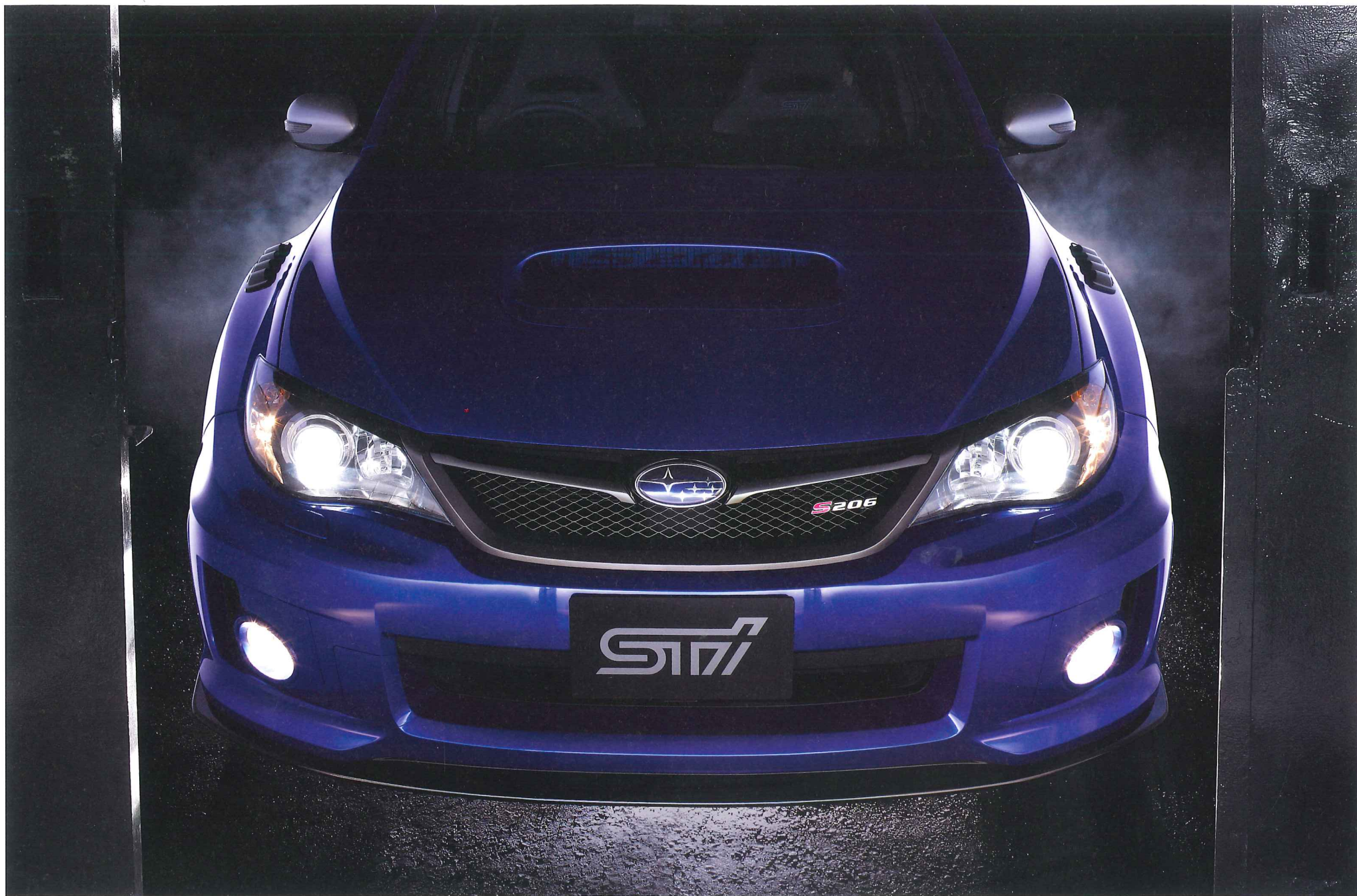
