

WRX STI

EJ20

Final Edition

挑戦者たちのプライドを
走る喜びを知るすべての人へ捧げたい。

www.subaru.jp

株式会社SUBARU
〒150-8554 東京都渋谷区恵比寿1-20-8 エビスパルビル



Powered by EJ20

水冷インタークーラーターボ

220ps/6400rpm, 27.5kg-m/4000rpm (レガシィセダンRS BC5)
200ps/6000rpm, 26.5kg-m/3600rpm (レガシィセダンGT/ワゴンGT BC5/BF5)
220ps/6000rpm, 27.5kg-m/3600rpm (レガシィワゴンSTi BF5 STi仕様)

空冷インタークーラーターボ

220ps/6000rpm, 28.5kg-m/3500rpm (インプレッサセダンWRX/ワゴンWRX・WRX-SA・GRAVEL EX GC8/GF8)
240ps/6000rpm, 31.0kg-m/5000rpm (インプレッサセダンWRX・WRX typeRA GC8 MT仕様)
240ps/6000rpm, 31.0kg-m/4000rpm (インプレッサワゴンWRX GF8)
240ps/6000rpm, 31.5kg-m/4000rpm (インプレッサワゴンWRX GF8, フォレスター T/tb-S/tb SF5)
250ps/6000rpm, 31.2kg-m/4000rpm (インプレッサワゴンWRX GF8)
250ps/6250rpm, 31.2kg-m/4000rpm (フォレスター T/tb-S/tb-C/tb SF5)
250ps/6500rpm, 31.5kg-m/3500rpm (インプレッサセダンWRX-STi/ワゴンWRX-STi GC8/GF8 STi仕様)
250ps/6000rpm, 31.5kg-m/4000rpm (フォレスター STi IITypeM SF5 STi仕様)
260ps/6500rpm, 31.5kg-m/5000rpm (インプレッサセダンWRX・WRX typeRA/ワゴンWRX STi Version II GC8/GF8)
275ps/6500rpm, 32.5kg-m/4000rpm (インプレッサセダンWRX typeRA STi・WRX STi VersionII GC8 STi仕様)
280ps/6500rpm, 33.5kg-m/4000rpm (インプレッサセダンWRX・WRX typeRA GC8)
280ps/6500rpm, 34.5kg-m/4000rpm (インプレッサセダンWRX・WRX typeRA GC8)
280ps/6500rpm, 35.0kg-m/4000rpm (インプレッサセダンWRX STi VersionIII・WRX typeRA STi VersionIII/
クーペWRX type R STi Version/ワゴンWRX STi VersionIII GC8/GC8/GF8 STi仕様)
280ps/6500rpm, 36.0kg-m/4000rpm (インプレッサセダンWRX STi VersionIV・WRX typeRA STi VersionIV/
クーペWRX typeR STi VersionIV/ワゴンWRX STi VersionIV GC8/GC8/GF8)
300ps/6500rpm, 36.0kg-m/4000rpm (インプレッサセダンS201 STi Version GC8 STi仕様)

空冷インタークーラーツインターボ

250ps/6500rpm, 31.5kg-m/5000rpm (レガシィセダンRS・GT/ワゴンGT B-spec・GT BD5/BG5)
260ps/6500rpm, 32.5kg-m/5000rpm (レガシィセダンRS・GT/ワゴンGT-B・GT BD5/BG5 AT仕様, ワゴンGTiはMT/AT仕様)
260ps/6000rpm, 32.5kg-m/5000rpm (レガシィセダンB4 RSK/ワゴンGT-B・GT-VDC BE5/BH5 AT仕様)
280ps/6500rpm, 34.5kg-m/5000rpm (レガシィセダンRS/ワゴンGT-B BD5/BG5 MT仕様)
280ps/6500rpm, 35.0kg-m/5000rpm (レガシィセダンB4 RSK/ワゴンGT-B BE5/BH5 MT仕様)
293ps/6400rpm, 35.0kg-m/4400~5600rpm (レガシィセダンS401 STi version BES STi仕様)

