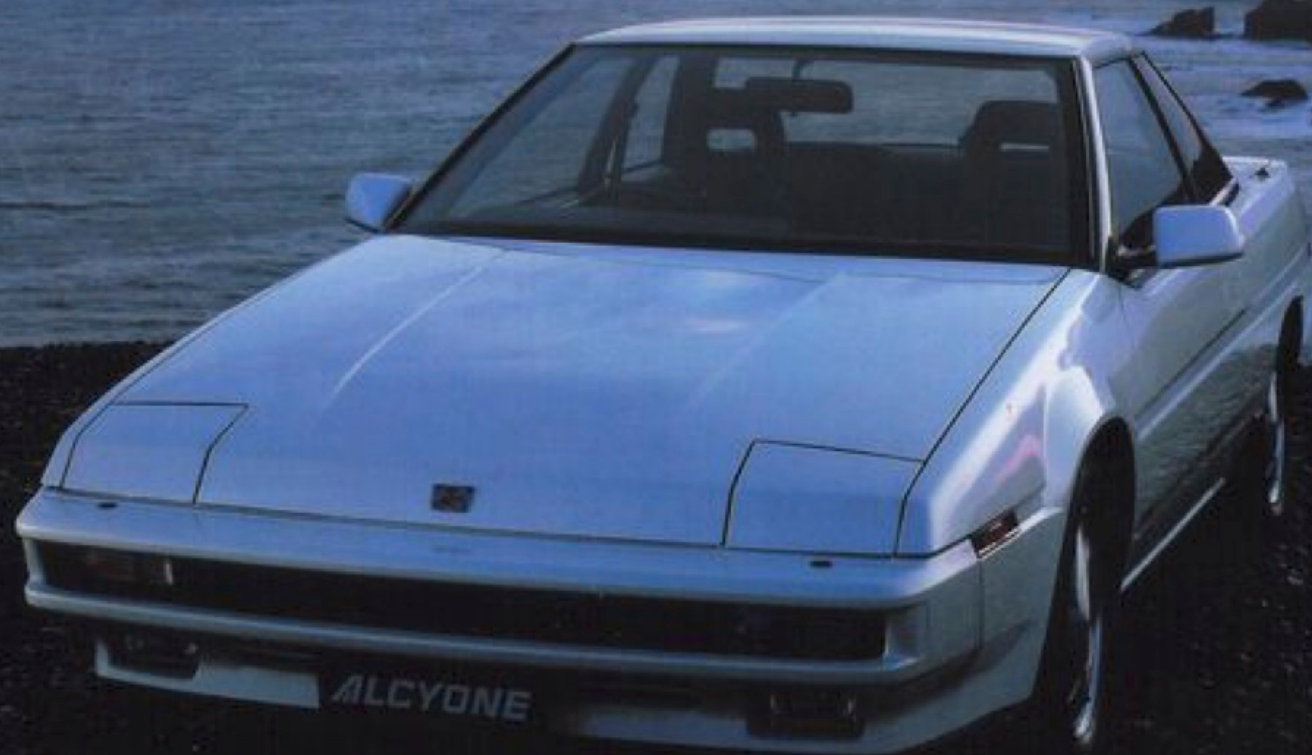


ALCYONE

2.7 4WD VX / 1.8 4WD VR / 1.8 FF VS



SUBARU

4WD Express

自動車100年の歴史の中で常に追い求められてきた

永遠のテーマ、"より安全に、より速く。"

