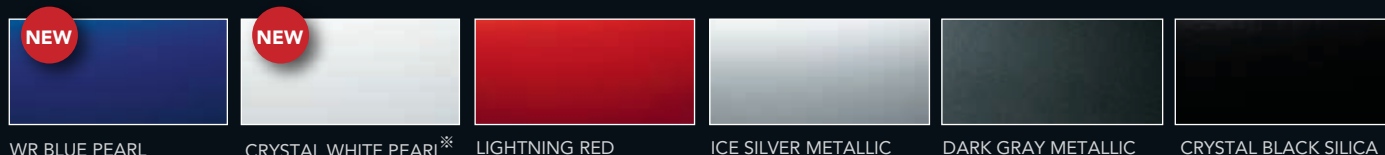
フロントバンパー同様のシャープなコーナーエッジ形状や、リヤ下面へのディフューザー形状の採用などにより、空力性能を高めるとともに、ワイド感と迫力のあるダイナミックなデザインとしました。

マフラーカッター

4本出しのツインデュアルタイプのマフラーを採用。従来型よりも存在感を高めることで、ワイド感と低重心を強調しました。

BODY COLOR

スバルの走りのフラッグシップとして「力強さ」と「クオリティ」を併せ持つ、究極のスポーツモデルにふさわしいカラーをラインアップしました。



※は有料色。30,000円高(消費税抜)

ドアを開けた瞬間にドライバーの気持ちを日常から切り離し、走りのマインドを駆り立てる、エモーショナルなコックピットを実現しました。

■ コックピット

カーボン調の加飾パネルや金属調アクセントにより、WRXシリーズの高いポテンシャルを質感高く表現しました。



■ インパネ加飾パネル

インパネセンターや、運転席・助手席前には、精緻なパターンのカーボン調パネルを採用し、ポテンシャルを質感高く表現しました。

■ 金属調アクセント

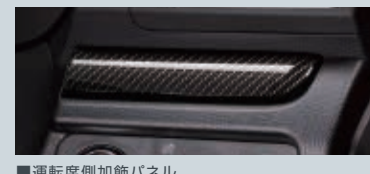
サイドベンチレーショングリルの外周や、ヒーターコントロールダイヤル、メーターリング、シフト周りなど、各所に金属調アクセントを配置。ブラック基調のインテリアをシルバーの輝きにより引き締めました。

■ サイドシルプレート

ステンレス製のサイドシルプレートを採用し、フロントドア開口部の質感を高めました。

■ ソフトパッド

インパネやドアトリムなど、乗員が触れる部分にはソフトパッドを用いて、触った時の質感を高めました。特にインパネセンターバイザーはソフト表皮巻とすることで見た目の質感も高めています。



■ シート

ホールド性の高いフロントシート。リヤシートは広い居住空間に加え、デザインの質感も高めています。



■ フロントシート

特別感と『WRXシリーズの伝統』を感じさせるバケットタイプのスポーティシートを採用。メイン部には滑りにくい表皮材を使用するとともに、各部のサポートを強化して機能性も高めています。特に肩周りはフィット感にこだわった形状とするとともに、レッドステッチを加えてスポーティさを強調。『スポーツセダンらしさ』を強く表現したデザインです。また S4 には運転席 10 ウェイ & 助手席 8 ウェイパワーシートを全車に採用し、快適性を高めています。

■ リヤシート

全ての乗員にハイパフォーマンスな走りを快適に愉しんでいただけるように、リヤシートのホールド性にも十分配慮しました。フロント同様に、メイン部とサポート部で硬さの異なるパッドを組み合わせることで、乗り心地の良さとホールド性を両立させています。

■ 機能性と触感に優れた専用アルカンターラシートを採用。インパネ周りにソフト素材とレッドステッチを追加して、質感を高めました。

S4 2.0GT-S EyeSight



クルマを意のままに操るために操作性を追求したステアリング&シフト。
 情報表示系もハイパフォーマンスカーにふさわしい、高い機能性を実現しました。

操作系

S4 専用

握り心地にまで徹底してこだわった操作系。
 上質な感触が走りへの期待感を高めます。

■ ステアリングホイール(パドルシフト付)

ステアリングホイールは小径化するとともに、リング下端をカットしたスポーティなDシェイブを採用。大型の金属調アクセントにより、力強さを感じさせるデザインとしました。グリップ部分の断面を太くするとともに、表皮にディンプル加工を施し、握り込んだ際の手応えをよりスポーティなものにしました。これにより握った瞬間から走りの期待感を高める、スポーツセダンにふさわしいステアリングを実現しました。またS4全車にパドルシフトを採用し、マニュアルモード時の操作性を高めています。

■ シフトレバー

レッドステッチを施したレザー調のシフトブーツを採用。周囲にピアノブラック調仕上げと金属調アクセントをあしらいスポーティさと上質感を表現しました。グリップヘッドには本革素材を用いるとともに、上からでも横からでも握りやすい形状とすることで、幅広い範囲で正確な操作ができるようにレイアウトを最適化。これにより、ステアリング同様にスポーティかつ上質な操作感を実現しました。

■ 電動パーキングブレーキ & ヒルホールドスイッチ

S4全車に電動パーキングブレーキを採用。スイッチはセンターコンソール中央の操作しやすい位置にレイアウト。ハンドブレーキと同様の自然な感覚で操作できるようにしました。またパーキングブレーキスイッチの横にヒルホールドスイッチをレイアウト。坂道発進の際に使いやすようにしました。

■ アルミパッド付スポーツペダル(AT タイプ)

アルミの輝きによりスポーツマインドを刺激するスポーツペダルを採用。室内の上質感とスポーティさを高めています。



メーター

走りの期待感を高めるレッドイルミネーション。
 高機能のメーターパネルには「おもてなし」の演出も備えました。

■ メーターパネル

ドライバーが乗り込んだ際に、最初に目にするメーターパネルはレッドイルミネーションを採用して走りの期待感を高めるデザインとしました。また、文字盤は奥行きを感じさせる立体的な形状とし、機能性の高さと同質感を表現しました。

■ マルチインフォメーションディスプレイ

メーターパネル中央には3.5インチカラー液晶のマルチインフォメーションディスプレイを採用。燃費やECOゲージに加え、SI-DRIVEやEyeSightなどの表示を集中させ、ドライバーに必要な情報がひと目でわかるようにしました。

■ ウェルカム演出

ドライバーがクルマに乗り込み、ドアを開けると、メーターのマルチインフォメーションディスプレイにWRXのサイドビューを表示する、「おもてなし」の演出を新採用しました。



マルチファンクションディスプレイ

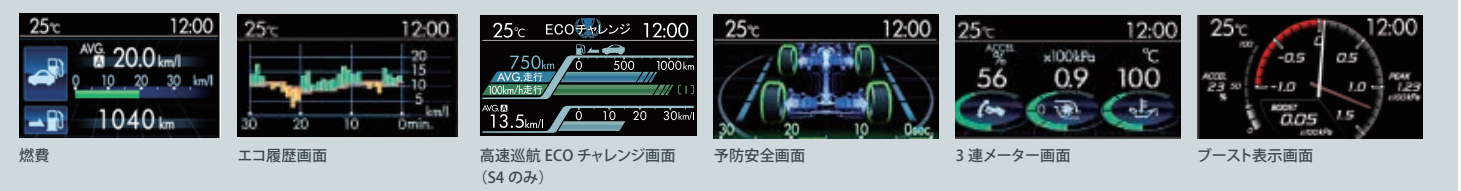
MFD(マルチファンクションディスプレイ)の機能性をさらに向上。
 ブースト表示画面も追加して、走りの愉しさをいっそう高めました。

■ ブースト表示画面

WRXらしいコンテンツとして大型のブースト表示を新設定。アクセル開度、ブースト圧、ブースト圧ピーク値をアナログ/デジタルの両方で表示します。スポーツ走行等での計器としての使用はもちろんのこと、空気の吸入量により燃料消費を把握することで省燃費走行にも効果を発揮します。



MFDを通じたクルマとのコミュニケーションにより、クルマとの時間がより愉しくなるようなコンテンツを用意しました。



上質なセダンとしての快適さや使い勝手を高める装備を充実させました

■ コンフォート&ユーティリティ

居住性に優れた快適な室内空間。

左右独立温度調整機能付フルオートエアコンやUSB電源など快適・便利なアイテムを充実させました。

■ ドア周りの居住性向上

フロントドアはインナーリモートハンドルを窓肩から下方に移すことで、乗員の肩や肘周りのスペースを確保。また、アームレストの幅や長さを限られた室内の中で最大化。傾きや形状なども最適化し、ゆったりと使えるようにしているのでロングドライブでも快適です。



■ フロントドアトリム & アームレスト

■ スライド式フロントセンターアームレスト(S4のみ)

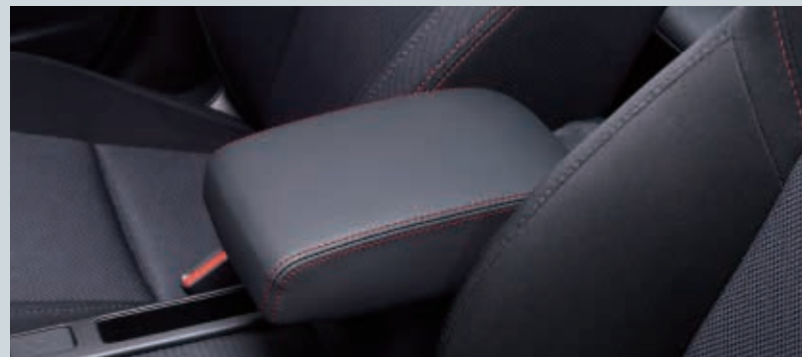
アームレスト内部のクッションの厚さと硬さを最適にチューニングすることでソフト感を高めて、快適に運転できるようにしました。



