

STI

SUBARU TECNICA
INTERNATIONAL



LEGACY RS type RA (1989)

STI コンプリートカー

SUBARU TECNICA INTERNATIONAL COMPLETE CARS

スバルモータースポーツ活動の技術を結集したモデル

Izumi
Hironoto
廣本
泉

MIKI PRESS
三樹書房

目次

■ はじめに

第1章 レガシィRSタイプRA 1989年	5
第2章 レガシィ・ツーリングワゴンSTI 1992年	8
第3章 インプレッサWRX STI 1994年	10
第4章 インプレッサWRX タイプRA STI 1994年	12
第5章 インプレッサ22B-STIバージョン 1998年	14
第6章 インプレッサS201 STIバージョン 2000年	16
第7章 フォレスター STI II タイプM 2001年	18
第8章 インプレッサS202 STIバージョン 2002年	20
第9章 レガシィS401 STIバージョン 2002年	22
第10章 インプレッサWRX STI スペックCタイプRA 2004年	25
第11章 インプレッサS203 2004年	27
第12章 レガシィ・チューンド・バイ・STI 2005年	31
第13章 インプレッサWRX STI スペックCタイプRA 2005 2005年	33
第14章 インプレッサS204 2005年	36
第15章 レガシィ・チューンド・バイ・STI 2006年	40
第16章 インプレッサWRX STI スペックCタイプRA-R 2006年	43
第17章 レガシィ・チューンド・バイ・STI 2007年	47
第18章 S402 2008年	50
第19章 インプレッサWRX STI 20thアニバーサリー 2008年	54
第20章 エクシーガ2.0 GT・チューンド・バイ・STI 2009年	58
第21章 R205 2010年	61
第22章 レガシィtS 2010年	64
第23章 フォレスターtS 2010年	67
第24章 WRX STI tS 2010年	70
第25章 S206 2011年	73
第26章 エクシーガtS 2012年	78
第27章 レガシィ2.5iアイサイトtS 2012年	81
第28章 WRX STI tSタイプRA 2013年	84
第29章 BRZ tS 2013年	87
第30章 フォレスターtS 2014年	90
第31章 BRZ tS 2015年	93
第32章 S207 2015年	96
第33章 XVハイブリッドtS 2016年	101

年表 105

STIコンプリートカー スペック一覧 106

スバルモータースポーツ戦績 109

第1章

レガシィRSタイプRA

1989年

STIの初代コンプリートカー

パフォーマンスを追求するために経験豊富な職人が技術とアイデアを投入——。そんなクラフトマンシップを持つ名車が日本にも少なからず存在する。なかでも、スバルのモータースポーツ活動を統括するスバルテクニカインターナショナル、略称「STI」が手がけたコンプリートカーは日本を代表するスポーツカーの一角を占めると言っている。

1988年に誕生したSTIは、スバルブランドのマーケティングおよびプロモーションの一環としてモータースポーツ活動を開始する一方で、独自に収益を上げるべく、保証の過ぎたクルマのエンジンを有償で整備するリンクエンジン事業も展開。さらに1989年にはレガシィの全日本ラリー選手権への投入に合わせてモータースポーツ用のパーツ開発および販売を開始した。

これが後にSTIの主要事業のひとつとなるパーツビジネスへ繋がっていくのだが、これと同様にSTIはラリー競技への投入を前提に限定モデルを発売する。これが1989年12月に発売された「レガシィRSタイプRA」で、同モデルがSTIの手がけた最初のコンプリートカーだった。

レオーネに代わる主力モデルとして1989年1月にデビューし、10万km世界速度記録を更新したレガシィだったが、同年4月、第2戦の「KANSAIラリー」より参戦を開始した全日本ラリー選手権では、ギャランVR-4で挑む三菱ユーザーを前に苦戦を強いられていた。