この命題を次の時代に向けて解く鍵として、スバルは世界に先駆けて

乗用4WDの開発に着手。その技術において世界をリードしてきました。

そして、クルマ第2世紀に向けての回答として、新しいアルシオーネを世に問います。

次世代の4WDシステム"アクティブトルクスプリット"をはじめ、6つの電子制御メカニズム。

理想のスムーズネスを発揮する高性能2.7i FLAT-6エンジン。

場所不問いを持ったインテリジェントなメカニズムが、走りを実感的に自動制御し、

アルシオーネは"知"のつく安全性と快適さを提供します。

かつて誰も体験したことのない、正味のクオリティとキャパシティ。

近未来のモータリゼーションを先取りする最先端4WDの誕生です。

インテリジェント・エクスプレス

アルシオーネ2.7i FLAT-6発進。



メカニズムが人間の意志に忠実に応える。
“走る、曲がる、止まる”。クルマの能力を革新する4WDテクノロジー。
 来たるべき未来に向けて世界に問う、新しい高性能のカタチ。

いかなる走行状況下でも、ドライバーに負担とストレスを感じさせずに、常に持てるパフォーマンスを100%提供し、しかもドライバーの気持ちに限りなく忠実であるために、高度な自動コントロール能力をそなえたアルシオーネのインテリジェント・メカニズム。それは、人間のコントロール能力を超えて高速化した飛行機が、必然的により高度な自動制御能力を自らに課してきたのと同じように、これからの高速車のあべきカタチを先取りした新しい走りのテクノロジーである。
 “走る、曲がる、止まる”というクルマの運動性能を飛躍的に高めてくれるカーテクノロジー“乗用4WD”、そして飛行機づくりのスピリットをバックボーンとするスバルのヒューマンテクノロジー思想の出会い、まじりばかりのエアロフォルムをまとった最新のハイスピード4WDが、かつてない走りの快感を創造する。



ILLUSTRATION

FLAT-6

2.7i FLAT-6 Engine with EGI System



EGI (電子制御給気装置)

水平対向6気筒2.7iエンジン

昭和44年発売の“スバル1000”以来、スバルの血統として熟成されてきた水平対向エンジン。新たに開発された国産唯一のFLAT-6は、その伝統とノウハウを集大成し、さらに新たな技術成果を盛り込んだ高性能・高感度・パワーユニットである。軽量・コンパクト、しかも重量バランスにすぐれたこのエンジンは、そのなめらかな回転特性、

さらに振動特性の点でまさに理想的な素質をもっている。そして

そのまじりばかりの基本性能をベースに、最新の電子制御テクノロジーにより人みな驚かされたアルシオーネVXの2.7iオールアルミ合金製のFLAT-6は、

生まれながらに高い完成度を誇り、すぐれた総合性能を発揮する。EGIは各気筒ごとにインジェクターを配したマルチポイントインジェクション・フルシステムを採用。さらにネットワイヤース式エアフローメーターや空燃比学習制御、点火時期学習制御などの電子制御システムが、高度なエンジンコントロールを可能としている。全速度域で、スムーズかつ力強い加速を生み出すフラットなトルク特性、シャープなレスポンス、そしてハイレベルの静音性と経済性。その

洗練された味わいは、新しいハイスピード4WDメカニズムを通じて、かつてないドライブフィードバックを提供してくれる。

FLAT-4

Turbocharged 1.8i FLAT-4 Engine with EGI System

EGIターボチャージド

水平対向4気筒1.8iエンジン

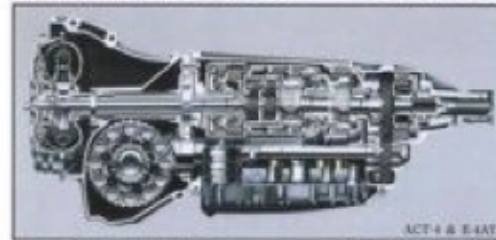
スバルエンジンリングスピリットの象徴として、ダイバロップされてきた水平対向4気筒オールアルミ合金製エンジン。新しいFLAT-4は、高性能ターボチャージャーによる低速域からのスムーズでパワフルな加速性能に加え、FLAT-6同様、EGIにマルチポイントインジェクション・フルシステムを採用し電子制御システムを高度化。吸気系のレイアウトについても、独立ポートの採用やスロットルボディの水平置きなどにより吸入効率を高め、レスポンスの向上をはかっている。

