



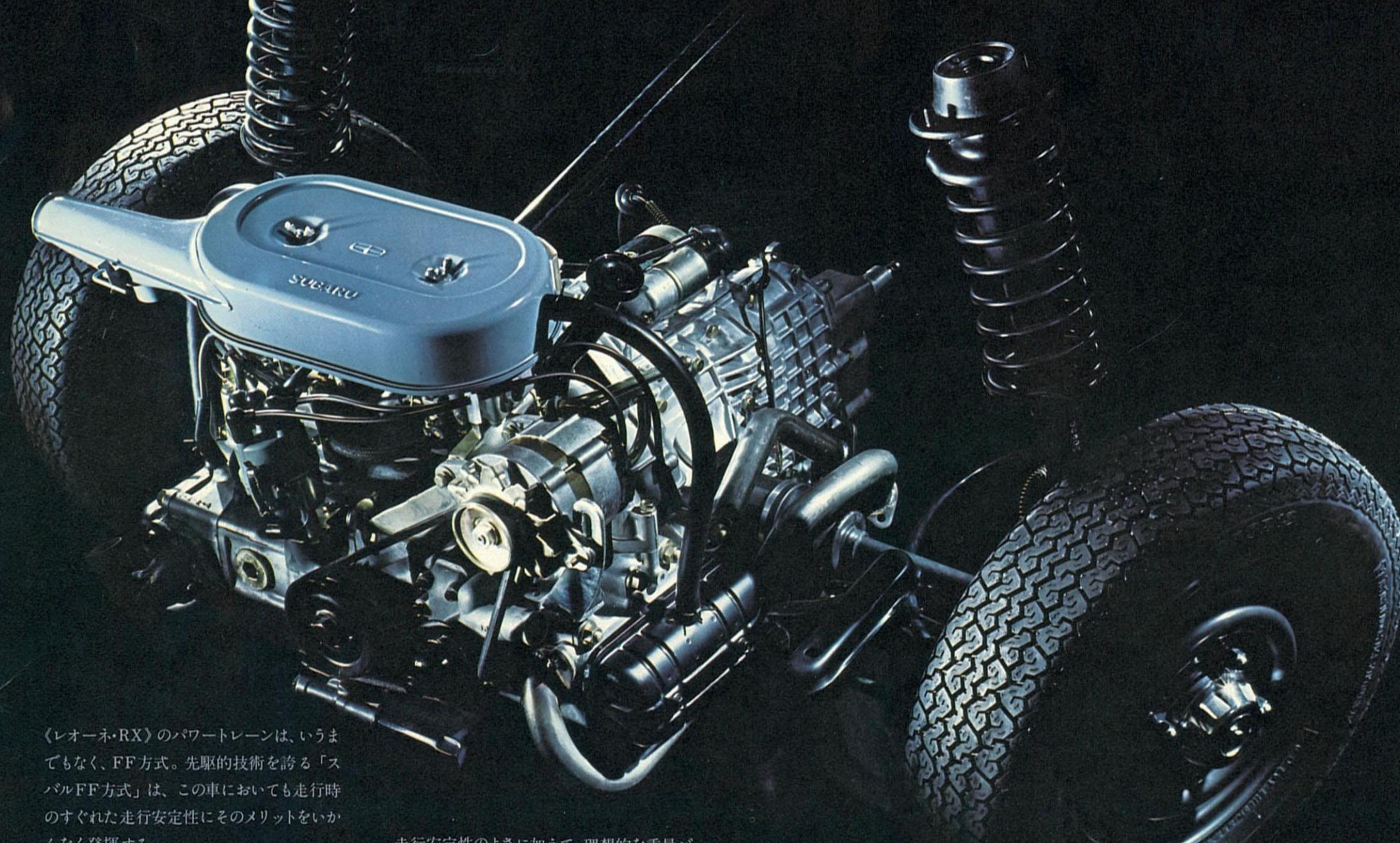
野性の響き
SUBARU **LEONE** *coupe* **RX**
1400



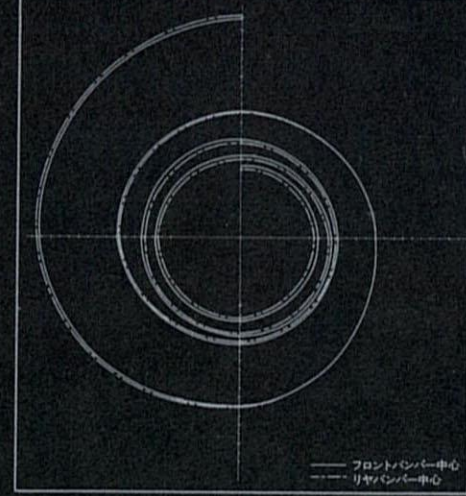
FRONT-ENGINE FRONT-DRIVE/FLAT-FOUR ENGINE/5-SPEED TRANSMISSION/4-DISC BRAKE
HARD SUSPENSION/QUICK STEERING/BLOCK-PATTERN RADIAL 155SR-13

FRONT-ENGINE FRONT-DRIVE

●スバルFF方式



《FFアンダーステア中心点軌跡図》



《スバルレオーネクーペ1400・RX》は、メカニズムに贅をつくし、スバルレオーネが本来持っているポテンシャルパワーを最高に引きだした車です。それは、“走る機能”によりすぐれ、“操縦すること”でさらに安定し、かつ“安全性”の点でも配慮のゆきとどいた——、しかも実用ドライブに適した範囲内でそれらをより高いレベルで調和せしめる、というビジョンをみごとに具現した、ということにほかなりません。しかもそこには、車は走る機械であり、ヒトが運用する道具であるという原点をしっかりと見さだめ、なおかつそれをより高い完成度に仕上げねば気がすまぬ、という技術者気質がいきています。

《スバルレオーネクーペ1400・RX》は、不必要な虚飾や無意味なただけしきを排し、走る機能に徹した車です。当然、鈍重な車ではありません。どちらかといえば、ナーバスでしかもハードな車です。がそれは、神経質なジャジャ馬という意味ではありません。もちろんトリッキーな運転に適した車だということでも決してありません。ただ、フレキシブルでレスポンスのよい車だ、というそれだけのことで、そのトータルバランスがぬきでている、ということはお確かですか……。

車についての見識が高く、正統を愛する真にすぐれたドライバーのための車——それが《スバルレオーネクーペ1400・RX》なのです。

《レオーネ・RX》のパワートレーンは、いうまでもなく、FF方式。先駆的技術を誇る「スバルFF方式」は、この車においても走行時のすぐれた走行安定性にそのメリットをいかに発揮する。

例を直進安定性にとってみよう。いま、100km/h程度の高速走行中、ステアリングを切って手を離れたとしよう。《レオーネ・RX》のステアリングは、ほんの一瞬の間でもとの直進状態を取り戻す。これは、強力な外乱が加わった場合にも余裕を持って対応できる、ということにほかならない。

この卓抜した能力は、FFが本来備えている

走行安定性のよさに加えて、理想的な重量バランス、低い重心、ロングホイールベースなどのボディ設計、そしてこの車独自に開発されたハードサスペンションと適正なホイールアライメントなどが見事に組みあわされた、絶妙の相乗効果によるものだ。

また、この総合バランスの完成度の高さは、ハイスピードでのコーナリングや追越時の瞬間的レーンチェンジなどにも威力をみせる。

一般にFF車はコーナリング時に強いアンダーステア現象を示す。「ステアリング特性」をあらわす中心点軌跡の図を見ていただければ分かるように、一定のステアリング角度を保持した状態で加速度が増せば増すほど車体はアウトに振り出されていく。この求心加速度の限界を、旋回特性限界値と呼ぶが、《レオ

ネ・RX》におけるその数値は驚くほど高い。すなわち、相当ハードなコーナリングにも、的確なドライビングテクニックがともなえば車はラクについてくる。また、かなり急激なステアリング操作に対しても路面のグリップ力を失わない。

