

SUBARU Spirit

スバルスタイル特別編集

2024



WRX S4 STI Sport
LEVORG LAYBACK
SUBARU BRZ
FORESTER
LEGACY OUTBACK
SUBARU MOTOSPORT

極限の世界での挑戦、
すべては“安全”的ために――



three consecutive WRC Manufacturers' titles to our recent victory in the world's

and will continue to challenge a diversity of records, races and championships

commitment to meet these tests with a package identical to our production car.

change after challenge and the constant quest to reach new heights of performance.

way of saying, "Yes, you have made the right choice."

pride of its pedigree.

WRX S4 STI Sport#

オフィシャルwebサイト [●](#)



STIのノウハウを注ぎ込んだ 現行WRX S4初のコンプリートカー

「STI Sport#」は、2020年7月発表の「WRX S4 STI Sport#」を皮切りに、第2弾となる2023年1月発表の「LEVORG STI Sport#」、そして今回の「WRX S4 STI Sport#」が3モデル目になる。SUBARUのスポーツイメージを牽引する「WRX S4 STI Sport R EX (アプライドD型)」をベースに、STIがモータースポーツをはじめ、コンプリートカーやパーツ開発、そして特別仕様車で培ってきた知見を注ぎ込んだ第3弾は、500台限定の抽選販売。最大のトピックスは、SUBARUおよびSTIコンプリートカー初の「STI製フレキシブルパフォーマンスホイール」の採用だ。開発責任者の高津益夫氏にSTIが大切にしているブランドのコアバリューと「WRX S4 STI Sport#」の魅力を語ってもらった。

見た目も走りもさらに向上 500台限定の特別仕様車



STI

スバルテクニカルインターナショナル
開発副本部長

高津 益夫

スバルテクニカルインターナショナル開発副本部長。1983年に富士重工業(現SUBARU)に入社し、VIVIOや2代目レガシィのビルシュタインのサスペンションを担当した後、4代目レガシィ以降は、シャーシや足まわりのとりまとめを行う。VA系WRXのPGMを担当後、2016年にSTIに移り、WRX S4 tS、S209、「STI Sport#」も手がける。趣味はVA系WRX S4の愛車で出かけるスキーとサーフィン。

STIは、1989年の初代レガシイの10万km世界最高記録を皮切りに、SUBARU車の性能が優れているということを世界の皆さんに知って頂こうとモータースポーツに取り組んできました。WRC(世界ラリー選手権)参戦後は、ニュルブルクリンク24時間レース、国内ではスーパーGTに参戦し続けています。STIでは、モータースポーツも特別仕様車もハイターミナルスポーツも特別仕様車もパワーアップも同じベクトルを向いて開発しています。ドライバーが意のままに操れる「運転が上手くなるクルマ、最高のドライビング体験」を提供しようとという想いはいずれも共通なのです。従って、モータースポーツから生まれました。

具体的には、ドライバーがハンドルを切り始めた瞬間の応答遅れを極限まで小さくすることにこだわっています。そうすることで、ハンドルを必要以上に切ったり、戻したりすることがなく、クルマを信頼することができる。ドライバーの安心と安全につながり、同乗者も疲れにくく、クルマ酔いしにくくなります。

Exterior

WRX S4 STI Sport#

【WRX S4 STI Sport R EX 特別仕様車・500台限定】

※撮影車両はWRX S4 STI Sport# PROTOTYPE

オプションブルー・メタリック(特別色)

LEDアクセサリーライナー、STIフロントアンダースポイラー、サイドアンダースポイラー、リヤサイドアンダースポイラー、

リヤアンダースポイラー、セキュリティホイルナットセットはディーラー装着オプション



フロントグリルは、ベース車のダークグレー・シリカ塗装からクリスタルブラック・シリカ塗装に変更し、顔つきを引き締めている。



エッジ部がラスター・ブラック塗装になるSTIエンブレム。「WRX S4」「SYMMETRICAL AWD」のオーナメントはラスター・ブラックでフィニッシュ。

2020年の先代WRX S4、昨年東京オートサロン2023で発表し限定販売をしたレヴォーグ STI Sport #のユーザーからは、思い通りにクルマが動いてくれる、動的質感が高まつたなどの評価をいただきました。第3弾となる今回は、SUBARUの力一ラインアップの中でも最高峰の走行性能を誇るスポーツセダン「WRX S4 STI Sport」がベース車となりました。

「#」シリーズは、ベース車が持つ素性の良さをもう「半音」上げることを目指しています。「S」シリーズのようにエンジンの出力を上げたりせずに、本来の「STI Sport」のコンセプトを崩すことなくSTIのクルマ作りの完成系を目指したものになります。今回、WRX S4で最も工ネルギーを注いだのはホイールです。長年ホイールの開発には注力してきましたが、今回初めて「STI製フレキシブル・バффオーマンスホイール」として展開します。最大の狙いは「ステアリングを切った瞬間の応答性」にあります。具体的には前輪



「#」専用装備の小型トランクspoilerはクリスタルブラック・シリカ塗装で、アクセント効果も抜群。



「STI 製フレキシブルパフォーマンスホイール」は、前後異なる形状のため「FRONT」、「REAR」の刻印が施されている。BBS 製の鍛造ホイールで、スーパーブラックハイラスター塗装を採用。サイズは19インチ×8.5J。タイヤは、245/35R19 のミシュラン・パイロットスポーツ5を履く。



は操舵初期に内輪のタイヤ接地面を最大限に活用、後輪はその反力を素早く立ち上げて応答性を高めるという効果を狙っています。これを実現するべく、STI では初めてホイール形状を前後それぞれに最適化した専用形状としました。これによつてわずかな操舵角からクルマがしつかりと反応するので、リニアで気持ち良いハンドリングが味わえるだけではなく、クルマが思い通りに反応してくれるという安心感をドライバーに与えます。また、轍やうねりといった外乱に対しての無駄な修正舵も減るため、優れた直進安定性にも寄与しています。各フレキシブルパーツの効果も相まって、運転スキルを問わずあらゆる方に「意のままに動く」愉し