ACT-4

Electro Active Torque-Split 4WD

電子制御アクティブトルクスプリット4WD「ACT-4」

世界最先端の高密度電子制御システムを内蔵した高性能・高感度オートマチックミッション「オールレンジ電子制御4AT」。極上の心地よさを提供するスムーズでソフトな変速フィーリング。ドライバーの意思に気持ちよく忠実に反応するシャープなレスポンス。そして、パワー/エコノミーの自動モード制御、高精度なロックアップ&エンジンブレーキ制御をはじめ、これからのATミッションの方向性を先取りする高い機能性。



ACT-4 & E-4AT

ミッション後部に設置したMPT (Main Power Transfer) の油圧を車速、スロットル開度(ワレレ)の増減、前後輪の回転差などの入力信号により精密に電子制御することによって、オンタイムで連続的に行なわれる。それによりクルマの走行状態の変化や路面状況の変化、そして、アクセルに託すドライバーの意思に応じて、常にクルマの能力を最大限に発揮させスムーズで安定した走りを約束してくれる。しかも新開発のE-4ATやABSなどの組み合わせにより、高度な安全性に支えられた理想的ハイスピードイーゼードライビングが実現する。(※1,※2)

※1 MPTの油圧制御により、ギヤシフト半分のパワーでコンピュータにアクセル開度から得られたトルク信号を送り、それにより油圧を加減し、トルク配分を制御する。

E-4AT

ALL RANGE Electro 4-speed Automatic Transmission

オールレンジ電子制御4速オートマチック

世界最先端の高密度電子制御システムを内蔵した高性能・高感度オートマチックミッション「オールレンジ電子制御4AT」。極上の心地よさを提供するスムーズでソフトな変速フィーリング。ドライバーの意思に気持ちよく忠実に反応するシャープなレスポンス。そして、パワー/エコノミーの自動モード制御、高精度なロックアップ&エンジンブレーキ制御をはじめ、これからのATミッションの方向性を先取りする高い機能性。E-4ATは、最新の電子制御テクノロジーがもたらした、最高級のオートマチックシステムだ。(※1,※2)

センターデフ式フルタイム4WD(※1,※2)。4WDのずば抜けた高速安定性と安全性を生かして、ダイナミックなスポーツドライブがエンジョイできるセンターデフ式フルタイム4WDシステムを、3リッター車に採用。5速ミッションは、ギヤシフトリンクageに平行リンク方式を採用し操作フィーリングにも万全の配慮を施している。またセンターデフは信頼性・耐久性にすぐれたベベルギヤ方式とし、バキュームアクチュエーターにより作動するデフロック機構を内蔵。コンソール部にハイアウトしたスイッチをONしてデフロックすれば、前後輪が直結された状態となり、悪路や雪道での走破性をより一層高められることができる。

ABS

Anti-lock Brake System

4輪アンチロックブレーキシステム

高度な制動能力をもつ4WDと、その制動性能を飛躍的に高めてくれるABSと。日本初の組み合わせ。"実感"といえるこの制動メカニズムの実現は、クルマの安全性に確実な進歩をもたらす。高速走行時の急制動はホイールロックを引き起こしやすく、スリップやスピンを誘発する危険性を常に秘めている。ましてウェットな路面やダート、雪道などの低μ路では、低速でも簡単にその危険に直面することになりかねない。ABSは、このような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てやることによって、

さらには高速でのパンチングブレーキを行なう際の、ホイールロックをおこすような急制動時にも、確実に制動安定性と操縦性を確保してくれる。また、アルシオーネの4センサー対角電磁トロー方式ABSは、左右でμの異なる路面での制動性能とコントロール性にすぐれた能力を発揮、あらゆる走行条件下でドライバーに高いセイフティマージンを提供する。(※)

※1,※2,※3 4輪アンチロックブレーキシステム

EP-S

Electro Pneumatic Suspension

電子制御エアサスペンションシステム「EP-S」

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システム「EP-S」。従来の金属スプリングに代えて空気の弾性を