しかし、こうした《レオーネ・RX》のハイパフォーマンスは、いたずらにハードなドライブや高度なドライビングテクニックを誇示しようとする者のために生み出されたものではない。より速く、よりの確にカーブを曲がり、またよりすぐれた走行安定性を示すことは、すなわちより安全なドライブを可能にするということなのである。これが単なる理屈のための理屈でないことは、実際にこの車で苛酷な状況に直面したとき、実感として納得してもらえはすだ。

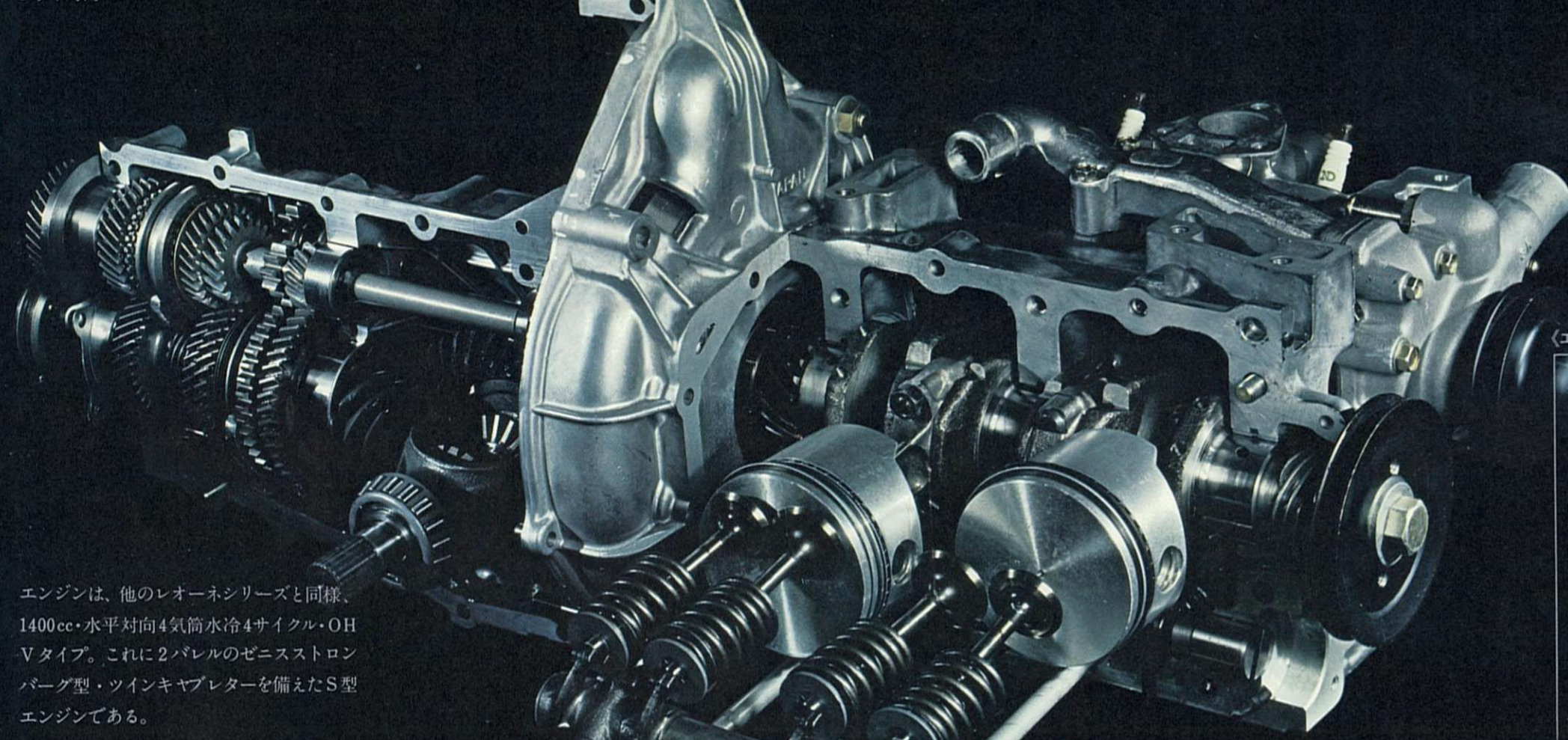
再び繰り返すが、この車は単なるハードな走りのみを追求したハネ上り者ではない。またある種の機能ははずば抜けているが他の面では劣るといった、片寄った車でもない。日常走行においては、ごく軽度にサスペンション・チューニングされた車だが、としか思えないほどだが、いざというときには内に秘めた潜在能力が顔を出す。そして、やすやすと難度の高い条件を克服してみせる……。

FFのパワートレーンと、パワフルな水平対向エンジン、それに適合するサスペンションシステム等々が、より高いレベルでバランスした車なのだ。

そういう意味では、この車をハードドライビングカーと評するよりは、むしろ、ここぞというときのための力を内蔵した、押さえのきいた車——、と呼んだほうがふさわしいとさえ思えるのだ。

FLAT-FOUR ENGINE

●水平対向エンジン



エンジンは、他のレオーネシリーズと同様、1400cc・水平対向4気筒水冷4サイクル・OHVタイプ。これに2バレルのゼニスストロンバーク型・ツインキャブレターを備えたS型エンジンである。

プロフィールは、全長417mm、全巾671mm、全高603mm。乾燥重量88kg、オイルを含めた装備重量93kg。材質に、冷却効率、耐久性にすぐれたアルミ合金を多用したエンジンである。

最高出力=93ps/6,800r.p.m.、最大トルク=11.0kg-m/4,800r.p.m.。ボア：ストローク比=1:0.706のオーバースクエアタイプである。このエンジンの基本設計は、かつてのサブアル1000以来変わっていないのだが、持っている性格やフィーリングはかなり個性的だ。その第1は、レスポンスのよさ——フラットフォアエンジンの持っている本質的なバランスのよさ、並みはずれた吹きあがりのよさにあられ、アクセルワークに対する応答は実に鋭敏かつスムーズだ。これが発進や急加速時に

威力を発揮することはいうまでもない。

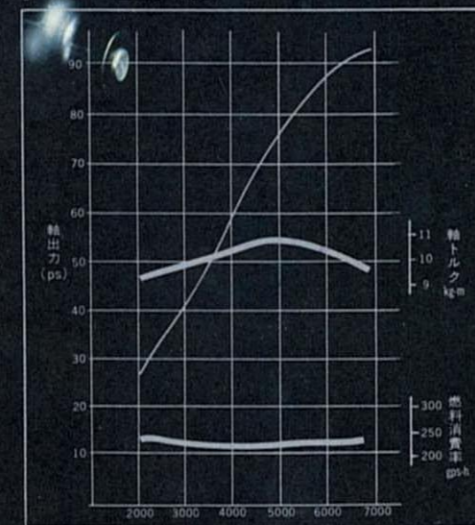
第2は、ショートストロークエンジンに見られがちな低回転域での粘りのなさがきれいに解消されていることだ。エンジン性能曲線を見ても分るように、低回転から高回転までふらつきのないスムーズなトルク発生を実現させている。これは耐ノック性を考慮してメカニカルオクタン価の高いバスタブ型の燃焼室を採用したこと、カムプロフィールとバルブタイミングをほぼ理想的なものに改良したこと、等によるものだ。さらに動弁機構の軽量化を図りながら、しかもその剛性を高めることにより、高回転域での伸びと安定性を飛躍

的に向上せしめた効果も見逃せない。(これによって副次的に振動も少なくなり、静粛性もいちだんと向上している。) このエンジンの粘り、トルクの変動の少なさが、新設計された5速ミッションとうまくマッチして、坂道などのゆとりにつながり、また低速走行時の運転のしやすさとなってあらわれている。こうしたことが、この車をして“スポーティな車の標準から見ると、よりトップギヤを多用できる車である”といわしめているのである。

