

2005年6月16日

スバル インプレッサ シリーズを改良

富士重工業は、スバル インプレッサ シリーズに改良を施し、本日より全国スバル特約店を通じ発売する。

今回の改良は、新デザインのフロントグリル、ヘッドライト、フロントバンパーの採用などによるエクステリアデザインの改良や、インテリアの一部仕様変更などにより、質感、機能性を向上。インプレッサが持つスポーティさをより明確にし、商品力を強化するものである。

また、優れた運動性能を持つWRX STIシリーズは、エンジンの最大トルクを $422\text{N}\cdot\text{m}$ ($43.0\text{kg}\cdot\text{m}$) にまで高め、走行性能を向上させるとともに、従来からの電子制御式AWDシステム「DCCD(ドライバーズコントロールセンターデフ)」に、新たにトルク感应型の機械式LSD(リミテッド・スリップ・デフ)を追加。操縦性と安定性をより高い次元で両立させ、走りの愉しさを追求した。さらに、モータースポーツ参戦を視野に入れ、特に、高速ラリーで求められる空力特性の向上を目的とした専用エクステリアデザインを採用した。

同社では、WRC(FIA世界ラリー選手権)に参戦するSWRT(スバル ワールド ラリー チーム)の支援体制を2003年より強化。ラリーカーの性能向上を図るとともに、ラリーの実戦からフィードバックされるノウハウを蓄積し、ベース車両となるインプレッサの量産車両開発に応用するなど、互いの連携を強めている。



スバル インプレッサ セダン WRX STI



スバル インプレッサ スポーツワゴン 1.5i

(Gパッケージは、メーカー装着オプション)

【インプレッサシリーズの主な改良の内容】

1. エクステリア

- ・フロントグリルのデザインは、航空機の翼をモチーフに採り入れ、スバルのデザインアイデンティティを表現するスプレッドウィングスグリルを採用。
- ・ヘッドライトは、全体をシャープにしながら、ロービームランプに従来からの丸形状をモチーフとする造形を採用。
- ・フロントフードに、フロントグリルから伸びるキャラクターラインを設け、フード面に表情と立体感を表現。
- ・リアコンビネーションランプに、ヘッドライトと同様、丸形状をモチーフとする造形を採り入れ、前後の一体感を強調。また、テールランプ、ストップランプを上部に配置し、後続車からの被視認性を向上。
- ・フロントグリルは、ターボエンジン搭載車をステンレス製のメッシュタイプとし、精悍さを表現。また、NAエンジン搭載車を樹脂製のメッシュタイプとし、カジュアル感を演出。
- ・サイドシルスポイラーは、リアバンパーサイドのスリットにかけて連続性のあるキャラクターラインを設けた新デザインを採用し、躍動感を表現。(セダンWRXシリーズを除く)

<ターボエンジン搭載車>

~WRX STIシリーズ~

- ・シャープで洗練されたデザインの中に、WRカーをイメージさせる力強さを表現した専用のフロントバンパーを採用。また、バンパーサイドに、整流効果を高めるフロントコーナースポイラーに加え、新たにサイドグリルを装備。
- ・フロントグリルからフロントフードにつながる造形とキャラクターラインにより、インタークーラー冷却用のエアインテークへの導風効率を高めるとともに、開口部の高さを抑えるなどエアインテーク形状を最適化。
- ・「WRX STI spec C」に、大型リヤスポイラーを採用。

~セダン、スポーツワゴン「WRX」~

- ・WRX STIシリーズと同デザインのフロントバンパーを採用。またセダン「WRX」には、バンパーサイドに、サイドグリルを装備。
- ・セダン「WRX」に、WRX STIシリーズと同一のサイドシルスポイラー、および、メーカー装着オプションで大型リヤスポイラーを設定。
- ・新デザインの17インチアルミホイールを採用。(セダン「WRX」: ゴールド色塗装)

<NAエンジン搭載車>

- ・フロントバンパーは、フロントグリル、フロントフードなどとの一体感を高めながら、すっきりとした面構成により、カジュアル感、上質感を演出。
- ・「1.5i S」に、スポーツワゴン「WRX」と同一のフロントバンパーを採用。

