

お客様に誇りを持っていただけるようなクルマを作り続けたい

スバルテクニカインターナショナル株式会社
代表取締役社長

平川良夫



私が富士重工業に入社した当時は、まだSTIは設立されておらず、現在のようにワークスとしての動きはまだない時代で、社内でモータースポーツ活動をしていた人はいたが、いずれも個人的な活動だった。私が最初に配属された部署の先輩に、後にSTIでニュルブルクリンク24時間レースの総監督を務める辰巳英治もいたが、当時はモータースポーツとは関係のない業務に就いていた。私自身は1989年1月、アメリカのアリゾナ州でレガシィRSの10万km世界速度記録を達成したときに、初めてモータースポーツに関わりを持った。レオーネに代わる新型車両として1989年にデビューしたレガシィが、プロモーションの一環としてFIAの10万km世界速度記録にチャレンジしたときである。

この競技の運営を行なったのがSTIだった。10万km世界速度記録は、準備を含めると1ヵ月におよぶ長期のプロジェクトである。しかしSTIは1988年に設立したばかりで、スタッフの数も少なかった。そこで、当時アメリカに駐在していた私もその活動をサポートすることになったのである。だが、先に述べたとおり、このときが私の最初のモータースポーツ関係の業務であり、同時にSTIとの初めての関わりだった。

次にSTIと関わったのは1998年にSTIから発売されたコンプリートカー「インプレッサ22B STIバージョン」のときだった。それまでもSTIは独自のコンプリートカーを開発していたが、22Bは外板の形状を専用のものとしたため、ボディを含めた開発が必要だったので富士重工業も共同で製作しており、私も富士重工業側のスタッフとして22Bの開発に参加していた。22Bは富士重工業の施設を利用して開発した最初のコンプリートカーで、今にして思えばスバルとSTIの最初のコラボレーションモデルである。22BはWRCで活躍したスバルのワークスマシン「インプレッサWRC97」を再現したクルマで、本当にお客様方に喜んでいただける一台となり、嬉しく思うと同時に、STIブランドの重要性も肌で感じた。

月日が流れ、私が3度目にSTIと関わることになったのが、2014年5月に富士重工業が発表した新中期経営ビジョン策定のときだった。当時、私はこのプランの立案に関わっていて、商品戦略のひとつとしてSTIブランドの活用拡大を挙げていた。これがきっかけとなり、STIの内側の立場になることで、これまで以上にその活動をもっと知り、ファンの期待にお応えするために、私は2014年4月にSTIの代表に就任することとなった。

スバルグループのなかでも、STIはコアなファンに支えられてきたブランドだけに、お客様方に喜んでいただき、そして同時にSTIユーザーとしての誇りを感じていただけることを目指している。

そのために行なうのがレース活動であり、STIがレースを戦うことはその活動を支えてくださるファンへの恩返しだと思ふ。それに現在のSUBARUは成長とともに組織が大きくなり、レース活動に大きなウェイトをかけるようになっていく。そのため、SUBARUが全体で取り組みづらい領域を補完する役目をSTIは担っていると思う。

また質の高いコンプリートカーを作っていくこともSTIの使命である。1990年から2000年ごろまでは、STIのコンプリートカーも「速く走れる気持ち良さ」を最重要テーマとして追求していたが、クルマは大人が長い期間にわたって付き合い続ける工業製品である、という考えのもと、運転するときに感じる様々な情報から、喜びを得られるクルマを開発目標とした。タイヤのひと転がりから高い走行性能と快適な乗り心地を体感でき、思い通りのドライビングが愉しめる。そんなクルマを、2015年のS207から目指すようになった。

さらに、STIの技術を生かした上質でスポーティなSTIグレードを、WRX STIだけでなくスバルの全ての商品にラインナップしたい、という思いから、SUBARUとの共同開発で2016年にレヴォーグSTI Sportを、2017年にはスバルBRZ STI Sportを発売することになった。STI SportはSUBARUの量産車のラインナップである、インラインモデルでグローバルに展開できることから日本だけでなく、広く海外のファンにSTIの走りを提供することができる。実際にレヴォーグSTI Sportはオーストラリアで、スバルBRZ STI Sportはオーストラリアやアメリカ、カナダで展開されている。

このようにSTIは時代に合わせて、スバルとともに30年にわたって活動を続けてきたが、今日まで多くのファンの支持をいただくことができた理由を挙げるとするならば、まずひとつに「スバルもSTIも技術に対して正直」という部分があると思う。仮にクルマに課題があった場合、その課題を技術の力で覆い隠すこともできるが、スバルもSTIも課題を徹底的に掘り起こして改善してきた。その真摯に向き合う姿勢が支持されてきた要因だと思う。

次にスバルを含めてSTIはお客様との距離が近いところも大きいと考える。スバルは他のメーカーほど販売店も多くないし、クルマの金額も高いのだが、それでも「自分はスバルとSTIを選ぶ」という方々は、私たちが心から応援してくださっている。レース活動の現地へ行ってみると、ファンの方々の熱意を本当によく感じることができる。NBR24hでは遠いドイツのニュルブルクリンクまで、日本から多くのファンが応援に駆けつけてくださるし、スーパーGTにおいても各ラウンドともにスバルファンシートに多くのファンが最後まで残って我々の活動を見守ってくださっている。

そんなお客様の思いにSTIは応えたい。レースでは次こそ勝ちたいと思えるし、市販モデルの開発においても、所有するお客様に誇りを持っていただけるようなクルマを作り続けたい。設立30周年を迎えた今もそれがSTIの真の使命だと、私は心から思っている。

SUBARUのブランド力向上の役割を担うSTI

スバルテクニカインターナショナル株式会社
ニュルブルクリンク24時間レース／チーム総監督

辰己英治



私が18歳で富士重工業に入社した1970年、社内にモータースポーツ専門の部署はなかった。レースやダートトライアルなどは、社員があくまでも個人的な活動として行なうものであった。

1988年にSTIができたのだが、その当時、私はまだSTIと特別な接点はなかった。ただ、1989年にデビューする初代レガシィの開発を手がけていたこともあって、1988年にSTIがレガシィで10万km世界速度記録にチャレンジする時に、日本でサスペンションのセットアップを手伝った。立ち上がったばかりのSTIでは、このような挑戦に必要なスタッフの人数がまだ十分ではなかったのである。しかし、私がサポートしたのはその程度で、現地には行かなかった。

STIと初めて本格的に関わったのは、1998年に発売されたコンプリートカーの「インプレッサ22B STIバージョン」の時である。このクルマは富士重工業とSTIの共同開発モデルで、当時インプレッサの開発に携わっていた私が、STIバージョンでもダンパー、スプリング、タイヤなど細かい部分でのセットアップを行なった。

2006年、私はSTIに移ることになった。富士重工業の実験部からSTIに出向してコンプリートカーの開発を担当していたスタッフが戻ってくるのと交代するようなかたちでの異動であった。しかし当時、スバルのモータースポーツ活動はWRCが中心で、その車両の開発はイギリスのプロドライバーが手がけていたこともあり、はじめのうちはなかなか自分のこれまでのノウハウを活用できる機会が持てなかった。

転機が訪れたのは翌2009年である。私自身はもちろん、STIのニュルブルクリンク24時間レース活動そのものが、大きな転機を迎えた年であった。私自身でいえば、2008年にニュルブルクリンク24時間レースで初めてチーム監督という立場を与えていただいたが、この時は清水和夫さんとローバを中心としたプロジェクトで、言わば“急造の監督”だった。クルマの開発にもタッチしておらず、まったく様子が分からないという苦い思い出があるが、その翌年、スバルのモータースポーツ活動は転換期を迎えた。

それまでスバルのモータースポーツ活動の中心はWRCだったが、2008年を最後にスバルはWRCでの活動を終了。この時スバルは、2009年のニュルブルクリンク24時間レースについても出場を見合わせようとしていた。しかし、これに対してSTIのスタッフたちから「STIがモータースポーツをやめてどうするのか？」という声があがった。私も、まったく同じ思いだった。

今までWRCをやってきたから、STIのパーツやグッズを評価して購入してくださるファンの方々がいたけれど、WRCを止めて、そのうえニュルブルクリンク24時間レースまで参戦を休止したら、

STIはなんのために存在するのか？そして何より、STIを支持してくれるファンの方々に、なんといえいいのか？

もちろんレース活動には、たいへんなエネルギーが必要で、費用もかかる。当時はリーマンショックなどで景気が不安定だったことも十分理解はしている。だがスバルがWRCでの活動を休止した以上、活動の柱のひとつであるニュルブルクリンク24時間レースは、STIとして続けなければならない。そういった思いからSTIは持ち出しで、2009年のニュルブルクリンク24時間レースに参戦した。大変な決断だったけれど、あの時、STIがモータースポーツ活動をあきらめていたら、ニュルブルクリンク24時間レースでのその後の通算4回のクラス優勝も獲得できなかったし、ひょっとしたらSTIという存在が忘れられていたかもしれない。2009年に活動を繋げたことは、今日のSTIに確実に繋がっていると思う。

今ではニュルブルクリンク24時間レースは、スバルブランドを高めるための重要なツールとしてSUBARUもサポートしており、ディーラーメカニックたちにとっても人材育成の場になっている。レースは企業のPR活動にとっても必要な要素であり、また技術力を持っている会社が市販モデルを作っているということで、コンプリートカーの販売促進の面でレース活動は大いに貢献していると思う。

以上のように、STIにとってニュルブルクリンク24時間レースは欠かすことのできないプロジェクトといえる。スーパーGTのGT300クラスは、R&Dスポーツがテクニカルサプライヤーとしてマシン開発を手がけているので、本当の意味ではニュルブルクリンク24時間レースがSTIにとって唯一のモータースポーツ活動であり、STIのエンジニアたちにとって世界にチャレンジできる唯一の舞台なのである。

どのようにすれば、ファンを感動させられるクルマを作ることができるか。私がSTIでコンプリートカーを作り始めた時は、富士重工業で培った経験をベースに取り組んできた。

富士重工業にいた時、気持ちいい走りを目指して、さまざまなアイデアを考えていたけれど、その多くはコストの関係もあって量産車に取り入れることが難しかった。しかし、STIならコンプリートカーとして活かすことができる。2006年にSTIに入って、2007年発売のコンプリートカー、レガシィ・チューン・ド・バイ STIを開発した時に、「フレキシブルタワーバー」というアイデアを、初めて取り入れることができた。フレキシブルタワーバーは、今ではスバルのインラインモデル、STI Sportにも採用されるようになっている。

このように、レース活動やコンプリートカーづくりを通じて、スバルのブランド力をより向上させていくという重要な役割を担っているのが、STIである。これからも、そのプライドを持って、STIはサーキットを走り続けていこう。

パワーだけでなく、質感も重要なSTIのコンプリートカー

スバルテクニカインターナショナル株式会社
開発本部長

森宏志



私は1981年に富士重工業に入社し、航空部門を経てシャーシ設計部に配属され、初代レガシィのサスペンション設計などを担当していた。かねてよりモータースポーツが好きだったので、富士重工業に入社してすぐにレオーネのバンで氷上レースやレーシングカートを、その後はレックスのスーパーチャージャー仕様車やインプレッサWRXのRAでジムカーナを個人的に楽しんでいた。1988年にSTIが設立された時は、モータースポーツに携われる可能性が目の前に広がり、“面白い会社だなあ”と思っていた。チャンスがあったら行きたいし、最後はSTIで面白いクルマを作りたいと考えようになった。

最初に私がSTIのクルマ開発を支援したのは、1989年のレガシィの10万km世界速度記録の時だった。ベース車両の開発をしていたこともあって、プロペラシャフトやアクスル、ホイールなどの耐久性をチェックした。

その後はレガシィの担当が長かったので、再びSTIのクルマに関わるようになったのは2003年10月にインプレッサのPGM(プロジェクト・ゼネラル・マネージャー：開発責任者)を担当するようになってからだった。ペター・ソルベルグ選手のWRカー、そして新井敏弘選手のグループNモデルをラリーで勝たせることを考えるようになり、そこから競技で力を発揮できるような量産車開発を行なうようになった。

WRCを戦うWRカーは改造範囲が広いが、空力に関するパーツの改良はルール上限られていたことから、WRCで勝つためには量産車の段階から考慮しておかないといけない。そこで、GDB型WRX STIの後期モデルでは、プロドライブの意見を聞きながら開発を進め、ルーフベーンなどのパーツを量産車で採用した。さらに2007年に発売したGRB型インプレッサのWRX STIもラリー競技を意識して開発していた。

当時のWRCはCセグメントの車両で戦っていた時代で、シトロエン・クサラとフォード・フォーカスに勝つためには、スバルもこれらのライバルと同様のハッチバック車が必要だった。GRB型を開発しながらモータースポーツPGMも兼ねていたので、WRカーとグループNのことを考慮しながら生産車とラリーカーの開発を同時に進めていた。エンジンは違いつながりながらも空力などのパッケージは同時進行だった。

その後、担当していたVAB型WRX STIのデザインも固まった頃、希望を出していたこともあって2012年4月にSTIへ移籍し、主にコンプリートカーとパーツを担当することとなった。

