

A L C Y O N E

S V X

私生活の王道を行こう。

ほんとうの豊かさを見つけにクルマで、遠い旅に出かけませんか。——
かつてヨーロッパの上流階級の人々が大陸を長い時間をかけて横断したような、
いわば自分の道を見つけるための、スケールの大きな『グランドツーリング』へ。
ちょっと大袈裟に言えば『グランドツーリング』は、人生に似ているかもしれない。
希望や夢、勇気を与えてくれる何か気持ちが踊るような道。ただ平坦な道だけで
なく、曲がった道、雨や雪、嵐の中の道。風の中の道、穏やかな光が輝く道…。
そして、ツーリングを重ねるごとに旅の味わいは深まり、生きる愉しみも成熟して行く。
いつしか走り方が、生き方に似てくる。走るほどに、充実した時に満たされて行く。
それが、あなたの感性に響く『グランドツーリング』。あなたにとっての、ほんとうの
豊かさを実感させてくれる道。あなたの王道なのです。クルマで、遠い旅に出か
けませんか。スケールの大きな『グランドツーリング』を与えてくれる粋なクルマで。
一人より、あなたのいちばん大切な人と一緒に。いつもより、ちょっとお洒落をして。
ほんとうに好きなことをするとき、いちばんいい笑顔で。ハレの気分をたかめて。
—— さあ、私生活の王道を行こう。



道

Toko Shinoda JAL



旅に出る朝は、いつもの朝とちよと違う。

夜明けまでに、昨日までの日常がゆくりとフェイドアウトしていく。

バカンスの匂いは、日常が消える頃にやってくる。

それは長い旅、遠い旅にでかけるときほど、たっふりである。

だから、旅に出る手段であれば、

ビジネスライクなものではできるだけ避けたい。

ジェットより、客船。スーパー・エキスプレスより、寝台車。

クルマなら、セダンより、ちよと洒落たクーペがいい。

500マイル以上もストレスなく、いっきに走ることができる。

しかも、心からクルージングにひたれる。

そんなクーペがあったら、そんな旅があったら、どう思いますか。

ハイスピードな移動空間だが、ジェットやビジネスエキスプレスとは違う。

合理的、効率的だけをめざしたものは違う、豊かさがそこにある。

それは、クルマを意のままに操る解放感。

感性のままに風景や音楽、風や光と戯れる心地よさ。

知的に洗練されたスタイリングが与えてくれるゆとりと遊び心。

そして、この道を、ひとりではなく、大切な人と一緒に走りたくなる。

アルシオーネSVX。

それは、大人の私生活をバカンスの匂いで満たしてくれる

ハイスピードで高品質な移動空間です。



いつの頃からか、“大人の速さ”に憧れていた。

あのコーナー、あのS字をリラックスして抜けられる。

アクセルを踏む深さや加速Gだけではなく、

どんな時でも、走りの歓びが感じられる。

いかなる時も隣にいるあの人に、不安を抱かせない。

そして、抜き去る後ろ姿に嫌味がない。

ゆったり、のんびり走っても絵になる。

風景が動き出すだけで日常を超えるものを感じさせる。

そこには、野性をコントロールする知性が

絶大な力を持つて存在する。

“大人の速さ”とは、そんな速さか。

目指したのは、荒々しいスポーツではない。

退屈なラグジュアリーでもない。

意のままの走りを知的な正確さでなすとげる、

洗練されたパフォーマンス。

機能性と美意識の追求で削りこまれた

フォルムが主張する存在感。

アルシオーネSVX。それは、大人に、

大いなる走りのロマンを感じさせてくれるもの。

“大人の速さ”をあたえてくれる

知的なスポーツマインドを持ったクルマです。

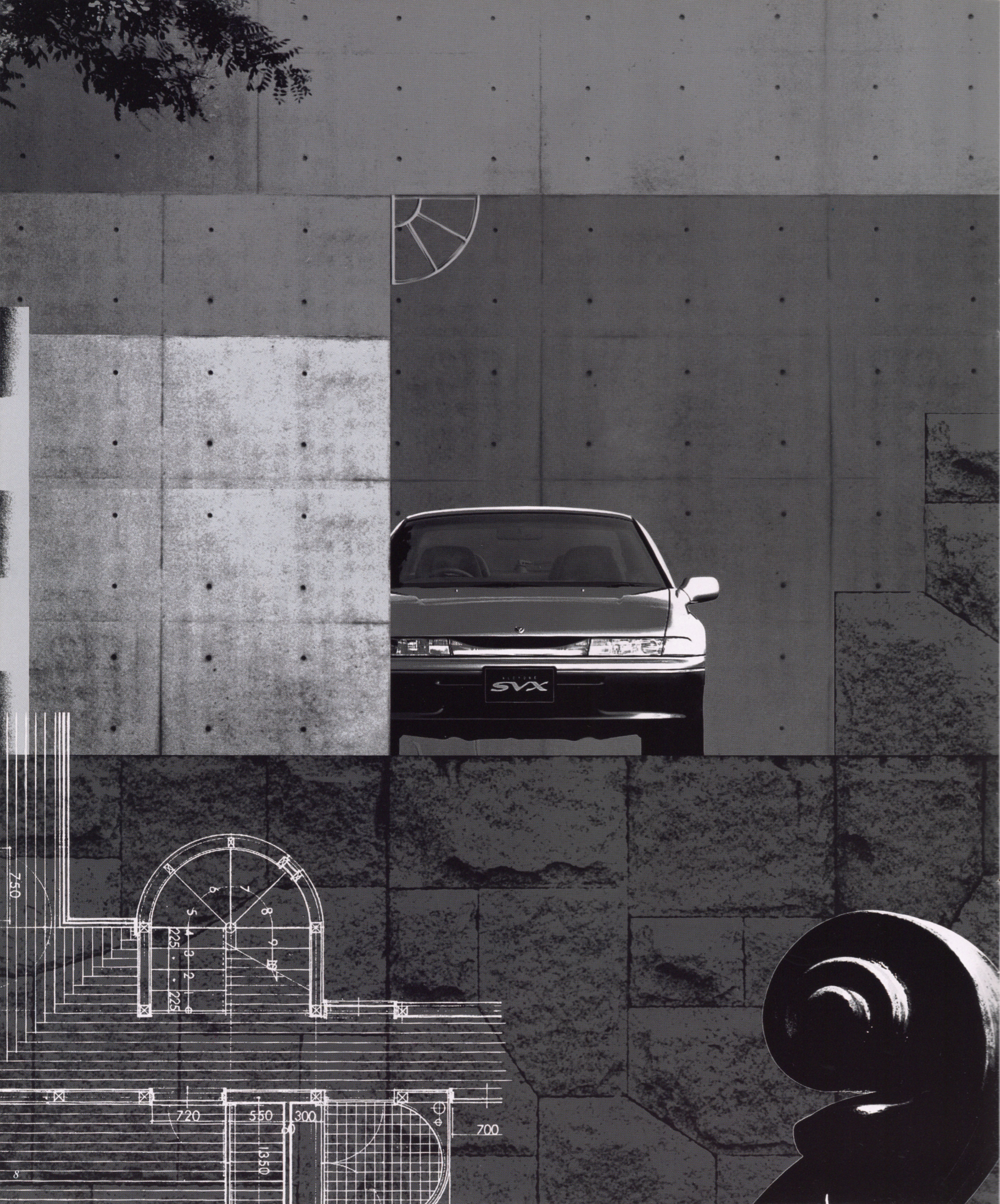
90's GRAND TOURING of SUBARU

90年代グランドツーリングの見識。

アルシオーネSVXが語りかける走りの世界。それはスバルが目指している『グランドツーリング』の新しい提案です。街を、ハイウェイを、ワインディングを走る過程そのものを楽しむ「ツーリング」から長い旅をとおして、感性豊かな走りを堪能する、よりスケールの大きな『グランドツーリング』へ。90年代のグランドツアラーとして“世界の基準”で洗練されたハイパフォーマンスが新たなる世界をつくりあげます。大人の感性を愉しませるスポーツの資質。500マイルをいっきに駆け抜けることのできる快適さの見識。革新のVTD-4WDシステムによる、かつてないスタビリティ&ファントドライブ。走りへのロマンをかきたてるエクステリア&インテリアデザインの新表現。確かなアクティブセイフティとパッシブセイフティによるロングツーリングへの安全性の基準。——— 大人のスポーツフィーリングを語り、知的で豊かなライフスタイルを表現するアルシオーネSVX独自のパッケージング。それは『グランドツーリング』によるほんとうの豊かさの発見。大人の新しいライフスタイルの提案です。

