



LEGACY
S401

STi version



STIにしかできないこと。400台だからできること。

STIは、F1と並ぶモータースポーツの最高峰のひとつ、WRC(世界ラリー選手権)に、
1990年より本格参戦してきた。1993年にWRCニュージーランドラリーで初の総合優勝を果たして以来、
1995年から97年にかけては3年連続WRCマニファクチャラーズチャンピオンを、
そして2001年にはドライバーズチャンピオンを獲得。STIは、モータースポーツの頂点を極めることで、
そこから蓄積された走りのノウハウを、インプレッサWRX STIバージョンやSTIスポーツパーツとして、
走りを楽しむ人、モータースポーツを楽しむ人にお届けし続けてきた。
そしていま、私たちは、レガシィS401 STIバージョンというクルマを送り出す。
このクルマは、走ることへの情熱を抱き続ける大人の感性に響く、これまでにない「走り」の提案である。
走りへのこだわりをすべてに徹底して貫いたそのクルマづくりは、STIにしかできないと確信している。

S401は、わずか400台の限定生産である。だからこそ、
スペックだけでは語れない走りの感動を知る人、心から走りを楽しむ人の手にこそ委ねたいと思う。
これは、まさに私たちの魂を込めたレガシィである。

スバルテクニカインターナショナル株式会社
代表取締役社長 桂田 勝

桂田 勝









絶対的なパフォーマンスの向上だけがS401の目的ではない。
あらゆる操作、あらゆるシーンで、感動できる走りがある。
それがこのクルマの最大の美点である。

■STIが目指した走り:「STIにしかできない、レガシィでなければならない走りをつくらう」
S401のプロジェクトはこの言葉から始まった。まずベースとなるレガシィB4は、水平対向4気筒に2ステージツインターボを搭載し、スポーティな運動性能を持つRSKを選択した。そしてRSKに対し、例えて言えば、サーキットランを存分に楽しめる、より高いポテンシャルを与えたいと思った。しかし、単にスポーツ性を高めるだけならレガシィである必要はない。レガシィオーナーの多くは、何台ものクルマを乗り継いでなお走ることが好きな人、走りの善し悪しを味わいの領域まできちんと評価できる人、そしてドライビングを趣味として日常的に楽しもうとしている人である。その中でも、S401を選択するのは、すべてにおいて飛び切り辛口な審美眼を持つ、本当に限られた方だろう。したがって、S401の走りは、レガシィらしいグランドツーリングというコンセプト上にありながら、4WDスポーツの走りの世界をさらに拡大するエキサイティングな運動性能を有し、そのうえ大人の感性を満たすプレミアムな味わいを求めた。そして、乗り込んだだけで、走り始めた瞬間から、STIならではのこだわりを肌で感じるクルマにしよう…S401の走りのコンセプトは徐々に具体的になっていった。そして、このこだわりを徹底して貫くために、多くのメカニズムを専用設計とし、量産モデルでは困難な手作業すら

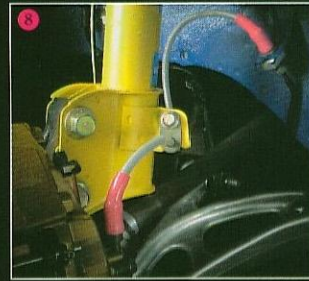
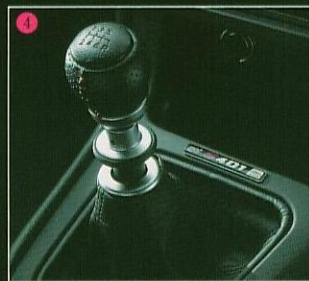
いとわなかった。そのため、わずか400台のみの限定生産となったが、スペックに表れないS401の価値が解かるドライバーには、この上ない喜びをお届けできると確信している。
■ハンドクラフトチューンのエンジン:STIでなければならないこと、そのひとつがこのエンジンである。「400台限定」を示すシリアルナンバーを、エンジンに1台1台刻んだ理由もここにある(写真①)。S401のエンジンに求めたことは、まず高回転における力強い伸び感である。回転バランスに優れた水平対向エンジンは、本来、極めてスムーズな特性を持っている。この水平対向エンジンならではのスムーズさにいちだんと磨きを掛け、低回転域から高回転域に至るまで爽快な回転の上昇感とともに、どこまでもパワーが高まっていく、そんなイメージである。そのためにはまず、吸排気系のチューンである。インタークーラー冷却用の空気を導くフロントフードのエアインテークはそのサイズを拡大し、エンジン吸入空気の冷却効果を向上。排気系には専用スポーツキャタライザーを採用することで、排気ガスの抜けを高めた。同時にエンジンを制御するECUも、専用のスポーツECUを採用した。この結果、最高出力は216kW(293PS)へと高まり高回転域におけるさらなるパワーを手に入れたのはもちろんのこと、最大トルクを4400～5600rpm間でフラットに発生させることで、優れたドライバビリティを両立した。