さ・安心感」を提供できるクルマに仕上げました。その効果は、乗り比べると明らかにお分かりいただけると思います。

エクステリアは昨年のレヴォーグ同様に、黒縞めで仕立てました。ヘッドライトをブラックベゼル、フロントグリル & ドアミラー カバー & シャークフィンアンテナを質感の高いクリスタルブラック・シリカ塗装で仕上げています。エンブレムにはラスター ブラック塗装を施して大人のスポーツ感をさりげなく高めています。細かい部分ですが、クルマ全体の引き締めアップに貢献しています。また、新たに小型トランクspoilerも「#」専用として標準装備しました。もちろん、

ドアミラー カバー & シャークフィンアンテナを質感の高いクリスタルブラック・シリカ塗装で仕上げています。エンブレムにはラスター ブラック塗装を施して大人のスポーツ感をさりげなく高めています。細かい部分ですが、クルマ全体の引き締めアップに貢献しています。また、新たに小型トランクspoilerも「#」専用として標準装備しました。もちろん、

クリスタルブラック・シリカ塗装で全体の統一感も高めました。

大人のスポーツカーをイメージしたインテリアはブラックとシルバーのコントラストを基調にコーディネイトしました。ベース車ではメーカーオプションとなっているレカロシートを標準装備。各部を質感の高い素材やカラーリングで仕上げています。コクピットに座った時の高揚感は「#」ならではのものになっていると思います。

WRX S4の走りをグレードアップするアイテムもプラスされています。STIが目指している「運転が上手くなるクルマ」に相応しいハンドリング性能を実現するための「フレキシブルドロー



ウルトラスエード®十合成皮革(シルバーステッチ)のRECARO®フロントシートを標準装備する。ヘッドレストには、黒に映えるSTIのロゴが入る。



前席に合わせ、後席もブラック基調。しっとりした触感が得られるウルトラスエードと合成皮革(シルバーステッチ)のコンビを採用。



シートベルトは、前後席ともにシルバーになる。ブラック基調の内装色と合わせ、大人のスポーティを作り出すカラーコーディネイト。



内装のアクセントカラーであるシルバーステッチをシフトブーツやセンターコンソール両端に配置している。



ドアトリムやドアアームレストにも上質さをスポーティさをもたらすシルバーステッチを用意している。



インパネミッドトリムとドアトリムに、シルバーステッチ付スエード調加飾を配することで、高級感を高めている。

WRX S4 STI Sport#
Performance



「スバルパフォーマンストラ NSミッションフルードクーラー」によりフルードの温度上昇を抑制する。高負荷域でのパワーダウンを防ぎ、動力性能を最大限引き出す。山岳路や高速道路などでも熱ダレを気にせずにスポーツ走行が楽しめる。

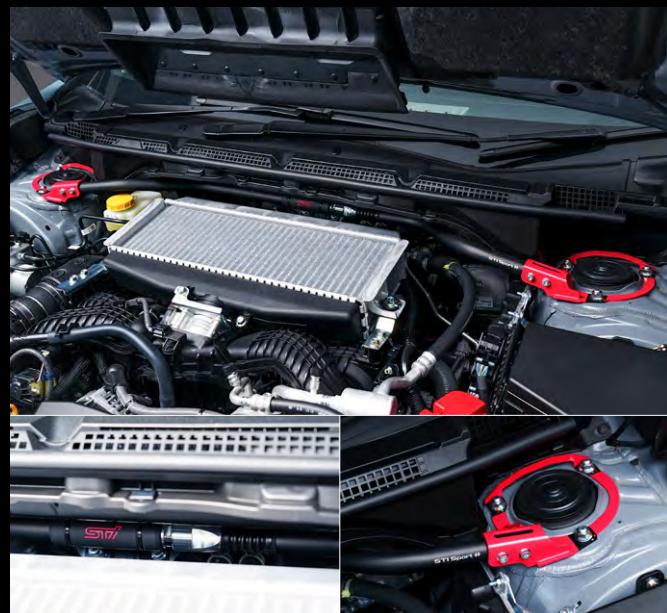


わずかな「遊び」や「ガタ」を修正し、車両の挙動の一体感向上、走行安定性などの効果が狙えるフレキシブルドロースティフナーを前後に標準装備。



タイヤの接地面積の最適化を追求
気持ちの良いドライブフィールを実現

長年注力してきたホイール。前後それぞれ専用形状とすることで、フロントは旋回内輪のグリップ力最大化、リヤはタイヤの操舵応答性の確保など、高い次元でのドライブフィールを実現。このSTIの技術は、2024年のニュル24時間レースのレーシングマシンにも採用されている。



スプリングにより微少舵域の応答性を高める「STI製フレキシブルドロータワーバーフロント」。ストラットタワーバーの中央にピロボールを備え、路面からの突き上げ感も抑制して上質な乗り心地にも寄与。「STI Sport#」のロゴが入り、特別感を演出している。

WRX S4 STI Sport#

(WRX S4 STI Sport R EX 特別仕様車)

主な特別装備

- タイヤ：245/35R19 ハイパフォーマンスタイヤ(ミシュラン パイロットスポーツ5)
- ホイール：STI製フレキシブルパフォーマンスホイール BBS19インチ×8.5J 鍛造(スーパー・ブラックハイラスター塗装、FRONT・REAR 各刻印入り)

【エクステリア】

- フロントグリル&ドアミラーカバー&シャークフィンルーフアンテナ(クリスタルブラック・シリカ塗装)
- フルLEDライトハイ&ロービームランプ(ブラックベゼル)
- 小型トランクspoイラー(クリスタルブラック・シリカ塗装)
- STIエンブレムフロント&リヤ(エッジ部：ラスター・ブラック塗装)
- WRX S4 リヤオーナメント(ラスター・ブラック塗装)
- SYMMETRICAL AWDリヤオーナメント(ラスター・ブラック塗装)

