JAPAN PREMIERE 2021

究極のピュアスポーツカー

新型降臨。





"大大" SUBARU 下了 BRZ第二章、開幕。



SUBARU BRZ PROTOTYPE (** 1) Specifications

ミッション

Specifications全長×全幅×全高4265×1775×1310mmホイールベース2575mm車両重量1270kg(※ 2)エンジン水平対向4気筒2.4L/D-4S(※ 3)最高出力173kw(235ps)最大トルク250N・m駆動方式FR

6MT/6AT

BRZ



スポーツカーを極限まで鍛え抜く

誰もが心地よく乗れる"FRスポーツ"誕生

2011 年 3 月、スイス・ジュネーブモーターショーにて、「BOXER Sports Car Architecture(ボクサー スポー ツカー アーキテクチャ)」と名付けられた1台が登場。「軽量、コンパクト、低重心」を追求した SUBARU 初となる FR スポーツカーだ。そのクルマは「SUBARU BRZ」となり、2012 年より市販化。あれから 8 年の歳月が流れた2020年11月18日、2代目となる新型が米国にて世界初公開。その美しいスタイルは、 初代が築いたフィロソフィーを継承しながらも、飛躍的な進化を遂げた。この新型 BRZ は、一体どのよう



つまり、 Rear Wheel 水平対向エンジンの持ち h〟の頭文字に由来し ただ現行

駆動車を指すものです。この価値は不変 味である低重心を際立たせた究極の後輪 ました。そのためには、全方位で現行 う生きる活力を約束する、極限のピュ

待には応えられないと考え、一段上のク る。その後を受け継ぐ新型車が、 型と最終型を比べても確実に進化してい 型は熟成を重ねたため出来が良く、初期 型を超えることが必要でした。 アスポーツカー」を開発コンセプトに掲 のものであり、新型では「笑顔と若さと

初代を超える高い完成度を実現

に生まれ、育まれたのだろうか? 開発を指揮した SUBARU の井上正彦 PGM が熱く語る。



さらなる磨きをかけた 低重心、軽量、重量配分に

には欠かせない要素のひとつです。 心を約5㎜下げています。 側5㎜拡大したことで、より安定感ある はほぼ同じですが、リヤのトレッドを片同等です。全長・ホイールベース・全幅 くするために運転席の着座位置も5㎜低 重心に磨きをかけるべく、 しました。低重心の徹底追求はBRZ イリングとなりました。特徴である 全高を10皿低

を低く構えることで低重心を表現し、 ッドライトにコの字を入れ、テ **デラーが協力して仕上げました。両社共 週デザインの企画案も当初ありましたが** 両社のブランドを大切に」と言う事で 中心にSUBARUのデザイナ 内外装デザインはトヨタのデザイナ ーとモ

合わせて空力性能も強化 「継承と新しさ」が漂うスタイル

空力効果を生むシボ加工(鮫肌処理)を 安定性が向上し、旋回性能を高めてくれる。 ダックテールとなるトランクリッドは、 代からの継承、そして新たに進化を遂げ んが、このシボの角度で性能が変化する 施しました。嘘と思われるかもしれませ フロントバンパーのサイドインテークにも、 アダクトとしてしっかり機能します。こ いボディサイドのエアアウト にデザイン上のアクセントであることも多 こういう部分にこだわることが、スポー こに空気が流れることで、タイヤ&ホイ んですよ。些細なことかもしれませんが、 クト形状のチューニングも行っています。 ル周辺に発生する乱気流を抑え、操縦 かりと意味を持たせました。 を極めるということなのです。先 -の役目を果たします。 さら その流麗なスタイ



その対応には、ターボ化や排気量アップ はBRZの持ち味のパッケ らモアパワーを求める声がありました。 エンジンについては、現行ユーザ パワーだけを求めるならば



商品企画本部 PGM(プロジェクトゼネラルマネージャー)

井上正彦

群馬県太田市出身。1990年富士重工業(現 SUBARU)入社。 SUBARU 初のエアバッグ設計開発に従事。米国に4年間駐 在し、4代目レガシィの内装開発、B9トライベッカの内装設計 主査を務める。2017年にはインプレッサ系のPGMに就任し、 2019年からはBRZ開発責任者としてチームを牽引。



ことで、両社の持ち味を活かしながら、

より効率を高めるべく、それぞれの役割

二代目のプロジェクトをスター 現行同様、トヨタとタッグを組んで

造こそ同じですが、それぞれの個性も追

ヨタが企画とデザインを、そしてSU

ARUが開発設計と評価を担当。

ンは、現行型の課題であった35 気エンジンの良さやアクセルを踏む楽し みが解消され、高回転域まで伸びのある 然吸気エンジン以外は考えられませんで れらの価値を重視するならば、やはり自 ての扱いやすさも薄れてしまいます。そ さを満喫して欲しいですね。 した。この2・4LのBRZ専用エンジ ってしまう。 4500rpm前後でのトルクの落ち込 **ーリングが味わえます。ぜひ自然吸** 何よりもスポーツカ ーとし

