

STI Performance

S207





PHOTO: S207 WRブルーパール 写真はイメージです。

S207

世界の頂点で走りを磨くことで、世界一^{たの}しく安全なクルマをお届けする。

私たちSTIは創立以来、その想いを胸にモータースポーツに取り組んできた。WRC(世界ラリー選手権)や

ニュルブルクリンク24時間レースで闘うのは、さまざまな極限状況に身を置いて

走りを磨くためにほかならない。無論、そこは根性や勘で勝利を得られるような

甘い場所ではない。そしてこれも当然のことだが、クルマの走行性能はすべて物理の法則に則っている。

ドライバーの意のままにクルマが動き、ドライバーの操作量に的確に応え、余分な動きはしない。

そのような物理の法則に沿って目標性能を極めたクルマだけが、ドライバーの技量と

自らの性能を余さず発揮でき、その結果として栄冠に輝くことができるのである。

ドライバーの意のままに動くとは、入力に対して遅れなく、操作した分だけ正確に応答するということで、

優れた機械だけが持つ能力である。そのような機械を操る時、人は理屈を超えた気持ちよさに包まれ、

このままどこまでも走っていきたいと強く感じる。そしてその能力を磨くことが、

走りの安心感を根幹から高めることに繋がるのだ。加えて、走りの質感や

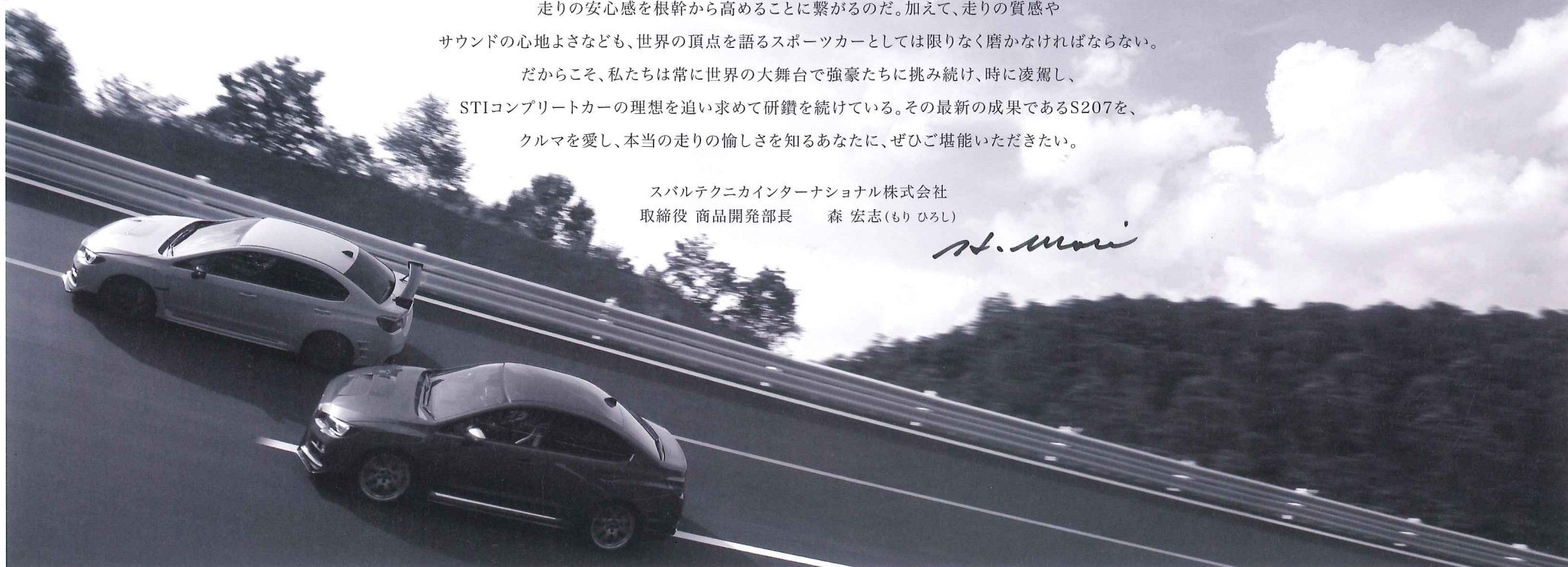
サウンドの心地よさなども、世界の頂点を語るスポーツカーとしては限りなく磨かなければならない。

だからこそ、私たちは常に世界の大舞台で強豪たちに挑み続け、時に凌駕し、

STIコンプリートカーの理想を追い求めて研鑽を続けている。その最新の成果であるS207を、

クルマを愛し、本当の走りの楽しさを知るあなたに、ぜひご堪能いただきたい。

スバルテクニカインターナショナル株式会社
取締役 商品開発部長 森 宏志(もり ひろし)





写真はイメージです。

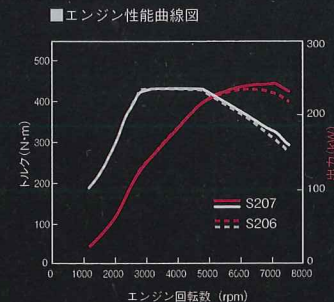
Sシリーズ史上最高スペック、328PS/7200rpm。

これまでを、超える WRX STIレースマシンの「走りの思想」を織り込んだロードカーとして2011年にリリースし、高い評価を得たS206を超える。そして、SUBARUの量産車と変わらない高い信頼性ととも、STIコンプリートカーの頂点として「愉しきで世界No.1」の走りを目指す。そのためにエンジンは何を成すべきか。それがパワーユニット開発のテーマだった。とは言え、私たちのEJ20エンジンは2002年のS202で235kW(320PS)/6400rpmを得て以来、一途にその特性とクオリティを磨き上げ、高い完成度を備えていると自負するユニット。正直、それを超えるパフォーマンスを体現するのは容易なことではなかった。 **328PSへのブレイクスルー** 難問のブレイクスルーとなったのは、排気システムの通気抵抗の大幅低減とECUの緻密な制御、そして、「これまで」を超えるため一丸となったエンジニア魂にほかならない。例えば排気システムでは、管径をベース車比5~19%拡大して通気抵抗を約50%も低減させることで、ハイレスポンスのボールベアリング・ターボを一層効率的に回し、過給圧アップを実現した。これこそ、エンジン系と排気系のエンジニアが課題を共有し、目標に向かって妥協なく挑んだからできたことだ。無論、過給圧のアップに呼応して大幅なバリスに挑み、点火や燃料噴射の絶妙なコントロールを可能にしたECUも重要な主役である。また、通気抵抗をベース車比約16%低減させた大径の強化シリコンゴム製インテークダクト、同じく約30%低減させたエアクリナーエレメントなど、S206以来の独自技術もそれらの特性を最大限に活かし切る形で継承。こうして最高出力とその回転数を241kW(328PS)/7200rpmに高め、最大トルク431N・m[44kgf・m]の発生領域を従来の3200~4400rpmから3200~4800rpmに拡大させることに成功した。ドライバーは、このパワーアップを