■ リヤドアトリム & アームレスト

■ 左右独立温度調整機能付フルオートエアコン

左右席の温度を個別に調整できる、デュアルタイプのエアコンを全車に標準装備。3連ダイヤル式のスイッチを採用し、運転中にも操作がしやすいようにするとともに、設定温度などの情報表示はMFDで行ない、少ない視線移動で確認できるようにしました。



■ フロントセンターアームレスト
ドアトリムとセンターアームレストにはレッドステッチを施すことで造形に立体感を持たせ、上質感を表現しました。

■ オールウェザーバック

(S4 2.0GT-SおよびSTI type Sに標準、その他のグレードにメーカー装着オプション)

日差しの強い日でも紫外線をほぼカットするスーパーUVカットフロントドアガラスと、雨天時でもクリアな視界を確保する撥水加工フロントドアガラス、フロントワイパーデアイサーをセットにしました。



■ 左右独立温度調整機能付フルオートエアコン
夜間の照明には、メーターパネル同様に走りのマインドを刺激するレッドイルミネーションを採用。スポーティさと先進性を感じさせるデザインとしています。



■ スーパーUVカットフロントドアガラス

■ USB電源

スマートフォンを始めとするデジタル機器の充電に便利なUSB電源をセンターコンソールのフロントに2口設置。



■ フロントUSB電源
電源ポート周りのパネルをアイボリーにすることで、視認しやすいようにしました。

■ キーレスアクセス&プッシュスタート

キーレスアクセス&プッシュスタートを全車に標準装備。アクセスキーは新デザインを採用し、質感を高めました。

■ キーシステムの性能向上

キーレスアクセスまたはリモコンドアロックによる解錠の際、運転席のみをアンロックする「セレクトアンロック」機能の設定を可能にして、セキュリティ性を向上しました。また、トランクオープナーのスイッチにより操作する「暗証コード式キーレスエントリー機能」を初めて採用しました。



■ プッシュスタートスイッチ

■ 新型アクセスキー

■ 大容量トランクルーム

トランクルーム容量は460L (VDA法)。従来型WRX STI比で+40Lの大容量を確保するとともに、荷物と干渉しない収納式のヒンジ機構を採用しています。加えて大型スポイラー装着車でもトランクリッドがスムーズに開閉できるよう、操作力の低減を図っています。



■ トランクルーム

■ 6:4分割可倒式トランクスルー

車体構造の最適化により、ボディの剛性を高めながら、長尺物を積み込むためのトランクスルーを採用。ハイパフォーマンスセダンのイメージを覆すユーティリティを実現しました。リヤシートバックを倒すだけで、トランクから後席エリアまでをワンフロアの広いラゲッジスペースにできるので、愛用のサーフボードやロードバイクなどを安心して室内に積載できます。

トランクスルーは6:4分割が可能。機能性に優れたトランクスルーにより、様々なスポーツも楽しんでいただける、走りだけでない「スポーツ」が楽しめるクルマに仕上げました。



■ 6:4分割可倒式トランクスルー



WRX STI

STI ならではの究極の走りのパフォーマンスをアピールする、専用エクステリア&インテリア。



Photo:WRX STI type S



■ STIフロントオーナメント

フロントグリルに専用オーナメントを配置。特別感を演出しています。



■ 18インチ鋳造アルミホイール

ガンメタリックの18インチ鋳造アルミホイールを採用。従来型に対して剛性を15%向上させながら、軽量化も実現しました。



■ 18インチBBS製鍛造アルミホイール(STI Type S専用)

BBS製の鍛造ホイールはSTIの鋳造ホイールに対し、同等の剛性を保ちながらさらに1本あたり1kgの軽量化を実現。



■ STIフェンダーガーニッシュ

フロントフェンダーのアクセントとして、STIエンブレムを配した金属調のガーニッシュを装着しました。



■ 大型リヤスポイラー

空力性能を高める大型リヤスポイラーを設定しました。(STI Type Siに標準装備、STIにメーカー装着オプション)



■ STIリヤオーナメント

フロントグリル同様、リヤエンドにも専用オーナメントを配しました。



■ STI 専用インテリア

走りのマインドを刺激する、レッドの加飾を効果的に使うとともに、シルバーやメッキなど金属調パーツにより上質感と引き締まったスポーティさを表現。スバルの走りの究極のモデルにふさわしいインテリアデザインに仕上げました。



■ 専用メーターパネル

280km/hオーバーまでスケールが刻まれたスピードメーターが圧倒的なポテンシャルを感じさせるSTI専用デザイン。オーバーレヴを防ぐ、REVインジケーターも装備しています。



■ ヒーターコントロール

ヒーターコントロールの3連ダイヤルスイッチをレッドの塗装で縁取り、センターパネルのアクセントとしました。



■ STI専用バケットシート(アルカンターラ/本革)

アルカンターラと本革を組み合わせた、機能性と上質感に優れた専用シート。ヘッドレストにSTIロゴの刻印を施し、車外からでもそのハイパフォーマンスが一目で分かる、特別なシートに仕上げました。また、センターアームレストの表皮にもアルカンターラを採用して上質感を高めています。



■ インパネセンターバイザー

S4 2.0GT-S EyeSight同様に、インパネセンターバイザーにソフト表皮を巻き、レッドステッチを施すことで質感を高めました。



■ 専用ドアトリム(フロント)

ドアトリムはアームレストとアームレストサイドの表皮にアルカンターラを採用。触り心地を良くして、質感を高めています。



■ 専用ステアリングホイール

サテンメッキの加飾とSTIエンブレムにより、スポーティさと質感を高めた専用ステアリングホイールを採用。グリップ部分にはS4同様にディンプル加工を施し、スポーティな握り心地を実現しました。



■ 専用フロントコンソール/専用シフトノブ&シフトブーツ

シフト周りにはカーボン調のパネルとサテンメッキリングを組み合わせたときに、センターパネルのサイドには金属調の加飾を施し、STIのパフォーマンスと上質感を表現。さらにSTIロゴ照明やシフトノブ、シフトブーツのステッチなど、レッドのアクセントにより、スポーツマインドを刺激する演出を行ないました。



■ 専用サイドシルプレート

サイドシルのステンレスプレートにはSTIのロゴを入れ、特別感のあるデザインとしました。

2.0リッターハイパフォーマンス“DIT”& スポーツリニアトロニックを搭載。
扱いやすいハイパフォーマンスを発揮する、新世代スポーツユニット。

2.0リッター ハイパフォーマンス“DIT” FA20

新世代のスポーツセダンにふさわしい動力性能と時代が求める環境性能を両立させた2.0 BOXER 直噴ターボを搭載。

動力性能と環境性能を高いレベルでバランスさせた2.0リッター直噴ターボエンジンをベースに、レブリミットの高回転化や、STIと同等の吸排気圧力損失低減などを行なって高性能化。2.0リッターでありながら、従来のSTI A-lineの2.5リッターターボエンジンを上回るハイパワーを実現。新世代のスポーツセダンであるWRX S4にふさわしいパワーユニットへと進化させました。扱いやすいハイパフォーマンスは、ドライバーのスキルや走行状況を選ばない、誰にでも走りを楽しめるものとなっています。

①燃費性能向上の取組み

■ 新型電流センサー採用

バッテリーの充電状態を適正に管理するために、バッテリーの充電電流、電圧、温度の計測精度を向上させた新型センサーを採用しました。各種計測データに基づきオルタネーターの発電量を制御し、バッテリーの充電状態を管理します。

■ 新型オルタネーター採用

高効率の新型オルタネーターを採用して、燃費の向上を図りました。これに伴いプーリー径をφ55mmからφ52.5mmに小径化して静粛性も向上させました。

②出力特性向上の取組み

■ エンジン回転数の高回転化

強化バルブスプリングの採用により、レブリミットを現行レガシィ2.0GT DITの6100rpmに対して、6500rpmへと引き上げ。より高回転まで気持ちよく吹き上がる、スポーティなエンジンへと進化させました。