2. インテリア

- ・スポーツワゴン「1.5i」に、従来のオフブラック色の内装に加え、新たにベージュ色の内装も設定。また、シート素材は、ジャージとトリコットを組み合わせ、上質なカジュアル感を演出。
- ・「1.5i-S」、スポーツワゴン「WRX」のフロントバケットタイプシートに、グレーとオフブラックの2トーンカラーを採用。
- ・セダン「WRX」の内装は、シート、ドアトリムなどに「WRX STI」と同一のブルー色とオフブラック色を組み合わせ、スポーティ感を演出。
- ・「WRX STI spec C」の内装は、シート、ドアトリムなどをブラック色に統一し、コンペティションモデルらしい精悍さを演出。
- ・ターボ車に、260km/h表示のスピードメーターを採用。

3. その他

- ・「WRX STI spec C」にイモビライザーを採用。
- ・「WRX STI spec C」、および、セダン、スポーツワゴン「WRX」のMT車に、アルミパッド付スポーツペダルを装備。
- ・「WRX STI spec C」の17インチタイヤ仕様車にフルオートエアコンを装備。
- ・スポーツワゴン全車のラゲッジルームに、ラゲッジバーハンガーとカーゴフックを装備し、ワゴンとしての機能性と使い勝手を向上。
- ・従来より、スポーティな装備とお手頃な価格が好評のパッケージオプション「Gパッケージ」の装備内容をさらに充実*。（「1.5i」にメーカー装着オプション）
- ・5速マニュアルトランスミッションのシフトレバーステアリングジョイント部の剛性を高め、小気味良いシフト操作感を実現。

*Gパッケージ: フロントフォグランプ、15インチアルミホイール&195/60R15タイヤ、本革巻ステアリングホイール、ルーフアンテナ(ワゴン)、UVカット機能付濃色ガラス(リヤドア、リヤクォーター、リヤゲート)に加え今回、電波式リモコン付スペアキー、イグニッションキー照明、アンサーバック機能付電波式リモコンドアロックのハザードランプ連動機能、サブトランク(ワゴン)を追加。

【WRX STIシリーズの性能向上】

1. エクステリア

- ・リヤウインドウ上部に、ルーフベーンを採用。ルーフ上面を流れた空気を整流しリヤスポイラーへの導風を促進することで、リヤスポイラーの効果をより高めてリヤのダウンフォースを向上。
 - ・床下フロア後端に、ディフューザーを採用。床下を通る空気の整流効果を高めることでリヤのリフトを抑え、走行安定性を向上。

2. エンジン、トランスミッション

- ・エンジンマネジメントを最適化し、低速域での扱い易さはそのままに中速域でのトルクを向上させ、最大トルクを422N・m(43.0kg・m)まで高め、優れた走行性能を実現。
- ・6速マニュアルトランスミッションは、4速、5速、6速のシンク口表面にカーボン材を焼結し配合。シンク口機能を強化することでシフト操作力を低減し、シフトフィーリングを向上。また、シフトレバーステアリングジョイント部の剛性を高め、さらに小気味良いシフト操作感を実現。

- ・電子制御式AWDシステム「DCCD（ドライバーズコントロールセンターデフ）」に、新たにトルク感応型の機械式LSDを追加するとともに、電磁式LSD制御にステアリング舵角センサーを追加。より素早く緻密なトルク配分制御を行うことで、優れた旋回性能とドライバーの意思に忠実な操縦性を実現。

3. シャシー

- ・「WRX STI spec C」のフロントのストラットタワー部に補剛材を追加するとともに、フロントピラーとアップフレームを繋ぐ補剛材をパイプ製に変更。ストラットの支持剛性を高め、コーナリング時などの外部入力に対しタイヤの接地変化を抑えることで、より正確な操縦安定性を実現。
- ・液入りタイプのエンジンマウントを採用し、操縦安定性と走りの質感をともに向上。

【新DCCD（ドライバーズコントロールセンターデフ）の採用】

< 狙い >

緻密な前後トルク配分制御を可能とする従来の電磁式LSD（センターデフ）の特長を活かしながら、機械式LSDの追加をはじめとする「DCCD」システム全体の改良により、さらに高度な前後トルク配分制御を可能とした。これにより、一般公道からサーキットなどのスポーツ走行までの幅広い走行状況において、ドライバーの意思に忠実な操縦安定性とAWDならではの車両安定性を高い次元で実現し、走りの楽しさとアクティブセーフティを追求した。