STIのコンプリートカーには、2004年のS203から富士重工業側で開発に関わっていた。STIに移

籍して最初に関わったコンプリートカーが2013年のWRX STI tSタイプRAで、GVB型の開発で選択しなかったテーマにも積極的に取り組んだ。その後も2013年のBRZ tS、2014年のフォレスターtSと現在に至るまでコンプリートカーの開発を担当している。

基本的に量産車、コンプリートカー、レーシングカーのいずれも開発に対する考え方は大きく変わらないと思っている。例えば、タイヤの性能をいかに引き出すかといった、どのようなジャンルのクルマでも必要な課題について、エンジニアは常に考えている。また、当然のこととして、時代によってコンプリートカーのコンセプトは、世の中の動向やその時のお客様のニーズなどによって変わってきた。2004年のS203、2005年のS204あたりまでのコンプリートカーは個性のはっきりした、いわゆる“尖ったクルマ”だったが、その後は安全、環境などに対する関心が、このようなジャンルのクルマを愛好してくださる方々にも浸透していった。

そして、GRB型WRX STIからリアのグリップを高めて走らせるクルマ造りを目指すようになり、コンプリートカーも四輪のグリップをいかに引き出すか、それと同時に操舵応答性をいかに高められるかが重要になってきた。それを実現したのが、辰己英治が開発したフレキシブルタワーバーで、それ以来、路面をしっかりとらえて気持ちよく走るかに注力し出した。だから、昔に比べるとSTIのコンプリートカーはそういった点でしなやかになっている。

価格についても300万円程度から最高で710万円と高くなってきている。お客様の期待も高くなり、性能だけでなく装備の面においても上質な部分が要望されるようになった。

STIはスバルのトップパフォーマンスブランドを目指してレース活動を行ない、コンプリートカーやパーツの開発を進めてきた。日本ではフラッグシップモデルといえる「Sシリーズ」をはじめ、STIのコンプリートカーが広く認められてきたと自負しているが、海外での認知度についてはさらなる向上を目指したいと考えている。

ブランドとしてのSTIと、エンジニアリング会社としてのSTIの存在を世界でより浸透するために、グローバルに展開されている量産モデル、インラインモデルとしてSTI Sportを開発した。その第一号が2016年のレヴォーグだった。レヴォーグのコンプリートカーの企画も検討してはいたが、富士重工業と共同開発したことでリーズナブルでありながら、質感の高い内外装としなやかな走りを実現したモデルを発売することができた。その結果、発売から1ヵ月の時点で、レヴォーグ全体の約40%のお客様にSTI Sportを選択していただくことができた。国内でSTIを知らなかった方々にも、その走りを知っていただけるようになったのはとても嬉しいことだった。

STI Sportの登場で、インラインモデルでSTIの走りが楽しめるようになったからこそ、コンプリートカーではさらなるパワーアップが重要だと思っている。富士重工業でWRXを開発していた当時からSTIのSシリーズは3年間、6万kmの保証をつけながらも、出力320psを確保していた。さらにSTIのSシリーズに搭載されるエンジンは、320psのボールベアリングターボを装着し、バランス取りを実施しているのだから実現できるコンプリートカーならではの、商品力につながっていると思う。

もちろん、STIのコンプリートカーはパワーだけではなく、シャーシ、質感も重要な要素である。Sシリーズは、今後もSUBARUのトップパフォーマンスブランドとして続けていきたい。またtSシリーズは、その役割がインラインモデルのSTI Sportに移行しつつあり、これまでにない発想でお客様に納得していただけるような、新たな価値を持ったコンプリートカーを考え、喜んでいただければと思っている。

STIのモータースポーツ活動とともに歩んだ30年

スバルテクニカインターナショナル株式会社
営業部／国内広報

津田耕也



私は1977年に富士重工業の三鷹製作所に入社した。レオーネを購入し、1980年ぐらいから個人的な活動としてラリー競技を開始し、その後はダートトライアルや四駆レースに参戦した。

STIが設立されたのは1988年4月で、ちょうどその頃、私は新宿本社で国内サービスを担当していた。それで“モータースポーツをやっている人がいる”ということで、宣伝部から私の方に話をいただき、同年の6月にSTIへ異動した。

設立されたばかりのSTIは、事務所も新宿本社の宣伝部に間借りしており、1年後に恵比寿の事務所へ移った。スタッフも初代社長の久世隆一郎氏、総務部長の小川博昭氏、海外営業を担当する黒島光司氏、技術部長の四方寔氏と数少ない状態だったが、世の中はバブル全盛の時代で、私も当時30歳と若かったこともあって、STIに対する不安はまったくなかった。社内のモチベーションも高く、スバルのシンボルである六連星の名声を高めたいという気持ちが強かった。

STIが最初に運営したモータースポーツ活動は、レガシィの10万km世界速度記録へのチャレンジだった。私はアメリカには行かず、恵比寿で留守番をして、現地からの情報をすぐに新宿の本社へ展開し、富士重工業の広報からメディアへの発信までを担当していた。日産のNISMOやトヨタのTRD、マツダのマツダスピード、三菱のラリーアートと違って、STIはまだ出来たばかりの会社で、広報を含めて当時はまだモータースポーツのビジネスに対するノウハウがほとんどない状態だった。

そのため、よく社長の久世氏はNISMOに通って初代社長の難波靖治氏に様々なことを教えてもらっていたし、私も国内ラリーの名門ガレージ、IRSに行ってパーツ販売や契約書の作り方などのイロハを学んだ。

その後、STIは1990年からWRCへの参戦を開始し、主に久世氏がWRCを担当して、私はラリーやダートトライアルなど国内モータースポーツでSUBARUユーザーのバックアップを担っていた。WRCでインプレッサが活躍し、国内でもSUBARUユーザーに向けて「スバル賞」というスカラシップを作ったことで、国内向けパーツの販売が好調だった。

SUBARUユーザーが増えたこともあって、その中から優秀なドライバーが数多く誕生するようになった。久世氏には日本国内におけるWRCの認知度を高めること、日本でのWRC開催、そして世界に通用する日本人ドライバーの育成という3つの思いがあったが、私はそのうちのひとつ、日本人ドライバーの育成に力を注いだ。モータースポーツウチヤマの松本誠氏、前嶋光男氏に始まり、神岡正夫氏、西尾雄次郎氏、綾部三津雄氏が全日本ラリーで活躍した。そして、桜井幸彦氏や新井敏弘氏が海外で活躍するようになった。当時は三菱のモータースポーツ活動が活発でその存在も大

きかった。ラリーアートのようなライバルがいたからこそ、活動を続けることができたし、STIも現在のように成長できたと思っている。

国内外ともにモータースポーツが軌道に乗り、それ以外の事業として行っていたリンクエンジンの改修も順調だったが、STIとしてさらに売り上げを拡大する必要があったので、久世氏と技術部長の四方氏がコンプリートカーの開発に着手した。そうやって誕生したのが、1992年に発売されたレガシィ・ツーリングワゴンSTIである。当時、最も売れていたモデルであるワゴンを選択し、BBSホイール、レカロシート、ビルシュタインダンパーという“三種の神器”を採用。さらにエンジンもバランス取りを実施していた。四方氏は富士重工業の社員だったので、その当時から富士重工業と共同で車両の開発が行なわれていた。

その距離感はSTI設立から30年を迎えた今も変わっていないと思っている。いまは設計者も実験部隊も辰己英治さんが提唱した「Sport, Always!」を意識してクルマを操る楽しさを追求している。SUBARUとしては安全・安心を重要なテーマのひとつとして追い求めているが、STIはそれ以外の楽しさの部分に重点をおいて追求する姿勢は昔から変わっていない。

私は1988年から2004年までの17年間をSTIで過ごし、その後は4年間ほど富士重工業の部品用品本部へ移動し、2008年からSTIへ復帰した。富士重工業の部品用品本部でも東京オートサロンなどでSTIとの繋がりがあったので、私はずっとSTIと関わってきたことになる。

STIが発展した理由のひとつに「スバリスト」の存在があると思う。SUBARUのユーザーはこだわってSUBARU車に乗ってくださるし、STIファンは他のメーカーと違ってクルマのみならずファッションアイテムまでSTIを選んでくださる。そういった“スバル魂”の強いお客様がSTIを支えていただいているからこそ、STIはここまで発展できたと考えている。

それと、人との巡り合いもSTIにとって大きなことだった。久世氏に始まり、二代目社長の山田剛正氏、三代目社長の桂田勝氏を含めて歴代社長が情熱を持っていたし、富士重工業の広報部長だった成田和之氏やキャロッセの加勢裕二氏などメーカーやサプライヤーにも支援してくださる方々がいた。それに新井氏や勝田範彦氏などドライバーにも恵まれ、ラリーアートやNISMO、TRDやマツダスピードなどライバルとも切磋琢磨できたこともSTIが成長できた要因だと思う。

確かにコンプライアンスもあって社会がクルマにとって厳しくなり、モータースポーツも様変わりしてきた。STIも時代に合わせて変わってきたが、レースで勝つにせよ、クルマを開発するにせよ、これからのSTIにとって必要かつ優秀な人材に参画していただくには、モータースポーツ参戦が必要だと思う。いいクルマを造れば、必ずファンの方々はSTIモデルを選んでくださる。だからこそ、STIはモータースポーツを続けたいといけないうし、このことは昔も今も変わらないと考えている。

目次

- お客様に誇りを持っていただけるようなクルマを作り続けたい 平川良夫／2
- SUBARUのブランド力向上の役割を担うSTI 辰己英治／4
- パワーだけでなく、質感も重要なSTIのコンプリートカー 森宏志／6
- STIのモータースポーツ活動とともに歩んだ30年 津田耕也／8

STIの歴史 13

写真で見るSTIの軌跡 57

STI モータースポーツ活動の原点／58

WRC(世界ラリー選手権)／59

WRC以外のモータースポーツ活動—国内外のラリー選手権／137

WRC以外のモータースポーツ活動—スピード競技／エクストリームスポーツ／145

WRC以外のモータースポーツ活動—国内外のレース競技／146

歴史を築いたワークスマシン WRCを戦った競技用モデル／157

歴史を築いたワークスマシン NBR24Hを戦った競技用モデル／165

市販モデルの系譜／170

STIと駆け抜けた戦士たち／197

■年表／205 ■モータースポーツにおけるスバル勢の主な戦績／206

■あとがき／218

編集部より

本書は、2013年1月25日発行の『STI スバルブランドを世界に響かせた25年』の内容に、STIのご協力により、その後の5年間の情報とSTIの業務・運営に携わられている方々の序文を新たに追加収録した増補新訂版です。

STIの歴史

1917年の中島飛行機、1945年の富士産業を経て、1953年に新たなスタートを切った富士重工業は、1958年のスバル360を筆頭に、1966年のスバル1000、1971年のレオーネとスバルブランドの自動車をリリース。同時にモータースポーツ活動にも積極的で、1963年の第1回日本グランプリには富士重工業でテストドライバーを務めていた小関典幸がスバル450で参戦している。

その後も小関は1966年の第8回日本アルペンラリーにスバル1000で参戦するほか、1970年にスバル1300Gでバハ500kmにチャレンジ。さらに1973年には高岡祥郎／久世隆一郎がレオーネでサザンクロスラリーに参戦するなど、海外ラリーでも活動していたのだが、いずれも社員の「趣味」という位置づけで、車両実験の一環として活動への支援はあったが、1980年代に入ってからプライベートとしての活動となっていた。

すでに他の自動車メーカーは関連のモータースポーツ専門会社を組織し、マーケティングおよびプロモーションを目的にモータースポーツ活動を展開していた。加えて1980年代の後半には富士重工業でもレオーネに代わる主力モデル、レガシイの開発が進められており、AWDのスポーツ性能をいかにアピールするかが課題となっていたという。

かくして富士重工業は1988年4月、モータースポーツ活動の統括会社、スバルテクニカインターナショナル株式会社、STIを設立。スバルのブランドイメージを高めるべく、モータースポーツの最前線にチャレンジする。

1990年から2008年にかけてラリー競技の最高峰シリーズ、WRCで3名のチャンピオンを排出するほか、日本の自動車メーカーとしては最多となる47勝をマーク。レース競技では2008年よりニュルブルクリンク24時間レースに参戦しており、2017年までに4度のクラス優勝を獲得するなど、30年間にわたって輝かしい実績を残し続けているのである。



■ 読者の皆様へ ■

本書での人物名はスバルの広報誌「BOXER SOUND」の表記を引用。大会名は様々な文献を調査したうえで、著者が一般的な略称で統一しました。使用した記号、SSはスペシャル・ステージの略号です。本書ではサファリラリーのCS(コンペティティブ・セクション)を含めてSSで統一しています。なお、STIの「I」は当初、社名が大文字の「I」、製品名は小文字の「i」の表記になっておりましたが本書ではすべて大文字の「I」で統一しています。また、富士重工業株式会社は2017年4月1日に株式会社SUBARUへ社名を変更したことから、本書でも2017年以降の社名をSUBARUと表記。ブランドおよび車名に関しては、内容の理解のしやすさに配慮して引き続きスバルと表記していることがあります。また、SUBARU XV、SUBARU BRZなど、車名にSUBARUが入るモデルは同様の理由でスバルを省略しています。本文では敬称を省略させていただきました。ご了承ください。