そのため、富士重工業は同年10月にモータースポーツ用のベーシックグレードとして、ダンパーおよびスプリング、ブッシュ類の強化を図った「レガシィRSタイプR」を追加。その競技用グレードをベースにしたマシンこそ、レガシィRSタイプRAで、「Handcrafted tuning by STI」と謳われたとおり、パフォーマンスを追求すべく、STIの手で徹底的にチューニングが行われていた。

まずエンジンに関して言えば、ハイレベルのチューニングに対応すべく、鍛造ピストンおよび高耐圧コンロッドメタルを採用するほか、吸排気ポートの段差修正研磨やクラ

ンクシャフト、フライホイールなど回転計系ユニットのバランス取りを行うことによってシャープなレスポンスを実現していた。

同時に足回りもダンパー、スプリングの強化を図るほか、各ブッシュ類の硬度をアップすることで、ラフロードでの安定性が向上。さらに直進時のギア比が15、最大転舵時で13というバリエアブルギアレシオのエンジン回転数感応型パワーステアリングを採用することによって、フル転舵時付近のクイックな操作性と高速走行時における安定性の両立を実現した。

そのほか、ヘッドランプが強化されるほか、アンダーカードが標準装着されるなど、まさに同モデルはラリーに最適なマシンで初級から中級レベルの競技に関してはそのまま出場できるほどの仕上がりとっていた。それだけにモータースポーツユースでの人気が高く、当初は100台限定モデルと発表されていたのだが、月産20台の販売に変更。さらに1990年5月にはクロスミッションを搭載したBタイプが登場するほか、その後もCタイプ、Dタイプと細かい仕様を変えながらスバルユーザーの主力モデルとして進化を重ねていった。

「競技で勝てるクルマを作りたい。どちらかというセールスより技術主体のクルマでした」と語るのは当時STIで国内営業を担当していた津田耕也だが、その期待に応えるかのようにRSタイプRAを武器にスバルユーザーが国内外のラリー競技で活躍した。まさに、同モデルはSTIにとって技術プレゼンテーション的な一台で、後に定着するRAシリーズやスペックCシリーズの先駆けとなった。



STIの初代コンプリートカー、レガシィRSタイプRAは、モデル名のRA=Record Attempt(記録への挑戦)からも分かるように、レガシィによる10万km世界速度記録を達成した記念モデルとして1989年12月に発売。ベースモデルは同年10月に発売されたレガシィRSタイプR(右図)で、これをもとに徹底的なモディファイが行われていた。(1989年9月発行)



レガシィ、10万キロ世界速度記録達成。

1992年5月、10万キロの世界速度記録を達成したレガシィRSタイプRの走行シーンが紹介されています。また、その際のドライバーである「藤本 健一」氏の名前も記載されています。

このページには、レガシィRSタイプRの性能データや、その世界記録達成に関する詳細な説明が記載されています。

ベースモデルとなったレガシィRSタイプRはモータースポーツユースのベーシックグレードとしてリリース。スプリングレートとダンパーの減衰力の最適化を図るほか、サスペンションの各部のブッシュ類の硬度アップを実施するなど足回りが強化されていた。

フロントスカート埋込ハロゲンフォグランプや高速対応フィン付ワイパーなど細部の作り込みにも余念がない。足回りの強化でコントロール性が向上。多くのユーザーがレガシィRSタイプRを武器に全日本ラリー選手権など多くのフィールドで活躍していた。



レガシィRSタイプRをベースに開発されたレガシィRSタイプRAが1989年12月にデビュー。さらに1990年5月にはクロスミッションを搭載したBタイプ(左図)が登場した。その後もレガシィRSタイプRAはCタイプ、Dタイプと細かい仕様を変えながらスバルユーザーの主力モデルとして進化を重ねていった。(1990年5月発行)

コンペティション・フィールドへ

このページは、レガシィRS-RAの競技用モデルを特集しています。中央には白いRS-RAの車体が写っており、右側にはエンジン、サスペンション、ブレーキなどの技術的な図解と仕様表が掲載されています。

