



ストラットの可能性。

NEW STiにはレガシィ同様、マルチリンクが採用されると期待した方も多いのではないだろうか。事実、NEW STiの開発においてもマルチリンクの採用は検討された。しかし、私たちの判断は「あえてストラット」であった。軽量・コンパクトが持ち味のNEW STiには軽く、シンプルというストラットの利点はより際立ってくる。サスペンション形式の変更を認めていないWRCで勝つためにもこの利点が大きな武器になるのである。新設計のストラットを持つNEW STiは、さっそくニュルブルクリンクへ持ち込まれた。ここは、サーキットというより超高速の一般路である。下り坂を240km/hからフルブレーキングし、すり鉢状のコーナーに突入すれば、強烈なGがボディを軋ませ、リヤサスを路面から引き離そうとする。そして、ジャンピングスポットの後には、ブラインドコーナーが待ち受ける。ここでは、100分の1mm単位のサスのズレが安定感を左右させる。限界走行で1周すれば、一般路2000kmと同等の負荷がクルマに加わるとも言われる。私たちはストラットの究極を見つけ出すまで、ニュルブルクリンクを走り続けた。