

存在価値を広く示すためにも STIらしさを突き詰めていきたい

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

平岡泰雄



私は1982年に富士重工業に入社、配属はエンジン設計部だった。STIが設立されたのはその6年後で、初代レガシィのエンジン設計にも携わっていたことから、初期の活動である10万km世界速度記録はとても興味深く見ていたのを覚えている。

業務として最初にSTIに関わったのは、1989年に発売された特装車「インプレッサ22B-STIバージョン」のエンジン開発で、STIのエンジン設計者にエンジン設計部へ来てもらい、一緒にEJ20型エンジンの2.2リッター化を行なった時だった。当初、EJ20型エンジンのボアを大きくして排気量をアップしても、あまり良いエンジンにならないのでは……という予感はあったものの、結果的に22Bに搭載する2.2リッターエンジンは予想以上の出来で、安堵したものだった。後に北米仕様のエンジンとして、2.5リッターのEJ25型エンジンを開発した。EJ25型は22Bの2.2リッターエンジンを見て作ったものではなかったが、結果的にこの経験が2.5リッター化の礎になったと感じている。それにフェンダーを新たに設けたボディスタイルで、個人的にかっこいいクルマだと思った。それ以降も、エンジン設計という部分でSTIのコンプリートカーに関わってきたが、22Bが最も印象に残るモデルだった。

モータースポーツ活動に関しても、エンジン設計という部分に関わっていた。WRCのエンジン設計は富士重工業が担当し、私はエンジン設計部の部長としてマネジメントを行っていた。

こうして富士重工業～SUBARUに在籍していた時から関わりがあったSTIの印象は、「絶えず挑戦を続けている会社」というものだった。10万km世界速度記録に始まり、その後はWRCにチャレンジ。WRCでの活動は2008年で終了したが、その後もニュルブルクリンク24時間レースやスーパーGTなど常に挑戦を続けている。そういった挑戦するスピリットは、富士重工業よりもさらに強く感じられ、2019年にSTIの社長に就任した時は、正直、モータースポーツ活動を象徴とする会社を自分が率いていけるのか……という不安があった。

その一方で、レーシングエンジンというのは、究極のエンジンであるともいえ、エンジニアとしては非常に興味のあるチャレンジと感じられた。STIはコンプリートカー(特装車)の分野でも、チャレンジングスピリットを強く感じる会社で、量産車ではできない様々な挑戦をしている。特に2019年はS209の開発をしていた時で、いろいろとエンジンにトラブルがあって発売が遅れていた。私はエンジン設計の出身なので深く関与するようになり、なんとかかまとめることができた。S209は北米では初めての特装車であり、量産車では耐久性を重視する部分でも、STIのコンプリートカーは、幅広い対策を実施して出力向上の方向に振ることができたので、印象的なクルマとなった。このように量産車と違う考えの物差しでコンプリートカーを開発する姿勢は、STIの挑戦的かつ魅力的な部分だと思う。

私がSTIの社長に就任した翌年の2020年に会社の5ヵ年計画や中期計画、会社の企業理念などを

新たに作成した。

そのなかで、私がか大切にしてきたことが、「STIの存在意義はスバルのブランドをより輝かせる」ということだった。そのためにはファンとのコミュニケーションが大切である。その手段のひとつがモータースポーツであり、おかげさまで今日では非常に有効なものとなっている。今後も、モータースポーツ活動を大切にしつつも、そのみにこだわらずコミュニケーションの方法を模索していきたいと考えている。

その一方で、ニュルブルクリンク24時間レースはエンジニアを含めて人材の育成という側面も持っている。スーパーGTはR&Dスポーツと共同で活動しているが、ニュルブルクリンク24時間レースはSTI/SUBARU/販売会社の社員でチームを構成している。濃縮された時間のなかで行なわれる、緊張感の強いレースで、短い時間で正確に自分の役割を果たす経験をさせることは、人を育てる意味では重要なことだと思う。実際、ディーラーメカニックは、ニュルブルクリンク24時間レースを経験することで、ひと回りもふた回りも大きくなって所属会社へ帰り、職務で貢献していく。そういった意味でもニュルブルクリンク24時間レースは、人材の育成として続けたいと思う。もちろん、コンプリートカー事業も続けていく。特装車は台数限定で、多くても500台程度。専用パーツの開発が必要で、事業としての利益は大きくないものの、嬉しいことに楽しみにしてくださるお客様が多く、今後も定期的にリリースしていきたい。

STIは2023年で設立35周年を迎えた。STIが今日まで継続できた理由のひとつには、熱心なファンに支えていただいていることにあると思う。それはスーパーGTのファンシートを見ても、STIのコンプリートカーが即日完売となることから理解できる。御礼を申し上げるとともに、引き続き精進していきたい。

ふたつ目の要因がモータースポーツでもコンプリートカーでもぶれずに挑戦し続けたことが良かったと思う。その結果として、多くのお客様に一体感を持ってモータースポーツ活動を応援していただくことができ、コンプリートカーに関しても“運転が上手くなるクルマ”を終始一貫して開発してきたことで、多くのお客様に安心感を持ってご購入いただけた。真面目に開発してきたからこそ、お客様が実際にドライビングした際に“やっぱりSTIだな”という感覚をわかっていただけなのではと自負している。モータースポーツ活動はSUBARUから受託する部分があり、量産車の関係やマーケティングによっては将来的にEVでレース活動を行なうこともあるのかもしれない。「速く走る技術」は電動でも内燃機関でも磨き続けなければいけない。量産車のラインナップにおいて電動化が進んだ場合、そのなかでSUBARUは個性を表現していくことになるが、STIはこれまでの蓄積を生かしてコンプリートカーやパーツを開発していきたい。支えてくださるお客様のため、そしてSTIの存在価値を広く示すためにも、動力に関わらず、STIらしさを突き詰めていきたい。

目次

- 存在価値を広く示すためにもSTIらしさを突き詰めていきたい 平岡泰雄／2
- 既成概念にとらわれない柔軟性こそがSTIの大きな特徴である 小澤正弘／4
- クルマが応答するまでの一瞬の遅れを小さくすることを突き詰める 高津益夫／6
- 情熱を持った人材が駆け抜けたからこそ今日のSTIがある 眞下義明／8