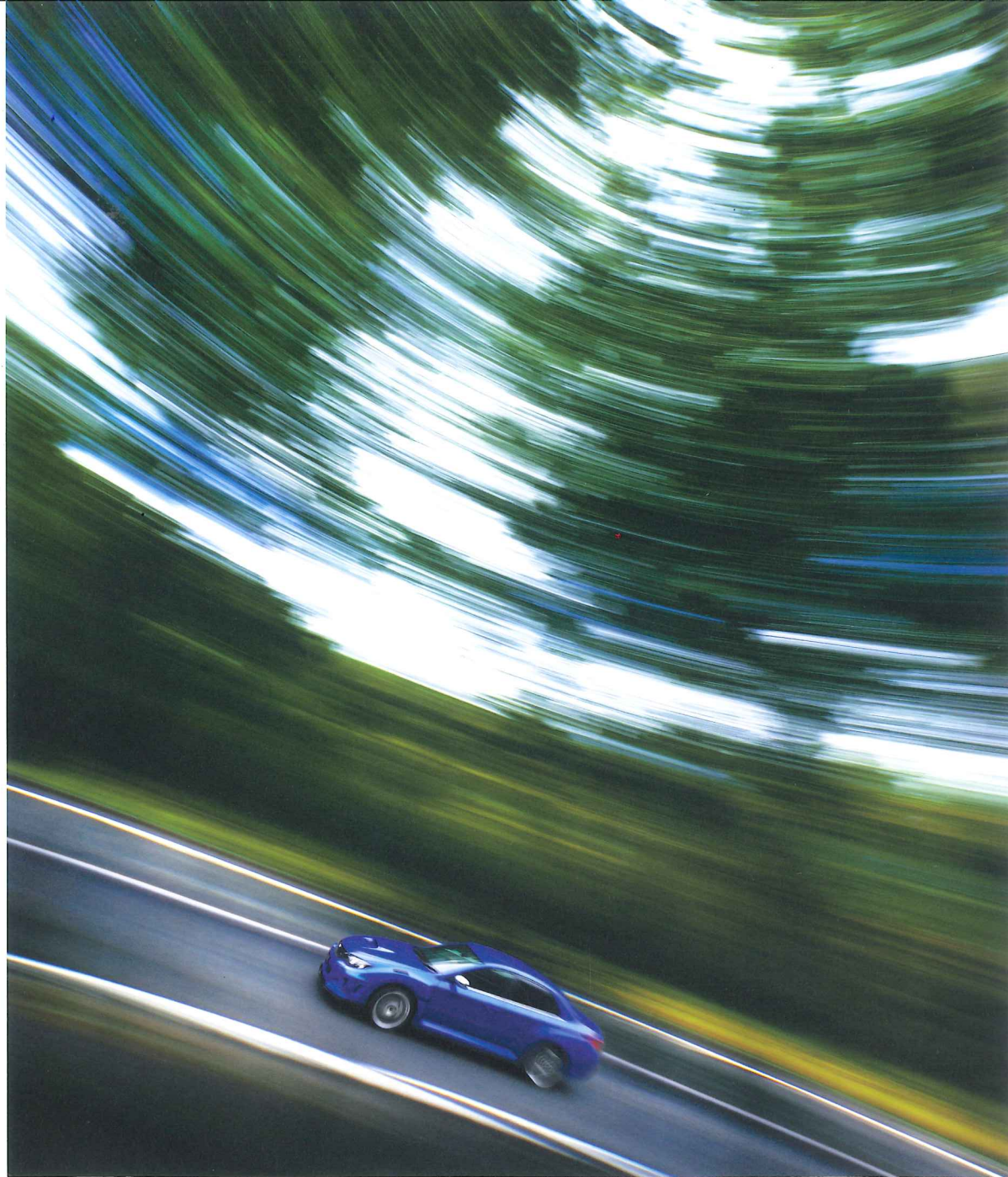


