

ALL NEW
LEONE

4WD RX TURBO

LEONE 4WD RX TURBO
TYPE-E-AA5, OVERALL LENGTH 4370mm, OVERALL WIDTH 1660mm, OVERALL HEIGHT 1425mm, WHEEL BASE 2465mm, TREAD front 1415mm, rear 1425mm, GROUND CLEARANCE 180mm, VEHICLE WEIGHT 1080kg, ENGINE TYPE EA82, water-cooled, 4-stroke, OHC flat-4, EGI turbo, PISTON DISPLACEMENT 1781cc, BORE x STROKE 92.0mm x 67.0mm, COMPRESSION RATIO 7.7, MAXIMUM POWER 135ps/5600r.p.m., MAXIMUM TORQUE 20.0kg-m/2800r.p.m., TRANSMISSION 5-speed manual, Dual range system, STEERING SYSTEM rack and pinion, SUSPENSION front macpherson struts, coil springs, stabilizer, rear semi-trailing arms, coil springs, stabilizer, limited slip differential, BRAKES front ventilated disc, rear disc, TIRES 185 60R14 82H



SUBARU

SPORTS INNOVATION

単純な馬力競争では性能向上に限界があることを気づかした友よ、いまボクは、感動している。
限られた条件下でしか性能をいかせないマシンをもてあます友よ、そんなモンスターと決別する日が来たようだ。
"新しい運ぶ"を手の内にする運搬感。ライトウェイト4WDスポーツで、ハイパワー・モンスターを斜す快感を味わってもらいたい。
Real Fast Machine RX いま、スポーツフィールドへ。



An aerial, black and white photograph of a winding road through a dark, mountainous landscape. The road is light-colored, creating a stark contrast with the dark terrain. It winds through the mountains, with several sharp turns and curves. In the center of the image, there is a small cluster of buildings, possibly a resort or a small town, nestled in a valley. The overall mood is dramatic and adventurous.

THAT'S ENTERTAINMENT

世界に先駆けてハイスピード4WDを世に送り出し、世界を舞台にそのポテンシャルを磨いてきたスバル。
そして今、LEONE 4WD RX TURBO —THAT'S ENTERTAINMENT—

