



本カタログでは、
スマートフォンやタブレット端末で
プロモーションムービーをご覧ください。

STI Performance

WRX
STI

tS

TYPE RA



SUBARU

STI



スマートフォンやタブレット端末で、カタログの紙面が動き出す。 ▶ 詳しくは <http://www.subaru.jp/appli/subappli/index.html>



無料の専用アプリケーション「スバプリ」を
App StoreまたはGoogle Playより検索してダウンロード。



スバプリを起動。



左記アイコンのあるページに端末をかざすと
動画などのコンテンツがSTART。

- コンテンツは予告なく終了する場合があります。●通信の環境や契約内容によってはアプリケーションのダウンロードに別途通信料がかかる場合があります。ご確認の上ダウンロードしてください。
- アプリケーションをダウンロードするには、Wi-Fiや無線LANを利用したインターネット接続環境をお奨めいたします。●通信状況、OSのバージョンなどによってはアプリケーションが動作しない場合がございます。
- 推奨動作環境はiPad2、iPhone4&4S /iOS4.0以上、Android™搭載端末/Android OS 2.2以上です。Androidの一部端末では動作しない場合がございます。
- iPad、iPhone、App StoreはApple Inc.の商標です。●Android、Google PlayはGoogle Inc.の商標または登録商標です。
- アプリケーションをダウンロードして最初にご利用になるときに、コンテンツの表示まで1～2分ほどかかる場合がございます。



レコードラインを研ぎ澄ます。

アスリートであるレーシングドライバーがマシンと一体になったとき、

理想のレコードラインが輝いて見えることがあるという。

その軌跡は美しく研ぎ澄まされている。

「意のままの走り」とは・・・。

私たちは、ニュルブルクリンクで走りを「研ぐ」という行為を重ねるうちに

運動力学の原点に立ち返ることとなった。

それは「4輪のタイヤの接地」「ステアリングの操舵とヨーイング、横Gの関係」を

理想に近づけるという命題に他ならない。

WRX STI tS TYPE RA。

私たちは、ニュルブルクリンク24時間レースで培った、

走る、曲がる、止まるための技術とともに11:1のステアリングギヤボックスを投入し、

STIコンプリートカー「tS」シリーズの考え方を発展させた革新の走りを求めた。

限定300台だから出来る頂きへの挑戦である。

私たちは「切れのある走り」というイメージを持って開発に臨んだ。

ステアリングをわずかに切る→4輪に意志が伝わる→クルマが回頭していく。

この動きが、所作ともいえるほど素早く滑らかにつながっていく。

高速道のカーブで。九十九折のワインディングで。市街地のすれ違いで。

あなたの意志とクルマがひとつになる感覚はアスリートたちの領域に近い。

ステアリングを切り足さない、戻さない。鋭く研ぎ澄まされた走り。

WRX STI tS TYPE RAを操ること、それはあなたのレコードラインへの試みである。

*RA:Record Attempt(記録への挑戦)



PHOTO: (表) WRX STI tS TYPE RA NBR CHALLENGE PACKAGE [RECARO] タンジェリンオレンジ・パール STI製スカードリップ、STI製サイドアンダースポイラー、STI製スポーツマフラー、STI製ホイールナットセットはディーラー装着オプション。写真はイメージです。



研

ステアリングをわずかに切ると
タイムラグなくクルマが回頭し始める。
かつてないほど意のままに研ぎ澄まされた走りへ。
11:1のステアリングギヤ比とともに、ボディ前後の要所に
強靱かつしなやかなテンションを与えた。
ダイレクトな操舵感と4輪の接地性を究めた
私たちの走りの奥義がここにある。

- ① 専用クイックステアリングギヤレシオ (11:1)
- ② STI製フレキシブルタワーバーフロント
- ③ STI製フレキシブルドロースティフナーフロント
- ④ STI製フレキシブルドロースティフナーリア
- ⑤ STI製フレキシブルサポートリヤ
- ⑥ STI製ピロボールブッシュ・リヤサスリンク (ラテラルリンクフロント内側・ラテラルリンクリヤ内側)
- ⑦ STI製チューニング・倒立式フロントストラット、STI製コイルスプリング 注
- ⑧ STI製チューニング・リヤダンパー、STI製コイルスプリング 注
- ☐ STI製サポートフロント
- ☐ 補剛フロントクロスメンバー
- ☐ リヤ機械式LSD [リミテッド・スリップ・デフ]