STI Performance

S206





ドライブから、アートへ。

人はなぜ、走ることに惹かれるのか。

人は、クルマに乗ることで何を感じるのか。

私たちは、つねに「走りとは何か」を問い続けてきた。

ステアリングを握る誰もが、自分の走りをイメージし、

それを自由に路面へと描き出せる。

そのとき、ドライビングはアートへと進化する。



意思に直結したレスポンス

エンジンはよく「心臓」に喩えられるが、役割として近いのは「中枢神経」ではないだろうか。なぜなら、あらゆる操作の中でもドライバーの意思を最も如実に表すのが「アクセルを踏む」という行為だからである。ドライバーは、加速しても大丈夫と思えばペダルを踏み、危ないと思えばペダルを離す。ワインディングであっても日常の道であっても、ドライバーは細かな速度調整を自然と行うものである。だからこそ、エンジン性能が突出するのではなく、運転という行為の中で思うままに加減速を操れるエンジンこそ気持ち良さを感じるし、また安全であると言える。

S206では、専用のボールベアリングターボを採用し、低背圧マフラーを装着。アクセルペダルの操作に対して忠実に反応する優れたレスポンスを得るとともに、低・中速域のトルクの厚みを増すことでコントロール性を高めている。さらに、S206にふさわしい贅沢なフィーリングを実現すべく、クランクシャフト、ピストン、コンロッドの重量を厳密に選定。わずかな重量差にまでこだわることで、水平対向エンジンならではのスムーズな回転フィールをさらに高めている。



S206専用バランスドエンジン



S206ロゴ入り大型インタークーラー

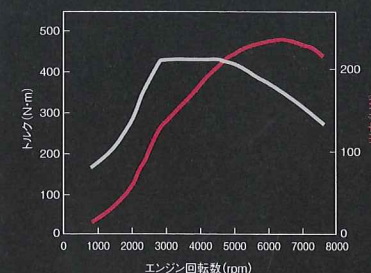


S206専用ボールベアリングターボ



S206専用低背圧スポーツマフラー(φ100デュアル×2)

■エンジン性能曲線図



EJ20 2.0L DOHC 16バルブ デュアルAVCSツインスクロールターボ
 最高出力[ネット]:235kW(320PS)/6400rpm
 最大トルク[ネット]:431N・m(44kg-m)/3200-4400rpm

PHOTO: (表・裏) S206 WRブルー・マイカ STI製サイドアンダースポイラーはディーラー装着オプション
 注: ピストンのSTIロゴはエンジン組付時の識別用マーキングです。恒久的に残るものではありません。



コーナリング・デビル

ニュルブルクリンク24時間レースにおける勝利の大きな要因。それは、STIが磨き続けたコーナリング性能にある。いかなるときでも4輪をしっかりと使い、シャープでありながら、まるでストレートを走っているときと変わらないような安定感を持たせること。それこそがドライバーの心に余裕を生み、安心してアクセルを踏める状況を作り出すことができる。

ニュルブルクリンクという難コースをひらりひらりと舞い、下りのコーナーや濡れた路面では、500PSクラスのクルマすら追い詰める。ライバルたちからは、私たちのレースカーは魔の森に現れた“コーナリング・デビル”に映ったかも知れない。

そうした優れたボディバランスを可能にするのが、フレキシブルタワーバーに代表されるSTIのボディチューニングである。ブッシュ類など細かい部分こそ違うものの、このS206とレースカーはまったく同じ考え方で造られている。鍛え抜かれたレーシングドライバーであっても、人間である限り基本は普通のドライバーと変わらない。いついかなるときでもストレスを感じることなく、気持ちよくクルマを操れること。そのためのノウハウが、S206には注ぎ込まれている。



STI製フレキシブルタワーバー フロント



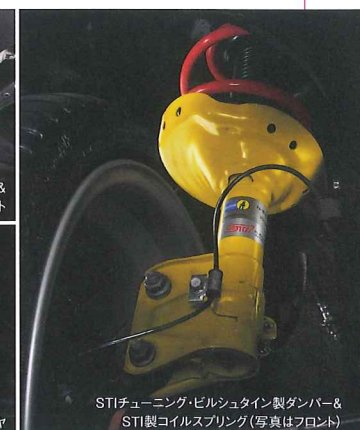
STI製フレキシブルロースティフナー&
STI製サポートフロント



STI製ピロボールブッシュ・リヤサスリンク



STI製フレキシブルサポートリヤ



STIチューニング・ビルシュタイン製ダンパー&
STI製コイルスプリング (写真はフロント)