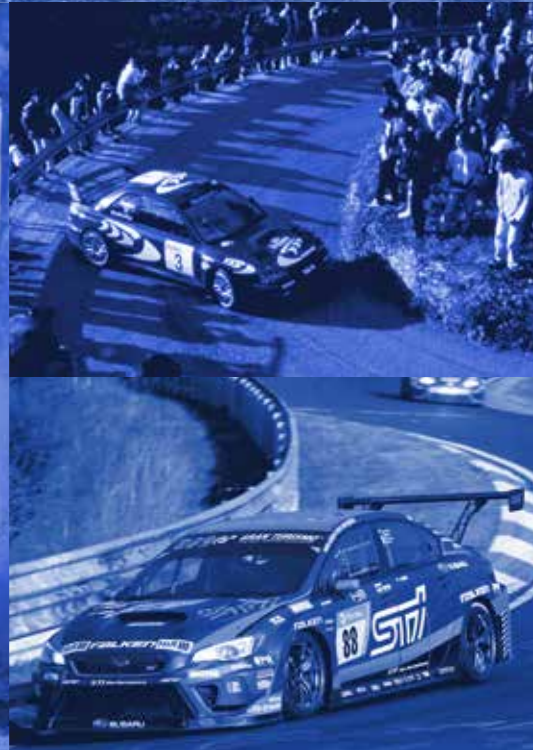
空冷インタークーラーターボ AVCS

220ps/5500rpm, 31.5kg-m/3500rpm (フォレスターXT・CROSS SPORTS SG5)
225ps/5600rpm, 33.2kg-m/4400rpm (エクシーガ2.0GT YA5)
230ps/5600rpm, 32.5kg-m/2800rpm (フォレスター2.0XT SH5)
250ps/6000rpm, 34.0kg-m/3600rpm (インプレッサセダンWRX NB/ワゴン20K・WRX GDA/GGA)
280ps/6400rpm, 38.0kg-m/4000rpm (インプレッサセダンWRX STi・WRX STi typeRA/ワゴンSTi GDB/GGB STi仕様)
280ps/6400rpm, 39.2kg-m/4400rpm (インプレッサセダンWRX STi type RA Spec C GDB)
280ps/6000rpm, 40.2kg-m/4400rpm (インプレッサセダンWRX STi・WRX STi Spec C GDB)
280ps/6400rpm, 42.0kg-m/4400rpm (インプレッサセダンWRX STi・WRX STi Spec C GDB)
280ps/6400rpm, 43.0kg-m/4400rpm (インプレッサセダンWRX STi・WRX STi Spec C GDB)
320ps/6400rpm, 39.2kg-m/4400rpm (インプレッサセダンWRX S202 STi version GDB STi仕様)
320ps/6400rpm, 43.0kg-m/4400rpm (インプレッサセダンWRX STi S203 GDB STi仕様)
320ps/6400rpm, 44.0kg-m/4400rpm (インプレッサセダンWRX STi S204・WRX STi spec C TYPE RA-R GDB STi仕様)

空冷インタークーラーターボ デュアルAVCS

250ps/6000rpm, 34.0kg-m/2400rpm (インプレッサS-GT・2.0GT GH8)
260ps/6000rpm, 35.0kg-m/2400rpm (レガシィワゴン2.0GT Spec.B・2.0GT/B4 2.0GT Spec.B・2.0GT BP5/BL5 AT仕様)
260ps/6000rpm, 35.0kg-m/2000rpm (レガシィワゴン2.0GT Spec.B・2.0GT/B4 2.0GT Spec.B・2.0GT BP5/BL5 AT仕様)
280ps/6400rpm, 35.0kg-m/2400rpm (レガシィワゴン2.0GT Spec.B・2.0GT/B4 2.0GT Spec.B・2.0GT BP5/BL5 MT仕様)
308ps/6400rpm, 43.0kg-m/4400rpm (インプレッサWRX STi GRB, WRX STi 4door/
WRX STi 5door GVB/GRB, WRX STi Type S・STi VAB)
308ps/6400rpm, 43.8kg-m/3200rpm (WRX STi spec C GRB, WRX STi tS・WRX STi tS TYPE RA GVB STi仕様)
320ps/6400rpm, 44.0kg-m/4000rpm (インプレッサWRX STi R205 GRB STi仕様)
320ps/6400rpm, 44.0kg-m/3200~4400rpm (WRX STi S206 GVB STi仕様)
328ps/7200rpm, 44.0kg-m/3200~4800rpm (WRX STi S207 VAB STi仕様)
329ps/7200rpm, 44.0kg-m/3200~4800rpm (WRX STi S208・WRX STi TYPE RA-R VAB STi仕様)