注: STI製フロントアンダースポイラー、STI製コイルスプリングを装着しているため、縁石などの段差によっては路面などと干渉する場合があります。

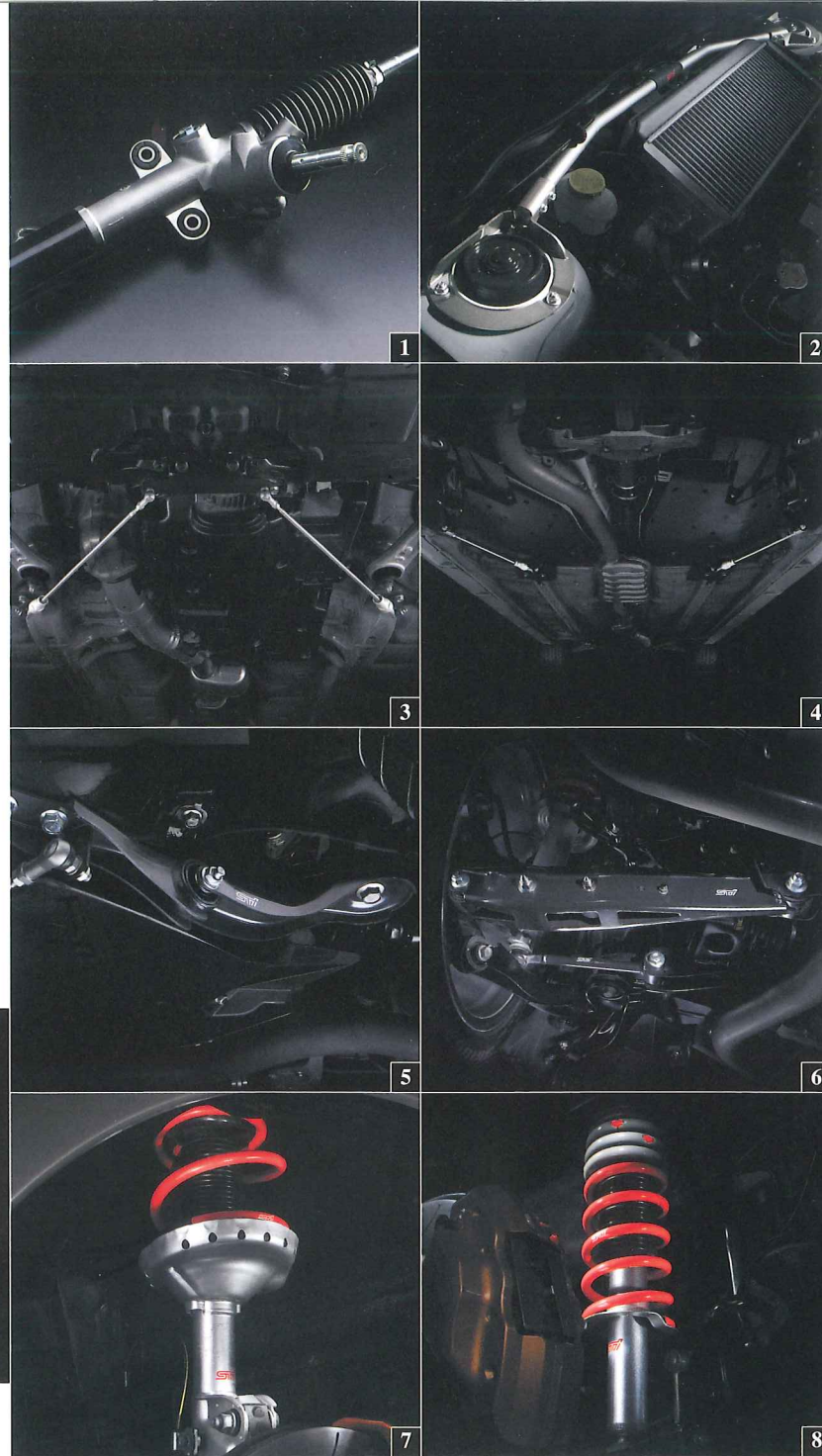


PHOTO: (表) WRX STI tS TYPE RA NBR CHALLENGE PACKAGE [RECARO] タンジェリンオレンジ・パール
STI製スカートリップ、STI製サイドアンダースポイラー、STI製スポーツマフラー、STI製ホイールナットセットはディーラー装着オプション。写真はイメージです。



奏

走る。曲がる。止まる。このバランスが
ロードカーにとって重要なのは言うまでもない。
WRX STI tS TYPE RAは、
私たちが目指した走りに響き合うエンジンレスポンス、
パワーウェイトレシオ、ブレーキフィール、
ダウンフォースを追究した。これらの精緻なハーモニーが、
意のままに操る喜びを高らかに奏でるのだ。

- ① ボールベアリングツインスクロールターボ
- ② インタークーラー・ウォータースプレイ (オートスイッチ付/3.7ℓタンク・荷室ボード下設置)
- ③ フロント・モノブロック対向6ポットブレーキキャリパー (brembo製、ゴールド塗装、STIロゴ入り)、
18インチ2ピースタイプ・グループドディスクローター (brembo製)
- ④ リヤ・対向2ポットブレーキキャリパー (brembo製、ゴールド塗装、STIロゴ入り)、
17インチグループドディスクローター (brembo製)
- ⑤ アルミ製フロントフード
- ⑥ 専用チューニング245/40R18タイヤ (ポテンザRE070)
- ⑦ BBS製18インチ×8 1/2J鍛造アルミホイール (ブラック) 注1
- ⑧ STI製18インチ×8 1/2Jアルミホイール (ブラック)
- ⑨ STI製フロントアンダースポイラー 注2
- ⑩ STI製ドライカーボンリヤスポイラー (角度2段調整式) 注1
- ☐ 高G旋回対応燃料ポンプ