STIの歴史 13

対談 井口卓人×山内英輝／59

写真で見るSTIの軌跡 61

STI モータースポーツ活動の原点／62

WRC(世界ラリー選手権)／63

WRC以外のモータースポーツ活動—国内外のラリー選手権／141

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／151

WRC以外のモータースポーツ活動—国内外のレース競技／153

歴史を築いたワークスマシン WRCを戦った競技用モデル／169

歴史を築いたワークスマシン NBR24Hを戦った競技用モデル／177

市販モデルの系譜／184

STIと駆け抜けた戦士たち／213

■STIに関係する方々からお寄せいただいた言葉／221

新井敏弘 吉田寿博 平川良夫 辰己英治 森宏志 津田耕也

■年表／233 ■モータースポーツにおけるスバル勢の主な戦績／235

■あとがき／248

編集部より

本書は、2018年5月10日発行の『STI 苦闘と躍進の30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四訂版です。

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年代に入ってからドライバー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、2022年までに6度のクラス優勝を果たし、さらにスーパーGTでは、2021年にGT300クラスでタイトルを獲得するなど、35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。

なお、今回の増補四訂版では、2021年のスーパーGTでGT300クラスのチャンピオンに輝いた井口卓人選手／山内英輝選手の対談を収録している。

■ 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寛である。

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



エース、マクレーが3勝を挙げながらもトラブルの続出で1998年は無冠に終わった。しかし、SWRTは最終戦のGBでバタネン車に新開発のセミATを導入するなど積極的に技術研究を実施していた。



マクレーの移籍に伴いチーム体制を一新、1999年はバーズ(右)、カンクネン(中央)、ティリーという顔ぶれとなった。前半戦の足踏みでタイトル奪還は果たせなかったが、後半戦で計5勝をマーク。

ワイヤ式のスロットルを採用したインプレッサWRC99を投入。ドライバーの顔ぶれも、SWRTから三菱へ移籍したバーズ、4度にわたって世界チャンピオンに輝いたユハ・カンクネンを中心に、ターマック要員としてブルーノ・ティリーを加えるなど充実した体制となっているのだが、この年も予想外の苦戦を強いられることとなった。

開幕戦のモンテカルロこそ、カンクネンが2位入賞を果たすものの、暖冬の影響で雪不足に祟られた第2戦のスウェディッシュでは、ピレリのスタッドタイヤがシャーベット路面に合わずにバーズが5位、カンクネンが6位に凡退。さらに第3戦のサファリでは3台揃ってトラブルによりリタイアに終わる。

復調が期待されていた第4戦ポルトガルではカンクネンがエンジントラブルでリタイアするほか、勝負のタイミングを逃したバーズも4位に低迷。さらに、第5戦のカタルーニ

ャ、第6戦のツールドコルスでもタイムは上がらず、軽量FFノンターボのシトロエン・クサラを駆るフィリップ・ブガルスキーが2連勝を飾るなか、バーズの5位、6位がターマック連戦におけるSWRTの最上位となった。

この不振を脱却し、SWRTに光が射し始めたのが、前半戦を締めくくる第7戦のアルゼンチンだった。カンクネンにあえて第6戦のツールドコルスをスキップしてマシン開発に専念、その地道な努力が功を奏し、カンクネンがSWRT移籍後の初優勝を獲得する。バーズも2位につけており、SWRTが1-2フィニッシュを達成した。

その後もSWRTの快進撃は続いた。後半戦の緒戦となる第8戦のアクロポリスではバーズが完璧なラリー運びを披露し、SWRT復帰後の初優勝を獲得。続く第9戦のニュージーランドではカンクネンが2位入賞を果たし、貴重なポイントを獲得した。さらに、第10戦のフィンランドではレグ2

で抜け出したカンクネンが母国イベントでシーズン2勝目、通算23勝目を獲得して最多勝記録を更新するほか、バーズも2位入賞を果たし、SWRTがシーズン2度目の1-2フィニッシュを達成する。第11戦のチャイナでもバーズが2位、カンクネンが4位入賞を果たし、厳しいながらも両部門でタイトル争いに望みを繋げた。

しかし、第12戦のサンレモではレグ2のSS8でバーズがミッショントラブルでリタイアするほか、必死の走りを披露したカンクネンも6位に留まってしまう。第13戦のオーストラリアではレグ1のサスペンショントラブルでリタイアしたカンクネンに代わってバーズがシーズン3勝目を獲得するものの、三菱のエース、マキネンが3位入賞を果たし、4年連続でドライバーズチャンピオンに輝くこととなった。加えてサインツが2位入賞を果たしたことで、この年を最後にWRCから撤退するトヨタがマニファクチャラーズ部門を制覇。とはいえ、最終戦のGBではバーズがシーズン3勝目、カンクネンが2位表彰台を獲得し、ドライバーズランキングではバーズが2位、カンクネンが4位、マニファクチャラーズランキングではスバルがトヨタの7ポイント差の2位で1999年をフィニッシュした。

明けた2000年もSWRTは引き続きバーズとカンクネンの2台を投入した。1990年にデビューして以来、WRC参戦10年目を迎えるスバル陣営は両部門でのタイトル奪還を目標に掲げるものの、開幕戦のモンテカルロでは、レグ1を2番手でフィニッシュした翌朝、エンジンがかからずにバーズがレグ2を走ることも無くリタイア。カンクネンが3位でフィニッシュするものの、第2戦のスウェディッシュではグラベルと化した路面に苦戦し、バーズが5位、カンクネンが6位に留まることとなった。

しかし、第3戦のサファリでは数多くのライバルが脱落するなか、バーズがシーズン初優勝、カンクネンが2位入賞を獲得し、SWRTが1-2フィニッシュを達成する。さらに低重心と慣性マスの集中化を推し進めたニューマシン、インプレッサWRC2000を投入した第4戦のポルトガルでは、バーズが2連勝を達成した。

その後もバーズの快進撃は続いた。第5戦のカタルーニャは永遠のライバル、フォードのマクレーに惜敗したとはいえ、2位入賞を果たすほか、第6戦のアルゼンチーナでもバーズが早くもシーズン3勝目をマークする。まさしくバーズは勝率5割のハイスコアでタイトル争いを支配していたのだが、第7戦のアクロポリスでついに失速。カンクネンが3位、日本人ドライバーの新井敏弘が自己最高位の4位入賞を果たすものの、エースのバーズはレグ3でターボブローに見舞われてリタイア。後半戦の緒戦となる第8戦のニ



2000年は第4戦のポルトガルにGC型の最後のWRカー、インプレッサWRC2000を投入。タイトル争いでは惜敗するものの、同マシンは抜群のパフォーマンスを発揮、バーズが計4勝を獲得した。

ューゼランドでもバーズ、カンクネンともにエンジントラブルでマシンを止めるほか、第9戦のフィンランドではレグ2でバーズがコースアウトを喫しリタイア、カンクネンも8位に低迷した。

さらにWRC初開催となった第10戦のキプロスではバーズが4位、カンクネンも7位に惨敗する。その後も第11戦のツールドコルスでバーズが4位、ターマック要員のシモン・ジョン・ジョセフが7位に凡退。第12戦のサンレモでもバーズがリタイアするほか、セカンドノミネートのジョン・ジョセフも7位に留まることとなった。

