

2011年4月21日

富士重工業 新型スバル インプレッサを公開

- 従来同等のボディサイズながらさらに広く快適な室内空間を実現した新パッケージ
- 新世代ボクサーエンジン、新開発リニアトロニック(CVT)などにより、燃費と環境性能を大幅に進化させながら、安心と愉しさを融合



スバル インプレッサ（米国仕様車）

富士重工業は、米国ニューヨークにて開催されている 2011 年ニューヨーク国際自動車ショー（4 月 20 日～21 日プレスデー、4 月 22 日～5 月 1 日一般公開）に、新型インプレッサの 4 ドアおよび 5 ドアモデル（米国仕様）を世界初公開として披露しました。スバルの新ブランドステートメント「Confidence in Motion」を通じてお客様へお届けする「安心と愉しさ」を表現した初の商品として、今年、米国市場での導入を予定しています。

第四世代となる新型インプレッサの商品コンセプトは「Redefining Value, Redefining Class*1」。水平対向エンジンを中心とするスバル独自のシンメトリカル AWD (All-Wheel Drive) がもたらす信頼感のある走りやハンドリング性能、高い安全性をベースとしながら、1992 年の誕生以来磨き続けてきたインプレッサならではの快適性をさらに進化、発展させ、時代に合った、魅力ある上質なグローバルカーを目指しました。

開発の重要テーマは、さらなる「環境性能」の向上と、お客様の「価値観の変化」への対応。このため、昨年秋に全面新設計した新世代ボクサーエンジンや新開発のリニアトロニック(CVT)などによる燃費・環境性能の向上、これまで以上に軽快で気持ちのよい「運転する愉しさ」の追求、さらにボディサイズを拡大することなくゆとりを持たせた広く快適で質感あふれる室内空間の実現により、従来のクラス観を打ち破る高い価値を持ったクルマを開発しました。

*1 既存のセグメント、クラスにとられない価値の提案

【主な商品の特徴】(米国仕様)

<パッケージ/ユーティリティ>

従来同等のボディサイズに乗る人全てが今まで以上に快適に過ごせる室内空間の実現を目指しました。

- ・ Aピラー下端を前方へ 200 mm延長し、ホイールベースを 25mm 拡大しました。さらにドア構造の見直しなどにより、従来型と全長および全幅を変えることなく、室内スペースを拡大するとともに、ショルダー&エルボースペース、後席足元にゆとりを持たせました。
- ・ 車体側面の開口寸法を広げ、乗降性を大幅に高めました。
- ・ 伸びやかで高さを抑えたインストルメントパネル、低められたドア窓肩部、そして前ドアに設けた三角窓により、良好な視界や広さ感、開放感を高めました。
- ・ 4ドア車のトランクスペースはゴルフバッグ 4 個の積載が可能。大きな開口部を有する 6:4 分割可倒トランクスルー機能を標準装備。
- ・ 5ドア車のカーゴルームはゴルフバッグ 3 個や大型ベビーカーの積載が可能。ルーフ後端の構造を見直し、床面高さを下げてフラットにすることなどで拡大された荷室高や、6:4 分割可倒リヤシートの採用によりユーティリティを向上しました。

<エクステリア デザイン>

「スマート&クラッシー*2」をテーマに、洗練さを感じる凛とした佇まいと、上質感のある表情豊かなデザインを目指しました。

*2 [スマート: smart…洗練された、賢い] / [クラッシー: classy…粋な、高級な、上級な]

- ・ ボディサイズを拡大することなく、「存在感」、「広さ」、「使いやすさ」を感じるスタイリングを実現しました。
- ・ スプレッドウイングを中央に配したヘキサゴングリル、ホークアイヘッドライト、AWD モデルであることを特長づけるホイールアーチなど、スバル車に統一したキャラクターを採用し、スバルのアイデンティティを強調しています。
- ・ Aピラー位置の前方への移動やホイールベースの拡大により、開放感のあるキャビンを持つスタイリッシュなシルエットを実現。また、4ドア車では特徴的な Cピラーデザインでクーペのような流麗さと、トランクの存在感を両立させたデザインとしました。

<インテリア デザイン>

広がり感のある心地よい室内空間の実現と、素材の持ち味を最大限に引き出した質感あふれるデザインを目指しました。

- ・ インストルメントパネルは広がり感をもたらす水平基調の造形を採用しました。
- ・ 本物の素材感や、ソフト素材の触って感じる上質感など、随所に心地よさを表現しました。
- ・ ステアリングにはスポーティな 3 スpokeタイプを採用。手触り感にもこだわり高級感をもたせるとともにステアリングのスイッチ類も操作性を高めた大きさの形状としました。
- ・ フロントシートは、バックレスト上端を現行モデルよりも 60mm 高くし、より安心感のあるシートとしました。運転席、助手席ともに現行よりもヒップポイントを高く設定することで見晴らしがよく、より自然な座り心地を実現しました。リヤシートのヒップポイントも現行モデルよりも高めに設定し、開放感を高めました。

<エンジン&トランスミッション>

エンジンには、昨年秋に全面新設計した新世代ボクサーエンジンを採用。水平対向エンジンのメリットはそのままに、燃費性能や排出ガス性能の向上を図りました。新リニアトロニック(CVT)の採用、車体の軽量化、さらに空力性能の向上などとあいまって、米国での AWD 乗用車としてはトップクラス*3の燃費性能を達成しました。

