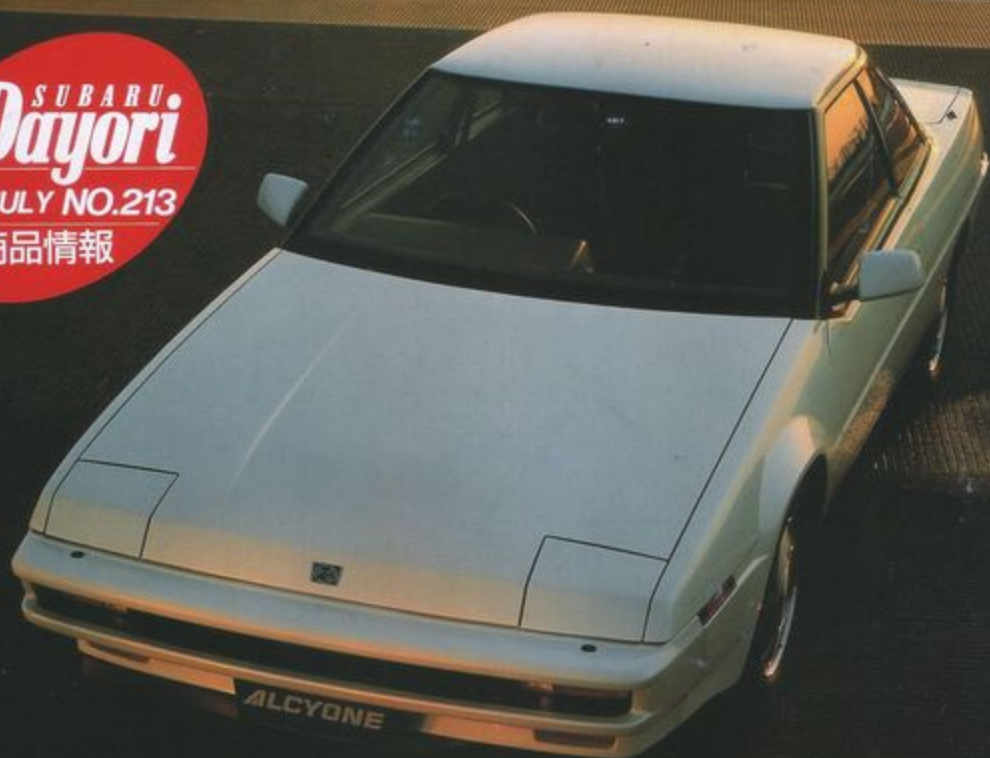


SUBARU
Dayori

1987 JULY NO.213

新商品情報



FLAT-6エンジン搭載 アルシオーネ 2.7Lデビュー

Photo:アルシオーネ2.7i 4WD
VX、パールホワイト・マイカ

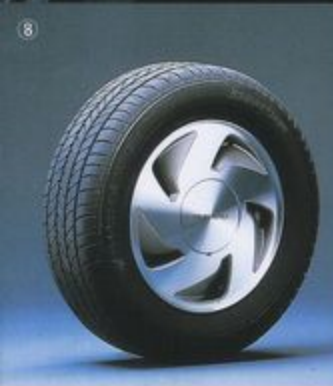
4WDの世界を常にリードしてきたスバル。中でもアルシオーネは、この信頼の4WDメカニズムを、世界でもトップレベルの空力ボディに包み、高速4WDスハシャルティカーとして、独自のポジションを確立してきました。そのアルシオーネが今、新しい進化を遂げます。

4WDの能力をさらに高い次元で発揮させる最新メカニズム「アクティブトルクスプリット

4WD (ACT-4) をはじめてとした高度な電子制御メカニズム、そして心臓にスバル伝統の水平対向エンジンをさらにグレードアップした新開発「FLAT-6エンジン」を搭載。スバルの最先端技術のすべてをこの一台に結集しました。

