



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マニュファクチャラーズチャンピオンを、
そして2001年にはF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、レガシイでなければできない走りをつくろう」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イB4は、水平対向4気筒に2ステージ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イである必要はない。レガシイオーナーの多くは、何台ものクルマを乗り継いでなお走ることが大好きな人、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、レガシイらしいグラウ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

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でなければできないこと、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薄くフロントマ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確立した。

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果能できるからだ。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さという大きな魅力がある。短いストロークでカチッと取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スポーツパーツと言えほどの走りは、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

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でも採用しているビレリを選択。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ビ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、剛性の高さとしなやかさが大きな魅力で、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ながら、それぞれの特性をバランスよく調整し、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「速う!」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開業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おもわせる、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。フロントワードを同

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も明らかだが、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出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前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減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。ダイレクタかつリニアなブレーキフィールを果能できる。



www.subaru-sti.co.jp/s401