

900台限定
受注期間 2009年12月27日迄
(17インチタイヤ仕様は除く)

IMPREZA WRX
STI spec C





勝つために造る。勝つために走る。

世界の頂点で勝つ。その意志を抱いて、インプレッサは常にモータースポーツとともに走り続けてきた。

「速さ」を研ぎ澄ますこと、それが走りの理想に近づくための最良の手段であると信じ、

モータースポーツを愛してやまない私たちの心意気と技術を注ぎ込んできた。

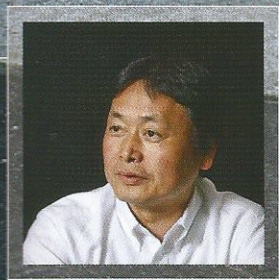
そしていま、私たちは特別な想いを込めて、新型WRX STI spec Cをリリースする。

それは、明らかに史上最強のspec Cである。だが、そのステアリングを握った時、あなたは気付くに違いない。

このspec Cの走りには、単なる速さだけではない“何か”があることを。その“何か”とはいかなるものか？

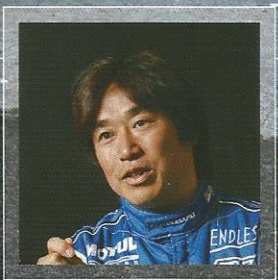
まずは、新型 spec Cをテストドライブした、ふたりのチャンピオンドライバーの声に耳を傾けていただきたい。

New IMPREZA WRX STI spec C 誕生。



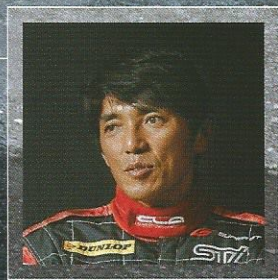
1992年にシャシー設計部で初代インプレッサのサスペンション先行開発を担当。自らもspec Cを駆ってモータースポーツを愉しみながら、3代目インプレッサWRX STI開発のリーダーとして情熱を傾けている。

スバル商品企画本部
プロジェクトゼネラルマネージャー
森 宏志



1997年、全日本ラリー選手権チャンピオン獲得。1998年、WRCに参戦開始。2005年、2007年にはPWRC (FIAプロダクションカー世界ラリー選手権)で2度のワールドチャンピオンに輝く。

PWRCドライバー
SUBARUチームARAI代表
新井 敏弘

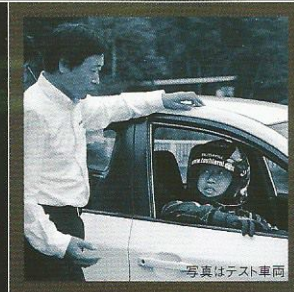


1992年、JAF全日本ジムカーナ選手権で初のチャンピオン獲得。以来、8連覇を含む、計14度のタイトルを獲得。2004~06年には、SUPER GT300クラスで3年連続でチャンピオンを獲得。

ジムカーナドライバー
SUPER GTドライバー
COMDRIVE Inc.代表
山野 哲也

LIGHT WEIGHT

- Aluminum hood
- 18-inch aluminium-alloy wheel
- Small battery
- Puncture repair kit



「速い! このクルマ、ぜんぜん違うよ!」
新型 spec Cを試乗した
新井選手の第一声。
ドライビングしながら、うれしさのあまり
思わず笑みがこぼれたという。

軽量化はドライバーが、意のままに
クルマを操るために。操作に対して、正確で
素早い反応を造り出すためだ。森 宏志

フードのアルミ化、ガラスの薄板化、バッテリーの小型化。
スペアタイヤまで外した軽量化が生み出す速さ。
走る、曲がる、止まる。そのすべてのパフォーマンス向上を目指して、新型 spec Cはボディ剛性を充分に確保しながら、大幅な軽量化を実現した。WRX STIに対して諸元値で30kg^{*1}、スペアタイヤのパンク修理キットへの変更を加えると約50kg^{*2}に及ぶ。特に、回頭性を高めるためアルミ製フロントフード、小型バッテリーを採用。バネ下重量を軽減するアルミホイールも1本あたり約2kg^{*3}軽量化した。さらに、モータースポーツのベース車両として、遮音材の小型化など全身にわたる可能な限りの軽量化を実施し、意のままの走りを実現した。スパルタンを極めた先にある、新しい spec Cの走りがここに生まれた。