※掲載車種は代表例です。※最高出力・最大トルクの単位は1989年レガシィ発売時に合わせた表記となっています。



鼓動は高鳴り続ける。

SUBARU BOXER EJ20 ——

1989年、SUBARUの主力エンジンとして開発されて以来、
その30年におよぶ道程は、SUBARUに関わった多くの人たちの

「挑戦」の物語に他なりません。

1989年の10万km世界速度記録挑戦、1990年からのWRC参戦、

現在も続くSUPER GT、ニュルブルクリンク24時間レース（NBR24）……

意のままの走りへのこだわりのもと、絶え間なく続けられたモータースポーツへの挑戦。

それはBOXERを核に、長年にわたり育まれた技術とスピリットとして、

走る喜びをもたらすSUBARUのクルマづくりへ生き続けています。

挑戦こそが未来への原動力となる ——

私たちのその想いととも、

この度、EJ20の生産終了に際して、バランスドエンジンを搭載した
特別仕様車〈EJ20 Final Edition〉をお届けすることとなりました。

回転機構の主要パーツの重量をひとつひとつ精査して組み上げた、

極上の回転バランスによる格別な気持ち良さ。

EJ20最終型の忘れがたいフィーリングとともに、

EJ20に情熱を注いできたSUBARUの挑戦への想いを、

ぜひ追体験していただきたい。

理想の技術に挑み、世界一を目指す。



未来を託された水平対向エンジン。

1989年1月2日米国アリゾナ州ATC(アリゾナテストセンター)。最低気温-5度、寒暖差30度という過酷な砂漠にあるオーバルコースにEJ20のボクサーサウンドが響き渡った。19日間連続昼夜を問わず最高時速240km/hで10万kmを走りきる世界速度記録への挑戦。SUBARUが社運をかけて開発した水平対向エンジンEJ20を搭載したレガシィの速さと耐久性を世界に向けて実証する。そのために総勢100人を超す富士重工業(当時)のスタッフが1ヶ月以上にわたり携わる、まさに全社を挙げた一大イベントが開催されたのであった。

一般的な直列エンジンではなく、あえて水平対向エンジンを継承したのは、航空機メーカーをルーツに持つSUBARUらしい理由があった。それは、「走る、曲がる、止まる」という運動性能こそがクルマの原点であるという確固たる信念。だからこそ左右対称、低重心で回転バランスに優れた水平対向エンジンをSUBARUのコアテクノロジーとして選択し、未来を託したのだ。

そのスペックには、将来のハイパフォーマンス化を予測して高回転・高出力を可能にする高いポテンシャルが与えられた。軽量で高剛性を誇る左右のアルミ鋳造製ブロックと5つのベアリングで強固にクランクシャフトを支える構造。さらにショートストローク、DOHC、ターボ……。EJ20が30年にわたりSUBARUのスポーツエンジンとして進化を続けることができたのは、そこにエンジニアたちの高い理想とプライドが込められていたからなのである。

世界を舞台に、技術は磨かれる。

量産車の開発とモータースポーツ。それはSUBARUの進化にとって、切り離せないものであった。世界レベルのモータースポーツへの挑戦は1990年のWRC(世界ラリー選手権)参戦に遡る。「SUBARUを世界一にする」という志のもと、世界の強豪と競い合いながら、モータースポーツと量産車が相互に高め合う密接な関係がつくられていった。世界トップへの挑戦は、初めから順風満帆だったわけではない。ライバルに対抗するための極限のハイパワー化、さらに世界中の過酷な環境での全開走行によって、