黎明期—設立と栄光

■STI設立

1987年(昭和62年)当時、富士重工業で宣伝部長を担当していた成田和之が一編の企画書を作成。内容は自動車メーカーにおけるモータースポーツ活動の意義と必要性、そしてモータースポーツ活動を専門とする子会社の設立を唱えたもので、これがSTI設立のひとつのきっかけになったと言われている。

「自動車メーカーにとってモータースポーツ活動は極めて有効なマーケティング手段。当時、富士重工業の経営資源は限られていて、宣伝費用も限定的なものだったので、マーケティングの観点から見て富士重工業も本格的にモータースポーツをやるべきだと思っていました」と成田は当時を振り返っている。

確かに1958年に発売されたスバル360で久世隆一郎が国内ラリーに参戦するほか、1963年の第1回日本グランプリには小関典幸がスバル360をスケールアップしたスバル450で参戦、1973年には高岡祥郎がレオーネでサザンクロスラリーに参戦するなどスバル車が黎明期より国内外のフィールドで活動していたのだが、いずれも社員たちの「趣味」に過ぎなかった。1980年にレオーネで幕を開ける小関のサファリラリーの活動も車両実験の一環として富士重工業の資金援助を受けていたが、あくまでもプライベートとしての活動にあたる。

対してトヨタはTRD、日産はNISMO、マツダはマツダスポーツ専門会社を設立し、スポーツカーレースやラリー競技に参戦していた。成田が言うように他の自動車メーカーはマーケティングはもちろんのこと、プロモーション、技術開発の一環としてモータースポーツ活動を展開。富士重工業にモータースポーツの関連会社があっても不思議ではなかった。

同時に富士重工業はレオーネに代わる主力モデル、レガシィの開発に取り組んでいたのだが、このことも成田の構想の追い風となった。レオーネでAWDが定着したとはいえ、海外ではスポーツイメージが高くなく、世界戦略車となるレガシィでは、その持ち味である走りの魅力をいかにアピールするかが富士重工業としても検討課題となっていた。

「レガシィは富士重工業としても社運をかけたモデルだったので絶対に失敗できない。そんな危機感がありました」と成田。かくしてモータースポーツ活動を宣伝活動の一環とすることで成田の提案は常務会で可決する。1988年4月、

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株式会社、STIが誕生したのである。

初代社長となったのは1953年に富士重工業へ入社、1978年にスバル・オブ・アメリカで米国駐在技術代表を担当して以来、海外技術部長、海外サービス本部長、取締役スバル技術本部副本部長、取締役自動車開発部門担当を歴任してきた久世隆一郎である。

久世は以前からモータースポーツ活動に積極的に取り組んでいた。それゆえに適材な人事ではあったが、夫人の喜代は「太田の社宅にいた時からラリーをやっていたから、モータースポーツは大好きだったんですけどね。社長と言っても2名だけの会社で設立当初はいろいろと模索していたようですよ」と当時の様子を振り返る。

STIは社長の久世、そして富士重工業で経理、人事、大泉工場の立ち上げを経てSTIの総務部長に就任した小川博昭の2名でスタートした。設立当社は事務所もなく、久世と小川の仕事場も「1万坪の工場を作った後、1坪のオフィスに引っ越した」と小川が語るように東京・新宿にある富士重工業の本社宣伝部の応接室だった。そして、富士重工業がSTI設立の可能性を検討し始めた1987年、時を同じくして群馬県太田市の技術部でもレガシィをアピールするための話題作りとしてモータースポーツへの参戦が検討されていた。当初、候補に挙がったのはパリダカールラリーだったが、車両開発のノウハウがないこと、莫大な参戦費用がかかること、そして1989年のレガシィ発表から逆算すると開発期間が不足していたことからパリダカールラリーへの参戦は見送られている。代わって有力候補として浮上したのがFIAの世界速度記録だった。

「1987年の7月ぐらいから参戦すべきイベントを考えていて、STI設立の2ヵ月前、1988年2月には世界速度記録の参戦を検討し始めた。世界記録を狙うためには、従来の記録の調査から始めなければならない。FIAから記録を取り寄せてすべてのデータをまとめることからプロジェクトがスタートした」と語るのは、1964年に富士重工業に入社して以来、三鷹でエンジン実験を担当し、1986年に課長としてレガシィの実験を担当した四方寔である。

そしてこのプロジェクトをマネジメントすることになったのが、久世が率いるSTIで、富士重工業側の四方、小関らの実験部を中心とする実働部隊がサポートすることとなった。STIでも東京・恵比寿にオフィスを移して、国内を担当する津田耕也、海外を担当する黒島光司らがスタッフとして加入するなど体制を強化、世界速度記録に向けてSTIと富士重工業の実験部隊は互いにリンクしながら準備を進めていった。

10万km世界速度記録に挑んだレガシィRS。エンジンの改良、ミッションの強化をはじめ、車体床下のフラット化やフルホイールキャップ、ループ部のトリッピングワイヤーなど空力デバイスも改善された。



■10万km世界速度記録に挑戦

STIが挑む最初のプロジェクト、世界速度記録は自動車の種類、クラスに関係なく行なわれるFIAの公認競技で、指定の距離または時間の平均速度を競うものである。STIと富士重工業の実験部隊を中心に構成されたR/A（レコード・アテンプト）プロジェクトチームが目標にしたのは、1986年にサーブが記録した5万マイル(213.646km/h)と10万km（213.299km/h）で、1988年(昭和63年)の6月にはエンジンの耐久テストを開始。同時に記録挑戦のコースの選定も行なわれた。

レガシィの発表は1989年の1月下旬であり、記録挑戦の実施タイミングも1月上旬に設定。プロジェクトチームは1月の気象条件を調査した結果、気候が温暖で降雨量が少なく、なおかつ英語圏であることからアメリカのアリゾナテストセンターの9.182kmのオーバルコースが選ばれた。同時にFIAの審査団体の選定も行なわれ、ACCUS（アメリカ自動車競技委員会）の傘下にあるUSAC（アメリカ・オートクラブ）に決定した。

主力モデル、レガシィも10万kmを速く駆け抜けるためにFIA規則に基づいた改修が行なわれた。

7月に入ると社内ドライバーのトレーニングも開始された。というのも、レガシィは発表前のモデルとなることから機密保持の関係で外部のレーシングドライバーに依頼するわけにはいかず、群馬、三鷹のなかからドライバーを選抜し、谷田部のJARI（日本自動車研究所）で高速走行のトレーニングを実施。また、9月にはメカニックのトレーニングが行なわれるようになり、12月7日まで訓練が繰り返された。

第一陣が日本を出発したのは12月10日。プロジェクトで事務局を担当するSTIの総務部長、小川もそのひとりで「テ

ストセンターには何もなかったので仮設のオフィスを設営するところから始めました」と語る。翌11日には記録に挑む3台のレガシィが空輸され、15日には第二陣、25日には第三陣が日本を出発した。

そのほかにもスバル・オブ・アメリカやミシュラン、シェルなども現地を集結し、26日には日本人、外国人を含めて総勢102名がアリゾナテストセンターに勢揃い。その間も現地でのトレーニングが行なわれており、30日、日米の合計で8万6000kmを走破して最終トレーニングを終了した。

こうして約1年間の準備を終えたプロジェクトチームは12月31日のカウントダウンパーティ、翌1989年1月1日に行なわれた目標達成祈願を経て、翌2日、いよいよスタートの日を迎えた。

当初、スタート時刻は午前11時00分に設定、それに合わせて3台のレガシィは30分前にウォーミングアップを開始したのだが、小関の駆る2号車から「無線機がおかしい。それにエンジンも調子が悪い」との報告が入った。さらに1号車のステアリングを握っていた四方も「エンジンの調子が悪くてスピードが出なかった」と当時の様子を振り返る。そこで、小関がFIAにスタート時刻の変更を申請し、FIAもこれを承諾。2台のエンジンの不調はプラグのかぶり、2号車の無線機の不調はアンテナアースの接触不良で、すぐに対処を行ない11時27分9秒、10万kmに及ぶ長き挑戦がスタートした。

それから2日間は順調な走行を続けていたのだが、挑戦から3日目の4日には未明からの豪雨、5日目の6日には3号車左後輪にハブベアリングのトラブルが発生する。しかし、それらを乗り越え、8日目の9日には2号車が2万5000マイルの世界記録を更新。そこで久世をはじめとするプロジェク

トのマネジメント陣営はスピードを追求すべく2号車のペースアップ、そして確実に世界記録を達成するために1号車、3号車のペースダウンを決断した。10日目の11日には3台揃ってアルファロメオの持つ5万kmの国際記録を更新。四方によれば「ようやく半分が終わって終わりが見えてきた」と当時を振り返る。日本からも当時の富士重工業社長、田島敏弘より祝辞と激励のFAXが届いた。12日目の13日、2号車において給油とドライバー交代を行なった直後にマシントラブルが発生、ミッション交換などのメンテナンスを含めてマシンの修復に約6時間半をロスするものの、再出走後は再び順調な走りを披露し、16日目の17日には5万マイルの世界記録を更新した。

そして、スタートから20日目の1月21日3時11分56秒、小関の駆る2号車が10891周、10万kmを走破し、223.345km/hで当時の世界新記録を樹立する。それから約6時間後の9時15分26秒には四方がステアリングを握る1号車がプロジェクトのオペレーションマネージャーである久世のチェッカーを受け、220.358km/hのハイスピードでフィニッシュ。さらに約1時間後の10時42分43秒には上杉哲雄の駆る3号車も219.664km/hで完走を果たし、3台ともに従来の記録を更新した。

「絶対にミスできないプレッシャーがあったからね。8万kmを走り終えた段階で10万kmの世界記録更新も大丈夫だとは分かっていたけれど、チェッカーを受けた時はやっぱり嬉しかったしほっとした」と四方は同時の思いを振り返る。

極秘に進められたこのプロジェクトはレガシイ発表時に正式にアナウンス。後に富士重工業のフラッグシップモデルとして定着することになる同モデルに最初の勲章を与えることとなった。



スタートして20日目、ついに10万kmを走破し世界記録を更新。オペレーションマネージャーを務めたSTI社長の久世もレガシイと喜びを分かち合う。昭和から平成をまたいだプロジェクトが成功した。

■サファリで初陣 WRCデビュー

10万km世界速度記録を樹立したSTIは次なる目標へ動き始めた。それこそがWRCへのチャレンジだった。「世界速度記録を達成したけれど、それは1回だけのこと。レガシイのセールスを考えると定期的に話題が欲しかった」と成田和之は語る。WRCはF1と同様にFIAのタイトルが掛けられた世界選手権。しかも、競技用のマシンは市販車がベースで、定期的にイベントが行なわれていることから話題にもしやすい。加えてグループA規定で争われていた1980年代後半はランチア、トヨタの4WDターボが上位を占めていた時代で、スバルも熟成のAWD技術とターボを持つ。スバルがWRCにチャレンジすることはごく自然の流れだった。

方向性が決まるとSTIはすぐにWRC参戦に向けて動き始めた。久世は10万km世界速度記録の挑戦から2ヵ月後の3月末、ケニアで行なわれたWRC第4戦サファリラリーを視察する。久世はSTIのテクニカルパートナーとなるファクトリーを求めて情報収集を行ない、その会場でWRCの名物イベント、RACラリーで役員を務めていたジョナサン・アッシュマンからイギリスの Konstruktor を推薦される。それが、1990年(平成2年)よりスバルラリーチームヨーロッパ(SRTE)として、1993年からはスバルワールドラリーチーム(SWRT)として車両開発を担うプロドライブだった。

プロドライブは1981年にアリ・バタネンのコ・ドライバーとしてWRCのチャンピオンに輝いたデビッド・リチャーズが1984年に設立したワークショップで、歴史こそ浅いものの、設立初年度には21戦の国際ラリーに参戦し、7回の優勝を獲得していた。1987年にはBMWのテクニカルサプライヤーとして活躍し、コルシカでは初優勝も獲得していたが、1988年を最後にBMWが撤退したことから、プロドライブとしても新たなパートナーを求めていたという。しかも、彼らが探していたのはパフォーマンスの高いAWDターボ車で、当然ながら10万km世界速度記録を樹立したレガシイに高い関心を示していた。

サファリラリーの終了後、久世はアッシュマンの勧めに従ってイギリスのオックスフォード州バンブリーにあるプロドライブに立ち寄り、リチャーズと出会う。久世はリチャーズのリクエストですぐにレガシイを空輸。その1ヵ月後にはプロドライブのテクニカルディレクター、デビッド・ラップワースからすぐにFAXでレポートがとどいた。

「内容はレガシイをグループA仕様車にした時のポテンシャルを分析したものでした。優れたパッケージでグループBのプジョー205 16ターボと同じホイールベースとか、低重心だとか、剛性が高いとか、とにかく詳細なレポートで“これなら勝てる”と書いていましたね」と1989年6月にスタッフと