現行型のプラットフォー イチから考え直しアップデ ムを

ームをベー

に難しい それが走行性能に直結します。闇雲に削 少し重心やバランスが変化しても影響は に戻せないかと相談されたほどです。し 減させていますが、鋼のボディにアルミ 量を2㎏、重心を1・2㎜、それぞれ低 れば良いというわけではないんですよ。 少ないかもしれません。ただBRZだと、 らないからです。もしミニバンならば、 せた量産車は、極めて珍しいものなんで かし、諦めずに頑張ってくれました。ス ルーフを組み合わせるのは、量産が非常 な重量配分や低重 チールボディにアルミルーフを組み合わ その一例がルーフです。アルミ化で重 これもBRZの自慢のひとつです 。製造部門からも使う素材を鉄 心も維持しなければな

アイサイトの標準装備

スポーツ6速ATの進化と

方がラップタイムも良いほどです。 フトが速いだけでなく、 Tのスポーツモードです。 詰めて、ドライバーが運転に集中できる では、シフト操作の最適化を徹底的に煮 となります。そこで新型BRZのAT車 それだけではありません。よりスポーツ よりもスポーツモードによる自動変速の しかも不慣れな人がパドルシフトで操る ように作り込みました。それが新しいA ライクなドライビングをするためには、 ハンドリングやペダル操作も大事な要素 マニュアル操作によるシフトワークは - ツ走行の楽しみのひとつですが、 マルモード 変速制御が的確



手の届く価格で、幅広く 2ドアFRの走りを楽しめる 究極のピュアスポーツカー

強化しました。 でしょう。新型レヴォーグの「SGP(ス バルグローバルプラットフォ 大幅に剛性を高めています。 車体ねじり剛性が50%も向上

開発していますが、 **トされており、別物と思って頂いて良い** 全面的にアップデ



往年の名車の内装も手がけて きた井上PGMだけに、新型 BRZの内装にも強いこだわりを 持って開発に着手。

験にも適合できるように衝突安全性能も に厳しいスモールオーバーラップ衝突試 取り入れたインナーフレーム構造としま ルインナーフレーム」の知見と考え方を 性能進化により、開発当初は現行に比

走りと見た目、「価値」を高めて らではのハンドリングを楽しんでもらえ ングアシストは非装着。スポー 運転してほしい。ただ、あえてステアリ ればと思います。 ました。スポーツカーだって、安心して サイトを標準装備し、安全性能を高め

手の届く価格帯はキープする

ミシュラン製。17インチは現行型同様に、 種類を投入予定です。いずれもタイヤは せんが、基本的に、装備内容やタイヤサ HPを。18インチには、スポーツ性の高 イズの違いで、17インチと18インチの2 現時点で詳細な仕様は申し上げられま タルバランスに優れたプライマシー

の一つ。この辺りはしっかりキープして 手の届く価格」であることも重要な価値 でしょうが、BRZは「より多くの方に め車両価格アップの心配をする方もい 排気量の変更や各部の質感向上などのた いますので、価格以上の価値を期待して ここまで聞いていただいて、 エンジン

カーライフを提供する より多くの人にスポーツカーのある

ツカーを諦めていた人にも、BRZを選

んで欲しいと思います

さらに時代の先を見据え、

魅力や走る楽しさを知ってもらいたい。

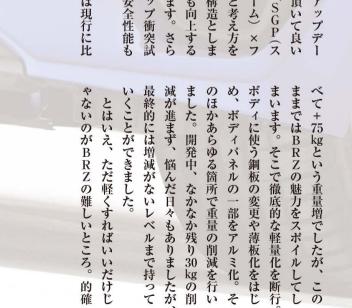
も最適。より多くの人にスポ

これまで家庭の事情などの理由でスポー

入りましたら、ぜひお買い求めいただき、はずです。ぜひその違いを体感し、気に 交差点を一つ曲がれば実感してもらえる す。それはサ 新型は、その期待に応える自信がありま て欲しいと思います。我々が作り上げた りを知る人には、進化した姿をイメージ し、それに見合うものか、乗って判断し 新型BRZは全方位で現行型を超える ルマへと作り上げました。現行型の走 キットではなく、 公道で



