

# Impreza WRX

4WD Pure Sports Sedan

*Powered by a 260 PS 2-liter 4-camshaft 16-valve turbo Boxer engine. Ultra-rigid long-travel suspension.  
High-speed full-time four-wheel drive. The new Impreza WRX. It will blow you away.*



SUBARU®

# スポーツは「頂点」をめざして進化する。

スポーツにはつねにライバルが存在する。立ち止まらず、つねに進化し続けること。

それは、ライバルを振り切り、スポーツの頂点をめざす者すべてにあたえられた宿命である。

そして、インプレッサWRXにも、ついに進化の時期が訪れた。

260PSものパワーを手に入れた、2.0L BOXER 4cam 16valve TURBO。

そして、高剛性ロングストロークサスペンション、ハイスピードフルタイム4WD。

さらに高い、速さの次元に昇りつめるために進化した“4WDビューアスポーツセダン”インプレッサWRX。

4ドアセダンのシルエットに秘められた、

たぐいまれなスポーツの資質をあなたも体験してほしい。

「運転席SRSエアバッグ」装着車をラインナップしました。



MAX.POWER 260ps/6500rpm



WRX SPECIFICATIONS

TOTAL LENGTH:4340mm  
TOTAL WIDTH:1690mm  
TOTAL HEIGHT:1405mm  
WHEELBASE:2520mm  
FRONT TREAD:1465mm  
REAR TREAD:1455mm  
WEIGHT:1230kg (WRX) /1180kg (WRXtypeRA)  
ENGINE TYPE:EJ20/BOXER FOUR CYLINDER  
4cam 16valve TURBOCHARGER with INTERCOOLER  
BORE×STROKE:92.0mm×75.0mm  
ENGINE DISPLACEMENT:1994cc  
MAXIMUM POWER:260ps/6500rpm  
MAXIMUM TORQUE:31.5kg·m/5000rpm  
TRANSMISSION:5-SPEED MANUAL





PHOTO:WRX ライトシルバー・メタリック

## MECHANISM LAYOUT of PURE SPORTS SEDAN

走るために生まれ、勝つために鍛え上げられたメカニズムレイアウト。

走りの性能の90%は、メカニズムレイアウトで決定される。強大なエンジンパワーも、そのパワーを余すことなく路面につたえタイヤのグリップ能力を最大限に引き出す4WDシステムも、また、いかなるハイグリップタイヤも、パッケージングの基本となる“メカニズム・レイアウト”の完成度が低ければ、そのポテンシャルをフルに発揮することはできない。開発の段階から「走り」にこだわり、ニュルブルクリンクにおけるテストラン。そして、WRCからのフィードバックにより、「走り」を進化させてきたWRXは、オーソドックスなセダンのフォルムの中に、運動性重視のスポーツマシンとして理想ともいえるメカニズムレイアウトを実現している。低重心、コンパクトな縦置きBOXERユニット+シンメトリー(左右対称)4WDシステム、高剛性ロングストロークサスペンション、軽量・高剛性ボディ。260psものハイパワーを受け止め、ドライバーのインプットに対して瞬時にレスポンスするハンドリング、トラクション、ブレーキングパワー。高次元でバランスされたWRXのメカニズムレイアウトが実現する走りは、比類のない「速さ」の領域へドライバーをいざなう。

## High Power. Well Balance.

マキシマムパワー-260ps。パワーウェイトレシオ4.538\*。  
そして、至高のBOXERレスポンス。  
天性のスポーツユニット、EJ20-TURBO。 \*WRXtypeRA

### 260ps 2.0ℓ BOXER 4cam16valve TURBO

#### PART-I. BOXER UNIT

スポーツエンジンとして求められるポテンシャルはもちろん、運動性を重視するスポーツマシンとして理想的なメカニズムレイアウトを可能とするWRXのパワーユニット。それがEJ20-TURBOである。水平対向4気筒。1994cc4カム16バルブ、空冷インタークーラー付ターボ。オールアルミ合金製のこのパワーユニットは、スバルが長い期間にわたって熟成を続けてきたBOXERエンジンの、ひとつの究極の形態である。水平対向エンジンはその構造上、シリンダーブロックの剛性がきわめて高く、さらに対向するピストンが互いの慣性力を打ち消し合うため回転バランスにもすぐれるなど、ハイパワーユニットとしてきわめて高いポテンシャルを持っている。しかも、前後長が短く、コンパクトで軽量、低重心なため、ハイパワーマシンに不可欠な4WDシステムの理想的なレイアウトも可能となる。260psものパワーを発揮しながら、スロットルワークに対してきわめてダイレクトに反応するリアレスポンス。そして、高回転域まで持続する胸のすくパワーフィール。ドライバーを魅了する、BOXERならではの官能的なパフォーマンスがそこにある。

#### PART-II. BOXER CONSTRUCTION

EJ20は、基本的に剛性が高い水平対向ユニットのシリンダーブロック構造をさらに強化し、ハイパワーに対応している。クランクシャフトを5カ所のベアリングで支持することで剛性を向上するとともに、フライホイールハウジングとシリンダーブロックを一体化し、パワートレイン全体を高剛性化。また、WRXtypeRAではシリンダー上部の要所をカバーするクロズドデッキタイプのブロックも採用した。これらの徹底した剛性強化により、精度の高いスムーズな回転を生み出すと同時に、高負荷・高回転に耐え得る強靱なシリンダーブロックを実現している。

#### PART-III. 4cam 16valve SYSTEM

吸排気効率を向上し、バルブ駆動系のフリクションをいかに低減するか。それは、すべてのスポーツユニットにあたえられた、永遠の命題である。EJ20は、左右バンクそれぞれに2本、合計4本のカムシャフトが、16本のバルブを開閉する4カム16バルブを採用した。ボアを大きく確保することのできる水平対向エンジンの特性をいかして十分なバルブ面積を確保。バルブメカニズムには、カムシャフトが直にバルブの開閉を行うダイレクトプッシュ式を採用し、動弁系のフリクションロスも低減し高回転化に対応。同時に41°の狭角バルブ配置を可能とすることで、燃焼室をコンパクト化。高い燃焼効率を実現している。