「ステアリングを切って、クルマが反応するまでの速さ。
それは如実にタイムにあらわれる。」新井 敏弘

ラリーでは、例えば30kg軽くすると、1kmで0.3秒程度タイムが縮まる。それは、自分が何もしなくても得られる速さで、大きな武器になる。インプレッサはモデルチェンジで走りの質感がとて上がったけれど、新型 spec Cでは約50kg^{*2}軽くなって、その質感はそのままにハンドルを切ってからの反応の速度が確実に速くなっている。走り始めた瞬間、誰でも違いが分かると思う。

「軽くして欲しい部分が、きちんと軽くなっている。
ツボを押さえた軽量化だと思う。」山野 哲也

ただ軽くなっただけでなく、剛性感があるからハンドリングがシャープで実際の数字以上に軽快に感じる。気持ちとのズレがないので、コーナーを曲がるのも、ブレーキングも、加速もすべてが思い通り。目に見えない部分まで、しっかりとチューニングされているのが伝わってくるような走りだと感じた。

*1:17インチタイヤ仕様は-50kg。*2:17インチタイヤ仕様は-約70kg。
*3:17インチタイヤ仕様は-約3kg。



■アルミ製フロントフード



■18インチ×8 1/2J 鋳造アルミホイール(ガンメタリック塗装)



■小型バッテリー



■タイヤパンク修理キット

ENGINE

Ball bearing turbo
Intercooler water spray
Fuel pump for-
high gravity turn



写真はテスト車両

「レーシングカーも市販車も、優れたクルマは乗りやすい安全。昔とは違う」という山野選手は新型 spec Cに新しい時代のパフォーマンスを感じたという。



エンジンで、いちばん高めたかったのは、アクセルを踏んだ瞬間に、パッとクルマが反応するレスポンスの速さだ。森 宏志

ターボラグ軽減のための、ボールベアリングターボ。さらにインタークーラーウォータースプレーも搭載。

新型 spec Cは、タービン軸受けのフリクションを大幅に減らすボールベアリングターボを採用。ターボラグの発生を極限まで軽減した。加えて、ECUも専用チューニングを施すことで、レスポンスと回転の伸びを強化し、コーナーの立ち上がり加速を格段に向上させた。さらに、サーキットやラリーにおける高負荷走行時にインタークーラーに直接水を噴射して冷却性能を高めるウォータースプレーを搭載。また、高G旋回対応燃料ポンプの採用により、コーナリング時にタンク内の燃料が片寄ることによるガソリンの供給不足を解消。あくまで実戦的なチューニングを施したエンジンである。

「ウォータースプレーで吸気温度が30℃も下がる。パワーにしたら25馬力くらい違う。」新井 敏弘

エンジンはレスポンスが格段に良くなって、全域で速くなったと感じた。それから、ラリーでは長いSSだと10kmくらい走ると吸気温度が上がってくるが、ウォータースプレーひとつで30℃程度は下げることができる。その30℃はパワーでいうなら25馬力くらい違うので、これは物凄いアドバンテージになる。ラリーでは絶対に欲しいシステムだ。

「中速から高速域にかけての加速感。その印象は、まるでレーシングエンジン。」山野 哲也

エンジンは、特に中速から高速に向けて、鋭く吹け上がっていく感じ。SUPER GTなどのレーシングエンジンというのは回転が軽くてストレスがないものだが、それと似たような印象を受けた。抵抗感なく加速していく。レッドゾーンまで、それこそあつという間なので、おそらく相当タイムは速くなるに違いない。