PHOTO: (表・裏) S206 WRブルー・マイカ STI製サイドアンダースポイラーはディーラー装着オプション



世界に挑むことで、真実を知る。

私たちが目指すもの。それは、世界一気持ちいい走りを造ることである。幾千、幾万のパーツから構成されるクルマという奥深い世界を、私たちはまだ完全に理解しているとは言えない。「ボディやサスのすべてを硬くすることで、走りは良くなる」「走りの良さと乗り心地はトレードオフである」「細かなコントロール性を犠牲にしても、限界性能を高めることがスポーツカーのあり方である」。そうした従来のセオリーを超えたところに、真実があるのではないか？ 私たちはそう考えている。

だからこそ、私たちはつねに進化を目指し、実際に走り込んで探求を続ける。モータースポーツという極限への挑戦も、その探求の一つに他ならない。Sシリーズは、そうして培った私たちの技術のすべてを注ぎ込んだモデルである。STIのお家芸とも言えるボディチューニングはもちろん、空力パーツ、エンジン、ブレーキ、すべてに最高と考えるものを投入し、最高のドライビングエクスペリエンスを届けることを目指した。その想いの象徴とも言えるのが、19インチアルミホイールと245/35ZR19タイヤである。大径ホイールと超扁平タイヤであっても、乗り心地を犠牲にせず、しなやかで味わい深い走りは造れる。それは、私たちが探求を続けることで到達した真実なのである。



S206専用大型フロントアンダースポイラー



STI製ランスポイラー



S206専用フロントフェンダーアウトレットグリル



S206専用BBS製19インチX8 1/2J 鍛造アルミホイール(シルバー)& 245/35ZR19(93Y)タイヤ(ミシュラン・パイロットスーパースポーツ)



brembo製フロント6ポットブレーキキャリパー& 18インチ2ピースタイプ・ドリルドディスクローター



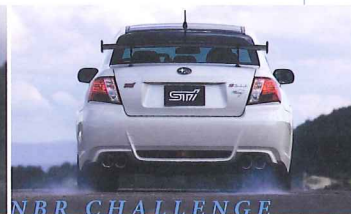
brembo製リヤ4ポットブレーキキャリパー& 18インチドリルドディスクローター

PHOTO: (表・裏) S206 WRブルー・マイカ STI製サイドアンダースポイラーはディーラー装着オプション



勝利の喜びを、分かち合うために。

STIにとって、レースカーもコンプリートカーも、流れる考え方は変わることがない。市販車の理論や技術を、レースの場で試し、鍛える。レースで得た経験を、市販車へと活かす。ニュルブルクリンク24時間レースにおける勝利は、そうした私たちのクルマづくりを支持していただいたお客様へ捧げる勝利である。その感謝の想いを込め、ニュルブルクリンク24時間レースでの勝利を記念したスペシャルパッケージを、100台限定で用意した。ルーフには、レースカーにも採用されたカーボンルーフを装着。富士重工業(株)航空宇宙カンパニーとのコラボレーションによって実現したカーボンルーフは、車両の中でも最も高い位置にあるルーフを軽量化することで、ボディ全体の重心を下げ、ロール慣性モーメントの低減に貢献する。また、リヤには2段階の角度調整機能を持つドライカーボン製のリヤスポイラーを装着。BBS製鍛造アルミホイールはブラック塗装され、随所に施されたカーボンとコーディネートされている。



NBR CHALLENGE
PACKAGE

PHOTO: (表面前&裏面) S206 NBR CHALLENGE PACKAGE サテンホワイト・パール(31,500円高・消費税込) STI製サイドアンダースポイラーはディーラー装着オプション (表面奥) ニュルブルクリンク24時間レース2011レースカー



SPECIAL EQUIPMENTS



カーボンルーフ



専用ドライカーボン製リアスポイラー (角度2段階調整式、S206ロゴ入り)



専用NBR CHALLENGEデカール



S206ロゴ入りサイドシルプレート(レッド)



専用BBS製19インチ×8 1/2Jアルミホイール(ブラック)