また、エンジンのレスポンスのよさと粘り強いフラットトルクを実現するに当って効果をおげているものひとつに、キャブレターがある。2バレルのゼニスストロンバーク型・ツインキャブレターは、車体ロール時や急加減速時にも出力のバラツキをおこさず、アクセル追従性は実に安定している。そしてこれらの諸機構が、それぞれの持っている能力とその特色を十分に生かしあいバランスしあうことによって、これまですでに定評のあったフレキシブルなエンジンをさらに磨きあげたスポーツタイプエンジンに仕立てあげている。

最後に、サブアルレオーネシリーズが、サブアル1000以来引きつづいてこの水平対向エンジン

《エンジン性能曲線》



を搭載している理由として、運動力学的なバランスのよさ、振動の少なさ、およびそれによって生まれる騒音の少なさという、本質的に持っているすぐれた特性のほかに、もうひとつ、FF車とのマッチングのよさをあげねばなるまい。まずコンパクトであること。これによって、エンジンルームを広くとれ、またフロントアクスルまわりに余裕を生みだしている。(これは今回のレオーネ・RXが5速ミッションを採用するに当たっても、実に有効に働いた。) さらに軽量化が容易であること、重心が低くとれることが大きな特長で、重量配分に微妙なバランスが要求されるFF車には、得がたい特性である。このように、水平対向エンジ

5-SPEED TRANSMISSION

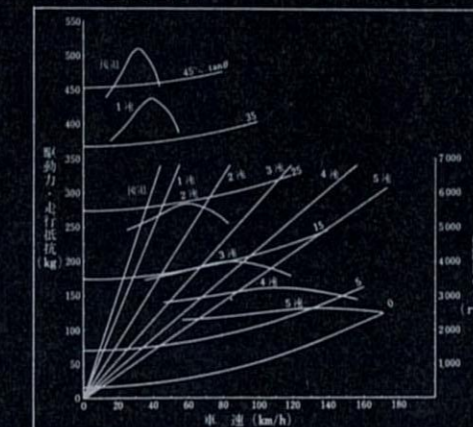
●5スピード・トランスミッション



《追越加速比較表》

加速時の速度	ⒶRX (4速使用)	ⒷGSR (4速使用)	Ⓑ-Ⓐ所要時間差	社内実験数値 距離差
60(km/h)→90(km/h)	10.2 sec	11.3 sec	1.1 sec	23 m
80(km/h)→110(km/h)	12.1 sec	14.0 sec	1.9 sec	52 m
100(km/h)→130(km/h)	16.3 sec	18.7 sec	2.4 sec	75 m

《走行性能曲線》

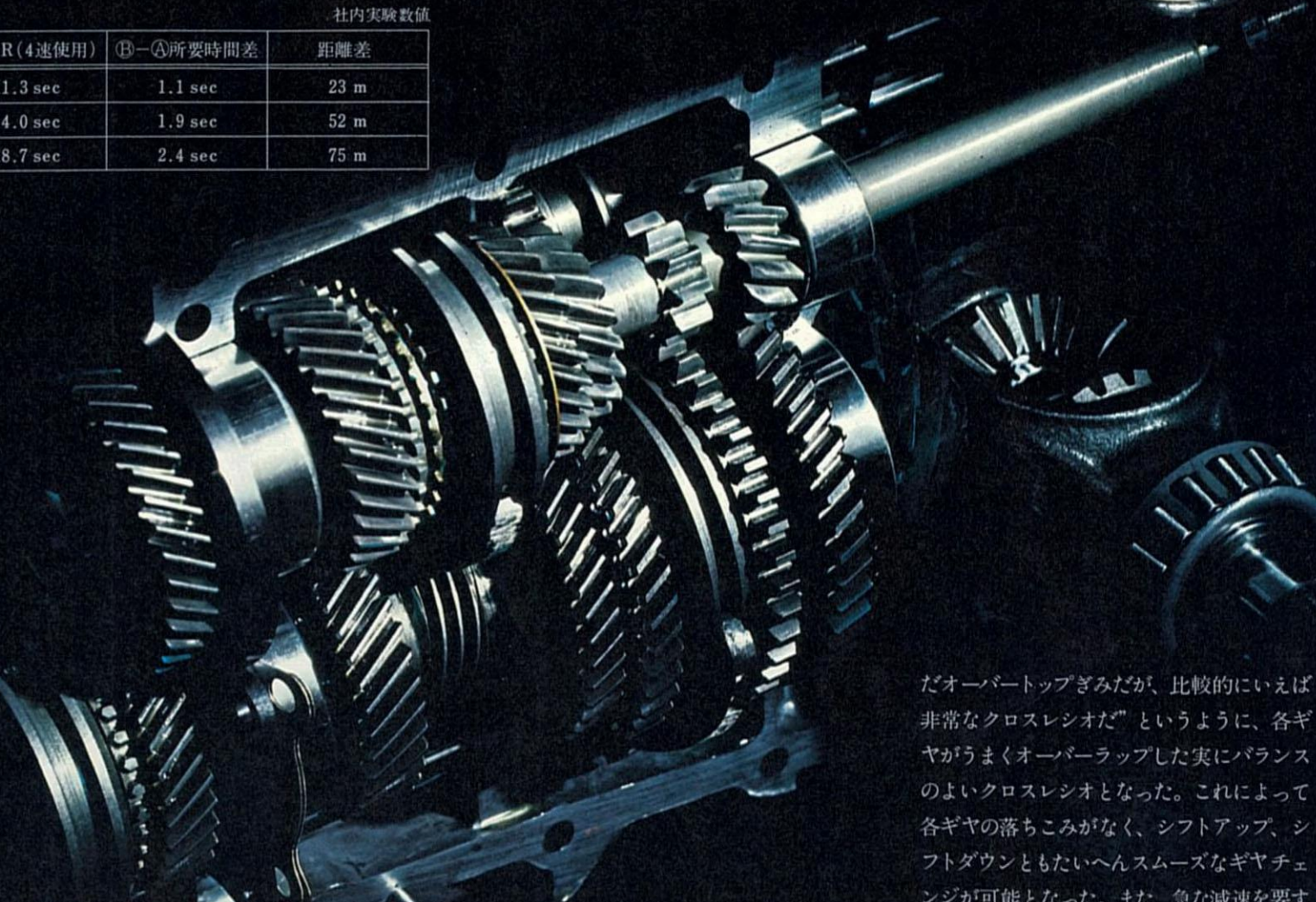


ンは、FF車によく適したエンジンであり、サブアルのエンジニアが執拗なまでに追求する理由がそこにある。

ちなみに、世界的にその技術レベルの高さを賞されているアルファSUD (伊・1,186cc) がレオーネに酷似したFF方式+フラットフォアエンジンの設計を採用しているのは、単なる偶然というよりは技術的かつ論理的なひとつの帰結というべきであろう。

クーリングシステムは、放熱特性の高いクロスフロータイプのラジエーターに電動ファンを併用した独自のシステムを採用。エンジン始動時、液温が約82℃未満ではバイパス系統のみが動くクイックウォームアップ方式。また液温が82℃以上になるとサーモスタットバルブが開き冷却液がラジエーターに循環、液温が約92℃になった時はじめてサーモスイッチが作動して電動ファンが強制冷却するという馬力ロスのないきわめて合理的なシステムである。またさらに、ブローバイガス還元装置、アイドルリミッター、スロットルボディ温水手熱方式など、公害対策にも意がつけられている。

トランスミッションの設計を担当したエンジニアは、レオーネ・RXの新設計5速ギヤについてこうしている。“この5速は、5速を全部使いたい人のための5速だ”と。これは、単に従来の4速ギヤにオーバートップをプラスするというやり方を選ばなかった、また、各ギヤ比を全体にそのまま動かして1段をプラスし最終減速比を変えて調整するという方法も採らなかった、ということの意味している。これら一般のやり方は、——普通走行は4速以下のギヤで行ない、5速目(オーバートップ)は連続高速走行時に使用する、という考え方である。サブアルのエンジニアたちの考え方はちがっていた。トランスミッションのギヤ比は、エンジンのパワーを最高度に取り出し、またトルクとサスペンションの限界値をふんまえて車を最もうまくコントロールできるようにセッ