高回転域でのさらなる伸びとして直感するに違いない。そしてトルクバンドの広さは、街中でもワインディングロードでもアクセルやシフトの余計な修正操作をなくし、意のままの運転に集中できる気持ちよさとなって現われる。 **すべての瞬間を愉しく、気持ちよく** SI-DRIVEにもS207のための専用チューンを施した。「スポーツモード(S)」では、スロットル低開度の領域で力強いトルクが出る特性、スロットル中高開度でスムーズな回転フィールを保ちつつレスポンスを高める特性とし、力強くしかも洗練された加速フィールを発揮。「スポーツ・シャープモード(S#)」ではワインディングロードなどをハイペースで走るシーンを想定。スロットル中高開度でのトルクをSモードより厚くし、ドライバーの本能を呼び覚ます圧倒的な加速性能を際立たせた。「インテリジェントモード(I)」は、スロットル低開度ではSモード特性を保ちながら、中高開度ではアクセル操作に対して緩やかにスロットルを開ける特性とし、スムーズで優しい加速フィールと燃費効率を重視した走りを可能にしている。雪道をより安心して気持ちよく走るのにもぜひ活用いただきたい。 **信頼性へのこだわり** 熟練の手作業によって、回転バランス精度の公差を量産車比で約85%低減させたクランクシャフト、重量公差を同じく約50%低減させたピストン&ピンとコネクティングロッドに加え、S207では点火プラグとエンジンオイルを高回転仕様へ変更した。無論、エンジンのスムーズで上質な高回転性能をサポートし、ハイパフォーマンスを心おきなく堪能できる優れた信頼・耐久性を提供するためだ。 **STIの進化は止まらない** スペックでもパフォーマンスフィールでも、そして信頼性でもこれまでを超える。自ら掲げたテーマの答えがS207にはあると、私はいま確信している。このクルマとともに過ごすさまざまなシーンで、「愉しきで世界No.1」を目指すSTIの止まらない進化を実感いただけたら、これに勝る幸せはない。

T. Yanagita

パワーユニット技術部 パワーユニット実験課 柳田 照弥(やなぎた てるや)
2002年STI入社。翌年からスーパー耐久レースのエンジニアとして性能開発およびサポートに従事。2005年にはニュルブルクリンク24時間レースにエンジニアとして参加。以降、STIパーツ開発、Sシリーズなどのエンジン先行開発に当たる。



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]:241kW(328PS)/7200rpm
最大トルク[ネット]:431N・m(44kgf・m)/3200-4800rpm



専用バランスドエンジン



STI製強化シリコンゴム製
インテークダクト



専用ボールベアリング・
ツインスクロールターボ



専用ECU



専用低圧パフォーマンスマフラー
(STIロゴ入り)&専用エキゾーストパイプリヤ

写真・イラストはすべてイメージです。



PHOTO: S207 WRブルーパール 写真はイメージです。



2015年ニュルブルクリンク24時間レース優勝車「ロードバージョン」。

もっと「運転が上手くなるクルマ」へ S207で目指したのは、言うまでもなく、STI不変のテーマである「運転が世界一上手くなるクルマ」、そして「誰が乗っても安心して気持ちよく走れるクルマ」だ。それには、ハンドルを切った瞬間からクルマがイメージ通りに動くようにしなければならない。加えてS207では、このクルマに乗っているすべての人が快適であることを重視し、フラットな乗り心地と静粛性を追求した。従来STIでは量産車の技術をニュルブルクリンクのレースカーにフィードバックしてきたが、今回のS207は2015年優勝車の走り味を体現したロードバージョンなのである。

ニュルブルクリンクを安心して走る ニュルブルクリンクの北コースは路面が波打ちμも低く、タイヤの接地性が低くなると、アンダーステアやオーバーステアにつながる。4つのタイヤの接地性を確保するには、しなやかに動くサスペンションが必要なのだ。ニュルブルクリンクの歴代レースカーのサスペンションは想像を超えるしなやかさで、それはオンボード映像に映し出されたドライバーが実に楽に運転していることにも現われている。そこでS207ではレースカーレベルの4輪接地性を追求。そして、タイヤの接地性と同時に応答性やリヤグリップも向上させるべく、シャシーや空力特性の変更を繰り返し行いながら、北コース及び一般道を徹底的に走り込んだ。その結果、安定した車両挙動となり、レースカー同様に安心して北コースを走れるクルマに仕上がった。

意のままに操るゆしさ 私は、これまでの経験を通してある確信を強めてきた。それは、ハンドルを切ってからヨーレートや横Gが発生する時間が短いほど、クルマを意のままに操ることができるということ。S207のステアリングギヤレシオはクイックタイプを採用している。そこで、ハンドル操作時の過敏な動きを抑えつつ応答性を高めるため、フロントのフレキシブルドロースティフナーやフレキシブルタワーバーなどを最適化した。その結果、ベンチマークとした欧州車に比べ、ハンドルを切ってからヨーレートの応答時間を約40%、横Gを約30%低減させることができた(STI実験値)。

