

# NEW LEONE 4WD RX



FF&4WD. スバルはいつも時代を

1557. 9.

# SUBARU®

# Tuned by Competition

噂は現実となった。  
Tough&Fastの4WDメカニズムを  
コンペティションレベルにチューニング。  
限りないポテンシャルを秘めて  
今、リアルスポーツ4WDの誕生。  
LEONE 4WD RX



ある種のラリーにのみ強いマシンをつくるのはそれ程大変なことではないが、あらゆるタイプのラリーで勝てる実力を持つマシンをつくり上げることは至難のわざだといわれます。私たちは、スバル4WDメカニズムが秘めるオフローダーとは全く異質の走行特性に、モータースポーツ、とりわけラリー車としての無限の可能性をいち早く見出して見ました。そしてこの4WDメカニズムでこそ、その至難のわざを完遂させることができるという確信のもとに、この遠大な目標に向かってスタートを切りました。ロンドン〜シドニー3万kmラリー、そして3回のサファリラリー出場……それなりの評価と実績を生みながら一步一步、ステップを踏んできました。そして、その間に各国の4WD車のモータースポーツへの参加を誘発することになったことでも解るように、スバルは4WDとモータースポーツの新しい関係を生み出す先駆的な役割をはたすことになりました。新しいRXは、それらのラリーから得たノウハウをもとに、ストックの状態でもコンペティションに出場できるポテンシャルを持った車に仕上げています。

私たちの遠大な目標への旅はまだまだ始まったばかりかもしれませんが、あなたも私たちと一緒に、この旅を楽しんでみませんか。

富士重工業㈱  
モータースポーツ担当  
YOSHIO TAKAOKA



RXの圧倒的なトラクションが  
あらゆるコンペティションシーンで、アグレッシブな走りを披露する。



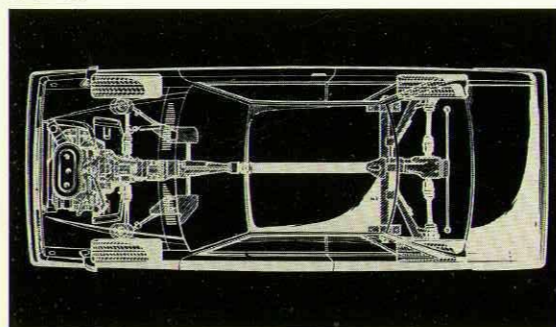
**Tuned  
by  
Competition**

写真はプロドライバーによるテスト走行を撮影したものです。

### High-speed 4WD Mechanism Layout

ハイスピード4WD・メカニズムレイアウト

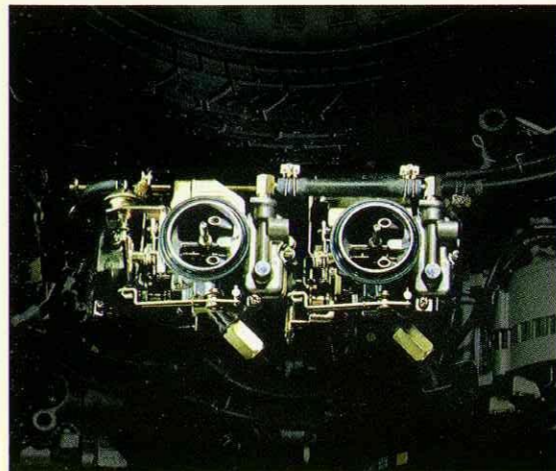
ハイスピード4WDとしての要件を満たすための最大の要素は、そのパワートレインのメカニズムレイアウトであるといえる。水平対向エンジンからリヤデフユニットまでをストレートに結んだスバル4WD方式は、シンプルかつ合理的なレイアウトで低い重心位置とすぐれた前後輪の接地荷重バランスを実現し、いかなる路面状況でも高い走行安定性を発揮する。またシムトリーにデザインされたパワートレインは運動バランスにすぐれているだけでなく、ドライブシャフトが左右等長であるためにハードドライビング時にもスムーズな走行フィーリングを保ち続ける。ダートでの超高速走行を強いられるコンペティションでの走行安定性を狙ったロングホイールベースと、高い剛性と空力特性にすぐれたハードトップボディを被ったRXのメカニズムレイアウトは、ハイスピード4WDとしての高い素質をそなえている。