注1: NBR CHALLENGE PACKAGE 装備

注2: STI製フロントアンダースポイラー、STI製コイルスプリングを装着しているため、縁石などの段差によっては路面などと干渉する場合があります。

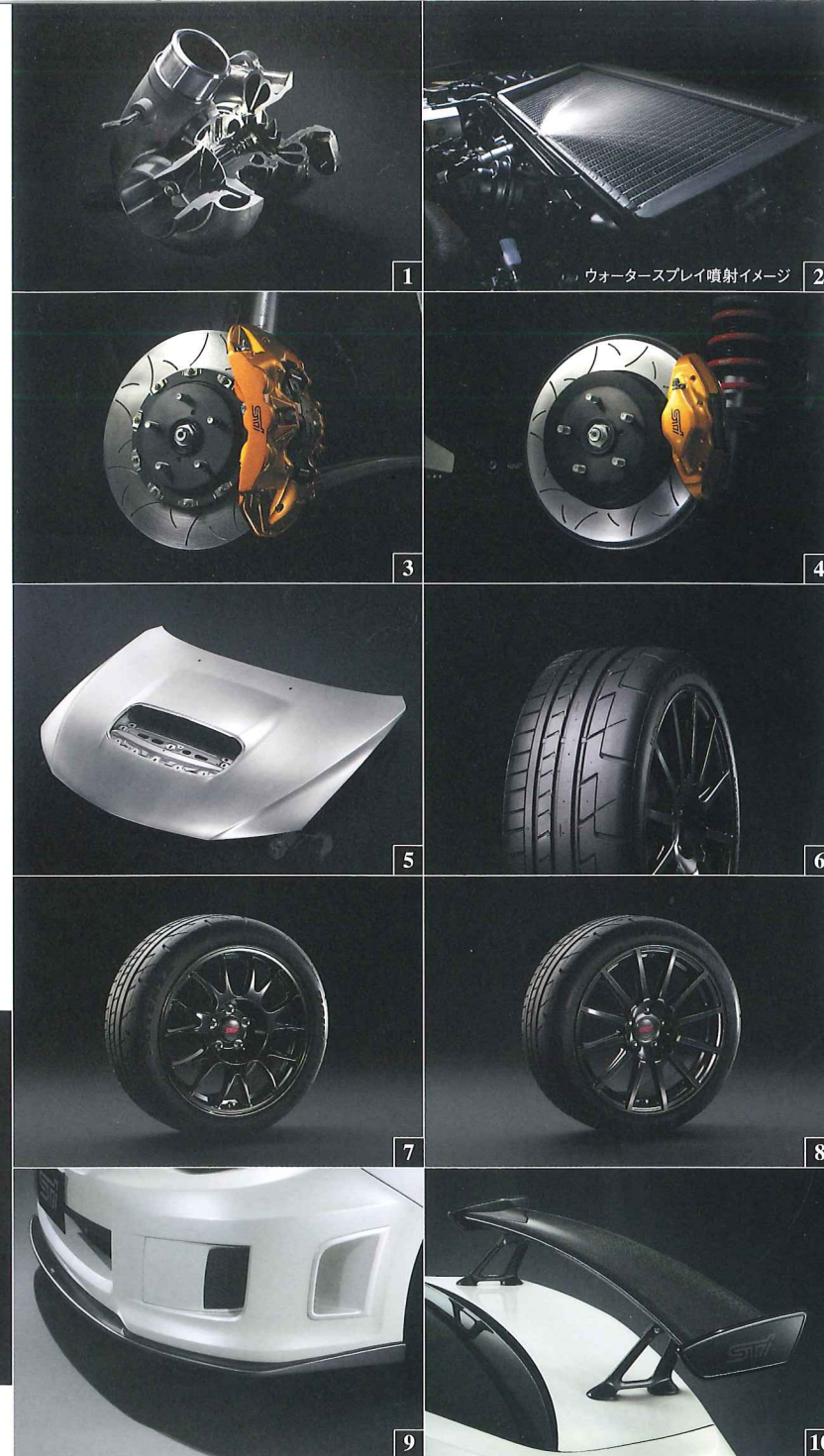


PHOTO: (表) WRX STI tS TYPE RA NBR CHALLENGE PACKAGE [RECARO] タンジェリンオレンジ・パール
STI製スカートリップ、STI製サイドアンダースポイラー、STI製スポーツマフラー、STI製ホイールナットセットはディーラー装着オプション。写真はイメージです。



SPECIAL EQUIPMENT



専用高級本革巻ステアリングホイール(赤ステッチ入り)



STI製ロゴ入り本革巻MTシフトノブ



専用tS TYPE RAオーナメント(リヤ)



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、STIロゴ黒刺繍、赤ステッチ入り) 注1 ※



バケットタイプフロントシート
(ファブリック/ジャージ、STIロゴ黒刺繍、赤ステッチ入り)



専用tSオーナメント(フロント)



STIエンブレム付サイドガーニッシュ
(ブラック)



ブラック塗装電動格納式リモコンドアミラー
(LEDサイドターンランプ付)



専用サイドシルプレート
(フロント、tSロゴ入り)



専用NBR CHALLENGEデカール
(サイド)注1注2



STI製本革キーホルダー(赤色) 注3

注1:NBR CHALLENGE PACKAGE [RECARO]装備 注2:NBR CHALLENGE PACKAGE装備 注3:プレミアムアクセサリーのSTI製本革キーホルダー[1個]を車載してお届けします。プレミアムアクセサリーは保証、補修の対象外です。

※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。ALCANTARA®、アルカンターラ®は、Alcantara S.p.A.の登録商標です。写真は撮影用に点灯しています。

PHOTO:(表)WRX STI tS TYPE RA NBR CHALLENGE PACKAGE [RECARO] タンジェリンオレンジ・パール STI製スカートリップ、STI製サイドアンダースポイラー、STI製スポーツマフラー、STI製ホイールナットセットはディーラー装着オプション。写真はイメージです。



PHOTO:WRX STI 15 TYPE RA NBR CHALLENGE PACKAGE [RECARO] ナビゲーションシステムはディーラー装着オプション。写真は撮影用に点灯しています。写真はイメージです。



PHOTO:WRX STI IS TYPE RA NBR CHALLENGE PACKAGE [RECARO] ナビゲーションシステムはディーラー装着オプション。写真は撮影用に点灯しています。写真はイメージです。



BODY COLOR & PRICE



タンジェリンオレンジ・パール [期間限定色]



サテンホワイト・パール (31,500円高・消費税込)



WRブルー・マイカ

受注期間: 2013年12月23日迄 300台限定*1 (NBR CHALLENGE PACKAGE は200台限定*2)

タンジェリンオレンジ・パールの受注期間は2013年8月25日迄*3

■ 架装メーカー希望小売価格 (消費税込)

WRX STI tS TYPE RA	2.0L DOHC ターボ AWD・6MT	4,410,000円 消費税抜き価格 4,200,000円
WRX STI tS TYPE RA NBR CHALLENGE PACKAGE	2.0L DOHC ターボ AWD・6MT	4,830,000円 消費税抜き価格 4,600,000円
WRX STI tS TYPE RA NBR CHALLENGE PACKAGE [RECARO]	2.0L DOHC ターボ AWD・6MT	5,082,000円 消費税抜き価格 4,840,000円

■ パッケージ構成表

装着パーツ	RECARO製シート+ SRSサイドエアバッグ+ SRSカーテンエアバッグ	STI製 ドライカーボン リヤスポイラー	BBS製18インチ 鍛造アルミホイール (ブラック)
WRX STI tS TYPE RA	—	—	—
NBR CHALLENGE PACKAGE	—	●	●
NBR CHALLENGE PACKAGE [RECARO]	●	●	●

*1:富士重工株式会社が販売する限定台数となります。なお、2013年12月23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300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。2013年12月24日以降で、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。*2:NBR CHALLENGE PACKAGE [RECARO]を含みます。*3:受注生産となり、納車までに日数がかかる場合があります。●記載価格は架装メーカー希望小売価格に消費税が含まれた総額表示です。●架装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。●価格はタイヤパンク修理キットとタイヤ交換用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、登録等に伴う諸費用等は別途必要となります。●登録等に伴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。