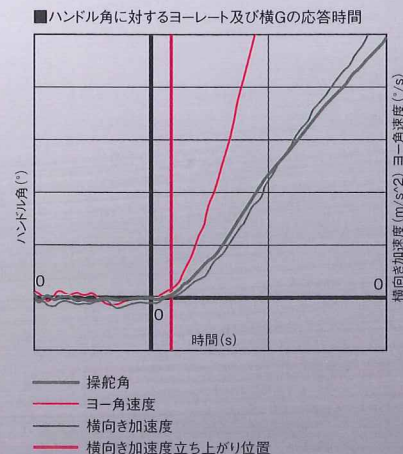
盤石の安定性 操舵応答を高める前提として取り組んだのが、リヤのグリップを上げて安定性を高めることだ。サスペンションが硬いと、ハンドルを操作した時にタイヤに力がかかり過ぎてしまい、応答遅れや安定性の低下につながる。これは、日本国内はもとよりドイツの一般道やニュルブルクリンクの北コースを走り込んで得た私たちの知見だ。そこで、レースカーの

開発を通して得たノウハウを駆使してサブフレームの動き方を変更し、より早くリヤタイヤに力が発生するよう力の伝わり方を最適化した。こうした独自の取り組みにより、S207はいままでにない盤石なリヤタイヤのグリップを獲得したのである。

レースカーロードバージョンとしてのパフォーマンス 欧州の自動車専門誌のテスト方法に準じて設定したパイロン間隔18m・全長180mのスラロームを、S207はベンチマークの欧州車を1.1km/h上回る平均車速(STI実験値)で駆け抜ける。平均車速の差は小さいが180m時点での差は約3mにもなる。これもまた、意のままに走ることをひたすら追求してきた結果だ。

S207に装着した部品が1つ欠けてもこの結果は得られなかった。S207のハンドルを握って、「世界一運転が上手くなるクルマ」、「安心して気持ちよく走れるクルマ」を堪能していただきたい。そして、硬いサスペンション、ノイジーな車内というスポーツカーの既成概念を覆した乗り味に驚いていただきたい。それが、ニュルブルクリンク24時間レースで得たノウハウを余さず注ぎ込んだ私たちの狙いである。

O. Fukuda



商品開発部 車両実験グループ 福田 淳 (ふくだ あつし)

1991年富士重工工業株式会社入社。操縦安定性・乗り心地開発に従事。STIではコンプライートカーの実験業務全般と全性能の開発を担当する。S207でも実験のリーダーとして開発を牽引。ドイツの一般道やニュルブルクリンクを自ら走り込むなど、その取り組みは全領域にわたる。



専用クイックステアリングギヤボックス (11:1)



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

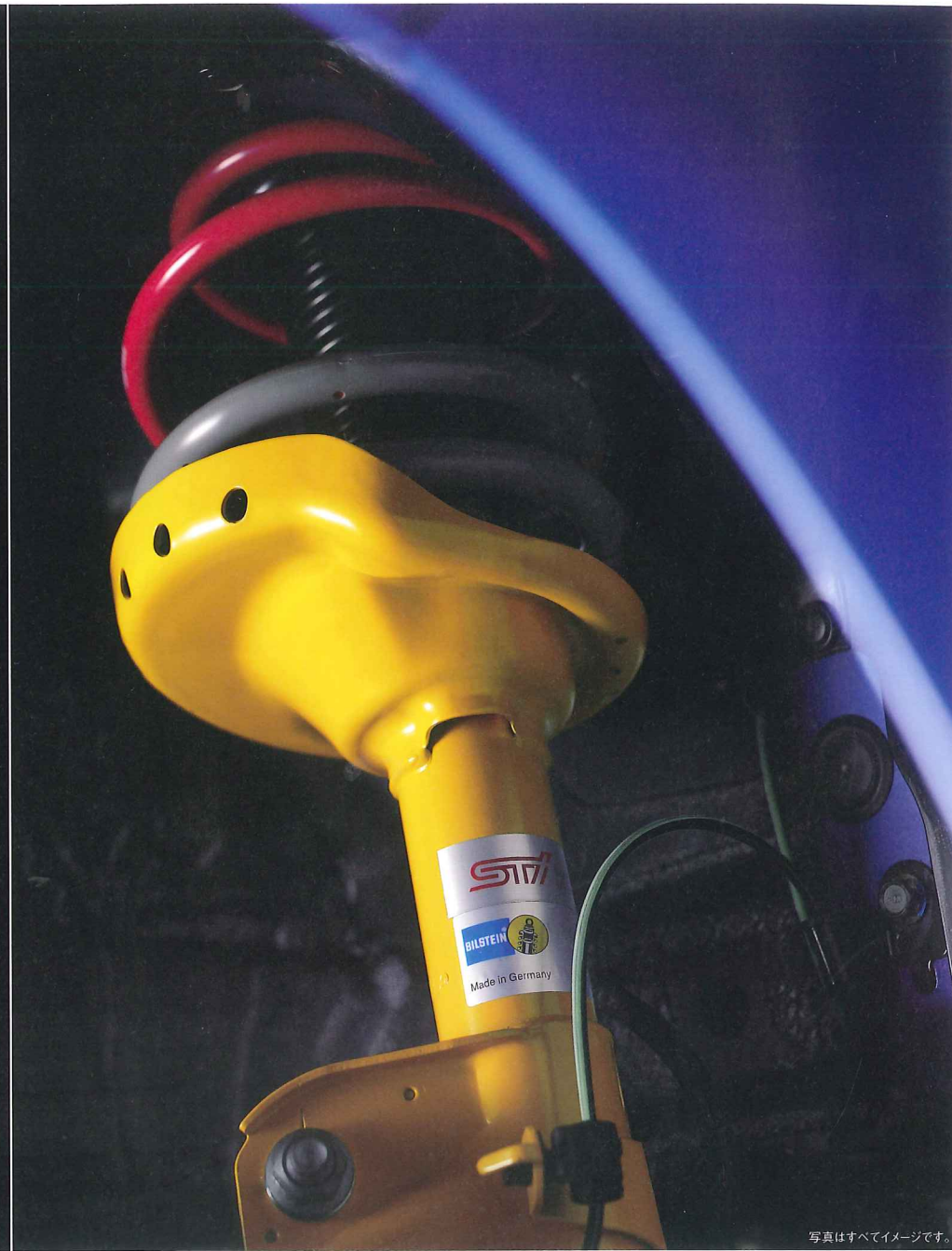


STI製フレキシブルサポートサブフレームリヤ



STI製ビロボールプッシュ・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)