スプリング機能として使用し、これをコンピュータによって制御するこのシステムは、高速車の足まわりに要求される様々な条件を高度次元でバランスさせた高性能・高感度サスペンションである。乗員数や積載物の量による車体姿勢の変化を制御し、常に安定した操縦特性が得られる4輪独立オートレベルング機能。ノーマル車高165mmとハイ車高195mmのいずれかを選択できる2段階ハイトコントロール機能。そして、大断面車線形特性をも、高周波振動の絶縁性にすぐれたエアスプリングの特長を生かした、最適なバネレート設定と可変ダンパーのコンビネーション。世界のフリーウェイに焦点を合わせた圧倒的な高速スタビリティ&シニアなハンドリング。そしてゆとりと信頼感にみちたフラットなマイルドな乗り心地がハイスピード4WDに新次元のフットワークをもたらしてくれる。(※)

CYBRID

Electro Motor Drive Power Steering

電子制御モーターードライブ式パワーステアリング

パワーステアリングの油圧コントロールに電子制御電動モーター駆動ポンプを採用した世界初のみかニズム「CYBRID」。車速および操舵頻度のセンシングによりコンピュータが走行パターンを判別し、それぞれのパターンに応じて電動モーターを制御し、常に最適な操舵フィーリングを提供する。また、従来のエンジン駆動ポンプ式のようなパワーロスがなく、燃費向上にも効果を発揮する。(※)

※車速と操舵頻度を入力信号にしたパラメーターにより、コンピュータが走行パターン(スロットル、ブレーキ、ギヤシフト、ステアリング)を判別し制御する。

非凡さは、より豊かなプライベートタイムの追求から生まれた。
最新のエアロフォルムを纏った、先端技術結晶体。



走りの前衛が求めた、美しさとオリジナリティ。
世界のフリーウェイをターゲットとした、スペシャルデザイン&ファンクション。



$C_D=0.29$ 。スタイリングが性能を物語る。

速度の2乗に比例して増加する空気抵抗。そして空気抵抗に費やされる馬力は速度の3乗に比例して増加する。国産車で初めて空気抵抗係数 $C_D=0.30$ の壁を突破したアルシオーネの大胆なエアロシェイプフォルム。そしてディテールにこだわるまでの人念な空力処理デザインが、高速域での加速性能、操縦性能、経済性、静音性などを総合的にレベルアップしてくれる。

$C_D=0.29$ $C_D \times A=0.53$ $C_{LF}=0.10$ $C_{LR}=0$
空気抵抗係数 空気抵抗係数×前面投影面積 横力係数(前) 横力係数(後)

データバンク



①ハロゲンフォグランプ(V3)

②コンシールインシングルブレードワイパー。広い視野を確保する100%掃拭機構。空力消費を高めるライズアップ型納め機構。

③リトラクタブルハロゲンヘッドライト。可変ヘッドライトウォッシャー(V3、V30)

④スペースデリアー。空力過剰から生じた新たなデザイン。リセコン装置付。

⑤エアブレンタイプドアハンドル。航空機の手話を模した、フラットデザインのスマートなドアハンドル。

⑥衝撃吸収バンパー(V30)。バンパー内部の衝撃吸収体が衝突時のエネルギーを弾性変形により吸収

し、その後、元の形状に復元する。

⑦デュアルスポイラー付フルタイムランプ。メインの至性に加え、ドライバ側、助手席側それぞれ照らす2個のスポットライトを内蔵。

⑧オーディオシステム(V30)。高性能コンボを一体でビルドイン。⑨デジタル時計機能付AM/FMマルチ電

子チューニングラジオ。9マウインドウ・ブランチッドアンテナとリッドタイプパワーアンテナの2アンテナによる高感度ダイナミック受信方式。AM/FM各6局のアダプターが可能。出力20W。⑩両側2セグメント・イコライザー。内蔵メタル対応オートリバー・ロジックコントロール。⑪デジタル時計機能付AM/FMマルチ電