とはいえ、バーズは前半戦に多くのポイントを獲得し、ドライバーズランキングでは2位につけていた。首位につけるプジョーのマークス・グロンホルムとは5点差で、バーズは逆転に向けて第13戦のオーストラリアで2位に入賞。しかし、首位のグロンホルムがシーズン4勝目を獲得していたことから、バーズとの差は9点に拡大していた。

最終戦の舞台はバーズの母国イベントであるGBとはいえ、バーズが逆転でタイトルを獲得するためには、バーズが優勝、なおかつグロンホルムの無得点が条件となっていた。加えてバーズはSS12でコースアウトを喫し、12番手に後退したことから、バーズのタイトル獲得は絶望的と思われていたのだが、バーズはレグ2でトップを奪還。大会3連覇を達成し、シーズン4勝目を獲得したが、バーズに続いてグロンホルムがGBで2位入賞を果たし、ドライバーズ部門のタイトルを獲得。合わせてプジョーにマニファクチャラーズタイトルを奪われるものの、バーズとSWRTは2001年の栄冠に向けて確かな手応えを掴んでいた。

■二代目インプレッサで頂点へ

「コリン(マクレー)や(マルク)アレンにはドライバーとしての強さを感じたけれど、(リチャード)バーズに初めて会っ



富士重工業のエンジニア、荻原博(左)も2004年～2007年のPWRCではグループNチームの一員としてユーザーサポートを展開。そこで得たデータやユーザーの要望が市販モデルの開発にフィードバックされた。

でもユーザーサポートを展開しており、2011年には新規格モデルのR4仕様車を投入。2011年にはPWRCより活動の場を移した新井がプロダクションカップのチャンピオンに輝くほか、2012年にはキプロス戦を制した新井がランキング2位につけるなど、ここでもスバル勢が猛威を發揮している。

IRCは2012年を最後にERC(ヨーロッパラリー選手権)に統合されたことから、STIも2013年よりERCでユーザーサポートを展開。新井およびアンドレアス・アイグナーがWRX STI R4で猛威を發揮しており、3勝をマークしたアイグナーがプロダクションカップのチャンピオンに輝いた。

■国内外のレース競技

STIはラリー競技のみならず、サーキットを舞台にするレース競技でも活躍。そして、レース競技においてSTIが最初にチャレンジしたプログラムがフォーミュラレースのトップカテゴリであるF1だった。

1988年(昭和63年)4月、STIは設立から間もなくして初代社長、久世隆一郎の指揮のもとレガシィでの10万km世界速度記録の準備を開始する一方で、イタリアのモトリー・モデルニ社をパートナーに3.5ℓ、水平対向12気筒エンジンの開発を行っていた。プロジェクトの中心を担っていたのは富士重工業の宣伝部でラリー活動を展開、その実績をもとにSTIへ移っていた高岡祥郎だった。

「究極のエンジンを作ることが当初の目的でした。当時、富士重工業のマーケティング側から一般的なバーチカル(直列)なエンジンを求める声もあったんですけど、技術者たちはホリゾンタル(水平対向)に拘ってましたからね。そこで、水平対向で究極のエンジンを作ろう、というのがきっかけで開発が始まりましたが、当初は具体的に何かに参戦するというプランはありませんでした」と語るのは、当時、富士重工業で宣伝部長を務めていた成田和之である。

設計を担当したのはこれまでにフェラーリ、アルファロメ

オなどのF1マシンを手掛けてきたエンジンのスペシャリスト、カルロ・キティ。さらにF1のレギュレーションが1989年よりターボが禁止され、NAエンジンのみになったことも大きく影響したのだろう。ボクサーエンジンの受け皿としてF1マシンが浮上するなか、1988年9月、最高出力600馬力、最高回転数13000rpmを誇るフラット12、スバル-M.Mが完成する。同時にイタリアで記者会見を開き、イタリアのF1コンストラクター、ミナルディとのテストプログラムを発表。究極のエンジンを求めてスタートした12気筒のボクサー開発が、ついにF1プロジェクトへ発展したのである。

1989年2月、高岡はイタリア・ミラノにスバルF1プロジェクトの拠点としてSTE(スバルテクニカヨーロッパ)を設立し、同年5月にはミナルディのM188にスバル-M.Mを搭載してテストを開始している。さらにワコールの出資会社「ジオット」が企画し、レーシングマシンのコンストラクター「童夢」が開発したスポーツカー「ジオット・キャスピタ」にもスバル-M.Mが搭載され、同年の秋に行なわれた東京モーターショーに登場。ミナルディとの共同プログラムは同年のテストで終了するものの、1990年の1月には同じくイタリアのコンストラクター、コロニレーシングへのスバル-M.Mの供給が決定し、「スバルコロニレーシングs.r.l」を設立してF1にチャレンジすることとなった。マシンはスバル-M.M搭載の「スバルコロニC3B」で、ルクセンブルグ出身のベルトラン・ガショーがステアリングを握るものの、開幕戦のアメリカGPではシフトリングにトラブルが発生し予備予選で敗退する。その後もスバルコロニレーシングs.r.lはマシントラブルに苦戦を強いられ、予備予選での敗退を繰り返す。そして、スバル陣営は第6戦のメキシコGPを最後にスバルコロニレーシングs.r.lの解散を発表。第8戦イギリスGPのエントリーを最後にF1から去って行った。

当時の富士重工業の表明によれば「F1に参戦し続けるうえで、チーム運営の主導権を握る必要性を感じ、当社はチームの買収交渉をコロニ側と行なってきました。しかし、チームの運営方法などについて双方が目指す方向性が異なることから、交渉は不成立に終わり、スバルコロニレーシングs.r.lを解散いたしました」とのことで1988年にスタートしたF1プロジェクトが終了。その結果、STIはSWRTによるWRC参戦に全てのリソースを集中していった。

こうしてSTIにとって最初のレース活動となったF1は終了したが、フォーミュラの登竜門、F1600に関してはカテゴリの設立以来、富士重工業がエンジンを供給するほか、1990年には富士重工業と共同で「スバル賞」を設定し、参戦ドライバーへのサポートを行なった。

一方、ツーリングカーレースに関してはモータージャーナ

リストの桂伸一とレガシィの開発を手掛けながらダートトライアルで活躍していた富士重工業の辰己英治が1989年の筑波ナイト9時間耐久レースにN1規定のレガシィを投入し、総合15位で完走。その後も桂が東京プロダクションカーレースのP3000クラスで3連勝を飾っているが、辰己によれば「もともと趣味でダートトライアルをやっていて、この頃のレースもその延長だった。富士重工業からクルマやパーツは提供してもらったけどチーム運営はプロバ。足まわりのセッティングはやっていただけで、富士重工業の業務ではなかった」と、あくまでも個人的なレース活動だったという。