PHOTO:撮影用カットモデル

■ボールベアリング
ツインスクロールターボ

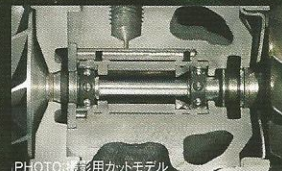


PHOTO:撮影用カットモデル

■ボールベアリング部



PHOTO:撮影イメージ

■インタークーラーウォータースプレー



PHOTO:タンク/スイッチ

■高G旋回対応燃料ポンプ

SUSPENSION & BODY

Suspension

High-rigidity cross member

Rear stabilizer

Rear mechanical type LSD

POTENZA RE070 Tire

Large capacity
power steering pump



写真はテスト車両

スプリングレートの数値は、偶然にも新井選手のPWRCマシンとほとんど同じだという。

新型 spec Cのチューニングの方向の正しさを直感したそうだ。

すべてはタイヤの持てる性能を100%引き出すために、専用チューニングを施した。速さを追求すると、乗り心地もよくなる。森 宏志

サフの強化、専用タイヤ、機械式LSDの採用。接地感が手にとるようにわかる走り。

タイヤのグリップ力に頼るのではなく、サスペンションを充分にストロークさせることでトラクションとレスポンス、そしてスタビリティを確保する。このSUBARUの「SI-シャシー」という考え方を基本に、モータースポーツユースのために足まわりを鍛え上げた。フロントクロスメンバーやブッシュ類を強化するとともに、専用スプリング、ショックアブソーバー、スタビライザーを採用。路面の接地感が手にとるように分かる、安定感のある速さを実現した。さらに、コーナー脱出時にダイレクトな加速感が得られるリア機械式LSD、ドライ路面での強力なグリップを生み出すポテンザRE070、素早い操舵でもアシスト力の低下を防ぐ大容量パワーステアリングポンプを採用した。

「誰が乗っても、どんな条件でも速く走れる。懐が広いマシンは、チャンピオンカーになりやすい。」新井 敏弘
雨の未舗装路でも全速力で走るラリーは、マシンの限界性能よりドライバーの限界が先に来てしまうもの。つまり、恐怖感や疲労が少ないマシンこそが速いといえる。新型 spec Cは、足をしっかりストロークさせているので、まず乗り心地がいい。それに、タイヤが路面からのインフォメーションをいつでもきちんと伝えてくれるので、どこまで攻められるのかが分かりやすい。チャンピオンカーのように、誰が乗っても、速く走れる。

「ハイスピードで突っ込んでも、ちゃんとクルマが反応してくれるから、怖くない。」山野 哲也
普通、回頭性を高めていくと、リヤが不安定になる場合が多いものだが、新型 spec Cにはそれが無い。リヤがビシッと押さえられているのが嬉しかった。リヤタイヤがきちんと路面をグリップしている感じが凄く伝わってくる。ハイスピードでコーナーに突っ込んでも、サスペンションがちゃんと反応してくれるから怖くない。そういうマシンに仕上がっていると思う。



■専用ショックアブソーバー(前/後)



■イラスティメーン(赤い部分が補剛部位)
■補剛フロントクロスメンバー



■リヤ機械式LSD



■245/40R18タイヤ(ポテンザRE070)

EQUIPMENT

- HID projector low-beam lamp
- Gold color brake-caliper (brembo)
- Steering wheel red stitch
- RECARO bucket-seat red stitch (Option)



「これなら街乗りでもまったく我慢することなく使えるね」
新井選手も山野選手も、
新型 spec Cの乗り心地の
快適さに口を揃えた。



写真はテスト車両

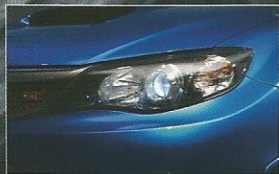
装備のひとつひとつにまで、
モータースポーツを愉しむ人のために、
こだわりを貫いた。森 宏志

spec Cに対する思い入れをさりげなく表現したい。
私たちに、オーナーにも特別なクルマだから。

モータースポーツでの高いポテンシャルを持ちながら、街乗りでも快適に乗れる質感あふれる走りを目指した新型 spec C。開発スタッフの多くがspec Cのオーナーであり、自らモータースポーツを愉しむドライバーであるからこそ、走りだけでなく装備やデザインにも人一倍こだわった。明るく自然な光を放つ、HIDプロジェクターロービームランプ^{*4}。ホイールからのぞく、brembo製ディスクブレーキ

*4:18インチタイヤ仕様のみ。*5:17インチタイヤ仕様は本革巻ステアリングのみ。*6:18インチタイヤ仕様にメーカー装着オプション。

キャリパーのゴールド塗装の輝き。シート、本革巻ステアリングホイール、ドアアームレストには赤ステッチ仕上げ^{*5}を施した。さらには、RECARO製バケットタイプフロントシートもメーカー装着オプション^{*6}として用意した。そのすべてにオーナーの誇りを熱くさせる、走りの心意気が込められている。



■HIDプロジェクターロービームランプ



■brembo製ディスクブレーキキャリパー
ゴールド塗装



■本革巻ステアリングホイール
(赤ステッチ入り)



■RECARO製バケットタイプフロントシート
[アルカンテラ(ブラック)/本革、赤ステッチ入り]

