

2016年9月1日

## スバル 新型「インプレッサ」先行予約を開始

～国産初の歩行者保護エアバッグと7つの乗員保護エアバッグを全車標準装備～

- 国産初の歩行者保護エアバッグと7つ\*1の乗員保護エアバッグを全車に標準装備
- 先進運転支援システム「EyeSight(ver.3)」を全車に標準装備
- 次世代プラットフォーム“SUBARU GLOBAL PLATFORM”を初採用し、安全性能・走行性能を飛躍的に進化
- スバル新デザインフィロソフィー“DYNAMIC × SOLID”を全面採用すると共に、内外装の質感を大幅向上
- 新開発 2.0L 直噴 NA エンジンと、1.6L NA エンジン\*2を採用

富士重工業は、今秋発売予定の新型「インプレッサ」の先行予約を本日 2016 年 9 月 1 日より開始します。

第 5 世代となる新型インプレッサは、富士重工業が中期経営ビジョン「際立とう 2020」\*3において次世代モデルの第 1 弾として位置づける戦略車です。お客様に最高の「安心と愉しさ」を提供することを目指し、次世代プラットフォーム“SUBARU GLOBAL PLATFORM”をはじめとした様々な新技術を投入。「総合安全性能」と「動的質感・静的質感」の大幅向上を実現しました。

新型インプレッサは、ボディタイプを 5 ドアハッチバックの“SPORT”と 4 ドアセダン“G4”とし、エンジンは新開発となる 2.0L 直噴 NA エンジンと 1.6L NA エンジンを採用。また国産初となる歩行者保護エアバッグと EyeSight(ver.3)を全車に標準装備することで、スバルがお客様に提供する価値である「安心と愉しさ」を進化させ、次世代スバルの幕開けにふさわしいモデルに仕上げました。



スバル 新型インプレッサ SPORT  
2.0i-S EyeSight(プロトタイプ)



スバル 新型インプレッサ G4  
2.0i-S EyeSight(プロトタイプ)

## 【商品の主な特徴】

### 1. 安全性能

国産初となる歩行者保護エアバッグと EyeSight(ver.3)を全車に標準装備。また新プラットフォーム採用により危険回避性能を向上すると共に、衝撃エネルギー吸収量を現行車比 1.4 倍にするなど、衝突安全性能を飛躍的に高め、乗員・乗客はもとより、歩行者など周囲の人々も含めた安全性能を一層強化しました。

#### (1) 0次安全

##### ・ステアリング連動ヘッドランプ

コーナーや交差点で、ステアリング操作に合わせてヘッドランプ光軸を左右に動かすステアリング連動ヘッドランプを採用。車両の進行方向を照射し夜間の視認性を向上させました。

##### ・ハイビームアシスト

ステレオカメラで先行車や対向車などの灯火を検知して、ハイビームとロービームを自動で切り替え。夜間のドライブにおける安全性を高めました。

#### (2) 走行安全

##### ・SUBARU GLOBAL PLATFORM

新プラットフォーム採用により、操舵応答性と操縦安定性を飛躍的に向上。レーンチェンジなどでは、操舵に対してクルマがリニアに反応することで、よりスムーズで安全な移動が可能となりました。

##### ・アクティブ・トルク・ベクタリング

すでにレヴォーグなどに採用しているアクティブ・トルク・ベクタリングをインプレッサにも採用し、コーナリング時のライントレース性を向上させました。

#### (3) 予防安全

##### ・EyeSight(ver.3)

EyeSight(ver.3)を 2WD 車にも拡大展開。全車標準装備としました。さらに車線中央維持機能の新採用や ACC (全車速追従機能付クルーズコントロール)の進化などにより安全性能を更に進化させました。

##### ・スバルリヤビークルディテクション

自車の後側方から接近する車両を検知し、ドライバーに注意を促すことで安全運転をサポートします。

#### (4) 衝突安全

##### ・SUBARU GLOBAL PLATFORM

衝突安全性能も、新プラットフォームによって大幅に向上。衝突時のエネルギー吸収量を増大させて、乗員保護性能をいちだんと高めました。またボディ構造の最適化と高張力鋼板の適切な配置により、質量増を抑えながら、前面・側面・後面すべての衝突安全性を向上させました。

##### ・歩行者保護エアバッグ(国産初)

歩行者保護エアバッグを全車標準装備。バンパー内部の圧力センサーにより歩行者との衝突事故を検知し、瞬時にフロントガラスとAピラーの下端をエアバッグで覆うことで、歩行者の頭部へのダメージ軽減を図ります。

##### ・運転席 SRS ニーエアバッグ

前面衝突時にドライバーの下肢へのダメージを軽減する運転席 SRS ニーエアバッグをインプレッサとして初めて採用しました。従来からのデュアル SRS エアバッグ、側面衝突時に乗員を保護するための SRS サイドエアバッグ + SRS カーテンエアバッグも標準装備。合計 7 つの乗員保護用エアバッグを標準装備することで、トップクラスの乗員保護性能を目指しました。