写真・イラストはすべてイメージです。



写真はすべてイメージです。

シャシーで目指したもうひとつの性能は「上質」。

目指すは「STI的上質」 S207の開発でエンジニアが共有したキーワードのひとつに、「上質」というがある。STIをよく知る方なら、これが単なる「高級」を指し示すものでないことは直感いただけたと思う。このワードに込めたのは、「運転が世界一上手くなるクルマ」と同時に、すべてにわたってより洗練された質感を愉しめるクルマを目指すという、造り手の想いだ。それは、「スポーツカーのサスペンションは硬い」という既成概念を覆すことでもある。そこで私たちシャシー設計チームは、運転をより気持ちよく愉しめる、質感高く洗練された乗り味を徹底的に追求。操縦性能を決定づけるサスペンションやステアリングの造り込みに加え、電子デバイスの専用セッティングや新アイテムの開発に取り組んだ。 **電子デバイスの専用セッティング** まずは、コーナリングや急な危険回避時、横滑りなどクルマの不安定な挙動を抑えるVDC(ビークルダイナミクスコントロール)。このシステムはON/OFFモードのほか、安定性を保ちながらもエンジンパワーをできる限り路面に伝えるトラクションモードを備えるが、S207ではこのモードをスポーツ走行に重点を置いてセッティングした。すなわち、エンジンをはじめ、ステアリングギヤレシオ、サスペンションチューニング、タイヤ、フロント6ポット/リヤ4ポットのbremboブレーキなど、要所がベース車と大きく異なるS207に最適化。より高いコーナリング限界Gを得たクルマの挙動を安定させ、ドライバーが意のままに操れるようブレーキの制御量をチューニングしている。また、アクティブ・トルク・ベクタリングは、コーナリング中に内輪へブレーキをかけることでヨーモーメントを発生させ、クルマの限界旋回性能を向上させるシステムだが、S207ではブレーキの前後配分などを変更。旋回性能をさらに高め、リニア且つクイックな操舵応答性を持たせることで、スポーツ走行などでのライトレース性の向上を図っている。 **一流ドライバーの走りに迫る** いま述べたのはしかし、あくまでも2つの電子デバイスがどう働かにすぎない。私たちがそれらの専用化で真に目指したのは、「世界を舞台に闘うドライバーのようなスムーズで無駄のない運転操作による気持ちいい走り」を、S207のドライバーに堪能してもらうこと。それがSTIの考える上質な走りの一面であり、それを求めて、卓越したシャシー性能をさらに活かすよう電子デバイスの専用セッティングを行ったのである。

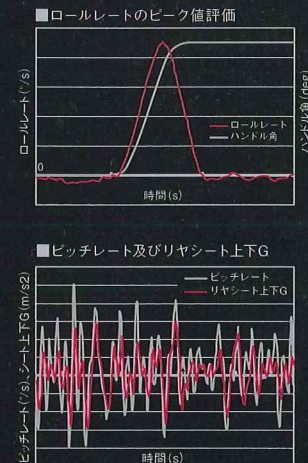
DampMatic®IIと255/35タイヤと乗り心地 ダンパー

は前後ともビルシュタイン製で、特に前輪にはコンフォートバルブという2つ目のバルブを持つDampMatic®IIを日本車で初めて採用した。通常走行時はダンパー内のオイル流量を増やして減衰力を低減させ、乗り心地を向上。コーナリング時など過渡入力時は流量を絞って減衰力を適正に上げ、操縦安定性を高める。これはビルシュタイン社との共同開発によるもので、伸び側と縮み側のつながりや減衰力の可変特性をより理想に近づけ、安定した乗り心地とリニアな操舵応答性を両立。シャシーの基本性能の高さと相まって、上質な乗り味の指標となる実験でも、テストコースにおける実測ロールレートで、ベンチマークとした欧州車に対し35%、ピッチレートで同じく5%上回った(すべてSTI実験値)。タイヤはS207のために開発したダンロップSPORT MAXX RT 255/35R19を履く。サイズ、細部までチューニングした専用パターン、トレッド剛性を高めた構造によりコーナリング性能を高め、操縦安定性と乗り心地・静粛性を両立させるためのものだ。スベックや速さだけでなく、かつてない気持ちよさと愉しさを生む洗練の乗り味、STIが考える「上質な走り」をぜひ味わっていただきたい。

N. Shibuya

車体技術部 シャシー設計課 渋谷 直樹 (しぶや なおき)

2006年のSTI入社以前からドライバーとしてWRCに出場するなど、モータースポーツに関わりが深い。STIでは競技用パーツ開発、国内外のPWRC(プロダクションカー世界選手権)出場チームの技術サポートを経て、ニュルブルクリンク24時間レース車両、SUBARU BRZスーパーGT車両の開発、そしてSTIコンプリートカーのシャシー及び電装系の開発に携わる。



専用STI製ビルシュタインフロントストラット (DampMatic® II、倒立式) & コイルスプリング



専用STI製ビルシュタインリヤダンパー & コイルスプリング



STI製brembo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 (シルバー塗装、STIロゴ入り) & STI製brembo18インチ2ピースタイプ・ドリルドディスクローター



STI製bremboリヤ・モノブロック対向4ポットブレーキキャリパー (シルバー塗装、STIロゴ入り) & STI製brembo18インチドリルドディスクローター



専用255/35R19 92Yタイヤ (ダンロップ SPORT MAXX RT)

写真・イラストはすべてイメージです。

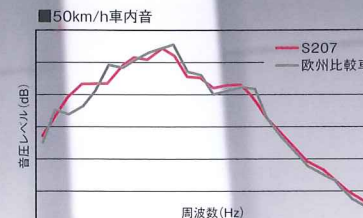


PHOTO: S207 NBR CHALLENGE PACKAGE YELLOW EDITION (サンライズイエロー)
STI製スカーフリップ、STI製サイドアンダースポイラー、STI製リヤサイドアンダースポイラー、STI製セキュリティホイールナットセット、LEDアクセサリファイバーはディーラー装着オプション。写真はイメージです。