STI SPORT PARTS



スカートリップ
¥10,500 (¥10,000消費税抜)
ST960204S291



サイドアンダースポイラー
¥57,750 (¥55,000消費税抜)
ST96030ZR020



ステンレスメッシュブレーキホースセット
¥42,000 (¥40,000消費税抜)
ST26550ZR010



ギヤシフトレバー ASSY (6MT)
¥31,500 (¥30,000消費税抜)
ST35010ZR000



スポーツマフラー
¥166,950 (¥159,000消費税抜)
ST44300ZR030



オイルフィルターキャップ
¥9,240 (¥8,800消費税抜)
ST15257ZR010



セキュリティホイールナットセット
¥34,650 (¥33,000消費税抜)
ST28170ST060

●STIスポーツパーツを取付けたことによる直接的または間接的に発生した商品および車両等の不具合に対する保証はいたしかねますのでご了承ください。●STIスポーツパーツを取付けたことにより、直接的または間接的に発生しうる車両等の不具合に対しましては、富士重工株式会社の車両クレーム保証の対象から外れますのでご注意ください。●適応車種、取付及び工賃については、スバル特約店にお問い合わせください。●この仕様、価格については、予告なく変更する場合があります。●商品によっては複数のものを同時に装着できない場合があります。●パーツによっては別途取付する部品が必要になる場合があります。●商品によってはお届けするまでに日数を要する場合があります。●STIスポーツパーツを装着してJAF公認モータースポーツイベントに参加する場合には、JAF国内競技車両規則の各出場項目をご確認ください。●写真は印刷インク・撮影状況により実際の色とは異なって見えることがあります。●各商品の中にはご使用上注意していただくものもございますので、詳細はSTIホームページにてご確認ください。

■STIスポーツパーツについてのお問い合わせ 発売元: スバルテクニカインターナショナル株式会社 営業部 Tel.0422-33-7848まで 受付時間10:00~17:00(平日)

www.sti.jp/parts/

PHOTO: (表) WRX STI tS TYPE RA サテンホワイト・パール (31,500円高・消費税込)。STI製スカートリップ、STI製サイドアンダースポイラー、STI製スポーツマフラーはディーラー装着オプション。写真はイメージです。



EQUIPMENT

☆：ベース車<WRX STI specC>に対する架装装備。 ※：STI保証部品

■足回り・メカニズム

STI製チューニング・倒立式フロントストラット ☆※、STI製コイルスプリング ☆※注1
STI製チューニング・リヤダンパー ☆※、STI製コイルスプリング ☆※注1
STI製18インチ×8 1/2Jアルミホイール(ブラック) ☆※
STI製ピロボールブッシュ・リヤサスリンク(ラテラルリンクフロント内側・ラテラルリンクリヤ内側) ☆※
フロント・モノブロック対向6ポットブレーキキャリアー (brembo製、ゴールド塗装、STIロゴ入り) ☆※、18インチ2ピースタイプ・グ룹ドディスクローター (brembo製) ☆※
リヤ・対向2ポットブレーキキャリアー (brembo製、ゴールド塗装、STIロゴ入り)、17インチグ룹ドディスクローター (brembo製) ☆※
専用チューニング245/40R18タイヤ (ポテンザRE070) ☆
STI製フレキシブルタワーバー・フロント ☆※
STI製フレキシブルドロースティフナー・フロント ☆※
STI製サポートフロント ☆※
STI製フレキシブルドロースティフナー・リヤ ☆※
STI製フレキシブルサポートリヤ ☆※
専用クイックステアリングギアレシオ(11:1) ☆※
専用マルチモードVDC[ビークルダイナミクスコントロール] ☆
ボールベアリングツインスクロルターボ
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)
高G旋回対応燃料ポンプ
リヤ機械式LSD[リミテッド・スリッパ・デフ]
補剛フロントクロスメンバー
小型バッテリー
■視界
ブラック塗装電動格納式リモコンアミラー(LEDサイドターンランプ付) ☆

■その他の標準装備

【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 【足回り・メカニズム】倒立式ストラットフロントサスペンション／ダブルウィッシュボーン式リヤサスペンション／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[リミテッド・スリッパ・デフ]／ヒルスタートアシスト／タイロッド式タンデムブレーキプースター／超低膨張ブレーキホース／アルミ鍛造製フロントロアーム(ピロボールブッシュ付)／ボールジョイント付リヤスタビライザーリンク／フロント&リヤスタビライザー／SI-DRIVE／等長等爆エキゾースト／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／赤チタミ塗装インタークーラー・マニホールド ツイン・デュアルเทอร์ボパイプ(φ80×4本)／クロスレスシ6速マニュアルトランスミッション(リバースウォーニングプザー付) 【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]／リヤガラスデフォグガー(タイマー付)／フィン一体フロントワイパー(拡散式ウォッシャー運動間けつ時間調整式) 【操作性・計器盤・警告灯】フルオートエアコン(クリーンフィルター付)／シート&テレスコピックスティングアーム／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)／レッドルミネセントメーター(イルミネーションコントロール、スチール動作付)／DCCD AUTOモードインジケーター／DCCD MANUALモードインジケーター／シフトアップインジケーター／REVインジケーター／ヒルスタートアシストインジケーター／マルチモードVDCモードOFFインジケーター／SI-DRIVEインジケーター／ツインツリブメーター／センタータコメーター／盗難警報装置(アラーム表示機能付)注4 / モイバライザー(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/デジタル時計)／パワーウィンドウ(運転席オフデイレイタイマー/反転装置付)／アンサーバック機能付電波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運動、メイン&スベアキー)／リモコントランクオープン／イグニッションキー照明&抜き忘れウォーニングプザー／集中ドアロック／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&プザー 【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 【内装】上下調整式リヤシートヘッドレスト(全席)／運転席シートリフター(レバー式)／6:4分割可倒式トランクスルー／助手席シートバックポケット注6／フロント&リヤ大型ドアポケット(ペットボトルホルダー付)／グローブボックス(LED照明、車検証ホルダー付)／インパネポケット／センタートレイ(LED照明(STIエンブレム)付)／フットライト／インパネアクセサリ・ソケット(DC12V/120W)／スライドカバー付前席カップホルダー／オフデイレイルームランプ／スポーツマップランプ／パニティミラー(運転席、助手席)／トランクルームランプ／アシストグリップ(前後席左右) 【外装】メッシュタイプフロントグリル、エアアウトレット内蔵フロントバンパー／大型アンダーカバー／エアアウトレット内蔵フロントワイドセンター／サイドシルスポイラー／カウラードリヤガーニッシュ／ディフューザー機能付リヤバンパー／UVカット機能付染色ガラス[リヤドア・リヤクォーター・リヤガラス] 注7／UVカットガラス(フロント、フロントドア) 【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・ベーススポーツABS／デュアルSRSエアバッグ／ブレーキアシスト／ハイマウントストップランプ／セイフティペダル(ブレーキペダル・クラッチペダル)／プリテンション&可変ローリミッター付フロント3点式ELRシートベルト／リヤ全席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8／フロントシートベルト・ショルダアジャスター&シート一体アンカー／リヤドアチャイルドプルーフ／クラッシュスタートシステム