③走りの質感向上の取組み

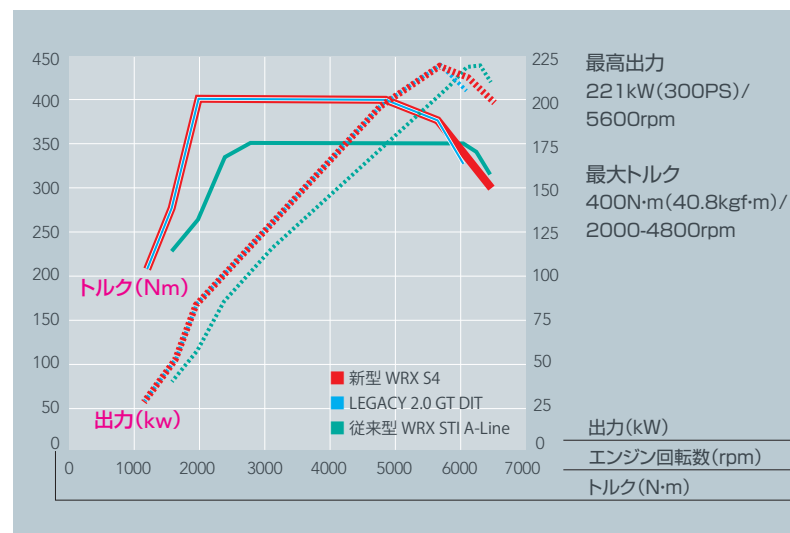
■ 液体封入式エンジンマウント採用

エンジンマウントには高減衰が可能な液体封入式を採用。エンジンの振動をしっかりと抑えることで乗り心地を向上させ、走りの質感を高めています。



型式・種類	FA20 水平対向4気筒 2.0リッター-DOHC 16バルブデュアルAVCS
内径×行程(mm)	86.0×86.0
排気量(cc)	1998
圧縮比	10.6
最高出力【ネット】[kW(PS)/rpm]	221(300)/5600
最大トルク【ネット】[N・m(kgf・m)/rpm]	400(40.8)/2000-4800
燃料供給装置	筒内直接燃料噴射装置
燃料種類	無鉛プレミアムガソリン
JCO8燃費(km/ℓ)	13.2 (国土交通省審査値)
低排出ガス車認定レベル	平成17年基準75%低減

※燃費はインテリジェントモード時の数値です。



スポーツリニアトロニック

2.0リッターハイパフォーマンス“DIT”のポテンシャルを最大限に引き出しながらドライバーの意のままに操ることができるスポーツリニアトロニック。

2.0リッターハイパフォーマンス“DIT”の高出力に対応したスポーツリニアトロニックを採用。ダイレクトかつレスポンスに優れた変速特性や、圧倒的なハイパワーを自在に操る8速マニュアルモード、など、走りの愉しさをいっそう高める制御を採用しています。Dレンジのままパドルシフトを操作すると、一時的にマニュアルモードに切り替わるテンポラリーマニュアルモードも採用しています。

スポーティな変速特性

■ オートステップ切り替え無段変速採用

Dレンジ時、SI-DRIVEで「I」または「S」を選択すると、アクセル低開度時は無段変速、アクセル高開度時はステップ変速とする制御を採用。車速の伸びとエンジン回転の伸びに違和感がない、自然な変速とステップ変速により、リニアで軽快な走りが愉しめるようにしました。

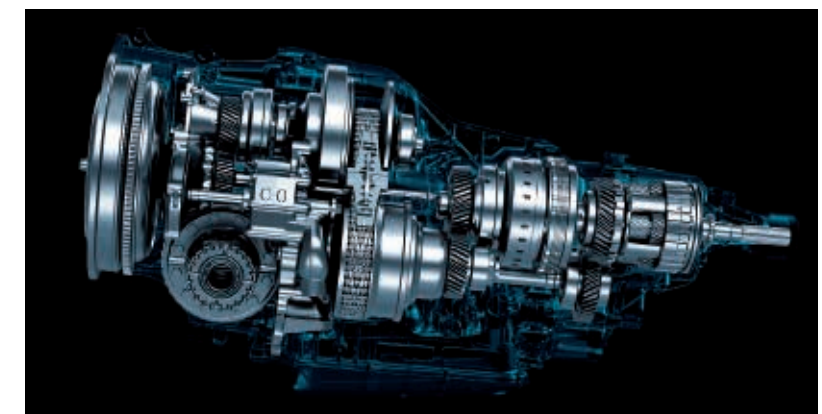
■ 8速クロスレシオの採用

「S#」選択時、8速ステップ変速となります。1段ごとの変速比の差を小さくしたクロスレシオにより、エンジンのパワーバンドをより有効活用できるようにして、スポーティな走りが愉しめるようにしました。

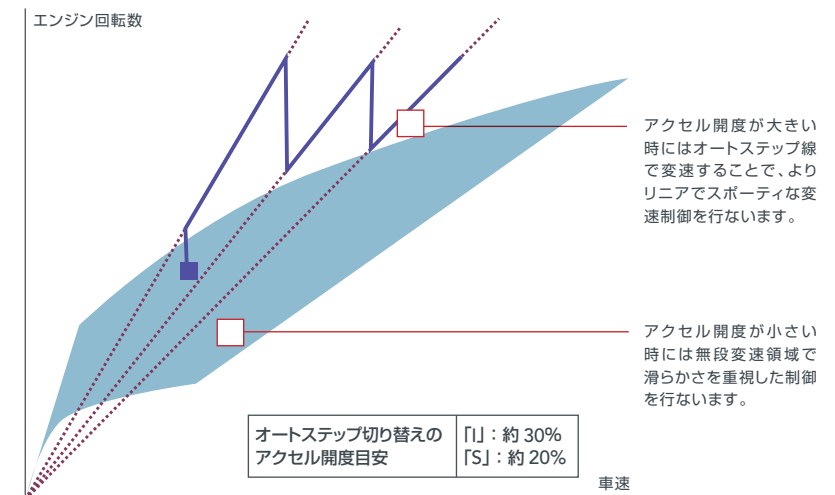


■ マニュアルモードの変速速度向上

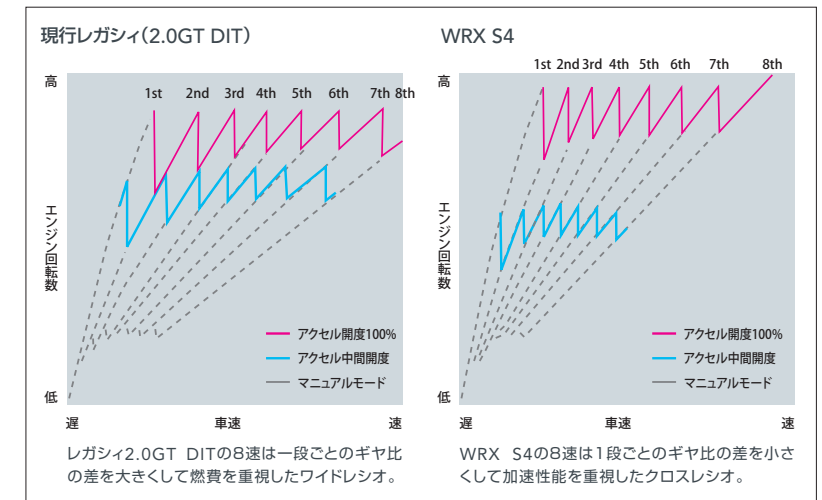
マニュアルモード時の変速速度をさらに高めて、ドライバーの意思に俊敏に反応する応答性の高いトランスミッションとしました。



■ 「I」、「S」時のオート変速特性イメージ
..... オートステップ線 ■ 無段変速領域
■ を始点とした時のステップ変速のイメージ



■ 「S#」時のオート変速特性比較



モータースポーツ直系の EJ20 ハイパワーターボ と専用 6MT を搭載。
スバル AWD スポーツの頂点に立つ究極の走りを実現しました。

2.0リッター ハイパワーターボ EJ20

長年にわたってモータースポーツシーンでの勝利を支えてきた
スポーツユニットEJ20ハイパワーターボを搭載しました。

WRX STIには、長年にわたってその性能と信頼性を磨いてきたEJ20ハイパワーターボを搭載。よりエキサイティングな走りを求めるドライバーの期待に応えるため、加速レスポンスをさらに向上させ、究極のスポーツユニットと呼ぶにふさわしいエンジンに進化させました。優れた出力/トルク性能など高度なスポーツ性と同時に、227kw(308PS)の最高出力を自在にコントロールできる扱いやすさも実現。日常走行からモータースポーツシーンまで、幅広い状況でハイパフォーマンスを操る愉しさを体感できます。

① 加速性能の向上

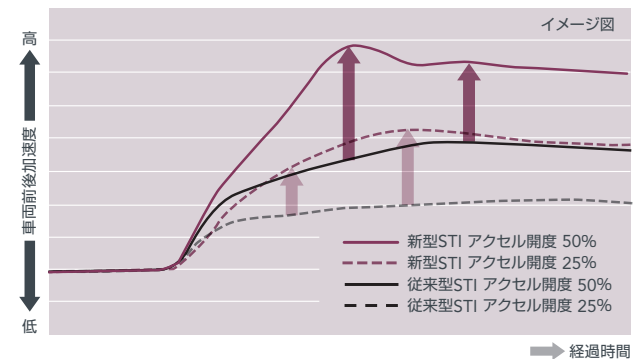
■ ECU 制御の緻密化

ECUの制御内容を変更し、過給圧制御などをより緻密に行なうようにチューニングしました。これにより環境性能はそのままに、加速レスポンスを大幅に向上させました。

■ 加速特性の変更

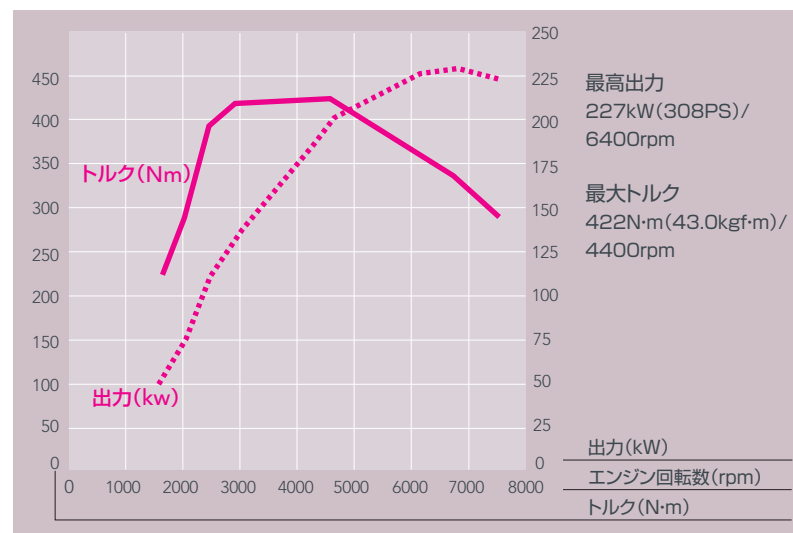
アクセルをわずかに踏み込んだ状態から、鋭く力強い加速が得られるように、加速特性を変更。新型WRX STIはアクセル踏み込み量25%で従来型の50%を超える加速度を発揮。最高出力とトルク特性は不変ながら、SI-DRIVEのいずれのモードにおいても加速の軽快感を高めています。ドライバーの加速の意思に対して、車両がより素早く反応する俊敏性を高めると同時にコントロール性も高い次元でバランスさせることで、走りのポテンシャルを総合的に高めています。