10万km世界速度記録を樹立したSTIはすぐにWRC参戦の準備を開始。テクニカルパートナー、プロドライブとワークスチームを結成し、アレンをドライバーに起用した。写真は契約終了後のSTIにて。

して加わった福江則夫は語る。STI、富士重工業とプロドライブは技術提携を結び、後に黄金期を築くSWRTの第一歩がスタートした。

次に決めるべき項目がドライバーの選択だったが、予算の関係と活動実績を重ねることを優先していたことから、当初はトップドライバーの起用は考えられていなかった。そんなときに自ら名乗りを上げてきたドライバーがフィアット、ランチアで通算19勝をマーク、タイトルの獲得経験こそないものの、当時の最多勝記録保持者で“無冠の帝王”と称されたマルク・アレンだった。

勝てるクルマを求めていたアレンはスバルに加入した理由を、当時のインタビューで「現時点でスバルがベストと思えた。レガシイのスペックを見て、これはNo.1のラリーカーになると確信した」と答えている。プロドライブ同様に、彼もまたレガシイの可能性に惹き付けられていたのである。

デビュー戦となるレガシイの初陣は1990年4月に行なわれるWRC第3戦のサファリラリーとなった。同イベントにはサファリラリーの経験を考慮して、1980年の大会からサファリに取り組んでいる、小関を中心としたスバルラリーチームジャパン(SRTJ)がマシン開発およびラリーオペレーションを担当。一方、プロドライブ主導のSRTEの緒戦は第5戦のアクロポリスでヨーロッパを中心に活動することとなった。

その間もプロドライブでは着々とレガシイの開発が進められていた。エンジンは日本側が担当、東京の三鷹でグループA仕様車のエンジン開発が行なわれていた。11月下旬には日本からエンジンが輸送され、1990年1月にはマシンが完成。その後もテストを繰り返しながら熟成を重ねていった。

一方、日本側でもサファリラリーに向けた準備が早くから進められていた。過酷なラフロードを走破すべく、軽量化より耐久性を重視してサファリ専用のマシンを開発。第一陣は1月にケニアへ入り、テスト走行とセッティング変更を繰

り返ししながら、ナイロビのワークショップでパーツの組み付け作業が行なわれていた。

WRCのデビュー戦に投入するレガシイはエースのアレン、地元スペシャリストのイアン・ダンカン、ニュージーランドの強豪であるポッサム・ボーン、2年連続で2位につけているマイク・カークランド、ローカルドライバーのジム・ヘザー・ヘイズの駆る5台のグループA仕様車に地元のスペシャリストであるパトリック・ジルのグループN仕様車を加えた6台。当然、メカニックの人数も現地スタッフを含めると約100名に及ぶ大所帯となった。ちなみに日本人メカニックは38名で、そのうち14名が全国各地のスバルディーラーから派遣されたメカニックだった。後にSRTJの特徴として定着するディーラーメカニック体制がこの時からスタートしたのである。

準備期間が長いだけに現地ではテストの段階から様々なハプニングが発生していた。「僕が現地に入ったのは2月の中旬でした。初めてのサファリでカルチャーショックを受けることも多かったけれど、チームとしてもバタバタしていましたね」と語るのは現地で会計を担当したSTIの福江で、その言葉どおり、ドライバーのひとり、ジルがテスト走行中にロールオーバー。当初、ジルも他のドライバーと同様にレガシイのグループA仕様車で参戦する予定になっていたのだが、そのクラッシュを見て危険と判断した小関はジルをグループN仕様車でのエントリーに変更した。

また、エンジンの調子が悪いと「ノー・エンジン」、ブレーキの場合は「ノー・ブレーキ」、ステアリングのフィーリングが悪いと「ノー・ステアリング」と極端な言葉を投げつけるエース、アレンがテスト途中で「ノー・ラリーカーだからフィンランドに帰る!」と言い出したことがあったという。この申し出に対して監督を務めていた小関は「帰れ!」と応じ、アレンもその場を立ち去った。チーム内は険悪な雰囲気だったが、翌日になるとアレンは「すまなかった」と言いながらテストに参加したという。「小関監督も“良く帰ってきてくれた”とアレンを出迎えていました。ラリーはクルマだけじゃなく、人間が行なうスポーツなんだと思いましたね」と福江。

こうして様々な経験を積み重ねたスバル陣営は4月11日、初陣となるサファリラリーのスタートを迎えた。注目のオープニングステージはナイロビ近郊の競馬場を舞台にしたわずか2.1kmのスーパーSSで、雨の影響で路面も泥沼のような状態となるなか、レガシイを駆るアレンがベストタイムをマーク。まさに幸先の良いスタートで、当時、富士重工業で広報を担当していた眞下義明も「ヌタヌタの路面であんまり速いという印象はなかったけれど、サファリも初めてだったし、WRCのこともあまり良く知らなかったのでひよっとし



2005年WRC第3戦メキシコのスタート直前に久世は息を引き取った。チームはマシン、スーツに喪章をつけ、「トリビュート・トゥ・久世」を合言葉に奮起、ソルベルグがラリーを制し、久世に勝利を捧げた。

だった久世はスバルの名声を高める手段としてラリーを選び、そしてスバルを世界一に導いた。

こうしてWRCにおいて頂点を極めた久世だったが、その他にもWRCにおいて目標があったという。「久世さんにはWRCで3つの夢がありました。ひとつはチャンピオンを取ること。二つ目はWRCを日本で広めること。そして、三つ目は日本人ドライバーを育てることでした」と津田は語っている。そのうちのひとつであるチャンピオンの獲得は、前述のとおり久世とともに海外営業を担当する福江らの手によって1995年から1997年にかけて実現している。一方、二つ目の目標であるWRCを日本で広めることは広報業務を担当する眞下義明が様々な企画・イベントを実施した結果、知名度を高めることに成功。そして、三つ目の日本人ドライバーの育成は国内営業の津田が担い、神岡政夫、桜井幸彦、三好秀昌、新井敏弘など世界に通用する日本人を輩出した。

このようにWRCで3つの夢を追い求めた久世だったが、前章でも触れたとおり、コンプリートカーやスポーツパーツの制作・販売を事業化したのも初代社長の久世だった。「久世さんは本当にアイデアマンで、いろんな事を企画したけれど、やっぱり本人もクルマが好きですからね。あんまり細かいところに拘ってゆずらなかつたから、“久世さんが技術部長を兼務してください”と言った事がありますよ」と笑うのはSTIの技術部長の四方寔。しかし、その妥協を許さない姿勢はSTIのクルマ作りを受け継がれる。2001年にSTIの三代目社長に就任した桂田勝は「WRCにしても限定車ビジネスにしても久世さんが道を切り開いていたので本当にやりやすかつた」と語るが、その言葉どおり、久世のバトンを受け取った後の代表たちは時代にに合わせて対応しながら、STIを発展させていったのである。

2002年、STIの顧問を退任した後も久世はラリー業界の発展に奔走し続けた。「久世さんの最後の夢は日本でWRCをやることだった」とSTI渉外部の眞下が語るように、久世

はWRCの商業権を持つISCの日本代表に就任すると、メーカーの垣根を越えてWRCの日本誘致に全力を尽くしている。そして2004年9月、北海道帯広市を舞台に日本初のWRCイベント「ラリージャパン」が開催。「私が詳しくないから主人も家ではラリーの話はしませんでした、ラリージャパンの時は念願がかなって嬉しそうでした。ましてやスバルのペター（ソルベルグ）が勝ったので本当に喜んでいました」。そう語るのは久世を支え続けた喜代夫人だが、その言葉どおり、久世にとって最後の夢が実現した瞬間だった。

それから約半年後の2005年3月9日、癌と戦っていた久世は手作りのステージタイムチャートを遺して静かに息を引き取った。享年74歳。ちょうどその週末はWRC第3戦ラリーメキシコが開催されていたのだが、久世の訃報を受け取ったSWRTは全員が喪章をつけ「トリビュート・トゥ・久世（久世隆一郎に捧ぐ）」を合言葉に奮起する。その結果、インプレッサWRC2005を武器にエース、ペター・ソルベルグが終始ラリーをリードしシーズン初優勝を獲得。STIを牽引し続けた久世に勝利を捧げた。

このようにSTIの初代社長、久世はスバルのモータースポーツ活動に生涯を捧げた。彼の駆け抜けた人生について喜代夫人は次のように語っている。

「主人は幸せだったと思いますよ。太田の社宅に住んでいたときからラリーをやっていて、その好きなラリーを仕事にできたわけですから。主人が病気になった時、“やりたいことを心ゆくまでできたんだから良かったじゃない”と言うと本人も“それもそうだなあ”と言っていました。それにスバルの成績が悪くなったことも知らないし、WRCを辞めたことも知らないですからね。人生をまっとうした感じだと思いますよ」。

スバルを世界一にするために諦めることなく走り続けた久世。そのチャレンジングスピリットはSTIのDNAとして受け継がれ、久世が亡くなった後もSTIがスバルのモータースポーツ活動を牽引しているのである。

写真で見る STIの軌跡

STIの最初のプロジェクトが1989年1月、アメリカのアリゾナテストセンターを舞台にした10万km世界速度記録だった。20日間におよぶ過酷なチャレンジだったが、3台のレガシイは10万kmを走破し、当時の世界新記録を樹立する。さらに、STIはワークスチームを組織して、1990年のサファリラリーよりWRCへの挑戦を開始。1995年にコリン・マクレーがドライバーズチャンピオンに輝くほか、スバル陣営はマニユファクチャラーズ部門でもタイトルを獲得した。その後もスバルは1996年、1997年のマニユファクチャラーズ部門を制覇。2001年にリチャード・バーンズ、2003年にペター・ソルベルグをチャンピオンに導くなど、まさにスバルはWRCの名門として定着していった。

一方、STIはWRCのワークスチームを運営するほか、グループN車両をリリース。PWRCやAPRC、各国ナショナルシリーズに参戦するスバルユーザーを支援している。

またSTIのモータースポーツ活動はラリー競技に留まらず、有力チームをパートナーにJGTC/スーパーGT、スーパー耐久、ニルブルクリンク24時間レースなどレース競技にも積極的にチャレンジした。

ここではSTIが駆け抜けたモータースポーツ活動の足跡を写真でたどっている。なかでも、秘蔵カットが納められているWRCはスバルファン、ラリーファンでなくとも興味深い。ワークスマシンやドライバーの遍歴とともに公道で争われるWRCならではのスペクタクルな雰囲気を楽しんでもらいたい。

なお、STI設立からの30年間の足跡をまとめた今回の増補版では、各カテゴリのレポートのほか、ニルブルクリンク24時間レースの参戦車輛を収録している。

またモータースポーツ活動のほか、STIが手がけた歴代のコンプリートカーも詳細に紹介した。いずれも写真およびリザルトなどのデータもできる限り収録したので、STIのモータースポーツおよび市販モデルをまとめた資料としても活用していただければ幸いである。



1989年 レガシィRSで10万km世界速度記録を樹立



10万km世界速度記録(アメリカ)

スバルのモータースポーツ活動を統括するために88年に設立されたSTI。その最初のプロジェクトが89年、レガシィのプロモーションを目的にチャレンジしたFIAの世界速度記録だった。舞台はアメリカのアリゾナ州にある1周9.182kmのオーバルコース「アリゾナ・テスト・センター」で、1月2日午前11時27分、10万kmをターゲットに20日間にわたる長きアタックが幕を開けた。



10万km世界速度記録(アメリカ)

STIは3台のレガシィRS（右から1号車、2号車、3号車でこの3台が出走）を投入した。STI初代社長、久世隆一郎がオペレーションマネージャーを担い、日米を合わせて102名のスタッフがアリゾナに集結。88年12月30日にリハーサルが行なわれ、31日にはカウントダウンパーティが行なわれた。明けた89年1月1日にはコースへと移動し、目標達成祈願や車両のお清め、記念撮影が行なわれた。



10万km世界速度記録(アメリカ)

降雨量の少ない1月にチャレンジを行なったのだが、3日目の4日は豪雨に祟られてペースダウン。6日には3号車のペアリングにトラブルが発生するなど、予想外のハプニングが続出する。しかし、10日目にはアルファロメオの持っていた5万kmの国際記録を更新。16日目にはサブの持つ5万マイル世界速度記録を更新するなど、3台のレガシィは順調な走り方を披露した。



10万km世界速度記録(アメリカ)

20日目を迎えた21日の深夜3時11分56秒、2号車が平均速度223.345km/hをマーク、サブの持っていた世界速度記録を更新する。さらに同日の9時15分26秒には1号車、10時42分43秒には3号車が完走を果たし、それぞれ220.358km/h、219.664km/hのハイスピード記録をマーク、レガシィのパフォーマンスの高さを世界にアピールした。

1990年 初陣——ラリー競技の最高峰シリーズにデビュー



WRC第4戦/サファリラリー (ケニア)