## 2. 走行性能

新プラットフォームによってボディとサスペンションの剛性を大幅に向上させたことで、高い運動性能と快適な乗り心地の両立を実現しました。

### (1) 操舵性

#### ・ボディやサスペンション剛性の大幅向上

前後ともにサスペンションの構造を刷新することで大幅な剛性アップを実現。ボディもフレームワークを一新してボディ全体の剛性を高めることで、従来比+70~100%の大幅な剛性向上を実現しています。

#### ・ステアリングギヤボックス

ステアリングギヤボックスの機構部と制御を見直し、操舵フィーリングと操舵応答性を向上。手応えが良くドライバーの操舵に対してリニアに反応する気持ちの良いステアリングを実現しました。また走りの軽快感を高めるためギヤ比を変更。従来の14.5:1から13:1のクイックな設定として取り回し性能を高めています。

### (2) 静粛性

#### ・ボディ剛性向上

フレームワークの一新や、プラットフォームと上屋骨格の結合強化、リヤフレームとサイドシルの結合構造見直し、構造用接着剤の採用などにより、ボディ全体の剛性を向上。これにより、ねじり剛性などの車体剛性を向上し、振動騒音を抑えました。

#### ・サスペンションの改良

フロントサスペンションは、クロスメンバーの構造を変更してエンジンマウント取付け部の剛性を向上。振動を遮断するようにしました。またリヤサスペンションでは、サブフレームブッシュの形状を工夫することで、ブッシュを硬くすることなくサブフレームのロールを抑えています。これにより運動性能と振動騒音の低減を両立しました。

### (3) 快適な乗り心地

#### ・スタビライザーの取付け位置変更

フロントスタビライザーリンクの取付け位置を従来のアームフロントからストラットに変更。またリヤスタビライザーリンクも従来のアームからハウジングに変更。さらに車体に直接取り付ける方式に変更することで、スタビライザーの効率を高めロール剛性を向上させました。これによりダンパー減衰力とスプリングのバネ定数の最適化が可能になり、操縦安定性と乗り心地の向上を実現しています。

### (4) ブレーキ

#### ・高剛性ブレーキ

新開発のブレーキキャリパーを採用することでブレーキ踏みはじめの無効ストロークを短縮。ドライバーの思い通りに減速度が立ち上がり、剛性感のあるしっかりとしたブレーキフィーリングを実現しました。

## 3. エンジン&トランスミッション

新開発の2.0リッター直噴エンジンやリニアトロニックの進化により、ドライバーの感性にジャストフィットする心地の良い加速性能を実現しました。

#### ・新開発 2.0L 直噴 NA エンジン

燃料システムの直噴化をはじめ、約80%の部品の設計を見直すと共に、従来型比約12kgの軽量化を実現。クラストップレベルの最大正味熱効率を達成し、車両としてカテゴリートップクラス(2WDを含む)の燃費と、実用域トルクの向上の両方を実現しました。またエンジン本体の高剛性化や固定点の追加により、振動騒音を軽減。車両の加速と音の一体感を実現して走りの気持ち良さを高めています。

#### ・1.6L NA エンジン

従来モデルのエンジンをベースに、出力性能を維持したまま、環境性能の向上と振動騒音の低減、大幅な軽量化を行い、静粛性と操縦安定性、燃費向上を実現。操縦安定性については、アクセルワークに対する応答性をよりリニアなものとして走りの気持ち良さを実現しています。

#### ・リニアトロニック

従来のリニアトロニックを全面的な改良。チェーンのさらなるショートピッチ化を行い、レシオカバレッジ(変速範囲)を 6.28 から 7.03 に拡大。発進加速性能と高速巡航時の燃費の双方を向上させました。さらにトルクコンバーターの小型化やケースの肉厚最適化により、従来型比で約 7.8kg の軽量化を実現し、車両全体の燃費向上とドライバビリティの向上に貢献しています。

### 4. デザイン

新デザインフィロソフィー「DYNAMIC x SOLID」を量産モデルとして初めて全面採用。機能性とデザイン性を両立し、内外装の細部の仕上げに磨きをかける事でスバルの次世代を担うコンパクトカーとしてクラスの枠にとられない高い質感を実現しました。

#### (1) エクステリア

##### ・フロントフェイス

ワイド&ローを強調するとともに、ヘキサゴンモチーフのフロントグリル、Cシェイプのポジションランプなどのデザインモチーフを際立たせることで、スポーティなデザインへと進化させました。