### Twin Carburetor Flat-Four Engine

ツインキャブレター装着・水平対向エンジン

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たスバル伝統の総アルミ合金製水平対向4気筒エンジンは、低い全高とスクエアな外観プロフィールからもわかるように、一般の直列型エンジンに比べ、本質的に重量バランスに優れているのが特長だ。スバル4WD方式が低重心で運動バランスに優れ、高い走行性能を示すのも、このエンジン本来の特性に起

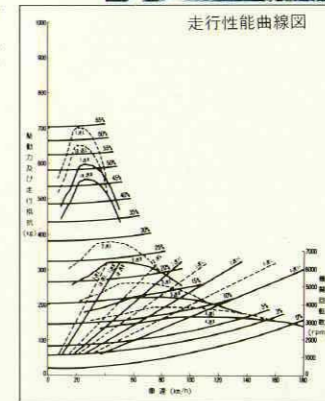


因している。また、このエンジンのシリンダーレイアウトは、それぞれのピストンが慣性力を打ち消し合うかたちで動作するため、振動が少なく回転バランスに優れている。これは長時間の高速走行が要求されるハイスピード4WDにとっては、理想的なメカニカル特性であるといえる。RXに搭載される1.8ℓのフラット・フォーは、このエンジン本来のパフォーマンスをツインキャブレターの装着、高速型のカムプロフィールの採用、高圧縮比の専用ヘッド、エキゾーストパイプ径の拡大などによりチューニング。この車の性格にあわせて、高回転域でコンペティティブなセッティングをほどこすとともに、アクセルワークによりドライバーが車を自在にコントロールできるよう、レスポンスの向上もはかっている。

### Closed ratio & Dual range Transmission

クロスレシオのデュアルレンジ付トランスミッション

2nd-3rd間のクロスしたRX専用のギヤレシオは、常用速度域での加速に大きな威力を発揮する。また、RXのデュアルレンジのHI/LO比を、他のスバル4WDモデルの1.462に対し1.203とし、HIの4段とLOの4段を理想的なステップ比で配列、前進8段の超クロスレシオミッションとして使えるよう設定している。このデュアルレンジ付ミッションのセッティングと高回転型エンジンとの組み合わせで、よりアグレッシブなドライビングが楽しめる。もちろん、FF⇔4WD(HI)⇔4WD(LO)の切り替えは、いかなるギヤレンジで走行中でもOK。操作性に優れたデザイン



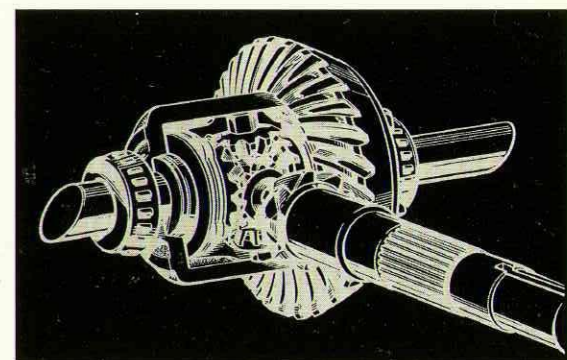
## Powertrain of RX

ノブは直接的なシフトフィーリングとともに、確実なシフトワークのための配慮だ。

### Limited Slip Differential Gear

リミテッド・スリップ・デファレンシャル

RXはコンペティションマシンにふさわしくリヤにL.S.D.(リミテッド・スリップ・デファレンシャル)を標準装備。左右の車輪の回転差から自動的にトルク配分を制御して空転を防止するのがL.S.D.の機能だが、特に4WDと組み合わせることにより、スリッピーな路面やダートでの加速・走破性は2WDとは次元を異にすることとなる。ハイスピードコーナリング時にも、荷重移動のために生じる内側車輪の空転による外側車輪の駆動力損失を防ぎ、パワーロスとタイムロスを最少限におさえることができる。こ