NBR CHALLENGE PACKAGE

表面の写真:S206 NBR CHALLENGE PACKAGE サテンホワイト・パール(31,500円高・消費税込) STI製サイドアンダースポイラーはディーラー装着オプション



SPECIAL INTERIOR



S206専用高級本革巻ステアリングホイール(シルバーステッチ)



STI製プッシュエンジンスイッチ



STI製本革巻MTシフトノブ&本革シフトブーツ&本革ハンドブレーキブーツ



S206専用RECARO製バケットタイプフロントシート



S206専用シート素材&シルバーステッチ



S206専用シートベルト(ダークレッド)



S206専用ピアノブラック塗装パネル



S206ロゴ入りサイドシルプレート(シルバー)



STI製カーペットマット

PHOTO: (表・裏) S206 WRブルー・マイカ 写真のナビゲーションシステムはディーラー装着オプションです。画面はハメコミ合成です。写真は撮影用に点灯しています。



BODY COLOR & EQUIPMENT



WRブルー・マイカ



サテンホワイト・パール(31,500円高・消費税込)



ライトニングレッド(31,500円高・消費税込 / 2012年2月6日迄 期間限定)



アイスシルバー・メタリック



オブシディアンブラック・パール



シリアルナンバープレート(コンソール)

STI 000/300 S206

シリアルナンバープレート(エンジンルーム内)



S206専用フロントグリル(S206オーナメント付)



S206リヤオーナメント



金属調シルバードアミラー



サイドガーニッシュ(ブラック)



S206専用リアルカーボンアクセント付本革車検証ケース& S206専用本革アクセスキーカバー

表面の写真:S206 WRブルー・マイカ 写真は撮影用に点灯しています。

STI Performance

S206

Engineering Story Book



挨拶

STIはつねに、最高の走りを追い求め、挑戦を続けています。

それはクルマという技術の塊を磨くだけではなく、クルマを操る「人間」を見つめることでもあります。

乗る人にとって本当に気持ちいい走りとは何か。人が心から笑顔になれるクルマとは何か。

クルマの欠点を人間の腕でカバーする走りではなく、誰もが運転しやすく、楽しさを味わえる性能を追求することで、日本の自動車文化に少しでも貢献したい。

その想いの結晶がこのS206であり、またニュルブルクリンク24時間レースカーです。

私自身、クルマづくりに携わって40年になりますが、まだまだ理解し切れない奥深さを、クルマという存在は秘めています。

S206のステアリングを握ることで、そうした奥深いクルマの楽しさを感じていただければ幸いです。

ニュルブルクリンク24時間レース STIチーム監督

辰己 英治

Y. Tsuchiya



「運転が上手くなる」ということ。

STIはすべての考え方の基本として、「運転の上手くなるクルマ」を掲げてきた。せっかくクルマを運転するのなら、誰でも気持ちよく、思い通りに操りたいと思うだろう。そして同乗者を不快にさせず、上手いと思われる運転をしたいはずである。しかし従来は、そうした運転ができるかどうかはドライバーの「腕」に左右される、と考えられてきた。それは運転する側もそうだし、クルマを造る側もそう思い込んできた。しかし、それをドライバーが悪いのではなく、クルマというハードウェア側に問題があるかも知れない、と考えてみる。すると、これまで気づかなかった新たなクルマの進化が見えてくる。

では、「運転が上手くなる」とはどのような感覚なのだろうか。それは一言でいえば、主体的にクルマを操れる能力である。訓練されたプロドライバーは、自分で走りのイメージを構築し、それに合わせたクルマの操作ができる。しかし、多くのドライバーはもっと受動的な運転をしている。外部環境とクルマの挙動との両方に余分な神経を遣い、ステアリングを「切る」ではなく「切らされる」、ブレーキを「踏む」ではなく「踏まされる」という感覚になりがちだ。

長年にわたって車両開発に携わってきた辰己英治は、そうした普通の人でも気持ちよく走れるクルマこそ理想ではないかと考えている。受動的な操作にも即応しつつ、しっかりと安定し、挙動変化に神経を遣わなくていいクルマ。そうしたクルマに乗ると、ドライバーはクルマと外部環境の