Real Fast Machine

4WD RX TURBO



MECHANISM LAYOUT OF HIGH SPEED 4WD

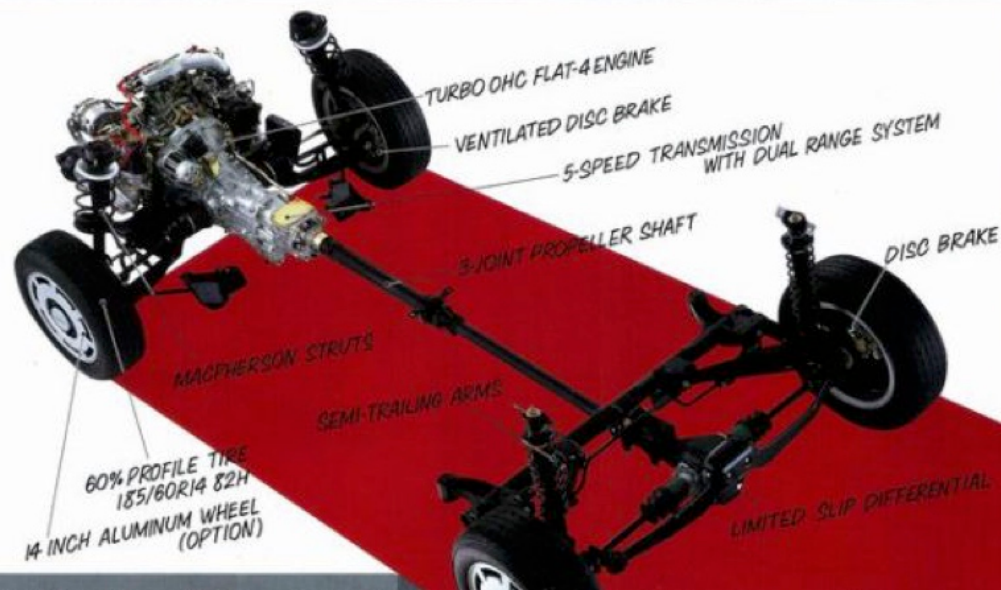
スポーツマシンのニューウェイブ・メカニズム

加速、減速、コーナリング、あらゆる走行・バターンで、あらゆる路面状況で、4WDのパフォーマンスは確実に2WDをリードしている。たとえスタートダッシュ、いかにパワフルなエンジンであっても、そのパワーがタイヤのグリップ力を上回ってしまえば、車は思うように加速しない。だが、エンジンパワーを4輪に配分する4WDは、当然のことながら1輪あたりに伝達されるパワーは低くなり、タイヤのグリップ力を最大限に活かした状態でエンジンパワーを効果的に路面へ伝し、効率的なスタートダッシュを可能とする。しかも、この特性は、クエットなターマック、ダート、アイスバーンなど、路面のRが低くればなるほど際立ってくる。また、4輪を駆動することによる安定性は、スタートダッシュ時に限らず、あらゆる速度域で発揮される。特に高速域ではすぐれた操縦性・安定性とともに、ドライバーの強力な武器となる。

ブレーキ性能においても4WDは2WDを大きくリードしている。一般の2WDでは急制動時、リヤホイールがロックしやすい。これはブレーキングによる減速度によって前輪荷重が増し、後

輪荷重が減少することによるものだ。だが、前後輪が連結される4WDは、前輪のみ、あるいは後輪のみがホイールセックを起こすことはあり得ず、制動時に高い安定性を確保することができ、そして、4WDならではのコーナリング特性、ハイスピード4WDを語るうえで欠くことのできない要素である。一般にコーナリングの限界性能は、タイヤのグリップ力を左右するコーナリングフォースと駆動力(または制動力)のバランスで決定される。これはいずれもタイヤと路面の摩擦力によるものだが、この摩擦力には限界があり、いかなる場合にも、車はこの限界を超えて走ることはいかなる。駆動力(または制動力)が増せばコーナリングフォースは減少するという関係だ。この関係を2WDと4WDの異なるコーナリング状態にあてはめてみれば4WDの優位性は明らかとなる。たとえばアクセルオンでコーナリングする場合、2WDでは駆動力の伝わる駆動側のコーナリングフォースが減少し、横滑りが生じる。これがFFではアンダーステア、FRではオーバーステアの特性としてあらわれるわけだ。これに対し駆動力が4輪に均等に分配さ

れる4WDは、1輪あたりの駆動力が小さく、高いコーナリングフォースを保つことができる。同時に、制動時でも前後輪のコーナリングフォースのバランスが維持されるために、基本的にニュートラルステア特性を発揮し続けることができる。いかなる条件下であっても、4WDは2WDよりはるかに高いスピードで、しかも安定したコーナリングが可能だということなのである。RXは、これら4WDが本質的に備えているパフォーマンスに加え、水平対向エンジンからリヤデフユニットまでをストリートに結びつける合理的なメカニズム・レイアウトにより、低い重心位置とすぐれた前後輪の荷重バランスを実現、さらに、EGI(電子制御)ターボ、デュアルレンジ115連ミッション、フロントベンチレーテッド・4輪ディスクブレーキ、スポーツチューンの4輪独立懸架、L.S.D.(リミットスリップデフ)、そしてリヤステアをばねとスプリングの装着などにより、高次元のポテンシャルを有するマシンに仕上げられている。あらゆる路面で、あらゆる状況で、確実に速い、リアル・ファースト・マシン、それがRXだ。

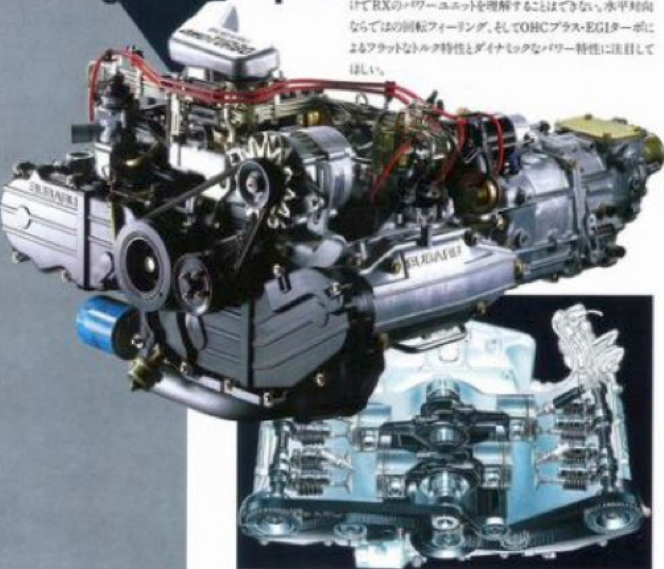


MAX. POWER
135ps/5600r.p.m.
MAX. TORQUE
20.0kg-m/2800r.p.m.