の様な高いトラクション性能とアクセル応答性に優れたエンジン性能により、この車だけに用意されたコーナリングライン——ドライバーがイメージするそのままの、無駄がなく、速く、美しい、理想的なコーナリングラインをとることが可能だ。トルクが4輪に均等に伝達される4WDは、本来、2WDとは比べようもないトラクション性能を発揮するわけだが、このL.S.D.装備によって、その走りのポテンシャルは一段と高められることになる。



まさに、ライトウェイト4WDスポーツ。

RXはドライバーの思いのままのコーナリングラインを描いてくれる。



**Tuned Competition**

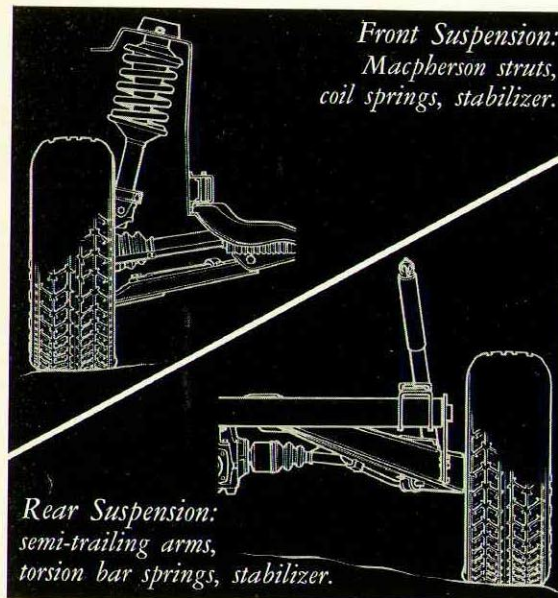
写真はプロドライバーによるテスト走行を撮影したものです。

Chassis of **RX**

### 4-Wheel Independent Suspension

4輪独立懸架

スバルの4WDは、伝統的に4輪独立懸架のサスペンション・レイアウトを採用している。4輪独立懸架の最大のメリットは、いうまでもなく、その優れたロードホールディング性能と乗り心地の良さにある。いかにトラクション性能に優れた4WDといえども、タイヤが路面をグリップしていなくてはパワーは伝わらない。その点、4輪独立懸架の優れた特性を4WDの足まわりにいかしたレオーネ4WDは、いかなる路面状況でも4輪が確実に路面をグリップし、4WD本来のトラクション性能を発揮する。また高速走行時には、4WDの特性と4輪独立懸架の特性が見事にマッチして、極めつけのスタビリティを味あわせてくれる。レオーネ4WDはフロントにゼロスクラブ・ジオメトリー設定のマクファーソンストラット、リヤにはトーションバー・スプリングを用いたフルフロートリング方式のセミトレーリングアームを採用しているが、RXはこのサスペンションをチューニング。フロントサスペンションはスプリングレートを30%強化するとともにストラットマウントの剛性を60%アップ、ダンパーの減衰力を伸側で70%、縮側で100%強化、さらにスタビライザーの径を22mmとして50%強化して、ロール剛性を高めている。また、リヤサスペンションは10mm径のスタビライザーを追加するとともに、ダンパーの減衰力を伸側、縮側とも50%強化することによってパワーアップにんでいる。2450mmのホイールベースとあいまって、高速走行時の直進安定性を格段に高めるとともに、コーナリング時の限界特性も穏やかで、よりコントロール可能なものになっている。注：数値はいずれもレオーネFFモデル(除くGTS)に対するもの。