【インテリア】

- RECARO® フロントシート [ブラック、ウルトラスエード® +合成皮革(シルバーステッチ)+STIロゴ入り]
- リヤシート[ブラック、ウルトラスエード® +合成皮革(シルバーステッチ)]
- 運転席&助手席 8ウェイパワーシート(前後スライド/前チルト/リフター/リクライニング)
- インパネミッドトリム&ドアトリム(スエード調+シルバーステッチ)
- センタートレイ加飾(ダークキャストメタリック、ブラック表皮巻+シルバーステッチ)
- フロアコンソールリッド&ドアアームレスト(ブラック表皮巻+シルバーステッチ)
- 本革巻ステアリングホイール(シルバーステッチ、高触感革、ピアノブラック調加飾パネル)
- シフトブーツ(シルバーステッチ)
- ブリテンショナー&フォースリミッター付きフロント3点式ELRシートベルト(シルバー)
- リヤ全席3点式ELRシートベルト(左右シルバー)
- 制振材(スペアタイヤバン・トランクスペース)

【パフォーマンスパーツ】

- STI製フレキシブルドロータワーバーフロント(STI Sport#ロゴ付)
- STI製フレキシブルドロースティフナーフロント(STIロゴ付)
- STI製フレキシブルドロースティフナーリヤ(STIロゴ付)
- スバルパフォーマンストラ NSミッションフルードクーラー

※ Ultrasuede®、ウルトラスエード®は、東レ株式会社の登録商標です。
※ RECARO®はRECARO Holding GmbHの登録商標です。

webサイト



SUBARU WRX NBR CHALLENGE 2024

WRX S4をベースとした車両で挑む、ニュル24時間レース
信頼性を高めて、クラストップ&過去最高周回を目指す

今年で14回目となるニュルブルクリンク24時間レースへの挑戦。昨年、新型車両WRX S4を新たに投入し必勝体制で望んだが、マシントラブルが発生し、完走はしたものの目標のクラストップには届かなかった。2024年はマシンの熟成を高め6月のレースに臨む。



FA24エンジンのポテンシャルの高さは昨年のラップタイムでしっかりと証明。トラブルの要因となったエキマニやオルタネーターも改良、各部の信頼性向上などのアップデートを施し万全の対策で臨む。

2024年は、チーム総監督・辰己英治、監督・沢田拓也、技術監督・渋谷直樹、チーフエンジニア・宮沢竜太を中心とし、全国から選抜された8名のディーラーメカニックを加えた体制で参戦する。ドライバーは、開発ドライバーを務めていた佐々木孝太、久保凜太郎が決勝レースも引き続き参戦することになり、加え

一レースとなつた2023年。エンジンもFA24型ターボエンジンになり、参戦クラスも従来のSP3TクラスからSP4Tクラス（2・0L～2・6Lターボ車）へと変更。予選は8分56秒62でクラストップを獲得するものの、決勝レースでは数々のマシントラブルが発生。エンジンやリヤデフ、サスペンション＆オルタネーターなどの交換などで約5時間ものピットストップを要し、目標のクラストップには届かなかつた。

「昨年のトラブルを徹底的に検証し、各部をアップデートし今年こそはしっかりと結果を残します」とSTIの平岡泰雄社長。もちろんトラブルの追及・改善に加えて、エンジンまわりの強化、エアロパーツ、ホイールといったバージョンアップにも着手。

NBRチャレンジの目的・目標は、量産車ベースの開発でSUBARU車の強さをアピールし、STIの技術力の高さを証明すること。ノントラブルでの完走を目指す技術開発の推進、人財育成といつたチーム運営を掲げている。さらには

カルロ・ヴァン・ダム、ティム・シュリックの4名体制で5月30日から6月2日にかけてのニュルブルクリンク24時間レースに挑む。





フロントアンダーパネルの形状改良やリアウイング翼端板の拡大など空力向上を狙ったアップデートに加え、ボディサイドに大きく描かれているチェックーデザイン部は、新たに日本の「桜」を感じさせるデザインをプラス。



ダクトやガーニッシュなどによる空力性能向上もアップデートポイントとなる。

ドライバーはこの4名



カルロ・ヴァンダム 選手



ティム・シュリック 選手

ニュルブルクリンクのサーキットを知り尽くしたベテラン二人が今年もチームに合流。その経験がチームに勝利をもたらすはず。



佐々木孝太 選手



久保凜太郎 選手

昨年のトラブルをしっかり検証してWRX S4の開発を進めてきました。安定性も増して、コーナリングスピードも上がっていますし、部品ひとつひとつの堅牢性やボディ剛性も良くなっています。安心感のあるレースカーに仕上がっています。今回、決勝レースでもステアリングを握るチャンスをもらったので、まずはしっかりと24時間走りきってみんなと一緒に泣きたいですね。クラス優勝だけでなく、ラップタイムの更新や最多周回数の更新という目標も達成できるようにがんばります。

1 年間かけてニュルでのレースにも参戦して、世界屈指の難しいサーキットで経験を積みました。今回、開発に関わせてもらって「こういうクルマがニュルを速く走れるんだ」というのを肌で感じています。これは自分のレース人生で最大の収穫。今回初めてNBRのチームに合流させてもらいました。しっかりと自分の役目をこなして、クラス優勝はもちろん、総合順位でも最高のチェックーを受けられるようにみんなと力を合わせて頑張りたいと思います。もちろんチームのムードメーカーとしても盛り上げていきますよ!!