ニュルブルクリンク北コースで生まれた翼。

“NBR CHALLENGE PACKAGE” 同時リリース 私がまずお伝えしたいのは、2015年ニュルブルクリンク(NBR)24時間レースで達成した通算3度目のクラス優勝を記念するNBR CHALLENGE PACKAGEの件である。中でも、このクルマの圧倒的な存在感を際立たせる専用の大型リヤスポイラー。これが単にレースマシンをイメージさせるだけでなく、“NBR”の名にふさわしい性能を追求した、言わば「本場生まれ」であることをお話しと思う。 **ニュルブルクリンクを気持ちよく走れる空力性能** パワーユニットやシャシーにニュルブルクリンクへの挑戦で培った多くのノウハウが込められているように、空力においてもSTI最高峰のコンプリートカーならではの性能を実現しようと考え、NBR CHALLENGE PACKAGEの開発に当たった。端的に言えば、ニュルブルクリンクを気持ちよく走れるクルマを造るのだ。先に福田が触れているように、あの北コースは路面のうねりが強くスリッピーだ。しかもコーナー数は170を超える。優勝したWRX STI 2015はその苛酷なコースを安定してハイスピードで走り続けた。それを可能にするのが、じなやかに動いて路面を離さない脚まわりであり、グリップをさらに高めるエアロパーツの働きだ。そして、レースマシンのそのポテンシャルをS207にフィードバックすべく、私たちはシャシー性能と空力性能を一体のものとして北コースでの走行実験を繰り返し実施。従来のCd、Clという水準ではなく、本格的な空力操安の観点で開発を進めていった。翼端板を大型化したドライカーボン製リヤスポイラー形状も、前方に大きく張り出した大型フロントスポイラーも、ニュルブルクリンクを速く気持ちよく走るために生まれたのである。 **“NBR CHALLENGE PACKAGE”のさらなるこだわり** ステアリングホイールには「ウルトラスエード®」という新しい素材を採用した。見た目のスポーツテイストだけでなく、熱くなり過ぎず冷たくなりにくい(つまり夏冷めやすく冬温まりやすい)、通気性がよく蒸れにくい、摩擦係数が高く滑りにくいなどの特性が、的確なハンドル操作をサポートする。外装では、このモデルの専用ボディカラーとしてサンライズイエローを設定。STI製BBS19インチアルミホイールはブラックで仕上げた。 **S207のためのRECAROシート** さて、ここからはS207トータルの話。フロントシートにはSTI製RECAROバケットタイプを採用した。

これは、樹脂一体成型のパネル構造で体全体を受け止めるRECARO独自のシートフォームをベースに、S207専用にSTIが開発したもの。まず、シートにより深く座れるようシートクッション



の角度を大きくし、サイ(大腿部)サポートと腰回りのホールド性をより高めた。これに伴い、バックレストのフォームを背中ラインがやや丸まるように沈み込むようチューニングしてサイドサポートを深くし、上体のホールド性を確かなものになっている。私たちがシートに求めたのは、あらゆるシーンで適正な運転姿勢をサポートし、走りをより気持ちよく愉しむための性能である。シートヒーター、SRSサイドエアバッグを内蔵することは言うまでもない。 **耳障りな音を抑え、気持ちいい音を磨く** 気持ちいい音と言えばアクセル操作にリニアに応答する排気音だ。そこで、チャンバーより下流のすべての管径を太くすることなどで、抜けがよく切れるいい爽やかなサウンドを造り上げた。一方、高速時の風切音や荒れた路面でのノイズなどについては、高性能を言い訳にせず、乗員が気持ちよさを感じる車内環境を追求。フロントガラスに挟み込んだ遮音用中間膜、フロアマット全面に採用した吸音材、スペアタイヤバン内に配置した防振材。こうした綿密な対策と上質感にこだわった走りの特性が、ベンチマークとした欧州車比-1.1dBの車内音(50km/h走行時・前席、STI実験値)に代表される、ストレスを感じさせない快適な車内環境を生み出している。ニュルブルクリンクで磨いた速さと五感に訴える気持ちよさを、空力や走行音の領域でも体感していただきたい。

Y. Harigai

車体技術部 車体設計課 針谷 義雄 (はりがい よしお)

1989年富士重工業株式会社入社、主に外装部品の設計に従事。2003年からSTIでエアロパーツを中心に設計業務を担当。STIコンプリートカーではS203をはじめ全車のエアロパーツを担当している。空力性能の開発ではベース車に対する高速時の前後荷重の変化を主眼としている。