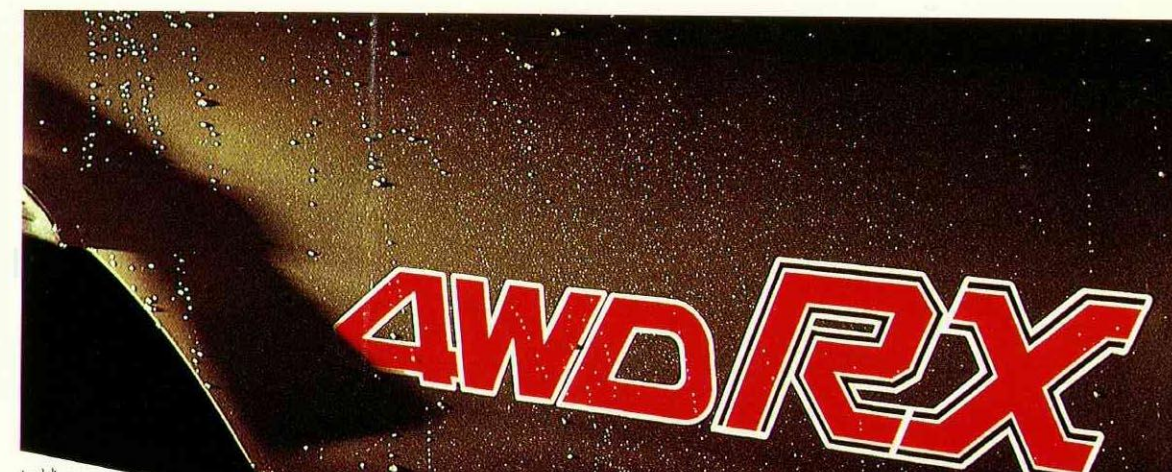
Front Suspension:  
Macpherson struts,  
coil springs, stabilizer.

Rear Suspension:  
semi-trailing arms,  
torsion bar springs, stabilizer.