昨年ガードレールへの接触の原因となつたサスペンショントラブルも耐久試験などを重ね徹底的に見直しを図った。



レース用に作り込まれたコクピット。ギアチェンジはハンドル操作でおこなう。



平岡泰雄 社長

「昨年は新型車での挑戦で残念ながら多くのトラブルが出てしましましたが、今年はしっかりと結果を残せる準備を進めています」とSTIの平岡社長。

世界的に注目されている大会ということもあり、国内のみならず世界中のSUBARUファンとの繋がりをSTIが発信するSNSなどを通して引き続き継続していく。

2024年はクラス優勝、総合でもSP8Tクラスを含め1台でも多くのライバルを抜き、上位に入ること、そして

1周8分50秒のラップタイム、決勝ではSTI参戦以来最多の146ラップの更新という具体的な目標も掲げて挑戦する。また、2009年からチームを牽引してきた辰巳英治総監督が今年で勇退するという発表もあった。そうしたこともあり、チーム内には絶対優勝という強い絆がスタッフ全員にみなぎっている。



沢田拓也 監督

「自動車開発の聖地であるニュルブルクリンクで、24時間しっかりと速く走れる。WRX S4のパフォーマンスの高さをしっかりと証明します」と沢田監督。



ニュルでの経験が市販車にも活かされる



旋回性能を大きく飛躍させる「STI フレキシブルバーマンスホイール」を新採用。前後微妙に異なる形状とすることで限界性能を高めている。さらには空力向上を狙ったトランクスポイラーなど、限定車「WRX S4 STI Sport #」にも活かされている装備は、ニュルでの開発が大きく関わっている。



辰巳英治 総監督

チームの結果、勝利は世界で闘うという部分で大切だと思いますが、SUBARU、STIの「技術開発」という部分が本当に重要なこと。NBRはレースカーを作るというより、量産車につながる技術開発である、という部分で足跡を残せたのではと思います。これが最後のレースになりますが、レースカーや量産車のやることに私の終わりはありません。だからきりがないという気持ちもありますね。これまでやってきた、違

う視点でモノを見るという姿は、NBRを通じて今の若手エンジニアに通じたのではないかと思っています。世の中の常識的なクルマづくりだけではない、教科書を疑うことから始めようということは、若い人にとって刺激になっていたと思います。そういった意識改革も伝えられたと思うので、WRX S4ベースとなるこの2年目のチャレンジでしっかりと結果を残して、これからは後進に託したその姿を見てみたいと思っています。



過去最多の応募者から選ばれたという自覚をしっかりと持って世界最高峰のレースに挑みたいです。



去年が厳しい結果だったので、今年はクラス優勝に貢献できるようにしっかりとやっていきたいです。



GR86／BRZ Cupでもメカニックとして参加したのでその経験を活かして全力でやっていきます。



素晴らしい人達が集まるチームなので、この経験を後輩たちに伝えることができればと思っています。



世界のモータースポーツを経験したいとスバルに入社した夢が叶いました。良い結果を残します。



滋賀スバルからは過去4人が出場していますが全員優勝しているので、自分も是非でも優勝します。



過酷なレースを闘う部分でどれだけメカニックが大切かを経験して、それを後進育成に役立てたいです。



福岡スバルで初めての出場となります。これからチャレンジしたいという人にこの経験を伝えたいです。

毎年恒例のディーラーメカニック 過去最多の応募者の中から選抜

全国のスバルディーラーから選抜されたメカニックが今年もチームをサポートする。今年はなんと過去最多となる応募者の中からこの8名が選抜された。

SUPER GT SUBARU BRZ GT300

2023年は第5戦の鈴鹿で3位表彰台がトップリザルトで、最終的にはチームランキング7位という結果だった。



SUBARU ファンのみなとと一緒にチームをサポートしている SUBARU BRZ GT GALS 「BREEZE(ブリーズ)」。

2024年シーズン、
チャンピオン獲得に向けて

始動!!

SUBARU BRZ GT300 は 2021年にGT300のシリーズチャンピオンを獲得し、2022年も最終戦までチャンピオン争いをして2位。そして2023年はチャンピオン奪還を目指してシーズン開幕。しかし、BOP(性能調整)で車両重量とターボ過給圧への制限が含まれ、前の2シーズンより厳しい性能調整があった。マシン重量は1265kgへ増加し、過給圧は若干改善されたものの、低回転域で2%改善などあまり厳しい開幕となつた。BRZ GT300は開幕戦から2戦続けてQ1敗退と苦しい序盤。BOPがダイレクトに影響したのではなく、天候の影響やレ





2021年に新型として投入されたBRZ GT300。熟成のEJ20エンジンは、ターボ過給圧のレギュレーションにもしっかりと対応。大きなトラブルなくシーズンを戦い抜いた。



2023年シーズンは、リムに面を作ることで剛性を高めるバージョンアップを行ったBBSホイール。



2024年はタイヤの持ち込みセット数変更などもあり、よりセットアップの重要性が高まる。2023年シーズン以上にダンロップとコミュニケーションを交わし、さらなる高みを目指す。

2024年のSUBARU BRZ
GT300に期待したい。
一方でルールが変更され、タイヤの持ち込みセット数の削減、レース距離の変更などが検討されているようだ。そうした変化点に対し、どうアジャストしていくのか？チーム力が試されるシーズンになる。現在、チームは全員でチャンピオン獲得に意識を集中させている。

2023年はシーズンを通してチームの運営精度が上がって、大きなトラブルやヒューマンエラーがなく、しっかりと走れたシーズンでしたが、新しいタイヤとのマッチングを取るところに苦戦してしまいました。特に、気温の低い時が難しかったですね。でも、そのデータはダンロップとも共有できていて、マシン側でももっとできることが見つけ出せたので、2024年はポジティブに考えていいです。いいタイヤをしっかり使えば、当然マシン性能は上がる所以、

今のところ、いい感触を持っています。そして2024年はGT300クラスでも新しいカーボンニュートラル燃料の使用が検討されているので、エンジンベンチでテストしていますが、問題は出でないです。あとは空力など細かな部分でも改良を進めています。チームは、チャンピオンという目標でベクトルが揃っているので、そこに集中していきます。

小澤正弘
総監督



ース展開によるものだ。またダンロップが新開発したタイヤとのマッチングも、苦労していたのも事実。もともとミリ単位のセッティングでダイナミック性能に影響が出る、非常にセンシティブなマシンだけに、タイヤの性能が変化すれば、マシンのセットアップが複雑になる。それでも、第3戦、第5戦の鈴鹿では予選トップを獲得。山内選手は最多ポールポジション獲得ドライバーとなつた。しかし、決勝レースでその速さを活かしきれなかつたのは、2023年シーズンを象徴していたと言えよう。