走るたびにトラブルに見舞われた。だが、WRC参戦に合わせて構築したグローバルなチーム体制がやがて功を奏すこととなる。心臓部であるエンジンの設計は、燃焼システムなど先進技術が必要なため国内で担当。そしてモータースポーツのノウハウが不可欠な車両開発とメンテナンスは、ラリーチームを置く英国で行われた。英国は世界中のトップエンジニアとサプライヤーが集結する場所。日本では稀有な特殊素材や高度なノウハウが得られるというメリットがあった。また一戦一戦、迅速な対応が求められる現場では、発想の違うアプローチが不可能を克服した。例えば、日本人なら少しずつ軽量化を進めて最適解を探すが、英国では長年の経験とセンスから驚くほどの軽量化を導き出すのだ。そんな精鋭が集う現場で英国に渡った日本のエンジニアたちも日々鍛えられていった。そして、初参戦から4シーズン目の1993年WRCラリーニュージーランドで記念すべき初勝利を獲得。そして同年、WRCで勝つことを目的に生まれたインプレッサWRXが1000湖ラリーにおいて2位表彰台という鮮烈な

デビューを果たす。その後のWRCでの活躍はご存じのとおりである。1994年には年間10戦中3勝。1995年は初戦のラリーモンテカルロの勝利から、ライバルを圧倒し年間8戦中5勝して悲願のWRCマニファクチャラーズチャンピオンを獲得。同時にSUBARUで育った英国人ドライバー、コリン・マクレーがドライバーズチャンピオンになり、世界レベルのモータースポーツでダブルタイトルを手に入れる栄冠に輝いた。この勢いはさらに加速し1996年、1997年とSUBARUは3年連続でマニファクチャラーズチャンピオンに輝くこととなった。

操る喜びこそSUBARUの真骨頂。

WRCにおけるSUBARUの最大の強みは、BOXERを縦置きにレイアウトしたシンメトリカルAWDがもたらす運動性能であったと言っても過言ではない。直列4気筒を横置きにしたライバルたちが電子制御に頼ってクルマを曲げていたのに対して、ドライバーの意図したとおりに曲がるSUBARUの素直なハンドリングが、ドライバーのポテンシャルを引き出していく。(次ページへ続く)

1989



FIA10万km世界速度記録達成(平均速度223.345km/h レガシィRS) ※2005年まで記録を保持

1990



WRC第4戦サファリラリー WRC(世界ラリー選手権)へ本格参戦開始(レガシィRS)

1993



WRC第8戦ラリーニュージーランド WRC初優勝(レガシィRS コリン・マクレー)



WRC第9戦1000湖ラリー インプレッサ555 WRC初参戦2位入賞(アリ・パタネン)

1994



WRC第5戦アクロポリスラリー インプレッサ555 WRC初優勝(コリン・マクレー)

1995



WRCマニファクチャラーズチャンピオン獲得 WRCドライバーズチャンピオン獲得(コリン・マクレー)

1996



WRCマニファクチャラーズチャンピオン 2連覇達成

1997



WRCマニファクチャラーズチャンピオン 3連覇達成

挑戦の軌跡は、DNAとして生き続けていく。

(前ページからの続き)

コリン・マクレー(1995年)、リチャード・バーンズ(2001年)、ベター・ソルベルグ(2003年)。3人のドライバーが本格参戦してから数年でWRCチャンピオンにまで駆け上がったのは、SUBARUだから成し得た成果と言えるだろう。3人に共通するのは、クルマをスムーズにコントロールして高いコーナリングスピードでタイムを稼ぐドライビングスタイル。彼らが走るとフロントタイヤですら中央から均等に減っていく。それは彼らの並外れたテクニックはもちろん、低重心+重量バランスに優れたSUBARUのスムーズな走りの証明であった。とくにWRCのなかでもハイスピードコーナーが多いフィンランド、ニュージーランド、英国など、高い運動性能が試されるグラベル(未舗装路)のロングステージでSUBARUは強さを発揮した。そしてソルベルグがドライブしたインプレッサWRCは、前後左右の重量バランス、サスペンション、デフのセッティングを突き詰めて回頭性を高めるとともにエアロダイナミクスによるダウンフォースでトラクションを稼ぐ技術が順次導入され熟成を重ねた。