スバルのモータースポーツ活動を担うSTIは90年よりWRCにチャレンジ。その緒戦は世界一過酷なイベントと称される第4戦のサファリラリーだった。エースドライバーはフィアット、ランチアのワークスチームで活躍してきたマルク・アレン(写真)で、レガシィRSのグループA仕様車を武器にオープニングのスーパーSSでベストタイムをマーク。その後も首位でラリーをリードするものの、セクター1でエンジンブロー、あえなくリタイアに終わる。一方、STIはアレンのほか、ポッサム・ボーン、イアン・ダンカン、マイク・カークランド、ジム・ヘザー - ヘイズらにグループA仕様のレガシィを託すものの、アレンに続いてボーン、ダンカンらがエンジンブロー、カークランドが棄権するなど次々に戦列を去ることとなった。しかし、ヘイズが6位完走を果たすほか、グループN仕様のレガシィを駆るパトリック・ジルも素晴らしい走りを披露。出走59台、完走10台というサバイバルラリーが展開されるなか、4107kmのラフロードを走破し、総合8位で完走。当時38回目を数えるサファリラリーにおいて、初めて市販車に近いグループN仕様車で完走を果たした。ジルはアフリカドライバーとして初のベスト10入りを果たしたことでギネスブックにも記録された。

WRC第5戦/アクロポリスラリー (ギリシャ)

STIとプロドライブ社の日英合同チーム、SRTE（スバルラリーチームヨーロッパ）は第5戦アクロポリスよりヨーロッパ戦線に参戦。レガシィRSを駆るアレンがSS1でベストタイムをマークするなど、ここでも幸先の良いスタートを披露した。その後はサスペンションやドライブシャフトのトラブルでleg1で14番手、leg2で12番手に低迷するものの、SS28で2度目のベストタイムをマークし、leg3では6番手に浮上する。結局、最終日のSS39でエンジントラブルが発生、リタイアすることとなったが、そのパフォーマンスを世界にアピール。同時にケニア王者のダンカンがグループN仕様車で素晴らしい走りを披露した。数多くのライバルが脱落するなか、ダンカンはleg1を13番手、leg2を17番手、leg3を10番手といったように、クレバーな走りで見事にポジションアップ。その結果、プライベーターながら8位入賞を果たし、グループNのクラス優勝を獲得。サファリに続いてスバルユーザーがグループNを制することで、マシンを証明した。



1995年 6年目の結実——二冠を達成し、世界の頂点へ



WRC第1戦／ラリーモンテカルロ(モナコ)

95年よりワークスチームは3台のエントリーが可能。上位2台までがマニファクチャラーズポイントを獲得できるようになったことで、SWRTは3台体制で挑むことになった。ドライバーはカルロス・サインツ、コリン・マクレーの両雄と各イベントのスペシャリストでモンテカルロにはイタリア選手権を戦うピエロ・リアッティがエントリー。そのなかで抜群のパフォーマンスを披露したのが、SS2でトップに浮上したサインツ(写真)だった。サインツはレグ3でフォードのフランソワ・デルクールにトップを奪われるものの、すぐに首位を奪還し、サインツがシーズン初優勝を獲得。スバルが参戦2回目にして伝統のモンテカルロで頂点に輝いた。一方、SS1でベストタイムをマークしたマクレーはSS2でコースアウトを喫し、2分間のタイムロス。最終的にSS12のクラッシュでリタイアに終わる。さらにリアッティもSS12でコースアウトを喫するも、しぶとい走りでも8位入賞を果たした。

WRC第2戦／スウェディッシュラリー(スウェーデン)

SS4でスピンを喫し、レグ1を8番手で終えるものの、SS2でベストタイムをマーク、初挑戦のスウェディッシュで好走を披露していたサインツだったが、SS9でエンジントラブルに見舞われてリタイアしてしまう。さらにSS7、SS16でベストタイムをマーク、4番手につけていたマクレー(写真)もレグ3でエンジントラブルに見舞われてマシンを止めるほか、3台目のインプレッサを駆る地元スペシャリスト、マッツ・ヨンソンも同様のトラブルでリタイア。SWRTは厳冬のスノーラリーで全滅に終わる無念な結果となった。



WRC第3戦／ラリーポルトガル(ポルトガル)

ターマックが廃止され、オールグラベル戦となったポルトガルでサインツ(写真)が好タイムを連発した。トヨタのエース、ユハ・カンクネンを抑えてレグ1をトップでフィニッシュすると、レグ2では翌日の出走順を考慮し、最終SSで意図的にペースダウン、2番手でフィニッシュする。そして雨に祟られたレグ3では戦略どおりトップを奪還。最終SSでブレーキパイプを破損するものの、12秒差で逃げ切りに成功、ポルトガルでシーズン2勝目を獲得した。一方、ラリー直前のテストでエンジントラブルが発生したことから、スベアの94年式のエンジンに載せ替えて挑むこととなったマクレーはパワー不足に苦戦を強いられながらもSS22でベストタイムをマーク。その後もコンスタントな走りを披露し3位入賞、シーズン初の表彰台を獲得した。なお、3台目のインプレッサを託されたリチャード・バーンズはクレバーな走りを披露。7位入賞を果たしている。

サファリラリー(ケニア)

WRCのノミネートから外れたサファリにもSTIは積極的にチャレンジ。SRTJがバーンズ、バトリック・ジル、三好秀昌ら3台のグループN車両を投入した。バーンズがレグ1を3番手、ジルが4番手につけていたのだが、いずれもレグ2でコースアウトを喫しリタイア。3日間、2995kmのコンパクトなフォーマットになったとはいえ、サファリ初挑戦の三好が総合4位、Nクラス1位で完走。スバルは6年連続のグループN制覇を達成した。



WRC第4戦／ツールドコルス(フランス)

STIはウォーターインジェクションを採用。この結果、エンジンパワーとトルクがアップしたのだが、同ラウンドではタイヤの消耗に苦戦を強いられることとなった。91年の大会を制し、過去10年間で唯一、フランス人以外のウイナーに輝いているサインツ(写真手前)もトップ争いから脱落。とはいえ、ノートラブルで走り抜き殊勲の4位入賞、自身3度目、スバル勢では初となるドライバーズ部門の制覇に向けてランキング首位をキープした。一方、爆発的なスプリント力を持つマクレーもルーズなタイヤに苦戦。無謀なプッシュを避けてクレバーな走りを披露した結果、5位完走を果たし、後にタイトルへ結びつく貴重な8ポイントを獲得した。そして、ターマック要員として3台目のインプレッサを駆るリアッティも終始コンスタントな走りで6位完走。過酷なターマック戦で3台揃って入賞を果たすことにより、インプレッサの完成度の高さを証明した。

1996年 マニファクチャラーズ部門で2連覇達成



WRC第8戦/RACラリー（イギリス）

母国イベントでタイトル獲得に挑むマクレー（写真）は3番手でレグ1をフィニッシュした。レグ2ではオープニングステージでトップに浮上するものの、2本目でバンクを喫し、同ポイントでランキング首位に並ぶサインツに39秒差の2番手に後退する。しかし、レグ3では激進走を披露し、最終SSで逆転に成功。シーズン2勝目を獲得したマクレーはイギリス人ドライバーとして初のチャンピオンに輝いた。一方、SS2でラジエータを破損し、4番手に出遅れていたサインツは、マクレーのバンクに助けられレグ2でトップに浮上する。しかし、マクレーの猛追を凌ぐことはできずサインツはレグ3で陥落、2位でフィニッシュした。ドライバーズ部門でも王者マクレーの5ポイント差の2位に惜敗するものの、サインツがシーズン最多の3勝をマークしたことでスバル陣営はマニファクチャラーズ部門も制覇。90年のサファリにレガシイを投入してから6年、スバルはWRCで二冠を達成し、名実ともに世界の頂点へ駆け上がった。なお、3台目のインプレッサを駆るバーンズが3位に入賞。スバル勢がシーズン2度目の1-2-3フィニッシュを達成している。



WRC第1戦/スウェディッシュラリー（スウェーデン）

96年はローテーション開催の導入で、例年のモノコではなくスウェーデンで幕を開けた。優勝請負人、カルロス・サインツの移籍に伴い、95年の王者、コリン・マクレー（写真）がSWRTの新エースに就任。開幕Vが期待されていたのだが、積雪量が不足したレグ1では「クルマは最高だったけれどタイヤが厳しかった」と語るようにスタッドタイヤのピン抜けが発生し10番手に低迷することとなった。しかし、レグ2では4番手に浮上し、土壇場のSS24で3番手に浮上。8本のステージを制したマクレーが3位で表彰台を獲得する。一方、SWRTはマクレーのほか、トヨタ、三菱で活躍してきたケネス・エリクソンとターマックのスペシャリスト、ピエロ・リアッティを起用。なかでもエリクソンはスウェーデンをホームイベントとする地元ドライバーで、初めてドライブするインプレッサに苦戦を強いられながらも5位に入賞した。なお、第3ドライバーのリアッティは初挑戦のスノーラリーに苦戦し12位に低迷。さらに同イベントには94年の世界王者、ディディエ・オリオールもインプレッサでエントリーしておりベテランの意地を見せ10位で完走した。

WRC第2戦/サファリラリー（ケニア）

プロドライブを中心とするSWRTはこの年がサファリ初挑戦。マクレー、エリクソン、リアッティの3台体制で、アニマルガード、サイドウイングランプ装着のグループA仕様車を投入した。93年にヴィヴィオでの参戦経験を持つマクレーはレグ1で3番手につけるものの、レグ2でサスペンションを破損し4位に終わる。一方、過去3回のサファリ経験を持つエリクソンはスプリントラリーと化したサファリで抜群のパフォーマンスを披露、2位入賞を果たし、SWRTがサファリでの初表彰台を獲得した。さらにサファリ初挑戦のリアッティはテストドライバーも務めていることから、サファリを知ってもらう、といったように経験としての意味合いが強く、マシンもレッキ車をベースに開発されたものだったが順調な走りで5位入賞。なお、三好秀昌、パトリック・ジルの2台のグループNで挑むSRTは三好が総合8位/Nクラス1位、ジルが総合9位/Nクラス2位で完走を果たし、スバルが7年連続でグループN制覇を達成した。



ニュルブルクリンク24時間レース



ニュルブルクリンク24時間レース (2005年)

WRCを筆頭にラリー競技で活躍するスバルは、サーキットを舞台とするレースシーンでも素晴らしいパフォーマンスを発揮している。なかでも「ニュルブルクリンク24時間レース」はインプレッサの実力を証明してきたイベントと言える。もともとスバルにとってニュルブルクリンクは92年のタイムアタック以来、マシン開発の舞台になってきたテストコース的な存在で、スーパー耐久で活躍するプロローバが05年の大会にインプレッサを投入。24時間レースへの本格的なチャレンジが幕を開けた。



ニュルブルクリンク24時間レース (2006年)

06年の大会にはイギリスの名門、オートスポーツ・レーシングGBがインプレッサを投入。03年の英国F3王者、アラン・バン・デ・メルヴェ、耐久レースのスペシャリスト、フィル・ベネット、ジョナサン・プライスに加えて、SWRTのクリス・アトキンソン(右)がステアリングを握った。



ニュルブルクリンク24時間レース (2006年)

順調な走りでも周回を重ねていたインプレッサだったが、スタートから10時間後、レース用のターボにトラブルが発生。さらにスタート後から18時間後には2度目のターボトラブルに見舞われて大きく後退する。とはいえ、インプレッサは最後まで走り抜き総合116位、SP6クラスの13位で完走を果たした。



ニュルブルクリンク24時間レース (2005年)

左からターマック要員としてSWRTに加わった元F1ドライバーのステファン・サラザン、スーパー耐久で活躍する清水和夫、吉田寿博、佐藤久美がドライビングを担当。マシン開発とレースオペレーションはプロローバが担い、STIがエンジンチューニングを実施した。



ニュルブルクリンク24時間レース (2005年)

開発期間が短く、ほぼノーマル状態での参戦となったが、サラザンは「ベース車両の素性の良さを改めて確認することができた。ステアリングがニュートラルでパワーもある。十分に速いよ」と絶賛。その言葉どおり、予選は221台中41位、A6クラスでは7位につけた。



ニュルブルクリンク24時間レース (2008年)

08年の大会にはGRB型インプレッサを投入。量産モデルのパフォーマンスを証明するために、規定の安全装備を除けばベース車両のコンポーネンツがそのまま流用された。2000ccのターボエンジンを搭載するインプレッサは排気量3000cc以上、3500cc未満のツーリングカーで構成されるSP6クラスに配属。ライバル車両はBMW Z4やM3などで、ヨーロッパのスポーツカーを相手に24時間のロングレースにチャレンジした。



ニュルブルクリンク24時間レース (2005年)

予選と同様に決勝も不安定な天候に祟られた。時として激しいシャワーが路面を濡らすなか、インプレッサはAWDを活かし、安定した走りを披露。着実にポジションアップを果たし、18時間後にはA6クラスでトップ争いを展開する。結局、クラス優勝は果たせなかったが、インプレッサはノートラブルで24時間の長丁場を走り抜き、最終的には総合14位、クラス2位で完走。ベース車両の完成度の高さを世界に向けてアピールした。



ニュルブルクリンク24時間レース (2008年)

STIの辰己英治がチーム監督としてレースマネジメントを担当。ドライバーのラインナップは吉田寿博、松田秀士、服部尚貴、松田晃司らで、STIとプロローバを中心としたオールジャパンのチーム体制となった。



