

SPECIFICATIONS

車名・型式	スバル・TA-SG5				スバル・CBA-SG5						
	2.0 DOHC 16バルブAVCSターボ				AWD		2.0 SOHC 16バルブ				
	2.0XT		CROSS SPORTS 2.0T		2.0XS		CROSS SPORTS 2.0i		2.0X		L.L.Bean EDITION
車種	スポーツ シフトE-4AT	5MT	スポーツ シフトE-4AT	5MT	スポーツ シフトE-4AT	5MT	スポーツ シフトE-4AT	E-4AT	5MT	E-4AT	

■寸法・重量	2.0XT		CROSS SPORTS 2.0T		2.0XS		CROSS SPORTS 2.0i		2.0X		L.L.Bean EDITION
全長(mm)	4485		4455		4485		4455		4485		
全幅(mm)					1735						
全高(mm)	1585		1550		1590		1550		1590		
室内長(mm)					1795						
室内幅(mm)					1455						
室内高(mm)					1245						
ホイールベース(mm)					2525						
トレッド[前](mm)	1495		1505		1495		1505		1495		
トレッド[後](mm)	1485		1500		1485		1500		1485		
最低地上高(mm)	200		170		205		175		205		
車両重量(kg)	注2 1450	1430	1460	1440	1390	1370	1410	1390	1370	1400	
乗車定員(名)					5						
車両総重量(kg)	注2 1725	1705	1735	1715	1665	1645	1685	1665	1645	1675	

■性能	AWD										
最小回転半径(m)	5.4										
燃料消費率(10・15モード燃費)(km/ℓ)	13.0	13.0	12.2	12.2	13.0	13.6	13.0	13.0	13.6	13.0	13.0
主要燃費向上対策	可変バルブタイミング ロックアップ機構付トルクコンバーター(AT車)										

■ステアリング	AWD				L.L.Bean EDITION			
歯車形式	ラック&ピニオン式				ラック&ピニオン式			
ギヤ比	19~15 (可変ギヤレシオ)	16.5 (一定ギヤレシオ)	19~15 (可変ギヤレシオ)	16.5 (一定ギヤレシオ)	19~15 (可変ギヤレシオ)	16.5 (一定ギヤレシオ)	19~15 (可変ギヤレシオ)	16.5 (一定ギヤレシオ)

■懸架装置	AWD		L.L.Bean EDITION	
前輪	ストラット式独立懸架		ストラット式独立懸架	
後輪	ストラット式独立懸架		ストラット式独立懸架	

■制動装置	AWD		L.L.Bean EDITION	
主ブレーキ形式	2系統油圧式(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	ディスク			
駐車ブレーキ形式	機械式後2輪制動			

■以下のメーカー装着オプションを装着した場合、次のように諸元値が変わります。(注1)室内高:ガラスサンルーフ装着車は+35mm。(注2)車両重量/車両総重量:ガラスサンルーフ装着車は+20kg。VDC装着車は+10kg。運転席8ウェイ/パワーシート装着車は+10kg。*AT車の10・15モード燃費は、Info-ECCモード時の数値です。■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ってきます。

■エンジン	2.0XT / CROSS SPORTS 2.0T		2.0XS / CROSS SPORTS 2.0i / 2.0X / L.L.Bean EDITION			
車種	2.0 DOHC 16バルブ AVCS(可変バルブタイミング) 空冷インタークーラーターボ		2.0 SOHC 16バルブ			
型式・種類	2.0 DOHC 16バルブ AVCS(可変バルブタイミング) 空冷インタークーラーターボ		2.0 SOHC 16バルブ			
内径×行程(mm)	92.0×75.0		92.0×75.0			
総排気量(cc)	1994		1994			
圧縮比	9.0		10.0			
最高出力[ネット] [kW(PS)/rpm]*	162(220)/5500		103(140)/5600			
最大トルク[ネット] [N・m(kg・m)/rpm]*	309(31.5)/3500		186(19.0)/4400			
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)					
燃料種類	無鉛プレミアムガソリン 注		無鉛レギュラーガソリン			
燃料タンク容量(ℓ)	60		50			

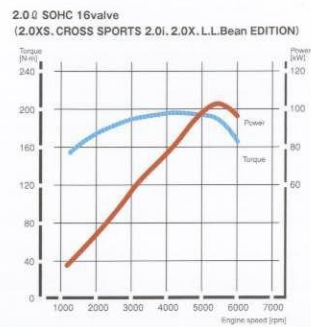
*新単位として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わります。(出力換算値:1PS=0.7355kW、トルク換算値:1kg・m=9.80665N・m)