SUBARU BOXERを核とするシンメトリカルAWDレイアウト、ボディ&シャシー、エアロダイナミクスで走り極める。これらの知見はSUBARUの真骨頂であるドライバーの「意のままの走り」として、今なおクルマづくりの根幹を貫いている。闘うことで育まれた技術とスピリット。EJ20、その30年の歴史は、モータースポーツとともに鍛え上げられた軌跡である。1989年のデビュー当時、最高出力は220馬力であったが、2017年には329馬力へと、じつに100馬力を超える出力向上を遂げている。同型の量産エンジンにおけるこれほど大きな進化は、他に類を見ないかもしれない。WRCのレギュレーションで規定されたリストラクター(吸気制限装置)の装着を余儀なくされた厳しい条件のもとで、ライバルとのぎを削ったパワー競争。そこから生み出されたターボの過給や燃焼効率を高める技術が、やがて量産車へとフィードバックされていったのである。ツインスクロールターボ、吸気の縦渦化、等長排気システムの

導入、そして動弁系、燃焼室形状の最適化、エンジンマネジメントシステム等々……。これら多くの技術によって、EJ20は進化を続けてきた。WRCに携わることで技術はもちろん、クルマへの愛と情熱を大いに育んだエンジニアたち。彼らの多くが、その後量産車や基礎研究など様々なプロジェクトを手掛けるリーダーとして成長し、現在のSUBARUを牽引している。モータースポーツとともに進化を重ねた30年。その技術とスピリットは、SUBARUの未来をつくるDNAとして、これからも生き続けていくに違いない。EJ20最終型に感謝を込めて。30年の長きにわたり、SUBARUのエンジニアが技術と情熱を注ぎ込んできたSUBARU BOXER EJ20。その最終型を飾るに相応しいバランスドエンジンを搭載した「EJ20 Final Edition」を、WRXの歴史に刻まれる特別な一台としてお届けしたい。EJ20バランスドエンジン。それは一般的な量産車より回転系パーツの重量公差・回転バランス公差を低減*することで、

SUBARU BOXERが持つ、本来の滑らかな回転を一段と磨き上げたエンジンである。ピストン&コンロッドは重量公差50%低減*、クランクシャフトは回転バランス公差85%低減*、フライホイール&クラッチカバーは回転バランス公差50%低減*。レーシングエンジンにも迫る精度に仕上げている。美しいエンジンサウンドを奏でながら一気に立ち上がる精緻な鼓動、そしてレブリミットまで溜みない伸びやかな吹け上がりは、極上の回転バランスの賜物。その体感にはショートストロークにこだわるEJ20の魅力を極めた最終型を所有する555人のオーナーだけの至福の喜びとなるだろう。「EJ20 Final Edition」その非日常ともいえるドライビングフィールを通じて、EJ20とともに闘い抜いてきた挑戦者たちのほとぼしる情熱を追体験していただきたい。

*ベース車両比

2001



WRCドライバーズチャンピオン獲得
(リチャード・バーンズ)

2003



WRCドライバーズチャンピオン獲得
(ベター・ソルベルグ)

2007



PWRC(プロダクションカー世界ラリー選手権)
5年連続チャンピオン
(新井敏弘、2005、2007年ほか)

2008



NBR(ニュルブルクリンク)24時間レース
SUBARU NBR CHALLENGE スタート
(辰己英治監督)

2018



全日本ラリー選手権4年連続チャンピオン
(JN6クラス)(2016年~2017年勝田範彦)
(2015年、2018年新井敏弘)

2019



NBR(ニュルブルクリンク)24時間レース
6度目の優勝(SP3Tクラス)



EJエンジン生産ライン風景



レッドゾーン手前まで滑らかに回転する
EJ20バランスドエンジン

そしてEJ20完結章へ。





“EJ20”最終型の特別な歓びをここに。

EJ20
Final Edition

WRX STI

EJ20 Final Edition

[WRX STI Type S特別仕様車]



PHOTO:WRブルー・パール

BODY COLORS

WRブルー・パール

クリスタルホワイト・パール
(33,000円高・消費税10%込)

クリスタルブラック・シリカ

SPECIAL EQUIPMENT



バランスドエンジン(ピストン&コンロッド、クランクシャフト)