ニュルブルクリンク24時間レース (2008年)

序盤にガス欠症状が発生して40分のタイムロスを喫するなど、いくつかのマイナートラブルに見舞われるものの、インプレッサは24時間で124周を走破。総合57位、SP6クラスの5位で完走を果たした。



ニュルブルクリンク24時間レース (2013年)

2011年および2012年の優勝メンバーのひとり、マルセル・エンゲルスが不慮の事故で他界したことから、STIは吉田寿博、佐々木孝太、カルロ・ヴァン・ダムに加えてマルセル・ラッセーを起用。予選はSP3Tクラスで2位につけたものの、決勝は激しい雨と深い霧に祟られたことで23時から翌朝の8時までレースが中断した。レース再開後に激しい追走を披露するものの、わずかに届かず総合26位、SP3Tクラス2位で惜敗した。



ニュルブルクリンク24時間レース (2014年)

前年に引き続き吉田、佐々木、ヴァン・ダム、ラッセーがドライビングを担当。マシンは発売されたばかりのVAB型WRXを投入した。優れた空力性能とエンジン出力の向上、さらにシーケンシャルミッションの採用でタイムアップを果たし、予選ではSP3Tクラスのポールポジションを獲得。しかし、決勝ではナイトセッションで他車と接触、その修復に30分以上のタイムロス強いられることによって、総合32位、SP3Tクラス4位に留まることとなった。



ニュルブルクリンク24時間レース (2015年)

STIはドライバーのラインナップを変更。ヴァン・ダム、ラッセーをそのままに、ティム・シュリック、山内英輝を加えた4名で2015年の大会に参戦した。マシンは左ハンドル仕様のWRX STIで、予選でベストタイムをマークし、SP3Tクラスのポールポジションを獲得する。さらに決勝でもスターティングドライバーのヴァン・ダムが首位を固めると山内とラッセー、そしてシュリックらがリードを拡大。トラブルやアクシデントに祟られることなく、143周を走破し、3年ぶりにSP3Tクラスで勝利を獲得した。



ニュルブルクリンク24時間レース (2015年)

2011年、2012年に続いてSP3Tクラスで3度目の勝利を獲得。その勝因はマシンのパフォーマンスはもちろんのこと、ドライバーのレース運び、メカニックによるピットワークに至るまで、ミスのないオペレーションを行なったことだった。総監督の辰己英治によれば「完璧なレースができた。ドライバー、エンジニア、メカニック、スタッフの心が通じ合い、ひとつになれたからこそその結果だと思う」とのこと。総合リザルトにおいても2008年からの連続参戦以来、最高位となる18位でフィニッシュした。

ニュルブルクリンク24時間レース (2016年)

2016年もヴァン・ダム、ラッセー、シュリック、山内ら前大会の優勝メンバーを起用。マシンはVAB型WRXをベースに開発された「スバルWRX STI NBRチャレンジ2016」を投入した。レギュレーションの変更により、同モデルはエンジンの吸気リストリクターが縮小されたことでエンジンのパワーダウンを強いられるものの、車体の軽量化や空力性能の向上を図るなど車体の改良で対応。その結果、STIは予選でクラス2位を獲得するなど抜群のパフォーマンスを披露した。



ニュルブルクリンク24時間レース (2016年)

決勝はスタート直後に雹(ひょう)が降り始めたことで、レースが3時間にわたって中断されるなど波乱含みの展開で幕を開けた。この混乱でクラッシュが続出したものの、ヴァン・ダムが巧みなコントロールでクラッシュを回避したほか、レースが再開されてからも山内がトップを奪取するなどスバルWRX STI NBRチャレンジ2016は安定した走りを披露。その期待に応えるかのようにメカニックたちも完璧なピットワークでマシンを送り出した。その結果、STIは121周を走破し、総合20位で完走。SP3Tクラスで2年連続、通算4度目の優勝を獲得した。



ニュルブルクリンク24時間レース (2017年)

SP3Tクラスで3連覇を狙うSTIは引き続きヴァン・ダム、ラッセー、シュリック、山内を起用。マシンはエンジンや空力パーツを改良するほか、パドルシフトを採用するなど細部まで熟成を果たした2017年仕様車を投入した。しかし、予選はSP3Tクラスで3位に留まるほか、決勝ではオーバーヒート症状に苦戦する。それでも、STIはクラス2番手まで浮上していたのだが、スタートから14時間後の朝6時に他車に追突されてしまいマシンを破損。幸いマシンを修復して再出走を果たすものの、それから6時間半後の12時30分には突然エンジンルームから出火してしまい、そのままリタイアすることとなった。



86/BRZレース



86/BRZレース (2016年)

2013年にスタートしたトヨタ86およびスバルBRZのワンメイクレース、86/BRZレースが2015年よりシリーズ展開。それに合わせてSTIもプロフェッショナルシリーズにスーパーGTで活躍する井口卓人(写真)を起用するなど積極的な活動を展開した。タイヤの開発競争も激しく、各ラウンドでハイレベルなバトルが展開されるなか、井口が第5戦の十勝でポール・トゥ・ウインを達成。さらに最終戦となる第8戦の鈴鹿でも井口はシーズン2勝目を獲得した。



86/BRZレース (2016年)

2勝をマークした井口(写真中央)がランキング2位につけるほか、第6戦の富士で2位につけた久保涼太郎がランキング9につけるなどスバル勢がプロフェッショナルシリーズで活躍。またアマチュアドライバーを対象にしたクラブマンシリーズでもスバルユーザーが活躍している。BRZを駆る手塚祐弥が第4戦の富士を制覇。さらに3度にわたって2位に入賞するほか、第7戦の十勝で3位につけるなど計5回の表彰台の獲得でランキング2位につけた。



86/BRZレース (2017年)

2017年は全10戦にシリーズが拡大。スバル勢はビッグマイナーチェンジを受けてE型モデルのBRZにスイッチするものの、マシンの熟成不足に苦戦を強いられた。プロフェッショナルシリーズではエースの井口(写真)が2度の4位入賞を果たすものの、表彰台を獲得できずにランキング7位で2017年をフィニッシュ。さらにクラブマンシリーズでは手塚が第6戦の十勝を制しながらも、その他のレースでは目立った成績を残せずに、ランキング7位に留まることとなった。

F1 (F1世界選手権)



F1 (1988年-1990年)

スバルのモータースポーツ活動を統括すべく1988年に誕生したSTIは、89年1月にレガシィで10万km世界速度記録へチャレンジ。同時にSTE(スバルテクニカヨーロッパ)を設立し、イタリアのモーター・モデルニ社と共同で3.5ℓの水平対向12気筒エンジン「スバルレ・M.M」の開発をスタートした。ターゲットになったのはF1グランプリで、90年にはイタリアのコローニ社と「スバル・コロニーレーシング」を設立し、開幕戦のアメリカGPにデビュー。しかし、チームの運営方針の違いから、第8戦イギリスGPの終了後にチームを解散、F1チャレンジの幕を閉じた。

▶歴史を築いたワークスマシン WRCを戦った競技用モデル

LEGACY RS [レガシィRS]

スバルのWRCプロジェクトで最初の主力モデルになったのが90年のサファリでデビューしたレガシィRSのグループA仕様車だった。同イベントには日本側が製作したマシンが使用されるが、その後はプロドライブ製のマシンにスイッチ。レガシィは低重心レイアウトを持つことから、デビュー当初より抜群のハンドリング性能を披露するも、その一方でエンジントラブルに苦戦した。しかし、91年のGBでインジェクションシステムを変更し、安定性が向上。92年はマシンの熟成に時間を費やすものの、93年のニュージーランドで初優勝を獲得した。



低重心レイアウトを武器にデビュー当初より抜群のハンドリング性能を發揮。とはいえ、エンジンを中心にトラブルが続出、初優勝までに4年の期間を費やすことになった。

使用期間：1990年4月-1993年8月
獲得勝利数：1勝

■車両スペック(1993年型)
全長：4510mm 全幅：1705mm 全高：1420mm
ホイールベース：2580mm
車両重量：1150kg
エンジン型式：EJ20(水平対向4気筒+シングルターボ)
排気量：1994cc 最高出力：300ps 最大トルク：40.0kg-m
ギアボックス形式：6速H/パターン/機械式
サスペンション形式：マクファーソンストラット
ショックアブソーバー：ビルシュタイン
ブレーキ：APレーシング
タイヤ：ミシュラン ホイール：スピードライン



90年のサファリにデビューして以来、レガシィはイベントごとにアップデートを実施。当時、富士重工業でエンジン開発を担当した山田剛正によれば「同じ仕様だったことは一度もない」という。その絶え間ない進化の結果、レガシィは安定性の高いマシンとなった。なお、93年、BAT(プリティッシュ・アメリカン・タバコ)のスポンサーでレガシィは555カラーに変更。ちなみに外装はグループA規定に伴いベース車の形状が踏襲されている。



サイド出しに加えて後方レイアウトを採用するなど、91年には様々なエキゾーストシステムにトライ。なお、レガシィは93年の1000湖ラリーでインプレッサがデビューした後もオーストラリア戦、イタリア戦を主力モデルとして戦っている。



パワーユニット、EJ20型はイベントごとに進化。デビュー当初の290psから300ps、36kg-mから40kg-mに出力とトルクが向上するほか、91年のRACラリーではインジェクションシステムを変更、安定性が向上した。



ベース車のダッシュボードを活かしながら、競技用のスイッチ類を配置。メーターパネルも細かい仕様変更が実施されており、最終スペックではアナログの回転数計およびブースト計のダブルメーターに定着した。



前後ともにサスペンション形式はストラット。ショックアブソーバーはビルシュタイン製、ブレーキはAPロッキード製。エンジンと合わせて足まわり、ブレーキもイベントごとに少しずつ改良が重ねられていった。

2010

IMPREZA WRX STI [インプレッサ WRX STI]

2010年も5ドアのGRB型インプレッサWRX STIを投入。2009年の経験をもとにシャーシの軽量化と低重心化を追求した正常進化バージョンで、旋回性能およびドライバーの運転のしやすさの向上が図られていた。そのほか、エンジンパワーの向上やミッションのギヤ比の最適化を実施。またコンプリートカーの延長線上にあるレーシングカーとして、2010年型モデルにはフレキシブルタワーバーなどロードカー用のパーツが組み込まれていた。



出場大会：2010年
決勝結果：総合24位／SP3Tクラス4位

■車両スペック
全長：4415mm 全幅：1795mm 全高：1405mm
ホイールベース：2625mm
車両重量：1240kg
エンジン形式：EJ20（水平対向4気筒+シングルターボ）
排気量：1994cc
最高出力：330ps/5500rpm
最大トルク：47.0kg-m/3000rpm
ギアボックス：6速Hパターン
ダンパー：ビルシュタイン
タイヤ：ダンロップ ホイール：BBS

2011

WRX STI 4 Door [WRX STI 4 ドア]

STIは“優勝を狙えるクルマ”を作るべく、それまでの5ドアのGRB型モデルに代わって、2011年は重量バランスに優れた4ドアのGVB型にベースモデルをスイッチ。しかも、軽量化を追求すべく、カーボンルーフを採用したコンプリートカー「WRX STI tS」をベースに2011年型モデルを開発した。フロントバンパーやリヤバンパーもカーボン製で、材質置換を推し進めることによって徹底的に軽量化が図られていた。



4ドア車両はこれまでのハッチバック形状よりも空力面においてパフォーマンスが高いと言われている。STIはこのGVB型モデルにフロントスポイラーやリヤウイングなど専用のエアロパーツを装着。この結果、ドライバーのひとり、カルロ・ヴァン・ダムは「昨年の5ドア車両に比べると高速レンジでの安定性が増している。ドライビングがマイルドになった」と語っている。実際にその効果は高く、STIは2011年型モデルを武器に念願のクラス優勝を獲得した。

出場大会：2011年
決勝結果：総合21位／SP3Tクラス1位

■車両スペック
全長：4580mm 全幅：1835mm 全高：1385mm
ホイールベース：2625mm
車両重量：1220kg
エンジン形式：EJ20（水平対向4気筒+シングルターボ）
排気量：1994cc
最高出力：340ps/5500rpm
最大トルク：47.0kg-m/3000rpm
ギアボックス：6速Hパターン
ダンパー：ビルシュタイン
タイヤ：ダンロップ ホイール：BBS



エンジンピストンの軽量化を図るなど細部の熟成を実施。10PSのパワーアップを実現した。予選でトラブルが出るものの、決勝は142周を走破した。



視認性の高い液晶パネルを採用。レース時間を刻むべく、センター部にはスポンサーの時計ブランド、オリエントの腕時計がレイアウトされている。



国産モデルとして初めてカーボンルーフを採用したコンプリートカー、WRX STI tSをベースモデルに採用。大幅な軽量化を実現している。



2011年型モデルよりブレーキシステムを一新。それまでのブレンボ製に替わって、APレーシング製のSTIキャリパーが採用されている。

2012

WRX STI 4 Door [WRX STI 4 ドア]