WRX STI spec Cの主な専用装備

- ボールベアリングツインスクローラーボ
- インテークラーウオーターズブレイ(3.7ℓタンク)
- 高G旋回対応燃料ポンプ
- リヤ機械式LSD
- 245/40R18タイヤ(ボテンザRE070)^{*7}
- 235/45R17タイヤ(ボテンザRE070)^{*8}
- brembo製フロントリヤディスクブレーキキャリパー ゴールド塗装
- 補剛フロントクローズメンバー
- フロントサスペンション(専用ダンパー、専用コイルスプリング)
- リヤサスペンション(専用サブフレームアッシュ、専用ダンパー、専用コイルスプリング)
- 専用強化リヤスタビライザー
- バケットタイプフロントシート(STI刺繍入り、赤ステッチ入り)^{*9}
- スポーティフロントシート^{*8}
- 本革巻ステアリングホイール(赤ステッチ入り)
- 大容量パワーステアリングポンプ
- 赤ステッチ入りドアアームレスト^{*7}
- 赤ステッチ入りフロアコンソールリッド^{*7}
- ◎RECARO製バケットタイプフロントシート(STI刺繍入り、赤ステッチ入り)^{*9}

主な軽量化装備アイテム(WRX STI比)

- 18インチ×8 1/2J 鋳造アルミホイール(ガンメタリック塗装)
 - アルミ製フロントフード
 - 軽量ガラス(フロントフロントドア、リヤドア)
 - 小型バッテリー
 - 軽量フロアマット
 - キーレスアクセス&プッシュスタートレス化
 - リヤ2スピーカーレス化
 - 後席カップホルダーレス化
 - 運転席8ウェイパワーシートレス化
 - リヤシートアームレストレス化^{*10}
 - フロントフードインシュレーターレス化
 - ドアトリム、リヤクォータートリムの裏面インシュレーターレス化
 - ワイパーアイサーレス化
 - ヘッドランプウォッシャーレス化
 - 車体制振材小型化
 - フロントフォグランプレス化
 - スベアタイヤレス化(タイヤバンク修理キットを装備)
- (17インチタイヤ仕様をのみの軽量化)
- 17インチ×8J 鋳造アルミホイール
 - エアコンレス化
 - 上下調整式リヤシートセンターヘッドレストレス化
 - リヤ中央2点式シートベルト化
 - HIDプロジェクターロービームランプ→ハロゲン化
 - ドアミラー電動格納機構マニュアル化

*7:18インチタイヤ仕様のみ。*8:17インチタイヤ仕様のみ。*9:18インチタイヤ仕様にメーカー装着オプション。*10:RECARO製バケットタイプフロントシート装着車は除く。

Equipment

★ STI spec C 専用装備 □ 標準装備 ■ メーカー装着オプション

車種	WRX STI spec C	
	2.0 DOHC 16バルブデュアルAVCS ツインスクローターボ	18インチタイヤ仕様 17インチタイヤ仕様

AWDシステム
DCCD [ドライバーズコントロールセンターデフ]方式AWD

定回り・メカニズム

★ボールベアリングツインスクローターボ	
★インタークーラー・ウォーターズプレイ(オートスイッチ付/3.7ℓタンク・荷室ボード下設置) 注1	
★高G旋回対応燃料ポンプ	
★リヤ機械式LSD [リミテッドスリップデフ]	
★245/40R18タイヤ(ボテンザRE070)	
★235/45R17タイヤ(ボテンザRE070)	
★18インチ×8J 17J 鋳造アルミホイール(ガンメタリック塗装)	
★17インチ×8J 鋳造アルミホイール	
★brembo製17インチ対向4ポットフロントベンチレートディスクブレーキ(STI0付、キャリパーゴールド塗装)	
★brembo製17インチ対向2ポットリヤベンチレートディスクブレーキ(STI0付、キャリパーゴールド塗装)	
★補助フロントロッドメンバー	
★倒立式ストラットフロントサスペンション(専用ダンパー、専用コイルスプリング)	
★ダールフィッソンスリヤサスペンション(専用サブフレーム、専用ダンパー、専用コイルスプリング)	
★専用強化リヤスタビライザー	
★小型バッテリー	
★タイヤバルブ修理キット	