1990年以降もしばらくはユーザー主体のレース活動に終始するが、1997年にラリー競技の名門、キャロッセがクスコレーシングを組織し、全日本GT選手権(JGTC)の最終戦SUGOにインプレッサを投入。それに合わせてSTIもエンジン開発を実施するなどレース競技にもチャレンジしていった。翌1998年には第5戦のもてぎラウンドで小林且雄/玉本幸幸がGT300クラスで初優勝を獲得すると、その後もキャロッセ+STIのインプレッサは上位争いを展開。2002年にはGC型からGD型に主力モデルをスイッチしており、2度の表彰台を獲得するなどそのパフォーマンスを証明した。

しかし、ライバルの進化に伴い2003年以降は苦戦の展開。2005年よりJGTCは国際シリーズのスーパーGTとして開催されるが、キャロッセ+STIのインプレッサはライバルの後塵を浴びることとなる。そこで、2006年の第5戦SUGO大会よりドラスティックな変更を実施。それまでは車両重量を考慮してFRレイアウトが採用されていたのだが、よりコナリングの安定性を高めるべく、市販モデルと同様にAWDレイアウトにスイッチした。

これが功を奏し、2007年はマシンの熟成に時間を費やすが、雨のレースでは一時トップを快走。2008年には第4戦マレーシアで山野哲也/佐々木孝太がGT300クラスを制し、JGTCを含めると1998年、1999年のオールスター戦以来3度目、スーパーGTとしては初となる優勝を獲得する。

さらに2009年からはキャロッセに代わって、R&DスポーツがレガシィB4を投入しており、2010年に初優勝を獲得するほか、2011年には2勝をマーク。2012年にはBRZを投入し、第7戦オートポリスでは4位入賞を果たした。

2013年も山野/佐々木が第5戦の鈴鹿を制してランキング4位につけるほか、2014年は佐々木/井口卓人が第5戦の富士を制し、ランキング5位でフィニッシュ。2015年は井口/山内英輝は未勝利に終わったことでランキング12位に低迷するものの、2016年は第6戦の鈴鹿を制し、ランキング6位に浮上する。2017年は優勝できなかったことで井口/山内はランキング9位に終わるものの、2018年には第6戦

のSUGOでポール・トゥ・ウインを達成するなど、引き続きBRZが激戦のGT300クラスで活躍した。

とくに目覚ましい活躍を見せたのが2021年だった。井口/山内は新型BRZに一新された2021年型のBRZ GT300を武器に第5戦のSUGOでポール・トゥ・ウインを達成したほか、シーズン4回の表彰台を獲得した。その結果、井口/山内がドライバーズ部門でチャンピオンに、そしてR&Dスポーツがチーム部門でチャンピオンを獲得するなど、スバル陣営がGT300クラスで二冠を達成する。スバル車としてはデビューから24年目、STIがR&Dスポーツとタッグを組んでからは13年目にして、ついにスーパーGTで頂点に輝いたのである。

2022年もスバル陣営は第4戦・富士の優勝を含めて計3回のボディウムフィニッシュを達成。2連覇にむけてタイトル争いを演じたものの、わずかに届かず、ドライバーズ部門で2位、チーム部門で3位に惜敗することとなった。

一方、JGTC/スーパーGTに継ぐ国内の人気ツーリングカーレース、スーパー耐久でもスバル車は活躍している。ツーリングカーレースの名門、プロバが1998年のシリーズよりインプレッサを投入し、本格的にスーパー耐久への参戦を開始したことからSTIもその活動をサポートする。スーパー耐久はスーパーGTと比べると改造範囲が狭く、グループNと同様にベース車両の実力がリザルトを左右するのだが、デビュー翌年の1999年にはクラス2で4度の表彰台を獲得するなどインプレッサは抜群のパフォーマンスを發揮。さらに2001年にはGC型からGD型に主力マシンを変更しているのだが、開幕戦のMINEで渋谷勉/清水和夫/吉田寿博がデビューウインを達成するほか、翌2002年には吉田/清水が鈴鹿、もてぎ、SUGOとシーズン3勝を獲得し、クラス2で念願のチャンピオンを獲得した。

その後もプロバのインプレッサはトップ争いを展開しており、2003年、2004年ともに吉田/清水がランキング2位でフィニッシュ。2005年には3勝を含めて全てのレースで



2021年のスーパーGTにSTI/スバルは新型BRZを投入。第5戦のSUGOでシーズン初優勝を獲得すると、その後もコンスタントな走りを披露し、井口卓人/山内英輝がドライバーズチャンピオンに輝くとともに、R&Dスポーツがチーム部門でチャンピオンを獲得した。

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号車のベ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日目にはサーブの持つ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を見せた。



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。サー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、ボッサム・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見せた。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レグ1で14番手、レグ2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、レグ3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見せた。数多くのライバルが脱落するなか、ダンカンはレグ1を13番手、レグ2を17番手、レグ3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、プライベートながら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、マシン性能を証明した。





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たものの、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成熟を果たした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。

ニュルブルクリンク24時間レース(2018年)

2018年は引き続き山内、シュリック、ヴァン・ダムを起用するほか、スーパーGTで山内とコンビを組む井口卓人を追加。マシンもエキゾーストレイアウトの見直しを含めて細部の改良を行なった「スバルWRX STI NBRチャレンジ2018」を投入した。レース序盤でステアリングのオイル漏れが発生したことから、トップから48分遅れとなったが、STIは猛追を披露し、スタートから10時間後にはトップへ浮上した。レース中盤で雨が降り始めたほか、レース終盤には濃霧により赤旗中断。さらにチェッカーまで残り2時間でレースが再開してからはエンジントラブルに祟られたが、冷静な対処で112周を走破。総合62位、SP3Tクラスを制し、通算5回目のクラス優勝を獲得した。



ニュルブルクリンク24時間レース(2019年)

2019年も引き続き山内、井口、シュリック、ヴァン・ダムの4名をラインナップ。マシンは2018年のトラブルシューティングを実施、さらに空気を清流し、空気抵抗を低減させる「サメ肌塗装」を施した「スバルWRX STI NBRチャレンジ2019」を投入した。同モデルのパフォーマンスは高く、6時間の予選レースでSP3Tクラスを制するほか、レースウィークもQ1、Q2でトップタイムをマークするなど予選から素晴らしい走りを披露した。



ニュルブルクリンク24時間レース(2019年)

