FORESTER SPECIFICATIONS

車名・型式	スバル・5AA-SLG				スバル・3BA-SL5	
車　　種	Premium S:HEV	Premium S:HEV EX	X-BREAK S:HEV	X-BREAK S:HEV EX	SPORT	SPORT EX
	2.5L DOHC 直噴+2モーター[e-BOXER(ストロングハイブリッド)]				1.8L DOHC 直噴ターボ "DIT"	
	AWD(クラッチ開放制御)				AWD(常時全輪駆動)	
	リニアトロニック					

■寸法・重量・定員

全長×全幅×全高(mm)	4655×1830×1730				
室内長×室内幅×室内高(mm)*	1950×1540×1270 注1	1950×1540×1270	1950×1540×1270 注1	1950×1540×1270 注1	
ホイールベース(mm)	2670				
トレッド[前/後](mm)	1570/1575	1565/1570			
最低地上高(mm)*	220				
車両重量(kg)　注2	1750〈1780〉	1730〈1740〉	1740〈1770〉	1640〈1660〉	
乗車定員(名)	5				
車両総重量(kg)　注2	2025〈2055〉	2005〈2015〉	2015〈2045〉	1915〈1935〉	

■性能

最小回転半径(m)	5.4			
燃料消費率(km/L)(国土交通省審査値)◆ JC08モード	21.1	21.9		15.5(15.2) 注3
燃料消費率(km/L)(国土交通省審査値)◆ WLTCモード	18.4	18.8		13.6(13.5) 注3
市街地モード(WLTC-L)	15.3	15.4		10.0
郊外モード(WLTC-M)	20.0	20.5		14.3(14.2) 注3
高速道路モード(WLTC-H)	19.1	19.6		15.5(15.3) 注3
主要燃費向上対策	直噴エンジン/可変バルブタイミング機構/自動無段変速/アイドリングストップ装置/高圧噴射/電子制御式燃料噴射/充電制御/電動パワーステアリング			
	ハイブリッド自動車/ミラーサイクル			ガソリンリーンバーンエンジン/過給機/インタークーラー/4バルブ&センターノズル化

■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	13.0:1	
サスペンション[前輪/後輪]*	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	
主ブレーキ形式	油圧・回生ブレーキ協調式	2系統油圧式(倍力装置付)
ブレーキ[前/後]	ベンチレーテッドディスク/ベンチレーテッドディスク	
駐車ブレーキ形式(後2輪制動)	電気式	

■エンジン

	FB25	CB18
型式・種類	水平対向4気筒	
	2.5L DOHC 16バルブ AVCS 直噴	1.8L DOHC 16バルブ デュアルAVCS 直噴ターボ "DIT"
内径×行程(mm)	94.0×90.0	80.6×88.0
総排気量(cc)	2498	1795
圧縮比*	11.9	10.4
最高出力[ネット] [kW(PS)/rpm]	118(160)/5600	130(177)/5200-5600
最大トルク[ネット] [N・m(kgf・m)/rpm]	209(21.3)/4000-4400	300(30.6)/1600-3600
燃料供給装置	筒内直接燃料噴射装置	
燃料タンク容量(L)	63	
燃料種類	無鉛レギュラーガソリン	

■駆動用モーター[e-BOXER(ストロングハイブリッド)]

型式・種類	MC2・交流同期電動機	−
最高出力[kW(PS)]	88(119.6)	−
最大トルク[N・m(kgf・m)]	270(27.5)	−

■駆動用バッテリー[e-BOXER(ストロングハイブリッド)]

種類	リチウムイオン電池	−
容量[Ah(2h)]	4.3 注4	−

SUBARU

(2025.04)

■トランスミッション

変速機形式	リニアトロニック(マニュアルモード付)前進無段 後退1速	
変速比(第1速～第8速)	−	4.065～0.502 [マニュアルモード時 1速4.065 / 2速2.600 / 3速1.827 / 4速1.377 / 5速1.061 / 6速0.836 / 7速0.667 / 8速0.559] 注5
変速比(後退)	−	4.378
減速比	3.700	3.900

*社内測定値および社内型式名(方式名)

【クラッチ開放制御】トランスアクスルのAWD機構(電子制御カップリング)に、後輪への駆動力を切り離す制御を採用しました。AWD走行を必要としないと車両が判断したときは電子制御クラッチの応答性の良さを活かして、クラッチを瞬時に自動開放することで後輪へのトルク伝達をカットします。これにより、後輪への駆動力伝達損失と電子制御クラッチの消費電力を低減し、走行性能をそのままに燃費性能の向上を実現しています。また路面状況の変化によっては瞬時に後輪にもトルクを配分して走行安定性を高めます。なお、X-MODE作動時やSI-DRIVEのSモード選択時は開放制御は実施しません。

注1:大型サンルーフ装着車は室内高が−15mmとなります。

注2:〈 〉内はメーカー装着オプションを組み合わせて装着した場合の車両重量/車両総重量の最大値です。各オプション組み合わせ装着の車両重量/車両総重量は販売店にお問い合わせください。

注3:( )内はメーカー装着オプションの大型サンルーフを装着した場合の数値です。

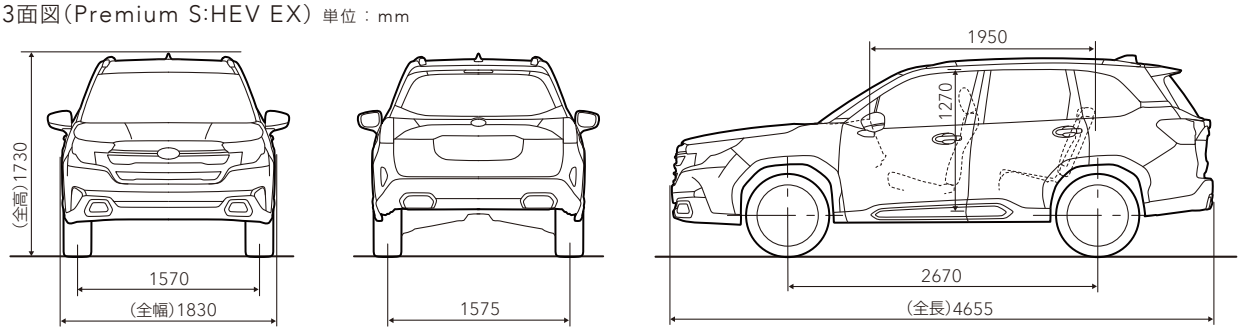
注4:SAE J2288における公称容量は4.5Ah(1C、CC放電、2.7Vカット)。

注5:マニュアルモード時の各変速ポジションにおける代表的な変速比です。

◆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、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ってきます。 ◆WLTCモードは、市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モードです。市街地モードは信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定し、郊外モードは信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定、高速道路モードは高速道路等での走行を想定しています。

◆燃料消費率はインテリジェント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」とはエンジンを車両に搭載した状態と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。

■DIT=Direct Injection Turbo ■リニアトロニック=フル電子制御自動無段変速機 ■FORESTER、X-BREAK、BOXER、e-BOXER、エックスモード＼XMODE、DIT、SUBARU GLOBAL PLATFORM、EyeSight、アイサイトロゴマーク、アイサイトXロゴマーク、TouringAssist、SUBARU STARLINK、Lineartronic、SI-DRIVE、Welcome Lighting、アクセスキー、Active Torque Vectoring、AVCS、スバ学は株式会社SUBARUの登録商標です。
■「みちびき」は準天頂衛星システムサービス株式会社の登録商標です。 ■製造事業者 株式会社SUBARU

3面図(Premium S:HEV EX) 単位：mm