4WD GRAND TOURING SPORTS

ALCYONE
SVX



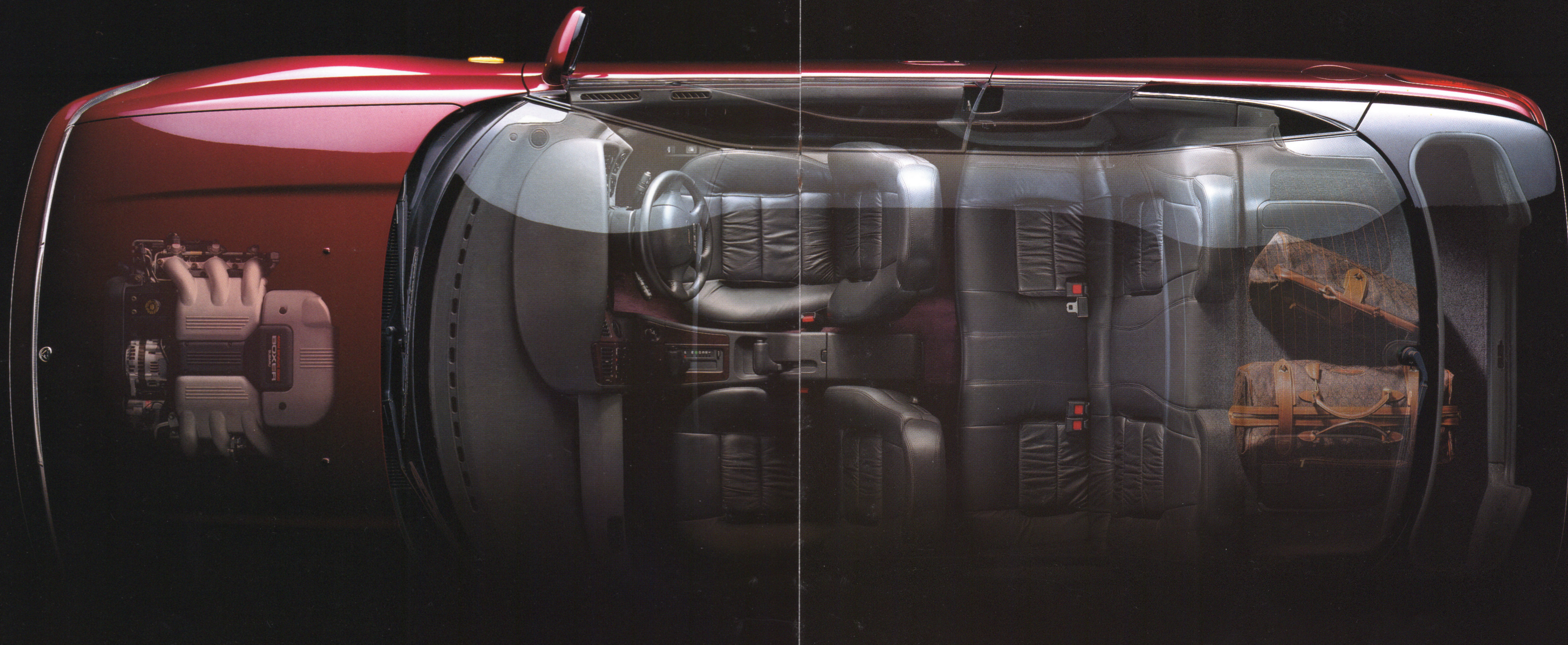












SVXが説くグランド ツーリング哲学。
PHILOSOPHY for GRAND TOURING.

①大人の感性を愉しませる、スポーツの資質。

3.3ℓ水平対向6気筒4カム24バルブエンジン*BOXER-6*
水平対向6気筒ならではのダイナミックバランスに優れたエンジン。可変吸気バルブやバルブ抜き角の狭角化により、低回転からよりあがる力強いトルクと高出力を実現(240ps/6000rpm, 31.5kg-m/4800rpm)。自然吸気エンジンらしい滑らかな加速感とリアなアクセルレスポンスを磨き上げて生まれた、洗練されたエンジンフィーリング。それは、大人の感性を愉しませるスポーツの資質です。

②VTD-4WDによる、スタビリティ&ファンtoドライブ。

VTD-4WDシステム(不等&可変トルク配分電子制御4WD)
4WDならではのスタビリティはそのままに、不等&可変トルク配分により回頭性に優れたスポーティなハンドリングを実現した革新の4WDシステム。SVX独自のスタビリティ&ファンtoドライブを実現。 VTD=Variable Torque Distribution
4WS
高速域でのスタビリティ重視の4WS。ハイウェイでのレーンチェンジ、高速コーナーでの走行安定性が向上。4WD、ABSとともにアクティブセーフティを実現します。(Version L)

③500マイルをいっきに走りきる、快適性への見識。

サブフレーム付ストラットサスペンション
高剛性を確保し、振動や騒音を抑えるサブフレーム付。225/50R16 92Vラジアルタイヤの高性能を十分に生かしながら、しなやかな乗り心地とナチュラルなハンドリングを実現。ロングツーリングへ快適性と走行安定性を確保。**安心感のある走りを生む高剛性ボディ**
剛性感の高い走りと高速域における振動の抑制を実現。高速ドライビングの心理的な緊張感をやわらげます。

④走りへのロマンをかきたてる、豊かさの新表現。

豊かさゆとりのキャビン
グランドツーリングの豊かさを感じさせるキャビン。大人2人がゆったりとくつろげる後席居住性は、樹脂製燃料タンクの採用などスペースの効率化で生まれました。**UVガラス使用。ガラスtoガラスのラウンドキャノピー**
機能性とオリジナリティの追求から生まれたラウンドキャノピー。全面3次元曲面のUVガラス(紫外線&熱線吸収)とミッドフレームウインドットによって実現。
UV=ultraviolet rays

⑤高速ロングツーリングへの、安全性の基準。

CD値0.29のエアロダイナミックフォルム
ラウンドキャノピーに加えて、プリスターフェンダー、エアロテールデッキを採用したワイド&ローウェッジの空力フォルム。**ラウンドインテリア**
エクセース®を使用したソフト&マイルドなインテリアは、ドライビングに優しく、大人の贅沢な感性にも応える高品質感。**グランドツーリングへの充分なトランクスペース**
ゴルフバッグ2セットが余裕で収まる、広いトランクルーム。トランク スルーにより、スキーなどの長い荷物も収納可能。長い旅への充分なトランクスペースを実現しました。

⑥人間工学に基づいたコクピット。

4センサー4チャンネルABS
4WDとのマッチングに優れたスバルならではのABS。4WDとともにアクティブセーフティを実現します。(Version Lに標準装備。Version EIC)
SRSエアバッグ SRS=Supplemental Restraint System(補助拘束装置)
シートベルトの補助拘束装置としてSRSエアバッグを運転席に採用。**人間工学に基づいたコクピット**
目が疲れにくいメーター照明、アクセスしやすいスイッチ類、チルト&テレスコピックステアリング、8ウェイ電動パワーシートなどドライビングへのやさしさを追求したコクピット。

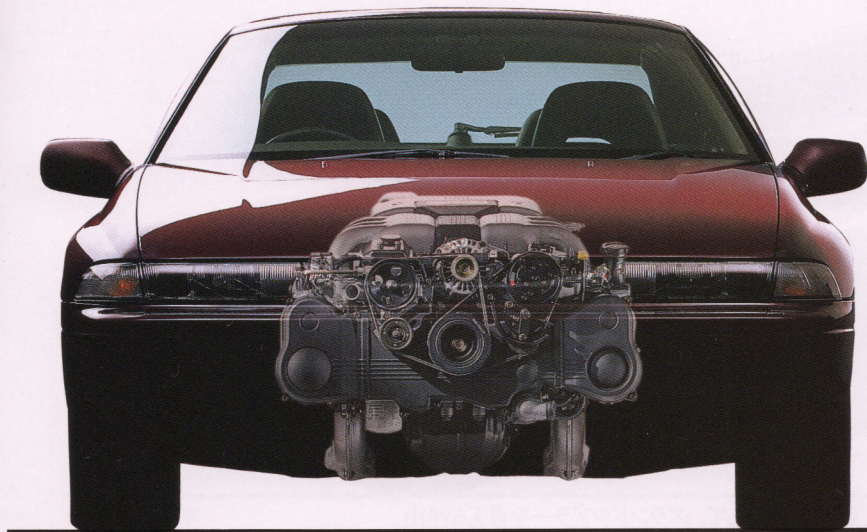
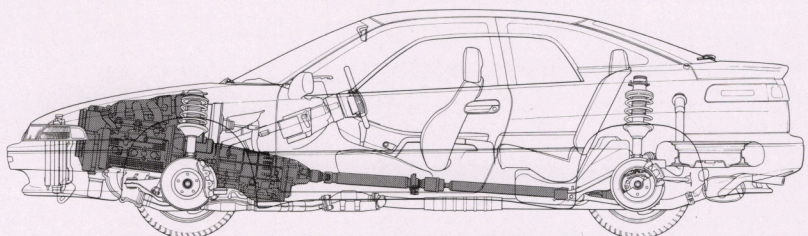
大人の感性を愉しませる、スポーツの資質。



SVXのスポーツの資質とは、何か。
SVXが90年代のグランドツアラーとして目指した走りは、安全に、快適に、速く、長距離を移動できること。さらに、スポーツの領域に踏み込む運動性能を確保すること。それは、グランドツアラーにもっと走ることを積極的に楽しむスポーツマインドを反映させることである。その核心のメカニズムは、自然吸気にこだわった水平対向6気筒エンジン、そして4WDのハンドリングを洗練させたVTD-4WDシステム。そのドライビングフィールは、全く新しい。力を誇示するスポーツとは違う。洗練されたスポーツフィール。大人の感性で愉しむことができるスポーツの資質である。