決勝でもSTIは安定した走りを見せた。レース序盤でGT3車両に弾き飛ばされるシーンがあったものの、幸いマシンに大きなダメージはなく、その後もサメ肌塗装が施された2019年型モデルはトラブルフリーでラップを重ねていった。その結果、STIは2008年に本格参戦を開始して以来、最長距離となる145周を走破。総合19位、SP3Tクラス1位でチェッカーを受け、クラス2連覇で通算6度目のクラス優勝を獲得した。

ニュルブルクリンク24時間レース(2022年)

新型コロナウイルスの影響を受け、STIは2020年および2021年のニュルブルクリンク24時間レースを欠場。同大会に復帰したのは2022年の大会で3年ぶりにブルーのWRX STIがドイツへ上陸した。ドライバーはシュリック、ヴァン・ダム、佐々木孝太、マーセル・ラッセーで、マシンは幅広タイヤを装着するなど細部の改良を施した「スバルWRX STI NBRチャレンジ2022」を投入した。同モデルは予選でSP3Tクラスのトップタイムをマークしたほか、決勝でもレース中盤に差し掛かるまでクラスストップにつけていた。しかし、スタートから11時間後にサスペンションを破損し、そのままクラッシュ。フレーム部分にダメージを受けたことから、そのままリタイアすることとなった。





スーパーGT (2013年)

2013年も引き続き山野哲也／佐々木孝太のコンビでスーパーGTにエントリー。2013年仕様のBRZはパフォーマンスが高く開幕戦の岡山で予選を制し、ポールポジションを獲得した。残念ながら決勝は5位に終わるほか、第2戦の富士もリタイアに終わるものの、第3戦のマレーシアでは4位入賞。さらに第5戦の鈴鹿ではポール・トゥ・ウインを達成するほか、第8戦のもてぎでは3位で表彰台を獲得する。山野／佐々木はランキング4位に終わるものの、計5回にわたってポールポジションを獲得するなど抜群のスピードを見つけた。



スーパーGT (2014年)

佐々木をそのままに井口卓人を起用するなどSTIはドライバーのラインナップを変更。しかし、第1戦の岡山ではアクシデントに巻き込まれて21位に留まるなど波乱の展開で幕を開けた。第2戦の富士もソフトのトラブルに祟られて12位に終わるものの、第3戦のオートボリスで予選1位につけるほか、決勝でも2位に入賞。さらに第5戦の富士でSTIはポール・トゥ・ウインを達成している。残念ながら4つのノーポイントレースが響き、ドライバーズランキングは5位に終わるものの、BRZは国土交通大臣杯を受賞した。



スーパーGT (2016年)

2016年は引き続き井口／山内がドライビングを担当。マシンはフロントバンパーやフロントフェンダーなどエクステリアを細部まで煮詰めた2016年型仕様のBRZ GT300が投入された。シーズン序盤はペナルティや接触で苦戦の展開を強いられるものの、第4戦のSUGO、第5戦の富士で3位入賞を果たすほか、第6戦の鈴鹿ではシーズン初優勝を獲得し、ランキング首位に浮上する。残念ながら第7戦のタイでのリタイアが響き、ランキング6位に終わるものの、中盤戦で見せた躍進が記憶に残るシーズンとなった。



スーパーGT (2015年)

井口に加えて山内英輝を新たに起用するほか、タイヤをミシュランからダンロップに変更するなど2015年はハード、ソフトの両面で新たなチャレンジを実施した。しかし、開幕戦の岡山は17位に終わるほか、その後も苦戦の展開が続く。第5戦の鈴鹿で3位入賞を果たすものの、その後も上位に食い込むことはできず、「天候の変化やタイヤなど色々な要素があったけど、クルマを仕上げられなかった」と辰己英治総監督が語るように、ドライバーズランキングで12位、チームランキングで10位に留まることとなった。



スーパーGT (2017年)

2017年の開幕戦に合わせてSTIはエンジン特性の改善やシャーシの軽量化、さらにトランスアクスルを採用した2017年型のBRZ GT300を投入した。しかし、井口／山内コンビは開幕戦の岡山で電気系のトラブルによりリタイアを強いられるほか、第2戦の富士においても13位に低迷する。第3戦のオートボリスで2位、第5戦の富士で4位につけるなど復調の兆しを見せるものの、第7戦のタイ、最終戦のもてぎと2戦連続でリタイアを喫したことで、ランキング9位に終わることとなった。



スーパーGT (2018年)

2018年に合わせてSTIはマシンのアップデートを実施。燃焼室形状やヘッド部分の冷却性能などパワーユニットの設計変更を行なったほか、ブレーキ性能の見直し、サスペンションの改良、エアロパーツの改良を行なった2018年型のBRZ GT300を投入した。ドライバーのラインナップは引き続き井口／山内だが、シーズン序盤は苦しい立ち上がりを強いられていた。

スーパーGT (2019年)

2019年型のBRZ GT300は低ドラッグ、高ダウンフォースに変更するなど空力デバイスの最適化を実施。これに合わせてメカニカルグリップの向上を図っていたのだが、井口／山内らは苦戦を強いられていた。開幕戦の岡山こそ4位につけるも、第2戦の富士はエンジントラブルで28位に惨敗。第3戦の鈴鹿で3位につけたが、第4戦のタイは11位、第5戦の富士は10位、第6戦のオートボリスはミツショントラブルでリタイア、第7戦のSUGOは28位、第8戦のもてぎは12位に留まり、ドライバーズランキングで18位、チームランキングで13位であった。

スーパーGT (2020年)

2020年のスーパーGTは新型コロナウイルスの影響により変則的なスケジュールで開催された。ドライバーは引き続き井口／山内で、エンジンの耐久性の向上とメカニカルグリップ、空力性能・制動性能の向上を図った2020年型のBRZ GT300を投入。開幕戦の岡山こそマシントラブルに祟られてリタイアしたが、第2戦の富士で2位、第3戦の鈴鹿で4位、第4戦のもてぎで3位につけるなど着実にポイントを重ねていた。しかし、第5戦の富士は16位、第6戦の鈴鹿はセーフティカーのタイミングの不運で12位に惨敗。第7戦のもてぎで5位、第8戦の富士で8位に入賞したが、ドライバーズランキング5位、チームランキングは6位に惜敗した。



スーパーGT (2018年)

開幕戦の岡山は18位、第2戦の富士はリタイアと苦戦の続いたスバル陣営だったが、第3戦の鈴鹿で3位に入賞した。しかし、第4戦のタイでリタイアを喫したほか、第5戦の富士でもマシントラブルでリタイア。第6戦のSUGOでポール・トゥ・ウインを達成したが、その勢いは続かず、第7戦のオートボリスは15位、第8戦のもてぎは6位など、2018年の優勝は1勝に留まり、ドライバーズランキングで8位、チームランキングで11位に留まった。