■ SI-DRIVE Iモードでの加速レスポンス向上イメージ



型式・種類	EJ20 水平対向4気筒 2.0リッターDOHC 16バルブ デュアルAVCS
内径×行程(mm)	92.0×75.0
排気量(cc)	1994
圧縮比	8.0
最高出力【ネット】[kW(PS)/rpm]	227(308)/6400
最大トルク【ネット】[N・m(kgf・m)/rpm]	422(43.0)/4400
燃料供給装置	EGI
燃料種類	無鉛プレミアムガソリン
JCO8燃費(km/ℓ)	9.4 (国土交通省審査値)
低排出ガス車認定レベル	平成17年基準50%低減

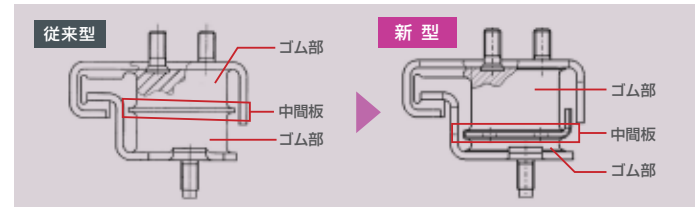
※燃費はインテリジェントモード時の数値です。



② 操縦安定性の向上

■ エンジンマウント

エンジンマウントの中間板位置やゴム部分のバネ特性チューニングにより、減衰特性を最適化。コーナリング時などの際にクルマの動きに合わせて発生するパワーユニットの動きの軸を、エンジンの重心に可能な限り近づけました。これによりパワーユニットの無駄な動きを抑制し、操舵に対する応答性を高めています。



■ SI-DRIVE

エンジン特性を切り替えて3つの個性を生み出す
SI-DRIVE (3モード)を採用しました。

MT車としての操作性を追求し、SI-DRIVEスイッチをシフトレバー近くのセンターコンソール部にレイアウト。DCCDスイッチも近くに配置して操作系を集中させることで、自然な感覚で操作できるレイアウトにしました。



■ 専用6速MT

STI専用6MTをさらに進化。
シフトの操作感と正確さをいっそう高めました。

高トルクに対応するWRX STI専用の6MTをさらに進化。スポーティな車両に適した操作性と、滑らかさと節度感を併せ持つ心地良いシフトフィーリングを実現しました。また、走りの質感向上を狙いに、振動の抑制と静粛性向上を図っています。

■ ディテントの追加とチューニング最適化

メインロッドに新たにディテント(戻りどめ)を追加して、シフトレバーのニュートラルポジションを明確化。ニュートラルポジションにおけるシフトのガタツキを抑えました。これによりシフト操作と同時にシフト荷重が立ち上がり、シフトを入れた時の高い節度感と吸い込まれるような滑らかさが従来以上に高まっています。また各シフトロッド上のディテントのプロフィールを最適化して、全てのシフトポジションで滑らかさと節度感の両立を図りました。

■ リバースシフト時の質感向上

リバースアイドルギヤのシザーズギヤのスプリングを最適にチューニングすることで、よりしっかりとギヤが噛み合うようにしました。これにより不快なギヤの歯打ち音を低減し、振動・騒音を抑えて質感を高めました。

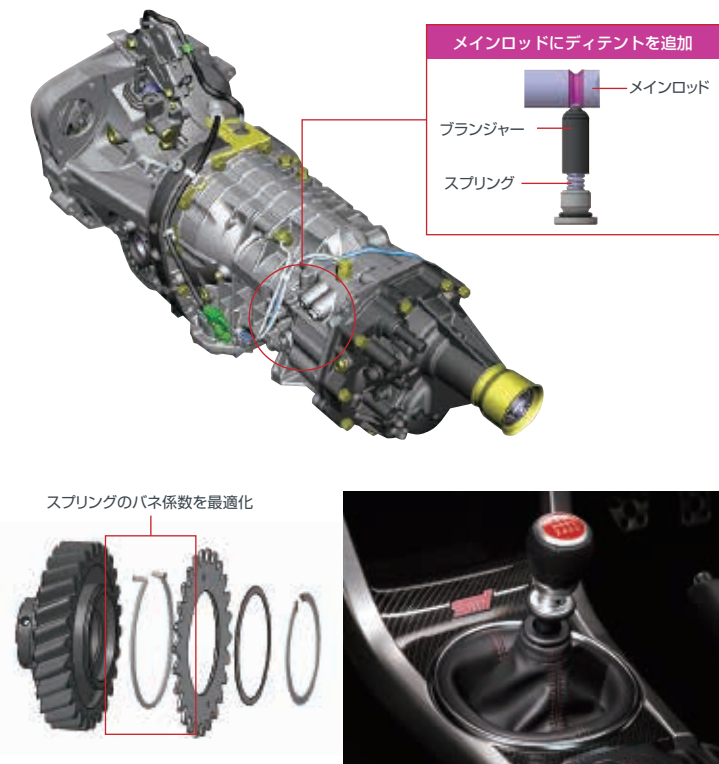
③ 環境性能への取り組み

■ TGV搭載

排出ガス浄化と燃費の両立を狙い、タンブルジェネレーションバルブ(TGV)を搭載。領域に応じてバルブを開閉することによって、最適なタンブル流を発生させ、環境性能と出力性能を両立しました。

■ 2次エアポンプ搭載

従来型に引き続き、2次エアポンプを搭載。未燃焼ガスの再燃焼により、触媒の早期活性化を促すことで、平成17年基準50%低減(JCO8CH)排出ガス性能と出力性能を両立しました。



圧倒的なパワーを意のままに操る、新時代の”走りの愉しさ”に向け、ボディ&シャシーを徹底ハンドリング性能を革新的なレベルにまで引き上げています。

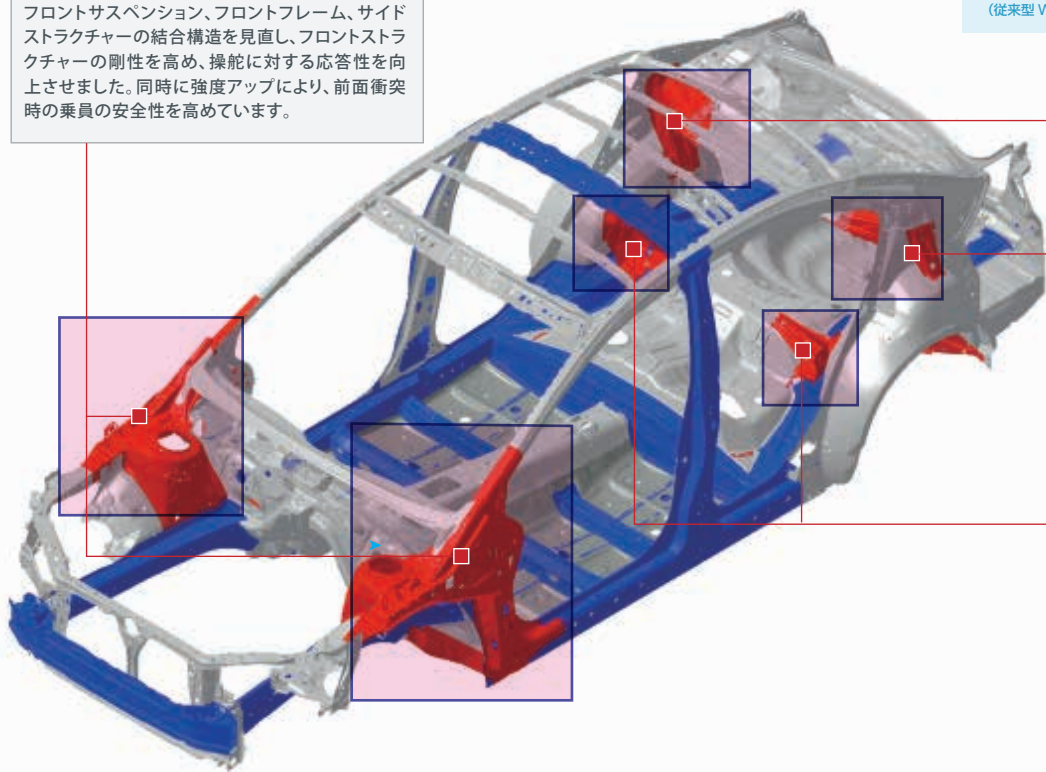
ボディ

徹底した剛性強化や軽量化などにより、走りのポテンシャルをさらに高い次元へと引き上げるとともに、振動・騒音対策なども行ない質感向上も図りました。

すべての基本となるボディは、各結合部を中心に徹底的に強化しました。高強度・高剛性のボディ骨格で足回りをしっかり動かせるようにすることで、意のままに操れる俊敏な動きと質感の高い走りを実現しています。