90年代のグランドツアラーの資質を決める水平対向6気筒エンジン。
スポーツフィールと高品質感に優れた3リッター超クラスのエンジン。これがSVXのパワーユニットに対する開発テーマである。基本ユニットは、迷わず水平対向6気筒エンジンが選ばれた。6気筒エンジンのなかでは最もダイナミックバランスに優れ、かつ高剛性であるため、低回転域から高回転域まで低振動、低騒音であること。ビッグボアであるため、4バルブ化、ビッグバルブ化が容易で高出力化に適していること。低重心で全長が短く、縦置のシンプルなレイアウトによる4WDシステムが可能なこと。これらが水平対向6気筒エンジンを選択した理由である。このような優れた資質に加え、軽量オールアルミ合金製シリンダーブロック、剛性を高める7ベアリングクランクシャフト、フライホイールハウジング一体構造シリンダーブロック、ダイレクトバルブ駆動方式など洗練されたスバルエンジンテクノロジーで磨き上げられている。

低重心エンジンレイアウト



水平対向6気筒エンジン

自然吸気による高品質感あふれるハイパワー(240ps)。

なぜ、自然吸気*にこだわったのか。それは過給器付エンジンでは味わえない繊細でリニアなアクセルレスポンス、そして低回転からトルクフルなパワーがナチュラルに立ち上がる、質感の高いエンジンフィールの実現にある。スポーツ特性と高品質感の両立のための基本条件として自然吸気を採用したのである。最高出力240ps/6000rpm、最大トルク31.5kg-m/4800rpm。力強さのなか洗練された味わいのある加速感。高速クルージングにおける豊かな力に満ちた充足感。そして精緻なメカニズムが発するスポーティなフィールをこころから満喫していただきたい。

*自然吸気：ターボチャージャーやスーパーチャージャーなどの過給器を持たない吸気機構。

スポーツ性能と低燃費の両立を追求した32度のバルブ挟み角。

ハイパワー化と低燃費化の両立は、今や高性能エンジンにおいても必須条件である。まず燃焼効率の向上を狙い、高圧縮比を生むコンパクトな燃焼室をつくる32度の小さなバルブ挟み角を設定。さらに燃焼室形状をペントルーフ型とし、1気筒あたりのバルブ数を4バルブ化。そして、センタープラグ配置、燃料供給装

置の各気筒ごとに2ポートインジェクターを設置したマルチポイント・シーケンシャルインジェクションを採用するなどにより低速トルクの向上と高出力化を実現。自然吸気エンジンとしてトップクラスの高性能化を達成した。直列エンジンに比べてボアが大きく、バルブ面積を大きく設定しやすい水平対向エンジンでは小さな燃焼室にも大きなバルブを設けることができる。このため、直列エンジンでは省燃費型とされている、バルブ挟み角の小さなエンジンをハイパワー、スポーティタイプのエンジンとして完成することができたのである。この小さなバルブ挟み角を実現するためには、左右2本ずつのカムシャフトをノンバックラッシュギヤ方式*で駆動している。この方式によるヘッド構造は、コンパクトで静粛性にも優れている。

*ノンバックラッシュギヤ方式：インテーク側のギヤを2枚で構成し、エキゾースト側のギヤと噛み合う時の隙間を無くし、騒音を低減する。

高出力、レスポンス向上へ吸・排気系をチューニング。

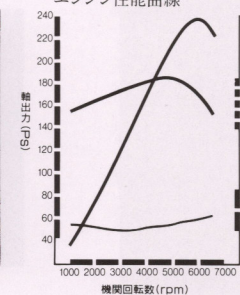
自然吸気エンジンとしてトップクラスの出力とハイレスポンスを得るために、吸気系のチューニングをきまこまかく行っている。まずスロットルを左右シリンダーそれぞれ専用とし、ツインスロットルとした。さらに吸気特性を低・高回転域と中回転域で変化させ、吸気効率を向上する可変吸気制御システムを採用した。このシステムは、吸気マニホールド中央にバルブを設け、これを開(低・高回転域)・閉(中回転域)することによりチャンバー容量を変化させるもの。この結果、慣性吸気効果と共鳴過給効果を高めることができ、極めて優れた充填効率を実現している。一方、排気系のチューニングとして、エキゾーストパイプをデュアル化、等長化し、排気慣性効果の向上による高出力化を図った。さらに排気音が、心地よくスポーティに響くようチューニングしている。

"BOXER-6" EG33

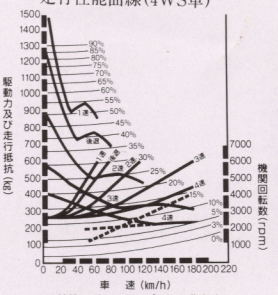
"BOXER-6"
3.3ℓ
4CAM 24VALVE
240ps/6000rpm
31.5kg-m/4800rpm



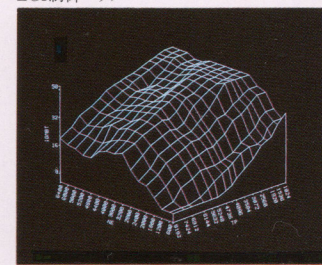
エンジン性能曲線



走行性能曲線(4WS車)



EGI制御マップ



革新のVTD-4WDシステムによる、スタビリティ&ファントドライブ。



ロングツーリングに求められるべき走りは、スタビリティ優先でなければならない。季節や天候に左右されず、長距離を安全に走り抜くための必須条件である。4WDにこだわり続けて来たスバルは、この考え方を一歩前進。優れたスタビリティを確保しながら、回頭性の良いスポーティな走りをめざして革新のVTD-4WDシステムを開発。よりナチュラルで洗練されたハンドリングを実現し、スタビリティの高さはそのままに、4WDにファントドライブの世界をひろげた。

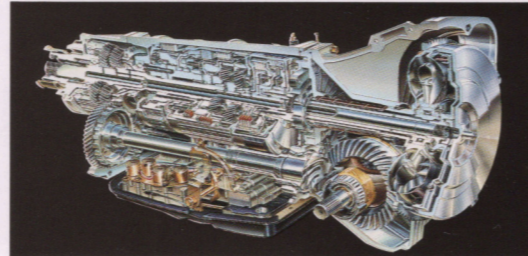
4WDを核として、グランドツアラーを考える理由。

エンジンパワーを4つのタイヤに分配させて路面に伝える4WDは、タイヤのグリップ力がつねに2WDより余裕があり、そのマージンが走行安定性にもアドバンテージとなる。もちろんハイパワーになるほど、路面条件が厳しくなるほどその効果と信頼性は高くなる。スバルが4WDをアクティブセーフティの核として位置付けている理由は、ここにある。思いがけなく出会う雪やダート。高速走行中に気になる雨の路面や大きなわだち。アクセルワークに神経をつかう急コーナー。グランドツアラーが走るステージは無敵大であるから、最もスタビリティの高い走りを基本とすべきだと考えている。

ハンドリングの楽しさをひろげる革新のVTD-4WDシステム。

4WDはスタビリティが高いが、そのぶんスポーツ感覚に欠けるというのは過去の話である。スバルは、レガシイにおいて4WDにおけるハンドリングの楽しさを実証してみせた。そしてSVXでは、スポーツ感覚をより洗練させるために革新の4WDを開発した。それは、VTD-4WDシステム(不等&可変トルク配分電子制御4WD)。従来のスバル4WDシステムは駆動トルクを重量配分にできるだけ等しくなるよう目指していた。この考え方をさらに発展させ、VTD-4WDではセンターデフにおいて意図的に前輪35、後輪65の不等比率でトルクを配分し、後輪駆動車にも似たスムーズな旋回性能とナチュラルなハンドリングを生みだしている。そしてタイヤのグリップ力のバランスが崩れた場合、

E-4AT断面図



VTD-4WDセンターデフ



4WD・ワートレイン

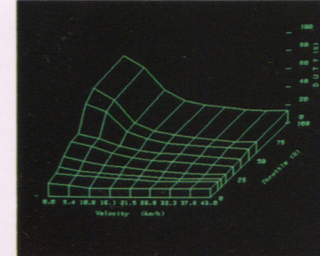
走行状態を判断してアクティブに電子制御するLSD機構によって、ほぼ直結4WDまでトルクをバリエーションに配分。4WDならではのスーパースタビリティを発揮する。つまり、タイヤのグリップが確保されている限りスポーツ感覚のハンドリングをもたらす、グリップが失われると同時に走行安定性を高めるという機構である。このVTDに採用されているセンターデフは、新開発の複合遊星歯車であり、軽量コンパクト、トルク配分の自由度が大きいのが特長である。LSD機構にはスバル4WDシステムとして実績のある電子制御式油圧多板クラッチを採用。4WD走行のノウハウが集約されたソフトウェアによりオートマチックトランスミッション、ABSと関連制御される。