だが、S401のエンジンには、最高出力の数値以上に重要なチューニングがある。それは、ピストン、コンロッド、クランクシャフトという主要回転部分のいわゆるバランス取りという手法である。このチューニングは、ひとつひとつのパーツの重量を念入りに計測した上(写真②)、手作業によって手間と時間をかけ、わずかな誤差を補正しながらバランスを整えていく(写真③)。まさに、職人の手によって1台1台に「魂を吹き込む」のである。それによって得られる爽快なレスポンス、スムーズ極まる吹け上がりは、アクセルを踏むたびに、あらゆるシチュエーションでドライバーの感性を震わせることだろう。このエキサイティングな走りの味、快感と呼べるほどのドライブフィーリング。そこに、S401の真骨頂があると言っても過言ではない。
■6速MTでなくてはならない理由:このエンジンのポテンシャルを最大限に発揮するために、トランスミッションにはインプレッサWRX STiと同じスバルの自社製クロスレシオ6速MTを採用した(写真④)。各段のギヤ比が接近しているクロスレシオなら、このエンジンの最も「おいしい回転域」を駆使したドライビングが堪能できるからだ。さらに、この6速MTにはもうひとつ、シフトフィーリングの素晴らしいという大きな魅力がある。短いストロークでカチッと収まるその感触は剛性感にあふれ、「マニュアル」を操ることの愉しさ、気持ちよさを実感させてくれるはずである。

■フロントシュアトラックLSDの採用:当然ながら、S401はスバル独自のフルタイム4WDを採用しており、路面状況にかかわらず優れたスタビリティを誇る。S401では、この4WDのスタビリティをさらに強化するとともに、コーナーをハードに攻める走りのために、フロントシュアトラックLSDを採用した。4WDスポーツスポーツと言えるほどの走りは、サーキットでも十分に通用するポテンシャルを発揮する。
■足回りのこだわり:S401の足回りは限定車では普通は採用しない手法で開発を行う必要があった。それは、わずか400台のために多くのパーツを専用開発したこと、ボディの剛性アップにまで手を入れたこと、そしてそのためにサーキットでの膨大な走行テストを行ったことで、ここにもSTIのこだわりの真髄がある。足回りのセッティングの基本となったのは、ギヤ比を16.5:1から15.0:1に変更したステアリングギヤレシオである。これは単にギヤ比を変更しただけでなく、パワーアシストの油圧特性見直しやステアリング系全体の剛性アップも図っている。なぜこのステアリングギヤレシオがセッティングの基本なのか。それは、S401がより軽快感にあふれ、ドライバーのステアリング操作に対し、わずかな遅れもなくボディが追従する極めてリニアな走りを狙ったからである。このクイックなステアリングギヤレシオの特性に合わせて、ビルシュタイン製ダンパーは、10mmローダウン

となる強化コイルスプリングを組み合わせた。タイヤは、STIがWRCでも採用しているピレリを選択。市販品にはない215/40ZR18サイズのP ZERO NEROを新たに開発した。トータルバランスを重視するピレリの美点を活かしながら、限界時の穏やかな挙動やドライ路面でのカッチリとした剛性感を追求している。BBS製鍛造アルミホイールは、剛性の高さとしががしががとした魅力で、これもタイヤサイズに合わせて開発した。リヤサスリンクに採用したピロボールブッシュ(写真⑤)はフリクションの低減と、サスの追従性向上に大きく貢献する。これに専用設計のフロント&リヤスタビライザーを組み合わせて走行テストを繰り返し行う中で、それぞれの特性をバランスよく調教し、走りを入念に仕上げていった。これら足回りの総合的なチューニングの成果は絶大で、走り始めた瞬間から「違う!」と体感することができる。低速では多少固めだが、嫌な突き上げ感のないカドの取れた乗り心地、ステアリングを切れば間髪をいれずスッと鼻先が向きを変える軽快かつ正確なハンドリング、そして高速ではゴツゴツせず抜群のスタビリティ…まるで贅肉を削ぎ落としたアスリートの走りを思わせる、かつてない走り、STIにしかできない走りを生み出せたと考えている。
■ボディ剛性強化という隠し味:この走りを可能にした秘密がもうひとつある。それはボディの剛性向上である。フロントフードを開