注1：STI製フロントアンダースポイラー、STI製コイルスプリングを装着しているため、緑石などの段差によっては路面などと干渉する場合があります。注2：プレミアムアクセサリーのSTI製本革キーホルダー(1個)を車載してお届けします。プレミアムアクセサリーは保証、補修の対象外です。注3：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。注4：国土交通省認可品です。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：リヤドアガラスとリヤクォーター&リヤガラスで濃度が若干異なります。注8：SUBARU純正チャイルドシートをご用意しています。ご購入、ご使用に際しては販売店にお問い合わせください。チャイルドシートは左右席でご使用ください。

■スベアタイヤの替わりにタイヤバンク修理キットが搭載されます。■WRX、STI、spec C、Sベックス、STI Performance、SI-DRIVE、BOXER、AVCS、DCCD、WR BLUE、ダブルアールブルーは富士重工業株式会社の登録商標です。■ALCANTARA®、アルカンタラ®は、Alcantara S.p.A.の登録商標です。■SRS=Supplemental Restraint System[補助拘束装置]
※：STIの架装部品の保証期間について保証修理を受けられる期間は、新車を登録した日から1年間となります。ただし、その期間内でも走行距離20,000kmまでとなります。詳細はSTI保証書をご覧ください。その他の部品の保証内容及び保証条件は、メンテナンスノートをご覧ください。販売店スタッフにお尋ねください。

■車両本体製造事業者：富士重工業株式会社 ■架装事業者：スバルテクニカインターナショナル株式会社 ■写真のナンバープレートはすべて合成です。■画面はハメコミ合成です。また画面は実際と異なる場合があります。■走行シーンには許可を得て撮影しています。■写真のメーター類は撮影用に点灯しています。△サーキット走行等の過熱な走行による故障は、保証の対象外となります。■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。△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、印刷インクの性質上、実際の色とは異なって見える場合があります。

SPECIFICATIONS

車名・型式	スバル・CBA-GVB
車種	WRX STI tS TYPE RA
■寸法・重量・定員	
全長×全幅×全高(mm)	【参考値】4605×1795×1465
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)	1535/1545
最低地上高(mm)	145
車両重量(kg)【参考値】	1450 注1
乗車定員(名)	5
車両総重量(kg)【参考値】	1725 注1
■性能・ステアリング・サスペンション・ブレーキ	
最小回転半径(m)	5.5
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	11:1
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	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	機械式後2輪制動
■エンジン	
型式・種類	EJ20 水平対向4気筒 2.0ℓ DOHC 16バルブ デュアルAVCS ツインスクロルターボ
内径×行程(mm)	92.0×75.0
総排気量(cc)	1994
圧縮比	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]	430(43.8)/3200
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)
燃料タンク容量(ℓ)	60
燃料種類	無鉛プレミアムガソリン 注2
■トランスミッション	
変速機形式	6MT：前進6速 後退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(後退)	3.545
減速比	3.900

(注1) SRSサイドエアバッグ+SRSカーテンエアバッグ装着車は+10kg。
(注2) 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。
■架装車両のため、持ち込み登録となります。各諸元値は参考値です。登録の際は車両の実測値が適用されますので、記載の寸法・重量と異なる場合があります。 ■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は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」よりも15%程度低い値(自工会調べ)となっています。

■リサイクル料金表

●自動車リサイクル法の施行により、下表のリサイクル料金が別途必要となります。
●リサイクル預託金を預託済みの自動車を、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。

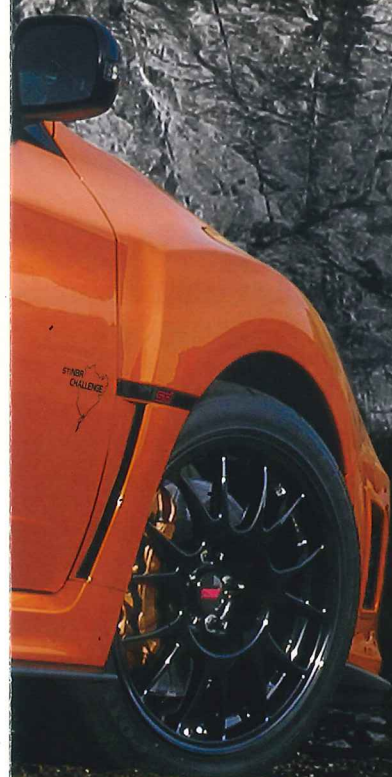
車 種	リサイクル預託金				
	シュレッターダスト料金	エアバッグ類料金	フロア類料金	情報管理料金	資金管理料金
WRX STI tS TYPE RA	7,430円	2,260円	2,010円	130円	380円
■SRSサイドカーテンエアバッグ装着車	7,430円	2,690円	2,010円	130円	380円

△ WRX STI tS TYPE RA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ことがありますが、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は低速フル転舵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。
△ brems製ブレーキは高性能なブレーキキャリア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、ブレーキの磨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剥がれが発生する可能性があります。
△ カーボン製品は構造的に、カーボンの樹目の濃淡、隙間の乱れ、繊維のうねりが見える場合があります。これらはリアルカーボンの特性によるものです。あらかじめご了承ください。