▶市販モデルの系譜 技術と経験を集約した主なSTIモデル



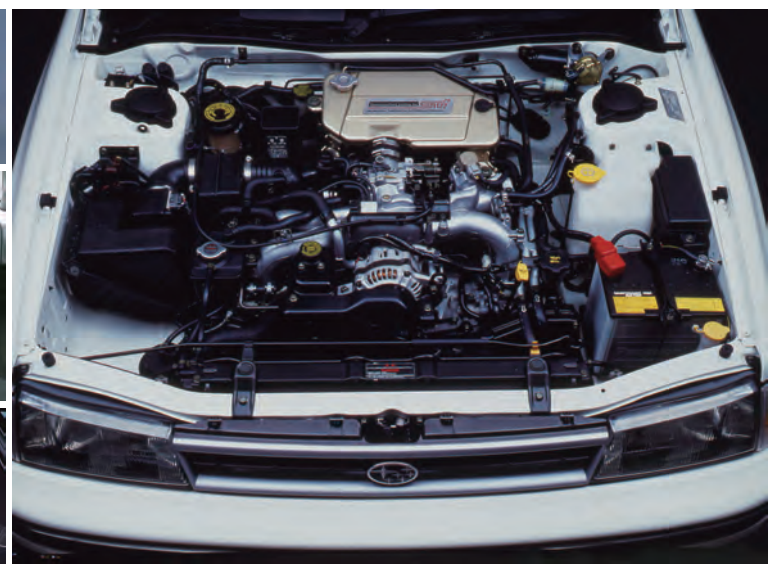
LEGACY RS type RA

[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が最初に手掛けたコンプリートカーで、ラリーおよびダートトライアルなどのモータースポーツ用途を前提に開発。鍛造ピストン、高耐久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。

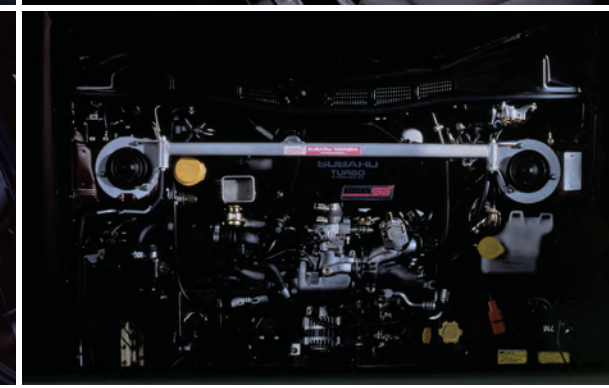
LEGACY Touring Wagon STI

[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ステッカー一付のフロント・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。



ミッコ・ヒルボネン

Mikko Hirvonen



トミマキネンの推薦を受けて、04年にSWRTに加入したミッコ・ヒルボネン。その期待に応えるかのようにアルゼンチン、オーストラリアで4位入賞を果たすものの、ワークスのプレッシャーからミスも多かった。結局、SWRTをわずか1年で卒業するが、その後は才能が開花し安定感が向上。さらにデビュー当初よりメカニズムへの理解度も高く、これまでに様々なトラブルを自力で解決している。

■プロフィール

1980年7月31日生まれ、フィンランド出身。98年にラリーを始め、02年にWRCにデビュー。03年にフォードに加入し、04年にはSWRTに移籍するものの、目立った成績を残せずにチームを去ることとなった。しかし、05年はプライベートーとして活躍し、06年よりフォードに復帰する。オーストラリアで初優勝を獲得すると07年は3勝をマーク。08年にはフォードのエースとしてランキング2位につけた。

■SWRT在籍中の主なりザルト

2004年 世界ラリー選手権／ランキング7位

ステファン・サラザン

Stephane Sarrazin



元F1ドライバーのステファン・サラザンはラリー競技でも抜群のパフォーマンスを發揮。とくにターマック戦ではずば抜けたスピードを披露している。プライベートーながら04年のカタルーニャで4位入賞を果たすほか、SWRTに加入した05年にもコルシカ戦で4位入賞を果たした。06年はターマック要員として4戦のみの出場となるものの、開幕戦のモナコで5位に入賞。舗装路のスペシャリストとしてSWRTに貢献した。

■プロフィール

1975年11月2日生まれ、フランス出身。カート、フォーミュラノー、F3を経て99年にミナルディでF1デビュー。01年よりル・マン24時間レースに参戦するとともに、ラリー競技にも本格的にチャレンジ、04年にはフランス選手権のタイトルを獲得した。05年および06年はSWRTに加入し、ターマック戦で猛威を發揮。07年以降は再びスポーツカーレースで活躍している。

■SWRT在籍中の主なりザルト

2005年 世界ラリー選手権／ランキング17位*

2006年 世界ラリー選手権／ランキング18位*

*05年は8戦、06年は4戦のみの出場。

クリス・アトキンソン

Chris Atkinson



抜群のスピードで好タイムをマークしたかと思えば、その一方で派手なクラッシュを披露。05年にSWRTに抜擢された逸材、クリス・アトキンソンもそんなスプリンタータイプのドライバーと言える。05年のジャパンでは3位入賞を果たし、表彰台を獲得したことから、06年以降の優勝が期待されていたのだが、未勝利のままSWRTは活動を休止。しかし、08年には5度の表彰台を獲得するなど、スピードのみならず安定性を兼ね備えるドライバーに成長した。

■プロフィール

1979年11月30日生まれ、オーストラリア出身。00年にラリー競技を開始し、03年と04年はスズキ・イグニスでAPRCのスーパー1600部門でタイトルを獲得。同時にインプレッサのグループN仕様車でWRCにデビューしており、オーストラリアでは総合5位／Nクラス1位につけた。その実績が高く評価され、05年にはSWRTのセカンドドライバーに大抜擢。それ以降も08年までワークスドライバーとして活躍、同年にはエースのペター・ソルベルグを抑えてランキング5位を獲得している。

■SWRT在籍中の主なりザルト

2005年 世界ラリー選手権／ランキング12位

2006年 世界ラリー選手権／ランキング10位

2007年 世界ラリー選手権／ランキング7位

2008年 世界ラリー選手権／ランキング5位

STIに関係する方々から お寄せいただいた言葉

本書は、2010年刊行の『STI 20年の軌跡』以来、STIに関係する方々よりお言葉を寄せていただいていた。それらは、当時の様子を知る貴重な資料でもあり、ご寄稿いただいた皆様に改めて御礼を申し上げるとともに、ここに収録することにした。なお、ご寄稿いただいた方々の肩書きや掲載内容は、当時のままとした。