#### PART-IV. WRXtypeRA 4cam 16valve SYSTEM

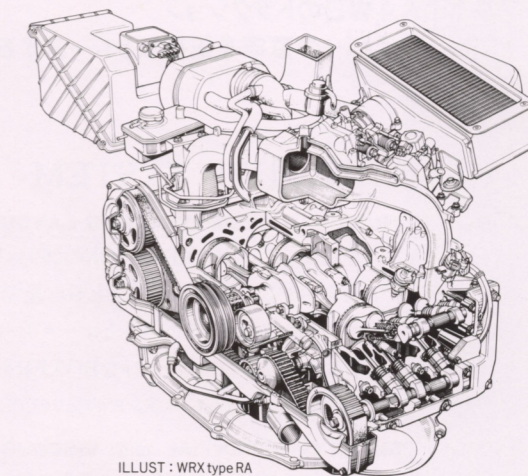
クロスレシオトランスミッションを装備し、より高回転域を多用した走りが可能なWRXtypeRAのEJ20は、高負荷・高回転時に900℃以上の高温にさらされるエキゾーストバルブの耐久性を向上するため、熱伝導性の高いナトリウム封入中空バルブを採用。レーシングエンジンに多用されるこの手法は、常温域では固体、高温域では液化状態となる金属ナトリウムをバルブに封入。エキゾーストバルブ全体の放熱性を高めて、過酷な条件下での信頼性をいちだんと向上している。さらに、インテークバルブも中空として軽量化。高回転域における、より確実なバルブ作動を実現した。これらのチューニングにより、WRXtypeRAは、レブリミットをWRXの7000rpmから7500rpmにアップ。クロスレシオミッションの採用とあいまって、よりコンペティティブな走りを可能としている。

#### PART-V. MULTI POINT INJECTION

スロットルワークに対するレスポンスを重視し、正確な燃料噴射が可能なマルチポイント・インジェクションを採用。緻密な電子制御により各シリンダーに最適なタイミングで燃料噴射を行うこのシステムにより、過渡応答性にすぐれた空燃比制御を可能とし、全開時の加速レスポンスや、スロットルの微妙な操作に対する俊敏なリアクションを実現した。さらに、いかなる状況でも安定した性能を発揮するため、空燃比学習制御、点火時期学習制御など、各種制御を一括して集中管理する高度な総合電子制御システムも採用している。

#### PART-VI. TURBOCHARGER with INTERCOOLER

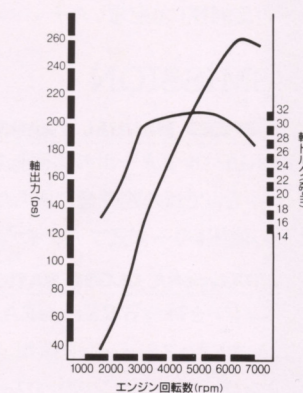
スポーツユニットに求められる絶対的な出力、トルクを得るとともに、BOXER、そして4カム16バルブの魅力である高回転域の伸びの良さを存分に発揮させるため、大容量高速型の水冷ターボチャージャーを採用。高出力タイプのタービンブレードと排気抵抗の少ないエキゾーストの組み合わせにより過給圧を650mmHgまで高めることにより、最高出力260ps/6500rpm、最大トルク31.5kg-m/5000rpmを獲得している。インタークーラーは、軽量で冷却能力と冷却応答性にすぐれた空冷式を採用。さらに、エンジン状態を総合的に判断して過給圧をきめ細かくコントロールする過給圧電子制御回路により、スロットルワークに対するレスポンスを向上した。また、WRXtypeRAには、インタークーラーウォータースプレーも装備している。



ILLUST: WRX type RA

### EJ20-BOXER TURBO

FOUR CYLINDER 4cam 16valve TURBOCHARGER with INTERCOOLER  
BORE×STROKE: 92.0mm×75.0mm ENGINE DISPLACEMENT: 1994cc  
COMPRESSION RATIO: 8.5 BOOST PRESSURE: 650mmHg  
MAXIMUM POWER: 260ps/6500rpm  
MAXIMUM TORQUE: 31.5kg-m/5000rpm  
POWER WEIGHT RATIO: 4.538(WRXtypeRA) 4.730(WRX)



エンジン性能曲線図 (WRX)

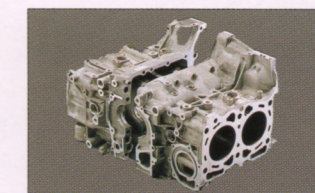


PHOTO:高剛性シリンダーブロック (WRXtypeRA)

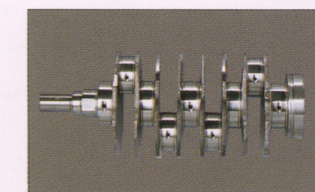


PHOTO:5ベアリングクランクシャフト



PHOTO:インタークーラーウォータースプレースイッチ (WRXtypeRA)

## Fast. Active. but Safety.

260psのフルパワーを確実に路面につたえる、フルタイム4WDのトラクション。そして、ドライバーの意志を正確にトレースする高剛性シャシー。

## FULL TIME 4WD SYSTEM

### PART-I. STRAIGHT & SYMMETRY 4WD LAYOUT

4WDシステムの存在なしには、BOXERターボの260psもの圧倒的なパワーを路面に伝達することも、それをドライバーのコントロール下で安全・確実に発揮させることも不可能である。パワーを4輪に配分し、タイヤのグリップに余裕を生み出す4WDシステムは、クルマの前後方向のトラクションとコーナリングの限界値を飛躍的に向上する。WRXの4WDシステムは、高次元の運動性能を実現するため低重心・コンパクトなBOXERを縦置きに搭載。トランスミッションからリヤデフに至るパワートレートを左右対称で一直線に配置。きわめてバランスの良いこのレイアウトにより、すぐれたハンドリングと圧倒的なスタビリティを実現している。