⑫オーディオシステム(V30)。⑬デジタル時計機能付ダイナミック受信方式AM/FMマルチ電子チューニングラジオ。⑭メタル対応オートリバー・ロジックコントロール。⑮出力20W。⑯両側2セグメント・イコライザー。内蔵メタル対応オートリバー・ロジックコントロール。⑰デジタル時計機能付AM/FMマルチ電

子チューニングラジオ。9マウインドウ・ブランチッドアンテナとリッドタイプパワーアンテナの2アンテナによる高感度ダイナミック受信方式。AM/FM各6局のアダプターが可能。出力20W。⑩両側2セグメント・イコライザー。内蔵メタル対応オートリバー・ロジックコントロール。⑪デジタル時計機能付AM/FMマルチ電

子チューニングラジオ。9マウインドウ・ブランチッドアンテナとリッドタイプパワーアンテナの2アンテナによる高感度ダイナミック受信方式。AM/FM各6局のアダプターが可能。出力20W。⑩両側2セグメント・イコライザー。内蔵メタル対応オートリバー・ロジックコントロール。⑪デジタル時計機能付AM/FMマルチ電

子チューニングラジオ。9マウインドウ・ブランチッドアンテナとリッドタイプパワーアンテナの2アンテナによる高感度ダイナミック受信方式。AM/FM各6局のアダプターが可能。出力20W。⑩両側2セグメント・イコライザー。内蔵メタル対応オートリバー・ロジックコントロール。⑪デジタル時計機能付AM/FMマルチ電

子チューニングラジオ。9マウインドウ・ブランチッドアンテナとリッドタイプパワーアンテナの2アンテナによる高感度ダイナミック受信方式。AM/FM各6局のアダプターが可能。出力20W。⑩両側2セグメント・イコライザー。内蔵メタル対応オートリバー・ロジックコントロール。⑪デジタル時計機能付AM/FMマルチ電

子チューニングラジオ。9マウインドウ・ブランチッドアンテナとリッドタイプパワーアンテナの2アンテナによる高感度ダイナミック受信方式。AM/FM各6局のアダプターが可能。出力20W。⑩両側2セグメント・イコライザー。内蔵メタル対応オートリバー・ロジックコントロール。⑪デジタル時計機能付AM/FMマルチ電

子チューニングラジオ。9マウインドウ・ブランチッドアンテナとリッドタイプパワーアンテナの2アンテナによる高感度ダイナミック受信方式。AM/FM各6局のアダプターが可能。出力20W。⑩両側2セグメント・イコライザー。内蔵メタル対応オートリバー・ロジックコントロール。⑪デジタル時計機能付AM/FMマルチ電

子チューニングラジオ。9マウインドウ・ブランチッドアンテナとリッドタイプパワーアンテナの2アンテナによる高感度ダイナミック受信方式。AM/FM各6局のアダプターが可能。出力20W。⑩両側2セグメント・イコライザー。内蔵メタル対応オートリバー・ロジックコントロール。⑪デジタル時計機能付AM/FMマルチ電

子チューニングラジオ。9マウインドウ・ブランチッドアンテナとリッドタイプパワーアンテナの2アンテナによる高感度ダイナミック受信方式。AM/FM各6局のアダプターが可能。出力20W。⑩両側2セグメント・イコライザー。内蔵メタル対応オートリバー・ロジックコントロール。⑪デジタル時計機能付AM/FMマルチ電

子チューニングラジオ。9マウインドウ・ブランチッドアンテナとリッドタイプパワーアンテナの2アンテナによる高感度ダイナミック受信方式。AM/FM各6局のアダプターが可能。出力20W。⑩両側2セグメント・イコライザー。内蔵メタル対応オートリバー・ロジックコントロール。⑪デジタル時計機能付AM/FMマルチ電