VTD=Variable Torque Distribution

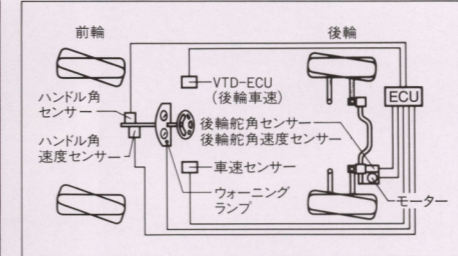
ロングツーリングのための7ポジション電子制御4速フルオートマチック(E-4AT)。

500マイルに及ぶロングツーリングをいっきに走りきるためのクオリティとしてATは不可欠な選択である。リニアに立ち上がる自然吸気エンジンの高品質感にふさわしいショックの少ないスムーズな変速。スポーティなドライビングに相應する敏速なキックダウンと加速。E-4ATは、変速タイミング、変速時のトルク制御などの熟成により、スポーティ&ハイクオリティな走りを自在にした、クルマを操る欲に満ちたトランスミッションである。そのプログラミングは、ドライビングに応じて変化する自動選択モードとパ

VTD-4WD制御マップ



4WSシステム図



ワーモードが選べる。パワーモードへ固定すると、変速域が高回転側になり、ワインディングなどでスポーティなドライビングを存分に満喫することができる。

高速スタビリティ化ハンドリング性能を高める4WS。

高速ロングツーリングの走行安定性を高めるためにSVXは4WSをアクティブセーフティのひとつとして採用した(Version L)。この4WSは、車速、ハンドル角およびハンドル角速度、さらに後輪舵角および舵角速度をセンシングし、コンピュータで最適制御。中高速域では同位相(最大約1.5度)で後輪操舵を行う。この4WSを採用することで、ステアリングのギヤ比を小さくすることができ、高速域での直進安定性とシャープなハンドリング性能をレベルアップ。ハイウェイでの素早いレーンチェンジ、ワインディングの高速コーナリングも何事もなかったかのようにこなすことができる。さらに高速走行時における危険回避へのアドバンテージも高くなる。SVXの4WSは、存在を感じさせることなく自然に作用し、安全へのゆとりとスポーツ性能を同次元で高めるものである。

ナチュラル&高品質感のあるパワーステアリング。

ドライバーの意思に忠実に反応し、高品質感のあるナチュラルな操舵感覚のステアリングを目指した。まず剛性を高めるステアリングサポートビームを設定し、サスペンションからの振動を抑えた。パワーアシストシステムは、エンジン回転数、車速を判断して油圧反力によりアシスト量を制御。走行車速に応じて理想的な操舵フィーリングを実現している。

どんな状況でもパワーを確実に路面へ伝達するリヤビスカスLSD。

後輪へ配分されたパワーを確実に路面へ伝達するためにリヤデフにビスカスLSDを装備。後輪左右どちらかのタイヤが駆動力を失った場合、もう片方のタイヤへ駆動力を最適配分。スポーツ走行時や滑りやすい路面での発進および走行安定性を高めている。

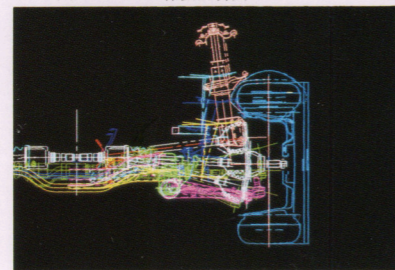


速さだけでは、ロングツーリングを走りきることはできない。SVXは、500マイルをいっきに走ることができる快適性が開発の基準となった。それはサルーンのものとは違う。長距離を速く走るための快適性の追求である。シャープな走りとしなやかな乗り心地を高速域でも両立するサスペンションは、ハンドリングもナチュラルでドライバーにストレスを与えない。高速域での振動を押え込み、静粛性を確保する高剛性ボディは、高速移動の心理的な緊張感をやわらげている。さらに、ドライビングに疲労感を与えないエンジン特性、ゆとりのキャビンなど高速ロングツーリングにおけるドライバー&パッセンジャーの快適性が多面的に検討されている。ここに90年代のグランドツアラーとしての高品質の証がある。

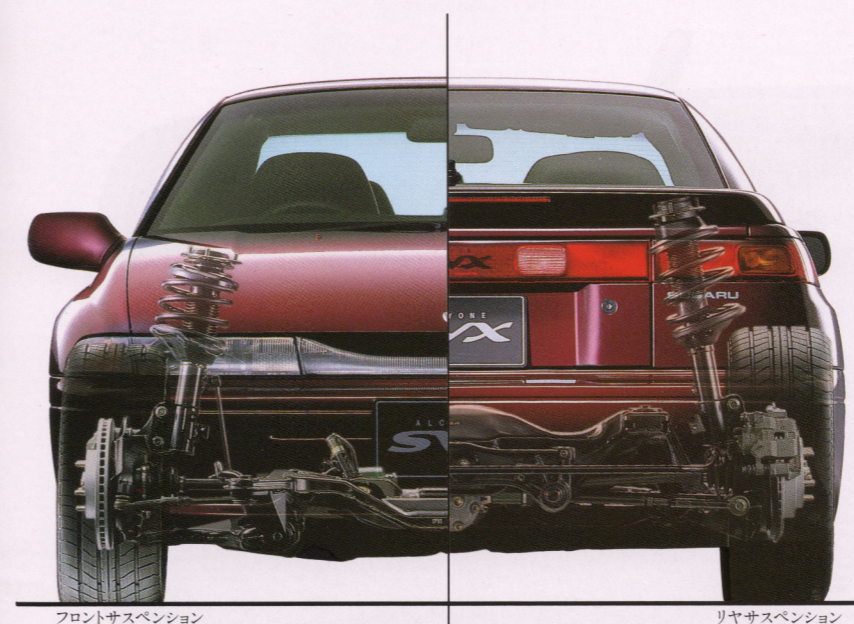
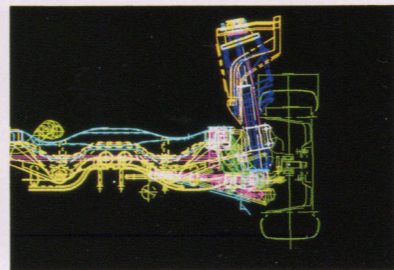
スポーツ性能と快適性をバランスさせた熟成のストラットサスペンション。
レガシイにおいて、優れたハンドリングと品質感の高い乗りこちで、ストラットサスペンションの新たな可能性を広げたスバルは、SVXにおいてさらに熟成を重ねた。そのスポーツ性能は225/50R16 92Vというワイド&ロープロファイルタイヤに象徴される。この高性能タイヤの能力を十分に生かすことができるサス性能の確保が開発テーマとなった。一方、長時間のドライビングで、ドライバーとパッセンジャーの疲労感をいかに少なくできるかがグランドツアラーの資質として検討された。その基本として、タイヤの接地性をたかめるロングストローク、シャープで安定したハンドリングを生む横方向の高剛性、そして快適な乗り心地を生む前後方向のコンプライアンス*を確保した。さらに、サブフレームの採用、リアコントロールバルブ付ダンパーの開発、ストラットの低フリクション化などを実施。ウィッシュボーンタイプを凌駕するレベルへとストラットサスを磨き上げた。

*コンプライアンス：路面からの振動を吸収するゴムブッシュなどによるサスペンションのたわみ。

フロントサスペンション作動解析図



リアサスペンション作動解析図



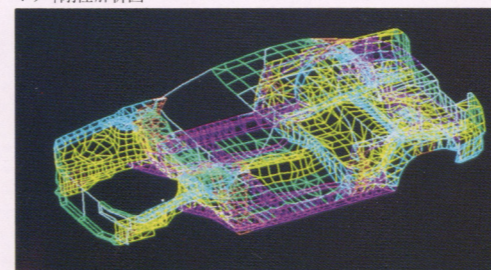
フロントサスペンション

リアサスペンション

リア&リラックスなハンドリングへのサスチューニング。

SVXのサスチューニングは、シャープなハンドリングを狙い、かつハンドリングへの緊張感を取り除くよう目指した。荒々しいスポーツではない、SVX独自のハンドリング。ちょっと躊躇していたあのコーナーをもっと速く、しかも何事もなかったかのように抜けられるサスペンションである。ダンパーは、0.05m/secレベルの極小さな動きに対してもリアに反応するよう高精度化(リアコントロールバルブ付ダンパー)。前後ストラットは、低フリクション化ヘスプリングの形状とセッティング位置が熟成された。フロントおよびリヤスタビライザーリンクにはボールジョイントを使用することで微少ロール時のロール剛性を大幅に高めた。また、リヤラテラルリンクのホイール側にピローボールブッシュ*を採用して高い横剛性を確保した。これらの結果、コーナーでステアリングを切り始めたときのクルマの動きとロールを一体化でき、しかもコーナリング中の高い走行安定性を実現。ドライバーとクルマの一体感が楽しめるサスチューニングに成功した。また、ホイールセンターとキングピンのオフセットをできる限り小さくし、ワイドタイヤの装着にもかかわらずフラッター振動やステアリングへのキックバックを大幅に低減。スポーツの領域に踏み