カムカバーのゴールドアルマイト処理が独特の存在感を放つエンジンは、チューニングに合わせてデュアルラジエータファンを採用するなど、冷却性能の強化も図られていた。また、エンジン回転数感応型のバリエブルクイック・パワーステアリングを採用。ギアレシオは直進時が15、最大転舵時が13に設定されており、最大転舵時のクイックな操舵性と高速走行時の安定性を両立した。足回りも専用のダンパーおよびスプリングを採用するほか、各ブッシュ類も硬度の高い強化パーツを採用するなど細部の改良に余念がない。その結果、グラベル路面でも高いレスポンス性能とトラクション性能を発揮するマシンに仕上がっていた。(1990年5月発行)

エクステリアは極めてシンプルで、専用の15インチホイールとリヤの「RA」のロゴタイプが同モデルの特徴だった。とはいえ、グラベルラリーの必須アイテム、アンダーガードも標準装備。そのほか、ナイトステージに対応すべく、ヘッドランプも60/55Wから100/80Wのハロゲンバルブに強化されていた。(1991年6月発行)

スペシャル・ステージの人たちへ

このページは、レガシィRS-RAの競技用モデルを特集しています。中央には白いRS-RAの車体が写っており、右側にはエンジン、サスペンション、ブレーキなどの技術的な図解と仕様表が掲載されています。

LEGACY WRC CHALLENGE

このページは、レガシィRSタイプRAのWRCチャレンジモデルを特集しています。中央にはWRCラリーの走行シーンが写っており、右側には仕様表が掲載されています。

レガシィ、10万キロ世界速度記録達成。

このページは、レガシィRSタイプRの10万キロ世界速度記録達成を特集しています。中央にはレガシィRSタイプRの走行シーンが写っており、右側には仕様表が掲載されています。

レガシィはWRCで活躍しただけにレガシィRSタイプRAのカタログでも10万km世界速度記録の達成と合わせてWRCでの躍進がPRされていた。当時はイメージ戦略の一環として、スポーツモデルとモータースポーツの関連づけが行われていた。(左：1992年5月発行 右：1990年5月発行)



フレキシブルタワーバー、フレキシブルドロースティフナーフロント、チューニングダンパー&コイルスプリングなどtSシリーズの定番アイテムを装着。さらに高剛性のクランプスティフナーを装着することにより、いずれもベース車比で操舵応答の応答遅れ時間を約15%低減するほか、ロールレートを約6%、ピッチレートを約8%低減し、操縦安定性および乗り心地の向上を実現している。

カタログの裏表紙も表紙とリンクした仕上がりで、デザイン性が高い。どことなく“スポカジ”の代名詞でもあるエクストリーム系の匂いが漂う。運転支援システムのアイサイト(Ver.2)を標準で装備するほか、後側方警戒支援システムのスペルリヤビークルディテクション、ハイビームアシストなどアドバンストセーフティパッケージがオプションで設定され、安全性にも配慮されている。そのため、以前からSTIコンプリートカーに憧れていたファンだけでなく、初めてSTIに興味を持った人も安全装備に守られながら、STIの走りの楽しさを体験できるクルマになっている。

こだわりの専用シートを装備。ブラック、オレンジ、アイボリーによるインパクトの強いカラーリングを施すほか、なめらかな感触のウルトラセードや本革を組み合わせるなど、デザイン性のみならず座り心地や快適性が高められている。低反発の素材をクッションに採用し、適度なホールド性を確保。走行中の微振動を吸収することで疲れを軽減している。