ければアルミ製ストラットタワーバー(写真⑥)が加わったのは誰の目に明らかだが、実は、S401はフロントのクロスメンバー取り付け部の剛性を格段に高めている。これもまた、400台限定だからこそできた強化策である。さらにトランスミッションのボディへの取り付け部位やエンジンマウント、各ブッシュ類の剛性アップなども図った。足回りを強化する際には、スプリングとダンパーをともに強化するのが一般的な手法だが、これだけだと乗り心地を損なう結果に陥りやすい。その点、S401ではボディ剛性アップを前提とした総合的なチューニングを行っているため、ダンパーの減衰力まで高める必要がなく、かなり固めた足回りにもかかわらず固すぎる印象のない、引き締まった乗り心地を実現したのである。
■ブレンボ製ブレーキの必然:速さで感動はできても、ブレーキングで感動できるクルマは多くない。S401はブレーキのクオリティにも徹底してこだわった。大型ローターを採用したディスクブレーキは、インプレッサWRXでも実績のあるブレンボ製キャリパーを採用した(写真⑦)。このクラスでは別格の制動力もさることながら、ハードに走った時の耐フェード性の高さ、つまり熱による制動力のタレの少なさはブレンボならではの強み。加えてブレーキホースにはステンレスメッシュ(写真⑧)を採用し、踏み込み時の剛性感をさらに向上。ダイレクトかつリニアなブレーキフィールを堪能できる。



400人の人に解ってもらえれば、それでいい。

しかし、その400人の人達には最高の感動を味わっていただきたい。

その人達はドライビングを何よりも愛しているはずだから。

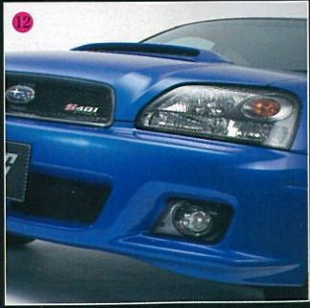
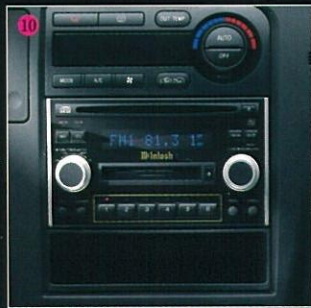
■**集中力をデザインする**:レガシらしいグランドツーリングの走りの延長線上にあって、サーキットランまで視野に入れたよりハイパフォーマンスな走り…このコンセプトをコックピットで表現する。これがS401のデザイナーに与えられたテーマであった。そこで出された回答は極めて明快なものだった。キーワードは「集中力」。コックピットにおけるすべての要素を、ドライバーがより運転に集中できるよう「チューンナップ」するのである。内装色はルーフ回りも含む全体をブラック基調のモノトーンにまとめることに決めた。さらに、ドライビング中の確認に重要なアイテムに対してのみ、ポイント的にレッドを使うことにした。車外の明暗にかかわらずハイコントラストな表示で的確な視認性が得られるブラックフェイスメーターは、メーターリングの照明色をゴールドからレッドへ変えた。スピードメーターとタコメーターは、それぞれ240km/h、10,000rpmまでスケールを刻んだ。気持ちよく吹け上がるエンジンの性能を、視覚的にも愉しむことで、ドライバーはS401のハイパフォーマンスをよりリアルに実感できるだろう。ペダル類はフットレストまで含め、すべて滑り止め加工を施したアルミ製である(写真⑨)。ステアリングやシフトノブなどはSTIのシンボルカラーであるチェリーレッドのステッチを持つ本草巻き。シートは本草とエクセースのコンビネーションである。あえて、すべてを本草にせず、中央部分にスエード