初の3ナンバー車の登場によるラインナップの充実を、ぜひユーザー層拡大にご活用ください。

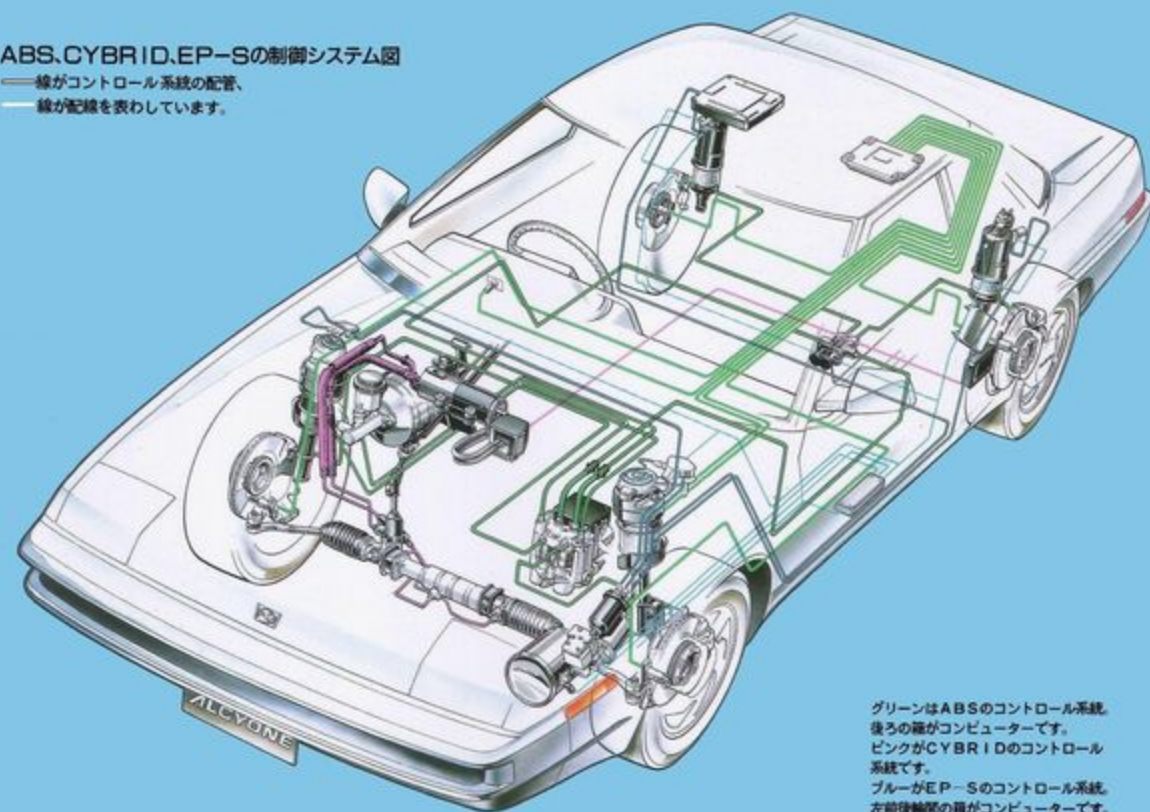




- ①2.7L 4WDVXのインパネ。
②VXのフロントシート。
③VXのリヤシート。
④新色パールホワイト・マイカ
⑤同じくディープレッド・マイカ
- ⑥VXに標準装備のエアコン。
⑦自由に音質を変えられる、7楽子のイコライザー内蔵セットデッキ。
⑧ワイドなハイグリップタイヤ、205/65 R 14 87H ポテンザ。アルミホイールは標準。

ABS、CYBRID、EP-Sの制御システム図

—線がコントロール系統の配管、
—線が配線を表わしています。



グリーンはABSのコントロール系統、
後ろの箱がコンピューターです。
ピンクがCYBRIDのコントロール
系統です。
ブルーがEP-Sのコントロール系統、
左前後輪間の箱がコンピューターです。