視界

HIDプロジェクターロービームランプ(ヘッドランプレベライザー(オート付))	
プロジェクターロービームランプ(ヘッドランプレベライザー(マニュアル付))	
電動格納式リモコンカラードアミラー(LEDサイドターンランプ付)	
可倒式リモコンカラードアミラー(LEDサイドターンランプ付)	

操作性・計器盤・警告灯

★本革巻ステアリングホイール(赤ステッチ入り)	
★大容量パワーステアリングポンプ	
★本革巻MTシフトノブ&ハンドブレーキレバー	
フルオートエアコン(グリーンフィルター付)	取付不可

シート

★バケットタイプフロントシート(STI刺繍入り、赤ステッチ入り)	ファブリック/ジャージ	
★スポーツタイプフロントシート		ファブリック/ジャージ
★RECARO製バケットタイプフロントシート(STI刺繍入り、赤ステッチ入り)	アルカンターラ/本革※	
リヤシートセンターアームレスト 注2		
上下調整式リヤシートヘッドレスト	左・右/中央	左・右のみ

内装

★赤ステッチ入りドアアームレスト	
★赤ステッチ入りフロアコンソールリッド(DC12V/120W電源ソケット付)	

外装

★アルミ製フロントフード	
★軽量ガラス(フロント/フロントドア/リヤドア)	
UVカット機能付着色ガラス(リヤドア/リヤクォーター/リヤゲート) 注3	

安全装備

EBD(電子制御制動力配分システム)付4センサー4チャンネルスーパーABS	
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	
リヤ全席3点式ELRシートベルト(チャイルドシート固定機構付)	
リヤ左右席3点式ELR/中央2点式シートベルト(チャイルドシート固定機構付)	

その他の主な標準装備

【足回り・メカニズム】マルチモード DCCD [ドライバーズコントロールセンターデフ]/フロントヘリカルLSD / マルチモード VDC [ビークルダイナミクスコントロール] / ヒルスタートアシスト / タイロッド式タンデムブレーキシステム / 超低減速ブレーキホース / アルミ鍛造製フロントアーム / ホールジョイント付リヤスタビライザーリンク / フロントスタビライザー / SI-DRIVE / 等長等導エキゾースト / デュアルAVCS [アクティブバルブコントロールシステム] / 高強度鋳造ピストン / 強化エンジンマウント / 大型インタークーラー / 赤チリミ製インテークマニホールド / ツインデュアルターナルパイプ / クロスレス6速マニュアルトランスミッション(リヤサスペンションギア付) 【視界】リヤガラスデフォグガー(タイマー付) / ファン一体フロントワイパー(拡張式ウォッシャー運動機構付/時間調整式) / リヤ開閉ワイパー&ウォッシャー 【操作性・計器盤・警告灯】チルト&テレメトリックステアリング / アルミボディ付スポーツペダル(アクセル・ブレーキ・クラッチ・フットレスト) / レッドLEDメーターメーター(イルミネーションコントロール、スイーパー動作付) / DCCD AUTOモードインジケータ / DCCD MANUALモードインジケータ / シフトアップインジケータ / REVインジケータ / ヒルスタートアシストインジケータ / VDCモードインジケータ / SI-DRIVEインジケータ / インサイトインジケータ / センターコメーター / 盗難警報装置(アラーム表示機能付)注4 / イモビライザー(盗難防止用エンジン始動ロックシステム)注4 / インフォメーションメーター(外気温計/瞬間・平均燃費計/デジタリメ時計) / パワーステアリング(運転モード/レバ操作 / 反転調整付) / アンサーバック機能付電液式リモコンドアロック(ヘッドランプ&オフデレイルームランプ連動、メイン&スベアキー) / イグニッションキー・照明&防犯用ウォーニングブザー / 集車中アロック&リヤゲートロック / 半ドア表示モニター / 燃料残量ウォーニングランプ / 運転席シートベルト未装着ウォーニングランプ&ブザー 【オーディオ】ルーフアンテナ / 2スピーカー(フロント2)注5 【シート】運転席シートリフター(レバ式) / 6.4分割可倒式リヤシート / 助手席シートバックポケット注6 【内装】フロント&リヤ大型ドアポケット(ペーパーホルダー付) / グローブボックス(LED照明、車検証ホルダー付) / センタートレイ(LED照明(STI専用))付 / フットライト / インパネアコセサリソケット(DC12V/120W) / スライドカバー付前席カップホルダー / オフデレイルームランプ / スポットマッピングランプ / パノセミラー(運転席・助手席) / カーゴルームランプ(スイッチ付) / アシストグリップ / STIエンブレム付サイドガーニッシュ / 大型リアーフスポイラー(LEDハイアウトレットランプ内蔵) / LEDリヤアウトレットランプ / カードリヤガーニッシュ / デュアル機能付リヤハンバー / UVカットガラス(フロント/フロントドア) 【安全装備】ブレーキアシスト / セイフティベール(ブレーキペダル・クラッチペダル) / プリテンショナー&可変ロッドリミッター付フロント3点式ELRシートベルト / ISO FIXチャイルドシート対応構造&テザーアンカー(リヤ左右席)注7 / フロントシートベルト・ショルダージャック&シート一体アンカー / リッドアジャスト機構 / クラッチスタータシステム