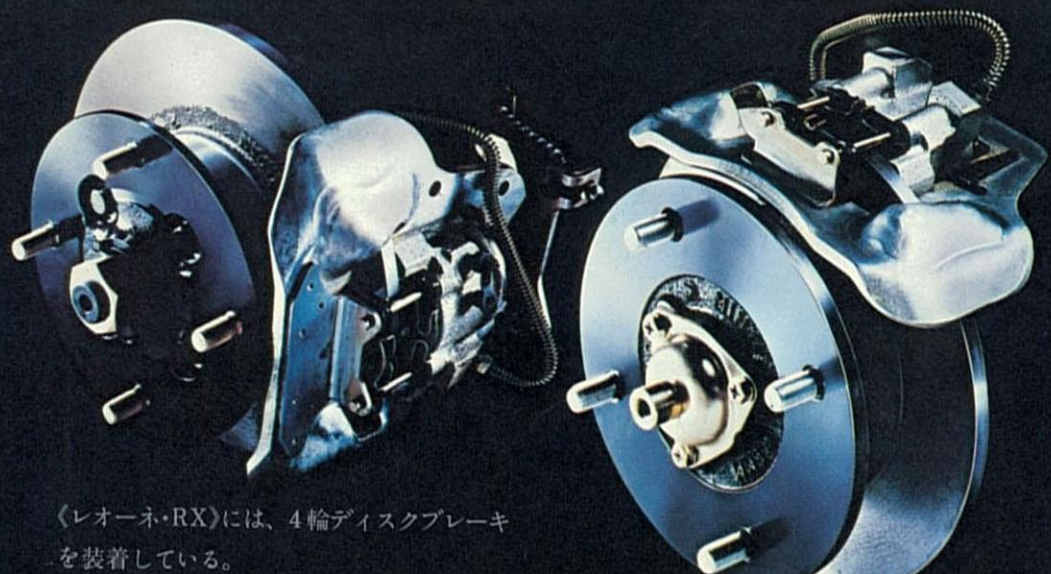
トされるべきだ、という考え方に立って開発がスタートした。すなわち、まったく新しいトランスミッションを設計し直すのと同じ手順で進めたのである。だからこそエンジニアは、“5速をすべて使いたい人のための5速”と自信を持っているのだ。1・2速では発進加速の伸びのよさが、3・4速では追越加速の伸びと余裕が、そして5速では

高速クルージング時の適性はもちろん、市街地などでの日常走行にも適合するだけのトルク伝達力が追求された。そして、何種類かのギヤが開発され、実験が続けられた。その結果は、1速=3.307、2速=2.157、3速=1.518、4速=1.156、5速=0.942、最終減速比=3.889というギヤ比となった。5速は、いわゆる3速ないしは4速トランスミッションにおける「トップ」の性格に近いといえる。

だオーバートップぎみだが、比較的にいえば非常なクロスレシオだ”というように、各ギヤがうまくオーバーラップした実にバランスのよいクロスレシオとなった。これによって各ギヤの落ちこみがなく、シフトアップ、シフトダウンともたいへんスムーズなギヤチェンジが可能となった。また、急な減速を要する状況に直面し、5速から3速、4速から2速へと、1段とばしてシフトダウンしても、ほとんど無理が感じられない。最初の狙いどおり“5速をすべて使いたい人のための5速”を実現したレオーネ・RXは、同時に“5速を全部使いこなすドライバーのための車”であるともいえるだろう。なおこの5速ギヤ装着によって、静粛性および燃費性能がいちだんと向上していることをつけ加えておこう。

4-DISC BRAKE

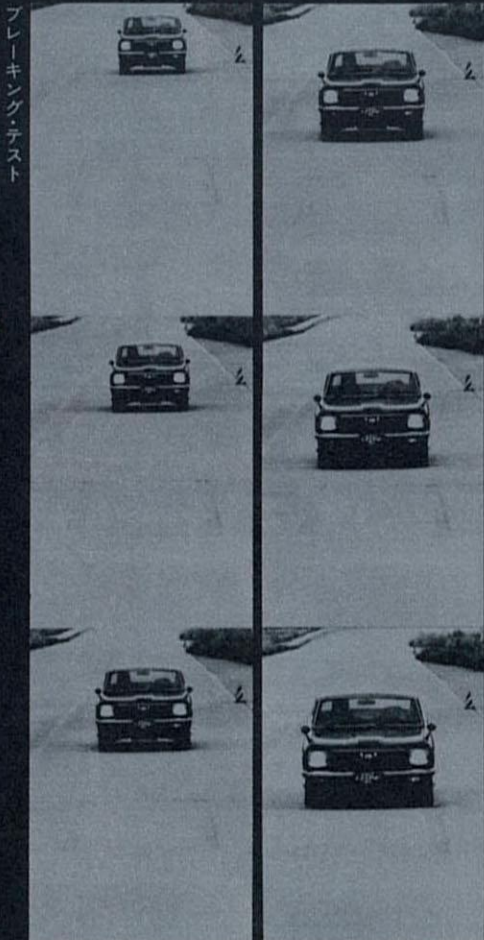
●4輪ディスクブレーキ



〈レオーネ・RX〉には、4輪ディスクブレーキを装着している。

4輪ディスクブレーキの本領は、なんといっても、苛酷な走行条件において、すぐれた制動効果を発揮する点にある。高速走行時に求められる確実な走行安定性、タイトコーナーの連続するダウンヒルに求められる耐フェード性、長時間の雨中走行に求められるウォーターリカバリー性——これらはすべて、4輪ディスクブレーキが備えている特性である。いかに苛酷な走行条件むきであるか、おわかりいただけるであろう。もちろん日常走行においても望ましい特性ではあるが……。4輪ディスクブレーキの採用によって得られた効果として、もうひとつ忘れてならないものに、そのフィーリングが挙げられる。マスターバック（ダイヤフラム型真空倍力装置）付き4輪ディスクブレーキは瞬間的にしかも急激にではなく、ネットリと沈むような制動感をもたらしてくれる。このすぐれた応答性

は、いやでもドライバーに高い信頼感を抱かせずにはおかないだろう。それが心理的なゆとりとなって安全ドライブを助けることにもなるだろう。また、山岳ラリーなどのハードなドライビングテクニックにも大きく寄与するにちがいない。なお、ラリーなどのスポーツドライブに関連して、ディスクブレーキで忘れてならない特長のひとつであるブレーキパッドの交換が容易である点をつけ加えておこう。〈レオーネ・RX〉では前・後輪ともガーリング型（アネットタイプともいう）のディスクブレーキを採用しているが、これは他のタイプにくらべていっそうパッド交換がしやすい。ブレーキパイピングは、タンデムマスターシリンダーによる2系統クロス配管（前輪・右一後輪・左、前輪・左一後輪・右）を採用し万一の場合の安全に備えている。