### PART-II. CENTER DIFFERENTIAL with VISCOUS LSD

前後デフへのトルク配分と前後輪の回転差の差動を行うセンターデフには、信頼性の高いベベルギヤを採用。260psのパワーを効率良く路面につたえ、様々な走行条件下で圧倒的な走行性能を発揮する。またセンターデフにはビスカスカップリングタイプのLSD(リミテッド・スリップ・デファレンシャル)を一体化。通常は前後50:50のトルク配分で走行。急激な発進加速や悪路、凍結路などの走行で前後輪に回転差が生じた場合、ビスカスLSDによりセンターデフの差動を制限し、前後輪へのトルクを自動的に最適配分。高度な運動性能と、摩擦係数の低い路面でのすぐれた走破性、安定性の両立を可能としている。

### PART-III. REAR DIFFERENTIAL with VISCOUS LSD

滑りやすい路面でのパワーオン時やエンジンブレーキ時の安定性を向上するため、リヤデフにもビスカスLSDを装備。コーナーでの旋回性にも配慮したチューニングにより、WRXのハイパワーをあらゆる路面で安全に引き出すことを可能とする。

## TRANSMISSION

### PART-I. 5-SPEED MANUAL TRANSMISSION

BOXER4カム16バルブターボの高回転域の伸びを生かすギヤ比を設定。平行リンクタイプのシフト機構により、縦置きミッションならではの剛性感に満ちた小気味のいいシフトフィールを生み出している。さらに、ハイパワーに対応して操作性の高い油圧リレーズ式フルタイプのクラッチを装備。ペダル踏力を軽減しながら、微妙なクラッチワークを可能とした。

### PART-II. WRXtypeRA CLOSE RATIO TRANSMISSION

スペシャルエンジンを持つWRXtypeRAは、より高回転域を多用した走りを想定し、各ギヤ間のギヤ比を接近させた専用クロスレシオトランスミッションを採用。スポーツ走行時の実質的な走行性能を向上させた。これにより、エンジンのトップエンドのパワーを最大限に引き出した、きわめてスポーティな走りを可能としている。

## SUSPENSION

### PART-I. SUSPENSION CONCEPT & SYSTEM

あらゆる状況で、エンジンパワーとフルタイム4WDのポテンシャルを最大限に引き出すこと。そして、ドライバーの意志のままに、自在にコントロールできる運動性能をそなえること。それが、WRXのサスペンションにあたえられた使命である。特に重視したのは、ボディ剛性も含めた脚回り全体の高い剛性の実現と十分なホイールストロークの確保。そして、フリクションの低減である。このためサスペンションの基本システムには、あえてオーソドックスな4輪ストラットタイプを採用。このシステムに対する豊富なノウハウをベースに、さらに完成度を高めている。また、チューニングの最終段階においては、ニュルブルクリンクをはじめとする内外のサーキット、アウトバーン、オートルート、フリーウェイなど世界の道で徹底した走り込みを実施し細部の煮詰めを行った。これにより、限界域でも確実なコントロール能力を確保している。

### PART-II. FRONT SUSPENSION

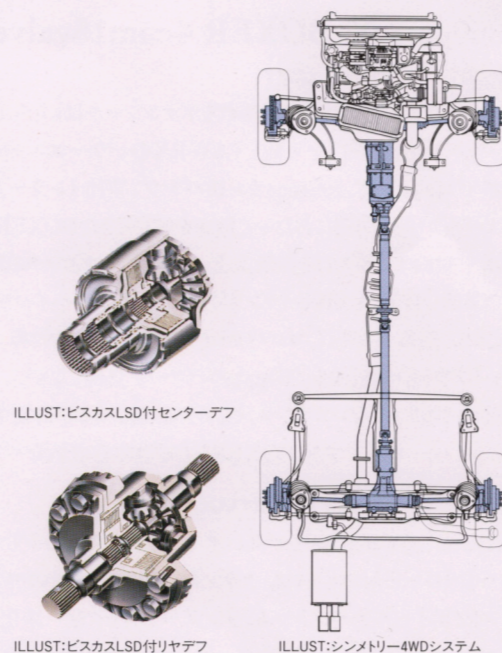
L型ロアアームタイプのストラット式。きわめて高い剛性を確保しながら、アルミ製ロアアームの採用により、バネ下重量を軽減。さらに、ボディのゆるやかな動きにも的確なダンピング性能を発揮し、つねに安定した姿勢をキープするリニアコントロールバルブ付ダンパーも装備し、きわめてリニアな操舵応答性、高度な高速安定性、旋回制動安定性を生み出している。

### PART-III. REAR SUSPENSION

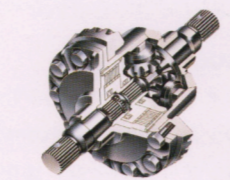
剛性の確保が容易なデュアルリンクタイプのストラット式。ストラットとコイルスプリングの配置を最適化し、フリクションを徹底して低減している。さらに、フロント同様リニアコントロールバルブ付ダンパーも装備。タイヤの接地性を高めると同時に、ドライバーに走行状況を確実にフィードバックし、スムーズでハイレベルなコーナリング特性を実現している。

### PART-IV. WRXtypeRA SUSPENSION SYSTEM

さらにハードな走りを想定したWRXtypeRAは、ダンパーの減衰力強化のほか、硬度を上げた強化ブッシュを採用するなど、サスペンションの専用チューニングを実施したラリータイプサスペンションを採用した。