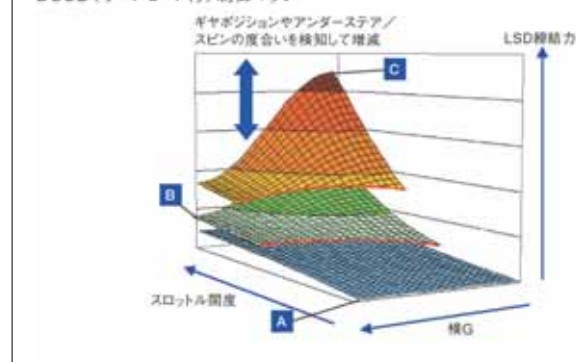
< 内容 >

- ・センターデフには、従来の電磁式LSDに加え、応答性、制御のリニアさに優れるトルク感応型の機械式LSDを追加。アクセル操作による過渡的なトルク変化や路面状態の変化に対するLSD締結力の追従性を高めるとともに、電磁式LSDとの相乗効果によりトルク配分領域を拡大。特に、旋回時の加減速に対する車両の挙動変化を抑制し、高い旋回性能を実現。
- ・オートモード付車には、従来の横G、ヨーレートセンサーに加え、ステアリングの切れ角からも車両の旋回状態を感知する舵角センサーを追加。ステアリング操作に基づいた車両の目標ヨーレートと実際に発生する実ヨーレートとを対比しながらLSDの締結力を最適に制御し、ドライバーの意思により忠実な操縦性を実現。（「WRX STI」、および「WRX STI spec C」の17インチタイヤ仕様車）
- ・機械式LSDの追加やトルク配分領域の拡大など、「DCCD」システム改良による旋回性能向上に伴い、プラネタリーギヤによる前後基本トルク配分比を車両重量配分により近い41：59に変更。一般公道からサーキットのスポーツ走行までの幅広い走行状況において、操縦性と安定性をともに向上。

DCCD（オートモード付）の走行イメージ



DCCD（オートモード付）制御マップ



【販売計画】

シリーズ全体で 2500 台 / 月

【メーカー希望小売価格 < 消費税含む >】()は消費税含まず

(単位:円)

車種				価格	ボディカラー
セダン	1.5i	2WD	5MT	1,260,000 (1,200,000)	ピュアホワイト プレミアムシルバー・メタリック*1 クリスタルグレー・メタリック ソリッドレッド*2 オブシディアンブラック・パール アークアブルー・メタリック*3 WRブルーマイカ
			E-4AT	1,354,500 (1,290,000)	
		AWD	5MT	1,449,000 (1,380,000)	
			E-4AT	1,543,500 (1,470,000)	
	WRX	AWD	5MT	2,488,500 (2,370,000)	
			スポーツソフト E-4AT	2,635,500 (2,510,000)	
	WRX STI spec C	AWD	6MT	3,402,000 (3,240,000)	
			16インチタイヤ仕様車 6MT	3,055,500 (2,910,000)	
			17インチタイヤ仕様車 6MT	3,496,500 (3,330,000)	
スポーツワゴン	1.5i	2WD	5MT	1,260,000 (1,200,000)	
			E-4AT	1,354,500 (1,290,000)	
		AWD	5MT	1,449,000 (1,380,000)	
			E-4AT	1,543,500 (1,470,000)	
	1.5i-S	2WD	5MT	1,533,000 (1,460,000)	
			E-4AT	1,627,500 (1,555,000)	
		AWD	5MT	1,722,000 (1,640,000)	
			E-4AT	1,816,500 (1,730,000)	
	WRX	AWD	5MT	2,425,500 (2,310,000)	
			スポーツソフト E-4AT	2,572,500 (2,450,000)	

全車とも、ABS、デュアル SRSエアバッグを標準装備 E-4AT:電子制御4速フルオートマチックトランスミッション

スポーツソフトは、Prodrive.Ltdの登録商標

*1 「WRX STI spec C」を除く *2 「WRX STI」を除く *3 セダン、スポーツワゴン「1.5i」、およびスポーツワゴン「1.5i-S」のみの設定

印は、写真掲載の車種

なお、商品についてのお問い合わせは、最寄りの販売会社、または SUBARU お客様センター「SUBARU コール」0120-052215 までお願いいたします。