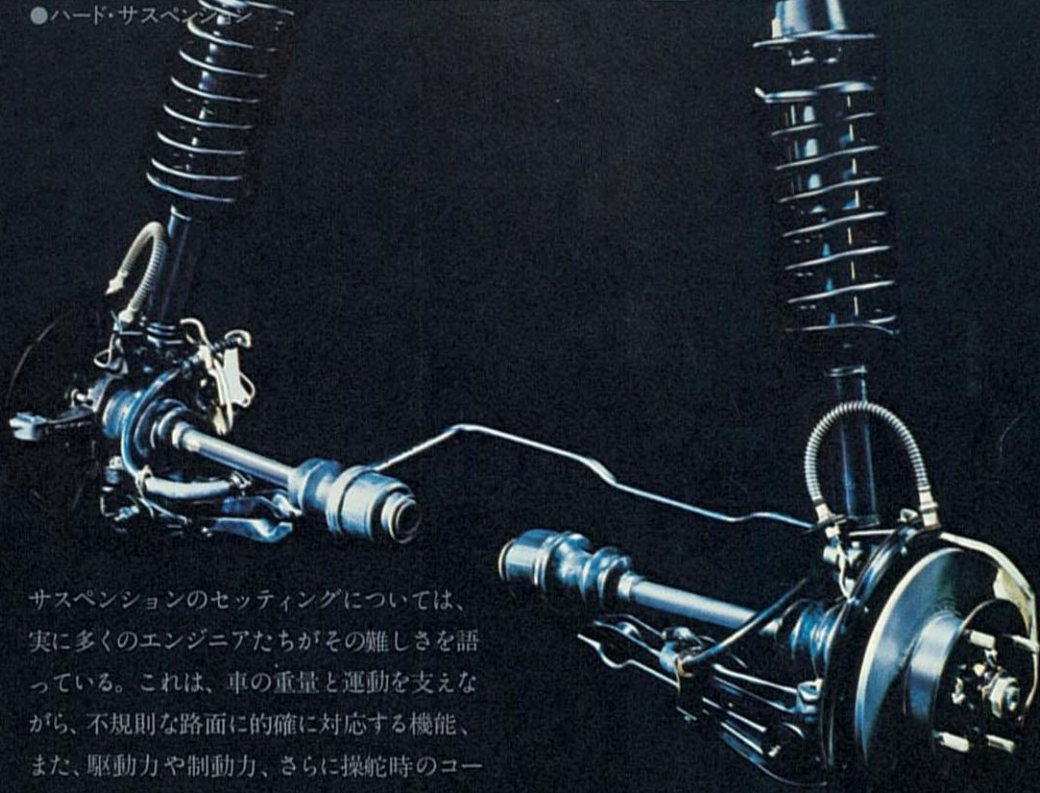


ブレーキングテスト

パーキングブレーキは、他のレオーネシリーズ同様、前輪に装着されている。（……いささか脇道にそれるが、レオーネにおける前輪は操舵輪であると同時に駆動輪でもある。これにパーキングブレーキを装着するということは想像以上に困難な技術的課題である。しかしスバルの技術陣は、前輪に対する荷重配分が大きいFF車では当然パーキングブレーキも前輪にセットすべきだ——下り坂でパークしたときの、ブレーキの荷重配分の移動を考えればおわかりいただけるだろう——という考え方をくずさず、この技術的困難を克服してしまっている。）

HARD SUSPENSION

●ハード・サスペンション

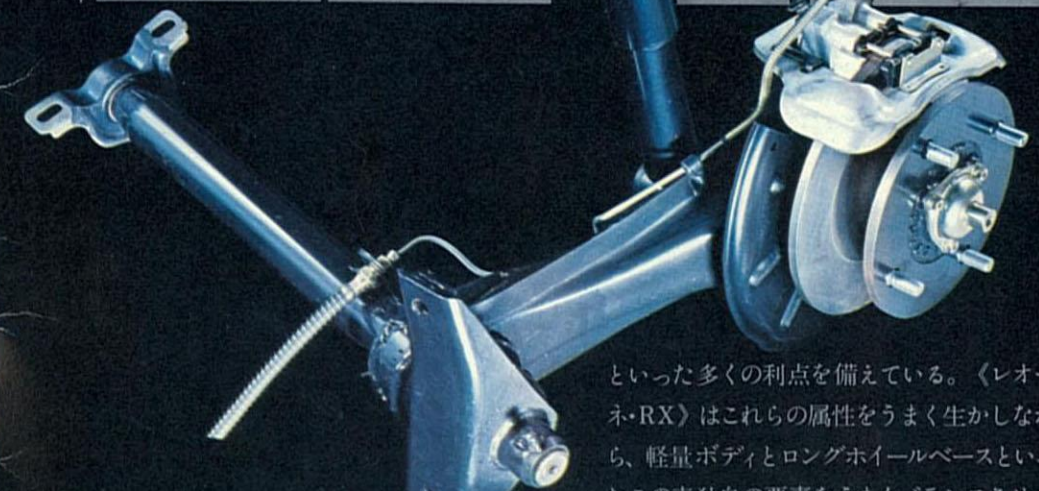


サスペンションのセッティングについては、実に多くのエンジニアたちがその難しさを語っている。これは、車の重量と運動を支えながら、不規則な路面に的確に対応する機能、また、駆動力や制動力、さらに操舵時のコーナリングパワーをロスなく路面に伝える機能、等々、多様でしかも相反する要素をバランスさせなければならないからだ。しかし、だからこそ、サスペンションにはその車の設計の狙いが端的に表出されるともいえるし、また、技術者のウデの見せどころでもある。〈レオーネ・RX〉は、“実用ドライビングに求められるポテンシャルをより高いレベルに設定して”作られた車である。そしてこの車のサスペンションは、その命題に対する妥協のない解答である。〈レオーネ・RX〉を実際に走らせて受けとれる第一印象は“とにかくハードだ”という一言につきる。足まわりをがっしりと固めて、どこからでも来い、という構えである。とくに、ロールモーメントを押えているスタビライザーがよくきいている。ストラットとFF、

さらにタイヤを含めた足まわり全体とステアリングのなじみも実によい。特にコーナリングにおけるロードホールディングがすばらしく、また高速道路での追越し時、シフトダウンを行ってレーンチェンジをするときの俊敏な動きにも目を見はらされる。心臓が突き上げてきそうな崖っ縁のタイトコーナーも、的確なアクセルワークがともなえば、かなりのハイスピードで、しかも余裕をもってまわることができる。さらにもうひとつ気がつくことは、ハードなサスペンションのわりに乗り心地がそこなわれていないことである。技術陣の苦心もここにあるわけだ。フロントサスペンションは、筒型複動オイル



急旋回・リターンテスト

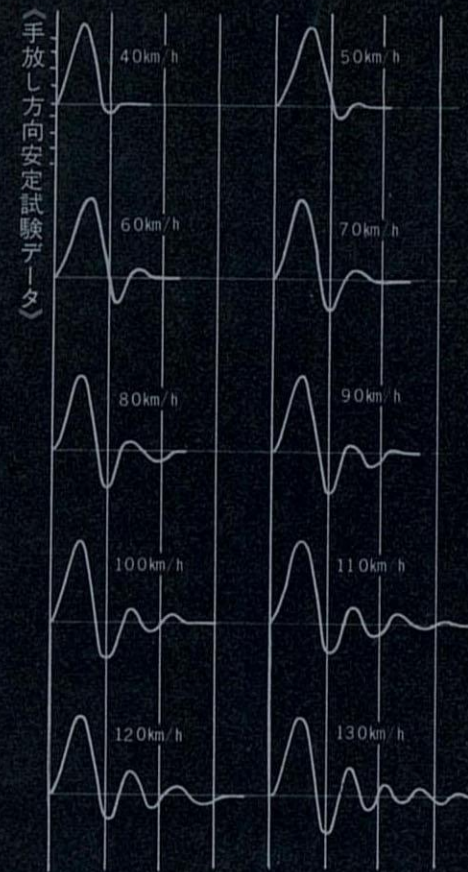


ダンパー、コイルスプリング、トランスバースプリングにスタビライザーを加えた、ストラット型。ショックアブソーバーの減衰力を強化し、さらに25φmmのスタビライザーを採用することによってロール剛性を高めている。ストラットタイプは、ホイールアライメントの変化を小さくおさえられる、またロールセンターを理想的な位置にセットできる、路面からの力を広範囲に分散することができる。

といった多くの利点を備えている。〈レオーネ・RX〉はこれらの属性をうまく生かしながら、軽量ボディとロングホイールベースといったこの車独自の要素をうまくバランスさせている。さらに理想的なサスペンション・ジオメトリーを設定し、操縦性の向上も図っている。リヤサスペンションは、独特のトーションバー・スプリング、トレーリングアーム、筒型複動オイルダンパーで構成されたセミトレーリングアーム型である。フロントサスペンションに対する追従性にすぐれ、また後輪のグリップ力もすばらしい。なお、フロント・リヤとも独立懸架であることはいうまでもない。