子チューニングラジオ。9マウインドウ・ブランチッドアンテナとリッドタイプパワーアンテナの2アンテナによる高感度ダイナミック受信方式。AM/FM各6局のアダプターが可能。出力20W。⑩両側2セグメント・イコライザー。内蔵メタル対応オートリバー・ロジックコントロール。⑪デジタル時計機能付AM/FMマルチ電

子チューニングラジオ。9マウインドウ・ブランチッドアンテナとリッドタイプパワーアンテナの2アンテナによる高感度ダイナミック受信方式。AM/FM各6局のアダプターが可能。出力20W。⑩両側2セグメント・イコライザー。内蔵メタル対応オートリバー・ロジックコントロール。⑪デジタル時計機能付AM/FMマルチ電

SPECIFICATIONS

●車名・型式/車種					
車名・型式	スバル・E・AX9	スバル・E・AX7	スバル・E・AX7	スバル・E・AX4	スバル・E・AX4
車種	4WD VX	4WD VR	4WD VR	FF VS	FF VS
トランスミッション	電子制御4速AT	電子制御4速AT	5速マニュアル	電子制御4速AT	5速マニュアル
●寸法・重量					
全長 mm	4510		4450		
全幅 mm	1690		1690		
全高 mm	1335	1335	1335	1295	1295
室内長 mm	1630		1630		
室内幅 mm	1410		1410		
室内高 mm	1085		1085		
ホイールベース mm	2465		2465		
トレッド(前) mm	1435	1425	1425	1435	1435
トレッド(後) mm	1440		1425		
最低地上高 mm	165	165	165	155	155
車両重量 kg	1300	1180(1210)	1140	1100	1050
乗車定員 名	4		4		
●性能					
最小回転半径 m	5.2		4.9		
燃料消費率(0km/h-90km/h)km/l	8.0	10.4(10.2)	12.2	10.4	12.4
燃料消費率(90km/h-120km/h)km/l	16.5	20.0(19.2)	21.1	21.0	22.9
●エンジン					
型式	E R27		F A82		
種類	水平対向4気筒・水冷OHV		水平対向4気筒・水冷OHV		
総排気量 cc	2672		1781		
圧縮比	9.5		7.7		
最高出力 ps/rpm	ネット150/5200		ネット120/5200		
最大トルク kg-m/rpm	21.5/4000		18.2/2400		
燃料供給装置	電子制御燃料噴射装置		電子制御燃料噴射装置		
燃料タンク容量 l	60		60		
燃料種類	レギュラーガソリン(無鉛)		レギュラーガソリン(無鉛)		
●動力伝達装置					
変速機形式	前進4速 後進1速	前進4速 後進1速	前進5速 後進1速	前進4速 後進1速	前進5速 後進1速
●ステアリング					
歯車形式	ラック&ピニオン式		ラック&ピニオン式		
●懸架装置・タイヤ					
前輪	ストラット式独立懸架		ストラット式独立懸架		
後輪	セミトレーリングアーム式独立懸架		セミトレーリングアーム式独立懸架		
タイヤ	205/60R14 87H		185/65R14 85H		
●制動装置					
主ブレーキ形式	2系統油圧式(助力装置付)		2系統油圧式(助力装置付)		
前ブレーキ	ベンチレーテッドディスク		ベンチレーテッドディスク		
後ブレーキ	ディスク		ディスク		
駐車ブレーキ形式	機械式前2輪制動		機械式前2輪制動		

●AT=オートマチック、●はサンルーフ車(メーカーオプション)の数値です。●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、習慣及び車の整備状況等により、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下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(自工金減)となっています。●この仕様はあとと異なり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。●写真等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。

2.7 4WD VX



PHOTO:ディープレッド・マイカ

1.8 4WD VR



PHOTO:グレー・メタリック/シルバー・メタリック

1.8 FF VS



PHOTO:ホワイト/グレー



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)

62A-7182. ©1987

ムリのない運転でガソリンを大切に/シートベルトを締めて安全運転