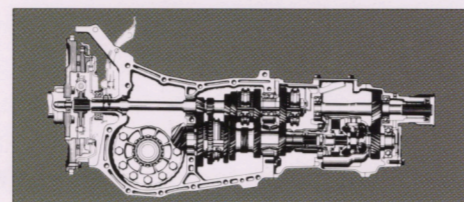


ILLUST:ビスカスLSD付センターデフ

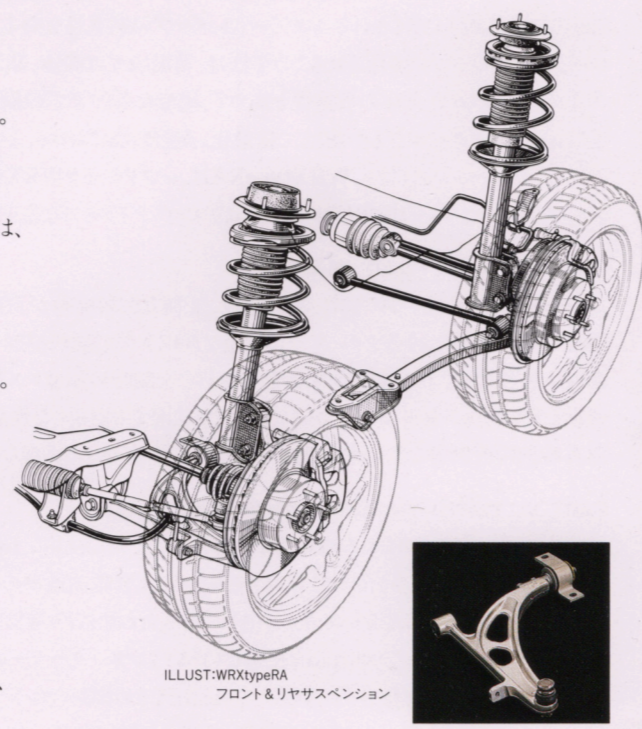


ILLUST:ビスカスLSD付リヤデフ

ILLUST:シメトリ4WDシステム



ILLUST:トランスミッション断面図



ILLUST:WRXtypeRA  
フロント&リヤサスペンション



PHOTO:アルミ製フロントロアアーム

## PART-V. STEERING SYSTEM

ステアリング系全体の剛性を高めるステアリングサポートビームを装備。さらに、オーバークリアレシオ15:1のきわめてクイックなギヤボックスを採用。シャープな切れ味を実現している。パワーアシストは、エンジン回転数感応型。なめらかでナチュラルな操舵感と適度な重さで、つねに安定したステアリングフィールを生み出す。

## BRAKES & ABS

### PART-I. BRAKE SYSTEM

絶対的な制動能力はもちろん、耐フェード性の向上、そして、限界時のコントロール能力を確保するため、WRXはブレーキシステムにも十分なキャパシティをあたえている。フロントは24mmのローター厚を持つ、制動有効半径228mmの2ポット・ベンチレーテッドディスク、リヤにも制動有効半径230mmのベンチレーテッドディスクを装備した。さらに、7+8インチのタンデム倍力装置も採用するなど、260psのハイパワーにふさわしいストップングパワーと、微妙な入力にもリニアに反応するナチュラルなブレーキフィール、さらに高い信頼性を実現している。

### PART-II. 4-SENSOR 4-CHANNEL ABS(ANTI LOCK BRAKE SYSTEM)

WRXの絶大なブレーキ能力を確実にサポートするシステム。それがABS(4輪アンチロックブレーキシステム)である。ブレーキング時のスピンやスリップの原因となるホイールロックをセンサーで事前に検知し、ブレーキ油圧をコントロール。急制動時のすぐれた安定性と制動中の操縦性を確保し、さまざまな走行状況で高いセーフティマージンをもたらす。WRXのABSは、4輪に車速センサーを配置し、ブレーキシステムのポテンシャルを最大限に発揮する4センサー4チャンネルシステム。ホイールロックの検出を高度化するGセンサーも装備し、4WDシステムとの高度なマッチングも実現している。

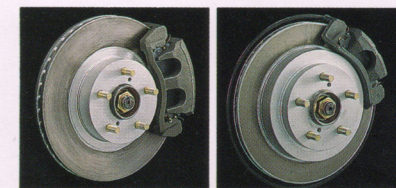
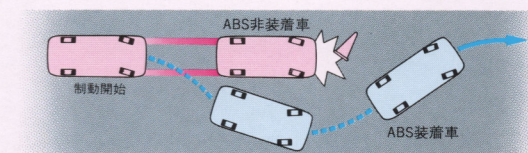


PHOTO:フロント&リヤベンチレーテッドディスクブレーキ



ABSによる危険回避性能の向上

## CHASSIS TECHNOLOGY

### PART-I. CHASSIS CONCEPT & CONSTRUCTION

高剛性で、しかも軽量。それは、すべてのスポーツマシンのシャシーに要求されるテーマである。ハイパワーエンジン、フルタイム4WDシステム、そして高性能サスペンションも、クルマの基本骨格であるボディの剛性が低くは、そのポテンシャルをフルに発揮することはできない。このためWRXは、コンピューターによる構造解析を駆使し、主要結合部分の板組構造の最適化などシャシーの合理的な設計を実施している。さらに、一体構造のサイドパネルやステアリングサポートビーム、アルミフロントフードなどの採用により、きわめて軽量でありながら、曲げ、ねじれ剛性ともにトップレベルの剛性を確保している。

### PART-II. LONG LIFE BODY

ボディのクオリティを長期間にわたって保持するためには、徹底した防錆対策が欠かせない。WRXはドア、トランク部にメッキ鋼板を採用したほか、床下およびタイヤハウス周辺に溶融亜鉛メッキ鋼板など防錆性能にすぐれた素材を使用。さらに、ドア/サイドシルなどの閉断面への防錆ワックスの塗布やPVC(ポリ塩化ビニール)アンダーコート塗布などにより、ハイレベルな防錆性能と耐久信頼性を獲得。きわめてロングライフなボディを実現している。

## SAFETY & RECYCLE

### PART-I. ACTIVE/PASSIVE SAFETY

WRXのハイポテンシャルを安心して楽しむためには、なによりも走りの安全性を確保する必要がある。WRXは、エアバッグ(メーカー装着オプション)など万一のアクシデントが発生した時に乗員のダメージを最低限に抑える“パッシブセーフティ”はもちろん、アクシデントを未然に回避する“アクティブセーフティ”性能を特に重視している。ハイポテンシャル4WDシステム、ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)、高剛性サスペンション&ボディ、そしてレスポンスにすぐれたBOXERターボエンジンに至るまで、そのすべては、スバルのアクティブセーフティ思想に基づいて開発されている。