Ultrasuede®、ウルトラスエード®は、東レ株式会社の登録商標です。



専用大型フロントアンダースポイラー



専用ドライカーボン製リヤスポイラー (S207ロゴ入り)*



専用ウルトラスエード巻ステアリングホイール (シルバーセンターマーク付)*



専用STI製RECAROバケットタイプフロントシート

写真は撮影用に点灯しています。
写真・イラストはすべてイメージです。
*NBR CHALLENGE PACKAGE 装備

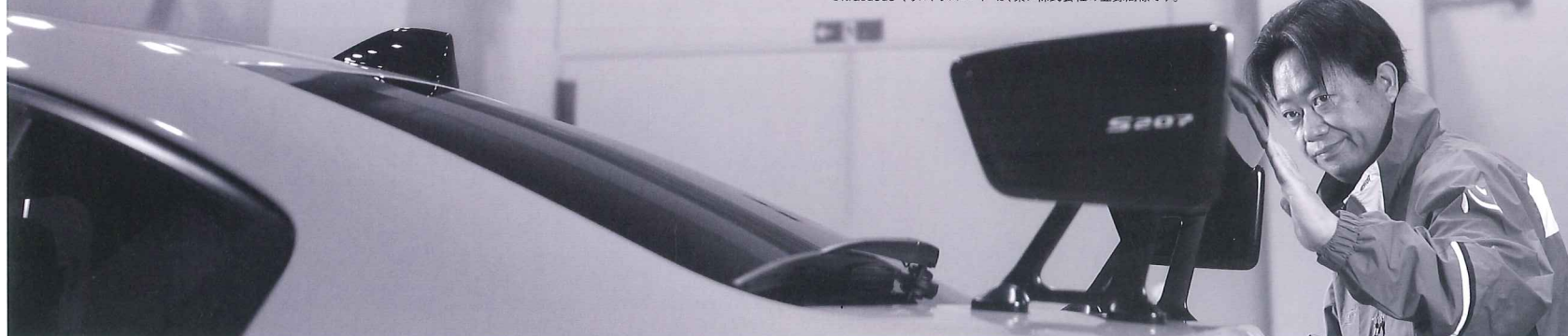
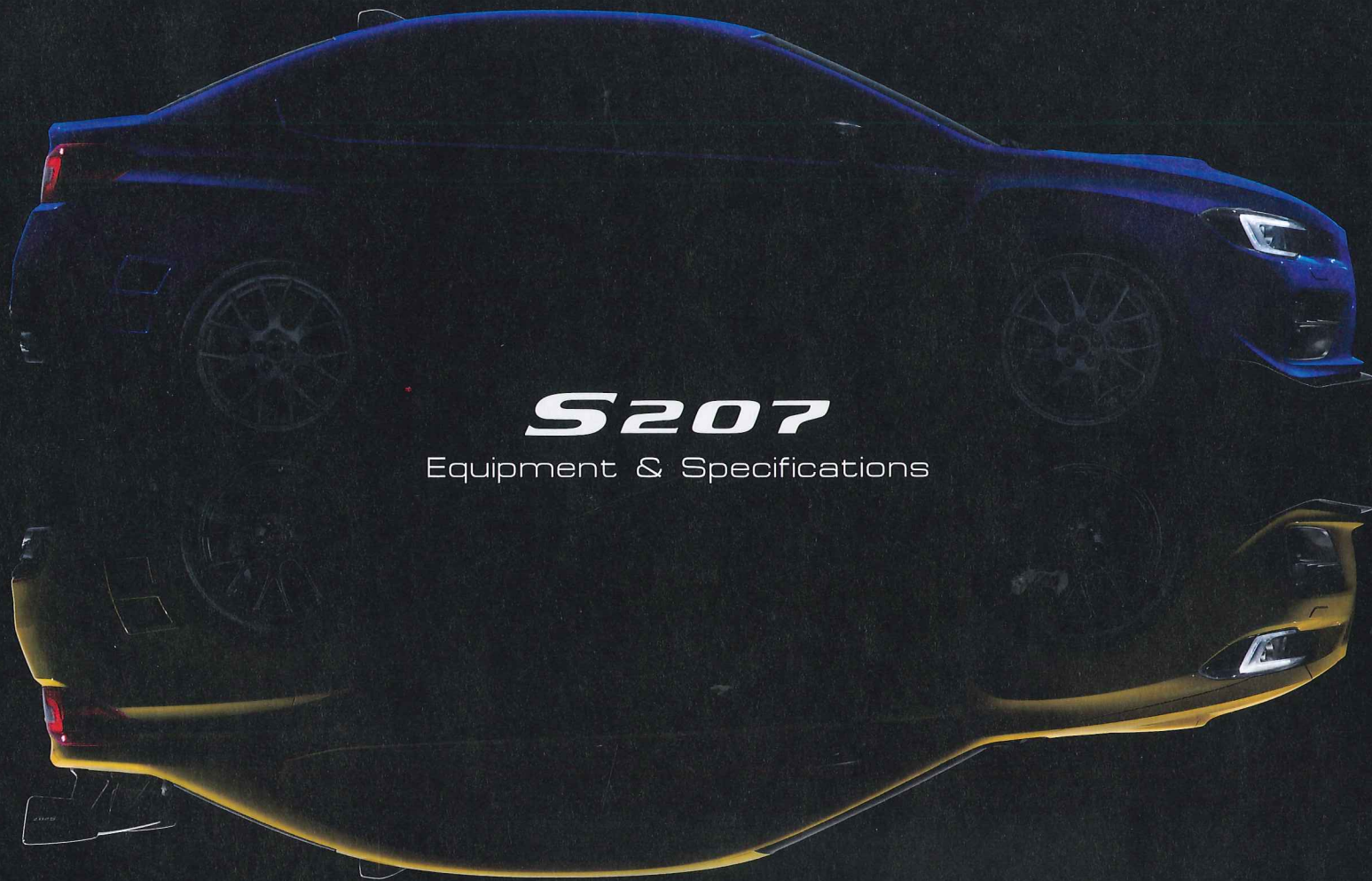




PHOTO:S207 ナビゲーションシステム、フロアカーペットはディーラー装着オプション 写真は撮影用に点灯しています。写真はイメージです。



PHOTO:S207 ナビゲーションシステム、フロアカーペットはディーラー装着オプション 写真はイメージです。



S207

Equipment & Specifications

S207 EQUIPMENT



S207

足回り・メカニズム

- 専用STI製ビルシュタインフロントストラット (DampMatic® II、倒立式) & コイルスプリング ※
- 専用STI製ビルシュタインリアダンパー & コイルスプリング ※
- 12 STI製BBS 19インチx8-1/2J鍛造アルミホイール (シルバー) ※
- 12 専用255/35R19 92Yタイヤ (ダンロップ SPORT MAXX RT)
- 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イナー フロント ※
- STI製サポーター フロント ※
- STI製フレキシブルサポーター サブフレーム リヤ ※
- STI製ビロボールジョイント リヤ ササリンク (ラテラルリンク フロント内側、ラテラルリンク リヤ内側) ※
- STI製brembo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 (シルバー塗装、STIロゴ入り) & STI製brembo 18インチ2ピースタイプドリルドディスクローター ※
- STI製bremboリア・モノブロック対向4ポットブレーキキャリパー (シルバー塗装、STIロゴ入り) & STI製brembo 18インチドリルドディスクローター ※
- 専用高出力バランスエンジン
- 専用ECU ※
- 専用ボールベアリング・ツインスクローター ※
- 11 専用低背圧パフォーマンスマフラー (STIロゴ入り) & 専用エキゾーストパイプ リヤ ※
- STI製強化シリコンゴム製インテークダクト ※

- 専用クイックステアリングギヤボックス
- 専用VDC [ビークルダイナミクスコントロール]
- 専用アクティブトルクベクタリング
- STI製低圧損エアクリーナーエレメント
- STI Performanceオイル (5W-40)