そんな中でも今季一度も優勝ができていないにも関わらず、最終戦でシリーズランディング2位の可能性を残しており、チームとしての粘り強さを身につけたシーズンでもつた。だが終わってみればドライバーランキング8位、チームランキング7位というBRZ GT300には物足りないシーズンとなってしまった。2024年シーズン開幕に向けてすでに準備は進んでいて、タイヤとのマッチングについても、セットアップでタイヤ性能を引き出す方向性を見出しつつある。



個 人的には前半2レースで苦戦したことがあり、アジャストする力をもっとつけることと、ルールやBoPに対しては、現状持っている武器をパズルのようにうまくはめていく

ことになると思います。予選は速い印象があると思いますが、決勝になると難しいレースになることが多いので、チャンピオンを取るために予選の速さを活かした走りが必要だと思います。



井口卓人 選手

チーム、そしてファンの思いを背負い 今年もこの二人が サーキットを駆ける



昨 年は華がなかったので、今年は花をいっぱい咲かせられるように頑張ります。新しいルールへの対応もチームはプロですから、プロ同士がベストを尽くせば結果につながる。僕たちは状況に応じて正しい判断をしてチームに伝えることが大事。ボーリ

ルポジションの最多獲得数更新は狙いたいですが、予選でタイヤを痛めれば決勝が苦しくなるので、そのあたりはバランスを見ながらのアタックになると思います。勝つためには全員が力を出し切っていくことが大事なので、その準備をオフシーズンで整えていきます。

山内英輝 選手



SUBARU BRZ GT300の挑戦が
再び始まる――。





チームをまとめるのはSUBARU技術本部の本井雅人氏。車両開発だけでなく、人材育成も柱のひとつとして考えている。



左から井口選手、SUBARU社員であるSDAの廣田光一氏、伊藤和広氏、そして山内選手。プロドライバーと共に開発者目線でもSUBARU車を鍛え抜いている。



CNF燃料でのECU制御などはもちろんのこと、アイサイトや吸排気&駆動系の検証などを行なながらレースに参戦。MT車のアイサイトなどは2023年の年次改良で市販車に導入された。

Super Taikyu Team SDA Engineering BRZ CNF Concept

SUBARU BRZを使用したレースで実証実験
さらに磨かれていく最新技術

SUBARU技術本部を中心とした
は、開発エンジニアの育成とカーボンニ
ュートラルの実現に向けた選択肢を広げ
るために、実証実験を目的としてスーパ
ー耐久レースに2シーズン参戦した。
車両は市販のBRZがベース。関わる
エンジニアはレース専任ではなく、量産
開発の日常業務と並行して若手有志によ
るメンバーで構成。監督は技術本部の本
井雅人氏（2024年からはチーム代表）
が取りまとめを行ない、ドライバーはブ
ロの井口卓人選手、山内英輝選手に加え
SDA（スバルドライビングアカデミー）
から廣田光一氏、伊藤和広氏の2名が参加。
エンジニア育成について本井監督は

「自身の専門領域だけでなく、クルマ1
台を広い視点で見られるエンジニアの育
成を狙っています。レースで得た知見を
将来技術の開発につなげることも重要視
しています。レースでは量産車では考え
られない素早く、迅速な開発が要求され
る」と述べています。

2024年シーズンも引き続きスーパ
ー耐久参戦が決定していて、これまでチ
ームを率いてきた本井雅人氏をチーム代
表、新たに伊藤選手を監督とし、さら
にはシーズン途中からニューマシンの導
入も検討中だ。

Team SDA Engineering
は、開発エンジニアの育成とカーボンニ
ュートラルの実現に向けた選択肢を広げ
るために、実証実験を目的としてスーパ
ー耐久レースに2シーズン参戦した。
車両は市販のBRZがベース。関わる
エンジニアはレース専任ではなく、量産
開発の日常業務と並行して若手有志によ
るメンバーで構成。監督は技術本部の本
井雅人氏（2024年からはチーム代表）
が取りまとめを行ない、ドライバーはブ
ロの井口卓人選手、山内英輝選手に加え
SDA（スバルドライビングアカデミー）
から廣田光一氏、伊藤和広氏の2名が参加。
エンジニア育成について本井監督は

それを経験することは人材育成につなが
ると期待しています」。

一方、技術レベルではまず、CNF（カ
ーボンニュートラル燃料）ではさまざま
な検証結果を得ることができ、トヨタと
ともに燃料会社に対して改質の提案や、
エンジンに及ぼす影響が把握でき、市販
されたときにはいつでも対応できるレベ
ルの知見を得ることができた。

そして市販車をレースカーに仕上げる
ことで得た知見には、エンジン制御領域、
ダイナミック性能領域、そしてボディ、
安全性能、部品精度＆耐久性など多くの
領域で知見を得ることができ、量産モデ
ルへのフィードバックができるものを得
たとしている。

2024年シーズンも引き続きスーパ
ー耐久参戦が決定していて、これまでチ
ームを率いてきた本井雅人氏をチーム代
表、新たに伊藤選手を監督とし、さら
にはシーズン途中からニューマシンの導
入も検討中だ。



FA24エンジンはターボを含め量産車そのまま。「特別なエンジンを作るのではなく、市販車のFA24で走ることは将来に向けてすごく意義のあることです」と新井選手。



JAPANESE RALLY CHAMPIONSHIP

全日本ラリー選手権で
WRX S4を実践投入！

2023年全日本ラリー選手権の第7戦ラリー北海道で、遂に現行WRX S4 (VBH) がデビューした。チーム＆ドライバーは、ご存知TEAM ARAIの新井敏弘選手＆コ・ドライバーの保井隆宏選手。これまでWRX STI (VAB型) で参戦してきた新井選手は「シャシーがSGP（スバルグローバルプラットフォーム）になりかなり剛性が上がっている印象。排気量アップでトルクも出ているかな。ただライバル車より車重が200kg重たいという課題はあります」。さらに第8戦のラリー・ハイランスマスターズでは、ターマック（舗装路）での初実戦。「ターマックでは高回転域でのパワーが必要になる」と、さらなる課題も見えた。2023年の全日本ラリーでは、2戦のみの参戦となったが、WRX S4の挑戦はまだ始まったばかり。2024年は多くのSUBARUラリーファンの期待に応えてくれるはずだ。