両方を正確に把握し、自分の走りをイメージできるようになる。そしてその効果は、路面が荒れていたり、雨天時など悪条件のときほど顕著にあらわれ、いつでも心に余裕のある走りが可能となる。ただハードウェアとしての性能を追求するのではなく、人間を中心とし、人の潜在能力を拡げていくクルマこそSTIの理想である。

コーナリングは直進の延長である。

辰己は、つねに一貫して「直線をまっすぐ走るクルマは、コーナーでも良い」と言い続けてきた。よく整備されたサーキットならともかく、リアルな道路では完全にフラットな路面はあり得ない。轍があり、横風がクルマを揺らし、継ぎ目やマンホールがクルマを跳ねさせる。そうした状態で

まっすぐ走るために、ドライバーは細かい修正舵を無意識に、路面の状態によっては意識的に加えている。

そして、そうした状態からコーナリングは始まる。左に曲がりたいと思っているのに、クルマは右に傾いている。すると、そのぶん余計な力が必要となる。コーナリングを上手く行う上で最も重要なポイントは、コーナーの入り口での入力、つまりステアリングの切り始めである。そこでクルマが正しい姿勢を取り、正しい量のステアリングが切れなければ、コーナリングはギクシャクしたものとなる。ドライビングを一連の流れとして考え、コーナーの入り口で思い通りにスッと姿勢が流れ、そのまま大きな挙動変化なくコーナーを抜ける。「直線から少しステアリングを切った状態がコーナリング」。それが辰己の理想のイメージである。





「高性能車」を問い直す。

辰己は、旅先ではあえてレンタカーを借りて乗る。借りるのは排気量1ℓや1.5ℓのごく普通のクルマだが、その走りの良さに驚かされるという。そうしたクルマは、走りについて語られることは少ない。しかし、細かな舵に対してスムーズに動き、高速道路を走っても轍にタイヤを取られにくい。実は、こうした扱いやすさを持つハイパフォーマンスカーはなかなか存在しない。増大したエンジンパワーに対応してハイグリップタイヤを履く。ボディやサスペンションを固め限界性能を上げていくことで、失われてしまうものがあるのだ。

ハイグリップのタイヤは、路面の轍やギャップを拾いやすい。それは、タイヤがしっかり路面をグリップしている証拠なのだが、それによって直進性は悪くなり、またステアリングセンター付近の極微小舵の反応も鈍くなっていく。少し舵を切っても動かず、ある領域に達したときに突然に効く。それがクルマをギクシャクさせ、乗りづらいクルマになってしまう。

剛性を疑う。

日本のクルマづくりは、ボディ剛性をひたすら高めることに注力してきたと言ってよい。しかし辰己は以前から、ただ固めることに疑問を抱いていた。もちろん、ボディ剛性がなければタイヤは路面をしっかり捉えられない。しかし、固くしすぎることは4輪の接地性を阻害することにつながる。重要なのは、どこを固め、どこを緩めるか。4輪がつねに接地し、力を発揮できるポイントはどこにあるのか。他のどの造り手も考えていないだろうことを、STIは探求してきた。「クルマは考えれば考えるほど奥が深い。従来の教科書に従えば良いクルマになるという考え方はもう捨てるべきです」と辰己は言う。

ニュルブルクリンクを戦う意味。

ニュルブルクリンク24時間レースへの参戦も、そうした探求の一環に他ならない。クルマ好きからは“聖地”と称されるニュルブルクリンクは、

サーキットと呼ぶよりもリアルな道路に近い特性を持つ。自然の地形を活かした20km超のコースの道幅は狭く、路面μも低い。そしてブラインドコーナーも多く潜んでいる。その中を200台以上、スピードレンジもテクニックもまるで違うクルマが混走するのである。

STIが本格的にこのレースを参戦したのは2009年。以来着実にステップアップを重ね、2011年にはついにSP3Tクラス(排気量2ℓ以下のターボ車)優勝を成し遂げた。ドライバーとして全ての年に参加してきた吉田寿博選手は語る。「2009年が平均で一周10分近くかかっていたのが、2011年は9分30秒弱。通常、30秒詰まっていれば怖さを感じるものですが、そうした恐怖感は一切感じませんでした。むしろ、昔よりも安心して楽に運転できた」。多くの人が、レーシングカーに「運転が難しい」というイメージを抱いているだろう。しかし、辰己は言う。「STIレースカーは市販車と同じ思想で造られている。レースカーですが、誰でも乗れるクルマ。S206と同じです」。