QUICK STEERING

●クイック・ステアリング



（手放し方向安定試験データ）

スバルのエンジニアたちは〈レオーネ・RX〉のステアリングを、RXにふさわしいすぐれた操縦性、安全性、切れのよさ、素早い応答性、ハードなサスペンションにマッチした適度の手応え——といった順にチェックしていった。その結果は、ステアリングギヤ比=14.7、ステアリングホイール=385φmmという選択に落ちついた。ラック&ピニオンこのステアリングシステムは、そのギヤ比が示すとおりかなりシャープで、レスポンスがよい。これに、駆動輪が同時にかじ取り方向をも決めるFF方式の特性が加わって、実にいきいきとしたスポーティなフィーリングをもたらした。まさに、思いの



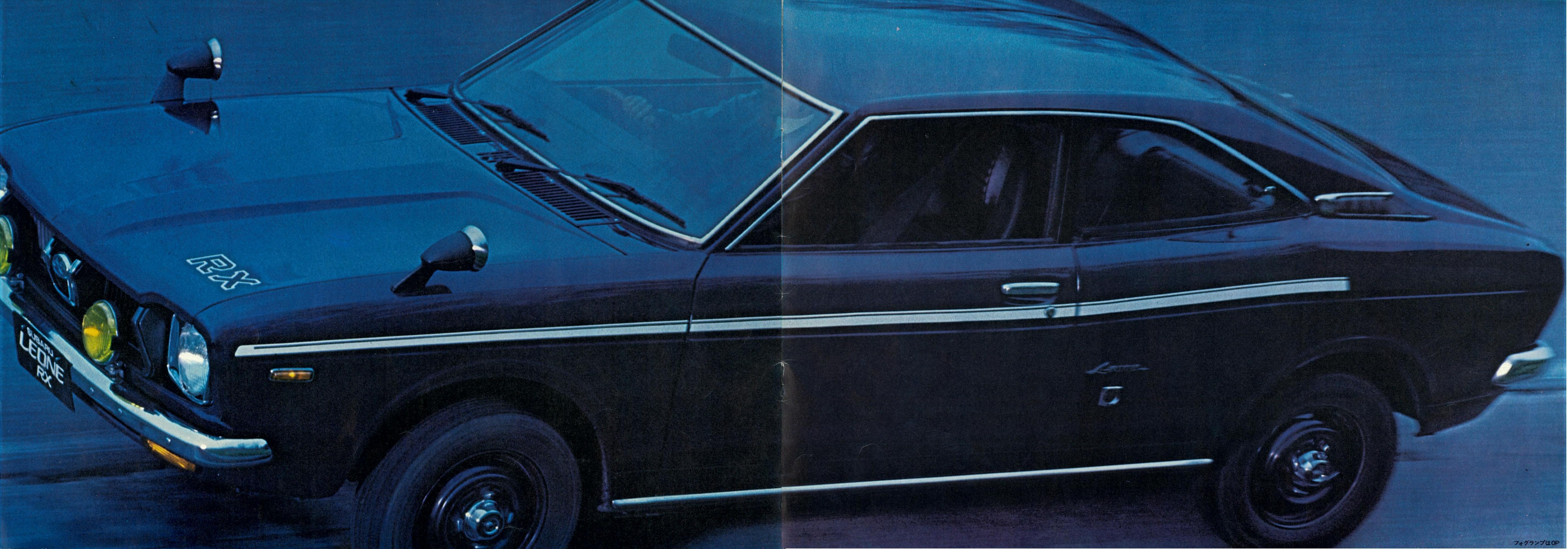
手放し方向テスト

まま車を操つる快感である。“タイムラグがない”という表現がピッタリあてはまる。そしてこれをがらりと支えているのが、スティッフなサスペンションなのだ。路面を吸いこむように前輪がかじり切っていく感触が鋭敏に掌に伝わってくるフィーリングが、またすばらしい。〈レオーネ・RX〉を操ることは、あるいは自分の運転感覚の未知の部分を目覚めさせることに通ずるかも知れない。