車体のねじり・曲げ剛性の向上

Aピラー周りと**フロントバルク**の補剛
フロントサスペンション、フロントフレーム、サイドストラクチャーの結合構造を見直し、フロントストラクチャーの剛性を高め、操舵に対する応答性を向上させました。同時に強度アップにより、前面衝突時の乗員の安全性を高めています。



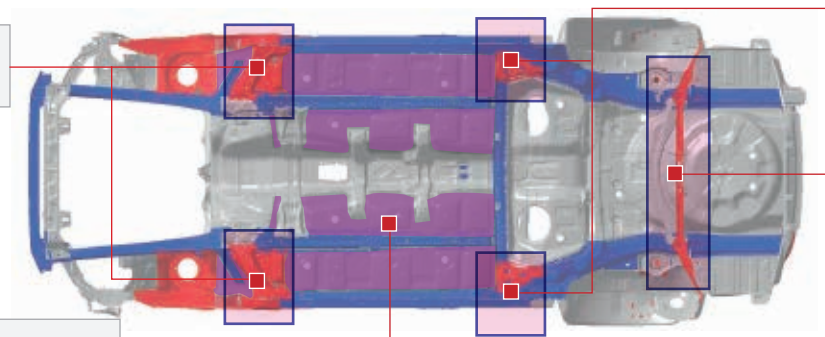
ねじり剛性係数 (従来型 WRX STI 比) **40%** 以上向上
曲げ剛性係数 (従来型 WRX STI 比) **30%** 以上向上

リヤシェルフの補剛
リヤシェルフ周りの剛性を高めてボディの変形を抑制します。

リヤフロアとリヤバルクの補剛
サスペンションからの入力をスムーズに伝達させるようにして乗り心地を向上。リヤフロアのシートの取り付けブラケットを車体側面と結合させることで車体の剛性を高めるとともに、後席の乗り心地を向上させています。

床下部材の補強

トルクボックス大型化により
フレーム間の結合強化



リヤフレームとフロントフロア、サイドシルとの結合部強化

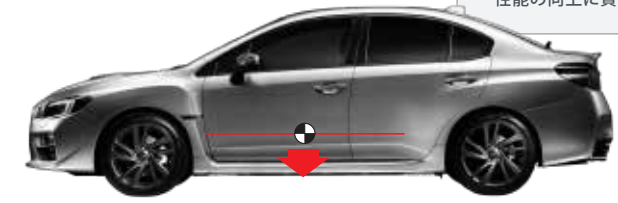
リヤサスペンションとボディの結合強化
リヤフロアとサイドストラクチャーとの結合強化

フロアパン、トーボードの板厚UP
床の剛性を高めて振動・騒音を低減。

強化。

軽量化の取り組み

アルミ製フロントフード採用による約10kgの軽量化を始めとして、ボディやドアなども軽量化。この軽量化分を剛性アップや強度アップなどの性能強化に使用し、車両重量は従来同等としながら、ボディ&シャシーの大幅な性能向上を実現しています。



重心高の引き下げ
フロントフードやドア、トランクリッドなど、上部構造の軽量化の結果、重心高が従来型WRX STIに対して約10mm下がりました。走行安定性と運動性能の向上に貢献しています。

空力性能の向上

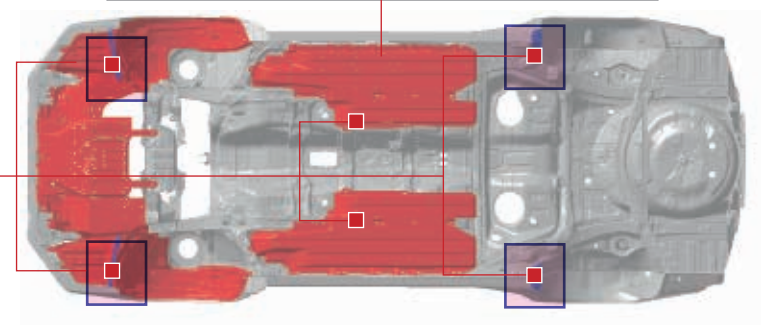
フロア下の空力パーツ採用により、空力性能を高め、燃費の向上を図りました。大型フロア下アンダーカバーの底面を、従来型WRX STI比で車両下方に15mm下げるとともに、アンダーカバー、タイヤ前フラップ、マッドガードを採用して、床下の空力性能を高めました。

アンダーカバー、タイヤ前フラップ、マッドガードにより床下の空力性能を高めました

アルミ製アンダーカバーの採用 (S4のみ)
縁石乗り越え時などのパワーユニットの保護や床下の空気の整流効果を高めるアンダーカバーを採用しました。



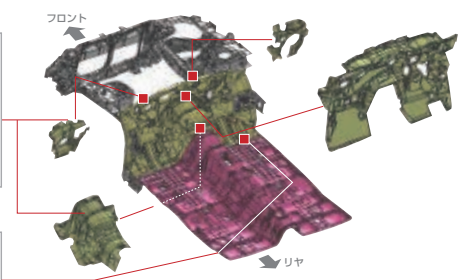
大型フロア下アンダーカバーの底面を車両下方に15mm (従来型WRX STI比) 下げました



振動・騒音対策の強化

トーボードやフロアパンの板厚アップによる振動・騒音の低減や、インシュレーターの強化による吸音性・遮音性の向上により優れた静粛性を実現しました。

トーボードインシュレーターとトンネルインシュレーターを強化して、吸音性と遮音性を向上しました



トーボード、フロアパンの板厚を上げ、振動・騒音の低減を図りました

ドア閉まり音の向上

ドアパネルの板厚を下げて軽量化しつつ、ダンピングシートの貼り位置を最適化。マスダンピング効果を発生させてドアの閉まり音を重低音化することで質感を高めています。

ダンピングシートの追加とレイアウト最適化

ダンピングシートを左右それぞれのフロントドアに2枚、リヤドアに1枚ずつ新採用しました。さらに貼り位置も最適化して、重厚感のあるドアの閉まり音を実現しています。



ウェザーストリップの断面最適化

従来型 WRX STI 1.2mm ~ 1.6mm
新型 WRX シリーズ 1.8mm
ドア開口部ボディ側のウェザーストリップ断面の厚さを上げて、ドアの閉まり音を向上しました。



ステアリングレスポンス、リヤグリップ、フラットライドの3つをテーマに足回りを開発。スバル AWD スポーツのトップモデルに相応しい走りを実現しました。

新型 WRX シリーズ、シャシー性能の3大テーマ

①ステアリングレスポンス ドライバーの操作への俊敏な反応

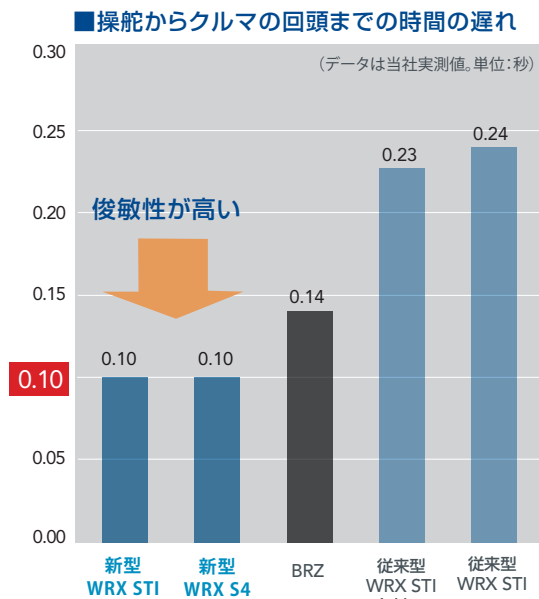
どのようなクルマでも、ステアリングの切り始めからクルマが回頭するまでにはわずかな時間の遅れが生じます。新型WRXシリーズでは、この遅れを徹底的に小さくすることで、ステアリングレスポンスを向上。ドライバーの意思に対してリニアに反応する、気持ちの良いハンドリング性能を実現しました。

②リヤグリップ より正確で安定したコーナリングの追求

リヤグリップは車両の挙動をコントロールする上で大変重要なポイントであり、例えて言えば、クルマが曲がる際の軸足です。新型WRXシリーズでは、リヤグリップを徹底して高め、車両挙動の限界を上回る領域まできちんと確保することで、これまで以上に正確で安定性の高いコーナリングが行なえます。ドライバーはステアリング操作によってクルマの向きさえコントロールすれば、思いどおりにクルマを動かせます。