注1:インタークーラー・ウォーターズプレイを荷室下に設置するため、荷室ボードがインプレッサWRX STIよりも80mm高く なります。注2:RECARO製バケットタイプフロントシートとメーカー装着オプション。注3:リヤドアガラス&リヤクォーター&リヤゲートガラスで濃度が若干異なります。注4:国土交通省認可商品です。注5:リヤスピーカー取付用の配線はされています。注6:RECARO製バケットタイプフロントシート装着車は除く。注7:使用できるのはインプレッサ用として認可を受けたISO FIX純正SUBARU純正チャイルドシートのみです。■DCCDは富士重工業株式会社登録商標です。■アルカンターラは、Alcantara S.p.A.の登録商標です。※フロントシート背面および側面の一部、リヤシート座面下部・側面の一部に合成皮革を使用しています。

■メーカー装着オプション組み合わせ表

車種	18インチタイヤ仕様	17インチタイヤ仕様
オプションコード	91	92
RECARO製バケットタイプフロントシート(アルカンターラ/本革※)		93
17インチタイヤ&アルミホイール仕様		

■ボディカラー

WRブルーマイカ	ビューホワイト(spec C専用色)	サンライズイロエ(spec C専用色)
		(31,500円高消費税込)
		(18インチタイヤ仕様のみ)
		※2009年9月23日の受注生産となります。

スーパーシリアーメタリック [18インチタイヤ仕様のみ] / タブシリアーブラックパール [18インチタイヤ仕様のみ]

■写真のサンパレードはすべて合成です。■撮影用の小物は商品には含まれません。■走行中にはクロスされた場所で許可を得て撮影しています。■ドライバーのインプレッションは、プロドライバーがクロスしたテストコースでテストした際のコメントです。公道での走行にあたっては、交通法規を守り、安全運転を心がけてください。▲サーキット走行等の過激な走行による故障は、保証の対象外となる場合があります。▲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。

■「SUBARU お客様センター」 SUBARUコール 0120-052215 受付時間 9:00~17:00(平日)、土日祝は9:00~12:00、13:00~17:00 SUBARUお客様センターでは下記の内容を承っております。①ご意見/ご感想/ご案内(カタログ、販売店、転居お手続き 他) ②お問い合わせ/ご相談 ※平日の12:00~13:00及び土日祝は①のインフォメーションサービスのみとなります。

■SUBARU最新情報をインターネットで。 www.subaru.jp お見積りも簡単、お気軽にどうぞ。 環境にやさしいエコドライブで、安全運転を。 携帯電話からもアクセス。 http://m.subaru.jp/

富士重工業株式会社 東京都新宿区西新宿1-7-2丸ビル内(〒160-8316) スバル国内営業本部マーケティング推進部

PRINTED WITH SOY INK

©2009 Subaru Corporation

Specifications

車種	スバルCBA-GRB	
	WRX STI spec C	2.0 DOHC 16バルブデュアルAVCS ツインスクローターボ
	18インチタイヤ仕様	17インチタイヤ仕様

全長×全幅×全高(mm)	4415×1795×1475
室内長×室内幅×室内高(mm)	1985×1475×1200
ホイールベース(mm)	2625
トレッド(前/後)(mm)	1530/1540
最低地上高(mm)	155
車両重量(kg)	1450
乗車定員(名)	5
車両総重量(kg)	1725