STIは引き続き、GVB型の4ドアモデルを投入。2011年大会の経験をフィードバックしたコンプリートカー、S206をベースに開発したレーシングカーで、徹底的な軽量化が実施されていた。レース中盤でハブボルトが緩んだり、終盤ではオイルリークが発生したりしたことから、エンジン回転を抑えるなど終盤でベースダウンを行なっているが、STIはSP3Tクラスで2連覇を達成。STIにとって記念すべきマシンとなった。



フロントバンパーに追加されたカナードと、ルーフベンチレーターの形状変更を除けば、エクステリアはほぼ2011年型モデルのスタイルが踏襲された。テール周りもバンパーのアウトレットとS206のエンブレムを除けば、目立った変更は行われていない。それだけ2012年型モデルは、空力性能およびシャーシのバランスが高いマシンだと言うことが想像に難くない。

出場大会：2012年
決勝結果：総合28位／SP3Tクラス1位

■車両スペック
全長：4605mm 全幅：1835mm 全高：1375mm
ホイールベース：2625mm
車両重量：1200kg
エンジン形式：EJ20（水平対向4気筒+シングルターボ）
排気量：1994cc
最高出力：340ps/5500rpm
最大トルク：47.0kg-m/3000rpm
ギアボックス：6速Hパターン
ダンパー：ビルシュタイン
タイヤ：ダンロップ ホイール：BBS



冷却用のダクトホースをレイアウトするなど細部まで熟成。予選1回目に不調の兆候が見られたことから、予選2回目を前にエンジンが乗せ替えられた。



トランクリッドに大型のリヤウイングを装着。もちろん、ほとんどのエアロデバイスがカーボン製で2011年型モデルに対して約20kgの軽量化を実現した。



リヤデフ用のオイルクーラーも耐久レースの必須アイテム。24時間レースを勝ち抜くためにも、こうした冷却対策が実施されている。



APレーシング製の6ポッドキャリパーを採用。ブレーキパッドは24時間レースで豊富な実績を持つエンドレス製が採用された。

2013

WRX STI [WRX STI]

2013年型モデルもGVB型WRX STIをベースに開発。高速コーナーでのタイム短縮を図るべく、フロントのアンダースポイラーの大型化やボンネットダクトの形状変更、リヤデフューザーの追加など、空力デバイスが一新された。また、燃料タンクの搭載位置の変更で重量配分の最適化を図り、マグネシウムホイールの採用でバネ下重量の低減を駆るなど細部の熟成も進められた。クラス3連覇は果たせなかったが、SP3Tクラス2位となった。



出場大会：2013年
決勝結果：総合26位／SP3Tクラス2位

■車両スペック
全長：4580mm 全幅：1855mm 全高：1400mm
ホイールベース：2625mm
車両重量：1200kg
エンジン形式：EJ20（水平対向4気筒+シングルターボ）
排気量：1994cc
最高出力：340ps/5500rpm
最大トルク：47.0kg-m/3000rpm
ギアボックス：6速Hパターン
ダンパー：ビルシュタイン
タイヤ：ダンロップ ホイール：BBS



LEGACY RS type RA

[レガシィ RS タイプ RA]

1989年発売／月産20台限定【特装车・限定車】

STIが最初に掲げたコンプリートカーで、ラリーおよびターゲットライアルなどのモータースポーツユースを前提に開発。鍛造ピストン、高耐圧コンロッドメタルを採用するなどエンジンのファインチューニングがポイントで、そのほかにも強化サスペンションの採用や徹底した軽量化が実施されていた。90年にはクロスレシオ・トランスミッションを搭載。「Handcrafted tuning by STI」と謳われたとおり、職人の手作りで月産20台という少数生産となったが、競技での活躍により、STIの技術力を周囲にアピールするマシンとなった。



「競技で勝てるようなベース車両を作りた。どちらかというとセールスより技術主導のクルマでした」。STIで国内を担当していた津田耕也の言葉どおり、同モデルはSTIの技術プレゼンテーション的な1台となったが、後に定着するRAシリーズやスペックCシリーズのさきがけとなった。



カムカバーにゴールドアルマイト処理が施されたEJ20ターボエンジンは、4カム16バルブで220ps/6400rpm、27.5kg-mを発生。デュアルラジエータファンの採用など、専用装備で冷却機能の強化がなされていた。

LEGACY Touring Wagon STI

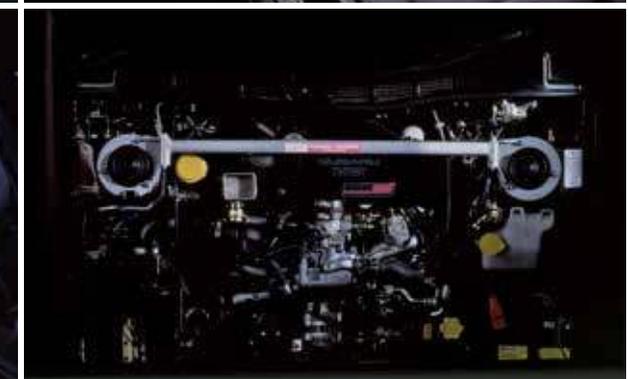
[レガシィ ツーリングワゴン STI]

1992年発売／200台限定【特装车・限定車】

競技ユースではなく、ストリートユースを目的にリリースされた最初のコンプリートカー。セールス面を考慮したことから、最も人気の高いツーリングワゴンがベースとなったが、コンピューターチューニングで20psのパワーアップを実現。専用サスペンションを採用するなど、足まわりの強化にも余念はなく、当時、全日本ラリー選手権で活躍していた神岡政夫もそのパフォーマンスを絶賛したという。同モデルは元祖STIバージョンとして人気が高く、セールス面でも好成績を記録。コンプリートカー事業の礎を築いた。



STIバージョンの歴史はツーリングワゴンから始まった。エンジン、足まわりを煮詰めてスポーツ性能を強化。さらに同モデルはAT仕様車ながら、TCUの制御によりシフトタイミングもスポーティな味付けが実施されていた。



レガシィ ツーリングワゴンSTIには様々な専用装備が用意されていた。STIステッカー付のフロント・リップスポイラー(左上)、専用ドアトリムとチェリーレッド・ステッチ付エクゼクティブシート(右上、左下)、STIフロント・ストラットタワーバー(右下)など、コンプリートカーの基礎を築いたモデルと言える。

STI専用装備のカーゴネット(右)と、オプション設定されたPIAA/TERZO製STIルーフボックス/ルーフキャリアベース(左)。左側の写真では専用装備のルーフサイドSTIステッカーが確認できる。





BRZ STI Sport

[BRZ STI スポーツ]

2017年発売

ハンドリングフィールを追求したtSシリーズやエンジンを含めたトータルチューニングを施したSシリーズなどのコンプリートカーとは対照的に、カタログ最上級モデルとして走行性能と内外装の質感を向上させたSTIスポーツ。その第2弾が早くも登場、2016年のレヴォーグに続いて、2017年はBRZに設定された。その特徴はザックス製のダンパーとZF製のスプリングで足回りを煮詰めたほか、フレキシブルVパーおよびフレキシブルドロステイフナーフロントでボディチューニングを施したことでニアハンドリングを実現した。その完成度の高い乗り心地は、tSシリーズに匹敵する。エクステリアもフロントバンパー、フロントフェンダーガーニッシュで特別なスタイリングを確立。インテリアもアルカンターラ/本草シート、赤ステッチを施したドアトリムなどブラック&ホルダーでコーディネートされており、質感の高い仕上がりとなっている。



18インチアルミホイールは、ブラック塗装を採用。STIロゴ入りのフロントフェンダーガーニッシュ、ブラックのBRZエンブレム、ブラックカラードシャークフィンアンテナなど、最高級グレードとして特別なスタイリングを持つ。インテリアもブラック&ホルダーのアルカンターラ/本草シートに加えて、赤ステッチを施した本草巻ステアリング、TFTカラーマルチインフォメーションディスプレイ付メーター、ピアノブラック調加飾など細部までプレミアム感が追求されている。



▶STIと駆け抜けた戦士たち WRCを戦った主要ワークスドライバー

コリン・マクレー

Colin McRae



■プロフィール

1968年8月5日生まれ、スコットランド出身。ラリードライバーとして活躍した父、ジミーの影響で86年にラリーを開始。91年のイギリス選手権でチャンピオンを獲得し、翌92年からはSWRTのワークスドライバーとしてWRCで活躍した。93年のニュージーランドで初勝利を獲得すると、95年にはドライバーズチャンピオンを獲得する。96年は3勝、97年は5勝をマークし、スバルのマニファクチャラーズ部門の3連覇に貢献。99年にフォード、03年にシトロエンに移籍し、04年、05年はダカールラリーで活躍した。06年および07年にはXゲームズでトップ争いを展開。07年9月15日、自家用ヘリコプターで墜落し、39歳の若さで世界した。

91年にプロドライブへ加入し、最終戦のRACラリーでSWRTのドライバーに大抜擢。以来、チームとともに成長を重ねていったのが、イギリス出身の天才、コリン・マクレーだった。豪快なリフト走行を武器に非凡なスピードを披露。“マクラッシュ=壊し屋マクレー”の愛称どおり、時に派手なクラッシュを披露するものの、多くのファンを魅了していった。そして、93年のニュージーランドでスバルに記念すべき初勝利をもたらすと、その後は安定感を身につけ、95年にはチームメイトのカルロスサインツと激しいバトルを展開、大逆転でドライバーズチャンピオンに輝くほか、スバルのマニファクチャラーズ部門の制覇に貢献する。さらに96年、97年もエースとしてチームを牽引し、スバルのマニファクチャラーズ部門の3連覇をアシスト。99年以降は他チームへ移籍するものの、SWRTの黄金期を支える原動力となった。

■SRTE/SWRT在籍中の主なりザルト

- 1991年 イギリス選手権/チャンピオン
- 1992年 イギリス選手権/チャンピオン
- 1993年 世界ラリー選手権/ランキング5位(1勝)
- 1994年 世界ラリー選手権/ランキング4位(2勝)
- 1995年 世界ラリー選手権/チャンピオン(2勝)
- 1996年 世界ラリー選手権/ランキング2位(3勝)
- 1997年 世界ラリー選手権/ランキング2位(5勝)
- 1998年 世界ラリー選手権/ランキング3位(3勝)



93年に初優勝を獲得するほか、95年にはドライバーズタイトルのみならず、スバルのマニファクチャラーズタイトルの獲得にも貢献。SWRTのサクセスストーリーは常にマクレーがその一歩目を記していた。

年	社長	主な出来事	主な特装車・特別仕様車
2009	4月 日月丈志就任	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	エクシーガtuned by STI発売(300台限定)
2010	4月 唐松洋之就任	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	R205発売(400台限定)／レガシィtS発売(600台限定) フォレスターtS発売(300台限定)／WRX STI tS発売(400台限定)
2011		PWRCインプレッサ ボルトガル、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・パッドン 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	S206発売(300台限定)
2012		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	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)
2013		ERCアンドレアス・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	WRX STI tS typeRA発売(300台限定) BRZ tS発売(500台限定)
2014	4月 平川良夫就任	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	フォレスターtS発売(300台限定)
2015		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	BRZ tS発売(300台限定) S207発売(400台限定)
2016		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 JRC勝田範彦 JN6クラスチャンピオン獲得	XVハイブリッドtS発表 WRX S4 tS発売 レヴォーグSTスポーツ発売
2017		ニュルブルクリンク24時間レース リタイア JRC勝田範彦 JN6クラスチャンピオン獲得	S208発売(450台) BRZ STIスポーツ発売

モータースポーツにおけるスバル勢の主な戦績

年	ドライバー	クラス	ランキング
1999年	渋谷勉／荒川雅彦	クラス2	4位
2000年	渋谷勉／吉田寿博	クラス2	4位
2001年	渋谷勉／清水和夫／吉田寿博	クラス2	3位
2002年	吉田寿博／清水和夫	クラス2	1位
2003年	吉田寿博／清水和夫	クラス2	2位
2004年	吉田寿博／清水和夫	クラス2	2位
2005年	吉田寿博／清水和夫	クラス2	1位
2006年	吉田寿博／小泉和寛	ST-2クラス	2位
2007年	吉田寿博／松田晃司／川口正敬	ST-2クラス	2位
2008年	大澤学／細野智行	ST-2クラス	9位
2009年	大澤学／吉田寿博	ST-2クラス	9位
2010年	大澤学／吉田寿博	ST-2クラス	6位
2011年	大澤学／吉田寿博	ST-2クラス	4位
2012年	大澤学／松田晃司	ST-2クラス	4位
2013年	大澤学／吉田寿博／松田晃司	ST-2クラス	1位
2014年	大澤学／吉田寿博／松田晃司	ST-2クラス	1位
2015年	大澤学／吉田寿博／松田晃司	ST-2クラス	1位
2016年	大澤学／後藤比東至	ST-2クラス	1位
2017年	大澤学／後藤比東至	ST-2クラス	1位