操作性・計器盤・警告灯

- 2 専用ルミネセントメーター (マルチイン)
- 専用マルチファンクションディスプレイ
- インパネセンターバイザー (レザースト)
- 1 専用本革巻ステアリングホイール (高剛性)
- 2 STI製プッシュエンジンスイッチ (STIロゴ入り)
- 3 STI製本革巻MTシフトノブ (STIロゴ入り)

オーディオ

- 8スピーカー (フロント4+リア2+サブウーファー1)
- ブラックルーファアンテナ (シャークフィンの形状)

PHOTO: (左) S207 WRブルー・パール (右) S207 NBR CHALLENGE PACKAGE YELLOW EDITION (サンライズイエロー)

注1: シートの側面及びヘッドレストなどに合成皮革を使用しています。注2: 限定生産のため、補修部品はございません。注3: 大型フロントアンダースポイラー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。●Ultrasuede、ウルトラスエード®は、東レ株式会社の登録商標です。●S207専用パーツ装着により、SUBARU純正パーツが装着できません。



S207

NBR CHALLENGE PACKAGE YELLOW EDITION

ベース車<WRX STI Type S>に対する特別装備 ※:STI保証部品

(11:1) ※
コントロール]

(MOTUL)

フォメーションディスプレイ付、STIロゴ入り)

素材巻シルバーステッチ) ※
感革、メッキベセル、金属調フィニッシャー ※、シルバーステッチ)
(エ入り、レッドタイプ)
入り) ※

バネ2)
タイプ)

内装

- 専用STI製RECAROバケットタイプフロントシート[本革(メイン:ブラックセミアニリン、サイド内側:ブラック)、シルバーステッチ+シルバークラウド、シートヒーター付、STIロゴ型押し、SRSサイドエアバッグ] ※
- リヤシート[本革(ブラック)、シルバーステッチ+シルバークラウド] 注1
- 専用インパネパネル(レッド、S207ロゴ入り) ※
- ドアトリム(シルバーステッチ、金属調パワーウィンドウスイッチパネル ※)
- 金属調センターコンソール加飾パネル ※
- 金属調サイドベンチカル ※
- 専用シリアルナンバープレート(コンソール) ※注2
- フロアサイレンサー(遮音強化)

外装

- 専用メッシュタイプフロントグリル(チェリーレッドストライプ、S207オーナメント付) ※
- 専用大型フロントアンダースポILER ※注3
- STIエンブレム付サイドガーニッシュ(ブラック) ※
- サテンメッドアミラー(フットランプ付) ※
- 専用サイドシルモール(金属調) ※
- 専用リヤバンパー(チェリーレッドストライプ、エアアウトレットグリル付) ※
- S207リヤオーナメント ※
- UV&IR(赤外線)カット機能付遮音ガラス(フロント)

S207 NBR CHALLENGE PACKAGE EQUIPMENT



専用ウルトラスピード巻ステアリングホイール
(シルバーセンターマーク付) ※

専用シートベルト(レッド)



専用エンブレム(リヤ) ※

STI製BBS19インチx8 1/2J
鍛造アルミホイール(ブラック) ※



専用ドライカーボン製リヤスポILER(S207ロゴ入り) ※

YELLOW EDITION EQUIPMENT



- ドアミラー(ブラック) ※
- 専用サイドシルプレート
(イエロー、S207ロゴ入り) ※
- 専用サイドシルモール
(ブラック) ※

STI Sport Parts

※表示価格は標準工賃(必要な場合)と消費税8%を含む
メーカー希望小売価格。

スカートリップ
¥15,120 (¥14,000消費税込)
ST960204S292

サイドアンダースポILER
¥73,440 (¥68,000消費税込)
ST96030VV120

リヤサイドアンダースポILER
¥49,680 (¥46,000消費税込)
ST96031VV120

フロアカーベット
¥49,140 (¥45,500消費税込)
ST95011VV010

トランクマット
¥16,200 (¥15,000消費税込)
ST95011VV030

△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ません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する車両等の不具合に対しては、富士重工業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や加工が必要になる場合があります。●商品によってはお取り付けできない車種がある場合があります。●STIスポーツパーツを装着してJAF公道レースフォーミュラに参画する場合には、JAF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。●各商品の箱に必ずご使用上注意書が添付されているので、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/