うに仕立てています。





SUBARU 第一技術本部 スバル研究実験センター 車両研究実験第一部 車両研究実験第二課 伊藤和広課長



アクセサリー用品やSTIパーツなどの開発&テストも現在進行形で行われている。



井上PGMも自ら現場に足を運び、新型BRZの完成度を最終確認。SDAの開発チームとのコミュニケーションも欠かさない。

SDAの開発メンバーは自ら ハンドルを握るだけでなく、 プロドライバーの印象もしっ かりとフィードバックしている。



高いドライビングスキルを持つ エンジニアが集結している「SDA」





新型 BRZ の開発には、SDA メンバーの中でもトップレベルの熟練スタッフがチームを組んで開発を担当。自ら何度 もステアリングを握り、走りを鍛えた。







今回の走行テストでは、現行型BRZを持ち込み、あらためて乗り比べを行った。魅力的な新型へと鍛えるべく、継承そして進化を最後の最後まで徹底追求。

井上PGMも自らサーキットを走る





サーキット走行後の井上PGMのにこやかな表情にも、新型BRZの完成度の高さが伺える。当日は、プロドライバーによる試乗も行われたが、参加者全員が走りの良さに太鼓判を押してくれたことにも安堵したようだ。新型テストは、ドイツのニュルブルクリンクやアメリカのバージニアインターナショナルレースウェイなどの海外コースでも実施されている。

ードに置き換え、ドライバーが て操るのではなく、BRZと一 なり、手足のような感覚で動か ことにこだわったという。「パ ったのでは意味がない。グリッ ったのでは意味がない。グリッ ったのでは意味がない。グリッ ったのでは意味がない。グリッ ったのでは意味がない。グリッ ったのでは意味がない。グリッ でいないことを強調する。 良さを挙げてくれた。新型も毎 良さを挙げてくれた。新型も毎 良さを挙げてくれた。新型も毎 SUBARU DRIVING ACADEMY

SDA プロトタイプ最終走行テスト



鍛え抜かれた NEW"SUBARU BRZ"の パフォーマンス

2020 年秋、筑波サーキットにカモフラージュ柄を纏った謎めいたスポーツカーが持ち込まれた。そのマシンこそ、最終確認の段階を迎えた新型 BRZ である。レーシングコースでのスポーツ走行に挑むのは、新型 BRZ を鍛え抜いた SDA のメンバーたちだ。当日の模様と共に、新型 BRZ の開発の舞台裏に迫った。

新型 BRZ を鍛え抜いた SDA のメンバーたちだ。当日の模様と共に、新型 BRZ の開発の舞台裏に迫った。

ングスキル向上が目

本ステアリングフィールだ。そなステアリングフィールだ。その実力が遺憾なく発揮されて というかのは、 が良くて、乗って楽しいクルだ。伊藤課長も「現行型は、バだ。伊藤課長も「現行型は、バだ。伊藤課長も「現行型は、バだがら部分的に良くしてしまうだから部分的に良くしてしまう。だから部分的に良くしてしまう。だがら部分的に良くしてしまう。だがら部分的に良くしたのは、バスが良くて、乗って楽しいクルスが良くて、乗って楽しいたのは、バスが良くで、現行型の初期で評価されたピカスが大力にした価値のひと、現行型の初期で評価されたピカステアリングフィールだ。それの実力が遺憾なく発揮されている。

で、 い、これは車両開発者自らステが、これは車両開発者自らステルでで、 などし、徹底的に鍛えられていないである。その運転技能の育成プログる。その運転技能の育成プログる。その運転技能の育成プログる。その運転技能の育成プログる。その運転技能の育成プログな部署から集められた技術者たちに彼らは、SUBARU技術者ため、SDAの大切な役目のひとつの技術者たちにレクチャーするの技術者たちにレクチャーするの技術者たちにしりまない。 いており、SUBARU技術者にいるが、スバル・ドライビング・アーキット走行を重が、スバル・ドライビング・アービング・アースを重要さに彼らは、SUBARU技術者にないまである。 でおり、SUBARU技術者によりである。

9 Photos by Naoki Yukioka Text by Yasuhiro Ohto

ドライビングフィールの「格」を一段も二段も高めた 新開発のプラットフォーム

るのだ。 造」にある。 を取り入れた「インナー -バルプラッ. たフルインナーフレ 最大の特徴は、 ト溶接の箇所を拡大。 新型レヴォ S G P トフォ -のアウタ m分も塗布す <u>ر</u> フターパネル-ム構造同様 今まで ・フレー 新世代プラ ーグで採用 の知見

に悪影響を与えるからだ。

ある低重心

mm 下 げ

空力性能をさらに突き詰める

スポーツカーらしさを強調するエアロパーツ。 しかし、雰囲気重視のものも含まれること

が多いのも事実。BRZはスタンダードなデ ザインのままでも、優れた空力特性の追求

に挑戦。リヤスポイラーやサイドシルスポイ ラーをボディー体式に。さらにエアダクトは、

空力効果を最大限に発揮させるべく、徹底

した比較テストを実施したほど。その一例が、

グラマラスなフロントフェンダーに設けられた

エアアウトレットで、操縦安定性の向上に

一役買っている。全ての形に意味がある

いところ。重量削減箇所



BRZ専用チューニングを施したインナーフレーム構造で剛性をアップ。軽量化を実現するため、ルー フ、ボンネット、フェンダーの3カ所にはアルミ合板(赤い部分)を採用。