VXの最先端電子制御メカニズム

アルシオーネ2.7L 4WDVXの一番のセールス
ポイント、最先端の高度な電子制御をとり入
れた、6つのハイメカニズムです。

●新世代の4WDメカニズム、ACT-4

4輪が駆動力を発揮する4WDは、2WDに比
べて格段の高性能を発揮します。そして、4輪
に伝わるトルクを、走行条件に合わせて最適な
配分にコントロールできれば、より効率良く駆
動力を発揮することが可能になります。

ACT-4はこのトルク配分を、スバル独自の
メカニズム、MP-T (Multi-Phase Transfer) を高度に電子
制御することで、世界に先駆けて実現しました。
発進、加速、コーナリングなどの走行状況、路
面のμ(ミュー)をはじめとしたさまざまな条件
の変化に応じてオンタイムに、前後輪へのトル
ク配分をアクティブに可変制御し、クルマの走
りを常に理想的にコントロールします。ACT
-4は、これまでのセレクトタイプおよびフルタ
イム4WDから一歩進んだ「第3の4WDシス
テム」と呼べるものです。

●4WD安全性の確実な進化、ABS (Anti-lock Braking System)

ABSは、ホイールロックの発生をセンサーで
事前に検知し、ブレーキ圧を電子制御で断続的
に緩めることによって、それを回避、制動性能
と操縦安定性を高めるシステムです。本質的に
高度な制動力をもつ4WDと、その限界性能
をさらに飛躍的に高めるABSとの最初の組
み合わせが、より確かな安定性を生み出します。

●高性能・高感度ATミツシオンE-4AT

アルシオーネは、新しく開発された「オールレ

ンジ電子制御4速オートマチック(E-4AT)を
採用しています。世界最先端、高感度の電子
制御システムが、従来の電子制御ATをも越え
るスムーズでソフトな変速フィードバック、シャ
ープなレスポンス、そしてすぐれた経済性を可
能としました。

E-4ATはスムーズな変速フィードバックの他
に、パワー/エコノミー、2つの変速モードの
自動切り替え(2.7L)による高い動力性能と経済
性の両立、2.7L 4速で働くロックアップ機構の
細かなコントロールなど、「最高級」と呼ぶにふさ
わしい高性能を発揮します。



スバルの伝統とノウハウを大成したFLAT-6エンジン。

●総合性能にすぐれたエンジン、FLAT-6

昭和41年発売の「スバル1000」以来、長年にわた
ってスバルの血統として熟成されてきた水平対
向エンジン。2.7L VXに搭載されたFLAT-6は、その伝統とノウハウを大成し、さらに
新たな技術成果を盛り込んだ、高性能、高感度
エンジンです。水平対向エンジン持ち前の、ス
ムーズさと静粛性、すぐれた重量バランスに加
え、多気筒エンジンならではのフラットなハイ
トルクによる、ゆとりある走りなどの高級感が
大きな魅力です。

さらに、このエンジンは、EGI (電子制御燃
料噴射装置) を中心とした総合的な電子制御
マルチポイントインジェクション・フルシステ
ムを採用、高度なコントロールで高い完成度と
すぐれた総合性能を実現しています。

●「味」も大切にしたいパワステ、CYBRID

CYBRIDは、パワーステアリングのアシス
トコントロールに電子制御電動モーター駆動ボ
ンプを使った世界初のメカニズムです。
車速と操舵頻度をもとにコンピューターが「タ
ウン」「ストリート」「ワインディング」「ハイウエ
イ」の4つの走行パターンに分類し、それぞれ

のパターンに応じてモーターを電子制御します。
高精度の電子制御が、軽さだけでなく、操舵フ
ィーリングも大切にしたいキメ細いコントロール
を可能にしました。また、これまでのエンジ
ン駆動ポンプを使つたものと違い、エンジンの
パワーロスもなく、燃費向上にも貢献します。

●素晴らしい洗練された乗り心地、EP-S

EP-Sは、ハイスピード4WDのために開発
された先進のエアサスペンションです。従来の
金属バネのかわりに
空気の弾性をスプリ
ング機能として使
い、これを電子制御して
います。車高を常に
一定に保つオートレ
ベリング機構や、最
低地上高を2段階に
変えられるハイトコ
ントロールなど、走
行安定性、走破性を
より高いレベルで引
き出すための高度な
メカニズムです。