■エンジンの出力表示には、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」はエンジンを車両に搭載した状態とは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(自工会調べ)となっています。注:無鉛プレミアムガソリンが入手できない時は無鉛レギュラーガソリンを使用することもできますが、エンジン性能は低下します。

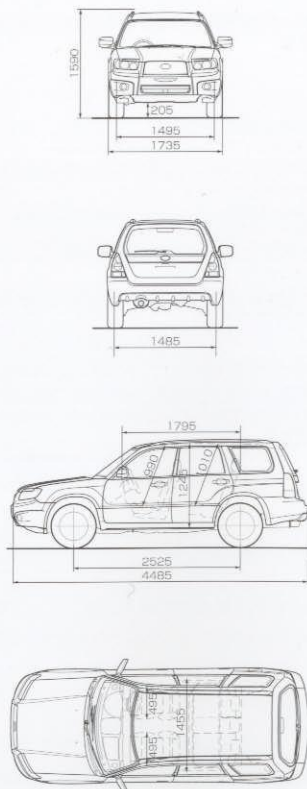
■トランスミッション	2.0XT / CROSS SPORTS 2.0T		2.0XS		CROSS SPORTS 2.0i		2.0X		L.L.Bean EDITION
車種	スポーツシフト		スポーツシフト		スポーツシフト		E-4AT		E-4AT
変速機形式	E-4AT:前進4速 後退1速	5MT: 前進5速 後退1速	E-4AT:前進4速 後退1速	5MT: 前進5速 後退1速	E-4AT:前進4速 後退1速	5MT: 前進5速 後退1速	E-4AT: 前進4速 後退1速	5MT: 前進5速 後退1速	E-4AT: 前進4速 後退1速
変速比(第1速)	2.785	3.454	2.785	3.454	2.785	3.454	2.785	3.454	2.785
変速比(第2速)	1.545	1.947	1.545	2.062	1.545	2.062	1.545	2.062	1.545
変速比(第3速)	1.000	1.366	1.000	1.448	1.000	1.448	1.000	1.448	1.000
変速比(第4速)	0.694	0.972	0.694	1.088	0.694	1.088	0.694	1.088	0.694
変速比(第5速)	—	0.738	—	0.871	—	0.871	—	0.871	—
変速比(後退)	2.272	3.333	2.272	3.333	2.272	3.333	2.272	3.333	2.272
減速比	4.444	4.444	4.444	4.111	4.444	4.444	4.111	4.444	4.444

■E-4AT=7ポジション電子制御4速オートマチック。5MT=5速マニュアルトランスミッション。
■スポーツシフト(SPORTSHIFT)はProdrive.Ltdの登録商標です。
■走行写真および写真のナンバープレートは合成です。■この仕様はお断りなく変更する場合があります。
■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。■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。