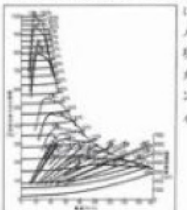
TURBO OHC FLAT-4 ENGINE

新開発EA82型ユニット、プラス・EGターボ。このパフォーマンスはスペックだけでは語れない。

RXの心臓は、水平対向OHCオールアルミ合金製EA82型ユニット、プラス・EG（24バルブ）ターボ。最高出力135ps/5600rpm、最大トルク20.0kg-m/2800rpm。だが、このスペックだけではRXのパワーユニットを理解することはできない。水平対向ならではの回転フィーリング、そしてOHCプラス・EGターボによるフラットトルク特性とダイナミックパワー特性に注目してほしい。



ボクサーのニップルームを持つ水平対向エンジンは、低（ス）ムな外観プロファイルからわかるように、一般的な直列型エンジンより事実的に重量・バランにすぐれているのが特長だ。また、クランクシャフトを中心に左右のピストンを水平に対向させるレイアウトは、それぞれのピストンが慣性力を打ち消し合う形で作動するため、回転バランにすぐれ、振動が少なく、この水平対向エンジンの基本的なメリットをさらに引き出すべく、EA82型ユニットはバルブシステムをOHC化し、高回転域でのピクアップを一段と向上させている。しかし、EA82型ユニットは高回転域でのみ高出力を選揮する難い高性能ユニットではない。もちろん、レブドットを超えてもまだ回るとするイキの良さと、アクセルペダルへの動きにダイレクトに反応するレスポンスの良さは特筆すべきものだが、それよりも、EGターボとの相乗効果により中低速域のトルクを引き上げ、幅広い回転域で厚みのあるパワーを引き出す、いわゆる低・中・高の特性を持つモダンな高性能ユニットであることが強調したい。まさにハイスピード4WDのハードにふさわしいユニットなのである。また、信頼性、耐久性の点でも十分な配慮がなされている。たとえばバルブメカニズムに採用されているH.L.A.（ヘッドリフトアップ）機構を利用してロッカーアームのピボット部のクリアランスを常にゼロに保つこの機構がメンテナンスフリーを実現するとともに、動摩擦のメカニカルノイズを低減し、エンジン音を常に最高のコンディションに保つ。



5-SPEED TRANSMISSION WITH DUAL RANGE SYSTEM

アグレッシブなドライブングに変わるハイグレードドライブモード。

5速ミッション、専用の短/L/L比を持つデュアルレンジ、2分割ジョイントプロペラシャフト、そしてL.S.D.（リミットスリップ差速器）など、RXはハイグレードなカムズを集中的にドライブモードによって、ターボチャージド・ボクサーのパワーを確実に4輪に伝達する。トランスミッションは、パワーアップに対応して新設計の5速ミッションと、3.700のファイナルギヤを採用。加速性能を重視したセッティングとしている。また、デュアルレンジの短/L/L比はRX専用の1.196。路面状況や走行パターンによって使い分けが可能だが、もちろん、F（4WD）（H）（4WD）（L）の切り替えは走行中でも自由自在。4WDの短/L/L比をより使いやすく、超クロスレシオミッションとして、エンジンパワーをより効率的に引き出すことができる。さらに操作性を追求したレバー類のレイアウトも、4WDセレクト、ギヤシフトレンジに平行シフトを採用することにより、確実なタッチのセレクトとシフトフィーリングが得られている。ギヤシフトにはスポーツマシニングとして不可欠な

ネティブメント、L.S.D.（リミットスリップ差速器）を装着。ハードコーナリング時の重量変化のために生じる内輪の外輪の駆動力損失を防ぎ、エンジンパワーを確実に路面に伝えると同時に、スロットルワークによる機能的なコーナリングを可能にしている。さらに4WDが本来持っている走破性はL.S.D.の装着によって一段とすぐれたものとなり、特にダートやアイスバーンなどの低μ路面では圧倒的なポジションを発揮する。