ている。基本的な構造は、現行型をボディにも、大きくメスが入れられ目にすることは出来ないモノコック スとしているが、 い内外装に包み込まれ、 別物へと進化を遂げてい 大幅な設計変 立のたせ、 による重心や前後重量配分への影響 RZの難し

曲げ剛性が60%、 も密接に関係する。 ただボディ剛性の強化は、 へと進化を遂げた。 50%それぞれ向上して 衝突安全性能も大幅に引き より安心安全なスポ フロントストラッ わけではないのが、 車体のねじれ剛性 かし、 る。 ッカ もち

この他にも骨格配置の変更などを加 剛性の る。







ボディ剛性UPや 安全装備充実での 重量増を開発努力で制御

軽量コンパクトが持ち味のBRZ。しかし、厳し い衝突安全基準への対応や安全装備の強化 などにより、車両全体で75kgの重量増に。そ こで目標を±0とする厳しいダイエット作戦を決 行。最終的には、性能を高めながらも重量を 現行同等レベルとした。走りの良さに大きく貢 献しているのが、初採用となるアルミルーフ。 クルマの最も高い場所であるため、軽量化だ けでなく、低重心化への効果も大きいのだ。



走り込みを重ねさらに進化したサスペンション

感ある走りを生むサスペ ンションには、ボディ剛 性に加え、取り付け部 剛性も重要となる。新 型では、その点も抜かり なく強化。BRZの味付 けは、コントロール性に 優れるだけでなく、安定 性も抜群。だからFRな がら、雪道でも安心し て走らせることが出来る。







加速力と伸びのあるフィーリングを求め 専用設計の「FA24」を搭載

のままでは性能的な限界があり

しかし、

Z の

に仕上が

※TOYOTA D-4S (Direct injection 4 stroke gasoline engine Superior version) はトヨタ自動車株式会社の登録商標です。

排気量アップに合わせ冷却性能もアップ

排気量の拡大と高出力化 に対応すべく、補機類も 見直した。性能を安定し て発揮するために重要とな る冷却系は、ラジエーター の容量アップに加え、新 たにオイルクーラーも追加。 最高出力の235psを高回 転域で登揮する新エンジン の持ち味を活かした走りた 楽しめる。



の改良でもターボ化でもない。排気 らこそ第二世代に向けて、 量アップという選択であった。 彼らが導きだした答えは、 ンの検討は必然といえた。 えるものであったが、同した気持ちよい回転フィ 気筒エンジンだろう。 ンドの落ち込みやパ 新開発の2 持ち味である高回転を活か から指摘されてき 現行型の2 一不足が、 2 新エンジ しか・ ルが味

して軽快さのスポイ

上がりの良さを両立するエンジンがーを目指す以上、扱いやすさと吹け BRZが究極のピュアスポーツカ そのためには自然吸気 その後も厚みのあるト ンジンへと調教されている。しかも現行型同様に伸びやかな高回転型エ 可能性が高い。 **兼ね備えた理想的なパワ** 施し専用化。 4用として細部までチ この F う情熱であった。 自然吸気エンジンの滑らかさ よりスポ まさに大排気量が生む高トルク Uて細部までチューR 24エンジンは、 クは37 最高出力は235 それでも決断したの ッカー 00回転で発生し を極めたい

-ニングを 新型BR

当然の結果といえた。 ただ排気量の拡大は、 スポイルにも繋がれ車両全体の重量器 ワ

クを両立できる排気量の拡大は、

め

12

運転支援システム アイサイト

全車速追従クルーズコントロール

後退速度リミッター

)) プリクラッシュブレーキ

プリクラッシュブレーキ(衝突被害軽減ブレーキ)は、ぶつからない クルマを目指し、開発されたアイサイトによる安全運転支援の代 表的機能のひとつ。ステレオカメラが前方の車両に加え、歩行 者や自転車まで検知。衝突の危険を判断すると、ドライバーに警告。 回避操作がなければ、ブレーキ制御で減速または停車を行い、 衝突の回避もしくは被害軽減を図る。カメラによるセンシングは視 野角も広く、横断歩行者の早期発見も強みだ。

)) 全車速追従クルーズコントロール

今や長距離運転に欠かせない運転支援機能が全車速追従機能 付クルーズコントロールだ。高速道路を含む自動車専用道路で、 設定車速によるクルーズ走行に加え、先行車がいる場合は、一 定の車間距離を保って追従走行を行う。先行車が停車すると、 自車も続いてブレーキ制御で減速し停車。また車間距離は、4 段階で調整が可能だ。

▶ 車線逸脱警報/先行車発進お知らせ

車線逸脱警報は、ステレオカメラで、自車の走行中の車線を認 識。車線内での自車のふらつきや走行中に車線からの逸脱を検 知すると、警告音と表示でドライバーに注意を促すことで、衝突 事故や道路からの逸脱などを防ぐ。また前方の車両を認識しての「先 行車発進お知らせ機能」も。先行車の発進に気づかずに自車の 停車状態が続くと、先行車の発進をアナウンスと表示で知らせる ことで、後方からの追突事故の発生を予防する。