### PART-II. RECYCLE SYSTEM

スポーツマシンであっても、省資源・環境保護の観点から、リサイクルへの配慮は欠かすことはできない。WRXは、構造の見直しによる部品点数の削減、リサイクルしやすい素材の採用や再生材の活用。さらに、樹脂、ゴム部品にISO規格に準じた材質記号を表示し、リサイクル時の分別を容易にするなど、材料、構造、分別の各分野でリサイクルを考慮している。

### WRXのアクティブ/パッシブセーフティ・メカニズム

- ①サイドアビーム(パイプ式)\* PHOTO:WRXtypeRA
  - ②ノイマウントストップランプ(リヤスポイラー内蔵)(WRX)
  - ③フロントシート一体シートベルトアンカー
  - ④フロントシートベルトショルダーアジャスター
- 後席3点式ELRシートベルト(2名分) ●ステアリングサポートビーム ●シートベルト未装着ウォーニングランプ ●室内難燃化対策 ●ロールオーバーバルブ(転倒時の燃料漏れ防止機構) ●燃料逆流防止機構 ●二重アクセルリターンスプリング ●リヤワイパー&ウォッシャー(WRX) \*サイドアビームは撮影用に着色したもので実際とは異なります。

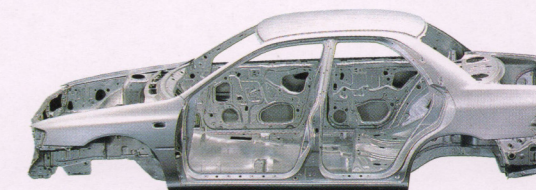


PHOTO:高剛性ボディシェル

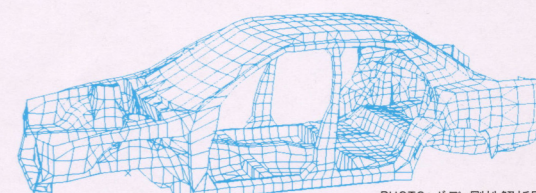


PHOTO:ボディ剛性解析図

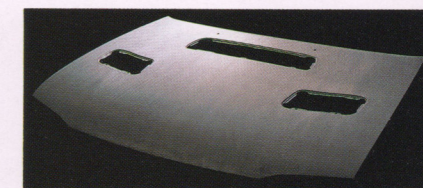


PHOTO:アルミフロントフード



# 速さは、世界で証明する。

インプレッサのもうひとつの顔。それは、WRC(世界ラリー選手権)を闘うレーシングマシンである。開発当初から、WRCをターゲットのひとつに開発されてきたWRXは、1993年“1000湖ラリー”においてデビュー。いきなり総合2位に入賞して、そのポテンシャルを世界に知らしめた。世界の頂点で闘い続け、つねにトップを争うWRXのパフォーマンスは、ベース車の基本性能の高さ、そして、速さの証明に他ならない。



## 1993 World Rally Championship

Round9 1000LAKES	2nd
Round13 RAC	5th

## 1994 World Rally Championship

Round1 MONTE-CARLO	3rd
Round2 PORTUGAL	4th
Round3 SAFARI	Group N 1st
Round4 TOUR DE CORSE	2nd
Round5 ACROPOLIS	1st
Round6 ARGENTINA	2nd
Round7 NEW ZEALAND	1st
Round8 1000LAKES	3rd
Round9 SANREMO	2nd
Round10 RAC	1st

## 1995 World Rally Championship

Round1 MONTE-CARLO	1st
Round2 SWEDISH	—
Round3 PORTUGAL	1st
Round4 TOUR DE CORSE	4th
Round5 NEW ZEALAND	1st
Round6 AUSTRALIA	2nd
Round7 CATALUNYA	1st

# WRC CHALLENGE.

# THE COCKPIT



## BUCKET SEAT & NARDI STEERING

エクセース®をアクセントに配したドライバーズシート。形状は本格的バケットタイプで低めのセッティングと、サバ／ショルダー部のすぐれたサポート性により、強い横Gに対してドライバーの身体を的確にホールドする。また、ステアリングはイタリアの名門、ナルディ製の本革巻VINCENTEタイプ。シフトノブも同じナルディ製の本革巻。

PHOTO: WRX CDプレーヤーはディーラー装着オプション

THE DRIVING ROOM



# THE EQUIPMENT



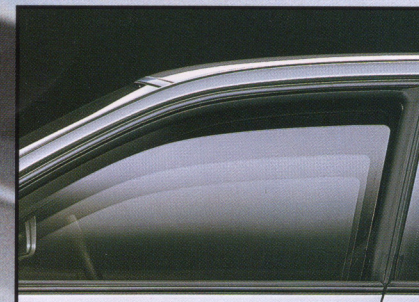
フォグランプ<WRX>  
バンパーに埋め込まれた大径フォグランプ。夜間や悪天候時の視界確保に威力を発揮。



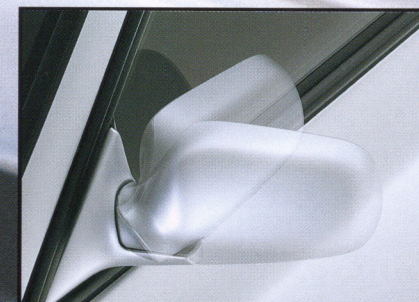
ハイワットageバルブヘッドライト<WRXtypeRA>  
WRXtypeRAはヘッドライトに、Hiビーム100w、Loビーム80wの強化バルブを採用。ナイトステージでも確かな視界を確保した。



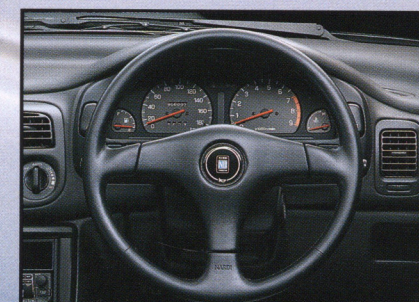
リヤスポイラー<WRX>  
高速走行時の安定性を向上するリヤスポイラー。ハイマウントストップランプを内蔵し、後続車へブレーキングを確実に知らせる。