4-WHEEL INDEPENDENT SUSPENSION SYSTEM

コンベンションレベルにチューニングした新設計スポーツサスペンション。

サスペンションはフロントにマクファーソンストラット、リヤにセトリリングアームの4輪独立懸架。さらにパワフルなエンジンを選んで実際にそのパワーを路面に伝えるのはタイヤである。タイヤを路面に接地させているのがサスペンションである以上、マシンのパフォーマンスはサスペンションのロードホールディング性によって大きく左右される。この点でロードホールディング性の良さを最大のメリットとする4輪独立懸架方式以外に、スポーツマシンのサスペンションは考えられない。RXは、4輪独立懸架をベースにコンベンションタイプなチューニングをプラス、ワイドトレッド、ロングホイールベースによって生み出される安定性とともに、4WDならではのハンドリング特性を最大限に発揮する、ダブルフェーストーションにもあわしいサスペンションに仕上げている。フロントはゼロスロップ・ジョイントとハイキャスターアングル

のマクファーソンストラット、スプリング、ショックアブソーバーはもろのこ、スタビライザーやブッシュ類も強化タイプを使用し、オール剛性を高めている。リヤには、コイルスプリングを用いたフルローリングタイプのセトリリングアームを採用。剛性の高さに加え十分なホイールストロークを確保、ロードホールディング性のキャパシティを増加させている。もちろん、フロント同様にサスペンションの強化をはかり、スタビライザーの装着に合わせてロール剛性を一段と高めている。RXのハンドリングの仕上げはロープロファイルの高性能タイヤだ。185/60R14サイズのボナンザR286Mは、剛性が高く、ドライ、ウェットを問わず圧倒的なグリップ力を発揮する。17.0のタイヤグリップ率を持つラック&ビームスタビライジングには、シャープでダイレクトなハンドリングを実現している。最小回転半径は4.8m。剛性も十分なため。



AERODYNAMICS

C_D=0.35。高速域のレスポンスに効果を発揮するエアロフォルム。

スピードの2乗に比例して増加する空気抵抗は、車の性能に大きな影響を与える。特に高速域でのパフォーマンスが問われるスポーツマシーンにとって、最高速、加速性能にかかわるC_D値、走行安定性に影響を及ぼすC_L値は、ボディチューニングとして重要な意味を持つ。RXはウェッジシェイプのボディフォルムをベースに、徹底的な空力化をほどこした。傾斜したフロントノーズから大きく湾曲したルーフラインを経てキュービクテイルのトランクリッドにいたる流れのよりに滑らかなボディフォルム。また、空気抵抗を低減するとともに剛力を与えるエアダムスカート、後輪への

空気の巻き込みを防止するリヤダムのエアフラップやトランクリッドのデフラップの装着、そしてリヤのフラットフロア処理等による空力化。さらにデザインヘッドライト、フラッシュマウントホイール、セミコンシールドワイパー、キャッチレスタブ、フラットドアハンドルなどにより、ボディ表面のフラッシュアップを最小化。その結果、C_D=0.35、C_L=0.132、トップダムの空力特性を達成している。このすぐれたエアロフォルムが4WDならではの高速直進安定性、操縦性をいかに支え立っている。傑出した高速安定性を生み出しているのだ。

C_D:0.35
(空気抵抗係数)



4-DISC BRAKE

フロントベンチレーテッド4輪ディスクブレーキ。走りのパフォーマンスにコミットする高性能ブレーキシステム。

ハイレベルの動力性能を誇るハイスピード4WDのパフォーマンスを十分にいかすためには、その動力性能に見合う高性能なブレーキシステムが必要だ。4WDはすべての制動特性を真実にそなえているが、RXはその特性をさらにグレードアップするために、8インチの強力装置と4輪ディスクブレーキを装備している。フロントには、連続使用にもフェードしにくく、もちろんウェット路面での水の侵入に対してもリカバリー性の高いベンチレーテッドディスクブレーキを採用。また、前後輪への制動力を理想的に分配する6パッド、ブレーキの効力をよくするスリップボア・マスターシリンダーを採用し、フィーリングを含めてより確かな制動力を確保している。もちろん、ブレーキパッドは室内配管として石ハネながらガードするともに、2系統クロス配管方式を採用。信頼性、耐久性の点でも万全を期した高性能ブレーキシステムだ。



LONG LIFE BODY

RXのボディは合理化設計と、高強度鋼板の多用により、軽量化と強度・剛性の確保という相反する要素をハイレベルでバランス。さらに徹底した防錆処理を加えることによって、いわゆる高い耐久性を持っている。ハイパフォーマンスを、長くいつまでも楽しむためのまわっていただけたためのロングライフ設計だ。



EQUIPMENTS

●外装

デザインハロゲンヘッドライト
ヘッドライトウォッシャー
ボディストライプ(4WD TURBO RX)
リヤワイパー&ウォッシャー
ドアミラー*
熱線プリントリヤデフォグー
リヤスカートガーニッシュ
5.5J14ホイールリム
ホイールキャップ(ハーフキャップ・色なし)
エアダムスカート
エアフラップ
リヤスポイラー