BLOCK-PATTERN RADIAL 155 SR-13

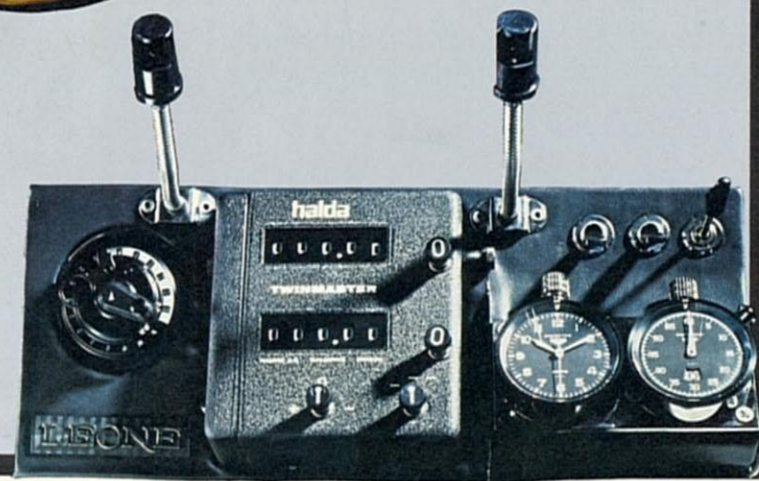
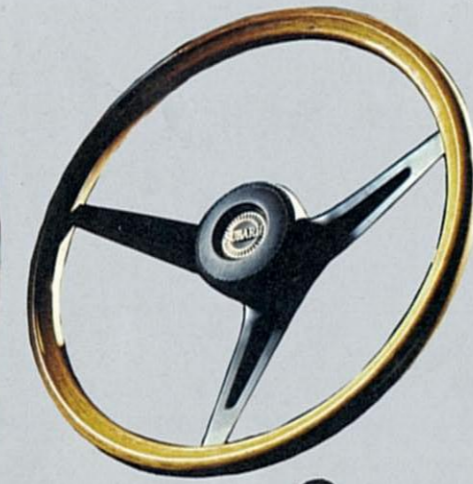
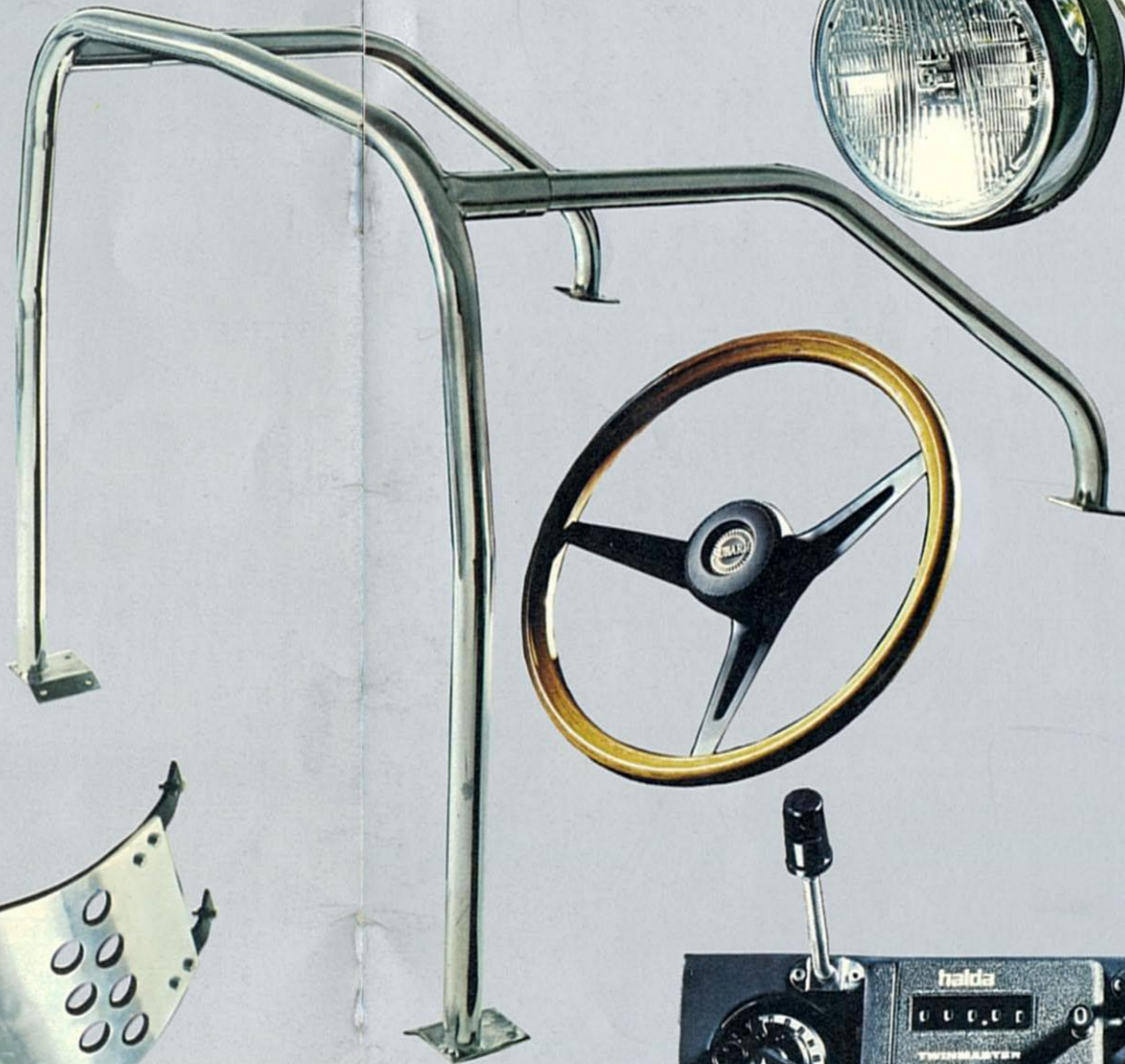
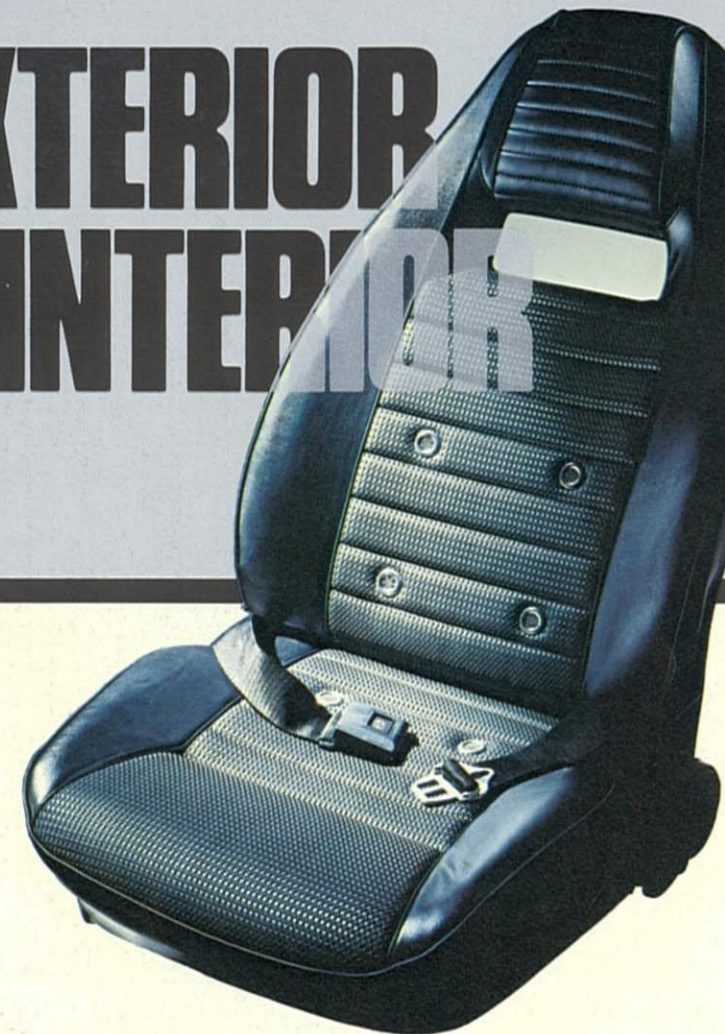
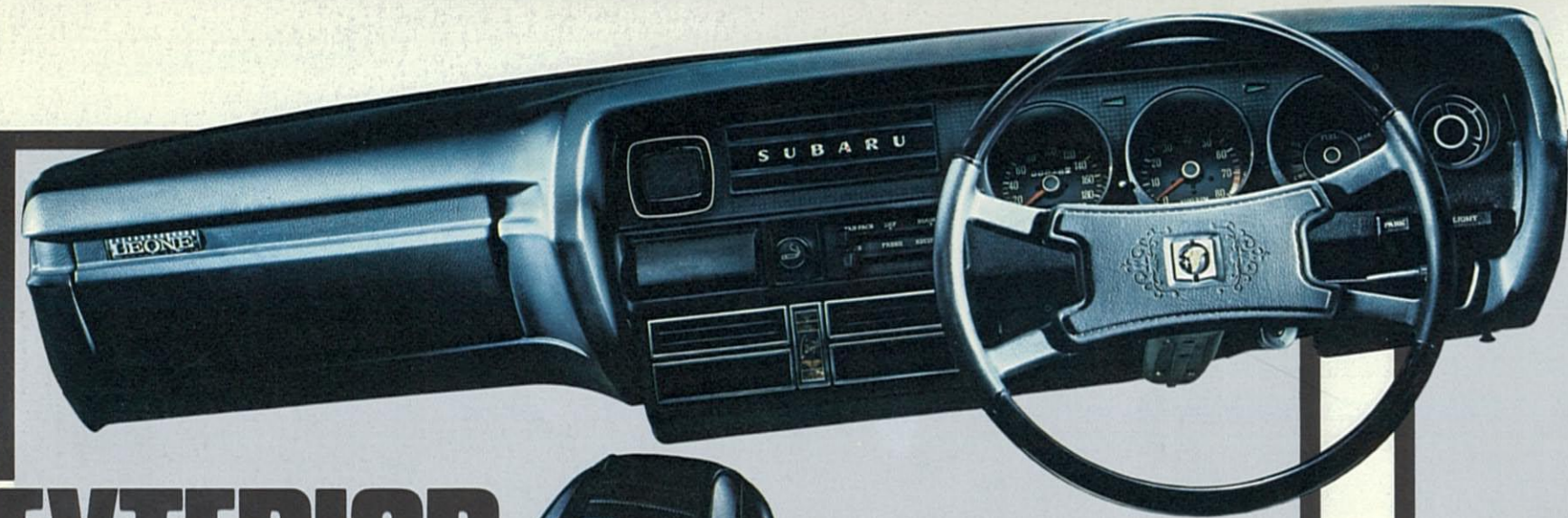
●ブロックパターン・ラジアル

〈レオーネ・RX〉には、155 SR-13 (RD201) のブロックパターン・ラジアルタイヤが標準装備されている。ラジアルタイヤはグリップ性能にすぐれ、コーナリングパワーが強く、また高速向きである、等々のことが一般によく知られている。また前輪荷重と駆動力とが同時に前輪に作用するFF車では、接地面での圧力をタガ効果によってタイヤ全体に分散するラジアルタイヤを装着することは、とくに大きな意味をもっている。ところで、タイヤとサスペンションは一体のものであり、切り離して考えられない。が、問題はそのバランスにある。ワイドタイヤは一見カッコいいが、ブアなサスペンションとの組み合わせは、タイヤの性能がサスペンションに打ち勝ってお互いの能力をマイナスにしか発揮できない。このようにタイヤの選定にはサスペンションが大いに関わりあっているが、エンジトルクや、ステアリングシステムとの関連も見逃せない要素である。〈レオーネ・RX〉が採用しているこのタイヤはそうしたバランスに対する慎重な配慮からの選択である。またそのすぐれた接地力は、「スバルFF方式」による操縦性、安定性のよさをさらに高めている。