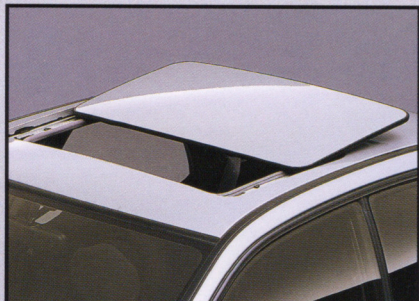
パワーウィンドウ<WRX>



電動格納式リモコンカラードアミラー<WRX>



ナルディ製本革巻ステアリングホイール  
ステアリングホイールはイタリアの名門、ナルディ製の本革巻VINCENTEタイプ。



電動チルト&スライドサンルーフ<WRXにメーカー装着オプション>  
ルーフの開閉とチルトアップ&ダウンがワンタッチで可能なアウトースライド式サンルーフ。



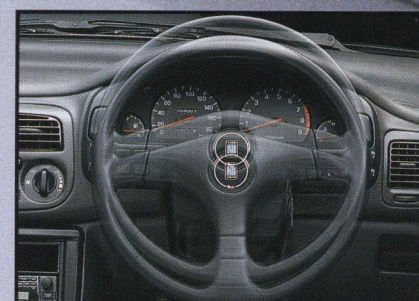
アルミホイール&ハイグリップタイヤ  
16×6½JJのアルミホイールは、ワイドタイヤに対応して、剛性確保、軽量化を両立した5本スポークタイプ。タイヤにはグリップ力と耐久性、走行安定性を高い次元で両立したブリヂストン・エクスペディア205/50 R16ラジアルを採用。



大容量トランクルーム  
バンパーレベルから開口するトランクは、ゴルフバッグ4セットが入る容量を確保している。



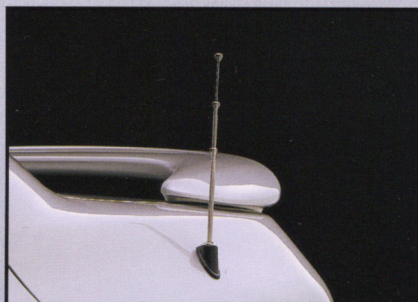
ナルディ製本革巻シフトノブ



チルトステアリング  
スポーツドライビングに最適のポジションをもたらすチルトステアリング。上下に各30mmの調整幅を持ち、無段階に高さを調整できる。



オーディオシステム<WRX>  
AM/FM電子チューナーとフルロジックコントロール・カセットデッキを一体化し、さらに4スピーカーを組み合わせたADDZESTブランドの高機能オーディオ。CDプレーヤーやオートチェンジャーを追加したシステムアップも可能。



パワーアンテナ<WRX>



リヤワイパー&ウォッシャー<WRX>  
悪天候時でもクリアな後方視界を確保する。



オートエアコン<WRX>



カップホルダー



エアバッグ内蔵ウレタンステアリングホイール

## SRS AIR BAG

運転席SRSエアバッグ  
前方向からの衝撃時に作動。きちんと装着されたシートベルトを補助し、乗員の被害を最小限に抑える運転席SRSエアバッグを用意しました。  
(WRXにメーカー装着オプション)

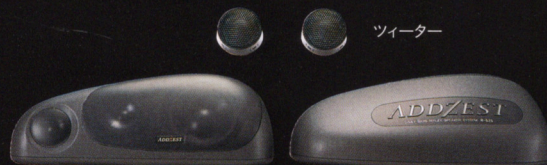
SRS=Supplemental Restraint System  
(補助拘束装置)

## ACCESSORIES

オーディオシステムアップ(ADDZEST)



CDプレーヤー



リヤスピーカー



CDオートチェンジャー



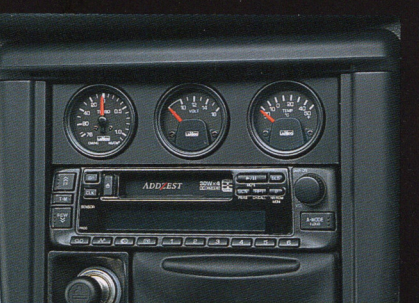
スーパーウーハー



AM/FM付MDチェンジャー(SANYO)



ナビゲーションシステム(ADDZEST)



3連メーター(連成計、電圧計、温度計)