)) 後退時ブレーキアシスト

後退時の衝突被害軽減ブレーキ機能が「後退時ブレーキアシスト」 だ。リヤバンパーに装着されたソナーセンサー(超音波センサー)が、 後方に存在する障害物を検知。ドライバーに音と表示で、段階 的に注意を促す。もし回避操作がない場合には、エンジン出力 を抑えると共に、ブレーキ制御を行うことで衝突回避または被害 軽減を図る。さらに後退時に制限速度を超過しそうになるとリミッター が作動する「後退速度リミッター」も備わる。

▶▶ 後側方警戒支援システム

車線変更や後退時の危険を知らせてくれるのが、「スバルリヤビー クルディテクション(後側方警戒支援システム)」だ。リヤバンパー に内蔵したレーダーが自車の後側方から接近する車両の存在を 検知。衝突の危険がある場合は、ドアミラー側部の点灯表示や 警告音でドライバーに注意。車線変更時のひやりとするシーンを 予防する。また駐車場の後退時、自車に後側方から接近する車 両にも対応。日常的に活用できる運転支援機能のひとつだ。

車線逸脱警報/先行車発進お知らせ



後側方警戒支援システム



採用された。 した独自の運転支援システム SUBARUの安全思想が生みだ ト」が、 ついに新型BRZにも 「 ア イ

テムだ。BRZには、カメラのカラオカメラを中心とした運転支援シス 開発に挑み、 化で検知能力を高めたアイサイ 長年、SU 進化させてきたステ BARUが独自に研究 カメラのカラ

これがSUBARU SPORTの在り方スポーツカーにも先進の安全を

キをはじめ、 ドライバビリティと軽量化のために、 あえてステアリングアシストをレス 今回、 しかし、 スポ

する。それがSUBARU流のスポなく、時代が求める先進安全も提供優れた基本性能による安全だけで

カ

りと備えている。

能付クルーズコントロ ーの疲れを軽減する全車速追従機 長距離運転でのドライブリクラッシュブレー ツカーで重視される ルはし

AT車 標準装備

新開発

ツモ にも走る喜びを存分に味わってもら 中には様々な理由で、 る楽しさのひとつだ。 満喫できないのだろうか。 人が多い現実がある。 MTでなければ、スポ その成果こそ、 新型BRZが教えてくれる。 新たなAT 新しい の開発が始まっ そんな人たち しかし、 AT車を選ぶ ツカ その答え 「スポ ツカ 世の を

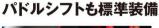
しか さらにこのスポーツATは、 徹底的にチュ だけでなく、 では通常のATと同じ走行モー その結果、 高回転域までしっかりと使える ツ走行に最適な変速制御にシフ ド」である。 MTに匹敵するという。一般ドライバーのラッ 変速タイミングまでも ドを切り替えれば、 ーニングをしている。 ノーマルモード Ľ, ス

だから、

誰もが心から楽しめるスポーツカ高性能スポーツGATの搭載で

視覚と体感の両面で的確な路面状況メーションの理解を深める。それが の把握にも繋がり、 運転上達にも繋がっていく。 **るようになる。それはドライバ** 操作に集中できる。 BRZからの確かなインフ その気持ちの

楽しめるスポーツカー」でも選ばれた人のものではなく と追求されている。ただBRZは、ん、新型ではMTの魅力もしっかり を理想とする。 るための彼らの 彼らのひらめきが、こ。より多くの人を笑顔 安全に速く走れ を誕生させた であること 「誰もが もちろ 0



シフトチェンジを行う。 で操るマニュアルモー

BRZにシフ



13

SUBARU





圧倒的な存在感を放つボディライン





SUBARUらしさが強調されたライティングユニット





ヘッドライトはアーモンドアイデザインを採用。ロービームとハイビームはLED単眼式、最内にウインカー、そして下部にライン形状のポジションとデイライトを配置。テールレンズはSUBARUらしさを主張するコの字型デザインになっている。

スポーティな10本スポークは18inch



18インチのアルミホイールは、マットダークグレーメタリック塗装により足元を引き締める。タイヤは、ミシュラン製パイロットスポーツ 4 だ。また、17インチを純正としたエントリーグレードも設定予定。