バランスドクラッチカバー&フライホイール

EJ20 Final Edition オーナメント
(エンジンルーム内)

STIエンブレム付フロントグリル
(チェリーレッドモールド)

STIエンブレム付サイドガーニッシュ
(ブラックカラード)

リヤバンパー
(チェリーレッドストライプ+エアアウトレットグリル付)

brembo製4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ
(シルバー塗装、STIロゴ入り)写真はフロント

BBS 19インチ×8 1/2J鍛造アルミホイール(ゴールド塗装)&
245/35R19タイヤ

STI製プッシュエンジンスイッチ
(STIロゴ入り、レッドタイプ)

ウルトラスピード巻ステアリングホイール
(ハイグロスブラックベゼル+シルバーステッチ)

インパネ加飾パネル(艶消しカーボン調)

プリテンショナー&フォースリミッター付
フロント3点式ELRシートベルト(シルバー)

EQUIPMENT

ベース車<WRX STI Type S>に対する特別装備

■足回り・メカニズム

BBS 19インチ×8 1/2J鍛造アルミホイール(ゴールド塗装)&245/35R19タイヤ
brembo製フロント18インチベンチレーテッドディスクブレーキ[ドリルドディスクローター&モノブロック
対向6ポットキャリパー(シルバー塗装、STIロゴ入り)]
brembo製リヤ18インチベンチレーテッドディスクブレーキ[ドリルドディスクローター&モノブロック
対向2ポットキャリパー(シルバー塗装、STIロゴ入り)]
バランスドエンジン(ピストン&コンロッド、クランクシャフト)
バランスドクラッチカバー&フライホイール

■視界・操作性・計器盤・警告灯

ウェルカムライティング(フットランプ付) [FULL PACKAGE]
ウルトラスピード巻ステアリングホイール(ハイグロスブラックベゼル+シルバーステッチ)
シフトブーツ(シルバーステッチ)
インパネセンターバイザー(ブラックレザー調素材巻+シルバーステッチ)
STI製プッシュエンジンスイッチ(STIロゴ入り、レッドタイプ)

■オーディオ

ブラックカラードルフアンテナ(シャークフィンタイプ)

■シート・内装

ウルトラスピード/本革フロント&リヤシート(シルバーステッチ+フロントSTIロゴ入り) [運転席10ウェイ
パワーシート(前後スライド/前チルト/リフター/リクライニング/ランバーサポート)付] 注1

RECAROフロントシート(ウルトラスピード/本革、シルバーステッチ+シルバークッション+STIロゴ入り) [運転席8ウェイ
&助手席8ウェイ(パワーシート付)&リヤシート(シルバーステッチ+シルバークッション) [FULL PACKAGE] 注1
インパネ加飾パネル(艶消しカーボン調)
フロントコンソール(ブラックレザー調素材巻+シルバーステッチ)
ドアトリム/ドアアームレスト(ウルトラスピード+シルバーステッチ)
コンソールリッド(ウルトラスピード+シルバーステッチ)

■外装

STIエンブレム付フロントグリル(チェリーレッドモールド)
STIエンブレム付サイドガーニッシュ(ブラックカラード)
ブラックカラードアミラー
大型リヤスポイラー
リヤバンパー(チェリーレッドストライプ+エアアウトレットグリル付)
EJ20 Final Editionオーナメント(エンジンルーム内)

■安全装備

アドバンスドセイフティパッケージ(スバルリヤビークルディテクション(後側方警戒支援システム)/ハイビーム
アシスト(自動防眩ルーミミラー付)/フロント&サイドビューモニター) [FULL PACKAGE] 注2
プリテンショナー&フォースリミッター付フロント3点式ELRシートベルト(シルバー)
リヤ全席3点式ELRシートベルト(左右はシルバー)

【その他の主な標準装備】 ※ここに記載されている装備以外にも標準装備がございます。詳しくはベース車<WRX STI Type S>のEQUIPMENTをご参照ください。