ボディ剛性解析図



225/50R16 92Vラジアルタイヤ (ポテンザRE71)



込みながらも、グランドツアラーとして、誰にでもリラックスして運転できるハンドリングを実現した。

*ピローボールブッシュ：金属製のボールベアリングジョイント。剛性が高いのと、シャープな動きが特長。

しなやかな乗り心地と高剛性を生むサブフレーム。

ロングツーリングを快適に走り抜くために、乗り心地は重要なテーマである。SVXはシャープなハンドリングを損なうことなく、しなやかな乗り心地を確保するために、前後サスペンションに頑強なサブフレームを採用した。路面からのショックや振動はボディ本体へ直接伝わらず、サブフレームで十分に吸収することができる。これにより、225/50というロープロファイルタイヤを履いていても、高級セダンにも匹敵する振動の少ない快適な乗り心地を生み出している。また、サブフレームはサスペンション剛性のレベルアップも同時に実現。わだちやバンピーな路面での直進安定性、コーナリング中の姿勢の安定性など、高速スタビリティを高めている。質感の高い快適さと、スポーティな走りを磨き上げたSVXならではのサスペンションチューニングである。

高品質感を生む高剛性・低振動設計のボディシエル。

個性的なエアロダイナミックフォルムによるスタイリングを走りや快適性を犠牲にすることなく成立させるために高剛性、低振動の確保がボディワークのテーマとなった。前後に走る主要骨格とこれに交差するクロスメンバーの基本設計は、セダンを越える剛性と十分な後席スペースを確保する骨太骨格構造を採用し、各部の接合部の強化と補強材の最適使用を図った。さらにグラスtoグラスのラウンドキャノピーを実現するために上部車体構造は各ビラーの剛性を高め、フロントとリアルーフは閉断面構造*とした。このような車体剛性の確保により、大きなキャノピーを持つビジブルで静かな高速移動空間を実現した。

*閉断面構造：鋼材の断面を中空の箱状にして、剛性を高めた構造。

100%フルジंकボディによる防錆対策とロングライフ設計。

走りの基本であるサスペンション性能をフルに発揮できるボディ剛性をいつまでも保つために、また高級車としての品質感を維持するために防錆対策とロングライフ設計を実施した。ボディ本体、ドア、フード、フェンダーなどすべての車体構造部位に、錆を寄せつけない厚目付両面亜鉛メッキ鋼板を使用。ボディサイドには大型のサイドガーニッシュを採用し、バンパーを含めウエストラインより下を全て樹脂化。さらに、十分なアンダーコーティング、防錆ワックスの封入箇所を増大、大型アンダーカバーの装着など防錆とロングライフ化の徹底を図った。

走りのロマンをかきたてる、豊かさの新表現。



大人をグランドツーリングへとかきたてるもの。
それは、走ることへのロマンを感じさせる
パフォーマンスとスタイリングである。
SVXは、90年代のグランドツアラーとして
個性ある走りを主張するデザイン・アイデンティティに挑戦した。
解放感あふれるラウンドキャノピー。
知的な躍動感のあるエアロダイナミックボディ。
豊かさゆりのキャビン&優しさに満ちたラウンドインテリア。
機能性を徹底的に追求することに始まり、
大人の感性に応えるスポーツ性、知性、アート感覚を
高次元でバランスさせることができた。
これは、大人の豊かなライフスタイルの新表現である。

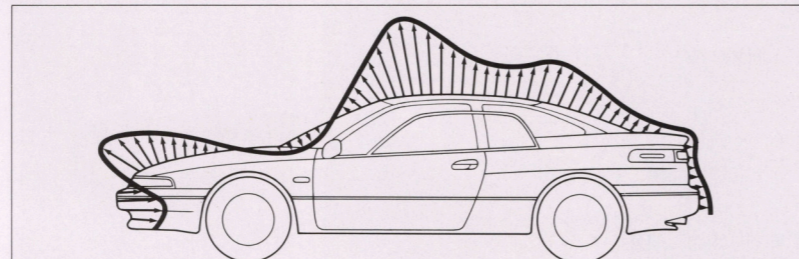
グランドツアラーの個性を際立たせるエクステリアデザイン。

かつてヨーロッパのグランドツアラーが、走りを実際させる流麗なフォルムを身につけていたように、SVXのエクステリアデザインにも機能性と個性的な魅力を両立させることが課題となった。走りを象徴する知的表現、ロマンや美意識の表現、高品質感、そして視界と空力特性など、90年代のグランドツアラーをフォルムから検討。ワイド&ローボディ、ウェッジシェイプ、グラスキャノピーがSVXの基本的なデザイン・アイデンティティとなった。そして、ラウンドキャノピーによる、高度なフラッシュサーフェス化や樹脂製エアロテールデッキなど磨き抜かれたエアロダイナミックボディによりCd値0.29の優れた空力特性を実現している。

全面3次元曲面UVガラスで構成される360°ラウンドキャノピー。

ラウンドキャノピーは、生産技術の新開発によって誕生した。3次元曲面のUVガラスにより、ピラーをすべてガラスの内側に配置したグラスtoグラス構造で全面を構成。解放感にあふれるグラッシーな空間を生みだしている。サイドウィンドウは

空力特性解析図



コミュニケーション空間をつくるキャビン (Version L)

曲率を高めるために個性的なデザインのミッドフレームとした。このミッドフレームウィンドウは、ドライバーの視界、万一の時の乗員の脱出など安全への配慮が行き届いている。また、全面に採用したUVガラスは、紫外線と熱線を吸収することにより、室内へ侵入する日射エネルギーを減少。エアコンディショナーの効きを高めるほか、紫外線のカットにより肌へのやさしさを配慮している。UV=ultraviolet rays
エクセース®インナートリムを採用した、くつろぎのキャビン。

SVXにとってのキャビンは、グランドツーリングを共にするドライバー&パッセンジャーのコミュニケーション空間である。そのために、タイトではない、ゆりの空間を確保した。リヤシートは、いわゆる一時的に使用するための2+2ではなく、大人2名が余裕をもって座られるスペースである。樹脂製燃料タンクを採用することにより、後席のゆりだけでなく、トランクスルーも可能にするなどスペース効率を格段に向上することができた。インテリアデザインは、高速移動における安らぎと豊かさ

をテーマに、圧迫感のない低重心ラウンドインテリアとし、インナートリムに柔らかい質感のエクセース®を使用。解放感と高品質感に満ちたコミュニケーション空間を創造した。

8ウェイ電動パワーシート。

ホールド性が高く、ゆったりとした座面によりロングツーリングでも疲れにくいフロントハイサポートシート。運転席は、前後スライド、上下リフト、前後チルト、リクライニングの8ウェイ電動調整に加え、ランバーサポート調整も可能とした。

人の感覚にリニアなフルオートエアコン。

マイコンによる微妙な風量調節、コンプレッサーの出力調節など、人の感覚にリニアな一歩進んだエアコンディショニングを実現。設定温度は、0.5°C単位できこまかく設定することが可能。蛍光管によるモード表示で視認性も高めている。

移動音響空間を生む高性能オーディオシステム。

CDオートチェンジャー搭載 (Version L) 6スピーカー高性能オーディオシステム。最大出力100Wに加えて、SVX専用開発された室内音響特性補正回路を搭載。FMチューナーはロッドアンテナとリヤウィンドウアンテナにより安定した感度を確保するダイバーシティFM受信システムを採用。AM/FMマルチ電子チューナーカセットデッキは、フルロジックタイプを装備した。

グラスtoグラスのラウンドキャノピー&ミッドフレームウィンドウ



CDオートチェンジャー搭載 (Version L)
6スピーカー高性能オーディオシステム



高速ロングツーリングへの、安全性の基準。

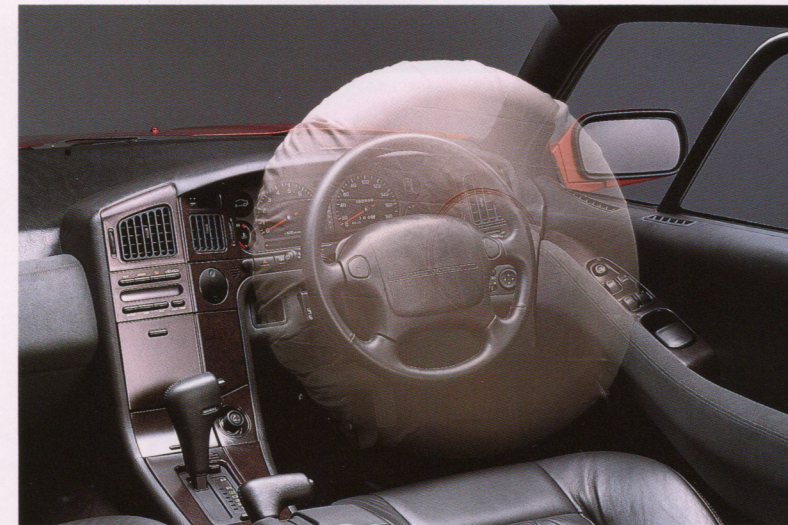
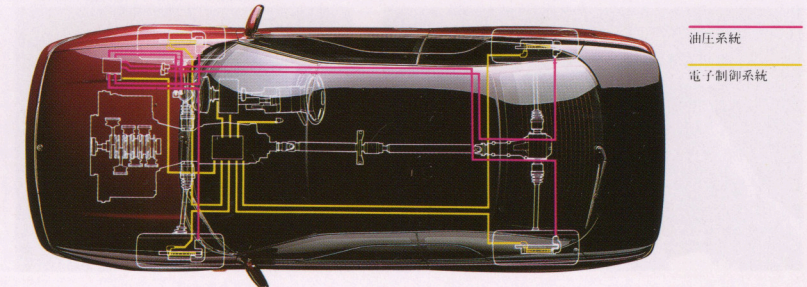