■『STI 20年の軌跡』(2010年)収録

ラリードライバー／アライモータースポーツ株式会社・代表取締役
2005年／2007年PWRC（プロダクションカー世界ラリー選手権）チャンピオン

新井敏弘

■『STI スバルブランドを世界に響かせた25年』(2013年)収録

レーシングドライバー／株式会社ブローバ 取締役営業部長
STI NBR CHALLENGE 2011年、2022年SP3Tクラス2連覇ドライバー

吉田寿博

■『STI 苦闘と躍進の30年』(2018年)収録

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

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

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

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

【資料編】

年表

モータースポーツにおけるスバル勢の主な戦績

スーパー耐久シリーズ／シリーズランキング

全日本ラリー選手権 (JRC)／チャンピオン

アジアパシフィックラリー選手権 (APRC)／チャンピオン

プロダクショーカー世界ラリー選手権 (PWRC)／ランキング

全日本GT選手権 (JGTC)・スーパーGT (SGT)／シリーズランキング

全日本ダートトライアル選手権 (JDC)／チャンピオン

ニュルブルクリンク24時間レース／リザルト

全日本ジムカーナ選手権 (JGC)／チャンピオン

インターコンチネンタルラリーチャレンジ (IRC)／チャンピオン (プロダクションカップ)

ヨーロッパラリー選手権 (ERC)／チャンピオン (プロダクションカップ)

世界ラリー選手権 (WRC)／リザルト



2021年スーパーGT。左から小澤正弘総監督、井口卓人選手、山内英輝選手。

■年表

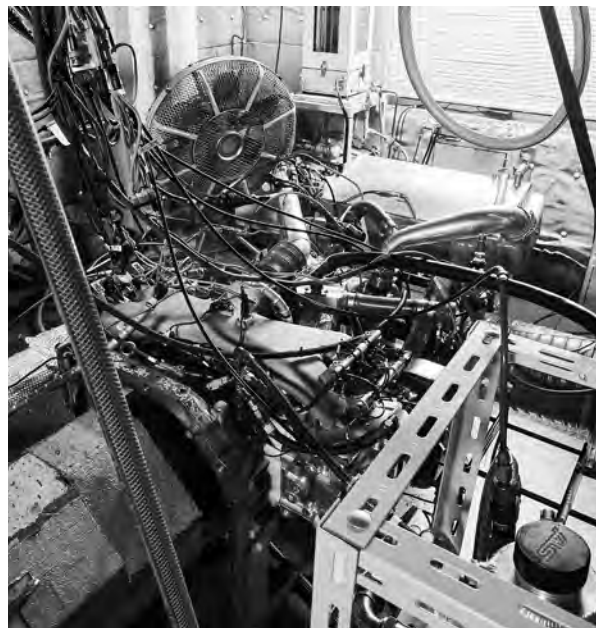
※2023年3月現在

年	社長	主な出来事	主な特装車・特別仕様車
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		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・レガシイ」10万km連続走行 世界速度新記録 223.345km/h達成	レガシイRS typeRA 発売
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		WRCベスト総合2位	レガシイツーリングワゴンSTI発売(200台限定)
1993		WRCニュージーランドでレガシイ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 レガシイ、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		WRCアクロポリス、ニュージーランド、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	インプレッサWRX STI発売 インプレッサWRX typeRA STI発売
1995		WRCモンテカルロ、ポルトガル、ニュージーランド、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	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II発売
1996		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	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
1997	6月 山田剛正就任	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)	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
1998		WRCポルトガル、コルシカ、アクロポリス優勝	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
1999		WRCアルゼンチン、アクロポリス、フィンランド、オーストラリア、GB優勝	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
2000		WRCサファリ、ポルトガル、アルゼンチン、GB優勝	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
2001	10月 桂田勝就任	WRCニュージーランド優勝(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	フォレスターSTI IIタイプM発売(800台限定)
2002		WRCモンテカルロ、GB優勝(WRC通算35勝)	インプレッサS202 STIバージョン発売(400台限定) レガシイS401 STIバージョン発売(400台限定)
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 ニュージーランド、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		WRCニュージーランド、アクロポリス、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	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)
2005		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	レガシイ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)
2006		PWRCインプレッサ メキシコ、アルゼンチン、アクロポリス、オーストラリア、ニュージーランド優勝 PWRCナッター・アルアティヤー チャンピオン獲得	レガシイ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)
2007	6月 工藤一郎就任	PWRCインプレッサ スウェーデン、アクロポリス、ニュージーランド、アイルランド優勝 PWRC新井敏弘 チャンピオン獲得	レガシイtuned by STI 2007発売(600台限定)
2008		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	レガシイ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)

年	社長	主な出来事	主な特装车・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 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・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 ニュージーランド、イタリア優勝 IRCプロダクションカップ コルシカ、イブレー、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
2018		ニュルブルクリンク24時間レース 総合62位、SP3Tクラス優勝 JRC新井敏弘 JN6クラスチャンピオン獲得	タイプRA-R発売(500台) WRX S4 STIスポーツ発売
2019	4月 平岡康雄就任	ニュルブルクリンク24時間レース 総合19位、SP3Tクラス優勝 JRC新井敏弘 JN1クラスチャンピオン獲得	WRX STI EJ20ファイナルエディション発売(555台) S209発売(209台)
2020		ニュルブルクリンク24時間レース 不参戦 JRC新井大輝 JN1クラスチャンピオン獲得	WRX S4 STIスポーツ シャーブ発売(500台)
2021		ニュルブルクリンク24時間レース 不参戦 スーパーGT GT300クラスチャンピオン獲得	
2022		ニュルブルクリンク24時間レース リタイア JRC竹内源樹 JN3クラスチャンピオン獲得	フォレスターSTIスポーツ発売



STIは2009年に「STIギャラリー」（東京都三鷹市）をオープン。歴史の1ページ築いた競技車両やトロフィーなどを展示している。2019年にリニューアルを実施した。



STI三鷹ではベンチ室でエンジンの耐久テストを実施。写真はスーパーGT用のEJ20型エンジンで、ラップシミュレーションを行ない、ベンチ上で数千kmを走行している。

モータースポーツにおけるスバル勢の主な戦績

●スーパー耐久シリーズ/シリーズランキング

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
2018年	大澤学/後藤比東至/井口卓人/石坂瑞基	ST-2クラス	1位
2019年	大澤学/後藤比東至/井口卓人/石坂瑞基	ST-2クラス	1位
2020年	大澤学/後藤比東至/石坂瑞基	ST-2クラス	2位
2021年	大澤学/後藤比東至/石坂瑞基	ST-2クラス	2位
2022年	大澤学/後藤比東至/安岡秀徒	ST-2クラス	5位