調の質感を持つエクセースを使用したのは、ドライビング時に体をしっかりサポートさせるためである。バックレスト部の「STi」の刺繍は、ブラック地にブラックの糸でさりげなく縫い込んだ。さらに、インパネやパワーウィンドウスイッチパネルなど、手を触れやすい部位には、しっとりとした肌触りを持つ艶消しブラックのソフトフィール塗装を施し、精悍さの中にハイクオリティな質感を醸し出している。

■**プレミアム性の意味**:S401は、クルマを見る目を持つ「通」のクルマである。そんな方にとって、走りの際だたせるだけでは恐らく満足していただけないだろう。そのため、オーディオシステムには「LEGACYマッキントッシュ・サウンドシステム」を標準装備とした(写真⑩)。室内空間に合わせて専用の音場チューニングを施したMcIntosh社のMD/CDプレーヤーとAM/FMチューナー、さらに計11個のスピーカーを外部別体の150Wパワーアンプでドライブする最高級のオーディオである。その澄んだ音質とパワーは、S401に込めたこだわりに十分に値するものと考えている。ドライビングシートはバックレストまで無段階に調節可能な8ウェイパワーシートを採用している。また、標準装備となるフロアマットも厚手できめ細かい起毛をもつ品を選択。コンソールの内側にもソフトな手触りの植毛仕上げをするなど、細部の質感、手触りのよさに配慮した。最後にもうひとつ、車載工具

にはSWRT*がWRCでも使用しているSnap-Onブランドのツールを採用した(写真⑪)。たかが工具ではあるが、S401のオーナーならば、なぜSnap-Onを標準装備としたかを察していただけたらと思っている。*SWRT=スバルワールドラリーチーム

■**「強さ」のフォルム**:スタイリングにおいて考えたのは、いちだんと「強さ」を増した走りにふさわしい、より「強いカタチ」を与えることであった。しかし、大袈裟なエアロパーツを装着することは、このクルマには似つかわしくない。レガシB4のスタイリングコンセプトは継承しながら、フォルム全体から「強さ」を醸し出し、しかも均整のとれたプロポーションを…こうした発想を元に、さまざまなデザイン候補から吟味を重ねた。主だった変更点はフロントバンパー、フロントグリル、インタークーラーエアインテーク、サイドスカート、そしてSTiロゴ入りのテールエンドパイプというところだが、よりダイナミックな印象を与えるフロントマスク(写真⑫)からサイドに向けてのフォルムの連続性を重視したデザインとしている。18インチ化したBBS製鍛造アルミホイールと、そのスポーク間から覗く大径ブレーキローターは、このクルマがただ者ではないことをさりげなく主張することだろう。なお、ボディカラーには、WRCワークスとしてのSTiの誇りを示すWRブルー・マイカを始め3色を用意。デザインを引き締める濃色ガラス、ダークグレーのヘッドライトベゼルも採用している。



Equipment

レガシィS401 STiバージョン (★はベースのレガシィB4 RSKに対するレガシィS401 STiバージョン専用装備)

■性能向上装備

- ★専用スポーツECU
- ★専用大型インタークーラーエアインテーク
- ★専用シリコンゴム製エアダクトホース(プライマリー&セカンダリー)
- ★低背圧専用スポーツキャタライザー
- ★専用クロスレシオ6速マニュアルトランスミッション
- ★フロントシュアトラック[®]式LSD(リミット・スリップ・デフ)
- ★専用強化コイルスプリング
- ★専用フロント&リヤスタビライザー
- ★ピロボールプッシュリヤサスリンク
- ★強化エンジンマウント
- ★フロントサブフレーム取り付け部強化
- ★ブレーキ製専用17インチ対向フロント4ポット・リヤ2ポットブレーキキャリパー
- ★専用ステンレスメッシュブレーキホース
- ★BBS製専用鍛造アルミホイール(18インチ×7.5J)
- ★ベリレ製専用P ZERO NEROタイヤ(215/40 ZR18)
- ★クイックステアリングギヤレシオ(15.0:1)
- ★アルミ製フロントストラットタワーバー

■4WDシステム

- ビスカスLSD付センターデフ方式4WD

■メカニズム・足まわり

- ビルシュタイン製ダンパー(フロントは倒立式) ●アルミ鍛造製フロントロアアーム ●クロスハフォーマンスロッド(フロント) ●フロント&リヤ・ベンチレーテッドディスクブレーキ ●リヤ・ビスカスLSD(リミット・スリップ・デフ) ●電子制御可変マフラー(STiロゴ入りテールパイプカッター付) ●ストラット式フロントサスペンション ●マルチリンク式リヤサスペンション ●サイドハフオーマンスアーム(リヤ)