ランドツアラーとしての安全性の確保が、SVXに課せられた。まず高速スタビリティを確保する4WD、4WS、ABSをアクティブセーフティの核として位置付けた。そしてパッシブセーフティとしてより確かな安全ボディ構造、SRSエアバッグ、5マイル衝突エネルギー吸収バンパーを採用。さらに、長時間運転の快適性を確保する、人間工学に基づいた操作系など、ロングツーリングでの疲労感を軽減する多面的な効果を安全への布石として綿密に積み上げている。SVXの安全性。それは高速ロングツーリングへの、安全性の基準である。

高速ツーリングへの信頼性を高める4センサー4チャンネルABS。走る、曲がる、止まるというクルマの基本をバランスよく高めることが、優れたアクティブセーフティを実現する基本。スバルでは、高速ツーリングの信頼性を高めるために4WDの高性能な走りにふさわしい4センサー4チャンネルABSを装着。高速からの急制動時やスベリやすい路面でのブレーキロックを未然に防ぎ、制動安定性とステアリングによる危険回避を可能とした。4WDとのマッチングの最適化を図ったこのシステムは、4つのタイヤすべてにスピードセンサーと制御バルブを装着。車輪からの情報をコンピュータが検知して、前輪は左右独立、後輪は左右同時制御(セレクトロー方式)する。また、電子制御の4速ATおよびVTD-4WDシステムとも関連制御。これによりABS作動時も前後輪間のトルク伝達を最適化し、アイスバーンなどの極低μ路での走行安定性を格段に高めている。また、ABS作動時の制動フィーリングを高めるキックバック防止装置の設定など、細心の配慮を行っている。(Version Lに標準装備、Version Eにメーカー装着オプション)

スポーティなドライビングに応える4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ。ハイウェイでの高速域からの減速。ワインディングで繰り返されるブレーキの酷使。SVXに求められるブレーキ性能はスポーツの領域が基準となった。8+9イン

4センサー4チャンネルABSシステム図



SRSエアバッグ作動モデル

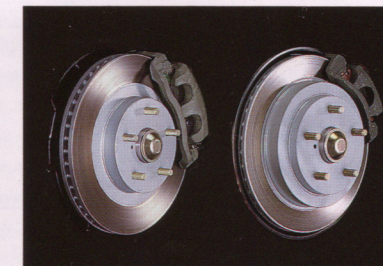
チのタンデム型大径ブースターに加えて、十分な厚さのローターを持つ4輪ベンチレーテッドディスクブレーキを採用。フロントは、剛性の高い16インチ2ポットキャリパーとした。これにより、どんな速度域からの制動に対してもスムーズで安心感のあるリニアなブレーキフィーリングを実現した。また、制動時にリヤサスペンションのトー角変化が起きないようにアライメント設定を最適化し、制動安定性も高めている。

ロングツーリングで疲労感が少ない、人間工学に基づいたコックピット。ロングツーリングの快適性は、安全性やツーリングの楽しさに大きな影響をおよぼす。これを重視し、SVXのコックピットは、ロングツーリングにおける快適性を追究した人間工学に基づいて設計された。ドライビングポジションは、どんな体型の方にもびったりとフィットするよう、8ウェイ電動パワーシートに加えて、チルト&テレスコピックステアリングを装備した。インストルメントパネルは、大型のメーターを採用し、透過+間接照明で目にやさしい配慮を行った。スイッチ類は、基本操作をオーソドックスなマルチユースレバーとし、空調関係は走行中も操作しやすい位

8ウェイ電動パワーシート(運転席)



フロント&リヤベンチレーテッドディスクブレーキ



置に集中して配置した。オーディオは、カバー付とし、目にちらつきのないよう配慮。また、ソフトなイメージを与えるエクセース®を使用した低重心ラウンドインテリアがコックピットにやさしい雰囲気演出している。

万一のときに乗員の安全性を高める、パッシブセーフティ機構。4WD、4WS、ABSなどを核とするアクティブセーフティとともに、万一の時に乗員の安全性を高めるために重要なパッシブセーフティ機構。SVXは、ボディ構造として、側面からの衝突安全性を高めたボディ設計に加えて、衝突エネルギーを車体前部で吸収するクラッシュアブルゾーンを確保。バンパーは、5マイル衝突エネルギーの吸収を基準に、衝突吸収力を持たせている。さらに大型サイドドアビーム、後席3点式ELRシートベルト、SRSエアバッグ(メーカー装着オプション)など、安全への信頼性を幾重にも積み重ねている。

SRSエアバッグ SRS=Supplemental Restraint System.(補助拘束装置)

万一の事故に際し、前方向からの強い衝撃をセンサーが感知して作動。シートベルトの補助的装置としてシートベルトの動きと合せて、ドライバーの頭や胸への衝撃を緩和する。(メーカー装着オプション)

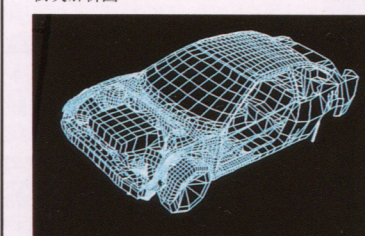
SUBARU SAFETY

スバルは安全を基本にクルマの走る喜びを創造します。

ランドツーリングの素晴らしさをこころゆくまで満喫いただくためには、安全性の確保が全てに優先されるとスバルは考えています。その基本は、アクシデントを未然に回避するアクティブセーフティ、そして衝突などのアクシデントが発生したときに乗員のダメージを最小限に抑えるパッシブセーフティです。SVXのVTD-4WDシステム、4センサー4チャンネルABS、4WS、水平対向6気筒エンジン、高剛性サスペンション&ボディ、そしてコックピットに至るまで全てのメカニズムは、スバルのセーフティ思想に基づいて開発されています。

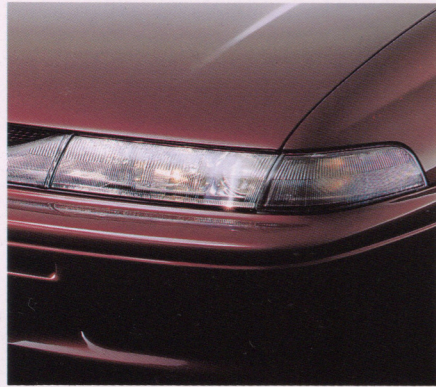
- SRSエアバッグ(運転席)
- ハイマウントストップランプ
- サイドドアビーム
- 後席3点式ELRシートベルト
- ATシフトロックシステム
- シートベルト未装着警報ランプ(運転席)
- 室内難燃化対策
- ロールオーバーバルブ(転倒時の燃料漏れ防止機構)
- ドアスイッチ内蔵式強化型ドアラッチ

衝突解析図



衝突試験風景





①フォグランプ一体プロジェクターヘッドランプ



②ハイマウントストップランプ



③電動チルト&スライドサンルーフ(メーカー装着オプション)



④電動格納式ヒーター付リモコンアミラー



⑤開けっ式リヤワイパー&ウォッシャー/タイマー付熱線プリントリヤデフォグラー



⑥225/50R16 92Vラジアルタイヤ(ポテンザRE71)&16インチアルミホイール



⑦タイマー付パワーウィンドウ



⑧赤外線リモコンドアロック&暗証コード式キーレスエントリー



⑨CDオートチェンジャー搭載 (Version L) 6スピーカー高性能オーディオシステム

①フォグランプ一体プロジェクターヘッドランプ: 遠方の視認性を高めるプロジェクターヘッドランプと至近距離の幅広い視界を確保するフォグランプをコンビネーション。トンネルなどで自動的に点灯・消灯するオートライト機能も装備 (Version L)。②ハイマウントストップランプ: LEDストップランプをトランクリッド上部に内蔵。後方からの視認性をより確実にします。③電動チルト&スライドサンルーフ: チルトアップ&開閉がワンタッチで行えます。閉まる時は150mm手前一度停止する安全機構付。(メーカー装着オプション) ④電動格納式ヒーター付リモコンアミラー: ミラーに内蔵した電熱線により付着した水滴および凍結を除去。確かな後方視界を確保。⑤開けっ式リヤワイパー&ウォッシャー/タイマー付熱線プリントリヤデフォグラー: 雨天、降雪時にもクリアな後方視界を確保。熱線プリントリヤデフォグラーは自動的にOFFになるタイマー付。⑥225/50R16 92Vラジアルタイヤ&16インチアルミホイール: スポーティなハンドリングに応える、高性能ハイグリップのワイド&ロープロファイルタイヤを標準装備(ポテンザRE71)。回転方向性をもたせ、ブレーキの放熱効果を高めたタービンタイプの軽量アルミホイール。⑦タイマー付パワーウィンドウ: フロント&リヤクォーターウィンドウは、イグニッションキーを抜いた後でも約30秒間は操作可能なタイマー付パワーウィンドウ。⑧赤外線リモコンドアロック&暗証コード式キーレスエントリー: キーに内蔵された超小型発信機でキーを差し込まずにドアロックを開閉できる赤外線リモコンドアロック。暗証番号通りに運転席側ドアハンドルをフックすればキーがなくてもロックを解除できるキーレスエントリー。また、運転席から両ドアがロックできる集中ドアロックは、車速が15km/hになると自動的にロックする車速感应型。⑨CDオートチェンジャー搭載 (Version L) 6スピーカー高性能オーディオシステム: 最大出力100Wのハイパワーアンプ、フルジョックコントロール、カセットデッキ、AM/FM電子チューナー、ツイーター付6スピーカーを装備したオーディオシステム。SVXiに合せて音質をチューニングした音響特性補正回路付。FMダイバーシティ受信システムも装備。Version Lには12連奏CDオートチェンジャーを搭載。