③フラットライド 縦横安定性と乗り心地双方の向上

ドライバーの操作や走行中の外乱によってばね上の挙動が乱れると、タイヤの接地荷重が過剰に変化します。コーナリング中のピッチング挙動は前後タイヤの荷重変化によってアンダーステアやオーバーステアにつながります。また、過度なロールは左右タイヤの荷重変化に加えて、サスペンションの底付きを招き、路面からのショックの吸収を困難にします。これを防いでクルマを意のままに操るには、フラットライドも重要となります。新型WRXシリーズではフラットライドを高めることで、コーナリング時の操縦安定性としなやかな乗り心地の双方を、さらに高い次元へと引き上げています。



②リヤサスペンション

ジオメトリーの最適化

リヤサブフレームのフロント側リンクの取付け位置を見直し、パンプトーインを強化。これによりコーナリング中のリヤタイヤグリップを向上させました。さらにイニシャルトーインを採用することで、タイヤの横力を素早く発生させるようにし、操舵に対する応答性を高めました。

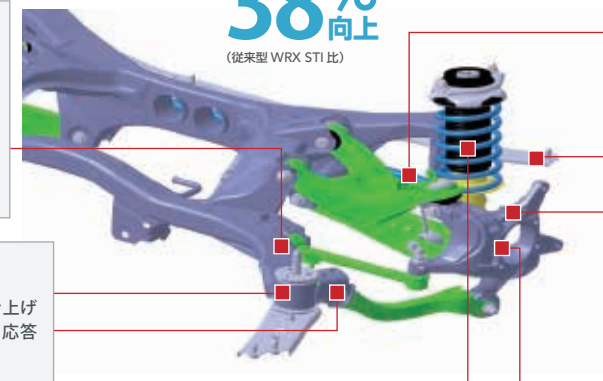
ブッシュ類のバネ定数アップ

ブッシュ類のバネ定数をアップ。トレッド剛性を引き上げて横G応答性を高め、リヤの安定性と操舵に対する応答性を向上させました。

コイルスプリングのバネ定数アップ

コイルスプリングのバネ定数をアップ。減衰力の最適化により、縦横安定性と乗り心地をともに向上させました。

リヤトレッド剛性
38%向上
(従来型 WRX STI 比)



大径スタビライザー採用
φ20mmの大径スタビライザーを採用。ロールを抑えることで安定性を高めました。

サポートサブフレームリヤ採用
サポートサブフレームリヤにより、車体のねじり剛性及びリヤサスのトレッド剛性を向上。リヤの安定性を高めるとともに、車両の操舵応答性を向上させました。

ダンパーレバー比の最適化
ショックアブソーバーの取り付け位置を従来型 WRX STI に対して10mm外側に出して、ダンパーレバー比を最適化。これによりダンパーの効きを向上させ、操舵応答性と乗り心地を向上させました。

ピロボールブッシュの採用
従来型 WRX STI 同様にピロボールブッシュを採用してリヤの操舵応答性を高めました。

③S4 2.0GT-S EyeSight/STI Type S 専用ビルシュタイン製ダンパー

Sグレードには、ビルシュタイン製ダンパーを採用して、操縦安定性と走りの上質感のさらなる向上を実現しました。

■ビルシュタイン製ダンパー(フロント倒立式)

わずかな路面の凹凸に対しても減衰力を発生させ、優れた応答性により、操縦安定性と乗り心地をさらに高める、ビルシュタイン製ダンパーを前後に採用。フロントには剛性の高い倒立式ストラットを採用して、操舵応答性を高めています。 ※フロント、リヤともに写真はSTI Type S



■ビルシュタイン製ダンパー(フロント倒立式) ■ビルシュタイン製ダンパー(リヤ)

サスペンション

徹底した剛性強化とジオメトリーの最適化によりスバルならではの優れた操縦安定性と乗り心地をいっそう高めました。

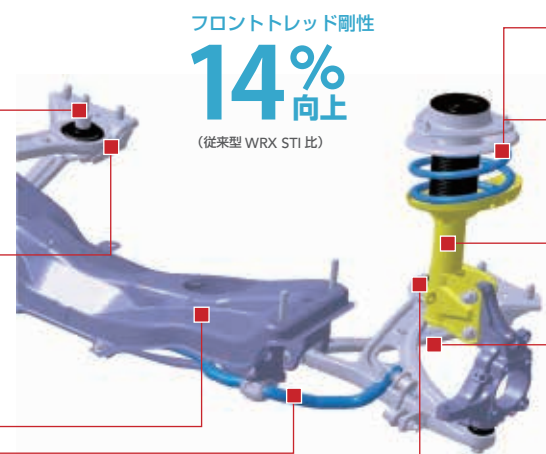
①フロントサスペンション

プレートアームフロント剛性向上
形状の最適化を行なうとともに、板厚をアップして高い剛性を確保しました。

アルミ製鍛造ロアアーム&リヤピロボールブッシュの採用
高剛性のアルミ製鍛造フロントロアアームを採用。さらにリヤ取り付け部分のブッシュをピロボールブッシュとすることで、応答性を高めました。

フロントクロスメンバー剛性向上
補剛を行ない、フロントサスペンションの取り付け部の剛性を確保しました。

大径スタビライザーの採用
φ24mmの大径スタビライザー採用によってロールを抑え、安定性を高めました。



フロントトレッド剛性
14%向上
(従来型 WRX STI 比)

コイルスプリングの巻き方変更
ストラットに入る横力をキャンセルすることで、フリクションを低減。ばね下がこれまで以上にスムーズに動くようにしました。

コイルスプリングのバネ定数アップ
減衰力の最適化とセットで操縦安定性と乗り心地を向上。

ストラットの剛性向上
WRX S4 2.0GT EyeSightでは複筒ダンパー外筒の板厚アップ、またSTIでは倒立式単筒ダンパーの採用、さらに両車のSグレードではそれぞれ専用の倒立式ビルシュタイン製ダンパーを採用することにより、ストラットの剛性向上を図りました。

サポートフロントの採用
サポートフロント採用により剛性を確保。フロントの応答性を高めました。

ジオメトリーの最適化
ロアアームブッシュを従来型 WRX STI に対して10mm下げたジオメトリーを最適化。これにより自然なロール感とリニアなハンドリングを実現。

ステアリングシステム

リニアなレスポンスと自然な操舵感を実現しました。

■電動パワーステアリングシステム(S4)

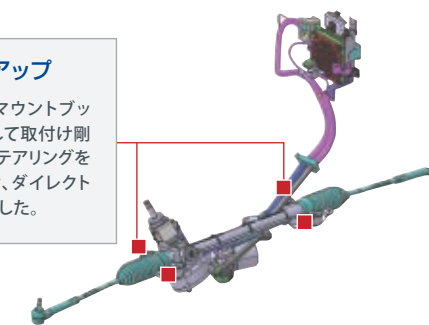
きめ細かなモーター制御によりアシスト特性を最適化。ドライバーの操作にリニアに反応し、自然な操舵フィーリングと、安心感のあるスポーティな走りを実現しました。

■油圧パワーステアリングシステム(STI)

応答性と操舵感に優れた油圧式のシステムを採用。ギヤボックスのmountブッシュバネ定数を大幅アップ(従来型比400%)するとともに、トーションバー剛性も引き上げ(従来型比125%)、微小舵領域での応答性を高め、ダイレクトな操舵フィーリングを実現しました。またアシスト特性を最適化して、ドライバーの思い通りに応答する、安心感のあるスポーティなステアリングに仕上げました。

マウントブッシュ剛性アップ

ステアリングギヤボックスのmountブッシュバネ定数を大幅にアップして取り付け剛性を高めることで、わずかにステアリングを切った際の応答性を向上させ、ダイレクトな操舵フィーリングを実現しました。



新型WRX STIが目指した走り

走りのポテンシャルを極限まで追求した STI。EJ20 のハイパワーを意のままに操れる、モータースポーツ直系のハンドリング性能の実現

新型WRX STIでは、基本となるハンドリング性能の大幅な進化を活かし、EJ20ターボのハイパワーをフルに使って意のままに操れる性能を目指しました。エンジン自体のパワーは従来型から不変ですが、ハンドリング性能を進化させることで、エンジンパワーをより効果的に使うことができるようになり、結果として速さの大幅な進化を生み出しました。

アンダーステアを抑え、コーナリングの限界速度を高める。そして圧倒的なグリップ力による高い安定性を実現するとともに、クルマに対する信頼感を高める。これはまさに、ラリーやレースで勝つために行なっていることと同じ取り組みです。これにより、WRX STIの名前にふさわしい、モータースポーツ直系の走りの性能を実現しました。

ブレーキ&タイヤは新型WRXシリーズに合わせて専用開発。
スポーツ性を追求した独自のAWDシステムを搭載し、スバルAWDスポーツ頂点の走りを実現しました。

ブレーキシステム

応答性とコントロール性を高めた、高剛性ブレーキシステムを採用しました。

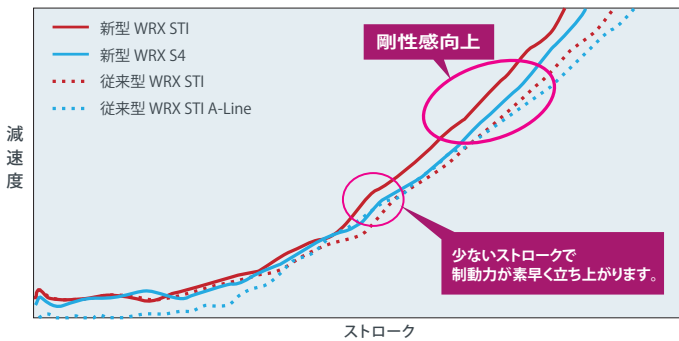
■ マスターシリンダーのサイズアップ

マスターシリンダーを従来の16分の15インチから1インチへとサイズアップ。これによりペダル踏み込み時の剛性感とブレーキフィーリングの向上を実現しました。

■ 高応答性ブースターの採用

高応答性バルブ構造等の採用により、従来のペダルの踏み込みに応じたリニアな効き味を活かしながら、剛性感を向上。より応答性を高めて、とっさのブレーキ作動時でも高いブレーキ性能を発揮する、安心感あるブレーキを実現しました。

