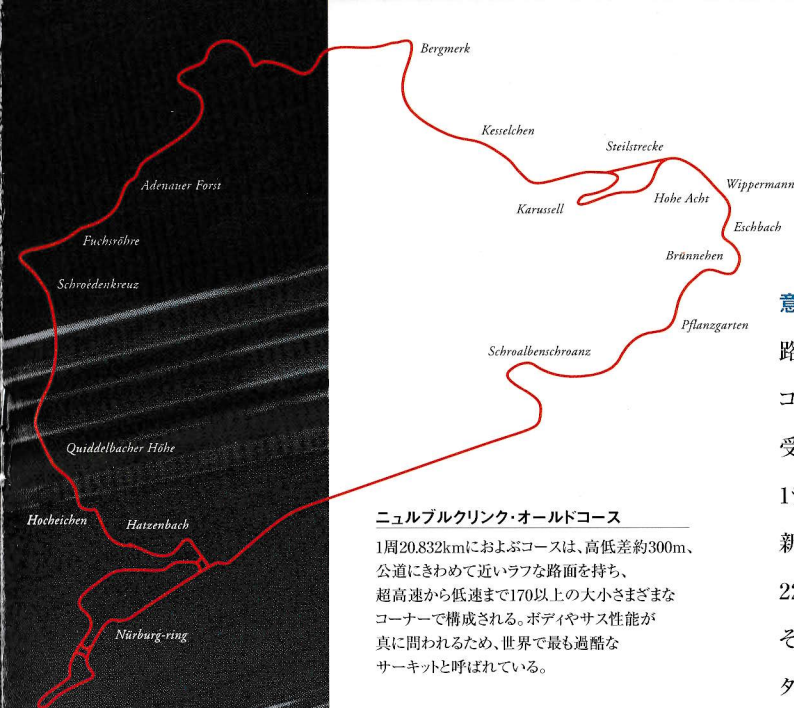




ニルブルクリンク・オールドコース

1周20.832kmにおよぶコースは、高低差約300m、公道にきわめて近いラフな路面を持ち、超高速から低速まで170以上の大きささまざまなコーナーで構成される。ボディやサス性能が真に問われるため、世界で最も過酷なサーキットと呼ばれている。

意のままの走りをさらに進化させた、新4輪ストラットサス。

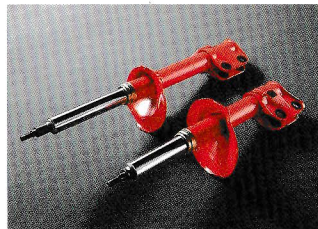
路面からのインフォメーションが豊かに伝わる、コーナリング中のマシンバランスがいい…。そうした高い評価を受けてきたストラットサスを、さらに進化させ走りのクオリティを1ランクも2ランクも高める、これがWRX STiの足まわり開発の新たな目標となった。そして、そのキーとなったのが

225/45ZR17タイヤの選択とワイドトレッド化、そしてリヤサスのロールセンターを上げることである。

タイヤのサイズアップとワイドトレッド化はボディ全幅の拡大を必要とし、ロールセンターを上げることはプロペラシャフトの角度やデフ位置の変更を要求する。つまり、これらはシャシーを基本設計から一新することを意味していた。

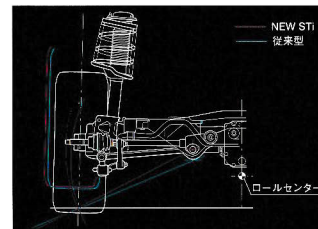
Pride of Sports. Ultimate Strut.

PHOTO:テスト車両



倒立式ストラット

正立式に比べ約3倍の横剛性が得られる倒立式ストラット。ステアリング操作に対する追随性も高まり、コーナリング限界領域での安定感が大幅に向上する。



リヤサスペンション・ロールセンター

リヤサスのロールセンターを上げることで、コーナリング時にサスペンションが縮み側にストロークした際、よりトレッドが広がる特性を活かしてリヤの追従性・応答性を高めている。

これに加えて、フロントサスはサスペンションアームの延長や、ストラット角度の変更などによりジオメトリーを最適化。リヤサスもリンク類のフレーム部への取付け剛性を大幅に強化するなど、すべてを見直した。フロントロアアームはアルミ製としてバネ下重量を軽減。倒立式ストラットによる高剛性化とフリクションの低減も行っている。

これらの進化によって生まれた走りは、クルマとの一体感にあふれ、地を這うような安定感に満ちたコーナリングを体感させる。また、15:1 (WRX STi typeRAは13:1) のクイックレシオに設定したパワーステアリングは、いっそうスポーティなハンドリングをもたらししている。



4輪ストラット・スポーツサスペンション

スバルならではのロングストロークサス。フロンサスはアルミ製ロアアームを採用 (ワゴンを除く)。WRX STi typeRAはよりコンペティションを意識したハードタイプの設定となっている。