⑩オーディオサテライトスイッチ付ステアリングホイール (SRSエアバッグ装着車を除く)



⑪フルオートエアコン



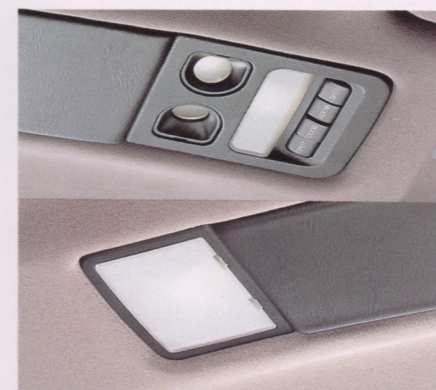
⑫クルーズコントロール (Version Lに標準装備、Version Eにメーカー装着オプション)



⑬チルト&テレスコピックステアリング



⑭トランクスルー



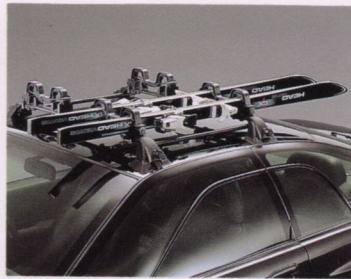
⑮フロント&リアルームランプ(オフデイレイ付)

⑩オーディオサテライトスイッチ付ステアリングホイール: AM/FM切換、選局、音量調整がステアリングホイールに内蔵されたスイッチ操作で行えます。(SRSエアバッグ装着車を除く) ⑪フルオートエアコン: 温度、風量調整を人の感覚にやさしくマイコンで制御するフルオートエアコン。設定温度は0.5℃単位。外気温表示機能付。⑫クルーズコントロール: スイッチひとつの操作でアクセルから足をなしても一定速度を保ち続けます。(Version Lに標準装備、Version Eにメーカー装着オプション) ⑬チルト&テレスコピックステアリング: チルト機能はワンタッチで最上段まで跳ね上げたり、元の位置に復元できるメモリー付。テレスコピック機能は無段階に30mmの前後調整が可能。⑭トランクスルー: 樹脂製燃料タンクの採用などスペース効率の追求により、ロングツーリングに十分な容量のトランクスペースを確保。しかもリヤシートを倒してトランクスルーとすることで、より大きなスペースが活用できます。⑮フロント&リアルームランプ(オフデイレイ付): フロント&リアのオフデイレイルームランプに加えて、オフデイレイ付のフットランプ&イグニッションキー照明を装備。さらに運転席&助手席スポットマップランプ、ドアステップランプも装備。

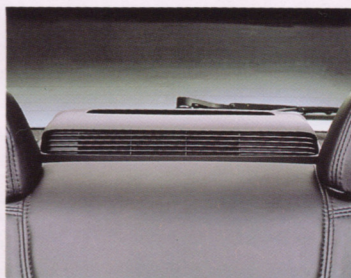
ACCESSORIES



リヤスポイラー



スキーキャリア



空気清浄器



アクセントステッカー

掲載写真はディーラー装着部品です。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。

Version L



ホワイトマイカ(電動チルト&スライドサンルーフはメーカー 装備オプション)



装備

フォグランプ一体プロジェクターヘッドランプ/電動格納式ヒータードリモコンドアミラー/全面UVガラス(紫外線&熱線吸収)/樹脂製エアロテールデッキ/225/50R16 92Vラジアルタイヤ/16インチアルミホイール/大型サイドガーニッシュ/チルト&テレスコピックステアリング/オーディオサテライトスイッチ付ステアリングホイール(SRSエアバッグ装着車を除く)/本革巻ステアリングホイール/フルオートエアコン/車速応答型油圧反力電子制御式パワーステアリング/赤外線リモコンドアロック&暗証コード式キーレスエントリー/音響特性補正回路付6スピーカーAM/FMマルチ電子チューナー+カセットデッキ/CDオートチェンジャー(12連奏)/8ウェイ電動パワーシート(運転席)/本革シート/トランクスルー/エクセース[®]インナートリム/4WS/リヤビスカスLSD/4センサー4チャンネルABS/クルーズコントロール/オートライト

BODY COLOR



シルバー・メタリック/グレー・メタリック2トーン#15



ダークグレー・メタリック#22



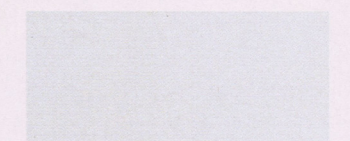
ブラックマイカ#35



レッドマイカ#47



クリムゾンマイカ#65



ホワイトマイカ#67

ボディカラーにより納期に時間がかかることがあります。詳しくは販売店にお問い合わせください。

Version E



クリムソンマイカ



BODY COLOR



シルバー・メタリック/グレー・メタリック2トーン#15



ダークグレー・メタリック#22



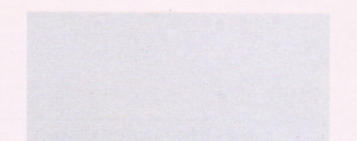
ブラックマイカ#35



レッドマイカ#47



クリムソンマイカ#65



ホワイトマイカ#67

ボディカラーにより納期に時間がかかることがあります。詳しくは販売店にお問い合わせください。

装備

フォグランプ一体プロジェクターヘッドランプ/電動格納式ヒーター付リモコンドアミラー/全面UVガラス(紫外線&熱線吸収)/樹脂製エアロテールデッキ/225/50R16 92Vラジアルタイヤ/16インチアルミホイール/大型サイドガーニッシュ/チルト&テレスコピックステアリング/オーディオサテライトスイッチ付ステアリングホイール(SRSエアバッグ装着車を除く)/本革巻ステアリングホイール/フルオートエアコン/車速感応油圧反力電子制御式パワーステアリング/赤外線リモコンドアロック&暗証コード式キーレスエントリー/音響特性補正回路付6スピーカーAM/FMマルチ電子チューナー+カセットデッキ/8ウェイ電動パワーシート(運転席)/エクセース[®]シート/トランクスルー/エクセース[®]インナートリム/リヤビスカスLSD