※スバルユーザーの最上位。年間参戦ドライバーのみ

●アジアパシフィックラリー選手権(APRC)/チャンピオン

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



2022年 スーパー耐久(大澤学/後藤比東至/安岡秀徒)

●全日本ラリー選手権(JRC)/チャンピオン

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
2018年	新井敏弘	JN-6クラス
2019年	新井敏弘	JN-1クラス
2020年	新井大輝	JN-1クラス
2022年	竹内源樹	JN-3クラス

●プロダクションカー世界ラリー選手権(PWRC)/ランキング

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・マックスシエア	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・フローティン	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



2020年 全日本ラリー選手権(新井大輝)

あとがき

STI/SUBARUの関係者と話をしていると、彼らはたびたび「ファンのために……」という言葉をお口にします。レースやラリーなどのモータースポーツに関わるドライバー、エンジニアはもちろんのこと、コンプリートカーやスポーツパーツの担当者まで、筆者が取材で関わった関係者は、ほぼ全てファンを意識した発言をしてきた。

モータースポーツ活動にせよ、コンプリートカーにせよ、そのファンを思う姿勢が、STI/SUBARUの熱烈なファン、スバリストを育てているのではないだろうか？ スバルが2008年を最後にWRCでの活動を終了してから、すでに15年もの歳月が流れたが、ニュルブルクリンク24時間レースやスーパーGTなどのレース活動のほか、市販モデルにおいても、WRXだけでなくBRZやレヴォーグ、フォレスターに、より身近なSTIモデル「STIスポーツ」がラインナップされたことで、WRCの栄光を知る旧知のファンのほか、新しい世代のファンが増えつつあるように思う。仮にWRCを戦っていた時代が“STI神話”の第一章なら、確実にSTIの物語は第二章を迎えている。

2018年に筆者はSTIの30年の活動をまとめた『STI 苦闘と躍進の30年』（三樹書房）を上梓したが、それからの5年間、STI/SUBARUは新しい歴史を積み重ねてきた。

例えばレースシーンにおいて、2019年のニュルブルクリンク24時間レースで通算6度目のクラス優勝を獲得すると、スーパーGTでも2021年にドライバーズ部門/チームズ部門の二冠を達成。ラリーシーンに目を向けると2019年に新井敏弘が全日本ラリー選手権の最高峰クラスで2連覇を達成したほか、翌2020年には新井敏弘の長男、新井大輝が最高峰クラスでチャンピオンを獲得している。

一方、特装車においてもSTIは定期的にコンプリートカーをリリースしており、2018年にTYPE RA-R、2019年にS209、2020年にWRX S4 STI Sport #を発売した。なかでも、意欲的なチャレンジとなったのが北米初のSシリーズとなったS209で、本書にもあり、アメリカのスバルファン、“スビー”に受け入れられるべく、歴代Sシリーズのなかでも最も“荒々しい”マシンとなっていた。

ちなみに筆者は2019年にアメリカのペンシルバニアでS209を試乗した。Sシリーズで歴代最大となるパワーを誇る同マシンはとても快乐的で、スバル・オブ・アメリカの担当者に「S209はアメリカのみの限定モデルだから、アメリカのスバルファンがうらやましい」と率直な気持ちを伝えたところ、その担当者は次のように返してきた。「いままでSシリーズは日本だけで販売されていたからね。ずっとジェラシーを感じていたのは僕たちのほうだよ。Sシリーズはアメリカのスバルファンにとって憧れのクルマだから、きっと成功す

ると思う」。

かくしてS209は北米のファンに受け入れられたが、この担当者の言葉からも、いかにSTIおよびSTIのコンプリートカーがアメリカで特別な存在になっているかが窺える。

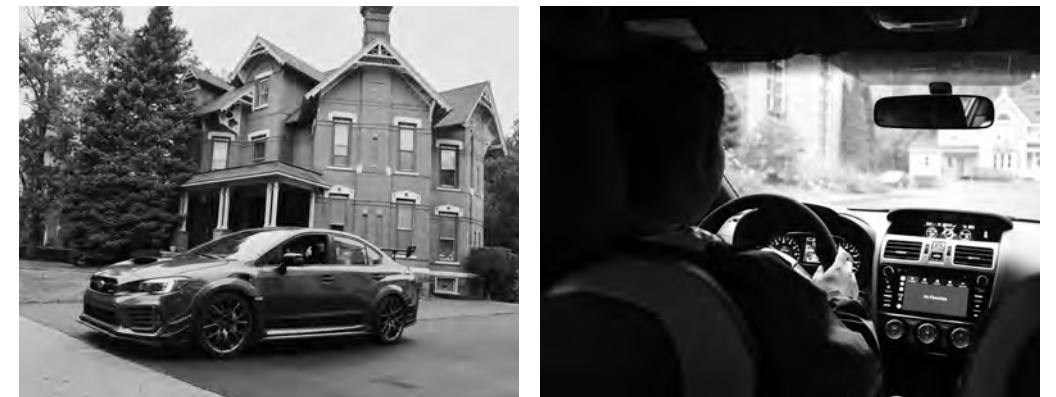
このようにSTIはスバルのブランドを輝かせるために、モータースポーツ活動およびコンプリートカーの開発・販売を手掛け、多くのファンを育ててきた。今日、自動車業界は変革期にあり、持続可能な社会に向けてカーボンニュートラルに向けた技術革新が押し進められている。これからの5年、いや10年後の近未来においても、STIはスバルのブランドイメージを高めるべく、常に最前線で新しい技術にチャレンジしていることだろう。

なお、本書をまとめるにあたって、STIの広報宣伝部に多大なるご協力をいただいた。さらにSTIの代表取締役社長、平岡泰雄氏、スーパーGTで総監督を務めるモータースポーツ技術統括部部長の小澤正弘氏、コンプリートカーの開発を務める開発副本部長の高津益夫氏、かつて渉外部部長を務めていたSTIギャラリーアンバサダーの眞下義明氏に、これまでの活動に対する序文をいただいた。

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頂き、編集作業でもご苦勞をおかけした。

この場を借りてご協力を頂いた方に感謝の意を表したい。

廣本 泉



2019年、アメリカ・ペンシルバニア州ウェルズボロにてS209を試乗する筆者。

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なっている。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』『STI 苦闘と躍進の30年』（いずれも三樹書房）、三菱自動車のモータースポーツ活動をまとめた『三菱モータースポーツ史』（グランプリ出版）、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)
スバルと歩んだ激闘の35年

著者 廣本 泉

発行者 小林 謙一

発行所 三樹書房

URL <https://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

※本書の一部または全部、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