PHOTO：(表)WRX STI tS TYPE RA セタンホワイト・パール(31,500円高・消費税込)。STI製スカートリップ、STI製サイドアンダースポイラー、STI製スポーツマフラーはディーラー装着オプション。写真はイメージです。

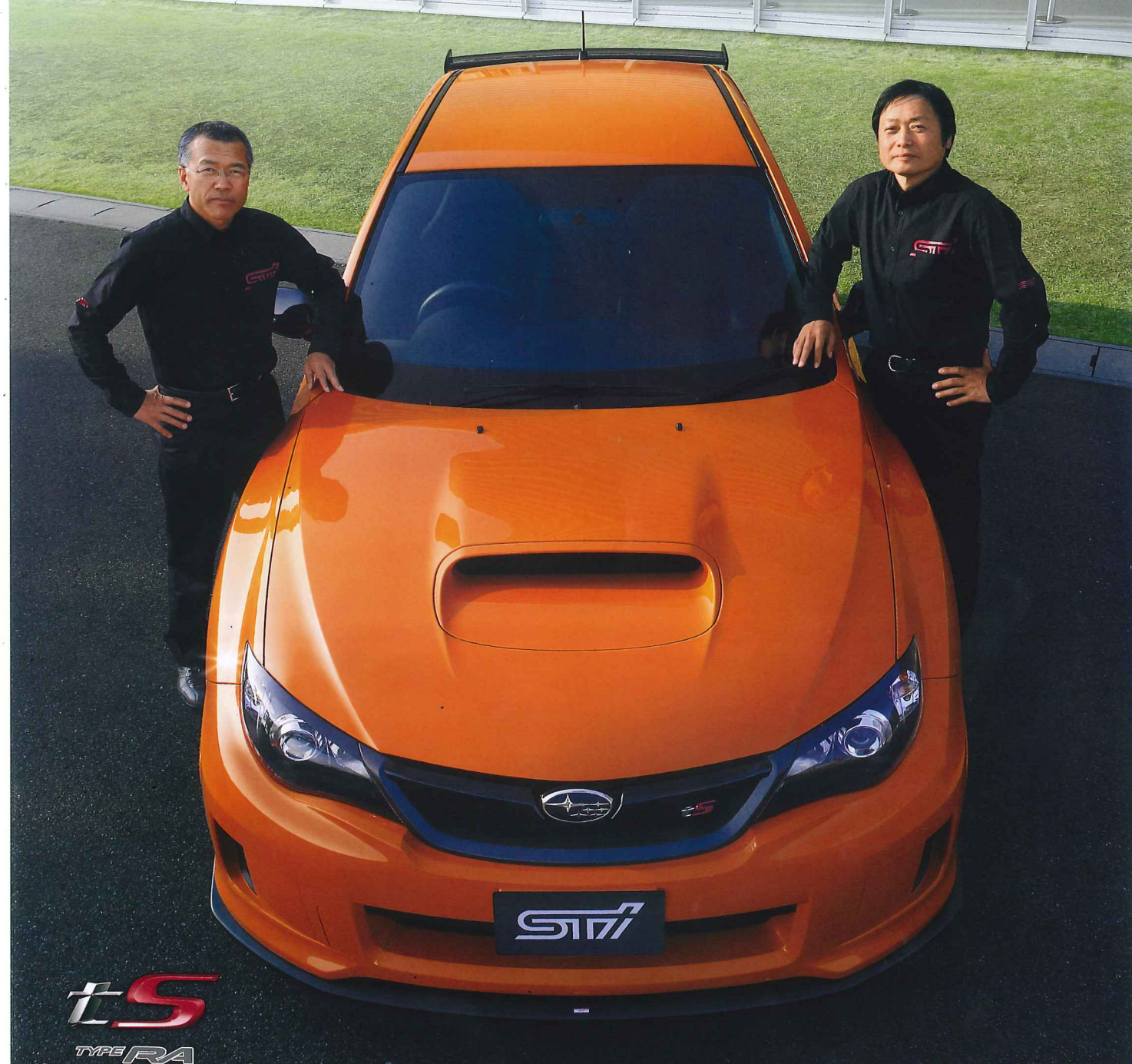
撮影協力：有田みかん海道、高野龍神スカイライン、日の碑パーク (50音順)

tS
TYPE RA





量産車からコンプリートカー、 そしてレースカーへ。 安心して支えられた 意のままの走りに挑む。



tS
TYPE RA

PHOTO: (表左/中画) WRX STI tS TYPE RA NBR CHALLENGE PACKAGE [RECARO] タンジェリンオレンジ・パール STI製スカートリップ、STI製サイドアンダースポイラー、STI製スポーツマフラー、STI製ホイールナットセットはディーラー装着オプション。
(表右) WRX STI tS TYPE RA サテンホワイト・パール (31,500円高・消費税込)、STI製スカートリップ、STI製サイドアンダースポイラー、STI製スポーツマフラーはディーラー装着オプション。写真はイメージです。

WRX STIは、ニュルブルクリンクを聖地として走りを経え上げ、世界のモータースポーツに挑みながら進化を続けてきた。

世界一過酷なニュルブルクリンクをドライバーが24時間走り抜く耐久レースにおける成果は、スバルとSTIが目指す、意のままの走りが、人間の感性に響き合う証である。

量産車、コンプリートカー、そしてレースカー。

これらに流れる走りのフィロソフィーとエンジニアスピリットは、変わることはない。

いま誕生したSTIコンプリートカー WRX STI tS TYPE RAに、脈々と流れる想いをWRX STIを愛するドライバーに届けたい。

走りのターニングポイント。

WRX STI tS TYPE RAの商品開発を手がけた森宏志は、これまで富士重工業においてWRX STIの開発に携わってきた。2003年からPGM(プロジェクトゼネラルマネージャー)となり、2007年のフルモデルチェンジ、そして2010年には4ドアの開発をまとめた経験を持つ。また同時期にWRCで戦うラリーカーの開発にも携わり、トミ・マキネン、ベター・ソルベルグといったチャンピオンドライバーからの様々な要望を量産車へフィードバックする役割も担ってきた。