ノーマルとハイ、2段階の車高調節ができるハイトコントロール。

3ナンバーならではの高級装備

●高性能をバックアップするエクステリア

- ・衝撃吸収バンパー
- ・205/60 R14 87Hタイヤ (2.7L) アルミホイールを標準装備
- ・高級ボディカラー「マイカ」
- ・雪母の粉を使つた深みのある光沢が魅力の高級塗装です。

●高品質にコーディネートしたインテリア

- ・エアコンを標準装備
- ・イコライザー内蔵セットデッキ&デジタル時計機能付AM/FMラジオ
- ・新採用のシート地、ディンブルモケット
- ・シートと共生地を使つたドア&リヤクォータートリム



- ① ガングリップタイプのE-4ATシフトレバー。(写真は2.7iVX)
 ② 1.8i 4WDVR、5速マニュアル車のシフトレバー。
 ③ ヘッドレストと座面のデザインを一新したシート。(写真は2.7iVX)
 ④ ヘッドレストの角度は自由に調整できる。
 ⑤ コントロールウイング右。
 ⑥ コントロールウイング左。
 ⑦ デフロストスイッチ(VR、SMT車)。
 ⑧ ATセレクトインジケータ(4WD車)。
 ⑨ サイズアップした14インチ65タイヤ。
 ⑩ パワーウィンドウスイッチ。

●操作性の向上したインパネ回り
 新たに、霧などの時に便利な、ワイパーのミス

●オーディオアップしたインテリア
 シート関係では、シート地に肌ざわりのよいモケット地を採用。フロントシートは、ヘッドレストのデザインを変え、角度の調節ができる前後位置調整式としました。またリヤシートは、ヘッドレストの大型化を行いました。トリム関係では、ドア、リヤクォーター、そしてルーフトリムにトリコット・クロスを貼り込み、インテリアの質感を高めました。

●AT車すべてにE-4ATを採用
 4WDVRとFFVSに、2.7iVXと同じE-4ATを採用しました。電子制御などではの精密なコントロールが、スムーズな走りを提供します。また特に、VRはACT-4とE-4ATのトータルなコントロールで、同クラス他車にはない確実な走行フィーリングを実現しています。

●VRのAT車にACT-4採用
 1.8i 4WDVRのAT車には、2.7i 4WDVRと同じACT-4を採用しました。他銘4WDにはない、最先端のシステムを手軽にお楽しみいただける一台です。

また、同じくVRのマニュアルミッション車は、ベベルギヤを使ったセンターデフ式フルタイム4WDを採用。コンパクトでシブなメカニズムが、すぐれた耐久性、信頼性を発揮します。操縦を愉しむ4WDドライビングが満喫できるのがこのタイプです。

●ホイールのサイズアップなどで走性向上
 一層の走行安定性向上を図り、足回りにも手を加えました。これまでの13インチ70タイヤを、185/65R14 85Hにサイズアップ。

1.8i シリーズも新技術投入で熟成



Photo: 1.8i 4WDVR、グレー・メタリック/シルバー・メタリック

また、前後輪のコイルスプリング、EPS車のエアサスペンションなどのバネ定数をアップ。特に2.7iVXはスタビライザーの径も太くするなど、排気量や運動性能アップなどに見合った走行性の向上を図りました。

●操作性の向上したインパネ回り
 新たに、霧などの時に便利な、ワイパーのミス

ト機構を加え、コントロールウイングのスイッチ類の操作性も見直しました。その他、内外気切替スイッチ、リヤワイパースイッチ(83)などを、これまでのセンターコンソールからセンターパネル中央部に移し、パワーウィンドウスイッチも、これまで以上に使いやすい形状に変更しました。

●ホイールのサイズアップなどで走性向上
 一層の走行安定性向上を図り、足回りにも手を加えました。これまでの13インチ70タイヤを、185/65R14 85Hにサイズアップ。