



PHOTO:WRX STi ミッドナイトブラックマイカ
HIDロービームランプ、濃色ガラスはメーカー装着オプション。



PHOTO:テスト車両



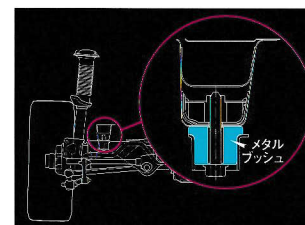
ワイドトレッド

225/45ZR17タイヤを収めるためにWRXには大型のプリスターフェンダーとワイドトレッド(フロント1490×リヤ1480mm[※])が採用されている。



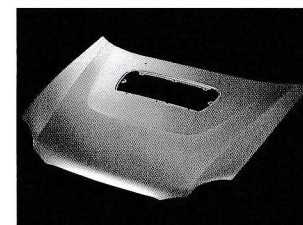
フロントストラットタワーバー(チタンパイプ製)

フロントまわりのボディ剛性をさらに高めるストラットタワーバーは、パイプ部分にはきわめて強靱かつ軽量なチタンを採用した。製造は富士重工業(株)の航空宇宙部門が担当する。



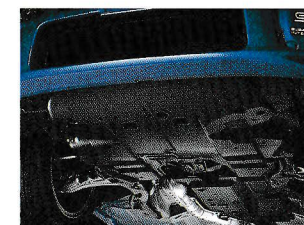
リヤクロスメンバー取付け部の高剛性化

NEW STiのボディはリヤサスペンションやリヤクロスメンバー取付け部の重点的な高剛性化が図られた。ハンドリング性能の向上に大きな効果を発揮する。



アルミ製フロントフード

フロント回りの重量軽減を図るアルミ製のフロントフードを採用。回頭性に優れた、軽快なハンドリングの実現に貢献している。



STi専用大型アンダーカバー

空力性能の向上のため、トランスミッションの下まで延長した専用設計の大型アンダーカバーを採用した。車外音の低減にも効果を発揮する。

ロール剛性の向上も実現することができるなど、

走りに焦点を合わせれば、そのメリットは計り知れないものがある。

WRX STiは、いわば4ドアセダンの衣装を

まとったスポーツカーである。運動性能へのこだわりから

World Rally Dimensionへと行き着いたのは、

当然の帰結と言ってよいだろう。

※WRX STi typeRA 16インチタイヤ仕様車はフロント1485mm/リヤ1475mm。

さらなる高剛性化を果たしたボディ。

NEW STiのボディは従来モデルに対し、約2倍のねじれ剛性を実現した。BOXER(水平対向エンジン)を縦置きに搭載するスバル伝統のレイアウトは、バンパー前端から後席足元までフロントサイドフレームをストレートに配置することが可能であり、本来的に高いボディ剛性を確保できる資質を持っている。これに加えて、左右のフレームを強固に連結する大型の

フロントクロスメンバーと新開発のフロントサブフレームを採用。そしてリヤクロスメンバーとその取付け部周辺を重点的に強化することで、NEW STiのボディ剛性は飛躍的に向上した。衝突安全性をいっそう高めた新環状力骨構造もボディ全体の高剛性化に大きく貢献している。ステアリングを握って走り出せば、正確でリニアなハンドリングにその大いなる進化を実感することだろう。