OPTIONAL PARTS

EXTERIOR & INTERIOR



をしっくりとホールドする。周囲は黒一色。まさに、精緻なメカニズムを操つるにふさわしいコックピットだ。

4スポークステアリングから、自然に手を下したところにある5速シフトレバー、5つの操作機能を一本に集中したマルチユースレバー(フラッシャー、ディマ、パッシングライト、スクリーンウォッシャー、2スピードワイパー)、パッド付きのアクセルペダルと計算しつくされたペダル配置。すぐれた操作性はいうまでもなく、ドライバーにもたらす感覚にも得がたいものがある。前席左右3点式シートベルト、ナビゲーター用アシストレール、照射角度をかえられるスポットタイプのルームランプなどの充実仕様もまた、スポーツ走行に欠かせない装備である。

「レオーネ・RX」の、虚飾を否定した精悍なスタイルと、機能に徹したコックピットとは、この車をさらに走りに徹した車にイメージづけている。エクステリアでまず目を引くのが、ブロックパターンのラジアルタイヤ。いかにも力強い足回りを暗示している。さらに、ヘッドライ

トとトップオーナメントを浮かたさせるブラックトーンのフロントグリル、ブラックアームのスケルトンタイプワイパー、そしてRX専用のアクセントストライプが、精悍さを強調している。

ドライバーズシートはやや固め。通気性のあるハトメ付きパケットタイプで、ドライバー

■写真のオプションパーツには、「スバル純正部品」以外のものも含まれています。■大型フォグランプ、グローブボックス組込メーターパネル(ツインマスター、スイッチ類組込)は、富士重工スポーツコーナー推奨品です。■ローラーは、黒色塗装をしています。

《オプションパーツ》

- RX専用リヤスポイラー
- フロント合せガラス
- 大型コンソールボックス(メーターは除く)
- ラジエーターパネル
- 各種フォグランプ
- フォグランプステー(汎用大型フォグランプ取付可能)
- アンダーガード
- ローラー
- スブラッシュボード
- ボンネットストラップ(ピンタイプ)
- ウッドステアリング

主要装備品及び仕様一覧

- 外装関係
 - フロントフードRXイニシャル
 - リヤ車種マーク(RX, 5speeds, 4discs)
 - 熱線吸収青ガラス
 - 部分強化フロントガラス
 - 砲弾型フェンダーミラー
 - スケルトンタイプブラックアームワイパーブレード
 - RX専用アクセントストライプ
 - RX専用センターキャップ
- 内装関係
 - フルシド黒地インストルメントパネル
 - タコメーター付丸型3連メーター
 - シースルーハイバックハトメ付フロントシート
 - 運転席微調整付リクライニング装置
 - フロントシートスライド160mm
 - 前席左右3点式シートベルト
 - 大型アームレスト
 - 埋込式ドアインナーロック
 - バックレスト・リセットペダル(助手席のみ)
 - 助手席アシストレール
 - 4スポークステアリングホイール
 - ステアリングロック
- 電装関係
 - 平型ダブルホーン
 - マルチユースレバー
 - 2スピードワイパー
 - 電動式ウインドウウォッシャー
 - パッシングライト
 - デイマスイッチ
 - ターンシグナル
 - ワンタッチリヤードトリップメーター
 - シガーライター
 - 半ドア警告灯
 - サイドブレーキ警告灯
 - ヘッドランプ2系統回路ヒューズ
 - その他
 - 内・外気切替式ヒーター
 - 強制ベンチレーション

主要諸元一覧

〈型式A22〉

■エンジン	EA63S
エンジン型式	水平対向4気筒・水冷4サイクル
種類	85×60mm
内径×行程	1,361cc
総排気量	10.0
圧縮比	93ps/6,800rpm
最高出力	11.0kg-m/4,800rpm
最大トルク	バスタブ型
燃焼室形式	ゼニストロンターグ型ツイン
キャブレター	12V-35AH
バッテリー	12V-35A
ゼネレーター容量	50l
ガソリンタンク	プレミアム
ガソリン	■性能
■性能	最高速度 170km/h
最高速度	登坂能力 tan 90.42
登坂能力	0→400m 加速 16.8 sec
0→400m 加速	最小回転半径 4.8m
最小回転半径	制動距離 12.0m(初速50km/h)
制動距離	■動力伝達装置
■動力伝達装置	クラッチ形式 乾燥単板ダイヤフラム式
クラッチ形式	トランスミッション 前進5段フルシンクロ・後退1段
トランスミッション	フロアチェンジ
操作方式	変速比 第1速 3.307
変速比	第2速 2.157
第1速	第3速 1.518
第2速	第4速 1.156
第3速	第5速 0.942
第4速	後退 4.100
第5速	後退 4.100
後退	減速機歯車形式 ハイボルト
減速機歯車形式	減速機最終減速比 3.889
減速機最終減速比	■操縦装置
■操縦装置	ステアリング コラapsible
ステアリング	ステアリング形式 ラック&ピニオン
ステアリング形式	歯車比 14.7
歯車比	■サスペンション
■サスペンション	フロント マクファーソンストラット式
フロント	リヤ セミトレーリングアーム式
リヤ	■ブレーキ
■ブレーキ	主ブレーキ形式 2系統油圧回路式(マスターロック付)
主ブレーキ形式	フロントブレーキ ガーリング型ディスク
フロントブレーキ	リヤブレーキ ガーリング型ディスク
リヤブレーキ	駐車ブレーキ形式 機械式前2輪制動
駐車ブレーキ形式	■タイヤ
■タイヤ	155SR-13 (RD201) ブロック・ターラジアル
■寸法	■寸法
■寸法	全長 3,995mm
全長	全幅 1,500mm
全幅	全高 1,345mm
全高	室内長 1,635mm
室内長	室内幅 1,270mm
室内幅	室内高 1,095mm
室内高	ホイールベース 2,455mm
ホイールベース	トレッド(前) 1,260mm
トレッド(前)	トレッド(後) 1,205mm
トレッド(後)	最低地上高 170mm
最低地上高	■車重
■車重	790kg
790kg	■乗車定員
■乗車定員	5名
5名	本仕様は改良のため予告なしに変更する場合があります。

公害対策

- フローバイガス還元装置——クランクケースにもれる未燃焼ガス(HC)をエアクリナーにもどし、再燃焼させる。
- アイドルリミッター——アイドル時のCO排出を規制する。
- 燃料蒸発ガス制御装置(スバルEECS)——ガソリンタンク内で発生するHCをエアクリナーに導き、燃焼させる。
- スロットルボディ温水予熱方式——ガソリンの安定した霧化をうながし、排気CO、HC濃度の変化を抑え、排出量を抑制する。
- 独特の燃焼室構造、理想的なカムプロフィール&バルブタイミング、効率のよい冷却方式により、排気NOxの排出量を抑える。
- バルブシートの改良により、将来のガソリン無鉛化にも対応。(なお、以上の公害対策は、レオーネシリーズ全車種に、すでに採用されています。)

メンテナンス・フリー

- ブレーキはフロント、リヤとも自動調整式。
- 冷却液は長期間交換不要。(スバルクーラントを使用するため、四季を通じて交換の必要はありません)
- エアクリナーエレメントは、標準走行時間で20,000kmまで、又は1年間交換不要。
- 足まわり各部は、グリス封入式。

ボディカラー

	《外装色》	《内装色》	《ストライプ》
サリール	ブルー	ブラック	ホワイト
トゥインクルシルバ	ブラック	ブラック	ブラック

ボディカラーは実際の色と多少違って見えます。