■AWDシステム・足回り・メカニズム] マルチモードDCCD[ドライバースコントロールセンターデフ]方式AWD/倒立式ストラットフロントサスペンション/ビルシフトイン製ダンパー/アルミ鍛造製フロントロア
アーム(ピロボールブッシュ付)/フロントヘリカルLSD[リミテッド・スリッ・デフ]/リヤ トルセンLSD[リミテッド・スリッ・デフ]/SI-DRIVE[3モード(I/S/S#)]/高強度鍛造ピストン/強化エンジンマウント/
大型インタークーラー/ツイン・デュアルターブルパイプ/クロスレシオ 6速マニュアルトランスミッション/赤チヨミ塗装インテークマニホールド/等長等爆エキゾースト/ヒルスタートアシスト【視界】LED
ハイ&ロービームランプ(ブラックベゼル)[ヘッドランプレベライザー(オート)、ポップアップ式ヘッドランプウォッシャー付]+ステアリング運動ヘッドランプ/フロントワイパーデアイサー(コールドウェザー
パック)/雨滴感知オートワイパー/オートライト 【操作性・計器盤・警告灯】本革巻MTシフトノブ(レッドオーナメント付)+ハイグロスブラック加飾パネル(サンメッキリング付)/アルミパッド付スポー
ツペダル(アクセル、ブレーキ、クラッチ、フットレスト)/左右独立温度調整機能付フルオートエアコン(グリーンフィルター付)(メッキリング&レッド照明付エアコンダクト)/マルチインフォメーション
ディスプレイ付ルミネセントメーター/マルチファンクションディスプレイ/キーレスアクセス&プッシュスタート(暗証コード式キーレスエントリー付)注3 【シート・内装】フロントシートヒーター(コールド
ウェザーパック)/USB電源(フロント2ヶ)注2 【外装】スーパーUVカット&撥水加工フロントドアガラス/UVカット機能付染色ガラス(リヤドア、リヤ) 【安全装備】デュアルSRSエアバッグ/SRSサイドエ
アバッグ/SRSカーテンエアバッグ/運転席SRSニーエアバッグ/マルチモードVDC(ビークルダイナミクスコントロール)/アクティブ・トルク・ベクタリング/ブレーキオートライド(ブレーキ操作優先制御)

注1: 本革シートはシートの側面と背面及びヘッドレストなどに合成皮革を使用しています。注2: アドバンスドセイフティパッケージJ、USB電源のご使用については取扱説明書に重要な注意事項が記載されており、必ずお
読みください。注3: 挿入込み型心臓ペースメーカー等の機器をご使用の方は、電波により医療用電気機器に影響を及ぼすおそれがあります。詳しくは販売店にお問い合わせいただくか、取扱説明書をお読みください。
■Ultrasuede®、ウルトラスピード®は東レ株式会社の登録商標です。■トルセン®は株式会社ジェイテクトの登録商標です。■RECARO®はRECARO Holding GmbHの登録商標です。■スペアタイヤはテンポラリス
ペアタイヤ(応急用スペアタイヤ)です。■SRS=Supplemental Restraint System [補助拘束装置]

■brembo製ブレーキは高性能なブレーキキャリパーとブレーキパッドを採用し、ブレーキ性能を高めたため、ブレーキの鳴きや異音、ブレーキダストが出やすい傾向にあります。使用条件によっては、塗装の色味の変化や
剥がれが発生する可能性があります。

PRICE メーカー希望小売価格(消費税10%込)

2019年11月中旬まで参考価格となります。詳しくは別紙の【お知らせ】をご参照ください。



WRX STI EJ20 Final Edition

2.0L DOHC TURBO
6MT・AWD(常時全輪駆動)

4,521,000円

消費税抜き価格 4,110,000円

RECARO
フロントシート(シルバーアクセント)

WRX STI EJ20 Final Edition
FULL PACKAGE

2.0L DOHC TURBO
6MT・AWD(常時全輪駆動)

●RECAROフロントシート
●ウェルカムライティング(フットランプ付)
●アドバンスドセイフティパッケージ

4,851,000円

消費税抜き価格 4,410,000円

先行予約抽選申し込み期間:2019年10月24日~11月11日

555台限定抽選販売*

*株式会社SUBARUが限定台数で販売する車両となります。ご購入には、左記受付期間中に販売店での抽選
申し込みが必要です。限定台数を上回る抽選申し込みをいただいた場合、厳正なる抽選のうえ商談の機会を設
定させていただきます。抽選結果は抽選申し込み時にご入力いただいたメールアドレスにお送りします。商談
期間を設定しておりますので、ご当選のお客様は、抽選結果通知メールの記載に従い商談の開始をお願いいた
します。その他、詳細については販売店にお問い合わせください。