※スバルユーザーの最上位。年間参戦ドライバーのみ

年	ドライバー
1993年	ボッサム・ボーン
1994年	ボッサム・ボーン
1996年	ケネス・エリクソン
1997年*	ケネス・エリクソン
2000年*	ボッサム・ボーン
2006年*	コディ・クロッカー
2007年*	コディ・クロッカー
2008年*	コディ・クロッカー
2009年*	コディ・クロッカー

※ドライバーズタイトルとともにマニファクチャラーズタイトルを獲得

年	ドライバー	クラス
1993年	神岡政夫	Cクラス
1995年	桜井幸彦	Cクラス
1996年	桜井幸彦	Cクラス
	榊雅広	Aクラス
1997年	新井敏弘	Cクラス
1998年	西尾雄次郎	Cクラス
2001年	綾部美津雄	Cクラス
2007年	勝田範彦	JN-4クラス
2008年	勝田範彦	JN-4クラス
2010年	勝田範彦	JN-4クラス
2011年	勝田範彦	JN-4クラス
2012年	勝田範彦	JN-4クラス
2013年	勝田範彦	JN-4クラス
2014年	鎌田卓麻	JN-5クラス
2015年	新井敏弘	JN-6クラス
2016年	勝田範彦	JN-6クラス
2017年	勝田範彦	JN-6クラス

年	ドライバー	順位
2002年	新井敏弘	ランキング4位
2003年	マーティン・ロウ	チャンピオン
2004年	ナイオール・マックスヘア	チャンピオン
2005年	新井敏弘	チャンピオン
2006年	ナッサー・アルアティヤー	チャンピオン
2007年	新井敏弘	チャンピオン
2008年	ヤリ・ケトマー	ランキング3位
2009年	ナッサー・アルアティヤー	ランキング3位
2010年	パトリック・フロードィン	ランキング2位
2011年	ヘイデン・パッドン	チャンピオン
2012年	マルコス・リガト	ランキング2位

年	ドライバー	順位
2002年	新井敏弘	ランキング4位
2003年	マーティン・ロウ	チャンピオン
2004年	ナイオール・マックスヘア	チャンピオン
2005年	新井敏弘	チャンピオン
2006年	ナッサー・アルアティヤー	チャンピオン
2007年	新井敏弘	チャンピオン
2008年	ヤリ・ケトマー	ランキング3位
2009年	ナッサー・アルアティヤー	ランキング3位
2010年	パトリック・フロードィン	ランキング2位
2011年	ヘイデン・パッドン	チャンピオン
2012年	マルコス・リガト	ランキング2位

※スバルユーザーの最上位

年	ドライバー	クラス	ドライバーズ部門	チーム部門	エンジンチューナー部門
1997年	小林且雄／古谷直広	GT300クラス	対象外 ^{※1}	対象外 ^{※1}	未設定
1998年	小林且雄／玉本秀幸	GT300クラス	13位	10位	未設定
1999年	小林且雄／谷川達也	GT300クラス	11位	8位	未設定
2000年	小林且雄／谷川達也	GT300クラス	9位	7位	未設定
2001年	小林且雄／谷川達也	GT300クラス	8位	8位	未設定
2002年	小林且雄／谷川達也	GT300クラス	8位	7位	4位
2003年	小林且雄／谷川達也	GT300クラス	21位	14位	7位
2004年	小林且雄／谷川達也	GT300クラス	11位	9位	7位
2005年 ^{※2}	小林且雄／谷川達也	GT300クラス	18位	14位	未設定
2006年	小林且雄 ^{※3}	GT300クラス	27位	20位	未設定
2007年	山野哲也／青木孝行	GT300クラス	22位	18位	未設定
2008年	山野哲也 ^{※3}	GT300クラス	6位	6位	未設定
2009年	山野哲也／密山祥吾	GT300クラス	― ^{※4}	25位	未設定
2010年	山野哲也／佐々木孝太	GT300クラス	11位	11位	未設定
2011年	山野哲也／佐々木孝太	GT300クラス	4位	4位	未設定
2012年	山野哲也／佐々木孝太	GT300クラス	14位	12位	未設定
2013年	山野哲也／佐々木孝太	GT300クラス	4位	4位	未設定
2014年	佐々木孝太／井口卓人	GT300クラス	5位	6位	未設定
2015年	井口卓人／山内英輝	GT300クラス	12位	10位	未設定
2016年	井口卓人／山内英輝	GT300クラス	6位	6位	未設定
2017年	井口卓人／山内英輝	GT300クラス	9位	9位	未設定

※1 最終戦SUGOへのスポット参戦のみ

※2 同年よりスーパーGTがスタート

※3 年間参戦ドライバーのみ

※4 ランキング外

年	ドライバー	総合リザルト	クラスリザルト
2009年	吉田寿博／清水和夫／服部尚貴／松田晃司	33位	5位(SP3Tクラス)
2010年	吉田寿博／清水和夫／カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・エンゲルス	24位	4位(SP3Tクラス)
2011年	吉田寿博／カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・エンゲルス／佐々木孝太	21位	1位(SP3Tクラス)
2012年	吉田寿博／カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・エンゲルス／佐々木孝太	28位	1位(SP3Tクラス)
2013年	吉田寿博／カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・ラッセー／佐々木孝太	26位	2位(SP3Tクラス)
2014年	吉田寿博／カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・ラッセー／佐々木孝太	32位	4位(SP3Tクラス)
2015年	カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・ラッセー／ティム・シュリック／山内英輝	18位	1位(SP3Tクラス)
2016年	カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・ラッセー／ティム・シュリック／山内英輝	20位	1位(SP3Tクラス)
2017年	カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・ラッセー／ティム・シュリック／山内英輝	リタイア	リタイア

年	ドライバー	クラス
1997年	西原正樹	A4クラス
1998年	西原正樹	A4クラス
1999年	茅野成樹	A4クラス
2000年	菱井将文	A4クラス
2003年	菱井将文	A4クラス
2010年	野尻隆司	PN3クラス
2012年	山野直也	PN3クラス
	西原正樹	SA3クラス
2013年	山野哲也	PN3クラス
2014年	大橋渡	SCクラス
2015年	大橋渡	SCクラス
	山野哲也	PN3クラス
2016年	川北忠	PN3クラス
2017年	西原正樹	SCクラス

年	ドライバー
2013年	アンドレアス・アイグナー

年	ドライバー	総合リザルト	クラスリザルト
2009年	吉田寿博／清水和夫／服部尚貴／松田晃司	33位	5位(SP3Tクラス)
2010年	吉田寿博／清水和夫／カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・エンゲルス	24位	4位(SP3Tクラス)
2011年	吉田寿博／カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・エンゲルス／佐々木孝太	21位	1位(SP3Tクラス)
2012年	吉田寿博／カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・エンゲルス／佐々木孝太	28位	1位(SP3Tクラス)
2013年	吉田寿博／カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・ラッセー／佐々木孝太	26位	2位(SP3Tクラス)
2014年	吉田寿博／カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・ラッセー／佐々木孝太	32位	4位(SP3Tクラス)
2015年	カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・ラッセー／ティム・シュリック／山内英輝	18位	1位(SP3Tクラス)
2016年	カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・ラッセー／ティム・シュリック／山内英輝	20位	1位(SP3Tクラス)
2017年	カルロ・ヴァン・ダム／マルセル・ラッセー／ティム・シュリック／山内英輝	リタイア	リタイア

年	ドライバー	クラス
1997年	西原正樹	A4クラス
1998年	西原正樹	A4クラス
1999年	茅野成樹	A4クラス
2000年	菱井将文	A4クラス
2003年	菱井将文	A4クラス
2010年	野尻隆司	PN3クラス
2012年	山野直也	PN3クラス
	西原正樹	SA3クラス
2013年	山野哲也	PN3クラス
2014年	大橋渡	SCクラス
2015年	大橋渡	SCクラス
	山野哲也	PN3クラス
2016年	川北忠	PN3クラス
2017年	西原正樹	SCクラス

<p>あ と が き</p>	
<p>日本ではスバルファンを指す言葉として“スバリスト”という名称が定着している。アメリカでスバルオーナーたちは“スピー”と呼ばれているが、このファンの愛称だけをとってみても、いかにスバルが国産メーカーのなかで特別な存在になっているのかが窺い知れる。</p> <p>私は取材活動の中で、多くのスバルファンに接してきたが、その熱心さには並々ならぬものがある。F1グランプリにおいて赤いシャツを着た熱烈なフェラーリファン、“ティフォシ”が世界のサーキットを埋め尽くすように、かつてWRCでは青いシャツを着たスバリストが世界のステージを埋め尽くしていた。</p> <p>時は流れてスバルのモータースポーツ活動はWRCではなく、ニュルブルクリンク24時間レースやスーパーGTなどのレース競技へ移ったが、いまもなお、スバルのピット裏やファンシートはブルーのシャツを着たスバリストで溢れているのである。</p> <p>STIの初代社長、久世隆一郎は「スバルを世界一のブランドにしたい」という想いのもと、常に最前線で指揮を振るい続けたが、その目標は名実ともに達成されているのではないだろうか。世界のモータースポーツの会場で青く燃えるスバリストたちを見ていると筆者にはそう思えてならない。</p> <p>STIが手がけるコンプリートカーも、世界に誇れるトップスポーツモデルとして市民権を得たように思う。Sシリーズの最新モデルとして、2017年に発売されたS208は最高で710万円を超える高額車両となったが、試乗をすることなく注文が殺到し、450台を抽選で販売したという。その技術力やブランド力はSUBARUでも活用されており、2016年からは“STI Sport”というグレードがインラインモデルに設定され、日本のみならず海外でも販売されている。</p> <p>かつてコンプリートカーやパーツ販売について、最後発のメーカーワークスだったSTIは、先行するメーカーワークスに教えを請う立場だったが、今はその先行してきたメーカーワークスが羨むほどの輝くブランドとなった。</p>	
<p>1988年4月にスバルのモータースポーツ活動の統括会社としてスタートしたSTIは2018年4月、ついに設立30周年を迎えた。2008年にスバルがWRC活動を終了した際に私は、本書の原著である『STI 20周年の軌跡』の執筆を開始。その時から10年の歳月が流れたが、STIは今もなお、スバルのモータースポーツ活動を牽引しながら、ブランドイメージの向上を図り続けている。</p> <p>東洋の小さな自動車メーカーながら世界有数のメーカーへと駆け上がり、実用一辺倒だった4輪駆動車のイメージを払拭して、スポーツAWDというジャンルを切り拓いたSUBARU。その先頭に立ってきたのがSTIであり、今後もスバルの先鋭部隊として最前線を駆け抜けていくことだろう。</p> <p>なお、本書をまとめるにあたって多くの方々に協力をいただいた。STI、SUBARUの関係者はもちろん、久世喜代夫人、ラリーアートの木全巖氏、元TTEの福井敏雄氏にもSTIおよびスバルとの思い出を語っていただいた。取材に際してはSTI営業部に多大なご尽力をいただき、写真に関しても久世氏撮影の未発表カットを含めてSTIならびにSUBARUから貴重な画像のご提供をいただいた。</p> <p>また三樹書房の小林謙一社長、山田国光氏にも企画構成の段階からアドバイスをいただき、編集作業でもご苦勞をおかけした。</p> <p>この場を借りてご協力をいただいた方々に感謝の意を表したい。</p>	
<p>廣本 泉</p>	

<p>〈取材協力および写真提供〉（順不同・敬称略）</p> スバルテクニカインターナショナル株式会社 東稔也／石山武則／伊藤健／川島喜美雄／工藤一郎／高橋光司／辰己英治／津田耕也／西村知己／平川良夫／眞下義明／松村道人／松本光弘／森宏志	
富士重工業株式会社／株式会社SUBARU 小川博昭／荻原博／菅谷重雄／福江則夫	
スバルテクニカインターナショナル株式会社：OB 桂田勝／四方憲／成田和之／山田剛正	
久世喜代	
新井敏弘(アライモータースポーツ株式会社) 木全巖(株式会社ラリーアート) 福井敏雄(元トヨタチームヨーロッパ副社長) 吉田寿博(株式会社プローバ)	
有限会社ヴィテス・ジャパン フェロールーム株式会社 小竹 充	

<p>〈参考文献〉</p> 「BOXER SOUND」バックナンバー（富士重工業／STI） 「WRC plus」バックナンバー（三栄書房） 飯島俊行 『WRCスバルの戦い』（グランプリ出版、2005年）	
--	--

<p>編集部より</p> <p>本書の編集にあたっては、スバルテクニカインターナショナル株式会社 営業部 国内広報の多大なるご協力をいただき、資料の充実を図ることができました。</p> <p>さらに、スバルテクニカインターナショナル株式会社 代表取締役社長の平川良夫氏、ニュルブルクリンク24時間レースで総監督を務められている辰己英治氏、開発部長の森宏志氏、営業部 国内広報の津田耕也氏に、STIのこれまでの活動や今後の展望などについての序文をいただきました。ここに厚く御礼を申し上げます。</p> <p>本書をご覧いただき、名称表記、性能データ、事実関係の記述に差異など、お気づきの点がございましたら、該当する資料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。</p> <p>三樹書房 編集部</p>	
---	--

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』『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』（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

(スバルテクニカインターナショナル)

苦闘と躍進の30年

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