GR86/BRZ Cup

Team Takutyが参戦初年度に
シリーズチャンピオンを獲得！

2023年のGR86/BRZ Cupに井口卓人選手を代表とする「チームタクティ」が参戦。その名の通りチーム代表を井口選手とし、監督とドライバーを兼任。この88号車は東京スバルがサポート。さらに2024年のNBR24のドライバーも決定した久保凜太郎選手の87号車を千葉スバルがサポートする体制。開幕戦で表彰台、2戦目は井口選手が地元大分で見事初優勝。さらに3戦目には久保選手が優勝、井口選手が3位とダブル表彰台を獲得と、怒濤の勢いでシリーズを席巻。その後も着実にポイントを重ねて参戦初年度で井口選手がシリーズチャンピオン獲得という偉業を達成した。またこのレースには東京スバル、千葉スバルはもちろん、全国のディーラーメカニックが参加。サーキットでの経験を各自が現場に持ち帰り、通常業務のサービス向上に努めている。



第3戦で優勝するなどチームの躍進に貢献した久保選手。



88号車 | TOKYO SUBARU Racing
井口卓人選手



87号車 | CHIBA SUBARU Racing
久保凜太郎選手



東京スバル、千葉スバルのスタッフはもちろん、開催サーキットに合わせて全国各地のスバルディーラー精銳メカニック達がチームをサポートする。



ドライバーだけでなくチーム代表として活動し、チャンピオンを取ることができました。いろいろ勉強することもあって、すごくいい1年になりました。スバルディーラーが力を入れてスタートしてくれたプロジェクトなので、2024年はさらに多くの人を巻き込んでもっと盛り上げていけるように頑張りたいと思います。

新設定された「STI Sport」グレードに
STIパフォーマンスパーツをセットアップ

さらに磨かれる走りとルックス

SUBARU **BRZ** *STI performance*

オフィシャルwebサイト ▶

SUPER GTに参戦するBRZ
GT300をモチーフにしたラッピング
を施したスペシャル仕様(※)。



【装着アイテムリスト】

- STIエアロパッケージ(STIフロントアンダースポイラー／STIサイドアンダースポイラー／STIコンプリートキット(STIフレキシブルVバー／STIフレキシブルドロースティフナーリヤ)
- STIスカートリップ(チェリーレッド) ● STIドライカーボンリヤスピーカー
- STIフロントフェンダーガーニッシュ ● STIドアハンドルプロテクター
- STIランクーリドガーニッシュ(チェリーレッド) ● STIコイルスプリング
- STIラテラルリンクセット ● STIパフォーマンスマフラー
- STIパフォーマンスホイルBBS18インチ・マットブロンズ(18×7.5J+45)
- STIセキュリティホイルナットセット ● STIハルブキャブセット(ブラック)
- STIレザーシフトノブ(6MT) ● STIギヤシフトレバー ● STIラジエーターキャップ
- STIオイルフィラーキャップ ● バッテリーホルダー ● フューエルキャップオーナメント(シルバー)
- STIディンプルプロテクター ● STIサイドシリプレート

※ラッピングは出展車の特別装飾となりますので販売店などでは対応しておりません。



2023年の年次改良(C型)で、
ついにMT車にもアイサイトが標準
装備された。



今では希少となったFRレイアウトと低重心で軽量な水平対向エンジンの組み合せにより、多くの人に走る愉しさを提案するSUBARU BRZ。2代目となる現行モデルは排気量を2.4Lとなり、ハンドリング性能も大幅に向上。ピュアスポーツカーに相応しいスペックを誇っている。2023年9月の改良ではMT車を含めた全車にアイサイトを標準装備。「STI Sport」グレードも新設定。

そしてより走りの性能を高めたい、自らしさを主張したいというユーチャーに人気を博しているのが、STI-PFオーナースパート。より洗練されたフォルムに生まれ変わるエアロパーツやアルミニウムフレーム、心地良いサウンドを堪能できるマフラー、ステアリングレスポンスを高める補強パーツなどラインアップを豊富に取り揃えている。もちろんこれらのアイテムは「STI Sport」にも適合しており、撮影車両のようにトータルでコーディネイトすれば、もともと完成度が高いベース車の持ち味をさらに引き出すことができる。



整流効果を高め、タイヤの接地性を向上させるなど、機能性も追求したフロントアンダースポイラー。その下に別売のスクートリップを追加すれば操縦安定性に寄与。チエリーレッドの色合いもワンポイントとして貢献。



モータースポーツのノウハウを生かしたBBS製の鍛造1ピースホイール。デザインもスーパーGT参戦車両のホイールから踏襲される。



前後の空力バランスを整えるリヤサイドアンダースポイラー。フロント&サイドとセットでの装着がオススメ。



サイドアンダースポイラーは、ボディ下部から車体を押し上げようとする空気をスムーズに後方へと流す。



スーパーGTのマシンでも象徴的なスワンネック形状のリヤスピーカー。素材は軽量なドライカーボン製で、角度は2段階調整式。



回転数の上昇に合わせてスポーティなサウンドを放つパフォーマンスマフラー。テールエンドは120φと大口径。



ピロボールを探用してステアリング応答性を高め、なおかつ軽快なハンドリングを実現するフレキシブルVバーも設定される。



LEVORG LAYBACK STI performance

(Limited EX / クリスタルブラック・シリカ)

オフィシャル web サイト ▶

モダンな都市型SUVを さらに上質にそしてスポーティに!