より多くアクセルを踏めるクルマ。

ニュルブルクリンクで戦うには、何よりもクルマが安定していなければならない。どこに飛んで行くかわからないようなシビアなコントロールを要求されるクルマでは、ドライバーの神経を余計に消耗させ、つまらないミスで自滅してしまう。

ドライバーたちは、皆ギリギリの精神状態で戦っている。ブラインドコーナーの先に、遅いクルマがいるかも知れない。後方から格上のクルマが



無理矢理抜いてくるかも知れない。道幅の狭いニュルブルクリンクでは、クルマを抜くのも、抜かれるのも、気を遣う。だからこそ、ドライバーが冷静を保てるような抜群の安定性こそが最大のアドバンテージとなるのだ。辰巳は言う。「アクセルを踏み続けられるクルマが勝つ」と。クルマが不安定であれば、ドライバーはリスクを感じ、アクセルを離してしまう。しかし踏める状況であれば、彼らはプライドをかけてアクセルを踏む。そして安全に通過できることがわかれば、よりアクセルを踏んでいく。その繰り返しが、クラス優勝・総合21位という結果につながったのである。

無事に、ガレージに戻ってこられること。

2011年のレースで辰巳がなにより嬉しかったのは、大きな事故もなく無事に完走を果たしたことである。コースから逸脱することもなく、他車に巻き込まれることもなく、24時間を走り続けられたこと。特に、これまで何人ものドライバーの命を奪ってきたニュルブルクリンクであれば、なお

さらである。今回は幸い死亡事故は無かったものの、大クラッシュが何回も発生している。

そうした考えは、市販車においても全く変わることがない。朝ガレージを出て、走り終わってまたガレージに戻ってこられること。どんなクルマであろうと、市販車である限りそれは同じである。辰巳は言う。「もし走行安定性や危険回避性能が、衝突安全試験のように一般公開されたら、造り手はもっとこの分野に気を遣うはずです。日本のクルマ造りは欧州の半分の歴史しかありませんが、動的性能に対しての意識はまだまだ十分とは言えない」。そしてこう語る。「意図的に運転を難しくして、『俺上手いだろう』というクルマを造ることもできます。挙動を不安定にするのなんて簡単ですから。しかし、免許があれば誰でも乗れ、道路を走る市販車でそうした性能はありえない」。安全のために、走りを磨く。辰巳の言う「運転が上手くなるクルマ」の原点には、SUBARUが脈々と受け継いできたクルマ造りの思想が流れている。



挑み続けることこそ、STIのDNA。

STIの活動は、レガシィのFIA10万キロ世界速度記録とともに始まった。

10万kmという途方もない距離を走り続けるという挑戦。それから20余年、STIはモータースポーツ活動を通じて世界に挑み、

そこで得られた技術を市販車へとフィードバックしてきた。2011年、ニュルブルクリンク24時間レース・クラス優勝。

しかしそれは、あくまでもひとつの通過点に過ぎない。

挑戦。それは、理想を目指す私たちの使命である。





1989



レガシィ、FIA 10万km速度記録
(平均時速223.345km/h)

※2005年まで記録を保持

1990



WRC(世界ラリー選手権)本格参戦

1995-97



WRC 3年連続マニファクチャラーズ
チャンピオン。コリン・マクレーが
ドライバーズチャンピオン(1995年)

2001



WRC リチャード・バーンズが
ドライバーズチャンピオン

2003



WRC ペター・ソルベルグが
ドライバーズチャンピオン

2008



ニュルブルクリンク24時間レース
SP6クラス5位(総合58位)

2009



ニュルブルクリンク24時間レース
SP3Tクラス5位(総合33位)

2010



ニュルブルクリンク24時間レース
SP3Tクラス4位(総合24位)

2011



ニュルブルクリンク24時間レース
SP3Tクラス1位(総合21位)

www.sti.jp/product/S206/