※出来ない場合がございます。詳しくは、販売店にお尋ねください。写真は撮影のため点灯しています。写真はすべてイメージです。

S207 EQUIPMENT

■その他の標準装備

【AWDシステム・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]方式AWD／アルミ鍛造製フロントロアーム(ピロボールブッシュ付)／フロント ヘリカルLSD[リミテッド・スリップ・デフ]／リヤトルセンLSD[リミテッド・スリップ・デフ]／SI-DRIVE／等長等爆エキゾースト／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／クロスレスシオ 6速マニュアルトランスミッション／ヒルスタートアシスト／フロント&リヤスタビライザー／赤チヂミ塗装インテークマニホールド【視界】LED4灯ロービーム+ハロゲンハイビームランプ(ブラックベゼル)【ヘッドランプレベライザー(オート)、ポップアップ式ヘッドランプウォッシャー付)】／フロント&リヤフォグランプ／LEDリヤコンビランプ／ウェルカムライティング／オールウェザーバック【フロントワイパーデアイサー／スーパーUVカットフロントドアガラス／撥水加工フロントドアガラス】／電動格納式リモコンドアミラー(サイドターンランプ&ターンインジケータ付)／雨滴感知オートワイパー／オートライト／ヒートッドドアミラー／リヤウインドウデフォッガー／フイー一体フロントワイパー(拡散式ウォッシャー運動 開けつ時間調整式)／リヤ開けつワイパー&ウォッシャー 注4 【操作性・計器盤・警告灯】本革巻ハンドブレーキレバー／方向指示器のワンタッチ機能／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)／左右独立温度調整機能付フルオートエアコン(クリーンフィルター付)【シバルーリング&レッド塗装エアコンダイヤル)／シフトアップインジケータ／キーレスアクセス&プッシュスタート 注5／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6／盗難警報装置(アラーム表示機能付) 注6／チルト&テレスコピックステアリング／パワーステアリング／パワーステアリング【全席オートアップ&ダウン、反転装置、スイッチ照明、運転席オフディレイタイマー付)／アンサーバック機能付電波式リモコンドアロック／リモコンラックオープナー／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／全席シートベルト未装着ウォーニングランプ&ブザー(ブザーは前席)／ツイントリップメーター／メーター・イルミネーションコントロール／暗証コード式キーレスエントリー 【シート】6:4分割可倒式トランクスル／リヤシートセンターアームレスト(カップホルダー付)／3名分リヤシートヘッドレスト(全席上下調整式) 【内装】メッキインナードアハンドル／パワーウインドウスイッチメッキ加飾／フロント&リヤ大型ドアポケット(ボトルホルダー付)／USB電源(フロント2ヶ) 注7／オフディレイルームランプ／スポーツマップランプ／前席カップホルダー(2ヶ、スライダカバー付)／DC12V/120W電源ソケット(コンソールボックス内蔵)／アシストグリップ(運転席+助手席+後席左右)／リヤ左右席コートフック／セタートレイ(レッド照明付)／STIエンブレム付)／グローブボックス(照明付)／インパネアクセサリーソケット(DC12V/120W)／フロアコンソールボックス／運転席、助手席バンディミラー(照明付)／トランクフルームランプ 【外装】大型アンダーカバー&大型フロア下アンダーカバー／サイドシルスポイラー／スーパーUVカット機能付ガラス(フロントドア)／UVカット機能付濃色ガラス(リヤドア、リヤ) 【安全装備】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／運転席SRSニーエアバッグ／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ABS／ブレーキアシスト／ブレーキオーバーライド(ブレーキ操作優先制御)／エマージェンシーストップシグナル／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)／セイフティフットレスト／プリテンションナー&可変ロード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ブルーフ／クラッチスタートシステム

注4:Rレンジの時は連続ワイパーとなります。注5:挿え込み型心臓ペースメーカー等の機器をご使用の方は、電波により医療用電気機器に影響を及ぼすおそれがあります。詳しくは販売店にお問い合わせいただくか、取扱説明書をお読みください。注6:国土交通省認可品です。注7:USB電源のご使用については取扱説明書に重要な注意事項が記載されておりますので、必ずお読みください。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リヤ左右席でご使用ください。

■スベアタイヤはテンブラリススベアタイヤ(応急用スベアタイヤ)です。■WRX、STI、STI CO、STI Performance、SI-DRIVE、BOXER、AVCS、DCCD、Active Torque Vectoring、WR BLUE、ダブリュアルブルーは富士重工業株式会社の登録商標です。■トレンセは株式会社ジェイテクトの登録商標です。■Ultrasuede®、ウルトラスエード®は、東レ株式会社の登録商標です。■SRS=Supplemental Restraint System(補助拘束装置)

■S207専用パーツ装着により、SUBARU純正パーツが装着出来ない場合がございます。詳しくは、販売店にお尋ねください。
※:STIの装着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3年間となります。ただし、その期間内でも走行距離60,000km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、メンテナンスシートをご覧ください。販売店スタッフにお尋ねください。

▲STI製brembo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、カーボンの網目の濃淡、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。

■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、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				資金管理料金	合計
	シュレッダーダスト料金	エアバッグ類料金	フロン類料金	情報管理料金		
S207	8,670円	1,900円	1,800円	130円	380円	12,880円

BODY COLOR & PRICE

WRブルー・パール	クリスタルホワイト・パール (32,400円高・消費税8%込)	クリスタルブラック・シリカ	サンライズイエロー [NBR CHALLENGE PACKAGE YELLOW EDITION専用色]
-----------	------------------------------------	---------------	--

■希望小売価格(消費税8%込) アドバンスドセイフティパッケージ(メーカー装着オプション)は、75,600円高(消費税8%込)となります。

S207 6MT AWD(常時全輪駆動)	5,994,000円	消費税抜き価格 5,550,000円	受注期間:2016年3月6日迄 400台限定*1 NBR CHALLENGE PACKAGEは200台限定 YELLOW EDITIONは100台限定*2
S207 6MT AWD (常時全輪駆動)	6,318,000円	消費税抜き価格 5,850,000円	
YELLOW EDITION	6,372,000円	消費税抜き価格 5,900,000円	

■車両本体製造事業者:富士重工業株式会社 ■装着事業者: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。■走行シーンはクロードされた場所です許可を得て撮影しています。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ことがあります。

S207 SPECIFICATIONS

車名・型式	スバル・CBA-VAB
車種	S207 6MT・AWD(常時全輪駆動)
■寸法・重量・定員	
全長×全幅×全高(mm)【参考値】	4635×1795×1470 *1
室内長×室内幅×室内高(mm)	2005×1490×1205
ホイールベース(mm)	2650
トレッド[前/後](mm)	1535/1550
最低地上高(mm)	135
車両重量(kg)【参考値】	1510
乗車定員(名)	5
車両総重量(kg)【参考値】	1785
■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)	5.6
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 ツインスクロールターボ	
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]	241 (328) /7200
最大トルク[ネット][N・m(kgf・m)/rpm]	431 (44.0) /3200~4800
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 *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

*1:ルーファアンテナを含む数値。ルーフ高は1460mmになります。
*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。
■無鉛車両のため、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【クロス】よりも15%程度低い値(自工会調べ)となっています。

*1:富士重工業株式会社が販売する限定台数となります。なお、2016年3月6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400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。2016年3月7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のみ注文をお受けいたします。

*2:YELLOW EDITIONの受注期間は2015年11月30日迄となります。

●記載価格は希望小売価格に消費税8%が含まれた総額表示です。●希望小売価格は車両本体製造事業者のメーカー希望小売価格と装着事業者の装着希望小売価格との合算となります。●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。●価格はスベアタイヤ&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。

■写真のメーター類は撮影用に点灯しています。△サキット走行等の過激な走行による故障は、保証の対象外となります。■実際の走行にあたっては、

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



m01FB050(2015.10)

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

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

東京都渋谷区恵比寿1-20-8 エビススバルビル(〒150-8554)
スバル国内営業本部マーケティング推進部