エンジン性能曲線

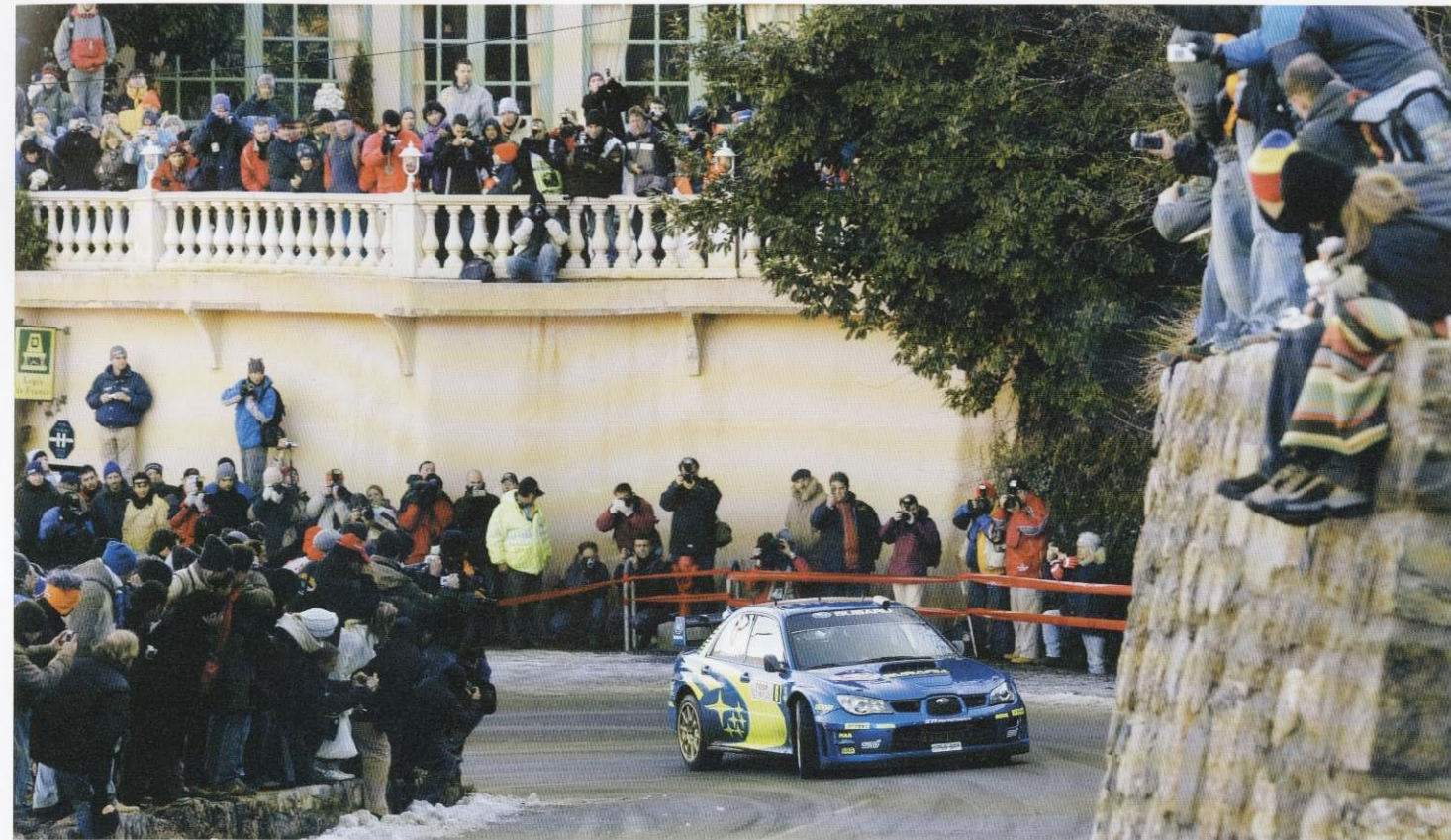


■4面図 単位:mm 2.0XS



その挑戦は、クルマを愛するすべての人々のために。

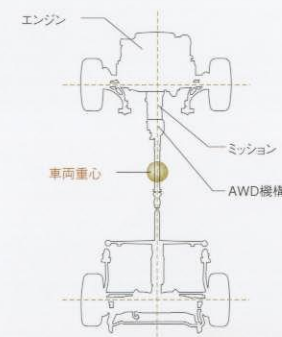
SUBARU MOTORSPORT CHALLENGE



究極のリアルワールド、WRCで戦い続ける意志。

SUBARUが、その高い技術力を立証するために選んだ、WRC(FIA世界ラリー選手権)。自動車文化の中心地であるヨーロッパにおいてはその人気はF1さえも凌ぐと言われています。SUBARUがこのWRCに挑む理由は、WRCがサーキットという非現実的な環境ではなく、普段私たちが使っている公道を舞台に競い合う現実世界(リアルワールド)のモータースポーツだからです。悪路や雪道、勾配の激しい山道など、あらゆる路面条件、気象条件と向き合いながら、SUBARUは1990年の本格参戦以来、1シーズンも休むことなくずっと世界のトップクラスで戦い続けているのです。

世界の頂点で磨かれた走り、あなたが乗るフォレスターに。



SYMMETRICAL AWDの車両重心

WRCに参戦するライバルメーカーと、SUBARUは大きく違う点があります。それは、水平対向エンジン+SYMMETRICAL AWDというマシンの基本構造が、量産車とほとんど変わらないということです。それは、SUBARUにとってWRCが単なる競技の舞台ではなく、独自の技術を磨きその技術や経験を量産車にフィードバックすることを目的としているからです。世界一速いクルマを創ることは、世界一楽しいクルマ、世界一安全なクルマにつながっていく。「走りを極めれば、安全になる」—WRCへの絶え間ないチャレンジによって得たこの考えは、SUBARUのクルマづくりに活かされています。

SYMMETRICAL AWD
ALL WHEEL DRIVE



写真はプロトタイプ



写真はパッケージングイメージ