■年表

※2016年9月現在

年	社長	主な特装车・特別仕様車	主な出来事
1988	4月 久世隆一郎就任		富士重工業㈱の子会社として創立(4月2日)(資本金5000万円) 増資1億5000万円(11月2日)(増資後資本金2億円)
1989		レガシィRS-R発売	増資5000万円(1月12日)(増資後資本金2億5000万円) FIA公認、“スバル・レガシィ”10万km連続走行 世界速度新記録 223.345km/h達成
1990			1990年サファリからWRC(世界ラリー選手権)本格参戦 ベスト総合4位、サファリ史上初のグループN優勝
1991			WRC ベスト総合3位
1992		レガシィツーリングワゴンSTI発売(200台限定)	WRC ベスト総合2位
1993			WRC ニューゼーランドでレガシィ初の総合優勝を獲得 WRC1000湖ラリーにインプレッサデビュー レガシィ、APRCでマニファクチャラーズ&ドライバーズチャンピオン獲得
1994		インプレッサWRX STI発売 インプレッサWRX typeRA STI発売	WRC アクロポリス、ニューゼーランド、RACラリーでインプレッサが優勝 APRCで2年連続マニファクチャラーズ&ドライバーズチャンピオン獲得
1995		インプレッサWRX STIバージョンII発売 インプレッサWRX typeRA STIバージョンII発売	WRC モンテカルロ、ポルトガル、ニューゼーランド、カタールニヤ、RACラリーで優勝 WRCでマニファクチャラーズ&ドライバーズ両チャンピオン獲得
1996		インプレッサWRX STIバージョンIII発売 インプレッサWRX typeRA STIバージョンIII発売	WRC アクロポリス、サンレモ、カタールニヤ優勝 WRCでマニファクチャラーズチャンピオン獲得 APRCでドライバーズチャンピオン獲得
1997	10月 山田剛正就任	インプレッサWRX STIバージョンIV発売 クーペ インプレッサWRX typeR STIバージョンIV発売 インプレッサWRX typeRA STIバージョンIV発売	WRC初のWRカーを初戦から投入 WRCでモンテカルロからサファリまで3連続優勝 WRCでサンレモからRACラリーまでの3連続優勝 年間8勝を獲得 WRCでマニファクチャラーズチャンピオン獲得(日本車初の3連覇達成)
1998		インプレッサ22B STIバージョン発売(400台限定) インプレッサWRX STIバージョンV発売 インプレッサWRX typeRA STIバージョンV発売 クーペ インプレッサWRX typeR STIバージョンV発売	WRC ポルトガル、コルシカ、アクトポリス優勝
1999		インプレッサWRX STIバージョンVI発売 インプレッサWRX typeRA STIバージョンVI発売 クーペ インプレッサWRX typeR STIバージョンVI発売	WRC アルゼンチン、アクトポリス、フィンランド、オーストラリア、GB優勝
2000		インプレッサS201 STIバージョン発売(300台限定) フォレスター S/tb STI発売	WRC サファリ、ポルトガル、アルゼンチン、GB優勝
2001	10月 桂田勝就任	フォレスターSTIIIIタイプM発売(800台限定)	WRC ニューゼーランド優勝(初戦からニューエイジインプレッサで出場) WRCドライバーズタイトル獲得
2002		インプレッサS202 STIバージョン発売(400台限定) レガシィS401 STIバージョン発売(400台限定)	WRC モンテカルロ、GB優勝(WRC通算35勝)
2003			WRC キプロス、オーストラリア、コルシカ、GB優勝 WRCドライバーズタイトル獲得 PWRCインプレッサ ニューゼーランド、アルゼンチン、キプロス優勝 PWRC マーチン・ロウ チャンピオン獲得
2004		インプレッサWRX STIスペックC typeRA発売(300台限定) インプレッサ S203発売(555台限定)	WRC ニューゼーランド、アクトポリス、日本、GB、イタリア優勝 PWRCインプレッサ オーストラリア優勝 PWRCナイオール・マクシェア チャンピオン獲得
2005		レガシィtuned by STI 2005発売(600台限定) インプレッサWRX STIスペックC typeRA 2005発売(350台限定) インプレッサS204発売(600台限定)	WRC スウェーデン、メキシコ、GB優勝 PWRCインプレッサ スウェーデン、キプロス、トルコ、アルゼンチン、GB、日本、オーストラリア優勝 PWRC新井敏弘 チャンピオン獲得