### Ventilated Disk Brake

フロント・ベンチレーテッド・ディスクブレーキ

制動という点において、4WDは本来すぐれた特性を持っている。プロペラシャフトを介して4輪を結んだ4WDは、前輪ある



いは

後輪のみがホイールロックを

起こしてしまうことなく、エンジンブレーキ

も4輪に均一に作用するという特徴を有している。このため4WD

は、良路での制動はもちろんのこと、濡れた路面や積雪路な

どの低μ路でのブレーキング時にも4輪ロックするまでは理想

的な変動力配分を保ち、強力な制動力を

発揮。特に危険度の

高い低μ路面の降坂

走行時などにも、2WDと

は比較にならない、安

定性の高いハイアベ

レージドライビングを

可能にしてくれる。この

様な4WD本来の優

れたブレーキング能

力をさらに高めるた

めに、RXにはフロントに

放熱効果の高いベンチレーテッド・ディスクブレーキを装着。

ハードドライビング時の耐フェード性を高めている。また、ブ

レーキパイプは室内配管とし石はねなどからガードするとともに、

2系統クロス配管方式を採用。あらゆる走行状況の変化にか

かわらず、ブレーキングバランスと効き味のデリカシーを常に

保つべく設計されている。



### Rack & Pinion Steering

クイックなラック&ピニオン式ステアリング

前・後輪に駆動力が働く4WDは、アクセルワークとステアリン

グ操作によってオーバーステア、アンダーステア双方の特性

をドライビングテクニックで容易に引き出すことができる。特に、

リヤにL.S.D.を装備したRXの場合、後輪の強力な駆動力と

4WDのステア特性をうまく利用すれば、旋回中、アクセルオン

で後輪に荷重を移動させることにより、後輪の駆動力を増大さ

せ、FR的にテールアウトの安定した車体姿勢を保ちながら4

輪ドリフトでコーナリングすることもできる。その時、FRと異なる

のは、

カウンターステアによるロス

が少ないこと、コーナリングスピードが高いこと、

そしてバンドを抜けてフルパワーをかけるポイントが決定的に

早いこと、そのうえ加速力も素晴らしいことだ。これは、4WDのハ

イドライビングテクニックのひとつの例であるが、ハイスピード

4WDがスポーツドライビングの新しい可能性を秘めているとい

うことのひとつの事例を意味している。もちろんそのためにはドラ

イバーの意志に忠実に、しかも素早く反応するメカニズムが不

可欠だ。RXはシャープな切れ味と的確なレスポンスが得られ

るラック&ピニオン式ステアリングのギヤレシオを、17.5に設

定(レオーネの他モデルは18.7)。よりクイックなステアリング

操作を可能にしている。

### PotenzaRE86 & Aluminium Wheel

ポテンザRE86ラジアル&5Jアルミホイール

いかなる高性能車も、タイヤ性能を超えては走れない。RXのポ

テンシャルを路面に伝える任務をおわされたタイヤは、ポテン

ザRE86。そのドライ、ウェットを問わず強力なグリップ力と高い

ステアリング応答性が、RXのチューンナップされた4WDメカ

ニズムを支え、優

れたパフォーマンスを

発揮させる。さらに、サファ

リで使用され十分な

耐久性を証明

された5J4スポー

ク・アルミホイ

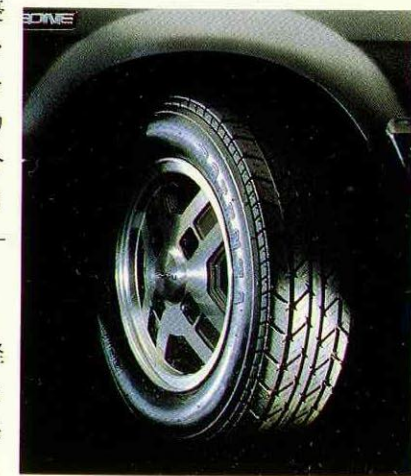
ールを標準装備。

パネド重量の軽減

とともに走行性

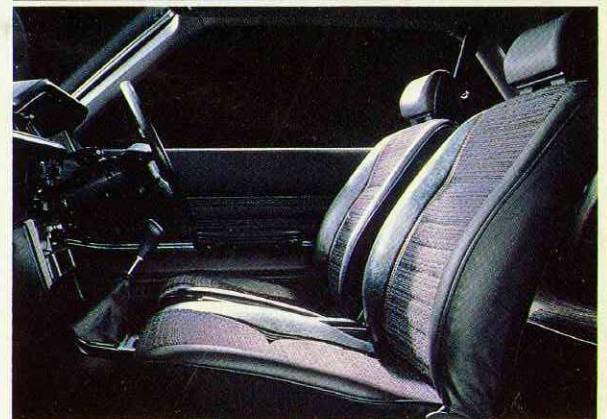
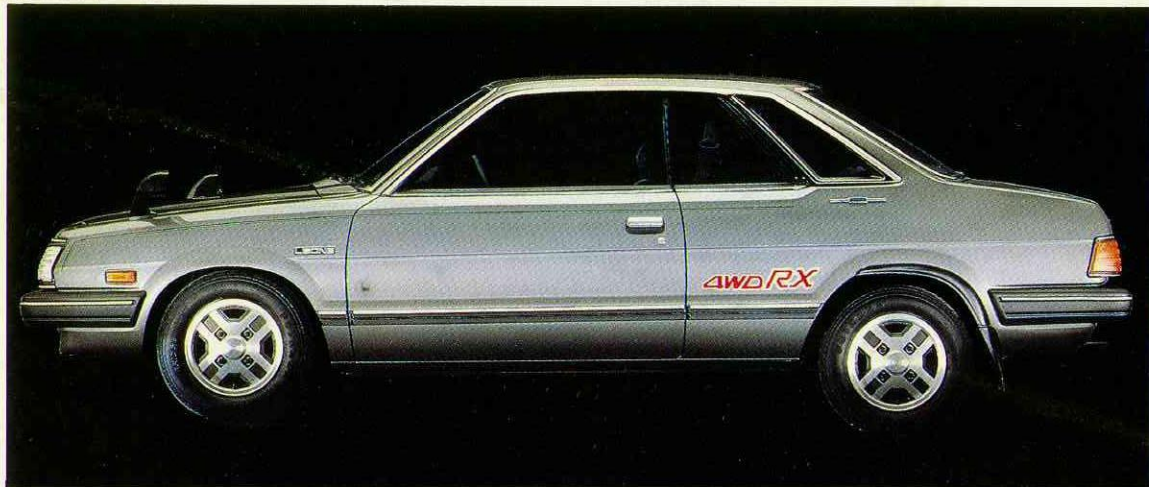
能の向上に効果