フロントフェンダーダクト



スポーティなエア アウトレットは、も ちろん機能パーツ。フロントフェ ンダーに風の通 り道を設けること で、タイヤ周囲 の乱気流を抑え、 操縦安定性を高 試みの

ダックテールの採用



スポイラー形状を取り入れたトランクリッドも新しい 試みのひとつ。このダックテールで、トラクションを 高めるための十分なダウンフォースを稼ぎ出す。

空気の流れもデザインした 新しさみなぎるボディフォルム

ついにアンベールされた新型 BRZ。その流麗なシルエットに、多くの人の心が奪われることだろう。全面刷新されたスタイリングは、FR スポーツを体現したものだが、同時に紛れもなく BRZ であることも実感する。初めて出会ったのに、親しみや愛着を覚える。それは SUBARU が理想とするスポーツカー像に迷いがないことを示すものだ。それを裏付けるように、この美しいデザインの全てに意味がある。ボディサイズや前後の重量配分は、絶対的なものであり、厳守された。さらに新たなエアダクトやエアロの採用は、徹底した解析や実験データに基づくものである。そんな妥協なきエンジニアたちの姿勢が、BRZ を本物へと磨きあげているのだ。そのボディに隠された秘密の一部をここで紹介していこう。



バンパーの開口部はヘキサゴンデザイン

BRZ専用デザインとなるフロントマスク。SUBARUのアイコンである「ヘキサゴングリル」を採用し、スポーティだが、優しい表情に。



整流効果も狙ったエアダクト

徹底した空力性能の追求はバンパーのダクトにも。表面に空力シボ(鮫肌処理)を採用。その角度まで研究し、 旋回性能を高めている。



軽量化にも貢献するアルミニウム製のフェンダー/ボンネット/ルーフ





軽量化のために、フロントフェンダーとボンネット、ルーフパネルをアルミニウム製に変更。モノコックボディのルーフ部のみのアルミ化は量産が困難だが、ルーフパネルは軽量化に加え、更なる低重心化にも貢献するため、開発と製造の努力により実現された。



Photos by Hayato Tsuchiya Text by Yasuhiro Ohto 14

NEW SUBARU BRZ INTERIOR STYLING



ヌバック調仕上げのメーターフード。その滑らか風合いが上質さを演出。またメー ター付近の光の反射を抑えることで、視認性を高める。



赤のステッチとストライプが印象的なフロントシートは、ワンクラス 上を目指す新型 BRZ の象徴的なアイテムだ。触り心地の良い 表皮と新形状によるホールド性の高さでスポーツドライブをサポート。



ワンアクションで開閉可能な著付きのセンター コンソールボックス。内部には、ドリンクホ ルダーとUSB電源が備わる。



シフトレバー後方に備わるVDCやTRACK モードのスイッチパネル。AT用の"SPORT 及び"SNOW"の切替ボタンも含まれる。



左右独立温度調整付きフルオートエアコンは、 視認性と質感が高まった。操作ボタンの大 型化で手探り操作もし易い。



手に吸い付くような手触りの良い本革巻きのステアリング。 操作系レバーやボタン配置は、現行型と同様なので、新 型でも操作性の良さは変わらない。

7インチ液晶+セグメント 多機能型デジタルメーター







デジタルスピードメーター&アナログタコメーターを中央に配置。右側には、水温計と燃料系が備わる。左側のインフォメーションディスプレイでは、 アイサイト関連やGメーターの表示などが行える。「SPORT」や「TRACK」モード選択時は表示が異なる演出も楽しめる。

タイヤ4本収納可能



後席シートを倒すことで、トランクスペースと合わせ、純正サイズクラスの タイヤ&ホイール4本を積載可能。サーキット走行会参加時なども安心だ。



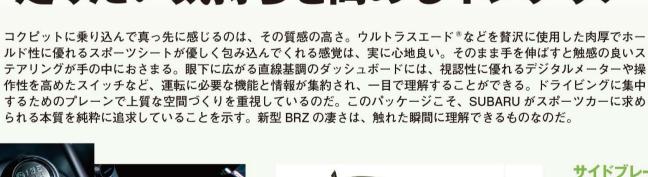
ドライバーの胸躍る オープニングアクション

スターターボタンをプッシュすると、新型 BRZ 専用のオー プニングが出現し、ドライバーを楽しませる。そのモチーフ はBRZの心臓部、水平対向エンジンだ。



BRZ





サイドブレーキは 継続採用

自動化が進む中、MT車もAT車もサイドブレーキレバーを継承。 これもドライバーの運転する喜び を大切にする拘りのひとつ。





磨き上げられた質感と居心地 走りたい気持ちを高めるインテリア

られる本質を純粋に追求していることを示す。新型 BRZ の凄さは、触れた瞬間に理解できるものなのだ。

質感を高めつつ、シンプル化されたドアトリム。ハンドルの位置と形状を見直 すことで、開閉性とスイッチ類の操作性の両立を実現した。

SUPER GT 2021 SUBARU BRZ GT300

BRZが二代目へとフルモデルチ

2021年からはプロジェクトシニ でスーパーGTの総監督をつとめ 新型に生まれ変わる。2020年 ARU BRZ GT300マシンも エンジするのに合わせて、202 今回のフルモデルチェンジに 渋谷真 ムの中核 U BRZ GT300は、 SUBARUのクルマづくりに共通 るクルマへと仕上げます。 し強かった。シリーズランキング6 しているポリシーなんです」。