アンダーガード

掲載写真はディーラー装着オプションです。他にも多彩に用意しています。詳しくは販売店にお問い合わせください。

260psのパワーを手に入れた  
4WDピュアスポーツセダン。

# WRX

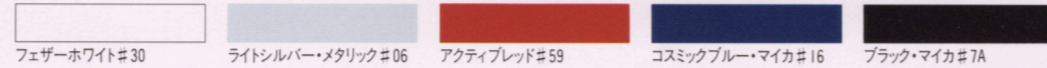


PHOTO:コスミックブルー・マイカ



運転席SRSエアバッグ装着車を受注生産で用意しています。

### BODY COLOR



スペシャルエンジン、クロスミッション。  
ライトウェイト・スパルタンWRX。

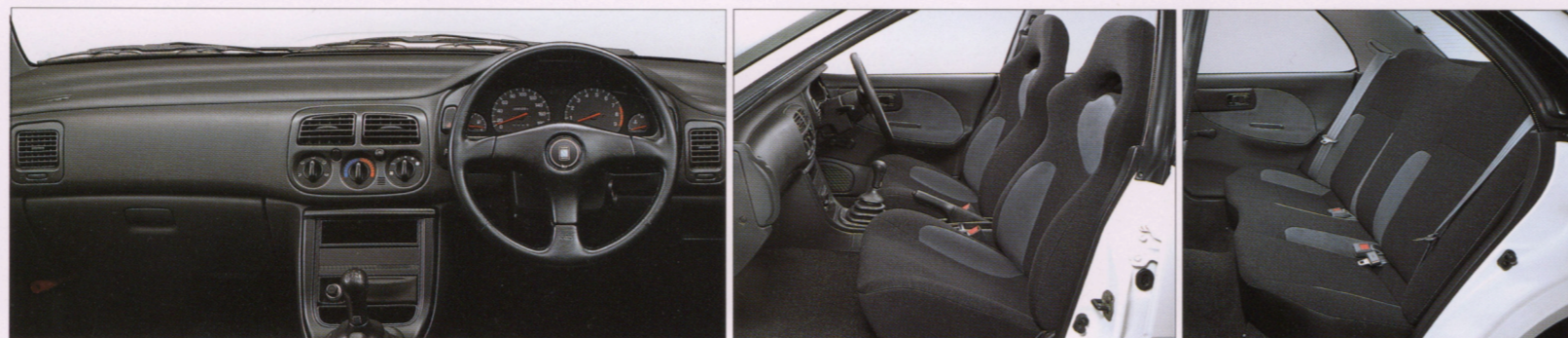
# WRX type RA

### WRX type RA Special Items

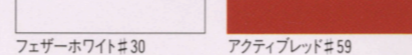
- ナトリウム封入中空エキゾーストバルブ
- 中空インタークーラバルブ
- インタークーラー・ウォーターズプレイ
- クロスレシオトランスミッション
- スポーティサスペンション(ラリータイプ)



PHOTO:フェザーホワイト



### BODY COLOR



## SPECIFICATIONS

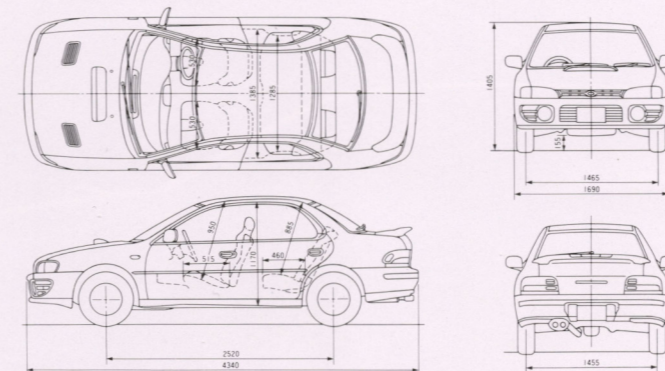
車名・型式 車種	スパル・E-GC8	
	WRX 5MT	WRXtypeRA 5MT
<b>寸法・重量</b>		
全長(mm)	4340	
全幅(mm)	1690	
全高(mm)	1405	
室内長(mm)	1820	
室内幅(mm)	1385	
室内高(mm)	1170	
ホイールベース(mm)	2520	
トレッド(前)(mm)	1465	
トレッド(後)(mm)	1455	
最低地上高(mm)	155	
車両重量(kg)	注	1230
乗車定員(名)	5	
車両総重量(kg)	注	1505
1455		
<b>性能</b>		
最小回転半径(m)	5.2	
燃料消費率	10・15モード燃費(運輸省審査値)	10.0
(km/ℓ)	60km/h定地走行燃費(運輸省届出値)	16.7
16.0		
<b>エンジン</b>		
型式	EJ20	
種類	水平対向4気筒DOHC4カム16バルブ 空冷インタークーラーターボ	
内径×行程(mm)	92.0×75.0	
総排気量(cc)	1994	
圧縮比	8.5	
最高出力(ネット)(ps/rpm)	260/6500	
最大トルク(kg-m/rpm)	31.5/5000	
燃料供給装置	EGI(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)	
燃料タンク容量(ℓ)	60	
燃料種類	無鉛プレミアムガソリン	
<b>動力伝達装置</b>		
変速機形式	5MT:前速5速 後速1速	
変速比	第1速	3.454
	第2速	2.062
	第3速	1.448
	第4速	1.088
	第5速	0.825
後退	3.416	
後退	4.111	
3.900		
<b>減速比</b>		
<b>ステアリング</b>		
車形式	ラック&ピニオン式	
ギヤ比	15:1	
<b>懸架装置</b>		
前輪	ストラット式独立懸架	
後輪	ストラット式独立懸架	
<b>制動装置</b>		
主ブレーキ形式	2系純油圧式(倍力装置付)	
前ブレーキ	ベンチレーテッドディスク	
後ブレーキ	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	

■5MT-5速マニュアルトランスミッション ■以下のメーカー装着オプションを装備した場合、次のように数値が変わります。(注)車両重量・車両総重量:ABS付は+10kg、サンルーフ付は+10kg ■モード走行時における燃料消費率の表示は、順次「10モード」から「10・15モード」に切替わります。「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」より平均的には10%程度高い値(工委会調べ)となります。なお、これらの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、習慣及び整備状況等により燃料消費率が異なります。 ■エンジン出力表示には、ネット値とクロス値があります。「クロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」はエンジンと車両に搭載した状態とほぼ同等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「クロス」よりも約15%程度低い値(工委会調べ)となっています。 ■この仕様はお断りなく変更することがあります。 ■実際の走行にあたっては、取扱説明書をお読みください。 ■写真は印刷インクの種類上、実際の色とは異なって見えることがあります。



インプレッサ インプレッサは、「紋章」「金言」などの意を持つ英語「IMPRESA」からの造語。水平対向エンジン、4WDなど、スパル伝統のテクノロジーをベースに、若さ、軽快さ、スポーティなどのイメージを付加。新しい時代に、新鮮な印象(=IMPRESSION)を与えるクルマの意味も込めてネーミングしました。