【装着アイテムリスト】

メーカーオプション	・本革シート ・サンルーフ ・スマートリアビューミラー	インテリア	・インパネパネル カッパーステッチ ・LED サイドシルプレート ・STI シフトノブ CVT ・プッシュエンジンスタート
ベースキット	・ナンバープレートロック ・フロアカーペット ・LED アクセサリーライナー		・STI フロントアンダースポイラー ・STI サイドアンダースポイラー ・STI リヤサイドアンダースポイラー ・STI リヤアンダースポイラー
STI エアロ パッケージ	・STI フロントグリル LED エンブレム ・フロントグリル ・ホイルアーチトリム	STI パフォーマンス	・STI パフォーマンスマップラー ・STI セキュリティホイールナットセット ・STI エアバルブキャップ ・パフォーマンスマップ ・ラジエターキャップ ・バッテリーホルダー ・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 ・フレキシブルドロースティフナーリヤ
アクティブ アーバンパッケージ	・STI ルーフエンドスパイラー ・STI アルミホイール 18インチ		
エクステリア			



薄型のアンダースポイラーはフロントとサイド、リヤは両サイドとセンター部にわかつた4点をラインアップ。フルセットで装着するとトータルバランスが大きく向上。各スパイラーのカラーは写真の金属調シルバーのほか、クリスタルブラック・シリカ塗装も設定している。

SUVとしてのアウトドア性能を持ちながらも、都会的なアーバンスタイルを兼ね備えたレヴォーグレイバック。 SUVにありがちな荒々しさを抑えた上質な内外装を持つ、SUBARU SUVシリーズに新たな息吹をもたらす都市型SUVだ。さらに1・8L直噴ターボエンジンを搭載して走りにも磨きをかけるという、独創的なパッケージングが注目を集めている。クルマの方向性を考えるとアクティビティを楽しむ目的で購入するユーザーが多いと思われるが、STI を軸とした豊富なオプションパーツでレ

立たせるというのも嬉しい。スタイリングに躍動感をもたらしてくれるのが各部のアンダースポイラー。薄型形状で走りのイメージを強烈にアピールでき、なおかつ整流効果を高めるなど機能性も追求。煌びやかな金属調シルバー塗装によって質感が増し、ダーク系のボディカラーに合わせると存在感がさらにアップ。そしてパフォーマンスマップライやフレキシブルタワーなど、走りに大きな効果を発揮する機能パーツも用意されている。



通気抵抗を純正比35%以上低減、重量も約3.5kg軽量と性能面でも満足度が得られるパフォーマンスマフラー。STIロゴも刻印される。



ホイールはリムにスピニング製法を採用して軽量と高剛性を両立。純正は樹脂製のホイールアーチトリム。オプションのブラックをセットアップ。ブラックの他、カラードの設定もあり。



中央部にリンクボールを内蔵したフレキシブルタワーバーをはじめ、エンジンルームを彩るアイテムも充実。



ルーフエンドspoilerは、空気を整流する上部のボルテックスジェネレーターが走りのムードを盛り上げる。



運転席右前と助手席前のインパネは、ウルトラスエード®+カッパーステッチで上質感を底上げ。



本革+ディンプル本革で仕上げたSTIロゴ入りのシフトノブ。レックスの良さはもちろん、握り心地も抜群。



純正アクセサリーで「光」もアピールできる

LEDアクセサリーライナー、フロントグリルのエンブレム、運転席&助手席ステップ部のLEDサイドシルプレートと、さりげなくエレガントな「光」をプラスできる。

FORESTER BOOST GEAR PACKAGE

[オフィシャルwebサイト](#)

[純正アクセサリーwebサイト](#)

昨年のクロストレックから
さらにバージョンアップ

2023年にお披露目したクロストレックのブーストギア。2024年はフォレスターとアウトバックが登場。



遊び心満載の新提案 SUBARU SUVの愉しさをブースト!!



須崎 兼則
クリエイティブ・ディレクター
アクセサリー企画部



相澤 悠
企画推進グループ
アクセサリー企画部

昨年の東京オートサロンで発表した「ブーストギア」。SUBARUの各種には純正アクセサリーが豊富に用意されているが、これらを上手に使いながらも表面処理など独自性を見い出し、さらに画期的で機能性に優れたオリジナルパーツもプラス。クルマが持つ悪路走破性のポテンシャルをさらに引き出し、アクティブライフを後押しするコーディネイトを提案するのがブーストギアの真骨頂。前回クロストレック＆レックス出展時に得られた大きな反響を元に、今回は新たなベース車でアクティブなスタイルを構築。まずはフォレスターは、ブラックを基調としたタフ＆ワイルドな佇まい。ト

ジも見逃せないポイントだ。

ーを抑えたカラーリングはラッピングで表現しているが、実は前回のブーストギアにも採用されたヘアライン調を踏襲。金属を削り出したかのような質感により、ボディラインがより際立つて見える。また、ボトムなど各部にキズ付き防止塗装を施し、機能性とビジュアルを両立。そして小物などの一時保管機能も備えたドアサイドプロテクター、マーカーが内蔵された異国情緒あふれるグリルなど、独創的なアレンジも見逃せないポイントだ。

もともと車両の開発で使う素材を選定していた経験を生かし、各パーツの素材や表面処理の吟味に携わったのが相澤さん。他にも各車種のパート開発のリサーチ、クルマの雰囲気を盛り上げるアフターメーカーのパートのチョイスなど、その業務は多岐に渡る。

ホイールは北米専売ウィルダネス純正。タコイズの差し色が効く。タイヤはトヨヨー・オープンカントリーA/T III。



ドアプロテクターに添えられたバンドは伸縮性があり、カタチを自由にアレンジ。小物類を引っ掛けることができる。



ブーストギアのプロジェクトリーダーである須崎さん。国内外のアウトドアイベントやユーザー主催のオフ会などに積極的に参加し、ユーザーの趣味趣向を徹底的にリサーチ。自身もマウンテンバイクを趣味としており、それらの経験をクルマ作りにもフィードバック。