■ ブレーキ ストローク × 減速度



高応答性バルブ

ペダル踏み込み時にブースターへ大気を供給する流路抵抗を低減することで、応答性を格段に向上させました。



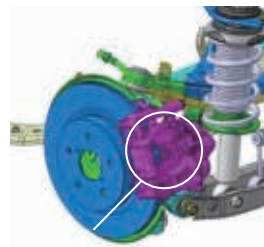
応答性に優れたブレーキブースターにより、少ない踏み込み量でも素早く強力な制動力を発揮。剛性感も強化して、安心感の高いブレーキシステムを実現しました。

WRX S4専用ブレーキシステム

WRX S4には、EyeSightの搭載に伴い、リヤブレーキに新型の電動パーキングブレーキを採用。利便性と安心感を高めています。

■ 新型電動パーキングブレーキの採用

電動パーキングブレーキ機構をキャリパーに内蔵。モーター駆動によりブレーキパッドがローターを固定し、パーキングブレーキ保持力を確保する新タイプを採用。従来のケーブルブレーキに対して作動応答性の向上と作動音の低減による静粛性向上を実現しました。



電動パーキングブレーキ内蔵キャリパー

■ ヒルホールド機能

登坂時、車両を停車した際に、自動的に電動パーキングブレーキを作動させて、登坂停車時のブレーキ操作低減と坂道発進時のずり下がり防止。勾配が5%以上の斜面で自動的に作動します。また、ラストメモリー機能を採用。エンジン再始動時も機能がリセットされることがないため、スイッチの入れ忘れがなく安心です。

■ フロントブレーキ

17インチベンチレーテッドディスクブレーキを採用。パッドクリップにPTFEコーティングを追加。ブレーキの引き摺りを低減して低燃費に寄与しています。

■ リヤブレーキ

WRX S4は新型電動パーキングブレーキの採用により、全車17インチベンチレーテッドディスクブレーキとしました。

STI専用メカニズム

ハードブレーキングの連続でも、安定して優れた制動力を発揮するブレンボ製ブレーキを標準装備。

■ ブレンボ製4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ

WRX STI専用ブレンボ社と共同開発。キャリパーはフロント異径ピストンの対向4ポット、リヤオフセットピストンの対向2ポットを採用。ローターはフロント・リヤともに、冷却効果に優れた楕円リブ形状の17インチベンチレーテッドタイプを採用しました。動力性能を余すことなく引き出せるブレーキを目指して、あらゆるシーンでリニアな効きと減速度のクイックな立ち上がりを実現しています。



■ ブレンボ製フロントベンチレーテッドディスクブレーキ(対向4ポット)



■ ブレンボ製リヤベンチレーテッドディスクブレーキ(対向2ポット)

タイヤ&ホイール

WRX S4とWRX STI、それぞれのキャラクターに合わせた専用タイヤを新開発しました。

■ 新開発タイヤ

転がり抵抗、乗り心地を悪化させることなく、走行性能を大幅にアップさせた専用タイヤを新開発。WRX S4には、走りと環境性能を高い次元でバランスさせたSP SPORT MAXX 050を、WRX STIには、走りのパフォーマンスを追求したSPORT MAXX RTを採用しました。

車種	タイヤ銘柄	タイヤサイズ	PCD	リム幅	オフセット
WRX S4	ダンロップ SP SPORT MAXX 050	225/45R18	114.3mm	7.5J	55mm
WRX STI	ダンロップ SPORT MAXX RT	245/40R18	114.3mm	8.5J	55mm

*WRX S4は、スタッドレスタイヤを装着する場合、215/50R17サイズとなります。

AWDシステム

スポーティな走りをあらゆるシーンで安心して愉しめるスバル独自のAWDシステムです。

■ VTD-AWD [S4]

センターデフによって前後輪のトルク配分を前輪よりも後輪が大きくなるように、前45:後55を基本として走行状況に合わせて可変制御するAWDシステム。スポーツドライビングに適したスムーズなコーナリングや、操舵感の向上に寄与しています。



STI専用メカニズム

Symmetrical AWDの安定性を活かしながらコーナリング特性のコントロールを可能にするDCCD方式AWDを装備。

センターデフに機械式と電子制御式2つのLSDを内蔵し、ドライバーの好みや走行状況に合わせてセンターデフの差動制限トルクをコントロール。前後輪へのトルク配分を、デフフリーの前41:後59から直結状態の間で変化させます。トルク感応型の機械式LSDが差動制限の初期応答性を高めるとともに、電子制御式LSDの機能性を活かし、3種のオートモードの切り替えが可能なマルチモードを採用することでドライビングスタイルや状況に応じたセッティングをしやすくしました。

■ マルチモードDCCD

「AUTO」モード

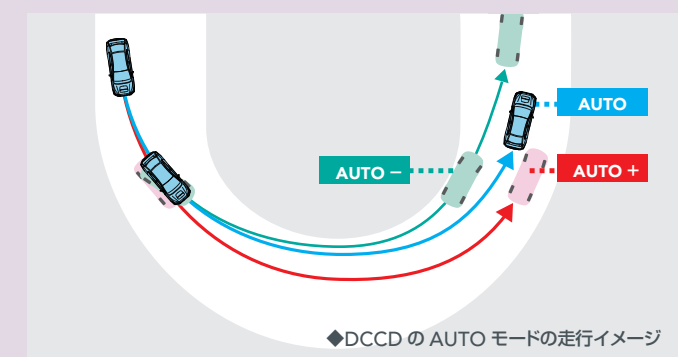
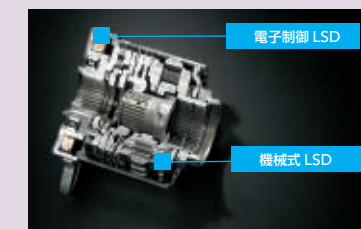
- 「AUTO」モード: あらゆる走行条件をカバーするオールラウンドな制御を行ないます。
- 「AUTO+」モード: 前後輪の差動制限トルクを高めに保つ、トラクション重視のモードです。滑りやすい路面を走行する場合や、安定性重視の走行に向きます。
- 「AUTO-」モード: 前後輪の差動制限トルクを低めに保つ、回頭性重視のモードです。ステアリング応答性が向上するため、俊敏で軽快な走りに向きます。

「MANUAL」モード

コントローラーのレバーを前後方向に倒すことで締結力を段階的に調整。ドライバーの好みに応じて回頭特性を変化させることが可能です。

■ フロントヘリカルLSD

コーナリング時にフロント内輪のリフトや片輪のスリップが起きた場合のトルク伝達ロスを抑えるLSD(リミテッド・スリップ・デフ)には、リニアな応答性とスムーズなステアリング操作をもたらすトルク感応型のヘリカルLSDを採用しました。



■ リヤトルセンLSD

リニアな応答性とスムーズなトルク伝達でコントロール性能を確保するトルク感応型のトルセンLSD*を採用。



*トルセンLSDの「トルセン」は株式会社ジェイテクトの登録商標です。

WRX の高い走りの性能を、心ゆくまで愉しんでいただくために、安全性能を大幅に強化。世界トップレベルのアクティブ&パッシブセーフティに加え、S4 には先進の EyeSight(ver.3) を搭載しました。

■ アクティブセーフティ

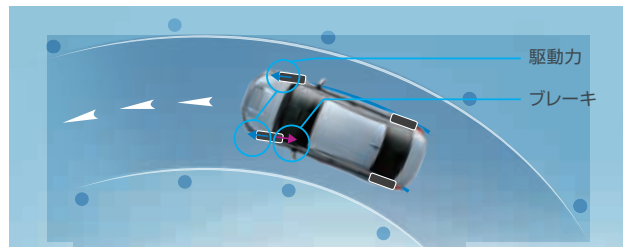
優れた運転環境や危険回避性能の向上により、いっそう高度なアクティブセーフティを実現しました。

■ ボディ&足回りの剛性向上

ボディや足回りの徹底した剛性向上により、シャシー性能を大幅に高めました。路面からの入力を高剛性のボディと足回りが受け止め、タイヤをしっかりと接地させることで、あらゆる状況で優れた操縦安定性を発揮します。また、操舵応答性も高めて、ドライバーの操作に対して車両が素早く反応し、より安定した挙動で危険回避が行なえるようにしました。

■ アクティブ・トルク・ベクタリング

VDC にアクティブ・トルク・ベクタリング (Active Torque Vectoring)機能を採用して旋回性能を高めました。これにより危険回避性能のさらなる向上も実現しています。