最小回転半径(m)	5.5
燃料消費率(km/ℓ)	10.4
10・15モード燃費(国土交通省審査値)※	10.4
主要燃費向上対策	可変バルブタイミング

※10・15モード燃費は、スポーツ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おります。

ステアリング	ラック&ピニオン式
ギヤ比	13.0:1

駆動方式	ストラット式独立懸架/ダブルウィッシュボーン式独立懸架
制動装置	主ブレーキ形式 2系統油圧式(倍力装置付)
	ブレーキ(前/後) ベンチレートディスク/ベンチレートディスク
	駐車ブレーキ形式 機械式後2輪制動

エンジン	水平対向4気筒
型式・種類	EJ20
内径×行程(mm)	2.0ℓ DOHC 16バルブデュアルAVCS ツインスクローターボ
総排気量(cc)	92.0×75.0
圧縮比	1994
	8.0
最高出力[ネット][kW(PS)]/rpm*	227(308)/6400
最大トルク[ネット][N・m(kg・m)/rpm]*	422(43.0)/4400
燃料供給装置	E-G(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
燃料タンク容量(ℓ)	60
燃料種類	無鉛プレミアムガソリン 注

トランスミッション	6MT・前駆6速 後選1速
変速比(第1速~第6速)	3.636/2.375/1.761/1.346/1.062/0.842
変速比(後選)	3.545
減速比	3.900

*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」とはエンジンを車両に搭載した状態とは異なる条件のもので、同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「クロス」よりも15%程度低い値(自重含み)となります。(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。

18インチタイヤ仕様車	メーカー希望小売価格(消費税込) 3,685,500円	消費税抜き価格 3,510,000円
17インチタイヤ仕様車	メーカー希望小売価格(消費税込) 3,370,500円	消費税抜き価格 3,210,000円

■記載価格はメーカー希望小売価格に消費税が含まれた総額表示となっております。■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、登録等に別途費用等は別途必要となります。■登録等に別途費用については別途消費税が必要となります。

リサイクル料金表(リサイクル料金は2009年7月23日時点の金額です) ●自動車リサイクル法の施行(2005年1月1日)により、下表のリサイクル料金が別途必要となります。●リサイクル料金を預託済みの自動車、中古車、中古車として譲渡する場合には、車両価値額に加入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、リサイクル料金の返金を受けることができます。

車種	リサイクル預託金			合計
	シユレッターダスト料金	エアバッグ料金	フロントラン料金	
WRX STI spec C	7,430円	2,690円	2,010円	12,740円

※17インチタイヤ仕様の場合はフロントラン料金の2,010円は加算されません。

▲WRX STI spec Cはターボチャージャーのフリクション低減のため、軸受け部にボールベアリングを採用しております。このため、エンジンルームから走行時・停止時に擦れるような音が出る場合がありますが、ターボチャージャーが回転している音で故障ではありません。▲リヤ機械式LSDは低速フル回転で走行すると構造上、作動音が発生する場合がありますが、故障ではありません。▲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調子が発生する可能性があります。

▲17インチタイヤ仕様はエアコ取付不可です。

モータースポーツから日常走行まで、オールラウンドで愉しむ18インチタイヤ仕様。 900台限定* 受注期間 2009年12月27日迄

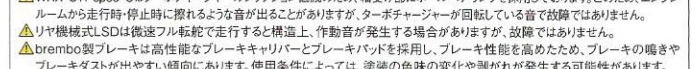
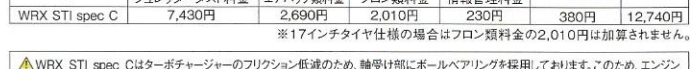


PHOTO:18インチタイヤ仕様 WRブルーマイカ

*1:富士重工業株式会社、国内向けに販売する限定台数となります。なお、12月27日迄受注分は生産対応いたしますが、それ以前に受注台数が900台に達した場合には、その時点で販売を終了させていただきます。12月27日以降、販売店に在庫がある場合には、当該在庫分についてのみ注文をお受けいたします。

エアクロスカなど徹底した軽量化を行い、競技用モデルに特化した17インチタイヤ仕様*2。

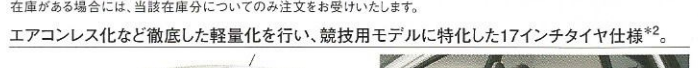
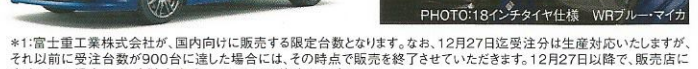


PHOTO:17インチタイヤ仕様 ビューホワイト

*2:900台限定(または12月27日迄の受注生産対応)の対象外となります。