EQUIPMENT

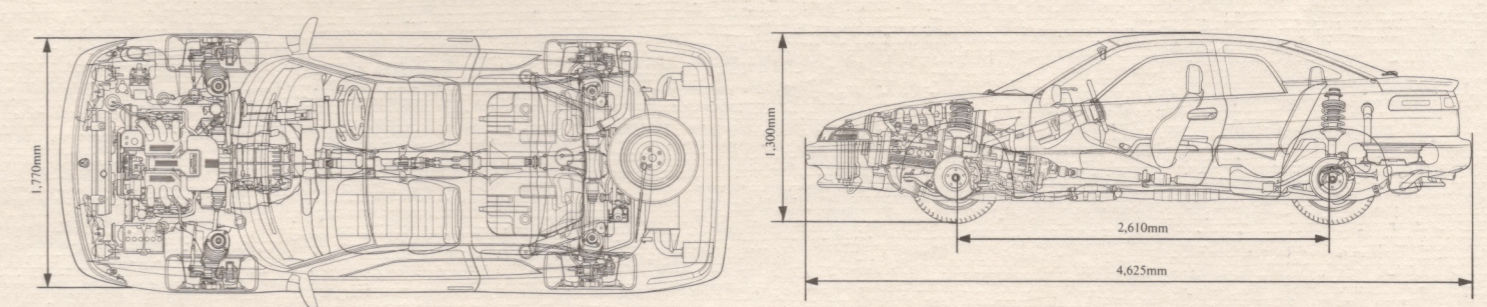
車種		Version L E-4AT	Version E E-4AT	
外装	プロジェクターヘッドランプ	●	●	
	ヘッドランプ一体フォグランプ	●	●	
	カラーバンパー(フロントアスカー付)	●	●	
	大型アンダーカバー	●	●	
	ワインターポジション/ミストスイッチ/タイマー付ウォッシャー運動開けつワイパー	●	●	
	電動格納式ヒーター/リモコンアミラー	注1	●	
	全面UVガラス(紫外線&熱線吸収)	●	●	
	フロントウィンドウツップシェード	●	●	
	ミッドフレームウィンドウ	●	●	
	樹脂製エアテールデッキ	●	●	
	タイマー付熱線ブリリアデフォグ	●	●	
	開けつワイパー&ウォッシャー	●	●	
	ハイマウントストップランプ(エアテールデッキに内蔵)	●	●	
	225/50R16 92Vラジアルタイヤ	●	●	
	16インチアルミホイール	●	●	
	デュアルマフラーカッター	●	●	
	大型サイドガーニッシュ	●	●	
	ドアキー照明(運転席)	●	●	
	運転席まわり	チルト&テレスコピックステアリング	●	●
		オーディオサテライトスイッチ付ステアリングホイール	注2	●
本革ステアリングホイール		●	●	
本革巻ATシフトレバー&ハンドブレーキレバー		●	●	
プッシュ式空調コントロールパネル		●	●	
イグニッションキー照明(オフイレイ付)		●	●	
フルオートエアコン		●	●	
イルミネーションコントロール		●	●	
車速感应型油圧反力電子制御式パワーステアリング		●	●	
タイマー付ワンタッチパワーウィンドウ		●	●	
パワー装置	車速感应型集中ドアロック	●	●	
	赤外線リモコンドアロック&暗証コード式キーレスエントリー	●	●	
	音響特性補正回路付AM/FMマルチ電子チューナー+カセットデッキ	●	●	
	CDオートチェンジャー(12連巻)	注3	●	
オーディオ	6スピーカーシステム	●	●	
	ダイバーシティFM受信システム	●	●	
	プッシュオープン式オーディオカバー	●	●	
	パワーアンテナ	●	●	
	シート	前席ハイサポートシート	●	●
		8ウェイ電動パワーシート(運転席)	●	●
		ランバーサポート調整(運転席)	●	●
		前席ヘッドレスト前後調節	●	●
		本革シート	注4	●
		エクセスマシート	注5	●
トランクスルー		●	●	
前席電気式テンションリデューサー付シートベルト		●	●	
前席リチャー付シートベルトアンカー		●	●	
後席3点式ELRシートベルト(2名分)		●	●	
内装	アームレスト兼用ドアトリム	●	●	
	リヤアームレスト兼用サイドトリム	●	●	
	エクセスマインナードリム	●	●	
	フロントリヤアームランプ(オフイレイ付)	●	●	
	スポットマップランプ	●	●	
	プッシュオープン式灰皿	●	●	
	クローブボックス照明	●	●	
	ドアステップランプ	●	●	
	フットランプ(オフイレイ付)	●	●	
	デジタル時計	●	●	
メカニズム	照明付パニティミラー(運転席/助手席)	●	●	
	ソフトカバー付フロアコンソール(灰皿付)	●	●	
	トランクルームランプ	●	●	
	室内温度化対応	●	●	
	VTD-4WDシステム(不等&可変トルク配分電子制御4WD)	●	●	
	4WS	●	●	
	サブフレーム付4輪ストラットサスペンション	●	●	
	リヤビカスLSD	●	●	
	フロント&リヤスタビライザー	●	●	
	4センサー4チャンネルABS	●	●	
ATパワーモード/マニュアルモードスイッチ	●	●		
フロントベンチレートッドディスクブレーキ(2ポットキャリパー)	●	●		
リヤベンチレートッドディスクブレーキ	●	●		
クルーズコントロール	●	●		
オートライト	●	●		
サイドアビーム	●	●		
メーカー装着オプション(セットオプション)	SRSエアバッグ	▲	▲	
	SRSエアバッグ+電動チルト&スライドサンルーフ	▲	▲	
	4センサー4チャンネルABS+クルーズコントロール	標準装備	▲	
	4センサー4チャンネルABS+クルーズコントロール+SRSエアバッグ	—	▲	
	4センサー4チャンネルABS+クルーズコントロール+SRSエアバッグ+電動チルト&スライドサンルーフ	—	▲(受注生産)	

その他標準装備 フロント合わせガラス、テンポリアスペアタイヤ、タコメーター、イグニッションキー抜き忘れ警報ブザー、半ドア開閉モニター、ATセレクタインジケータ、運転席シートベルト未装着警報ランプ、燃料残量ウォーニング、助手席ウォークインシート、リヤシートヒーター、照明付シガーライター、デイトライトミラー、サンバイザー、コイントレイ、フットレスト、アシストレール(助手席)、イグニッションキー連動ライトオフ、トランク&フエエルリッドオープン、ドアスイッチ内蔵式強化型ドアロック 注1:ファンデミラーも選択できます。注2:SRSエアバッグ装着車を除く。注3:12センチCD6枚+8センチCD6枚用カードとなり。注4:一部合成皮革を使用しています。注5:エクセスマとは他の合成皮革とのコンビネーションです。エクセスマは東レ株式会社の登録商標です。※スピードワーカー(速度警報装置)はディーラー装着オプションで取り付けできます。※Version Eベース仕様車(4センサー4チャンネルABS、クルーズコントロール+SRSエアバッグ+電動チルト&スライドサンルーフ装着車)は受注生産となります。納期については販売店にお問い合わせください。

SPECIFICATIONS

車名・型式	スバル・E-CXD		スバル・E-CXW
	Version L	Version E	
車種	4625	4625	
寸法・重量	全長(mm)	1770	1770
	全幅(mm)	1300	1300
	全高(mm)	1810	1810
	室内長(mm)	1485	1485
	室内幅(mm)	1075	1075
	室内高(mm)	2610	2610
	ホイールベース(mm)	1500	1500
	トレッド(前)(mm)	1480	1480
	トレッド(後)(mm)	135	135
	最低地上高(mm)	1620	1580
	車両重量(kg)	注	5
	乗車定員(名)	1895	1855
	車両総重量(kg)	注	5.4
	最小回転半径(m)	7.0	7.0
	性能	燃料消費率	10モード燃費(運輸省省燃費)
(km/ℓ)		60km/h定地燃費(運輸省省燃費)	7.0
エンジン	型式	EG33	EG33
	種類	水平対向6気筒DOHC24バルブ	水平対向6気筒DOHC24バルブ
	内径×行程(mm)	96.9×75.0	96.9×75.0
	総排気量(cc)	3318	3318
	圧縮比	10.0	10.0
	最高出力(ネット)(ps/rpm)	240/6000	240/6000
	最大トルク(kg-m/rpm)	31.5/4800	31.5/4800
	燃料供給装置	EGI(マルチポイント・シーケンシャルインジェクション)	EGI(マルチポイント・シーケンシャルインジェクション)
	燃料タンク容量(ℓ)	70	70
	燃料種類	無鉛プレミアムガソリン	無鉛プレミアムガソリン
動力伝達装置	変速機形式	E-4AT=前進4速、後退1速	E-4AT=前進4速、後退1速
	変速比(第1速)	2.785	2.785
	変速比(第2速)	1.545	1.545
	変速比(第3速)	1.000	1.000
	変速比(第4速)	0.694	0.694
	変速比(後退)	2.272	2.272
	減速比	3.700	3.700
	減速比(後退)	ラック&ピニオン	ラック&ピニオン
ステアリング	ギヤ比(オーバーオール)	14.2	16.2
	懸架装置	前輪 ストラット式独立懸架(サブフレーム付) 後輪 ストラット式独立懸架(サブフレーム付)	前輪 ストラット式独立懸架(サブフレーム付) 後輪 ストラット式独立懸架(サブフレーム付)
制動装置	主ブレーキ形式	2系統油圧式(倍力装置付)	2系統油圧式(倍力装置付)
	前ブレーキ	ベンチレートッドディスク(2ポットキャリパー)	ベンチレートッドディスク(2ポットキャリパー)
	後ブレーキ	ベンチレートッドディスク	ベンチレートッドディスク
	駐車ブレーキ形式	機械式後2輪制動	機械式後2輪制動

■E-4AT=7ポジション電子制御4速フルオートマチック ■(注)車両重量、車両総重量:ABS付車は1590、1865kg(Version E)。サンルーフ付車は1630、1905kg(Version L)。1610、1885kg(Version E)。■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、習慣およ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、ネット値とグロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」はエンジンと搭載した状況とほぼ同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「グロス」よりも15%程度低い値(自工会議)となっています。■この仕様は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、取扱説明書をよくお読みください。■写真は印刷インクの性質上、実際の色とは異なって見えることがあります。



ALCYONE SVX ALCYONE(アルシオーネ)はスバル(天文学上の呼び名はプレヤデス)星団の中でもひびきわたる(星「アルシオーネ」を英語読みしたもので、SVXは、90年代のグラッドツアラーを提案する「SUBARU VEHICLE X」を象徴した呼び名です。右のエンブレムはSVXの3文字をモチーフに、飛翔体をイメージして図案化したものです。

お問い合わせは:

●スバルのことならスバルホットライン0120-052215へお気軽にどうぞ。

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91A-39c(92.8)©1991

SUBARU.