次期フルモデルチェンジの計画がスタートしていた2005年ごろ、クルマづくりのターニングポイントとなる出来事があった。それは、ベター・ソルベルグからの強い要望だった。「もっと速く走るためにはリヤの安定性が必要だ」「リヤが踏ん張れば、もっと安心して踏める」。ストラット式サスペンションであるGDBのリヤの接地性を高めることは、もはや限界にきていた。「WRCにおける200km/hの安定性は、一般道で普通のドライバーにも感じることができる安心感とコントロール性能をもたらす」とソルベルグは力説した。

4輪がしなやかに路面を捉える走りへ。

WRX STIはGRB(2007年)へのフルモデルチェンジの際、ダブルウィッシュボーン式リヤサスペンションを採用することとなった。そこで森は、ハイグリップタイヤの性能を4輪全てで引き出すことができる、接地性に優れた強靱でしなやかな足を目指した。そのために革新的なボディ開発が行われ「意のままにコントロールできる走り」の進化を追究していった。そして2010年、4ドアボディの試験車両をニュルブルクリンクでタイムアタックする機会を得た。最も過酷な条件が揃ったニュルブルクリンクでラップタイムを更新することはドライバーの心理的、肉体的負担軽減も含めて、意のままの走りを磨くことに他ならない。結果は、それまでの記録を約4秒短縮した7分55秒。ドライバーをつとめたトミ・マキネンは「ダイレクトな操舵感のハンドリングは、私が狙ったラインを正確に走る



商品開発部 担当部長 森宏志

ことができた。リヤが安定しているので、跳ねるような路面が現れる状況でも安心してアタックができた」と語った。森は、その走りに確信をもった。

かつてない「走りの切れ」を目指して。

森は日常の足としてWRX STI spec Cをドライブしている。より鋭いアクセルレスポンスを求めて、軽量化とボールベアリングターボを搭載したモデルだ。だが、ソルベルグの言葉が再び蘇る。「リヤが踏ん張れば、もっと安心して踏める」。もっとリヤを安定させたいと、よりクイックなステアリングギヤを搭載したら、意のままの走りがさらに進化するのではないかと。そんな考えを抱いていた。そして2012年、森はSTIで商品開発担当部長として、そのアイデアに挑む機会がやってきた。求めたのは、かつてない「走りの切れ」。ステアリングを操舵し始めるとダイレクトにクルマが反応してくれる。切り足さない。戻さない。ドライバーが狙う「レコードライン」を感うことなくトレースする研ぎ澄まされた走りだ。ベース車には迷わずspec Cを選んだ。森は、そのクルマにWRX STI tS TYPE RAと名付けた。RAとはRecord Attempt(記録への挑戦)を意味する。WRX STIを育て上げてきた森は、このネーミングに理想の走りへの想いを託した。



TYPE RA ニュルブルクリンク走行テスト



商品開発部 担当部長 渋谷真

操 舵から旋回にあるタイムラグの壁。

WRX STI tS TYPE RAの走りを手がけた渋谷真は、開発にあたって2010年にニュルブルクリンクで森とともに作り上げた試験車両の走りをイメージした。WRX STIをはじめスバルの走りを長年つくってきた渋谷にとって、「意のままに操る欲び」は何よりも安心感が勝ってこそ可能になるという信念がある。当時、ニュルブルクリンクでWRX STIに求めたのは、4輪のタイヤの性能をどんなときも最大限に引き出すことができる「強靱でしなやか」なシャシー性能であった。そこで、いま森が想い描いている「かつてない走りの切れ」を実現するには、安定性をさらに高めてこそ可能になるダイレクトな操舵性が鍵になると考えた。

意のままの走りとは、人間の感性に素直に応える自然な操作性の追求だ。理論的にいえば、「操舵する→前輪のコーナリングフォースが発生する→クルマが回頭しヨーモーメントが起こる→リヤに力が伝達され後輪のコーナリングフォースが発生する→旋回Gが起こる」といった、一連の動きが操舵感覚とズレることなく、いかにスムーズかつ速くできるかを極めていく。ほんのわずかなタイムラグが壁となると渋谷は言う。実際のクルマにおいて起こるボディやサスのたわみを制御するために、エンジニアたちはまさに心血を注いできたのだ。

ボディの「ねじれ」を制御する。

STIはシャシー性能を高めるボディ制御技術を開発し、コンプリートカーに採用するとともにニュルブルクリンク24時間レースでも性能を実証してきた。渋谷はWRX STI tS TYPE RAにおいて、操舵から旋回までの時間を制御するために、この技術を発展させようと決断した。

フロントに、フレキシブルタワーバー、フレキシブルドロースティフナー、サポートフロントを採用。リヤにはピロボール内蔵のラテラルリンクとフレキシブルサポートリヤに加えて、これまでになかったフレキシブルドロースティフナーリヤを採用。ボディを固める



のではなく、たわむ部分にあらかじめテンションをかけて、力の伝達を早めるとともに、タイヤの接地に必要なしなやかさを確保するようボディを制御する。これにより前述した、操舵から旋回Gが発生するまでの挙動のリニアリティと安定性を高めることができるのだ。

切れのある走りを追求するために、操舵量についても同時に考え抜いた。試行錯誤の末、リヤの安定性に余裕を持たせることを前提に11:1のステアリングギヤボックスを採用した。狙ったラインが同じであれば、少ない操舵量でゆっくりとステアリングを操作することになる。ボディ制御技術によってもたらされるダイレクトな操舵感とあいまって、路面の感覚を掌でつかむような安心感と切れの良さを体感できるはずだ。これにより、コーナーの早い段階で回頭できるうえにリヤの安定性も心強いので、アクセルをより多く踏み込むことが可能となる。また、あらゆるドライビングシーンにおいて、ステアリングを切り足したり、戻したりといった修正舵も軽減される。それはドライビング技術の向上を意味し、レコードラインを研ぎ澄ますことに他ならない。