ついて次のようにコメントしている 「GT300マシンは市販車との ングマシンであるという点はG た特性のマシンになっています」。 マシンづくりにおいて極めて 市販車の諸元が良いという 新型BRZが初代同様、 今回の新型 300もそ コーナ

小澤氏はWRC最強を誇った時

ムに復帰したことだ た、小澤正弘氏が2 年から総監督をつと ずに戦つ・

た。その強さの

要因のひ

位という結果だが、最終戦までシリ

速かった

ーズチャンピオン獲得のために諦め

通している部分だ というコンセプト

4000E ランは、レージンは、レージンは、レージンは、レージンは、レージンは、レージンは、レージンは、レージンは、レージンは、レージンは、レージンは、ロー

> BRZ GT 時からもスーパ リンク24時間レースやWRC参戦当 のエンジニアであり、ニュルブルク ーGTに関わってき 担って



SUBARU BRZ GT300だけでなく、トランスポーターも今シー ズンより一新。NEWマシンのカラーリング同様、躍動感のあ るスタイリングで存在感を放つ。

2020年12月のマットブラックでカラーリングされたプロトタイ プ零号機のテストから約2ヵ月。2021年2月22日にお披 露目となった新型 SUBARU BRZ GT300。本番さながらの 「SUBARUブルー」でシーズン開幕へ向けスタンバイ中。



021シーズンへの準備が進行中だ。



2021シーズンよりチームを牽引する小澤総監督。「全戦ポイント獲得、その先にあるシリーズチャンピオンを見据えて、粘り強く走れるチームを作りたい」と抱負を語る。

様々な方向から入力されるフォースし)のないマシンに仕上げています 向上させているのが、新型SUB ができるようにバージョンアップを そこで、これまで以上に精緻な設 に対して変曲点ができてしまうとタ RU BRZ GT300なんです」 しています。こういった基本性能を こう語る、 ؠٞ が伝えられない

今後も、新型SUBARU BRZ

のメンバーがお客様に変わって走り

気持ちよくドライビングで

も市販車も最終的には乗る人が気

開発においても同じで、

S D A

ます。その手法は市販車のBRZの とができるマシンへと仕上げてい

人が走り込み、違和感なく攻めるこ





Takuto Iquchi 井口卓人 選手

座った瞬間にヒップポイントが低く走りたいと思わせてくれる。イグニッションをオンにすると新しくなっ たディスプレイ演出が、走りたい気持ちをさらに掻き立ててくれる。走り出せばコーナーでの 安定感ももちろんだが、直線部分では空力も作用して直進安定性が抜群だから安心して次のコー ナーに入れる。コーナーでは姿勢も作りやすくコントロールしやすくて、自分がここに行きたい と思ったところにクルマが向かう。重量配分の適正化もありロール感も少なく感じられるのが 良い。ステアリングやシートも進化して、クルマからのインフォメーションをより感じられるように なったことで操作しやすい。誰が乗っても楽しめるクルマに仕上がっていると感じます。



Hideki Yamauchi 山内英輝 選手

新型 BRZ を後ろから見て、リヤタイヤがフェンダーからチラッと見えるスポーツカーの雰囲気がカッ コいい。ピットを出て加速していくと2.4Lのエンジンはパワーもトルクも出ている。コーナーを 抜けるとボディ剛性がアップしているのがわかり、リヤのトラクションの掛かり具合がハンパない。 ボディとエンジンのバランスが抜群に良いのをすぐ理解した。ハンドルを切った時に、反応が 良すぎて心配したけどその心配もすぐに吹き飛ぶほど。フロントの反応が良くてリヤもそれにしっ かり付いてくる。ハンドリングマシンとしてより進化したのを実感できるマシンに仕上がっている。 乗ると全てが次元を超えて良くなったとすぐに感じられるクルマです。



Toshihiro Arai

ボディサイズはほぼ変わらないなかでグラマラスになった印象。このサイズ感が適切だと思い ますね。走り出すとクルマのレベルが「3つ」くらい上がっているのがすぐわかった。ボディ剛 性は、初代のロールゲージを組んだくらいに感じられるほど。この新型にロールゲージを組んだ ら物凄く良くなりそうな気がする。トラクションコントロールも自然な入り方でオンのままで速く走 れます。初心者などは最初はオン、次にトラックモード、慣れたらオフなど段階を追って楽しめ ると思う。2.4Lエンジンは一気に回る感じで気持ちいい。戦闘力が高くてラリーならキロ1秒 くらい速いんじゃないかな? ラリーやダートラ、ジムカーナなど、みんな乗り換えていくかも。



NEW SUBARU BRZ を各分野のモータースポーツシーンで活躍する SUBARU レーシングドライバーが試乗。BRZ 開 発陣はその意見を吸い上げ、さらなるパフォーマンスアップ、そして用品や STI パーツへのフィードバックを模索する。