##### ・サイドスタイル

SPORT はフロントガラスを傾斜させるとともにルーフ後端を下げることで、居住空間を犠牲にすることなく空力的に有利で流麗なフォルムを実現。また、ウインドウのショルダーラインとドア下部のキャラクターラインに加え、前後のフェンダーから流れる「ダイナミックブレード」と呼ばれるキャラクターラインを採用し、ボディ面に抑揚をもたせることで、立体感を持たせたダイナミックなスタイルを実現しました。

一方 G4 は、クーペの様な流麗なルーフラインとハイ&ショートデッキの組み合わせにより、優れた空力性能とスポーティさを備えた新しいセダンフォルムを実現しました。

##### ・リヤスタイル

SPORT は左右に大きく張り出したリヤコンビランプによりワイド&ローを強調。大型ルーフスポイラーや翼端板、フィン形状のリヤバンパーなどにより空力性能も高めました。

G4 はキックアップしたトランクリッドやリヤバンパーによるシャープなシルエットにより、軽快な走りをイメージさせるスポーティセダンらしいリヤスタイルとしました。

#### (2) インテリア

##### ・インストルメントパネル

インテリアは抑揚を持たせた大胆な造形により、「機能性に裏付けられたスバルらしいデザイン」を感じさせる仕様としました。インパネにはステッチを施し質感を向上。また、加飾パネルをはじめ、コンビメーターやステアリング、シフトノブ、ベルトリングなど重要なパーツは周囲を金属調パーツで囲う「ケーシングモチーフ」を採用し、機能性を表現した造形としました。

##### ・シート

表皮材のラミネートウレタン厚みを見直すことで立体的な造形を演出するとともに、手触りや座り心地も向上。併せて、バックレストのランバー部分へのプレート追加や、胸椎部のパッド面の剛性向上により、上半身をしっかりと支え、シートの内部構造を一新することで座り心地も大幅に向上させています。

#### ・ドアトリム

インパネからドアトリムに流れるような連続造形を実現して、室内寸法以上の「広さ」を表現しました。またドアハンドルのデザインを刷新し、加飾の使い方や素材の見直しをすることで質感を高めました。

#### ・マルチファンクションディスプレイ (MFD)

MFD のコンテンツを強化。画面のデザインも一新し、すべての乗員に「愉しくて役に立つ情報」を「わかりやすく」伝えられる仕様にしました。

#### ・空調システム

新プラットフォームの採用に合わせて新開発した、ヒーターブロアユニット一体型の空調ユニットを搭載。温度空間の均一化を実現すると共に、静粛性を向上させました。併せて中央および左右の吹き出し口の風向調整の自由度を高めることで使い勝手を向上させ、吹き出しモードを多段化させることにより、快適性を向上させました。

#### ・ナビゲーションシステム

8 インチの大画面ナビゲーションシステムを設定。MFD と連動することで、使い勝手を向上させました。

### 5. パッケージ/ユーティリティ

新プラットフォームにより快適性を向上させつつも、最少回転半径は従来モデルと同様を確保。アクティブライフをより充実させる実用性を強化させました。

#### ・居住空間

新プラットフォームの採用により、キャビンスペースを拡大。前席の足元を広げ、ステアリングのチルト・テレスコピックを拡大することで、より最適なドライビングポジションが取れるようにしました。また新プラットフォームの採用に併せてフロントシート構造も刷新し、後席乗員の足元スペースも拡大しています。

#### ・ボディサイズ

ボディサイズを拡大しながらも、最小回転半径は従来モデルと同様の 5.3m を実現。取り回しの良さはそのままに、スポーティなデザインとクラスを超えたゆとりのスペースを両立しました。

#### ・ラゲッジルーム

日常生活や遊びなど多目的に使うことを想定し、開口部を拡大して荷室スペースの使い勝手を高めました。

\*1: 運転席 SRS ニーエアバッグ、デュアル SRS エアバッグ、SRS サイドエアバッグ、SRS カーテンエアバッグ

\*2: 搭載グレード: 2016 年末発売予定

\*3: 2014 年 5 月発表

**【新型インプレッサ主要諸元】 ※数値は参考値**

全長×全幅×全高(mm)		G4 4625×1775×1455 SPORT 4460×1775×1480	
ホイールベース(mm)		2670	
エンジン	排気量	1.6ℓ DOHC 16バルブ デュアル AVCS	2.0ℓ DOHC 16バルブ デュアル AVCS 直噴
	最大出力[ネット][kW(PS)]	85(115)/6200	113(154)/6000
	最大トルク[ネット][N・m(kgf・m)]	148(15.1)/3600	196(20.0)/4000
	燃費[km/ℓ](社内測定値)	18.2[17.0]	17.0[16.8]
トランスミッション		リニアトロニック	
駆動方式		2WD/AWD(常時全輪駆動)	
サスペンション形式[前/後]		ストラット式/ダブルウィッシュボーン式	
タイヤサイズ		205/55R16	205/50R17 225/40R18

[ ]内は AWD 車の数値

なお、商品等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。