2006		レガシィtuned by STI 2006発売(600台限定) インプレッサWRX STIスペックC typeRA-R発売(300台限定)	PWRCインプレッサ メキシコ、アルゼンチン、アクトポリス、オーストラリア、ニューゼーランド優勝 PWRC ナッサー・アルアティヤール チャンピオン獲得
2007	6月 工藤一郎就任	レガシィtuned by STI 2007発売(600台限定)	PWRCインプレッサ スウェーデン、アクトポリス、ニューゼーランド、アイルランド優勝 PWRC新井敏弘 チャンピオン獲得
2008		レガシィS402発売(402台限定) インプレッサWRX STI特別仕様車「STI 20th ANNIVERSARY」発売(300台限定)	創立20周年 PWRC GB優勝 世界ラリー選手権ワークス活動の終了
2009	4月 日月丈志就任	エクシーガtuned by STI 発売(300台限定)	PWRCインプレッサ アルゼンチン、イタリア優勝 ニュルブルクリンク24時間レース 総合33位、SP3Tクラス5位完走
2010	4月 唐松洋之就任	R205発売(400台) /レガシィtS 発売(600台限定) フォレスターtS発売(300台) /WRX STI tS 発売(400台限定)	PWRCインプレッサ スウェーデン、ヨルダン、日本優勝 ニュルブルクリンク24時間レース 総合24位、SP3Tクラス4位完走
2011		S206発売(300台)	PWRCインプレッサ ポルトガル、アルゼンチン、フィンランド、オーストラリア、スペイン、GB優勝 PWRCヘイデン・バッドン チャンピオン獲得 IRC新井敏弘 プロダクションカップチャンピオン獲得 ニュルブルクリンク24時間レース 総合21位、SP3Tクラス優勝
2012		エクシーガtS発売(300台限定) レガシィ2.5iアイサイトtS 発売(300台限定)	PWRCインプレッサ ニューゼーランド、イタリア優勝 IRCプロダクションカップ コルシカ、イブルー、サンマリノ、チェコ、キプロス優勝 ニュルブルクリンク24時間レース 総合28位、SP3Tクラス優勝
2013		WRX STI tS typeRA 発売(300台限定) BRZ tS 発売(500台限定)	ERCアドレミアス・アイグナー プロダクションカップチャンピオン獲得 ニュルブルクリンク24時間レース 総合26位、SP3Tクラス2位完走
2014	4月 平川良夫就任	フォレスターtS発売(300台限定)	ニュルブルクリンク24時間レース 総合32位、SP3Tクラス4位完走
2015		BRZ tS 発売(300台限定) S207発売(400台限定)	ニュルブルクリンク24時間レース 総合18位、SP3Tクラス優勝 JRC新井敏弘 JN6クラスチャンピオン獲得
2016		XVハイブリッドtS発表	ニュルブルクリンク24時間レース 総合20位、SP3Tクラス優勝

廣本 泉 (ひろもと・いずみ)

1974年、福岡県に生まれる。1995年よりモータースポーツ専門誌の編集に携わり、2001年よりフリーランスのジャーナリスト、編集者として活動を開始。国内のみならず、WRC(世界ラリー選手権)やWTCC(世界ツーリングカー選手権)、DTM(ドイツツーリングカー選手権)、ニュルブルクリンク24時間レースなど海外でも積極的な取材を行っている。主にモータースポーツ専門誌、自動車情報誌に寄稿。近年はレポート執筆のみならず、撮影も実施しており、さまざまな媒体に寄稿するほか、自動車メーカーやパーツメーカーの広告、webサイトなども手がけている。

著書にSTIの活動をまとめた『STI 20年の軌跡』『STI スバルブランドを世界に響かせた25年』(いずれも三樹書房)がある。

JMS(日本モータースポーツ記者会)会員。

STIコンプリートカー

スバルモータースポーツ活動の技術を結集したモデル

著者 廣本 泉

発行者 小林 謙一

発行所 三樹書房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051東京都千代田区神田神保町1-30
TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

印刷・製本 シナノパブリッシング プレス

©Izumi Hiromoto/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します