*3 ハイウェイ走行で 36MPG(マイル・パー・ガロン:1ガロンあたりのマイル走行距離)。当社計測値。

- エンジン排気量: 1,995cc
- 最高出力 / 最大トルク: 148hp @ 6,200rpm / 145lb.-ft. @ 4,200rpm
- トランスミッション: リニアトロニック(CVT)/5 速マニュアル

-2.0ℓ DOHC エンジン-

- ・ 昨年秋に全面新設計した新世代ボクサーエンジンを採用。エンジン横幅を従来のエンジン同等に維持したまま、ロングストローク化を実現し、燃費に有利なボア/ストローク比としました。
- ・ 燃焼室のコンパクト化や EGR*4の冷却機能追加、吸気ポートやバルブの最適化などにより、燃焼効率を高めました。
*4 「Exhaust Gas Recirculation: 排気ガス再循環装置」
- ・ 従来の 2.5ℓエンジンに対して触媒を約 30%削減しながら、同等の排出ガス浄化性能を実現しました。
- ・ ロングストローク化やデュアル AVCS*5の採用などにより、環境性能を向上させるとともに、日常的に使う中低速域のトルクを向上。2.0ℓながら従来の 2.5ℓエンジンを凌ぐ加速性能と、軽くアクセルを踏んだ際にも素早い加速感が感じられるレスポンスの良いエンジンとしました。

*5 「Active Valve Control System: 可変バルブタイミング機構」

-新開発リニアトロニック-

- ・ チェーン式無段変速機の特長である軽量、コンパクト、優れた燃費性能、レシオカバレッジの広さなどを活かし、ドライバビリティと環境性能を高めた CVT を新開発しました。
- ・ 変速レスポンスの良さを活かすパドル式の 6 速マニュアルモードを設定し、スポーツ AT 車に引けを取らないドライビングを楽しめるようにしました。

-5 速マニュアル-

- ・ ギヤ比の最適化により、走りと環境性能を両立しました。

<シャシー>

路面の凹凸をしっかり吸収しながらも、リニアに反応するしっかりとしたハンドリング性能と安心感のある乗り心地を実現しました。シャシー要所の剛性向上やセッティングの最適化によって、快適な乗り心地ときびきびしたハンドリングを両立。合わせて、高い危険回避性能を実現しています。

- ・ フロント、リヤ共にダンパーのバルブに高応答性タイプを採用し、車両の応答性を向上しました。また、クロスメンバーの剛性を高めることで振動を抑え、操縦安定性と乗り心地を向上しました。
- ・ フロントサスペンションにはストラット式を採用。また、スタビライザーの径をアップすることで走行安定性を向上しました。
- ・ リヤサスペンションにはダブルウィッシュボーン式を採用。また、ラテラルリンクの外側ブッシュをピローボールタイプへ変更し、直進安定性を高めました。

- ・ 北米向けとしてはスバル初となるピニオンアシスト式の電動パワーステアリングを採用。燃費の向上を図るとともに、きめ細やかなモーター制御により自然な操舵フィーリングを実現しました。
- ・ 全モデルに転がり抵抗低減を図った新開発タイヤを装着しました。
- ・ MT 車にはヒルスタートアシスト機能を装備。坂道発進時にペダルから足を離しても、自動的にブレーキをかけ続けることで発進を補助します。

<ボディ>

- ・ 操舵に対するレスポンスの向上や、剛性感のある車体の動きを実現するために、要所に補剛を施しながら、高張力鋼板のグレードを上げるとともに採用を拡大しました。
- ・ リヤサブフレームにスティフナーを追加し、リヤフレームのねじり剛性を向上することで、ステアリング操作に対するリヤ側の追従性を向上しました。
- ・ インシュレーターの最適配置により、高い静粛性を実現しました。

<安全>

- ・ フロントドアのパーテーションウインドウのピラーを細くし、さらにドアミラーをドアパネル直付けとすることで死角を減らし、クラストップレベルの前方視界を実現しました。
- ・ 高張力鋼板を効果的に使用し軽量化を図るとともに骨格を見直し、全方位の高い衝突安全性を実現しました。
- ・ フロントフードおよびバルクヘッドに、歩行者保護のための衝撃吸収構造を積極的に採用し、剛性を損わずに高い衝撃吸収性能を実現しました。
- ・ SRS 運転席・助手席エアバッグ、SRS サイドエアバッグおよび SRS カーテンエアバッグに加えて、SRS 運転席ニーエアバッグも全車に標準装備。また、エアバッグセンサーのレイアウト最適化を図ったほか、フロントドア内にセンサーを追加。北米の新側面衝突法規に対応しました。
- ・ 全車にVDC(横滑り防止装置)を標準装備。介入のタイミングを最適化するとともに、危険回避の状況にて効果を発揮する制御ロジックを織り込むことで、走りの楽しさと世界トップレベルの危険回避性能を両立しました。新型インプレッサではブレーキアシスト機能もVDCに組み込みました。
- ・ ブレーキオーバーライド制御を採用しました。

【主な諸元】(米国仕様)

※この諸元・仕様はお断りなく変更する場合があります。

全長×全幅×全高(mm) : 4,580(4ドア)、4,415(5ドア)×1,740×1,465

ホイールベース(mm) : 2,645

トレッド前/後(mm) : 1,510/1,515

車両重量(Kg) : 1,320(2.0i 4ドア/5ドア 5MT モデル)

乗員定員 : 5 名