■視界

- HID[高輝度放電式]ロービームランプ(光軸調整スイッチ付) ●4灯ヘッドライト(コーナリングランプ付) ●フロントバンパー埋込みプロジェクターフォグランプ ●電動格納式リモコンドアミラー(カラード&ヒーター付) ●モジュールタイプフロントワイパー(ウォッシャー連動間けつ時間調整式) ●リヤワイパー&ウォッシャー ●リヤウインドウデフォグガー(タイマー付)

■操作性・計器盤・警告灯

- ★MOMO製専用本革巻ステアリングホイール(STiチェリレーレッドステッチ付・STiロゴ入りセンターキャップ付)
- ★本革巻シフトノブ&ハンドブレーキレバー(STiチェリレーレッドステッチ付)
- ★専用S401シリアルナンバープレート
- ★専用アルミスポートペダル(アクセル・ブレーキ・クラッチ&フットレスト)
- ★STiロゴ入り240km/h・10,000rpm表示ブラックフェイスメーター(赤色メーターリング)
- 暗証コード式キーレスエントリー ●パワーウインドウ運転席オフデイレイタイマー(挟み込み防止機構付) ●パワーウインドウ ●パワーステアリング ●アンサーバック機能付電液式リモコンドアロック(ハザードランプ&オフデイレイルームランプ連動) ●チルトステアリング ●集中ドアロック ●イグニッションキー照明(オフデイレイ付) ●イグニッションキー連動ライトオフ ●オフデイレイルームランプ ●フルオートエアコン(花粉フィルター付) ●後席暖房 ●半ドア図形表示モニター ●燃料残量ウォーニング ●運転席シートベルト未装着ウォーニングランプ ●イグニッションキー抜き忘れウォーニングブザー ●ツイントリップメーター ●デジタル時計(メーター内蔵)

■オーディオ

- ★LEGACYマッキントッシュ・サウンドシステム
- ガラスアンテナ(FMダイバシティ)

■シート

- ★STiロゴ入り専用シート表皮(本草&エクセース[®])&専用ドアトリム(エクセース[®])
- ★運転席ウエィバウシート(パワースライド&リクライニング・チルト・リフター)
- フロントスポーティバケットシート ●着脱式リヤシートピロー(3名分) ●シートバックポケット(運転席&助手席) ●リヤシート・センターアームレスト

■内装

- ★専用ソフトフィール塗装クラスター&センターパネル
- ★専用フロアマット(STiロゴプレート付)
- ★Snap-On製専用ツールキット(STiロゴ入り)
- デナイトインナーミラー ●ドラステップランプ ●スポットマップランプ ●カップホルダー(前席&後席) ●グローブボックス(照明・車検証ホルダー付) ●コイントレイ ●助手席パニティミラー ●アームレストスルー ●アシストグリップ(助手席+後席左右) ●ドアポケット ●前後席灰皿(前席照明付) ●カードホルダー ●後席右コートフック ●サブトランク ●トランクルームランプ ●トランクルームフルトリム ●スベアタイヤトレイ ●テンポラリースベアタイヤ

■外装

- ★専用フロントバンパー
- ★専用フロントグリル
- ★サイドスカート
- ★専用エンジンカバー(オリジナル塗装色、シリアルナンバー入り)
- ★専用S401エンブレム(フロント&リヤ)
- ★濃色ガラス(リヤドア・6ライトウインドウ・リヤガラス)注1
- ★専用ヘッドランプベゼル(ダークグレー)
- ★ホワイトレンズ・サイドターンランプ
- アルミ製フロントフード ●フロントドア&リヤドアUVカットガラス ●フロントウインドウトップシェード ●フロントアンダーカバー ●カラードサイドプロテクター

■安全装備

- 4センサー4チャンネルABS[アンチロック・ブレーキ・システム] ●デュアルSRSエアバッグ
- SRSサイドエアバッグ ●プリテンショナー&ロードリミッター付フロント3点式ELRシートベルト(運転席はバックルプリテンショナー付) ●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) ●ISO FIXチャイルドシート対応構造(リヤ左右席)注2 ●フロントシートベルト・ショルダージャスター&シート一体アンカー&電気式テンションリデューサー ●ハイマウントストップランプ ●クラッチスタートシステム ●フロントバンパービーム ●サイドエアビーム ●ステアリングサポートビーム ●リヤドアチャイルドブローフ