をもたらしている。



# All about RX

PHOTO: ミスティグレイ・メタリック



主要装備 ●角型4灯ヘッドライト ●バンパーモール(シルバー) ●サイドプロテクター ●幅広ウインドモール ●ボディストライプ ●4WD RXステッカー ●フェンダーマーカー ●リヤマッドガード ●熱線吸収青ガラス ●熱線プリントリヤデフォグカー ●175/70HR13スチールラジアル ●5Jアルミホイール ●ツーリングタイプメーターパネル ●タコメーター ●3針クォーツ時計 ●燃料計(置針式) ●AMラジオ ●グラフィックセイフティモニター(半ドア、チョーク、パーキング) ●ウォーニングランプ(ストップランプ断線、ブレーキ液残量、排気温度、ビーム、4WDバ  
パイロット、燃料残量) ●アシユトレイ照明 ●シガーライター ●イルミネーションコントロール ●ライト&ワイパーインジケーター ●グローブボックス照明 ●間欠ワイパー(ウォッシャー連動) ●ソフトウレタン4本スポーク・ステアリングホイール ●ELR方式フロントシートベルト ●リヤ  
シートベルト格納ボックス ●専用部分ファブリックシート ●サイドデフロスター ●ドアポケット(運転席・助手席) ●助手席シェルブ ●トランクマット(塩ビ) ●スポットルームランプ ●トランクオープナー ●トランクルームランプ ●大型コンソール ●デイナイトインナーミラー ●後席暖房

主要諸元 LEONE 4WD HARDTOP 1800RX(型式: E-AB5)

● 寸法・重量	
全長 (mm)	4185
全幅 (mm)	1620
全高 (mm)	1385
室内長 (mm)	1750
室内幅 (mm)	1345
室内高 (mm)	1105
ホイールベース (mm)	2450
フロントレッド (mm)	1345
リヤレッド (mm)	1375
最低地上高 (mm)	180
車両重量 (kg)	980
乗車定員 (人)	5
車両総重量 (kg)	1255
● 性能	
登坂能力 (tanθ)	0.64
最小回転半径 (m)	4.8
10モード燃費 (運輸省審査値) (km/ℓ)	11.0
60km/h定地走行燃費 (運輸省届出値) (km/ℓ)	18.0

● エンジン	
型式	E-A81
種類	水平対向4気筒・水冷4サイクルOHV
内径×行程 (mm)	92×67
総排気量 (cc)	1781
圧縮比	9.5
最高出力 (ps/r.p.m.)	110/6000
最大トルク (kg-m/r.p.m.)	15.0/4000
燃料供給装置	キャブレター(ゼニスストロンバーク×2)
燃料タンク容量 (ℓ)	55
燃料種類	レギュラーガソリン(無鉛)
● 電気装置	
バッテリー容量 (V-AH)	12-45
ジェネレーター出力 (V-A)	12-55
● 動力伝達装置	
変速機形式	前進4段・後退1段(副変速機付)
変速比 [第1速]	3.636
変速比 [第2速]	1.950
変速比 [第3速]	1.344

変速比 [第4速]	0.942
変速比 [後退]	3.583
副変速機変速比	1.000/1.203
最終減速比	3.700
減速機歯車形式	ハイボイドギヤ
● 操縦装置	
歯車形式	ラック&ピニオン式
ギヤ比	17.5
● 懸架装置	
前車軸形式	マクファーソンストラット式独立懸架(スタビライザー付)
後車軸形式	セミトレーリングアーム式独立懸架(スタビライザー付)
タイヤサイズ	175/70HR13スチールラジアル(チュープレス)
● 制動装置	
主ブレーキ形式	2系統油圧式(マスターバック付)
ブレーキ(前)	ベンチレーテッドディスク
ブレーキ(後)	リーディングトレーリング
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、取扱説明書をよくお読みください。■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、習慣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。



NEW LEONE 4WD RXのフロントグリルを飾るこのマークは、おうし座の星団、スバルをデザインしたものです。むつらぼし(六連星)とも呼ばれるスバルの名は古くから、枕草子などにも出てくる、純粋の日本語。飛行機づくりの技術的伝統を受け継ぎ、独創の車づくりに挑戦し続けるスバルの自信と誇りを象徴するシンボルマークなのです。