Takuma Kamada

実は、サーキット試乗の全周でドリフトを楽しんじゃいました。進入から立ち上がりまで、ここまで 感動するほどにコントロール性能が高くなっていて、楽しくなり必要以上に滑らせてしまいました ね(笑)。なぜ積極的に滑らせられるかといえば、単純に怖くないからです。現行型は、コントロー ルが難しい部分もありますが、そこも含めての面白さでした。それが新型では、コントロールの 幅が広がったことで、自在なドリフトが楽しめるようになっています。面白さが進化しているんです。 しかも、それは特別な領域だけの話ではなく、免許取り立ての人を含めて誰にでも操る喜びを 味わえる領域であるということ。ぜひこの新型BRZに乗って、走る楽しさを感じてほしいです。



Hiroki Arai 新井大輝 選手

正直、こんなに進化するんだと驚きました。自分の中で描いていた予想を遥かに超えてます。 まず加速の良さ。そして、コーナリング中の安定性がずば抜けて高い。その激変ぶりは、乗っ てすぐに感じました。一言でいえば、乗り易くて速い。しかも現行型の良いところを受け継ぎ ながら、全方位で高まっています。これは現行型に手を加えても届かない領域です。低重 心化や重量配分にもこだわったことで、軽さも感じ、スポーツカーらしさが増しています。 デジ タルメーターなどの新機能もワクワクさせてくれますし、シフトフィールも良くなっています。自 分自身、現行型のオーナーですが、この進化はずるい(笑)。発売したら、ゼッタイ買いますよ!



Rintaro Kubo

86&BRZレースで8年間戦ってきたので、現行型の全てが体に染みついています。だから、 紛れもなくBRZだと感じる一方で、良い意味で「戸惑う」ほどの劇的な性能の差を感じました。 このパワー感を持ちながら軽快に走れるクルマはそうそうありません。パワーと重量は比例す るのが普通ですが、その常識を覆した。ここが新型の凄いところです。現行型でパワーに 不満がある人も、これなら文句はないはず。 サーキットからストリートまで、高い次元で走りを 楽しめる完成度ですね。この新型がレース車になるのが待ち遠しいです。









SUBARUのクルマづくり 2020年12月、イチ早く発表されたこのブラックカラーのSUBARU BRZ GT300は開発途上のプロトタイプ。まさに"零号機"という車両。そ して年が明け2021年2月22日、新たなカラーリングでお披露目となった NEWマシン。新型BRZをベースとしたGTマシンの開発コンセプトに迫る。

シンでは空力に大

きく影響する部位

相互フィードバックされる

流れるシルエットリヤクォーターへ

Aピラーの角度や

行技術を投入したパワーユニットに

EJ20型ターボエンジンは、ご存ージョンアップしているのだ。

ンで制約されて ることもあるが

ギュシい。

もちろ

は新型BRZと全

参戦した頃から採用しているエンジ 知のようにSUBARUがWRCに

その時のエンジニアが2

ズンから総監督となる

スエンジンへ育てたと言

市販の

20型を高

はない小澤氏がチ

じデザインで、

リットを活かし、低重心に搭載してまた水平対向4気筒エンジンのメを牽引するのだから期待は膨らむ。



内の風をリヤ

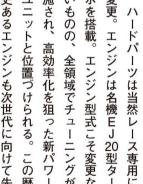
ングに

風の



なっている。 シンの中央に集め、 へと、従来どおりでに搭載するトラ さくする狙いがあるわけだ。 可能な限り の ンイアウトにヘアクスル方

最高速を落とすことなく、 攻略していく戦略を磨く 広げて戦って リングスピードをさらに ラップタイムで 方の幅を コー



史あるエンジンも次世代に向けて先 この歴

エンジンは EJ20 だ が、専用チューニング が施され刷新。各部 のレイアウトも変更さ れ、市販車の低重心、 重量配分などと共通 の考え方が相互フィー

21 Text by Yasuhiro Ohto / Naoki Yukioka Text by Akira Takahashi 20





自分らしさを演出できる 純正アクセサリー&STIパフォーマンスパーツも 金七二二月子と中

① STI フロントアンダースポイラー

② STI サイドアンダースポイラー 3 STI リヤサイドアンダースポイラー

4 LED アクセサリーライナー

⑤エアアウトレットガーニッシュ

⑤リヤアンダーディフューザー

フトランクスポイラー 8ボルテックスジェネレーター

人気&定番になりそうな STIパフォーマンスパーツ

ドライカーボンリヤスポイラー



18インチ鍛造ホイールセット(BBS製)



フロントフェンダーガーニッシュ



パフォーマンスマフラー



フレキシブルVバー





22

ALL-NEW

SUBARU BRZ

Coming Soon

新たなステージがいま始まる。