※シュアトラック[®](SURETRAC[®])は英国AUTOMOTIVE PRODUCTS社の登録商標です。
※エクセース[®]は東レ株式会社の登録商標です。
注1:濃色ガラスはUVカット機能もあります。なお箇所により若干濃度が異なります。注2:使用できるのはレガシィ用として認可を受けたISO FIX対応スバル純正チャイルドシートのみとなります。

Specifications

■車名・型式:スバル・GH-BES

■寸法・重量

- 全長×全幅×全高(mm):4615×1695×1400※参考値
- 室内長×室内幅×室内高(mm):1965×1420×1155
- ホイールベース(mm):2650 トレッド[前/後](mm):1465/1465
- 最低地上高(mm):145※参考値
- 車両重量(kg):1520※参考値 乗車定員(名):5 車両総重量(kg):1795※参考値

■性能

- 最小回転半径(m):5.6

■ステアリング

- 歯車形式:ラック&ピニオン ギヤ比:15.0:1

■懸架装置

- 前輪:ストラット式独立懸架
- 後輪:マルチリンク式独立懸架

■制動装置

- 主ブレーキ形式:2系統油圧式(倍力装置付)
- 前ブレーキ:ベンチレーテッドディスク 後ブレーキ:ベンチレーテッドディスク
- 駐車ブレーキ:機械式後2輪制動

■エンジン主要諸元

- 型式:EJ20
- 種類:水平対向4気筒 2.0L DOHC 16バルブ 2ステージツインターボ
- 内径×行程(mm):92.0×75.0
- 総排気量(cc):1994 圧縮比:9.0
- 燃料供給装置:EGI(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)
- 燃料種類:無鉛プレミアムガソリン 注
- 燃料タンク容量(L):64

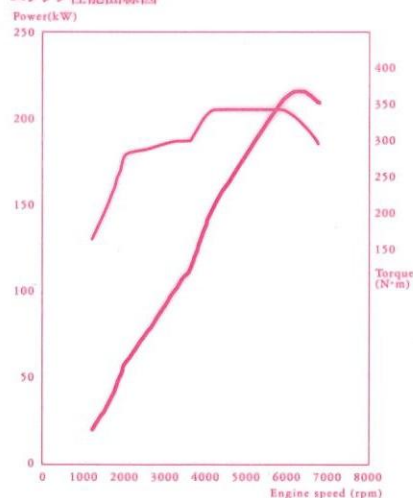
■エンジン性能

- 最高出力[ネット]:216kW(293PS)/6400rpm
- 最大トルク[ネット]:343N・m(35.0kg・m)/4400~5600rpm

■変速機

- 変速機形式:6速マニュアルトランスミッション 前進6速 後退1速
- 変速比:第1速 3.636 第2速 2.375 第3速 1.761 第4速 1.346
- 第5速 1.062 第6速 0.842 後退 3.545 減速比 3.900

エンジン性能曲線図



※乗用車のため、持ち込み登録となります。登録の際は車両の実測値が適用されますので、カタログ記載の寸法と異なる場合があります。■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うこともできますが、エンジン性能は低下します。■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、ネット値とグロス値があります。「グロス」とはエンジン単体で測定したものであり、「ネット」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。 ■車両本体製造事業者:富士重工業株式会社 ●乗用車事業者:スバルテクニカインターナショナル株式会社 ●納車時にお渡しする「レガシィS401 STiバージョン取扱説明書」及び「レガシィB4取扱説明書」を必ずお読みいただき、正しくお取り扱いください。 ●ご購入後の改造は絶対に行わないでください。 ●保証期間について:STiの乗用車部分について保証修理を受けられる期間は、車両がお客さまに引き渡された日から1年間となります。ただし、その期間内でも走行距離が20,000kmまでとなります。その他の部品については、車両がお客さまに引き渡された日から3年間またはその期間内でも走行距離が60,000kmまでとなります。(特別保証は対象外となります。) ■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。



Body Color



グレーオパール

WRブルー・マイカ

ブラックパーズ・マイカ

www.subaru-sti.co.jp/s401