あえて六連星エンブレムを廃し、大きなSUBARUロゴで魅せるグリル。ロア部分は好評販売中の純正アクセサリーを活用。ターコイズのラインで彩る。



フロントと同じく、リヤバンパーのガード風デザインにターコイズをあしらう。下部のキズ付き防止塗装も効果的。

サイドプロテクターにもターコイズのラインを追加。その上には質感を揃えた純正アクセサリーのドアガーニッシュ。



ヘアラインラッピング&キズ付き防止塗装 オシャレでタフなイメージを増幅



前回のクロストレックとはひと味違ったダークな色合いだが、質感は同じヘアライン調にすることでブーストギアの世界観を揃える。イサム塗料と共同開発したキズ付き防止塗装は悪路だけでなく、普段使いでもヒットしやすい部分にも施工している。



オフロード感を底上げする40インチのIPF・ライトバー。フラットタイプのラックはYAKIMAで、防風板付きのベース部はオリジナル。側面のスリットはフックのつけ下げに便利。サイクルキャリア&ボックスもYAKIMAを装着している。



270度展開するYAKIMAのサイドオーニング。アウトドアライフに必要不可欠なアイテムをコーデすることで、ブーストギアの魅力を最大限に引き出してくれる。サイクリングやサーフィンなど、様々なアクティビティにマッチ。

LEGACY OUTBACK BOOST GEAR PACKAGE

オフィシャルwebサイト ▶

純正アクセサリーwebサイト ▶

ブーストギアを語る上で欠かせないのが、ターコイズのアクセントカラー。もともとターコイズは豊かな発色を持つ宝石だが、かつて商人が馬やラクダに身に付けさせ、全長6400km以上にも及ぶシルクロードを無事に渡れたという逸話があることから、「旅の守護石」とも言われている。ユーザーに安心と愉しさを提唱するSUBARUとして、「交通安全」の願いを込めて採用した特別な色なのである。

今回のアウトバックでは、そのターコイズを大胆に使用。クロストレックにも用いられたチタン調ヘアラインのカラーは、後ろへ行くにつれてターコイズに変化するグラデーション仕様。



色の境目は葉っぱをモチーフとし、ブーストギアが持つアクティブライトスタイルに違和感なくハマる。またコンセプトモデルに相応しい、個性的で最先端な技法にも注目。フェンダーは視覚的に車幅をワイドに見せるLEDアクセサリーライナーを仕込み、上部にユーチャーが用途に合わせてアレンジ可能なアクセサリースポットを採用。最先端技術の粉末造形3Dプリンターで製作したアタッチメントをばめ込めば、機能性が大きく向上する。グリルも同じく3Dプリンターを活用して、複雑なディテールの表現が可能となつた。



3Dプリンターにより、従来の製法では型抜きが難しい複雑な造形が可能に。こちらのグリルはスバルの名車、初代レオーネがモチーフ。



ヘッドランプ&リヤコンビガーニッシュは、クロストレックの純正アクセサリーから継承された参考商品。ゴム素材なのでマウンテンバイクの立てかけにも便利。

バンパーは全面キズ付き防止塗装だとノッペリ感が出るため、部分的に見る角度によって色合いが変わる干渉系パール塗装仕上げ。



マットブラックのホイールは純正アクセサリー。ターコイズの差し色はエアバルブの位置に配色しているため分かりやすい。



たくましさを感じる足元を引き立ててくれる前後のマッドガード。ブーストギアのロゴがワンポイント。



アウトバックにもドアサイドプロテクターを装備。凹んでいる箇所にはマグネットフックが付けられる。



フロントフェンダーに内蔵された3連LEDアクセサリーライナー。ムラのない面発光で昼夜を問わず目立つ。

太田市の花「ツツジ」をアクセントに添える



SUBARUのお膝元、群馬県太田市の花「ツツジ」をモチーフとしたグラフィック。タフな見た目に癒やしを添える。



真後ろから見るとターコイズの鮮やかさが目に飛び込む。下側にパールの差し色が入り、軽やかな印象を醸す。

クロストレックの純正アクセサリー、フロントノーズガーニッシュを発展させて4個のIPF製マーカー内蔵タイプを提案。



フォレスター同様、車高はスペーサーで約2inchリフトアップ。ルーフには、LEITNERの最新型BOXを2機搭載。東京オートサロンでは、プラストレイルと共同開発したアドベンチャートレーラーをけん引してディスプレイする予定。



フェンダーに アクセサリースポットをプラス

フェンダー上部の凹みに様々なアタッチメントを装着して、使い勝手を上げる面白い試みに挑戦。3Dプリントを活用するモノ作り企業のDMM.makeとタッグを組み、様々なアタッチメントを開発。ユーザーはそのプリントデータを購入し、企業などにプリントを依頼して手元に届くという流れを想定。ぜひ間近でクオリティを確かめよう。



1 サーフィンの時などにキーを収納するロック付きのボックス。2 ソールなどがくっつくマグネット。3 小物やGoProなどを引っ掛けられるグリップ形状。といった具合に使い方はまさに十人十色。



スマホからの音を拡張できるギミックを搭載したスタンドも面白いアイデア。



SUBARU FAN COMMUNITY SITE

スバ 学

SUBARUを愛する 仲間とつながろう！



HN:EMIさん



愛媛から高知に抜ける道の途中にある場所。
市街地からすぐなのに、スゴイ雰囲気が良くて
好きな場所です。
結構高い位置に橋がかかっているんですよ。

HN:インプマニアさん



地元の港でインプレッサ スポーツの撮影を行いました。

冬仕様では今季初となります。

HN:静岡スバル公式さん



静岡スバルでは本日より全店舗にて
初売りフェアを開催いたしております。
今日は三島店にて朝から多くのお客さまに
ご来店いただいております！



SUBARU IDを取得すればどなたでも SUBARUライフを投稿することができます

東京オートサロン、大阪オートメッセで スバ学学生証をGETしよう！

東京オートサロンおよび大阪オートメッセの会場では、
スバ学のマイページをスバルスタッフに見せていただいた方に、
もれなく「スバ学 学生証シール」をプレゼントさせていただきます。

また、東京都渋谷区恵比寿にあるSUBARUのショールーム
「SUBARU STAR SQUARE」
でも、スバ学マイページの提示でこちらのシールを
プレゼントしています。
これを機に是非、スバ学を登録してみましょう！



登録は以下URLから



<https://community.subaru.jp/>

スバ学