●記載価格はメーカー希望小売価格に消費税10%が含まれた総額表示です。●メーカー希望小売価格は参考価格です。販売価格は各販売店が独自に決めていますので、それぞれにお問い合わせください。●価格はスペア
タイヤとタイヤ交換工具を含む価格です。●価格にはオプションは含まれておりません。●リサイクル料金、税金(消費税を除く)、保険料、登録等に併う諸費用等は別途必要となります。●登録等に併う手続き代行費用に
ついては別途消費税が必要となります。写真は撮影時に点灯しています。

SPECIFICATIONS

| | |
|----------------------|---------------------------------------|
| 車名・型式 | スバル・CBA-VAB |
| 車種 | EJ20 Final Edition 6MT・AWD(常時全輪駆動) |
| ■寸法・重量・定員 | |
| 全長×全幅×全高(mm) | 4595×1795×1475 注4 |
| 室内長×室内幅×室内高(mm) * | 2005×1490×1205 |
| ホイールベース(mm) | 2650 |
| トレッド前/後(mm) | 1530/1540 |
| 最低地上高(mm) * | 140 |
| 車両重量(kg) | 1500 注5 |
| 乗車定員(名) | 5 |
| 車両総重量(kg) | 1775 注5 |
| ■性能 | |
| 最小回転半径(m) | 5.6 |
| 燃料消費率(km/L) | 9.4 |
| (国土交通省審査値) * JCO8-23 | |
| 主要燃費向上対策 | 可変バルブタイミング |
| ■ステアリング・サスペンション・ブレーキ | |
| ステアリング歯車形式 | ラック&ピニオン式 |
| ステアリングギヤ比 | 13:1 |

*社内測定値および社内型式名(方式名)

■環境情報の詳細はWRX STIの車種別環境情報(STI Type S)をご参照ください。
注4: ルーフアンテナを含む数値。ルーフ高は1465mmになります。注5: FULL PACKAGE (RECAROフロントシート装着車)は車両重量/車両総重量が+10kgとなります。注6: 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うこともできますが、エンジン性能は低下します。
◆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、気象、道路における交通の混雑の状態、運転方法に応じて燃料消費率が異なります。◆燃料消費率はスポーツモード時の数値です。
◆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」とはエンジンに搭載した状態とほぼ同等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。■WRX、STI、LEGACY、IMPREZA、FORESTER、EXIGA、エクシーガ、STI Type S、specB、スペックシー、specC、STIロゴ、Advanced Safety Package、
SI-DRIVE、BOXER、AVCS、DCCD、Active Torque Vectoring、Welcome Lighting、WR BLUE/ダブリュアルフルは株式会社SUBARUの登録商標です。■製造事業者 株式会社SUBARU

■リサイクル料金表

●自動車リサイクル法により、右表のリサイクル料金が別途必要となります。
●リサイクル預託金を預託済みの自動車、中古車として譲渡する場合には、車両価値金額に
加えリサイクル預託金相当額を新所有者からお受け取りになることにより、リサイクル預託金
の返金を受けることができます。

| リサイクル預託金 | | | | | |
|-----------------|--------------|--------|--------|--------|---------|
| シュレッダーダスト 料金 | エアバッグ類 料金 | フロン類料金 | 情報管理料金 | 資金管理料金 | 合計 |
| 8,670円 | 1,900円 | 1,800円 | 130円 | 290円 | 12,790円 |

■写真のナンバープレートはすべて合成です。■画面はハメコみ合成です。また画面は実際と異なる場合があります。■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。ご購入後の不正改造は絶対に行わ
ないでください。■走行シーンは許可を得た敷地内で撮影しています。■サーキット走行等の過激な走行による故障は、保証の対象外となります。■この仕様はお断りなく変更する場合があります。 ■写真はイメージで、
印刷インクの色質上、実際の色とは異なって見えることがあります。