●インストルメントパネル

スポーツメーター(55km/h・100km/h)
ソフトウェルステンディングホイール
ターボインジケータ
デジタル時計
AMラジオ
グローブボックス照明
開けつワイパー
セーフティモニター
F&R手動
ビーム&バッキング
リヤデフォグー
パーキングブレーキ
4WDバインド

●エンジン

ストップランプ断線
ブレーキ油残量
排気温度
エンジンオイル
テージ
EOI故障警告
燃料残量

●内装

チェッカーモケット専用スポーティシート
ランバーサポート(運転席)
リヤシートピロー
ふた付フロアコンソール
フットレスト
チルト式アクセルペダル
ドアポケット
スポットランプ付ルーフランプ
デイトインナーミラー
トランク&フューエルリッドオープナー

●機構

専用ハードサスペンション
リミット・スリップ・コントロール
ハイドロリック・ラッシュ・アジャスター
サブリンク

*フリンダー(700)は選装です。

SPECIFICATIONS

(型式E-AAS)

●寸法・重量

全長 4370mm
全幅 1660mm
全高 1425mm
室内長 1835mm
室内幅 1390mm
室内高 1150mm

ホイールベース 2465mm

トレッド[前] 1415mm

トレッド[後] 1425mm

最低地上高 180mm

車両重量 1080kg

乗車定員 5名

車両総重量 1355kg

●性能

登坂能力 tanθ=7.05

最小回転半径 4.8m

10モード燃費(運輸省省定値) 12.4km/l

60km/h定地走行燃費(運輸省省定値) 21.1km/l

●エンジン

型式 E A82

種類 水平対向4気筒・水冷4サイクルOHV

内径×行程 92mm×67mm

総排気量 1781cc

圧縮比 7.7

最高出力 135ps/5600r.p.m.

最大トルク 20.0kg-m/2800r.p.m.

燃料供給装置 電子制御燃料噴射装置

燃料タンク容量 60l

燃料種類 レギュラーガソリン(無鉛)

●動力伝達装置

変速機形式 前進5速 後退1速 副変速機付

変速比(第1速) 3.545

変速比(第2速) 1.947

変速比(第3速) 1.366

変速比(第4速) 0.972

変速比(第5速) 0.780

変速比(後退) 3.416

副変速機変速比(H/L比) 1.186

最終減速比 3.700

減速機変速形式 ハイボイドギヤ

●操縦装置

変速形式 ラック&ピニオン式

ギヤ比 17.0

●懸架装置

前車軸形式 ストラット式独立懸架

後車軸形式 セットレーリングアーム式独立懸架

タイヤ 185/60 R14 82H スチールラジアル

●制動装置

主ブレーキ形式 2系統油圧式(強力装置付)

ブレーキ[前] ベンチレーテッドディスク

ブレーキ[後] ディスク

駐車ブレーキ形式 機械式前2輪制動

■この仕様は、おことわ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、取扱説明書をよく読みください。■燃料消費率は定めら
れた試験条件のもとでの値です。したがって、実際の走行時には運転条
件、道路及び車の整備状況等により、燃料消費率が異なってきます。■
写真は印刷インキの性質上、実際の色とは異なって見えることがあります。



History of

量産仕様+最少限のチューン。登場以来、4WD RXは常にこのポリシーを貫きビッグパワーのモンスターたちを向こうにまわして国際ラリーを戦い、多くのクラス・ウィンを含む戦績をあげてきた。そして今、これらの挑戦から得たノウハウを結集して、RXは新たなステージへの挑戦を開始する。

■ 4WD RX in INTERNATIONAL RALLY
■ '82 50th RAC RALLY Overall 50. ■ '83 31st SAFARI RALLY Overall 5.7, 11, 16, 22. Class Win(G2, Class 12). ■ '83 RALLYE DE NOUVELLE ZE'LAND Overall 14. Class Win(GA).
■ '83 4th HIMALAYAN RALLY Overall 3. ■ '84 52nd RALLYE MONTE-CARLO Overall 14.
■ '84 32nd SAFARI RALLY Overall 12, 14, 15, 19, 25. Class 1-2-3(GA-111).
Best Manufacturers Team Prize.



富士重工業株式会社

東京都新宿区西新宿1-7-2メソビル(〒160)

販売促進部 59A-3a(59.7)©1994

ムズい運転でガソリンを大切に/シートベルトをして安全運転。