走る、曲がる、止まる性能の交響楽。

ロードカーとしての完成度は、ハンドリングだけでないことは言うまでもない。走る、曲がる、止まるというクルマの性能の全てが調和してこそ心地いい感覚をもたらすものだ。WRX STI tS TYPE RAでは、アクセルレスポンス、ブレーキレスポンスにもハンドリングに見合う性能が必要であると考えた。

ベース車両をspec Cとすることで軽量化とピックアップの良いボールベアリングターボを手に入れ、アクセルに対してダイレクトな加速感を磨き上げた。そして連続したハードユースでもゆとりある減速を可能にするフロント6ポットブレーキキャリパーは、ブレーキのリニアリティを高めている。これらのハーモニーは、交響楽のように走る欲びを奏でるだろう。では、WRX STI tS TYPE RAを実際の道で走らせたらどう感じるのか。九十九折では、操舵量の少なさと回頭性の良さを、そして連続するS字コーナーにおいてスパッと切れるシャープで安定した挙動を堪能していただきたい。高速道では、大きなカーブにおいて操舵中に惑いを感じない、かつてないほどしっかりと手応えとリヤの安定性を実感できるだろう。それは何よりもロングドライブにおける疲労軽減にもつながるメリットだ。そして市街地などの低速域では、取り回しの良さ

にも注目して欲しい。歩行者や自転車が行き交う道でのすれ違い、水たまりや障害物を避けるときの身のこなしは、クルマのサイズがひと廻りコンパクトになったように感じるに違いない。

STIのコンプリートカーであるWRX STI tS TYPE RAは、「安心と愉しさ」というスバルが目指すフィロソフィーはそのままに、モータースポーツで培った技術も取り入れて、量産車の先にある領域に踏み込んだクルマだ。だからドライバーを選ぶものではない。WRX STIを愛するドライバーのすべてに、STIの奥義ともいべき走りを謳歌していただきたいロードカーなのである。

二 ユルブルクリンクでレースをする意味。

STIはコンプリートカーを開発するにあたって、量産車の先にある走りを追究するためにニュルブルクリンクで走り、ニュルブルクリンクで行われる耐久レースに参戦している。スバルの走りを長年にわたり磨き続けてきた辰己英治は「世界のトップと競うことで、自らの限界を超えることができる。そしてニュルブルクリンクでレースに勝つことでSTIの走りが実証される」と語る。今から20年以上も前の出来事だが、辰己はニュルブルクリンクで世界の洗礼を受けた。ドイツのスポーツカーメーカーのテスト



モータースポーツ統括部プロジェクト室 室長 辰己英治

ドライバーが運転する助手席でのこと。その走りは人生を変えるほどの衝撃だった。世界と対峙して自らの限界を超えていかなければ、いい走りはつけないと辰己は悟ったという。なぜ世界の一流メーカーがニュルブルクリンクを走るのか。それはサーキットと呼ぶよりもリアルな道に近いからだ。自然の地形を活かした20km

ほどのコースの道幅は狭くブラインドコーナー、激しいアップダウンが連続する。しかも路面μがとても低い。ここではタイヤのグリップに頼った走りは通用しない。シャシーの本質的な性能が問われるのだ。だから、世界のトップドライバーであっても運転がしやすいクルマのほうが、より速く走ることができる。世界で最も過酷なサーキットと呼ばれるニュルブルクリンクの24時間レースで勝つには「運転のしやすさ」が重要であることを辰己は経験から学んでいった。

運転が上手くなるクルマ。

辰己は、長年ニュルブルクリンクに通い欧州のクルマづくりに触れるとともに、日常では様々な欧州車を走らせた。そうした経験を重ねるにつれ、ボディ剛性をひたすら高めることに注力してきた従来のクルマづくりに疑問を持つようになった。そして、数年の歳月をかけて

様々な実験を繰り返し導いた答えは、クルマづくりに発想の転換を求めるものであった。

4輪の接地性を高めるために、ボディには剛性を高める部分と柔らかくする部分をつくる。ステアリングを操作したとき、左右の荷重移動を抑え内輪にしっかりと

仕事をさせる。さらに、ステアリングを操舵してから後輪がコーナリングフォースを発生するまでのタイムラグを小さくするとともに、リニアな操舵感覚を実現するためにボディのねじれを制御すること。このような考え方で辰己が仕上げたクルマは、ステアリングのセンター付近の感覚がしっかりとっていて、ドライバーが狙った方向へ自然に曲がっていく。とにかく運転がしやすく気持ちいい。2006年、STIの車両実験部長となった辰己は、その走りを「誰が乗っても運転が上手くなるクルマ」と提唱した。クルマの挙動を人間の腕でカバーするのではなく、ドライバーの力量をクルマが助けてくれる。そんな、しなやかで滑らかな走りを理想とする。

その考え方を反映させたレースカーは、ニュルブルクリンク24時間レースで2011年、2012年と2年連続クラス優勝を果たし、STIの走りを世界で実証することとなった。そして2013年は惜しくもクラス準優勝となったが、荒天で約9時間の中断の後に再開されたレースでは雨と霧のなか先行車を猛追。残り2時間で7分差を54秒まで詰められたのは何よりもシンメトリカルAWDとシャシー性能の賜物と言えよう。また予選ラップタイムは毎年更新しており、2011年と比べて十数秒の短縮はシャシー性能の確かな進化を裏付けている。

いま誕生したコンプリートカー、WRX STI tS TYPE RAはSTIの最先端の走りを体感いただけるクルマだ。そして2013年ニュルブルクリンク24時間レースを闘ったレースカーには、その先の走りを見据えた技術が投入されているという。ニュルブルクリンクという過酷なサーキットで、もっと運転しやすく、もっと運転が上手くなるクルマへ。自らの限界を超える挑戦をすることでSTIの走りは進化し続けている。



PHOTO:ニュルブルクリンク24時間レース(2013年)

WRX STI tS TYPE RA

www.sti.jp

■モータースポーツ情報をインターネットで。www.subaru-msm.com



スバルテクニカインターナショナル株式会社
〒181-0015 東京都三鷹市大沢 3-9-6
お問い合わせは TEL : 0422-33-7848

m01DG040(2013.7)

環境にやさしいエコドライブで、安全運転を。

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