旋回時に VDC によりフロント内輪側にブレーキをかけることで、相対的に外輪側の駆動力を大きくし、旋回性能を高めます。

■ マルチモードVDCの採用

従来からのVDC OFFモードに加え、VDC・TCS 制御のエンジントルク抑制機能のみをキャンセルする TRACTION モードを採用。ブレーキ制御を残すことで安全性を確保しながら、エンジンパワーを最大限に活かしたスポーツセダンならではのドライブが可能です。

■ VDC の性能向上

車両の挙動を常時チェックしABSやTCS(トラクションコントロール)、VDC(横滑り防止制御)をフレキシブルに制御。システムの介入タイミングの最適化により、安定性をいっそう高め、世界トップレベルの危険回避性能を実現しました。

■ エマージェンシーストップシグナル

高速走行から急制動をかけた際に、ハザードランプが高速で点滅し、後続車に注意を喚起。後続車からの追突回避を図ります。

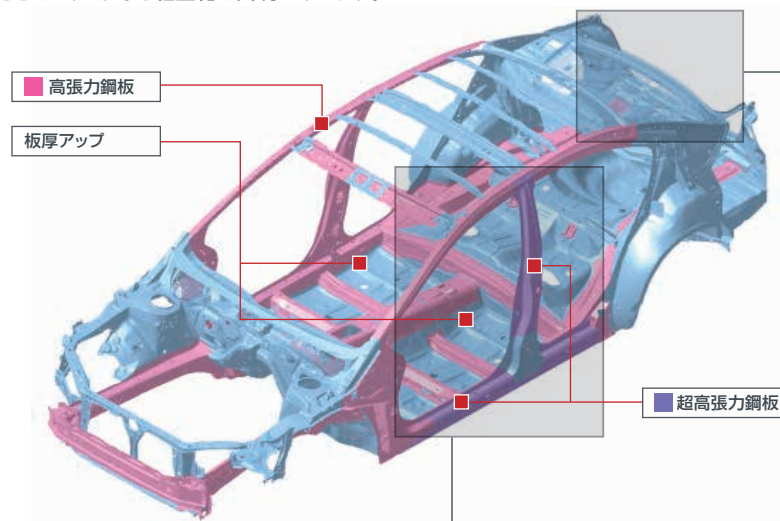
■ パッシブセーフティ

各国の衝突安全テストで最高評価を得ているパッシブセーフティをさらに進化させました。

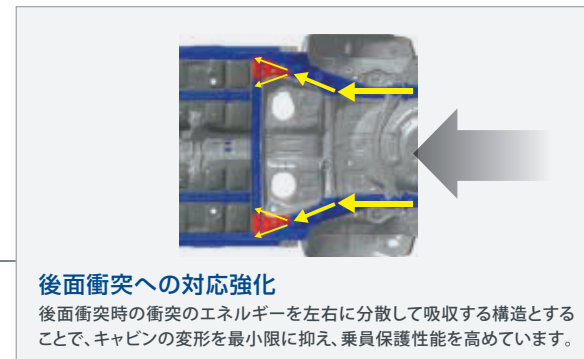
世界トップレベルの評価を獲得している衝突安全性を継承。歩行者保護性能の強化や、安全装備の充実などにより、いっそうの性能向上を実現しました。

優れた衝突安全性

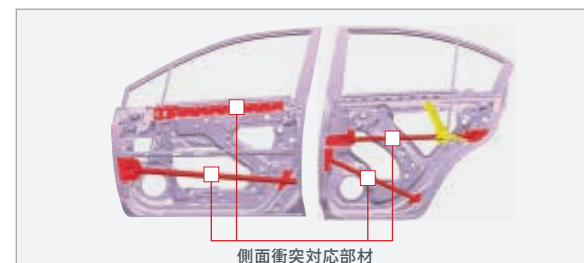
世界で高い評価を獲得し続ける、スバルの衝突安全性能を継承。ボディに高張力鋼板を効果的に採用することで、前面、側面、後面、全方位からの衝突に対して優れた乗員保護性能を発揮するとともに、さらなる軽量化も実現しています。



後面衝突への対応強化 クラッシュゾーンの少ないサイドについては、高強度の部材を使用することで、側面衝突時のボディの変形を最小限に抑えます。



後面衝突への対応強化 後面衝突時の衝突のエネルギーを左右に分散して吸収する構造とすることで、キャビンの変形を最小限に抑え、乗員保護性能を高めています。



ドア側面衝突への対応強化 ドアビームの最適配置とともに、ハンドル周りの強度を高めることで衝突時の乗員保護性能の向上を図りました。また、ドア端末部の板組み強化により窓肩上部の薄板化を実現。軽量化とさらなる低重心化にも貢献しています。

■ エアバッグシステム

運転席 & 助手席SRSエアバッグの他、SRSサイドエアバッグ+SRSカーテンエアバッグ、さらにドライバーの膝部を守るSRSニーエアバッグも標準装備。合計7つのエアバッグにより、トップクラスの乗員保護性能を実現しています。

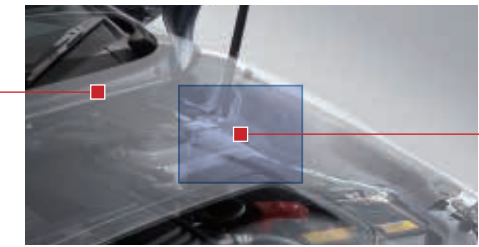


■ フロントむち打ち軽減シート

フロントのスポーティシートは、バケットタイプでありながらヘッドレストを別体とすることで、お乗りになる方の体型に合った位置に調整できるようにして、座り心地とむち打ち軽減性能との両立を実現しました。

■ 歩行者保護性能向上

車体構造やエンジンルーム内の構造を見直し、歩行者保護性能を向上。万が一の事故の際、歩行者に与えるダメージの軽減を図りました。



フロントフード後端部の衝撃吸収構造 衝撃を受けた際には潰れやすい構造とすることで、歩行者が当たった際にもダメージを与えにくい構造としています。

エンジンルームの衝撃吸収構造 フロントフードを低く抑えながら、エンジンルーム内の衝撃吸収スペースをしっかりと確保。さらに衝撃吸収部材を追加して、歩行者へのダメージを抑える構造としました。

フロントバンパー内部の衝撃吸収構造 バンパー裏に3つの衝撃吸収部材を採用し、歩行者へのダメージを抑える構造としました。

■ EyeSight(ver.3)

先進の運転支援システムEyeSight(ver.3)を搭載し、安心の最大化と運転負荷のさらなる軽減を実現しました。



カメラの構造変更やカバーのデザイン変更によりカメラユニットを薄型化して、段差の少ないスッキリとした外観を実現しました。

ステレオカメラの認識範囲を拡大 約40%の望遠化、約40%の広角化、ver.2の認識エリア

カラー画像化により、先行車のブレーキランプを認識

ステアリングスイッチ

ステレオカメラの刷新

■ 優れた認識性能

ステレオカメラと3D画像処理エンジンの性能を強化して、認識性能を向上。望遠化・広角化により、基本性能を向上させ、全車速域で制御の精度向上・安定化を図りました。

■ ステレオカメラの高解像度化&カラー化

カメラの高解像度化とカラー化により認識性能を大幅に向上。先行車のブレーキランプ点灯認識が可能になり、人間の判断に近い、より緻密な制御が可能になりました。

■ 悪環境下での作動安定性向上

CMOSカメラの採用や高解像度化、制御ロジック改善などにより、悪天候下などでの作動安定性を向上。特に逆光時の作動安定性を高めました。

既存機能の性能向上

■ ブリクラッシュブレーキの高性能化

ステレオカメラの認識範囲の拡大により、より早い段階から認識・制御を可能とし、自車と前方車との衝突回避が可能な相対速度を約50km/h以下へと拡大。さらに先行車のブレーキランプの点灯を認識することで、先行車への衝突回避性能を向上しています。また、認識性能の向上と相まって、横断歩行者や自転車などへの制御も精度を高めています。ブリクラッシュブレーキアシストの作動速度範囲を拡大し、安全性をさらに向上させました。

■ 全車速追従機能付クルーズコントロールの高性能化

認識範囲の拡大による先行車追従性能の向上や、認識画像のカラー化に伴う先行車のブレーキランプ点灯認識により、割り込み車対応やカーブなどでの追従性も高めました。

新機能の採用

■ アクティブレーンキープ

走行車線をカメラで認識し、ハンドル操作をアシストすることで車線中央付近の維持や、車線逸脱を抑制する。新機能「アクティブレーンキープ」を採用し、安全性の向上とさらなる運転負荷の軽減を実現。アクティブレーンキープの追加により、EyeSightはクルマの基本性能である「走る、止まる、曲がる」のすべてに制御領域を広げた運転支援システムへと進化しました。

■ AT 誤後進抑制制御(後退飛び出し抑制&後退速度リミッター)

従来からのAT誤後進抑制制御に加え、Rレンジにおけるペダルの踏み間違えによる急後進を抑制する制御を採用し、衝突の可能性を低減します。また、後退時の制限速度が設定できる後退速度リミッター機能を採用。不必要な急加速を心配がないのでバックでの駐車の際などにも安心です。後退飛び出し抑制とあわせて、バックの際の安心感を高めています。

■ ブリクラッシュステアリングアシスト

衝突の可能性が高いとシステムが判断した場合に、ドライバーのハンドル回避操作があれば、VDC特性を変更して旋回性能を高め、ハンドルでの回避操作をアシストする機能を採用しました。