4面図(WRX) 単位:mm



## EQUIPMENT

車種	WRX	
	5MT	WRXtypeRA 5MT
<b>外装</b>		
カラードバンパー	●	●
ハロゲンヘッドライト(○ハイワッターシバルブヘッドランプ)	●	○
フォグラブ	●	●
アルミフロントフード	●	●
電動リモコンカラードアミラー(電動格納式)	●	●
カラードアハンドル	●	●
着色ウインドウガラス(○ブロンズ●グリーン)	○	●
マフラーカッター(デュアル)	●	●
ウォッシャー連動ミストスッチ付開けつワイパー(○タイマー付)	○	●
リヤワイパー&ウォッシャー	●	●
サイドスカート&リヤアンダースカート	●	●
リヤスポイラー(スポーツタイプ)	●	●
16×6JJアルミホイール	●	●
205/50 R16タイヤ(エクスペディア)	●	●
<b>運転席まわり</b>		
クローメーター	●	●
チルトステアリング	●	●
ナルディ製本革巻3スポークステアリングホイール	●注1	●
ナルディ製本革巻シフトノブ	●	●
ダイヤル式空調コントロールパネル	●	●
オートエアコン	●	注2
後席暖房	●	●
<b>オーディオ</b>		
AM/FMマルチ電子チューナー・フルジョックコントロールカセットデッキ	●	●
4スピーカー(ADDZEST)	●	●
デジタル時計機能	●	●
パワーアンテナ	●	●
<b>パワー装置</b>		
パワーステアリング	●	●
パワウインドウ	●	●
集中ドアロック	●	●
<b>シート</b>		
シート材質	フロント	ミックドジャーミックス+エクセーズ <sup>®</sup>
	リヤ	ミックドジャーミックス+エクセーズ <sup>®</sup>
バックシート	●	●
<b>内装</b>		
カップホルダー	●	●
スポルトマップランプ	●	●
トランクルームランプ	●	●
ドアトリムセンタークロスアクセント	●	●
アシストグリップ(助手席+後席左右)	●	●
<b>メカニズム</b>		
ビスカスLSD付センターデフ式フルタイム4WD	●	●
リヤ・ビスカスLSD	●	●
クロスレシオトランスミッション	●	●
スポーティサスペンション(●ハードタイプ○ラリータイプ)	●	○
フロント・ベンチレーテッドディスクブレーキ(2ポットキャリパー)	●	●
リヤ・ベンチレーテッドディスクブレーキ	●	●
フロント&リヤスタビライザー	●	●
インタークーラー・ウォーターズプレイ	●	●
<b>安全装置</b>		
フロント合わせガラス	●	●
フロント3点式ELRシートベルト	●	●
フロントシート一体シートベルトアンカー	●	●
フロントシートベルトショルダーアジャスター	●	●
リヤ3点式ELRシートベルト(2名分)	●	●
ハイマウントストップランプ(リヤスポイラー内蔵)	●	●
サイドアビーム&ステアリングサポートビーム	●	●
<b>メーカー装着オプション</b>		
運転席SRSエアバッグ	▲注3	
4センサー4チャンネルABS	▲	
4センサー4チャンネルABS+電動チルト&スライドサンルーフ	▲	

リヤウインドウデフォグガー/半ドアモニター/運転席シートベルト未装着ウォーニングランプ/イグニッションキー連動ライトオフ/サイドデフロスター/サンバイザー/シガーライター/灰皿照明/テナイトインナーミラー/フロントアポケット/フットレスト/トランク&フューエルリッドオープナー/リヤドアチャイルドブルーフ/テンプルラリースペアタイヤ

■5MT-5速マニュアルトランスミッション。 ※ファンデーターも選べます。注1:エアバッグ装着車は専用フレックスタイプのステアリングホイールとなります。注2:ディーラー装着オプションでマニュアルエアコンを用意しています。注3:受注生産となります。また、ステアリングは専用フレックスタイプとなります。 ■スピードウォッチャー(速度監視装置)はディーラー装着オプションで取り付けられます。 ■「エクセーズ<sup>®</sup>」は東レ株式会社の登録商標です。 ※受注生産につきましては納期に時間がかかる場合がありますので、詳しくは販売店にお問い合わせください。

お問い合わせは

スポーツワゴンのパッケージを持つ  
“WRX”がある。



たぶんドライバーは、ワインディングを駆け抜ける時も  
ワゴンを意識することはないはずだ。  
BOXER 4cam 16valve TURBOが生み出すハイパワーとレスポンス。  
そして、ハードにチューンされた高剛性サスと  
高機能4WDシステムが生み出すシャープなフットワーク。  
ピュアスポーツの走りとうゴンのユーティリティを身につけた、  
インプレッサ・スポーツワゴンWRX。  
この走りとうこの機能さえあれば、これまで考えられなかった  
ライフスタイルが描けるに違いない。



WRX 4WD (SMT/E-4AT) 主要装備 ● フォグランブ ● サイドスカート & リヤアンダースカート ● リヤスポイラー (ルーフ & ウエスト) ● ルーフレール ● 16インチアルミホイール ● 205/50 R16ラジアルタイヤ ● ナルディ製本革巻ステアリングホイール ● 本革巻シフトノブ / セレクトレバー (SMT車はナルディ) ● オートエアコン ● バケットシート ● 集中ドアロック ● 6:4分割可倒式リヤシート (座面分割式) ● ハードタイプサスペンション ● ABS / 電動チルト & スライドサ



ンチアルミホイール ● 205/50 R16ラジアルタイヤ ● ナルディ製本革巻ステアリングホイール ● 本革巻シフトノブ / セレクトレバー (SMT車はナルディ) ● オートエアコン ● バケットシート ● 集中ドアロック ● 6:4分割可倒式リヤシート (座面分割式) ● ハードタイプサスペンション ● ABS / 電動チルト & スライドサ

## Impreza WRX SPORTS WAGON

BOXER 4cam 16valve TURBOCHARGER with INTERCOOLER  
MAXIMUM POWER: 220ps/6000rpm  
MAXIMUM TORQUE: 28.5kg-m/3500rpm  
TRANSMISSION: 5-SPEED MANUAL / E-4AT

スポーツワゴンWRXの詳細は、  
インプレッサ スポーツワゴン専用カタログをご参照ください。

スピードはひかえめに、安全はスバルの願い。シートベルトを締めて安全運転。



Active Driving,  
Active Safety  
**SUBARU**

 **富士重工業株式会社**

東京都新宿区西新宿1-7-2 スバルビル(〒160)  
国内営業本部マーケティング推進部94A-38i(96.2) ©1994

●スバルのことならフリーダイヤル0120-052215